

ΙΧ. Προς ένα πρότυπο βιώσιμων μεταφορών στη Σαντορίνη

Κατευθύνσεις:
Να γίνει η Σαντορίνη ένα νησί με μεγάλο βαθμό προσπελασιμότητας, φιλικό ως προς τις συνθήκες κυκλοφορίας ανθρώπων και αγαθών με αυξημένη προσβασιμότητα παντού και για όλους με ποιοτικές και ασφαλείς μεταφορές.
Μείωση του χρόνου πρόσβασης από κεντρικά σημεία σε επιθυμητούς τόπους μεγάλης επισκεψιμότητας.
Πρώθηση εναλλακτικών του ΙΧ τρόπων μετακίνησης, σταδιακή μείωση των ΙΧ που θα κυκλοφορούν στο νησί και σταδιακή απελευθέρωση των οικισμών από το ΙΧ.
Ποιοτική Δημοτική Συγκοινωνία με πυκνότητα δρομολογίων που θα συμβάλλουν στην χωρική και την κοινωνική συνοχή αναδεικνύοντας όλο το νησί και καταμερίζοντας τους επισκέπτες σε ποικίλους πόλους με περιβαλλοντικό, πολιτιστικό ενδιαφέρον και πόλους αναψυχής.

Πολιτική μεταφορών και νησιωτικότητα

Οι μεταφορές είναι ανάγκη, αγαθό και δικαίωμα. Στον καθορισμό της ποιότητας και του κόστους τους έχουν λόγο και οι πολίτες. Η ΕΕ κρίνει απολύτως απαραίτητο να βελτιωθεί η πρόσβαση στα νησιά και οι συνδέσεις μεταξύ τους. Δεδομένου ότι η προσβασιμότητα αποτελεί στοιχείο ζωτικής σημασίας για να γίνουν οι νησιωτικές περιοχές πιο ελκυστικές, θεωρεί πως θα πρέπει να ελαττωθεί το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων και μετακίνησης ατόμων με την εφαρμογή της αρχής της εδαφικής συνέχειας και τη βελτίωση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Στη λογική της ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος αναπτύχθηκε στη χώρα μας για το νησιωτικό χώρο το μεταφορικό ισοδύναμο (ΦΕΚ 2241/Β/2019).

Οι μεταφορικές δραστηριότητες για τη Σαντορίνη απαιτούν τη διαμόρφωση στρατηγικών στόχων και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα ως αποτέλεσμα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης για τις συνθήκες και την ποιότητα του μεταφορικού έργου. Η σύνταξη σχεδίου έργων μέτρων και δράσεων που ανταποκρίνονται καλύτερα στο περιεχόμενο των στόχων θα είναι το επόμενο βήμα λαμβάνοντας υπόψη τα υφιστάμενα θεσμικά πλαίσια και τις τάσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η μελέτη απαιτείται να γίνει σε δύο επίπεδα. Σε Εθνικό και Περιφέρειας και σε επίπεδο Δήμου και είναι σκόπιμο να συνοδεύει το ΕΠΣ. Θα συνδυαστεί επίσης με τα σχέδια δράσης του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το οποίο σύμφωνα με τον πρόσφατο νόμο 4770/2021 «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο» μεριμνά για την υιοθέτηση ολοκληρωμένου και συνεκτικού σχεδίου δράσης για την αντιμετώπιση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και της έντονης διαφοροποίησης του νησιωτικού οικονομικού και κοινωνικού χώρου.

Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, τρέχοντα προγράμματα

Διασύνδεση

Στο εθνικό σχέδιο λιμένων το λιμάνι της Σαντορίνης είναι εθνικής σημασίας και στην Εθνική Στρατηγική Λιμένων για την περίοδο 2013-2018 είχε συμπεριληφθεί στο κατάλογο των λιμανιών για τα οποία **απαιτούνται έργα αναβάθμισης**. Σημειώνεται ότι η γεωμορφολογία της θέσης δημιουργεί προβλήματα στην λειτουργικότητά του. Το λιμάνι του Αθηνιού συνδέεται με το υπόλοιπο νησί

μέσω ενός ελικοειδούς δρόμου και το πλάτος του σε ορισμένα σημεία είναι μικρότερο των 6 μέτρων. Σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα και προβλήματα ασφάλειας δημιουργούνται καθώς κινούνται σε στροφές σε αντίθετα ρεύματα κυκλοφορίας μεγάλος αριθμός ΙΧ, τουριστικά λεωφορεία των 50 θέσεων, ΚΤΕΛ και φορτηγά. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας, έχει καταρτίσει σχέδιο **berth allocation** για ημερήσιο όριο επισκεπτών 8.000 άτομα. Τα ημερόπλοια που έρχονται από την Κρήτη, μεταφέρουν καθημερινά τουλάχιστον 1.000 επιβάτες. Απαραίτητο να συμπεριλαμβάνονται και οι επιβάτες των ημερήσιων εκδρομών στο όριο του berth allocation, των 8000 ατόμων ημερησίως. Σημαντική είναι η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από την παραμονή των κρουαζιερόπλοιων για μεγάλο διάστημα στην καλντέρα. Το φαινόμενο προβλέπεται να υποχωρήσει μετά την υποχρεωτική χρήση στην ναυτιλία καυσίμων μειωμένων σε θείο.

Στο Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025 αναφέρεται ότι είναι σκόπιμη η χωροταξική αναδιοργάνωση των λιμενικών ζωνών, χερσαίων και θαλασσιών, ώστε να επιτευχθεί αναβάθμιση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών στους λιμένες όλων των κατηγοριών. Η αναβάθμιση του παρεχόμενου έργου του Αθηνιού απαιτεί και την αποφόρτιση του. Το λιμάνι της Σαντορίνης δεν μπορεί να εξυπηρετεί την ακτοπλοΐα την κρουαζιέρα τις εμπορευματικές μεταφορές και τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών. Σήμερα το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει δρομολογήσει την ανάθεση μελέτης διερεύνησης κατάλληλης θέσης για δημιουργία δεύτερου λιμανιού.

Σημαντική είναι η κίνηση στο αλιευτικό καταφύγιο της Βλυχάδας που είναι κατάλληλο μόνο ως τέτοιο. Η αναβάθμιση του αλιευτικού καταφυγίου στο Μονόλιθο σε μαρίνα ήδη δημιουργεί μια άλλη πύλη εισόδου επισκεπτών στο νησί αλλά και έναν άλλο πόλο αναψυχής.

Το αεροδρόμιο της Σαντορίνης αναβαθμίστηκε πρόσφατα ενώ για τα υδατοδρόμια ψηφίστηκε η σχετική νομοθεσία και αναμένεται περαιτέρω δημοσιοποίηση ενός εθνικού σχεδίου χωροθέτησής τους.

Ενδομετακινήσεις

Οι εσωτερικές μετακινήσεις στο νησί χαρακτηρίζονται ως χρονοβόρες και μη αποτελεσματικές. Μόνιμο είναι το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης σε στρατηγικά σημεία όπως το λιμάνι και στις εισόδους των οικισμών των Φηρών και της Οίας. Η πληθώρα των ΙΧ που προσέρχονται στο νησί δημιουργεί μια κατάσταση κατάληψης του συνόλου του κοινόχρηστου οδικού χώρου σε μόνιμη βάση από οχήματα. Το νησί δέχεται επίσης πλήθος επισκεπτών από τις πύλες εισόδου και μεγάλο αριθμό ημερήσιων επισκεπτών από την κρουαζιέρα και από Κρήτη που φορτίζουν ιδιαίτερα το οδικό δίκτυο του νησιού με πολλά και μεγάλα τουριστικά πούλμαν ή ενοικιαζόμενα Ι.Χ. Αρκετοί τόποι με πολιτιστικό ενδιαφέρον δεν έχουν ικανοποιητική προσβασιμότητα.

Στρατηγικοί στόχοι ενός σχεδίου βιώσιμων μεταφορών στη Σαντορίνη

Οι στρατηγικοί στόχοι του τομέα μεταφορών εντάσσονται πλέον στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και υπακούουν σε διεθνείς και εθνικές κατευθύνσεις. Επί πλέον απαιτείται να είναι εναρμονισμένοι με ένα ολοκληρωμένο σύστημα νησιωτικών μεταφορών νοτίου και βορείου Αιγαίου που ενισχύει την ενδοπεριφερειακή συνοχή και εντάσσεται στις γενικότερες αναπτυξιακές και χωροταξικές πολιτικές, μέσα από την ενίσχυση της αποκέντρωσης και την ισχυροποίηση της Αυτοδιοίκησης στις νησιωτικές περιοχές. Οι στόχοι αυτοί είναι:

1. Η **διασύνδεση του νησιού με τουριστικούς προορισμούς του νοτίου αιγαίου** με άλλα νησιά τουριστικούς πόλους ή πόλους οικονομίας, εκπαίδευσης-πολιτισμού και διοίκησης και με την ηπειρωτική χώρα. Ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.
2. **Έξυπνος σχεδιασμός συνδυασμένων μεταφορών** πλωτών εναέριων και χερσαίων, δηλαδή το λιμάνι, το αεροδρόμιο, η μελλοντική μαρίνα στο Μονόλιθο και το αλιευτικό καταφύγιο στη Βλυχάδα να **συνδέονται με κατάλληλες υποδομές πολυτροπικής μετακίνησης** προς όλους τους επιθυμητούς τόπους και **συντονισμένος σχεδιασμός εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου**.
3. **Σταδιακή καθιέρωση ενέργειας από εναλλακτικά καύσιμα** στις μεταφορές έως την σταδιακή χρήση μόνο καθαρών μορφών ενέργειας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις και τους υπό διαμόρφωση κανονισμούς των ευρωπαϊκών και διεθνών φορέων.
4. **Δημιουργία δεύτερου λιμανιού για τις εμπορευματικές μεταφορές και την μεταφορά επικίνδυνων υλικών ή απόβλητων**. Εφόσον Στο Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025 αναφέρεται ο στόχος της αναβάθμισης των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών στους λιμένες όλων των κατηγοριών θα πρέπει να συμπεριληφθεί και ο λιμένας Σαντορίνης ως λιμένας προς αναβάθμιση του παρεχόμενου έργου. Προτείνεται (σε συνδυασμό με την υπο ανάθεση μελέτης διερεύνησης θέσης δεύτερου λιμανιού) ο διαχωρισμός (κατά λιμένα) των εμπορευματικών μεταφορών και της μεταφοράς επικίνδυνων υλικών από την ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα. Η διερεύνηση θέσης για δεύτερο λιμένα θα είναι αρκετά δύσκολη λόγω της γεωμορφολογίας του νησιού και των τόπων ιδιαίτερου φυσικού κάλλους που πρέπει να εξαιρεθούν. Ο ρόλος του δεύτερου λιμανιού θα αναδειχθεί από την πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας. Πάντως η Εθνική Λιμενική Στρατηγική ακολουθεί τις εργασίες και προτάσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO) και της γραμματείας των ECO ports σχετικά με έναν Κώδικα περιβαλλοντικών κανόνων ως πρακτική προστασίας του περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης.
5. Έως τη δημιουργία άλλου λιμανιού απαιτείται **συνεργασία του λιμενικού ταμείου, και του Δήμου με το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και των παραγόντων της κρουαζιέρας** ώστε να επιτευχθεί ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να μειωθούν φαινόμενα συνωστισμού. Η ανωτέρω διαχείριση απαιτείται να συνδεθεί με αυτή των μετακινήσεων στον χερσαίο χώρο του λιμανιού σύμφωνα με τις απαιτήσεις των ωρών αιχμής.
6. **Σταδιακή μείωση των ΙΧ που θα κυκλοφορούν στο νησί και σταδιακή απελευθέρωση των οικισμών από το ΙΧ.**
7. Ανάδειξη του νησιού ως προορισμού {τελικού ή ενδιάμεσου} με **ανεκτό κόστος μετακίνησης και με ποιοτικό μεταφορικό έργο**.
8. **Αναβάθμιση της δημοτικής συγκοινωνίας** με στόχο την παροχή ικανοποιητικού έργου που θα αποσκοπεί στη αύξηση της προσβασιμότητας σε οικισμούς, σε τόπους που σχετίζονται με την ιστορία του νησιού (αρχαιολογικοί χώροι, καστέλια, εργοστάσια υφαντουργίας) και το φυσικό περιβάλλον. Ο σχεδιασμός των δρομολογίων της Δημοτικής συγκοινωνίας θα αποβλέπει στην διαχείριση σημαντικών τουριστικών ροών.
9. Κυκλοφοριακός σχεδιασμός με **προώθηση των μέσων βιώσιμης κινητικότητας** (Δημοτικής συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και της πεζή μετακίνησης).

10. Κανένα κρουαζιερόπλοιο να μην καθίσταται ξενοδοχείο. Να **απαγορευτεί η διανυκτέρευση κρουαζιεροπλοίων στην περιοχή της καλντέρας.**

Προτάσεις: μέσα υλοποίησης των στόχων (έργα, δράσεις και μέτρα)

Προτάσεις για άμεση εφαρμογή

1. Διευρυμένη συνεργασία που αφορά στην προσφορά **κοινών «πακέτων» εισιτηρίων** πλωτών και εναέριων μέσων. (Ενοποιημένο εισιτήριο για μέσα που μπορούν να εκτελούν συνδυασμένες θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές διασύνδεσης με άλλα νησιά).
2. **Επιβολή τέλους** για κάθε επισκέπτη του νησιού διαφοροποιημένο για εποχούμενους και μη. Το τέλος θα συμπεριλαμβάνεται στο εισιτήριο μεταφοράς προς το νησί και θα αποδίδεται προς ενίσχυση της δημοτικής συγκοινωνίας.
3. **Αναβάθμιση της δημοτικής συγκοινωνίας με αντικατάσταση των οχημάτων** με ευέλικτα (υβριδικά ή ηλεκτρικά), με δυνατότητα μεταφοράς ΑΜΕΑ και ποδηλάτων. Η Δημοτική συγκοινωνία θα συνδέει τις πύλες εισόδου με τους οικισμούς και τους τόπους ενδιαφέροντος—Τα τακτικά δρομολόγια θα συμβάλουν στην ανάδειξη τόπων με ιδιαίτερη τοπική ιστορία και θα ικανοποιήσουν ικανοποιητικά τις μεταφορικές ανάγκες κατοίκων και επισκεπτών.
4. **Συντήρηση και αποκατάσταση του δικτύου μονοπατιών** με τις αρχές της τοπικής αρχιτεκτονικής.
5. Μελέτη **καταγραφής των αναγκών συντήρησης και κυρίως βελτίωσης του οδικού δικτύου** ώστε το κεντρικό δίκτυο διασύνδεσης των οικισμών των τόπων πολιτιστικού ενδιαφέροντος και αναψυχής να διαμορφώνεται, κατά το δυνατόν, **με λωρίδες ροής οχημάτων και ποδηλάτων**. Διαμόρφωση **παράπλευρου πεζοδρομίου** εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών με γνώμονα ότι το λιτό τοπίο δεν μπορεί να δεχτεί υπερδιαστασιολόγηση των οδικών υποδομών.
6. Ανάδειξη και **οργάνωση πολιτιστικών διαδρομών**. Σχεδιασμός διασυνδεδεμένων δικτύων με αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση των υπάρχοντων δικτύων μεταφοράς συμπεριλαμβανομένων των μονοπατιών και διάνοιξη μόνο αναγκαίων νέων οδών και μονοπατιών.
7. Λήψη **διαχειριστικών μέτρων κυκλοφορίας οχημάτων στους οικισμούς** που θα επιτρέπουν ελεγχόμενη είσοδο ή στάθμευση και μέτρα για ΑΜΕΑ. **Χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης παντός τύπου οχημάτων εκτός οικισμών** και αντίστοιχα σε κατάλληλους χώρους κοντά στους τόπους ενδιαφέροντος **Απαγόρευση της κυκλοφορίας κίνησης των τετράτροχων μοτοσυκλετών** (γουρούνες) σε όλο το νησί.
8. Εγκατάσταση **συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και θέσεων στάθμευσης** στις πύλες εισόδου, σε όλους τους οικισμούς και τα σημεία ενδιαφέροντος.
9. **Περιορισμός των ΙΧ που προσφέρονται για ενοικίαση** και υποχρέωση των γραφείων ενοικίασης να διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, σύμφωνα με την σχετική νομοθεσία.
10. **Μελέτη του μέγιστου όγκου οχημάτων που μπορούν να κυκλοφορούν εντός των ορίων λειτουργικότητας του οδικού δικτύου**. Οι μελέτες αυτού του τύπου υποδεικνύουν μέτρα και μεθόδους αντιμετώπισης της περιορισμένης «χωρητικότητας» σε οχήματα του οδικού δικτύου ώστε να διατηρείται αποδεκτό επίπεδο ποιότητας του μεταφορικού έργου. Τέτοιου τύπου μελέτες μπορεί να προτείνουν τεκμηριωμένα την ανάγκη **σταδιακής μείωσης των ΙΧ επισκεπτών**

που έρχονται στο νησί θέτοντας, ως πρώτο βήμα/ μέτρο το βαθμό πληρότητας (ενδεικτικά να επιτρέπεται μόνο ΙΧ επισκεπτών με πληρότητα πάνω από 3 άτομα). Διαχείριση **των τουριστικών ροών** με στόχο την ευρύτερη δυνατή εφαρμογή αρχών βιώσιμης κινητικότητας (Δημοτική συγκοινωνία, ποδήλατα , πεζή μετακίνηση).

11. Εγκατάσταση **ευφύων συστημάτων μεταφορών (ITS)** για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τις δυνατότητες μεταφορικής εξυπηρέτησής τους
12. Δημιουργία **λειτουργικού δικτύου αποθήκευσης και διανομής αγαθών** με τις αρχές της βιώσιμης εφοδιαστικής.

Προτάσεις μακροχρόνιου χαρακτήρα

Στην διεθνή πρακτική έχουν αναπτυχθεί νέα καινοτόμα συστήματα για την διαχείριση της ζήτησης και της προσφοράς μεταφορικού έργου, που σταδιακά θα εισέλθουν και στην καθημερινή πρακτική, και είναι καλό να τα έχουμε υπόψη στο πλαίσιο του στόχου σεβασμού της φέρουσας ικανότητας ενός τόσο σημαντικού τόπου όπως η Σαντορίνη. Τέτοιου τύπου μέτρα είναι:

1. Να μετατραπούν σταδιακά οι εταιρείες που νοικιάζουν ΙΧ σε εταιρίες παροχής νέων τρόπων μεταφοράς όπως το MaaS (Mobility as a Service) που θα υπόσχονται ικανότητα προσέγγισης σε κάθε σημείο του νησιού και για τον καθένα με ατομική ή συλλογική μεταφορά και με σχεδιασμό της πορείας του ταξιδιού προσαρμοσμένο στην επιθυμία του πελάτη/ων συνδυάζοντας μεταφορικά μέσα και πεζή μετακίνηση. Ενθάρρυνση δημιουργίας συνεταιριστικών σχημάτων παροχής μεταφορικού έργου «ως υπηρεσία» σε συμπληρωματική σχέση με την Δημοτική Συγκοινωνία η οποία μπορεί επίσης να δραστηριοποιείται στον τομέα αυτό.
2. Να δημιουργηθεί μητρώο υποδομών οδών και μονοπατιών που να περιέχει σε απεικόνιση: οριζοντιογραφία, μηκοτομή, στοιχεία διατομών (πλάτος, τάφρους, διασταυρώσεις, κατακόρυφη σήμανση, οριζόντια σήμανση κ.ά.), στοιχεία για την επιφανειακή κατάσταση των οδοστρωμάτων και αρχείο υλοποιηθεισών επεμβάσεων και συντηρήσεων. Επίσης να περιέχει πληροφορίες για το άμεσο οδικό περιβάλλον (οικισμούς, καλλιέργειες κ.λπ.).
3. Να δημιουργηθεί «Παρατηρητήριο» που θα καταγράφει συστηματικά τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών, τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τις ελλείψεις που παρατηρούνται και θα έχει γενικά την ευθύνη παρακολούθησης και αξιολόγησης των συνθηκών που επικρατούν και την προώθηση διορθωτικών δράσεων. Το επίπεδο εξυπηρέτησης να βασίζεται στις πραγματικές ανάγκες μεταφοράς κατοίκων και επισκεπτών αλλά και στις αναπτυξιακές δυνατότητες όπως αυτές ορίζονται από τον αναπτυξιακό και χωροταξικό σχεδιασμό. Απαραίτητο είναι να διασφαλίζεται η συμμετοχή των χρηστών στην τελική αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το παρατηρητήριο απαιτείται να βρίσκεται σε συντονισμό και συνεργασία με τον κεντρικό φορέα παρεχόμενου νησιωτικού μεταφορικού έργου στο Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Το παρατηρητήριο με το μητρώο οδών και των ανάπτυξη των ευφύων συστημάτων θα αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα δεδομένων οδικού περιβάλλοντος και διαχείρισης κυκλοφορίας.
4. Να δημιουργηθούν τομείς χωρίς ΙΧ (car free zone) στο νησί ως περιοχές προσέλκυσης εναλλακτικού τουρισμού.

5. Να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να αποτρέπεται -σε ώρες και εποχές αιχμής- η κυκλοφορία ΙΧ με χαμηλό βαθμό πληρότητας (πχ. μόνο ένα άτομο) στις κορεσμένες ζώνες του οδικού δικτύου.