



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ  
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΙΚΑΡΙΑΣ**

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

**ΠΡΑΚΤΙΚΟ 10  
ΑΡ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ 61/2023  
ΑΡ.ΜΕΛΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ 7**

Στον Άγιο Κήρυκο Ικαρίας, σήμερα Τετάρτη 31 Μαΐου 2023 και ώρα 13:00 μ.μ. η Λιμενική Επιτροπή συνήλθε στο γραφείου του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας κατόπιν της από 813/2023 έγγραφη πρόσκλησης του Προέδρου της.

Στην συνεδρίαση ήταν παρόντες: Μουσέτης Βαγγέλης Παναγιώτης Πρόεδρος, Ζήσης Μάριος Αντιπρόεδρος και τα μέλη Μαυρογεώργης Μιχαήλ ως νόμιμος αναπληρωτής του κ. Τσαπαλιάρη Ανδρέα, Ράπτη Μοσχούλα, Καλαμάρας Νικόλαος και Δημόπουλος Απόστολος.

Απόντα μέλη: Μαούνης Εμμανουήλ και Τσαπαλιάρης Ανδρέας τον οποίο αντικατέστησε ως μέλος ο νόμιμος αναπληρωτής του ο κ. Μαυρογεώργης Μιχαήλ. Χρέη γραμματέα εκτελούσε το μέλος Ράπτη Μοσχούλα λόγω έλλειψης υπαλλήλου.

**ΘΕΜΑ: "Έγκριση για κυκλοφοριακή μελέτη στον λιμένα Ευδήλου".**

Όταν βρέθηκε σε απαρτία η Επιτροπή, ο Πρόεδρος πήρε το λόγο και είπε:  
Σας παρουσιάζουμε την μελέτη με τίτλο : Έγκριση για κυκλοφοριακή μελέτη στον λιμένα Ευδήλου. Οι πίνακες που ακολουθούν αναλύουν την μελέτη και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της εισήγησης.

Ο Κ. Ζήσης Μάριος λαμβάνοντας υπόψην του το υπ' αριθμό 2132.15/548/2023 έγγραφο του Λιμενικού Σταθμού Ευδήλου εγκρίνη την μελέτη.

Ο Κ. Δημόπουλος Απόστολος και ο Κ. Μαυρογεώργης Μιχαήλ δηλώνουν παρών.

Ο πρόεδρος Μουσέτης Βαγγέλης Παναγιώτης και τα μέλη Ράπτη Μοσχούλα και Καλαμάρας Νικόλαος δηλώνουν ναι.

**ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ**

Εγκρίνει την μελέτη με τίτλο : Έγκριση για κυκλοφοριακή μελέτη στον λιμένα Ευδήλου όπως εμφανίζετε στους παρακάτω πίνακες που ακολουθούν και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

ΜΟΥΣΕΤΗΣ ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΜΑΡΙΝΟΣ ΖΗΣΗΣ  
ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΜΙΧΑΗΛ  
ΡΑΠΤΗ ΜΟΣΧΟΥΛΑ  
ΚΑΛΑΜΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

**ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΙΚΑΡΙΑΣ**

**«ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ  
ΓΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΔΗΛΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ»**

**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**



**ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ, με δ.τ. ΜΣΜ Consulting**

**Απρίλιος 2023**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	1
1.1	ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ .....	1
1.2	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	1
1.3	ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	2
1.4	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΑΝ ΥΠΟΨΗ .....	4
1.5	ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	4
2.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΑΙ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	5
2.1	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ - ΕΚΤΑΣΗ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ.....	5
2.1.1	Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης .....	5
	ΧΑΡΤΗΣ 1: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ ΤΗΣ ΙΚΑΡΙΑΣ.....	7
2.1.2	Άμεση Περιοχή Μελέτης.....	8
2.2	ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	10
2.2.1	Διοικητική Δομή – Οικιστικό Δίκτυο .....	10
	ΧΑΡΤΗΣ 2: ΤΡΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΙΚΑΡΙΑΣ.....	12
2.2.2	Πληθυσμιακά στοιχεία.....	13
2.2.3	Απασχόληση .....	15
2.2.4	Χρήσεις Γης.....	15
2.3	Δίκτυα μεταφορών .....	20
2.3.1	Οδικό Δίκτυο-Δίκτυο Χερσαίας Συγκοινωνίας .....	20
	2.3.1.1 Ευρύτερη περιοχή μελέτης .....	20
	ΧΑΡΤΗΣ 3: ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΚΑΡΙΑΣ .....	22
	2.3.1.2 Άμεση περιοχή μελέτης.....	23
2.3.2	Δίκτυο ακτοπλοΐας.....	24
2.3.3	Δίκτυο αερομεταφορών .....	24
3.	ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ.....	25
3.1	ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	25
3.2	ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΙΚΑΡΙΑΣ .....	26
3.3	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	29
4.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	32
4.1	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ .....	32
4.2	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	32
4.3	ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ .....	32
4.4	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ .....	33
4.5	ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	33
4.6	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ .....	34
5.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ .....	35
5.1	ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ.....	35
5.2	ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΔΗΛΟΥ.....	40
6.	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΔΗΛΟΥ .....	43
6.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	43
6.2	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ .....	44
6.2.1	Βόρειο και κεντρικό τμήμα χερσαίας ζώνης Ευδήλου .....	44
6.2.2	Νότιο τμήμα χερσαίας ζώνης Ευδήλου .....	46

## 1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### 1.1 ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ

Σύμφωνα με το από 29/11/2018 υπογεγραμμένο ιδιωτικό συμφωνητικό παροχής υπηρεσιών (ΑΔΑ: Ρ7ΠΛ465ΞΞΤ-ΘΥΡ), ανατέθηκε από το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας, το οποίο εδρεύει στον Άγιο Κήρυκο Ικαρίας με ΑΦΜ 997968032 της Δ.Ο.Υ. Σάμου, στην εταιρεία μελετών ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ με δ.τ. ΜΣΜ Consulting, η οποία εδρεύει στην Αθήνα, Ασκληπίου 26-28, με ΑΦΜ 998352099 και εκπροσωπείται νόμιμα από τον κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη, Πολιτικό Μηχανικό ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγο MSc(Eng), η μελέτη με τίτλο «Κυκλοφοριακή Μελέτη για τον Λιμένα Ευδήλου Ικαρίας».

Η εν λόγω μελέτη υποβλήθηκε τον Δεκέμβριο 2018. Ωστόσο, δεδομένου ότι η χερσαία ζώνη λιμένα Ευδήλου θεσμοθετήθηκε τον Νοέμβριο του 2022 (ΦΕΚ 879/Δ/2022 «Επανεγκριση Καθορισμού Χερσαίας και Καθορισμός Θαλάσσιας Ζώνης Λιμένος Ευδήλου» (ΨΙΟΠ465ΞΞΤ-ΖΞΙ), απαιτείται η ανασύνταξη της Κυκλοφοριακής Μελέτης για τον Λιμένα Ευδήλου Ικαρίας, ο οποίος κατατάσσεται σε λιμένα τοπικής σημασίας (νομαρχιακού επιπέδου).

Το παρόν τεύχος αποτελεί την αναθεώρηση της αρχικής κυκλοφοριακής μελέτης και περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας, καθώς και τη διατύπωση προτεινομένων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και καθεστώτος στάθμευσης για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης στη χερσαία ζώνη του Λιμένα Ευδήλου Ικαρίας.

### 1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ο εντοπισμός των κυκλοφοριακών προβλημάτων και των προβλημάτων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης/ βελτίωσης και η διατύπωση των τελικών προτάσεων για τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και προτάσεις βελτίωσης του καθεστώτος στάθμευσης, στη χερσαία ζώνη του Λιμένα Ευδήλου Ικαρίας.

Η σκοπιμότητα εκπόνησης της παρούσας μελέτης έγκειται στην αναγκαιότητα της βελτίωσης του υφιστάμενου μεταφορικού συστήματος στη χερσαία ζώνη του Λιμένα Ευδήλου, η οποία με τη σειρά της υποδεικνύεται τόσο από τους ίδιους τους τοπικούς φορείς, όσο και από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν από την ομάδα μελέτης.

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης βασίζεται στην καταγραφή των ακόλουθων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών, τόσο για τη χερσαία ζώνη του Λιμένα, όσο και για το ευρύτερο οδικό δίκτυο:

- Κυκλοφοριακή Λειτουργία
- Οδικό Δίκτυο/ Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

- Στάθμευση
- Σήμανση
- Ροές Πεζών
- Δίκτυο Συγκοινωνιών

Την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και τον εντοπισμό των κυκλοφοριακών προβλημάτων θα ακολουθήσει η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων και η διατύπωση τελικών προτάσεων.

Η μελέτη περιλαμβάνει αναλυτικότερα τα ακόλουθα:

- **Συλλογή στοιχείων σχετικά με Χωροταξική Ένταξη - Υφιστάμενες Χρήσεις γης - Δημογραφικά Στοιχεία - Κοινωνικοοικονομικά Χαρακτηριστικά - Απασχόληση:** ενημέρωση των διαθέσιμων στοιχείων και των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων της περιοχής μελέτης σχετικά με τα εν λόγω χαρακτηριστικά και τη χωροταξική της ένταξη στην ευρύτερη περιοχή, από αυτοψίες της ομάδας μελέτης και από άλλες πηγές.
- **Συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων σχετικά με την Υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση:** ενημέρωση των διαθέσιμων στοιχείων και χαρτογραφικών υποβάθρων σχετικά με το οδικό δίκτυο, την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου, τις ροές πεζών, τις μετακινήσεις, τους κυκλοφοριακούς φόρτους, τη στάθμευση, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και την οδική ασφάλεια, βάσει αυτοψιών και συλλογής στοιχείων από την ομάδα μελέτης.
- **Συμπεράσματα από την Ανάλυση της Υφιστάμενης κυκλοφοριακής κατάστασης**
- **Διατύπωση Πλαισίου Εφαρμογής Μέτρων και Σεναρίου Βελτίωσης (Σενάριο Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων):** προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και καθεστώς στάθμευσης στη χερσαία ζώνη του Λιμένα, με βάση την προηγηθείσα ανάλυση.

Η απαραίτητη ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και συνεισφορά της τοπικής αυτοδιοίκησης και κοινότητας στην κατεύθυνση βελτίωσης και αναβάθμισης των συνθηκών κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης, αποτελεί καθοριστική παράμετρο για την επιτυχία της προσπάθειας αυτής.

### 1.3 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Οι τερματικοί σταθμοί της Ικαρίας, ήτοι το λιμάνι του Ευδήλου, το λιμάνι του Αγ. Κηρύκου και το αεροδρόμιο, αποτελούν τις πύλες επικοινωνίας του νησιού με την ευρύτερη περιφέρεια, με τη χώρα και τον υπόλοιπο κόσμο. Συνεπώς, πρέπει να δοθεί έμφαση στον σχεδιασμό της χερσαίας συγκοινωνίας που να εξυπηρετεί τους τερματικούς σταθμούς και να παρέχει συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων. Επιπλέον, ιδιαίτερη σημασία πρέπει να

δοθεί στην κυκλοφοριακή οργάνωση των τερματικών σταθμών ώστε να εξυπηρετούν ικανοποιητικά, με ποιότητα και ασφάλεια, τις λειτουργίες που σχετίζονται με τους εν λόγω σταθμούς και παράλληλα να συμβάλλουν στη γενικότερη βελτίωση των οικισμών που τους φιλοξενούν.

Όσον αφορά στον Λιμένα του Ευδήλου, στην υφιστάμενη κατάσταση, στη χερσαία ζώνη του λιμένα υπάρχει ελλιπές καθεστώς στάθμευσης και κυκλοφοριακής οργάνωσης. Η άναρχη στάθμευση, η απουσία ζώνης διέλευσης οχημάτων και ζώνης διέλευσης πεζών προκαλεί σύγχυση στους οδηγούς και στους πεζούς, με αποτέλεσμα να μειώνεται σημαντικά η οδική ασφάλεια των χρηστών του λιμανιού, αλλά και των λοιπών χρηστών του χερσαίου χώρου. Το πρόβλημα αυξάνεται σημαντικά κατά τους θερινούς μήνες, όπου η επιβατική και η εμπορική κίνηση του λιμένα παρουσιάζει άνοδο και οι ροές που σχετίζονται με το λιμάνι διασταυρώνονται με τις ροές –οχημάτων και πεζών- του οικισμού του Ευδήλου.

Σήμερα, η εξυπηρέτηση του λιμένα (πρόσδεση πλοίων) γίνεται από τις υποδομές που χωροθετούνται βόρεια της κεντρικής πλατείας του οικισμού, με αποτέλεσμα η επιβατική κίνηση και η εμπορική (οχήματα και πεζοί) του λιμένα να διέρχεται από την κεντρική πλατεία του οικισμού. Το υφιστάμενο καθεστώς στάθμευσης και κυκλοφοριακής οργάνωσης στη χερσαία ζώνη του λιμένα Ευδήλου, δημιουργεί προβλήματα οδικής ασφάλεια στους πεζούς και στους οδηγούς.

Σαν βασικό πρόβλημα στη χερσαία ζώνη του Λιμένα, πρέπει να επισημανθεί η απουσία χρήσης μέτρων αλλά και υποδομής (π.χ. σήμανση, πεζοδρόμια, κλπ) που να επιτυγχάνουν:

1. τη διαχείριση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων και της στάθμευσης κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο και
2. την ασφαλή και άνετη κίνηση πεζών και οχημάτων.

Το αποτέλεσμα όλων των παραπάνω χαρακτηριστικών είναι ο αναποτελεσματικός τρόπος κυκλοφοριακής λειτουργίας, ιδιαίτερα τις περιόδους αιχμής (πχ καλοκαίρι).

Βασική επιδίωξη της παρούσας μελέτης είναι η βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής του Λιμένα του Ευδήλου, ώστε οι λειτουργίες που σχετίζονται με αυτόν (επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και οχημάτων) να μην επιβαρύνουν τον βασικό παραλιακό ιστό αναψυχής, εμπορίου και κατοικίας του οικισμού του Ευδήλου. Σκοπός είναι η βελτίωση των συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή του Λιμένα, ώστε να παρέχεται προσπελασιμότητα και δυνατότητα μετακίνησης σε όλους του χρήστες (πεζούς και οδηγούς) με ασφάλεια.

#### 1.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΑΝ ΥΠΟΨΗ

Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- τα τοπογραφικά διαγράμματα Γ.Υ.Σ. σε κλίμακα 1:50.000 και 1:5.000
- Τοπογραφική Αποτύπωσης Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Ευδήλου
- την υπάρχουσα ελληνική και ξένη βιβλιογραφία
- τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) – 2001
- την Εγκύκλιο 41/ ΔΜΕΟ/α/ο/2006/18-11-2005
- Στοιχεία Επιβατικής Κίνησης από το Λιμεναρχείο Ευδήλου Ικαρίας, 2018 & 2022
- Στοιχεία από τη Μελέτη ΣΧΟΟΑΠ
- Στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ
- Στοιχεία από την απογραφή «Κατανομή της έκτασης της Ελλάδος κατά βασικές κατηγορίες χρήσης/ κάλυψης», 2000
- Στοιχεία από τη μελέτη με τίτλο “Μελέτη Δημιουργίας Φορέα Οδικών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στο Νησί της Ικαρίας”.

#### 1.5 ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η ομάδα μελέτης συγκροτείται από τους ακόλουθους επιστήμονες:

- Θεόδωρος Μαυρογεώργης, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), MSc (Fin), Υπεύθυνος Μελέτης
- Άννα Μαυρογεώργη, Πολιτικός Μηχανικός City Uni. of London, MSc(Eng) Συγκοινωνιολόγος
- Μεταξία Σμαίλη, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng)
- Κωνσταντίνα Πυλαρινού, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
- Κωνσταντίνα Λυμπεράκη Πολιτικός Μηχανικός Παν. Πατρών, MSc
- Γεωργία Προμπονά Πολιτικός Μηχανικός Παν. Πατρών
- Στέργιος Ζήκος Πασχαλίδης Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
- Μαρία Ελένη Μεράκου Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

## **2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΑΙ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

### **2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ - ΕΚΤΑΣΗ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ**

#### **2.1.1 Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης**

Η Ικαρία ανήκει γεωγραφικά στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και διοικητικά στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου. Με το σύμπλεγμα των νησιών Φούρνοι απαρτίζουν την Περιφερειακή Ενότητα Ικαρίας. Απέχει από τον Πειραιά 143 ναυτικά μίλια και από τη Σάμο μόλις 10 ναυτικά μίλια. Πρωτεύουσα της Ικαρίας είναι ο Άγιος Κήρυκος, που βρίσκεται στο νότιο μέρος του νησιού. Στο βόρειο μέρος της Ικαρίας, το μεγαλύτερο αστικό κέντρο είναι ο Εύδηλος.

Ο μόνιμος πληθυσμός του νησιού, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2021, ανέρχεται σε 8.843 κατοίκους και η έκτασή του σε 255 τ.χλμ. Η ισχύουσα διοικητική δομή της Ικαρίας, μετά την εφαρμογή τη “Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης” (Νόμος 3852/2010), περιλαμβάνει τρεις Δημοτικές Ενότητες, του Αγίου Κηρύκου, του Ευδήλου και των Ραχών, στους οποίους έχουν προσαρτηθεί οι επιμέρους προηγούμενες κοινότητες. Με βάση τη δομή αυτή έγινε η τελευταία απογραφή πληθυσμού (2021).

Το νησί έχει σχήμα επιμήκες, με άξονα Δ-Α (ακρωτήριο Πάπας – ακρωτήριο Φανάρι ή Δράκανο) μήκους περίπου 40 χλμ. και πλάτος που κυμαίνεται από 5-10 χλμ. περίπου, ενώ η ακτογραμμή ανέρχεται σε 102 χλμ.

Το ανατολικό τμήμα του νησιού έχει φτωχή βλάστηση και είναι πυκνοκατοικημένο, ενώ το δυτικό καλύπτεται από βλάστηση και είναι αραιοκατοικημένο. Ο επιμήκης όγκος του νησιού χαρακτηρίζεται από έντονο κάθετο διαμελισμό, με άξονα την οροσειρά του Αθέρα (1.070μ), η οποία διασχίζει το νησί από ανατολικά προς δυτικά και το χωρίζει σε δύο τμήματα: το νότιο με πλάτος 2 έως 4 χλμ. και εξαιρετικά απόκρημνο ανάγλυφο και το βόρειο, με πλάτος 5 έως 10 χλμ. και ομαλότερο ανάγλυφο, που χαρακτηρίζεται από βαθιές και μακριές αυλακώσεις από νότο προς βορά, μέχρι τη θάλασσα. Το φυσικό περιβάλλον της Ικαρίας παρουσιάζει μεγάλες αντιθέσεις: άγριο και γρανιτένιο σε ορισμένες περιοχές, ήπιο και καταπράσινο σε άλλες. Γεωμορφολογικά χαρακτηρίζεται ως ορεινή. Διάσπαρτα στο νησί, συναντάμε πυκνά πευκοδάση και βαθιές χαράδρες τις οποίες διασχίζουν ποταμοί με συνεχή ροή ή χείμαρροι, οι οποίοι καταλήγοντας στη θάλασσα σχηματίζουν πολυσχιδείς όρμους. Πρέπει να σημειωθεί ότι, παρά τις μεγάλες πυρκαγιές των τελευταίων ετών, η πλούσια βλάστηση διατηρείται,



καθώς οι πληγείσες περιοχές είναι γεωγραφικά εντοπισμένες. Οι παραλίες, που άλλοτε καλύπτονται από χρυσή ή λευκή άμμο και άλλοτε από άσπρο βότσαλο, και τα διάφανα βαθυγάλανα νερά είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακά. Ένα φυσικό χαρακτηριστικό, με σημαντική επίδραση στην εξέλιξη του τρόπου ζωής των κατοίκων, είναι η απουσία φυσικού λιμανιού.

Χαρακτηριστικό της οικιστικής δομής του νησιού είναι η ανάπτυξη οικισμών στην ημιορεινή – ορεινή ενδοχώρα και η διασπορά των νοικοκυριών που ανήκουν στους οικισμούς, καθιστώντας αυτούς μη συνεκτικούς.

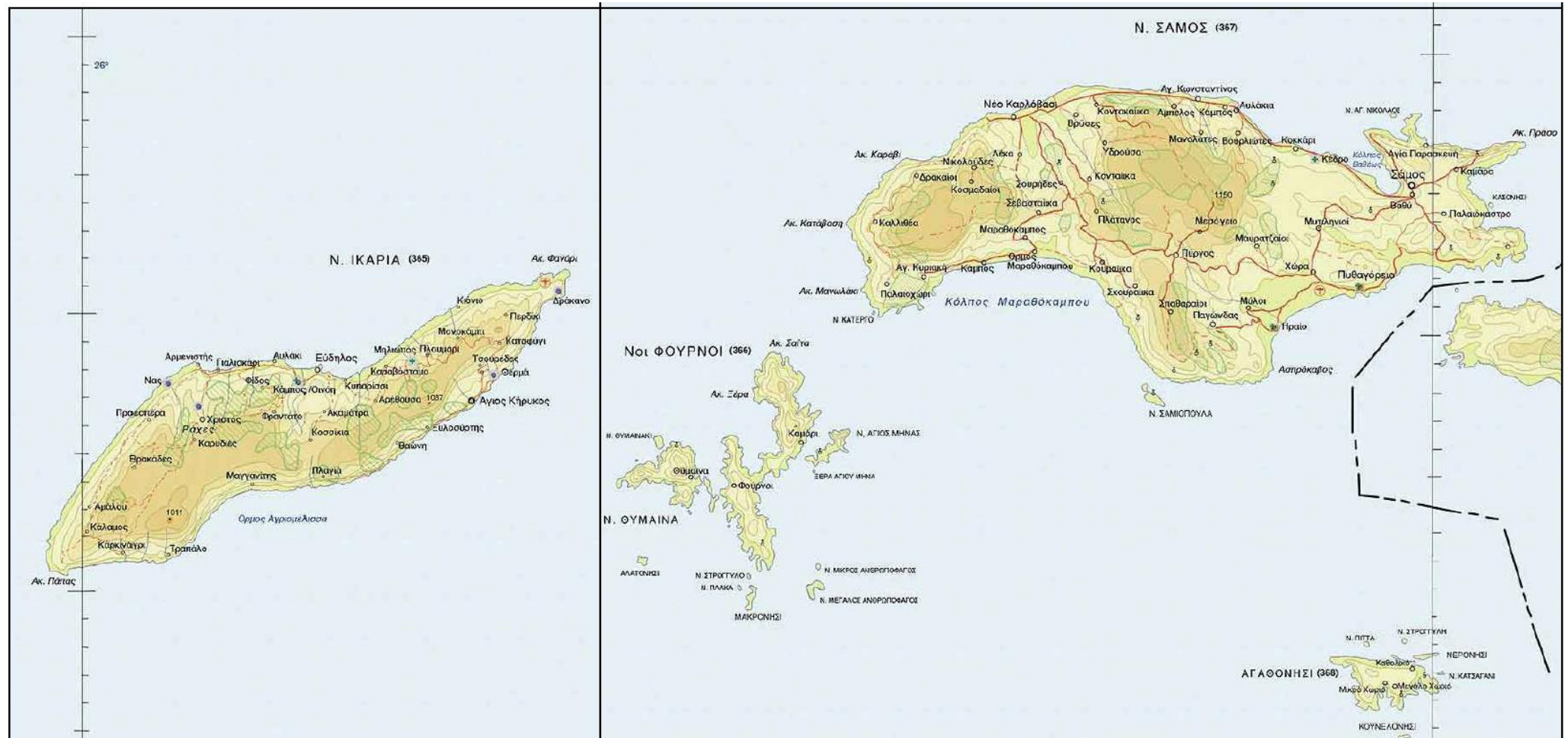
Στην Ικαρία, ανέκαθεν, διακρίνονταν τρεις ανθρωπογεωγραφικές ενότητες, οι οποίες αντιστοιχούν στις σημερινές Δημοτικές Ενότητες του νησιού. Η οροσειρά του Αθέρρα δημιουργεί την ανοικτή νότια-νοτιοανατολική περιφέρεια με τη σημαντική γεωμορφολογική ενότητα του Αγ. Κηρύκου και τη βόρεια-βορειοδυτική περιφέρεια με τις σημαντικές γεωμορφολογικές ενότητες των Ραχών και της Μεσαριάς. Και στις δύο περιφέρειες υπάρχουν διάσπαρτοι οικισμοί εκτός των τριών κυρίων ενοτήτων. Ανεξαρτήτως των επιμέρους ιδιομορφιών των διακριτών ενοτήτων, διαπιστώνεται ως κοινό χαρακτηριστικό η επιρροή και εξάρτηση από έναν κεντρικό οικισμό καθώς και η παραγωγική εξειδίκευση.

Από την άποψη του διαθέσιμου δυναμικού, η Ικαρία, χαρακτηρίζεται από περιορισμένους πόρους ικανούς, ενδεχομένως, να υποστηρίξουν μια αυτοτελή λειτουργία αλλά όχι επαρκείς για εξωστρεφή ανάπτυξη. Ανασταλτικός παράγων στην εξωστρέφεια του νησιού υπήρξε, επίσης, η έλλειψη φυσικών λιμανιών.

Με βάση τους οικονομικούς δείκτες, η Ικαρία είναι σε λιγότερο βαθμό ανεπτυγμένη από τις περισσότερες περιοχές της Ελλάδας και της Ευρώπης, παρά το γεγονός ότι αποτελεί εκ φύσεως ένα εξαιρετικά ευαίσθητο γεωπολιτικό σημείο της χώρας. Η απομόνωση, η δυσκολία των μετακινήσεων λόγω των χαρακτηριστικών του ανάγλυφου, σε συνδυασμό με κάποιες ιστορικές συγκυρίες, συνετέλεσαν στη δημιουργία ενός ιδιότυπου κοινωνικού σχηματισμού, τα χαρακτηριστικά του οποίου ακόμη και σήμερα μεταβάλλονται με αργούς ρυθμούς. Παρά την προσπάθεια, στα πλαίσια των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών, για την ισόρροπη ανάπτυξη απομακρυσμένων και προβληματικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η έμφαση αποσκοπεί στη δημιουργία ροπής που βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε οικονομίες κλίμακας, δύσκολο να επιτευχθούν σε νησιωτικά συστήματα με αυτά τα χαρακτηριστικά. Γενικότερο αποτέλεσμα αυτών των συνθηκών είναι η μειωμένη ανταγωνιστικότητα του ιδιωτικού τομέα, λόγω υψηλού μεταφορικού κόστους και η δυσκολία στη στελέχωση του δημόσιου τομέα.

Στο Χάρτη 1 που ακολουθεί φαίνεται η γεωγραφική θέση του νησιού της Ικαρίας.

## ΧΑΡΤΗΣ 1: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ ΤΗΣ ΙΚΑΡΙΑΣ



### 2.1.2 Άμεση Περιοχή Μελέτης

Η άμεση περιοχή μελέτης βρίσκεται εντός των ορίων του οικισμού του Ευδήλου, ο οποίος διοικητικά ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Ευδήλου του Δήμου Ικαρίας.

Η Δημοτική Ενότητα Ευδήλου έχει έκταση 79 τ.χλμ. και καταλαμβάνει περίπου το 31% της συνολικής έκτασης του νησιού. Η Δημοτική Ενότητα Ευδήλου, σύμφωνα με την απογραφή του 2011, έχει πληθυσμό 2.749 κατοίκους και αποτελείται από τις Τοπικές Κοινότητες Αρεθούσης, Δάφνης, Ευδήλου, Καραβόσταμου, Μαγγανίτη και Φραντάτου. Η Τοπική Κοινότητα του Ευδήλου καλύπτει περίπου 8,5 τ.χλμ και είναι η μικρότερη σε έκταση (~11%) της αντίστοιχης Δημοτικής Ενότητας, ενώ η μεγαλύτερη είναι η Τοπική Κοινότητα Δάφνης (~25% αντιστοίχως της συνολικής έκτασης της Δημοτικής Ενότητας).

Ο Ευδήλος είναι παραλιακός οικισμός στη Βορειοκεντρική ακτή της Ικαρίας, ο οποίος χτίστηκε μετά το 1830. Βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του νησιού, 40 χμ βορειοδυτικά του Αγίου Κηρύκου. Σήμερα, είναι το βόρειο λιμάνι τους νησιού και το κέντρο της βόρειας, κεντρικής και δυτικής Ικαρίας και τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αξιόλογη ανάπτυξη και δυναμική.

Ο οικισμός είναι χτισμένος αμφιθεατρικά. Νεοκλασικά σπίτια διατηρούν σε μεγάλο βαθμό την παλιά φυσιογνωμία του. Η γραφικότητα του μικρού λιμανιού και της αποβάθρας μαζί με τα παλιά αρχοντικά, τα στενά σοκάκια, καθώς και τα παραδοσιακά αλλά και νεόχτιστα σπίτια, τον καθιστούν από αρχιτεκτονικής άποψης, ίσως τον πλέον παραδοσιακό οικισμό του νησιού.

Η άμεση περιοχή, δηλαδή ο οικισμός του Ευδήλου, παρουσιάζεται στις Εικόνες 2.1 και 2.2 της παρούσης.



**Εικόνα 2.1: Άμεση περιοχή του έργου (οικισμός Ευδήλου)**



**Εικόνα 2.2: Άμεση περιοχή του έργου (οικισμός Ευδήλου)**

## 2.2 ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

### 2.2.1 Διοικητική Δομή – Οικιστικό Δίκτυο

Η ισχύουσα διοικητική δομή της Ικαρίας, μετά την εφαρμογή τη “Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης” (Νόμος 3852/2010), περιλαμβάνει τρεις Δημοτικές Ενότητες, του Αγίου Κηρύκου, του Ευδήλου και των Ραχών, στους οποίους έχουν προσαρτηθεί οι επιμέρους προηγούμενες κοινότητες. Με βάση τη δομή αυτή έγινε η τελευταία απογραφή πληθυσμού (2021). Η Δημοτική Ενότητα του Ευδήλου περιλαμβάνει 6 Τοπικές Κοινότητες, του Αγίου Κηρύκου περιλαμβάνει 3, και των Ραχών 3, όπως καταγράφονται στον Πίνακα που ακολουθεί. Η συνολική έκταση της νήσου ανέρχεται σε 255 τ. χλμ.

**Πίνακας 2.1: Διοικητική συγκρότηση Δήμου Ικαρίας – έκταση Τοπικών Κοινοτήτων**

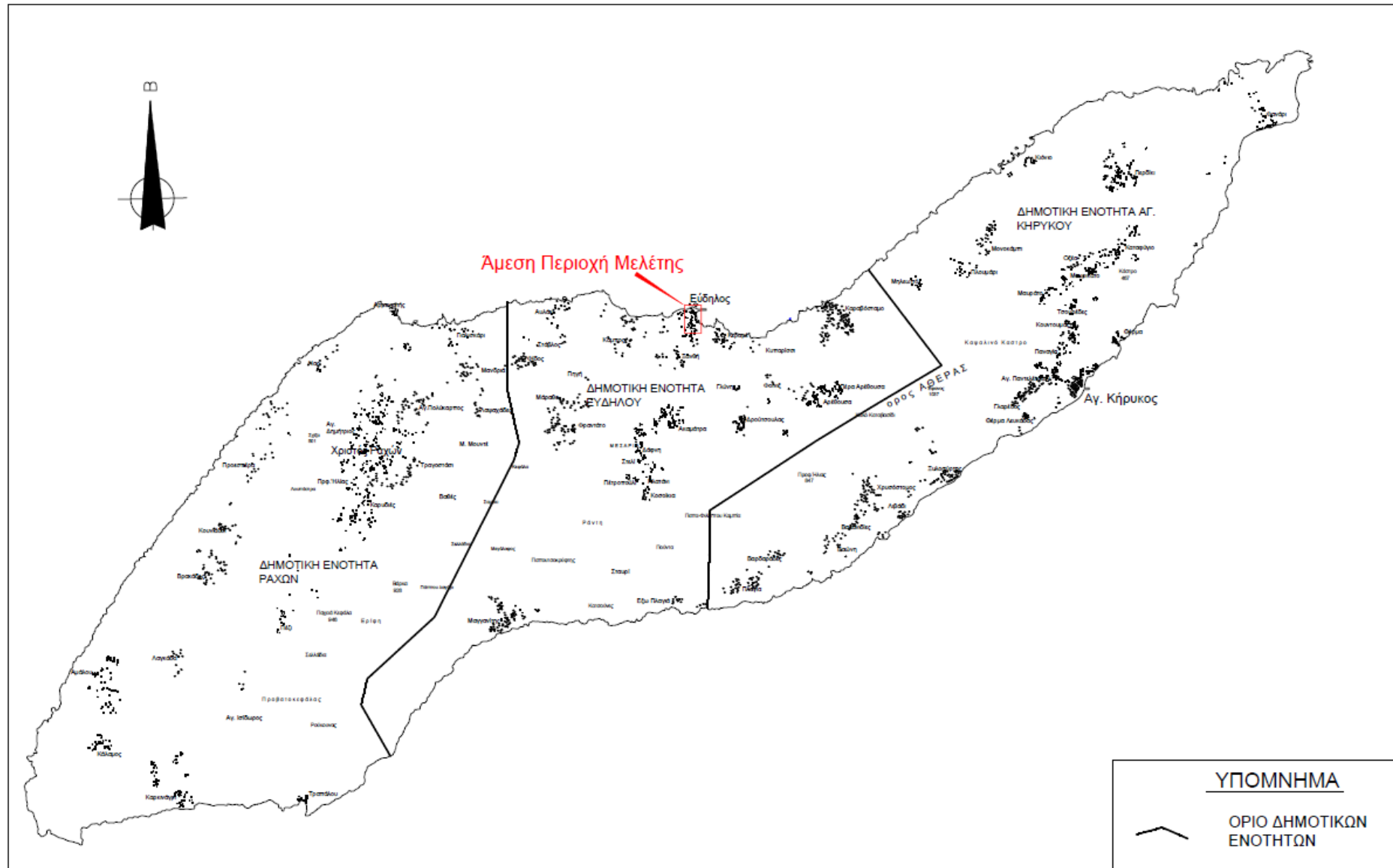
Δημ. Ενότητες και Τοπικές Κοινότητες	Έκταση (στρ.)
<b>Δ.Ε. ΕΥΔΗΛΟΥ</b>	<b>78.790</b>
Τ.Κ. Ευδήλου	8.376
Τ.Κ Αρεθούσης	9.851
Τ.Κ Δάφνης	19.829
Τ.Κ.Καραβοστάμου	8.454
Τ.Κ.Μαγγανίτου	14.802
Τ.Κ.Φραντάτου	17.478
<b>Δ.Ε. ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ</b>	<b>44.399</b>
Τ.Κ.Αγίου Κηρύκου	3.000
Τ.Κ.Περδικίου	27.672
Τ.Κ.Χρυσοστόμου	13.727
<b>Δ.Ε. ΡΑΧΩΝ</b>	<b>101.768</b>
Τ.Κ.Ραχών	44.733
Τ.Κ.Αγίου Πολυκάρπου	20.209
Τ.Κ.Καρκιναγρίου	36.826
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ</b>	<b>224.957</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΝΟΜΟΥ ΣΑΜΟΥ</b>	<b>747.599</b>

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011

Το Επαρχείο της Ικαρίας ανήκει στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της Σάμου, Ικαρίας και Φούρνων. Στην αρμοδιότητά του ανήκουν τα νησιά της Ικαρίας, των Φούρνων και της Θύμαινας, καθώς επίσης και άλλα 17 μικρότερα νησιά ή βραχονησίδες. Εδρεύει στον Άγιο Κήρυκο και διοικείται από το Επαρχιακό Συμβούλιο που συγκροτείται από τον Έπαρχο και πέντε νομαρχιακούς συμβούλους (αιρετούς).

Ο οικισμός του Ευδήλου (άμεση περιοχή μελέτης) ανήκει διοικητικά στη Δημοτική Ενότητα Ευδήλου.

## ΧΑΡΤΗΣ 2: ΤΡΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΙΚΑΡΙΑΣ



## 2.2.2 Πληθυσμιακά στοιχεία

Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το έτος 2021, ο Δήμος Ικαρίας παρουσιάζει αύξηση του μόνιμου πληθυσμού κατά 4,99% (8.843 μόνιμοι κάτοικοι). Ωστόσο, κατά τη διάρκεια σύνταξης του παρόντος τεύχους δεν έχουν δημοσιευτεί τα στοιχεία του μόνιμου πληθυσμού της Χώρας σε επίπεδο Δημοτικών Ενοτήτων για την απογραφή του 2021, επομένως στη συνέχεια παρουσιάζονται τα πλέον πρόσφατα στοιχεία για την Δημοτική Ενότητα Ευδήλου (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011).

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της απογραφής πληθυσμού του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011), ο Δήμος Ικαρίας έχει μόνιμο πληθυσμό 8.423 κατοίκους και παρουσιάζει μικρή αύξηση σε σχέση με τις προηγούμενες απογραφές (~0,8% για τη δεκαετία 2001-2011).

Η Δημοτική Ενότητα Ευδήλου με 2.749 μόνιμους κατοίκους παρουσιάζει μείωση πληθυσμού κατά ~2,2% κατά τη δεκαετία 2001-2011. Αντίθετα, την προηγούμενη δεκαετία (απογραφές πληθυσμού 1991 & 2001, της ΕΛ.ΣΤΑΤ.) η Δημοτική Ενότητα Ευδήλου παρουσίασε εξαιρετικά μεγάλη αύξηση πληθυσμού κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1991-2001 με ποσοστό 18,06%.

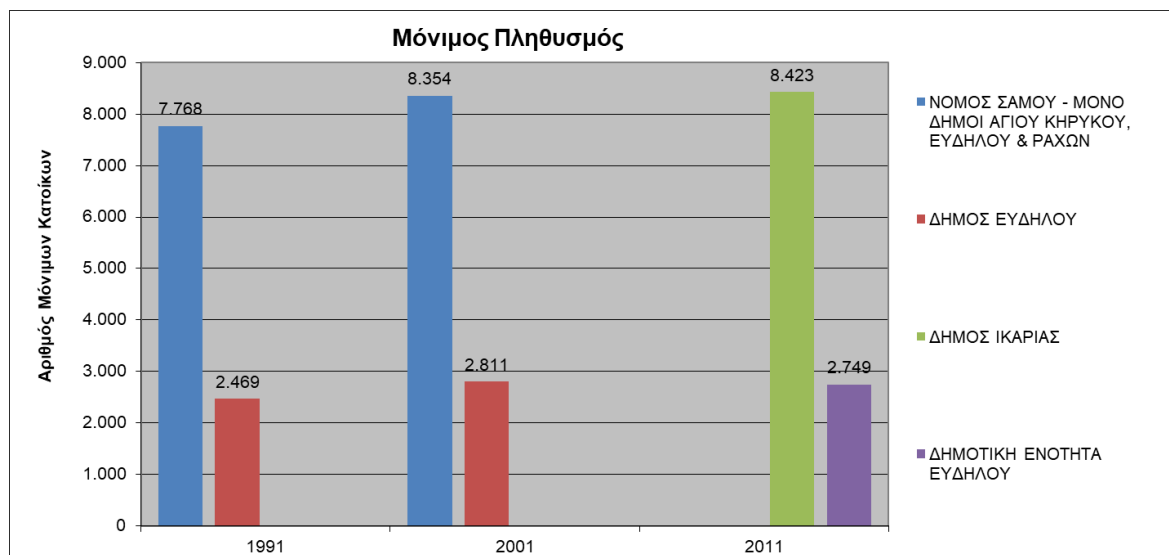
Στους Πίνακες και τα Διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζονται τα πληθυσμιακά στοιχεία που αφορούν στην περιοχή μελέτης.

**Πίνακας 2.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμων και Δημοτικών Ενοτήτων Νήσου Ικαρίας (Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011-2021)**

	Μόνιμος Πληθυσμός			
	1991	2001	2011	2021
<b>ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ</b>	201.390	205.235		
<b>ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ - ΜΟΝΟ ΔΗΜΟΙ ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ, ΕΥΔΗΛΟΥ &amp; ΡΑΧΩΝ</b>	7.768	8.354		
<b>ΔΗΜΟΣ ΕΥΔΗΛΟΥ</b>	2.469	2.811		
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ</b>			199.231	194.943
<b>ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ</b>			8.423	8.843
<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΔΗΛΟΥ</b>			2.749	-

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)





**Εικόνα 2.3: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμων και Δημοτικών Ενοτήτων Νήσου Ικαρίας (Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011) (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)**

**Πίνακας 2.3: Ποσοστιαία Μεταβολή Πληθυσμού της Δημοτικής Ενότητας της περιοχής μελέτης (Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011)**

				% ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (τ. ΔΗΜΟΣ) ΕΥΔΗΛΟΥ	2.469	2.811	2.749	13.85%	-2.21%

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Ως προς τη χωρική κατανομή των πληθυσμιακών μεγεθών των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Ικαρίας, καταγράφεται σχετική ομοιογένεια μεταξύ των τριών Δημοτικών Ενοτήτων, καθώς στον Αγ. Κήρυκο κατοικεί το 41,7% του πληθυσμού της Νήσου (3.511 μόνιμοι κάτοικοι), ακολουθούμενο από τη Δημοτική Ενότητα Ευδήλου με 32,6% (2.749 μόνιμοι κάτοικοι) και τέλος τη Δημοτική Ενότητα Ραχών όπου κατοικεί το 25,7% με 2.163 μόνιμους κατοίκους.



**Εικόνα 2.4: Ποσοστιαία κατανομή των πληθυσμιακών μεγεθών των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Ικαρίας (Απογραφή πληθυσμού 2011)**

Στον Πίνακα 2.2.2-3 δίνονται αναλυτικά στοιχεία για τη διαχρονική μεταβολή των πληθυσμιακών μεγεθών των Δημοτικών Διαμερισμάτων (τέως Δήμων) της Νήσου Ικαρίας κατά την περίοδο 1971- 2001.

**Πίνακας 2.4: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δημοτικών Ενοτήτων και Δημοτικών Διαμερισμάτων Νήσου Ικαρίας κατά την περίοδο 1971-2001**

Δήμοι (πλέον Δημοτικές Ενοότητες)	Πληθυσμός				Πληθυσμιακή Μεταβολή %			
	1971	1981	1991	2001	1971-1981	1981-1991	1991-2001	1971-2001
<b>ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ</b>	3.298	3.191	3.093	3.243	-3,24	-3,07	4,85	-1,67
<b>ΔΗΜΟΣ ΕΥΔΗΛΟΥ</b>	2.667	2.612	2.398	2.831	-2,06	-8,19	18,06	6,15
<b>ΔΗΜΟΣ ΡΑΧΩΝ</b>	1.737	1.756	2.055	2.238	1,09	17,03	8,91	28,84

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού και Κατοικιών 1971, 1981, 1991, 2001 (Μελέτη ΣΧΟΟΑΠ)

### 2.2.3 Απασχόληση

Το 2011 ο αριθμός των οικονομικά ενεργών κατοίκων του νησιού ανέρχεται σε 3.276 άτομα, που αποτελεί το ~39% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου Ικαρίας. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα και πλέον πρόσφατα στοιχεία των επίσημων στατιστικών (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011) ο αριθμός των απασχολούμενων ανέρχεται σε 2.736 άτομα, ενώ το ποσοστό ανεργίας στο 6,4%, ελάχιστα υψηλότερο από το αντίστοιχο της Περιφέρειας βορείου Αιγαίου (5,4%).

Η απασχόληση του ενεργού πληθυσμού της Ικαρίας για το 2011 κατανέμεται κυρίως στον τριτογενή τομέα (ποσοστό 47,6%), ενώ ο πρωτογενής και ο δευτερογενής τομέας απασχολούν το 20,5% και 15,4% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού αντίστοιχα.

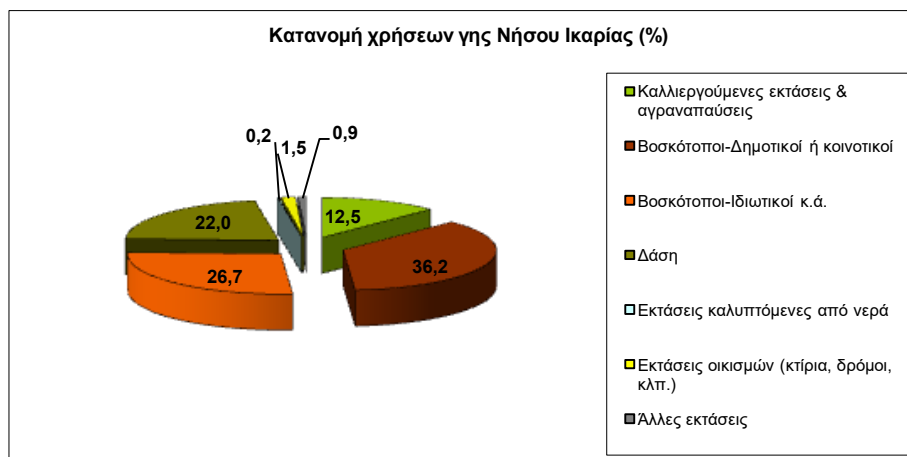
### 2.2.4 Χρήσεις Γης

Η έκταση της Νήσου Ικαρίας υπολογίζεται σε 255,5 χιλιάδες στρέμματα (ΕΣΥΕ), εκ των οποίων το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνεται από βοσκότοπους (63%), δάση (22%), καλλιεργούμενες εκτάσεις και αγραναπαύσεις (12,5%). Στους Πίνακες και τα διαγράμματα που ακολουθούν δίνονται αναλυτικά τα διαθέσιμα στοιχεία αναφορικά με τις βασικές κατηγορίες χρήσης σε επίπεδο Δημοτικών Διαμερισμάτων.

**Πίνακας 2.5: Κατανομή της έκτασης της περιοχής μελέτης στις βασικές κατηγορίες χρήσεων γης (στρ.)**

Περιοχή	Σύνολο εκτάσεων	Καλλιεργούμενες εκτάσεις & αγραναπαύσεις	Βοσκότοποι		Δάση	Εκτάσεις καλυπτόμενες από νερά	Εκτάσεις οικισμών (κτίρια, δρόμοι, κλπ.)	Άλλες εκτάσεις
			Δημοτικοί ή κοινοτικοί	Ιδιωτικοί και άλλοι				
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ</b>	<b>131.957,4</b>	<b>39.435,9</b>	<b>30.026,1</b>	<b>22.165,4</b>	<b>29.378,1</b>	<b>2.996,0</b>	<b>5.303,2</b>	<b>2.652,8</b>
<b>ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ</b>	<b>778,1</b>	<b>185,8</b>	<b>108,1</b>	<b>290,8</b>	<b>159,6</b>	<b>3,4</b>	<b>22,7</b>	<b>7,7</b>
<b>ΝΗΣΟΣ ΙΚΑΡΙΑ</b>	<b>255,5</b>	<b>32,0</b>	<b>92,6</b>	<b>68,3</b>	<b>56,2</b>	<b>0,4</b>	<b>3,8</b>	<b>2,2</b>
<b>ΔΗΜΟΣ ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΥ</b>	<b>74,7</b>	<b>10,5</b>	<b>23,2</b>	<b>23,0</b>	<b>16,3</b>	<b>0,1</b>	<b>1,2</b>	<b>0,4</b>
Δ.Δ.Αγίου Κηρύκου	33,3	5,2	8,0	10,8	8,3	-	0,8	0,2
Δ.Δ.Περδικίου	27,7	1,5	12,9	9,0	4,0	0,1	0,2	-
Δ.Δ.Χρυσοστόμου	13,7	3,8	2,3	3,2	4,0	-	0,2	0,2
<b>ΔΗΜΟΣ ΕΥΔΗΛΟΥ</b>	<b>79,1</b>	<b>11,5</b>	<b>34,0</b>	<b>18,7</b>	<b>13,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,1</b>
Δ.Δ.Ευδήλου	8,4	2,4	5,7	-	-	-	0,3	-
Δ.Δ.Αρεθούσης	9,9	1,8	4,8	1,6	1,5	-	0,1	0,1
Δ.Δ.Δάφνης	19,9	2,6	7,8	6,6	2,6	-	0,3	-
Δ.Δ.Καραβοστάμου	8,5	1,9	3,1	2,5	0,8	-	0,2	-
Δ.Δ.Μαγγανίτου	14,8	0,7	9,8	3,4	0,8	-	0,1	-
Δ.Δ.Φραντάτου	17,6	2,1	2,8	4,6	7,9	-	0,2	-
<b>ΔΗΜΟΣ ΡΑΧΩΝ</b>	<b>101,7</b>	<b>10,0</b>	<b>35,4</b>	<b>26,6</b>	<b>26,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>
Δ.Δ.Ραχών	44,7	4,0	10,9	12,3	15,2	0,1	0,7	1,5
Δ.Δ.Αγίου Πολυκάρπου	20,2	3,5	4,3	3,0	8,8	0,2	0,2	0,2
Δ.Δ.Καρκιναγρίου	36,8	2,5	20,2	11,3	2,3	-	0,5	-

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ- (Μελέτη ΣΧΟΟΑΓ)

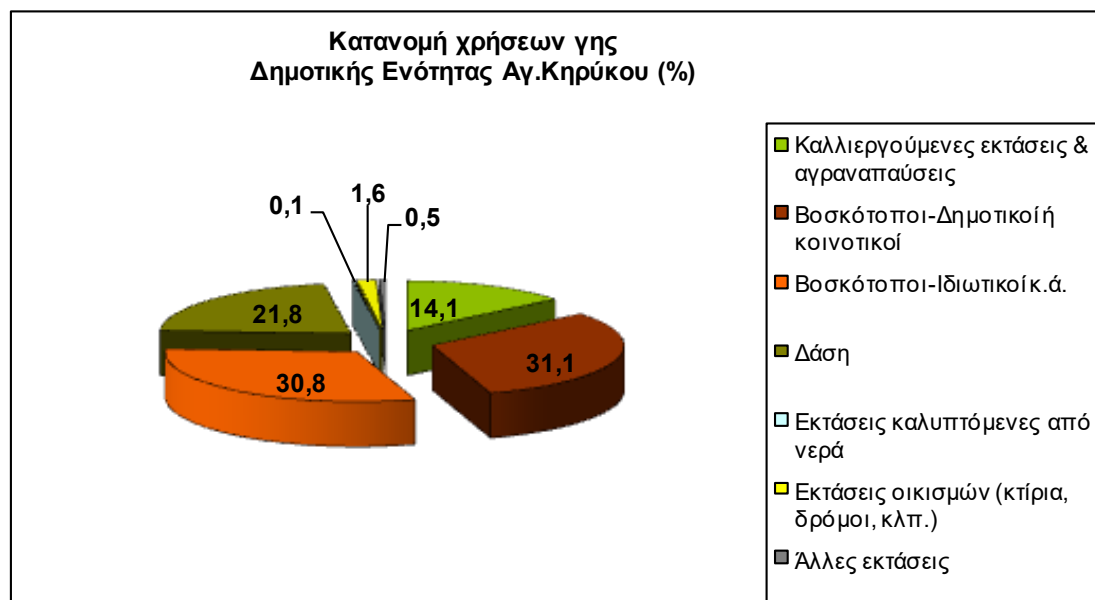


**Εικόνα 2.5: Κατανομή χρήσεων γης Ικαρίας**

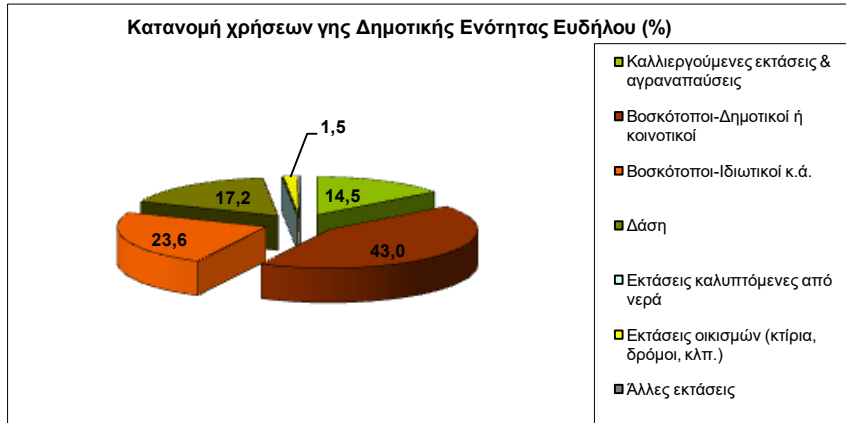
**Πίνακας 2.6: Ποσοστιαία (%) κατανομή της έκτασης της περιοχής μελέτης στις βασικές κατηγορίες χρήσεων γης**

Περιοχή	Καλλιεργούμενες εκτάσεις & αγραναπαύσεις	Βοσκότοποι		Δάση	Εκτάσεις καλυπτόμενες από νερά	Εκτάσεις οικισμών (κτίρια, δρόμοι, κλπ.)	Άλλες εκτάσεις
		Δημοτικοί ή κοινοτικοί	Ιδιωτικοί και άλλοι				
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ</b>	<b>29,9</b>	<b>22,8</b>	<b>16,8</b>	<b>22,3</b>	<b>2,3</b>	<b>4,0</b>	<b>2,0</b>
<b>ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ</b>	<b>23,9</b>	<b>13,9</b>	<b>37,4</b>	<b>20,5</b>	<b>0,4</b>	<b>2,9</b>	<b>1,0</b>
<b>ΝΗΣΟΣ ΙΚΑΡΙΑ</b>	<b>12,5</b>	<b>36,2</b>	<b>26,7</b>	<b>22,0</b>	<b>0,2</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>
<b>ΔΗΜΟΣ ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΥ</b>	<b>14,1</b>	<b>31,1</b>	<b>30,8</b>	<b>21,8</b>	<b>0,1</b>	<b>1,6</b>	<b>0,5</b>
Δ.Δ.Αγίου Κηρύκου	15,6	24,0	32,4	24,9	0,0	2,4	0,6
Δ.Δ.Περδικίου	5,4	46,6	32,5	14,4	0,4	0,7	0,0
Δ.Δ.Χρυσστόμου	27,7	16,8	23,4	29,2	0,0	1,5	1,5
<b>ΔΗΜΟΣ ΕΥΔΗΛΟΥ</b>	<b>14,5</b>	<b>43,0</b>	<b>23,6</b>	<b>17,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1,5</b>	<b>0,1</b>
Δ.Δ.Ευδήλου	28,6	67,9	0,0	0,0	0,0	3,6	0,0
Δ.Δ.Αρεθούσης	18,2	48,5	16,2	15,2	0,0	1,0	1,0
Δ.Δ.Δάφνης	13,1	39,2	33,2	13,1	0,0	1,5	0,0
Δ.Δ.Καραβοστάμου	22,4	36,5	29,4	9,4	0,0	2,4	0,0
Δ.Δ.Μαγγανίτου	4,7	66,2	23,0	5,4	0,0	0,7	0,0
Δ.Δ.Φραντάτου	11,9	15,9	26,1	44,9	0,0	1,1	0,0
<b>ΔΗΜΟΣ ΡΑΧΩΝ</b>	<b>9,8</b>	<b>34,8</b>	<b>26,2</b>	<b>25,9</b>	<b>0,3</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>
Δ.Δ.Ραχών	8,9	24,4	27,5	34,0	0,2	1,6	3,4
Δ.Δ.Αγίου Πολυκάρπου	17,3	21,3	14,9	43,6	1,0	1,0	1,0
Δ.Δ.Καρκιναγρίου	6,8	54,9	30,7	6,3	0,0	1,4	0,0

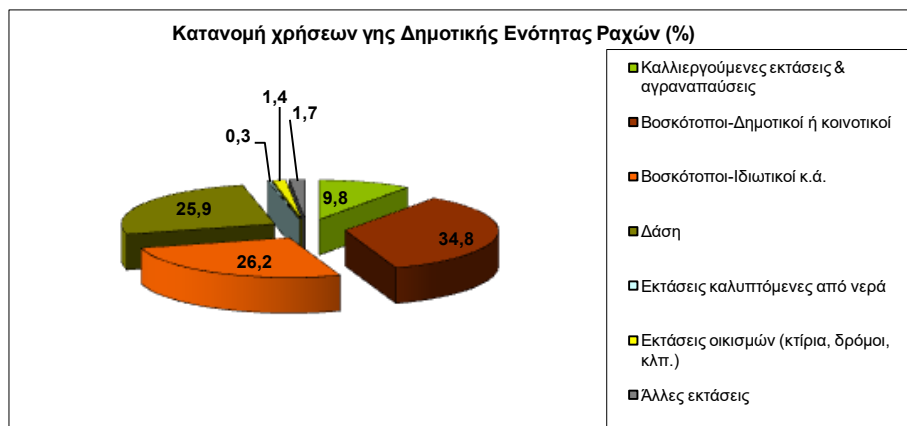
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – (Μελέτη ΣΧΟΟΑΠ)



**Εικόνα 2.6: Κατανομή χρήσεων γης Δημοτικής Ενότητας Αγ. Κηρύκου**



**Εικόνα 2.7: Κατανομή χρήσεων γης Δημοτικής Ενότητας Ευδήλου**

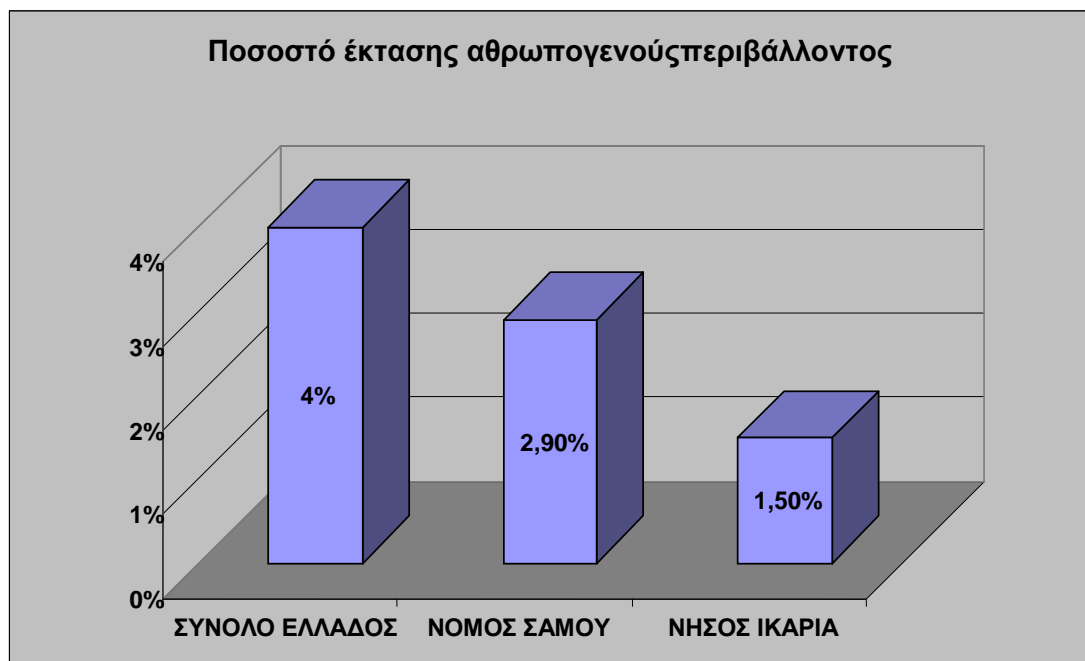


**Εικόνα 2.8: Κατανομή χρήσεων γης Δημοτικής Ενότητας Ραχών**

Βάσει των στοιχείων αυτών, στο σύνολο του νησιού οι οικιστικές περιοχές αντιπροσωπεύουν το 1,5% της έκτασής του και οι καλυπτόμενες από νερό εκτάσεις το 0,2% αντιστοίχως. Συγκριτικά με το Νομό Σάμου στην περιοχή μελέτης υπερέχει η ποσοστιαία συμμετοχή των βοσκοτόπων -δημοτικών ή κοινοτικών, υπερδιπλάσια σε σχέση με το Νομό, όπως επίσης και η έκταση των δασών είναι ελάχιστα μεγαλύτερη. Αντίστροφα, το ποσοστό των καλλιεργούμενων εκτάσεων και αγραναπαύσεων, ιδιωτικών βοσκοτόπων, εκτάσεων καλυπτόμενων από νερά και εκτάσεις οικισμών σε επίπεδο νησιού, υπολείπονται του αντίστοιχου νομαρχιακού.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται το ποσοστό της έκτασης του νησιού που καλύπτεται από οικισμούς, τεχνικές υποδομές και ανθρωπογενές περιβάλλον γενικότερα, σε αντιπαράθεση με τα αντίστοιχα ποσοστά, τόσο του συνόλου της χώρας, όσο του νομού Σάμου. Το ανθρωπογενές περιβάλλον του νησιού καλύπτει το 1,5% της έκτασής του και υπολείπεται του αντίστοιχου νομαρχιακού που ισούται με 2,9% και του συνόλου της Ελλάδας

όπου φτάνει το 4%. Είναι φανερό ότι η νήσος Ικαρία είναι ένα αραιοκατοικημένο νησί, με μικρή οικιστική ανάπτυξη και μικρής έκτασης τεχνικές υποδομές σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα, με αποτέλεσμα να διατηρείται σχεδόν αναλλοίωτο το φυσικό τοπίο.



**Εικόνα 2.9: Ποσοστό έκτασης ανθρωπογενούς περιβάλλοντος**

## 2.3 Δίκτυα μεταφορών

### 2.3.1 Οδικό Δίκτυο-Δίκτυο Χερσαίας Συγκοινωνίας

#### 2.3.1.1 Ευρύτερη περιοχή μελέτης

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

Το κύριο επαρχιακό οδικό δίκτυο της Ικαρίας είναι ασφαλτοστρωμένο, η σήμανση και ασφάλισή του είναι ελλιπής και απουσιάζει σχεδόν παντού το απαιτούμενο πλάτος του σταθεροποιημένου ερείσματος.

Το κύριο επαρχιακό οδικό δίκτυο της Ικαρίας περιλαμβάνει τους ακόλουθους άξονες:

- Άγιος Κήρυκος – Κουντουμάς – Μαυράτο – Πλωμάρι – Καραβόσταμο - Ευδήλος – Αρμενιστής – Αγ. Δημήτριος - Χριστός Ραχών (κωδικός ΕΠ 8414). Το συνολικό μήκος του άξονα ανέρχεται σε 54,281km. Ανήκει στο Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο.
- Διασταύρωση με επαρχιακή οδό ΕΠ 8414 (Γιαλισκάρι –Αρμενιστής) – Αγ. Πολύκαρπος (κωδικός ΕΠ 8414Α). Το συνολικό μήκος του άξονα ανέρχεται σε 4,744km. Ανήκει στο Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο.
- Επαρχιακή οδό (Αγ. Κήρυκος-Κουντουμάς) – Ανατολικά Θέρμα (κωδικός ΕΠ 8414Β). Το συνολικό μήκος του άξονα ανέρχεται σε 1,493km. Ανήκει στο Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο.
- Αγ. Κήρυκος – Δυτικά Θέρμα Λευκάδος (κωδικός 8415). Το συνολικό μήκος του άξονα ανέρχεται σε 2,824 km. Ανήκει στο Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο.

Η Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Σάμου έχει προτείνει να χαρακτηριστούν ως επαρχιακές οδοί οι ακόλουθες:

- Δυτικά Θέρμα Λευκάδος – Πέρας Παράκαμψης Χρυσοστόμου (κωδικός 8415Β). Το συνολικό μήκος του άξονα ανέρχεται σε 8,428 km.
- Αγ. Κήρυκος - Αεροδρόμιο (κωδικός 8415Α). Το συνολικό μήκος του άξονα ανέρχεται σε 11km.

Επιπλέον, παρέχονται οδικές συνδέσεις που συνδέουν τα χωριά της Μεσαριάς με τον Άγιο Κήρυκο, τον Ευδήλο, τον Αρμενιστή και τις Ράχες. Η σύνδεση της Μεσαριάς με τον Άγιο Κήρυκο πραγματοποιείται μέσω του οικισμού Πλαγιά ή/και της Παράκαμψης της Πλαγιάς.

Το έντονο ανάγλυφο, με την οροσειρά του Αθέρα να διασχίζει το νησί, επέβαλε την κατασκευή ενός παραλιακού οδικού δικτύου, που κινείται περιμετρικά του νησιού, δημιουργώντας έναν ημιτελή προς το παρόν δακτύλιο.

Ο περιμετρικός δακτύλιος περιλαμβάνει:

- Την υφιστάμενη σύνδεση Νας – Κάλαμος – Καρκινάγρι- Τραπάλου
- Τη διάνοιξη της οδού Τραπάλου – Μαγγανίτη, η οποία ολοκληρώθηκε το 2016, ωστόσο απαιτείται μελέτη οδοποιίας, που θα αφορά στην κατασκευή απαραίτητων τεχνικών, οδοστρωσίας, κλπ.
- Την υφιστάμενη οδό Μαγγανίτη - Πούντα

Παρέχονται επίσης οι ακόλουθες κάθετες συνδέσεις:

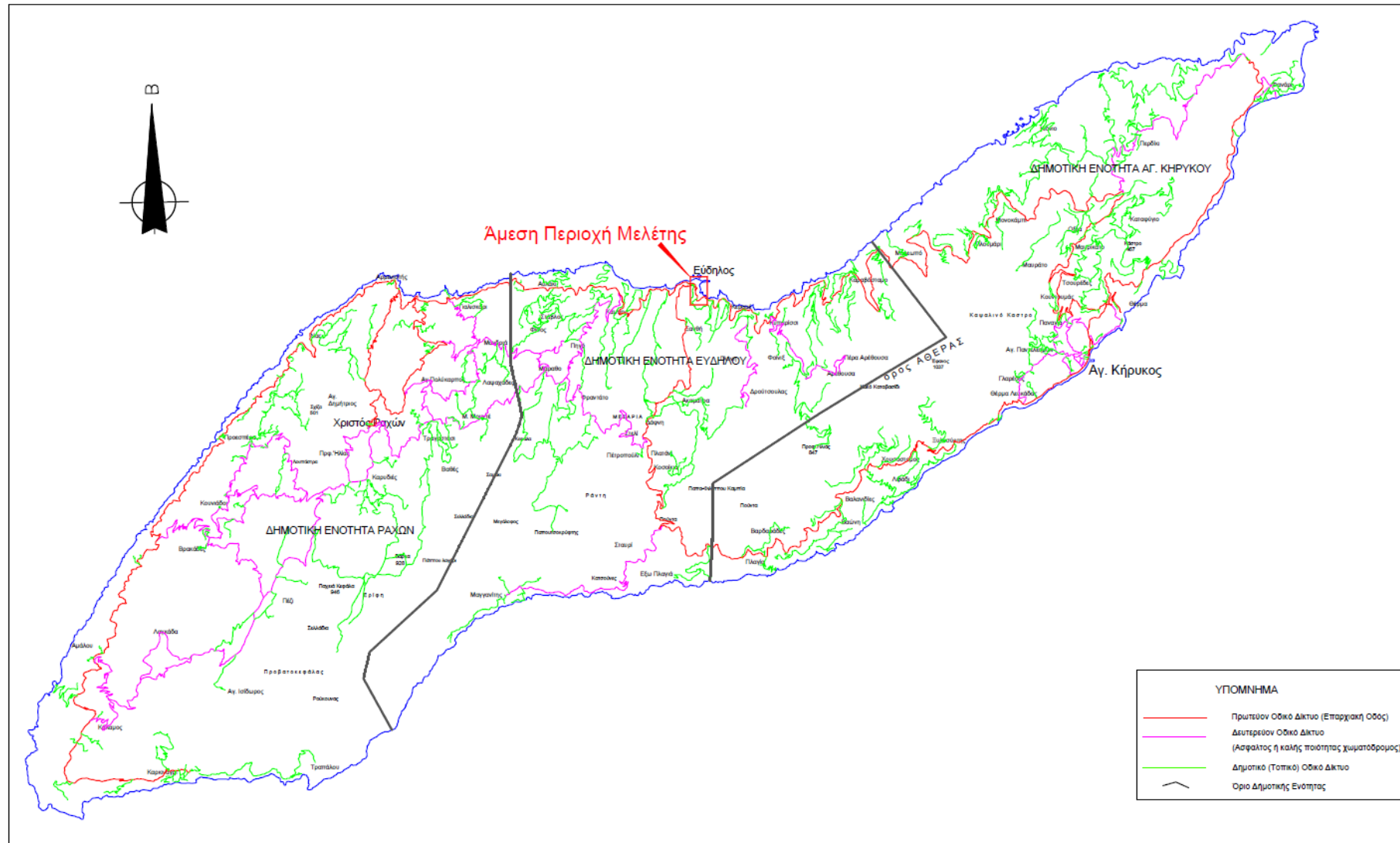
- Άγιος Κήρυκος – Αεροδρόμιο-Περδίκι
- Εύδηλος – Αρέθουσα
- Εύδηλος – Μεσσαριά
- Αρμενιστής – Χριστός Ραχών
- Αρμενιστής-Νας
- Χριστός Ραχών-Πέζι-Κάλαμος, κλπ

Η ελλιπής οδική υποδομή δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, τα οποία οξύνονται κατά τη θερινή περίοδο, όπου η κίνηση παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένη.

Στο Χάρτη 3 παρουσιάζεται το Οδικό Δίκτυο της Νήσου Ικαρίας.



## ΧΑΡΤΗΣ 3: ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΚΑΡΙΑΣ



### 2.3.1.2 Άμεση περιοχή μελέτης

Το τμήμα της επαρχιακής οδού Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών που διέρχεται μέσα από τον οικισμό του Ευδήλου, παρουσιάζει ανεπαρκή διατομή, ακατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και έλλειψη πεζοδρομίων.

Η υφιστάμενη οδός που εξυπηρετεί το υπάρχον λιμάνι του Ευδήλου διέρχεται από την παραλιακή ζώνη του οικισμού, όπου οι βασικές χρήσεις είναι η αναψυχή, το εμπόριο και η κατοικία. Πριν την κατασκευή της γέφυρας, η σύνδεση της παραλιακής οδού με την επαρχιακή οδό Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών γινόταν μέσω του υφιστάμενου οδικού τμήματος που ανέρχεται με κλίση που υπερβαίνει αισθητά το 12%. Το εν λόγω οδικό τμήμα (που αποτελούσε -πριν την κατασκευή της γέφυρας- την αποκλειστική σύνδεση της παραλιακής ζώνης με το βασικό οδικό δίκτυο Αγ. Κήρυκος- Εύδηλος), παρουσιάζει ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, διατομή πλάτους 3μ. κατά τόπους και σοβαρά προβλήματα ορατότητας, με αποτέλεσμα να καθίσταται προβληματική η εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες και σε ώρες αιχμής, όταν υπάρχουν και αυξημένες μετακινήσεις βαρέων οχημάτων. Το εν λόγω οδικό τμήμα (στροφή Κόγκα-Πλατεία Ευδήλου) εξυπηρετεί και κινήσεις πεζών, οι οποίοι χρησιμοποιούν το οδόστρωμα και εμπλέκονται στην κυκλοφορία, λόγω έλλειψης πεζοδρομίου. Ωστόσο, στην υφιστάμενη κατάσταση, η εξυπηρέτηση των οχημάτων γίνεται κυρίως από τη νέα οδό πρόσβασης (γέφυρα) στην παραλιακή ζώνη του οικισμού.

Με βάση τα όσα έχουν ήδη αναφερθεί, γίνεται φανερό ότι η πρόσβαση στο υφιστάμενο λιμάνι βόρεια της κεντρικής πλατείας του οικισμού, κρίνεται ως ακατάλληλη, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, λόγω του ότι υπάρχουν αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι Ι.Χ. και βαρέων οχημάτων. Σαν βασικές αιτίες θεωρούνται η ανεπαρκής -γεωμετρικά και λειτουργικά- χάραξη της και η επιβάρυνση του παραλιακού οικιστικού ιστού -αναψυχής και κατοικίας- από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

Για την εξυπηρέτηση του νέου λιμένα στη νοτιοανατολική περιοχή της λιμενολεκάνης του Ευδήλου, κατασκευάστηκε η νέα οδός προσπέλασης (γέφυρα), η οποία εξυπηρετεί την πρόσβαση στο λιμένα αλλά και τη σύνδεση του παραλιακού ιστού του οικισμού με το περιφερειακό οδικό δίκτυο. Η γέφυρα που κατασκευάστηκε αναβάθμισε τη λειτουργία του λιμένα του Ευδήλου και βελτίωσε τη λειτουργικότητα του οδικού δικτύου του οικισμού. Στη μελλοντική κατάσταση, όπου προβλέπεται να χρησιμοποιείται ο νέος προβλήτας για την εξυπηρέτηση του λιμένα, η γέφυρα θα συμβάλλει στην εκτροπή της σχετιζόμενης με το λιμάνι κυκλοφορίας από το βασικό παραλιακό ιστό αναψυχής, εμπορίου και κατοικίας.

### 2.3.2 Δίκτυο ακτοπλοΐας

Η Ικαρία έχει δύο λιμάνια (Αγ. Κηρύκου και Ευδήλου) από όπου γίνεται και η σύνδεση του νησιού με τον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο. Η κύρια θαλάσσια γραμμή εξυπηρετείται από πλοία από/ προς τον Πειραιά με ενδιάμεσους σταθμούς σε νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων και του Βόρειου Αιγαίου. Συνδέεται με το λιμάνι του Πειραιά, τη Σάμο, τους Φούρνους, τη Χίο, κτλ. Επίσης, υπάρχουν μικρότερα λιμανάκια που λειτουργούν ως αλιευτικά καταφύγια στο Καραβόσταμο, στο Μαγγανίτη, στο Γιαλισκάρι και στο Καρκινάγρι. Τέλος, στο ανατολικό τμήμα του λιμένα του Αγ. Κηρύκου έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί η αδειοδοτημένη Μαρίνα του νησιού.

Η συχνότητα των δρομολογίων συναρτάται με τις περιόδους αιχμής της επιβατικής κίνησης και εμφανίζεται αυξημένη κατά τη θερινή περίοδο. Η μεγαλύτερη, ωστόσο, επιβατική κίνηση παρουσιάζεται την περίοδο του Αυγούστου.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κατά τους θερινούς μήνες ο λιμένας του Ευδήλου εξυπηρετεί σχεδόν καθημερινά δρομολόγια πλοίων που αναχωρούν από τον Πειραιά τις πρωινές ώρες (7:30π.μ.-8:30π.μ.) και φθάνουν στο λιμάνι του Ευδήλου τις μεσημεριανές ώρες (2:00μ.μ.-3:00μ.μ.). Επίσης, τις απογευματινές ώρες (4:00μ.μ.-5:00μ.μ.) αναχωρούν δρομολόγια πλοίων με τελικό προορισμό τον Πειραιά.

### 2.3.3 Δίκτυο αερομεταφορών

Η Ικαρία συνδέεται από αέρος με την ηπειρωτική Ελλάδα, μέσω του αεροδρομίου που είναι εγκαταστημένο στο ανατολικό άκρο του νησιού, στην περιοχή Φάρος. Ο αερολιμένας λειτούργησε για πρώτη φορά στις 14/06/1995 με δύο εβδομαδιαίες πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με αεροσκάφος DO 228. Το εμβαδόν των κτιριακών εγκαταστάσεων του είναι 1.000 τ.μ. και έχει τη δυνατότητα να υποδεχτεί ελαφρά αεροσκάφη και ATR 72 σε διάδρομο μήκους 1.380 μ., πλάτους 30 μ. και σε μια πίστα 8.000 τ.μ. Διαθέτει έναν επιβατικό σταθμό και τέσσερις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών ATR 72.

Η συχνότητα των δρομολογίων συναρτάται με τις περιόδους αιχμής της επιβατικής κίνησης και εμφανίζεται αυξημένη κατά τη θερινή περίοδο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι υπάρχουν σχεδόν καθημερινά δρομολόγια προς/από τον αερολιμένα Αθηνών (μέσω δύο εταιρειών), καθώς και σύνδεση με τη Μυτιλήνη, τη Λήμνο και τη Θεσσαλονίκη.

### 3. ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΙΚΑΡΙΑ

#### 3.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο τρόπος, με τον οποίο εξυπηρετούνται οι μεταφορικές ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών μιας περιοχής, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή της.

Η πολιτεία προκειμένου να διασφαλίσει τα δικαιώματα του πολίτη - επιβάτη θέτει στα πλαίσια της Πολιτικής των Μεταφορών συγκεκριμένους στόχους. Οι στόχοι αυτοί αποτελούν δέσμευση για τις εποπτεύουσες αρχές και τους φορείς εκτέλεσης Μεταφορικού Έργου και σκοπεύουν:

- στη διασφάλιση του κοινωνικού συμφέροντος, μέσω των μεταφορών,
- στην οικονομικά ισόρροπη ανάπτυξη του Εθνικού χώρου,
- στην παροχή ικανοποιητικής εξυπηρέτησης από το δίκτυο Μεταφορών της χώρας, σε όλους τους πολίτες που το δικαιούνται,
- στην εναρμόνιση των μέσων επιβατικής μεταφοράς, με την ανάπτυξη της συνεργασίας και της συμπληρωματικότητας τους και
- στο συνεχή συγκοινωνιακό σχεδιασμό σε όλα τα επίπεδα, από την αρμόδια εποπτεύουσα αρχή για την αστική και εθνική μεταφορά.

Η δομή των μεταφορικών μέσων αλλά και της υποδομής των μεταφορών πρέπει να επιτρέπει τη χρήση τους από πολίτες όλων των κατηγοριών, περιλαμβανομένων των παιδιών, των εγκύων, των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Η μετακίνηση του πολίτη γίνεται με το ελάχιστο δυνατό κόστος, λαμβανομένων των κανόνων ασφάλειας και του επιλεγέντος επιπέδου εξυπηρέτησης. **Ειδικά για κατοίκους απομακρυσμένων περιοχών η πολιτεία μεριμνά ώστε αυτή η απόσταση ή ο μικρός αριθμός επιβατών να μη συνεπάγεται αυξημένα κόμιστρα.**

Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με το “Χάρτη δικαιωμάτων του πολίτη – επιβάτη”, η πολιτεία εξασφαλίζει στον πολίτη τη μεταφορά του στον αστικό, τον υπεραστικό και τον εθνικό χώρο, σύμφωνα με τα εξής δικαιώματα:

1. *Πρόσβαση στο δίκτυο συγκοινωνιών:* Εφόσον ο πολίτης κατοικεί και εργάζεται σε περιοχές με μόνιμο πληθυσμό που υπερβαίνει ένα όριο ή εφ’ όσον υπάρχει ειδικός λόγος εθνικής ή κοινωνικής σημασίας, δικαιούται την πρόσβαση στο δίκτυο συγκοινωνιών, με ικανοποιητική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση.

2. *Δυνατότητα μετακίνησης*: Δεν υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ πολιτών στο δικαίωμα της μετακίνησης, εκτός από αυτή που απορρέει από το επιλεγέν επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο και συνεπάγεται διαφοροποίηση κομίστρων.
3. *Ασφάλεια στη μετακίνηση*: Ο πολίτης μετακινείται με ασφάλεια, χωρίς να απαιτούνται δικές του πρωτοβουλίες και ενέργειες.
4. *Προστασία του περιβάλλοντος*: Ο πολίτης έχει την ελάχιστη δυνατή όχληση από τη λειτουργία των συστημάτων Συγκοινωνιών.
5. *Οικονομία*: Ο πολίτης μετακινείται με το ελάχιστο δυνατό κόστος, χωρίς αυτό να επηρεάζεται από γεωγραφικές ιδιαιτερότητες.
6. *Πληροφόρηση*: Ο πολίτης δικαιούται να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τις δυνατότητες μετακίνησης του με Μέσα Μεταφοράς προς οποιαδήποτε κατεύθυνση.
7. *Ταχύτητα*: Η μετακίνηση του πολίτη με Μέσα Μεταφοράς γίνεται με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων ασφαλείας και του επιλεγέντος επιπέδου εξυπηρέτησης.
8. *Ευπρέπεια*: Το προσωπικό όλων των φορέων Συγκοινωνιών συμπεριφέρεται ευγενικά προς το επιβατικό κοινό και είναι ντυμένο ευπρεπώς. Ευπρεπείς είναι και οι χώροι στους οποίους φιλοξενείται ο πολίτης – επιβάτης, τόσο κατά τη μετακίνησή του όσο και κατά τις περιόδους αναμονής.
9. *Συμμετοχή*: Ο πολίτης - επιβάτης, ως πελάτης - χρήστης του συστήματος Συγκοινωνιών μετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του επιπέδου εξυπηρέτησης. Η ανταπόκριση των φορέων Συγκοινωνιών στις προτάσεις του είναι άμεση.

Όπως διαφαίνεται, στη σύγχρονη κοινωνία, η δυνατότητα κίνησης και πρόσβασης για τον πολίτη αναγνωρίζονται ως θεμελιώδεις αρχές δημοκρατίας. Ως εκ τούτου οι συγκοινωνίες είναι στην ουσία δημόσιο αγαθό και πρέπει να γίνονται οργανωμένες και υπεύθυνες ενέργειες για τη διασφάλισή τους, ιδιαίτερα στις απομακρυσμένες περιοχές της Ελλάδας.

### 3.2 ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΙΚΑΡΙΑΣ

Η Ικαρία αποτελεί ένα μακρόστενο νησί με μορφολογική ιδιαιτερότητα, που παρουσιάζει πολύ μεγάλες εδαφικές κλίσεις και από τις δύο πλευρές της κορυφογραμμής της. Εξαιτίας αυτής της μορφολογικής ιδιαιτερότητας της, υπάρχουν πολλοί διάσπαρτοι οικισμοί, μικροί σε πληθυσμιακό μέγεθος.

Κυρίως λόγω του έντονου ανάγλυφου που επηρέασε τη γεωγραφική θέση αλλά και της κατάστασης του υφιστάμενου δικτύου συγκοινωνίας, κυρίαρχη θέση στις μετακινήσεις των

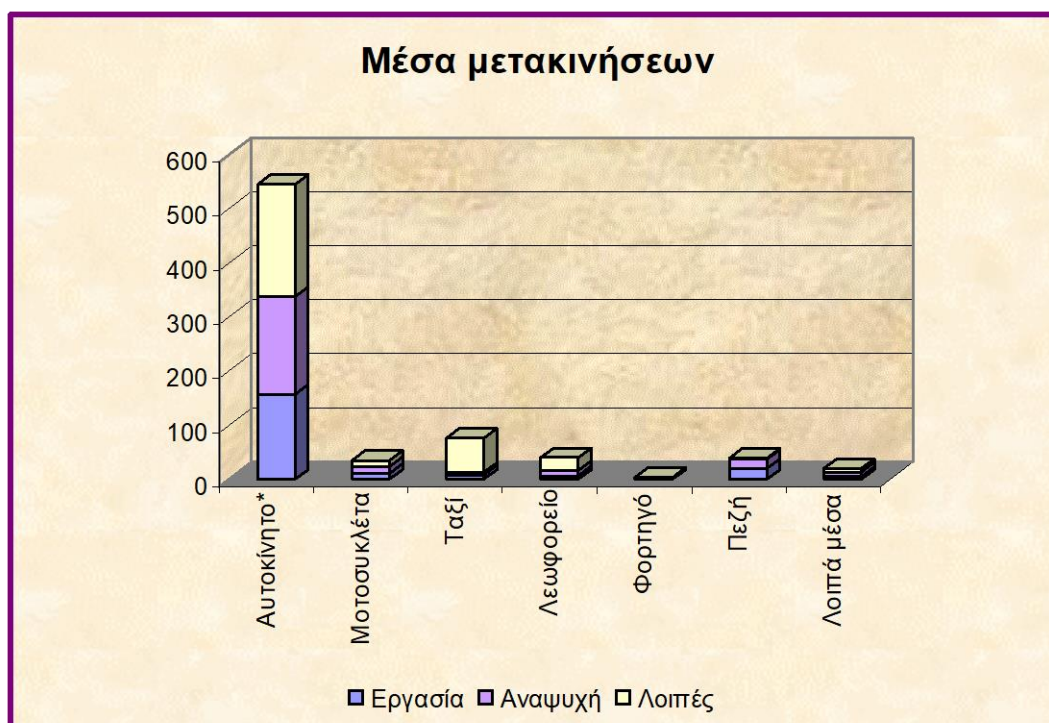
κατοίκων και των επισκεπτών της Ικαρίας κατέχει το Ι.Χ. όχημα. Οι υπηρεσίες και το εμπόριο είναι κατά βάση συγκεντρωμένα στον Εύδηλο και τον Αγ. Κήρυκο, με αποτέλεσμα να αποτελούν τον κύριο πόλο έλξης των μετακινήσεων. Υπάρχουν ωστόσο και κοινωνικές ομάδες που εμφανίζουν, λόγω συνθηκών, σχετικά σταθερή ζήτηση για μετακίνηση αλλά δεν μπορούν να είναι κάτοχοι ή χρήστες αυτοκινήτων. Τέτοιες ομάδες είναι τα παιδιά (μετακινήσεις για λόγους εκπαίδευσης) και οι ηλικιωμένοι (μετακινήσεις για λόγους περίθαλψης-υγείας).

Συγκεκριμένα, από στοιχεία παλαιότερης μελέτης που είχε εκπονηθεί από την ομάδα μελέτης, διαπιστώθηκε ότι η συντριπτική πλειοψηφία (**72%**) των μετακινήσεων για εργασία, αναψυχή ή άλλο λόγο γίνεται με ιδιωτικό αυτοκίνητο (ΙΧ επιβατικό ή αγροτικό/τζιπ), ενώ με λεωφορείο γίνεται μόλις το **5%** των συνολικών μετακινήσεων.

**Πίνακας 3.1: Κατανομή μέσων μετακίνησης**

ΜΕΣΟ	ΕΡΓΑΣΙΑ		ΑΝΑΨΥΧΗ		ΛΟΙΠΕΣ	
	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Αυτοκίνητο*	157	74%	181	77%	207	66%
Μοτοσυκλέτα	11	5%	13	6%	11	3%
Ταξί	8	4%	5	2%	63	20%
Λεωφορείο	7	3%	9	4%	24	8%
Φορτηγό	3	2%	-	0%	1	0%
Πεζή	20	10%	17	7%	2	1%
Λοιπά μέσα	5	2%	9	4%	6	2%
<b>Σύνολο</b>	<b>211</b>	<b>100%</b>	<b>234</b>	<b>100%</b>	<b>314</b>	<b>100%</b>

\*ΙΧ Επιβατηγό, Αγροτικό ή Τζιπ



**Εικόνα 3.1: Κατανομή μέσων μετακίνησης**

Οι πιο συχνοί προορισμοί μετακινήσεων είναι ο Άγιος Κήρυκος, ο Εύδηλος, οι Ράχες γενικά και ο Χριστός Ραχών ειδικότερα, ο Αρμενιστής και το Φανάρι ή Φάρος, οι οποίοι και συγκεντρώνουν το 74% όλων των μετακινήσεων. Συγκεκριμένα, ο Εύδηλος συγκεντρώνει το 11% του συνόλου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται στο νησί.

Όσον αφορά στις μετακινήσεις εκτός της επαρχίας της Ικαρίας, κυριότερος λόγος μετακίνησης είναι η υγεία (ποσοστό 47%) και ο δημοφιλέστερος προορισμός η Αθήνα.

**Πίνακας 3.2: Λόγοι μετακίνησης σε προορισμούς εκτός Ικαρίας**

ΛΟΓΟΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Υγεία	199	47%
Επισκέψεις	107	26%
Δουλειές	66	16%
Αναψυχή	31	7%
Ψώνια	9	2%
Λοιποί λόγοι	9	2%
<b>Σύνολο</b>	<b>421</b>	<b>100%</b>

Αναλυτικότερα, οι μετακινήσεις για λόγους υγείας έχουν κύριο προορισμό την Αθήνα (ποσοστό 98%) όπως επίσης και οι μετακινήσεις για δουλειές (ποσοστό 97%), ψώνια (ποσοστό 100%) και αναψυχή (ποσοστό 81%). Οι μετακινήσεις για επισκέψεις συγγενών και φίλων είναι μοιρασμένες στην Αθήνα, σε άλλους προορισμούς στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό. Τέλος, οι μετακινήσεις που γίνονται για διάφορους άλλους λόγους, εκτός από την Αθήνα (67%) έχουν προορισμό και τη Σάμο (33%).

**Πίνακας 3.3: Προορισμοί μετακινήσεων εκτός Επαρχίας Ικαρίας**

ΛΟΓΟΣ	ΑΘΗΝΑ	ΣΑΜΟΣ	ΑΛΛΟΥ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ
Υγεία	98%	2%	-	-
Επισκέψεις	63%	5%	22%	10%
Δουλειές	97%	3%	-	-
Αναψυχή	81%	-	16%	3%
Ψώνια	100%	-	-	-
Λοιποί λόγοι	67%	33%	-	-



**Εικόνα 3.2: Μετακινήσεις εκτός Επαρχίας Ικαρίας**

Η ετήσια συχνότητα των μετακινήσεων εκτός Επαρχίας Ικαρίας είναι ανάλογη της απόστασης. Έτσι πιο συχνά γίνονται οι μετακινήσεις προς Σάμο (4,6 φορές το χρόνο) και αραιότερα οι μετακινήσεις προς το εξωτερικό (1,4 φορές το χρόνο). Το επικρατέστερο μέσο είναι το πλοίο, με το οποίο γίνεται το 80% των μετακινήσεων προς Αθήνα και το 100% των μετακινήσεων προς Σάμο, ενώ το 100% των μετακινήσεων προς το εξωτερικό γίνεται με αεροπλάνο.

**Πίνακας 3.4: Συχνότητα και μέσο μετακινήσεων εκτός Επαρχίας Ικαρίας**

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΟ		
		ΠΛΟΙΟ	ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ	ΚΑΙ ΤΑ 2
Αθήνα	3,2	80%	5%	15%
Σάμος	4,6	100%	-	-
Αλλού (Ελλάδα)	2,73	50%	13%	37%
Εξωτερικό	1,4	-	100%	-

### 3.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γίνεται αντιληπτή η σημασία της δυνατότητας μετακίνησης για τους κατοίκους του νησιού εκτός της Επαρχίας της Ικαρίας αλλά και ο ρόλος που έχει το πλοίο σαν μέσο μετακίνησης. Η παροχή ενός ικανοποιητικού συστήματος ακτοπλοΐας όχι μόνο όσον αφορά στη συχνότητα των δρομολογίων, αλλά και στην παροχή



της απαραίτητης εξυπηρέτησης στα πλοία και στους επιβάτες από τα λιμάνια της Ικαρίας είναι ζωτικής σημασίας τόσο για τους κατοίκους του νησιού όσο και για τον τουρισμό του.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, οι τερματικοί σταθμοί (λιμάνια και αεροδρόμιο) δεν εξυπηρετούνται επαρκώς. Συγκεκριμένα, δεν υπάρχει λεωφορειακή γραμμή που να συνδέει το αεροδρόμιο με τους βασικούς οικισμούς του νησιού, για το σύνολο των αεροπορικών δρομολογίων. Τα δρομολόγια των λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν τα λιμάνια με άλλους οικισμούς είναι με τέτοιο τρόπο διαμορφωμένα που δεν εξυπηρετούν τις μετακινήσεις των επιβατών των πλοίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, με δεδομένο ότι ορισμένες αφίξεις πλοίων (κυρίως τους χειμερινούς μήνες) στα λιμάνια της Ικαρίας γίνονται ξημερώματα, να δημιουργείται πρόβλημα για όσους επιβάτες δεν διαθέτουν ιδιόκτητο μέσο μεταφοράς.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά στο λιμένα του Ευδήλου, η χερσαία ζώνη του λιμένα χαρακτηρίζεται από έλλειψη κυκλοφοριακής οργάνωσης. Η απουσία ζώνης διέλευσης πεζών και οχημάτων ώστε να διαχωρίζεται η κίνηση τους, έχει ως αποτέλεσμα τη διασταύρωση των ροών, οχημάτων και πεζών, γεγονός που δημιουργεί σύγχυση στους μετακινούμενους και προβλήματα οδικής ασφάλειας στον οικισμό του Ευδήλου. Παράλληλα, στην υφιστάμενη κατάσταση, όπου η εξυπηρέτηση του λιμένα (πρόσδεση πλοίων) γίνεται από τις υποδομές που χωροθετούνται βόρεια της κεντρικής πλατείας του οικισμού, η επιβατική και εμπορική κίνηση του λιμένα διέρχεται από την κεντρική πλατεία του χωριού και προκαλεί διάσπαση του παραλιακού οικιστικού ιστού του οικισμού του Ευδήλου.



**Εικόνα 3.3:** Παραλιακή οικιστική ζώνη οικισμού Ευδήλου

Πέραν τούτου, η απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης χαρακτηρίζει συνολικά τον οικισμό του Ευδήλου και δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η ζήτηση αυξάνει λόγω του τουρισμού. Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στην περιοχή του λιμανιού, σε ώρες αιχμής, αλλά και κατά μήκος τόσο του παράλιου όσο και του βασικού οδικού άξονα του οικισμού, λόγω της παρόδιας στάθμευσης. Ταυτόχρονα, η απουσία οργανωμένου χώρου αναμονής στην περιοχή του λιμένα για τα προς επιβίβαση οχήματα και τους επιβάτες δημιουργεί συνθήκες κυκλοφοριακής σύγχυσης και αναρχίας τόσο για την ομαλή λειτουργία του λιμένα, όσο και για το σύνολο του οικισμού, ειδικότερα κατά τις περιόδους διέλευσης πλοίων από το λιμένα του Ευδήλου.

Το αποτέλεσμα όλων των παραπάνω χαρακτηριστικών είναι ο αναποτελεσματικός τρόπος κυκλοφοριακής λειτουργίας, ιδιαίτερα τις περιόδους αιχμής (π.χ. καλοκαίρι).

## **4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

### **4.1 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ**

Ο βασικός οδικός άξονας της ευρύτερης περιοχής είναι η επαρχιακή οδός Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών, η οποία συνδέει τους δυο Λιμένες του νησιού μεταξύ τους και αποτελεί την κύρια σύνδεση των οικισμών που βρίσκονται στο βορειοδυτικό τμήμα του νησιού με τον Άγιο Κήρυκο και το αεροδρόμιο του Φάρου. Όλα τα υπόλοιπα οδικά τμήματα που συνδέονται με την επαρχιακή οδό Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών ή βρίσκονται εντός του οικισμού ανήκουν στο κυρίως στο δημοτικό οδικό δίκτυο.

Το τμήμα της επαρχιακή οδού Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών που διέρχεται μέσα από τον οικισμό του Ευδήλου, παρουσιάζει ανεπαρκή διατομή, ακατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και έλλειψη πεζοδρομίων. Το υφιστάμενο τμήμα της παραλιακής οδού που εξυπηρετεί το λιμάνι του Ευδήλου κρίνεται επίσης ως ακατάλληλο, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, όταν υπάρχουν και αυξημένες μετακινήσεις βαρέων οχημάτων. Σαν βασικές αιτίες θεωρούνται η ανεπαρκής -γεωμετρικά και λειτουργικά- χάραξη της και η επιβάρυνση του παραλιακού οικιστικού ιστού -αναψυχής και κατοικίας- από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

### **4.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

Η επαρχιακή οδός Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών, εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία όπως επίσης και όλα τα οδικά τμήματα εντός του οικισμού. Εξαίρεση αποτελεί το πλακόστρωτο που συνδέει την Πλατεία Παμφίλη (πάνω πλατεία) με την κεντρική πλατεία του οικισμού/ Λιμάνι (κάτω πλατεία), το οποίο εξυπηρετεί κυκλοφορία με φορά προς την κεντρική πλατεία του οικισμού (κάτω πλατεία).

### **4.3 ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ**

Ο οικισμός του Ευδήλου παρουσιάζει έντονες ροές πεζών επί της επαρχιακής οδού παρά την πλήρη απουσία πεζοδρομίων και χώρων ασφαλούς μετακίνησης.

Σημειώνεται ότι, επί της υφιστάμενης επαρχιακής οδού Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών, χωροθετούνται:

- οι κλίμακες που εξυπηρετούν το Γυμνάσιο Ευδήλου,
- η είσοδος/ έξοδος του Δημοτικού Σχολείου Ευδήλου,

- η είσοδος/ έξοδος του οικοτροφείου (Κατσούλειο Μέγαρο) που παρέχει σίτιση στους μαθητές της Δημοτικής Ενότητας Ευδήλου, καθώς και ψυχαγωγικές δραστηριότητες μαθητών, κλπ
- η είσοδος/ έξοδος του τέως κτιρίου που στεγάζονται υπηρεσίες του Δήμου Ικαρίας (Κουτσουφλάκειο Μέγαρο),
- η είσοδος/ έξοδος εμπορικών καταστημάτων και
- η είσοδος/ έξοδος πλήθους κατοικιών

#### 4.4 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Όπως έχει αναφερθεί, ο οικισμός του Ευδήλου χαρακτηρίζεται συνολικά από την απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης, γεγονός που δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η ζήτηση αυξάνει λόγω του τουρισμού. Στον οικισμό του Ευδήλου η χερσαία ζώνη του Νέου Λιμένα εξυπηρετεί τις ανάγκες στάθμευσης του οικισμού.

Η επαρχιακή οδός Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ. Δημήτριος-Χριστός Ραχών εξυπηρετεί έντονη παρόδια στάθμευση, είτε κατοίκων του οικισμού είτε επισκεπτών αυτού. Η έντονη παρόδια στάθμευση, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες (και ιδιαίτερα κατά τα χρονικά διαστήματα αφίξεων και αναχωρήσεων πλοίων) δημιουργεί μεγάλα προβλήματα στην εξυπηρέτηση του διερχόμενου κυκλοφοριακού φόρτου, λόγω των πτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών της επαρχιακής οδού.

Στον υφιστάμενο (εν λειτουργία) λιμένα του Ευδήλου, η απουσία οργανωμένου χώρου αναμονής στην περιοχή του λιμένα για τα προς επιβίβαση οχήματα και τους επιβάτες δημιουργεί προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμού στο σύνολο του.

#### 4.5 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

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. Υπάρχουν, ωστόσο, αρκετοί οικισμοί που δεν εξυπηρετούνται. Τους θερινούς μήνες τα δρομολόγια αυξάνουν.

Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, στην υφιστάμενη κατάσταση, οι τερματικοί σταθμοί (λιμάνια και αεροδρόμιο) δεν εξυπηρετούνται επαρκώς. Συγκεκριμένα, δεν υπάρχει λεωφορειακή γραμμή που να συνδέει το αεροδρόμιο με τους βασικούς οικισμούς του νησιού, για το σύνολο των αεροπορικών δρομολογίων. Τα δρομολόγια των λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν τα λιμάνια με άλλους οικισμούς είναι με τέτοιο τρόπο διαμορφωμένα που δεν εξυπηρετούν τις μετακινήσεις των επιβατών των πλοίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, με

δεδομένο ότι ορισμένες αφίξεις πλοίων (κυρίως τους χειμερινούς μήνες) στα λιμάνια της Ικαρίας γίνονται ξημερώματα, να δημιουργείται πρόβλημα για όσους επιβάτες δεν διαθέτουν ιδιόκτητο μέσο μεταφοράς.

Από τον οικισμό Ευδήλου διέρχονται γραμμές λεωφορείου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, που εξυπηρετούν μετακινήσεις μεταξύ:

- Αεροδρομίου - Αγ. Κηρύκου – Ευδήλου – Αρμενιστή - Χριστού Ραχών
- Χριστού Ραχών – Αρμενιστή– Ευδήλου- Αγ. Κηρύκου - Αεροδρομίου
- Εύδηλος – Αρμενιστής – Ράχες
- Ράχες – Αρμενιστής – Εύδηλος

Τα δρομολόγια των γραμμών διαφοροποιούνται ανάλογα την περίοδο (π.χ. θερινή, χειμερινή).

#### **4.6 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

Η οδική ασφάλεια εντός του οικισμού Ευδήλου κρίνεται ανεπαρκής, με δεδομένο ότι υπάρχει παντελής έλλειψη πεζοδρομίων και έλλειψη οριζόντιας διαγράμμισης λόγω των πτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών της επαρχιακής οδού αλλά και των δημοτικών οδών. Ωστόσο, κατά μήκος και κατάντη της επαρχιακής οδού, εντός του οικισμού, υπάρχουν κατασκευές στηθαίων από μπετόν.

Εξάιρεση αποτελεί η γέφυρα που συνδέει το Νέο Λιμένα Ευδήλου με την υφιστάμενη επαρχιακή οδό Άγιος Κήρυκος-Εύδηλος-Γιαλισκάρι-Αρμενιστής-Αγ.Δημήτριος-Χριστός Ραχών, η οποία διαθέτει πεζοδρόμια, στηθαία ασφαλείας και οριζόντια διαγράμμιση.

## 5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

### 5.1 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Τα στατιστικά στοιχεία της επιβατικής κίνησης από και προς το λιμάνι Ευδήλου Ικαρίας για τα έτη 2013-2022 (έως 11.2022), χορηγήθηκαν από το Λιμεναρχείο Ευδήλου Ικαρίας. Τα στοιχεία που δόθηκαν παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα 5.1.

**Πίνακας 5.1: Στατιστικά Λιμένος Ευδήλου από το 2013 έως και το 2022**

ΕΤΟΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ				ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Φ/Γ	Ι/Χ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Φ/Γ	Ι/Χ	Δ/Κ
2013	54.663	1.352	7.273	3.132	51.513	1.296	6.967	2.915
2014	56.906	1.602	7.717	3.268	55.118	1.602	7.728	3.062
2015	42.009	1.132	6.319	2.415	43.144	1.132	6.359	2.363
2016	39.463	1.221	5.871	1.849	39.639	1.221	6.260	2.137
2017	53.712	1.057	8.952	2.628	53.118	1.057	8.986	2.662
2018	63.375	1.557	10.584	2.904	60.142	1.444	9.909	3.617
2019	67.113	1.237	11.063	6.650	63.024	1.172	10.548	2.801
2020	23.595	1.103	4.850	1.494	23.041	1.000	4.355	1.878
2021	39.128	1.255	8.301	2.168	38.687	1.270	8.340	2.186
2022 (έως 11.2022)	52.083	1.257	9.608	2.788	49.641	1.096	9.264	2.522

Από παλαιότερη μελέτη είχαν χορηγηθεί από το Λιμεναρχείο του Ευδήλου Ικαρίας τα στατιστικά στοιχεία της επιβατικής κίνησης από και προς το λιμάνι Ευδήλου Ικαρίας για το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2012 έως Οκτώβριος 2012.

**Πίνακας 5.2: Στοιχεία αποβιβασθέντων (κατάπλοι) και επιβιβασθέντων (απόπλοι) από το Λιμένα Ευδήλου για το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2012 έως Οκτώβριος 2012**

ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΙ)					ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΑΠΟΠΛΟΙ)			
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Φ/Γ	ΙΧ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Φ/Γ	ΙΧ	Δ/Κ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	1.247	59	135	55	862	70	131	36
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	928	75	101	31	636	56	69	24
ΜΑΡΤΙΟΣ	1.447	98	216	81	1.305	71	119	57
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	3.321	103	388	161	2.831	86	298	144
ΜΑΙΟΣ	2.279	99	270	154	2.373	98	232	151
ΙΟΥΝΙΟΣ	3.108	120	438	199	2.282	95	204	136
ΙΟΥΛΙΟΣ	8.379	169	1.428	546	5.192	144	574	342
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	<b>13.860</b>	<b>160</b>	<b>2.320</b>	<b>1.161</b>	<b>15.987</b>	<b>140</b>	<b>2.571</b>	<b>1.162</b>
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	3.171	141	308	164	5.568	129	863	336
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1.692	110	182	80	1.798	92	214	20

Για να υπολογιστεί η επιβατική κίνηση για το μήνα Αύγουστο, για την 5-ετία 2013-2017, θα χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία του 2012. Για το έτος 2012, θα υπολογιστεί το ποσοστό της επιβατικής κίνησης του μήνα Αυγούστου. Τα στοιχεία παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.3 που ακολουθεί:

**Πίνακας 5.3: Ποσοστά αποβιβασθέντων (κατάπλοι) και επιβιβασθέντων (απόπλοι) από το Λιμένα Ευδήλου για το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2012 έως Οκτώβριος 2012**

ΜΗΝΑΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΙ)								ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΑΠΟΠΛΟΙ)							
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	%	Φ/Γ	%	ΙΧ	%	Δ/Κ	%	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	%	Φ/Γ	%	ΙΧ	%	Δ/Κ	%
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	1.247	3.16%	59	5.20%	135	2.33%	55	2.09%	862	2.22%	70	7.14%	131	2.48%	36	1.50%
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	928	2.35%	75	6.61%	101	1.75%	31	1.18%	636	1.64%	56	5.71%	69	1.31%	24	1.00%
ΜΑΡΤΙΟΣ	1.447	3.67%	98	8.64%	216	3.73%	81	3.08%	1.305	3.36%	71	7.24%	119	2.26%	57	2.37%
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	3.321	8.42%	103	9.08%	388	6.71%	161	6.12%	2.831	7.29%	86	8.77%	298	5.65%	144	5.98%
ΜΑΙΟΣ	2.279	5.78%	99	8.73%	270	4.67%	154	5.85%	2.373	6.11%	98	9.99%	232	4.40%	151	6.27%
ΙΟΥΝΙΟΣ	3.108	7.88%	120	10.58%	438	7.57%	199	7.56%	2.282	5.88%	95	9.68%	204	3.87%	136	5.65%
ΙΟΥΛΙΟΣ	8.379	21.25%	169	14.90%	1.428	24.68%	546	20.74%	5.192	13.37%	144	14.68%	574	10.88%	342	14.20%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	13.860	35.15%	160	14.11%	2.320	40.10%	1.161	44.11%	15.987	41.17%	140	14.27%	2.571	48.74%	1.162	48.26%
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	3.171	8.04%	141	12.43%	308	5.32%	164	6.23%	5.568	14.34%	129	13.15%	863	16.36%	336	13.95%
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1.692	4.29%	110	9.70%	182	3.15%	80	3.04%	1.798	4.63%	92	9.38%	214	4.06%	20	0.83%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2012</b>	<b>39.432</b>	<b>100.00%</b>	<b>1.134</b>	<b>100.00%</b>	<b>5.786</b>	<b>100.00%</b>	<b>2.632</b>	<b>100.00%</b>	<b>38.834</b>	<b>100.00%</b>	<b>981</b>	<b>100.00%</b>	<b>5.275</b>	<b>100.00%</b>	<b>2.408</b>	<b>100.00%</b>

Συνεπώς για το έτος 2012, το μήνα Αύγουστο εξυπηρετήθηκε ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος που σχετίζεται με την επιβατική κίνηση του Λιμένα. Στο Λιμάνι του Ευδήλου, το μήνα Αύγουστο αποβιβάστηκε το 35,15% του συνολικού ετήσιου αριθμού αποβιβασθέντων και επιβιβάστηκε το 41,17% του συνολικού ετήσιου αριθμού επιβιβασθέντων για το έτος 2012. Για να υπολογιστεί ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάστηκε και αποβιβάστηκε το μήνα Αύγουστο, για κάθε έτος της 5-ετίας 2013-2017, θα χρησιμοποιηθούν τα αντίστοιχα ποσοστά που προέκυψαν από την επεξεργασία των στοιχείων του έτους 2012. Συνεπώς, στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται για κάθε Αύγουστο της 5-ετίας 2013-2017, ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν στο λιμένα του Ευδήλου.



**Πίνακας 5.4: Στοιχεία αποβιβασθέντων (κατάπλοι) και επιβιβασθέντων (απόπλοι) από το Λιμένα Ευδήλου για τον μήνα Αύγουστο για την 5-ετία 2013-2017**

ΜΗΝΑΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΙ)								ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΑΠΟΠΛΟΙ)							
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	%	Φ/Γ	%	ΙΧ	%	Δ/Κ	%	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	%	Φ/Γ	%	ΙΧ	%	Δ/Κ	%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2013	19.214	35.15%	191	14.11%	2.916	40.10%	1.382	44.11%	21.208	41.17%	185	14.27%	3.396	48.74%	1.407	48.26%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2013</b>	<b>54.663</b>		<b>1.352</b>		<b>7.273</b>		<b>3.132</b>		<b>51.513</b>		<b>1.296</b>		<b>6.967</b>		<b>2.915</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2014	20.002	35.15%	229	14.11%	3.095	40.10%	1.442	44.11%	22.692	41.17%	229	14.27%	3.767	48.74%	1.478	48.26%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2014</b>	<b>56.906</b>		<b>1.622</b>		<b>7.717</b>		<b>3.268</b>		<b>55.118</b>		<b>1.602</b>		<b>7.728</b>		<b>3.062</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2015	14.766	35.15%	167	14.11%	2.534	40.10%	1.065	44.11%	17.762	41.17%	162	14.27%	3.099	48.74%	1.140	48.26%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2015</b>	<b>42.009</b>		<b>1.187</b>		<b>6.319</b>		<b>2.415</b>		<b>43.144</b>		<b>1.132</b>		<b>6.359</b>		<b>2.363</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2016	13.871	35.15%	160	14.11%	2.354	40.10%	816	44.11%	16.319	41.17%	174	14.27%	3.051	48.74%	1.031	48.26%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2016</b>	<b>39.463</b>		<b>1.135</b>		<b>5.871</b>		<b>1.849</b>		<b>39.639</b>		<b>1.221</b>		<b>6.260</b>		<b>2.137</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2017	18.880	35.15%	163	14.11%	3.590	40.10%	1.159	44.11%	21.869	41.17%	151	14.27%	4.380	48.74%	1.285	48.26%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2017</b>	<b>53.712</b>		<b>1.152</b>		<b>8.952</b>		<b>2.628</b>		<b>53.118</b>		<b>1.057</b>		<b>8.986</b>		<b>2.662</b>	

Ωστόσο, τον Δεκέμβριο του 2022 χορηγήθηκαν από το Λιμεναρχείο Ευδήλου τα αναλυτικά στοιχεία των αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων κατά τον μήνα Αύγουστο που αποτελεί τον μήνα που εξυπηρετεί τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο, που σχετίζεται με την επιβατική κίνηση του Λιμένα Ευδήλου. Συνεπώς, στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται για κάθε Αύγουστο της 5-ετίας 2018-2012, ο αριθμός των αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων, επιβατών και οχημάτων στον Λιμένα Ευδήλου.

## «Κυκλοφοριακή Μελέτη για τον Λιμένα Ευδήλου Ικαρίας»

Πίνακας 5.5: Στοιχεία αποβιβασθέντων (κατάπλοι) και επιβιβασθέντων (απόπλοι) από το Λιμένα Ευδήλου για τον μήνα Αύγουστο για την 5-ετία 2018-2022

ΜΗΝΑΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΙ)								ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ (ΑΠΟΠΛΟΙ)							
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	%	Φ/Γ	%	ΙΧ	%	Δ/Κ	%	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	%	Φ/Γ	%	ΙΧ	%	Δ/Κ	%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2018	20.235	31,93%	188	12,07%	3.357	31,72%	1.109	38,19%	22.380	37,21%	172	11,91%	3.762	37,97%	1.234	34,12%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2018</b>	<b>63.375</b>		<b>1.557</b>		<b>10.584</b>		<b>2.904</b>		<b>60.142</b>		<b>1.444</b>		<b>9.909</b>		<b>3.617</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2019	22.184	33,05%	152	12,29%	3.676	33,23%	4.860	73,08%	23.954	38,01%	152	12,97%	4.010	38,02%	1.166	41,63%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2019</b>	<b>67.113</b>		<b>1.237</b>		<b>11.063</b>		<b>6.650</b>		<b>63.024</b>		<b>1.172</b>		<b>10.548</b>		<b>2.801</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2020	7.088	30,04%	119	10,79%	1.406	28,99%	612	40,96%	7.990	34,68%	136	13,60%	1.523	34,97%	546	29,07%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2020</b>	<b>23.595</b>		<b>1.103</b>		<b>4.850</b>		<b>1.494</b>		<b>23.041</b>		<b>1.000</b>		<b>4.355</b>		<b>1.878</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2021	15.496	39,60%	151	12,03%	3.081	37,12%	953	43,96%	17.781	45,96%	140	11,02%	3.515	42,15%	1.044	47,76%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2021</b>	<b>39.128</b>		<b>1.255</b>		<b>8.301</b>		<b>2.168</b>		<b>38.687</b>		<b>1.270</b>		<b>8.340</b>		<b>2.186</b>	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2022	18.924	36,33%	160	12,73%	3.390	35,28%	1.075	38,56%	21.254	42,82%	134	12,23%	3.781	40,81%	1.111	44,05%
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΟΛΑ 2022 (Μέχρι και 11/2022)</b>	<b>52.083</b>		<b>1.257</b>		<b>9.608</b>		<b>2.788</b>		<b>49.641</b>		<b>1.096</b>		<b>9.264</b>		<b>2.522</b>	

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία ημερήσιας κίνησης του Λιμεναρχείου Ευδήλου, για τα έτη 2018-2022 οι κατάπλοι το πρώτο δεκαπενθήμερο του Αυγούστου κυμαίνονται σε:

- 500-1000 επιβάτες
- 100-150 Ι.Χ. οχήματα
- 2-6 φορτηγά
- 40-60 δίκυκλα

Αντίστοιχα νούμερα με τα παραπάνω παρουσιάζουν οι απόπλοι κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Αυγούστου.

Για την παρούσα μελέτη, επιλέχθηκε ο ως άνω φόρτος ως φόρτος σχεδιασμού.

## 5.2 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΔΗΛΟΥ

Με βάση το υπ' αρ. 1218/30-9-2022 έγγραφο του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας, με το οποίο υποβλήθηκε για έγκριση στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου η υπ' αρ.18/2022 απόφασή του, με θέμα «Επανεγκριση Καθορισμού Χερσαίας και Καθορισμός Θαλάσσιας Ζώνης Λιμένος Ευδήλου» (ΨΙΟΠ465ΞΞΤ-ΖΞΙ), εγκρίθηκε στο ΦΕΚ 879/Δ/2022, το οποίο περιλαμβάνει τον Επανακαθορισμό Χερσαίας Ζώνης και τον Καθορισμό Θαλάσσιας Ζώνης Λιμένος Ευδήλου, όπως αποτυπώνονται στα από τον Μάρτιο 2022 τοπογραφικά διαγράμματα, κλίμακας 1:1.000 και αρ. σχεδίου 1 (για τη Χερσαία Ζώνη) και κλίμακας 1:2.000 και αρ. σχεδίου 2 (για τη Θαλάσσια Ζώνη).

Στις ακόλουθες εικόνες, παρουσιάζονται τα τοπογραφικά διαγράμματα, τα οποία είναι ενταγμένα στο κρατικό σύστημα συντεταγμένων ΕΓΣΑ '87, και αφορούν στο χερσαίο τμήμα το οποίο οριοθετείται από τα σημεία Χ1, Χ2, ... Χ182 (Εικόνα 5.1) και στο θαλάσσιο τμήμα το οποίο οριοθετείται από τα σημεία Θ1, Θ2, ... Θ136 (Εικόνα 5.2).





## 6. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΔΗΛΟΥ

### 6.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η αναγκαιότητα βελτίωσης της κυκλοφοριακής οργάνωσης στη χερσαία ζώνη του Λιμένα Ευδήλου καθίσταται φανερή από την ανάλυση που προηγήθηκε. Το προτεινόμενο σύστημα κυκλοφοριακής οργάνωσης θα πρέπει να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις όλων των χρηστών της παραλιακής περιοχής του οικισμού του Ευδήλου, είτε συνδέονται με τη λειτουργία του λιμένα είτε συνδέονται με τη λειτουργία του οικισμού (αναψυχή, κατοικία κ.α). Σημειώνεται ότι, ο Λιμένας Ευδήλου κατατάσσεται σε λιμένα τοπικής σημασίας (νομαρχιακού επιπέδου).

Αρχικά, στο πλαίσιο της μελέτης, θα δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ασφαλή κίνηση των πεζών, τόσο εκείνων που πρόκειται να επιβιβασθούν ή αποβιβασθούν στα/ από τα πλοία, όσο και εκείνων που κατοικούν στον οικισμό ή βρίσκονται σε αυτόν για επίσκεψη ή τουρισμό. Θα πρέπει να εξετασθεί αν υπάρχει πλεόνασμα χώρου στην ευρύτερη περιοχή της μελέτης για τη δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης (μη απαραίτητου για την εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού) που εξυπηρετεί οχήματα προς/ από τον παραλιακό ιστό του οικισμού (κυκλοφορία σχετιζόμενη με τον οικισμό).

Σε σχέση με το λιμένα του Ευδήλου, προτείνεται, στο άμεσο μέλλον, να γίνεται αποκλειστική χρήση του νέου προβλήτα, που βρίσκεται στη νοτιοανατολική περιοχή της λιμενολεκάνης του Ευδήλου, για την εξυπηρέτηση των λειτουργιών που σχετίζονται με αυτόν, ώστε να γίνει εκτροπή της σχετιζόμενης με το λιμάνι κυκλοφορίας από το βασικό παραλιακό ιστό αναψυχής, εμπορίου και κατοικίας της παραλιακής περιοχής του οικισμού. Επιπροσθέτως, ο νέος προβλήτας ευνοεί τη λειτουργία του λιμένα και την κίνηση της κυκλοφορίας που σχετίζεται με αυτόν εξαιτίας της διαμόρφωσης και της έκτασης που καταλαμβάνει.

Στο νέο προβλήτα, προτείνεται η δημιουργία προσωρινών χώρων αναμονής και στοιβάσις για τα οχήματα που πρόκειται να επιβιβαστούν στο πλοίο και χώρου αναμονής για ταξί και λεωφορείου/ πούλμαν που θα εξυπηρετεί τους αποβιβασθέντες. Επιπλέον, θα δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές για την ασφαλή κίνηση των πεζών εντός του λιμένα και τη διευκόλυνση τους στην επιβίβαση/ αποβίβαση τους. Τέλος, σε συνδυασμό με την ύπαρξη της γέφυρας πλησίον του νέου προβλήτα, η διαμόρφωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής του λιμένα θα διευκολύνει την κυκλοφορία των οχημάτων από και προς το λιμένα. Τέλος, εξετάζεται το ενδεχόμενο κατασκευής επιβατικού σταθμού για την αναβάθμιση της λειτουργίας του νέου λιμένα.

Στη συνέχεια, θα παρουσιαστούν οι προτεινόμενες διαμορφώσεις συνολικά για τη χερσαία ζώνη του οικισμού του Ευδήλου, για το βόρειο τμήμα το οποίο εξυπηρετεί επί του παρόντος τις λειτουργίες του λιμένα του Ευδήλου, και για το νοτιοανατολικό τμήμα που φιλοξενεί πλέον το νέο προβλήτα.

## 6.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ

### 6.2.1 Βόρειο και κεντρικό τμήμα χερσαίας ζώνης Ευδήλου

Σήμερα, η εξυπηρέτηση του λιμένα (πρόσδεση πλοίων) γίνεται από τις υποδομές που χωροθετούνται βόρεια της κεντρικής πλατείας του οικισμού. Το οδικό τμήμα πρόσβασης στο σημερινό λιμένα παρουσιάζει δυσμενή χαρακτηριστικά και δεν είναι λειτουργικό για την εξυπηρέτηση της ζήτησης των οχημάτων προς επιβίβαση στο πλοίο και προς αποβίβαση από αυτό, ειδικότερα κατά τους θερινούς μήνες που παρουσιάζουν έντονες αιχμές. Το ίδιο συμβαίνει και όσον αφορά στην κίνηση των επιβατών.

Στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης του λιμένα του Ευδήλου υπάρχει η κεντρική πλατεία του οικισμού που εξυπηρετεί λειτουργίες αναψυχής και κατοικίας. Η διέλευση από το τμήμα αυτό, είτε από οχήματα κατοίκων είτε από τα οχήματα επιβατών που επιδιώκουν την πρόσβαση στο λιμάνι διασπά τον παραλιακό οικιστικό ιστό και δημιουργεί προβλήματα οδικής ασφάλειας. Συνεπώς, προτείνεται επέκταση της διαμόρφωσης του υφιστάμενου πεζοδρομίου στην περιοχή Δ εκατέρωθεν της οδού, όπου είναι απαραίτητο, όπως φαίνεται στο σχέδιο της Γενικής Διάταξης. Στο ανατολικό προτεινόμενο πεζοδρόμιο προτείνεται να διαμορφωθούν ράμπες για την πρόσβαση των οχημάτων στο οικόπεδο που διατίθεται, στην υφιστάμενη κατάσταση, για στάθμευση. Παράλληλα, προτείνεται η απαγόρευση, με ειδική σήμανση, της εισόδου της κυκλοφορίας (πινακίδα Ρ-7), με εξαίρεση α) των οχημάτων των κατοίκων της παραλιακής περιοχής του οικισμού που θέλουν να προσεγγίσουν στις κατοικίες τους και να σταθμεύσουν σε (ιδιωτικούς) χώρους στάθμευσης εκτός χερσαίας ζώνης και β) της κυκλοφορίας των οχημάτων που σχετίζονται με το πλοίο. Η είσοδος/έξοδος των οχημάτων των επιβατών θα επιτρέπεται για περίπου μία ώρα (ή όσο χρονικό διάστημα κρίνεται αναγκαίο από το Λιμεναρχείο Ευδήλου) πριν την άφιξη του πλοίου για τα οχήματα προς επιβίβαση και για μια ώρα μετά την αναχώρηση του πλοίου, για τα οχήματα προς αποβίβαση. Παράλληλα, προτείνεται η διέλευση των οχημάτων για τροφοδοσία των καταστημάτων που βρίσκονται στην κεντρική πλατεία του οικισμού να επιτρέπεται μόνο κατά τη χρονική περίοδο 7:00π.μ.-10:00π.μ. (ώρες τροφοδοσίας καταστημάτων). Τέλος, προτείνεται η απαγόρευση στάσης και στάθμευσης, στο σύνολο της θεσμοθετημένης χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ευδήλου εξαιρουμένων των οριοθετημένων περιοχών με κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

#### Κυκλοφορία πεζών

Για την ανεμπόδιστη και ασφαλή κίνηση των πεζών προτείνεται η δημιουργία ζώνης διέλευσης πεζών, η οποία θα ξεκινάει από την περιοχή πρόσδεσης των πλοίων και θα συνεχίζει σε όλο το κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης του οικισμού. Το πλάτος της ζώνης θα διαμορφωθεί στα 2,00μ. Στο βόρειο τμήμα (περιοχές Α και Β) η ζώνη διέλευσης πεζών θα

βρίσκεται δυτικά της οδού, επί του οδοστρώματος, και θα γίνει διακριτή με κατάλληλη διαγράμμιση. Η περιοχή Γ θα διαμορφωθεί ως ήπιας κυκλοφορίας που θα επιτρέπει την ασφαλή κίνηση οχημάτων και πεζών. Στο κεντρικό τμήμα της παραλιακής περιοχής και στην περιοχή Δ, θα δημιουργηθεί ζώνη διέλευσης πεζών, πλάτους 2,00 μ. στο επίπεδο της προτεινόμενης διαμόρφωσης πεζοδρομίου (ήτοι ~15εκ. πάνω από το επίπεδο του οδοστρώματος), στην ανατολική πλευρά της οδού. Για την εγκάρσια κίνηση των πεζών μεταξύ των δύο ζωνών, προτείνεται διάβαση πεζών στο τέλος της περιοχής Γ, με κατασκευή ραμπών για την εξυπηρέτηση Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας.

Με τον τρόπο αυτό η πρόσβαση στο λιμάνι θα γίνει πιο ασφαλής τόσο για τους επιβάτες που δε διαθέτουν μεταφορικό μέσο, όσο και για τους κατοίκους του οικισμού, όπως επίσης για τους επισκέπτες εφόσον μπορεί να αποτελέσει και έναν επιπλέον ασφαλή περίπατο, όπου θα δίνει τη δυνατότητα στάσεων με θέα στη θάλασσα.

#### Κυκλοφορία οχημάτων

Η οδός της κεντρικής παραλιακής περιοχής του οικισμού που εξυπηρετεί και την πρόσβαση στον υφιστάμενο λιμένα παρουσιάζεται προβληματική από κυκλοφοριακής και λειτουργικής άποψης. Επί του παρόντος, προτείνεται η διαγράμμιση του οδικού τμήματος, ώστε να διαχωριστεί σε λωρίδες αντίθετης κυκλοφορίας, όπου αυτό καθίσταται εφικτό από το διαθέσιμο πλάτος της οδού. Συγκεκριμένα, προτείνεται η διαγράμμιση στο οδικό τμήμα της κεντρικής περιοχής της παραλιακής ζώνης και της περιοχής Β της λιμενικής ζώνης. Σε ολόκληρο το οδικό τμήμα της κεντρικής και βόρειας περιοχής προτείνεται η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 10 χλμ/ώρα.

Παράλληλα, προτείνεται η διάστρωση του οδικού τμήματος της περιοχής Γ με κατάλληλο υλικό, ώστε να διαμορφωθεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας λόγω του μικρού διαθέσιμου πλάτους κυκλοφορίας που παρουσιάζει.

Σε μελλοντικό χρόνο, θα μπορούσε να εξεταστεί η πεζοδρόμηση του οδικού τμήματος που πριν τη λειτουργία της γέφυρας αποτελούσε την κύρια είσοδο-έξοδο στο λιμένα και στο παράλιο οδικό τμήμα του οικισμού. Το τμήμα αυτό διαθέτει εντελώς ακατάλληλα γεωμετρικά (κατά μήκος κλίση που υπερβαίνει το 12% και πλάτος που φτάνει σε ορισμένα σημεία τα 3,20μ) και λειτουργικά χαρακτηριστικά (ορατότητα, έλλειψη πεζοδρομίων).

#### Κυκλοφοριακή λειτουργία λιμένα

Για την αναμονή των οχημάτων προς επιβίβαση διατίθεται ολόκληρη η έκταση του προσήνεμου μόλου, στην οποία είναι δυνατό να στοιβάζονται οχήματα σε μία ή και δύο λωρίδες. Ο προσήνεμος μόλος έχει μήκος περίπου 300,00μ. Επιπλέον, είναι δυνατόν οχήματα να αναμένουν στην περιοχή Α, στο υποβαθμισμένο τμήμα που εκτείνεται



παράλληλα με την οδό και έχει μήκος 85,00μ. Τέλος, δημιουργείται στην περιοχή Β χώρος προσωρινής στάσης συνολικού μήκους 110,00μ. και πλάτους 2,00μ., διαχωρισμένος με κατάλληλη διαγράμμιση από το οδόστρωμα κυκλοφορίας.

Θεωρώντας ότι ένα όχημα χρειάζεται για τη στάση του πριν την επιβίβαση στο πλοίο μια έκταση διαστάσεων 2,00μ. x 5,00μ. περίπου, οι παραπάνω χώροι αναμονής μπορούν να φιλοξενήσουν συνολικά 160 οχήματα. Σε περιόδους έντονης αιχμής, οχήματα προς επιβίβαση μπορούν να αναμένουν σε ουρά στην κεντρική περιοχή της παραλιακής οδού, στη λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς τον μόλο.

Για την αναμονή των επιβατών προς επιβίβαση διατίθεται ο επιβατικός σταθμός και η περιοχή απέναντι από αυτόν, η οποία θα διαχωρίζεται για ασφάλεια και θα οριοθετείται με τα απαραίτητα κιγκλιδώματα προστασίας.

Η παραπάνω διαμόρφωση του βόρειου και κεντρικού τμήματος της παραλιακής περιοχής του οικισμού του Ευδήλου παρουσιάζεται στο σχέδιο της Γενικής Διάταξης.

### 6.2.2 Νότιο τμήμα χερσαίας ζώνης Ευδήλου

Ο νέος προβλήτας στο νοτιοανατολικό τμήμα της λιμενολεκάνης του Ευδήλου θα συμβάλλει στη βελτίωση της λειτουργίας του λιμένα. Βασική επιδίωξη αποτελεί, με την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, να αναβαθμιστεί συνολικά τόσο η περιοχή του λιμανιού όσο και η περιοχή του οικισμού του Ευδήλου γενικότερα.

#### Χώροι Στάθμευσης

Στην περιοχή του νέου προβλήτα χωροθετούνται με κατάλληλη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, βάσει του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οι ακόλουθες θέσεις στάθμευσης, τόσο για την εξυπηρέτηση του λιμένα, όσο και για την εξυπηρέτηση του οικισμού:

- Μία (1) θέση στάθμευση λεωφορείου, συνολικού εμβαδού 45τμ.
- Δύο (2) θέσεις στάθμευσης ατόμων με αναπηρία, συνολικού εμβαδού 32τμ.
- Τέσσερις (4) θέσεις στάθμευσης ΤΑΞΙ, συνολικού εμβαδού 64τμ.
- Χώρος στάθμευσης δίκυκλων, συνολικού εμβαδού 8τμ.

Συνεπώς, **οι συνολικοί χώροι στάθμευσης** (οριοθετημένες περιοχές βάσει Κ.Ο.Κ.) εντός της χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ευδήλου **ανέρχονται σε (45+32+64+8=) 149τμ.**

Η υπόλοιπη έκταση της χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ευδήλου θα κατανέμεται/ οργανώνεται από το Λιμεναρχείο Ευδήλου στους διάφορους χρήστες ανάλογα με τις επιμέρους ανάγκες εξυπηρέτησης αυτού, κατά τον κατάπλου και απόπλου των πλοίων.

Σημειώνεται ότι, η διαμόρφωση των χώρων αυτών, έγινε για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών του οικισμού αλλά με πρωταρχικό μέλημα την ανεμπόδιστη λειτουργία του λιμένα από τη διέλευση των οχημάτων που δε σχετίζονται με αυτόν.

Σημειώνεται ότι, προτείνεται η απαγόρευση στάσης και στάθμευσης, στο σύνολο της θεσμοθετημένης χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ευδήλου εξαιρουμένων των οριοθετημένων περιοχών, με κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

#### Κυκλοφορία Πεζών

Για την ανεμπόδιστη και ασφαλή κίνηση των πεζών προτείνεται η εφαρμογή οριζόντιας διαγράμμισης διάβασης πεζών, με κατασκευή ραμπών για την εξυπηρέτηση Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας, που θα εξυπηρετεί με ασφάλεια την πεζή μετακίνηση, μεταξύ της κεντρικής πλατείας του Ευδήλου και του χώρου αναμονής για την επιβίβαση στο πλοίο. Σημειώνεται ότι, νότια, δυτικά και βόρεια της περιοχή του κυκλικού κόμβου υπάρχει κατασκευασμένο πεζοδρόμιο για την ασφαλή κίνηση των πεζών.

#### Κυκλοφορία οχημάτων

Για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων που εισέρχονται στο λιμένα και εξέρχονται από αυτόν, καθώς και των οχημάτων που εξυπηρετούνται από τη νέα γέφυρα προτείνεται ο επανασχεδιασμός με νέα διαγράμμιση του κυκλικού κόμβου στην αρχή του οδικού τμήματος της γέφυρας. Για την κυκλοφορία εντός της λιμενικής ζώνης κατά τη διάρκεια επιβίβασης και αποβίβασης θα υπάρχει πάντα διάδρομος κίνησης, ο οποίος θα επιτρέπει τις ροές των οχημάτων χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στη στοιβασία προς επιβίβαση.

Προτείνεται επίσης, η εφαρμογή κατάλληλης οριζόντιας σήμανσης/ διαγράμμιση στη γέφυρα για τον διαχωρισμό των ρευμάτων κυκλοφορίας.

Τέλος, προτείνεται η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 10χλμ/ ώρα στο σύνολο της θεσμοθετημένης χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ευδήλου. Στο σχέδιο της Γενικής Διάταξης, παρουσιάζεται η προτεινόμενη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση για την επιβολή του εν λόγω ορίου ταχύτητας, η οποία μπορεί να ενισχυθεί με τοποθέτηση πινακίδων ή οριζόντιας διαγράμμισης σε επιπλέον θέσεις, εντός της χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ευδήλου, αν αυτό κριθεί απαραίτητο από το Λιμεναρχείο Ευδήλου.

#### Κυκλοφοριακή λειτουργία λιμένα

Στην έκταση του νέου προβλήτα, προβλέπεται να γίνει διαχωρισμός των χώρων για την αναμονή επιβατών και οχημάτων προς επιβίβαση, χωρίς να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία εκείνων που αποβιβάζονται από το πλοίο και εξέρχονται από τη λιμενική ζώνη. Προτείνεται η δημιουργία χώρου αναμονής και στοιβασίας νότια της θέσης πρόσδεσης του πλοίου, με τη χρήση μεταλλικής μετακινούμενης περίφραξης.

Κατά την πρόσδεση του πλοίου στην ανατολική θέση, η προτεινόμενη στοιβάση των οχημάτων επιτρέπει την ανεμπόδιση έξοδο των οχημάτων από το πλοίο. Αναλυτικά, στον χώρο νότια της θέσης πρόσδεσης προβλέπονται περίπου 72 θέσεις αναμονής οχημάτων προς επιβίβαση και λίγο νοτιότερα προβλέπονται επιπλέον 80 θέσεις, σύνολο 152 θέσεις. Σε περιόδους έντονης αιχμής, υπάρχει η δυνατότητα για πρόσθετο αριθμό οχημάτων σε στοιβάση.

Παράλληλα, προτείνεται χώρος αναμονής δικύκλων εμβαδού περίπου 200τμ., έμπροσθεν της νότιας θέσης πρόσδεσης, ο οποίος μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και 100 δίκυκλα. Πίσω από τον χώρο αυτό, είναι δυνατή η στοιβάση έως και 4 φορτηγών προς επιβίβαση.

Για την αναμονή των επιβατών προς επιβίβαση, προτείνεται η διαμόρφωση χώρου αναμονής και στεγάστρου διαχωρισμένος με κιγκλιδώματα προστασίας, νότια και πλησίον της ανατολικής θέσης πρόσδεσης.

### Επιβατικός σταθμός

Στο πλαίσιο της μελέτης, προτείνεται η κατασκευή επιβατικού σταθμού δύο ορόφων σύμφωνα με την προτεινόμενη θέση αυτού στο σχέδιο Γενικής Διάταξης. Στον επιβατικό σταθμό, θα φιλοξενοούνται το λιμεναρχείο, εκδοτήρια εισιτηρίων και χρήσιμες υπηρεσίες προς του ταξιδιώτες όπως ερμάρια φύλαξης αποσκευών, αναψυκτήριο, κλπ. Ο χώρος που διατίθεται για την κατασκευή του επιβατικού σταθμού έχει έκταση 100,00τμ. Για τη μετάβαση των επιβατών από τον επιβατικό σταθμό μέχρι τη ζώνη διέλευσης πεζών θα πρέπει να υλοποιηθεί (σε επόμενο χρόνο) διαγραμμισμένος διάδρομος κίνησης.

Οι προαναφερόμενες διαμορφώσεις, στο σύνολο της χερσαίας ζώνης, καθώς και η κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση παρουσιάζονται αναλυτικά στο συνημμένο σχέδιο της Γενικής Διάταξης.

Αθήνα, Απρίλιος 2023

Για την εταιρεία ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

**ΜΣΜ Consulting**  
ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ  
ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ  
ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ 26-28 - Τ.Κ. 106 80 - ΑΘΗΝΑ  
Α.Φ.Μ. 998352099 - Δ.Ο.Υ. Δ' ΑΘΗΝΩΝ  
ΤΗΛ. 210 3306742 - FAX: 210 3606752

Θόδωρος Γερ. Μαυρογεώργης  
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), MSc(Fin)