

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

0	Εισαγωγή. Το πλαίσιο ανάθεσης της παρούσας μελέτης. Στόχοι Κοινοτικής Αρχής	2
1	Αναπτυξιακή και χωροταξική φυσιογνωμία της Οίας	3
2	Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης	6
2.1	Οδικό δίκτυο.....	7
2.2	Πεζόδρομοι.....	11
2.3	Στάθμευση.....	13
2.4	Δημόσια συγκοινωνία	24
2.5	Σήμανση.....	25
3	Πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης	28
3.1	Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις.....	31
α.	Κυκλοφοριακή οργάνωση - οδικό δίκτυο και πεζόδρομοι	31
β.	Σημειακές παρεμβάσεις και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.....	40
γ.	Στάθμευση.....	43
δ.	Δημόσια και κοινοτική συγκοινωνία.....	53
ε.	Σήμανση.....	56
3.2	Μεσοπρόθεσμες ρυθμίσεις	59
α.	Κυκλοφοριακή οργάνωση - οδικό δίκτυο και πεζόδρομοι	59
β.	Στάθμευση.....	60
γ.	Κοινοτική συγκοινωνία.....	61
δ.	Σήμανση.....	62
3.3	Μακροπρόθεσμες ρυθμίσεις	63

0 Εισαγωγή. Το πλαίσιο ανάθεσης της παρούσας μελέτης. Στόχοι Κοινοτικής Αρχής

Η παρούσα μελέτη ανατέθηκε από την Κοινότητα Οίας στο γραφείο μελετών «Σταύρος Κωνσταντινίδης και συνεργάτες», με κύριο στόχο, όπως τέθηκε από την αναθέτουσα αρχή, την παροχή ενός ολοκληρωμένου πλαισίου προτάσεων βραχυπρόθεσμου και μεσο-μακροπρόθεσμου χαρακτήρα για την ορθολογικοποίηση του συστήματος μεταφορών της Κοινότητας και την αντιμετώπιση σημαντικών και χρονιζόντων κυκλοφοριακών προβλημάτων, που κυρίως περιλαμβάνουν:

- μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, ιδιαίτερα των τουριστικών λεωφορείων,
- σημειακές παρεμβάσεις βελτίωσης προβληματικών τμημάτων και κόμβων του οδικού δικτύου,
- προτάσεις διαχείρισης των τεράστιων φόρτων πεζών,
- πρόταση οργάνωσης ενός τοπικού (κοινοτικού) δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας,
- αναβάθμιση της πληροφοριακής σήμανσης, με έμφαση στην καθοδήγηση των οδηγών προς τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης.

1 Αναπτυξιακή και χωροταξική φυσιογνωμία της Οίας

Η περιοχή μελέτης αφορά στο σύνολο της εδαφικής περιφέρειας της Κοινότητας Οίας, που χωρίζεται διοικητικά στα Κοινοτικά Διαμερίσματα (Κ.Δ.) Οίας και Θηρασίας. Τα δύο Κ.Δ. συνιστούν δύο διακριτές χωρικές ενότητες με διαφορετικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά και διαφορετικού τύπου κυκλοφοριακά προβλήματα.

Η ενότητα του Κ.Δ. Οίας, με πληθυσμό 962 κατοίκων το 2001 («πραγματικό» κατά ΕΣΥΕ), περιλαμβάνει:

- τον οικισμό της Οίας (763 κάτοικοι το 2001), που αποτελεί τον κύριο πόλο έλξης της τουριστικής κίνησης και συγκεντρώνει τον υψηλότερο μόνιμο και εποχιακό πληθυσμό, καθώς και όλες σχεδόν τις διοικητικές, οικονομικές και τουριστικές λειτουργίες,
- τους περιμετρικούς οικισμούς που ουσιαστικά συγκροτούν ενιαίο οικιστικό πλέγμα με την Οία: στα ανατολικά η Φοινικιά (50 κάτοικοι το 2001), στα βόρεια ο Θόλος (64 κάτοικοι), στα ΝΔ ο Όρμος Αμμουδιού (7 κάτοικοι) και στα ΝΑ (ανάμεσα στην Οία και τη Φοινικιά) ο Όρμος Αρμένη (7 κάτοικοι),
- τους υπόλοιπους οικισμούς, που βρίσκονται στη βόρεια ακτή και ουσιαστικά διαθέτουν μόνο εποχιακό πληθυσμό: ο Παράδεισος με 48 κατοίκους και ο Κολούμπος με 23 κατοίκους (οι Μπαξέδες δεν θεωρούνται οικισμός κατά την ΕΣΥΕ).

Το Κ.Δ. Θηρασίας, με 268 κατοίκους το 2001, αποτελείται από τη Θηρασία (147 κάτοικοι), την Αγία Ειρήνη (89 κάτοικοι), τον Ποταμό (30 κάτοικοι), τον Όρμο Κόρφου (2 κάτοικοι) και την Αγγιλιά (χωρίς «πραγματικό» πληθυσμό κατά την τελευταία απογραφή).

Για μεν το «ηπειρωτικό» τμήμα, του Κ.Δ. Οίας, κύριο πρόβλημα είναι η άμβλυση των σημαντικών εποχιακών πιέσεων από την υψηλή τουριστική και παραθεριστική κίνηση. Αιχμή αποτελεί ο οικισμός της Οίας που συγκεντρώνει τον υψηλότερο μόνιμο και εποχιακό πληθυσμό, καθώς και σχεδόν όλες τις διοικητικές, οικονομικές και τουριστικές λειτουργίες. Εντούτοις, η συνεκτική διάταξη των οικισμών έχει σαν αποτέλεσμα τη σταδιακή διάχυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων τα τελευταία χρόνια και στους περιμετρικούς οικισμούς Φοινικιάς, Θόλου και Αμμουδιού, γεγονός που υπαγορεύει σαφώς την ενιαία αντιμετώπιση του σχεδιασμού στο σύνολο του οικιστικού δικτύου. Από την άλλη μεριά, κύριο ζητούμενο για το «νησιωτικό» Κ.Δ. Θηρασίας είναι η εξασφάλιση επαρκούς και αποτελεσματικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης με το «ηπειρωτικό» τμήμα της Κοινότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενώ τα κυκλοφοριακά προβλήματα στο εσωτερικό του μικρού νησιού είναι προφανώς χαμηλότερης έντασης.

Ισχύον θεσμικό πλαίσιο

Η πλειοψηφία των οικισμών της περιοχής μελέτης είναι χαρακτηρισμένοι ως παραδοσιακοί με βάση τα Π.Δ. της 19.10.1978 (ΦΕΚ 594/Δ) «Περί χαρακτηρισμού ως Παραδοσιακών Οικισμών τινών του Κράτους κλπ» (αφορά στον οικισμό της Οίας) και της 17.6.1988 (ΦΕΚ 504/Δ) «Χαρακτηρισμός οικισμών του Νομού Κυκλάδων ως παραδοσιακών και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτών» (αφορά στους οικισμούς Φοινικιάς, Θόλου, Όρμου Αμμουδίου και Όρμου Αρμένη).

Οι όροι και περιορισμοί δόμησης ειδικά για την Οία αρχικά ορίζονταν στο γενικό Π.Δ. της 11.5.1989 (ΦΕΚ 345/Δ) «Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων των οικισμών του νομού Κυκλάδων, που έχουν χαρακτηρισθεί ως παραδοσιακοί με το από 19.10.1978 (ΦΕΚ 594/Δ) π. δ/γμα», το οποίο αντικαταστάθηκε με το Π.Δ. της 28.6.1993 (ΦΕΚ 817/Δ) «Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων του οικισμού Οίας της νήσου Θήρας (Ν. Κυκλάδων)», όπως σήμερα ισχύει με βάση τις τροποποιήσεις του Π.Δ. (ΦΕΚ Δ/1075/12-12-97) «Τροποποίηση και συμπλήρωση του από 28.6.1993 Π.Δ/τος "Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων του οικισμού Οίας της νήσου Θήρας (Ν.Κυκλάδων) (Δ`817)"».

Σε ό,τι αφορά την εκτός ορίων των οικισμών περιοχή, εφαρμογή έχει το Π.Δ. 16.2.1990 (ΦΕΚ 139/Δ) «Καθορισμός Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου κατωτάτου ορίου κατάτμησης και λοιπών όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός εγκεκριμένου σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 περιοχή των κοινοτήτων Θήρας, Οίας, Βόθωνα, Βουρβούλου, Εμπορείου Εξω Γωνιάς, Επισκοπής Γωνιάς, Ημεροβιγλίου, Καρτεράδου, Μεγαλοχωρίου, Ακρωτηρίου, Μεσαριάς, Πύργου και Θηρασιάς των νήσων Θήρας και Θηρασιάς (Ν. Κυκλάδων)».

Πίν. 1: Οικιστικό δίκτυο Κοινότητας Οίας

Περιοχή / οικισμοί	Πληθυσμός 2001	Ισχύοντα διατάγματα
Σαντορίνη	13.670	
Δήμος Θήρας	12.440	
Κοινότητα Οίας	1.230	
Κ.Δ.Οίας	962	ΖΟΕ Θήρας και Θηρασίας: Π.Δ. 16.2.1990 (ΦΕΚ 139/Δ) (περιοχές εκτός ορίων οικισμών)
Οία	763	- χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού οικισμού: Π.Δ. 19.10.1978 (ΦΕΚ 594/Δ) - όροι και περιορισμοί δόμησης: Π.Δ. 28.6.1993 (ΦΕΚ 817/Δ), όπως σήμερα ισχύει με βάση τις τροποποιήσεις του Π.Δ. (ΦΕΚ Δ/1075/12-12-97)
Θόλος	64	Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού οικισμού & όροι και περιορισμοί δόμησης: Π.Δ. 17.6.1988 (ΦΕΚ 504/Δ)
Κολούμπος	23	Γενική νομοθεσία περί οικισμών: Π.Δ. 19/28.8.1981
Όρμος Αμμουδιού	7	Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού οικισμού & όροι και περιορισμοί δόμησης: Π.Δ. 17.6.1988 (ΦΕΚ 504/Δ)
Όρμος Αρμένης	7	Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού οικισμού & όροι και περιορισμοί δόμησης: Π.Δ. 17.6.1988 (ΦΕΚ 504/Δ)
Παράδεισος	48	Γενική νομοθεσία περί οικισμών: Π.Δ. 19/28.8.1981
Φοινικιά	50	Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού οικισμού & όροι και περιορισμοί δόμησης: Π.Δ. 17.6.1988 (ΦΕΚ 504/Δ)
Κ.Δ.Θηρασίας	268	ΖΟΕ Θήρας και Θηρασίας: Π.Δ. 16.2.1990 (ΦΕΚ 139/Δ) (περιοχές εκτός ορίων οικισμών)
Θηρασία	147	Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού οικισμού & όροι και περιορισμοί δόμησης: Π.Δ. 17.6.1988 (ΦΕΚ 504/Δ)
Αγία Ειρήνη	89	Γενική νομοθεσία περί οικισμών: Π.Δ. 19/28.8.1981
Αγριλιά	0	Γενική νομοθεσία περί οικισμών: Π.Δ. 19/28.8.1981
Όρμος Κόρφου	2	Γενική νομοθεσία περί οικισμών: Π.Δ. 19/28.8.1981
Ποταμός	30	Γενική νομοθεσία περί οικισμών: Π.Δ. 19/28.8.1981

Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή την περίοδο βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία ανάθεσης της μελέτης Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) της Κοινότητας Οίας. Πολλά από τα χρονίζοντα κυκλοφοριακά προβλήματα της Οίας μπορούν να επιλυθούν μέσω της εφαρμογής μελλοντικά του ΣΧΟΟΑΠ (π.χ. διάνοιξη οδών βόρεια του κεντρικού οδικού άξονα, εξεύρεση γης για δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης κλπ.). Εντούτοις αυτό αφορά μόνο το μακροπρόθεσμο επίπεδο (και μάλιστα με αβέβαιο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης όπως δείχνει η εμπειρία εφαρμογής πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα), έτσι σε βραχυ-μεσοπρόθεσμο ορίζοντα οι προτάσεις της παρούσας μελέτης θα βασιστούν αναγκαστικά σε πιο «ρεαλιστικές» και άμεσα εφαρμόσιμες λύσεις βέλτιστης αξιοποίησης της διαθέσιμης υποδομής.

2 Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της περιοχής με τις έντονες κλίσεις κατά μήκος της καλντέρας αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη διαμόρφωση του οικιστικού ιστού της Οίας, η οποία αναπτύσσεται γραμμικά, κατά μήκος μιας στενής λωρίδας γης (100-250μ.) παράλληλα με το φυσικό όριο της καλντέρας.

Ο οικισμός της Οίας διατάσσεται εκατέρωθεν του κεντρικού πεζόδρομου, ο οποίος βρίσκεται πάνω στο «φρύδι» της καλντέρας, αποτελώντας τη ραχοκοκαλιά του οικισμού και δημιουργώντας δύο γειτονιές με διαφορετικά μορφολογικά-τοπογραφικά χαρακτηριστικά. Η ζώνη νότια του κεντρικού πεζόδρομου (περιοχή καλντέρας) αποτελεί το «πυκνοδομημένο τμήμα του οικισμού προ του 1923»¹, όπου οι ιδιοκτησίες διατάσσονται βαθμιδωτά σε διαμήκη επίπεδα κατά μήκος των σημαντικών κλίσεων της καλντέρας, με τρόπο ώστε η ταράτσα των κτισμάτων του ενός επιπέδου να αποτελεί την αυλή των σπιτιών του προηγούμενου επιπέδου. Το οδικό δίκτυο στην περιοχή της καλντέρας περιλαμβάνει στενά σοκάκια –απροσπέλαστα με Ι.Χ.– με μεγάλες κλίσεις (και σκαλάκια σε πολλές περιπτώσεις), τα οποία συνδέουν κάθετα τον κεντρικό πεζόδρομο με τις ιδιοκτησίες προς την άκρη της καλντέρας. Η ζώνη βόρεια του κεντρικού πεζοδρόμου, που αποτελεί το «συνεκτικό τμήμα του οικισμού» (βλ. όπως παραπάνω), χαρακτηρίζεται από πολύ ηπιότερες κλίσεις και περισσότερο «ορθολογική» διάταξη του οικιστικού ιστού με οικοδομικά τετράγωνα κανονικής γεωμετρίας. Το πλάτος των οδών είναι και εδώ όμως πολύ περιορισμένο, με αποτέλεσμα να αποκλείεται η διέλευση τροχοφόρων, πλην της οδού που περνά μπροστά από το δημοτικό σχολείο και της οδού που εξυπηρετεί το Κοινοτικό Κατάστημα και το Περιφερειακό Ιατρείο.

Η πρόσφατη (Μάιος 2008) ολοκλήρωση από την Κοινοτική Αρχή της πεζοδρόμησης της κεντρικής οδού ως τον Αγ. Γεώργιο ολοκλήρωσε το πλέγμα των πεζοδρόμων και συνέβαλε αποφασιστικά στην ενίσχυση της οικιστικής συνοχής και στη θεαματική βελτίωση της εικόνας και της λειτουργίας του οικισμού, εκ των πραγμάτων όμως μείωσε τις εναλλακτικές δυνατότητες για τη διαχείριση των οδικών κυκλοφοριακών ροών που πλέον περιορίζονται στην επαρχιακή οδό Φηρών-Οίας.

¹ Βλ. 'Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων του οικισμού Οίας της νήσου Θήρας (Ν. Κυκλάδων)' (Π.Δ. της 28.6/20.7.93 - ΦΕΚ/Δ/817).

2.1 Οδικό Δίκτυο

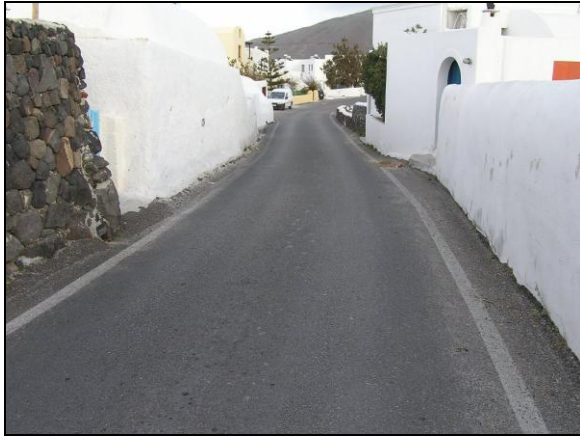
Το κύριο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης αποτελείται από:

- τον κεντρικό οδικό άξονα, που αποτελεί τμήμα της επαρχιακής οδού (Επ.Ο. 2) Φηρών-Οίας και συνδέει την Κοινότητα με τα Φηρά, το αεροδρόμιο, τον Αθηνιό και το κεντρικό-νότιο τμήμα του νησιού. Ο κεντρικός δρόμος εισέρχεται στην Κοινότητα από ανατολικά, διασχίζει τη Φοινικιά και τον Περίβολα, διατρέχει την Οία με κατεύθυνση Α-Δ κατά μήκος του βόρειου ορίου του οικισμού, εξέρχεται από τον οικισμό στην περιοχή όπου σχεδιάζεται η χωροθέτηση του υπαίθριου θεάτρου στα παλιά λατομεία και συνεχίζει, ελικοειδώς, προς το λιμάνι του Αμμουδιού στα ΝΔ. Ο δρόμος αυτός είναι η κύρια πύλη εισόδου της Οίας και αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του οδικού δικτύου, καθώς κατά μήκος του συναρτώνται όλοι οι δευτερεύοντες οδικοί άξονες και οι κύριοι χώροι στάθμευσης. Η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης, τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά εντούτοις δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση της αυξημένης κίνησης που καλείται να παραλάβει σήμερα (πρακτικά εξυπηρετεί το σύνολο των μετακινήσεων προς και από τον οικισμό), καθώς το πλάτος του καταστρώματος στα περισσότερα σημεία επιτρέπει οριακά την ταυτόχρονη διέλευση δύο μεγάλων οχημάτων. Συγκεκριμένα,
 - στο μεγαλύτερο μήκος του τμήματος από τη διασταύρωση της Φοινικιάς ως τη διασταύρωση του Περίβολα, το πλάτος του καταστρώματος ξεπερνά τα 7μ., γεγονός που εξασφαλίζει άνετες συνθήκες για την αντίθετη κίνηση όλων των τύπων οχημάτων, ενώ στα τελευταία ~150μ. πριν τη διασταύρωση του Περίβολα εμφανίζεται σημαντική τοπική στένωση πλάτους 4,8-5μ. λόγω της παρόδιας δόμησης (Εικ. 2α),
 - το τμήμα ως την πλατεία Αγ. Γεωργίου (αρχή του κεντρικού πεζοδρόμου) είναι το προβληματικότερο, καθώς η παρόδια δόμηση σε ένα κρίσιμο μήκος περίπου 50 μ. (Εικ. 1) περιορίζει τον κυκλοφοριακό χώρο σε πλάτος <4 μ. (3,8μ. στο στενότερο σημείο), το οποίο επαρκεί για την κίνηση οχημάτων μόνο κατά τη μία κατεύθυνση. Με δεδομένη και την ανυπαρξία οποιασδήποτε κυκλοφοριακής ρύθμισης πέραν της συνεννόησης μεταξύ των οδηγών, το αποτέλεσμα είναι να εμφανίζεται σημαντική κυκλοφοριακή ανάσχεση και να σχηματίζονται ουρές δεκάδων μέτρων, ιδιαίτερα τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των τουριστικών λεωφορείων,
 - το τμήμα μεταξύ του Αγ. Γεωργίου και της κεντρικής πλατείας έχει ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, με μέσο πλάτος άνω των 7μ., πλην δύο μικρών στενώσεων όπου πέφτει στα 6μ., ικανοποιώντας πάντως, έστω και οριακά, την ελάχιστη διατομή για

την αντίθετη κίνηση δύο μεγάλων οχημάτων σε συνθήκες περιορισμένου χώρου (βάσει των προδιαγραφών ΟΜΟΕ για οδούς αυτής της κατηγορίας)². Εντούτοις, το επαρκές πλάτος σε αυτό το κεντρικό τμήμα της οδού ενθαρρύνει την παράνομη στάθμευση οχημάτων, με αποτέλεσμα τη σημαντική απομείωση του κυκλοφοριακού χώρου, στα – ανεπαρκή– επίπεδα του προηγούμενου τμήματος,

- το υπόλοιπο τμήμα, ως το Κοινοτικό Κατάστημα, έχει επίσης σχετικά ικανοποιητικό πλάτος, που ποικίλει μεταξύ 6-7μ., με αρκετές μάλιστα διαπλατύνσεις (κυρίως πάνω στις στροφές) που χρησιμοποιούνται για στάθμευση συστάδων οχημάτων παρακωλύοντας μερικώς τη διερχόμενη κυκλοφορία. Τοπική στένωση που μειώνει το ωφέλιμο πλάτος του καταστρώματος στα 5,3μ. εμφανίζεται ακριβώς στην έξοδο της αφετηρίας του ΚΤΕΛ λόγω προεξοχής της ξερολιθιάς (Εικ. 2β), όπου θα μπορούσε σχετικά εύκολα να γίνει μικρή διαπλάτυνση περίπου 0,6μ. μέχρι το στύλο της ΔΕΗ,
- η συνέχεια της οδού, από τα όρια του οικισμού προς το Αμμούδι, ανήκει –ορθώς– σε χαμηλότερη λειτουργική και διοικητική κατηγορία οπότε και τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά είναι υποδεέστερα. Στο τμήμα της οδού μέχρι την τελευταία στροφή πριν το Αμμούδι, το μέσο πλάτος δεν υπερβαίνει τα 5μ., επαρκώντας οριακά για την αντίθετη κίνηση ενός μεγάλου οχήματος και ενός Ι.Χ., ενώ επισημαίνεται και η έλλειψη οριζόντιας σήμανσης (οριογραμμών και διαχωριστικής γραμμής) (Εικ. 3α,β). Στο τελευταίο καταφορικό τμήμα των ~500μ., η πρόσφατη διαπλάτυνση (πλάτος καταστρώματος 6,5μ.) και η τοποθέτηση ψηλού πεζοδρομίου στην πλευρά της θάλασσας (πλάτους 1,5μ.) για την εξυπηρέτηση της κίνησης των πεζών και την αποτροπή της παρόδιας στάθμευσης (Εικ. 3γ) είχε μερικό μόνο αποτέλεσμα, καθώς τα ψηλότερα οχήματα σταθμεύουν με τη μία ρόδα πάνω στο πεζοδρόμιο και τα υπόλοιπα απλά σταθμεύουν εντός του καταστρώματος, κυρίως στα τελευταία 200-300μ. πριν το λιμάνι του Αμμουδιού. Τίθεται λοιπόν ένα ζήτημα διαχείρισης της ζήτησης για στάθμευση σε αυτή την περιοχή, το οποίο μπορεί πάντως να αντιμετωπιστεί με την κατασκευή του νέου χώρου στάθμευσης στο υπαίθριο θέατρο και την παροχή εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (όπως η κοινοτική συγκοινωνία), καθώς ο μόνος εκτατικός χώρος στάθμευσης που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σήμερα στην περιοχή είναι ένα μικρό πλάτωμα έκτασης ~150μ² στο τέρμα της οδού πριν το λιμάνι. Ούτως ή άλλως, πάντως, η ίδια η μορφολογία και η μικρή κλίμακα του οικισμού υπαγορεύουν την αποθάρρυνση συγκέντρωσης Ι.Χ. στην περιοχή.

² ΝΑΜΑ Α.Ε. Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές, 2001 (για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ/ΔΜΕΟ), 'Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ), Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)'.



(α)



(β)

Εικ. 1: Η σημαντική στένωση της κεντρικής οδού πριν τον Αγ. Γεώργιο: (α) άποψη από τα δυτικά, (β) άποψη από τα ανατολικά



(α)



(β)

Εικ. 2: Τοπικές στενώσεις της κεντρικής οδού: (α) διασταύρωση Περίβολα, (β) έξοδος αφετηρίας ΚΤΕΛ



(α)



(β)



(γ)

Εικ. 3: Οδός προς Αμμούδι: (α, β) έλλειψη διαγράμμισης, (γ) εγκατάσταση ψηλού πεζοδρομίου στο τελευταίο τμήμα

Επόμενο της στενότητας της κεντρικής οδού είναι η πλήρης ανυπαρξία πεζοδρομίων (πλην του προαναφερθέντος τμήματος στην είσοδο του Αμμουδιού), που καθιστά τη διέλευση των πεζών πολύ επικίνδυνη, αν όχι απαγορευτική, και έχει προσδώσει στην οδό ένα μονοσήμαντο χαρακτήρα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της οδικής κυκλοφορίας, με όλες τις αρνητικές συνέπειες που αυτό συνεπάγεται (δημιουργία αφιλόξενου περιβάλλοντος, αρνητική εικόνα για τον επισκέπτη της πόλης). Η συνολικά προβληματική λειτουργία της οδού προκαλεί τεράστια προβλήματα συμφόρησης –ειδικά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μεγάλων τουριστικών λεωφορείων και γενικότερα τις απογευματινές ώρες, όταν καταφθάνει το κύμα των επισκεπτών που έρχονται για το ηλιοβασίλεμα– και συνιστά αναμφίβολα το μείζον κυκλοφοριακό πρόβλημα της Οίας, για την επίλυση του οποίου θα διατυπωθούν διάφορες εναλλακτικές προτάσεις στα πλαίσια της παρούσας μελέτης. Σημειώνεται ότι θα πρέπει να αποκλειστούν λύσεις διαπλάτυνσης της οδού, ακόμη και μακροπρόθεσμα, καθώς πολλά παρόδια κτίσματα είναι χαρακτηρισμένα ως διατηρητέα, ενώ και οι αξίες γης στην περιοχή καθιστούν πλέον απαγορευτική την απαλλοτρίωση λωρίδων γης εκατέρωθεν της οδού. Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, πάντως, η Κοινοτική Αρχή διαθέτει στα χέρια της τη μελέτη του νέου υπαίθριου θεάτρου όπου προβλέπεται η κατασκευή πεζοδρομίου από τη μεριά της καλντέρας, σε όλο το μήκος της οδού από το Αμμούδι ως το Κοινοτικό Κατάστημα, η οποία και θα πρέπει να υλοποιηθεί, σε συνδυασμό με τις προτάσεις της παρούσας μελέτης για το υπόλοιπο, πλέον νευραλγικό τμήμα ως τη Φοινικιά.

- Ο δρόμος προς τους Μπαξέδες, τμήμα της κύριας δημοτικής οδού³ Οίας-Φηρών (περιφερειακής) που κινείται κατά μήκος της ΒΑ ακτής του νησιού, ο οποίος συνδέει με κατεύθυνση Α-Δ τους παραλιακούς οικισμούς Κολούμπου, Παραδείσου και Μπαξέδων και συνεχίζει με κατεύθυνση Β-Ν προς τον Θόλο και την Οία. Αποτελεί τη δεύτερη πύλη εισόδου του οικισμού της Οίας και διασταυρώνεται με τον κεντρικό δρόμο στο ύψος της κεντρικής πλατείας, με αδιαμόρφωτο κόμβο, η μελέτη βελτίωσης του οποίου βρίσκεται σε εξέλιξη. Πρόκειται για οδό διπλής κατεύθυνσης με επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά που πλήττεται, όμως, από την παράνομη στάθμευση Ι.Χ. οχημάτων και τουριστικών λεωφορείων σε όλο της το μήκος μέχρι τον Θόλο.
- Η κοινοτική οδός που συνδέει με κατεύθυνση Β-Ν την ανατολική πύλη της Οίας στο ύψος της Φοινικιάς με τον περιφερειακό στο ύψος της παραλίας του Παραδείσου, λειτουργώντας

³ Απόφ. Νομάρχη Κυκλάδων 200/7-4-1999.

συμπληρωματικά προς την προηγούμενη οδό. Πρόκειται ομοίως για οδό διπλής κατεύθυνσης, με φτωχότερα πάντως γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Ιδιαίτερα επισημαίνεται η ύπαρξη σχετικά μεγάλων κλίσεων στην περιοχή της Φοινικιάς (Εικ. 4) και η στενότητα του κόμβου με την κεντρική οδό, που δυσχεραίνουν την κυκλοφορία μεγάλων οχημάτων και στις δύο κατευθύνσεις, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανάγκη επίσπευσης των μελετών βελτίωσης της χάραξης στο τμήμα αυτό (που σήμερα βρίσκονται σε διαδικασία εξέλιξης).



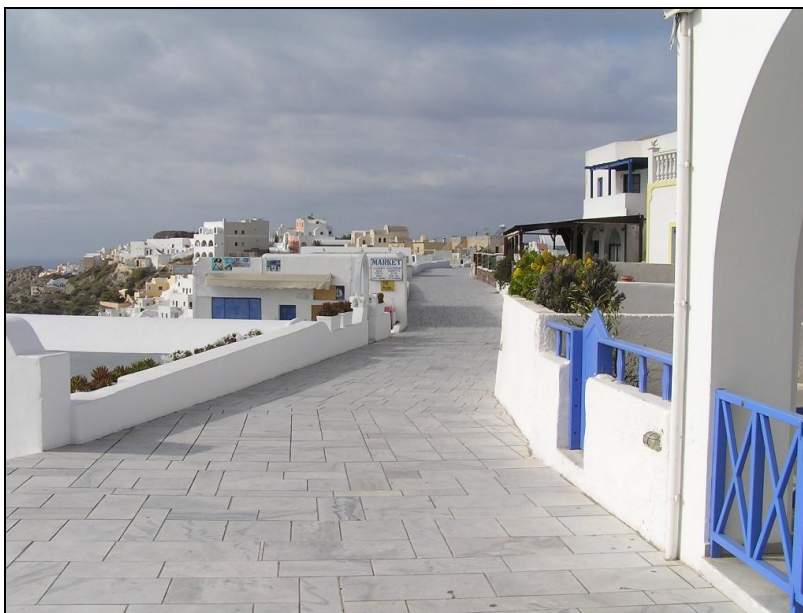
Εικ. 4: Τα δύο σημεία σημαντικών κλίσεων της κοινοτικής οδού Φοινικιάς-Παραδείσου στην περιοχή της Φοινικιάς

Σημαντικό έργο που βρίσκεται υπό μελέτη είναι η νέα κοινοτική οδός που θα συνδέει το δρόμο του Αμμουδιού (στο ύψος της τελευταίας στροφής πριν την κατηφόρα) με την οδό προς Μπαξέδες (στην περιοχή βόρεια του Θόλου), η οποία –με την κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση– μπορεί να ενταχθεί στον περιφερειακό δακτύλιο Αεροδρομίου-Φηρών-Οίας, ώστε να αποσυμφορήσει τον κεντρικό οδικό άξονα της Οίας από τη διερχόμενη κυκλοφορία που θα κατευθύνεται προς το Αμμούδι και τη Θηρασιά. Πάντως, ακόμη δεν έχει οριστικοποιηθεί η χάραξη της οδού (έχει γίνει προσωρινή χάραξη), ούτε υπάρχει σαφές χρονοδιάγραμμα και εξασφαλισμένη χρηματοδότηση για την κατασκευή της.

2.2 Πεζόδρομοι

Ο οικισμός της Οίας διαθέτει ένα δίκτυο πεζοδρόμων σημαντικού μήκους που εξυπηρετεί τόσο τις εσωτερικές μετακινήσεις των κατοίκων (πρόσβαση στις κατοικίες προς τη μεριά της καλντέρας) όσο και των επισκεπτών, που μετακινούνται από τον κεντρικό οδικό άξονα όπου βρίσκονται όλοι οι χώροι στάθμευσης (Ι.Χ. και λεωφορείων) προς την καλντέρα. Το δίκτυο αυτό συνθέτει αναμφίβολα

ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της Οίας, καθώς αναδεικνύει την ιδιαίτερη ταυτότητα και δένει αρμονικά με τον παραδοσιακό χαρακτήρα του οικισμού. Το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου προέκυψε από την ίδια τη μορφολογία του οικισμού, καθώς η μεσαιωνική συγκρότηση του οικιστικού ιστού και οι έντονες κλίσεις προς τη μεριά της καλντέρας προσδίδουν στις περισσότερες οδούς χαρακτηριστικά που αποκλείουν την κίνηση τροχοφόρων. Η ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης της κεντρικής οδού μέχρι την Πλατεία Αγ. Γεωργίου (Εικ. 5), τον Μάιο του 2008, συμπλήρωσε και ενοποίησε το υπόλοιπο *de facto* διαμορφωμένο δίκτυο πεζοδρόμων, συνθέτοντας ένα ολοκληρωμένο πλέγμα και συμβάλλοντας αποφασιστικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και της γενικότερης λειτουργίας όλου του οικισμού.



Εικ. 5: Άποψη του κεντρικού πεζοδρόμου της Οίας

Εντούτοις, η έντονη τουριστική έλξη του οικισμού έχει επιφέρει προβλήματα σημαντικής φόρτισης στον κεντρικό πεζόδρομο –κυρίως– και τους κάθετους πεζόδρομους σε όλο το κεντρικό τμήμα μεταξύ της επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας και της καλντέρας. Η διαχείριση των τεράστιων φόρτων πεζών συνιστά ένα μακροπρόθεσμο στόχο της κυκλοφοριακής στρατηγικής της Οίας, στα πλαίσια του οποίου θα πρέπει να εξεταστούν ζητήματα διαφοροποιημένης χρονικής κατανομής των μαζικών τουριστικών επισκέψεων στη διάρκεια της ημέρας, σε σχέση με τη φέρουσα χωρητικότητα των κοινόχρηστων χώρων του οικισμού⁴. Το θέμα είναι αρκετά σύνθετο και απαιτεί ευρεία

⁴ Όπως θα αναφερθεί και σε επόμενες ενότητες, τις ημέρες αιχμής στην Οία συρρέουν σχεδόν ταυτόχρονα 3.000 επισκέπτες από οργανωμένες εκδρομές, οι οποίοι προστίθενται στους υπόλοιπους επισκέπτες που

διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς και τους κατοίκους, ώστε να προωθηθεί μια λύση ρεαλιστική και αποδεκτή από όλους (περιλαμβανομένων των ταξιδιωτικών πρακτόρων), συνεπώς η παρούσα μελέτη έχει ως στόχο να αποτελέσει τη βάση του σχετικού διαλόγου, αφ' ενός αναδεικνύοντας την ποιοτική διάσταση του προβλήματος, με την παράθεση ορισμένων χαρακτηριστικών παραδειγμάτων, αφ' ετέρου διατυπώνοντας γενικές κατευθύνσεις και αρχές για τη συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος και, τέλος, προχωρώντας σε προτάσεις επέκτασης και ολοκλήρωσης του υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων.

2.3 Στάθμευση

Παρά την ύπαρξη αρκετών –με βάση την έκταση και το μόνιμο πληθυσμό του οικισμού– εκτατικών χώρων στάθμευσης, το πρόβλημα της στάθμευσης στην Οία είναι ιδιαίτερα έντονο κατά την περίοδο μεταξύ Απριλίου-Οκτωβρίου ως αποτέλεσμα της μαζικής εισροής εποχικών κατοίκων που διαθέτουν εξοχικές κατοικίες, καθώς και επισκεπτών, είτε αυτοί διαμένουν στην Οία, είτε εκτός Οίας που πραγματοποιούν ημερήσιες εκδρομές για να απολαύσουν το ηλιοβασίλεμα και την εν γένει ατμόσφαιρα του οικισμού. Το πρόβλημα τείνει να διογκώνεται κάθε χρόνο σαν αποτέλεσμα της αύξησης της τουριστικής κίνησης και του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. και, με δεδομένο ότι η στάθμευση δεν απαγορεύεται πουθενά στην Οία, έχουμε πλέον φτάσει στο σημείο τα σταθμευμένα οχήματα να καταλαμβάνουν σχεδόν κάθε ελεύθερο χώρο του οικισμού, μεγάλο (όπως οι πλατείες) ή μικρό (όπως διάφορα πλατώματα σε διασταυρώσεις και στροφές οδών), με πολύ αρνητικές κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές συνέπειες. Η διευθέτηση του προβλήματος, μέσω της διατύπωσης μιας ορθολογικής πολιτικής τιμολόγησης, ρυθμίσεων για την αποδοτικότερη χρήση των διατιθέμενων χώρων, πρόβλεψης για δημιουργία νέων σε επιλεγμένα σημεία εκτός του παραδοσιακού πυρήνα του οικισμού, αλλά και ενίσχυσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, είναι βασικό ζητούμενο της παρούσας μελέτης.

Το πρόβλημα είναι διττό:

Η μια συνιστώσα του προβλήματος προκαλείται από τις οργανωμένες επισκέψεις που πραγματοποιούνται με τουριστικά λεωφορεία μεγάλου μεγέθους (15 μ.). Εκτιμάται ότι τις ημέρες που καταπλέουν στο λιμάνι του Αθηνιού 3 κρουαζιερόπλοια, στην Οία καταφθάνουν κατά τις πρωινές-μεσημεριανές ώρες αιχμής ταυτόχρονα 50-60 μεγάλα τουριστικά λεωφορεία (που

έρχονται με ιδιωτικά ή άλλα μέσα, συντελώντας στη δημιουργία συνθηκών κορεσμού στους στενούς δρόμους της καλντέρας.

αναχωρούν περίπου ταυτόχρονα κατά τις απογευματινές-βραδινές ώρες αιχμής), τα οποία μεταφέρουν 50 επισκέπτες έκαστο. Σήμερα, λειτουργεί ένας εκτατικός αλλά μερικώς μόνο διαρρυθμισμένος κοινοτικός χώρος στάθμευσης δυτικά του κόμβου του κεντρικού άξονα με την οδό των Μπαξέδων. Ο χώρος στάθμευσης διαθέτει επαρκή χωρητικότητα (~4.500μ²) για την εξυπηρέτηση περίπου 60 οχημάτων (Εικ. 6α). Εντούτοις, η ύπαρξη χρέωσης για τη χρήση του σε συνδυασμό με την έλλειψη αστυνόμευσης στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο (καθώς και η έλλειψη διαρρύθμισης στο εσωτερικό του, εξαιτίας της οποίας «χάνονται» ούτως ή άλλως αρκετές θέσεις στάθμευσης), έχει ως αποτέλεσμα πολλά λεωφορεία να επιλέγουν να σταθμεύσουν παράνομα στα ερείσματα των δύο κύριων οδικών αξόνων, διογκώνοντας το –ούτως ή άλλως υπαρκτό και σημαντικό– πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Σημαντικό πρόβλημα δημιουργεί επίσης η πρόσβαση των λεωφορείων στο χώρο στάθμευσης, που σήμερα πραγματοποιείται αποκλειστικά μέσω του κεντρικού δρόμου, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οποίου, όπως προαναφέρθηκε, κάθε άλλο παρά επαρκούν για την κίνηση μεγάλων οχημάτων σε δύο κατευθύνσεις. Επομένως, ένα ακόμη ζητούμενο της μελέτης είναι ο προσδιορισμός εναλλακτικών λύσεων για την απρόσκοπτη πρόσβαση των λεωφορείων στο χώρο στάθμευσης, μειώνοντας την εμπλοκή με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Τέλος, σημαντικό πρόβλημα συνιστά και η πλήρης έλλειψη εξοπλισμού και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης των επισκεπτών (αποβάθρες, κιόσκια αναμονής, πληροφοριακό υλικό κλπ.) (Εικ. 6α).

Τίθενται, συνεπώς, ζητήματα:

- Διαρρύθμισης και καλύτερης εκμετάλλευσης του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης (πιθανώς, και σε μακρύτερο χρονικό ορίζοντα, σε συνδυασμό με μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας των τουριστικών λεωφορείων, που μπορεί να περιλαμβάνουν τη μείωση του μεγέθους των λεωφορείων και τη διαφοροποίηση της χρονικής κατανομής των επισκέψεων στη διάρκεια της ημέρας, ώστε με τον ίδιο αριθμό θέσεων να μπορούν να εξυπηρετηθούν περισσότερα οχήματα).
- Αυστηρής αστυνόμευσης της παρόδιας στάθμευσης (αρμοδιότητα Ελληνικής Αστυνομίας ή της Κοινοτικής Αστυνομίας, εφόσον υπάρχει).
- Διαφοροποίησης της πρόσβασης των τουριστικών λεωφορείων στο χώρο στάθμευσης, με εκτροπή της κίνησής τους, κατά τη μία ή και τις δύο κατευθύνσεις, εκτός της κεντρικής (επαρχιακής) οδού. Σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα για το περισσότερο κρίσιμο τμήμα μεταξύ της διασταύρωσης της Φοινικιάς και της διασταύρωσης των Μπαξέδων (πιθανά και με χρήση του μελλοντικού οδικού συνδέσμου Αμμουδιού-Μπαξέδων για πλήρη αποφυγή διέλευσης από το

εντός Οίας τμήμα της κεντρικής οδού), ενώ σε μακρύτερο χρονικό ορίζοντα θα μπορούσε να εξεταστεί η κατασκευή οδικού συνδέσμου για την απευθείας σύνδεση του χώρου με την οδό των Μπαξέδων.

- Κατασκευής εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του κοινού (αποβάθρες, κιόσκια αναμονής, τουαλέτες κλπ.).

Μελλοντικά, στα πλαίσια της μελέτης του υπαίθριου θεάτρου σχεδιάζεται η λειτουργία και ενός μικρού χώρου στάθμευσης 4 τουριστικών λεωφορείων (ομαδικές επισκέψεις για παρακολούθηση εκδηλώσεων) που θα μπορούσε να καλύψει επίσης και την περιοχή του Αμμουδιού (αποβίβαση επισκεπτών και πεζή μετάβαση στο λιμάνι) (Εικ. 6β).



(α)



(β)

Εικ. 6: Χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων: (α) υφιστάμενος κεντρικός χώρος στάθμευσης, (β) χώρος μικρού μελλοντικού χώρου στάθμευσης

Από την άλλη μεριά, σημαντικό πρόβλημα υφίσταται και με τη διαχείριση της στάθμευσης των Ι.Χ. οχημάτων, τόσο των μόνιμων κατοίκων, όσο και των παραθεριστών και επισκεπτών της Οίας. Σήμερα, λειτουργούν αρκετοί εκατατικοί χώροι στάθμευσης (κατά κύριο λόγο αδιαμόρφωτοι και, συχνά, ανεπτυγμένοι μη λειτουργικά πάνω σε ελεύθερους χώρους και πλατείες της Οίας), συνολικής εκτιμώμενης χωρητικότητας 460 θέσεων⁵, ενώ τα περισσότερα οχήματα σταθμεύουν παρανόμως παρά την οδό, στη λογική του «παρκάρουμε όπου βρούμε», η οποία ενισχύεται και από το γεγονός ότι η στάθμευση είναι δωρεάν σε όλο το οδικό δίκτυο του οικισμού. Πρέπει να επισημανθεί ότι τα φαινόμενα κορεσμού της Οίας έχουν ως αποτέλεσμα την επέκταση του

⁵ Σημειώνεται ότι το καλοκαίρι του 2009 αναμένεται να λειτουργήσουν ορισμένοι νέοι χώροι στάθμευσης, οι οποίοι θα δώσουν εν μέρει λύση στο σημερινό πρόβλημα.

προβλήματος και στους περιμετρικούς οικισμούς, όπου τα τελευταία χρόνια εμφανίζονται ανάλογα προβλήματα. Εντονότερο πρόβλημα παρουσιάζεται στην πλατεία της Φοινικιάς και στην είσοδο του Θόλου, όπου θα πρέπει να εξευρεθούν χώροι στάθμευσης, σε κάποιο παρακείμενο οικόπεδο.

Οι εκτατικοί χώροι είναι, από ανατολικά προς δυτικά (βλ. Σχέδιο 1β):

- Ο –πλήρως αδιαμόρφωτος και υπο-αξιοποιούμενος– χώρος στάθμευσης του νεκροταφείου στην είσοδο της Οίας, στην περιοχή του Περιβόλα, που μπορεί να εξυπηρετήσει, κατ' εκτίμηση, 80 οχήματα σε μια έκταση $\sim 2.300\mu^2$. Πρόκειται για το σημαντικότερο –τόσο από άποψη έκτασης όσο και θέσης– κοινοτικό χώρο στάθμευσης, η βέλτιστη χρήση του οποίου μπορεί να αποτελέσει κλειδί στην κυκλοφοριακή οργάνωση της Οίας, τόσο σε μακροπρόθεσμο όσο και σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα (Εικ. 7).
- Ο –επίσης αδιαμόρφωτος– χώρος στην είσοδο της Φοινικιάς, που εξυπηρετεί 15 οχήματα (Εικ. 8α).
- Δύο μεγάλα πλατώματα επί του κεντρικού δρόμου στην περιοχή πέριξ του νεκροταφείου, όπου συνολικά μπορούν να σταθμεύσουν, κατ' εκτίμηση, 20 οχήματα (Εικ. 8β,γ).
- Ο ιδιωτικός χώρος στάθμευσης βόρεια της κεντρικής οδού, απέναντι στον Αγ. Γεώργιο (αμέσως μετά τη στένωση του δρόμου), που εξυπηρετεί περίπου 100 οχήματα⁶. Σημειώνεται ότι ο χώρος στάθμευσης εξυπηρετεί επίσης τις ανάγκες κοντινών τουριστικών καταλυμάτων που δεν διαθέτουν ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης και μισθώνουν έναν ορισμένο αριθμό θέσεων για τις ανάγκες των πελατών τους (Εικ. 9α).
- Ο μικρός ιδιωτικός χώρος στάθμευσης (Πάσσαρη) περίπου 150μ. ανατολικά της κεντρικής πλατείας, δυναμικότητας 10 οχημάτων (ο οποίος, πάντως, αναμένεται να εξυπηρετεί συνολικά 80 οχήματα –σε συνδυασμό με δύο όμορες ιδιοκτησίες– το καλοκαίρι του 2009) (Εικ. 9β,γ).
- Ο σημαντικότερος χώρος στάθμευσης βρίσκεται στην κεντρική πλατεία της Οίας. Αποτελεί τον πιο προβληματικό χώρο στάθμευσης του οικισμού, που έχει ουσιαστικά αναπτυχθεί αυθαίρετα, καταλαμβάνοντας σχεδόν όλο τον κοινόχρηστο χώρο της πλατείας, ανάμεσα στον κεντρικό δρόμο και το δημοτικό σχολείο.
Στην (αδιαμόρφωτη) έκταση έμπροσθεν του σχολείου ($\sim 1.300\mu^2$), η στάθμευση είναι ελεύθερη για όλους, έτσι εξυπηρετούνται οχήματα τόσο κατοίκων όσο και επισκεπτών (περίπου 40 θέσεις στάθμευσης) (Εικ. 10).

⁶ Η χρέωση το καλοκαίρι του 2008 ήταν 5€ για την πρώτη ώρα και 1€ για τις επόμενες, με μέγιστη ημερήσια χρέωση 7€.

Η Κοινότητα έχει περιφράξει τον κυρίως χώρο της πλατείας, προς τη μεριά του κεντρικού δρόμου, όπου ενοικιάζει θέσεις στάθμευσης σε μόνιμους κατοίκους, που εισέρχονται και εξέρχονται χρησιμοποιώντας τηλεχειρισμό. Ο (επίσης αδιαμόρφωτος) περιφραγμένος χώρος μπορεί να εξυπηρετήσει περίπου 30 οχήματα, εντούτοις σημαντικό μέρος του καταλαμβάνεται αυθαίρετα από οχήματα παρακείμενης επιχείρησης ενοικιαζομένων αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (Εικ. 11α).

Η κρίσιμη ζώνη μεταξύ της πλατείας και του κεντρικού δρόμου, όπου θεωρητικά μπορούν να σταθμεύσουν περίπου 40 οχήματα (σε τρία διακριτά πλατώματα συνολικής επιφάνειας άνω των 1.500μ²), πλήττεται ομοίως –τουλάχιστον κατά το ήμισυ– από τη στάθμευση οχημάτων της παρακείμενης επιχείρησης ενοικιαζομένων αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (Εικ. 11β,γ).

Από όλα τα παραπάνω είναι φανερό ότι ο χώρος της πλατείας λειτουργεί υποβαθμισμένα, συγκροτώντας ουσιαστικά ένα μεγάλο, αδιαμόρφωτο *parking* στο κέντρο του οικισμού. Τίθεται, επομένως, ζήτημα (α) απομάκρυνσης των παρανόμως σταθμευμένων ενοικιαζομένων οχημάτων ώστε οι διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης να χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες κατοίκων και επισκεπτών και (β) διευθέτησης του χώρου ώστε να αποδοθεί ένα σημαντικό μέρος της πλατείας στους πεζούς και να συνδεθούν οι πεζόδρομοι που καταλήγουν σε αυτήν (Εικ. 10γ) από τη μεριά της καλντέρας με την κεντρική (επαρχιακή) οδό. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, θα μπορούσε (στα πλαίσια της μελέτης του ΣΧΟΟΑΠ ή και ανεξάρτητα) να εξεταστεί η σκοπιμότητα κατασκευής υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από τον περιφραγμένο χώρο της Κοινότητας, ώστε να απομακρυνθεί το σύνολο των επίγειων θέσεων στάθμευσης και να πεζοδρομηθεί πλήρως η πλατεία, χωρίς να διαταραχθεί το ισοζύγιο των διατιθέμενων θέσεων στην περιοχή.

- Ο χώρος που βρίσκεται σε επαφή με τον κεντρικό οδικό άξονα, ακριβώς πίσω από την πλατεία του ΚΤΕΛ, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ένας από τους λίγους άτυπα διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης της Οίας που δεν προκαλεί κυκλοφοριακά και άλλα προβλήματα στη λειτουργία του οικισμού, κυρίως γιατί είναι φυσικά περιφραγμένος από φυτεύσεις δέντρων που επιτρέπουν την πρόσβαση σε αυτόν από μια και μόνη είσοδο. Η έκταση των ~1.300μ² θεωρητικά θα μπορούσε να εξυπηρετήσει πάνω από 50 οχήματα, εντούτοις σήμερα είναι τελείως αδιαμόρφωτη και έχει πολλές λακούβες, με αποτέλεσμα να επαρκεί κατά το μέγιστο για στάθμευση 40 οχημάτων (Εικ. 12α,β).
- Ο χώρος στάθμευσης της Κοινότητας λειτουργεί, ελλείψει άλλων χώρων, για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Κοινοτικής Αρχής (υπηρεσιακά οχήματα και Ι.Χ. υπαλλήλων) και των συναλλασσομένων πολιτών, ενώ μελλοντικά προβλέπεται να κλείσει και να μετατραπεί σε πλατεία. Σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, και μέχρι να δημιουργηθούν οι κατάλληλοι χώροι για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Κοινότητας, θα πρέπει να συνεχίσει τη λειτουργία του,

απαραιτήτως με οριοθέτηση ενός ελάχιστου αριθμού θέσεων για τις ανάγκες της Κοινοτικής Αρχής και παραχώρηση των υπολοίπων θέσεων για βραχυχρόνια στάθμευση των πολιτών που επισκέπτονται τις δημόσιες και κοινοτικές υπηρεσίες (Κοινοτική Αρχή, ΚΕΠ, ΕΛΤΑ). Η συνολική χωρητικότητά του σήμερα ανέρχεται σε 30 θέσεις.

- Ο –μερικώς αξιοποιούμενος σήμερα– κοινοτικός χώρος στάθμευσης απέναντι από το Κοινοτικό Κατάστημα (αποτελεί μέρος των προβλεπόμενων χώρων στάθμευσης από τη μελέτη του υπαίθριου θεάτρου) που εξυπηρετεί περίπου 50 Ι.Χ. με 10 επιπλέον θέσεις στάθμευσης για τις ανάγκες της Κοινότητας (στην πλήρη του ανάπτυξη πρόκειται να φθάσει τις 100 θέσεις) (Εικ. 12γ).



Εικ. 7: Ο υποαξιοποιούμενος σήμερα μεγάλος χώρος στάθμευσης του νεκροταφείου



Εικ. 8: (α) Αδιαμόρφωτος χώρος στάθμευσης στην είσοδο της Φοινικιάς, (β, γ) Τα δύο μεγάλα πλατώματα στον κεντρικό δρόμο κοντά στο νεκροταφείο



Εικ. 9: (α) Ο μεγάλος ιδιωτικός χώρος στάθμευσης στον Αγ. Γεώργιο, (β, γ) Νέοι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης στο κέντρο της Οίας



(α)



(β)



(γ)

Εικ. 10: Ο άτυπος χώρος στάθμευσης στην κεντρική πλατεία: (α) διάταξη των οχημάτων, (β) πλήρως αδιαμόρφωτη είσοδος από την κεντρική οδό (απουσία πεζοδρομίων), (γ) συνδεδεμένοι πεζόδρομοι



(α)



(β)



(γ)

Εικ. 11: (α) Περιφραγμένος κοινοτικός χώρος στάθμευσης μόνιμων κατοίκων (κατάληψη μεγάλου μέρους από οχήματα επιχείρησης ενοικίασης αυτοκινήτων), (β,γ) Σημαντικά πλατώματα στη ζώνη μεταξύ της κεντρικής πλατείας και της κεντρικής οδού (ομοίως, κατάληψη μεγάλου μέρους από οχήματα επιχείρησης ενοικίασης αυτοκινήτων)



(α)



(β)



(γ)

Εικ. 12: (α, β) Μεγάλος αδιαμόρφωτος χώρος στάθμευσης πάνω από την πλατεία του ΚΤΕΛ, (γ) Μερικώς αξιοποιούμενος χώρος στάθμευσης απέναντι από το Κοινοτικό Κατάστημα (βρίσκονται σε εξέλιξη έργα διαμορφώσεων)

Κατά τα άλλα, ο μεγαλύτερος όγκος οχημάτων σταθμεύει στους στενούς δρόμους του οικισμού, εντείνοντας τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Σε αυτό συντελεί και η ίδια η μορφολογία του οικισμού, καθώς πολλά οικόπεδα δεν είναι προσβάσιμα με Ι.Χ. ή δεν διαθέτουν επαρκείς υπαίθριους χώρους για τη στάθμευση των οχημάτων των ιδιοκτητών, οι οποίοι αναγκαστικά αναζητούν θέσεις στάθμευσης παρά την οδό. Ιδιαίτερα, χρησιμοποιούνται διάφορα πλατώματα κατά μήκος του οδικού δικτύου, όπου σταθμεύουν με αδιάτακτο τρόπο συστάδες οχημάτων (από 1-2 έως και πάνω από 10 οχήματα, αναλόγως της έκτασης), δημιουργώντας σε πολλές περιπτώσεις σοβαρό ζήτημα απομείωσης τόσο του κυκλοφοριακού χώρου, όσο και του χώρου κίνησης των πεζών, γεγονός που καθιστά το οδικό περιβάλλον εντελώς αφιλόξενο για πραγματοποίηση πεζή μετακινήσεων.

Τα σημαντικότερα προβλήματα από την ανεξέλεγκτη παρόδια στάθμευση που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης, από το καλοκαίρι του 2009, εντοπίζονται:

- Καθ' όλο σχεδόν το μήκος της κεντρικής (επαρχιακής) οδού, όπου μάλιστα παρατηρείται κατά τόπους το φαινόμενο της κατάληψης και των δύο πλευρών της οδού, με αποτέλεσμα σε κάποια τμήματα να μην είναι δυνατή η κίνηση των οχημάτων σε δύο κατευθύνσεις.
- Σε όλο το μήκος της οδού των Μπαξέδων μέχρι τον Θόλο, όπου, όπως προαναφέρθηκε, σταθμεύουν όχι μόνο Ι.Χ. αλλά και τουριστικά λεωφορεία που θέλουν να αποφύγουν τη χρέωση του οικείου *parking*.
- Στα τελευταία 200-300μ. της οδού του Αμμουδιού, όπου τα οχήματα σταθμεύουν είτε πάνω στο νεόδμητο πεζοδρόμιο, είτε εξ ολοκλήρου εντός του καταστρώματος της –αρκετά πλατειάς– οδού.
- Στην πλατεία Αγ. Γεωργίου, όπου 3-4 οχήματα σταθμεύουν κατά βούληση στο μικρό πλάτωμα στην είσοδο του κεντρικού πεζοδρόμου, απομειώνοντας σημαντικά το χώρο κίνησης των πεζών, δυσχεραίνοντας τη λειτουργία μιας εκ των βασικότερων στάσεων του ΚΤΕΛ και δημιουργώντας σημαντική περιβαλλοντική υποβάθμιση και αισθητική όχληση στην κύρια είσοδο της Οίας (Εικ. 13).
- Στην πλατεία του ΚΤΕΛ, όπου η αυθαίρετη στάθμευση σε όλη την περίμετρο του χώρου, δυσχεραίνει σημαντικά την πρόσβαση και τους ελιγμούς των λεωφορείων του ΚΤΕΛ. Τα περίπου 35 σταθμευμένα οχήματα καταλαμβάνουν σήμερα περίπου τη μισή επιφάνεια της πλατείας (~600μ²).
- Στο μικρό χώρο έμπροσθεν του Περιφερειακού Ιατρείου, ο οποίος καταλαμβάνεται τόσο από οχήματα (10 Ι.Χ. κατά μέγιστο) όσο και από μοτοσικλέτες, που δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στην πρόσβαση και τους ελιγμούς των ασθενοφόρων, καθιστώντας επιτακτική

την απαγόρευση εισόδου ή, έστω, την αυστηρή απαγόρευση της στάθμευσης σε όλο το χώρο της αδιέξοδης οδού (Εικ. 14).



Εικ. 13: Σημαντική αισθητική όχληση και περιβαλλοντική υποβάθμιση (απομείωση του χώρου κίνησης των πεζών, δυσχέρεια στη λειτουργία κεντρικής στάσης του ΚΤΕΛ) εξαιτίας της παράνομης στάθμευσης στην είσοδο του κεντρικού πεζοδρόμου



Εικ. 14: Παράνομη στάθμευση οχημάτων και μοτοσικλετών μπροστά στο Περιφερειακό Ιατρείο που δυσχεραίνει την πρόσβαση των ασθενοφόρων

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης έγινε απογραφή των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό που δεν παρακωλύουν άμεσα τη διερχόμενη κυκλοφορία των οχημάτων, δηλαδή διατάσσονται εκτός της λωρίδας κίνησης της εκάστοτε οδού (διατηρώντας π.χ. ελεύθερο πλάτος 5,5μ. στην περίπτωση του κεντρικού οδικού άξονα, ο οποίος περιλαμβάνει και τη μεγάλη πλειοψηφία των παρόδιων θέσεων). Από την καταγραφή προέκυψαν 60 θέσεις παρόδιας στάθμευσης, στις οποίες βέβαια θα πρέπει να προστεθούν σήμερα και αρκετές ακόμη (που δεν ήταν δυνατό να υπολογιστούν από την παρούσα μελέτη) ιδιωτικές θέσεις στον υπαίθριο χώρο ορισμένων σχετικά μεγάλων ιδιοκτησιών ή συγκροτημάτων κατοικιών.

Προσθέτοντας τις 460 θέσεις των εκτατικών χώρων στάθμευσης, προκύπτει τελικά μια συνολική προσφορά 520 μη οχλουσών θέσεων στάθμευσης σε εκτατικούς χώρους ή μικρά πλατώματα του οδικού δικτύου της Οίας. Με βάση ορισμένες χονδρικές παραδοχές, η σημερινή προσφορά θέσεων φαίνεται να επαρκεί θεωρητικά για τις ανάγκες των μονίμων κατοίκων και των τακτικών παραθεριστών (εποχιακοί κάτοικοι που διαθέτουν εξοχική κατοικία στην Οία). Εντούτοις, η έντονη τουριστική έλξη της Οίας αυξάνει σημαντικά τις ανάγκες για στάθμευση τους καλοκαιρινούς μήνες, ενώ ένα βασικό μέρος του προβλήματος είναι ποιοτικό και έχει να κάνει με την ανεξέλεγκτη εισβολή του αυτοκινήτου σε κάθε ελεύθερο χώρο του παραδοσιακού οικισμού, εις βάρος των υπολοίπων ήπιων μορφών μετακίνησης και της συνολικής ποιότητας ζωής. Σε αυτή την κατεύθυνση, κρίνεται επιτακτική η άμεση απομάκρυνση όλων των οχλουσών θέσεων στάθμευσης που αναφέρθηκαν προηγουμένως και η διατύπωση μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής στάθμευσης για την Οία. Επομένως, κρίσιμα αναδεικνύονται τα ζητήματα:

- Της διαχείρισης της ζήτησης για στάθμευση, αφενός με την παροχή ισχυρών εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (σύγχρονη, ελκυστική και άνετη δημόσια συγκοινωνία για την αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ.) και αφετέρου με τον αναπροσανατολισμό του συστήματος στάθμευσης της Οίας ώστε να ενθαρρυνθεί η εναλλαγή στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του οικισμού (εφαρμογή πολιτικών τιμολόγησης των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης) και να ενισχυθεί η χρήση κατάλληλα διαμορφωμένων και βέλτιστα αξιοποιούμενων χώρων εκτός οδού. Με αυτό τον τρόπο, θα μπορέσει να εφαρμοστεί χωρίς σημαντικές παρενέργειες το μέτρο της κατάργησης –με αυστηρό έλεγχο για την εφαρμογή του– όλων των οχλούντων χώρων ή μεμονωμένων θέσεων στάθμευσης, ιδιαίτερα όσων διατάσσονται πάνω σε πλατείες, πεζοδρόμους και κύριους οδικούς άξονες, προκειμένου να ομαλοποιηθεί η κυκλοφοριακή ροή, να αυξηθεί το επίπεδο της οδικής ασφάλειας και να αποδοθεί ο απαιτούμενος χώρος για την κίνηση των πεζών, ώστε να συμπληρωθεί το –ήδη εκτεταμένο– πλέγμα πεζοδρόμων της Οίας.
- Της συστηματικής και ολοκληρωμένης σήμανσης όλων των οργανωμένων χώρων στάθμευσης του οικισμού (όπως αυτοί θα προσδιοριστούν από την παρούσα μελέτη), ώστε να παρέχεται έγκαιρη πληροφόρηση στους οδηγούς και να αποφεύγονται άσκοπες περιπορείες των οχημάτων σε αναζήτηση θέσης παρά την οδό.
- Η επιτυχία του μέτρου της απομάκρυνσης της παρόδιας στάθμευσης θα εξαρτηθεί, ως ένα βαθμό, και από την εξεύρεση ορισμένων νέων χώρων στάθμευσης εκτός της οδού σε κομβικά σημεία στην περίμετρο της Οίας, ώστε να μη διαταραχθεί σημαντικά το ισοζύγιο των

διατιθέμενων θέσεων, καθώς υπολογίζεται ότι σήμερα η οχλούσα παρόδια στάθμευση «εξυπηρετεί» τουλάχιστον 350 οχήματα⁷.

Ως προς τα προγραμματισμένα έργα, σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα (καλοκαίρι του 2009), σημαντική ανάσα αναμένεται να δώσουν:

- η βέλτιστη αξιοποίηση, με τις κατάλληλες διαμορφώσεις και την εγκατάσταση σχετικής πληροφοριακής σήμανσης, του σημαντικού χώρου στάθμευσης στο νεκροταφείο,
- η ενθάρρυνση –με την κατάλληλη σήμανση– της χρήσης του μερικώς ανεπτυγμένου κοινοτικού χώρου στάθμευσης απέναντι από το Κοινοτικό Κατάστημα, που μπορεί να εκτονώσει σημαντικά τις πιέσεις που θα δημιουργήσει η απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το μήκος της οδού προς το Αμμούδι.
- η λειτουργία τριών όμορων ιδιωτικών χώρων στάθμευσης (Πάσσαρη) περίπου 150μ. ανατολικά της κεντρικής πλατείας, οι οποίοι, στην πλήρη τους ανάπτυξη, το καλοκαίρι του 2009, αναμένεται να εξυπηρετούν συνολικά 80 οχήματα (το καλοκαίρι του 2008 λειτουργούσε μόνο ο ένας, εξυπηρετώντας μόλις 10 οχήματα).

Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (δηλαδή το νωρίτερο το καλοκαίρι του 2010), στους παραπάνω χώρους στάθμευσης θα προστεθούν:

- οι δύο κοινοτικοί χώροι στάθμευσης του υπαίθριου θεάτρου, συνολικής χωρητικότητας 200 θέσεων στάθμευσης (σημειώνεται ότι η λειτουργία του δεύτερου χώρου είναι πιθανό να καθυστερήσει, καθώς ακόμη δεν έχει πραγματοποιηθεί η απαλλοτρίωση του γηπέδου, ενώ ο πρώτος χώρος στάθμευσης ήδη λειτουργεί μερικώς),
- ο –υπό κατασκευή σήμερα– κοινοτικός χώρος στάθμευσης του γηπέδου, προβλεπόμενης χωρητικότητας 33 θέσεων, που αναμένεται να παραδοθεί προς χρήση το καλοκαίρι του 2010, παρέχοντας μια ακόμη σημαντική λύση για τις ανάγκες στάθμευσης του Αμμουδιού.

Τα προγραμματισμένα έργα στην περιοχή του υπαίθριου θεάτρου αναμένεται να απορροφήσουν σε μεγάλο βαθμό τις πιέσεις στην περιοχή προς το Αμμούδι, ενώ η αξιοποίηση του *parking* του νεκροταφείου θα δώσει μερική λύση στην περιοχή της ανατολικής εισόδου.

Επομένως, οι περιοχές όπου θα πρέπει να αναζητηθούν νέοι χώροι κατά προτεραιότητα είναι το κέντρο της Οίας, από τα ΚΤΕΛ ως τον Αγ. Γεώργιο (περίπου 150 θέσεις), ο Θόλος (περίπου 50 θέσεις) και η Φοινικιά (περίπου 50 θέσεις) (βλ. Σχέδιο 1α). Σε αυτή την κατεύθυνση, θα πρέπει να προσδιοριστούν, σε στενή συνεργασία με την Κοινοτική Αρχή, γήπεδα ιδιοκτησίας

⁷ Οι οποίες αναλύονται σε: 30 θέσεις στην περιοχή μεταξύ της Φοινικιάς και της διασταύρωσης Περιβόλα, 40 στην περιοχή μεταξύ Περιβόλα και Αγ. Γεωργίου, 70 στην περιοχή μεταξύ του Αγ. Γεωργίου και της κεντρικής πλατείας, 100 μεταξύ της κεντρικής πλατείας και του Κοινοτικού Καταστήματος, 80 κατά μήκος της οδού από την Οία ως τον Θόλο και 50 στην κατηφόρα προς το Αμμούδι.

της Κοινότητας ή ιδιοκτησίες που θα μπορούσαν να αποκτηθούν άμεσα (δηλαδή ενόψει του επερχόμενου καλοκαιριού) μέσω αγοράς ή απαλλοτρίωσης.

Κλείνοντας, αναφέρεται επίσης η παντελής έλλειψη θέσεων στάθμευσης για την τροφοδοσία των καταστημάτων, που διενεργείται κατά το δοκούν, σταθμεύοντας συνήθως σε κάποιο πλάτωμα του οδικού δικτύου ή πάνω σε κάποιον ελεύθερο χώρο. Σήμερα υπάρχει και εφαρμόζεται ωράριο τροφοδοσίας 07.00-12.00, οπότε το ζητούμενο είναι ο προσδιορισμός ενός ελάχιστου αριθμού θέσεων επί του κεντρικού άξονα, τόσο για την εξυπηρέτηση των παρόδιων καταστημάτων, όσο και εκείνων που βρίσκονται στον πυρήνα του οικισμού (επομένως ο καθορισμός των απαιτούμενων θέσεων χρειάζεται να γίνει κοντά στις διασταυρώσεις με τους κάθετους πεζόδρομους).

2.4 Δημόσια συγκοινωνία

Χρέη δημόσιας συγκοινωνίας στη Σαντορίνη εκτελεί το τοπικό ΚΤΕΛ, το οποίο έχει στη διάθεσή του 23 λεωφορεία, από τα οποία δρομολογούνται τα 20 (τρία λεωφορεία 32 θέσεων, ένα 40 θέσεων και τα υπόλοιπα 19 50 θέσεων). Όλες οι γραμμές συνδέουν ακτινικά τα Φηρά με τους βασικούς οικισμούς και τους υπόλοιπους κύριους προορισμούς του νησιού (αεροδρόμιο, λιμάνι, πολυσύχναστες παραλίες).

Η Κοινότητα της Οίας εξυπηρετείται:

- όλο το χρόνο από τη γραμμή Φηρών-Ημεροβιγλίου-Οίας, που συνδέει τους τρεις οικισμούς κατά μήκος της επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας, με 30 δρομολόγια το καλοκαίρι (ένα δρομολόγιο ανά κατεύθυνση ανά μισή ώρα περίπου) και 9 το χειμώνα (ένα δρομολόγιο ανά κατεύθυνση ανά μιάμιση-δύο ώρες περίπου) και
- από τη γραμμή Φηρών-Μπαξέδων, που περνά, μέσω της περιφερειακής οδού Φηρών-Οίας, από τον Βουρβούλο, το Πορί και τους οικισμούς Κολούμπου και Παραδείσου, με 4 δρομολόγια το καλοκαίρι και 1 το χειμώνα.

Τα παραπάνω δρομολόγια είναι δυνατό πάντως να πυκνώνουν τους καλοκαιρινούς μήνες, ανάλογα με τις ανάγκες και λόγω της υψηλής ζήτησης.

Όσον αφορά στην Κοινότητα Θηρασίας, υπάρχει τακτική σύνδεση του λιμανιού της Ρίβας όλο το χρόνο με τον όρμο του Αμμουδιού:

- με καϊκία («λάτζες»), με 3 δρομολόγια την ημέρα, στις 08.00, στις 12.00 και στις 17.00, τα οποία διαρκούν περίπου είκοσι λεπτά,

- με επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, με 2 δρομολόγια την ημέρα.

Τους θερινούς μήνες πραγματοποιούνται επιπλέον καθημερινές εκδρομές με καΐκια που κάνουν το γύρο του νησιού, συνδέοντας το Αμμούδι με τη Θηρασιά στις 10.00 και τις 10.30 το πρωί, ενώ η καθημερινή ακτοπλοϊκή σύνδεση (με ένα δρομολόγιο την ημέρα) στην επιδοτούμενη γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ίος-Σίικινος-Φολέγανδρος-Θηρασιά-Θήρα-Ανάφη, δυστυχώς διεκόπη.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι, ενώ η σύνδεση με τα Φηρά είναι σε γενικές γραμμές ικανοποιητική, υπάρχει σαφής έλλειψη συγκοινωνιακής διασύνδεσης μεταξύ των οικισμών της Κοινότητας, παράγοντας που λειτουργεί ανασταλτικά για την κοινωνική και οικονομική συνοχή της Κοινότητας και υπαγορεύει τη χρήση ιδιωτικού μεταφορικού μέσου για την πραγματοποίησή σχεδόν όλων των μετακινήσεων στο εσωτερικό της Κοινότητας. Οι δύο διερχόμενες γραμμές του ΚΤΕΛ συμπτωματικά διασυνδέουν ορισμένους οικισμούς κατά μήκος της βόρειας και της νότιας ακτής αντίστοιχα, λείπει όμως η κρίσιμη σύνδεση στον άξονα Β-Ν (Οία-Θόλος-Μπαξέδες ή/και Οία-Παράδεισος-Κολούμπος), όπως και η δυνατότητα συνδυασμένης μετακίνησης προς και από τη Θηρασιά μέσω του Αμμουδιού. Ο παράγοντας αυτός έχει επισημανθεί από την Κοινοτική Αρχή και αποτελεί δηλωμένο στόχο της παρούσας μελέτης, στα πλαίσια της οποίας θα εξεταστεί η δημιουργία κυκλικού δρομολογίου διασύνδεσης της βόρειας με τη νότια ακτή και τον όρμο του Αμμουδιού, πιθανότατα με *mini bus*.

2.5 Σήμανση

Η πληροφοριακή σήμανση στο οδικό δίκτυο της Κοινότητας κρίνεται ανεπαρκής, καθώς περιλαμβάνει ένα μικρό αριθμό πινακίδων βασικών προορισμών επί των δύο κύριων οδικών αξόνων και αρκετές τοπικές πινακίδες καθοδήγησης προς σημεία ενδιαφέροντος (Κοινοτικό Κατάστημα, Ναυτικό Μουσείο κλπ.) στο εσωτερικό της Οίας (Εικ. 15). Ο στόχος, όπως έχει τεθεί και από την Κοινοτική Αρχή, είναι διττός:

- πρώτον, απαιτείται συμπλήρωση και συνολική λειτουργική αναβάθμιση της σήμανσης των κύριων προορισμών (οικισμοί, λιμάνια, παραλίες και προορισμοί τουριστικού ενδιαφέροντος), με κύριο μέλημα την ιεράρχηση των προορισμών και την εξασφάλιση συνέχειας και ομοιομορφίας στη σήμανση,
- δεύτερον, κρίνεται σκόπιμη η ανάπτυξη συστήματος τοπικής σήμανσης ειδικά για τον οικισμό της Οίας, η οποία κυρίως θα πρέπει να καθοδηγεί έγκαιρα και αποτελεσματικά τους οδηγούς Ι.Χ. και λεωφορείων στους αντίστοιχους οργανωμένους χώρους στάθμευσης –υφιστάμενους, προγραμματισμένους και τυχόν προτεινόμενους από την παρούσα μελέτη–

[25]

εξασφαλιστεί η κατά το δυνατόν απρόσκοπτη κυκλοφοριακή λειτουργία του οικισμού, με μείωση των άσκοπων περιπορειών και παράλληλη ενθάρρυνση της χρήσης των οργανωμένων χώρων στάθμευσης. Σε αυτό το πλαίσιο, πέρα από τη συμβατική καθοδήγηση είναι χρήσιμο να παρέχονται στους οδηγούς πληροφορίες σχετικά με τη χωρητικότητα⁸ και το καθεστώς χρήσης κάθε οργανωμένου χώρου (χρονικοί περιορισμοί, δικαίωμα χρήσης, ύπαρξη ή μη χρέωσης και τρόπος/σημείο πληρωμής κ.ά.). Πέραν αυτού, το σύστημα θα μπορούσε να εμπλουτιστεί και με πληροφορίες για τα υπόλοιπα σημεία ενδιαφέροντος, όπως κοινοτικές υπηρεσίες, πλατείες, ξενοδοχειακά καταλύματα κλπ.

Περαιτέρω, θα εξεταστεί η σκοπιμότητα εγκατάστασης και ενός συμπληρωματικού συστήματος σήμανσης για τους πεζούς, με ειδικές πινακίδες κατά μήκος των κύριων πεζοδρόμων και πλατειών του οικισμού, που θα τους καθοδηγεί προς τα διάφορα σημεία έλξης (Καλντέρα, Αμμούδι, πολιτιστικές λειτουργίες υφιστάμενες και προβλεπόμενες), λειτουργώντας παράλληλα και ως μέσο αναβάθμισης της συνολικής εικόνας του οικισμού.

Στο επίπεδο της ρυθμιστικής σήμανσης, επισημαίνονται ελλείψεις κυρίως σε θέματα οριζόντιας σήμανσης (διαγραμμίσεις), η οποία πρέπει να συμπληρωθεί με τη χάραξη οριογραμμών και διαχωριστικής γραμμής στην οδό προς Αμμούδι (Εικ. 4α,β), καθώς και με τη διαγράμμιση διαβάσεων στα σημεία των στάσεων του ΚΤΕΛ και της κοινοτικής συγκοινωνίας –όπου αυτές θα χωροθετηθούν– καθώς και τη διαγράμμιση επί του εδάφους των θέσεων σε όλους τους χώρους στάθμευσης, εκτατικούς και παρόδιους.

⁸ Ιδεατό σενάριο σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα θα ήταν η ανάπτυξη ενός «έξυπνου» συστήματος πληροφόρησης για τις ελεύθερες θέσεις σε πραγματικό χρόνο, που θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο πρότυπης, πιλοτικής μελέτης.



(α)



(β)



(γ)



(δ)

Εικ. 15: Πληροφοριακή σήμανση: (α, γ) Πρόχειρη τοποθέτηση πινακίδων τοπικών προορισμών στο κέντρο της Οίας σε σημεία που τις καθιστούν δύσκολα αναγνώσιμες, (β) Λανθασμένη τοποθέτηση πληροφοριακής πινακίδας βασικών προορισμών πάνω στη διασταύρωση και μακριά από το πεδίο ορατότητας του οδηγού, (γ, δ) Πρόχειρες-δυσανάγνωστες πινακίδες προς χώρους στάθμευσης

3 Πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης

Η μικρή κλίμακα και ο παραδοσιακός χαρακτήρας του οικιστικού ιστού και του δομημένου περιβάλλοντος, που καθιέρωσαν την Οία ως τουριστικό προορισμό διεθνούς εμβέλειας, συνιστούν αναμφίβολα το σημαντικότερο αναπτυξιακό πλεονέκτημα του οικισμού, το οποίο πρέπει να διαφυλαχθεί και να αναδειχθεί έτι περισσότερο, ειδικά σε μια περίοδο όπου η παγκόσμια οικονομία εισέρχεται σε περίοδο ύφεσης. Οι συνέπειες αυτής της ύφεσης αναμένεται να πλήξουν ιδιαίτερα τόπους των οποίων η οικονομία στηρίζεται κυρίως στον τουρισμό. Στην προσπάθεια διατήρησης των προηγούμενων ρυθμών ανάπτυξης ή συγκράτησης της πτώσης ο ανταγωνισμός μεταξύ τουριστικών προορισμών θα παίξει σημαντικό ρόλο, επομένως ένας τουριστικός τόπος όπως η Οία πρέπει να διατηρήσει με κάθε τρόπο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που τον χαρακτήρισαν και τον διέκριναν στην τουριστική αγορά. Είναι επομένως προφανές ότι το αντικείμενο της παρούσας μελέτης παίρνει άλλη διάσταση, καθώς καλείται να υποστηρίξει μια δέσμη μέτρων και πολιτικών στρατηγικού χαρακτήρα που να συνάδουν με τον ιδιαίτερο, «ήπιο» χαρακτήρα της Οίας και να αναδεικνύουν όλα τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα.

Η μαζική εισβολή του αυτοκινήτου συνιστά το σημαντικότερο παράγοντα υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και της δημόσιας εικόνας της Οίας. Σε αυτή την κατεύθυνση, η Κοινότητα καλείται να εφαρμόσει ένα πλέγμα δράσεων με στόχο τον αναπροσανατολισμό του κυκλοφοριακού συστήματος και την προώθηση ήπιων («πράσινων») μορφών μετακίνησης, όπως η μαζική συγκοινωνία και οι μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο, παράλληλα με μέτρα αποθάρρυνσης της μαζικής εισόδου και στάθμευσης οχημάτων στο κέντρο της Οίας. Έτσι, οι κύριοι άξονες της προτεινόμενης στρατηγικής περιλαμβάνουν:

- τη μείωση –με τελικό στόχο την πλήρη αποτροπή– της διέλευσης βαρέων οχημάτων από την κεντρική (επαρχιακή) οδό, με την εξεύρεση εναλλακτικής διαδρομής για την κίνησή τους προς και από το κέντρο της Οίας και το σημερινό χώρο στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων,
- την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας (ιδιαίτερα προς Μπαξέδες και Αμμούδι-Θηρασιά) από την κεντρική οδό, με εφαρμογή κατάλληλης πληροφοριακής σήμανσης και ορισμένες σημειακές βελτιώσεις προβληματικών τμημάτων του περιφερειακού οδικού δικτύου,
- την ενθάρρυνση των πεζή μετακινήσεων με την ολοκλήρωση του πλέγματος πεζοδρόμων – ιδιαίτερα με τη συμπλήρωση του ελλείποντος κρίκου του δικτύου, που είναι ο άξονας της κεντρικής οδού, με υλοποίηση το συντομότερο δυνατό της πρότασης που κατατίθεται στην παρούσα μελέτη– και τη βελτίωση της πληροφοριακής σήμανσης σε συνδυασμό και με τη χωροθέτηση των περιμετρικών χώρων στάθμευσης,

- τη λήψη προληπτικών μέτρων ώστε να εξασφαλίζεται ο σεβασμός στη φέρουσα χωρητικότητα των στενών πεζόδρομων της Οίας από την αθρόα προσέλευση επισκεπτών κατά τις ημέρες και ώρες αιχμής,
- την ενίσχυση του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών προς και από το κέντρο της Οίας με την ανάπτυξη ενός αξιόπιστου και φιλικού περιβαλλοντικά δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας για τη σύνδεση με τους περιμετρικούς οικισμούς, τις παραλίες της βόρειας ακτής, το Αμμούδι (συνδυασμένες μετακινήσεις προς και από τη Θηρασιά) και επιλεγμένα σημεία στην περίμετρο του οικισμού της Οίας σε συνδυασμό με τους κατάλληλους χώρους στάθμευσης (εφαρμογή συστήματος *park & ride*),
- τον αναπροσανατολισμό του συστήματος στάθμευσης με στόχο την ενθάρρυνση της στάθμευσης περιμετρικά της Οίας και την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προς το κέντρο του οικισμού με τα πόδια ή με την κοινοτική συγκοινωνία:
 - κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το μήκος του κύριου οδικού δικτύου για να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή ροή, με διατήρηση ενός περιορισμένου αριθμού θέσεων σε επιλεγμένα πλατώματα επαρκούς πλάτους (με κατάλληλη οριοθέτηση και σήμανση) για την οργάνωση θέσεων τροφοδοσίας των παρόδιων καταστημάτων και την εξυπηρέτηση, όπου είναι δυνατό, των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων,
 - οργάνωση περιφερειακών χώρων δωρεάν στάθμευσης στις εισόδους της Οίας (ανατολική είσοδος - Φοινικιά / δυτική είσοδος - Κοινοτικό Κατάστημα - υπαίθριο θέατρο - Αμμούδι / βόρεια είσοδος - Θόλος),
 - εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (με χρέωση που να στοχεύει στην αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης) στον πυρήνα της Οίας,
 - εξασφάλιση ενός σημαντικού αριθμού θέσεων στάθμευσης για τις ανάγκες των κατοίκων⁹,
- σημειακές παρεμβάσεις βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής ή/και της χάραξης του κύριου οδικού δικτύου, με στόχο την αύξηση της οδικής ασφάλειας και την ομαλοποίηση της κυκλοφορίας,
- την αναβάθμιση της πληροφοριακής σήμανσης, με στόχο την υποστήριξη όλων των προηγούμενων στόχων της πρότασης κυκλοφοριακής οργάνωσης, δηλαδή την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας από το εσωτερικό της Οίας, την έγκαιρη και συστηματική καθοδήγηση των οδηγών προς τους διάφορους τύπους χώρων στάθμευσης (ιδιαίτερα σε

⁹ Οι προτάσεις της παρούσας μελέτης θεωρητικά καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων, σε κάθε περίπτωση πάντως, αν διαπιστωθεί από την Κοινοτική Αρχή ότι απαιτούνται περισσότερες θέσεις, αυτές μπορούν εύκολα να εξασφαλιστούν εντός των προς απόκτηση χώρων στάθμευσης, σε βάρος ορισμένων θέσεων επισκεπτών.

συνδυασμό με το σύστημα *park & ride* και την πολιτική ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Οίας) και την ενίσχυση των πεζή μετακινήσεων (με την υπόδειξη των κύριων διαδρόμων κίνησης, καθώς και όλων των σημείων ενδιαφέροντος),

- την αναβάθμιση της οριζόντιας ρυθμιστικής σήμανσης (διαγραμμίσεις), με:
 - τη συμπλήρωση ελλείψεων σε τμήματα του οδικού δικτύου (όπως στην οδό προς Αμμούδι),
 - τη χάραξη διαβάσεων σε όλες τις στάσεις του ΚΤΕΛ και της κοινοτικής συγκοινωνίας, αλλά και σε κομβικά σημεία διέλευσης πεζών και
 - την οριοθέτηση όλων των θέσεων στάθμευσης, παρόδιων και μη, με ενδείξεις για το καθεστώς χρήσης τους (κατοίκων, δωρεάν και με χρέωση).

Με δεδομένα τα σημαντικά και συνεχώς διογκούμενα κυκλοφοριακά προβλήματα της Οίας, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις διαρθρώνονται σε τρία επίπεδα:

- α) Βραχυπρόθεσμα μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα, δηλαδή από το καλοκαίρι του 2009, για να δώσουν προσωρινή ανακούφιση στα προβλήματα της Κοινότητας, χωρίς να απαιτούν σημαντικά έργα υποδομής ούτε να επιφέρουν ριζικές αλλαγές στην καθημερινότητα των κατοίκων.
- β) Μεσοπρόθεσμα μέτρα και παρεμβάσεις που μπορούν να εφαρμοστούν από το καλοκαίρι του 2010, με την προϋπόθεση της επίσπευσης ορισμένων παρεμβάσεων που βρίσκονται ακόμη σε διαδικασία μελέτης.
- γ) Μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις που θα υποστηρίξουν την αειφόρο οργάνωση του αστικού και περιαστικού χώρου σε μεγάλο βάθος χρόνου, οι οποίες συναρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πορεία υλοποίησης του ΣΧΟΟΑΠ και των πολεοδομικών μελετών που θα ακολουθήσουν την έγκρισή του.

3.1 Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις

α. Κυκλοφοριακή οργάνωση - οδικό δίκτυο και πεζόδρομοι

(βλ. Σχέδιο 2 για τις γενικές ρυθμίσεις, Σχέδιο 7 για τις ενδεικτικές διαμορφώσεις και Σχέδιο 6 για τις προτεινόμενες διαδρομές κίνησης των πεζών)

1. Επιλεκτική μονοδρόμηση της κεντρικής οδού για τα βαρέα οχήματα άνω των 3,5 τόνων (τουριστικά λεωφορεία και οχήματα τροφοδοσίας) κατά το κρίσιμο επτάμηνο Απριλίου-Οκτωβρίου, με κατεύθυνση μονοδρόμησης από Α→Δ (δηλαδή από τη Φοινικιά προς το χώρο στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων) και εκτροπή της κυκλοφορίας τους στην κατεύθυνση εξόδου (από Δ→Α) μέσω του περιφερειακού οδικού δικτύου, Οίας-Θόλου-Μπαξέδων-Παραδείσου-Κολούμπου-Ποριού-Βουρβούλου προς Φηρά, Αθηνιό, αεροδρόμιο κλπ.

Με την επιλογή αυτή αποκομίζονται σημαντικά κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά οφέλη, καθώς:

- θα βελτιωθεί σημαντικά η κυκλοφοριακή ροή της κεντρικής οδού, εξαιτίας της μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου βαρέων οχημάτων κατά τη μια κατεύθυνση κίνησης και την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας συνάντησης δύο βαρέων οχημάτων,
- θα μειωθεί σημαντικά η περιβαλλοντική επιβάρυνση της οδού, τόσο λόγω της μείωσης της κυκλοφορίας των ρυπογόνων βαρέων οχημάτων στο μισό, όσο και λόγω της ομαλοποίησης της κυκλοφοριακής ροής, καθώς σε συνθήκες συμφόρησης, τριπλασιάζονται οι εκπομπές μονοξειδίου και διοξειδίου του άνθρακα (CO και CO₂) και σωματιδίων (PM), ενώ τετραπλασιάζονται εκείνες των υδρογονανθράκων (HC) και των οξειδίων του αζώτου (NO_x),
- θα δοθεί εξ αυτού η δυνατότητα χρήσης μειωμένης διατομής της τάξης των 5,5μ, ώστε να εξασφαλισθεί μια ενιαία λωρίδα πλάτους 0,5-1,5μ. για τη δημιουργία πεζοδρομίου στη μεριά της καλντέρας καθ' όλο το μήκος της οδού από τη Φοινικιά ως το Αμμούδι (όπως φαίνεται και στο Σχέδιο 7, με τις επιλεγμένες διατομές εξασφαλίζεται και η δυνατότητα υλοποίησης συνεχούς πεζοδρομίου 0,5-1μ. στη βόρεια πλευρά της οδού, από τη Φοινικιά μέχρι το Κοινοτικό Κατάστημα) και να οργανωθεί ένας μικρός αριθμός θέσεων παρόδιας στάθμευσης για την τροφοδοσία των καταστημάτων και τις ανάγκες των κατοίκων,

→ θα αυξηθεί σημαντικά το επίπεδο οδικής ασφάλειας για τα οχήματα και τους πεζούς, λόγω της μείωσης της πιθανότητας συνάντησης βαρέων οχημάτων και της δημιουργίας συνεχούς πεζοδρομίου.

Κύριο μειονέκτημα της επιλογής εκτροπής των βαρέων οχημάτων κατά τη μια κατεύθυνση μέσω της περιφερειακής οδού, αποτελεί η αναγκαστική διέλευση μέσα από τον Βουρβούλο, όπου υπάρχουν σημαντικές στενώσεις, επομένως αυτή η επιπλέον φόρτιση του δικτύου είναι πιθανό να εντείνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση του οικισμού. Όσον αφορά το υπόλοιπο τμήμα της διαδρομής, η περιφερειακή οδός έχει πολύ ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (πεδινή χάραξη με ήπιες κλίσεις, ομαλή οριζοντιογραφία και επαρκές πλάτος) για να παραλάβει την κίνηση των μεγάλων οχημάτων. Στην παρούσα φάση, όμως, η επιλογή αυτή αποτελεί πρακτικά μονόδρομο, καθώς το προβληματικό τμήμα των ~200μ. από τον κόμβο της Φοινικιάς ως την είσοδο της πλατείας της Φοινικιάς, δεν επιτρέπει την ασφαλή διέλευση βαρέων οχημάτων σε καμία από τις δύο κατευθύνσεις κίνησης (βλ. Εικ. 4):

- για μεν την κατεύθυνση εισόδου από τα Φηρά προς τη Φοινικιά, η ανεπάρκεια (στενότητα) του κόμβου σε συνδυασμό με το απότομο κατηφορικό S που ακολουθεί δεν επιτρέπει την ασφαλή (δεξιά) στροφή μεγάλων οχημάτων, ενώ
- στην κατεύθυνση εξόδου από τη Φοινικιά προς τα Φηρά (αριστερή στροφή), τα δύο απότομα ανηφορικά σημεία, ιδιαίτερα το δεύτερο που βρίσκεται ακριβώς στο σημείο αναμονής του κόμβου, δυσχεραίνουν πολύ τη διέλευση βαρέων οχημάτων, ενώ η αναγκαστική στάση λόγω παραχώρησης προτεραιότητας στον κύριο άξονα της επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας αφενός θα προκαλούσε σημαντική περιβαλλοντική (λόγω εκπομπής καυσαερίων) και ηχητική όχληση κατά το ξεκίνημα των βαρέων οχημάτων πάνω στην ανηφόρα, αφετέρου δε θα προκαλούσε σημαντική κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις απογευματινές ώρες αιχμής (μαζική αποχώρηση τουριστικών λεωφορείων), η οποία θα πολλαπλασίαζε την περιβαλλοντική επιβάρυνση της περιοχής.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημανθεί ότι πολλοί οδηγοί λεωφορείων επιλέγουν σήμερα ούτως ή άλλως τη διαδρομή μέσω Βουρβούλου προκειμένου να αποφύγουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της Οίας, επομένως μπορεί να θεωρηθεί ότι η προσωρινή αυτή ρύθμιση δεν πρόκειται να επιβαρύνει ιδιαίτερα την κυκλοφορία στον οικισμό του Βουρβούλου. Μελλοντικά δε, η κατασκευή της παράκαμψης του Βουρβούλου, αλλά και η ολοκλήρωση της οδού Αεροδρομίου-Οίας, θα επιτρέψει την πλήρη εκτροπή των βαρέων οχημάτων εκτός της επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας, σε συνάφεια και με τις κυκλοφοριακές

ρυθμίσεις για την αποφόρτιση του οδικού δικτύου των Φηρών που προβλέπονται στην αντίστοιχη, πρόσφατη (2008) κυκλοφοριακή μελέτη.

Σε κάθε περίπτωση, με δεδομένο ότι τα προαναφερθέντα έργα βρίσκονται εκτός της περιοχής δικαιοδοσίας της Κοινότητας Οίας και κρίνοντας ότι δεν είναι δίκαιο να μετατίθεται –έστω και σε μικρό βαθμό και προσωρινά– το πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης ενός οικισμού σε έναν άλλο, θα πρέπει να προωθηθεί κατά απόλυτη προτεραιότητα (δηλαδή ενόψει του καλοκαιριού του 2010) από την Κοινοτική Αρχή η βελτίωση του κόμβου της Φοινικιάς που θα επιτρέψει τη χρήση του περιφερειακού δακτυλίου Φοινικιάς-Παραδείσου-Μπαξέδων-Θόλου-Οίας, τουλάχιστον κατά την κατεύθυνση εισόδου (από Φηρά προς Οία). Ακολούθως δε, η προώθηση το συντομότερο δυνατό της ομαλοποίησης της κλίσης της οδού στο ύψος της εισόδου της πλατείας της Φοινικιάς, θα επιτρέψει την πλήρη εκτροπή των βαρέων οχημάτων και στις δύο κατευθύνσεις.

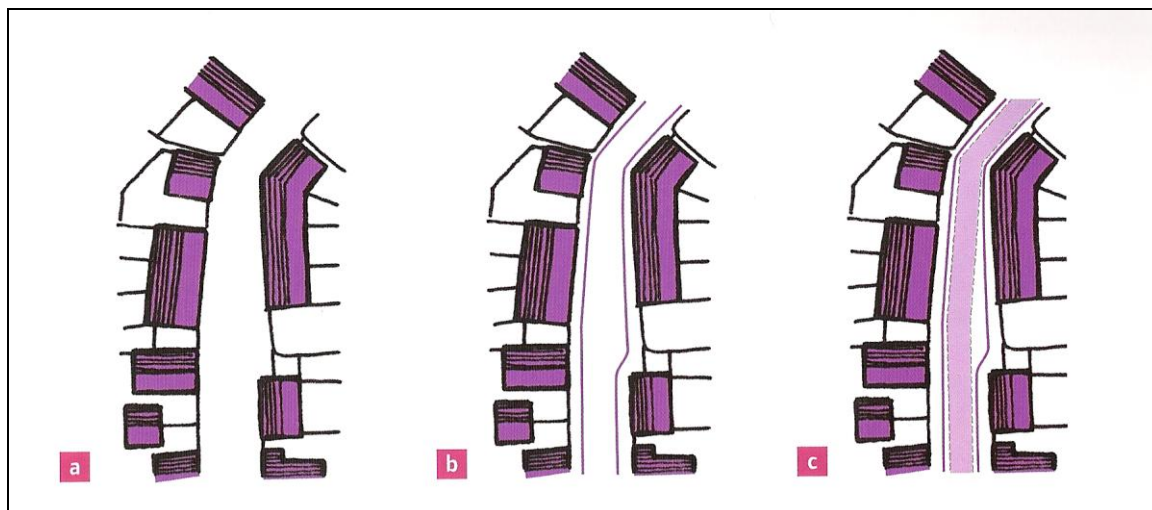
Όσον αφορά στην επιλογή μονοδρόμησης, από Α→Δ, εξασφαλίζεται ότι δεν πρόκειται να διαταραχθεί σε αυτό το πρώτο στάδιο η σημερινή «καθιερωμένη» διαδρομή εισόδου στην Οία, που διευκολύνει τόσο τα οχήματα τροφοδοσίας στην πρόσβασή τους όσο και τα τουριστικά λεωφορεία, καθώς αποτελεί μέρος της ξενάγησης των επισκεπτών.

Στα πλαίσια της πολιτικής ενίσχυσης της μαζικής συγκοινωνίας κρίνεται απαραίτητη η διατήρηση της δυνατότητας κίνησης και στις δύο κατευθύνσεις για τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ και, προφανώς, τα *mini bus* της κοινοτικής συγκοινωνίας.

Τέλος, σημειώνεται ότι, για προφανείς λόγους, πρέπει να διατηρηθεί η δυνατότητα αμφίδρομης κίνησης των υπηρεσιακών οχημάτων της Κοινοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης-Αποχέτευσης στα τελευταία 200μ., μεταξύ της διασταύρωσης του νεκροταφείου (όπου βρίσκεται το εργοστάσιο αφαλάτωσης της Κοινότητας) και του κόμβου της Φοινικιάς (ούτως ή άλλως, αυτό το τμήμα της οδού διαθέτει ικανοποιητικό πλάτος, ενώ και η καθημερινή φόρτιση από τα υπηρεσιακά οχήματα είναι αμελητέα).

2. Κατασκευή συνεχούς πεζοδρομίου και στις δύο πλευρές της κεντρικής οδού από τη Φοινικιά ως το Κοινοτικό Κατάστημα (εκπόνηση ειδικής μελέτης με βάση την ενδεικτική διαμόρφωση που προτείνεται στο Σχέδιο 7), ώστε να εξασφαλιστεί ένας ενιαίος διάδρομος ασφαλούς κίνησης των πεζών από τη μια άκρη του οικισμού ως την άλλη και να ολοκληρωθεί το πλέγμα των πεζοδρόμων. Το πλάτος των δύο πεζοδρομίων θα προκύψει αφαιρώντας το πλάτος των

5,5μ. του χώρου κίνησης των οχημάτων από το εκάστοτε διαθέσιμο πλάτος της οδού, με προτεραιότητα στην απόδοση μεγαλύτερου πλάτους στο πεζοδρόμιο προς τη μεριά της καλντέρας (το οποίο θα κυμαίνεται γενικά μεταξύ 0,5-1,5μ.), ενώ το επιπλέον τμήμα (μέγιστου πλάτους 1μ.) θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του πεζοδρομίου από τη βόρεια πλευρά. Σε επιλεγμένα κομβικά σημεία όπου το πλάτος επαρκεί, θα χωροθετηθούν επιπλέον και θέσεις τροφοδοσίας των καταστημάτων, ακολουθώντας τη λογική που φαίνεται στην Εικ. 16 (βλ. ενδεικτικές διαμορφώσεις στο Σχέδιο 7). Σε πρώτη φάση, ο χώρος του πεζοδρομίου μπορεί να οριοθετηθεί με την τοποθέτηση κορυνών, εντούτοις τόσο αισθητικοί όσο και πρακτικοί λόγοι υπαγορεύουν την ταχύτερη δυνατή –ει δυνατόν από φέτος– κατασκευή μόνιμου πεζοδρομίου, καθώς η φυσική διαμόρφωση θα αποτρέψει την παράνομη παρόδια στάθμευση και θα εξασφαλίσει την ασφαλέστερη κίνηση των πεζών.



Εικ. 16: (α) Τα κτίρια και η διαμορφωμένη γραμμή δόμησης βοηθούν στη διαμόρφωση του χώρου, (β) μια καμπύλη γραμμή συνεπικουρεί στην καλύτερη διαμόρφωση, (c) αφού καθοριστεί το απαραίτητο πλάτος δρόμου, το υπόλοιπο αποδίδεται είτε στους πεζούς είτε για την παρόδια στάθμευση και τη χωροθέτηση των θέσεων τροφοδοσίας

Η παρέμβαση αυτή εντάσσεται στο πρόγραμμα ολοκλήρωσης του δικτύου πεζοδρόμων της Οίας και πρέπει να συνδυαστεί απαραίτητα με:

- την ανάδειξη και αξιοποίηση, με την κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση (βλ. Σχέδιο 7), του πολύ όμορφου, γραφικού πεζοδρόμου από τον Περιβόλα ως το νεκροταφείο, στα πλαίσια της ενίσχυσης του συστήματος συνδυασμένων «πράσινων» μετακινήσεων,
- παρεμβάσεις εξασφάλισης συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας (σήμανση, σηματοδότηση και, σε ύστερο ορίζοντα, λιθόστρωση) στο κομβικό τμήμα μήκους ~120μ. περί τη στένωση του Αγ. Γεωργίου, όπου το πλάτος του δρόμου δεν επαρκεί για την κατασκευή πεζοδρομίου.

3. Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας προς Αμμούδι-Θηρασιά μέσω του περιφερειακού δακτυλίου Φοινικιάς-Μπαξέδων-Θόλου, με την κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση (βλ. Σχέδιο 7).
4. Μονοδρόμηση της πολύ στενής οδού που συνδέει τη Φοινικιά με τη διασταύρωση Περιβόλα, καθώς το πλάτος της δεν επαρκεί σε κανένα σχεδόν σημείο για την ταυτόχρονη διέλευση δύο οχημάτων τη στιγμή που η συνεχώς αυξανόμενη παρόδια δόμηση αυξάνει σταθερά τον κυκλοφοριακό της φόρτο. Ως κατεύθυνση μονοδρόμησης επιλέγεται για λόγους οδικής ασφάλειας η Α→Δ, αφενός λόγω της σημαντικής ανισοσταθμίας που σήμερα δημιουργεί κινδύνους αναπήδησης των οχημάτων κατά την αριστερή στροφή από Οία προς Φοινικιά (Εικ. 17α), και αφετέρου με στόχο να μειωθούν γενικότερα οι εμπλοκές στη διασταύρωση, με την κατάργηση της αριστερής στροφής.
5. Μερική πεζοδρόμηση της συνδετήριας οδού του Περιφερειακού Ιατρείου, σε συνδυασμό με την απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης σε όλο της το μήκος, για τη διευκόλυνση της πρόσβασης και κίνησης των ασθενοφόρων. Σε αυτή την πρώτη φάση, όπου θα διατηρηθεί η λειτουργία του χώρου στάθμευσης της Κοινότητας, θα επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων ως την είσοδο του *parking* (Εικ. 17β), ενώ, σε ύστερο ορίζοντα, όταν θα ολοκληρωθεί η κατασκευή των κοινοτικών χώρων στάθμευσης στη γύρω περιοχή και το *parking* θα κλείσει για να μετατραπεί σε πλατεία, θα απαγορευθεί πλήρως η διέλευση οχημάτων.
6. Κατασκευή περιμετρικού πεζοδρομίου πλάτους τουλάχιστον 1μ. στο χώρο στάθμευσης της κεντρικής πλατείας, ώστε να εξασφαλιστεί η σύνδεση της πλατείας με τους πεζόδρομους που συμβάλλουν σε αυτή από τη μεριά της καλντέρας. Με την παρέμβαση αυτή, θα διασφαλιστεί, με φυσική διαμόρφωση, η αποτροπή της ανεξέλεγκτης στάθμευσης στις εισόδους των πεζοδρόμων που σήμερα δυσχεραίνει την κίνηση των πεζών και υποβαθμίζει σημαντικά την εικόνα της πόλης σε ένα από τα πλέον πολυσύχναστα σημεία της, ενώ θα εξασφαλιστεί ένας ενιαίος περιμετρικός διάδρομος ικανού πλάτους για την κίνηση των πεζών. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η παρέμβαση αυτή δεν πρόκειται να μειώσει σημαντικά τη χωρητικότητα του *parking* της πλατείας, καθώς με τις κατάλληλες διαμορφώσεις (βλ. Σχέδιο 7) ο χώρος μπορεί να συνεχίσει να εξυπηρετεί τη στάθμευση 34 Ι.Χ.



(α)



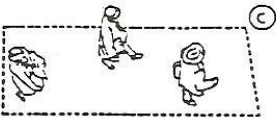
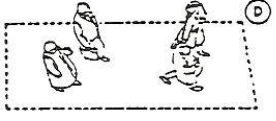

(β)

Εικ. 17: (α) Επικίνδυνη ανισοσταθμία στο σημείο εισόδου της στενής οδού Περιβόλα-Φοινικιάς, (β) Μερική πεζοδρόμηση της οδού του Περιφερειακού Ιατρείου

Οι προηγούμενες προτάσεις συμπλήρωσης του δικτύου πεζοδρόμων στοχεύουν στην ολοκλήρωση του πλέγματος κίνησης πεζών της Οίας, με τη συμπλήρωση των βασικών ελλείψεων, όπως αυτές προσδιορίστηκαν στο στάδιο της ανάλυσης. Εντούτοις, με δεδομένη τη μικρή κλίμακα του οικισμού και το πολύ μικρό πλάτος των οδών, οι δυνατότητες εξυπηρέτησης μεγάλων φόρτων πεζών στο κεντρικό τμήμα προς την καλντέρα, που αποτελεί τον κατ' εξοχήν πόλο έλξης για τους επισκέπτες, είναι εκ των πραγμάτων ιδιαίτερα περιορισμένες. Το πρόβλημα, όπως έχει επισημανθεί και από την Κοινοτική Αρχή, εντείνεται κατά τις ημέρες και ώρες αιχμής, όπου καταφθάνουν μαζικά κύματα οργανωμένων εκδρομικών με τουριστικά λεωφορεία από το λιμάνι του Αθηνιού. Εκείνες τις ώρες, υπολογίζεται ότι στους στενούς δρόμους της Οίας συνωστίζονται περίπου 3.000 άνθρωποι (60 λεωφορεία που μεταφέρουν 50 επιβάτες έκαστο), οι οποίοι προστίθενται στους υπόλοιπους επισκέπτες και κατοίκους που κινούνταν ήδη στους πεζοδρόμους του οικισμού. Καθώς δε, δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη διαφοροποίησης των ακολουθούμενων διαδρομών ξενάγησης, οι επισκέπτες κατευθύνονται μαζικά προς την περιοχή του Κάστρου, όπου δημιουργείται το αδιαχώρητο. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί συνθήκες κορεσμού (παρόμοιες με εκείνες που συμβαίνουν σε μια συμφορημένη οδική αρτηρία), κατά τις οποίες δυσχεραίνεται σημαντικά η ευκολία κίνησης των πεζών και προκαλούνται δυσάρεστες συνθήκες παραμονής για το σύνολο των μετακινούμενων. Ελλείψει ακριβών στοιχείων και μετρήσεων κίνησης πεζών, που θα κατεδείκνυαν το πραγματικό επίπεδο εξυπηρέτησης κατά τις ώρες αιχμής, θα ακολουθηθεί η αντίστροφη διαδικασία, δηλαδή θα υπολογιστεί η μέγιστη φέρουσα χωρητικότητα των κεντρικών πεζοδρόμων της Οίας βάσει διεθνώς αποδεκτών τιμών στάθμης εξυπηρέτησης, ώστε να αποκτηθεί μια αρκετά αξιόπιστη ποιοτική εικόνα που θα αποτελέσει τη βάση της συζήτησης για μια πιθανή ρύθμιση

των αφίξεων των οργανωμένων εκδρομών στην Οία (χρονοκατανομή των επισκέψεων στη διάρκεια της ημέρας και διαφοροποίηση των διαδρομών ξενάγησης).

Ο υπολογισμός της φέρουσας χωρητικότητας των κεντρικών πεζοδρόμων της Οίας, που απεικονίζονται με πράσινο χρώμα στην Εικ. 19, θα πραγματοποιηθεί με βάση τρεις τυπικές στάθμες εξυπηρέτησης (βλ. Εικ. 18): C, D (επιθυμητή κατάσταση) και E (αποδεκτά επίπεδα συμφόρησης σε χώρους σημαντικής έλξης και παρουσίας πεζών). Τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρατίθενται στον Πίνακα 2. Σημειώνεται πως έχουν ληφθεί ιδιαίτερα ευνοϊκές παραδοχές στον υπολογισμό της ωφέλιμης επιφάνειας των κοινοχρήστων χώρων, ώστε να αντισταθμιστούν τα εγγενή σφάλματα ενός τέτοιου υπολογισμού, κατά τον οποίο δεν είναι γνωστές οι ακριβείς διαδρομές κίνησης των πεζών εντός του οδικού δικτύου της περιοχής αναφοράς, ούτε ο πραγματικός αριθμός των ανθρώπων που κινούνται την ίδια στιγμή στο δίκτυο.

<p>ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ C</p> <p>Επιφάνεια πεζού: >2,2τ.μ./πεζό αλλά <3,7τ.μ./πεζό Μοναδιαία Ροή: <33 πεζοί/λεπτό/μ.</p>		<p>Σε αυτό το επίπεδο υπάρχει αρκετός χώρος, ώστε οι πεζοί να επιλέγουν κανονική ταχύτητα βαδίσματος και να προσπερνούν άλλους πεζούς, με μικρή πιθανότητα σύγκρουσης σε αντίθετες κινήσεις</p>
<p>ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ D</p> <p>Επιφάνεια πεζού: >1,4 τ.μ./πεζό αλλά <2,2 τ.μ./πεζό Μοναδιαία Ροή: <49 πεζοί/λεπτό/μ.</p>		<p>Σε αυτό το επίπεδο περιορίζεται η ελευθερία επιλογής της ταχύτητας βαδίσματος και η δυνατότητα προσπέρασης άλλων πεζών, με μεγάλη πιθανότητα σύγκρουσης σε αντίθετες κινήσεις</p>
<p>ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ E</p> <p>Επιφάνεια πεζού: >0,6 τ.μ./πεζό αλλά <1,4 τ.μ./πεζό Μοναδιαία Ροή: < 82 πεζοί/λεπτό/μ.</p>		<p>Σε αυτό το επίπεδο σχεδόν όλοι οι πεζοί έχουν περιορίσει την κανονική ταχύτητα βαδίσματος, προσαρμόζοντας αναγκαστικά το βήμα τους ανάλογα με τους υπόλοιπους. Υπάρχει λίγος χώρος για προσπέραση και οι αντίθετες κινήσεις γίνονται μόνο με μεγάλη δυσκολία, με αποτέλεσμα συχνές στάσεις και διακοπές της ροής</p>

Εικ. 18: Στάθμες εξυπηρέτησης κινούμενων πεζών

Πίν. 2: Φέρουσα χωρητικότητα κεντρικών πεζοδρόμων Οίας

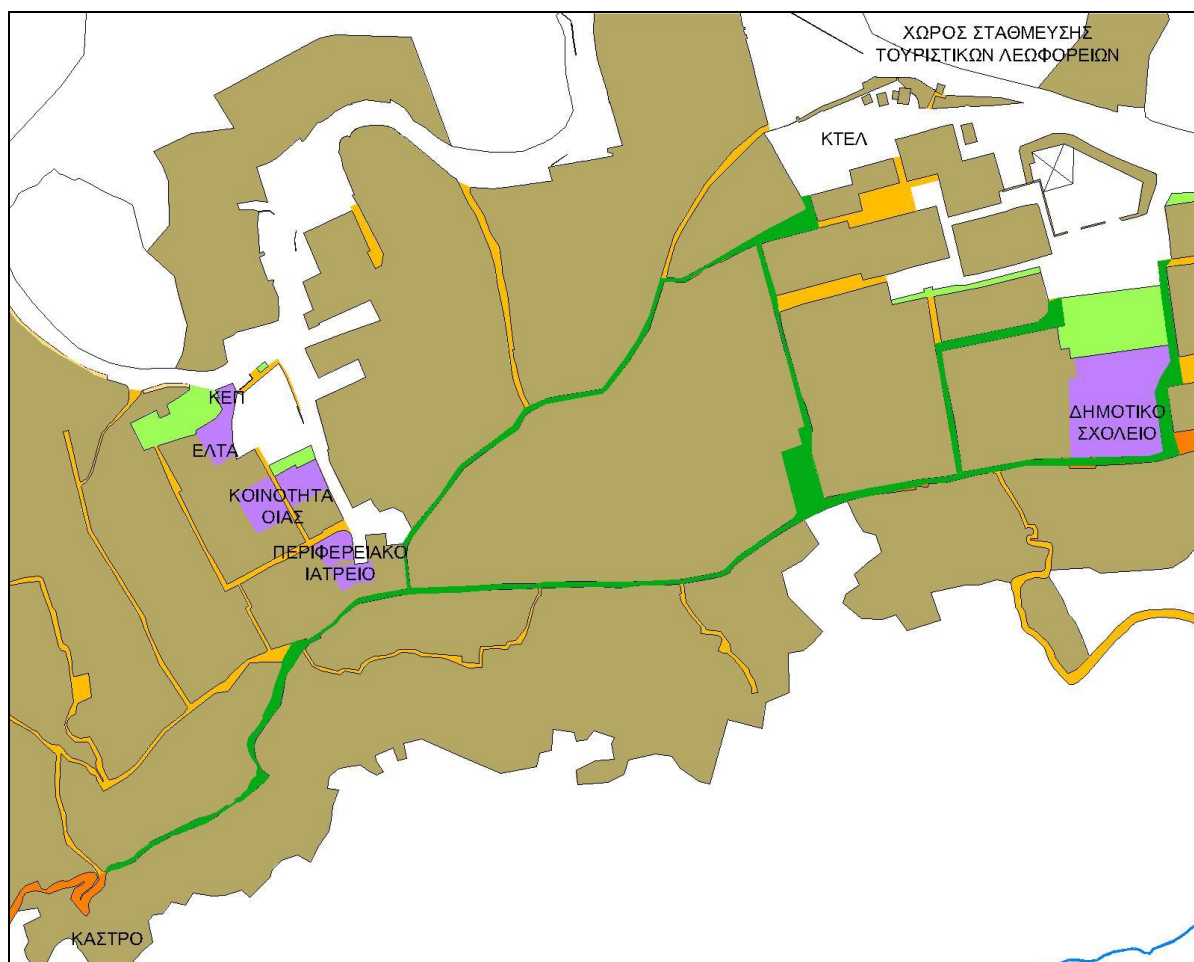
Πεζόδρομος	Μήκος (m)	Μέσο πλάτος (m)	Εμβαδό (m ²)	Μέσο ωφέλιμο πλάτος (m)	Ωφέλιμο εμβαδό (m ²)	Φέρουσα χωρητικότητα πεζών ανά στάθμη εξυπηρέτησης*		
						C	D	E
Κεντρικός (Σχολείο-Πλατσανή)	150	2,5	360	1,5	220	73	122	220
Κεντρικός (Πλατσανή-Σιδερά)	150	2,0	300	1,0	150	50	83	150
Κεντρικός (Σιδερά-Ρολόι-Κάστρο)	180	2,0	380	1,0	200	67	111	200
Κάθετος Δημ. Σχολείου	80	4,0	320	3,5	280	93	156	280
Κάθετος μεταξύ Σχολ.-Πλατσανής	110	2,7	300	2,2	250	83	139	250
ΚΤΕΛ - Πλατσανή (σοκάκι)	80	2,0	160	1,5	120	40	67	120
ΚΤΕΛ - Πλατσανή (πλάτωμα)	23	11,0	260	10,5	240	80	133	240
Σιδερά	250	2,0	500	1,5	370	123	206	370
Σύνολο	1.030		2.580		1.830	610	1.017	1.830

* Λαμβάνοντας μέσες τιμές επιφάνειας (m² ανά πεζό):

Στάθμη C: 3,0

Στάθμη D: 1,8

Στάθμη E: 1,0



Εικ. 19: Δίκτυο κεντρικών πεζοδρόμων Οίας

Η ανάλυση δείχνει ότι το δίκτυο των πεζοδρόμων που συνδέουν την Κεντρική Πλατεία και το χώρο στάθμευσης των λεωφορείων με το χώρο του κάστρου, μπορεί να «σηκώσει» την ταυτόχρονη παραμονή το πολύ 2.000 ανθρώπων, οπότε η μέση επιφάνεια ανά πεζό πέφτει στα σχετικά ανεκτά επίπεδα του 0,9 μ². Στη δεδομένη περίπτωση της ταυτόχρονης κυκλοφορίας 3.000 πεζών κατά την ώρα πραγματοποίησης των οργανωμένων εκδρομών, η τιμή πέφτει στο 0,61, δηλαδή στο κατώφλι της χαμηλότερης στάθμης εξυπηρέτησης. Με δεδομένη τη συνύπαρξη με τους υπόλοιπους πεζούς –κατοίκους και μεμονωμένους επισκέπτες– είναι φανερό ότι η τιμή πέφτει αρκετά κάτω από το 0,6, δηλαδή προκαλείται κατάσταση αναμονής (δημιουργία ουράς) και μάλιστα υπό δυσμενείς συνθήκες, κατά τις οποίες η κυκλοφορία είναι πολύ περιορισμένη, η κίνηση είναι δυνατή μόνο σε ομάδες και η επαφή μεταξύ των πεζών είναι αναπόφευκτη. Η κατάσταση αυτή υποβαθμίζει σημαντικά την ελκτικότητα του οικισμού τόσο για τους οργανωμένους εκδρομείς που «στοιβάζονται» στα σοκάκια της Οίας, όσο και για τους μεμονωμένους επισκέπτες –οι οποίοι, μάλιστα, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι «δεν ευθύνονται» για τη δημιουργία αυτής της κατάστασης– ενώ εγκυμονεί πολύ σοβαρούς κινδύνους ασφάλειας σε περίπτωση πρόκλησης πανικού.

Επομένως, με γνώμονα την άνετη και ασφαλή διακίνηση του κόσμου, θα πρέπει να επιδιωχθεί είτε η διαφοροποίηση του χρόνου πραγματοποίησης των επισκέψεων, ώστε να εξασφαλίζεται η μη υπέρβαση της μέγιστης φέρουσας χωρητικότητας, είτε η διαφοροποίηση και επέκταση των διαδρομών ξενάγησης, ώστε οι επισκέπτες να διαχέονται στο δίκτυο των πεζοδρόμων. Η διαφοροποίηση και επέκταση των διαδρομών, εκτός του προφανούς οφέλους της εξασφάλισης άνετων συνθηκών μετακίνησης, θα συμβάλλει επιπλέον στην τουριστική ανάδειξη όλης της κεντρικής περιοχής της Οίας και στη διάχυση των ωφελειών (αγορές ενθυμίων, εστίαση) σε όλη την περιοχή κατά μήκος του κεντρικού πεζοδρόμου, καθώς δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί ότι η μόνη εικόνα της Οίας που αποκομίζουν σήμερα οι οργανωμένοι εκδρομείς αφορά στο τμήμα από την Πλατσανή ως το κάστρο. Οι τρεις προτεινόμενες διαδρομές κίνησης των πεζών απεικονίζονται στο Σχέδιο 6, μαζί με μια νέα, τέταρτη, διαδρομή από το νεκροταφείο προς τον Αγ. Γεώργιο, μέσω του γραφικού μονοπατιού, η οποία θα αναδειχθεί με την κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση ώστε να χρησιμοποιείται από όσους μεμονωμένους εκδρομείς σταθμεύουν στο νέο *parking* του νεκροταφείου και προτιμούν να περπατήσουν προς το κέντρο της Οίας αντί να χρησιμοποιήσουν την κοινοτική συγκοινωνία. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η μέγιστη φέρουσα ικανότητα κατά μήκος κάθε μιας από τις προτεινόμενες διαδρομές.

Πίν. 3: Φέρουσα χωρητικότητα προτεινόμενων διαδρομών κίνησης πεζών

Διαδρομή	Ωφέλιμο εμβαδό (m ²)	Φέρουσα χωρητικότητα πεζών ανά στάθμη εξυπηρέτησης*		
		C	D	E
1 Σιδερά - Κάστρο	570	190	317	570
2 Πλατσανή - Δημ. Σχολείο	1.570	523	872	1.570
3 Αγ. Γεώργιος	2.080	693	1.156	2.080
Σύνολο	4.220	1.407	2.344	4.220
4 Νεκροταφείο	1.130	377	628	1.130

* Λαμβάνοντας μέσες τιμές επιφάνειας (m² ανά πεζό):

Στάθμη C: 3,0

Στάθμη D: 1,8

Στάθμη E: 1,0

Από τα αποτελέσματα του Πίνακα 3, φαίνεται ότι η ταυτόχρονη παρουσία 3.000 επισκεπτών μπορεί να επιτευχθεί μόνο στα πλαίσια της χρήσης διαφοροποιημένων διαδρομών ξενάγησης και μάλιστα σημαντικά πιο εκτεταμένων από τις σήμερα πραγματοποιούμενες, πάντα βέβαια σε οριακές συνθήκες εξυπηρέτησης (στάθμη E). Από εκεί και πέρα, η εξασφάλιση πραγματικά άνετων συνθηκών μετακίνησης (στάθμη D), προϋποθέτει επιπλέον και τη χρονική διαφοροποίηση των οργανωμένων εκδρομών, ώστε να μην υπερβαίνεται ο αριθμός των 2.000 επισκεπτών. Στα πλαίσια μίας τέτοιας προοπτικής, θα μπορούσε να επανασχεδιαστεί και ο χώρος στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων, ώστε η χωρητικότητά του να μειωθεί στις 40 θέσεις στάθμευσης αντί για τις 60 σημερινές.

β. Σημειακές παρεμβάσεις και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

(βλ. Σχέδιο 2 για τις γενικές ρυθμίσεις και Σχέδιο 7 για τις ενδεικτικές διαμορφώσεις)

1. Τοποθέτηση σηματοδότη εποχιακής λειτουργίας (επτάμηνο Απριλίου-Οκτωβρίου) για την εναλλάξ διέλευση των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας στο κρίσιμο τμήμα μήκους ~120μ. πριν τον Αγ. Γεώργιο, ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και η κυκλοφοριακή ροή στο κρίσιμότερο, από κάθε άποψη, τμήμα της οδού. Ο σηματοδότης θα πρέπει να είναι μεταβαλλόμενης φάσης, με τρία προγράμματα σηματοδότησης:
 - πρόγραμμα πρωινής-μεσημεριανής αιχμής, που θα παραχωρεί προτεραιότητα στο ρεύμα εισόδου,
 - πρόγραμμα απογευματινής αιχμής, που θα παραχωρεί προτεραιότητα στο ρεύμα εξόδου και
 - τυπικό πρόγραμμα, που θα ρυθμίζει ισομερώς το ρυθμό διέλευσης των δύο ρευμάτων τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η συμβολή του κλάδου σύνδεσης του μεγάλου ιδιωτικού *parking* των 100 θέσεων ακριβώς στο ύψος που αρχίζει η στένωση και θα τοποθετείτο κανονικά ο σηματοδότης του ρεύματος εξόδου (προς Φηρά), υπαγορεύει την ανάγκη εγκατάστασης δύο σηματοδοτών, ώστε να εξασφαλιστεί ένα ικανό μήκος αναμονής για τα οχήματα που θα εξέρχονται από το *parking*, τα οποία σε διαφορετική περίπτωση δεν θα μπορούσαν να στρίψουν με ασφάλεια από την κάθετη οδό προς τα αριστερά (αφού, για προφανείς λόγους, η κεντρική οδός έχει προτεραιότητα). Για το λόγο αυτό, ο πρώτος σηματοδότης πρέπει να τοποθετηθεί ακριβώς πριν τη συγκεκριμένη διασταύρωση, δηλαδή λίγο πριν την υφιστάμενη πληροφοριακή πινακίδα εισόδου του *parking* και ο επόμενος στο σημείο της υφιστάμενης πινακίδας αναγγελίας της στένωσης 20μ. πιο μακριά (βλ. Εικ. 20), μήκος που επαρκεί για την ασφαλή αναμονή τριών εξερχόμενων οχημάτων. Αντίστοιχα, πρέπει να εφαρμοστεί χρονοκαθυστέρηση μεταξύ της έναρξης των δύο πράσινων ενδείξεων. Η θέση τοποθέτησης του σηματοδότη του ρεύματος εισόδου θα είναι, ομοίως, στο ύψος της σημερινής πινακίδας αναγγελίας της στένωσης, όπως φαίνεται στην Εικ. 20.



Εικ. 20: Προτεινόμενη θέση τοποθέτησης σηματοδοτών στο ρεύμα εξόδου (πάνω) και εισόδου (κάτω) στο στενό τμήμα της κεντρικής οδού

Στο σημείο θα πρέπει, επίσης, να τοποθετηθεί συνδυασμός πινακίδων ρυθμιστικής σήμανσης και σήμανσης αναγγελίας κινδύνου για να εξασφαλιστεί η ασφαλής διέλευση πεζών παράλληλα με τα οχήματα (βλ. Σχέδιο 7).

2. Απαγόρευση εισόδου οχημάτων στο χώρο του λιμανιού του Αμμουδιού μετά τις 17.00 (τελευταίο δρομολόγιο προς Θηρασιά), με εγκατάσταση βυθιζόμενης ή χειροκίνητης μπάρας στην είσοδο του λιμανιού. Το μέτρο αυτό δεν πρόκειται να πλήξει τις ανάγκες τροφοδοσίας των καταστημάτων εστίασης, καθώς η τροφοδοσία μπορεί να γίνεται χωρίς πρόβλημα έως τις 17.00, ούτε τις ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων, που θα εξυπηρετούνται στο μικρό πλάτωμα πάνω από το χώρο του λιμανιού (βλ. επόμενη ενότητα γ [στάθμευση]).
3. Μικρή διαπλάτυνση της κεντρικής οδού στην έξοδο της αφετηρίας του ΚΤΕΛ, όπου εμφανίζεται τοπική στένωση πλάτους 5,3μ. (βλ. Εικ. 2β), ώστε να εξασφαλιστεί τουλάχιστον η ελάχιστη διατομή των 5,5μ.
4. Δημιουργία λωρίδας αριστερής στροφής από την κεντρική οδό προς την οδό Μπαξέδων για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας του κόμβου μετά την εφαρμογή του μέτρου της υποχρεωτικής αριστερής κατεύθυνσης για τα βαρέα οχήματα (δυνατότητα συνεχούς ευθείας κίνησης για τα υπόλοιπα οχήματα χωρίς να δημιουργείται συμφόρηση από τα αναμένοντα μεγάλα οχήματα). Όπως φαίνεται στη λεπτομερή απεικόνιση του Σχεδίου 7, μπορεί να εξασφαλιστεί χώρος αναμονής για 3 λεωφορεία μήκους 15μ. (2 λεωφορεία πριν τη διασταύρωση με την οδό εισόδου του χώρου στάθμευσης της κεντρικής πλατείας και ένα λεωφορείο ανάμεσα στον κόμβο Μπαξέδων και τη διάβαση πεζών στην αρχή της οδού του χώρου στάθμευσης).

γ. Στάθμευση

(βλ. Σχέδια 1α και 2 για τη γενική χωροθέτηση των σημαντικών χώρων στάθμευσης και Σχέδιο 7 για τη διαμόρφωση ορισμένων οργανωμένων χώρων, τη ρύθμιση της παρόδιας στάθμευσης και τις διαμορφώσεις των θέσεων τροφοδοσίας)

1. Κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το μήκος της κεντρικής (επαρχιακής) οδού για να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή ροή και να εξασφαλισθεί ο απαιτούμενος χώρος για τη δημιουργία του πεζοδρομίου, με διατήρηση ενός περιορισμένου αριθμού θέσεων σε επιλεγμένα πλατώματα επαρκούς πλάτους για την εξυπηρέτηση, όπου είναι δυνατό, των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων, με χρήση ειδικής «κάρτας κατοίκου» (βλ. σχετική περιγραφή στην [43])

παράγραφο 5). Η οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό, με την κατάλληλη οριζόντια σήμανση και διαμόρφωση των διαδρόμων πεζών, θα οδηγήσει σε καλύτερη εκμετάλλευση του διαθέσιμου χώρου χωρίς, ταυτόχρονα, τα σταθμευμένα οχήματα να δημιουργούν εμπόδια στην ομαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

2. Απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης στο τμήμα Οίας-Θόλου.
3. Απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης στο πλατύ κατηφορικό τμήμα της οδού προς το Αμμούδι, με τοποθέτηση κορυνών στη μεριά του βράχου, ώστε να μειωθεί το ωφέλιμο πλάτος της οδού στα 5μ., εξασφαλίζοντας παράλληλα και ένα διάδρομο κίνησης πεζών από τη μεριά του βράχου.
4. Οργάνωση περιφερειακών χώρων δωρεάν στάθμευσης στις εισόδους της Οίας, σε συνδυασμό με τη δρομολόγηση της κοινοτικής συγκοινωνίας, για την αποθάρρυνση της εισόδου με Ι.Χ. στο κέντρο της Οίας και την αντίστοιχη ενίσχυση της συνδυασμένης μετακίνησης με «ήπια» μέσα μεταφοράς. Σε όλους τους χώρους, καθώς και σε όσες θέσεις παρόδιας στάθμευσης διατηρούνται σε χρήση, απαιτείται καλύτερη οργάνωση, με διαγράμμιση των θέσεων στάθμευσης επί του εδάφους και χρησιμοποίηση διαφορετικού χρώματος ανάλογα με το καθεστώς χρήσης κάθε θέσης (που, σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες πληροφοριακές πινακίδες, θα διευκολύνει τη διαδικασία αναζήτησης θέσης για τους χρήστες κάθε κατηγορίας). Η χρωματική κωδικοποίηση που προτείνεται είναι όμοια με εκείνη που έχει εφαρμοστεί στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων, όπου:
 - το **μπλε** χρώμα χρησιμοποιείται στις θέσεις των μονίμων κατοίκων (που κάνουν χρήση της ειδικής κάρτας κατοίκου),
 - το **λευκό** χρώμα χρησιμοποιείται για τις θέσεις των επισκεπτών (όπου, προφανώς, μπορεί να σταθμεύσει ο οποιοσδήποτε, περιλαμβανομένων και όσων κατοίκων δεν βρήκαν θέση στους αντίστοιχους χώρους) και
 - το **κίτρινο** χρώμα χρησιμοποιείται για τις ειδικές θέσεις υπηρεσιακών οχημάτων (όπως είναι οι θέσεις των οχημάτων της Επιχείρησης Ύδρευσης-Αποχέτευσης).

Οι χώροι που θα διαμορφωθούν είναι οι ακόλουθοι:

α) Ανατολική είσοδος Οίας - Φοινικιά - Περιβόλα:

- Βέλτιστη αξιοποίηση, μέσω κατάλληλων διαμορφώσεων, και ανάδειξη, μέσω της αντίστοιχης πληροφοριακής σήμανσης, του χώρου του νεκροταφείου. Όπως φαίνεται στο

Σχέδιο 7, ο χώρος μπορεί να εξυπηρετήσει τη στάθμευση 52 Ι.Χ. (θέσεις επισκεπτών μόνο) και 2 μεγάλων υπηρεσιακών οχημάτων της Κοινοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης-Αποχέτευσης, και να φιλοξενήσει την αφετηρία της κοινοτικής συγκοινωνίας (2 θέσεις στάθμευσης *mini bus*, αποβάθρα και κιόσκι αναμονής, τουαλέτες).

- Απόδοση των δύο μεγάλων παρόδιων πλατωμάτων επί της κεντρικής οδού για τη στάθμευση των κατοίκων. Με κατάλληλη διαμόρφωση, οι δύο χώροι μπορούν να εξυπηρετήσουν τη στάθμευση 17 οχημάτων (παράλληλα με τη δημιουργία ειδικής εσοχής για τη στάση του ΚΤΕΛ).
- Διαμόρφωση του σημερινού ανοργάνωτου χώρου στάθμευσης στην είσοδο της πλατείας της Φοινικιάς, για τη στάθμευση 15 Ι.Χ. επισκεπτών,
- Αναζήτηση χώρου στάθμευσης 50 θέσεων στην πλατεία της Φοινικιάς για την εξυπηρέτηση 40 Ι.Χ. κατοίκων και 10 Ι.Χ. επισκεπτών.

Με τις παραπάνω ρυθμίσεις και διαμορφώσεις, καθώς και με την προσθήκη 9 θέσεων παρόδιας στάθμευσης κατοίκων (βλ. Σχέδιο 3), δημιουργούνται συνολικά στην περιοχή:

- 26 θέσεις στάθμευσης κατοίκων,
- 67 θέσεις στάθμευσης επισκεπτών,
- χώρος στάθμευσης 2 μεγάλων (φορτηγών) υπηρεσιακών οχημάτων της Επιχείρησης Ύδρευσης-Αποχέτευσης, ενώ
- αναζητείται επιπλέον χώρος για την εξυπηρέτηση 40 θέσεων για τους κατοίκους της Φοινικιάς και του Περιβόλα, και 10 θέσεων για τους επισκέπτες.

β) Βόρεια είσοδος Οίας - Θόλος:

- Αναζήτηση χώρου στάθμευσης 50 θέσεων στον Θόλο (εξυπηρέτηση 30 Ι.Χ. επισκεπτών και 20 Ι.Χ. κατοίκων) για την εκτόνωση των σημαντικών πιέσεων παρόδιας στάθμευσης στο τμήμα Οίας-Θόλου της οδού Μπαξέδων και τη μερική παραλαβή των πιέσεων του κέντρου της Οίας.

Η δημιουργία αυτού του χώρου στάθμευσης, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα κεντρικά *parkings* που αναφέρονται στην επόμενη παράγραφο 5, κρίνεται ότι επαρκεί για την εκτόνωση της ζήτησης στο κρίσιμο τμήμα Οίας-Θόλου.

γ) Δυτική είσοδος Οίας - Αμμούδι:

- Διαμόρφωση του μικρού πλατώματος στο Αμμούδι για ελεύθερη στάθμευση 5 οχημάτων των κατοίκων του Αμμουδιού και στάση 5 οχημάτων (αναμονή και επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών στα πλοία της Θηρασιάς - *drop off point*).

Οι σημαντικές πιέσεις λόγω της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης στην οδό του Αμμουδιού, θα παραληφθούν εν μέρει το ερχόμενο καλοκαίρι από την αξιοποίηση –με την κατάλληλη σήμανση– της χρήσης του μερικώς ανεπτυγμένου κοινοτικού χώρου στάθμευσης απέναντι από το Κοινοτικό Κατάστημα, εντούτοις θα πρέπει να προωθηθεί το συντομότερο δυνατό, δηλαδή από το καλοκαίρι του 2010 (βλ. ενότητα 3.2 με τις μεσοπρόθεσμες ρυθμίσεις), η αξιοποίηση των σημαντικών κοινοτικών χώρων στάθμευσης περίξ του μελλοντικού υπαίθριου θεάτρου.

5. Αναδιοργάνωση χώρων στάθμευσης στο κέντρο της Οίας και εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης για όλες τις θέσεις επισκεπτών, ώστε να αποθαρρυνθεί η μαζική εισροή Ι.Χ. στον πυρήνα του οικισμού, με τιμολογιακή πολιτική που να ενθαρρύνει την εναλλαγή στάθμευσης, ώστε να εξυπηρετούνται περισσότερα οχήματα από τις ίδιες θέσεις στάθμευσης (κυρίως επισκεπτών, αλλά και ντόπιων που κατεβαίνουν στο κέντρο για αγορές ή αναψυχή). Αντίστοιχα, η εφαρμογή του μέτρου αναμένεται να ωθήσει σημαντικό μέρος των εργαζομένων του κέντρου της Οίας στη χρήση της κοινοτικής συγκοινωνίας ή της πεζή μετάβασης στο κέντρο από τους περιφερειακούς δωρεάν χώρους στάθμευσης. Έτσι, με την εφαρμογή του μέτρου στο κέντρο της Οίας, αναμένεται η αύξηση του ποσοστού των βραχυχρόνιων σταθμεύσεων επί του συνόλου των θέσεων (λόγω του τέλους στάθμευσης που θα πρέπει να καταβληθεί για τη χρήση των θέσεων), ενώ οι μακροχρόνιες σταθμεύσεις θα μειωθούν καθώς σε μεγάλο βαθμό θα αναγκαστούν να «μεταναστεύσουν» στις περιφερειακές περιοχές της ελεύθερης στάθμευσης. Με άλλα λόγια, θα αυξηθεί ο συνολικός αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων και θα μειωθεί η μέση διάρκεια στάθμευσης.

Τονίζεται ότι, λόγω της έντασης της ζήτησης στους κεντρικούς χώρους στάθμευσης, είναι ακόμη πιο επιτακτική η ανάγκη διαγράμμισης των θέσεων επί του εδάφους καθώς και η χρωματική τους κωδικοποίηση (με τη διαφορά ότι εδώ το λευκό χρώμα χρησιμοποιείται στις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης).

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης προτείνεται να οργανωθεί στους εξής χώρους:

- α) στο πλέγμα των χώρων στάθμευσης της κεντρικής πλατείας, όπου:
- Ο περιφραγμένος χώρος στάθμευσης της Κοινότητας αποκτά δύο εισόδους (αντί της μοναδικής σήμερα), ώστε να χωριστεί σε δύο διακριτά τμήματα, εκ των οποίων το μικρότερο, των 12 θέσεων, διατίθεται προς χρήση στους μόνιμους κατοίκους της περιοχής και στο μεγαλύτερο, των 16 θέσεων, εφαρμόζεται ελεγχόμενη στάθμευση για τους επισκέπτες (βλ. Σχέδιο 7). Στην ουσία, οι θέσεις στάθμευσης των επισκεπτών δημιουργούνται στο χώρο που καταλαμβάνουν σήμερα τα οχήματα της παρακείμενης επιχείρησης ενοικιαζομένων, ενώ οι υπόλοιπες θέσεις κρίνεται ότι επαρκούν και με το παραπάνω για τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Ο διαχωρισμός της πρόσβασης για τις δύο κατηγορίες χρηστών, με εγκατάσταση της ανάλογης σήμανσης εισόδου, εξαλείφει τις εμπλοκές των κινήσεων και εξασφαλίζει την αύξηση της λειτουργικότητας του χώρου.
 - Ο κυρίως χώρος της πλατείας οργανώνεται με 34 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και δημιουργείται συνεχές περιμετρικό πεζοδρόμιο πλάτους 1-2μ. για τη σύνδεση του νέου πεζοδρομίου της κεντρικής οδού με την πλατεία και τους πεζοδρόμους που ξεκινούν από εκεί προς την καλντέρα.
 - Τα πλατώματα επί της κεντρικής οδού και μέχρι την είσοδο της αφετηρίας του ΚΤΕΛ οργανώνονται με 35 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και 8 θέσεις μόνιμων κατοίκων (βλ. Σχέδιο 7). Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην υλοποίηση του πεζοδρομίου από την είσοδο της κεντρικής πλατείας ως τη δεξιά λωρίδα της κεντρικής οδού, ώστε να αποτραπεί η στάθμευση οχημάτων στο κρίσιμο αυτό τμήμα (όπου η στάθμευση ενός και μόνο οχήματος εντός του κυκλοφοριακού χώρου αρκεί για να προκαλέσει αλυσιδωτό πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης από τα εξερχόμενα και τα εισερχόμενα οχήματα των χώρων στάθμευσης της πλατείας).
- β) στον –σήμερα αδιαμόρφωτο– χώρο στάθμευσης πίσω από τα ΚΤΕΛ, όπου δημιουργούνται 50 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης.
- γ) στο χώρο στάθμευσης του Κοινοτικού Καταστήματος, όπου δημιουργούνται 20 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, ενώ οι υπόλοιπες 10 διαγραμμίζονται με κίτρινο χρώμα και αποδίδονται στη χρήση της Κοινότητας (υπηρεσιακά οχήματα και οχήματα υπαλλήλων). Μαζί με τις 4 παρόδιες θέσεις που δημιουργούνται απέναντι από το Κοινοτικό Κατάστημα, εξασφαλίζονται συνολικά 24 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή.

Για την παραλαβή των πιέσεων από την κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης στο μεγαλύτερο μήκος της κεντρικής οδού, κρίνεται επιβεβλημένη η εξεύρεση ενός μεγάλου χώρου (της τάξης

των 2-2,5 στρεμμάτων) σε κάποιο σημείο μεταξύ της κεντρικής πλατείας και του Αγ. Γεωργίου, για τη στάθμευση περίπου 100 οχημάτων. Σε αυτό το χώρο, το 10% των θέσεων (θεωρητικά, 10 θέσεις) προτείνεται να αποδοθεί στους κατοίκους και στο υπόλοιπο 90% (90 θέσεις) να εφαρμοστεί ελεγχόμενη στάθμευση.

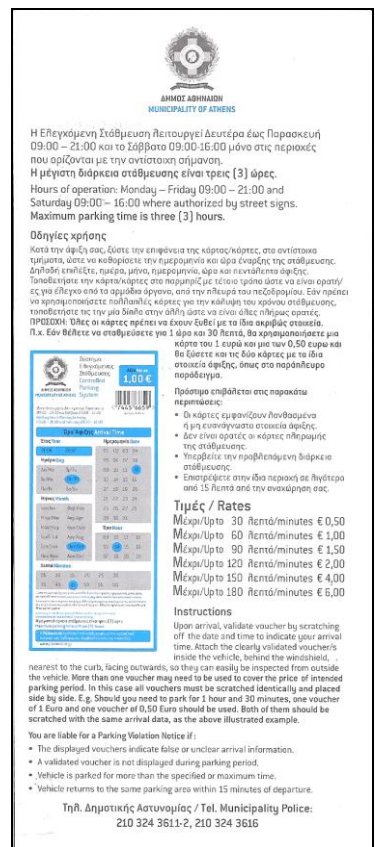
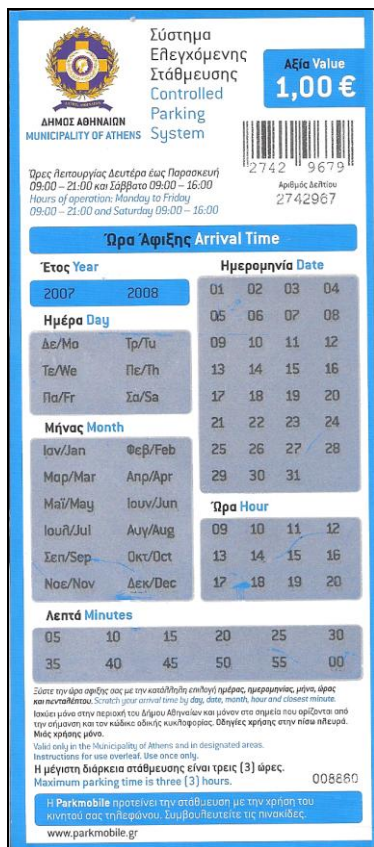
Με τις παραπάνω ρυθμίσεις και διαμορφώσεις, καθώς και με την προσθήκη 43 θέσεων παρόδιας στάθμευσης κατοίκων σε διάφορα πλατώματα της κεντρικής οδού (βλ. Σχέδιο 7), δημιουργούνται συνολικά στο κέντρο της Οίας:

- 63 θέσεις στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους,
- 159 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και
- 10 θέσεις υπηρεσιακών οχημάτων, ενώ
- αναζητείται επιπλέον χώρος για την εξυπηρέτηση 10 θέσεων για τους μόνιμους κατοίκους και 90 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης για τους επισκέπτες.

Τέλος στάθμευσης - Αγορά καρτών στάθμευσης

Το τέλος στάθμευσης στην περιοχή εφαρμογής του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης προτείνεται να είναι 0,5 € ανά ώρα. Το τέλος θα καταβάλεται με την προμήθεια ειδικής κάρτας («ξυστό»), που τοποθετείται στον ανεμοθώρακα του αυτοκινήτου (πάνω στην κάρτα θα αναγράφονται αναλυτικά οι οδηγίες χρήσης της). Οι πολίτες θα μπορούν να προμηθεύονται τις κάρτες από τα περίπτερα και τα καταστήματα ψιλικών. Προτείνεται να πωλούνται κάρτες ωριαίες, 2ωρες, 3ωρες και μισής ώρας (Εικ. 21) και να οριστεί μέγιστος χρόνος στάθμευσης οι 3 ώρες.

Η εφαρμογή του συστήματος, πέραν των θετικών επιπτώσεων στην κυκλοφοριακή οργάνωση της Οίας, θα αποφέρει στην Κοινότητα και μια νέα σημαντική πηγή εσόδων. Για λόγους δημοσίου συμφέροντος, καθώς και με στόχο την ευρεία αποδοχή του μέτρου από τους κατοίκους, είναι σημαντικό το σύστημα να λειτουργήσει ανταποδοτικά, δηλαδή μεγάλο μέρος των εσόδων να διατίθεται για την εκτέλεση έργων κυκλοφορίας, όπως απαλλοτριώσεις για τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης, έργα ασφαλτόστρωσης, διαγραμμίσεων και φυτεύσεων των διάφορων χώρων στάθμευσης, βελτιώσεις κόμβων και χαράξεων κλπ.



Εικ. 21: Μπροστινή και πίσω όψη ειδικής κάρτας («ξυστό») ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων

Έλεγχος συστήματος - Κυρώσεις

Τον έλεγχο της καταβολής τέλους στάθμευσης έχει η Αστυνομία και οι ειδικά εξουσιοδοτημένοι με απόφαση του Προέδρου της Κοινότητας κοινοτικοί υπάλληλοι οποιασδήποτε ειδικότητας. Σε περίπτωση στάθμευσης χωρίς την καταβολή του νόμιμου τέλους βεβαιώνεται παράβαση του Κ.Ο.Κ. και επιβάλλεται πρόστιμο ύψους 20,00 €, το οποίο καταβάλλεται στο ταμείο της Κοινότητας. Επισημαίνεται ότι για να εξοφληθεί το διοικητικό πρόστιμο, θα πρέπει απαραίτητα να είναι γνωστά τα πλήρη στοιχεία του ιδιοκτήτη του οχήματος συμπεριλαμβανομένου του ΑΦΜ του.

Εντός τριών ημερών από τη βεβαίωση της παράβασης ο παραβάτης εφόσον έχει αντιρρήσεις, μπορεί να υποβάλει ένσταση κατ' αυτής (ειδικό έντυπο θα μπορεί να παραλάβει από τα γραφεία της Κοινότητας). Οι ενστάσεις εξετάζονται από πενταμελή επιτροπή, η οποία κρίνει το βάσιμο ή όχι των αντιρρήσεων του παραβάτη και αποφασίζει για τη διαγραφή της παράβασης ή όχι.

Διοικητικά πρόστιμα από βεβαιώσεις παράβασης του Κ.Ο.Κ. εφόσον δεν καταβληθούν, βεβαιώνονται στη Δ.Ο.Υ. που ανήκει ο παραβάτης και εισπράττονται με τις ανάλογες προσαυξήσεις σαν δημόσιο έσοδο.

Σε περίπτωση στάθμευσης πέραν του ώρου χωρίς την καταβολή του αντίστοιχου τέλους ή εφόσον έχουν βεβαιωθεί περισσότερες από τρεις παραβάσεις, σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, για το ίδιο όχημα, τα πρόστιμα των οποίων δεν έχουν καταβληθεί, πραγματοποιείται ακινητοποίηση του οχήματος με ειδικούς μηχανισμούς, που αφαιρούνται μόνο μετά την εξόφληση στο ταμείο της Κοινότητας των οφειλομένων ποσών.

Ωράριο λειτουργίας μέτρου

Το σύστημα προτείνεται να λειτουργεί το κρίσιμο 7μηνο Απριλίου-Οκτωβρίου, καθ' όλη τη διάρκεια της εβδομάδας, για 14 ώρες ημερησίως, μεταξύ 09.00 - 23.00. Σε κάθε περίοδο της ημέρας το μέτρο θα ανταποκρίνεται σε διαφορετικές ανάγκες που δημιουργούνται. Τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες θα αποτρέπει ένα σημαντικό ποσοστό εργαζομένων να μετακινούνται με Ι.Χ. στο κέντρο της Οίας και θα απελευθερώνει θέσεις στάθμευσης ώστε να σταθμεύουν για σύντομα χρονικά διαστήματα κάτοικοι που έχουν κάποια δουλειά στο κέντρο και επισκέπτες που θέλουν να επισκεφθούν την καλντέρα. Τις απογευματινές και βραδινές ώρες θα αποτρέπει άσκοπες κινήσεις στο κέντρο προς αναζήτηση θέσης στάθμευσης από τους επισκέπτες του νησιού που έρχονται να απολαύσουν το ηλιοβασίλεμα στην Οία, παρέχοντάς τους ισχυρό κίνητρο για να αφήσουν το αυτοκίνητό τους στους περιφερειακούς δωρεάν χώρους στάθμευσης και τη μετάβαση στο κέντρο με τα πόδια ή με την κοινοτική συγκοινωνία.

Κάρτα στάθμευσης κατοίκου

Το μέτρο της «κάρτας στάθμευσης κατοίκου», που προτείνεται να εφαρμοστεί σε όλη την Οία (από τη Φοινικιά ως τον Θόλο), έχει κοινωνική στόχευση καθώς δίνει σαφή προτεραιότητα στη χρήση των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης στους κατοίκους, επιτρέποντας στους κατόχους της να σταθμεύουν το όχημά τους σε παρακείμενο στην οικία τους χώρο. Η κάρτα αυτή διαφοροποιεί τον κάτοικο από έναν επισκέπτη της περιοχής που δεν έχει λόγο να σταθμεύει το όχημα του για μακρά χρονικά διαστήματα παρά την οδό και του οποίου η στάθμευση πρέπει να ελέγχεται, τουλάχιστον στις κεντρικές περιοχές.

Η κάρτα στάθμευσης θα χορηγείται στον δικαιούχο εφόσον προσκομίζει στοιχεία για τη μόνιμη διαμονή του σε κάποια διεύθυνση που ανήκει στην περιοχή εφαρμογής του μέτρου. Σαν παραδείγματα τέτοιων αποδεικτικών στοιχείων αναφέρονται το αντίγραφο του εκκαθαριστικού σημειώματος της εφορίας, το συμβόλαιο ενοικίασης, η βεβαίωση του ιδιοκτήτη για την περίπτωση φιλοξενούμενου κλπ., που θα ισχύουν για το 7μηνο λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (Απρίλιος-Οκτώβριος) για συγκεκριμένη ζώνη ανάλογα με τον τόπο διαμονής.

Η κάρτα στάθμευσης θα είναι αυτοκόλλητη και θα ισχύει για ένα μόνο όχημα. Είναι αυτονόητο ότι αν κάποιος σταθμεύει το όχημα του σε ιδιωτικό χώρο δεν θα χρειάζεται κάρτα κατοίκου. Η κάρτα θα φέρει ορισμένα στοιχεία του Ι.Χ. και του κατόχου ενώ το χρώμα και το σχήμα της θα περιέχουν πληροφορίες που θα αναγνωρίζονται από την αστυνομία, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με τον έλεγχο και την αστυνόμευση του μέτρου. Θα πρέπει να τονιστεί με έμφαση ότι το μέτρο της κάρτας κατοίκου καθίσταται πρακτικά άχρηστο αν δεν συνδυάζεται με την επαρκή αστυνόμευση της περιοχής εφαρμογής του.

Το μέτρο της κάρτας στάθμευσης κατοίκου δεν εμποδίζει την υιοθέτηση άλλων μέτρων στη περιοχή που επιβάλλεται. Αντίθετα ο συνδυασμός του μέτρου με άλλα μέτρα ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να αποφέρει καλύτερα αποτελέσματα στη γενικότερη βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης, ενώ ο σωστός συνδυασμός των μέτρων μπορεί να βοηθήσει στην ευκολότερη εφαρμογή της κάρτας στάθμευσης κατοίκου.

Αστυνόμευση του συστήματος

Το γεγονός ότι το κύριο οδικό δίκτυο της Οίας αποτελείται από οδούς διπλής κατεύθυνσης που «επιτρέπουν» την παρόδια στάθμευση, αφήνοντας ένα ελάχιστο πλάτος για την αντίθετη κίνηση δύο Ι.Χ. ή, σε ορισμένα σημεία, την εκ περιτροπής διέλευση των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας, καθιστά τη σωστή αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης ακρογωνιαίιο λίθο της σωστής λειτουργίας του συστήματος. Πάντως, ο φυσικός σχεδιασμός (πεζοδρόμια, διαμορφώσεις, διαβάσεις, εσοχές) που προτείνεται για τους δρόμους του δικτύου, όταν υλοποιηθεί, θα μειώσει κατά το δυνατό τις ανάγκες επιτήρησης του συστήματος, δυσχεραίνοντας εκ των πραγμάτων τη στάθμευση οχημάτων λόγω απομείωσης του διαθέσιμου χώρου.

6. Τροφοδοσία καταστημάτων: Η οργάνωση των θέσεων τροφοδοσίας θα συνδυαστεί, κατά κύριο λόγο, με τα πλατώματα των στάσεων του ΚΤΕΛ, ακολουθώντας τη λογική της χωροθέτησης κοντά σε διασταυρώσεις με κάθετες οδούς ή πεζοδρόμους ώστε, κατ' αυτό τον τρόπο, να εξυπηρετούνται καλύτερα και οι ανάγκες των καταστημάτων που βρίσκονται στη μεριά της καλντέρας. Επισημαίνεται επίσης ότι, με αντίστοιχο τρόπο, διαμορφώνονται ειδικές εσοχές και για τις στάσεις της κοινοτικής συγκοινωνίας (το ζήτημα αναφέρεται εδώ καθώς οι σχετικές θέσεις απεικονίζονται στο, κατάλληλης σχεδιαστικής κλίμακας [1:1.000], Σχέδιο 7 και όχι στο, αφαιρετικής λογικής, Σχέδιο 3).

Προτείνεται να συνεχίσει να εφαρμόζεται το ισχύον ωράριο τροφοδοσίας, μεταξύ 07.00 έως 12.00, το οποίο είναι ήδη καθιερωμένο στις συνήθειες των καταστηματαρχών και των προμηθευτών, χωρίς να συμπύπτει με τις ώρες αιχμής που καταφθάνει ο μεγάλος όγκος των επισκεπτών.

7. Άλλες παρεμβάσεις:

- Απομάκρυνση όλων των σταθμευμένων οχημάτων από την πλατεία του ΚΤΕΛ και το χώρο του Περιφερειακού Ιατρείου (συνδυασμός με την πεζοδρόμηση της συνδετήριας οδού).
- Απομάκρυνση των σταθμευμένων αυτοκινήτων και μοτοσικλετών της επιχείρησης ενοικίασης οχημάτων από τους κοινόχρηστους χώρους γύρω από την κεντρική πλατεία και υποχρέωση της επιχείρησης να εξεύρει χώρο στάθμευσης εκτός οδού (Εικ. 22), ώστε να αποδοθούν όλες οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης του κέντρου στους κατοίκους και τους επισκέπτες της Οίας.



Εικ. 22: Υφιστάμενος ιδιωτικός χώρος στάθμευσης απέναντι από την κεντρική πλατεία, όπου σήμερα σταθμεύει σημαντικός αριθμός οχημάτων της παρακείμενης επιχείρησης ενοικίασης αυτοκινήτων και μοτοσικλετών

8. Διαμόρφωση και εγκατάσταση εξοπλισμού (αποβάθρες, στέγαστρα, τουαλέτες, πληροφοριακό υλικό) στο χώρο στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων.

δ. Δημόσια και κοινοτική συγκοινωνία

1. ΚΤΕΛ: Προτείνεται η διατήρηση της σημερινής διαδρομής του δρομολογίου Φηρών-Οίας και στις δύο κατευθύνσεις κίνησης κατά μήκος της κεντρικής οδού. Η διαφορεική μεταχείριση της δημόσιας συγκοινωνίας σε σχέση με τα υπόλοιπα βαρέα οχήματα κρίνεται απαραίτητη ώστε να ενισχυθεί το σύστημα των μαζικών μεταφορών τόσο στην Οία όσο και στο νησί της Σαντορίνης γενικότερα. Με δεδομένη τη συχνότητα των δρομολογίων σήμερα, οι συναντήσεις βαρέων οχημάτων (δηλαδή λεωφορείων του ΚΤΕΛ στην κατεύθυνση εξόδου με τα εισερχόμενα τουριστικά λεωφορεία και άλλα μεγάλα οχήματα) θα είναι τόσο σπάνιες, ώστε κρίνεται ότι δεν πρόκειται να δημιουργηθεί κυκλοφοριακό πρόβλημα (ούτως ή άλλως δε, η προτεινόμενη διατομή των 5,5μ. επαρκεί για την αντίθετη κίνηση δύο μεγάλων οχημάτων). Πέραν αυτού, πάντως, η διοίκηση του ΚΤΕΛ θα πρέπει να προωθήσει τη δρομολόγηση λεωφορείων μικρότερου μεγέθους (με αντίστοιχη πύκνωση των δρομολογίων), λόγω της στενότητας του οδικού δικτύου, όχι μόνο στην Οία, αλλά και στους περισσότερους οικισμούς του νησιού.

Για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του ΚΤΕΛ, θα πρέπει να απαγορευθεί η είσοδος Ι.Χ. οχημάτων στο χώρο της αφετηρίας, ώστε τα λεωφορεία να μπορούν να εκτελούν τους απαραίτητους ελιγμούς εντός του τερματικού σταθμού. Κατ' εξαίρεση, θα επιτρέπεται η είσοδος των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων που βρίσκονται εντός της πλατείας, και μόνο κατά τις ώρες τροφοδοσίας, 07.00-12.00. Ο σταθμός θα πρέπει να διαμορφωθεί με περιμετρικά στέγαστρα και ανάρτηση πληροφοριακού υλικού, που θα πληροφορεί τους επιβάτες τουλάχιστον για τις ώρες αναχώρησης των δρομολογίων, ενώ θα ήταν επιθυμητό να εμπλουτιστεί με χαρτογραφικό υλικό που να αποτυπώνει τις διαδρομές του ΚΤΕΛ στο νησί.

Ακόμη, θα πρέπει να βελτιωθεί η λειτουργικότητα, η ελκυστικότητα και η ασφάλεια στις στάσεις του ΚΤΕΛ κατά μήκος της κεντρικής οδού, με την εγκατάσταση στεγαστρών σε όσες στάσεις δεν διαθέτουν κτιστό κέλυφος, την απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης από τα υφιστάμενα και δημιουργούμενα πλατώματα των στάσεων και τη χάραξη διαβάσεων για την ασφαλή διάσχιση της οδού. Ένα μέτρο άμεσης εφαρμογής, που μπορεί να υλοποιηθεί στα πλαίσια της λειτουργίας της κοινοτικής συγκοινωνίας (βλ. παρακάτω), είναι η ονοματοδοσία

και η εγκατάσταση ειδικών πινακίδων στις στάσεις (προς αντικατάσταση των τυπικών πινακίδων του ΚΟΚ που υπάρχουν σήμερα).

2. Κοινοτική συγκοινωνία (βλ. Σχέδιο 3): Η οργάνωση αξιόπιστου και ανταγωνιστικού ως προς τη χρήση του Ι.Χ. δικτύου δημόσιας (κοινοτικής) συγκοινωνίας θα αποτελέσει τον ακρογωνιαίο λίθο του συστήματος μεταφορών στην Οία, λειτουργώντας ως το απαραίτητο συμπλήρωμα-αντιστάθμισμα στα υπόλοιπα μέτρα ελέγχου της στάθμευσης και γενικότερου περιορισμού του χώρου που διατίθεται στα Ι.Χ. στο κέντρο της Οίας. Το δίκτυο της κοινοτικής συγκοινωνίας θα αναπτυχθεί με τη λογική του συστήματος *park & ride*, δηλαδή σε συνδυασμό με μεγάλους περιφερειακούς χώρους δωρεάν στάθμευσης, επιπλέον, όμως, θα πρέπει να λειτουργήσει και ως μέσο ενίσχυσης της συνοχής της Κοινότητας, εξασφαλίζοντας την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων μεταξύ των διαφόρων οικισμών και σημείων ενδιαφέροντος, που σήμερα πραγματοποιείται σχεδόν αποκλειστικά με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς.

Η ανάπτυξη του δικτύου μαζικών μεταφορών εντάσσεται στα πλαίσια του προγράμματος προώθησης «βιώσιμων» ή «πράσινων» μετακινήσεων, επομένως κρίνεται ορθό και επιβεβλημένο να χρησιμοποιηθούν λεωφορεία σύγχρονης, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, πιθανότατα με χρήση φυσικού αερίου ή ηλεκτροκίνητα. Λόγω της κλίμακας του οικισμού και της ιδιομορφίας του δικτύου, θα χρησιμοποιηθούν *mini bus*.

Από τις σχετικές επαφές που έγιναν με την Κοινοτική Αρχή, φάνηκε ότι σε πρώτη φάση είναι πιθανό να μην καταστεί δυνατή η εξασφάλιση περισσότερων του ενός οχημάτων. Επομένως, η φετινή λειτουργία θα περιοριστεί, εκ των πραγμάτων, στην πραγματοποίηση ενός κυκλικού δρομολογίου, που θα καλύψει και τους δύο τεθειμένους στόχους, της διασύνδεσης των οικισμών και της ενίσχυσης του συστήματος *park & ride*.

Καθώς το κύριο ρεύμα των εισερχομένων στην Οία καταφθάνει από τα Φηρά, η αφετηρία της γραμμής θα χωροθετηθεί στο χώρο στάθμευσης του νεκροταφείου, που θα λειτουργήσει αποκλειστικά με θέσεις στάθμευσης επισκεπτών, ως κομβικό σημείο του συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων. Στο Σχέδιο 4 φαίνεται η διαδρομή της κυκλικής γραμμής, η οποία θα ακολουθήσει το δρομολόγιο: Αφετηρία (Νεκροταφείο) → Κεντρική πλατεία Οίας → Κοινοτικό Κατάστημα → Αμμούδι → (αναστροφή) Κοινοτικό Κατάστημα → Κεντρική πλατεία Οίας → Θόλος → Μπαξέδες → Παράδεισος → Κολούμπος → (αναστροφή) Παράδεισος → Φοινικιά → Τέρμα (Νεκροταφείο). Το ωράριο λειτουργίας του *mini bus* θα εκτείνεται μεταξύ 07.00 - 23.00.

Τα χαρακτηριστικά μεγέθη της γραμμής, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα οχημάτων (ένα ή δύο λεωφορεία) είναι:

Διαθέσιμα οχήματα:	1	2
Απαιτούμενοι οδηγοί:	2	3
Απαιτούμενοι τεχνίτες:	1	
Μήκος γραμμής (χλμ.):	15,4	
Εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής ¹⁰ :	48'	
Συχνότητα δρομολογίων:	50'	25'
Ημερήσια δρομολόγια:	20	39
Μέγιστη χωρητικότητα οχήματος ¹¹ :	50	
Ημερήσια διανυόμενα χλμ.:	308	601
Ετήσια διανυόμενα χλμ.:	112.420	219.219

Είναι φανερό από τα παραπάνω αριθμητικά δεδομένα ότι με τη χρήση ενός μόνο λεωφορείου το επίπεδο εξυπηρέτησης για το ερχόμενο καλοκαίρι δεν θα είναι το επιθυμητό για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία ενός σύγχρονου δικτύου αστικής συγκοινωνίας, επομένως η εξασφάλιση περισσότερων οχημάτων (τουλάχιστον ενός ακόμα) θα πρέπει να αποτελέσει απόλυτη προτεραιότητα, αν όχι από φέτος, τουλάχιστον ενόψει του καλοκαιριού του 2010¹². Σε κάθε περίπτωση, η φετινή λειτουργία αναμένεται να έχει πολλαπλή θετική συμβολή, καθώς, από τη μια μεριά, θα αποτελέσει τον προπομπό για την ένταξη και καθιέρωση της αστικής συγκοινωνίας στις καθημερινές συνήθειες μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών, ενώ, από την άλλη μεριά, θα έχει διδακτικό χαρακτήρα για την αρμόδια (κοινοτική) αρχή, αναδεικνύοντας στην πράξη όλα εκείνα τα λειτουργικά και οργανωτικά προβλήματα που αναπόφευκτα θα ανακύψουν στον πρώτο χρόνο λειτουργίας (ουσιαστικά

¹⁰ Με την παραδοχή εμπορικής ταχύτητας 20χλμ./ώρα για όλο το δίκτυο, εκτός του κεντρικού τμήματος (μήκους 1χλμ.) μεταξύ του νεκροταφείου και της κεντρικής πλατείας, όπου λόγω της σημαντικότερης κυκλοφοριακής συμφόρησης, της εγκατάστασης του φωτεινού σηματοδότη και των αναμενόμενων μεγαλύτερων καθυστερήσεων στην επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών (πυκνές στάσεις κεντρικής περιοχής) λήφθηκε μειωμένη εμπορική ταχύτητα 12 χλμ./ώρα.

¹¹ 35 καθήμενοι επιβάτες και 15 όρθιοι.

¹² Όπως είναι προφανές, σε περίπτωση που καταστεί δυνατή η απόκτηση τριών λεωφορείων από το ερχόμενο καλοκαίρι, τότε μπορεί να εφαρμοστεί κατευθείαν το σχέδιο πλήρους ανάπτυξης του δικτύου με δύο γραμμές, όπως περιγράφεται στην ενότητα 3.2 γ και απεικονίζεται στο Σχέδιο 5.

δηλαδή λειτουργώντας ως «πιλότος» ενόψει της πλήρους ανάπτυξης του δικτύου το καλοκαίρι του 2010).

Τονίζεται ότι, στα πλαίσια ενίσχυσης των «ήπιων» συνδυασμένων μετακινήσεων στο εσωτερικό της Κοινότητας, θα πρέπει να εξασφαλιστεί τουλάχιστον η ανταπόκριση των δρομολογίων της κοινοτικής συγκοινωνίας με εκείνα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Θηρασίας. Επομένως, θα πρέπει να λειτουργήσουν οπωσδήποτε δρομολόγια στις 07.45 (ανταπόκριση με το δρομολόγιο των 08.00), στις 11.45 (ανταπόκριση με το δρομολόγιο των 12.00) και στις 16.45 (ανταπόκριση με το δρομολόγιο των 17.00), καθώς ο εκτιμώμενος χρόνος μετακίνησης από την αφετηρία ως το Αμμούδι είναι 12'.

Πέραν της δρομολόγησης της κοινοτικής συγκοινωνίας, που κρίνεται απαραίτητη, θα μπορούσε να εξεταστεί επιπλέον και η ανεξάρτητη λειτουργία ενός τουριστικού τρένου για την πραγματοποίηση της μετακίνησης από το Αμμούδι προς την Οία. Μια τέτοια επιλογή έχει κυρίως τουριστικό χαρακτήρα, καθώς η λειτουργία της κοινοτικής συγκοινωνίας επαρκεί για τις ανάγκες μετακίνησης προς και από το Αμμούδι. Η προοπτική αυτή μπορεί να εξεταστεί από την Κοινοτική Αρχή στα πλαίσια σχετικής μελέτης σκοπιμότητας. Τονίζεται πάντως το σχετικά μεγάλο κόστος απόκτησης του οχήματος, δεδομένων των υψηλών τεχνικών χαρακτηριστικών που θα πρέπει να διαθέτει για να μπορεί να ανταπεξέλθει στις ιδιαιτερότητες αυτής της μετακίνησης (η μεγάλη κλίση της οδού απαιτεί ισχυρό κινητήρα και η έλλειψη χώρου για την πραγματοποίηση αναστροφής προϋποθέτει την αγορά δύο μηχανών ώστε να εξασφαλίζεται δυνατότητα αμφίδρομης κίνησης).

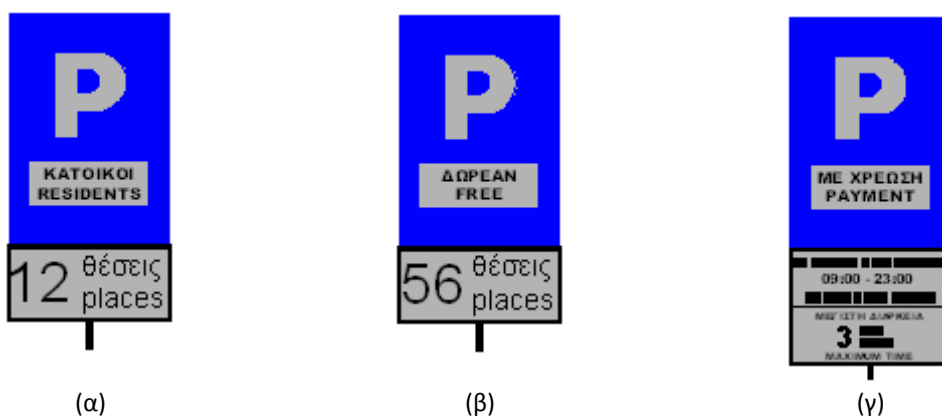
ε. Σήμανση

(βλ. Σχέδιο 7)

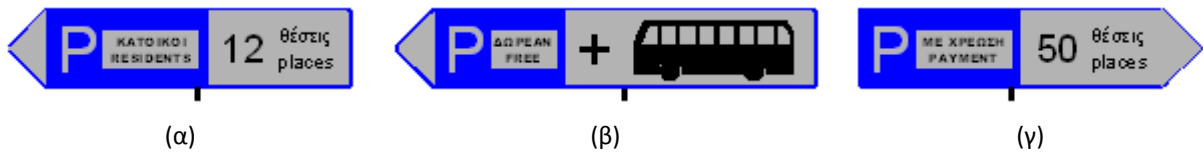
1. Πληροφοριακή σήμανση: Η τοποθέτηση των πινακίδων πληροφοριακής σήμανσης υποστηρίζει την πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης, δίνοντας έμφαση (α) στον εμπλουτισμό και την ομοιόμορφη σήμανση των κύριων προορισμών και (β) τη συστηματική καθοδήγηση προς τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης, παρέχοντας πληροφορίες για το καθεστώς χρήσης (θέσεις κατοίκων, θέσεις Κοινότητας, θέσεις ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης) και τον αριθμό των διατιθέμενων θέσεων κάθε χώρου.

Στις Εικ. 23 και 24 παρουσιάζεται τυπικό δείγμα των προτεινόμενων πληροφοριακών πινακίδων για κάθε κατηγορία χώρου στάθμευσης. Οι πινακίδες αυτές δημιουργούνται στη λογική της αναβάθμισης και συμπλήρωσης των εντελώς «βασικών» τυπικών πινακίδων P-69, Π-72 και Π-73 του ΚΟΚ. Στην Εικ. 25 απεικονίζονται νέες, πρότυπες, πινακίδες χωρικής λογικής (αναβάθμιση των πινακίδων P-43, P-44, Π-31α και Π-31β του ΚΟΚ), η τοποθέτηση των οποίων –στα κατάλληλα σημεία που υποδεικνύονται στο Σχέδιο 7– θα έχει αποφασιστική σημασία για την επιτυχή εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου αναδιοργάνωσης της στάθμευσης, καθώς θα πληροφορεί εγκαίρως τους οδηγούς για τις συνθήκες στάθμευσης που θα συναντήσουν στην πορεία τους, εξασφαλίζοντας έτσι την αποφυγή άσκοπων μετακινήσεων και περιπορειών στο κέντρο της Οίας. Τέλος, στην εικόνα 26 φαίνεται νέα πρότυπη πινακίδα ευρωπαϊκών προδιαγραφών (δεν περιλαμβάνεται καθόλου στον ΚΟΚ) καθοδήγησης των πεζών από το χώρο στάθμευσης του νεκροταφείου προς το κέντρο της Οίας με αξιοποίηση του συνδεδημένου γραφικού πεζοδρόμου, η οποία θα μπορούσε να αποτελέσει βάση για την ανάπτυξη, σε απώτερη φάση, ενός πρότυπου συστήματος πληροφοριακής σήμανσης πεζών σε όλη την Κοινότητα.

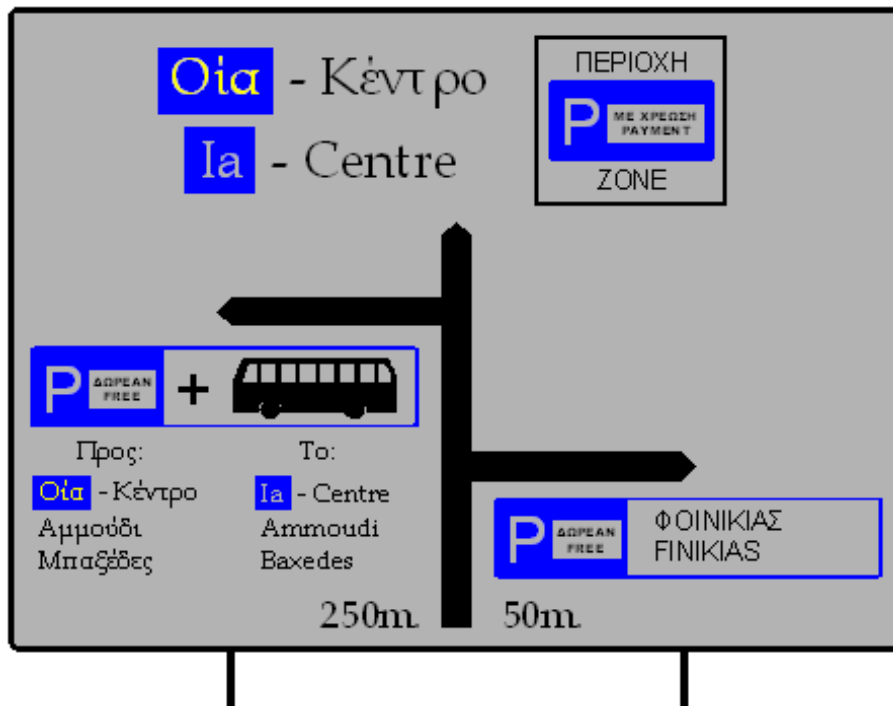
2. Η υπόλοιπη σήμανση περιλαμβάνει (α) τις πινακίδες ρυθμιστικής σήμανσης και σήμανσης αναγγελίας κινδύνου και (β) την οριζόντια σήμανση, με τις διαγραμμίσεις των δημιουργούμενων διαβάσεων, τη χάραξη των οριογραμμών στην οδό του Αμμουδιού, τις νέες διαγραμμίσεις στον κόμβο των Μπαξέδων, καθώς και την οριοθέτηση επί του εδάφους των διάφορων θέσεων στάθμευσης (με την αντίστοιχη χρωματική κωδικοποίηση βάσει του καθεστώτος χρήσης τους), των θέσεων τροφοδοσίας και των στάσεων του ΚΤΕΛ και της κοινοτικής συγκοινωνίας στις αντίστοιχες ειδικές εσοχές.



Εικ. 23: Πληροφοριακές πινακίδες εισόδου για τις τρεις κατηγορίες χώρων στάθμευσης της Οίας (βασισμένες στην πινακίδα P-69 του ΚΟΚ)



Εικ. 24: Κατευθυντήριες πληροφοριακές πινακίδες για τις τρεις κατηγορίες χώρων στάθμευσης της Οίας (βασισμένες στις πινακίδες Π-72 και Π-73 του ΚΟΚ)



(α)



(β)



(γ)



(δ)

Εικ. 25: Πρότυπες πινακίδες χωρικής πληροφόρησης για τις ζώνες στάθμευσης που δημιουργούνται στην Οία (βασισμένες στις πινακίδες Ρ-43, Ρ-44, Π-31α και Π-31β του ΚΟΚ)



Εικ. 26: Προτεινόμενη πρότυπη πινακίδα πληροφοριακής σήμανσης για τους πεζούς

3.2 Μεσοπρόθεσμες ρυθμίσεις

α. Κυκλοφοριακή οργάνωση - οδικό δίκτυο και πεζόδρομοι

(βλ. Σχέδιο 4)

1. Ολοκλήρωση των εργασιών βελτίωσης του κόμβου της Φοινικιάς (διαπλάτυνση, βελτίωση της χάραξης), ώστε να εφαρμοστεί πλήρης εκτροπή των τουριστικών λεωφορείων εκτός της κεντρικής οδού κατά το κρίσιμο επτάμηνο Απριλίου-Οκτωβρίου. Η ρύθμιση αυτή βρίσκεται σε συνάφεια με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την αποφόρτιση του οδικού δικτύου των Φηρών που προβλέπονται στην αντίστοιχη, πρόσφατη (2008) κυκλοφοριακή μελέτη, καθώς και των σημαντικών προωθούμενων έργων της παράκαμψης του Βουρβούλου και της ολοκλήρωσης της οδού Αεροδρομίου-Οίας, τα οποία, όταν υλοποιηθούν, θα συγκροτήσουν ένα πλήρες δίκτυο με δύο ισότιμες εναλλακτικές διαδρομές για την πρόσβαση των βαρέων οχημάτων στην Οία.

Όσον αφορά στα υπόλοιπα οχήματα, θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις της βραχυπρόθεσμης περιόδου, δηλαδή θα διατηρηθεί η δυνατότητα:

- κίνησης των οχημάτων τροφοδοσίας στην κατεύθυνση εισόδου στην Οία,
- αμφίδρομης κίνησης των λεωφορείων του ΚΤΕΛ και της κοινοτικής συγκοινωνίας και
- αμφίδρομης κίνησης των υπηρεσιακών οχημάτων της Κοινοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης-Αποχέτευσης στο τελευταίο τμήμα μήκους ~200μ. από τη διασταύρωση της Φοινικιάς ως τη διασταύρωση του νεκροταφείου (είσοδος του εργοστασίου αφαλάτωσης).

2. Ολοκλήρωση της παράκαμψης για τα τουριστικά λεωφορεία με τη διάνοιξη συνδετήριας οδού πρόσβασης στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσής τους, από την οδό Μπαξέδων, ώστε να αποσυμφορηθεί και το τελευταίο κρίσιμο τμήμα μήκους ~150μ. από τη διασταύρωση των Μπαξέδων ως τη σημερινή είσοδο του *parking*. Για το σκοπό αυτό, θα πρέπει να απαλλοτριωθεί μια ενδιάμεση μεγάλη εκτός σχεδίου ιδιοκτησία, η απόκτηση της οποίας θα αποφέρει διπλό όφελος στην Κοινότητα, καθώς θα επιτρέψει και τη δημιουργία ενός σημαντικού χώρου στάθμευσης άνω των 100 θέσεων σε ένα νευραλγικό σημείο του κυκλοφοριακού δικτύου της Οίας.

3. Ολοκλήρωση της νέας οδού Μπαξέδων, που θα συνδέει το δρόμο του Αμμουδιού (από το ύψος της τελευταίας στροφής πριν το Αμμούδι) με την περιφερειακή οδό στην περιοχή βόρεια

του Θόλου (μέσω του Άη Γιάννη), ώστε να συμπληρωθεί ο περιφερειακός δακτύλιος προς το Αμμούδι και να αποσυμφορηθεί πλήρως το τμήμα της κεντρικής (επαρχιακής) οδού από τη διασταύρωση των Μπαξέδων ως το γήπεδο της Κοινότητας (σε συνδυασμό και με τη ρύθμιση της προηγούμενης παραγράφου).

4. Κατασκευή μόνιμου πεζοδρομίου (αν αυτό δεν έχει ήδη υλοποιηθεί από την πρώτη χρονική περίοδο) κατά μήκος της κεντρικής οδού, από τη Φοινικιά ως το Κοινοτικό Κατάστημα.
5. Υλοποίηση των ρυθμίσεων της κυκλοφοριακής μελέτης του θεάτρου για τη διαπλάτυνση της οδού προς Αμμούδι (μεταξύ του Κοινοτικού Καταστήματος και της τελευταίας στροφής πριν το Αμμούδι) και τη δημιουργία συνεχούς πεζοδρομίου (πλάτους 1,2μ.) από τη μεριά της καλντέρας, ώστε (σε συνδυασμό με το υφιστάμενο και το υλοποιημένο από την πρώτη χρονική περίοδο πεζοδρόμιο) να ολοκληρωθεί ο διάδρομος ασφαλούς κίνησης των πεζών σε όλο το μήκος της κεντρικής οδού, από τη Φοινικιά ως το Αμμούδι.
6. Λιθόστρωση του στενού τμήματος μήκους ~120μ. ανατολικά του Αγ. Γεωργίου, στο οποίο το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για την κατασκευή πεζοδρομίου, ώστε το νευραλγικό αυτό σημείο του δικτύου κίνησης πεζών να λάβει χαρακτήρα οδού ήπιας κυκλοφορίας και να αναβαθμιστεί τόσο αισθητικά όσο και λειτουργικά. Κρίνεται επίσης σκόπιμη η λιθόστρωση της εισόδου της κεντρικής πλατείας από τη διασταύρωση των Μπαξέδων ως τα όρια του υπαίθριου χώρου στάθμευσης.
7. Πλήρης πεζοδρόμηση (είσοδος μόνο για τα ασθενοφόρα) της συνδετήριας οδού του Περιφερειακού Ιατρείου, σε συνδυασμό με την κατάργηση του σημερινού χώρου στάθμευσης του Κοινοτικού Καταστήματος.

β. Στάθμευση

Όσον αφορά στην οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης, οι σχετικές ρυθμίσεις θα έχουν ήδη προωθηθεί από την πρώτη περίοδο. Στο μεσοπρόθεσμο επίπεδο, θα πρέπει να προωθηθεί η υλοποίηση όλων των περιμετρικών χώρων που απεικονίζονται σχηματικά στο Σχέδιο 4:

- Πλήρης αξιοποίηση των τριών κοινοτικών χώρων δωρεάν στάθμευσης στην περιοχή του θεάτρου και του γηπέδου, για την οριστική διευθέτηση των πιέσεων στην περιοχή της δυτικής εισόδου και του Αμμουδιού (σε συνδυασμό με την κατάργηση του χώρου στάθμευσης του

Κοινοτικού Καταστήματος και την υλοποίηση των συνδετήριων μονοπατιών που προβλέπει η μελέτη του θεάτρου).

- Λειτουργία του κεντρικού κοινοτικού χώρου ελεγχόμενης στάθμευσης ~100 θέσεων εντός της ιδιοκτησίας που θα απαλλοτριωθεί για τη διάνοιξη της συνδετήριας οδού του parking των τουριστικών λεωφορείων.

γ. Κοινοτική συγκοινωνία

(βλ. Σχέδιο 5)

Το δίκτυο της κοινοτικής συγκοινωνίας θα αναπτυχθεί στην τελική του μορφή με δύο γραμμές, που θα επιτρέψουν τη μείωση του διανυόμενου χρόνου ανά δρομολόγιο και, ως εκ τούτου, την αύξηση της αξιοπιστίας των δρομολογίων. Οι δύο γραμμές δημιουργούνται από τη διάσπαση της γραμμής που θα λειτουργήσει σε πρώτη φάση, σε δύο περισσότερο «ορθολογικές» διαδρομές: (1) Αφετηρία (Νεκροταφείο) - Αμμούδι (κυκλική) και (2) Αφετηρία (Νεκροταφείο) - Μπαξέδες - Κολούμπος - Φοινικιά (κυκλική). Ο σχεδιασμός των διαδρομών προβλέπει την κοινή τους διέλευση από το κομβικό τμήμα μεταξύ της αφετηρίας, στο νεκροταφείο, και της κεντρικής πλατείας της Οίας, ώστε να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή (αθροιστική) συχνότητα δρομολογίων στο τμήμα του δικτύου με τη σημαντικότερη επιβατική κίνηση και να ενισχυθεί, κατά το δυνατό, η αξιοπιστία του συστήματος *park & ride*, που είναι βασισμένο στην πραγματοποίηση της συγκεκριμένης διαδρομής με λεωφορείο.

Οι διαδρομές των δύο γραμμών, όπως φαίνεται στο Σχέδιο 6, θα είναι:

- Γραμμή 1: Αφετηρία (Νεκροταφείο) → Κεντρική Πλατεία Οίας → Κοινοτικό Κατάστημα → Αμμούδι → (αναστροφή) Κοινοτικό Κατάστημα → Κεντρική Πλατεία Οίας → Τέρμα (Νεκροταφείο).
- Γραμμή 2: Αφετηρία (Νεκροταφείο) → Κεντρική Πλατεία Οίας → Θόλος → Μπαξέδες → Παράδεισος → Κολούμπος → (αναστροφή) Παράδεισος → Φοινικιά → Τέρμα (Νεκροταφείο).

Τα χαρακτηριστικά μεγέθη των δύο γραμμών είναι:

	Γραμμή 1	Γραμμή 2	Σύνολο
Απαιτούμενα οχήματα:	1	2	3
Απαιτούμενοι οδηγοί:			5
Απαιτούμενοι τεχνίτες:			2
Μήκος γραμμής (χλμ.):	5,5	12,0	17,5
Εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής ¹³ :	21'	38'	
Συχνότητα δρομολογίων:	25'	20'	
Αθροιστική μέση συχνότητα στο κοινό τμήμα			
Αφετηρία - Κεντρική Πλατεία:			11'
Ημερήσια δρομολόγια:	39	48	87
Μέγιστη χωρητικότητα οχήματος:	50	50	
Ημερήσια διανυόμενα χλμ.:	215	576	791
Ετήσια διανυόμενα χλμ.:	78.293	210.240	288.533

Η πλήρης ανάπτυξη του δικτύου της κοινοτικής συγκοινωνίας θα απαιτήσει σημαντικούς πόρους, για το λόγο αυτό προτείνεται ως κύρια προτεραιότητα η προσπάθεια ένταξης του έργου στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα «Συν-Κοινωνία» του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, για την ενίσχυση της ενδοδημοτικής / ενδοκοινοτικής συγκοινωνίας των ΟΤΑ της χώρας.

δ. Σήμανση

(βλ. Σχέδιο 7)

Η πληροφοριακή σήμανση στην Οία θα εμπλουτιστεί, ώστε να υποστηρίξει τις αντίστοιχες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και την ανάπτυξη όλων των νέων χώρων στάθμευσης στο μεσοπρόθεσμο στάδιο.

¹³ Με την παραδοχή εμπορικής ταχύτητας 20χλμ./ώρα για όλο το δίκτυο, εκτός του κεντρικού τμήματος (μήκους 1χλμ.) μεταξύ του νεκροταφείου και της κεντρικής πλατείας, όπου λόγω της σημαντικότερης κυκλοφοριακής συμφόρησης, της εγκατάστασης του φωτεινού σηματοδότη και των αναμενόμενων μεγαλύτερων καθυστερήσεων στην επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών (πυκνές στάσεις κεντρικής περιοχής) λήφθηκε μειωμένη εμπορική ταχύτητα 12 χλμ./ώρα.

Πέραν αυτού, προτείνεται:

- Ο εμπλουτισμός του συστήματος με πληροφορίες για τα υπόλοιπα σημεία ενδιαφέροντος (κοινοτικές υπηρεσίες, πλατείες, ξενοδοχειακά καταλύματα κλπ.).
- Η εξέταση της σκοπιμότητας εγκατάστασης συμπληρωματικού συστήματος σήμανσης για τους πεζούς, με ειδικές πινακίδες κατά μήκος των κύριων πεζοδρόμων και πλατειών του οικισμού, που θα καθοδηγεί προς τα διάφορα σημεία έλξης (Καλντέρα, Αμμούδι, πολιτιστικές λειτουργίες υφιστάμενες και προβλεπόμενες) και μπορεί σαφώς να συμβάλει στην αναβάθμιση της συνολικής εικόνας του οικισμού για τους επισκέπτες.
- Η ανάπτυξη πρότυπου πιλοτικού συστήματος «έξυπνης» πληροφόρησης με πινακίδες ημι-μεταβλητών μηνυμάτων (σταθερά πλαίσια και σύμβολα, μεταβλητές αναγραφές) για τις ελεύθερες θέσεις κάθε οργανωμένου χώρου στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο, έργο το οποίο, λόγω του καινοτομικού του χαρακτήρα, θα μπορούσε σαφώς να ενταχθεί σε κάποιο χρηματοδοτικό εργαλείο (ΕΣΠΑ, Θησέας).

3.3 Μακροπρόθεσμες ρυθμίσεις

Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα (που υπερβαίνει σαφώς τα επόμενα 3 χρόνια), η βιωσιμότητα του κυκλοφοριακού συστήματος της Οίας εξαρτάται από την υλοποίηση ορισμένων παρεμβάσεων στρατηγικού χαρακτήρα που θα εξασφαλίσουν την ομαλή κυκλοφοριακή λειτουργία του οικισμού σε βάθος χρόνου, λαμβάνοντας ως δεδομένη την –αναμενόμενη– συνεχιζόμενη αύξηση της εισροής Ι.Χ., λόγω της διαχρονικής αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας. Η Κοινοτική Αρχή θα πρέπει να εκμεταλλευτεί την ευτυχή συγκυρία της επικείμενης εκπόνησης του ΣΧΟΟΑΠ (ζητώντας την επίσπευση των πολεοδομικών μελετών που θα εκπονηθούν κατ' εφαρμογή των προτάσεων του Σχεδίου), ώστε να επιδιώξει μια μικρή επέκταση-ομαλοποίηση του τεθλασμένου βορείου ορίου της Οίας, που θα δώσει τη δυνατότητα «εύκολης» διάνοιξης¹⁴ ενός περιμετρικού άξονα, για την οριστική ανακούφιση της κεντρικής οδού από το σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο που εκ των πραγμάτων θα εξακολουθεί να παραλαμβάνει, παρά την εφαρμογή των μεσοπρόθεσμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

¹⁴ Σε σχέση με τη δαπανηρή διαδικασία των απαλλοτριώσεων, εξαιτίας της υποχρέωσης καταβολής εισφοράς σε γη των εντασσόμενων στο Σχέδιο ιδιοκτησιών.

Σε μια τέτοια περίπτωση, και ανάλογα με το ύψος των εισφορών (βλ. μεγέθη των εντασσόμενων ιδιοκτησιών), που θα καθορίσει το πλάτος της περιμετρικής οδού, η κεντρική οδός θα μπορούσε:

- να μετατραπεί σε μονόδρομο αντίρροπης κίνησης με την περιμετρική οδό (εφόσον η τελευταία δεν μπορεί να υλοποιηθεί εύκολα με μεγάλο πλάτος), επιλογή που δίνει τη δυνατότητα υλοποίησης συνεχούς πεζοδρομίου ικανού πλάτους και από τις δύο μεριές (με συμπλήρωση των ελλείψεων στην πλευρά της καλντέρας και νέα χάραξη στη βόρεια πλευρά), εξασφαλίζοντας και ένα σημαντικό αριθμό θέσεων μη οχλούσας παρόδιας στάθμευσης,
- να μετατραπεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (εφόσον επιτευχθεί η διάνοιξη περιμετρικής οδού ικανού πλάτους [της τάξης των 15μ.] για την εξυπηρέτηση όλης της διαμπερούς κυκλοφορίας), όπου θα επιτρέπεται η είσοδος μόνο των λεωφορείων της κοινοτικής συγκοινωνίας, των οχημάτων τροφοδοσίας και των οχημάτων ανάγκης και θα απαγορεύεται η κίνηση Ι.Χ. (πλην των οχημάτων των παρόδιων ιδιοκτησιών), επιλογή που θα μπορούσε να αλλάξει άρδην τόσο την ίδια την εικόνα και την ελκυστικότητα της Οίας, όσο και τις συνήθειες μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών (δίνοντας, για παράδειγμα, τη δυνατότητα ασφαλούς και ευχάριστης μετακίνησης κατά μήκος όλης της Οίας με ποδήλατο), συμβάλλοντας έτσι καταλυτικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής σε όλη την Κοινότητα. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα μπορούσε μάλιστα να αρθεί το μέτρο της εκτροπής των τουριστικών λεωφορείων μέσω του περιφερειακού κυκλώματος, ώστε να μειωθούν οι περιπορείες και να ελαφρυνθεί η κίνηση κατά μήκος των δύο κάθετων κοινοτικών οδών.

Σε ό,τι αφορά στη στάθμευση, θα μπορούσε να εξεταστεί βάσει εξειδικευμένης οικονομοτεχνικής μελέτης η σκοπιμότητα κατασκευής υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από τον περιφραγμένο σήμερα χώρο της Κοινότητας στην κεντρική πλατεία, ώστε να απομακρυνθεί το σύνολο των επίγειων θέσεων στάθμευσης και να πεζοδρομηθεί πλήρως η πλατεία, χωρίς να διαταραχθεί το ισοζύγιο των διατιθέμενων θέσεων στην περιοχή.