Σύμβουλοι Μηχανικοί

Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Οινουσσών

Νοέμβριος 2023



Σύμβουλοι Μηχανικοί

Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Οινουσσών

Κάνιγγος 24
10682, Αθήνα
211 4006836

Πατησίων 21
10432 Αθήνα
210 5236724, 274

info@aeforia.gr
www.aeforia.gr

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή 8
1.1 Γενικά 8
1.2 Αντικείμενο της Παρούσας Έκθεσης 8
1.3 Ανάθεση Μελέτης 9
1.4 Ομάδα εργασίας 9
Κεφάλαιο 2: Περιοχή Μελέτης 9
2.1. Γενικά Στοιχεία 9
2.2. Φυσικό Περιβάλλον 12
2.3. Δημογραφικά Στοιχεία 16
2.4. Πολεοδομικό Καθεστώς 18
2.5. Υποδομές 26
2.6. Προστατευόμενες Περιοχές 38
2.6.1. Περιοχές Natura 2000 38
2.6.2. Καταφύγια Άγριας Ζωής 41
2.6.3. Μικροί Νησιωτικοί Υγρότοποι 41
Κεφάλαιο 3: Ιεράρχηση οδικού δικτύου 43
Κεφάλαιο 4: Κυκλοφοριακός φόρτος 44
Κόμβος 1: Παραλία Άγιος Ιωάννης 48
Κόμβος 2: Δημοτικό Στάδιο 51
Κόμβος 3: Ναυτικό Μουσείο 57
Κόμβος 3α: Ναυτικό Μουσείο 60
Κόμβος 4: Πλησίον Δημαρχείου 64
Στάθμευση 71
Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα και Εντοπισμός Προβλημάτων 79
Κεφάλαιο 6: Προτάσεις στο Παραλιακό Μέτωπο 82
6.1. Περιγραφή περιοχής 82
6.2. Περιοδική πεζοδρόμηση 91
Κεφάλαιο 7: Εναλλακτική διαδρομή 93
7.1. Μηχανοκίνητη κυκλοφορία 93
Κεφάλαιο 8: Πρόσβαση μόνιμων κατοίκων 95
Κεφάλαιο 9: Στάθμευση 96
9.1. Παραλιακό μέτωπο 96
9.2. Οικισμός 99
Κεφάλαιο 10: Κυκλοφορία πεζών και ΑμεΑ 101

Κεφάλαιο 11: Προτάσεις για ανάπλαση των πεζοδρομίων με μέριμνα στη διέλευση των πεζών, ΑμεΑ, χρηστών στα σχολικά συγκροτήματα και τις αθλητικές εγκαταστάσεις 104
Κεφάλαιο 12: Προτάσεις Διαχείρισης της Κυκλοφορίας στον Οικισμό 122
Διαδρομή 1 123
Διαδρομή 2 135
Διαδρομή 3 137
Κεφάλαιο 13: Διαχείριση του συστήματος τροφοδοσίας, των θέσεων και του ωραρίου τροφοδοσίας για φορτοεκφόρτωση επιχειρήσεων σε πεζοδρομημένες και μη περιοχές 147
Κεφάλαιο 14: Σύνταξη προκαταρκτικών προτάσεων για βελτίωση κόμβων 149
Κεφάλαιο 15: Μελλοντικές προτάσεις 152
Κεφάλαιο 16: Αναλυτική πρόταση σήμανσης 153
Κεφάλαιο 17: Σχέδια 156

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Σύνολο πληθυσμού χώρας και ποσοστιαία μεταβολή 2011-2021 17
Πίνακας 2. Μεταβολή πληθυσμού στην Π.Ε. Χίου ανά φύλο 2011-2021 18
Πίνακας 3. Επιφάνειες οικοπέδου κ συντελεστής δόμησης 18
Πίνακας 4. Επιτρεπόμενη δόμηση 22
Πίνακας 5. Κηρυγμένα μνημεία 25
Πίνακας 6. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 1 50
Πίνακας 7. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 2 55
Πίνακας 8. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 3 59
Πίνακας 9. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 3α 63
Πίνακας 10. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 4 67
Πίνακας 11. Κατάπλοι και απόπλοι, Α και Β εξάμηνο 2022 69
Πίνακας 12. Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Α και Β εξάμηνο 2022 69
Πίνακας 13. Διακινηθέντα οχήματα με πλοία Α και Β εξάμηνο 2022 69
Πίνακας 14. Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος 2022 69
Πίνακας 15. Διακινηθέντα οχήματα με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος 2022 69
Πίνακας 16. Πρόβλεψη διακινηθέντων επιβατών με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος 70
Πίνακας 17. Πρόβλεψη διακινηθέντων οχημάτων (ΜΕΑ) με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος 70
Πίνακας 18. Πρόβλεψη διακινηθέντων επιβατών με πλοία Αύγουστος μέρες αιχμής 70
Πίνακας 19. Πρόβλεψη διακινηθέντων οχημάτων (ΜΕΑ) με πλοία Αύγουστος μέρες αιχμής 70
Πίνακας 20. Κατηγορίες παράνομων θέσεων στάθμευσης. 72
Πίνακας 21. Εκτίμηση της ζήτησης στάθμευσης 74
Πίνακας 22. Δείκτες στάθμευσης Σάββατο 27/05/2023 76
Πίνακας 23. Δείκτες στάθμευσης Κυριακή 28/05/2023 76
Πίνακας 24. Κατακόρυφη σήμανση που προτείνεται να χρησιμοποιηθεί 153

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Γεωγραφική θέση Δήμου Οινουσσών στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (Πηγή: Ιδία Επεξεργασία) 11
Εικόνα 2. Γεωγραφική θέση Οινουσσών στην Περιφερειακή Ενότητα Χίου 11
Εικόνα 3. Χάρτης ανάγλυφου Οινουσσών 13
Εικόνα 4. Χάρτης υψομέτρων, οικισμού Οινουσσών 13
Εικόνα 5. Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (SCI), νήσου Χίου και Οινουσσών 15
Εικόνα 6. Καταφύγια άγριας ζωής Οινουσσών. 16
Εικόνα 7. Πλατεία ναυτοσύνης 26
Εικόνα 8. Πλατεία Λαιμού 27
Εικόνα 9. Παιδική χαρά (α) 27
Εικόνα 10. Παιδική χαρά (β) 28
Εικόνα 11. Δημοτικό στάδιο Οινουσσών 28
Εικόνα 12. Γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5 29
Εικόνα 13. Δημαρχείο και Κ.Ε.Π. Οινουσσών 29
Εικόνα 14. Τράπεζα και ταχυδρομείο Οινουσσών 30
Εικόνα 15. Περιφερειακό ιατρείο Οινουσσών 30
Εικόνα 16. Φαρμακείο Οινουσσών 31
Εικόνα 17. Γυμνάσιο και ΕΠΑ.Λ. Οινουσσών 32
Εικόνα 18. Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) 32
Εικόνα 19. Νηπιαγωγείο Οινουσσών 33
Εικόνα 20. Δημοτικό σχολείο Οινουσσών 33
Εικόνα 21. Ναυτικό μουσείο Οινουσσών 34
Εικόνα 22. Ιερός ναός Αγίου Νικολάου Οινουσσών 34
Εικόνα 23. Παραλία Τούρκου 35
Εικόνα 24. Παραλία Αγίου Ιωάννη 36
Εικόνα 25. Παραλία Μπιλάλι 36
Εικόνα 26. Παραλία πρώτο Μπιλάλι 37
Εικόνα 27. Παραλία Κακοπετριά 37
Εικόνα 28. Υποδομές οικισμού Οινουσσών 38
Εικόνα 29: Προστατευόμενο Δίκτυο Natura 2000 40
Εικόνα 30. Θέσεις κόμβων 44
Εικόνα 31. Τοποθεσία κόμβου 1 49
Εικόνα 32. Σκέλη κόμβου 1 49
Εικόνα 33. Τοποθεσία κόμβου 2 53
Εικόνα 34. Σκέλη κόμβου 2 53
Εικόνα 35. Υφιστάμενη κατάσταση κόμβου 3 57
Εικόνα 36. Σκέλη κόμβου 3 58
Εικόνα 37. Τοποθεσία κόμβου 3^{α} 61
Εικόνα 38. Σκέλη κόμβου 3^{α} 61
Εικόνα 39. Υφιστάμενη κατάσταση κόμβου 4 65
Εικόνα 40. Σκέλη κόμβου 4 65
Εικόνα 41. Νόμιμες θέσεις στάθμευσης 72
Εικόνα 42. Παράνομες θέσεις στάθμευσης 73
Εικόνα 43. Παράνομες θέσεις στάθμευσης 73
Εικόνα 44. Παράνομες θέσεις στάθμευσης 74
Εικόνα 45. Παράνομες θέσεις στάθμευσης 74
Εικόνα 46: Οδικό τμήμα 4 – Παράνομη στάθμευση (27/05/2023) 77

Εικόνα 47. Οδικό τμήμα 4– Παράνομη στάθμευση (28/05/2023)....78
Εικόνα 48. Χάρτης οδικών τμημάτων....83
Εικόνα 49. Οδικό τμήμα 1 -Αρχή....84
Εικόνα 50: Διατομή οδικού τμήματος 1....84
Εικόνα 51. Οδικό τμήμα 2 – Στένωση....85
Εικόνα 52: Διατομή οδικού τμήματος 2....85
Εικόνα 53. Οδικό τμήμα 2 – Στένωση σε καμπύλη....86
Εικόνα 54. Οδικό τμήμα 3 – Παράνομη στάθμευση....86
Εικόνα 55: Διατομή οδικού τμήματος 3....87
Εικόνα 56. Οδικό τμήμα 4 – Παιδική χαρά....87
Εικόνα 57: Διατομή οδικού τμήματος 4....88
Εικόνα 58. Οδικό τμήμα 5 – Παράνομη στάθμευση....88
Εικόνα 59. Οδικό τμήμα 5 – Στένωση και είσοδος/έξοδος καταστήματος εστίασης....89
Εικόνα 60. Οδικό τμήμα 5 – Στένωση σε διπλή κατεύθυνση....89
Εικόνα 61: Διατομή οδικού τμήματος 5....90
Εικόνα 62. Οδικό τμήμα 5 – Πέρας τμήματος και πλάτωμα....90
Εικόνα 63. Περιοδική πεζοδρόμηση....92
Εικόνα 64. Πεζοδρομημένα τμήματα....93
Εικόνα 65. Χώρος στάθμευσης στο χώρο του λιμένα....97
Εικόνα 66. Χώρος στάθμευσης ΑμεΑ εντός του οικοτροφείου....97
Εικόνα 67. Προτεινόμενος χώρος στάθμευσης ΑμεΑ κατά τις ώρες περιοδικής πεζοδρόμησης....99
Εικόνα 68. Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσής (α) στα βόρεια του οικισμού, και (β) προς μελλοντική χρήση....100
Εικόνα 69. Οδοί εντός οικισμού με υψηλή κλίση....101
Εικόνα 70.Κλίμακες με χειρολισθήρα τμηματικά....102
Εικόνα 71: Υφιστάμενη κατάσταση παραλιακού μετώπου με εμπόδια στη διέλευση πεζών λόγω του αστικού εξοπλισμού....108
Εικόνα 72: Κακή ποιότητα οδοστρώματος....109
Εικόνα 73: Κεντρική είσοδος δημοτικού σταδίου....110
Εικόνα 74: Κεντρική οδός από το λιμάνι προς το δημοτικό στάδιο....110
Εικόνα 75: Οδός από το δημοτικό σχολείο προς το δημοτικό στάδιο....111
Εικόνα 76: Εξοπλισμός για ΑμεΑ σε παιδική χαρά....112
Εικόνα 77: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς επί της παραλιακής με όδευση τυφλών έμπροσθεν της εισόδου και προστασία με κολωνάκια από το την μηχανοκίνητη κυκλοφορία....113
Εικόνα 78: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς με κολωνάκια από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία....113
Εικόνα 79: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς πλησίον της εκκλησίας....114
Εικόνα 80: Υφιστάμενη κατάσταση οδών περιμετρικά της παιδικής χαράς....114
Εικόνα 81: Υφιστάμενη κατάσταση οδού έμπροσθεν της εισόδου του Δημοτικού Σχολείου....115
Εικόνα 82: Είσοδος Νηπιαγωγείου με σήμανση για μείωση ταχύτητας....116
Εικόνα 83: Υφιστάμενη κατάσταση οδού έμπροσθεν της εισόδου του Νηπιαγωγείου....116
Εικόνα 84: Υφιστάμενη κατάσταση πλατείας....117
Εικόνα 85: Προσβάσιμα παγκάκια για ΑμεΑ....117
Εικόνα 86: Δημόσια βρύση για εξυπηρέτηση ζώων συντροφιάς....118
Εικόνα 87: Πλατεία Βαλαντάση....118
Εικόνα 88: Περιβάλλον χώρος Ι.Ν. Αγίου Νικολάου....119
Εικόνα 89: Βρύση Παπαλά....119
Εικόνα 90: Πλατεία Λαιμού....120
Εικόνα 91. Προτεινόμενες κυκλοφοριακές προτάσεις....122

Εικόνα 92. Διαδρομή 1 123
Εικόνα 93. Πρώτο οδικό τμήμα – Διαδρομή 1 125
Εικόνα 94. Δεύτερο οδικό τμήμα – Διαδρομή 1 126
Εικόνα 95. Τρίτο οδικό τμήμα – Διαδρομή 1 130
Εικόνα 96. Α) Θέση διασταύρωσης και β) προτεινόμενης διαπλάτυνσης 134
Εικόνα 97. Διαδρομή 2 135
Εικόνα 98. Προτεινόμενες συμπληρωματικές παρεμβάσεις 139
Εικόνα 99. Μελλοντικός χώρος κλειστού γυμναστηρίου και γήπεδο 5Χ5 139
Εικόνα 100. Προτεινόμενες συμπληρωματικές παρεμβάσεις 141
Εικόνα 101. Κόμβος 1 προς βελτίωση 149
Εικόνα 102. Περιοχή περιορισμού ΙΧ 152
Εικόνα 103. Προτεινόμενη πληροφοριακή πινακίδα περιοδικής πεζοδρόμησης. 156

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

1.1 Γενικά

Κύριος στόχος της μελέτης είναι η καταγραφή και ανάλυση της υπάρχουσας κυκλοφοριακής κατάστασης του Δήμου Οινουσσών, καθώς και η διαμόρφωση ενός κυκλοφοριακού σχεδίου επεμβάσεων που θα επιλύσει υπάρχοντα προβλήματα και θα προετοιμάσει την αντιμετώπιση μελλοντικών κυκλοφοριακών αναγκών.

Για το σκοπό αυτό πραγματοποιήθηκαν απογραφές:

- του οδικού δικτύου,
- της οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης,
- των ειδικών χρήσεων γης,
- των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων,
- των ρυθμίσεων στάθμευσης, και
- των θέσεων στάθμευσης.

1.2 Αντικείμενο της Παρούσας Έκθεσης

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης περιλαμβάνει τα παρακάτω:

- *Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης κυκλοφορίας:*

Συγκέντρωση και επισκόπηση όλων των στοιχείων από υφιστάμενες μελέτες και προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις από άλλους φορείς.

- ✓ Υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου.
- ✓ Προσβάσεις στο λιμένα και συνδέσεις με το οδικό δίκτυο του οικισμού και του υπόλοιπου νησιού.
- ✓ Κυκλοφοριακοί φόρτοι αιχμής στο βασικό οδικό δίκτυο και στην άμεση περιοχή του λιμένα.

- *Ανάλυση της υφιστάμενης κίνησης*
  - ✓ Συλλογή και επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων

Εκτίμηση κυκλοφοριακών φόρτων ώρας αιχμής

- *Προτεινόμενες παρεμβάσεις στο δίκτυο:*
  - ✓ Προτεινόμενες παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου του οικισμού.
  - ✓ Προβλεπόμενα – προτεινόμενα νέα συγκοινωνιακά έργα.
- *Προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμου (για κάθε εναλλακτική λύση):*
  - ✓ Οργάνωση της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών
  - ✓ Προκαταρκτική πρόταση χώρου στάθμευσης ΙΧ οχημάτων και δικύκλων.

- ✓ Διαχείριση του συστήματος τροφοδοσίας, των θέσεων και του ωραρίου τροφοδοσίας για φορτοεκφόρτωση επιχειρήσεων σε πεζοδρομημένες και μη περιοχές.
- ✓ Προτάσεις για ανάπλαση των πεζοδρομίων, κυρίως αυτών που εξυπηρετούν ροές πεζών με μέριμνα στη διέλευση των πεζών και ΑμεΑ.
- ✓ Αναλυτική πρόταση σήμανσης.

Θα ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του Κ.Ο.Κ., των Ο.Μ.Ο.Ε., ο Κτιριοδομικός Κανονισμός, οι ισχύουσες προδιαγραφές περί πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, η Υπουργική Απόφαση «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»(Α.Π. 52907, ΦΕΚ 2621/Β'/31-12-2009) και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους 3/24-3-2011 και 7/10-6-2010 ΥΠΕΚΑ, η Υπουργική Απόφαση «Έγκριση Τεχνικού Κανονισμού για τον Καθορισμό Εθνικών Απαιτήσεων για φωτεινούς σηματοδότες ρύθμισης κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών» (ΔΜΕΟ/ο/4319, ΦΕΚ 3007/26-11-2013), τα ισχύοντα πολεοδομικά δεδομένα της περιοχής μελέτης καθώς επίσης και τις απόψεις της διευθύνουσας υπηρεσίας.

1.3 Ανάθεση Μελέτης

Η υπηρεσία ανατέθηκε με Απόφαση Δημάρχου του Δήμου Οινουσσών (απευθείας ανάθεση) στο γραφείο Λάμπρος Μητρόπουλος, Σύμβουλοι Μηχανικοί .

1.4 Ομάδα εργασίας

Η ομάδα εργασίας της παρούσας υπηρεσίας συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

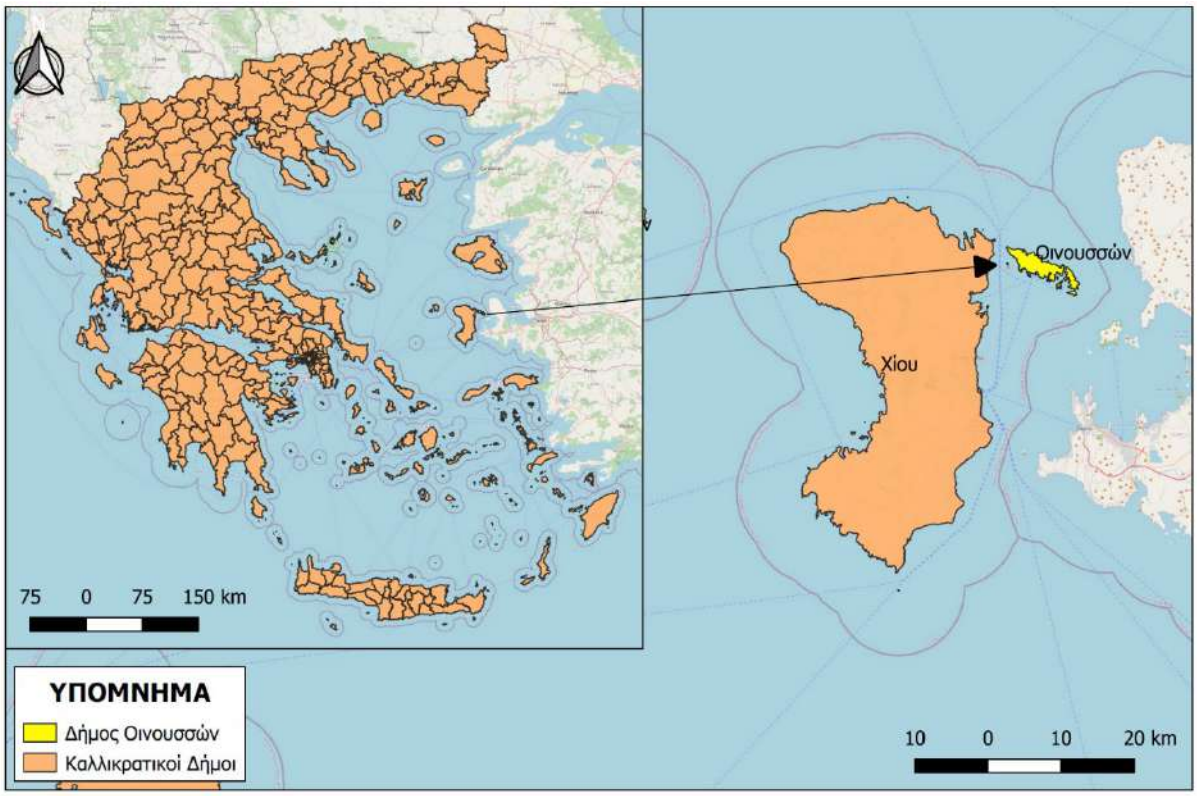
Λάμπρος Μητρόπουλος	Δρ Πολ. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος
Χρήστος Καρολεμέας	MSc Τοπ. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος
Ευθυμία Κουρμπά	MSc Τοπ. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος

Κεφάλαιο 2: Περιοχή Μελέτης

2.1. Γενικά Στοιχεία

Ο Δήμος Οινουσσών, αποτελεί Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Χίου, η ο οποία εντάσσεται στην περιφέρεια Βορείου Αιγαίου. Ο Δήμος συστάθηκε το 1999 σύμφωνα με την Διοικητική

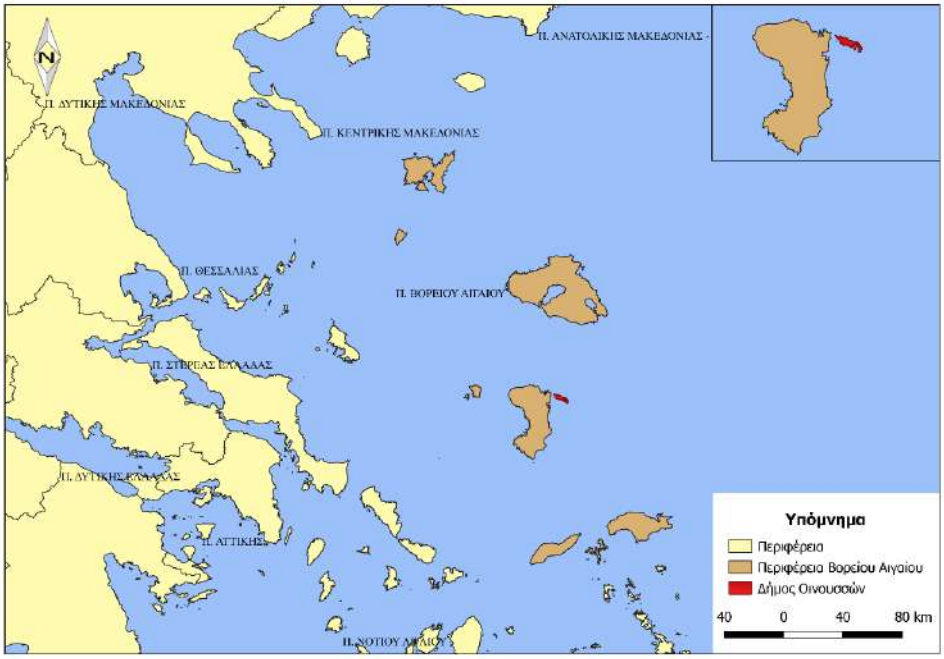
Μεταρρύθμιση «Καποδίστριας», και παρέμεινε ανέπαφος ως προς την έκτασή του, από τη μετέπειτα διαίρεση το 2011, με το σχέδιο «Καλλικράτης».



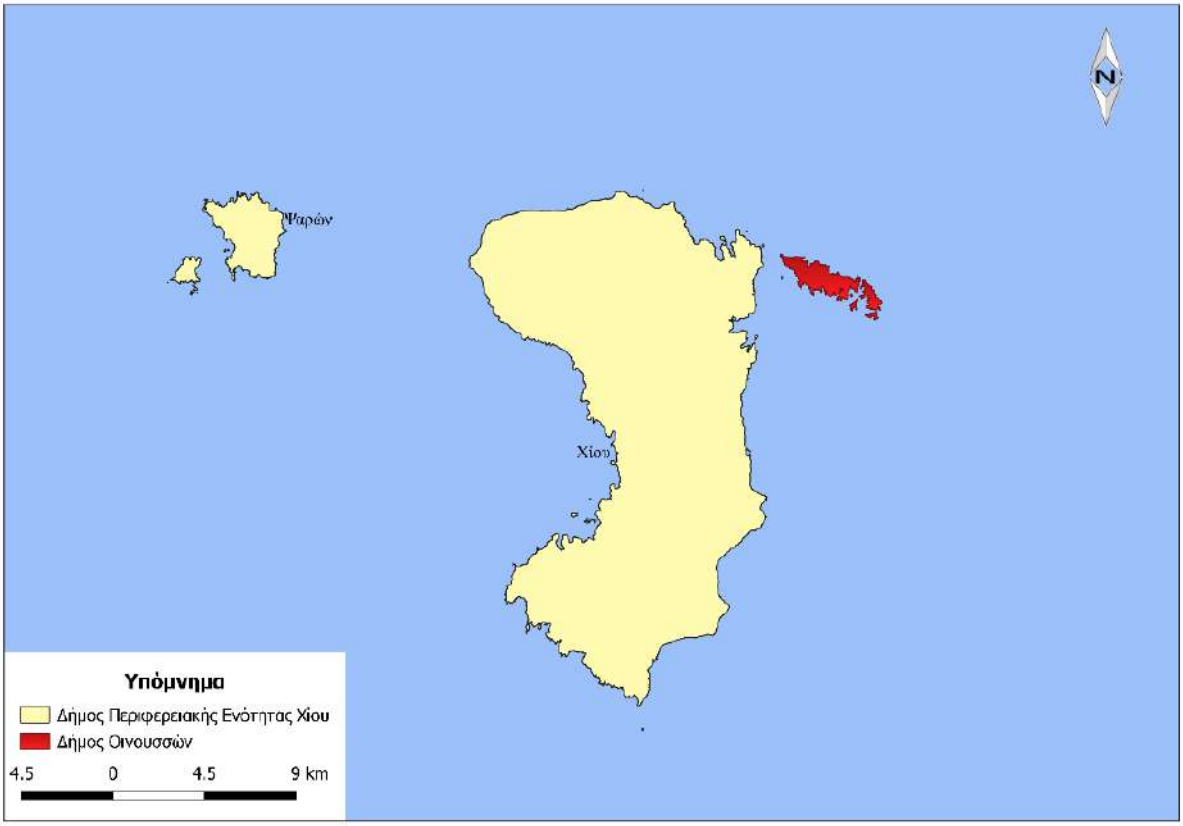
Βρίσκεται στο Βορειοανατολικό τμήμα του Αιγαίου, σε απόσταση 2 χιλιομέτρων Βόρεια της Χίου και 8 χιλιόμετρα από τα παράλια της Τουρκίας. Ο πληθυσμός του Δήμου είναι 911 κάτοικοι, σύμφωνα με την απογραφή του 2021 και η έκτασή του είναι 17,43 τ.χλμ., με έδρα του να αποτελεί η Χίος.

Ο Δήμος Οινουσσών, βρίσκεται 2 χιλιόμετρα Βόρεια της Χίου, όπως προαναφέρθηκε, και αποτελείται από ένα κατοικημένο νησί, το ομώνυμο του Δήμου, και αρκετές μικρότερες βραχονησίδες. Στο σύνολό του ο συγκεκριμένος Δήμος διαιρείται σε μία Δημοτική Κοινότητα, αυτή των Οινουσσών και περιλαμβάνει τους παρακάτω οικισμούς και νησίδες:

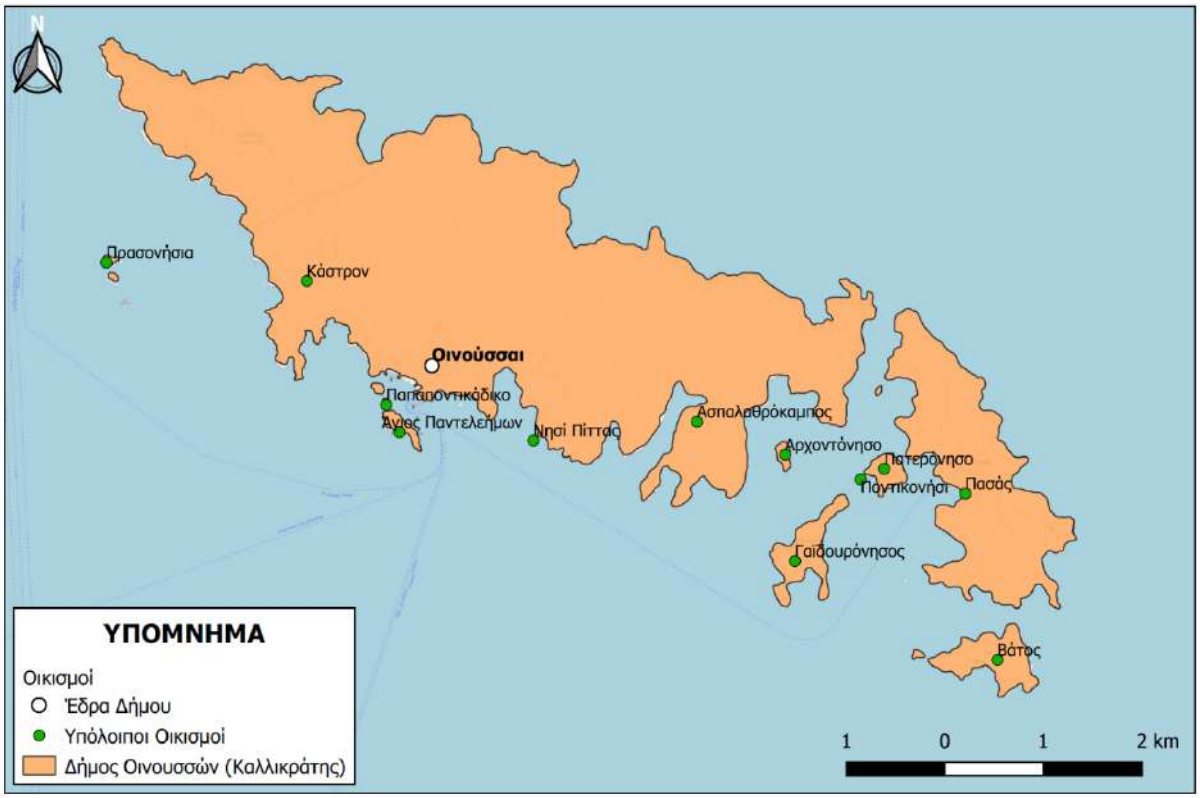
- Οικισμοί: Οινούσσες, Κάστρο, Ασπρολαθρόκαμπος
- Νησίδες: Άγιος Παντελεήμονας, Αρχοντόνησο, Βάτος, Γάδρος, Γαϊδουρόνησος, Μαλλιαρόπετρα, Μονάφτης, νησί Παναγιάς, νησί Πίττας, Παπαποντικάδικο, Πασάς, Πατερόνησο, Ποντικονήσι, Πρασονησιά και Σάντα Παναγιά



Εικόνα 1. Γεωγραφική θέση Δήμου Οινουσσών στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)

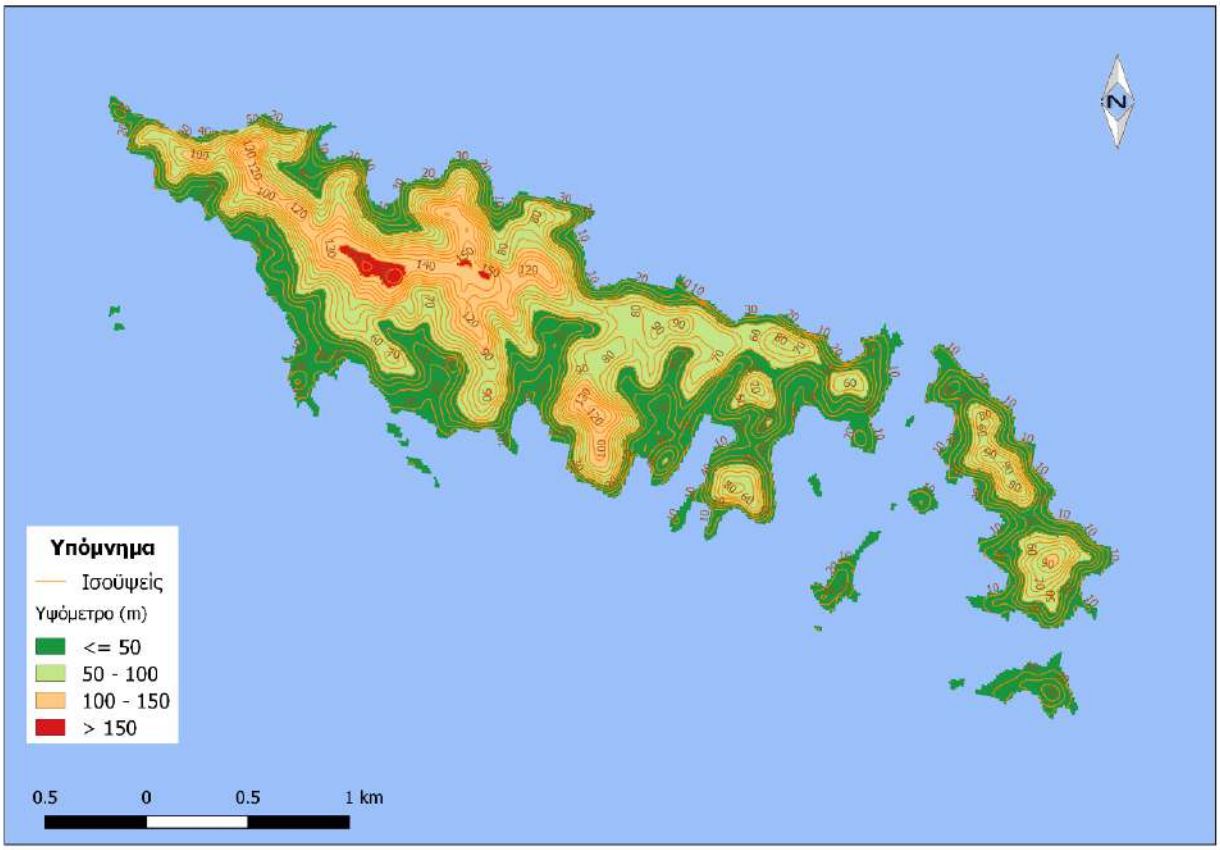


Εικόνα 2. Γεωγραφική θέση Οινουσσών στην Περιφερειακή Ενότητα Χίου



2.2. Φυσικό Περιβάλλον

Οι Οινούσσες ως προς τη μορφολογία, αποτελούν ένα πεδινό – λοφώδες νησί με την υψηλότερη κορυφή να προσεγγίζει τα 170 μέτρα, η οποία βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του νησιού, όπως προκύπτει και από τον αντίστοιχο χάρτη ανάγλυφου που παρουσιάζεται παρακάτω. Συνεπώς δεν παρατηρούνται έντονες κλίσεις, σε όλη την επικράτεια του νησιού όπως επίσης απουσιάζουν και οι απότομες εναλλαγές του υψομέτρου. Τα μεγαλύτερα υψόμετρα εντοπίζονται κυρίως στο κεντρικό και δυτικό τμήμα του νησιού, αντίθετα με το δυτικό που εξαιρώντας μία κορυφή στα 130 μέτρα περίπου, αποτελείται στο σύνολό του από πεδινές εκτάσεις. Οι μέγιστες τιμές υψομέτρου που συναντώνται στην περιοχή αυτή είναι 90 μέτρα περίπου. Η νήσος Πασάς, ακολουθεί τη μορφολογία των Οινουσσών, αποτελούμενο από πεδινές, ως επί των πλείστων εκτάσεις, χαμηλών υψομέτρων. Η μεγαλύτερη τιμή αυτού εντοπίζεται σε κορυφή στη Νότια πλευρά του νησιού, και ανέρχεται στα 100μ. περίπου.



Εικόνα 3. Χάρτης ανάγλυφου Οινουσσών



Εικόνα 4. Χάρτης υψομέτρων, οικισμού Οινουσσών

Πιο συγκεκριμένα όπως προκύπτει από τον παραπάνω χάρτη, στον οικισμό των Οινουσσών, στον οποίο συγκεντρώνεται και η πλειονότητα τόσο του πληθυσμού όσο και των δραστηριοτήτων, το ανάγλυφο είναι αρκετά ήπιο. Δεν παρατηρούνται απότομες εναλλαγές κλίσεων, ενώ παράλληλα στο μεγαλύτερο τμήμα του οικισμού, στο κεντρικό και νοτιοδυτικό, το μέγιστο υψόμετρο δεν ξεπερνάει τα 50 μέτρα, γεγονός που οφείλεται στον παράκτιο χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής. Στην ανατολική πλευρά, εντοπίζεται μια μικρή αύξηση του υψομέτρου, προς τις τελευταίες συγκεντρώσεις κατοικιών, με υψόμετρα έως 80 – 90 μέτρα περίπου, που μεγιστοποιούνται στη μοναδική κορυφή της ευρύτερης περιοχής, που αγγίζει τα 100 μέτρα.

Ως προς το φυσικό πλούτο του νησιού, όπως και στα υπόλοιπα του συμπλέγματος, εντοπίζεται πλούσια χλωρίδα, αλλά και ιδιαίτερης σημασίας ενδημικά είδη, γενικότερα στη Χίο, όπως οι τουλίπες και οι ορχιδέες. Σπουδαίο ενδιαφέρον επικρατεί επίσης, για τους θαλάσσιους και χερσαίους οικότυπους της περιοχής, οι οποίοι είναι πλούσιοι σε ενδημικά και σπάνια είδη χλωρίδας και πανίδας. Ωστόσο, το μικρό τους μέγεθος και ο νησιωτικός χαρακτήρας των Οινουσσών, τα καθιστά ιδιαίτερα ευάλωτα στην ανθρώπινη δραστηριότητα. Η έντονη αυτή παρεμβατικότητα, μπορεί εύκολα να αλλοιώσει ή και να εξαφανίσει μέρος αυτών των οικοσυστημάτων.

Χλωρίδα

Ως προς τη χλωρίδα, στις Οινούσσες κυριαρχεί η θαμνώδης βλάστηση και οι στενές κοιλάδες, οι οποίες καταλήγουν απότομα στη θάλασσα σχηματίζοντας μικρές θαλάσσιες πεδιάδες. Ελάχιστα είναι τα οπωροφόρα δέντρα που ευδοκιμούν όπως επίσης και τα αμπέλια, που διακόπτουν τη συνέχεια των ορεινών όγκων. Σε γενικές γραμμές, η χλωρίδα του νησιού χαρακτηρίζεται από φρυγανικά οικοσυστήματα με κυρίαρχο είδος την αστοίβη, αλλά και ποώδη χειλανθή φυτά, ιδίως θυμάρι. Τέλος, σε παραθαλάσσιες εκτάσεις, ευδοκιμούν ομάδες φυλλοβόλου λυγαριάς.

Πανίδα

Στη Χίο γενικότερα, αλλά και στις Οινούσσες, απαντώνται τα συνήθη είδη βιοτόπων του Αιγαίου, όπως αμμοθίνες, λιβάδια, βραχώδεις περιοχές, όχθες ρεμάτων και υγρότοποι. Συνεπώς, ανάλογα την εκάστοτε περιοχή και το μικροπεριβάλλον που αναπτύσσεται σε αυτή, εντοπίζονται τα ακόλουθα είδη πανίδας:

- Αμφίβια: Πράσινος φρύνος, Κοινός Φρύνος, Δεντροβάτραχος

- Ερπετά: Βαλτοχελώνα, Χελώνα, Οθωμανική Οχιά, Λαφιάτης, Τυφλίτης, Ερημόφιδο, Σαΐτα, Φίδι, Νερόφιδο, Σαμιαμίθι, Σαυράκι, Κροκοδειλάκι (Agama stellio), Πράσινη Σαύρα.
- Θηλαστικά: Αλεπού, Κουνάβι, Λαγός, Σκαντζόχοιρος
- Τρωκτικά: Apodemus sylvaticus, Rattus norvegicus, Rattus rattus, Mus musculus.
- Ιχθυοπανίδα: Καλαμάρι, Σουπιά, Θράψαλο, Χταπόδι, Μοσχιός, Μπακαλιάρος, Γαλέος, Σκυλόψαρο, Γαύρος, Γλώσσες, Γόπα, Γοφάρια, Ζαργάνα, Καπόνια, Κέφαλοι, Κολιοί, Κουτσομούρες, Μπαρμπούνια, Λιθρίνια, Μαρίδες, Μένουλες, Τσέρουλες, Σαρδέλα, Σαφρίδι, Λούτσος, Μελανούρια, Μουρμούρα, Μπαλάδες, Ξιφίας, Παλαμίδες, Τονάκια, Πεσκαντρίτσα, Προσφυγάκι, Σάλπες, Σαργός, Σκαθάρι, Σκορπιός, Χάνος, Συναγρίδα, Χελιδονόψαρο, Φαγκρί, Χριστόψαρο.

<u>Προστατευόμενες Περιοχές</u>

Σε όλη την επικράτεια του Βορείου Αιγαίου, εντοπίζεται πλήθος περιοχών που ανήκουν στο Δίκτυο NATURA 2000, συνεπώς και οι Οινούσσες εντάσσονται εξ' ολοκλήρου σε αυτό. Επιπλέον, στην περιοχή μελέτης, εντοπίζονται και καταφύγια ζωής άγριων ζώων, όπως επίσης και υγροτοπικές εκτάσεις ιδιαίτερης σημασίας, όπως προαναφέρθηκε σε προηγούμενη παράγραφο.

Το τμήμα των Οινουσσών που έχει ενταχθεί στο δίκτυο NATURA 2000 ανήκει στην κατηγορία «Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (SCI)», και αφορά την παράκτια θαλάσσια ζώνη του νησιού.



Εικόνα 5. Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (SCI), νήσου Χίου και Οινουσσών

Επιπλέον, στις Οινούσσες εντοπίζονται και δύο καταφύγια ζωής άγριων ζώων. Το ένα από αυτά βρίσκεται στο ΒΔ τμήμα του νησιού και το άλλο διαχωρίζεται στις βραχονησίδες Χαλκίδας, Παντελεήμονα και Βατός, καλύπτοντας συνολικά έκταση 3.235,95 στρέμματα.



Εικόνα 6. Καταφύγια άγριας ζωής Οινουσσών.

Οι υγρότοποι, αποτελούν μία από τις πιο ευαίσθητες κατηγορίες οικοσυστημάτων, και ως εκ τούτου καθίσταται επιτακτική ανάγκη η προστασία τους από κάθε είδους δραστηριότητα ή αλλαγής χρήσης τους. Ως υγρότοποι μπορούν να χαρακτηριστούν περιοχές όπως, έλη, επιφανειακά ύδατα στάσιμα ή μη, μόνιμης ύπαρξης νερού ή και όχι, φυσικά ή τεχνητά. Επιπλέον, στην παραπάνω κατηγορία δύναται να ανήκουν και παρόχθιες – παράκτιες ζώνες παρακείμενες των υγροτόπων, όπως επίσης νησιά αλλά και θαλάσσιες εκτάσεις. Στις Οινούσσες, δεν εντοπίζονται υγρότοποι ενταγμένοι στους καταλόγους του ΕΚΒΥ, ωστόσο εντοπίζονται ορισμένοι μικροί υγρότοποι οι οποίοι είναι, η Αλυκή Οινουσσών, ο όρμος Φουρκερό, το έλος Καλαμιάρη και η νήσος Πασάς.

2.3. Δημογραφικά Στοιχεία

Σε επίπεδο χώρας υπάρχει μείωση του πληθυσμού την τελευταία δεκαετία 2011-2021 – Σύμφωνα με δεδομένα από την ΕΛ.ΣΤΑΤ- σε ποσοστό της τάξεως του 3,09%. Ομοίως και στα δύο φύλα υφίσταται μείωση στους μεν άνδρες 3,34% ενώ στις γυναίκες 2,84%.

Πίνακας 1. Σύνολο πληθυσμού χώρας και ποσοστιαία μεταβολή 2011-2021

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΑΝΔΡΕΣ			ΓΥΝΑΙΚΕΣ		
2011	2021	Μεταβολή	2011	2021	Μεταβολή	2011	2021	Μεταβολή
10.816.286	10.482.487	-3,09%	5.303.223	5.125.977	-3,34%	5.513.063	5.356.510	-2,84%

Όσον αφορά την περιοχή μελέτης που αποτελεί ο Δήμος Οινουσσών -σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία που παρέχει η ΕΛ.ΣΤΑΤ- την τελευταία δεκαετία 2011-2021 δεν υπάρχει σημαντική μείωση του γενικού πληθυσμού, καθώς το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο -1,9%. Παράλληλα η αντίστοιχη μεταβολή στους άνδρες είναι 2,8% μείωση, και στις γυναίκες 1% μείωση.

Πιο συγκεκριμένα, στην Περιφερειακή Ενότητα Οινουσσών, πρώτος σε πληθυσμό είναι ο Δήμος Χίου με 51.390 κατοίκους το 2011. Ακολουθεί σε πληθυσμό, ο Δήμος Οινουσσών με 826 κατοίκους, και τέλος ο Δήμος Ψαρών με 458 κατοίκους.

Σύμφωνα με την πρόσφατη απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ, για το έτος 2021 οι ίδιοι Δήμοι έχουν 50.361, 911 και 420 κατοίκους, αντίστοιχα. Όσο αφορά το φύλο των κατοίκων ο μεγαλύτερος Δήμος σε πληθυσμό ανδρών μα και γυναικών είναι ο Δήμος Χίου που καταγράφει στους άνδρες 25.022 και στις γυναίκες 25.339.

Όσον αφορά την πληθυσμιακή μεταβολή για την δεκαετία 2011-2021 μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα πως όλοι οι Δήμοι της Περιφερειακής Ενότητας Χίου έχουν υποστεί μείωση στον πληθυσμό τους, πέραν αυτού των Οινουσσών, με τη μεγαλύτερη να είναι αυτή του Δήμου Ψαρών, έχοντας ποσοστό μείωσης 8,3%, ενώ της Χίου ακολουθεί με τιμή 2% (μείωση). Στο Δήμο Οινουσσών συγκεκριμένα, παρατηρείται έντονη αύξηση πληθυσμού, αντίθετα με τους υπόλοιπους Δήμους της Χίου, έχοντας θετικό ποσοστό μεταβολής πληθυσμού που ανέρχεται στο 10,3%.

Σε αντίστοιχη κλίμακα κινούνται και οι πληθυσμοί των ανδρών και των γυναικών στο Δήμο Οινουσσών, με αυξητικά ποσοστά της τάξης του 8,8% και 11,9% αντιστοίχως. Παράλληλα, όπως συμβαίνει και με το γενικό πληθυσμό, ο Δήμος για τον οποίο εκπονείται το παρόν σχέδιο, καταγράφει τις μόνες θετικές τιμές στη μεταβολή του πληθυσμού μεταξύ των απογραφών του 2011 και 2021.

Πίνακας 2. Μεταβολή πληθυσμού στην Π.Ε. Χίου ανά φύλο 2011-2021

Περιγραφή	Πληθυσμός			Άνδρες			Γυναίκες		
	2011	2021	Μεταβολή (%)	2011	2021	Μεταβολή (%)	2011	2021	Μεταβολή (%)
Περιφερειακή Ενότητα Χίου	52.674	51.692	-1,9	26.413	25.681	-2,8	26.261	26.011	-1,0
Δήμος Χίου	51.390	50.361	-2,0	25.775	25.022	-2,9	25.615	25.339	-1,1
Δήμος Οινουσσών	826	911	10,3	421	458	8,8	405	453	11,9
Δήμος Ψαρών	458	420	-8,3	217	201	-7,4	241	219	-9,1

2.4. Πολεοδομικό Καθεστώς

Ο Δήμος Οινουσσών είναι μια συστάδα νησιών στο Βόρειο Αιγαίο και συντάσσεται από τα εξής νησιά: Οινούσσα, Άγιος Παντελεήμων, Αρχοντόνησο, Βάτος, Γάδρος, Γαϊδουρόνησος, Μαλλιορόπετρα, Μονάφτης, Νησί της Παναγίας, Νησί Πίττας, Παπαποντικάδικο, Πατερόνησο, Ποντικονήσι, Πρασονήσια, και Σάντα Παναγιά, με το πρώτο να είναι κατοικήσιμο. Από το 1999-2010 ο Δήμος Οινουσσών, σύμφωνα με το Καποδιστριακό πρόγραμμα (Ν. 2539/1997), υπαγόταν στο Νομό Χίου με έδρα τις Οινούσσες, διατηρώντας αυτή την έδρα του και κατά την Καλλικρατική σύνθεσή του (Ν. 3852/2010). Ως προς την διεξαγωγή της μελέτης που πολεοδομικού καθεστώτος, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι Οινούσσες δεν διαθέτουν χωροταξικό σχέδιο. Ωστόσο, έχουν χαρακτηριστεί ως παραδοσιακός οικισμός και διαθέτουν Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ), όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Με το ΦΕΚ 381/Δ/27-05-1999[1], χαρακτηρίσθηκε ο οικισμός των Οινουσσών ως παραδοσιακός και καθορίσθηκαν οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, προβλέποντας την διατήρηση της αρτιότητας των οικοπέδων κατά κανόνα ή παρέκκλιση, ακολουθώντας τις σχετικές διατάξεις. Ο συντελεστής δόμησης και τα ποσοστά κάλυψης των οικοπέδων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3. Επιφάνειες οικοπέδου κ συντελεστής δόμησης

	Επιφάνεια οικοπέδου	Συντελεστής Δόμησης	Ποσοστό Κάλυψης
1	μικρότερης ή ίσης των 50 τ.μ.	1,6	80%

[1] «Χαρακτηρισμός του οικισμού Οινουσσών Δήμου Οινουσσών του Νομού Χίου παραδοσιακού και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης».

	Επιφάνεια οικοπέδου	Συντελεστής Δόμησης	Ποσοστό Κάλυψης
2	μικρότερης ή ίσης των 100 τ.μ.	1,6 για τα πρώτα 50 τ.μ. 0,8 για την υπόλοιπη επιφάνεια	70%
3	μικρότερης ή ίσης των 200 τ.μ.	1,2 για τα πρώτα 100 τ.μ 0,8 για την υπόλοιπη επιφάνεια	50%
4	από 201- 300 τ.μ. ή μεγαλύτερης των 300 τ.μ.	1 για τα πρώτα 200 τ.μ. 0,4 για την υπόλοιπη επιφάνεια	50%

Η μέγιστη συνολική δομήσιμη επιφάνεια ορόφων, για τα κύρια και βοηθητικά κτίρια, καθορίστηκε στα 400 τ.μ., ενώ για κτίρια κοινής ωφελείας και ξενώνων- ξενοδοχείων τέθηκε στα 1.200 τ.μ., με κλιμάκωση του όγκου αυτού ακολουθώντας τα παραδοσιακά πρότυπα του οικισμού. Ο μέγιστος αριθμός ορόφων κτιρίων ήταν 2, με το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος να φτάνει στα 7,50 μ. μετρώντας από την επιφάνεια του εδάφους[2], ενώ στις περιπτώσεις έντονου ανάγλυφου, επιτράπηκε η μια όψη να φτάσει έως τα 8,50 μ., χωρίς να συμπεριλαμβάνεται το ύψος της στέγης.

Ως προς την τοποθέτηση του κτιρίου εντός του οικοπέδου θεσπίστηκαν τα εξής κριτήρια, με την Επιτροπή Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (ΕΠΑΕ) σε κάθε περίπτωση να εγκρίνει τη θέση αυτού μέσα στο οικόπεδο έχοντας ως αρμοδιότητα την επιβολή επιπλέον περιορισμών ως προς την μορφή και τον όγκο του, ώστε:

1) Να μην βλάπτεται ο πολεοδομικός ιστός του οικισμού,
2) Να προστατεύεται η θέα των κοινοχρήστων χώρων, και των όμορων οικοπέδων,
3) Να μην προκύπτουν υποβαθμισμένοι ελεύθεροι χώροι μεταξύ των όμορων ιδιοκτησιών.

Ως προς την στέγη των κτιρίων, προβλέπεται η χρήση τετράρριχτης στέγης με περιμετρικό στηθαίο κεραμιδιών γαλλικού τύπου, ενώ δίνεται η δυνατότητα κατασκευής δίρριχτης στέγης για κτίριο μεσαίου οικοπέδου, με προϋπόθεση ότι αυτό διατάσσεται από το συνεχές οικοδομικό σύστημα. Οι εξώστες προβλέπονται στο κεντρικό τμήμα της όψης του κτιρίου, Α) με το μήκος του σε πρόβολο να μην επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερο από τα 2/5 του μήκους της αντίστοιχης όψης και μικρότερο από 1,50 μ., ενώ το πλάτους τους δεν επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερο του 1,50 μ. και μικρότερο των 0,80 μ., Β) με το μήκος του

[2] «Σε περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 41 του Ν. 1337/1983 δε επιτρέπεται υπέρβαση του μέγιστου ύψους και αριθμού ορόφων που καθορίζονται με την παράγραφο 4 του άρθρου 2 του παρόντος π. διατάγματος». (ΦΕΚ 381/Δ/27-05-1999).

σε υποστυλώματα να μην επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερο από τα 2/5 του μήκους της αντίστοιχης όψης και το πλάτος να μην είναι μεγαλύτερο από 2,50 μ. Επιπλέον, δεν επιτρέπεται α) η στέγασή τους, β) η κατασκευή συνεχών ή γωνιακών εξωστών σε όλο το μήκος της όψης (οι εξώστες πρέπει να αφίστανται τουλάχιστον 1 μ. από τα άκρα της όψης), γ) η κατασκευή ανοικτών εξωστών τύπου πατάριου σε ισόγεια καταστήματα, δ) η κατασκευή ημιϋπαιθρίων χώρων, με την ΕΠΑΕ να μπορεί να επιβάλλει επιπρόσθετους περιορισμούς είτε στην θέση, είτε στο μέγεθος των εξωστών, κατά περίπτωση προστατεύοντας το δομημένο και φυσικό περιβάλλον του οικισμού.

Προβλέφθηκε ότι στις εξωτερικές όψεις των κτιρίων να επιχρήονται, χωρίς να αποκλείεται η εμφάνιση λιθοδομής, στα παραδοσιακά χρώματα του οικισμού (λευκό, ώχρα, άτονες χρωματικές διαβαθμίσεις της ώχρας, γκρι, ανοικτό γαλάζιο, ανοικτό πράσινο), μετά από έγκριση της ΕΠΑΕ. Επιπλέον, δεν επιτρέπεται η κατασκευή κτιρίου σε υποστηλώματα (pilotis).

Ωστόσο, καθορίσθηκαν όροι προστασίας των παραδοσιακών κτιρίων και των συνόλων εντός του οικισμού, προβλέποντας ότι:

- κτίρια και σύνολα, αντιπροοδευτικών δειγμάτων πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας του οικισμού, θεωρούνται παραδοσιακά, με την αξιολόγηση να διενεργείται από την ΕΠΑΕ.

- εκτός του αρχικού κτιρίου, παραδοσιακά θεωρούνται και τα στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου, οι μεταγενέστερες εναρμονιζόμενες προσθήκες, εξαιρούμενων των προκτισμάτων που έχουν αλλοιώσει το αρχικό κτίριο είτε παρεμβαίνοντας καθ' ύψος, είτε κατ' επέκταση αυτού.

- επιτρέπονται: α) η επισκευή-αποκατάσταση παραδοσιακού κτιρίου, ή η προσθήκη λειτουργικών χώρων περιορισμένων διαστάσεων αναγκαίων για την εξυπηρέτηση της χρήσης του κτιρίου, χωρίς υπέρβαση των συντελεστών δόμησης και μετά από έγκριση της ΕΠΑΕ, β) η αναστήλωση ερειπωμένου κτίσματος, μετά από τεκμηριωμένη έρευνα στην οποία αποδεικνύεται η ακριβή μορφή των στοιχείων, σε συνδυασμό με τα μορφολογικά στοιχεία του οικισμού, γ) η επισκευή υφισταμένων κτιρίων που δεν προσαρμόζονται στις μορφολογικές διατάξεις του συγκεκριμένου διατάγματος, δ) οι απολύτως αναγκαίες εκσκαφές για τη διαμόρφωση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων, όπου σε περίπτωση κεκλιμένου εδάφους επιτρέπεται η διαμόρφωση ακαλύπτου χώρου με αναλειματικούς τοίχους ή πρανή με μέγιστο ύψος 1,50 μ., με τα υλικά και τον τρόπο κατασκευής να είναι σύμφωνα των παραδοσιακών προτύπων και των αντίστοιχων υποδείξεων της ΕΠΑΕ, ε) στο πλαίσιο της επισκευής και αποκατάστασης παλαιών ή ερειπωμένων αντιπροσωπευτικών

κτιρίων τοπικής παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, η χορήγηση άδειας μετά εγκρίσεως της ΕΠΑΕ κατά παρέκκλιση του ποσοστού κάλυψης, του ύψους, του συντελεστή δόμησης του οικοπέδου, με στόχο την πλήρη επαναφορά της αρχικής μορφής αυτού με χρήση αποδεικτικών τεκμηρίων.

-απαγορεύονται: α) η κατασκευή λυόμενων – προκατασκευασμένων κατοικιών, β) η κατεδάφιση, καταστροφή και αλλοίωση των παραδοσιακών κτιρίων του οικισμού, καθώς και των επιμέρους στοιχείων αρχιτεκτονικού, καλλιτεχνικού και στατικού τύπου.

-τα έργα υποδομής κοινής ωφέλειας επιβάλλεται να είναι υπόγεια, η τοποθέτηση των μετρητών ρεύματος και νερού σε θέση όπου δεν προβάλλεται από κοινόχρηστο χώρο, αναλαμβάνοντας οι εκάστοτε οργανισμοί τις δαπάνες για την αναμόρφωση και βελτίωση των εγκαταστάσεών τους, με στόχο τη μη περιβαλλοντική επιβάρυνση και υποχρέωση της αποκατάστασης της αρχικής μορφής των δρόμων και των κοινόχρηστων χώρων μετά από την εγκατάσταση των δικτύων τους.

-εργασίες διαμόρφωσης, τροποποίησης, ανάπλασης κοινόχρηστων χώρων εκτελείται με τρόπο προσαρμοσμένο στα παραδοσιακά πρότυπα και με τη σύμφωνη έγκριση της ΕΠΑΕ[3].

-η άδεια κατεδάφισης παλαιών κτισμάτων ή η αφαίρεση λειτουργικών στοιχείων εγκρίνεται από την ΕΠΑΕ.

Για την εκτός των ορίων του παραδοσιακού οικισμού και σε ακτίνα 500 μ., προβλέφθηκε ότι τα κτίρια θα οικοδομούνται σύμφωνα με τα μορφολογικά στοιχεία που καθορίζονται για τον παραδοσιακό οικισμό, μετά εγκρίσεως της ΕΠΑΕ, ενώ υπάρχοντα παραδοσιακά και διατηρητέα κτίρια θα επισκευάζονται ως έχουν, ακόμα και στην περίπτωση που δεν πληρούν τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις αρτιότητας.

Με το ΦΕΚ 402/Δ/17-05-2002[4], για το νησί των Οινούσσων αναγνωρίσθηκε η ανάγκη προστασίας και καθορισμού περιορισμών και ειδικών όρων δόμησης τόσο στις εκτός σχεδίου, όσο και στις εκτός οικισμού περιοχές. Ως προς τους όρους δόμησης των άρτιων και οικοδομήσιμων γηπέδων εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμού προβλέφθηκε ότι για την ανέγερση κτιρίων κατοικίας, καταστημάτων, κτιρίων αναψυχής και χώρων γραφείου η μέγιστη επιτρεπόμενη επιφάνεια είναι στα 150 τ.μ., χωρίς να υπερβαίνει τα 180 τ.μ. Τα κτίσματα επιβάλλεται να είναι μονώροφα με μέγιστο ύψος τα 4,50 μ., από το έδαφος σε κάθε

[3] «Έγκριση της ΕΠΑΕ: απαιτείται και στην περίπτωση επισκευών για τις οποίες σύμφωνα με το άρθρο 22 (παρ. 1) του Ν.1577/1985 «ΓΟΚ», (Α 210), δεν απαιτείται οικοδομική άδεια». (ΦΕΚ 381/Δ/27-05-1999).

[4] «Χαρακτηρισμός των νησιών Κίμωλος, Δονούσα, (Άνω) Κουφονήσι, Ηρακλειά, Σχοινούσα, Αμοργός, Ανάφη, Σίκινος, Φολέγανδρος, Τήλος, Νίσυρος, Χάλκη, Μεγίστη, Κάσος, Τέλενδος, Ψέριμος, Αστυπάλαια, Λειψοί, Αγαθονήσι, Αρκοί, Αγ. Ευστράτιος, Οινούσσες, Ψαρά, Φούρνοι, Θύμαινα ως περιοχών που έχουν ανάγκη από ιδιαίτερη προστασία και καθορισμός περιορισμών και ειδικών όρων δόμησης στις εκτός σχεδίου και εκτός οικισμών περιοχές αυτών».

σημείο του περιγράμματος του κτιρίου. Πάνω από το επιτρεπόμενο μέγιστο ύψος απαγορεύεται οποιαδήποτε κατασκευή, πλην της καπνοδόχου έως 1,00 μ. και του συμπαγούς στηθαίου μέγιστου ύψους 0,50 μ. σε περίπτωση δώματος.

Στις περιπτώσεις ανέγερσης κτιρίων ειδικού τύπου προδιαγράφηκαν η μέγιστη δόμηση και το μέγιστο ύψος, όπως φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4. Επιτρεπόμενη δόμηση

	Τύπος κτιρίου	Μέγιστη δόμηση	Μέγιστο ύψος	Μέγιστος όγκος
1	Εγκατάσταση γεωργική-κτηνοτροφική, μονάδα μεταποίησης τοπικών προϊόντων, εγκαταστάσεις εξόρυξης	400 τ.μ.	7,50 μ.	
2	Τουριστικές εγκαταστάσεις[5]	1.500 τ.μ.	7,50 μ.	Έως 4.800 κ.μ.
3	«Αυτοεξυπηρετούμενων καταλυμάτων» και ενοικιαζόμενων επιπλωμένων δωματίων	200 τ.μ.	4,50 μ.	

Ως προς τα μορφολογικά στοιχεία των κτιρίων επιβάλλεται η χρήση της λιτής γεωμετρικής μορφής, με διάσπαση των όγκων, ακολουθώντας τα τοπικά πρότυπα. Η αρχιτεκτονική σύνθεση οφείλει να διασφαλίζει την ένταξη των κτιρίων στο τοπίο, προσαρμόζοντας τη φυσική μορφολογία του εδάφους, παραμορφώνοντας και μη υπερβαίνοντας την κορυφογραμμή και το διάσελο, διαφυλάττοντας και εντάσσοντας τα φυσικά χαρακτηριστικά στοιχεία και το ανθρωπογενές περιβάλλον. Σε κάθε περίπτωση, η ογκοπλαστική διαμόρφωση του κτιρίου, η διάταξή του μέσα στο γήπεδο και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του οφείλουν να προσαρμόζονται με τα τοπικά και ιστορικά αρχιτεκτονικά πρότυπα. Ο μέγιστος επιτρεπόμενος όγκος δεν μπορεί να υπερβαίνει στα μονώροφα κτίρια τα 400 κ.μ. και στα διώροφα κτίρια τα 700 κ.μ., για τουριστικές εγκαταστάσεις, ακόμα και εάν το ενιαίο λειτουργικό κτίριο έχει μεγαλύτερο όγκο. Στα κτίρια με μεγάλο όγκο επιβάλλεται η κατάτμησή τους σε μικρότερους όγκους, με το ενιαίο κτίριο να διαχωρίζεται είτε ως προς το ύψος τουλάχιστον στα 0,80 μ., είτε ως προς την κάτοψη τουλάχιστον κατά

[5] Αναφέρθηκε ότι «οι τουριστικές εγκαταστάσεις πρέπει να είναι με τη μορφή οικίσκων (bungalows) και το διώροφο τμήμα τους δεν μπορεί να υπερβαίνει το 30% του συνόλου». (ΦΕΚ 402/Δ/17-05-2002).

1,00 μ., τόσο ως προς την μία, όσο και ως προς την άλλη διεύθυνση. Οι διαμορφωμένοι όγκοι πρέπει να βρίσκονται είτε σε επαφή μεταξύ τους είτε σε σύνδεση με ημιυπαίθριους χώρους και αυλές, συνθέτοντας ένα ενιαίο αρχιτεκτονικό σύνολο με ενότητα και συνοχή, ακολουθώντας τα τοπικά πρότυπα των κατοικιών. Σε κάθε περίπτωση το δημιουργημένο αρχιτεκτονικό σύνολο πρέπει να τοποθετείται με τέτοιο τρόπο στο γήπεδο ώστε να διασφαλίζεται το φυσικό περιβάλλον. Στους εξωτερικούς τοίχους, στις περιφράξεις των γηπέδων, και στους τοίχους αντιστήριξης στις πεζούλες επιτρέπονται: α) να κατασκευάζονται από οποιοδήποτε υλικό επιχρισμένο με υποχρεωτικό σοβά, β) να χρωματίζονται ακολουθώντας αποκλειστικά τα τοπικά πρότυπα των κτισμάτων, ενώ απαγορεύεται το αρτιφισέλ, ρελιέφ, πεταχτό, γ) να κατασκευάζονται από λίθινους ανεπίχριστους χωρίς τονισμένους αρμούς.

Ειδικότερα, προδιαγράφθηκε ότι στα κτίρια που κατασκευάζονται στις Οινούσσες, η κάλυψη αυτών θα γίνεται με δίρριχτη ή τετράρριχτη κεραμοσκεπή, στέγη κλίσης μικρότερης των 30 μοιρών, με την διευθέτηση των ομβριών να γίνεται με περιμετρικά λούκια στο εξωτερικό τοίχο και στην εγκιβωτισμένη στέγη. Ωστόσο, μονόριχτη στέγη προβλέπεται να κατασκευαστεί σε κτίρια που η κάτοψή τους είναι ορθογώνια ή παραλληλόγραμμη, μέγιστης επιφάνειας 60 τ.μ.

Για τις τουριστικές εγκαταστάσεις οι εξώστες τοποθετούνται στο κεντρικό τμήμα της όψης του κτιρίου και δεν επιτρέπεται η στέγασή τους. Το μήκος τους δεν επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερο του ημίσεως του συνολικού μήκους της όψης, και ο κάθε εξώστης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 2,50 μ. Το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος ορίζεται σε 1,10 μ. Εσωτερικά αυτών στο δάπεδο τοποθετούνται ξύλινο σανίδωμα και στηρίζονται σε ξύλινα ή μεταλλικά δοκάρια ή σε φουρούσια βάσει των τοπικών προτύπων, ενώ εξωτερικά τα ξύλινα κάγκελα ακολουθούν τα παραδοσιακά τοπικά αρχιτεκτονικά πρότυπα, χρωματισμένα σε καφέ, πράσινες, γκρι, μπλε, βυσσινί και μουσταρδί αποχρώσεις. Επιπλέον, στους όρους επιτρεπόμενης δόμησης προβλέπεται η κατασκευή κλειστού χώρου στάθμευσης, αγροτικής ή οποιασδήποτε άλλης χρήσης αποθήκης, με την προϋπόθεση ότι τα ανοίγματα αυτών των χώρων δεν είναι εις βάρος της κύριας όψης του κτιρίου. Επιβάλλεται η κατασκευή υπόγειας στεγανοποιημένης στέρνας συλλογής υδάτινων ομβρίων, η οποία όταν τοποθετείται εκτός του περιγράμματος της οικοδομής δεν προσμετράται αυτή στον συντελεστή και στην επιτρεπόμενη κάλυψη.

Επιτρέπονται: α) η κατασκευή στεγάστρων μόνο από φυσικά υλικά, όπως ξύλο και καλαμωτές, β) κάθε στοιχείο παροχής να τοποθετείται στο κτίριο είτε σε εσοχή στο σώμα, είτε στην περίφραξή του, γ) η κατασκευή πισίνας, παρά μόνο σε οργανωμένες ξενοδοχειακές μονάδες, μετά από έγκριση των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου. Ενώ

δεν επιτρέπονται: α) η ανέγερση κτισμάτων με τη μορφή ανεμόμυλων[6], β) η εκσκαφή ή επιχωμάτωση στο γήπεδο, πέραν από τις απολύτως αναγκαίες στο περίγραμμα και στην κατασκευή της υπόγειας δεξαμενής, γ) η κατασκευή τόξων, αψίδων, βόλτων ή άλλων διακοσμητικών στοιχείων τόσο στην εξωτερική όψη των κτιριακών όγκων, όσο και στις περιφράξεις των γηπέδων, δ) κάθε είδους επένδυσης των επιφανειών περιφράξεων και τοίχων αντιστήριξης η χρήση υλικών όπως σχιστόπλακες, πλακοειδείς, κεραμικά, λίθους, ε) η τοποθέτηση κλιματιστικών επί των όψεων των κτιρίων παρά μόνον σε σημεία που δεν είναι ορατά και σε κοινή θεά.

Ως προς τον άξονα διασύνδεσης των παράκτιων περιοχών, ο κύριος οδικός άξονας πρέπει να απέχει τουλάχιστον 100 μ. από τη γραμμή του αιγιαλού, ενώ επιτρέπεται η δημιουργία κοινοτικών πεζοδρόμων προσπέλασης κάθετα της παραλίας, μέγιστου πλάτους 2,00 μ., με σύμφωνη γνώμη του οικείου ΟΤΑ και των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου. Η ελάχιστη απόσταση τοποθέτησης οικοδομών ή περιτοιχισμάτων καθορισμένων οριογραμμών χειμάρρων και ρεμάτων τίθεται στα 15 μ. και 20 μ. από φυσικές όχθες που δεν έχουν καθορισμένες οριογραμμές. Για τα γήπεδα με πρόσωπο σε επαρχιακό, δημοτικό, κοινοτικό και αγροτικό δίκτυο, τα κτίρια τοποθετούνται σε απόσταση 20 μ. τουλάχιστον από τον άξονα των οδών, εκτός αν προβλέπεται κάτι διαφορετικό από άλλες ειδικές διατάξεις. Η ελάχιστη απόσταση κτισμάτων από το αιγιαλό τίθεται στα 50 μ. από την οριογραμμή του αιγιαλού. Στην περίπτωση που βάσει των ανωτέρω διατάξεων δεν είναι δυνατή η οικοδόμηση, τότε μειώνονται οι αποστάσεις στα 5 μ. στις πλάγιες και οπίσθιες πλευρές μετρώντας από τα όρια του γηπέδου.

Δεν επιτρέπονται: α) η εκτέλεση έργων μετατροπής των παραδοσιακών οδών τύπου καλντεριμίων σε οδούς εξυπηρέτησης τροχοφόρων, β) η εκτέλεση έργων μετατροπής ρεμάτων σε οδούς εξυπηρέτησης τροχοφόρων ή πεζοδρόμους, γ) η άσκηση δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στην αλλοίωση της φυσικής υπόστασης των ρεμάτων και των χειμάρρων, όπως αμμοληψία, εκβραχισμοί, μπάζωμα, κοπή αυτοφυούς βλάστησης, δ) η δόμηση σε τμήματα ή στη συνολική έκταση των γηπέδων με μέση κλίση μεγαλύτερη του 35% πλην λιθόκτιστων κτισμάτων μέχρι 15,00 τ.μ., και ύψους μέχρι 3 μ. από το περιβάλλοντα φυσικό ή διαμορφωμένο έδαφος, ενώ με μέση κλίση μικρότερη του 35%, η αρτιότητα και η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση υπολογίζονται στο σύνολο του γηπέδου, ε) η εγκατάσταση προκατασκευασμένων ή λυόμενων οικίσκων ή τροχοβιλών, και η κατασκευή κτιρίων επί υποστηλωμάτων (pilotis), στ) η δημιουργία πολυκαταστημάτων και υπεραγορών, η) η καταστροφή ή η αλλοίωση υπαρχόντων εγκαταστάσεων εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος,

[6] «Επιτρέπεται η αναστήλωση, η στατική ενίσχυση, η επισκευή ή εσωτερική διαρρύθμιση των ήδη υπαρχόντων ανεμόμυλων του νησιού.» (ΦΕΚ 402/Δ/17-05-2002).

ενώ προβλέπονται έργα για την ανάδειξη και προστασίας αυτών των χώρων, μετά από την έγκριση των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου. Επιπλέον, δεν επιτρέπεται η δημιουργία νέων οικιστικών αναπτύξεων, όπως οικισμών ΠΕΡΠΟ, Οικοδομικών Συνεταιρισμών, κλπ.

Ενώ απαγορεύεται η κάθε είδους κατεδάφιση, καταστροφή ή αλλοίωση των παραδοσιακών λιθόκτιστων κτισμάτων της υπαίθρου υπό την μορφή συγκροτημάτων εξειδικευμένης αγροτικής χρήσης ή μεμονωμένων κτισμάτων, όπως τα κτίσματα κατοικιών, κελιών, κλεφτοκελιών, ληνών, κρασοκελιών, μιτάτων, περιστερώνων, ανεμόμυλων, νερόμυλων, αλωνιών, βρυσών και μαντρών.

Επιτρέπονται: α) η επισκευή, αποκατάσταση ή αναστήλωση αυτών των παραδοσιακών λιθόκτιστων κτισμάτων της υπαίθρου, με σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου, β) η συντήρηση, επισκευή, αναστήλωση των υφιστάμενων, κατά παρέκκλιση των διατάξεων. Επίσης, επισημαίνεται ότι η κάλυψη των αναστηλωμένων παραδοσιακών κτισμάτων, όταν δεν υπερβαίνει συνολικά το 50 μ., μπορεί να μην προσμετράται στη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση. Το κατώτατο όριο κατάτμησης και αρτιότητας των γηπέδων παραμένει στα 4 στρέμματα, ακολουθώντας τις διατάξεις του ΦΕΚ 270/Δ/31-05-1985[7] (άρθρο 1, παρ. 1).

Ο Πίνακας 5 που ακολουθεί παρουσιάζει χρονολογικά τους μνημειακούς και κηρυγμένους χώρους, σύμφωνα με το Διαρκή Κατάλογο των Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδος[8] για τον Δήμο Οινουσσών.

Πίνακας 5. Κηρυγμένα μνημεία

ΥΑ ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/4524/π.ε./33632/27-06-2001 ΦΕΚ 928/Β/19-07-2001	Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου του κτιρίου του Φάρου Πασσά της νήσου Οινουσσών Ν. Χίου.
ΥΑ 16-11-2001 (Αριθ. ΔΠΕ/11638) ΦΕΚ 1586/Β/30-11-2001	Χαρακτηρισμός διατηρητέων δύο κτιρίων, πρώην ιδιοκτησίας Καρποδίνη και Σιδεράκη αντίστοιχα, φερομένων ως ιδιοκτησία του Αναπτυξιακού Κέντρου Οινουσσών Αιγαίου, που βρίσκονται στην παραλιακή οδό του παραδοσιακού οικισμού Οινουσσών, Ν. Χίου και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτών.

[7] «Τροποποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ του έτους 1923 οικισμών».
[8] http://listedmonuments.culture.gr/result_declarations.php

2.5. Υποδομές

Αναφορικά με τις υποδομές και τα σημεία ενδιαφέροντος, εντοπίζεται ένας μεγάλος αριθμός αυτών στον οικισμό των Οινουσσών, που όπως είναι προφανές συγκεντρώνει την πλειονότητα των υπηρεσιών και εν γένει δραστηριοτήτων του νησιού. Επιπλέον, παρατηρείται ότι οι περισσότερες από αυτές, εντοπίζονται επί του παραλιακού οδικού τμήματος του οικισμού, δεδομένου ότι εκεί αναπτύσσεται η εντονότερη κινητικότητα, αποτελώντας το πολεοδομικό κέντρο των Οινουσσών, που ως τέτοιο νησιωτικού χαρακτήρα δε θα μπορούσε να βρίσκεται αλλού.

Στο πλέον κεντρικό τμήμα του οικισμού, εντοπίζεται η πλατεία των Οινουσσών, γνωστή ως πλατεία ναυτοσύνης, η οποία βρίσκεται δυτικά του νέου λιμανιού. Η συγκεκριμένη καλύπτει ιδιαίτερα μεγάλη έκταση, χωρίς σημαντικά εμπόδια, μόλις λίγες δενδροφυτεύσεις, στύλους φωτισμού και παγκάκια, η οποία επικοινωνεί άμεσα με το παραλιακό οδικό τμήμα, πλάι του λιμανιού των Οινουσσών. Πέραν αυτής, υπάρχει και μία ακόμη πλατεία στη συνέχεια του δρόμου (παραλλήλου στον παραλιακό) που διασχίζει την προαναφερθείσα. Ονομάζεται πλατεία Αντωνίου Λαιμού, και είναι αρκετά μικρής έκτασης, ουσιαστικά χωρίς να υφίσταται κάποια υποδομή, καθώς αυτή διαπερνάτε από οδικά τμήματα κυκλοφορίας οχημάτων. Ακόμα, πέραν των δύο Κοινόχρηστων Χώρων που προαναφέρθηκαν, υπάρχουν και δύο παιδικές χαρές εκατέρωθεν του δρόμου, προ της πλατείας ναυτοσύνης. Τέλος, υπάρχουν και δύο γήπεδα ποδοσφαίρου, το δημοτικό στάδιο Οινουσσών, με παρουσία στίβου, που βρίσκεται στο δυτικό άκρο του οικισμού, αλλά και ένα γήπεδο 5x5, δυτικά του σταδίου και βόρεια της κεντρικής πλατείας, πλάι του νηπιαγωγείου.



Εικόνα 7. Πλατεία ναυτοσύνης



Εικόνα 8. Πλατεία Λαιμού



Εικόνα 9. Παιδική χαρά (α)



Εικόνα 10. Παιδική χαρά (β)



Εικόνα 11. Δημοτικό στάδιο Οινουσσών



Εικόνα 12. Γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5

Ως προς τις δομές διοίκησης και τις υπηρεσίες γενικότερα, στο νότιο τμήμα του οικισμού, πλησίον της αποβάθρας του νέου λιμανιού, εντοπίζεται το Δημαρχείο των Οινουσσών. Επιπρόσθετα, στις εγκαταστάσεις του ίδιο κτηρίου, βρίσκεται και το Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (Κ.Ε.Π.). Δυτικότερα των παραπάνω, μερικά μέτρα μετά τις δύο παιδικές χαρές, στη γωνία της πρώτης διασταύρωσης, εντοπίζονται μία τράπεζα και το ταχυδρομείο του νησιού.



Εικόνα 13. Δημαρχείο και Κ.Ε.Π. Οινουσσών

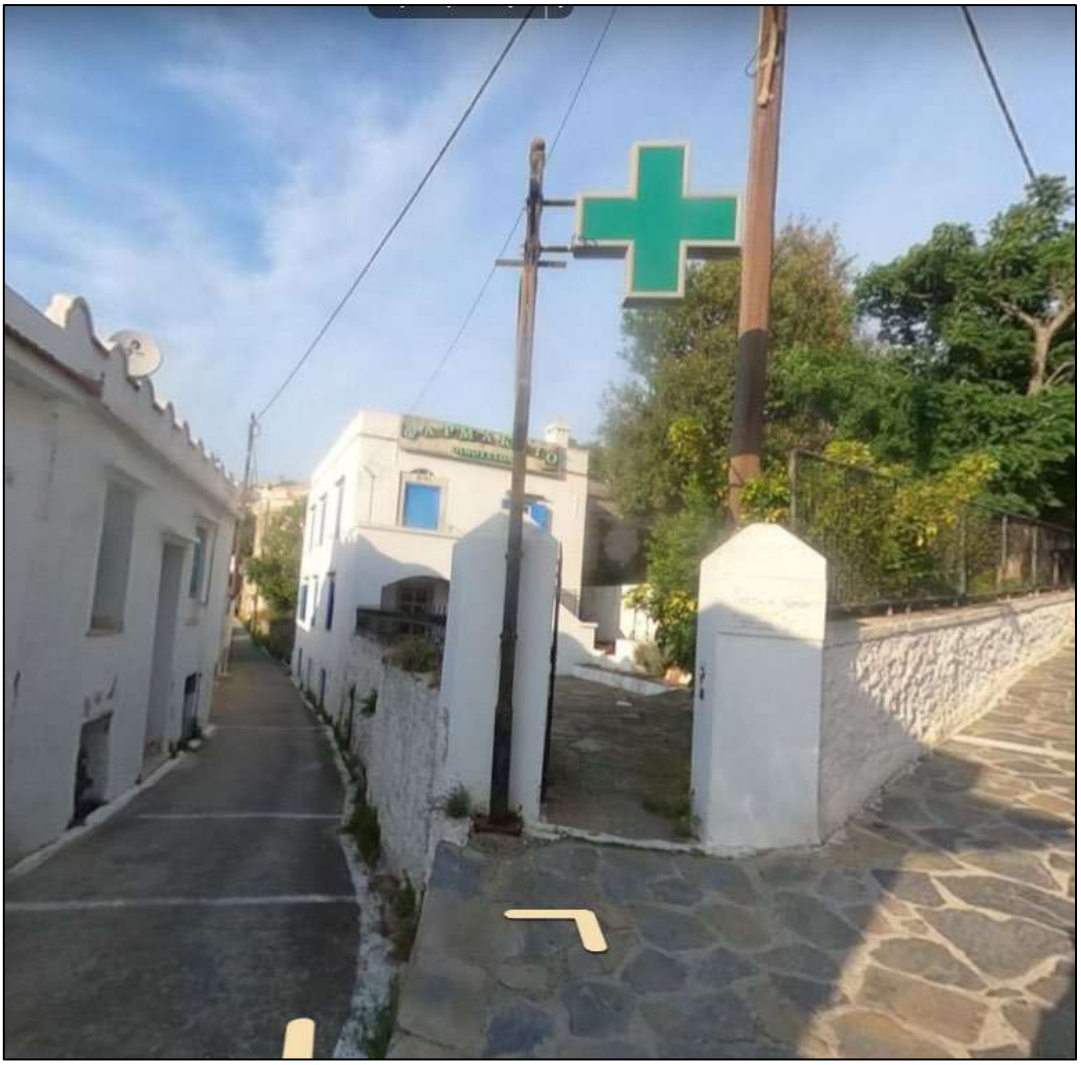


Εικόνα 14. Τράπεζα και ταχυδρομείο Οινουσσών

Δυτικά του Δημαρχείου σε απόσταση περίπου 100 μέτρων, επί του οδικού άξονα, συναντάται το περιφερειακό ιατρείο του νησιού. Επιπλέον, βόρεια του ιατρείου, στο δρόμο που καταλήγει στην πλατεία Λαιμού, βρίσκεται το μοναδικό φαρμακείο του νησιού.



Εικόνα 15. Περιφερειακό ιατρείο Οινουσσών



Εικόνα 16. Φαρμακείο Οινουσσών

Αναφορικά με τις δομές εκπαίδευσης, στις Οινούσσες, και συγκεκριμένα στον ομώνυμο οικισμό, απαντώνται όλες οι βαθμίδες. Πιο συγκεκριμένα, στο νοτιοδυτικό τμήμα του οικισμού, σε απόσταση μερικών μέτρων μεταξύ τους, εντοπίζεται το Γυμνάσιο με το Επαγγελματικό Λύκειο (που συστεγάζονται) και την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού. Βορειοανατολικά αυτών, πλησίον του γηπέδου 5x5, βρίσκεται το Νηπιαγωγείο και το Δημοτικό σχολείο του οικισμού και του νησιού γενικότερα.



Εικόνα 17. Γυμνάσιο και ΕΠΑ.Λ. Οινουσσών



Εικόνα 18. Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.)



Εικόνα 19. Νηπιαγωγείο Οινουσσών



Εικόνα 20. Δημοτικό σχολείο Οινουσσών

Ακόμα, στο νησί εντοπίζονται και πολιτιστικές – θρησκευτικές υποδομές. Μόλις λίγα μέτρα μετά το ταχυδρομείο του νησιού, βρίσκεται το ναυτικό μουσείο των Οινουσσών, που αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό αξιοθέατο. Ως προς τους ιερούς ναούς, η κεντρική εκκλησία των Οινουσσών είναι αυτή του Αγίου Νικολάου, βορειοανατολικά της αποβάθρας του νέο λιμανιού. Επιπλέον, πέραν αυτού, κεντρικότερα στον οικισμό, λίγα μέτρα δυτικά της πλατείας ναυτοσύνης, βρίσκεται ο ιερός ναός της Αγίας Παρασκευής.



Εικόνα 21. Ναυτικό μουσείο Οινουσσών



Εικόνα 22. Ιερός ναός Αγίου Νικολάου Οινουσσών

Τέλος, εκατέρωθεν του οικισμού των Οινουσσών, σε μικρή απόσταση από αυτόν, αλλά και μεταξύ τους συναντώνται αρκετές παραλίες, που αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο των Ελληνικών νησιών. Αυτές είναι, οι παραλίες Φασόλι, Ψαρέλι, Μπιλάλι, πρώτο Μπιλάλι και Κακοπετριά στη δυτική πλευρά και η παραλία Τούρκου και Αγίου Ιωάννη, στην ανατολική.



Εικόνα 23. Παραλία Τούρκου



Εικόνα 24. Παραλία Αγίου Ιωάννη



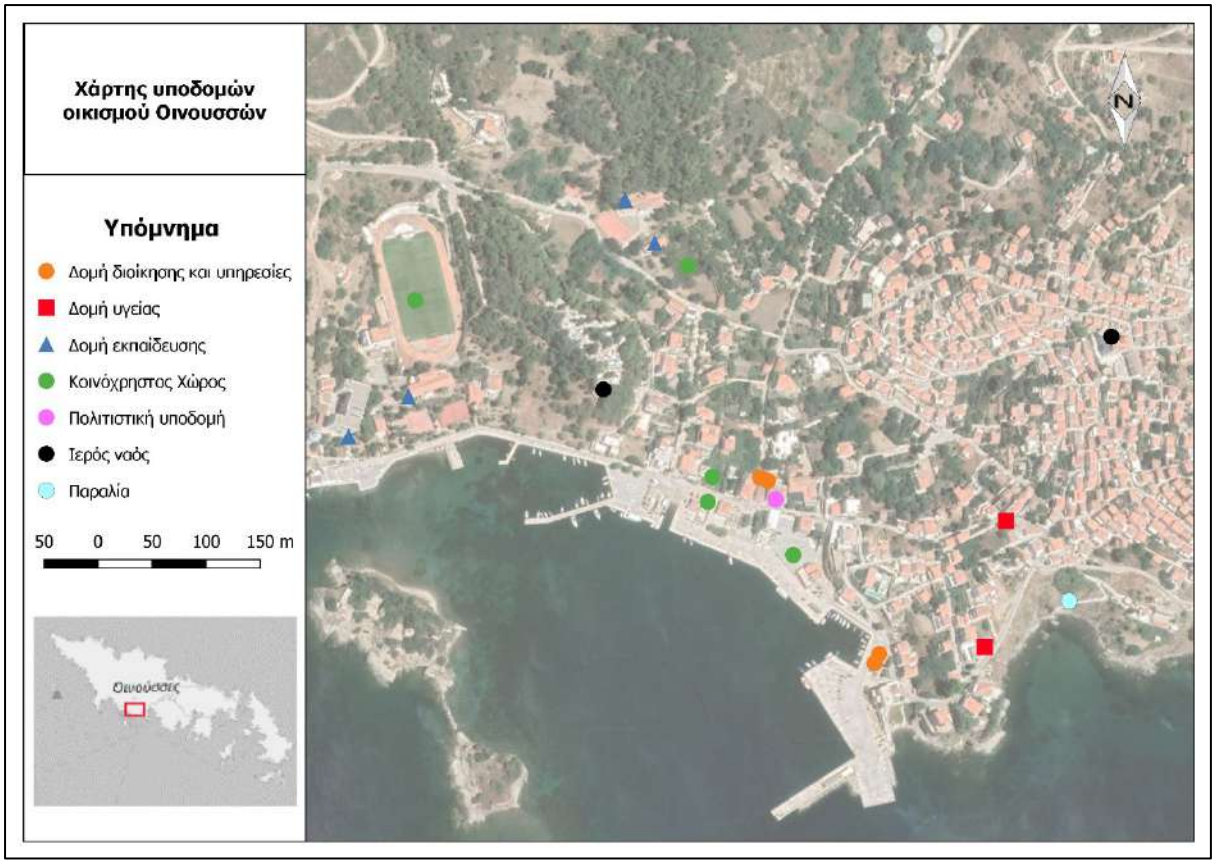
Εικόνα 25. Παραλία Μπιλάλι



Εικόνα 26. Παραλία πρώτο Μπιλάλι



Εικόνα 27. Παραλία Κακοπετριά



Εικόνα 28. Υποδομές οικισμού Οινουσσών

2.6. Προστατευόμενες Περιοχές

2.6.1. Περιοχές Natura 2000

Με το ΦΕΚ 60/Α/31-03-2011, Ν. 3937/2011[9], ορίζεται ΕΖΔ, με κωδικό GR 4130001 και ονομασία τόπου «*Βόρεια Χίος & Νήσοι Οινούσσες και Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη*», έκτασης 3.4409,93 εκτάρια. Στο Άρθρο 4 παρ. 4, αναφέρεται ότι για την προστασία και διατήρηση της περιοχής, των επιμέρους στοιχείων, ή του συνόλου επιβάλλεται η εφαρμογή ορισμένων μέτρων εκτός των ζωνών και στις γειτονικές εκτάσεις. Στο Άρθρο 5 παρ. 4, ειδικότερα χαρακτηρίζονται ως περιοχές προστασίας οικοτόπων και ειδών εκείνες οι εκτάσεις χερσαίες, υγροτοπικές ή θαλάσσιες που υπόκεινται σε διαχείριση, διασφαλίζοντας την ικανοποιητική κατάσταση διατήρησης των προστατευτέων τόπων και ειδών. Για τις Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (ΕΖΔ) οι περιοχές περιέχονται στον κατάλογο των τόπων κοινοτικής σημασίας και περιλαμβάνεται στην Απόφαση 2006/613/ΕΚ της Επιτροπής (L 259) στο παράρτημα 1. Στο Άρθρο 8 προδιαγράφονται οι ρυθμίσεις για την προστασία και διαχείριση των ΕΖΔ, σύμφωνα με τις οποίες καθορίζονται στόχοι διατήρησης αποβλέποντας στην επίτευξη της ικανοποιητικής κατάστασης αυτών και των ειδών, και περιγράφονται στο τυποποιημένο

[9] «Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις».

έντυπο δεδομένων, με βάση τα ακόλουθα κριτήρια: 1) της οικολογικής απαίτησής τους, 2) της κατάστασης διατήρησής τους σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, 3) τις απειλές και τους κινδύνους υποβάθμισης, καταστροφής ή όχλησής τους, 4) της εθνικής και της ευρωπαϊκής σημασίας τους στην διατήρηση της βιοποικιλότητας, 5) της συνολικής συνοχής του δικτύου «Natura 2000». Ως μετρήσιμοι, οι στόχοι διατήρησης, είναι ενδεδειγμένοι για την ΕΖΔ, περιεκτικοί και συνεκτικοί. Τόσο οι στόχοι, όσο και τα μέτρα διατήρησης της ΕΖΔ ενσωματώνονται στο σχέδιο διαχείρισης, διενεργούμενοι από τις εποπτεύουσες υπηρεσίες μετά από αξιολόγηση των δεδομένων για την περιοχή αλλά και των σχετικών στόχων διατήρησης αυτής και των ειδών της.

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Άρθρου 9 περί των ρυθμίσεων για την προστασία και διαχείριση των περιοχών του Δικτύου «Natura 2000», απαγορεύονται: α) η χωροθέτηση βιομηχανικών εγκαταστάσεων, ιδιαιτέρως οχλούσης και επικίνδυνης, εμπίπτοντας στις διατάξεις της Οδηγίας 96/82/ΕΚ (L10), β) η χωροθέτηση βιομηχανικών εγκαταστάσεων υψηλής όχλησης, με βάση όσα ορίζονται στο Παράρτημα της Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΦΕΚ 1087/Β/2003), γ) η αλιεία με δίχτυα τράτας, δράγες, πεζότρατες ή παρόμοια δίχτυα και με στατικά δίκτυα στα κοραλλιογενή ενδιαιτήματα και σε ασβεστοφυκικούς βυθούς, δ) η εγκατάσταση και λειτουργία ιχθυοκαλλιεργειών σε λιβάδια ποσειδωνίας, ε) η τοποθέτηση διαφημιστικών πινακίδων, εκτός των ενημερωτικών που πληροφορούν τους επισκέπτες για το είδος της προστατευόμενης περιοχής ή που προωθούν τις ήπιες φυσιολατρικές δραστηριότητες.

Με το ΦΕΚ 1807/Β/22-03-2023[10], (αριθμ. Οικ. ΥΠΕΝ/ΔΔΦΠΒ/24776/985) προβλέπονται οι στόχοι διατήρησης της Ειδικής Ζώνης Διατήρησης, (βλ. σελ. 17352, Τεύχος Β' 1807/2023) όπου προσδιορίζονται εξειδικευμένοι στόχοι για τις 1) Εκτάσεις θαλάσσιας βλάστησης με Posidonia (Posidonion oceanicae) (1120), 2) Ύφαλοι (1170), 3) Απόκρημνες βραχώδεις ακτές με βλάστηση στη Μεσόγειο με ενδημικά Limonium spp. (1240), 4) Μεσογειακά αλίπεδα (Juncetalia maritime) (1410), 5) Φρύγανα από Sarcopoterium spinosum (5420), 6) Παννωνικά-βαλκανικά δάση τουρκικής δρυός- κοινής δρυός (91M0), 7) Δάση Platanus orientalis και Liquidambar orientalis (Platanion orientalis) (92C0), 8) Μεσογειακά πευκοδάση με ενδημικά είδη πεύκων της Μεσογείου (9540), 9) Euplagia quadripunctaria (6199), 10) Caretta caretta (1224), 11) Mauremys rivulata (2373), 12) Testudo graeca (1219), 13) Monanchus monachus (1366), 14) Myontis blythii (1307), και 15) Rhinolophus blassi (1306).

[10] «Καθορισμός στόχων διατήρησης φυσικών τύπων οικοτόπων του Παραρτήματος Ι και ειδών του Παραρτήματος ΙΙ της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ σε Ειδικές Ζώνες Διατήρησης και Τόπους Κοινοτικής Σημασίας του εθνικού οικολογικού δικτύου NATURA 2000».



Εικόνα 29: Προστατευόμενο Δίκτυο Natura 2000

2.6.2. Καταφύγια Άγριας Ζωής

Στην περιοχή των Οινουσσών έχουν οριστεί οι ακόλουθες περιοχές ως Καταφύγια Άγριας Ζωής :

1) «Ίδρυση μόνιμου καταφυγίου άγριας ζωής των νησίδων Άγιος Παντελεήμων, Πατερόνησο και Βάτος του Δήμου Οινουσσών, Νόμου Χίου περιφέρειας Βορείου Αιγαίου» (ΦΕΚ 1221/Β/10-08-2004, απόφαση αριθ. 1684/12-07-2004), όπου η έκταση εμβαδού στη νησίδα Άγιος Παντελεήμων αντιστοιχεί σε 36,710 στρ., στην νησίδα Πατερόνησο σε 9 στρ., ενώ στην νησίδα Βάτος σε 356,4 στρ.

Εντός του καταφυγίου άγριας ζωής απαγορεύονται: η θήρα και η συλλογή κάθε είδους άγριας πανίδας για μη ερευνητικούς σκοπούς, η καταστροφή κάθε είδους ζώνης με φυσική βλάστηση, η καταστροφή ζωντανών φυτοφρακτών, η αμμοληψία, η αποστράγγιση και αποξήρανση ελωδών εκτάσεων, η ρύπανση του υδάτινου πόρου και η ένταξη αυτής της έκτασης σε πολεοδομικό ή ρυμοτομικό σχεδιασμό. Για την εκτέλεση έργων και εργασιών, όπως αλιευτικών, αναδασμού, τουριστικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων, κατασκηνώσεων, λατομείων, μεταλλείων και δρόμων επιβάλλεται η υποβολή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων τύπου Α΄ και η χορήγηση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

2) «Μοναστήρι Οινουσσών» , με έκταση 2.746 στρ.

2.6.3. Μικροί Νησιωτικοί Υγρότοποι

Σύμφωνα με το Διάταγμα «Έγκριση καταλόγου μικρών νησιωτικών υγροτόπων και καθορισμός όρων και περιορισμών για την προστασία και ανάδειξη των μικρών παράκτιων υγροτόπων που περιλαμβάνονται σε αυτόν» (ΦΕΚ 229/Α.Α.Π./19-06-2012), στο Δήμο εντάσσονται οι εξής περιοχές:

1) Αλυκή Οινουσσών (κωδικός Υ413ΟΙΝ001), με έκταση 8 στρ.

2) Όρμος Φουρκερό, (κωδικός Υ413ΟΙΝ004), με έκταση 39 στρ.

3) Έλος Καλαμιάρη (κωδικός Υ413ΟΙΝ005), με έκταση 3 στρ.

Στο Άρθρο 2 παρ. 3 αναφέρεται ότι απαγορεύονται: α) οι εργασίες δόμησης και κυρίως ανέγερσης οποιασδήποτε μόνιμης ή προσωρινής κατασκευής, η οποία δεν συνδέεται άμεσα με την προστασία και την διατήρησή τους, την επιστημονική παρακολούθηση της κατάστασης διατήρησής τους και την περιβαλλοντική ενημέρωση των επισκεπτών, β) η διάνοιξη οδικού δικτύου, γ) οι εκχερσώσεις φυσικής βλάστησης, δ) οι αποξηράνσεις και τα αποστραγγιστικά έργα, ε) οι επιχωματώσεις, στ) η απόρριψη στερεών και υγρών αποβλήτων, ζ) η εισαγωγή ξενικών ειδών πανίδας και χλωρίδας, η) οι εξορύξεις αδρανών

και άλλων υλικών, θ) η επέκταση των καλλιεργειών, ι) η βόσκηση, ια) η αλιεία και οι ιχθυοκαλλιέργειες, ιβ) οι αμμοληψίες, ιγ) η συλλογή αμφιβίων, ιδ) οι παρεμβάσεις στο υδρολογικό καθεστώς (γεωτρήσεων, άντληση υδάτων), εκτός αν αποσκοπούν στη διατήρηση του υγροτόπου, ιε) οι παρεμβάσεις αλλοίωσης του τοπίου.

Συμμετοχή του Δήμου σε Δίκτυα

Κλείνοντας, σύμφωνα με την μελέτη με τίτλο «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Οινουσσών 2020-2023», αναφέρεται ότι ολόκληρο το σύμπλεγμα των νησιών έχει ενταχθεί στο Δίκτυο «Natura 2000», με τον Δήμο να συμμετέχει στο *Δίκτυο Αειφόρων Νήσων «Δάφνη»*[11], από το 2006 αποσκοπώντας στην ενδυνάμωση της τοπικής αυτοδιοίκησης των νησιών και στην εφαρμογή βιώσιμου μοντέλου ανάπτυξης εκτός του νησιωτικού χώρου (2020: 38). Επιπλέον, ανήκει στο *Δίκτυο Ελληνικών Πόλεων για την Ανάπτυξη* [υπ. αρ. 3/2020 (ΑΔΑ: ΨΤΕ1ΩΞΟ-ΦΜ7)], στο *Δίκτυο Αμφικτυονία Αρχαίων Ελληνικών Πόλεων* [υπ. αρ. 34/2018 (ΑΔΑ: ΩΣΚΑΩΞΟ-ΞΦΥ)], και στο *Εθνικό Διαδημοτικό Δίκτυο Υγιών Πόλεων – Προαγωγής Υγείας (ΕΔΔΥΠΠΥ)* [υπ. αρ. 90/2015 (ΑΔΑ: 723ΟΩΞΟ-ΟΕ6)] (2020: 88-91).

[11] Ο Δήμος συμμετέχει στο δίκτυο βάσει της υπ. αρ. 78/2018 (ΑΔΑ: 6903ΩΞΟ-ΒΘΤ). «Καταστατικός σκοπός του είναι η προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης στο χώρο του Αιγαίου και Ιονίου, με κύριους άξονες δραστηριότητας: α) την ενδυνάμωση του ρόλου της τοπικής κοινωνίας και της αυτοδιοίκησης των νησιών, δημιουργώντας τη βάση για τη συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων που αφορούν την οικονομική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομίας της περιοχής τους, β) την προώθηση των νέων τεχνολογιών, της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας με έμφαση στους τομείς του πολεοδομικού σχεδιασμού, της εξοικονόμησης ενέργειας, της διαχείρισης απορριμμάτων και νερού καθώς και της αφαλάτωσης, γ) τη διατήρηση και προστασία του αιγαιοπελαγίτικου περιβάλλοντος το οποίο αποτελεί βασικό οικονομικό πόρο σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, δ) τη στήριξη του ποιοτικού τουρισμού και των μορφών εναλλακτικού τουρισμού, ε) την ενθάρρυνση της συμμετοχής των πολιτικών, στ) τη συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς και σχήματα.» («Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Οινουσσών 2020-2023», 2020: 89).

Κεφάλαιο 3: Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Στον οικισμό των Οινουσσών, το σύνολο του οδικού δικτύου ανήκει στην Ομάδα Οδών Ε: οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές) με βασική λειτουργία την παραμονή. Ειδικότερα, περιλαμβάνονται στην Κατηγορία Οδού: Ε V και χαρακτηρίζονται ως Τοπικές Οδοί, σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων / Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ).

Πίνακας 2-4 : Λειτουργικά χαρακτηριστικά και παράμετροι μελέτης οδών

Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδών			Παράμετροι μελέτης και λειτουργίας οδών				
Ομάδα οδών	Κατηγορία οδού / Χαρακτηρισμός οδού		Είδος οχημάτων	Επιτρεπόμενη ταχύτητα $V_{επιτ}$ [km/h]	Χαρακτηριστικά επιφάνειας κυκλοφορίας	Κόμβοι	Ταχύτητα Μελέτης $V_σ$ [km/h]
1	2		3	4	5	6	7
Α	οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός σχεδίου (υπεραστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παροδίων ιδιοκτησιών Σημείωση : Η κατηγορία Α Ι αφορά οδούς σύνδεσης ευρύτερων περιοχών και οι οποίες δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες	Α Ι	Αυτοκινητόδρομος	μηχ.	≤ 120	διαχωρισμένη	ανισοπ.	(130) 120 110 100
		Οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90 (100)	διαχωρισμένη / ενιαία	(ανισοπ.) ισοπ.	(100) 90 (80)
	Α ΙΙ	Οδός μεταξύ νομών/επαρχιών	μηχ. (μηχ.) γεν.	≤ 110 ≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοπ. (ισοπ.) ισοπ.	(120) 110 100 90 (80) (100) 90 80 (70)
	Α ΙΙΙ	Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών	μηχ. γεν.	≤ 90 ≤ 80	διαχωρισμένη ενιαία	(ανισοπ.) ισοπ. ισοπ.	90 80 70 (90) 80 70 (60)
	Α IV	Οδός μεταξύ μικρών οικισμών Συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 80	ενιαία	ισοπ.	(90) 80 70 60 (50)
	Α V	Δευτερεύουσα οδός Αγροτική οδός	γεν.	≤ 60 (70)	ενιαία	ισοπ.	(70) 60 50 40 καμία*
	AVI	Τριτεύουσα οδός Δασική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	50 40 καμία*
Β	οδοί που διατρέχουν περιοχές εντός σχεδίου (ημιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών Σημείωση : Οι οδοί κατηγορίας Β Ι και Β ΙΙ δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες	Β Ι	Αστικός αυτοκινητόδρομος	μηχ.	≤ 100	διαχωρισμένη	ανισοπ.	100 90 80 70
	Β ΙΙ	Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοπ. (ισοπ.)	(100) 90 80 70 (60) 90 80 70 60
	Β ΙΙΙ	Αστική αρτηρία	μηχ. γεν.	≤ 70 ≤ 70	διαχωρισμένη ενιαία	ισοπ. ισοπ.	(80) 70 60 (50) 70 60 (50)
	Β IV	Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 60	ενιαία	ισοπ.	60 50
Γ	οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός** ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παροδίων ιδιοκτησιών	Γ ΙΙΙ	Αστική αρτηρία	γεν. γεν.	50 (≤ 70) 50 (≤ 60)	διαχωρισμένη ενιαία	ισοπ. ισοπ.	(70) (60) 50 (40) (60) 50 (40)
	Γ IV	Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤50 (≤ 60)	ενιαία	ισοπ.	(60) 50 (40)
Δ	οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές) με βασική λειτουργία την πρόσβαση	Δ IV	Συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμία*
		Δ V	Τοπική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμία*
Ε	οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές) με βασική λειτουργία την παραμονή	Ε V	Τοπική οδός	γεν.	≤ 30 ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμία*
		Ε VI	Τοπική οδός κατοικιών	γεν.	ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμία*

μηχ.= οχήματα με μέγιστη αναπτυσσόμενη ταχύτητα >60km/h
γεν.= οχήματα παντός είδους (. . .) = εξαίρεση

* δεν απαιτείται καθορισμός ταχύτητας μελέτης $V_σ$
** νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση

Κεφάλαιο 4: Κυκλοφοριακός φόρτος

Στα πλαίσια της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν στις 27, 28 και 29 Μάϊου 2023 καταγραφές κυκλοφοριακών ροών σε 4 επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός του Δήμου Οινουσσών. Σε διάφορα διαστήματα και σε διαφορετικές ώρες μέσα στη μέρα έγινε καταγραφή των οχημάτων ανά στρέφουσα και ανά τύπο. Στην ακόλουθη έκθεση παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής. Τα κυκλοφοριακά δεδομένα μαζί με τα χωρικά δεδομένα λαμβάνονται υπόψη αργότερα για τη διαμόρφωση μέτρων και κατευθύνσεων βιώσιμης κινητικότητας.

Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις των 4 κόμβων όπου πραγματοποιήθηκε καταγραφή, οι οποίοι είναι:

- Κόμβος 1: Κοντά στη παραλία Άγιος Ιωάννης
- Κόμβος 2: Πλησίον Δημοτικού Σταδίου
- Κόμβος 3: Ναυτικό Μουσείο
- Κόμβος 3α: Ναυτικό Μουσείο
- Κόμβος 4: Πλησίον Δημαρχείου



Εικόνα 30. Θέσεις κόμβων

Τα οχήματα που παρατηρήθηκαν κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας

όλες τις καταγραφές από τους κόμβους, υπολογίστηκαν ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Στα ακόλουθα διαγράμματα οπτικοποιείται η σύνθεση της κυκλοφορίας στους κόμβους.

Για τη παραλιακή οδό (κόμβοι 3, 3ᵃ και 4) το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 39,34%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι μεγαλύτερο από αυτό των ΙΧ και ίσο με 45,19%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα ποσοστό μεγαλύτερο του 13%. Τέλος, το ποσοστό των ποδηλάτων στους κόμβους βρέθηκε ίσο με 2,07%.



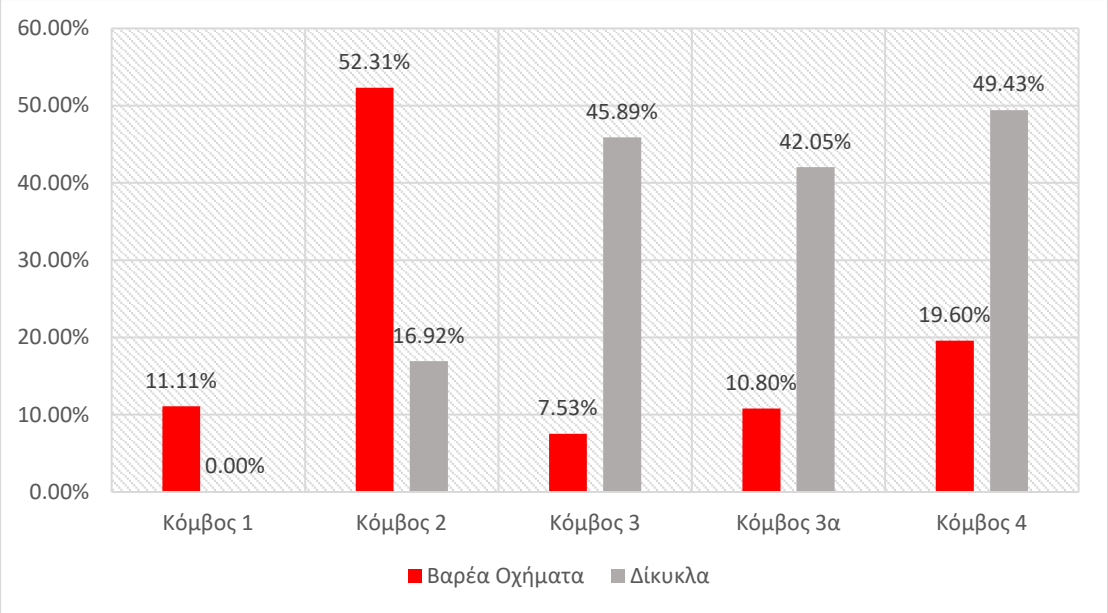
Διάγραμμα 1. Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην παραλιακή οδό

Συνολικά το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 39,04%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι μεγαλύτερο από αυτό των ΙΧ και ίσο με 42,84%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα ποσοστό μεγαλύτερο του 15%. Τέλος, το ποσοστό των ποδηλάτων στους κόμβους της του Δήμου βρέθηκε ίσο με 1,90%.



Διάγραμμα 2. Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

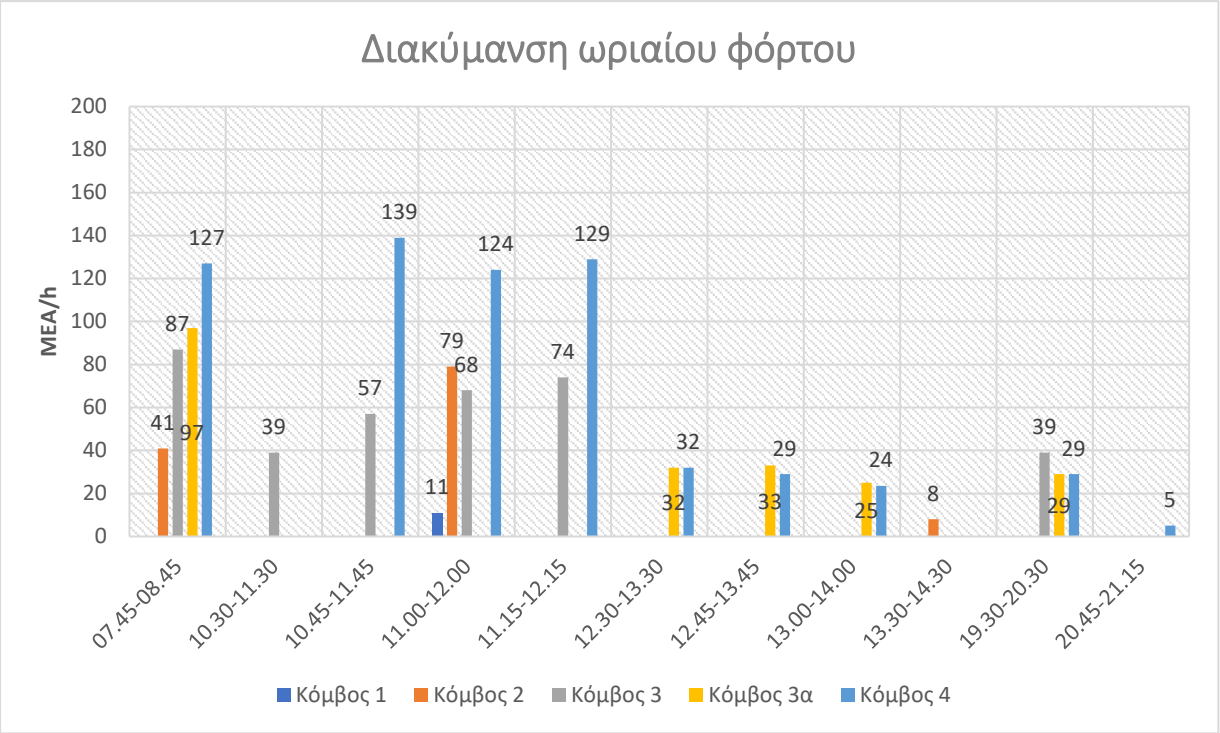
Εξετάζοντας τα συγκεντρωτικά στοιχεία των μετρήσεων, το μεγαλύτερο και γενικά πολύ υψηλό ποσοστό βαρέων οχημάτων (φορτηγά και λεωφορεία) καταγράφηκε στον κόμβο 2, δηλαδή 52,31% των συνολικών καταγεγραμμένων οχημάτων. Τα περισσότερα δίκυκλα εμφανίστηκαν στον κόμβο 4, με ποσοστό 49,43%. Στον ίδιο κόμβο, το ποσοστό των βαρέων οχημάτων ήταν ίσο με 19,60% επί των συνολικών καταγεγραμμένων οχημάτων. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 3. Ποσοστό βαρέων οχημάτων και δίκυκλων ανά κόμβο

Από τις καταγραφές που πραγματοποιήθηκαν ήταν δυνατό να υπολογιστούν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι, τόσο ανά κίνηση όσο και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Σημειώνεται ότι για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: 1 ΙΧ αναλογεί σε 1 ΜΕΑ, 1 φορτηγό σε 3 ΜΕΑ, 1 λεωφορεία σε 2 ΜΕΑ και 1 μηχανοκίνητο δίκυκλο ή ένα ποδήλατο αναλογεί σε 0,5 ΜΕΑ.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζονται τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα από την διαδικασία συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων στις Οινούσσες. Στον κόμβο 4 μετρήθηκαν οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι κατά την διάρκεια της πρωινής ώρας αιχμής, οι οποίοι ωστόσο δεν ξεπερνούν τα 140 ΜΕΑ σε όλα τα διαστήματα. Αντίθετα, οι χαμηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι μετρήθηκαν στον κόμβο 1, αφού στην μοναδική ώρα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις καταγράφηκαν οχήματα που αντιστοιχούν σε 11 ΜΕΑ. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι σε γενικές γραμμές όλοι οι κόμβοι παρουσίασαν περισσότερα ΜΕΑ κατά τις πρωινές ώρες αιχμής (δηλαδή μεταξύ 07:45 και 12:15) σε σχέση με τις μεσημεριανές (δηλαδή μεταξύ 12:15 και 14:00) και βραδινές (19:30 με 21:15).



Διάγραμμα 4. Διακύμανση ωριαίου φόρτου

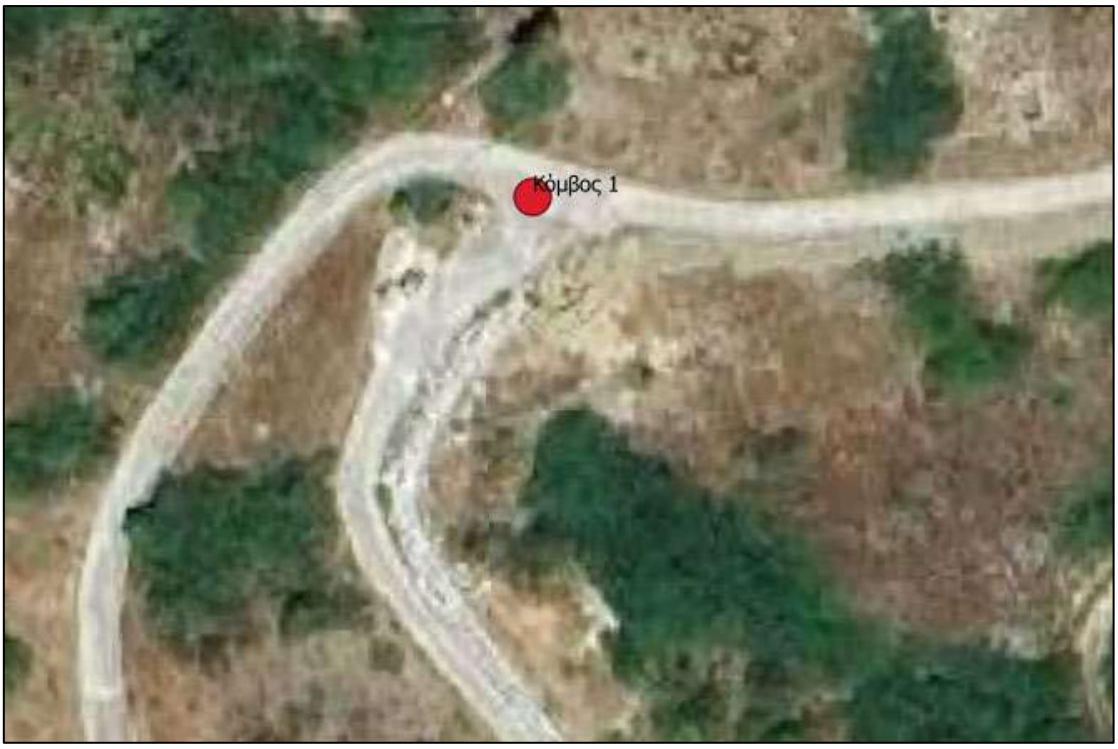
Κόμβος 1: Παραλία Άγιος Ιωάννης

Ο κόμβος 1 βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα των Οινουσσών και η ακριβής του τοποθεσία είναι: https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.51505%2C26.22714

Ο κόμβος 1 αποτελείται από δύο ανώνυμες οδούς, οι οποίες είναι αμφίδρομες, χωρίς διαχωριστική νησίδα. Η μία είναι η κεντρική οδός των Οινουσσών και από τη μία πλευρά οδηγεί στις Οινούσσες (σκέλος 1) και από την άλλη στον Σταθμό Επεξεργασίας Νερού (σκέλος 2). Η δεύτερη συνδέει το νότιο τμήμα των Οινουσσών με την περιοχή (σκέλος 3). Σημειώνεται πως δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι τρισκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 3 προσβάσεις (σκέλη) και 6 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Από Οινούσσες προς Σταθμός Επεξεργασίας Νερού
- Από Οινούσσες προς νότια
- Από Νότια προς Οινούσσες
- Από Νότια προς Σταθμός Επεξεργασίας Νερού
- Από Σταθμός Επεξεργασίας Νερού προς νότια
- Από Σταθμός Επεξεργασίας Νερού προς Οινούσσες

Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζεται η τοποθεσία, τα σκέλη και η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 1:



Εικόνα 31. Τοποθεσία κόμβου 1

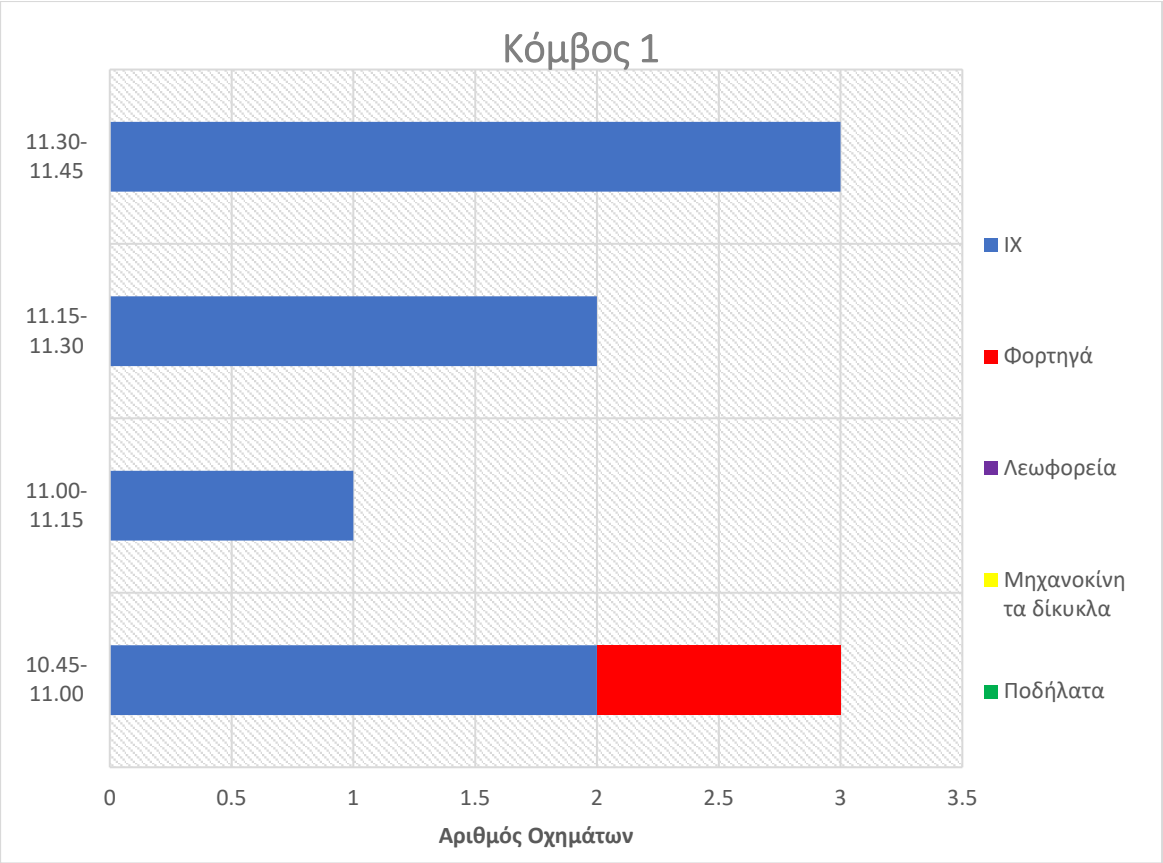


Εικόνα 32. Σκέλη κόμβου 1

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου για τον κόμβο 1 πραγματοποιήθηκαν την Κυριακή 28 Μαΐου στο διάστημα 10:45-11:45.

Στον Κόμβο 1 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά τα τέταρτα 10:45-11:00 και 11:30-11:45 και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:00-11:15. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν

συνολικά 9 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ είναι 88,9%, ενώ το υπόλοιπο 11,1% αντιστοιχεί στα φορτηγά.

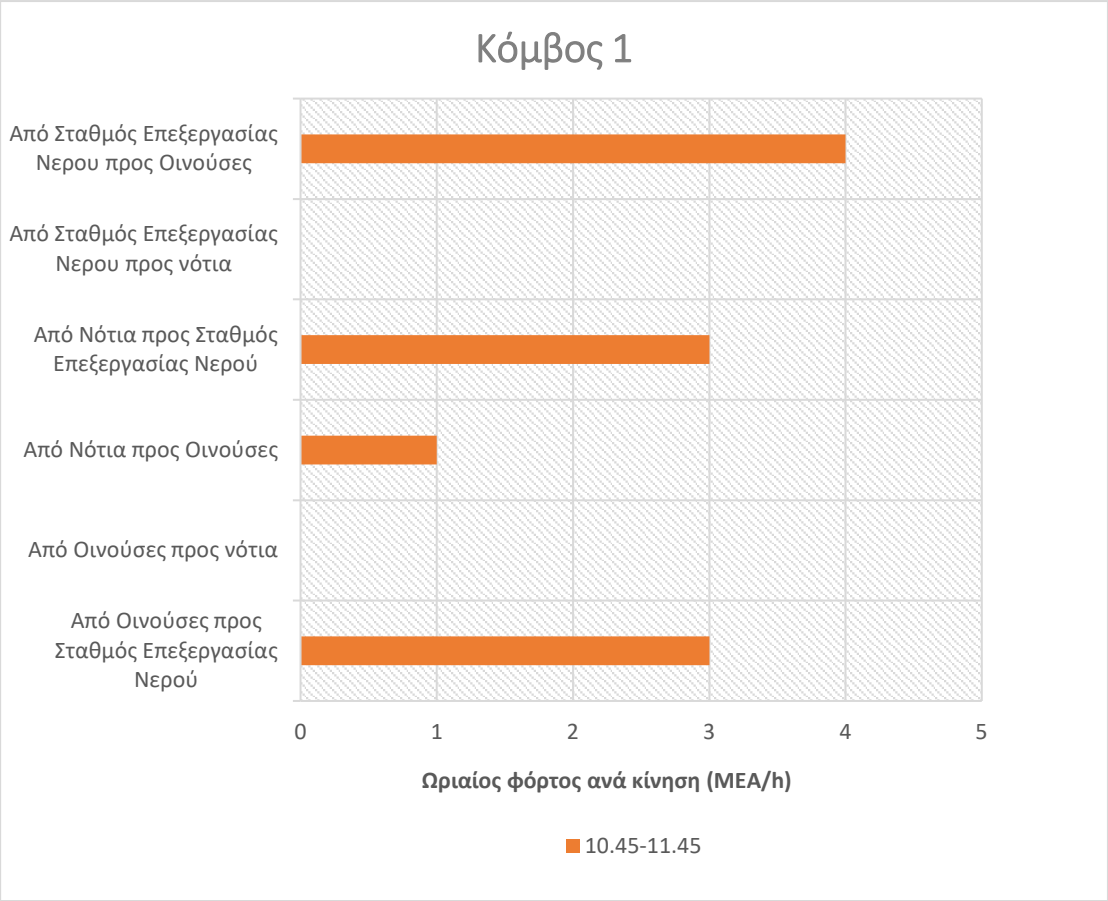


Διάγραμμα 5. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 1 ανά 15'

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος για την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 4 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 6: Από Σταθμό Επεξεργασίας Νερού προς Οινούσες. Στην αντίθετη πορεία (κίνηση 1) ο φόρτος βρέθηκε ίσος με 3 ΜΕΑ/h.

Πίνακας 6. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 1

	27/05 19:30-20:30	Μέγιστο
Από Οινούσσες προς Σταθμός Επεξεργασίας Νερού	3	3
Από Οινούσσες προς νότια	0	0
Από Νότια προς Οινούσσες	1	1
Από Νότια προς Σταθμός Επεξεργασίας Νερού	3	3
Από Σταθμός Επεξεργασίας Νερού προς νότια	0	0
Από Σταθμός Επεξεργασίας Νερού προς Οινούσσες	4	4
Σύνολο	11	11



Διάγραμμα 6. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 1

Κόμβος 2: Δημοτικό Στάδιο

Ο κόμβος 2 βρίσκεται δυτικά του οικισμού των Οινουσσών πλησίον του Δημοτικού Σταδίου και η ακριβής τοποθεσία είναι:

https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.51717%2C26.21544

Ο κόμβος 2 αποτελείται από δύο ανώνυμες οδούς, οι οποίες είναι αμφίδρομες, χωρίς διαχωριστική νησίδα. Η μία συνδέει την παραλία Κακοπετριά (σκέλος 1) με τον οικισμό (σκέλος 3) και το λιμάνι των Οινουσσών (σκέλος 4) αφού διακλαδώνεται στον κόμβο 2 και η δεύτερη συνδέει το Δημοτικό Στάδιο (σκέλος 5) με το βόρειο τμήμα (σκέλος 2) του νησιού. Σημειώνεται πως δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι πεντασκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 5 προσβάσεις (σκέλη) και 20 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

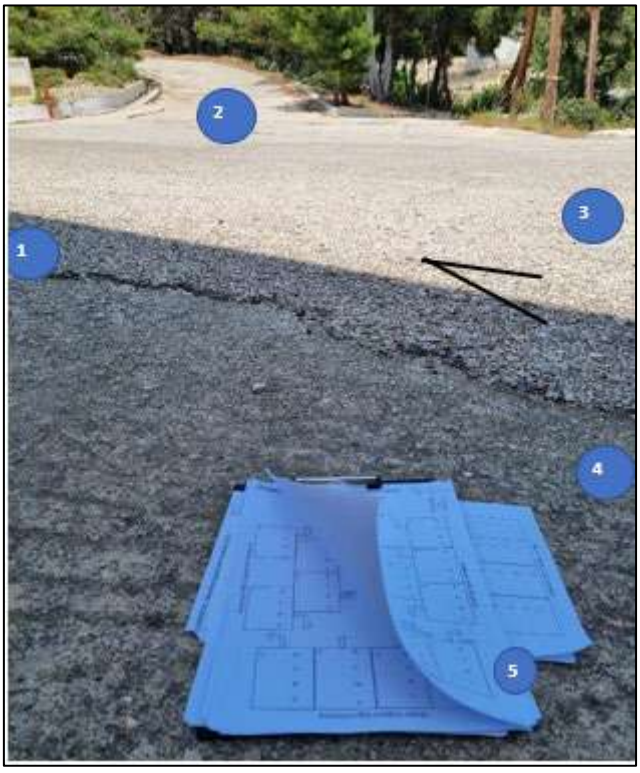
- Κίνηση 1: Από ανώνυμη οδό (Κακοπετριά) προς ανώνυμη οδό (βόρεια)
- Κίνηση 2: Από ανώνυμη οδό (Κακοπετριά) προς ανώνυμη οδό (Οινούσσες)

- Κίνηση 3: Από ανώνυμη οδό (Κακοπετριά) προς ανώνυμη οδό (λιμάνι)
- Κίνηση 4: Από ανώνυμη οδό (Κακοπετριά) προς ανώνυμη οδό (Στάδιο)
- Κίνηση 5: Από ανώνυμη οδό (Στάδιο) προς ανώνυμη οδό (Κακοπετριά)
- Κίνηση 6: Από ανώνυμη οδό (Στάδιο) προς ανώνυμη οδό (βόρεια)
- Κίνηση 7: Από ανώνυμη οδό (Στάδιο) προς ανώνυμη οδό (Οινούσσες)
- Κίνηση 8: Από ανώνυμη οδό (Στάδιο) προς ανώνυμη οδό (λιμάνι)
- Κίνηση 9: Από ανώνυμη οδό (λιμάνι) προς ανώνυμη οδό (Στάδιο)
- Κίνηση 10: Από ανώνυμη οδό (λιμάνι) προς ανώνυμη οδό (Κακοπετριά)
- Κίνηση 11: Από ανώνυμη οδό (λιμάνι) προς ανώνυμη οδό (Οινούσσες)
- Κίνηση 12: Από ανώνυμη οδό (λιμάνι) προς ανώνυμη οδό (βόρεια)
- Κίνηση 13: Από ανώνυμη οδό (βόρεια) προς ανώνυμη οδό (Κακοπετριά)
- Κίνηση 14: Από ανώνυμη οδό (βόρεια) προς ανώνυμη οδό (Στάδιο)
- Κίνηση 15: Από ανώνυμη οδό (βόρεια) προς ανώνυμη οδό (λιμάνι)
- Κίνηση 16: Από ανώνυμη οδό (βόρεια) προς ανώνυμη οδό (Οινούσσες)
- Κίνηση 17: Από ανώνυμη οδό (Οινούσσες) προς ανώνυμη οδό (Στάδιο)
- Κίνηση 18: Από ανώνυμη οδό (Οινούσσες) προς ανώνυμη οδό (λιμάνι)
- Κίνηση 19: Από ανώνυμη οδό (Οινούσσες) προς ανώνυμη οδό (Κακοπετριά)
- Κίνηση 20: Από ανώνυμη οδό (Οινούσσες) προς ανώνυμη οδό (βόρεια)

Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζεται η τοποθεσία, τα σκέλη και η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 2:



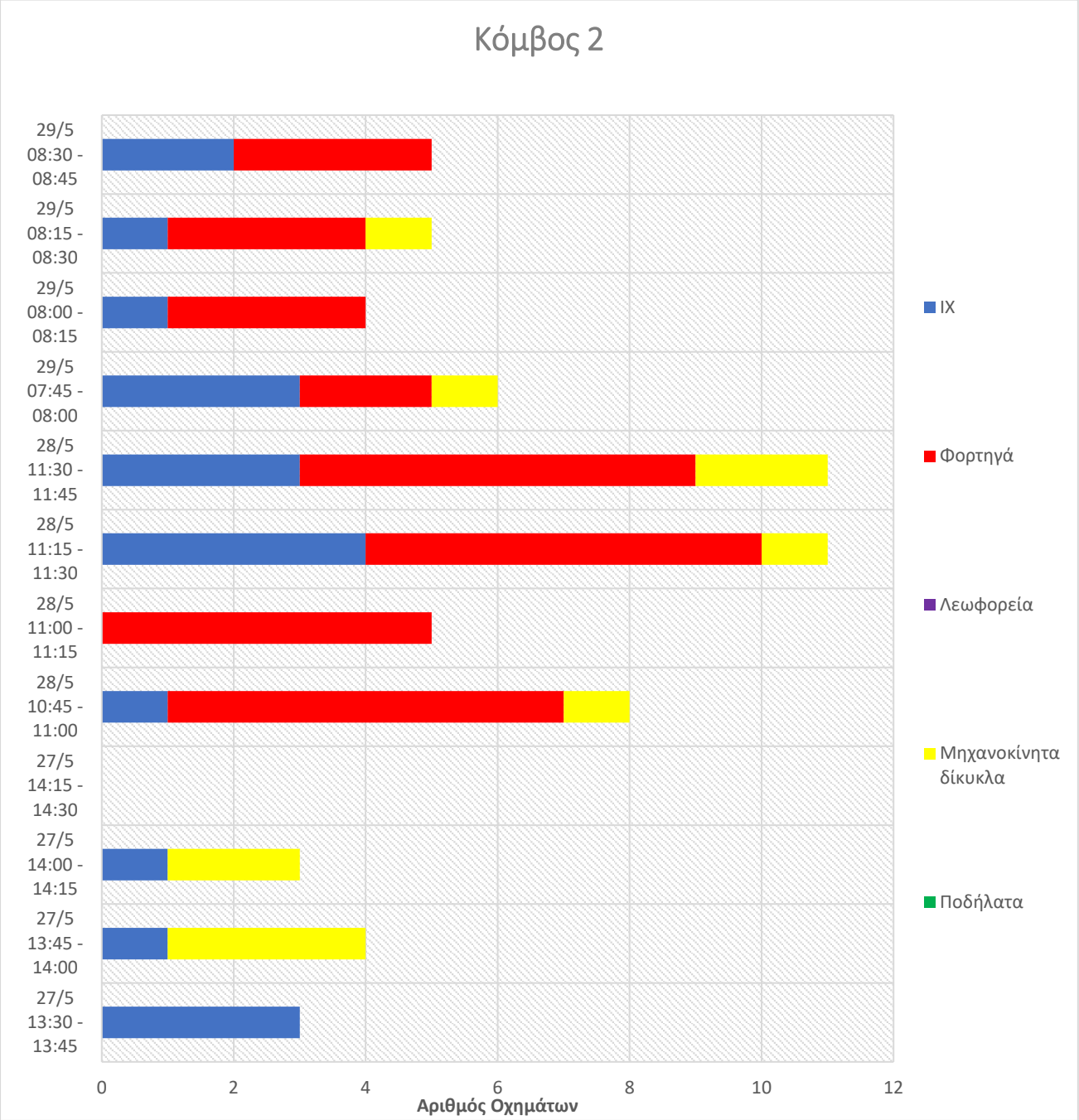
Εικόνα 33. Τοποθεσία κόμβου 2



Εικόνα 34. Σκέλη κόμβου 2

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου για τον κόμβο 2 πραγματοποιήθηκαν το Σάββατο 27 Μαΐου στο διάστημα 13:30-14:30, τη Κυριακή 28 Μαΐου στο διάστημα 10:45-11:45 και τη Δευτέρα 29 Μαΐου στο διάστημα 07:45-08:45.

Στον Κόμβο 2 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά τα τέταρτα 11:30-11:45 και 11:15-11:30 στις 28 Μαΐου και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 14:15-14:30 στις 27 Μαΐου. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 85 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 31,76%, τα δίκυκλα το 15,29%, ενώ τα φορτηγά αποτελούσαν την πλειοψηφία και συγκέντρωσαν 52,94%.



Διάγραμμα 7. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 2 ανά 15'

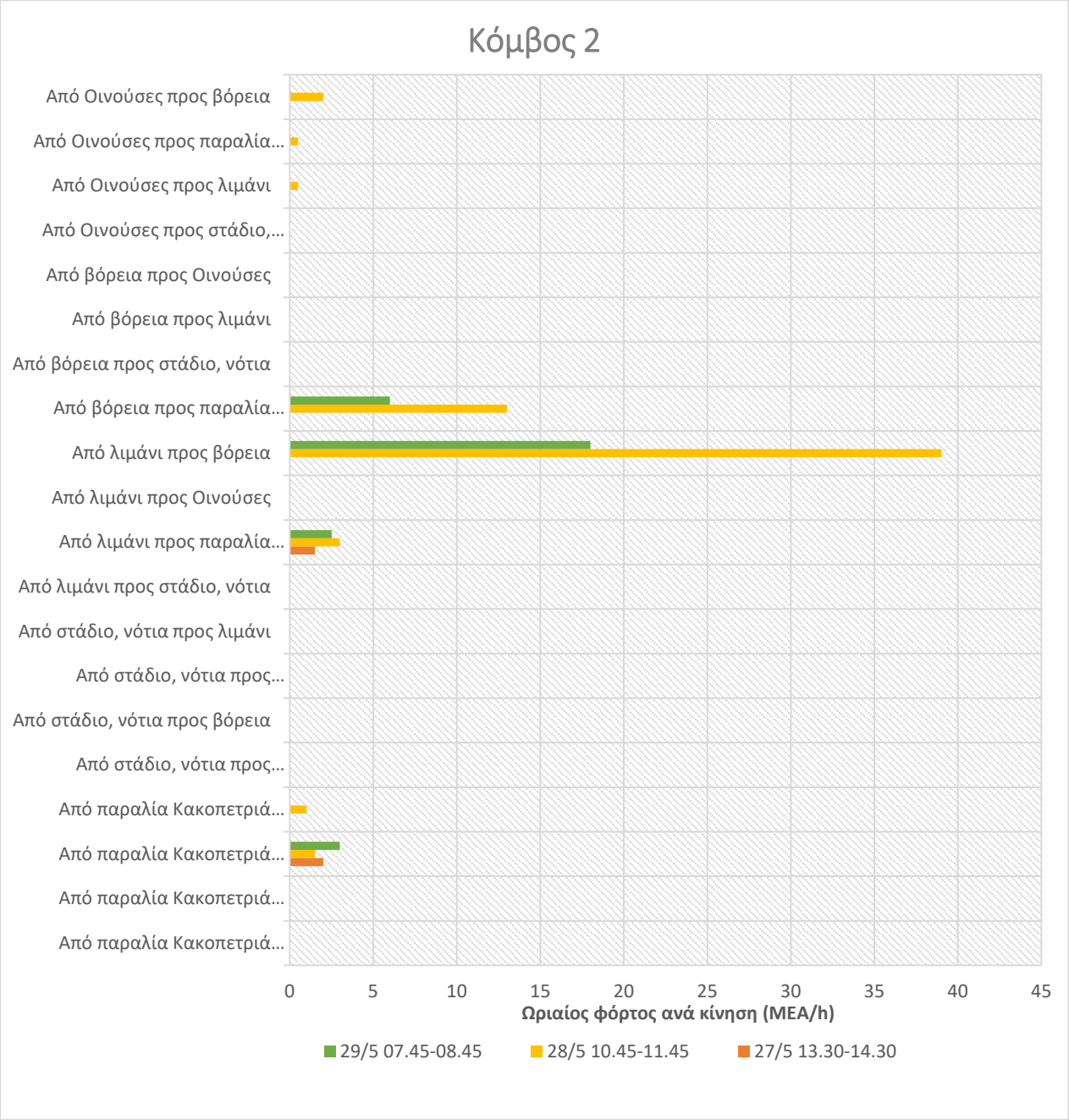
Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος στον κόμβος 2 καταγράφηκε για την πρωινή αιχμή, είναι ίσος με 39 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 12: Από λιμάνι προς βόρεια στο χρονικό διάστημα 10:45-11:45 στις

28/5. Στην αντίθετη πορεία (κίνηση 15) ο φόρτος βρέθηκε ίσος με 0 ΜΕΑ/h. Για την μεσημεριανή ώρα αιχμής ο υψηλότερος φόρτος είναι 2 ΜΕΑ παρατηρείται στις κινήσεις 3 και 10.

Πίνακας 7. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 2

	27/5 13:30-4:30	28/5 10:45-11:45	29/5 07:45-08:45	Μέγιστο
Από παραλία Κακοπετριά προς βόρεια	0	0	0	0
Από παραλία Κακοπετριά προς Οινούσες	0	0	0	0
Από παραλία Κακοπετριά προς λιμάνι	2	2	3	3
Από παραλία Κακοπετριά προς στάδιο, νότια	0	1	0	1
Από στάδιο, νότια προς παραλία Κακοπετριά	0	0	0	0
Από στάδιο, νότια προς βόρεια	0	0	0	0
Από στάδιο, νότια προς Οινούσες	0	0	0	0
Από στάδιο, νότια προς λιμάνι	0	0	0	0
Από λιμάνι προς στάδιο, νότια	0	0	0	0
Από λιμάνι προς παραλία Κακοπετριά	2	3	3	3
Από λιμάνι προς Οινούσες	0	0	0	0
Από λιμάνι προς βόρεια	0	39	18	39
Από βόρεια προς παραλία Κακοπετριά	0	13	6	13
Από βόρεια προς στάδιο, νότια	0	0	0	0
Από βόρεια προς λιμάνι	0	0	0	0
Από βόρεια προς Οινούσες	0	0	0	0
Από Οινούσες προς στάδιο, νότια	0	0	0	0
Από Οινούσες προς λιμάνι	0	1	0	1

Από Οινούσες προς παραλία Κακοπετριά	0	1	0	1
Από Οινούσες προς βόρεια	0	2	0	2
Σύνολο	4	61	30	61



Διάγραμμα 8 .Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 2

Κόμβος 3: Ναυτικό Μουσείο

Ο κόμβος 1 βρίσκεται κεντρικά του οικισμού των Οινουσσών πλησίον του Ναυτικού Μουσείου και η ακριβής τοποθεσία είναι:

https://www.openstreetmap.org/note/new?lat=38.51437&lon=26.21862#map=18/38.51473/26.21883&layers=N

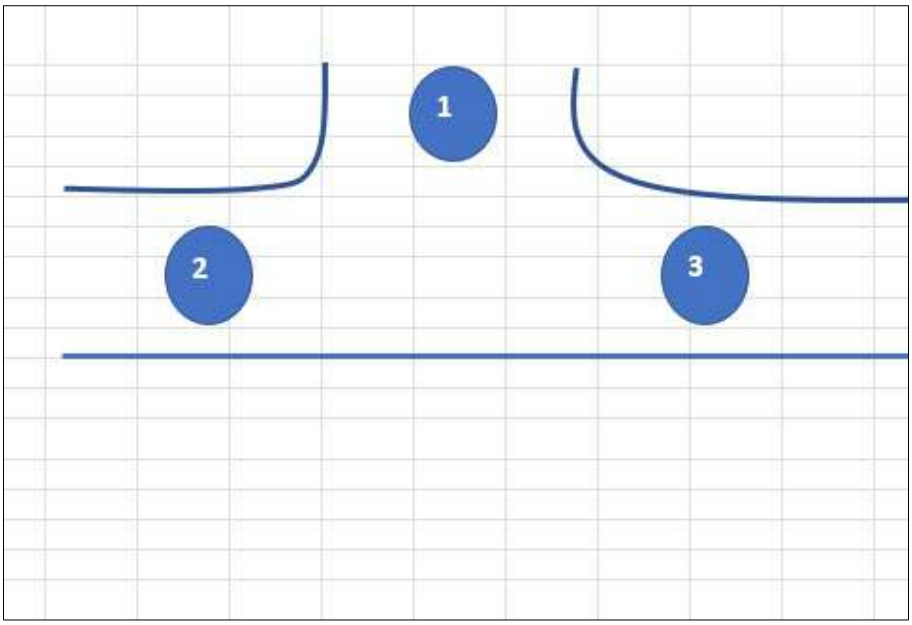
Ο κόμβος 3 αποτελείται από οδούς, οι οποίες είναι αμφίδρομες, χωρίς διαχωριστική νησίδα. Η μία είναι η κεντρική παραλιακή οδός των Οινουσσών και περνάει από τη μία πλευρά από παιδική χαρά (σκέλος 2) και από την άλλη από το Ναυτικό Μουσείο (σκέλος 3). Η δεύτερη συνδέει την παραλιακή οδό με το κέντρο του οικισμού και περνάει από τα ΕΛΤΑ (σκέλος 3). Είναι τρισκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 3 προσβάσεις (σκέλη) και 6 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- → Κίνηση 1: Από ΕΛΤΑ προς παιδική χαρά
- → Κίνηση 2: Από ΕΛΤΑ προς Ναυτικό Μουσείο
- → Κίνηση 3: Από παιδική χαρά προς ΕΛΤΑ
- → Κίνηση 4: Από παιδική χαρά προς Ναυτικό Μουσείο
- → Κίνηση 5: Από Ναυτικό Μουσείο προς ΕΛΤΑ
- → Κίνηση 6: Από Ναυτικό Μουσείο προς παιδική χαρά

Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζεται η τοποθεσία, τα σκέλη και η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 3:



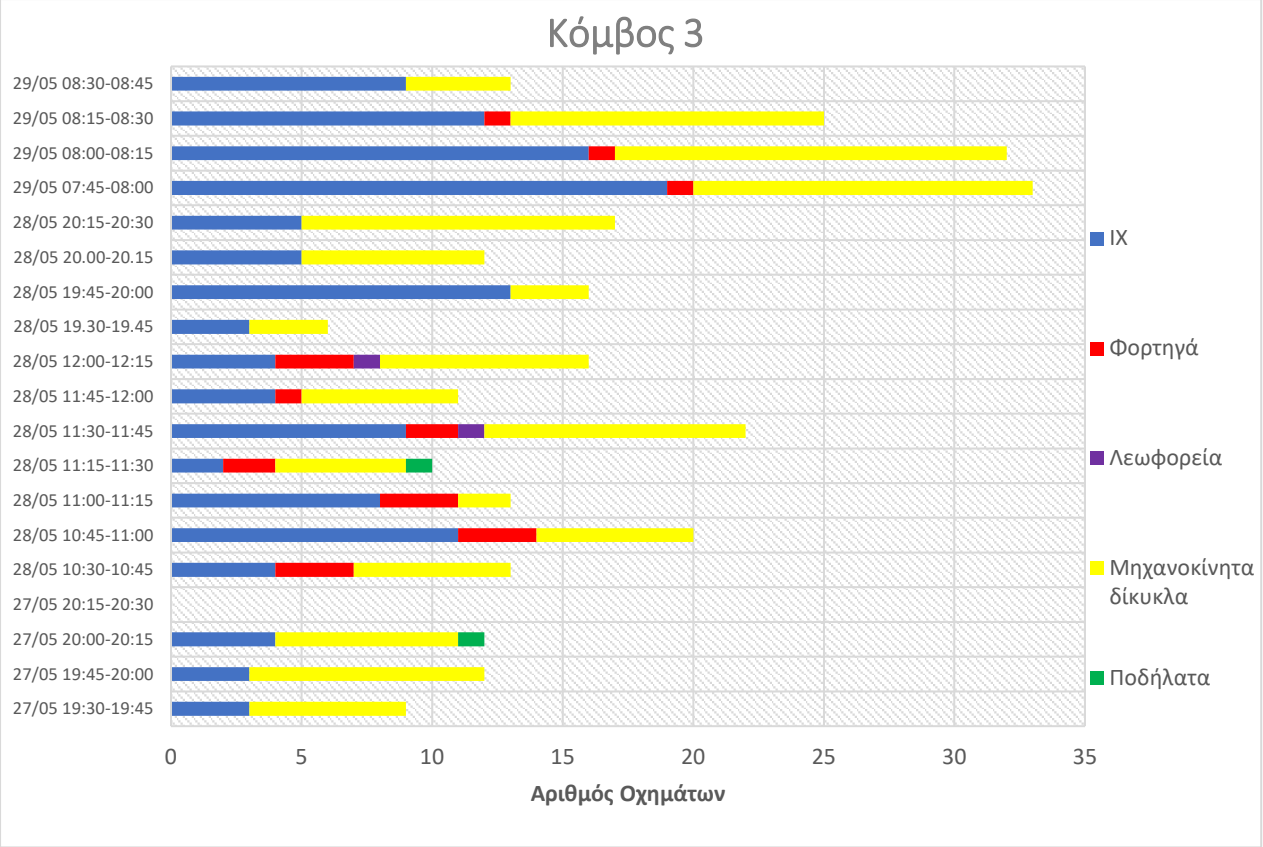
Εικόνα 35. Υφιστάμενη κατάσταση κόμβου 3



Εικόνα 36. Σκέλη κόμβου 3

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου για τον κόμβο 3 πραγματοποιήθηκαν το Σάββατο 27 Μαΐου στο διάστημα 19:30-20:30, τη Κυριακή 28 Μαΐου στα διαστήματα 10:30-12:15 και 19:30-20:30 και τη Δευτέρα 29 Μαΐου στο διάστημα 07:45-08:45.

Στον Κόμβο 3 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 07:45-08:00 στις 29 Μαΐου και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 20:15-20:30 στις 27 Μαΐου. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 292 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ και των δίκυκλων άγγιξε το ποσοστό 46%, ενώ τα φορτηγά άγγιξαν το 7% Το υπόλοιπο 1% μοιράζεται σε λεωφορεία και ποδήλατα.



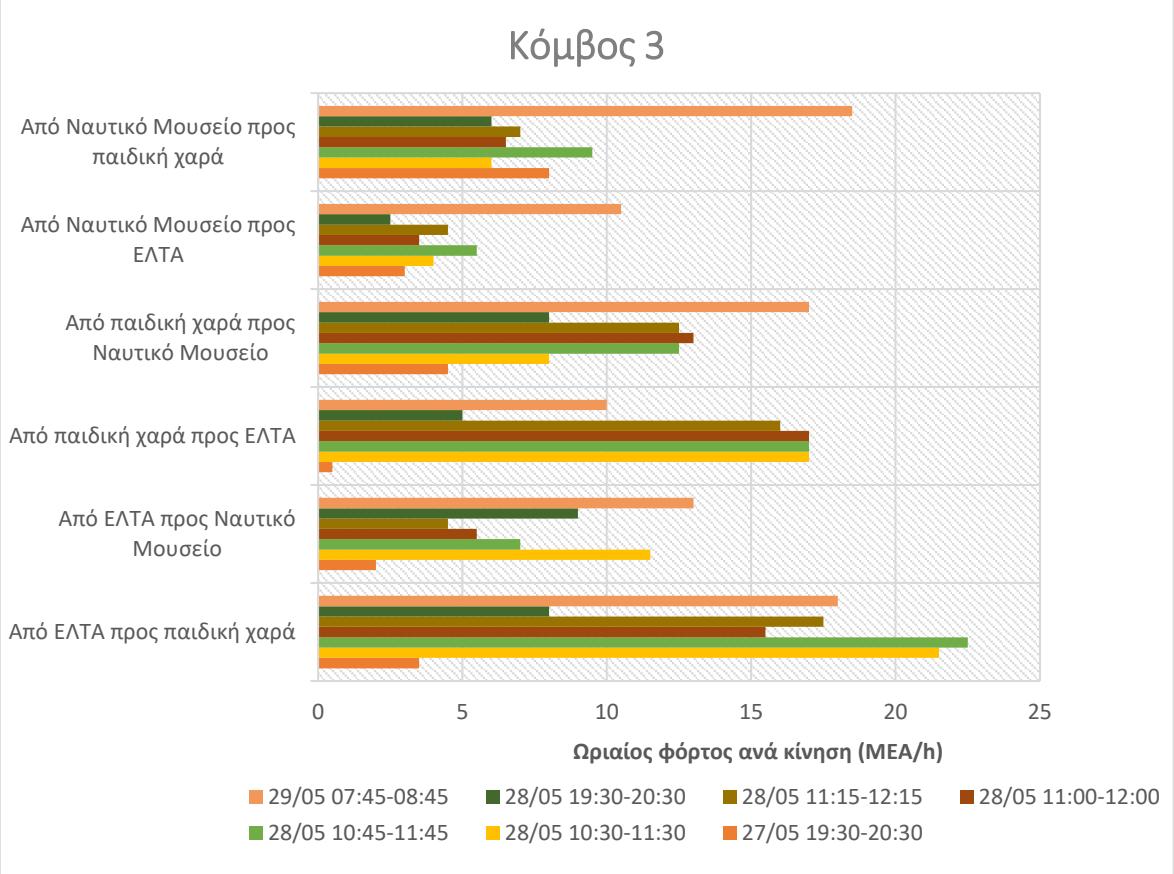
Διάγραμμα 9. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 3 ανά 15'

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος για την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 23 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 1: Από ΕΛΤΑ προς παιδική χαρά το χρονικό διάστημα 10:45-11:45. Στην αντίθετη πορεία (κίνηση 3) ο φόρτος βρέθηκε ίσος με 17 ΜΕΑ/h. Για την βραδινή ώρα αιχμής ο υψηλότερος φόρτος είναι 9 ΜΕΑ παρατηρείται στην κίνηση 2 και στις 28 Μαΐου.

Πίνακας 8. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 3

	27/05 19:30-20:30	**28/05 10:30-11:30**	**28/05 10:45-11:45**	**28/05 11:00-12:00**	**28/05 11:15-12:15**	**28/05 19:30-20:30**	**29/05 07:45-08:45**	**Μέγιστο**
Από ΕΛΤΑ προς παιδική χαρά	4	22	**23**	16	18	8	18	**23**
Από ΕΛΤΑ προς Ναυτικό Μουσείο	**2**	12	7	6	5	**9**	13	13
Από παιδική χαρά προς ΕΛΤΑ	1	17	17	17	16	5	10	17
Από παιδική χαρά προς Ναυτικό Μουσείο	5	8	13	13	13	8	17	17
Από Ναυτικό Μουσείο προς ΕΛΤΑ	3	4	6	4	5	3	11	11

Από Ναυτικό Μουσείο προς παιδική χαρά	8	6	10	7	7	6	19	19
Σύνολο	22	68	74	61	62	39	87	87



Διάγραμμα 10. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (MEA/h) στον κόμβο 3

Κόμβος 3α: Ναυτικό Μουσείο

Ο κόμβος 3α βρίσκεται κεντρικά του οικισμού των Οινουσσών πλησίον του Ναυτικού Μουσείου και δίπλα στον κόμβο 3 και η ακριβής τοποθεσία είναι:

https://www.openstreetmap.org/note/new?lat=38.51460&lon=26.21777

Ο κόμβος 3α αποτελείται από οδούς, οι οποίες είναι αμφίδρομες, χωρίς διαχωριστική νησίδα. Η μία είναι η κεντρική παραλιακή οδός των Οινουσσών και περνάει από τη μία πλευρά από τον Ναυτικό Όμιλο (σκέλος 2) και από την άλλη από το Ναυτικό Μουσείο (σκέλος 3). Η δεύτερη συνδέει την παραλιακή οδό με το Δημοτικό Στάδιο (σκέλος 1). Είναι τρισκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 3 προσβάσεις (σκέλη) και 6 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- → Κίνηση 1: Από Στάδιο προς Ναυτικός Όμιλος
- → Κίνηση 2: Από Στάδιο προς Ναυτικό Μουσείο

- → Κίνηση 3: Από Ναυτικός Όμιλος προς Στάδιο
- → Κίνηση 4: Από Ναυτικός Όμιλος προς Ναυτικό Μουσείο
- → Κίνηση 5: Από Ναυτικό Μουσείο προς Στάδιο
- → Κίνηση 6: Από Ναυτικό Μουσείο προς Ναυτικός Όμιλος

Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζεται η τοποθεσία, τα σκέλη και η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 3α:



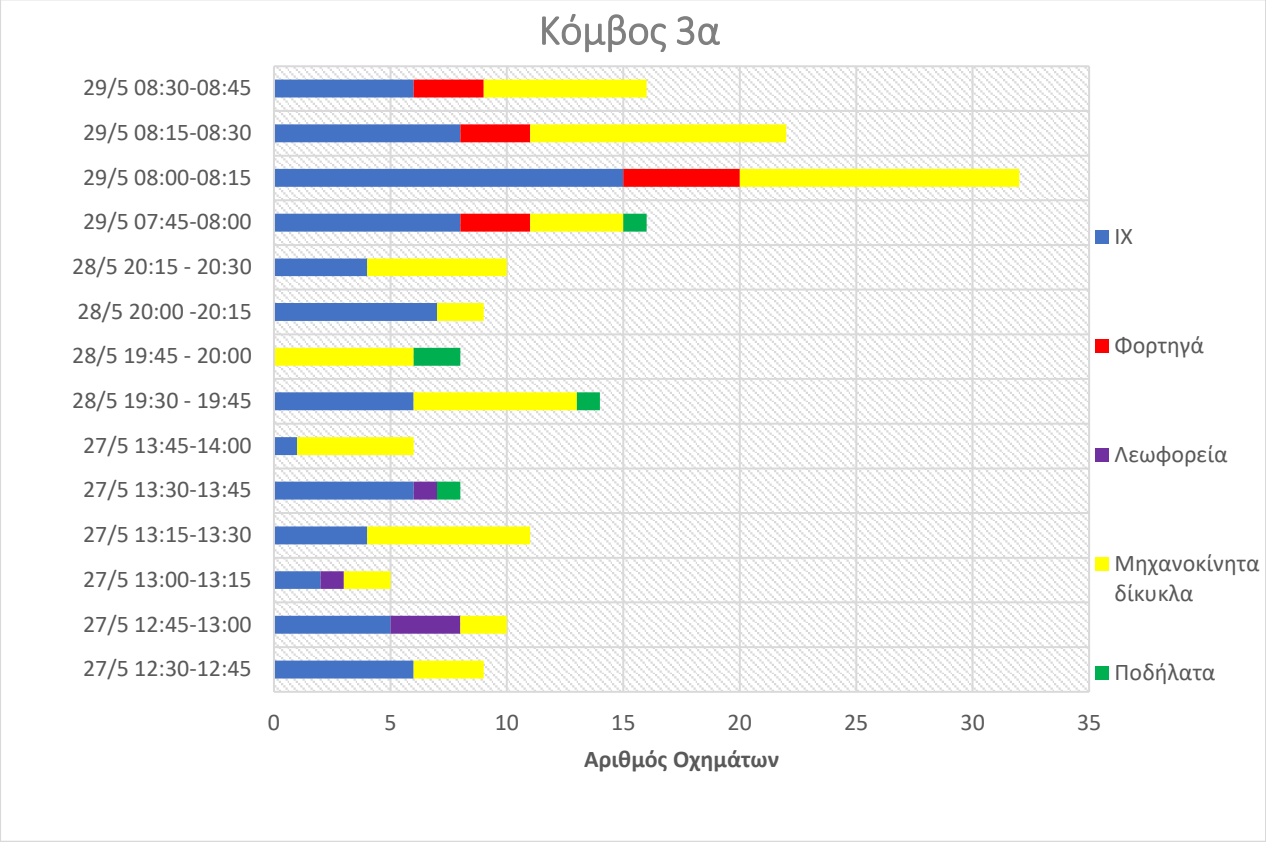
Εικόνα 37. Τοποθεσία κόμβου 3α



Εικόνα 38. Σκέλη κόμβου 3α

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου για τον κόμβο 3α πραγματοποιήθηκαν το Σάββατο 27 Μαΐου στο διάστημα 12:30-14:00, τη Κυριακή 28 Μαΐου στο διάστημα 19:30-20:30 και τη Δευτέρα 29 Μαΐου στο διάστημα 07:45-08:45.

Στον Κόμβο 3α ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 08:00-08:15 στις 29 Μαΐου και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 13:00-13:15 στις 27 Μαΐου. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 176 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 44%, τα δίκυκλα άγγιξαν το 42%, ενώ τα φορτηγά άγγιξαν το 8%. Το υπόλοιπο 6% μοιράζονται λεωφορεία και ποδήλατα.

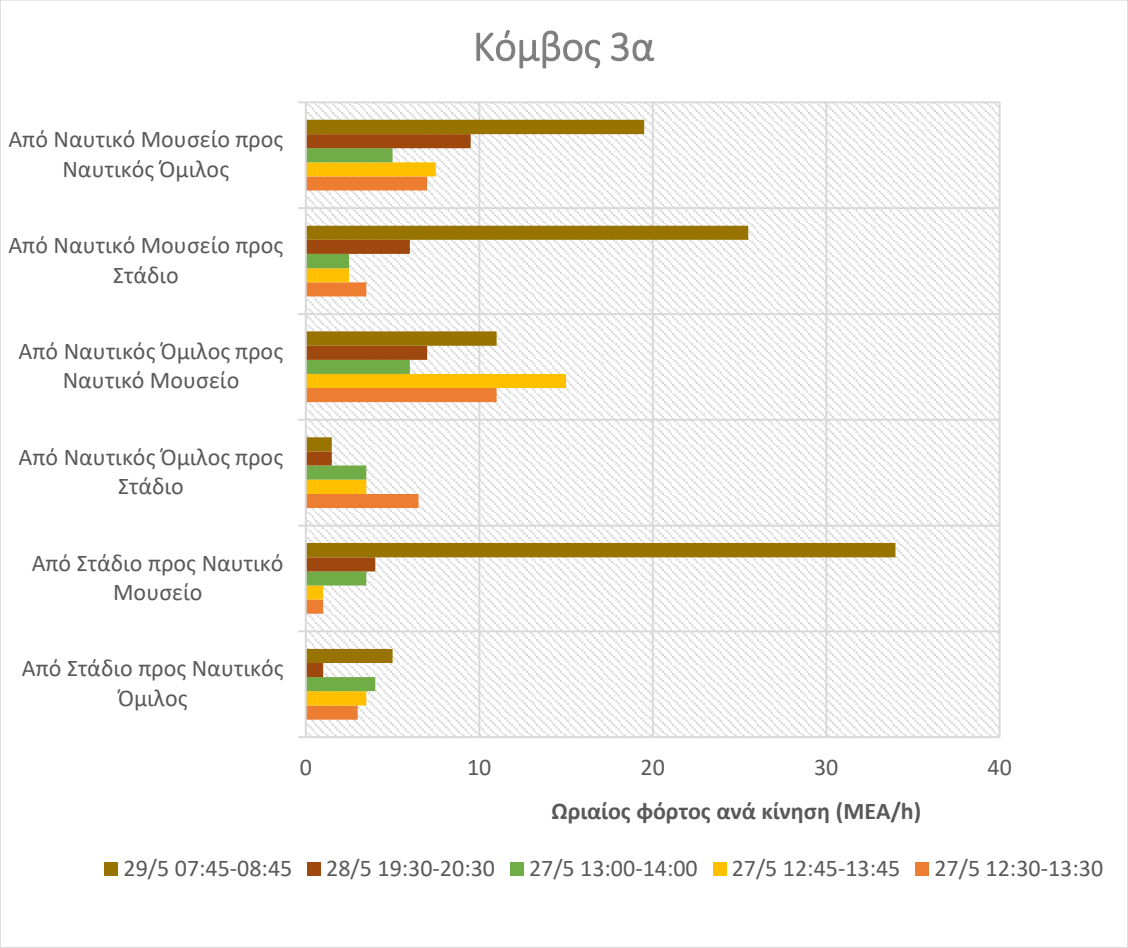


Διάγραμμα 11. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 3α ανά 15'

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος στον κόμβος 3ᵅ καταγράφηκε για την πρωινή αιχμή, είναι ίσος με 34 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 2: Από Στάδιο προς Ναυτικό Μουσείο στο χρονικό διάστημα 07:45-08:45. Στην αντίθετη πορεία (κίνηση 4) ο φόρτος βρέθηκε ίσος με 26 ΜΕΑ/h. Για την βραδινή ώρα αιχμής ο υψηλότερος φόρτος είναι 10 ΜΕΑ παρατηρείται στην κίνηση 6 και στις 28 Μαΐου, ενώ για την μεσημεριανή ώρα αιχμής ο υψηλότερος φόρτος είναι 15 ΜΕΑ και παρατηρήθηκε στις 27 Μαΐου και στο διάστημα 12:45-13:45.

Πίνακας 9. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 3α

	27/5 12:30-13:30	27/5 12:45-13:45	27/5 13:00-14:00	28/5 19:30-20:30	29/5 07:45-08:45	Μέγιστη
Από Στάδιο προς Ναυτικός Όμιλος	3	4	4	1	5	5
Από Στάδιο προς Ναυτικό Μουσείο	1	1	4	4	**34**	**34**
Από Ναυτικός Όμιλος προς Στάδιο	7	4	4	2	2	7
Από Ναυτικός Όμιλος προς Ναυτικό Μουσείο	11	**15**	6	7	11	15
Από Ναυτικό Μουσείο προς Στάδιο	4	3	3	6	26	26
Από Ναυτικό Μουσείο προς Ναυτικός Όμιλος	7	8	5	**10**	20	20
Σύνολο	32	33	25	29	97	97



Διάγραμμα 12. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 3α

Κόμβος 4: Πλησίον Δημαρχείου

Ο κόμβος 4 βρίσκεται στο λιμάνι των Οινουσσών πλησίον του Δημαρχείου Οινουσσών και η ακριβής τοποθεσία είναι:
https://www.openstreetmap.org/note/new?lat=38.51335&lon=26.21985

Ο κόμβος 4 αποτελείται από δύο ανώνυμες οδούς, οι οποίες είναι αμφίδρομες, χωρίς διαχωριστική νησίδα. Η μία συνδέει την Πλατεία Ναυτοσύνης (σκέλος 1) με το Περιφερειακό Ιατρείο (σκέλος 3). Η δεύτερη από τη μία πλευρά έχει τον νότιο παραλιακό χώρο στάθμευσης (σκέλος 2) και από την άλλη οδηγεί σε αδιέξοδο (σκέλος 4). Σημειώνεται πως δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι τρισκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 4 προσβάσεις (σκέλη) και 12 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- → Κίνηση 1: Πλατεία Ναυτοσύνης Περιφερειακό Ιατρείο
- → Κίνηση 2: Από Πλατεία Ναυτοσύνης προς χώρο στάθμευσης
- → Κίνηση 3: Από Πλατεία Ναυτοσύνης προς αδιέξοδο
- → Κίνηση 4: Από χώρος στάθμευσης προς Πλατεία Ναυτοσύνης
- → Κίνηση 5: Από χώρος στάθμευσης προς Περιφερειακό Ιατρείο
- → Κίνηση 6: Από χώρος στάθμευσης προς αδιέξοδο
- → Κίνηση 7: Από Περιφερειακό Ιατρείο προς χώρο στάθμευσης
- → Κίνηση 8: Από Περιφερειακό Ιατρείο προς Πλατεία Ναυτοσύνης
- → Κίνηση 9: Από Περιφερειακό Ιατρείο προς αδιέξοδο
- → Κίνηση 10: Από αδιέξοδο προς Πλατεία Ναυτοσύνης
- → Κίνηση 11: Από αδιέξοδο προς χώρο στάθμευσης
- → Κίνηση 12: Από αδιέξοδο προς Περιφερειακό Ιατρείο

Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζεται η τοποθεσία, τα σκέλη και η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 4:



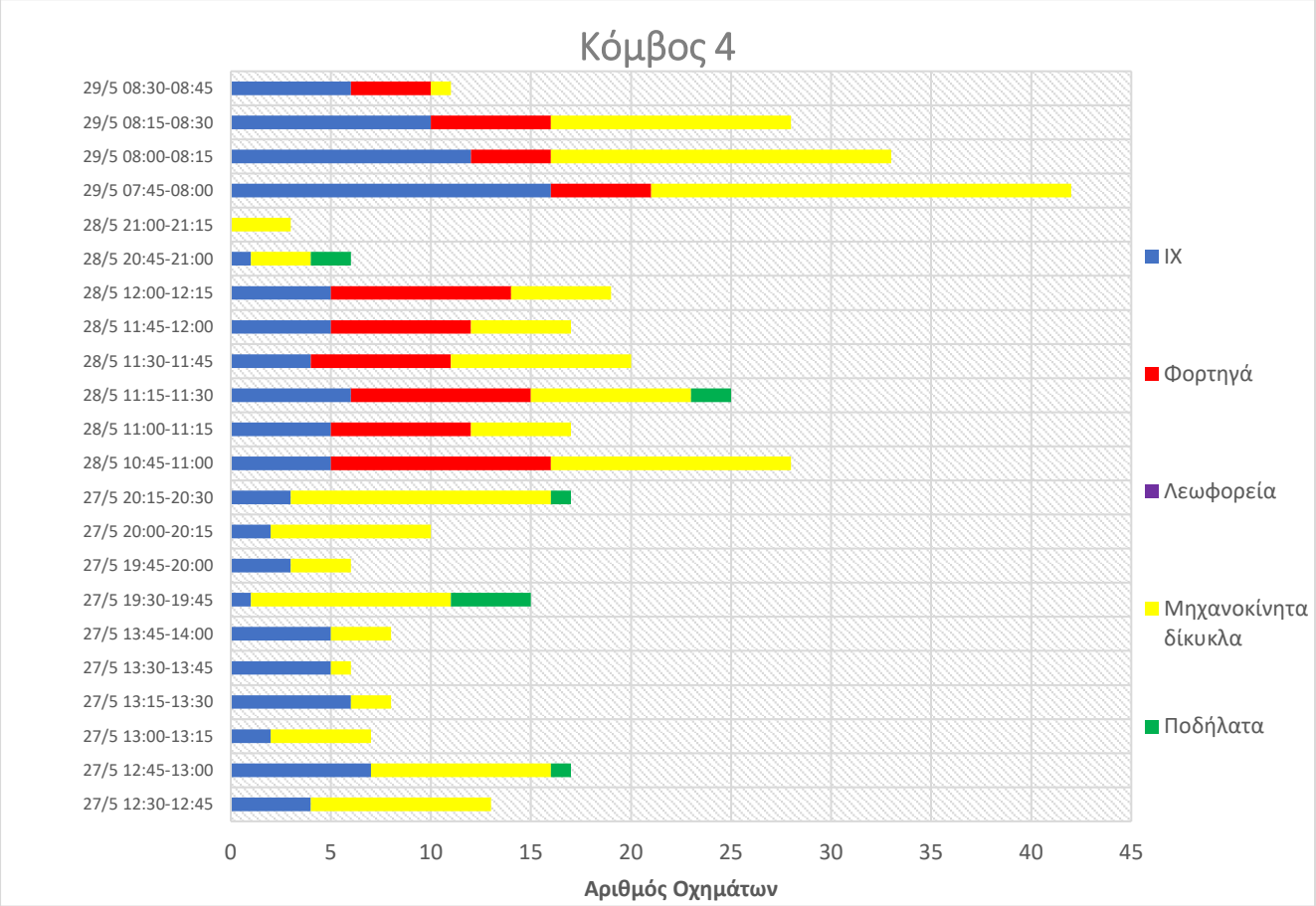
Εικόνα 39. Υφιστάμενη κατάσταση κόμβου 4



Εικόνα 40. Σκέλη κόμβου 4

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου για τον κόμβο 4 πραγματοποιήθηκαν το Σάββατο 27 Μαΐου στα διαστήματα 12:30-14:00 και 19:30-20:30, τη Κυριακή 28 Μαΐου στα διαστήματα 10:45-12:15 και 20:45-21:15 (λόγω της έλευσης του καραβιού) και τη Δευτέρα 29 Μαΐου στο διάστημα 07:45-08:45.

Στον Κόμβο 4 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 07:45-08:00 στις 29 Μαΐου και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 21:00-21:15 στις 28 Μαΐου. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 356 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 32%, τα δίκυκλα ξεπέρασαν το 45%, ενώ τα φορτηγά άγγιξαν το 19%. Το υπόλοιπο 3% αντιστοιχεί στα ποδήλατα.



Διάγραμμα 13. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 4 ανά 15'

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος στον κόμβος 4 καταγράφηκε για την πρωινή αιχμή, είναι ίσος με 55 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 2: Από πλατεία Ναυτοσύνης προς χώρο στάθμευσης στο χρονικό διάστημα 10:45-11:45. Στην αντίθετη πορεία (κίνηση 4) ο φόρτος βρέθηκε ίσος με 52 ΜΕΑ/h. Για την βραδινή ώρα αιχμής ο υψηλότερος φόρτος είναι 12 ΜΕΑ παρατηρείται στην κίνηση 8 και στις 27 Μαΐου κατά το χρονικό διάστημα 19:30-20:30, ενώ για την μεσημεριανή ώρα

αιχμής ο υψηλότερος φόρτος είναι 17 ΜΕΑ και παρατηρήθηκε στις 27 Μαΐου και στο διάστημα 12:30-13:30.

Πίνακας 10. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής και βραδινής αιχμής για τον κόμβο 4

	27/5 12:30-13:30	27/5 12:45-13:45	27/5 13:00-14:00	27/5 19:30-20:30	28/5 10:45-11:45	28/5 11:00-12:00	28/5 11:15-12:15	28/5 20:45-21:15	29/5 07:45-08:15	Μέγ.
Από πλατεία Ναυτοσύνης προς περιφερειακό ιατρείο	17	16	13	10	11	9	8	1	9	17
Από πλατεία Ναυτοσύνης προς χώρος στάθμευσης	2	2	0	2	55	46	50	3	41	55
Από πλατεία Ναυτοσύνης προς αδιέξοδο	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Από χώρος στάθμευσης προς πλατεία Ναυτοσύνης	1	2	1	2	52	48	54	1	29	54
Από χώρος στάθμευσης προς περιφερειακό ιατρείο	0	0	2	2	2	2	1	1	17	17
Από χώρος στάθμευσης προς αδιέξοδο	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Από περιφερειακό ιατρείο προς (χώρος στάθμευσης	1	0	0	1	1	2	2	0	10	10
Από περιφερειακό ιατρείο προς πλατεία Ναυτοσύνης	11	10	8	12	19	19	15	1	22	22
Από περιφερειακό ιατρείο προς αδιέξοδο	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Από αδιέξοδο προς πλατεία Ναυτοσύνης	2	0	0	0	1	1	1	0	0	2
Από αδιέξοδο προς χώρο στάθμευσης	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Από αδιέξοδο προς περιφερειακό ιατρείο	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Σύνολο	32	29	24	29	140	125	131	5	127	140



Διάγραμμα 14. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 4

Λιμένας – Εισερχόμενα/εξερχόμενα

Επιπλέον των καταγραφών στους παραπάνω κόμβους, αναζητήθηκαν και κυκλοφοριακοί φόρτοι που εισέρχονται/εξέρχονται στο νησί καθώς και φόρτοι επιβατών.

Ο Πίνακας 11 παρουσιάζει τους εισερχόμενους και εξερχόμενους φόρτους στο νησί ανά εξάμηνο για το έτος 2022.

Πίνακας 11. Κατάπλοι και απόπλοι, Α και Β εξάμηνο 2022

	Α εξάμηνο		Β εξάμηνο	
	Κατάπλοι	Απόπλοι	Κατάπλοι	Απόπλοι
Φ/Γ και Δ/Ξ μικρότερων των 500 ΚΟΧ και μεγαλύτερων 500 ΚΟΧ εσωτερικών πλοίων	4	4	4	4
Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ Πλοίων	256	256	250	250
Πλοίων Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ	71	71	55	55
Θ/Γ Πλοίων	80	80	124	124

Πίνακας 12. Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Α και Β εξάμηνο 2022

	Α εξάμηνο	Β εξάμηνο
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία (πλην Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ)	9572	15314
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ	96	787

Πίνακας 13. Διακινηθέντα οχήματα με πλοία Α και Β εξάμηνο 2022

	Α εξάμηνο	Β εξάμηνο
Φορτηγά	0	13
Αυτοκίνητα	804	1332
Δίκυκλα	514	865

Ο Πίνακας 14 και Πίνακας 15 παρουσιάζει τους αντίστοιχους κυκλοφοριακούς φόρτους για το έτος 2022 για τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο για τους οποίους καταγράφονται και οι μέγιστοι φόρτοι.

Πίνακας 14. Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος 2022

	Ιούλιος και Αύγουστος
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία (πλην Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ)	7779
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ	400

Πίνακας 15. Διακινηθέντα οχήματα με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος 2022

	Ιούλιος και Αύγουστος
Φορτηγά	7
Αυτοκίνητα	677
Δίκυκλα	439

Καθώς και τις προβλέψεις για 5 (2027) και 10 (2032) έτη με σταθερή αύξηση 1,21% ανά έτος, τιμή που ανταποκρίνεται στη μέσο όρο αλλαγή ανά έτος για τα τελευταία έτη για το νησί της Χίου, αλλά και τις οικονομικές αλλαγές και προβλέψεις της χώρας για οικονομική ανάπτυξη, και μετατρεπόμενους σε ΜΕΑ (μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων).

Πίνακας 16. Πρόβλεψη διακινηθέντων επιβατών με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος

	2022	2027	2032
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία (πλην Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ)	7779	8261	8774
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ	400	425	451

Πίνακας 17. Πρόβλεψη διακινηθέντων οχημάτων (ΜΕΑ) με πλοία Ιούλιος και Αύγουστος

	2027	2032
Φορτηγά	14	15
Αυτοκίνητα	719	763
Δίκυκλα	233	248

Πίνακας 18. Πρόβλεψη διακινηθέντων επιβατών με πλοία Αύγουστος μέρες αιχμής

	2022	2027	2032
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία (πλην Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ)	982	1.043	1.107
Διακινηθέντες επιβάτες με πλοία Κ/Ρ, Ε/Γ-Τ/Ρ και Θ/Γ	50	54	57

Πίνακας 19. Πρόβλεψη διακινηθέντων οχημάτων (ΜΕΑ) με πλοία Αύγουστος μέρες αιχμής

	2027	2032
Φορτηγά	2	2
Αυτοκίνητα	91	96
Δίκυκλα	29	31

Τα δεδομένα απόπλων και κατάπλων είναι πολύ περιορισμένα καθώς ήταν διαθέσιμα για ένα μόνο έτος (2022). Για την αξιολόγηση της ζήτησης καταγράφηκαν δεδομένα από επισκέψεις μουσείων, και διανυκτερεύσεων για τα τελευταία 10 έτη για το νησί της Χίου το

οποίο επηρεάζει άμεσα το νησί των Οινουσσών. Από επικοινωνία με το φορέα του έργου, ο μήνας Ιούλιος και Αύγουστος υποδείχθηκαν ως οι αυτοί με τους μεγαλύτερους φόρτους, το οποίο επιβεβαιώνεται και από τα παραπάνω στοιχεία της Χίου.

- Θεωρείται ότι τα δρομολόγια πλοίων δεν θα αυξηθούν τα επόμενα χρόνια, καθώς αυτό δεν είναι σχεδιασμένο.
- Στο νησί δεν υπάρχουν επιχειρήσεις ενοικίασης οχημάτων ως εκ τούτου δεν αναμένονται αυξήσεις από ενοικιαζόμενα οχήματα.
- Υπολογίζεται μία μέση ετήσια αύξηση 1,21% χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα έτη 2020 και 2021, καθώς δεν θεωρούνται ότι είναι μέρος της χρονοσειράς λόγω των μέτρων κατά της πανδημίας του COVID-19.
- Υπολογίζεται ότι το 36% των κυκλοφοριακών φόρτων του Β' εξαμήνου 2022 κατανέμεται στους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο.

Στάθμευση

Οι καταγραφές πραγματοποιήθηκαν το Σάββατο 27/05/2023 από 20:00 έως 21:00 και την Κυριακή 28/05/2023 από 13:15 έως 14:15. Τα διαστήματα αυτά επιλέχθηκαν ώστε να γίνει η καταγραφή σε ώρες αιχμής του νησιού.

Κατά την διάρκεια της απογραφής της υφιστάμενης κατάστασης στάθμευσης αποτυπώνονται και καταγράφονται οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης, οι παράνομες θέσεις και οι ειδικές θέσεις στάθμευσης που προορίζονται για οχήματα τραπεζών, ξενοδοχείων αλλά και οι θέσεις στάθμευσης των ΑΜΕΑ. Τέλος καταγράφονται και σημειώνονται και οι θέσεις που απαγορεύεται η στάθμευση όπως είναι βάση νόμου, οι γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων, κτλ. Το μήκος μιας θέσης στάθμευσης εκτιμάται στα 5,50 μέτρα που περιλαμβάνει και τους απαραίτητους χώρους για τους ελιγμούς που είναι απαραίτητοι να γίνουν κατά την στάθμευση και αναχώρηση ενός οχήματος. Για κάθετη στάθμευση θεωρείται ότι απαιτείται πλάτος 2,5 μέτρων για κάθε όχημα. Από το μήκος αυτό προκύπτουν οι θέσεις στάθμευσης που μπορεί να προσφέρει η εξεταζόμενη περιοχή.

Η υφιστάμενη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης προσδιορίζεται κατά την απογραφή με το απλό άθροισμα όλων των οχημάτων που είναι παρκαρισμένα κατά μήκος της παραλιακής οδού ανεξάρτητα εάν η θέση στάθμευσης είναι νόμιμη ή παράνομη.

Τα στοιχεία που συγκεντρώνονται από τους απογραφείς καταχωρούνται στην συνέχεια σε βάσεις δεδομένων προκειμένου να πραγματοποιηθεί η επεξεργασία αυτών.

Από τις παραπάνω εργασίες προέκυψαν τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης που αφορούν:

- Την προσφορά στάθμευσης, δηλαδή οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό
- Την παράνομη στάθμευση, δηλαδή τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,
- Τον αριθμό των σταθμευμένων οχημάτων κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου,
- Το συνολικό δείκτη και την ωριαία εναλλαγή στάθμευσης,
- Την εκτίμηση της ζήτησης της στάθμευσης (δηλαδή το άθροισμα των θέσεων νόμιμης και παράνομης στάθμευσης).

Πίνακας 20. Κατηγορίες παράνομων θέσεων στάθμευσης.

	Πινακίδα απαγόρευσης στάθμευσης
	Στάθμευση μπροστά από κάδους απορριμμάτων
12 μέτρα	Πινακίδα STOP
12 μέτρα εκατέρωθεν της στάσης	Στάση Λεωφορείου
5 μέτρα	Διάβαση Πεζών
	Πάνω σε πεζοδρόμιο
	Διπλή σειρά παρκαρισμένων οχημάτων

Βάσει των υπολογισμών οι προσφερόμενες θέσεις υπολογίζονται σε 32 νόμιμες και 25 παράνομες (από το Δημαρχείο έως και τον κόμβο 3^{α}). Στις νόμιμες θέσεις λαμβάνονται υπόψη οι θέσεις στο χώρο του λιμανιού αλλά όχι αυτές στο πέρας του που είναι αδιαμόρφωτο.



Εικόνα 41. Νόμιμες θέσεις στάθμευσης



Εικόνα 42. Παράνομες θέσεις στάθμευσης



Εικόνα 43. Παράνομες θέσεις στάθμευσης



Εικόνα 44. Παράνομες θέσεις στάθμευσης



Εικόνα 45. Παράνομες θέσεις στάθμευσης

Βάσει των στοιχείων της καταγραφής που πραγματοποιήσαμε, ο μέγιστος αριθμός σταθμευμένων Ι.Χ αυτοκινήτων όλης της περιοχής μελέτης που εντοπίστηκε παρά την οδό κατά την χρονική περίοδο των μετρήσεων είναι 30 οχήματα (Πίνακας 21).

Πίνακας 21. Εκτίμηση της ζήτησης στάθμευσης

	Σάββατο 27/05/2023		Κυριακή 28/05/2023	
Είδος Θέσεων	Νόμιμες	Παράνομες	Νόμιμες	Παράνομες
Αριθμός Θέσεων	15	12	16	14
Ποσοστό	47%	48%	50%	56%

Από τις μετρήσεις φαίνεται ότι το ποσοστό των κατειλημμένων επί των διαθέσιμων αντίστοιχων θέσεων κυμαίνεται μεταξύ 47-56%, ενώ παρατηρείται ότι ενώ υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις νόμιμες, οι οδηγοί προτιμούν να σταθμεύουν στις παράνομες, λογικά λόγω της απόστασης που πρέπει να διανύσουν από το χώρο του λιμένα έως και τον προορισμό τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι την Κυριακή μεταξύ 13:00-13:15 οι παράνομες θέσεις ήταν κατειλημμένες σε ποσοστό 81% ενώ οι νόμιμες 28%. Το αυξημένο τους πλήθος δικαιολογείται από το γεγονός εκτεταμένης στάθμευσης παρά την οδό όπου η στάθμευση απαγορεύεται. Σημειώνεται ότι ο χώρος στάθμευσης στο λιμάνι χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο από φορτηγά τα οποία σταθμεύουν για μακρά διάρκεια.

Δεν υπάρχουν νόμιμες προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (πλην του χώρου στάθμευσης του λιμανιού). Τονίζεται ότι η μεγαλύτερη συγκέντρωση των σταθμευμένων οχημάτων ήταν στο μελετώμενο οδικό τμήμα 3 λόγω των καταστημάτων εστίασης που λειτουργούν.

Μετά από την επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας, ακολούθησε ο υπολογισμός των μεγεθών που αφορούν στην εναλλαγή στάθμευσης για το Σάββατο και την Κυριακή.

- Δείκτης εναλλαγής για Σάββατο: 0,54
- Δείκτης εναλλαγής για Κυριακή: 0,70

Από τα αποτελέσματα συμπεραίνουμε ότι ο δείκτης εναλλαγής στάθμευσης των αυτοκινήτων είναι για το Σάββατο (βραδινές ώρες) 0,54 και για την Κυριακή (πρωινές ώρες) 0,70. Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι σε θέση στάθμευσης (νόμιμη και παράνομη) το χρονικό διάστημα της μελέτης στάθμευσαν περίπου 0,60. Αν εστιάσουμε στο δείκτη εναλλαγής ανά είδος θέσης στάθμευσης

- Δείκτης εναλλαγής για Σάββατο
    - Νόμιμες θέσεις: 0,47
    - Παράνομες θέσεις: 0,64
- Δείκτης εναλλαγής για Κυριακή
    - Νόμιμες θέσεις: 0,53
    - Παράνομες θέσεις:0,92

Από τα αποτελέσματα διαφαίνεται ότι την Κυριακή (πρωινές ώρες) σε κάθε παράνομη θέση στάθμευσης το χρονικό διάστημα της μελέτης στάθμευσαν περίπου 1 αυτοκίνητο. Την Κυριακή 40 διαφορετικά οχήματα στάθμευσαν σε όλες τις θέσεις κατά τη διάρκεια απογραφής.

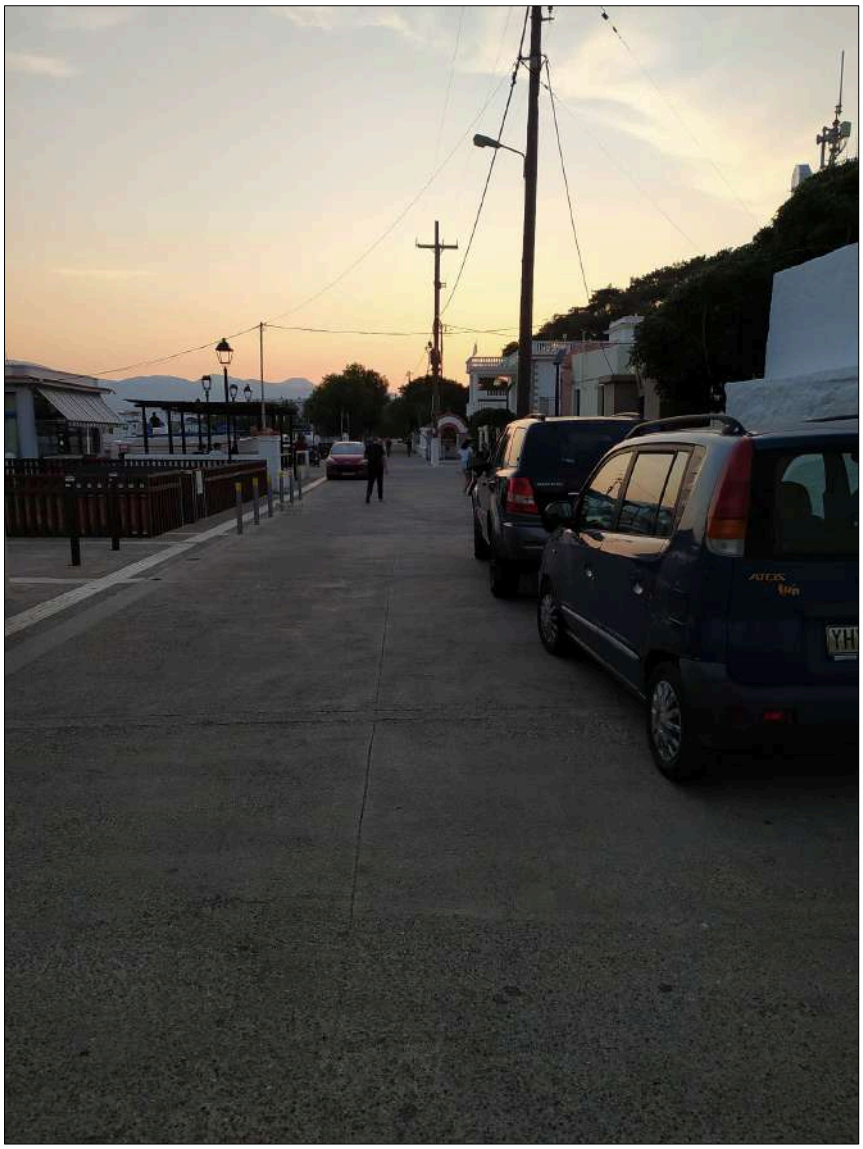
Πίνακας 22. Δείκτες στάθμευσης Σάββατο 27/05/2023

		20:00-20:15	20:15-20:30	20:30-20:45	20:45-21:00	Εναλλαγή	Μέσος χρόνος
ΟΛΕΣ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ	24	24	27	27	31	
	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	42%	42%	47%	47%	0,54	49,35
ΝΟΜΙΜΕΣ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ	15	15	15	15	15	
	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	47%	47%	47%	47%	0,47	60,00
ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ	9	9	12	12	16	
	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	36%	36%	48%	48%	0,64	39.,38

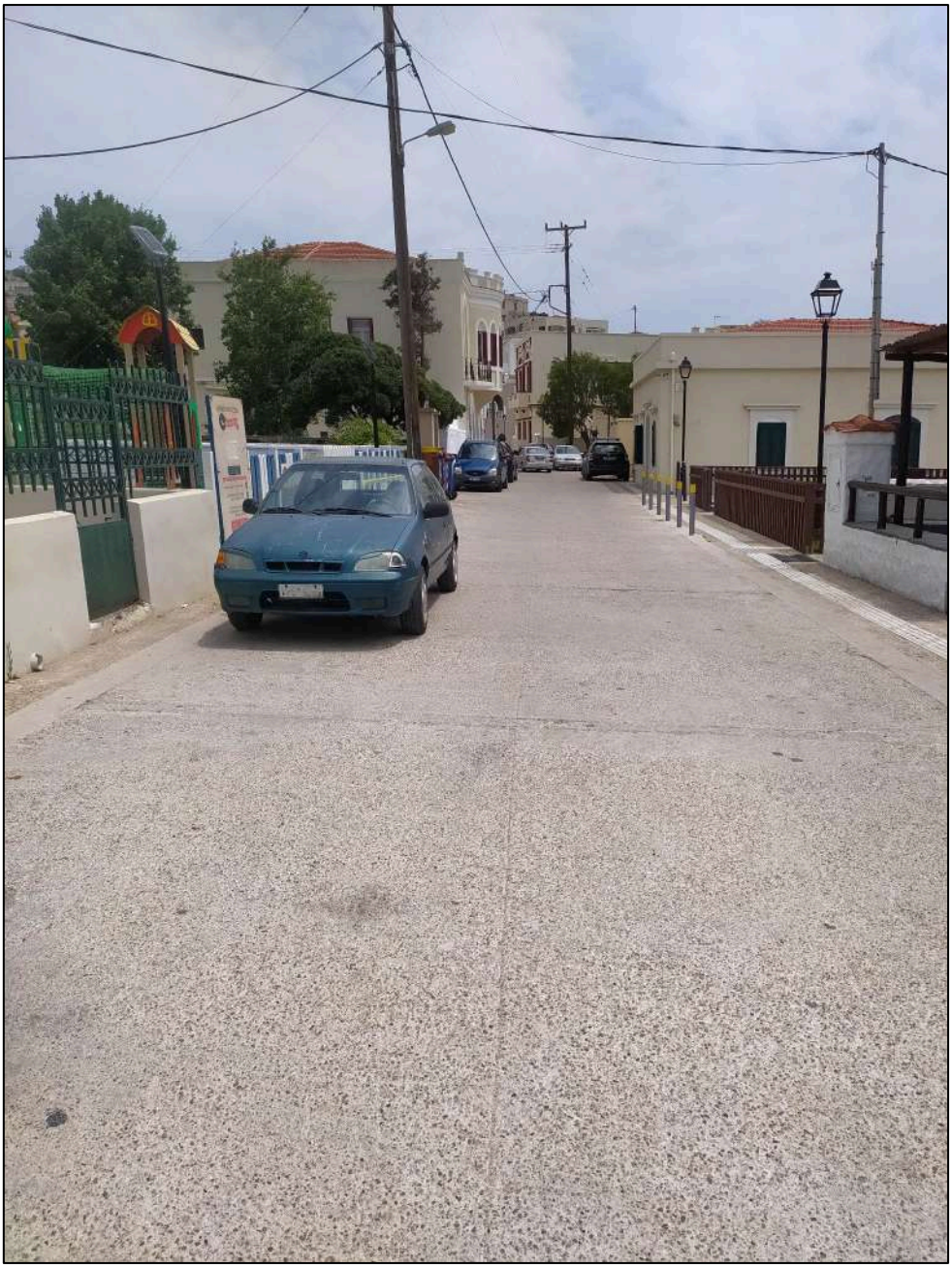
Πίνακας 23. Δείκτες στάθμευσης Κυριακή 28/05/2023

		20:00-20:15	20:15-20:30	20:30-20:45	20:45-21:00	Εναλλαγή	Μέσος χρόνος
ΟΛΕΣ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ	30	30	28	30	40	44,25
	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	53%	53%	49%	53%	0,70	
ΝΟΜΙΜΕΣ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ	9	14	14	16	17	46,76
	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	28%	44%	44%	50%	0,53	
ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ	21	16	14	14	23	42,39
	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	84%	64%	56%	56%	0,92	

Ο μέσος χρόνος στάθμευσης είναι μεγαλύτερος για τις νόμιμες θέσεις όπως αναμενόταν, αφού οι χρήστες των οχημάτων τείνουν να αφήνουν τα οχήματα στο χώρο του λιμένα εάν δεν κινούνται για αγορές και διασκέδαση. Ειδικότερα τις βραδινές ώρες του Σαββάτου οι νόμιμες θέσεις ήταν κατειλημμένες καθόλα τη διάρκεια καταγραφής (60 λεπτά). Σε αντίθεση η μέση διάρκεια στάθμευσης για τις παράνομες θέσεις είναι 39-42 λεπτά, βάσει του οποίου μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι θέσεις αυτές χρησιμοποιούνται από οδηγούς που κινούνται στο χώρο για καθημερινές πιο σύντομες δραστηριότητες.



Εικόνα 46: Οδικό τμήμα 4 – Παράνομη στάθμευση (27/05/2023)



Εικόνα 47. Οδικό τμήμα 4– Παράνομη στάθμευση (28/05/2023)

Ποδηλατόδρομοι

Δεν υπάρχουν θεσμοθετημένοι ποδηλατόδρομο στο Δήμο Οινουσσών.

Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα και Εντοπισμός Προβλημάτων

Από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από τις μετρήσεις, τις απογραφές, τις έρευνες και τις αυτοψίες που έγιναν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, από την καταγραφή των απόψεων του Δήμου Οινουσσών για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητα τους, καθώς και από την εξέταση των στοιχείων και των προτάσεων από υφιστάμενες μελέτες εντοπίσθηκαν τα παρακάτω προβλήματα και διαμορφώθηκαν τα αντίστοιχα συμπεράσματα.

Από κυκλοφοριακής απόψεως, το σημαντικότερο πρόβλημα της Περιοχής Μελέτης που διαπιστώνεται από τα στοιχεία των κυκλοφοριακών φόρτων, από την εμπειρία της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, αλλά και από τις αυτοψίες των Μελετητών, είναι η κυκλοφορία στο παραλιακό μέτωπο και εντός του οικισμού σε οδούς διπλής κατεύθυνσης σε συνδυασμό με τα ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Από την παρατήρηση του οδικού δικτύου της Περιοχής Μελέτης, διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχει ιεράρχηση των οδών, καθώς και σήμανση που να κατευθύνει τους χρήστες. Καθώς διαπιστώνεται ότι ο μόνιμος πληθυσμός είναι μικρός σε αριθμό, τα προβλήματα εντοπίζονται κατά κύριο λόγο τους θερινούς μήνες που ο πληθυσμός αυξάνεται λόγω των επισκεπτών/τουριστών. Το πολύ περιορισμένο πλάτος των οδών στο εσωτερικό του οικισμού (<2,5 μ.) και οι μικρές γωνίες διασταυρώσεων (<90°) δυσχεραίνουν την κίνηση και αυξάνουν τον αριθμό των ελιγμών. Τέλος οι κλίσεις των οδών που οδηγούν στο εσωτερικό του οικισμού, σε συνδυασμό με το μεγάλο ποσοστό ηλικιωμένων στον οικισμό, αποτρέπουν τη χρήση του ποδηλάτου.

Η ιδιόμορφη αυτή δομή δημιουργεί μεγάλες δυσκολίες στην μονοδρόμηση του δικτύου με αποτέλεσμα όλοι οι οδοί να είναι διπλής κυκλοφορίας, ενώ η στάθμευση δεν ρυθμίζεται σε κανένα σημείο εντός του οικισμού.

Στάθμευση

Η στάθμευση αποτελεί μείζον κυκλοφοριακό πρόβλημα του Δήμου Οινουσσών τόσο στο παραλιακό μέτωπο, όσο και στο εσωτερικό δίκτυο του οικισμού. Στο Δήμο Οινουσσών δεν εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (ΣΕΣ).

Στο παραλιακό μέτωπο δεν προβλέπεται περιορισμός στη διάρκεια στάθμευσης, ενώ η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης χωρίς πεζοδρόμια και χωρίς ζώνες απαγόρευσης. Οι παράμετροι αυτές προτρέπουν την άναρχη στάθμευση μακράς διάρκειας, γεγονός που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος και την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών της οδού.

Στο εσωτερικό του οικισμού, η ύπαρξη σημαντικού αριθμού κατοικιών και το μικρό πλάτος των οδών (σε αρκετές περιπτώσεις <2,5 μέτρα), δημιουργεί ανάγκες (ζήτηση για στάθμευση κατοίκων) η οποία καθιστά αδύνατη τη νόμιμη προσφορά θέσεων στάθμευσης. Επι του παρόντος δεν προσφέρονται κάποιοι χώροι στάθμευσης στην περιοχή αυτή με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εξυπηρετηθεί η ζήτηση για στάθμευση των μόνιμων κατοίκων και των επισκεπτών (ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες).

Εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας και του λιμένα

Η διακίνηση εμπορευμάτων και δεμάτων στην κεντρική περιοχή του οικισμού των Οινουσσών είναι ιδιαίτερα δυσχερής, καθώς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών είναι ανεπαρκή (όπως αναφέρθηκε προηγουμένως) και δεν υπάρχουν χωροθετημένες θέσεις για φορτοεκφόρτωση. Η απουσία κανονισμού τροφοδοσίας (και ιδιαίτερα ωραρίου τροφοδοσίας) επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Τα οχήματα τροφοδοσίας σταθμεύουν προσωρινά σε εσοχές ή επί του οδοστρώματος, δυσχεραίνοντας την ομαλή κυκλοφορία, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Πεζόδρομοι – Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας

Μία ακόμη ανεπάρκεια, είναι η σχεδόν παντελής έλλειψη πεζόδρομων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στην Περιοχή Μελέτης. Σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις για την εφαρμογή στις πόλεις της Βιώσιμής Κινητικότητας, πρέπει πρωτίστως να αξιοποιείται η δυνατότητα εφαρμογής της ανθρώπινης ενέργειας στις μετακινήσεις (με ορισμένα χαρακτηριστικά). Κατά συνέπεια θεωρείται ότι αστικές περιοχές με τα χαρακτηριστικά της Περιοχής Μελέτης θα έπρεπε να έχουν στο δίκτυό τους πεζοδρόμους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.

Τροχαία συμβάντα

Κατόπιν αναζήτησης στοιχείων στο τμήμα τροχαίας Χίου και στο Αστυνομικό Τμήμα Οινουσσών προέκυψε ότι δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα την τελευταία πενταετία (2018-2023).

Αρχές σχεδιασμού και φιλοσοφία

Η παραδοσιακή προσέγγιση των κυκλοφοριακών ζητημάτων που εστιάζει στα οχήματα ανήκει στο παρελθόν και αντικαθίσταται από την ολιστική προσέγγιση που καθιερώθηκε με τον όρο βιώσιμη αστική κινητικότητα και τις αρχές της:

- Αντικατάσταση της έννοιας της κινητικότητας με την έννοια της προσβασιμότητας, προσδίδοντας, ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων και του χώρου,
- Σχεδιασμός συμπεριλαμβάνοντας όλα τα μέσα μεταφοράς με έμφαση στη Δημόσια Συγκοινωνία και στα μη μηχανοκίνητα μέσα, σε αντίθεση με την παρωχημένη προώθηση του ΙΧ αυτοκινήτου ή τη θεώρηση μεμονωμένων μεταφορικών μέσων,
- Έμφαση σε ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας (οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές) και όχι απλά στην αύξηση της μεταφορικής υποδομής,
- Προώθηση ήπια κυκλοφορίας.

Επιπλέον θεωρείται, η Διακήρυξη των Έξυπνων Νησιών και τη Χάραξη νέων δρόμων για τα Ευρωπαϊκά Νησιά σύμφωνα με την οποία:

- Μετατοπίζεται μέρος των μεταφορικών δραστηριοτήτων προς πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων νέων τρόπων χρήσης του αυτοκινήτου (από κοινού χρήση), του περπατήματος (αποκατάσταση μονοπατιών) και του ποδηλάτου,
- Ενσωμάτωση ηλεκτρικών οχημάτων και πλοίων στα έξυπνα ηλεκτρικά δίκτυα, εξασφαλίζοντας έτσι την αυξημένη διείσδυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας σε τοπικό επίπεδο και την ελαχιστοποίηση της χρήσης των ορυκτών καυσίμων στις μεταφορές,
- Προώθηση ευφυή συστημάτων πληροφοριών και διαχείρισης των μεταφορών με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, την ενίσχυση της παρακολούθησης και το μετριασμό της ρύπανσης, ιδιαίτερα στα λιμάνια και τα αστικά κέντρα των νησιών.

Κεφάλαιο 6: Προτάσεις στο Παραλιακό Μέτωπο

6.1. Περιγραφή περιοχής

Οι μετρήσεις, καταγραφές, αυτοψίες και έρευνες σε συνδυασμό με τα επιπλέον δεδομένα και στοιχεία τα οποία συλλέχθηκαν από το Λιμεναρχείο και Δήμο Οινουσσών καθώς και οι καταγραφές των απόψεων των φορέων του Δήμου Οινουσσών, συνδυάστηκαν στην παρούσα μελέτη για την εξαγωγή συμπερασμάτων και λήψης αποφάσεων προς άμεση υλοποίηση.

Για την αντιμετώπιση των προβλήματα που προκύπτουν και αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητα τους οι κάτοικοι του νησιού, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες εντοπίσθηκαν τα παρακάτω προβλήματα και διαμορφώθηκαν τα αντίστοιχα συμπεράσματα όσον αφορά το παραλιακό μέτωπο.

- Το μήκος του οδικού δικτύου από το χώρο στάθμευσής του λιμανιού απέναντι από το Δημαρχείο μέχρι το χώρο εστίασης «ο Γλάρος» που πραγματοποιήθηκαν οι απογραφές και αυτοψίες έχει μήκος περίπου 670 μέτρα.
- Η σήμανση (πινακίδες αγγελίας κινδύνου, ρυθμιστικές, πληροφοριακές και πρόσθετες) κρίνεται ελλιπής.
- Η στάθμευση επί της παραλιακή οδού είναι παράνομη βάσει ΚΟΚ λόγω του στενού πλάτους οδοστρώματος. Η παράνομη στάθμευση σε συνδυασμό με τα ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου δημιουργεί προβλήματα στην κυκλοφοριακή ροή.

Για την πιο αποτελεσματική μελέτη του παραλιακού μετώπου η οδός χωρίζεται σε πέντε (5) οδικά τμήματα:

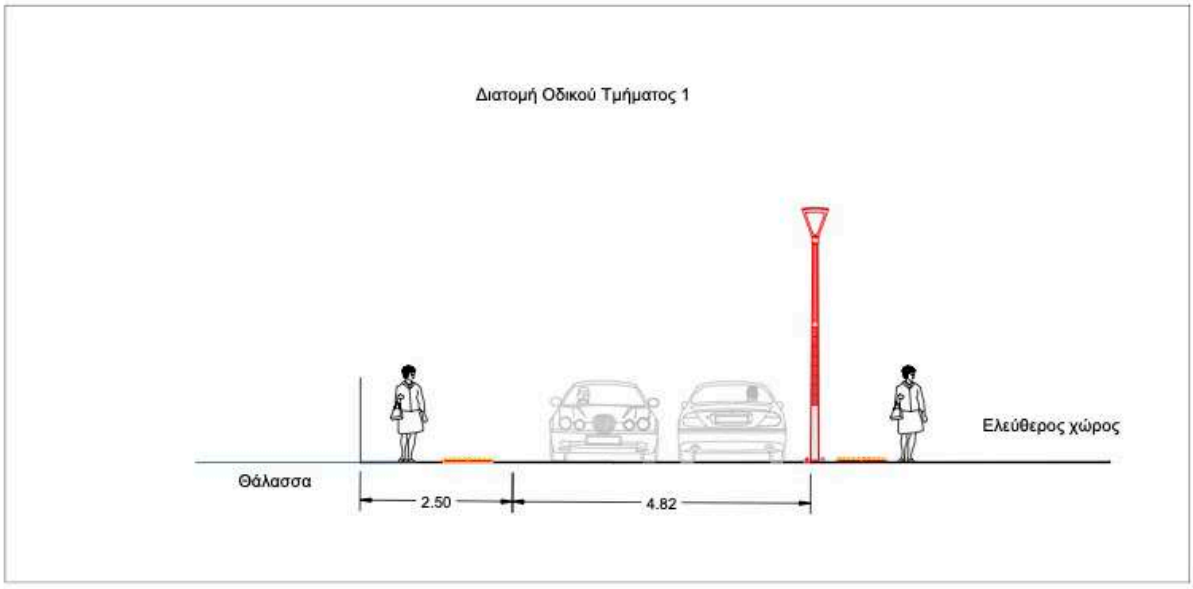


Εικόνα 48. Χάρτης οδικών τμημάτων

Οδικό τμήμα 1: Αφορά το οδικό τμήμα από το χώρο στάθμευσης στο λιμένα μέχρι και το κόμβο 4 στο δημαρχείο. Το τμήμα αυτό λειτουργεί ως έξοδος/είσοδος προς/από το χώρο του λιμένα, το Δημαρχείο και το χώρο στάθμευσης που έχει προταθεί προς υλοποίηση απέναντι από το Δημαρχείο. Το πλάτος του τμήματος είναι 4,82 μ., οριακό για κίνηση ΙΧ δύο κατευθύνσεων.



Εικόνα 49. Οδικό τμήμα 1 -Αρχή



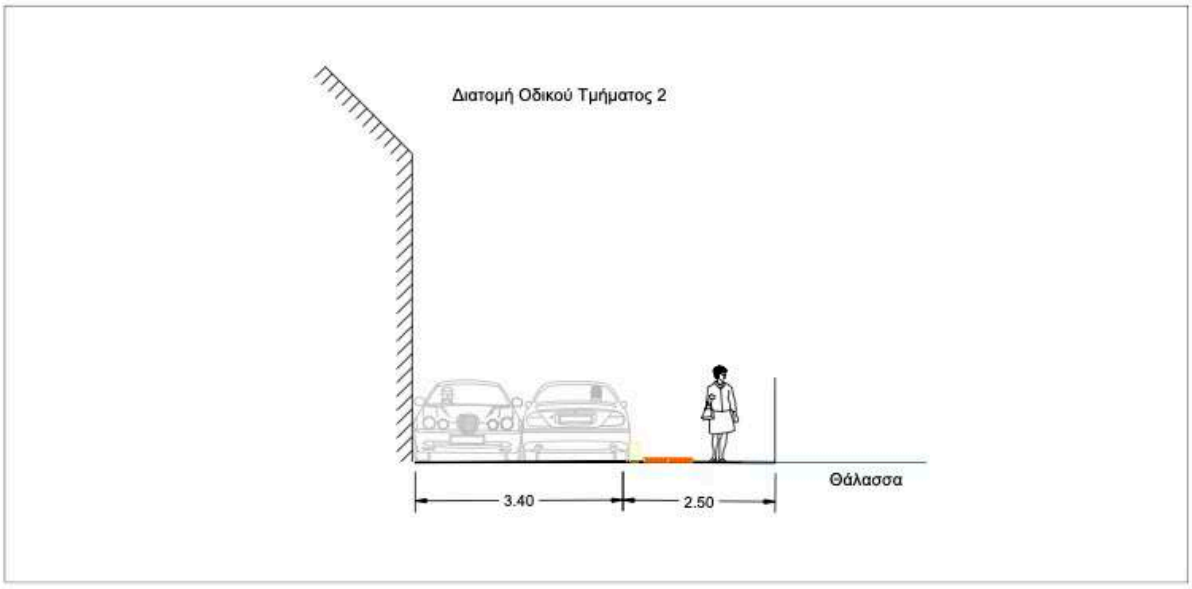
Εικόνα 50: Διατομή οδικού τμήματος 1

Οδικό τμήμα 2: Αφορά το οδικό τμήμα από τον κόμβο 4 στο Δημαρχείο μέχρι το σημείο που αρχίζει ο πεζόδρομος με σκαλιά με κατεύθυνση τη χώρα (λίγο πριν το χώρο εστίασης «Πατερόνησο»). Στον κόμβο 4 τα ΙΧ μπορούν να κατευθυνθούν προς τον περιφερειακό της χώρας, σε τοπική οδό ή να συνεχίσουν επί της παραλιακής. Έχουν τοποθετηθεί σταθερά άκαμπτα κολωνάκια αριστερά της οδού (με κατεύθυνση προς τα δυτικά) για περίπου 75

μέτρα και δεξιά της οδού για περίπου 20 μέτρα. Ως αποτέλεσμα το τμήμα για αυτά τα 20 μέτρα να είναι διπλής κατεύθυνσης με πλάτος δρόμου 3,40 μ., το οποίο δεν επαρκεί και στο οποίο προκαλούνται προβλήματα συμφόρησης με τα ΙΧ αντίθετης κατεύθυνσης όταν συναντιούνται στο σημείο αυτό.



Εικόνα 51. Οδικό τμήμα 2 – Στένωση



Εικόνα 52: Διατομή οδικού τμήματος 2

Μετά το πέρας του υποτμήματος αυτού υπάρχει πλάτωμα και αμέσως μετά στένωμα με κλίση και στροφή προς τα αριστερά, το οποίο δυσχεραίνει ακόμα παραπάνω την κίνηση φορτηγών και μικρών λεωφορείων. Λόγω τοιχίου εκατέρωθεν δεν υπάρχει δυνατότητα

διαπλατύνσεις της οδού με αποτέλεσμα να προκαλούνται επιπλέον προβλήματα με τα ΙΧ αντίθετης κατεύθυνσης. Το τμήμα αυτό έχει πλάτος 3,25 μ.

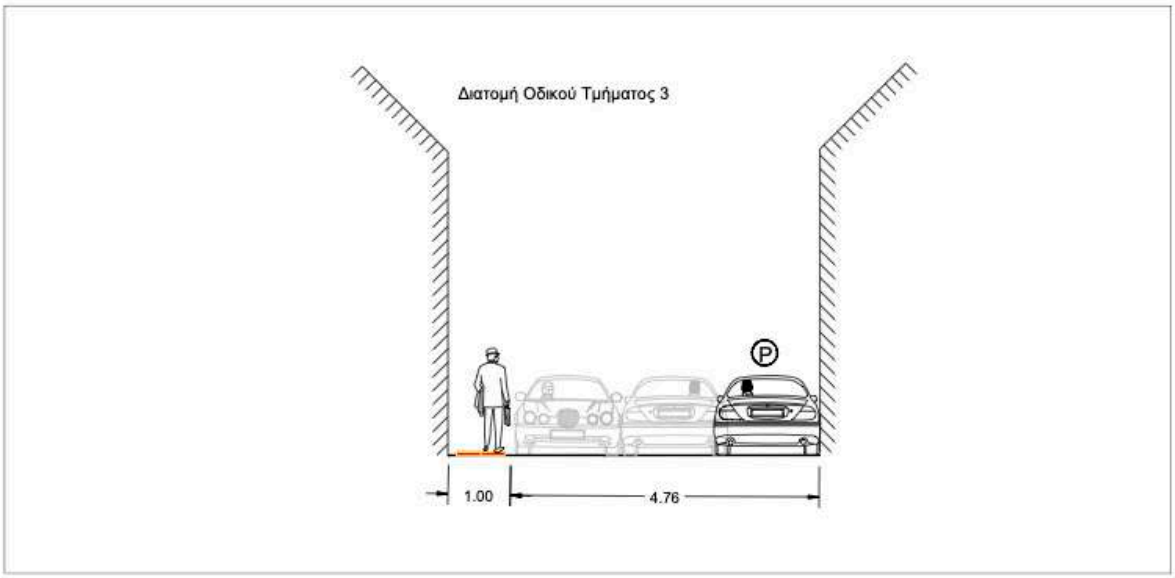


Εικόνα 53. Οδικό τμήμα 2 – Στένωση σε καμπύλη

Οδικό τμήμα 3: Αφορά το οδικό τμήμα λίγο μετά το χώρο εστίασης «Πατερόνησο» έως τον κόμβο 3 στην ΕΤΕ. Το τμήμα έχει πλάτος 4,76 μ. και παρατηρείται παράνομη στάθμευση ΙΧ σε όλο το μήκος του λόγω των χρήσεων αναψυχής που συγκεντρώνονται στην περιοχή. Το πλάτος μειώνεται σε 2,76 μέτρα και παρατηρούνται προβλήματα διέλευσης των οχημάτων λόγω της αμφίδρομης κίνησης οχημάτων. Σταθμευμένα ΙΧ υπάρχουν και επί του κόμβου 3 στα οποία πραγματοποιούνται στρέφουσες κινήσεις προς τα βόρεια.



Εικόνα 54. Οδικό τμήμα 3 – Παράνομη στάθμευση

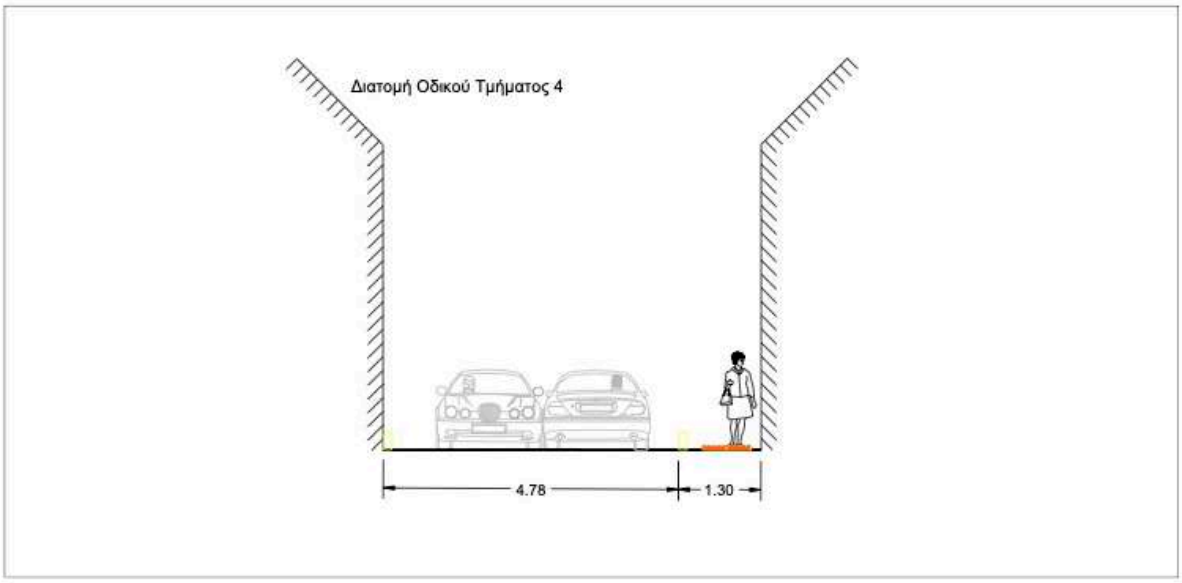


Εικόνα 55: Διατομή οδικού τμήματος 3

Οδικό τμήμα 4: Αφορά το οδικό τμήμα από τον κόμβο 3 στην ΕΤΕ έως το κόμβο 3α. Το τμήμα έχει πλάτος 4,78 μ. και μήκος 80 περίπου μέτρα και καταγράφονται κατά μήκος του η λειτουργία ενός χώρου εστίασης, ενός μίνι μάρκετ, μίας παιδικής χαράς και της βιβλιοθήκης, καθώς και τέσσερεις (4) κάδοι απορριμμάτων. Η παιδική χαρά βρίσκεται εκατέρωθεν της οδού, με αποτέλεσμα τους καλοκαιρινούς μήνες να υπάρχει μεγάλος αριθμός από παιδιά τα οποία βρίσκονται στη παιδική χαρά, αλλά και διασχίζουν το δρόμο. Μία μπάρα σχήματος «Π» από τη μία πλευρά και έξι σταθερές μπάρες από την άλλη απαγορεύουν τη στάθμευση, παρόλο αυτά καταγράφηκαν παράνομα σταθμευμένα ΙΧ πριν και μετά την παιδική χαρά στο τμήμα αυτό.



Εικόνα 56. Οδικό τμήμα 4 – Παιδική χαρά

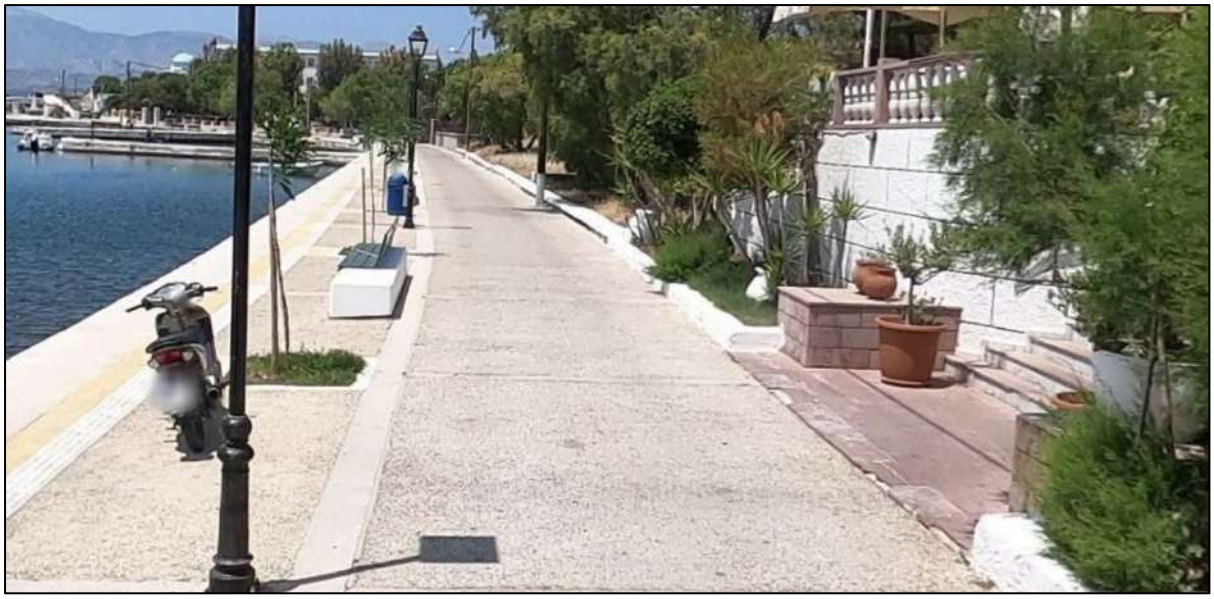


Εικόνα 57: Διατομή οδικού τμήματος 4

Οδικό τμήμα 5: Αφορά το οδικό τμήμα από τον κόμβο 3α έως το χώρο εστίασης «ο Γλάρος». Στο οδικό τμήμα αυτό καταγράφονται δύο (2) μαγαζιά εστίασης, η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων Οινουσσών, το Λιμεναρχείο, το ΕΠΑΛ Οινουσσών, και του Οικότροφου γυμνάσιου. Το τμήμα έχει πλάτος από 3,20 έως 3,75μ. και μήκος 320 μέτρα. Από τη θέση 0,00 έως 50,0 μέτρα το οδικό τμήμα έχει πλάτος 3,75μ. και καταγράφηκαν σταθμευμένα οχήματα σε όλο το μήκος του.



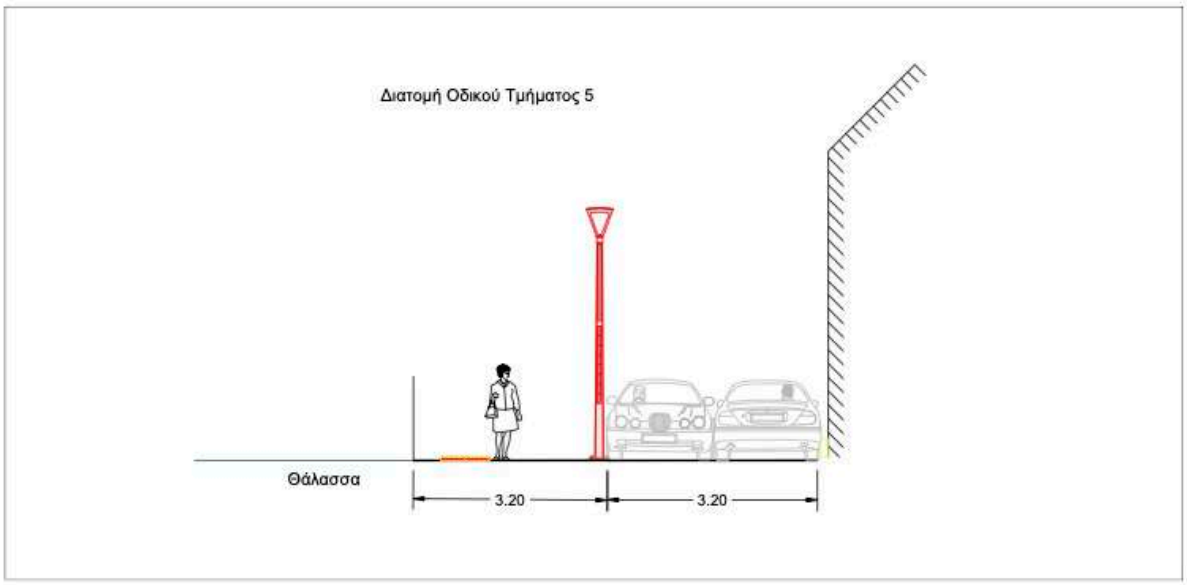
Εικόνα 58. Οδικό τμήμα 5 – Παράνομη στάθμευση



Εικόνα 59. Οδικό τμήμα 5 – Στένωση και είσοδος/έξοδος καταστήματος εστίασης



Εικόνα 60. Οδικό τμήμα 5 – Στένωση σε διπλή κατεύθυνση



Εικόνα 61: Διατομή οδικού τμήματος 5

Από τη θέση 50,0 έως 210,0 μέτρα το πλάτος μειώνεται σε 3,20μ., καθώς έχουν τοποθετηθεί κολωνάκια, φωτισμός και παγκάκια. Στα τελευταία 100 μέτρα το τμήμα διαπλατύνεται ελαφρώς και οδηγεί σε μνημείο που χρησιμοποιείται για στάθμευση, καθώς στο πέρας του υπάρχει και το εστιατόριο με την επωνυμία «Γλάρος». Στο οδικό τμήμα αυτό τους καλοκαιρινούς μήνες, ιδίως τις απογευματινές ώρες, καταγράφονται μεγάλοι φόρτοι πεζών ενώ επιτρέπεται και η διέλευση των οχημάτων σε δύο κατευθύνσεις, με αποτέλεσμα να δημιουργείται συμφόρηση, αδυναμία κινήσεων και θέματα ασφάλειας για τους πεζούς.



Εικόνα 62. Οδικό τμήμα 5 – Πέρας τμήματος και πλάτωμα

Στην παραλιακή οδό από τον κόμβο της ΕΤΕ μέχρι και το εστιατόριο με την επωνυμία «Γλάρος» εντοπίζονται είσοδοι κατοικιών, επιχειρήσεις εστίασης, παιδική χαρά και μίνι μάρκετ.

Ως πρώτιστο μέλημα τίθεται η ασφάλεια των δημοτών και επισκεπτών και η πρόσβαση των ΑμεΑ και οχημάτων έκτακτων αναγκών.

Ως προς τη χρήση του οδικού τμήματος από πεζούς απαιτείται να παραχωρείται διάδρομος τουλάχιστον 1,5μ. για να διέρχονται πεζοί, παιδικά καρότσια και άτομα με ειδικές ανάγκες και να μην υπάρχουν αυθαίρετες κατασκευές που θα εμποδίζουν την κίνηση και την πρόσβαση επί των οδών (πέργκολες, τζαμαρίες κλπ.).

6.2. Περιοδική πεζοδρόμηση

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η λύση της μερικής πεζοδρόμηση του παραλιακού μετώπου τις ώρες (19:00-23:00) κατά τους καλοκαιρινούς μήνες Ιουλίου και Αυγούστου. Η συγκεκριμένη κυκλοφοριακή ρύθμιση εφαρμόζεται επιτυχώς σε αρκετούς παραλιακούς οικισμούς της χώρας. Το προσδοκώμενο όφελος για το νησί αναμένεται να μεγιστοποιηθεί για τους ακόλουθους λόγους:

- Απελευθέρωση περισσότερου δημόσιου χώρου προς τους πεζούς.
- Αποφυγή τροχαίων συμβάντων που οφείλονται στην συνύπαρξη της κυκλοφορίας των τροχοφόρων με την κίνηση των πεζών.
- Δημιουργία ασφαλών συνθηκών για την απασχόληση των παιδιών στον παιδότοπο χωρίς να κινδυνεύουν από τη διέλευση τροχοφόρων οχημάτων.
- Δυνατότητα προσέλκυσης εσωτερικού τουρισμού και τόνωση των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μελέτης (παραλιακή οδός).

Προτείνεται η περιοδική πεζοδρόμηση των κάτωθι τμημάτων:

- Οδικό τμήμα 4 και 5 όπως φαίνεται και στην Εικόνα 48 και Εικόνα 63.

Για την περιοδική πεζοδρόμηση εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στο έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με αρ. πρωτ. ΔΥΟ/οικ/3715/Φ253.

Με βάση το ανωτέρω έγγραφο, απαιτείται τεχνική έκθεση που θα περιλαμβάνει:

- Την αναγκαιότητα της ρύθμισης
- Την εναλλακτική διαδρομή της κυκλοφορίας
- Την τάξη μεγέθους του κυκλοφοριακού φόρτου
- Την εξασφάλιση στο πλαίσιο του δυνατού της πρόσβασης των κατοίκων που γειτνιάζουν με το αποκλειόμενο οδικό δίκτυο
- Τη μέριμνα για την ανεύρεση κατάλληλου χώρου στάθμευσης (εφόσον στο αποκλειόμενο τμήμα επιτρεπόταν η στάθμευση)

- Την εξασφάλιση για τη συνεχή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Επιπρόσθετα, απαιτείται:

- Η ενημέρωση των κατοίκων για τη ρύθμιση,
- Η αστυνόμευση του μέτρου.



Εικόνα 63. Περιοδική πεζοδρόμηση

Κεφάλαιο 7: Εναλλακτική διαδρομή

Οι εναλλακτικές διαδρομές της κυκλοφορίας διαθέτουν τα ίδια χαρακτηριστικά με το αποκλειόμενο οδικό δίκτυο (αριθμός λωρίδων, πλάτος οδοστρώματος κλπ.), ενώ λόγω της τήρησης των απαγορεύσεων στάθμευσης αναμένεται οι συνθήκες να βελτιωθούν.

Στα πλαίσια της παραπάνω πρότασης περί περιοδικής πεζοδρόμησης αλλά και των επιμέρους κατευθύνσεων των τοπικών αρχών για τη παραλιακή οδό και την ασφαλή χρήση της από όλους τους χρήστες της συντάσσεται το παρακάτω σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης.

Στη συνέχεια, στα πλαίσια του σχεδίου αυτού, προσδιορίσθηκαν τα σχέδια οργάνωσης για το έτος άμεσης εφαρμογής (2024). Σε γενικές γραμμές, το σχέδιο προβλέπει την πεζοδρόμηση δύο τμημάτων της παραλιακής οδού:

- Πεζοδρομημένο τμήμα 1 (ΠΖ1): το οποίο αποτελεί τμήμα του οδικού τμήματος 4 (ΟΤ4).
- Πεζοδρομημένο τμήμα 2 (ΠΖ2): το οποίο αποτελεί όλο το οδικό τμήμα 5 (ΟΤ5).



Εικόνα 64. Πεζοδρομημένα τμήματα

7.1. Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

Η κυκλοφορία των οχημάτων τις ώρες πεζοδρόμησης θα απαγορεύεται, ως εκ τούτου οι χρήστες μηχανοκίνητων μέσων που κατευθύνονται από τα ανατολικά προς τα δυτικά (πέρας του ΟΤ5) έχουν τη δυνατότητα: 1) Να σταθμεύσουν στο νέο χώρο στάθμευσης στο χώρο του λιμένα (Εικόνα 65), ή 2) Να κατευθυνθούν μέσω του ΟΤ3 προς τα ανατολικά, να στρίψουν στην ΕΤΕ προς βόρεια, κ μέσω τοπικών οδών με δύο αριστερόστροφες κινήσεις

να φτάσουν στη βιβλιοθήκη επί του ΟΤ4. Στο σημείο αυτό θα υπάρχει η δυνατότητα οι οδηγοί των ΙΧ να αφήσουν επιβάτες και να κατευθυνθούν με αναστροφή μέσω της ίδιας οδού προς τα βόρεια και το χώρο στάθμευσης στο λιμάνι.

- Προτείνεται η μονοδρόμηση των δύο τοπικών οδών για τη διευκόλυνση των στρέφουσων κινήσεων και την αποφυγή εγκλωβισμού δύο ΙΧ με αντίθετες κατευθύνσεις (δες και ΣΧΕΔΙΟ).
- Τα μηχανοκίνητα οχήματα με κατεύθυνση από ανατολικά προς τον οικισμό θα ακολουθούν την ίδια πορεία με πριν μέσω του ΟΤ3 και δεξιά επί της ΕΤΕ.
- Τα μηχανοκίνητα οχήματα με κατεύθυνση από βόρεια προς τα δυτικά (πέρας του ΟΤ5) θα κατευθύνονται μέσω τοπικών οδών στη βιβλιοθήκη όπου θα αφήνουν επιβάτες (αν αυτό είναι επιθυμητό) και με αναστροφή θα κατευθύνονται προς το χώρο στάθμευσης του λιμανιού.
- Γίνεται απαγόρευση φορτηγών και βαρέων οχημάτων τις ώρες περιοδικής πεζοδρόμησης στα οδικά τμήματα που οδηγούν στο χώρο αναστροφής (ανάμεσα στο ΟΤ4 και ΟΤ5).
- Επί όλων των τμημάτων 1-5 απαγορεύεται η στάση κ η στάθμευση τις ώρες πεζοδρόμησης.
- Επί του ΟΤ2 προτείνεται η διαπλάτυνση της οδού με τη μετατόπιση των εσωτερικών σταθερών εμποδίων (κολωνάκια) κατά 0,50 μ.

Κεφάλαιο 8: Πρόσβαση μόνιμων κατοίκων

Στο εξεταζόμενο τμήμα 5 του παραλιακού μετώπου δεν υφίστανται ιδιοκτησίες μόνιμων κατοίκων του νησιού και συνεπώς δεν απαιτούνται ειδικά μέτρα για την πρόσβαση σε αυτές.

Παρ' όλα αυτά, κατά τις ώρες της περιοδικής πεζοδρόμησης, θα επιτρέπεται η είσοδος το τμήμα αυτό σε οχήματα που μεταφέρουν ΑμεΑ για την αποβίβαση/ επιβίβασή τους ή για τη στάθμευση τους στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο (βλ. Κεφάλαιο 9).

Η επιτυχία του συγκεκριμένου μέτρου απαιτεί τη συστηματική αστυνόμευσή του για την τήρηση των περιορισμών κίνησης των υπόλοιπων ΙΧ.

Κεφάλαιο 9: Στάθμευση

Στο πλαίσιο ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης έγινε απογραφή της στάθμευσης σε όλο το μήκος του εξεταζόμενου τμήματος, και ανάλυση των στοιχείων όπως παρουσιάστηκε στο Κεφάλαιο 4. Υπόψη για τη διατύπωση προτάσεων λαμβάνονται και μελλοντικά έργα χώρων στάθμευσης.

Οι προτάσεις με βάση τα παραπάνω χωρίζονται σε δύο μέρη: 1) παραλιακό μέτωπο και 2) οικισμός.

9.1. Παραλιακό μέτωπο

Λόγω του στενού πλάτους οδοστρώματος για αμφίδρομη οδό, όπως έχει ήδη αναφερθεί, απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση κατά μήκος της οδού βάσει ΚΟΚ. Επιπλέον, έξω από το εστιατόριο «Πατερόνησο» υπάρχει πινακίδα σήμανσης Ρ-39 (απαγορεύεται η στάθμευση), με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν νόμιμες προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης.

Στο πλαίσιο της μελέτης περιοδικής πεζοδρόμησης, γίνεται μέριμνα για ανεύρεση κατάλληλων χώρων στάθμευσης (Δημοτικός χώρος στάθμευσης) ώστε να εξυπηρετούνται οι χρήστες μηχανοκίνητων οχημάτων. Προτείνονται δύο χώροι στάθμευσης:

1. Μόνιμος χώρος στάθμευσης στην περιοχή του λιμένα, 27 συνολικών θέσεων για ΙΧ (Εικόνα 65).
2. Χώρος στάθμευσης μόνο για ΑμεΑ ο οποίος θα λειτουργεί μόνο κατά τις ώρες περιοδικής πεζοδρόμησης και θα είναι διαθέσιμος μόνο σε ΑμεΑ. Ο χώρος αυτός θα βρίσκεται εντός του οικοτροφείου (Εικόνα 66) και θα έχει δυναμικότητα συνολικά 10 ΙΧ (Εικόνα 67).



Εικόνα 65. Χώρος στάθμευσης στο χώρο του λιμένα



Εικόνα 66. Χώρος στάθμευσης ΑμεΑ εντός του οικοτροφείου



(α)



(β)



(γ)

Εικόνα 67. Προτεινόμενος χώρος στάθμευσης ΑμεΑ κατά τις ώρες περιοδικής πεζοδρόμησης

Η απόσταση από το προτεινόμενο χώρο στάθμευσης οχημάτων (στο λιμάνι) έως και το χώρο εστίασης «Γλάρος» είναι περίπου 700 μ. και δύναται να πραγματοποιηθεί σε λιγότερο από 10 λεπτά με πεζή μετακίνηση. Επιπλέον οι πεζοί από το χώρο στάθμευσης στο λιμένα θα κινούνται έως το πέρας της παραλιακής οδού σε υποδομή καλής ποιότητας, ενώ με τη προτεινόμενη πεζοδρόμηση δημιουργείται διάδρομος αποκλειστικής χρήσης για πεζούς από το Δημαρχείο έως το πέρας του οδικού τμήματος 5 (Κεφάλαιο 10).

Ο δεύτερος χώρος στάθμευσης θα λειτουργεί αποκλειστικά για ΑμεΑ και η είσοδος θα επιτρέπεται κατόπιν άδειας από το προσωπικό αστυνόμευσης του μέτρου τις ώρες περιοδικής πεζοδρόμησης.

9.2. Οικισμός

Όπως προαναφέρθηκε στο εσωτερικό του οικισμού είναι αδύνατη η στάθμευση δεδομένου ότι οι οδοί είναι διπλής κυκλοφορίας και έχουν περιορισμένο πλάτος.

Στα βόρια του οικισμού δύναται να διαμορφωθούν 3 χώροι για να χρησιμοποιηθούν ως χώροι στάθμευσης (σύμφωνα με τη μελέτη ανάπλασης Οικισμού Οινουσσών) (Εικόνα 68).

- Χώρος Π1 – δυναμικότητας περίπου 4 οχημάτων

- Χώρος Π2 – δυναμικότητας περίπου 4 οχημάτων
- Χώρος Π3 – δυναμικότητας περίπου 10 οχημάτων



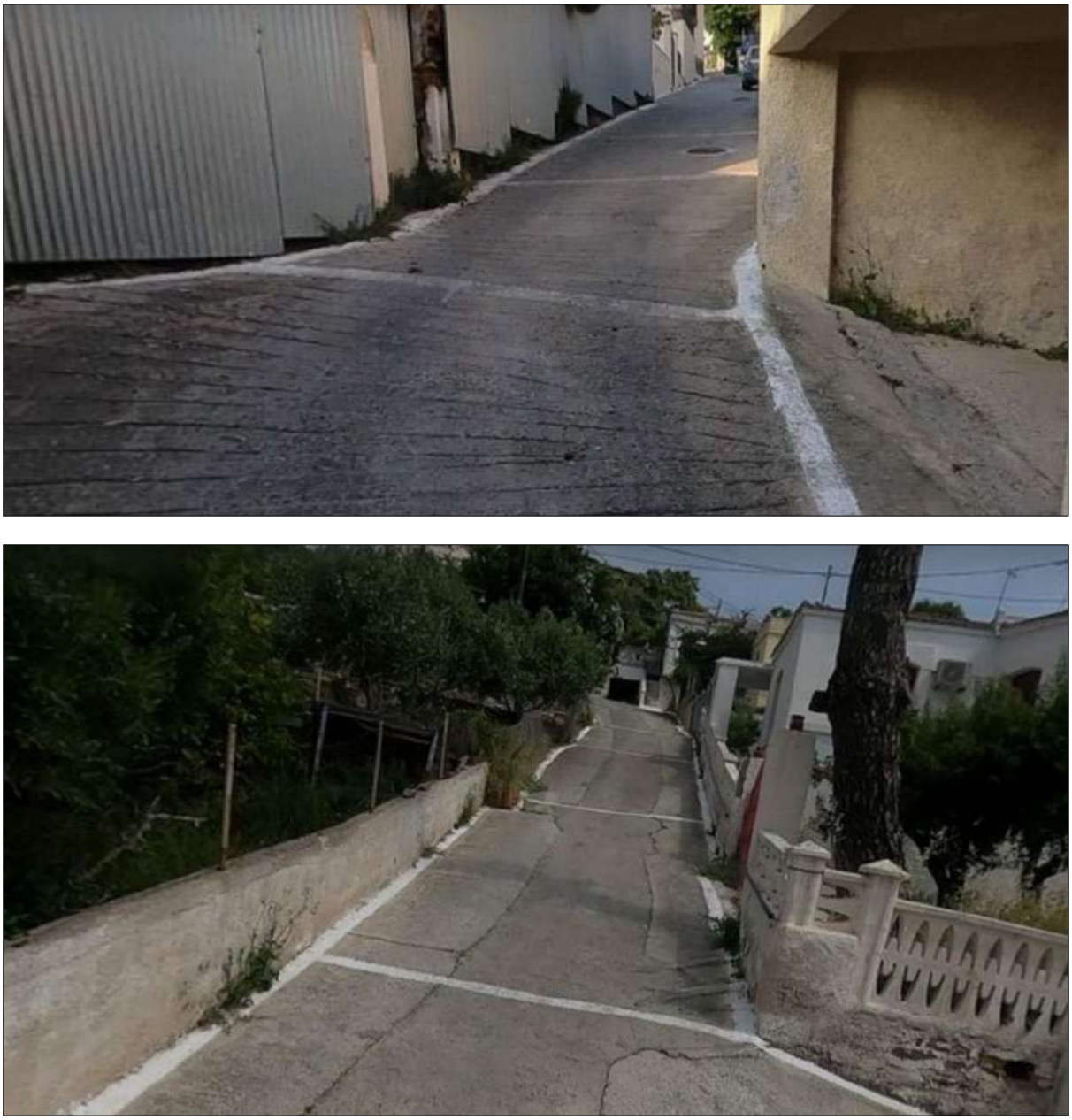
Εικόνα 68. Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσής (α) στα βόρεια του οικισμού, και (β) προς μελλοντική χρήση

Μελλοντικά, όταν και προτείνεται πεζοδρόμηση στο εσωτερικό του οικισμού και η δημιουργίας ζώνης χωρίς ΙΧ, απαιτείται η διερεύνηση επιπλέον χώρων στάθμευσης στα νότια του οικισμού. Από την επιτόπια επίσκεψη και σύμφωνα με τη μελέτη ανάπλασης Οικισμού Οινουσσών, τρεις χώροι προσφέρονται να λειτουργήσουν ως χώροι στάθμευσης αφού διαμορφωθούν κατάλληλα.

Κεφάλαιο 10: Κυκλοφορία πεζών και ΑμεΑ

Σε όλο τον οικισμό των Οινουσσών, η κυκλοφορία των πεζών πραγματοποιείται επί του οδοστρώματος, καθώς δεν υπάρχουν υποδομές πεζοδρομίου λόγω των ανεπαρκών γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδικών τμημάτων.

Σε μερικά τμήματα εντός του οικισμού υπάρχουν κλίμακες, οι οποίες δεν είναι προσβάσιμες από άτομα με μειωμένη κινητικότητα, αλλά και οδοί με μεγάλες κλίσεις, οι οποίες δυσχεραίνουν επίσης την κίνηση τόσο πεζών και ιδιαίτερα των ΑμεΑ.



Εικόνα 69. Οδοί εντός οικισμού με υψηλή κλίση



Εικόνα 70.Κλίμακες με χειρολισθήρα τμηματικά

Ωστόσο, ύστερα από την ανάπλαση που πραγματοποιήθηκε το 2017 τόσο στο παραλιακό μέτωπο, όσο και στην παραλιακή οδό, τοποθετήθηκε όδευση τυφλών σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου, ήτοι από το λιμάνι (κτίριο αναμονής – αποβάθρα) έως το εστιατόριο «Ο Γλάρος».

Η πορεία της όδευσης απεικονίζεται στην παρακάτω εικόνα. Επισημαίνεται επίσης ότι έχουν τοποθετηθεί πλακίδια τύπου Β – που σημαίνουν κίνδυνο - κατά μήκος της προβλήτας.


0
50
100 μ.

Κεφάλαιο 11: Προτάσεις για ανάπλαση των πεζοδρομίων με μέριμνα στη διέλευση των πεζών, ΑμεΑ, χρηστών στα σχολικά συγκροτήματα και τις αθλητικές εγκαταστάσεις

Ο ορισμός για το προσβάσιμο περιβάλλον δίνεται από το EUROPEAN CONCEPT OF ACCESSIBILITY. Βάσει αυτού ένα περιβάλλον για να χαρακτηριστεί προσβάσιμο πρέπει να :

- Σέβεται την ποικιλομορφία των χρηστών. Κανείς δεν πρέπει να αισθάνεται περιθωριοποιημένος και όλοι θα πρέπει να είναι σε θέση να συμμετέχουν σε αυτό.
- Είναι ασφαλές, δηλαδή να είναι απαλλαγμένο από τους κινδύνους και για όλους τους χρήστες. Ως εκ τούτου, όλα τα στοιχεία τα οποία αποτελούν μέρη ενός περιβάλλοντος πρέπει να είναι σχεδιασμένα με την ασφάλεια κατά νου (ολισθηρά πατώματα, τα μέρη που προεξέχουν, διαστάσεις, κ.λπ.)
- Είναι υγιεινό, δηλαδή να μην συνιστά κίνδυνο για την υγεία ή να προκαλεί προβλήματα σε εκείνους που πάσχουν από χρόνιες ασθένειες ή αλλεργίες και συγχρόνως να προωθεί την υγιή χρήση των χώρων και προϊόντων.
- Είναι λειτουργικό, δηλαδή να είναι σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί τη λειτουργία για την οποία προορίζεται χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα ή δυσκολίες.
- Είναι κατανοητό και αναγνώσιμο, ώστε όλοι οι χρήστες να είναι σε θέση να προσανατολιστούν χωρίς δυσκολίες μέσα σε κάθε συγκεκριμένο χώρο.

Ειδικότερα :

- Να είναι σαφές, με χρήση κοινών εικονιδίων για τις διάφορες χώρες και γλώσσες, αποφεύγοντας την χρήση λέξεων ή συντομογραφιών από τοπικές γλώσσες, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε σύγχυση.
- Να έχει καλή χωρική κατανομή, δηλαδή να είναι συνεκτικό και λειτουργικό, ώστε να μην προκαλεί αποπροσανατολισμό και σύγχυση
- Είναι καλαίσθητο, δηλαδή υψηλής αισθητικής ποιότητας, γεγονός που το καθιστά ευχάριστο και ευρύτερα αποδεκτό.

Ως χρήστες του δημόσιου χώρου, οι πεζοί αποτελούν μία κατηγορία που περιλαμβάνει όλες τις πληθυσμιακές ομάδες και η οποία παρουσιάζει υψηλό βαθμό

διαφοροποίησης ως προς τις ιδιαιτερότητες του κάθε μετακινούμενου. Για τον λόγο αυτό, υπάρχουν αρκετοί ορισμοί που σχετίζονται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τις φυσικές ικανότητες και την ηλικία (ιδιαίτερης σημασίας κρίνεται η ομάδα που περιλαμβάνει τα «ευάλωτα άτομα», όπως τα άτομα με αναπηρία, οι ηλικιωμένοι και τα παιδιά). Κάθε κατηγορία διαθέτει ιδιαιτερότητες για τις οποίες θα πρέπει να έχει μεριμήνει ο Δήμος ώστε να έχει εγκαταστήσει τις απαιτούμενες υποδομές.

- ***Πεζοί:*** Ως πεζός ορίζεται το άτομο που κινείται με τα πόδια για το σύνολο της μετακίνησής του ή για τμήμα αυτής, κατά μήκος μιας υποδομής που προορίζεται για περπάτημα. Στους πεζούς συγκαταλέγονται όλα τα άτομα με μόνιμες ή προσωρινές αναπηρίες, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα εν γένει (ηλικιωμένοι, παιδιά, έγκυοι) τα εμποδιζόμενα άτομα (ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές, μεταφορείς φορτίων κλπ) καθώς και άτομα που χρησιμοποιούν οποιοδήποτε άλλο χειροκίνητο τροχοφόρο μέσο μεταφοράς, πλην του ποδηλάτου.
- ***Άτομα με αναπηρία:*** Ως άτομα με αναπηρία θεωρούνται τα άτομα με μακροχρόνιες σωματικές, νοητικές, ψυχικές ή αισθητηριακές διαταραχές, οι οποίες σε αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια δύνανται να παρεμποδίσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία σε ίση βάση με τους άλλους πολίτες (Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία-Ν.4074/2012). Όσον αφορά στην κινητικότητα, οι αναπηρίες που βιώνουν τα άτομα αυτά σε συνδυασμό με τα περιβαλλοντικά εμπόδια καθιστούν δυσκολότερη έως αδύνατη την μετακίνηση τους στην πόλη. Τα παραπάνω αφορούν σε όλες τις κατηγορίες της αναπηρίας αλλά και με χρόνιες παθήσεις ή προβλήματα υγείας που επηρεάζουν την ισορροπία και την αντοχή. Είναι αποδεδειγμένο από την έως τώρα εμπειρία, ότι όπου η συγκεκριμένη ομάδα, εξυπηρετείτε με τον καλύτερο τρόπο, καλύπτει και το σύνολο των αναγκών και απαιτήσεων του συνόλου των χρηστών του κοινωνικού ανθρωπογενούς χώρου.
- ***Ηλικιωμένοι:*** Η μεγαλύτερη κοινωνική ομάδα με δυσκολίες κίνησης είναι αυτή των ηλικιωμένων, καθώς παρουσιάζουν μειωμένες φυσικές και νοητικές ικανότητες και αντοχές. Δεν υπάρχει σαφής ηλικιακός ορισμός για το ποιοι θεωρούνται ηλικιωμένοι χρήστες του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς η διαδικασία της γήρανσης διαφέρει από άτομο σε άτομο, ωστόσο συνήθως σε αυτήν την κατηγορία νοούνται άτομα που βρίσκονται σε προχωρημένη ηλικία

άνω των 75 ετών (10 περίπου χρόνια μετά την μέση ηλικία συνταξιοδότησης). Στις φυσιολογικές μεταβολές που επηρεάζουν την ικανότητα μετακίνησης των ατόμων αυτών συγκαταλέγονται η μεταβολή της αναλογίας βάρους / ύψους (το ύψος μειώνεται), οι μεταβολές στο μυοσκελετικό σύστημα και στις αρθρώσεις, η μείωση της μυϊκής δύναμης (αναφέρεται ενδεικτικά η «δύναμη της χειρολαβής»), η προοδευτική μείωση της λειτουργικότητας των οργανικών συστημάτων, η σταδιακή εξασθένιση των αντανακλαστικών, κ.ο.κ. Όλα τα παραπάνω δημιουργούν προβλήματα ισορροπίας και αντοχής που προκαλούν μεταβολές στην κινητική ικανότητα των ηλικιωμένων. Το 2040, η ομάδα αυτή θα αποτελεί το 14,4% του συνολικού πληθυσμού, έναντι του 7,5% που ήταν το 2003, μια αύξηση, σχεδόν στο διπλάσιο. Περίπου το 45% των ατόμων ηλικίας 75 ετών κι άνω ανέφεραν ότι παρουσιάζουν προβλήματα στην καθημερινή τους ζωή, φυσικές ή νοητικές, εκ των οποίων το 27% ανάφερε πως είχε πολύ σοβαρού βαθμού αναπηρία. Η έντονη επιθυμία των ηλικιωμένων να διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους και να ζήσουν στο δικό τους σπίτι σε συνδυασμό με τη βελτιωμένη υγειονομική περίθαλψη, την κοινωνική μέριμνα, τις εξελίξεις στην τεχνολογία, και σε ορισμένες περιπτώσεις την αυξανόμενη αγοραστική δύναμη, θα διασφαλίσει ότι μπορούν και θα συνεχίσουν να ζουν στο δικό τους σπίτι. Το γεγονός αυτό εντείνει την ανάγκη για ένα πιο προσβάσιμο δομημένο περιβάλλον.

Παιδιά: Τα παιδιά είναι ιδιαίτερα ευπαθείς χρήστες της οδού. Σε ηλικία από 0-4 ετών (βρέφη και νήπια) κινούνται κατά κανόναν με παιδικό αμξίδιο ή και με τα πόδια (μετά τον 1ο χρόνο) και με την βοήθεια συνοδού. Στα βρέφη και στα νήπια δημιουργείται συχνά αίσθημα ανασφάλειας από την ανάβαση / κατάβαση από το πεζοδρόμιο και από τυχόν εμπόδια και κακοτεχνίες. Τα νήπια που περπατούν χαρακτηρίζονται συχνά από αστάθεια βάδισης και μειωμένης αίσθησης κινδύνου και αντίληψης του ευρύτερου χώρου. Μέχρι την ηλικία των 9-10 ετών, θεωρούνται ως περισσότερο ευάλωτα λόγω της μειωμένης ικανότητας συγκέντρωσης της προσοχής στην οδική κυκλοφορία. Επιπλέον τα παιδιά έχοντας εμπιστοσύνη στους ενήλικες ότι τα προσέχουν, καθίστανται περισσότερο ευάλωτα. Παιδιά άνω των 12 ετών, αλλά όχι μικρότερα, θεωρείται ότι έχουν αποκτήσει συμπεριφορά ενηλίκων και άρα μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια στους δρόμους. Γενικότερα, λόγω της σωματικής τους διάπλασης, αλλά και της συμπεριφοράς τους στο δρόμο, είναι δύσκολο να γίνουν αντιληπτά από τους οδηγούς.

- ***Άτομα με μειωμένη κινητικότητα (έγκυες γυναίκες, τραυματίες, ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές κ.λπ.):*** Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται άτομα που για διάφορους λόγους, παρουσιάζουν για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο μειωμένη ικανότητα μετακίνησης είτε για φυσικούς λόγους είτε λόγω εξωτερικών εμποδίων. Η μετακίνηση των ατόμων αυτών διευκολύνεται ιδιαίτερα από την ύπαρξη μόνιμων υποδομών για υποστήριξη της μετακίνησης ατόμων με αναπηρίες.

Ο οικισμός των Οινουσσών, εκτός από το παραλιακό μέτωπο το οποίο έχει αναπλαστεί πρόσφατα, δεν είναι προσβάσιμος σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Οι υψομετρικές διαφορές που εντοπίζονται, κυρίως στο βόρειο τμήμα του οικισμού, καθώς και η ύπαρξη κλιμάκων δυσχεραίνουν την πρόσβαση τόσο των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, γονείς με καροτσάκια κ.ά.), όσο και των ατόμων με αναπηρία.

Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφεται η πρόταση για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης, έτσι ώστε να υπάρχουν διαδρομές πλήρως προσβάσιμες. Ταυτόχρονα, και οι κοινόχρηστοι χώροι είναι αναγκαίο να καταστούν προσβάσιμοι σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Παραλιακό μέτωπο

Το παραλιακό μέτωπο διαθέτει όδευση τυφλών, καθώς και πλακίδια σήμανσης κινδύνου Β ή αλλαγής κατεύθυνσης (τύπου Γ). Η κίνηση των πεζών είναι συνεπίπεδη με αυτή της κίνησης των οχημάτων λόγω του στενού πλάτος των οδών. Ο αστικός εξοπλισμός αποτελείται από οδοφωτισμό και καθίσματα (παγκάκια) τα οποία ωστόσο, στο τμήμα από την συμβολή της παραλιακής οδού με την οδό του γηπέδου έως το οικοτροφείο, μειώνουν το ελεύθερο πλάτος όδευσης πεζών.

Λαμβάνοντας υπόψη την προτεινόμενη πεζοδρόμηση κατά τις απογευματινές ώρες από το κόμβο της Εθνικής Τράπεζας έως το σχολείο, προτείνεται η βελτίωση βατότητας με αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης, ώστε η κίνηση με αναπηρικό αμαξίδιο να μην παρεμποδίζεται από κραδασμούς.



Εικόνα 71: Υφιστάμενη κατάσταση παραλιακού μετώπου με εμπόδια στη διέλευση πεζών λόγω του αστικού εξοπλισμού

Διαδρομές εντός ιστορικού πυρήνα

Σε όλο το δίκτυο των διαδρομών του ιστορικού πυρήνα κατά προτεραιότητα προτείνεται να γίνει αλλαγή υλικών ασφαλτόστρωσης με κατάλληλα αντιολισθητικά υλικά. Ταυτόχρονα, προτείνεται η δημιουργία μιας οριοθετημένης ζώνης περπατήματος επί του οδοστρώματος (σε λεία επιφάνεια) έτσι ώστε οι πεζοί να κινούνται με ασφάλεια.



Εικόνα 72: Κακή ποιότητα οδοστρώματος

Υπαίθριοι Κοινόχρηστοι χώροι

Ως προς τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους εξετάστηκαν οι εξής δημοτικοί χώροι ως προς την προσβασιμότητα: δημοτικό στάδιο, παιδικές χαρές, δημοτικό σχολείο και κεντρική πλατεία.

Δημοτικό Στάδιο: Η κεντρική είσοδος του δημοτικού σταδίου βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του. Ως προς την προσβασιμότητα, δεν υπάρχει υποδομή τόσο πεζοδρομίου όσο και για ΑμεΑ. Λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού (στενό πλάτος οδοστρώματος & υψηλή κλίση), η πρόσβαση στο στάδιο γίνεται μόνο με τη χρήση ΙΧ οχήματος. Για τον λόγο αυτό προτείνεται η χωροθέτηση θέσης στάθμευσης ΑμεΑ με

την απαιτούμενη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση καθώς και η διαμόρφωση του εν λόγω χώρου με τα κατάλληλα υλικά ασφαλτόστρωσης. Επίσης θα πρέπει να τοποθετηθεί η κατάλληλη σήμανση λόγω της παρουσίας πεζών.



Εικόνα 73: Κεντρική είσοδος δημοτικού σταδίου



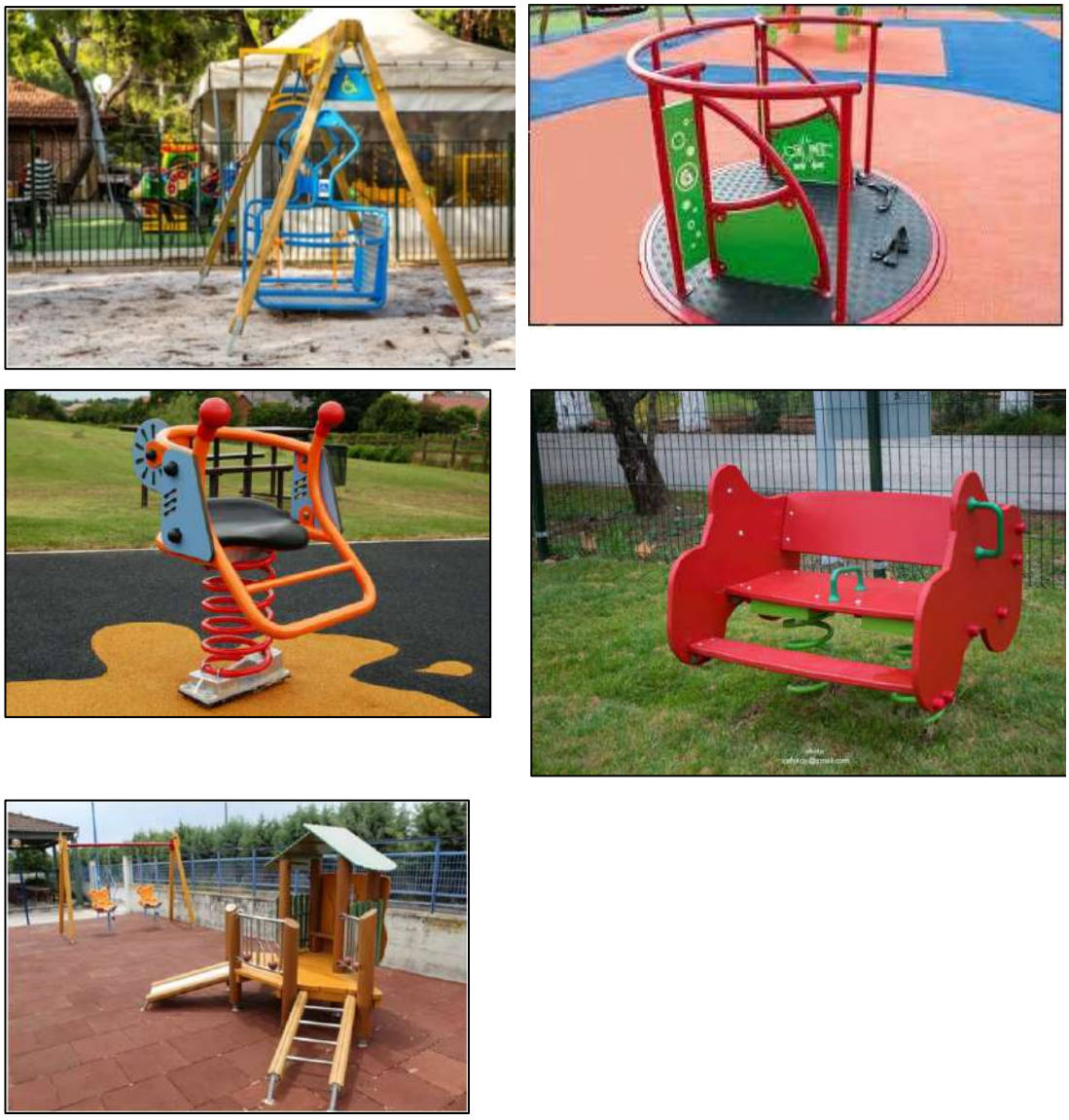
Εικόνα 74: Κεντρική οδός από το λιμάνι προς το δημοτικό στάδιο



Εικόνα 75: Οδός από το δημοτικό σχολείο προς το δημοτικό στάδιο

Παιδική χαρά (επί της παραλιακής οδού): Η παιδική χαρά επί της παραλιακής οδού διαθέτει δύο χώρους, εκ των οποίων ο ένας διαθέτει εξοπλισμό. Για την πρόσβαση στην είσοδο των παιδικών χαρών υπάρχει όδευση τυφλών (στον έναν χώρο) και δεν υπάρχει υψομετρική διαφορά από το οδόστρωμα (συνεπίπεδη είσοδος με το οδόστρωμα). Λόγω της απουσίας εξοπλισμού για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, προτείνεται η εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού ώστε να μετατραπεί σε μικτής χρήσης. Ενδεικτικές προτάσεις εξοπλισμού είναι οι κάτωθι:

- Κούνια ΑμεΑ για παιδική χαρά
- Μύλος ΑμεΑ για παιδική χαρά
- Ελατήρια ΑμεΑ για παιδική χαρά
- Τραμπάλα ΑμεΑ για παιδική χαρά
- Απλό σύνθετο πολυόργανο ΑμεΑ για παιδική χαρά



Εικόνα 76: Εξοπλισμός για ΑμεΑ σε παιδική χαρά

Σύμφωνα με την πρόταση της παρούσας μελέτης, η οποία μετατρέπει το τμήμα της παραλιακής οδού σε πεζόδρομο κατά τις απογευματινές ώρες, προτείνεται η αλλαγή υλικών ασφαλτόστρωσης έτσι ώστε να μη δυσχεραίνεται η κίνηση των αμαξιδίων (καρότσια, αναπηρικά αμαξίδια, κτλ.) και η προσθήκη οδηγού όδευσης τυφλών στην άλλη είσοδο της παιδικής χαράς. Τέλος, λόγω της αυξημένης παρουσίας παιδιών προτείνεται και η τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης.



Εικόνα 77: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς επί της παραλιακής με όδευση τυφλών έμπροσθεν της εισόδου και προστασία με κολωνάκια από το την μηχανοκίνητη κυκλοφορία



Εικόνα 78: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς με κολωνάκια από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία

Παιδική χαρά (πλησίον της εκκλησίας): Η συγκεκριμένη παιδική χαρά διαθέτει υψομετρική διαφορά από το επίπεδο του οδοστρώματος με αποτέλεσμα να

υπάρχουν κλίμακες στην είσοδό της με αποτέλεσμα να μην είναι προσβάσιμη σε άτομα με περιορισμένη κινητικότητα.

Προτείνεται η εγκατάσταση ράμπας ΑμεΑ για την εξομάλυνση της υψομετρικής διαφοράς και εγκατάσταση εξοπλισμού ΑμεΑ, όπως ενδεικτικά αναφέρεται στην προηγούμενη περίπτωση.



Εικόνα 79: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς πλησίον της εκκλησίας



Εικόνα 80: Υφιστάμενη κατάσταση οδών περιμετρικά της παιδικής χαράς

Δημοτικό σχολείο/Νηπιαγωγείο: Το στενό πλάτος οδοστρώματος για την εκτέλεση των αμφίδρομων κινήσεων έμπροσθεν της εισόδου των εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την κατασκευή υποδομής πεζοδρομίου. Η πρόσβαση των παιδιών πραγματοποιείται είτε με ΙΧ είτε πεζή επί του οδοστρώματος. Σύμφωνα με την παρούσα κυκλοφοριακή πρόταση, προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος αυτού που θα λειτουργεί ως ζεύγος με τον παράλληλο δρόμο, όπως αναλύεται σε προηγούμενο κεφάλαιο. Ταυτόχρονα, έμπροσθεν της εισόδου της εκπαιδευτικής εγκατάστασης προτείνεται η εγκατάσταση κατάλληλης σήμανσης, όριο ταχύτητας 20 km/h και μέτρα μείωσης ταχύτητας, όπως υπερυψωμένο οδόστρωμα.



Εικόνα 81: Υφιστάμενη κατάσταση οδού έμπροσθεν της εισόδου του Δημοτικού Σχολείου

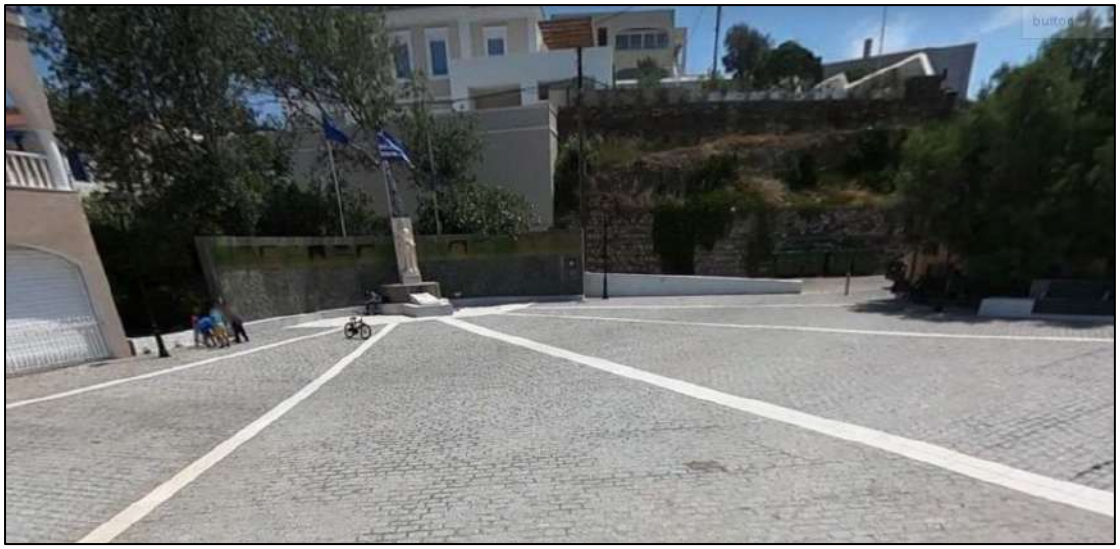


Εικόνα 82: Είσοδος Νηπιαγωγείου με σήμανση για μείωση ταχύτητας



Εικόνα 83: Υφιστάμενη κατάσταση οδού έμπροσθεν της εισόδου του Νηπιαγωγείου

Κεντρική πλατεία: Η κεντρική πλατεία του νησιού βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο χωρίς να υπάρχει υψομετρική διαφορά με το επίπεδο της οδού. Ως προς τις υποδομές ΑμεΑ, απουσιάζει οδηγός όδευσης τυφλών, καθώς και ειδικός εξοπλισμός για ΑμεΑ, καθιστώντας την πλατεία μη προσβάσιμη για ΑμεΑ.



Εικόνα 84: Υφιστάμενη κατάσταση πλατείας

Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης προτείνεται η εγκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών εντός της πλατείας, ενώ επιπλέον παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν για την εγκατάσταση εξοπλισμού ΑμεΑ είναι οι κάτωθι (ενδεικτικά):

- Παγκάκι με ειδική υποδοχή ΑμεΑ



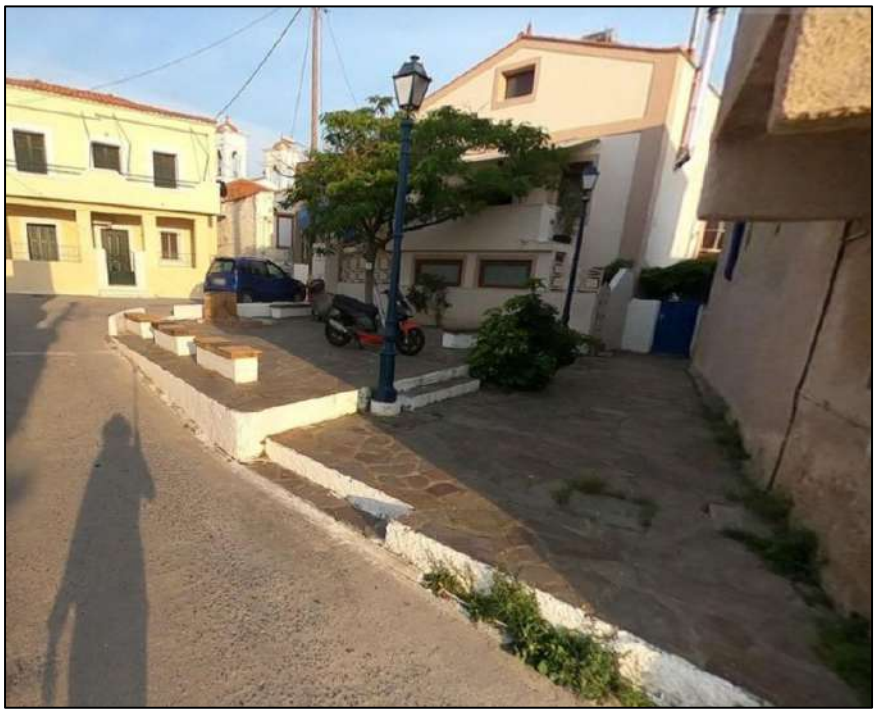
Εικόνα 85: Προσβάσιμα παγκάκια για ΑμεΑ

- Εξοπλισμός νερού για ζώα συντροφιάς (συμπ. Την εξυπηρέτηση σκύλων οδηγών τυφλών)



Εικόνα 86: Δημόσια βρύση για εξυπηρέτηση ζώων συντροφιάς

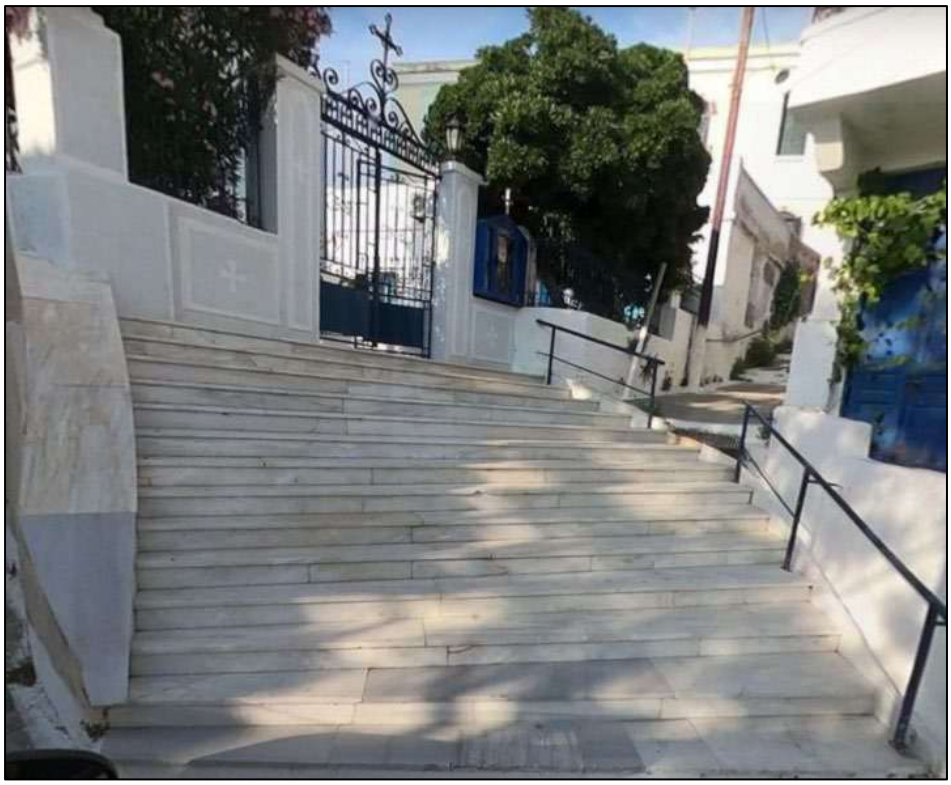
Πλατεία Βαλαντάση: Η πλατεία διαθέτει παγκάκια και χωρίζεται σε δύο επίπεδα με κλίμακες λόγω της υψομετρικής διαφοράς των επιπέδων. Για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας και της αισθητικής αναβάθμισης της πλατείας προτείνεται η τοποθέτηση ράμπας ΑμεΑ για την ενοποίηση των δύο επιπέδων.



Εικόνα 87: Πλατεία Βαλαντάση

Περιβάλλον χώρος Ι.Ν. Αγίου Νικολάου: Ο προαύλιος χώρος του Ι.Ν. Αγίου Νικολάου αποτελεί χώρο συγκέντρωσης των κατοίκων και για τον λόγο αυτό προτείνεται η αναδιαμόρφωσή του με στόχο την αποκατάσταση της προσβασιμότητάς του. Λόγω

των υψομετρικών διαφορών απαιτείται η εγκατάσταση ράμπας ΑμεΑ και οδηγού όδευσης τυφλών.



Εικόνα 88: Περιβάλλον χώρος Ι.Ν. Αγίου Νικολάου

Βρύση Παπαλά: Η συνέχεια του προαύλιου χώρου του Ι.Ν. Αγίου Νικολάου περιλαμβάνει την Βρύση Παπαλά. Προτείνεται σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα η αποκατάσταση της προσβασιμότητας.



Εικόνα 89: Βρύση Παπαλά

Πλατεία Λαιμού: Ο συγκεκριμένος χώρος διαθέτει κρήνη η οποία ωστόσο πολλές φορές καλύπτεται από σταθμευμένα οχήματα. Είναι σημαντικό να αναδειχθεί καταλλήλως ο χώρος με παρεμβάσεις προσβασιμότητας για όλους, όπως παρουσιάστηκαν στις προηγούμενους κοινόχρηστους χώρους.



Εικόνα 90: Πλατεία Λαιμού



Α/Α	Κοινόχρηστος χώρος προς αναδιαμόρφωση
1	Παιδική χαρά Παραλίας
2	Παιδική χαρά Άνω Γειτονιάς
3	Πλατεία Βαλαντάση
4	Περιβάλλον χώρος Ι.Ν. Αγίου Νικολάου
5	Πλατεία Λαιμού
6	Βρύση Παπαλά

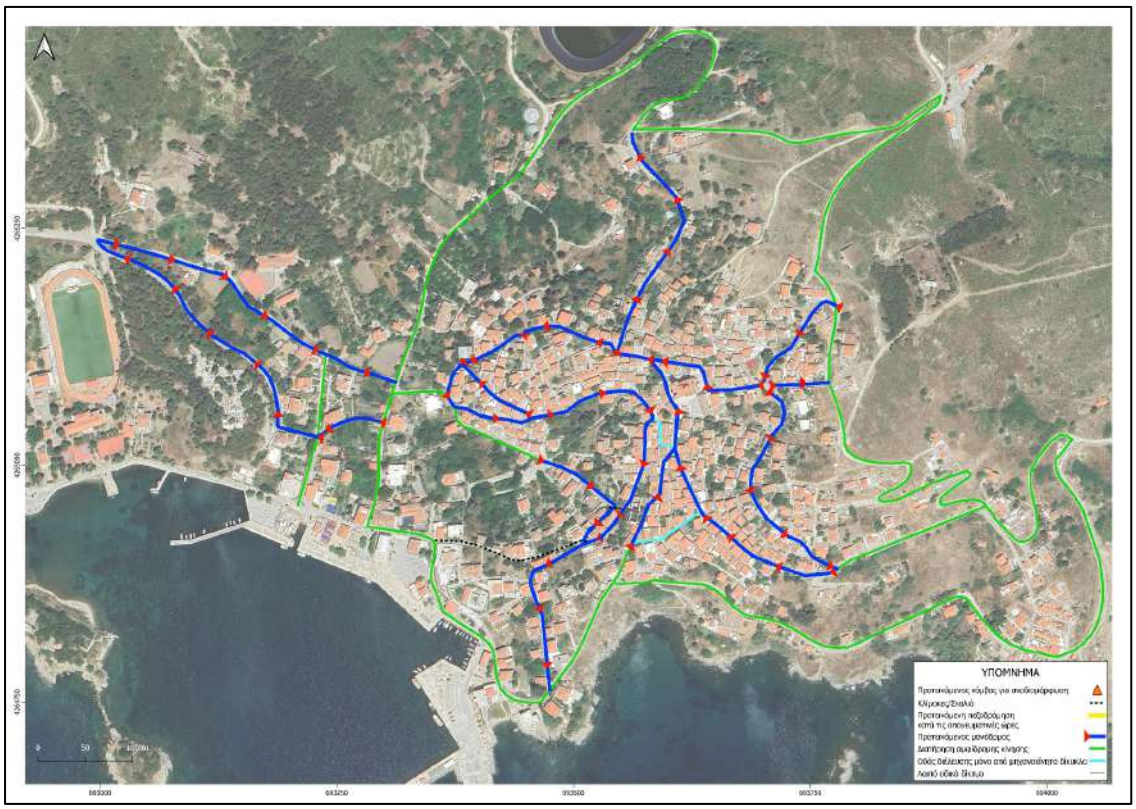
Κεφάλαιο 12: Προτάσεις Διαχείρισης της Κυκλοφορίας στον Οικισμό

Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται λεπτομερώς οι βασικές κυκλοφοριακές προτάσεις με το οποίο θα εξυπηρετείται εφεξής η κυκλοφορία των οχημάτων στο και η κίνηση των πεζών στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης.

Το κύριο θέμα που είχε να αντιμετωπίσει η πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης ήταν η μονοδρόμηση ενός κυκλοφοριακού διαδρόμου, που να υποστηρίζει τη ροή (από το λιμάνι προς και από τον οικισμό) του κύριου οδικού άξονα, και η οργάνωση στάθμευσης κατά μήκος του.

Κατά την εκπόνηση της παρούσας Μελέτης ελήφθησαν υπόψη οι καταγραφές, οι τοπικές συνθήκες, τα χαρακτηριστικά των οδών και εξασφάλιση της μέγιστης δυνατής κυκλοφοριακής ποιότητας των οδών. Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί ότι λόγω του περιορισμένου χώρου για στρέφουσες κινήσεις και περιορισμένου πλάτους των οδών εντός του οικισμού, οι κανονισμοί Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ – ΚΑΟ) δεν δύναται να εφαρμοστούν.

Από την έρευνα των σχετικών κυκλοφοριακών στοιχείων και την επιτόπου αυτοψία, οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις των οδών παρουσιάζονται στην Εικόνα 91 (και στα σχέδια).



Εικόνα 91. Προτεινόμενες κυκλοφοριακές προτάσεις

Με τη συγκεκριμένη πρόταση δημιουργείται ένα δίκτυο το οποίο δύναται να εξυπηρετήσει σε σχετικά ικανοποιητικό βαθμό, την καταργούμενη διπλή κατεύθυνση σε επιλεγμένους οδικούς άξονες αλλά λόγω των εμπλοκών οχημάτων που κινούνταν σε δύο κατευθύνσεις αναμένονται σημαντικές μειώσεις καθυστερήσεων και βελτίωσης της ασφάλειας.

Κατά την άποψη των Μελετητών επιβάλλεται η κυκλοφοριακή ελάφρυνση του κέντρου του οικισμού και αποτροπή διαμπερών κινήσεων, δηλαδή μπροστά από την εκκλησία του Αγ. Νικολάου όπου το πλάτος είναι μικρότερο από 3,5 μέτρα. Για την ικανοποίηση της απαίτησης αυτής, και την υποστήριξη της δημιουργίας δικτιού μονόδρομων προτείνεται η δημιουργία τριών κυριών διαδρομών οι οποίες υποστηρίζονται από επιπλέον επιμέρους προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Ως κύρια παρέμβαση στην κυκλοφορία της περιοχής μελέτης αναφέρεται η διατήρηση κάποιων τμημάτων διπλής κατεύθυνσης λόγω έλλειψης εναλλακτικών αλλά και για την εξυπηρέτηση των μονίμων κατοίκων, αφού αυτές θα έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

Διαδρομή 1

Η διαδρομή 1 αποτελεί την κύρια διαδρομή η οποία ενώνει το νότιο με το κεντρικό μέρος του οικισμού, διέρχεται από το εσωτερικό του και αποτελείται από διαφορετικά πλάτη οδού. Οι ρυθμίσεις που προτείνονται για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας παρουσιάζονται παρακάτω.



Εικόνα 92. Διαδρομή 1

Το πρώτο τμήμα της (Εικόνα 93) είναι μήκους 170 μ. κ πλάτους 4.6-4.8 μ. και η αρχή και το πέρας παρουσιάζονται στην Εικόνα 93.

Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση του τμήματος της ανωτέρω οδού είναι διπλής κυκλοφορίας και δέχεται κίνηση οχημάτων από το εσωτερικό του οικισμού και τα ανατολικά τα οποία ως επί το πλείστων κινούνται επί αυτής με προορισμό τον οικισμό. Παρόλο αυτά η διαμπερής αυτή κίνηση είναι περιορισμένη βάσει μετρήσεων στον κόμβο 4.

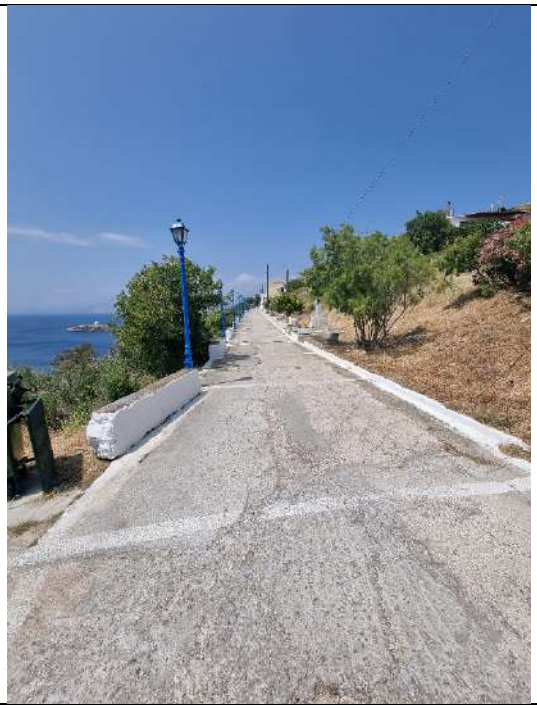
Επί του υπόψη τμήματος της ανωτέρω οδού, επιτρέπεται η στάθμευση και υφίστανται ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων.

Θα διατηρηθεί ως διπλής κατεύθυνσης με απαγόρευση στάσης/στάθμευσης και στις δύο πλευρές του οδοστρώματος. Κατά μήκος της διαδρομής αυτής προτείνεται ταχύτητα 20 χλμ./ώρα.

Ο δρόμος παρουσιάζει μικρό σχετικά πλάτος διατομής. Περαιτέρω, ο συνδυασμός των τριών αυτών στοιχείων (κυκλοφοριακός φόρτος σε δύο κατευθύνσεις - μικρό πλάτος οδοστρώματος και έλλειψη πεζοδρομίου) δημιουργεί προβλήματα οδικής ασφάλειας (δηλαδή κίνδυνο ατυχημάτων) για τους ευάλωτους κυρίως χρήστες του οδικού δικτύου (δηλαδή μικρά παιδιά, ηλικιωμένους, ΑΜΕΑ, ποδηλάτες). Για όλους τους παραπάνω λόγους, προτείνεται σε όλο το μήκος του τμήματος να απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και στις δύο πλευρές του οδοστρώματος.



Εικόνα 93. Πρώτο οδικό τμήμα – Διαδρομή 1

	
Πρώτο τμήμα, συμβολή με οδό διπλής κατεύθυνσης που οδηγεί περιμετρικά του οικισμού	Οδός ήπιας κυκλοφορίας

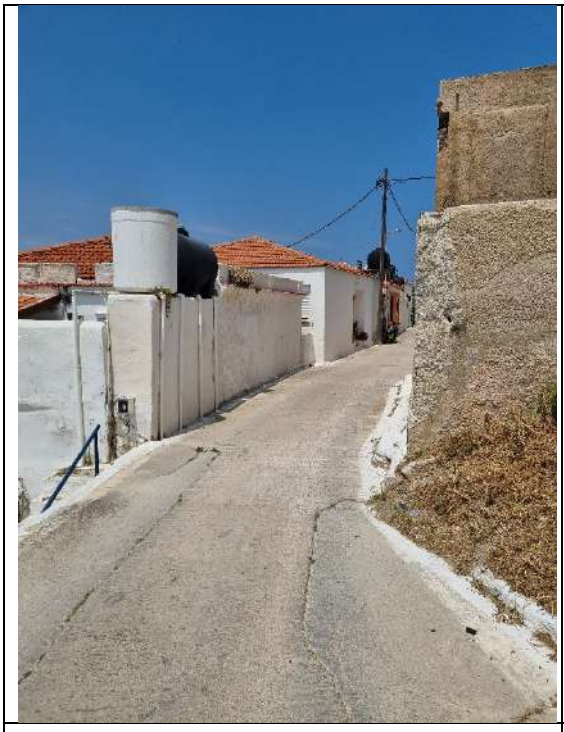
	
Οδός ήπιας κυκλοφορίας	Πέρας 1ου τμήματος – Συμβολή με οδό προς το βόρειο τμήμα του οικισμού

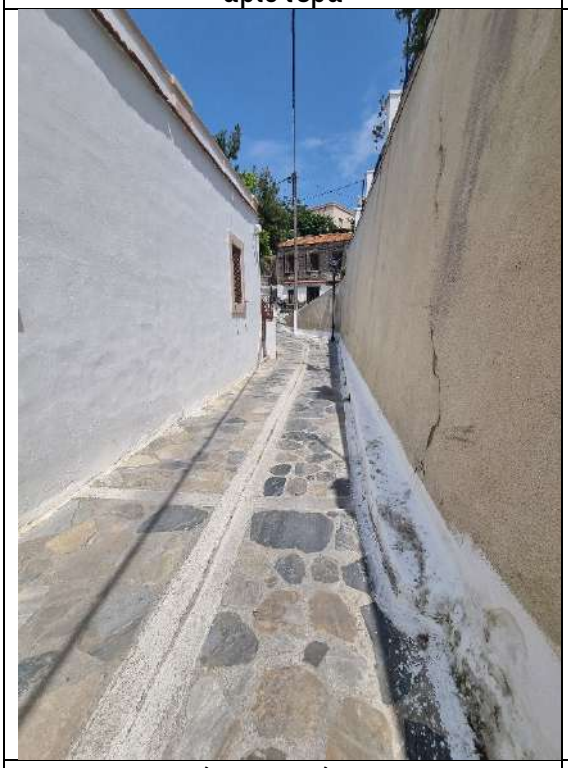
Το δεύτερο τμήμα μήκους περίπου 600 μ. διέρχεται από το εσωτερικό του οικισμού και είναι διπλής κατεύθυνσης χωρίς περιορισμούς στη στάση/στάθμευση με τα τελευταία 100 μ. να βρίσκονται σε έντονη κατωφέρεια. Το πλάτος του είναι 2,10 – 5,10 μ. παρόλο αυτά το μεγαλύτερο μήκος της διαδρομής έχει πλάτος περί τα 3,40 μ. Συνεπώς κατά μήκος του προτείνεται η απαγόρευση στάσης και στάθμευσης και όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα. Είναι αδύνατη επί του παρόντος η ταυτόχρονη στάθμευση και η διέλευση οχήματος στο μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής και ως εκ τούτου δεν θα υπάρξουν απώλειες σε νόμιμες θέσεις στάθμευσης.



Εικόνα 94. Δεύτερο οδικό τμήμα – Διαδρομή 1

Σε μέρος του τμήματος (κοντά στο τέλος και σε μήκος 50 μέτρα) επιτρέπεται η στάση/στάθμευση στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος αφού το πλάτος του δρόμου (5,10 μέτρα) το επιτρέπει.

	
Δεύτερο τμήμα (πλάτος περίπου 3,0μ). Απαγόρευση στάσης στάθμευσης	Στένωση και πλάτος 2,8μ Σήμανση: Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος και στις δύο πλευρές (Κ-5)
	
Στένωση 2,6 μ.	Στένωση 2,4 μ.

	
Συμβολή με οδό ήπιας κυκλοφορίας στα αριστερά	Είσοδος εκκλησίας - Πλάτος οδού 2,4 μ
	
Πλάτος οδού 3,4 μ	Πλάτος οδού 3,5 μ

	
Πλάτος οδού 2,1 μ	Έναρξη κατωφέρειας στα δεξιά
	
Μονοδρόμηση – επιτρέπεται η στάση/στάθμευση (πλάτος 5,1 μ.) για μήκος 50 μέτρων στα αριστερά	Πέρας 2ου τμήματος

Το τρίτο τμήμα μήκους περίπου 430 μ. (Εικόνα 95) διέρχεται από το εσωτερικό του οικισμού προς τα νότια και είναι διπλής κατεύθυνσης χωρίς περιορισμούς στη στάση/στάθμευση. Το πλάτος του είναι 2,1 – 4,1 μ. παρόλο αυτά το μεγαλύτερο μήκος της διαδρομής είναι περί τα 3,0 μ.



Εικόνα 95. Τρίτο οδικό τμήμα – Διαδρομή 1

Βάσει κανονισμών η προτεινομένη διαδρομή δεν μπορεί να λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης και στο μεγαλύτερο μήκος της δεν δύναται να σταθμεύσει ΙΧ. Συνεπώς κατά μήκος του απαγορεύεται η στάση/στάθμευση και διατηρείται όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα. Είναι αδύνατη επί του παρόντος η στάθμευση και η διέλευση οχήματος και ως εκ τούτου δεν θα υπάρξουν απώλειες σε νόμιμες θέσεις στάθμευσης. Το τμήμα 3 με το 4 ενώνεται μέσω υφιστάμενων οδών που διατηρούνται ως διπλής κατεύθυνσης (οι οδοί έμπροσθεν του αρτοποιείου και του αστυνομικού τμήματος). Επίσης τα τμήματα αυτά είναι και κοινά με της διαδρομής 2.

	
Έναρξη 3ου τμήματος	Πλάτος οδού 3,05 μ.
	
Πλάτος οδού 2,40 μ. Σήμανση: Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος και στις δύο πλευρές (Κ-5)	Πλάτος οδού 2,40 μ.



Τοποθέτηση Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά Ρ-48



Τοποθέτηση υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά Ρ-47



Πλάτος οδού 2,15 μ.



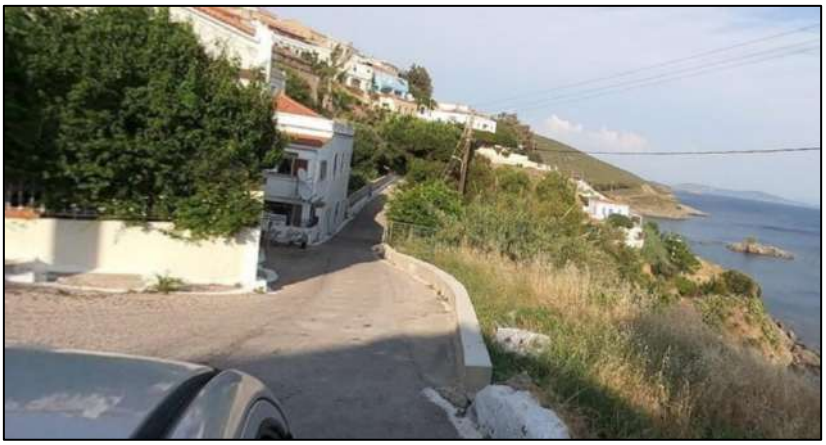
Πλάτος οδού 4,00 μ.

	
Πλάτος οδού 2,90 μ. Σύνδεση με διαδρομή 2 προς τα δεξιά (λιμάνι) Τοποθέτηση πληροφοριακής πινακίδας (Π-9)	Πλάτος οδού 3,25 μ. Σύνδεση με διαδρομή 2 προς τα αριστερά. Κοινό οδικό τμήμα με διαδρομή 2.

Το 4ο οδικό τμήμα της διαδρομής (από Πλατεία Λαιμού έως και αρχή 1ου τμήματος) (Εικόνα 96α) αφορά το νότιο μέρος της διαδρομής και προτείνεται να διατηρηθεί ως διπλής κατεύθυνσης λόγω της ανάγκης να επικοινωνεί η πλευρά αυτή του νησιού με το λιμάνι αλλά και της μη δυνατότητας εναλλακτικής διαδρομής προς τη νέα βιολογική μονάδα. Ως εκ τούτου απαγορεύεται η στάση στάθμευσης σε όλο το μήκος της. Το 4ο τμήμα και για μήκος 570 μέτρα από την διασταύρωση με τη διαδρομή 2 (Εικόνα 96β) προς τα ανατολικά παρουσιάζει μειωμένο πλάτος. Προτείνεται η διαπλάτυνση της οδού σε απόσταση 200 μέτρα από τη διασταύρωση (Εικόνα 96γ) σε μήκος που να επιτρέπει την αναμονή 4 ΙΧ (περίπου 25 μέτρα μήκος και τουλάχιστον 4,5 μέτρα πλάτος).



(α)



(β)



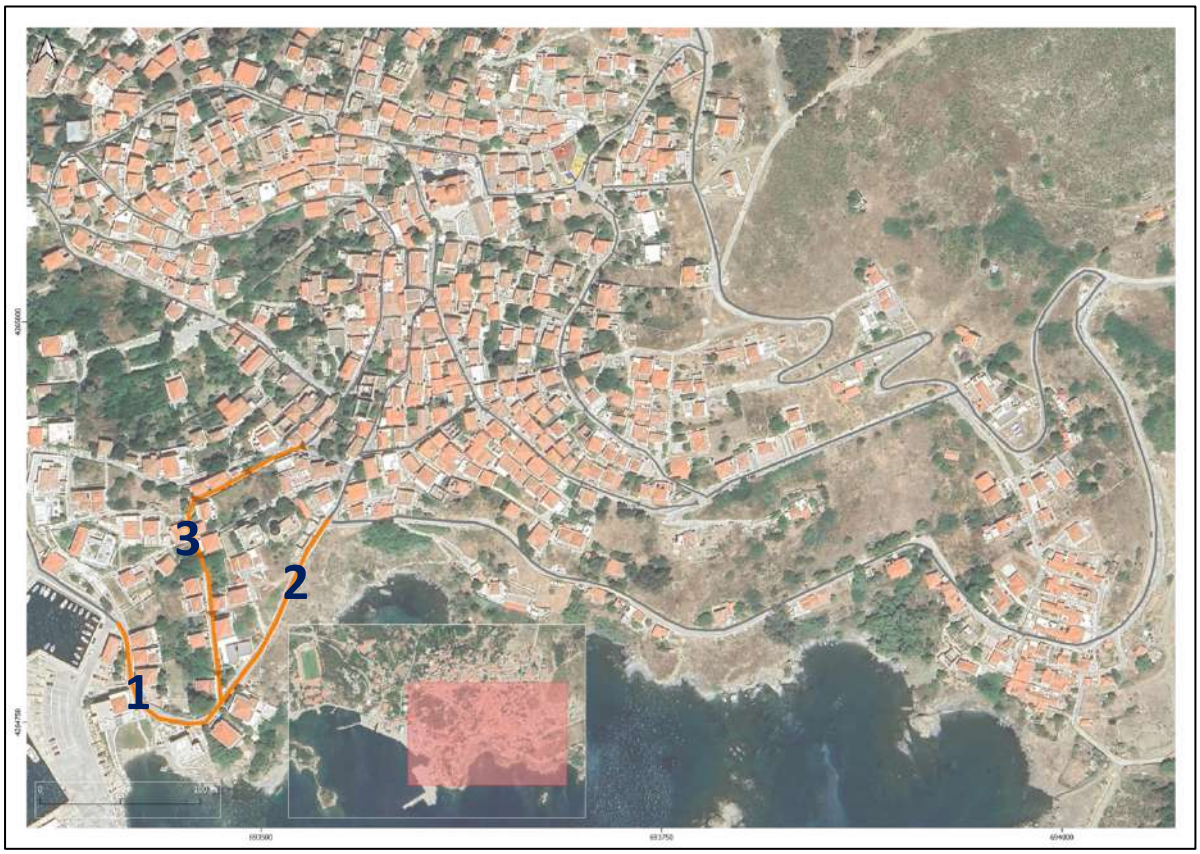
(γ)

Εικόνα 96. Α) Θέση διασταύρωσης και β) προτεινόμενης διαπλάτυνσης

Διαδρομή 2

Η δεύτερη διαδρομή ουσιαστικά ενώνει την παραλιακή οδό, από τον κόμβο του Δημαρχείου, με τη διαδρομή 1 και αποτελείται από 3 τμήματα. Επί του παρόντος, σε όλα τα τμήματα επιτρέπεται η στάθμευση και είναι διπλής κατεύθυνσης.

Το τμήμα 1 (αρχή στο κόμβο δημαρχείου) είναι μήκους 120 μ. και πλάτους 7,0 μ. και είναι διπλής κατεύθυνσης. Θα απαγορεύεται η στάθμευση και θα υπάρχει σήμανση προτεραιότητας, έναντι της επερχόμενης κυκλοφορίας (λόγω στενότητας οδοστρώματος) αλλά και λόγω ανωφέρειας στο τμήμα αυτό.



Εικόνα 97. Διαδρομή 2

Το τμήμα 2 (Εικόνα 97) ενώνει το τμήμα 1 και 3 και δημιουργεί την κυκλική διαδρομή. Είναι μήκους 160 μ. και πλάτους 4,5 μ. και είναι διπλής κατεύθυνσης. Θα απαγορεύεται η στάση/στάθμευση και θα υπάρχει σήμανση προτεραιότητας, έναντι της επερχόμενης κυκλοφορίας (λόγω στενότητας οδοστρώματος) αλλά κ λόγω ανωφέρειας στο τμήμα αυτό.

Το τμήμα 3 είναι μήκους 200 μ. και πλάτους 3,2-3,8 μ. και είναι μονής κατεύθυνσης. Θα απαγορεύεται η στάση στάθμευση κατά μήκος του. Το τμήμα αυτό δημιουργείται για να δίνει την δυνατότητα στους χρήστες να κινηθούν προς το παραλιακό μέτωπο χωρίς να πρέπει να διέρχονται μέσω της διαδρομής 1 από το εσωτερικό του οικισμού.

	
Έναρξη 2ης διαδρομής – κόμβος δημαρχείου – Απαγόρευση στάθμευσης	Συνέχεια επί του τμήματος 1
	
Τμήμα 2 – Σύνδεση με διαδρομή 1 (δυνατότητα και προς τις 2 κατευθύνσεις)	Πλάτος οδού 3,2 μ.
	
Τμήμα 3 – Σύνδεση με διαδρομή 1	Τμήμα 3 – Μονόδρομος – Πλάτος οδού 3,8 μ.

	
Τμήμα 3 – Μονόδρομος – Πλάτος οδού 3,8 μ.	Σύνδεση με τμήμα 1

Διαδρομή 3

Οδικό δίκτυο στο Κλειστό Γυμναστήριο και Γήπεδο 5Χ5 στις Οινούσσες

Η διαδρομή 3 (Εικόνα 98) περιλαμβάνει τις οδούς που συνδέουν το παραλιακό μέτωπο με το δημοτικό στάδιο του οικισμού και τις σχολικές εγκαταστάσεις του (νηπιαγωγείο & δημοτικό σχολείο). Το συνολικό μήκος της διαδρομής ανέρχεται σε 625 μ. Η συγκεκριμένη διαδρομή στοχεύει στην βελτίωση της ασφάλειας των μαθητών για την πρόσβαση στις σχολικές εγκαταστάσεις αλλά και την πρόσβαση των κατοίκων στο Δημοτικό Στάδιο. Λαμβάνοντας υπόψη την μελλοντική χωροθέτηση του κλειστού γυμναστηρίου και του γηπέδου 5Χ5, όπως παρουσιάζεται αναλυτικά στην επόμενη υποενότητα, κρίνεται αναγκαία η αποφόρτιση του οδικού δικτύου μέσω της δημιουργίας ζεύγους μονοδρομήσεων όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα. Για την ορθή λειτουργία του ζεύγους οι εγκάρσιοι οδικοί άξονες παραμένουν αμφίδρομοι.

Αναλυτικότερα, το 1ο τμήμα περιλαμβάνει τον οδικό άξονα που συνδέει το παραλιακό μέτωπο, την Ιερά Μονή Ευαγγελισμού και το δημοτικό στάδιο. Η αρχή του τμήματος διαθέτει ανηφορική κλίση. Το πλάτος οδοστρώματος παραμένει σχεδόν σταθερό με μέσο πλάτος οδοστρώματος ίσο με 5,50 μ. Στο τμήμα αυτό θα απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Η λωρίδα κυκλοφορίας προτείνεται να έχει πλάτος 3,5 μ. και ο εναπομείναντας χώρος να δοθεί στους πεζούς. Ως κατεύθυνση κίνησης των οχημάτων, προτείνεται η κίνηση προς το δημοτικό στάδιο.

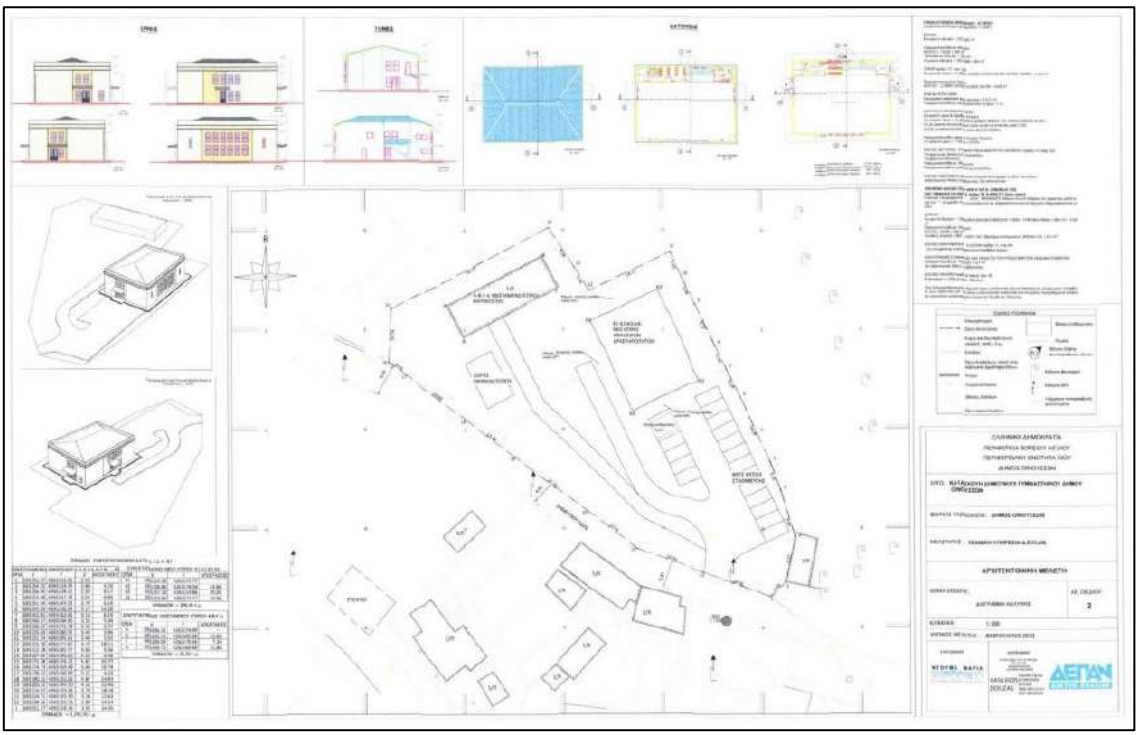
Το 2ο τμήμα περιλαμβάνει την οδό που συνδέει το στάδιο με τις σχολικές εγκαταστάσεις. Η διατομή του μεταβάλλεται από 3,80 μ. έως 6,00 μ., καθώς υπάρχει πλάτωμα έμπροσθεν των εισόδων των εκπαιδευτικών κτιρίων. Στο τμήμα αυτό θα απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Λόγω της παρουσίας παιδιών προτείνεται το τμήμα αυτό να λειτουργεί με συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας με όριο μέσω παρεμβάσεων όπως υπερυψωμένο οδόστρωμα και σήμανση.

Ως κατεύθυνση κίνησης των οχημάτων προτείνεται η κίνηση προς τις σχολικές εγκαταστάσεις.

	
Τμήμα 1ο: Αρχή τμήματος με επικίνδυνη στροφή χωρίς ορατότητα με πλάτος οδού 5μ.	Τμήμα 1ο: Πλάτος οδού 5,50 μ.
	
Τμήμα 2ο: Πλάτος οδού 4 μ.	Τμήμα 2ο έμπροσθεν εισόδου σχολικού κτιρίου - Πλάτος οδού 6 μ.



Εικόνα 98. Προτεινόμενες συμπληρωματικές παρεμβάσεις



Εικόνα 99. Μελλοντικός χώρος κλειστού γυμναστηρίου και γήπεδο 5Χ5

Το κτίριο περιλαμβάνει την αίθουσα αθλοπαιδιών και γυμναστικής ως κύριο χώρο δραστηριοτήτων μη διακοπτόμενο από δομικά ή άλλα στοιχεία επιφάνειας 228 τ.μ. καθώς και ομάδα βοηθητικών χώρων με αποδυτήρια και λουτρά αθλουμένων, γραφείο διοίκησης, ιατρείο και λοιπούς χώρους, που θα είναι προσβάσιμοι και σε ΑΜΕΑ.

Το Γυμναστήριο θα ανεγερθεί κοντά στο Νηπιαγωγείο κι αναμένεται να επεκτείνει τις αθλητικές δραστηριότητες.

Το γήπεδο 5Χ5 μετακινείται σε νέα μορφή σε άλλο σημείο του ακινήτου του σχολικού συγκροτήματος και συγκεκριμένα στο βορειοανατολικό τμήμα μεταξύ του δρόμου και του Δημοτικού Σχολείου.

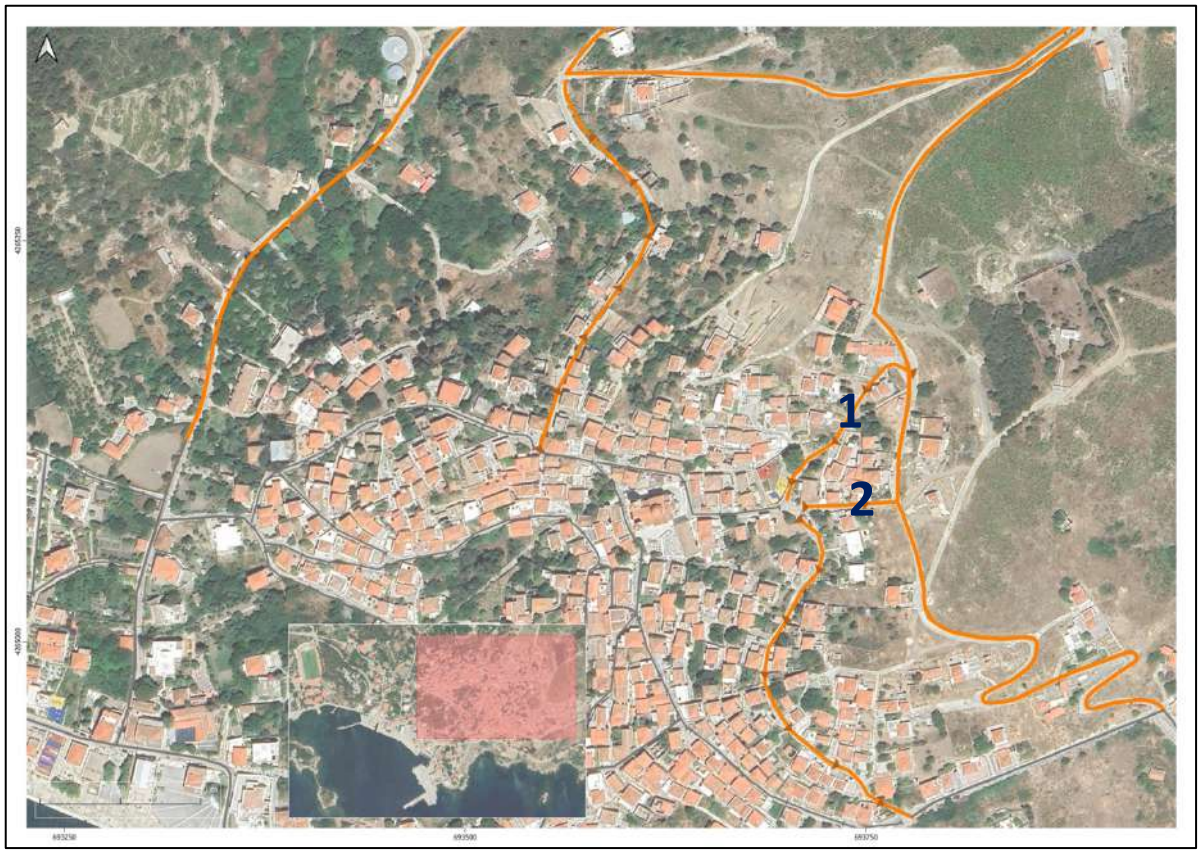
Τέλος στο χώρο έχουν σχεδιαστεί προς τοποθέτηση 2 φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων.

Προτείνεται η μονοδρόμηση των οδικών τμημάτων δημιουργώντας ζεύγος μονόδρομων με παρεμβάσεις που παρουσιάστηκαν στο Κεφ. 11. Η προτεινόμενη σήμανση φαίνεται αναλυτικά στο Σχέδιο.

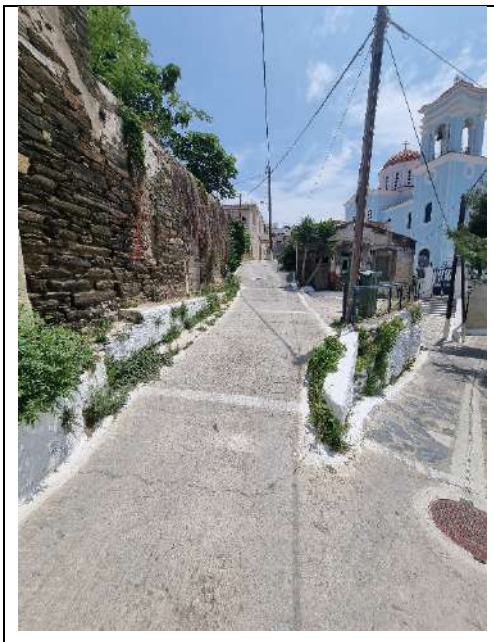
ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΑΜΒΑΣΕΙΣ

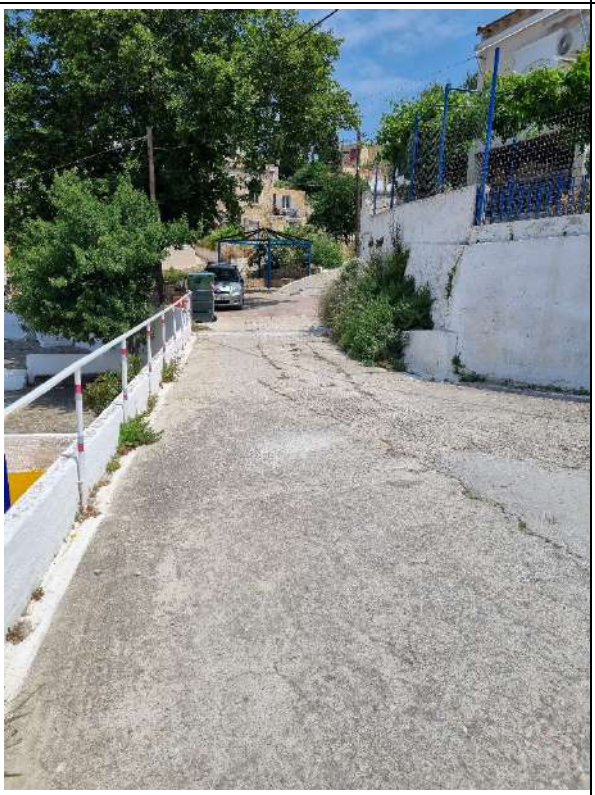
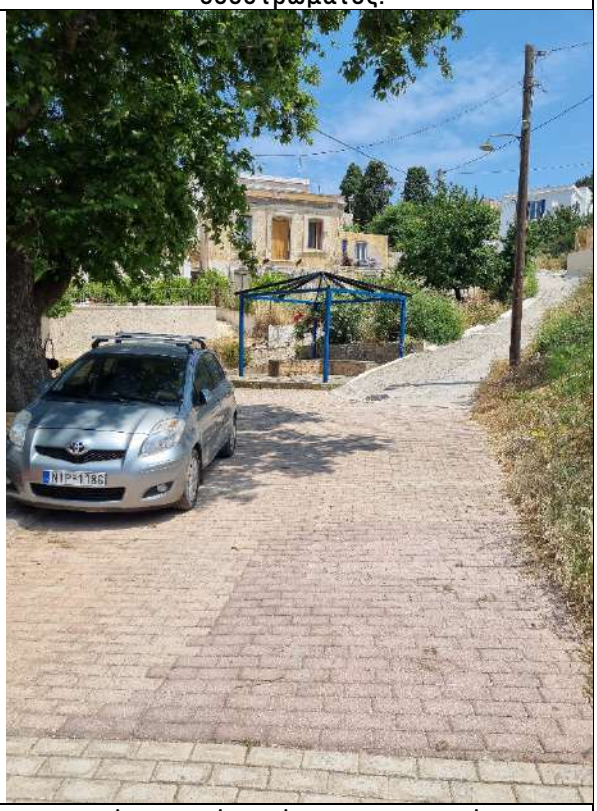
Οι λοιπές παρεμβάσεις αποτελούν επιμέρους παρεμβάσεις που γίνονται για τη συμπλήρωση, ασφαλέστερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία του οδικού δικτυού.

Οι δύο οδοί στην Εικόνα 100 προτείνονται για μονοδρόμηση και απαγόρευση στάσης/στάθμευσης, στο μεγαλύτερο τμήματος τους καθώς στη συμβολή τους λειτουργεί παιδική χαρά και η εμπλοκή των οχημάτων πρέπει να μειωθεί. Η οδός 2 με κατεύθυνση προς το ορεινό τμήμα από τη διαδρομή 1 έχει πλάτος 2.8 -4,5 μ. ενώ η οδός 1 με κατεύθυνση από βόρεια προς νότια στην παιδική χαρά έχει πλάτος 2,5-3,4 μ. Οι οδοί θα επικοινωνούν με οδό διπλής κατεύθυνσης στο βόρειο τμήμα τους. Προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης και η τοποθέτηση διαφορετικών υλικών επίστρωσης περιμετρικά (όπως αναλύθηκε στο Κεφ. 11) και σε συνδυασμό με κατακόρυφη σήμανση.



Εικόνα 100. Προτεινόμενες συμπληρωματικές παρεμβάσεις

	
Συμβολή με τη διαδρομή 1 με οξεία γωνία απαγόρευση δεξιάς στροφής	Περιορισμένο πλάτος και στρέφουσα κυκλοφορία

	
Οδός 2 - Δρόμος μπροστά από παιδική χαρά – μεγάλη κλίση	Οδός 2 - Είσοδος παιδικής χαράς – απαγόρευση στάθμευσης και αλλαγή υλικών οδοστρώματος.
	
Οδός 1 - Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας με κατεύθυνση από βόρεια - Απαγόρευση στάθμευσης	Οδός 1 - Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά της παιδικής χαράς με κατεύθυνση από βόρεια



Οδός 1 - Υπόλοιπο οδού



Οδός 1 - Υπόλοιπο οδού



Οδός 1 - Διαμόρφωση χώρου



Οδός 1 - Απαγόρευση στάσης/στάθμευσης και σήμανση Κ-16 (Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα κλπ.))

Επίσης προτείνεται οδός ήπιας κυκλοφορίας, από το εσωτερικό του οικισμού στο πέρας της διαδρομής 1 (στο Αστυνομικό Τμήμα), με απαγόρευση στάσης/στάθμευσης σε όλο το μήκος της. Αποφεύγονται με αυτό τον τρόπο οι κινήσεις διπλής κυκλοφορίας και η ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πεζών που θα κινούνται στην υπόψη οδό ήπιας κυκλοφορίας.

	
Οδός διπλής κατεύθυνσης στην περιοχή του Αστ. Τμήματος. Απαγόρευση στάθμευσης εκτός υπηρεσιακών οχημάτων.	Οδός ηπίας κυκλοφορίας - (πλάτος οδού 2,5 μ.)
	
Πλάτος οδού 3,1 μ.	Οδός ηπίας κυκλοφορίας με απαγόρευση στάθμευσης - Πλάτος οδού 2,8μ.

	
Οδός ηπίας κυκλοφορίας με απαγόρευση στάθμευσης - Πλάτος οδού 3,1 μ.	Οδός ηπίας κυκλοφορίας με απαγόρευση στάθμευσης - σύνδεση με διαδρομή 1 Πλάτος οδού 3,0 μ.

Οι λοιπές οδοί περιμετρικά του οικισμού διατηρούνται ως διπλής κυκλοφορίας για να διευκολύνουν τις κινήσεις εκτός του οικισμού αλλά και να παραλαμβάνουν μέρος των κυκλοφοριακών φόρτων που προκύπτουν μετά τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Κυκλοφορία οχημάτων (ειδικές κατηγορίες)

Για την κυκλοφορία ειδικής κατηγορίας οχημάτων στην υπόψη οδό απαιτούνται να καθοριστούν ορισμένοι κανόνες που θα εξασφαλίζουν την ασφαλή και αρμονική συνύπαρξη όλων των χρηστών της περιοχής. Αναλυτικά:

- Τα οχήματα εκτάκτου ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, περιπολικά, κ.λπ.) δύνανται να εισέλθουν στην υπόψη οδό, όταν απαιτείται, χωρίς χρονικό περιορισμό.
- Η αποκομιδή των απορριμμάτων προτείνεται να γίνεται μέσω της διαδρομής 1. Για την συλλογή εμπορευμάτων από τα καταστήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν μικρότερα οχήματα, που θα κινούνται επί αυτής, εργασία που δύναται να πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια του ωραρίου φορτοεκφόρτωσης, το οποίο προτείνεται να καθοριστεί το χρονικό διάστημα από τις 07:00–10:00 π.μ. (ωράριο φορτοεκφόρτωσης).
- Η λειτουργία καταστημάτων αναψυχής και εστίασης μέχρι αργά το βράδυ, εκτιμάται ότι δεν συντείνει στη δυνατότητα εξυπηρέτησης της φορτοεκφόρτωσης κατά τις νυχτερινές ώρες.

- Τα οχήματα τροφοδοσίας που θα παραβιάζουν το συμφωνηθέν ωράριο φορτοεκφόρτωσης (06.00-9.00 π.μ) υπόκεινται στις διατάξεις του ΚΟΚ.
- Τα οχήματα που επιτρέπεται να εισέλθουν στην υπόψη περιοχή οφείλουν να κινούνται με ταχύτητα 20 χλμ./ώρα και να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς.
- Απαγορεύεται η είσοδος οχημάτων συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, πλην των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης που επιτρέπεται να εισέρχονται κανονικά.

Πρόταση Ιεράρχησης Δικτύου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου που προκύπτει με βάση τις ως άνω προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης ελάχιστα διαφοροποιείται από την αντίστοιχη ιεράρχηση της σημερινής κατάστασης.

Το οδικό δίκτυο του οικισμού των Οινουσσών θα διατηρήσει την υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση του, όμως θα δοθεί έμφαση στην επικράτηση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας και ιδιαίτερα στην συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων και ΙΧ. Εξάλλου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών σπάνια επιτρέπουν ταχύτητες άνω των 20km/h.

Κεφάλαιο 13: Διαχείριση του συστήματος τροφοδοσίας, των θέσεων και του ωραρίου τροφοδοσίας για φορτοεκφόρτωση επιχειρήσεων σε πεζοδρομημένες και μη περιοχές

Το γεγονός ότι τα οχήματα που προμηθεύουν τα καταστήματα σταματούν στους δρόμους είναι ένας από τους πρωταρχικούς λόγους της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις ελληνικές πόλεις. Η παρουσία τους μειώνει τη ροή των οχημάτων, καθιστώντας δυσκολότερους τους ελιγμούς και περιορίζοντας την κινητικότητα των άλλων οδηγών. Αυτό οδηγεί σε μεγαλύτερες καθυστερήσεις και μειωμένη κυκλοφοριακή ικανότητα.

Στην περίπτωση των Οινουσσών, σήμερα λειτουργούν πέντε (5) μη θεσμοθετημένοι χώροι φορτοεκφόρτωσης (βλ. παρακάτω εικόνα). Επιπρόσθετα, δεν υφίσταται απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου για καθορισμό ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων.

Για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης, προτείνονται:

Α) καθορισμός χρονικής ζώνης φορτοεκφορτώσεων

- 06.00 – 09.00 (τους θερινούς μήνες)
- 06.00 – 09.00 & 18:00 – 21.00 (τους χειμερινούς μήνες)

Β) κατάργηση της θέσης με αρ. 4 και εξυπηρέτηση του παντοπωλείου από τη θέση με αρ. 3.

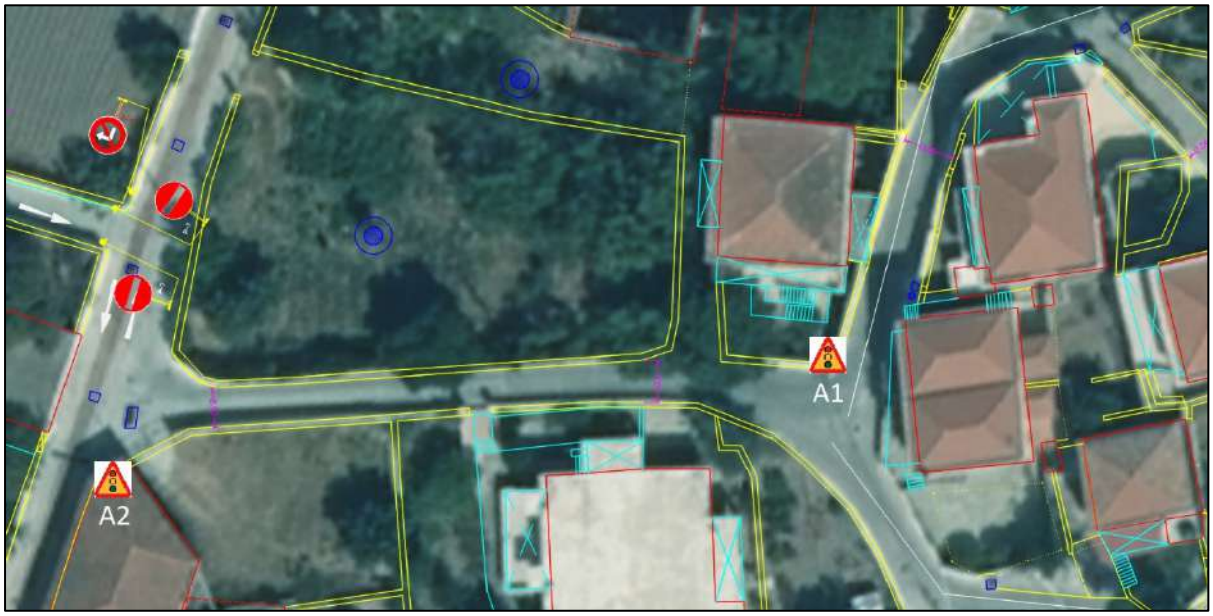

P 1
P 4
P 3
P 5
P 2
1
2
3
4
5
0
50
100 μ.
A/A | Χρήση
1 | Θέση φορτοεκφόρτωσης χώρου εστίασης
2 | Θέση φορτοεκφόρτωσης οπωροπαντοπωλείου
3 | Θέση φορτοεκφόρτωσης χώρου εμπορίου
4 | Θέση φορτοεκφόρτωσης παντοπωλείου
5 | Θέση φορτοεκφόρτωσης αρτοποιείου

Κεφάλαιο 14: Σύνταξη προκαταρκτικών προτάσεων για βελτίωση κόμβων

Για την επιτυχή και ασφαλή λειτουργία της προτεινόμενης νέας κυκλοφοριακής οργάνωσης, απαιτούνται μερικές πρόσθετες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις που περιγράφονται στην συνέχεια.

Σηματοδότηση Κόμβου Διαδρομής 1

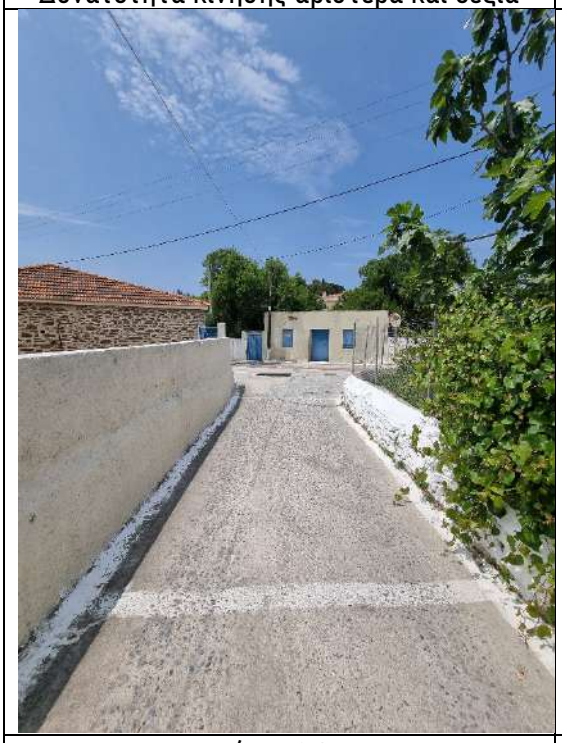
Με βάση τα διατιθέμενα κυκλοφοριακά στοιχεία, τα γεωμετρικά στοιχεία του κόμβου και τις προτάσεις μονοδρόμησης προς άμεση εφαρμογή οι Μελετητές εκτιμούν ότι ο υπόψη κόμβος απαιτεί φωτεινή σηματοδότηση δύο πεδίων. Για τον λόγο αυτό μετά την πάροδο ολίγου χρόνου από την υλοποίηση των προτεινόμενων στην παρούσα Μελέτη μονοδρομήσεων κ.λ.π., θα πρέπει να γίνουν λεπτομερείς κυκλοφοριακές μετρήσεις στον υπόψη κόμβο (περίοδος πρωϊνής & μεσημβρινής αιχμής, μετρήσεις όλων των κινήσεων ανά 15΄) και με βάση τα αναλυτικά αυτά στοιχεία να προσδιορισθεί στην συνέχεια το πρόγραμμα σηματοδότησης του κόμβου.



Εικόνα 101. Κόμβος 1 προς βελτίωση

Λόγω της απόστασης του ενός τμήματος (Α1) από το άλλο (Α2) και της ένωσης του με τμήμα πλάτους 3,0 μ., θεωρούμε ένα κόμβο. Στο σημείο αυτό οι οδηγοί δεν έχουν ορατότητα και υπάρχει μεγάλη πιθανότητα εγκλωβισμού στο τμήμα αυτό χωρίς δυνατότητα μανούβρας. Συνεπώς δημιουργούνται μεγάλες καθυστερήσεις και θέματα ασφάλειας πεζών. Ως εκ τούτου, κ αφού η δυνατότητα απαλλοτρίωσης δεν είναι δυνατή στο σημείο αυτό για διάνοιξη, προτείνεται φωτεινή σήμανση για την οργάνωση της κυκλοφορίας στο

συγκεκριμένο σημείο καθώς απλοποιεί σημαντικά τις κινήσεις των οχημάτων και συνεπώς δεν δημιουργούνται προβλήματα οδικής ασφάλειας.

	
Κόμβος Α1 – σύνδεση με διαδρομή 1 Δυνατότητα κίνησης αριστερά και δεξιά	Πλάτος 3,0 μ.
	
Πλάτος 3,0 μ.	Κόμβος Α2 – Σύνδεση με οδό διπλής κατεύθυνσης

Βελτίωση κόμβου Διαδρομής 1-2

Ο κόμβος 2 είναι τρισκελής ενώ σε αυτόν συμβάλει και ο πεζόδρομος από την παραλιακή οδό. Λόγω ότι λαμβάνει σημαντικό φορτίο, δημιουργούνται προβλήματα οδικής ασφάλειας στην σύνδεση των τριών αυτών δρόμων. Για τον λόγο αυτό προτείνεται η κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωσης της σύνδεσης αυτών των δρόμων με επαρκή κατακόρυφη και

οριζόντια σήμανση και με την λήψη μέτρων για αυξημένη ασφάλεια των πεζών που κινούνται στην ευρύτερη περιοχή.







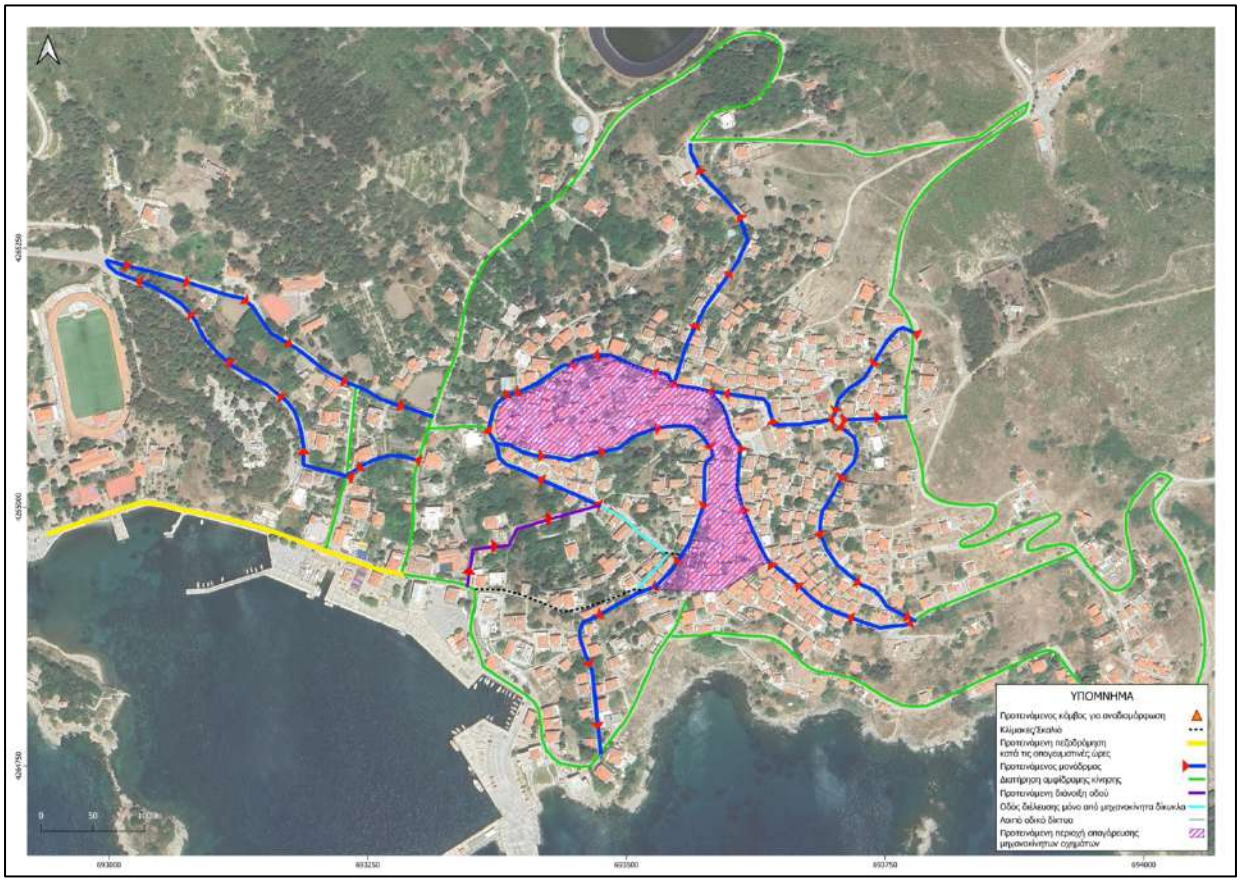


Κεφάλαιο 15: Μελλοντικές προτάσεις

Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα προτείνεται η δημιουργία περιοχής περιορισμού του αυτοκινήτου (car free area). Στην εν λόγω περιοχή θα επιτρέπεται η κίνηση μόνο των παρακάτω οχημάτων:

- των οχημάτων έκτακτης ανάγκης
- των οχημάτων τροφοδοσίας, αποκλειστικά κατά το επιτρεπόμενο ωράριο φορτοεκφόρτωσης
- των οχημάτων μόνιμων κατοίκων αποκλειστικά για τη μετακίνησή τους από και προς την κατοικία τους

Η προτεινόμενη περιοχή περιορισμού του αυτοκινήτου, καθώς και η αντίστοιχη κυκλοφοριακή οργάνωση παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη. Όπως είναι εμφανές, δημιουργούνται δακτύλιο κίνησης των IX πέριξ της περιοχής περιορισμού του αυτοκινήτου.



Εικόνα 102. Περιοχή περιορισμού IX

Η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου προϋποθέτει τη διάνοιξη του οδικού τμήματος που εμφανίζεται με μωβ χρώμα στην παραπάνω εικόνα.

Κεφάλαιο 16: Αναλυτική πρόταση σήμανσης

ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

Οι προτεινόμενες πινακίδες σήμανσης είναι σύμφωνες με τον ΚΟΚ (Ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Επισημαίνεται ότι η σήμανση οφείλει να είναι: αντιληπτή και εύκολα κατανοητή από το σύνολο των ατόμων, συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ, καθώς και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις κυκλοφορίας σε διεθνές επίπεδο, σαφής και να εξασφαλίζει ομαλή και ασφαλή ροή της κυκλοφορίας, αναγνωρίσιμη και αναγνώσιμη, ώστε να γίνεται έγκαιρα αντιληπτή και κατανοητή υπό συνθήκες ρέουσας κυκλοφορίας με το καθορισμένο όριο ταχύτητας, Τέλος, οι πληροφορίες πρέπει να περιορίζονται στις απολύτως απαραίτητες και να είναι κατά προτίμηση θετικές.

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ

Οι πινακίδες πρέπει να έχουν το πραγματικά απαιτούμενο μέγεθος και να αποφεύγονται οι χωρίς λόγο υπερδιαστασιολογήσεις. Η επιλογή του κατάλληλου μεγέθους εξαρτάται από το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας σε μία οδό. Συγκεκριμένα, ισχύουν τα ακόλουθα πρότυπα:

Δεδομένου ότι “το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 20 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση” (ΚΟΚ, άρθρο 20), το κατάλληλο μέγεθος πινακίδων για τις οδούς είναι το μικρό.

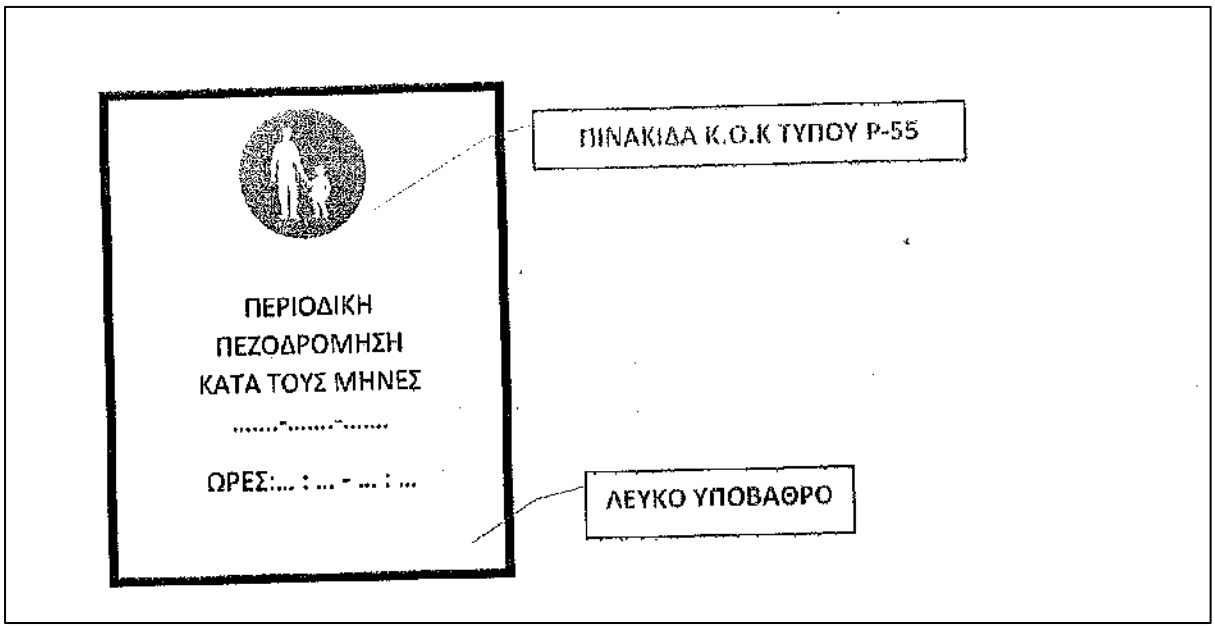
Η κατακόρυφη σήμανση αποτελείται από:

Πίνακας 24. Κατακόρυφη σήμανση που προτείνεται να χρησιμοποιηθεί

Κωδ.	Περιγραφή	Σήμανση
Ρ-7	Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα	
Ρ-28	Απαγορεύεται η δεξιά στροφή	
Ρ-27	Απαγορεύεται η αριστερή στροφή	

Κωδ.	Περιγραφή	Σήμανση
Ρ-32	Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό	
Ρ-40	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση	
Ρ-39	Απαγορεύεται η στάση	
Ρ-55	Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών	
Κ-5	Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος και στις δύο πλευρές	
Ρ-32 Κ-16	Συνδυαστική Προσοχή σχολείο	
Ρ-60	Ανώτατη ταχύτητα περιοχής	
Ρ-9	Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα εκτός των δίτροχων μοτοσικλετών	
Ρ-47	Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά	

Κωδ.	Περιγραφή	Σήμανση
Ρ-48	Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά	
Π-23	Μονόδρομος	
Ρ-6	Προτεραιότητα, έναντι της επερχόμενης κυκλοφορίας (λόγω στενότητας οδοστρώματος)	
Π-21	Διάβαση πεζών	
Κ-16	Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα κ.λπ.)	
Π-31	Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης	
Ρ-71	Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια	
Π-9	Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας, μορφής ορθογωνίου	



Εικόνα 103. Προτεινόμενη πληροφοριακή πινακίδα περιοδικής πεζοδρόμησης.

Μέγεθος γραμματοσειράς: Συνίσταται μέγεθος γραμμάτων 500 χλστ.

Απόσταση ακμής από το έδαφος 2,20 μέτρα.

Κεφάλαιο 17: Σχέδια

1. Περιοδική πεζοδρόμηση.
2. Κατακόρυφη σήμανση.
3. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.