

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ

**Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)  
Δήμου ΙΚΑΡΙΑΣ**

**ΣΤΑΔΙΟ 1**

**Παραδοτέο Π.1.α. “Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης-  
Χαρτογράφησης της Περιοχής Παρέμβασης”**

[ΕΚΘΕΣΗ](#)



ΑΝΑΔΟΧΟΣ

**Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.**

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

Τίτλος Μελέτης: «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων  
(Σ.Φ.Η.Ο.)  
Δήμου Ικαρίας»

Π.1.α.: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης-Χαρτογράφησης  
της Περιοχής Παρέμβασης

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ

Ο ΝΟΜΙΜΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	4
1.2 ΑΝΑΘΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	4
1.3 ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
1.4 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	5
2. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ .....	8
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	8
2.2 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443 & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631 (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ) .....	10
2.3 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443: .....	10
2.4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631 .....	11
2.5 ΟΔΗΓΙΑ 2014/94/ΕΕ .....	11
2.6 ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ & ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161 (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ).....	12
2.7 ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ .....	12
2.8 ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161.....	12
2.9 ΟΔΗΓΙΑ 2018/844.....	13
2.10 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ .....	13
2.11 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΥΝΟΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ .	14
2.12 ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2027 .....	15
2.12.1 1Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ.....	15
2.12.2 2Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ.....	16
2.12.3 ΕΠ «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ – ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021 – 2027».....	17
2.12.4 ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΙΜΑ .....	18
2.12.5 ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2025 .....	18
2.12.6 ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	19
2.12.7 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ .....	20
2.12.8 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Σ.Φ.Η.Ο	21
2.12.9 ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 2021 – 2027.....	21
2.12.10 ΆΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 (ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ) - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ. ....	22
2.12.11 ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ .....	23
3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ .....	25
3.1 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ-ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	25
3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ- ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	28
3.3 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	28
3.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	31
3.5 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ -ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	32

3.6 ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	33
3.7 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΕΩΛΟΓΙΚΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ.....	33
3.8 ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	35
4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.	37
4.1 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ .....	37
4.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	38
4.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ & ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ .....	41
4.4 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΜΕΑ.....	42
5. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ .....	44
5. 1 ΣΧΟΟΑΠ ΙΚΑΡΙΑΣ .....	44
5.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ .....	45
5.2.1 ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	45
5.2.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΙ/ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ .....	45
5.2.3 ΠΙΑΤΣΕΣ ΤΑΧΙ .....	45
5.2.4. ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ .....	45
5.2.5 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ .....	45
5.2.6 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ .....	45
5.2.7 ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Ι.Χ.....	45
6. ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Η ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ.....	46
6.1 ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ .....	46
6.2 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ .....	46
6.2.1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	46
6.2.2 ΠΕΖΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ .....	46
5.2.3 ΣΥΣΤΗΜΑ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ .....	47
6.2.4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	47
6.2.5 ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ .....	47
7. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	48
7.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ- ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ.....	48
7.2 ΔΙΚΤΥΟ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ -ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ.....	50
7.3 ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ-ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ.....	51
7.4 ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ.....	52
7.5 ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	52
7.6 ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ – ΠΕΖΩΝ- ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	52
7.7 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ .....	53

7.8 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΟΜΒΩΝ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ .....	54
--	----

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΥ .....	26
ΕΙΚΟΝΑ 2: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΔΗΜΟΥ ΕΥΔΗΛΟΥ ...	27
ΕΙΚΟΝΑ 3: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΔΗΜΟΥ ΡΑΧΩΝ .....	27
ΕΙΚΟΝΑ 4: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΦΥΛΛΟ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ ΙΚΑΡΙΑΣ (ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ) .....	30
ΕΙΚΟΝΑ 5: ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ Δ.Ε ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ (Ε-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ) .....	31
ΕΙΚΟΝΑ 6: ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ (GOOGLE EARTH).....	33
ΕΙΚΟΝΑ 7: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΔΗΜΟΣ ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΥ (ΠΗΓΗ: ΣΧΟΟΑΠ ΙΚΑΡΙΑΣ).....	36
ΕΙΚΟΝΑ 8: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΔΗΜΟΣ ΕΥΔΗΛΟΥ (ΠΗΓΗ: ΣΧΟΟΑΠ ΙΚΑΡΙΑΣ).....	36
ΕΙΚΟΝΑ 9:ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΔΗΜΟΣ ΡΑΧΩΝ (ΠΗΓΗ: ΣΧΟΟΑΠ ΙΚΑΡΙΑΣ) .....	37
ΕΙΚΟΝΑ 10:ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ (ΠΗΓΗ: ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΑΓ. ΚΥΡΗΚΟΥ).....	38
ΕΙΚΟΝΑ 11: ΣΗΜΕΙΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ-"ΠΙΑΤΣΕΣ" ΤΑΞΙ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΑΞΙ ΕΥΔΗΛΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ.....	41
ΕΙΚΟΝΑ 12: ΣΗΜΕΙΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ-"ΠΙΑΤΣΕΣ" ΤΑΞΙ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΑΞΙ ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ .....	41
ΕΙΚΟΝΑ 13: ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΚΑΡΙΑΣ ΠΗΓΗ: ΒΕΝΤΟΥΡΗ, ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ, ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2021) .....	42
ΕΙΚΟΝΑ 14: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΘΕΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟ .....	43
ΕΙΚΟΝΑ 15: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΘΕΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΑ ΘΕΡΜΑ (ΠΗΓΗ:Ε-ΡΟΛΕΟΔΟΜΙΑ) .....	43

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ (DE FACTO) ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ 2011, 2001 ΚΑΙ 1991 (ΠΗΓΗ:ΕΛΣΤΑΤ).....	30
ΠΙΝΑΚΑΣ 2:ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ (ΠΗΓΗ: ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ).....	42

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΗΝΕΣ ΜΑΙΟΣ-ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2010-2019 (ΠΗΓΗ: ΒΕΝΤΟΥΡΗ, ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ, ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2021) .....	31
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2 : ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2013-2018 (ΠΗΓΗ: ΒΕΝΤΟΥΡΗ, ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ, ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2021) .....	32

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η είσοδος των καθαρά ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά είναι αρκετά πρόσφατη, με τα πρώτα μοντέλα να κάνουν την εμφάνισή τους τα τελευταία μόλις χρόνια. Σήμερα οι περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες προωθούν τα ηλεκτρικά τους οχήματα στην ελληνική αγορά, χωρίς να έχουν ωστόσο μεγάλη ανταπόκριση προς το παρόν. Εξαιρώντας τα υβριδικά οχήματα που είναι σχετικά δημοφιλή, τα καθαρά ηλεκτρικά οχήματα που συναντώνται στους ελληνικούς δρόμους είναι αριθμητικά πολύ λίγα. Τα αίτια αυτής της περιορισμένης χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων στον ελληνικό χώρο είναι πολλαπλά. Εκτός από την έλλειψη ενημέρωσης για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης και την προτίμηση συμβατικών οχημάτων, υπάρχουν και πρακτικοί λόγοι, όπως:

- Υψηλό κόστος αγοράς
- Περιορισμένη αυτονομία
- Έλλειψη υποδομών

Τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο) στοχεύουν στη χωροθέτηση δημόσιων προσβάσιμων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων έτσι ώστε να παρέχονται οι απαραίτητες υποδομές για την ενθάρρυνση αγοράς περισσότερων ηλεκτρικών οχημάτων, τα οποία θα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα εντός των αστικών κέντρων και οικιστικών ιστών.

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του παραδοτέου Π.1.α της υπηρεσίας “ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.)” ΔΗΜΟΥ Ικαρίας πραγματοποιήθηκε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία περιλαμβάνει:

α) Συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου, όπως τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας -Σ.Β.Α.Κ., τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - Ο.Χ.Ε., τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Β.Α.Α.

β) Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, χρήσεις γης, πληθυσμός εξυπηρέτησης, εντοπισμός σημείων ενδιαφέροντος, ήδη υφιστάμενα / αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, όροι δόμησης κλπ.).

γ) Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ανάλυση υφιστάμενου οδικού δικτύου, στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, σύνθεση κυκλοφορίας, λειτουργία οδικού δικτύου και κυκλοφοριακών ροών ποδηλάτων, οχημάτων και ΜΜΜ, παρόδια στάθμευση, στάθμευση εκτός οδού, δίκτυα ήπιων μορφών μετακίνησης) και τυχόν εξειδικευμένων δικτύων μεταφορών (π.χ. λιμάνια, αεροδρόμια) και των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της περιοχής (περιγραφή υφιστάμενου στόλου οχημάτων των κατοίκων, αέριοι ρύποι) βάσει (i) των σχετικών υφιστάμενων πολεοδομικών ή/και συγκοινωνιακών μελετών, ή/ και τυχόν μελετών αστικών αναπλάσεων ή/και (ii) βάσει της ανάλυσης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης

### 1.2 ΑΝΑΘΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Υστερα από το σχετικό διαγωνισμό που διενεργήθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή που είναι ο **Δήμος Ικαρίας**, για το **Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Ικαρίας**, έγινε η ανάθεση της Σύμβασης στον Οικονομικό Φορέα «**Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.**», με εκπρόσωπο και Συντονιστή τον κ. **Ιωάννη Κουγιανό**. Η Σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών της Μελέτης, υπογράφηκε μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του Αναδόχου στις 22/07/2021.

Η παρούσα Έκθεση αποτελεί το Στάδιο 1 της Σύμβασης, το οποίο σύμφωνα με τις Τεχνικές Προδιαγραφές περιλαμβάνει συνοπτικά τα εξής:

- ❖ Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης.
- ❖ Χαρτογράφηση Περιοχής Παρέμβασης.

Η σύμβαση έχει ενταχθεί στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2020» Άξονας Προτεραιότητας 4 «Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)» σύμφωνα με σχετική Απόφαση του Πράσινου Ταμείου.

### 1.3 ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Για την υλοποίηση της παρούσας Έκθεσης χρησιμοποιήθηκαν τα εξής στοιχεία:

- ❖ Στοιχεία από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ικαρίας.
- ❖ Στοιχεία απογραφών 2011, 2001 και 1991 από την Ελληνική Στατιστική Αρχή.
- ❖ Ορθοφωτοχάρτες της περιοχής μελέτης και Τοπογραφικά διαγράμματα της ΓΥΣ.
- ❖ Δορυφορικές λήψεις από το Google Earth και Αεροφωτογραφίες στη περιοχή της μελέτης.
- ❖ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ικαρίας.
- ❖ Εγκεκριμένα Ρυμοτομικά Σχέδια του Δήμου Ικαρίας.
- ❖ ΣΧΟΟΑΠ του Δήμου Ικαρίας.
- ❖ Υπό εξέλιξη Πολεοδομικές Μελέτες.

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ Η Ομάδα Μελέτης του συνόλου της Σύμβασης αποτελείται από τους:

- **Ιωάννης Κουγιανός**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Αριστείδης Χαριτωνίδης**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Πηνελόπη Κουγιανού**, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, Μ.Sc.
- **Αναστασία Καραγεώργου**, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, ΕΜΠ.
- **Ευάγγελος Δανέζης**, Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Χρήστος Γκίκας**, Μηχανολόγος Μηχανικός Πολυτεχνείο Πατρών.

### 1.4 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στόχοι κατάρτισης του ΣΦΗΟ είναι η επίτευξη των βασικών στόχων ανάπτυξης της Ηλεκτροκίνησης που είναι:

- α) Η επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.
- β) Η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων.
- γ) Η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.

Στα πλαίσια αυτά, και με βάση το Ν. 4710/2020, ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους, εντός των διοικητικών τους ορίων, για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης.

Σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, το κάθε Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

- α) Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου, στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του Ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και

δημοτικούς χώρους στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση 1 κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά 1.000 κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε:

- υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
- υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
- υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδίως στα πολυεδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές,
- νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

β) Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος για την εξυπηρέτηση δημοτικών και αστικών λεωφορείων και συγχρόνως να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης για την ομαλή λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

γ) Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε ποσοστό 10% τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή 1 κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.

δ) Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση Η/Ο τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για το 10% τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή 1 κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Στις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται και η στάθμευση και η επαναφόρτιση Η/Ο που δεν εξυπηρετούν ανάγκες τροφοδοσίας μετά από τη λήξη του ωραρίου τροφοδοσίας και έως την επόμενη έναρξη. Σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα τροφοδοσίας τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα.

ε) Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, και συγκεκριμένα 1 θέση Η/Ο ανά 5 θέσεις στάθμευσης, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 18 του Ν. 4710/2020. Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα απαγορεύεται να φορτίζονται Η/Ο, εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ.

στ) Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 19 του Ν. 4710/2020.

Πέραν των ανωτέρω, στο Σ.Φ.Η.Ο. δύναται να περιλαμβάνεται (ενδεικτικά) και η χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.

Δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί εντός της Περιοχής Παρέμβασης έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. και δημοσίως προσβάσιμα σημεία



επαναφόρτισης Η/Ο που βρίσκονται εκτός της αρμοδιότητας του , αλλά εντός της Περιοχής Παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 της υπ' αρ. ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 (ΦΕΚ 4380Β/05-10-2020), λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σ.Φ.Η.Ο. με διακριτή ένδειξη.

## 2. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο εικοστός αιώνας ήταν αποφασιστικός για την αστικοποίηση του κόσμου, καθώς οι οικονομικές, κοινωνικές, και πολιτικές διαδικασίες όπως η παγκοσμιοποίηση σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού, προκάλεσαν την επέκταση των πόλεων. Ως εκ τούτου, οι πόλεις έπρεπε να αναμορφωθούν καθώς αντιμετώπιζαν υπερπληθυσμό, περιφερειακούς σχηματισμούς και μητροπολιτικές μεταμορφώσεις. Η δομή της πόλης είχε μετατραπεί σε μια διαφοροποιημένη, πολυπυρηνική μορφή, με υψηλά ποσοστά περιβαλλοντικής ρύπανσης και εσωτερικής ανασφάλειας.

Αυτή η κατάσταση προκάλεσε την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου, την αποδιοργάνωση του αστικού χώρου, τη μείωση της συνδεσιμότητας μεταξύ διαφορετικών περιοχών και τη μαζική μετανάστευση στα περίχωρα της πόλης, δημιουργώντας το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης. Μέσω του τελευταίου φαινομένου, κατέστη σαφές ότι τα ταξίδια εντός πόλεων και από πόλεις σε άλλες περιοχές ήταν απαραίτητα. Οι μεταφορές έγιναν επομένως ένας βασικός παράγοντας για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, καθώς αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο για την θετική επιρροή στην οικονομική ευρωστία μιας περιοχής αλλά και της ευημερίας των κατοίκων της. Αυτό μπορεί να μεγεθυνθεί μέσα στο πλαίσιο της αστικοποίησης, όπου οι οικονομικές ευκαιρίες σχετίζονται έντονα με τα αστικά κέντρα, σε αντίθεση με τις κατοικημένες περιοχές, που βρίσκονται κυρίως στα περίχωρα, δημιουργώντας έτσι μια αυξημένη ζήτηση κινητικότητας και μεγαλύτερα ταξίδια που ξεκινούν από τα προάστια της πόλης.

Γενικά, μέσω βιβλιογραφικής επισκόπησης έχει αποδειχθεί ότι οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών επηρεάζουν θετικά τον ρυθμό ανάπτυξης, την παραγωγικότητα, και την οικονομική ανάπτυξη. Επιπλέον, οι υποδομές των μεταφορών αποτελούν ένα ουσιώδες στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη προκειμένου να ενισχυθεί η κινητικότητα των εμπορευμάτων και τα σενάρια αστικού σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη μιας πόλης. Ωστόσο, οι δραστηριότητες και των δύο τύπων μεταφορών (εμπορευματικών μεταφορών και επιβατών) έχουν ένα άλλο κοινό χαρακτηριστικό και αυτό είναι η δημιουργία πολλών αρνητικών εξωτερικοτήτων. Σε γενικές γραμμές, υπάρχει μια συμφωνία στη βιβλιογραφία ότι οι μεταφορές (κυρίως οι οδικές) είναι υπεύθυνες για τη δημιουργία πολλών αρνητικών εξωτερικοτήτων όπως συμφόρηση, τροχαία ατυχήματα, εξάρτηση από το πετρέλαιο και περιβαλλοντική ρύπανση.

Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα έχουν την ικανότητα να συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή μέσω της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και μιας ποικιλίας διαφορετικών ρύπων. Σε αυτό το ζοφερό πανόραμα, δεν πρέπει να ξεχνάμε την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου λόγω της εντατικής χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και των συναφών υποδομών τους που έχουν επιβλαβείς επιπτώσεις, όχι μόνο στην ψυχολογία του τοπικού πληθυσμού, αλλά και στην ελκυστικότητα και την εικόνα της πόλης.

Η βιωσιμότητα είναι λοιπόν ένα βασικό θέμα της αστικής κινητικότητας λόγω της ρύπανσης που προκαλείται από συμβατικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν κινητήρες εσωτερικής καύσης. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΕΑ στα Αγγλικά), η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, προκαλώντας ασθένειες και πρόωρους θανάτους. Μεταξύ 1990 και 2007, η μεγαλύτερη αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μπορεί να αποδοθεί στις οδικές μεταφορές, με μια αύξηση της τάξης του 200,7% για εκείνη την περίοδο. Επιπλέον, οι οδικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 40% των

εκπομπών οξειδίου του αζώτου. Είναι προφανές λοιπόν, πως τέτοιου είδους επιβλαβείς εκπομπές απαιτούν την αναζήτηση εναλλακτικών και καθαρότερων τρόπων μεταφοράς στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Μια πολλά υποσχόμενη επιλογή αφορά τα πλήρως ηλεκτρικά οχήματα.

Ως μια από τις κύριες εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τη μεταφορά, ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυρίως στον αυτοκινητόδρομο, στις πόλεις και στις σιδηροδρομικές μεταφορές για ταξιδιώτες και για την παράδοση αγαθών. Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα της πόλης και, ως εκ τούτου, την υγεία των πληθυσμών τους, επειδή δεν εκπέμπουν καυσαέρια. Οι Perujo και Ciuffo παρατηρούν ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν πραγματικά να αντιπροσωπεύσουν μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση, τόσο ως προς τη διαθέσιμη χωρητικότητα του ηλεκτρικού δικτύου όσο και στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Παρά τα περιβαλλοντικά οφέλη, ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται εξακολουθεί να είναι πολύ περιορισμένος. Το 2013, καταγράφηκαν 123.188 ηλεκτρικά οχήματα, το οποίο αντιπροσωπεύει το 1,1% του συνολικού αριθμού οχημάτων που ταξινομήθηκαν εκείνο το έτος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που ήταν συνολικά 10.801.973 οχήματα. Το περιορισμένο μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων είναι επίσης εμφανές στις ΗΠΑ καθώς και στην Κίνα και την Ιαπωνία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει από καιρό αναγνωρίσει την ηλεκτρική κινητικότητα, στο ευρύτερο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας, ως μία από τις προτεραιότητες για να ξεπεραστεί η εξάρτηση των συστημάτων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τα ορυκτά καύσιμα. Οι μελέτες των Hawkins et al., Nordelöf et al., Grea και Lehmann και Ortar και Ryghaug προσφέρουν, μεταξύ άλλων, μια ευρεία ανασκόπηση των ευεργετικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κυρίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, των ηλεκτρικών οχημάτων.

Όπως περιγράφεται στο έγγραφο “Clean Power for Transport Infrastructure Deployment” και στην μελέτη των Krause et al., οι μεταφορές στην Ευρώπη εξαρτώνται κατά 94% από το πετρέλαιο, το 84% των οποίων εισάγεται, με λογαριασμό έως και 1 δισεκατομμύριο ευρώ την ημέρα έχοντας όλο και πιο δαπανηρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Μία από τις πρώτες προσπάθειες μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και ιδίως των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ήταν ο κανονισμός αριθ. 443/2009 που έθεσε, ξεκινώντας από το 2012 έως το 2015, το μέγιστο επίπεδο γραμμαρίων διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται ανά χιλιόμετρο στα 130.

Δύο χρόνια αργότερα, το 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να θέσει τον στόχο μείωσης των εκπομπών μεταφορών κατά 60% έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Στη συνέχεια, το 2014, ο κανονισμός 443/2009 αναθεωρήθηκε και το κατώτατο όριο μειώθηκε στα 95 γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα ανά χιλιόμετρο. Την ίδια χρονιά, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (EE / 2014/94) με σκοπό να ενθαρρύνουν τα κράτη μέλη να καθορίσουν ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Επιπλέον, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οδηγία αυτή θα αναθεωρηθεί πλήρως το 2021. Μετά τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 40% έως το 2030 και κατά 80% με 95% έως το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Το 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα

χαμηλών εκπομπών στην οποία, με το 2030 ως χρονοδιάγραμμα, επισημαίνονται τρεις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές. Η πρώτη είναι η ανάγκη να αυξηθεί η διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δεύτερη είναι η ανάγκη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία ηλεκτρικών οχημάτων. και, τέλος, η τρίτη ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τα κίνητρα για την αγορά και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Το 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε μια νέα στρατηγική για μια ουδέτερη για το κλίμα οικονομία έως το 2050 και ένας από τους πυλώνες της είναι η εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης των οχημάτων (μειώνοντας έτσι τις εκπομπές) και την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων. Επιπλέον, το 2019, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησε μια ολοκληρωμένη μελέτη με τίτλο «Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερικευση των παραγόμενων εξωτερικότητων από τον τομέα μεταφορών» που εστιάζει σε πιθανές δράσεις για τη δημιουργία ενός δικτύου υποδομών φόρτισης ικανών να προωθήσουν τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων ακόμη και εκτός αστικών κέντρων υποστηρίζοντας έτσι μεσαία αλλά και μακρά ταξίδια.

Για λόγους συμβατότητας στα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού κρίνεται αναγκαία, επίσης, η εξέταση των κατευθύνσεων και των βασικών αρχών που διέπουν τα, θεσμικά εγκαθιδρυμένα, πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού. Παρότι η ενότητα αυτή αναπτύσσεται συνοπτικά, κατ' επιταγή της ερμηνευτικής εγκυκλίου για την κατάρτιση ΣΦΗΟ, επιχειρείται μια παράλληλη εξέταση τόσο των κατευθύνσεων του χωρικού σχεδιασμού όσο των αντίστοιχων που απορρέουν από τον επιχειρησιακό προγραμματισμό.

## 2.2 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443 & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631 (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ)

Ο κανονισμός 2009/443 έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού 2009/443 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα των οδικών μεταφορών.

### 2.3 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443:

Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub> για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να μειωθούν οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO<sub>2</sub>/km κατά μέσον όρο. Ορίζει επίσης την τιμή των μέσων εκπομπών CO<sub>2</sub> από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO<sub>2</sub>/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, και των καινοτόμων τεχνολογιών. Από το 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο, για το νέο στόλο οχημάτων μέσο όρο εκπομπών 95 g CO<sub>2</sub>/km, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5.

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση. Για να καθοριστούν τα ειδικά όρια εκπομπής CO<sub>2</sub> κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα

κατωτέρω ποσοστά κάθε νέου επιβατικού αυτοκινήτου κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:

- 65 % το 2012,
- 75 % το 2013,
- 80 % το 2014,
- 100 % από το 2015 και μετά.

## 2.4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631

Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO<sub>2</sub>/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO<sub>2</sub>/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO<sub>2</sub>/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

## 2.5 ΟΔΗΓΙΑ 2014/94/ΕΕ

Η Οδηγία 2014/94/ΕΕ έχει τροποποιηθεί από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/674 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν την κατασκευή δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης με επαρκή κάλυψη προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα ηλεκτρικά οχήματα να κινούνται τουλάχιστον σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, όπου κρίνεται σκόπιμο, εντός δικτύων που καθορίζονται από τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να προσδιοριστεί λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020 σε κάθε κράτος μέλος. Ενδεικτικά, ο επαρκής μέσος αριθμός σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να αντιστοιχεί σε τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης ανά 10 αυτοκίνητα, λαμβανομένων επίσης υπόψη του τύπου των αυτοκινήτων, της τεχνολογίας φόρτισης και των διαθέσιμων ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης. Θα πρέπει να κατασκευαστεί επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, ιδίως στους σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Οι ιδιώτες κάτοχοι αυτών των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε κοινούς χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.
- Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνονται ιδιωτικά σημεία ή διατάξεις επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού προσιτά στο κοινό με δελτία εγγραφής ή τέλη, σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού

συστημάτων κοινής χρήσης αυτοκινήτων που επιτρέπουν την πρόσβαση τρίτων χρηστών με συνδρομή ή σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού σε δημόσιους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που επιτρέπουν τη φυσική πρόσβαση ιδιωτών χρηστών με άδεια ή συνδρομή θα πρέπει να θεωρούνται δημοσίως προσβάσιμα.

- Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020.

## 2.6 ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ & ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161 (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ)

Η Οδηγία 2009/33/ΕΚ έχει τροποποιηθεί από την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών Οδηγία 2014/94/ΕΕ.

## 2.7 ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ

- Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.
- Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής: (α) ενεργειακή κατανάλωση, (β) εκπομπές CO<sub>2</sub> και (γ) εκπομπές NO<sub>x</sub>, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

## 2.8 ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161

- Η παρούσα οδηγία επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.
- Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα.

- ο Οι αγορές αστικών λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών χαρακτηρίζονται από αυξημένη ωριμότητα, ενώ οι αγορές φορτηγών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης της αγοράς.

## 2.9 ΟΔΗΓΙΑ 2018/844

Η οδηγία αυτή αφορά στην βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων. Σύμφωνα με αυτή, αναφέρεται η εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης στους χώρους στάθμευσης. Ειδικότερα, Όσον αφορά τα νέα μη προοριζόμενα για κατοικία κτίρια καθώς και τα μη προοριζόμενα για κατοικία κτίρια που υφίστανται ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας με περισσότερους από δέκα χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εγκατάσταση τουλάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης κατά την έννοια της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου καθώς και υποδομή καλωδίωσης, δηλαδή αγωγούς διέλευσης ηλεκτρικών καλωδίων, για τουλάχιστον έναν χώρο στάθμευσης ανά πέντε, προκειμένου να καταστεί δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα όταν:

α) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται εντός του κτιρίου και, σε περίπτωση ανακαινίσεων μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του κτιρίου.

β) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται σε παρακείμενο χώρο και, σε περίπτωση ανακαινίσεων μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του χώρου στάθμευσης. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις απαιτήσεις για την εγκατάσταση ενός ελάχιστου αριθμού σημείων επαναφόρτισης σε όλα τα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες από είκοσι θέσεις στάθμευσης έως την 1η Ιανουαρίου 2025.

Όσον αφορά τα νέα κτίρια κατοικιών καθώς και τα κτίρια κατοικιών που υφίστανται ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας, με περισσότερους από δέκα χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, δηλαδή αγωγούς διέλευσης ηλεκτρικών καλωδίων, για κάθε θέση στάθμευσης προκειμένου να καταστεί δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, όταν:

α) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται εντός του κτιρίου και, για ανακαινίσεις μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του κτιρίου.

β) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται σε παρακείμενο χώρο και, για ανακαινίσεις μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του χώρου στάθμευσης.

γ) το κόστος των εγκαταστάσεων επαναφόρτισης και καλωδίωσης υπερβαίνει το 7 % του συνολικού κόστους της μεγάλης κλίμακας ανακαίνισης του κτιρίου,

δ) πρόκειται για δημόσιο κτίριο για το οποίο ήδη ισχύουν συγκρίσιμες απαιτήσεις σύμφωνα με τη μεταφορά της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

## 2.10 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αποτελεί μία από τις βασικές συνιστώσες της ευρύτερης μετάβασης προς μια κυκλική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, η οποία είναι αναγκαία

για να διατηρήσει η Ευρώπη την ανταγωνιστικότητά της και για να μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των προσώπων και των αγαθών.

Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει στην Ευρώπη σχεδόν το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποτελεί την πρωταρχική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα. Η μη αναστρέψιμη μετάβαση προς την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών άνθρακα και ατμοσφαιρικών ρύπων αποτελεί την απάντηση της Ευρώπης στις προκλήσεις. Η φιλοδοξία είναι σαφής: μέχρι τα μέσα του αιώνα, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 60% χαμηλότερες σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και να κινούνται σταθερά προς το σημείο μηδενισμού. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν την υγεία μας θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση.

Ο τομέας των μεταφορών διαθέτει πλέον πολύ μεγαλύτερο δυναμικό απ' ό,τι στο παρελθόν για να συμβάλει στη μείωση των εκπομπών στην ΕΕ, σύμφωνα με τη δέσμευση που αναλάβαμε δυνάμει της συμφωνίας του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή και σύμφωνα με την Ατζέντα του 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η μετάβαση αυτή έχει ήδη ξεκινήσει με βάση τις ισχύουσες ευρωπαϊκές πολιτικές. Τώρα ήρθε η στιγμή να επιταχύνει τον ρυθμό της με την παρούσα στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, ενώ συγχρόνως θα διασφαλίζει τις ανάγκες κινητικότητας μιας αποδοτικής εσωτερικής αγοράς, καθώς και της παγκόσμιας συνδεσιμότητας.

Το ευρύ φάσμα δράσεων που θα απαιτηθεί, μπορεί να συμπεριληφθεί στις παρακάτω ενότητες:

- Βελτιστοποίηση του συστήματος μεταφορών και βελτίωσης της αποτελεσματικότητάς του
- Εντατικότερη χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές
- Μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών

## 2.11 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΥΝΟΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Με την οδηγία αυτή τίθεται η βάση για την αξιοποίηση της ενέργειας χαμηλών εκπομπών

Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών

Πρόκειται για έργο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στοχευμένο στις υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και την εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα μεταφορών.

Το έργο «Φόρτιση υποδομών βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των εξωτερικοτήτων των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και να συζητήσουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να επιτευχθεί περαιτέρω εσωτερίκευση. Ως στοιχεία για αυτήν την εκτίμηση, υπολογίζεται η υποδομή και το εξωτερικό κόστος των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και παρέχεται μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των φόρων και των τελών μεταφοράς που εφαρμόζονται στις διάφορες χώρες.



Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων παρουσιάζονται σε τέσσερα ξεχωριστά παραδοτέα. Το έργο εξετάζει όλους τους κύριους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις αερομεταφορές στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Ιαπωνία και ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ και τις Καναδικές επαρχίες. Για θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές, οι αξιολογήσεις πραγματοποιήθηκαν στο επίπεδο των λιμένων αντί των χωρών

## 2.12 ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2027

Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Προγραμμάτων 2021-2027 υλοποιείται σταδιακά μέσα από την έκδοση εγκυκλίων και την υποβολή σχεδίων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Οι εγκύκλιοι που απευθύνονται στους φορείς σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες:

- ✓ παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό)
- ✓ δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.

### 2.12.1 1Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ

Στόχος της παρούσας εγκυκλίου είναι η εκκίνηση της διαδικασίας σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2021–2027 στο πλαίσιο του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2021-2027 και των Προγραμμάτων του. Παράλληλα με την εγκύκλιο σηματοδοτείται η έναρξη του επίσημου διαλόγου με τους φορείς πολιτικής της χώρας για τη διαμόρφωση των εθνικών κατευθύνσεων πολιτικής με γνώμονα την οικονομία, το ευρύτερο αναπτυξιακό περιβάλλον της ώρας και τις ευρωπαϊκές πολιτικές.

Ηλεκτροκίνηση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο

- Στόχος Πολιτικής 2: Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων
- Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων.

Ο Στόχος Πολιτικής 2 «Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων» απαρτίζεται από τους εξής Ειδικούς Στόχους:

1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης
2. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
3. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο

4. Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές

5. Προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία

6. Ενίσχυση των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης

Ο Στόχος Πολιτικής 3 «Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων» απαρτίζεται από τους εξής Ειδικούς Στόχους:

1. Ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας

2. Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ

3. Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα

4. Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας

## **2.12.2 2Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ**

Στόχος της 2ης Εγκυκλίου είναι να δοθούν οι βασικές αρχές που θα διέπουν τη δομή και το περιεχόμενο των Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 που θα χρηματοδοτηθούν από τα Ταμεία ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, ΕΚΤ+, Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (ΤΔΜ) και ΕΤΘΑ.

Η παρούσα Εγκύκλιος σηματοδοτεί τη συνέχεια της περιόδου προετοιμασίας των Προγραμμάτων 2021-2027, που ξεκίνησε με την 1η Εγκύκλιο.

Το 1ο (άτυπο) Σχέδιο του ΕΣΠΑ 2021-2027 διαμορφώθηκε στη βάση των προτεινόμενων Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του σχεδίου για το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο για την ΠΠ 2021-2027 δίνοντας έμφαση στους 5 Στόχους Πολιτικής και τον Ειδικό Στόχο για το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης. Ανά στόχο πολιτικής τίθενται ορισμένες προτεραιότητες.

ΣΠ2 «Μια πιο πράσινη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων» (σελ.18).

Οι κύριες επιλογές πολιτικής στον τομέα της ενέργειας βάσει του ΕΣΕΚ αφορούν τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε όλους τους τομείς, την προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης, τη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση/ψύξη, την μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας, την ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης, την αναβάθμιση δικτύων μεταφοράς και διανομής, την ανάπτυξη κέντρων ενεργειακού ελέγχου και «έξυπνων» ενεργειακών συστημάτων και αποθήκευση σε τοπικό επίπεδο, την προώθηση πρακτικών αλιείας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

ΣΠ3 Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ

Βασικές επιλογές στις αστικές μεταφορές είναι η συνέχιση υλοποίησης έργων σε Αθήνα/Θεσσαλονίκη που περιλαμβάνουν τα μέσα σταθερής τροχιάς και την ολοκλήρωση της ανανέωσης του στόλου με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον. Προτεραιότητα επίσης έχει η προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας σε περιφερειακά αστικά κέντρα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους με υλοποίηση παρεμβάσεων σε μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (μέσα σταθερής τροχιάς – προαστιακές συνδέσεις, ποδηλατοδρόμοι κ.α.). Οι επενδύσεις θα συνοδευθούν από την εφαρμογή ήπιων μέτρων ( οργανωτικά, θεσμικά κ.α.) και την εγκατάσταση ευφύων συστημάτων. Οι επιλογές αυτές θα συμβάλλουν να επιτευχθεί ένα οικονομικά αποδοτικό, ασφαλές, περιβαλλοντικά βιώσιμο, προσβάσιμο πολυτροπικό, διαλειτουργικό και διασυνδεδεμένο σύστημα μεταφορών.

1ο Σχέδιο της Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης (ΕΣΠΑ) 2021-2027 Επιλογή Στόχων Πολιτικής με τεκμηρίωση

ΣΠ 2: Οι προτεραιότητες που τίθενται είναι η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, η προώθηση των ΑΠΕ, η αναβάθμιση των ενεργειακών δικτύων σε «έξυπνα», η απεξάρτηση από καύσιμα έντασης άνθρακα –με ενδιάμεσο μεταβατικό καύσιμο το φυσικό αέριο - και η προώθηση των διασυνδέσεων των νησιών και της καθαρότερης ενέργειας αυτών.

Για την ατμοσφαιρική ρύπανση απαιτείται η συνέχιση παρεμβάσεων στους τομείς των βιώσιμων μεταφορών και την εφαρμογή βέλτιστων τεχνικών στη βιομηχανία για την περαιτέρω μείωση των ρύπων.

ΣΠ 3: Για την προώθηση του οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμου τομέα μεταφορών υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και εφαρμογής φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων λειτουργίας του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, υποδομές φόρτισης, χρήση ΑΠΕ).

### **2.12.3 ΕΠ «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ – ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021 – 2027»**

Το ΕΠ «Περιβάλλον, Ενέργεια και Κλιματική Αλλαγή της περιόδου 2021-2027» σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση «μιας πιο πράσινης Ευρώπης με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και μπλε επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων». Το Ε.Π. έχει ως κύριο στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς «Ενέργεια», «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή», «Αστικό περιβάλλον (Ατμοσφαιρική ρύπανση - Θόρυβος)», «Κυκλική Οικονομία - Διαχείριση Αποβλήτων», «Διαχείριση Υδάτων - Λυμάτων» και «Προστασία Βιοποικιλότητας» για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, όπως προκύπτουν από το σχέδιο του ΣΕΣ 2021-2027.

Για την ηλεκτροκίνηση αναφέρονται τα κάτωθι:

- Κύρια Στόχευση και Προγραμματική Στρατηγική του ΕΠ – Main development challenges & Programme strategy.
- Στην συγκεκριμένη ενότητα αναλύονται οι στρατηγικοί τομείς που στοχεύει να υποστηρίξει χρηματοδοτικά το νέο Ε.Π.
- Αναφορές στην ηλεκτροκίνηση εντοπίζονται στον τομέα της Ενέργειας και του αστικού περιβάλλοντος.

## 2.12.4 ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΙΜΑ

Το Ε.Σ.Ε.Κ. αποτελεί το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για την Ενέργεια και το Κλίμα για την επόμενη δεκαετία, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε.

Μέσω του συγκεκριμένου σχεδίου αναδεικνύονται οι προτεραιότητες και οι αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας σε θέματα ενέργειας και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και προβλέπεται ο οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκεκριμένων ποσοτικών και ποιοτικών στόχων σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων.

Κύριος στόχος του Ε.Σ.Ε.Κ. είναι ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και η υλοποίηση των κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων πολιτικής για την επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων εθνικών ενεργειακών και κλιματικών στόχων.

Όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση, η προώθησή της, αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες του ΕΣΕΚ και συμπεριλαμβάνεται στην διάσταση των:

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου
- ΠΠ.1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών
- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ
- ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης
- ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων
- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού
- ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας
- Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα
- ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές
- ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

Με τους κυριότερους στόχους να συνοψίζονται στο να ανέλθει το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος στο 30% (σελ.37), και το συνολικό μερίδιο των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργεια για τις μεταφορές να ανέλθει στο 19% μέχρι το 2030.

## 2.12.5 ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2025

Με το ΕΠΑ εισάγονται η μεσοπρόθεσμη στοχοθεσία και η υπαγωγή των παρεμβάσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε στρατηγικούς στόχους και ιεραρχούμενες αναπτυξιακές προτεραιότητες.

Ο απώτερος στόχος οικονομικής πολιτικής είναι η εξασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας, με μέγιστη δυνατή σύγκλιση των περιφερειών, την πληρέστερη δυνατή αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας και διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και της προστασίας του περιβάλλοντος. Για την επίτευξη των παραπάνω απαιτείται αλλαγή του παραγωγικού υποδείγματος της οικονομίας που να διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας απέναντι σε μεγάλες προκλήσεις και απροσδόκητες εξελίξεις.

Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

- Έξυπνη Ανάπτυξη
- Πράσινη Ανάπτυξη
- Ανάπτυξη Υποδομών
- Κοινωνική Ανάπτυξη

- **Εξωστρέφεια**

Ο στόχος της πράσινης ανάπτυξης εξειδικεύεται σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους:

- **Μετάβαση σε κυκλική οικονομία**
- **Προστασία του περιβάλλοντος**
- **Αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής**

Κάποιες από τις προτεραιότητες του στόχου είναι η στήριξη των ΑΠΕ-συμπαραγωγή, η απεξάρτηση από ορυκτά καύσιμα-ενεργειακή μετάβαση, η πράσινη επιχειρηματικότητα και οι πράσινες πόλεις.

Κεντρικό ρόλο στην προσπάθεια πράσινης ανάπτυξης έχει η διαδικασία μετασχηματισμού του ενεργειακού τομέα. Οι σχετικές προτεραιότητες περιλαμβάνουν πρωτοβουλίες για αύξηση της ενεργειακής απόδοσης, απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τεχνολογιών συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας.

Ο στόχος ανάπτυξης υποδομών εξειδικεύεται επίσης σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό:

- των δικτύων
- των μεταφορών
- της εφοδιαστικής αλυσίδας

Κάποιες από τις προτεραιότητες του στόχου είναι ο εκσυγχρονισμός, βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη ή ολοκλήρωση των υποδομών ΤΠΕ, των ενεργειακών δικτύων και υποδομών, της ψηφιοποίησης των μεταφορών και της πολυτροπικής και αστικής κινητικότητας.

Στην τομή των δικτύων ΤΠΕ και των ενεργειακών δικτύων βρίσκονται και τα έργα για την ανάπτυξη των ευφυών δικτύων, τα οποία, εκτός από ηλεκτρική ενέργεια, μεταφράζουν και δεδομένα σε πραγματικό χρόνο για τη χρήση ενέργειας από τους καταναλωτές και για την κατάσταση του δικτύου.

Για την επίτευξη των στόχων έχουν δημιουργηθεί δείκτες παρακολούθησης. Ένας από τους δείκτες του στόχου Πράσινης Ανάπτυξης και της προτεραιότητας Πράσινες Πόλεις, αφορά το μερίδιο των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων στις ετήσιες νέες ταξινομήσεις. Η τιμή βάσης είναι 0,4% και η τιμή στόχος 13%.

## **2.12.6 ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα, αφορά όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες και διατροφικές μεταφορές/ εφοδιαστική αλυσίδα) για έναν μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 20 ετών (2017-2037). Συμπεριλαμβάνει επίσης τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Σχεδίου και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής και έγκαιρης εφαρμογής του.

Το Σχέδιο Μεταφορών βασίζεται σε εκτενή συλλογή και ανάλυση δεδομένων με παρεμβάσεις που καθορίζονται βάσει των παρατηρούμενων προβλημάτων σε ολόκληρο τον τομέα μεταφορών. Στρατηγικοί Στόχοι (ΣΣ) είναι εκείνοι οι κύριοι στόχοι που συνδέουν τον τομεακό σχεδιασμό μίας χώρας, στην περίπτωση αυτή των μεταφορών, με τη διάσταση της εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής της. Οι στόχοι αυτοί καθοδηγούν την τομεακή πολιτική ενσωματώνοντας στην προετοιμασία της τα βασικά κοινωνικοπολιτικά πορίσματα και προσπαθώντας να βρεθεί μία ισορροπία μεταξύ τους. Σύμφωνα με τη Συγγραφή Υποχρεώσεων, οι ακόλουθοι πέντε ΣΣ καθορίστηκαν για τον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα:

- Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας
- Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός ΕΕ.
- Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών
  - Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό.
- Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Η Ανάλυση Προβλημάτων βασίζεται στους Στρατηγικούς Στόχους και εντοπίζει τα εμπόδια που σήμερα δυσχεραίνουν την επίτευξη των στόχων αυτών.

Το σύστημα μεταφορών της Ελλάδας δεν επικεντρώνεται ικανοποιητικά σε αυτόν τον Στρατηγικό Στόχο. Κατ' αρχάς, το μερίδιο των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος (και ιδίως με ηλεκτροκίνηση), είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Δεύτερον, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το συντριπτικά μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς αλλά είναι μη αποδοτικές σε μεγάλο βαθμό και εκτελούνται κυρίως με απαρχαιωμένα, ρυπογόνα φορτηγά χαμηλής χωρητικότητας. Τρίτον, ο στόλος επιβατικών οχημάτων (λεωφορεία και ΙΧΕ) είναι επίσης πολύ παλιός, με σχεδόν μηδενική παρουσία υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων. Πρόσφατες ενέργειες ενδέχεται να παρακινήσουν αλλαγές σε αυτόν τον τομέα, αλλά πρέπει να υλοποιηθεί σύντομα η ανάπτυξη δικτύων υποδομών για ηλεκτρική φόρτιση σε συνδυασμό με πιο φιλόδοξες στρατηγικές για την ανανέωση του στόλου, με στόχο την προώθηση της προμήθειας και χρήσης καθαρότερων/ ηλεκτρικών οχημάτων.

## 2.12.7 ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Σκοπός του παρόντος είναι:

- α) η επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών,
- β) η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων,
- γ) η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης

Σύμφωνα με το άρθρο 3:

- Από την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2022, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α΄ βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub> /χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης ενώ οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για αυτά.
- Για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος τελούν υπό παραχώρηση, καταβάλλεται από την 1η.1.2021 από τον δήμο αντίτιμο στον παραχωρησιούχο ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από τον δημότη στον δήμο για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος. Για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης από την 1η.1.2021.
- Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο εφοδιάζονται με ειδικό σήμα που εκδίδεται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών των Περιφερειών εφόσον τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, το οποίο τοποθετείται επί του οχήματος, και ισχύει για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικρατείας. Η αίτηση

εφοδιασμού του Η/Ο με ειδικό σήμα υποβάλλεται από τους δικαιούχους μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

### **2.12.8 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Σ.Φ.Η.Ο**

Σύμφωνα με το άρθρο 5 « Περιεχόμενα Σ.Φ.Η.Ο», το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

- Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, όπως προαναφέρθηκαν στον Ν.4710/2020.
- Τη χωροθέτηση (ενδεικτικά) δημοσίων προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.
- Για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και αποκλειστικά για τις περ. β) και ε) της παρ. 1 του άρθρου 17 του ν. 4710/2020 (Α' 142), οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του χρονικού πλαισίου που θα θέσει ο Φορέας Εκπόνησης, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών και των θυγατρικών τους στην κατά περίπτωση Περιοχή Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.
- Εφόσον στην Περιοχή Παρέμβασης υπάρχουν περιοχές ευθύνης άλλων νομικών προσώπων ή οντοτήτων πλην του Φορέα Εκπόνησης, ο Φορέας Εκπόνησης μπορεί να απευθύνει πρόσκληση στα νομικά αυτά πρόσωπα ή οντότητες να υποβάλουν εντός του χρονικού πλαισίου που αυτός θα θέσει, δεσμευτική πρόταση για χωροθέτηση δημοσίων προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους αρμοδιότητας αυτών εντός της Περιοχής Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθούν στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.
- Δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί εντός της Περιοχής Παρέμβασης έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. και δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που βρίσκονται εκτός της αρμοδιότητας του Φορέα Εκπόνησης αλλά εντός της Περιοχής Παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 της παρούσης, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σ.Φ.Η.Ο. με διακριτή ένδειξη.

### **2.12.9 ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 2021 – 2027**

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής(Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027.

Βασική στόχευση του ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ αποτελεί η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και μεταφορικών συστημάτων που να υπηρετούν τον πολίτη και να συμβάλλουν στην επίτευξη των μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και ΕΕ.

Οι βασικές προτεραιότητες του Ε.Π. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ διατυπώνονται ως ακολούθως:

Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων (ΣΠ3/ειδικός στόχος ii και iii)).

Β) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii)

Γ) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii)

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος iv)

Ειδικότερα και όσον αφορά τον τομέα της ηλεκτροκίνησης ανά προτεραιότητα εντοπίζονται τα κάτωθι:

Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων

Β) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς

- Ως βασικός στόχος της περιόδου 2021-2027 τίθεται η κατασκευή ή/και ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), με τις εξής προτεραιότητες
  - Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό και Προαστιακός)
  - Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον
- Η αρχιτεκτονική του Ε.Π. Υποδομών Μεταφορών βασίζεται στη λογική της απλούστευσης και της αποτελεσματικής διαχείρισης κατά την υλοποίηση του Ε.Π. και διαρθρώνεται σε πέντε Άξονες προτεραιότητας (ΑΠ) που θα συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) και επιπλέον 5 αντίστοιχους Άξονες Προτεραιότητας από πόρους που θα διατεθούν από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), ανάλογα με τις διαθέσιμες κατηγορίες περιφέρειας.

## **2.12.10 ΆΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 (ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ) - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.**

Στον Άξονα περιλαμβάνονται:

1. Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις)
2. Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον
3. Άλλες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα



Επιδιώκεται η συνέχιση/ υλοποίηση έργων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και η προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας με υλοποίηση παρεμβάσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον.

**Ειδικός στόχος: Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.**

### **2.12.11 ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Η κατάρτιση του Σχεδίου εμπίπτει διέπεται από την κείμενη νομοθεσία και τις κατ' εξουσιοδότηση αυτής εκδοθείσες κανονιστικές πράξεις, όπως ισχύουν και ιδίως:

- Ν. 4412/2016 (ΦΕΚ Α' 147/08-08-2016) «Δημόσιες Συμβάσεις έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Ν. 4555/2018 (ΦΕΚ Α' 133/19.07.2018) «Μεταρρύθμιση θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης-Εμβάθυνση της Δημοκρατίας – Ενίσχυση της Συμμετοχής – Βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των Ο.Τ.Α. [Πρόγραμμα «ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ Ι»]».
- Ν. 3463/8-6-2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», όπως συμπληρώθηκε με την παρ. 13 του άρθρου 20 του Ν.3731/2008 (ΦΕΚ 263/τ.Α'/23-12-2008) «Αναδιοργάνωση της Δημοτικής Αστυνομίας και ρυθμίσεις λοιπών θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών .
- Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης».
- Άρθρο 26 του Ν.4024/2011 (Α 226) «Συγκρότηση συλλογικών οργάνων της διοίκησης και ορισμός των μελών τους με κλήρωση».
- Ν. 2121/1993 (Α' 25) «Πνευματική Ιδιοκτησία, Συγγενικά Δικαιώματα και Πολιτιστικά Θέματα».
- Ν. 4270/2014 (Α' 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις». Παρ. Ζ του Ν. 4152/2013 (Α' 107) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/7 της 16.2.2011 για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές».
- Ν.2690/1999 (Α' 45) “Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις” και ιδίως των άρθρων 7 και 13 έως 15.
- Π.Δ. 28/2015 (Α' 34) “Κωδικοποίηση διατάξεων για πρόσβαση σε δημόσια έγγραφα”.
- Ν. 3861/2010 (ΦΕΚ Α'/112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο “Πρόγραμμα Διαύγεια” και άλλες διατάξεις».
- Π.Δ. 80/2016 (ΦΕΚ 145/05.08.2016 τεύχος Α'): Ανάληψη υποχρεώσεων από τους διατάκτες.”
- Ν. 4013/2011 (ΦΕΚ Α'/204) «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων» όπως ισχύει.
- Άρθρο 1 «Κατάργηση της υποχρέωσης επικυρώσεων αντιγράφων εγγράφων», του κεφαλαίου Α' «Μείωση Διοικητικών Βαρών – Απλουστεύσεις Διαδικασιών», του Ν. 4250/2014 (ΦΕΚ Α'/74).
- Ν. 4389/2016 (ΦΕΚ Α'/248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας».

- Ν. 2859/2000 (Α' 248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας».
- Ν. 4129/2013 (Α' 52) «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο».
- Ν. 4625/2019 (Α' 135) «Ρυθμίσεις Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κα».
- Αρ. 57654 (Β' 1781/23.5.2017) Απόφασης του Υπουργού Οικονομίας και Ανάπτυξης «Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης».
- ΥΑ 56902/215/Β/1924/02-06-2017 Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης «Τεχνικές λεπτομέρειες και διαδικασίες λειτουργίες του ΕΣΗΔΗΣ».
- Ν. 4710/2020 (Α' 142) «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις».
- Αρ. απ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 με τις Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.
- Σε εκτέλεση των ανωτέρω νόμων εκδοθεισών κανονιστικών πράξεων, των λοιπών διατάξεων που αναφέρονται ρητά ή απορρέουν από τα οριζόμενα στα συμβατικά τεύχη της παρούσας, καθώς και του συνόλου των διατάξεων του ασφαλιστικού, εργατικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού δικαίου που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση της παρούσας σύμβασης, έστω και αν δεν αναφέρονται ρητά παραπάνω.

### 3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

#### 3.1 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ-ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η Ικαρία ανήκει στα νησιά του Βορείου Αιγαίου, στον νομό Σάμου. Απέχει από την Σάμο 10 ν. μίλια και από τον Πειραιά 143 ν. μίλια. Ο επιμήκης όγκος της Ικαρίας διαμελίζεται από την οροσειρά του Αιθέρα, η οποία διασχίζει το νησί από τα ανατολικά προς τα δυτικά και το χωρίζει σε 2 ενότητες:

i. νότιο – ανατολικά την ενότητα του Αγίου Κηρύκου.

ii. βόρειο – βορειοδυτικά τις ενότητες της Μεσαριάς και των Ραχών.

Η διοικητική δομή της Ικαρίας περιλαμβάνει αντίστοιχα 3 δημοτικές ενότητες οι οποίες αποτελούν τον δήμο Ικαρίας.

Αγίου Κηρύκου, Ευδήλου και Ραχών.

Ο οικισμός του Αγίου Κηρύκου αποτελείται από ένα σύμπλεγμα οικιστικών ενοτήτων με διαφορετικές πυκνότητες, δομή και αρχές οργάνωσης. Συγκεκριμένα περικλείει την ευρύτερη περιοχή των προϋφιστάμενων του 1923 οικισμών Γλαδέρου, Χριστού, Αγίου Παντελεήμονα, Παναγιάς, Κουντουμά και Αγίου Κηρύκου.

Η πόλη του Αγίου Κηρύκου αποτελεί το κέντρο των οικονομικών, διοικητικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων.

Συγκεκριμένα η σημερινή πόλη του Αγίου Κηρύκου αναπτύχθηκε μεταξύ των δύο ρεμάτων και γύρω από τον μικρό φυσικό όρμο με παραλία. Στα δυτικά του όρμου, στην εκβολή του χειμάρρου λειτουργούσε ανεμόμυλος ο οποίος κατεδαφίστηκε όταν έγινε η παραλιακή οδός. Επίσης λειτουργούσε βυρσοδεψείο και στην συνέχεια στην ίδια θέση κατασκευάστηκε το παγοποιείο το οποίο δεν λειτουργεί πια.

Σήμερα στην περιοχή αυτή λειτουργούν κέντρα αναψυχής και υπάρχει στην άκρη της παραλιακού οδού το μεγάλο άγαλμα του Ν. Ίκαρη η Σκέψη από το οποίο έχει πάρει το σημερινό όνομα της η περιοχή. Στα ανατολικά του όρμου ρέει ο χειμάρρος ο οποίος ονομάζεται Ρέμα κάτω από το κατάστρωμα του δρόμου, του οποίου η κοίτη αποτελεί κύριο οδικό άξονα εξόδου από το κέντρο της σημερινής πόλης. Στα βόρεια υψώνεται ο Βούνιος. Στην περιοχή αυτή υπήρχαν κήποι και περιβόλια.

Ο πυρήνας του παλαιού οικισμού του Αγίου Κηρύκου ήταν γύρω από τον Άγιο Νικόλα και προς τα βόρεια. Η παλαιότερη συνοικία του οικισμού Σεβδαλί ήταν στους πρόποδες του Βούνιου με το μεγάλο σοκάκι που την διατρέχει και κάθετους δρόμους με σκάλες. Η δεύτερη παλαιά συνοικία του οικισμού ήταν το Ρέμα η οποία οριζόταν από τον κύριο οδικό άξονα εισόδου στο κέντρο της σημερινής πόλης και κάθετους λιθόστρωτους δρόμους. Σήμερα η περιοχή αυτή αποτελεί τον πυρήνα του εμπορικού κέντρου του Αγίου Κηρύκου.

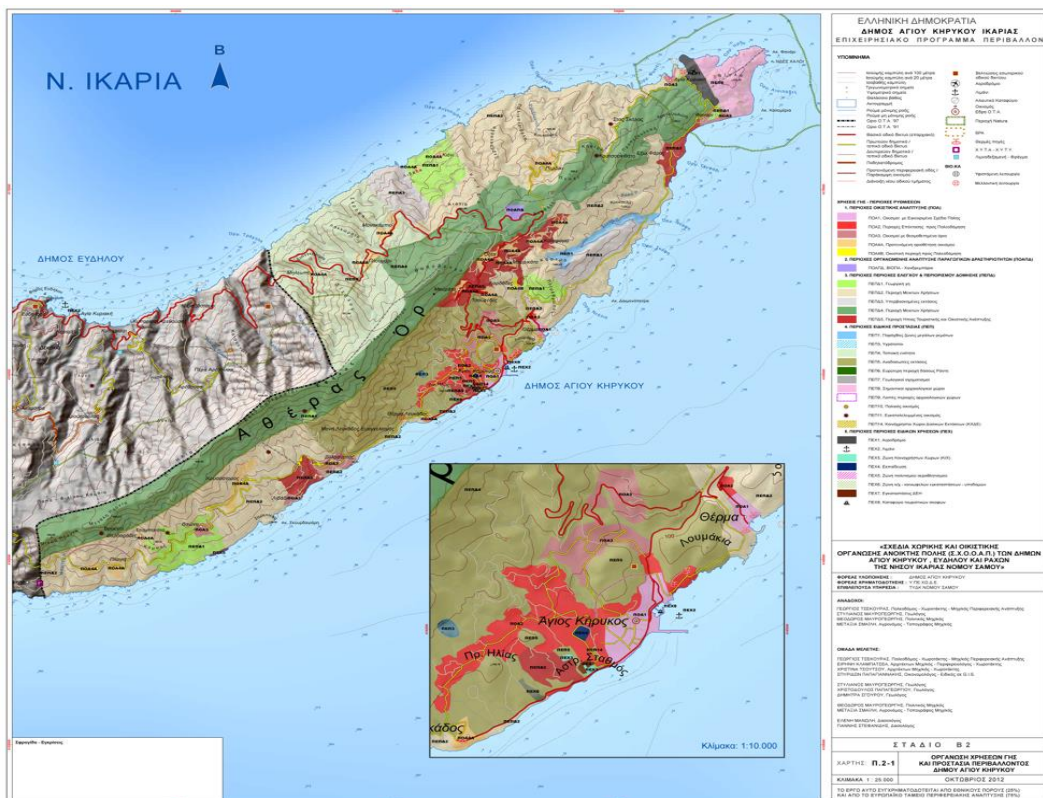
Υπάρχει εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο για τμήμα του οικισμού του Αγίου Κηρύκου. Τα διατάγματα έγκρισης είναι ΦΕΚ 215/47, 309/53, 113//55 και 173/57 τα οποία έχουν πλήθος σημειακών τροποποιήσεων. Οι όροι δόμησης καθορίζονται από το ΦΕΚ 309/53 και τον ΝΟΚ '85 και 2000. Έχει γίνει καθορισμός ορίων, κατάταξη και καθορισμός γενικών όρων δόμησης του οικισμού Αγίου Κηρύκου σύμφωνα με το ΦΕΚ 891/2002. Οι όροι δόμησης καθορίζονται

από το ΦΕΚ 891/2002 και τις διατάξεις του ΦΕΚ 181/ 24.4.1985 όπως ισχύει σήμερα. Έχει ανατεθεί η μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Οικισμού του Αγίου Κηρύκου η οποία δεν έχει ολοκληρωθεί και θεσμοθετηθεί μέχρι σήμερα. Δεν υπάρχουν άλλες θεσμικές ρυθμίσεις (ΓΠΣ – ΖΟΕ).

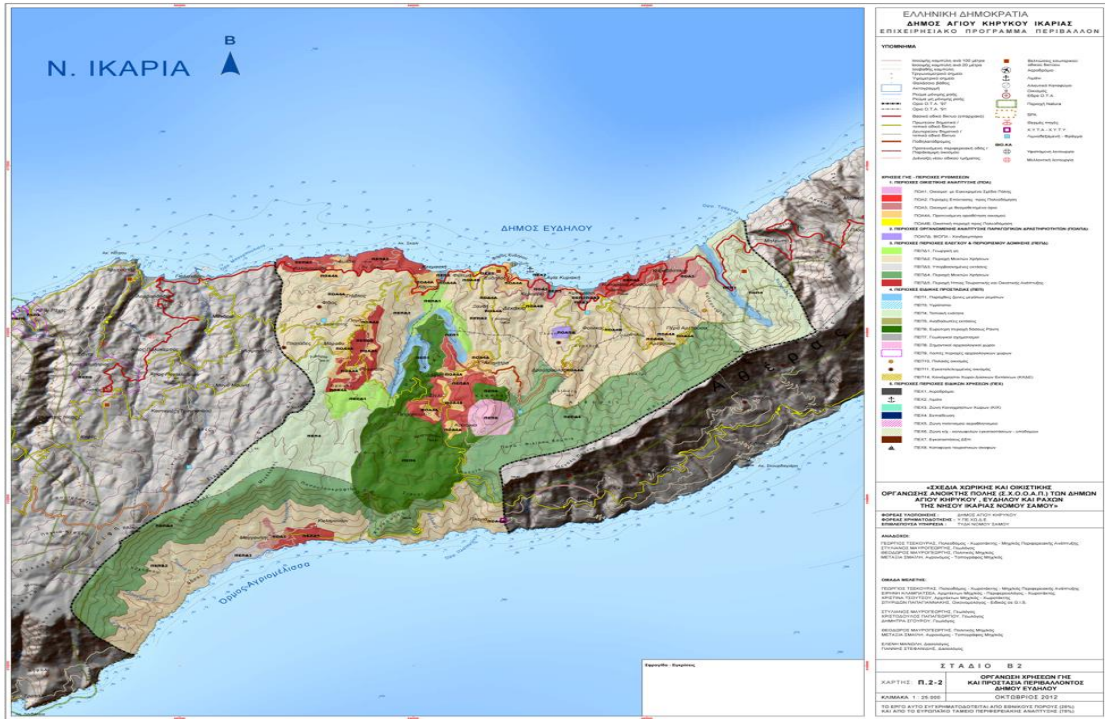
Σύμφωνα με τα εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια για τους οικισμούς Αγίου Κηρύκου ΦΕΚ-309/Α/1953 και Θέρμα 174/Δ/1970 και εγκεκριμένο ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας ΦΕΚ-198/ΑΑΠ/2013

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης και δραστηριότητες:

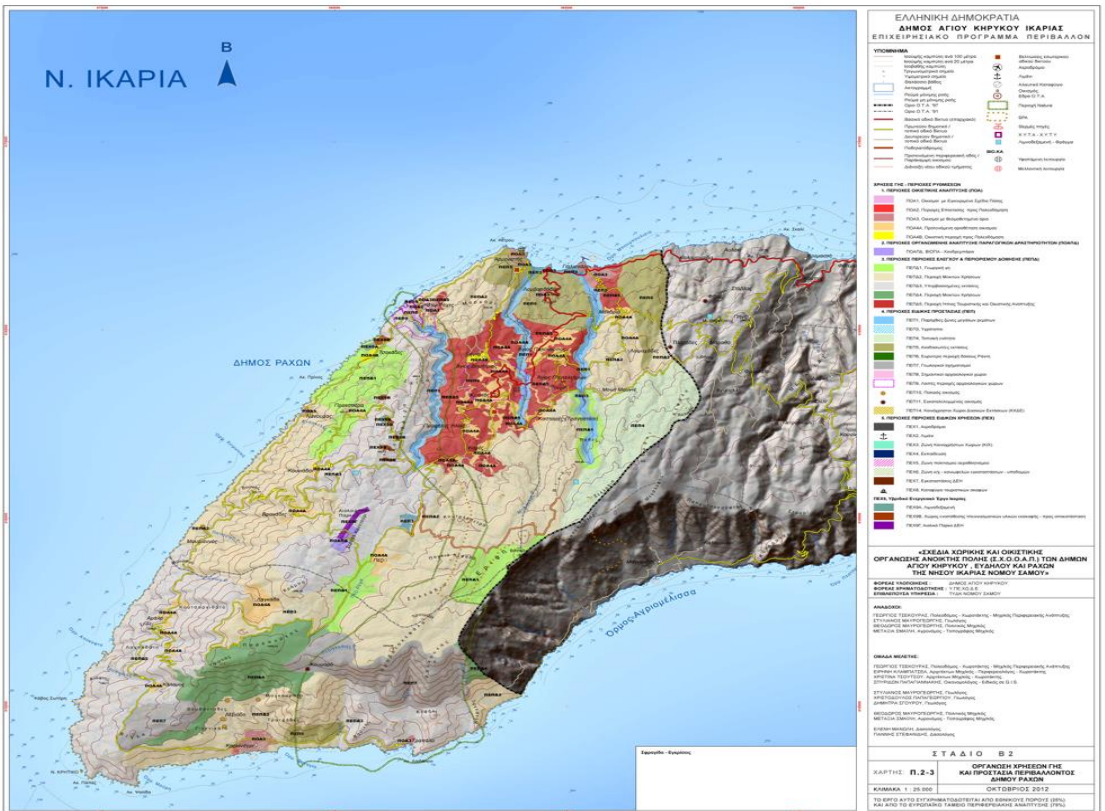
- Γενική κατοικία
- Χρήσεις πολεοδομικού κέντρου



Εικόνα 1: Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Αγ. Κηρύκου



Εικόνα 2: Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Ευδήλου



Εικόνα 3: Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Ραχών

### 3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ- ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Δήμος Ικαρίας περιλαμβάνει ολόκληρη τη Νήσο Ικαρία και τις γειτονικές της Νησίδες. Σχηματίστηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης από τη συνένωση των 3 προϋπαρχόντων Δήμων του νησιού, Αγίου Κηρύκου, Ραχών και Ευδήλου. Υπάγεται στην περιφέρεια Βορείου Αιγαίου. Σήμερα ο Δήμος διαιρείται σε 3 Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.).

Η Ικαρία είναι ένα από τα μεγαλύτερα νησιά του ανατολικού Αιγαίου, με 255 τετραγωνικά χιλιόμετρα σε έκταση και με 102 μίλια (160 χιλιόμετρα) ακτογραμμή. Η τοπογραφία της παρουσιάζει αντιθέσεις, καθώς εμφανίζει καταπράσινες πλαγιές και γυμνούς απότομους βράχους. Το νησί είναι ορεινό στο μεγαλύτερο μέρος του. Διασχίζεται από την οροσειρά του Αθέρα (Πράμνος), του οποίου η υψηλότερη κορυφή είναι 1.041 μέτρα.

Αναλυτικότερα αυτές είναι:

- ❖ Δ.Ε. Αγίου Κηρύκου.
- ❖ Δ.Ε. Ευδήλου.
- ❖ Δ.Ε. Ραχών.

### 3.3 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Δήμος Ικαρίας είναι Δήμος της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και περιλαμβάνει όλη τη νήσο Ικαρίας. Δημιουργήθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Αγίου Κηρύκου, Ευδήλου και Ραχών. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 254,41 km<sup>2</sup> και ο πληθυσμός του 8.423 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011, η οποία πραγματοποιήθηκε από την Ανεξάρτητη Αρχή, Ελληνική Στατική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ). Ο Δήμος Ικαρίας διαιρείται σε τρεις (3) Δημοτικές ενότητες (Αγίου Κηρύκου, Ευδήλου και Ραχών).

Έδρα του Δήμου Ικαρίας αποτελεί ο Άγιος Κήρυκος. Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη απογραφή του 2011, η Δ.Ε. Αγίου Κηρύκου είναι η πολυπληθέστερη του Δήμου με 3.511 μόνιμους κατοίκους. Ακολουθούν οι Δ.Ε. Ευδήλου και Ραχών με 2.749 και 2.163 μόνιμους κατοίκους αντίστοιχα.

Μετά το 1922 ο πληθυσμός του οικισμού αυξήθηκε σημαντικά και δημιουργήθηκαν και άλλες συνοικίες. Δυτικά από το Σεβδαλί είναι το Φτερό και ανατολικά ο Κονομάτος. Ανατολικά του Αγίου Κηρύκου βρίσκεται η συνοικία Φωκιανέδικα και δυτικά η συνοικία Φλέβες η οποία παλαιότερα ήταν κατάφυτη με αμπέλια, αμυγδαλές και συκιές. Βορειότερα είναι η συνοικία του Κρατημού και βορειοανατολικά η συνοικία του Γυμνασίου και Βουνίου.

**Δημοτική Ενότητα Αγίου Κηρύκου:** Η Δημοτική Ενότητα Αγίου Κηρύκου με πληθυσμό 3.511 κατοίκων σύμφωνα με την απογραφή του 2011 και με σημαντική προσαύξηση κατά την καλοκαιρινή περίοδο, αποτελείται από τρία Δημοτικά διαμερίσματα :

- Δ.δ Αγίου Κηρύκου που περιλαμβάνει 15 οικισμούς
- Δ.δ Περδικίου με 6 οικισμούς και
- Δ.δ Χρυσοστόμου με 5 οικισμούς

**Δημοτική Ενότητα Ευδήλου:** Η Δημοτική Ενότητα Ευδήλου με πληθυσμό 2.749 κατοίκων σύμφωνα με την απογραφή του 2011 και με σημαντική προσαύξηση κατά την καλοκαιρινή περίοδο, αποτελείται από έξι (6) Δημοτικά διαμερίσματα:

- Δ.δ Ευδήλου με 8 οικισμούς
- Δ.δ Αρέθουσας με 4 οικισμούς
- Δ.δ Δάφνης με 7 οικισμούς
- Δ.δ Καραβοστάμου που περιλαμβάνει τον ομώνυμο οικισμό

- Δ.δ Μαγγανίτη με 2 οικισμούς
- Δ.δ Φραντάτου με 8 οικισμούς

**Δημοτική Ενότητα Ραχών:** Η Δημοτική Ενότητα Ραχών με πληθυσμό 2.163 κατοίκων σύμφωνα με την απογραφή του 2011 και με σημαντική προσαύξηση κατά την καλοκαιρινή περίοδο, αποτελείται από έξι (6) Δημοτικά διαμερίσματα:

- Δ.δ Ραχών με 7 οικισμούς
- Δ.δ Αγίου Πολυκάρπου με 9 οικισμούς
- Δ.δ Καρκιναγρίου με 7 οικισμούς

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, το Γ.Ν. – Κ.Υ. Ικαρίας και οι περιφερειακές του μονάδες εξυπηρετούν τις ανάγκες των 8.423 μόνιμων κατοίκων της Ικαρίας και των 1.450 κατοίκων του Δήμου Φούρνων και χιλιάδων επισκεπτών, μεγάλο μέρος των οποίων είναι ασθενείς υπερήλικες από όλο το κόσμο που έρχονται στην Ικαρία για λουτροθεραπεία. Η Ικαρία παρουσίασε μάλιστα αξιοσημείωτη αύξηση πληθυσμού σε σχέση με την απογραφή του 2001 παρά τις αντίθετες τάσεις στη χώρα και την υπόλοιπη Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται αναλυτικά ο μόνιμος και ο πραγματικός (De Facto) πληθυσμός του Δήμου Ικαρίας, αλλά και των Δ.Ε., των Δημοτικών Κοινοτήτων, των Τοπικών Κοινοτήτων και των οικισμών που τον απαρτίζουν. Τα στοιχεία των πληθυσμών αφορούν τις απογραφές του 2011, του 2001 και του 1991 και οργανώνονται σύμφωνα με το πρόγραμμα Καλλικράτης.

Περιγραφή (Πρόγραμμα Καλλικράτης)	Πληθυσμοί					
	2011		2001		1991	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΥ</b>	<b>3511</b>	<b>3506</b>	<b>3401</b>	<b>3243</b>	<b>3271</b>	<b>3093</b>
Δημοτική Κοινότητα Αγ. Κηρύκου	2955	2937	2688	2545	2555	2387
Τοπική Κοινότητα Περδικίου	334	349	389	366	414	411
Τοπική Κοινότητα Χρυσοστόμου	222	220	324	332	302	295
<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΔΗΛΟΥ</b>	<b>2749</b>	<b>2712</b>	<b>2811</b>	<b>2831</b>	<b>2469</b>	<b>2398</b>
Τοπική Κοινότητα Ευδήλου	768	771	748	726	622	612
Τοπική Κοινότητα Αρεθούσης	178	182	189	187	197	194
Τοπική Κοινότητα Δάφνης	516	506	518	520	510	474
Τοπική Κοινότητα Καραβόσταμου	499	491	504	524	470	485
Τοπική Κοινότητα Μαγγανίτου	180	171	187	216	156	151

Περιγραφή (Πρόγραμμα Καλλικράτης)	Πληθυσμοί					
	2011		2001		1991	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
Τοπική Κοινότητα Φραντάτου	608	591	665	658	514	482
<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΑΧΩΝ</b>	<b>2163</b>	<b>2213</b>	<b>2142</b>	<b>2238</b>	<b>2028</b>	<b>2055</b>
Δημοτική Κοινότητα Ραχών	1125	1180	1171	1238	1110	1158
Τοπική Κοινότητα Αγίου Πολυκάρπου	757	747	628	649	595	599
Τοπική Κοινότητα Καρκιναγρίου	281	286	343	351	323	298
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ</b>	<b>8423</b>	<b>8431</b>	<b>8354</b>	<b>8312</b>	<b>7768</b>	<b>7546</b>

Πίνακας 1: Μόνιμος και πραγματικός (De Facto) πληθυσμός για τις απογραφές 2011, 2001 και 1991 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΚΑΡΙΑΣ	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
<b>0-9</b>	799	382	417
<b>10-19</b>	762	379	383
<b>20-29</b>	996	510	486
<b>30-39</b>	1,337	688	649
<b>40-49</b>	1,285	675	610
<b>50-59</b>	1,291	643	648
<b>60-69</b>	1,345	671	674
<b>70+</b>	2,067	994	1,073
<b>Σύνολο</b>	<b>9,882</b>	<b>4,942</b>	<b>4,940</b>

Εικόνα 4: Πληθυσμιακή κατανομή κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών Ικαρίας (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)





Εικόνα 5: Απεικόνιση των Δ.Ε του Δήμου Ικαρίας (e-πολεοδομία)

### 3.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Στο παρακάτω Διάγραμμα, παρουσιάζονται οι αεροπορικές αφίξεις από τον Μάιο μέχρι και τον Σεπτέμβριο (τουριστική περίοδος Ικαρίας), από το 2010 έως και το 2019.



Διάγραμμα 1: Αεροπορικές αφίξεις για τους μήνες Μάιος-Σεπτέμβριος και για τα έτη 2010-2019 (πηγή: Βεντούρη, Διεύρυνση ηλεκτροκίνησης στην Ικαρία, Αθήνα Μάρτιος 2021)

Από το παραπάνω Διάγραμμα, φαίνεται ότι ο συνολικός αριθμός των αεροπορικών αφίξεων κατά την τουριστική περίοδο της Ικαρίας, έχει αυξηθεί κατά πολύ από το 2010 Στο παρακάτω Διάγραμμα, παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός των κατάπλων στους λιμένες του Αγίου Κηρύκου και Ευδήλου, από το 2013 έως και το 2018.



Διάγραμμα 2 : Συνολικές αφίξεις στους λιμένες για τα έτη 2013-2018 (πηγή: Βεντούρη, Διεύρυνση ηλεκτροκίνησης στην Ικαρία, Αθήνα Μάρτιος 2021)

Από το παραπάνω Διάγραμμα, διαπιστώνεται μια γενική αύξηση των αφίξεων στους λιμένες της Ικαρίας από το 2015 μέχρι και το 2018, με μικρή μείωση το 2018 συγκριτικά με το 2017.

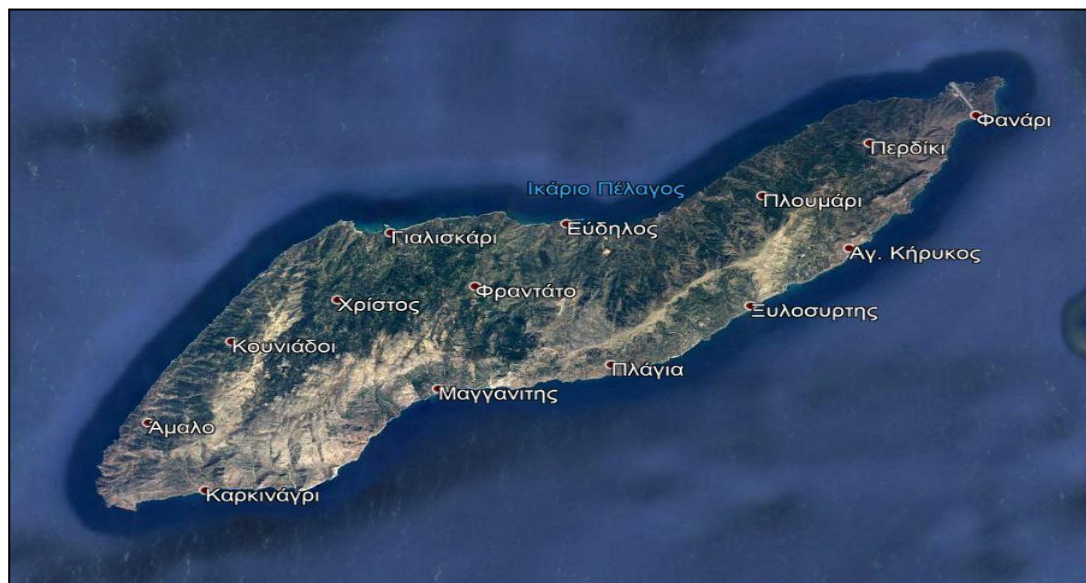
### 3.5 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ -ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Ικαρία ανήκει στο σύμπλεγμα των ανατολικών νησιών του κεντρικού Αιγαίου. Οι συντεταγμένες του ακραίου δυτικού και ανατολικού σημείου το νησιού είναι (37°30'Β και 25°55'Α) και (37°42'Β και 26°35'Α). Η απόσταση των παραπάνω σημείων είναι 40 km περίπου και το μέσο πλάτος στο δυτικό τμήμα είναι 10 km, ενώ στο Ανατολικό είναι 5 km. Η περίμετρος του νησιού είναι γύρω στα 100 km και η έκταση του 270 km<sup>2</sup>. Βόρεια της Ικαρίας βρίσκεται το νησί της Χίου, Νότια τα νησιά των Δωδεκανήσων, ανατολικά βρίσκεται το νησί των Φούρνων και δυτικά τα νησιά των Κυκλάδων. Η Ικαρία υπάγεται στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου και ειδικότερα στην Π.Ε. Ικαρίας (η οποία συμπεριλαμβάνει και το νησί των Φούρνων) και έχει ως έδρα τον Άγιο Κήρυκο.

Οι ιστορικές συνθήκες, η γεωγραφική θέση και ο έντονος διαμελισμός του ανάγλυφου διαμόρφωσαν τρεις κύριες γεωμορφολογικές ενότητες στο νησί στις οποίες αναπτύχθηκαν και οι αντίστοιχες λειτουργικές ενότητες των οικισμών της Ικαρίας. Η οροσειρά Αιθέρα που χωρίζει την ανοικτή νότια, νοτιοανατολική περιφέρεια με τη σημαντική γεωμορφολογική ενότητα του Αγ. Κηρύκου και τη βόρεια βορειοδυτική περιφέρεια με τις σημαντικές γεωμορφολογικές ενότητες των Ραχών και της Μεσαριάς.

Πέρα από τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά οι ενότητες αυτές παρουσιάζουν αφενός τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της επιρροής και εξάρτησης από ένα κεντρικό οικισμό και αφετέρου τα χαρακτηριστικά κάποιας παραγωγικής εξειδίκευσης. Ειδικότερα στη

Νοτιοανατολική περιφέρεια καλλιεργείται η ελιά και λειτουργούν οι σημαντικές ιαματικές πηγές μαζί με τη διοίκηση και τις κεντρικές υπηρεσίες.



Εικόνα 6: Δορυφορική απεικόνιση της Νήσου Ικαρίας (Google Earth)

Στη Βόρεια Βορειοδυτική περιφέρεια η Μεσαριά παρουσιάζει αξιόλογες για το νησί γεωργικές δραστηριότητες, ενώ οι Ράχες χαρακτηρίζονται από τους δασικούς και κτηνοτροφικούς πόρους. Τα θαλάσσια μέτωπα και στις δύο ενότητες Ραχών και Μεσαριάς στις περιοχές Γιαλισκάρι-Αρμενιστής και Εύδηλος-Καραβόσταμο παρουσιάζουν αξιόλογους τουριστικούς πόρους αναψυχής. Στην ενότητα Ραχών τέλος υπάρχουν πόροι ορεινού τουρισμού.

Ο επιμήκης όγκος της Ικαρίας χαρακτηρίζεται από έντονο κάθετο και οριζόντιο διαμελισμό με άξονα την οροσειρά του Αθέρα (1.070 m) η οποία διασχίζει το νησί από τα Ανατολικά προς τα Δυτικά και το χωρίζει σε δύο τμήματα. Το νότιο διαθέτει πλάτος 2 έως 4 km και εξαιρετικά απόκρημνο ανάγλυφο, με γενικές κλίσεις 35 - 40% και το Βόρειο διαθέτει πλάτος 5 έως 10 km με ομαλότερο ανάγλυφο και με γενικές κλίσεις 15 - 25%.

Το νησί χαρακτηρίζεται από βαθιές και μακριές αυλακώσεις από το Νότο προς το Βορρά μέχρι τη θάλασσα (Ειδική Χωροταξική Μελέτη EXM, 1994).

### 3.6 ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το κλίμα της Ικαρίας είναι νησιωτικό μεσογειακού θαλάσσιου χαρακτήρα, με αρκετή υγρασία, πολλές βροχές, συχνούς δυνατούς ανέμους, ήπιο χειμώνα και παρατεταμένο ξηρό και θερμό καλοκαίρι. Στα παράλια η θαλάσσια αύρα επηρεάζει τις ακραίες θερμοκρασίες, έτσι το καλοκαίρι οι μέγιστες θερμοκρασίες είναι χαμηλότερες και το χειμώνα οι ελάχιστες είναι υψηλότερες.

### 3.7 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΕΩΛΟΓΙΚΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Εξετάζεται η περίπτωση υποχωρήσεων των επιφανειακών εδαφών που ενδεχόμενα να οφείλονται στην αφαίρεση νερού από τον υδροφόρα. Η αφαίρεση νερού προκαλεί μείωση των πιέσεων πόρων, μείωση του υδραυλικού φορτίου, αύξηση των ενεργών τάσεων και συνεπώς συμπίεση του υδροφόρα. Βέβαια όλα τα πιο πάνω αναφερθέντα με την

προϋπόθεση ότι δεν συμβαίνει επαναπλήρωση του υδροφορέα λόγω τροφοδοσίας του (πχ. από κατεισδύουσα βροχόπτωση).

Στην περίπτωση που ταυτόχρονα με την άντληση ο υδροφορέας τροφοδοτείται με φυσική επαναφόρτιση τότε θα πρέπει να λογίζεται η καθαρή απώλεια του υδροφορέα, δηλαδή η διαφορά μεταξύ αντλήσεων και επαναφόρτισης. Επομένως αν ο μέσος ρυθμός άντλησης του υδροφορέα είναι ίσος με τον μέσο ρυθμό της επαναφόρτισής του, η μέση πιεζομετρική στάθμη του υδροφορέα δεν μεταβάλλεται και δεν γίνονται υποχωρήσεις του εδάφους.

Αντίθετα εάν υπάρχει υπερεκμετάλλευση, δηλαδή εάν ο μέσος ρυθμός άντλησης είναι μεγαλύτερος από τον μέσο ρυθμό επαναφόρτισης, τότε η πιεζομετρική στάθμη του υδροφορέα ταπεινώνεται και η επιφάνεια του εδάφους ενδέχεται να υποχωρήσει.

Από τα δεδομένα των αντλήσεων (υδρογεωτρήσεων και πηγαδιών) στο νησί της Ικαρίας, οι αντλήσεις τόσο σε ποσότητα όσο και σε χρονική διάρκεια άντλησης κυμαίνονται σε ικανοποιητικά επίπεδα (με εξαίρεση τις περιόδους αιχμής) και μέσα στα όρια που προβλέπουν οι άδειες χρήσεις νερών, κατά συνέπεια δεν αναμένεται να δημιουργηθούν προβλήματα εδαφικών υποχωρήσεων σε βαθμό τέτοιο που να εγκυμονείται κίνδυνος για την ασφάλεια των υδροληπτικών έργων.

Στην συνέχεια ακολουθεί περιγραφή του ενδεχόμενου να παρουσιαστεί κινδύνου ανάλογα με τον τύπο της υδροφορίας (προσχωματική, βαθιά) αλλά και είδος προέλευσης (θαλάσσια, γεωθερμία).

#### **A) Υποχωρήσεις εδαφών λόγω υπεραντλήσεων**

Στις περιοχές της Ικαρίας στις οποίες έχουν εκτελεστεί βαθιές υδρογεωτρήσεις όπως στις περιοχές των Ραχών, του Ευδήλου και του Αγίου Κηρύκου, λόγω της φύσης των γεωλογικών σχηματισμών (βραχώδεις σχηματισμοί γρανιτών, σχιστόλιθων και μαρμάρων), αλλά και του μεγάλου βάθους άντλησης, τα υδροληπτικά έργα θεωρούνται ασφαλή.

Στις περιοχές της Ικαρίας στις οποίες έχουν διανοιχθεί πηγάδια (περιοχή Ευδήλου) τα οποία αντλούν από τον προσχωματικό υδροφόρο ορίζοντα μικρού βάθους ενδεχόμενα να παρουσιαστούν πολύ μικρές επιφανειακές υποχωρήσεις, αλλά με τις εξής προϋποθέσεις:

- Οι γεωλογικοί σχηματισμοί να είναι εδαφικοί (κοκκώδους σύστασης).
- Να γίνεται χωρικά εκτεταμένη και χρονικά παρατεταμένη εκμετάλλευση των υδροφορέων μέσω αντλήσεων.

Με τα σημερινά δεδομένα αντλήσεων δεν συντρέχουν λόγοι ανησυχίας, ούτε έχουν παρουσιαστεί τέτοια φαινόμενα.

#### **B) Επικινδυνότητα οφειλόμενη στη θαλάσσια διείσδυση**

Το ενδεχόμενο της θαλάσσιας διείσδυσης περιορίζεται στις περιοχές Εύδηλος Φύτεμα, Μάραθος και Φραντάτο επειδή στις περιοχές αυτές επικρατεί ο γεωλογικός σχηματισμός των μαρμάρων, τα οποία λόγω των πολλών διακλάσεων που παρουσιάζουν ενδέχεται να προκαλέσουν θαλάσσια διείσδυση μέσα στη μάζα τους στην περίπτωση των υπεραντλήσεων. Με τα σημερινά δεδομένα (Ιούλιος 2018) παρόμοιο φαινόμενο δεν παρατηρήθηκε, όπως εξάλλου επιβεβαιώνεται και από τα αποτελέσματα των χημικών αναλύσεων των υδροληπτικών έργων. Κάτι ανάλογο προφανώς δεν σημαίνει ότι αποκλείεται να συμβεί και στο μέλλον. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να γίνεται ορθολογικός προγραμματισμός των

αντλήσεων (πάντοτε σύμφωνα με τις ανάγκες σε νερό) για την αποφυγή δυσμενών καταστάσεων (υφαλμύρωσης των υδροφορέων).

### Γ) Επικινδυνότητα οφειλόμενη στα γεωθερμικά πεδία

Όπως είναι γνωστό στην Ικαρία υπάρχει σημαντικό γεωθερμικό πεδίο και η αξιοποίησή του γίνεται μέσω της ιαματικής χρήσης.

Οι ιαματικές πηγές είναι αρκετές και αναβλύζουν κυρίως στις ΝΑ και ΒΑ ακτές του νησιού και είναι οι ακόλουθες:

- Αγ. Κηρύκου
- Θερμών
- Λευκάδας-Ξυλοσύρτη.

Πρόβλημα μπορεί να δημιουργηθεί με την διάθεση των γεωθερμικών ρευστών μετά την χρήση τους, επειδή είναι επιβαρυμένα σε άλατα (αλμόλοιπα) που θα μπορούσαν να προκαλέσουν χημική και θερμική ρύπανση των επιφανειακών και υπογείων ταμιευτήρων, εδάφους υπεδάφους. Επίσης η αφαίρεση ποσοτήτων νερού ή ατμού από ένα γεωθερμικό πεδίο με πορώδεις ταμιευτήρες μπορεί να προκαλέσει κατά περίπτωση καθιζήσεις λίγων εκατοστών μέχρι μερικών μέτρων. Τα πιο πάνω αντιμετωπίζονται με την επανεισαγωγή των γεωθερμικών ρευστών στον υπόγειο ταμιευτήρα.

## 3.8 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

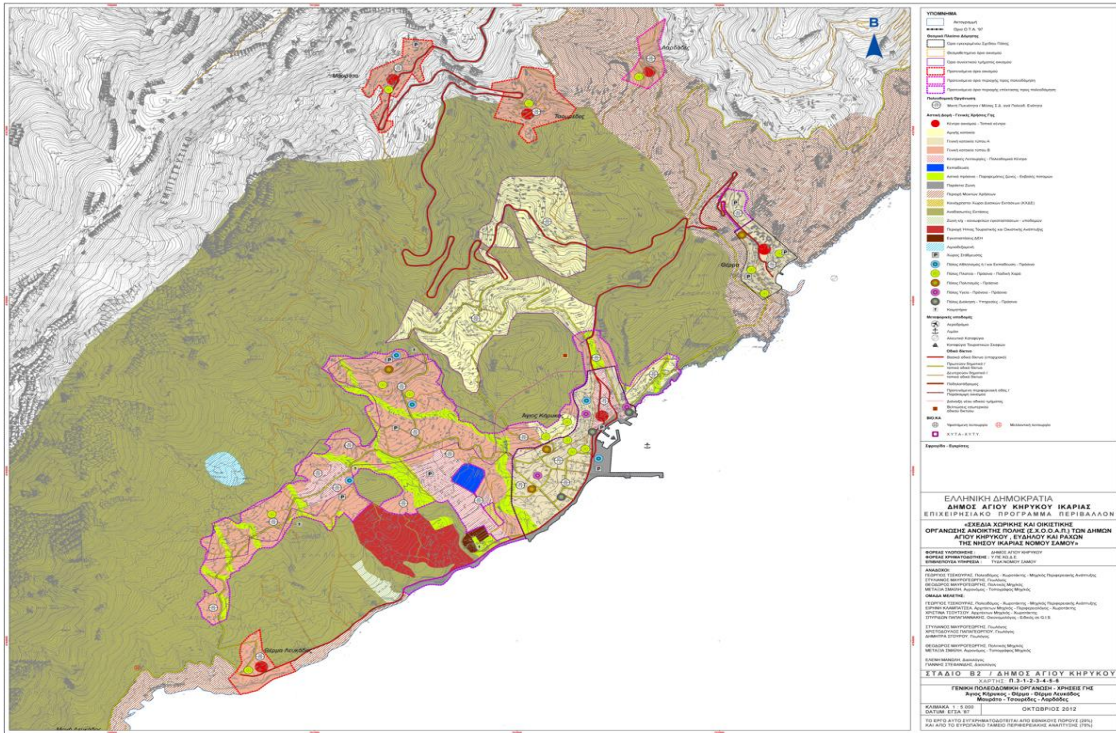
Το νησί είναι κατοικημένο στο σύνολο του και διαθέτει 66 διάσπαρτους οικισμούς.

Έχει 2 λιμάνια, το ένα βρίσκεται νότια στην πρωτεύουσα του νησιού στον οικισμό Αγίου Κηρύκου και το άλλο βόρεια στον οικισμό Ευδήλου, τα οποία απέχουν μεταξύ τους 36,7 χλμ. Το αεροδρόμιο βρίσκεται στο ανατολικό άκρο στην περιοχή Φανάρι, περίπου 12 χλμ. από τον Άγιο Κήρυκο.

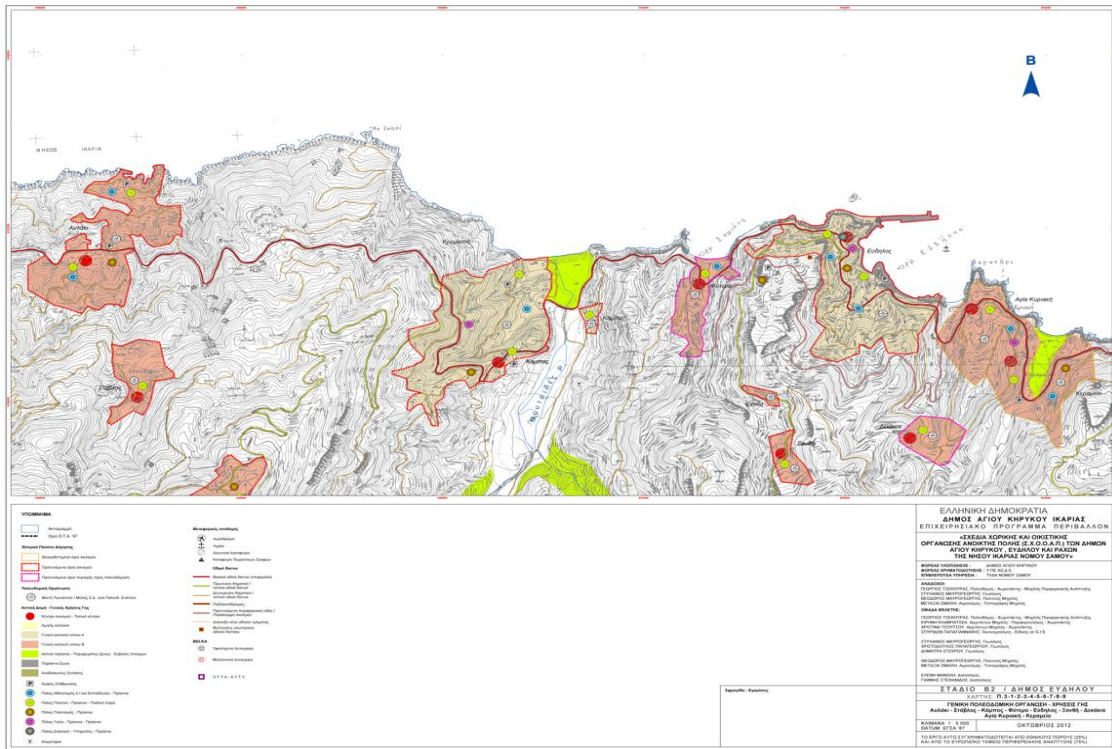
Ο Δήμος Ικαρίας διαφείται σε 3 Δημοτικές Ενότητες, οι οποίες αντιστοιχούν στους 3 συγχωνευθέντες Δήμους. Οι χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ των οικισμών είναι μεγάλες και για να κινηθεί κανείς από την μια Δημοτική Ενότητα στην άλλη πρέπει να διασχίσει τον ορεινό όγκο της Ικαρίας.

Η μετακίνηση είναι πιο ευάλωτη τον χειμώνα λόγω των καιρικών συνθηκών. Το καλοκαίρι εκτελούνται συμπληρωματικά χερσαία και θαλάσσια δρομολόγια.

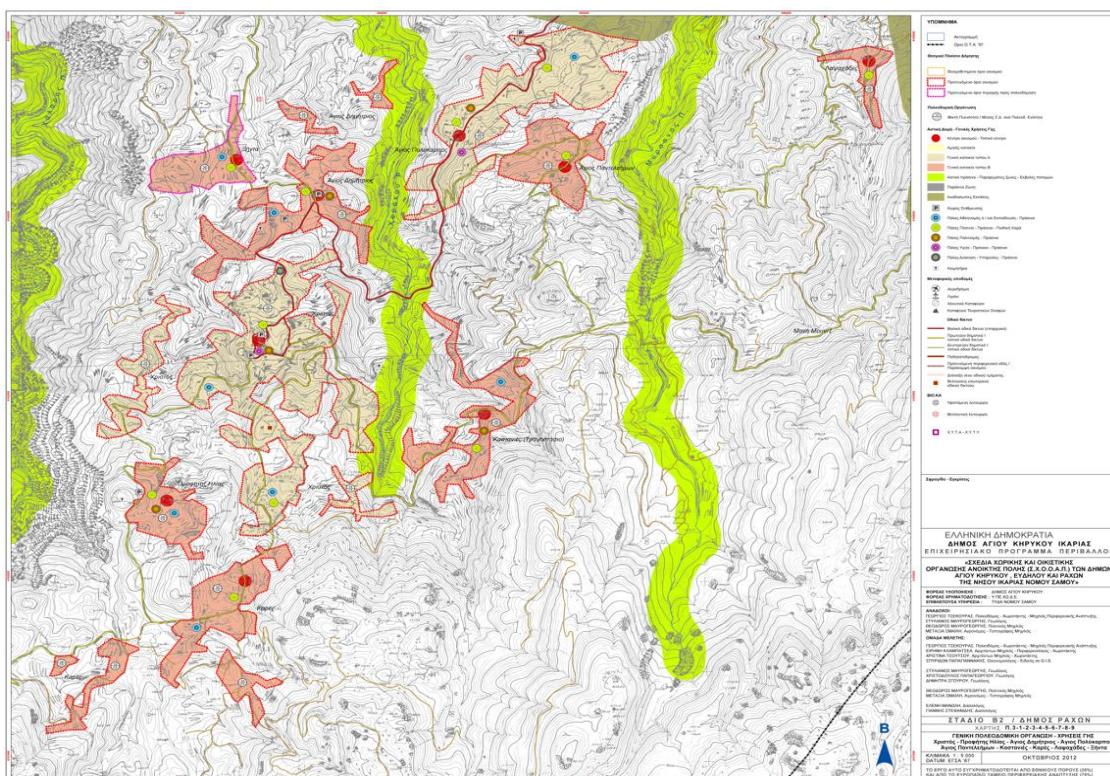
Πολλοί παραλιακοί και ορεινοί οικισμοί αποτελούν πόλο έλξης τουρισμού (όπως Άγιος Κήρυκος, Ευδηλος, Χριστός Ραχών, Αρμενιστής, Γιαλισκάρι, Θέρμα, Καραβόσταμο, Μαγγανίτης, κ.α.) Στα Θέρμα λειτουργούν 3 λουτροκαταστήματα.



Εικόνα 7: Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Αγ.Κηρύκου (πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας)



Εικόνα 8: Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Εύδηλου (πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας)



Εικόνα 9:Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Ραχών (πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας)

## 4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

### 4.1 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

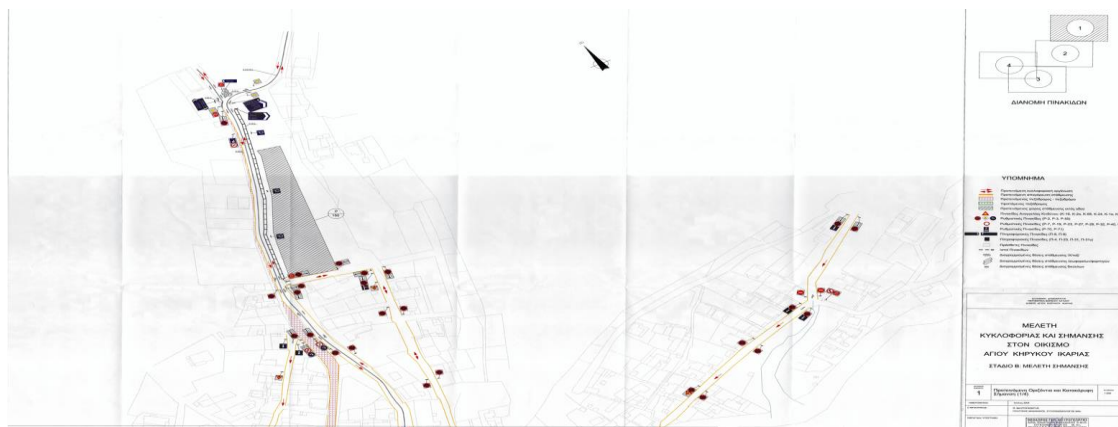
Η στάθμευση αποτελεί για τις περισσότερες πόλεις ένα πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των κυριότερων ομάδων ενδιαφέροντος. Ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες δομήθηκε γύρω από την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν.

Οι ΟΤΑ των χαμηλότερων επιπέδων (Δήμοι) είναι εκείνοι που επωμίστηκαν με την ευθύνη της διαχείρισης της στάθμευσης σε καθημερινή βάση, στοιχείο που στις Ελληνικές πόλεις αποδεικνύεται δύσκολη υπόθεση λόγω των υφιστάμενων πολεοδομικών, χωροταξικών και οικονομικών συνθηκών. Αντικρουόμενες ανάγκες, όπως στάθμευση για κατοίκους, εργαζόμενους & επισκέπτες, σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.

Στο πλαίσιο των ερευνών για το ΣΒΑΚ Δήμου Ικαρίας ως προς τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης και πιο συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά στον Αγ. Κύρηκο ισχύουν τα εξής:

- Οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης είναι σε ιδιωτικούς χώρους.
- Δεν υπάρχουν στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης.
- Υπάρχουν λίγες παρόδιες θέσεις στάθμευσης ελεύθερες και θέση ΑμεΑ.

- Υπάρχουν θέσεις στάθμευσης για τα ιδιωτικά λεωφορεία που εκτελούν τα δρομολόγια των άγονων γραμμών. (τα οποία καθορίζονται με Απόφαση από την ΠΕ Σάμου)
- Δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας. Η τροφοδοσία γίνεται συγκεκριμένες ώρες στους δρόμους κυκλοφορίας και στους πεζόδρομους ήπιας κυκλοφορίας.
- Υπάρχουν θέσεις στάθμευσης για δίτροχα.
- Υπάρχει σημείο στάσης και στάθμευσης Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ



Εικόνα 10:Τμήμα Μελέτης Σήμανσης (πηγή: μελέτη κυκλοφορίας και Σήμανσης οικισμού Αγ. Κυρήκου)

## 4.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

### Αστική Συγκοινωνία

Η Ικαρία είναι ένα νησί το οποίο λόγω των δρομολογίων που δεν έχουν εγκριθεί από τις υπηρεσίες, έχει σοβαρά προβλήματα στην μετακίνηση τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο.

- Σοβαρό πρόβλημα εξακολουθεί να είναι η έλλειψη προγραμματισμένων δρομολογίων που να συνδέουν τους συγκοινωνιακούς κόμβους του νησιού (Λιμάνια), με τις έδρες των δημοτικών ενοτήτων του νησιού. Πρόβλημα που δυσκολεύει αρκετά την μετακίνηση των επιβατών αν αναλογιστείτε ότι για την μετακίνηση τους εντός του νησιού χρειάζεται σε αρκετές περιπτώσεις να καταβάλουν αντίτιμο ισάξιο του αεροπορικού ναύλου.
- Εν συνεχεία αυτό το οποίο αντιμετωπίζουμε ως πρόβλημα, τόσο την θερινή όσο και την χειμερινή περίοδο, είναι η σύνδεση της έδρας των δημοτικών ενοτήτων Ευδήλου & Ραχών με τις τοπικές κοινότητες που δεν έχουν συγκοινωνιακή σύνδεση (π.χ οι Τ.Κ Καρκιναγρίου, Φραντάτου, Μαγγανίτη) τουλάχιστον 3 φορές την εβδομάδα.
- Τέλος η τακτική σύνδεση σε καθημερινή βάση οικισμών με έντονη τουριστική κίνηση στην Ικαρία (π.Χ Φάρος, Θερμά, Νας, Ιαματική πηγή Λευκάδας - ιαματική πηγή Αγίας Κυριακής), πρέπει να εξεταστεί από τις υπηρεσίες με ιδιαίτερη ευαισθησία.

Κατόπιν απόφασης έγινε καθορισμός θερινών δρομολογίων του έτους 2021 άγονων γραμμών Ικαρίας και έτσι ισχύουν πλέον τα εξής:

**1. Το αριθμ. ΜΟΕ-3183 λεωφορείο ιδιοκτησίας Κουντούπη – Τσαντέ καθ' εκάστη, πλην Σαββάτου – Κυριακής και αργιών:**



- A.** Από Πλατεία Ευδήλου – Καραβόσταμο – Μηλιωπό – Πλωμάρι – Μονοκάμπι - Διασταύρωση Περδικίου ( Ανεμογεννήτριες) – Άγιο Κήρυκο  
**B.** Από Άγιο Κήρυκο-Διασταύρωση Περδικίου ( Ανεμογεννήτριες)- Μονοκάμπι – Πλωμάρι-Μηλιωπό - Καραβόσταμο–Πλατεία Ευδήλου

**2. Το αριθμ. ΜΟΕ-3444 λεωφορείο ιδιοκτησίας Τσαντέ Συμεών Κάθε Δευτέρα:**

**A.** Από Ράχες – Αρμενιστής – Νας (σύμφωνα με την παρ. -14- του σκεπτικού) - Γιαλισκάρι-Εύδηλο – Άγιο Κηρύκο

**B.** Από Άγιο Κήρυκο – Χωριούδια -Κεραμέ (Κέντρο Υγείας) - Εύδηλο –Αρμενιστή– Νας -Ράχες  
Κάθε Τρίτη:

**A.** Από Άγιο Κήρυκο – Χωριούδια -Κεραμέ (Κέντρο Υγείας) - Εύδηλο –Αρμενιστή - Νας

**B.** Ράχες- Αρμενιστής Νας -Γιαλισκάρι- Εύδηλο – Άγιο Κηρύκο , αναχώρηση και επιστροφή από Άγιο Κήρυκο με τελικό προορισμό Αρμενιστή

Κάθε Τετάρτη:

**A.** Από Ράχες – Αρμενιστής Νας -Γιαλισκάρι- Εύδηλο – Άγιο Κηρύκο

**B.** Από Άγιο Κήρυκο – Χωριούδια -Κεραμέ (Κέντρο Υγείας) - Εύδηλο –Αρμενιστή Νας-Ράχες  
Κάθε Πέμπτη:

**A.** Από Ράχες – Αρμενιστής- Νας -Γιαλισκάρι- Εύδηλο – Άγιο Κηρύκο .

**B.** Από Άγιο Κήρυκο – Χωριούδια -Κεραμέ (Κέντρο Υγείας) - Εύδηλο– Αρμενιστή Νας - Ράχες.

**Γ.** Από Νας (σύμφωνα με την παρ. -14- του σκεπτικού ) Αρμενιστή-Γιαλισκάρι-Αυλάκι-Κάμπος – Εύδηλος- Άγιος Κήρυκος

Κάθε Παρασκευή:

**A.** Από Ράχες – Αρμενιστής Νας -Γιαλισκάρι- Εύδηλο – Άγιο Κηρύκο

**B.** Από Άγιο Κήρυκο – Χωριούδια -Κεραμέ (Κέντρο Υγείας) - Εύδηλο –Αρμενιστή - Ράχες

**Γ.** Από Νας)- Αρμενιστή-Γιαλισκάρι- Αυλάκι- Κάμπος – Εύδηλος- Άγιος Κήρυκος

Κάθε Σάββατο:

Από Νας Αρμενιστή- Γιαλισκάρι- Αυλάκι- Κάμπος – Εύδηλος- Άγιος Κήρυκος

Κάθε Κυριακή:

Από Νας Αρμενιστή-Γιαλισκάρι- Αυλάκι- Κάμπος – Εύδηλος- Άγιος Κήρυκος

**3. Το αριθμ. ΜΟΕ-2432 λεωφορείο ιδιοκτησίας AMFITRITI TOURS I.K.E**

Κάθε Δευτέρα - Τρίτη – Τετάρτη – Πέμπτη- Παρασκευή

Από Ράχες – Αρμενιστής – Γιαλισκάρι - Αυλάκι-Κάμπος – Εύδηλος

Κάθε Δευτέρα - Τρίτη – Τετάρτη – Πέμπτη- Παρασκευή - Κυριακή

Από Εύδηλο – Γιαλισκάρι Αρμενιστής – Ράχες

**4. Το αριθμ. ΑΤ- 4900 λεωφορείο ιδιοκτησίας Δ. ΜΕΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. καθ εκάστη, πλην Σαββάτου – Κυριακής και αργιών:**

**A.** Περδίκι – Άγιος Κήρυκος. Αναχώρηση από 08:30.

**B.** Επιστροφή με αντίθετη φορά, με αναχώρηση από Άγιο Κήρυκο 13.30

**5. Το αριθμ. ΜΟΕ-4314 λεωφορείο ιδιοκτησίας AMFITRITI TOURS I.K.E**

Για τις μέρες Δευτέρα – Τρίτη – Τετάρτη – Πέμπτη – Παρασκευή

**A.** Από Πλαγιά 08:00 – Χρυσόστομο 08:10 – Ξυλοσύρτη 08:25 –Γλαρέδο – Χριστό – Άγιο Κήρυκο

**B.** Επιστροφή με αντίθετη φορά , με αναχώρηση από Άγιο Κήρυκο

Για τις μέρες Δευτέρα – Τετάρτη – Παρασκευή  
Από Άγιο Κήρυκο 15:00- Ξυλοσύρτη 15:15- Χρυσόστομο 15:30.

Για την ημέρα Τρίτη

Από Άγιο Κήρυκο 17:00- Ξυλοσύρτη 17:15- Χρυσόστομο 17:45.

Για την ημέρα Πέμπτη

Από Άγιο Κήρυκο 14:00- Ξυλοσύρτη 14:15- Χρυσόστομο 14:45

## 6. Το αριθμ. ΜΟΑ-7747 λεωφορείο ιδιοκτησίας Δ. ΜΕΛΗΣ & ΣΙΑ ΕΕ

**Α.** Καθεκάστη από Άγιο Κήρυκο – Θέρμα 07.30 –08:30-9.30 –10:30-11.30 – 12:40 – 17:50 – 20.00 – 21.00 – 22.00.

**Β.** Καθ εκάστη από Θέρμα – Άγιο Κήρυκο 08.00 – 09.00 – 10.00 –11.00 – 20.30 – 21.30 – 22.30.

**Γ.** Καθ εκάστη ώρα 8.30 από Άγιο Κήρυκο προς Κουντουμά – Παναγιά – Άγιο Παντελεήμονα – Χριστό – Γλαρέδο – Λευκάδα – Άγιο Κήρυκο.

**Δ.** Καθ εκάστη ώρα 12:15 αναχώρηση από Άγιο Κήρυκο προς Κουντουμά – Παναγιά – Άγιο Παντελεήμονα – Χριστό – Γλαρέδο – Λευκάδα – Άγιο Κήρυκο.

Το αναφερόμενο λεωφορείο θα κάνει τις εξής ενδιάμεσες στάσεις: Στο βενζινάδικο του Στυλιανού Γλαρού, στο Γεφυράκι προς Παναγιά και στη διασταύρωση του Βόφυλα.

Επιπλέον τα κάτωθι δρομολόγια:

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ	ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ- ΦΑΡΟΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ- ΦΑΡΟΣ – ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ
Δ1 09:30 10:30	Δ1 09:30 10:30	Δ1 09:30 10:30
Δ2 12:15 14:00	Δ2 12:15 14:00	Δ2 12:15 14:00
Δ3 14:00 16:00	Δ3 14:00 16:00	Δ3 14:00 16:00
Δ4 17:00 19:00	Δ4 17:00 19:00	Δ4 17:00 19:00

Πίνακας 2: Δρομολόγια λεωφορείων (πηγή: Δήμος Ικαρίας)

θα εκτελούνται εκ περιτροπής από τα λεωφορεία που σταθμεύουν στο χώρο που βρίσκεται Δυτικά της εξέδρας του Παλαιού Δημαρχείου. Στην πλατεία πρώην Δημαρχείου.

Τα θερινά δρομολόγια όλων των λεωφορείων στο νησί της Ικαρίας θα εκτελούνται κατά τις εργάσιμες ημέρες όπως καθορίζονται με την παρούσα απόφαση.

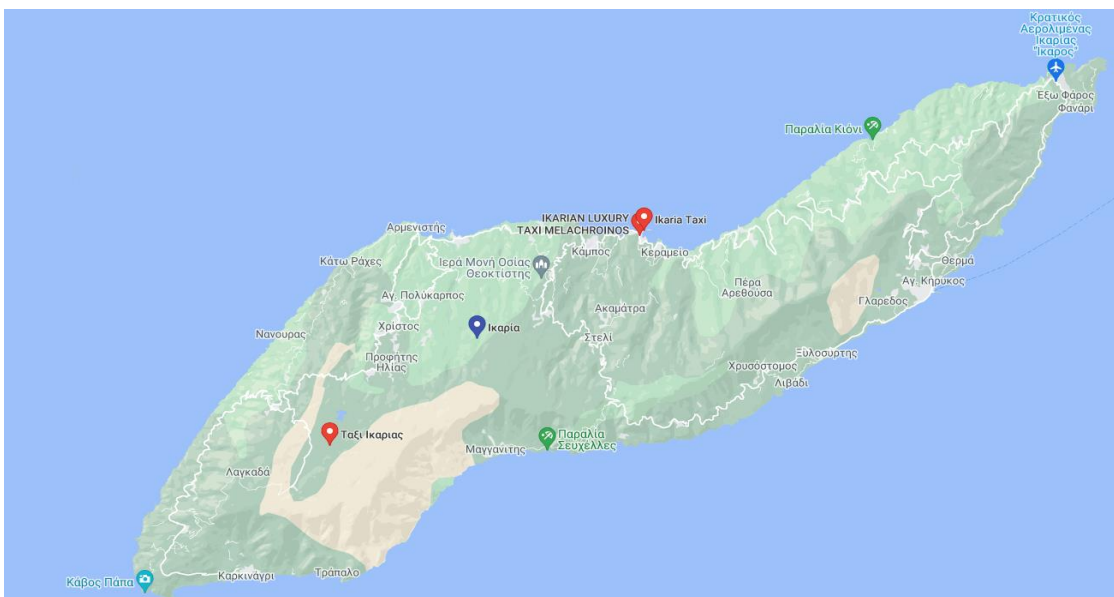
Κατά τα Σαββατοκύριακα , τα δρομολόγια των αναφερομένων λεωφορείων θα εκτελούνται προαιρετικά. Αφετηρία όλων των λεωφορείων καθορίζεται ο χώρος που βρίσκεται Δυτικά της εξέδρας του Παλαιού Δημαρχείου.

Τα μέσα δημοσίων συγκοινωνιών που εξυπηρετούν τις καθημερινές μετακινήσεις στην περιοχή μελέτης είναι:

- Τα αστικά λεωφορεία του Αστικού ΚΤΕΛ Ικαρίας
- Τα ταξί

## Ταξί

Υπάρχουν δύο πιάτσες ταξί στον Έυδηλο όπου εκεί υπολογίζεται να τοποθετηθούν οι θέσεις φόρτισης.



Εικόνα 11: Σημεία επιβίβασης-"Πιάτσες" ΤΑΞΙ δικτύου ταξί Έυδηλος Ικαρίας

Υπάρχει και μια πιάτσα Ταξί στον Εύδηλο όπου εκεί επίσης υπολογίζεται να τοποθετηθούν θέσεις φόρτισης.



Εικόνα 12: Σημεία επιβίβασης-"Πιάτσες" ΤΑΞΙ δικτύου ταξί Αγ. Κήρυκος Ικαρίας

### **4.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ & ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Οι χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ των οικισμών είναι μεγάλες και για να κινηθεί κανείς από την μια Δημοτική Ενότητα στην άλλη πρέπει να διασχίσει τον ορεινό όγκο της Ικαρίας. Από τον νοτιοδυτικό οικισμό Τραπάλου για να πάει κανείς στον Άγιο Κήρυκο πρέπει να διανύσει 80χλμ ενώ αν είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή του νότιου τμήματος του οδικού δικτύου θα χρειαζόταν να διανύσει την μισή απόσταση.

Το οδικό δίκτυο είναι δύσκολο με στενούς δρόμους και πολλές στροφές. Η κινητικότητα είναι πιο ευάλωτη τον χειμώνα λόγω των καιρικών συνθηκών. Το καλοκαίρι εκτελούνται συμπληρωματικά χερσαία δρομολόγια που εξυπηρετούν τα λιμάνια και το αεροδρόμιο και κάποιους τουριστικούς προορισμούς καθώς και θαλάσσια δρομολόγια. Το οδικό δίκτυο δεν διαθέτει ικανό πλάτος για την εξυπηρέτηση παρόδιας στάθμευσης, Ειδικά στους οικισμούς πόλους έλξης τουρισμού όπως Άγιος Κηρύκος, Εύδηλος, Χριστός Ραχών, Αρμενιστής, Γαλισκάρι, Θέρμα, Καραβόσταμο, Μαγγανίτης, κ.α. και κατά μήκος του επαρχιακού δικτύου που συνορεύει με παραλίες υπάρχει έλλειψη χώρων στάθμευσης.

Επίσης σε κάποιους οικισμούς όπως Εύδηλος, Αρμενιστής το ίδιο το πλάτος των κεντρικών δρόμων που διασχίζουν τους οικισμούς δεν είναι ικανό για την εξυπηρέτηση των οχημάτων που διέρχονται μέσα από αυτούς

Το οδικό δίκτυο ακόμη και τα τμήματα που διέρχονται μέσα από τους οικισμούς δεν διαθέτει πεζοδρόμια για την εξυπηρέτηση των πεζών. Στους οικισμούς Αγίου Κηρύκου και Θέρμα με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο υπάρχουν αδιάνοιχτοι και αδιαμόρφωτοι κοινόχρηστοι χώροι. Στους μεγάλους οικισμούς Αγίου Κηρύκου και Ευδήλου έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο πεζόδρομων ήπιας κυκλοφορίας. Σε κάποιους άλλους οικισμούς έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο μονοπατιών που συνδέονται με περιοχές ειδικής σημασίας (τουρισμός, πολιτισμός, κα). Προβλήματα υπάρχουν και στην χρήση του ποδηλάτου. Το οδικό δίκτυο δεν διαθέτει ικανό πλάτος για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου και η μετακίνηση με το ποδήλατο δεν γίνεται με άνεση και ασφάλεια. Υπάρχει ανάγκη για την αναδιανομή του οδικού χώρου από το αυτοκίνητο στον πεζό και τον ποδηλάτη.



Εικόνα 13: Οδικό Δίκτυο Ικαρίας πηγή: Βεντούρη, Διεύρυνση ηλεκτροκίνησης στην Ικαρία, Αθήνα Μάρτιος 2021)

#### 4.4 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΜΕΑ

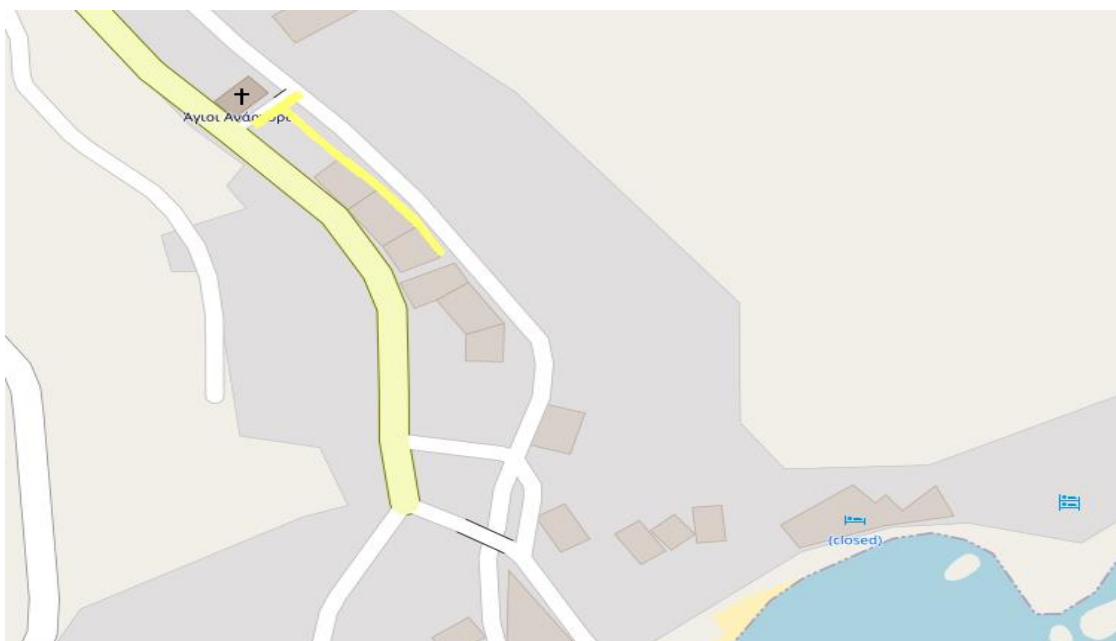
Το δίκτυο υποδομών εξυπηρέτησης πεζών αποτελείται στο παρόν από έναν πεζόδρομο που εκτείνεται σε ένα κομμάτι παραπλεύρως της παραλιακής οδού η οποία στην προέκταση της ονομάζεται Επαρχιακή οδός Αγ. Κηρύκου- Αρμενιστή.

Η αποτελεσματικότητα των πεζοδρόμων και πεζοδρομίων ως προς την εξυπηρέτηση των πεζών καθορίζεται μέσα από συνθετική εκτίμηση και αξιολόγηση παραμέτρων γεωμετρίας και περιβάλλοντος πεζοδρομίου, παραμέτρων κίνησης πεζών καθώς και παραμέτρων που σχετίζονται με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία παραπλεύρως του πεζοδρομίου.

Η βασική παράμετρος γεωμετρίας των πεζοδρόμων και των πεζοδρομίων είναι το ενεργό τους πλάτος, το οποίο ορίζεται είτε ως η απόσταση μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών όταν πρόκειται για πεζοδρόμους είτε ως η απόσταση από την ρυμοτομικών γραμμή μέχρι το κράσπεδο όταν πρόκειται για πεζοδρόμια. Ο όρος «ενεργό πλάτος» αναφέρεται στο πλάτος του πεζοδρομίου το οποίο είναι απαλλαγμένο από εμπόδια και μπορεί σε πραγματικές συνθήκες να χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων πεζή.



Εικόνα 14: Παράδειγμα θέσης πεζόδρομου στον Αγ. Κήρυκο



Εικόνα 15: Παράδειγμα θέσης πεζόδρομου στα Θέρμα (πηγή:e-poleodomia)

## 5. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

### 5.1 ΣΧΟΟΑΠ ΙΚΑΡΙΑΣ

Η μελέτη των πολεοδομικών χαρακτηριστικών και των κατευθύνσεων που αναφέρονται σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού είναι αναγκαία για την επαρκή κατανόηση του τρόπου λειτουργίας των πόλεων και των τάσεων που χαρακτηρίζουν μια χωρική ενότητα. Χωρίς την συγκεκριμένη διερεύνηση η διατύπωση πρότασης για χωροθέτηση ηλεκτρικών φορτιστών με στόχο την προώθηση της ηλεκτροκίνησης σε επίπεδο δήμου θα ήταν πλημμελής. Ως εκ τούτου, στις επόμενες ενότητες συνοψίζονται οι βασικές κατευθύνσεις των αμιγώς πολεοδομικών σχεδίων, ενώ συμπληρώνονται με τις κατευθύνσεις που προωθούνται από επιχειρησιακής φύσεως πλαίσια που, όμως, έχουν αναφορά σε επίπεδο δήμου. Η προσέγγιση αυτή κρίνεται αναγκαία δεδομένης της οριζόντιας σχέσης που εντοπίζεται μεταξύ επιχειρησιακού προγραμματισμού και χωρικού σχεδιασμού, σε τοπικό επίπεδο.

#### Γενικές χρήσεις γης και όροι δόμησης

Ο καθορισμός χρήσεων γης γίνεται με βάση το Π.Δ. 23.2.87 (ΦΕΚ 166/Δ76-3-1987). Ειδικότερα το περιεχόμενο κατά χρήση ορίζεται ως εξής:

- Άρθρο 3: Περιεχόμενα Γενικής Κατοικίας, τύπου Α (οικισμοί Χριστός, Αρμενιστής, Γιαλισκάρι, Αγ. Πολύκαρπος, Καρκινάγρι)

Στις περιοχές γενικής κατοικίας τύπου Α επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Ξενώνες
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολύ καταστήματα)
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
5. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
6. Κτίρια εκπαίδευσης
7. Εστιατόρια
8. Αναψυκτήρια
9. Αθλητικές εγκαταστάσεις
10. Θρησκευτικοί χώροι
11. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)
12. Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
13. Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης

- Άρθρο 3: Περιεχόμενα Γενικής Κατοικίας, τύπου Β (λοιποί οικισμοί)

Στις περιοχές γενικής κατοικίας τύπου Β επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Ξενώνες
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολύ καταστήματα)
4. Κτίρια Εκπαίδευσης
5. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
6. Εστιατόρια

7. Αναψυκτήρια
8. Αθλητικές εγκαταστάσεις
9. Θρησκευτικοί χώροι
10. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)
11. Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης

## 5.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

### 5.2.1 ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Δεν λειτουργεί σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο. Οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης είναι σε ιδιωτικούς χώρους.

### 5.2.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΙ/ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Δεν υπάρχουν στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης

### 5.2.3 ΠΙΑΤΣΕΣ ΤΑΧΙ

Υπάρχει σημείο στάσης και στάθμευσης Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ

### 5.2.4. ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Υπάρχουν θέσεις στάθμευσης για τα ιδιωτικά λεωφορεία που εκτελούν τα δρομολόγια των άγονων γραμμών. (τα οποία καθορίζονται με Απόφαση από την ΠΕ Σάμου).

### 5.2.5 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Δεν έχουν εντοπιστεί ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια και εγκαταστάσεις.

### 5.2.6 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ

Δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας. Η τροφοδοσία γίνεται συγκεκριμένες ώρες στους δρόμους κυκλοφορίας και στους πεζόδρομους ήπιας κυκλοφορίας

### 5.2.7 ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Ι.Χ

Υπάρχουν λίγες παρόδιες θέσεις στάθμευσης ελεύθερες και θέση ΑμεΑ.

## 6. ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Η ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ

### 6.1 ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ικαρίας συμπεριλαμβάνει την ενεργή συμμετοχή όλων όσων μετακινούνται στο νησί. Η γνώμη των πολιτών σχετικά με τα προβλήματα ή τα θετικά στοιχεία που υφίστανται στις μετακινήσεις εντός του Δήμου, καθώς και οι ιδέες των πολιτών σχετικά με τους τρόπους βελτίωσης αυτών, συμβάλλουν σημαντικά στην άρτια εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

### 6.2 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη, ο σχεδιασμός των μετακινήσεων στην Ικαρία έρχεται να παράσχει κυκλοφοριακή υποστήριξη στους παρακάτω στόχους:

- Αποτροπή των υψηλών φόρτων οχημάτων στο οδικό δίκτυο του κέντρου της πόλης.
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με εφαρμογή μονοδρομήσεων στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου.
- Δημιουργία άνετων συνθηκών για την ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Περιορισμό της παράνομης στάθμευσης και έλεγχο της δυνατότητας στάθμευσης στο κέντρο και στους βασικούς οδικούς άξονες του νησιού.
- Βελτίωση και επέκταση της οργανωμένης στάθμευσης εκτός οδού.
- Επανασχεδιασμός της κατακόρυφης και της οριζόντιας σήμανσης.
- Γενικές αισθητικές παρεμβάσεις με τη σύνδεση της συγκοινωνιακής μελέτης με τις προτάσεις αναπλάσεων διαφόρων περιοχών.

Τα επιμέρους στοιχεία που συνθέτουν τον προτεινόμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

#### 6.2.1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Με αφετηρία τις προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο κέντρο του κέντρου στον Αγ. Κήρυκο, προτείνεται ένα νέο σύστημα μονοδρομήσεων, απαγορεύσεων στροφών που με την παράλληλη λειτουργική αναβάθμιση ή υποβάθμιση οδικών αξόνων, κατανέμουν με ορθολογικότερο και ασφαλέστερο τρόπο τις μετακινήσεις στο χώρο, εξυπηρετώντας συγχρόνως τους βασικούς στόχους λειτουργίας στο σύνολο του νησιού.

Επιπρόσθετα, κριτήρια για το σχεδιασμό των μονοδρομήσεων ήταν η ανάγκη μείωσης των εμπλεκόμενων ρευμάτων σε κρίσιμους κόμβους της περιοχής, η εξοικονόμηση οδικού χώρου για προσφορά θέσεων στάθμευσης σε περιοχές κατοικίας, η επέκταση πεζοδρομίων και τέλος η εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία με τη δημιουργία αναβαθμισμένων λειτουργικά διαδρόμων κίνησης.

#### 6.2.2 ΠΕΖΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ



Για τις πεζές μετακινήσεις λαμβάνονται μια σειρά μέτρων που έχουν σαν αφετηρία την ριζική αναδιάταξη των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου και των πεζοδρομίων στην περιοχή του Αγ. Κυρήκου ως επι το πλείστον. Η αναδιάταξη αυτή επιτυγχάνεται με γενναίες διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων λαμβάνοντας κάθε φορά υπόψη την ανάγκη για ασφάλη και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών, τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου και την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, καθώς και τις ανάγκες στάθμευσης παρά την οδό.

Απώτερος στόχος είναι η ανάδειξη, μέσα από την ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων, της ιστορικής αλλά και σύγχρονης φυσιογνωμίας του νησιού, η δημιουργία πυρήνων γειτονιάς και θυλάκων προστατευμένων από την περιβαλλοντική υποβάθμιση του αυτοκινήτου.

### **5.2.3 ΣΥΣΤΗΜΑ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Προτείνεται μια νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου με στόχο την αποσαφήνιση των μετακινήσεων που κάθε άξονας εξυπηρετεί και την κατανομή των κινήσεων στις αντίστοιχες οδούς (αρτηρίες, συλλεκτήριες και τοπικό οδικό δίκτυο).

### **6.2.4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

Η οργάνωση της στάθμευσης αντιμετωπίζεται σε δύο κυρίως επίπεδα:

1. Στάθμευση παρά την οδό
  - Έλεγχος της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, και αύξηση της δυνατότητας σταθμεύσεων ανάλογα με το είδος των δρόμων και τις χρήσεις γης
  - Αύξηση της προσφοράς στάθμευσης σε δρόμους εκτός κέντρου όπου θα μπορούσε να εξοικονομηθεί οδικός χώρος από εκτεταμένες μονοδρομήσεις.
2. Στάθμευση σε χώρους εκτός οδού.
  - Αύξηση της προσφοράς θέσεων με δημιουργία σταθμού αυτοκινήτων (γκαραζ) δημόσιας χρήσης κυρίως περιφερειακά του αστικού ιστού των οικισμών.
  - Πολιτική ενθάρρυνσης της στάθμευσης εκτός οδού στις περιοχές κατοικίας.

### **6.2.5 ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ**

Προτείνονται μια σειρά μέτρων για την υποβοήθηση της κυκλοφορίας των αστικών συγκοινωνιών και κυρίως προτείνεται η υιοθέτηση μιας νέας πολιτικής με εξυπηρέτηση στην αστική περιοχή του νησιού αλλά και τη σύνδεση του με τους πιο απομακρυσμένους οικισμούς.

Η εφαρμογή ενός νέου κυκλοφοριακού συστήματος απαιτεί:

- Διαδικασίες ενημέρωσης των κατοίκων.
- Συνεργασία των κατοίκων και κυρίως των οδηγών, μιας και από τον πρώτο καιρό εφαρμογής θα προκύψουν αναγκαστικά ασάφειες και νέα δεδομένα για αυτούς.
- Επανελέγχο του νέου συστήματος λίγους μήνες μετά την εφαρμογή του, για τυχόν σημειακές τροποποιήσεις με βάση τα νέα κυκλοφοριακά μεγέθη που θα προκύψουν.
- Εφαρμογή του συνόλου των ρυθμίσεων, γιατί η αποσπασματική εφαρμογή τους θα δημιουργήσει αποτελέσματα πιθανώς διαφορετικά από τα προσδοκώμενα και μάλιστα τέτοια που αντί να λύνουν, να επιδεινώνουν τελικά τα προβλήματα.

## 7. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

### 7.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ- ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ

Η κυκλοφοριακή λειτουργία του οικισμού του Αγίου Κηρύκου είναι προβληματική λόγω του μικρού πλάτους των οδικών αξόνων, της έλλειψης πεζοδρομίων, της υποχρεωτικής διέλευσης από το εσωτερικό του κέντρου του Αγίου Κηρύκου και της έλλειψης χώρων στάθμευσης.

Εκπονήθηκε μελέτη κυκλοφορίας και σήμανσης για τον οικισμό του Αγίου Κηρύκου το έτος 2004, η οποία βρίσκεται στο στάδιο εφαρμογής. Συνοπτικά σύμφωνα με την μελέτη προτείνονται:

- i. ιεράρχηση του οδικού δικτύου και της κυκλοφοριακής λειτουργίας
- ii. βελτιώσεις συγκεκριμένων επικίνδυνων κόμβων
- iii. δίκτυο μονόδρομων
- iv. πεζοδρομήσεις
- v. καθεστώς στάθμευσης

Η κατάσταση του οδικού δικτύου του νησιού και ειδικότερα του Δήμου Ραχών, μπορεί να χαρακτηριστεί ως μέτρια. Το υφιστάμενο κύριο οδικό δίκτυο παρουσιάζει ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά (μικρές ακτίνες καμπυλότητας, μεγάλες κατά μήκος κλίσεις, μικρό εύρος διατομής κ.α.) και έλλειψη πεζοδρομίων εντός των οικισμών.

#### • Επαρχιακό Δίκτυο

Το κύριο επαρχιακό δίκτυο της Ικαρίας που διέρχεται από το Δήμο Ραχών και αποτελείται τον οδικό άξονα "Άγιος Κύρηκος- Έυδηλος- Γαλισκάρι- Χριστός Ραχών" είναι ασφαλτοστρωμένο, ενώ η σήμανση του και ασφάλιση του είναι ελλιπής.

Σε γενικές γραμμές, για το πρωτεύον και το δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο, προτείνεται σε πρώτο στάδιο η εκπόνηση μελετών με σκοπό την εντοπισμό των επικίνδυνων σημείων.

Σε δεύτερο στάδιο προτείνεται η εκπόνηση των απαραίτητων μελετών βελτίωσης και αναβάθμισης του εν λόγω οδικού δικτύου, στις οποίες πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση:

- Στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών (π.χ ακτίνα καμπυλότητας, εύρος διατομής, κ.α)
- Στη σήμανση
- Στην ασφάλιση
- Στον οδοφωτισμό

Μετά την εκπόνηση των σχετικών μελετών θα πρέπει να υλοποιηθούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις (κατασκευή).

Ειδικότερα, για το επαρχιακό οδικό δίκτυο προτείνονται τα εξής:

**A.** Θα πρέπει να ξεκινήσει η διαδικασία εκπόνησης των απαραίτητων μελετών σχετικά με τη σκοπιμότητα και δυνατότητα κατασκευής και λειτουργίας της Περιφερειακής Οδού Αρμενιστή, η οποία αναμένεται να αποφορτίσει τον παραλιακό οδικό άξονα και τον οικισμό

του Αρμενιστή από το μεγάλο φόρτο των διελεύσεων παραλιακό οδικό άξονα και τον οικισμό του Αρμενιστή από το μεγάλο φόρτο των διελεύσεων

**B.** Το παραλιακό οδικό δίκτυο, που κινείται περιμετρικά του νησιού, δημιουργεί έναν ημιτελή προς το παρόν δακτύλιο. Για να κλείσει ο περιμετρικός δακτύλιος προτείνεται:

- Η ολοκλήρωση, με βάση την εγκεκριμένη μελέτη «Μελέτη: Οδικό δίκτυο Ικαρίας: Δρόμος Κάλαμος-Νας», της κατασκευής της οδού Νας -Κάλαμος.
- Η ολοκλήρωση των έργων διάνοιξης της σύνδεσης Τραπάλου -Μαγγανίτη.

#### • Δημοτικό (Τοπικό) Οδικό Δίκτυο

Γενικά, για το δημοτικό (τοπικό) οδικό δίκτυο, το οποίο αποτελείται από τις συνδέσεις:

Αρμενιστής - Χριστός Ραχών

Αρμενιστής - Νας - Καρκινάγρι

Χριστός Ραχών - Πέζι - Κάλαμος, κλπ

Προτείνεται σε πρώτο στάδιο η εκπόνηση μελετών με σκοπό τον εντοπισμό των επικίνδυνων σημείων. Σε δεύτερο στάδιο προτείνεται η εκπόνηση των απαραίτητων μελετών βελτίωσης και αναβάθμισης του εν λόγω οδικού δικτύου, στις οποίες πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση:

- στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών (π.χ. ακτίνα καμπυλότητας, εύρος διατομής, κ.α.)
- στη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη)
- στην ασφάλιση (π.χ. στηθαία ασφαλείας κλπ)
- στον οδοφωτισμό

Μετά την εκπόνηση των σχετικών μελετών θα πρέπει να υλοποιηθούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις (κατασκευή).

Επίσης, για το Δημοτικό (Τοπικό) οδικό δίκτυο προτείνεται η σταδιακή υλοποίηση των ακόλουθων οδικών συνδέσεων :

- Οδικό δίκτυο Ικαρίας: Δρόμος Στελί - Φραντάτο - Ράχες
- Οδικό δίκτυο Ικαρίας: Δρόμος Γεμέλια – Βρακάδες

#### • Εσωτερικό Οδικό Δίκτυο των Οικισμών

Προτείνεται η εκπόνηση των απαραίτητων μελετών και η εκτέλεση έργων με σκοπό τη βελτίωση και την αναβάθμιση της λειτουργίας του οδικού δικτύου στο εσωτερικό των οικισμών. Με την πρόταση αυτή αναβαθμίζεται η οδική υποδομή που εξυπηρετεί, τόσο την κυκλοφορία των κατοίκων των οικισμών, όσο και τη διερχόμενη κυκλοφορία, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο όπου η κίνηση αυξάνεται ιδιαίτερα. Συγκεκριμένα, στις προτεινόμενες μελέτες πρέπει να ληφθεί μέριμνα και να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σχετικά με:

- Την εύρεση, κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού, ιδιαίτερα στους οικισμούς Χριστού Ραχών και Αρμενιστή. Με την αποφυγή της παρόδιας στάθμευσης θα διευκολύνεται η κυκλοφορία των διερχομένων οχημάτων, των κατοίκων και των πεζών, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο, όπου η κίνηση παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένη.
- Τη διευκόλυνση της μετακίνησης των πεζών. Πρέπει να γίνει μελέτη και κατασκευή πεζοδρομίων, τα οποία είναι σχεδόν ανύπαρκτα στους περισσότερους οικισμούς.
- Τη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη)
- Την ασφάλιση (π.χ. στηθαία ασφαλείας, κλπ)
- Την ανακατασκευή των οδικών τμημάτων για τα οποία κρίνεται απαραίτητη
- Τη συντήρηση των οδικών τμημάτων

- Τη βελτίωση της οδικής υποδομής και τις απαιτούμενες διανοίξεις οδικών τμημάτων, στις περιοχές με νέες κατοικίες που έχουν διαμορφωθεί πρόσφατα και οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από το υφιστάμενο οδικό δίκτυο

Τέλος, προτείνεται η ανάδειξη/ προστασία/ αξιοποίηση του Δικτύου Μονοπατιών, μουλαρόστρατων-ντουσεμέδων και η απαγόρευση μετατροπής των παλαιών μονοπατιών εκτός οικισμών σε δρόμους. Το Δίκτυο Μονοπατιών προτείνεται να συνδεθεί με ανάπτυξη οικότουρισμού και περιοχές ήπιας τουριστικής ανάπτυξης.

## 7.2 ΔΙΚΤΥΟ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ -ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ

Το υφιστάμενο δίκτυο χερσαίας συγκοινωνίας είναι ανεπαρκές και δεν καλύπτει την ζήτηση από / προς τερματικούς σταθμούς (λιμάνι Αγίου Κηρύκου και Ευδήλου και αεροδρόμιο Φάρου). Εκτελούνται δρομολόγια από / προς Θέρμα, Χρυσόστομο, Περδίκι, Εύδηλο και Ράχες. Η συχνότητα των δρομολογίων είναι ημερήσια κατά την θερινή περίοδο ενώ κατά την χειμερινή περίοδο λιγοστεύουν ή δεν εκτελούνται.

Η χερσαία συγκοινωνία στο νησί της Ικαρίας εξυπηρετείται από λεωφορεία ιδιωτών, που λειτουργούν με ειδική άδεια. Υπάρχουν ημερήσια δρομολόγια που συνδέουν π.χ. τον Αγ. Κήρυκο με τον Εύδηλο και τις Ράχες, τον Εύδηλο με τις Ράχες, κ.λ.π., ενώ εξυπηρετούν και τη μεταφορά μαθητών.

Κατ' αρχήν, προτείνεται με βάση και την εκπονηθείσα σχετική οικονομοτεχνική μελέτη, να ενταθεί η προσπάθεια εύρεσης πόρων με σκοπό το σχεδιασμό, την οργάνωση και τη λειτουργία μιας διαδημοτικής συγκοινωνίας, η οποία θα εξυπηρετεί επαρκώς (π.χ επαρκής συχνότητα δρομολογίων σύμφωνα με τις ανάγκες κάθε οικισμού σε όλη τη διάρκεια του έτους) το σύνολο των οικισμών -και των τριών δήμων- του νησιού. Έτσι θα εξυπηρετούνται οι κάτοικοι όλων των οικισμών και οι επισκέπτες του νησιού.

Στον όποιο σχεδιασμό των μεταφορικών μέσων πρέπει να ληφθεί υπόψη η συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων και των αντίστοιχων τερματικών σταθμών. Καθώς οι τερματικοί σταθμοί της Ικαρίας, δηλαδή το λιμάνι του Αγ. Κηρύκου, το λιμάνι του Ευδήλου και το αεροδρόμιο, αποτελούν τις πύλες επικοινωνίας του νησιού με την ευρύτερη περιφέρεια, με τη χώρα και τον υπόλοιπο κόσμο, αποτελούν βασικό προσανατολισμό ενός αναπτυξιακού σχεδίου.

Επομένως πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο σχεδιασμό μιας χερσαίας συγκοινωνίας, που θα εξυπηρετεί ικανοποιητικά, με ποιότητα και ασφάλεια, τις μετακινήσεις προς/ από τους εν λόγω σταθμούς. Προτείνεται λοιπόν να συμπεριληφθεί στην προσπάθεια εύρεσης πόρων και ο σχεδιασμός λεωφορειακών γραμμών που θα συνδέουν το αεροδρόμιο με τους βασικούς τουλάχιστον οικισμούς.

Ο σχεδιασμός πρέπει να συμπεριλαμβάνει και τη διαμόρφωση λεωφορειακών γραμμών, που θα συνδέουν τα λιμάνια με άλλους οικισμούς, με τρόπο τέτοιο, ώστε να εξυπηρετούν επαρκώς και ικανοποιητικά τους επιβάτες των πλοίων. Παράλληλα, οι κάτοικοι ή/ και οι επισκέπτες, που δεν διαθέτουν ιδιόκτητο μέσο μεταφοράς, απαλλάσσονται από το αναγκαστικό έξοδο του ακριβού κομίστρου των ταξί.

Προτείνεται, εκτός των άλλων, η ολοκλήρωση των διαδικασιών έγκρισης της οικονομοτεχνικής μελέτης, που έχει εκπονήσει ο Δήμος Ραχών, για τη λειτουργία φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου («Μελέτη δημιουργίας φορέα οδικών μέσων μαζικής μεταφοράς στο

νησί της Ικαρίας») στο νησί και η ανάληψη δράσης εκ μέρους των Ο.Τ.Α, σχετικά με την ίδρυση και τη λειτουργία του.

### 7.3 ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ-ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ

Η Ικαρία έχει 2 λιμάνια, Αγίου Κηρύκου και Ευδήλου. Η κατασκευή του σημερινού λιμανιού του Αγίου Κηρύκου ξεκίνησε το 1960. Συντάχθηκε μελέτη για την κατασκευή λιμενοβραχίονα συνολικού μήκους 400 μέτρων. Αρχικά πραγματοποιήθηκαν τα πρώτα 200 μέτρα μέχρι το σημείο όπου σήμερα είναι το μνημείο του Ικάρου. Στην συνέχεια μετά το 1974 προστέθηκαν άλλα 100 μέτρα και μέχρι σήμερα υπολείπεται η ολοκλήρωση του έργου. Παλαιότερα η μικρή βραχώδης φυσική προβλήτα στις εκβολές του Ρέματος χρησίμευε για αποβάθρα και το 1930 χτίστηκε προβλήτα στα δυτικά. Η κύρια γραμμή εξυπηρετείται από πλοία από / προς Πειραιά τα οποία πραγματοποιούν στάσεις στα λιμάνια των νησιών των Κυκλάδων και του Βορείου Αιγαίου, του Βόλου και της Καβάλας. Η συχνότητα των δρομολογίων συναρτάται με τις περιόδους αιχμής της επιβατικής κίνησης. Κατά την θερινή περίοδο εκτελούνται επιπλέον δρομολόγια από / προς Σάμο και Δωδεκάνησα.

Εκτός από τις χερσαίες εσωτερικές συνδέσεις, μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με σκοπό μελέτη τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ικαρίας, πρέπει να μεριμνήσει σχετικά και με τις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές συνδέσεις της Ικαρίας, οι οποίες κατά κόρον εξυπηρετούνται μέσω θαλάσσης. Όπως έχει αναφερθεί στην Α' φάση, η Ικαρία συνδέεται από θαλάσσης με την ηπειρωτική Ελλάδα, μέσω των λιμένων Ευδήλου και Αγίου Κηρύκου.

Επομένως, βασική και κατευθυντήρια πρόταση αποτελεί η διεκδίκηση, εκ μέρους των δήμων του νησιού, συχνότερων δρομολογίων των πλοίων, όχι μόνο στη θερινή περίοδο της τουριστικής αιχμής, αλλά σε ετήσια βάση, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην αναβάθμιση της παρεχόμενης ποιότητας (και επομένως ασφάλειας) των πλοίων.

Με τη διεκδίκηση συχνότερων δρομολογίων με βελτιωμένες συνθήκες μεταφοράς και ασφάλειας, το νησί γίνεται σίγουρα ελκυστικότερο, με τις αντίστοιχες θετικές συνέπειες στην οικονομική, και κοινωνική ζωή του τόπου.

Παράλληλα, για τη βελτίωση των υποδομών, προτείνεται η ολοκλήρωση των εκπονούμενων μελετών και η κατασκευή των έργων ολοκλήρωσης των δύο λιμένων της νήσου Ικαρίας.

Όσον αφορά στις μαρίνες, υπάρχει και το καταφύγιο τουριστικών σκαφών στον Άγιο Κήρυκο, όπου και υπάρχει χώρος στάθμευσης και το οποίο καταφύγιο θα λειτουργήσει με φορέα διαχείρισης τον Δήμο Ικαρίας.

Η Β.Δ ακτή του νησιού από Αρμενιστή μέχρι κάβο Πάπα δεν διαθέτει κανένα φυσικό κόλπο για να προστατευτούν αλιευτικά ή τουριστικά σκάφη σε περίπτωση ανάγκης (κανένα αλιευτικό καταφύγιο). Επομένως, είναι αναγκαίο να χωροθετηθεί ένα, τουλάχιστον, αλιευτικό καταφύγιο στην περιοχή. Προσφερόμενη θέση είναι ο όρμος του Νάνουρα (ή ο γειτονικός όρμος Αλυκές), που είναι ο μόνος όρμος της περιοχής και βρίσκεται περίπου στο μέσον της βόρειας ακτογραμμής της Ικαρίας.

Τέλος, προτείνεται η υλοποίηση της παράκτιας ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ των οικισμών π.χ. Αρμενιστή - Ευδήλου - Φάρου.

## 7.4 ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΟΟΑΠ

Η Ικαρία συνδέεται από αέρος με την ηπειρωτική Ελλάδα, μέσω του αεροδρομίου που είναι εγκαταστημένο στο ανατολικό άκρο του νησιού, στην περιοχή Φάρος. Λόγω της αυξημένης ζήτησης που παρουσιάζει η συγκεκριμένη σύνδεση με την πάροδο του χρόνου, είναι σκόπιμο η Τοπική Αυτοδιοίκηση να διερευνήσει την πιθανότητα αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων σε όλη τη διάρκεια του έτους, με ιδιαίτερη έμφαση στην περίοδο αιχμής των αεροπορικών μετακινήσεων, δηλαδή από Απρίλιο ως Οκτώβριο.

Επιπρόσθετα προτείνεται η κατασκευή των απαραίτητων έργων σχετικά με τη βελτίωση της υποδομής του αερολιμένα με σκοπό την υποδοχή και άλλων τύπων αεροπλάνων, όπως π.χ. charters. Ενδεικτικά αναφέρονται τα εξής έργα:

- επέκταση του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα
- βελτίωση της οδού πρόσβασης στον αερολιμένα

Επιπρόσθετα προτείνεται:

ο Η σύνδεση του αεροδρομίου με δημόσια συγκοινωνιακά μέσα:

Στον όποιο σχεδιασμό των μεταφορικών μέσων πρέπει να ληφθεί υπόψη η συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων και των αντίστοιχων τερματικών σταθμών. Καθώς οι τερματικοί σταθμοί της Ικαρίας, δηλαδή το λιμάνι του Αγ. Κηρύκου, το λιμάνι του Ευδήλου και το αεροδρόμιο, αποτελούν τις πύλες επικοινωνίας του νησιού με την ευρύτερη περιφέρεια, με τη χώρα και τον υπόλοιπο κόσμο, αποτελούν βασικό προσανατολισμό ενός αναπτυξιακού σχεδίου. Επομένως, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο σχεδιασμό μιας χερσαίας συγκοινωνίας, που θα εξυπηρετεί ικανοποιητικά, με ποιότητα και ασφάλεια, τις μετακινήσεις προς/ από τους εν λόγω σταθμούς. Προτείνεται, λοιπόν, να συμπεριληφθεί στην προσπάθεια εύρεσης πόρων και ο σχεδιασμός λεωφορειακών γραμμών που θα συνδέουν το αεροδρόμιο με τους βασικούς τουλάχιστον οικισμούς.

ο Η μελέτη δημιουργίας πιστών για αεραθλήματα στα υπάρχοντα ελικοδρόμια

## 7.5 ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η κυκλοφοριακή λειτουργία στο κέντρο του οικισμού είναι προβληματική λόγω του μικρού πλάτους των οδών εισόδου και εξόδου, της μη ύπαρξης διαμορφωμένων πεζοδρομίων και της έλλειψης χώρων στάθμευσης. Το πρόβλημα γίνεται εντονότερο λόγω της λειτουργίας κατά μήκος των οδών αρκετών καταστημάτων λιανικού εμπορίου και μερικών χονδρικού και την ύπαρξη δημοσίων και ιδιωτικών υπηρεσιών. Αποτέλεσμα είναι η παράνομη προσωρινή αλλά αναγκαστική στάση και στάθμευση των οχημάτων είτε γιατί κανείς θέλει να εξοφλήσει λογαριασμούς, είτε να αγοράσει κάτι στα γρήγορα κτλ. Επίσης προβληματική είναι η τροφοδοσία των ίδιων των καταστημάτων αφού δεν τηρείται συγκεκριμένο ωράριο.

## 7.6 ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ – ΠΕΖΩΝ- ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Δεδομένου ότι ο ρόλος του πεζού πρέπει να αναβαθμιστεί προτείνεται η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων ώστε να εξασφαλίζεται η συνεκτικότητα της περιοχής ανάπλασης σε συνδυασμό με την διευθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων με τέτοιο τρόπο ώστε να εκτρέπει της διαμπερείς μετακινήσεις εκτός της περιοχής αυτής. Επίσης προτείνεται η δημιουργία ή η

αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων όπου είναι δυνατόν κατά μήκος των οδικών αξόνων και η δημιουργία χώρων στάθμευσης παρά την οδό ή σε υπαίθριους χώρους στα σημεία εισόδου – εξόδου από το κέντρο του οικισμού. Συγκεκριμένα:

- Αμιγείς πεζόδρομοι Οι συνθήκες και η διαμόρφωση των αμιγών πεζόδρομων αποκλείουν κάθε τροχοφόρο. Συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως το πλάτος, οι στροφές, υφιστάμενα σκαλιά και εμπόδια δεν επιτρέπουν την διάβαση οχημάτων από αυτούς.
- Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες Πεζόδρομοι με καταστήματα και άλλες χρήσεις οι οποίες απαιτούν ανεφοδιασμό. Η τροφοδοσία τους επιτρέπεται ορισμένες ώρες το 24ωρο, συνήθως τις νεκρές για εμπορική κίνηση. Φυσικά για λόγους ασφαλείας επιτρέπεται η έκτακτη διάβαση οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης (ασθενοφόρο, πυροσβεστικό, μετά από ειδική άδεια μεταφορά οικοδομικών υλικών ή επίπλων) το ενδεχόμενο στις εξαιρέσεις να υπάγονται τα απορριμματοφόρα δεν είναι απαραίτητο εφόσον η συγκέντρωση των σκουπιδιών μπορεί να ρυθμιστεί διαφορετικά.
- Πεζόδρομος με ήπια κυκλοφορία τροχοφόρων Επιτρέπει την αρμονική συνύπαρξη πεζών και περιορισμένη κίνηση αυτοκινήτων, συγκεκριμένες μέρες του έτους, κατά την χειμερινή περίοδο, όταν η κίνηση των αυτοκινήτων δεν είναι εφικτή στην παραλιακή οδό λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.
- Δρόμος διπλής κατεύθυνσης Η μετατροπή της οδού εξόδου από το κέντρο του οικισμού σε διπλής κατεύθυνσης επιτρέπει την περιφερειακή μετακίνηση των οχημάτων από προς τους άλλους οικισμούς του νησιού και την πρόσβαση στο λιμάνι χωρίς να επιβαρύνεται το κέντρο του οικισμού. Για να έχει ικανό πλάτος ο δρόμος διπλής κατεύθυνσης πρέπει να απαγορευτεί η παρόδια στάθμευση εκτός από συγκεκριμένα σημεία όπου είναι εφικτό. Για την ανεμπόδιστη κίνηση των οχημάτων είναι απαραίτητο η δημιουργία πεζοδρομίου κατά μήκος του δρόμου.

Με την διευθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων περιφερειακά του κέντρου του οικισμού προτείνεται εσωτερικά η δημιουργία ενός δικτύου πεζόδρομων διαφορετικής σημασίας και χρήσης. Συγκεκριμένα προτείνεται η δημιουργία πεζόδρομου πλάτους 2.50 μ. με πρόσβαση τροχοφόρων ορισμένες ώρες κατά μήκος της σημερινής οδού εισόδου στο κέντρο του οικισμού και η δημιουργία πεζόδρομου πλάτους 4.50 μ. με ήπια κυκλοφορία τροχοφόρων συγκεκριμένες μέρες του έτους κατά μήκος της πλατείας. Οι πεζόδρομοι θα είναι στο ίδιο επίπεδο με το κατάστρωμα του δρόμου.

Τα εκατέρωθεν πεζοδρόμια και τμήματα της πλατείας θα έχουν έντονη υψομετρική διαφορά +0.20 μ. ώστε να μην είναι δυνατή η παρά την οδό στάση των οχημάτων. Οι πεζόδρομοι θα είναι λιθόστρωτοι με κυβόλιθους σε παραλληλόγραμμη διάταξη ώστε η τραχιά επιφάνεια του οδοστρώματος να λειτουργεί για τον περιορισμό της ταχύτητας των τροχοφόρων τα οποία θα περνούν κατά περίπτωση. Τα πεζοδρόμια και τα τμήματα επέκτασης της πλατείας θα είναι ελεύθερα πλακόστρωτα. Επίσης προτείνεται η αποπεράτωση του υφιστάμενου δικτύου αμιγών πεζόδρομων και η δημιουργία νέου τμήματος από την πλατεία προς την βρύση στους ευκαλύπτους.

## 7.7 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Δημιουργία χώρων στάθμευσης Προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης πλησίον των σημείων εισόδου – εξόδου από το κέντρο του οικισμού. Συγκεκριμένα η μέγιστη αξιοποίηση των υπαίθριων χώρων στάθμευσης μπορεί να γίνει με την οργάνωση τους με γραμμές

που θα καθορίζουν τις θέσεις στάθμευσης. Επίσης σε συνδυασμό με την διαμόρφωση πεζοδρομίων κατά μήκος του δρόμου θα προκύψουν περισσότεροι χώροι στάθμευσης. Η χωροθέτηση του χώρου στάθμευσης για τα ταξί μπορεί να γίνει στο επίπεδο του καταστρώματος του παραλιακού δρόμου, στην άκρη της κύριας πλατείας. Ο χώρος στάθμευσης των λεωφορείων παραμένει δίπλα από την εξέδρα σε συνδυασμό με το δημοτικό τουριστικό γραφείο που θα λειτουργήσει άμεσα.

## 7.8 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΟΜΒΩΝ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Στην διασταύρωση των δρόμων από προς το κέντρο του οικισμού, το λιμάνι και τους οικισμούς Αγίου Παντελεήμονα, Ξυλοσύρτη, Χρυσόστομο, Πλαγιά. Η σημερινή κατάσταση έχει προκύψει από τις σταδιακές προσθήκες των οδικών αξόνων χωρίς την ύπαρξη διευθέτησης της κυκλοφορίας των οχημάτων συνολικά. Αποτέλεσμα είναι να προκαλείται σύγχυση και κίνδυνος στους οδηγούς και στους πεζούς. Η ύπαρξη της νησίδας στο κέντρο του πλάτους του δρόμου σε συνδυασμό με την παρά την οδό στάθμευση μειώνει σημαντικά το πλάτος του ρεύματος με κατεύθυνση το κέντρο του οικισμού.

Προτείνεται η νέα διαμόρφωση της διασταύρωσης και η αποξήλωση της νησίδας. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι έχει ήδη πραγματοποιηθεί επέκταση του πεζοδρομίου κατά όλο το μήκος του δρόμου και η τοποθέτηση μεταλλικών κιγκλιδωμάτων για την προστασία των πεζών από την πλευρά του λιμανιού και της θάλασσας. Το πλάτος του δρόμου είναι ικανό ώστε να επιτρέπεται η πάρα την οδό στάθμευση.