



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ  
ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ  
ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ  
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΜΕΡΙΜΝΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ  
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

### Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Από το πρακτικό της υπ' αριθμ. 7/2024 τακτικής συνεδρίασης της Δημοτικής Επιτροπής Θήρας

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 64/2024

**2<sup>ο</sup> ΘΕΜΑ** : «ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟ ΤΟ ΧΡΟΝΟ».

Στη Θήρα, σήμερα την **6η ΜΑΡΤΙΟΥ 2024**, ημέρα **ΤΕΤΑΡΤΗ** και ώρα **10:00 π.μ.** συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση η **Δημοτική Επιτροπή Θήρας**, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ.: 2566/01-03-2024 πρόσκληση του Προέδρου κ. Ιακώβου Λιγνού, που εστάλη με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο σε καθένα από τα μέλη ξεχωριστά σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 73 του ν. 3852/2010 όπως αντικαταστάθηκαν από τα άρθρα 8 & 9 του Ν. 5056/23. Άρχισε η συνεδρίαση αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι επί συνόλου (7) μελών βρέθηκαν παρόντα τα επτά (7) δηλαδή:

<u>Παρόντες</u>	<u>Απόντες</u>
(Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 2/2024 Απόφαση Δ.Σ. και την υπ' αριθμ. 13/2024 Απόφαση Δημάρχου Θήρας).	<b>ΟΥΔΕΙΣ</b>
1. κ. Ιάκωβος Λιγνός , (Πρόεδρος)	
2. κ. Γεώργιος Νομικός ( Τακτικό μέλος)	
3. κ. Ιωάννης Ρούσσος (Τακτικό Μέλος)	
4. κ. Νικόλαος Καμπουράκης (Τακτικό Μέλος)	
5. κ. Νικόλαος Αργυρός (Τακτικό Μέλος)	
6. κ. Βασίλειος Αλαφούζος (Τακτικό μέλος)	
7. κ. Μαρία Αργυρού (Τακτικό μέλος)	

Τα πρακτικά της συνεδρίασης τηρήθηκαν από την υπάλληλο του Δήμου Θήρας Μαριάννα Πελέκη.

Στη Συνεδρίαση και στο εν λόγω θέματι, παρών ήταν και ο Πρόεδρος της Κοινότητας Θήρας, κ. Βαμβακούσης Διονύσιος, με δικαίωμα ψήφου (άρθρο 67 παρ. 8 του Ν.3852/2010).

Ακολουθως ο κ. Πρόεδρος εισηγούμενος το 2<sup>ο</sup> θέμα της Η.Δ. περί : **«ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟ ΤΟ ΧΡΟΝΟ»**, τον λόγο έδωσε στον Αντιδήμαρχο κ. **Μάϊνα Ιωάννη**, ο οποίος έθεσε υπόψη των μελών της Δ.Ε. τα εξής :

1. Το **Α.Π. 2532/29.02.2024** έγγραφο της **Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Θήρας** με το οποίο διαβιβάζεται στη Δ.Ε. η θεωρημένη μελέτη με τίτλο : **«Μελέτες συγκοινωνιακών έργων και κυκλοφοριακή μελέτη οικισμού Επισκοπής Γωνιάς»**.
2. Την υπ' αριθ. **13/2024** απόφαση της **Κοινότητας Επισκοπής Γωνιάς** με θέμα: **«Ακύρωση της υπ' αριθ. 1/2024 απόφασης -Λήψη εκ νέου απόφασης με θέμα: «Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στην Κοινότητα Επισκοπής Γωνιάς»** , σύμφωνα με την οποία η Κοινότητα εισηγείται «Θετικά», επί του προτεινόμενου σχεδίου της από Φεβρουάριο 2024 (Α' Αναθεώρηση) Τεχνικής Έκθεσης-Μελέτης με τίτλο : **«ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΤΩΝ ΦΗΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΕ ΑΥΤΗΝ ΣΧΕΔΙΩΝ Π1, Π2, Π3»**, τα οποία συνέταξε και ενέκρινε ο Αναπτυξιακός Οργανισμός Θήρας-Σικίνου-Ανάφης-Φολεγάνδρου-Ιου με δ.τ. **«ΘΗΡΑ Σ.Α.Φ.Ι . Α.Ε.»**, έλεγξε και θεώρησε η Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Θήρας.
3. Το **Α.Π. 2501/10/10** έγγραφο της **Υπ/σης Αστυνομίας Θήρας**, σύμφωνα με το οποίο η Υπηρεσία συνηγορεί για την εφαρμογή των προτεινόμενων σε αυτή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.
4. Το **Α.Π.260721745//26-02-2024** έγγραφο της **Δ/σης Μεταφορών & Επικοινωνιών Κυκλάδων**, σύμφωνα με το οποίο η υπηρεσία είναι σύμφωνη με την Κυκλοφοριακή μελέτη του οικισμού της Επισκοπής Γωνιάς, σε ότι αφορά τις λεωφορειακές γραμμές της δημόσιας συγκοινωνίας που εκτελεί το ΚΤΕΛ Θήρας, όπως αποτυπώνονται στα συνημμένα σχέδια.
5. Αντίγραφο της από **23-08-2023** ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ (ΑΡΘΡΟΥ 12, ΠΑΡ.4 ΤΟΥ Ν. 4412/2016) μεταξύ του Δήμου Θήρας και του ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΘΗΡΑΣ-ΣΙΚΙΝΟΥΘΑΝΑΦΗΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ-ΙΟΥ με την επωνυμία **«ΘΗΡΑ-ΣΑΦΙ ΑΕ»** για την εκπόνηση μελετών.
6. Σχέδιο, καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης , **ΣΧΕΔΙΟ Α'**, το οποίο αποτελεί και αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης.
7. Σχέδιο, προτάσεων-Τεχνικής Έκθεσης, **ΣΧΕΔΙΟ Β.** το οποίο έχει ως εξής :

#### **«ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

##### **Γενικά στοιχεία περιοχής μελέτης**

*Η παρούσα τεχνική έκθεση αποτελεί την τεχνική έκθεση του Β' Σταδίου της κυκλοφοριακής μελέτης του οικισμού του Καμαρίου, του Δημοτικού Διαμερίσματος Επισκοπής Γωνιάς Θήρας και περιλαμβάνει προτάσεις άμεσης εφαρμογής με στόχο την υλοποίησή τους την επόμενη τουριστική περίοδο (καλοκαίρι του 2024). Επισημαίνεται ότι κατά το πρώτο στάδιο της μελέτης εντοπίστηκαν κρίσιμα θέματα (σχετιζόμενα με αναδιαμορφώσεις κόμβων, ανάπτυξη οδών, πεζοδρόμια, χώρων στάθμευσης) τα οποία είναι απαραίτητο να επιλυθούν μελλοντικά με την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών όπως*

---

προτείνονται και από τις μέσο – μακροπρόθεσμες προτάσεις. Το τελευταίο κεφάλαιο της τεχνικής έκθεσης περιλαμβάνει μεσο-μακροπρόθεσμες προτάσεις οι οποίες θα πρέπει να διερευνηθούν περαιτέρω με την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών που δεν περιλαμβάνονται στα πλαίσια της παρούσης μελέτης.

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η κατοικημένη περιοχή του οικισμού Καμαρίου του Δημοτικού Διαμερίσματος Επισκοπής Γωνιάς Θήρας.

Το **Καμάρι** είναι παραθαλάσσιος οικισμός της Σαντορίνης, ο οποίος βρίσκεται στους πρόποδες του Μέσα Βουνού στην ανατολική πλευρά του νησιού, σε απόσταση 9 χιλιομέτρων από τα Φηρά. Με βάση την απογραφή του 2001 έχει 1.351 κατοίκους. Διοικητικά ανήκει στο Τοπικό διαμέρισμα Επισκοπής Γωνιάς του Δήμου Θήρας.

Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς πόλους του νησιού της Σαντορίνης. Ο πληθυσμός του οικισμού πολλαπλασιάζεται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες με την έλευση μεγάλου αριθμού επισκεπτών. Νότιο όριο του οικισμού του Καμαρίου είναι το «Μέσα Βουνό» στο οποίο βρίσκεται και ο αρχαιολογικός χώρος της Αρχαίας Θήρας.

Κατά το πρώτο στάδιο της μελέτης διαπιστώθηκε σημαντική έλλειψη πεζοδρομίων στο οδικό δίκτυο που έχει αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην οδική ασφάλεια όσο και στην βιώσιμη κινητικότητα.

Κατά τους θερινούς μήνες τουριστικής αιχμής, ο αριθμός των επισκεπτών που είτε διαμένει είτε επισκέπτεται τον οικισμό είναι αρκετά μεγάλος και οι ανάγκες στάθμευσης κατοίκων, εργαζόμενων και επισκεπτών είναι ιδιαίτερα αυξημένες. Συχνά τα οχήματα σταθμεύουν σε τμήματα οδών όπου απαγορεύεται η στάθμευση, περιορίζοντας τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά με αποτέλεσμα να δημιουργούνται καθυστερήσεις και ουρές αναμονής σε κόμβους και προβλήματα στην πεζή μετακίνηση.

Ο Δήμος Θήρας για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων έχει εφαρμόσει πρόσφατα κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις σε βασικούς οδικούς άξονες) οι οποίες ισχύουν μόνο κατά την τουριστική περίοδο. Οι μονοδρομήσεις αυτές διαπιστώθηκε ότι λειτούργησαν θετικά ως προς την διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο οδικό δίκτυο.

Στο πρώτο στάδιο της Μελέτης παρουσιάστηκε και αναλύθηκε η υφιστάμενη κατάσταση.

Η παρούσα έκθεση αποτελεί την **τεχνική έκθεση του Β' Σταδίου** της κυκλοφοριακής μελέτης του οικισμού του Καμαρίου και περιλαμβάνει οριστικές προτάσεις άμεσης εφαρμογής με στόχο την υλοποίησή τους την επόμενη τουριστική περίοδο (καλοκαίρι του 2024).

### **Στάδια εκπόνησης μελέτης**

Η κυκλοφοριακή μελέτη του οικισμού του Καμαρίου αποτελείται από δύο στάδια.

Το **Στάδιο Α**, το οποίο αφορούσε την καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης υλοποιήθηκε και παραδόθηκε τον Νοέμβριο του 2023, περιλάμβανε τα εξής:

- Συλλογή εγκεκριμένων παλαιότερων κυκλοφοριακών μελετών.
- Απογραφή και αποτίμηση του υφισταμένου κυκλοφοριακού συστήματος και των υφιστάμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (οδικό δίκτυο, κυκλοφοριακή οργάνωση, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις).
- Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης της κυκλοφορίας σε κρίσιμα σημεία / κόμβους.
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου.
- Απογραφή υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης.
- Απογραφή υφιστάμενου καθεστώτος στάθμευσης οδών.
- Καταγραφή δημόσιων χώρων στάθμευσης. Καταγραφή της πληρότητας των χώρων στάθμευσης στις ώρες αιχμής. Καταγραφή πολιτικής στάθμευσης.
- Αξιολόγηση τροχαίων ατυχημάτων σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία.
- Καταγραφή υφισταμένων διαδρομών αστικής συγκοινωνίας.
- Γενική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.

Με βάση την απογραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που πραγματοποιήθηκε στο Α' Στάδιο της κυκλοφοριακής μελέτης και λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Θήρας, σχετικά με τα σημαντικότερα κυκλοφοριακά προβλήματα του οικισμού του Καμαρίου τους μήνες τουριστικής αιχμής, διαμορφώθηκαν προτάσεις άμεσης εφαρμογής, οι οποίες αναλύονται στην παρούσα μελέτη (**Στάδιο Β**).

### **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Στο τρέχων κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά τα προτεινόμενα μέτρα άμεσης εφαρμογής.

Αναπόσπαστο μέρος της παρούσας μελέτης είναι τα παρακάτω επισυναπτόμενα σχέδια:

- ⇒ **Π-1: Σχέδιο Προτάσεων Άμεσης Εφαρμογής** (Κλίμακα 1:2.000).
- ⇒ **Π-2: Προτεινόμενη Κατακόρυφη Ρυθμιστική Σήμανση Υλοποίησης Προτάσεων Άμεσης Εφαρμογής** (Κλίμακα 1:2.000)
- ⇒ **Π-3: Προτεινόμενο Καθεστώς Στάθμευσης μετά την Υλοποίηση των Προτάσεων Άμεσης Εφαρμογής** (Κλίμακα 1:2.000).

### **Μονοδρομήσεις**

Παρακάτω προτείνονται μονοδρομήσεις οδών οι οποίες θα είναι μόνιμου χαρακτήρα και δεν θα εφαρμόζονται μόνο για την τουριστική περίοδο. Οι μόνιμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δίνουν την δυνατότητα ανάπλασης και αναδιαμόρφωσης της διατομής της οδού, αυξάνοντας έτσι το επίπεδο της οδικής ασφάλειας και της βιώσιμης κινητικότητας. Σήμερα εφαρμόζονται ορισμένες μονοδρομήσεις (τμήματα της οδού Μακεδονίας, οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου, οδός Ζωοδόχου Πηγής) για τη χρονική περίοδο από 1η Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου (περίοδος τουριστικής αιχμής) καθ' έτος. Στην παρούσα μελέτη προτείνεται η μόνιμη εφαρμογή των μονοδρομήσεων αυτών καθώς και άλλων οδικών τμημάτων. Επισημαίνεται ότι κατά την διάρκεια των κυκλοφοριακών μετρήσεων και απογραφών ήταν σε ισχύ οι μονοδρομήσεις των οδών Μακεδονίας, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ζωοδόχου Πηγής και στα μονοδρομημένα τμήματα αυτών δεν παρουσιάστηκαν σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα, εκτός ορισμένες ελλείψεις σε διαδρόμους πεζών που δυσχεραίνουν την πεζή μετακίνηση. Τονίζεται ότι στην περίπτωση που οι παραπάνω οδοί λειτουργήσουν ως διπλής κατεύθυνσης θα υπάρχουν σημαντικά προβλήματα τόσο στην κυκλοφορία όσο και προβλήματα οδικής ασφάλειας διότι δεν διαθέτουν τα απαραίτητα γεωμετρικά χαρακτηριστικά ώστε να υποστηρίξουν την διπλή κατεύθυνση κυκλοφορίας και την ασφαλή μετακίνηση των πεζή μετακινήσεων.

Οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις είναι οι εξής:

- Μονοδρόμηση της οδού Μακεδονίας, από το ύψος της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου έως την οδό Παναγίας Μυρτιδιώτισσας, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Παναγίας Μυρτιδιώτισσας.

Στις μονοδρομήσεις που εφαρμόζονται στην υφιστάμενη κατάσταση την τουριστική περίοδο (π.χ. καλοκαίρι 2023), η οδός Μακεδονίας μονοδρομείται από το ύψος της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου έως την Βασιλέως Φιλίππου ενώ το υπόλοιπο οδικό τμήμα παραμένει διπλής κατεύθυνσης. Προτείνεται να διατηρηθεί η συγκεκριμένη μονοδρόμηση και επιπλέον προτείνεται να μονοδρομηθεί και το υπόλοιπο τμήμα της λόγω του ότι:

- ο η συγκεκριμένη οδός (λόγω της γεωμετρίας της) δεν μπορεί να εξυπηρετήσει διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία και παράλληλα να εξυπηρετεί και τις κατά μήκος διελεύσεις των πεζών. Επισημαίνεται ότι σήμερα το εν λόγω οδικό τμήμα εξυπηρετεί μεγάλο φόρτο πεζών και σε πολλά σημεία δεν υπάρχει πεζοδρόμιο και από τις δύο πλευρές.

- 
- με βάση την νομοθεσία είναι απαραίτητο να υπάρχουν διάδρομοι πεζών ελεύθερου πλάτους τουλάχιστον 1,50μ εκατέρωθεν της οδού.
  - η παράνομη στάθμευση είτε οι στάσεις για Φ/Ε ή για ολιγόλεπτη στάση ΙΧ δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία των οχημάτων.
  - η συμβολή της οδού Μακεδονίας με την οδό Παναγίας Μυρτιδιώτισσας λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του κόμβου, λειτουργεί με μεγάλες δυσλειτουργίες στην περίπτωση που οι δύο οδοί είναι διπλής κατεύθυνσης.
  - η διαδρομή των οχημάτων από την οδό Παναγίας Μυρτιδιώτισσας δεξιά προς την οδό Μακεδονίας οδηγεί αναγκαστικά σε δεξιά στροφή προς την οδό Βασιλέως Φιλίππου διοχετεύοντας έτσι την κίνηση στις γειτονιές οι οποίες δεν έχουν τα κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά να παραλάβουν σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο.

**Εικόνα 2.1** Οδός Μακεδονίας (στο τμήμα που λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης).



- *Μονοδρόμηση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου, από το ύψος της Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας έως την οδό Μακεδονίας, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Μακεδονίας. Η μονοδρόμηση της Μεγάλου Αλεξάνδρου προτείνεται διότι αποτελεί οδό με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά με σημαντικό φόρτο πεζών που την διασχίζει κατά μήκος της και με παρόδιες χρήσεις (τουριστικά καταστήματα, εστίαση κ.α.) που προσελκύουν πεζή μετακινήσεις και ευνοούν την περιπατική διαδρομή. Η Μεγάλου Αλεξάνδρου δεν μπορεί να εξυπηρετήσει διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία και παράλληλα να εξυπηρετεί και τις κατά μήκος διελεύσεις των πεζών. Με βάση το υφιστάμενο οδικό δίκτυο η φορά μονοδρόμησης της Μεγάλου Αλεξάνδρου (άρα και της οδού Μακεδονίας) έχει μονοσήμαντη λύση αυτής της καθόδου προς την παραλία διότι σε αντίθετη περίπτωση οι κινούμενοι από την Επαρχιακή οδό Βασιλέως Θήρας (η οποία είναι σκόπιμο να λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης) θα «εγκλωβίζονται» στην συμβολή με την οδό Αρχαίας Θήρας, δεδομένου ότι δεν υπάρχει χώρος αναστροφής και ούτε σύνδεση με άλλο οδικό δίκτυο ώστε να αναστρέψουν για έξοδο από τον οικισμό του Καμαρίου. Συνεπώς σε αυτήν την περίπτωση οι οδηγοί αναγκαστικά θα κινούνται άσκοπα προς την αρχαία Θήρα. Σε περίπτωση διάνοιξης νέων οδών με επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά θα*

μπορούσε μελλοντικά να εξεταστεί και η εφαρμογή αντίθετης κατεύθυνσης κυκλοφορίας του άξονα Μακεδονίας – Μεγάλου Αλεξάνδρου.

**Εικόνα 2.2** Οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου.



- Μονοδρόμηση της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας, από το ύψος της οδού Μακεδονίας έως την οδό Αρτέμιδος, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Αρτέμιδος.

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού έως την οδό Αρτέμιδος προκειμένου όσοι κινούνται επί της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας προερχόμενοι από την Επαρχιακή οδό Μεσαριάς – Αρχαίας Θήρας με κατεύθυνση προς την παραλία να μπορούν να συνεχίζουν την πορεία τους σε συλλεκτήρια οδό (Αγίου Νεκταρίου) και όχι σε τοπικό οδικό δίκτυο. Η μονοδρόμηση αυτή θα δώσει την δυνατότητα της ανάπτυξης της οδού με την εφαρμογή μεγάλων πεζοδρομίων και την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.

- Μονοδρόμηση της οδού Ζωοδόχου Πηγής, από το ύψος της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου έως την Επαρχιακή οδό Βασιλέως Θήρας, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την Επαρχιακή οδό Βασιλέως Θήρας.
- Μονοδρόμηση της οδού Δεκιγαλά Ι., από το ύψος της οδού Μακεδονίας έως την οδό Ζωοδόχου Πηγής, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Ζωοδόχου Πηγής.
- Μονοδρόμηση της οδού Δαμωτείου, από το ύψος της Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας έως την οδό Αφροδίτης, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Αφροδίτης.



- *Μονοδρόμηση της οδού Βασιλέως Φιλίππου, από το ύψος της οδού Αφροδίτης έως την οδό Μακεδονίας, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Μακεδονίας.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Αρτέμιδος, από το ύψος της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας έως και την οδό Δαμωτείου, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Δαμωτείου.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Αφροδίτης, από το ύψος της οδού Βασιλέως Φιλίππου έως την οδό Απόλλωνος, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Απόλλωνος.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Ερμή, από το ύψος της οδού Μακεδονίας έως την οδό Αγίου Νεκταρίου, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Αγίου Νεκταρίου.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Ηρακλέους, από το ύψος της οδού Αγίου Νεκταρίου έως την οδό Μακεδονίας, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Μακεδονίας.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Μακεδονίας, από το ύψος της οδού Απόλλωνος έως την οδό Ερμή, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Ερμή.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Μακεδονίας, από το ύψος της οδού Ηρακλέους έως την οδό Ερμή, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Ερμή.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Νηρηίδων από το ύψος της οδού Ηρακλέους έως την οδό Διονύσου, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Διονύσου.*
- *Μονοδρόμηση της οδού Διονύσου, από το ύψος της οδού Νηρηίδων έως την οδό Αβίς, με κατεύθυνση προς την οδό Αβίς.*

Στην υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμού του Καμαρίου η κίνηση των οχημάτων από και προς την οδό Νυμφών πραγματοποιείται αποκλειστικά μέσω του οδικού τμήματος της Μακεδονίας μεταξύ των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Νυμφών (Ανώνυμη οδός 1). Το συγκεκριμένο οδικό τμήμα, είναι ιδιαίτερα στενό με αποτέλεσμα να μην μπορούν να διέλθουν ταυτόχρονα δύο οχήματα από τη διατομή του αλλά σε περίπτωση διασταύρωσής τους να χρειάζεται το ένα εκ των δύο να πραγματοποιήσει οπισθοπορεία έως κάποιου σημείου που πλαταίνει τοπικά η οδός. Υπάρχει περιφραγμένο οδικό τμήμα το οποίο ανήκει σε ιδιώτη, όπως φαίνεται στις **Εικόνες 2.3 και 2.4**, που συνδέει την Επαρχιακή οδό Βασιλέως Θήρας με την οδό Νυμφών, το οποίο κρίνεται σκόπιμο να αξιοποιηθεί από το Δήμο Θήρας (είτε μέσω απαλλοτρίωσης του είτε μέσω άλλης νόμιμης διαδικασίας / συμφωνίας με τον ιδιώτη), προκειμένου η Ανώνυμη οδός 1 να μπορέσει να μονοδρομηθεί.

**Εικόνες 2.3, 2.4** Περιφραγμένο οδικό τμήμα που ανήκει σε ιδιώτη και το οποίο συνδέει την Επαρχιακή οδό Βασιλέως Θήρας με την οδό Νυμφών.



Μετά την λειτουργία του συγκεκριμένου οδικού τμήματος ως οδό διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας θα μπορέσουν να εφαρμοστούν οι παρακάτω επιπρόσθετες μονοδρομήσεις:

- Μονοδρόμηση της Ανώνυμης οδού 1 (Σχέδιο Π-1), από το ύψος της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου έως την οδό Νυμφών, με κατεύθυνση προς την οδό Νυμφών. Η συγκεκριμένη οδός, η οποία έχει εξαιρετικά φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά λειτουργεί αναγκαστικά στην υφιστάμενη κατάσταση ως οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

**Εικόνες 2.5** Ανώνυμη οδός 1.



- Μονοδρόμηση της οδού Νυμφών, από το ύψος της Ανώνυμης οδού 1 έως και την νέα προτεινόμενη οδό διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, με κατεύθυνση προς την νέα προτεινόμενη οδό.

### **Απαγόρευση κυκλοφορίας**

Απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων προς το παραλιακό μέτωπο ( παραλία και αιγιαλός), σε όλες τις κάθετες οδούς που δίνουν πρόσβαση στην παραλία, σε όλη την διάρκεια του έτους (και όχι μόνο στην τουριστική περίοδο, όπως εφαρμόζονται σήμερα).

Επισημαίνεται ότι η απαγόρευση κυκλοφορίας στις κάθετες οδούς προς την παραλία, εφαρμόζεται στην υφιστάμενη κατάσταση για **τη χρονική περίοδο από 1<sup>η</sup> Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου (περίοδος τουριστικής αιχμής) καθ' έτος**, σύμφωνα με σχετική κανονιστική απόφαση.

Επομένως, με την παρούσα μελέτη προτείνεται η εφαρμογή της καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Στις παραπάνω κάθετες οδούς (ως προς την παραλία) προτείνεται να εφαρμοστεί κατακόρυφη σήμανση απαγόρευσης εισόδου P-7 με τις οποίες εξαιρέσεις κατά περίπτωση απαιτούνται (οχήματα τροφοδοσίας, κάτοικοι, οχήματα έκτακτης ανάγκης).

### **Ένταξη των τοπικών οδών σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας**

Προτείνεται όλες οι τοπικές οδοί να ενταχθούν σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Επισημαίνεται ότι το τοπικό οδικό δίκτυο του Καμαρίου δεν έχει τα απαραίτητα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για τη διαμόρφωση πεζοδρομίων και διαδρόμων κίνησης πεζών με ταυτόχρονη στάθμευση των οχημάτων. Συνήθως οι πεζοί βαδίζουν στο κατάστρωμα κυκλοφορίας. Για αυτό τον λόγο είναι κρίσιμης σημασίας να ενταχθούν σε ένα σύστημα «περιοχής ήπιας κυκλοφορίας» ώστε να λειτουργούν με πιο ρεαλιστικούς και ασφαλείς κανόνες.

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

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

- α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.
- β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.
- γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.
- δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.
- ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.
- στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.»

Έτσι δημιουργούνται συνθήκες αντίστοιχες με εκείνες ενός πεζοδρόμου και οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το κατάστρωμα κυκλοφορίας για τις μετακινήσεις τους με ασφάλεια. Η υλοποίηση τους προτείνεται να πραγματοποιηθεί σε πρώτο στάδιο με την εφαρμογή της κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης, ενώ μελλοντικά προτείνεται η αντικατάσταση της ασφάλτου με κυβόλιθο και η αναδιαμόρφωση των οδών.

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



(Π - 92 )

Αρχή περιοχής κατοικίας  
 χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας  
 κυκλοφορίας.



(Π - 92α)

Τέλος περιοχής κατοικίας  
 χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας  
 κυκλοφορίας.

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

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης παρατίθενται στη συνέχεια της μελέτης (Κεφ. 2.10-2.11).

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

Στις **Εικόνες 2.6 - 2.8** που ακολουθούν παρουσιάζονται ενδεικτικές γεωμετρικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας όπως αυτές έχουν εφαρμοστεί σε άλλες περιοχές.

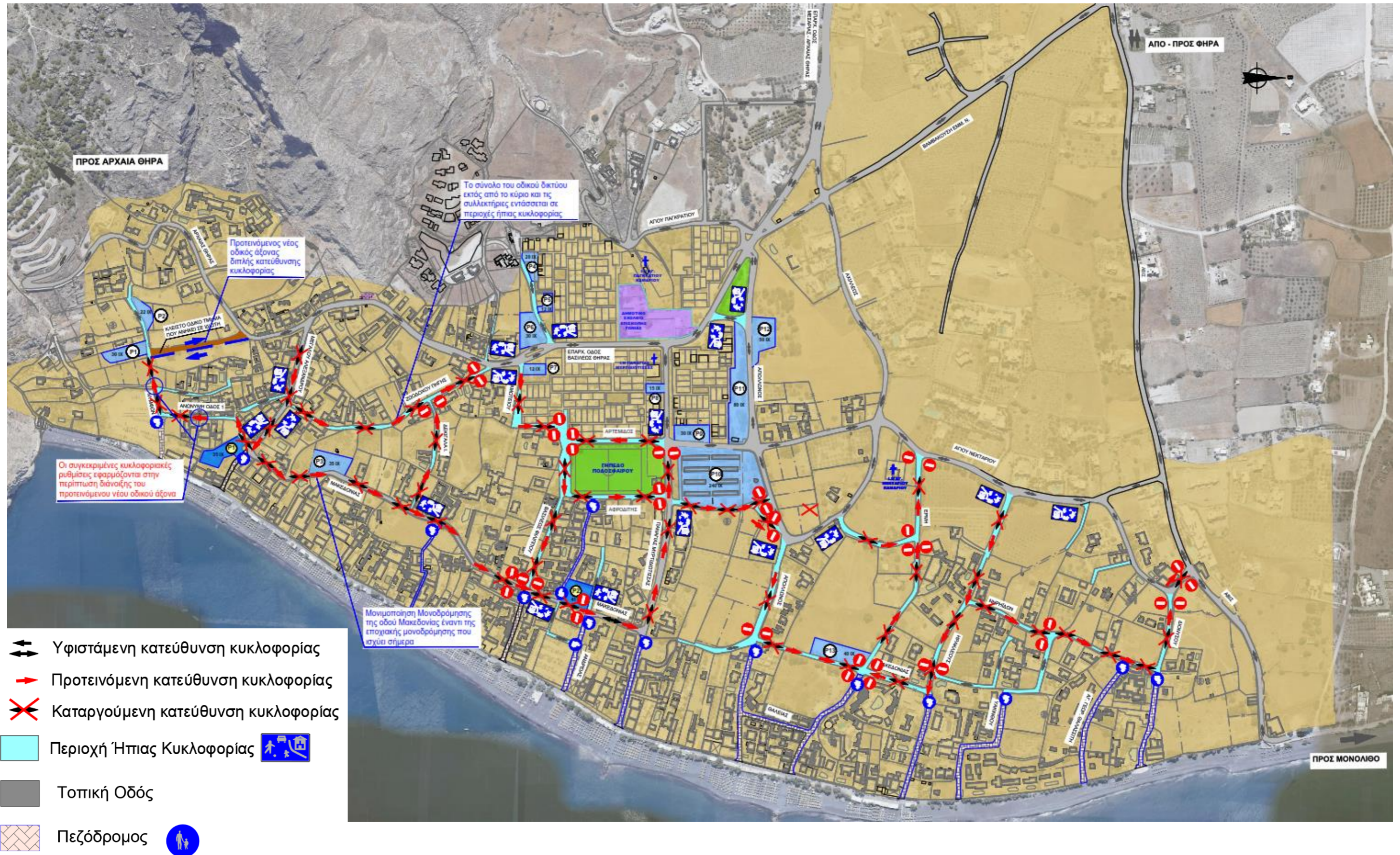
Επίσης, στο **Σχήμα 2.1** παρουσιάζονται οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν σε μονοδρομήσεις οδών, σε απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων σε οδικά τμήματα και σε ένταξη οδών σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας.

**Εικόνα 2.6** Ενδεικτικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας.





Σχήμα 2.1. Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις – Οικισμός Καμαρίου.



### **Δημιουργία Διαδρόμων Πεζών**

Οι οδοί **Μακεδονίας, Παναγίας Μυρτιδιώτισσας και Μεγάλου Αλεξάνδρου** συγκεντρώνουν μεγάλο φόρτο πεζών οι οποίοι κινούνται κατά μήκος τους και αποτελούν άξονες του κύριου οδικού δικτύου του οικισμού του Καμαρίου, συνεπώς με το έως τώρα υφιστάμενο οδικό δίκτυο και την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση δεν μπορούν να ενταχθούν σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (τουλάχιστον σε άμεσο ορίζοντα) .

Στο οδικό τμήμα της **Μακεδονίας** από το ύψος του της οδού **Μεγ. Αλεξάνδρου** έως και την οδό **Ανδρείας** έχει κατασκευαστεί από την πλευρά της παραλίας συνεχές πεζοδρόμιο ικανοποιητικών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, με διάδρομο για τυφλούς. Στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών **Ανδρείας** και **Παναγίας Μυρτιδιώτισσας** υπάρχει πεζοδρόμιο από την αντίθετη πλευρά, το οποίο όμως δεν διαθέτει επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά και σε άλλα τμήματα δεν έχει καθόλου πεζοδρόμιο.

Η οδός **Παναγίας Μυρτιδιώτισσας**, στο οδικό τμήμα της μεταξύ της **Επαρχιακής οδός Βασιλέως Θήρας** και της οδού **Αφροδίτης**, διαθέτει πεζοδρόμιο με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (**Εικόνα 2.9**). Αντίθετα, στο οδικό τμήμα της μεταξύ της οδού **Αφροδίτης** και της οδού **Μακεδονίας** το υφιστάμενο πεζοδρόμιο διακόπτεται κατά τόπους ή καταλαμβάνεται από καταστήματα με αποτέλεσμα οι πεζοί να αναγκάζονται να κυκλοφορούν στο κατάστρωμα κυκλοφορίας (**Εικόνα 2.10**).

**Εικόνα 2.9:** Υφιστάμενο πεζοδρόμιο κατά μήκος της οδού **Παναγίας Μυρτιδιώτισσας**, μεταξύ της **Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας** και της οδού **Αφροδίτης** με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.





**Εικόνα 2.10:** Κατά τόπους διακοπή του υφιστάμενου πεζοδρομίου της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας, μεταξύ της οδού Αφροδίτης και της οδού Μακεδονίας.



Η οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου δεν διαθέτει πεζοδρόμια παρά μόνο τοπικά σε ελάχιστα τμήματά της τα οποία διακόπτονται και δεν διαθέτουν επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά (Εικόνα 2.11).

**Εικόνα 2.11:** Έλλειψη πεζοδρομίων κατά μήκος της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου.



Η **έλλειψη πεζοδρομίων** ή η ύπαρξη πεζοδρομίων με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά που διακόπτονται από εμπόδια στις παραπάνω οδούς αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα του οικισμού του Καμαρίου, καθώς δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν με ασφάλεια τον φόρτο πεζών που διέρχεται από αυτούς, οι οποίοι αναγκάζονται να κινούνται στο κατάστρωμα κυκλοφορίας και υπάρχει αυξημένος κίνδυνος πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος.

Ως μέτρο άμεσης εφαρμογής (για το καλοκαίρι του 2024) προτείνεται να διαμορφωθούν διάδρομοι πεζών με διακριτή διαγράμμιση εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας των παρακάτω οδικών αξόνων:

- **Οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου από το ύψος της Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας έως και την οδό Μακεδονίας**
- **Οδός Μακεδονίας από το ύψος της οδού Ανδρείας έως και την οδό Παναγίας Μυρτιδιώτισσας**
- **Οδός Παναγίας Μυρτιδιώτισσας από το ύψος της οδού Μακεδονίας έως την οδό Αφροδίτης**

Η εφαρμογή των διαδρόμων πεζών προτείνεται να υλοποιηθεί σύμφωνα με τις τυπικές διατομές που παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.2 που ακολουθεί, ανάλογα με το πλάτος του οδικού τμήματος.

Οι προτεινόμενες τυπικές διατομές σχεδιάστηκαν λαμβάνοντας υπόψη τον **ΟΜΟΕ 4 – ΚΑΟ (Κύριες Αστικές Οδοί)**, ο Πίνακα 2-2 του οποίου αφορά τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας σε συνάρτηση της σύνθεσης της κυκλοφορίας και παρατίθεται παρακάτω.

Πίνακας 2-2 : Προτεινόμενα πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας

Φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας)	Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας σε βαθμό :	
	Ικανοποιητικό	Περιορισμένο
Υψηλοί ποσοστό > 20%	3,50 m	3,25 m
Μεσαίοι ποσοστό = 5 -20%	3,25 m	3,00 m
Μικροί ποσοστό < 5%	3,00 m	2,75 m

Πιο αναλυτικά, ανάλογα με το πλάτος της διατομής της οδού προτείνεται να εφαρμοστεί η αντίστοιχη τυπική διατομή προσαρμοσμένη στο γεγονός αν υπάρχουν πεζοδρόμια ικανού πλάτους ή όχι.

- Για πλάτος διατομής οδού μικρότερο από 5,50μ. προτείνεται να διατηρηθεί λωρίδα κυκλοφορίας σταθερού πλάτους 3,00μ. και το υπόλοιπο πλάτος της διατομής

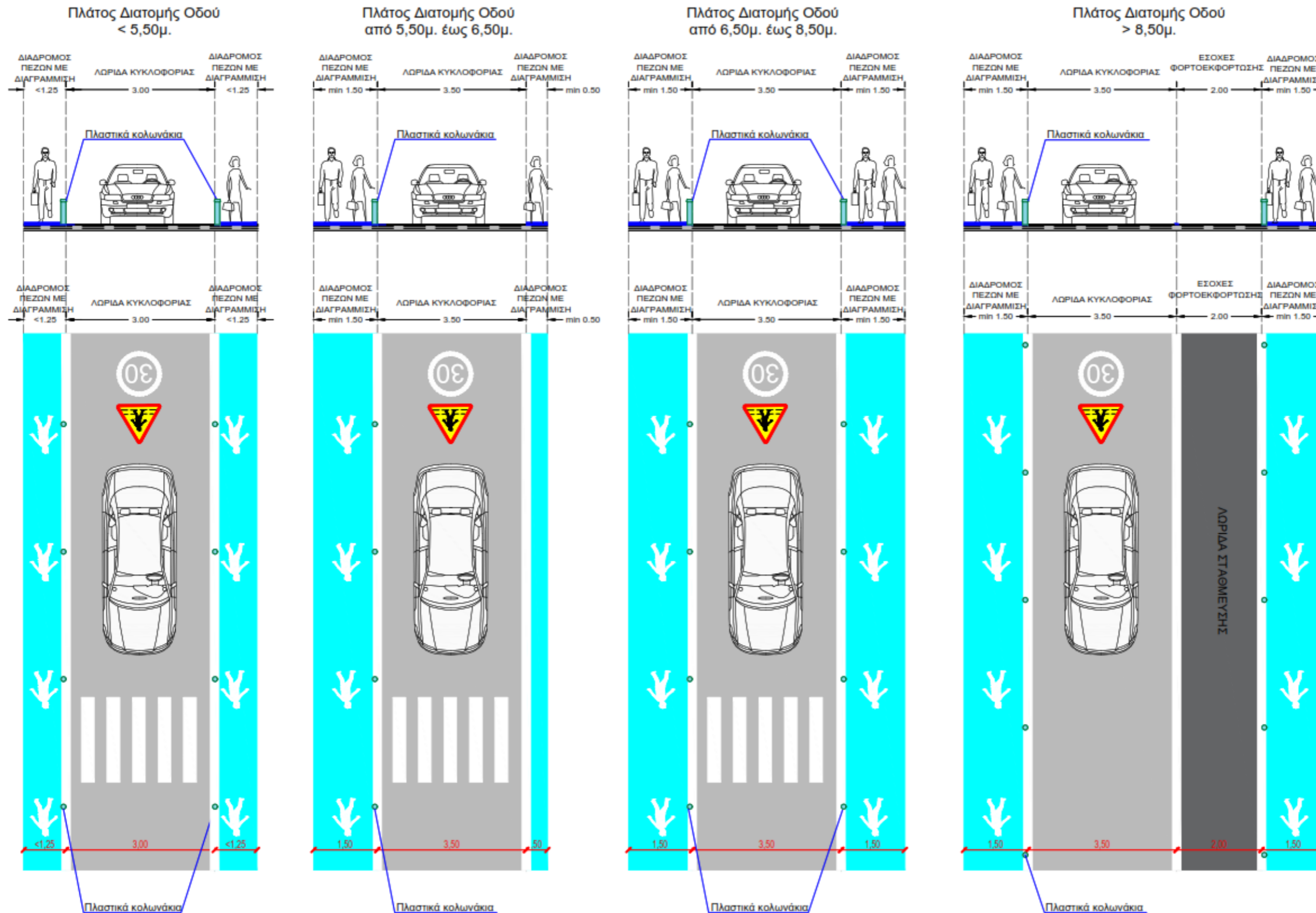
να ίσο-μοιραστεί εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας και να οριοθετηθεί ως διάδρομος πεζών. Σε αυτήν την περίπτωση προτείνεται να τοποθετηθούν πλαστικά κολωνάκια εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας.

- Για **πλάτος διατομής οδού από 5,50μ. έως 6,50μ.** προτείνεται να διατηρηθεί λωρίδα κυκλοφορίας σταθερού πλάτους 3,50μ. και το υπόλοιπο πλάτος της διατομής να κατανεμηθεί εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας και να οριοθετηθεί ως διάδρομος πεζών. Στη συγκεκριμένη διατομή διασφαλίζεται ελάχιστο πλάτος διαδρόμου πεζών από την μία κατεύθυνση 1,50μ. και από την άλλη κατεύθυνση 0,50μ. Σε αυτήν την περίπτωση προτείνεται να τοποθετηθούν πλαστικά κολωνάκια μόνο κατά μήκος του διαδρόμου πεζών που διαθέτει ελάχιστο πλάτος 1,50μ.
- Για **πλάτος διατομής οδού από 6,50μ. έως 8,50μ.** προτείνεται να διατηρηθεί λωρίδα κυκλοφορίας σταθερού πλάτους 3,50μ. και το υπόλοιπο πλάτος της διατομής να ίσο-μοιραστεί εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας και να οριοθετηθεί ως διάδρομος πεζών. Στη συγκεκριμένη διατομή διασφαλίζεται ελάχιστο πλάτος διαδρόμου πεζών και στις δύο κατευθύνσεις 1,50μ.. Σε αυτήν την περίπτωση προτείνεται να τοποθετηθούν πλαστικά κολωνάκια και στις δύο πλευρές του καταστρώματος κυκλοφορίας. Τα πλαστικά κολωνάκια σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να είναι ελαστικά και επαναφερόμενα ώστε σε περίπτωση ανάγκης να μπορεί ένα πυροσβεστικό ή ασθενοφόρο να κινηθεί πάνω από αυτά. Επισημαίνεται ότι ανά τουλάχιστον 150 μέτρα είναι σκόπιμο να διασφαλίζεται ότι υπάρχουν χώροι για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων σε τοπικά διαπλασμένα οδικά τμήματα με διαπλάτυνση του διαδρόμου κυκλοφορίας των οχημάτων π.χ. από 3,50μ σε 5,00μ.
- Για **πλάτος διατομής οδού μεγαλύτερο από 8,50μ.** προτείνεται να διατηρηθεί λωρίδα κυκλοφορίας σταθερού πλάτους 3,50μ., λωρίδα στάθμευσης ή χώρου Φ/Ε πλάτους 2,00μ. και το υπόλοιπο πλάτος της διατομής να ίσο-μοιραστεί εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας και να οριοθετηθεί ως διάδρομος πεζών. Στη συγκεκριμένη διατομή διασφαλίζεται ελάχιστο πλάτος διαδρόμου πεζών και στις δύο κατευθύνσεις 1,50μ.. Επίσης, προτείνεται να τοποθετηθούν πλαστικά κολωνάκια για την προστασία του διαδρόμου πεζών και στις δύο πλευρές του καταστρώματος κυκλοφορίας.

Σε κάθε περίπτωση λόγω έλλειψης πεζοδρομίων και ύπαρξη σημαντικών ροών πεζών συστήνεται ο κατά το δυνατόν περιορισμός των βαρέων οχημάτων στις οδούς Μεγάλου Αλεξάνδρου και Μακεδονίας ( π.χ. η τροφοδοσία να γίνεται εκτός των ωρών αιχμής ροής των πεζών όπως μόνο τις πολύ πρωινές ώρες και με μικρού μεγέθους φορτηγά).

Σχήμα 2.2.

ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ - ΟΔΟΣ ΜΙΑΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ  
ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΠΕΖΩΝ ΜΕ ΧΡΩΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΩΣ ΜΕΤΡΟ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ



### **Διαβάσεις Πεζών**

Έχει παρατηρηθεί ότι η εφαρμογή πεζοδιαβάσεων σε όλες τις προσβάσεις του κόμβου μειώνει την ταχύτητα των οχημάτων και αυξάνει την εγρήγορση των οδηγών.

Είναι απαραίτητη η εφαρμογή πεζοδιαβάσεων σε όλους του κόμβους του οικισμού του **Καμαρίου**, με προτεραιότητα σε κόμβους πλησίον σχολικών συγκροτημάτων και σε σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την σωστή υλοποίηση των διαβάσεων πεζών αποτελεί η εφαρμογή ανακλαστικής βαφής ή θερμοπλαστικών μεμβρανών και η τακτική συντήρησή τους.

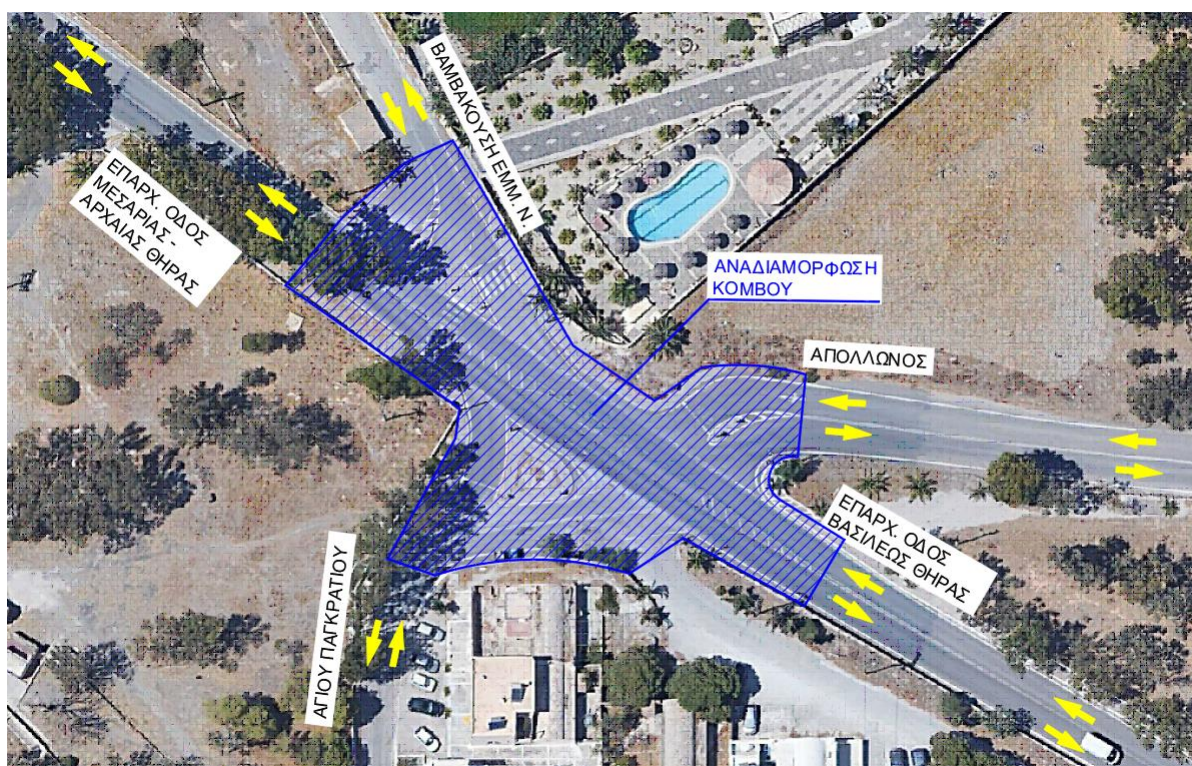
Επίσης, προτείνεται η αναγραφή «ΣΤΟΠ» με διαγράμμιση σε όλες τις κύριες προσβάσεις των οδών του οικισμού του **Καμαρίου** που παραχωρούν προτεραιότητα.

Μέσω της δημιουργίας διαδρόμων πεζών με διακριτή διαγράμμιση κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων που προσελκύουν πεζούς, της διαμόρφωσης οδών ήπιας κυκλοφορίας στις οποίες ο πεζός θα μπορεί να κινείται στο κατάστρωμα κυκλοφορίας λόγω της έλλειψης πεζοδρομίων και της προσθήκης νέων διαβάσεων πεζών σε κομβικά οδικά τμήματα δημιουργείται ένα ενιαίο δίκτυο διαδρόμων πεζών που συνδέει τους χώρους έλξης μετακινήσεων του **Καμαρίου**. Μετά την υλοποίηση των παραπάνω μέτρων άμεσης εφαρμογής κρίνεται ότι θα αυξηθεί σημαντικά η προσπελασιμότητα και το επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας του οικισμού του **Καμαρίου**.

### Αναδιαμόρφωση κόμβου

Προτείνεται η αναδιαμόρφωση του κόμβου της Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας με τις οδούς Απόλλωνος, Αγίου Παγκρατίου και Βαμβακούση Εμμ. Ν., ο οποίος φαίνεται στις **Εικόνες 2.12 και 2.13** που ακολουθούν, και βρίσκεται στην είσοδο του οικισμού του Καμαρίου. Το συγκεκριμένο μέτρο είναι πιθανόν να μην προχωρήσει σε υλοποίηση τη φετινή σεζόν (καλοκαίρι 2024) αλλά κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες ενέργειες για την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών οδοποιίας προκειμένου να εφαρμοστεί την επόμενη σεζόν.

**Εικόνα 2.12:** Κάτοψη κόμβου της Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας με τις οδούς Απόλλωνος, Αγίου Παγκρατίου και Βαμβακούση Εμμ. Ν, από δορυφορική εικόνα.



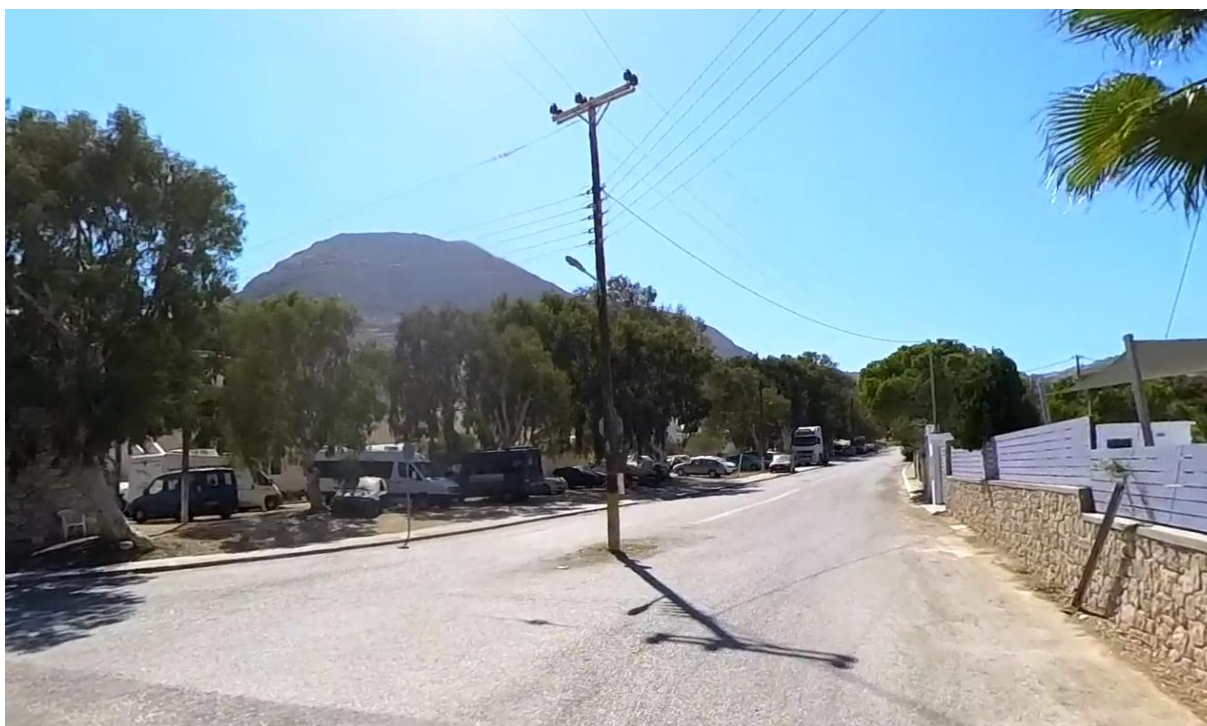
**Εικόνα 2.13:** Κόμβος της Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας με τις οδούς Απόλλωνος, Αγίου Παγκρατίου και Βαμβακούση Εμμ. Ν. όπως καταγράφηκε από αυτοψία.



#### **Μεταφορά ιστού από το κέντρο της οδού**

Κρίνεται σκόπιμο να μετακινηθεί το συντομότερο δυνατό ο ιστός της ΔΕΗ και οδοφωτισμού που βρίσκεται στο κέντρο του καταστρώματος κυκλοφορίας της οδού Απόλλωνος, στη συμβολή της με την οδό Αγίου Νεκταρίου, και λειτουργεί ως εμπόδιο για τα διερχόμενα οχήματα, αυξάνοντας τον κίνδυνο πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος.

**Εικόνα 2.14:** Ιστός ΔΕΗ και οδοφωτισμού επί της οδού Απόλλωνος, στη συμβολή της με την οδό Αγίου Νεκταρίου.



### **Όρια Ταχύτητας**

Προτείνεται στις αστικές κεντρικές περιοχές εντός του οικισμού του Καμαρίου η μέγιστη ταχύτητα να διαμορφώνεται ως εξής:

- όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο εντός του οικισμού (σύμφωνα και με το σχέδιο ιεράρχησης)
- όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας σύμφωνα και με το Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Η μείωση των ορίων ταχύτητας είναι κρίσιμης σημασίας δεδομένου ότι οι περισσότεροι οδοί δεν διαθέτουν επαρκή πλάτη πεζοδρομίων (στις περισσότερες δεν υπάρχουν καθόλου πεζοδρόμια). Λαμβάνοντας υπόψη και την διεθνή τάση για μείωση των ορίων ταχύτητας στις αστικές περιοχές στα 30χλμ/ώρα το παραπάνω μέτρο θεωρείται θεμελιώδες για την ασφαλή μετακίνηση των πεζών και των άλλων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (πατίνια, μοτοσυκλέτες, ΑΜΕΑ κ.α.).

### **Συμπλήρωση υφιστάμενης σήμανσης**

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης μελέτης συμπληρώθηκε κατάλληλα η υφιστάμενη κατακόρυφη ρυθμιστική σήμανση του οδικού δικτύου του Καμαρίου. Προστέθηκαν πινακίδες απαγόρευσης στάθμευσης (P-40), όρια ταχύτητας (P-32), πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (P-2), απαγόρευσης αριστερής και δεξιά στροφής (P-27 και P-28) κτλ. με στόχο την υλοποίηση των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας. Επίσης, τοποθετήθηκαν πινακίδες αδιέξοδης οδού (Π-25) σε όσα τοπικά οδικά τμήματα καταλήγουν σε αδιέξοδο.

Επιπλέον, προστέθηκαν πινακίδες αναγγελίας κινδύνου, όπου αυτό κρίθηκε σκόπιμο.

Στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π-2** παρουσιάζονται αναλυτικά οι υφιστάμενες, οι καταργούμενες και οι προτεινόμενες πινακίδες για την υλοποίηση των προτάσεων άμεσης εφαρμογής.

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις διαστάσεις, την τοποθέτηση και το υλικό των πινακίδων παρουσιάζονται στο **Κεφάλαιο 2.10**.



### Λεπτομέρειες εφαρμογής κατακόρυφης σήμανσης

Η υφιστάμενη, η καταργούμενη καθώς και η νέα προτεινόμενη σήμανση για την υλοποίηση των μέτρων άμεσης εφαρμογής στον οικισμό του Καμαρίου παρουσιάζεται στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π-2** (κλίμακα 1:2.000).

#### Γενικά Χαρακτηριστικά Πινακίδων

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

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

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

α. είτε με τη μορφή απαγόρευσης κινήσεων:



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

β. είτε με τη μορφή υποχρεωτικής κατεύθυνσης πορείας:



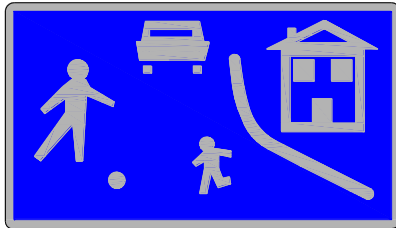
**P-47 P-48 P-49 P-50 P-50α P-50δ P-51α P-51δ P-53**

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

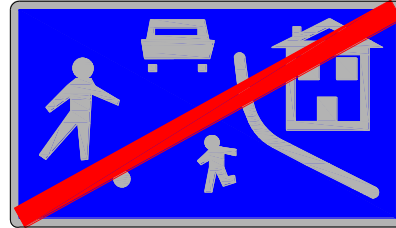


**P-52 P-52α P-52δ**

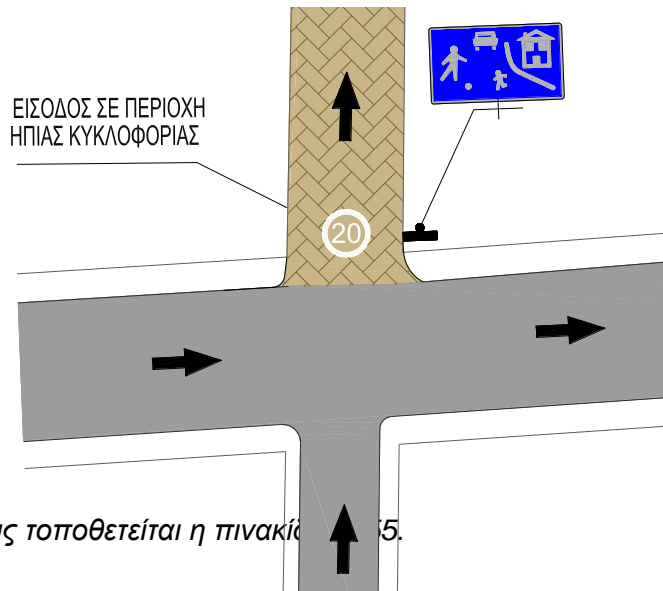
Στις **οδούς ήπιας κυκλοφορίας** τοποθετείται στην αρχή τους κατάλληλη οριζόντια σήμανση (θερμοπλαστικά σύμβολα) με το σύμβολο του επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας, το οποίο προειδοποιεί τους οδηγούς ότι εισέρχονται σε περιοχή με ζώνη ταχύτητας 20χλμ/ώρα. Επίσης τοποθετείται στην αρχή τους η κατάλληλη σήμανση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



Π-92



Π-92α



Στους πεζόδρομους τοποθετείται η πινακίδα Π-55.



P-55

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















P-32 (30)

#### Διαστάσεις και Επιλογή Μεγέθους Πινακίδων

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

Οι διαστάσεις των πινακίδων τυποποιούνται σε τρεις κατηγορίες μεγέθους (μικρό, μεσαίο, μεγάλο). Ανάλογα με το ανώτατο όριο ταχύτητας της οδού επιλέγεται και το μέγεθος της πινακίδας, όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα 2.1.

**Πίνακας 2.1.** Μεγέθη των πινακίδων ανάλογα με το ανώτατο όριο ταχύτητας.

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

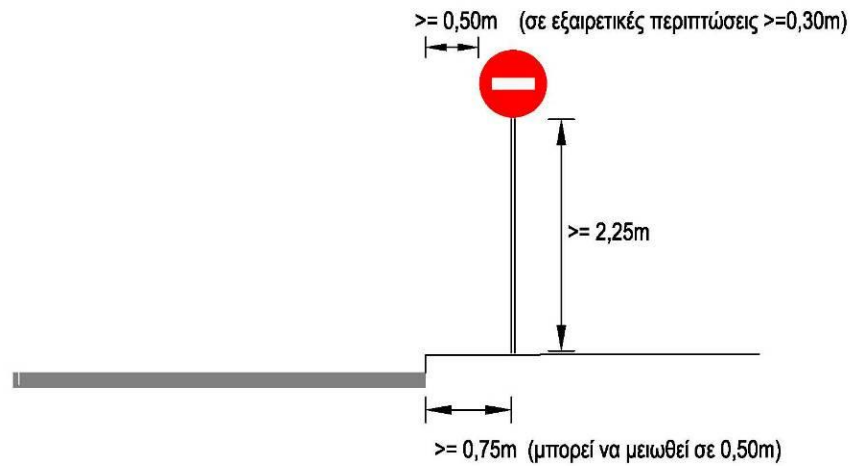
οδούς  
κίδες

σήμανσης θα είναι μικρού μεγέθους. Στις συλλεκτήριες οδούς και στις αρτηρίες με ανώτατο όριο ταχύτητας τα 30χλμ/ώρα και 50χλμ/ώρα αντίστοιχα οι πινακίδες σήμανσης θα είναι μεσαίου μεγέθους.

### Ελεύθερο Ύψος

Όταν οι πινακίδες τοποθετούνται επί πεζοδρομίων ή ποδηλατοδρόμων, η απόσταση από το κατώτερο άκρο της πινακίδας μέχρι την επιφάνεια του πεζοδρομίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2.25μ., ώστε να μην παραβιάζεται ο χώρος κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατών (Σχήμα 2.3).

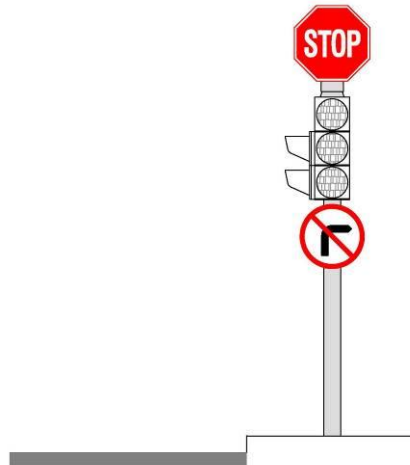
**Σχήμα 2.3.** Τοποθέτηση πινακίδας σε αστική οδό με πεζοδρόμιο για ταχύτητα ≤ 50km/h.



Στις περιοχές των σηματοδοτούμενων κόμβων (**Σχήμα 2.4**), ισχύουν τα ακόλουθα:

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

**Σχήμα 2.4.** Τοποθέτηση πινακίδων στον ιστό του σηματοδότη.



### Πλευρική Απόσταση από το Οδόστρωμα

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ<sup>1</sup>, Κεφ.2), το πλάτος του πλευρικού χώρου ασφαλείας ( $S_{LV}$ ) εξαρτάται από την μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα ( $V_{επιτρ}$ ) ως εξής:

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

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

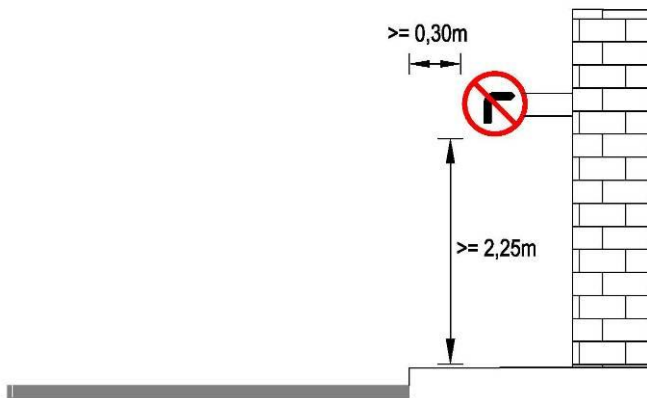
- α. Προσαυξάνονται κατά 0.25μ σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει ούτε κράσπεδο, ούτε λωρίδα καθοδήγησης.
- β. Είναι δυνατόν να μειωθούν κατά 0.25μ. σε περιπτώσεις όπου υφίσταται κράσπεδο, σταθεροποιημένο έρεισμα (Λ.Ε.Α. ή Λ.Π.Χ.) ή κεντρική νησίδα.

Επιπλέον της τήρησης των ελάχιστων αυτών αποστάσεων, το άκρο της πινακίδας που είναι πλησιέστερα προς το οδόστρωμα θα πρέπει να απέχει από αυτό τουλάχιστον 0.50μ.. Σε ειδικές περιπτώσεις, εντός αστικών περιοχών, όταν δεν επαρκεί ο χώρος η απόσταση αυτή μπορεί να μειωθεί σε 0.30μ..

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

Εάν ο διαθέσιμος πλευρικός χώρος δεν επαρκεί για την εγκατάσταση της πινακίδας σε ιστό, συνιστάται η απευθείας στήριξη της σε παράπλευρο τοίχο με την σύμφωνη γνώμη του ιδιοκτήτη του τοίχου (**Σχήμα 2.5**).

**Σχήμα 2.5.** Στήριξη πινακίδας σε τοίχο σε αστικές περιοχές.



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

### **Αντανακλαστικότητα**

Η αντανακλαστικότητα των πινακίδων σήμανσης καθορίζεται στις Τεχνικές Προδιαγραφές / Οδηγίες που περιλαμβάνονται στο Φ.Ε.Κ. 953/1997<sup>2</sup>. Στις επόμενες παραγράφους συνοψίζονται τα κυριότερα στοιχεία των Προδιαγραφών αυτών, ιδιαίτερα όσο αφορά τις πινακίδες κινδύνου και τις ρυθμιστικές πινακίδες που χρησιμοποιούνται στις περιοχές των κόμβων.

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

Στον **Πίνακα 2.2** δίνονται οι γενικές αρχές επιλογής του κατάλληλου τύπου αντανακλαστικής μεμβράνης, (τύποι I, II ή III), σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια για οδούς αστικού δικτύου.

**Πίνακας 2.2.** Επιλογή του κατάλληλου τύπου αντανακλαστικής μεμβράνης Ρυθμιστικών Πινακίδων

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

<b>ΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ</b>				
Τύπος Πινακίδας	Κινδύνου		Ρυθμιστική	
	Υψηλή	Χαμηλή	Υψηλή	Χαμηλή
Δεξιά της Οδού	II ή III	II	II	I
Αριστερά της Οδού	III	II	II	I ή II
Σε γέφυρα Σήμανσης	(III)	(III)	(II)	(II)

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

Πέραν των γενικών αρχών επιλογής αντανακλαστικού υλικού που παρουσιάζεται στον Πίνακα 2.2, ορισμένοι συγκεκριμένοι τύποι πινακίδων που θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικοί για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας πρέπει να κατασκευάζονται από αντανακλαστική μεμβράνη τουλάχιστον τύπου II.

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

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

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

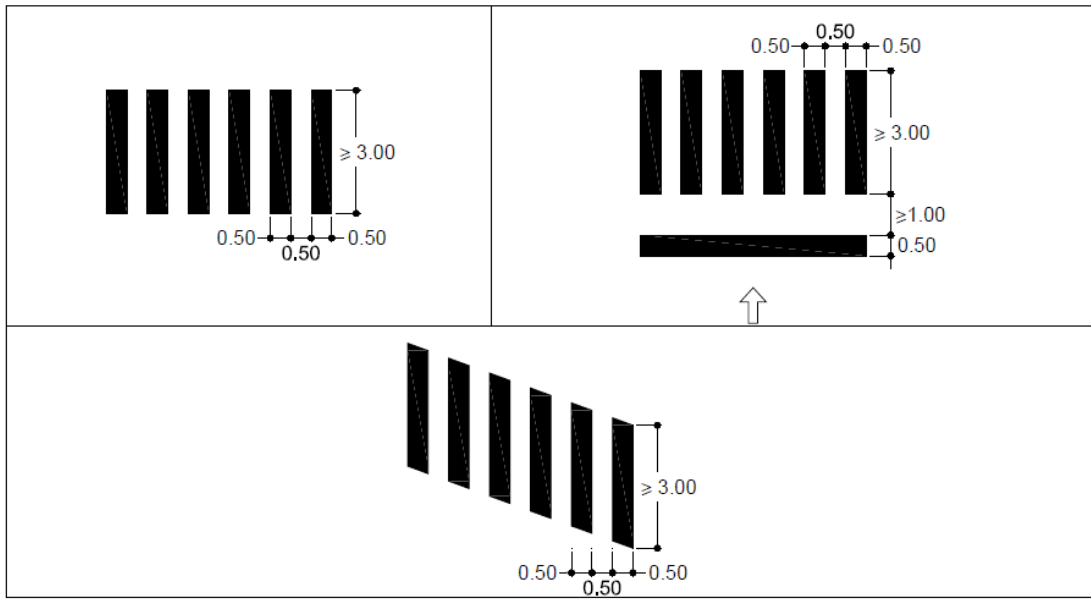
### **Λεπτομέρειες Εφαρμογής Οριζόντιας Σήμανσης**

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

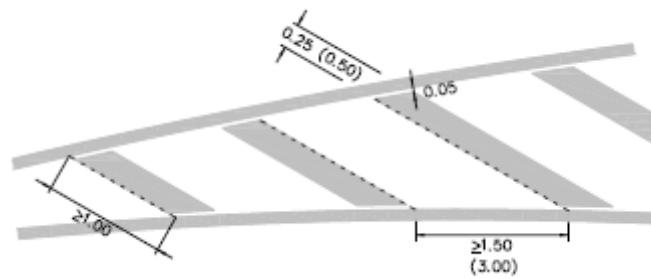
Οι λεπτομέρειες της οριζόντιας σήμανσης παρουσιάζονται στο **Σχήμα 2.6** που ακολουθεί.

**Σχήμα 2.6.** Προδιαγραφές Οριζόντιας Σήμανσης





**Λεπτομέρεια επιφάνειας αποκλεισμού**






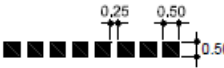

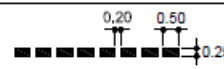
Διαμήκεις διαγραμμίσεις στην οδό

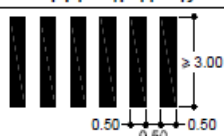
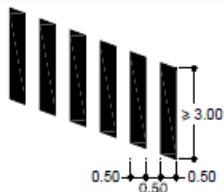
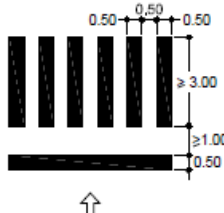
#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
1	Συνεχής στενή γραμμή	(S)		Διαχωρισμός Λωρίδων κυκλοφορίας (οχημάτων ή ποδηλάτων)	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης, όπου επιβάλλεται απαγόρευση προσπέρασης και στις δύο κατευθύνσεις
				Οριοθέτηση επιφάνειας κυκλοφορίας (οχημάτων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

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

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

Εγκάρσιες διαγραμμίσεις στην οδό

#	Περιγραφή	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή							
1	Συνεχής γραμμή		Ορισμός θέσης στάσης	Υλοποίηση γραμμής STOP							
2.1	Διακεκομμένη γραμμή 2 : 1		Ορισμός θέσης παραχώρησης προτεραιότητας	Υλοποίηση γραμμής όπου επιβάλλεται η παραχώρηση προτεραιότητας στη διερχόμενη κυκλοφορία							
2.2	Διακεκομμένη γραμμή με τρίγωνα 1 : 1	 <table border="1" data-bbox="430 593 606 705"> <thead> <tr> <th>Ταχύτητα πρόσβασης [km/h]</th> <th>a [cm]</th> <th>b [cm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V ≤ 40</td> <td>40</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>V ≥ 50</td> <td>60</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table>			Ταχύτητα πρόσβασης [km/h]	a [cm]	b [cm]	V ≤ 40	40	60	V ≥ 50
Ταχύτητα πρόσβασης [km/h]	a [cm]	b [cm]									
V ≤ 40	40	60									
V ≥ 50	60	90									
3	Διακεκομμένη γραμμή 2,5 : 1		Οριοθέτηση διάβασης ποδηλατών	Εκατέρωθεν του πλάτους της ποδηλατολωρίδας σε θέσεις διασταυρώσεων							

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

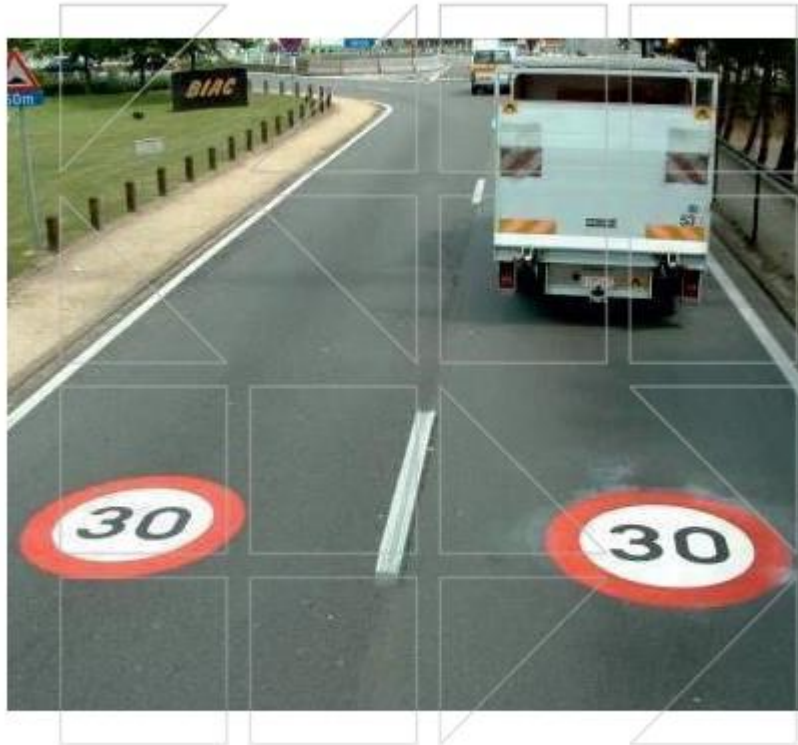
Διαστάσεις συνδυασμού "Μήκος Γραμμής - Μήκος Διακοπής"

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

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

παρουσιάζονται ενδεικτικά στην **Εικόνα 2.15** για όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα.

**Εικόνα 2.15.** Θερμοπλαστικά σύμβολα στο οδόστρωμα.



### **Ωράριο Τροφοδοσίας**

Χρειάζεται να καθορισθεί ένα συγκεκριμένο ωράριο τροφοδοσίας, του οποίου η τήρηση να εποπτεύεται αυστηρά.

Το καλοκαίρι του 2024 σύμφωνα και με την υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση η τροφοδοσία των καταστημάτων επιτρέπεται να πραγματοποιείται τις ώρες 6:00 – 11:00 το οποίο προτείνουμε να διατηρηθεί. Παρόλα αυτά στην πράξη λόγω της έλλειψης αστυνόμευσης και του μεγάλου αριθμού των καταστημάτων που χρειάζεται να ανεφοδιαστούν ταυτόχρονα παρατηρείται συστηματική παραβίαση του ωραρίου τροφοδοσίας.

## **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΗΣ - ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης προτείνονται ορισμένα μέτρα μεσοπρόθεσμης-μακροπρόθεσμης εφαρμογής με σκοπό να διερευνηθούν από εξειδικευμένες μελέτες που θα πρέπει να εκπονηθούν.

Συνοπτικά τα προτεινόμενα μέτρα μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης εφαρμογής για τον οικισμό του Καμαρίου είναι τα εξής:

- **Διερεύνηση νέων χώρων στάθμευσης** στις περιοχές οι οποίες συνδέονται με συλλεκτήριες οδούς και με το κύριο οδικό δίκτυο και είναι κοντά στο κέντρο του Καμαρίου. Ενδεικτικά σημεία για την διαμόρφωση χώρων στάθμευσης αποτελούν οι περιοχές πλησίον των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης P10 και P1.
- Να διερευνηθεί η **διάνοιξη του τμήματος της οδού Μακεδονίας, από το ύψος της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας έως την οδό Απόλλωνος.**
- **Δημοτική Συγκοινωνία (shuttle bus – μικρού μεγέθους λεωφορείο)** η οποία θα συνδέει σημαντικούς χώρους στάθμευσης (νέους και υφιστάμενους) και θα κινείται κατά μήκος της οδού Μακεδονίας και ακολούθως με κυκλική διαδρομή, όπως π.χ. ενδεικτικά παρουσιάζεται στο **Σχήμα 2.7.** που ακολουθεί. Βασικές προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρακάτω διαδρομής από το shuttle bus αποτελούν:
  - Η διάνοιξη του οδικού τμήματος της Μακεδονίας μεταξύ των οδών Παναγίας Μυρτιδιώτισσας και Απόλλωνος,
  - Η αξιοποίηση / διάνοιξη και η μετατροπή του σε δημόσια οδό του υφιστάμενου περιφραγμένου σήμερα οδικού τμήματος, το οποίο ανήκει σε ιδιώτη, που συνδέει την Επαρχιακή οδό Βασιλέως Θήρας με την οδό Νυμφών.
- **Άξονας ποδηλάτου κατά μήκος της παραλίας ( εφόσον αυτό είναι σύμφωνο με τις διατάξεις περί παραλίας και αιγιαλού) και της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας.** Η κίνηση του ποδηλάτου (και η σύνδεσή του με τους διαδρόμους αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου) θα μπορεί να γίνεται με ασφάλεια και από το δίκτυο περιοχών ήπιας κυκλοφορίας που προτείνεται στα μέτρα άμεσης εφαρμογής της παρούσας μελέτης αλλά και από την ενδεχόμενη μελλοντική μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας του άξονα Μεγάλου Αλεξάνδρου - Μακεδονίας.

**Σχήμα 2.7.** Ενδεικτική διαδρομή συγκοινωνίας (shuttle bus).

- **Διαμόρφωση μόνιμων πεζοδρομίων** εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας κατά προτεραιότητα στους παρακάτω οδικούς άξονες
  - Οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου από το ύψος της Επαρχιακής οδού Βασιλέως Θήρας έως και την οδό Μακεδονίας
  - Οδός Μακεδονίας από το ύψος της οδού Ανδρείας έως και την οδό Παναγίας Μυρτιδιώτισσας
  - Οδός Παναγίας Μυρτιδιώτισσας από το ύψος της οδού Μακεδονίας έως και την οδό Αφροδίτης

Στις παραπάνω οδούς προτάθηκε ως μέτρο άμεσης εφαρμογής η διαμόρφωση διαδρόμων πεζών με διακριτή διαγράμμιση εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας για την τουριστική περίοδο 2024.

- **Μετατροπή των οδών Μακεδονίας και Μεγάλου Αλεξάνδρου σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας**, στις οποίες θα επιτρέπεται η κυκλοφορία μόνο σε συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων (π.χ. μόνιμοι κάτοικοι, επισκέπτες ξενοδοχείων και τουριστικών καταλυμάτων, τροφοδοσία, οχήματα έκτακτης ανάγκης).

- **Πεζοδρόμηση ή απαγόρευση της κυκλοφορίας:**
  - της οδού Μακεδονίας από το ύψος της οδού Βασιλέως Φιλίππου έως την οδό Παναγίας Μυρτιδιώτισσας,
  - της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας από το ύψος της οδού Μακεδονίας έως την οδό Αφροδίτης.

Σημειώνεται πως εφόσον κριθεί σκόπιμο μπορεί να εξαιρεθεί από την απαγόρευση κυκλοφορίας το λεωφορείο της Δημοτικής Συγκοινωνίας.
- **Να αναβαθμιστεί/ ανασχεδιαστεί το οδικό τμήμα της οδού Αφροδίτης από το ύψος της οδού Παναγίας Μυρτιδιώτισσας έως την οδό Απόλλωνος, που βρίσκεται ανατολικά του χώρου στάθμευσης Ρ10».**

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος το λόγο έδωσε στο Δικηγόρο και εκπρόσωπο επαγγελματιών Καμαρίου κ. **Γαβρίλη Ελευθέριο**, ο οποίος κατέθεσε Αντίγραφο «**Αντιρρήσεις- Παρατηρήσεις επί της Κυκλοφοριακής Μελέτης**» των κ. Ιωάννη Σιγάλα και κ. Μακαρίου Πελέκη, το οποίο έχει ως εξής:

**«Ενώπιον της Δημοτικής Επιτροπής του Δήμου Θήρας**

**Αντιρρήσεις - Παρατηρήσεις επί της Κυκλοφοριακής Μελέτης .**

- 1) Ιωάννη Σιγάλα του Νικολάου , επιχειρηματία , κατοίκου Καμαρίου Θήρας .**
- 2) Μακαρίου Πελέκη του Πέτρου , επιχειρηματία , κατοίκου Καμαρίου Θήρας .**

Συζητείται σήμερα ενώπιόν σας η Κυκλοφοριακή μελέτη του Καμαρίου Θήρας .

Όπως γνωρίζετε καλά , έχει συνταχθεί Πολεοδομική μελέτη σχετικά με το Καμάρι η οποία θεσμικά κατισχύει της Κυκλοφοριακής μελέτης . Η Πολεοδομική αυτή μελέτη εγκριθεί από Τ.Υ. του Δήμου Θήρας και βρίσκεται στο Β1 στάδιο . Ακόμη έχει διαβιβαστεί στις Τ.Υ του Δήμου η ορθή επανάληψη αυτής που οι Τ.Υ. παρανόμως έχουν προωθήσει

Η Πολεοδομική Μελέτη του Καμαρίου όπως αυτή έχει εγκριθεί και θεωρηθεί στο Β1 στάδιο αυτής από τις Τ.Υ του Δήμου Θήρας και στην ενότητα 5 αυτής αναφέρει τις αρχές στις οποίες στηρίχτηκε . Βασική της αρχή είναι η ελαχιστοποίηση των μετακινήσεων με οχήματα εντός του οικισμού και η αναβάθμιση των πεζών μετακινήσεων και της κυκλοφορίας ποδηλάτων (σχετ.1 σελίδα 42). Επίσης στο κεφάλαιο 5.4 Οδικό Δίκτυο /χώροι στάθμευσης σελ.49 κατηγοριοποιεί τις οδούς σε Κύριες Συλλεκτήριες, Ήπιας Κυκλοφορίας,και Αμιγείς πεζοδρόμους. Μεταξύ των άλλων ορίζει τους βασικούς δρόμους Μ. Αλεξάνδρου, Μακεδονίας και Μυρτιδιωτίσσης ως δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.

Η προτεινόμενη κυκλοφοριακή μελέτη δεν αναφέρει πουθενά ότι έλαβε γνώση ή υπόψη της ,του εγκεκριμένου από τις Τ.Υ του Δήμου το Β1 σταδίου της Πολ.Μελέτης και τις κυκλοφοριακές κατευθύνσεις που αυτή προτείνει έτσι ώστε να εναρμονιστεί με την Πολεοδομική Μελέτη.

Σε πλήρη αντίθεση και αγνοώντας αυτήν η προτεινόμενη κυκλοφοριακή μελέτη εισάγει εντός του τουριστικού πυρήνα του οικισμού όλα τα κυκλοφοριακά φορτία της επαρχιακής οδού για να διέρχονται τις οδούς Μ. Αλεξάνδρου , Μακεδονίας και Μυρτιδιωτίσσης δηλ. φορτηγά,



λεωφορεία, πούλμαν ,νταλίκες ,κλπ ελεύθερα να διασχίζουν τον πυρήνα του Οικισμού δηλ σε πλήρη αντίθεση με αυτό που θέλει να αποφύγει η Πολεοδομική Μελέτη.

Εδώ παρατηρούμε ότι ο προϊστάμενος των τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου κ. Ποιμενίδη και σε σχέση με την ιδιότητα των δρόμων Μ. Αλεξάνδρου, Μακεδονίας, και Μυρτιδιωτίσσης στην μεν Πολεοδομική Μελέτη εγκρίνει να είναι ήπιας κυκλοφορίας και τους πρότεινε στην επιτροπή ποιότητας ζωής , στην δε κυκλοφοριακή μελέτη τους ΙΔΙΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ τους εγκρίνει και τους προτείνει στην Δημαρχιακή Επιτροπή ως βασικούς δρόμους κυκλοφορίας οχημάτων, έννοιες αλληλοσυγκρουόμενες.

Η Πολεοδομική Μελέτη προτείνει την δημιουργία χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένες και κεντροβαρικές θέσεις εντός του οικισμού ,και σε χώρους που θα απαλλοτριωθούν κατ εφαρμογή της. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη προτείνει ως χώρους στάθμευσης ιδιωτικές η Δημόσιες εκτάσεις πράγμα ανεπίτρεπτο ,διότι πρέπει να λαμβάνει υπόψη της ΜΟΝΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ, για πάρκινγκ και τέτοιες δεν υπάρχουν. Αυτό είναι έργο της Πολεοδομικής Μελέτης που θα προτείνει και τις σχετικές απαλλοτριώσεις τους .

Άρα οι χώροι στάθμευσης που προτείνει η Κυκλοφοριακή Μελέτη επειδή δεν είναι κοινόχρηστοι κοινοτικοί χώροι, αλλά ιδιωτικοί δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη.

Οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης που προτείνει η Κυκλοφοριακή Μελέτη πέραν του ότι δεν είναι κοινοτικοί χώροι, θα πρέπει να είναι συμβατοί και με τις προβλεπόμενες από το ΦΕΚ5273/Β/12-11-2021 διατάξεις (σχετ.2). περί υπαίθριων χώρων στάθμευσης Δηλαδή να έχουν έγκριση για την λειτουργία τους από την Πυροσβεστική Υπηρεσία ,από την ΥΔΟΜ, από την Διεύθυνση Μεταφορών της περιφέρειας, να έχουν εγκεκριμένο φωτισμό ,ασφαλτόστρωση ,διαγραμμίσεις έγκριση εισόδου-εξόδου ,εντεταλμένο υπάλληλο υπεύθυνο για την ασφάλεια του χώρου κλπ που προβλέπονται κατά Νόμον. Αν οι χώροι στάθμευσης είναι αυτοεξυπηρετούμενοι δλδ χωρίς υπάλληλο τότε μπορούν να λειτουργούν μόνο την ημέρα και μέχρι τις 6,00 το απόγευμα.

ΚΑΝΕΝΑ από τα προτεινόμενα από την Κυκλοφοριακή Μελέτη πάρκινγκ δεν είναι κοινόχρηστος χώρος και δεν έχει την προβλεπόμενη από τον Νόμο οργάνωση ώστε να ενταχθεί σε μια κυκλοφοριακή μελέτη.

Σύμφωνα με το άρθρο 79 παρ/φος 2 ΦΕΚ114/Α/8-6-2006 (σχετ.3) η Κυκλοφοριακή Μελέτη ως ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ πρέπει να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση. Κάτι τέτοιο δεν έγινε και δεν ελήφθη υπόψη η διαμαρτυρία 110 επαγγελματιών επί και περί την οδό Μυρτιδιωτίσσης που δεν την θέλουν ως άνοδο και έξοδο από τον οικισμό αλλά ακριβώς το αντίθετο (σχε.5).

Οι δρόμοι Μ. Αλεξάνδρου ,Μακεδονίας, Μυρτιδιωτίσσης έχουν μονόπλευρα πεζοδρόμια κατά παράβαση του ΦΕΚ 285/Δ/5-3-2004. (σχετ.4) Κατά συνέπεια η θα χαρακτηριστούν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας(όπως προβλέπει η Πολεοδομική Μελέτη) όπου δεν απαιτούνται κατασκευές πεζοδρομίων η πρώτα θα κατασκευασθούν αμφίπλευρα της οδού πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ για την ασφαλή κυκλοφορία των πεζών και μετά να δοθούν σε κυκλοφορία οχημάτων. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη παρακάμπτει τον Νόμο και προτείνει διαγραμμίσεις για πεζούς που δεν παρέχουν καμία ασφάλεια έναντι των διερχομένων οχημάτων.

Στην σελίδα 10 της Κυκλοφοριακής Μελέτης και στην παρ/φο 2.2 Απαγόρευση Κυκλοφορίας αναφέρει την απαγόρευση οχημάτων προς το παραλιακό μέτωπο σε όλες τις κάθετες οδούς που δίνουν πρόσβαση προς τον Αιγιαλό και την Παράλια με κάποιες εξαιρέσεις για την τροφοδοσία από τις 8 το πρωί έως τις 11 , και στους κατοίκους επί των παραπάνω καθέτων. Η απαγόρευση αυτή έρχεται σε πλήρη ΑΝΤΙΘΕΣΗ με τον Νόμο 2971/2001 άρθρο 2 παρ/φος 3 (Νόμος περι Αιγιαλού και Παραλίας ΦΕΚ285/Α/9-12-2001) (σχετ.6)

που ορίζει ότι ο κύριος προορισμός των ζωνών αυτών είναι η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΑΙ ΑΚΩΛΥΤΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΠΡΟΣ ΑΥΤΕΣ, άρα και με οπουδήποτε μέσον άρα και με οχήματα άρα η κυκλοφορία επί του παράνομου παραλιακού δρόμου θα είναι ανεμπόδιστη από τα οχήματα . Αν το Καμάρι είχε να παρουσιάσει κάτι αξιόλογο μέχρι σήμερα ήταν η σιωπηλή συμφωνία πεζοδρόμησης του παραλιακού . Με τυχόν εφαρμογή της υπόψη κυκλοφοριακής μελέτης ο παραλιακός δρόμος δεν προστατεύεται πλέον και θα υπόκειται σε ελεύθερη πρόσβαση ως μέρος του Αιγιαλού .

Συμπερασματικά: Η Κυκλοφοριακή μελέτη πρέπει να μην εγκριθεί διότι  
α) έρχεται σε αντίθεση με την εγκεκριμένη στάδιο Β1 Πολεοδομική Μελέτη και η οποία κατισχύει αυτής. β) Προτείνει χώρους στάθμευσης ιδιωτικούς και όχι κοινοτικούς ως ορίζει ο Νόμος και κανένας από αυτούς δεν πληροί τις προϋποθέσεις και προβλεπόμενες διαδικασίες του Νόμου ως ανωτέρω αναφέρθηκε. γ) Δεν προηγήθηκε η κατά Νόμων σχετική διαβούλευση περί κανονιστικών αποφάσεων. δ) Δεν υπάρχουν αμφίπλευρα πεζοδρόμια επί των προτεινόμενων οδών κυκλοφορίας οχημάτων και δεν παρέχεται ασφάλεια στους πεζούς  
ε) Δεν ελήφθησαν υπόψη οι 110 υπογραφές διαμαρτυρίας των επαγγελματιών επι της οδου Μυρτιδιωτίσσης που δεν θέλουν να είναι άνοδος και άρα η κυκλοφοριακή πόρτα εξόδου του χωριού αλλά το αντίθετο . ζ)  
Αντίκειται στην Νομοθεσία περί Αιγιαλού και Παραλίας επιβάλλοντας περιορισμούς και προϋποθέσεις για την πρόσβαση σε αυτόν.

Για τους παραπάνω ουσιαστικούς και πραγματικούς λόγους σας καλούμε να μην κάνετε αποδεκτή την εν λόγω κυκλοφοριακή μελέτη διότι όχι μόνον δεν θα επιλύσει κυκλοφοριακά προβλήματα αντίθετα θα δημιουργήσει κομφούζιο στο Καμάρι.

Θήρα 6 Μαρτίου 2024  
Ο Πληρεξούσιος Δικηγόρος»

Έπειτα ο Πρόεδρος αναφερόμενος στον κ. Γαβρίλη Ελευθέριο μεταξύ άλλων είπε τα εξής:  
«Προσπαθούμε να εξυπηρετήσουμε τον επισκέπτη, αλλά και τον μόνιμο κάτοικο με βάση τις υπάρχουσες δυνατότητες και συνθήκες που υπάρχουν....»

Η Δ.Ε. μετά από διαλογική συζήτηση, αφού έλαβε υπόψη την παραπάνω εισήγηση και τα διαλαμβανόμενα σ' αυτή σχετικά έγγραφα – φωτογραφίες, τις διατάξεις του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με τα άρθρα 8,9 και 26 του Ν. 5056/2023 ,τις διατάξεις των άρθρων 79 και 82 του Ν.3463/2006 όπως εξακολουθούν να ισχύουν, την προαναφερθείσα μελέτη Κυκλοφορικών Ρυθμίσεων οικισμού Επισκοπής Γωνιάς, καθώς και όλα τα προαναφερόμενα έγγραφα,

**ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ**

**Εισηγείται** στο Δημοτικό Συμβούλιο τη λήψη Κανονιστικής Απόφασης για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην Κοινότητα Επισκοπής Γωνιάς για όλο το χρόνο, όπως αναλυτικά και διεξοδικά περιγράφεται στο εισηγητικό μέρος της απόφασης .

Ο Πρόεδρος της Κοινότητας Επισκοπής Γωνιάς **κ. Βαμβακούσης Διονύσιος**, συμφώνησε με την ανωτέρω απόφαση και ψήφισε **«ΘΕΤΙΚΑ»**.

Αφού συντάχθηκε το πρακτικό αυτό , αναγνώσθηκε και υπογράφηκε ως κατωτέρω:

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**Ι. ΛΙΓΝΟΣ**

**Ακριβές Απόσπασμα  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**Ι. ΛΙΓΝΟΣ**

**ΤΑ ΜΕΛΗ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΡΓΥΡΟΣ  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΟΥΣΣΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ  
ΜΑΡΙΑ ΑΡΓΥΡΟΥ**