



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ**

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από τα πρακτικά της με αριθμό 37ης/2024 τακτικής συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου, την Παρασκευή 13 του μηνός Δεκεμβρίου 2024, με τηλεδιάσκεψη μέσω της υπηρεσίας e:Presence.gov.gr..

Αριθ. Απόφασης 249-37/13-12-2024

ΠΕΡΙΛΗΨΗ: Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης οικισμών Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσσου και Φισκάρδου.

Σήμερα, ημέρα Παρασκευή 13 Δεκεμβρίου 2024 και ώρα 15:00 μ.μ., συνήλθαν σε τακτική συνεδρίαση με τηλεδιάσκεψη, μέσω της υπηρεσίας e:Presence.gov.gr, τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, που αναδείχθηκαν κατά τις εκλογές της 8^{ης} Οκτωβρίου 2023 και ανακηρύχθηκαν με την υπ' αριθμ. 1371/2023 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Κέρκυρας, κατόπιν της υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 107654/101/06-12-2024 πρόσκλησης της Προέδρου του Περιφερειακού Συμβουλίου Ιονίων Νήσων, σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση και με τα προβλεπόμενα των άρθρων 167 - 169 του Ν.3852/2010: «Πρόγραμμα Καλλικράτης», όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.

Παρόντες στη συνεδρίαση ήταν:

1. Ολυμπία (Ολίβια) Καρδακάρη του Νικολάου, Πρόεδρος Π.Σ.
2. Νικόλαος Μουζακίτης του Σπυριδωνος, Αντιπρόεδρος Π.Σ.
3. Αλέξανδρος (Αλέκος) Μιχαλάς του Διονυσίου, Γραμματέας Π.Σ.
4. Χρήστος Άνθης του Κωνσταντίνου
5. Αλέξανδρος Δήμου του Κωνσταντίνου
6. Αντώνιος Δουβίτσας του Ιωάννη
7. Ευστάθιος – Σωτήριος Κουρής του Σπυριδωνος
8. Κωνσταντίνος Καποδίστριας του Δημητρίου
9. Σάββας Κουλούρης του Ευαγγέλου
10. Θεόδωρος Κοντζιάλης του Βασιλείου
11. Σπύρος Αργυρός του Νικολάου
12. Ιωάννης Αρμενιάκος του Γεωργίου
13. Μιχαήλ Διαβάτης του Σπυριδωνος
14. Ιωάννης Ζήκος του Κωνσταντίνου
15. Σπυρίδων Ιωάννου του Δημητρίου
16. Γεώργιος Μάμαλος του Ιωάννη
17. Ευτύχιος Ζουριδάκης του Εμμανουήλ
18. Ελένη Παπαναστασάτου του Γεωργίου
19. Νεκτάριος Αραβαντινός – Σιμωνέτος του Χαραλάμπους - Παναγή
20. Σμαραγδούλα Σαρδελή του Θεοδώρου
21. Κωνσταντίνος (Μολοντός) Τσιριγώτης του Διονυσίου

22. Κωνσταντίνος Ζορμπάς του Δημητρίου
23. Ανδρέας Κτενάς του Γεωργίου
24. Γιαννούλα (Γιάννα) Κουλουμπή του Ανδρέα - Στεφάνου
25. Θεόδωρος Γαλιατσάτος του Αποστόλου
26. Διονύσιος Γιακουμέλος του Αναστασίου
27. Αλεξάνδρα Μπαλού του Αριστείδη
28. Νικόλαος Γκισγκίνης του Γεωργίου
29. Παναγιώτης Σοφός του Διονυσίου
30. Αθηνά Αρβανιτάκη του Νικολάου (ΜΑΜΑΛΟΥ)

Απουσίαζαν αν και κλήθηκαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι:

1. Αιμιλία Μόσχου του Λεωνίδα
2. Γεώργιος Πλαγιώτης του Ανδρέα
3. Ρόδη Κράτσα – Τσαγκαροπούλου συζ. Αποστόλου
4. Αικατερίνη Μοθωναίου του Διονυσίου
5. Μαρία Δρυ του Γεωργίου

Οι οποίοι απουσίαζαν δικαιολογημένα.

Διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, επειδή σε σύνολο τριάντα πέντε (35) Περιφερειακών Συμβούλων βρέθηκαν παρόντες τριάντα (30) και η Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου, κ. Ολυμπία (Ολίβια) Καρδακάρη κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης.

Στην συνεδρίαση ήταν παρών ο Περιφερειάρχης Ιονίων Νήσων, κ. Ιωάννης Τρεπεκλής του Αναστασίου.

Στην συνεδρίαση ήταν παρών ο Εκτελεστικός Γραμματέας Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, κ. Ιωάννης Τριανταφυλλούδης του Χρήστου.

Κατά την διάρκεια των ανακοινώσεων συνδέθηκαν οι κάτωθι Περιφερειακοί Σύμβουλοι, κ.κ. Αικατερίνη Μοθωναίου και Μαρία Δρυ.

Κατά την διάρκεια της συζήτησης της 2^{ης} Επερώτησης συνδέθηκαν οι κάτωθι Περιφερειακοί Σύμβουλοι, κ.κ. Γεώργιος Πλαγιώτης και Ρόδη Κράτσα – Τσαγκαροπούλου.

-----Παράλειψη-----

Στη συνέχεια, η Πρόεδρος έθεσε προς ψήφιση τα θέματα που κατατέθηκαν εκτός ημερήσιας διάταξης προκειμένου το Σώμα να αποφασίσει για την συζήτησή τους :

1ο ΘΕΜΑ ΕΗΔ: Εισηγήση για έγκριση Προωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης (στάδιο 1) της μελέτης με τίτλο: «Μελέτη παράκαμψης οικισμού Αγίου Δημητρίου Νήσου Ζακύνθου» Προεκτιμώμενης αμοιβής 299.849,53€ (με το Φ.Π.Α.), χρηματοδοτούμενο από Π.Δ.Ε., ΣΑΝΠ422, ΜΙΣ: 5217057, Κ.Ε. 2023ΝΠ42200021(πρώην Κ.Ε. 2020ΜΠ92200009).

Εισηγητής: Ο Θεματικός Αντιπεριφερειάρχης Τεχνικών Έργων και Προγραμματισμού, κ. Γεώργιος Μάμαλος.

2ο ΘΕΜΑ ΕΗΔ: Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης οικισμών Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσσου και Φυσκάρδου.

Εισηγητής: Ο Αντιπεριφερειάρχης Π.Ε. Κεφαλληνίας & Ιθάκης, κ. Ευστάθιος - Σωτήριος Κουρής.

3ο ΘΕΜΑ ΕΗΔ: Νερό Υγιεινό, Φθηνό, Επαρκές για όλο τον Λαό.

Εισηγήτρια: Η επικεφαλής της παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση Ιονίων Νήσων», κ. Αλεξάνδρα Μπαλού.

Το 1ο θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης, τέθηκε από την Πρόεδρο του Περιφερειακού Συμβουλίου στο Σώμα προς συζήτηση, προκειμένου να συζητηθεί στην συνεδρίαση ως θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης.

Το Σώμα αποφάσισε ομόφωνα τη συζήτηση του θέματος.

Το 2ο θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης, τέθηκε από την Πρόεδρο του Περιφερειακού Συμβουλίου στο Σώμα προς συζήτηση, προκειμένου να συζητηθεί στην συνεδρίαση ως θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης.

Το Σώμα αποφάσισε ομόφωνα τη συζήτηση του θέματος.

Το 3ο θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης, τέθηκε από την Πρόεδρο του Περιφερειακού Συμβουλίου στο Σώμα προς συζήτηση, προκειμένου να συζητηθεί στην συνεδρίαση ως θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης.

Το Σώμα αποφάσισε κατά πλειοψηφία την μη συζήτηση του θέματος.

-----Παράλειψη-----

Η Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου, κ. Ολυμπία (Ολίβια) Καρδακάρη έθεσε προς συζήτηση το 2^ο εκτός ημερήσιας διάταξης θέμα με τίτλο : Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης οικισμών Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσσου και Φισκάρδου.

-----Παράλειψη-----

ΘΕΜΑ 2ο Ε.Η.Δ.: Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης οικισμών Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσσου και Φισκάρδου.

Με την έναρξη της συζήτησης ο Αντιπεριφερειάρχης Π.Ε. Κεφαλληνίας & Ιθάκης, κ. Ευστάθιος – Σωτήριος Κουρής εισηγήθηκε τα κάτωθι, παραθέτοντας στα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου Ιονίων Νήσων την εισήγηση του Δημάρχου Σάμης, κ. Παναγή Δρακουλόγκωνα, περί έγκρισης κυκλοφοριακής μελέτης των οικισμών Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσσου και Φισκάρδου :



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΣΑΜΗΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Ι. Μεταξά
Σάμη, 28080
Πληρ. Ι. Δόριζα
Τηλ:2674360517
e-mail: mayor@sami.gov.gr



Σάμη, Πέμπτη 05 Δεκεμβρίου 2024
Αριθμ. Πρωτ.: -9455-

ΠΡΟΣ:

1. Περιφερειάρχη Ιονίων Νησών
κ. Ιωάννη Τρεπεκλή
2. Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε.
Κεφαλληνίας
κ. Σωτήρη Κουρή

ΚΟΙΝ:

1. Εντεταλμένο Σύμβουλο
Μεταφορών και Επικοινωνιών
κ. Μιχαήλ Διαβάτη

Ηλ.Ταχ:

ps_met_ep@pin.gov.gr

2. Πρόεδρο Περιφερειακού
Συμβουλίου
κα. Ολυμπία Καρδακάρη

Ηλ.Ταχ:

proedros_ps@pin.gov.gr

Θέμα: «Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης οικισμών Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσσου και Φισκάρδου»

Αξιότιμοι κύριοι,

Σας υποβάλλουμε αντίγραφο της αναφερόμενης στο θέμα μελέτης, θεωρημένη, και παρακαλούμε για την έκδοση απόφασης από το Π.Σ. της ΠΙΝ, σύμφωνα με το άρθρο 52 ΚΟΚ.

Ειδικότερα και προς διευκόλυνσή Σας, Σας αναφέρουμε τα ακόλουθα:

Στον Δήμο Σάμης εκπονήθηκε η μελέτη με τίτλο "ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΣΑΜΗΣ, ΑΓ. ΕΦΗΜΙΑΣ, ΑΣΟΥ & ΦΙΣΚΑΡΔΟΥ", η οποία θεωρήθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Σάμης στις 06/12/2023.

Σκοπός της μελέτης είναι η διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων και πεζών, η οδική ασφάλεια και η αύξηση των θέσεων στάθμευσης, στις δημοτικές οδούς καθώς και στα τμήματα των Επαρχιακών οδών που διέρχονται εντός και πλησίον των ανωτέρω οικισμών. Ειδικότερα για τα τμήματα των Επαρχιακών οδών οι παρεμβάσεις που προτείνονται στην μελέτη περιγράφονται παρακάτω.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΑΜΗΣ

Ο οικισμός Σάμης είναι ο μεγαλύτερος οικισμός του Δήμου Σάμης. Διαθέτει λιμάνι όπου συνδέει την Κεφαλονιά με την Στερεά Ελλάδα, την Πελοπόννησο και την Ιθάκη.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΑΜΗΣ

Ο οικισμός Σάμης είναι ο μεγαλύτερος οικισμός του Δήμου Σάμης. Διαθέτει λιμάνι όπου συνδέει την Κεφαλονιά με την Στερεά Ελλάδα, την Πελοπόννησο και την Ιθάκη. Πολυσύχναστος οικισμός, με φημισμένο φυσικό πλούτο και αρχαιολογικούς χώρους, αποτελεί "πέρασμα", ιδιαίτερα την τουριστική περίοδο, γεγονός που επιβαρύνεται ο κυκλοφοριακός φόρτος του οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής. Η μελέτη προτείνει:

1. Για το τμήμα της επαρχιακής οδού Σάμης - Αγ. Ευφημίας, που διέρχεται μπροστά από το Γυμνάσιο - Λύκειο Σάμης, προτείνονται μέτρα για την αύξηση της **οδικής ασφάλειας της διέλευσης των μαθητών** και την αποφυγή ατυχημάτων. Τα μέτρα αυτά είναι:

- Εφαρμογή φωτεινής σηματοδότησης.
- Εφαρμογή ειδικής διαγράμμισης για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.
- Ενίσχυση της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης στο ρεύμα κυκλοφορίας προς την Σάμη, με την προσθήκη πληροφορικών και ρυθμιστικών πινακίδων για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

2. Στην Λεωφόρο Ιωάννη Μεταξά, όπου αποτελεί τμήμα της επαρχιακής οδού Αργοστολίου - Σάμης, προτείνεται η **αναδιαμόρφωση της διατομής κυκλοφορίας** της οδού, με την εφαρμογή, οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης, τοπικών διαπλατύνσεων των πεζοδρομίων, πεζοδιαβάσεων και αναμόρφωση των υφιστάμενων ραμπών. **Χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης, 2 ΑΜΕΑ, 4 προσωρινής στάθμευσης και 1 για το Αστυνομικό Τμήμα.**

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Αξιοσημείωτο είναι ότι για τον οικισμό Σάμης δημιουργούνται νέες θέσεις στάθμευσης, με τον συνολικό αριθμό να ανέρχεται περίπου στις 1080 από 530 θέσεις που είναι σήμερα.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑΣ

Ο γραφικός χαρακτήρας του παραλιακού οικισμού Αγ. Ευφημίας, προσελκύει τους επισκέπτες του νησιού, που κατά την τουριστική περίοδο το οδικό δίκτυο επιβαρύνεται σημαντικά. Η μελέτη προτείνει:

1. Για το τμήμα της Επαρχιακής οδού Αγίας Ευφημίας από το ύψος του νεκροταφείου έως την διασταύρωση με την επαρχιακή οδό Φαρακλάτα - Δειλινάτα - Αγ. Ευφημία, προτείνεται η κατασκευή πεζοδρομίου, για την ασφαλέστερη διέλευση των πεζών.

2. Στην Παραλιακή οδό της Αγ. Ευφημίας προτείνεται η **χωροθέτηση θέσεων για την φορτοεκφόρτωση** εμπορευμάτων και την τροφοδοσία των καταστημάτων, ώστε να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΣΟΥ

Ο οικισμός Άσου είναι ένας από τους παραδοσιακούς και ομορφότερους οικισμούς του Δήμου Σάμης που προσελκύει, κατά την θερινή τουριστική περίοδο, το ενδιαφέρον όλων των επισκεπτών του νησιού. Αποτέλεσμα αυτού του ενδιαφέροντος είναι ο μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος οχημάτων και πεζών την περίοδο αυτή. Στην μελέτη προτείνεται:

1. Η **εναλλάξ κυκλοφορία των οχημάτων** στο τμήμα της Επαρχιακής οδού με κατεύθυνση προς και από το Κάστρο της Άσου, με την χρήση φωτεινού σηματοδότη.

2. Η **μονοδρόμηση** του τμήματος της παραλιακής οδού από το ύψος του χώρου στάθμευσης των 25 θέσεων έως την διασταύρωση με την Επαρχιακή οδό της Άσου.

Επιπλέον προτείνεται το τμήμα αυτό να μετατραπεί σε αποκλειστική χρήση μόνο από τους κατοίκους, τα ταξί και τα οχήματα τροφοδοσίας σε ορισμένο ωράριο.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΦΙΣΚΑΡΔΟΥ

Ο οικισμός Φισκάρδου είναι από τους πλέον πολυσύχναστους οικισμούς του Δήμου Σάμης, κατά τους θερινούς μήνες, αφού εκτός από τον ιδιαίτερο παραδοσιακό χαρακτήρα, τους αρχαιολογικούς χώρους, διαθέτει και λιμάνι συνδέοντας την Κεφαλονιά με την Λευκάδα. Ο κυκλοφοριακός φόρτος την περίοδο αυτή είναι μεγάλος, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται το Επαρχιακό οδικό δίκτυο της περιοχής. Έτσι στην μελέτη προτείνεται:

1. Η **εναλλάξ κυκλοφορία των οχημάτων** στο στενό τμήμα της Επαρχιακής οδού (37) Μάγκανος- Τσελεντάτα-Φισκάρδο, με την τοποθέτηση **φωτεινού σηματοδότη**.
2. Η **αντιδρόμηση** της οδού Πλατυτέρα από το ύψος της Επαρχιακής οδού Διβαράτα - Φισκάρδο.
3. Η **μονοδρόμηση** (προς την οδό Λαρνίου) της οδού Κεφαλληνίας από το ύψος της οδού Πλατυτέρα έως την οδό Λαρνίου.
4. **Μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με αποκλειστική χρήση από τους κατοίκους, τα ταξί, τα οχήματα τροφοδοσίας και τα οχήματα του Λιμενικού Σώματος** των οδών, Πλατυτέρα, Λαρνίου, Κεφαλληνίας, Εθνικής Αντιστάσεων (μετά το χώρο στάθμευσης).
5. **Μετατροπή** της οδού Αγ. Ανδρέα, η οποία ξεκινά από το παραλιακό πλακόστρωτο έως την Επαρχιακή οδό (37) Μαγκανος-Τσελεντάτα-Φισκάρδο, σε **οδό διπλής κατεύθυνσης αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους, οχημάτων τροφοδοσίας και του Λιμενικού Σώματος με την χρήση κάρτας**.

Συνεπώς η εκδοθησόμενη κανονιστική απόφαση του Συμβουλίου Σας παρακαλούμε όπως περιλαμβάνει τα εξής:

Για τον οικισμό της Σάμης:

1. Για το τμήμα της επαρχιακής οδού Σάμης - Αγ. Ευφημίας, που διέρχεται μπροστά από το Γυμνάσιο - Λύκειο Σάμης:
 - I. Εφαρμογή φωτεινής σηματοδότησης.
 - II. Εφαρμογή ειδικής διαγράμμισης για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.
 - III. Ενίσχυση της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης στο ρεύμα κυκλοφορίας προς την Σάμη, με την προσθήκη πληροφορικών και ρυθμιστικών πινακίδων για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.
2. Στην Λεωφόρο Ιωάννη Μεταξά, όπου αποτελεί τμήμα της επαρχιακής οδού Αργοστολίου - Σάμης, την αναδιαμόρφωση της διατομής κυκλοφορίας της οδού, με την εφαρμογή, οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης, τοπικών διαπλατυνσεων των πεζοδρομίων, πεζοδιαβάσεων και αναμόρφωση των υφιστάμενων ραμπών με την χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ως εξής: 2 ΑΜΕΑ, 4 προσωρινής στάθμευσης και 1 για το Αστυνομικό Τμήμα.

Για τον οικισμό της Αγίας Ευφημίας:

1. Για το τμήμα της Επαρχιακής οδού Αγίας Ευφημίας από το ύψος του νεκροταφείου έως την διασταύρωση με την επαρχιακή οδό Φαρακλάτα - Δειλινάτα - Αγ. Ευφημία, την κατασκευή πεζοδρομίου, για την ασφαλέστερη διέλευση των πεζών.
2. Στην Παραλιακή οδό της Αγ. Ευφημίας την χωροθέτηση θέσεων για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και την τροφοδοσία των καταστημάτων, ώστε να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών.

Για τον οικισμό της Άσου:

1. Την εναλλάξ κυκλοφορία των οχημάτων στο τμήμα της Επαρχιακής οδού με κατεύθυνση προς και από το Κάστρο της Άσου, με την χρήση φωτεινού σηματοδότη.
2. Την μονοδρόμηση του τμήματος της παραλιακής οδού από το ύψος του χώρου στάθμευσης των 25 θέσεων έως την διασταύρωση με την Επαρχιακή οδό της Άσου. Επιπλέον την μετατροπή του τμήματος αυτού σε αποκλειστικής χρήσης μόνο από τους κατοίκους, τα ταξί και τα οχήματα τροφοδοσίας σε ορισμένο ωράριο.

Για τον οικισμό του Φισκάρδου:

1. Την εναλλάξ κυκλοφορία των οχημάτων στο στενό τμήμα της Επαρχιακής οδού (37) Μάγκανος - Τσελεντάτα - Φισκάρδο, με την τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη.
2. Την αντιδρόμηση της οδού Πλατυτέρα από το ύψος της Επαρχιακής οδού Διβάρατα - Φισκάρδο.
3. Τη μονοδρόμηση (προς την οδό Λαρνίου) της οδού Κεφαλληνίας από το ύψος της οδού Πλατυτέρα έως την οδό Λαρνίου.
4. Την μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με αποκλειστική χρήση από τους κατοίκους, τα ταξί, τα οχήματα τροφοδοσίας και τα οχήματα του Λιμενικού Σώματος των οδών, Πλατυτέρα, Λαρνίου, Κεφαλληνίας, Εθνικής Αντιστάσεων (μετά το χώρο στάθμευσης).
5. Την μετατροπή της οδού Αγ. Ανδρέα, η οποία ξεκινά από το παραλιακό πλακόστρωτο έως την Επαρχιακή οδό (37) Μάγκανος-Τσελεντάτα-Φισκάρδο, σε οδό διπλής κατεύθυνσης αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους, οχημάτων τροφοδοσίας και του Λιμενικού Σώματος με την χρήση κάρτας.

Με τιμή,
Ο Δήμαρχος Σάμης



ΠΑΝΑΓΙΗΣ ΔΡΑΚΟΥΛΟΓΚΩΝΑΣ



ΕΡΓΟ:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΣΑΜΗΣ, ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑΣ, ΑΣΟΥ & ΦΙΣΚΑΡΔΟΥ

ΘΕΣΗ:

ΤΚ ΣΑΜΗΣ, ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑΣ, ΑΣΟΥ & ΦΙΣΚΑΡΔΟΥ

ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:



ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΘΗΡΑΣ
ΣΙΚΙΝΟΥ
ΑΝΑΦΗΣ
ΙΟΥ
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ

ΑΡ. ΓΕΜΗ. 163659738000
Έδρα: Μεσαριά Θήρας, 84700 - Σαντορίνη
Υποκατάστημα: Λ. Μαραθώνος 49, 15351 - Παλλήνη
e-mail: grammateia@santorinidev.gov.gr

**ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΘΗΡΑΣ - ΣΙΚΙΝΟΥ - ΑΝΑΦΗΣ -
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ - ΙΟΥ
με δ.τ. «ΘΗΡΑ Σ.Α.Φ.Ι. Α.Ε.»
Μεσαριά Θήρας, 84700 - Σαντορίνη
Υποκατάστημα: Λ. Μαραθώνος 49,
15351 - Παλλήνη
Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών
Τηλ: 210 6667050
e-mail: grammateia@santorinidev.gov.gr**

ΜΕΛΕΤΗ:

**ΣΤΑΔΙΟ Β'
ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023

ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ:

ΤΣΙΑΝΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙ ΤΟΥ 7 - ΜΕΛΙΣΣΙΑ
ΑΡ. ΜΗΤΡ. ΥΕΕ954907ΗΛ. 6090173
ΑΦΜ, 129714148 - ΔΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ -
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ**

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ & ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Προϊστάμενος της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών της
Εταιρείας



**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΡΗΣ
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ**

Περιεχόμενα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	4
2.1 Γενικά	4
2.2 Στάδια εκπόνησης μελέτης.....	5
2.3 Περιεχόμενα έκθεσης.....	6
3. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	7
3.1 Γενικά σχόλια ως προς τη διαβούλευση.....	7
3.2 Τροποποιήσεις προτάσεων Α' Φάσης οικισμού Σάμης με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης.....	9
3.3 Τροποποιήσεις προτάσεων Α' Φάσης οικισμού Αγίας Ευφημίας με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης.....	12
3.4 Τροποποιήσεις προτάσεων Α' Φάσης οικισμού Άσου με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης.....	14
3.5 Τροποποιήσεις προτάσεων Α' Φάσης οικισμού Φισκάρδου με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης.....	14
4. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	16
4.1 Οικισμός Σάμης	16
4.2 Οικισμός Αγίας Ευφημίας.....	32
4.3 Οικισμός Άσου	39
4.4 Οικισμός Φισκάρδου.....	42
5. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	47
5.1 Γενικά Χαρακτηριστικά Πινακίδων.....	47
5.2 Διαστάσεις και Επιλογή Μεγέθους Πινακίδων	49
5.3 Ελεύθερο Ύψος.....	50
5.4 Πλευρική Απόσταση από το Οδόστρωμα.....	51
5.5 Αντανακλαστικότητα	52
6. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	54
7. ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	60

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑ

- Π.1-1β Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Οικισμός Σάμης
(ΚΛ. 1:1500)
- Π.1-2β Προτεινόμενη Κατακόρυφη Σήμανση - Οικισμός Σάμης
(ΚΛ. 1:1000)
- Π.1-3β Προτεινόμενο Καθεστώς Στάθμευσης μετά την Εφαρμογή των
Προτάσεων Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Οικισμός Σάμης
(ΚΛ. 1:1500)
- Π.1-4β Ενδεικτική Πρόταση Ανάπλασης Παραλιακού Μετώπου -
Οικισμός Σάμης (ΚΛ. 1:500)
- Π.2-1β Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Οικισμός Αγίας
Ευφημίας (ΚΛ. 1:1500)
- Π.2-2β1 Προτεινόμενη Κατακόρυφη Σήμανση χωρίς τη διάνοιξη της
οδού Γαλλικής Δημοκρατίας - Οικισμός Αγίας Ευφημίας
(ΚΛ. 1:1500)
- Π.2-2β2 Προτεινόμενη Κατακόρυφη Σήμανση σε περίπτωση διάνοιξης
της οδού Γαλλικής Δημοκρατίας - Οικισμός Αγίας Ευφημίας
(ΚΛ. 1:1500)
- Π.2-3β Προτεινόμενο Καθεστώς Στάθμευσης μετά την Εφαρμογή των
Προτάσεων Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Οικισμός Αγίας
Ευφημίας (ΚΛ. 1:1500)
- Π.3-1β Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Οικισμός Άσου
(ΚΛ. 1:1500)
- Π.3-2β Προτεινόμενη Κατακόρυφη Σήμανση - Οικισμός Άσου
(ΚΛ. 1:1500)
- Π.4-1β Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Οικισμός Φισκάρδου
(ΚΛ. 1:1500)
- Π.4-2β Προτεινόμενη Κατακόρυφη Σήμανση - Οικισμός Φισκάρδου
(ΚΛ. 1:1500)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κεφαλονιά ανήκει στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Ιονίων Νήσων Δυτικής Ελλάδας. Ο Δήμος Σάμης αποτελεί έναν από τους τρεις (3) Δήμους στους οποίους διασπάστηκε ο Δήμος Κεφαλονιάς, σύμφωνα με το ΦΕΚ Α 43/9-3-2019 (Ν.4600/2019). Αποτελείται από τις Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) Σάμης, Πυλαρέων και Ερίσου και καλύπτει μεγάλο μέρος του βορειοανατολικού τμήματος της Κεφαλονιάς.

Η Κεφαλονιά είναι ένα νησί με σημαντική τουριστική δραστηριότητα και ο πληθυσμός της υπερδιπλασιάζεται κατά τους θερινούς μήνες αιχμής της τουριστικής περιόδου. Την τελευταία δεκαετία έχουν αναπτυχθεί και εξακολουθούν να αναπτύσσονται τουριστικές υποδομές στους κεντρικούς οικισμούς της Κεφαλονιάς, ενώ στον Δήμο Σάμης οι οικισμοί Σάμης, Φισκάρδου, Άσου και Αγίας Ευφημίας αποτελούν τις πιο ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές.

Ο λιμένας Σάμης, αποτελεί μαζί με τον Πόρο τους κύριους λιμένες της Κεφαλονιάς μέσω των οποίων εξυπηρετείται η ακτοπλοϊκή σύνδεση του νησιού μέσω Πάτρας και Κυλλήνης. Σημαντικοί από άποψη επισκεψιμότητας και τουριστικής βιωσιμότητας, είναι και οι λιμένες της Αγίας Ευφημίας και του Φισκάρδου που αποτελούν κομβικούς πόλους έλξης (λιμένες) για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής σε ολόκληρο το νησί.

Οι οικισμοί Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσου και Φισκάρδου αποτελούν σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς και πόλο έλξης μετακινήσεων κατά την θερινή περίοδο. Αυτό έχει ως συνέπεια αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους και αύξηση της ζήτησης της στάθμευσης κατά την τουριστική περίοδο.

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 Γενικά

Στα πλαίσια των προσπαθειών που καταβάλλονται για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών των οικισμών της Σάμης, της Αγίας Ευφημίας, της Άσου και του Φισκάρδου και για την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία του οδικού δικτύου, απαιτείται η διαρκής επισκόπηση της κατάστασης και η επέμβαση στα προβληματικά σημεία.

Με βάση το γεγονός ότι οι σχετικές παρεμβάσεις δεν πρέπει να γίνονται αποσπασματικά και μεμονωμένα αλλά με βάση ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που θα αντιμετωπίζει αφενός τα άμεσα προβλήματα και αφετέρου θα βάζει τις βάσεις για ευρύτερες παρεμβάσεις μεσοπρόθεσμου χαρακτήρα κρίθηκε απαραίτητη η εκπόνηση μιας συνολικής μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με σκοπό:

- την ανάλυση και αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης,
- την συλλογή υφιστάμενων μελετών
- τη διατύπωση προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

- τη διατύπωση προτάσεων για την αύξηση της οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και την βελτίωση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε θέσεις του οδικού δικτύου με προβλήματα οδικής ασφάλειας,
- τη διατύπωση προτάσεων για την οργάνωση της στάθμευσης παρά το κράσπεδο,
- τη διατύπωση προτάσεων για έργα οδικών υποδομών (αναπλάσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, διαμορφώσεις κόμβων, κόμβοι φωτεινής σηματοδότησης κ.α.) που θα πρέπει να προγραμματιστούν και να μελετηθούν σε επόμενες μελέτες.

2.2 Στάδια εκπόνησης μελέτης

Η μελέτη χωρίστηκε σε δύο στάδια.

Το **Στάδιο Α**, το οποίο υλοποιήθηκε και παραδόθηκε αρχές Μαΐου, περιλάμβανε τα εξής:

- Συλλογή απόψεων και αιτημάτων των φορέων.
- Συλλογή στοιχείων και υφιστάμενων μελετών για τις επιμέρους περιοχές μελέτης.
- Καταγραφή των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου.
- Απογραφή του καθεστώτος στάθμευσης της οδού (στις κεντρικές περιοχές των οικισμών). Καταγραφή των δημόσιων χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Καταγραφή των χώρων στάθμευσης των Λεωφορείων – Ταξί.
- Καταγραφή στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων και αξιολόγηση των μελανών σημείων.
- Ροές πεζών.
- Προκαταρκτικές προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης.
- Σχέδια οριζοντιογραφίας διοχετευτικής διαρρύθμισης (ενδεικτικές διαμορφώσεις) κρίσιμων κόμβων και τμημάτων.

Με βάση τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης και των απόψεων των φορέων, διαμορφώθηκαν προτάσεις και προκαταρκτικά σχέδια κυκλοφοριακής διαχείρισης. Επιπλέον, με βάση τα διαθέσιμα υπόβαθρα διαμορφώθηκαν ενδεικτικές προτάσεις αναπλάσεων σε σχέδια οριζοντιογραφίας καθώς και τυπικές διατομές αυτών.

Το Α' Στάδιο της μελέτης ακολούθησε διαβούλευση, η οποία διήρκησε από την Δευτέρα 08/05/2023 έως και την Παρασκευή 19/05/2023, ώστε να διατυπωθούν οι απόψεις των φορέων και των κατοίκων στις προκαταρκτικές προτάσεις. Πιο συγκεκριμένα, αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου Σάμης συνοπτική παρουσίαση του Α' Σταδίου της Κυκλοφοριακής Μελέτης και κλήθηκαν οι φορείς, δημότες, κάτοικοι και επαγγελματίες της περιοχής να υποβάλουν τα σχόλιά τους γραπτώς στο email του Δήμου, εντός της παραπάνω διορίας.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης λήφθηκαν υπόψη στην τελική διαμόρφωση των προτάσεων, όπως αυτές παρουσιάζονται αναλυτικά στο Β' Στάδιο. Πιο συγκεκριμένα, το **Στάδιο Β περιλαμβάνει:**

- **Οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης**, μέτρων και πολιτικών όπως αυτά προέκυψαν μετά την ενσωμάτωση των σχολίων του Α' Σταδίου:
 - Προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις με χρήση πινακίδας P-8 - κλειστή οδός για όλα τα οχήματα και προς τις δύο κατευθύνσεις, μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, όρια ταχύτητας, κτλ), νέα ιεράρχηση οδικού δικτύου, προτάσεις για δημιουργία αξόνων ροών πεζών και ποδηλάτων, διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης, βελτίωση της προσβασιμότητας με τυχόν απαγόρευση της κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα οδών για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα (περιοδική πεζοδρόμηση).
 - Σχέδιο στάθμευσης παρά την οδό στις κεντρικές περιοχές μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.
 - Μελέτη κατακόρυφης σήμανσης για την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.
 - Τυπικά σχέδια για την εφαρμογή της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Προτάσεις για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής ροής.
 - Ενδεικτικές προτάσεις γεωμετρικών διαμορφώσεων και αναπλάσεων με σχέδια οριζοντιογραφίας και συνοδευτικές τυπικές διατομές. Επισημαίνεται ότι οι προτάσεις αναδιαμορφώσεων που αναπτύχθηκαν στα πλαίσια της κυκλοφοριακής μελέτης είναι ενδεικτικές και ότι κατά την διάρκεια εκπόνησης μελέτης εφαρμογής δύναται να τροποποιηθούν ανάλογα, προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα σχόλια της τοπικής κοινότητας.

2.3 Περιεχόμενα έκθεσης

Η παρούσα έκθεση αποτελεί την **τεχνική έκθεση του Σταδίου Β'** και περιλαμβάνει τις οριστικές προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης, μετά την ενσωμάτωση των σχολίων που προέκυψαν από τη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στο τέλος του Α' Σταδίου της μελέτης.

Το **Κεφάλαιο 1** αποτελεί μια γενική εισαγωγή σχετικά με την περιοχή και τη σκοπιμότητα της κυκλοφοριακής μελέτης.

Στο παρόν **Κεφάλαιο 2** περιλαμβάνεται η περιγραφή του αντικειμένου και των επιμέρους σταδίων της μελέτης.

Στο **Κεφάλαιο 3** αναφέρονται γενικότερα σχόλια σχετικά με την διαβούλευση και παρατίθενται αναλυτικά οι τροποποιήσεις στα σχέδια των προκαταρκτικών προτάσεων με βάση τα στοιχεία της διαβούλευσης.

Στο **Κεφάλαιο 4** περιλαμβάνονται οι οριστικές προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης για τις

επιμέρους περιοχές μελέτης, μετά τις σχετικές τροποποιήσεις που προέκυψαν από την διαβούλευση.

Στο **Κεφάλαιο 5** παρουσιάζονται αναλυτικά λεπτομέρειες για την εφαρμογή της προτεινόμενης κατακόρυφης σήμανσης.

Στο **Κεφάλαιο 6** παρουσιάζονται τυπικά σχέδια που αφορούν την εφαρμογή της προτεινόμενης οριζόντιας σήμανσης.

Στο **Κεφάλαιο 7** παρουσιάζονται τυπικά σχέδια με γενικές οδηγίες για την υλοποίηση των προτεινόμενων γεωμετρικών διαμορφώσεων.

3. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Αρχικά, θα θέλαμε να εκφράσουμε τις θερμές ευχαριστίες μας σε όσους συμμετείχαν στη διαβούλευση, τόσο τους πολίτες όσο και τους Δημόσιους φορείς. Τα σχόλια και οι απόψεις, κατόπιν επεξεργασίας από την ομάδα μελέτης, λήφθηκαν υπόψη για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής μελέτης. Στην παρούσα μελέτη ενσωματώθηκαν όσα σχόλια ήταν εντός του αντικειμένου της παρούσας μελέτης και μπορούσαν να τεκμηριωθούν επιστημονικά.

Παρακάτω παρουσιάζονται ορισμένα γενικά σχόλια ως προς τη διαβούλευση, ενώ στη συνέχεια αναλύονται οι τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν ανά οικισμό της περιοχής μελέτης.

3.1 Γενικά σχόλια ως προς τη διαβούλευση

- **Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που παρουσιάστηκαν στην παρούσα μελέτη αφορούν αποκλειστικά τα όρια της περιοχής μελέτης.** Παρεμβάσεις εκτός των ορίων των οικισμών της Σάμης, της Αγ. Ευφημίας, της Άσου και του Φισκάρδου δεν δύναται να συμπεριληφθούν στην παρούσα μελέτη.
- **Η πεζοδρόμηση αποτελεί πολεοδομική ρύθμιση και όχι κυκλοφοριακή.** Στο πλαίσιο αυτό και ως ότου πολεοδομικά θεσμοθετηθεί μια οδός ως πεζόδρομος προτείνεται να εφαρμοστεί κατακόρυφη σήμανση P-8 (Κλειστή οδός για όλα τα οχήματα και προς τις δύο κατευθύνσεις). Επίσης, η κατάργηση οδού και η αλλαγή χρήσης από οδό σε κοινόχρηστο χώρο αποτελεί κι αυτό πολεοδομική ρύθμιση.
- Η παρούσα μελέτη ασχολείται αποκλειστικά με την κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής μελέτης. **Η μετατόπιση φωτιστικών στύλων καθώς και τεντών δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας μελέτης.**

- Έγινε προσπάθεια να ικανοποιηθούν τα αιτήματα της Εφορείας Αρχαιοτήτων Κεφαλληνίας & Ιθάκης σχετικά με τις **θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ** πλησίον των αρχαιολογικών ευρημάτων, όπου αυτό ήταν εφικτό και επιτρεπτό με βάση τον **Κ.Ο.Κ. και την κείμενη νομοθεσία**.
- Στα σχέδια με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης μετά την εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, η επιλογή των πλευρών των Ο.Τ. στις οποίες θα επιτρέπεται η στάθμευση των οχημάτων πραγματοποιήθηκε με γνώμονα την εξασφάλιση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού θέσεων στάθμευσης, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες εισόδους-εξόδους των χώρων στάθμευσης, τις εισόδους των καταστημάτων καθώς και άλλα εμπόδια και την διαθέσιμη ορατότητα. Κατόπιν των σχολίων της διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στην πλευρά που θα επιτρέπεται η στάθμευση σε ορισμένες οδούς που αυτό κρίθηκε σκόπιμο.
Σε κάθε περίπτωση εφόσον υπάρχει βάσιμη αιτία για την αλλαγή της πλευράς στάθμευσης σε κάποια οδό, τότε αυτή δύναται να γίνει ακόμη και κατόπιν υποβολής της παρούσας μελέτης, με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.
- **Δεν συνίσταται η εφαρμογή καθεστώτος εκ περιτροπής στάθμευσης** καθώς αποτελεί παρωχημένη μέθοδο, η οποία προκαλεί σύγχυση στους οδηγούς και οδηγεί σε παράνομες σταθμεύσεις στην αλλαγή κάθε μήνα.
- Η απαγόρευση της στάθμευσης στο **τοπικό οδικό δίκτυο** προτείνεται να θεσμοθετείται με εφαρμογή κίτρινης διαγράμμισης ή ρυθμιστικής πινακίδας απαγόρευσης της στάθμευσης (P-40) στην αρχή του Ο.Τ..
- Η απαγόρευση της στάθμευσης στο **κύριο οδικό δίκτυο** προτείνεται να θεσμοθετείται με εφαρμογή κίτρινης διαγράμμισης και ρυθμιστικής πινακίδας απαγόρευσης της στάθμευσης (P-40) στην αρχή του Ο.Τ..
- Στα σχέδια του Β' Σταδίου της κυκλοφοριακής μελέτης **παρουσιάζονται οι θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που βρίσκονται εντός των ορίων της παρούσης, όπως αυτές χωροθετήθηκαν από τη μελέτη ΣΦΗΟ.**
- Στα σχέδια του Β' Σταδίου της κυκλοφοριακής μελέτης **παρουσιάζονται οι προτεινόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ που βρίσκονται εντός των ορίων της παρούσης, όπως αυτές χωροθετήθηκαν από τη μελέτη Σ.Α.Π. του Δήμου Σάμης.**

3.2 Τροποποιήσεις προτάσεων Α' Φάσης οικισμού Σάμης με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης

1. Προτείνεται η **διατήρηση της οδού Τήνου** από το ύψος της Λεωφ. Ιωάννη Μεταξά έως την οδό Σουηδίας **ως οδού διπλής κατεύθυνση κατεύθυνσης κυκλοφορίας**. Στο Α' Στάδιο της μελέτης η οδός Τήνου είχε μονοδρομηθεί με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Ιωάννη Μεταξά.
2. Προτείνεται **μονοδρόμηση της οδού Διχαλίων** από το ύψος της επαρχιακής οδού Σάμη-Αντίσαμος έως την οδό Σουηδίας **με κατεύθυνση προς την οδό Σουηδίας**. Στο Α' Στάδιο της μελέτης είχε μονοδρομηθεί από το ύψος της επαρχιακής οδού Σάμη-Αντίσαμος έως την οδό Αγριλίων με κατεύθυνση προς την επαρχιακή οδό Σάμη-Αντίσαμος και από το ύψος της οδού Αγριλίων έως την οδό Σουηδίας με κατεύθυνση προς την οδό Σουηδίας.

Επισημαίνεται ότι το τμήμα της οδού Διχαλίων από το ύψος του Πυροσβεστικού Σταθμού έως την επαρχιακή οδό Σάμη-Αντίσαμος θα λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης **για την εξυπηρέτηση των πυροσβεστικών οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης**.

Επιπλέον, αλλάζει το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης της οδού Διχαλίων, με τα οχήματα να επιτρέπεται να σταθμεύουν από την δεξιά πλευρά της κατεύθυνσης κυκλοφορίας, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών της οδού. Στο Α' Στάδιο της μελέτης προτεινόταν να επιτρέπεται η στάθμευση από την αντίθετη πλευρά.

3. Ως προς την **οδό Χωροφυλακής** επιλέχθηκε η δεύτερη εναλλακτική πρόταση του Α' Σταδίου, δηλαδή να εξακολουθήσει να λειτουργεί ως **οδός διπλής κατεύθυνσης**, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, με τη **λήψη πρόσθετων μέτρων ασφαλείας για το Δημοτικό Σχολείο και το Νηπιαγωγείο Σάμης**, τα οποία διατηρούν είσοδο-έξοδο επί της οδού Χωροφυλακής (η οποία προτείνεται να χρησιμοποιείται σε έκτακτες περιπτώσεις).

Επισημαίνεται ότι **η κύρια είσοδος-έξοδος των εν λόγω σχολείων είναι επί της οδού Επτανήσου**, η οποία προτείνεται να λειτουργεί ως **οδός ήπιας κυκλοφορίας** με όριο ταχύτητας τα 20 χλμ/ώρα, προκειμένου οι μετακινήσεις των μαθητών από και προς το σχολείο να πραγματοποιούνται με αυξημένο επίπεδο οδικής ασφαλείας.

Στο τμήμα της οδού Χωροφυλακής, μεταξύ των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Μιαούλης, προτείνεται η διαμόρφωση κάθετων θέσεων στάθμευσης από την δεξιά πλευρά της οδού με κατεύθυνση προς την οδό Μ. Αλεξάνδρου και η απαγόρευση της στάθμευσης από την απέναντι πλευρά.

4. Προστέθηκαν στο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης οι **θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προτάθηκαν από την μελέτη ΣΦΗΟ**. Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη ΣΦΗΟ που εκπονήθηκε για τον Δήμο Σάμης προβλέπει τη χωροθέτηση θέσεων φόρτισης για:
- **Ε.Ι.Χ.** στη δυτική παρειά της Λεωφ. Αγγλίας (στην πλατεία Κωνσταντάτου) πριν την είσοδο στον λιμένα Σάμης,
 - **τουριστικά λεωφορεία** στη δυτική παρειά της οδού Μαραθώνος, πλησίον της συμβολής με την οδό Κανάρη,
 - **οχήματα τροφοδοσίας** στη δυτική παρειά της οδού Χωροφυλακής, πλησίον της συμβολής με την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου, έναντι του Πταισματοδικείου.
5. **Στα πλαίσια της μελέτης Σ.Α.Π.** που εκπονήθηκε για τον Δήμο Σάμης προτάθηκε η **διαμόρφωση θέσης στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ εντός του Κέντρου Υγείας της Σάμης**, η οποία προστέθηκε στο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης.
6. Επισημαίνεται ότι οι γεωμετρικές διαμορφώσεις των οδών Ακτή Ποσειδώνος και Μιαούλη καθώς και των πλατειών Κύπρου και Κωνσταντάτου είναι **ενδεικτικές και δύναται να τροποποιηθούν κατά τη διάρκεια της μελέτης εφαρμογής** (η οποία πιθανόν να λάβει υπόψη και τα σχόλια της τοπικής κοινότητας). Στα πλαίσια της κυκλοφοριακής μελέτης τροποποιήθηκε ενδεικτικά η πλατεία Κύπρου, με τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ταξί, προκειμένου να μπορούν να παραλαμβάνουν επιβάτες κατά τη διάρκεια της περιοδικής πεζοδρόμησης των οδών Ακτή Ποσειδώνος και Μιαούλη, πραγματοποιώντας αναστροφή επί της Πλατείας Κύπρου.
- Στα σχέδια με την προτεινόμενη στάθμευση και την προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση μετά την εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων δεν λαμβάνονται υπόψη οι αναπλάσεις. Στην περιοχή των αναπλάσεων η οριστική χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης, ο αριθμός και η χωροθέτηση των θέσεων ταξί καθώς και η μελέτη σήμανσης θα πραγματοποιηθεί στην μελέτη εφαρμογής.
7. **Κρίνεται σκόπιμο να διαμορφωθεί ένας ενιαίος ποδηλατόδρομος διπλής κατεύθυνσης στο παραλιακό μέτωπο της Σάμης, ο οποίος θα ξεκινάει από το λιμάνι και θα καταλήγει στον Καραβόμυλο**. Στο πλαίσιο αυτό, δεν μπορεί να εφαρμοστεί τοπική διακοπή του ποδηλατόδρομου στην οδό Μιαούλη. Μέσω της προτεινόμενης ενδεικτικής διαμόρφωσης της οδού Μιαούλη εξασφαλίζεται η συνέχεια του ποδηλατόδρομου, η επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και η διατήρηση θέσεων στάθμευσης ή φορτοεκφόρτωσης για τα παραλιακά καταστήματα. Η διατομή της οδού Μιαούλη μπορεί να τροποποιηθεί, σύμφωνα και με τη γνώμη της τοπικής κοινότητας, κατά τη διάρκεια της μελέτης εφαρμογής, όμως σε καμία περίπτωση δεν κρίνεται σκόπιμη η κατάργηση του ποδηλατόδρομου στην οδό Μιαούλη.

8. Για την ανάδειξη της Αρχαιολογικής Συλλογής της Σάμης προτάθηκε ήδη από το Α' Στάδιο της μελέτης η μόνιμη απαγόρευση της στάθμευσης επί της ΒΔ πλευράς της Λεωφ. Ιωάννη Μεταξά. Στην απέναντι πλευρά της **Λεωφ. Μεταξά** (πλευρά Δημαρχείου) προτείνεται η **χωροθέτηση δύο (2) θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ, τεσσάρων (4) θέσεων προσωρινής στάσης καθώς και μία (1) θέση στάθμευσης για το Αστυνομικό Τμήμα Σάμης** (στην απέναντι πλευρά από το Α.Τ. Σάμης). Τα ενδεικτικά σημεία χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης καθώς και η αναγκαία σήμανση για την τοποθέτησή τους παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης (**Σχέδιο Π.1-3β**).
9. Προτείνεται η **χωροθέτηση μίας (1) θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ επί της πλατείας Κύπρου**, όπως παρουσιάζεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης (**Σχέδιο Π.1-3β**).
10. Το υφιστάμενο πλάτος της οδού Διχαλιών, έμπροσθεν της προσόψεως του χώρου των ρωμαϊκών λουτρών (**Φωτογραφία 3.1**), δεν επιτρέπει την κατασκευή πεζοδρομίου και τη διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ. Προτείνεται η **χωροθέτηση δύο (2) θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης επί της οδού Ναυαρίνου**, που αποτελεί την πλησιέστερο χώρο στα ρωμαϊκά λουτρά στον οποίο μπορούν να διαμορφωθούν θέσεις για ΑΜΕΑ.

Φωτογραφία 3.1. Οδός Διχαλιών έμπροσθεν της προσόψεως του χώρου των ρωμαϊκών λουτρών.



11. Όσον αφορά το μέτρο της **περιοδικής πεζοδρόμησης** των οδών Μιαούλη και Ακτή Ποσειδώνος διευκρινίζονται τα εξής:

- Η είσοδος-έξοδος στον λιμένα έμπροσθεν της Πλατείας Κωνσταντάτου θα διατηρείται **ανοιχτή με ελεγχόμενη είσοδο**, που θα επιτρέπεται μόνο σε **οχήματα προς επιβίβαση και αποβίβαση σε πλοία καθώς και σε οχήματα που εξυπηρετούν τις ανάγκες του λιμένα**.
- Για την εφαρμογή της περιοδικής πεζοδρόμησης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση η **τοποθέτηση πινακίδων VMS** (Variable Message Signs, Πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων), στα σημεία που παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο σχέδιο της προτεινόμενης κατακόρυφης σήμανσης (**Σχέδιο Π.1-2β**), οι οποίες **θα προειδοποιούν τους οδηγούς για την απαγόρευση της εισόδου στους καθέτους οδούς της Μιαούλη και της Ακτής Ποσειδώνος** και θα τους κατευθύνουν στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της Σάμου. Έως ότου πραγματοποιηθεί η προμήθεια και εγκατάσταση των πινακίδων VMS είναι απαραίτητη η τοποθέτηση των κατάλληλων ρυθμιστικών πινακίδων απαγόρευσης εισόδου των οχημάτων (P-7) με την χρονική περίοδο εφαρμογής του μέτρου της περιοδικής πεζοδρόμησης.
- **Κατά τη διάρκεια εφαρμογής του μέτρου της περιοδικής πεζοδρόμησης**, προς αποφυγή ατυχημάτων, **θα απαγορεύεται ρητά η διέλευση οχημάτων από τις οδούς Μιαούλη και Ακτή Ποσειδώνος**. Η διέλευση επί των αναφερόμενων τμημάτων θα επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις σε οχήματα έκτακτης ανάγκης, ενώ η τροφοδοσία των καταστημάτων θα πρέπει να διενεργείται εκτός ωρών πεζοδρόμησης.

3.3 Τροποποιήσεις προτάσεων Α΄Φάσης οικισμού Αγίας Ευφημίας με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης

1. Λαμβάνοντας υπόψη τα σχόλια της διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στην πλευρά, στην οποία θα επιτρέπεται η στάθμευση σε ορισμένες οδούς (όπου αυτό κρίθηκε σκόπιμο). **Σε κάθε περίπτωση εφόσον υπάρχει βάσιμη αιτία για την αλλαγή της πλευράς στάθμευσης σε κάποια οδό, τότε κρίνεται σκόπιμο να αλλαχθεί ακόμη και κατόπιν υποβολής της παρούσας μελέτης.**
2. **Η πεζοδρόμηση ενός οδικού τμήματος αποτελεί πολεοδομική και όχι κυκλοφοριακή παρέμβαση.** Ως εκ τούτου στην οδό Αρχαιοτήτων Αγίας Ευφημίας πλησίον της εισόδου Ρωμαϊκής, όπου προτείνεται στα πλαίσια της παρούσης να πεζοδρομηθεί, προτείνεται για τη σήμανση της, σε πρώτη φάση, η τοποθέτηση πινακίδας P-8 (οδός κλειστή για όλα τα οχήματα) και πρόσθετης πινακίδας με

- αναγραφή των χρηστών που εξαιρούνται από την εν λόγω ρύθμιση. Μετά τη πολεοδομική θεσμοθέτηση των εν λόγω οδών ως πεζοδρόμων, η παραπάνω σήμανση θα αντικατασταθεί με την Πινακίδα Ρ-55. Με αυτή την λογική έχει προταθεί η κατακόρυφη σήμανση στα αντίστοιχα επισυναπτόμενα σχέδια με την προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση (**Σχέδια Π.2-2β1 και Π.2-2β2**).
3. Στην αρχιτεκτονική-πολεοδομική μελέτη εφαρμογής για τη διαμόρφωση του πεζοδρόμου επί της οδού Αρχαιοτήτων Αγίας Ευφημίας **να ληφθεί μέριμνα για τη δημιουργία όδευσης τυφλών κατά μήκος της οδού.**
 4. Κατόπιν αιτήματος της εφορείας αρχαιοτήτων για την πρόβλεψη θέσης στάθμευσης για ΑΜΕΑ επί της οδού Αρχαιοτήτων, πλησίον της εισόδου Ρωμαϊκής έπαυλης, και λαμβάνοντας υπόψη το μικρό διαθέσιμο πλάτος της οδού, προτείνεται για την ικανοποίηση του αιτήματος η δέσμευση μίας θέσης στάθμευσης στον παρακείμενο χώρο στάθμευσης εκτός οδού για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ (απαιτείται η εφαρμογή της κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης), όπως παρουσιάζεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης (**Σχέδιο Π.2-3β**).
 5. Προτείνεται η **διαμόρφωση θέσεων φορτοεκφόρτωσης για τα οχήματα της τροφοδοσίας που εξυπηρετούν τα καταστήματα κατά μήκος της παραλιακής οδού της Αγίας Ευφημίας.** Αναλυτικά, στα Ο.Τ. κατά μήκος της παραλιακής οδού Αγίας Ευφημίας, από το ύψος της οδού Μιαούλη έως και την οδό Διαδόχου Κωνσταντίνου, προτείνεται εφόσον κριθεί σκόπιμο να χωροθετηθεί από μία θέση φορτοεκφόρτωσης για οχήματα τροφοδοσίας, έμπροσθεν από το κατάστημα με τις μεγαλύτερες ανάγκες φορτοεκφόρτωσης κάθε Ο.Τ.. Επιπλέον, προτείνεται να χωροθετηθεί μία θέση φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Αναστασίου Βουή στη συμβολή της με την της παραλιακή οδό Αγίας Ευφημίας, όπως παρουσιάζεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης (**Σχέδιο Π.2-3β**).
 6. Προστέθηκε στο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης **η θέση φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προτάθηκε για τον οικισμό της Αγίας Ευφημίας από την μελέτη ΣΦΗΟ.** Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη ΣΦΗΟ που εκπονήθηκε για το Δήμο Σάμης προβλέπει τη χωροθέτηση θέσης φόρτισης για Ε.Ι.Χ. στη βόρεια παρειά της οδού Αν. Βουή σε υφιστάμενη εσοχή δυτικά της διασταύρωσής της με την οδό Κύπρου.

3.4 Τροποποιήσεις προτάσεων Α' Φάσης οικισμού Άσου με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης

1. Κατόπιν αιτήματος της εφορείας αρχαιοτήτων για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης πεζοδρόμου στο τέλος του χώρου στάθμευσης στην περιοχή τουριστικού περιπτέρου Άσου, στην αρχή της πλακοστρωμένης οδού που οδηγεί στην κεντρική πύλη του φρουρίου, προτείνεται σε πρώτη φάση η τοποθέτηση ρυθμιστικής πινακίδας P-8 (οδός κλειστή για όλα τα οχήματα) και μετά την πολεοδομική θεσμοθέτηση του πεζοδρόμου η τοποθέτηση πινακίδας P-55.
2. Προστέθηκε στο σχέδιο με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις **η θέση φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προτάθηκε για τον οικισμό της Άσου από την μελέτη ΣΦΗΟ**. Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη ΣΦΗΟ που εκπονήθηκε για το Δήμο Σάμης προβλέπει τη χωροθέτηση θέσης φόρτισης για Ε.Ι.Χ. στον υπαίθριο δημοτικό χώρο στάθμευσης νοτιοδυτικά του οικισμού της Άσου.
3. **Στα πλαίσια της μελέτης Σ.Α.Π.** που εκπονήθηκε για τον Δήμο Σάμης **προτάθηκε η διαμόρφωση θέσης στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ εντός του υπαίθριου χώρου στάθμευσης πριν από την είσοδο του κάστρου της Άσου (P3)**, η οποία προστέθηκε στο σχέδιο με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

3.5 Τροποποιήσεις προτάσεων Α' Φάσης οικισμού Φισκάρδου με βάση τα σχόλια της διαβούλευσης

1. **Παρεμβάσεις σε οικισμούς που δεν περιλαμβάνονται στην περιοχή μελέτης** (περιοχές εκτός του οικισμού του Φισκάρδου, όπως Μασσουκάτα, Τσελεντάτα κλπ) **δεν είναι δυνατόν να προταθούν** στα πλαίσια της παρούσας μελέτης καθώς είναι εκτός του αντικείμενου της.
2. Το περίγραμμα με διακεκομμένη γραμμή με magenta χρώμα και την περιγραφή στο υπόμνημα με τον όρο «όρια οικισμού» που παρουσιαζόταν στα Σχέδια του Α' Σταδίου της μελέτης είχε την έννοια του προσδιορισμού των ορίων της περιοχής εντός της οποίας προτείνονται παρεμβάσεις σύμφωνα με το αντικείμενο της παρούσας κυκλοφοριακής μελέτης και σε καμία περίπτωση δεν αποσκοπούσε στον καθορισμό από την παρούσα κυκλοφοριακή μελέτη των ορίων του οικισμού του Φισκάρδου. Προς αποφυγή παρανοήσεων η εν λόγω γραμμή / περίγραμμα αφαιρέθηκε από τα σχέδια.
3. Η αρχή και το πέρας του χώρου με τραπεζοκαθίσματα στο παραλιακό μέτωπο του Φισκάρδου παρουσιάστηκαν ενδεικτικά στα Σχέδια του Α' Σταδίου της μελέτης. Στα Σχέδια του Β' Σταδίου επεκτάθηκε ο χώρος των τραπεζοκαθισμάτων ώστε να αποτυπώνεται με σχετικά μεγαλύτερη ακρίβεια η αρχή και το πέρας τους. Σε κάθε

- περίπτωση η αποτύπωση παραμένει ενδεικτική καθώς δεν αφορά την κυκλοφοριακή μελέτη το ακριβές σημείο έναρξης των τραπεζοκαθισμάτων, αλλά ούτε και αποτελεί αντικείμενο της ο καθορισμός αυτού.
4. Η πεζοδρόμηση ενός οδικού τμήματος αποτελεί πολεοδομική και όχι κυκλοφοριακή παρέμβαση. Ως εκ τούτου στα οδικά τμήματα στα οποία προτείνεται στα πλαίσια της παρούσης να πεζοδρομηθούν, για τη σήμανση τους, σε πρώτη φάση, θα τοποθετηθεί πινακίδα Ρ-8 (οδός κλειστή για όλα τα οχήματα) και πρόσθετη πινακίδα με αναγραφή των χρηστών που εξαιρούνται από την εν λόγω ρύθμιση (κάτοικοι ή/και οχήματα τροφοδοσίας ή/και ΤΑΧΙ, κλπ). Μετά τη πολεοδομική θεσμοθέτηση των εν λόγω οδών ως πεζοδρόμων, η παραπάνω σήμανση θα αντικατασταθεί με την πινακίδα Ρ-55. Με αυτή την λογική έχει προταθεί η κατακόρυφη σήμανση στα αντίστοιχα σχέδια σήμανσης.
 5. Στα σχέδια του Α' Σταδίου της μελέτης προτάθηκε τους καλοκαιρινούς μήνες που υπάρχει μεγάλος φόρτος οχημάτων η κίνηση στην **Επαρχιακή οδό (37) Μάγκανος – Τσελενάτα - Φισκάρδο**, η οποία σε είναι πολύ στενή μέχρι και τα όρια του οικισμού του Φισκάρδου, να πραγματοποιείται με **εναλλάξ κυκλοφορία με τη χρήση φωτεινού σηματοδότη**. Κατόπιν ανησυχίας που εκφράστηκε για την εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου επισημαίνεται ότι η ορθή εφαρμογή του με την τοποθέτηση της κατάλληλης σήμανσης και τη χρήση φωρατών ζήτησης της κυκλοφορίας (πρόγραμμα σηματοδότησης με επενέργεια από την κυκλοφορία) εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία της προτεινόμενης ρύθμισης. Η παραπάνω πρόταση υιοθετήθηκε και στο Β' Στάδιο με το σκεπτικό ότι είναι η μόνη εφικτή λύση άμεσης εφαρμογής για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξασφάλιση εύρυθμης λειτουργίας στο εν λόγω στενό οδικό τμήμα.
 6. Όσον αφορά αίτημα της εφορείας αρχαιοτήτων σχετικά με **την κατάργηση της οδού Αποδήμων Ερισιανών στο Φισκάρδο** για τη μελλοντική ανάδειξη της θεατρικής κατασκευής, τμήμα της οποίας σώζεται σε κατάχωση στο ΝΑ τμήμα της οδού, επισημαίνεται ότι **αποτελεί πολεοδομική ρύθμιση** και δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας μελέτης. Συνεπώς, χρειάζεται να εκπονηθεί πολεοδομική μελέτη, την οποία να συνοδεύει ειδική κυκλοφοριακή μελέτη που να εξετάζει αποκλειστικά το συγκεκριμένο αντικείμενο.
 7. Χωροθετήθηκε μόνιμη θέση στάθμευσης Υπηρεσιακών οχημάτων της Υπηρεσίας Λ/Σ Φισκάρδου δίπλα από το Λιμεναρχείο του Φισκάρδου.
 8. Προστέθηκε στο σχέδιο με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις **η θέση φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προτάθηκε για τον οικισμό του Φισκάρδου από την μελέτη ΣΦΗΟ**. Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη ΣΦΗΟ που

εκπονήθηκε για το Δήμο Σάμης προβλέπει τη χωροθέτηση θέσης φόρτισης για Ε.Ι.Χ. στον υπαίθριο δημοτικό χώρο στάθμευσης του οικισμού Φισκάρδου.

9. **Στα πλαίσια της μελέτης Σ.Α.Π.** που εκπονήθηκε για τον Δήμο Σάμης προτάθηκε η **διαμόρφωση τριών (3) θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ εντός του υπαίθριου χώρου στάθμευσης πριν από την είσοδο του κάστρου της Άσου (Ρ3)**, οι οποίες προστέθηκαν στο σχέδιο με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

4. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι τελικές προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης των οικισμών της μελέτης, μετά την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων που αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο.

4.1 Οικισμός Σάμης

Το σύνολο των προτάσεων για τον οικισμό της Σάμης στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης καθώς και η προτεινόμενη ιεράρχηση παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.1-1β** (Κλίμακα 1:1500) και στο **Σχήμα 4.1.1**.

Τα προτεινόμενα μέτρα είναι τα εξής:

- 1. Αλλαγές στην κυκλοφοριακή οργάνωση, με την εφαρμογή μονοδρομήσεων στο σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου της Σάμης**, προκειμένου να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή της λειτουργία και να αυξηθούν οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης. Οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις, μετά και την εφαρμογή των τροποποιήσεων που προέκυψαν από την διαβούλευση, παρουσιάζονται αναλυτικά στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.1-1β** (Κλίμακα 1:1500) και στο **Σχήμα 4.1.1**. Τα σημαντικότερα οδικά τμήματα που προτείνεται να μονοδρομηθούν είναι τα εξής:
 - Η οδός Μιαούλη από το ύψος της οδού Ακτής Ποσειδώνος έως την οδό Σπετσών με κατεύθυνση την οδό Σπετσών.
 - Η οδός Ακτή Ποσειδώνος από το ύψος της Λεωφ. Αγγλίας έως την οδό Μιαούλη με κατεύθυνση προς την οδό Μιαούλη.
 - Η οδός Μ. Αλεξάνδρου από το ύψος της Λεωφ. Ιωάννη Μεταξά έως την οδό Σπετσών με κατεύθυνση προς την οδό Σπετσών.
 - Η οδός Διχαλίων από το ύψος της επαρχιακής οδού Σάμη-Αντίσαμος έως την οδό Σουηδίας με κατεύθυνση προς την οδό Σουηδίας. Επισημαίνεται ότι το τμήμα της οδού Διχαλίων από το ύψος του Πυροσβεστικού Σταθμού έως την επαρχιακή οδό Σάμη-Αντίσαμος θα λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης για την εξυπηρέτηση των πυροσβεστικών οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης.

Η απαιτούμενη κατακόρυφη σήμανση για την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων παρουσιάζεται αναλυτικά στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.1-2β** (Κλίμακα 1:1000).

2. Μέσω των προτεινόμενων μονοδρομήσεων εξασφαλίζεται επαρκές πλάτος για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης στο σύνολο σχεδόν των οδικών τμημάτων της Σάμης, επομένως **αυξάνεται ο συνολικός αριθμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης**. Στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.1-3β** (Κλίμακα 1:1500) και στο **Σχήμα 4.1.2** παρουσιάζεται το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης και ο διαθέσιμος αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης μετά την εφαρμογή των προτάσεων κυκλοφοριακής οργάνωσης και των τροποποιήσεων που προέκυψαν από τα σχόλια της διαβούλευσης. Επιπλέον, φαίνονται και οι θέσεις φόρτισης Η/Ο, όπως αυτές χωροθετήθηκαν από την μελέτη ΣΦΗΟ που εκπονήθηκε στο Δήμο Σάμης. Συγκεκριμένα, στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχουν προσεγγιστικά 530 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, ενώ μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εκτιμώνται ότι θα προκύψουν περίπου 1.080 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, δηλαδή **ο συνολικός αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης θα διπλασιαστεί. Σε κάθε περίπτωση κρίνεται αναγκαία η εύρεση χώρων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών τους καλοκαιρινούς μήνες σε αδόμητα οικόπεδα**. Ιδιαίτερα σκόπιμο είναι να **παραχωρείται τους καλοκαιρινούς μήνες από το λιμεναρχείο, χώρος έκτασης τουλάχιστον 1 στρέμματος** για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης για 40 περίπου επιβατικά οχήματα. Κατόπιν σχετικού εγγράφου του Β' Λιμενικού Τμήματος Σάμης, με Αρ. Πρωτ.: 2132.26/279/2023, δεν υπάρχει αντίρρηση για την παραχώρηση τμήματος εντός του νοτίου λιμένα για την κάλυψη των αναγκών στάθμευσης, με την προϋπόθεση εφαρμογής οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης από το Δήμο και την φυσική παρουσία δημοτικού υπαλλήλου.
3. **Στις πλατείες Κύπρου και Κωνσταντάτου προτείνεται να διαμορφωθούν κόμβοι τύπου κυκλικής ροής**, για τη βελτίωση της λειτουργίας τους (βελτίωση διοχετευτικής διαρρύθμισης), την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας αλλά και την αισθητική αναβάθμισή τους.
4. **Σε συνδυασμό με την διαμόρφωση των κόμβων των πλατειών Κύπρου και Κωνσταντάτου προτείνεται η ανάπλαση της οδού Ακτής Ποσειδώνος και της οδού Μιαούλη, με την μονοδρομήσή τους, την εφαρμογή ποδηλατοδρόμου και ικανού πλάτους πεζοδρομίων και τη διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης. Προτείνεται για την αισθητική αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου να αντικατασταθεί η ασφαλτος με κυβόλιθο**. Οι προτεινόμενες ενδεικτικές διατομές των οδών Μιαούλη και Ακτής Ποσειδώνος παρουσιάζονται στο **Σχήμα 4.1.3**. Η συνολική ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, μαζί με την αναδιαμόρφωση των πλατειών Κύπρου και Κωνσταντάτου, σε επίπεδο προκαταρκτικής μελέτης (conceptual design), παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.1-4β** (Κλίμακα 1:500). Οι

προτεινόμενες διαμορφώσεις είναι ενδεικτικές και δύναται να τροποποιηθούν κατά τη διάρκεια εκπόνησης της μελέτης εφαρμογής.

5. Μετατροπή των τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), περιοχή ήπιας κυκλοφορίας είναι η περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

Στο Άρθρο 39 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς» προβλέπονται τα ακόλουθα: «Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:

α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.

β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.

γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.

δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.

ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.

στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.»

Έτσι δημιουργούνται συνθήκες αντίστοιχες με εκείνες ενός πεζοδρόμου, ενώ παράλληλα εξυπηρετούνται οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση τους θα γίνει σε πρώτο στάδιο με την εφαρμογή της κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης, ενώ μελλοντικά (ανάλογα και με τις διαθέσιμες χρηματοδοτήσεις) προτείνεται η αντικατάσταση της ασφάλτου με κυβόλιθο και η αναδιαμόρφωση των οδών.

Η προβλεπόμενη κατακόρυφη σήμανση αρχής και τέλους περιοχής ήπιας κυκλοφορίας αποτελείται από τις πινακίδες Π-92 και Π-92α.



(Π -92)

Αρχή περιοχής κατοικίας
χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας
κυκλοφορίας.



(Π - 92α)

Τέλος περιοχής κατοικίας
χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας
κυκλοφορίας.

Στην Πινακίδα Π1-92 προτείνεται να προστεθεί επιπλέον ρυθμιστική σήμανση με όριο ταχύτητας τα 20χλμ/ώρα (P-32(20)) και θερμοπλαστικό σύμβολο στο οδόστρωμα στο οποίο να αναγράφεται το όριο ταχύτητας.

Η διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας θα συντελέσει στην δημιουργία διάδρομων πεζών και διαδρόμων ποδηλάτων, οι οποίοι σύμφωνα και με τα όσα προβλέπονται στον Κ.Ο.Κ. θα μπορούν να κινούνται επί του οδοστρώματος.

Επίσης, μέσω των προτεινόμενων μονοδρομήσεων του τοπικού οδικού δικτύου δίνεται η δυνατότητα διαπλάτυνσης των υφιστάμενων πεζοδρομίων.

Στις **Φωτογραφίες 4.1-4.4** παρουσιάζονται ενδεικτικές γεωμετρικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας.

Φωτογραφίες 4.1, 4.2. Ενδεικτικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας.



Φωτογραφίες 4.3, 4.4. Ενδεικτικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας.



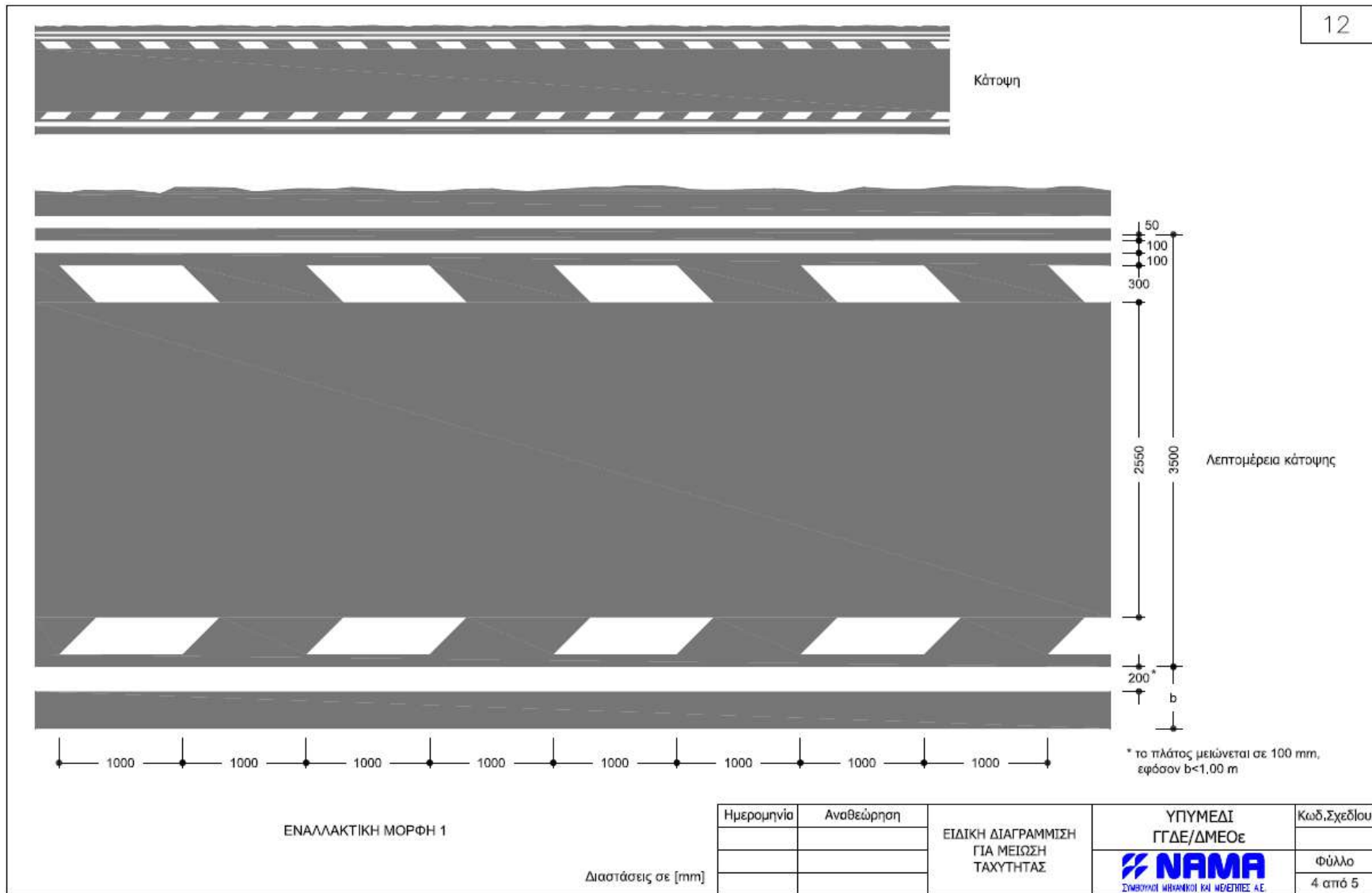
6. Εφαρμογή μέτρων περιορισμού της ταχύτητας για την **αύξηση της οδικής ασφαλείας πλησίον του Γυμνασίου-Λυκείου της Σάμης**. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται να ληφθούν τα εξής μέτρα:

- Εφαρμογή **φωτεινής σηματοδότησης** στον κόμβο των οδών Σπετσών και Αγ. Ευφημίας, που βρίσκεται πλησίον του Γυμνασίου-Λυκείου Σάμης και από τον οποίο διέρχονται μαθητές που διασχίζουν την οδό Αγ. Ευφημίας. Αυτό το μέτρο χρειάζεται να συνδυαστεί με την εφαρμογή τοπικών πεζοδρομίων για την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών και για την τοποθέτηση των ιστών των σηματοδοτών. Το πρόγραμμα σηματοδότησης προτείνεται να διαθέτει φωρατές ζήτησης και να είναι επενεργούμενο τόσο από την κυκλοφορία όσο και από την ζήτηση της πεζής μετακίνησης, ώστε παρέχεται ο απαιτούμενος χρόνος πρασίνου για την διέλευση των μαθητών καθώς και στην πρόσβαση της οδού Σπετσών χωρίς να δημιουργούνται άσκοπες καθυστερήσεις στον κύριο οδικό άξονα.
- Εφαρμογή **ειδικής διαγράμμισης για την μείωση της ταχύτητας**, όπως αυτή προτείνεται από τον ΟΜΟΕ – Τεύχος 10 – Μέρος 1: Ισόπεδοι Κόμβοι (ΟΜΟΕ-ΙΚ). Σχεδιαστική λεπτομέρεια για την συγκεκριμένη διαγράμμιση παρατίθεται στην συνέχεια, όπως αυτή παρουσιάζεται στο Παράρτημα Η του ΟΜΟΕ-ΙΚ. Μέσω της συγκεκριμένης διαγράμμισης δίνεται η εντύπωση στον οδηγό ότι μειώνεται το συνολικό πλάτος της οδού, με αποτέλεσμα οι χρήστες της να μειώνουν την ταχύτητα κυκλοφορίας τους. Επιπλέον, προστίθενται πικτογράμματα ορίου ταχύτητας 30km/h και πικτογράμματα πεζοδιάβασης.
- Ενίσχυση της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης στην οδό Αγ. Ευφημίας με κατεύθυνση προς την Σάμη. Προστίθενται πληροφοριακές πινακίδες που ενημερώνουν τους οδηγούς για την ύπαρξη σχολείου και ρυθμιστικές πινακίδες για την μείωση της ταχύτητας 30km/h. Επιπλέον, με εφαρμογή της φωτεινής σηματοδότησης χρειάζεται να τοποθετηθούν πινακίδες Κ-21 (Προσοχή, κόμβος ή θέση όπου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με Τρίχρωμη φωτεινή σηματοδότηση) στα 150μ. από τον σηματοδοτούμενο κόμβο και από τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας.

Όλα τα μέτρα για την αύξηση της οδικής ασφαλείας πλησίον του Γυμνασίου-Λυκείου της Σάμης παρουσιάζονται αναλυτικά στο **Σχήμα 4.1.4** που ακολουθεί.

Με ασπρόμαυρο χρώμα παρουσιάζονται οι υφιστάμενες πινακίδες που διατηρούνται, ενώ ως έγχρωμες παρουσιάζονται οι νέες πινακίδες που χρειάζεται να τοποθετηθούν.

ΟΜΟΕ-ΙΚ – Παράρτημα Η - Σχέδιο 12. Ενδεικτικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας



7. Εφαρμογή σήμανσης για τον περιορισμό της ταχύτητας και την **αύξηση της οδικής ασφαλείας πλησίον του Νηπιαγωγείου-Δημοτικού Σάμης**. Το οδικό δίκτυο το οποίο περιβάλλει το σχολείο αποτελείται από τις οδούς: Μαραθώνος, Επτανήσου, Κύπρου και Χωροφυλακής. Εξ αυτών, οι οδοί Μαραθώνος, Επτανήσου και Κύπρου έχουν προταθεί να μετατραπούν σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 20km/h. Επιπλέον, στις συγκεκριμένες οδούς προτείνεται να προστεθούν στην αρχή των προηγούμενων από το σχολείο Ο.Τ. πινακίδες Κ-16 (κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών) και Ρ-32 (20) (προς υπενθύμιση των οδηγών ότι το όριο ταχύτητας είναι 20km/h). Για την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφαλείας στην οδό Χωροφυλακής προτείνεται η εφαρμογή πικτογραμμάτων ορίου ταχύτητας 30km/h και πικτογράμματα πεζοδιάβασης. Επίσης, ενισχύεται η υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση και στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας της οδού, με την προσθήκη πληροφοριακών πινακίδων που ενημερώνουν τους οδηγούς για την ύπαρξη σχολείου και ρυθμιστικών πινακίδων για την μείωση της ταχύτητας 30km/h.

Σε κάθε περίπτωση προτείνεται η **είσοδος-έξοδος του Νηπιαγωγείου-Δημοτικού Σάμης να μην πραγματοποιείται από την οδό Χωροφυλακής αλλά από την οδό Επτανήσου που αποτελεί οδό ήπιας κυκλοφορίας** και διαθέτει υψηλότερο επίπεδο οδικής ασφαλείας.

Η προτεινόμενη σήμανση για την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας στο Νηπιαγωγείο-Δημοτικό Σάμης παρουσιάζεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο της συνολικής προτεινόμενης κατακόρυφης σήμανσης (Π.1-2β).

8. Εφαρμογή **περιοδικής πεζοδρόμησης του παραλιακού μετώπου**. Τους καλοκαιρινούς μήνες τουριστικής αιχμής παρατηρείται έντονος φόρτος πεζών, οι οποίοι διασχίζουν το παραλιακό μέτωπο της Σάμης. Ο φόρτος πεζών αυξάνεται ακόμα περισσότερο από τα καταστήματα εστίασης που βρίσκονται κατά μήκος των οδών Μιαούλη και Ακτή Ποσειδώνος, το προσωπικό των οποίων αναγκάζεται να διασχίζει συνεχώς τις παραπάνω οδούς για να εξυπηρετήσει τους πελάτες των καταστημάτων. Για την αύξηση της βαδισιμότητας του παραλιακού μετώπου της Σάμης κρίνεται σκόπιμη η εφαρμογή περιοδικής απαγόρευσης της κυκλοφορίας στα εξής οδικά τμήματα:

- Οδός Ακτή Ποσειδώνος από το ύψος της Πλατείας Κωνσταντάτου έως την οδό Μιαούλη, με την είσοδο – έξοδο του λιμένα να διατηρείται ανοιχτή με ελεγχόμενη είσοδο, που θα επιτρέπεται μόνο σε οχήματα προς επιβίβαση και αποβίβαση σε πλοία καθώς και σε οχήματα που εξυπηρετούν τις ανάγκες του λιμένα.
- Οδός Μιαούλη από το ύψος της οδού Ακτή Ποσειδώνος έως την οδό Βύρωνος, με την οδό Χωροφυλακής να διατηρείται ανοιχτή για την είσοδο – έξοδο των οχημάτων από τον νότιο λιμένα Σάμης.

Η περιοδική απαγόρευση κυκλοφορίας στα παραπάνω οδικά τμήματα προτείνεται να εφαρμόζεται κατόπιν απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου η οποία θα λαμβάνει υπόψη την τουριστική κίνηση στην περιοχή και τις ανάγκες πεζή μετακίνησης. Η

απαγόρευση της κυκλοφορίας μπορεί να αφορά συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (π.χ. απογευματινές και βραδινές ώρες), συγκεκριμένες μέρες ή όλη την τουριστική περίοδο. Κατά τη διάρκεια εφαρμογής του μέτρου της περιοδικής πεζοδρόμησης, προς αποφυγή ατυχημάτων, θα απαγορεύεται ρητά η διέλευση οχημάτων από τις οδούς Μιαούλη και Ακτή Ποσειδώνος. Η διέλευση επί των αναφερόμενων τμημάτων θα επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις σε οχήματα έκτακτης ανάγκης, ενώ η τροφοδοσία των καταστημάτων θα πρέπει να διενεργείται εκτός ωρών πεζοδρόμησης.

Για την αποτελεσματική εφαρμογή του εν λόγω μέτρου κρίνεται σκόπιμη η **χωροθέτηση ψηφιακών πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων VMS** (Variable Message Signs), στα σημεία που παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο σχέδιο της προτεινόμενης κατακόρυφης σήμανσης (**Σχέδιο Π.1-2β**). Οι πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων κατασκευάζονται από οθόνες LED κατάλληλες για λειτουργία σε εξωτερικό χώρο. Μπορούν να δίνουν πληροφορίες ρυθμιστικού περιεχομένου (π.χ. πινακίδα απαγόρευσης κυκλοφορίας, ή πινακίδα υποχρεωτικής πορείας). Σκοπός τους είναι η άμεση ενημέρωση της κατάστασης του οδικού δικτύου, η διαμόρφωση ορίων ταχύτητας και η άμεση πληροφόρηση των οδηγών για έκτακτα συμβάντα, παρακάμψεις, καιρικές συνθήκες κ.α. μέσω της προβολής κειμένου και επιλεγμένων απεικονίσεων ώστε ο οδηγός να μπορεί να ενημερώνεται ταχύτατα χωρίς να αποσπάται η προσοχή του. Το αναγραφόμενο μήνυμα των πινακίδων VMS μπορεί να ενημερώνεται κατάλληλα ανάλογα με το ωράριο εφαρμογής της περιοδικής απαγόρευσης της κυκλοφορίας από έναν απομακρυσμένο ηλεκτρονικό υπολογιστή, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η έγκαιρη πληροφόρηση των οδηγών, οι οποίοι θα κατευθύνονται στις αντίστοιχες οδούς.

Οι πινακίδες αυτές θα προειδοποιούν τους οδηγούς για την απαγόρευση της εισόδου στους καθέτους οδούς της Μιαούλη και της Ακτής Ποσειδώνος και θα τους κατευθύνουν στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της Σάμου.

Έως ότου πραγματοποιηθεί η προμήθεια και εγκατάσταση των πινακίδων VMS είναι απαραίτητη η τοποθέτηση των κατάλληλων ρυθμιστικών πινακίδων απαγόρευσης εισόδου των οχημάτων (P-7) με την χρονική περίοδο εφαρμογής του μέτρου της περιοδικής πεζοδρόμησης.

9. **Αναδιαμόρφωση του τμήματος της οδού Χωροφυλακής**, μεταξύ των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Μιαούλης, με τη διαμόρφωση κάθετων θέσεων στάθμευσης από την δεξιά πλευρά της οδού με κατεύθυνση προς την οδό Μ. Αλεξάνδρου και την απαγόρευση της στάθμευσης από την απέναντι πλευρά.
10. **Αναδιαμόρφωση της διατομής της Λεωφ. Ιωάννη Μεταξά**, με την εφαρμογή οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης κατά μήκος της μίας πλευράς (πλευρά Δημαρχείου), τοπική διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις άκρες των οικοδομικών τετραγώνων και στις περιοχές των πεζοδιαβάσεων και αναδιαμόρφωση των υφιστάμενων ραμπών. Χωροθετούνται δύο (2) θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ, τέσσερις (4) θέσεις προσωρινής στάσης καθώς και μία (1) θέση στάθμευσης για το Αστυνομικό

Τμήμα Σάμης (στην απέναντι πλευρά από το Α.Τ. Σάμης). Τα ενδεικτικά σημεία χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης καθώς και η αναγκαία σήμανση για την τοποθέτησή τους παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης (**Σχέδιο Π.1-3β**) και στο **Σχήμα 4.1.2**.

11. Μονοδρόμηση και **αναδιαμόρφωση της διατομής της οδού Μ. Αλεξάνδρου** με την δημιουργία πεζοδρομίων και οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης.
12. Μονοδρόμηση και **αναδιαμόρφωση της διατομής της οδού Αγριλιών** με τη δημιουργία πεζοδρομίων και την απαγόρευση στάθμευσης από τη μία πλευρά.
13. **Κρίνεται σκόπιμη η διαπλάτυνση και η μείωση της κατά μήκος κλίσης της οδού Ναυαρίνου** στο οδικό τμήμα της που συνδέεται με την Ε.Ο. Σάμης-Αντίσαμου, το οποίο έχει πολύ μεγάλη κλίση και στενό πλάτος (ελάχιστο πλάτος περίπου 3,50μ.). Οι εργασίες αυτές απαιτούν την κατασκευή τεχνικού έργου προς την πλευρά της παραλίας Λουτρό, προκειμένου να αναδειχθεί η περιοχή της ρωμαϊκής κρήνης και να διευκολυνθεί η πρόσβαση των επισκεπτών στο μνημείο. Επιπλέον, προτείνεται να διαπλατυνθεί το πεζοδρόμιο της οδού Ναυαρίνου από την είσοδο του λιμένα Σάμης για μήκος περίπου 120μ. Τα παραπάνω απαιτούν μελέτη εφαρμογής και έργα οδοποιίας.
14. **Διαμόρφωση πεζόδρομου - ποδηλατόδρομου κατά μήκος του παραλιακού μετώπου Σάμης - Καραβομούλου.** Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 31/2022 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου αποφασίστηκε ομόφωνα η πεζοδρόμηση τμήματος του παραλιακού μετώπου Σάμης Καραβομούλου (από είσοδο πλαζ έως είσοδο ξενοδοχείου SAMI BEACH). Στα πλαίσια την εν λόγω απόφασης προτείνεται να διαμορφωθεί παράλληλα με τον πεζόδρομο και διάδρομος ποδηλάτων, δύο κατευθύνσεων, ελάχιστου πλάτους 2,50μ., ο οποίος θα αποτελέσει χώρο αναψυχής και άθλησης για τουρίστες και μη. Σε σημεία όπου δεν δύναται να διαπλατυνθεί το υφιστάμενο πεζοδρόμιο θα υπάρχει κοινή διέλευση πεζών και ποδηλάτων. Επίσης, κατά μήκος των διάφορων υφιστάμενων γεφυρών, οι οποίες διαθέτουν μεγάλη κλίση, προτείνεται να διαμορφωθούν νέες γέφυρες χωρίς κλίση προκειμένου να μπορούν να διέρχονται τα ποδήλατα χωρίς κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων. Στις **Φωτογραφίες 4.5 – 4.10** παρουσιάζεται η υφιστάμενη διαδρομή του παραλιακού μετώπου Σάμης Καραβομούλου (από είσοδο πλαζ έως είσοδο ξενοδοχείου SAMI BEACH).
15. Προτείνεται η **διαμόρφωση μικρών πεζοδρομίων** εκατέρωθεν των οδών που δεν διαθέτουν καθόλου καθώς και ο **σχεδιασμός ραμπών** σε αυτά. Επιπλέον, προτείνεται να αναδιαμορφωθούν οι ράμπες που διαθέτουν τα υφιστάμενα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Λεωφ. Αγγλίας καθώς είναι σε κακή κατάσταση (κατεστραμμένες).
16. Προτείνεται η τοποθέτηση κατακόρυφης πληροφοριακής σήμανσης στο τέλος της επαρχιακής οδού Σάμη-Αντίσαμος που να κατευθύνει τους οδηγούς στη Σάμη μέσω της οδού Ναυαρίνου, όπως φαίνεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο της συνολικής προτεινόμενης κατακόρυφης σήμανσης (**Π.1-2β**).

Επισημαίνεται ότι κατά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην Σάμη **δεν πραγματοποιούνται αλλαγές στην υφιστάμενη στάση ΚΤΕΛ καθώς και στην υφιστάμενη πιάτσα ταξί.**

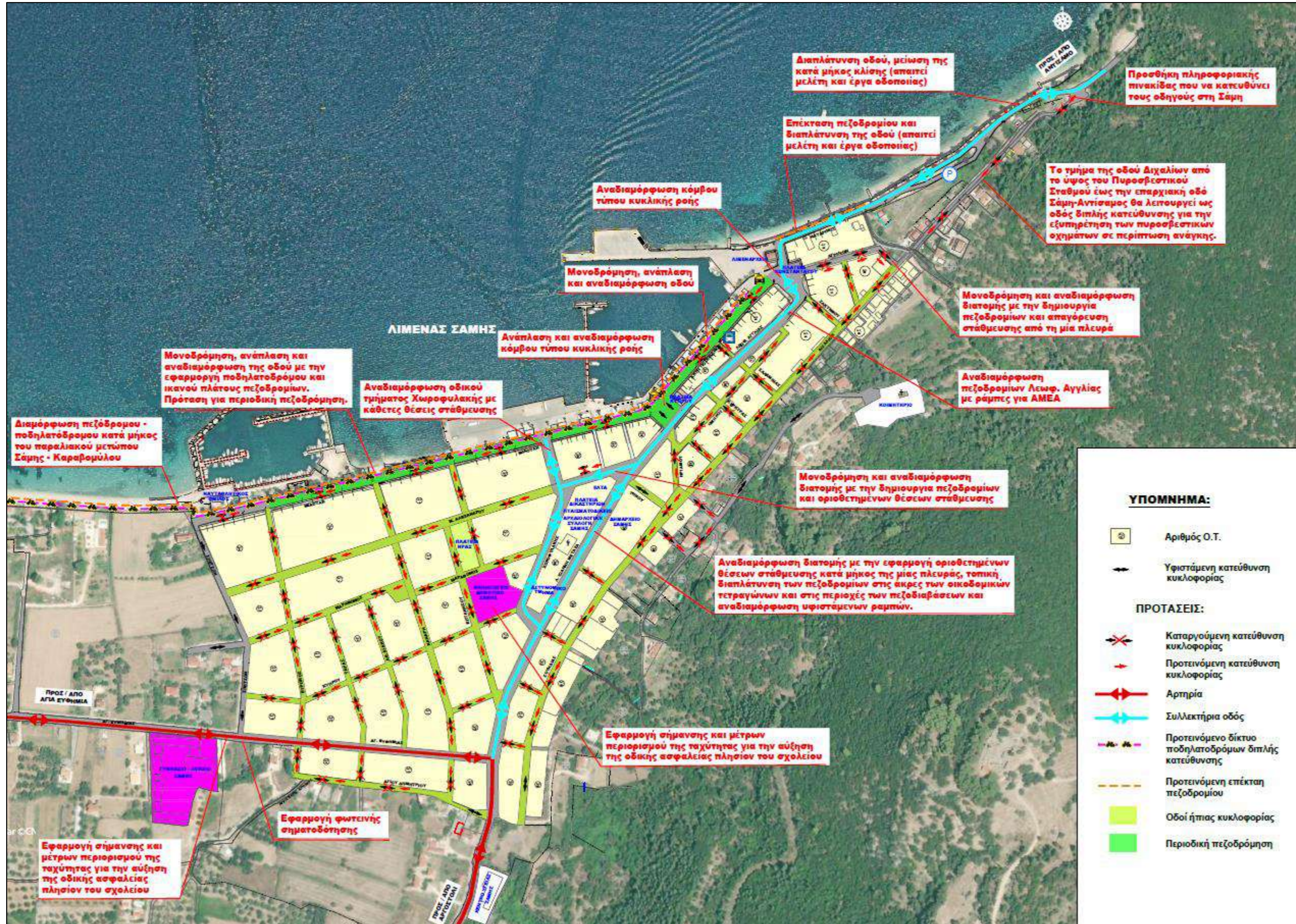
Φωτογραφίες 4.5, 4.6 και 4.7. Παραλιακό μέτωπο Σάμης-Καραβόμυλου.



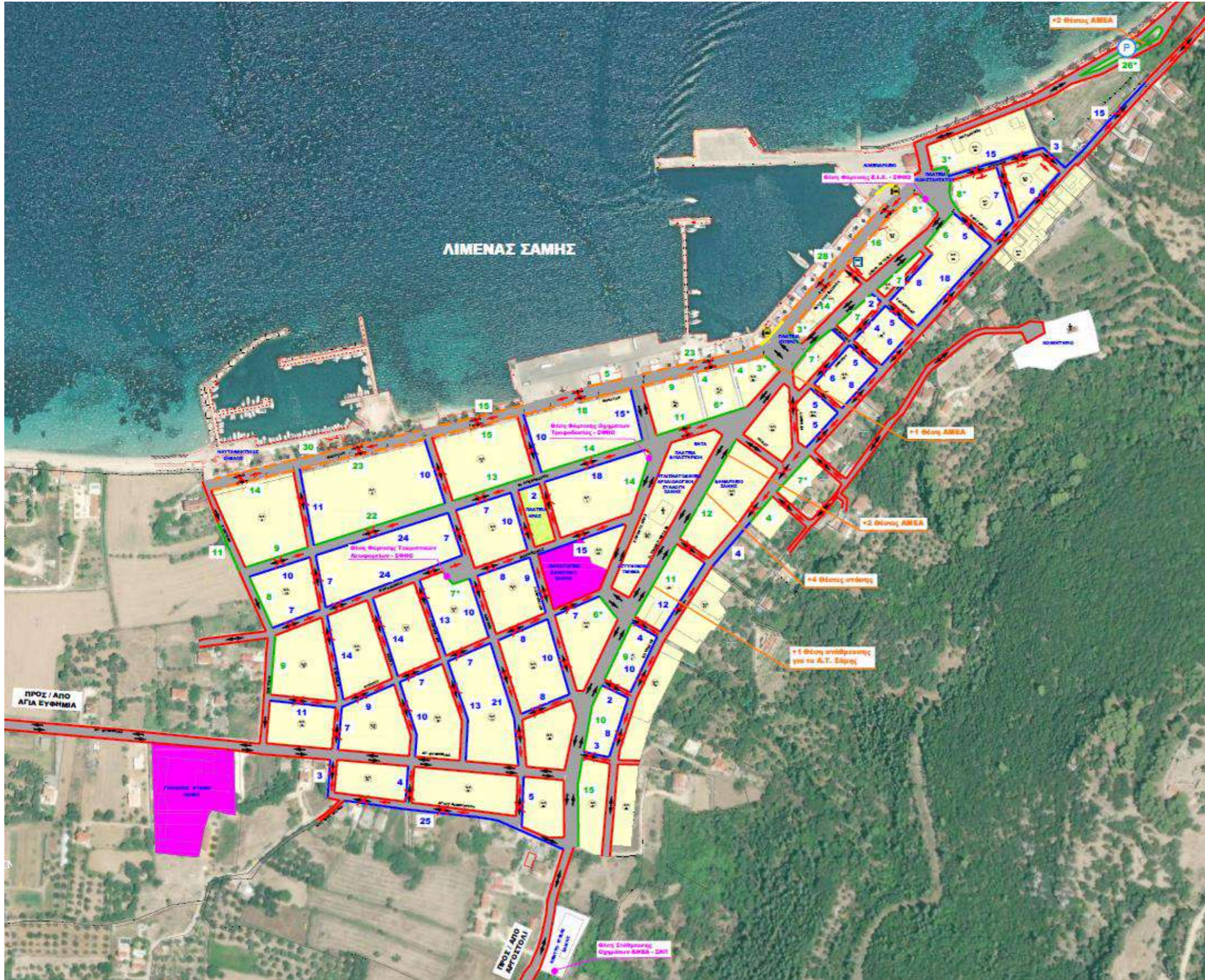
Φωτογραφίες 4.8, 4.9 και 4.10. Παραλιακό μέτωπο Σάμης-Καραβόμυλου.



Σχήμα 4.1.1 Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Σάμη



Σχήμα 4.1.2 Σχέδιο Στάθμευσης μετά την Εφαρμογή της Προτεινόμενης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Σάμη



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αριθμός Ο.Τ.
- Υφιστάμενη κατεύθυνση οδού
- Καταργούμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
- Προτεινόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
- Απαγόρευση στάθμευσης (είτε λόγω γεωμετρίας οδού είτε λόγω ρυθμιστικής σήμανσης)
- Στάθμευση χωρίς περιορισμό στην υφιστάμενη κατάσταση
- Απαγόρευση στάθμευσης την περίοδο 1/6-30/9 ώρες 19:00-02:00
- Θέσεις ειδικής στάθμευσης
- Στάθμευση χωρίς περιορισμό μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- 5** Αριθμός υφιστάμενων νόμιμων παράλληλων θέσεων στάθμευσης που διατηρούνται
- 5*** Αριθμός υφιστάμενων νόμιμων υπό γωνία θέσεων στάθμευσης που διατηρούνται
- 5** Πρόσθετος εκτιμώμενος αριθμός νόμιμων παράλληλων θέσεων στάθμευσης μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- 5*** Πρόσθετος εκτιμώμενος αριθμός νόμιμων καθέτων θέσεων στάθμευσης μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

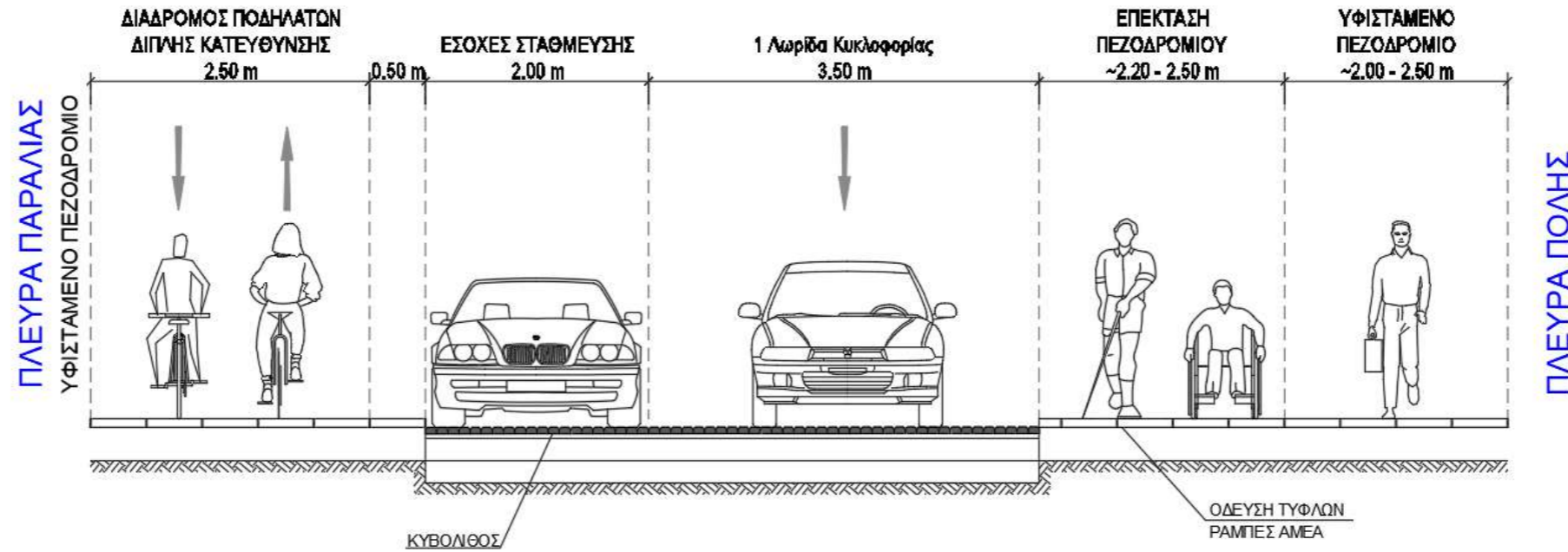
Συνολικός αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης στον οικισμό της Σάμης στην υφιστάμενη κατάσταση:
532 θέσεις

Εκτιμώμενος συνολικός αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης στον οικισμό της Σάμης μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων:
1076 θέσεις

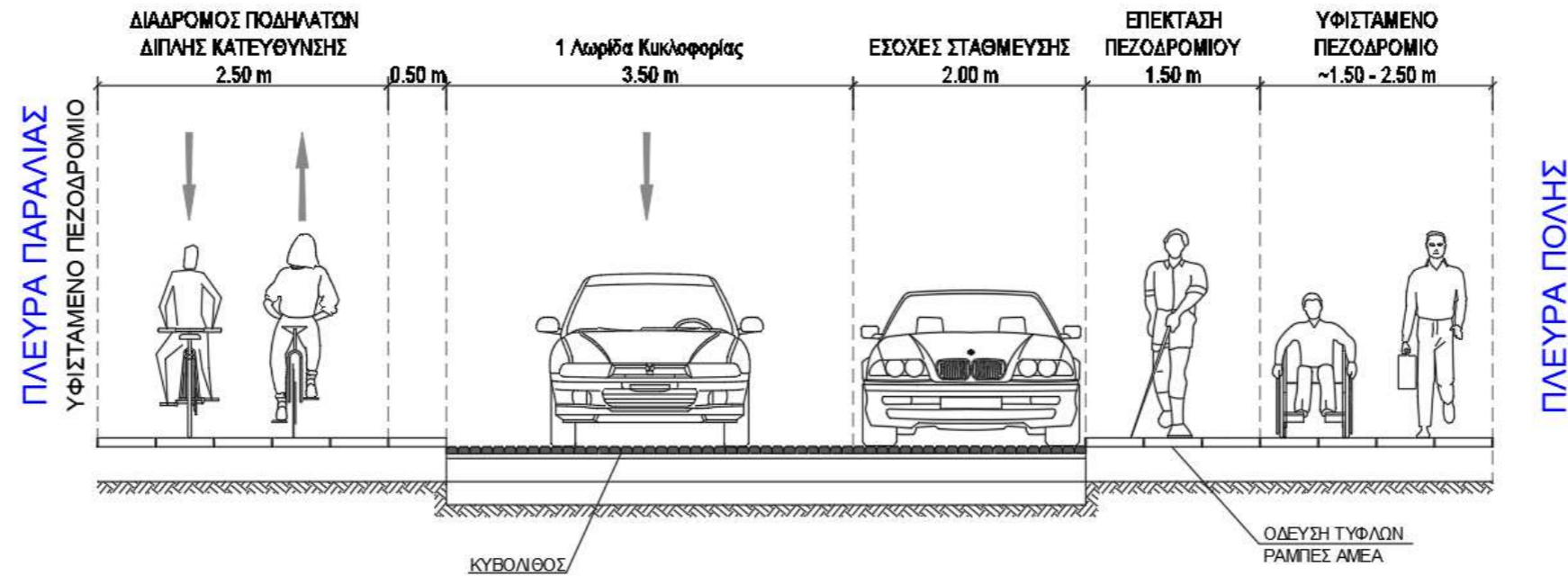
- Κατακόρυφη σήμανση που τοποθετείται για την απαγόρευση της στάθμευσης στην αρχή του Ο.Τ. Στο κύριο οδικό δίκτυο προτείνεται η εφαρμογή κίτρινης διαγράμμισης σε συνδυασμό με την κατακόρυφη σήμανση.
- Κατακόρυφη σήμανση που τοποθετείται για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ.
- Κατακόρυφη σήμανση που τοποθετείται για τη χωροθέτηση θέσεων στάσης.
- Κατακόρυφη σήμανση που τοποθετείται για τη χωροθέτηση της θέσης στάθμευσης του Α.Τ. Σάμης.

Σχήμα 4.1.3 Τυπική διατομή ενδεικτικής προτεινόμενης αναδιαμόρφωσης οδών Ακτής Ποσειδώνος & Μιαούλη - Σάμη

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΗΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΟΣ ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΗΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ



Επισημαίνεται ότι οι διαμορφώσεις των τυπικών διατομών είναι ενδεικτικές και δύναται να τροποποιηθούν κατά την εκπόνηση της μελέτης εφαρμογής.

4.2 Οικισμός Αγίας Ευφημίας

Το σύνολο των προτάσεων για τον οικισμό της Αγίας Ευφημίας στα πλαίσια της παρούσας μελέτης καθώς και η προτεινόμενη ιεράρχηση, όπως προέκυψαν μετά τις τροποποιήσεις από τα σχόλια της διαβούλευσης, παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.2-1β** (Κλίμακα 1:1500) και στο **Σχήμα 4.2.1**.

Τα προτεινόμενα μέτρα είναι τα εξής:

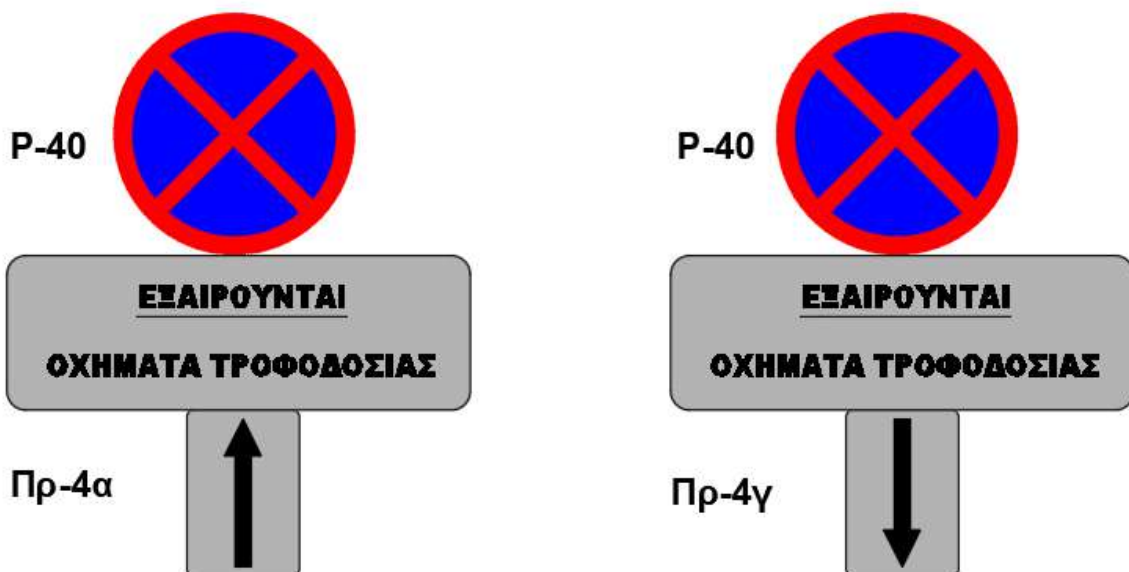
1. Το βασικότερο έργο για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής κατάστασης στην Αγία Ευφημία αποτελεί η δημιουργία περιμετρικής οδού, η οποία θα παρακάμπτει την Αγία Ευφημία και θα συνδέει τις επαρχιακές οδούς. Συνεπώς προτείνεται η επιτάχυνση των διαδικασιών για την ωρίμανση του έργου της περιμετρικής της Αγίας Ευφημίας καθώς αποτελεί ουσιαστικά την μοναδική λύση για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της βιώσιμης κινητικότητας στον οικισμό της Αγίας Ευφημίας. Το συγκεκριμένο μέτρο προτείνεται να δρομολογηθεί όσο πιο γρήγορα γίνεται και είναι αυτό το οποίο θα λύσει ουσιαστικά το πρόβλημα στην Αγία Ευφημία. Η περιμετρική οδός θα προσφέρει πολλαπλά οφέλη στον οικισμό δεδομένου ότι θα μειωθούν σημαντικά οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που δεν έχουν προορισμό την Αγία Ευφημία, θα συνεισφέρει στην αισθητική αναβάθμιση της περιοχής, στην αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, στη μείωση του χρόνου της διαμπερούς διαδρομής και στην αποφόρτιση του οδικού δικτύου του οικισμού από τα βαρέα οχήματα. Ωστόσο η περιμετρική οδός έχει μακροπρόθεσμο ορίζοντα εφαρμογής. Για αυτόν τον λόγο προτείνεται η άμεση δρομολόγηση των επόμενων προτάσεων.
2. Προτείνονται αλλαγές στην κυκλοφοριακή οργάνωση, με την εφαρμογή μονοδρομήσεων στο σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου της Αγίας Ευφημίας, προκειμένου να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή της λειτουργία. Οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις παρουσιάζονται αναλυτικά στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.2-1β** (Κλίμακα 1:1500) και στο **Σχήμα 4.2.1**.
3. Μέσω των προτεινόμενων μονοδρομήσεων εξασφαλίζεται η διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης σε όλα σχεδόν τα οδικά τμήματα, επομένως **αυξάνεται ο συνολικός αριθμός των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης**. Στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.2-3β** (Κλίμακα 1:1500) και στο **Σχήμα 4.2.2** παρουσιάζεται το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης και ο διαθέσιμος αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Συγκεκριμένα, στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχουν προσεγγιστικά 95 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, ενώ

μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εκτιμώνται ότι θα προκύψουν περίπου 320 θέσεις στάθμευσης, δηλαδή **ο αριθμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης θα τριπλασιαστεί. Σε κάθε περίπτωση κρίνεται αναγκαία η εύρεση χώρων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών τους καλοκαιρινούς μήνες.**

4. Προτείνεται η **πεζοδρόμηση της οδού Αρχαιοτήτων της Αγίας Ευφημίας** με στόχο την ανάδειξη της ρωμαϊκής έπαυλης που βρίσκεται στην συμβολή των οδών Μαρίνου Αντύπα και Αρχαιοτήτων. Επιπλέον, για την ευκολότερη πρόσβαση στη ρωμαϊκή έπαυλη και εφόσον εξασφαλιστεί ότι η οδός Μαρίνου Αντύπα θα λειτουργεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Λ. Πυλάρου (και για τα βαρέα οχήματα) προτείνεται η διαμόρφωση πεζοδρομίου κατά μήκος της οδού Μαρίνου Αντύπα, από το ύψος της οδού Φερεντινάτων έως την παραλιακή οδό. Στην αρχιτεκτονική μελέτη εφαρμογής για τη διαμόρφωση του πεζοδρόμου επί της οδού Αρχαιοτήτων Αγίας Ευφημίας να ληφθεί μέριμνα για τη δημιουργία όδευσης τυφλών κατά μήκος της οδού.
5. Κατόπιν αιτήματος της εφορείας αρχαιοτήτων για την **πρόβλεψη θέσης στάθμευσης για ΑΜΕΑ** επί της οδού Αρχαιοτήτων Αγίας Ευφημίας πλησίον της εισόδου Ρωμαϊκής έπαυλης και λαμβάνοντας υπόψη το μικρό διαθέσιμο πλάτος της οδού προτείνεται για την ικανοποίηση του αιτήματος η δέσμευση μία θέσης στάθμευσης στον παρακείμενο χώρο στάθμευσης εκτός οδού για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ (απαιτείται η εφαρμογή της κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης).
4. **Μετατροπή των τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας**, προκειμένου να δημιουργηθούν συνθήκες αντίστοιχες με εκείνες ενός πεζοδρόμου, ενώ παράλληλα να εξυπηρετούνται οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση τους θα γίνει αρχικά με την εφαρμογή της κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης, ενώ μελλοντικά προτείνεται η αντικατάσταση της ασφάλτου με κυβόλιθο. Η διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας θα συντελέσει στη δημιουργία διάδρομων πεζών και διαδρόμων ποδηλάτων, οι οποίοι σύμφωνα και με τα όσα προβλέπονται στον Κ.Ο.Κ. θα μπορούν να κινούνται επί του οδοστρώματος.
5. Ανάπτυξη πεζοδρομίου κατά μήκος της επαρχιακής οδού Αγ. Ευφημίας από το ύψος του νεκροταφείου της Αγίας Ευφημίας έως και την επαρχιακή οδό Φαρακλάτα-Δειλινάτα-Αγ.Ευφημία.
6. **Η οδός Κύπρου προτείνεται να μετατραπεί σε οδό αποκλειστικής χρήσης μόνο από κατοίκους.** Στην είσοδο της οδού, στη συμβολή της με την οδό Φερεντινάτων, θα τοποθετηθεί η κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση, η οποία θα ενημερώνει τους

οδηγούς ότι δεν επιτρέπεται η είσοδος στην οδό με εξαίρεση τους κατοίκους της περιοχής. Η σκοπιμότητα αυτής της πρότασης είναι να μην εισέρχονται τουρίστες στην οδό Κύπρου αφού εξυπηρετεί μόνο κατοικίες και έχει μειωμένο πλάτος χωρίς πεζοδρόμια.

7. Προτείνεται η **διαμόρφωση θέσεων φορτοεκφόρτωσης για τα οχήματα της τροφοδοσίας που εξυπηρετούν τα καταστήματα κατά μήκος της παραλιακής οδού της Αγίας Ευφημίας**. Αναλυτικά, στα Ο.Τ. κατά μήκος της παραλιακής οδού Αγίας Ευφημίας, από το ύψος της οδού Μιαούλη έως και την οδό Διαδόχου Κωνσταντίνου, προτείνεται εφόσον κριθεί σκόπιμο να χωροθετηθεί από μία θέση φορτοεκφόρτωσης για οχήματα τροφοδοσίας, έμπροσθεν από το κατάστημα με τις μεγαλύτερες ανάγκες φορτοεκφόρτωσης κάθε Ο.Τ.. Επιπλέον, προτείνεται να χωροθετηθεί μία θέση φορτοεκφόρτωσης επί της οδού Αναστασίου Βουή στη συμβολή της με την της παραλιακή οδό Αγίας Ευφημίας, όπως παρουσιάζεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο με το προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης (**Σχέδιο Π.2-3β**). Για τη χωροθέτηση των θέσεων φορτοεκφόρτωσης χρειάζεται να τοποθετηθούν, στην αρχή και στο τέλος της θέσης φορτοεκφόρτωσης αντίστοιχα, οι παρακάτω πινακίδες:



Επισημαίνεται ότι κατά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην Αγία Ευφημία **δεν πραγματοποιούνται αλλαγές στην υφιστάμενη στάση ΚΤΕΛ καθώς και στην υφιστάμενη πιάτσα ταξί.**

Στο **επισυναπτόμενο Σχέδιο Π.2-2β1** (κλίμακα 1:1.500) παρουσιάζεται η **κατακόρυφη ρυθμιστική σήμανση για την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων**. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η πεζοδρόμηση ενός οδικού τμήματος αποτελεί πολεοδομική και όχι κυκλοφοριακή παρέμβαση, στα οδικά τμήματα στα οποία προτείνεται στα πλαίσια της παρούσης να πεζοδρομηθούν, προτείνεται για τη σήμανση τους, σε πρώτη φάση, η τοποθέτηση πινακίδας P-8 (οδός κλειστή για όλα τα οχήματα) και πρόσθετης πινακίδας με αναγραφή των χρηστών που εξαιρούνται από την εν λόγω ρύθμιση (πχ οχήματα προς χώρο στάθμευσης). Μετά τη πολεοδομική θεσμοθέτηση των εν λόγω οδών ως πεζοδρόμων, η παραπάνω σήμανση θα αντικατασταθεί με την Πινακίδα P-55. Με αυτή την λογική έχει προταθεί η κατακόρυφη σήμανση στους προτεινόμενους πεζόδρομους.

Η σήμανση για τη στάθμευση (απαγόρευση στάθμευσης) δεν περιλαμβάνεται στα σχέδια σήμανσης. Οι πλευρές στις οποίες απαγορεύεται η στάθμευση και θα πρέπει να σημανθούν κατάλληλα παρουσιάζονται στο **επισυναπτόμενο Σχέδιο Π.2-3β** (κλίμακα 1:1.500). Σε ότι αφορά την εφαρμογή της απαγόρευσης στάθμευσης προτείνεται:

- Η σήμανση για την απαγόρευση της στάθμευσης στο **τοπικό οδικό δίκτυο** προτείνεται να γίνεται με εφαρμογή κίτρινης διαγράμμισης **ή** ρυθμιστικής πινακίδας απαγόρευσης της στάθμευσης (P-40).
- Η σήμανση για την απαγόρευση της στάθμευσης στο **κύριο οδικό δίκτυο** προτείνεται να γίνεται με εφαρμογή κίτρινης διαγράμμισης **και** ρυθμιστικής πινακίδας απαγόρευσης της στάθμευσης (P-40).

Επίσης, η πληροφοριακή σήμανση καθοδήγησης των οδηγών προς τους χώρους στάθμευσης που χρησιμοποιεί ο δήμος (για όσους χώρους εξακολουθεί να χρησιμοποιεί) **θα πρέπει να επικαιροποιηθεί με βάση τις νέες ρυθμίσεις.**

Στην περίπτωση εφαρμογής του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης (ΦΕΚ 520/Δ/22-07-1988, αναδημοσίευση ΦΕΚ 832/Δ/22-07-1993), προκειμένου να διανοιχθεί το οδικό τμήμα της οδού Γαλλικής Δημοκρατίας από το ύψος της οδού Διαδ. Κωνσταντίνου έως την οδό Λ. Πυλάρου, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Διαδ. Κωνσταντίνου, προτείνεται:

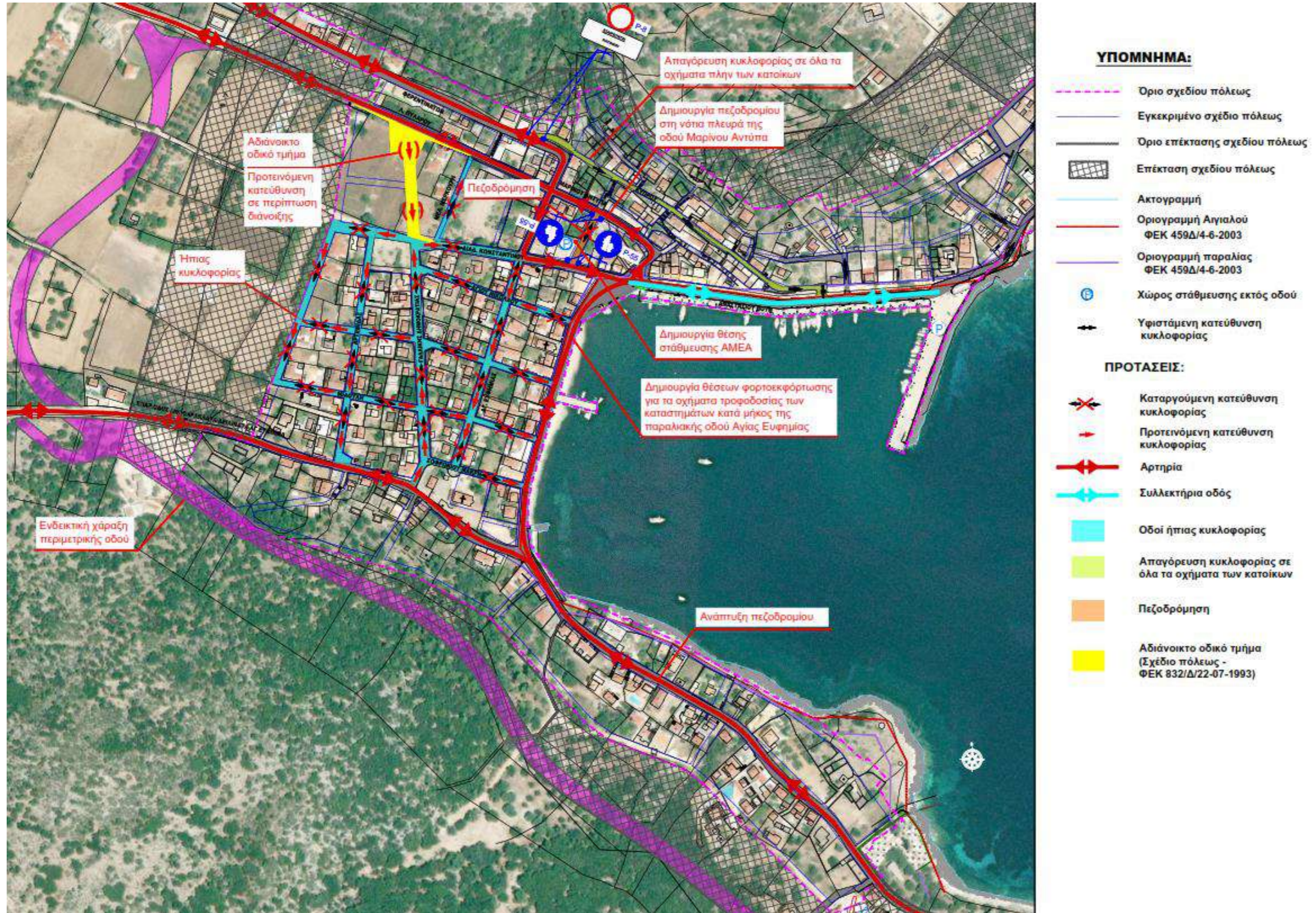
- Τα βαρέα οχήματα τα οποία κινούνται στην Λ. Πυλάρου με κατεύθυνση την Αγ. Ευφημία, να διέρχονται από το διανοιγμένο τμήμα της οδού Γαλλικής Δημοκρατίας και στη συνέχεια να εισέρχονται στην οδό Διαδ. Κωνσταντίνου, αντί να χρησιμοποιούν την οδό Μαρίνου Αντύπα και για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, όπως συμβαίνει στην υφιστάμενη κατάσταση.
- Η οδός Μαρίνου Αντύπα να λειτουργεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Λ. Πυλάρου για όλα τα οχήματα.

Στο επισυναπτόμενο Σχέδιο Π.2-2β2 (κλίμακα 1:1.500) παρουσιάζεται η **κατακόρυφη ρυθμιστική σήμανση για την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περίπτωση διάνοιξης του οδικού τμήματος της Γαλλικής Δημοκρατίας.**

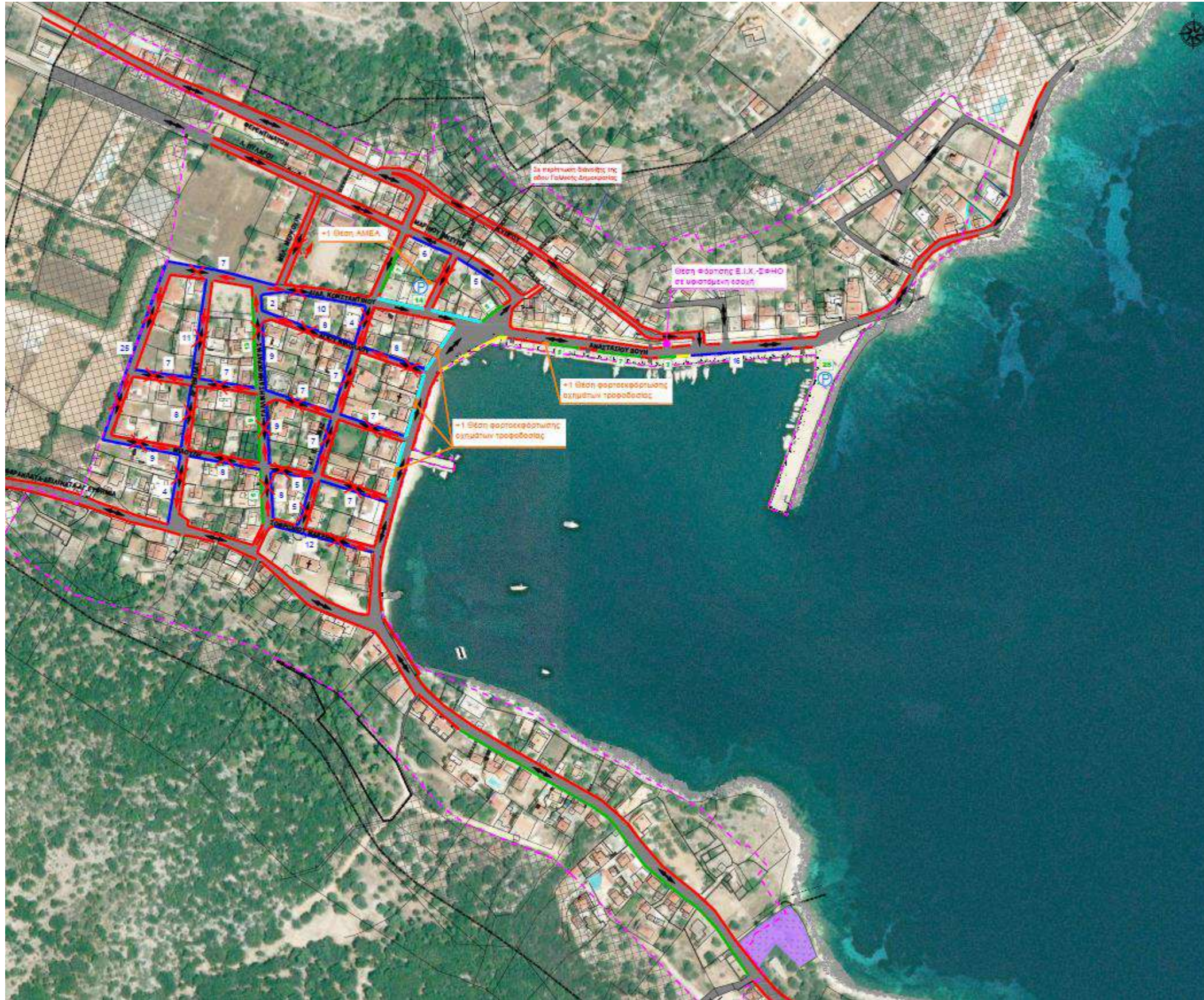
Οι διαφορές στη σήμανση σε σχέση με το Σχέδιο Π.2-2β1 αφορούν μόνο την περιοχή μεταξύ των οδών Διαδόχου Κωνσταντίνου και Μ. Αντύπα.

Επισημαίνεται πως η κυκλοφοριακή μελέτη κατά την εκπόνησή της πρέπει να λαμβάνει υπόψη το ισχύον ρυμοτομικό και πολεοδομικό σχέδιο καθώς και την υφιστάμενη κατάσταση. Στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής μελέτης προτείνεται η μελέτη και η κατασκευή της περιμετρικής οδού ως την βασική λύση που θα βελτιώσει σημαντικά την οδική ασφάλεια και την βιώσιμη κινητικότητα στον οικισμό. Συνεπώς στόχος θα πρέπει να είναι η άμεση έναρξη των διαδικασιών για την ολοκλήρωση των μελετών της περιμετρικής οδού.

Σχήμα 4.2.1 Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Αγία Ευφημία



Σχήμα 4.2.2 Σχέδιο Στάθμευσης μετά την Εφαρμογή της Προτεινόμενης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Αγία Ευφημία



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Υφιστάμενη κατεύθυνση οδού
- Καταργούμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
- Προτεινόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
- Απαγόρευση στάθμευσης (είτε λόγω γεωμετρίας οδού είτε λόγω ρυθμιστικής σήμανσης)
- Απαγορεύεται η στάθμευση - επιτρέπεται η στάση
- Στάθμευση χωρίς περιορισμό στην υφιστάμενη κατάσταση που παραμένει
- Θέσεις ειδικής στάθμευσης
- Στάθμευση χωρίς περιορισμό μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Απαγόρευση στάθμευσης Χωροθέτηση μίας θέσης φορτοεκφόρτισης στην πλευρά του Ο.Τ. εφόσον κριθεί αναγκαίο από την ζήτηση για φορτοεκφόρτιση.
- Αριθμός υφιστάμενων νόμιμων παράλληλων θέσεων στάθμευσης
- Αριθμός υφιστάμενων νόμιμων υπό γωνία θέσεων στάθμευσης
- Πρόσθετος εκτιμώμενος αριθμός νόμιμων παράλληλων θέσεων στάθμευσης μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

Συνολικός αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης στον οικισμό της Αγ. Ευφημίας στην υφιστάμενη κατάσταση:
95 θέσεις

Εκτιμώμενος συνολικός αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης στον οικισμό της Αγ. Ευφημίας μετά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων:
323 θέσεις

- P-40 Κατακόρυφη σήμανση που τοποθετείται για την απαγόρευση της στάθμευσης στην αρχή του Ο.Τ. Στο κύριο οδικό δίκτυο προτείνεται η εφαρμογή κίτρινης διαγράμμισης σε συνδυασμό με την κατακόρυφη σήμανση.
- Π-71 Κατακόρυφη σήμανση που τοποθετείται για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ.
- P-40 Κατακόρυφη σήμανση που τοποθετείται για τη χωροθέτηση των θέσεων φορτοεκφόρτισης.
- Pr-4γ
- Pr-4α

4.3 Οικισμός Άσου

Το σύνολο των οριστικών προτάσεων για τον οικισμό της Άσου στα πλαίσια της παρούσας μελέτης καθώς και η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου, μετά από την εφαρμογή των τροποποιήσεων από τα σχόλια της διαβούλευσης, παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.3-1β** (Κλίμακα 1:1.500) και στο **Σχήμα 4.3**.

Τα προτεινόμενα μέτρα είναι τα εξής:

1. **Όλοι οι επισκέπτες της Άσου είναι σκόπιμο να κατευθύνονται μέσω της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης δεξιά στον κόμβο εισόδου της Επαρχιακής οδού της Άσου, προκειμένου να εισέρχονται στον κύριο χώρο στάθμευσης P1 (περίπου 40 θέσεις στάθμευσης), να σταθμεύουν και να συνεχίζουν προς την παραλία της Άσου πεζή.** Σε περίπτωση που δεν καταφέρουν να σταθμεύσουν στον κύριο χώρο στάθμευσης P1 θα μετακινούνται στον χώρο στάθμευσης P2 που βρίσκεται δίπλα (περίπου 25 θέσεις στάθμευσης), ενώ σαν τελική λύση σε περίπτωση έλλειψης θέσεων θα κατευθύνονται στο χώρο στάθμευσης P3 πριν από την είσοδο του κάστρου της Άσου. Για το σκοπό αυτό χρειάζεται η **ενίσχυση της υφιστάμενης κατακόρυφης πληροφοριακής σήμανσης ώστε να καθοδηγεί τους επισκέπτες της Άσου στους αριθμημένους χώρους στάθμευσης P1, P2 και P3 με σειρά προτεραιότητας**, όπως αυτή παρουσιάζεται στο επισυναπτόμενο σχέδιο με την προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση (**Σχέδιο Π.3-2β**).
2. Τους καλοκαιρινούς μήνες που υπάρχει μεγάλος φόρτος οχημάτων προτείνεται η κίνηση στην Επαρχιακή οδό της Άσου με κατεύθυνση από και προς το κάστρο, η οποία σε μεγάλο τμήμα της είναι πολύ στενή, να πραγματοποιείται με **εναλλάξ κυκλοφορία με τη χρήση φωτεινού σηματοδότη**. Με αυτό τον τρόπο θα εξασφαλίζεται η ασφαλής και άνετη κυκλοφορία των οχημάτων. Η ακριβής θέση των σηματοδοτών θα διερευνηθεί στην μελέτη εφαρμογής.
3. **Η παραλιακή οδός από το ύψος του χώρου στάθμευσης των 25 θέσεων έως και την διασταύρωση της με την Επαρχιακή οδό της Άσου προτείνεται να μονοδρομηθεί με κατεύθυνση την Επαρχιακή οδό της Άσου και να μετατραπεί σε οδό αποκλειστικής χρήσης μόνο από κατοίκους, ταξί και οχήματα τροφοδοσίας για συγκεκριμένες ώρες της ημέρας.** Στην είσοδο της οδού θα τοποθετηθεί η κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση, η οποία θα ενημερώνει τους οδηγούς ότι δεν επιτρέπεται η είσοδος στην οδό (ρυθμιστικής πινακίδα P-8) με εξαίρεση τις προαναφερόμενες κατηγορίες οχημάτων (κατοίκους, ταξί και οχήματα τροφοδοσίας).
4. **Προτείνεται να τοποθετηθεί πινακίδα αδιέξοδο στην αρχή της οδού η οποία καταλήγει στην πολύ στενή, αμφιθεατρική ανώνυμη οδό** προκειμένου να μην εισέρχονται επισκέπτες χωρίς να γνωρίζουν τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά. Η οδός αυτή χρειάζεται αναβαθμιστεί και να διαπλατυνθεί. Έως ότου γίνει αυτό κρίνεται σκόπιμο ως

άμεση ενέργεια να **διαπλατυνθεί τοπικά όπου είναι άμεσα εφικτό**, προκειμένου να υπάρχει διαθέσιμος χώρος για ελιγμούς σε περίπτωση που συναντηθούν δύο οχήματα τα οποία κινούνται σε αντίθετες κατευθύνσεις κυκλοφορίας, ενώ το τελευταίο τμήμα της το οποίο έχει πλάτος διατομής σε ορισμένα σημεία ακόμη και 2,30μ. περίπου, προτείνεται να πεζοδρομηθεί. Η πεζοδρόμηση θα εφαρμοστεί σε πρώτη φάση με τοποθέτηση ρυθμιστικής πινακίδας P-8 (οδός κλειστή για όλα τα οχήματα) και μετά την πολεοδομική θεσμοθέτηση του πεζοδρόμου θα τοποθετηθεί πινακίδα P-55.

5. Κατόπιν αιτήματος της εφορείας αρχαιοτήτων προτείνεται η **πεζοδρόμηση του τμήματος στο τέλος του χώρου στάθμευσης P3 στην περιοχή τουριστικού περιπτέρου Άσου, στην αρχή της πλακοστρωμένης οδού που οδηγεί στην κεντρική πύλη του φρουρίου**. Η πεζοδρόμηση θα εφαρμοστεί σε πρώτη φάση με τοποθέτηση ρυθμιστικής πινακίδας P-8 (οδός κλειστή για όλα τα οχήματα) και μετά την πολεοδομική θεσμοθέτηση του πεζοδρόμου θα τοποθετηθεί πινακίδα P-55.

Η προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση για την εφαρμογή όλων των παραπάνω προτάσεων παρουσιάζεται αναλυτικά στο **Σχέδιο Π.3-2β** (κλίμακα 1:1.500).

Σχήμα 4.3 Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης – Άσος



- ΥΠΟΜΝΗΜΑ:**
- - - Όριο οικισμού
 - Ακτογραμμή
 - Οριογραμμή παραλίας
 - ← Υφιστάμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**
- ✕ Καταργούμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
 - Προτεινόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
 - ↔ Αρτηρία
 - ↔ Συλλεκτήρια οδός
 - Απαγόρευση κυκλοφορίας σε όλα τα οχήματα πλην αυτών που διαθέτουν κάρτα κατοίκων, στα ταξί και σε οχήματα τροφοδοσίας
 - Πεζοδρόμηση
 - Εναλλάξ κυκλοφορία οχημάτων τους καλοκαιρινούς μήνες με τη χρήση φωτεινού σηματοδότη

Επισημαίνεται ότι κατά την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην Άσο **δεν πραγματοποιούνται αλλαγές στην υφιστάμενη πιάτσα ταξί.**

4.4 Οικισμός Φισκάρδου

Το σύνολο των προκαταρκτικών προτάσεων για τον οικισμό του Φισκάρδου στα πλαίσια της παρούσας μελέτης καθώς και η προτεινόμενη ιεράρχηση, μετά των τροποποιήσεων από τα σχόλια της διαβούλευσης, παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.4-1β** (Κλίμακα 1:1500) και στο **Σχήμα 4.4.1**.

Τα προτεινόμενα μέτρα είναι τα εξής:

1. Ως γενικό μέτρο για την καλύτερη κυκλοφοριακή λειτουργία του οικισμού του Φισκάρδου τους θερινούς μήνες αιχμής τουριστικής αιχμής είναι **όλοι οι επισκέπτες να κατευθύνονται απευθείας στον κεντρικό χώρο στάθμευσης και στη συνέχεια να μετακινούνται πεζή εντός του οικισμού**. Συνεπώς, προτείνεται να απαγορευτεί η είσοδος στους επισκέπτες στα υπόλοιπα οδικά τμήματα, τα οποία έχουν περιορισμένα πλάτη και οδηγούν σε αδιέξοδα. Επιπλέον, προτείνεται να ενισχυθεί η υφιστάμενη κατακόρυφη πληροφοριακή σήμανση που κατευθύνει τα οχήματα προς τον χώρο στάθμευσης.
2. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι **να διαμορφωθεί ειδική λωρίδα αναμονής για τα οχήματα προς επιβίβαση στο πλοίο του λιμένα του Φισκάρδου**. Στο **Σχήμα 4.4.2** παρουσιάζεται η προτεινόμενη διαμόρφωση της λωρίδας αναμονής, κυανού χρώματος με την αναγραφή «F/B» ανά τακτές αποστάσεις, η οποία θα έχει μήκος 250μ. ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει περίπου 50 ΙΧ οχήματα. Το **ελάχιστο** πλάτος της λωρίδας αναμονής θα είναι 2,00μ. ενώ το πλάτος του καταστρώματος κυκλοφορίας θα είναι 5,50μ. Τα παραπάνω προτεινόμενα πλάτη προέκυψαν από τα διαθέσιμα πλάτη της οδού τα οποία είναι ήδη περιορισμένα. Λόγω του περιορισμένου πλάτους της οδού κοντά στο λιμάνι η λωρίδα αναμονής θα ξεκινάει σε απόσταση περίπου 80,00μ. από το λιμάνι, όπου το πλάτος της οδού αυξάνεται προκειμένου να μπορεί να ικανοποιήσει τα ελάχιστα γεωμετρικά χαρακτηριστικά που αναφέρθηκαν. Επιπλέον, κατά μήκος της λωρίδας αναμονής προτείνεται η τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων απαγόρευσης της στάθμευσης (P-40), με πρόσθετη πινακίδα που να δηλώνει ότι εξαιρούνται οχήματα προς επιβίβαση στο πλοίο.
3. Τους καλοκαιρινούς μήνες που υπάρχει μεγάλος φόρτος οχημάτων προτείνεται η κίνηση στην **Επαρχιακή οδό (37) Μάγκανος – Τσελενάτα - Φισκάρδο**, η οποία σε είναι πολύ στενή μέχρι και τα όρια του οικισμού του Φισκάρδου, να πραγματοποιείται με **εναλλάξ κυκλοφορία με τη χρήση φωτεινού σηματοδότη**. Με αυτό τον τρόπο θα εξασφαλίζεται η ασφαλής και άνετη μετακίνηση των οχημάτων χωρίς μανούβρες. Η ακριβής θέση των σηματοδοτών θα διερευνηθεί στην μελέτη εφαρμογής.
4. Προτείνεται η **μόνιμη πεζοδρόμηση του πλακοστρωμένου τμήματος στο παραθαλάσσιο μέτωπο του Φισκάρδου**, το οποίο πεζοδρομείται τους

- καλοκαιρινούς μήνες αιχμής, μέσω της τοποθέτησης κατάλληλης σήμανσης (P-55). Η είσοδος θα επιτρέπεται μόνο σε οχήματα τροφοδοσίας για συγκεκριμένες ώρες μέσα στην ημέρα και οχήματα του λιμενικού σώματος. Η παραπάνω ρύθμιση είναι πολεοδομική. Έως ότου τροποποιηθεί το πολεοδομικό σχέδιο προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδας απαγόρευσης της εισόδου για όλα τα οχήματα P-8 (με εξαίρεση οχημάτων τροφοδοσίας τις ώρες τροφοδοσίας και οχημάτων του λιμενικού σώματος).
5. Προτείνεται η αντιδρόμηση της οδού Πλατυτέρα από το ύψος της Επαρχιακής οδού Διβαρατά-Φισκάρδο έως και την οδό Κεφαλληνίας και η μονοδρόμηση της οδού Κεφαλληνίας από το ύψος της οδού Πλατυτέρα έως την οδό Λαρνιού με κατεύθυνση προς την οδό Λαρνιού. Επιπλέον, προτείνεται οι οδοί Πλατυτέρα, Λαρνιού, Κεφαλληνίας καθώς και η οδός Εθν.Αντιστάσεως (μετά το χώρο στάθμευσης) να μετατραπούν σε **οδούς ήπιας κυκλοφορίας με αποκλειστική χρήση από κατοίκους, ταξί, οχήματα τροφοδοσίας και οχήματα λιμενικού σώματος**. Οι συγκεκριμένες οδοί εξυπηρετούν και στην υφιστάμενη κατάσταση τους κατοίκους της περιοχής, καταλήγουν σε αδιέξοδα και λόγω του στενού τους πλάτους δεν μπορούν να αξιοποιηθούν για τη στάθμευση των επισκεπτών του Φισκάρδου.
 6. Η οδός Αγ. Ανδρέα, η οποία ξεκινάει από τον πλακόστρωτο χώρο με τραπεζοκαθίσματα του παραλιακού μετώπου του Φισκάρδου και καταλήγει στην Επαρχιακή οδό (37) Μάγκανος – Τσελενάτα – Φισκάρδο, προτείνεται να μετατραπεί σε οδό διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας (αδιέξοδο), στην οποία θα επιτρέπεται η **είσοδος κατοίκων με κάρτα, οχημάτων του λιμενικού σώματος και οχημάτων τροφοδοσίας** συγκεκριμένες ώρες της ημέρας.
 7. Η οδός Ερίσου σύμφωνα με την υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανσή της αποτελεί πεζόδρομο. Παρόλα αυτά σήμερα εισέρχονται ταξί και λοιπά οχήματα (οχήματα του λιμενικού σώματος, οχήματα τροφοδοσίας, κ.α.) πολλά από τα οποία έχουν προορισμό το παραλιακό μέτωπο. Προτείνεται η οδός Ερίσου να μετατραπεί σε **αδιέξοδο αποκλειστικής χρήσης από κατοίκους, ταξί, οχήματα τροφοδοσίας και οχήματα λιμενικού σώματος και να διατηρηθεί η υφιστάμενη πιάτσα αγοραίων ταξί που εξυπηρετεί τα ταξί του Αργοστολίου**.

Φωτογραφία 4.11. Οδός Ερίσου.



8. Αναφορικά με τις πιάτσες ταξί, προτείνονται τα εξής:

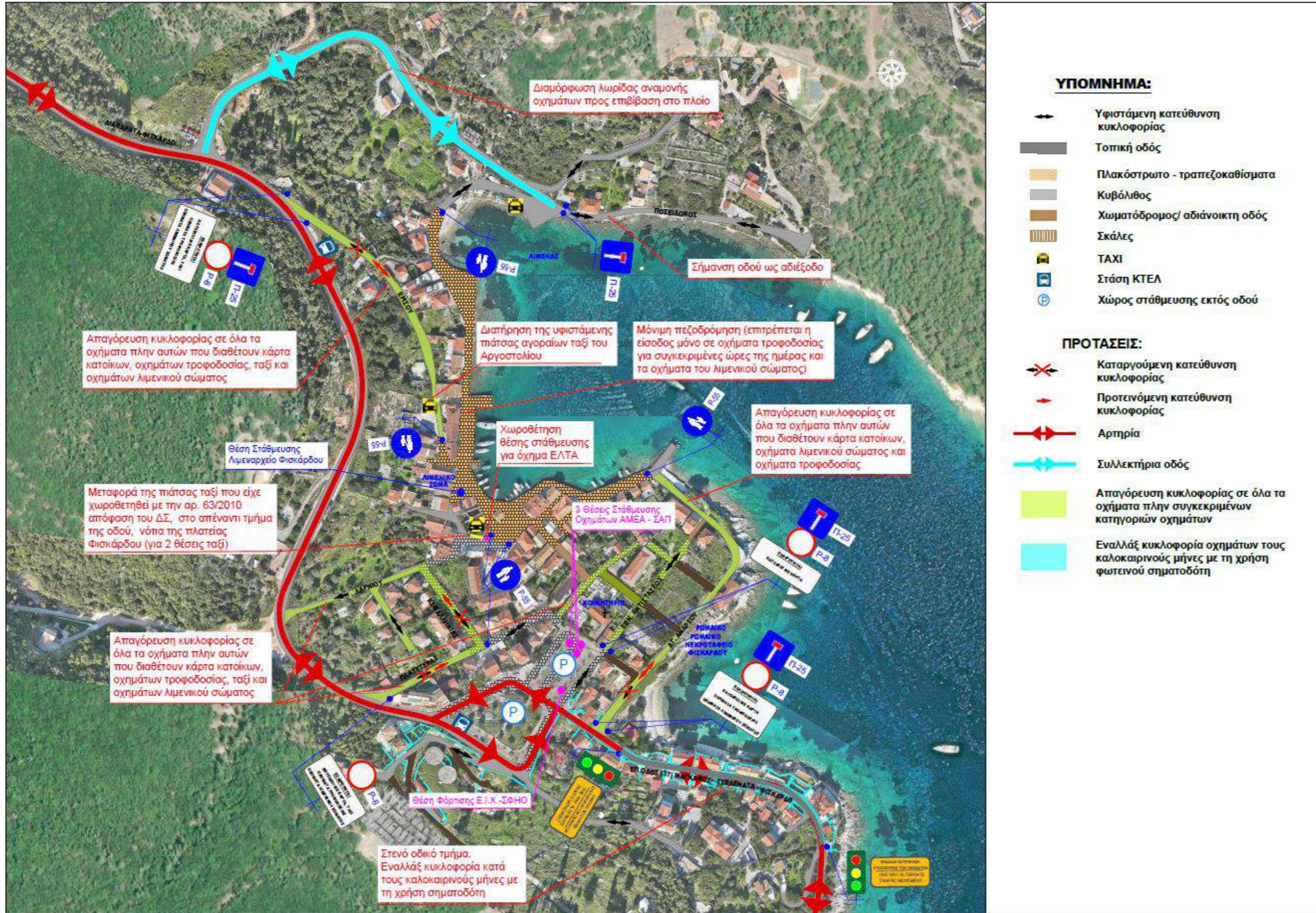
- Να διατηρηθεί η υφιστάμενη πιάτσα αγοραίων ταξί του Αργοστολίου που λειτουργεί επί της οδού Ερίσου.
- Να διατηρηθούν οι θέσεις ταξί στον λιμένα που προσεγγίζει το F/B.
- Να μεταφερθεί η πιάτσα ταξί που είχε χωροθετηθεί σύμφωνα με την υπ' αρ. 63/2010 απόφαση του ΔΣ πρώην Δήμου Ερίσου, στο απέναντι τμήμα της οδού, νότια της πλατείας Φισκάρδου. Να τοποθετηθεί η κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση (P-70) και οριζόντια κίτρινη διαγράμμιση για δύο (2) θέσεις ταξί.

9. Κατόπιν σχετικού αιτήματος χωροθετήθηκε μία μόνιμη θέση στάθμευσης Υπηρεσιακών οχημάτων της Υπηρεσίας Λ/Σ Φισκάρδου δίπλα από το Λιμεναρχείο του Φισκράδου.

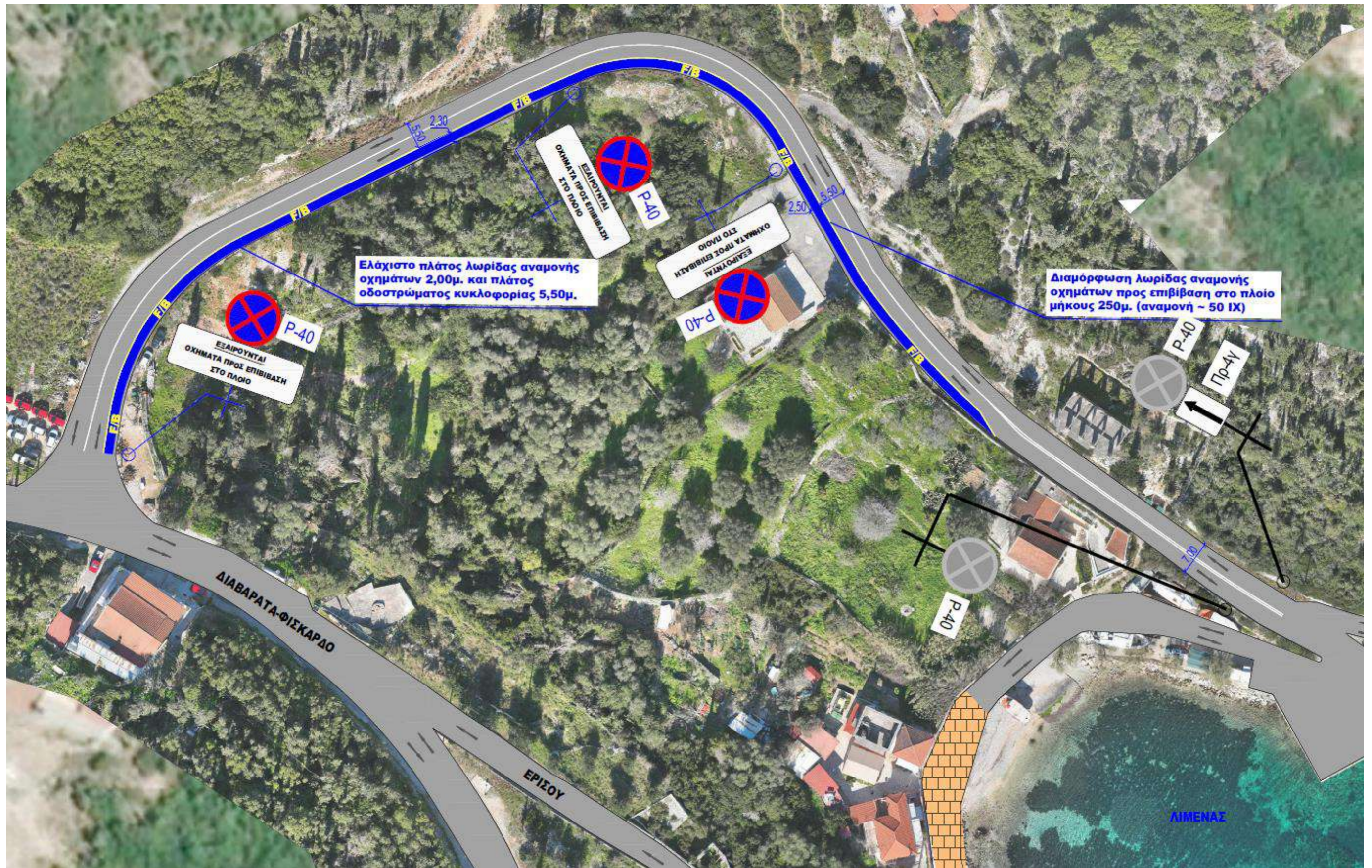
10. Κατόπιν σχετικού αιτήματος χωροθετήθηκε μία μόνιμη θέση στάθμευσης οχημάτων ΕΛΤΑ, νότια της πλατείας Φισκάρδου, εν συνεχεία των δύο (2) θέσεων ταξί.

Στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π.4-2β** (κλίμακα 1:1.500) παρουσιάζεται αναλυτικά η απαραίτητη κατακόρυφη σήμανση για την εφαρμογή των παραπάνω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Σχήμα 4.4.1 Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Φισκάρδο



Σχήμα 4.4.2 Προτάσεις διαμόρφωσης λωρίδας αναμονής οχημάτων προς επιβίβαση στο πλοίο – Λιμάνι Φισκάρδου



5. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

Η υφιστάμενη, η καταργούμενη και η νέα προτεινόμενη σήμανση για τους οικισμούς της Σάμης, της Αγίας Ευφημίας, της Άσου και του Φισκάρδου εμπεριέχεται στα επισυναπτόμενα Σχέδια Π.1-2β, Π.2-2β, Π.3-2β και Π.4-2β (κλ. 1:1500) αντίστοιχα.

5.1 Γενικά Χαρακτηριστικά Πινακίδων

Για τον καθορισμό της προτεραιότητας στις κύριες διασταυρώσεις χρησιμοποιήθηκαν **P-2** (υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας). Για την επιλογή της οδού στην οποία δίνεται προτεραιότητα σε μία διασταύρωση στην οποία τοποθετείται σχετική σήμανση, λαμβάνονται υπόψη διάφορα κριτήρια, τα πιο σημαντικά εκ των οποίων είναι:

- Η σχετική διάταξη του Κ.Ο.Κ.
- Η κατηγορία της οδού.
- Τα μεγέθη των κυκλοφοριακών φόρτων.
- Η διαχείριση της κυκλοφορίας και η κυκλοφοριακή οργάνωση.

Για την εφαρμογή των προτεινόμενων μονοδρομήσεων καθώς και για τον καθορισμό των επιτρεπόμενων κινήσεων στις διασταυρώσεις των οδών χρησιμοποιούνται ρυθμιστικές πινακίδες:

α. είτε με τη μορφή απαγόρευσης κινήσεων:



P-7 P-27 P-28 P-29

β. είτε με τη μορφή υποχρεωτικής κατεύθυνσης πορείας:



P-47 P-48 P-49 P-50 P-50α P-50δ P-51α P-51δ P-53

γ. είτε με τη μορφή υποχρεωτικής πλευράς διέλευσης νησίδων / εμποδίων:



P-52 P-52α P-52δ

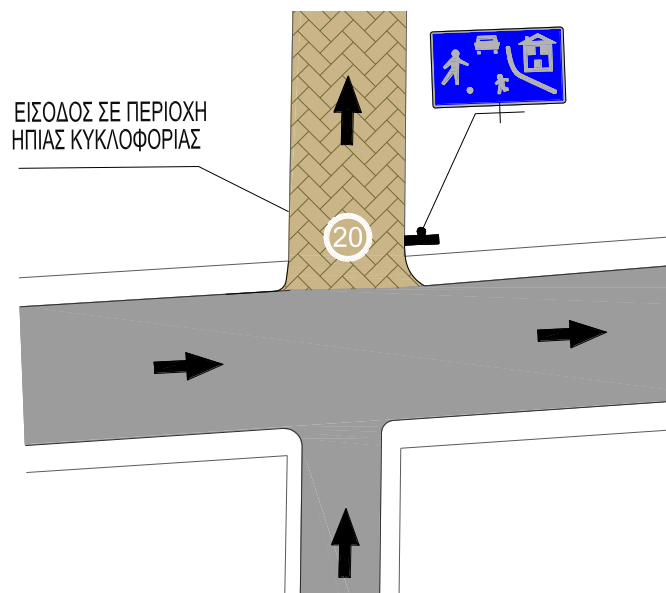
Στις **οδούς ήπιας κυκλοφορίας** τοποθετείται στην αρχή τους κατάλληλη οριζόντια σήμανση (θερμοπλαστικά σύμβολα) με το σύμβολο του επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας, το οποίο προειδοποιεί τους οδηγούς ότι εισέρχονται σε περιοχή με ζώνη ταχύτητας 20 km/h. Επίσης τοποθετείται στην αρχή τους η κατάλληλη σήμανση (Π-92) σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ καθώς και πινακίδα ορίου ταχύτητας 20χλμ/ώρα. Κατά την έξοδο από την περιοχή ήπιας κυκλοφορίας τοποθετείται η πινακίδα Π-92α (Τέλος ορίου περιοχής ήπιας κυκλοφορίας).



Π-92



Π-92α



Στους πεζόδρομους τοποθετείται η πινακίδα P-55.



P-55

Για την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφαλείας όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο τοποθετούνται πινακίδες ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα.















P-32 (30)

5.2 Διαστάσεις και Επιλογή Μεγέθους Πινακίδων

Οι ακριβείς διαστάσεις όλων των πινακίδων κινδύνου, ρυθμιστικών και πρόσθετων, καθορίζονται αναλυτικά στα Σχέδια κατασκευής που περιέχονται στις ισχύουσες Προδιαγραφές του ΥΠΟΜΕΔΙ ΟΜΟΕ - ΚΣΟ.

Οι διαστάσεις των πινακίδων τυποποιούνται σε τρεις κατηγορίες μεγέθους (μικρό, μεσαίο, μεγάλο). Ανάλογα με το ανώτατο όριο ταχύτητας της οδού επιλέγεται και το μέγεθος της πινακίδας, όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα 5.1.

Πίνακας 5.1. Μεγέθη των πινακίδων ανάλογα με το ανώτατο όριο ταχύτητας

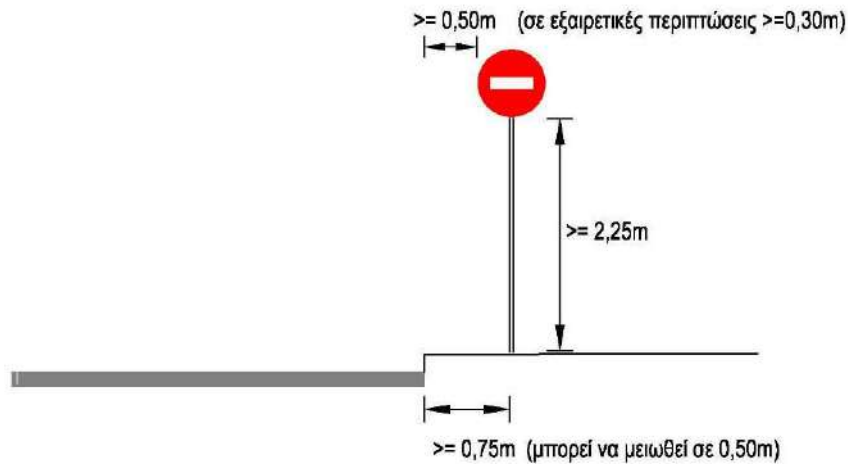
Πινακίδες		Όριο ταχύτητας [km/m]	V<20	20≤V<50	50≤V≤80	80<V≤100	100<V	
Κατηγορία	Σχήμα	Μεγέθη πινακίδων	Διάσταση πινακίδας [mm]					
Κινδύνου (Κ) & P-1		τρίγωνο	μικρό	600	600			
			μεσαίο			900	900	
			μεγάλο					1200
Ρυθμιστικές (Ρ)		κύκλος	μικρό	450				
			μεσαίο		650	650		
			μεγάλο				900	900
K-36		X	μεγάλο	568x955	568x955	568x955	-	-
K-37		X	μεγάλο	831x955	831x955	831x955	-	-
K-33 K-34 K-35		ορθογώνιο	μεγάλο	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300
P-2		οκτάγωνο	μεσαίο	900	900			
			μεγάλο			1200	1200	-
P-3 & P-4		τετράγωνο	μικρό	400	400			
			μεσαίο			600	600	
			μεγάλο					-
P-6, P-43, P-44, P-60, P-61		τετράγωνο	μικρό	450	450			
			μεσαίο			650	650	
			μεγάλο					-
P-69, P-70 P-71, P-72 P-74		ορθογώνιο (ύψος x πλάτος)	μικρό	630x420	630x420			
			μεσαίο			900x600	900x600	
			μεγάλο					1260x840
Πρόσθετες (Πρ)		ορθογώνιο (ύψους 1) (ύψος x πλάτος)	μικρό	231x420	231x420			
			μεσαίο			330x600	330x600	
			μεγάλο					412x750
		ορθογώνιο (ύψους 2) (ύψος x πλάτος)	μικρό	315x420	315x420			
			μεσαίο			450x600	450x600	
			μεγάλο					562x750
	τετράγωνο (ύψους 3) (ύψος x πλάτος)	μικρό	420x420	420x420				
		μεσαίο			600x600	600x600		
		μεγάλο					750x750	

Τα υπό μελέτη οδικά τμήματα ανήκουν στο αστικό οδικό δίκτυο. Επισημαίνεται πως στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας, το ανώτατο όριο ταχύτητας είναι 20χλμ/ώρα και συνεπώς οι πινακίδες σήμανσης **θα είναι μικρού μεγέθους**. Στις συλλεκτήριες οδούς και στις αρτηρίες με ανώτατο όριο ταχύτητας τα 30χλμ/ώρα και 50χλμ/ώρα αντίστοιχα οι πινακίδες σήμανσης **θα είναι μεσαίου μεγέθους**.

5.3 Ελεύθερο Ύψος

Όταν οι πινακίδες τοποθετούνται επί πεζοδρομίων ή ποδηλατοδρόμων, η απόσταση από το κατώτερο άκρο της πινακίδας μέχρι την επιφάνεια του πεζοδρομίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2.25μ., ώστε να μην παραβιάζεται ο χώρος κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατών (Σχήμα 5.1).

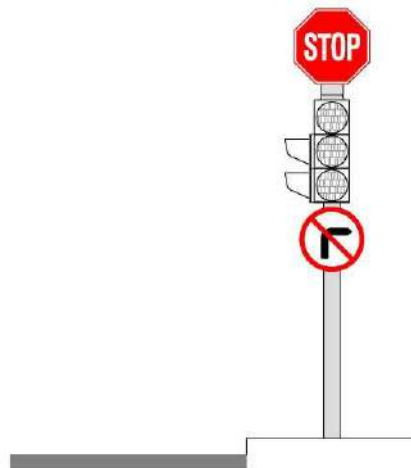
Σχήμα 5.1. Τοποθέτηση πινακίδας σε αστική οδό με πεζοδρόμιο για ταχύτητα $\leq 50\text{km/h}$.



Στις περιοχές των σηματοδοτούμενων κόμβων (Σχήμα 5.2), ισχύουν τα ακόλουθα:

- Οι πινακίδες προτεραιότητας (P-1 και P-2) στον δευτερεύοντα δρόμο τοποθετούνται επί του ιστού του σηματοδότη και πάνω από τον σηματοδότη.
- Οι υπόλοιπες ρυθμιστικές πινακίδες (π.χ. απαγορεύσεις στροφών P-27, P28, P29 ή υποχρεωτικής κατεύθυνσης P-50, P-51), που η τοποθέτησή τους σε ξεχωριστό ιστό μπορεί να παρεμποδίζει την ορατότητα προς τον σηματοδότη, τοποθετούνται επί του ιστού του σηματοδότη, αλλά κάτω από τον σηματοδότη. Σε αυτή την περίπτωση δεν συνιστάται να τοποθετούνται περισσότερες από μία πινακίδες κάτω από τον σηματοδότη.

Σχήμα 5.2. Τοποθέτηση πινακίδων στον ιστό του σηματοδότη.



5.4 Πλευρική Απόσταση από το Οδόστρωμα

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ¹, Κεφ.2), το πλάτος του πλευρικού χώρου ασφαλείας (S_{LV}) εξαρτάται από την μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα ($V_{επιτρ}$) ως εξής:

$V_{επιτρ.}$ (km/h)	≤ 50	≤ 70	> 70
S_{LV} (m)	$\geq 0,75$	$\geq 1,00$	$\geq 1,25$

Οι αποστάσεις αυτές αφορούν την ελάχιστη απαιτούμενη απόσταση από τον άξονα του ιστού μέχρι το άκρο του οδοστρώματος και μπορούν να διαφοροποιούνται στις εξής περιπτώσεις:

- α. Προσαυξάνονται κατά 0.25μ σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει ούτε κράσπεδο, ούτε λωρίδα καθοδήγησης.
- β. Είναι δυνατόν να μειωθούν κατά 0.25μ. σε περιπτώσεις όπου υφίσταται κράσπεδο, σταθεροποιημένο έρεισμα (Λ.Ε.Α. ή Λ.Π.Χ.) ή κεντρική νησίδα.

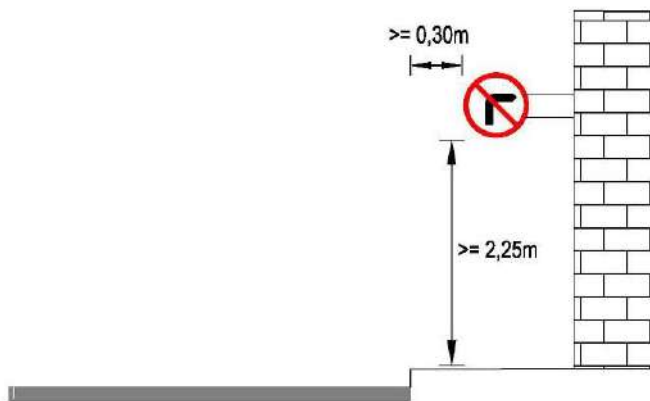
Επιπλέον της τήρησης των ελάχιστων αυτών αποστάσεων, το άκρο της πινακίδας που είναι πλησιέστερα προς το οδόστρωμα θα πρέπει να απέχει από αυτό τουλάχιστον 0.50μ.. Σε

¹ Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, «Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ). Τεύχος 2: Διατομές (ΟΜΟΕ-Δ)», ΝΑΜΑ Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές Α.Ε., 2001

ειδικές περιπτώσεις, εντός αστικών περιοχών, όταν δεν επαρκεί ο χώρος η απόσταση αυτή μπορεί να μειωθεί σε 0.30μ..

Εάν ο διαθέσιμος πλευρικός χώρος δεν επαρκεί για την εγκατάσταση της πινακίδας σε ιστό, συνιστάται η απευθείας στήριξη της σε παράπλευρο τοίχο με την σύμφωνη γνώμη του ιδιοκτήτη του τοίχου (**Σχήμα 5.3**).

Σχήμα 5.3. Στήριξη πινακίδας σε τοίχο σε αστικές περιοχές.



Τα παραπάνω αφορούν πινακίδες ρυθμιστικές ή κινδύνου, σε απλούς ιστούς διαμέτρου έως 8cm. Ιστοί διαμέτρου άνω των 8cm τοποθετούνται σύμφωνα με τους κανόνες ασφάλισης έναντι σταθερών εμποδίων.

5.5 Αντανακλαστικότητα

Η αντανακλαστικότητα των πινακίδων σήμανσης καθορίζεται στις Τεχνικές Προδιαγραφές / Οδηγίες που περιλαμβάνονται στο Φ.Ε.Κ. 953/1997². Στις επόμενες παραγράφους συνοψίζονται τα κυριότερα στοιχεία των Προδιαγραφών αυτών, ιδιαίτερα όσο αφορά τις πινακίδες κινδύνου και τις ρυθμιστικές πινακίδες που χρησιμοποιούνται στις περιοχές των κόμβων.

² Έγκριση προσωρινής τεχνικής προδιαγραφής αντανακλαστικότητας πινακίδων σήμανσης οδών, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ΦΕΚ 953/Β'/23.10.1997

Όλες οι πινακίδες σήμανσης ανεξαρτήτως μορφής και τύπου οδού θα πρέπει να είναι πλήρως αντανακλαστικές με εξαίρεση τα μαύρα σύμβολα. Η αντανακλαστικότητα εξασφαλίζεται με την ορθή επιλογή ανακλαστικών μεμβρανών, τύπου I, II ή III.

Στον Πίνακα 5.2 δίνονται οι γενικές αρχές επιλογής του κατάλληλου τύπου αντανακλαστικής μεμβράνης, (τύποι I, II ή III), σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια για οδούς αστικού δικτύου.

Πίνακας 5.2. Επιλογή του κατάλληλου τύπου αντανακλαστικής μεμβράνης Ρυθμιστικών Πινακίδων

ΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ				
Τύπος Πινακίδας	Κινδύνου		Ρυθμιστική	
Περιβαλλοντική Οχληση	Υψηλή	Χαμηλή	Υψηλή	Χαμηλή
Δεξιά της Οδού	II ή III	II	II	I
Αριστερά της Οδού	III	II	II	I ή II
Σε γέφυρα Σήμανσης	(III)	(III)	(II)	(II)

Οι πρόσθετες πινακίδες θα πρέπει να χρησιμοποιούν σε κάθε περίπτωση υλικό επιφάνειας ίδιου τύπου με αυτό της πινακίδας που συνοδεύουν.

Πέραν των γενικών αρχών επιλογής αντανακλαστικού υλικού που παρουσιάζεται στον Πίνακα 5.2, ορισμένοι συγκεκριμένοι τύποι πινακίδων που θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικοί για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας πρέπει να κατασκευάζονται από αντανακλαστική μεμβράνη τουλάχιστον τύπου II.

Επιπλέον των συγκεκριμένων αυτών πινακίδων, αντανακλαστική μεμβράνη τουλάχιστον τύπου II πρέπει να χρησιμοποιείται και σε κυκλοφορικά επικίνδυνα σημεία πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου.

Συνεπώς με βάση τις προαναφερθείσες προδιαγραφές για τη σήμανση επιλέχθηκαν τα ακόλουθα:

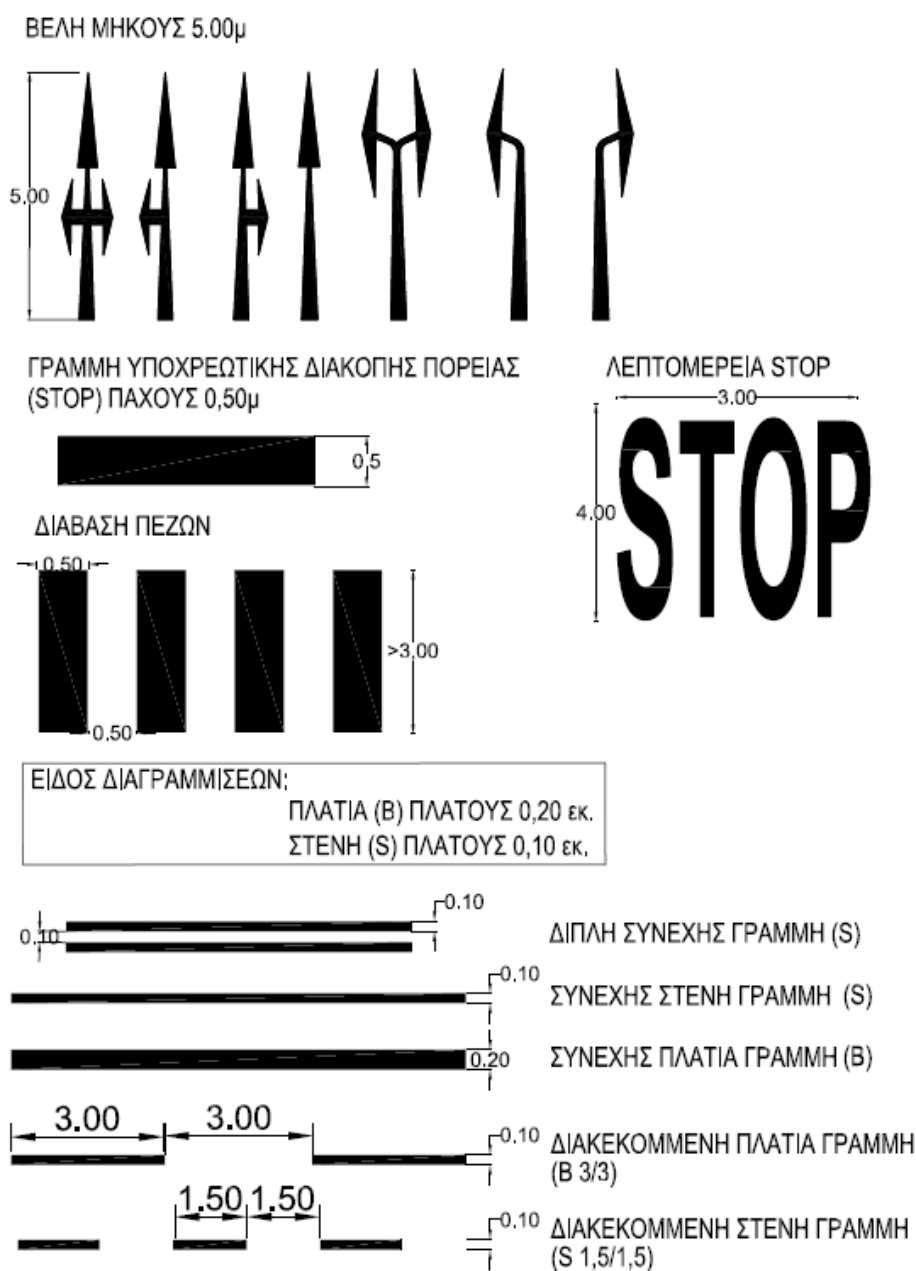
Τύπος Πινακίδας	Κατάλληλος Τύπος Ανακλαστικής Μεμβράνης
Ρυθμιστικές Πινακίδες	Μεμβράνη αντανακλαστικότητας τύπου II
Πινακίδες Κινδύνου	Μεμβράνη αντανακλαστικότητας τύπου III

6. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

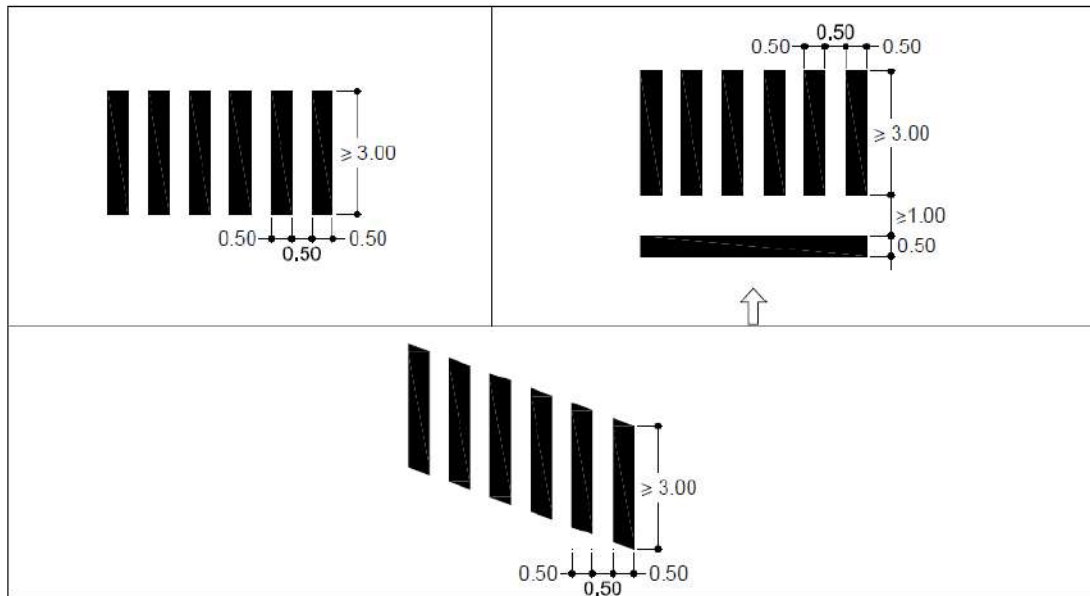
Η οριζόντια σήμανση σε πολύ μεγάλο μέρος των οικισμών ήταν ελλιπής ή φθαρμένη. Συνεπώς, χρειάζεται να εφαρμοστεί ξανά στο μεγαλύτερο τμήμα της λαμβάνοντας υπόψη τις λεπτομέρειες για την εφαρμογή της οριζόντιας σήμανσης που παρουσιάζονται στο παρόν κεφάλαιο.

Οι λεπτομέρειες της οριζόντιας σήμανσης παρουσιάζονται στο **Σχήμα 6.1** που ακολουθεί.

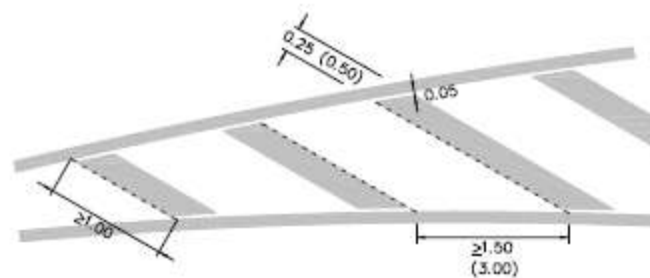
Σχήμα 6.1. Προδιαγραφές Οριζόντιας Σήμανσης



Πεζοδιαβάσεις



Λεπτομέρεια επιφάνειας αποκλεισμού




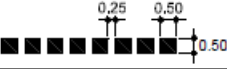


Διαμήκεις διαγράμμισεις στην οδό

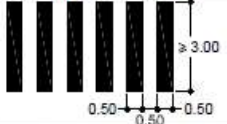
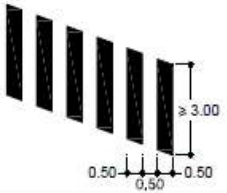
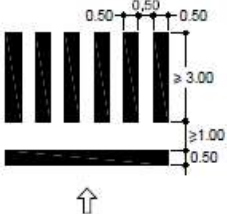
#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
1	Συνεχής στενή γραμμή	(S)		Διαχωρισμός λωρίδων κυκλοφορίας (οχημάτων ή ποδηλάτων)	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης, όπου επιβάλλεται απαγόρευση προσπέρασης και στις δύο κατευθύνσεις Μεταξύ γειτονικών λωρίδων ίδιας κατεύθυνσης, σε μήκος ≤ 30 m πριν από τη γραμμή STOP Μεταξύ λωρίδας οχημάτων και ποδηλάτων όταν η επιστροφή τους είναι με διαφορετικά υλικά
				Οριοθέτηση επιφάνειας κυκλοφορίας (οχημάτων ή ποδηλάτων)	Οριογραμμές κυκλοφορίας σε οδούς με κεντρική νησίδα, με ενιαίο ή με διαχωρισμένα οδοστρώματα Εξωτερικές οριογραμμές κυκλοφορίας, σε οδούς με έρεισμα πλάτους < 1,00 m
				Διαχωρισμός επιφάνειας κυκλοφορίας μεταξύ ποδηλάτων και πεζών	Ο καινός διάδρομος ποδηλάτων και πεζών διαχωρίζεται σε δύο επιμέρους διαδρόμους
				Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης	Υλοποιεί θέσεις στάθμευσης
2	Διακεκομμένη στενή γραμμή $\Gamma / \Delta = 1 : 2$ εκτός περιοχών κόμβων	(S)		Καθοδήγηση κυκλοφορίας για το διαχωρισμό των λωρίδων	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων, εκτός περιοχών κόμβων
3	Διακεκομμένη στενή γραμμή $\Gamma / \Delta = 1 : 1$ σε περιοχές κόμβων	(S)		Καθοδήγηση κυκλοφορίας για το διαχωρισμό των λωρίδων	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων, σε περιοχές κόμβων

#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
4	Διακεκομμένη στενή γραμμή $\Gamma / \Delta = 2 : 1$	(S)		Καθοδήγηση κυκλοφορίας για το διαχωρισμό των λωρίδων και προεξοφίηση για επερχόμενη αλλαγή, με περιορισμό ή ελευθερία στην περιορισμένη χρήση της λωρίδας της αντίθετης κατεύθυνσης	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων (βλ. Πίνακα Η2-8)
5	Συνεχής πλατιά γραμμή	(B)		Οριοθέτηση επιφάνειας κυκλοφορίας	Οριογραμμές κυκλοφορίας, σε οδούς με έρεισμα πλάτους ≥ 1,00 m Οριογραμμές κυκλοφορίας σε αυτοδρόμους
				Διαχωρισμός γειτονικών λωρίδων ίδιας κατεύθυνσης με χρήση από διαφορετικά είδη οχημάτων (αυτοκίνητα-λεωφορεία, οχήματα-τροχιόδρομος, οχήματα-ποδήλατα)	Μεταξύ λωρίδας χρησιμοποιούμενη από όλα τα οχήματα και λωρίδας αποκλειστικής χρήσης από συγκεκριμένα είδη οχημάτων, π.χ. λεωφορεία. Στην περίπτωση που η λωρίδα τροχιόδρομου δεν είναι αποκλειστικής χρήσης, εφαρμόζεται η διακεκομμένη στενή γραμμή για καθοδήγηση κυκλοφορίας για το διαχωρισμό των λωρίδων #2
6	Διακεκομμένη πλατιά γραμμή $\Gamma / \Delta = 1 : 1$	(B)		Οριοθέτηση διερχόμενης κυκλοφορίας	Εξωτερική οριογραμμή κυκλοφορίας διερχόμενων λωρίδων σε θέσεις προσβάσεων εγκάρσιων οδών (σε περιοχές κόμβων)
7	Διακεκομμένη πλατιά γραμμή $\Gamma / \Delta = 2 : 1$	(B)		Διαχωρισμός λωρίδων αριστερής στροφής και διερχόμενων	Όταν, είτε οι λωρίδες αριστερής στροφής, είτε οι διερχόμενες είναι περισσότερες της μίας
				Διαχωρισμός γειτονικών λωρίδων ίδιας κατεύθυνσης με χρήση από διαφορετικά είδη οχημάτων (αυτοκίνητα-λεωφορεία, οχήματα-τροχιόδρομος, οχήματα-ποδήλατα), σε θέσεις αναγκαίας πρόσβασης σε παρόδια εγκατάσταση	Μεταξύ λωρίδας χρησιμοποιούμενη από όλα τα οχήματα και λωρίδας αποκλειστικής χρήσης από συγκεκριμένα είδη οχημάτων, π.χ. λεωφορεία, σε θέσεις αναγκαίας πρόσβασης σε παρόδια εγκατάσταση

#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
8	Διπλή γραμμή, αποτελούμενη από μία συνεχή και μία διακεκομμένη 1:2 στενή γραμμή	(S)		Διαχωρισμός λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης με επιτρεπόμενη την υπέρβαση της γραμμής από την κατεύθυνση που είναι η διακεκομμένη	Όπου επιβάλλεται απαγόρευση προσπέρασης μόνο στη μία κατεύθυνση
9	Διπλή γραμμή, αποτελούμενη από δύο συνεχείς στενές γραμμές	(S)		Διαχωρισμός λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης που δεν επιτρέπει την υπέρβαση της από καμία κατεύθυνση	Σε ιδιαίτερα επικίνδυνες θέσεις, όπου επιβάλλεται απαγόρευση προσπέρασης και στις δύο κατευθύνσεις. Σε οδούς ενιαίου οδοστρώματος με δύο ή περισσότερες λωρίδες ανά κατεύθυνση

Εγκάρσιες διαγραμμίσεις στην οδό

#	Περιγραφή	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή									
1	Συνεχής γραμμή		Ορισμός θέσης στάσης	Υλοποίηση γραμμής STOP									
2.1	Διακεκομμένη γραμμή 2 : 1												
2.2	Διακεκομμένη γραμμή με τρίγωνο 1 : 1	 <table border="1" data-bbox="478 616 654 728"> <thead> <tr> <th>Ταχύτητα πρόσβασης [km/h]</th> <th>a [cm]</th> <th>b [cm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V ≤ 40</td> <td>40</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>V ≥ 50</td> <td>60</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table>	Ταχύτητα πρόσβασης [km/h]	a [cm]	b [cm]	V ≤ 40	40	60	V ≥ 50	60	90	Ορισμός θέσης παραχώρησης προτεραιότητας	Υλοποίηση γραμμής όπου επιβάλλεται η παραχώρηση προτεραιότητας στη διερχόμενη κυκλοφορία
Ταχύτητα πρόσβασης [km/h]	a [cm]	b [cm]											
V ≤ 40	40	60											
V ≥ 50	60	90											
3	Διακεκομμένη γραμμή 2,5 : 1		Οριοθέτηση διάβασης ποδηλατών	Εκπατέρωθεν του πλάτους της ποδηλατολωρίδας σε θέσεις διασταυρώσεων									

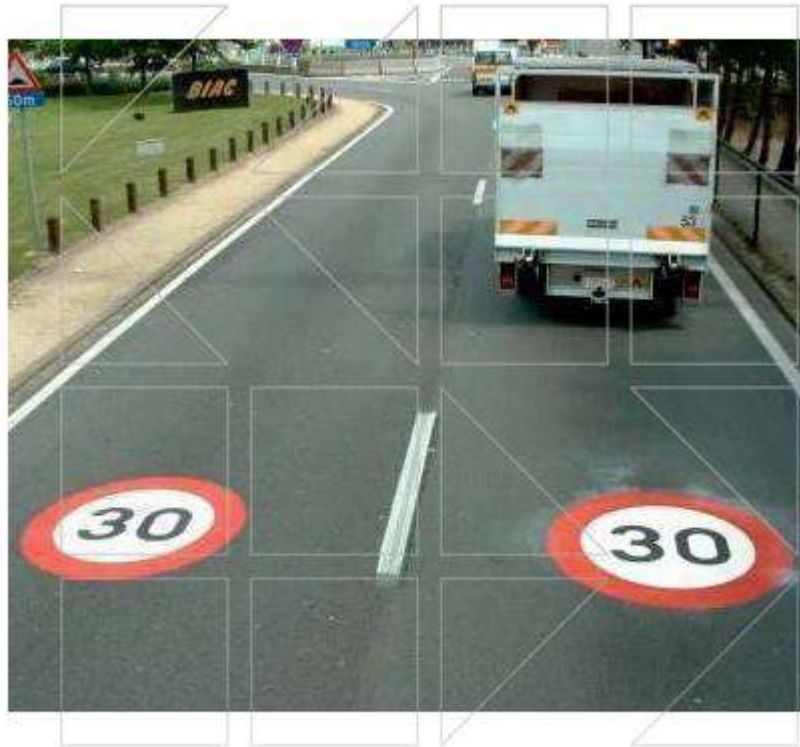
#	Περιγραφή	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
4.1	συνεχείς παράλληλες γραμμές (ζέβρα ορθής γωνίας)			
4.2	Συνεχείς παράλληλες γραμμές (ζέβρα λοξής γωνίας)		Οριοθέτηση πλάτους πεζοδιάβασης	Υλοποίηση πεζοδιαβάσεων με οριζόντια σήμανση
5	Συνδυασμός συνεχούς γραμμής και ζέβρας		Ορισμός θέσης στάσης ενόψει πεζοδιάβασης	Όπου απαιτείται γραμμή STOP πριν από πεζοδιάβαση

Διαστάσεις συνδυασμού "Μήκος Γραμμής - Μήκος Διακοπής"

Αναλογία μηκών Γραμμής / Διακοπής	#	Περιοχή εφαρμογής	βλ. Πίνακα Η2-2	Αυτοδρόμοι (Γ/Δ)	Άλλες οδοί (Γ/Δ)		Ποδηλατόδρομοι (Γ/Δ)
					Εκτός οικισμών	Εντός οικισμών	
1 : 2	1.1	Καθοδήγηση κυκλοφορίας σε περιοχές εκτός κόμβων	#2 (S)	6 m / 12 m	4 m / 8 m	3 m / 6 m	-
	1.2	Διακεκομμένη στενή γραμμή σε διαχωρισμό λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης με επιτρεπόμενη την υπέρβαση της γραμμής από την μία κατεύθυνση	#8 (S)				
	1.3	Διαχωριστική γραμμή ποδηλατολωρίδων	#2 (S)				1 m / 2 m
2 : 1	2.1	Γενικά για προειδοποίηση	#4 (S)	6 m / 3 m	4 m / 2 m	3 m / 1,5 m	-
	2.2	Διαχωριστική γραμμή μεταξύ λωρίδας χρησιμοποιούμενη από όλα τα οχήματα και λωρίδας αποκλειστικής χρήσης από συγκεκριμένα είδη οχημάτων, σε θέσεις αναγκαίας προσπάθειας σε παράδια εγκατάσταση	#7 (B)	-	6 m / 3 m		-
1 : 1	3.1	Διαχωριστική γραμμή μεταξύ διερχόμενης λωρίδας και λωρίδας επιβράδυνσης/επιτάχυνσης ή πλέξης	#6 (B)	6 m / 6 m	-	-	-
	3.2	Διαχωρισμός ποδηλατολωρίδας μεταξύ λωρίδων διερχόμενης και δεξιάς στροφής	#6 (B)	-	-	-	0,5 m / 0,5 m
	3.3	Εσωτερική οριογραμμή καθοδήγησης κυκλοφορίας σε περιοχές κόμβων (τμήμα που διασχίζουν τα αριστερά στρέφοντα οχήματα), στον άξονα της οδού και στην προέκταση των οριογραμμών λωρίδας αριστερής στροφής	#3 (S)	-	3 m / 3 m		
	3.4	Διαχωρισμός λωρίδων δακτύλου κυκλοφορίας σε κόμβους Κυκλικής Κίνησης (Κ ²)	#3 (S)		1,5 m / 1,5 m		
	3.5	Οριογραμμή κυκλοφορίας μεταξύ διερχόμενης λωρίδας και λωρίδας δεξιάς στροφής (σε αυτοδρόμους: λωρίδες επιβράδυνσης/επιτάχυνσης και πλέξης)	#6 (B)	6 m / 6 m	3 m / 3 m		
	3.6	Διαχωρισμός μεταξύ λωρίδων αριστερής στροφής και διερχόμενων, όταν είτε οι πρώτες είτε οι δεύτερες είναι περισσότερες των 2	#6 (B)		3 m / 3 m		
	3.7	Οριογραμμή κυκλοφορίας στο πλάτος της προσπάθειας εγκάρσιας οδού					
	3.8	Προέκταση διαχωριστικής γραμμής μεταξύ λωρίδων αριστερής στροφής και διερχόμενων, όταν είτε οι πρώτες είτε οι δεύτερες είναι περισσότερες των 2, σε περιοχές κόμβων (τμήμα που διασχίζουν τα αριστερά στρέφοντα οχήματα)	#6 (B)	-	1,5 m / 1,5 m		

Κατά μήκος των οδών ήπιας κυκλοφορίας καθώς και των οδών πλησίον των σχολικών εγκαταστάσεων προτείνεται να χρησιμοποιηθούν τα αντίστοιχα θερμοπλαστικά σύμβολα στο κατάστρωμα κυκλοφορίας, με το όριο ταχύτητας των 20 και 30χλμ/ώρα αντίστοιχα όπως αυτά παρουσιάζονται ενδεικτικά στην **Εικόνα 6.1** για όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα.

Εικόνα 6.1. Θερμοπλαστικά σύμβολα στο οδόστρωμα με όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα.



7. ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Οι εργασίες που απαιτούνται για την υλοποίηση των προτεινόμενων διαμορφώσεων αφορούν σε επεκτάσεις πεζοδρομίων, αποτμήσεις, νέες κρασπεδώσεις, νέες ράμπες, κλπ, τοποθέτηση των απαιτούμενων ρυθμιστικών και πληροφοριακών πινακίδων και εφαρμογή της απαραίτητης οριζόντιας σήμανσης.

Επισημαίνεται ότι κατά την κατασκευή θα ληφθούν υπόψη τα σχετικά πρότυπα κατασκευής και οι προδιαγραφές των ΟΜΟΕ.

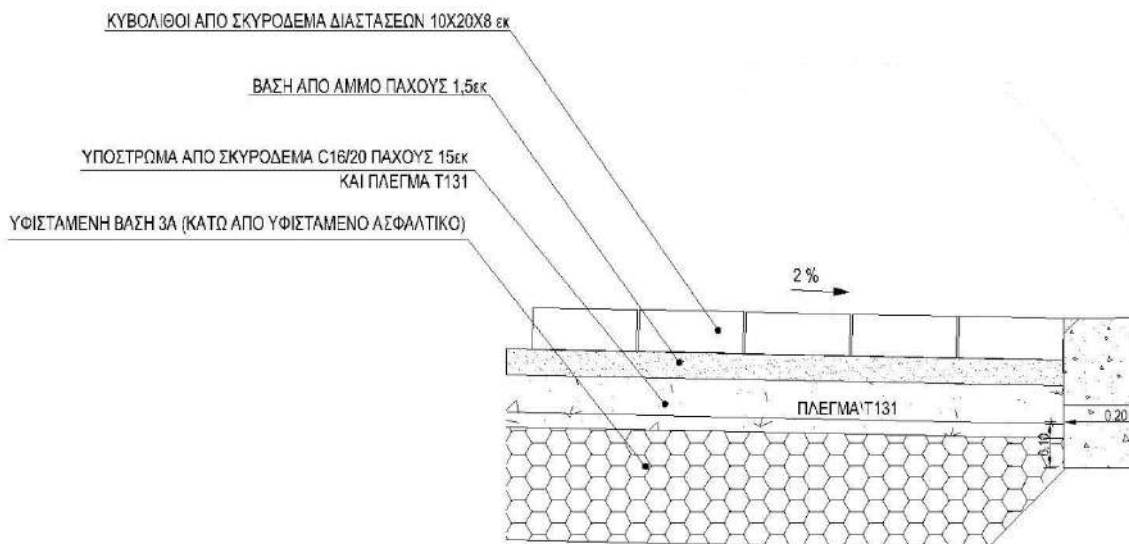
Σε περιπτώσεις σημαντικής **επέκτασης του πεζοδρομίου** εις βάρος του υφιστάμενου καταστρώματος κυκλοφορίας, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο απορροής των ομβρίων. Όπου υπάρχει δυνατότητα, η επέκταση του πεζοδρομίου θα γίνεται με κλίση 1% με φορά προς το κατάστρωμα κυκλοφορίας. Η τελική υψομετρική διαφορά του νέου κρασπέδου από το οδόστρωμα δεν θα πρέπει, εν γένει, να είναι μικρότερη των 10εκ. (η συνήθης υψομετρική διαφορά είναι 15 εκ). Σε περίπτωση που δεν μπορούν να εκπληρωθούν οι παραπάνω προϋποθέσεις, η επέκταση του πεζοδρομίου θα γίνεται με αντίθετη κλίση (δηλαδή, από το σημείο της νέας θέσης του κρασπέδου προς την υφιστάμενη θέση) και στο σημείο συναρμογής του υφιστάμενου με το νέο θα πρέπει να τοποθετείται διάμηκες κανάλι, πλάτους 0,25μ. και βάθους 0,15μ (βλ. ενδεικτική λεπτομέρεια **Σχήμα 7.1**), καλυμμένο με σχάρα. Σημειώνεται ότι όταν στην περιοχή επέκτασης των πεζοδρομίων υφίστανται φρεάτια απορροής ομβρίων, αυτά θα υπερυψωθούν κατάλληλα ή αν απαιτηθεί θα μεταφερθούν σε κατάλληλη θέση.

Σχήμα 7.1. Λεπτομέρεια Τομής επέκτασης πεζοδρομίου με αντίθετη κλίση απορροής ομβρίων και χρήση καναλιού με σχάρα για τη συλλογή των ομβρίων.



Η κατασκευή των επεκτάσεων των πεζοδρομίων θα γίνεται με χρήση προκατασκευασμένων κρασπέδων, υπόβαση από κοκκώδες υλικό ποιότητας 3Α και βάση από άοπλο σκυρόδεμα (ή ελαφρώς οπλισμένο σκυρόδεμα σε περιοχές που είναι βατά από οχήματα) πάχους 0.10μ. Η επιφανειακή στρώση προτείνεται να αποτελείται από το ίδιο υλικό με αυτό του υφιστάμενου πεζοδρομίου (μάρμαρο ή τσιμεντόπλακα) ή από κυβόλιθους 10 x 20 x 6εκ. που θα εδράζονται σε στρώση άμμου 1,5εκ. Στην περίπτωση κατασκευής χαμηλών πεζοδρομίων (που είναι στην ίδια επιφάνεια με το κατάστρωμα κυκλοφορίας) προτείνονται να αποτελούνται από κυβόλιθους 10 x 20 x 6 που θα εδράζονται πάνω σε υπόστρωμα από σκυρόδεμα C16/20 πάχους 15εκ. και πλέγμα T131 (Σχήμα 9.2).

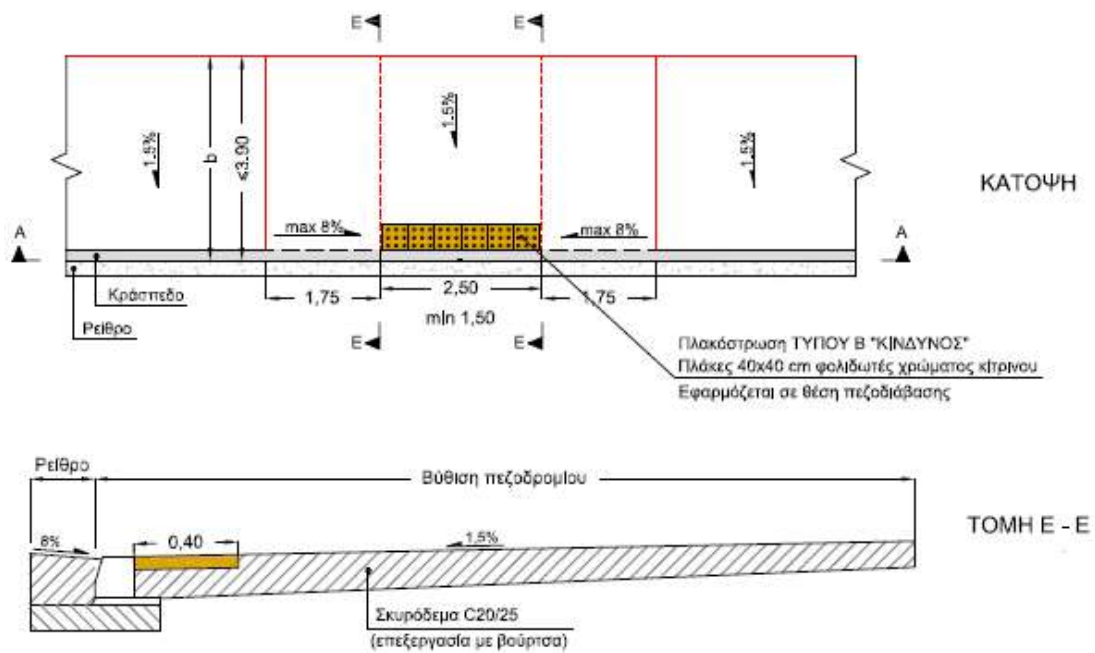
Σχήμα 7.2. Λεπτομέρεια Καταστρώματος χαμηλού πεζοδρομίου από κυβόλιθο.



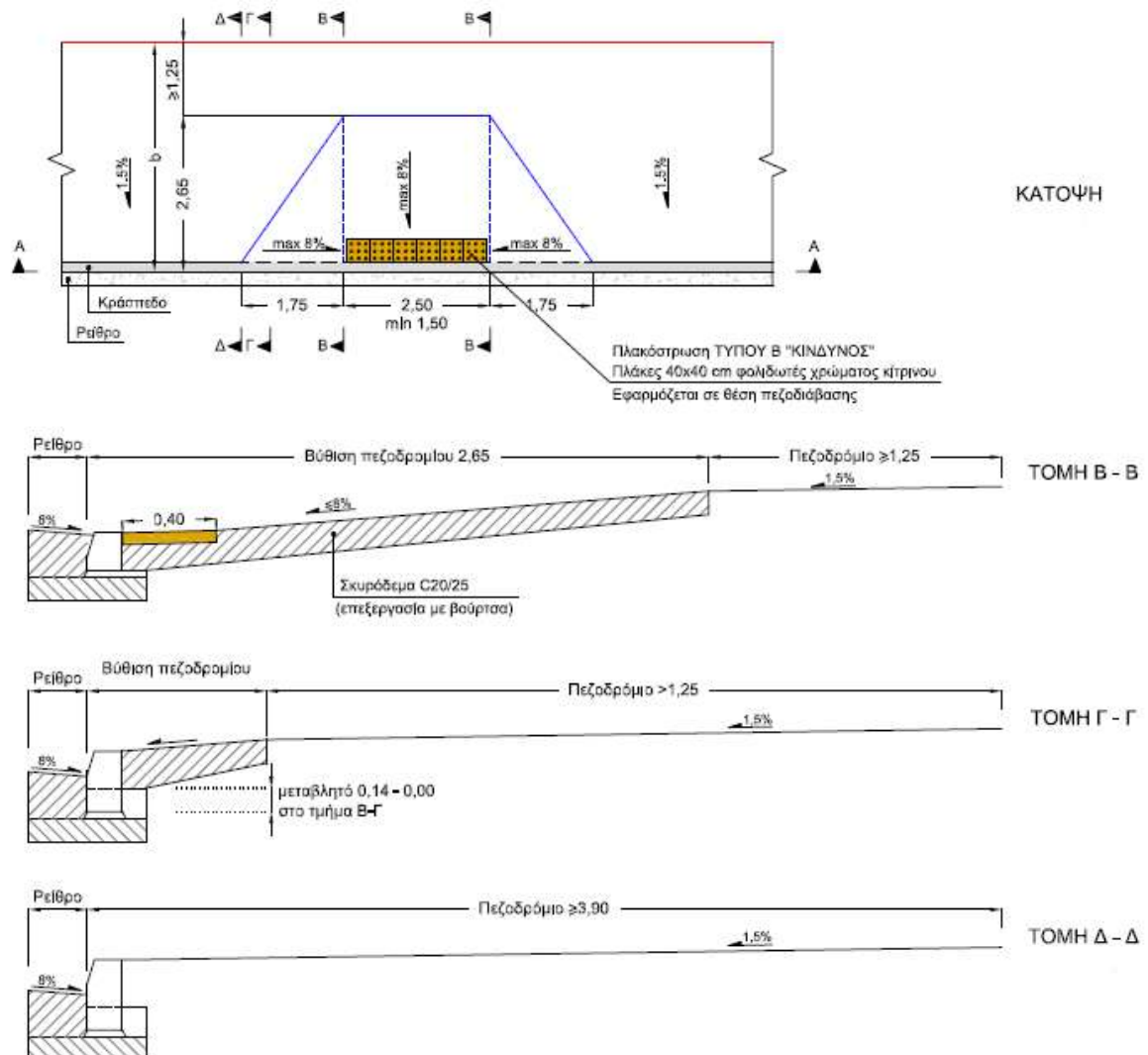
Επίσης προτείνεται η δημιουργία σύγχρονων και ασφαλών διαβάσεων πεζών, με πρόβλεψη για **ράμπες κίνησης των ΑΜΕΑ** με μέγιστη κλίση 5%, προφυλαγμένων από την παράνομη στάθμευση με ζώνες πρασίνου. Επιπρόσθετα, οι ζώνες πρασίνου αποτρέπουν τους πεζούς να διασχίζουν τις οδούς, σε σημεία εκτός των οριοθετημένων διαβάσεων, ενώ παράλληλα αναβαθμίζουν αισθητικά το οδικό δίκτυο.

Στα **Σχήματα 7.3 και 7.4** παρουσιάζονται λεπτομέρειες διαμόρφωσης ράμπας ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος του πεζοδρομίου σύμφωνα με τον ΟΜΟΕ – ΙΚ, Τεύχος 10 – Μέρος 1: Ισόπεδοι Κόμβοι.

Σχήμα 7.3. Διαμόρφωση ράμπας για πλάτος πεζοδρομίου μικρότερο από 3,90μ.



Σχήμα 7.4. Διαμόρφωση ράμπας για πλάτος πεζοδρομίου μεγαλύτερο από 3,90μ.



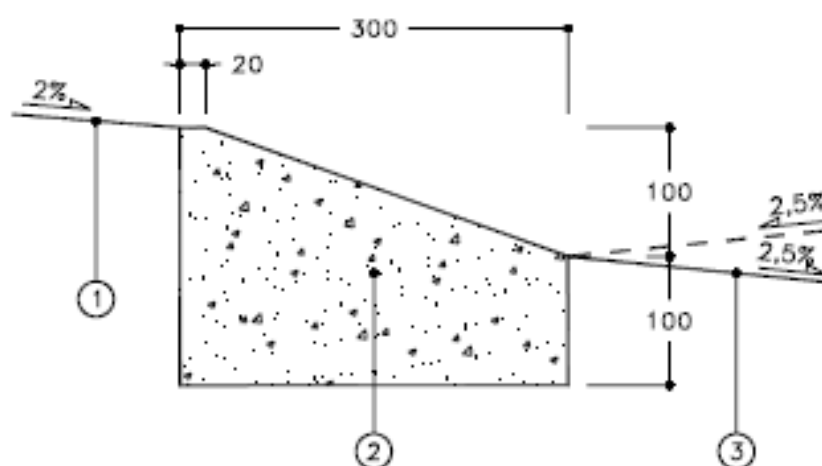
Η υπερβατή ζώνη (Σχήμα 7.5) για τη διευκόλυνση των βαρέων οχημάτων απαιτεί κατάλληλη διαμόρφωση. Η εγκάρσια κλίση αυτής της ζώνης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 2%, ώστε να μην κινδυνεύουν τα φορτία των φορτηγών από μετατοπίσεις. Μεταξύ της υπερβατής ζώνης και της κανονικής επιφάνειας κυκλοφορίας του δακτυλίου υπάρχει μεταβατικό (υπερβατό) κράσπεδο για να αποθαρρύνεται η χρήση της υπερβατής ζώνης από τα υπόλοιπα οχήματα.

Σχήμα 7.5. Παράδειγμα υπερβατής ζώνης.



Για λόγους αποφυγής φθοράς στα ελαστικά των οχημάτων, το μεταβατικό (υπερβατό) κράσπεδο θα πρέπει να προσφέρει μια σχετικά ομαλή μετάβαση από το κανονικό οδόστρωμα προς την υπερβατή ζώνη. Η συνιστώμενη τυπική μορφή του υπερβατού κρασπέδου στην περίμετρο της υπερβατής ζώνης παρουσιάζεται στο Σχήμα 7.6.

Σχήμα 7.6. Τυπική διατομή μεταβατικού (υπερβατού) κρασπέδου.



- (1) Επιφάνεια υπερβατής ζώνης δακτυλίου
- (2) Υπερβατό κράσπεδο
- (3) Επιφάνεια δακτυλίου κυκλοφορίας

Η επίστρωση της επιφάνειας της υπερβατής ζώνης συνιστάται να γίνεται από υλικά με έντονη χρωματική αντίθεση σε σχέση με το οδόστρωμα.

Ενδείκνυται η επίστρωση με κυβόλιθους κοκκινόχρωμους ή δυο χρωμάτων ενός ανοιχτόχρωμου και ενός σκούρου (κόκκινου ή μαύρου) που θα σχηματίζουν μια εικόνα με βέλη, τα οποία υποδεικνύουν την κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Επισημαίνεται ότι εφόσον κριθεί απαραίτητο το ύψος 10εκ του υπερβατού κρασπέδου για λόγους ομαλότητας των κλίσεων και για λόγους μικρότερης καταπόνησης των μεγάλων οχημάτων κρίνεται σκόπιμο να μειωθεί στα 3 έως 5 εκ.

Τα βασικά στοιχεία ενός τυπικού **κυκλικού κόμβου** με 4 σκέλη (οδικές προσβάσεις) απεικονίζονται στο ενδεικτικό **Σχήμα 7.7**.

Σχήμα 7.7. Βασικά στοιχεία κυκλικού κόμβου με 4 σκέλη.



Υπόμνημα:

1 Καταφύγιο πεζών στη νησίδα διαχωρισμού	A Ιστός οδοφωτισμού
2 Πεζοδιάβαση	B Πεζοδρόμιο
3 Νησίδα διαχωρισμού	C Ρυθμιστικές πινακίδες P-48
4 Οριζόντια σήμανση χρήσης λωρίδας	D Συνδυασμός πινακίδας Π-79 και πληροφοριακών πινακίδων κατευθύνσεων
5 Γραμμή παραχώρησης προτεραιότητας	E Ζεύγος πινακίδων P-1 και P-53
6 Οριογραμμή εξωτερικής περιμέτρου δακτυλίου κυκλοφορίας	
7 Ζώνη τοπιοτεχνίας	
8 Δακτύλιος κυκλοφορίας	
9 Κεντρική νησίδα	
10 Υπερβατή ζώνης κεντρικής νησίδας	

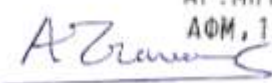
Η τοποθέτηση των απαιτούμενων ρυθμιστικών πινακίδων στους κόμβους με τις προτεινόμενες αναδιαμορφώσεις θα γίνει κατά προσέγγιση στα σημεία που φαίνονται στα επισυναπτόμενα σχέδια προτεινόμενης κατακόρυφης σήμανσης, αφού απομακρυνθούν τυχόν υφιστάμενες πινακίδες μη συμβατές με την υποδεικνυόμενη σήμανση. Επιπλέον, το μέγεθος των πινακίδων θα επιλεγεί ανά κόμβο σύμφωνα με τον Πίνακα 5.1 που παρουσιάζεται στο κεφάλαιο της κατακόρυφης σήμανσης της παρούσας μελέτης (Κεφ. 5.2).

Οι οριζόντιες διαγραμμίσεις θα υλοποιηθούν σύμφωνα με τις οδηγίες που παρουσιάζονται στο κεφάλαιο της οριζόντιας σήμανσης της παρούσας μελέτης (Κεφ. 9).

Για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων που αφορούν αλλαγές στην γεωμετρία των οδών είναι απαραίτητη η μελέτη εφαρμογής οδοποιίας, υδραυλικών, οδοφωτισμού κ.α.

Σύνταξη

ΤΣΙΑΝΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙ ΤΟΥ 7 - ΜΕΛΙΣΣΙΑ
ΑΡ. ΜΗΤΡ. ΤΕΕ 954907 ΗΛ. 8090173
ΑΦΜ, 129714148 - ΔΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ



Θανάσης Τσιάνος

Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος Ε.Μ.Π.

-----Παράλειψη-----

Στη συνέχεια τοποθετήθηκε και έδωσε διευκρινήσεις επί του θέματος ο Αντιπεριφερειάρχης Π.Ε. Κεφαλληνίας & Ιθάκης, κ. Ευστάθιος – Σωτήριος Κουρής, ο οποίος ζήτησε από το Σώμα την έκδοση απόφασης, με την οποία θα επιλυθούν κυκλοφοριακά ζητήματα που αφορούν τους οικισμούς Σάμης, Αγίας Ευφημίας, Άσσου και Φισκάρδου, όπως αυτά προτάθηκαν από το Δήμο Σάμης, τα οποία κρίνονται αναγκαία να εφαρμοστούν, προκειμένου να διευκολύνουν την καθημερινότητα αλλά και την οδική ασφάλεια των πολιτών.

Κατά την διάρκεια της συζήτησης του θέματος συνδέθηκε και τοποθετήθηκε σχετικά ο Δήμαρχος Σάμης, κ. Παναγής Δρακουλόγκωνας, ο οποίος εν κατακλείδι ζήτησε από το Σώμα του Περιφερειακού Συμβουλίου την έκδοση κανονιστικής απόφασης με τις ρυθμιστικές κυκλοφοριακές προτάσεις, όπως αυτές αποτυπώνονται στην εισήγησή του. Επίσης διευκρίνισε ότι υπάρχει σχετική μηχανική μελέτη, όπου έχει ελεγχθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Σάμης και η οποία θα αποστείλει στα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου.

Ακολούθησε διαλογική συζήτηση, όπου τέθηκαν ερωτήσεις και τοποθετήθηκαν επί του θέματος οι επικεφαλής των παρατάξεων και οι περιφερειακοί σύμβουλοι.

Ο Περιφερειακός Σύμβουλος της παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση Ιονίων Νήσων», κ. Νικόλαος Γκισγκίνης υπογράμμισε ότι δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση το γεγονός ότι στις συγκεκριμένες περιοχές υπάρχουν προβλήματα, υπαρκτά όπως αυτά καταγράφονται στην εισήγηση και δήλωσε ότι συμφωνούν απόλυτα με τις διαπιστώσεις. Τόνισε όμως, ότι δεν υπάρχει συνοδή μελέτη, κάποιας υπηρεσίας, όπου να αποτυπώνονται και να περιγράφονται τα τεχνικά στοιχεία, ώστε να μπορούν ως παράταξη να τα επεξεργαστούν. Επιπλέον, δεν διαθέτει το Σώμα την άποψη της πλειοψηφίας των χρηστών, δηλαδή των κατοίκων, των επιχειρηματιών, των Τοπικών Συμβουλίων κλπ. Τέλος, υπενθύμισε στα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου, ότι βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία της συμβασιοποίησης του αντιπλημμυρικού έργου της Αγίας Ευφημίας και ίσως με αυτές τις παρεμβάσεις να δημιουργηθούν προβλήματα στην εξέλιξη του έργου.

Καταλήγοντας και με βάση τα ανωτέρω δήλωσε ότι ψηφίζουν κατά της εισηγήσεως και κατέθεσε στο προεδρείο του Περιφερειακού Συμβουλίου προς ψήφιση την ακόλουθη πρόταση :

«Το εν λόγω θέμα να επανέλθει σε επόμενο, άμεσο περιφερειακό συμβούλιο, όπου θα υπάρχει η μελέτη, καθώς και η απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου πλειοψηφίας – μειοψηφίας. Να κατατεθούν εναλλακτικές προτάσεις, κυρίως όμως να διαθέτει το Περιφερειακό Συμβούλιο αποτυπωμένες, με σαφήνεια, τις απόψεις των καθ' ύλην αρμόδιων, δηλαδή των Τοπικών Συμβουλίων, των Προέδρων και των κατοίκων των περιοχών».

Η επικεφαλής της παράταξης «Μένουμε Ιόνιο», Περιφερειακή Σύμβουλος κ. Μαρία Δρυ, δήλωσε ότι το Περιφερειακό Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει μια κυκλοφοριακή μελέτη, ενώ στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα κείμενο, μια έκθεση ιδεών, με αποτέλεσμα ως παράταξη να μην μπορούν να αντιληφθούν τα ζητήματα στην σωστή τους διάσταση, αφού δεν είναι αποτυπωμένα επί χάρτου, έτσι ώστε να μπορούν να τα μελετήσουν και να αποφανθούν σχετικά. Δήλωσε ότι ψηφίζουν ΛΕΥΚΟ και πρότεινε την επαναφορά του θέματος με την συνοδή, μηχανική μελέτη σε επόμενο Περιφερειακό Συμβούλιο.

Οι Σύμβουλοι της περιφερειακής αρχής, η επικεφαλής της παράταξης «Ιόνιο Δυνατά! Κάθε Νησί Ψηλά», κ. Ρόδη Κράτσα – Τσαγκαροπούλου και ο επικεφαλής της παράταξης «ΑΝ.Α.Σ.Α. για τα Ιόνια Νάσια», κ. Θεόδωρος Γαλιατσάτος δήλωσαν ότι ψηφίζουν υπέρ της εισηγήσεως.

-----Παράλειψη-----

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Το Περιφερειακό Συμβούλιο Ιονίων Νήσων αποφάσισε κατά πλειοψηφία την έκδοση κανονιστικής απόφασης ως εξής :

Για τον οικισμό της Σάμης :

1. Για το τμήμα της επαρχιακής οδού Σάμης – Αγ. Ευφημίας, που διέρχεται μπροστά από το Γυμνάσιο – Λύκειο Σάμης:

i. Εφαρμογή φωτεινής σηματοδότησης.

ii. Εφαρμογή ειδικής διαγράμμισης για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

iii. Ενίσχυση της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης στο ρεύμα κυκλοφορίας προς την Σάμη, με την προσθήκη πληροφορικών και ρυθμιστικών πινακίδων για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

2. Στην λεωφόρο Ιωάννη Μεταξά, όπου αποτελεί τμήμα της επαρχιακής οδού Αργοστολίου – Σάμης, την αναδιαμόρφωση της διατομής κυκλοφορίας της οδού, με την εφαρμογή οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης, τοπικών διαπλατυνσεων των πεζοδρομίων, πεζοδιαβάσεων και αναμόρφωση των υφιστάμενων ραμπών με την χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ως εξής: 2 ΑΜΕΑ, 4 προσωρινής στάθμευσης και 1 για το Αστυνομικό Τμήμα.

Για τον οικισμό της Αγίας Ευφημίας:

1. Για το τμήμα της Επαρχιακής οδού Αγίας Ευφημίας από το ύψος του νεκροταφείου έως την διασταύρωση με την επαρχιακή οδό Φαρακλάτα – Δειλινάτα – Αγ. Ευφημία, την κατασκευή πεζοδρομίου, για την ασφαλέστερη διέλευση των πεζών.

2. Στην παραλιακή οδό της Αγ. Ευφημίας την χωροθέτηση θέσεων για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και την τροφοδοσία των καταστημάτων, ώστε να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών.

Για τον οικισμό της Άσσου:

1. Την εναλλάξ κυκλοφορία των οχημάτων στο τμήμα της Επαρχιακής οδού με κατεύθυνση προς και από το Κάστρο της Άσσου, με την χρήση φωτεινού σηματοδότη.

2. Την μονοδρόμηση του τμήματος της παραλιακής οδού από το ύψος του χώρου στάθμευσης των 25 θέσεων έως την διασταύρωση με την Επαρχιακή οδό της Άσσου.

Επιπλέον την μετατροπή του τμήματος αυτού σε αποκλειστικής χρήσης μόνο από τους κατοίκους, τα ταξί και τα οχήματα τροφοδοσίας σε ορισμένο ωράριο.

Για τον οικισμό του Φισκάρδου:

1. Την εναλλάξ κυκλοφορία των οχημάτων στο στενό τμήμα της Επαρχιακής οδού (37) Μάγκανος – Τσελεντάτα – Φισκάρδο, με την τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη.
2. Την αντιδρόμηση της οδού Πλατυτέρα από το ύψος της Επαρχιακής οδού Διβαράτα – Φισκάρδο.
3. Τη μονοδρόμηση (προς την οδό Λαρνίου) της οδού Κεφαλληνίας από το ύψος της οδού Πλατυτέρα έως την οδό Λαρνίου.
4. Την μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με αποκλειστική χρήση από τους κατοίκους, τα ταξί, τα οχήματα τροφοδοσίας και τα οχήματα του Λιμενικού Σώματος των οδών, Πλατυτέρα, Λαρνίου, Κεφαλληνίας, Εθνικής Αντιστάσεων (μετά το χώρο στάθμευσης).
5. Τη μετατροπή της οδού Αγ. Ανδρέα, η οποία ξεκινά από το παραλιακό πλακόστρωτο έως την Επαρχιακή οδό (37) Μάγκανος – Τσελεντάτα – Φισκάρδο, σε οδό διπλής κατεύθυνσης αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους, οχημάτων τροφοδοσίας και του Λιμενικού Σώματος με την χρήση κάρτας.

Μειοψηφούντων των κάτωθι Περιφερειακών Συμβούλων, κ.κ. Αλεξάνδρας Μπαλού, Νικολάου Γκισγκίνη και Παναγιώτη Σοφού.

Ψηφίζουν ΛΕΥΚΟ οι κάτωθι Περιφερειακοί Σύμβουλοι, κ.κ. Μαρία Δρυ και Αθηνά Αρβανιτάκη.

-----Παράλειψη-----

Αφού εξαντλήθηκαν τα θέματα λύεται η συνεδρίαση.
Συντάχθηκε το πρακτικό και αφού διαβάστηκε και βεβαιώθηκε υπογράφεται.

Η παρούσα απόφαση έλαβε αυξ. αριθμό **249-37/13-12-2024**

Η Πρόεδρος Π.Σ.

Ο Γραμματέας Π.Σ.

Ολυμπία (Ολίβια) Καρδακάρη

Αλέξανδρος Μιχαλάς