



ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΠΟΛΗΣ ΧΙΟΥ

Φάση Β'

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Έκδοση 1^η
ΙΟΥΝΙΟΣ 2026



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ
ΛΥΣΕΙΣ



Πίνακας Περιεχομένων

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
2	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	2
3	ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	4
3.1	Κόμβος Δημοκρατίας – Κανάρη – Ελευθερίου Βενιζέλου (περιοχή Εθνικής Τράπεζας)	4
3.2	Κόμβος Δημοκρατίας – Οινοπίωνος	6
3.3	Κόμβος Πολυτεχνείου – Απλωταριάς	7
3.4	Περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου και της Κεντρικής Πλατείας	10
4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	12
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ Α' ΦΑΣΗΣ	13
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	20

Λίστα Εικόνων

Εικόνα 1.	Σχεδιασμός κόμβου περιοχής Εθνικής τράπεζας	5
Εικόνα 2.	Σχεδιασμός κόμβου Δημοκρατίας - Οινοπίωνος	7
Εικόνα 3.	Οριστική διαμόρφωση κόμβου Πολυτεχνείου-Απλωταριάς	8
Εικόνα 4.	Καταργούμενη κίνηση οχημάτων και εναλλακτική διαδρομή κίνησης (κόμβος Πολυτεχνείου-Απλωταριάς)	9
Εικόνα 5.	Κατακόρυφη σήμανση για την εφαρμογή της οριστικής πρότασης	9
Εικόνα 6.	Διατομή οδού Δημοκρατίας	10
Εικόνα 7.	Διατομή οδού Πολυτεχνείου όπου υπάρχουν θέσεις ολιγόλεπτης στάσης	11
Εικόνα 8.	Διατομή οδού Πολυτεχνείου όπου έχει διαπλατυνθεί το πεζοδρόμιο στη δεξιά πλευρά της οδού	11

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση, καθώς και τα συνοδευτικά Σχέδια, αποτελούν τη συνέχεια (Β' Φάση) της μελέτης «Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακών Επεμβάσεων Πόλης Χίου» και αποσκοπούν στην εκπόνηση της οριστικής μελέτης των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην κεντρική περιοχή της πόλης της Χίου. Οι οριστικές προτάσεις διαμορφώθηκαν ως αποτέλεσμα της σύνθεσης των προκαταρκτικών εναλλακτικών λύσεων (Α' Φάση της μελέτης), της διαδικασίας Δημόσιας Διαβούλευσης που ακολούθησε — μέσω της παρουσίασης της μελέτης και της ηλεκτρονικής πλατφόρμας που αναπτύχθηκε στον ιστότοπο του Δήμου — καθώς και των παρατηρήσεων της Επιβλέπουσας Υπηρεσίας.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της Δημόσιας Διαβούλευσης, καθώς και ο τελικός σχεδιασμός των παρεμβάσεων, τόσο ως προς τη γεωμετρική διαμόρφωση όσο και ως προς τη σήμανση.

2 ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Την Παρασκευή 6 Μαρτίου 2026 στο Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο πραγματοποιήθηκε αναλυτική παρουσίαση της Α' Φάσης από τον Ανάδοχο Μελετητή. Η παρουσίαση περιλάμβανε όλες τις δράσεις και ενέργειες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της συλλογής στοιχείων, μετρήσεων και ερευνών μαζί με τις αναλύσεις και τα αποτελέσματά τους. Στη συνέχεια, παρουσιάστηκαν οι εναλλακτικές προκαταρκτικές προτάσεις ανά σημείο και περιοχή επέμβασης. Σκοπός της παρουσίασης είναι πέραν της παρουσίασης των εργασιών της μελέτης, η ανταλλαγή απόψεων, η κατάθεση προτάσεων και η επιλογή των πιο δόκιμων επεμβάσεων.

Στην εκδήλωση είχαν προσκαλεστεί οι τοπικοί φορείς και σύλλογοι της πόλης, ενώ η πρόσκληση ήταν ανοικτή προς όλους τους ενδιαφερόμενους κατοίκους. Δελτίο Τύπου από το Δήμο Χίου είχε διανεμηθεί και ευρέως δημοσιοποιηθεί από τα τοπικά μέσα ενημέρωσης (ψηφιακά και έντυπα). Μετά το πέρας της παρουσίασης της Μελέτης και κατά τη διάρκεια της Διαβούλευσης υπήρξαν εκτεταμένα δημοσιεύματα στον τοπικό τύπο και μέσα ενημέρωσης καθώς και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη δημοσιοποίηση των εργασιών και προτάσεων της Μελέτης.

Η συνολική παρουσίαση περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Α.

Θέματα και προτάσεις – παρατηρήσεις που συζητήθηκαν μετά την παρουσίαση του Αναδόχου περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- Πρόταση να μην τοποθετηθεί φωτεινή σηματοδότηση στις διαβάσεις πεζών.
- Ερώτηση εάν έχουν ληφθεί υπόψη παλαιότερες μελέτες του Πανεπιστημίου Αιγαίου.
- Ερώτηση ποιος ελέγχει την ελεγχόμενη στάθμευση.
- Σχολιασμός ότι η μελέτη εξετάζει κυρίως το κέντρο της πόλης.
- Παρατήρηση ότι δεν αξιοποιείται επαρκώς ο περιφερειακός της πόλης.
- Παρατήρηση ότι η Β' εναλλακτική για τον κόμβο 'Εθνική Τράπεζα' δημιουργεί πολλά έμμεσα προβλήματα.
- Πρόταση να αξιοποιηθεί περαιτέρω η οδός Καρπασίας.
- Πρόταση να στελεχωθεί Δημοτική Αστυνομία για την επιτήρηση της κυκλοφορίας-στάθμευσης.
- Πρόταση να δημιουργηθούν μικροί κυκλικοί κόμβοι.
- Παρατήρηση για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης γύρω από τον Δημοτικό Κήπο – Κεντρική Πλατεία .



- Πρόταση να δημιουργηθούν υπέργειοι χώροι στάθμευσης.
- Παρατήρηση ότι η διαμπερής κυκλοφορία της επαρχιακής οδού διέρχεται από το κέντρο της πόλης.
- Δεν προτείνονται επεμβάσεις στις οδούς Ριζαρίου και Αγίων Αποστόλων.
- Πρόταση να αναθεωρηθούν τα όρια ταχύτητας της Περιφερειακής Οδού.
- Πρόταση να αλλάξει ο χρόνος πρασίνου των φαναριών της Περιφερειακής Οδού.
- Πρόταση να αποκεντρωθούν οι Υπηρεσίες.
- Πρόταση να δοθεί χρόνος φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων 10 λεπτών (μέγιστος).
- Ερώτηση εάν έχουν ληφθεί υπόψη παράμετροι του δημογραφικού και έχουν γίνει προβολές στο μέλλον.
- Παρατήρηση εάν οι επεμβάσεις επιβραδύνουν την κυκλοφορία των οχημάτων και ως συνέπεια μεγαλώνει ο χρόνος κίνησης των νοσοκομειακών.
- Πρόταση να δημιουργηθεί δακτύλιος κίνησης οχημάτων βάση αριθμού κυκλοφορίας (μονά-ζυγά)
- Σχολιασμός ως θετική επέμβαση η τοποθέτηση ελαστικών κυλίνδρων (κολωνάκια) στο οδόστρωμα.
- Παρατήρηση ότι υπάρχει ήδη κανονισμός λειτουργίας φορτο-εκφορτώσεων που όμως δεν τηρείται.
- Παρατήρηση ότι η μελέτη είναι αποσπασματική και απαιτείται ευρύτερη πεζοδρόμηση οδών της πόλης.
- Σχολιασμός ως επιλογή των Β' εναλλακτικών από τις προτεινόμενες επεμβάσεις της μελέτης.
- Πρόταση για αντιδρόμηση της Καρπασίας.
- Πρόταση να δημιουργηθούν ειδικές θέσεις για στάση στην πάνω πλευρά της πλατείας (επισκέψεις σε γιατρούς, κ.α.).
- Πρόταση για διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις οδούς Βερίτη, Κουντουριώτου και Ευαγγελιστρίας.
- Σχόλιο ότι η Α' εναλλακτική του κόμβου Οινοπίωνος είναι καλύτερη.
- Πρόταση να μην καταργηθεί η δεξιά στροφή από την 11ης Νοεμβρίου προς την πλατεία.
- Σχολιασμός ότι η Ελ. Βενιζέλου λειτουργεί ως παράκαμψη της παραλιακής.
- Σχόλιο περί αποδοχής των ποδηλατόδρομων στον Κάμπο.
- Πρόταση να βελτιωθεί ο ισόπεδος κόμβος Περιφερειακής-Βερίτη.
- Ερώτηση τι συμβαίνει όταν δεν λειτουργούν τα φανάρια και συμβαίνει τροχαία σύγκρουση.
- Σχόλιο ότι η μελέτη θα πρέπει σε επόμενο στάδιο να εξετάσει ευρύτερη περιοχή της πόλης.
- Πρόταση να δημιουργηθούν μικροί χώροι στάθμευσης στις γειτονιές.
- Σχόλιο να μην επιτρέπεται η στάθμευση και στις 2 πλευρές των οδών γύρω από τον Δημοτικό Κήπο-Κεντρική Πλατεία.
- Πρόταση να αξιοποιηθεί το υφιστάμενο-εξοπλισμένο 'Κέντρο Ελέγχου της Κυκλοφορίας' στην οδό Πολυχρονοπούλου.
- Πρόταση να αγορασθούν οικόπεδα για παρκινγκ και όχι να ενοικιάζονται.
- Σχόλιο ότι οι χρόνοι πρασίνου των φαναριών της περιφερειακής δεν είναι σωστοί.
- Σχόλιο ότι η Α' εναλλακτική πρόταση του κόμβου Οινοπίωνος είναι η βέλτιστη.
- Πρόταση να τεθεί μέγιστος χρόνος στάθμευσης στα υφιστάμενα πάρκινγκ εκτός οδού.
- Πρόταση να αξιοποιηθούν καλύτερα οι χώροι στάθμευσης στην Καλουτά, στα Βυρσοδεψία και στην Αλατίου.
- Πρόταση για κλιμακωτή χρέωση της ελεγχόμενης στάθμευσης περιμετρικά του Κήπου-Πλατείας.
- Πρόταση να υπάρχουν ειδικές θέσεις για στάση μόνο έως 10 λεπτά.

Μετά το πέρας της Παρουσίασης, αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου η Α' Φάση της παρούσας Μελέτης καθώς και οι διαφάνειες της παρουσίασης, ενώ δημιουργήθηκε σελίδα Δημόσιας

Διαβούλευσης (<https://www.chios.gov.gr/epikairopoiisi-kykloforiakon-epemvaseon-polis-chiou/>). Η Δημόσια Διαβούλευση είχε διάρκεια από 9 έως 27 Μαρτίου 2026. Όπως προαναφέρθηκε, κατά τη διάρκεια της Διαβούλευσης υπήρξε ευρεία δημοσιοποίηση των προκαταρκτικών προτάσεων μέσω των τοπικών μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Στο Παράρτημα Β παρουσιάζεται η ιστοσελίδα της Δημόσιας Διαβούλευσης και τα σχόλια-παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ηλεκτρονικά. Στο Παράρτημα Β περιλαμβάνονται επίσης και τα σχόλια / προτάσεις που κατατέθηκαν στο Πρωτόκολλο του Δήμου και στην Τεχνική Υπηρεσία.

3 ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στα επόμενα εξειδικεύονται συγκεκριμένες επεμβάσεις έτσι όπως προέκυψαν λαμβάνοντας υπόψη τις προκαταρκτικές προτάσεις της Α' Φάσης, τα σχόλια και προτάσεις από τη Δημόσια Διαβούλευση και τις παρατηρήσεις της Επιβλέπουσας Υπηρεσίας. Ο σχεδιασμός σε επίπεδο οριστικής μελέτης αφορά τους κόμβους γύρω από τον Δημοτικό Κήπο και την Κεντρική Πλατεία καθώς και την περιμετρική οδό (δηλ. οδούς Δημοκρατίας και Πολυτεχνείου).

Αντίστοιχα, ως αποτέλεσμα της Α' Φάσης και της Δημόσιας Διαβούλευσης που ακολούθησε, παραμένουν σε επίπεδο προτάσεων με ισχυρή αποδοχή και περαιτέρω ενεργειών από τους εμπλεκόμενους φορείς (ώστε μελλοντικά να εφαρμοσθούν) τα ακόλουθα:

- i. η δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών στον Κάμπο που να συνδέεται με το χώρο στάθμευσης οχημάτων και σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων στην Φάρκαινα, και
- ii. ο καθορισμός επίκαιρου ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων και κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων στο κέντρο της πόλης της Χίου

Ως απόρροια της Α' Φάσης και της Δημόσιας Διαβούλευσης, δεν προκρίνονται προς περαιτέρω μελέτη οι κυκλικοί κόμβοι της Περιφερειακής Οδού (α) με την Μητροπολίτη Φωστήνη Παντελεήμονος και (β) με τη Λεωφόρο Ενώσεως, που εξετάστηκαν στην Α' Φάση.

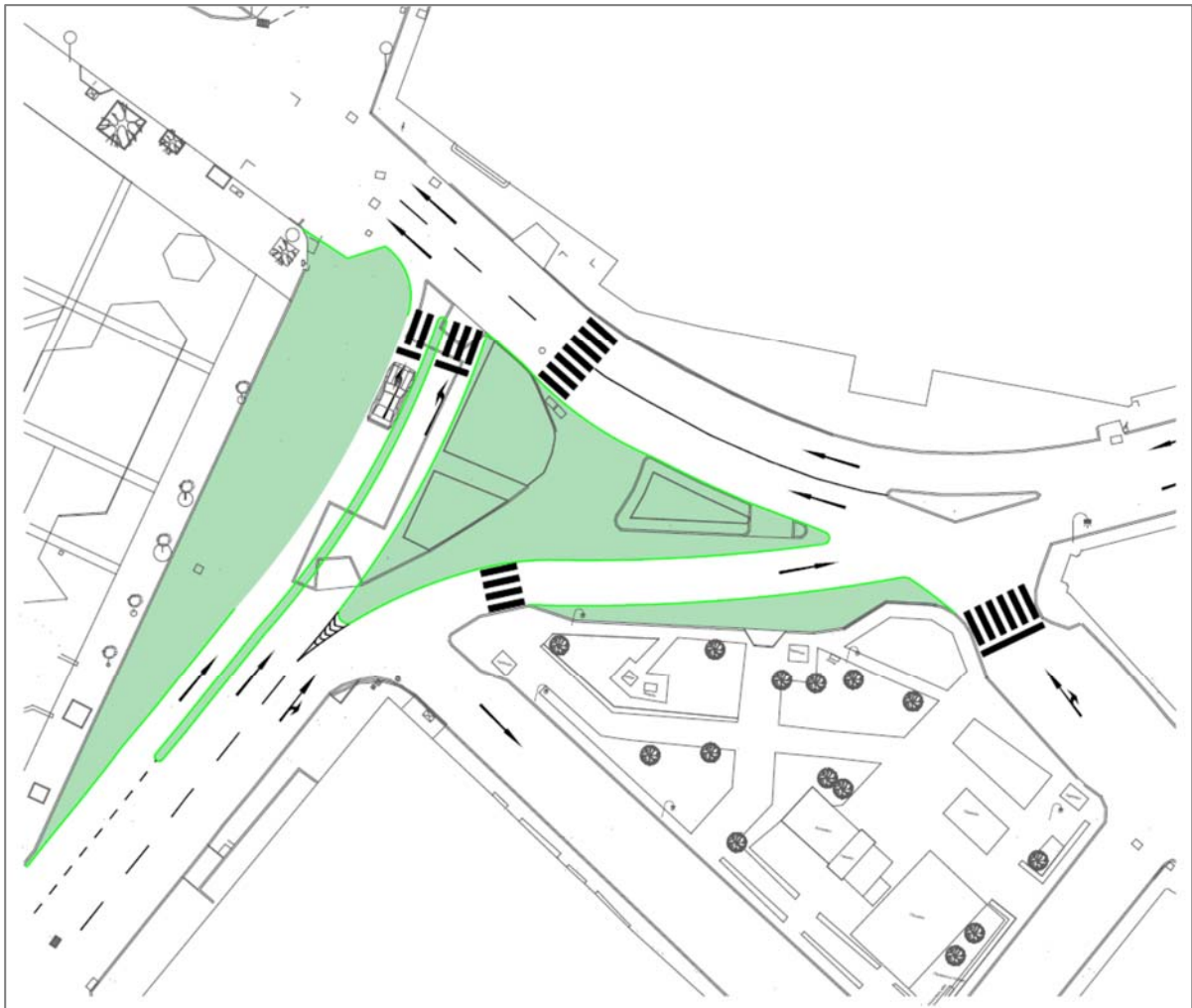
3.1 Κόμβος Δημοκρατίας – Κανάρη – Ελευθερίου Βενιζέλου (περιοχή Εθνικής Τράπεζας)

Ως οριστική διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβος Δημοκρατίας – Κανάρη – Ελευθερίου Βενιζέλου, στην περιοχή της Εθνικής Τράπεζας, επιλέγεται η εναλλακτική πρόταση 4 με κάποιες τροποποιήσεις. Δηλαδή η οριστική πρόταση περιλαμβάνει την κατάργηση της υφιστάμενης πιάτσας ταξί (έτσι όπως είναι σήμερα) και τη διαμόρφωση μίας λωρίδας σε σειρά για τα ταξί, ενώ παρέχει προτεραιότητα στη διέλευση των οχημάτων προς την παραλία στη διασταύρωσή τους με την Ελ. Βενιζέλου (ώστε να μην 'μπλοκάρει' η πλατεία και η κίνηση προς την Φιντέλ Ντε Κουλάνς. Οι τροποποιήσεις που υπεισέρχονται μετά τη διαβούλευση και τις παρατηρήσεις της Υπηρεσίας είναι οι ακόλουθες:

- προσθήκη μίας (1) λωρίδας στάθμευσης αποκλειστικά για τα ταξί (ως πιάτσα) εφαπτομενικά της κεντρικής πλατείας,
- χωρικός διαχωρισμός της λωρίδας στάθμευσης των ταξί από την υπόλοιπη (διαμπερή) κυκλοφορία με μία στενή διαχωριστική νησίδα,

- ανασχεδιασμός της γεωμετρίας του κόμβου και της συμβολής των οδών, ώστε να αποφευχθεί η κοπή του μεγάλου δέντρου που σήμερα βρίσκεται στην τριγωνική νησίδα της πιάτσας των ταξί.

Στην επόμενη Εικόνα 1 φαίνεται ο σχεδιασμός του κόμβου. Είναι εμφανές ότι μετατοπίζονται οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών ώστε να εξυπηρετούν το νέο σχεδιασμό.



Εικόνα 1. Σχεδιασμός κόμβου περιοχής Εθνικής τράπεζας

Στο Σχέδιο Β-1 που συνοδεύει την παρούσα φαίνεται ο λεπτομερής γεωμετρικός σχεδιασμός (σε κλίμακα 1:250) της οριστικής πρότασης του κόμβου Δημοκρατίας – Κανάρη – Ελευθερίου Βενιζέλου, επί του τοπογραφικού υποβάθρου που έχει χορηγηθεί από την Υπηρεσία. Η μελέτη σήμανσης για την οριστική πρόταση του κόμβου παρουσιάζεται στο Σχέδιο Β-2.

3.2 Κόμβος Δημοκρατίας – Οινοπίωνος

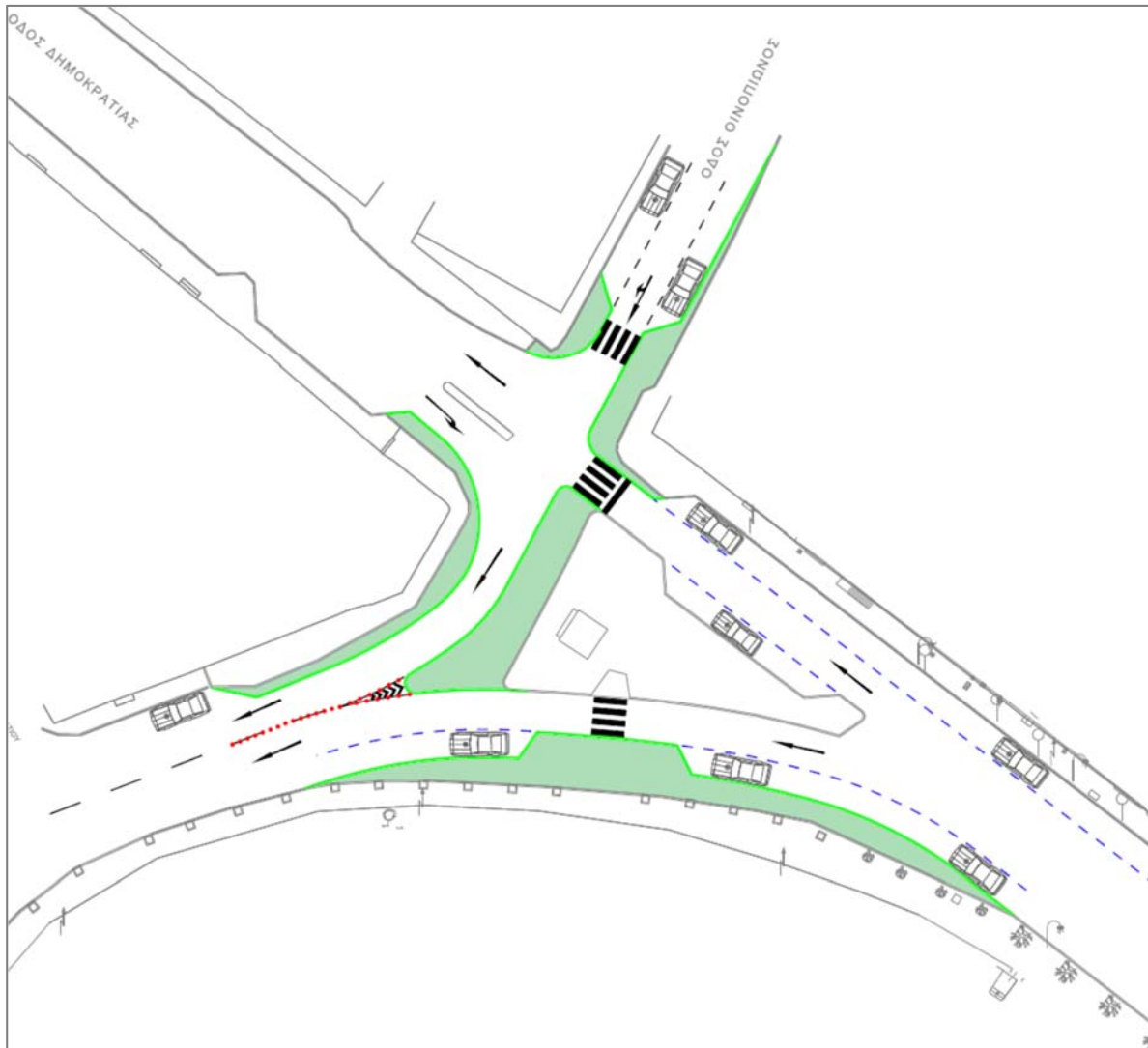
Για τη διασταύρωση των οδών Δημοκρατίας και Οινοπίωνος έχει επιλεγεί η εναλλακτική πρόταση 1 με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

- διαχωρισμός των δύο συμβαλλουσών λωρίδων κυκλοφορίας (της Οινοπίωνος και της Δημοκρατίας) περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου,
- τοποθέτηση εύκαμπτα πλαστικά κολωνάκια στη συμβολή της Οινοπίωνος με τη Δημοκρατίας, περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου, ώστε να δημιουργηθούν 2 λωρίδες κυκλοφορίας που θα συμβάλουν περίπου 20 μέτρα μετά την υφιστάμενη διασταύρωσή τους. Οι ελαστικοί κύλινδροι θα τοποθετηθούν ανά 75 cm,
- κατάργηση της υφιστάμενης σήμανσης STOP επί της οδού Δημοκρατίας (στην περίμετρο του Δημοτικού Κήπου), καθώς οι 2 λωρίδες που θα δημιουργηθούν θα κινούνται παράλληλα. Σε περίπτωση σύγκρουσης οχημάτων, προτεραιότητα έχει ο εκ δεξιών, δηλαδή οι προερχόμενοι από την Οινοπίωνος (όπως και σήμερα),
- στένωση του οδικού τμήματος της Δημοκρατίας δυτικά του Ηρώου ώστε να δημιουργηθεί μία λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων που θα κινείται περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου, ενώ θα συμβάλει στη μείωση της ταχύτητας κίνησης,
- προσθήκη ανακλαστήρων οδοστρώματος (μάτια γάτας) στην οδό Οινοπίωνος πριν τη συμβολή με τη Δημοκρατίας (και στις 2 συμβολές), ώστε να υπάρχει επιπρόσθετη οπτική και ακουστική επισήμανση στους οδηγούς για την επικείμενη διασταύρωσή τους με την οδό Δημοκρατίας και συμβολή τους με τους οδηγούς που κινούνται περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου.

Συνεπώς, σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (επιπροσθέτως των προαναφερόμενων), η οριστική πρόταση περιλαμβάνει τις εξής επεμβάσεις:

- δημιουργία διαπλάτυνσεων των πεζοδρομίων στις γωνίες της διασταύρωσης των οδών Δημοκρατίας και Οινοπίωνος, ώστε να αυξηθεί η ορατότητα και να μειωθεί το πλάτος της λωρίδας κίνησης της Οινοπίωνος με στόχο τη μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων,
- η διάβαση πεζών της Οινοπίωνος σχεδιάζεται στο στενότερο τμήμα της οδού, ώστε οι πεζοί να διασχίζουν συντομότερα την οδό και να εκτίθενται όσο το δυνατόν λιγότερο στην κυκλοφορία των οχημάτων,
- διαπλάτυνση της βορειοδυτικής πλευράς της πλατείας Ηρώου ώστε να αποτραπεί η παράνομη στάθμευση οχημάτων που σήμερα παρατηρείται και να βελτιωθεί η ορατότητα στο συγκεκριμένο σημείο,
- διαμόρφωση καμπύλης διαπλάτυνσης πεζοδρομίου, μπροστά από το Coffee Berry που υπάρχει σήμερα, ώστε να μειωθεί το πλάτος του οδοστρώματος και να διαμορφωθεί μία λωρίδα κυκλοφορίας των οχημάτων, που θα συμβάλουν αρμονικά με τα οχήματα που κινούνται περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου.

Στην Εικόνα 2 που ακολουθεί, φαίνεται ο σχεδιασμός του κόμβου Δημοκρατίας – Οινοπίωνος. Στο Σχέδιο Β-3 που συνοδεύει την παρούσα φαίνεται ο γεωμετρικός σχεδιασμός του κόμβου Δημοκρατίας – Οινοπίωνος (κλίμακα 1:250), ενώ στο Σχέδιο Β-4 παρουσιάζεται η απαραίτητη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.



Εικόνα 2. Σχεδιασμός κόμβου Δημοκρατίας - Οινοπίωνος

3.3 Κόμβος Πολυτεχνείου – Απλωταριάς

Περιγραφικά οι αλλαγές που σχεδιάζονται στον κόμβο των οδών Πολυτεχνείου και Απλωταριάς, σύμφωνα με είναι ως ακολούθως. Το οδικό τμήμα της οδού Κανάρη, που συνδέει τις οδούς 11ης Νοεμβρίου και Απλωταριάς διαθέτει δύο διαζώματα:

- α) με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς Νότο, δηλαδή από Πολυτεχνείου προς Ανδρέα Συγγρού και 11ης Νοεμβρίου,
- β) με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς Βορρά, δηλαδή από Ανδρέα Συγγρού και 11ης Νοεμβρίου προς Πολυτεχνείου.

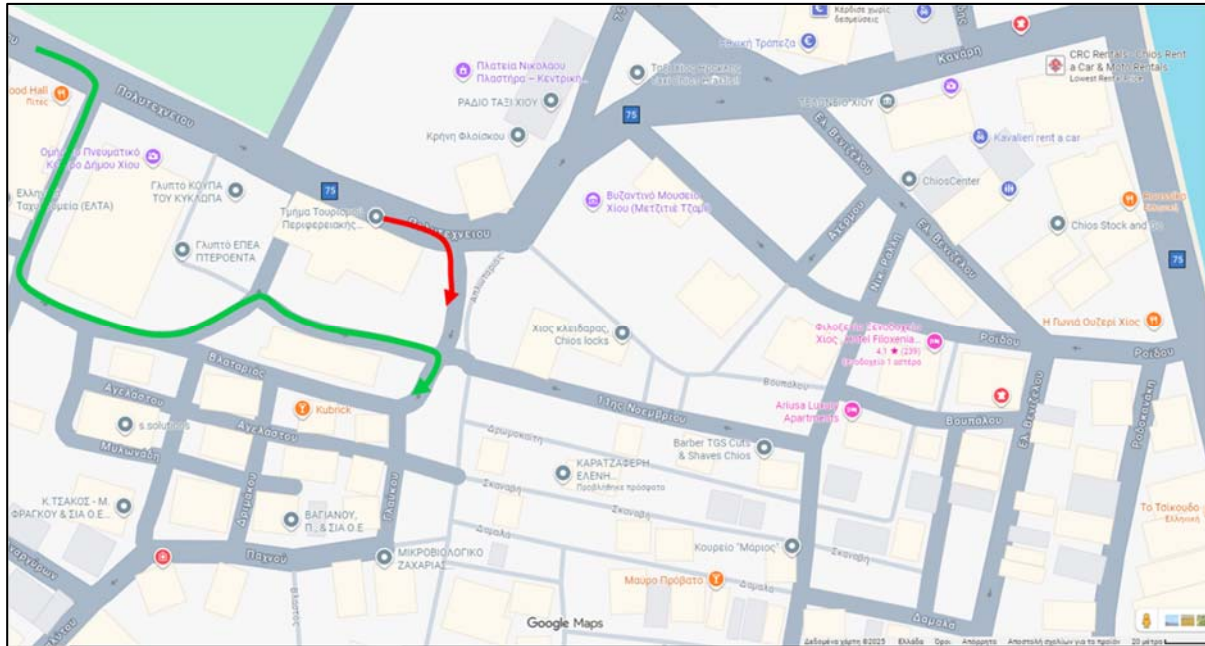
Στην επόμενη Εικόνα 3 παρουσιάζεται η τροποποίηση της υφιστάμενης υποδομής που αναφέρεται ανωτέρω.



Εικόνα 3. Οριστική διαμόρφωση κόμβου Πολυτεχνείου–Απλωταριάς

Με την οριστική πρόταση πεζοδρομείται το ανωτέρω διάζωμα (α) και διαμορφώνεται ως οδός ήπιας κυκλοφορίας το διάζωμα (β). Δηλαδή, από κυκλοφοριακής απόψεως, καταργείται η δεξιά στροφή από την οδό Πολυτεχνείου προς την Απλωταριάς, ενώ στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας η κυκλοφορία διατηρείται αλλά με ήπια χαρακτηριστικά. Συνεπώς, η κυκλοφορία που διέρχεται από την 11ης Νοεμβρίου έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει δεξιά στροφή και να εισέλθει στην Κεντρική Πλατεία, όπως αντίστοιχα και οι προερχόμενοι από την Ανδρέα Συγγρού με αριστερή στροφή. Όμως λόγω της πεζοδρόμησης, τα οχήματα που έστριβαν από Πολυτεχνείου δεξιά προς Απλωταριάς, τώρα μπορούν να στρίψουν δεξιά από Κοντολέοντος Σγούτα, αριστερά στην Βλαταριάς και μέσω της Ανδρέα Συγγρού να πραγματοποιήσουν το υπόλοιπο της αρχικής τους πορείας.

Στην επόμενη Εικόνα 4 φαίνεται με κόκκινη γραμμή η καταργούμενη κίνηση της κυκλοφορίας, ενώ με πράσινη γραμμή παρουσιάζεται η εναλλακτική διαδρομή



Εικόνα 4. Καταργούμενη κίνηση οχημάτων και εναλλακτική διαδρομή κίνησης (κόμβος Πολυτεχνείου–Απλωταρίας)

Για την υλοποίηση της συγκεκριμένης πρότασης κατ'αρχήν απαιτείται κατακόρυφη σήμανση και στη συνέχεια ανακατασκευή του οδοστρώματος του μικρού οδικού τμήματος ώστε να είναι πεζόδρομος και ήπιας κυκλοφορίας. Στην επόμενη εικόνα φαίνονται οι πινακίδες που με την τοποθέτησή τους ορίζουν τον πεζόδρομο και την οδό ήπιας κυκλοφορίας.



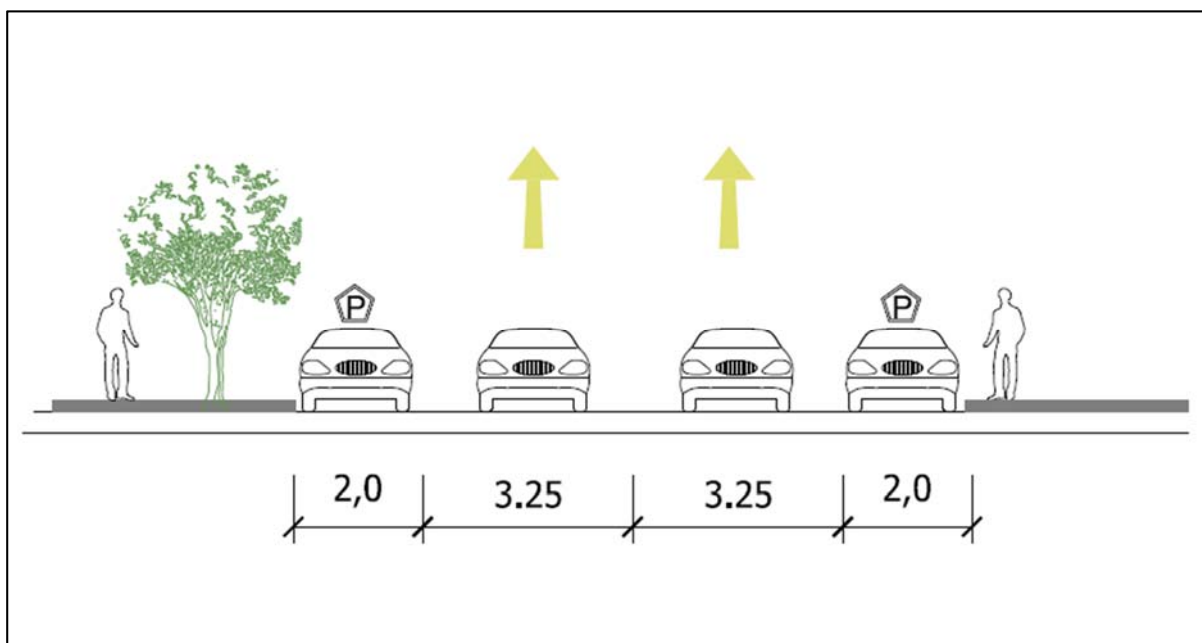
Εικόνα 5. Κατακόρυφη σήμανση για την εφαρμογή της οριστικής πρότασης

3.4 Περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου και της Κεντρικής Πλατείας

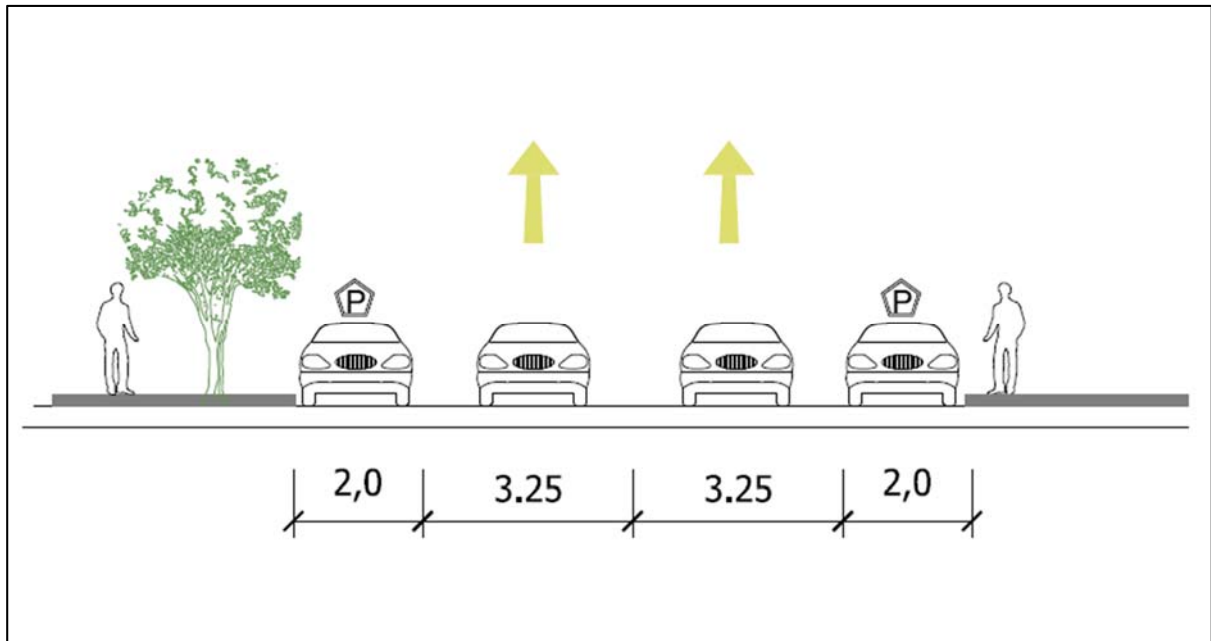
Ο δρόμος που περικλείει τον Δημοτικό Κήπο και την Κεντρική Πλατεία έχει επιλεγεί ώστε να διαθέτει 2 λωρίδες κυκλοφορίας, ελεγχόμενη στάθμευση στην αριστερή πλευρά της κυκλοφορίας (από την πλευρά του Δημοτικού Κήπου – Κεντρικής Πλατείας) ενώ στην απέναντι πλευρά (στη δεξιά πλευρά της κυκλοφορίας) οι θέσεις στάθμευσης θα διατίθενται για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, για ολιγόλεπτη στάση και για ειδικές κατηγορίες. Πιο συγκεκριμένα, έχει επιλεγεί ένας συνδυασμός των προκαταρκτικών προτάσεων 1 και 3, δηλαδή περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου και της Κεντρικής Πλατείας:

- δύο (2) λωρίδες κυκλοφορίας, η δεξιά για τα λεωφορεία και μεγάλα οχήματα θα έχει μεγαλύτερο πλάτος από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας
- θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επί της οδού Πολυτεχνείου, εφαιπτόμενα του Δημοτικού Κήπου και της Κεντρικής Πλατείας, όπου όλες οι θέσεις θα είναι παράλληλα με το κράσπεδο (όχι υπό γωνία στάθμευση)
- διαπλάτυνση πεζοδρομίων επί της οδού Δημοκρατίας όπου είναι εφικτό, χωρίς μεταβολή της κυκλοφοριακής λειτουργίας,
- διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία εσοχών ολιγόλεπτης στάσης στη δεξιά πλευρά της κυκλοφορίας της οδού Πολυτεχνείου, δηλαδή στην απέναντι πλευρά του Δημοτικού Κήπου και της Κεντρικής Πλατείας (οικοδομικά τετράγωνα),
- οριοθέτηση θέσεων εξυπηρέτησης κατοίκων και ιατρικών επισκεπτών στην περιοχή της οδού Αγίου Ιακώβου.

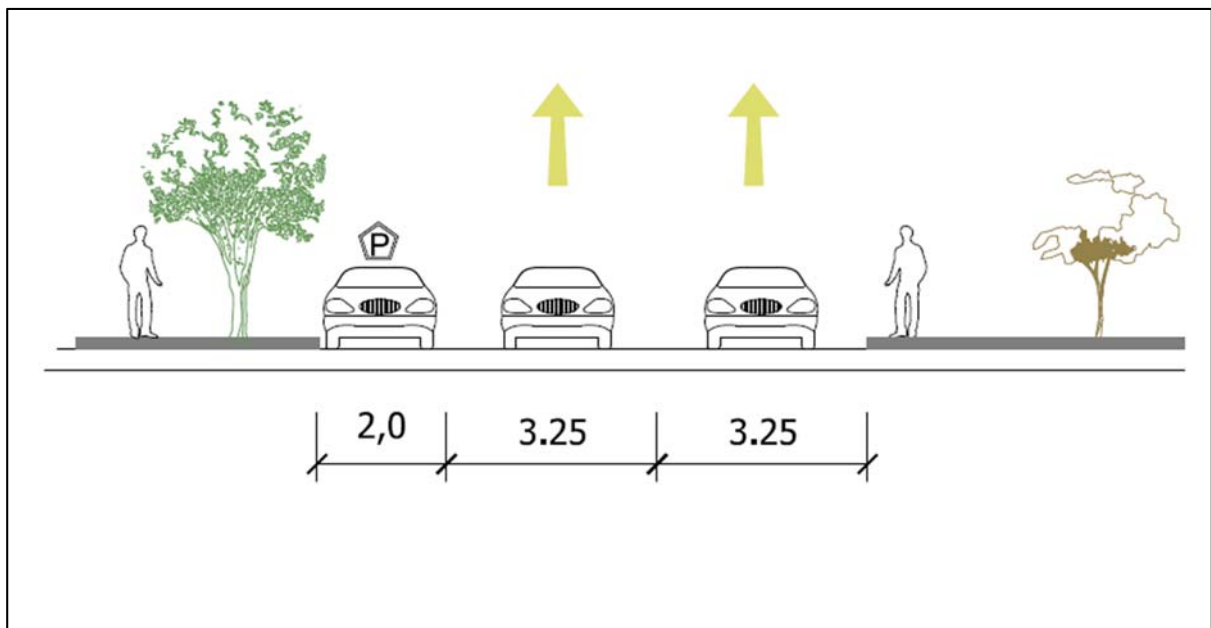
Στις επόμενες Εικόνες παρουσιάζονται οι διατομές της οδού περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου και της Κεντρικής Πλατείας σε χαρακτηριστικά σημεία με ελεγχόμενη στάθμευση στην πλευρά του Δημοτικού Κήπου-Κεντρικής Πλατείας και στη δεξιά πλευρά (α) διαμορφωμένη εσοχή ολιγόλεπτης στάσης οχημάτων, (β) στάθμευση ειδικών οχημάτων (π.χ. Δημαρχείας) ή (γ) διαπλάτυνση πεζοδρομίου στην δεξιά πλευρά της οδού.



Εικόνα 6. Διατομή οδού Δημοκρατίας



Εικόνα 7. Διατομή οδού Πολυτεχνείου όπου υπάρχουν θέσεις ολιγόλεπτης στάσης



Εικόνα 8. Διατομή οδού Πολυτεχνείου όπου έχει διαπλατυνθεί το πεζοδρόμιο στη δεξιά πλευρά της οδού

Περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου και της Κεντρικής Πλατείας απαιτείται μία λεπτομερής τοπογραφική αποτύπωση ώστε να σχεδιαστούν επακριβώς οι τοπικές διαπλατύνσεις, η χάραξη των λωρίδων κυκλοφορίας και οι εσοχές φορτοεκφόρτωσης και ειδικών θέσεων, εκεί που είναι αναγκαίες.



4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αναλυτική παρουσίαση και δημόσια διαβούλευση με τις αρμόδιες Υπηρεσίες-Φορείς-Συλλόγους και κατοίκους της πόλης έχει οριστικοποιήσει το σύνολο των Προκαταρκτικών Προτάσεων της Α' Φάσης για την πόλη της Χίου. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις αλληλεξαρτώνται και δρουν συμπληρωματικά μεταξύ τους ενώ ικανοποιούν τον σκοπό εκπόνησης της παρούσας Μελέτης.

Σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο της διαβούλευσης αναδείχθηκαν δύο επιπλέον ζητήματα, εκ των οποίων για το ένα απαιτείται συνεννόηση και συν-απόφαση των τοπικών φορέων, ενώ για το δεύτερο κρίνεται αναγκαία η εκπόνηση λεπτομερούς μελέτης. Αυτά είναι (α) το ωράριο κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων για την τροφοδοσία των εμπορικών επιχειρήσεων της κεντρικής περιοχής της πόλης για το οποίο οι τοπικοί φορείς θα πρέπει να συνεννοηθούν και συναποφασίσουν ώστε να είναι το βέλτιστο για την πόλη και να είναι εφικτό και βιώσιμο, και (β) το δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών στον Κάμπο όπου θα πρέπει να εκπονηθεί λεπτομερής μελέτη για να συγκεκριμενοποιηθεί και εφαρμοσθεί με τις ανάλογες επεμβάσεις (σήμανσης, κ.λπ.).

Η παρούσα Β' Φάση της Μελέτης και οι οριστικές προτεινόμενες επεμβάσεις που περιλαμβάνονται σε αυτήν θα πρέπει να εγκριθούν, ακολουθώντας όλες τις απαιτούμενες διαδικασίες, ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή τους.

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2026
ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ ΜΕΛΕΤΗΤΗ
Σ. ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ, ΕΕ

Σ. ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΕΕ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ
ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 184, 176 71 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: 210.95.77.077 / email: info@t-s.gr
Α.Φ.Μ.: 999803706 – ΔΟΥ: ΚΕΦΟΔΕ

ΣΤΕΛΙΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ – ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ, MSc, PE





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ Α' ΦΑΣΗΣ





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

