

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ

«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ικαρίας»

ΣΤΑΔΙΟ Γ΄

Χρονοδιάγραμμα Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ



ΑΝΑΔΟΧΟΣ

Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.

ΜΑΪΟΣ 2024

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ**

«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ικαρίας»

ΣΤΑΔΙΟ Γ΄

Χρονοδιάγραμμα Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ

Για τον Ανάδοχο

**Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ
Επτανήσου 41 - 11361 Αθήνα
Τηλ. 2110123967 - 2108847035
ΑΦΜ. 093836641 - ΔΟΥ ΙΓ΄ Αθηνών**

Ιωάννης Κουγιανός

Για τον Δήμο Ικαρίας

ΜΑΪΟΣ 2024

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	6
1.1.	ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	6
1.2.	ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	7
1.3.	ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	7
1.4.	ΟΡΙΣΜΟΣ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΒΑΚ.....	7
2.	ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	8
2.1.	ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	8
2.2.	ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ.....	8
2.3.	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.....	11
2.4.	ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.....	12
2.5.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.....	12
2.6.	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ.....	20
3.	ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΡΓΟΥ.....	22
3.1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ.....	22
3.2.	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	23
3.3.	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	24
3.4.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	26
3.5.	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ - ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	28
3.6.	ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	29
3.7.	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΕΩΛΟΓΙΚΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ.....	29
3.8.	ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	31
4.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....	34
4.1.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....	34
4.2.	ΣΧΟΟΑΠ.....	34
5.	ΣΧΕΔΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	42
6.	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	45
7.	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	46
7.1.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	46
7.2.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΟΟΑΠ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	53
7.3.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	63
8.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	67
8.1.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Α΄ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.....	67
8.1.1.	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	67
8.1.2.	ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	67
8.1.3.	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	68
8.1.4.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	68
8.1.5.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ (ΠΛΑΤΟ).....	68
8.1.6.	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ.....	69
8.1.7.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ.....	70
8.1.8.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ.....	70
8.1.9.	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ.....	70
8.1.10.	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	71
8.1.11.	ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.....	71
8.1.12.	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ.....	71
8.1.13.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	72

8.1.14.	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΩΝ.	72
8.1.15.	ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΑΞΙ.	73
8.1.16.	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.	73
8.1.17.	ΣΥΝΟΔΑ ΕΡΓΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Α΄ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.	73
8.2.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Β΄ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.	74
8.2.1.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ.	74
8.2.2.	ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.	74
8.2.3.	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.	74
8.2.4.	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ.	74
9.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΣΒΑΚ.	76
9.1.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.	76
9.2.	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΒΑΔΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.	77
9.3.	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.	78
9.4.	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΩΝ.	79
9.5.	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ.	80
9.6.	ΕΝΘΑΡΡΥΝΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΜΕΣΩΝ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ.	81
10.	ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.	82
10.1.	ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ - ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΒΑΚ.	82
10.2.	ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΒΑΚ.	86
11.	ΣΥΝΟΨΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.	89
12.	ΒΕΛΤΙΣΤΑ ΣΕΝΑΡΙΑ.	91
13.	ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ.	92
13.1.	ΓΕΝΙΚΑ.	92
13.2.	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ.	92
13.3.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.	93

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1:	Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ.	13
Εικόνα 2:	Περιοχή Έργου ΣΒΑΚ Ικαρίας	22
Εικόνα 3:	Απεικόνιση των Δ.Ε. του Δήμου Ικαρίας (e-πολεοδομία).	23
Εικόνα 4:	Πληθυσμιακή κατανομή κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).	26
Εικόνα 5:	Δορυφορική απεικόνιση της Νήσου Ικαρίας (Google Earth).	28
Εικόνα 6:	Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Αγ. Κηρύκου (πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας).	32
Εικόνα 7:	Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Ευδήλου (πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας).	32
Εικόνα 8:	Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Ραχών (πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας).	33
Εικόνα 9:	Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Αγ. Κηρύκου.	40
Εικόνα 10:	Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Ευδήλου.	40
Εικόνα 11:	Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Ραχών.	41
Εικόνα 12:	Πρόταση Ανάπλασης κέντρου Αγίου Κηρύκου.	42
Εικόνα 13:	Οδικό Δίκτυο Ικαρίας (πηγή: Βεντούρη, Διεύρυνση ηλεκτροκίνησης, Αθήνα 2021).	47
Εικόνα 14:	Τμήμα Μελέτης Σήμανσης (πηγή: μελέτη κυκλοφορίας και Σήμανσης Αγ. Κηρύκου).	48
Εικόνα 15:	Σημεία επιβίβασης-"Πιάτσες" ΤΑΞΙ δικτύου ταξί Ικαρίας.	51
Εικόνα 16:	Θέση πεζόδρομου στα Θέρμα (πηγή: e-poleodomia).	52
Εικόνα 17:	Τυπικό Σχέδιο πλατό	69
Εικόνα 18:	Πλατό στην Κύπρο.	69
Εικόνα 19:	Σταθμός Ενοικίασης Ποδηλάτων.	70

Εικόνα 20: Σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων..... 72

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ.....	8
Πίνακας 2: Μόνιμος και πραγματικός πληθυσμός 2011, 2001, 1991	25
Πίνακας 3: Προτάσεις γης ανά Πολεοδομική Ενότητα. (πηγή: Μελέτη Πολεοδόμησης-Γ' Φάση,2002)..	36
Πίνακας 4: Χρήσεις γης- περιοχές ρυθμίσεων	38
Πίνακας 5: Δρομολόγια λεωφορείων.....	50
Πίνακας 6: Προτεινόμενα έργα Λιμένα Ευδήλου.....	57
Πίνακας 7: Δείκτες αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Ικαρίας.....	83
Πίνακας 8: Ανάλυση κινδύνων κατά την εφαρμογή του ΣΒΑΚ.....	87
Πίνακας 9: Προϋπολογισμός προτάσεων και έργων του ΣΒΑΚ.....	89

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Αεροπορικές αφίξεις για τους μήνες Μάιος-Σεπτέμβριος και για τα έτη 2010-2019.....	27
Διάγραμμα 2: Συνολικές αφίξεις στους λιμένες για τα έτη 2013-2018.	27

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

1.1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η Μελέτη με τίτλο «**Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Ικαρίας**», εκπονείται με στόχο την υλοποίηση των γενικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εθνικών επιδιώξεων, για προώθηση των ήπιων μετακινήσεων στις αστικές και περιαστικές περιοχές σε επίπεδο Δήμου Ικαρίας.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα περιλαμβάνει:

α) Τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου.

β) Τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης

γ) Το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

δ) Η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

Η μελέτη εκπονείται σε 3 Στάδια:

- Α' ΣΤΑΔΙΟ: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ.
- Β' ΣΤΑΔΙΟ: Καθορισμός Στόχων και Μελετών.
- Γ' ΣΤΑΔΙΟ: Χρονοδιάγραμμα Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση.

Η παρούσα έκθεση αφορά το ΣΤΑΔΙΟ Γ' «Χρονοδιάγραμμα Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση».

1.2. ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Για την εκπόνηση της μελέτης εργάστηκαν οι παρακάτω μηχανικοί-μελετητές:

- **Ιωάννης Κουγιανός**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Αριστείδης Χαριτωνίδης**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Πηνελόπη Κουγιανού**, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠΜ.Sc.
- **Νικόλαος Κανταρτζής**, Περιβαλλοντολόγος
- **Ευάγγελος Δανέζης**, Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Χρήστος Γκίκας**, Μηχανολόγος Μηχανικός Πολυτεχνείο Πατρών.

1.3. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, αλλά και για την αξιολόγηση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στο Δήμο Ικαρίας χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθες μελέτες - στοιχεία.

- ΣΧΟΟΑΠ Νήσου Ικαρίας (ΦΕΚ 198ΑΑΠ-4-6-2013).¹
- Μελέτη Κυκλοφορίας και Σήμανσης στον οικισμό Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Θ. Μαυρογεώργης - 2004.
- Ανάπλαση Κεντρικής Περιοχής Αγ. Κηρύκου -Δήμου Ικαρίας, Νοέμβριος 2005 (Σχέδια).
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ικαρίας - Β' Φάση: Ανάλυση και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης - Στρατηγικός Σχεδιασμός Δήμου, Δήμος Ικαρίας, Οκτώβριος 2012.

1.4. ΟΡΙΣΜΟΣ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΒΑΚ.

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

Σε συνεργασία με το Δήμο και την Επιτροπή Παρακολούθησης ως περίοδος ισχύος του ΣΒΑΚ ορίστηκαν τα **10 έτη**, λαμβάνοντας υπόψη:

- Τις τοπικές συνθήκες του Δήμου Ικαρίας,
- Τους υφιστάμενους συγκοινωνιακούς και γενικότερα στρατηγικούς σχεδιασμούς για την ευρύτερη περιοχή,
- Τους προς επίτευξη στόχους για την κινητικότητα στο Δήμο Ικαρίας, και
- Τις δυνατότητες χρηματοδότησης έργων αστικής κινητικότητας.

¹ Η σύμβαση για την εκπόνηση των ΣΧΟΟΑΠ Δήμων Αγίου Κηρύκου, Ευδήλου και Ραχών υπεγράφη το 11/2/2004 και η έγκρισή της έγινε με το ΦΕΚ 198ΑΑΠ-4-6-2013.

2. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.

2.1. ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.

Οι κύριες διαφορές μεταξύ αστικής κινητικότητας και παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού είναι:

Πίνακας 1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ.

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός	ΣΒΑΚ
Έμφαση στην Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία	Έμφαση στον Άνθρωπο
Βασικός Στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	Βασικός Στόχος: Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής
Έμφαση στα μέσα μεταφοράς	Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	Μακροχρόνιο όραμα
Διοικητικά Όρια	Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία
Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί	Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Έμφαση στις υποδομές	Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση
Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων	Αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση διαδικασίας μάθησης/βελτίωσης
Εντολές από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς	Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

2.2. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ.

Γενικοί στόχοι του ΣΒΑΚ.

Το ΣΒΑΚ θα επιδιώξει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη - τουλάχιστον- των ακόλουθων Στόχων:

- Προώθηση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες.
- Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στο Δήμο μέσω της βελτίωσης των προσβάσεων.
- Ανάπτυξη των λειτουργιών του Δήμου σε φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον και υποστήριξη των λειτουργιών αυτών με αστικές μεταφορές υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Ιδιαίτερη σημασία ως προς αυτές, πρέπει να δοθεί στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτοί είναι η δημόσια συγκοινωνία, το βάδισμα και η ποδηλασία με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Εφαρμογή μέτρων διαχείρισης και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτων ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ. για τις καθημερινές μετακινήσεις.
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και στρατηγικών στην ικανοποίηση των αναγκών για μετακινήσεις, με έμφαση στην αύξηση του βαθμού συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Στρατηγική αντιμετώπιση της αστικής κινητικότητας με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή διαδικασία υλοποίησης των απαιτούμενων παρεμβάσεων στα επόμενα 10 χρόνια.
- Στρατηγικός προγραμματισμός προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια, όσο και η απαραίτητη χρηματοδότηση.
- Προσδιορισμός βασικών ζητημάτων πολεοδομικής πολιτικής που επηρεάζουν τα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά κινητικότητας στην πόλη όπως χωροθέτηση υψηλής επισκεψιμότητας δραστηριοτήτων, επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης και πυκνότητες, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη γεωγραφία ανάπτυξης των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών.
- Άμεση υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις βαρύτητας για την ορθή εφαρμογή των στόχων και προβλέψεων της μελέτης.
- Προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται η υλοποίηση νέας υποδομής, όπως «κοινόχρηστου αυτοκινήτου - car sharing», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου - car - van pooling» και «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο - walking and cycling bus».
- Γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.
- Καθορισμός και διευθέτηση των ειδικών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί κτλ.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τον εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα.

- Μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων και προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.
- Συμβολή στη μείωση κατά το δυνατόν του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας (αύξηση των θερμοκρασιών που αναπτύσσονται στις πόλεις σε σχέση με την ύπαιθρο) μέσω της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων και της πρότασης φυτεύσεων σε οδούς και πεζοδρόμους.

Βασικοί Άξονες του ΣΒΑΚ.

Η επίτευξη των παραπάνω στόχων βασίζεται στους ακόλουθους βασικούς Άξονες:

- Ύπαρξη ενιαίου Χωροταξικού, Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού σχεδιασμού (εναρμόνιση των χρήσεων γης με το είδος των συγκοινωνιακών υποδομών, ιεράρχηση οδικού δικτύου, ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών κλπ.).
- Βιώσιμη διαχείριση κυκλοφορίας (ατομικά μηχανοκίνητα μέσα μετακίνησης, στάθμευση παρά την οδό, οδική ασφάλεια, «έξυπνη κυκλοφορία»).
- Ενίσχυση των ΜΜΜ κάθε είδους.
- Ώθηση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, τεχνολογιών και μέτρων για το περιβάλλον (υποδομές και ρυθμίσεις).
- Βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών για την κινητικότητα των ΑΜΕΑ.
- Διερεύνηση του χρηματοδοτικού περιβάλλοντος για την ένταξη των προτεινόμενων έργων του ΣΒΑΚ, όπως το ΕΣΠΑ 2014-2020, τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων κ.α. χρηματοδοτικά εργαλεία.
- Εφαρμογή των αρχών της Λευκής Βίβλου των Μετακινήσεων, ώστε να υπάρχει ισομερής καταμερισμός των βαρών και των μετακινήσεων.

Στόχοι και Άξονες σε σχέση με τις ειδικές συνθήκες που επικρατούν στην Ικαρία.

Για την Ικαρία επισημαίνονται τα κάτωθι, αναφορικά με τους άνω Στόχους-Άξονες, με βάση τις ειδικές συνθήκες που επικρατούν στο νησί.

Δημόσια Συγκοινωνία. Στην Ικαρία απουσιάζει η επαρκής δημόσια και δημοτική συγκοινωνία για τη κάλυψη των καθημερινών μετακινήσεων των μόνιμων κατοίκων και των επισκεπτών. Η ανυπαρξία δημόσιας συγκοινωνίας για τις οδικές ενδονησιωτικές μετακινήσεις, καθώς και η ισχνή παρουσία δημοτικής συγκοινωνίας (με τη χρήση μισθωμένων ιδιωτικών λεωφορείων με συχνότερα δρομολόγια μόνο κατά την καλοκαιρινή περίοδο), αποτελεί ένα από τα κύρια προβλήματα αναφορικά με τις μετακινήσεις και κατ' επέκταση για την προώθηση των βιώσιμων μετακινήσεων.

Χρήση κοινόχρηστου αυτοκινήτου. Στην Ικαρία η χρήση «κοινόχρηστου αυτοκινήτου» (car-sharing), είναι από πολλά χρόνια ενταγμένη στην κοινωνική ζωή των κατοίκων και χρονολογείται από την εποχή των

αμαξωτών δρόμων. Η μεταφορά πολλών ατόμων σε καρότσες αγροτικών και φορτηγών αυτοκινήτων, ήταν συνήθης, έως ότου η πρακτική αυτή απαγορεύτηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 για λόγους οδικής ασφάλειας. Σήμερα η μεταφορά με «ωτοστόπ» παραμένει διαδεδομένη, αν και με τάση συρρίκνωσης, λόγω διαφόρων περιστατικών που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια κυρίως κατά τη θερινή περίοδο. Συνεπώς, η σημαντική πολιτισμική εμπειρία και τοπική γνώση στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων με κοινόχρηστα μέσα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στις προτάσεις του ΣΒΑΚ.

Μετακίνηση από και προς σχολείο. Η πρακτική της ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα είναι παλιά πρακτική - όσο παλιά είναι η δημοτική εκπαίδευση στην Ικαρία, ενώ η εγκατάλειψή της συνδέεται με τη διάνοιξη δρόμων και τη γενίκευση της χρήσης του ι.χ., κυρίως από τη δεκαετία του 1980 και μετά. Σήμερα πολλά μονοπάτια απ' όπου μετακινούνταν ομαδικά οι μαθητές έχουν εγκαταλειφθεί ή καταστραφεί με τη διάνοιξη δρόμων κι ακόμα περισσότερα έχουν κλείσει με άγρια βλάστηση. Επιπλέον, υπάρχουν πολύ λιγότερα σχολεία στην Ικαρία απ' ό,τι στο παρελθόν, με αποτέλεσμα πολλοί μαθητές να χρειάζεται να διανύσουν πολλά χιλιόμετρα με μισθωμένα από την Περιφέρεια ταξί, για να φτάσουν στο σχολείο τους. Το ορεινό του εδάφους και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο βουνό καθιστούν δύσκολες τις μετακινήσεις από και προς το σχολείο ή άλλες δημόσιες δομές του νησιού (π.χ. νοσοκομείο, λιμάνια, αεροδρόμιο κ.α.), για πολλές μέρες του χρόνου.

Το φαινόμενο της «Θερμικής Νησίδας». Στην Ικαρία λόγω του ορεινού ανάγλυφου του νησιού, της μικρής κλίμακας των αστικών περιοχών, καθώς και των κλιματικών συνθηκών που επικρατούν, είναι σαφές ότι το φαινόμενο της «Θερμικής Νησίδας» προσλαμβάνει διαφορετικά χαρακτηριστικά από το σύνηθες φαινόμενο της «Αστικής Θερμικής Νησίδας» των αστικών περιοχών. Συνεπώς, τα ενδεχόμενα μέτρα που θα προταθούν θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις ειδικές τοπικές συνθήκες και να καλύπτουν τις γενικότερες απαιτήσεις για οικολογική ανθεκτικότητα.

Οδικό Δίκτυο. Το Οδικό Δίκτυο του νησιού αποτελεί βασικό δεδομένο για την διατύπωση των προτάσεων του ΣΒΑΚ, καθώς η υφιστάμενη κατάσταση των οδών, ορίζει και τις δυνατότητες εφαρμογής της Βιώσιμης Κινητικότητας. Βασική προϋπόθεση επομένως αποτελεί η γενικότερη αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός του Οδικού Δικτύου ώστε, η Χάραξη, τα γεωμετρικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, η Σήμανση, η Ασφάλιση και ο Οδική Ασφάλεια του Οδικού Δικτύου, να αποτελέσουν την βάση για τον οποιοδήποτε σχεδιασμό των βιώσιμων μετακινήσεων.

2.3. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.

Το κυριότερο θεσμικό πλαίσιο (Ελληνικό και Κοινοτικό), καθώς και οι βασικές διατάξεις και προδιαγραφές εκπόνησης, για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ είναι το εξής:

- Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως έχουν αναρτηθεί στο http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf.
- ΦΕΚ 2302/Τεύχος Β'/16-9-2013 "Έγκριση τεχνικών οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας".
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας όπως ισχύει με τις έως σήμερα τροποποιήσεις του.

- Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α/23-10-2008) Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις.

2.4. ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.

Οι βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης των ΣΒΑΚ αφορούν τους εκάστοτε αρμόδιους Δήμους και Περιφέρειες για την περιοχή μελέτης, φορείς της κεντρικής διοίκησης, επαγγελματικούς συλλόγους και συλλόγους κατοίκων.

Ύψιστης σημασίας κρίνεται να ακουστούν οι γνώμες και προτάσεις όλων των Υπηρεσιών του Δήμου, οι οποίες γνωρίζουν τα καθημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Με τον τρόπο αυτό, θα συλλεχθούν στοιχεία σε σχέση με τις ειδικές απαιτήσεις της **αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, των μεταφορών πόρτα-πόρτα**, της κίνησης των απορριμματοφόρων, συνήθη (σχετικά) παράπονα κατοίκων, ελλείψεις ή/και προβλήματα στις συγκοινωνιακές υποδομές κ.α.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Κρίνεται σημαντική η συλλογή στοιχείων για τα σχέδια και τον προγραμματισμό των αρμόδιων Υπηρεσιών για μελλοντικά έργα επεμβάσεων.

Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.

Η Περιφέρεια παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο σχεδιασμό των Μέτρων και Δράσεων του ΣΒΑΚ, τόσο ως προς τη συμβατότητά τους με τους υφιστάμενους και προγραμματιζόμενους σχεδιασμούς και έργα όσο και ως προς τη χρηματοδότηση των έργων του ΣΒΑΚ.

Επαγγελματικοί Σύλλογοι.

Η συνεργασία με τους επαγγελματικούς συλλόγους κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ είναι σημαντική καθώς θα καταγραφούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινή τους λειτουργία οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Ιδιαίτερα σημαντική τη σημερινή εποχή, ως μέρος της στήριξης των τοπικών επιχειρηματιών είναι η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που τους αφορούν, όπως η τροφοδοσία τους, η προσέγγιση ή/και η στάθμευση των πελατών τους, κ.λπ.

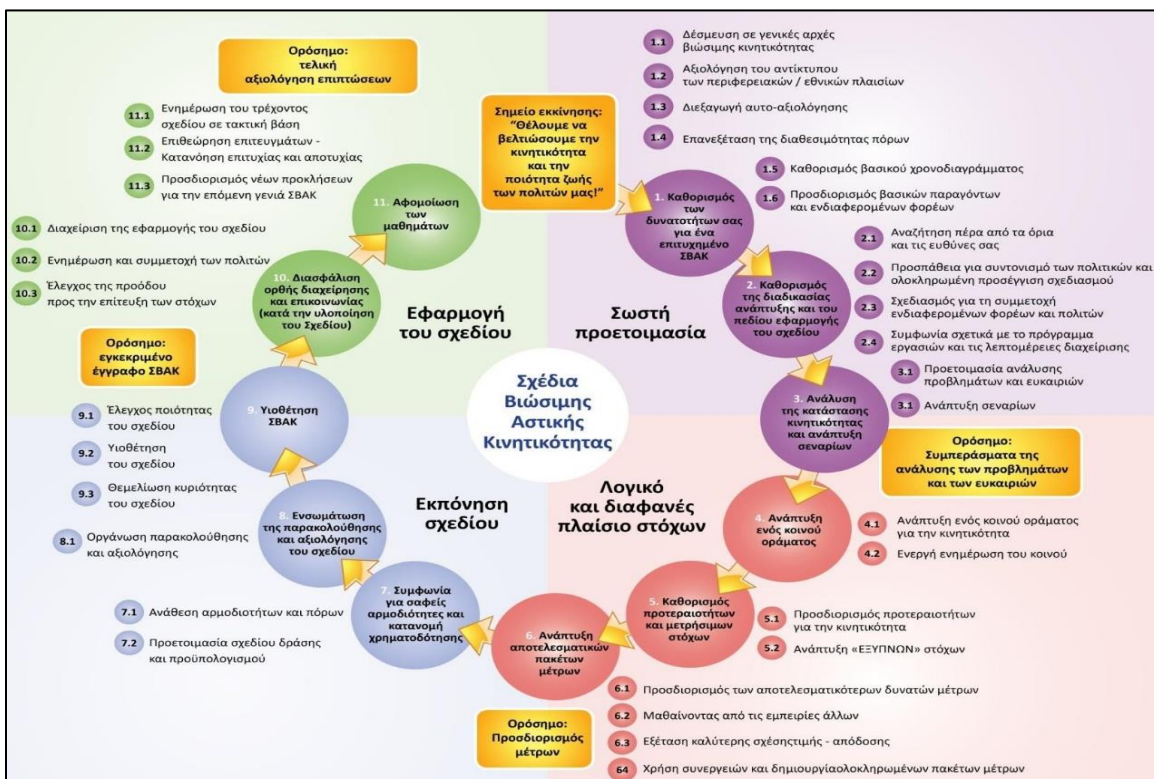
Σύλλογοι Κατοίκων.

Σημαντική είναι η συλλογή απόψεων και προβλημάτων από τους συλλόγους των κατοίκων του Δήμου, των συλλόγων γονέων και κηδεμόνων των σχολικών συγκροτημάτων, κ.λπ.

2.5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ

Η διαδικασία αυτή συνίσταται από 4 βασικά στάδια, 11 κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης.

Τα βήματα παρουσιάζονται σχηματικά, αλλά και αναλυτικά ακολούθως.



Εικόνα 1: Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ.

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση στις γενικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

1. Διερεύνηση του βαθμού εφαρμογής των αρχών βιωσιμότητας στην τοπική ατζέντα για τις μεταφορές και την κινητικότητα και σε συναφείς τομείς πολιτικής.
2. Έλεγχος του βαθμού συμφωνίας των αρχών βιωσιμότητας με την τρέχουσα πολιτική ατζέντα εμπλέκοντας τους τοπικούς φορείς λήψης αποφάσεων και τους κύριους ενδιαφερόμενους.
3. Επίτευξη ευρείας συμφωνίας για τις αρχές της βιωσιμότητας, καθιστώντας αυτές ως βασικό θεμέλιο του έργου του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών εθνικών πλαισίων.

1. Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενου Νομοθετικού Πλαισίου, δυνατοτήτων χρηματοδότησης, υφιστάμενων στρατηγικών και σχεδίων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα ΣΒΑΚ, απαιτήσεις για το συντονισμό διαφορετικών πολιτικών, π.χ. η ενσωμάτωση των τοπικών και περιφερειακών σχεδίων για θέματα χρήσεων γης.
2. Σύνοψη των σχετικών περιφερειακών/εθνικών πλαισίων, με προτάσεις για το πώς να αντιμετωπιστούν αυτά τα σημεία στα τοπικά ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης.

1. Ανάλυση των βημάτων και δραστηριοτήτων της υφιστάμενης διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών.
2. Εντοπισμός των εμποδίων στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδιασμού στην αστική περιοχή.
3. Ανάδειξη των ευκαιριών που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.
4. Αξιολόγηση των πτυχών του κοινωνικού αποκλεισμού και των λύσεων που προτείνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για τις μεταφορές (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, μειονότητες κ.λπ.).
5. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης σε πρώιμο στάδιο για τη βελτίωση των διαδικασιών και των πολιτικών σχεδιασμού (Ανάλυση SWOT).

Δραστηριότητα 1.4: Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας πόρων.

1. Αξιολόγηση των διαθέσιμων ικανοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων. Εξασφάλιση ότι καλύπτονται οι βασικές δεξιότητες που απαιτούνται για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
2. Ανάπτυξη ενός σχεδίου διαχείρισης δεξιοτήτων που περιγράφει μια στρατηγική για την κάλυψη των κενών δεξιοτήτων (π.χ. μέσω κατάρτισης, συνεργασίας, υπεργολαβίας).
3. Εκτίμηση του απαιτούμενου προϋπολογισμού και εξασφάλιση της πολιτικής βούλησης για την έγκριση του σχεδίου.
4. Αξιολόγηση του δημοσιονομικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων. Θεώρηση των ευκαιριών χρηματοδότησης σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος.

1. Προσπάθεια για την πλήρη ενσωμάτωση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών.
2. Επιλογή του κατάλληλου στρατηγικού και επιχειρησιακού πλαισίου για τη διαδικασία σχεδιασμού: 1-3 χρόνια.
3. Σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας: σε μια ιδανική περίπτωση 1,5 χρόνο (ανάλογα με τις συνθήκες, το πλαίσιο και την εμπειρία μπορεί να χρειαστεί και περισσότερος χρόνος).
4. Θεώρηση παραγόντων που μπορεί να επηρεάζουν την λήψη αποφάσεων όπως οι εκλογές.
5. Εφαρμογή μέτρων "QuickWin" κατά την έναρξη του στρατηγικού αλλά και επιχειρησιακού ΣΒΑΚ και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού.

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων.

1. Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών, καθώς επίσης των στόχων, της δύναμής τους, της ικανότητά τους και του σχεδιασμού των πόρων τους.
2. Προσδιορισμός των ασθενέστερων παραγόντων που μπορεί να χρειαστούν ενδυνάμωση.
3. Προσπάθεια για την δημιουργία συμμαχίας σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων όλων των βασικών εμπλεκόμενων -αποφεύγοντας κατά το δυνατόν σημαντικές συγκρούσεις με έναν ή περισσότερους ισχυρούς παράγοντες.

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες.

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

1. Ανάλυση του σχεδιασμού των μεταφορικών υπηρεσιών και της περιμέτρου σχεδιασμού συμπεριλαμβανομένων επίσης και των συνδέσεων με τους υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών.
2. Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη για το Σχέδιο.
3. Συμμετοχή βασικών φορέων και αρχών εντός της προβλεπόμενης περιμέτρου σχεδιασμού και προσπάθεια για επίσημη συμφωνία σχετικά με τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων.
4. Εξασφάλιση της συμμετοχής όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων φορέων.

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.

1. Αξιολόγηση των σχεδίων, που μπορούν να επηρεάσουν το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
2. Προσδιορισμός των απαιτήσεων συντονισμού και των δυνατοτήτων σε όλους τους τομείς και τα επίπεδα πολιτικής.
3. Έλεγχος για το αν οι σκοποί και οι στόχοι των σχεδίων υποστηρίζουν ή συγκρούονται με το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών.

1. Προσδιορισμός των κατάλληλων ορόσημων και εργαλείων για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών με προσοχή στις ομάδες πίεσης
2. Καθιέρωση των δραστηριοτήτων συμμετοχής ως μέρος των απαραίτητων διαδικασιών των πρακτικών σχεδιασμού.

Δραστηριότητα 2.4: συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης.

1. Διασφάλιση ύπαρξης σαφούς πολιτικής εντολής και υποστήριξης για το ΣΒΑΚ.
2. Καθορισμός ενός συντονιστή με ευθύνη και πόρους για την οργάνωση της εργασίας.
3. Δημιουργία ενός συνολικού σχεδίου εργασίας, που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στάδια και θα εξασφαλίζει την πολιτική του έγκριση.
4. Αξιολόγηση των κινδύνων προκειμένου να γίνει σωστός προγραμματισμός .
5. Παρακολούθηση της προόδου, εφαρμογή του σχεδίου εργασίας και προσαρμογή στις αλλαγές.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών.

1. Εντοπισμός, ανάλυση και αξιολόγηση των βασικών εγγράφων σχεδιασμού, των διαδικασιών και πολιτικών και των διαθέσιμων στοιχείων.
2. Ανάκτηση διαθέσιμων στοιχείων, σύνθεση περιεχομένων και συλλογή πρόσθετων στοιχείων για την κάλυψη σημαντικών κενών στα δεδομένα.
3. Επιλογή κατάλληλων δεικτών που περιγράφουν την κατάσταση των μεταφορών και της κινητικότητας στην πόλη, επικεντρώνοντας σε αντικειμενικούς στόχους πολιτικής.
4. Εντοπισμός απρόβλεπτων συμβάντων και φυσικών καταστροφών που θα απαιτούσαν περαιτέρω μέτρα προστασίας του συστήματος μεταφορών, όπως μέτρα αντιμετώπισης έλλειψης ορυκτών

καυσίμων, έργα ανάσχεσης πλημμύρας (μικρά φράγματα ανάσχεσης σε ρέματα, επαρκή εγκάρσια υδραυλικά έργα οδών, διατάξεις σταθεροποίησης πρανών οδών κλπ.).

5. Ενίσχυση της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών και μέτρα και δράσεις προσαρμογής στις επιπτώσεις της Κλιματικής Αλλαγής.
6. Ιεράρχηση των προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων.

1. Περιγραφή διαφορετικών σεναρίων με ποσοτικό και ποιοτικό τρόπο (π.χ. business as usual και σεναρία εναλλακτικών πολιτικών).
2. Αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των τομεακών τάσεων (π.χ. μεταφορές, χρήσεις γης, περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη, δημογραφικά).
3. Αξιολόγηση συστήματος μεταφορών σε απρόβλεπτους παράγοντες.
4. Συζήτηση των εναλλακτικών σεναρίων και των επιπτώσεών τους με τους ενδιαφερόμενους.

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα.

1. Ορισμός αντιπροσωπευτικής ομάδας ΣΒΑΚ.
2. Κατάρτιση και παροχή βασικών πληροφοριών στους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Προετοιμασία και παρακολούθηση εκπαιδευτικών εργαστηρίων και συναντήσεων.
4. Εκπόνηση ενός συνοπτικού οράματος και συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού.

1. Παροχή στοιχείων σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και ενημέρωση για τα αποτελέσματα των σημαντικότερων βημάτων.
2. Διεξαγωγή απλών δημοσκοπήσεων που δείχνουν τις τάσεις της εποχής και τα επιχειρήματα που διαμορφώνουν την πολιτική.
3. Συμμετοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης (τοπικός τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση).
4. Εκστρατείες εκπαίδευσης και ενημέρωσης των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Διάδοση του κειμένου του οράματος στους πολίτες.

Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.

1. Ανάλυση των επιπτώσεων των στόχων σύμφωνα με το διαμορφωμένο όραμα.
2. Αξιολόγηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Καθορισμός σαφών και μετρήσιμων στόχων ώστε να επιτευχθεί ο σχεδιασμός και η επιλογή των μέτρων (Καθορισμός του τι θα πρέπει να επιτευχθεί και πότε).

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «έξυπνων στόχων».

1. Εμπλοκή των βασικών φορέων για την ανάπτυξη ποσοτικών και ποιοτικών στόχων. Προετοιμασία, υλοποίηση και παρακολούθηση των στόχων με συναντήσεις εργασίας.

2. Καθορισμός έξυπνων στόχων: συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και με προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα.
3. Θέσπιση ή/και ανάπτυξη δεικτών που αντιπροσωπεύουν τους καθορισμένους στόχους Έλεγχος των στόχων στα πρώιμα στάδια της ανάπτυξής τους.
4. Ενσωμάτωση των στόχων στο ΣΒΑΚ και στο σχέδιο προϋπολογισμού.

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων.

1. Επαναξιολόγηση του πλαισίου των διαθέσιμων πόρων για την εφαρμογή των μέτρων. Προσδιορισμός των επιλογών για τη δημιουργία των πακέτων μέτρων.
2. Διασφάλιση της σύνδεσης των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ.
3. Αξιολόγηση της πιθανής αποτελεσματικότητας των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από τις εμπειρίες άλλων.

1. Προσδιορισμός άλλων περιοχών που τα μέτρα που σχεδιάζονται να υλοποιηθούν σε τοπικό επίπεδο έχουν ήδη εφαρμοστεί.
2. Επαφή με τους ανθρώπους που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των μέτρων που έχουν υλοποιηθεί σε άλλες περιοχές (είτε τηλεφωνικά, είτε με τεχνική επίσκεψη και συναντήσεις εργασίας).
3. Συγκέντρωση των συμπερασμάτων ως συμβολή στην διαδικασία της επιλογής των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής απόδοσης.

1. Επιλογή των οικονομικά προσιτών και αποτελεσματικών μέτρων.
2. Αξιολόγηση των μέτρων με γνώμονα την ρεαλιστική υλοποίησή τους με συγκεκριμένους πόρους.
3. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη όλα τα κόστη και τα οφέλη (περιλαμβανομένων των περιβαλλοντικών, πολιτισμικών, κοινωνικών), και όχι μόνο αυτά που μπορούν να μετρηθούν.
4. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις από τα αέρια του θερμοκηπίου και την ποιότητα του αέρα.
5. Διασφάλιση ότι όλα τα μέσα και οι τρόποι μετακίνησης θα ληφθούν υπόψη επί ίσοις όροις στην εκτίμηση κόστους-οφέλους.

Δραστηριότητα 6.4: Συνεργασίες και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.

1. Αναγνώριση των μέτρων που επιτυγχάνουν πολλαπλούς στόχους.
2. Ομαδοποίηση μέτρων σε πακέτα με στόχο να υπάρχει ωφέλεια από τις συνέργειες και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
3. Έλεγχος των προτεινόμενων μέτρων σχετικά με την ένταξή τους στο σχεδιασμό των χρήσεων γης.
4. Ενσωμάτωση των μέτρων με το σχεδιασμό άλλων τομεακών δράσεων (π.χ. περιβάλλον, υγεία ή οικονομικά μέτρα).
5. Τελική πρόταση των μέτρων και διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων.

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

1. Συζήτηση για τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα μπορούν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους.
2. Προσδιορισμός των επιλογών σχετικά με το ποιος θα μπορούσε να πάρει την ευθύνη εφαρμογής ενός μέτρου και από που θα μπορούσε να προέλθει η χρηματοδότηση.
3. Έγκριση ενός ρεαλιστικού σχεδίου: Έλεγχος της συνοχής μεταξύ των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων, των στόχων και της κατανομής των προϋπολογισμών.
4. Εξασφάλιση καλού συντονισμού μεταξύ των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης.

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού.

1. Περιγραφή του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού των μέτρων για περίοδο 5 ετών.
2. Σύνταξη εγγράφου που επισημοποιεί και οριστικοποιεί τα μέτρα, τους φορείς υλοποίησης, τη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους κινδύνους και τα μέτρα αντιμετώπισής τους.
3. Επίτευξη επίσημης συμφωνία για τον προϋπολογισμό και το σχέδιο δράσης μεταξύ των φορέων λήψης αποφάσεων και των βασικών εμπλεκόμενων.

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης.

1. Σύνδεση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης με τον καθορισμό των έξυπνων στόχων.
2. Αξιολόγηση του σχεδιασμού και των σταδίων υλοποίησής του.
3. Χρήση ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.
4. Πρόβλεψη διαδικασιών για την εκ των προτέρων αξιολόγηση και εκ των υστέρων αξιολόγηση της διαδικασίας προετοιμασίας του σχεδίου και ενσωμάτωση τους στο χρονοδιάγραμμα.
5. Εκτέλεση ελέγχου δεδομένων και εάν είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί μια στρατηγική συλλογής δεδομένων (ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών).
6. Καθορισμός της πορείας μέτρησης των ενδιάμεσων αποτελεσμάτων και της αξιολόγησης της προόδου για την επίτευξη των στόχων.
7. Καθορισμός σαφών αρμοδιοτήτων εξειδικευμένου προσωπικού - ή ενός εξωτερικού συνεργάτη - για την παρακολούθηση και αξιολόγηση. Ιδανικά η ευθύνη θα πρέπει να είναι σε έναν ανεξάρτητο φορέα.

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του Σχεδίου.

1. Έλεγχος ποιότητας και αποτελεσματικότητας δράσεων όλου του σχεδίου.
2. Τελευταίες τροποποιήσεις, σε συνεργασία με τους βασικούς εμπλεκόμενους.

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου.

Εξασφάλιση της επίσημης έγκρισης του ΣΒΑΚ από τους εκλεγμένους αντιπροσώπους του αρμόδιου δημόσιου φορέα για το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 9.3: Δημιουργία κυριότητας του Σχεδίου.

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

1. Επικοινωνία με διαφανή και επαγγελματικό τρόπο των αποτελεσμάτων της διαδικασίας σχεδιασμού.
2. Αναφορά στο τι μπορεί ρεαλιστικά να κάνει κάθε τοπική αρχή (διαχείριση προσδοκιών).
3. Προβολή της έγκρισης του σχεδίου στα τοπικά μέσα ενημέρωσης.

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου)

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου.

1. Συμφωνία σχετικά με τις διαδικασίες διαχείρισης και τις ευθύνες των εμπλεκόμενων στην υλοποίησης των μέτρων φορέων (Σχέδιο Εργασίας).
2. Αξιολόγηση των κινδύνων και κατάρτιση σχεδίου για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων.
3. Μέτρα διασφάλισης της εφαρμογής του Σχεδίου Εργασίας και συμφωνία για τη μορφή των εκθέσεων προόδου.

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών.

1. Ενημέρωση πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων που επηρεάζονται άμεσα (θετικά ή αρνητικά) από τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν από την έναρξη υλοποίησης και προσπάθεια ανταπόκρισης και κατευνασμού των ανησυχιών τους.
2. Μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων που συνοδεύουν τα μέτρα (π.χ. υποστήριξη για τις επιχειρήσεις που πλήττονται από την μακροχρόνια κατασκευή ενός νέου διαδρόμου τραμ).
3. Ενημέρωση του ευρύτερου κοινού σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής των μέτρων.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος προόδου προς την επίτευξη των Στόχων.

1. Παρακολούθηση της προόδου από την εφαρμογή των μέτρων και των επιπτώσεων, αναφορικά με τα παραδοτέα και τα αποτελέσματα.
2. Ανάδειξη ευρημάτων για την πρόοδο των στόχων και δεικτών (π.χ. μείωση των σωματιδίων).
3. Αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων τακτικά (κάθε 1-5 έτη ανάλογα με τα μέτρα).
4. Δημοσίευση μιας έκθεσης αξιολόγησης που απευθύνεται σε πολίτες και πολιτικούς.

Βήμα 11: Αποτίμηση άλλων εμπειριών

Δραστηριότητα 11.1: Τακτική ενημέρωση του Σχεδίου.

1. Ευέλικτη προσέγγιση στην διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου και του τρόπου μέτρησης της πορείας υλοποίησης του σχεδίου.
2. Προσδιορισμός των τομέων όπου οι στόχοι δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν ή όπου οι νέες εξελίξεις κατέστησαν το Σχέδιο ξεπερασμένο.
3. Διορθώσεις όπου χρειάζεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.
4. Ορισμός με σαφήνεια των αλλαγών που επέρχονται στο ΣΒΑΚ ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης και επίσημη έγκριση αυτών σε πολιτικό επίπεδο.

Δραστηριότητα 11.2: Κριτική επιτευγμάτων - κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας.

1. Εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης (π.χ. συμμετοχική παρατήρηση, συνεντεύξεις).

2. Αξιολόγηση της ευρύτερης επίδρασης των εφαρμοζόμενων μέτρων.
3. Ανάλυση του τι πήγε καλά και τι πήγε άσχημα. Δημιουργία καταλόγου με τους στόχους που δεν θα επιτευχθούν, αλλά είναι ακόμα ενεργοί.
4. Δημιουργία εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν.
5. Ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση των επιτυχημένων περιπτώσεων εφαρμογής και την αποφυγή αποτυχίας κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου σχεδιασμού.
6. Διάχυση του εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν στην ομάδα έργου και στους βασικούς ενδιαφερομένους.

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την ανάπτυξη του επόμενου ΣΒΑΚ.

1. Προσδιορισμός νέων προκλήσεων που έχουν επισημανθεί κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης.
2. Συζήτηση με τους βασικούς ενδιαφερόμενους πώς τα διδάγματα από τον τρέχοντα κύκλο προγραμματισμού μπορούν να βοηθήσουν να ανταποκριθούν καλύτερα στις προκλήσεις του νέου.
3. Θεώρηση του πως άλλες τομεακές πολιτικές μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να αναπτυχθούν συνέργειες με τις πολιτικές κινητικότητας (χρήσεις γης, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, άρση κοινωνικού αποκλεισμού, υγεία και ασφάλεια).
4. Προετοιμασία για την ανάπτυξη του νέου ΣΒΑΚ.

2.6. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ.

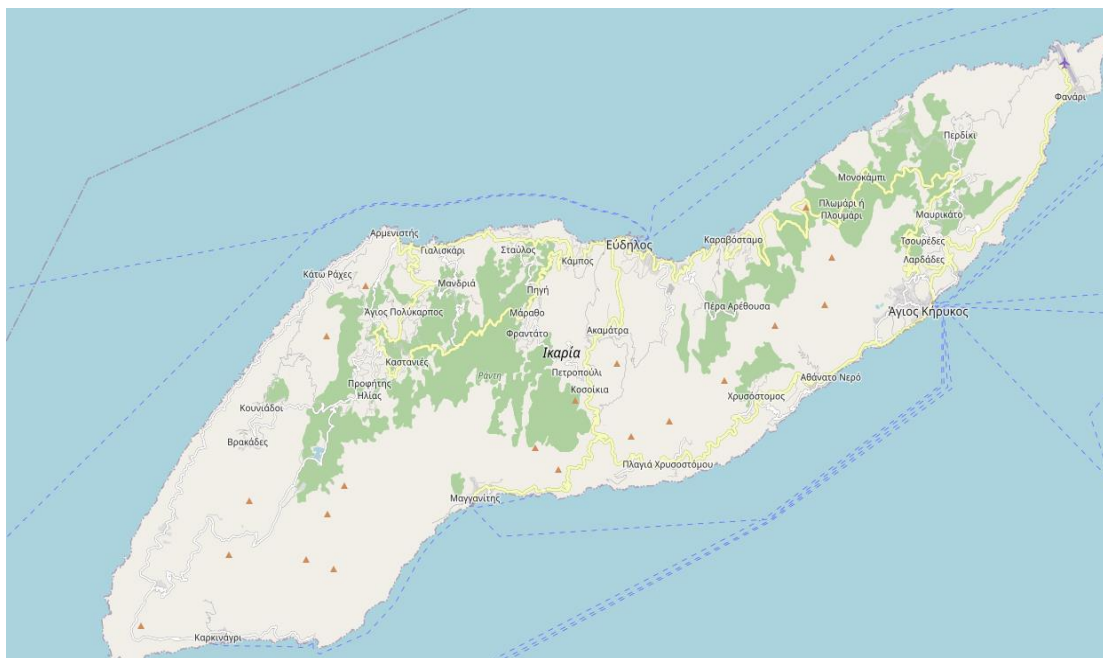
Για τον καθορισμό των στόχων θα πρέπει να ληφθούν αρχικά υπόψη οι βασικές αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι οποίες συνοψίζονται παρακάτω:

- **Η δημιουργία μιας αλυσίδας και ενός δικτύου προσβάσιμων υποδομών για ΑμεΑ και ΑΜΚ:** Εξασφάλιση ασφαλούς και απρόσκοπτης μετακίνησης ΑμεΑ και ΑΜΚ, μέσα από τη δημιουργία προσβάσιμων αλυσίδων και δικτύων με προοπτική συνεχούς ανάπτυξης και επέκτασης αυτών.
- **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο):** Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης πεζών, ειδικότερα των ευπαθών ομάδων και ΑμεΑ σε όλη τη περιοχή μελέτης, με δημιουργία δικτύου και αξόνων πεζόδρομων, και οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχολικούς δακτυλίου εξασφαλίζοντας τη μέγιστη οδική ασφάλεια, όλων των χρηστών.
- **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:** Ενίσχυση του ρόλου ΜΜΜ και προώθηση μέτρων για την διευκόλυνση της λειτουργίας τους.
- **Η δραστική μείωση χρήσης Ι.Χ. οχημάτων:** Μέσω της προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, αλλά και μέσω της αποδέσμευσης δημόσιου χώρου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και την απόδοσή του σε πεζή μετακίνηση και ποδήλατο.
- **Η αποτελεσματική διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης:** Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης κατά τέτοιο ώστε να μην αντιστρατεύεται η βιώσιμη κινητικότητα, με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός κέντρου σε σημεία τέτοια ώστε να συνδυάζονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης προς το εμπορικό κέντρο της πόλης.

3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΡΓΟΥ.

3.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ.

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 km² και ο πληθυσμός του 10.385 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).



Εικόνα 2: Περιοχή Έργου ΣΒΑΚ Ικαρίας.

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.

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.

Η πόλη του Αγίου Κηρύκου αποτελεί το κέντρο των οικονομικών, διοικητικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων ο οποίος αποτελείται από ένα σύμπλεγμα οικιστικών ενοτήτων με διαφορετικές

πυκνότητες, δομή και αρχές οργάνωσης. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή των προϋφιστάμενων του 1923 οικισμών Γλαδέρου, Χριστού, Αγίου Παντελεήμονα, Παναγιάς, Κουντουμά και Αγίου Κηρύκου.

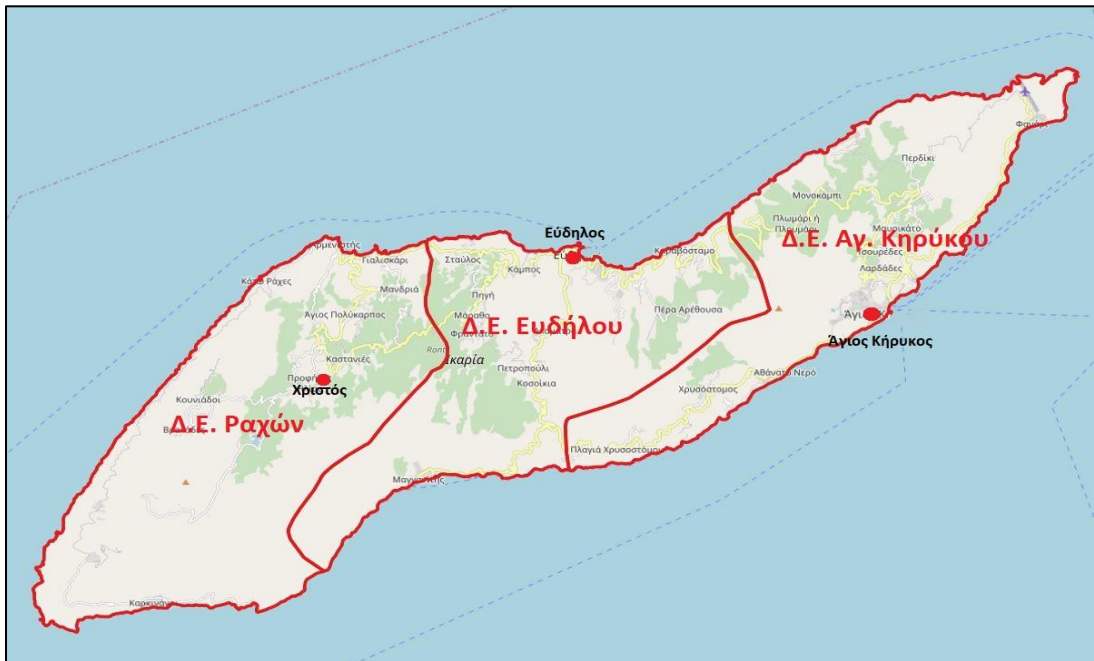
Ο οικισμός του Αγίου Κηρύκου αποτελείται από ένα σύμπλεγμα οικιστικών ενοτήτων με διαφορετικές πυκνότητες, δομή και αρχές οργάνωσης. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή των προϋφιστάμενων του 1923 οικισμών Γλαδέρου, Χριστού, Αγίου Παντελεήμονα, Παναγιάς, Κουντουμά και Αγίου Κηρύκου.

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

3.2. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.

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.). Αναλυτικότερα οι 3 Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) είναι:

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



Εικόνα 3: Απεικόνιση των Δ.Ε. του Δήμου Ικαρίας (ε-πολεοδομία).

3.3. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Ο Δήμος Ικαρίας δημιουργήθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Αγίου Κηρύκου, Ευδήλου και Ραχών.

Ο πληθυσμός του Δήμου Ικαρίας είναι 10.385 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011, η οποία πραγματοποιήθηκε από την Ανεξάρτητη Αρχή, Ελληνική Στατική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ). 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.

Τα αναλυτικά πληθυσμιακά στοιχεία των Δ.Ε. είναι:

Δημοτική Ενότητα Αγίου Κηρύκου. Η Δημοτική Ενότητα Αγίου Κηρύκου με πληθυσμό 5.012 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 13 οικισμούς.
- Δ.Δ. Περδικίου με 6 οικισμούς.
- Δ.Δ. Ραχών με 5 οικισμούς.

Δημοτική Ενότητα Ευδήλου. Η Δημοτική Ενότητα Ευδήλου με πληθυσμό 3.041 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 6 οικισμούς.
- Δ.Δ. Καραβόσταμου 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 2.332 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 13 οικισμούς.
- Δ.Δ. Αγίου Πολυκάρπου με 8 οικισμούς.

- Δ.Δ. Καρκιναγρίου με 6 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 (DeFacto) 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.

Πίνακας 2: Μόνιμος και πραγματικός πληθυσμός 2011, 2001, 1991

Περιγραφή (Πρόγραμμα Καλλικράτης)	Πληθυσμοί					
	2011		2001		1991	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΥ	3511	3506	3401	3243	3271	3093
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
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΔΗΛΟΥ	2749	2712	2811	2831	2469	2398
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
Τοπική Κοινότητα Φραντάτου	608	591	665	658	514	482

Περιγραφή (Πρόγραμμα Καλλικράτης)	Πληθυσμοί					
	2011		2001		1991	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΑΧΩΝ	2163	2213	2142	2238	2028	2055
Δημοτική Κοινότητα Ραχών	1125	1180	1171	1238	1110	1158
Τοπική Κοινότητα Αγ. Πολυκάρπου	757	747	628	649	595	599
Τοπική Κοινότητα Καρκιναγρίου	281	286	343	351	323	298
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ	8423	8431	8354	8312	7768	7546

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

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

Εικόνα 4: Πληθυσμιακή κατανομή κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).

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.

Από το Διάγραμμα, φαίνεται ότι ο συνολικός αριθμός των αεροπορικών αφίξεων κατά την τουριστική περίοδο της Ικαρίας, έχει αυξηθεί κατά πολύ από το 2010.



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

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 αφιξεις στους λιμένες για τα έτη 2013-2018 (πηγή: Βεντούρη, Διεύρυνση ηλεκτροκίνησης στην Ικαρία, 2021)

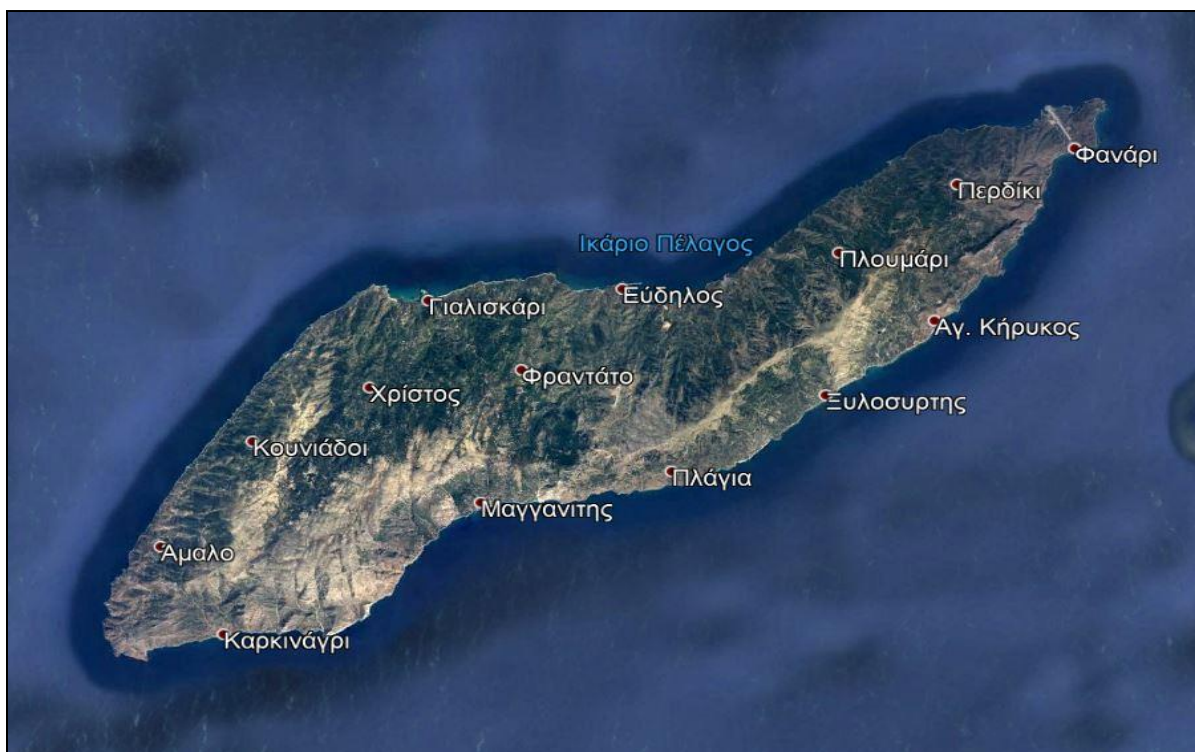
Από το Διάγραμμα, διαπιστώνεται μια γενική αύξηση των αφίξεων στους λιμένες της Ικαρίας από το 2015 μέχρι και το 2018, με μικρή μείωση το 2018 συγκριτικά με το 2017.

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 km². 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 Μεσσαριάς.

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 5: Δορυφορική απεικόνιση της Νήσου Ικαρίας (Πηγή: Google Earth).

Στη Βόρεια Βορειοδυτική περιφέρεια η Μεσσαριά 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 Μεσσαριάς 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.

Γενικά εξετάζεται η περίπτωση υποχωρήσεων των επιφανειακών εδαφών που ενδεχόμενα να οφείλονται στην αφαίρεση νερού από τον υδροφορέα. Η αφαίρεση νερού προκαλεί μείωση των πιέσεων πόρων, μείωση του υδραυλικού φορτίου, αύξηση των ενεργών τάσεων και συνεπώς συμπίεση του υδροφορέα. 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 έντονα προβλήματα εδαφικών υποχωρήσεων σε βαθμό τέτοιο που να εγκυμονείται κίνδυνος για την ασφάλεια των υδροληπτικών έργων.

Σημειώνεται πάντως ότι η ενδεδειγμένη αποτίμηση των δεδομένων σε αντίστοιχες υδρογεωλογικές μελέτες, είναι δόκιμο να γίνεται όχι σε κλίμακα νησιού, καθώς η άντληση νερών γίνεται σε κλίμακα ενός ή περισσότερων χωριών.

Στην συνέχεια ακολουθεί περιγραφή του ενδεχόμενου να παρουσιαστούν κίνδυνοι ανάλογα με τον τύπο της υδροφορίας (προσχωματική, βαθιά) αλλά και το 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 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.

Σε περιπτώσεις που παρατηρούνται υπεραντλήσεις σχεδόν όλο τον χρόνο (π.χ. γεώτρηση Κουντουμά), παρατηρείται ανεπάρκεια νερού κατά την καλοκαιρινή περίοδο, και το νερό πρέπει να ελέγχεται ως προς την ποιότητά του, ώστε να καθίσταται πόσιμο. Επίσης παρατηρούνται λόγω των υπεραντλήσεων και φαινόμενα υποχωρήσεων του εδάφους (π.χ. γεώτρηση Οξέ).

Παρότι, με βάση τα σημερινά δεδομένα αντλήσεων, δεν συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι ανησυχίας μη εξασφάλισης πόσιμου νερού από τα υφιστάμενα σημεία υδροληψίας, εκτιμάται ότι τα επόμενα χρόνια, λόγω της Κλιματικής Αλλαγής, ενδέχεται να υπάρξει ανεπάρκεια πόσιμου νερού.

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 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).

Σημειώνεται ότι έχουν παρατηρηθεί λόγω των υπεραντλήσεων φαινόμενα υφαλμύρωσης και θαλάσσιας διείδυσης στη γεώτρηση Έξω Φάρου.

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.

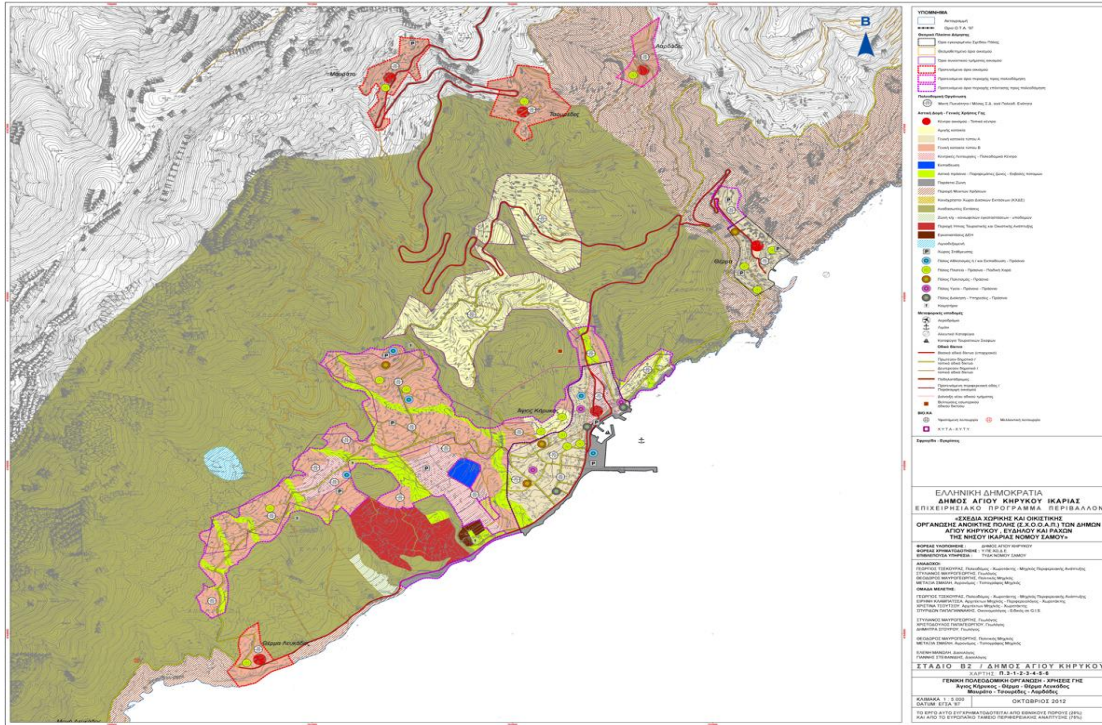
3.8. ΥΠΟΔΟΜΕΣ.

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.

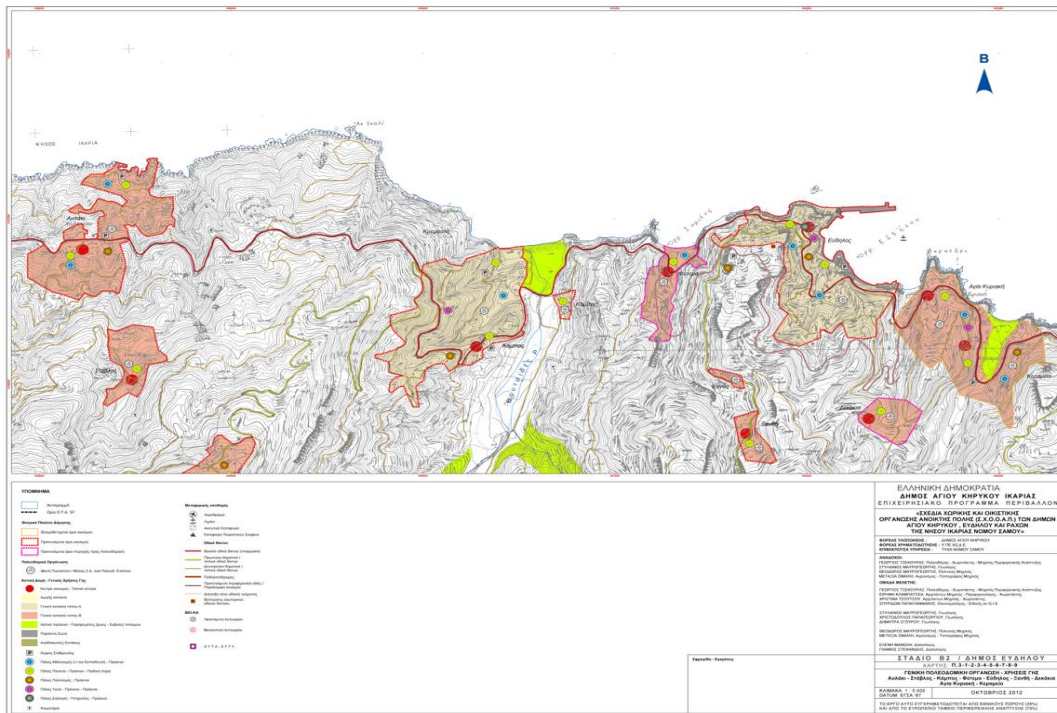
Ο Δήμος Ικαρίας διαιρείται σε 3 Δημοτικές Ενότητες, οι οποίες αντιστοιχούν στους 3 συγχωνευθέντες Δήμους. Οι χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ των οικισμών είναι μεγάλες και για να κινηθεί κανείς από την μια Δημοτική Ενότητα στην άλλη πρέπει να διασχίσει τον ορεινό όγκο της Ικαρίας. Η μετακίνηση είναι 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, Εύδηλος, Χριστός Ραχών, Αρμενιστής, Γιαλισκάρι, Θέρμα, Καραβόσταμο, Μαγγανίτης, κ.α.) Στα Θέρμα λειτουργούν 3 λουτροκαταστήματα.

ΣΤΑΔΙΟ Γ'. Χρονοδιάγραμμα Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμού, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίησης και Έγκρισης ΣΒΑΚ



Εικόνα 6: Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Αγ. Κηρύκου (πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας).



Εικόνα 7: Πολεοδομική οργάνωση χρήσεις γης Δήμος Ευδήλου (Πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας).

4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.

4.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.

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 ΓΟΚ '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 και επέκτασης των Οικισμών Αγίου Κηρύκου, Θέρμων και Φάρου, οι οποίες δεν έχουν 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 (ΦΕΚ 174/Δ/1970) και το εγκεκριμένο ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας (ΦΕΚ-198/ΑΑΠ/2013) οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης και δραστηριότητες είναι:

- Τουριστικές εγκαταστάσεις (με μεγίστη δυναμικότητα για ξενοδοχεία έως 100 κλίνες).
- Οργανωμένες κατασκηνώσεις (camping).
- Κατοικία με όρους δόμησης κατοικίας.
- Καταστήματα, Εστιατόρια, Αναψυκτήρια, Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές λειτουργίες.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις τοπικής κλίμακας.
- Θρησκευτικά κτίρια.
- Εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας.
- Γήπεδα στάθμευσης (όχι κύριας στάθμευσης).
- Αντλητικές εγκαταστάσεις (χαμηλής όχλησης), Υδατοδεξαμενές, Φρέατα.
- Γεωργική χρήση μόνο όταν συνδυάζεται με αγροτουριστική δραστηριότητα.

4.2. ΣΧΟΟΑΠ.

ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΥ ΡΑΧΩΝ.

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)

- Κατοικία.
- Ξενώνες.
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολύ καταστήματα).
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Εστιατόρια.
- Αναψυκτήρια.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης.

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

Στις περιοχές γενικής κατοικίας τύπου Β επιτρέπονται μόνο:

- Κατοικία.
- Ξενώνες.
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολύ καταστήματα).
- Κτίρια Εκπαίδευσης.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Εστιατόρια.
- Αναψυκτήρια.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).
- Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης.

ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΣ ΕΥΔΗΛΟΥ.

Άρθρο 3: Περιεχόμενα Γενικής Κατοικίας, τύπου Α (Εύδηλος, Καραβόσταμο, Μαγγανίτης, Κάμπος)

- Κατοικία.
- Ξενώνες.
- Εμπορικά καταστήματα(με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελής οργανισμοί.
- Κτίρια κοινωνικής προνοίας.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Εστιατόρια.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

- Πολιτιστικά κτίρια(και ένα γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης.

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

- Κατοικία.
- Ξενώνες δυναμικότητας έως 30 κλίνες.
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Εστιατόρια.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Αναψυκτήρια.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Πολιτιστικά κέντρα (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).
- Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης.

ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.

Η προσέγγιση της πολεοδομικής οργάνωσης διαφοροποιείται ανάλογα με το χαρακτήρα των οικιστικών υποδοχέων. Διακρίνονται οι ακόλουθες βασικές κατηγορίες: α) η έδρα του Δήμου, β) οικισμοί με εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως, γ) ορισμένοι δυναμικοί οικισμοί και δ) οι λοιποί μικροί οικισμοί.

A) Άγιος Κήρυκος.

Σύμφωνα με την εκπονούμενη Μελέτη Πολεοδόμησης (Γ' Φάση,2002), προτείνονται οι παρακάτω χρήσεις γης ανά Πολεοδομική Ενότητα, ως εξής:

Πίνακας 3: Προτάσεις γης ανά Πολεοδομική Ενότητα.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ
Π.Ε. 1 Άγιος Κήρυκος - Φωκιανείκα	Κεντρική περιοχή. Ισχύουν οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου σύμφωνα με το Π.Δ. ΦΕΚ 166Δ. Στα Φωκιανείκα ισχύει η αμιγής κατοικία. Στο υπόλοιπο της ΠΕ1 ισχύει η γενική κατοικία.
Π.Ε. 2 Αγ. Παντελεήμων	Γενική κατοικία. Χρήσεις πολεοδομικού κέντρου γειτονιάς στη δημοτική ιδιοκτησία δίπλα στην αίθουσα εκδηλώσεων.
Π.Ε. 3 Χρίστος - Γλαρέδες	Γενική κατοικία. Χρήσεις πολεοδομικού κέντρου γειτονιάς στα ΟΤ κατά μήκος του κεντρικού δρόμου.
Π.Ε. 4 Ξηρόκαμπος	Αμιγής κατοικία και τουρισμός .
Π.Ε. 5 Γυμνάσιο	Γενική κατοικία και χρήσεις πολεοδομικού κέντρου πόλης.

Πηγή: Μελέτη Πολεοδόμησης-Γ' Φάση,2002.

Στα συνεκτικά τμήματα Παναγία και Κουνταμάς προτείνονται οι χρήσεις αμιγούς κατοικίας σύμφωνα με το Άρθρο 2 του Π.Δ 23.2.87 (ΦΕΚ 166Δ'/6-3-1987).

B) Θέρμα.

Για την περιοχή με εγκεκριμένο σχέδιο πόλης όπως ισχύει για του τομείς Α (Πολοδομικό Κέντρο/ Γενική Κατοικία) και Β (Γενική Κατοικία), ενώ για την περιοχή προτεινόμενης επέκτασης μόνο κοινόχρηστοι χώροι και κοινωφελείς λειτουργίες.

Γ) Φανάρι (Φάρος).

Σύμφωνα με την εκπονούμενη Μελέτη Πολεοδόμησης (Β' Φάση, 2002), προτείνονται περιοχές γενικής κατοικίας και περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Δ) Οικισμοί με θεσμοθετημένο όριο.

Δ.1 Βαώνη- Ξυλοσύρτης- Λιβάδι Χρυσοστόμου, Γενική Κατοικία Τύπου Α

Στις περιοχές Γενικής Κατοικίας τύπου Α επιτρέπονται μόνο:

- Κατοικία.
- Ξενώνες.
- Εμπορικά καταστήματα(με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελής οργανισμοί.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Εστιατόρια.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Πολιτιστικά κτίρια(και ένα γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης.

Ε) Λοιποί οικισμοί- Γενική Κατοικία τύπου Β

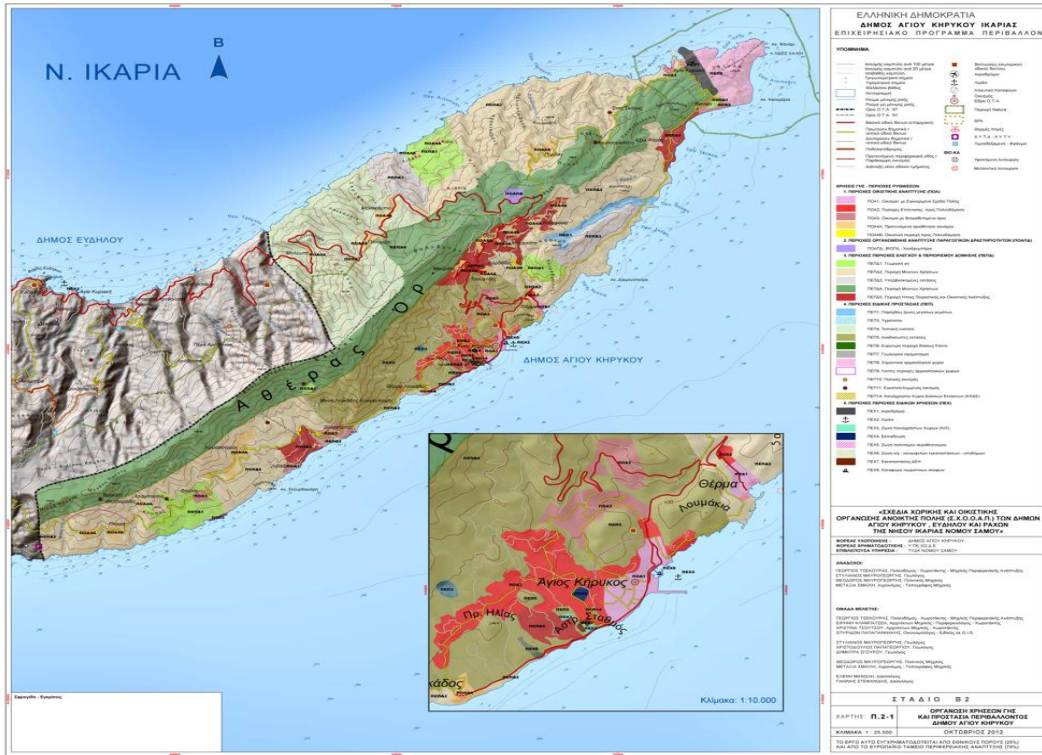
- Κατοικία.
- Ξενώνες δυναμικότητας έως 30 κλίνες.
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Εστιατόρια.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Πολιτιστικά κέντρα (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).
- Επαγγελματικά εργαστήρια παραδοσιακής χειροτεχνίας χαμηλής όχλησης.

Πίνακας 4: Χρήσεις γης- περιοχές ρυθμίσεων

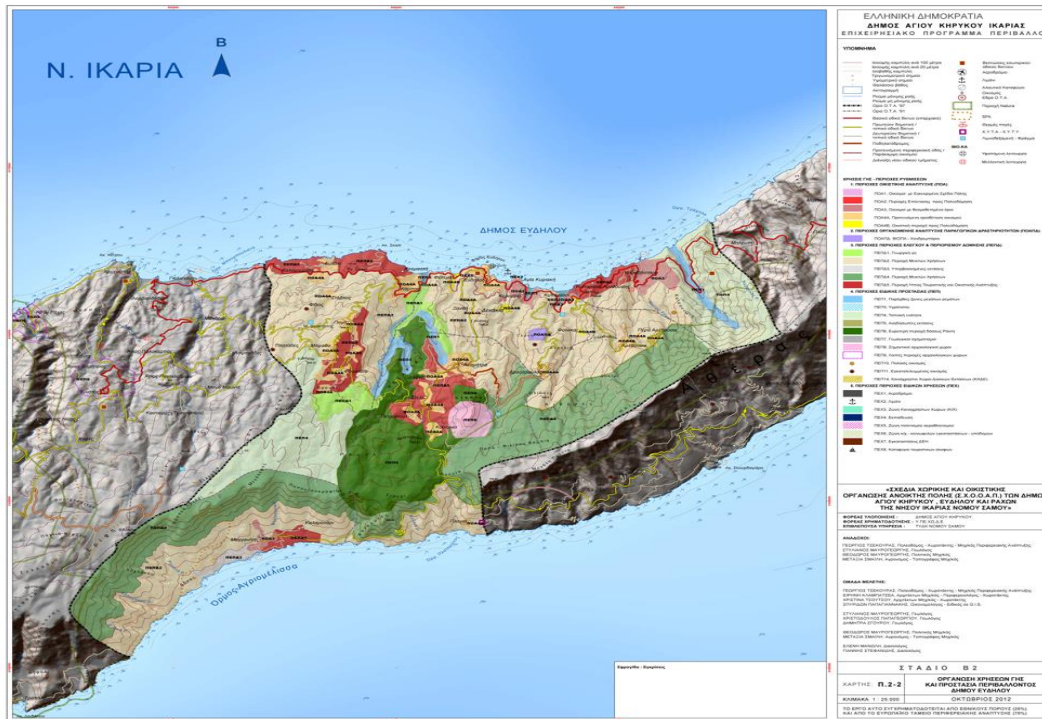
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΡΗΣΗ	Έκταση Ha.	% ανά περιοχή χρήσεων	% ως προς το σύνολο
1. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΠΟΑ)				
ΠΟΑ1	Εγκεκριμένα Σχέδια Πόλης	-	-	-
ΠΟΑ2	Περιοχές επέκτασης προς πολεοδόμηση	-	-	-
ΠΟΑ3	Οικισμοί με θεσμοθετημένα όρια	95,17	8,26	0,95
ΠΟΑ4Α	Προτεινόμενη οριοθέτηση οικισμού	364,31	31,63	3,64
ΠΟΑ4Β	Οικιστική περιοχή προς Πολεοδόμηση	18,69	1,62	0,19
ΠΟΑ6	Περιοχή Ήπιας Τουριστικής & Οικιστικής Ανάπτυξης	673,56	58,48	6,72
ΠΟΑ	ΣΥΝΟΛΟ	1151,74	100,00	11,49
2. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗΣ ΑΝΤΑΠΤΥΞΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (ΠΟΑΠΔ)				
ΠΟΑΠΔ	ΒΙΟΠΑ - ΧΟΝΔΡ/ΡΙΟ	18,21	100,00	0,18
ΠΟΑΠΔ	ΣΥΝΟΛΟ	18,21	100,00	0,18
3. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ & ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ				
ΠΕΠΔ1	Γεωργική Γη	599,25	8,65	5,99
ΠΕΠΔ2	Μεικτών χρήσεων	3521,05	50,79	35,13
ΠΕΠΔ3	Υπερβοσκημένες	2352,93	33,94	23,48
ΠΕΠΔ4	Μεικτών χρήσεων	459,05	6,62	4,58
ΠΕΠΔ	ΣΥΝΟΛΟ	6932,97	100,00	69,18
4. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ				
ΠΕΠ1	Παρόχθιες ζώνες μεγάλων ρεμάτων	303,54	15,82	3,03
ΠΕΠ1α	Παρόχθιες ζώνες λοιπών μεγάλων ρεμάτων	-	-	-
ΠΕΠ2	Λοιπές παρόχθιες ζώνες λοιπών ρεμάτων	-	-	-
ΠΕΠ3	Υγρότοποι	27,46	1,43	0,27
ΠΕΠ4	Τοπική Ενότητα	483,42	25,19	4,82
ΠΕΠ5	Αναδασωτέες εκτάσεις	997,82	52,00	9,96
ΠΕΠ6	Ευρύτερη περιοχή δάσους Ράντη	-	-	-
ΠΕΠ7	Γεωλογικοί σχηματισμοί	576,77	30,06	5,76
ΠΕΠ8	Σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι	13,25	0,69	0,13
ΠΕΠ9	Λοιποί αρχαιολογικοί χώροι	-	-	-
ΠΕΠ10	Παλαιοί οικισμοί	-	-	-
ΠΕΠ11	Εγκαταλελειμμένοι οικισμοί	-	-	-
ΠΕΠ12	Βυζαντινά και νεότερα μνημεία	-	-	-
ΠΕΠ13	Άλλα μνημεία	-	-	-
ΠΕΠ14	Κοινόχρηστοι Χώροι Δασικών Εκτάσεων (ΚΧΔΕ)	-	-	-

ΠΕΠ	ΣΥΝΟΛΟ	1918,84	100,00	19,15
ΠΕΧ1	Αεροδρόμιο	-	-	-
ΠΕΧ2	Λιμάνι	-	-	-
ΠΕΧ3	Ζώνη κ/χ	-	-	-
ΠΕΧ4	Εκπαίδευση	-	-	-
ΠΕΧ5	Ζώνη Πολιτισμοί - αεραθλητισμού	-	-	-
ΠΕΧ6	Ζώνη κ/χ - κοινωφελών εγκαταστάσεων - υποδομών	-	-	-
ΠΕΧ7	Εγκαταστάσεις ΔΕΗ	-	-	-
ΠΕΧ8	Καταφύγιο τουριστικών σκαφών	-	-	-
ΠΕΧ	ΣΥΝΟΛΟ	-	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		10.021,76	100,00	100,00

Πηγή: ΣΧΟΟΑΠ Ικαρίας



Εικόνα 9: Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Αγ. Κηρύκου.



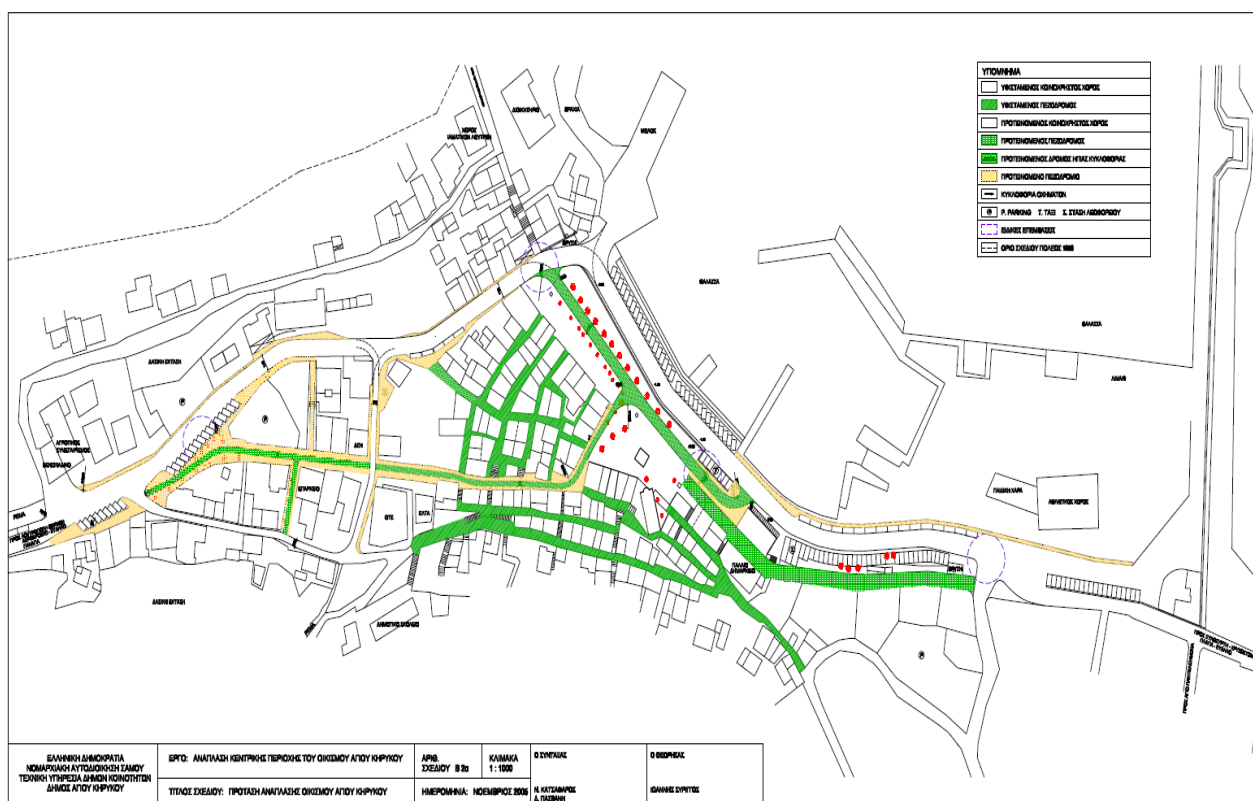
Εικόνα 10: Οργάνωση Χρήσεων Γης και προστασία περιβάλλοντος Δήμου Ευδήλου.

5. ΣΧΕΔΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΓΙΟΥ ΚΥΡΗΚΟΥ.

Τον Νοέμβριο του 2005 συντάχθηκε μελέτη με αντικείμενο την Ανάπλαση της κεντρικής περιοχής του οικισμού του Αγίου Κήρυκου. Η μελέτη αυτή αφορούσε την ανάπλαση της κεντρικής περιοχής του οικισμού Αγ. Κήρυκου, του δήμου Αγ. Κηρύκου, συγκεκριμένα το τμήμα του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως του Αγίου Κηρύκου, το οικονομικό και διοικητικό κέντρο του οικισμού.

Η περιοχή ανάπλασης περικλείεται από τις οδούς εισόδου και εξόδου στο κέντρο του οικισμού και αναπτύσσεται κατά μήκος του παραλιακού άξονα προς το λιμάνι.



Εικόνα 12: Πρόταση Ανάπλασης κέντρου Αγίου Κηρύκου.

Συγκεκριμένα προβλεπόταν οι εκτέλεση των παρακάτω εργασιών:

- **Διευθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων** περιφερειακά του κέντρου του οικισμού με την μετατροπή της οδού εξόδου από τον οικισμό σε κύριο δρόμο διπλής κατεύθυνσης και την δυνατότητα πρόσβασης στις δημόσιες υπηρεσίες και στο δημοτικό σχολείο από δευτερεύον δρόμο μιας κατεύθυνσης.

- **Βελτίωση κόμβων του οδικού δικτύου.** Στην διασταύρωση των δρόμων από - προς το κέντρο του οικισμού, το λιμάνι και τους οικισμούς Αγίου Παντελεήμονα, Ξυλοσύρτη, Χρυσόστομο, Πλαγιά η σημερινή κατάσταση έχει προ κύψει 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 ιστούς 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, επέκταση το πεζοδρομίου κατά όλο το μήκος του δρόμου και τοποθέτηση μεταλλικών κιγκλιδωμάτων για την προστασία των πεζών από την πλευρά του λιμανιού και της θάλασσας. Έξω από την Alpha Bank η σημερινή θέση του περιπτέρου έχει προκύψει από τις σταδιακές μετατροπές του οδικού δικτύου και την δημιουργία του παραλιακού δρόμου προς το λιμάνι χωρίς την ύπαρξη διευθέτησης της κυκλοφορίας των οχημάτων συνολικά. Προτείνεται η μετακίνηση του περιπτέρου και η κατάργηση της νησίδας. Έξω από το βενζινάδικο η ύπαρξη μεγάλου πλάτους του δρόμου προκαλεί σύγχυση στους οδηγούς εφόσον δεν είναι κατανοητά τα όρια του απαιτούμενου πλάτους του δρόμου. Αποτέλεσμα είναι η παρά την οδό στάθμευση, διπλή και τριπλή. Προτείνεται η διευθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων με την δημιουργία πεζοδρομίων και συγκεκριμένων χώρων στάθμευσης - στάσης των οχημάτων.
- **Μέγιστη αξιοποίηση των υφιστάμενων υπαίθριων χώρων στάθμευσης και δημιουργία νέων παρά την οδό ή σε υπαίθριους χώρους στα σημεία εισόδου-εξόδου από το κέντρο του οικισμού.** 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».
- **Αποπεράτωση και δημιουργία νέου δικτύου πεζόδρομων.** Απαιτείται ο ρόλος του πεζού να αναβαθμιστεί και να εξασφαλισθεί η συνεκτικότητα της περιοχής ανάπλασης, με την διευθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, με τρόπο ώστε να εκτρέπονται οι διαμπερείς μετακινήσεις εκτός της περιοχής αυτής. Συγκεκριμένα δημιουργία πεζόδρομων με πρόσβαση τροχοφόρων συγκεκριμένες ώρες της ημέρας και συγκεκριμένες μέρες του έτους. Η επιστροφή των πεζόδρομων θα είναι με κυβόλιθους ώστε η τραχιά επιφάνεια του οδοστρώματος να λειτουργεί για τον περιορισμό της ταχύτητας των τροχοφόρων που θα περνούν κατά περίπτωση. Τα εκατέρωθεν πεζοδρόμια θα είναι ελεύθερα πλακόστρωτα. Δημιουργία νέου πεζόδρομου από την πλατεία προς την βρύση στους ευκαλύπτους.
- **Βελτίωση της μορφής και αισθητικής των κοινόχρηστων χώρων.** Με την διευθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων και την αποπεράτωση και δημιουργία νέου δικτύου πεζόδρομων θα προκύψει επέκταση τμημάτων της πλατείας και ενοποίηση των κοινόχρηστων χώρων. Η βελτίωση της μορφής και της αισθητικής του κοινόχρηστου χώρου μπορεί να απαιτεί την κοπή ορισμένων δέντρων και την φύτευση νέων. Επίσης αναγκαία είναι η διευθέτηση της χρήσης του κοινόχρηστου χώρου με τον καθορισμό των χώρων όπου θα επιτρέπεται ή όχι η ενοικίαση τους στα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη τραπεζιών και καθισμάτων και συγκεκριμένα που θα επιτρέπεται ή όχι η κατασκευή πέργολας συγκεκριμένων τεχνικών προδιαγραφών.
- **Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.** Το σύστημα θα πρέπει να εφαρμοσθεί σωστά και να αστυνομεύεται με σκοπό τον εξορθολογισμό και την οργάνωση της στάθμευσης στο κέντρο της

πόλης.

- **Εξασφάλιση Οδικής Ασφάλειας σε περιοχές με υψηλή κυκλοφορία και εφαρμογή των Μέτρων Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (ΦΕΚ 2302B/16.09.2013) σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων.**

Η εν λόγω πρόταση περιλαμβάνει:

- Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης όπως πινακίδες αναγγελίας κινδύνου και πινακίδες περιορισμού ταχύτητας στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στα σχολεία του Δήμου.
 - Τοποθέτηση εμποδίων, όπως κιγκλιδώματα, μπροστά από τις εισόδους/εξόδους των σχολικών μονάδων, προκειμένου να αποτρέπεται η κατ' ευθείαν έξοδος των μαθητών στην οδό.
 - Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, όπου αυτό είναι εφικτό από τη γεωμετρία του δρόμου, μπροστά από τις σχολικές μονάδες.
 - Τοποθέτηση εμποδίων (π.χ. ζαρτινιέρες) τα οποία θα κατευθύνουν τους πεζούς να κινούνται μέσω των διαβάσεων πεζών.
 - Κατασκευή διαδρομής κίνησης επί του πεζοδρομίου με οριζόντια σήμανση - παιχνίδι (π.χ. οδηγός κίνησης παιδιών), ο οποίος θα κατευθύνει την κίνηση των παιδιών επί των πεζοδρομίων.
- **Διευκόλυνση της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης από ΑΜΕΑ.** Θα εξεταστεί η υφιστάμενη κατάσταση της πρόσβασης στο κέντρο της πόλης και η κυκλοφορία των ΑΜΕΑ. Στα πλαίσια αυτά θα προταθούν:
 - Πύκνωση της κατασκευής ραμπών ΑΜΕΑ.
 - Θέσπιση θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ, για τη διευκόλυνση της κίνησής τους στο κέντρο αγοράς της πόλης.
 - Προσθήκη συστημάτων ηχητικής σήμανσης (ειδοποίησης) στους φωτεινούς σηματοδότες της πόλης, για τη διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης.
- **Επέκταση των δρομολογίων της τοπικής συγκοινωνίας.** Προτείνεται η διερεύνηση της ενδεχόμενης επέκτασης των δρομολογίων του ΚΤΕΛ, από τα γύρω χωριά του Δήμου Ικαρίας προς το κέντρο της πόλης, για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των επισκεπτών (π.χ. εργαζόμενοι, επισκέπτες της τοπικής αγοράς).
- **Οργάνωση και Ανάπλαση της Παραλιακής Ζώνης.** Η παραλιακή ζώνη του Αγ. Κήρυκου αποτελεί χώρο ιδιαίτερης αισθητικής ομορφιάς και επομένως προτείνεται:
 - Ανάπλαση και επέκταση της υφιστάμενης ζώνης για περίπατο και ποδήλατο κατά μήκος του λιμανιού.
 - Χωροθέτηση ήπιων εγκαταστάσεων αναψυχής και τουρισμού.
 - Αναβάθμιση των υφιστάμενων αθλητικών εγκαταστάσεων.

6. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.

Οι χρήσεις γης περιλαμβάνουν γενικά:

- ΝΔ (Ασυνεχής αστικός ιστός) -- >ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ
- ΒΔ (Ασυνεχής αστικός ιστός)--> Γιαλισκάρι
- ΝΑ (Ασυνεχής αστικός ιστός) --> Άγιος Κύρηκος

- Το λιμάνι του Ευδήλου (2.4.2 Σύνθετες Καλλιέργειες)

7. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

7.1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

Στην Ικαρία 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, πολλές στροφές και δεν διαθέτει ικανό πλάτος για την εξυπηρέτηση παρόδιας στάθμευσης.

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.

Ειδικά στους οικισμούς πόλους έλξης τουρισμού όπως Άγιος Κήρυκος, Εύδηλος, Χριστός Ραχών, Αρμενιστής, Γιαλισκάρι, Θέρμα, Καραβόσταμο, Μαγγανίτης, κ.α. και κατά μήκος του επαρχιακού δικτύου που συνορεύει με παραλίες, υπάρχει έλλειψη χώρων στάθμευσης.

Επίσης σε 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 από αυτούς

Το οδικό δίκτυο που διέρχεται από τους οικισμούς δεν διαθέτει πεζοδρόμια για εξυπηρέτηση των πεζών.

Στους οικισμούς Αγ. Κηρύκου και Θέρμα με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο υπάρχουν αδιάνοιχτοι και αδιαμόρφωτοι κοινόχρηστοι χώροι.

Στους οικισμούς Αγίου Κηρύκου και Ευδήλου έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο πεζόδρομων ήπιας κυκλοφορίας.

Σε κάποιους άλλους οικισμούς έχει δημιουργηθεί δίκτυο μονοπατιών που συνδέονται με περιοχές ειδικής σημασίας (τουρισμός, πολιτισμός).

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.

Γενικά διαπιστώνεται ανάγκη για την αναδιανομή του οδικού χώρου σε περίπτωση μετάβασης ορισμένων χρήσεων από το αυτοκίνητο στον πεζό και τον ποδηλάτη.



Εικόνα 13: Οδικό Δίκτυο Ικαρίας (πηγή: Βεντούρη, Διεύρυνση ηλεκτροκίνησης, Αθήνα 2021).

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.

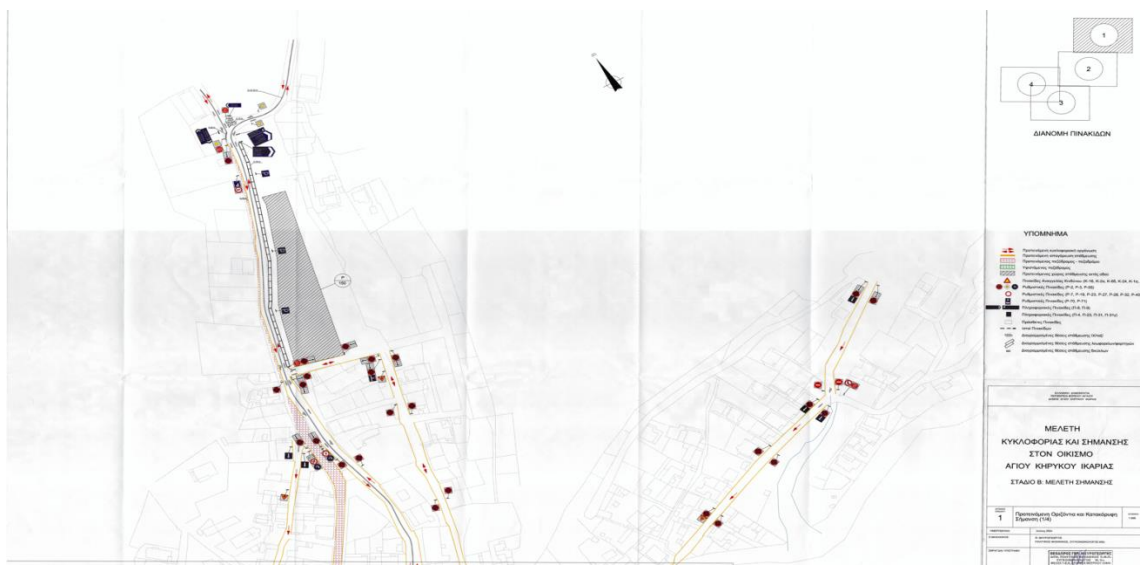
Η στάθμευση αποτελεί για τις περισσότερες πόλεις ένα πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των κυριότερων ομάδων ενδιαφέροντος. Ο τρόπος ζωής δομήθηκε γύρω από την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει 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 και 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 Άγιο Κήρυκο 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 ειδικά για τα οχήματα 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 14: Τμήμα Μελέτης Σήμανσης (πηγή: μελέτη κυκλοφορίας και Σήμανσης Αγ. Κηρύκου).

ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ.

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:

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

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 Κήρυκο

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 Κήρυκο , αναχώρηση και επιστροφή από Άγιο Κήρυκο με τελικό προορισμό Αρμενιστή

Κάθε Τετάρτη:

A. Από Ράχες - Αρμενιστής Νας -Γιαλισκάρι- Εύδηλο - Άγιο Κήρυκο

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

Κάθε Πέμπτη:

A. Από Ράχες - Αρμενιστής- Νας -Γιαλισκάρι- Εύδηλο - Άγιο Κήρυκο .

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 Κήρυκο

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:

Α. Περδίκι - Άγιος Κήρυκος. Αναχώρηση από 08:30.

Β. Επιστροφή με αντίθετη φορά, με αναχώρηση από Άγιο Κήρυκο 13.30

5. Το αριθμ. ΜΟΕ-4314 λεωφορείο ιδιοκτησίας ΑΜΦΙΤΡΙΤΙ ΤΟΥΡΣ Ι.Κ.Ε.

Για τις μέρες Δευτέρα - Τρίτη - Τετάρτη - Πέμπτη - Παρασκευή:

Α. Από Πλαγιά 08:00 - Χρυσόστομο 08:10 - Ξυλοσύρτη 08:25 -Γλαρέδο - Χριστό - Άγιο Κήρυκο

Β. 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 Ε.Ε.

Α. Καθ' εκάστη 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:

Πίνακας 5: Δρομολόγια λεωφορείων

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ - ΦΑΡΟΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΦΑΡΟΣ - ΑΓ. 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

Πηγή: Δήμος Ικαρίας.

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.

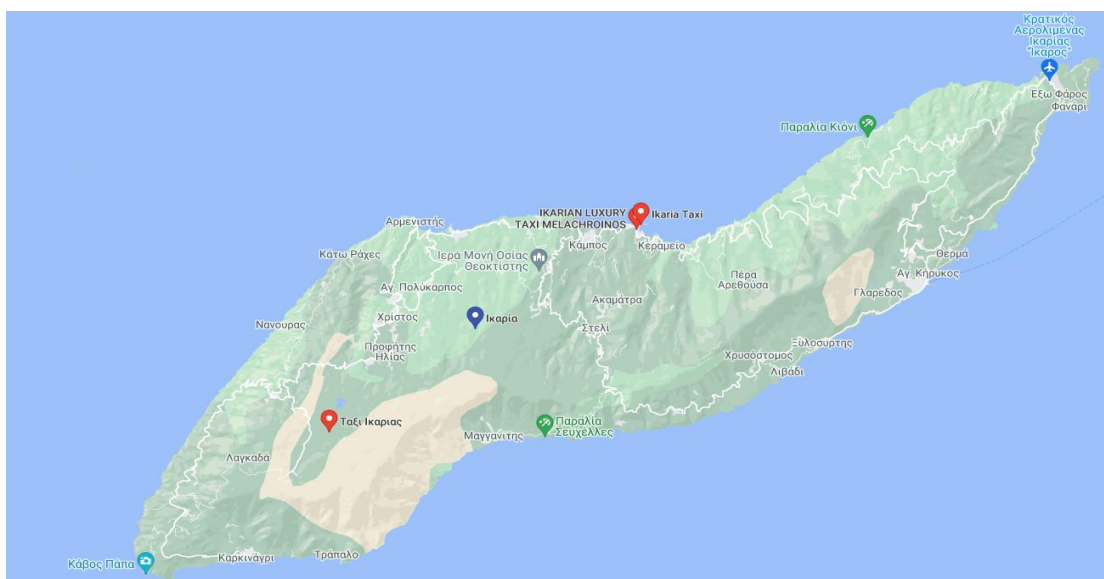
Κατά τα Σαββατοκύριακα, τα δρομολόγια των αναφερομένων λεωφορείων θα εκτελούνται προαιρετικά. Αφετηρία όλων των λεωφορείων καθορίζεται ο χώρος που βρίσκεται Δυτικά της εξέδρας του Παλαιού Δημαρχείου.

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

- Τα αστικά λεωφορεία του Αστικού ΚΤΕΛ Ικαρίας
- Τα ταξί

Ταξί

Υπάρχουν πιάτσες ταξί στον Άγιο Κήρυκο και στον Εύδηλο.



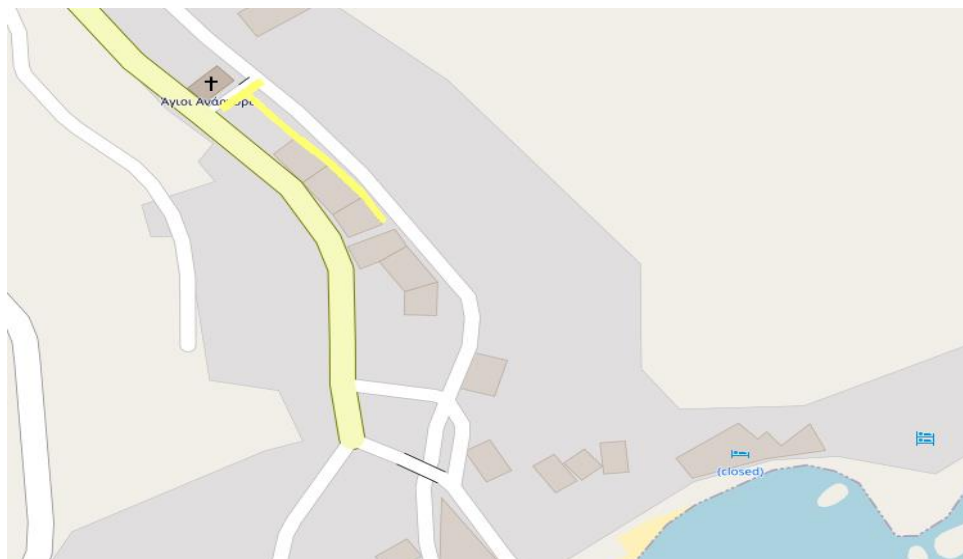
Εικόνα 15: Σημεία επιβίβασης-"Πιάτσες" ΤΑΞΙ δικτύου ταξί Ικαρίας.

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΑΜΕΑ.

Το δίκτυο υποδομών εξυπηρέτησης πεζών στα Θέρμα αποτελείται από έναν πεζόδρομο που εκτείνεται σε ένα κομμάτι παραπλεύρως της παραλιακής οδού η οποία στην προέκταση της ονομάζεται Επαρχιακή Οδός Αγ. Κηρύκου - Αρμενιστή. Σημειώνεται ότι 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 16: Θέση πεζοδρομίου στα Θέρμα (Πηγή: e-poleodomia).

Σημαντικές επισημάνσεις για την υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση.

Η μετακίνηση με αυτοκίνητο αποτελεί τον κύριο τρόπο μετακίνησης των κατοίκων, εξαιτίας των μεγάλων αποστάσεων ανάμεσα στα χωριά και τα εμπορικά και διοικητικά κέντρα του νησιού. Τα σοβαρά προβλήματα στη μετακίνηση τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών δεν ισχύουν μόνο κατά τη θερινή περίοδο, αλλά και κατά τη χειμερινή περίοδο. Η σχεδόν ανύπαρκτη δημόσια/δημοτική συγκοινωνία, σε συνδυασμό με τις μεγάλες αποστάσεις, καθιστούν τις μετακινήσεις εντός του νησιού ιδιαίτερα κοστοβόρες για όσους δεν διαθέτουν Ι.Χ.

Η αναδιανομή του οδικού χώρου από το αυτοκίνητο στον πεζό και τον ποδηλάτη είναι σημαντική για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις, όπου υπάρχουν εναλλακτικές διαδρομές. Όμως, το οδικό δίκτυο που ενώνει τα χωριά του νησιού - το οποίο δεν διαθέτει πεζοδρόμια ούτε ικανό πλάτος για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων - δεν διαθέτει εναλλακτικές διαδρομές.

Επομένως, θα πρέπει να τύχει ιδιαίτερης προσοχής η ενδεχόμενη πρόταση αναδιανομής από τα αυτοκίνητα στους πεζούς και τον ποδηλάτη, καθώς αυτή ενδέχεται να περιορίσει την κινητικότητα των κατοίκων.

Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται ότι, η χρήση ποδηλάτου καθίσταται δυσχερής κυρίως κατά την χειμερινή περίοδο και κατά τις περιόδους που επικρατούν ισχυροί άνεμοι στο νησί.

Επίσης τονίζεται ότι, οι ενδεχόμενες προτάσεις για διαμόρφωση οδών ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας με τη δημιουργία, παραπλεύρως της οδού, ποδηλατοδρόμου ή/και λωρίδας περιπάτου, πρέπει να εξεταστεί ως προς τις δυνατότητα εφαρμογής της, κατά περίπτωση.

Περισσότερο εφικτή αξιολογείται να εξετασθεί - με κατάλληλες μελέτες - στα παραλιακά μέτωπα και σε ορισμένες ορεινές περιοχές.

7.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΟΟΑΠ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.

ΓΕΝΙΚΑ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

Το κύριο επαρχιακό δίκτυο της Ικαρίας που διέρχεται από το Δήμο Ραχών και αποτελείται τον οδικό άξονα «Άγιος Κήρυκος- Εύδηλος- Γιαλισκάρι- Χριστός Ραχών» είναι ασφαλοστρωμένο, 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 των 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, κα)
- Στη σήμανση
- Στην ασφάλιση
- Στον οδοφωτισμό

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

ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΟΟΑΠ.

ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

Για το επαρχιακό δίκτυο του πρώην Δήμου Αγίου Κήρυκου προτείνονται τα εξής:

A. Η νότια σύνδεση της Μεσσαριάς με τον Άγιο Κήρυκο, πραγματοποιείται μέσω του οικισμού Πλαγιά. Για την επίλυση των προβλημάτων που επιφέρει στην κυκλοφορία η διέλευση της οδού μέσα από τον οικισμό της Πλαγιάς, προτείνεται η εκτέλεση των απαραίτητων έργων σχετικά με την υλοποίηση και τη λειτουργία της Παράκαμψης της Πλαγιάς. Με αυτή την κυκλοφοριακή ρύθμιση προβλέπεται σημαντική βελτίωση και αναβάθμιση της λειτουργίας της νότιας σύνδεσης Μεσσαριάς-Αγίου Κήρυκου, καθώς και η κυκλοφορία δε θα διασχίζει τον οικισμό και επομένως δεν θα αντιμετωπίζονται τα προβλήματα στενότητας- μικρού εύρους και κακής γεωμετρίας της υφιστάμενης οδού. Κατά το σχεδιασμό της

παράκαμψης πρέπει να δοθεί έμφαση στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (ακτίνες, εύρος διατομής, κλπ) της προτεινόμενης οδικής σύνδεσης, στη σήμανση και στην ασφάλιση της (στηθαία κλπ).

Β. Προτείνεται η εκπόνηση των απαραίτητων μελετών με σκοπό τον έλεγχο της σκοπιμότητας και της δυνατότητας κατασκευής Νέας Περιφερειακής Οδού Αγίου Κήρυκου, όπως αυτή προτάθηκε στην υποβληθείσα μελέτη: «Μελέτη Κυκλοφορίας και Σήμανσης στον οικισμό Αγ. Κήρυκου Ικαρίας». Ο Περιφερειακό του Αγ. Κήρυκου αναμένεται να αποφορτίσει το παραλιακό άξονα, ιδιαίτερα κατά την διάρκεια της τουριστικής περιόδου και να αναβαθμίσει την πρόσβαση στο λιμάνι του Αγίου Κήρυκου.

ΔΗΜΟΤΙΚΟ(ΤΟΠΙΚΟ) ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

Σύμφωνα με τον ΣΧΟΟΑΠ για τον Δήμο Αγίου Κήρυκου, μετά το πέρας της εκπόνησης σχετικών μελετών θα υλοποιηθούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΙΚΙΣΜΩΝ.

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.

Στις προτεινόμενες μελέτες πρέπει να ληφθεί μέριμνα και να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σχετικά με:

- Την εύρεση, κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού. 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, μουλάροστρατων - ντουσεμέδων και η απαγόρευση μετατροπής των παλαιών μονοπατιών εκτός οικισμών σε δρόμους. Το

Δίκτυο Μονοπατιών προτείνεται να συνδεθεί με ανάπτυξη οικοτουρισμού και περιοχές ήπιας τουριστικής ανάπτυξης.

ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ.

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.

Αναγκαία θεωρείται η ολοκλήρωση όλων των μελετών και των έργων των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με την διαμόρφωση υποδομής ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής στη θέση του υπήνεμου μόλου, δηλαδή με την ολοκλήρωση του έργου με τίτλο: «Καταφύγιο τουριστικών σκαφών στον Αγ. Κήρυκο Ικαρίας», το οποίο είναι ενταγμένο στο «Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα».

Επίσης προτείνεται η χωροθέτηση άλλων μαρίνων (π.χ. στην περιοχή από το λιμάνι του Αγίου Κήρυκου προς τα Θερμά. Είναι πολύ καλό σημείο με ναυτικούς όρους για σκάλα ,ενώ ήδη υπάρχει μελέτη, προς την κατεύθυνση της ολοκλήρωσης του λιμανιού, θα αναδείξει και την λουτροπηγή Μουσταφά, την παραλία Πριόνι και το εκκλησάκι της Αναλήψεως αν συνδυαστεί με ένα πεζόδρομο έως και τα Θερμά.

Ακόμη, το λιμανάκι Αλμυρίδας Αγίας Κυριακής λόγω της γεωγραφικής του θέσης (στο ακρωτήριο Δράκανο, δίπλα στο Αεροδρόμιο), της προστασίας που προσφέρει σε όλους τους καιρούς, της υποβάθμισης του περιβάλλοντος που έχει επιφέρει η ογκώδης υποχρεωτική πρόσκωση της θάλασσας για την κατασκευή του αεροδρομίου κρίνεται ιδανικό σημείο για να χωροθετηθεί ως σκάλα(μικρή μαρίνα μέχρι 150 τουριστικά σκάφη, κέντρο ναυταθλητισμού, και δραστηριοτήτων έρευνας, ελέγχου και προστασίας της περιοχής NATURA, ώστε να δοθεί η ευκαιρία να αποκατασταθεί το περιβάλλον εκεί. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι θα επαρκούσε γι' αυτές τις χρήσεις χερσαία ζώνη 200. Γύρω από αυτό σ.δ.: 0,20 για τις απαραίτητες χερσαίες εγκαταστάσεις.

ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΣ ΕΥΔΗΛΟΥ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΟΟΑΠ.

ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οι προτάσεις βελτίωσης του επαρχιακού δικτύου για τον πρώην Δήμο Ευδήλου είναι οι εξής:

A. Σχετικά με τον Περιφερειακό Ευδήλου έχουν εκπονηθεί όλες οι απαραίτητες μελέτες για την κατασκευή και τη λειτουργία του και το έργο είναι ώριμο από την πλευρά των μελετών . Επομένως, θα πρέπει να συνεχιστεί η προσπάθεια για την χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου.

B. Η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής σχετικά με τη βελτίωση/ ασφαλτόστρωση της οδού Μαγγανίτη-Πούντα.

ΔΗΜΟΤΙΚΟ (ΤΟΠΙΚΟ) ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

I. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

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

- Εύδηλος- Αρέθουσα
- Εύδηλος- Μεσσαριά

Υλοποίηση των παρακάτω οδικών συνδέσεων:

- Οδικό δίκτυο Ικαρίας: Δρόμος Στελί-Φραντάτο-Ράχες.
- Οδός Αρέθουσα-Καραβόσταμο.
- Οδός προς Δρούτσουλα.
- Οδός προς Δεκάκια.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΙΚΙΣΜΩΝ.

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 μελέτες πρέπει να ληφθεί μέριμνα και να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σχετικά με:

- Την εύρεση, κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού. 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 οικοτουρισμού και περιοχές ήπιας τουριστικής ανάπτυξης.

ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Προτείνεται η ολοκλήρωση των εκπονούμενων μελετών και η κατασκευή των έργων ολοκλήρωσης του λιμένα Ευδήλου ως εξής:

- Η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής της επέκτασης του προσήνεμου μόλου, με σκοπό την προστασία του λιμανιού από τους ΒΔ-ΒΑ ανέμους και την ασφάλεια στην προσέγγιση των πλοίων στο λιμάνι.
- Η ολοκλήρωση των προτεινόμενων από σχετικές μελέτες έργων για την κατασκευή νέων λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες εξασφαλίζουν την επαρκή και ασφαλή προσέγγιση των πλοίων της θαλάσσιας επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, ενώ ταυτόχρονα θα εκτρέπουν την σχετιζόμενη με το λιμάνι κυκλοφορία από το βασικό παράλιο ιστό αναψυχής, εμπορίου και κατοικίας.
- Η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής επαρκούς υποδομής για τον ασφαλή ελλιμενισμό μικρών αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής, τα οποία ευρίσκαν μέχρι στιγμής υποτύπωση προστασία στην εσοχή της βάσης του προσήνεμου μόλου που θα καλύψει η νέα κρηπίδωση.
- Η ολοκλήρωση των απαραίτητων μελετών και έργων κατασκευής σχετικά με τις χερσαίες διαμορφώσεις στην περιοχή του λιμανιού, όπως είναι η υπό μελέτη νέα οδού προσπέλασης λιμένα.
- Η ολοκλήρωση των προβλεπόμενων έργων σχετικά με την διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης των οχημάτων που θα εξυπηρετούνται από τοι λιμάνι και των οχημάτων των επισκεπτών του οικισμού.

Πίνακας 6: Προτεινόμενα έργα Λιμένα Ευδήλου

ΦΑΣΗ	ΣΤΑΔΙΟ	A/A	ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
Α		A1	Κατασκευή κρηπιδώματος 70μ
		A2	Κατασκευή προβλήτα 125μ X 15μ
		A3	Κατασκευή προβόλου N1 34μ X 3μ
		A4	Κατασκευή Νο2 35μ X 5μ
		A5	Κατασκευή κρηπιδώματος 67μ
		A6	Κατασκευή κρηπιδώματος 50μ
Β		B1	Κατασκευή κρηπιδώματος 79μ
		B2	Κατασκευή προβλήτα 45μ X 15μ
		B3	Κατασκευή κρηπιδώματος 30μ
		B4	Κατασκευή κρηπιδώματος 26μ
		B5	Επίχωση τμήματος μήκους 100μ
		B6	Οδός προσπέλασης λιμένα (υπό κατασκευή)
		B7	Κατασκευή κρηπιδώματος 65μ
		B8	Κατασκευή κρηπιδώματος 95μ
		B9	Κατασκευή κρηπιδώματος 75μ
		B10	Κατασκευή προβόλου Νο3 X 5μ
Γ		Γ1	Επέκταση προσήνεμου μόλου κατά 200μ

Πηγή: Οριστική Μελέτη, Π. Ευθυμίου, 2001

Γενικά, τα λιμενικά έργα θα πρέπει να γίνονται με σεβασμό της κλίμακας και του παραδοσιακού χαρακτήρα των οικισμών, με γνώμονα την προστασία και διατήρηση των παραλιακών οικισμών, λιμένων

και εγκαταστάσεων. Σε περίπτωση νέων αναγκών η χωροθέτηση να γίνεται εκτός του ιστορικού τμήματος και σε απόλυτη αρμονία με αυτό το αρχιτεκτονικό ύφος και σε όγκους.

ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΣ ΡΑΧΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΟΟΑΠ.

ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

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.

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.

ΔΗΜΟΤΙΚΟ(ΤΟΠΙΚΟ) ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

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

- Αρμενιστής - Χριστός Ραχών.
- Αρμενιστής - Νας - Καρκινάγρι.
- Χριστός Ραχών - Πέζι - Κάλαμος, κλπ.

Για το Δημοτικό (Τοπικό) οδικό δίκτυο του πρώην Δήμου Ραχών προτείνεται η σταδιακή υλοποίηση των ακόλουθων οδικών συνδέσεων :

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

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΙΚΙΣΜΩΝ.

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 στο Χριστό Ραχών και στον 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 περιοχών ήπιας τουριστικής ανάπτυξης.

ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ.

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 και 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).

ΔΙΚΤΥΟ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ - ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΥΣ.

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, κλπ., 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. Σχετικές οικονομοτεχνικές μελέτες έχουν εκπονηθεί για τους Δήμους Αγίου Κήρυκου και Ευδήλου.

ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ - ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΥΣ.

Η Ικαρία συνδέεται από θαλάσσης με την ηπειρωτική Ελλάδα, μέσω των λιμένων Ευδήλου και Αγίου Κηρύκου.

Η κύρια γραμμή ακτοπλοΐας της Ικαρίας, 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. Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ικαρίας, πρέπει να περιλαμβάνει μελέτη σχετικά και με τις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές συνδέσεις του νησιού, οι οποίες κατά κόρον εξυπηρετούνται μέσω θαλάσσης.

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. Προτείνεται, επιπρόσθετα, η χωροθέτηση άλλων μαρίνων. Γενικά, οι μαρίνες για σκάφη δεν είναι το δυνατό σημείο της Ικαρίας λόγω μορφολογίας. Κοστίζουν υπέρμετρα λόγω μορφολογίας και έλκουν τουρισμό που δεν είναι και τόσο ήπιος. Συνεπώς θα πρέπει να χωροθετηθούν μόνο τα ελάχιστα απαραίτητα σημεία για μαρίνες.

Τέλος, προτείνεται η παράκτια ακτοπολιτική σύνδεση μεταξύ των οικισμών π.χ. Αρμενιστή - Ευδήλου - Φάρου.

ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΥΣ.

Η Ικαρία συνδέεται από αέρος με την ηπειρωτική Ελλάδα, μέσω του αεροδρομίου που είναι εγκαταστημένο στο ανατολικό άκρο του νησιού, στην περιοχή Φάρου. 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 έμφαση στην περίοδο αιχμής των αεροπορικών μετακινήσεων, δηλαδή από Απρίλιο ως Οκτώβριο.

Επιπρόσθετα προτείνεται η κατασκευή έργων βελτίωσης 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.

Επίσης προτείνεται:

- Η σύνδεση του Αεροδρομίου με δημόσια συγκοινωνιακά μέσα.

Στον σχεδιασμό των μεταφορικών μέσων πρέπει να ληφθεί υπόψη η συμπληρωματικότητα μεταφορικών μέσων και τερματικών σταθμών. Καθώς οι τερματικοί σταθμοί του νησιού, δηλαδή τα λιμάνια του Αγ. Κήρυκου και Ευδήλου και το Αεροδρόμιο, αποτελούν τις πύλες επικοινωνίας του νησιού με την ευρύτερη περιφέρεια, με τη χώρα και τον υπόλοιπο κόσμο, αποτελούν βασικό προσανατολισμό του 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, να συμπεριληφθεί στην προσπάθεια εύρεσης πόρων και ο σχεδιασμός λεωφορειακών γραμμών που θα συνδέουν το Αεροδρόμιο με τους βασικούς οικισμούς.

- Η μελέτη δημιουργίας πιστών για αεραθλήματα στα υπάρχοντα ελικοδρόμια.

Σημαντικές επισημάνσεις για τα στοιχεία και τις προτάσεις του ΣΧΟΟΑΠ.

Πρώην Δήμος Αγίου Κηρύκου.

- Η παράκαμψη της Πλαγιάς έχει υλοποιηθεί.
- Υπάρχει μελέτη για τη νέα διάνοιξη οδού από τον Άγιο Κήρυκο προς τα Φωκιανέικα.
- Διαπιστώνεται η ανάγκη για τη βελτίωση της οδού πρόσβασης στο Αεροδρόμιο από το Βόρειο μέρος της Ικαρίας από την περιοχή Περδίκι.
- Το λιμάνι του Αγίου Κήρυκου χρειάζονται άμεσα εργασίες επισκευής και συντήρησης, πέραν των εργασιών ολοκλήρωσης του.
- Το καταφύγιο τουριστικών σκαφών στον Άγιο Κήρυκο έχει κατασκευαστεί.

Πρώην Δήμος Ευδήλου.

- Η βελτίωση της οδού Μαγγανίτη - Πούντα έχει ολοκληρωθεί.
- Υπάρχει σε εκκρεμότητα η διάνοιξη της Παράκαμψης Ευδήλου.
- Υπάρχει λιμανάκι στον οικισμό Καραβόσταμου.

Πρώην Δήμος Ραχών.

- Η προοπτική της κατασκευής αλιευτικού καταφυγίου στον οικισμό Νάνουρα (ή στον γειτονικό όρμο Αλυκές) πρέπει να επανεξετασθεί, καθώς η κυκλοφορία των θαλάσσιων ρευμάτων έχει αλλάξει τελείως μετά το μπάζωμα του όρμου από τις κατολισθήσεις του 1998. Πλέον, ο όρμος του Νάνουρα δεν χρησιμοποιείται παρά για τον ελλιμενισμό ελάχιστων σκαφών και μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς δεν θεωρείται ασφαλής.
- Στο Καρκινάγρι υπάρχει ήδη αλιευτικό καταφύγιο, που δεν έχει νομιμοποιηθεί και είναι κατασκευασμένο από τους ίδιους τους κατοίκους και αλιείς της περιοχής. Η διαδικασία νομιμοποίησης και βελτίωσης του αλιευτικού καταφυγίου στο Καρκινάγρι είναι υπό εξέλιξη.
- Γενικά η επιλογή τοποθεσιών είναι απολύτως σημαντικό να επανεξετασθεί με βάση την τοπική γνώση και τις ανάγκες των ίδιων των αλιέων και κατοίκων των παράλιων οικισμών.
- Στον Αρμενιστή είναι υπό εξέλιξη η κατασκευή νέου αλιευτικού καταφυγίου.
- Στο Γιαλισκάρι υπάρχει ήδη λιμανάκι.
- Η ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ των οικισμών Αρμενιστή - Ευδήλου - Φάρου κρίνεται δύσκολη, καθώς σχεδόν σε όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού πνέουν ισχυροί βόρειοι άνεμοι.

- Υπάρχει σε εκκρεμότητα η διάνοιξη παράκαμψης στον Αρμενιστή.

7.3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.

Η κυκλοφοριακή λειτουργία στο κέντρο του οικισμού του Αγίου Κηρύκου 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.

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:

- Ιεράρχηση του οδικού δικτύου και της κυκλοφοριακής λειτουργίας.
- Βελτιώσεις συγκεκριμένων επικίνδυνων κόμβων.
- Δίκτυο μονόδρομων.
- Πεζοδρομήσεις
- Καθεστώς στάθμευσης.

Σύμφωνα με την «Μελέτη Κυκλοφορίας και Σήμανσης στον οικισμό Αγίου Κηρύκου Ικαρίας, Θ. Μαυρογεώργης - Ιούλιος 2004» 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 συνθηκών για ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση 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 στοιχεία που συνθέτουν τον προτεινόμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό συνοψίζονται ως κάτωθι:

ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.

Με αφετηρία τις προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο κέντρο του κέντρου στον Αγ. Κήρυκου, 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 διαδρόμων κίνησης.

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. Κηρύκου ως επί το πλείστον. Η αναδιάταξη αυτή επιτυγχάνεται με γενναίες διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων λαμβάνοντας κάθε φορά υπόψη την ανάγκη για ασφαλή 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 προστατευμένων από την περιβαλλοντική υποβάθμιση του αυτοκινήτου.

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 πλησίον καταστημάτων και άλλων χρήσεων οι οποίες απαιτούν ανεφοδιασμό. Η τροφοδοσία τους επιτρέπεται ορισμένες ώρες το 24ωρο, συνήθως τις νεκρές για εμπορική κίνηση. Για λόγους ασφαλείας επιτρέπεται η έκτακτη διάβαση οχημάτων (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 κανό πλάτος ο δρόμος διπλής κατεύθυνσης πρέπει να απαγορευτεί η παρόδια στάθμευση. Είναι επίσης απαραίτητη 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.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ-ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΟΜΒΩΝ.

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).

Στην διασταύρωση των δρόμων από προς το κέντρο του οικισμού Αγίου Κηρύκου, 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. Επίσης η 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.

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 (γκαράζ) δημόσιας χρήσης κυρίως περιφερειακά του αστικού ιστού των οικισμών.
- Πολιτική ενθάρρυνσης της στάθμευσης εκτός οδού στις περιοχές κατοικίας.

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:

- 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.

8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.

8.1. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Α' ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.

8.1.1. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

Με στόχο την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας σε σημεία της περιοχής μελέτης, όπου συναντώνται σχολεία και αθλητικές εγκαταστάσεις, προτείνεται η λήψη μέτρων μείωσης της ταχύτητας. Τέτοιες παρεμβάσεις στα εν λόγω σημεία, δύναται να είναι:

- Η ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Η στένωση του πλάτους του οδοστρώματος με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων ή με κατάλληλες διαγραμμίσεις οδοστρώματος, ώστε να αποτρέπεται η στάθμευση.
- Η τοποθέτηση μέσων μείωσης της ταχύτητας, όπως ανακλαστικές οδοστρώματος, ελαφρές υπερυψώσεις (πλατό), ακουστικές ταινίες, προειδοποιητικοί παλλόμενοι πορτοκαλί σηματοδότες, μετρητές ταχύτητας κ.α.

8.1.2. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.

Η συγκεκριμένη παρέμβαση στοχεύει στην ενίσχυση της μετακίνησης με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Κατά την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, κρίθηκε σκόπιμη η αναβάθμιση και ενίσχυση του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και κυρίως η βελτίωση των μετακινήσεων ενδοδημοτικά εντός της περιοχής μελέτης.

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη αυτή, προτείνεται η λειτουργία μιας Δημόσιας Συγκοινωνίας, η οποία θα λειτουργεί με:

- α) Υπεραστικά Λεωφορεία σύνδεσης των οικισμών με δρομολόγια σε επαρκή χρονικά διαστήματα.
- β) Μικρά Λεωφορεία (Mini Bus) σε ειδικές διαδρομές σύνδεσης οικισμούς με συγκεκριμένα σημεία.
- γ) Υπεραστικά Λεωφορεία και Mini Bus συνδυαστικά.

Ο σχεδιασμός των διαδρομών, η συχνότητα των δρομολογίων και ο τύπος του οχήματος θα πρέπει να λάβει υπόψη και την ανάγκη δημιουργίας εποχιακών διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας προς οικισμούς και πόλους έλξης (παραλίες, αρχαιολογικούς χώρους, χώρους ιδιαίτερου φυσικού κάλους κλπ), ανάλογα και με τη ζήτηση.

Η επιμήκης διάταξη του νησιού σε συνδυασμό με τη συνεχή κίνηση των επισκεπτών από και προς το Αεροδρόμιο, και τα 2 βασικά Λιμάνια του νησιού, δυσχεραίνει αντικειμενικά την προσβασιμότητα στα σημεία ενδιαφέροντος στο νησί.

Στον σχεδιασμό των διαδρομών και στάσεων των ΜΜΜ θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες των μόνιμων κατοίκων και οι ανάγκες εξυπηρέτησης των τουριστών κατά την άφιξή και αναχώρησή τους, όπου μεταφέρουν και τις ταξιδιωτικές τους βαλίτσες.

8.1.3. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

Η ενίσχυση και η εξασφάλιση της προσβασιμότητας αποτελεί άμεση προτεραιότητα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης, δύναται να επιτευχθεί μέσω των παρακάτω μέτρων:

- Εγκατάσταση ραμπών ΑμεΑ και οδηγών τυφλών στα υφιστάμενα πεζοδρομια.
- Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, ώστε να καλύπτεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών (1,5 μ.).
- Κατασκευή πεζοδρομίων, στα σημεία του οδικού δικτύου όπου δεν έχουν υλοποιηθεί.
- Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημόσια κτίρια και υπηρεσίες.
- Επάρκεια θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ σε κρίσιμα σημεία - πόλους έλξης.
- Εγκατάσταση συστήματος ηχητικής καθοδήγησης ατόμων με μειωμένη όραση.

8.1.4. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της βιώσιμης κινητικότητας είναι η μετατροπή οδών που αποτελούν πόλους έλξης επισκεπτών σε οδούς ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας.

Οι οδοί ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας έχουν σαν στόχο την βελτίωση των όρων κινητικότητας, τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών στην περιοχή.

Συνοπτικά, προτείνεται η διαμόρφωση και η μετατροπή κεντρικών οδών στους οικισμούς του Αγ. Κηρύκου και του Ευδήλου σε οδούς ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας, ώστε να μειωθεί η όχληση κατά τη θερινή περίοδο, να τακτοποιηθεί η κυκλοφορία των οχημάτων, να αυξηθεί η προσβασιμότητα των πεζών, να αποτραπεί η αυθαίρετη στάθμευση, να βελτιωθεί η Οδική Ασφάλεια, θα προωθήσει και να αναβαθμισθεί η αισθητική του τοπίου.

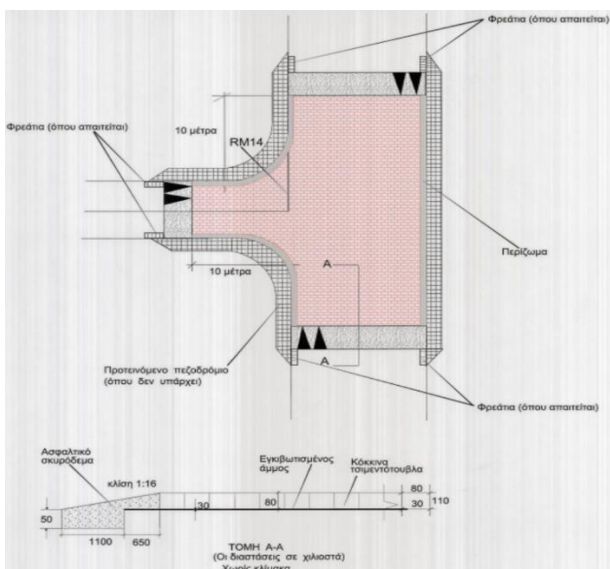
Στο μέτρο του εφικτού, από άποψη διαθέσιμου χώρου, προτείνεται να προβλεφθεί σήμανση λωρίδας χρήσης ποδηλάτου και λωρίδας περιπάτου, ώστε να προωθηθούν οι εναλλακτικές μορφές μετακίνησης.

8.1.5. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ (ΠΛΑΤΟ).

Η δημιουργία οδών ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας στην περιοχή του Αγ. Κηρύκου και του Ευδήλου, πέρα από τα σημαντικά οφέλη που έχει ως προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα των περιοχών, είναι εξίσου σημαντική για την Οδική Ασφάλεια.

Γι' αυτό το λόγο προτείνεται η δημιουργία υπερυψωμένης συμβολής (πλατό) για την μείωση της ταχύτητας σε διασταυρώσεις και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η διαμόρφωση της συμβολής με κατάλληλο ανάγλυφο υλικό όπως πλάκες, κυβόλιθους, χρωματιστά τσιμεντότουβλα κλπ., έχει έκταση που αγκαλιάζει ολόκληρο το πλάτος του δρόμου και ολόκληρη τη διασταύρωση, και σχεδιάζεται με συγκεκριμένες προδιαγραφές ώστε να μην υπάρχει έντονη υπερύψωση.

Η υπερύψωση θα προϋδεάζει τους οδηγούς έτσι ώστε να μειώσουν ταχύτητα όταν θα προσεγγίζουν αυτές τις διασταυρώσεις.



Εικόνα 17: Τυπικό Σχέδιο πλατό .



Εικόνα 18: Πλατό στην Κύπρο.

Σημειώνεται ότι, η διαμόρφωση αυτή δεν προκαλεί τα προβλήματα βλαβών στα οχήματα που προκύπτουν από τις υπερυψώσεις τύπου ράμπας μείωσης ταχύτητας (σαμαράκια), αλλά αντίθετα προσφέρει το πλεονέκτημα ότι μέσω της ελαφράς υπερύψωσης αποφεύγονται οι τυχόν βλάβες, καθώς δεν προκαλούνται απότομα φρεναρίσματα.

8.1.6. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ.

Οι κυκλοφοριακές συνθήκες επί των οδών στα τμήματα όπου έχουν διαμορφωθεί είσοδοι σχολικών συγκροτημάτων θα πρέπει να επανεξετασθούν, με γνώμονα την θέσπιση αυστηρών κανόνων τήρησης της οδικής Ασφάλειας και της ασφαλούς διέλευσης των μαθητών από και προς τα σχολεία.

Ενδεικτικά πρέπει να θεσπιστούν μέτρα μείωσης των ταχυτήτων, αύξησης του πλάτους πεζοδρομίων, προσθήκης κεντρικών νησίδων διαχωρισμού της κυκλοφορίας, ευδιάκριτης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης κα.

Η προώθηση των νέων ρυθμίσεων θα προκύψει μέσω εκπόνησης ειδικής μελέτης.

8.1.7. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ.

Βασικό πυλώνα βιώσιμης κινητικότητας για μια σύγχρονη αστική περιοχή αποτελεί η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, όπως η ποδηλασία και το βάδισμα.

Για το λόγο αυτό, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομων και πεζόδρομων στις παραλιακές ζώνες των παραλιακών οικισμών (π.χ. Φάρος, Καρκινάγρι) και για την μεταξύ τους σύνδεση (π.χ. Άγ. Κήρυκος-Θέρμα, Γιαλισκάρι-Αρμενιστής).

Επιπροσθέτως, προτείνεται η αναβάθμιση του οδικού άξονα Άγ. Κήρυκος-Φάρος-Αεροδρόμιο, ώστε να βελτιωθεί η χάραξη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, να προκύψει τυπική διατομή συμβατή με τις προδιαγραφές για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας αιχμής και να προβλεφθεί ειδική λωρίδα ποδηλάτου εκτός των λωρίδων κυκλοφορίας.

8.1.8. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ.

Για την ολοκλήρωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, προτείνεται η τοποθέτηση Σταθμού Ενοικίασης Ποδηλάτων σε κατάλληλες θέσεις του Δήμου.



Εικόνα 19: Σταθμός Ενοικίασης Ποδηλάτων.

Για την ενοικίαση των ποδηλάτων προτείνεται η δημιουργία εφαρμογής για την πληροφόρηση των σημείων ενοικίασης, τις χρεώσεις, την πληρωμή μέσω συστήματος ηλεκτρονικών μέσων και την προώθηση της χρήσης μέσω φιλικών προς το περιβάλλον όπως το ποδήλατο.

Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία σημείων πληρωμής εντός του σταθμού.

Η δυνατότητα ενοικίασης θα αποδειχθεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τους επισκέπτες, για τους τουρίστες αλλά φυσικά και για τους μόνιμους κατοίκους.

8.1.9. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ.

Παρόλο που δεν αποτελούν τις πρώτες προτεραιότητες ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, σίγουρα είναι κρίσιμης σημασίας παρεμβάσεις που αφορούν την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης.

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

Στα πλαίσια του εν λόγω Σχεδίου προτείνεται η υλοποίηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων κυκλοφοριακής ρύθμισης για την καλύτερη οργάνωση και ροή της κυκλοφορίας, οι οποίες θα αφορούν σε κρίσιμα σημεία εντός της περιοχής μελέτης, τα οποία θα καθοριστούν σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή.

8.1.10. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.

Με στόχο την αύξηση Χώρων Στάθμευσης, προτείνεται η διερεύνηση ελέγχου της στάθμευσης σε κύριους οδικούς άξονες κυρίως του κέντρου του Αγ. Κηρύκου και του Ευδήλου κατά τη θερινή περίοδο.

Σημαντικό στοιχείο σχεδιασμού είναι η διατήρηση εξασφάλιση της στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων, η αποτροπή χρήσης τμημάτων των πεζοδρομίων για στάθμευση, και η απαγόρευση παρεμπόδισης της λωρίδας κυκλοφορίας.

Επίσης, προτείνεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων και δίκυκλων στα όρια των πυρήνων των οικισμών, ώστε να εξυπηρετούνται οι αυξημένες ανάγκες των επισκεπτών-τουριστών κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και ταυτόχρονα να αποφορτίζεται το κέντρο των οικισμών.

Σημειώνεται ότι στις εισόδους/εξόδους των οικισμών, καθώς και στις περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, είναι δόκιμο να καθοριστούν χώροι ελεύθερης στάθμευσης.

8.1.11. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.

Κρίνεται σκόπιμο να προωθηθούν έργα υποδομής στο υπάρχον παραλιακό μέτωπο του Αγ. Κηρύκου, του Ευδήλου, του Φάρου και του Καρκιναγρίου, αλλά και των παραλιακών μετώπων των υπόλοιπων οικισμών που έχουν τουριστικό ή μεταφορικό ενδιαφέρον και χρήση.

Επίσης προτείνονται παρεμβάσεις ανάδειξης παραδοσιακών οικισμών ή/και οικισμών με ιδιαίτερο χαρακτήρα, μέσω εκπόνησης μελετών αναβάθμισης της αισθητικής και της ποιότητας του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος, με έμφαση στους κοινόχρηστους χώρους για το σύνολο των οικισμών.

Σε πρώτη προτεραιότητα, η βελτίωση των παραλιακών μετώπων των παράλιων οικισμών και γενικότερα η αναβάθμιση των μεγάλων οικισμών (ορεινών και παραλιακών), θα πρέπει να προωθηθεί με την εκπόνηση μελετών έργων ανάπλασης των κοινοχρήστων χώρων και προστασίας των παραλιακών μετώπων.

8.1.12. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ.

Έχοντας ως γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση των παραγόμενων ρύπων, προτείνεται η ενεργειακή αναβάθμιση του δημοτικού φωτισμού.

Με την αντικατάσταση ενεργοβόρων υφιστάμενων φωτιστικών σωμάτων εξοικονομείται σημαντικό κόστος λειτουργίας, ενώ προκύπτει και σημαντικός όφελος και για το περιβάλλον, καθώς τα υφιστάμενα φωτιστικά παλιάς τεχνολογίας εκλύουν μεγάλες ποσότητες CO₂ από την αυξημένη κατανάλωση.

Επίσης, προτείνεται η αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου τμήματός του, πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής.

8.1.13. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.

Οι αυξανόμενες συνεχώς επιπτώσεις της Κλιματικής αλλαγής, χρήζουν αναγκαία την αναζήτηση και υιοθέτηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Με στόχο την μείωση των παραγόμενων ρύπων και την εξάλειψη των καυσαερίων που προκύπτουν από τις μηχανές εσωτερικής καύσης και τη μείωση των πόρων καυσίμων, προωθείται η χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ελαφρών φορτηγών, ποδηλάτων και δίκυκλων και άλλων τύπων οχημάτων, τα οποία διαθέτουν ηλεκτρικούς κινητήρες που χρησιμοποιούν την ηλεκτρική ενέργεια, αποθηκεύοντάς την σε επαναφορτιζόμενες συστοιχίες συσσωρευτών.

Τα πλεονεκτήματα, σε αντιδιαστολή με τα βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα, είναι η απουσία ρύπων εξάτμισης και θορύβων, η σταθερή ροπή από την ακινησία έως το μέγιστο όριο στροφών λειτουργίας, το χαμηλό κόστος, η απουσία ανάγκης αντικατάστασης μηχανικών μερών (συστήματα ανάφλεξης, πιστόνια) και απουσία ανάγκης τακτικής αλλαγής λαδιών. Για την προώθηση της βιοκλιματικής ανάπτυξης έχει εκπονηθεί από τον Δήμο Ικαρίας το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), με το οποίο προτείνεται η χωροθέτηση συγκεκριμένων σημείων φόρτισης στο νησί.



Εικόνα 20: Σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Προς εφαρμογή της σχετικής Μελέτης του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), προτείνεται η άμεση δημιουργία των σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται. Με το μέτρο θα προαχθεί γενικά και η χρήση της ηλεκτροκίνησης με στόχο την μείωση των εκπομπών ρύπων.

Επιπλέον, προτείνεται η σταδιακή αντικατάσταση των οχημάτων του Δήμου, με οχήματα μηδενικών ή/και χαμηλών εκπομπών ρύπων.

8.1.14. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΩΝ.

Η εκπόνηση Αναγνωριστικών Μελετών για την σκοπιμότητα κατασκευής Περιφερειακών Οδών σε επιλεγμένους οικισμούς, θα οδηγήσει στην ωρίμανση των έργων που είναι απαραίτητα για την αποφόρτιση των οικισμών από την διαμπερή κυκλοφορία οχημάτων.

Η διαμπερής κυκλοφορία, θα εξυπηρετείται πλέον από τους νέους οδικούς άξονες, με αποτέλεσμα την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στον πυρήνα των οικισμών.

8.1.15. ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΑΞΙ.

Οι κυκλοφοριακές συνθήκες που επικρατούν στους Σταθμούς Ταξί στον Αγ. Κήρυκο και στον Εύδηλο, κρίνεται ότι δεν ανταποκρίνονται στις νέες τάσεις ορθολογικής χρήσης και αισθητικής του δημόσιου χώρου.

Απαιτείται η διαμόρφωση σύγχρονων ορθολογικών κυκλοφοριακών συνθηκών των χώρων στάσης / στάθμευσης, που θα ανταποκρίνονται στις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες πρωτίστως κατά τη θερινή περίοδο.

8.1.16. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.

Επισημαίνεται η ανάγκη προώθησης και ολοκλήρωσης του σχεδιαζόμενου Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΤΠΣ) Ικάριας, από το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος (ΥΠΕΝ) και το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ), σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

8.1.17. ΣΥΝΟΔΑ ΕΡΓΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Α' ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.

➤ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ MASTERPLAN ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ.

Ο κύριος ρόλος του MasterPlan Αντιπλημμυρικών Έργων είναι η ορθολογική διαχείριση των ομβρίων υδάτων, η αποτροπή εμφάνισης πλημμυρικών φαινομένων, η προστασία των πολιτών, των υποδομών, καθώς και του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος από τις επιπτώσεις των πλημμυρών.

Η απουσία αντιπλημμυρικού σχεδιασμού, πέρα από τον κίνδυνο για τις ζωές και τις περιουσίες, καθιστά σχεδόν αδύνατη και την προώθηση της συγκοινωνιακής-κυκλοφοριακής αναβάθμισης στην κατεύθυνση των επιδιώξεων του ΣΒΑΚ.

Η κατάρτισή του του MasterPlan Αντιπλημμυρικών Έργων αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την υλοποίηση πολλών συγκεκριμένων προτάσεων του ΣΒΑΚ. Πιο συγκεκριμένα ο στόχος εξασφάλισης Οδικής Ασφάλειας σε όλο το οδικό δίκτυο σχετίζεται άμεσα με την ορθολογική διαχείριση των πλημμυρικών φαινομένων και η Οδική Ασφάλεια με τη σειρά της αποτελεί τη βάση για την περαιτέρω εφαρμογή των προτάσεων προώθησης των βιώσιμων μετακινήσεων.

Το MasterPlan Αντιπλημμυρικών Έργων, κυρίως όσον αφορά στις επεμβάσεις που σχετίζονται με το οδικό δίκτυο, μεταξύ άλλων, θα εξετάσει τα κάτωθι:

- Κατάργηση των επικίνδυνων για πεζούς και οχήματα «ιρλανδικών διαβάσεων».
- Διαμόρφωση εγκάρσιων τεχνικών ομβρίων στις οδούς για ασφαλή διοχέτευση της πλημμύρας.
- Διαμόρφωση διαμήκων έργων ομβρίων στις οδούς για την αποστράγγιση του οδοστρώματος.

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

- Υπογειοποίηση μισγαγγειών και ρεμάτων στις συμβολές τους με τις οδούς όπου κριθεί δόκιμο.
- Διαμόρφωση αναβαθμών συγκράτησης ομβρίων και φερτών στα ρέματα ανάντη των οδών.
- Εντοπισμό ρεμάτων που έχουν παραβιασθεί και διαμόρφωση προτάσεων Οριοθέτησης-Διευθέτησης.
- Προσδιορισμός των ευπαθών σημείων του οδικού δικτύου σε ακραία πλημμυρικά συμβάντα.
- Προσδιορισμός των ευπαθών σημείων του οδικού δικτύου στις επιπτώσεις της Κλιματικής Αλλαγής.

8.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Β' ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.

8.2.1. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ.

Με την αύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες και την αναβάθμιση της υφιστάμενης ιστοσελίδας του Δήμου με πληροφόρηση για όλα τα μεταφορικά μέσα και τις υπηρεσίες του Δήμου εκτιμάται ότι θα βελτιωθεί η υφιστάμενη κατάσταση στις μετακινήσεις.

Επιπροσθέτως, προτείνεται η ανάπτυξη εφαρμογής κινητού για ταξί. Με αυτό τον τρόπο θα επιτευχθεί ο προγραμματισμός από πλευράς χρηστών ραντεβού, ορίζοντας την προκαθορισμένη ώρα όπου επιθυμούν να επιβιβαστούν σε ταξί όπως επίσης και να ορίσουν το σημείο επιβίβασης.

8.2.2. ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Κρίνεται σημαντικό να δοθούν κίνητρα στους τοπικούς επιχειρηματικούς φορείς, προκειμένου να στραφούν και αυτοί από την πλευρά τους προς μια βιώσιμη κινητικότητα.

Σε αυτή την κατεύθυνση προτείνεται η δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που θα προάγουν τη Βιώσιμη Κινητικότητα, καθώς και η δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτρικά οχήματα.

Επίσης, προτείνεται η ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (όπως η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, η βελτιστοποίηση διαδρομών κλπ).

8.2.3. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

Στα πλαίσια ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού από πλευράς Δήμου προτείνεται η εκπόνηση μελετών για τη διερεύνηση και τις δυνατότητές τους.

Σε αυτή την κατεύθυνση θα ήταν ωφέλιμη η δημιουργία ενημερωτικού - διαφημιστικού εντύπου και ηλεκτρονικού υλικού για την ανάδειξη του φυσικού τοπίου και των παραλιών του νησιού καθώς επίσης και η ανάπτυξη δράσεων περιπατητικού τουρισμού και ποδηλατικού τουρισμού (καμπάνιες).

8.2.4. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ.

Πέραν των προτεινόμενων παρεμβάσεων, είναι απαραίτητη η πλαisiώσή τους από μια σειρά παράλληλων ενεργειών και δράσεων, οι οποίες θα ενισχύσουν την σημαντικότητα της μεταστροφής από την χρήση του ΙΧ στους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς και στις Δημόσιες Συγκοινωνίες.

Συγκεκριμένα, είναι σκόπιμο η ανάπτυξη μιας συντονισμένης εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων από τους αρμόδιους φορείς.

Η στρατηγική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων θα πρέπει να συνδυάζει μεθοδολογίες και εργαλεία προκειμένου να επιτύχει τη μέγιστη δυνατή απήχηση.

Θα πρέπει να προβληθούν:

- Τα πλεονεκτήματα της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.
- Η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής, μέσω των παρεμβάσεων που προωθούν την βιώσιμη κινητικότητα.
- Τα μειονεκτήματα και οι επιβαρύνσεις που δημιουργεί η χρήση του ΙΧ, όχι μόνο σε σχέση με την μετακίνηση (κυκλοφοριακή συμφόρηση, πρόβλημα στάθμευσης), αλλά και σε σχέση με το περιβάλλον.

9. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΣΒΑΚ.

Στο παρόν Κεφάλαιο παρατίθεται γενική αξιολόγηση των στρατηγικών κατευθύνσεων ενός ΣΒΑΚ και των ομαδοποιημένων προτάσεων μέτρων (μετά παράθεσης πρακτικών άλλων χωρών και περιοχών), ώστε να γίνουν περισσότερο κατανοητές οι συγκεκριμένες προτάσεις του παρόντος ΣΒΑΚ, όπως αυτές διατυπώνονται στο Κεφάλαιο 8.

9.1. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.

Τα συστήματα μεταφοράς που ανταποκρίνονται στην ζήτηση (on-demand) μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματικό μέσο για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών προς τους «φτωχούς της κινητικότητας» σε χαμηλότερο κόστος από ό,τι οι εναλλακτικές λύσεις (όπως τα επιδοτούμενα ταξί).

Καθώς τα συστήματα εξυπηρετούν περιοχές χαμηλότερης πυκνότητας, απαιτούν κάποιο επίπεδο επιδότησης. Τα συστήματα αυτά είναι πιο επιτυχημένα όταν εξυπηρετούν έναν μικρό αριθμό κέντρων δραστηριότητας εντός μιας περιορισμένης γεωγραφικής περιοχής (10-15km²).

Κύριες ωφέλειες είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες υψηλής έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες κοινωνικής ισότητας καθώς οι χρήστες των συστημάτων φαίνεται να προέρχονται από ομάδες χαμηλών έως μεσαίων εισοδημάτων.
- Ωφέλειες κινητικότητας για άτομα και ομάδες που δεν έχουν πρόσβαση σε ΙΧ ή κατοικούν σε περιοχές όπου οι συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες είναι λιγότερο αποδοτικές.

Ο Δήμος Nierotomice (κοντά στην Κρακοβία της Πολωνίας) προχώρησε σε αυτή τη λύση μέσω της υιοθέτησης του συστήματος Tele-Bus, μία on-demand bus υπηρεσία, χωρίς τακτικά δρομολόγια ή χρονοδιάγραμμα, που λειτουργεί σε τρεις περιοχές με χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες. Οι χρήστες μπορούν να ζητήσουν να μετακινηθούν μεταξύ δύο από τις 77 στάσεις στην περιοχή κάλυψης, έως και 30 λεπτά πριν από την απαιτούμενη αναχώρηση.

Οι κύριες ομάδες χρηστών είναι εργαζόμενοι, μαθητές και ηλικιωμένοι, και παρά την αρχική αντίθεση για την ακύρωση των παραδοσιακών λεωφορείων, το σύστημα DRT εξυπηρετεί σήμερα κατά μέσο όρο περισσότερους από 3.500 χρήστες ανά μήνα με αυξητικές τάσεις. Όταν το σύστημα ξεκίνησε το 2007 εξυπηρετούσε μηνιαίως μόλις 300 επιβάτες.

Στην προώθηση των Δημόσιων Συγκοινωνιών σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η αναβάθμιση του εξοπλισμού των στάσεων (στέγαστρα, τηλεματική).

Σημαντικό παράδειγμα τηλεματικής/πληροφόρησης των επιβατών αποτελεί το σύστημα των έξυπνων στάσεων του ΟΑΣ Θεσσαλονίκης. Μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων υποδεικνύεται στους επιβάτες μιας στάσης ο αριθμός των λεπτών άφιξης της λεωφορειακής γραμμής σε μια συγκεκριμένη στάση.

9.2. ΠΡΩΘΗΣΗ ΒΑΔΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι η αύξηση του βαδίσματος μπορεί να προέρθει από τη βελτίωση του περιβάλλοντος βάδισης ή/και την στόχευση πληροφόρησης σε άτομα.

Οι παρεμβάσεις για την αύξηση της βάδισης εξετάζονται συχνά σε γεωγραφικό επίπεδο κοινότητας ή μικρής κλίμακας, υποθέτοντας ότι οι πεζές μετακινήσεις είναι συντομότερες από τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται από άλλους τρόπους.

Τα περισσότερα στοιχεία επικεντρώνονται στα οφέλη για την υγεία από το περπάτημα στα μεμονωμένα άτομα. Ωστόσο, υπάρχουν αναφορές σε ορισμένες μελέτες ότι και οι τοπικές οικονομίες θα επωφεληθούν από περισσότερες πεζές μετακινήσεις.

Οι παρεμβάσεις για το βάδισμα μπορεί να απαιτήσουν βελτιώσεις στα χαρακτηριστικά του αστικού σχεδιασμού και τις υποδομές. Τέτοιες αλλαγές μπορεί ενδεχομένως να είναι δαπανηρές και δύσκολο να αιτιολογηθούν καθαρά από τα οφέλη του πρόσθετου βαδίσματος. Σε περίπτωση που διεξάγεται ανάλυση κόστους-οφέλους για τη βελτίωση των εξυπηρετήσεων για τους πεζούς (για παράδειγμα κατασκευή πεζοδρομίων), λαμβάνονται οφέλη από τη μειωμένη χρήση αυτοκινήτων και άρα τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Οι επιχειρήσεις δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στην ποιότητα του περιβάλλοντος βάδισης ή του δημόσιου χώρου. Η επένδυση εδώ, σε αντίθεση με το περπάτημα αφ' εαυτού, θεωρείται ότι παρέχει οικονομικά οφέλη σε σχέση με τους πελάτες και τις αξίες ενοικίων.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης έντασης που αναμένονται μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες στην υγεία μέσω τόσο της βελτίωσης της φυσικής κατάστασης όσο και της ψυχικής υγείας.
- Κοινωνικές ωφέλειες μέσω της συμμετοχής σε προγράμματα βαδίσματος σε επίπεδο γειτονιάς-τοπικής κοινότητας, τα οποία μπορούν να αυξήσουν τις αντιλήψεις των συμμετεχόντων για τις κοινωνικές συνδέσεις και αποτελούν μέρος της κοινότητάς τους.

Η διαπλάτυση πεζοδρομίων είναι μια πρακτική που συναντάται σε αρκετά μέρη του κόσμου. Στις αρχές της δεκαετίας 2010, η πόλη του Sarasota, FL στις ΗΠΑ σχεδίασε ένα έργο διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων σε πέντε τμήματα του κεντρικού δρόμου της πόλης. Ανάλογα παραδείγματα καταγράφονται τα τελευταία χρόνια και σε πολλές ελληνικές πόλεις.

Μια επίσης διαδεδομένη τακτική είναι η δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων και πράσινων διαδρομών. Μεγάλα δίκτυα πεζοδρόμων, εντοπίζονται στην Κοπεγχάγη στη Δανία, στο Zermatt στις ελβετικές Άλπεις, στα χωριά του Cinque Terre στην Ιταλία, στη Ghent και στο ιστορικό κέντρο του Hasselt στο Βέλγιο κλπ., αλλά και σε ελληνικές πόλεις όπως η Λάρισα και η Καρδίτσα.

Ένα σημαντικό στοιχείο που συμβάλλει στην ενίσχυση της κίνησης και παρουσίας του πεζού στις πόλεις είναι ο αστικός εξοπλισμός.

Η Las Ramblas στη Βαρκελώνη, είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα πεζοδρόμου, ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα στάσης και συζήτησης των πεζών. Τα καθιστικά σώματα είναι διάσπαρτα, ώστε να επιτρέπονται οι συζητήσεις των χρηστών του χώρου, κάτι που δεν ευνοείται από τα τυπικά παγκάκια.

Τέλος, σε κάθε διαμόρφωση πρέπει η ανεμπόδιση κίνηση ΑμεΑ να αποτελεί προτεραιότητα με στόχο την ισοτιμία των πολιτών και την ισότιμη για όλους πρόσβαση στους χώρους της πόλης. Ειδικότερα, δράσεις που εστιάζουν στην προώθηση της κινητικότητας ΑμεΑ είναι η δημιουργία ραμπών, η αφαίρεση/ περιορισμός εμποδίων και η δημιουργία δικτύου όδευσης τυφλών.

9.3. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.

Το ποδήλατο είναι ένα μέσο φιλικό προς το περιβάλλον, ευέλικτο που βελτιώνει την ποιότητα ζωής και την υγεία των κατοίκων, τόσο από άποψη άθλησης, όσο και εξαιτίας του περιορισμού των εκπομπών αερίων από επικίνδυνα αέρια. Ως εκ τούτου, θετικές τιμές οφέλους-κόστους παρατηρούνται για τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, με βάση την εξοικονόμηση χρόνου ταξιδιού και το χαμηλότερο κόστος υγείας και καυσίμων.

Η κατάλληλη παροχή υποδομών για την κυκλοφορία ποδηλάτων που δημιουργεί δίκτυα διαδρομών, είναι απαραίτητη για την ενθάρρυνση της ποδηλασίας. Ο σχεδιασμός του δικτύου οφείλει να εξασφαλίζει τη συνέχεια, τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια των μετακινούμενων. Τα δίκτυα αυτά πρέπει να δημιουργηθούν από στοιχεία, όπως οι ασφαλείς διασταυρώσεις και γέφυρες που δημιουργούν κατάλληλες απευθείας διαδρομές για την κυκλοφορία ποδηλάτων.

Αναγκαία είναι και η διατήρηση ομοιόμορφων χαρακτηριστικών καθ' όλη την έκταση του δικτύου, σύμφωνα με τις κατάλληλες προδιαγραφές κατασκευής και σήμανσης, για όλους τους χρήστες της οδού που έρχονται σε αλληλεπίδραση με τους ποδηλατοδρόμους: ποδηλάτες, πεζούς και χρήστες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Ανεπτυγμένα δίκτυα ποδηλάτου καταγράφονται στις πόλεις της Ολλανδίας, όπου το ποδήλατο χρησιμοποιείται ως καθημερινό μέσο μετακίνησης, όπως στην περίπτωση του Άμστερνταμ.

Για την εξασφάλιση της ασφαλούς στάθμευσης των ποδηλάτων απαιτείται η εγκατάσταση κατάλληλων ποδηλατοστασίων (stand) για στήριξη και ασφάλιση ποδηλάτων ανά τακτά διαστήματα. Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις, παρέχεται η δυνατότητα υπογείου χώρου στάθμευσης ποδηλάτων, με αποτέλεσμα να μην απαιτείται η πεζή μετακίνηση στο εξωτερικό του κτιρίου και να προστατεύεται το ποδήλατο από φθορά και κλοπές.

Ορισμένες μελέτες υποστηρίζουν ότι είναι ασφαλέστερο να διαχωριστεί η κυκλοφορία ποδηλάτων από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και ότι, επομένως, απαιτούνται διαδρομές εκτός δρόμου. Στην Ευρώπη λόγω του ότι το ποδήλατο είναι διαδεδομένο ως μέσο μετακίνησης για σκοπούς μετακίνησης, πέραν της αναψυχής, έχουμε και την χάραξη περιφερειακών δικτύων.

Στην Πολωνία μάλιστα έχουμε τους λεγόμενους «πράσινους ποδηλατόδρομους». Ειδικότερα, κοντά στο Lidzbark Warminski έχουμε την κατασκευή ποδηλατοδρόμου από συνθετικό υλικό, όπως ο ασφαλτοτάπητας, έχοντας όμως μια εξαιρετική ιδιότητα, να «εγκλωβίζει» το φως του ήλιου την ημέρα

και έτσι μπορεί και αυτοφωτίζεται όλη τη νύχτα. Έτσι οι ποδηλάτες μπορούν με ασφάλεια να κυκλοφορούν ακόμη και στο απόλυτο σκοτάδι πάνω του, όπως και οι πεζοί στον διπλανό διάδρομο.

Τα τελευταία χρόνια έχουμε την ανάπτυξη των συστημάτων κοινοχρήστων ποδηλάτων.

Η ανάπτυξη ενός συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων επιτρέπει την πρόσβαση σε ποδήλατα με αυτοματοποιημένο τρόπο και τη χρήση τους για εκτεταμένο χρονικό διάστημα. Ένα ποδήλατο είναι δυνατόν να ενοικιασθεί από συγκεκριμένο χώρο ενοικίασης και στην συνέχεια να σταθμευθεί κάπου αλλού, μέσα στην πόλη.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης/υψηλής έντασης που αναμένονται μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες στην υγεία μέσω τόσο της βελτίωσης της φυσικής κατάστασης των ποδηλατών, όσο και της μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων που επηρεάζουν την υγεία του ευρύτερου πληθυσμού (όταν οι ποδηλατικές διαδρομές αντικαθιστούν τις μετακινήσεις με μηχανοκίνητη μεταφορά).
- Ωφέλειες στο περιβάλλον βιάδισής καθώς οι ποδηλατικές υποδομές μπορούν επίσης να βελτιώσουν το περιβάλλον για τους πεζούς και άρα να ενθαρρύνουν το βιάδισμα ως μέσο μετακίνησης.

9.4. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΩΝ.

Το πρώτο βήμα στη διευκόλυνση ατόμων με δυσκολία στην πρόσβαση σε παραλίες είναι η αγορά και η τοποθέτηση εξοπλισμού. Το επόμενο, όμως, που σχετίζεται με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι η συντήρηση του εξοπλισμού και η διαχείρισή του. Από τις πιο σημαντικές υποδομές είναι οι διάδρομοι πρόσβασης ΑμεΑ στις παραλίες. Οι διάδρομοι αυτοί άλλοτε είναι κατασκευασμένοι από συμβατικά υλικά και αποτελούν μόνιμες παρεμβάσεις στον αιγιαλό ή αποτελούν βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις.

Το Σπλιτ της Κροατίας σε συνδυασμό με το Ντουμπρόβνικ προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών κατά τους θερινούς μήνες. Για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ, υπάρχουν παραλίες στην ευρύτερη περιοχή της πόλης που διαθέτουν υποδομή, η οποία μπορεί να συμβάλει στην προσέλευσή τους σε αυτές. Χαρακτηριστική τέτοια παραλία είναι η Zrjan beach. Πέραν των ραμπών που υπάρχουν σε συγκριμένα σημεία για την πρόσβαση του κοινού στον προσβάσιμο χώρο στάθμευσης, τα αποδυτήρια, τα ντουζ και τουαλέτες, είναι εξοπλισμένη και με ανελκυστήρα για την είσοδο και έξοδο ΑμεΑ στη θάλασσα.

Αναφορικά με καλές πρακτικές παρακτίων μετώπων, ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους στο θαλάσσιο μέτωπο του Λάγκος, η αξιοποίηση των όμορων της θάλασσας περιοχών έγινε με την ανάπτυξη πεζοδρομημένων επιφανειών. Κατά κύριο λόγο, το πλάτος του πεζοδρομίου είναι τα 6 μ., ενώ λωρίδα πρασίνου (σε ορισμένα σημεία πρόκειται για μικρότερα παρτέρια), πλάτους 1,5 μ., το διαχωρίζει από το οδόστρωμα, αυξάνοντας το επίπεδο προστασίας των πεζών. Σε απόσταση, κατά μέσο όρο 7 μ. έχουν φυτευτεί φοίνικες, δεδομένου του κλίματος της περιοχής.

Το Ρίμινι (Rimini) αποτελεί μια μεγάλη πόλη στην ανατολική Ιταλία που βρέχεται από την Αδριατική. Η μεγάλη ακτογραμμή, πλάτους περίπου 100 μ., εντός της πόλης αξιοποιείται σχεδόν στο σύνολό της, ως πλαζ. Το παραλιακό πεζοδρόμιο συνολικού πλάτους 5 μ. διαιρείται σε χώρο κίνησης ποδηλάτου (1,5 μ.)

- μονή κατεύθυνση αντίθετη της κίνησης των ποδηλάτων στην ποδηλατολωρίδα, δρώντας συνολικά ως αμφίδρομος ποδηλατόδρομος, χώρο κίνησης πεζών (2 μ.) και νησίδα πρασίνου (1,5 μ.). Το μήκος της τελευταίας είναι περίπου 20 μ. Μεταξύ δύο νησίδων μεσολαβεί πεζοδρομημένη επιφάνεια που κατευθύνει τους πεζούς προς την πλαζ. Στον μικρό υπο-χώρο αυτό τοποθετούνται παγκάκια τα οποία είναι τοποθετημένα σε κατεύθυνση διαφορετική από την ανατολή, δηλαδή τη θέα προς τη θάλασσα. Φωτιστικά σώματα εστιασμένα στην κίνηση του πεζού δεν υπάρχουν, παρά μόνο τα φωτιστικά σώματα της οδού και προβολείς στην επιφάνεια της πλαζ.

Στην Λεμεσό κατά καιρούς είχαν κατασκευαστεί κάποιες τμηματικές οδεύσεις για τους πεζούς, οι οποίες ωστόσο δεν συνδέονται μεταξύ τους, στο παραλιακό μέτωπο των Δήμων Λεμεσού, Αγίου Αθανασίου και Γερμασόγειας. Με την ολοκλήρωση των έργων θα συμπληρωθεί το δίκτυο παραλιακών πεζόδρομων της Λεμεσού σε ένα συνολικό μήκος 13 χλμ. Περίπου, ξεκινώντας από τον Δήμο Λεμεσού στα δυτικά μέχρι τα όρια του Αγίου Τύχωνα στα ανατολικά. Σκοπός του έργου είναι η παροχή ποιοτικής πρόσβασης προς και κατά μήκος της παραλίας, σε όλες τις ομάδες πληθυσμού περιλαμβανομένων και των ΑμεΑ, όλες τις ώρες της μέρας και η συμπλήρωση του «παζλ» των υφιστάμενων τμημάτων πεζοδρόμων εκατέρωθεν ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει συνολικά σαν δίκτυο εντός του αστικού ιστού.

9.5. ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ.

Η ηλεκτροκίνηση προωθείται ως μια από τις σημαντικότερες και αποτελεσματικότερες εναλλακτικές προτάσεις μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Βελτιώνει την ποιότητα ζωής στις πόλεις, μειώνει τον θόρυβο, βελτιώνει την ατμόσφαιρα και μειώνει την πρόωρη θνησιμότητα του πληθυσμού.

Σε διεθνές επίπεδο, η ηλεκτροκίνηση φαίνεται να αποτελεί τη βασική λύση για μετάβαση σε ένα περιβάλλον οδικών μετακινήσεων μηδενικών εκπομπών, με το 31% του παγκόσμιου στόλου οχημάτων να προβλέπεται πως θα είναι ηλεκτρικός έως το 2040 με την Ελλάδα να υποστηρίζει τις νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Πολλές Περιφέρειες και Δήμοι έχουν οργανώσει δράσεις με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τη συμμετοχή εθελοντών. Η ανάγκη για τις δράσεις αυτές προέκυψε από το γεγονός ότι αν και υπάρχει πλήθος καλών πρακτικών στους τομείς της κινητικότητας και του περιβάλλοντος, το ευρύ κοινό δεν τις γνωρίζει.

Η ιδέα λοιπόν για την οργάνωση μιας δράσης είναι να παρέχει όλη εκείνη την πληροφόρηση στους πολίτες σχετικά με καλές πρακτικές στο κομμάτι της αστικής κινητικότητας, καθώς και σε άλλα περιβαλλοντικά θέματα, ενώ αυτοί κάνουν τον περίπατό τους μία Κυριακή, και ως εκ τούτου είναι πιο χαλαροί και συνήθως πιο δεκτικοί σε μια τέτοιου τύπου πληροφόρηση.

Οι πολίτες μπορούν να περιηγηθούν ανάμεσα από ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τους σταθμούς φόρτισης τους, να μπουν σε ένα φορητό πιλοτήριο και να μάθουν τον τρόπο που πρέπει να οδηγούμε, να ενημερωθούν σχετικά με τη χρήση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, καθώς και για ένα πλήθος τεχνολογικών εξελίξεων που μπορούν να κάνουν τις καθημερινές μας δραστηριότητες στην πόλη περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον.

Επιπλέον, οι πολίτες μπορούν να ενημερωθούν και για το ζήτημα της ανακύκλωσης και πιο συγκεκριμένα για τα ανακυκλώσιμα υλικά, τις νέες αυτοδιαχειριζόμενες δομές συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών και μερικά από τα εκατοντάδες χρήσιμα προϊόντα που προέρχονται από την ανακύκλωση αποβλήτων. Η εν λόγω εκδήλωση δύναται για παράδειγμα να πραγματοποιείται σε ετήσια βάση μία Κυριακή και να χρηματοδοτείται από ίδιους πόρους, ενώ μέρος των εξόδων καλύπτεται από χορηγίες ιδιωτών και επιχειρήσεων.

Οι βασικές προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε μια τέτοια δράση είναι πρώτον η προσέλκυση μεγάλου αριθμού εθελοντών και δεύτερον το να μην επαναλαμβάνονται κάθε χρόνο οι ίδιες δραστηριότητες. Η πρακτική αυτή μπορεί να μεταφερθεί σε οποιαδήποτε περιοχή και το ενδιαφέρον της έγκειται στο χαμηλό απαιτούμενο κόστος και στην προαγωγή του εθελοντισμού.

9.6. ΕΝΘΑΡΡΥΝΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΜΕΣΩΝ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ.

Οι «καμπάνιες» μάρκετινγκ φαίνεται ότι επιτυγχάνουν τον επιδιωκόμενο σκοπό τους, με θετικά αποτελέσματα για παρεμβάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια, την ποδηλασία και τον τρόπο μετακίνησης.

Οι παρεμβάσεις μάρκετινγκ ατομικών μετακινήσεων μπορούν, εξ ορισμού, να παρέχουν πιο εστιασμένες ενέργειες. Μειώσεις στις μετακινήσεις αυτοκινήτων που κυμαίνονται από 5%-15% έχουν παρατηρηθεί από το μάρκετινγκ ατομικών μετακινήσεων, ενώ το κόστος είναι χαμηλό. Τα προγράμματα επιβράβευσης για τη χρήση των δημόσιων μεταφορών είναι σε θέση να αυξήσουν τον αριθμό των πελατών και να επιτύχουν υψηλή αφοσίωση.

Τα προγράμματα «οικολογικής οδήγησης» φαίνεται να είναι ένας οικονομικά αποδοτικός τρόπος για την μείωση των εκπομπών CO₂. Από επιχειρηματικής άποψης, η εκπαίδευση με οικολογική οδήγηση μπορεί να επιτύχει την επιστροφή χρημάτων μέσω της εξοικονόμησης καυσίμων.

Κύριες ωφέλειες είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες χαμηλής έντασης που όμως αναμένονται να εμφανιστούν βραχυπρόθεσμα.
- Ωφέλειες οδικής ασφάλειας μέσω της αλλαγών στο στυλ οδήγησης από την προώθηση της οικολογικής οδήγησης, καθώς και μειωμένο θόρυβο και λιγότερο άγχος για τους οδηγούς.
- Κοινωνικές ωφέλειες καθώς η μετατόπιση από το αυτοκίνητο σε εναλλακτικά μέσα που έχουν επιφέρει οι εκστρατείες έχουν τη δυνατότητα να επιφέρουν ευρύτερα οφέλη ποιότητας του αέρα και θορύβου στις κοινότητες.

Σε εθνικό επίπεδο το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος υποστηρίζει την Επιτροπή Προσβασιμότητας, καθώς και τις εκστρατείες Ecomobility και Free Mobility, που εστιάζουν στην ευαισθητοποίηση των νέων σε θέματα βιώσιμης και απρόσκοπτης κινητικότητας στον αστικό ιστό, ενώ συνεχίζει να δίνει βαρύτητα στον στρατηγικό σχεδιασμό της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας.

10. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.

10.1. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ - ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΒΑΚ.

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση τόσο της διαδικασίας σχεδιασμού όσο και της εφαρμογής των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ. Βοηθά να εντοπισθούν και να προληφθούν προβλήματα κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του Σχεδίου και εάν είναι απαραίτητο, να «επαναπροσδιοριστούν» μέτρα για την επίτευξη των στόχων πιο αποτελεσματικά.

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του.

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ, αφορούν:

- στην συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού,
- στις ενδεχόμενες επιπτώσεις από το πακέτο μέτρων κατά την περίοδο υλοποίησής του .

Η διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του ΣΒΑΚ, θα πραγματοποιείται με την βοήθεια των ποσοτικοποιημένων ειδικών στόχων και των αντίστοιχων δεικτών..

Οι δείκτες για την αξιολόγηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων, αποτελούν το βέλτιστο σενάριο μέτρων για την επίτευξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, σε όλα τα στάδια εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Οι δείκτες θα εξετασθούν πριν την έναρξη, κατά την διάρκεια, αλλά και μετά το πέρας της εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων, ώστε να αποτυπωθεί η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων και το κατά πόσο εφαρμόστηκαν επαρκώς.

Η παρακολούθηση διακρίνεται σε 2 Φάσεις: τη Βραχυπρόθεσμη και τη Μακροπρόθεσμη.

Στη Βραχυπρόθεσμη Φάση εντάσσεται η διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου, η ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών και ο έλεγχος προόδου.

Στη Μακροπρόθεσμη Φάση εντάσσεται η Αναθεώρηση του παρόντος Σχεδίου, η αποτίμηση των επιτευγμάτων και ο προσδιορισμός νέων προκλήσεων.

Φορέας Παρακολούθησης, με αρμοδιότητα την παρακολούθηση και την αξιολόγηση εφαρμογής του ΣΒΑΚ, είναι ο Φορέας Εκπόνησης του, δηλαδή ο Δήμος Ικαρίας.

Για τον υπολογισμό των δεικτών, κατά την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ, ο Φορέας Παρακολούθησης θα πρέπει να μεριμνά για την συλλογή και επικαιροποίηση των απαραίτητων στοιχείων και δεδομένων ανά χρονικά διαστήματα, τα οποία προτείνεται να είναι:

- 1 χρόνο μετά την έναρξη.
- 3 χρόνια μετά την έναρξη.

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

- 5 χρόνια μετά την έναρξη.
- 1 χρόνο μετά το πέρας.

Σε περίπτωση που ο Φορέας Παρακολούθησης κρίνει σκόπιμο θα προσθέτει επιπλέον σταθμούς ελέγχου και παρακολούθησης, με στόχο την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του Σχεδίου.

Τα νέα στοιχεία θα συγκρίνονται με τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, ώστε να αξιολογηθεί τόσο η εφαρμογή του ΣΒΑΚ, όσο και η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων σε περίπτωση εφαρμογή τους.

Οι Δείκτες αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Ικαρίας παρουσιάζονται στο κάτωθι πίνακα.

Πίνακας 7: Δείκτες αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Ικαρίας

Πακέτο μέτρων	Δείκτης αξιολόγησης	Ορισμός - περιγραφή δείκτη	Τιμή βάσης (2021)	Τιμή στόχος (2033)
Πρώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Km νέων ποδηλατοδρόμων	0	1,5km θα προκύψει από Συγκοινωνιακή Μελέτη
	Σταθμοί ενοικίασης ποδηλάτων	Αριθμός	0	2
	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Km νέων οδών	0	800m
Εξασφάλιση προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες	Πεζοδρόμια που πληρούν τις απαιτήσεις προσβασιμότητας	% πεζοδρομίων που διαθέτουν ράμπες ΑΜΕΑ και οδηγούς τυφλών	0	100% (θα προκύψει από ΣΑΠ)
Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	Υπερυψωμένες διαβάσεις	Αριθμός	0	4+
	Νέοι ή αναβαθμισμένοι κόμβοι	Αριθμός		3
	Νέοι φωτεινοί σηματοδότες	Αριθμός		1
Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	Μini Bus Αστικής Συγκοινωνίας	Αριθμός	0	Θα προκύψουν από Μελέτη Σκοπιμότητας
Μείωση κυκλοφορίας των αυτοκινήτων εντός οικισμών	Νέες περιφερειακές οδοί	Km	0	1km θα προκύψει από

Πακέτο μέτρων	Δείκτης αξιολόγησης	Ορισμός - περιγραφή δείκτη	Τιμή βάσης (2021)	Τιμή στόχος (2033)
				Συγκοινωνιακή Μελέτη
Οργάνωση της στάθμευσης	Νέοι χώροι στάθμευσης	αριθμός	0	2
Προστασία και αναβάθμιση φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Προώθηση νέου πολεοδομικού σχεδιασμού	% έκτασης	0	100%
	Αστικές αναπλάσεις	Αριθμός έργων	0	3+
Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Αριθμός σημείων	0	Οι προβλεπόμενοι από ΣΦΗΟ
Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	Υπηρεσίες Δήμου που διατίθενται ηλεκτρονικά	Αριθμός υπηρεσιών	0	5+
Καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	Αριθμός θέσεων φορτοεκφόρτωσης	Αριθμός θέσεων	0	2+
Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση	Υλοποιηθείσες ενέργειες και δράσεις	Αριθμός δράσεων	0	10 (1/έτος)

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων κινητικότητας που περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι συνεχής, αφού μόνον έτσι μπορούν να εντοπιστούν προβλήματα, αστοχίες καθυστερήσεις και αλλαγές εγκαίρως, ώστε να υπάρχουν οι απαραίτητες βελτιωτικές ενέργειες για την επιτυχή έκβαση των στόχων του ΣΒΑΚ.

Το βασικό εργαλείο για την βραχυπρόθεσμη παρακολούθηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ είναι οι εκθέσεις προόδου. Σε αυτές αποτυπώνεται η πορεία εφαρμογής των μέτρων για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί από τον σχεδιασμό καθώς και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους. Υποδεικνύονται τα κατάλληλα μέτρα ή εναλλακτικές λύσεις για την αντιμετώπιση τυχόν αδυναμιών ή προβλημάτων που διαπιστώθηκαν στην εφαρμογή.

Οι ελάχιστες πληροφορίες που τηρούνται στις αναφορές προόδου είναι οι εξής:

- Ανά μέτρο: απαραίτητες διοικητικές διαδικασίες και εγκρίσεις, ολοκληρωμένες διοικητικές διαδικασίες και εγκρίσεις, προγραμματισμός επόμενων ενεργειών, εξασφαλισμένος

προϋπολογισμός, συμβασιολογημένος προϋπολογισμός, συνολικές δαπάνες, προβλεπόμενο φυσικό αντικείμενο, υλοποιημένο φυσικό αντικείμενο, προβλήματα και προτάσεις επίλυσης

- Ανά δείκτη: τιμή στόχος, επικαιροποιημένη τιμή, πρόβλεψη επίτευξης ανά χρονικό ορίζοντα Σχεδίου Δράσης (2026 - 2028 - 2033)
- Ανά στόχο: περιγραφή προόδου, εκτίμηση συμβολής μέτρων
- Συμπεράσματα και συστάσεις για την επόμενη διετία
- Περίληψη για τους πολίτες: σε απλή γλώσσα περιγράφεται η πορεία υλοποίησης των μέτρων, τα οφέλη των παρεμβάσεων και τα κύρια επιτεύγματα του ΣΒΑΚ μέχρι στιγμής.

Υπεύθυνος για την σύνταξη της αναφοράς είναι ο Δήμος σε συνεργασία πάντα με τους εμπλεκόμενους φορείς για την άντληση των απαραίτητων πληροφοριών. Για την υποβολή στη σύνταξη των διετών εκθέσεων προόδου ο Δήμος μπορεί να προσφεύγει και στις υπηρεσίες τρίτων - εξωτερικών συνεργατών ιδίως για την συγκέντρωση στοιχείων και τον υπολογισμό των δεικτών και την επικοινωνία και δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων προς τους πολίτες.

Οι εκθέσεις προόδου υποβάλλονται εγγράφως στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καθώς και στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καθώς και σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ προς ενημέρωσή τους.

Τα αποτελέσματα των εκθέσεων προόδου θα δημοσιοποιούνται, με ευθύνη του Δήμου μέσω κατάλληλων δράσεων ενημέρωσης όπως ανοικτές συζητήσεις/εκδηλώσεις, παραγωγή και διανομή υλικού και με την ανάρτησή τους στην σχετική ιστοσελίδα. Στόχος των δράσεων επικοινωνίας της προόδου των σταδίων του ΣΒΑΚ είναι η ενημέρωση των πολιτών για την πορεία των έργων, τα οφέλη των παρεμβάσεων και η διασφάλιση της αποδοχής των μέτρων. Είναι ιδιαίτερα κρίσιμο οι πολίτες να συμμετέχουν στην παρακολούθηση όλου του έργου, καθώς και να παρεμβαίνουν όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο. Η παρακολούθηση αυτή μπορεί να υποβοηθηθεί από τη χρήση των νέων τεχνολογιών και από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο στάδιο αυτό, αναμένεται οι πολίτες να είναι πιο ευαισθητοποιημένοι καθώς έχουν ήδη συμμετάσχει στην διαδικασία κατάρτισης του ΣΒΑΚ.

Το χρονικό διάστημα ανάλυσης που καλύπτει κάθε έκθεση ξεκινά από 1/1 του έτους ν έως τις 31/12 του έτους ν+1. Οι ημερομηνίες υποβολής των εκθέσεων προόδου στις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς καθώς και δημοσιοποίησης προς τους πολίτες είναι οι εξής:

- 30/6/2025
- 30/6/2027
- 30/6/2029
- 30/6/2031
- 30/6/2033

Το Σχέδιο Δράσης, όποτε κρίνεται απαραίτητο και ιδίως όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου δύναται να επικαιροποιείται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Ειδικότερα, στην περίπτωση που εισάγονται νέα μέτρα στο σχέδιο δράσης, αυτό υποβάλλεται στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων για διατύπωση γνώμης και προς το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για ενημέρωσή του.

Η μακροπρόθεσμη παρακολούθηση του ΣΒΑΚ εμπεριέχει την έννοια της αξιολόγησής του και την προετοιμασία για την αναθεώρησή του ή/και ανάπτυξη νέου ΣΒΑΚ. Το βασικό εργαλείο της μακροπρόθεσμης παρακολούθησης είναι η έκθεση αξιολόγησης στην οποία αποτιμάται το σχέδιο μέσω των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν από τη διαδικασία, αλλά και η θεώρηση περαιτέρω πολιτικών που πρέπει να ληφθούν υπόψη στο νέο σχεδιασμό.

Τα αντικείμενα της έκθεσης αξιολόγησης περιλαμβάνουν τα εξής:

- Αποτίμηση της επικαιρότητας της στρατηγικής και του σχεδίου
- Αποτίμηση της προόδου υλοποίησης των παρεμβάσεων
- Αποτίμηση της αποτελεσματικότητας/επίτευξης στόχων
- Αποτίμηση των διαδικασιών υλοποίησης και συνεργασίας
- Αποτίμηση της αποδοχής του ΣΒΑΚ και παρεμβάσεων από την τοπική κοινωνία και φορείς
- Συμπεράσματα και συστάσεις, πρόταση αναθεώρησης

Αρμόδιος για την διαδικασία αξιολόγησης του ΣΒΑΚ και την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων που θα προκύψουν είναι ο Φορέας Εκπόνησης, δηλαδή ο Δήμος. Η αξιολόγηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να γίνεται από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες ώστε να διασφαλίζεται η ανεξαρτησία και η αμεροληψία της διαδικασίας από τους άμεσα εμπλεκόμενους (Υπηρεσίες Δήμου, Δίκτυο Φορέων).

Το χρονικό διάστημα που αφορά η Έκθεση Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ είναι τα πέντε έτη από την έγκρισή του.

Το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, με σκοπό να επιτύχουν τους καθορισμένους στόχους. Προς τούτο, απαιτείται εκ νέου η τήρηση του Κύκλου ΣΒΑΚ και ο χαρακτηρισμός του.

10.2. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια διεξάγεται ανάλυση των κινδύνων που μπορούν να επηρεάσουν την εφαρμογή του ΣΒΑΚ. Τα θέματα που καλύπτονται είναι τα εξής:

- Περιγραφή του είδους των κινδύνων.
- Κατηγοριοποίηση σε χαμηλού, μεσαίου ή υψηλού κινδύνου.
- Καθορισμός βημάτων που θα μπορούσαν να ακολουθηθούν για τον περιορισμό των πιθανοτήτων και των επιπτώσεων.

Σκοπός της διαδικασίας είναι η εκτίμηση και η αντιμετώπιση των κινδύνων που ενδέχεται να επηρεάσουν την ομαλή υλοποίηση και την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ.

Τα αποτελέσματα της προκαταρκτικής ανάλυσης και διαχείρισης κινδύνου παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα. Η διαδικασία ανάλυσης κινδύνων είναι δυναμική και εξελίσσεται παράλληλα με την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Πίνακας 8: Ανάλυση κινδύνων κατά την εφαρμογή του ΣΒΑΚ.

A/A	Περιγραφή Κινδύνου	Είδος	Κατηγοριοποίηση	Πιθανές επιπτώσεις	Βήματα αντιμετώπισης
1.	Ελλιπής ενημέρωση για ευρωπαϊκά προγράμματα αστικής κινητικότητας και αστικής ανάπτυξης και 2021-2027	Επιχειρησιακός	μεσαίου επιπέδου	Αδυναμία εξασφάλισης χρηματοδότησης για πράξεις	Συμμετοχή στελεχών σε εκδηλώσεις δικτύωσης και συνεχούς επιμόρφωσης
2.	Μειωμένη συμμετοχή Δικτύου Φορέων	Επιχειρησιακός	χαμηλού επιπέδου	Ελλιπής συντονισμός Χαμηλή ποιότητα υλοποίησης	Εμπύχωση και ενημέρωση φορέων
3.	Έλλειψη εξειδικεύσεων, φόρτος εργασίας για ωρίμανση έργων	Τεχνικών προβλημάτων	υψηλού επιπέδου	Αδυναμία έγκαιρης υλοποίησης	Πρόβλεψη κονδυλίων μελετητικών υπηρεσιών από την Τεχνική Βοήθεια ΠΕΠ
4.	Μείωση προσωπικού Δήμου	Επιχειρησιακός	μεσαίου επιπέδου	Αδυναμία έγκαιρης υλοποίησης	Άμεση αντικατάσταση προσωπικού που εμπλέκεται στο ΣΒΑΚ σε περίπτωση αποχώρησης, είτε με προσλήψεις είτε με εσωτερικές μετακινήσεις
5.	Αλλαγές νομικού πλαισίου δημοσίων συμβάσεων και έργων	Θεσμικός	υψηλού επιπέδου	Καθυστέρηση έναρξης έργων Αδυναμία έγκαιρης υλοποίησης	Συμμετοχή στελεχών σε ενημερώσεις και εκπαίδευση στις αλλαγές
6.	Απόκλιση από στόχους	Επιχειρησιακός	υψηλού επιπέδου	Μη επίτευξη στόχων	Εκθέσεις παρακολούθησης, συνεργασία με Δίκτυο Φορέων
7.	Ενστάσεις/προσφυγές υποψηφίων αναδόχων έργων	Νομικός	μεσαίου επιπέδου	Καθυστέρηση υλοποίησης	Σαφήνεια και ποιότητα τευχών

A/A	Περιγραφή Κινδύνου	Είδος	Κατηγοριοποίηση	Πιθανές επιπτώσεις	Βήματα αντιμετώπισης
					Κονδύλια νομικής συμβουλής από Τεχνική Βοήθεια
8.	Αλλαγή κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών	Επιχειρησιακός	μεσαίου επιπέδου	Μη καταλληλόλητα Στρατηγικής	Σύστημα συλλογής δεδομένων παρακολούθησης Προβλέψεις αναθεώρησης
9.	Αντιδράσεις τοπικής κοινωνίας - έλλειψη συμμετοχής	κοινωνικός	μεσαίου επιπέδου	Μειωμένη προστιθέμενη αξία Χαμηλή ιδιοκτησία αποτελεσμάτων	Ενέργειες ευαισθητοποίησης και συμμετοχικού σχεδιασμού

Γενικές κατευθύνσεις αντιμετώπισης των κινδύνων

Για την αντιμετώπιση των κινδύνων που εντοπίζονται κατά τη διαδικασία της υλοποίησης των παρεμβάσεων και της στρατηγικής και περιεγράφηκαν ανωτέρω, ο Δήμος Ικαρίας προτείνεται να προβαίνει σε μία σειρά γενικών ενεργειών:

1. Ορισμός Υπεύθυνου για θέματα Διαχείρισης Κινδύνων ΣΒΑΚ, ο οποίος σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου και το Δίκτυο Φορέων αναλαμβάνει την εφαρμογή των ενεργειών εντοπισμού, αξιολόγησης και αντιμετώπισης κινδύνων στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.
2. Παρακολούθηση του νομικού και κανονιστικού πλαισίου (Εθνικό και Ευρωπαϊκό) από την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου. Συστηματική παρακολούθηση για τις αλλαγές που προκύπτουν στο νομικό και κανονιστικό πλαίσιο, προκειμένου να συμβαδίζουν και να μη επηρεάσουν κατά πολύ την εκτέλεση του Σχεδίου Δράσης.
3. Συστηματική Παρακολούθηση από την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου σε συνεργασία με το Δίκτυο Φορέων και δημιουργία τακτικών αναφορών.
4. Εκπαίδευση του προσωπικού.
5. Εφαρμογή και έλεγχος τήρησης διαδικασιών Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας που τηρεί ο Δήμος.

11. ΣΥΝΟΨΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Α. ΣΥΝΟΨΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ.

Οι Προτάσεις του παρόντος ΣΒΑΚ για λόγους εποπτείας και έμφασης στους προϋπολογισμούς αυτών, προκειμένου να δρομολογηθούν οι ενέργειες για την εξασφάλιση των αναγκαίων οικονομικών πόρων για την υλοποίηση τους, παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

Επισημαίνεται ότι, στα προτεινόμενα έργα ή/και στις προτεινόμενες μελέτες σχεδιασμού των έργων, θα πρέπει να περιλαμβάνονται τα κάτωθι αναφερόμενα τεχνικά αντικείμενα / έργα / υποέργα, τα οποία ακόμη και στην περίπτωση που δεν αποτελούν έργα αυτοτελούς χρηματοδότησης, θα πρέπει να περιλαμβάνονται στα τεχνικά προς υλοποίηση.

Πίνακας 9: Προϋπολογισμός προτάσεων και έργων του ΣΒΑΚ.

	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΣΒΑΚ	ΔΑΠΑΝΗ (ευρώ)*
Ι. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Α΄ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.		
8.1.1.	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	500.000
8.1.2.	ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	100.000
8.1.3.	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	500.000
8.1.4.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	400.000
8.1.5.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ (ΠΛΑΤΟ).	300.000
8.1.6.	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ	200.000
8.1.7.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ	400.000
8.1.8.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	100.000
8.1.9.	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ	250.000
8.1.10.	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	200.000
8.1.11.	ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ	400.000
8.1.12.	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	100.000
8.1.13.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	(Συνοδό έργο)
8.1.14.	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΟΔΩΝ	100.000
8.1.15.	ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΑΞΙ	50.000
8.1.16.	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Συνοδό έργο)

ΣΤΑΔΙΟ Γ'. Χρονοδιάγραμμα Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμού, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίησης και Έγκρισης ΣΒΑΚ

8.1.17.	ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ MASTERPLAN ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	100.000
II. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Β' ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.		
8.2.1.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ	100.000
8.2.2.	ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	100.000
8.2.3.	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	50.000
8.2.4.	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ	50.000
ΣΥΝΟΛΟ		4.000.000

12.ΒΕΛΤΙΣΤΑ ΣΕΝΑΡΙΑ.

Στην παρούσα μελέτη εξετάστηκαν ενδελεχώς τα διαθέσιμα στοιχεία και σε συνδυασμό με την εμπειρία του ΤΣ και της Ομάδας Μελέτης, συνεκτιμήθηκαν τα παραπάνω. Το προτεινόμενο μέτρα είναι πλήρη και συνεκτικά, καθώς έχουν ήδη ληφθεί υπόψη όλες οι πιθανές παράμετροι, ενώ ο σχεδιασμός που προέκυψε αντιμετωπίζει κάθε πιθανή ανάγκη και πρόκληση που ενδέχεται να ανακύψει.

Συνεπώς, η δημιουργία εναλλακτικής πρότασης μέτρων θεωρήθηκε περιττή, για τους εξής λόγους:

1. **Ολοκληρωμένη Προσέγγιση – Ανάλυση - Σχεδιασμός:** Τα προτεινόμενα μέτρα έχουν αναλυθεί και τεκμηριωθεί επαρκώς, εξασφαλίζοντας ότι καλύπτουν όλες τις ανάγκες και τις πιθανές εξελίξεις, λαμβάνοντας υπόψη πλήθος δεδομένων και παραμέτρων.
2. **Εξοικονόμηση Πόρων:** Το προτεινόμενο σενάριο μέτρων είναι ολοκληρωμένο, αποτελεσματικό και συνεκτικό, καθώς σκοπός του πέρα από την συνολική αντιμετώπιση των υπάρχοντων προβλημάτων είναι και η ορθολογική αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων.
3. **Σαφήνεια και Εστίαση:** Η ύπαρξη πολλαπλών σεναρίων μπορεί να προκαλέσει σύγχυση και να δυσκολέψει τη λήψη αποφάσεων. Με το παρόν σενάριο προτεινόμενων μέτρων και ενεργειών, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς μπορούν να επικεντρωθούν σε ένα κοινό πλάνο δράσης, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα και τη συνέπεια στην υλοποίηση των μέτρων.
4. **Μείωση Ρίσκου:** Το σενάριο προτεινόμενων μέτρων και ενεργειών έχει σχεδιαστεί για να αντιμετωπίσει κάθε ενδεχόμενο, μειώνοντας έτσι την ανάγκη για αλλαγές και προσαρμογές στην πορεία, που μπορεί να αυξήσουν τον κίνδυνο αποτυχίας ή καθυστερήσεων.

Συνοψίζοντας, το προτεινόμενο σενάριο μέτρων και ενεργειών είναι πλήρες και βέλτιστο, καθώς έχει ήδη ληφθεί υπόψη κάθε δυνατή μεταβλητή και έχει σχεδιαστεί για να αντιμετωπίσει πιθανές προκλήσεις. ”

Επομένως, η ανάγκη για εναλλακτικό σενάριο καθίσταται περιττή, καθώς θα μπορούσε να προκαλέσει περιττές σπατάλες πόρων, σύγχυση και μείωση της αποτελεσματικότητας στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

13. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ.

13.1. ΓΕΝΙΚΑ.

Η οργάνωση της Διαβούλευσης, καθώς επίσης και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από αυτή, θα οδηγήσουν στην τελική διαμόρφωση του οράματος για την επίτευξη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου για τον οποίο εκπονείτε το ΣΒΑΚ. Η διαδικασία Διαβούλευσης ειδικά για την περίπτωση του ΣΒΑΚ, καλείται να επιτελέσει ένα διπλό ρόλο ο οποίος συνίσταται:

- Στην ενημέρωση, κατάρτιση και ευαισθητοποίηση των πολιτών και των φορέων του Δήμου για το όραμα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- Στην άντληση απόψεων και προβληματισμών πολιτών και φορέων στα πλαίσια της ίδιας της Διαβούλευσης, σχετικά με τις προτάσεις που θα κατατεθούν από τη Μελετητική ομάδα.

13.2. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ.

Οι μέθοδοι για τη διεξαγωγή των ενημερωτικών εκστρατειών και εκπαιδευτικών διαδικασιών για το χαρακτήρα και τους στόχους του ΣΒΑΚ, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, δύναται να περιλαμβάνουν:

- Ημερίδες/ σεμινάρια.
- Δημόσιες ακροάσεις-συναντήσεις.
- Ενημερωτικές εκστρατείες.
- Τεχνολογία πληροφόρησης.

Βασικό στοιχείο στην ενημέρωση θα πρέπει να αποτελέσει η συσχέτιση της πολιτικής εφαρμογής του ΣΒΑΚ, όχι μόνο με τις γενικές πολιτικές προστασίας του περιβάλλοντος και ορθολογικής διαχείρισης των μεταφορών, αλλά και με τις συγκεκριμένες πολιτικές Μετριασμού της Κλιματικής Αλλαγής, Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή και προώθησης της «Πράσινης Ανάπτυξης».

Ειδικότερα:

Μετριασμός της Κλιματικής Αλλαγής. Οι πολιτικές μετριασμού της Κλιματικής Αλλαγής αφορούν οποιαδήποτε ανθρώπινη παρέμβαση για τη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου και την ενίσχυση των δεξαμενών αποθήκευσής τους. Ο μετριασμός της Κλιματικής Αλλαγής συγκεντρώνει την προσοχή όλο και περισσότερων Κυβερνήσεων και αποτελεί αντικείμενο προγραμματισμού σε διεθνές επίπεδο, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι η εκπομπή των αερίων του θερμοκηπίου επιδεινώνει τις κλιματικές μεταβολές. Οι πολιτικές μετριασμού της Κλιματικής Αλλαγής σε παγκόσμιο επίπεδο βασίζονται στην αποφυγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η οποία μεταξύ άλλων επιτυγχάνεται και με την μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου.

Προσαρμογή στη Κλιματική Αλλαγή. Η προσαρμογή στη Κλιματική Αλλαγή, συνίσταται στις Δράσεις και στα Μέτρα, τα οποία πρέπει να ληφθούν από τους αρμόδιους φορείς, ώστε να προσαρμοσθούν οι υποδομές, το ανθρωπογενές περιβάλλον και το φυσικό περιβάλλον, στα νέα δεδομένα που προκύπτουν από την αλλαγή του κλίματος. Τα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στη Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ),

ορίζουν τα Μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε επίπεδο Περιφερειών, για την προσαρμογή ανά επηρεαζόμενο Τομέα (Υδατικοί Πόροι, Υποδομές, Οικιστικό Περιβάλλον, Δάση κλπ). Τονίζεται ότι τα ΠεΣΠΚΑ δεν προτείνουν Μέτρα Μετριασμού της Κλιματικής Αλλαγής, αλλά Μέτρα Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή.

Πράσινη Ανάπτυξη. Η «Πράσινη Ανάπτυξη» (ή Αειφόρος ή Βιώσιμη Ανάπτυξη) είναι η οικονομική ανάπτυξη που διεξάγεται χωρίς την εξάντληση των φυσικών πόρων. Βασικοί στόχοι της είναι:

- Η ανάπτυξη χωρίς την επιδείνωση περιβαλλοντικών προβλημάτων.
- Η εξοικονόμηση της κατανάλωσης φυσικών πόρων.
- Η αξιοποίηση της τεχνολογίας στην αντιμετώπιση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών θεμάτων.
- Η αύξηση της απασχόλησης, μέσω της εισαγωγής νέων τεχνολογιών.
- Η θέσπιση νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και των φυσικών του πόρων.

Με την Πράσινη Ανάπτυξη θα πρέπει να επιδιώκεται:

- Η ανάπτυξη μεθόδων τεχνολογιών που σχετίζονται με τις μετακινήσεις φιλικών στο περιβάλλον.
- Την αειφόρο ανάπτυξη δραστηριοτήτων σχετικών με τους φυσικούς πόρους (ενέργεια, εξόρυξη κλπ.).

13.3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.

Μέσω της Διαβούλευσης τα εμπλεκόμενα και επηρεαζόμενα μέρη (δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, επιχειρήσεις, πολίτες κ.λπ.) μπορούν να συμβάλουν στη διαμόρφωση όλων των θεμάτων που εξετάζονται, εκφράζοντας τις απόψεις και προτάσεις τους. Η Διαβούλευση είναι ένα ενεργό στάδιο μεγάλης σημασίας, κατά το οποίο η συμβολή του κοινού αξιολογείται και ενδεχομένως ενσωματώνεται στο Σχέδιο, τόσο κατά την περίοδο εκπόνησης, όσο και κατά την περίοδο υλοποίησής του. Η Διαβούλευση πραγματοποιείται, ώστε τα αποτελέσματα αυτής να αξιολογηθούν και να ενσωματωθούν στο τελικό Σχέδιο. Στα πλαίσια αυτής δύναται να χρησιμοποιηθούν εργαλεία, ώστε το αποτέλεσμα που θα προκύψει να είναι στοχευμένο. Η διαδικασία δύναται να περιλαμβάνει τις κάτωθι πρωτοβουλίες:

- Δημοσιοποίηση του προσχεδίου ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του Δήμου. Το προσχέδιο αναρτάται στην ιστοσελίδα, μετά σχετικής πρόσκλησης προς κάθε ενδιαφερόμενο (φορέα ή πολίτη), να υποβάλει τις προτάσεις του μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου εντός 15 ημερών από την δημοσιοποίηση. Ο τρόπος αυτός διαβούλευσης κρίνεται ο πλέον αποτελεσματικός, καθώς ο όγκος των θεμάτων αναμένεται είναι μεγάλος, οι επιστημονικές και διεπιστημονικές γνώσεις που απαιτούνται είναι ευρείες και η αποκτηθείσα εμπειρία είναι πρωταρχική στη χώρα. Σε περίπτωση που η ανταπόκριση συμμετοχής δεν είναι ικανοποιητική, ο Φορέας δύναται να παρατείνει τον χρόνο υποβολής σχολίων.
- Αποστολή του προσχεδίου σε ομάδες ομοειδών φορέων. Το προσχέδιο συνοδευόμενο από σχετική πρόσκληση για συμμετοχή, αποστέλλεται ηλεκτρονικά σε ομάδες πολιτών και φορέων παρεμφερούς αντικειμένου, ώστε ενδεχομένως να υπάρξει συνεργασία μεταξύ των φορέων με ζητούμενο την υποβολή κοινών προτάσεων. Τέτοιες ομάδες δύναται να είναι Ιδρύματα, Σύλλογοι, ΜΚΟ κλπ.
- Αποστολή του προσχεδίου σε συγκεκριμένους φορείς. Το προσχέδιο συνοδευόμενο από σχετική πρόσκληση για συμμετοχή, αποστέλλεται ηλεκτρονικά σε συγκεκριμένους φορείς των οποίων η συμμετοχή αξιολογείται ως ιδιαίτερα χρήσιμη. Τέτοιοι φορείς δύναται να είναι η Περιφέρεια, οι όμοροι Δήμοι, το ΚΤΕΛ, ο ΟΑΣΑ, το Λιμενικό Ταμείο κα.

- Αξιολόγηση των προτάσεων της Διαβούλευσης. Η Ομάδα Μελέτης θα συγκεντρώσει και θα επεξεργασθεί - σε συνεργασία με τον Δήμο - όλα τα σχόλια που θα υποβληθούν, ώστε να μπορέσει στη συνέχεια να τα αξιολογήσει. Σε περίπτωση που κριθεί ότι απαιτείται περαιτέρω διευκρίνηση επί συγκεκριμένων σχολίων/προτάσεων, τότε η Ομάδα Μελέτης ή/και ο Δήμος, δύνανται να δομήσουν και περαιτέρω επικοινωνία με τους συντάκτες των σχολίων αυτών.

Με την ολοκλήρωση της αξιολόγησης οι πλέον δόκιμες προτάσεις ενσωματώνονται στο τελικό ΣΒΑΚ.