

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	4
1.1 ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΟΥ	4
1.2 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	4
1.3 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	5
1.4 ΣΥΛΛΕΓΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ - ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.....	5
1.4.1 Συλλεγέντα στοιχεία	5
1.4.2 Σχετική αλληλογραφία	6
1.4.3 Ιστορικό Διαβούλευσης.....	6
1.5 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	6
1.6 ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	8
2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ - ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	9
2.1 ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	9
2.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	10
2.2.1 Προτεινόμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου.....	10
2.2.2 Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις κυκλοφορίας	11
2.2.3 Μεσοπρόθεσμες ρυθμίσεις κυκλοφορίας.....	18
2.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	19
3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ΘΕΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΩΡΙΜΑΝΣΗ	24

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ 1:

Στοιχείο	Αιτιολογία
Τεχνική Έκθεση	
§2.2.2 (1) εδάφιο – σελ.11	Συμπλήρωση κατόπιν υποδείξεως της Δ/σης Τ.Υ. Δήμου Κεφαλλονιάς (σχετ.έγγραφο με αρ.Πρωτ.: 27605/30-11-2018)
§2.2.2 (21) εδάφιο – σελ.16	Προσθήκη σύμφωνα με το έγγραφο του Λιμεναρχείου Ιθάκης (με αρ.πρωτ.2132/348/21-03-2017)
§2.2.2 (22) εδάφιο – σελ.16	Συμπλήρωση κατόπιν υποδείξεως της Δ/σης Τ.Υ. Δήμου Κεφαλλονιάς (σχετ.έγγραφο με αρ.Πρωτ.: 27605/30-11-2018)
§2.2.2 (24) εδάφιο – σελ.16	Προσθήκη σύμφωνα με το έγγραφο του Λιμεναρχείου Ιθάκης (με αρ.πρωτ.2132/348/21-03-2017)
§2.3– σελ.21 (περί πιάτσας ΤΑΞΙ)	Συμπλήρωση κατόπιν υποδείξεως της Δ/σης Τ.Υ. Δήμου Κεφαλλονιάς (σχετ.έγγραφο με αρ.Πρωτ.: 27605/30-11-2018)
§2.3 (τελευταίο) εδάφιο – σελ.23	Συμπλήρωση σύμφωνα με το έγγραφο του Λιμεναρχείου Ιθάκης (με αρ.πρωτ.2132/348/21-03-2017)
Θεματικά Σχέδια που συνοδεύουν το Στάδιο Β της παρούσας μελέτης	
Σχέδιο Π.Β-2Α	Προσθήκη σύμφωνα με το έγγραφο του Λιμεναρχείου Ιθάκης (με αρ.πρωτ.2132/348/21-03-2017)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Π.2.2.1.1	Προτεινόμενη Ιεράρχηση οδικού δικτύου
-----------	---------------------------------------

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΕΔΙΩΝ

Σχέδιο Π.Β-1	Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση - Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου
Σχέδιο Π.Β-2Α_ΑΝ-1	Οριστική Πρόταση Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Προτεινόμενες βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο
Σχέδιο Π.Β-2Β	Οριστική Πρόταση Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Προτεινόμενες μεσοπρόθεσμες ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο
Σχέδιο Π.Β-3	Οριστική Πρόταση Κυκλοφοριακής Οργάνωσης - Διαχείριση στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού στην περιοχή μελέτης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Δορυφορική άποψη οικισμού Βαθύ Ιθάκης (Πηγή: αεροφωτογραφία, BingMaps).....	7
Εικόνα 2: Απεικόνιση διάταξης ανακλαστήρων οδοστρώματος, σύμφωνα με την Λεπτομέρεια 3 του ΦΕΚ2302Β/2013.....	14
Εικόνα 3: Απεικόνιση ενδεικτικών συνδυαστικών πινακίδων σύμφωνα με την Λεπτομέρεια 5 του ΦΕΚ2302Β/2013.....	15
Εικόνα 4: Σκαρίφημα κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για πρόσβαση σε σχολικά συγκροτήματα (ΦΕΚ2302Β/2013).....	15
Εικόνα 5: Σύστημα μονοδρόμων/ Δυνητικός αποκλεισμός κυκλοφορίας με ωράριο για δημιουργία χώρου για πεζούς.	17
Εικόνα 6: (1) Δημοτικός χώρος στάθμευσης επί της οδού Οδυσσέως & (2) Υπό διαμόρφωσης χώρος στάθμευσης επί της οδού Αναστ.Καλλίνικου.....	19
Εικόνα 7: Οικόπεδο επί της οδού Παπουλάκη έμπροσθεν ACS, που χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης.....	20
Εικόνα 8: Ενδεικτική απεικόνιση στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων επί της Γ.Δρακούλη στο ύψος του Αρχαιολογικού Μουσείου.....	21
Εικόνα 9: Υφιστάμενη θέση στάσης -στάθμευσης λεωφορείου ΚΤΕΛ και υφιστάμενη πιάτσα ΤΑΞΙ. ΔΙΑΤΗΡΟΥΝΤΑΙ.....	22
Εικόνα 10: Θέσεις ΜΟΤΟ έμπροσθεν ΚΕΠ επί της Γ.Δρακούλη. ΔΙΑΤΗΡΟΥΝΤΑΙ.....	22

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ

1.1 Συμβατικά στοιχεία – Αντικείμενο έργου

Σύμφωνα με την από 29.08.2016 υπογεγραμμένη σύμβαση και βάσει της υπ' αριθμ 87/02-06-2016 πράξη Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Ιθάκης, ανατέθηκε στο γραφείο μελετών Μάρης Ιωάννης, η ανάληψη εκπόνησης της μελέτης με τίτλο «**Κυκλοφοριακή μελέτη βελτίωσης κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων και κίνησης πεζών στην ευρύτερη περιοχή του ιστορικού κέντρου πέριξ του λιμένα του οικισμού Βαθύ Ιθάκης**».

Αντικείμενο του συγκεκριμένου έργου είναι η **διαχείριση και βελτίωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης καθώς και της κίνησης των πεζών**, στο ιστορικό και τουριστικό κέντρο (γύρω από το Λιμένα) του οικισμού Βαθύ, ειδικά κατά την θερινή περίοδο που τα προβλήματα οξύνονται περισσότερο λόγω και της έντονης τουριστικής ανάπτυξης του νησιού, κατά την τελευταία δεκαετία.

Σύμφωνα και με τον Φάκελο του έργου, η μελέτη αποσκοπεί "... στη βελτίωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης **σε μόνιμη βάση** αλλά και σε ειδικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θερινής περιόδου ιδίως ως προς τη δυνατότητα πεζοδρόμησης περιμετρικά του λιμένα βραχυπρόθεσμα και βραχυ-μεσοπρόθεσμα ως προς την πολεοδομική ανάπτυξη της πόλης...".

1.2 Διάρθρωση μελέτης

Η μελέτη εκπονήθηκε σε δύο στάδια (Α και Β). Στο πρώτο στάδιο (Α) καλύφθηκαν τα εξής:

- Συλλογή στοιχείων υποβάθρου (υπάρχοντα υπόβαθρα, εγκεκριμένα σχέδια ρυμοτομίας, πολεοδομικών ρυθμίσεων, υφιστάμενοι θεματικοί χάρτες κ.λ.π).
- Συλλογή στοιχείων που αφορούσαν τη κυκλοφορία και στάθμευση, τις υπάρχουσες ρυθμίσεις αυτών, λειτουργία κυκλοφορίας και ιεράρχηση οδών, μέσα μαζικής μεταφοράς/τουριστικά, σήμανση οδών, και κίνηση λιμένα.
- Συλλογή στοιχείων που αφορούσαν τις υπάρχουσες αλλά και θεσμοθετημένες χρήσεις Γης σε συντονισμό με το υπό εκπόνηση ΣΧΟΟΑΠ, υφιστάμενοι πεζόδρομοι, ροές πεζών κ.λπ.
- Δημιουργία υποβάθρου για ηλεκτρονική παράδοση σε σύστημα ΕΓΣΑ 87 (χάρτες ΓΥΣ κλίμακας κυρίως 1:5000, και 1:2500 και άλλα αναγκαία υπόβαθρα ανάλογα με τα υπάρχοντα στο Δήμο κ.λπ.) και σχέδια καταγραφής υπάρχουσας κατάστασης.
- Πραγματοποιήθηκαν επιτόπιες συστηματικές παρατηρήσεις της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας του οικισμού και της ευρύτερης περιοχής μελέτης, καθώς και της συμπλήρωσης/διόρθωσης (όπου χρειαζόταν) των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων.
- Καταγράφηκαν οι κύριες προσπελάσεις οχημάτων και ροών πεζών στην περιοχή μελέτης.
- Πραγματοποιήθηκαν δειγματοληπτικές μετρήσεις 24ωρου φόρτου κυκλοφορίας σε επιλεγμένες διατομές (κατόπιν συννενοήσεως και με το Δήμο) αλλά και μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε βασικές διασταυρώσεις του οδικού δικτύου.
- Πραγματοποιήθηκαν ενδεικτικές μετρήσεις συσσώρευσης στάθμευσης στο κύριο οδικό δίκτυο του οικισμού.

- Συλλέχθηκαν στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα κατά την τελευταία τριετία (2013-2014-2015) στην περιοχή μελέτης τόσο από την Τροχαία Ιθάκης όσο και από το Λιμεναρχείο όπου ανήκει η χερσαία ζώνη λιμένα (ΧΖΛ) και αφορά **στην παραλιακή οδό** που διατρέχει βόρεια τον οικισμό.
- Εντοπίστηκαν τα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης στην περιοχή μελέτης ενώ παράλληλα προσδιορίστηκαν τα αίτια που τα προκαλούν.
- **Διατυπώθηκε Προκαταρκτική πρόταση Κύριων Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων και πιθανών Χώρων Στάθμευσης.**

Κατά το παρόν στάδιο (Β) εξετάζονται, αξιολογούνται και ενσωματώνονται τυχόν παρατηρήσεις ή άλλες προτάσεις από τον Δήμο (αλλά και από την διαβούλευση του Α' σταδίου) εφόσον κρίνονται ότι επικουρούν/βελτιώνουν τις προτάσεις και **οριστικοποιείται η Πρόταση Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και στάθμευσης του οικισμού Βαθύ της Ιθάκης** (βάσει και της εγκεκριμένης από το Δήμο προκαταρκτικής πρότασης, ήτοι Στάδιο Α).

1.3 Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης της μελέτης

Ο χρόνος εκπόνησης του Β' σταδίου ορίστηκε σύμφωνα με την σύμβαση σε ενάμιση (1,5) μήνα, από την εντολή έναρξης της. Με το με αρ. πρωτ. 5053-19/9/2018 έγγραφο του Δήμου Ιθάκης προς την ΔΤΥ του Δήμου Κεφαλονιάς, παρακαλείται ο ορισμός νέου και αναπληρωματικού επιβλέποντος μηχανικού, προκειμένου να προωθηθεί η μελέτη στο Β' στάδιο.

1.4 Συλλεγμένα στοιχεία - Σχετική Αλληλογραφία - Ιστορικό Διαβούλευσης

1.4.1 Συλλεγμένα στοιχεία

Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης λήφθηκαν στοιχεία από:

- Ψηφιακό τοπογραφικό διάγραμμα του οικισμού Βαθύ, που παραδόθηκε από το Δήμο.
- Χάρτες και αεροφωτογραφίες (αρχείο ΕΚΧΑ) της περιοχής μελέτης.
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) οικισμού Ιθάκης (ΦΕΚ Δ 67/18-02-1986) συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων που συνοδεύουν το ΓΠΣ.
- Το Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) του Δήμου Ιθάκης (Α' Στάδιο, Αύγουστος 2014). Σημειώνεται ότι το Β1 στάδιο έχει επίσης υποβληθεί και βρίσκεται υπό αναμονή έγκρισης.
- Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Ιονίων Νήσων (ΦΕΚ Β 56/2004) (σημειώνεται ότι από το 2012, το ΠΠΧΣΑΑ βρίσκεται σε καθεστώς αναθεώρησής του).
- Στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων κατά την τελευταία τριετία (2013-2014-2015) στην περιοχή μελέτης από το Λιμεναρχείο Ιθάκης (έγγραφο με αρ.Πρωτ.2132/1425/2016 -03/10/2016 και Θέμα: "Παροχή στοιχείων και υποβολή προτάσεων").
- Στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων κατά την τελευταία τριετία (2013-2014-2015) στην περιοχή μελέτης από την Τροχαία Ιθάκης (έγγραφο με αρ.Πρωτ.5504 - 13/10/2016 και Θέμα: "Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις").

1.4.2 Σχετική αλληλογραφία

- 10/11/2015: Υποβολή Α' φάσης της παρούσας Κυκλοφοριακής μελέτης.
- 21/2/2017: Πρόσκληση για παρουσίαση της Α' Φάσης της Κυκλοφοριακής μελέτης στο Δήμο.
- 23/6/2017: Επιστολή αναδόχου για πρόωθηση της Κυκλοφοριακής μελέτης.
- 18/9/2017: Επιστολή αναδόχου για πρόωθηση της Κυκλοφοριακής μελέτης.
- 19/9/2017: Επιστολή Δήμου προς Δ.Τ.Υ. Δήμου Κεφαλονιάς για ορισμό νέου επιβλέποντα.
- 6/10/2017: Ορισμός νέου επιβλέποντα Κυκλοφοριακής μελέτης.
- 7/12/2017: Έγγραφο επίβλεψης για συμπλήρωση φακέλου Κυκλοφοριακής μελέτης.
- 4/1/2018: Έγγραφο επίβλεψης για νέα συμπλήρωση φακέλου Κυκλοφοριακής μελέτης.
- 19/9/2018: Έγγραφο Δήμου προς Δ.Τ.Υ. Δήμου Κεφαλονιάς με απόφαση του Δ.Σ. περί της έγκρισης της Α' Φάσης της Κυκλοφοριακής μελέτης.

1.4.3 Ιστορικό Διαβούλευσης

Το σύνολο του Α' Σταδίου της μελέτης (ανάλυση/προκαταρκτική πρόταση οργάνωση κυκλοφορίας και στάθμευσης/παραδοτέο υλικό) παρουσιάστηκε στο Δήμο και σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς αλλά και πολίτες της Ιθάκης, στα πλαίσια διαβούλευσης και ωρίμανσής της στις 6/3/2017. Κύριος στόχος ήταν η τελική πρόταση (κατά το παρόν στάδιο - Β) να περιλαμβάνει ένα πλαίσιο οργάνωσης και διαχείρισης της κυκλοφορίας στο Βαθύ, **αμοιβαίας αποδοχής**, αναγνωρίζοντας τις ανάγκες και τους στόχους της τοπικής κοινωνίας.

Συγκεκριμένα, δεν κατατέθηκαν αντιρρήσεις ή/και αντιπροτάσεις αναφορικά με τις προτάσεις που υποβλήθηκαν κατά το στάδιο Α. Έγινε αναφορά στην έλλειψη κυκλοφοριακών στοιχείων και μετρήσεων σχετικά με την θερινή περίοδο, που όμως δεν ήταν δυνατόν να γίνουν στα πλαίσια της μελέτης, αφού η συμβατική έναρξή της ήταν στις 29/8/2016 με χρόνο παράδοσης του σταδίου Α τους 2,5 μήνες.

1.5 Περιοχή μελέτης

Η περιοχή της μελέτης συνίσταται στην εντός σχεδίου αστική ευρύτερη περιοχή της χερσαίας ζώνης του Λιμανιού που γενικά ορίζεται ως το ιστορικό και τουριστικό κέντρο της πόλης και αφορά τόσο τη τοπική όσο και τη διερχόμενη κυκλοφορία με πόλο το λιμάνι του οικισμού και τις κινήσεις προς τις λοιπές περιοχές του νησιού.



Εικόνα 1: Δορυφορική άποψη οικισμού Βαθύ Ιθάκης (Πηγή: αεροφωτογραφία, BingMaps)

1.6 Ομάδα μελέτης

Η μελέτη εκπονήθηκε από το Γραφείο Μελετών Μάρη Ιωάννη. Υπεύθυνος και συντονιστής της μελέτης ήταν ο Ι.Μάρης, τοπογράφος μηχανικός – συγκοινωνιολόγος, ενώ στην ομάδα μελέτης συμμετείχε και η Α.Χατζηαποστολίδη, πολεοδόμος μηχανικός-συγκοινωνιολόγος.

2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ - ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

2.1 Αρχές σχεδιασμού κυκλοφοριακής οργάνωσης οδικού δικτύου

Όπως διατυπώθηκε κατά το Στάδιο Α της παρούσας μελέτης, τα κύρια συμπεράσματα από την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης συνοψίζονται στα εξής σημεία:

- Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο στο Βαθύ δεν δύναται να βελτιωθεί από άποψη υποδομής και συγκεκριμένα διαθέσιμης διατομής/γεωμετρίας ενώ *περιορισμένες* εκτιμάται ότι είναι και οι δυνατότητες διάνοιξης νέων οδών στο δίκτυο, προκειμένου να λειτουργήσουν ως εναλλακτικό (παρακαμπτήριο) δίκτυο **ειδικά κατά την θερινή περίοδο**, όπου πιθανότατα παρουσιάζεται και η πλειοψηφία των προβλημάτων. Συνεπώς, **οι βελτιώσεις που προτείνονται βραχυπρόθεσμα είναι κατά κανόνα διαχειριστικές**. Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι τόσο στο εγκεκριμένο ΓΠΣ Ιθάκης όσο και στο υπό εκπόνηση ΣΧΟΟΑΠ (έχει εγκριθεί το Α' στάδιο έως και τώρα) προτείνεται η δημιουργία **περιφερειακής αρτηρίας** σε μία προσπάθεια αποσυμφόρησης του οικισμού (και ειδικότερα της παραλιακής οδού) τόσο λόγω της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου εντός του ιστορικού κέντρου (στενές μακροσκελείς διατομές κατά κανόνα αμφίδρομες, με περιορισμένες συνδέσεις σε βασικούς άξονες προσπελάσεων) όσο και της ανάπτυξης οχλούσων χρήσεων (Ζώνη χονδρεμπορίου - Βιοτεχνίας) νότια του οικισμού που καθιστά σχεδόν αναγκαία την κίνηση της βαριάς κυκλοφορίας να διέρχεται μέσω της παραλιακής οδού.
- Η μονοδρομηση τμημάτων του οδικού δικτύου ως άμεση κυκλοφοριακή παρέμβαση για την οργάνωση του δικτύου, επίσης εξετάστηκε (βλ. επόμενη ενότητα) με γνώμονα τόσο το διαθέσιμο δίκτυο όσο και λόγω του μικρού μήκους περιπορείες που θα δημιουργηθούν ως αποτέλεσμα των μονοδρομήσεων.
- Για την άμβλυνση των δυσλειτουργιών που δημιουργούνται στην ομαλή ροή της κυκλοφορίας των οχημάτων αλλά και των πεζών κατά την θερινή περίοδο, κρίνεται κρίσιμη και απαραίτητη η συνολική *αποδέσμευση* του κύριου οδικού δικτύου από τα σταθμευμένα οχήματα παρά το κράσπεδο καθώς και η εξέρευση *οργανωμένων* χώρων στάθμευσης και διαμόρφωση και νομιμοποίηση των υφιστάμενων προκειμένου να εξυπηρετηθεί η αυξημένη ζήτηση για στάθμευση.

Κατά συνέπεια, οι παρακάτω κατευθύνσεις αποτελούν το **βασικό πλαίσιο ενός ορθολογικού σχεδιασμού και κυκλοφοριακής οργάνωσης** της περιοχής μελέτης, με στόχο:

- I. Την βελτίωση της **προσπελασιμότητας και της ποιότητας μετακίνησης** στο κύριο οδικό δίκτυο καθώς και της κινητικότητας **ευπαθών χρηστών** όπως οι πεζοί.
- II. Την **αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας** στους μετακινούμενους όλων των κατηγοριών και,
- III. Την **λήψη μέτρων άμεσης παρέμβασης** για την αποσυμφόρηση της **κυκλοφορίας και στάθμευσης κατά την θερινή περίοδο αλλά και σε μόνιμη βάση**.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι τα προτεινόμενα μέτρα παραθέτονται με επιφύλαξη, αφού οι μετρήσεις κυκλοφορίας και οι αυτοψίες δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν σε περίοδο αιχμής λόγω συμβατικών προθεσμιών.

2.2 Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση

2.2.1 Προτεινόμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου θα περιλαμβάνει τις εξής βαθμίδες:

A. Συλλεκτήρια οδός: ορίζεται η οδός που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις του τοπικού δικτύου για να της διοχετεύσει στο δίκτυο των συλλεκτήριων ή/και αρτηριών. Εξυπηρετεί σχετικά μεγάλους μήκους μετακινήσεις, που όμως εμφανίζουν, κατά κανόνα, χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους.

B. Τοπικό δίκτυο.

Αναλυτικότερα:

Π.2.2.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	
Βαθμίδα ιεράρχησης	Οδός
ΚΥΡΙΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Επαρχιακή οδός Κίονι - Βαθύ - Περαχώρι (δια μέσου οδού Πηνελόπης) ▪ Παραλιακή οδός τμήμα από πλατεία Σταθάτου έως Ευμαίου ▪ Ευμαίου ▪ Τηλεμάχου τμήμα μεταξύ των οδών Ευμαίου και Μητρ.Ε.Βουλισμά ▪ Μητρ.Ε.Βουλισμά
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Οδυσσέως από την συμβολή της οδού με συνδετήρια οδό (που βρίσκεται και το τουριστικό πρακτορείο) έως και το τέλος της οδού ▪ Συνδετήρια οδός παραλιακής με Δημοτικό χώρο στάθμευσης (πλησίον καταστήματος Κοντονιός) ▪ Δούρειου Ίππου τμήμα μεταξύ της Οδυσσέως και της συνδετήριας οδού από/προς Δημοτικό χώρο στάθμευσης ▪ Παραλιακή οδός (Γ.Δρακούλη) τμήμα από Ευμαίου έως και διασταύρωση από/προς Σκίνο, Μηνύματα, Λούτσα ▪ Φερεντίνου ▪ Αναστάσιου Καλλίνικου τμήμα από την συμβολή με την οδό Ευμαίου έως και την οδό Ευγ.Καραβία ▪ Ευγένιου Καραβία ▪ Λαέρτου ▪ Τηλεμάχου τμήμα μεταξύ των οδών Μητρ.Ε.Βουλισμά και Οδυσσέως ▪ Ολιβιέ Ρεβερντέν ▪ Γ.Σταθάτου ▪ Ελβετίας ▪ Αγ.Ραφαήλ ▪ Ανατολική περιμετρική οδός ▪ Δυτική περιμετρική οδός
ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Όλο το λοιπό οδικό δίκτυο.

Η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου απεικονίζεται στο σχέδιο Π.Β-1, ενώ με την έγκρισή της από το Δήμο είναι δυνατόν να καθορισθούν οι προτεραιότητες των οδών.

2.2.2 Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις κυκλοφορίας

Προτείνονται οι εξής **άμεσες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις/ρυθμίσεις** στον οικισμό:

- Συμπλήρωση της υφιστάμενης ρυθμιστικής (οριζόντιας και κατακόρυφης) σήμανσης, ειδικά όσον αφορά τις προτεραιότητες (πινακίδες P-2/STOP) στις **δευτερεύουσες οδούς που συμβάλλουν στο κύριο δίκτυο** του οικισμού, **σύμφωνα με την προτεινόμενη ιεράρχηση** (βλ.και Σχέδιο Π.Β-1). Στην περίπτωση που υπάρχουν ασυμφωνίες όσον αφορά τις υφιστάμενες πινακίδες P-2, τότε αποξηλώνονται. Η συμπλήρωση της ρυθμιστικής σήμανσης θα πρέπει να γίνει (όπως προαναφέρθηκε) μετά την έγκρισή της από το Δήμο. Η προμήθεια και οι εργασίες που αφορούν στην ρυθμιστική σήμανση θα πρέπει να εκτελεσθούν μετά την θεσμοθέτηση της κυκλοφοριακής μελέτης, ως ο νόμος ορίζει.
- Μονοδρόμηση της οδού Οδυσσέως στο τμήμα από παραλιακή οδό έως και την συνδετήρια οδό από/προς παραλιακή στο ύψος του τουριστικού πρακτορείου/προβλήτα, με φορά από το Δημοτικό σχολείο προς την συνδετήρια οδό. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού Οδυσσέως παραμένει αμφίδρομο για την εξυπηρέτηση της πρόσβασης προς/από τον Δημοτικό υπαίθριο χώρο στάθμευσης ως δεύτερη είσοδος/έξοδος μέσω της οδού Οδυσσέως (η κύρια είσοδος/έξοδος του παραπάνω χώρου γίνεται μέσω της παραλιακής οδού). Διατηρείται η υφιστάμενη μονοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Τηλεμάχου και Μητρ.Ε.Βουλισμά. Αναφορικά με τα μονοδρομημένα τμήματα (υφιστάμενο - προτεινόμενα) προτείνεται η συμπλήρωση της σχετικής σήμανσης στις διασταυρώσεις της (πινακίδες P-27, P-28, P-7), ενώ στα σημεία που τελειώνουν οι μονοδρομήσεις, προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδας K-24, προς αναγγελία/πληροφόρηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας στο υπόλοιπο τμήμα της οδού.
- Μονοδρόμηση της οδού Οδυσσέα Ανδρούτσου με φορά από την οδό Φερεντίνου προς την παραλιακή οδό λόγω στενής διατομής της οδού και συμπλήρωση της σχετικής σήμανσης στις διασταυρώσεις της (πινακίδες P-27, P-28, P-7).
- Διατήρηση της υφιστάμενης μονοδρόμησης της οδού Αναστ.Καλλίνικου και συμπλήρωση της σχετικής σήμανσης σε όλες τις συμβάλλουσες στην παραπάνω οδό (πινακίδες P-27, P-28, P-7).
- Μονοδρόμηση της οδού Βλαχερνών (τμήμα από Δούρειου Ίππου έως Οδυσσέως) με φορά προς την οδό Οδυσσέως και συμπλήρωση της σχετικής σήμανσης σε όλες τις συμβάλλουσες στην παραπάνω οδό (πινακίδες P-27, P-28, P-7).
- Μονοδρόμηση της Ανώνυμης οδού (τμήμα από Τηλεμάχου έως Βλαχερνών) με φορά προς την οδό Βλαχερνών (βλ.και Σχέδιο Π.Β-2). Οι υφιστάμενες πινακίδες (P-2 και P-28) στην συμβολή με Τηλεμάχου αποξηλώνονται. Σημειώνεται ότι στη συμβολή της ανώνυμης οδού με την οδό Βλαχερνών τοποθετείται πινακίδα P-50δ: *υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά*, για την καθοδήγηση των κινούμενων οχημάτων προς την Αν.Καλλίνικου, ήτοι έξοδος από κεντρική περιοχή.
Με τις παραπάνω δύο μονοδρομήσεις απλοποιείται η δίοδος προς την κεντρική περιοχή σε μία προσπάθεια σημείακας αποσυμφόρησης, ενώ παράλληλα διατηρείται και η πρόσβαση προς τον Δημοτικό χώρο στάθμευσης μέσω της οδού Οδυσσέως.
- Μονοδρόμηση της οδού Παπουλάκη με φορά από την Εθνική τράπεζα προς την οδό Νηρηϊδων λόγω στενής διατομής (σε όλο το μήκος της οδού υπάρχει σήμανση P-40 -με αναγραφή ειδικής χρονικής περιόδου) και συνεχή κίτρινη διαγράμμιση. Η συγκεκριμένη φορά συνεχίζει να εξυπηρετεί την πρόσβαση

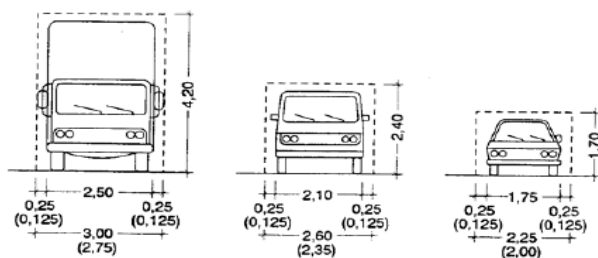
στον άτυπο χώρο στάθμευσης (αλάνα) που υπάρχει μεταξύ του καταστήματος της Εθνικής τράπεζας και της ταχυμεταφοράς 'ACS'.

- Μονοδρόμηση της οδού Δούρειου Ίππου από Νηρηίδων έως και Παπουλάκη με φορά προς την Παπουλάκη. Το υπόλοιπο τμήμα της Δούρειου Ίππου από Παπουλάκη έως Βλαχερνών/Αναστ.Καλλίνικου είναι ήδη μονοδρομημένο, σύμφωνα με την υφιστάμενη σήμανση και διατηρείται.
- Μονοδρόμηση της οδού Νηρηίδων από Δούρειου Ίππου έως Βλαχερνών, με φορά προς Βλαχερνών.
- Μονοδρόμηση της Ανώνυμης οδού έμπροσθεν της Εθνικής Τράπεζας στο τμήμα από Παπουλάκη έως Αναστ.Καλλίνικου, με φορά προς Αναστ.Καλλίνικου.
- Μονοδρόμηση του τμήματος της Αναστ.Καλλίνικου μεταξύ Βλαχερνών και ανώνυμης (έμπροσθεν ταβέρνας), με φορά προς ανατολάς.
- Μονοδρόμηση της ανώνυμης οδού, κάθετης στην παραλιακή παρακείμενης της ALPHA BANK, με φορά προς την Αναστ.Καλλίνικου.
- Μονοδρόμηση της ανώνυμης οδού, κάθετης στην παραλιακή παρακείμενης του μέγαρου Δρακούλη, με φορά προς την παραλιακή οδό.

Οι δυο παραπάνω μονοδρομήσεις δημιουργούν ζεύγος μονοδρόμων κυρίως για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας.

- Μονοδρόμηση της Τηλεμάχου, μεταξύ Μητρ.Βουλισμά και Οδυσσέως, με φορά προς Οδυσσέως. Το υπόλοιπο τμήμα της Τηλεμάχου προτείνεται να παραμείνει αμφίδρομο.
- Μονοδρόμηση της ανώνυμης οδού, κάθετης στην παραλιακή, μετά την Ευμαίου και πριν την Γερ.Σταθάτου, με φορά προς την Αναστ.Καλλίνικου.
- Τοποθέτηση πινακίδων P-13 και υποπινακιδίου με την αναγραφή “ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ”, στις κύριες διασταυρώσεις της παραλιακής οδού με τις κάθετες προς/από την κεντρική περιοχή - ιστορικό κέντρο. Οι θέσεις τοποθέτησης θα προσδιορισθούν σε μελέτη εφαρμογής ρυθμιστικής σήμανσης. Επισημαίνεται στο σημείο αυτό ότι σύμφωνα και με τις προδιαγραφές, για τα *επιτρεπόμενα* μεγέθη¹ διατομών αποτελούν καθοριστική παράμετρο τόσο οι διαστάσεις του κυκλοφοριακού χώρου και του ελεύθερου εμποδίων χώρου καθώς και οι διαστάσεις του οχήματος μελέτης. Παρακάτω παρατίθενται ενδεικτικά παραδείγματα διαστάσεων σε συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου η **επιβαλλόμενη ταχύτητα είναι <40χλμ/ώρα**:

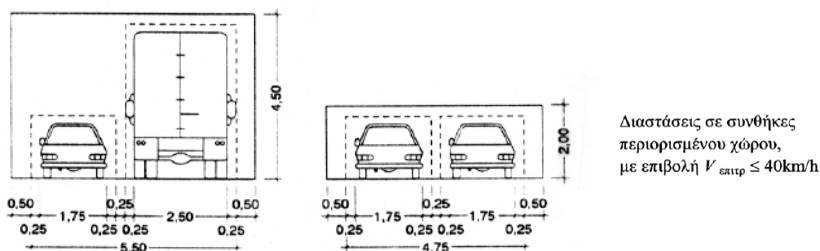
¹ ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ), 2001.



Υπόμνημα :
 ----- Όρια κυκλοφοριακού χώρου

Σχήμα 2-1α : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου οχημάτων σχεδιασμού.

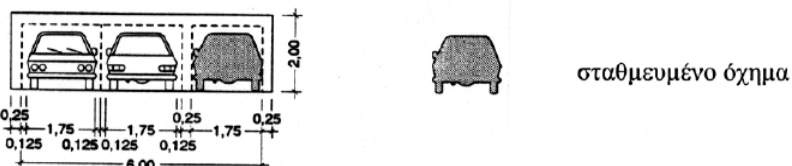
(Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου επιβάλλεται $V_{επιτρ} \leq 40$ km/h).



Διαστάσεις σε συνθήκες περιορισμένου χώρου, με επιβολή $V_{επιτρ} \leq 40$ km/h

Υπόμνημα :
 ----- Όρια περιτυπώματος
 ----- Όρια κυκλοφοριακού χώρου

Σχήμα 2-1γ : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου και χώρου ελεύθερου από εμπόδια, διαφόρων τύπων οχημάτων, κατά την παράλληλη κίνησή τους.



σταθμευμένο όχημα

Υπόμνημα :
 ----- Όρια περιτυπώματος
 ----- Όρια κυκλοφοριακού χώρου

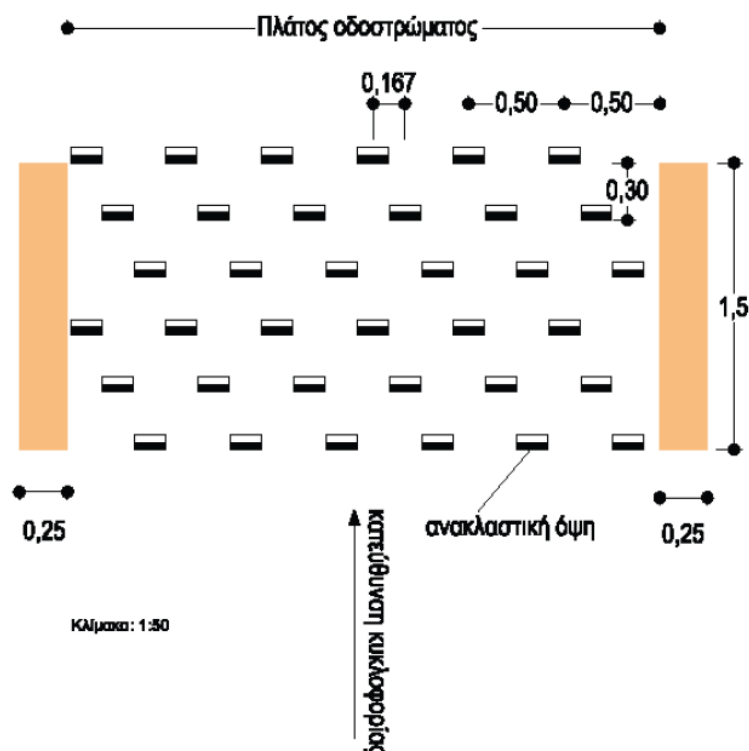
Σχήμα 2-1δ : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου και χώρου ελεύθερου από εμπόδια διαφόρων τύπων οχημάτων κατά την κίνησή τους δίπλα σε σταθμευμένο όχημα.

- Τοποθέτηση πινακίδας Π-25 (αδιέξοδο) στην παραλιακή οδό για όλα τα αδιέδοδα. Οι ακριβείς θέσεις θα προσδιορισθούν στην μελέτη εφαρμογής της ρυθμιστικής σήμανσης.
- Συμπλήρωση πληροφοριακής σήμανσης προς τον Δημοτικό χώρο στάθμευσης ειδικά στις συμβολές των οδών Βλαχερνών και Τηλεμάχου με την οδό Οδυσσεώς καθώς και στην παραλιακή οδό στο ανατολικό τμήμα στο ύψος του επαρχείου καθώς δεν βρέθηκε ανάλογη σήμανση.
- Θέσπιση μέγιστου όριου ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο του οικισμού τα 30χλμ/ώρα, μέσω πινακίδας Ρ-60 στις εισόδους του οικισμού. Επίσης, συμπληρώνεται στο τέλος των ορίων του οικισμού, η πινακίδα Ρ-61 (έξοδος από περιοχή με ανώτατο όριο ταχύτητας). Οι υφιστάμενες πινακίδες Ρ-32(30) που καταγράφηκαν στο εσωτερικό του οικισμού και κατά μήκος της παραλιακής οδού δύναται να διατηρηθούν για ένταση της προσοχής των κινούμενων οχημάτων. Οι ακριβείς θέσεις θα προσδιορισθούν στην μελέτη εφαρμογής της ρυθμιστικής σήμανσης.

- Επίσης, στο πλαίσιο διαμόρφωσης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου παρεμβάσεων και ρυθμίσεων, ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να δοθεί στην βελτιστοποίηση και προστασία της ασφαλούς κίνησης των μαθητών από και προς τα σχολεία τους, λαμβάνοντας υπόψη και την πρόσφατη έκδοση: **Τεχνικών οδηγιών για κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (ΦΕΚΒ 2302/2013)**. Συνεπώς, προτείνεται η σχετική σήμανση σύμφωνα με το παραπάνω ΦΕΚ και για τα τρία (3) σχολικά συγκροτήματα:
 - Νηπιαγωγείο/παιδικός σταθμός επί της οδού Ευμαίου,
 - Δημοτικό σχολείο επί της οδού Οδυσσέως και,
 - Γυμνάσιο/Λύκειο επί της οδού Ολιβιέ Ρεβερντέν.

Ειδικότερα, η προτεινόμενη σήμανση θα περιλαμβάνει: την χωροθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης διαβάσεων πεζών (η θεσμοθέτησή τους θα πρέπει να γίνει μέσω κανονιστικών αποφάσεων του ΔΣ) καθώς και αντικατάσταση της υφιστάμενης σήμανσης Κ-16 επί της οδού Ευμαίου και συμπλήρωση με νέες και για τα υπόλοιπα σχολεία που θα συνοδεύονται και από σήμανση περί του επιτρεπόμενου μέγιστου ορίου ταχύτητας, με την προσθήκη της αναγραφής 'ΑΡΓΑ ΣΧΟΛΕΙΟ'. Επιπλέον στις οδούς Ευμαίου και Ολιβιέ Ρεβερντέν, στο ύψος των σχολικών μονάδων θα μπορούσαν να τοποθετηθούν εγκάρσιες σειρές ματιών γάτας, λειτουργώντας ως πρόσθετο μέτρο μείωσης ταχυτήτων (αναφέρεται στο σχετικό ΦΕΚ).

ΔΙΑΤΑΞΗ ΑΝΑΚΛΑΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΜΕ ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

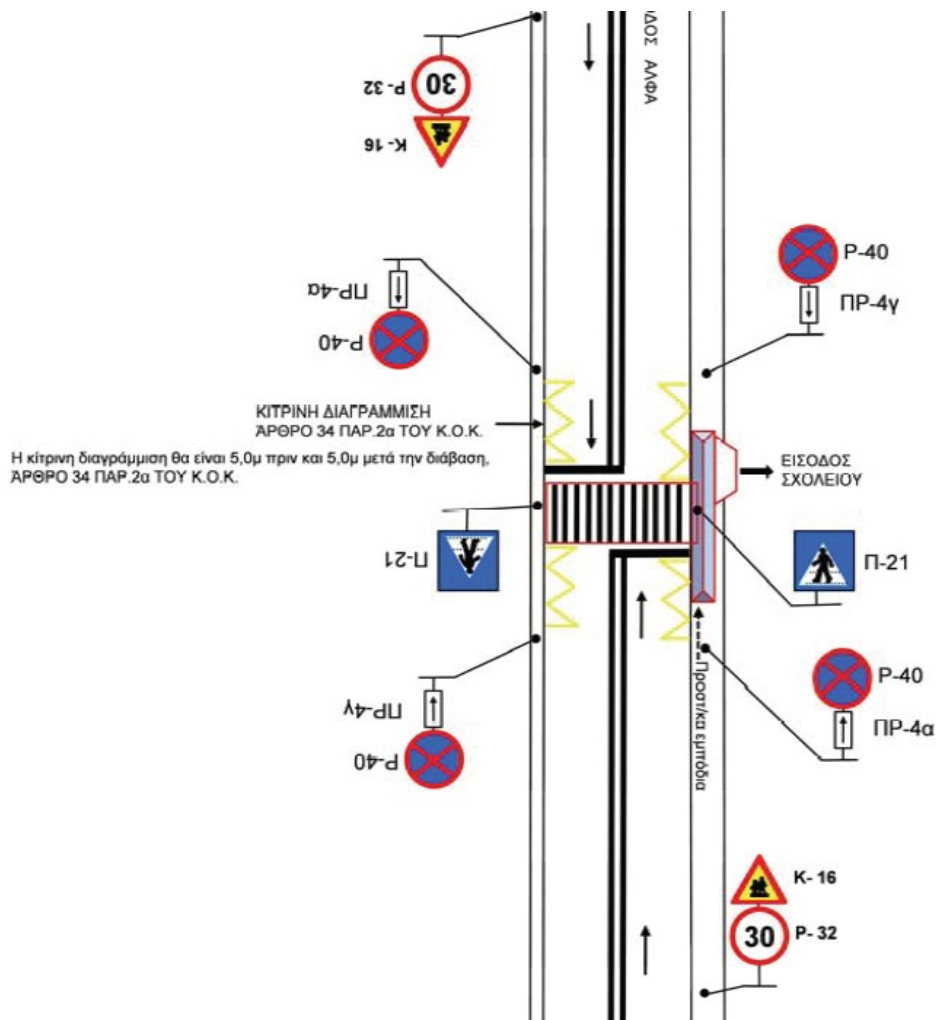


Εικόνα 2: Απεικόνιση διάταξης ανακλαστήρων οδοστρώματος, σύμφωνα με την Λεπτομέρεια 3 του ΦΕΚ2302Β/2013



Εικόνα 3: Απεικόνιση ενδεικτικών συνδυαστικών πινακίδων σύμφωνα με την Λεπτομέρεια 5 του ΦΕΚ2302Β/2013.

Επίσης, ακολουθεί απόσπασμα από το σχετικό ΦΕΚ για την σήμανση εισόδου των υπό εξέταση σχολικών συγκροτημάτων:



Εικόνα 4: Σκαρίφημα κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για πρόσβαση σε σχολικά συγκροτήματα (ΦΕΚ2302Β/2013).

- Σημείωση αναθεώρησης: Με βάση το έγγραφο του Λιμεναρχείου Ιθάκης με αρ.πρωτ.2132/348/2017, προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδας K-16 στο ύψος του Κ.Π.Ε. και σε απόσταση 50μ. από την ανώνυμη οδό που οδηγεί στο δημοτικό σχολείο και στις δύο κατευθύνσεις της παραλιακής οδού.
- Όσον αφορά την σήμανση των *πεζοδρόμων* (P-55) που καταγράφηκαν στην κεντρική περιοχή, θα πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον οι οδοί για τις οποίες έχουν τοποθετηθεί είναι χαρακτηρισμένοι ως πεζόδρομοι από τις σχετικές μελέτες (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ κλπ), και εάν έχει γίνει εφαρμογή τους. Στην περίπτωση όπου δεν έχει γίνει κάτι τέτοιο, τότε ο Δήμος εάν θέλει να μην υπάρχει κυκλοφορία μπορεί να διακόψει την κυκλοφορία μέσω πινακίδας P-7 και υποπινακίδιο εξαίρεσης οχημάτων κατοίκων με θέσεις στάθμευσης εκτός οδού, και οχημάτων τροφοδοσίας με συγκεκριμένο ωράριο. Προτείνεται πάντως η πολεοδομική ρύθμιση των πεζοδρόμων με την ολοκλήρωση του ΣΧΟΟΑΠ/ΠΜΕΑ.
Σημείωση αναθεώρησης: Όπως έχει αναλυθεί στο Στάδιο Α' της μελέτης, πρόθεση του ΓΠΣ είναι η πεζοδρόμηση του τμήματος από λιμάνι έως κεντρική πλατεία, δημιουργώντας **παράλληλα** ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων **ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΗ** δημιουργίας περιφερειακής αρτηρίας. Σύμφωνα με τα διατιθέμενα στοιχεία (ΓΠΣ (κείμενο ΦΕΚ & Σχέδιο Π.1.2), Α' Στάδιο ΣΧΟΟΑΠ), δεν υπάρχει συγκεκριμένη αναφορά σε οδούς οι οποίες να χαρακτηρίζονται ως πεζόδρομοι. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο παραπάνω προτάθηκε η πολεοδομική ρύθμιση των πεζοδρόμων, όταν ολοκληρωθεί το ΣΧΟΟΑΠ.
- Σημείωση αναθεώρησης: Με βάση το έγγραφο του Λιμεναρχείου Ιθάκης με αρ.πρωτ.2132/348/2017, προτείνεται η χωροθέτηση διαβάσεων πεζών στις παρακάτω θέσεις της παραλιακής οδού:
 - Από μεσαίο περίπτερο προς το χώρο ελλιμενισμού Ε/Γ-Τ/Ρ σκαφών.
 - Από μνημείο Ιθακήσιων Ναυτικών προς φαρμακείο Καραβία.
 - Πλησίον/έμπροσθεν καταστήματος Α/Β Βασιλόπουλος.Στις διαβάσεις πεζών πέραν της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προτείνεται η κατασκευή ραμπών για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ, σύμφωνα με το ΦΕΚΒ2621/2009.
- Σημειώνεται ότι ο άξονας των οδών Δούρειου Ίππου – Αναστ.Καλλίνικου δεν παραλαμβάνει κάποιο κυκλοφοριακό ρόλο για την λειτουργία της κεντρικής περιοχής. Παράλληλα οι εγκατεστημένες χρήσεις (καφέ- εστιατόρια - εμπόριο τουριστικών ειδών κλπ.) αυξάνουν την ζήτηση χώρου από τους πεζούς, με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται η οδική ασφάλεια και να υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος. Ως εκ τούτου μπορεί να υιοθετηθεί η πλήρης απαγόρευση της κυκλοφορίας ΙΧ για συγκεκριμένη χρονική περίοδο κατά τις απογευματινές-βραδινές ώρες στον παραπάνω άξονα (η οδός Δούρειου Ίππου (από Νηρηίδων μέχρι τέλος) και η Αναστ.Καλλίνικου από την Δούρειου Ίππου μέχρι την Ανώνυμη Οδό παρακείμενη στο κατάστημα ALPHA BANK), με εξαίρεση την διάσχιση του παραπάνω διαδρόμου από την οδό Παπουλάκη.

2.2.3 Μεσοπρόθεσμες ρυθμίσεις κυκλοφορίας

Όπως προαναφέρθηκε η αδυναμία εξεύρεσης **εναλλακτικού παρακαμπτήριου δικτύου** στο εσωτερικό του οικισμού (π.χ. οδοί Οδυσσέως, Πηνελόπης από δυτικά και Ευμαίου - Τηλεμάχου - Μητρ.Ε.Βουλισμά από ανατολικά) για αποφυγή του κέντρου, καθιστά την παραλιακή οδό ως μοναδικό άξονα πρόσβασης ή/και δίοδο προσέλευσης -αποχώρησης **για το σύνολο της τοπικής αλλά και διερχόμενης κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανόμενου και της βαριάς κυκλοφορίας²)**. Συνεπώς, προτείνεται:

- Ως πρώτη προτεραιότητα πρέπει να είναι η προώθηση των μελετών για την χάραξη της περιφερειακής οδού στο Βαθύ. Οι ωφέλειες που θα έχει η πόλη από την κατασκευή της περιφερειακής είναι τόσο σε επίπεδο οδικής ασφάλειας, όσο και οικονομικές. Η διέλευση βαρέων οχημάτων από το φτωχό σε γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικό δίκτυο του Βαθέος σε συνδυασμό με την έλλειψη πεζοδρομίων και την πίεση που δέχεται από τους πεζούς για να καταλάβουν τον χώρο τους (κατή την περίοδο του θέρους εκτιμάται ότι η επισκεψιμότητα αυξάνεται σημαντικά), έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Επιπλέον, από το 1986 έχει προταθεί η χάραξη περιφερειακής όπου θα έπρεπε να είχε ήδη (μετά από 31 χρόνια) να είχε κατασκευασθεί και να λειτουργούσε. Με αυτό τον τρόπο θα δίνονταν η δυνατότητα πεζοδρόμησης της παραλιακής οδού στην πλατεία, όπως επίσης προτείνεται στο ΓΠΣ.

Σύμφωνα με το στάδιο Α (εγκεκριμένο) του υπό εκπόνηση ΣΧΟΟΑΠ (σελ.258), είναι αδύνατη «η ολική διακοπή της κυκλοφορίας στην παραλιακή (τουλάχιστον στο κέντρο)», χωρίς την ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού.

- Παράλληλα, προτείνεται να υιοθετηθεί, εάν είναι εφικτό, η κατασκευή ελαφριάς κατασκευής (σιδηροδοκοί και ξύλινο πάτωμα) πεζοδρομίων σε προβόλους πάνω στην θάλασσα ούτως ώστε να υπάρχει χώρος για τους πεζούς και για τα τραπέζια των καταστημάτων, πρόταση η οποία έχει επεξεργασθεί και αναφέρεται στο Α' στάδιο του ΣΧΟΟΑΠ, δημιουργώντας έτσι χώρο για την κυκλοφορία πεζών.

Με την ολική διακοπή της κυκλοφορίας εκτιμάται η αύξηση των δραστηριοτήτων ψυχαγωγίας στην παραλιακή, με ευνόητα οικονομικά αποτελέσματα για την τοπική οικονομία.

Στην περίπτωση όπου ο Δήμος έχει την βούληση για την διακοπή της κυκλοφορίας στην παραλιακή χωρίς τα παραπάνω, θα πρέπει να γίνει σε ωράριο στο οποίο δεν θα λαμβάνει χώρα κατάπλους караβιού, για την εξυπηρέτηση των βαρέων οχημάτων. Με αυτό τον τρόπο τα ήδη κυκλοφορούντα βαρέα οχήματα στο Βαθύ θα προσαρμόσουν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με το ωράριο, ενώ παράλληλα δεν θα υπάρξει και άφιξη νέων (ήτοι κατά την διάρκεια της διακοπής).

Στην περίπτωση όπου επιλεγεί το παραπάνω, προτείνεται παράλληλα να μονοδρομηθεί η Οδυσσέως, μεταξύ της συνδετήριας οδού της Οδυσσέως και της παραλιακής στο ύψος του προβλήτα και Μητρ.Βουλισμά, με κατεύθυνση προς νότο. Η αντίθετη πορεία θα πραγματοποιείται μέσω της επαρχιακής οδού Πηνελόπης, η λειτουργία της οποίας θα πρέπει να εξετασθεί και δυνητικά να πραγματοποιηθούν έργα ασφάλισής της.

Με την χάραξη της περιφερειακής προτείνεται ο αποχαρακτηρισμός των οδών Πηνελόπης και Ευμαίου ως επαρχιακές οδούς (σύμφωνα με το ΣΧΟΟΑΠ), και ο χαρακτηρισμός της περιφερειακής ως επαρχιακής, αφού θα διαθέτει και τα κατάλληλα γεωμετρικά στοιχεία.

² Δίοδος των βυτίων πετρελαίου/βενζίνης προς την περιοχή Μύλου όπου βρίσκεται ο σταθμός ανεφοδιασμού των θαλαμηγών.

2.3 Προτεινόμενες Ρυθμίσεις Στάθμευσης

Οι ρυθμίσεις στάθμευσης θα πρέπει να ακολουθήσουν τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οργάνωσης που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα (ήτοι μονοδρομήσεις, κλείσιμο οδών, κλπ.) Ως βασική αρχή είναι η όσο το δυνατόν προώθηση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Συγκεκριμένα, προτείνεται η διαμόρφωση και αναβάθμιση των χώρων στάθμευσης:

- Δημοτικός χώρος στάθμευσης επί των οδών Δούρειου Ίππου & Οδυσσέως. Απαιτείται προσδιορισμός-χωροθέτηση σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές των θέσεων και του είδους τους³, διαδρόμων κυκλοφορίας, εισόδων-εξόδων, προκειμένου να αποσαφηνισθεί και η ακριβής χωρητικότητά του.
- Υπό κατασκευή/διαμόρφωση χώρος στάθμευσης επί της οδού Αναστ.Καλλίνικου, στο ύψος της συμβολής της με την οδό Φερεντίνου, σύμφωνα και με το Α στάδιο του ΣΧΟΟΑΠ.



(1)



(2)

Εικόνα 6: (1) Δημοτικός χώρος στάθμευσης επί της οδού Οδυσσέως & (2) Υπό διαμόρφωσης χώρος στάθμευσης επί της οδού Αναστ.Καλλίνικου

³ Κατά κανόνα και σύμφωνα με την υφιστάμενη σήμανση (P-13: απαγορεύεται η είσοδος σε φορτηγά αυτοκίνητα), ο χώρος αφορά αποκλειστικά σε στάθμευση Ι.Χ.. Παραταύτα κατά τις απογραφικές εργασίες του Σταδίου Α, καταγράφηκαν και σταθμευμένα φορτηγά.

- Περαιτέρω προτείνεται η διερεύνηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος ή της δυνατότητας ενοικίασης των παρακάτω χώρων:
 - Οικόπεδο στην συμβολή των οδών Αναστ.Καλλίνικου και Γ.Σταθάτου, έναντι του Αρχαιολογικού Μουσείου (προτείνεται και στο Α στάδιο του ΣΧΟΟΑΠ).
 - Οικόπεδο επί της οδού Παπουλάκη έναντι του καταστήματος της ACS (σήμερα αλάνα που χρησιμοποιείται για στάθμευση).



Εικόνα 7: Οικόπεδο επί της οδού Παπουλάκη έμπροσθεν ACS, που χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης

- Απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης σε αμφότερες τις παρειές της οδού Φερεντίνου για την απρόσκοπτη είσοδο/έξοδο των οχημάτων προς/από τον υπό κατασκευή χώρο στάθμευσης επί της οδού Αναστ.Καλλίνικου.
- Χωροθέτηση δύο (2) θέσεων στάθμευσης στην αρχή της παραλιακής οδού (από πλατεία Ν.Σταθάτου και παρειά Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης) για τουριστικά λεωφορεία (που δύναται να διανυκτερεύουν στο Βαθύ).
- Προτείνεται η χωροθέτηση ειδικών σημείων ανεφοδιασμού νερού & καυσίμων των σκαφών αναψυχής, στα οποία θα επιτρέπεται η στάση των μικρών βυτιών. Τα σημεία αυτά θα πρέπει να υποδειχθούν από τον Δήμο/Λιμεναρχείο για τις παραπάνω ρυθμίσεις.
- Για την παραλιακή οδό γίνεται ιδιαίτερη αντιμετώπιση και διατυπώνεται η εξής πρόταση⁴:
 - Στο ύψος της πλατείας Σταθάτου, διατηρείται και επιτρέπεται η στάθμευση (υπό γωνία) Ι.Χ. (Σ.1).
 - Προτείνεται η χωροθέτηση της στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων εκτός του οικιστικού ιστού της πόλης, προς το καρνάγιο, για διανυκτέρευση ή για πολύωρη στάθμευση. Με αυτό τον τρόπο δεν θα επιβαρύνουν την κεντρική περιοχή καταλαμβάνοντας χώρο (Σ.2).

⁴ Οι αναγραφές Σ.1-..... που αφορούν τις προτάσεις στάθμευσης απεικονίζονται στο σχετικό σχέδιο και έχουν αποδοθεί για πιο άμεσο εντοπισμό των εν λόγω παρειών.

- Έμπροσθεν του Δημαρχείου προτείνεται η διατήρηση της στάθμευσης Δημοτικών Οχημάτων (Σ.3).
- Στην παρειά στο ύψος της πλατείας Μπαστουνιού (Σ.4) προτείνεται να παραμείνει η ισχύουσα ρύθμιση για στάθμευση ΜΟΤΟ.
- Για τα οχήματα τροφοδοσίας προτείνεται η χωροθέτηση 1 θέσης 8 μέτρων έναντι της κεντρικής πλατείας (Σ.8) ή εναλλακτικά στην παρειά επί της κεντρικής πλατείας (Σ.5), πλησίον του STOP (τηρουμένης της απόστασης κατά ΚΟΚ). Το εναπομένον τμήμα της (Σ.8) προτείνεται να δοθεί για στάθμευση ΜΟΤΟ.
- Στην παρειά (Σ.6) προτείνεται να χωροθετηθεί μία θέση στάθμευσης για ΑΜΕΑ⁵ και στις υπόλοιπες να επιτρέπεται η στάθμευση ΙΧ.
- Οι θέσεις για την πιάτσα ΤΑΞΙ (Σ.7) επί της κεντρικής πλατείας προτείνεται να παραμείνουν ως έχουν και να τηρηθεί η διαδικασία του νέου ρυθμιστικού πλαισίου (Ν.4530/2018).
- Οι τέσσερις (4) θέσεις έμπροσθεν της ALPHA BANK, κατόπιν σχετικής απόφασης του ΔΣ, προτείνεται να παραμείνουν για τους ψαράδες, με ωράριο.
- Στην παρειά (Σ.10) στην υφιστάμενη στάση του λεωφορείου εξ'ορισμού από τον ΚΟΚ απαγορεύεται η στάθμευση για 12μ. Το υπόλοιπο τμήμα της (Σ.3) προτείνεται να παραμείνει για θέσεις δίκυκλων.
- Η ρύθμιση για θέσεις ΜΟΤΟ έμπροσθεν του ΚΕΠ (Σ.11) προτείνεται να διατηρηθεί.
- Επί της παρειάς Γ.Δρακούλη μεταξύ Γερ.Σταθάτου & παρόδου Δρακούλη προτείνεται η χωροθέτηση 2 θέσεων για στάση τουριστικών λεωφορείων για επι/αποβίβαση (συνολικού μήκους 32μ.). Εναλλακτικά μπορεί να δοθούν στην απέναντι παρειά, στο ίδιο ύψος και για το ίδιο μήκος. Στην πρώτη περίπτωση οι διατιθέμενες θέσεις για ΙΧ μειώνονται κατά 10, με όφελος την εγγύτητα των πούλμαν προς τον προορισμό τους (Αρχαιολογικό μουσείο), ενώ στην δεύτερη περίπτωση οι διατιθέμενες θέσεις μειώνονται κατά ~6, που όμως απαιτούν την διάσχιση της παραλιακής από τους επι/αποβιβαζόμενους.



Εικόνα 8: Ενδεικτική απεικόνιση στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων επί της Γ.Δρακούλη στο ύψος του Αρχαιολογικού Μουσείου.

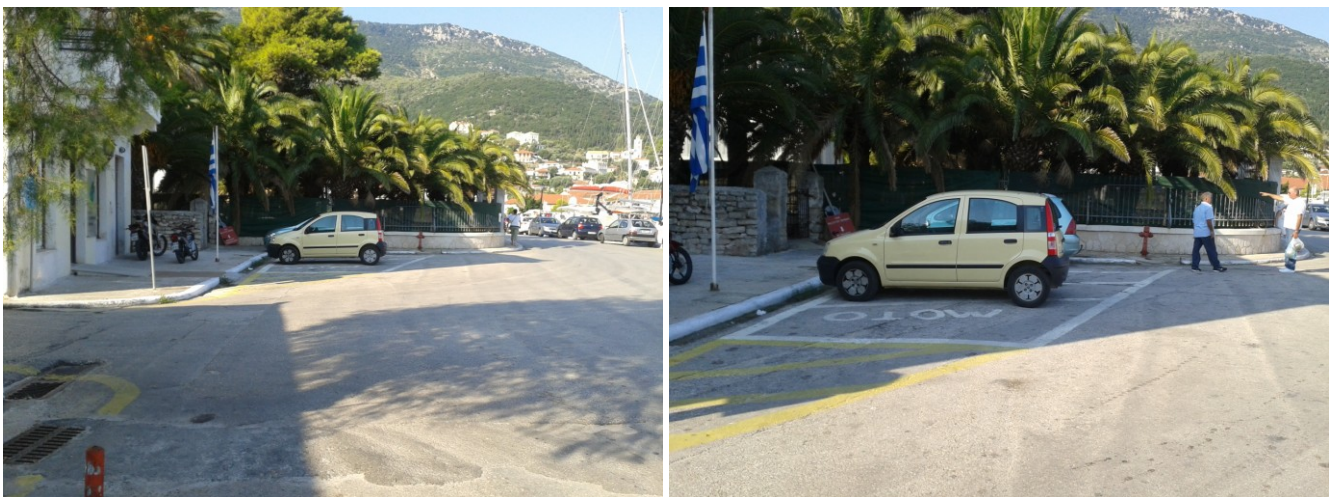
- Παρατηρείται η βαφή του οδοστρώματος με προσδιορισμό θέσεων αναγράφοντας το γράμμα «Ρ» ή τον αριθμό κυκλοφορίας οχήματος. Στην περίπτωση όπου έχουν παραχωρηθεί νόμιμα ειδικές

⁵ Όπως αναφέρθηκε κατά το Στάδιο Α, υπάρχει οριζόντια σήμανση για θέση ΑΜΕΑ, χωρίς την σχετική κατακόρυφη σήμανση Ρ-71. Σύμφωνα με τις αυτοψίες, η συγκεκριμένη ρύθμιση δεν τηρείται.

θέσεις, τότε θα πρέπει να συμπληρωθούν με την αντίστοιχη κατακόρυφη σήμανση, διαφορετικά πρέπει να αφαιρεθούν οι διαγραμμίσεις⁶.



Εικόνα 9: Υφιστάμενη θέση στάσης -στάθμευσης λεωφορείου ΚΤΕΛ και υφιστάμενη πιάτσα ΤΑΞΙ. [ΔΙΑΤΗΡΟΥΝΤΑΙ](#)



Εικόνα 10: Θέσεις ΜΟΤΟ εμπροσθεν ΚΕΠ επί της Γ.Δρακούλη. [ΔΙΑΤΗΡΟΥΝΤΑΙ](#)

- Προτείνεται η άρση της απαγόρευσης της στάσης και στάθμευσης (P-40) επί της οδού Αναστάσιου Καλλίνικου (νότια παρειά), και η μεταφορά της απαγόρευσης στην βόρεια παρειά. Η πρόταση δεν προσθέτει νέες θέσεις στάθμευσης στο δίκτυο, αλλά διατηρεί τον υφιστάμενο αριθμό, «τακτοποιώντας» την σημερινή ικανοποιητική λειτουργία.

⁶ Για την διατύπωση των προτεινόμενων ρυθμίσεων στην παραλιακή δεν ελήφθησαν υπόψη τα ανωτέρω.

- Ορθή τοποθέτηση - μεταφορά των υφιστάμενων πινακίδων P-39* (απαγόρευση της στάθμευσης σε φορτηγά και λεωφορεία) που υπάρχουν στη νότια παρειά της παραλιακής οδού στο τμήμα από Ευμαίου έως και το αδιέξοδο, παρακείμενα του ξενοδοχείου "MENTOR". Οι συγκεκριμένες πινακίδες θα πρέπει να τοποθετηθούν στην αρχή της παρειάς των Ο.Τ. και όχι στο τέλος της, ενώ διατηρούνται οι χωροθετημένες (=25) θέσεις υπό γωνία για στάθμευση ΙΧ.
- Από το ξενοδοχείο ΜΕΝΤΩΡ και προς Μύλο, προτείνεται να διατηρηθούν οι ρυθμίσεις που έχουν υλοποιηθεί με P-40 και ωράριο στάθμευσης.
- Το ωράριο τροφοδοσίας ορίζεται από τον Δήμο.
- Με δεδομένο ότι οι αυτοψίες δεν εκτελέσθηκαν κατά την περίοδο αιχμής και άρα δεν ήταν δυνατόν να εντοπισθούν οι θέσεις όπου τεκμηριωμένα απαιτείται να χωροθετηθούν διαβάσεις πεζών, προτείνεται αυτές να προκύψουν από μετρήσεις ρών πεζών τις περιόδους αιχμής. Ο ανάδοχος δεχόμενος της εμπειρία του Λιμεναρχείου Ιθάκης, συμφωνεί με τις υποδείξεις του σχετικά με την χωροθέτηση τριών (3) διαβάσεων πεζών πάνω στην παραλιακή οδό, όπως αναφέρθηκε στην παράγραφο 2.2.2 της ανά χείρας μελέτης.

3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ΘΕΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΩΡΙΜΑΝΣΗ

- Από τις αυτοψίες, καταγραφές καθώς και τις μετρήσεις 24ωρου κυκλοφοριακού φόρτου και έρευνες στάθμευσης που πραγματοποιήθηκαν κατά το Στάδιο Α εξάγεται το συμπέρασμα ότι στο Βαθύ **κατά τους μήνες μη αιχμής** δεν παρατηρείται πρόβλημα καθυστέρησεων από την κυκλοφορία. Παραταύτα, **κρίνεται απαραίτητο και απολύτως αναγκαίο** να γίνουν μετρήσεις κυκλοφορίας κατά την θερινή περίοδο αιχμής προκειμένου να εξεταστεί η απόδοση και η λειτουργικότητα των προτεινόμενων μέτρων με σκοπό την διατήρηση ή/και περαιτέρω βελτίωσή τους.
- Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ο Δήμος είναι αρμόδιος για την εγκατάσταση και συντήρηση των πινακίδων κυκλοφορίας. **Κρίνεται απαραίτητο** να γίνει καταγραφή του συνόλου της ρυθμιστικής σήμανσης στο Δήμο, και εισαγωγή σε αντίστοιχη βάση δεδομένων, προκειμένου να είναι δυνατή η συντήρηση και αντικατάσταση είτε φθαρμένων είτε κατεστραμμένων πινακίδων, ως βασικά στοιχεία οδικής ασφάλειας. **Επιπλέον, χρήσιμο θα ήταν για κάθε πινακίδα να υπάρχει στην βάση δεδομένων και η αντίστοιχη κανονιστική απόφαση, βάσει της οποίας τοποθετήθηκε.**
- Προτείνεται η αντικατάσταση των πληροφοριακών πινακίδων που δεν πληρούν τις σχετικές προδιαγραφές πληροφοριακής σήμανσης.
- Με γνώμονα την υφιστάμενη τοποθέτηση πινακίδων Π-17 (αρχή κατοικημένης περιοχής – οικισμού), προτείνεται η τοποθέτηση των αντίστοιχων πινακίδων Π-18 (τέλος κατοικημένης περιοχής – οικισμού).
- Η εξέταση εφαρμογής νέων τεχνολογιών (ITS) διαχείρισης και πληροφόρησης θέσεων στάθμευσης στο Βαθύ, η οποία μάλιστα έχει λάβει χρηματοδοτήσεις από την ΕΕ στο παρελθόν. Τέτοιου είδους συστήματα λειτουργούν θετικά για την έγκαιρη πληροφόρηση των οδηγών και την αποφυγή κυκλοφοριακών προβλημάτων. **Για παράδειγμα είναι χρήσιμο να ενημερώνεται ο αφικνούμενος οδηγός στο Βαθύ, π.χ. στο ύψος του δημοτικού χώρου στάθμευσης για την ύπαρξη ή μη διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, έτσι ώστε να μπορεί έγκαιρα να λάβει την απόφαση συνέχισης για τον επόμενο χώρο, χωρίς να εισέρχεται στην συνδετήρια οδό/Δούρειου Ίππου. Έτσι δεν θα δημιουργείται πρόβλημα από φόρτο κυκλοφορίας ο οποίος θα πραγματοποιεί περιπορείες εξεύρεσης θέσεως στάθμευσης, χωρίς αποτέλεσμα.**