



ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α
(ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ)**

Από το πρακτικό της αριθμ. **7/2024**
συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Θήρας (ΔΙΑ ΖΩΣΗΣ)
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ : **53/2024**

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΘΗΡΑΣ : **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ –ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΡΖΟΣ**
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ : **ΓΕΩΡΓΙΑ ΙΩΑΝ. ΝΟΜΙΚΟΥ**
ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ : **ΡΟΥΣΣΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ.**
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ : **ΜΠΑΪΚΑ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.**

ΘΕΜΑ : ΛΗΨΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΓΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΘΗΡΑΣ. (ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ 63/2024).

Στη Θήρα και στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο ΔΑΠΠΟΣ, σήμερα την **13-03-2024**, ημέρα της εβδομάδος **ΤΕΤΑΡΤΗ** και ώρα **15:00**, συνήλθαν σε δημόσια συνεδρίαση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 «Σύγκληση Δημοτικού Συμβουλίου» και του Ν. 3852/2010, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει, τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Θήρας, κατόπιν της με **Α.Π. 46/08-03-2024** πρόσκλησης της Προέδρου του Δημοτικού Συμβουλίου για **Τακτική Συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου (ΔΙΑ ΖΩΣΗΣ)**.

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι επί **συνόλου είκοσι πέντε (25)** μελών βρέθηκαν παρόντα **είκοσι-δύο (22)**, ήτοι:

	ΠΑΡΟΝΤΕΣ		ΑΠΟΝΤΕΣ
1.	ΛΙΓΝΟΣ ΙΑΚΩΒΟΣ	1.	ΤΖΟΥΡΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
2.	ΜΑΪΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	2.	ΠΡΕΚΑΣ ΠΕΤΡΟΣ
3.	ΖΩΡΖΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	3.	ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
4.	ΚΑΦΙΕΡΗΣ ΜΗΝΑΣ		
5.	ΛΕΙΒΑΔΑΡΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ		
6.	ΝΟΜΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		(ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΡΟΣΗΛΘΑΝ ΑΝ ΚΑΙ ΝΟΜΙΜΑ ΚΛΗΘΗΚΑΝ).
7.	ΚΑΤΣΙΠΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		
8.	ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ		

9.	ΝΟΜΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ		
10.	ΚΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		
11.	ΒΑΡΒΑΡΗΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		
12.	ΚΑΝΕΛΛΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		
13.	ΑΡΓΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		
14.	ΜΠΑΪΚΑ ΜΑΡΙΕΤΤΑ		
15.	ΟΡΦΑΝΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ		
16.	ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ		
17.	ΧΑΛΑΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ		
18.	ΡΟΥΣΣΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ		
19.	ΚΑΡΑΜΟΛΕΓΚΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ		
20.	ΔΑΡΖΕΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		
21.	ΚΑΡΑΜΟΛΕΓΚΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		
22.	ΑΡΓΥΡΟΥ ΜΑΡΙΑ		

Στη συνεδρίαση και στο παρόν θέμα παρεβρισκόταν και ο Δήμαρχος Θήρας
Αναστάσιος-Νικόλαος Ζώρζος .

κ.

Παρόντες στη συνεδρίαση ήταν και οι κάτωθι Πρόεδροι Κοινοτήτων:

1. **Αρτέμιος Καφούρος**, Πρόεδρος Κοινότητας **Βουρβούλου**.
2. **Βαμβακούσης Διονύσιος**, Πρόεδρος Κοινότητας **Επισκοπής Γωνιάς**.
3. **Αλεφραγκής Μηνάς**, Πρόεδρος Κοινότητας **Ακρωτηρίου**.
4. **Βάλβης Ιάκωβος**, Πρόεδρος Κοινότητας **Έξω Γωνιάς**.
5. **Παγώνης Ειρηνικός**, Πρόεδρος Κοινότητας **Οίας**.
6. **Καβαλλάρης Παναγιώτης**, Πρόεδρος Κοινότητας **Θήρας**.
7. **Φύτρος Ματθαίος**, Πρόεδρος Κοινότητας **Βόθωνα**.

Επίσης παρεβρέθηκε η Πελεκάνου Μαρία υπάλληλος του Δήμου Θήρας για την τήρηση των πρακτικών.

Κατά την ώρα της συνεδρίασης προσήλθαν στην αίθουσα συνεδρίασης οι κάτωθι Δημοτικοί Σύμβουλοι :

1. **Τζούρος Ελευθέριος**
2. **Σιγάλας Αντώνιος**.

Η Πρόεδρος αφού κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης του Δ. Σ. και εισηγούμενη το θέμα 3^ο της ημερήσιας διάταξης, περί : **«ΛΗΨΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΓΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΘΗΡΑΣ . (ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ**

ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ 63/2024)» το λόγο έδωσε στον Αντιδήμαρχο **κ. Μάϊνα Ιωάννη**, ο οποίος έθεσε υπόψη των μελών του Δ.Σ. τα εξής :

1. Το **Α.Π. 106/21.02.2024** 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 Φηρών».**
2. Την υπ' αριθ. **3/2024** απόφαση (Σε ορθή Επανάληψη) της **Κοινότητας Θήρας**, σύμφωνα με την οποία η Κοινότητα εισηγείται «Θετικά», επί του προτεινόμενου σχεδίου της από Δεκέμβριο 2023 Τεχνικής Έκθεσης-Μελέτης (Στάδιο Β' Προτάσεις) με τίτλο : **«ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΤΩΝ ΦΗΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΕ ΑΥΤΗΝ ΣΧΕΔΙΩΝ Π1, Π2, Π3 ΚΑΙ Π4»**, τα οποία συνέταξε και ενέκρινε ο Αναπτυξιακός Οργανισμός Θήρας-Σικίνου-Ανάφης-Φολεγάνδρου-Ίου 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. 2501/10/6-α/15-02-2024** 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.1179/12-02-2024** έγγραφο της **Δ/σης Μεταφορών & Επικοινωνιών Κυκλάδων**, σύμφωνα με το οποίο η υπηρεσία είναι σύμφωνη με την Κυκλοφοριακή μελέτη του οικισμού των Φηρών, 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-ΣΙΚΙΝΟΥ-ΑΝΑΦΗΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ-ΙΟΥ με την επωνυμία «ΘΗΡΑ-ΣΑΦΙ ΑΕ» για την εκπόνηση μελετών.
6. Την υπ' αριθ. **63/2024** απόφαση της **Δημοτικής Επιτροπής του Δήμου Θήρας**, σύμφωνα με την οποία προτείνεται η λήψη **Κανονιστικής Απόφασης για Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην Κοινότητα Θήρας για όλο το χρόνο**, όπως ακριβώς παρουσιάζεται στην παρακάτω μελέτη :

«ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γενικά στοιχεία περιοχής μελέτης

Η παρούσα τεχνική έκθεση αποτελεί την **τεχνική έκθεση του Β' Σταδίου** της κυκλοφοριακής μελέτης του **οικισμού των Φηρών** και περιλαμβάνει προτάσεις άμεσης εφαρμογής με στόχο την υλοποίησή τους την επόμενη τουριστική περίοδο (καλοκαίρι του 2024). Ωστόσο το τελευταίο κεφάλαιο της τεχνικής έκθεσης περιλαμβάνει και μεσομακροπρόθεσμες προτάσεις οι οποίες θα πρέπει να διερευνηθούν περαιτέρω με την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών που δεν περιλαμβάνονται στα πλαίσια της παρούσης μελέτης. Επισημαίνεται ότι κατά το πρώτο στάδιο της μελέτης εντοπίστηκαν κρίσιμα θέματα (σχετιζόμενα και με την **οδική ασφάλεια** κυρίως των πεζών) τα οποία είναι απαραίτητο να επιλυθούν την επόμενη τουριστική περίοδο.

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η κατοικημένη περιοχή του οικισμού των Φηρών του Δημοτικού Διαμερίσματος Θήρας.

Τα **Φηρά** είναι η πρωτεύουσα του Δήμου. Η πόλη της Θήρας είναι χτισμένη στο "φρύδι" της καλντέρας, σε υψόμετρο περίπου 250 μέτρων και με βάση την απογραφή του 2011 έχει 1.616 κατοίκους. Επίγειο των Φηρών είναι ο όρμος Φηρών Θήρας (ή Γιαλός).

Τα Φηρά αποτελούν εξαιρετικά δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Αυτή η εποχικότητα τουρισμού δημιουργεί προβλήματα στην κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής. Η αυξημένη ζήτηση λόγω της εποχικής αύξησης του τουρισμού και των αφίξεων κρουαζιέρας οδηγούν σε σημαντικές αυξήσεις των ροών πεζών και των κυκλοφοριακών φόρτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής. Τα Φηρά είναι ένας μικρός νησιωτικός προορισμός με περιορισμένη διαθέσιμη έκταση και οι υφιστάμενες υποδομές των οδικών δικτύων δεν ανταποκρίνονται στις αυξημένες ανάγκες κατά την περίοδο αιχμής τουρισμού. Η διαχείριση της κυκλοφορίας και η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας είναι κρίσιμες πτυχές για την αποτελεσματική διαχείριση του τουρισμού κατά την καλοκαιρινή περίοδο στα Φηρά.

Ο οικισμός διαθέτει δίκτυο πεζοδρόμων το οποίο προέκυψε από τη μεσαιωνική του συγκρότηση. Το δίκτυο αυτό διαθέτει γεωμετρικά χαρακτηριστικά που δεν επιτρέπουν την κίνηση των αυτοκινήτων και εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο ανάγκες των κατοίκων και τις κινήσεις εντός της γειτονιάς. Στην περιοχή της καλντέρας το δίκτυο πεζοδρόμων δέχεται κατά την τουριστική περίοδο μεγάλο αριθμό επισκεπτών.

Ο Δήμος Θήρας αποτελεί τον δημοφιλέστερο προορισμό της Ελλάδας για τουρισμό κρουαζιέρας, που ξεκινάει περίπου από τα μέσα Μάρτη και διαρκεί μέχρι τα τέλη Νοέμβρη. Κάθε χρόνο περίπου 800.000 επισκέπτες κρουαζιέρας φθάνουν στη Σαντορίνη.

Τα κρουαζιερόπλοια αγκυροβολούν στην καλντέρα και εξυπηρετούνται με λάντζες από τον όρμο των Φηρών. Το μικρό λιμάνι των Φηρών βρίσκεται κάτω από την πόλη των Φηρών και ακριβώς κάτω από την καλντέρα. Σε αυτό καταλήγουν 587 λιθόστρωτα σκαλοπάτια

ελικοειδούς σχηματισμού. Το λιμανάκι είναι προορισμός μεγάλων κρουαζιερόπλοιων που αφήνουν καθημερινά μεγάλο αριθμό τουριστών, οι οποίοι ανεβαίνουν στα Φηρά είτε με τα παραδοσιακά γαϊδουράκια είτε με το τελεφερίκ.

Το εμπόριο στον Δήμο Θήρας συγκεντρώνεται κυρίως στο κέντρο των Φηρών. Συγκεντρώνονται επίσης λειτουργίες αναψυχής και διοίκησης αφού αποτελεί και την πρωτεύουσα του Δήμου. Στις δημόσιες υπηρεσίες της περιοχής μελέτης ανήκουν το Δημαρχείο Θήρας, η Δ.Ο.Υ. Θήρας, το τελωνείο, ο Ο.Α.Ε.Δ., το Λιμεναρχείο, κ.ά.

Το μεγαλύτερο μέρος της επιχειρηματικής δραστηριότητας του οικισμού αναπτύσσεται κατά μήκος των πεζοδρόμων στην καλντέρα και στην κεντρική περιοχή του οικισμού όπου αναπτύσσονται διάφορες χρήσεις τουρισμού, εστίασης, αναψυχής και παροχής υπηρεσιών. Τα Φηρά αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης μετακινήσεων με αποτέλεσμα την συγκέντρωση υψηλού αριθμού οχημάτων και την κυκλοφοριακή συμφόρηση του οδικού δικτύου.

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. Το πρόβλημα μεγεθύνεται σε μεγάλο μήκος των οδών που δεν υπάρχουν πεζοδρόμια για την ασφαλή κίνηση των επισκεπτών οι οποίοι κινούνται προς την καλντέρα. Οι υψηλοί φόρτοι πεζών (ιδιαίτερα από την επιβίβαση / αποβίβαση των επισκεπτών από τα τουριστικά λεωφορεία) και οχημάτων συχνά διασταυρώνονται με αποτέλεσμα να δημιουργούνται καθυστερήσεις και θέματα οδικής ασφάλειας.

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. Τα οχήματα με προορισμό τα Φηρά σταθμεύουν σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού οι οποίοι φαίνονται στο Σχέδιο. Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι ιδιαίτερα έντονο στο κέντρο των Φηρών, όπου τα οχήματα πραγματοποιούν περιπορείες για την ανεύρεση κενής θέσης στάθμευσης, γεγονός το οποίο επιτείνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή. 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.

Στάδια εκπόνησης μελέτης

Η κυκλοφοριακή μελέτη του οικισμού των Φηρών 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 υφισταμένου 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 αλλά και φορέων του Δήμου Θήρας, σχετικά με τα σημαντικότερα κυκλοφοριακά προβλήματα που διαιωνίζονται στον οικισμό των Φηρών τους μήνες τουριστικής αιχμής, διαμορφώθηκαν προτάσεις άμεσης εφαρμογής, οι οποίες αναλύονται στην παρούσα μελέτη.

Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα μελέτη, η οποία αποτελεί το **Β' Στάδιο** της κυκλοφοριακής μελέτης των Φηρών περιλαμβάνει τα εξής:

- Προτάσεις βελτίωσης της κυκλοφοριακής οργάνωσης (αντιδρομήσεις – μονοδρομήσεις), όπου κριθεί σκόπιμο για την βελτίωση της κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών.
- Προτάσεις για μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
- Προτάσεις για την προσπέλαση των λεωφορείων και των φορτηγών εφόσον αυτές κριθούν σκόπιμες από τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Βελτίωση της προσβασιμότητας με τυχόν απαγόρευση της κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα οδών για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.
- Καθορισμός ορίων ταχύτητας.
- Καθορισμός προτεινόμενων τυπικών διατομών σε κρίσιμα οδικά τμήματα.
- Προσδιορισμός μέτρων για την αύξηση της βιώσιμης κινητικότητας και της οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο μετά την εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.
- Μελέτη κατακόρυφης σήμανσης για την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών

ρυθμίσεων.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Στο τρέχων κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά τα προτεινόμενα μέτρα άμεσης εφαρμογής. Περιλαμβάνονται επίσης τυπικές λεπτομέρειες καθώς και σχέδια προτεινόμενων τυπικών διατομών για την εφαρμογή διαδρόμων πεζών με διακριτή διαγράμμιση σε οδούς όπου υπάρχει σημαντικός αριθμός διελεύσεων πεζών και δεν υπάρχουν επαρκή πλάτη πεζοδρομίων. Τα τυπικά σχέδια χρησιμοποιούν περιπτώσεις ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

Αναπόσπαστο μέρος της παρούσας μελέτης είναι τα παρακάτω επισυναπτόμενα σχέδια:

⇒ **Π-1: Σχέδιο Προτάσεων Άμεσης Εφαρμογής** (Κλίμακα 1:2.000).

Στο συγκεκριμένο σχέδιο παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων σε οδικά τμήματα, κτλ), τα οδικά τμήματα με τους προτεινόμενους διαδρόμους κυκλοφορίας των πεζών, τα σημεία με τις προτεινόμενες νέες πεζοδιαβάσεις, τα οδικά τμήματα στα οποία απαγορεύεται η είσοδος σε βαρέα οχήματα και τα λοιπά διαχειριστικά μέτρα τα οποία αναλύονται στο παρόν κεφάλαιο.

⇒ **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

Εφαρμογή μονοδρομήσεων σε όλη την διάρκεια του έτους (και όχι μόνο στην τουριστική περίοδο, όπως εφαρμόζονται σήμερα) στα παρακάτω οδικά τμήματα:

- Μονοδρόμηση της οδού Αγ. Αθανασίου από το ύψος της οδού Δανέζη Μ. έως και την διασταύρωση Ημεροβιγλίου-Βουρβούλου-Οίας με κατεύθυνση προς βορρά (προς την Οία).
- Μονοδρόμηση της οδού 25ης Μαρτίου από το ύψος του Νηπιαγωγείου των Φηρών έως την οδό Δανέζη Μ. με κατεύθυνση προς την οδό Δανέζη Μ.
- Μονοδρόμηση της οδού η οποία διέρχεται έμπροσθεν του Γενικού Λυκείου Θήρας (Ανώνυμη οδός 2, Σχέδιο Π-1), μεταξύ της οδού Αγ. Αθανασίου και της Περιφερειακής οδού των Φηρών με κατεύθυνση προς την οδό Αγ. Αθανασίου.

Επισημαίνεται ότι οι παραπάνω μονοδρομήσεις εφαρμόζονται στην υφιστάμενη κατάσταση για τη χρονική περίοδο από 1^η Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου (περίοδος τουριστικής αιχμής) καθ' έτος, σύμφωνα με σχετική κανονιστική απόφαση.

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

Επισημαίνεται ότι κατά την διάρκεια των κυκλοφοριακών μετρήσεων και απογραφών ήταν σε ισχύ τα παραπάνω κυκλοφοριακά μέτρα. Επίσης τονίζεται ότι στην περίπτωση που οι παραπάνω οδοί λειτουργήσουν ως διπλής κατεύθυνσης θα υπάρχουν σημαντικά προβλήματα τόσο στην κυκλοφορία όσο και στην προβλήματα οδικής ασφάλειας διότι δεν διαθέτουν τα απαραίτητα γεωμετρικά χαρακτηριστικά ώστε να υποστηρίξουν την διπλή καταύθυνση κυκλοφορίας και την ασφαλή μετακίνηση των πεζή μετακινήσεων. Για αυτό και προτείνεται ως κρίσιμης σημασίας η μόνιμη μονοδρόμησή τους.

Απαγόρευση κυκλοφορίας

Απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων στα παρακάτω οδικά τμήματα, σε όλη την διάρκεια του έτους (και όχι μόνο στην τουριστική περίοδο, όπως εφαρμόζονται σήμερα):

- Απαγόρευση της κυκλοφορίας στην προέκταση της οδού Δεκιγαλά, από το ύψος της οδού Μητροπόλεως έως και την οδό Δανέζη Μ., με εξαίρεση:
 - Οχήματα τροφοδοσίας, τις ώρες 6:00-11:00, τα οποία θα πραγματοποιούν προσωρινή στάση σε οριοθετημένες θέσεις τροφοδοσίας κατά μήκος της προέκτασης της οδού Δεκιγαλά και στις οποίες θα εφαρμοστεί η κατάλληλη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση (Σχέδια Π-1 και Π-2).
 - Ταξί, τα οποία θα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το πρώτο οδικό τμήμα της προέκτασης της οδού Δεκιγαλά προκειμένου να εισέρχονται και να εξέρχονται στο χώρο αναμονής τους.
 - Οχήματα για την επιβίβαση/ αποβίβαση ΑΜΕΑ, η οποία θα πραγματοποιείται σε οριοθετημένη θέση με κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.
- Απαγόρευση της κυκλοφορίας στην οδό Μητροπόλεως από το ύψος του Αρχαιολογικού Μουσείου έως και την Μητρόπολη, με εξαίρεση τα οχήματα τροφοδοσίας τις ώρες 6:00-11:00.
- Απαγόρευση της κυκλοφορίας στην οδό από τη διασταύρωση με την οδό Δεκιγαλά έως την Πλατεία Σαρπάκη.

- Απαγόρευση της κυκλοφορίας στην οδό από τη διασταύρωση με την οδό 25ης Μαρτίου έως το Αρχαιολογικό Μουσείο.
- Απαγόρευση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στην πλατεία Αγίου Ευσταθίου.

Επισημαίνεται ότι οι παραπάνω ρυθμίσεις εφαρμόζονται στην υφιστάμενη κατάσταση για **τη χρονική περίοδο από 1^η Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου (περίοδος τουριστικής αιχμής) καθ' έτος**, σύμφωνα με σχετική κανονιστική απόφαση.

Επομένως, με την παρούσα μελέτη προτείνεται η εφαρμογή τους καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το γεγονός αυτό θα επιτρέψει την πλήρη ανάπλαση των οδικών αξόνων και πλατειών.

Στις παραπάνω οδούς προτείνεται να εφαρμοστεί κατακόρυφη σήμανση απαγόρευσης εισόδου P-7 με τις οποίες εξαιρέσεις περιγράφονται παραπάνω.

Ειδικότερα στα οδικά τμήματα τα οποία είναι θεσμοθετημένα ως πεζόδρομοι, με βάση το ισχύον πολεοδομικό σχέδιο, προτείνεται η εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδίου. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η **τοποθέτηση ρυθμιστικής πινακίδας πεζοδρόμου (P-55)** στους, σύμφωνα με το ισχύον ρυμοτομικό σχέδιο (Σεπτέμβριος 1987), πεζοδρόμους των Φηρών, στους οποίους στην υφιστάμενη κατάσταση δεν υπάρχει η αντίστοιχη σήμανση που να μετατρέπει μια οδό σε πεζοδρόμο. Επισημαίνεται ότι τα εν λόγω οδικά τμήματα δεν αποτελούν βασικές αρτηρίες ή συλλεκτήριες οδούς. Αποτελούν οδικά τμήματα τα οποία έχουν πολύ φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (κάτω των 5μ) και δεν διαθέτουν πεζοδρόμια. Επισημαίνεται ότι στους πεζοδρόμους επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων που έχουν προορισμό παρακείμενων χώρων στάθμευσης εντός ιδιωτικής ιδιοκτησίας.

Μετατροπή των τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας

Προτείνεται όλες οι τοπικές οδοί να ενταχθούν σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Επισημαίνεται ότι το τοπικό οδικό δίκτυο των Φηρών 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. 2.12-13).

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 2.1 - 2.3** 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.

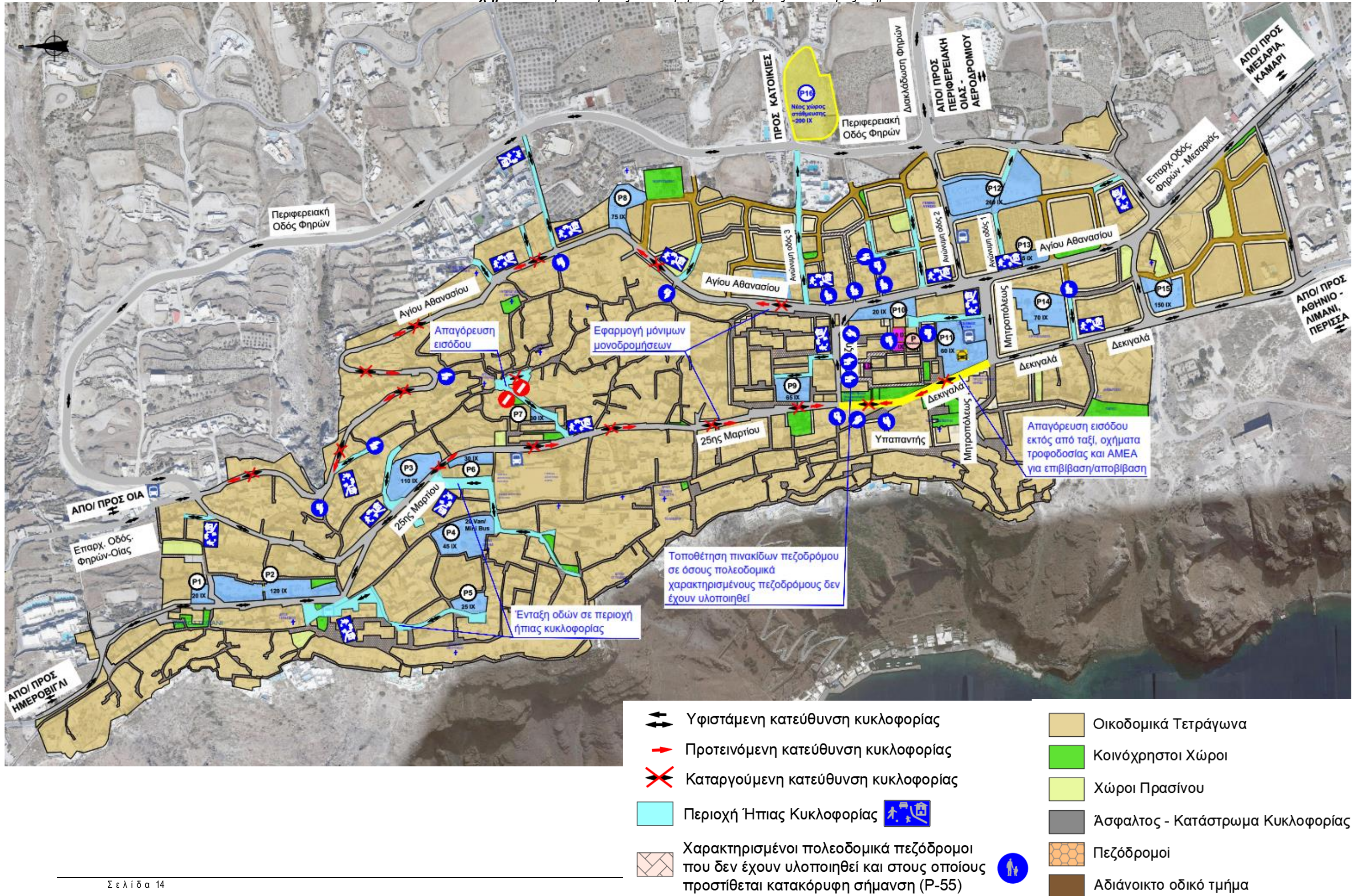
Εικόνα 2.1 Ενδεικτικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας.



Εικόνες 2.2, 2.3. Ενδεικτικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας.



Σχήμα 2.1. Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις – Οικισμός Φηρών



Χώροι Επιβίβασης / Αποβίβασης Τουριστικών Λεωφορείων

Ένα από τα κρισιμότερα προβλήματα στην υφιστάμενη κυκλοφοριακή λειτουργία του οικισμού των Φηρών, όπως αυτό διαπιστώθηκε στο Α' Στάδιο της παρούσης, αποτελεί η επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών από τα τουριστικά λεωφορεία, η οποία πραγματοποιείται επί της οδού που διέρχεται έμπροσθεν του Γενικού Λυκείου Θήρας (Ανώνυμη οδός 2, Σχέδιο Π-1). Η συγκεκριμένη τοποθεσία στην οποία πραγματοποιούν στάση τα τουριστικά λεωφορεία για επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών εμφανίζει τα εξής προβλήματα:

- ⇒ Δεν υπάρχουν επαρκείς διάδρομοι πεζών με αποτέλεσμα αυτοί να αναγκάζονται να περπατούν επί του καταστρώματος κυκλοφορίας και να σταματούν την κυκλοφορία προκειμένου να διασχίσουν την οδό Αγ. Αθανασίου (**Εικόνα 2.4**).
- ⇒ Τα τουριστικά λεωφορεία αφού επιβιβάσουν-αποβιβάσουν επιβάτες αναγκάζονται να διέλθουν από την οδό Αγ. Αθανασίου και έρχονται σε εμπλοκή τόσο με τους επιβάτες που διασχίζουν την οδό όσο και με τα υπόλοιπα οχήματα. Συνεπώς, προκαλούνται σημαντικές καθυστερήσεις και δημιουργούνται ουρές οι οποίες καταλήγουν έως και τον κόμβο της Ανώνυμης οδού 2 με την Περιφερειακή οδό των Φηρών (**Εικόνα 2.5**).
- ⇒ Τα τουριστικά λεωφορεία που πραγματοποιούν στάση επί της Ανώνυμης οδού 2 καταλαμβάνουν την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας δυσχεραίνοντας την λοιπή κυκλοφορία.

Εικόνες 2.4: Κίνηση πεζών και τουριστικών λεωφορείων στον κόμβο της Ανώνυμης Οδού 2 με την οδό Αγίου Αθανασίου.



Εικόνες 2.5: Ουρές στην Ανώνυμη οδό 2 οι οποίες καταλήγουν στην Περιφερειακή οδό των Φηρών.



Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης διερευνήθηκε συνεπώς η **δυνατότητα μετακίνησης της υφιστάμενης στάσης τουριστικών λεωφορείων** και διαμορφώθηκαν δύο ενδεικτικές εναλλακτικές προτάσεις για τη χωροθέτησή τους. Επισημαίνεται ότι για οποιαδήποτε παρέμβαση θα πρέπει να υπάρχει η σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών και να γίνουν όλες οι απαραίτητες διαδικασίες διαμόρφωσης και αδειοδότησης των χώρων στάθμευσης.

Στην **πρώτη εναλλακτική** προτείνεται η **χωροθέτηση των τουριστικών λεωφορείων στον χώρο στάθμευσης P12** (Σχέδιο Π-1), έμπροσθεν από το Γενικό Λύκειο Θήρας, με αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης ώστε να μπορούν να σταθμεύουν συνολικά 11 τουριστικά λεωφορεία και 185 ΙΧ. Σε αυτή την εναλλακτική τα λεωφορεία θα εισέρχονται στον χώρο στάθμευσης μέσω της Ανώνυμης οδού 2 (οδός που διέρχεται από το Γενικό Λύκειο). Στο οδικό τμήμα της Ανώνυμης οδού 2 από την είσοδο του χώρου στάθμευσης έως την Περιφερειακή οδό των Φηρών προτείνεται τα λεωφορεία να μπορούν να κινούνται με αντίθετη κατεύθυνση κυκλοφορίας προκειμένου να εξέρχονται από τα Φηρά μέσω της Περιφερειακής οδού και να μην χρειάζεται να διασχίζουν την οδό Αγίου Αθανασίου και να αυξάνουν τον κυκλοφοριακό φόρτο στο κέντρο των Φηρών. Για το σκοπό αυτό απαιτείται να διαμορφωθεί με κατάλληλη οριζόντια διαγράμμιση ο διάδρομος κίνησης του Λεωφορείου. Τα ΙΧ θα μπορούν να εισέρχονται στο χώρο στάθμευσης είτε από την Ανώνυμη οδό 2 είτε από την Ανώνυμη οδό 1 αλλά θα εξέρχονται αποκλειστικά στην Περιφερειακή οδό των Φηρών μέσω της υφιστάμενης εξόδου. Επιπλέον, διαμορφώνονται κατάλληλοι διάδρομοι πεζών σε πρώτο στάδιο αποκλειστικά με διαγράμμιση, οι οποίοι συνδέουν το χώρο στάθμευσης με το πεζοδρομημένο κέντρο των Φηρών. Η ενδεικτική διαμόρφωση της παραπάνω εναλλακτικής πρότασης παρουσιάζεται στο **Σχήμα 2.2**.

Στην **δεύτερη εναλλακτική** προτείνεται να **διαμορφωθεί χώρος επιβίβασης-αποβίβασης επιβατών από τα τουριστικά λεωφορεία στον χώρο στάθμευσης P15** (Σχέδιο Π-1), ο οποίος στην υφιστάμενη κατάσταση είναι αδιαμόρφωτος (χωμάτινος) και λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης για ΙΧ οχήματα. Συγκεκριμένα, στην ενδεικτική διαμόρφωση χωροθετούνται 7 θέσεις μόνο για επιβίβαση-αποβίβαση τουριστικών λεωφορείων και 100 θέσεις στάθμευσης για ΙΧ. Η χωροθέτηση των τουριστικών λεωφορείων στην συγκεκριμένη έκταση / περιοχή κρίνεται ιδιαίτερα πλεονεκτική καθώς:

- η πεζοπορική διαδρομή των επιβατών των λεωφορείων θα λειτουργεί με καλύτερες συνθήκες ασφάλειας και άνεσης.
- η κυκλοφορία των οχημάτων θα έχει λιγότερες εμπλοκές με την πεζή μετακίνηση και άρα λιγότερες καθυστερήσεις και αυξημένο επίπεδο οδικής ασφάλειας.
- τα λεωφορεία θα διέρχονται από λιγότερο κρίσιμα και κεντρικά σημεία του οικισμού των Φηρών.

Η συγκεκριμένη ενδεικτική διαμόρφωση παρουσιάζεται στο **Σχήμα 2.3**.

Επισημαίνεται πως **δεν θα επιτρέπεται η στάθμευση των λεωφορείων** παρά μόνο **θα επιτρέπεται η ολιγόλεπτη στάση για επιβίβαση / αποβίβαση (έως 15 λεπτά)**. Η στάθμευση των λεωφορείων θα πρέπει να γίνεται σε άλλον χώρο εκτός του οικισμού των Φηρών.

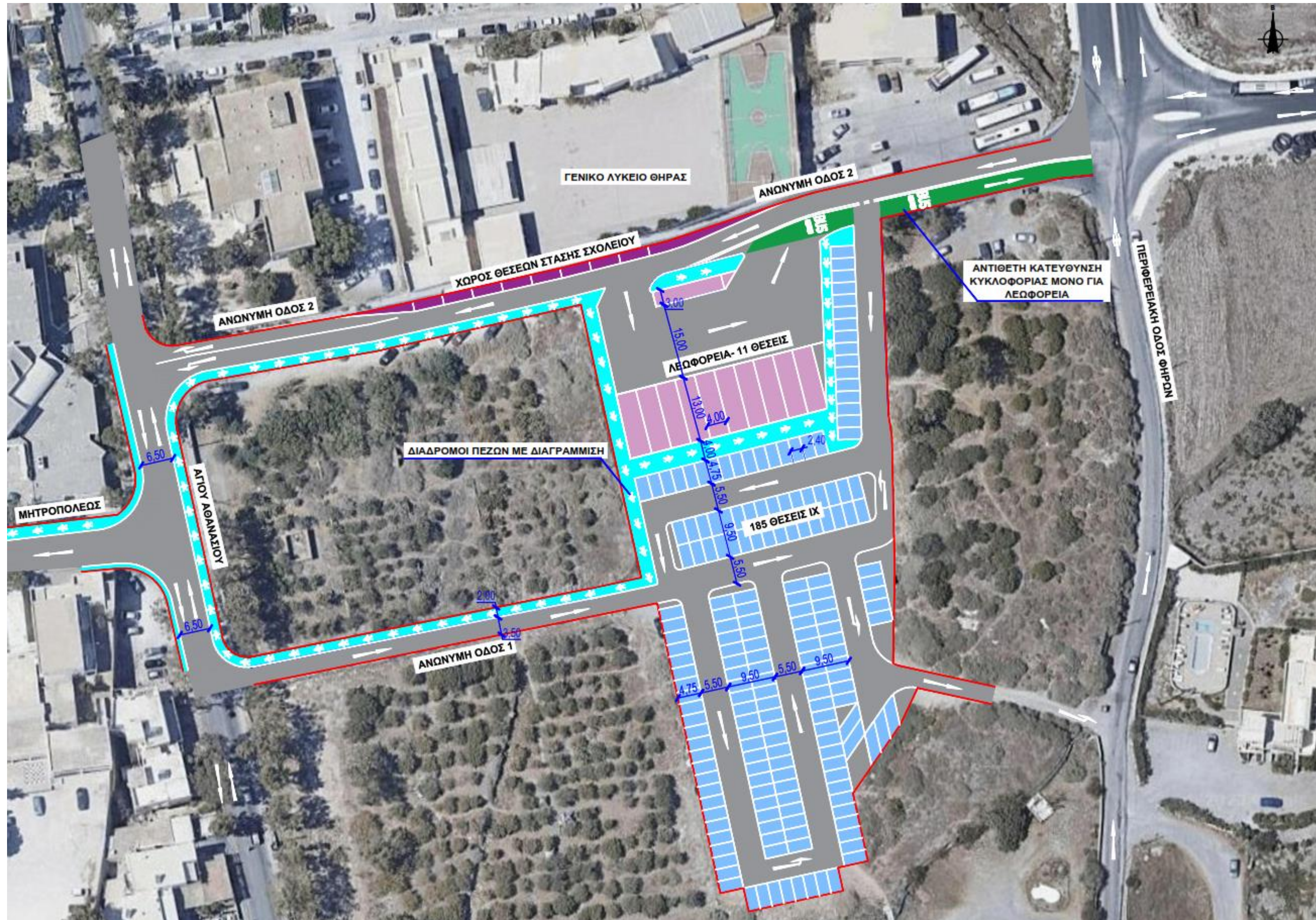
Σημειώνεται πως οι διαμορφώσεις είναι ενδεικτικές και έχουν ως σκοπό την διερεύνηση της τυχόν προσωρινής λύσης του προβλήματος για την επόμενη τουριστική περίοδο. Είναι σκόπιμο να διερευνηθούν και άλλα αδόμητα οικόπεδα στην ευρύτερη περιοχή των προτεινόμενων δύο χωροθετήσεων με προτεραιότητα την περιοχή πλησίον του P15. Σε κάθε περίπτωση πριν πραγματοποιηθούν οποιοσδήποτε ενέργειες εφαρμογής και χωροθέτησης, χρειάζεται να διερευνηθεί επακριβώς το καθεστώς ιδιοκτησίας των εν λόγω χώρων και να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες ενέργειες για την αξιοποίησή τους.

Επιπλέον, προτού πραγματοποιηθούν μόνιμες γεωμετρικές επεμβάσεις στους χώρους στάθμευσης χρειάζεται να πραγματοποιηθούν τοπογραφικές αποτυπώσεις και να εκπονηθεί οριστική μελέτη διαμόρφωσης του χώρου στάθμευσης. Οι διαμορφώσεις που παρουσιάζονται στα Σχήματα 2.2 και 2.3 που ακολουθούν είναι ενδεικτικές και είναι διαμορφωμένες σε υπόβαθρο δορυφορικής απεικόνισης.

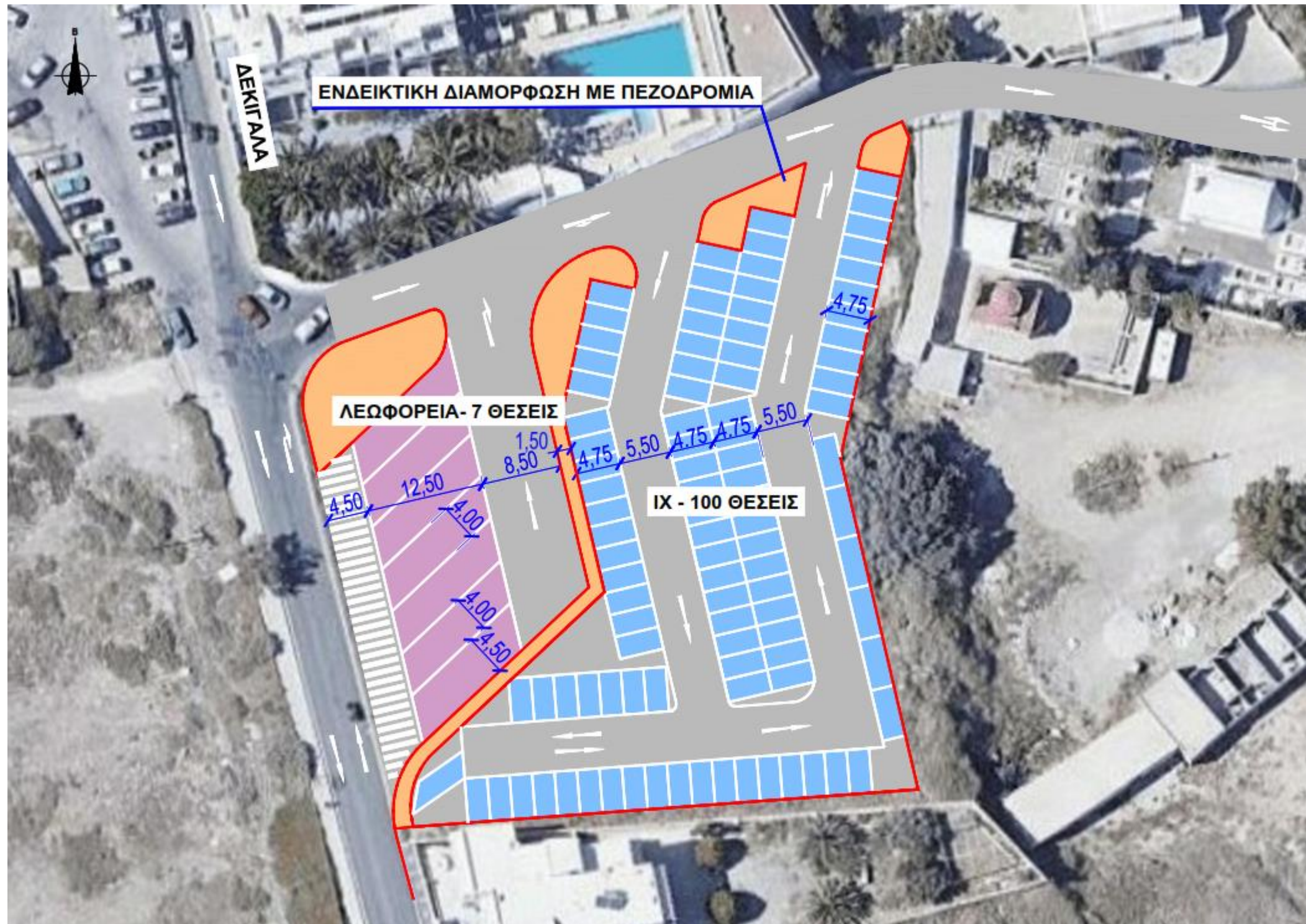
Το συγκεκριμένο μέτρο ίσως να μην είναι εφικτό να εφαρμοστεί στην επόμενη τουριστική περίοδο (καλοκαίρι του 2024) αλλά θεωρείται ιδιαίτερα κρίσιμο και προτείνεται να εφαρμοστεί τις επόμενες τουριστικές περιόδους.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει σε όλο τον οικισμό των Φηρών να απαγορευτεί η στάθμευση των λεωφορείων, και να επιτρέπεται μόνο η ολιγόλεπτη στάση (π.χ. 15 λεπτά) σε συγκεκριμένα σημεία. Επίσης είναι κρίσιμο να δημιουργηθεί / οριοθετηθεί ένας στεγασμένος χώρος αναμονής των επιβατών. Τα τουριστικά γραφεία θα πρέπει να αφικνούνται στο σημείο της αναμονής των επιβατών μετά την άφιξη των επιβατών ώστε να μην χρειάζεται να σταθμεύουν πάνω από 15 λεπτά. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να υπάρχει κατάλληλος τρόπος επικοινωνίας / διαχείρισης της άφιξης με προσωπικό των τουριστικών γραφείων στους χώρους αναμονής.

Σχήμα 2.2. Ενδεικτική διαμόρφωση χώρου επιβίβασης – αποβίβασης τουριστικών λεωφορείων στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης P12.



Σχήμα 2.3. Ενδεικτική διαμόρφωση χώρου επιβίβασης – αποβίβασης τουριστικών λεωφορείων στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης P15.



Χώροι Στάθμευσης Οχημάτων από Εταιρείες με Ενοικιαζόμενα

Τους καλοκαιρινούς μήνες πλήθος από ενοικιαζόμενα οχήματα παραμένουν σταθμευμένα επί της οδού 25ης Μαρτίου παρεμποδίζοντας την κυκλοφορία των πεζών και συχνά και των οχημάτων. Είναι δεδομένο ότι η 25^η Μαρτίου δεν μπορεί να εξυπηρετήσει όλες αυτές τις σταθμεύσεις.

Είναι κρίσιμο να βρεθούν χώροι στάθμευσης αποκλειστικά για ενοικιαζόμενα οχήματα προκειμένου να αποσυμφορηθεί η οδός 25ης Μαρτίου από αυτές τις παράνομες σταθμεύσεις. Η στάθμευση των οχημάτων προς άμεση ενοικίαση θα μπορούσε να γίνει σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης (π.χ. P-9, P-3) με δέσμευση 1-2 θέσεων στάθμευσης ανά εταιρεία ενοικίασης που δραστηριοποιείται επί της 25^{ης} Μαρτίου.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει μελλοντικά να διερευνηθούν και επιπλέον χώροι στάθμευσης σε αδόμητα οικόπεδα τα οποία ο Δήμος θα μπορεί νόμιμα να τα αξιοποιήσει και να παρέχει δωρεάν ή επί πληρωμή (π.χ. ετήσια ενοικίαση θέση στάθμευσης) υπηρεσίες στάθμευσης στις εταιρείες ενοικιαζόμενων οχημάτων.

Χώροι Εξυπηρέτησης Οχημάτων Mini Bus

Τους καλοκαιρινούς μήνες πλήθος από επισκεπτών κρουαζιέρας μετακινούνται από τον Όρμο των Φηρών μέσω του Τελεφερίκ για να μεταφερθούν από και προς τον οικισμό των Φηρών. Από εκεί τους παραλαμβάνουν Λεωφορεία, Mini Bus και Van για να συνεχίσουν την ξενάγησή τους στο υπόλοιπο νησί της Σαντορίνης.

Στην υφιστάμενη κατάσταση διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχει καθορισμένος χώρος για την εξυπηρέτηση των Mini Bus / Van με αποτέλεσμα η επιβίβαση-αποβίβαση των επιβατών να πραγματοποιείται άναρχα κυρίως με παράνομες σταθμεύσεις και στάσεις κατά μήκος της 25^{ης} Μαρτίου παρεμποδίζοντας έτσι την λοιπή κυκλοφορία καθώς και τις κινήσεις των πεζών. Κατά τη διάρκεια των κυκλοφοριακών μετρήσεων τον Αύγουστο του 2023 καταγράφηκε ανάγκη για εξυπηρέτηση 15 – 20 Mini Bus και Van τις ώρες αιχμής.

Προτείνεται η διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης για Mini Bus και Van στον **χώρο στάθμευσης P4** (Σχέδιο Π-1), προκειμένου να παραλαμβάνουν και να αποβιβάζουν τους τουρίστες των κρουαζιέρων που χρησιμοποιούν το Τελεφερίκ. Στην υφιστάμενη κατάσταση ο χώρος στάθμευσης P4 χρησιμοποιείται κυρίως από οχήματα εργαζομένων καταστημάτων της καλντέρας.

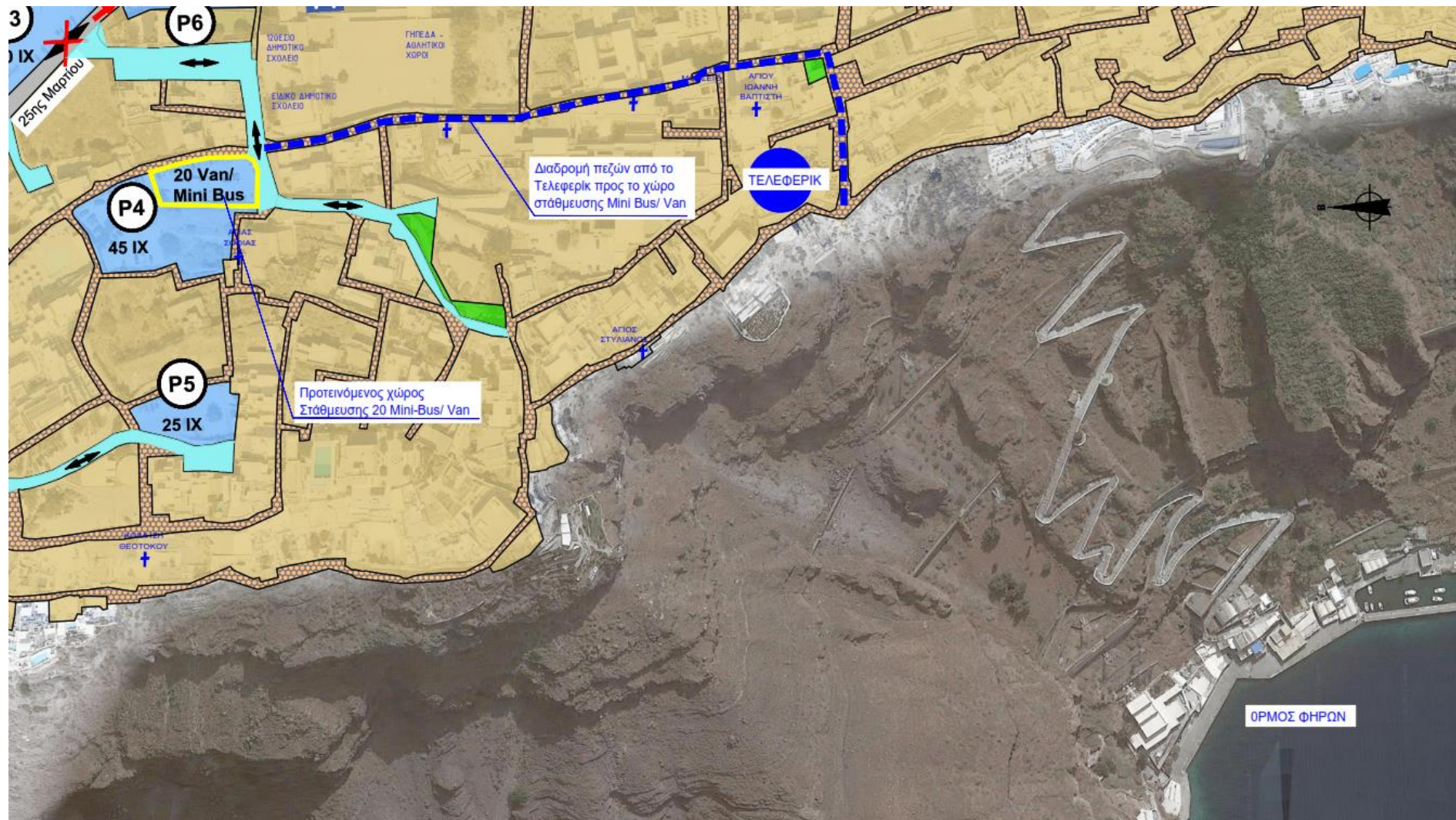
Η διαδρομή από το σταθμό του Τελεφερίκ έως και το χώρο στάθμευσης P4, που παρουσιάζεται στο **Σχήμα 2.4**, κρίνεται ότι είναι βατή και μπορεί να πραγματοποιηθεί με σχετική άνεση από τους επισκέπτες. Επίσης, η διαδρομή αποτελεί πεζόδρομο και οι

επισκέπτες δεν χρειάζεται να διασχίσουν οδικά τμήματα και να έρθουν σε επαφή με κινούμενα οχήματα.

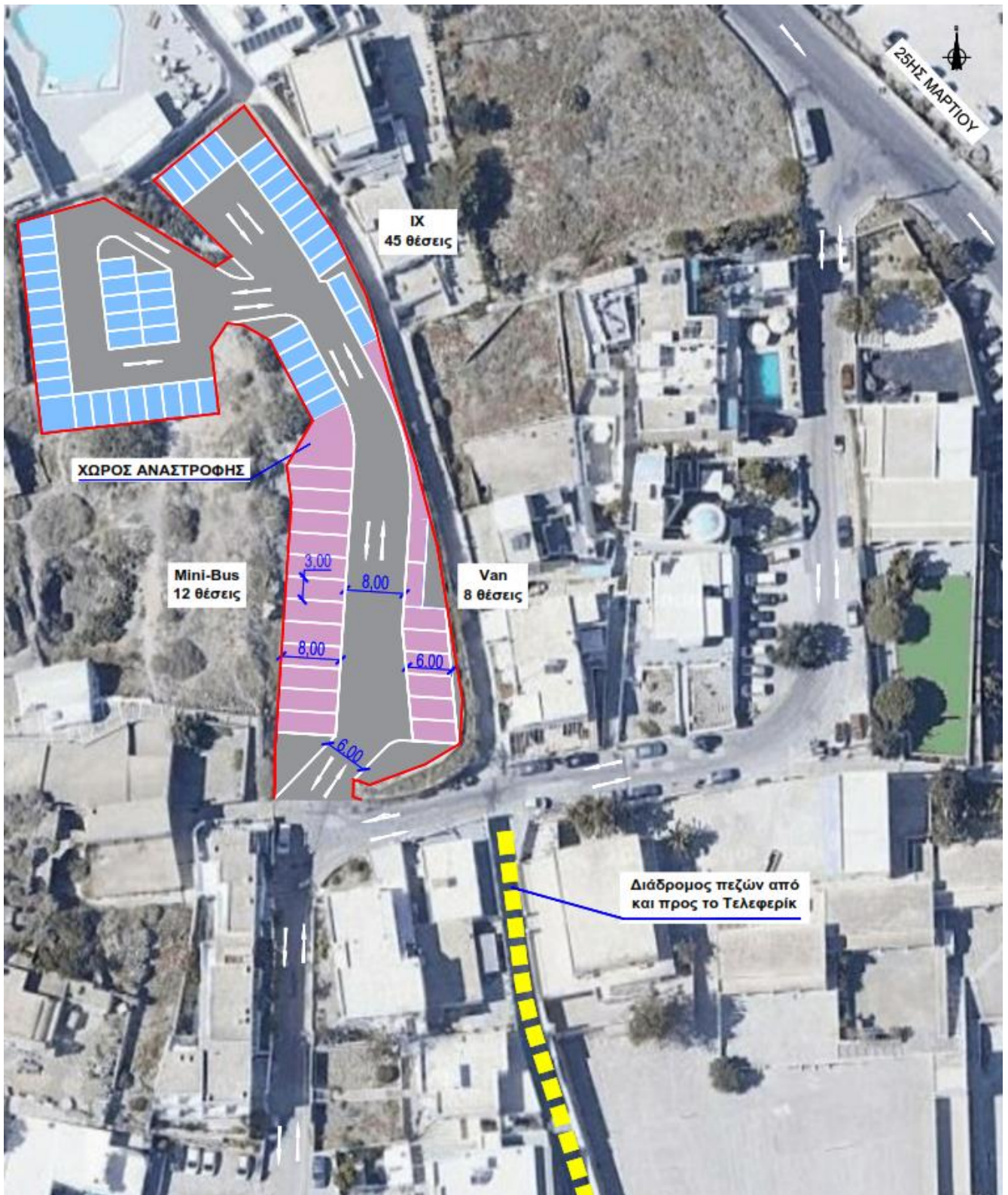
Ενδεικτική διαμόρφωση του χώρου στάθμευσης P4 ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει τη στάθμευση 12 Mini Bus, 8 Van και 45 ΙΧ οχημάτων παρουσιάζεται στο **Σχήμα 2.5** που ακολουθεί. Επισημαίνεται ότι η διαμόρφωση που παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.5 που είναι ενδεικτική και είναι διαμορφωμένη σε υπόβαθρο δορυφορικής απεικόνισης και όχι σε τοπογραφικό.

Το συγκεκριμένο μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα με διαγράμμιση και κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση εντός του χώρου στάθμευσης και σε δεύτερο στάδιο να πραγματοποιηθεί αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης με γεωμετρικές παρεμβάσεις και τεχνικά έργα.

Σχήμα 2.4. Προτεινόμενος χώρος στάθμευσης για Mini Bus-Van στον P4 και διαδρομή πεζών από και προς Τελεφερίκ.



Σχήμα 2.5. Ενδεικτική διαμόρφωση χώρου στάθμευσης P4 για την χωροθέτηση 20 θέσεων για Mini Bus – Van που επιβιβάζουν-αποβιβάζουν επιβάτες κρουαζιέρων και 45 θέσεων ΙΧ.



Μετακίνηση Σταθμού ΚΤΕΛ

Η περιοχή χωροθέτησης του ΚΤΕΛ σήμερα, δεν είναι η κατάλληλη διότι προσελκύει σημαντικές κινήσεις λεωφορείων σε κρίσιμη κυκλοφοριακά περιοχή. Προτείνεται η μετακίνηση του σταθμού των ΚΤΕΛ σε άλλη περιοχή πλησίον της περιφερειακής οδού. Ενδεικτικά προτείνεται η ευρύτερη περιοχή του Ρ12 διότι:

- Είναι πλησίον του περιφερειακού άξονα, συνεπώς θα επιβαρύνεται λιγότερο το οδικό δίκτυο στο κέντρο των Φηρών, και
- Παρέχει άμεση πρόσβαση στο κέντρο για τους πεζούς.

Δημιουργία Διαδρόμων Πεζών

Η **έλλειψη πεζοδρομίων** ή η ύπαρξη πεζοδρομίων με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά που διακόπτονται από εμπόδια, σε κομβικούς άξονες του οικισμού των Φηρών ως προς τον φόρτο των πεζών που διέρχονται από αυτούς, αποτελεί ένα ακανθώδες πρόβλημα του οικισμού των Φηρών αλλά και των υπόλοιπων οικισμών του Δήμου Θήρας. Το πρόβλημα μεγεθύνεται αν λάβουμε υπόψη και τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους οχημάτων σε συνδυασμό με σημαντικό αριθμό διελεύσεων πεζών σε πολλά οδικά τμήματα των οικισμών. Όπου είναι εφικτό η μονοδρόμηση των οδών δημιουργεί συνθήκες εφαρμογής διαδρόμων πεζών (σε πρώτη φάση με διαγράμμιση ως μέτρο άμεσης εφαρμογής και σε δεύτερη φάση με την δημιουργία πεζοδρομίων). Ωστόσο σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχει ενναλακτική διαδρομή για τα οχήματα (χωρίς πολύ μεγάλη περιπορεία) για την καταργούμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας, συνεπώς σε αυτές τις περιπτώσεις είναι σκόπιμη η διάνοιξη νέων οδικών τμημάτων. Στην παρούσα μελέτη εξετάζονται μέτρα άμεσης εφαρμογής με σκοπό την βελτίωση των μετακινήσεων των πεζών. Σε επόμενο στάδιο όμως είναι κρίσιμης σημασίας η λήψη μέτρων που να συνοδεύεται από τεχνικά έργα (διανοίξεις οδών, πεζοδρόμια κ.α.) μεσο- μακροπρόθεσμης εφαρμογής.

Είναι εμφανές ότι σε όλο το συλλεκτήριο και κύριο οδικό δίκτυο του οικισμού των Φηρών θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ασφάλεια των μετακινήσεων των πεζών. Ένα σημαντικό μέτρο αποτελεί ο περιορισμός της ταχύτητας και η οριοθέτηση διαδρόμων πεζών. Αυτά τα δύο μέτρα θα πρέπει να εφαρμοστούν άμεσα, διότι είναι κρίσιμης σημασίας να ισχύουν έως την επόμενη τουριστική περίοδο. Η παρούσα μελέτη παρότι αποτελεί μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, δίνει τις απαραίτητες κατευθύνσεις για την εφαρμογή των προτεινόμενων διαδρόμων πεζών στο πλαίσιο και της συντήρησης του οδικού δικτύου.

Ιδιαίτερα κρίσιμοι άξονες με πολύ μεγάλο φόρτο πεζών, είτε γιατί συνδέουν τους βασικούς χώρους στάθμευσης με το πεζοδρομημένο κέντρο των Φηρών είτε γιατί αποτελούν περιπατική διαδρομή, είναι οι εξής οδοί:

- 25ης Μαρτίου
- Αγίου Αθανασίου
- Δανέζη Μ.
- Δεκίγαλά
- Μητροπόλεως
- Ανώνυμη οδός 1 (συνδέει το χώρο στάθμευσης P12 με το κέντρο των Φηρών)
- Ανώνυμη οδός 3 (συνδέει τον προτεινόμενο χώρο στάθμευσης P16 με το κέντρο των Φηρών)

Οι παραπάνω οδοί λόγω της έλλειψης πεζοδρομίων εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας τους δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν με ασφάλεια τον φόρτο πεζών που διέρχεται από αυτούς, με αποτέλεσμα οι πεζοί «κατά ομάδες» να διέρχονται από το κατάστρωμα κυκλοφορίας και να υπάρχει αυξημένος κίνδυνος πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος.

Ως μέτρο άμεσης εφαρμογής προτείνεται να διαμορφωθούν διάδρομοι πεζών με διακριτή διαγράμμιση εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας των παραπάνω οδικών αξόνων σύμφωνα με τις τυπικές διατομές που παρουσιάζονται στα Σχήματα 2.6 και 2.7 που ακολουθούν.

Οι προτεινόμενες τυπικές διατομές σχεδιάστηκαν λαμβάνοντας υπόψη τον **ΟΜΟΕ 4 – ΚΑΟ (Κύριες Αστικές Οδοί)**, Πίνακας 2-2 που αφορά τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας σε συνάρτηση της σύνθεσης της κυκλοφορίας.

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

Το **Σχήμα 2.6** αφορά την **οδό Αγίου Αθανασίου** από το ύψος της Ανώνυμης οδού 1 έως και την Ανώνυμη οδό 3, όπου λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται να εφαρμοστεί λωρίδα κυκλοφορίας με σταθερό πλάτος 3,00μ. ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας (συνολικό πλάτος καταστρώματος κυκλοφορίας 6,00μ) και το υπόλοιπο πλάτος της διατομής να ίσο-μοιραστεί εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας και να οριοθετηθεί ως διάδρομος πεζών. Η οριοθέτηση του διαδρόμου πεζών

θα γίνει μέσω συνεχής οριζόντιας διαχωριστικής διαγράμμισης και θα εφαρμοστούν πικτογράμματα με το σύμβολο των πεζών. Επιπλέον για την προστασία του διαδρόμου πεζών από την παράνομη στάθμευση, θα τοποθετηθούν κατά μήκος του πλαστικά κολωνάκια. Επισημαίνεται ότι τα πλαστικά κολωνάκια θα τοποθετηθούν εκτός του καταστρώματος κυκλοφορίας. Επίσης προτείνεται ο διάδρομος των πεζών να διαχωρισθεί χρωματικά από το υπόλοιπο κατάστρωμα κυκλοφορίας με ένα χρώμα γαλάζιας απόχρωσης, ώστε να μην αλλοιώνει την αισθητική του οικισμού των Φηρών.

Το **Σχήμα 2.7** αφορά τις υπόλοιπες οδούς, οι οποίες θα λειτουργούν ως μονόδρομοι. Πιο αναλυτικά, ανάλογα με το πλάτος της διατομής της οδού προτείνεται να εφαρμοστεί η αντίστοιχη τυπική διατομή.

- 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. Σήμερα λόγω των της παράνομης στάθμευσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οποιοδήποτε όχημα εγκλωβίζεται στον στενό διάδρομο κυκλοφορίας. Επισημαίνεται ότι ανά τουλάχιστον 150 μέτρα είναι σκόπιμο να διασφαλίζεται ότι υπάρχουν χώροι για την

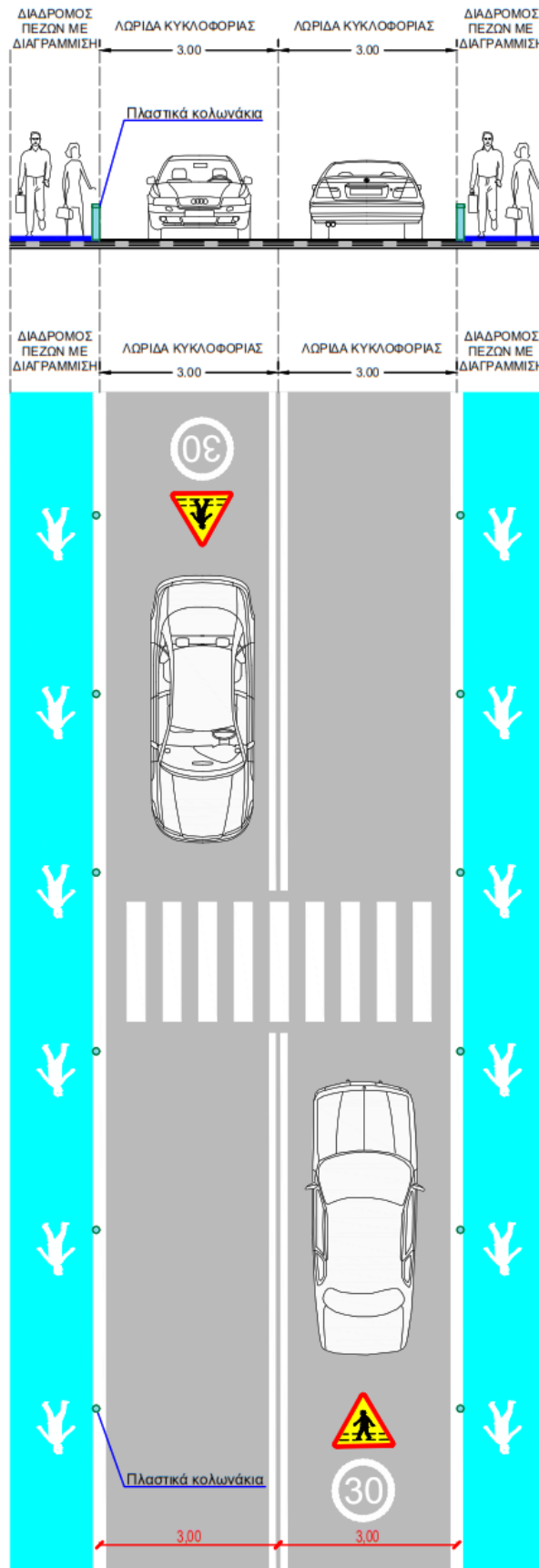
φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων σε τοπικά διαπλασμένα οδικά τμήματα με διαπλάτυνση του διαδρόμου κυκλοφορίας των οχημάτων π.χ. από 3,50μ σε 5,00μ.

- 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.

Στο **Σχήμα 2.8** που ακολουθεί παρουσιάζεται ενδεικτικά τμήμα της οδού 25^{ης} Μαρτίου μετά την εφαρμογή των διαδρόμων κίνησης των πεζών, όπως έχει διαμορφωθεί σύμφωνα με τις προτεινόμενες τυπικές διατομές. Η διαμόρφωση αυτή έχει πραγματοποιηθεί σε υπόβαθρο δορυφορικής απεικόνισης. Λόγω του ότι το πρόβλημα είναι κρίσιμο να λυθεί στην επόμενη τουριστική περίοδο, η τεχνική υπηρεσία στο πλαίσιο συντήρησης των οδών (δεδομένου ότι δεν τροποποιείται η κυκλοφοριακή ρύθμιση της οδού διότι η στάθμευση απαγορεύεται βάση ΚΟΚ όταν δεν υπάρχουν πεζοδρόμια για την διασφάλιση διαδρόμου πεζών 1,50μ) είναι σκόπιμο να προχωρήσει στην άμεση υλοποίηση των παραπάνω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια των μετακινήσεων των πεζών. Επισημαίνεται ότι το μέτρο αυτό θα πρέπει να συνοδεύεται και από την αντίστοιχη επισήμανση της μείωση της ταχύτητας που στις περισσότερες περιπτώσεις ακόμα και σήμερα είναι 30χλμ/ώρα.

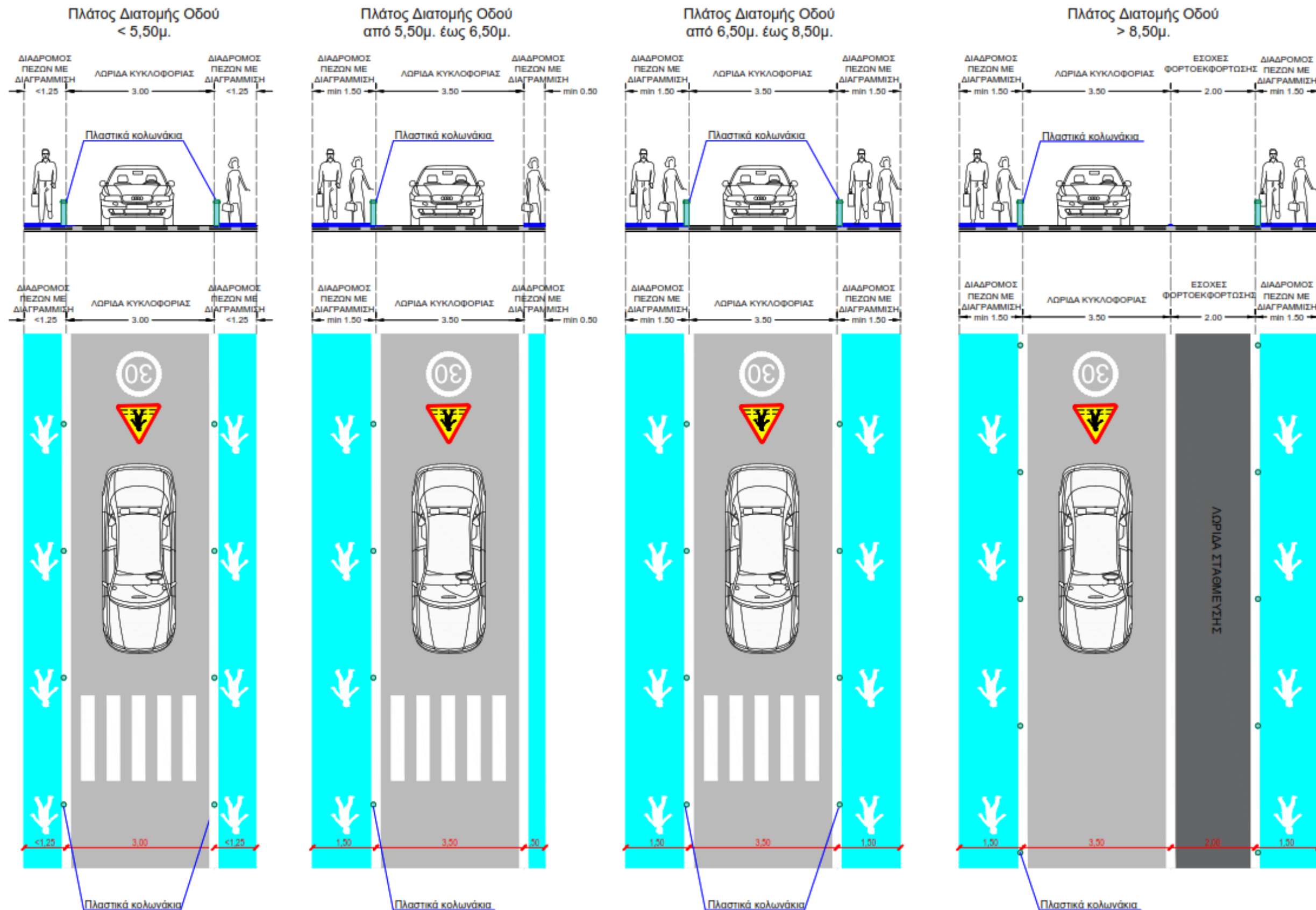
Σχήμα 2.6.

ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ - ΟΔΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΠΕΖΩΝ ΜΕ ΧΡΩΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΩΣ ΜΕΤΡΟ **ΑΜΕΣΗΣ** ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

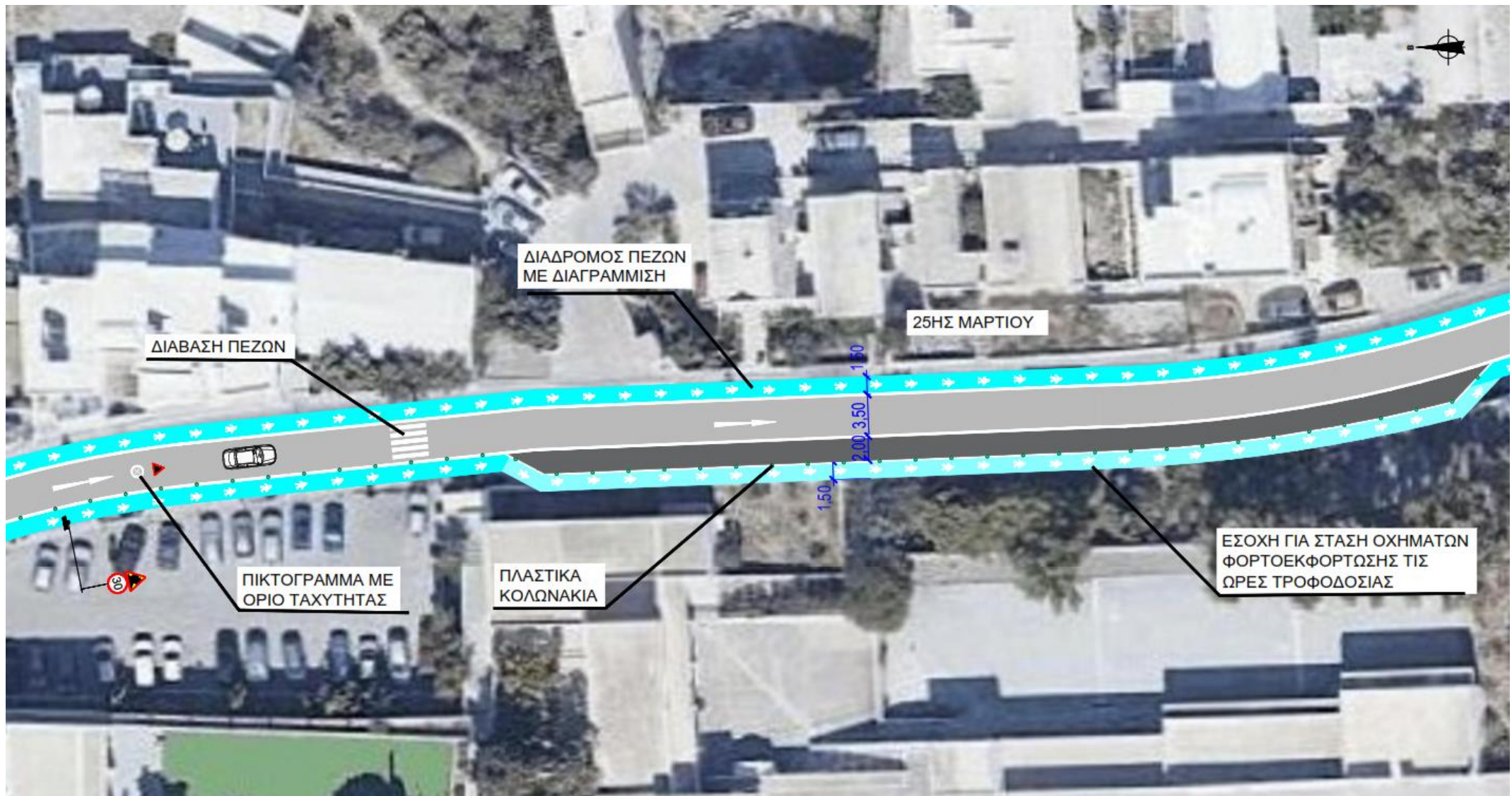


Σχήμα 2.7.

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



Σχήμα 2.8. Ενδεικτική διαμόρφωση διαδρόμων πεζών εκατέρωθεν της οδού 25^{ης} Μαρτίου.



Επισημαίνεται ότι στο οδικό τμήμα της 25^{ης} Μαρτίου από το ύψος του Νηπιαγωγείου των Φηρών έως την Κεντρική Πλατεία Φηροστεφανίου, το οποίο παραμένει διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, λόγω των ιδιαίτερων γεωμετρικών χαρακτηριστικών του και του στενού πλάτους του, προτείνεται να εφαρμοστεί ειδική διαμόρφωση, παραλλαγή των τυπικών διατομών που παρουσιάστηκαν προηγουμένως, έτσι ώστε να εξυπηρετεί καλύτερα και με μεγαλύτερη ασφάλεια τις ανάγκες μετακινήσεων των πεζών και των οχημάτων.

Συγκεκριμένα **κατά μήκος της 25^{ης} Μαρτίου** προτείνονται τα εξής:

- **Από το ύψος του Νηπιαγωγείου των Φηρών έως και την οδό Δανέζη Μ.** εφαρμόζεται μονοδρόμηση με κατεύθυνση προς την οδό Δανέζη Μ. και διαμορφώνονται διάδρομοι πεζών εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας σύμφωνα με τις τυπικές διατομές του Σχήματος 2.7 που παρουσιάστηκαν προηγουμένως, όπως φαίνονται στην ενδεικτική οριζοντιογραφία του Σχήματος 2.8.
- **Από το ύψος του Νηπιαγωγείου των Φηρών έως και την Ανώνυμη οδό 4 (Σχέδιο Π-1)** διατηρείται οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας προκειμένου τα οχήματα που σταθμεύουν στους χώρους στάθμευσης Ρ3 και Ρ4 (Σχέδιο Π-1) καθώς και οι γονείς που παραλαμβάνουν τα παιδιά τους από τις σχολικές εγκαταστάσεις της περιοχής να μπορούν να εξέρχονται από τα Φηρά χωρίς να χρειάζεται να διασχίζουν την 25^{ης} Μαρτίου με σκοπό να αποσυμφορηθεί σε ένα βαθμό το κέντρο του οικισμού. Για να διατηρηθεί το συγκεκριμένο οδικό τμήμα διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας προτείνεται να εφαρμοστούν λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 2,75μ. (σε απόσταση 0,50 από τα όρια των ιδιοκτησιών) στην κατεύθυνση προς το Φηροστεφάνι και 3,00μ. στην κατεύθυνση προς το κέντρο των Φηρών, ενώ ταυτόχρονα διαμορφώνεται με διακριτή διαγράμμιση (και πλαστικά κολωνάκια) διάδρομος πεζών με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. στην πλευρά της οδού με κατεύθυνση προς το κέντρο. Ο διάδρομος αυτός των πεζών διακόπτεται στο ύψος της πεζοπορικής διαδρομής που υπάρχει, λόγω έλλειψης επαρκούς πλάτους του επόμενου οδικού τμήματος (το εν λόγω οδικό τμήμα και σήμερα λειτουργεί χωρίς πεζοδρόμια), και συνεχίζεται μέσω της πεζοδρομικής διαδρομής η οποία καταλήγει στην Κεντρική Πλατεία Φηροστεφανίου. Για την ενημέρωση των πεζών τοποθετείται ειδική κατακόρυφη σήμανση, όπως ενδεικτικά φαίνεται στην **Εικόνα 2.6** που ακολουθεί.
- **Από το ύψος της Ανώνυμης οδού 4 (Σχέδιο Π-1) έως και την Κεντρική Πλατεία Φηροστεφανίου** διατηρείται οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, αλλά εξαιτίας του στενού πλάτους της οδού δεν δύναται να διαμορφωθεί διάδρομος πεζών. Συνεπώς, οι πεζοί που κινούνται από το Φηροστεφάνι στο κέντρο των Φηρών θα καλούνται μέσω της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης να συνεχίζουν την

διαδρομή τους διαμέσω της πεζοπορικής διαδρομής που ξεκινάει από την Κεντρική Πλατεία Φηροστεφανίου και συνεχίζει είτε στο κέντρο των Φηρών κινούμενη παράλληλα με την οδό 25^{ης} Μαρτίου είτε στο ενιαίο δίκτυο διαδρόμων πεζών με διακριτή διαγράμμιση που διαμορφώνεται κατά μήκος της 25^{ης} Μαρτίου.

Εικόνα 2.6: Κατακόρυφη σήμανση ενημέρωσης πεζών για τη πεζοδρομική διαδρομή που μπορούν να ακολουθήσουν.



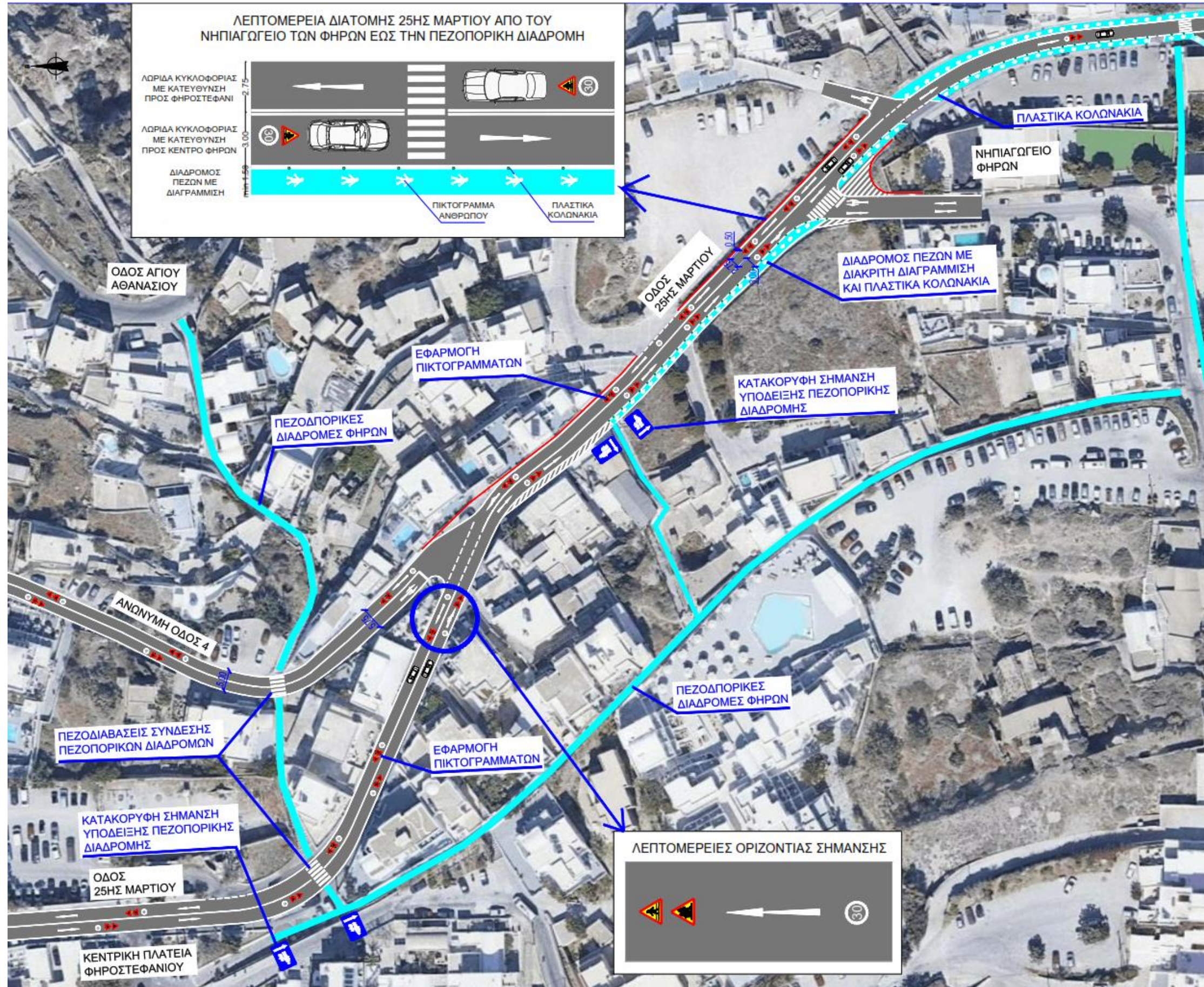
Αναλυτικά το ενδεικτικό σχέδιο οριζοντιογραφίας με την προτεινόμενη διαμόρφωση του οδικού τμήματος της 25^{ης} Μαρτίου από το ύψος του Νηπιαγωγείου Φηρών έως και την Κεντρική Πλατεία Φηροστεφανίου και την προτεινόμενη οριζόντια διαγράμμιση (διάδρομοι πεζών, διαβάσεις πεζών, πικτογράμματα, κτλ) παρουσιάζεται, όπως έχει σχεδιαστεί πάνω σε υπόβαθρο δορυφορικής απεικόνισης, στο **Σχήμα 2.9**.

- **Ανώνυμη Οδός 4**

Επισημαίνεται ότι η Ανώνυμη οδός 4 διαθέτει πολύ στενό πλάτος κυκλοφορίας (4,50 – 6,00μ) και δεν μπορεί να εξυπηρετήσει με ασφάλεια την κίνηση δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας, πόσο μάλλον και τις κατά μήκος διελεύσεις των πεζών. Το πρόβλημα αυτό είναι ακανθώδες δεδομένου ότι αποτελεί έναν κρίσιμο άξονα διπλής κατεύθυνσης που συνδέει την περιμετρική οδό με τα Φηρά και το Φηροστεφάνι. Το πρόβλημα της μονοδρόμησης έγκειται ότι δεν υπάρχει σήμερα αντίδρομος της, δηλαδή ένας άξονας ο

οποίος θα μπορούσε να αναλάβει την καταργούμενη κατεύθυνση. Επισημαίνεται ότι παρόμοιο πρόβλημα εντοπίζεται και στην αντίστοιχη συνδετήρια οδό προς / από το Ημεροβίγλι το οποίο είναι εκτός περιοχής της μελέτης. Η μονοδρόμηση της Ανώνυμης οδού 4 θα προκαλούσε σημαντική κυκλοφοριακή επιβάρυνση στην οδό 25^{ης} Μαρτίου και στην οδό Αγίου Αθανασίου (η οποία και αυτή θα πρέπει να αναβαθμιστεί ώστε να εξυπηρετήσει με ασφάλεια διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία) και πολύ μεγάλες περιπορείες στους οδηγούς. Η μόνιμη λύση στο πρόβλημα μπορεί να δοθεί μακροπρόθεσμα με την εφαρμογή νέων συνδετήριων οδικών αξόνων όπως προτείνονται σε επόμενα κεφάλαια. Έως τότε θα πρέπει να εξεταστεί παράλληλα η συγκεκριμένη σύνδεση / μονοδρόμηση της Ανώνυμης Οδού 4 σε συνδυασμό με τις μετακινήσεις από / προς το Ημεροβίγλι σε ξεχωριστή μελέτη που να περιλαμβάνει και τον οικισμό του Ημεροβιγλίου. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να παρθούν μέτρα μείωσης της ταχύτητας και αστυνόμευσης στην Ανώνυμη οδό 4. Πιλοτικά αυτήν την τουριστική περίοδο θα μπορούσε να εξεταστεί η μονοδρόμηση της οδού με φορά από την περιμετρική οδό προς το Φηροστεφάνι και η δημιουργία διαδρόμων πεζών σύμφωνα με τις τυπικές διατομές.

Σχήμα 2.9. Προτεινόμενη διαμόρφωση οδικού τμήματος 25^{ης} Μαρτίου από το ύψος του Νηπιαγωγείου των Φηρών έως την Κεντρική Πλατεία Φηροστεφανίου.



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 των Φηρών, με προτεραιότητα σε κόμβους πλησίον σχολικών συγκροτημάτων και σε σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων.

Επιπλέον, είναι σημαντικό να διαμορφωθούν διαβάσεις πεζών στα σημεία των οδικών τμημάτων στα οποία διακόπτονται οι πεζοπορικές διαδρομές του οικισμού των Φηρών, προκειμένου να συνδέονται οι διάδρομοι των πεζών μεταξύ τους και να δημιουργούν ένα ενιαίο δίκτυο διαδρομών για τους επισκέπτες.

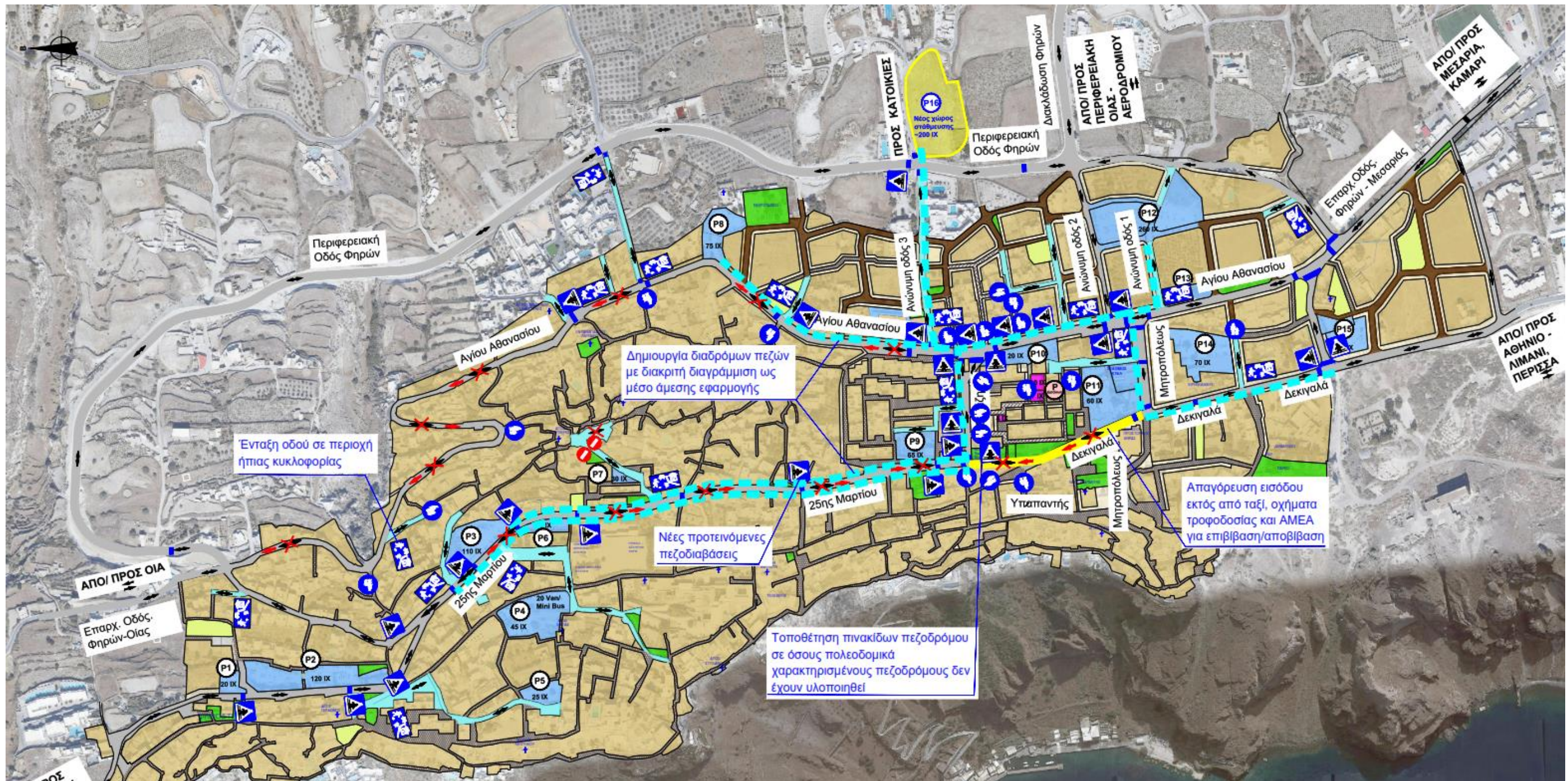
Απαραίτητη προϋπόθεση για την σωστή υλοποίηση των διαβάσεων πεζών αποτελεί η εφαρμογή ανακλαστικής βαφής ή θερμοπλαστικών μεμβρανών και η τακτική συντήρησή τους.










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

Οι προτεινόμενες διαβάσεων πεζών φαίνονται στα επισυναπτόμενα Σχέδια Π-1 και Π-2.

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 στάθμευσης με το πεζοδρομημένο κέντρο των Φηρών. Μετά την υλοποίηση των παραπάνω μέτρων άμεσης εφαρμογής κρίνεται ότι θα αυξηθεί σημαντικά η προσπελασιμότητα και το επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας του οικισμού των Φηρών. Το ενιαίο δίκτυο διαδρόμων πεζών όπως αυτό θα διαμορφωθεί μετά την υλοποίηση των προτάσεων άμεσης εφαρμογής παρουσιάζεται στο Σχήμα 2.9 που ακολουθεί.

Σχήμα 2.9. Ενιαίο δίκτυο διαδρόμων πεζών που διαμορφώνεται (κατά προτεραιότητα) μετά την υλοποίηση των προτάσεων άμεσης εφαρμογής.



-  Προτεινόμενοι διάδρομοι πεζών με διακριτή διαγράμμιση ως μέτρο άμεσης εφαρμογής
-  Νέες προτεινόμενες πεζοδιαβάσεις
-  Υφιστάμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
-  Προτεινόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
-  Καταργούμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
-  Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας 
-  Χαρακτηρισμένοι πολεοδομικά πεζοδρόμοι που δεν έχουν υλοποιηθεί και στους οποίους προστίθεται κατακόρυφη σήμανση (P-55) 

Απαγόρευση εισόδου βαρέων οχημάτων στις οδούς Μητροπόλεως – Δεκιγαλά

Προτείνεται η τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανση, όπως αυτή παρουσιάζεται στην **Εικόνα 2.7** καθώς και στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π-2**, για την απαγόρευση της εισόδου βαρέων οχημάτων στις οδούς Μητροπόλεως και Δεκιγαλά, με εξαίρεση τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ και τα οχήματα της τροφοδοσίας τις καθορισμένες ώρες του ωραρίου τροφοδοσίας των Φηρών. Τα βαρέα οχήματα τα οποία κινούνται επί της οδού Αγίου Αθανασίου με κατεύθυνση προς τη Μεσαριά να απαγορεύεται να στρίβουν στην οδό Μητροπόλεως αλλά να συνεχίζουν ευθεία επί της οδού Αγίου Αθανασίου και στη συνέχεια να εισέρχονται στην Επαρχιακή οδό Φηρών – Μεσαριάς.

Εικόνα 2.7: Κατακόρυφη σήμανση απαγόρευσης εισόδου σε φορτηγά οχήματα (P-13) με την πρόσθετη πινακίδα σύμφωνα την οποία εξαιρούνται τα οχήματα τροφοδοσίας για τις ώρες 6:00-11:00.

Όρια Ταχύτητας

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

- όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα στο κύριο 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.

Επίσης, στην Περιφερειακή οδό των Φηρών, στο ύψος του οικισμού και εντός της κατοικήσιμης ζώνης, έχουν τοποθετηθεί ανάλογα όρια ταχύτητας (από 30 έως 50χλμ/ώρα) λαμβάνοντας υπόψη τα γεωμετρικά στοιχεία της οδού, τις διελεύσεις των πεζών και την ύπαρξη ή μη πεζοδρομίων.

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 των Φηρών. 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 και πραγματοποιήθηκαν αλλαγές, όπου αυτό κρίθηκε σκόπιμο, και στην υφιστάμενη πληροφοριακή σήμανση.

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 2.13**.

Λεπτομέρειες εφαρμογής κατακόρυφης σήμανσης

Η υφιστάμενη, η καταργούμενη καθώς και η νέα προτεινόμενη σήμανση για την υλοποίηση των μέτρων άμεσης εφαρμογής στον οικισμό των Φηρών 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

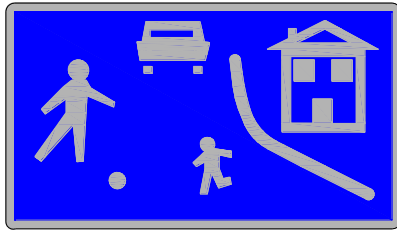
γ. είτε με τη μορφή υποχρεωτικής πλευράς διέλευσης νησίδων / εμποδίων:



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 20 km/h. Επίσης τοποθετείται στην αρχή τους η κατάλληλη σήμανση (Π-92) σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ καθώς και

πινακίδα ορίου ταχύτητας 20χλμ/ώρα. Κατά την έξοδο από την περιοχή ήπιας κυκλοφορίας τοποθετείται η πινακίδα Π-92α (Τέλος ορίου περιοχής ήπιας κυκλοφορίας).



Π-92



Π-92α

Στους πεζόδρομους τοποθετείται η πινακίδα Ρ-55.

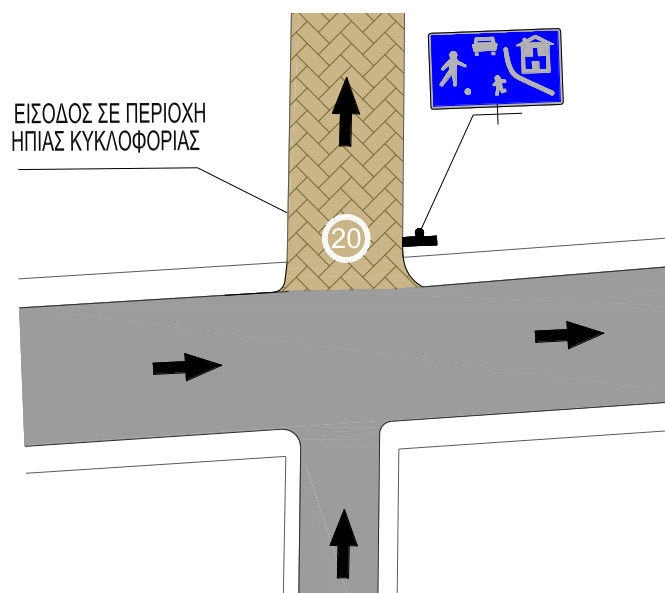


Ρ-55

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



Ρ-32 (30)















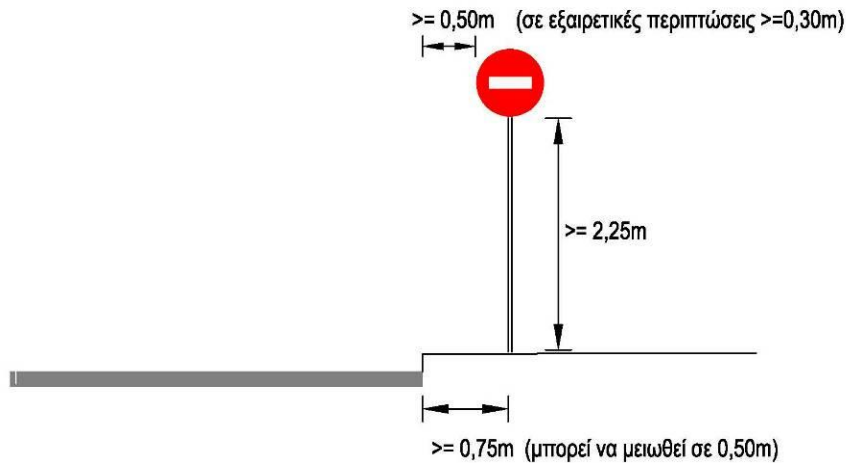
Διαστάσεις και Επιλογή Μεγέθους Πινακίδων

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.

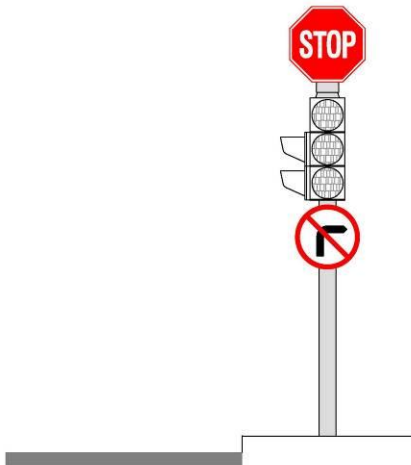
Πίνακας 2.1. Μεγέθη των πινακίδων ανάλογα με το ανώτατο όριο ταχύτητας.

Πινακίδες		Όριο ταχύτητας [km/m]	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
K-36		X	μεγάλο	568x955	568x955	568x955	-	-
K-37		X	μεγάλο	831x955	831x955	831x955	-	-
K-33 K-34 K-35		ορθογώνιο	μεγάλο	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300
Ρ-2		οκτάγωνο	μεσαίο	900	900			
			μεγάλο			1200	1200	-
Ρ-3 & Ρ-4		τετράγωνο	μικρό	400	400			
			μεσαίο			600	600	
Ρ-6, Ρ-43, Ρ-44, Ρ-60, Ρ-61		τετράγωνο	μεγάλο					-
			μικρό	450	450			
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	



Στις περιοχές των σηματοδοτούμενων κόμβων (Σχήμα 2.11), 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, P-28, P-29 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 2.11. Τοποθέτηση πινακίδων στον ιστό του σηματοδότη.

Πλευρική Απόσταση από το Οδόστρωμα

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

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

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

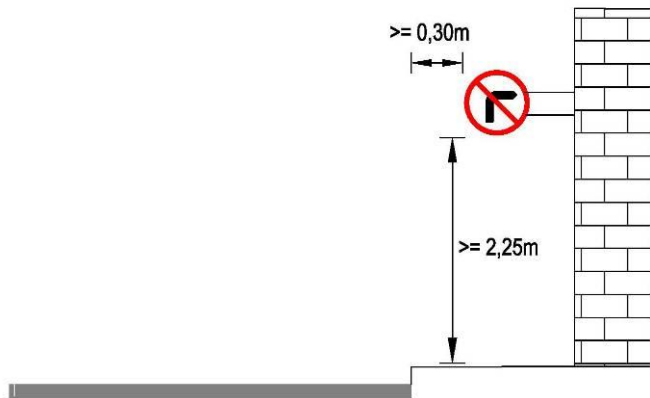
- α. Προσαυξάνονται κατά 0.25μ σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει ούτε κράσπεδο, ούτε λωρίδα καθοδήγησης.
- β. Είναι δυνατόν να μειωθούν κατά 0.25μ. σε περιπτώσεις όπου υφίσταται κράσπεδο, σταθεροποιημένο έρεισμα (Λ.Ε.Α. ή Λ.Π.Χ.) ή κεντρική νησίδα.

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

Εάν ο διαθέσιμος πλευρικός χώρος δεν επαρκεί για την εγκατάσταση της πινακίδας σε ιστό, συνιστάται η απευθείας στήριξη της σε παράπλευρο τοίχο με την σύμφωνη γνώμη του ιδιοκτήτη του τοίχου (Σχήμα 2.12).

Σχήμα 2.12. Στήριξη πινακίδας σε τοίχο σε αστικές περιοχές.

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



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. 953/1997². Στις επόμενες παραγράφους συνοψίζονται τα κυριότερα στοιχεία των Προδιαγραφών αυτών, ιδιαίτερα όσο αφορά τις πινακίδες κινδύνου και τις ρυθμιστικές πινακίδες που χρησιμοποιούνται στις περιοχές των κόμβων.

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

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

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

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

Πέρα 2.2, ε βελτί τουλά Επιπι II πρ δευτε Συνει ακόλ		
Τύπ Ρυθμ		
	Πινακίδες Κινδύνου	Μεμβράνη αντανάκλαστικότητας τυπου 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 2.13 που ακολουθεί.

Σχήμα 2.13. Προδιαγραφές Οριζόντιας Σήμανσης.

Πεζοδιαβάσεις

ΒΕΛΗ ΜΗΚΟΥΣ 5.00μ

5,00

ΓΡΑΜΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ (STOP) ΠΑΧΟΥΣ 0,50μ

0,5

ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ

0,50

>3,00

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ STOP

3,00

4,00

ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΕΩΝ:

ΠΛΑΤΙΑ (B) ΠΛΑΤΟΥΣ 0,20 ΕΚ.
ΣΤΕΝΗ (S) ΠΛΑΤΟΥΣ 0,10 ΕΚ.




0,10

ΔΙΠΛΗ ΣΥΝΕΧΗΣ ΓΡΑΜΜΗ (S)





0,10

ΣΥΝΕΧΗΣ ΣΤΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ (S)


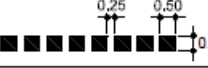
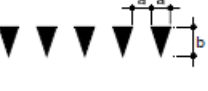

Λεπτομέρεια επιφάνειας αποκλεισμού

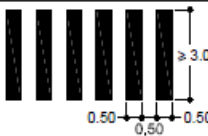
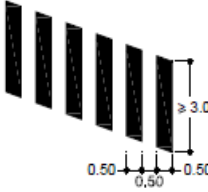
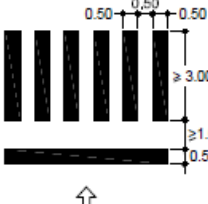
#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
1	Συνεχής στενή γραμμή	(S)		Διαχωρισμός λωρίδων κυκλοφορίας (οχημάτων ή ποδηλάτων)	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης, όπου επιβάλλεται απαγόρευση προσπέρασης και στις δύο κατευθύνσεις
				Οριοθέτηση επιφάνειας κυκλοφορίας (οχημάτων 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	Μεταξύ λωρίδας οχημάτων σε οδούς με κεντρική νησίδα, με ενιαίο ή με διαχωρισμένα οδοστρώματα
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



Διαμήκεις διαγραμμίσεις στην οδό

#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
4	Διακεκομμένη στενή γραμμή $\Gamma / \Delta = 2 : 1$	(S)		Καθοδήγηση κυκλοφορίας για το διαχωρισμό των λωρίδων και προειδοποίηση για επερχόμενη αλλαγή, με περιορισμό ή ελευθερία στην περιορισμένη χρήση της λωρίδας της αντίθετης κατεύθυνσης	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων (βλ. Πίνακα Η2-6)
5	Συνεχής πλατιά γραμμή	(B)		Οριοθέτηση επιφάνειας κυκλοφορίας	Οριογραμμής κυκλοφορίας, σε οδούς με έρεισμα πλάτους $\geq 1,00$ m
				Διαχωρισμός γειτονικών λωρίδων ίδιας κατεύθυνσης με χρήση από διαφορετικά είδη οχημάτων (αυτοκίνητα-λεωφορεία, οχήματα-τροχιόδρομος, οχήματα-ποδήλατα)	Οριογραμμής κυκλοφορίας σε αυτοδρόμους
6	Διακεκομμένη πλατιά γραμμή $\Gamma / \Delta = 1 : 1$	(B)		Οριοθέτηση διερχόμενης κυκλοφορίας	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
				Διαχωρισμός λωρίδων αριστερής στροφής και διερχόμενων	Εξωτερική οριογραμμή κυκλοφορίας διερχόμενων λωρίδων σε θέσεις προσβάσεων εκγάρσιων οδών (σε περιοχές κόμβων)
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	Όταν, είτε οι λωρίδες αριστερής στροφής, είτε οι διερχόμενες είναι περισσότερες της μίας

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="486 627 662 739"> <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	Εγκατάσταση 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

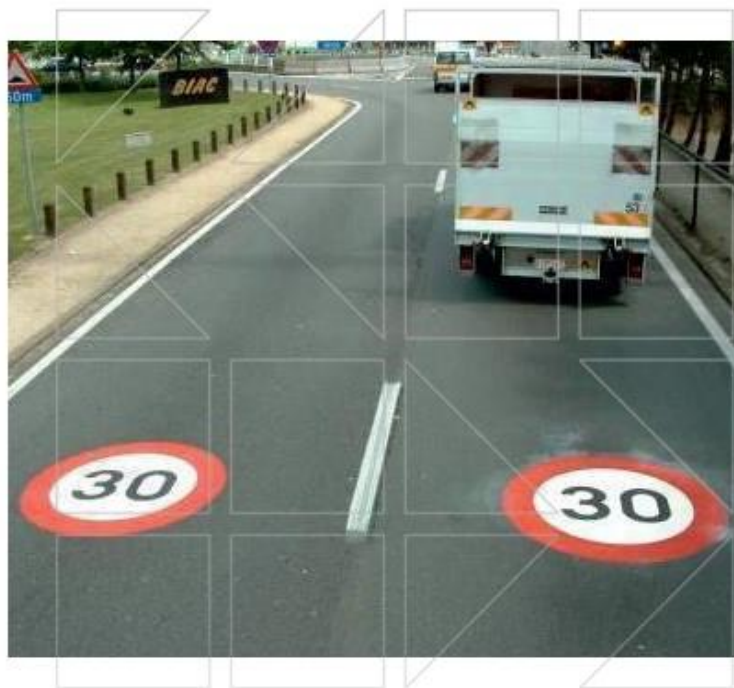
#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
8	Διπλή γραμμή, αποτελούμενη από μια συνεχή και μία διακεκομμένη 1:2 στενή γραμμή	(S)		Διαχωρισμός λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης με επιτρεπόμενη την υπέρβαση της γραμμής από την κατεύθυνση που είναι η διακεκομμένη	Όπου επιβάλλεται απαγόρευση προσπέρασης μόνο στη μία κατεύθυνση
9	Διπλή γραμμή, αποτελούμενη από δύο συνεχείς στενές γραμμές	(S)		Διαχωρισμός λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης που δεν επιτρέπει την υπέρβασή 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

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 προαιδοποίηση	#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	#6 (B)	6 m / 6 m	-	-	-
	3.2	Διαχωρισμός ποδηλατολωρίδας μεταξύ λωρίδων διερχόμενης και δεξιάς στροφής	#6 (B)	-	-	-	0,5 m / 0,5 m
	3.3	Εσωτερική οριογραμμή καθοδήγησης κυκλοφορίας σε περιοχές κόμβων (τμήμα που διασχίζουν τα αριστερά στρέφοντα οχήματα), στον άξονα της οδού και στην προέκταση των οριογραμμών λωρίδας αριστερής στροφής	#3 (S)	-	3 m / 3 m		
	3.4	Διαχωρισμός λωρίδων δακτυλίου κυκλοφορίας σε Κόμβους Κυκλικής Κίνησης (Κ ²)	#3 (S)		1,5 m / 1,5 m		
	3.5	Οριογραμμή κυκλοφορίας μεταξύ διερχόμενης λωρίδας και λωρίδας δεξιάς στροφής (σε αυτοδρόμους: λωρίδες επιβράδυνσης/επιτάχυνσης και πλέξης)	#6 (B)	6 m / 6 m	3 m / 3 m		
	3.6	Διαχωρισμός μεταξύ λωρίδων αριστερής στροφής και διερχόμενων, όταν είτε οι πρώτες είτε οι δεύτερες είναι περισσότερες των 2	#6 (B)		3 m / 3 m		
	3.7	Οριογραμμή κυκλοφορίας στο πλάτος της 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)	#6 (B)	-	1,5 m / 1,5 m		

Κατά μήκος των οδών ήπιας κυκλοφορίας καθώς και των οδών πλησίον των σχολικών εγκαταστάσεων προτείνεται να χρησιμοποιηθούν τα αντίστοιχα θερμοπλαστικά σύμβολα στο κατάστρωμα κυκλοφορίας, με το όριο ταχύτητας των 20 και 30χλμ/ώρα αντίστοιχα όπως αυτά παρουσιάζονται ενδεικτικά στην **Εικόνα 2.8** για όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα.

Εικόνα 2.8. Θερμοπλαστικά σύμβολα στο οδόστρωμα.



Ωράριο Τροφοδοσίας

Χρειάζεται να καθοριστεί 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

Η προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση καθώς και τα υπόλοιπα μέτρα μεσοπρόθεσμης – μακροπρόθεσμης εφαρμογής παρουσιάζονται στο επισυναπτόμενο **Σχέδιο Π-4** (Κλίμακα 1:2.000). Επισημαίνεται πως για την υλοποίηση των παρακάτω μέτρων θα πρέπει να εκπονηθούν και οι αντίστοιχες μελέτες εφαρμογής τους.

Συνοπτικά τα προτεινόμενα μέτρα μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης εφαρμογής για τον οικισμό των Φηρών είναι τα εξής:

- 1. Διάνοξη νέου εγκάρσιου οδικού άξονα διπλής κατεύθυνσης ο οποίος θα συνδέει την Επαρχιακή οδό Φηρών – Οίας με την οδό 25^{ης} Μαρτίου, ώστε να μπορεί να λειτουργεί η μία της κατεύθυνση ως αντίδρομος της Ανώνυμης οδού 4.** Επισημαίνεται ότι σχετική πρόταση διάνοξης σύνδεση της με ανισόπεδο τεχνικό διάβασης εμπεριέχεται στην μελέτη «Πολιτιστικής Διαδρομής Θήρας», έτος 2019 που έχει εκπονηθεί από το γραφείο «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ». Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτείνεται η περαιτέρω εκπόνηση των απαιτούμενων προμελετών οδοποιίας, υδραυλικών γεωτεχνικών κ.α. αλλά και η διερεύνηση επιπλέον μιας ακόμα εναλλακτικής λύσης όπως προτείνεται από την παρούσα μελέτη και παρουσιάζεται στο Σχέδιο Π-4, η οποία έχει το προτέρημα ότι δεν περιλαμβάνει ανισόπεδη διάβαση στην σύνδεσή της με την 25^η Μαρτίου αλλά συνδέεται ωστόσο με μικρή περιπορεία με την 25^η Μαρτίου. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εξεταστούν ενδελεχώς σε κατάλληλο τοπογραφικό υπόβαθρο επιπέδου προμελέτης όλες οι τυχόν εναλλακτικές λύσεις σύνδεσης που μπορούν να προκύψουν. Η συγκεκριμένη διάνοξη αποτελεί μέτρο προτεραιότητας και αποτελεί προϋπόθεση για την υλοποίηση των 2 και 3 προτεινόμενων μέτρων.

2. Εφαρμογή επιπρόσθετων μονοδρομήσεων (Σχέδιο Π-4). Πιο συγκεκριμένα:

- *Μονοδρόμηση της Ανώνυμης οδού 4, η οποία διαθέτει στενό πλάτος, με κατεύθυνση προς την Επαρχιακή οδό Φηρών-Οίας (σε συνδυασμό με την διάνοιξη νέου οδικού άξονα)*
- *Μονοδρόμηση της οδού 25^{ης} Μαρτίου από το Ημεροβίγλι έως και την Ανώνυμη οδό 4, με κατεύθυνση προς την Ανώνυμη οδό 4.*
- *Μονοδρόμηση του οδικού τμήματος που συνδέει το Ημεροβίγλι με την Επαρχιακή οδό Φηρών-Οίας (Ανώνυμη οδός 5), με κατεύθυνση προς το Ημεροβίγλι.*

3. Μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας των παρακάτω οδών:

- *25ης Μαρτίου, από το ύψος της Ανώνυμης οδού 4 έως και την οδό Δανέζη Μ.*
- *Δανέζη Μ.*
- *Μητροπόλεως, από το ύψος της εισόδου-εξόδου του χώρου στάθμευσης έως την οδό Δεκικαλά*
- *Δεκικαλά (στο τμήμα που κυκλοφορούν οχήματα)*

Στα παραπάνω οδικά τμήματα θα επιτρέπεται η κυκλοφορία μόνο οχημάτων τροφοδοσίας, οχημάτων κατοίκων και ταξί. Επίσης, προτείνεται μεσοπρόθεσμα να αναπλαστούν οι οδοί με την εφαρμογή καταστρώματος ήπιας κυκλοφορίας (π.χ. κυβόλιθος), ειδικές διαμορφώσεις μείωσης ταχύτητας και διαδρόμων πεζών.

Κρίνεται μείζονος σημασίας ο περιορισμός των κυκλοφοριακών τους φόρτων στις παραπάνω οδούς και η μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, καθώς ιδιαίτερα αυξημένος αριθμός πεζών διέρχεται εξ' αυτών τους καλοκαιρινούς μήνες.

4. Διαμόρφωση / ανάπλαση των οδών ήπιας κυκλοφορίας που έχουν προταθεί στην παρούσα μελέτη.

- 5. Εφαρμογή μόνιμων πεζοδρομίων** (στο ίδιος ύψος ή σε διαφορετικό από το κατάστρωμα κυκλοφορίας) **σε όλο το κύριο οδικό δίκτυο**. Βασική προϋπόθεση αποτελεί προηγουμένως η πραγματοποίηση τοπογραφικών αποτυπώσεων στα εν λόγω οδικά τμήματα καθώς και μελετών εφαρμογής οδοποιίας, υδραυλικών, οδοφωτισμού κ.α..

Ενδεικτικά σε προτεραιότητα για την εφαρμογή μόνιμων πεζοδρομίων αποτελούν οι παρακάτω οδοί:

- Οδός 25^{ης} Μαρτίου σε όλο το μήκος της (από το Ημεροβίγλι έως και την οδό Δανέζη Μ.), με κατά τόπους δημιουργία εσοχών στάθμευσης.
 - Οδός Αγίου Αθανασίου, με γενικότερη ανάπλαση της οδού σε ολόκληρο το μήκος της.
 - Περιφερειακή οδός Φηρών, από το ύψος της Επαρχιακής οδού Φηρών – Μεσαριάς έως και την διασταύρωσή της με την Περιφερειακή οδό Οίας – Αεροδρομίου, στο τμήμα που λειτουργεί ως μονόδρομος.
 - Οδός που συνδέει το Ημεροβίγλι με την Επαρχιακή οδό Φηρών-Οίας (Ανώνυμη οδός 5)
 - Ανώνυμη οδός 4.
- 6. Διαμόρφωση του χώρου στάθμευσης P15 ή άλλου πλησίον χώρου στην περιοχή μόνο για την επιβίβαση/αποβίβαση τουριστικών λεωφορείων και τη στάθμευση ΙΧ οχημάτων.**
- 7. Διαμόρφωση πολυεπίπεδου χώρου στάθμευσης (υπόγειο-ισόγειο, τουλάχιστον 3 επίπεδα) επιβατικών ΙΧ στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης P12.**
- 8. Μεταφορά του υφιστάμενου σταθμού των ΚΤΕΛ σε ειδικά διαμορφωμένη έκταση στον χώρο στάθμευσης P12.**
- 9. Διαμόρφωση πλατείας στο επίπεδο της οδού Δεκιγαλά και χώρου στάθμευσης στο κάτω επίπεδο της πλατείας (στο σημείο που σήμερα στεγάζονται τα υπεραστικά λεωφορεία ΚΤΕΛ), που θα περιλαμβάνει πιάτσα ταξί, χώρο επιβίβασης/ αποβίβασης Mini-Bus και χώρο στάθμευσης ΙΧ. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση της στάθμευσης κρίσιμων χρηστών του οδικού δικτύου και επίσης επιτυγχάνεται ενοποίηση του χώρου με τον πεζόδρομο της οδού Δεκιγαλά.**

- 10. Πεζοδρόμηση, με πολεοδομική ρύθμιση, του οδικού τμήματος της οδού Δεκικαλά μεταξύ των οδών Μητροπόλεως και Δανέζη Μ.**
- 11. Ανάπλαση Πλατείας Ημεροβιγλίου και παροχή δυνατότητας αναστροφής.**
- 12. Βελτίωση του οδικού τμήματος της Επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας από το ύψος του κόμβου με την Περιφερειακή οδό Φηρών έως και το Ημεροβίγλι (Ανώνυμη οδός 5), ώστε να μπορεί να λειτουργήσει ως αρτηρία διπλής κατεύθυνσης, όπως έχει προταθεί και από το γραφείο «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ» στο πλαίσιο της μελέτης « Πολιτιστικής Διαδρομής Θήρας», έτος 2019.**
- 13. Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στην διασταύρωση της Περιφερειακής οδού Φηρών με την Περιφερειακή οδό Οίας – Αεροδρομίου, όπως έχει προταθεί από το γραφείο «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ» στο πλαίσιο της μελέτης « Πολιτιστικής Διαδρομής Θήρας», έτος 2019.**
- 14. Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στην διασταύρωση της Περιφερειακής οδού Φηρών με την Επαρχιακή οδό Φηρών-Οίας, την οδό Αγίου Αθανασίου και την Ανώνυμη οδό 4, όπως έχει προταθεί από το γραφείο «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ» στο πλαίσιο της μελέτης « Πολιτιστικής Διαδρομής Θήρας», έτος 2019.**
- 15. Διαμόρφωση ισόπεδου κόμβου (Ι/Κ) στην διασταύρωση της Περιφερειακής οδού Φηρών με την Ανώνυμη οδό 3.**
- 16. Διαχείριση της Στάθμευσης:**
- I. Εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στο οδικό δίκτυο της Δ.Ε. Φηρών**
 - II. Ελεγχόμενη πρόσβαση στους χώρους εκτός οδού και καθορισμός κομίστρου ανά κατηγορία χρηστών (επισκέπτες, εργαζόμενοι, κάτοικοι, π.χ. κάτοικοι δωρεάν).**
 - III. Διαμόρφωση / αναδιαμόρφωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού και αναδιαμόρφωση των εισόδων/ εξόδων.**
- 17. Σύστημα ελεγχόμενης πρόσβασης στους πεζοδρόμους και στις οδούς που θα λειτουργούν με περιοριστικά μέτρα (π.χ. όταν επιτρέπεται η είσοδος μόνο σε κατοίκους και τροφοδοσία). Η διαδικασία της επιτήρησης και της αστυνόμευσης θα πρέπει να είναι σύγχρονη χωρίς την ανάγκη παρουσία τροχαίας στο οδικό δίκτυο. Η επιτήρηση προτείνεται να γίνεται με κάμερες που θα ψηφιοποιούν τις πινακίδες των οχημάτων και θα δίδεται πρόστιμο με**

αυτοματοποιημένη διαδικασία στους μη έχοντες διαπίστευση. Η διαπίστευση θα δίδετε με ηλεκτρονικό τρόπο σε όλους τους χρήστες που μπορεί να είναι π.χ. μόνιμοι κάτοικοι ή πελάτες των ξενοδοχείων και των ενοικιαζόμενων τουριστικών καταλυμάτων. Αντίστοιχα συστήματα λειτουργούν με επιτυχία στο εξωτερικό εδώ και δεκαετίες.

18. Δημιουργία αστικής συγκοινωνίας που θα ενώνει τα Φηρά, με το Ημεροβίγλι και το Φηροστεφάνι και τους χώρους στάθμευσης. Αντίστοιχη πρόταση έχει προταθεί από το γραφείο «Δρόμος» στο πλαίσιο της μελέτης « Πολιτιστικής Διαδρομής Θήρας», έτος 2019. Η αστική συγκοινωνία πρέπει να έχει την κατάλληλη συχνότητα δρομολογίων ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει τις αυξημένες ανάγκες για μετακίνηση από και προς τους χώρους στάθμευσης τους μήνες τουριστικής αιχμής».

Κατόπιν η Πρόεδρος κάλεσε τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου να αποφασίσουν σχετικά.

Το Δ.Σ. μετά από διαλογική συζήτηση αφού έλαβε υπόψη του την εισήγηση του κ. Αντιδημάρχου, 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 **Θήρας** καθώς και την υπ' αριθ. **63/2024** απόφαση της Δημοτικής Επιτροπής του Δήμου Θήρας,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Εγκρίνει τη λήψη Κανονιστικής Απόφασης για **κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην Κοινότητα Θήρας για όλο το χρόνο**, όπως αναλυτικά και διεξοδικά περιγράφεται στο εισηγητικό μέρος της απόφασης .

Οι Δημοτικοί Σύμβουλοι **κ. Ορφανός Εμμανουήλ, κ. Αλαφούζος Βασίλειος, κ. Χάλαρης Αντώνιος και Ρούσσοσ Κωνσταντίνος** συμφώνησαν με την ανωτέρω απόφαση και ψήφισαν **«ΘΕΤΙΚΑ»**, με την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξει αποβίβαση και επιβίβαση λεωφορείων έξω από τα σχολεία.

Ο Πρόεδρος της Κοινότητας Θήρας κ. Καβαλλάρης Παναγιώτης συμφώνησε με την ανωτέρω απόφαση και ψήφισε «ΘΕΤΙΚΑ» (άρθρο 67 παρ. 8 του Ν.3852/2010).

Ο Δημοτικός Σύμβουλος κ. Δαρζέντας Γεώργιος δεν συμμετείχε στην συζήτηση και ψηφοφορία του θέματος αυτού, καθόσον είχε αποχωρήσει από την αίθουσα συνεδριάσεως.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ.		ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ Δ.Σ.
ΓΕΩΡΓΙΑ ΙΩΑΝ. ΝΟΜΙΚΟΥ	1.	ΛΙΓΝΟΣ ΙΑΚΩΒΟΣ
	2.	ΜΑΪΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
	3.	ΖΩΡΖΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
	4.	ΚΑΦΙΕΡΗΣ ΜΗΝΑΣ
	5.	ΛΕΙΒΑΔΑΡΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
	6.	ΝΟΜΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
	7.	ΚΑΤΣΙΠΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
	8.	ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
	9.	ΚΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
	10.	ΒΑΡΒΑΡΗΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
	11.	ΤΖΟΥΡΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
	12.	ΚΑΝΕΛΛΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
	13.	ΑΡΓΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
	14.	ΜΠΑΪΚΑ ΜΑΡΙΕΤΤΑ
	15.	ΟΡΦΑΝΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
	16.	ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
	17.	ΧΑΛΑΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
	18.	ΡΟΥΣΣΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
	19.	ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
	20.	ΚΑΡΑΜΟΛΕΓΚΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ
	21.	ΚΑΡΑΜΟΛΕΓΚΟΣ ΜΙΧΑΗΛ
	22.	

		ΑΡΓΥΡΟΥ ΜΑΡΙΑ
--	--	---------------

**ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ
Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.**

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΑ ΙΩΑΝ. ΝΟΜΙΚΟΥ

ΠΕΛΕΚΑΝΟΥ ΜΑΡΙΑ