



ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΠΟΛΗΣ ΧΙΟΥ

Φάση Α'

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Έκδοση ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ
ΛΥΣΕΙΣ



Πίνακας Περιεχομένων

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2	ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	1
3	ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗ	2
3.1	Διαχείριση στάθμευσης επί της οδού	3
3.1.1	Υφιστάμενη κατάσταση	3
3.1.2	Προτεινόμενα μέτρα	6
3.2	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού	7
3.2.1	Υφιστάμενη κατάσταση	7
3.2.2	Προτεινόμενα μέτρα	8
3.3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	8
3.4	Κέντρο πόλης – Δημοτικός Κήπος	11
3.4.1	Υφιστάμενη κατάσταση	11
3.4.2	Προτεινόμενα μέτρα	14
3.5	Δημιουργία κυκλικών κόμβων	27
3.5.1	Κόμβος Περιφερειακή-Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος	27
3.5.2	Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφόρος Ενώσεως	42
3.6	Μετακινήσεις με ποδήλατο	51
3.7	Ωράριο τροφοδοσίας καταστημάτων – κίνηση βαρέων οχημάτων	52
4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	54

Λίστα Γραφημάτων

Γράφημα 1.	Συσώρευση στάθμευσης ΣΕΣ	3
Γράφημα 2.	Συσώρευση στάθμευσης σε περιοχή γενικής κατοικίας χωρίς περιορισμούς	5
Γράφημα 3.	Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου οδού Βερίτη	10
Γράφημα 4.	Ωριαία διακύμανση – οδός Δημοκρατίας	13
Γράφημα 5.	Ωριαία διακύμανση – οδός Πολυτεχνείου	13
Γράφημα 6.	Ωριαία διακύμανση – οδός Οινοπίωνος	14
Γράφημα 7.	Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Περιφερειακή προς Βορρά	36
Γράφημα 8.	Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Βορρά προς Περιφερειακή	36
Γράφημα 9.	Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Περιφερειακή προς Νότο	37
Γράφημα 10.	Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Νότο προς Περιφερειακή	37



Γράφημα 11.	Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Βόρειος κλάδος – κατεύθυνση προς Νότο _____	48
Γράφημα 12.	Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Βόρειος κλάδος – κατεύθυνση προς Βορρά _____	48
Γράφημα 13.	Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Νότιος κλάδος – κατεύθυνση προς Νότο _____	49
Γράφημα 14.	Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Νότιος κλάδος – κατεύθυνση προς Βορρά _____	49

Λίστα Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.	Διάρκεια στάθμευσης στις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης _____	4
Διάγραμμα 2.	Διάρκεια στάθμευσης σε θέσεις ελεύθερης στάθμευσης _____	5
Διάγραμμα 3.	Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου οδού Βερίτη _____	10
Διάγραμμα 4.	Οδός Πολυτεχνείου – σύνθεση της κυκλοφορίας Μάιος 2025 _____	12
Διάγραμμα 5.	Οδός Πολυτεχνείου – σύνθεση της κυκλοφορίας Σεπτέμβριος 2025 _____	12
Διάγραμμα 6.	Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εξόδου προς Βορρά) _____	32
Διάγραμμα 7.	Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εισόδου προς Νότο) _____	32
Διάγραμμα 8.	Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εισόδου προς Βορρά) _____	33
Διάγραμμα 9.	Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εξόδου προς Νότο) _____	33
Διάγραμμα 10.	Ωριαία διακύμανση σύνθεσης της κυκλοφορίας από Βροντάδο προς Χίο _____	34
Διάγραμμα 11.	Ωριαία διακύμανση σύνθεσης της κυκλοφορίας από Χίο προς Βροντάδο _____	35
Διάγραμμα 12.	Σύνθεση της κυκλοφορίας στον ισόπεδο κόμβο Περιφερειακή-Μητροπολίτη Φωστήνη _____	38
Διάγραμμα 13.	Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως είσοδος από Βορρά _____	46
Διάγραμμα 14.	Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως έξοδος προς Βορρά _____	46
Διάγραμμα 15.	Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως έξοδος προς Νότο _____	47
Διάγραμμα 16.	Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως είσοδος από Νότο _____	47

Λίστα Πινάκων

Πίνακας 1.	Χαρακτηριστικά στάθμευσης ΣΕΣ _____	4
Πίνακας 2.	Χαρακτηριστικά ελεύθερης στάθμευσης επί της οδού _____	6
Πίνακας 3.	Αποτελέσματα κυκλοφοριακών μετρήσεων – οδός Βερίτη _____	9
Πίνακας 4.	Αξιολόγηση εναλλακτικών προτάσεων διαμόρφωσης κόμβου Δημοκρατίας-Οινοπίωνος _	21
Πίνακας 5.	Αξιολόγηση εναλλακτικών προτάσεων διαμόρφωσης κόμβου Δημοκρατίας-Οινοπίωνος _	25
Πίνακας 6.	Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εξόδου προς Βορρά _____	28
Πίνακας 7.	Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εισόδου προς Νότο _____	29
Πίνακας 8.	Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εισόδου προς Βορρά _____	30
Πίνακας 9.	Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εξόδου προς Νότο _____	31
Πίνακας 10.	Βόρειος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Νότο _____	42
Πίνακας 11.	Βόρειος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Βορρά _____	43
Πίνακας 12.	Νότιος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Νότο _____	44
Πίνακας 13.	Νότιος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Βορρά _____	45



Λίστα Σχεδίων

Σχέδιο 1. Κόμβος Εθνικής Τράπεζας – εναλλακτική πρόταση Α	18
Σχέδιο 2. Κόμβος Εθνικής Τράπεζας – εναλλακτική πρόταση Β	19
Σχέδιο 3. Ανάπλαση κόμβου Βρύσης	22
Σχέδιο 4. Κόμβος Δημοκρατίας-Οινοπίωνος, εναλλακτική πρόταση Α	23
Σχέδιο 5. Κόμβος Δημοκρατίας-Οινοπίωνος, εναλλακτική πρόταση Β	24
Σχέδιο 6. Διατομή οδού περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου – Κεντρικής Πλατείας (Πρόταση Α)	26
Σχέδιο 7. Διατομή οδού περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου – Κεντρικής Πλατείας (Πρόταση Β)	27
Σχέδιο 8. Σχεδιασμός mini roundabout στον κόμβο Περιφερειακής - Φωστήνη	39
Σχέδιο 9. Εναλλακτική σχεδίαση κυκλικού κόμβου Περιφερειακής-Φωστήνη	41
Σχέδιο 10. Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Περιφερειακής με τη Λεωφ. Ενώσεως	50
Σχέδιο 11. Ενδεικτικό δίκτυο διαδρομών ποδηλάτου Κάμπος-Φάρκαινα-πόλη Χίου	52

Λίστα Φωτογραφιών

Φωτογραφία 1. Ενδεικτικές εικόνες από δημόσιους χώρους στάθμευσης εκτός οδού	7
Φωτογραφία 2. Διέλευση βαρέων οχημάτων από την κεντρική πλατεία	53



1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εκπόνηση της παρούσας μελέτης είναι απαραίτητη για την εφαρμογή πολιτικών και υλοποίηση έργων στην πόλη της Χίου στο πλαίσιο βιώσιμης και συμπεριληπτικής μετακίνησης των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης. Η επικαιροποίηση των κυκλοφοριακών επεμβάσεων που έχουν προκύψει την τελευταία δεκαετία στο πλαίσιο εκπόνησης μελετών που αφορούν είτε άμεσα είτε έμμεσα τις μετακινήσεις των κατοίκων και επισκεπτών, την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων, κ.λπ. κρίνεται αναγκαία ώστε να λάβει υπόψη τα πιο πρόσφατα δεδομένα μετακινήσεων και τις νεότερες τεχνολογικές εξελίξεις ώστε τα έργα που θα προταθούν προς υλοποίηση να εξυπηρετούν τις ανάγκες της πόλης σήμερα.

Τα τελευταία 10 χρόνια έχουν διαμορφωθεί προτάσεις για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πόλης της Χίου οι οποίες σε συνδυασμό με τα έργα που έχουν υλοποιηθεί πρέπει σε ένα πλαίσιο ολιστικής αντιμετώπισης της κυκλοφορίας ανθρώπων και αγαθών στην πόλη της Χίου να σχεδιαστούν σε επίπεδο εφαρμογής συγκεκριμένες επεμβάσεις που να συμβάλουν στην βελτίωση των μετακινήσεων την τυπική αλλά και την περίοδο αιχμής της Χίου.

Η πόλη της Χίου αποτελεί το διοικητικό και οικονομικό κέντρο του νησιού, με αποτέλεσμα να δέχεται καθημερινά πλήθος μετακινήσεων από το σύνολο του νησιού. Δεδομένων του οδικού δικτύου του νησιού και των αποστάσεων που διανύονται για την πρόσβαση στην πόλη, η υφιστάμενη εξυπηρέτηση των ΚΤΕΛ δεν επαρκεί για να καλύψει την ζήτηση, με αποτέλεσμα η πλειοψηφία των επισκεπτών να εισέρχεται στην πόλη με επιβατικά Ι.Χ. οχήματα, τα οποία αναζητούν θέσεις στάθμευσης. Στο «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)», στη «Μελέτη Γενικού Πλάνου Αστικής και Δημοτικής Συγκοινωνίας», στο «Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ)», κ.α. έχουν διαμορφωθεί προτάσεις που χρήζουν μελέτης ώστε να προκύψουν έργα ώριμα προς χρηματοδότηση και υλοποίηση.

Η παρούσα μελέτη είναι μελέτη εφαρμογής επεμβάσεων που επικεντρώνεται σε συγκεκριμένες περιοχές και θέματα ως άμεσης προτεραιότητας και καθοριστικής σημασίας για το συγκοινωνιακό σύστημα της πόλης που συμβάλλουν στην υλοποίηση του οράματος που έχει τεθεί στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας της πόλης της Χίου.

2 ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Για την εκπόνηση της παρούσας έχουν συλλεγεί οι παρακάτω μελέτες:

- ΣΒΑΚ Δήμου Χίου, 2023
- Κυκλοφοριακή Μελέτη Κεντρικού Λιμένα Χίου, 2022
- Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δημοτικής Ενότητας Χίου, 2019
- Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου ('Open Mall' 1 και 2)
- Ανάλυση του Συστήματος Οδικής Κυκλοφορίας στην Περιοχή Κάμπου Χίου και Προτεινόμενες Παρεμβάσεις, 2009
- Μελέτη γενικού πλάνου αστικής μετακίνησης και δημοτικής συγκοινωνίας πόλης Χίου, 2016
- Βελτιώσεις συστήματος κυκλοφοριακής οργάνωσης και οδικής ασφάλειας στη Χίο, 2009
- Έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης και αστικής κινητικότητας πόλης Χίου, 2016
- ΣΦΗΟ Δ. Χίου
- Master Plan Νέου Λιμένα Χίου
- Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου



- Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Χίου

Για το σχεδιασμό των προτεινόμενων επεμβάσεων έχουν ληφθεί υπόψη:

- η κίνηση της ακτοπλοΐας (επιβάτες, οχήματα) κατά τα τελευταία (μετά COVID) έτη 2022, 2023, 2024
- η κίνηση του αεροδρομίου κατά τα τελευταία (μετά COVID) έτη 2022, 2023, 2024
- η κίνηση του προβλεπόμενου υδατοδρομίου
- η σημαντική αύξηση μεταφορικού έργου από/ προς Τουρκία
- τα στοιχεία απογραφής πληθυσμού έτους 2021, καθώς και τα πλέον νεότερα διαθέσιμα στοιχεία τουρισμού στη Χίο
- το Master Plan του νέου Λιμένα Χίου
- ο σχεδιασμός της νέας Μαρίνας Χίου
- τα προγραμματιζόμενα έργα του Δήμου Χίου.

Στο πλαίσιο εκπόνησης της παρούσας μελέτης, ο Ανάδοχος πραγματοποίησε έρευνες, μετρήσεις και αυτοψίες στους δημόσιους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, στις οδούς και διασταυρώσεις του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης και στα σταθμευμένα οχήματα επί της οδού που λειτουργεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης και σε οδικά τμήματα με στάθμευση χωρίς περιορισμούς. Στην ανάλυση των συλλεγέντων στοιχείων λήφθηκαν υπόψη και οι τοπικές εκδηλώσεις που ενδεχομένως επηρέαζαν τα αποτελέσματα των μετρήσεων και ερευνών, όπως π.χ. η εορτή της Αγ. Μαρκέλλας ή μία μουσική εκδήλωση στην κεντρική πλατεία. Στη συνέχεια, μελλοντικές προβλέψεις προέκυψαν βάση των συλλεγέντων στοιχείων λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες και χαρακτηριστικά, όπως πληθυσμιακά στοιχεία, τουριστικά χαρακτηριστικά, αριθμός καταλυμάτων, δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων, κ.λπ. σε συνδυασμό με τις εκτιμήσεις κοινωνικο-οικονομικών προβλέψεων και χαρακτηριστικών σε επίπεδο νησιού και χώρας, βάση μοντέλων. Στην ανάλυση των συλλεγέντων στοιχείων λήφθηκαν υπόψη και οι τοπικές εκδηλώσεις που ενδεχομένως επηρέαζαν τα αποτελέσματα των μετρήσεων και ερευνών, όπως π.χ. η εορτή της Αγ. Μαρκέλλας ή μουσική εκδήλωση στην κεντρική πλατεία. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων έχουν ενσωματωθεί στις αντίστοιχες ενότητες στο επόμενο Κεφάλαιο ώστε να υπάρχει ευθεία αντιμετώπιση των ευρημάτων που προέκυψαν από τη συλλογή στοιχείων.

3 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Στα επόμενα εξειδικεύονται συγκεκριμένα μέτρα που περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Δράσης του εγκεκριμένου ΣΒΑΚ Δήμου Χίου ώστε να εφαρμοσθούν στον άμεσο χρονικό ορίζοντα και να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί. Για την επιλογή των μέτρων που περιλαμβάνονται κατωτέρω έχουν ληφθεί υπόψη στοιχεία που έχουν συλλεγεί από προηγούμενες μελέτες, από μετρήσεις και έρευνες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας και έργα που έχουν υλοποιηθεί στο τελευταίο χρονικό διάστημα (π.χ. κοινόχρηστα ποδήλατα).

Τέλος σημειώνεται ότι στα επόμενα έχει γίνει ομαδοποίηση των προτάσεων ανά περιοχή/θεματική ενότητα. Οπότε, οι προτάσεις αφορούν

- ❖ Χώρους στάθμευσης εκτός οδού, όπου προτείνονται μέτρα και επεμβάσεις μεγιστοποίησης της ικανότητάς τους και βελτίωσης της αξιοποίησής τους



- ❖ Κέντρο πόλης: Δημοτικός Κήπος και Κεντρική Πλατεία Χίου. Διαμορφώνονται προτάσεις για τη στάθμευση, την κυκλοφορία των οχημάτων και διαμόρφωσης κόμβων και πεζοδρομίων.
- ❖ Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων επιλεγμένων οδικών τμημάτων
- ❖ Διαμόρφωση κυκλικών κόμβων, όπου αξιολογείται η δυνατότητα κατασκευής τους
- ❖ Μετακινήσεις με ποδήλατο, όπου προτείνεται η αξιοποίηση της περιοχής του Κάμπου μέσω της σύνδεσής του με το σταθμό της Φάρκαινας
- ❖ Κίνηση βαρέων οχημάτων εντός του οικιστικού ιστού της πόλης, όπου προτείνεται καθορισμός ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

3.1 Διαχείριση στάθμευσης επί της οδού

3.1.1 Υφιστάμενη κατάσταση

Η κεντρική περιοχή της Χίου έχει δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού, ενώ επί της οδού η στάθμευση είναι είτε ελεύθερη είτε με την καταβολή αντιτίμου. Για τον εντοπισμό των αναγκών των μετακινουμένων, σε θέσεις στάθμευσης, πραγματοποιήθηκαν έρευνες χαρακτηριστικών στάθμευσης σε 2 περιοχές του κέντρου:

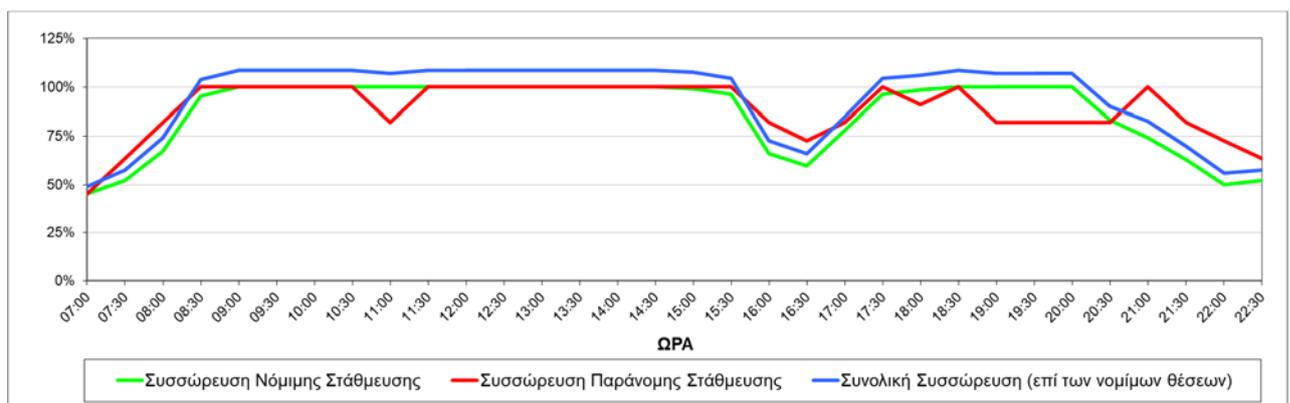
- Γύρω από τον Κήπο όπου λειτουργεί το Σύστημα της Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
- Στο κέντρο της πόλης με καθεστώς ελεύθερης στάθμευσης

Στα επόμενα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ερευνών.

Η έρευνα για την περιοχή ΣΕΣ αφορά όλες τις θέσεις γύρω από τον Κήπο. Συνεπώς έγινε συνολική καταγραφή των χαρακτηριστικών στάθμευσης την περίοδο αιχμής (24/07/2025).

Όπως φαίνεται από το Γράφημα 1 όλες οι θέσεις στάθμευσης είναι κατειλημμένες τις περισσότερες ώρες της ημέρας (100% συσσώρευση όταν τα καταστήματα είναι ανοικτά). Παρόμοια χαρακτηριστικά παρουσιάζουν και οι παράνομες θέσεις στάθμευσης.

Γράφημα 1. Συσσώρευση στάθμευσης ΣΕΣ



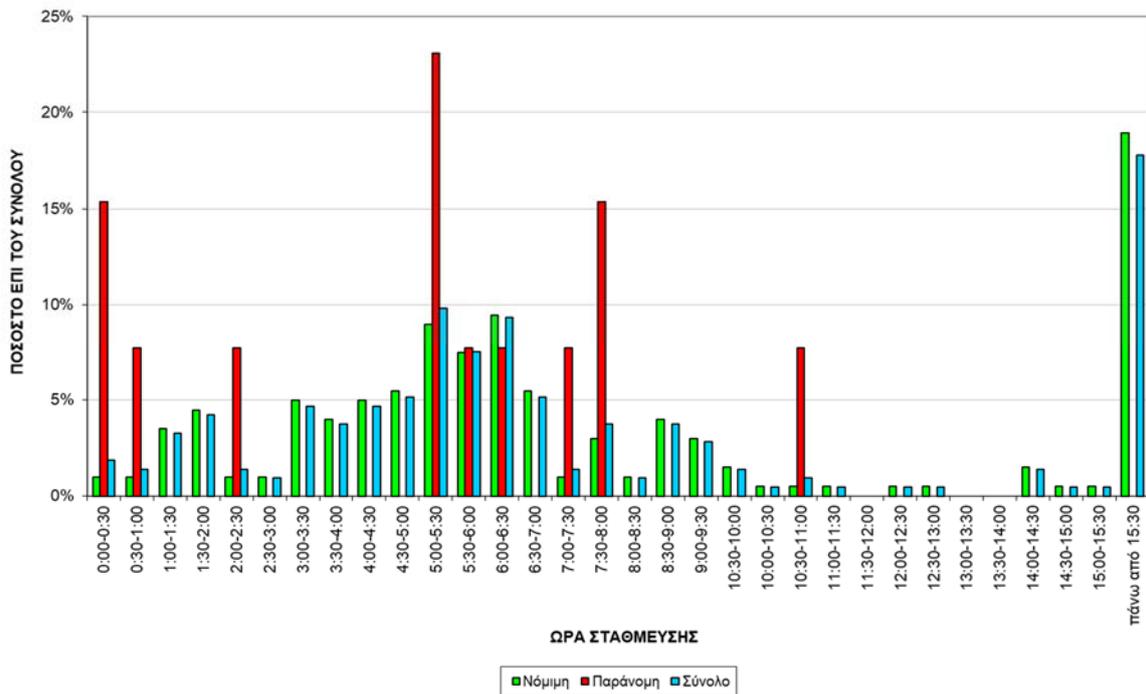
Η διάρκεια στάθμευσης των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων δεν είναι χαρακτηριστική και αναμενόμενη, καθώς οφείλεται στο γεγονός ότι κάποιες από αυτές θεωρούνται νόμιμες και διαθέτουν και σχετική διαγράμμιση. Περίπου το 20% των οχημάτων δεν μετακινείται καθόλη τη



διάρκεια της ημέρας, μειώνοντας σημαντικά την αξιοποίηση των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης.

Γενικά φαίνεται ότι δεν υπάρχει ικανοποιητική αξιοποίηση των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης, καθώς ο συντελεστής εναλλαγής των οχημάτων είναι μόνο 1,5 δηλαδή κάθε μέρα, κατά μέσο όρο, σταθμεύουν μόνο 1,5 οχήματα ανά θέση ελεγχόμενης στάθμευσης (πολύ χαμηλό για Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης).

Διάγραμμα 1. Διάρκεια στάθμευσης στις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης



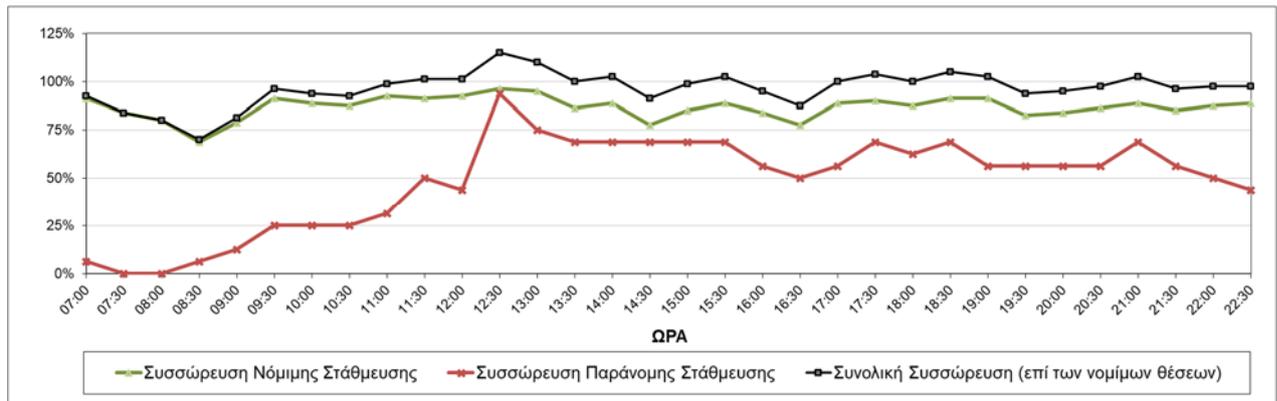
Πίνακας 1. Χαρακτηριστικά στάθμευσης ΣΕΣ

Σύνολο Περιοχής ΣΕΣ		Νόμιμα	Παράνομα	Σύνολο
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	P	132	10	142
Σύνολο καταγραφέντων οχημάτων	N	201	13	214
Συντελεστής Εναλλαγής	E	1,5	1,3	1,5
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης	D	4,8	5,2	4,9

Η έρευνα χαρακτηριστικών παρόδιας στάθμευσης σε περιοχή γενικής κατοικίας πραγματοποιήθηκαν επί των οδών Ζανάρα και Κουντουριώτου την Πέμπτη 31 Ιουλίου 2025. Τα αποτελέσματα για αυτούς τους 2 δρόμους που αποτελούν χαρακτηριστικό δείγμα από κεντρική περιοχή της πόλης με χαρακτηριστικά γενικής κατοικίας και θέσεις στάθμευσης επί της οδού χωρίς περιορισμούς, ακολουθούν.

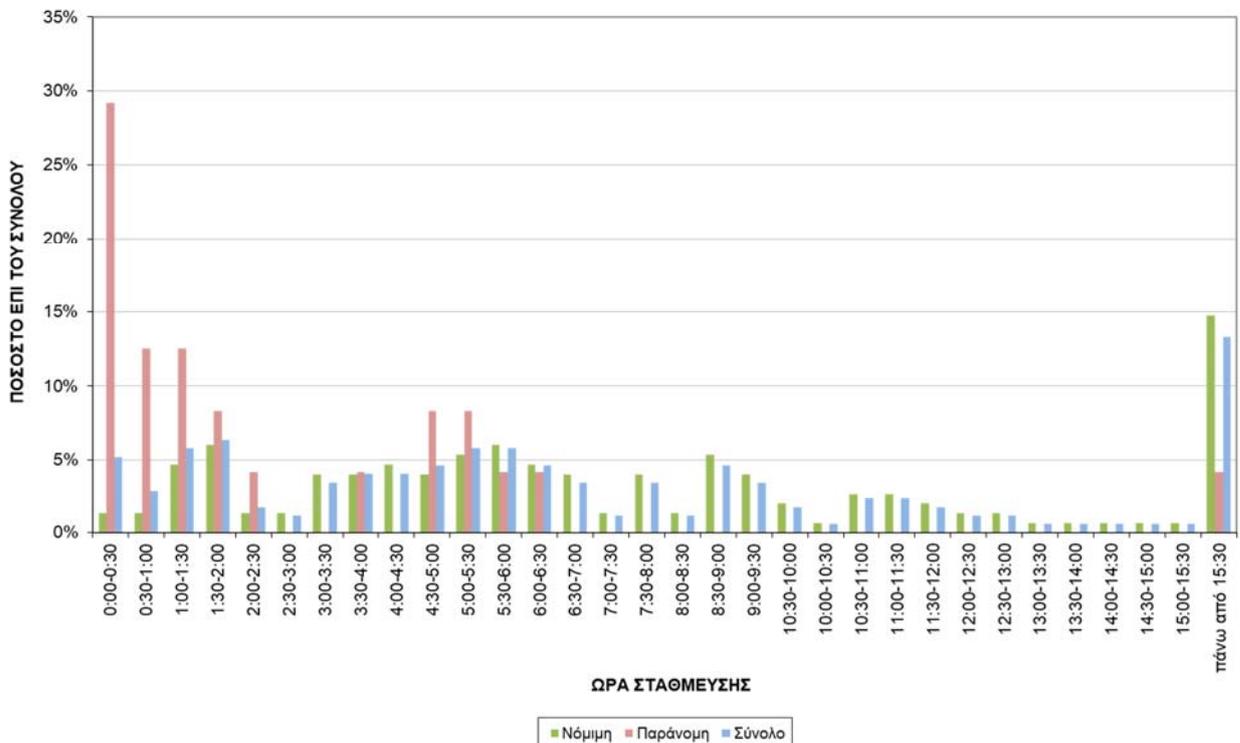


Γράφημα 2. Συσσώρευση στάθμευσης σε περιοχή γενικής κατοικίας χωρίς περιορισμούς



Παρατηρείται το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης, σε περιορισμένο όμως βαθμό. Αυτό διότι, η ελλιπής τροχονομική επιτήρηση και η συνήθεια των οδηγών δίνει στη δυνατότητα της στάθμευσης επί της οδού σε σημεία που απαγορεύονται σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (π.χ. γωνίες οικοδομικών τετραγώνων), όμως λόγω των περιορισμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, αυτό το φαινόμενο δεν είναι υπερβολικά έντονο, όπως είναι σε άλλες αντίστοιχες περιοχές της Ελλάδας.

Διάγραμμα 2. Διάρκεια στάθμευσης σε θέσεις ελεύθερης στάθμευσης



Ένα ποσοστό της τάξης του 15% των οχημάτων δεν μετακινείται καθόλη τη διάρκεια των μετρήσεων, όπερ σημαίνει ότι δεν χρησιμοποιούνται καθημερινά.



Πίνακας 2. Χαρακτηριστικά ελεύθερης στάθμευσης επί της οδού

Σύνολο Περιοχής Γενικής Κατοικίας		Νόμιμα	Παράνομα	Σύνολο
Συνολικός Αριθμός Θέσεων (έρευνας)	P	80	16	96
Σύνολο καταγραφέντων οχημάτων	N	149	24	173
Συντελεστής Εναλλαγής	E	1,9	1,5	1,8
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης	D	5,6	2,3	5,1

Τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης λόγω των διαφορετικών χρήσεων γης στην περιοχή έρευνας είναι παρόμοια για τη νόμιμη και την παράνομη στάθμευση.

3.1.2 Προτεινόμενα μέτρα

Λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της παρόδιας στάθμευσης προτείνεται όπως επεκταθεί το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις γεινιάζουσες περιοχές του Κήπου. Όπως σε όλες τις αντίστοιχες περιπτώσεις, οι οδηγοί επιλέγουν πρωτίστως να σταθμεύσουν σε κοντινή θέση στάθμευσης δίχως χρέωση, με αποτέλεσμα να η συσσώρευση να αγγίζει το μέγιστο στις ελεύθερες θέσεις ενώ στις θέσεις με χρέωση να υπάρχει περίσσεια ελεύθερων θέσεων. Με αυτό το σκεπτικό, οι οδοί π.χ. Αλατίου, Πετροκοκκίνου, Δημοκρατίας (μετά τη συμβολή της με την Οινοπίλωνος), κ.α. θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν θέσεις στάθμευσης εφαρμόζοντας το ΣΕΣ.

Η εν λόγω πρόταση συνάδει και με τα αποτελέσματα του εγκεκριμένου ΣΒΑΚ όπου στο πλαίσιο «οργάνωση στάθμευσης» προτείνεται η επέκταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

Για τη βέλτιστη λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης και τη βέλτιστη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, προτείνεται όπως λειτουργήσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα παρακολουθεί την κατάληψη και διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης. Επιπρόσθετα, δύναται να παρέχεται η πληροφορία των κενών θέσεων και στο κοινό, με διάφορους τρόπους, όπως π.χ. μέσω εφαρμογής στα έξυπνα κινητά τηλέφωνα (app smartphones), μέσω ηλεκτρονικών πινακίδων με μεταβλητά μηνύματα (VMS), κ.ο.κ.

Η συνολική περιοχή της ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να διαχωρισθεί επί μέρους σε διαφορετικές ζώνες, βάση των ειδικών χαρακτηριστικών των υπο-περιοχών εφαρμογής της. Έτσι, μπορεί να εφαρμοσθεί διαφορετική πολιτική διαχείρισης των διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης για δημόσια χρήση, της κάθε ζώνης. Η ζωνοποίηση είναι αποτελεσματική μόνο με την ηλεκτρονική παρακολούθηση και είναι απαραίτητη για τη βέλτιστη αξιοποίηση των διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης.

Με γνώμονα, την αύξηση του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης και την εξυπηρέτηση περισσότερων οχημάτων κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, συνιστάται σχετική διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής. Η ακριβής διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής χρήζει περαιτέρω διερεύνησης, μέσω εξειδικευμένης έρευνας που πρέπει να πραγματοποιηθεί, προκειμένου να εξεταστούν οι επιπτώσεις ανά σενάριο τιμολογιακής πολιτικής και να επιλεγεί τελικά το βέλτιστο σενάριο, το οποίο θα καθιστά το σύστημα βιώσιμο.

Η τιμολογιακή πολιτική μπορεί να ακολουθεί και τα χαρακτηριστικά των επί μέρους ζωνών ελεγχόμενης στάθμευσης. Η τιμολογιακή πολιτική δύναται να είναι δυναμική και ευέλικτη, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της πόλης. Έτσι, π.χ. η τιμολόγηση μπορεί να διαφέρει ανά εποχή ή ώρα της ημέρας, ανάλογα τη διάρκεια στάθμευσης, κ.ο.κ.

Στο πλαίσιο της αποτροπής και μείωσης της παράνομης στάθμευσης, προτείνεται η ανάπτυξη και εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής, το οποίο δύναται να υποστηρίζεται τόσο σε ιστοσελίδα, όσο και σε κατάλληλη εφαρμογή για έξυπνα κινητά (smartphones). Η λειτουργία του

είναι πολύ απλή. Ο ενδιαφερόμενος χρήστης θα πραγματοποιεί ηλεκτρονική εγγραφή στο σύστημα και θα δηλώνει την πινακίδα του οχήματος του, καθώς και τις επιθυμητές ώρες στάθμευσης εντός της ζώνης χρέωσης, ενώ στη συνέχεια θα έχει τη δυνατότητα πληρωμής μέσω χρεωστικής/πιστωτικής κάρτας. Κατά αυτόν τον τρόπο, ο υποψήφιος χρήστης θα λαμβάνει άμεση έγκριση για δυνατότητα στάθμευσης στην ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης. Παράλληλα, η διαδικασία ελέγχου απλοποιείται, καθώς θα υπάρχει δυνατότητα άμεσης ταυτοποίησης της νομιμότητας του σταθμευμένου οχήματος, μέσω αναγνώρισης της πινακίδας του.

Με την εφαρμογή του συγκεκριμένου συστήματος, υπάρχει η δυνατότητα βέλτιστης διαχείρισης των θέσεων στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα / εφαρμογή μπορεί να μην επιτρέπει στο ίδιο όχημα να σταθμεύει πάνω από ένα χρονικό διάστημα στην ίδια θέση ή στην ίδια ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης.

Τέλος σημειώνεται, όπως αναφέρεται και στο ΣΒΑΚ Δ. Χίου, η επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης προωθεί τη χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης.

3.2 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

3.2.1 Υφιστάμενη κατάσταση

Σήμερα δεν είναι γνωστή η μέγιστη χωρητικότητα κάθε χώρου στάθμευσης, καθώς δεν είναι οι θέσεις αριθμημένες και οριοθετημένες, με αποτέλεσμα οι οδηγοί να σταθμεύουν χωρίς συγκεκριμένους κανόνες.

Επίσης, παρατηρείται το φαινόμενο σημαντικός αριθμός θέσεων στάθμευσης να είναι κατειλημμένες από οχήματα παρατημένα ή εκτός κυκλοφορίας, από αντικείμενα και από οχήματα που παραμένουν ακινητοποιημένα για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Στις επόμενες φωτογραφίες φαίνονται χαρακτηριστικά παραδείγματα από οχήματα στους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης.

Λόγω της ελλιπούς πληροφόρησης, οι οδηγοί δεν γνωρίζουν εάν υπάρχουν ελεύθερες θέσεις στάθμευσης και σε ποιο από όλα τα parking δημόσιας χρήσης. Συνεπώς, παρατηρείται το φαινόμενο όταν κατευθυνθούν σε έναν χώρο στάθμευσης ο οποίος είναι πλήρης, είτε θα προσπαθήσουν να σταθμεύσουν παράνομα με ενδεχόμενη δυσκολία κυκλοφορίας στους υπόλοιπους χρήστες του χώρου είτε θα σταθμεύσουν σε γειτνιάζοντες δρόμους ενδεχομένως παράνομα.

Οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης δεν παρέχουν αξιόπιστες δυνατότητες μετεπιβίβασης είτε σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είτε σε ποδήλατα. Πρόσφατα έχουν τοποθετηθεί σε κάποιους από αυτούς σταθμοί κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων, αλλά ακόμη δεν έχουν τεθεί σε λειτουργία. Επίσης, κάποιοι χώροι στάθμευσης εξυπηρετούνται από στάσεις των ΚΤΕΛ, δίχως όμως η συχνότητα διέλευσης να είναι ικανοποιητική και ελκυστική για τη χρήση τους.

Φωτογραφία 1. Ενδεικτικές εικόνες από δημόσιους χώρους στάθμευσης εκτός οδού





Σύμφωνα με μετρήσεις και αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα Ιουλίου-Αυγούστου 2025, το 13% των οχημάτων παραμένουν στην ίδια θέση πάνω από 24 ώρες, ενώ στους περισσότερους χώρους στάθμευσης εκτός οδού υπήρχαν διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης (ελεύθερες) όλες τις ώρες της ημέρας.

3.2.2 Προτεινόμενα μέτρα

Σύμφωνα με τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στο εγκεκριμένο ΣΒΑΚ (στο πλαίσιο «οργάνωση στάθμευσης») υπάρχει απαίτηση για λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης εκτός οδού εντός του πυκνού ιστού της πόλης αλλά και σε περιοχές εκατέρωθεν του Περιφερειακού.

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να εξυπηρετήσει την υφιστάμενη και μελλοντικά αναμενόμενη ζήτηση για στάθμευση από τους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης. Διευκολύνοντας όσους επιλέγουν τη μετακίνηση με το Ι.Χ. επιβατικό τους όχημα να σταθμεύσουν εύκολα και γρήγορα χωρίς να επιβαρύνουν περαιτέρω την κυκλοφορία της πόλης με άσκοπες διαδρομές εξεύρεσης θέσης στάθμευσης, στο παρόν προτείνονται τα ακόλουθα.

Αναδιαμόρφωση των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού δημόσιας χρήσης. Πιο συγκεκριμένα η απουσία οριοθέτησης των θέσεων στάθμευσης και η άναρχη στάθμευση μειώνουν τη χωρητικότητα του κάθε χώρου. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητο να σχεδιαστούν οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης σε όλους τους υφιστάμενους χώρους ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης.

Ηλεκτρονική καταγραφή εισερχομένων-εξερχομένων από κάθε χώρο στάθμευσης, ώστε να είναι γνωστός ο αριθμός των ελεύθερων (διαθέσιμων) θέσεων στάθμευσης για κάθε χρονική στιγμή.

Ενημέρωση των διαθέσιμων (ελεύθερων) θέσεων στάθμευσης ανά χώρο στάθμευσης προς τους ενδιαφερόμενους, μέσω (α) σχετικών ηλεκτρονικών πινάκων ενημέρωσης σε στρατηγικά σημεία της πόλης, (β) ιστοσελίδας στο διαδίκτυο, και (γ) εφαρμογής για έξυπνα κινητά τηλέφωνα (smartphones).

Σύνδεση όλων των χώρων στάθμευσης εκτός οδού με τον κεντρικό σταθμό του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου, με συχνά δρομολόγια λεωφορείων τα οποία επιπροσθέτως θα ενημερώνουν και τις στάσεις που εξυπηρετούν τους χώρους σε πραγματικό χρόνο για την επόμενη διέλευση του λεωφορείου.

Ευνοϊκή τιμολογιακή πολιτική για τους οδηγούς που σταθμεύουν στους δημόσιας χρήσης χώρους στάθμευσης εκτός οδού και χρησιμοποιούν το λεωφορείο για να συνεχίσουν τη μετακίνησή τους.

3.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Στο πλαίσιο «προώθησης ήπιων μέτρων μετακίνησης» το εγκεκριμένο ΣΒΑΚ προωθεί την αναδιαμόρφωση/ανακατασκευή/διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Στην παρούσα πραγματοποιήθηκε εξέταση της δυνατότητας διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων των οδών Ευαγγελιστρίας, Βερίτη και Κουντουριώτου (αναλυτικός σχεδιασμός μπορεί να προκύψει με τη διάθεση τοπογραφικών υποβάθρων ακριβείας για τα συγκεκριμένα οδικά τμήματα από την Τεχνική Υπηρεσία).



Για την αξιολόγηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης της οδού Βερίτη, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου της οδού Βερίτη (πριν τη συμβολή της με την Περιφερειακή). Στον επόμενο Πίνακα φαίνονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Πίνακας 3. Αποτελέσματα κυκλοφοριακών μετρήσεων – οδός Βερίτη

Hourly Data by Day Report

Site ID : GP38-07

Description: Veriti (both directions)

Date : From Thu, Jul 24 2025 to Wed, Jul 30 2025

	Thu 24/07/2025	Fri 25/07/2025	Sat 26/07/2025	Sun 27/07/2025	Mon 28/07/2025	Tue 29/07/2025	Wed 30/07/2025	5 Day Av Average	7 Day Av Average
00:00 - 01:00		330	304	393	294	247	365	309	320
01:00 - 02:00		140	183	243	137	156	198	158	174
02:00 - 03:00		79	113	164	86	69	71	76	94
03:00 - 04:00		58	87	111	74	51	47	58	69
04:00 - 05:00		71	72	68	68	71	59	67	68
05:00 - 06:00		135	105	85	133	119	110	124	116
06:00 - 07:00		363	311	216	461	434	360	405	364
07:00 - 08:00		583	445	240	630	617	645	619	540
08:00 - 09:00		974	796	385	974	1004	1083	1009	889
09:00 - 10:00		1217	900	433	978	1074	1254	1131	998
10:00 - 11:00		1196	1180	611	1299	1099	1331	1231	1135
11:00 - 12:00		1347	1308	624	1288	1289	1349	1318	1218
12:00 - 13:00		1353	1219	603	1385	1292	1345	1344	1220
13:00 - 14:00		1293	1270	510	1289	1252	1386	1305	1186
14:00 - 15:00		1278	991	419	1275	1362	1365	1320	1144
15:00 - 16:00		972	725	370	1003	912	1085	993	866
16:00 - 17:00		704	621	397	712	706	732	714	655
17:00 - 18:00		718	594	453	734	836	823	778	705
18:00 - 19:00	778	1100	790	620	894	1079		963	889
19:00 - 20:00	1086	1176	835	693	1075	1255		1148	1038
20:00 - 21:00	1211	1122	808	713	896	1152		1095	1000
21:00 - 22:00	765	943	775	600	712	879		825	786
22:00 - 23:00	512	608	518	481	506	531		539	528
23:00 - 00:00	369	386	421	384	314	580		412	409

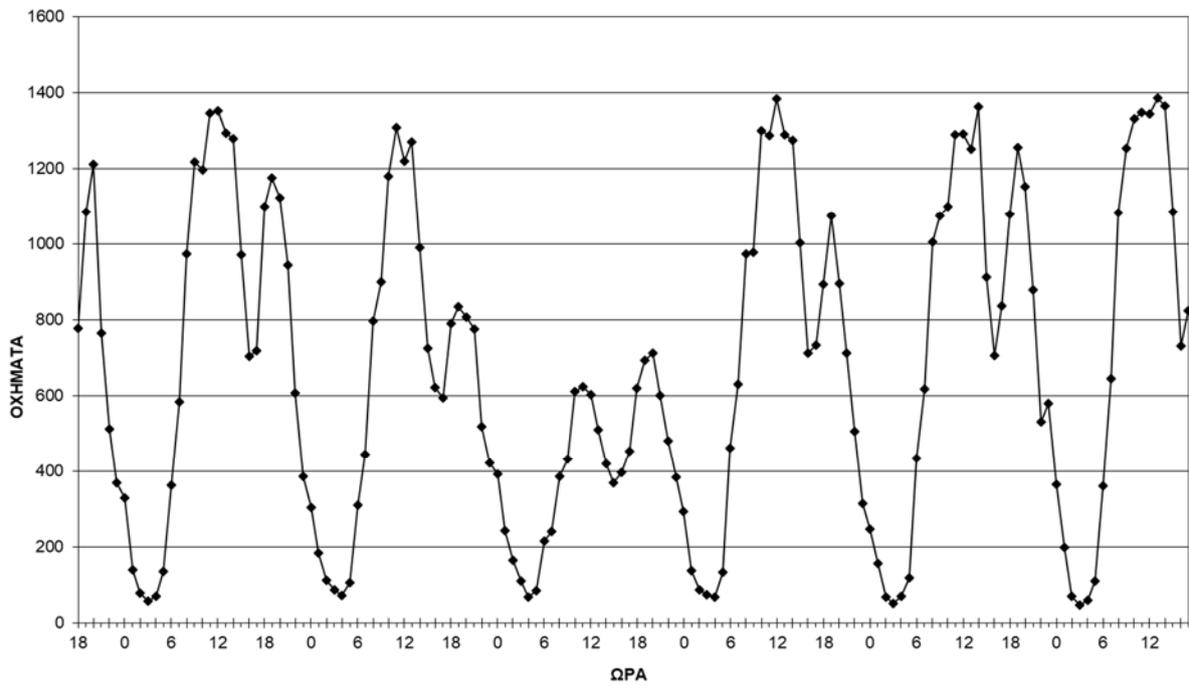
12,16,18 & 24 Totals

07:00 - 19:00		12735	10839	5665	12461	12522		12724	11446
06:00 - 22:00		16339	13568	7887	15605	16242		16196	14634
06:00 - 24:00		17333	14507	8752	16425	17353		17148	15571
00:00 - 24:00		18146	15371	9816	17217	18066		17940	16412
AM Peak		11:00	11:00	11:00	10:00	11:00	11:00	11:00	11:00
Peak Volume		1347	1308	624	1299	1289	1349	1318	1218
PM Peak		12:00	13:00	20:00	12:00	14:00		12:00	12:00
Peak Volume		1353	1270	713	1385	1362		1344	1220
12:00-18:00 Peak		12:00	13:00	12:00	12:00	14:00	13:00	12:00	12:00
Peak Volume		1353	1270	603	1385	1362	1386	1344	1220
18:00-00:00 Peak	20:00	19:00	19:00	20:00	19:00	19:00		19:00	19:00
Peak Volume	1211	1176	835	713	1075	1255		1148	1038

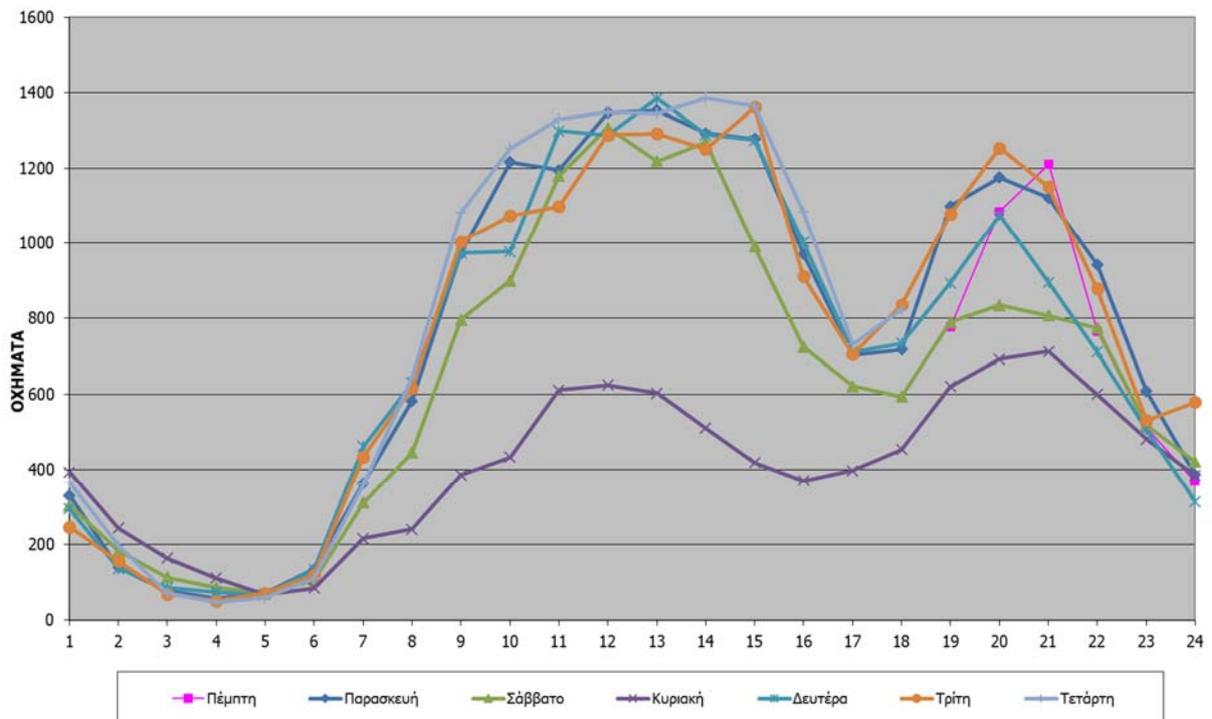
Η ωριαία διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου της οδού Βερίτη παρουσιάζεται στο επόμενο Γράφημα ενώ η ημερήσια διακύμανση παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 3.



Γράφημα 3. Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου οδού Βερίτη



Διάγραμμα 3. Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου οδού Βερίτη





Είναι εμφανές ότι η κυκλοφορία που εξυπηρετείται από την οδό Βερίτη είναι μεγάλη με παρόμοια χαρακτηριστικά όλες τις ημέρες, με την Κυριακή να είναι η μόνη ημέρα που μειώνεται σημαντική η κίνηση των οχημάτων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αυτοψίες και μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν, οι προκαταρκτικές προτάσεις έχουν ως εξής:

- Η οδός Ευαγγελιστρίας δύναται να αποκτήσει μεγαλύτερα πεζοδρόμια δίχως να τροποποιηθεί το υφιστάμενο καθεστώς κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων. Σε περίπτωση που καταργηθεί η στάθμευση από τη μία πλευρά, τουλάχιστον η μία πλευρά θα μπορεί να αποκτήσει άνετο και ασφαλές πεζοδρόμιο για όλους τους χρήστες.
- Η οδός Βερίτη είναι αμφίδρομη κυκλοφορίας οχημάτων και σημαντική οδός πρόσβασης προς το Νότο. Με δεδομένο ότι το πλάτος του οδοστρώματος θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 7 μέτρα (3,50 μέτρα ανά λωρίδα κυκλοφορίας) υπάρχουν μικρά τμήματα που το πλάτος του υφιστάμενου πεζοδρομίου θα μπορούσε να μεγαλώσει κατά λίγα μόνο εκατοστά.
- Η οδός Κουντρουριώτου μπορεί να αποκτήσει μεγαλύτερα πεζοδρόμια χωρίς την τροποποίηση της υφιστάμενης κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων. Εναλλακτικά, μπορούν να εγκιβωτισθούν οι θέσεις στάθμευσης (στη μία ή και στις 2 πλευρές της οδού) και ανά διαστήματα να υπάρχει προέκταση του πεζοδρομίου με αντίστοιχη κατάργηση θέσεων στάθμευσης.

3.4 Κέντρο πόλης – Δημοτικός Κήπος

Στην ενότητα 'ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ' του ΣΒΑΚ προτείνονται (μεταξύ άλλων) η κυκλοφοριακή οργάνωση με επεμβάσεις αναπλάσεων περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου, βελτίωση ισόπεδων κόμβων, κ.λπ. Στην παρούσα μελέτη αντιμετωπίζεται συνολικά η περιμετρική περιοχή του Δημοτικού Κήπου.

3.4.1 Υφιστάμενη κατάσταση

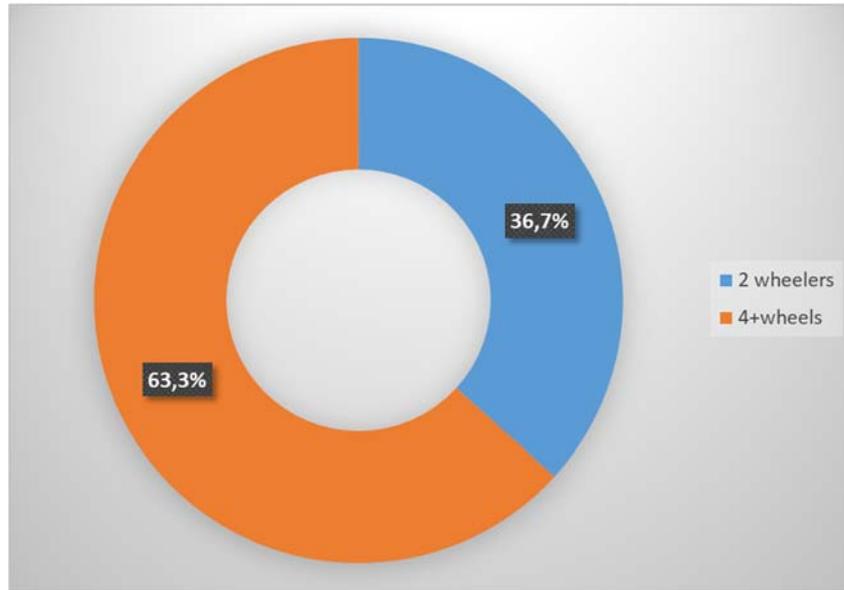
Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, σύνθεσης της κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων σε διασταυρώσεις την περίοδο Ιουλίου-Αυγούστου 2025.

Η υπερβολικά χαμηλή κυκλοφορία της Τρίτης 22/07/2025 (σε σχέση με τις υπόλοιπες ημέρες όπου έχουν καταγραφεί οι κυκλοφοριακοί φόρτοι) οφείλεται στην εορτή της Αγίας Μαρκέλλας, για αυτό το σκοπό δεν λαμβάνεται υπόψη ως τυπική ημέρα.

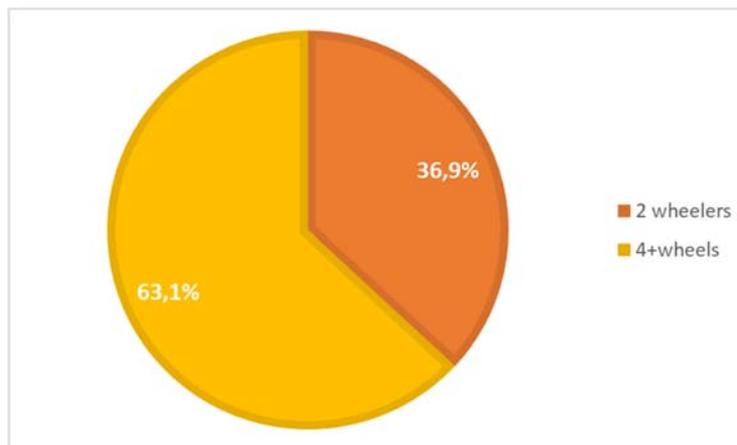
Σε σχέση με τη σύνθεση της κυκλοφορίας που διέρχεται περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις και αυτοψίες. Στην επόμενη φωτογραφία φαίνεται ότι μεγάλα οχήματα που δυσχεραίνουν την κυκλοφορία διέρχονται από το κέντρο της πόλης.

Πραγματοποιήθηκαν δειγματοληπτικές μετρήσεις τυπικής καθημερινής ημέρας την τυπική περίοδο Μάιος 2025 και Σεπτέμβριος 2025, ως προς τη σύνθεση της κυκλοφορίας της οδού Πολυτεχνείου, ως αντιπροσωπευτικό δείγμα της κυκλοφορίας του κέντρου της Χίου.

Διάγραμμα 4. Οδός Πολυτεχνείου – σύνθεση της κυκλοφορίας Μάιος 2025



Διάγραμμα 5. Οδός Πολυτεχνείου – σύνθεση της κυκλοφορίας Σεπτέμβριος 2025

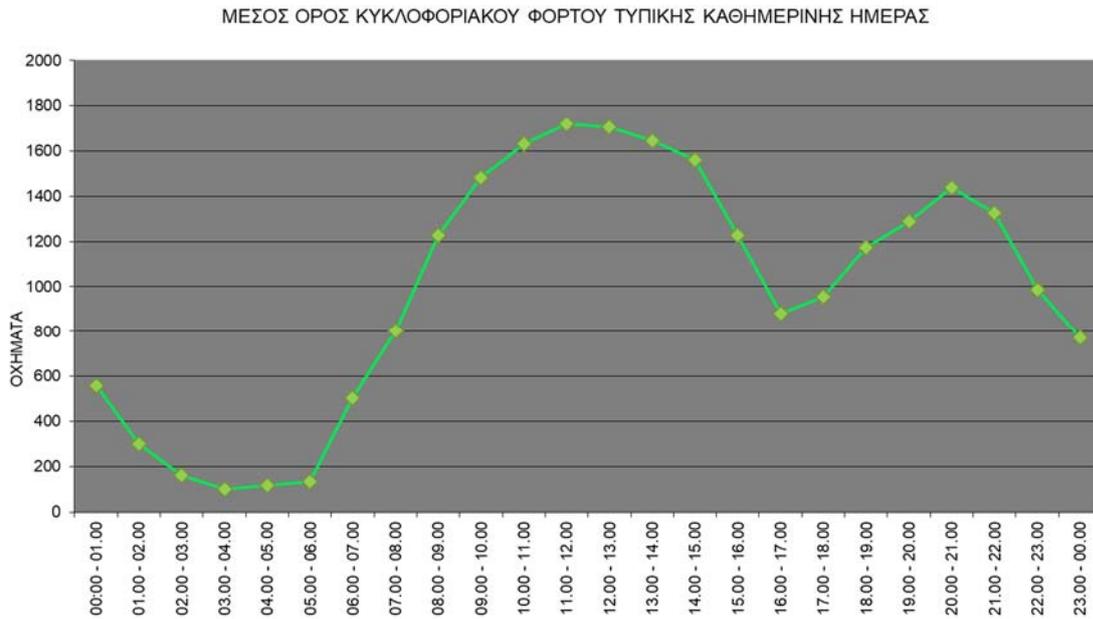


Τα αποτελέσματα μας καταδεικνύουν την ισχυρή παρουσία των δικύκλων στην κυκλοφοριακή σύνθεση της πόλης (ενώ στις πιο μακρινές αποστάσεις –στα όρια της πόλης- τα δίκυκλα είναι πιο λίγα ως ποσοστό της συνολικής κυκλοφορίας, όπως έχουν καταδείξει οι σχετικές μετρήσεις).

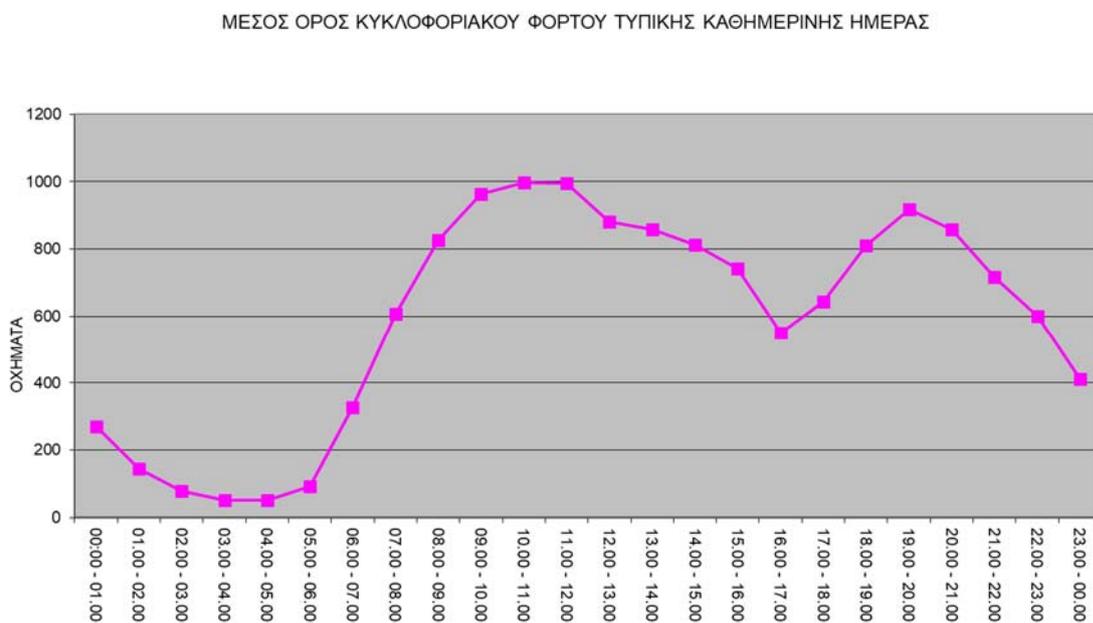
Ο μέσος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος της τυπικής ημέρας της εβδομάδας, σε περίοδο αιχμής (καλοκαιρινή περίοδος) υπολογίστηκε από τις συνολικές μετρήσεις για τις οδούς Δημοκρατίας, Πολυτεχνείου και Οινοπίωνος και παρουσιάζεται στα επόμενα Γραφήματα.



Γράφημα 4. Ωραία διακύμανση – οδός Δημοκρατίας



Γράφημα 5. Ωραία διακύμανση – οδός Πολυτεχνείου



Γράφημα 6. Ωραία διακύμανση – οδός Οινοπίωνος



Ο Δημοτικός Κήπος έχει περιμετρικά 9 διαβάσεις πεζών για την προσέγγιση του κήπου και πλατείας αλλά και για τη σύνδεση της ανατολικής με τη δυτική πλευρά. Κρίνεται ότι οι πιο σημαντικές διαβάσεις πεζών είναι αυτές που βρίσκονται στη νότια και νοτιοδυτική του πλευρά, συνδέοντας την πεζόδρομο της Απλωταριάς και της αγοράς με το Δημαρχείο, το Κάστρο και την παραλία. Οι αυτοψίες που διενεργήθηκαν έδειξαν ότι πολλοί πεζοί διέρχονται από αυτές τις 2 διαβάσεις, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής και ώρες λειτουργίας της αγοράς.

Λόγω της προτεραιότητας που οι πεζοί διαθέτουν στη διέλευσή τους έναντι των οχημάτων, παρατηρείται το φαινόμενο να διακόπτεται η κίνηση των οχημάτων έως και ανά 10 δευτερόλεπτα για τη διέλευση ενός πεζού, καθώς η μετακίνηση των πεζών στην περιοχή δεν ακολουθεί κάποια τυπική μορφή.

Παρακάτω παρουσιάζονται δειγματοληπτικές μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν τον Ιούλιο 2025 σε επιλεγμένες διασταυρώσεις περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου.

3.4.2 Προτεινόμενα μέτρα

Στο πλαίσιο «βελτίωση οδικής ασφάλειας» του ΣΒΑΚ προτείνεται η βελτίωση των ισόπεδων κόμβων με υψηλή επικινδυνότητα στους οποίους περιλαμβάνονται οι διασταυρώσεις των οδών:

- (i) Μαρτύρων & Δημοκρατίας και
- (ii) Οινοπίωνος & Δημοκρατίας.

Στην παρούσα μελέτη περιλαμβάνονται και οι επόμενοι κόμβοι



(iii) Δημοκρατίας-Κανάρη-Ελ.Βενιζέλου και

(iv) Πολυτεχνείου-Απλωταριάς.

Επίσης, η περίμετρος του Δημοτικού Κήπου έχει μελετηθεί τα προηγούμενα χρόνια αλλά δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι μετακινήσεις των πολιτών και επισκεπτών, οπότε στο παρόν διαμορφώνονται εναλλακτικές προτάσεις λαμβάνοντας υπόψη όλα τα συλλεγόμενα στοιχεία και μελέτες.

3.4.2.1 Κόμβος Πολυτεχνείου-Απλωταριάς

Λόγω της χαμηλής ζήτησης για συγκεκριμένες στρέφουσες κινήσεις στον κόμβο Πολυτεχνείου-Απλωταριάς, προτείνεται η κατάργησή τους, καθώς υπάρχουν εναλλακτικές διαδρομές που μπορούν να ακολουθηθούν. Με αυτή την πρόταση διευκολύνεται πολύ η κίνηση των οχημάτων περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου και συγκεκριμένα στη νότια γωνία του.

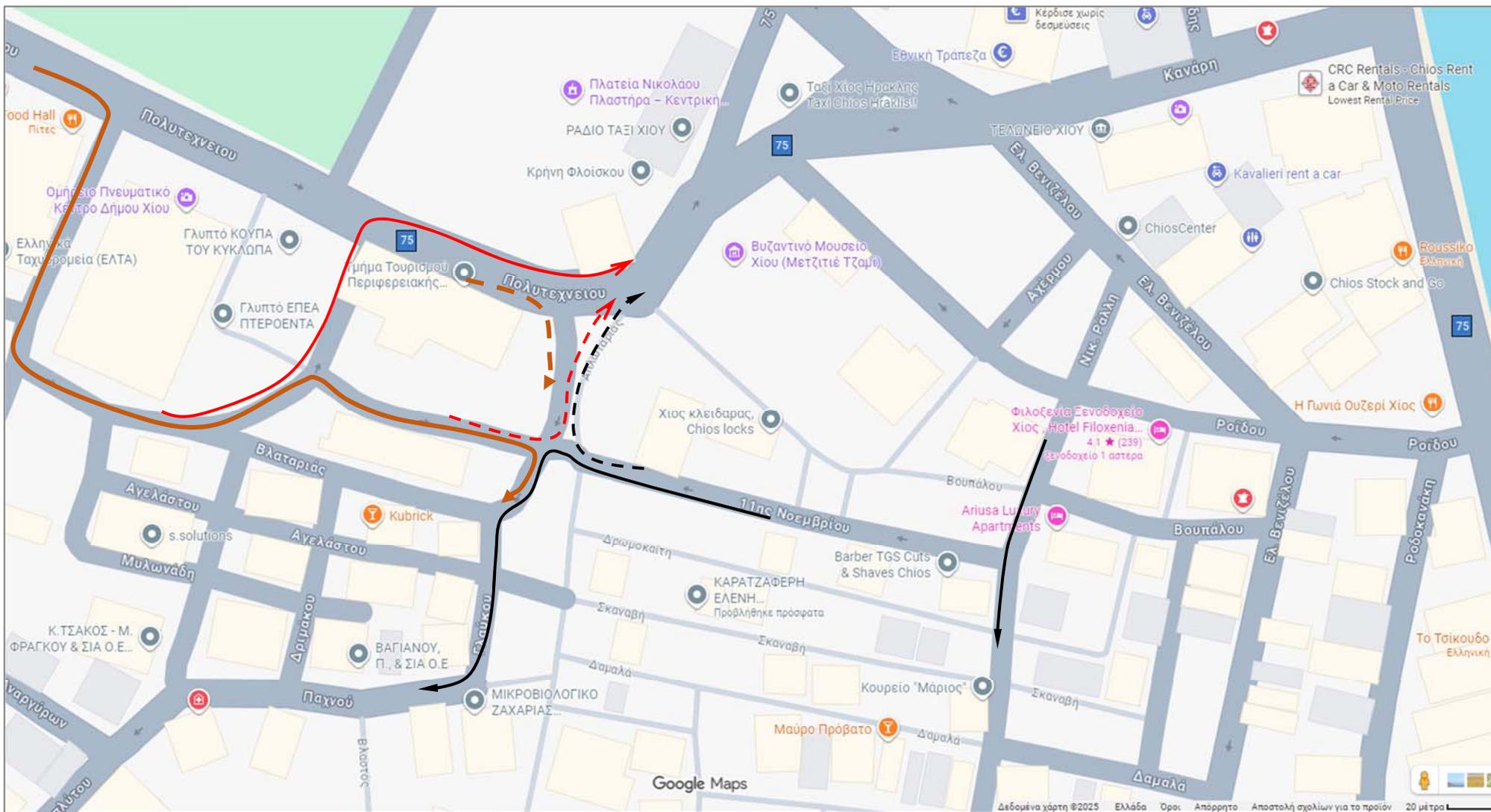
Στην επόμενη Εικόνα 1 (από το Google Maps), με διακεκομμένες γραμμές φαίνονται οι καταργούμενες κινήσεις και με συνεχόμενες γραμμές οι εναλλακτικές διαδρομές που μπορούν να ακολουθηθούν, ανά στρέφουσα με διαφορετικό χρώμα. Φυσικά στην προτεινόμενη πεζοδρόμηση θα ισχύουν όλες οι ρυθμίσεις που ισχύουν στους πεζόδρομους.

Εναλλακτικά, καθώς η οδός 11ης Νοεμβρίου είναι ήπιας κυκλοφορίας (με οδόστρωμα από κυβόλιθους) θα μπορούσε να επιτρέπεται (αποκλειστικά για την 11ης Νοεμβρίου) η δεξιά στροφή προς την οδό Πολυτεχνείου και την κεντρική πλατεία με μία στενή λωρίδα διέλευσης ήπιας κυκλοφορίας. Φυσικά η αριστερή στροφή παραμένει και είναι η ενδεικνυόμενη.

Λόγω της κατάργησης των στρεφουσών κινήσεων στον κόμβο Πολυτεχνείου-Απλωταριάς, δημιουργείται χώρος που θα μπορούσε να παραχωρηθεί στην αποκλειστική (ή μη) χρήση των πεζών.



Εικόνα 1. Εναλλακτικές διαδρομές καταργούμενων κινήσεων κόμβου Πολυτεχνείου-Απλωταριάς





3.4.2.1 Κόμβος Δημοκρατίας-Κανάρη-Ελ.Βενιζέλου

Λαμβάνοντας υπόψη τη συλλογή στοιχείων και τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν, μελετήθηκαν 5 εναλλακτικές διαμορφώσεις του κόμβου Δημοκρατίας-Κανάρη-Ελ.Βενιζέλου (για χάριν συντομίας θα καλείται κόμβος 'Εθνικής Τράπεζας') και παρουσιάζονται κατωτέρω.

Για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών θα πρέπει να μειωθούν τα σημεία εμπλοκής, συμβολής, διαχωρισμού και πλέξης μεταξύ των διαφορετικών κινήσεων/ελιγμών που πραγματοποιούνται στη συγκεκριμένη περιοχή. Οπότε, είναι αυτονόητο ότι θα πρέπει να διαμορφωθούν συγκεκριμένες διαδρομές κίνησης των οχημάτων (μέσω εγκιβωτισμένων λωρίδων κυκλοφορίας) και να διευθετηθεί με διαφορετικό τρόπο η πιάτσα ταξί.

Στόχος είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και μείωση των καθυστερήσεων των οχημάτων στις διασταυρώσεις του κόμβου της Εθνικής που αποτελείται από τουλάχιστον 4 διασταυρώσεις κινήσεων σε πολύ μικρή απόσταση μεταξύ τους (ανάλογα με τη θεωρούμενη περιοχή εξέτασης).

Σκοπός των εναλλακτικών προτάσεων είναι να αξιολογηθούν όλες οι δυνατές περιπτώσεις ώστε να επιλεγεί η βέλτιστη από πλευράς ασφάλειας (όλων των μετακινουμένων είτε πεζοί είτε εποχούμενοι) και επιπέδου εξυπηρέτησης.

Σε κάποιες από τις εναλλακτικές χαράξεις έγινε προσπάθεια ο χώρος που καταλάμβανε το οδόστρωμα και καταργείτο να αποδοθεί στην επέκταση της κεντρικής πλατείας.

Στα επόμενα Σχέδια που είναι υπό κλίμακα επί τοπογραφικού υποβάθρου που διατέθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία, με κόκκινο χρώμα παρουσιάζονται οι προτεινόμενες διαμορφώσεις.

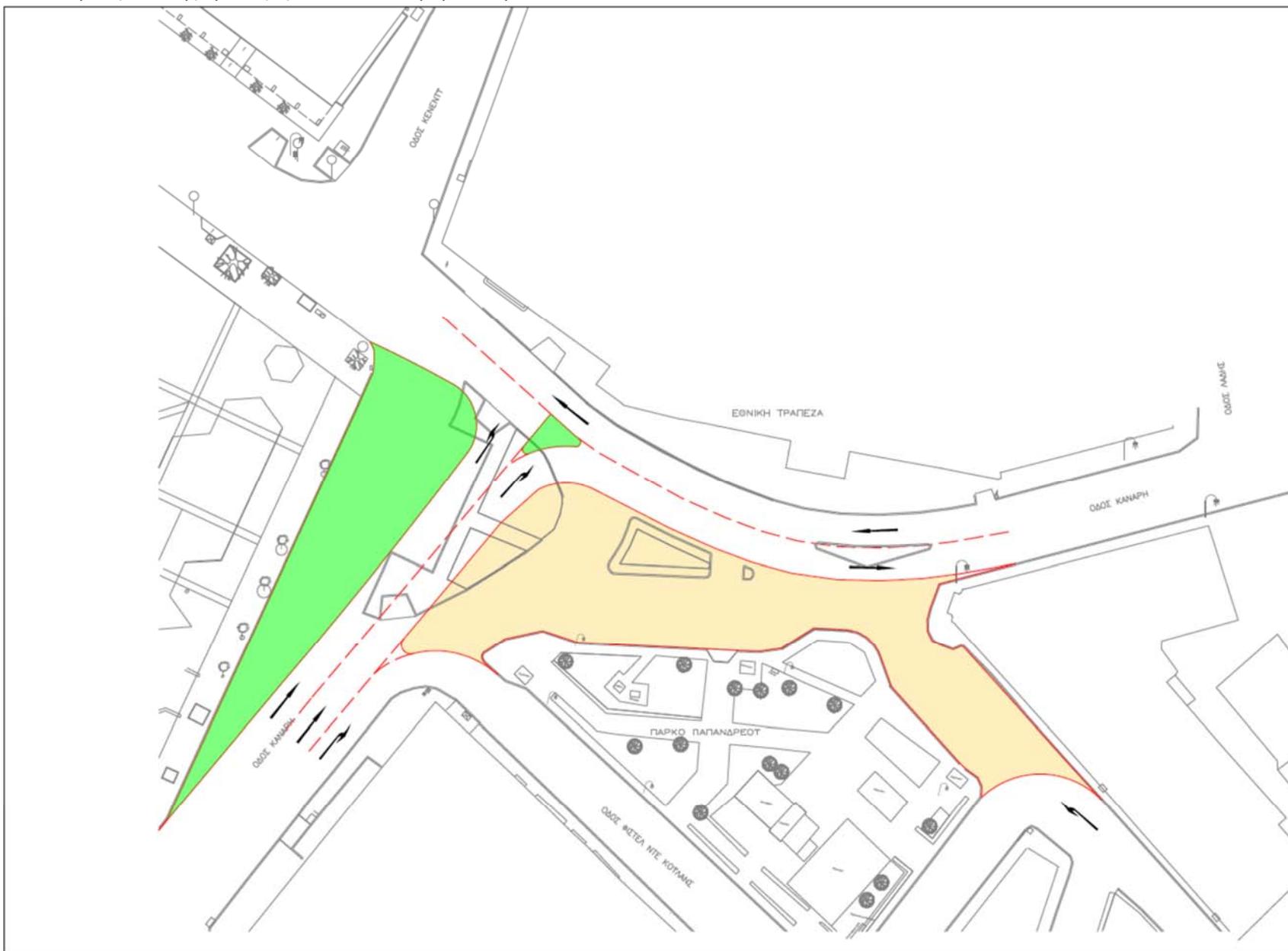


Σχέδιο 1. Κόμβος Εθνικής Τράπεζας – εναλλακτική πρόταση Α





Σχέδιο 2. Κόμβος Εθνικής Τράπεζας – εναλλακτική πρόταση Β





Από την αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων προκύπτουν τα εξής πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα για την κάθε μία:

Εναλλακτική πρόταση Α: Ανεξαρτητοποιούνται οι 3 βασικές κινήσεις των οχημάτων που προέρχονται από την Πολυτεχνείου και τη νοτιοανατολική γωνία του Δημοτικού Κήπου. Οπότε διαχωρίζεται νωρίς η αριστερή στροφή προς τη Δημοκρατίας, ενώ στη συνέχεια η δεξιά στροφή προς τη Φιστέλ ντε Κουλάνς. Ένα προτέρημα αυτής της πρότασης είναι ότι η αριστερή στροφή προς τη Δημοκρατίας απομακρύνεται από την επόμενη διασταύρωση που είναι με την οδό Κένεντυ. Οι καθυστερήσεις στις κινήσεις προς Κανάρη παραμένουν αμετάβλητες. Διοχετεύεται πρόσθετη επιφάνεια στην κεντρική πλατεία. Τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά παραμένουν ίδια.

Ως αντικατάσταση της υφιστάμενης πιάτσας ταξί δημιουργείται μία ανεξάρτητη από την υπόλοιπη κυκλοφορία λωρίδα όπου τα ταξί εισέρχονται και εξέρχονται σε σειρά. Η συγκεκριμένη πρόταση θα μπορούσε να λειτουργήσει και χωρίς τη διαχωριστική νησίδα μεταξύ των ταξί και της κυκλοφορίας, με την αντίστοιχη επιβάρυνση στην κυκλοφοριακή ικανότητα της λωρίδας κυκλοφορίας των υπόλοιπων οχημάτων.

Συνεπώς, σε αυτή την πρόταση αυξάνεται η επιφάνεια για την κίνηση των πεζών (και αντίστοιχα την ενοποίηση της Απλωταριάς με την είσοδο του Κάστρου) αλλά μειώνεται σημαντικά το οδόστρωμα (σε 2 λωρίδες κυκλοφορίας) διευθετώντας σημαντικά την κυκλοφορία προς Κανάρη και Φιστέλ ντε Κουλάνς.

Εναλλακτική πρόταση Β: Στη συγκεκριμένη εναλλακτική πρόταση η καθοριστική επιλογή είναι η κατάργηση της πρόσβασης της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου στη Δημοκρατίας και το Δημοτικό Κήπο. Η οδός Ελ. Βενιζέλου δημιουργεί πρόσθετα σημεία εμπλοκής και συμβολής, καθώς είναι μία ακόμη διασταυρούμενη οδός στο σύμπλεγμα του ευρύτερου κόμβου της Εθνικής Τράπεζας. Για να εξυπηρετούνται οι τοπικές κινήσεις, η οδός Ελ. Βενιζέλου έχει ως διέξοδο την οδό Αχέρμου και στη συνέχεια την οδό Φιστέλ ντε Κουλάνς.

Ο κυκλοφοριακός φόρτος της Ελ. Βενιζέλου είναι σημαντικός, μάλιστα αποτελείται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από οδηγούς που προέρχονται από τη νότια πλευρά της πόλης και δη τις οδούς Κουντουριώτου-Βερίτη που δεν φθάνουν στην παραλία για να προσεγγίσουν τον Δημοτικό Κήπο. Συνεπώς, με την κατάργηση της πρόσβασης της Ελ. Βενιζέλου στη Δημοκρατίας, η συντριπτική πλειοψηφία του κυκλοφοριακού φόρτου θα κατευθυνθεί στη Λεωφ. Αιγαίου και με αριστερή στροφή στην οδό Κανάρη. Οπότε, επιβαρύνεται σημαντικά η διασταύρωση των οδών Κανάρη και Λεωφ. Αιγαίου. Η κυκλοφορία στο συγκεκριμένο ισόπεδο κόμβο μπορεί να λειτουργήσει είτε όπως στην υφιστάμενη κατάσταση είτε να ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες.

Όμως, θα πρέπει να σημειωθεί ότι απελευθερώνεται τελείως (α) η διασταύρωση των οδών Κανάρη και Ελ. Βενιζέλου και (β) η διασταύρωση των προερχόμενων από την Πολυτεχνείου με αυτών από την Ελ. Βενιζέλου. Συνεπώς, θα πρέπει να συνεκτιμηθούν τα 2 σημεία, ώστε να αξιολογηθεί συνολικά η επέμβαση.

Στην αρχή της Δημοκρατίας – συνέχεια της Κανάρη, δημιουργούνται 2 λωρίδες κυκλοφορίας αμφίδρομης κίνησης, με στόχο την απρόσκοπτη κίνηση (χωρίς παραχώρηση προτεραιότητας) της Κανάρη και συνεπώς μειώνοντας σημαντικά τις καθυστερήσεις σε αυτή την περιοχή (αυξάνονται, όπως προαναφέρθηκε, στη διασταύρωση της οδού Κανάρη με τη Λεωφ. Αιγαίου).

Τέλος, στη συγκεκριμένη πρόταση δημιουργείται μία μεγάλη έκταση (η κίτρινη περιοχή στο Σχέδιο 2) που μπορεί να αξιοποιηθεί ανάλογα.



Για την αξιολόγηση της βέλτιστης λύσης αξιολογούνται τα επίπεδα εξυπηρέτησης των προσβάσεων στον κόμβο (λαμβάνοντας τιμές από Α έως F, όπου Α η καθυστέρηση είναι <10δлт/όχημα και F >50δлт/όχημα) και το επίπεδο παρεχόμενης οδικής ασφάλειας (αστέρια από 1 έως 5, όπου 1 είναι πολύ επικίνδυνο και 5 πολύ ασφαλές) βάση των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων, στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας που έχουν πραγματοποιηθεί, σε συνδυασμό με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Πίνακας 4. Αξιολόγηση εναλλακτικών προτάσεων διαμόρφωσης κόμβου Δημοκρατίας-Οινοπίωνος

	Εναλλακτική πρόταση	
	A	B
Σημειική βελτίωση κυκλοφορίας οχημάτων	7	10
Σημειική βελτίωση κυκλοφορίας πεζών	7	10
Αύξηση αξιοποιήσιμου δημόσιου χώρου	9	10
Βελτίωση οδικής ασφάλειας	7	10
Γενική βελτίωση κυκλοφορίας οχημάτων	3	1

Σημειώνεται ότι για την καταργούμενη πιάτσα TAXI (αφορά όλες τις εναλλακτικές προτάσεις) μπορούν να εξευρεθούν εναλλακτικές θέσεις σύμφωνα με τα ακόλουθα, τονίζοντας ότι ο αριθμός των διατιθέμενων θέσεων ΔΕΝ μειώνεται:

- δημιουργία μίας λωρίδα στάθμευσης για τα ταξί (ως πιάτσα) επί της οδού Δημοκρατίας (π.χ. απέναντι από το Δημαρχείο), καταργώντας τις υφιστάμενες θέσεις δικύκλων/επιβατικών ΙΧ που εφάπτονται στην κεντρική πλατεία
- δημιουργία μίας λωρίδας στάθμευσης αποκλειστικά για ταξί επί της οδού Κένεντυ, στην αριστερή πλευρά της οδού με κατεύθυνση προς Κάστρο όπου εύκολα στη συνέχεια μπορούν να προσεγγίσουν τη Λεωφ. Αιγαίου ή στη δεξιά πλευρά της οδού με κατεύθυνση προς Δημοκρατίας ή τέλος και στις 2 πλευρές της οδού με ανάλογες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
- επέκταση των ήδη διατιθέμενων θέσεων TAXI της Πολυτεχνείου
- σε σειρά / λωρίδα (το ένα πίσω από το άλλο) παράλληλα με τη λωρίδα κυκλοφορίας

3.4.2.2 Κόμβος Δημοκρατίας-Μαρτύρων

Σήμερα υπάρχει μεγάλο πλάτος οδοστρώματος που δίνει τη δυνατότητα στους οδηγούς να κινούνται με υπερβολική για την περιοχή ταχύτητα. Η παρούσα μελέτη προτείνει τη μείωση του οδοστρώματος και αποδέχεται τον υφιστάμενο σχεδιασμό (ως προς τις διαπλατύνσεις πεζοδρομίων) για τον κόμβο της 'Βρύσης' καθώς θεωρείται αποδεκτός και τον ενσωματώνει στην παρούσα για λόγους πληρότητας. Στο επόμενο Σχέδιο φαίνεται ο σχεδιασμός του κόμβου (πηγή ΣΒΑΚ).

Σχέδιο 3. Ανάπλαση κόμβου Βρύσης



3.4.2.3 Κόμβος Δημοκρατίας-Οινοπίωνος

Λαμβάνοντας υπόψη τη συλλογή στοιχείων και τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν, μελετήθηκαν 4 εναλλακτικές διαμορφώσεις του κόμβου Δημοκρατίας-Οινοπίωνος και παρουσιάζονται κατωτέρω.

Στα επόμενα Σχέδια που είναι υπό κλίμακα επί τοπογραφικού υποβάθρου που διατέθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία, με κόκκινο χρώμα παρουσιάζονται οι προτεινόμενες διαμορφώσεις και με μωβ φαίνονται οι διαστάσεις.



Σχέδιο 5. Κόμβος Δημοκρατίας-Οινοπίωνος, εναλλακτική πρόταση Β





Για την αξιολόγηση της βέλτιστης λύσης αξιολογούνται τα επίπεδα εξυπηρέτησης των προσβάσεων στον κόμβο (λαμβάνοντας τιμές από Α έως F, όπου Α η καθυστέρηση είναι <10δлт/όχημα και F >50δлт/όχημα) και το επίπεδο παρεχόμενης οδικής ασφάλειας (αστέρια από 1 έως 5, όπου 1 είναι πολύ επικίνδυνο και 5 πολύ ασφαλές) βάση των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων, στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας που έχουν πραγματοποιηθεί, σε συνδυασμό με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Πίνακας 5. Αξιολόγηση εναλλακτικών προτάσεων διαμόρφωσης κόμβου Δημοκρατίας-Οινοπίωνος

	Εναλλακτική χάραξη	
	1	4
Επίπεδο Εξυπηρέτησης Πρόσβασης (LOS)		
Οινοπίωνος & Δημοκρατίας 1	C	C
Οινοπίωνος & Δημοκρατίας 2	B	A
Δημοκρατίας προς Βορειοδυτικά (1)	C	C
Δημοκρατίας προς Δυτικά (2)	C	A
Δημοκρατίας προς Νοτιοανατολικά	C	C
Βαθμονόμηση Οδικής Ασφάλειας Κόμβου		
Οινοπίωνος & Δημοκρατίας 1	3	3
Οινοπίωνος & Δημοκρατίας 2	4	5

Η βέλτιστη λύση, θέτοντας ως προτεραιότητα το επίπεδο οδικής ασφάλειας και δευτερευόντως λόγω του συνολικού επιπέδου εξυπηρέτησης του κόμβου, είναι η εναλλακτική πρόταση Β.

3.4.2.4 Περίμετρος Δημοτικού Κήπου

Πέραν των διαμορφώσεων των ισόπεδων κόμβων που προαναφέρθηκαν, στην παρούσα μελέτη εξετάζεται η κυκλοφορία και στάθμευση περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου. Δεδομένων των γεωμετρικών χαρακτηριστικών, υπάρχουν οι εξής 3 προτάσεις.

Πρόταση Α: Σήμανση 2 λωρίδων κυκλοφορίας περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου, πλάτους 3,25μ. εκάστη. Θέσεις στάθμευσης εκατέρωθεν της οδού, όπως σήμερα.

Εναλλακτικά προτείνεται όπως η μία λωρίδα έχει πλάτος 3,00 μέτρα (η εσωτερική – εφαπτόμενη στον Κήπο) και η άλλη 3,50 μέτρα (η εξωτερική λωρίδα όπου θα κινούνται και τα λεωφορεία).



Για τη διατήρηση των 2 λωρίδων κυκλοφορίας και να μην κινείται μόνο 1 όχημα που θα καταλαμβάνει μέρος και των 2 λωρίδων, προτείνεται να τοποθετηθούν (αν και αντιαισθητικά) πλαστικά κολωνάκια για να διαχωρίζονται τις 2 λωρίδες κυκλοφορίας.

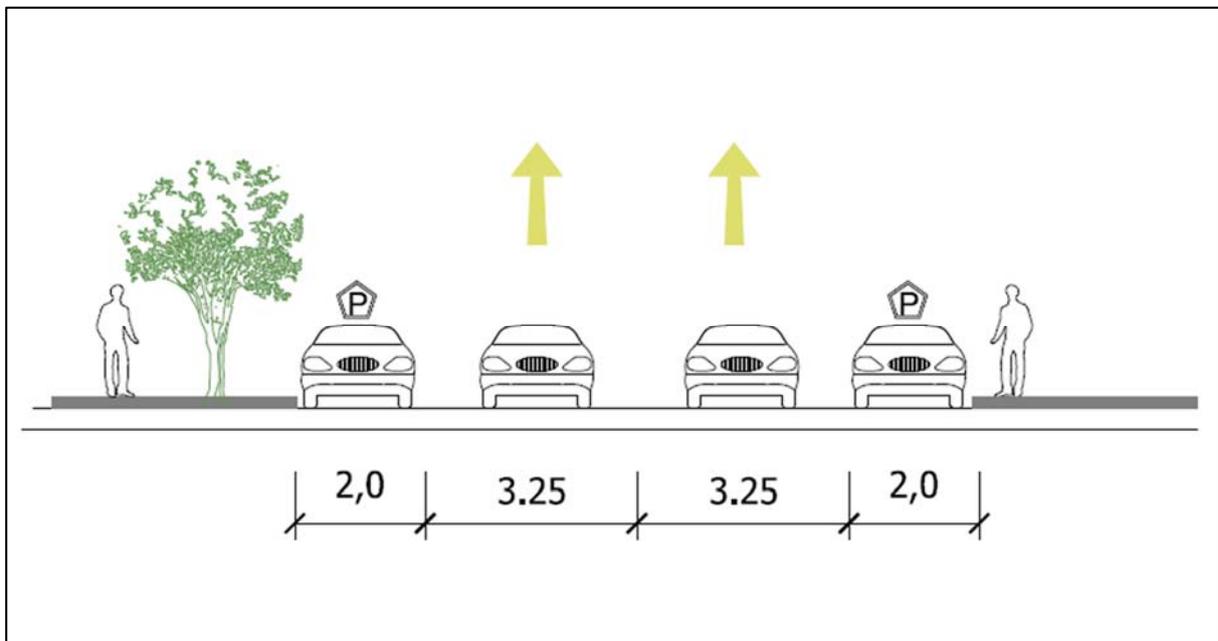
Σημειώνεται ότι και σήμερα, αν και το πλάτος του ελεύθερου οδοστρώματος ποικίλει ανά διαστήματα, το διατιθέμενο πλάτος οδοστρώματος για τη διερχόμενη κυκλοφορία είναι άνω των 7 μέτρων, όμως είτε οχήματα σταματούν/σταθμεύουν σε διπλή σειρά είτε τα οχήματα δεν κινούνται σε συστοιχία και ακυρώνουν τη δυνατότητα παράλληλης κίνησης 2ου οχήματος.

Πρόταση Β: Διαμόρφωση 2 λωρίδων κυκλοφορίας (όπως στην ανωτέρω Πρόταση 1) και 1 λωρίδα στάθμευσης. Το εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος αξιοποιείται ως πεζοδρόμιο (δηλ. προκύπτει ανάλογη διαπλάτυνση πεζοδρομίου).

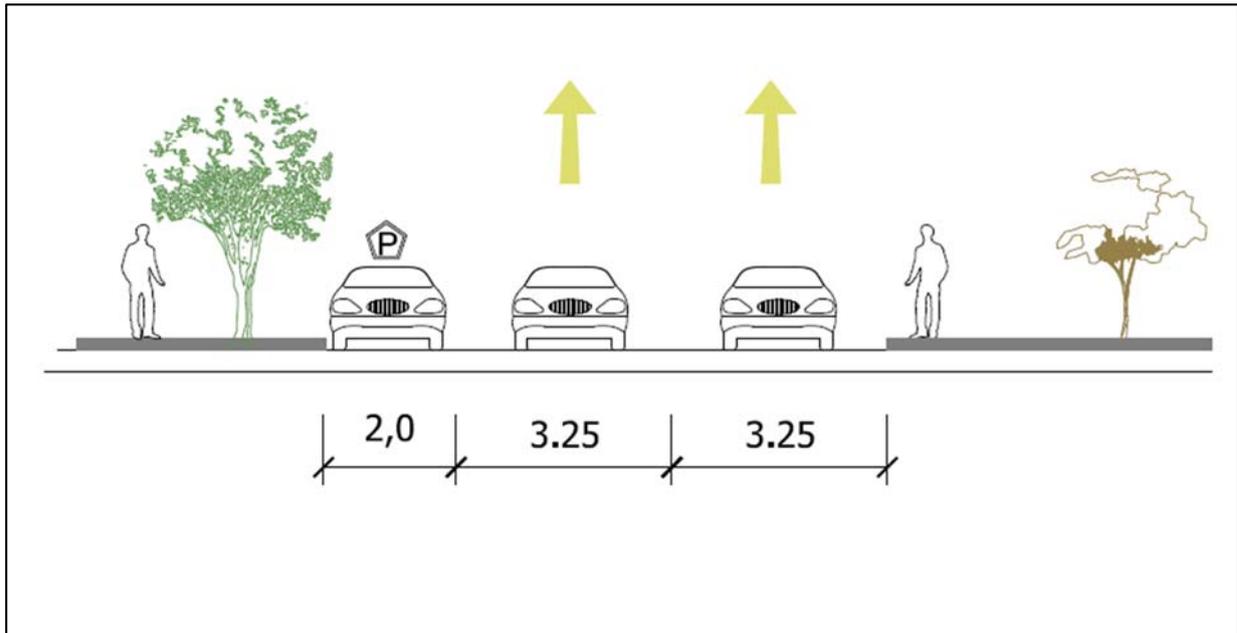
Σημειώνεται ότι στις Προκαταρκτικές Προτάσεις στο πλάτος του πεζοδρομίου που προκύπτει έχει τη δυνατότητα να χαραχθεί και διαδρομή ποδηλάτων είτε αποκλειστικής είτε κοινής χρήσης. Συνεπώς, αυτές οι παρεμβάσεις είναι συμβατές και με τις προτάσεις του εγκεκριμένου ΣΒΑΚ.

Στα επόμενα 2 Σχέδια παρουσιάζονται οι διατομές των 2 προτάσεων. Θα πρέπει σε αυτό το σημείο να τονισθεί ότι, μπορούν να εφαρμοσθούν οι ανωτέρω προτάσεις συνδυαστικά, ανά οδικό τμήμα περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου. Έτσι, π.χ. στην Πολυτεχνείου να παραμείνουν θέσεις στάθμευσης εκατέρωθεν του οδοστρώματος ενώ στην Δημοκρατίας (όπου υπάρχει σε κοντινή απόσταση πληθώρα θέσεων στάθμευσης επί της οδού και εκτός οδού) να καταργηθεί η στάθμευση στη μία πλευρά.

Σχέδιο 6. Διατομή οδού περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου – Κεντρικής Πλατείας (Πρόταση Α)



Σχέδιο 7. Διατομή οδού περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου – Κεντρικής Πλατείας (Πρόταση Β)



3.4.2.5 Διαβάσεις πεζών

Προτείνεται η εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης με κομβίο στις 2 πιο σημαντικές διαβάσεις πεζών. Στη διάβαση πεζών της Πολυτεχνείου (ύψος Νομαρχίας) και στη διάβαση πεζών της Δημοκρατίας (ύψος Δημαρχείου) η ενεργοποίηση της φωτεινής σηματοδότησης όταν οι πεζοί είναι παρόντες και πατούν το σχετικό κουμπί δημιουργεί αυξανόμενο αίσθημα ασφάλειας στους πεζούς.

Συνεπώς, οι πεζοί θα ομαδοποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα (ανάλογα την ώρα της ημέρας) και αντίστοιχα η διέλευση των οχημάτων από τα συγκεκριμένα σημεία θα διακόπτεται. Το πλεονέκτημα από αυτή την επέμβαση είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας.

3.5 Δημιουργία κυκλικών κόμβων

Στο πλαίσιο «βελτίωση οδικής ασφάλειας» οι προτάσεις στο εγκεκριμένο ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν τη δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout). Στο πλαίσιο της παρούσας εξετάστηκε η δημιουργία κυκλικών κόμβων στη συμβολή της Περιφερειακής με το παραλιακό μέτωπο, δηλ. με την οδό Μητροπολίτη Φωστήρη Παντελεήμονος (βόρεια σύνδεση) και με τη Λεωφ. Ενώσεως (νότια σύνδεση).

3.5.1 Κόμβος Περιφερειακή-Μητροπολίτη Φωστήρη Παντελεήμονος

Για τη διερεύνηση της κυκλοφοριακής και γεωμετρικής διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων στο διάστημα Ιουλίου-Αυγούστου 2025.



Πίνακας 6. Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εξόδου προς Βορρά

Hourly Data by Day Report

Site ID : GB83-04B

Description: Fostini Northbound

Date : From Sun, Jul 20 2025 to Mon, Jul 28 2025

	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	5 Day Av	7 Day Av
	20/07/2025	21/07/2025	22/07/2025	23/07/2025	24/07/2025	25/07/2025	26/07/2025	27/07/2025	28/07/2025	Average	Average
00:00 - 01:00		205	153	166	195	181	209	224	186	181	191
01:00 - 02:00		95	99	73	97	120	111	164	75	93	106
02:00 - 03:00		47	46	43	50	62	79	149	40	48	67
03:00 - 04:00		22	40	20	33	38	47	102	30	31	43
04:00 - 05:00		18	56	59	26	72	25	76	21	42	44
05:00 - 06:00		26	52	56	54	72	43	91	45	51	55
06:00 - 07:00		223	125	179	199	196	122	113	249	195	173
07:00 - 08:00		172	130	206	210	217	249	143	236	195	195
08:00 - 09:00		280	190	289	301	310	303	239	280	275	274
09:00 - 10:00		334	295	358	374	380	356	327	365	351	348
10:00 - 11:00		454	409	463	493	469	496	434	425	452	456
11:00 - 12:00		521	455	544	550	630	563	577	530	538	547
12:00 - 13:00		598	439	626	585	630	642	482	639	586	579
13:00 - 14:00		649	344	593	578	611	614	479	634	568	562
14:00 - 15:00		635	304	642	633	670	591	374		577	550
15:00 - 16:00		573	275	570	564	597	512	319		516	487
16:00 - 17:00		402	266	427	408	376	411	309		376	371
17:00 - 18:00		450	322	443	470	421	506	362		421	425
18:00 - 19:00		528	376	506	487	509	575	549		481	504
19:00 - 20:00		627	416	545	588	546	657	629		544	573
20:00 - 21:00	546	626	465	522	630	582	671	582		565	575
21:00 - 22:00	490	519	418	472	594	696	630	433		540	533
22:00 - 23:00	247	368	268	311	382	532	483	314		372	365
23:00 - 00:00	228	252	202	311	266	287	309	255		264	264
12,16,18 & 24 Totals											
07:00 - 19:00		5596	3805	5667	5653	5820	5818	4594		5337	5299
06:00 - 22:00		7591	5229	7385	7664	7840	7898	6351		7181	7153
06:00 - 24:00		8211	5699	8007	8312	8659	8690	6920		7817	7782
00:00 - 24:00		8624	6145	8424	8767	9204	9204	7726		8262	8289
AM Peak		11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00
Peak Volume		521	455	544	550	630	563	577	530	538	547
PM Peak		13:00	20:00	14:00	14:00	21:00	20:00	19:00		12:00	12:00
Peak Volume		649	465	642	633	696	671	629		586	579
12:00-18:00 Peak		13:00	12:00	14:00	14:00	14:00	12:00	12:00		12:00	12:00
Peak Volume		649	439	642	633	670	642	482		586	579
18:00-00:00 Peak		19:00	20:00	19:00	20:00	21:00	20:00	19:00		20:00	20:00
Peak Volume		627	465	545	630	696	671	629		565	575



Πίνακας 7. Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εισόδου προς Νότο

Hourly Data by Day Report

Site ID : GB83-04A

Description: Fostini Southbound

Date : From Sun, Jul 20 2025 to Wed, Jul 30 2025

	Sun 20/07/2025	Mon 21/07/2025	Tue 22/07/2025	Wed 23/07/2025	Thu 24/07/2025	Fri 25/07/2025	Sat 26/07/2025	Sun 27/07/2025	Mon 28/07/2025	Tue 29/07/2025	Wed 30/07/2025	5 Day Av Average	7 Day Av Average
00:00 - 01:00		328	267	337	340	356	429	618	469	385	379	358	405
01:00 - 02:00		144	190	102	170	132	218	328	214	153	134	155	189
02:00 - 03:00		77	115	61	68	92	68	228	85	70	66	79	99
03:00 - 04:00		80	103	60	40	69	47	102	33	36	66	61	65
04:00 - 05:00		47	92	40	27	67	23	106	33	46	60	52	55
05:00 - 06:00		90	79	51	80	97	102	103	93	78	87	82	88
06:00 - 07:00		277	112	291	299	272	286	167	384	332	339	288	271
07:00 - 08:00		576	241	639	569	578	408	228	679	639	701	578	504
08:00 - 09:00		755	210	775	708	771	640	305	929	868	1009	753	673
09:00 - 10:00		750	302	830	776	715	725	368	857	834	792	732	679
10:00 - 11:00		748	390	711	695	687	717	492	804	764	741	693	667
11:00 - 12:00		675	451	649	648	691	708	574	826	691	860	686	673
12:00 - 13:00		634	440	676	592	665	762	591	663	702	711	635	647
13:00 - 14:00		619	536	571	635	657	684	632	652	708	703	635	642
14:00 - 15:00		556	432	531	534	586	639	531	628	659	671	575	578
15:00 - 16:00		517	433	537	534	600	544	520	512	594		532	532
16:00 - 17:00		467	398	425	484	501	558	504	500	506		469	487
17:00 - 18:00		501	419	544	658	732	546	572	648	718		603	590
18:00 - 19:00		551	518	689	769	803	719	652	716	982		718	709
19:00 - 20:00		788	693	793	848	1052	794	886	966	1061		886	873
20:00 - 21:00	868	685	850	839	780	1027	1080	1193	941	1116		891	936
21:00 - 22:00	629	571	721	726	734	719	996	871	781	656		701	739
22:00 - 23:00	477	401	550	515	490	676	617	606	573	569		539	547
23:00 - 00:00	384	383	511	447	418	539	600	613	488	455		463	483
12,16,18 & 24 Totals													
07:00 - 19:00		7349	4770	7577	7602	7986	7650	5969	8414	8665		7609	7381
06:00 - 22:00		9670	7146	10226	10263	11056	10806	9086	11486	11830		10376	10198
06:00 - 24:00		10454	8207	11188	11171	12271	12023	10305	12547	12854		11378	11228
00:00 - 24:00		11220	9053	11839	11896	13084	12910	11790	13474	13622		12164	12128
AM Peak		08:00	11:00	09:00	09:00	08:00	09:00	00:00	08:00	08:00		08:00	09:00
Peak Volume		755	451	830	776	771	725	618	929	868		753	679
PM Peak		19:00	20:00	20:00	19:00	19:00	20:00	20:00	19:00	20:00		20:00	20:00
Peak Volume		788	850	839	848	1052	1080	1193	966	1116		891	936
12:00-18:00 Peak		12:00	13:00	12:00	17:00	18:00	12:00	13:00	12:00	17:00		13:00	12:00
Peak Volume		634	536	676	658	732	762	632	663	718		635	647
18:00-00:00 Peak		19:00	20:00	20:00	19:00	19:00	20:00	20:00	19:00	20:00		20:00	20:00
Peak Volume		788	850	839	848	1052	1080	1193	966	1116		891	936



Πίνακας 8. Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εισόδου προς Βορρά

Hourly Data by Day Report

Site ID : A.J04-03B

Description: Elenas Venizelou Northbound

Date : From Sun, Jul 20 2025 to Wed, Jul 30 2025

	Sun 20/07/2025	Mon 21/07/2025	Tue 22/07/2025	Wed 23/07/2025	Thu 24/07/2025	Fri 25/07/2025	Sat 26/07/2025	Sun 27/07/2025	Mon 28/07/2025	Tue 29/07/2025	Wed 30/07/2025	5 Day Av Average	7 Day Av Average
00:00 - 01:00		208	188	196	227	198	230	342	206	190	276	211	233
01:00 - 02:00		110	109	77	105	134	129	230	90	86	137	106	127
02:00 - 03:00		64	66	53	58	68	89	182	43	73	66	61	83
03:00 - 04:00		24	50	21	35	44	58	133	40	34	36	36	53
04:00 - 05:00		23	64	68	28	80	35	83	24	40	85	52	54
05:00 - 06:00		30	64	45	47	65	35	93	42	84	54	54	57
06:00 - 07:00		229	105	149	176	168	127	108	212	171	166	172	156
07:00 - 08:00		169	128	179	206	176	234	139	204	169	180	176	179
08:00 - 09:00		249	187	265	271	286	265	231	246	251	273	254	252
09:00 - 10:00		330	302	328	355	313	331	293	320	297	323	321	318
10:00 - 11:00		421	369	433	422	399	422	391	340	409	416	401	403
11:00 - 12:00		479	425	471	492	513	517	483	485	464	470	475	482
12:00 - 13:00		571	405	546	529	565	593	431	544	549	539	531	526
13:00 - 14:00		597	327	556	519	558	600	404	575	579	559	534	525
14:00 - 15:00		606	287	589	599	630	552	340	673	656	690	591	550
15:00 - 16:00		547	255	508	534	502	494	273	552	550		493	461
16:00 - 17:00		381	242	393	383	352	390	266	386	369		358	349
17:00 - 18:00		409	291	378	455	389	453	315	415	409		392	390
18:00 - 19:00		502	341	454	405	555	504	469	396	459		445	457
19:00 - 20:00		575	385	488	495	582	594	510	495	461		497	513
20:00 - 21:00	496	571	387	420	560	304	614	476	564	463		467	485
21:00 - 22:00	448	448	363	393	541	560	569	406	445	463		459	463
22:00 - 23:00	269	352	265	315	338	446	468	314	332	433		354	353
23:00 - 00:00	253	274	235	294	251	350	427	273	246	480		304	308
12,16,18 & 24 Totals													
07:00 - 19:00		5261	3559	5100	5170	5238	5355	4035	5136	5161		4970	4892
06:00 - 22:00		7084	4799	6550	6942	6852	7259	5535	6852	6719		6566	6509
06:00 - 24:00		7710	5299	7159	7531	7648	8154	6122	7430	7632		7224	7170
00:00 - 24:00		8169	5840	7619	8031	8237	8730	7185	7875	8139		7744	7775
AM Peak		11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00
Peak Volume		479	425	471	492	513	517	483	485	464	470	475	482
PM Peak		14:00	12:00	14:00	14:00	14:00	20:00	19:00	14:00	14:00		14:00	14:00
Peak Volume		606	405	589	599	630	614	510	673	656		591	550
12:00-18:00 Peak		14:00	12:00	14:00	14:00	14:00	13:00	12:00	14:00	14:00		14:00	14:00
Peak Volume		606	405	589	599	630	600	431	673	656		591	550
18:00-00:00 Peak		19:00	20:00	19:00	20:00	19:00	20:00	19:00	20:00	23:00		19:00	19:00
Peak Volume		575	387	488	560	582	614	510	564	480		497	513



Πίνακας 9. Κόμβος Περιφερειακή-Φωστήνη - Κυκλοφοριακός φόρτος εξόδου προς Νότο

Hourly Data by Day Report

Site ID : AJ04-03A

Description: Elenas Venizelou Southbound

Date : From Sun, Jul 20 2025 to Wed, Jul 30 2025

	Sun 20/07/2025	Mon 21/07/2025	Tue 22/07/2025	Wed 23/07/2025	Thu 24/07/2025	Fri 25/07/2025	Sat 26/07/2025	Sun 27/07/2025	Mon 28/07/2025	Tue 29/07/2025	Wed 30/07/2025	5 Day Av Average	7 Day Av Average
00:00 - 01:00		211	213	204	187	211	280	387	268	208	204	213	248
01:00 - 02:00		102	131	71	107	95	143	241	127	94	92	102	128
02:00 - 03:00		49	95	44	54	63	60	159	63	54	45	58	73
03:00 - 04:00		44	85	42	25	44	34	106	25	32	43	43	50
04:00 - 05:00		29	87	28	17	49	19	116	19	39	46	39	47
05:00 - 06:00		71	75	44	70	79	73	109	63	59	66	66	73
06:00 - 07:00		204	117	215	224	202	198	164	229	213	203	201	195
07:00 - 08:00		399	177	420	415	396	232	189	435	408	402	382	333
08:00 - 09:00		564	164	566	525	579	398	193	567	578	586	516	453
09:00 - 10:00		567	222	610	553	554	452	268	563	532	525	516	471
10:00 - 11:00		529	264	495	481	499	489	349	533	533	460	474	458
11:00 - 12:00		448	325	440	441	472	494	366	492	439	499	445	440
12:00 - 13:00		413	301	432	412	425	469	355	413	401	406	400	404
13:00 - 14:00		387	338	357	356	401	436	379	375	370	434	377	386
14:00 - 15:00		332	273	332	347	377	404	294	315	357	392	341	343
15:00 - 16:00		314	295	314	353	346	334	299	307	331		323	321
16:00 - 17:00		309	253	290	320	322	334	282	319	325		305	306
17:00 - 18:00		340	269	340	448	455	321	333	390	434		382	366
18:00 - 19:00		365	360	432	523	522	414	351	477	622		472	446
19:00 - 20:00		482	418	506	546	515	455	505	541	623		519	508
20:00 - 21:00	523	425	544	492	518	246	610	627	496	578		471	504
21:00 - 22:00	394	343	486	455	433	524	575	493	385	372		428	445
22:00 - 23:00	292	250	381	328	292	529	401	350	318	299		342	344
23:00 - 00:00	241	259	327	279	267	407	367	328	255	198		285	292
12,16,18 & 24 Totals													
07:00 - 19:00		4967	3241	5028	5174	5348	4777	3658	5186	5330		4933	4728
06:00 - 22:00		6421	4806	6696	6895	6835	6615	5447	6837	7116		6552	6380
06:00 - 24:00		6930	5514	7303	7454	7771	7383	6125	7410	7613		7179	7017
00:00 - 24:00		7436	6200	7736	7914	8312	7992	7243	7975	8099		7700	7636
AM Peak	09:00	11:00	09:00	09:00	08:00	11:00	00:00	08:00	08:00	08:00	08:00	09:00	09:00
Peak Volume	567	325	610	553	579	494	387	567	578	586		516	471
PM Peak	19:00	20:00	19:00	19:00	22:00	20:00	20:00	19:00	19:00	19:00		19:00	19:00
Peak Volume	482	544	506	546	529	610	627	541	623			519	508
12:00-18:00 Peak	12:00	13:00	12:00	17:00	17:00	12:00	13:00	12:00	17:00			12:00	12:00
Peak Volume	413	338	432	448	455	469	379	413	434			400	404
18:00-00:00 Peak	19:00	20:00	19:00	19:00	22:00	20:00	20:00	19:00	19:00			19:00	19:00
Peak Volume	482	544	506	546	529	610	627	541	623			519	508

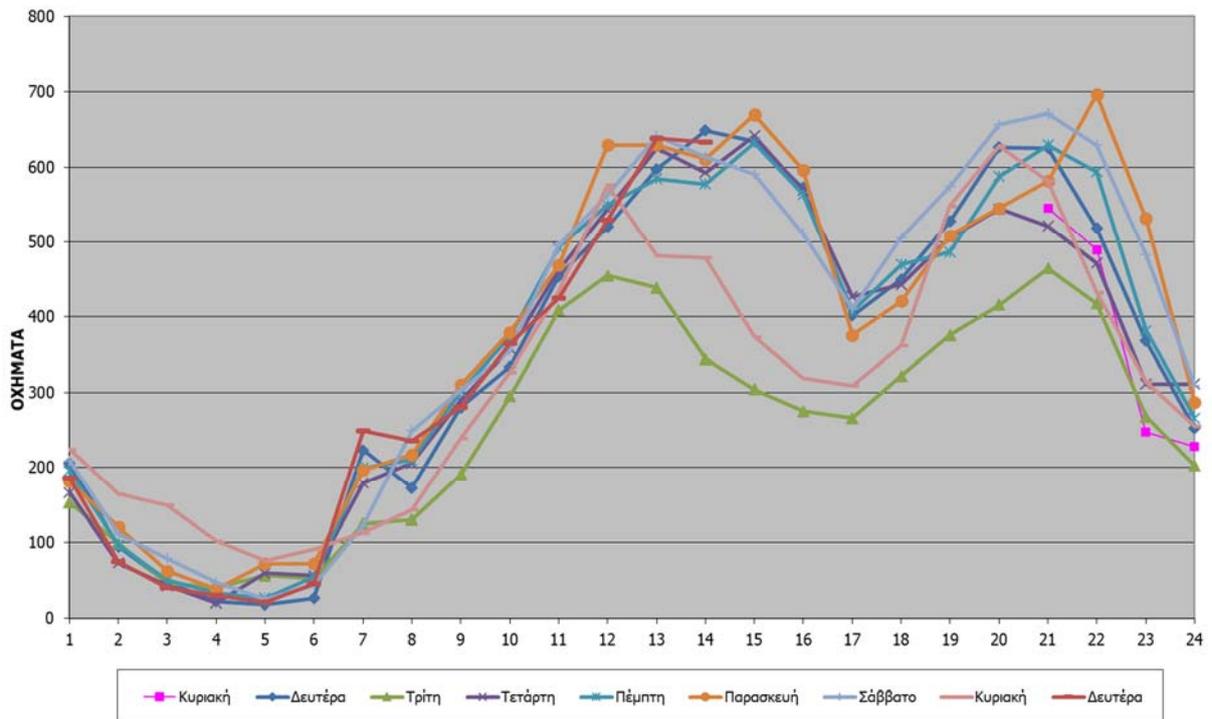
Στα επόμενα φαίνονται οι διακυμάνσεις των κυκλοφοριακών φόρτων ανά ημέρα.

Παρατηρείται το φαινόμενο η Τρίτη 22 Ιουλίου 2025 να μην ακολουθεί τις τάσεις των υπόλοιπων τυπικών ημερών. Αυτό συμβαίνει γιατί αυτή την ημέρα γιορτάζεται στη Χίο η εορτή της Αγίας Μαρκέλλας, οπότε θα πρέπει να εξαιρεθεί από την ανάλυση για τις τυπικές ημέρες της εβδομάδας.

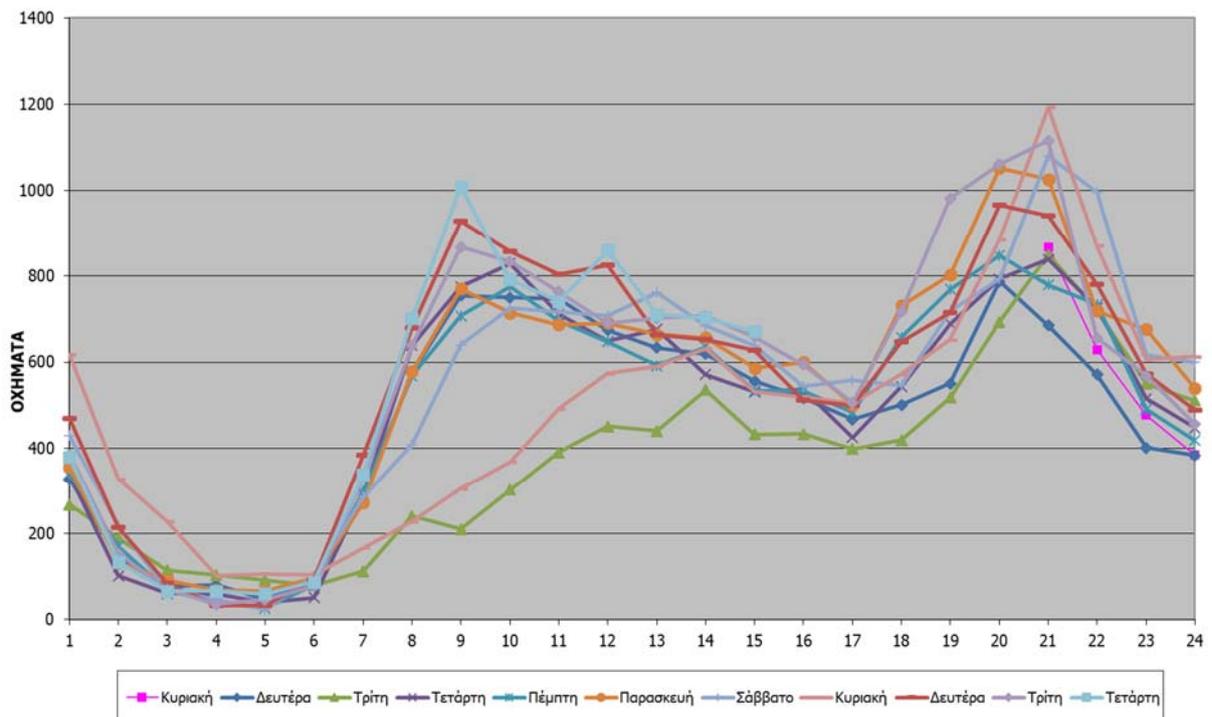




Διάγραμμα 6. Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εξόδου προς Βορρά)

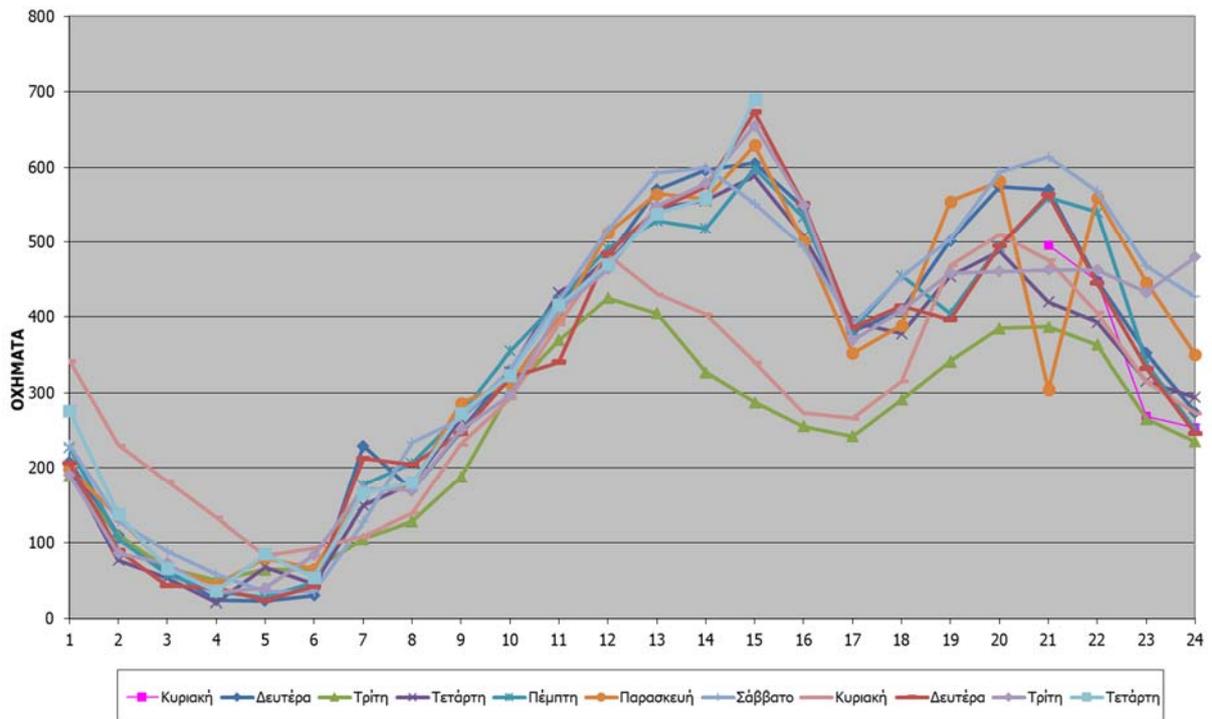


Διάγραμμα 7. Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εισόδου προς Νότο)

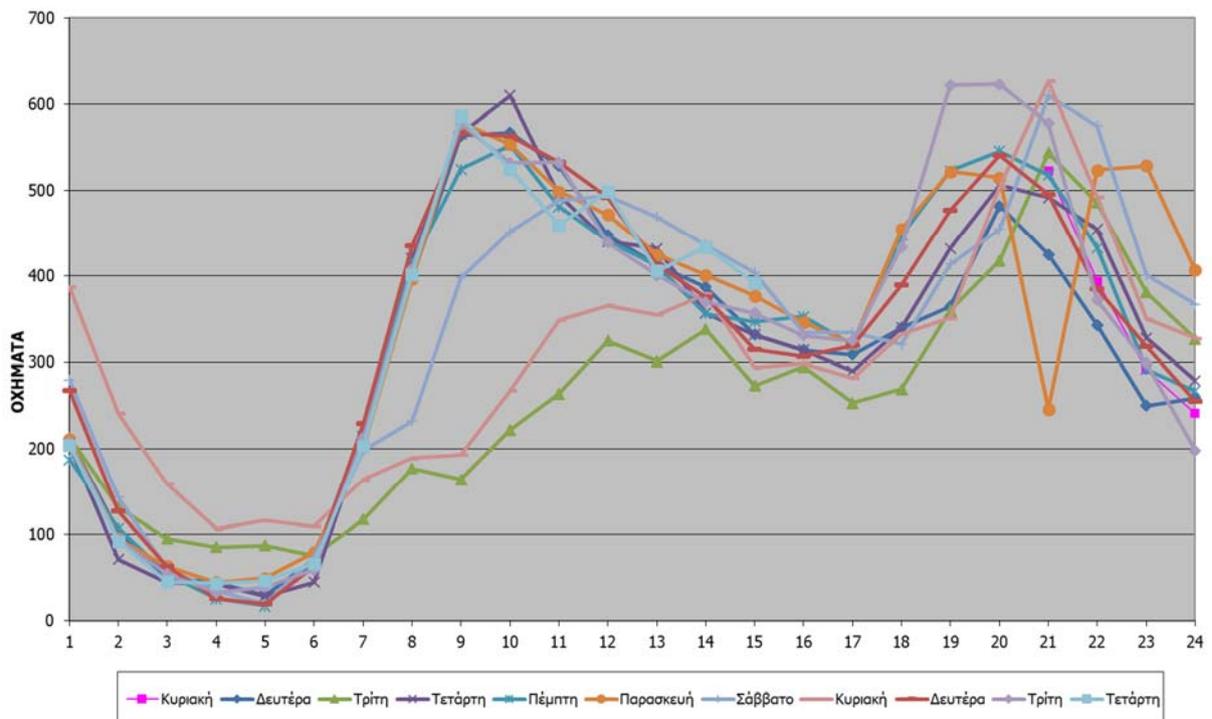




Διάγραμμα 8. Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εισόδου προς Βορρά)



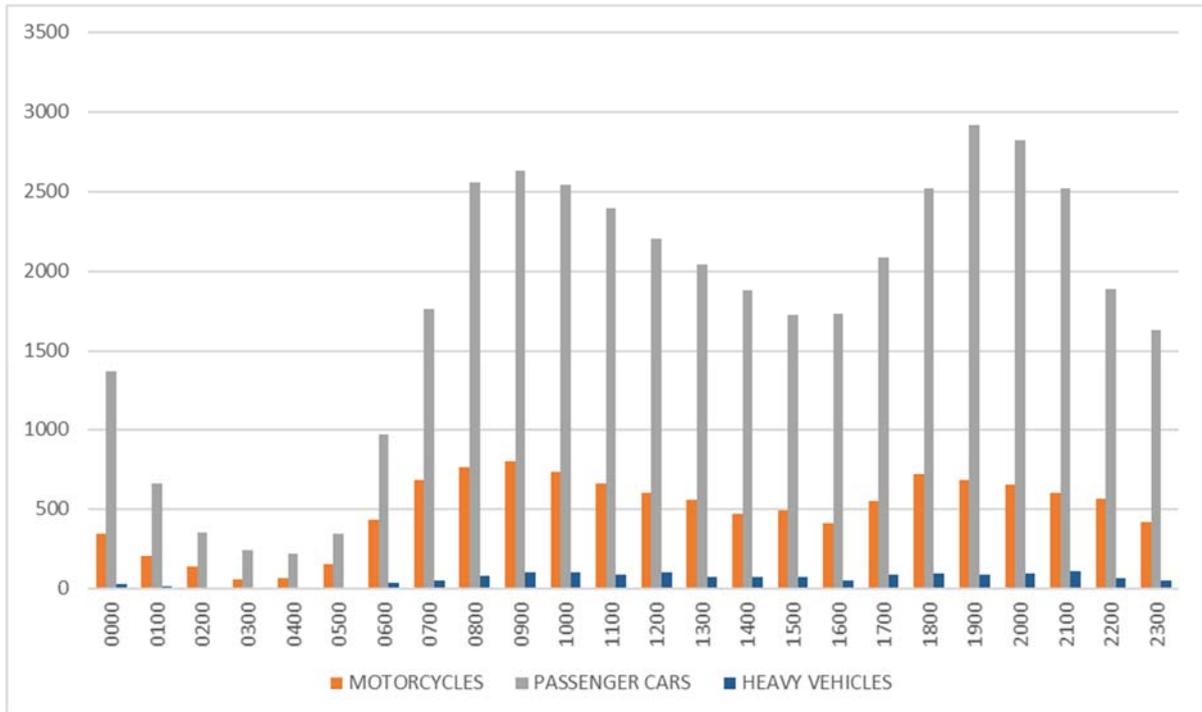
Διάγραμμα 9. Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου κόμβος Περιφερειακής – Φωστήνη (κλάδος εξόδου προς Νότο)





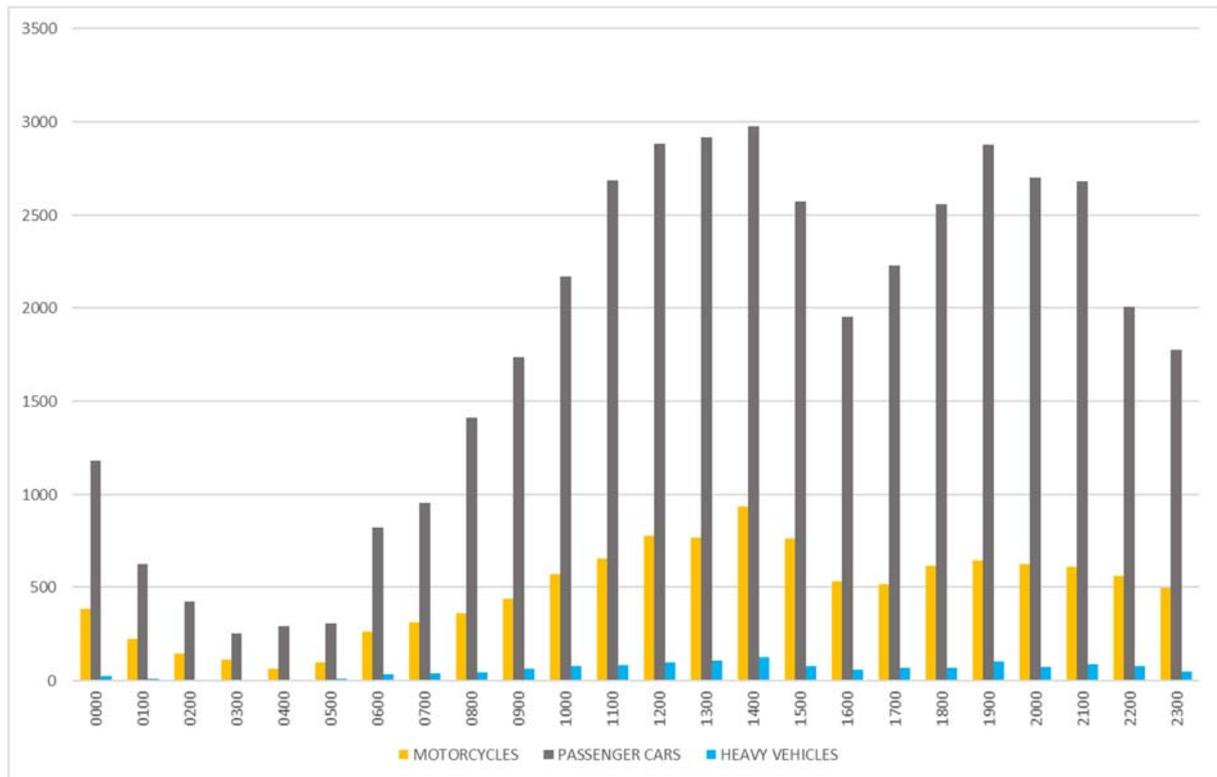
Παράλληλα με τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου έγινε και καταμέτρηση της σύνθεσης της κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση για 1 εβδομάδα στην Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος. Στα Διαγράμματα που ακολουθούν φαίνεται η ωριαία διακύμανση της κυκλοφορίας των διαφορετικών τύπων οχημάτων, ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Διάγραμμα 10. Ωριαία διακύμανση σύνθεσης της κυκλοφορίας από Βροντάδο προς Χίο





Διάγραμμα 11. Ωριαία διακύμανση σύνθεσης της κυκλοφορίας από Χίο προς Βροντάδο



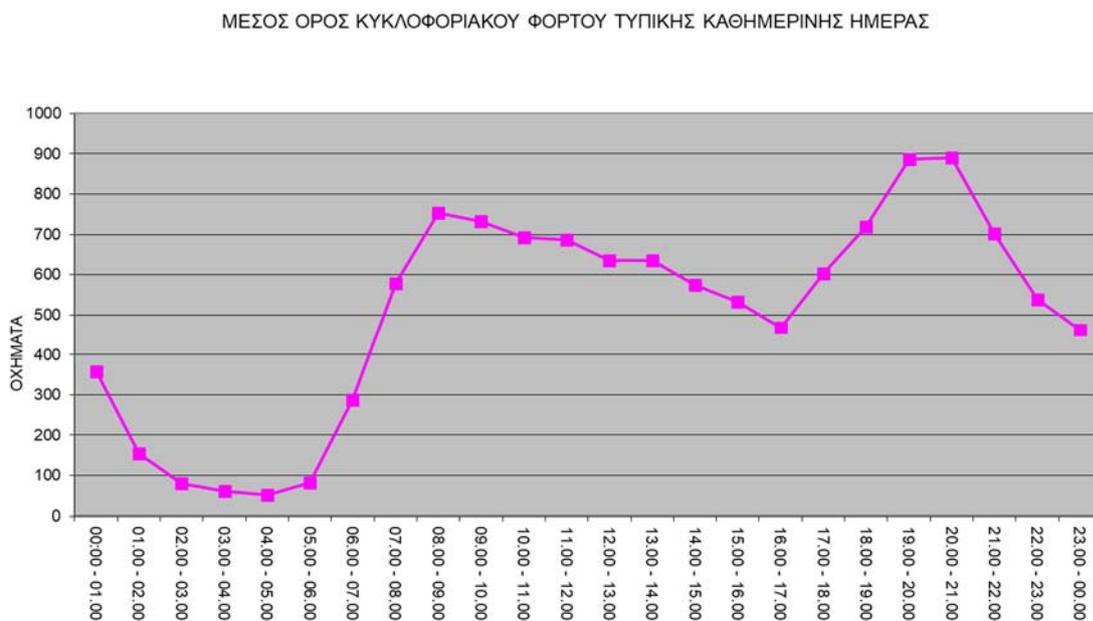
Εφαρμόζοντας την ανάλυση για την τυπική καθημερινή ημέρας της περιόδου αιχμής, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στους κλάδους του κόμβου φαίνονται στα ακόλουθα Γραφήματα. Στα ακόλουθα Γραφήματα απεικονίζεται ο μέσος όρος κάθε ώρας των μετρημένων τυπικών ημερών.



Γράφημα 7. Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Περιφερειακή προς Βορρά

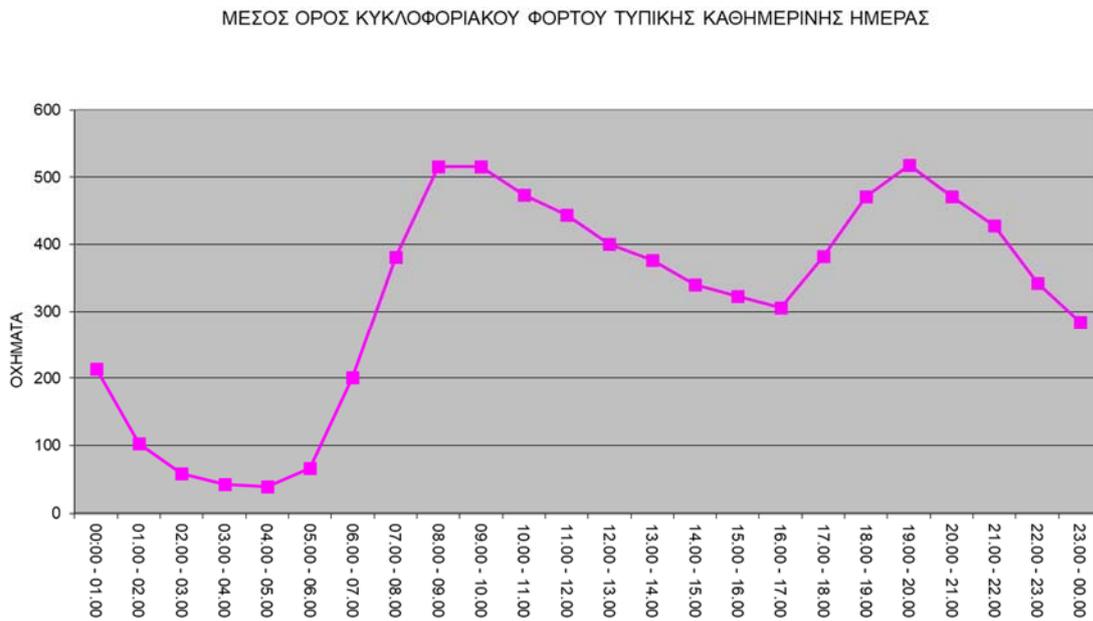


Γράφημα 8. Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Βορρά προς Περιφερειακή





Γράφημα 9. Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Περιφερειακή προς Νότο



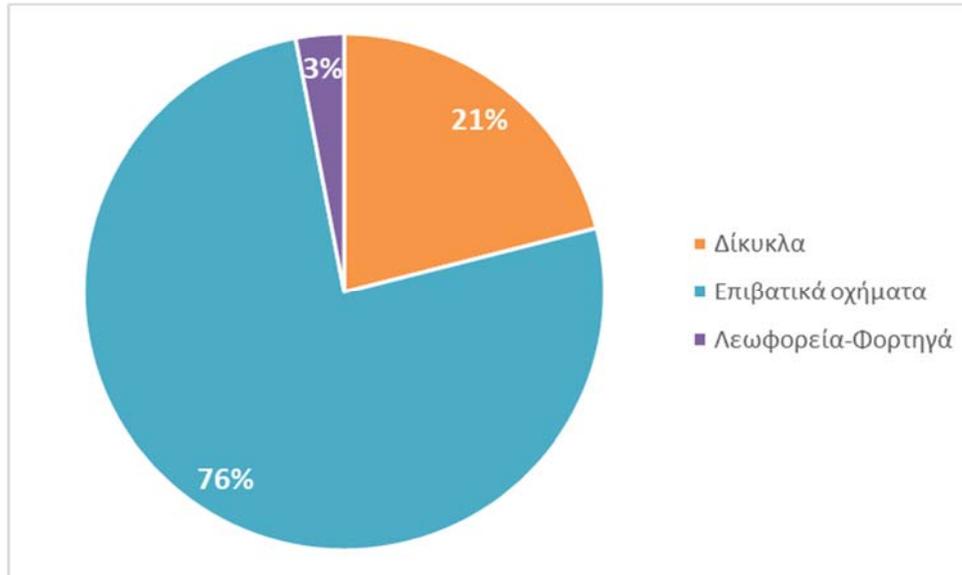
Γράφημα 10. Οδός Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος, κατεύθυνση από Νότο προς Περιφερειακή





Η σύνθεση της κυκλοφορίας μετρήθηκε στον συγκεκριμένο κόμβο και τα αποτελέσματα των μετρήσεων φαίνονται στο επόμενο Διάγραμμα.

Διάγραμμα 12. Σύνθεση της κυκλοφορίας στον ισόπεδο κόμβο Περιφερειακή-Μητροπολίτη Φωστήνη

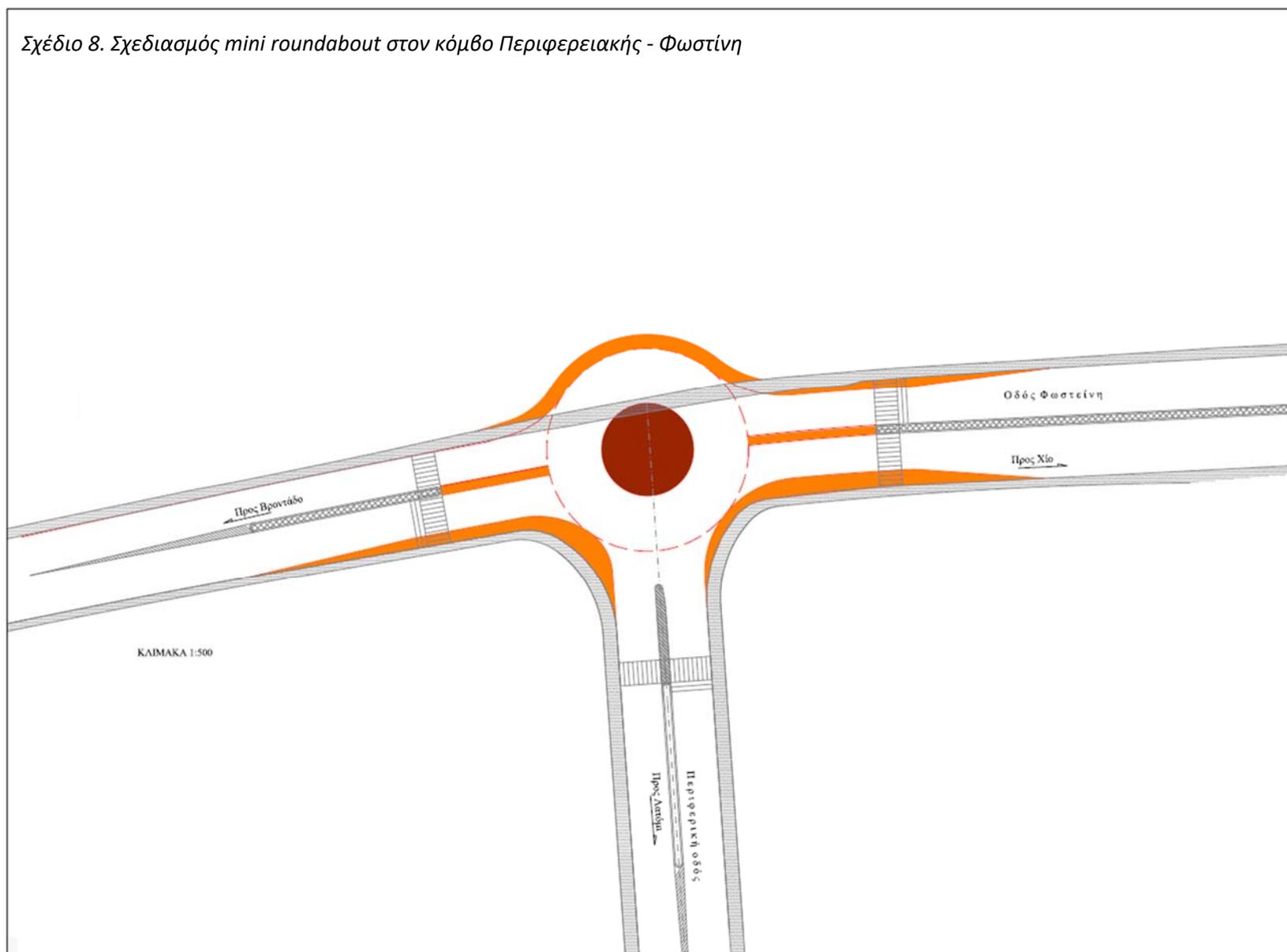


Από την Τεχνική Υπηρεσία διατέθηκε στην ομάδα μελέτης το τοπογραφικό υπόβαθρο του εν λόγω κόμβου. Όπως είναι εκ πρώτης όψεως εμφανές, κυκλικός κόμβος δεν μπορεί να διαμορφωθεί χωρίς να υπάρχει επέκταση προς τη μεριά της θάλασσας (δηλαδή επέκταση του χερσαίου εδάφους).

Κατ'αρχήν, λόγω των μικρών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του κόμβου, σχεδιάστηκε ένα mini roundabout. Στη συγκεκριμένη κατηγορία κυκλικών κόμβων, ο εσωτερικός κύκλος είναι πλήρως υπερβατός από όλα τα οχήματα. Στο επόμενο Σχέδιο παρουσιάζεται ο σχεδιασμός του μικρού κυκλικού κόμβου.



Σχέδιο 8. Σχεδιασμός mini roundabout στον κόμβο Περιφερειακής - Φωστήνη





Υπολογίζοντας την κυκλοφοριακή ικανότητα του mini roundabout που σχεδιάστηκε και φαίνεται στο προηγούμενο Σχέδιο, προκύπτει ότι δεν μπορεί να εξυπηρετήσει άνω των 10.000 οχημάτων ανά ημέρα.

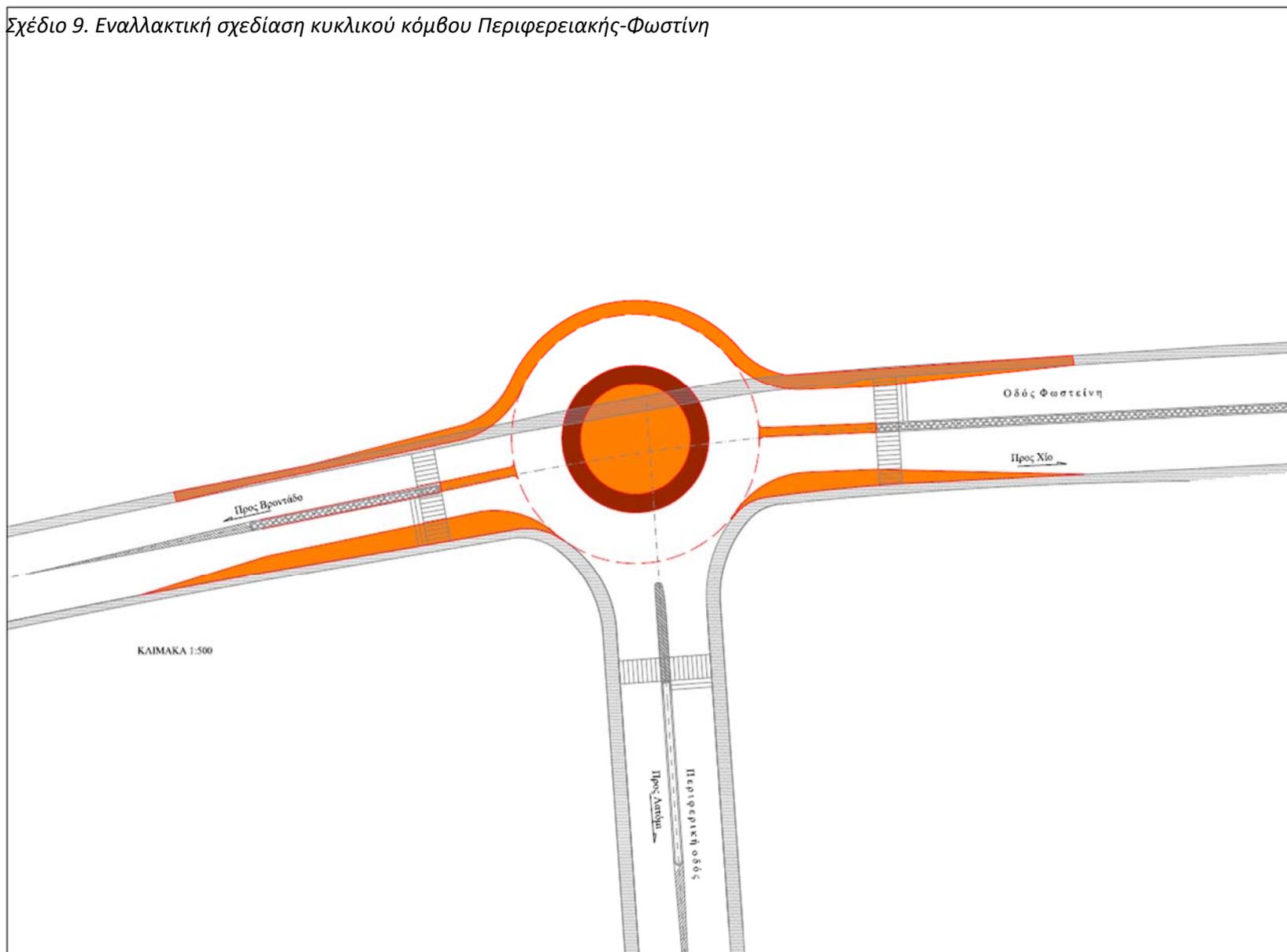
Λαμβάνοντας υπόψη τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τη σύνθεση της κυκλοφορίας που έχουν καταγραφεί στις 2 από τις 3 προσβάσεις του ισόπεδου κόμβου της Περιφερειακής με την Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος, προκύπτει ότι ο ανωτέρω σχεδιασμός δεν μπορεί να εξυπηρετήσει την υφιστάμενη κυκλοφορία, η οποία είναι άνω των 17.000 ΜΕΑ/ημέρα.

Στο Σχέδιο 9 έχει σχεδιαστεί ένας μεγαλύτερος κυκλικός κόμβος (roundabout) με υπερβατή ζώνη (arpon). Ο εσωτερικός κύκλος έχει διάμετρο 10μ. ενώ η περιμετρική περιοχή (πιο σκουρόχρωμος σχεδιασμός) είναι υπερβατή επιφάνεια. Και σε αυτή την περίπτωση (όπως και στην περίπτωση του mini roundabout) είναι απαραίτητη η επέκταση προς τη θάλασσα της χερσαίας ζώνης, διαδικασία η οποία απαιτεί χρονοβόρες διαδικασίες και εγκρίσεις.

Η κυκλοφοριακή ικανότητα του κυκλικού κόμβου που φαίνεται στο Σχέδιο 9 ανέρχεται στα 20.000 οχήματα/ημέρα η οποία είναι μεγαλύτερη της υφιστάμενης κυκλοφορίας που διέρχεται από τον συγκεκριμένο κόμβο. Όμως, λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμήσεις για τη μελλοντική κυκλοφοριακή κατάσταση του νησιού είναι αντιληπτό ότι ο σχεδιασμός δεν θα είναι επαρκής για να εξυπηρετήσει τις μελλοντικές ανάγκες.



Σχέδιο 9. Εναλλακτική σχεδίαση κυκλικού κόμβου Περιφερειακής-Φωστήνη





3.5.2 Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφόρος Ενώσεως

Για τη διερεύνηση της κυκλοφοριακής και γεωμετρικής διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων στο διάστημα Ιουλίου-Αυγούστου 2025 στις προσβάσεις του συγκεκριμένου κόμβου.

Στους επόμενους Πίνακες παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων για τους κλάδους εισόδου και εξόδου στον κόμβο της Λεωφ. Ενώσεως. Σημειώνεται ότι οι φόρτοι του βόρειου κλάδου της Λεωφ. Ενώσεως περιλαμβάνουν και τις δεξιές στροφές προς Περιφερειακή.

Πίνακας 10. Βόρειος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Νότο

Hourly Data by Day Report

Site ID : GB84-05A

Description: Enoseos Ave.-Southbound (inner Perifereiaki)

Date : From Sun, Jul 20 2025 to Mon, Jul 28 2025

	Sun 20/07/2025	Mon 21/07/2025	Tue 22/07/2025	Wed 23/07/2025	Thu 24/07/2025	Fri 25/07/2025	Sat 26/07/2025	Sun 27/07/2025	Mon 28/07/2025	5 Day Av Average	7 Day Av Average
00:00 - 01:00		258	261	256	280	305	413	395	340	283	318
01:00 - 02:00		180	150	115	145	146	234	251	174	152	178
02:00 - 03:00		76	103	62	82	79	117	208	95	83	106
03:00 - 04:00		49	54	41	53	72	90	146	40	52	71
04:00 - 05:00		38	142	121	42	129	42	64	34	84	75
05:00 - 06:00		69	97	163	97	147	60	61	87	110	96
06:00 - 07:00		368	161	292	307	291	213	145	450	312	274
07:00 - 08:00		483	240	462	527	450	514	199	511	446	420
08:00 - 09:00		541	229	573	591	537	440	241	599	512	463
09:00 - 10:00		674	299	619	600	570	613	316	669	572	541
10:00 - 11:00		714	438	820	742	714	681	507	751	697	667
11:00 - 12:00		1005	625	1056	909	827	944	672	1008	905	877
12:00 - 13:00		984	575	924	931	1066	952	576	990	912	869
13:00 - 14:00		988	537	959	891	1008	863	544		877	827
14:00 - 15:00		1017	523	919	996	944	768	387		880	793
15:00 - 16:00		755	446	739	743	750	569	330		687	619
16:00 - 17:00		523	275	486	496	439	506	326		444	436
17:00 - 18:00		536	356	535	551	598	507	416		515	500
18:00 - 19:00		530	313	610	588	618	509	383		532	507
19:00 - 20:00		573	437	642	674	649	575	448		595	571
20:00 - 21:00		549	412	601	728	765	611	517		611	598
21:00 - 22:00	582	581	478	538	759	708	660	571		613	610
22:00 - 23:00	387	402	414	458	490	593	587	480		471	475
23:00 - 00:00	390	352	415	457	399	484	455	457		421	425
12,16,18 & 24 Totals											
07:00 - 19:00		8750	4856	8702	8565	8521	7866	4897		7976	7520
06:00 - 22:00		10821	6344	10775	11033	10934	9925	6578		10106	9573
06:00 - 24:00		11575	7173	11690	11922	12011	10967	7515		10999	10473
00:00 - 24:00		12245	7980	12448	12621	12889	11923	8640		11763	11316
AM Peak		11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00
Peak Volume		1005	625	1056	909	827	944	672	1008	905	877
PM Peak		14:00	12:00	13:00	14:00	12:00	12:00	12:00		14:00	12:00
Peak Volume		1017	575	959	996	1066	952	576		912	869
12:00-18:00 Peak		14:00	12:00	13:00	14:00	12:00	12:00	12:00		14:00	12:00
Peak Volume		1017	575	959	996	1066	952	576		912	869
18:00-00:00 Peak		21:00	21:00	19:00	21:00	20:00	21:00	21:00		21:00	21:00
Peak Volume		581	478	642	759	765	660	571		613	610



Πίνακας 11. Βόρειος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Βορρά

Hourly Data by Day Report

Site ID : GB84-05B

Description: Enoseos Ave.-Northbound (inner Perifereiaki)

Date : From Sun, Jul 20 2025 to Mon, Jul 28 2025

	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	5 Day Av	7 Day Av
	20/07/2025	21/07/2025	22/07/2025	23/07/2025	24/07/2025	25/07/2025	26/07/2025	27/07/2025	28/07/2025	Average	Average
00:00 - 01:00		214	159	203	236	254	273	304	250	219	239
01:00 - 02:00		125	88	63	86	101	132	196	103	94	114
02:00 - 03:00		52	43	41	65	32	66	169	49	47	67
03:00 - 04:00		25	45	38	28	51	38	120	45	39	50
04:00 - 05:00		15	26	57	30	52	17	62	34	36	37
05:00 - 06:00		55	43	73	65	83	69	60	67	64	64
06:00 - 07:00		219	78	177	241	206	186	117	284	201	187
07:00 - 08:00		417	166	485	501	448	325	197	498	419	374
08:00 - 09:00		645	221	685	698	622	484	244	707	596	530
09:00 - 10:00		616	263	608	666	630	539	259	707	582	529
10:00 - 11:00		688	318	757	681	695	637	399	740	647	610
11:00 - 12:00		720	356	811	822	684	764	411	909	717	680
12:00 - 13:00		662	356	762	684	792	768	374	864	687	654
13:00 - 14:00		606	297	693	714	789	653	326		620	583
14:00 - 15:00		601	344	650	725	692	527	305		602	549
15:00 - 16:00		477	269	532	528	551	441	325		471	446
16:00 - 17:00		364	293	376	401	434	417	311		374	371
17:00 - 18:00		449	323	401	506	520	370	357		440	418
18:00 - 19:00		594	406	571	695	780	557	489		609	585
19:00 - 20:00		590	556	691	726	751	655	634		663	658
20:00 - 21:00		649	569	754	790	800	715	675		712	707
21:00 - 22:00	593	523	536	588	670	712	664	608		606	610
22:00 - 23:00	404	376	348	462	451	487	494	472		425	434
23:00 - 00:00	333	263	309	413	263	369	405	411		323	340
12,16,18 & 24 Totals											
07:00 - 19:00		6839	3612	7331	7621	7637	6482	3997		6764	6328
06:00 - 22:00		8820	5351	9541	10048	10106	8702	6031		8945	8490
06:00 - 24:00		9459	6008	10416	10762	10962	9601	6914		9694	9265
00:00 - 24:00		9945	6412	10891	11272	11535	10196	7825		10193	9836
AM Peak		11:00	11:00	11:00	11:00	10:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00
Peak Volume		720	356	811	822	695	764	411	909	717	680
PM Peak		12:00	20:00	12:00	20:00	20:00	12:00	20:00		20:00	20:00
Peak Volume		662	569	762	790	800	768	675		712	707
12:00-18:00 Peak		12:00	12:00	12:00	14:00	12:00	12:00	12:00		12:00	12:00
Peak Volume		662	356	762	725	792	768	374		687	654
18:00-00:00 Peak		20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00		20:00	20:00
Peak Volume		649	569	754	790	800	715	675		712	707





Πίνακας 12. Νότιος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Νότο

Hourly Data by Day Report

Site ID : BJ33-06A
Description: Enoseos Ave.-Southbound (outer Perifereiakí)
Date : From Sun, Jul 20 2025 to Wed, Jul 30 2025

	Sun 20/07/2025	Mon 21/07/2025	Tue 22/07/2025	Wed 23/07/2025	Thu 24/07/2025	Fri 25/07/2025	Sat 26/07/2025	Sun 27/07/2025	Mon 28/07/2025	Tue 29/07/2025	Wed 30/07/2025	5 Day Av Average	7 Day Av Average
00:00 - 01:00		271	248	252	281	311	394	366	303	279	458	300	323
01:00 - 02:00		177	149	104	136	133	224	229	152	143	175	146	169
02:00 - 03:00		65	91	56	80	70	97	179	81	61	85	74	92
03:00 - 04:00		49	52	38	54	62	81	108	39	61	46	50	63
04:00 - 05:00		35	133	114	36	117	42	57	35	71	135	85	75
05:00 - 06:00		76	60	120	99	131	72	62	86	174	131	110	97
06:00 - 07:00		403	155	309	325	298	242	155	425	301	321	317	283
07:00 - 08:00		536	260	543	600	492	515	209	568	539	544	510	468
08:00 - 09:00		690	265	647	640	655	541	263	660	649	661	608	549
09:00 - 10:00		816	324	768	713	703	720	360	783	690	734	691	648
10:00 - 11:00		871	522	908	895	799	813	546	907	751	845	812	774
11:00 - 12:00		1080	648	1041	935	932	1006	700	1010	1019	1004	959	928
12:00 - 13:00		1056	620	992	970	1022	994	604	1103	951	1016	966	918
13:00 - 14:00		1024	564	977	935	1019	956	603	1041	1031	997	949	900
14:00 - 15:00		1026	501	940	1018	970	894	410	1045	1064	1000	946	862
15:00 - 16:00		816	304	824	780	797	608	343	896	824	892	767	683
16:00 - 17:00		573	296	544	553	502	537	341	633	587	592	535	508
17:00 - 18:00		616	377	621	636	638	569	440	602	597	670	595	569
18:00 - 19:00		632	358	726	688	721	607	407	744	666		648	608
19:00 - 20:00		649	499	753	748	731	641	463	806	758		706	662
20:00 - 21:00		628	436	640	794	776	623	556	729	765		681	655
21:00 - 22:00	599	583	494	548	713	768	706	588	549	662		617	621
22:00 - 23:00	398	361	414	445	469	581	561	455	473	510		465	467
23:00 - 00:00	384	335	398	443	377	469	428	427	355	530		415	415
12,16,18 & 24 Totals													
07:00 - 19:00		9736	5039	9531	9363	9250	8760	5226	9992	9368		8985	8416
06:00 - 22:00		11999	6623	11781	11943	11823	10972	6988	12501	11854		11307	10637
06:00 - 24:00		12695	7435	12669	12789	12873	11961	7870	13329	12894		12187	11518
00:00 - 24:00		13368	8168	13353	13475	13697	12871	8871	14025	13683		12951	12337
AM Peak		11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00
Peak Volume		1080	648	1041	935	932	1006	700	1010	1019	1004	959	928
PM Peak		12:00	12:00	12:00	14:00	12:00	12:00	12:00	12:00	14:00		12:00	12:00
Peak Volume		1056	620	992	1018	1022	994	604	1103	1064		966	918
12:00-18:00 Peak		12:00	12:00	12:00	14:00	12:00	12:00	12:00	12:00	14:00		12:00	12:00
Peak Volume		1056	620	992	1018	1022	994	604	1103	1064		966	918
18:00-00:00 Peak		19:00	19:00	19:00	20:00	20:00	21:00	21:00	19:00	20:00		19:00	19:00
Peak Volume		649	499	753	794	776	706	588	806	765		706	662



Πίνακας 13. Νότιος κλάδος Λ. Ενώσεως – κατεύθυνση προς Βορρά

Hourly Data by Day Report

Site ID : BJ33-06B
Description: Enoseos Ave.-Northbound (outer Perifereiaki)
Date : From Sun, Jul 20 2025 to Wed, Jul 30 2025

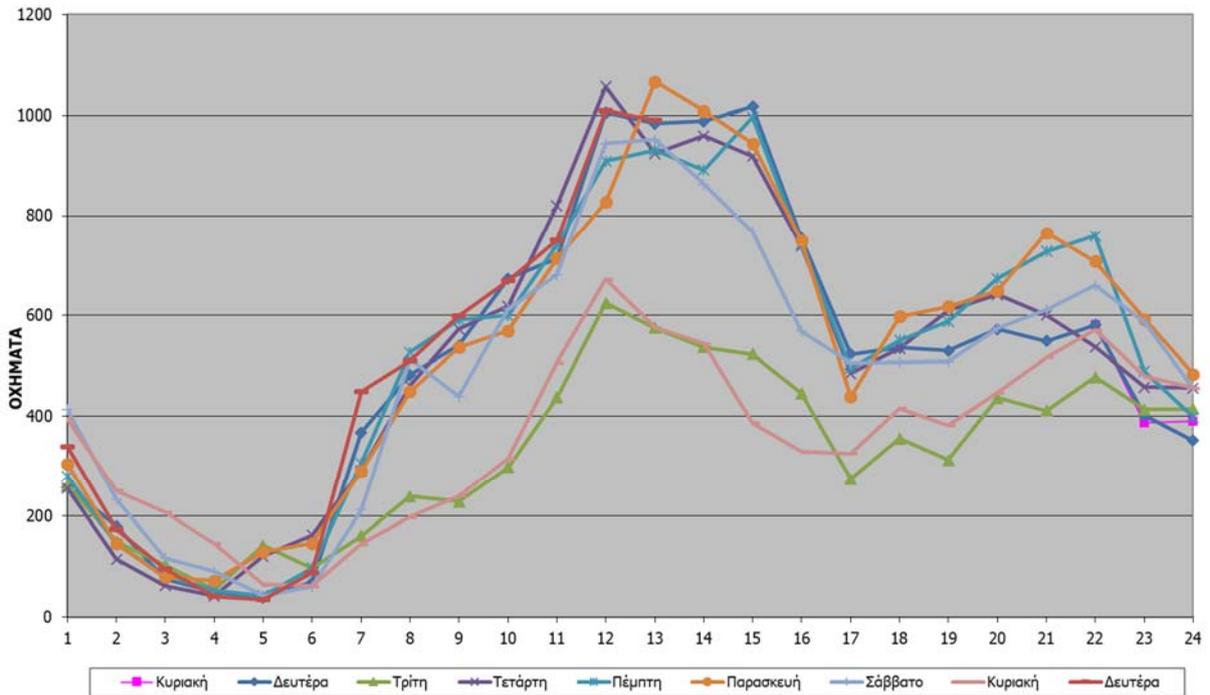
	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	5 Day Av	7 Day Av
	20/07/2025	21/07/2025	22/07/2025	23/07/2025	24/07/2025	25/07/2025	26/07/2025	27/07/2025	28/07/2025	29/07/2025	30/07/2025	Average	Average
00:00 - 01:00		228	187	265	253	265	313	322	270	248	218	242	263
01:00 - 02:00		154	108	79	94	111	141	231	115	115	103	110	132
02:00 - 03:00		72	52	52	79	35	70	216	57	33	52	54	79
03:00 - 04:00		31	47	44	31	50	43	140	53	44	49	44	57
04:00 - 05:00		16	32	49	38	46	25	79	40	51	52	41	44
05:00 - 06:00		68	45	85	75	66	74	75	93	88	69	74	74
06:00 - 07:00		288	118	223	288	247	220	121	310	242	239	244	223
07:00 - 08:00		661	210	688	619	624	367	236	658	641	686	598	514
08:00 - 09:00		1057	279	909	893	880	665	307	1004	1009	987	877	765
09:00 - 10:00		1042	353	887	924	926	744	330	945	847	844	846	758
10:00 - 11:00		1113	433	1147	974	992	914	484	1139	929	936	958	884
11:00 - 12:00		1050	487	1080	979	958	1001	470	1040	936	934	933	877
12:00 - 13:00		965	446	1033	881	944	1056	417	1067	867	900	888	845
13:00 - 14:00		825	377	877	893	961	810	402	839	837	904	814	755
14:00 - 15:00		807	385	751	817	849	672	370	825	784	806	753	687
15:00 - 16:00		698	358	694	709	686	649	391	755	746	758	676	631
16:00 - 17:00		495	377	523	556	596	515	376	580	611	531	534	508
17:00 - 18:00		640	395	525	672	697	511	476	662	722	637	619	583
18:00 - 19:00		824	490	739	945	1131	745	655	778	983		841	801
19:00 - 20:00		809	690	849	1027	1030	852	814	924	1037		909	888
20:00 - 21:00		919	683	982	1002	1002	871	867	1186	1219		999	962
21:00 - 22:00	886	710	637	736	734	837	753	745	943	879		782	786
22:00 - 23:00	583	467	442	610	542	556	559	547	538	446		514	528
23:00 - 00:00	422	298	378	435	328	436	501	478	374	363		373	400
12,16,18 & 24 Totals													
07:00 - 19:00		10177	4590	9853	9862	10244	8649	4914	10292	9912		9337	8607
06:00 - 22:00		12903	6718	12643	12913	13360	11345	7461	13655	13289		12272	11465
06:00 - 24:00		13668	7538	13688	13783	14352	12405	8486	14567	14098		13159	12394
00:00 - 24:00		14237	8009	14262	14353	14925	13071	9549	15195	14677		13723	13043
AM Peak	10:00	11:00	10:00	11:00	10:00	11:00	10:00	10:00	08:00	08:00	08:00	10:00	11:00
Peak Volume	1113	487	1147	979	992	1001	484	1139	1009	987		958	884
PM Peak	12:00	19:00	12:00	19:00	18:00	12:00	20:00	20:00	20:00			20:00	20:00
Peak Volume	965	690	1033	1027	1131	1056	867	1186	1219			999	962
12:00-18:00 Peak	12:00	12:00	12:00	13:00	13:00	12:00	17:00	12:00	12:00			12:00	12:00
Peak Volume	965	446	1033	893	961	1056	476	1067	867			888	845
18:00-00:00 Peak	20:00	19:00	20:00	19:00	18:00	20:00	20:00	20:00	20:00			20:00	20:00
Peak Volume	919	690	982	1027	1131	871	867	1186	1219			999	962

Στα επόμενα Διαγράμματα φαίνεται η ημερήσια διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο Περιφερειακής & Λεωφ. Ενώσεως ανά κλάδο της Λεωφ. Ενώσεως.

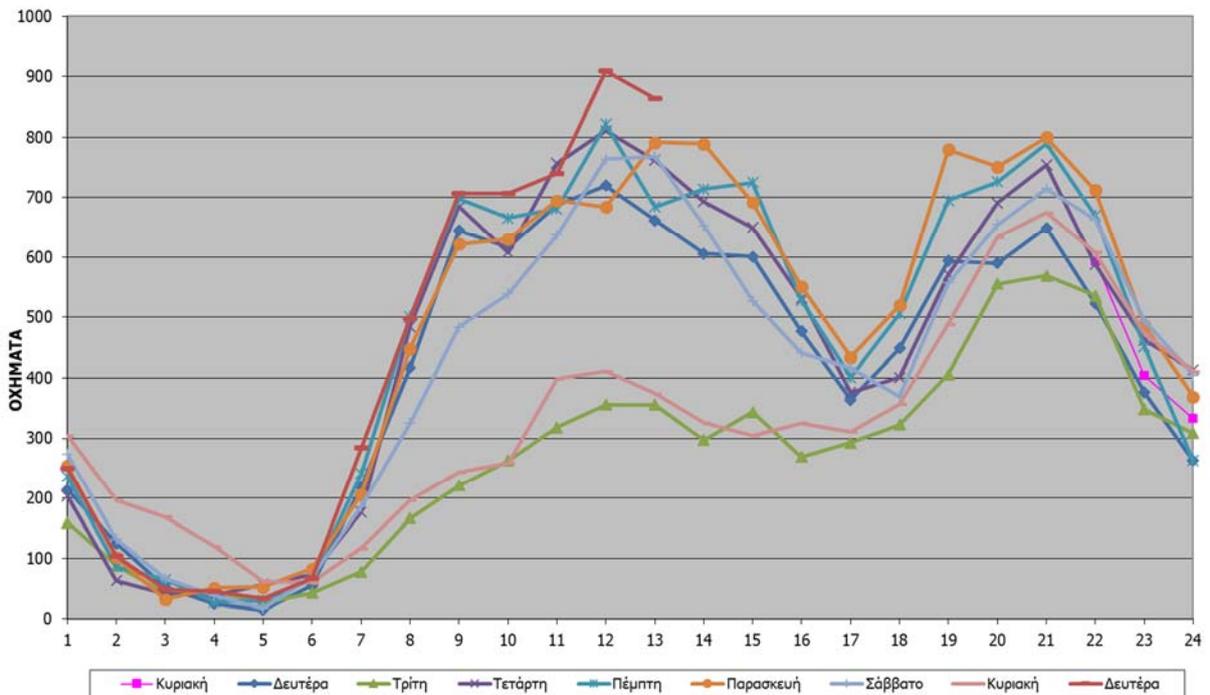




Διάγραμμα 13. Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως είσοδος από Βορρά

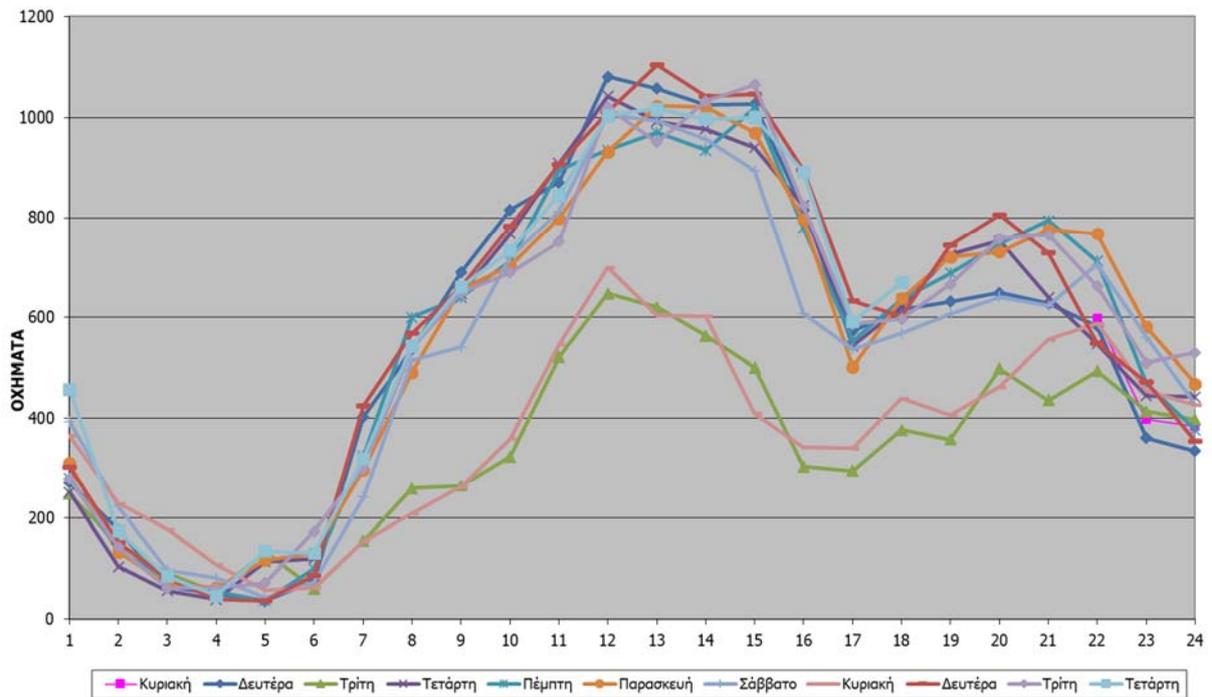


Διάγραμμα 14. Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως έξοδος προς Βορρά

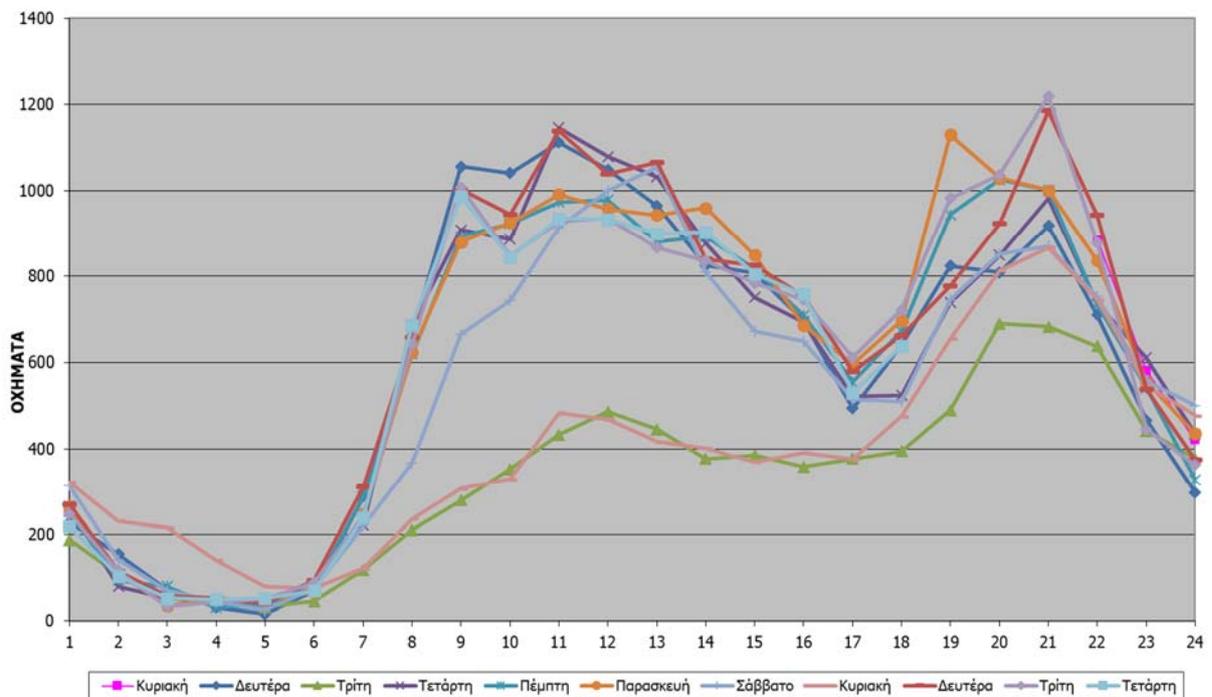




Διάγραμμα 15. Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως έξοδος προς Νότο



Διάγραμμα 16. Ημερήσια διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου – Λ. Ενώσεως είσοδος από Νότο





Εφαρμόζοντας την ανάλυση για την τυπική καθημερινή ημέρας της περιόδου αιχμής, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στους κλάδους του κόμβου φαίνονται στα ακόλουθα Γραφήματα. Στα ακόλουθα Γραφήματα απεικονίζεται ο μέσος όρος κάθε ώρας των μετρημένων τυπικών ημερών.

Γράφημα 11. Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Βόρειος κλάδος – κατεύθυνση προς Νότο



Γράφημα 12. Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Βόρειος κλάδος – κατεύθυνση προς Βορρά

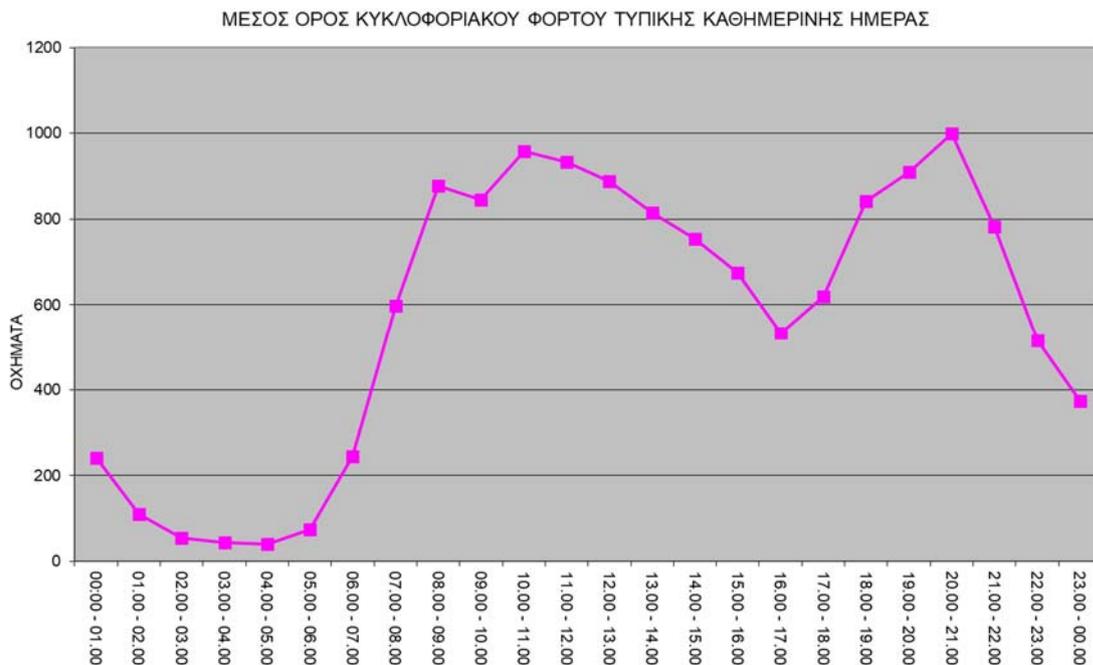




Γράφημα 13. Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Νότιος κλάδος – κατεύθυνση προς Νότο



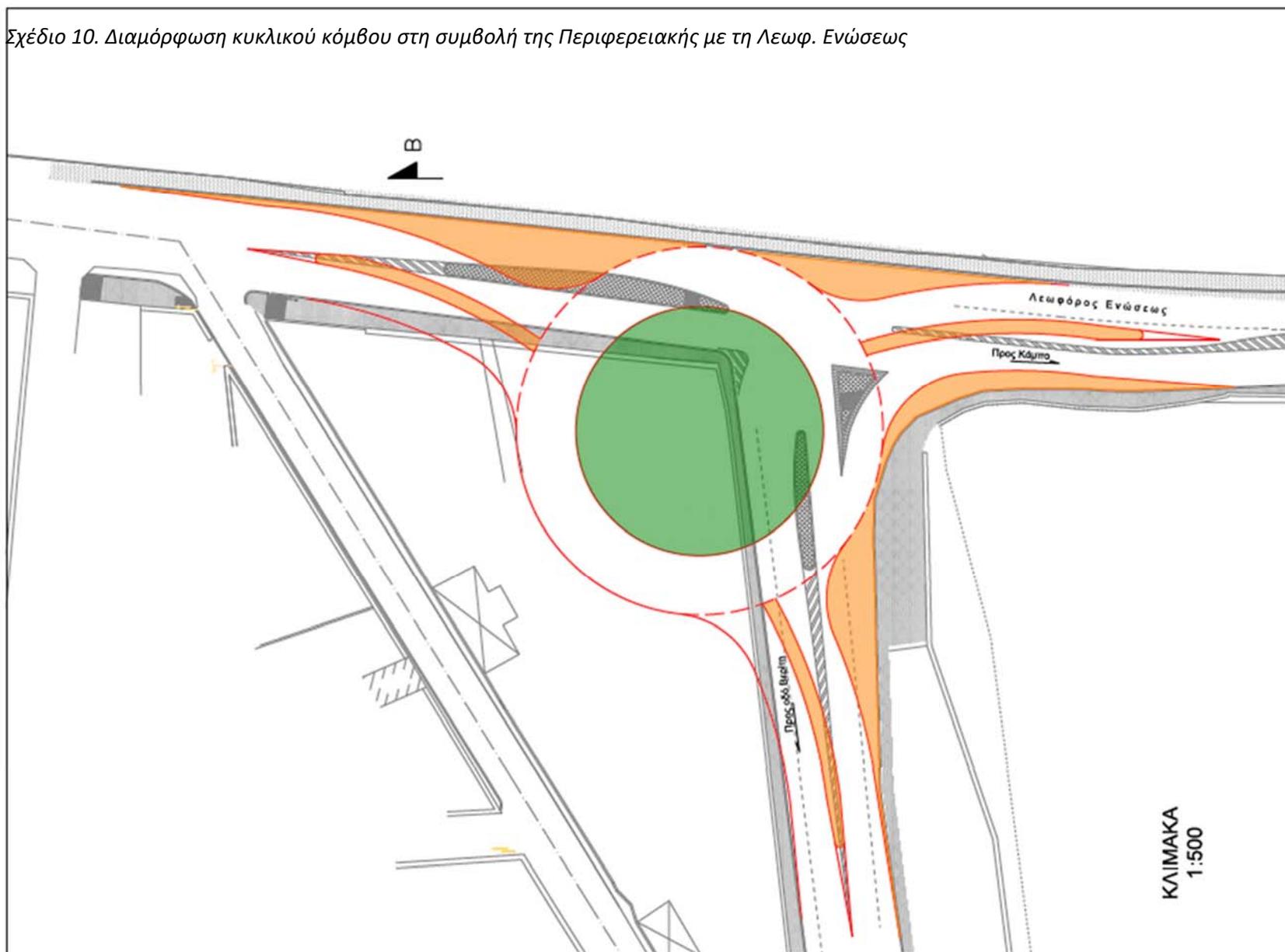
Γράφημα 14. Κόμβος Περιφερειακή-Λεωφ. Ενώσεως, Νότιος κλάδος – κατεύθυνση προς Βορρά



Από την Τεχνική Υπηρεσία διατέθηκε στην ομάδα μελέτης το τοπογραφικό υπόβαθρο του ισόπεδου κόμβου της Λεωφ. Ενώσεως με την Περιφερειακή. Στο Σχέδιο 10 που ακολουθεί φαίνεται ο σχεδιασμός ενός κυκλικού κόμβου σύμφωνα με τις ισχύουσες τυπικές προδιαγραφές.



Σχέδιο 10. Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Περιφερειακής με τη Λεωφ. Ενώσεως





Ο ανωτέρω σχεδιασμός είναι επαρκής για την υφιστάμενη αλλά και τη μελλοντικά αναμενόμενη κυκλοφορία που διέρχεται από το συγκεκριμένο κόμβο. Η ικανότητα εξυπηρέτησης του κόμβου που σχεδιάστηκε ανέρχεται στα 35.000 οχήματα/ημέρα, που υπερβαίνει κατά πολύ τον υφιστάμενο κυκλοφοριακό φόρτο του κόμβου αλλά και τον μελλοντικά αναμενόμενο.

Στο πλαίσιο αξιολόγησης του προτεινόμενου σχεδιασμού πραγματοποιήθηκε υπολογισμός του επιπέδου εξυπηρέτησης του κόμβου ανά πρόσβαση και συνολικά για την υφιστάμενη κατάσταση και για την κατάσταση με τη λειτουργία του κυκλικού κόμβου. Η ροή κορεσμού των προσβάσεων υπολογίζεται με την αναθεωρημένη μέθοδο του TRRL, όπως έχει προσαρμοσθεί στις Ελληνικές συνθήκες, από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για τους σηματοδοτούμενους κόμβους και αντίστοιχα για τον κυκλικό κόμβο με τις προσβάσεις να ρυθμίζονται με πινακίδες P-2 (STOP) παροχής προτεραιότητας.

Η ανάλυση δείχνει ότι το επίπεδο εξυπηρέτησης σήμερα είναι C όπως και το επίπεδο εξυπηρέτησης με τον κυκλικό κόμβο (δηλ. δεν αναμένεται κάποια σημαντική βελτίωση). Αυτό ενδεχομένως να οφείλεται στο γεγονός ότι για τους σηματοδοτούμενους κόμβους το εύρος τιμών που αφορούν τις καθυστερήσεις ανά όχημα που διέρχεται από τον κόμβο είναι ευνοϊκότερο (20-35 sec/veh) από τους κυκλικούς κόμβους με σήμανση παροχής προτεραιότητας (15-25 sec/veh).

Το σημαντικό όμως μειονέκτημα για την κατασκευή του κυκλικού κόμβου που έχει σχεδιαστεί είναι ότι απαιτούνται εκτεταμένες απαλλοτριώσεις (πέραν του μεγάλου κόστους κατασκευής).

3.6 Μετακινήσεις με ποδήλατο

Στο Δήμο Χίου έχουν εγκατασταθεί σταθμοί κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων. Στο εγκεκριμένο ΣΒΑΚ έχουν προταθεί οδοί για να χρησιμοποιούνται από τα ποδήλατα, στο πλαίσιο πράσινων διαδρομών ήπιας μετακίνησης. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης εξετάζεται η δυνατότητα σύνδεσης της περιοχής του Κάμπου με την πόλη της Χίου με ποδήλατο.

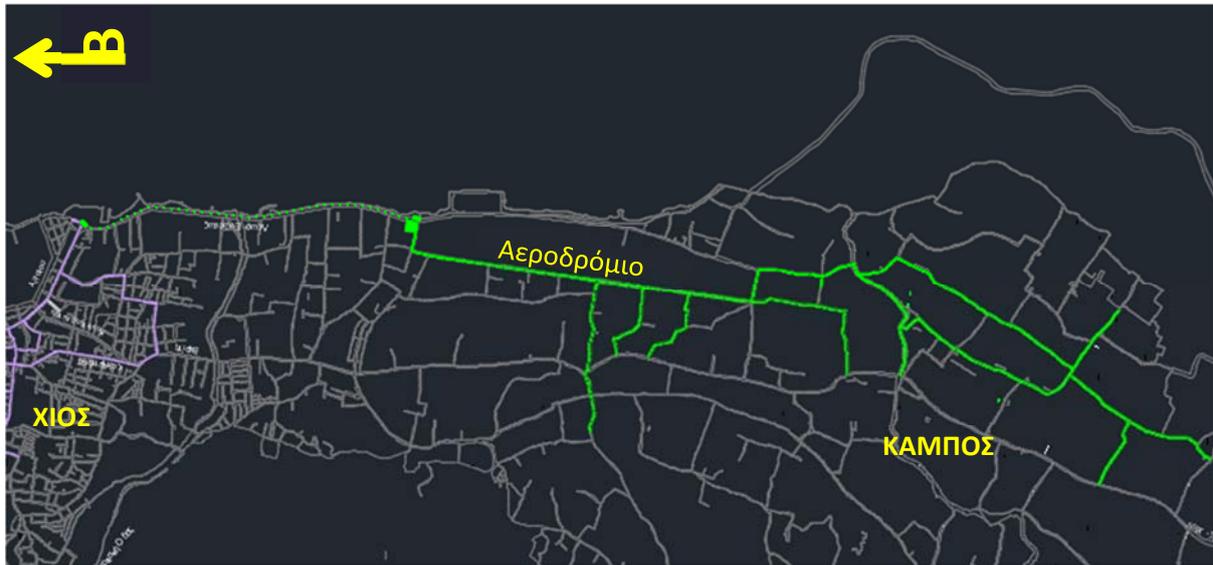
Οι περισσότεροι δρόμοι στον Κάμπο είναι μικρού πλάτους και τα οχήματα κινούνται με χαμηλές ταχύτητες. Προτείνεται η δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών εντός του Κάμπου που θα συνδέονται και θα καταλήγουν στο χώρο στάθμευσης στη Φάρκαινα, όπου έχει χωροθετηθεί και σταθμός κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων αλλά και στάση ΚΤΕΛ.

Οι ποδηλατόδρομοι της πόλης της Χίου με τη Φάρκαινα μπορούν να συνδεθούν με πρόβλεψη λωρίδας ποδηλάτων στην προγραμματιζόμενη ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου.

Στο

Σχέδιο 11 φαίνεται ένα ενδεικτικό δίκτυο διαδρομών όπου το ποδήλατο θα μπορεί να κινηθεί με ασφάλεια.

Σχέδιο 11. Ενδεικτικό δίκτυο διαδρομών ποδηλάτου Κάμπος-Φάρκαινα-πόλη Χίου



3.7 Ωράριο τροφοδοσίας καταστημάτων – κίνηση βαρέων οχημάτων

Η διέλευση από το κέντρο της πόλης φορτηγών οχημάτων σε συνδυασμό με την τροφοδοσία των εμπορικών καταστημάτων όλες τις ώρες και ημέρες της εβδομάδας χωρίς κάποιους χρονικούς περιορισμούς, δημιουργώντας επιπρόσθετη επιβάρυνση της κυκλοφορίας σε ώρες αυξημένης κίνησης ή/και αιχμής. Στην επόμενη φωτογραφία παρουσιάζεται χαρακτηριστικό παράδειγμα στο κέντρο της πόλης (στον κόμβο της Εθνικής Τράπεζας).

Φωτογραφία 2. Διέλευση βαρέων οχημάτων από την κεντρική πλατεία



Για την άμεση μείωση και αποτροπή του συγκεκριμένου φαινομένου και των συνακόλουθων προβλημάτων που προκύπτουν από αυτό, θα πρέπει να θεσπιστεί σταθερό ωράριο τροφοδοσίας, κατά το οποίο θα επιτρέπεται η χρονικά ελεγχόμενη στάση των οχημάτων τροφοδοσίας. Κατά αυτόν τον τρόπο, παρέχεται ένα σημαντικό κίνητρο, προκειμένου η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων στην κεντρική περιοχή να πραγματοποιείται οργανωμένα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της ημέρας και όχι άναρχα κατά βούληση και περίπτωση. Το ωράριο τροφοδοσίας θα προκύψει μετά από συμφωνία των εμπορικών συλλόγων και αρμόδιων φορέων της πόλης, ενώ προτείνεται να βρίσκεται εκτός των ωρών αιχμής, για την ελάχιστη επιβάρυνση της κυκλοφορίας. Επιπροσθέτως, μέσω ρυθμιστικής σήμανσης θα πρέπει να καθοριστούν διαδρομές για την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων. Σε αυτό το πλαίσιο πρέπει να αξιοποιηθεί περαιτέρω και ο Περιφερειακός, ιδιαίτερα για την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων. Η συνεννόηση με τους αρμόδιους φορείς και συλλόγους κρίνεται αναγκαία.

Η συγκεκριμένη προτεινόμενη δράση συνάδει με τις προτάσεις του ΣΒΑΚ στο πλαίσιο που αναφέρονται στη βελτίωση οδικής ασφάλειας και μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.



4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι προτεινόμενες επεμβάσεις δρουν συμπληρωματικά μεταξύ τους και ικανοποιούν τους στόχους που έχουν τεθεί στο εγκεκριμένο ΣΒΑΚ. Η αναλυτική παρουσίαση και διαβούλευση με τις αρμόδιες Υπηρεσίες-Φορείς-Συλλόγους αλλά και κατοίκους της πόλης θα οριστικοποιήσει το σύνολο των προτάσεων για την πόλη της Χίου.

Σημειώνεται ότι, υπάρχουν θέματα τα οποία με διαβούλευση οι τοπικοί φορείς θα πρέπει να συναποφασίσουν. Ένα σημαντικό θέμα είναι η κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων και των οχημάτων τροφοδοσίας. Σημαντικός παράγοντας στην όξυνση των προβλημάτων στάθμευσης και κυκλοφοριακής ροής στην κεντρική περιοχή της πόλης αποτελεί η στάση-στάθμευση που παρατηρείται από τα οχήματα τροφοδοσίας και διανομείς προϊόντων των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής. Ένα άλλο επίσης σημαντικό θέμα αφορά τις θέσεις στάσης και αναμονής (πιάτσες) των ταξί στην κεντρική πλατεία που θα πρέπει να εξυπηρετούν τόσο τους επιβιβαζόμενους-αποβιβαζόμενους από τα ταξί αλλά και όλους τους υπόλοιπους μετακινούμενους.

Στην επόμενη Φάση θα ενσωματωθούν τα αποτελέσματα της διαβούλευσης όπως και οι παρατηρήσεις και σχόλια της Υπηρεσίας, ώστε να οριστικοποιηθεί το σύνολο των επεμβάσεων και ενεργειών που αφορούν την κυκλοφορία και στάθμευση στην πόλη της Χίου. Συνεπώς, η επόμενη Φάση της παρούσας μελέτης θα περιλαμβάνει το σχεδιασμό των οριστικών προτάσεων και τη μελέτη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την εφαρμογή των οριστικών προτάσεων.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΜΕΛΕΤΗΤΗ
Σ. ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ, ΕΕ

ΣΤΕΛΙΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ – ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ, MSc, PE