



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 : **52/2024**

**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 ΟΙΑΣ. (ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ 65/2024).**

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 κ. **Αναστάσιος-Νικόλαος Ζώρζος** .

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 2<sup>ο</sup> της ημερήσιας διάταξης, περί : **«ΛΗΨΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΓΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΟΙΑΣ . (ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ**

**ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ 65/2024)»** το λόγο έδωσε στον Αντιδήμαρχο **κ. Μάϊνα Ιωάννη**, ο οποίος έθεσε υπόψη των μελών του Δ.Σ. τα εξής :

1. Το **Α.Π. 2531/29.02.2024** 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 Οίας (Φοινικιά-Αμμούδι)»**.
2. Την υπ' αριθ. **3/2024** απόφαση (Σε ορθή Επανάληψη) της **Κοινότητας Οίας Θήρας**, σύμφωνα με την οποία η Κοινότητα εισηγείται **«Θετικά»**, στην **κυκλοφοριακή μελέτη που έχουν εκπονήσει οι μελετητές με τίτλο : «Μελέτες συγκοινωνιακών έργων και κυκλοφοριακή μελέτη Οικισμού Οίας (Φοινικιά-Αμμούδι) Στάδιο Β προτάσεις»** και προτείνουμε να γίνει τοπική συγκοινωνία που να εξυπηρετεί κυκλικά τους οικισμούς **Θόλο, Μπαξέδες Φοινικιά και Περίβολα»**.
3. Το **Α.Π. 2501/10/9/26-02-2024** έγγραφο της **Υπ/σης Αστυνομίας Θήρας**, σύμφωνα με το οποίο η **Υπηρεσία έχει σύμφωνη γνώμη επί του σχεδίου**.
4. Το **Α.Π.26077/1746/26-02-2024** έγγραφο της **Δ/σης Μεταφορών & Επικοινωνιών Κυκλάδων**, σύμφωνα με το οποίο η υπηρεσία είναι σύμφωνη με την Κυκλοφοριακή μελέτη του οικισμού της Οίας, 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. **65/2024** απόφαση της **Δημοτικής Επιτροπής του Δήμου Θήρας**, σύμφωνα με την οποία προτείνεται η λήψη **Κανονιστικής Απόφασης για Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην Κοινότητα Οίας 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 της Οίας 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 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 Οίας – Φοινικιάς του Δημοτικού Διαμερίσματος Οίας .

Η Οία είναι παραδοσιακός οικισμός της Σαντορίνης και αποτελεί έδρα της πρώην κοινότητας Οίας, όπως αυτή διαμορφώθηκε με το Σχέδιο Καποδίστριας. Βρίσκεται στο βόρειο άκρο του νησιού, σε απόσταση 11 χιλιομέτρων βορειοδυτικά από τα Φηρά και σε υψόμετρο περίπου 121 μέτρων. Με βάση την απογραφή του 2021, ο οικισμός έχει 1.141 μόνιμους κατοίκους.

Αποτελεί εξαιρετικά δημοφιλή τουριστικό προορισμό και είναι παγκοσμίως γνωστή για το ηλιοβασίλεμα της. 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. Η Οία αποτελεί έναν μικρό νησιωτικό προορισμό 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 στην Οία.

Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της περιοχής αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη διαμόρφωση του οικιστικού ιστού της Οίας, η οποία αναπτύσσεται γραμμικά, κατά μήκος παράλληλα με το φυσικό όριο της καλντέρας.

Οι περιμετρικοί οικισμοί Φοινικιά στα ανατολικά, Θόλος στα βόρεια και ο όρμος Αμμουδίου στα ΝΔ ουσιαστικά συγκροτούν, λόγω της συνεκτικής τους διάταξης ενιαίο οικιστικό πλέγμα με την Οία.

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. Οι υψηλοί φόρτοι πεζών 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. 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 της Οίας 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, σχετικά με τα σημαντικότερα κυκλοφοριακά προβλήματα που διαιωνίζονται στον οικισμό της Οίας τους μήνες τουριστικής αιχμής, διαμορφώθηκαν προτάσεις άμεσης εφαρμογής, οι οποίες αναλύονται στην παρούσα μελέτη (Β' Στάδιο).

### **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**

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

- Μονοδρόμηση της Επαρχιακής οδού Φηρών – Οίας, από το ύψος του χώρου στάθμευσης Ρ3 (Συνημμένο Σχέδιο Π-1) (Hotel Perivolos) έως και την διασταύρωση με την οδό που συνδέει την Οία με τις περιοχές Θόλο-Μπαξέδες, με κατεύθυνση προς το κέντρο του οικισμού της Οίας.
- Μονοδρόμηση της Ανώνυμης οδού 2 (Συνημμένο Σχέδιο Π-1), με κατεύθυνση από τον οικισμό της Οίας προς Αγ.Ιωάννη - Βιολογικό Καθαρισμό και απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων και τουριστικών λεωφορείων άνω των 10,00μ.
- Μονοδρόμηση και ένταξη σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας της Ανώνυμης οδού 1 (Συνημμένο Σχέδιο Π-1) από το ύψος της Επαρχιακής οδού Φηρών – Οίας έως την διασταύρωση με την Πλατεία της Φοινικιάς, με κατεύθυνση προς τη Φοινικιά.

Επισημαίνεται ότι οι παραπάνω μονοδρομήσεις εφαρμόζονται 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 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 κατεύθυνση 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, σε όλη την διάρκεια του έτους, στο οδικό τμήμα από το ύψος του χώρου στάθμευσης P9 έως το Αμμουδι (Συνημμένο Σχέδιο Π-1). Στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα θα επιτρέπεται η είσοδος μόνο σε οχήματα κατοίκων και επαγγελματιών εστίασης με κάρτα, ταξί, οχήματα τροφοδοσίας και Mini Bus για επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών, τα οποία θα εκτελούν μεταφορές από το χώρο στάθμευσης P9 προς το Αμμουδι και αντίστροφα. Τα υπόλοιπα οχήματα θα σταθμεύουν στον χώρο στάθμευσης P9 και οι οδηγοί τους θα μετακινούνται πεζή ή με Mini Bus στον όρμο του Αμμουδίου.

Επισημαίνεται ότι η παραπάνω ρύθμιση έχει προταθεί με σχετική κανονιστική απόφαση να εφαρμόζεται για τη χρονική περίοδο από 1η Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου (περίοδος τουριστικής αιχμής) καθ' έτος αλλά δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία του μέτρου αποτελούν:

- Η ύπαρξη συγκοινωνίας Mini Bus μεταξύ του χώρου στάθμευσης P9 και του όρμου Αμμουδίου. Εκτιμάται ότι απαιτούνται 2 Mini Bus τα οποία θα εκτελούν συνεχή δρομολόγια π.χ. από τις 08:00 το πρωί έως 02:00 μετά τα μεσάνυχτα ώστε να μπορούν να εξυπηρετούν και τις μετακινήσεις των εργαζομένων.
- Στον όρμο Αμμουδίου δεν θα επιτρέπεται η στάθμευση των Van και Mini Bus και θα επιτρέπεται μόνο η ολιγόλεπτη στάση για επιβίβαση / αποβίβαση. Για να πετύχει το μέτρο αυτό θα πρέπει τα Van και Mini Bus στην περίπτωση που θέλουν να παραλάβουν επιβάτες να σταθμεύουν στο χώρο P9 και όταν οι επιβάτες έχουν συγκεντρωθεί και είναι έτοιμοι για άφιξη τότε το Van / Mini Bus να αναχωρεί από το P9 με σκοπό την παραλαβή τους. Για τον σκοπό αυτό προτείνεται η δημιουργία ενημερωτικού «κιόσκι» τόσο στον όρμο όσο και στον χώρο P9.

Το παραπάνω μέτρο (σε συνδυασμό και με άλλα μέτρα διαχειριστικά που προτείνονται στο Κεφ. 2.4) θα βελτιώσει σημαντικά την πρόσβαση στο Αμμουδι και αναμένεται να αυξήσει την επισκεψιμότητά του. Σήμερα η κατάσταση είναι τόσο δυσχερής που λειτουργεί αποτρεπτικά στους επισκέπτες να επισκεφτούν τον όρμο του Αμμουδίου, πολλές φορές δε, η πρόσβαση λόγω της παράνομης στάθμευσης και της διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας δεν είναι απλά δυσχερής αλλά είναι κυριολεκτικά αδύνατη. Επιπλέον το μέτρο αυτό είναι κρίσιμο να εφαρμοστεί καθώς θα

παράσχει γρήγορη και άμεση πρόσβαση σε οχήματα ασθενοφόρων, πυροσβεστικής, αστυνομίας κ.α. σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Επιπρόσθετα είναι σκόπιμο να υπάρξει δρομολόγιο δημοτικής συγκοινωνίας που να ενώνει το Αμμουδι με τον χώρο στάθμευσης Ρ9, την Οία και μακροπρόθεσμα την Φοινικιά και να διέρχεται από όλους τους σημαντικούς χώρους στάθμευσης.

- Απαγόρευση κυκλοφορίας εκτός συγκεκριμένων χρηστών σε αδιέξοδα οδικά τμήματα που φαίνονται στο Σχέδιο Π-1 με τις προτάσεις άμεσης εφαρμογής. Συγκεκριμένα:
  - Απαγορεύεται η είσοδος οχημάτων εκτός από οχήματα τροφοδοσίας στην οδό που οδηγεί προς το Δημοτικό σχολείο της Οίας.
  - Απαγορεύεται η είσοδος των οχημάτων στην πλατεία της Οίας εκτός από ταξί και οχημάτων του ΚΤΕΛ. Επισημαίνουμε πως θα πρέπει να διερευνηθεί από το ΚΤΕΛ η κατάργηση του συγκεκριμένου σημείου για στάση / τέρμα και να μεταφερθεί επί της Επαρχ. Οδού Φηρών – Οίας στο ύψος του δημοτικού σχολείου με κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωση. Σε αυτήν την περίπτωση το λεωφορείου του ΚΤΕΛ θα μπορεί να κάνει αναστροφή στον προτεινόμενο χώρο τροφοδοσίας πλησίον της πλατείας της Οίας (πριν την είσοδο στην πλατεία).
- Θα πρέπει να διερευνηθεί η στατικότητα του φορέα του χώρου στάθμευσης Ρ5 εάν επαρκεί για χώρο στάθμευσης, ειδάλλως να απαγορευτεί η είσοδος σε αυτόν.

### **Μετατροπή των τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας**

Προτείνεται όλοι οι τοπικοί οδοί οι οποίοι είναι συνήθως κάθετα αδιέξοδα οδικά τμήματα καθώς και η Ανώνυμη οδός 1 (Συνημμένο Σχέδιο Π-1) να ενταχθούν σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Επισημαίνεται ότι το τοπικό οδικό δίκτυο της Οίας αποτελείται κυρίως από αδιέξοδα που δεν έχουν τα απαραίτητα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για τη διαμόρφωση πεζοδρομίων και διαδρόμων κίνησης πεζών με ταυτόχρονη κίνηση οχημάτων και στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας. Συνήθως οι πεζοί συνυπάρχουν με τα οχήματα και 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.

προσθεθεί ,

ριο

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. 2.10-11).

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 2.1 - 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.

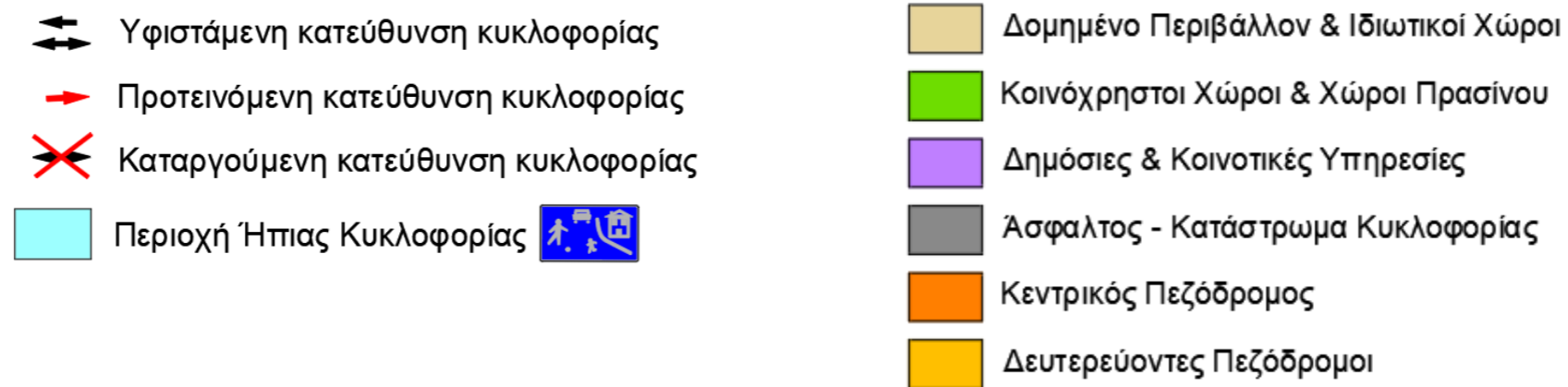


Εικόνα 2.1 Ενδεικτικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας.





Σχήμα 2.1. Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις – Οικισμός Οίας.



**Μέτρα άμεσης εφαρμογής στο οδικό τμήμα που συνδέει το χώρο στάθμευσης P9 με το Αμμούδι**

Ένα από τα κρισιμότερα προβλήματα στην υφιστάμενη κυκλοφοριακή λειτουργία του οικισμού της Οίας, όπως αυτό διαπιστώθηκε στο Α' Στάδιο της παρούσης, αποτελεί η σύνδεση της Οίας με το Αμμούδι και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα από τον χώρο στάθμευσης P9 έως τον όρμο τους Αμμουδίου. Το συγκεκριμένο οδικό τμήμα εμφανίζει τα εξής προβλήματα:

- ⇒ Διαθέτει εξαιρετικά φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά για τον κυκλοφοριακό φόρτο των οχημάτων που εξυπηρετεί τους καλοκαιρινούς μήνες.
- ⇒ Καταλήγει σε αδιέξοδο στον όρμο του Αμμουδίου, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψομετρικές διαφορές που δεν επιτρέπουν την ομαλή αναστροφή των οχημάτων αλλά απαιτούνται μανούβρες από τα οχήματα (Εικόνα 2.4).
- ⇒ Παρατηρείται εκτεταμένη παράνομη στάθμευση κατά μήκος του (Εικόνες 2.5 - 2.7). Η παράνομη στάθμευση σε συνδυασμό με το στενό πλάτος του οδικού τμήματος δυσχεραίνουν την κυκλοφορία οχημάτων και στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να παρατηρούνται έντονες καθυστερήσεις και σε περίπτωση διασταύρωσης αντίθετα κινούμενων οχημάτων να χρειάζεται το ένα εκ των δύο να πραγματοποιήσει οπισθοπορία έως κάποιου σημείου που πλαταίνει τοπικά η οδός. Επιπλέον, παρατηρείται έντονη στάθμευση και στο αδιέξοδο σημείο που καταλήγει η οδός, στο σημείο που πραγματοποιείται αναστροφή των οχημάτων, και στα οποία έχουν τοποθετηθεί «άτυπα» πινακίδες στάθμευσης οχημάτων συγκεκριμένων κατηγοριών χρηστών.
- ⇒ Παρουσιάζει πολύ απότομη αυξομείωση στον αριθμό των διερχόμενων οχημάτων που καλείται να εξυπηρετήσει. Πιο συγκεκριμένα, την ώρα του ηλιοβασιλέματος που καταφθάνουν μαζικά σκάφη αναψυχής (καταμαράν) γεμάτα με επιβάτες, πραγματοποιείται μαζική επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών με Mini-Bus και Van που τους μεταφέρουν προς το κέντρο της Οίας.

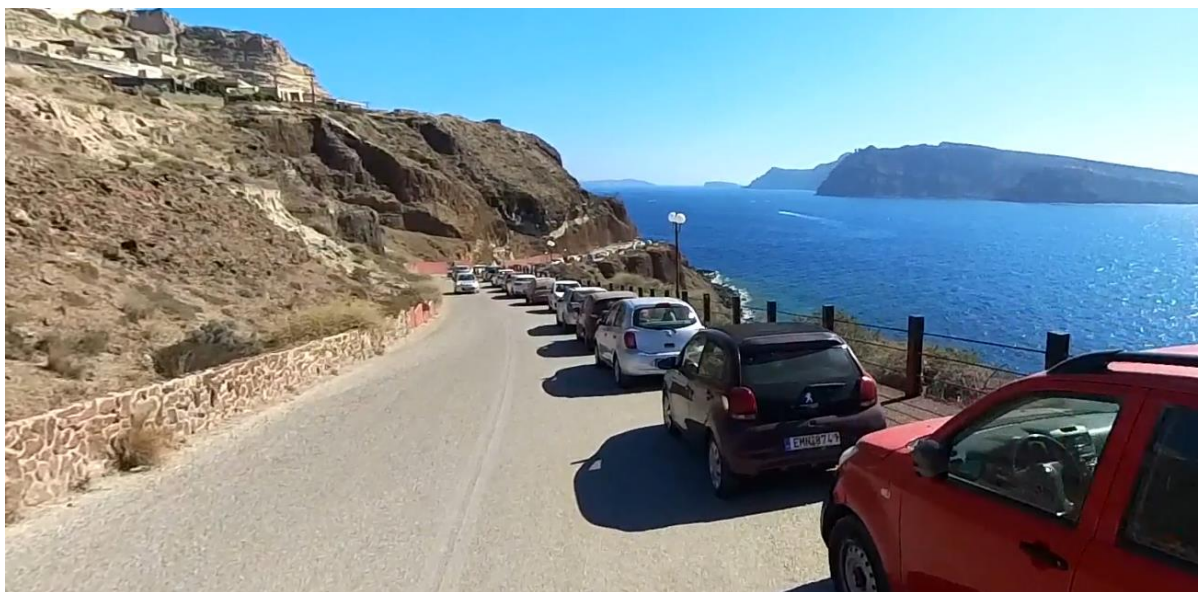
Εικόνες 2.4: Αδιέξοδος χώρος στον οποίο καταλήγει το οδικό τμήμα που συνδέει τον οικισμό της Οίας με το Αμμούδι..



*Εικόνες 2.5: Αεροφωτογραφία με παράνομα σταθμευμένα οχήματα κατά μήκος του οδικού τμήματος που συνδέει την Οία με το Αμμούδι.*



*Εικόνα 2.6, 2.7: Παράνομα σταθμευμένα οχήματα κατά μήκος του οδικού τμήματος που συνδέει τον οικισμό της Οίας με το Αμμούδι.*



Ως μέτρα άμεσης εφαρμογής για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων το καλοκαίρι του 2024 προτείνονται τα εξής:

- Απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων, σε όλη την διάρκεια του έτους, στο οδικό τμήμα από το ύψος του χώρου στάθμευσης P9 έως το Αμμούδι όπως περιγράφηκε στο κεφάλαιο 2.2.
- Να τοποθετηθούν πλαστικά κολωνάκια κατά μήκος του άξονα του οδικού τμήματος, στις ευθυγραμμίες του, για αποτροπή των παράνομων σταθμεύσεων. Τα πλαστικά κολωνάκια προτείνεται να τοποθετηθούν ανά 4,00μ., ώστε σε περίπτωση που σταματήσει κάποιο όχημα ή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης να παρέχεται η δυνατότητα προσπέρασης ενδιάμεσα από τα πλαστικά κολωνάκια για τα οχήματα

που ακολουθούν. Τα πλαστικά κολονάκια 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. Τυπική διατομή παρουσιάζεται στο Σχήμα 2.2 που ακολουθεί.

- Αντικατάσταση ή επισκευή των υφιστάμενων κιγκλιδωμάτων κατά μήκος του πεζοδρομίου της οδού που συνδέει τον χώρο στάθμευσης P9 με το Αμμούδι, για την αναβάθμιση και την αύξηση της ασφάλειας της πεζοπορικής διαδρομής.
- Διαμόρφωση ζώνης για την αναστροφή των οχημάτων στο τέλος του οδικού τμήματος και προσθήκη απαραίτητης κατακόρυφης σήμανσης. Πιο συγκεκριμένα, διαμορφώνεται χώρος για την πραγματοποίηση ελιγμών αναστροφής των οχημάτων, στον οποίο θα επιτρέπεται η στάση οχημάτων για επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών μέγιστης διάρκειας 5 λεπτών. Μετά το χώρο της αναστροφής για την κάλυψη της υψομετρικής διαφοράς υπάρχει κατασκευασμένο τοίχιο που διαχωρίζει την οδό σε δύο αδιέξοδα οδικά τμήματα μικρού μήκους. Προτείνεται στην άκρη του τοιχίου να τοποθετηθεί κατακόρυφη πληροφοριακή πινακίδα Π-79 για υποχρεωτικό πέρασμα δεξιά ή αριστερά από εμπόδιο. Στο αδιέξοδο οδικό τμήμα που βρίσκεται δυτικά του τοιχίου προτείνεται να απαγορευτεί η είσοδος οχημάτων με εξαίρεση οχήματα τροφοδοσίας και ταξί. Αντίστοιχα, στο αδιέξοδο οδικό τμήμα που βρίσκεται ανατολικά του τοιχίου προτείνεται να απαγορευτεί η είσοδος οχημάτων με εξαίρεση οχήματα κατοίκων και να διαμορφωθούν θέσεις στάθμευσης αποκλειστικά για κατοίκους με κάρτα. Όλες οι παραπάνω προτάσεις παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.3 που ακολουθεί.
- Διαμόρφωση οργανωμένου χώρου στάθμευσης στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης P9 και προσθήκη δρομολογίων συγκοινωνίας με Mini Bus που να συνδέει το χώρο στάθμευσης με το Αμμούδι, ώστε να εξασφαλίζεται πρόσβαση στο Αμμούδι και στις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες.
- Προσθήκη επιπρόσθετης κατακόρυφης σήμανσης απαγόρευσης στάθμευσης (P-40) ανά τακτά διαστήματα κατά μήκος της οδού.



Σχήμα 2.2.

Σχήμα 2.3. Διαμόρφωση ζώνης αναστροφής οχημάτων στον όρμο του Αμμουδίου και προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση.



*Επισημαίνεται ότι τα παραπάνω προτεινόμενα μέτρα είναι μέτρα άμεσης εφαρμογής για το καλοκαίρι του 2024. Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα κρίνεται αναγκαίο να πραγματοποιηθούν όλες οι απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να διαμορφωθεί ένας κατάλληλος χώρος*

αναστροφής οχημάτων, όπως αυτός που προτείνεται στην μελέτη με τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή Θήρας», από την εταιρεία «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ» (Εικόνα 2.8).

Εικόνα 2.8: Χώρος αναστροφής στο οδικό τμήμα που καταλήγει στον όρμο του Αμμουδίου. Απόσπασμα από τη μελέτη με τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή Θήρας», της εταιρείας «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ».



### **Δημιουργία Διαδρόμων Πεζών**

Η έλλειψη πεζοδρομίων ή η ύπαρξη πεζοδρομίων με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά που διακόπτονται από εμπόδια, κατά μήκος του οδικού τμήματος της Επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας που διέρχεται από το κέντρο της Οίας, και ουσιαστικά αποτελεί τον κύριο οδικό άξονα του οικισμού αποτελεί ένα ακανθώδες πρόβλημα του οικισμού της Οίας. Το πρόβλημα μεγεθύνεται αν λάβουμε υπόψη και τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους οχημάτων σε συνδυασμό με τον σημαντικό αριθμό διελεύσεων πεζών που διέρχονται από την οδό και οι οποίοι αναγκάζονται λόγω της έλλειψης πεζοδρομίων να διέρχονται «κατά ομάδες» από το κατάστρωμα κυκλοφορίας με αυξημένο κίνδυνο πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος.

Μετά την εφαρμογή της μονοδρόμησης της Επαρχιακής οδού Φηρών – Οίας, από το ύψος του χώρου στάθμευσης P3 (Hotel Perivolos) έως και την διασταύρωση με την οδό που συνδέει την Οία με τις περιοχές Θόλο-Μπαξέδες, με κατεύθυνση προς το κέντρο του οικισμού της Οίας, δημιουργούνται συνθήκες εφαρμογής διαδρόμων πεζών (σε πρώτη φάση με διαγράμμιση ως μέτρο άμεσης εφαρμογής και σε δεύτερη φάση με την δημιουργία πεζοδρομίων). 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 της Οίας 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.

Ως μέτρο άμεσης εφαρμογής προτείνεται να διαμορφωθούν διάδρομοι πεζών με διακριτή διαγράμμιση εκατέρωθεν του καταστρώματος κυκλοφορίας της Επαρχιακής οδού Φηρών – Οίας, από το ύψος του χώρου στάθμευσης P3 (Hotel Perivolos) έως και την διασταύρωση με την οδό που συνδέει την Οία με τις περιοχές Θόλο-Μπαξέδες σύμφωνα με τις τυπικές διατομές που παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.4.

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

Γιο 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 ίσομοιραστεί 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 καταμεληθεί 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 ίσομοιραστεί 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.

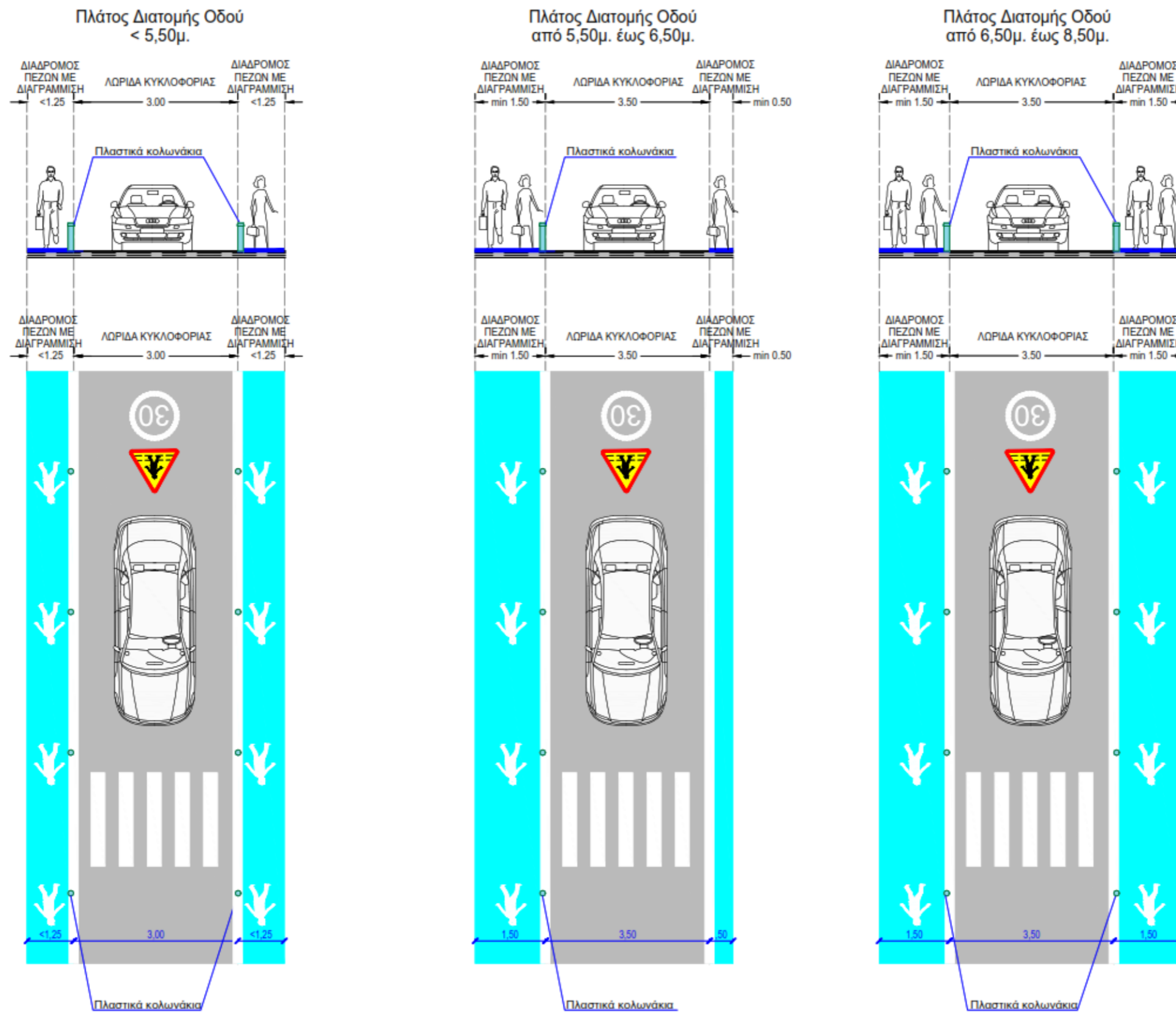
Τα πλαστικά κολωνάκια σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να είναι ελαστικά και επαναφερόμενα ώστε σε περίπτωση ανάγκης να μπορεί ένα πυροσβεστικό ή ασθενοφόρο να κινηθεί πάνω από αυτά. Σήμερα λόγω των της παράνομης στάθμευσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οποιοδήποτε όχημα εγκλωβίζεται στον στενό διάδρομο κυκλοφορίας. Επισημαίνεται ότι ανά τουλάχιστον 150 μέτρα είναι σκόπιμο να διασφαλίζεται ότι υπάρχουν χώροι για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων σε τοπικά διαπλάσμενα οδικά τμήματα με διαπλάτυνση του διαδρόμου κυκλοφορίας των οχημάτων π.χ. από 3,50μ σε 5,00μ..

---

*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 της Οίας.*

Σχήμα 2.4.

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 της Οίας, με προτεραιότητα σε κόμβους πλησίον σημαντικών πόλων 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 της Οίας που παραχωρούν προτεραιότητα.

Μέσω της δημιουργίας διαδρόμων πεζών με διακριτή διαγράμμιση κατά μήκος του τμήματος της Επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας που μονοδρομείται, 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 πόλους έλξης μετακινήσεων της Οίας. Μετά την υλοποίηση των παραπάνω μέτρων άμεσης εφαρμογής κρίνεται ότι θα αυξηθεί σημαντικά η προσπελασιμότητα και το επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας του οικισμού της Οίας. Το ενιαίο δίκτυο διαδρόμων πεζών όπως αυτό θα διαμορφωθεί μετά την υλοποίηση των προτάσεων άμεσης εφαρμογής παρουσιάζεται στο Σχήμα 2.5 που ακολουθεί.



Σχήμα 2.5. Ενιαίο δίκτυο διαδρόμων πεζών που διαμορφώνεται (κατά προτεραιότητα) μετά την υλοποίηση των προτάσεων άμεσης εφαρμογής.



-  Υφιστάμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
-  Προτεινόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
-  Καταργούμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας
-  Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας 
-  Προτεινόμενοι διάδρομοι πεζών με διακριτή διαγράμμιση ως μέτρο άμεσης εφαρμογής

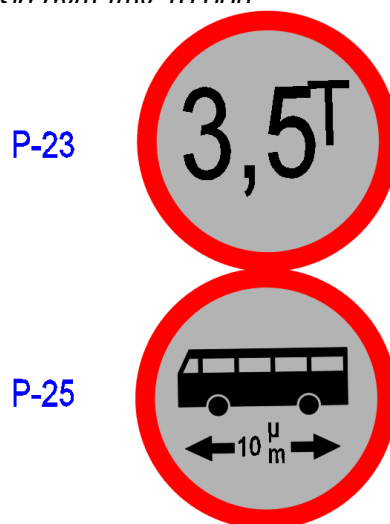
**Απαγόρευση εισόδου βαρέων οχημάτων σε οδικά τμήματα του οικισμού της Οίας**

Προτείνεται η απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων και τουριστικών λεωφορείων άνω των 10,00μ. στα εξής οδικά τμήματα:

- Ανώνυμη οδός 2 (Συνημμένο Σχέδιο Π-1) που συνδέει την Οία με τον Άγιο Ιωάννη και το Βιολογικό Καθαρισμό.
- Επαρχιακή οδός Φηρών-Οίας από το ύψους της οδούς Διακλάδωσης Φοινικίας έως και την διασταύρωση με την οδό που συνδέει την Οία με τις περιοχές Θόλο-Μπαξέδες.

Για την εφαρμογή των απαγορεύσεων προτείνεται η τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης, όπως αυτή παρουσιάζεται στην Εικόνα 2.9 καθώς και στο επισυναπτόμενο Σχέδιο Π-2.

Εικόνα 2.9: Κατακόρυφη σήμανση απαγόρευσης εισόδου σε βαρέα οχήματα άνω των 3,5 τόνων και τουριστικά λεωφορεία άνω των 10,00μ.

**Όρια Ταχύτητας**

Προτείνεται στις αστικές κεντρικές περιοχές εντός του οικισμού της Οίας 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, κατά τόπους σε οδικά τμήματα που ανήκουν στο κύριο οδικό δίκτυο και συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό πεζών προτείνεται να εφαρμόζεται όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα.

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 της Οίας. 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 2.10.

### Λεπτομέρειες εφαρμογής κατακόρυφης σήμανσης

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



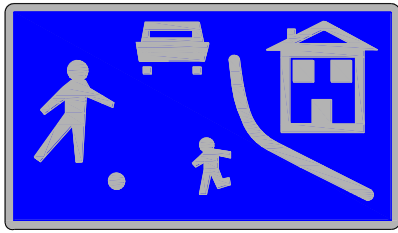
P-47 P-48 P-49 P-50 P-50α P-50δ P-51α P-51δ P-53

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

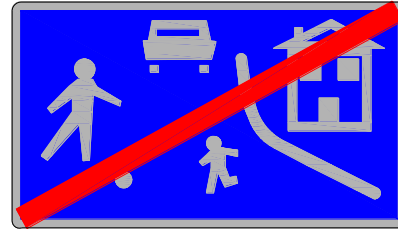


P-52 P-52α P-52δ

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 P-55.

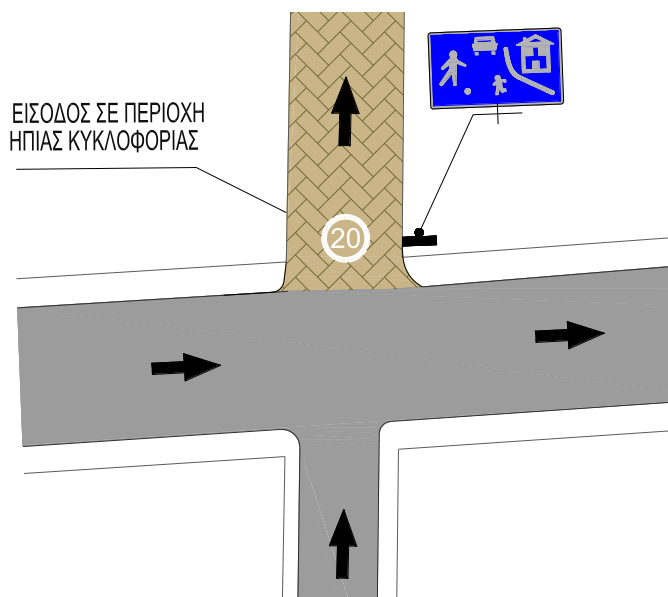


P-55

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

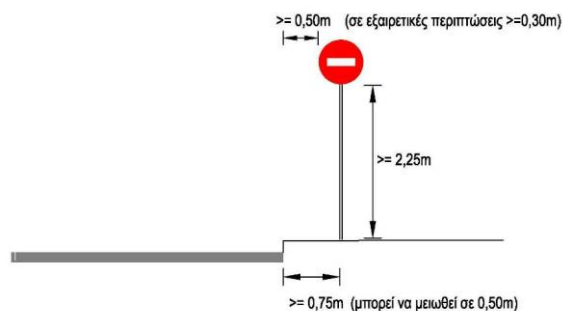
Οι ακριβείς διαστάσεις όλων των πινακίδων κινδύνου, ρυθμιστικών και πρόσθετων, καθορίζονται αναλυτικά στα Σχέδια κατασκευής που περιέχονται στις ισχύουσες Προδιαγραφές του ΥΠΟΜΕΔΙ ΟΜΟΕ - ΚΣΟ.

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

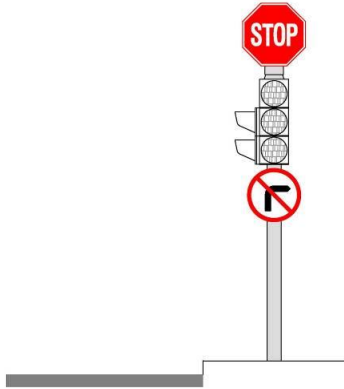
χς  
θα  
τα  
σο  
/α



Στις περιοχές των σηματοδοτούμενων κόμβων (Σχήμα 2.7), ισχύουν τα ακόλουθα:

- Οι πινακίδες προτεραιότητας (P-1 και P-2) στον δευτερεύοντα δρόμο τοποθετούνται επί του ιστού του σηματοδότη και πάνω από τον σηματοδότη.
- Οι υπόλοιπες ρυθμιστικές πινακίδες (π.χ. απαγορεύσεις στροφών P-27, P28, P29 ή υποχρεωτικής κατεύθυνσης P-50, P-51), που η τοποθέτησή τους σε ξεχωριστό ιστό μπορεί να

παρεμποδίζει την ορατότητα προς τον σηματοδότη, τοποθετούνται επί του ιστού του σηματοδότη, αλλά κάτω από τον σηματοδότη. Σε αυτή την περίπτωση δεν συνιστάται να τοποθετούνται περισσότερες από μία πινακίδες κάτω από τον σηματοδότη.



Σχήμα 2.7. 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:

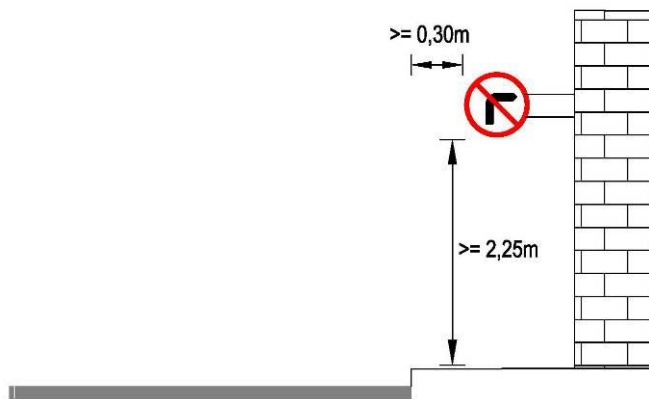
- α. Προσαυξάνονται κατά 0.25μ σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει ούτε κράσπεδο, ούτε λωρίδα καθοδήγησης.
- β. Είναι δυνατόν να μειωθούν κατά 0.25μ. σε περιπτώσεις όπου υφίσταται κράσπεδο, σταθεροποιημένο έρεισμα (Λ.Ε.Α. ή Λ.Π.Χ.) ή κεντρική νησίδα.

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 2.8).

Σχήμα 2.8. 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

ΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ				
Τύπος Πινακίδας	Κινδύνου		Ρυθμιστική	
Περιβαλλοντική Οχληση	Υψηλή	Χαμηλή	Υψηλή	Χαμηλή
Δεξιά της Οδού	II ή III	II	II	I

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



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 αντανakλαστικού 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 αντανakλαστική μεμβράνη τουλάχιστον τύπου II.

Επιπλέον των συγκεκριμένων αυτών πινακίδων, αντανakλαστική 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:

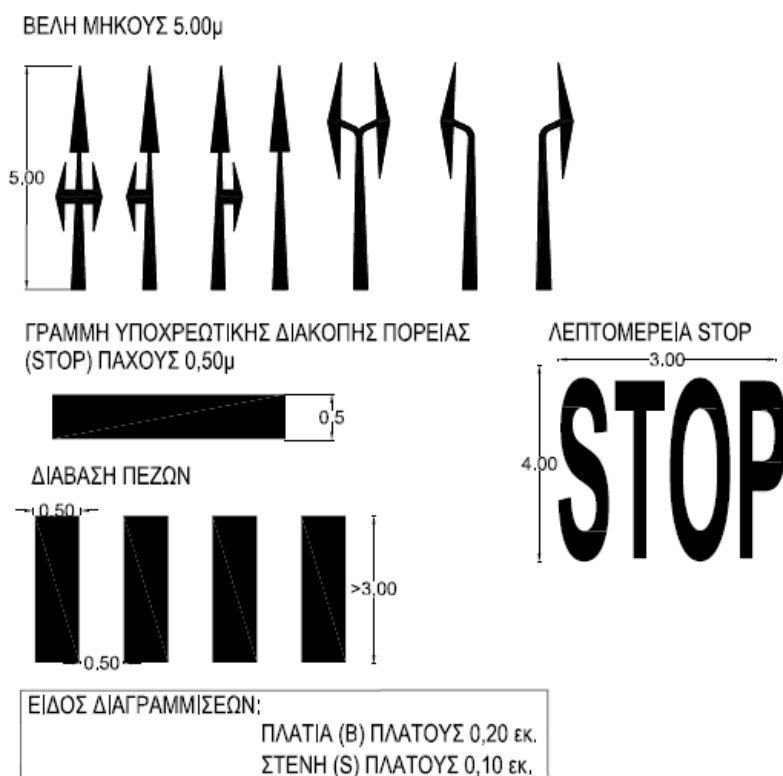
Τύπος Πινακίδας	Κατάλληλος Τύπος Ανακλαστικής Μεμβράνης
Ρυθμιστικές Πινακίδες	Μεμβράνη αντανakλαστικότητας τύπου II
Πινακίδες Κινδύνου	Μεμβράνη αντανakλαστικότητας τύπου III

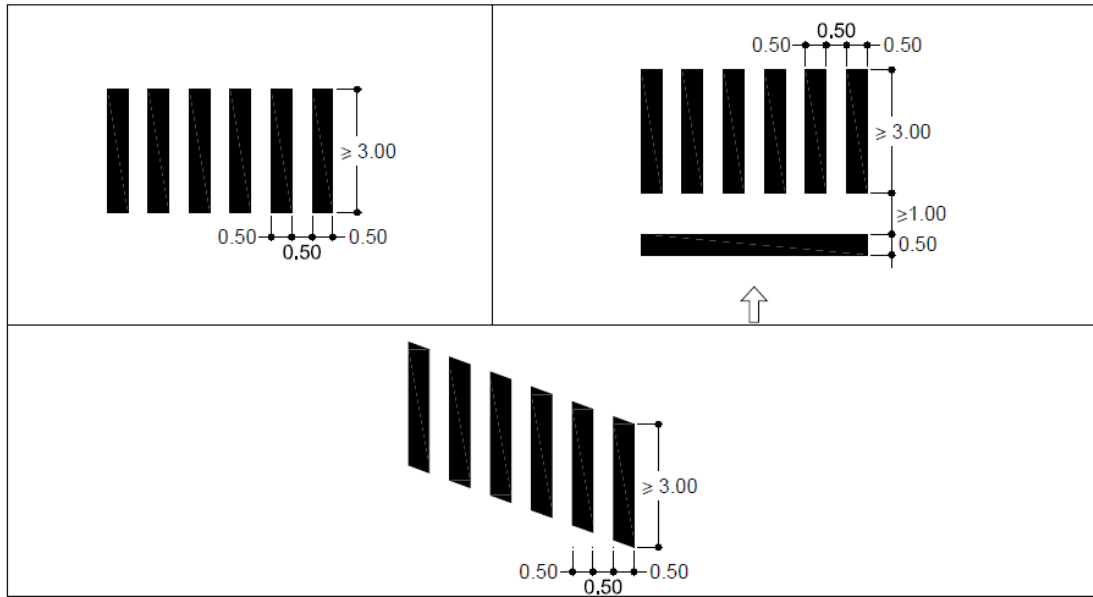
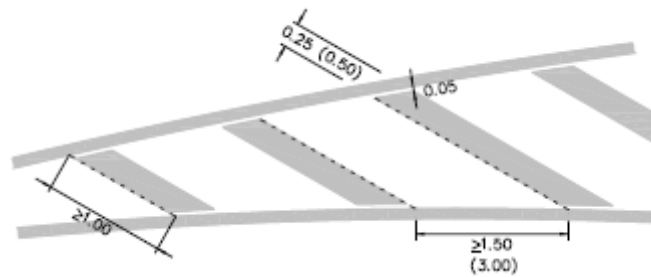
### Λεπτομέρειες Εφαρμογής Οριζόντιας Σήμανσης

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



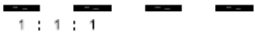
Οι λεπτομέρειες της οριζόντιας σήμανσης παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.9 που ακολουθεί.





Σχήμα 2.9. Προδιαγραφές Οριζόντιας Σήμανσης.





ΠεζοδιαβάσειςΛεπτομέρεια 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 Μεταξύ γειτονικών λωρίδων ίδιας κατεύθυνσης, σε μήκος ≤ 30 m πριν από τη γραμμή STOP Μεταξύ λωρίδας οχημάτων και ποδηλάτων όταν η επίπρωσή τους είναι με διαφορετικά υλικά
				Οριοθέτηση επιφάνειας κυκλοφορίας (οχημάτων ή ποδηλάτων)	Οριογραμμές κυκλοφορίας σε οδούς με κεντρική νησίδα, με ενιαία ή με διαχωρισμένα οδοστρώματα Εξωτερικές οριογραμμές κυκλοφορίας, σε οδούς με έρεισμα πλάτους < 1,00 m
				Διαχωρισμός επιφάνειας κυκλοφορίας μεταξύ ποδηλάτων και πεζών	Ο κοινός διάδρομος ποδηλάτων και πεζών διαχωρίζεται σε δυο επιμέρους διαδρομές
				Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης	Υλοποιεί θέσεις στάθμευσης
2	Διακεκομμένη στενή γραμμή $\Gamma / \Delta = 1 : 2$ εκτός περιοχών κόμβων	(S)		Καθοδήγηση κυκλοφορίας για το διαχωρισμό των λωρίδων	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων, εκτός περιοχών κόμβων
3	Διακεκομμένη στενή γραμμή $\Gamma / \Delta = 1 : 1$ σε περιοχές κόμβων	(S)		Καθοδήγηση κυκλοφορίας για το διαχωρισμό των λωρίδων	Μεταξύ γειτονικών λωρίδων, σε περιοχές κόμβων

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

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

## Εγκάρσιες διαγραμμίσεις στην οδό

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

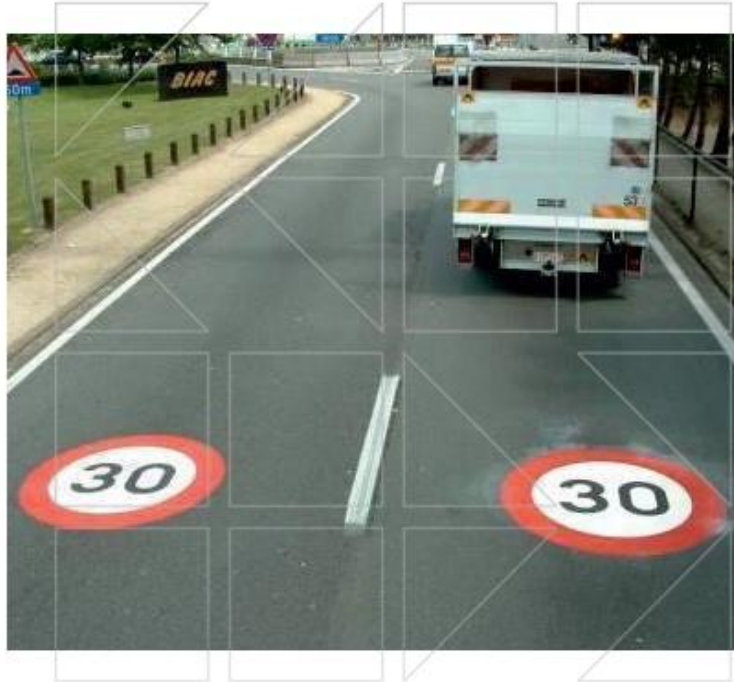
#	Περιγραφή	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
4.1	συνεχείς παράλληλες γραμμές (ζέβρα ορθής γωνίας)			
4.2	Συνεχείς παράλληλες γραμμές (ζέβρα λοξής γωνίας)		Οριοθέτηση πλάτους πεζοδιάβασης	Υλοποίηση πεζοδιαβάσεων με οριζόντια σήμανση
5	Συνδυασμός συνεχούς γραμμής και ζέβρας		Ορισμός θέσης στάσης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

Διαστάσεις συνδυασμού "Μήκος Γραμμής - Μήκος Διακοπής"

Αναλογία μηκών Γραμμής / Διακοπής	#	Περιοχή εφαρμογής	βλ. Πίνακα Η2-2	Αυτοδρόμοι (Γ/Δ)	Άλλες οδοί (Γ/Δ)		Ποδηλατόδρομοι (Γ/Δ)
					Εκτός οικισμών	Εντός οικισμών	
1 : 2	1.1	Καθοδήγηση κυκλοφορίας σε περιοχές εκτός κόμβων	#2 (S)	6 m / 12 m	4 m / 8 m	3 m / 6 m	-
	1.2	Διακεκομμένη στενή γραμμή σε διαχωρισμό λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης με επιτρεπόμενη την υπέρβαση της γραμμής από την μία κατεύθυνση	#8 (S)				
	1.3	Διαχωριστική γραμμή ποδηλατολωρίδων	#2 (S)				
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 παράδια εγκατάσταση	#7 (B)	-	6 m / 3 m		-
1 : 1	3.1	Διαχωριστική γραμμή μεταξύ διερχόμενης λωρίδας και λωρίδας επιβράδυνσης/επιτάχυνσης ή πλέξης	#6 (B)	6 m / 6 m	-	-	-
	3.2	Διαχωρισμός ποδηλατολωρίδας μεταξύ λωρίδων διερχόμενης και δεξιάς στροφής	#6 (B)	-	-	-	0,5 m / 0,5 m
	3.3	Εσωτερική οριογραμμή καθοδήγησης κυκλοφορίας σε περιοχές κόμβων (τμήμα που διασχίζουν τα αριστερά στρέφοντα οχήματα), στον άξονα της οδού και στην προέκταση των οριογραμμών λωρίδας αριστερής στροφής	#3 (S)	-	3 m / 3 m		
	3.4	Διαχωρισμός λωρίδων δακτύλου κυκλοφορίας σε Κόμβους Κυκλικής Κίνησης (Κ <sup>2</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)	#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 2.10 για όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα.

Εικόνα 2.10. 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.

Επιπλέον, προτείνεται να διαμορφωθούν ειδικοί χώροι αποκλειστικά για τη στάθμευση οχημάτων τροφοδοσίας στα σημεία που φαίνονται στο Σχέδιο Π-1 των προτάσεων άμεσης εφαρμογής.

---

### *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 της Οίας είναι τα εξής:

1. Διάνοξη νέων οδικών αξόνων και αναβάθμιση υφιστάμενων οδικών αξόνων ώστε να συμπληρώσουν το συλλεκτήριο και αρτηριακό οδικό δίκτυο. Η διερεύνηση νέων οδικών αξόνων στον οικισμό της Οίας κρίνεται επιτακτικής ανάγκης δεδομένου της έλλειψης υφιστάμενων οδικών υποδομών. Μετά την υλοποίηση των νέων οδικών αξόνων θα πραγματοποιηθούν αλλαγές στην κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου της Οίας, με στόχο την βέλτιστη κυκλοφοριακή λειτουργία του και την μείωση των καθυστερήσεων και των περιπορειών. Οι ενδεικτικοί νέοι άξονες προς διερεύνηση καθώς και οι υφιστάμενοι οδικοί άξονες προς αναβάθμιση παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 4 που ακολουθεί.
2. Διαμόρφωση χώρου αναστροφής οχημάτων στο τέλος του οδικού τμήματος που καταλήγει στον Όρμο του Αμμουδίου, όπως έχει προταθεί και στην μελέτη με τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή Θήρας», από την εταιρεία «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ» και παρουσιάζεται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 2.4. Το συγκεκριμένο μέτρο κρίνεται επιτακτικής ανάγκης προκειμένου τα οχήματα να μπορούν πραγματοποιούν αναστροφή χωρίς να χρειάζεται να εκτελούν ελιγμούς με οπισθοπορεία που αυξάνουν τον κίνδυνο ατυχήματος.
3. Εφαρμογή μόνιμων πεζοδρομίων (στο ίδιο ύψος ή σε διαφορετικό από το κατάστρωμα κυκλοφορίας) σε όλο το κύριο οδικό δίκτυο, όπου επιτρέπεται με βάση τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του. Βασική προϋπόθεση αποτελεί προηγουμένως η πραγματοποίηση τοπογραφικών αποτυπώσεων στα εν λόγω οδικά τμήματα καθώς και η εκπόνηση μελετών εφαρμογής οδοποιίας, υδραυλικών, οδοφωτισμού κ.α.. Κατά προτεραιότητα θα πρέπει να εφαρμοστούν πεζοδρόμια στα οδικά τμήματα που συνδέουν χώρους στάθμευσης με το πεζοδρομημένο κέντρο της Οίας π.χ. από τον Χώρο στάθμευσης P1 προς το δημοτικό σχολείο.
4. Διαμόρφωση / ανάπλαση των οδών ήπιας κυκλοφορίας που έχουν προταθεί στην παρούσα μελέτη. Ως μέτρο άμεσης εφαρμογής οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας θα σημανθούν με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση και πικτογράμματα με όριο ταχύτητας τα 20χλμ/ώρα. Η ανάπλαση των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας η οποία θα



πραγματοποιηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο περιλαμβάνει τη διάστρωση των οδών με κυβόλιθο, διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης, περιοχές πρασίνου κ.α.

**5. Διαχείριση της Στάθμευσης:**

- I.** Ελεγχόμενη πρόσβαση στους χώρους εκτός οδού και καθορισμός κομίστρου ανά κατηγορία χρηστών (επισκέπτες, εργαζόμενοι, κάτοικοι, π.χ. κάτοικοι δωρεάν).
  - II.** Διαμόρφωση / αναδιαμόρφωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού και αναδιαμόρφωση των εισόδων/ εξόδων.
- 6.** Αστική συγκοινωνία η οποία να συνδέει τους απομακρυσμένους χώρους στάθμευσης με το κέντρο της Οίας, με την Φοινικιά και σε ορισμένα δρομολόγια με το Αμμούδι. Είναι πολύ σημαντικό να διερευνηθεί η απαραίτητη συχνότητα των δρομολογίων ώστε να εξυπηρετούνται οι χρήστες της συγκοινωνίας χωρίς μεγάλες καθυστερήσεις ιδιαίτερα την ώρα του ηλιοβασιλέματος που αποτελεί ώρα αιχμής και ο αριθμός των επισκεπτών της Οίας αυξάνεται κατακόρυφα.
- 7.** Ανάπλαση της επαρχιακής οδού Φηρών – Οίας. Απαιτείται τοπογραφική αποτύπωση και η εκπόνηση μελέτης οδοποιίας, υδραυλικής, αρχιτεκτονικής και οδοφωτισμού.
- 8.** Κρίσιμης σημασίας αποτελεί ο χώρος στάθμευσης που σήμερα σταθμεύουν τα τουριστικά λεωφορεία και ο οποίος προτείνεται να διατηρηθεί και να αναβαθμιστεί η πεζή σύνδεσή του με το κέντρο της Οίας. Θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να υπάρξει αντίστοιχη συμφωνία με τον ιδιοκτήτη.
- 9.** Προτείνεται ο χώρος στάθμευσης P4 να μετατραπεί σε χώρο στάθμευσης 2 ή 3 επιπέδων προκειμένου να ικανοποιηθούν οι αυξημένες απαιτήσεις για στάθμευση. Εκτιμάται ότι κάθε επίπεδο μπορεί να εξυπηρετήσει 110 - 120 επιβατικά οχήματα παρέχοντας άνετες θέσεις στάθμευσης και άνετη πρόσβαση. Σήμερα ο χώρος στάθμευσης εξυπηρετεί περίπου 170 ΙΧ, ωστόσο οι συνθήκες στάθμευσης και κυκλοφορίας είναι μη ικανοποιητικές και σε πολλές περιπτώσεις ιδιαίτερα δυσχερής. Σε περίπτωση που μπορεί να διαμορφωθεί χώρος στάθμευσης σε τρία επίπεδα προτείνεται η χρήση των δύο υπόγειων επιπέδων να γίνεται από επιβατικά ΙΧ (περίπου 240 ΙΧ) και το 3<sup>ο</sup> επίπεδο το οποίο θα είναι στο επίπεδο της επαρχιακής οδού να μπορεί να εξυπηρετήσει ταξί, Van, Mini Bus και δίκυκλα.

### ΝΕΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

Λόγω της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας του οικισμού της Οίας, η οποία αναπτύσσεται γραμμικά, παράλληλα με το φυσικό όριο της καλντέρας, δεν έχει αναπτυχθεί το απαραίτητο οδικό δίκτυο ώστε να καλύπτει τις ανάγκες μετακινήσεων που δημιουργούνται τους καλοκαιρινούς μήνες, κατά τους οποίους ο οικισμός της Οίας κατακλύζεται από τουρίστες. Επίσης η υπέρμετρη δόμηση των τελευταίων ετών στην περιοχή έχει αυξήσει τόσο τις ανάγκες των μετακινήσεων όσο και της ανάγκης της στάθμευσης.

Τα μέτρα άμεσης εφαρμογής που προτάθηκαν στην παρούσα μελέτη μπορούν να βελτιώσουν αισθητά την υφιστάμενη κατάσταση, ωστόσο δεν μπορούν να επιλύσουν οριστικά τα κυκλοφοριακά προβλήματα του οικισμού της Οίας που αυξάνονται συνεχώς και υποδέχεται όλο και μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών κάθε έτος.

Συνεπώς, η ανάγκη για την διάνοιξη νέων οδικών τμημάτων κρίνεται σκόπιμη και προτείνεται η πραγματοποίηση των απαραίτητων ενεργειών για την υλοποίησή τους το συντομότερο δυνατόν.

Στο Σχήμα 2.10 που ακολουθεί παρουσιάζονται ενδεικτικοί νέοι προτεινόμενοι οδικοί άξονες προς διερεύνηση, νέοι ισόπεδοι κόμβοι (I/K) που χρειάζεται να διαμορφωθούν σε περίπτωση εφαρμογής των νέων οδικών αξόνων καθώς και υφιστάμενοι οδικοί άξονες οι οποίοι χρειάζεται να αναβαθμιστούν για να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες μετακινήσεων του οικισμού της Οίας.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνονται τα εξής έργα με σειρά προτεραιότητας:

1. Διάνοιξη των οδικών τμημάτων Λ-Μ-Ν-Ξ, Γ-Ν και Β-Μ-Ι, με σκοπό την μείωση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από την μονοδρόμηση του οδικού τμήματος Α-Δ της Επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας με κατεύθυνση προς τα Φηρά λόγω του στενού πλάτους της που δεν της επιτρέπει να λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας και τη δημιουργία αντίδρομης κίνησης του οδικού τμήματος Λ-Μ-Ν-Ξ-Δ ή Λ-Μ-Ν-Ξ-Π με κατεύθυνση προς την Οία. Επιπλέον για την διασφάλιση ικανών γεωμετρικών στοιχείων και άνεσης σε όλο του άξονα κίνησης Οία- Φοινικιά, είναι σκόπιμη η αναβάθμιση των υφιστάμενων οδικών τμημάτων Α-Λ, Π-Ξ-Δ και Δ-Ε. Το οδικό τμήμα Δ-Ε της Επαρχιακής οδού Φηρών-Οίας, μετά από την υλοποίηση έργων αναβάθμισης και τοπικών διαπλατυνσεων, θα λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

Έτσι, τα οχήματα που κατευθύνονται από τα Φηρά προς την Οία θα ακολουθούν την διαδρομή Λ-Μ-Ν-Ξ-Δ ή Λ-Μ-Ν-Ξ-Π, ενώ τα οχήματα που κινούνται από την Οία με κατεύθυνση προς τα Φηρά θα ακολουθούν την διαδρομή Ε-Δ-Γ-Β-Α. Συνεπώς διαμορφώνεται ένας μονοδρομημένος τοπικός κυκλοφοριακός βρόγχος (κίνηση Α-Λ-

Ξ-Δ-Α), με εσωτερικούς διαδρόμους τα οδικά τμήματα Γ-Ν και Β-Μ, ώστε να δύναται στα οχήματα η δυνατότητα να επιστέφουν στον οικισμό της Οίας χωρίς να αναγκάζονται να πραγματοποιούν μεγάλη περιπορεία όπως συμβαίνει στην υφιστάμενη κατάσταση.

Επισημαίνεται ότι η διάνοιξη του οδικού τμήματος Γ-Β-Μ-Ι-Ν έχει προταθεί και στην μελέτη με τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή Θήρας», από την εταιρεία «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ» προκειμένου να μπορεί να μονοδρομηθεί το στενό οδικό τμήμα Β-Γ της επαρχιακής οδού. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτείνεται να επεκταθεί η διάνοιξη της οδού σε μεγαλύτερο τμήμα της.

Επίσης η αναβάθμιση του οδικού τμήματος Α-Λ προτείνεται και από την μελέτη με τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή Θήρας», από την εταιρεία «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ».

2. Ένας ακόμα επίσης σημαντικός και κρίσιμος οδικός άξονας που προτείνεται να διανοιχτεί είναι το οδικό τμήμα ΣΤ-Η και η αναβάθμιση του οδικού τμήματος Η-Θ ώστε οι οδηγοί που έχουν προορισμό το Αμμούδι να μην διέρχονται από την Οία. Επίσης αυτός ο οδικός άξονας μπορεί να συνδυαστεί και με την αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού άξονα Ζ-Η ο οποίος προτείνεται να λειτουργεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση προς το Η λόγω και της μεγάλης κατά μήκος κλίσης του. Σε δεύτερο στάδιο προτείνεται να αναβαθμιστεί και το οδικό τμήμα Θ-Ι-Κ, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται ως οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, με επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Ο διαμήκης άξονας Θ-Ι-Κ, ιδανικά μπορεί να συνδεθεί με τους άξονες Μ-Ι (νέος προτεινόμενος άξονας) και Κ-Λ (υφιστάμενος οδικός άξονας).

Με την υλοποίηση των παραπάνω οδικών υποδομών τα οχήματα που κινούνται από την Οία με κατεύθυνση προς το Αμμούδι και φτάνουν στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης που βρίσκεται στον κόμβο ΣΤ θα μπορούν να χρησιμοποιούν το οδικό τμήμα ΣΤ-Η-Θ για να επιστρέψουν στον οικισμό της Οίας ή να αποχωρήσουν από αυτόν χωρίς να χρειάζεται να διέλθουν από το κέντρο της Οίας. Επίσης δίδεται σημαντική διέξοδος στην αναχώρηση των οχημάτων από την Οία. Όλοι αυτοί οι άξονες είναι ενδεικτικοί και θα πρέπει να διερευνηθούν περαιτέρω με την εκπόνηση όλων των απαραίτητων μελετών που θα αξιολογήσουν σε ακριβές τοπογραφικό υπόβαθρο εναλλακτικές λύσεις.

3. Διάνοιξη τοπικού οδικού τμήματος Ο-Ρ το οποίο θα συνδέει τους χώρους στάθμευσης οχημάτων ΙΧ και λεωφορείων με το βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής. Αντίστοιχο οδικό τμήμα έχει προτείνει και η μελέτη με τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή Θήρας», από την εταιρεία «ΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ».

---

Οι παραπάνω προτεινόμενοι οδικοί άξονες κρίνεται ότι θα αναβαθμίσουν σημαντικά το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του οικισμού της Οίας, αποφορτίζοντας σε μεγάλο βαθμό τους κύριους οδικούς άξονες της.

Επισημαίνεται ότι τα νέα προτεινόμενα οδικά τμήματα είναι ενδεικτικά και έχουν διαμορφωθεί σε δορυφορικό υπόβαθρο, το οποίο ενδέχεται να έχει τροποποιηθεί κατά τόπους σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (π.χ. να έχει δομηθεί κάποια έκταση). Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να πραγματοποιηθούν προκαταρκτικές μελέτες οδοποιίας οι οποίες κατά την χάραξη εναλλακτικών λύσεων θα λάβουν υπόψη τους:

- Τοπογραφικά υπόβαθρα κατάλληλης κλίμακας
- Πολεοδομικά ζητήματα και ζητήματα ιδιοκτησιακού καθεστώτος
- Ζητήματα περιβαλλοντικά, εδαφοτεχνικά, υδραυλικά, κτλ.
- Διαθέσιμους χώρους στάθμευσης

Σχήμα 2.10. Ενδεικτικοί νέοι άξονες προς διερεύνηση – Οικισμός Οίας.



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 Οίας** καθώς και την υπ' αριθ. **65/2024** απόφαση της Δημοτικής Επιτροπής του Δήμου Θήρας,

### **ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ**

Εγκρίνει τη λήψη Κανονιστικής Απόφασης **για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην Κοινότητα Οίας 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 θα αποχαρακτηρισθεί το κανάλι των ομβρίων.

Ο Πρόεδρος της **Κοινότητας Οίας, κ. Παγώνης Ειρηνικός**, συμφώνησε με την ανωτέρω απόφαση και ψήφισε **«ΘΕΤΙΚΑ»** (άρθρο 67 παρ. 8 του Ν.3852/2010).

Ο Δημοτικός Σύμβουλος **κ. Λειβαδάρος Ανδρέας** συμμετείχε μεν στη συζήτηση, δεν συμμετείχε όμως στην ψηφοφορία του θέματος αυτού, καθόσον είχε αποχωρήσει από την αίθουσα συνεδριάσεως.

<b>Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ.</b>		<b>ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ Δ.Σ.</b>
<b>ΓΕΩΡΓΙΑ ΙΩΑΝ. ΝΟΜΙΚΟΥ</b>	<b>1.</b>	<b>ΛΙΓΝΟΣ ΙΑΚΩΒΟΣ</b>
	<b>2.</b>	<b>ΜΑΪΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ</b>
	<b>3.</b>	<b>ΖΩΡΖΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ</b>
	<b>4.</b>	<b>ΚΑΦΙΕΡΗΣ ΜΗΝΑΣ</b>
	<b>5.</b>	<b>ΝΟΜΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ</b>
	<b>6.</b>	<b>ΚΑΤΣΙΠΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ</b>
	<b>7.</b>	<b>ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ</b>
	<b>8.</b>	<b>ΚΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ</b>

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

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

**ΓΕΩΡΓΙΑ ΙΩΑΝ. ΝΟΜΙΚΟΥ**

**Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΠΕΛΕΚΑΝΟΥ ΜΑΡΙΑ**