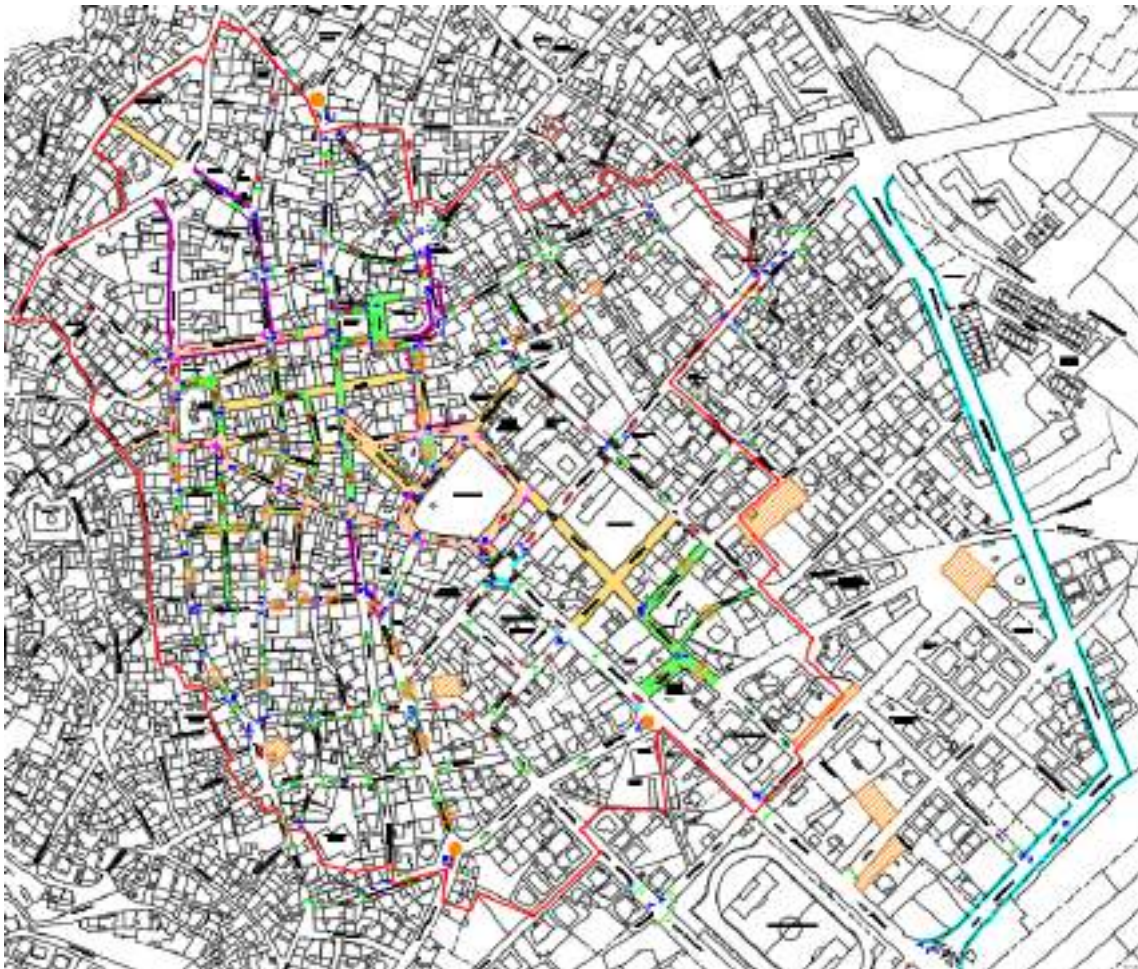


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΔΕΛΦΩΝ

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ»

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(2^η έκδοση)



Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Δελφών
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1
1.1	Συμβατικά	1
1.2	Αντικείμενο	2
1.3	Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη.....	3
1.4	Εργασίες Συλλογής Στοιχείων	4
2	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	5
2.1	Γεωγραφικά Στοιχεία και Χωροταξική Ένταξη.....	5
2.2	Δημογραφικά Στοιχεία	9
2.3	Παραγωγικοί Τομείς/ Χρήσεις Γης	10
2.4	Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά - Εγκεκριμένα Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Αμφισσας.....	12
2.4.1	Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Αμφισσας (ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013)	12
2.4.2	Τροποποίηση Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Αμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)	14
2.4.3	Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά Δημοτικής Ενότητας Αμφισσας.....	20
3	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΚΠΟΝΗΘΕΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ 23	
3.1	«Κυκλοφοριακή Μελέτη Αμφισσας», 1997	23
3.2	«Αναθεώρηση Συγκοινωνιακής Μελέτης Κέντρου Πόλης», 2009	25
3.3	«Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Αμφισσας», 2016 (ΛΙΓΚΑΣ)	27
4	ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	40
4.1	Προβλήματα στην Κυκλοφοριακή Λειτουργία.....	40
4.2	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου	45
4.3	Απογραφές υφιστάμενης κατάστασης περιοχής παρέμβασης	48
4.3.1	Κυκλοφοριακή Οργάνωση	48
4.3.2	Σήμανση.....	48
4.3.3	Σηματοδότηση.....	52
4.3.4	Ροές Πεζών	52
4.3.5	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	53
	ΧΑΡΤΗΣ Χ.1.1 «ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ»	56
	ΧΑΡΤΗΣ Χ.1.2 «ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ»	57
4.4	Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων στην Περιοχή Παρέμβασης.....	58
4.4.1	Μετρήσεις 2020 παρούσας υπηρεσίας	58
4.4.2	Μετρήσεις 2016 σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη Δ.Κ. Αμφισσας (Λίγκας) 104	
4.4.3	Σύγκριση Κυκλοφοριακών Φόρτων 2016 και 2020	134
4.5	Υπεραστική & Αστική Συγκοινωνία	160
4.6	Τροχαία Συμβάντα (Ατυχήματα)	162
	ΧΑΡΤΗΣ Χ.2.1 «ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014-2019»	168
	ΧΑΡΤΗΣ Χ.2.2 «ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014-2019»	169
5	ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΩΝ	170
5.1	Πολιτική Εφαρμογής Μέτρων	170
5.1.1	Εισαγωγή	170
5.1.2	Βασικές Αρχές αντιμετώπισης κυκλοφοριακών προβλημάτων Δήμου	170
5.2	Γενικό Πλαίσιο Εφαρμογής Μέτρων	172

5.2.1	Μονοδρομήσεις Οδών.....	172
5.2.2	Στάθμευση	173
5.2.3	Σήμανση.....	176
5.2.4	Σηματοδότηση.....	181
5.2.5	Πεζόδρομοι και Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας.....	182
5.3	Κατευθύνσεις Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ)	184
6	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ.....	188
6.1	Κυκλοφοριακή Οργάνωση	189
6.2	Στάθμευση	194
6.3	Σήμανση.....	197
6.4	Διαμόρφωση/ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	200
6.5	Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων.....	204
6.6	Πράσινες διαδρομές - Δίκτυο πεζού & ποδηλάτη.....	204
6.7	Αστική συγκοινωνία – Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	208
6.8	Συμπεράσματα	208
	ΧΑΡΤΗΣ Χ.3.1 «ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ»	209
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	210
	Παράρτημα Ι: ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΗΣ Δ.Κ. ΑΜΦΙΣΣΑΣ 29/04/2018.....	211
	Παράρτημα ΙΙ: Πίνακας στοιχείων γεωμετρικών & λειτουργικών χαρακτηριστικών και απογραφής στάθμευσης ανά οδικό τμήμα	212
	Παράρτημα ΙΙΙ: ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ (σε ηλεκτρονική μορφή - CD)	213
	Παράρτημα ΙV: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ	214

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2.1: Χωροταξική ένταξη Δήμου Δελφών (Πηγή: https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11985170)	6
Εικόνα 2.2: Χωροταξική ένταξη Δήμου Δελφών (Πηγή: http://www.oikoskopio.gr/map/)	6
Εικόνα 2.3: Χωροταξική ένταξη Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας (Πηγή: http://www.oikoskopio.gr/map/)	7
Εικόνα 2.4: «Χρήσεις γης & Προστασία περιβάλλοντος» - Χάρτης Π2.α του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)	15
Εικόνα 2.5: «Χρήσεις γης & Προστασία περιβάλλοντος» - Χάρτης Π2.β του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)	16
Εικόνα 2.6: «Πολεοδομική Οργάνωση: Χρήσεις γης - Όροι δόμησης - Ζώνες Προστασίας» - Χάρτης Π3.1.1 του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)	17
Εικόνα 2.7: «Πολεοδομική Οργάνωση: Ζώνες κινήτρων - Μηχανισμών - Περιοχές Ανάπτυξης» - Χάρτης Π3.2 του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)	18
Εικόνα 2.8: «Πολεοδομική Οργάνωση: Γενικές Αστικές Υποδομές» - Χάρτης Π3.3 του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)	19
Εικόνα 3.1: Περιοχή Μελέτης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Δ. Κ. Άμφισσας - Λίγκας, 2016 ..	28
Εικόνα 3.2: Απόσπασμα από το σχέδιο με την προτεινόμενη κυκλοφοριακή διαμόρφωση περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα	30
Εικόνα 3.3: Προτεινόμενο νέο σχέδιο του δικτύου των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας	31
Εικόνα 3.4: Πρόταση μετατροπής της Ν. Κορδώνη σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας	31
Εικόνα 3.5: Προτεινόμενη οργάνωση της στάθμευσης στην περιοχή γύρω από τη Μητρόπολη	35
Εικόνα 3.6: Απόσπασμα από το σχέδιο που απεικονίζει την προτεινόμενη θέση της λαϊκής αγοράς (οδοί Κόκκαλη και Κοττορού)	37
Εικόνα 3.7: Χάρτης κυκλοφοριακής μελέτης 2016 με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	39
Εικόνα 4.1: Περίπτερα επί των πεζοδρομίων της Λ. Σαλώνων, έμπροσθεν Δικαστικού Μεγάρου (Πηγή φωτογραφιών: Ομάδα Έργου 2020 & Google Maps 2014)	44
Εικόνα 4.2: Ρ-41 & Ρ-42 στο μέσο της οδού Κόκκαλη	49
Εικόνα 4.3: Ρ-40 & Ρ-42 στο μέσο της οδού Κοττορού	49
Εικόνα 4.4: Φθαρμένη σήμανση στην οδό Μιχαλοπούλου (Λήψη από Γερογιάννη)	50
Εικόνα 4.5: Φθαρμένη/ Κρυμμένη σήμανση Ρ-40 στην οδό 41η (Λήψη από Μαχαίρα)	50
Εικόνα 4.6: Λανθασμένη τοποθέτηση σήμανσης Ρ-2 «STOP» κάτω από Ρ-28 στην οδό Αθαν. Διάκου (Λήψη από Παπούλια προς Ανδρούτσου)	51
Εικόνα 4.7: Λανθασμένη τοποθέτηση σήμανσης Ρ-2 «STOP» κάτω από Ρ-27 στην οδό Πανταζή (Λήψη από Κοττορού)	51
Εικόνα 4.8: Λανθασμένη τοποθέτηση σήμανσης στην οδό Σταλλού (Λήψη από Βασιλόπουλου)	52
Εικόνα 4.9: Λανθασμένα τοποθετημένη σήμανση Ρ-70 για Δίκυκλα στην Πλ. Ησαΐα και στο πέρας της οδού Φρουρίου	54
Εικόνα 4.10: Σήμανση Ρ-70 για Δίκυκλα στην οδό Δεστερλή	54
Εικόνα 4.11: Θέσεις μετρήσεως κυκλοφοριακών φόρτων 2016	104
Εικόνα 6.1: Υφιστάμενο πλάτωμα, μεταξύ Εθν. Αντίστασης και Ι. Γάτου, το οποίο εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία	191
Εικόνα 6.2: Ενδεικτική Τυπική Διατομή οδού Σταλλού, μεταξύ Μαρκίδου & Μητροπόλεως, με αμφίδρομη κυκλοφορία	192

Εικόνα 6.3: Ενδεικτική Τυπική Διατομή οδού Σταλλού, μεταξύ Θόαντου & Μαρκίδου, με αμφίδρομη κυκλοφορία	193
Εικόνα 6.4: Ενδεικτική διαμόρφωση εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης.....	196
Εικόνα 6.5: Χωροθέτηση πινακίδων κατακόρυφης σήμανσης (Πηγή: ΟΜΟΕ, Τεύχος 10, Μέρος 1: Ισόπεδοι Κόμβοι, Αναθεωρημένη έκδοση: 03-09-2012).....	198
Εικόνα 6.6: Σκαρίφημα Κατακόρυφης & Οριζόντιας Σήμανσης πέριξ σχολικού συγκροτήματος.....	199
Εικόνα 6.7: Υφιστάμενη απότμηση πεζοδρομίου επί της οδού Ι. Γάτου, μεταξύ Θόαντος & Γιαγτζή	201
Εικόνα 6.8: Υφιστάμενη απότμηση πεζοδρομίου επί της οδού Ι. Γάτου, μεταξύ Θόαντος & Γιαγτζή	201
Εικόνα 6.9: Ενδεικτική Τυπική Διατομή οδού Γιδογιάννου, μεταξύ Λ. Σαλώνων & Εθν. Αντίστασης, με διαπλάτυνση πεζοδρομίων.....	203
Εικόνα 6.10: Ενδεικτική διαδρομή Ποδηλατοδρόμου	207
Εικόνα 6.11: Ενδεικτική Τυπική Διατομή Λ. Καραμανλή	207

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1: Χιλιομετρικές αποστάσεις και χρονο-απόσταση Άμφισσας από μεγάλες διοικητικές έδρες (Πηγή: http://www.apostaseis.gr).....	8
Πίνακας 2.2: Μόνιμος Πληθυσμός και έκταση ανά Δ.Ε. του Δήμου Δελφών (2011)	9
Πίνακας 2.3: Μόνιμος Πληθυσμός Δ.Ε. Άμφισσας – % Μεταβολές	9
Πίνακας 2.4: Ηλικιακή κατανομή πραγματικού πληθυσμού (2001).....	9
Πίνακας 2.5 Επιμερισμός της θεωρητικής πυκνότητας d και του συντελεστή κορεσμού έτους 2024 ανά νέα Π.Ε.	21
Πίνακας 3.1: Προτεινόμενες οδοί προς πεζοδρόμηση στο οδικό δίκτυο της Άμφισσας	29
Πίνακας 3.2: Προτεινόμενες οδοί προς μονοδρόμηση στο οδικό δίκτυο της Άμφισσας	30
Πίνακας 3.3: Προτεινόμενες οδοί που μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας.....	31
Πίνακας 3.4: Προτεινόμενες οδοί προς αλλαγή κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας	32
Πίνακας 3.5: Προτεινόμενες οδοί προς αλλαγή σε διπλής κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας	32
Πίνακας 4.1: Στοιχεία Κόμβων μετρήσεων στρεφουσών και σύνθεσης κυκλοφορίας.....	58
Πίνακας 4.2: Τροχαία ατυχήματα ανά έτος και ετήσια ποσοστιαία μεταβολή (%)	163
Πίνακας 4.3: Τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενο πεζό ανά έτος και ετήσια ποσοστιαία μεταβολή (%).....	164
Πίνακας 6.1: Προτεινόμενες οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας.....	206

1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Το παρόν τεύχος συντάσσεται από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου Δελφών και περιλαμβάνει τη Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στην πόλη της Άμφισσας.

Η παρούσα μελέτη αξιοποιεί και στηρίζεται στη συλλογή στοιχείων, στις απογραφές, στις μετρήσεις και στην αντίστοιχη επεξεργασία που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσίας με τίτλο «ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ». Η εν λόγω υπηρεσία ανατέθηκε από το Δήμο Δελφών με την από 29.6.2020 Σύμβαση (ΑΔΑΜ: 20SYMV006967853 2020-07-03) στην εταιρεία «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».

Η μελέτη αρχικά συντάχθηκε τον Απρίλιο του 2021, αναρτήθηκε στο site του Δήμου και στις 19 Μαΐου 2021 πραγματοποιήθηκε Δημόσια Ηλεκτρονική Διαβούλευση, προκειμένου να συζητηθούν τα εναλλακτικά σενάρια που προτάθηκαν. Τα προτεινόμενα μέτρα της αρχικής μελέτης (4.2021) είχαν λάβει υπόψη το με αρ. πρωτ. 53420/18.3.2021 έγγραφο του τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Στερεάς Ελλάδας, το οποίο ανέφερε ότι για να θεωρηθεί σύννομη η απόφαση πεζοδρόμησης (ΦΕΚ 4799/Β/29.11.2017) των οδικών τμημάτων της οδού Γιαγτζή, Σταλλού και Ν. Κορδώνη, απαιτείται τροποποίηση του Ρυμοτομικού.

Ωστόσο, στο πλαίσιο της διαβούλευσης έγινε γνωστή η υπ' αριθμ. ΣΤΕ 51/2011 Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για παρόμοια περίπτωση πεζοδρομήσεων στο κέντρο της πόλης της Άμφισσας, όπου στο προοίμιο της αναφέρει *"Η επίμαχη πεζοδρόμηση δεν αποτελεί πολεοδομική ρύθμιση και δεν τροποποιείται εμμέσως το σχέδιο πόλεως"*.

Στη συνέχεια ο Δήμος Δελφών απευθύνθηκε στη Νομική του Υπηρεσία, η οποία εξέδωσε σχετική γνωμοδότηση, με τα ακόλουθα συνοπτικά συμπεράσματα:

«Σύμφωνα με τα ανωτέρω υποστηριζόμενα από τη νομολογία και την θεωρία (Σκουρής Β., Χωροταξικό και πολεοδομικό δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα) αφορώντας το συνταγματικώς προστατευόμενο περιβαλλοντικό ισοζύγιο ακόμα τυγχάνουν ανάλογης εφαρμογής και επί κυκλοφοριακών αποφάσεων οι οποίες δέον να μη συνεπάγονται υποβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων, του περιβάλλοντος, ήτοι μείωση των ελευθέρων χώρων, του πράσινου, κλπ.

Αλλά και αν ήθελε θεωρηθεί ότι οι εν λόγω ρυθμίσεις δεν είναι αμιγώς κυκλοφοριακές, αλλά άπτονται και πολεοδομικού ενδιαφέροντος, ακόμα και τότε καθίσταται αν όχι αδύνατο, τουλάχιστον ιδιαίτερος δύσκολο να καταργηθεί υλοποιημένος πεζόδρομος, όπως αυτός της οδού Γιαγτζή, και να καταστεί δρόμος κυκλοφορίας οχημάτων έστω και ήπιας. Όμως ακόμα και όσον αφορά στους χαρακτηρισμένους πεζοδρόμους, οι οποίοι δεν πεζοδρομήθηκαν ποτέ και συνεχίζουν να είναι δρόμοι κυκλοφορίας οχημάτων, όπως το τμήμα της οδού Σταλλού και της οδού Κορδώνη στην Πλ. Εθν. Αντιστάσεως, για να αποχαρακτηριστούν θα πρέπει να υπάρξει ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία περί αυτού προκειμένου να μην ακυρωθεί δικαστικώς ως αναιτιολόγητη η όποια σχετική απόφαση».

Λαμβάνοντας υπόψη την προαναφερθείσα γνωμοδότηση, καθώς και τα υπομνήματα φορέων και πολιτών που κατατέθηκαν στον Δήμο μετά τη Δημόσια Διαβούλευση της αρχικής μελέτης (1^η έκδοση, 4.2021), συντάχθηκε εκ νέου η παρούσα μελέτη (2^η έκδοση, 8.2021).

Στην παρούσα 2^η έκδοση της μελέτης καθίσταται σαφές ότι οι κατασκευασμένοι πεζόδρομοι της πόλης της Άμφισσας εξακολουθούν να λειτουργούν ως πεζόδρομοι με βάση και τις σχετικές Κανονιστικές Αποφάσεις του Δήμου.

Στο κεφάλαιο 6 της παρούσας παρουσιάζονται αναλυτικά τα νέα προτεινόμενα μέτρα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων/ παρεμβάσεων, προκειμένου στην πόλη της Άμφισσας να σημειωθούν έργα βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

1.2 Αντικείμενο

Το κύριο **αντικείμενο** της παρούσας μελέτης αφορά στην αξιολόγηση της εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, από το έτος 2018, βάσει του ΦΕΚ 4799/Β/29.12.2017, στο Κέντρο της πόλης της Άμφισσας, καθώς και στην πρόταση νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην πόλη της Άμφισσας. Οι προαναφερόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, του έτους 2018, αφορούν στην πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Γιαγτζή καθώς και σε αρκετές μονοδρομήσεις οδών (Διάκου, Μαχαίρα, Κανάρη, Κοντορήγα, Εθν. Αντίστασης, Καραϊσκάκη, κλπ).

Η εφαρμογή των εν λόγω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, αν και γεωγραφικά αφορά στο Κέντρο της πόλης της Άμφισσας, στην πραγματικότητα επηρεάζει την κυκλοφοριακή λειτουργία του συνόλου της πόλης.

Προκειμένου να διατυπωθούν σενάρια βελτίωσης της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης, έγινε καταγραφή και ανάλυση των επιπτώσεων από την εφαρμογή των προαναφερόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, μέσω των ακόλουθων εργασιών:

- Συλλογή και Αξιολόγηση προβλημάτων και αιτημάτων πολιτών, φορέων/ συλλόγων κλπ. που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή λειτουργία και το σύστημα των μεταφορών για το σύνολο της πόλης της Άμφισσας.
- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, σε ώρες αιχμής και εκτός αιχμής
- Μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας (για την εξαγωγή των ποσοστών κυκλοφορίας ΙΧ, λεωφορείων, φορτηγών, κλπ)
- Απογραφές και μετρήσεις νόμιμων θέσεων στάθμευσης (παρά την οδό και εκτός οδού/ δημοτικά parkings)
- Απογραφές και μετρήσεις νόμιμα και παράνομα σταθμευμένων οχημάτων
- Απογραφές κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης περίξ των μεγάλων πόλων της Πόλης (Δημαρχείο, Εμπορικό Κέντρο, Περιφέρεια, Νοσοκομείο, Αστυνομία, Γήπεδο, Σχολεία, κλπ)
- Απογραφή υφιστάμενου δικτύου Δημόσιων Συγκοινωνιών
- Προσδιορισμός τμημάτων του οδικού δικτύου με μειωμένη οδική ασφάλεια και υψηλό ποσοστό τροχαίων συμβάντων

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Τα στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη για την εκπόνηση της παρούσας, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, αναφέρονται ως ακολούθως:

- «ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ», 2020
- «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας», 2016 (ΛΙΓΚΑΣ)
- «Αναθεώρηση Συγκοινωνιακής Μελέτης Κέντρου Πόλης», 2009
- «Κυκλοφοριακή Μελέτη Άμφισσας», 1997
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013) & Τροποποίηση Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Δελφών 2014-2019-2023/ Στρατηγικός Σχεδιασμός
- Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) Δήμου Δελφών (2015)
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), Ν. 3542/2007 – ΦΕΚ 50/Α'/2-3-2007
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Ισόπεδοι Κόμβοι (ΟΜΟΕ-ΙΚ) – 2011
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κατακόρυφη Σήμανση Οδών (ΟΜΟΕ-ΚΣΟ) – 2012
- Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων, ΜΟΔ Α.Ε., 2019

- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Τεύχος 9: Κατακόρυφη Σήμανση Οδών - ΟΜΟΕ-ΚΣΟ (Σχέδιο) – ΥΠΥΜΕΔΙ/ ΓΓΔΕ/ Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, 2011
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), Ν. 3542/2007 – ΦΕΚ 50/Α'/2-3-2007, Ν. 4530/2018 ΦΕΚ 59/Α'/30-3-2018
- Απόφαση Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ2302-16/09/2013
- Απόφαση Αριθμ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατόδρομους (Υποδομές ποδηλάτων)», ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016
- Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ (ΔΜΕΟ/ε/Ο/1308/Αθήνα, 15 Δεκεμβρίου 1995) «Κατάταξη Εθνικών Οδών περιφερειών Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Ηπείρου, Μακεδονίας και Θράκης σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο.»
- Στοιχεία τροχαίων συμβάντων από την ΕΛΣΤΑΤ για την περίοδο από 1/2012 έως 12/2017
- Επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου Δελφών <http://www.dimosdelfon.gr/>
- Επίσημη ιστοσελίδα του ΚΤΕΛ Φωκίδας <https://www.ktel-fokidas.gr/>
- Δημογραφικά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ.
- Σχετική διεθνή και εγχώρια βιβλιογραφία

1.4 Εργασίες Συλλογής Στοιχείων

Στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσίας με τίτλο «ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ», πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την ενημέρωση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Η ομάδα έργου διεξήγαγε απογραφές των κυκλοφοριακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου στην πόλη της Άμφισσας.

Οι εν λόγω απογραφές αφορούσαν σε μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας, καθώς και απογραφές κυκλοφοριακής οργάνωσης, χαρακτηριστικών στάθμευσης και γεωμετρικών χαρακτηριστικών οδών, την Τρίτη 15/09/2020, κατά τις ώρες 9:00-17:00, όπως αναλυτικά παρουσιάζεται στις σχετικές παραγράφους της παρούσης.

2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

2.1 Γεωγραφικά Στοιχεία και Χωροταξική Ένταξη

Ο Δήμος Δελφών ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Φωκίδας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Συστάθηκε το 2011 με το Πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν.3852/2010) από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Άμφισσας, Γαλαξιδίου, Γραβιάς, Δελφών, Δεσφίνας, Ιτέας, Καλλιέων και Παρνασσού.

Ο Δήμος Δελφών καταλαμβάνει έκταση 1.121,671 τ.χλμ. και έχει πληθυσμό 26.716 μόνιμους κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ). η πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου ανέρχεται σε 23,82 κατ./km².

Η περιοχή του Δήμου οριοθετείται:

- δυτικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Δώριδος
- βόρεια από τα διοικητικά όρια του Δήμου Λαμιέων
- βορειοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αμφίκλειας - Ελάτειας
- νοτιοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Λεβαδέων

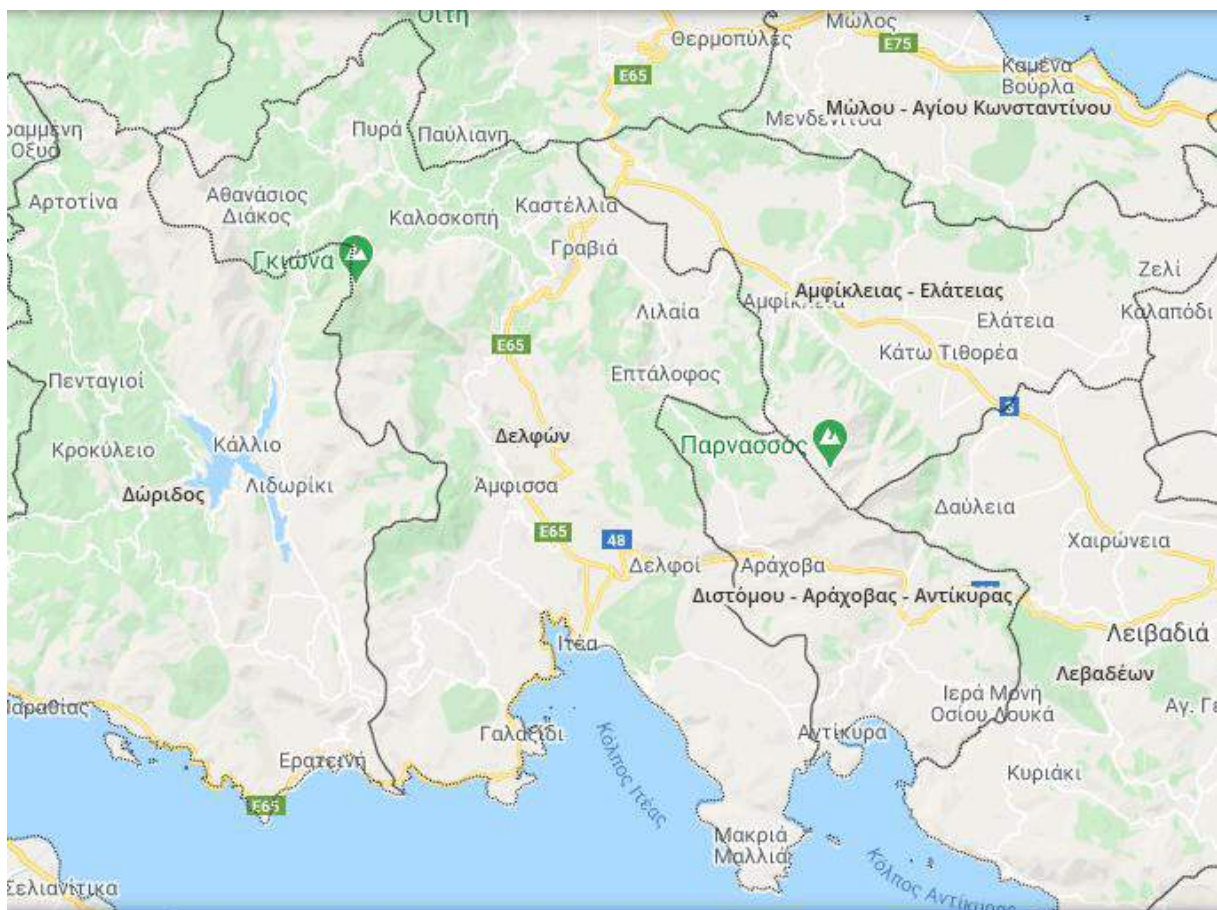
Φυσικά γεωγραφικά όρια αποτελούν τα όρη Γκιώνα (βορειοδυτικά) και Παρνασσός (ανατολικά), καθώς και ο Κορινθιακός Κόλπος στα νότια του Δήμου.

Ο Δήμος Δελφών χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του από δασικές και αγροτικές εκτάσεις.

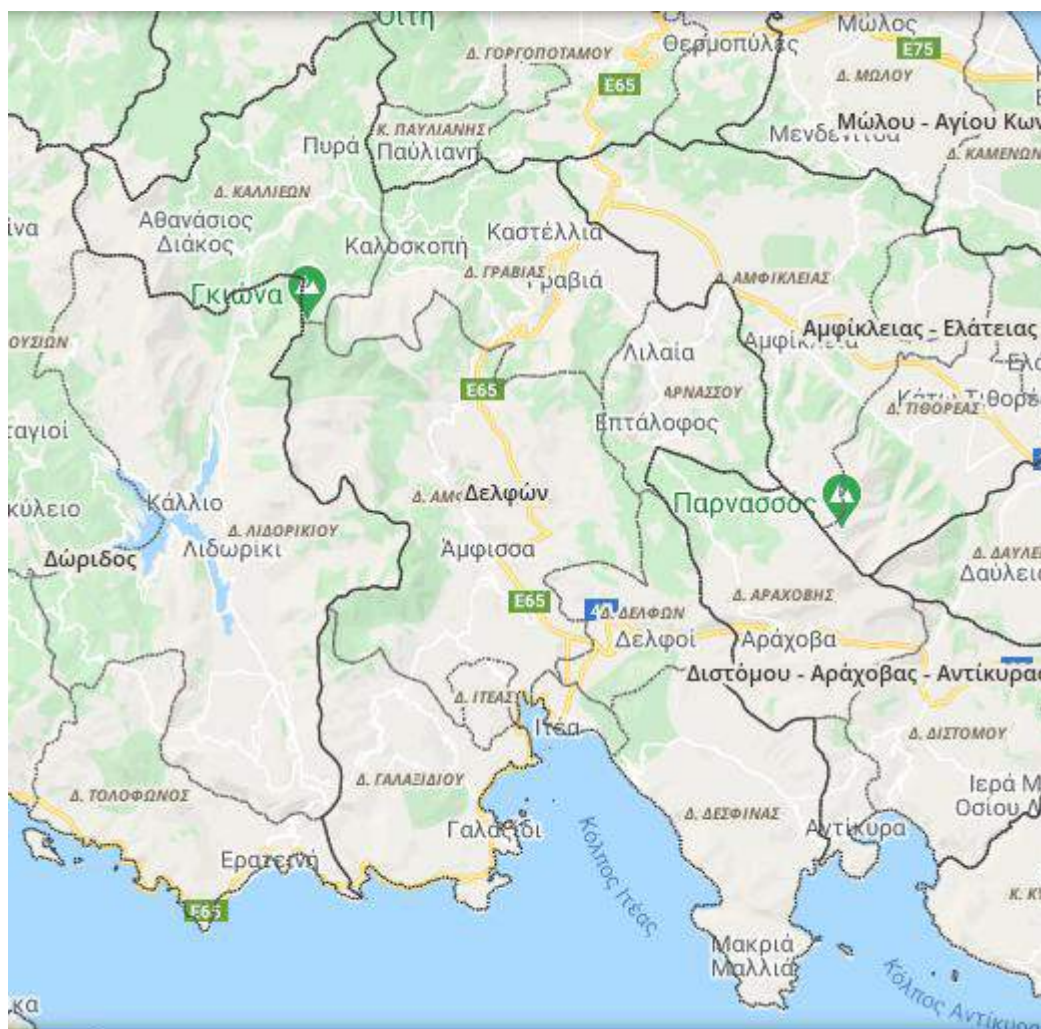
Οι μεγαλύτερες πόλεις του Δήμου είναι η Άμφισσα (έδρα), η Ιτέα, το Γαλαξίδι, οι Δελφοί (ιστορική έδρα Δήμου), αλλά και η Γραβιά, η Δεσφίνα και ο Πολύδροσος.



Εικόνα 2.1: Χωροταξική ένταξη Δήμου Δελφών (Πηγή: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11985170>)



Εικόνα 2.2: Χωροταξική ένταξη Δήμου Δελφών (Πηγή: <http://www.oikoskopio.gr/map/>)



Εικόνα 2.3: Χωροταξική ένταξη Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας (Πηγή:
<http://www.oikoskopio.gr/map/>)

Η **Άμφισσα** (ή Σάλωνα όπως είναι η παλιά της ονομασία) είναι η πρωτεύουσα του Δήμου Δελφών, ενώ αποτελεί και έδρα της Περιφερειακής Ενότητας Φωκίδας. Η πόλη της Άμφισσας έχει μόνιμο πληθυσμό 6.919 κατοίκους (Απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011), ενώ ο αντίστοιχος πληθυσμός της Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας ανέρχεται σε 8.370 μόνιμους κατοίκους.

Η Άμφισσα βρίσκεται στο βόρειο άκρο του Ελαιώνα της Άμφισσας, δηλαδή του αρχαίου Κρिसαίου Πεδίου, στους πρόποδες του βουνού Έλατος της Γκιώνας, ενώ ανατολικά της βρίσκεται ο Παρνασσός. Το επίνειό¹ της είναι η Ιτέα, η οποία απέχει 13 km και με την οποία η Άμφισσα συνδέεται οδικά.

¹ Με τον όρο Επίνειο χαρακτηρίζεται παράλια πόλη ή οικισμός με λιμάνι ή όρμο που εξυπηρετεί την εγγύτερη ηπειρωτική, συνήθως μεγαλύτερη, πόλη.

Η Δημοτική Ενότητα Άμφισσας περιλαμβάνει τους οικισμούς Αγία Ευθυμία, Άγιος Γεώργιος, Άγιος Κωνσταντίνος, Δροσοχώρι, Ελαιώνας, Βίνιανη, Μοναστήρι, Προσήλιο και Σερνικάκι.

Εντός κύκλου ακτίνας 100 χλμ. από την πόλη της Άμφισσας συναντώνται οι πόλεις Λαμία, Λιβαδειά, Ναύπακτος και Πάτρα (της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος). Η χιλιομετρική απόσταση και η χρονο-απόσταση της πόλης της Άμφισσας από τις διοικητικές έδρες και τις μεγαλύτερες πόλεις των υπολοίπων νομών της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2.1: Χιλιομετρικές αποστάσεις και χρονο-απόσταση Άμφισσας από μεγάλες διοικητικές έδρες (Πηγή: <http://www.apostaseis.gr>)

Διοικητικές Έδρες	Απόσταση (χλμ)	Χρόνος (ώρες)
Αθήνα	207	2,5
Λαμία	68,5	1,3
Πάτρα	100	2,15
Θεσσαλονίκη	361	4,35
Καρπενήσι	143	2,5
Λιβαδειά	69	1,2
Θήβα	115	2

Σύμφωνα με τη συμβατική τεχνική περιγραφή, στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας συναντώνται οι ακόλουθοι σημαντικοί οδικοί άξονες:

- Σαλώνων, Γιδογιάννου, Καραϊσκάκη, Εθν. Αντίστασης, Πλ. Ησαΐα, Σταλλού, Πανουργιά/ Γάτου, Φιλόθεου Επ. Σαλώνων, Αθανασοπούλου.

2.2 Δημογραφικά Στοιχεία

Τα δεδομένα της παρούσας ενότητας προέρχονται από τα αναρτημένα στοιχεία στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΛΣΤΑΤ) (<https://www.statistics.gr/>).

Ο Δήμος Δελφών έχει πληθυσμό 26.716 μόνιμους κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ 2011) και πληθυσμιακή πυκνότητα 23,82 κατ./km². Η πολυπληθέστερη Δημοτική Ενότητα του Δήμου Δελφών είναι η Δ.Ε. Άμφισσας, η οποία αριθμεί 8.370 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011) συγκεντρώνοντας περίπου το 31,33% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου, ενώ η πληθυσμιακή πυκνότητα ανέρχεται σε 26,56 κατ./km². Ακολουθούν πίνακες με στατιστικά στοιχεία της ΕΛ. ΣΤΑΤ. για την πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου και της Δ.Ε. Άμφισσας για τις δεκαετίες απογραφής 1991-2001-2011.

Πίνακας 2.2: Μόνιμος Πληθυσμός και έκταση ανά Δ.Ε. του Δήμου Δελφών (2011)

A/A	Δημοτική Ενότητα	Μόνιμος Πληθυσμός	Έκταση(τ.χλμ.)
	Δήμος Δελφών	26.716	1.121,671
1	Δ.Ε. Άμφισσας	8.370	315,174
2	Δ.Ε. Γαλαξιδίου	2.989	126,088
3	Δ.Ε. Γραβιάς	2.073	161,700
4	Δ.Ε. Δελφών	1.767	73,126
5	Δ.Ε. Δεσφίνας	1.988	148,992
6	Δ.Ε. Ιτέας	5.888	26,351
7	Δ.Ε. Καλλιέων	1.673	183,256
8	Δ.Ε. Παρνασσού	1.968	87,033

Πίνακας 2.3: Μόνιμος Πληθυσμός Δ.Ε. Άμφισσας – % Μεταβολές

	Έτος		
	1991	2001	2011
Μόνιμος Πληθυσμός	9.496	9.248	8.370
Έκταση (τ.χλμ)	315,174	315,174	315,174
Πυκνότητα Δόμησης (κατ/τ.χλμ)	30,13	29,34	26,56
Ποσοστιαία Μεταβολή Μόνιμου Πληθυσμού	-2,61%		
		-9,49%	

Ο πληθυσμός της Δημοτικής Ενότητας **Άμφισσας**, σύμφωνα με την απογραφή (ΕΛ. ΣΤΑΤ) του 2001, ανέρχεται σε 9.248 μόνιμους κατοίκους, ενώ σύμφωνα με την απογραφή (ΕΛ. ΣΤΑΤ) του 2011 ανέρχεται σε 8.370 μόνιμους κατοίκους, δηλαδή **κατά την τελευταία δεκαετία ο μόνιμος πληθυσμός έχει μειωθεί κατά 9,5%**.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Δελφών (2014-2019) για το 2011 ο δείκτης γήρανσης του πληθυσμού ήταν 1,35, ο δείκτης εξάρτησης ήταν 0,69 και ο δείκτης αντικατάστασης 1,14. Ακολουθεί η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού για το 2001.

Πίνακας 2.4: Ηλικιακή κατανομή πραγματικού πληθυσμού (2001)

Ηλικιακή κατανομή	0-5	6-14	15-24	25-39	40-54	55-64	65-79	80 ετών και άνω	Σύνολο
Πραγματικός Πληθυσμός	413	1.007	1.122	1.957	1.821	1.009	1.513	406	9.248
%	4,5%	10,9%	12,1%	21,2%	19,7%	10,9%	16,4%	4,4%	100,0%

2.3 Παραγωγικοί Τομείς/ Χρήσεις Γης

A) Πρωτογενής τομέας

Σχετικά με το είδος των καλλιεργειών στη Δημοτική Ενότητα Άμφισσας και τις εκτάσεις τους, στην πρώτη θέση βρίσκονται οι βοσκότοποι, τα στρέμματα των οποίων αποτελούν ποσοστό περίπου 55% του συνόλου των στρεμμάτων, ενώ ακολουθούν οι ελαιώνες πιστοποιημένης καλλιέργειας με ποσοστό 40%. Οι υπόλοιπες καλλιέργειες παρουσιάζουν πολύ μικρά ποσοστά στη συνολική καλλιέργεια της Δημοτικής Ενότητας.

Βασική ενασχόληση των κατοίκων της Άμφισσας είναι η ελαιοκαλλιέργεια, καθώς στην περιοχή εκτείνεται ο φημισμένος ελαιώνας της Άμφισσας, ο μεγαλύτερος ενιαίος ελαιώνας της Ελλάδας. Είναι χαρακτηρισμένος ως παραδοσιακός ελαιώνας, αποτελείται από περίπου 1.200.000 ελαιόδεντρα, προστατεύεται από ειδικές διατάξεις και η καλλιέργεια του γίνεται με μέσα που δεν αλλοιώνουν την παραδοσιακή του φυσιογνωμία. Οι λεγόμενες «Ελιές Αμφίσσης» έχουν χαρακτηριστεί ως προϊόν προστατευόμενης ονομασίας προέλευσης (Π.Ο.Π) από το 1994. Ωστόσο αρκετοί κάτοικοι ασχολούνται επίσης με την κτηνοτροφία, κάτι που επισημαίνεται και από το μεγάλο ποσοστό των βοσκοτόπων.

Το όρος Γκίωνα είναι πλούσιο σε κοιτάσματα βωξίτη και ο Δήμος Δελφών διαθέτει τα μεγαλύτερα κοιτάσματα βωξίτη της χώρας, ~ 70%, και από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης. Έτσι πολλοί κάτοικοι τόσο της Δ.Ε. Άμφισσας όσο και των γύρω κοινοτήτων απασχολούνται στην εξόρυξη του βωξίτη στις εταιρίες εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων βωξίτη.

B) Δευτερογενής τομέας

Ο δευτερογενής τομέας για την Περιφερειακή Ενότητα Φωκίδος αποτελεί την κατ' εξοχήν παραγωγική δραστηριότητα, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π. κατά 45,5%, με πρωταγωνιστή τον κλάδο της μεταποίησης και ακολουθούν αυτές των κατασκευών, των ορυχείων και ο κλάδος επιχειρήσεων ηλεκτρισμού - φωταερίου - ύδρευσης. Ο δευτερογενής τομέας χαρακτηρίζεται από πολύ υψηλή παραγωγικότητα ανά απασχολούμενο, αφού το 29% των απασχολούμενων στον τομέα παράγουν το 45,5% περίπου του Α.Ε.Π. της περιφέρειας, όταν τα αντίστοιχα σε επίπεδο χώρας είναι 25% απασχολούμενοι και παράγουν το 29% του Α.Ε.Π. της χώρας. Οι κλάδοι που συγκεντρώνουν αξιόλογο αριθμό μεταποιητικών μονάδων ήταν τα είδη διατροφής (τυροκομεία, κονσερβοποιεία, πυρηνελαιουργεία, ποτοποιεία) τα είδη ένδυσης-υπόδησης, η βιομηχανία ξύλου-επίπλου, χημικές, τα κεραμοποιεία, τα δομικά υλικά, τα μηχανουργεία και τέλος εργαστήρια κατασκευής κοσμημάτων ή είδη διακοσμητικής. Η μεταποίηση είναι κυρίως προσανατολισμένη στην παραγωγή οικοδομικών υλικών, που καλύπτει τις ανάγκες της οικοδομικής δραστηριότητας, που προκύπτει από την τουριστική ανάπτυξη και τη συνεχή επέκταση της οικιστικής χρήσης.

Όσον αφορά στη Δ.Ε. Άμφισσας, παλιότερα οι κάτοικοι ασχολούνταν με επαγγέλματα όπως η βυρσοδευεία, η κωδωνωποιία και σκηνοποιία, για τα οποία η Άμφισσα ήταν γνωστή. Σήμερα ωστόσο λειτουργεί μόλις ένα βυρσοδευείο διατηρώντας τις παλιές τεχνικές στην παραδοσιακή συνοικία της Χάρμαινας. Σε ό,τι αφορά τον σημερινό δευτερογενή τομέα παραγωγής έξω από την πόλη της Άμφισσας και σε έκταση 360 στρεμμάτων λειτουργεί το Βιοτεχνικό Πάρκο Άμφισσας (ΒΙΟ.ΠΑ.), μία από τις 32 οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές που διαχειρίζεται η ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. σε όλη την Ελλάδα. Ωστόσο, στο πάρκο στεγάζονται ελάχιστες βιοτεχνίες και επιχειρήσεις ενώ καμία βιομηχανία δεν λειτουργεί στα όρια του Δήμου. Επίσης στην περιοχή καταγράφονται μονάδες μεταποίησης του κλάδου τροφίμων (ελαιοτριβεία και τυροκομεία) γραμμικά των περιφερειακών δρόμων και εντός κάποιων δημοτικών κοινοτήτων. Με άλλα λόγια η δευτερογενής παραγωγή αξιοποιεί την πρωτογενή με τη μεταποίηση των πρώτων υλών που η περιοχή προσφέρει σε αφθονία, την ελιά και τα τυροκομικά.

Γ) Τριτογενής τομέας

Όσον αφορά στη Δ.Ε. Άμφισσας, το μεγαλύτερο κομμάτι του τοπικού πληθυσμού απασχολείται στον τριτογενή τομέα. Η Άμφισσα ως πρωτεύουσα του Δήμου αποτελεί το κέντρο στον τομέα του εμπορίου και των υπηρεσιών. Ενδεικτικό του αναπτυγμένου τομέα υπηρεσιών στην Άμφισσα αποτελεί το γεγονός ότι εκεί στεγάζεται το 37% του συνολικού τομέα υπηρεσιών του Δήμου Δελφών.

Υποδομές

Στην πόλη της Άμφισσας λειτουργούν Τ.Ε.Ι.², σύγχρονο κρατικό νοσοκομείο, πρωτοδικείο, πνευματικό κέντρο, σωφρονιστικό κατάστημα κρατουμένων, αρχαιολογικό και λαογραφικό μουσείο, Δημοτική Βιβλιοθήκη, Δημοτική Φιλαρμονική και Χορωδία, Δημοτικό Ωδείο και Εικαστικό Εργαστήριο, Πολιτιστικοί και Αθλητικοί σύλλογοι. Επίσης, στον τομέα της εκπαίδευσης λειτουργούν Ενιαίο Λύκειο, Τ.Ε.Ε, Γυμνάσιο και εσπερινό Γυμνάσιο, Ι.Ε.Κ., νοσηλευτική σχολή, δημοτικά σχολεία και ένα ειδικό δημοτικό σχολείο, νηπιαγωγεία, ένας κρατικός και ιδιωτικοί βρεφονηπιακοί σταθμοί. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης (ΚΠΕ) Άμφισσας, το οποίο είναι περιφερειακού τύπου, πραγματοποιεί ημερήσια και πολυήμερα μαθητικά εκπαιδευτικά προγράμματα και έχει μεγάλη επισκεψιμότητα, με περίπου 2.500 παιδιά ετησίως.

² Το Τμήμα ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ (ΔΟΕΠΤΜ) ανήκει στη Σχολή Διοίκησης & Οικονομίας του ΤΕΙ Στερεάς Ελλάδας

2.4 Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά - Εγκεκριμένα Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Αμφισσας

2.4.1 Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Αμφισσας (ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013)

Το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Αμφισσας (ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013) περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις εξής προβλέψεις, ρυθμίσεις, μέτρα και δράσεις, που συνάδουν και με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού :

1. Εκπόνηση των Πράξεων Εφαρμογής των περιοχών επέκτασης του Σχεδίου Πόλης που θεσμοθετήθηκαν με το ΓΠΣ του 1986, όπως τροποποιήθηκαν και οριοθετήθηκαν με την Π.Μ.Ε.Α. του 1990 (Υ.Α. 36792/1990 του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΦΕΚ 534/90), οι οποίες έχουν ήδη πολεοδομηθεί.
2. Διατήρηση της σημερινής θέσης των κεντρικών λειτουργιών στο πολεοδομικό κέντρο του οικισμού που εκτείνεται από την πλατεία Ηρώων έως την πλατεία Κεχαγιά. Στο πολεοδομικό κέντρο έχουν ενσωματωθεί τα προβλεπόμενα από το ΓΠΣ 1986 τοπικά κέντρα των μικρογειτονιών.
3. Θεσμοθέτηση Ειδικού Επιχειρησιακού Κέντρου, ως δευτερεύοντος Κέντρου Πόλης, στις περιοχές των νέων επεκτάσεων νότια του Σχεδίου Πόλης.
4. Θεσμοθέτηση Γενικής Κατοικίας, με κατάργηση της χρήσης Αμιγούς Κατοικίας όπου υφίσταται, σε όλη την έκταση του υφιστάμενου οικιστικού ιστού, καθώς και στις προοριζόμενες για οικιστική χρήση περιοχές των νέων επεκτάσεων.
5. Αναβάθμιση του δημόσιου χώρου με τη δημιουργία χώρων πρασίνου στους αρχαιολογικούς χώρους και την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και των πολιτιστικών υποδομών της πόλης.
6. Αναβάθμιση των δραστηριοτήτων αναψυχής και ελεύθερου χρόνου.
7. Ανάπλαση της εισόδου της πόλης από Λαμία και δημιουργία ποδηλατοδρόμου από το Κέντρο της πόλης μέχρι τις αθλητικές εγκαταστάσεις στην περιοχή του Σίφωνα Μόρνου.
8. Θεσμοθέτηση νέων Ζωνών Ειδικών Κινήτρων στην περιοχή της Χάρμαινας (ZEK1) και στην περιοχή δυτικά της (ZEK2) και την εγκατάσταση χρήσεων λιανικού εμπορίου, πολιτιστικών υποδομών, χρήσεων αναψυχής, με σκοπό την τουριστική αξιοποίηση της συγκεκριμένης περιοχής.
9. Διατήρηση της θεσμοθετημένης Ζώνης Κοινωνικού Συντελεστή (ΖΚΣ).
10. Λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος με:

- Επέκταση και τροποποίηση της Ζώνης Προστασίας Δάσους και Γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας που σύμφωνα με το ΓΠΣ 1986 αφορούσε μόνο στον τότε Δήμο, δηλαδή τη σημερινή Δ.Ε. Άμφισσας, ώστε ως Ζώνη Προστασίας Γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας να συμπεριλάβει μόνο την έκταση γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας που υπάρχει στη σημερινή περιοχή δικαιοδοσίας της ΔΕ Άμφισσας. Η προστασία των δασών συνδέεται πλέον με τις περιοχές NATURA και άλλες ειδικές ρυθμίσεις.
11. Μεταφορά οχλουσών δραστηριοτήτων στο ΒΙΟΠΑ Άμφισσας.
 12. Ανάδειξη του ρόλου της πόλης της Άμφισσας, ως δυναμικού αστικού κέντρου, στο πλαίσιο τριπόλου συνεργασίας με την Ιτέα και τους Δελφούς, αλλά και με τους λοιπούς Δήμους του Νομού, και ιδίως τους γειτονικούς, καθώς και με την Αράχοβα.
 13. Διατήρηση της Ζώνης προστασίας αγωγού, σιφωνίου και αυλάκων Μόρνου.
 14. Αναπροσδιορισμό των ορίων της Ζώνης Προστασίας Αρχιτεκτονικών Συνόλων παραδοσιακής κληρονομιάς στο δυτικό τμήμα του οικισμού που προβλέπεται από το ΓΠΣ 1986, και θεσμοθέτηση συγκεκριμένων όρων προστασίας που θα επιτρέπουν πάντως την εγκατάσταση μη οχλουσών χρήσεων λιανικού εμπορίου, πολιτιστικών υποδομών, χρήσεων αναψυχής, και την ήπια τουριστική αξιοποίηση της συγκεκριμένης περιοχής.
 15. Ισόρροπη και πολυκεντρική οικιστική οργάνωση του δικτύου των λοιπών αγροτικών οικισμών, με ιδιαίτερη ανάδειξη του γραμμικού αναπτύγματος των τριών οικισμών Αγίου Γεωργίου, Αγίου Κωνσταντίνου και Σερνικακίου, με προαστιακό χαρακτήρα σε σχέση με το αστικό κέντρο της Άμφισσας, αλλά και των υπόλοιπων οικισμών, ορεινού και ημιορεινού χαρακτήρα, με κατάλληλες παρεμβάσεις συγκράτησης του πληθυσμού τους, αναβάθμισης του οικιστικού τους ιστού και ενθάρρυνσης εναλλακτικών μορφών τουρισμού, ως συμπληρωματικών δραστηριοτήτων του πρωτογενή τομέα.
 16. Πολεοδομική οργάνωση, εξυγίανση και αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος στους μεγαλύτερους οικισμούς του Δήμου και στο λοιπό αγροτικό οικιστικό δίκτυο: εκπόνηση πολεοδομικών μελετών με στόχο, μεταξύ άλλων, το σχεδιασμό των οικιστικών υποδοχέων για την εξυπηρέτηση μελλοντικής ζήτησης κατοικίας.
 17. Παρεμβάσεις αναγνώρισης και ανάδειξης της ταυτότητας των οικισμών, ανάπτυξης - προβολής του δημόσιου χώρου τους και βελτίωσης της αρχιτεκτονικής και αισθητικής φυσιογνωμίας τους με έμφαση στα κέντρα των οικισμών, στα δημόσια και ιστορικά κτίρια και τους ελεύθερους χώρους.

18. Έλεγχος των οχλουσών χρήσεων γης στους αγροτικούς οικισμούς (π.χ. άναρχη στάθμευση γεωργικών μηχανημάτων) και λήψη μέτρων απορρύπανσης (διάσπαρτη απόρριψη ογκωδών απορριμμάτων μέσα και έξω από τους οικισμούς, κτηνοτροφικά απόβλητα, κλπ.).

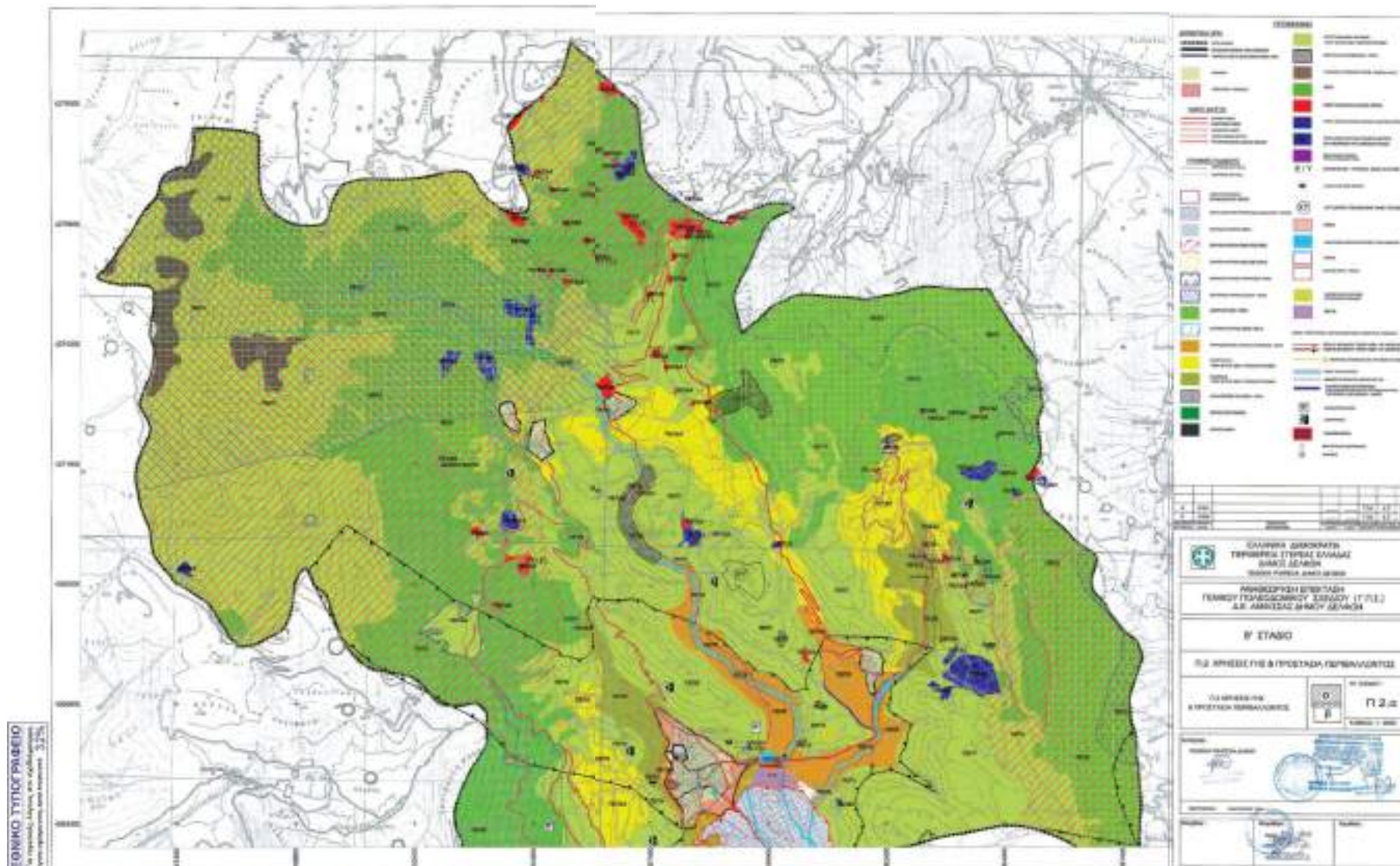
Επίσης, το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013) περιλαμβάνει - μεταξύ άλλων- τις ακόλουθες προβλέψεις, ρυθμίσεις, μέτρα και δράσεις, σχετικά με την αναβάθμιση δικτύων κυκλοφορίας τροχοφόρων και πεζών, που για την υλοποίηση τους απαιτείται η τροποποίηση του ισχύοντος εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου (ΦΕΚ 309/Α/6.11.1953):

- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στη δυτική πλευρά της πόλης όπου βρίσκονται πολλά αξιόλογα στοιχεία της που θα ενοποποιούν τους προτεινόμενους τουριστικούς πόλους και με την κατασκευή της περιμετρικής οδού.
- Προτείνεται η μετατροπή σε πεζοδρόμους όλων των δρόμων, των οποίων το πλάτος, λόγω υπάρχουσας δόμησης, δεν ξεπερνά τα τέσσερα (4μ) μέτρα.
- Επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων στην Άμφισσα
- Προτείνεται η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης δημιουργώντας έναν συνεκτικό ιστό μεταξύ των οδών Εθν. Αντίστασης-41^η οδός-Αθανασοπούλου-Κόκκαλη-Πανουργιά-Πλ. Ηρώων και Μητρόπολη-Σταλλού-Παύλου Μπακογιάννη-Εθν. Αντίστασης.

2.4.2 Τροποποίηση Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)

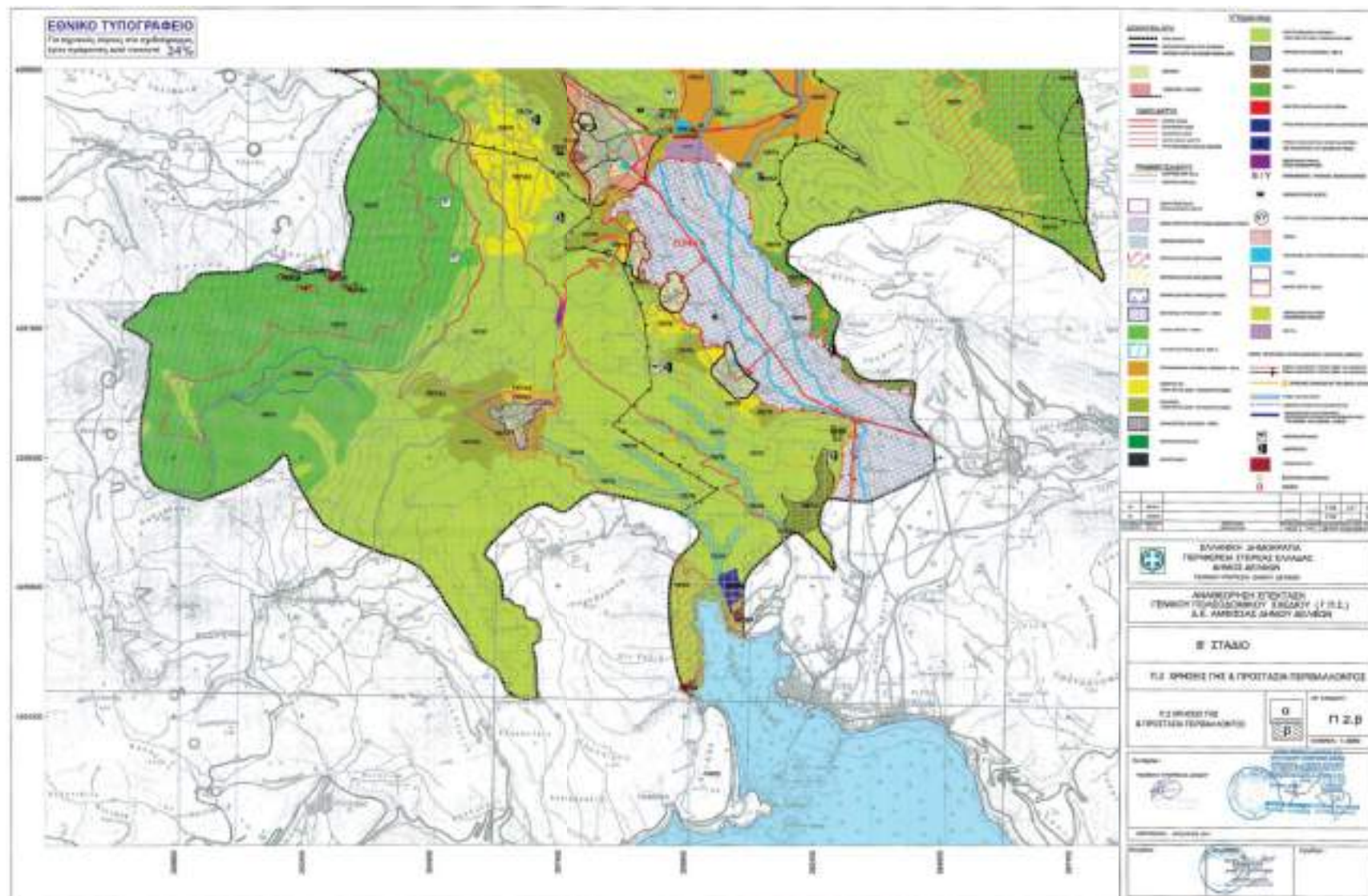
Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 890/33679 «Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας του Δήμου Δελφών Ν. Φωκίδας» (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/24.03.2014) "*Τροποποιούμε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας Δήμου Δελφών Ν. Φωκίδας ως προς τους συνημμένους χάρτες Π2α, Π2β (κλίμακας 1:25.000), Π3.1.1, Π3.1.2, Π3.1.3, Π3.1.4, Π3.1.5, Π.3.1.6, Π.3.2 και Π.3.3 (κλίμακας 1:5.000), οι οποίοι αντικαθιστούν τους αντίστοιχους χάρτες της αρ. 6119/258306/30-12-2013 (ΦΕΚ 490 Α.Α.Π./31-12-2013) απόφασης έγκρισης του ΓΠΣ.*"

Ακολουθούν στις επόμενες εικόνες οι χάρτες της τροποποίησης Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014):



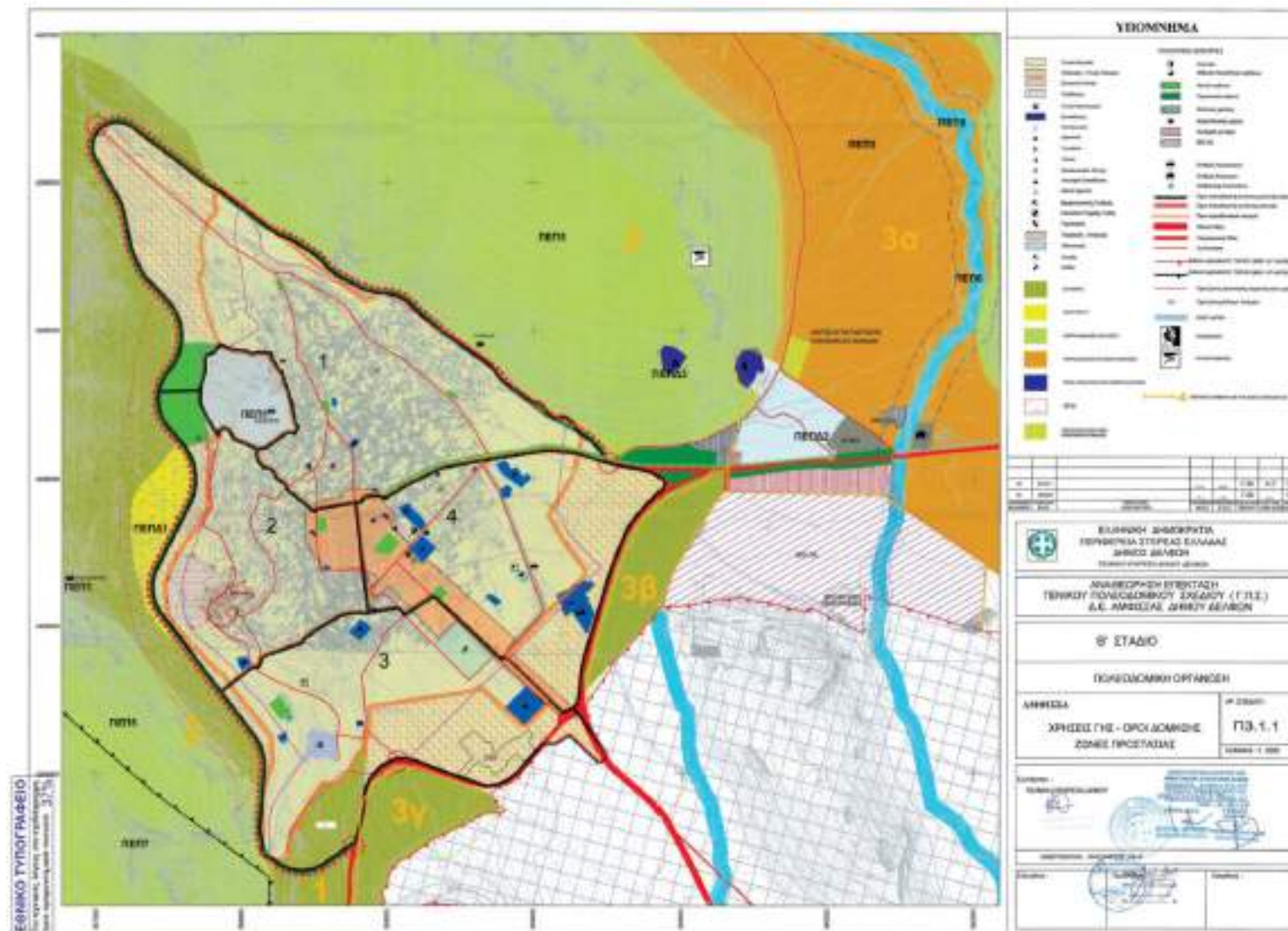
Εικόνα 2.4: «Χρήσεις γης & Προστασία περιβάλλοντος» - Χάρτης Π2.α του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Αμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ»
(2^η Έκδοση)



Εικόνα 2.5: «Χρήσεις γης & Προστασία περιβάλλοντος» - Χάρτης Π2.β του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ»
(2^η Έκδοση)



Εικόνα 2.6: «Πολεοδομική Οργάνωση: Χρήσεις γης - Όροι δόμησης - Ζώνες Προστασίας» - Χάρτης Π3.1.1 του Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Αμφισσας (ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/2014)



2.4.3 Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας

Η Δημοτική Ενότητα Άμφισσας αποτελείται από 7 Τοπικές Κοινότητες και μία Δημοτική Κοινότητα, οι οποίες περιλαμβάνουν 10 οικισμούς.

Η Δημοτική Κοινότητα Άμφισσας, στην οποία βρίσκεται και η έδρα του Δήμου, συγκεντρώνει τον περισσότερο πληθυσμό περιλαμβάνοντας 4 Πολεοδομικές ενότητες - γειτονιές, των οποίων η οργάνωση καθορίζεται από το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο.

Στις Τοπικές Κοινότητες: Αγίας Ευθυμίας, Αγίου Γεωργίου, Αγίου Κωνσταντίνου, Δροσοχωρίου, Ελαιώνα, Σερνικακίου περιλαμβάνονται ένας (ομώνυμος) οικισμός και μόνο στην Τοπική Κοινότητα Προσηλίου περιλαμβάνονται οι τρεις οικισμοί: το Προσήλιον, η Βίνιανη και το Μοναστήριο. Οι οικισμοί αυτοί, έχουν πληθυσμό κάτω των 2.000 κατοίκων και θεωρούνται αγροτικοί.

Η οργάνωση των οικισμών του Δήμου καθορίζεται σε χωρικές ενότητες που προσδιορίζονται από το φυσικό ανάγλυφο της περιοχής και τους ορεινούς όγκους.

Η κύρια οικιστική ενότητα είναι η πόλη της Άμφισσας, η οποία αποτελείται από τον ομώνυμο ημιορεινό οικισμό. Εκτός της βασικής οικιστικής ενότητας της Άμφισσας, διακρίνονται τρεις χωρικές ενότητες οικιστικών συγκεντρώσεων:

1. Η κεντρική πεδινή οικιστική ενότητα που περιλαμβάνει τους οικισμούς Αγίου Γεωργίου, Αγίου Κωνσταντίνου, Σερνικακίου και Ελαιώνα.
2. Η ανατολική ορεινή οικιστική ενότητα του Παρνασσού που περιλαμβάνει τον οικισμό του Δροσοχωρίου.
3. Η βόρεια και δυτική ορεινή οικιστική ενότητα της Γκιώνας που περιλαμβάνει τους οικισμούς Αγίας Ευθυμίας, Βίνιανης, Προσηλίου και Μοναστηρίου.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ., χωροθετείται μέγεθος 54,05 Ha για νέες οικιστικές επεκτάσεις, με κάλυψη της ζήτησης σε Α' κατοικία στον χρονικό ορίζοντα του 2024, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών για το πάρκο επιπέδου πόλης. Οι οικιστικές επεκτάσεις χωροθετούνται στα δυτικά και κυρίως στα νότια της πόλης, λαμβάνοντας υπόψη και τη χάραξη του περιφερειακού οδικού δακτυλίου, αντίστοιχα δε, επεκτείνονται οι υπάρχουσες.

Ακολούθως, στον επόμενο Πίνακα πραγματοποιείται ο επιμερισμός της θεωρητικής πυκνότητας d , η οποία στο σύνολο της πόλης, συμπεριλαμβανομένων των νέων οικιστικών επεκτάσεων, έχει ληφθεί σε $d = 137$ κάτ. /Ha. Επιπλέον δε, επιμερίζεται ο συντελεστής κορεσμού λ , ο οποίος στο σύνολο της πόλης έχει ληφθεί $\lambda = 0,55$.

Πίνακας 2.5 Επιμερισμός της θεωρητικής πυκνότητας d και του συντελεστή κορεσμού έτους 2024 ανά νέα Π.Ε.

ΑΜΦΙΣΣΑ	Συνολική έκταση οικιστικού υποδοχέα 2024	Έκταση οδικού δικτύου 18% 2024	Έκταση Κ.Χ. 2024	Έκταση Ο.Τ. αφαιρουμ. οδικού δικτύου και Κ.Χ.	Μόνιμος Πληθυσμός έτους 2024	Γενικός Μέσος Σ.Δ. 2024	k	p	u 2024	Θεωρητ. Πυκνότητ α d	Συντελεστή κορεσμού λ
	(Ha)	(Ha)	(Ha)	(Ha)	(κατ.)		(τ.μ. κτηρίου/κάτ.)	(τ.μ. κτηρίου/κάτ.)	(τ.μ. κτηρίου/κάτ.)	(κάτ./Ha)	%
ΠΕ1	82.53	14,86	6,70	60,98	4.981,00	1.03	45,00	4,00	22,30	143,00	0,57
ΠΕ2	38.98	7,02	4,79	27,17	2.092,00	1.20	54,18	9,70	28,00	123,00	0,62
ΠΕ3	50.71	9,13	0,64	40,94	2.560,00	1.03	45,00	4,00	22,30	143,00	0,44
ΠΕ4	54.07	9,73	0,84	43,50	3.367,00	1.21	50,70	7,54	25,84	135,00	0,57
ΣΥΝΟΛΟ	226.30	40,73	12,97	172,60	13.000,00	1.10	47,95	5,84	24,14	137,00	0,55

Το Δ.Δ. Άμφισσας (νυν Δ.Ε.), λοιπόν, περιλαμβάνει 4 Πολεοδομικές ενότητες - γειτονιές, των οποίων η οργάνωση, καθορίστηκε από το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, βάσει της υπ' αρ. 66313/2925 απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1166/1986, στις οποίες περιλαμβάνονται οι κατωτέρω συνοικίες: Κέντρο, Τέχολη, Μάντρα, Γκιρίζι, Πηγάδια, Παναγιά, Χάρμενα, Δροσοχώρι και Προσφυγικός συνοικισμός.

Πολεοδομικές Ενότητες – Γειτονιές:

ΠΕ1- Γειτονιά 1 Άγιοι Ανάργυροι

ΠΕ2- Γειτονιά 2 Παναγιά – Χάρμαινα

ΠΕ3- Γειτονιά 3 Τέχολη – Δροσοχώρι

ΠΕ4- Γειτονιά 4 Μάνδρα

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης για τον προγραμματικό μόνιμο πληθυσμό των 13.000 κατοίκων στο έτος 2024, όπως και για την εξυπηρέτηση του πληθυσμού των επιπλέον 3.000 κατοίκων των οικισμών, θα συντελεστεί με τη διατήρηση του αριθμού των ήδη θεσμοθετημένων πολεοδομικών ενοτήτων και μεγέθυνση της έκτασης αυτών με την ένταξη νέων περιοχών κατ' επέκταση τους.

Επιπλέον, επαναπροσδιορίζονται οι χρήσεις γης, ώστε εκτός από τη διατήρηση των πρωταρχικών για τη λειτουργία της πόλης, να χωροθετηθούν οι νέες για την αειφόρο ανάπτυξη της και να απομακρυνθούν οι οχλούσες.

Οι εγκαταστάσεις των εκπαιδευτηρίων ΤΕΙ, καθώς και τα κτηριακά συγκροτήματα Εργατικών κατοικιών, τα οποία οικοδομήθηκαν με τη διαδικασία της έγκρισης τοπικών ρυμοτομικών, ενσωματώνονται στην προτεινόμενη επέκταση.

Καθορίζεται χρήση ως Γενική κατοικία, όπως αυτή προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του Π.Δ. 23.2.1987 (Φ.Ε.Κ. 166/Δ'/1987), στις τέσσερις πολεοδομικές ενότητες και στις επεκτάσεις τους.

Διατηρείται η θέση των κεντρικών λειτουργιών γύρω από την περιοχή των πλατειών Ησαΐα και Κεχαγιά, καθώς και κατά μήκος του άξονα εισόδου της πόλης από Ιτέα, όπου καθορίζεται χρήση Πολεοδομικού κέντρου, όπως αυτή προσδιορίζεται από το άρθρο 4 του Π.Δ. 23.2.1987 (Φ.Ε.Κ. 166/Δ'/1987), με εξαίρεση τα πρατήρια βενζίνης και την εγκατάσταση μέσων μαζικών μεταφορών. Τέλος, προτείνεται η δημιουργία επιπλέον τοπικού πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή της Χάρμαινας με τις προαναφερθείσες εξαιρέσεις.

3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΚΠΟΝΗΘΕΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται με συνοπτικό τρόπο τα βασικά σημεία των κυκλοφοριακών μελετών που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή παρέμβασης, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση των προτάσεων.

3.1 «Κυκλοφοριακή Μελέτη Άμφισσας», 1997

Στο παρελθόν έχει εκπονηθεί, για την πόλη της Άμφισσας, η μελέτη με διακριτικό τίτλο «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΜΦΙΣΣΑΣ». Η χρονολογία σύνταξης της είναι τον Νοέμβριο του 1997. Η συγκεκριμένη μελέτη ανετέθη στις 07/08/1997 στο Τεχνικό Γραφείο Ν. Τσιανταβή και παραλήφθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Άμφισσας στις 07/11/1997, ενώ έγινε ομόφωνα δεκτή από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Άμφισσας με την απόφαση 237/1997.

Στην πράξη η Κυκλοφοριακή Μελέτη αποτελεί τη μοναδική εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη της περιοχής. Αρκετά από τα μέτρα άμεσης εφαρμογής που περιγράφονται εντός της μελέτης έχουν ήδη εκτελεστεί και εφαρμοστεί με ορατά αποτελέσματα. Στην πλειοψηφία τους τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν πεζοδρομήσεις και μονοδρομήσεις οδικών αξόνων, ιδιαίτερως σημαντικών για τη λειτουργία της πόλης. Αναλυτικότερα η Κυκλοφοριακή Μελέτη Άμφισσας που συντάχθηκε από τον κ. Τσιανταβή, έκανε μια περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης το 1997 και προχωρούσε ακόμα ένα βήμα παραπάνω με τον εντοπισμό των βασικών προβλημάτων του δικτύου της πόλης, η πλειοψηφία των οποίων είναι κοινά και σήμερα και αναφέρονται αναλυτικότερα σε επόμενη ενότητα. Η μελέτη στη συνέχεια προχωρούσε σε προτάσεις πεζοδρομήσεων συγκεκριμένων οδικών τμημάτων που θα διευκόλυναν την πεζή μετακίνηση και οι οποίες είναι:

- Παπαχρήστου (από Ανδρούτσου μέχρι Γιαγτζή)
- Κραββαρίτη (από Πλατεία Κεχαγιά μέχρι Α. Διάκου)
- Ανώνυμος (από Ι. Γάτου μέχρι Παπαχρήστου)
- Ανώνυμος (από Παπαχρήστου μέχρι Α. Διάκου)

Οι περιβάλλοντες οδοί στην πλατεία Ηρώων στη Μητρόπολη από Ι. Γάτου μέχρι Σταλλού και τα αρχαία ευρήματα:

- Κοκκινόπουλου (από Α. Διάκου μέχρι Πλατεία Κεχαγιά)
- Ν. Κορδώνη (από Γιδογιάννου μέχρι Πλατεία Ησαΐα)
- Αδιέξοδος Ε. Παπούλια
- Αδιέξοδος δίπλα στη Σχολή Εικαστικών του Δήμου Άμφισσας

Από τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις είχαν εφαρμοστεί όλες με εξαίρεση της οδού Παπαχρήστου και των περιβάλλοντων οδών στην Πλατεία Ηρώων στη Μητρόπολη. Οι παραπάνω πεζοδρομήσεις έγιναν χωρίς διαμόρφωση και ανάπλασή, με αποτέλεσμα το χαμήλωμα του ύψους των πεζοδρομίων, τα οποία μετατράπηκαν σε άναρχο χώρο στάθμευσης επί του δρόμου.

Επίσης, προτάθηκε η αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων, η ταυτόχρονη απαγόρευση της στάσης ή της στάθμευσης των οχημάτων παρά το κράσπεδο και η διατήρηση μιας λωρίδας κυκλοφορίας με πλάτος 3 μ. στα ακόλουθα οδικά τμήματα:

- Ησαΐα (γύρω από την Πλατεία Ησαΐα)
- Ανδρούτσου (από Πλατεία Ησαΐα μέχρι Πλατεία Κεχαγιά) (ναι)
- Ι. Γάτου (από Ανδρούτσου μέχρι Κόκκαλη) (ναι)
- Γιαγτζή (από Σταλλού μέχρι Πλατεία Κεχαγιά) (ναι)
- Α. Διάκου (από Κόκκαλη μέχρι Ανδρούτσου) (ναι)
- Επισκόπου Φιλοθέου (από Ι. Γάτου μέχρι Μαχαιρά) (ναι)
- Θόαντος (από Πλατεία Ησαΐα μέχρι Πλατεία Λαού)
- Κεχαγιά (γύρω από την Πλατεία Κεχαγιά)
- Σταλλού (από Θόαντος μέχρι Πλατεία Ησαΐα)

Από τα προαναφερόμενα οδικά τμήματα το μέτρο εφαρμόστηκε στην Ανδρούτσου, στη Γάτου, στη Γιαγτζή, στη Διάκου, στην Επισκόπου Φιλοθέου. Η εφαρμογή του μέτρου ήταν σε ορισμένες περιπτώσεις επιτυχής και σε ορισμένες ανεπιτυχής, λόγω της ανακατασκευής του οδοστρώματος με κυβόλιθους, με συνέπεια τα πεζοδρόμια να γίνουν πολύ χαμηλά και να έχουμε έξαρση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης κάθε είδους οχημάτων πάνω σε αυτά και σε βάρος των 3μ. λωρίδας κυκλοφορίας. Αποτέλεσμα ήταν σε αρκετές περιπτώσεις η επιδείνωση της κυκλοφορίας αντί τη βελτίωση της.

Η μελέτη ολοκληρώνεται με μια σειρά ρηξικέλευθων προτάσεων για την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, οι οποίες είναι:

- Μεταφορά του σταθμού των ΚΤΕΛ από το κέντρο της πόλης σε εξωτερικό οικόπεδο στον Περιφερειακό δρόμο
- Μεταφορά της «πιάτσας» των ταξί από την Πλατεία Εθνικής Αντίστασης
- Διαμόρφωση ειδικών θέσεων στάθμευσης για μοτοποδήλατα στην Πλατεία Ησαΐα
- Κατασκευή ειδικών ραμπών ανόδου-καθόδου για κυκλοφορία ατόμων με ειδικές ανάγκες
- Οριοθέτηση μόνιμων θέσεων για δοχεία απορριμμάτων

- Απαγόρευση της διερχόμενης κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων στο κέντρο
- Κατασκευή Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης δυναμικότητας 200-250 θέσεων σε ένα ή περισσότερα διαθέσιμα δημοτικά οικόπεδα
- Διαμόρφωση ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης περίπου 350 θέσεων στην κεντρική περιοχή που ορίζεται από την Πλατεία Εθνικής Αντίστασης και οριοθετείται τις οδούς Δελμούζου, Λιανουλοπούλου, Γιαγτζή, Γερογιάννη, Γάτου, Κόκκαλη, Κοττορού, Δημητρά, Γάτου, Μαχαιρά, Κανάρη, Δελμούζου. Η χρέωση θα γίνεται ανά ώρα (με κάρτα ή εισιτήριο), θα είναι μέγιστης διάρκειας ανά περίπτωση 3 ώρες, ενώ οι μόνιμοι κάτοικοι θα σταθμεύουν ελεύθερα με τη χρήση ειδικής κάρτας του Δήμου
- Η διάνοιξη οδικών τμημάτων εγκεκριμένων από το σχέδιο της πόλης, κυρίως σε Τέχολη και Χάρμainer
- Η ίδρυση δημοτικής λεωφορειακής γραμμής μικρού οχήματος (Mini Bus) για τη διασύνδεση περιφερειακών συνοικιών της πόλης
- Η ίδρυση σταθμού στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων εκτός δρόμου, σε οικόπεδο κοντά στον Περιφερειακό δρόμο
- Η μεταφορά του χώρου του «παζαριού» της πόλης από το κέντρο σε άλλο σημείο (ή στην Υλαίθου ή στο βόρειο τμήμα του Περιφερειακού)

Από τις παραπάνω προτάσεις, αυτές που είχαν υλοποιηθεί, αφορούσαν στη μεταφορά του σταθμού ΚΤΕΛ και του παζαριού από το κέντρο της πόλης, καθώς και τη λειτουργία αστικής γραμμής λεωφορείου εντός της πόλης.

3.2 «Αναθεώρηση Συγκοινωνιακής Μελέτης Κέντρου Πόλης», 2009

Επόμενη μελέτη που υλοποιήθηκε μετά από 12 χρόνια από τον ίδιο μελετητή είχε τίτλο: «Αναθεώρηση συγκοινωνιακής μελέτης κέντρου πόλης» και στην ουσία αποτελούσε την αξιολόγηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Άμφισσας. Η συγκεκριμένη μελέτη εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Άμφισσας με την απόφαση 192/2009. Στη συγκεκριμένη μελέτη αξιολογούνται τα μέτρα που προτάθηκαν προ 12ετίας και αν εφαρμόστηκαν, καθώς επίσης προχωράει η μελέτη και ένα στάδιο παρακάτω προτείνοντας και κάποια επιπλέον μέτρα για την αποτελεσματικότερη κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης, προσαρμοσμένα στα τότε υφιστάμενα κυκλοφοριακά δεδομένα.

Η εξεταζόμενη μελέτη πραγματοποιεί σε μια πρώτη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο (2009) και προχωράει στη διατύπωση προτάσεων/λύσεων απέναντι στα κυκλοφοριακά προβλήματα της πόλης. Οι λύσεις αυτές περιλαμβάνουν την πεζοδρόμηση κάποιων οδικών τμημάτων και συγκεκριμένα:

- Οδός Γιαγτζή (νότιο τμήμα από Σταλλού μέχρι Γάτου)
- Οδός Γιαγτζή (βόρειο τμήμα από Διάκου μέχρι Πλατεία Κεχαγιά)
- Πλατεία Κεχαγιά (από Ανδρούτσου μέχρι Δημαρχείο)
- Πλατεία Μητροπόλεως (από κεντρική είσοδο εκκλησίας μέχρι Γάτου)
- Σταλλού (από Θόαντος μέχρι Πλατεία Ησαΐα)
- Πλατεία Ησαΐα (από Θόαντος μέχρι Ανδρούτσου)

Από όλες τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις δεν εφαρμόστηκε καμία. Επίσης, η μελέτη προτείνει ορισμένες σημειακές παρεμβάσεις μέσα στο δίκτυο, όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο, κυρίως με την τοποθέτηση εμποδίων για στάση και στάθμευση σε συγκεκριμένα και προβληματικά σημεία του δικτύου, καθώς και στη διατύπωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με κεντρικό στόχο την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης των οχημάτων από κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές και στην αναζήτηση εναλλακτικών περιφερειακών διαδρομών εκτός κέντρου. Τέτοιες ρυθμίσεις είναι η διατήρηση λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,75 μ. και η μονόπλευρη αύξηση του πεζοδρομίου προς την πλευρά των κτιρίων στην Πλατεία Ησαΐα από Ανδρούτσου μέχρι Θόαντος, η δημιουργία δυο θέσεων στάθμευσης ειδικής κατηγορίας και περιορισμένης διάρκειας για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων στο κεντρικό τμήμα της Γιαγτζή, καθώς και η απαγόρευση στάθμευσης στην οδό Σαλώνων στην πλευρά των δικαστηρίων μέχρι το ύψος της πλατείας Εθνικής Αντίστασης. Από όλα τα παραπάνω μέτρα, η πλειοψηφία τους δεν εφαρμόστηκε.

Τέλος, υπήρξε μια σειρά από προτεινόμενα μεσοπρόθεσμα μέτρα εφαρμογής, τα οποία ήταν τα εξής:

- Ίδρυση σταθμού στάθμευσης εκτός δρόμου και συγκεκριμένα, είτε στο οικόπεδο ιδιοκτησίας Κουτσάγγελου, στην οδό Γιδογιάννου, είτε στο οικόπεδο ιδιοκτησίας Κανάτα, στην οδό Σαλώνων. Για κανένα από τα δυο οικόπεδα δεν προχώρησε η διαδικασία διαμόρφωσης σταθμού στάθμευσης. Μάλιστα, αποκλείστηκε και η περίπτωση κατασκευής υπόγειου σταθμού στάθμευσης στην Πλατεία Ησαΐα, καθώς κάτι τέτοιο θα προκαλούσε τεράστια κυκλοφοριακή αναστάτωση την περίοδο κατασκευής του σε όλη την πόλη μιας και δεν υπάρχει διαθέσιμη εναλλακτική διαδρομή και ταυτόχρονα υπήρχε και η μεγάλη πιθανότητα ανακάλυψης αρχαιοτήτων που θα επέκτεινε χρονικά τον προγραμματισμένο χρόνο περαίωσης ενός τέτοιου έργου Επιτάχυνση διαδικασιών διάνοιξης οδών.
- Κατασκευή νέου περιφερειακού δρόμου προς Κάστρο και Χάρμαινα
- Ίδρυση σταθμού εξυπηρέτησης φορτηγών αυτοκινήτων και λεωφορείων εκτός δρόμου.

Από τις παραπάνω προτάσεις δεν είχε υλοποιηθεί καμία μέχρι και το 2016 (που εκπονήθηκε η επόμενη κυκλοφοριακή μελέτη, βλ. επόμενη ενότητα).

3.3 «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας», 2016 (ΛΙΓΚΑΣ)

Ο Δήμος Δελφών, ανέθεσε τη μελέτη «Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δ.Κ. Άμφισσας» στον Αγρονόμο και Τοπογράφο Μηχανικό Λίγκα Ιωάννη, με την υπ' αριθμ. 12/99/06.04.2016 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου, με την οποία επελέγη ως Ανάδοχος της μελέτης, με στόχο τη βελτίωση και ομαλοποίηση των συνθηκών μετακίνησης εντός της πόλης. Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 09/05/2016.

Βασικοί άξονες της νέας Κυκλοφοριακής Μελέτης ήταν ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός, η επιφύλαξη προτεραιότητας για τους πεζούς, ο περιορισμός της χρήσης αυτοκινήτων, η δραστική βελτίωση της ποιότητας ζωής για τους κατοίκους, αλλά και για τους επισκεπτόμενους στην πόλη, η τόνωση της εμπορικής κίνησης και η αναβάθμιση της κοινωνικής ζωής με στόχευση τη δημιουργία ενός αξιοβίωτου ιστορικού κέντρου της πόλης της Άμφισσας για όλους.

Η εν θέματι Κυκλοφοριακή Μελέτη Άμφισσας εναρμονίστηκε με τις πλέον σύγχρονες κατευθύνσεις για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, οι αρχές της οποίας είναι ζωτικής σημασίας επιλογή και ανάγκη για τον Δήμο και για την πόλη της Άμφισσας ειδικότερα, ενώ αποτέλεσε κι ένα πρώτο βήμα προς την υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την έδρα του Δήμου Δελφών.

Ως περιοχή μελέτης της εν λόγω μελέτης θεωρείται το εμπορικό κέντρο της πόλης της Άμφισσας και ειδικότερα το πολύγωνο που σχηματίζεται από τις οδούς:

"ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ - ΟΔΟΣ ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΥ - ΛΙΑΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ - ΚΟΝΤΟΥ - ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ - ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ - ΣΑΘΑ - ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ - ΚΩΤΟΡΟΥ - ΔΗΜΗΤΡΑ - ΚΕΧΑΓΙΑ - ΦΡΟΥΡΙΟΥ - ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ - ΜΑΧΑΙΡΑ - ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ - ΡΗΓΑ ΚΟΝΤΟΡΗΓΑ - ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ - ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ", καθώς και τις επηρεαζόμενες από αυτές οδούς.



Εικόνα 3.1: Περιοχή Μελέτης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Δ. Κ. Αμφισσας - Λίγκας, 2016

Αναλυτικότερα, η νέα Κυκλοφοριακή Μελέτη Αμφισσας, έκανε μια περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης το 2016, προχώρησε στην αξιολόγηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και έπειτα από διενέργεια κυκλοφοριακών μετρήσεων και υπολογισμού της κυκλοφοριακής ικανότητας και επιπέδου εξυπηρέτησης κρίσιμων κόμβων, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το οδικό δίκτυο στο σύνολο του δεν αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα και ότι υπάρχει μια ομαλή κυκλοφοριακή ροή.

Ωστόσο, ανέφερε ότι το πρόβλημα της στάθμευσης παραμένει στην πόλη της Αμφισσας, αφού στην κεντρική της περιοχή, εντοπίστηκε μεγάλη ζήτηση για στάθμευση όλες τις ώρες της ημέρας. Τα σταθμευμένα οχήματα καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος του διαθέσιμου δημόσιου χώρου υποβαθμίζοντας το αστικό περιβάλλον και δυσχεραίνοντας σε πολλές περιπτώσεις την κίνηση των πεζών και άλλων ευάλωτων χρηστών.

Παρ' όλα αυτά, λόγω των ήδη εκτελεσμένων έργων ανάπλασης, με πεζοδρομήσεις οδών (αλλαγή οδοστρωμάτων, φυτεύσεις, αστική επίπλωση) έχει δημιουργηθεί ένας βασικός πυρήνας εντός του οποίου έχει αποκλειστεί η κίνηση των οχημάτων και στον οποίο οι πεζοί μπορούν να κινηθούν και να σταθούν με ασφάλεια και μέσα σε αναβαθμισμένες περιβαλλοντικές συνθήκες.

Όμως, σημειώνει πως σε πολλές οδούς όπου κυκλοφορούν οχήματα, παρατηρήθηκε ότι έχουν ανά τμήματα περιορισμένο πλάτος και δεν μπορούν να προσφέρουν άνετη και ασφαλή μετακίνηση των πεζών και των ΑμεΑ. Σε αρκετές περιπτώσεις μάλιστα, τα σταθμευμένα οχήματα καταλαμβάνουν μέρος ή και ολόκληρο το πεζοδρόμιο, υποβαθμίζοντας περαιτέρω τις συνθήκες κίνησης των πεζών και δημιουργώντας διάφορα περαιτέρω προβλήματα ασφάλειας (μειωμένη ορατότητα κλπ).

Στη συνέχεια, αφού συγκέντρωσε τα βασικότερα αίτια του κυκλοφοριακού προβλήματος, πρότεινε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με μία σειρά από επεμβάσεις, όπως η επέκταση του δικτύου των πεζοδρόμων, καθώς και οι μονοδρομήσεις συγκεκριμένων οδικών τμημάτων.

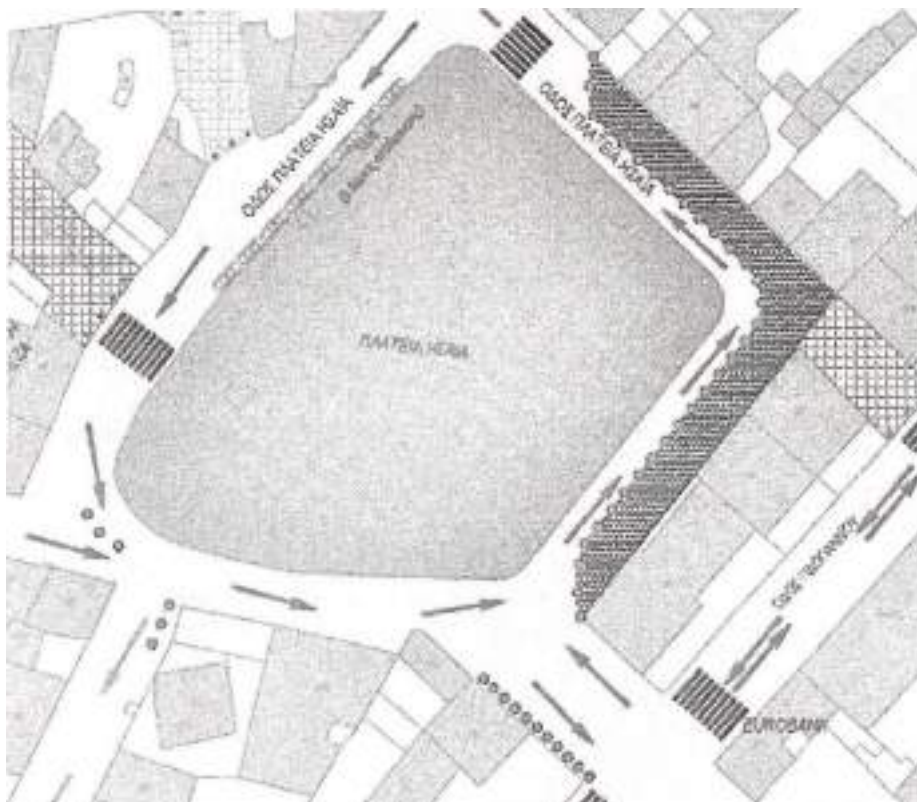
Αναλυτικότερα:

Οι προτεινόμενες **πεζοδρομήσεις** παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3.1: Προτεινόμενες οδοί προς πεζοδρομηση στο οδικό δίκτυο της Άμφισσας		
Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων της πόλης		
Οδοί	Από	Προς
1.Γιαγτζή	Σταλλού	Παπαχρήστου
	Διάκου	Κάτω πλευρά Πλ. Κεχαγιά
2.Σταλλού	Πλ. Ησαΐα	Θόαντος
3.Ν. Κορδώνη	Βορειοανατολική πλευρά τμήμα της Πλ. Εθν. Αντίστασης	

Από τις παραπάνω προτεινόμενες πεζοδρομήσεις, έχει εφαρμοστεί στην οδό Γιαγτζή, στην οποία ωστόσο επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων το διάστημα 7:00-10:00, ενώ έχει τοποθετηθεί σήμανση πεζοδρόμου P-55 στα οδικά τμήματα της Σταλλού και της Ν. Κορδώνη χωρίς να υπάρχει διαμόρφωση, με αποτέλεσμα να διέρχονται οχήματα.

Επίσης, η μελέτη πρότεινε ορισμένες σημειακές παρεμβάσεις μέσα στο δίκτυο, όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο. Προτείνεται δηλαδή, η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, έως του πλάτους των (6μ.), στο τμήμα της οδού που περικλείει την πλατεία Ησαΐα και πιο συγκεκριμένα από τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σαλώνων έως το κτήριο του Πνευματικού Κέντρου, με σκοπό την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης, την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής της πλατείας, αλλά και την τόνωση της λειτουργίας των παρόδιων καταστημάτων, ενώ ταυτόχρονα διευκολύνεται η ανεμπόδιστη και συνεχόμενη ροή των οχημάτων στο υπόλοιπο πλάτος του δρόμου των (4.5μ.). Για να πραγματοποιηθεί αυτός ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται συνολικά είκοσι εννέα (29) πλαστικοί κώνοι, ενώ παράλληλα γίνεται και διαχωρισμός της κυκλοφορίας στην είσοδο στην πλατεία , επίσης με πλαστικούς κώνους, προκειμένου να κάνει πιο ξεκάθαρη την είσοδο και την έξοδο προς την πλατεία. Επιπλέον, προτείνεται η κατάργηση της στάσης και της στάθμευσης περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα με σκοπό να δοθεί αναλογικά περισσότερος χώρος στους αδύναμους χρήστες του δικτύου, με ταυτόχρονη ενίσχυση του εμπορικού και τουριστικού χαρακτήρα της κεντρικής πλατείας της πόλης της Άμφισσας.



Εικόνα 3.2: Απόσπασμα από το σχέδιο με την προτεινόμενη κυκλοφοριακή διαμόρφωση περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα

Η παραπάνω πρόταση για την πλατεία Ησαΐα δεν έχει εφαρμοστεί.

Οι προτεινόμενες **μονοδρομήσεις** παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3.2: Προτεινόμενες οδοί προς μονοδρόμηση στο οδικό δίκτυο της Αμφισσας

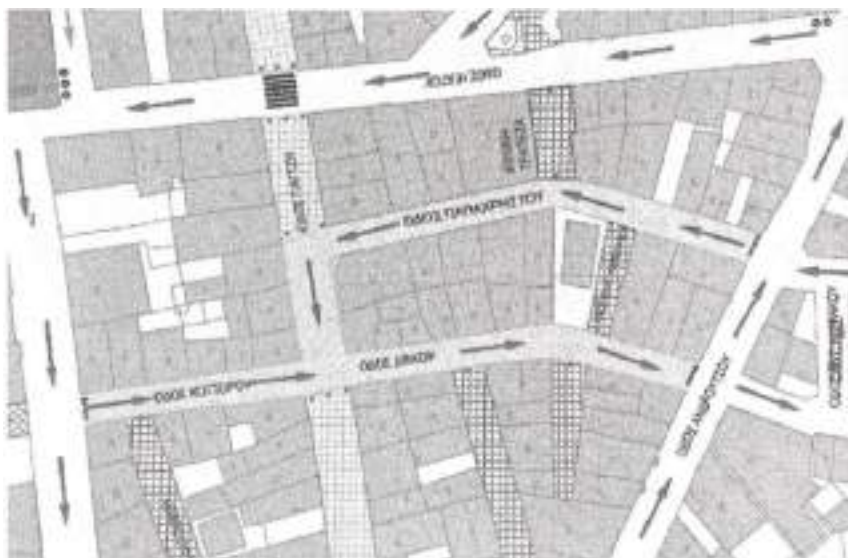
Μονοδρομήσεις οδικών τμημάτων της πόλης			
Οδοί	Από	Προς	Κατεύθυνση
1.Καραϊσκάκη	Εθν. Αντίστασης	Σαλώνων	Μονής
2.Κανάρη	Διάκου	Γάτου	Μονής
3.Εθν. Αντίστασης	Ανδρούτσου	Καραϊσκάκη	Μονής
4.Κοντορήγα	Κανάρη	Διάκου	Μονής
5.Διάκου	Κορδώνη	Κανάρη	Μονής
6.Γάτου	Κανάρη	Κ. Κορδώνη	Μονής
7.Μαχαιρά	Κονιάκου	Κ. Κορδώνη	Μονής
8.Σταλλού	Θόαντος	Μητρόπολη	Μονής
9.Οδός 103	Λιανουλοπούλου	Ν. Κορδώνη	Μονής
10.Ν. Κορδώνη	Δεστερλή	Οδός 103	Μονής
	Πλ. Εθν. Αντίστασης	10 ^η Απριλίου 1821	Μονής
11.Δεστερλή	Λιανουλοπούλου	Ν. Κορδώνη	Μονής
12.Θ.Σταματοπούλου	Μαρκίδου	Βασιλοπούλου	Μονής
13.Α.Συγγρού	Βασιλοπούλου	Μαρκίδου	Μονής
14.Λιανουλοπούλου	Δελμούζου	Γιδογιάννου	Μονής
15.Πλατεία Ηρώων ή Μητροπόλεως (νότιο τμήμα)	Ανατολικά	Δυτικά	Μονής

Από τις παραπάνω μονοδρομήσεις, δεν έχουν οι υλοποιηθεί τα τμήματα στην οδό 103^η και στη Δεστερλή.

Οι προτεινόμενες οδοί που μετατρέπονται σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3.3: Προτεινόμενες οδοί που μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της πόλης της Αμφισσας

Οδοί	Μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας		
	Από	Προς	Κατεύθυνση
1. Παπαχρήστου	Οδ. Ανδρούτσου	Γιαγτζή	Μονής (woonerf)
2. Γιαγτζή	Παπαχρήστου	Διάκου	Μονής (woonerf)
3. Διάκου	Γιαγτζή	Ανδρούτσου	Μονής (woonerf)
4. Κοττορού	Φιλ. Επισκόπου Σαλώνων	Γιαγτζή	Μονής (woonerf)
5. Ν. Κορδώνη	Δεστερλή (ύψος)	Οδός 103 ^η	Μονής (woonerf)



Εικόνα 3.3: Προτεινόμενο νέο σχέδιο του δικτύου των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας



Εικόνα 3.4: Πρόταση μετατροπής της Ν. Κορδώνη σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας

Από τις παραπάνω προτάσεις, έχουν υλοποιηθεί όλες με διαμόρφωση κυβόλιθου επί του οδοστρώματος (αντί ασφαλτόστρωσης). Ωστόσο μόνο στο οδικό τμήμα της Ν. Κορδώνη και στην Κοττορού (στη διασταύρωσή της με τη Φιλόθεου Επ. Σαλώνων) έχει τοποθετηθεί πινακίδα Π-92 «Αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

Επιπλέον των παραπάνω βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων, προτείνεται επίσης η πραγματοποίηση **αλλαγής φοράς της κίνησης (Α.Κ.)** σε κάποιους δρόμους του κέντρου της πόλης της Άμφισσας, καθώς και η επαναφορά τεσσάρων (μικρού μήκους) οδικών τμημάτων **σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης**, σύμφωνα με τους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 3.4: Προτεινόμενες οδοί προς αλλαγή κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Αλλαγή κατεύθυνσης μονόδρομων σε οδικά τμήματα της πόλης			
Οδοί	Από	Προς	Κατεύθυνση
1.Μαχαιρά	Κ. Κορδώνη	Πλατεία Κεχαγιά	Μονής με Α.Κ.

Πίνακας 3.5: Προτεινόμενες οδοί προς αλλαγή σε διπλής κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Αλλαγή κατεύθυνσης μονόδρομου σε διπλής κατεύθυνσης			
Οδοί	Από	Προς	Κατεύθυνση
1.Κανάρη	Κοντορήγα	Καραϊσκάκη	Διπλής
2.Αθ. Δημητρά	Γ. Κοττορού	Αρείου Πάγου	Διπλής
3.Μητρόπολη	Το τμήμα έμπροσθεν της Μητρόπολης μεταξύ των καθέτων της πλατείας Ηρώων		Διπλής
4.Μαρκίδου	Θ. Σταματοπούλου	Λιανουλοπούλου	Διπλής

Από τις παραπάνω προτάσεις πραγματοποιήθηκαν όλες.

Όσον αφορά στη **στάθμευση**, σημειώνεται πως προτείνεται η δημιουργία τριών οργανωμένων χώρων στάθμευσης ως εξής: Χώρος Μουσείου Πανουριά με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα είκοσι πέντε (25) οχήματα, β. Χώρος στην οδό Ι. Κορδώνη με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα δώδεκα (12) οχήματα και γ. Χώρος στην οδό Δημητρά με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα δέκα οχτώ (18) οχήματα.

Επιπλέον, μετά και τις προτεινόμενες αλλαγές στις μονοδρομήσεις σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα, όπως περιγράφονται και πιο πάνω, οργανώνονται και οι θέσεις στάθμευσης παρά την οδό ως εξής:

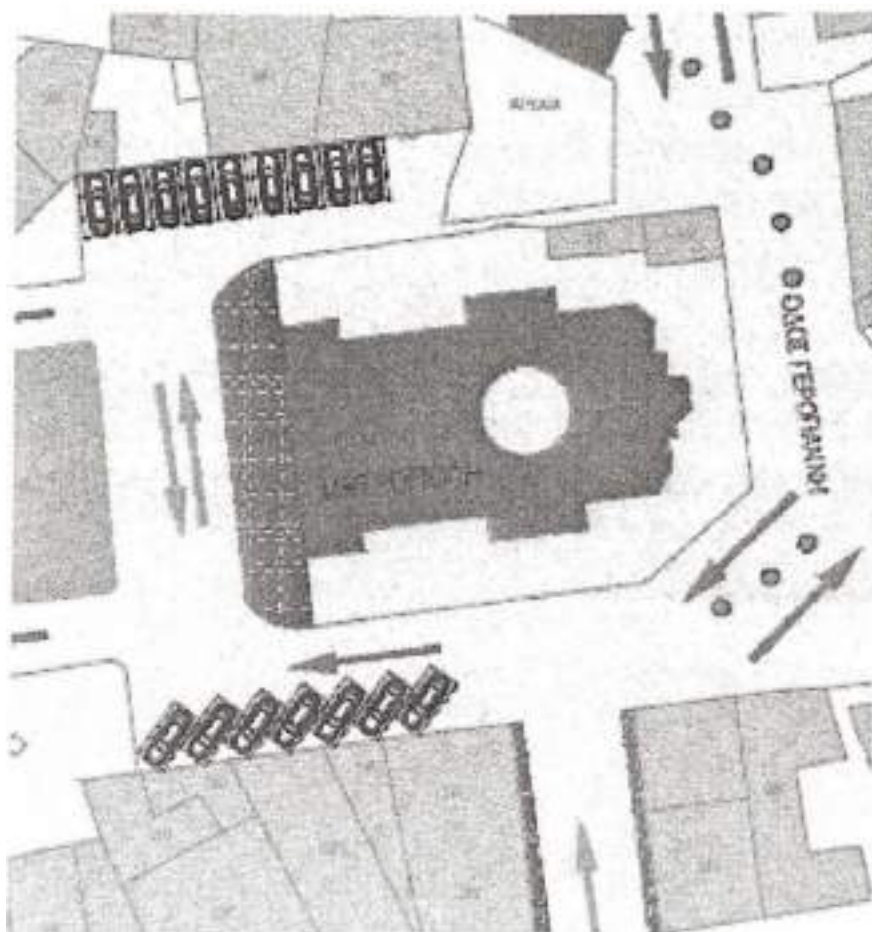
1. Στο τμήμα της οδού Καραϊσκάκη, από την οδό Εθν. Αντίστασης έως την οδό Σαλώνων που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 52. Η υφιστάμενη σήμανση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου ανάλογα με τα αν ο μήνας είναι μονός ή ζυγός. Όφελος στάθμευσης 26 θέσεις. (+26 οχήματα)

2. Στο τμήμα της οδού Εθν. Αντίστασης, από την οδό Ανδρούτσου έως την οδό Καραϊσκάκη που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στη μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στην αριστερή πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 35. Η υφιστάμενη σήμανση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου (δεξιά κατά τη σημερινή φορά της κίνησης). Δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
3. Στο τμήμα της οδού Ι. Γάτου, από την οδό Κανάρη έως την οδό Κορδώνη που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στη μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στη δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 13. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Μετά και από την επιτόπια αυτοψία προέκυψε ότι πράγματι οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματα τους και στις δύο πλευρές παρότι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου είναι στενά. Αλλάζει ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα με αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης κατά 13 οχήματα. (-13 οχήματα)
4. Στο τμήμα της οδού Αθ. Διάκου, από την οδό Κορδώνη έως τη συμβολή με την οδό Μαχαιρά που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στη μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στη δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 15. Η υφιστάμενη σήμανση στην περιοχή επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου ανάλογα με το αν ο μήνας είναι μονός ή ζυγός. Τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου δεν παρέχουν καμία άλλη δυνατότητα στους οδηγούς. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
5. Στο τμήμα της οδού Μαχαιρά, από την οδό Παν. Κονιάκου έως τη συμβολή με την οδό Κορδώνη που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στη μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στη δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 15. Η υφιστάμενη σήμανση στην περιοχή επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου. Τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου δεν παρέχουν καμία άλλη δυνατότητα στους οδηγούς. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
6. Στο τμήμα της οδού Κοντορήγα, από την οδό Κανάρη έως τη συμβολή με την οδό Λαχανά που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στη μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στη δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 25. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει

- τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Ο νέος τρόπος στάθμευσης δεν μεταβάλλει το ισοζύγιο των θέσεων και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
7. Στο τμήμα της οδού Κανάρη, από την οδό Λαχανά έως τη συμβολή με την οδό Εθν. Αντίστασης που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στη μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στη δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 11. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Μετά και από την επιτόπια αυτοψία προέκυψε ότι πρακτικά οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματα τους μόνο στη μία πλευρά του δρόμου. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
8. Στο τμήμα της οδού Κ. Κορδώνη (τμήμα εντός περιοχής παρέμβασης), από την Πλ. Εθν. Αντίστασης έως τη συμβολή με την οδό 10η Απριλίου 1821, προτείνεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 24. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
9. Στο τμήμα της οδού Σταλλού, από την οδό Θόαντος έως τη συμβολή με την οδό Βασιλοπούλου (Μητρόπολη), προτείνεται η στάθμευση στην αριστερή πλευρά του δρόμου κατά τη νέα φορά της οδού. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 6 και μία θέση φορτοεκφόρτωσης (υφιστάμενη θέση). Η υπάρχουσα σήμανση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση σε μία πλευρά του δρόμου. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
10. Στο τμήμα της οδού Λιανουλοπούλου, από την οδό Δελμούζου έως τη συμβολή με την οδό Γιδογιάννου, προτείνεται η στάθμευση στην αριστερή πλευρά του δρόμου κατά τη νέα φορά της οδού. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 11. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Μετά και από την επιτόπια αυτοψία προέκυψε ότι πρακτικά οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματα τους μόνο στη μία πλευρά του δρόμου. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)

Συνολικά λοιπόν προκύπτει πλεόνασμα των θέσεων στάθμευσης εξαιτίας των μονοδρομήσεων, το οποίο υπολογίζεται σε δεκατρία (13) οχήματα. Με βάση τα προαναφερόμενα, πενήντα πέντε (55) θέσεις σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης και δεκατρείς (13) προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης λόγω μονοδρομήσεων, το σύνολο των εξήντα οχτώ (68) θέσεων έρχεται να φέρει μία ισορροπία με τον αριθμό των εβδομήντα (70) θέσεων στάθμευσης που χάνονται λόγω πεζοδρομήσεων. Στις συνολικά εξήντα οχτώ (68) θέσεις στάθμευσης δεν συνυπολογίζονται και περίπου οι είκοσι (20) νέες θέσεις που αναμένεται να προσφερθούν στο δίκτυο από την ένταξη έργου διαμόρφωσης χώρου στάθμευσης από το Πράσινο Ταμείο.

Επιπλέον των παραπάνω θέσεων, διαμορφώνεται και ο χώρος στάθμευσης περιμετρικά της Μητρόπολης. Έτσι οργανώνονται (7) θέσεις (υπό γωνία 45°), στο τμήμα αριστερά μετά τη συμβολή της οδού Σταλλού με τη Μητρόπολη και (9) θέσεις (κάθετα στο κράσπεδο υπό γωνία 90°) στο αδιέξοδο μετά τη Μητρόπολη δεξιά.



Εικόνα 3.5: Προτεινόμενη οργάνωση της στάθμευσης στην περιοχή γύρω από τη Μητρόπολη

Ειδικές θέσεις στάθμευσης

Διατηρούνται όλες οι ειδικές θέσεις στάθμευσης (φορτοεκφόρτωσης, ΑΜΕΑ, θέσεις στάθμευσης δημοτικών οχημάτων, τουριστικών λεωφορείων κ.α.) εκτός από μία θέση ΑΜΕΑ, δεξιά αμέσως μετά την είσοδο στην πλατεία Ησαΐα, η οποία και καταργείται μετά από υποδείξεις του Δήμου, αλλά και μίας θέσης χρηματαποστολών στη δεξιά πλευρά της οδού Σαλώνων μετά τη συμβολή με την οδό Γιδογιάννου στην είσοδο της πλατείας Ησαΐα. Επίσης, δημιουργούνται δυο θέσεις για τα οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας στην οδό Γιδογιάννου (πριν τη συμβολή με την οδό Λύτρα) και μια θέση τουριστικού λεωφορείου όπισθεν των δύο προαναφερθέντων θέσεων της Ε.Α.

Χωροθέτηση Λαϊκής Αγοράς

Παράλληλα με τις κυκλοφοριακές αλλαγές, προτάθηκε και η χωροθέτηση της λαϊκής αγοράς, που πραγματοποιείται τις πρωινές ώρες κάθε Σαββάτου, σε διαφορετικό σημείο απ' ότι ήταν. Έτσι η νέα θέση, που έρχεται να αντικαταστήσει τη χωροθέτηση στην Ι. Γάτου, βρίσκεται στη συμβολή των οδών Κόκκαλη με Κοττορού. Η διασταύρωση των οδών σε σχήμα «σταυρού», διευκολύνει τόσο την ομοιόμορφη ανάπτυξη της λαϊκής αγοράς, σε δρόμους όχι τόσο εμπορικούς, ενώ παράλληλα εύκολα απομονώνεται από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο δίνοντας τη δυνατότητα στα οχήματα εύκολα να μπορούν να την παρακάμψουν. Έτσι όταν οι οδοί Κόκκαλη και Κοττορού τίθενται εκτός δικτύου προς εξυπηρέτηση των αναγκών της υπαίθριας λαϊκής αγοράς του Σαββάτου πραγματοποιείται η εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας ως εξής: 1. Για την παράκαμψη της οδού Κόκκαλη, για αυτούς που κινούνται από την οδό Αθανασοπούλου με κατεύθυνση την οδό Πανουργιά, πραγματοποιείται η κίνηση μέσω των οδών Κεχαγιά – Φρουρίου - Πλατείας Κεχαγιάς – Ανδρούτσου – Ι. Γάτου και τέλος Πανουργιά και 2. Για την παράκαμψη της οδού Κοττορού, για αυτούς που κινούνται από την οδό Κοττορού – πριν το ύψος της λαϊκής αγοράς - με κατεύθυνση Νότια, πραγματοποιείται η παράκαμψη μέσω των οδών Δημητρά – Κεχαγιά – Φρουρίου - Πλατείας Κεχαγιάς και τέλος Ανδρούτσου, με εναλλακτική παράκαμψη της υπαίθριας λαϊκής αγοράς μέσω των οδών Δημητρά - Αρείου Πάγου – Σιμοπούλου – Σάθα – Γερογιάννη – Βασιλοπούλου - Κόντου – Γιδογιάννου - Σαλώνων και τέλος στην Πλατεία Ησαΐα. Το συνολικό εμβαδό του χώρου που μπορεί να διατεθεί για τη λαϊκή αγορά είναι περίπου 1.430 τ.μ. Η χωροθέτηση της λαϊκής στο προπεριγραφέν σημείο έχει το πλεονέκτημα να βρίσκεται πλησίον δύο οργανωμένων χώρων στάθμευσης της πόλης της Άμφισσας, πρώτον του αύλειου χώρου του μουσείου Πανουριά και δεύτερον του υπαίθριου χώρου στάθμευσης στη διασταύρωση των οδών Δημητρά και Αρείου Πάγου. Επισημαίνεται ότι η λήψη Απόφασης για τη μεταφορά (νέα χωροθέτηση) της λαϊκής αγοράς, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, λαμβάνεται με αυτοτελή και ξεχωριστή διαδικασία. Η απόφαση για την εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης δεν είναι

δεσμευτική ως προς το κεφάλαιο αυτό. Η μεταφορά (νέα χωροθέτηση) της λαϊκής αγοράς στο προτεινόμενο σημείο δεν εφαρμόστηκε.



Εικόνα 3.6: Απόσπασμα από το σχέδιο που απεικονίζει την προτεινόμενη θέση της λαϊκής αγοράς (οδοί Κόκκαλη και Κοττορού)

Άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Εκτός από τις κυκλοφοριακές αλλαγές που περιγράφηκαν προηγουμένως, σημαντικές αλλαγές επέρχονται και στη λειτουργία ενός κεντρικού οδικού άξονα της πόλης, της Λεωφόρου Σαλώνων. Σε τμήμα της συλλεκτήριας αυτής οδού (κατά τη λειτουργική της κατάταξη στο εγκεκριμένο ΓΠΣ της Άμφισσας, ΦΕΚ 490ΑΑΠ/2013) από τη διασταύρωση με την οδό Β. Καματά, αμέσως μετά την πλατεία Εθν. Αντίστασης, έως και τη συμβολή με την οδό Γιδογιάννου τοποθετούνται πλαστικοί κώνοι, σε απόσταση ενός (1) μέτρου από το υφιστάμενο πεζοδρόμιο της καθοδικής πορείας του δρόμου από την πλατεία Ησαΐα και προς το Νότο ανά δύο (2) μέτρα στη μεταξύ τους απόσταση. Παράλληλα απελευθερώνεται η στάθμευση παρά ο κράσπεδο για τον κλάδο που κατευθύνεται προς την πλατεία Ησαΐα και κινείται προς την είσοδο της πόλης. Στόχος του μέτρου ήταν να περιορίσει τη σημερινή άναρχη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου γεγονός που καθιστά πολύ δύσκολή την προσπελασιμότητα του συγκεκριμένου τμήματος της οδού Σαλώνων. Το μέτρο αυτό αναμένεται να ανακουφίσει την κυκλοφορία των οχημάτων, αρκεί να αστυνομευθεί για να αποφευχθεί η καταστρατήγηση του. Το ως άνω μέτρο για τη Λ. Σαλώνων δεν εφαρμόστηκε.

Σημαντική και κρίσιμη κρίνεται και η σωστή λειτουργία της οδού Γιδογιάννου, ιδιαίτερα για το τμήμα από τη συμβολή με τη Λ. Σαλώνων έως το ύψος με τη Λιανουλοπούλου. Δεδομένου του μικρού πλάτους του πεζοδρομίου, ιδιαίτερα αυτό της βόρειας πλευράς του δρόμου, προτείνεται ως πιθανή λύση η διαπλάτυνση αυτού του πεζοδρομίου με διπλό στόχο τη διευκόλυνση της πεζή μετακίνησης, αλλά και της απώθησης της παράνομης στάθμευσης παρά την οδό, γεγονός που θα βελτιώσει και θα προστατέψει την ασφαλή διέλευση οχημάτων και λεωφορείων από και προς το κέντρο της Άμφισσας. Μέχρι την ολοκλήρωση της υλοποίησης της παραπάνω παρέμβασης προτείνεται η τοποθέτηση πλαστικών κώνων σε απόσταση ενός (1) μέτρου από το κράσπεδο της βόρειας πλευράς της οδού Γιδογιάννου (τμήμα από τη συμβολή με τη Λ. Σαλώνων έως το ύψος με την οδό Λιανουλοπούλου). Προς αυτήν την κατεύθυνση κινείται και η προτεινόμενη νέα σήμανση. Το ως άνω μέτρο για τη Γιδογιάννου δεν εφαρμόστηκε.

Επιπλέον, σε δυο σημεία της πόλης επέρχεται μεταβολή στο πλάτος των πεζοδρομίων, προκειμένου να εξυπηρετηθεί το σύστημα κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. Συγκεκριμένα: α) στην πλατεία Ηρώων (ή Μητροπόλεως), στο πεζοδρόμιο όπου η πλατεία συμβάλλεται με την οδό Ι. Γάτου (έμπροσθεν του περιπτέρου) και στο πεζοδρόμιο απέναντι (συμβολή οδών Ι. Γάτου και Επ. Φιλοθέου), στα οποία η γωνία του πεζοδρομίου περιορίζεται κυκλικά σε τόξο με μέγιστη ακτίνα 0,5 μ. και με χορδή 2,0 μ. (συνιστάται και η μετακίνηση του περιπτέρου προς το εσωτερικό της πλατειάς σε βάθος 1,0 μ.) και β) στην πλατεία Ησαΐα, όπου πλαταίνει το πεζοδρόμιο, κατά τα αναφερόμενα πιο πάνω. Τα ως άνω μέτρα δεν έχουν υλοποιηθεί.

Συγκεντρωτικά οι προτάσεις της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2016 φαίνονται στην παρακάτω εικόνα:



Εικόνα 3.7: Χάρτης κυκλοφοριακής μελέτης 2016 με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Προβλήματα στην Κυκλοφοριακή Λειτουργία

Στο πλαίσιο εκπόνησης της υπηρεσίας «ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ» έγινε προσπάθεια από την ομάδα έργου να εντοπιστούν τα προβληματικά σημεία του συστήματος μεταφορών της πόλης.

Συγκεκριμένα, αξιοποιήθηκαν οι εξής τρόποι:

- ✓ Πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με εκπροσώπους τοπικής αυτοδιοίκησης
- ✓ Συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν τα αιτήματα και παράπονα των πολιτών
- ✓ Πραγματοποιήθηκαν επιτόπου αυτοψίες από την ομάδα έργου

Συναντήσεις με εκπροσώπους τοπικής αυτοδιοίκησης

Στις συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν με εκπροσώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης (Δήμαρχος, Αντιδήμαρχοι, Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμου), επισημάνθηκαν τα προβλήματα που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης τα οποία έχουν εντοπιστεί από τους ως άνω αρμοδίους και στα οποία δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή από τον ανάδοχο.

Αιτήματα πολιτών

Σύμφωνα με τα πρακτικά της συνάντησης πολιτών και ελεύθερων επαγγελματιών για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της Δ.Κ. Άμφισσας, που πραγματοποιήθηκε στις 29/04/2018 (βλ. Παράρτημα Ι της παρούσης), επισημάνθηκαν ως κυριότερα προβλήματα τα κάτωθι:

- Αρκετοί εξέφρασαν τη δυσαρέσκειά τους από την εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης του 2016, προτείνοντας την άρση της εφαρμογής ή/και την αναθεώρηση της μελέτης
- Εκφράστηκαν προτάσεις για την κυκλοφοριακή οργάνωση των κεντρικών οδικών τμημάτων της πόλης, με έμφαση στις οδούς Γιαγτζή (καθολική εφαρμογή ή άρση της πεζοδρόμησης, μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας) και Σταλλού (αντιδρόμηση ή διπλής κυκλοφορίας)
- Προβληματική προσβασιμότητα, ιδιαίτερα για ομάδες μειωμένης κινητικότητας (π.χ. ο χώρος στον πεζόδρομο Γυμνασίου δεν επαρκεί για διέλευση αμαξιδίου ΑΜΕΑ, ομοίως για τα πεζοδρόμια)
- Προβλήματα στάθμευσης, τόσο για ΙΧ οχήματα όσο και για λεωφορεία

- Έλλειψη χώρων στάθμευσης, κυρίως εκτός οδού, ξεχωριστά για λεωφορεία («Να γίνουν *Parking άμεσα*»)
- Αίτημα για επαναφορά ελεγχόμενης στάθμευσης
- Προβλήματα λόγω παραβιάσεων ΚΟΚ (*ειδικές θέσεις λεωφορείων στα Δικαστήρια είναι μόνιμα πιασμένες*)
- Αίτημα για ορθή εφαρμογή σήμανσης
- Προβλήματα στην εξυπηρέτηση των εμπορικών καταστημάτων του κέντρου λόγω των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Αίτημα για αξιοποίηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων (π.χ. city for people)

Επίσης, υπήρχαν και κάποιες πιο συγκεκριμένες προτάσεις (οι οποίες αξιολογούνται στο πλαίσιο της παρούσας υπηρεσίας), όπως:

- α. *Να λειτουργήσουν 2 κεντρικοί άξονες διέλευσης: Ιτέα – Σεγδίτσα μέσω της οδού Σαλώνων (να καταργηθεί ο πεζόδρομος Σαλώνων και να διχοτομηθεί η πλατεία) και Αγία Ευθυμία – Τοπόλια με ανεμπόδιστη κίνηση και οι δύο.*
- β. *Η Παπαχρήστου, όπως και η Θόαντος, θα μπορούσαν να είναι πεζόδρομοι*
- γ. *Ποιο όχημα θα ληφθεί υπ' όψιν για την κυκλοφορία στην πόλη. Να υιοθετήσουμε το πλάνο της δεκαετίας του 1970. Να γίνουν διαμπερείς άξονες κυκλοφορίας. Να χωριστεί η Πλατεία Ησαΐα σε δύο κομμάτια. Να γίνουν parking.*

Αυτοψίες

Πραγματοποιήθηκε, από την ομάδα έργου, αυτοψία στην περιοχή παρέμβασης με στόχο την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης ως προς τις υφιστάμενες χρήσεις γης και ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση, τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, τη στάθμευση, το υφιστάμενο καθεστώς σήμανσης και σηματοδότησης και - γενικότερα- τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζονται καθημερινά από κατοίκους και επισκέπτες.

Η απογραφή έγινε στις 15/09/2020, κατά το χρονικό διάστημα 9:00-17:00.

Κατά την αυτοψία διαπιστώθηκαν, ενδεικτικά, τα εξής:

1. Η κύρια χρήση γης στην περιοχή παρέμβασης είναι η κατοικία, ενώ στο κέντρο της πόλης εντοπίζονται οι διοικητικές λειτουργίες επί των κεντρικών οδικών αξόνων καθώς και εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής πέριξ των πλατειών.

2. Η κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής παρέμβασης χαρακτηρίζεται κατά κύριο λόγο από μονόδρομη κυκλοφορία μόνο στο κέντρο της πόλης, εκτός από ορισμένα τμήματα που έχουν αμφίδρομη κίνηση, όπως π.χ. η Λ. Σαλώνων, η Γιδογιάννου. Δεν έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένο σύστημα μονοδρομήσεων στο σύνολο της πόλης.
3. Η περιοχή παρέμβασης χαρακτηρίζεται από ήπιο ανάγλυφο στη μισή περίπου έκταση της πόλης στα ανατολικά, ενώ η υπόλοιπη έκταση, ήτοι η δυτική πλευρά της πόλης χαρακτηρίζεται από έντονη κατά μήκος κλίση (έκταση από κέντρο προς νοσοκομείο, Χάρμαινα, κάστρο Άμφισσας).
4. Οι δρόμοι στο κεντρικό τμήμα της περιοχής παρέμβασης έχουν -ως επί το πλείστον- ικανό εύρος διατομής για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας (μονόδρομης κατεύθυνσης) και διαμορφωμένα πεζοδρόμια. Στο περιμετρικό του κέντρου τμήμα της περιοχής παρέμβασης, το πλάτος των οδών δεν επαρκεί για εξυπηρέτηση της διπλής κυκλοφορίας οχημάτων, ενώ το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από μικρά ή ανύπαρκτα πεζοδρόμια και έντονη παρόδια -παράνομη- στάθμευση.
5. Στο σύνολο της περιοχής παρέμβασης δεν παρουσιάζονται αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι. Εντονότερη -για τα δεδομένα της περιοχής- κίνηση οχημάτων εντοπίζεται μόνο κατά τις εργάσιμες μέρες και ώρες.
6. Σε αρκετά οδικά τμήματα παρατηρείται συστηματική κατακόρυφη σήμανση, ενώ σε ορισμένα άλλα υπάρχει ελλιπής ή αποσπασματική ή φθαρμένη κατακόρυφη σήμανση ή με λανθασμένη τοποθέτηση. Οι ελλείψεις προκαλούν προβλήματα στην ομαλή εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας και ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για τη μειωμένη οδική ασφάλεια της περιοχής.
7. Η Λ. Σαλώνων, η Γιδογιάννου, καθώς και η Σιμόπουλου και η Τζαμάλα, είναι οι οδοί που εξυπηρετούν την είσοδο-έξοδο στην πόλη (διπλής κυκλοφορίας) και εμφανίζουν σημαντικό αριθμό μετακινήσεων κατά τις ώρες αιχμής (βλ. παρακάτω κεφ. 4.4). Η Λ. Σαλώνων και η Γιδογιάννου είναι δρόμοι με καλή κατάσταση οδοστρώματος και διαθέτουν πεζοδρόμια με κατάλληλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά. Αντιθέτως, η οδός Σιμόπουλου και η οδός Τζαμάλα είναι οι οδοί με ανεπαρκές πλάτος για την υφιστάμενη κυκλοφοριακή λειτουργία (διπλής κατεύθυνσης), ενώ διαθέτουν ιδιαίτερα μικρά ή καθόλου πεζοδρόμια και κατά τμήματα εξυπηρετούν παράνομη παρόδια στάθμευση.
8. Η στάση (αφετηρία) λεωφορείων επί της Γιδογιάννου, στο οδικό τμήμα μεταξύ Λ. Σαλώνων και Π. Λύτρα (δίπλα στο Πρωτοδικείο Άμφισσας) καταλαμβάνεται παράτυπα

από στάση/στάθμευση οχημάτων σε μεγάλο διάστημα της ημέρας, εμποδίζοντας τα λεωφορεία.

9. Στη Λ. Σαλώνων, έμπροσθεν του Δικαστικού Μεγάρου (Πρωτοδικείο Άμφισσας), παρουσιάζονται προβλήματα στην κίνηση των οχημάτων, καθώς το πλάτος της οδού σε συνδυασμό με την παρόδια στάθμευση και ιδιαίτερα την παράνομη στάθμευση
10. Εντοπίστηκαν διασταυρώσεις-κόμβοι με προβληματική λειτουργία και μειωμένη ορατότητα και χρήζουν άμεσης βελτίωσης.
11. Εντοπίζονται αδιαμόρφωτα οδικά τμήματα (π.χ. Ερυθρού Σταυρού, δίπλα στη Νομαρχία Φωκίδας), ενώ η οδοστρωσία σε αρκετές οδούς χρήζει βελτίωσης.
12. Στην περιοχή παρέμβασης δεν έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένο σύστημα στάθμευσης. Σε γενικές γραμμές η παρά την οδό στάθμευση επιτρέπεται. Ωστόσο αρκετοί δρόμοι εντοπίζονται με μικρό πλάτος, που αναλόγως τις κυκλοφοριακές συνθήκες, εξυπηρετούν παράνομα παρόδια στάθμευση. Όσοι από τις εν λόγω οδούς διαθέτουν πεζοδρόμια, είναι στην πλειοψηφία με ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά (π.χ. μικρό πλάτος πεζοδρομίου), χωρίς υποδομή για ΑΜΕΑ (ράμπες, οδεύσεις τυφλών) και χρήζουν βελτίωση ή/ και ανακατασκευή. Το γεγονός αυτό δυσχεραίνει την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και μειώνει την οδική ασφάλεια, ειδικά των πεζών.
13. Εντοπίζεται πρόβλημα με την έντονη παρόδια στάθμευση βαρέων οχημάτων επί της Λ. Κων/νου Καραμανλή.
14. Έμπροσθεν του Δικαστικού Μεγάρου (Πρωτοδικείο Άμφισσας), επί των πεζοδρομίων της Λ. Σαλώνων υπάρχουν περίπτερα τα οποία δεν αφήνουν κανένα περιθώριο πεζή διέλευσης, με αποτέλεσμα οι πεζοί να διέρχονται από το οδόστρωμα της Λ. Σαλώνων.



Εικόνα 4.1: Περίπτερα επί των πεζοδρομίων της Λ. Σαλώνων, έμπροσθεν Δικαστικού Μεγάρου (Πηγή φωτογραφιών: Ομάδα Έργου 2020 & Google Maps 2014)

4.2 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δ.Ε. Άμφισσας (ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013 & ΦΕΚ 87/ΑΑΠ/24.03.2014), ισχύουν τα κάτωθι σε σχέση με το οδικό δίκτυο.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Δήμου Δελφών διακρίνεται στο Εθνικό, το Επαρχιακό και το Δημοτικό οδικό δίκτυο, καθώς και στο αγροτικό και δασικό οδικό δίκτυο. Επίσης, διακρίνεται στο δίκτυο ορεινών δρόμων για την πρόσβαση στους χώρους εξόρυξης μεταλλευμάτων βωξίτη.

Στο Εθνικό δίκτυο εντάσσονται τα τμήματα που διέρχονται από τη ΔΕ Άμφισσας των Εθνικών Οδών:

- Άμφισσα – Μπράλλος (Ε.Ο. 27), με κατεύθυνση Βορρά – Νότου, που συνδέει την Άμφισσα με τη Λαμία και την Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας.
- Λιβαδειά – Αράχοβα – Δελφοί – Άμφισσα – Λιδωρίκι – Ξηροπήγαδο (Ε.Ο. 48) και η οποία αποτελεί τη βασική σύνδεση του Δήμου με την Αθήνα.
- Δευτερεύουσα Ε.Ο. Ιτέα – Άμφισσα, η οποία ουσιαστικά αποτελεί συνέχεια της Ε.Ο. Αντίρριο – Ναύπακτος – Ιτέα.

Προβλεπόμενα έργα μεταφορικής υποδομής βάσει του εγκεκριμένου ΓΠΣ:

- Βελτίωση του οδικού άξονα Αντίρριο – Ναύπακτος – Ιτέα – Άμφισσα – Μπράλλος – Λαμία, με σημαντικές επεμβάσεις (αλλαγή γεωμετρικής χάραξης, αλλαγή διατομής, σήραγγες, ανισόπεδοι κόμβοι, κ.α.) ώστε να αποτελέσει το βασικό άξονα σύνδεσης της ΠΑΘΕ με την Πάτρα και με την Ιονία Οδό.
- Μελέτη του προγραμματιζόμενου οδικού άξονα που θα συνδέει άμεσα την Άμφισσα με το Χιονοδρομικό Κέντρο του Παρνασσού. Η προτεινόμενη χάραξη, που σε μεγάλο βαθμό ακολουθεί υφιστάμενο δίκτυο αγροτικών δρόμων και που καταλήγει στον οδικό άξονα που συνδέει την Αράχοβα με τον Επτάλοφο, θα αποτελέσει εναλλακτική διαδρομή πρόσβασης του Χιονοδρομικού Κέντρου αλλά συντομότερη χρονικά τόσο από την υφιστάμενη πρόσβαση από την Άμφισσα, όσο και από την Αράχοβα. Η προοπτική αυτή μπορεί να μεταβάλει σημαντικά τόσο τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της πόλης της Άμφισσας, όσο κυρίως του οικισμού του Ελαιώνα και των ορεινών οικισμών, καθώς ενδέχεται να δημιουργηθούν ευκαιρίες τουριστικής δραστηριότητας, να αυξηθεί η ζήτηση για παραθεριστικές κατοικίες, κ.α.

Η πρόταση ιεράρχησης οδικού δικτύου του εγκεκριμένου ΓΠΣ περιλαμβάνει

- A) την κατασκευή περιμετρικής οδού και σύνδεσή της με την Εθνική οδό Ε.Ο 27 (Άμφισσα – Μπράλλος) στα ανατολικά και με την Ε.Ο. 48 (Δελφοί – Άμφισσα – Λιδωρίκι) προς νότο.
[Έχει κατασκευαστεί κατά τη συγγραφή της παρούσας υπηρεσίας]
- B) την ιεράρχηση οδικού δικτύου για την κυκλοφοριακή ρύθμιση εσωτερικά της πόλης. Συγκεκριμένα, οι **συλλεκτήριες οδοί** που διασχίζουν τον αστικό ιστό της πόλης είναι οι ακόλουθες:
- Λ. Σάλωνων
 - Λ. Κ. Καραμανλή
 - Θεμιστοκλή Μαυρίδη Αρχιπυροσβέστη
 - Υλαίθου
 - Γιδογιάννου
 - Καραϊσκάκη
 - Αθανασοπούλου - Μαχαιρά
 - Σιμοπούλου
 - Σαλώνων – Κεχαγιά - Φρουρίου
 - Πανουργιά - Γάτου
 - Κ. Κορδώνη
 - Κανάρη
 - Ψαρρού
 - Χατζηγεωργίου
 - Τμήμα Εθνικής Αντίστασης (από Κανάρη μέχρι Κ. Κορδώνη)
 - Τμήμα Εθνικής Αντίστασης (από Καραϊσκάκη μέχρι 113ης)
 - Κολοβάτας
 - Φρουρίου
- Διατήρηση της σημερινής θέσης των κεντρικών λειτουργιών γύρω από την περιοχή των πλατειών Ησαΐα και Κεχαγιά, καθώς και κατά μήκος του άξονα εισόδου της πόλης από Ιτέα
 - Βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών της οδού Φρουρίου – βασικής αρτηρία για την εξυπηρέτηση κέντρου – παλιάς πόλης με ήδη χαραγμένη διαδρομή στο πλαίσιο της εκπόνησης και της μελέτης αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου της Άμφισσας

- Διαμόρφωση πεζοδρόμων σε οδούς στενούς, δύσβατους και με μεγάλη κλίση, στις περιοχές της παλαιάς πόλης, στη Χάρμαινα και στο Γκιρίζι
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στη δυτική πλευρά της πόλης όπου βρίσκονται πολλά αξιόλογα στοιχεία της και διαμόρφωση ενός συνεκτικού δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης δημιουργώντας έναν συνεκτικό ιστό μεταξύ των οδών Εθν. Αντίστασης – 41^η Οδός – Αθανασοπούλου – Κόκκαλη – Πανουργιά – πλατεία Ηρώων και Μητρόπολη – Σταλλού – Παύλου Μπακογιάννη – Εθν. Αντίστασης.
- Μετατροπή των δρόμων με πλάτος μικρότερο των 4 μέτρων σε πεζόδρομους
- Δημιουργία υπέργειου δημοτικού χώρου στάθμευσης επί της οδού Κόντου, απέναντι από το κτίριο της Νομαρχίας Φωκίδας
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου από το Κέντρο της πόλης μέχρι τις αθλητικές εγκαταστάσεις στην περιοχή του Σίφωνα Μόρνου
- Κυκλοφοριακή οργάνωση και δημιουργία αξόνων πεζών και δικτύων πεζοδρομήσεων, με πρόβλεψη ικανών χώρων στάθμευσης.

Από τις παραπάνω προτάσεις οι περισσότερες δεν έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα, ενώ κάποιες άλλες υπάγονται στις προτεινόμενες λύσεις της μελέτης του 2016.

4.3 Απογραφές υφιστάμενης κατάστασης περιοχής παρέμβασης

Η υφιστάμενη κατάσταση της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης της Άμφισσας και ιδιαίτερα του κέντρου της πόλης αποτυπώνεται στον Χάρτη Χ.1 «ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ» της παρούσας.

4.3.1 Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Δεν έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένο σύστημα μονοδρομήσεων στο σύνολο της πόλης.

Μεγάλο πλήθος οδών λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης, παρά τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ενώ ταυτόχρονα εξυπηρετούν και παρόδια στάθμευση, η οποία λόγω του μικρού πλάτους είναι παράνομη. Σε γενικές γραμμές, ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου, ισχύει η μονή κατεύθυνση μόνο στο κέντρο της πόλης, εκτός από τα ακόλουθα τμήματα που έχουν αμφίδρομη κίνηση: Λ. Σαλώνων, Γιδογιάννου, Λιανοπούλου, Αθ. Διάκου, Μαχαίρα, Γιαννικούλη, κα.

Εντοπίστηκαν πεζόδρομοι με σήμανση P-55, χωρίς διαμόρφωση (π.χ. οδικό τμήμα Σταλλού μεταξύ Θοάντος και Πλ. Ησαΐα, οδικό τμήμα Ν. Κορδώνη στην Πλ. Εθν. Αντίστασης, κα.).

Σημαντικό στοιχείο είναι η διαμόρφωση με κυβόλιθους σε αρκετά οδικά τμήματα του κέντρου της πόλης, καθώς αφορά σε αστική ανάπτυξη που αφενός μειώνει τις ταχύτητες κίνησης των οχημάτων που διέρχονται από κεντρικές οδούς και αφετέρου βελτιώνει την αισθητική του αστικού χώρου.

4.3.2 Σήμανση

Από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα για το καθεστώς σήμανσης στην περιοχή παρέμβασης:

- Σε αρκετά οδικά τμήματα παρατηρείται συστηματική κατακόρυφη σήμανση, ενώ σε ορισμένα άλλα υπάρχει ελλιπής ή αποσπασματική ή φθαρμένη κατακόρυφη σήμανση. Οι ελλείψεις προκαλούν προβλήματα στην ομαλή εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας και ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για τη μειωμένη οδική ασφάλεια της περιοχής.
- Σε αρκετά οδικά τμήματα παρατηρείται λανθασμένη τοποθέτηση στο μέσον ή στο πέρας του εκάστοτε οδικού τμήματος, ιδιαίτερα σε σήματα που αφορούν σε απαγόρευση στάσης στάθμευσης (P-40, P-41, P42), όπως φαίνεται στις επόμενες εικόνες.



Εικόνα 4.2: P-41 & P-42 στο μέσο της οδού Κόκκαλη



Εικόνα 4.3: P-40 & P-42 στο μέσο της οδού Κοττορού

- Σε ορισμένα οδικά τμήματα απαιτείται συντήρηση της υπάρχουσας κατακόρυφης σήμανσης, καθώς οι πινακίδες είναι δυσδιάκριτες ή καθόλου ορατές από τους οδηγούς ή έχουν τοποθετηθεί με λαθεμένη φορά.



Εικόνα 4.4: Φθαρμένη σήμανση στην οδό Μιχαλοπούλου (Λήψη από Γερογιάννη)



Εικόνα 4.5: Φθαρμένη/ Κρυμμένη σήμανση P-40 στην οδό 41η (Λήψη από Μαχαίρα)

- Επίσης, λάθος τοποθέτηση βάσει ΚΟΚ εντοπίζεται και σε αρκετές περιπτώσεις τοποθέτησης P-2 «STOP», όπου βάσει των ΟΜΟΕ ΚΣΟ πρέπει να τοποθετείται μόνο του ή πάνω από τις ρυθμιστικές P-47 έως P-51δ.



Εικόνα 4.6: Λανθασμένη τοποθέτηση σήμανσης P-2 «STOP» κάτω από P-28 στην οδό Αθαν. Διάκου (Λήψη από Παπούλια προς Ανδρούτσου)



Εικόνα 4.7: Λανθασμένη τοποθέτηση σήμανσης P-2 «STOP» κάτω από P-27 στην οδό Πανταζή (Λήψη από Κοττορού)

- Τέλος, παρατηρείται σύγχυση με κάποια σήματα που έχουν απομείνει στην οδό Σταλλού βάσει της προηγούμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης (βλ. ακόλουθη εικόνα).



Εικόνα 4.8: Λανθασμένη τοποθέτηση σήμανσης στην οδό Σταλλού (Λήψη από Βασιλόπουλου)

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, λόγω της ελλιπούς οριζόντιας και σε ορισμένες περιοχές, αποσπασματικής κατακόρυφης σήμανσης, δημιουργούνται αρκετά προβλήματα τόσο στην κυκλοφορία, όσο και στην οδική ασφάλεια πεζών και οχημάτων.

Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων θα πρέπει να εφαρμοσθεί ολοκληρωμένο καθεστώς σήμανσης, το οποίο θα προκύψει από αντίστοιχη μελέτη σήμανσης για την περιοχή. Απαιτείται η εκπόνηση ολοκληρωμένης μελέτης σήμανσης για την αποτύπωση όλων των πινακίδων σήμανσης (κινδύνου, κυκλοφοριακές, πληροφοριακές, κλπ)

4.3.3 Σηματοδότηση

Όπως προέκυψε από την αυτοψία, εντός της περιοχής παρέμβασης δεν υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας.

Με βάση τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και μεγέθη της περιοχής, η απουσία σηματοδότησης ήταν αναμενόμενη.

4.3.4 Ροές Πεζών

Στην περιοχή παρέμβασης δεν παρατηρούνται γενικά υψηλές ροές πεζών.

Ωστόσο, ελαφρώς αυξημένες ροές πεζών εμφανίζονται στους κεντρικότερους δρόμους της περιοχής, εκατέρωθεν των οποίων υπάρχουν εμπορικές χρήσεις, όπως η οδός Σταλλού, η

Γάτου, η Αθ. Διάκου, κ.α., καθώς και περίξ των σχολικών συγκροτημάτων κατά τις ώρες έναρξης/ λήξης των μαθημάτων.

Στο κέντρο της πόλης υπάρχει πρόβλεψη για διαβάσεις πεζών, με επισήμανση περίξ των σχολικών συγκροτημάτων (π.χ. επί της Γιδογιάννου). Ωστόσο, παρατηρείται σημαντική έλλειψη σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) σε όλη την περιμετρική περιοχή του κέντρου όσον αφορά στη διέλευση των πεζών (πεζοδιαβάσεις, πεζοφάναρα, κλπ.).

4.3.5 Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης

Στην περιοχή παρέμβασης δεν έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένο σύστημα καθεστώτος στάθμευσης.

Σε σχέση με το καθεστώς στάθμευσης αναφέρεται ότι, κατά βάση επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού, ακόμα και σε περιπτώσεις όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για παρόδια στάθμευση.

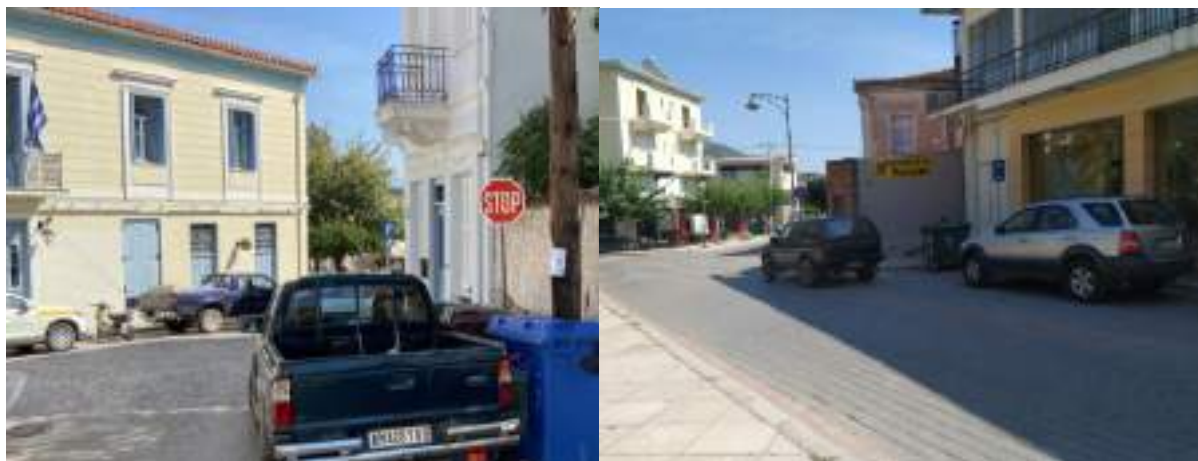
Προβλήματα λόγω στάθμευσης εμφανίζονται σε οδούς όπου το διαθέσιμο πλάτος δρόμου δεν επαρκεί και τα οχήματα σταθμεύουν επί του πεζοδρομίου. Το γεγονός αυτό δυσχεραίνει την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας των πεζών και μειώνει την οδική ασφάλεια. Σε συνδυασμό δε, με το ελλειπές ή και ανύπαρκτο πλάτος πεζοδρομίου ή την ύπαρξη εμποδίων (πχ. δέντρων, περιπτέρων, κλπ.) που καταλαμβάνουν το πεζοδρόμιο, η πεζή κίνηση καθίσταται επικίνδυνη, αφού γίνεται υποχρεωτικά από την οδό.

Όπως διαπιστώθηκε από την αυτοψία, στάθμευση επί των πεζοδρομίων (παράνομη) εμφανίζεται σε αρκετές οδούς, όπου αυτό είναι εφικτό. Για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, έχουν τοποθετηθεί -σε μεμονωμένες περιπτώσεις- εμπόδια (π.χ. κάγκελα στην είσοδο πεζοδρόμων, πλαστικοί οριοδείκτες στο μέσο οδού για τον διαχωρισμό της διπλής κυκλοφορίας όπως στη Μητρόπολη).

Περιορισμένη αλλά σε καίρια σημεία είναι η πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Ενδεικτικά, κατά την αυτοψία, εντοπίστηκαν πινακίδες P-71 «Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα Ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ), ύστερα από ειδική άδεια» στις εξής θέσεις:

- Στην Πλ. Ησαΐα, έμπροσθεν του Πνευματικού Κέντρου
- Επί της οδού Γιδογιάννου, μεταξύ των οδών Καλογήρου και Δελφών (στη Νομαρχία)
- Επί της οδού Φιλοθέου Επισκόπου Σαλώνων, μεταξύ των οδών Διάκου και Αθανασόπουλου, (4 θέσεις)
- Στην Πλ. Κεχαγιά, μεταξύ των οδών Γιαγτζή και Καφαζάκη

Πρόβλεψη για στάθμευση αποκλειστικά για δίκυκλα εντοπίστηκε σε τρία σημεία της πόλης, εκ των οποίων στα δύο η τοποθέτηση της πινακίδας P-70 είναι λανθασμένα τοποθετημένη (στο πέρας οδικού τμήματος, δεν υπάρχει περιθώριο για στάθμευση μετά την πινακίδα).



Εικόνα 4.9: Λανθασμένα τοποθετημένη σήμανση P-70 για Δίκυκλα στην Πλ. Ησαΐα και στο πέρας της οδού Φρουρίου



Εικόνα 4.10: Σήμανση P-70 για Δίκυκλα στην οδό Δεστερλή

Η απογραφή της υφιστάμενης κατάστασης σε σχέση με τη στάθμευση αποτυπώνεται στον Χάρτη Χ.1 που συνοδεύει την παρούσα. Στον εν λόγω χάρτη αποτυπώνεται αφενός η σήμανση που σχετίζεται με την απαγόρευση της στάθμευσης και αφετέρου το πλήθος των οχημάτων που βρέθηκαν σταθμευμένα παρά την οδό, νόμιμα και παράνομα, την ημέρα της απογραφής. Επίσης, στο Παράρτημα II της παρούσας, παρατίθεται αναλυτικά ανά οδικό τμήμα το πλήθος νόμιμων και παράνομων σταθμευμένων οχημάτων που καταγράφηκαν κατά τις αυτοψίες.

Υπενθυμίζεται ότι, βάσει του Κ.Ο.Κ. (Άρθρο 4, Παραγρ. 2.), η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

- α) Επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές.
- β) Σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων.
- γ) Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.
- δ) Σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων.
- ε) Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατόδρομους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση.
- στ) Πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι.
- ζ) Πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.
- η) Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα.
- θ) Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών.
- ι) Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.
- ια) Πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες.
- ιβ) Στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση.
- ιγ) Σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης.
- ιδ) Σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν το σκοπό.
- ιε) Επί σημειωμένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως.
- ιστ) Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
- ιζ) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
- ιη) Σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ΧΑΡΤΗΣ Χ.1.1 «ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ»

ΧΑΡΤΗΣ Χ.1.2 «ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ»

4.4 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων στην Περιοχή Παρέμβασης

4.4.1 Μετρήσεις 2020 παρούσας υπηρεσίας

Για την παρούσα κυκλοφοριακή μελέτη παρουσιάζονται και αναλύονται οι **Μετρήσεις στρεφουσών και σύνθεσης κυκλοφορίας** που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της υπηρεσίας «ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ», την Τρίτη, 15/09/2020, στο χρονικό διάστημα 09:00 - 12:00, στις εξής διασταυρώσεις:

Πίνακας 4.1: Στοιχεία Κόμβων μετρήσεων στρεφουσών και σύνθεσης κυκλοφορίας

A/A		Κόμβος - Διασταύρωση	Ημ/νία	Ωρα
1	K3	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ & ΨΑΡΡΟΥ	15/9/2020	09:30-10:30
2	K5	ΔΙΑΚΟΥ & ΜΑΧΑΙΡΑ	15/9/2020	10:30-11:30
3	K6	ΚΑΝΑΡΗ & ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	15/9/2020	10:30-11:30
4	K7	ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ & ΠΛ. ΗΣΑΪΑ	15/9/2020	09:30-10:30
5	K8	ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ & ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ	15/9/2020	09:00-10:00
6	K9	ΣΤΑΛΛΟΥ & ΜΑΡΚΙΔΟΥ (& ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ)	15/9/2020	10:30-11:30
7	K11	ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ & ΦΙΛ. ΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΣΑΛΩΝΩΝ	15/9/2020	09:30-10:30
8	K12	ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ & ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ (& ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ)	15/9/2020	11:00-12:00
9	K13	ΓΑΤΟΥ & ΓΙΑΓΤΖΗ	15/9/2020	09:00-10:00
10	K15	ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ & ΦΡΟΥΡΙΟΥ	15/9/2020	10:00-11:00
11	K19	ΚΟΡΔΩΝΗ & ΓΑΤΟΥ	15/9/2020	11:00-12:00
12	K23	ΠΛ. ΗΣΑΪΑ & ΠΑΥΛΟΥ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ	15/9/2020	10:00-11:00
13	K25	ΚΟΤΤΟΡΟΥ & ΔΗΜΗΤΡΑ	15/9/2020	11:00-12:00

Σε όλους τους κόμβους οι μετρήσεις διεξήχθησαν με τη μέθοδο των παρατηρητών.

Για την αναγωγή των οχημάτων που μετρήθηκαν, σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ), χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι ισοδύναμοι συντελεστές:

Δίκυκλα	0,5
Ι.Χ. Επιβατικά - Ταξί	1
Ημιφορτηγά	1
Λεωφορεία	3
Φορτηγά	2

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ανά κόμβο, τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσης (9/2020).

[Α/Α 1]Κόμβος Κ3: Καραϊσκάκη & Ψαρρού

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 9:30-10:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ3



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 9:30-10:30) για τη διασταύρωση των οδών Καραϊσκάκη & Ψαρρού, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Καραϊσκάκη, στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως Ψαρρού είναι ίσος με 141 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 8,5% (Κίνηση 1+6+7). Βαριά κυκλοφορία στον κόμβο αυτό σημειώθηκε μόνο στην ευθεία κίνηση επί της οδού Καραϊσκάκη από Εθν. Αντίστασης έως Ψαρρού (Κίνηση 1). Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Καραϊσκάκη, στο οδικό τμήμα από Ψαρρού έως Λεωφ. Σαλώνων είναι ίσος με 162 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,4% (Κίνηση 1+3+5).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Ψαρρού, στο οδικό τμήμα από Κοντορήγα έως Καραϊσκάκη είναι ίσος με 10 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (Κίνηση 2+3), ενώ από Καραϊσκάκη έως Κοντορήγα είναι 19 ΜΕΑ (Κίνηση 4+7). Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Ψαρρού, στο οδικό τμήμα από Καραϊσκάκη έως Τσιπούρα είναι ίσος με 16 ΜΕΑ, ενώ στην αντίθετη κίνηση στο ίδιο οδικό τμήμα είναι ίσος με 46 ΜΕΑ (Κίνηση 4+5).

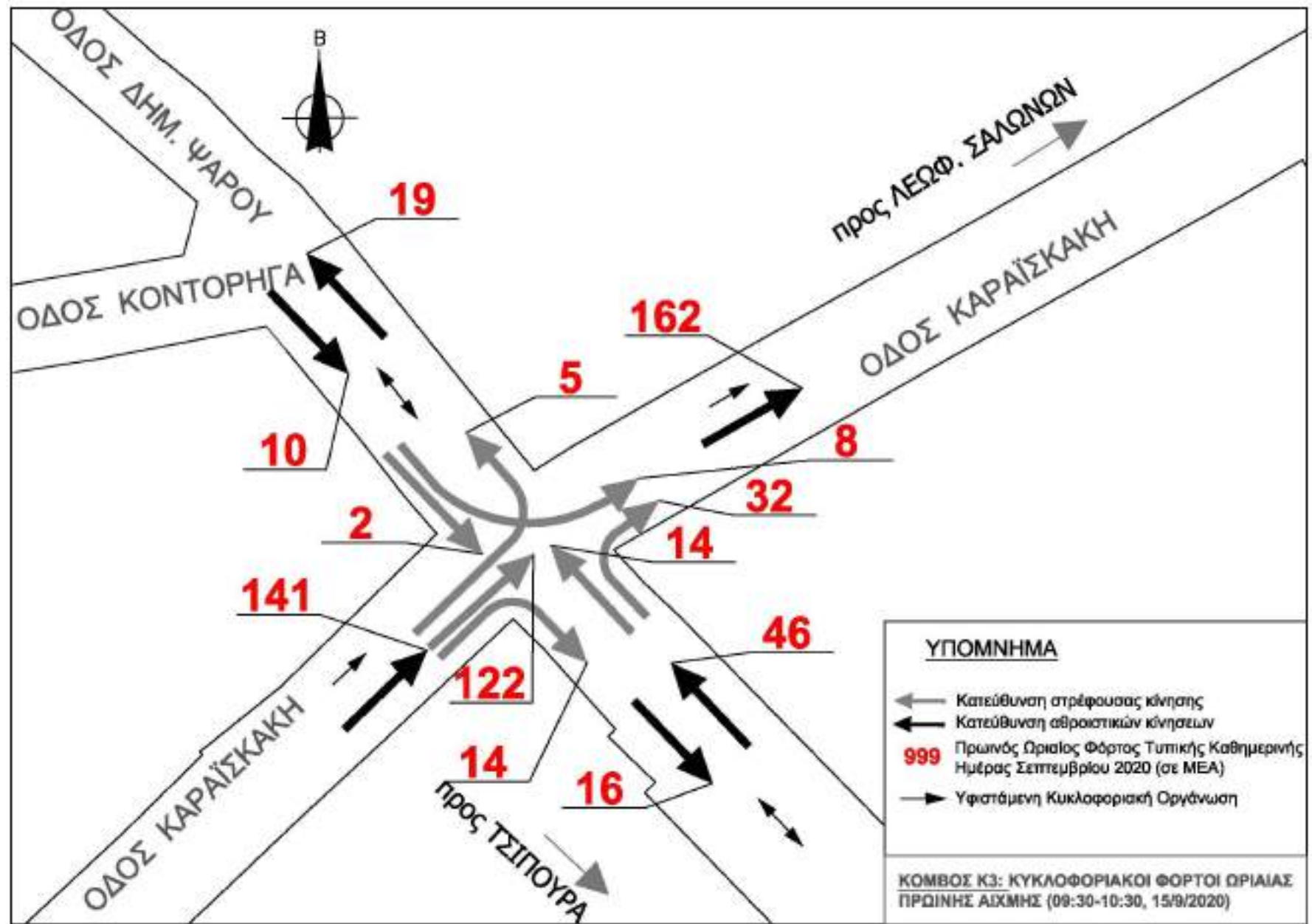
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ ΚΑΙ ΨΑΡΡΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:30 - 10:30

	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	94	94	4	4	20	10	2	2	0	0	4	12	120	122
Κίνηση: 2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Κίνηση: 3	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
Κίνηση: 4	12	12	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14
Κίνηση: 5	26	26	0	0	8	4	2	2	0	0	0	0	36	32
Κίνηση: 6	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14
Κίνηση: 7	4	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	6	5

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

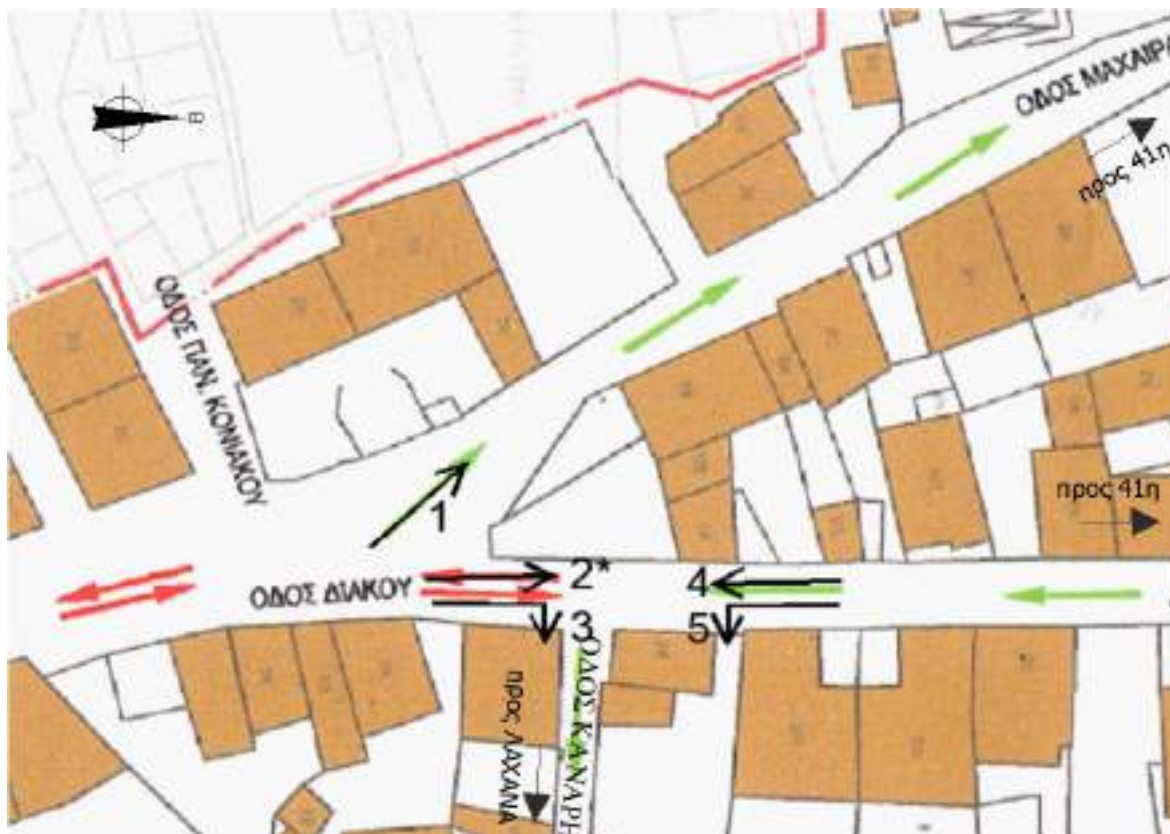
Διασταύρωση: ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ ΚΑΙ ΨΑΡΡΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:30 - 10:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣ ΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΨΑΡΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΝΤΟΡΗΓΑ & ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ	3+2	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0,00%
ΨΑΡΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΣΙΠΟΥΡΑ & ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ	4+5	38	38	2	2	8	4	2	2	0	0	0	0	50	46	0,00%
ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ & ΨΑΡΡΟΥ	7+1+6	112	112	4	4	22	11	2	2	0	0	4	12	144	141	8,51%
ΨΑΡΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ & ΚΟΝΤΟΡΗΓΑ	7+4	16	16	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	20	19	0,00%
ΨΑΡΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ & ΤΣΙΠΟΥΡΑ	2+6	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	16	0,00%
ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΝΑΡΗ & ΣΑΛΩΝΩΝ	1+3+5	128	128	4	4	28	14	4	4	0	0	4	12	168	162	7,41%



[Α/Α 2]Κόμβος Κ5: Διάκου & Μαχαίρα

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ5



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:30-11:30) για τη διασταύρωση των οδών Διάκου & Μαχαίρα, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:30-11:30) στην οδό Μαχαίρα, στο οδικό τμήμα από Διάκου έως 41^{ης} είναι ίσος με 49 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (Κίνηση 1).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Διάκου, στο οδικό τμήμα από 41^{ης} έως Κανάρη είναι ίσος με 34 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας 11,8% (Κινήσεις 4+5). Στο τμήμα της Διάκου από Κανάρη έως Κονιάκου ο πρωινός ωριαίος φόρτος είναι 31 ΜΕΑ, εκ των οποίων τα 4 αποτελούν βαριά κυκλοφορία με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 12,9% (Κίνηση 4). Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της παράνομης κίνησης στην οδό Διάκου, στο οδικό τμήμα από Κονιάκου έως 41^{ης} (Κίνηση 2*) είναι ίσος με 10 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Κανάρη, στο οδικό τμήμα από Διάκου έως Λαχανά είναι ίσος με 22 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας (Κινήσεις 3+5).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΔΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΜΑΧΑΙΡΑ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:30 - 11:30

	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	38	38	2	2	18	9	0	0	0	0	0	0	58	49
Κίνηση: 2*	4	4	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	16	10
Κίνηση: 3	14	14	0	0	10	5	0	0	0	0	0	0	24	19
Κίνηση: 4	16	16	2	2	18	9	0	0	2	4	0	0	38	31
Κίνηση: 5	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	4	3

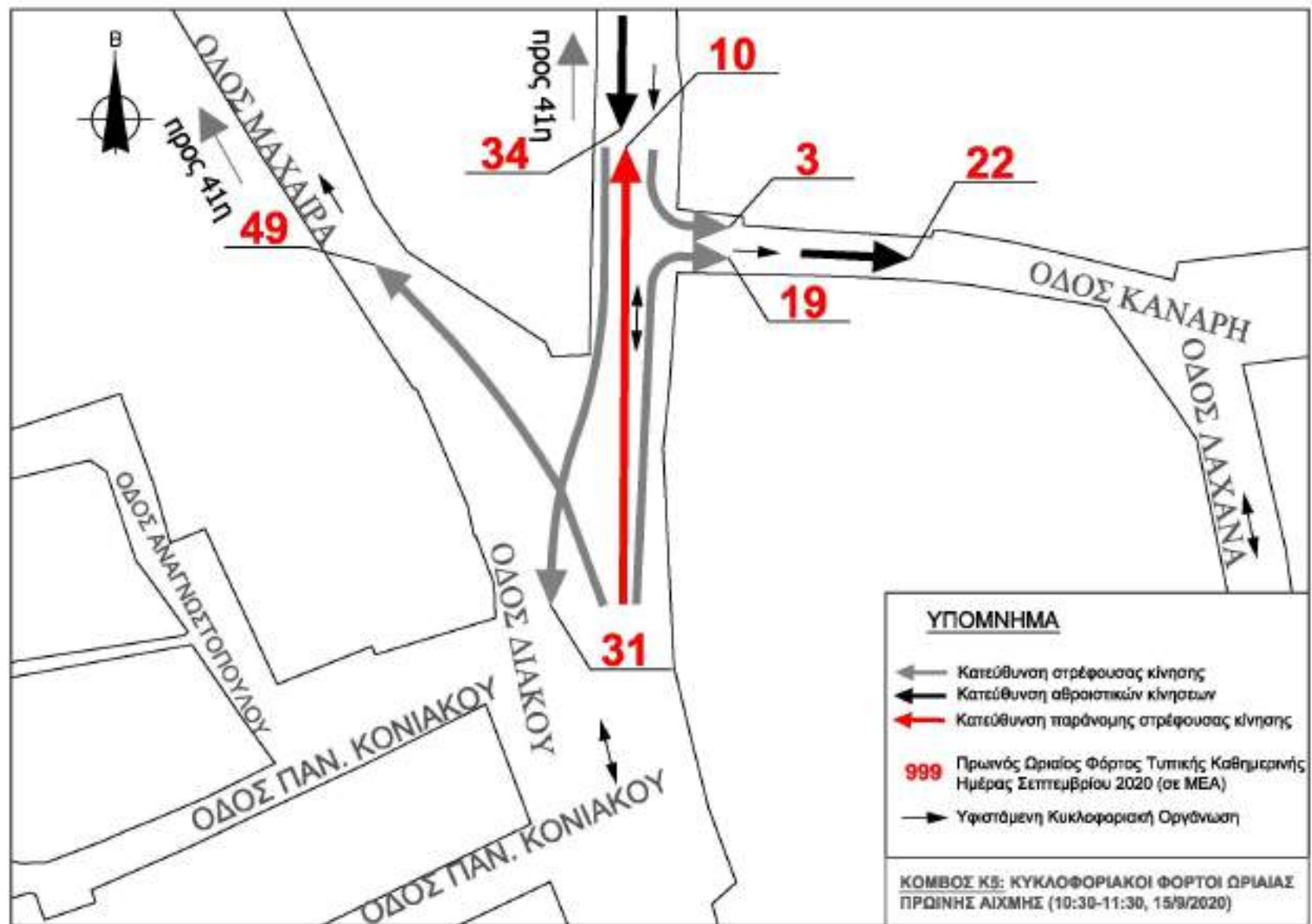
* Παράνομη

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΔΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΜΑΧΑΙΡΑ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:30 - 11:30

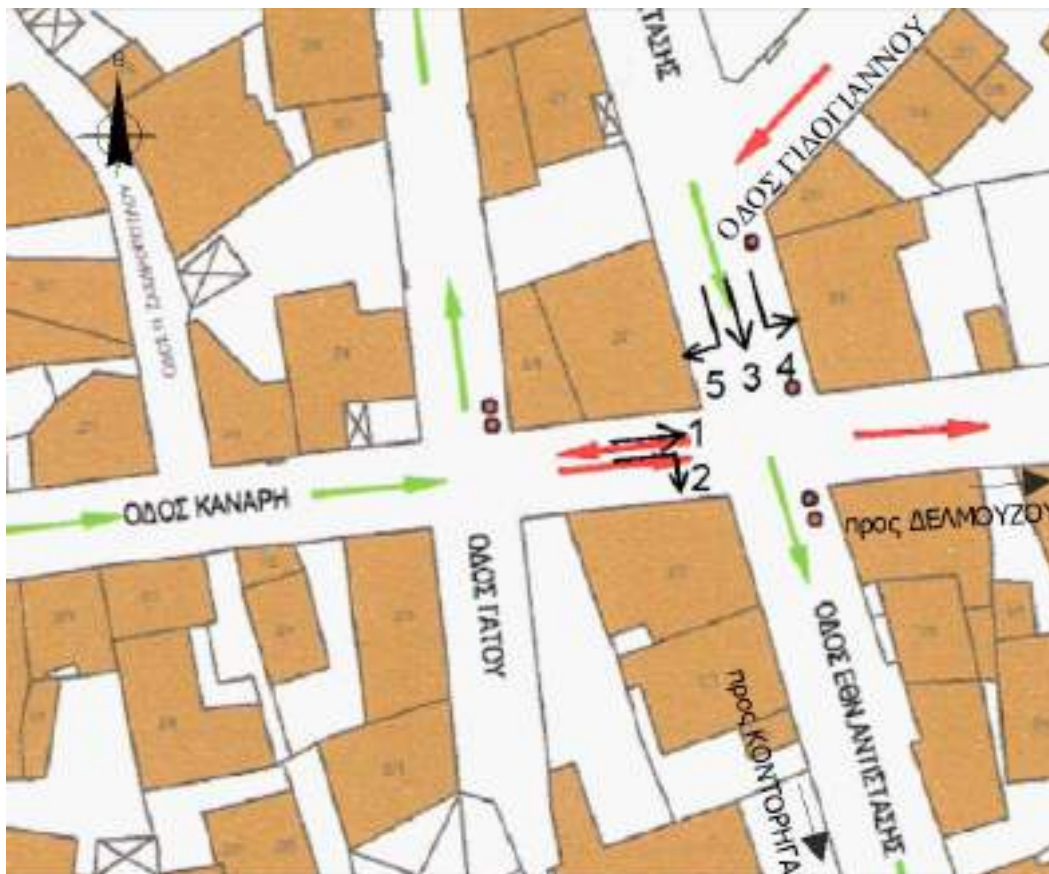
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΚΑΝΑΡΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΚΟΥ & ΛΑΧΑΝΑ	3+5	16	16	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	28	22	0,00%
ΔΙΑΚΟΥ ΜΕΤΑΞΥ 41ΗΣ & ΚΑΝΑΡΗ	4+5	18	18	2	2	20	10	0	0	2	4	0	0	42	34	11,76%



[Α/Α 3]Κόμβος Κ6: Κανάρη & Εθν. Αντίστασης

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ6



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:30-11:30) για τη διασταύρωση των οδών Κανάρη & Εθν. Αντίστασης, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:30-11:30) στην οδό Κανάρη, στο οδικό τμήμα από Γάτου έως Εθν. Αντίστασης είναι ίσος με 15 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (Κινήσεις 1+2). Στην αντίθετη κατεύθυνση του ίδιου οδικού τμήματος, ο πρωινός κυκλοφοριακός φόρτος είναι 32 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (Κίνηση 5). Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (10:30-11:30) στην οδό Κανάρη, στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως Δελμούζου είναι ίσος με 38 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας (Κινήσεις 1+4).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Εθνικής Αντίστασης, στο οδικό τμήμα από Γιδογιάννου έως Κανάρη είναι ίσος με 187 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας 2,1% (Κινήσεις 3+4+5). Ο πρωινός ωριαίος φόρτος στην οδό Εθν. Αντίστασης, στο οδικό τμήμα από

Κανάρη έως Κοντορήγα είναι ίσος με 132 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 3% (Κινήσεις 2+3).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΚΑΝΑΡΗ ΚΑΙ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:30 - 11:30

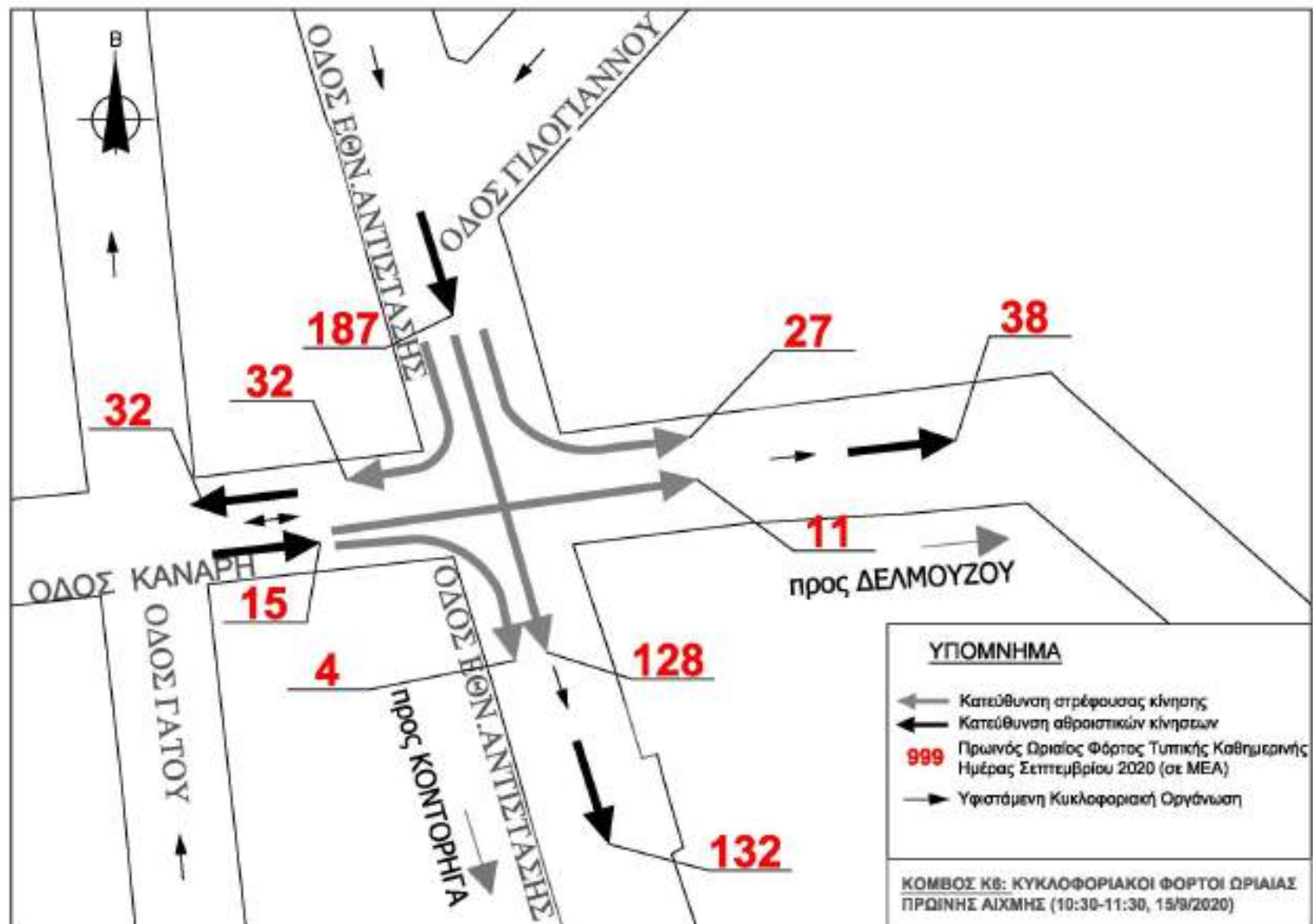
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	8	8	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	14	11
Κίνηση: 2	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	6	4
Κίνηση: 3	94	94	6	6	40	20	4	4	2	4	0	0	146	128
Κίνηση: 4	24	24	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	30	27
Κίνηση: 5	28	28	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	36	32

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΚΑΝΑΡΗ ΚΑΙ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:30 - 11:30

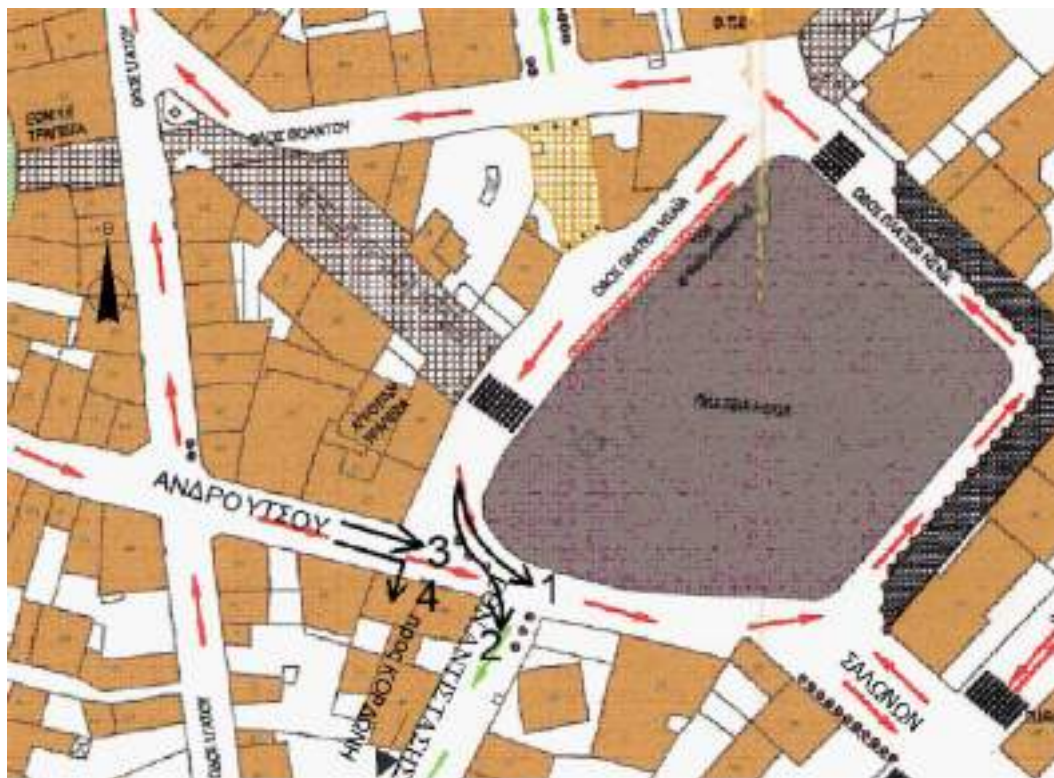
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΑΝΑΡΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΑΤΟΥ & ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	1+2	10	10	0	0	10	5	0	0	0	0	0	0	20	15	0,00%
ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΝΑΡΗ & ΚΟΝΤΟΡΗΓΑ	2+3	96	96	6	6	44	22	4	4	2	4	0	0	152	132	3,03%
ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΝΑΡΗ & ΚΟΝΤΟΡΗΓΑ	3+4+5	146	146	6	6	54	27	4	4	2	4	0	0	212	187	2,14%
ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΝΑΡΗ & ΚΟΝΤΟΡΗΓΑ	1+4	32	32	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	44	38	0,00%



[Α/Α 4]Κόμβος Κ7: Ανδρούτσου & Πλατεία Ησαΐα

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ7



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:30-11:30) για τη διασταύρωση των οδών Ανδρούτσου & Πλατείας Ησαΐα, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:30-11:30) στην οδό Πλατεία Ησαΐα, στο οδικό τμήμα από Θοάντου έως Ανδρούτσου είναι ίσος με 85 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 14,1% (Κινήσεις 1+2).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (10:30-11:30) στην οδό Ανδρούτσου, στο οδικό τμήμα από Γάτου έως Εθν. Αντίστασης είναι ίσος με 244 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 1,6% (Κινήσεις 3+4).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Εθνικής Αντίστασης, στο οδικό τμήμα από Ανδρούτσου έως Κορδώνη είναι ίσος με 80 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας 10% (Κινήσεις 2+4).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος στην οδό Ανδρούτσου, στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως τη Λεωφ. Σαλώνων είναι ίσος με 249 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 3,2% (Κινήσεις 1+3).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ ΚΑΙ ΠΛ. ΗΣΑΪΑ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:30 - 10:30

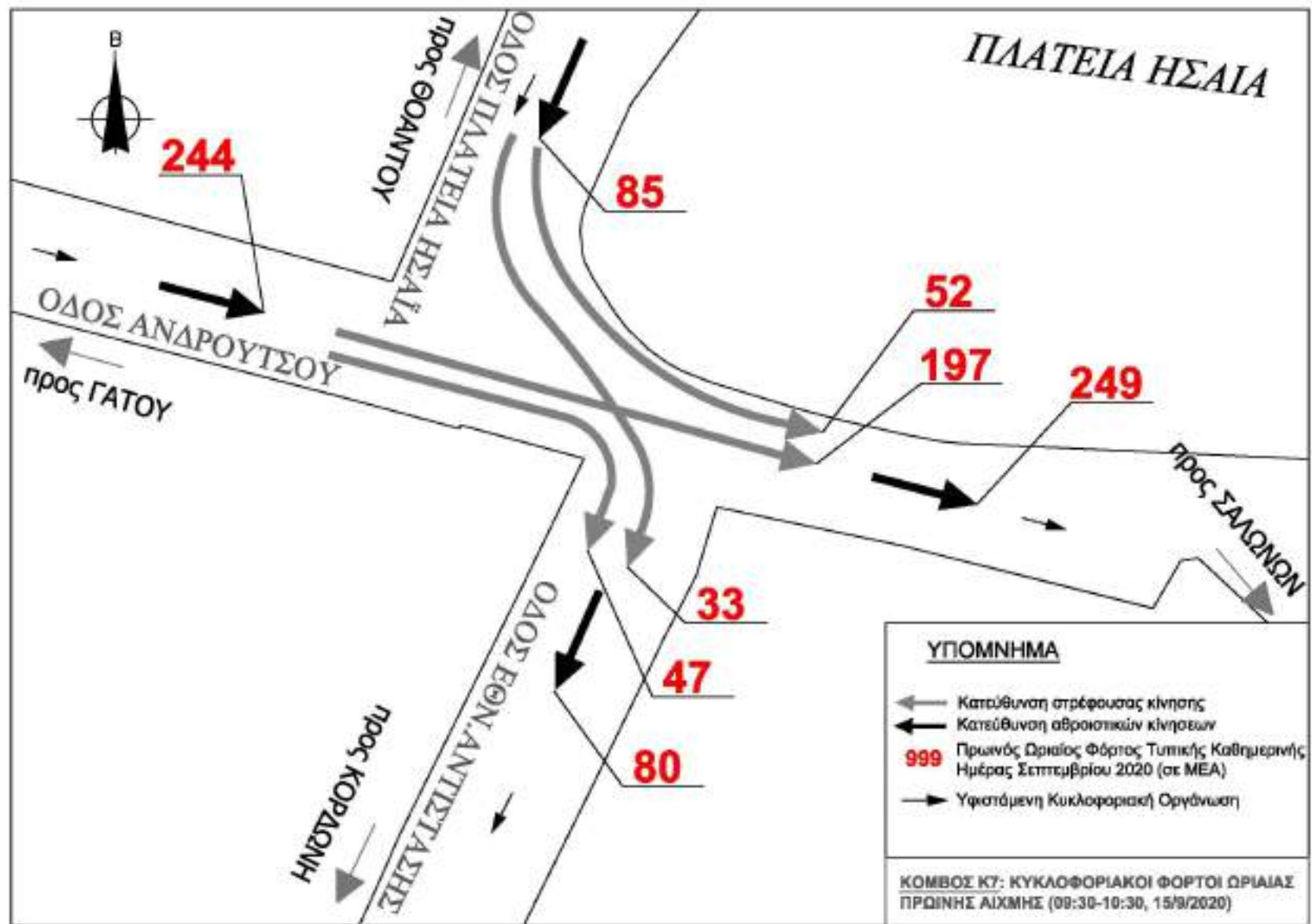
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	34	34	4	4	8	4	2	2	4	8	0	0	52	52
Κίνηση: 2	22	22	4	4	2	1	2	2	2	4	0	0	32	33
Κίνηση: 3	130	130	8	8	82	41	18	18	0	0	0	0	238	197
Κίνηση: 4	30	30	4	4	6	3	6	6	2	4	0	0	48	47

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ ΚΑΙ ΠΛ. ΗΣΑΪΑ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:30 - 10:30

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΠΛ. ΗΣΑΪΑ ΜΕΤΑΞΥ ΘΟΑΝΤΟΥ & ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ	1+2	56	56	8	8	10	5	4	4	6	12	0	0	84	85	14,12%
ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ & ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ	1+3	164	164	12	12	90	45	20	20	4	8	0	0	290	249	3,21%
ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ & ΚΟΡΔΩΝΗ	2+4	52	52	8	8	8	4	8	8	4	8	0	0	80	80	10,00%
ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΓΑΤΟΥ & ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	3+4	160	160	12	12	88	44	24	24	2	4	0	0	286	244	1,64%



[Α/Α 5]Κόμβος Κ8: Γιδογιάννου & Λ. Σαλώνων

Ημερομηνία:, Τρίτη 15/9/2020, 09:00-10:00

Σκαρίφημα Κόμβου Κ8



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 09:00-10:00) για τη διασταύρωση των οδών Γιδογιάννου & Σαλώνων, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:00-10:00) στη Λ. Σαλώνων, στο οδικό τμήμα από Δελμούζου έως Γιδογιάννου είναι ίσος με 314 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,5% (Κίνηση 1+2+3). Στο ίδιο οδικό τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση, ο πρωινός ωριαίος φόρτος είναι 165 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,8% (Κίνηση 4+8). Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της Λ. Σαλώνων, στο οδικό τμήμα από Γιδογιάννου έως Πλατεία Ησαΐα είναι ίσος με 227 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας 3,5% (Κινήσεις 2+6). Στο ίδιο οδικό τμήμα στο ρεύμα από Πλατεία Ησαΐα προς Γιδογιάννου ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 205 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ~2% (Κινήσεις 7+8+9).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:00-10:00) στην οδό Γιδογιάννου, στο οδικό τμήμα από Κορδώνη έως Σαλώνων είναι ίσος με 130 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας 12,3% (Κινήσεις 4+5+6). Στην αντίθετη κατεύθυνση του ίδιου οδικού τμήματος ο πρωινός ωριαίος φόρτος είναι ίσος με 98 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας 6,1% (Κινήσεις 3+9). Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (09:00-10:00) στην οδό Γιδογιάννου, στο οδικό τμήμα από Σαλώνων έως Λύτρα είναι ίσος με 159 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας 7,5% (Κινήσεις 1+5+7).

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ»
(2^η Έκδοση)

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΚΑΙ ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:00 - 10:00

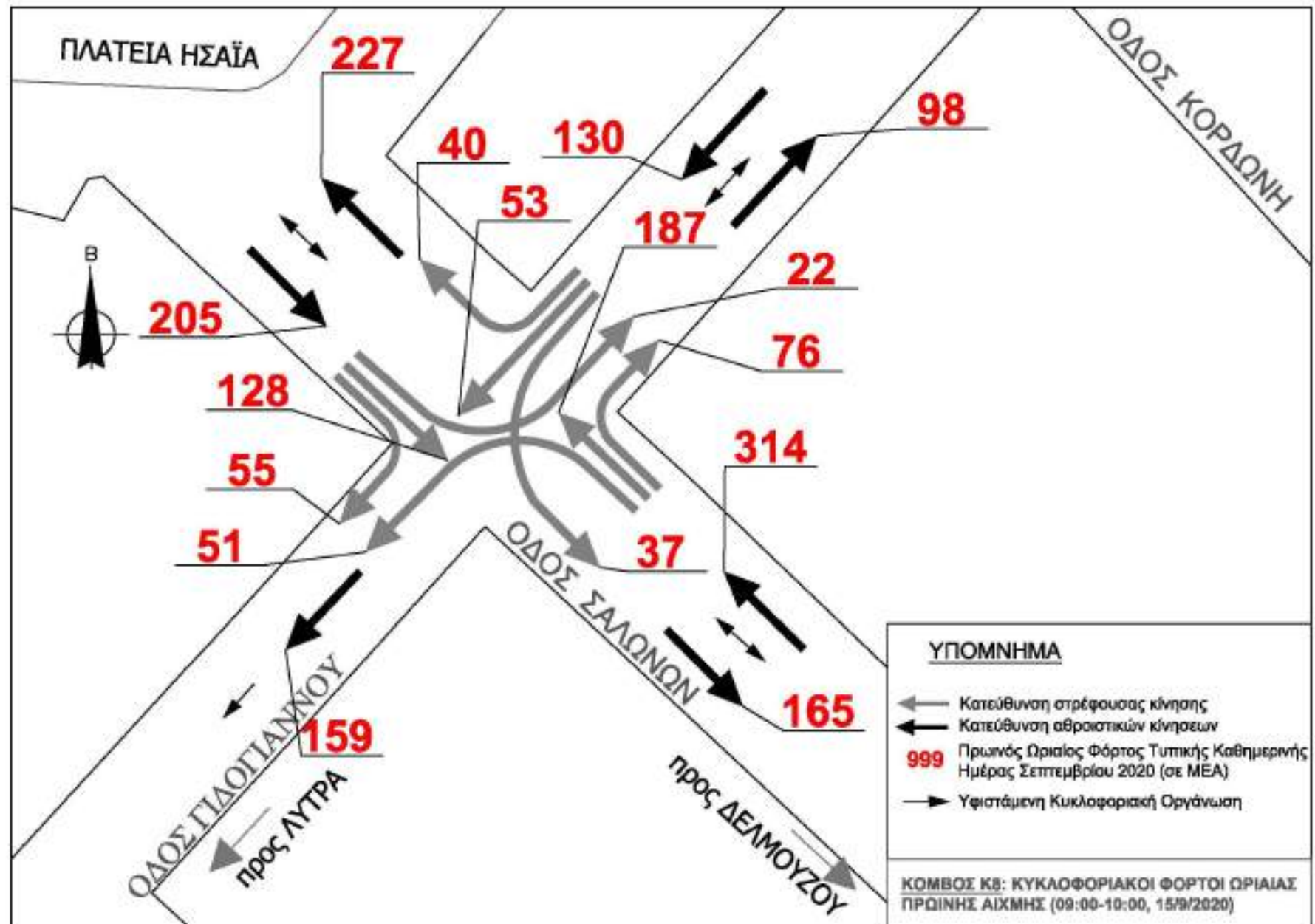
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	46	46	0	0	10	5	0	0	0	0	0	0	56	51
Κίνηση: 2	148	148	12	12	30	15	4	4	4	8	0	0	198	187
Κίνηση: 3	52	52	4	4	24	12	2	2	0	0	2	6	82	76
Κίνηση: 4	24	24	0	0	14	7	2	2	2	4	0	0	42	37
Κίνηση: 5	34	34	0	0	14	7	0	0	0	0	4	12	52	53
Κίνηση: 6	26	26	4	4	8	4	6	6	0	0	0	0	44	40
Κίνηση: 7	38	38	0	0	22	11	6	6	0	0	0	0	66	55
Κίνηση: 8	100	100	4	4	36	18	2	2	2	4	0	0	144	128
Κίνηση: 9	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΚΑΙ ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:00 - 10:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΔΕΛΜΟΥΖΟΥ & ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ	1+2+3	246	246	16	16	64	32	6	6	4	8	2	6	338	314	4,46%
ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΡΔΩΝΗ & ΣΑΛΩΝΩΝ	4+5+6	84	84	4	4	36	18	8	8	2	4	4	12	138	130	12,31%
ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛ. ΗΣΑΪΑ & ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ	7+8+9	160	160	4	4	58	29	8	8	2	4	0	0	232	205	1,95%
ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ & ΛΥΤΡΑ	1+5+7	118	118	0	0	46	23	6	6	0	0	4	12	174	159	7,55%
ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ & ΚΟΡΔΩΝΗ	3+9	74	74	4	4	24	12	2	2	0	0	2	6	106	98	6,12%
ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ & ΔΕΛΜΟΥΖΟΥ	4+8	124	124	4	4	50	25	4	4	4	8	0	0	186	165	4,85%
ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ	2+6	174	174	16	16	38	19	10	10	4	8	0	0	242	227	3,52%

(2^η Έκδοση)

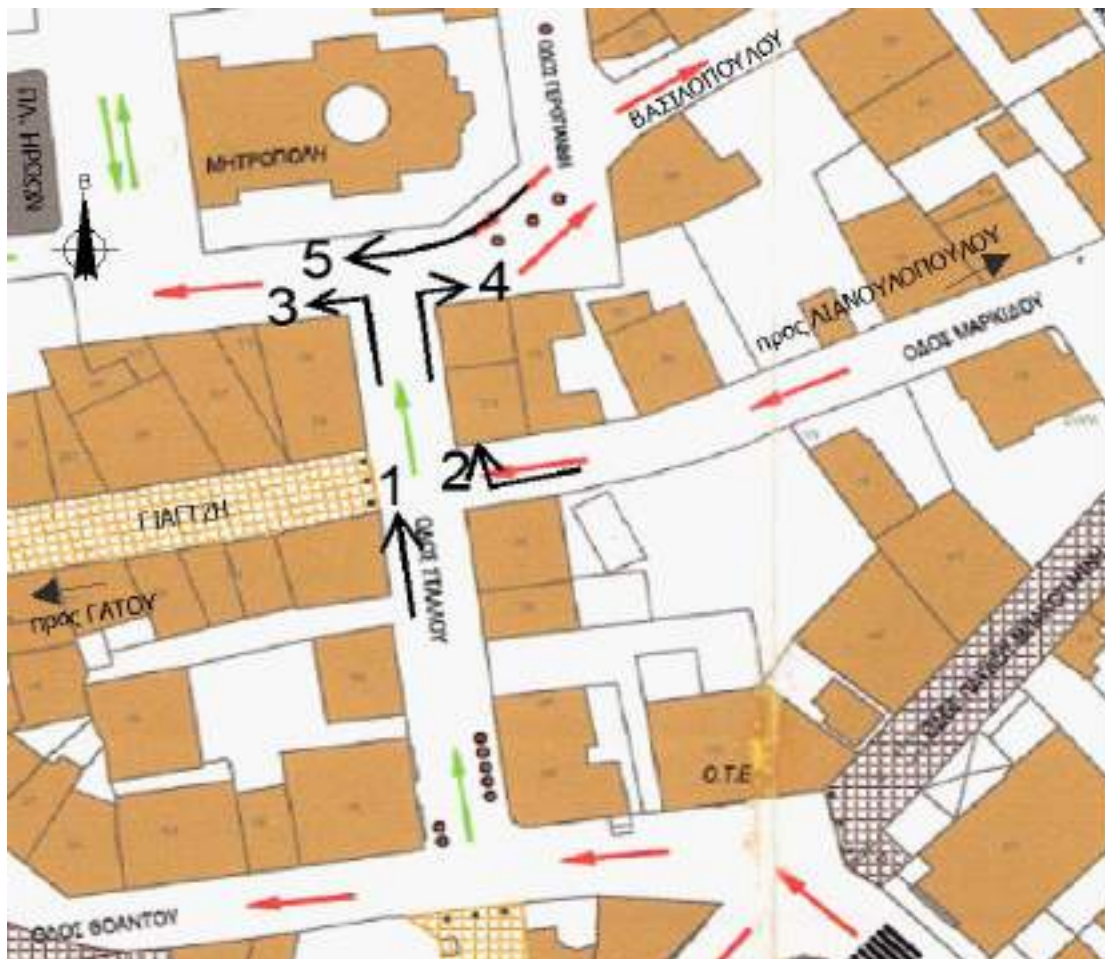
[illegible]



[Α/Α 6] Κόμβος Κ9: Σταλλού & Μαρκίδου (& Μητροπόλεως)

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ9



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:30-11:30) για τη διασταύρωση των οδών Σταλλού & Μαρκίδου (& Μητροπόλεως), παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:30-11:30) στην οδό Σταλλού, στο οδικό τμήμα από Θεάντου έως Μαρκίδου είναι ίσος με 113 ΜΕΑ (Κίνηση 1), ενώ στο οδικό τμήμα της Σταλλού από Μαρκίδου έως Μητροπόλεως είναι ίσος με 170 ΜΕΑ (Κίνηση 1+2).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (10:30-11:30) στην οδό Μαρκίδου, στο οδικό τμήμα από Λιανουλοπούλου έως Σταλλού είναι ίσος με 57 ΜΕΑ (Κίνηση 2).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (10:30-11:30) της οδού Μητροπόλεως, στο οδικό τμήμα από Σταλλού έως Πλ. Ηρώων είναι ίσος με 108 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+5), ενώ στο οδικό τμήμα από Σταλλού έως Βασιλοπούλου είναι ίσος με 12 ΜΕΑ (Κίνηση 4).

Δεν καταγράφηκαν βαρέα οχήματα στον κόμβο κατά τη διάρκεια των απογραφών.

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΣΤΑΛΛΟΥ ΚΑΙ ΜΑΡΚΙΔΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:30 - 11:30

	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	88	88	2	2	34	17	6	6	0	0	0	0	130	113
Κίνηση: 2	50	50	0	0	14	7	0	0	0	0	0	0	64	57
Κίνηση: 3*	28	28	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	40	34
Κίνηση: 4*	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Κίνηση: 5*	52	52	4	4	36	18	0	0	0	0	0	0	92	74

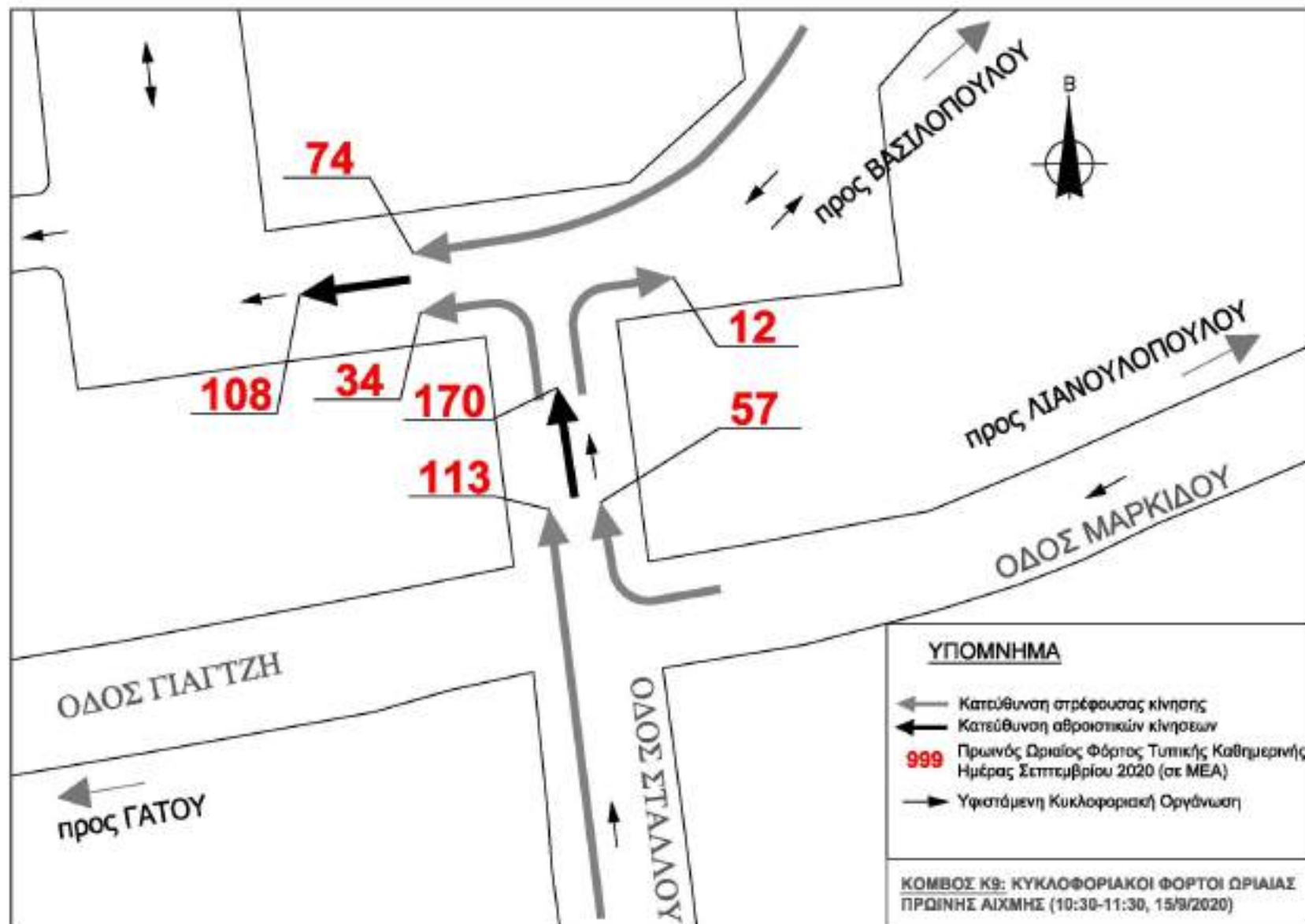
*Μετρήσεις μόνο
11:05-11:20

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΣΤΑΛΛΟΥ ΚΑΙ ΜΑΡΚΙΔΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:30 - 11:30

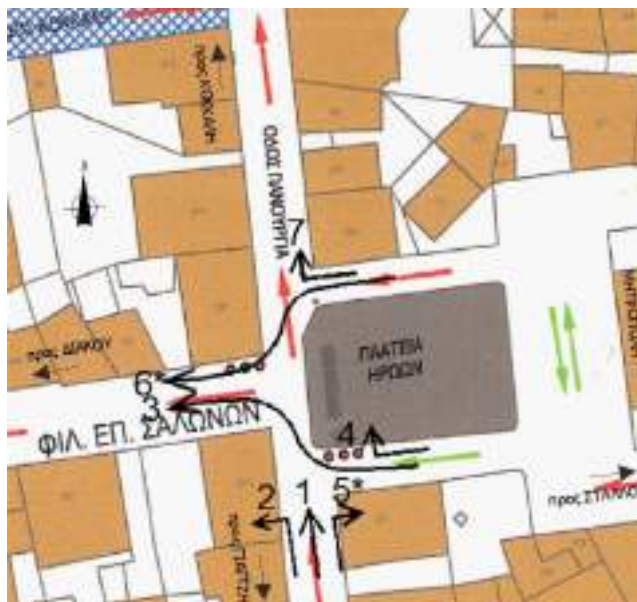
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΣΤΑΛΛΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΜΑΡΚΙΔΟΥ ΚΑΙ ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ	1+2	138	138	2	2	48	24	6	6	0	0	0	0	194	170	0,00%
ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΑΛΛΟΥ ΚΑΙ ΠΛ. ΗΡΩΩΝ	3+5	80	80	4	4	48	24	0	0	0	0	0	0	132	108	0,00%



[Α/Α 7]Κόμβος K11: Πανουργιά & Φιλοθέου Επ. Σαλώνων

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 09:30-10:30

Σκαρίφημα Κόμβου K11



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 09:30-10:30) για τη διασταύρωση των οδών Πανουργιά & Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες. Σημειώνεται πως δεν καταγράφηκαν βαρέα οχήματα (λεωφορεία ή φορτηγά).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:30-10:30) στην οδό Πανουργιά, στο οδικό τμήμα από Γιαγτζή έως νότια πλευρά Πλατείας Ηρώων (Μητροπόλεως) είναι ίσος με 112 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2+5*). Η κίνηση 5* δεν επιτρεπόταν λόγω της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης και κατά τη διάρκεια των μετρήσεων καταγράφηκε ένα όχημα να πραγματοποιεί τη δεξιά στροφή προς τη Μητρόπολη. Ο πρωινός ωριαίος φόρτος στην οδό Πανουργιά, στο οδικό τμήμα από νότια πλευρά Πλατείας Ηρώων έως τη Φιλοθέου Επ. Σαλώνων είναι ίσος με 64 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+4), ενώ στο οδικό τμήμα από τη βόρεια πλευρά Πλατείας Ηρώων έως την οδό Κόκκαλη είναι ίσος με 70 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+4+7) .

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (09:30-10:30) στην Πλατεία Ηρώων (νότια πλευρά), στο οδικό τμήμα από Μητρόπολη έως Πανουργιά είναι ίσος με 98 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+4), ενώ στην Πλατεία Ηρώων (βόρεια πλευρά), στο οδικό τμήμα από Μητρόπολη έως Πανουργιά είναι ίσος με 12 ΜΕΑ (Κινήσεις 6*+7). Η κίνηση 6* δεν επιτρεπόταν λόγω της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης και κατά τη διάρκεια των μετρήσεων (09:30-10:30) ο πρωινός ωριαίος φόρτος της ήταν 6 ΜΕΑ.

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, στο οδικό τμήμα από Πανουργιά έως Διάκου είναι ίσος με 150 ΜΕΑ (Κινήσεις 2+3+6*).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΦΙΛ. ΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΣΑΛΩΝΩΝ

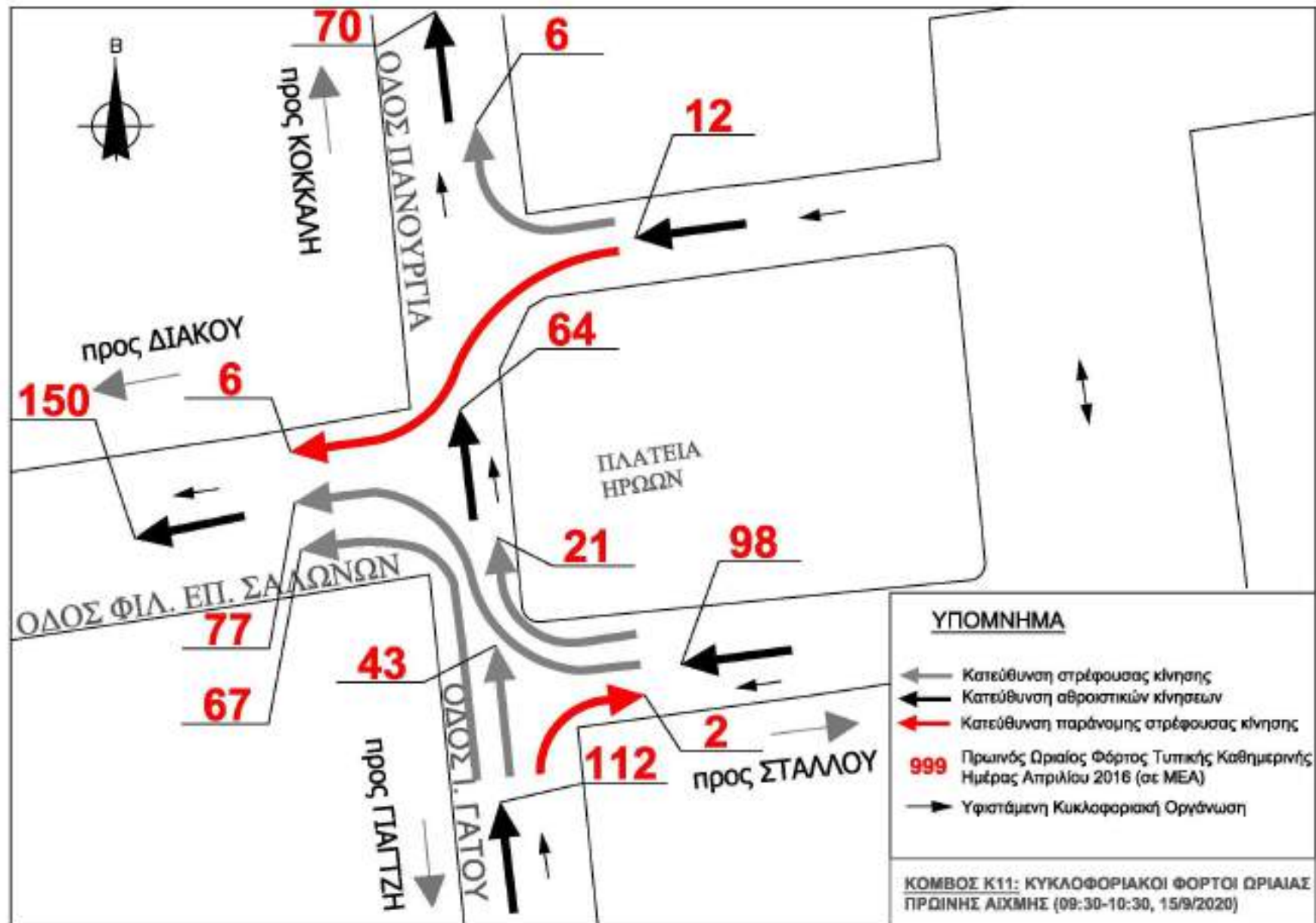
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:30 - 10:30

	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	22	22	2	2	22	11	8	8	0	0	0	0	54	43
Κίνηση: 2	36	36	2	2	22	11	18	18	0	0	0	0	78	67
Κίνηση: 3	46	46	2	2	26	13	16	16	0	0	0	0	90	77
Κίνηση: 4	12	12	0	0	6	3	6	6	0	0	0	0	24	21
Κίνηση: 5*	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Κίνηση: 6*	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Κίνηση: 7	4	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	6	6

*Παράνομη

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

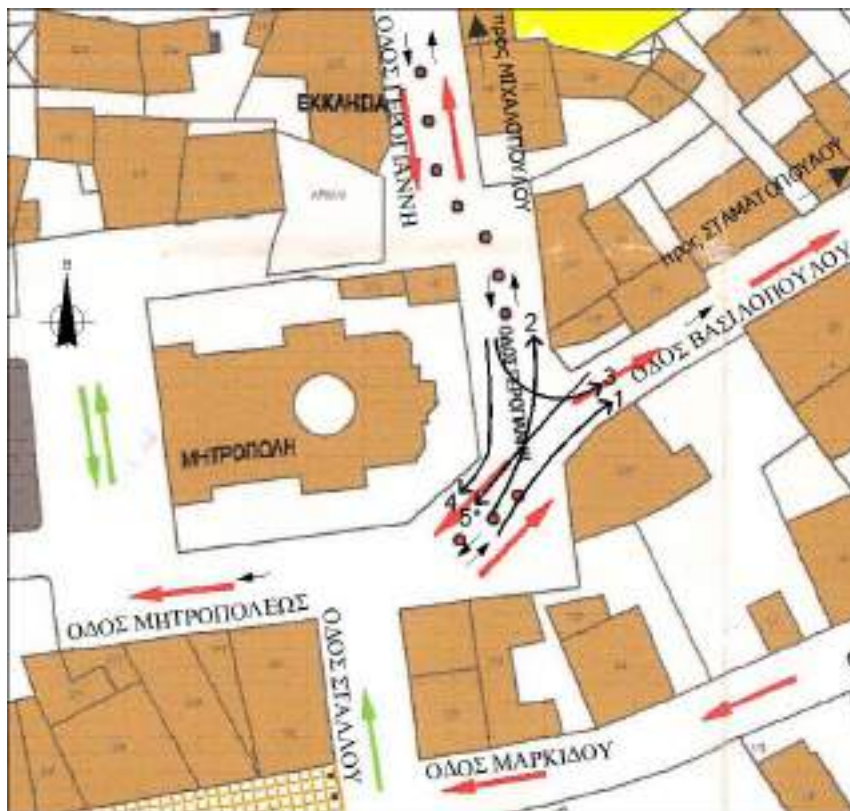
Διασταύρωση: ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΦΙΛ. ΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΣΑΛΩΝΩΝ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:30 - 10:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΓΙΑΓΤΖΗ & ΝΟΤΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΗΡΩΩΝ	1+2+5	60	60	4	4	44	22	26	26	0	0	0	0	134	112	0,00%
ΦΙΛ. ΕΠ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ & ΔΙΑΚΟΥ	2+3+6	88	88	4	4	48	24	34	34	0	0	0	0	174	150	0,00%
ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΠΛ. ΗΡΩΩΝ & ΚΟΚΚΑΛΗ	1+4+7	38	38	2	2	28	14	16	16	0	0	0	0	84	70	0,00%
ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΝΟΤΙΑΣ & ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΠΛ. ΗΡΩΩΝ	1+4	34	34	2	2	28	14	14	14	0	0	0	0	78	64	0,00%
ΝΟΤΙΑ ΠΛΕΥΡΑ ΠΛ. ΗΡΩΩΝ ΠΡΟΣ ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ	3+4	58	58	2	2	32	16	22	22	0	0	0	0	114	98	0,00%
ΒΟΡΕΙΑ ΠΛΕΥΡΑ ΠΛ. ΗΡΩΩΝ ΠΡΟΣ ΠΑΝΟΥΡΓΙΑ	6+7	10	10	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	12	12	0,00%



[Α/Α 8]Κόμβος K12: Γερογιάννη & Βασιλόπουλου (& Μητροπόλεως)

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 11:00 - 12:00

Σκαρίφημα Κόμβου K12



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 11:00-12:00) για τη διασταύρωση των οδών Γερογιάννη & Βασιλόπουλου (& Μητροπόλεως), παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11:00 - 12:00) στην οδό Μητροπόλεως, στο οδικό τμήμα από Σταλλού έως/προς Βασιλόπουλου είναι ίσος με 74 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (Κινήσεις 1+2), ενώ στο ίδιο οδικό τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση (προς Σταλλού) είναι 51 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,8% (Κινήσεις 4+5*). Η κίνηση 5* είναι παράνομη, διότι η οδός Βασιλόπουλου είναι μονόδρομος και κατά τη διάρκεια των μετρήσεων (11:00 - 12:00) ο ωριαίος φόρτος της ήταν 5 ΜΕΑ.

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (11:00 - 12:00) στην οδό Γερογιάννη, στο οδικό τμήμα από Μιχαλοπούλου έως Βασιλοπούλου είναι ίσος με 86 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 9,3% (Κινήσεις 3+4), ενώ στο ίδιο οδικό τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση είναι 42 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (Κίνηση 2).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Βασιλόπουλου, στο οδικό τμήμα από Γερογιάννη έως/προς Σταματόπουλου είναι ίσος με 72 ΜΕΑ με ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 5,6% (Κινήσεις 1+3).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 11:00 - 12:00

	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	18	18	2	2	16	8	4	4	0	0	0	0	40	32
Κίνηση: 2	32	32	0	0	8	4	6	6	0	0	0	0	46	42
Κίνηση: 3	26	26	0	0	12	6	4	4	2	4	0	0	44	40
Κίνηση: 4	28	28	0	0	20	10	4	4	2	4	0	0	54	46
Κίνηση: 5*	2	2	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	8	5

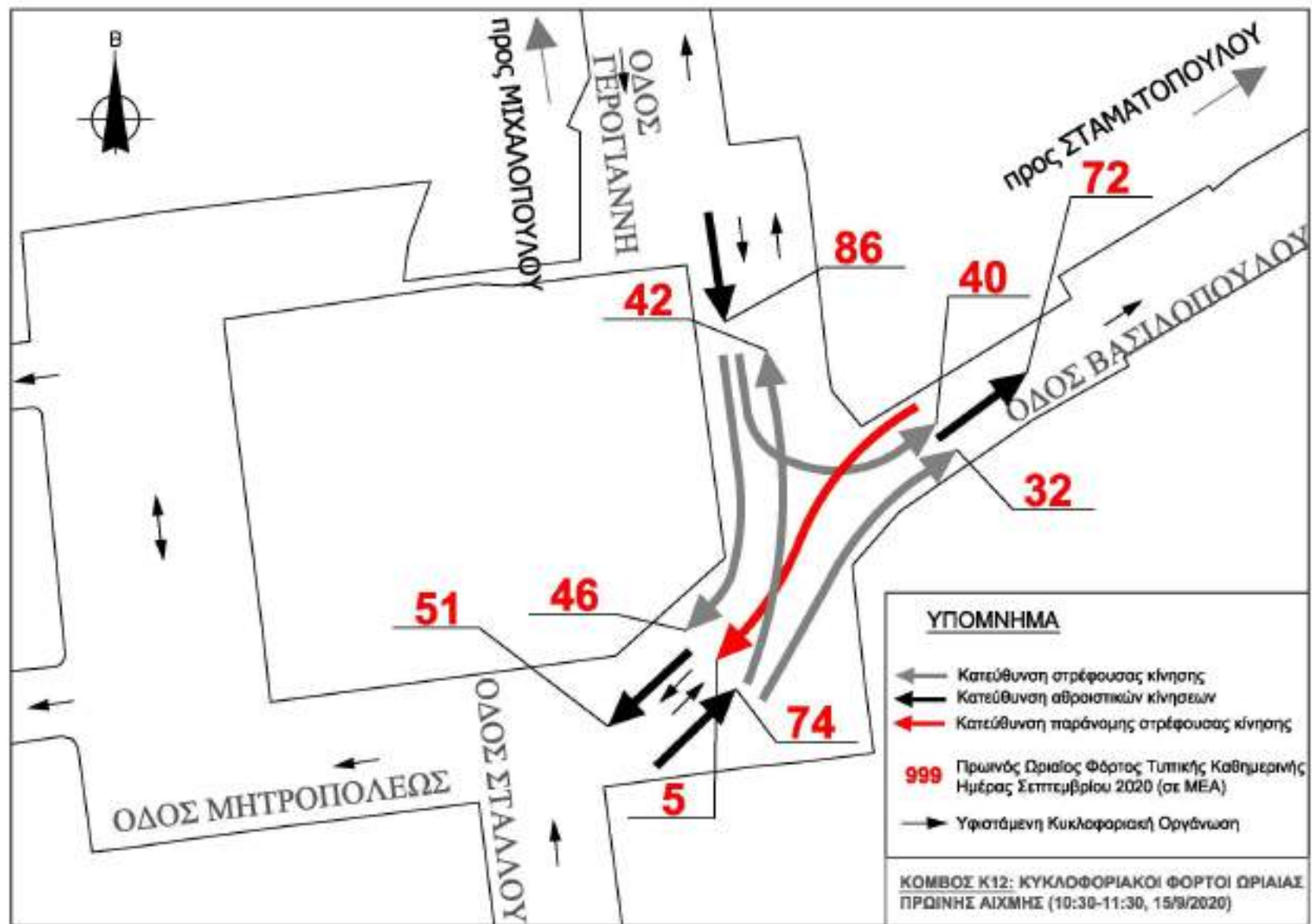
* Παράνομη

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 11:00 - 12:00

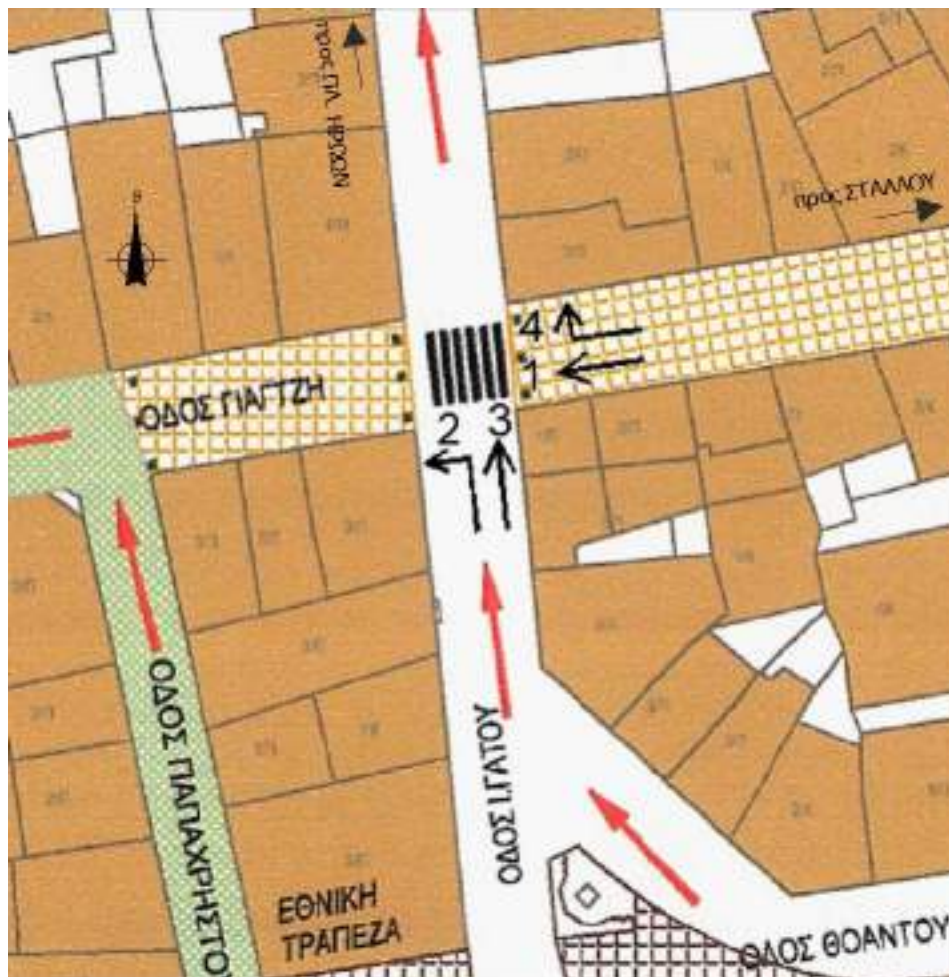
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΑΛΛΟΥ & ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ	1+2	50	50	2	2	24	12	10	10	0	0	0	0	86	74	0,00%
ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ & ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ	1+3	44	44	2	2	28	14	8	8	2	4	0	0	84	72	5,56%
ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ ΜΕΤΑΞΥ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ & ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ	3+4	54	54	0	0	32	16	8	8	4	8	0	0	98	86	9,30%
ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ ΜΕΤΑΞΥ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ & ΣΤΑΛΛΟΥ	4+5	30	30	0	0	26	13	4	4	2	4	0	0	62	51	7,84%



[Α/Α 9]Κόμβος Κ13: Γάτου & Γιαγτζή

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 09:00 - 10:00

Σκαρίφημα Κόμβου Κ13



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 09:00 - 10:00) για τη διασταύρωση των οδών Γάτου & Γιαγτζή, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Στον συγκεκριμένο κόμβο δεν καταγράφηκαν βαρέα οχήματα (φορτηγά, λεωφορεία) σε κάποιο οδικό τμήμα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:00 - 10:00) στην οδό Γάτου, στο οδικό τμήμα από Θοάντου έως Γιαγτζή είναι ίσος με 112 ΜΕΑ (Κινήσεις 2+3). Στην οδό Γάτου, στο οδικό τμήμα από Γιαγτζή έως Πλατεία Ηρώων, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:00 - 10:00) είναι ίσος με 85 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+4).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (09:00 - 10:00) στην οδό Γιαγτζή, στο οδικό τμήμα από Σταλλού έως Γάτου είναι ίσος με 86 ΜΕΑ (Κίνηση 1+4), ενώ στο οδικό τμήμα από Γάτου έως Παπαχρήστου είναι ίσος με 68 ΜΕΑ (Κίνηση 1+2).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΓΑΤΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑΓΤΖΗ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:00 - 10:00

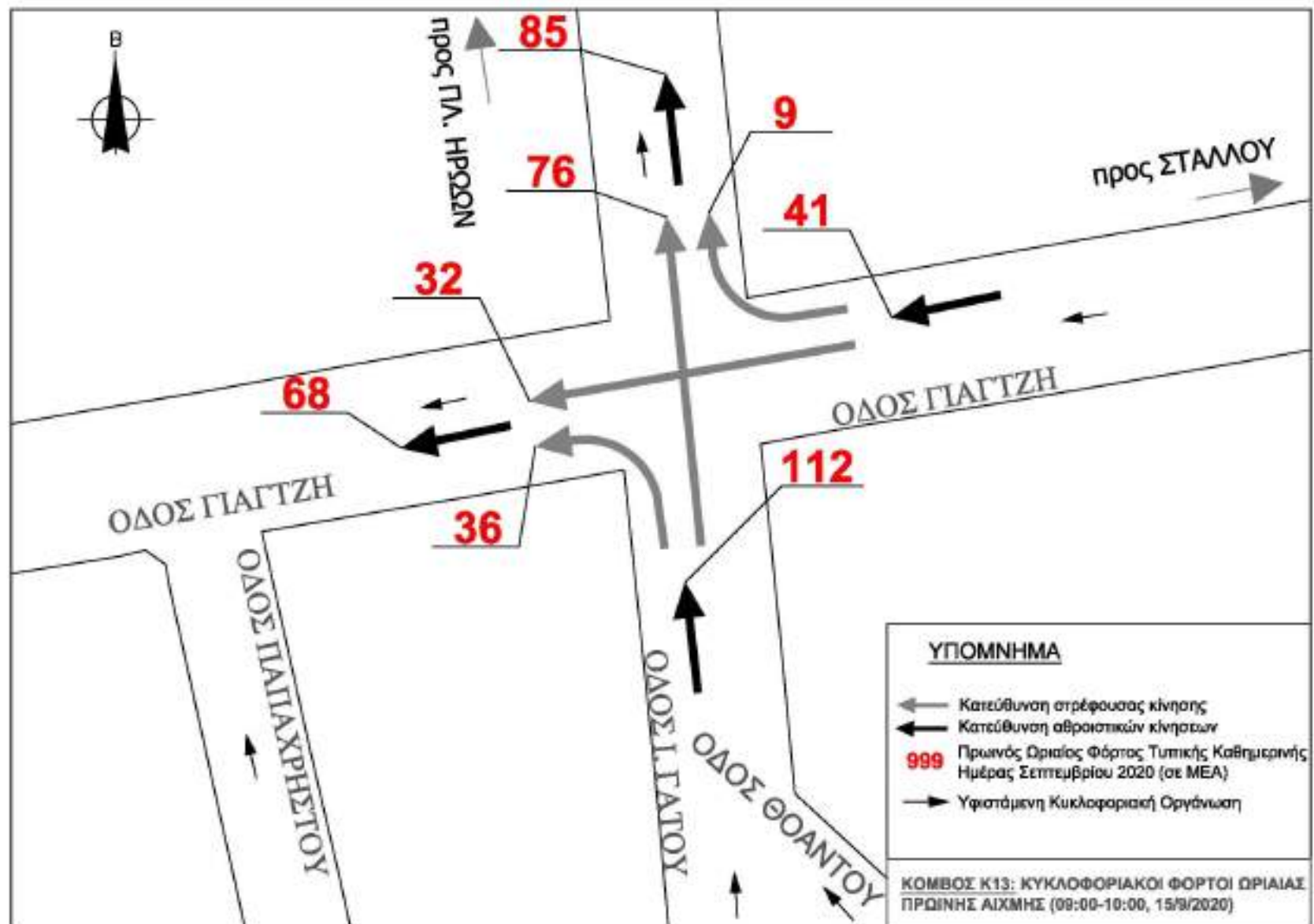
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	18	18	0	0	12	6	8	8	0	0	0	0	38	32
Κίνηση: 2	22	22	4	4	8	4	6	6	0	0	0	0	40	36
Κίνηση: 3	54	54	2	2	8	4	16	16	0	0	0	0	80	76
Κίνηση: 4	6	6	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	12	9

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΓΑΤΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑΓΤΖΗ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 09:00 - 10:00

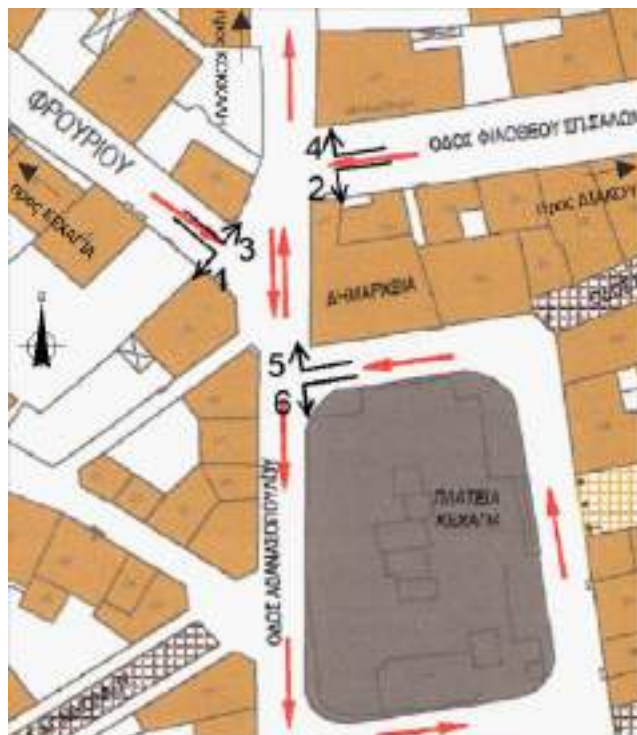
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΓΙΑΓΤΖΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΑΤΟΥ & ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ	1+2	40	40	4	4	20	10	14	14	0	0	0	0	78	68	0,00%
ΓΑΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΘΟΑΝΤΟΥ & ΓΙΑΓΤΖΗ	2+3	76	76	6	6	16	8	22	22	0	0	0	0	120	112	0,00%
ΓΑΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΓΙΑΓΤΖΗ & ΠΛ. ΗΡΩΩΝ	3+4	60	60	2	2	14	7	16	16	0	0	0	0	92	85	0,00%
ΓΙΑΓΤΖΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΑΛΛΟΥ & ΓΑΤΟΥ	1+4	24	24	0	0	18	9	8	8	0	0	0	0	50	41	0,00%



[A/A 10] Κόμβος K15: Αθανασοπούλου & Φρουρίου

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 10:00 - 11:00

Σκαρίφημα Κόμβου K15



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:00 - 11:00) για τη διασταύρωση των οδών Αθανασοπούλου & Φρουρίου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες. Στον συγκεκριμένο κόμβο δεν καταγράφηκαν βαρέα οχήματα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) στην οδό Αθανασόπουλου, στο οδικό τμήμα από βόρεια πλευρά Πλατείας Κεχαγιά έως/προς Φιλοθέου Επισκόπου Σαλώνων είναι ίσος με 17 ΜΕΑ (Κίνηση 5). Στην ίδια οδό, στο οδικό τμήμα από Φιλοθέου Επ. Σαλώνων έως/προς Κόκκαλη, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 53 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+4+5). Ο αντίστοιχος φόρτος στην οδό Αθανασόπουλου, στο οδικό τμήμα από Φρουρίου έως/προς βόρεια πλευρά Πλατείας Κεχαγιά είναι ίσος με 51 ΜΕΑ (Κίνηση 1). Στην ίδια οδό, στο οδικό τμήμα από βόρεια πλευρά Πλατείας Κεχαγιά έως/προς νότια πλευρά Πλ. Κεχαγιά, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 145 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2+6).

Στην οδό Φρουρίου, στο οδικό τμήμα από Κεχαγιά έως Αθανασόπουλου, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) είναι ίσος με 59 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+3).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (10:00 - 11:00) στην οδό Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, στο οδικό τμήμα από Διάκου έως Αθανασοπούλου είναι ίσος με 116 ΜΕΑ (Κίνηση 1+4).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος στη βόρεια πλευρά Πλατείας Κεχαγιά με κατεύθυνση προς Αθανασόπουλου είναι ίσος με 23 ΜΕΑ (Κίνηση 5+6).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΦΡΟΥΡΙΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:00 - 11:00

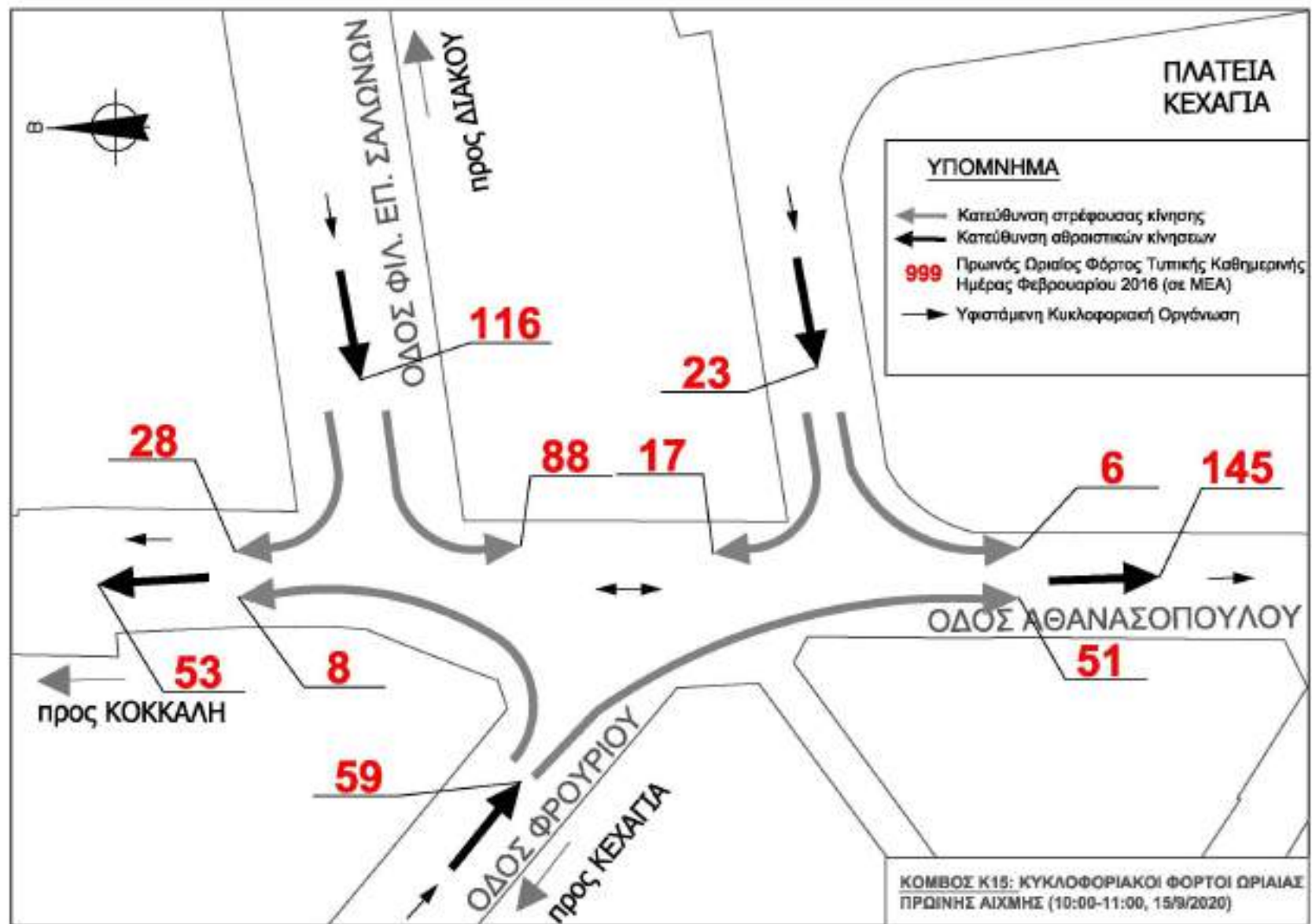
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	26	26	2	2	18	9	14	14	0	0	0	0	60	51
Κίνηση: 2	60	60	2	2	20	10	16	16	0	0	0	0	98	88
Κίνηση: 3	6	6	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	10	8
Κίνηση: 4	24	24	0	0	4	2	2	2	0	0	0	0	30	28
Κίνηση: 5	10	10	0	0	10	5	2	2	0	0	0	0	22	17
Κίνηση: 6	4	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	6	6

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΦΡΟΥΡΙΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:00 - 11:00

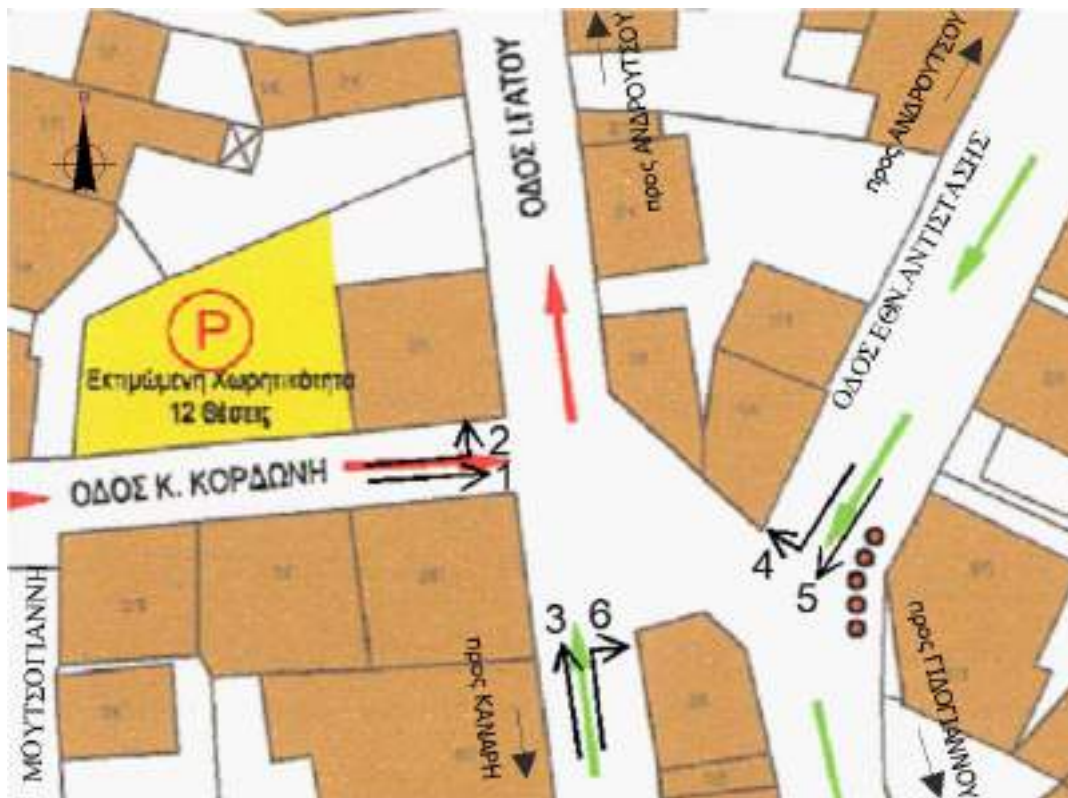
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΦΡΟΥΡΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΕΧΑΓΙΑ & ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ	1+3	32	32	2	2	22	11	14	14	0	0	0	0	70	59	0,00%
ΦΙΛ. ΕΠ. ΣΑΛΩΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΚΟΥ & ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ	2+4	84	84	2	2	24	12	18	18	0	0	0	0	128	116	0,00%
ΒΟΡΕΙΑ ΠΛΕΥΡΑ ΠΛ. ΚΕΧΑΓΙΑ ΠΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ	5+6	14	14	0	0	10	5	4	4	0	0	0	0	28	23	0,00%
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΦΙΛ. ΕΠ. ΣΑΛΩΝΩΝ & ΚΟΚΚΑΛΗ	3+4+5	40	40	0	0	18	9	4	4	0	0	0	0	62	53	0,00%
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΝΟΤΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΠΛ. ΚΕΧΑΓΙΑ	1+2+6	90	90	4	4	38	19	32	32	0	0	0	0	164	145	0,00%



[Α/Α 11] Κόμβος Κ19: Κορδώνη & Γάτου

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 11:00 - 12:00

Σκαρίφημα Κόμβου Κ19



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 11:00 - 12:00) για τη διασταύρωση των οδών Κορδώνη & Γάτου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Στον συγκεκριμένο κόμβο δεν παρατηρήθηκαν ούτε φορτηγά ούτε λεωφορεία σε κάποιο οδικό τμήμα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11:00 - 12:00) στην οδό Γάτου, στο οδικό τμήμα από Κανάρη έως Κορδώνη είναι ίσος με 17 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+6). Στην ίδια οδό, στο οδικό τμήμα από Κορδώνη έως Ανδρούτσου, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 60 ΜΕΑ (Κινήσεις 2+3+4).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11:00 - 12:00) στην οδό Κορδώνη, στο οδικό τμήμα από Μουτσογιάννη έως Γάτου είναι ίσος με 28 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2).

Στην οδό Εθνικής Αντίστασης, στο οδικό τμήμα από Ανδρούτσου έως Κορδώνη, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11:00 - 12:00) είναι ίσος με 89 ΜΕΑ (Κινήσεις 4+5). Στην ίδια οδό, στο οδικό τμήμα από Κορδώνη έως Γιογιάννου, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 116 ΜΕΑ (Κίνηση 1+5+6).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΚΟΡΔΩΝΗ ΚΑΙ ΓΑΤΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 11:00 - 12:00

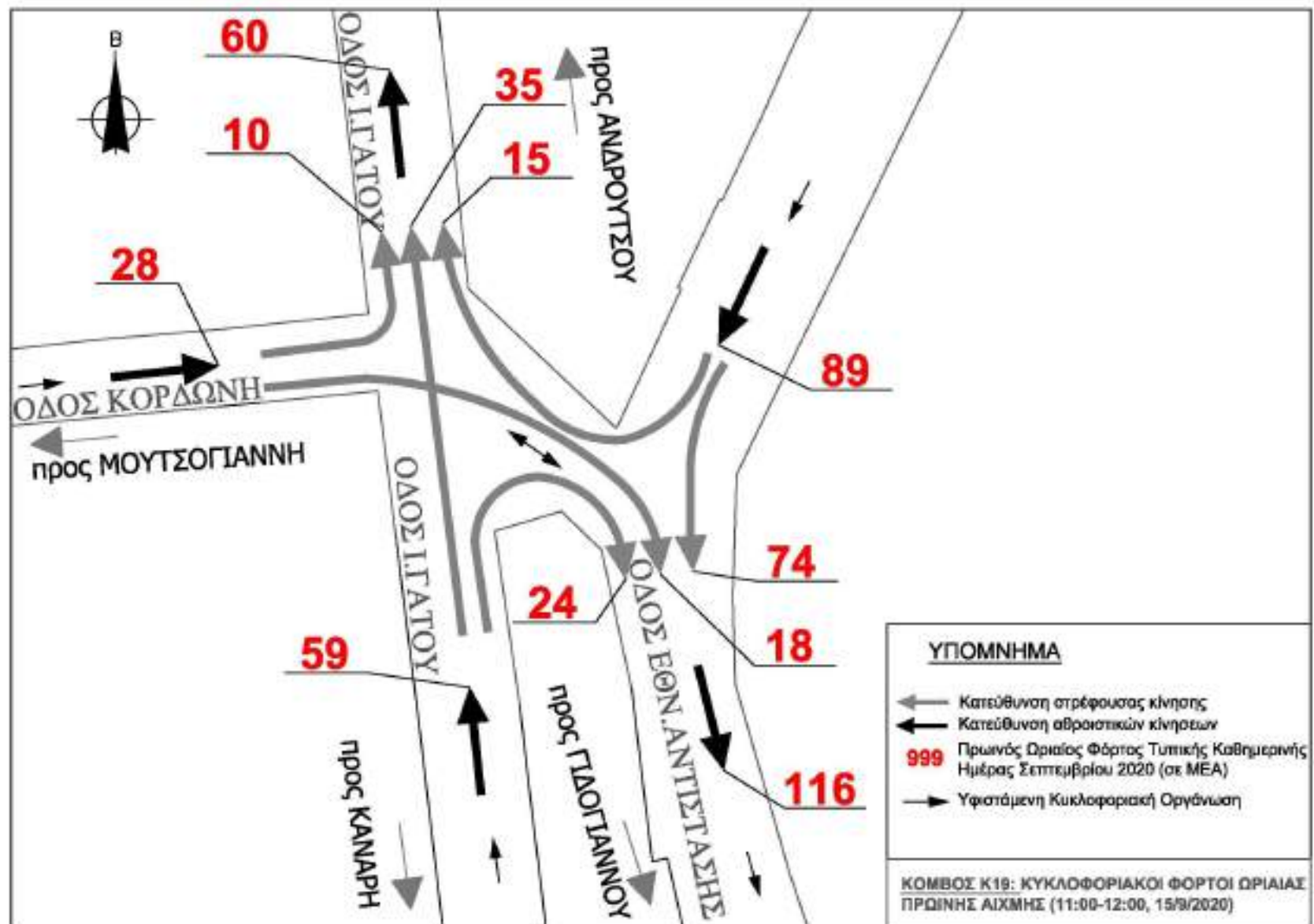
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	16	16	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	20	18
Κίνηση: 2	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10
Κίνηση: 3	26	26	0	0	18	9	0	0	0	0	0	0	44	35
Κίνηση: 4	14	14	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	16	15
Κίνηση: 5	54	54	8	8	24	12	0	0	0	0	0	0	86	74
Κίνηση: 6	22	22	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	26	24

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΚΟΡΔΩΝΗ ΚΑΙ ΓΑΤΟΥ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 11:00 - 12:00

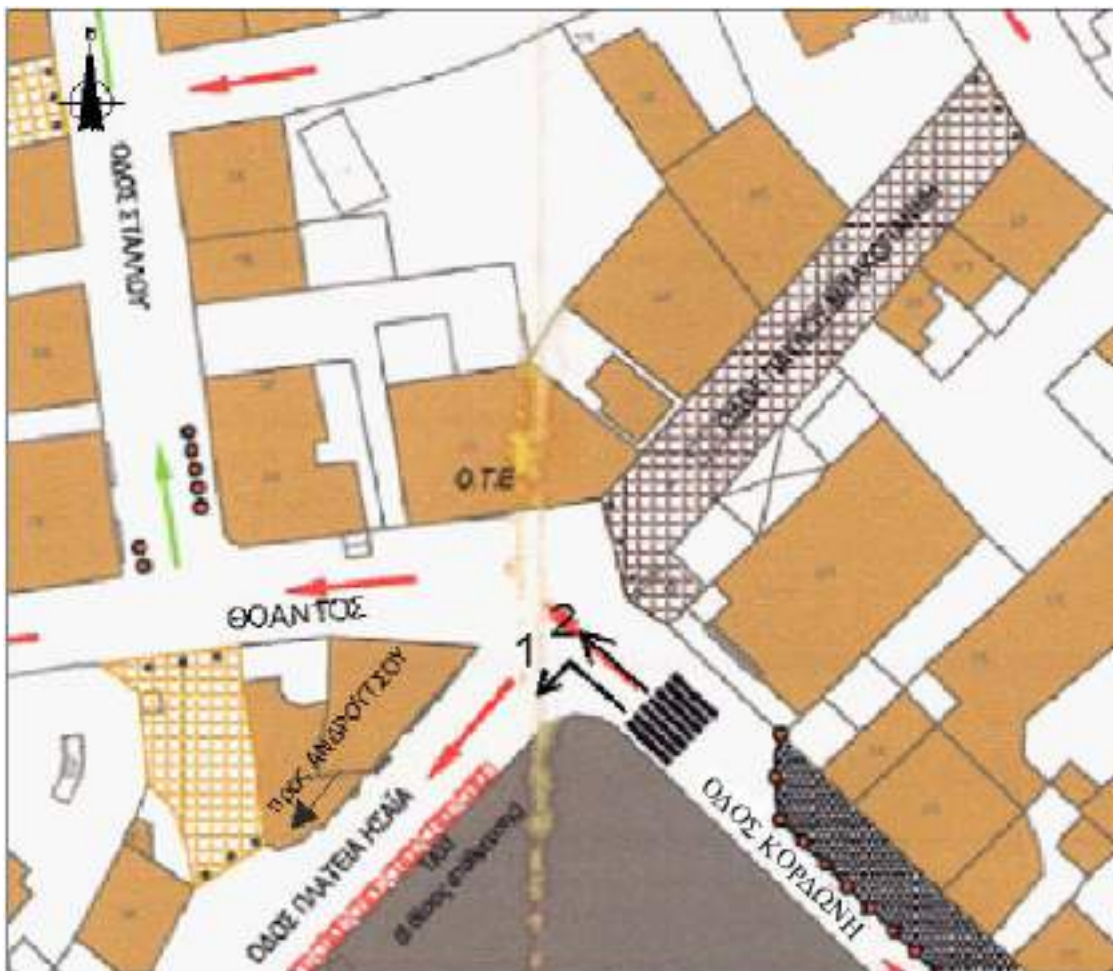
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΚΟΡΔΩΝΗ ΜΕΤΑΞΥ ΜΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΗ & ΓΑΤΟΥ	1+2	26	26	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	30	28	0,00%
ΓΑΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΝΑΡΗ & ΚΟΡΔΩΝΗ	3+6	48	48	0	0	22	11	0	0	0	0	0	0	70	59	0,00%
ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛ. ΗΣΑΪΑ & ΚΑΝΑΡΗ	4+5	68	68	8	8	26	13	0	0	0	0	0	0	102	89	0,00%
ΓΑΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΡΔΩΝΗ & ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ	2+3+4	50	50	0	0	20	10	0	0	0	0	0	0	70	60	0,00%
ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΡΔΩΝΗ & ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ	1+5+6	92	92	8	8	32	16	0	0	0	0	0	0	132	116	0,00%



[Α/Α 12] Κόμβος Κ23: Πλατεία Ησαΐα & Κορδώνη-Θόαντος

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 10:00 - 11:00

Σκαρίφημα Κόμβου Κ23



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:00 - 11:00) για τη διασταύρωση Πλατεία Ησαΐα & Κορδώνη-Θόαντος, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) στην οδό Κορδώνη, στη βορειοανατολική πλευρά της πλατείας, είναι ίσος με 273 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,5% (Κινήσεις 1+2).

Στην οδό Πλατεία Ησαΐα, στη βορειοδυτική πλευρά της πλατείας, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) είναι ίσος με 97 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,1% (Κίνηση 1).

Στην οδό Θόαντος, στο οδικό τμήμα από Παύλου Μπακογιάννη έως Σταλλού, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 176 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (Κίνηση 2).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΣΑΪΑ & ΚΟΡΔΩΝΗ-ΘΟΑΝΤΟΣ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:00 - 11:00

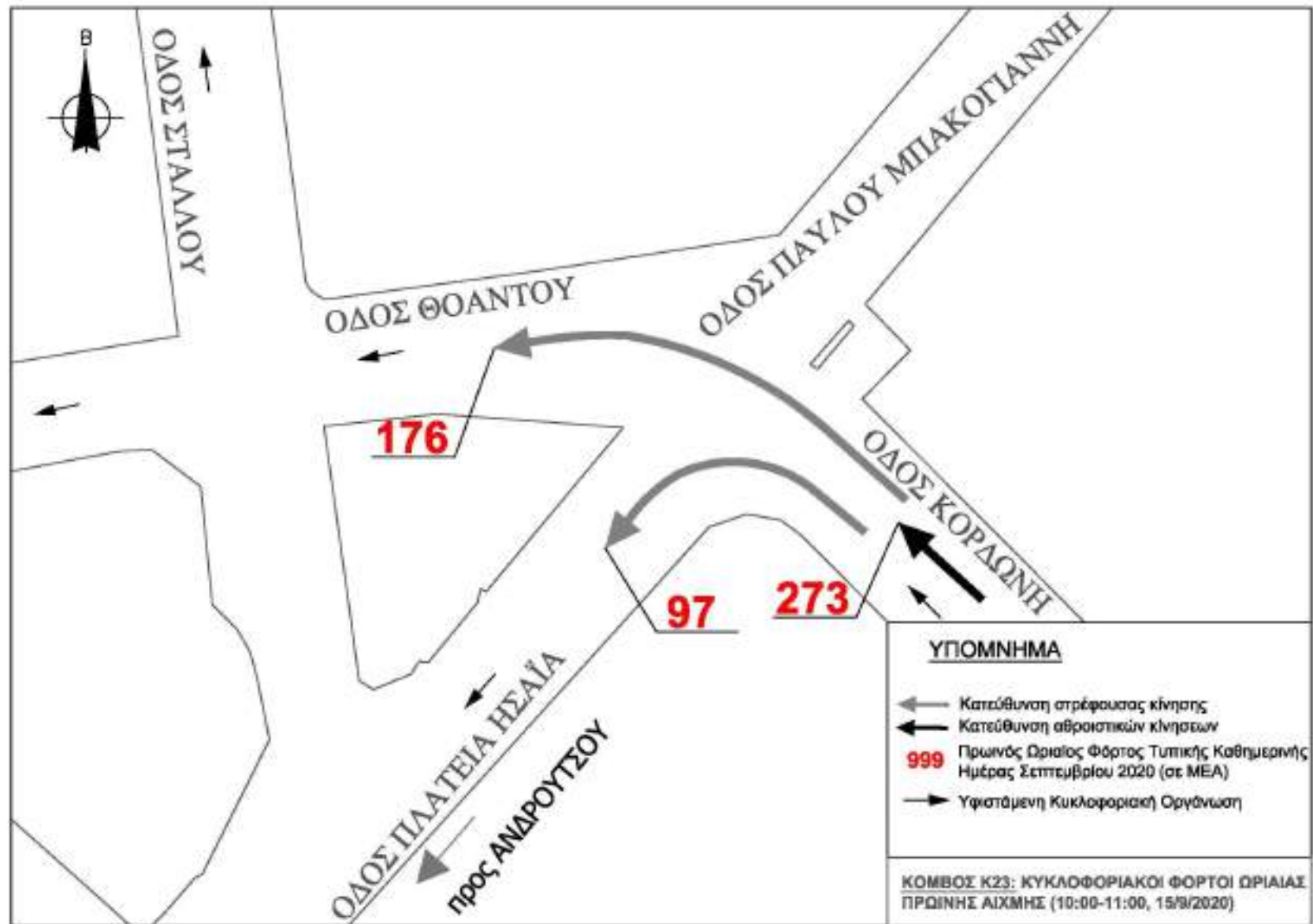
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	72	72	12	12	14	7	2	2	2	4	0	0	102	97
Κίνηση: 2	134	134	0	0	64	32	10	10	0	0	0	0	208	176

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΣΑΪΑ & ΚΟΡΔΩΝΗ-ΘΟΑΝΤΟΣ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 10:00 - 11:00

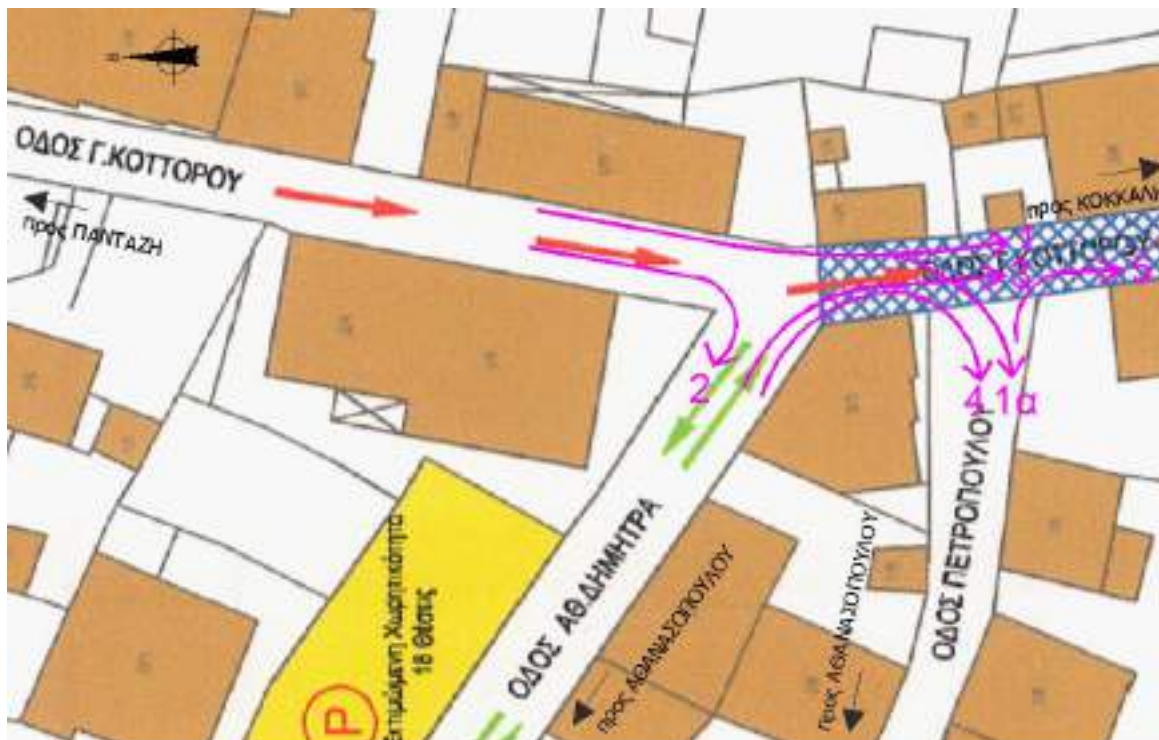
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΟΡΔΩΝΗ (ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΗΣΑΪΑ)	1+2	206	206	12	12	78	39	12	12	2	4	0	0	310	273	1,47%



[Α/Α 13] Κόμβος Κ25: Κοττορού & Δημητρά

Ημερομηνία: Τρίτη 15/9/2020, 10:00 - 11:00

Σκαρίφημα Κόμβου Κ25



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:00 - 11:00) για τη διασταύρωση των οδών Κοττορού & Δημητρά, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Στον συγκεκριμένο κόμβο δεν παρατηρήθηκαν ούτε φορτηγά ούτε λεωφορεία σε κάποιο οδικό τμήμα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) στην οδό Κοττορού, στο οδικό τμήμα από Πανταζή έως Δημητρά είναι ίσος με 39 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+1α+2).

Στην ίδια οδό, στο οδικό τμήμα από Πετροπούλου έως Κόκκαλη, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) είναι ίσος με 49 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+3+5).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) στην οδό Πετροπούλου, στο οδικό τμήμα από Κοττορού έως Αθανασοπούλου είναι ίσος με 4 ΜΕΑ (Κινήσεις 1α+4).

Στην οδό Δημητρά, στο οδικό τμήμα από Κοττορού έως Αθανασοπούλου, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:00 - 11:00) είναι ίσος με 32 ΜΕΑ (Κίνηση 2). Στην ίδια οδό στην αντίθετη κατεύθυνση, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 11 ΜΕΑ (Κίνηση 3+4).

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στον Κόμβο ΚΟΤΤΟΡΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΑ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 11:00 - 12:00

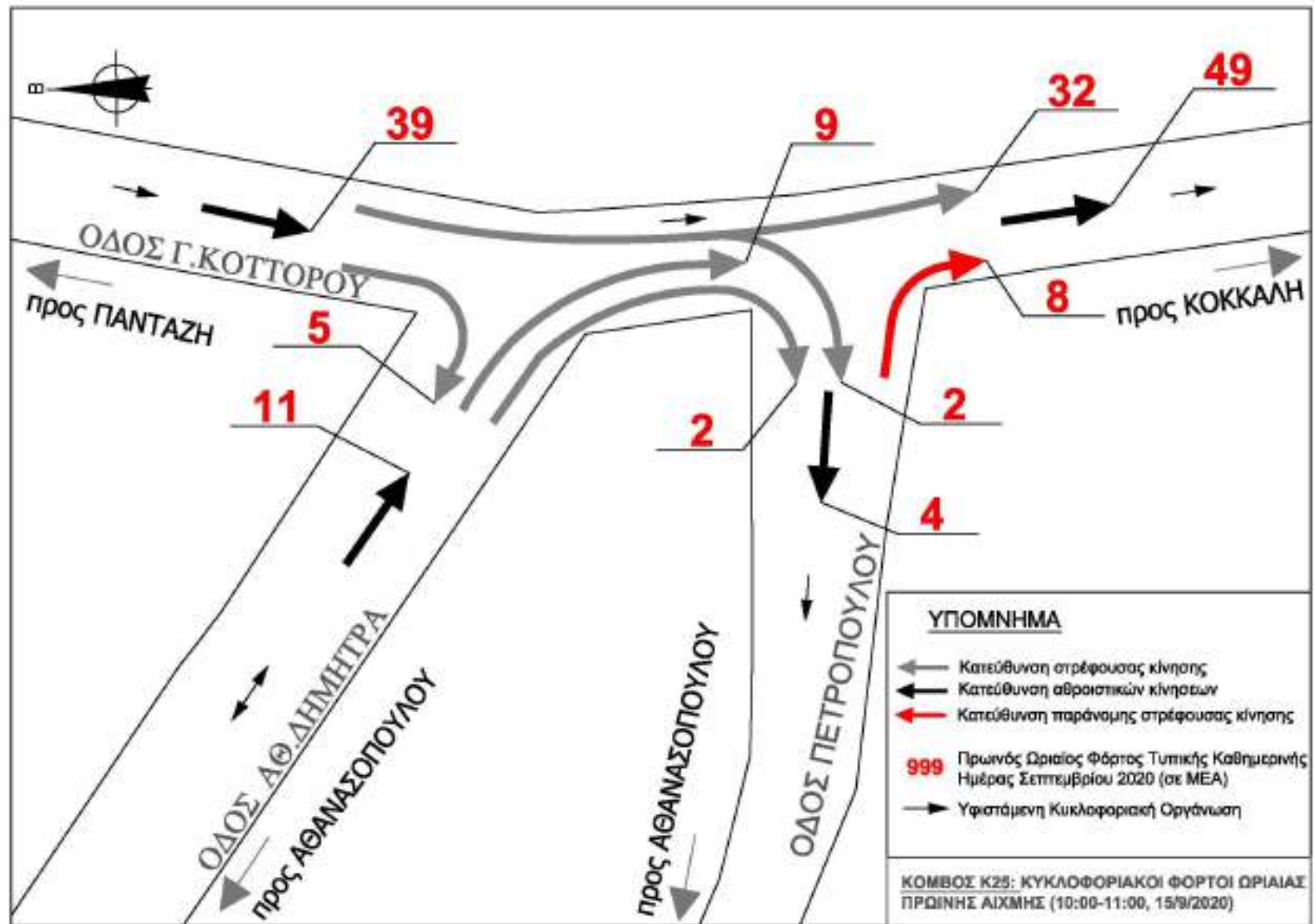
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1α	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Κίνηση: 1	22	22	0	0	8	4	6	6	0	0	0	0	36	32
Κίνηση: 2	4	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	6	5
Κίνηση: 3	4	4	0	0	6	3	2	2	0	0	0	0	12	9
Κίνηση: 4	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	2
Κίνηση: 5	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

Διασταύρωση: ΚΟΤΤΟΡΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΑ

ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 15/09/2020, 11:00 - 12:00

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΤΤΟΡΟΥ & ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ	1α+4	2	2	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	4	0,00%
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ & ΚΟΤΤΟΡΟΥ	3+4	4	4	0	0	6	3	4	4	0	0	0	0	14	11	0,00%
ΚΟΤΤΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΝΤΑΖΗ & ΔΗΜΗΤΡΑ	1+1α+2	28	28	0	0	10	5	6	6	0	0	0	0	44	39	0,00%
ΚΟΤΤΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ & ΚΟΚΚΑΛΗ	1+3+5	34	34	0	0	14	7	8	8	0	0	0	0	56	49	0,00%



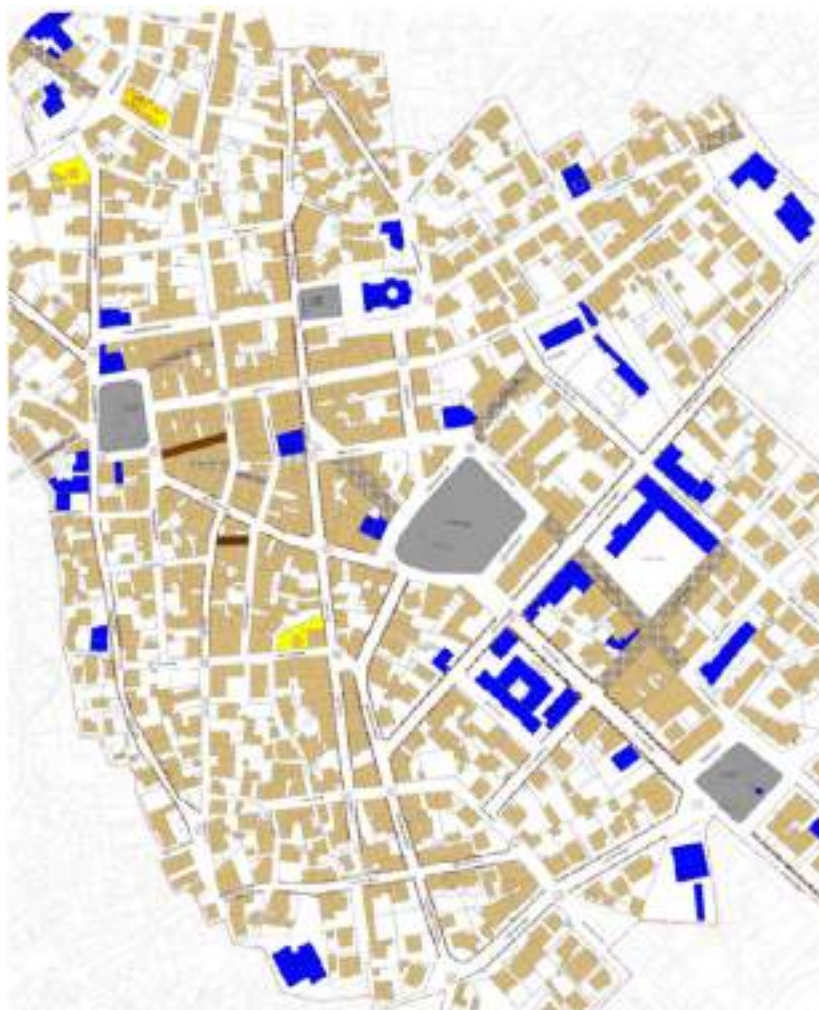
4.4.2 Μετρήσεις 2016 σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη Δ.Κ. Άμφισσας (Λίγκας)

Στο παρόν υποκεφάλαιο παρουσιάζονται οι μετρήσεις σε κόμβους, που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Δ.Κ. Άμφισσας (Λίγκας, 2016).

Επιλέχθηκαν οι κόμβοι για τους οποίους έγιναν μετρήσεις και τον Σεπτέμβριο του 2020

Εισαγωγή

Στο πλαίσιο εκπόνησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Δ.Κ. Άμφισσας (Λίγκας, 2016) πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων (στρέφουσες κινήσεις και σύνθεση της κυκλοφορίας), με στόχο την εύρεση της φόρτισης του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης και της σύνθεσης της κυκλοφορίας. Οι μετρήσεις έγιναν σε διασταυρώσεις εντός του εμπορικού κέντρου της πόλης με τις σημαντικότερες οδούς του τοπικού οδικού δικτύου. Οι εν λόγω μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν από υπαλλήλους του Δήμου, Δημοτικούς - Τοπικούς Συμβούλους και επιστημονικούς συνεργάτες του Δημάρχου σε ώρες αιχμής για τους συγκεκριμένους εξεταζόμενους κόμβους. Οι θέσεις μετρήσεων και καταγραφών των κυκλοφοριακών φόρτων φαίνονται αναλυτικά στην εικόνα που ακολουθεί.



Εικόνα 4.11: Θέσεις μετρήσεως κυκλοφοριακών φόρτων 2016

Αναλυτικότερα, οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων έγιναν στους παρακάτω κόμβους:

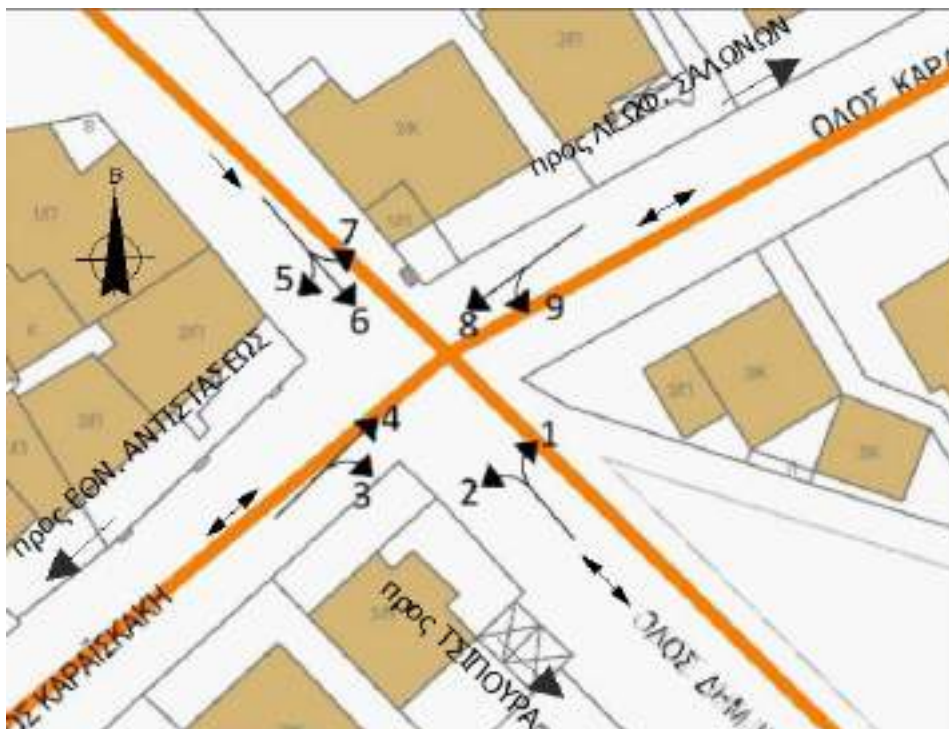
Κόμβος K1: Καραϊσκάκη - Σαλώνων
Κόμβος K2: Κανάρη - Κοντορήγα
Κόμβος K3: Καραϊσκάκη – Ψαρού
Κόμβος K4: Καραϊσκάκη – Εθνικής Αντίστασης
Κόμβος K5: Διάκου – Μαχαίρα
Κόμβος K6: Κανάρη – Εθνικής Αντίστασης
Κόμβος K7: Ανδρούτσου – Πλατεία Ησαΐα
Κόμβος K8: Γιδογιάννου – Σαλώνων
Κόμβος K9: Σταλλού – Μακρίδου
Κόμβος K10: Διάκου – Γιαγτζή
Κόμβος K11: Πανουργιά – Φιλοθέου Επ. Σαλώνων
Κόμβος K12: Γερογιάννη – Βασιλοπούλου
Κόμβος K13: Γάτου – Γιαγτζή
Κόμβος K14: Γάτου – Θοάντου
Κόμβος K15: Αθανασοπούλου – Φρουρίου
Κόμβος K16&17: Αθανασοπούλου – Πλατεία Κεχαγιά
Κόμβος K18: Κορδώνη – Μαχαίρα
Κόμβος K19: Κορδώνη – Γάτου
Κόμβος K20: Κανάρη – Γάτου
Κόμβος K21: Ανδρούτσου – Γάτου
Κόμβος K22: Διάκου – Κορδώνη
Κόμβος K23: Πλατεία Ησαΐα – Παύλου Μπακογιάννη
Κόμβος K24: Αθανασοπούλου – Κόκκαλη
Κόμβος K25: Κοππορού – Δημητρά
Κόμβος K26: Κόκκαλη – Πανουργιά
Κόμβος K27: Κοππορού – Φιλοθέου Επ. Σαλώνων
Κόμβος K30: Κοντού – Βασιλοπούλου
Κόμβος K31: Πανουργιά – Κ. Σαθά

Σε όλους τους κόμβους οι μετρήσεις διεξήχθησαν με τη μέθοδο των παρατηρητών και τη συμπλήρωση ειδικού εντύπου. Οι ημέρες διεξαγωγής των μετρήσεων επιλέχθηκαν κατά τέτοιο τρόπο, ούτως ώστε τα αποτελέσματα των μετρήσεων να ανταποκρίνονται στις πραγματικές κυκλοφοριακές συνθήκες σε περίοδο αιχμής. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν στις ημερομηνίες μεταξύ 10/02/2016 μέχρι 11/04/2016 και ήταν ωριαίες σε περιόδους αιχμής (είτε πρωινές, είτε απογευματινές). Η ομάδα μελέτης συγκέντρωσε τα πρωτογενή δεδομένα μετρήσεων που συλλέχτηκαν από τους παρατηρητές για κάθε κατηγορία οχήματος και τα μετέτρεψε σε ΜΕΑ/ ώρα.

Κόμβος Κ3: Καραϊσκάκη & Ψαρρού

Ημερομηνία: Τρίτη 29/3/2016, 9:30-10:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ3



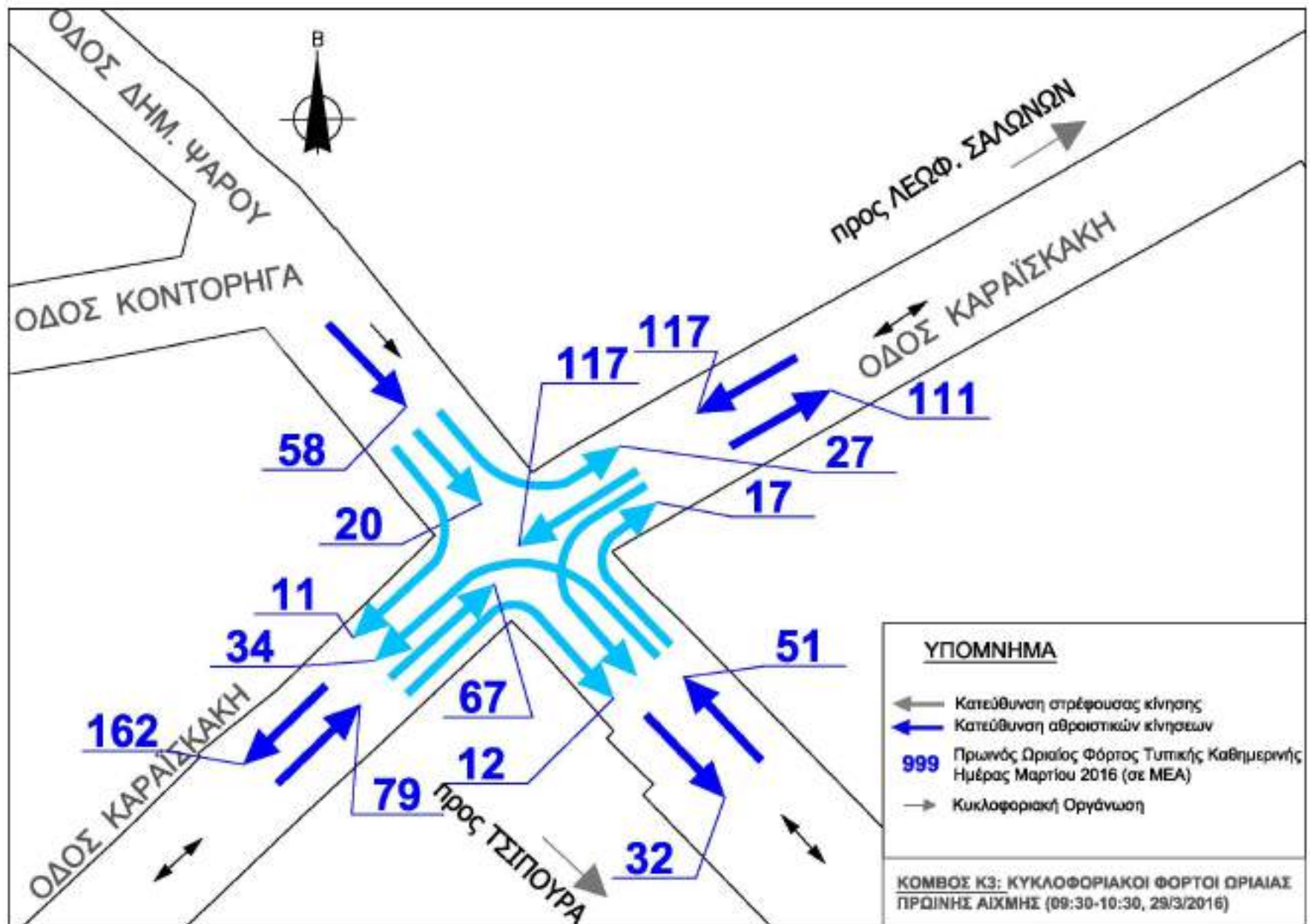
Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 9:30-10:30) για τη διασταύρωση των οδών Καραϊσκάκη & Ψαρρού, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Καραϊσκάκη, στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως Ψαρρού είναι ίσος με 79 ΜΕΑ (Κίνηση 3+4). Στο ίδιο οδικό τμήμα στο αντίθετο ρεύμα, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 162 ΜΕΑ (Κινήσεις 2+5+8).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Καραϊσκάκη, στο οδικό τμήμα από Ψαρρού έως Λεωφ. Σαλώνων είναι ίσος με 111 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+4+7). Στο ίδιο οδικό τμήμα στο αντίθετο ρεύμα, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 117 ΜΕΑ (Κινήσεις 8+9). Σημειώνεται ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για την κίνηση 9.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Ψαρρού, στο οδικό τμήμα από Κοντορήγα έως Καραϊσκάκη είναι ίσος με 58 ΜΕΑ (Κινήσεις 5+6+7).

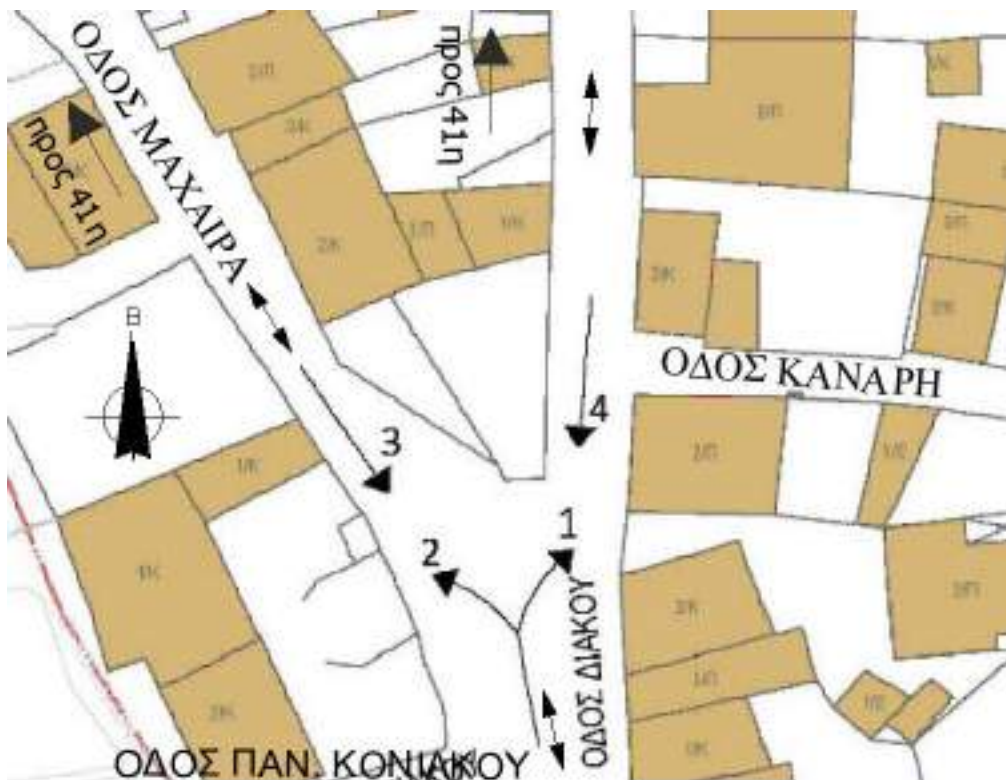
Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9:30-10:30) στην οδό Ψαρρού, στο οδικό τμήμα από Καραϊσκάκη έως Τσιπούρα είναι ίσος με 32 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+6+9), ενώ στην αντίθετη κίνηση στο ίδιο οδικό τμήμα είναι ίσος με 51 ΜΕΑ (Κίνηση 1+2).



Κόμβος K5: Διάκου & Μαχαίρα

Ημερομηνία: Τετάρτη 10/2/2016, 08:30-09:30

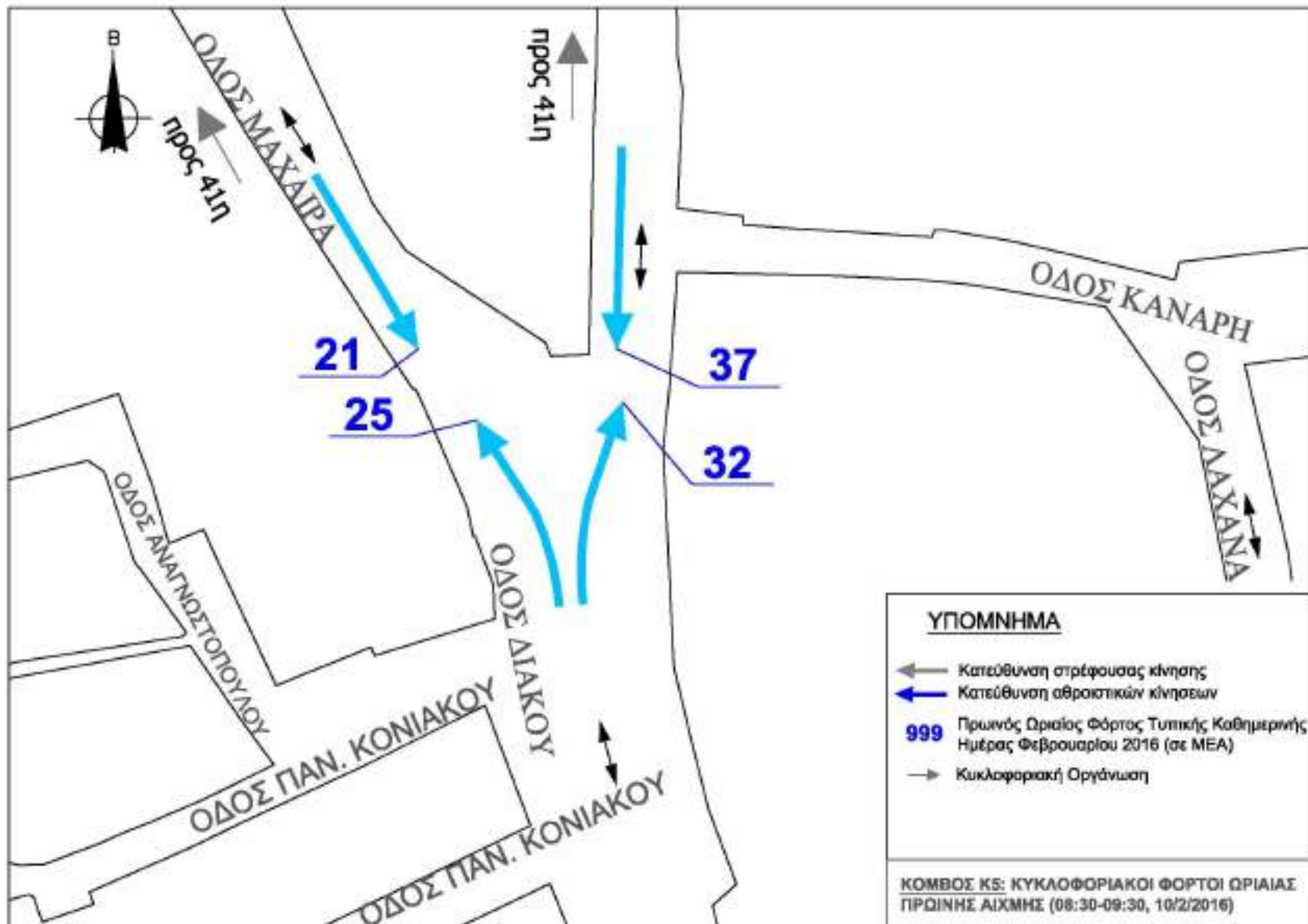
Σκαρίφημα Κόμβου K5



Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 08:30-09:30) για τη διασταύρωση των οδών Διάκου & Μαχαίρα, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:30-09:30) στην οδό Μαχαίρα, στο οδικό τμήμα από Διάκου έως 41^η είναι ίσος με 25 ΜΕΑ (Κίνηση 2), ενώ στο ίδιο τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση είναι 21 ΜΕΑ (Κίνηση 3).

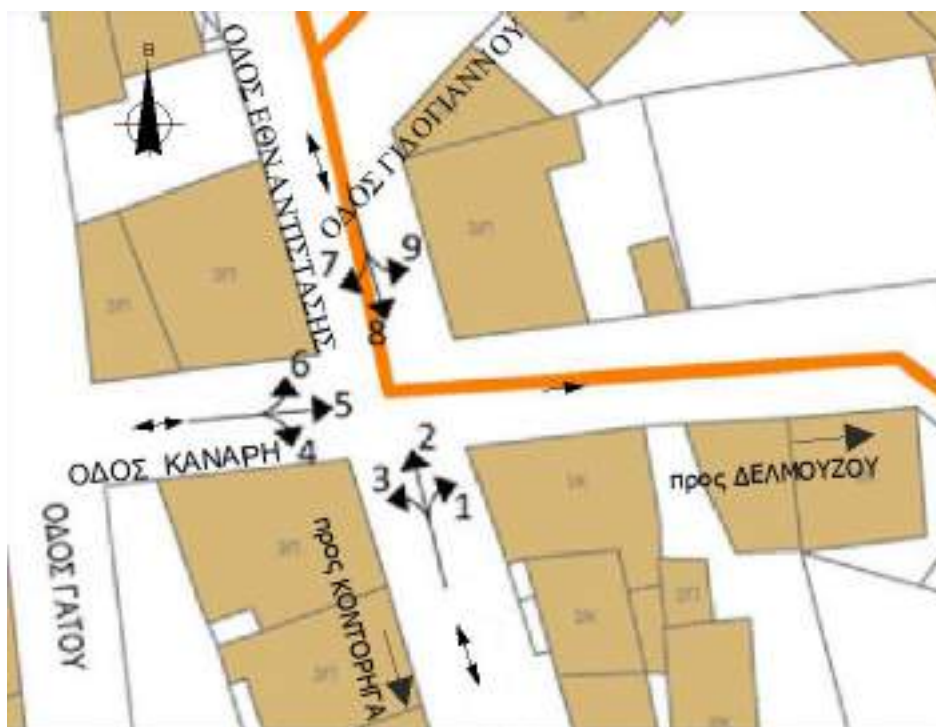
Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Διάκου, στο οδικό τμήμα από Κανάρη έως Κονιάκου είναι 37 ΜΕΑ (Κίνηση 4). Στο ίδιο οδικό τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 32 ΜΕΑ (Κίνηση 1).



Κόμβος Κ6: Κανάρη & Εθν. Αντίστασης

Ημερομηνία: Τρίτη 29/3/2016, 09:30-10:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ6



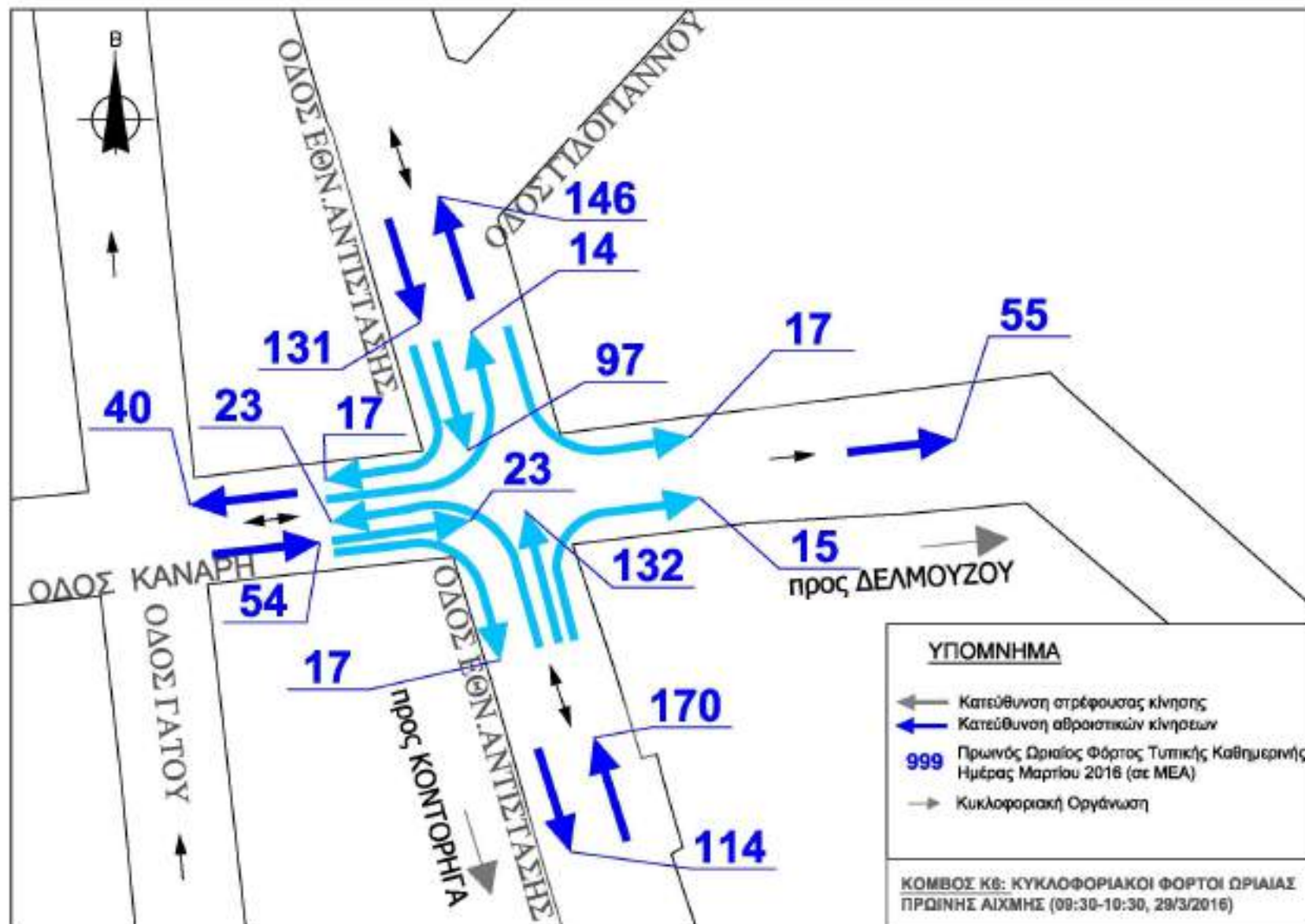
Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 09:30-10:30) για τη διασταύρωση των οδών Κανάρη & Εθν. Αντίστασης, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:30-10:30) στην οδό Κανάρη, στο οδικό τμήμα από Γάτου έως Εθν. Αντίστασης είναι ίσος με 54 ΜΕΑ (Κινήσεις 4+5+6). Στην αντίθετη κατεύθυνση του ίδιου οδικού τμήματος, ο πρωινός κυκλοφοριακός φόρτος είναι 40 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+7).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (09:30-10:30) στην οδό Κανάρη, στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως Δελμούζου είναι ίσος με 55 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+5+9).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Εθνικής Αντίστασης, στο οδικό τμήμα από Γιδογιάννου έως Κανάρη είναι ίσος με 131 ΜΕΑ (Κινήσεις 7+8+9), ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση είναι 146 ΜΕΑ (Κινήσεις 2+6).

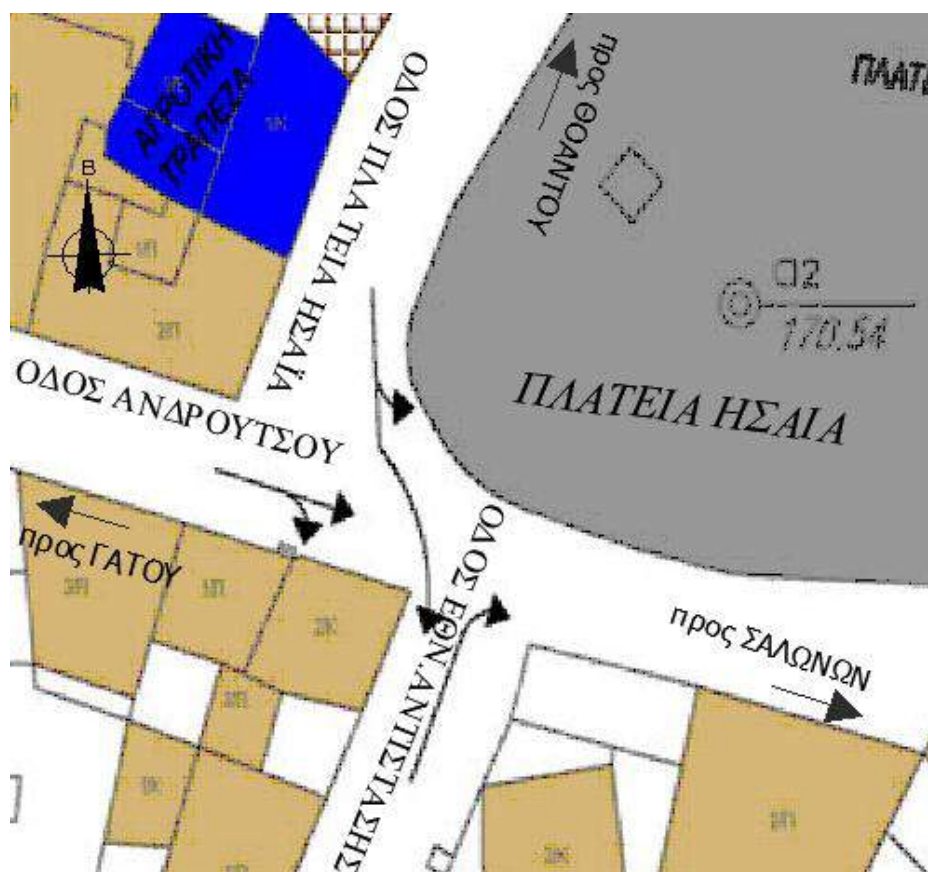
Ο πρωινός ωριαίος φόρτος στην οδό Εθν. Αντίστασης, στο οδικό τμήμα από Κανάρη έως Κοντορήγα είναι ίσος με 114 ΜΕΑ (Κινήσεις 4+8). Στην αντίθετη κατεύθυνση του ίδιου οδικού τμήματος, ο πρωινός κυκλοφοριακός φόρτος είναι 170 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2+3).



Κόμβος Κ7: Ανδρούτσου & Πλατεία Ησαΐα

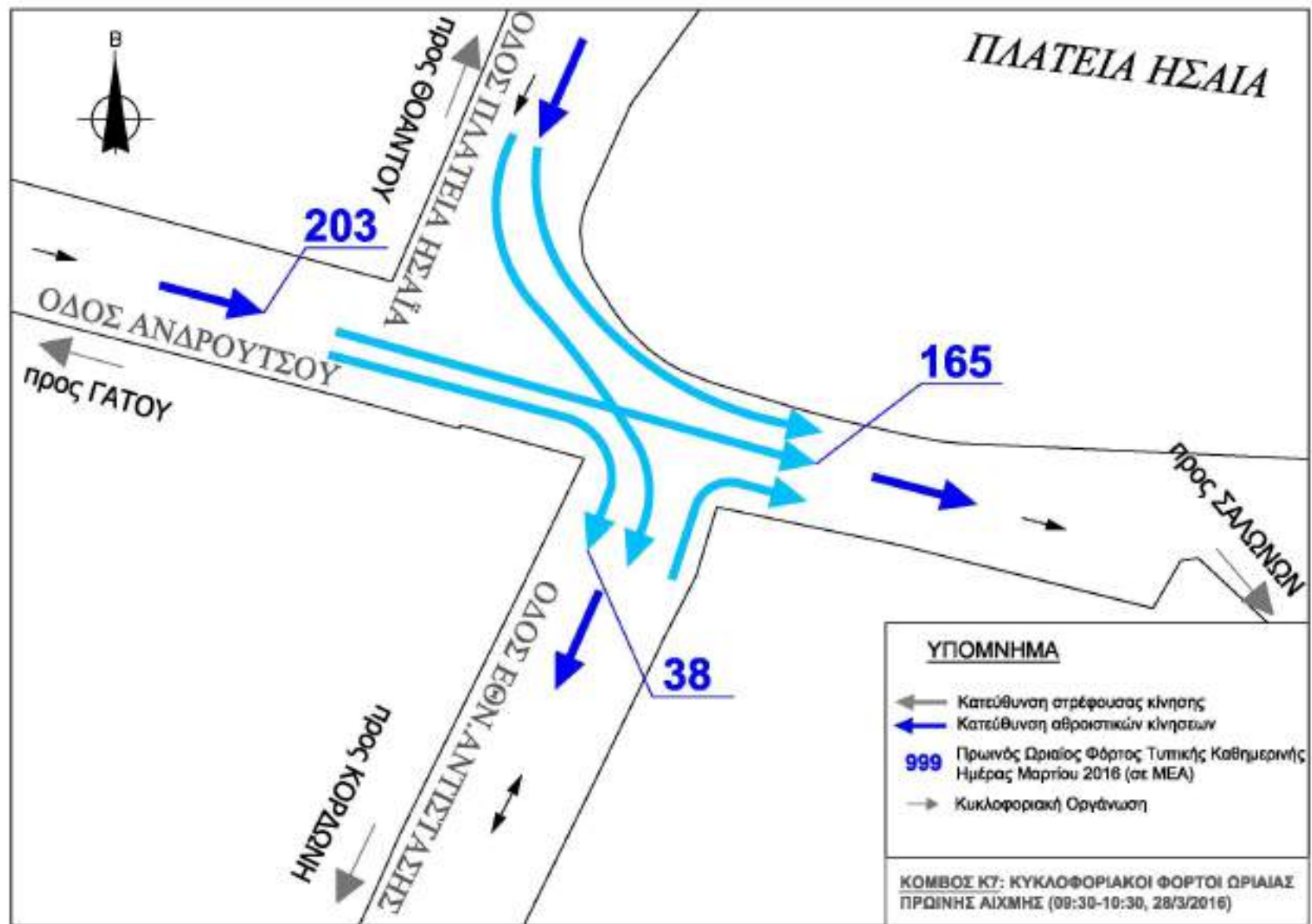
Ημερομηνία: Δευτέρα 28/3/2016, 09:30-10:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ7



Από την «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας, 2016» δεν κατέστη δυνατό να αντιστοιχιστούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων με τους κυκλοφοριακούς φόρτους της κάθε κίνησης. Ωστόσο, στο Παράρτημα ΙΙΙ της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας, 2016», όπου γίνεται υπολογισμός της στάθμης εξυπηρέτησης προσβάσεων μη σηματοδοτούμενων κόμβων, γίνεται εφικτή η αντιστοίχιση των δυο κινήσεων της οδού Ανδρούτσου στο οδικό τμήμα από Γάτου προς Εθνικής Αντίστασης.

Επομένως, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Ανδρούτσου από Γάτου προς Εθν. Αντίστασης είναι 203 ΜΕΑ (Άθροισμα ευθείας και δεξιόστροφης κίνησης).



Κόμβος Κ8: Γιδογιάννου & Σαλώνων

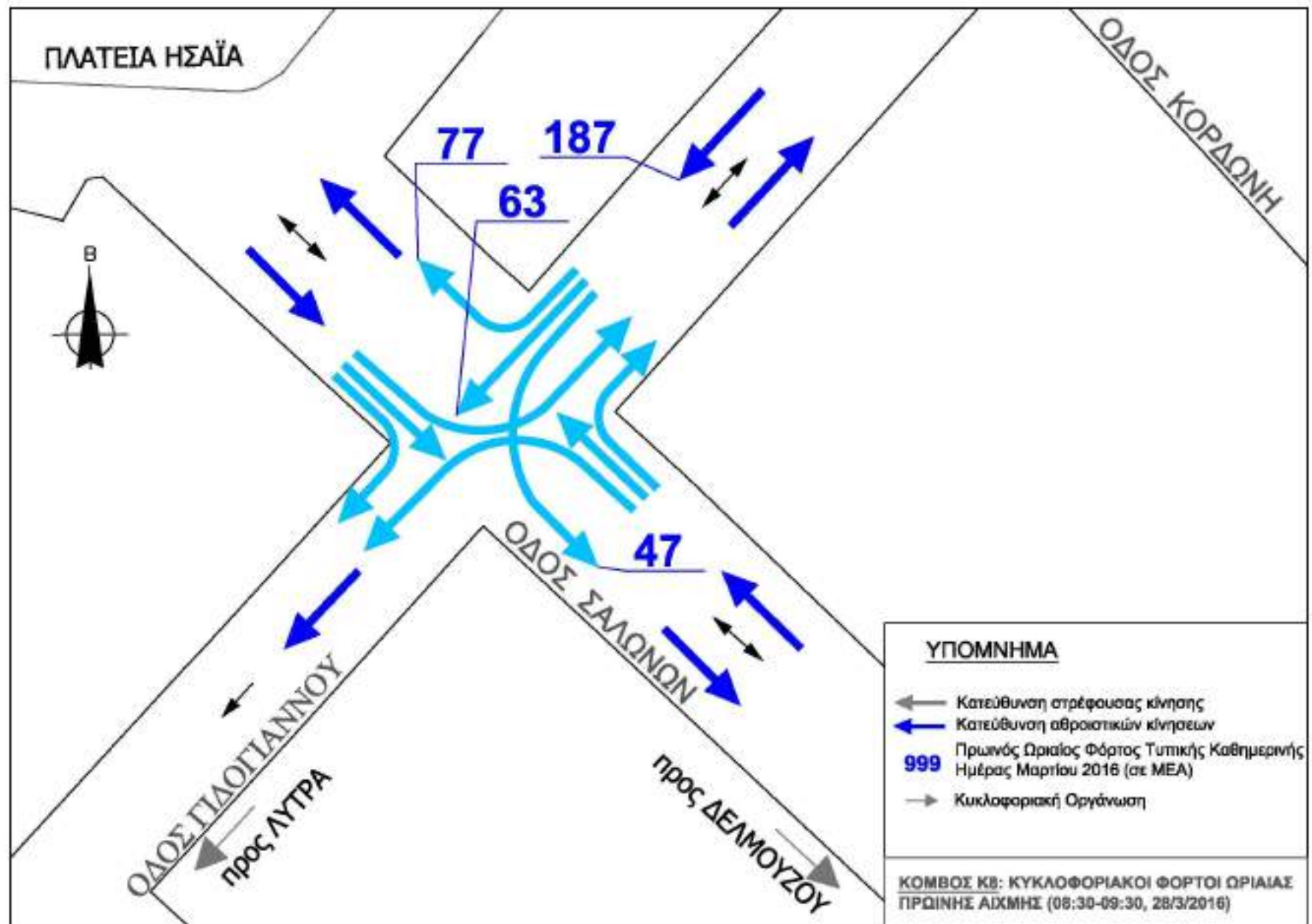
Ημερομηνία:, Δευτέρα 28/3/2016, 08:30-09:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ8



Ομοίως με τον κόμβο Κ7, από την «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Αμφισσας», δεν κατέστη δυνατό να αντιστοιχιστούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων με τους κυκλοφοριακούς φόρτους της κάθε κίνησης. Ωστόσο, στο Παράρτημα ΙΙΙ της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Αμφισσας, 2016», όπου γίνεται υπολογισμός της στάθμης εξυπηρέτησης προσβάσεων μη σηματοδοτούμενων κόμβων, γίνεται εφικτή η αντιστοίχιση των τριών κινήσεων της οδού Γιδογιάννου στο οδικό τμήμα από Κορδώνη προς Λ. Σαλώνων.

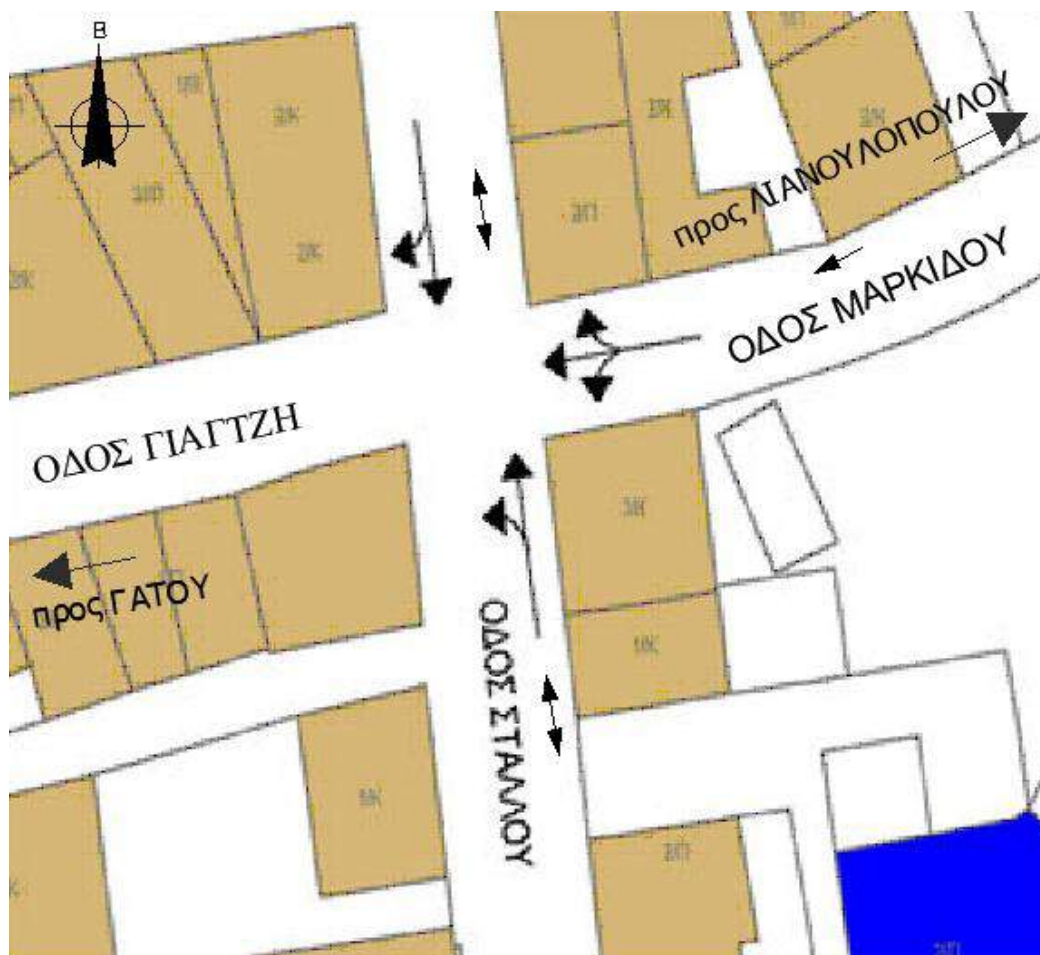
Επομένως, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Γιδογιάννου από Κορδώνη προς Λ. Σαλώνων είναι 187 ΜΕΑ (Άθροισμα ευθείας, αριστερόστροφης και δεξιόστροφης κίνησης).



Κόμβος K9: Σταλλού & Μαρκίδου

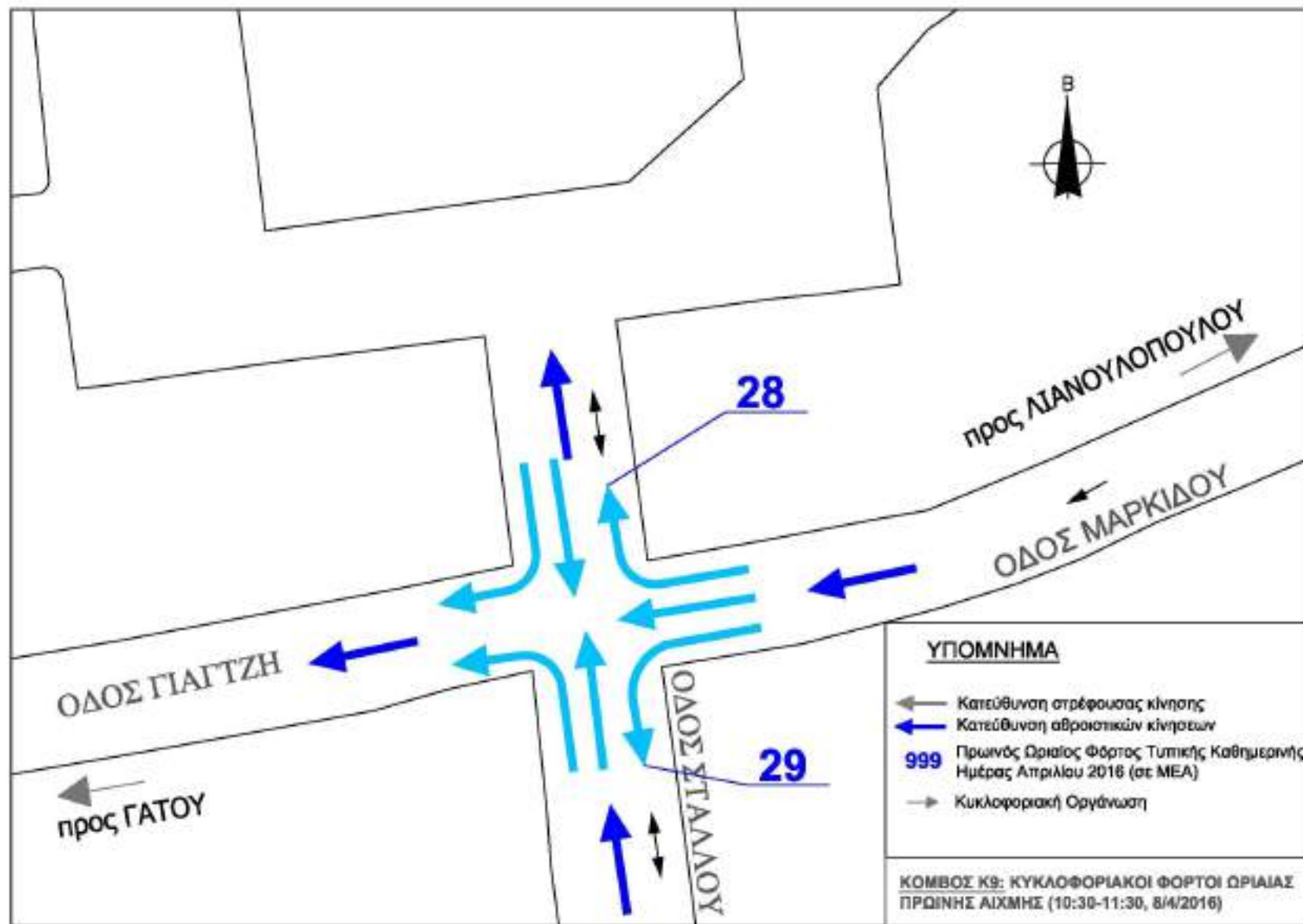
Ημερομηνία: Παρασκευή 8/4/2016, 10:30-11:30

Σκαρίφημα Κόμβου K9



Ομοίως με τον κόμβο K7, από την «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας, 2016», δεν κατέστη δυνατό να αντιστοιχιστούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων με τους κυκλοφοριακούς φόρτους της κάθε κίνησης. Ωστόσο, στο Παράρτημα III της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας, 2016», όπου γίνεται υπολογισμός της στάθμης εξυπηρέτησης προσβάσεων μη σηματοδοτούμενων κόμβων, γίνεται εφικτή η αντιστοίχιση της αριστερόστροφης και της δεξιόστροφης κίνησης της οδού Μαρκίδου στο οδικό τμήμα από Λιανουλοπούλου έως Σταλλού.

Επομένως, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος της αριστερόστροφης κίνησης στην οδό Μαρκίδου στο οδικό τμήμα από Λιανουλοπούλου έως Σταλλού είναι 29 ΜΕΑ, ενώ της δεξιόστροφης κίνησης είναι 28 ΜΕΑ.



Κόμβος Κ11: Πανουργιά & Φιλοθέου Επ. Σαλώνων

Ημερομηνία: Δευτέρα 11/4/2016, 09:30-10:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ11



Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 09:30-10:30) για τη διασταύρωση των οδών Πανουργιά & Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, παρουσιάζεται παρακάτω.

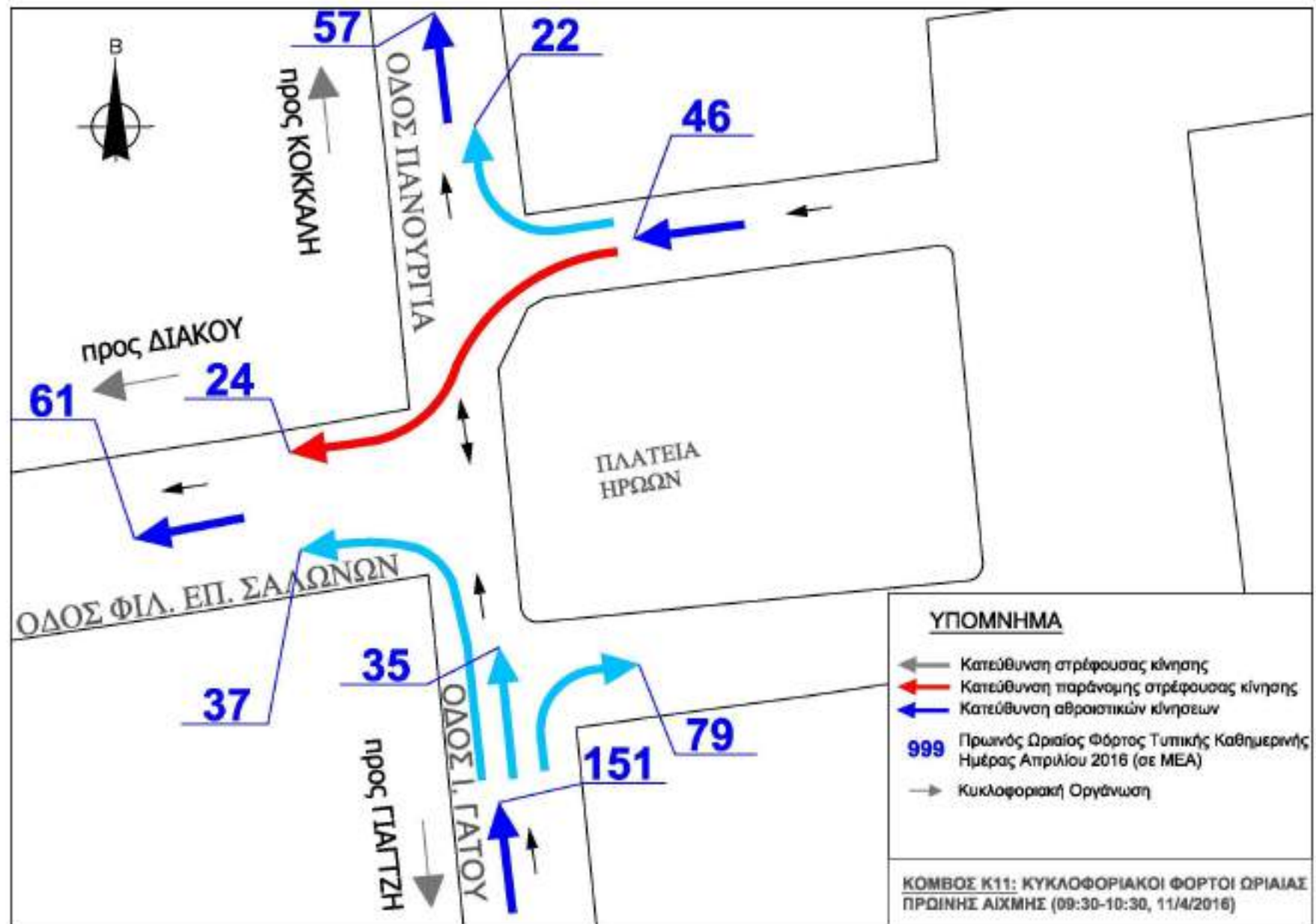
Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:30-10:30) στην οδό Πανουργιά, στο οδικό τμήμα από Γιαγτζή έως Νότια πλευρά Πλατείας Ηρώων είναι ίσος με 151 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2+3).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος στην οδό Πανουργιά, στο οδικό τμήμα από τη Βόρεια πλευρά Πλατείας Ηρώων έως την οδό Κόκκαλη είναι ίσος με 57 ΜΕΑ (Κινήσεις 2+5) .

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (09:30-10:30) στην οδό Πλατεία Ηρώων (Βόρεια πλευρά), στο οδικό τμήμα από Μητρόπολη έως Πανουργιά είναι ίσος με 46 ΜΕΑ (Κινήσεις 4+5).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, στο οδικό τμήμα από Πανουργιά έως Διάκου είναι ίσος με 61 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+4).

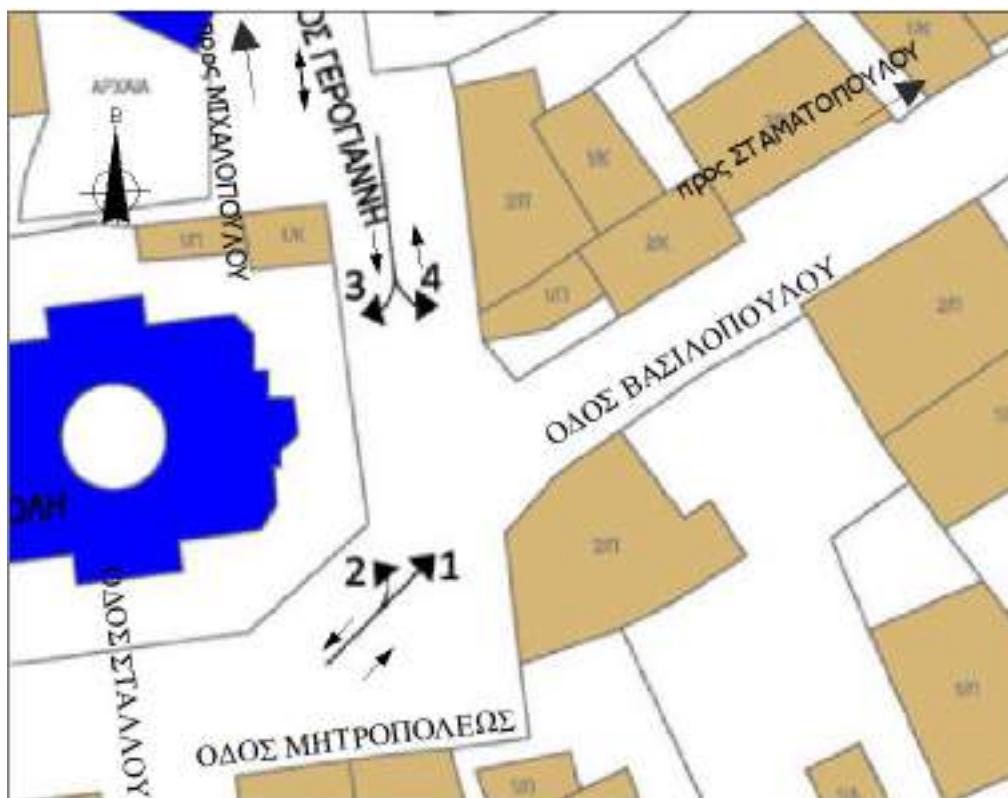
Σημειώνεται πως η κίνηση 4 ήταν παράνομη.



Κόμβος Κ12: Γερογιάννη & Βασιλοπούλου

Ημερομηνία: Τρίτη 11/4/2020, 09:30 - 10:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ12



Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 09:30 - 10:30) για τη διασταύρωση των οδών Γερογιάννη & Βασιλοπούλου, παρουσιάζεται παρακάτω.

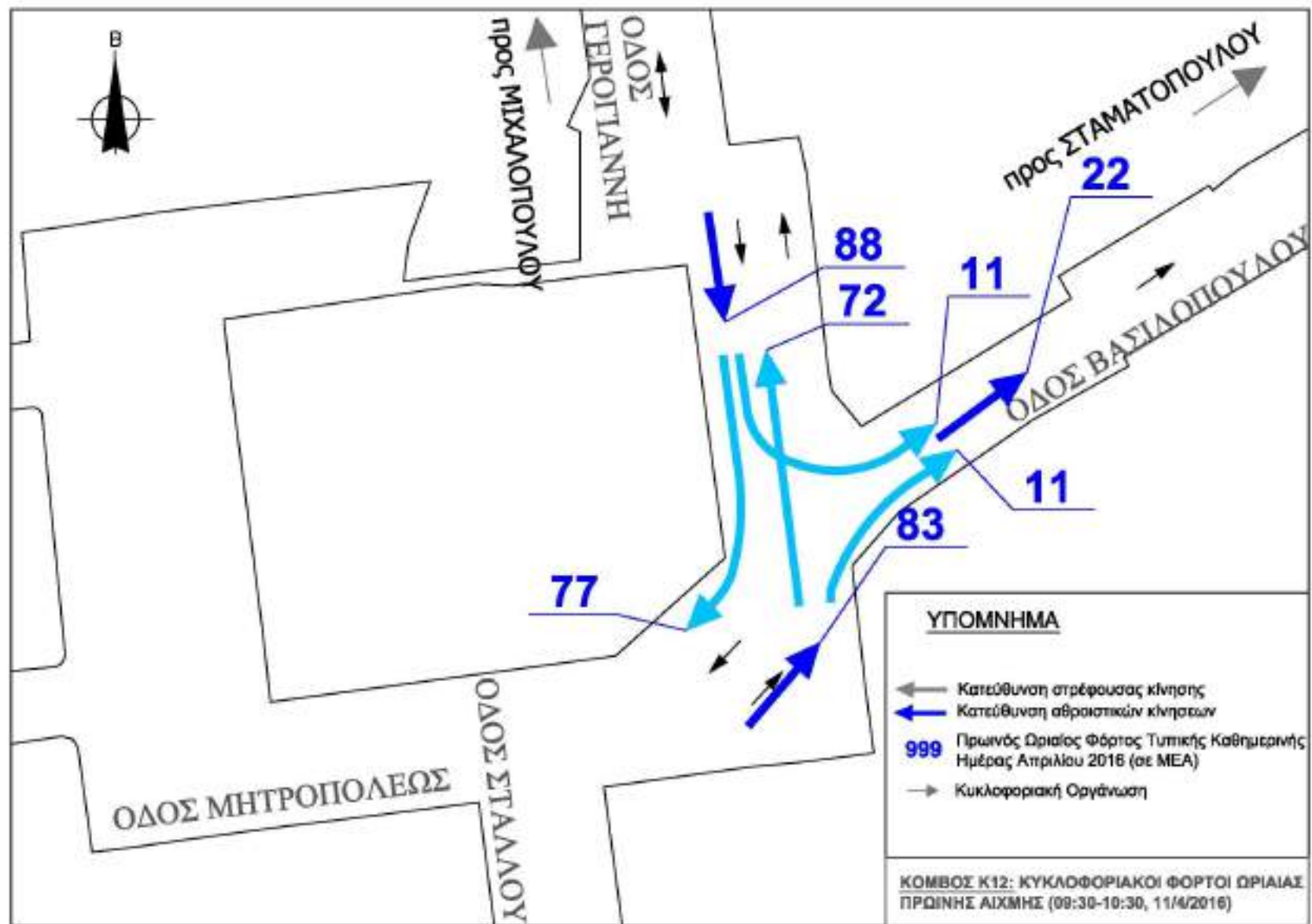
Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:30 - 10:30) στην οδό Μητροπόλεως, στο οδικό τμήμα από Σταλλού έως Βασιλοπούλου είναι ίσος με 83 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2), ενώ στο ίδιο οδικό τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση είναι 77 ΜΕΑ (Κίνηση 3).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (09:30 - 10:30) στην οδό Γερογιάννη, στο οδικό τμήμα από Μιχαλοπούλου έως Βασιλοπούλου είναι ίσος με 88 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+4), ενώ στο ίδιο οδικό τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση είναι 72 ΜΕΑ (Κίνηση 2).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος της οδού Βασιλοπούλου, στο οδικό τμήμα από Γερογιάννη έως Σταματοπούλου είναι ίσος με 22 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+4).

Σημειώνεται πως στην «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας, 2016» (Λίγκας, 2016), για τον συγκεκριμένο κόμβο, υπάρχουν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων

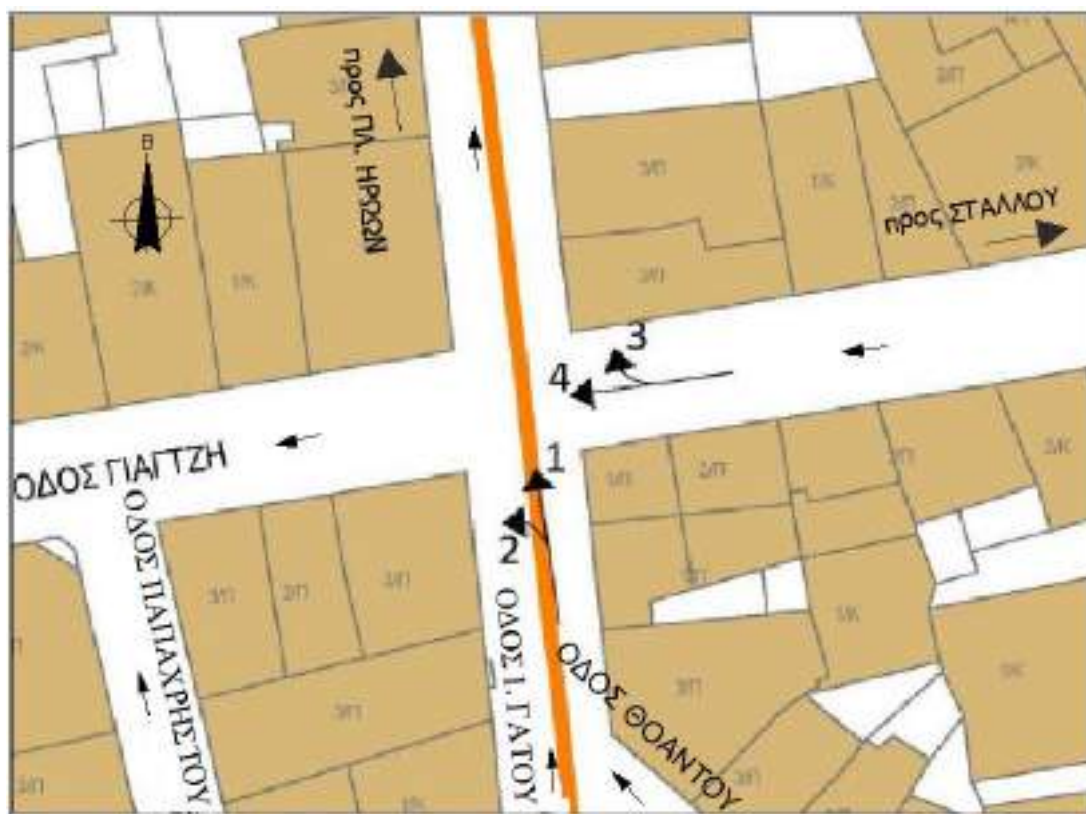
για 1 επιπλέον κίνηση, η οποία όμως δεν απεικονίζεται στο σκαρίφημα και επομένως δεν μπορεί να αντιστοιχιστεί με αυτή που μετρήθηκε.



Κόμβος Κ13: Γάτου & Γιαγτζή

Ημερομηνία: Δευτέρα 11/4/2020, 10:30 - 11:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ13

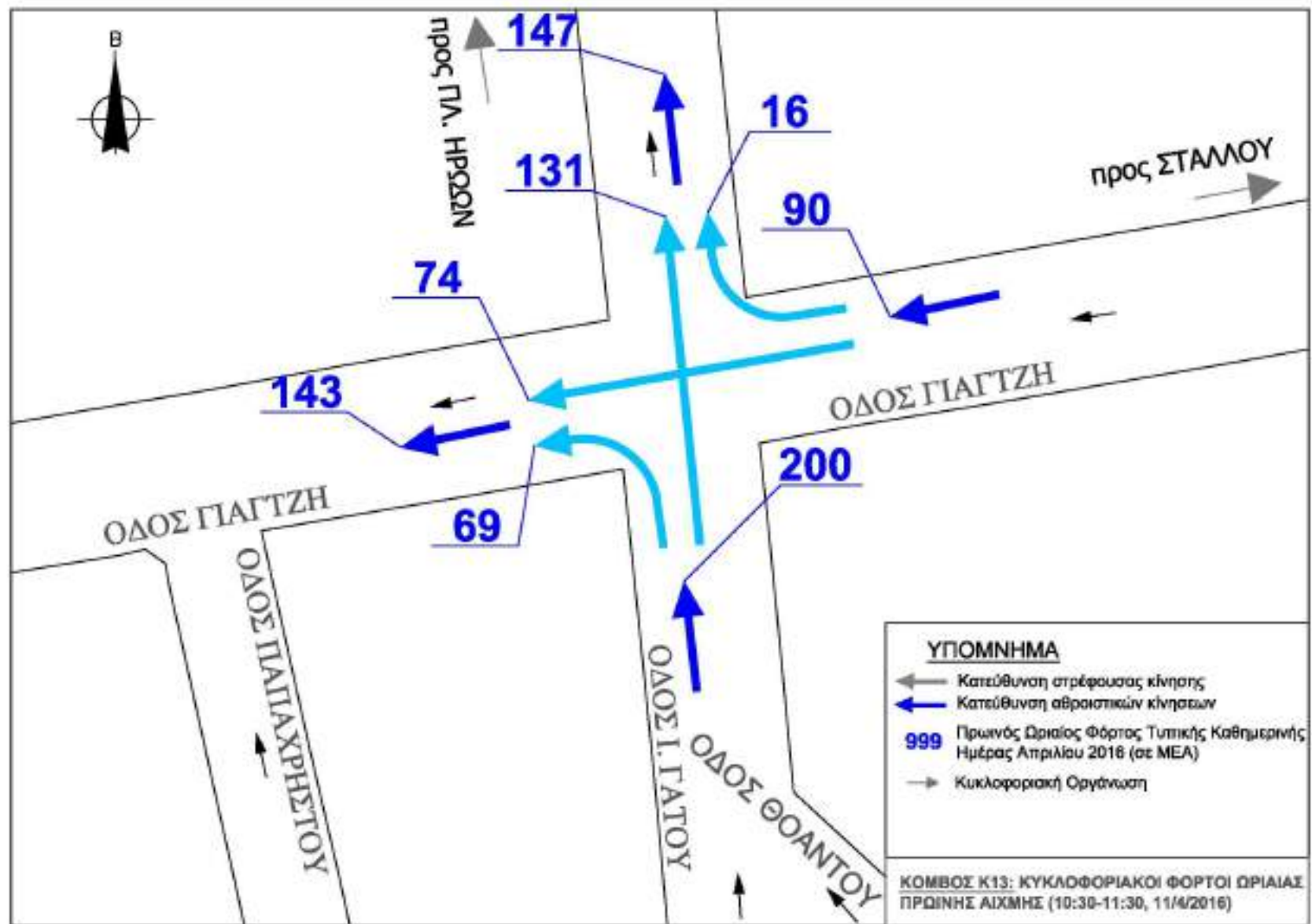


Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:30 - 11:30) για τη διασταύρωση των οδών Γάτου & Γιαγτζή, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:30 - 11:30) στην οδό Γάτου, στο οδικό τμήμα από Θεάντου έως Γιαγτζή είναι ίσος με 200 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2).

Στην οδό Γάτου, στο οδικό τμήμα από Γιαγτζή έως Πλατεία Ηρώων, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 147 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+3).

Ο πρωινός ωριαίος φόρτος στην οδό Γιαγτζή, στο οδικό τμήμα από Σταλλού έως Γάτου είναι ίσος με 90 ΜΕΑ (Κίνηση 3+4), ενώ στο οδικό τμήμα από Γάτου έως Παπαχρήστου είναι ίσος με 143 ΜΕΑ (Κίνηση 2+4).



Κόμβος Κ15: Αθανασοπούλου & Φρουρίου

Ημερομηνία: Τρίτη 12/2/2016, 08:30 - 09:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ15

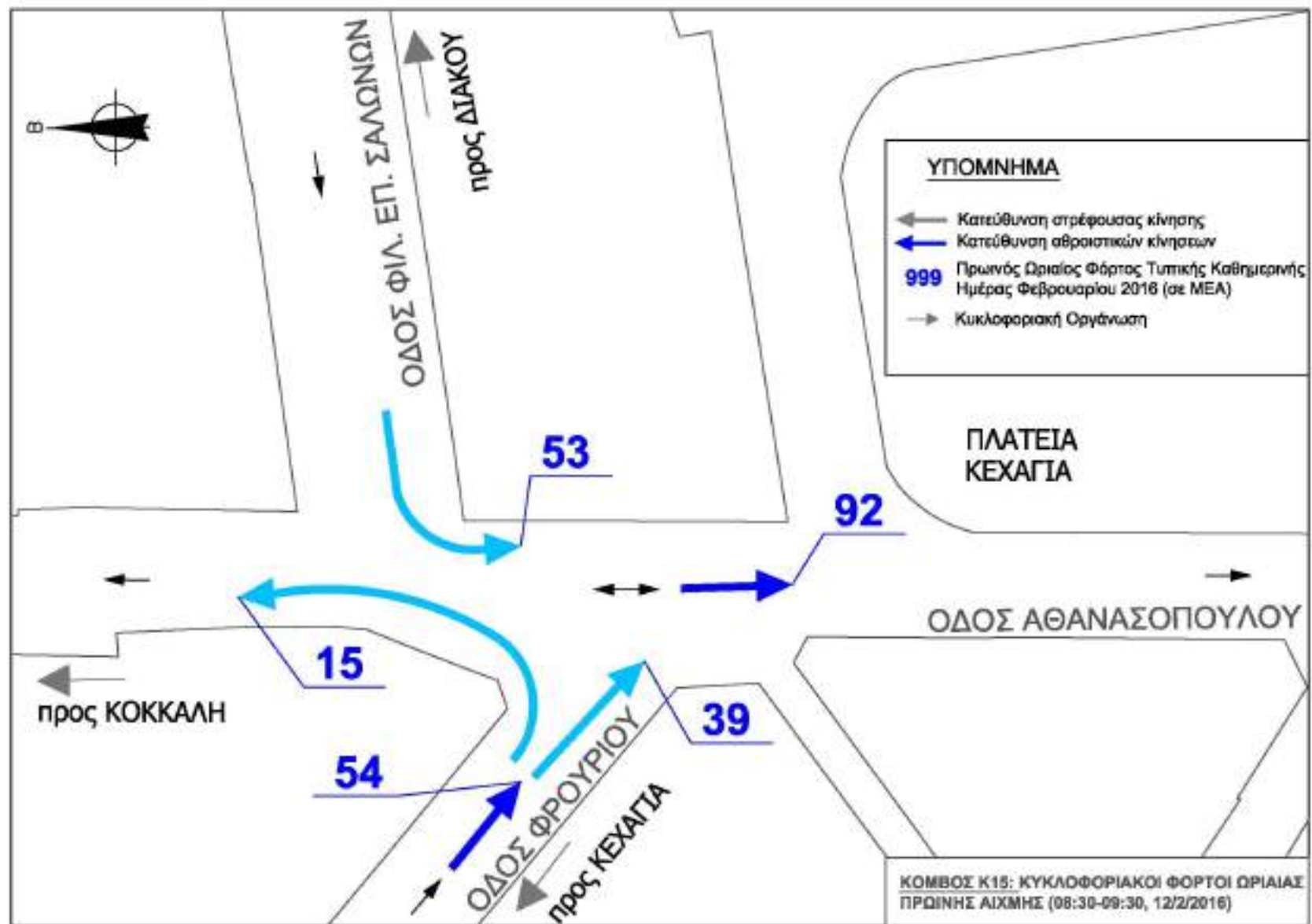


Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 08:30 - 09:30) για τη διασταύρωση των οδών Αθανασοπούλου & Φρουρίου, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:30 - 09:30) στην οδό Φρουρίου, στο οδικό τμήμα από Κεχαγιά έως Αθανασοπούλου είναι ίσος με 54 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2). Ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος της αριστερόστροφης κίνησης (Κίνηση 2) είναι 15 ΜΕΑ, ενώ της δεξιόστροφης κίνησης (Κίνηση 1) είναι 39 ΜΕΑ.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:30 - 09:30) στην οδό Αθανασοπούλου, στο οδικό τμήμα από Φρουρίου έως Βόρεια πλευρά Πλατείας Κεχαγιά είναι ίσος με 92 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+3).

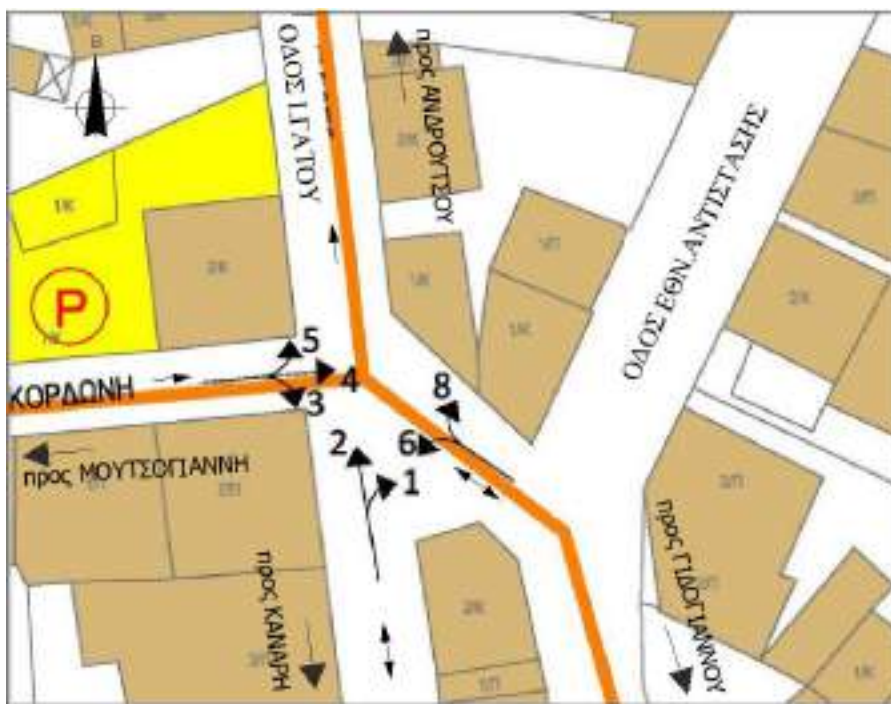
Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (08:30 - 09:30) της αριστερόστροφης κίνησης της οδού Φιλόθεου Επ. Σαλώνων προς την οδό Αθανασοπούλου είναι ίσος με 53 ΜΕΑ (Κίνηση 3).



Κόμβος K19: Κορδώνη & Γάτου

Ημερομηνία: Πέμπτη 7/4/2016, 09:30 - 10:30

Σκαρίφημα Κόμβου K19



Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 09:30 - 10:30) για τη διασταύρωση των οδών Κορδώνη & Γάτου, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:30 - 09:30) στην οδό Γάτου, στο οδικό τμήμα από Κορδώνη έως Ανδρούτσου, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 84 ΜΕΑ (Κινήσεις 2+5+8). Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (09:30 - 10:30) στην οδό Γάτου, στο οδικό τμήμα από Κανάρη έως Κορδώνη είναι ίσος με 45 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2), ενώ στο ίδιο οδικό τμήμα στην αντίθετη κατεύθυνση, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι 35 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+6).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Κορδώνη, στο οδικό τμήμα από Μουτσογιάννη έως Γάτου είναι ίσος με 48 ΜΕΑ (Κινήσεις 3+4+5).

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που εισέρχεται στην οδό Εθν. Αντίστασης από είναι 50 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+4), ενώ ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που εξέρχεται από την οδό Εθν. Αντίστασης είναι 76 ΜΕΑ (Κινήσεις 6+8).

Σημειώνεται πως, στο Παράρτημα II της Κυκλοφοριακής Μελέτης Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας του 2016, για τον συγκεκριμένο κόμβο, υπάρχουν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων για την κίνηση 7, η οποία όμως δεν απεικονίζεται στο σκαρίφημα και επομένως δεν μπορεί να αντιστοιχιστεί με αυτή που μετρήθηκε.



Κόμβος Κ23: Πλατεία Ησαΐα & Παύλου Μπακογιάννη

Ημερομηνία: Παρασκευή 8/4/2016, 10:30 - 11:30

Σκαρίφημα Κόμβου Κ23

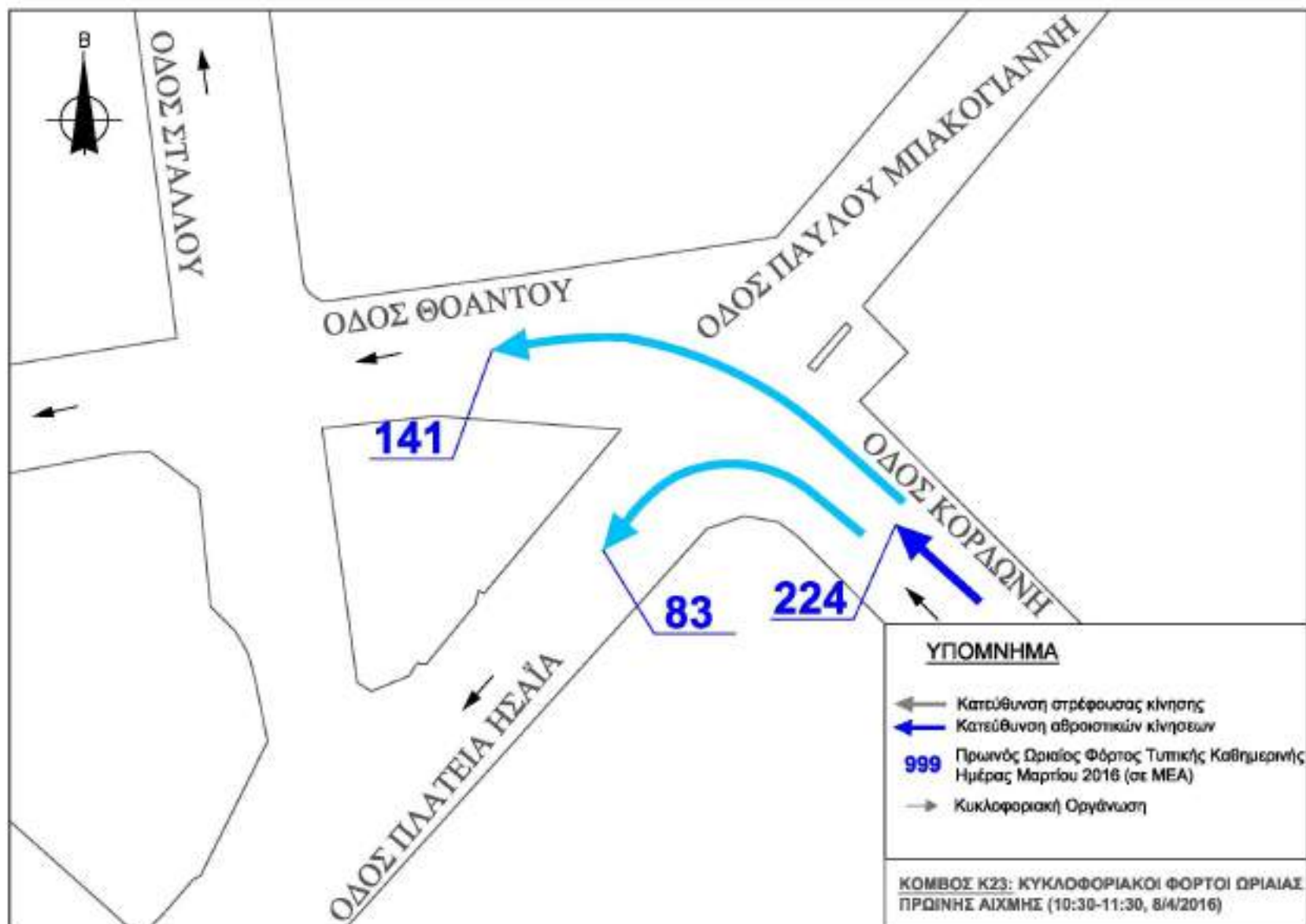


Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:30 - 11:30) για τη διασταύρωση των οδών Πλατεία Ησαΐα & Παύλου Μπακογιάννη, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:30 - 11:30) στην οδό Κορδώνη, στη Βορειοανατολική πλευρά της πλατείας Ησαΐα είναι ίσος με 224 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2).

Στην οδό Πλατεία Ησαΐα, στη Βορειοδυτική πλευρά της πλατείας Ησαΐα ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10:30 - 11:30) είναι ίσος με 83 ΜΕΑ (Κίνηση 2).

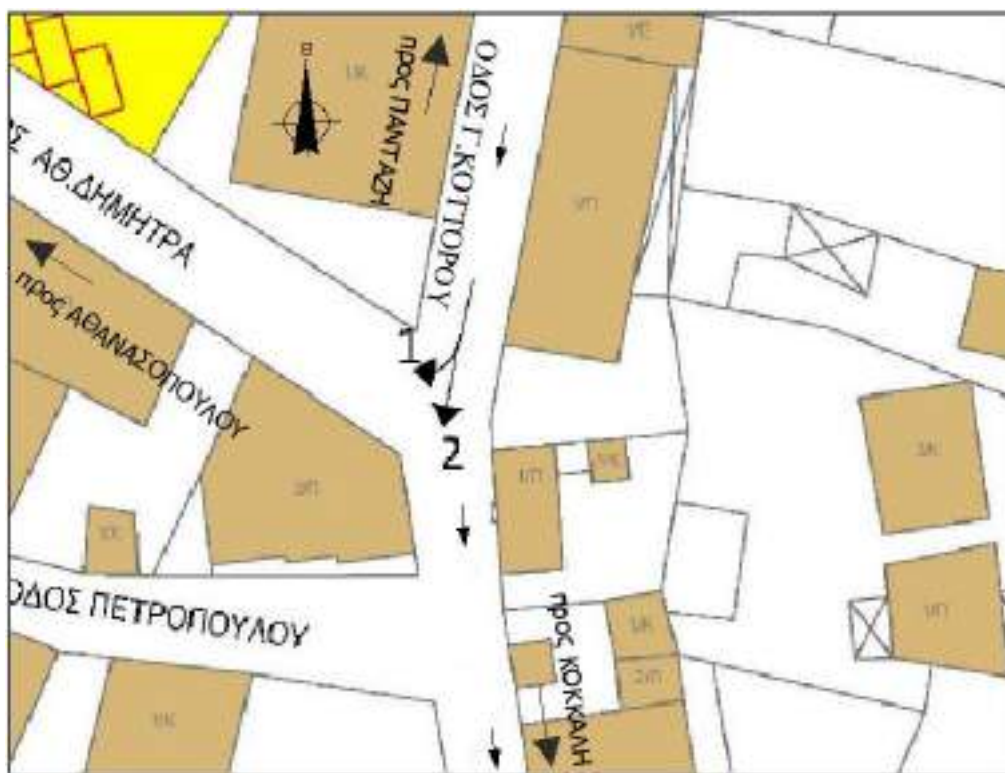
Στην οδό Θοάντου, στο οδικό τμήμα από Παύλου Μπακογιάννη έως Σταλλού, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 141 ΜΕΑ (Κίνηση 1).



Κόμβος Κ25: Κοττορού & Δημητρά

Ημερομηνία: Τρίτη 15/3/2016, 08:30 - 09:30

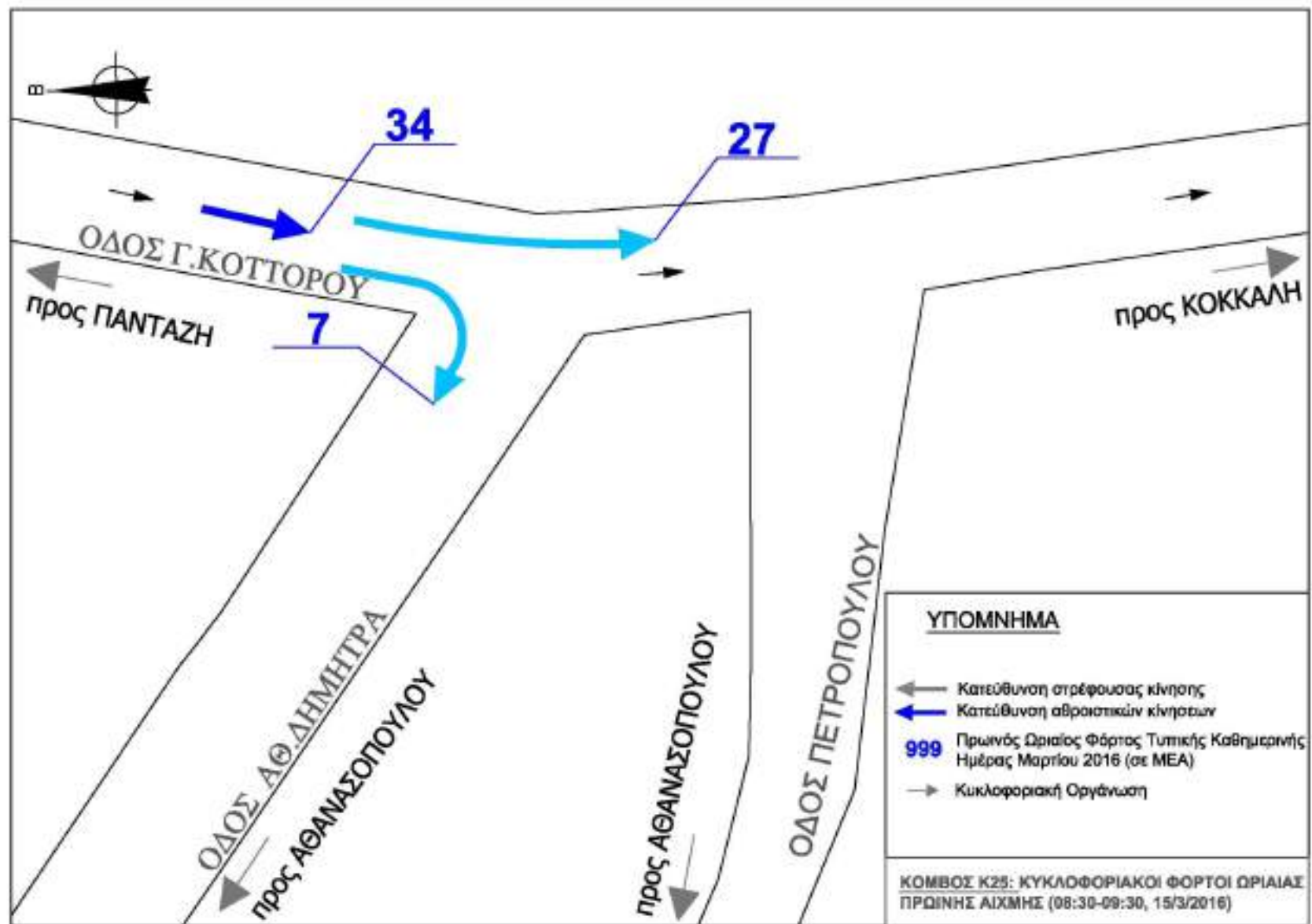
Σκαρίφημα Κόμβου Κ25



Η ανάλυση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 08:30 - 09:30) για τη διασταύρωση των οδών Κοττορού & Δημητρά, παρουσιάζεται παρακάτω.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:30 - 09:30) στην οδό Κοττορού, στο οδικό τμήμα από Πανταζή έως Δημητρά είναι ίσος με 34 ΜΕΑ (Κινήσεις 1+2).

Στην οδό Δημητρά, στο οδικό τμήμα από Κοττορού έως Αθανασοπούλου, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:30 - 09:30) είναι ίσος με 7 ΜΕΑ (Κίνηση 1).



4.4.3 Σύγκριση Κυκλοφοριακών Φόρτων 2016 και 2020

Στην παράγραφο αυτή γίνεται σύγκριση μεταξύ των κυκλοφοριακών φόρτων για τους κόμβους που παρουσιάστηκαν αναλυτικά παραπάνω.

Συγκρίνονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που μετρήθηκαν, στο πλαίσιο της παρούσας τον Σεπτέμβριο του 2020, κατά την ωριαία πρωινή αιχμή και οι αντίστοιχοι κυκλοφοριακοί φόρτοι που μετρήθηκαν σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή Μελέτη Δ.Κ. Άμφισσας, που εκπονήθηκε το 2016. Σημειώνεται ότι, η σύγκριση αφορά στις κινήσεις των κόμβων που είναι κοινές (πραγματοποιούνται και τις δύο χρονικές περιόδους) και για τις οποίες υπήρχαν τιμές.

Η σύγκριση παρουσιάζεται στη συνέχεια.

Κόμβος Κ3: Καραϊσκάκη & Ψαρρού

Ημερομηνίες μετρήσεων: Τρίτη 29/3/2016, 9:30-10:30 & Τρίτη 15/9/2020, 9:30-10:30

Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Καραϊσκάκη & Ψαρρού γίνεται μεταξύ της Τρίτης 29 Μαρτίου του 2016 το διάστημα 9:30-10:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 την ίδια ώρα και παρουσιάζεται παρακάτω.

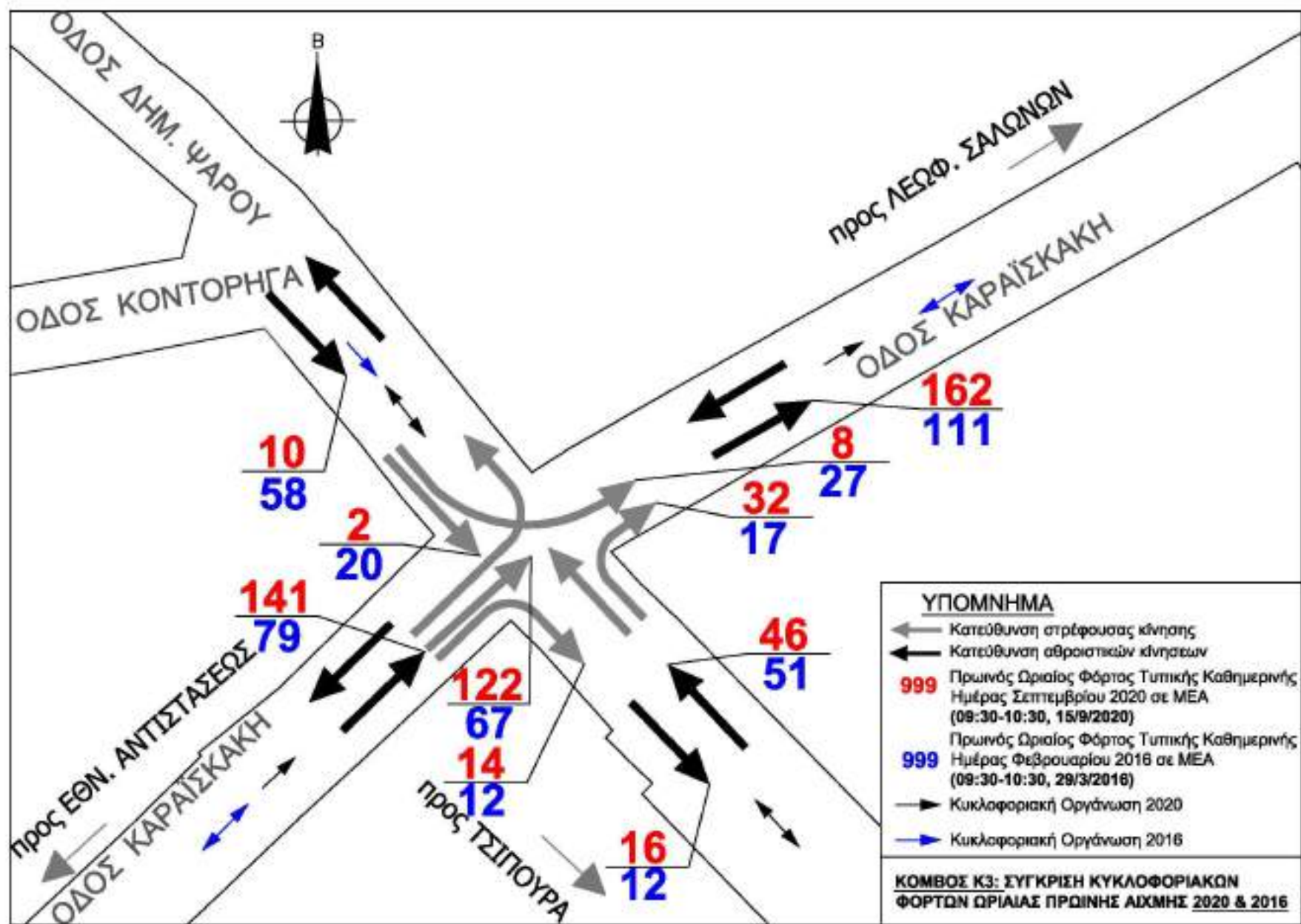
Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, η οδός Καραϊσκάκη μετατράπηκε από διπλής κατεύθυνσης σε μονής στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως Σαλώνων και η οδός Ψαρρού μετατράπηκε από μονής κατεύθυνσης σε διπλής κατεύθυνσης στο οδικό τμήμα από Καραϊσκάκη έως Κοντορήγα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Καραϊσκάκη, στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως Ψαρρού σχεδόν διπλασιάστηκε σύμφωνα με τις μετρήσεις του Σεπτεμβρίου 2020 συγκριτικά με εκείνον του Μαρτίου 2016 και συγκεκριμένα από 79 ΜΕΑ ανέβηκε στα 141 ΜΕΑ ανά ώρα. Στο ίδιο οδικό τμήμα η ευθεία κίνηση είχε το 2016 πρωινό κυκλοφοριακό φόρτο 67 ΜΕΑ, ενώ το 2020 είχε 122 ΜΕΑ.

Επίσης, στην οδό Καραϊσκάκη στο οδικό τμήμα από Ψαρρού προς Σαλώνων, ο πρωινός κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων αυξήθηκε από 111 ΜΕΑ το 2016 σε 162 ΜΕΑ το 2020.

Ο κυκλοφοριακός φόρτος της δεξιόστροφης κίνησης της οδού Ψαρρού προς την οδό Καραϊσκάκη φαίνεται να αυξήθηκε αισθητά από 17 ΜΕΑ σε 32 ΜΕΑ.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν έδειξαν ιδιαίτερη μεταβολή το 2020 σε σύγκριση με το 2016, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.



Κόμβος Κ5: Διάκου & Μαχαίρα

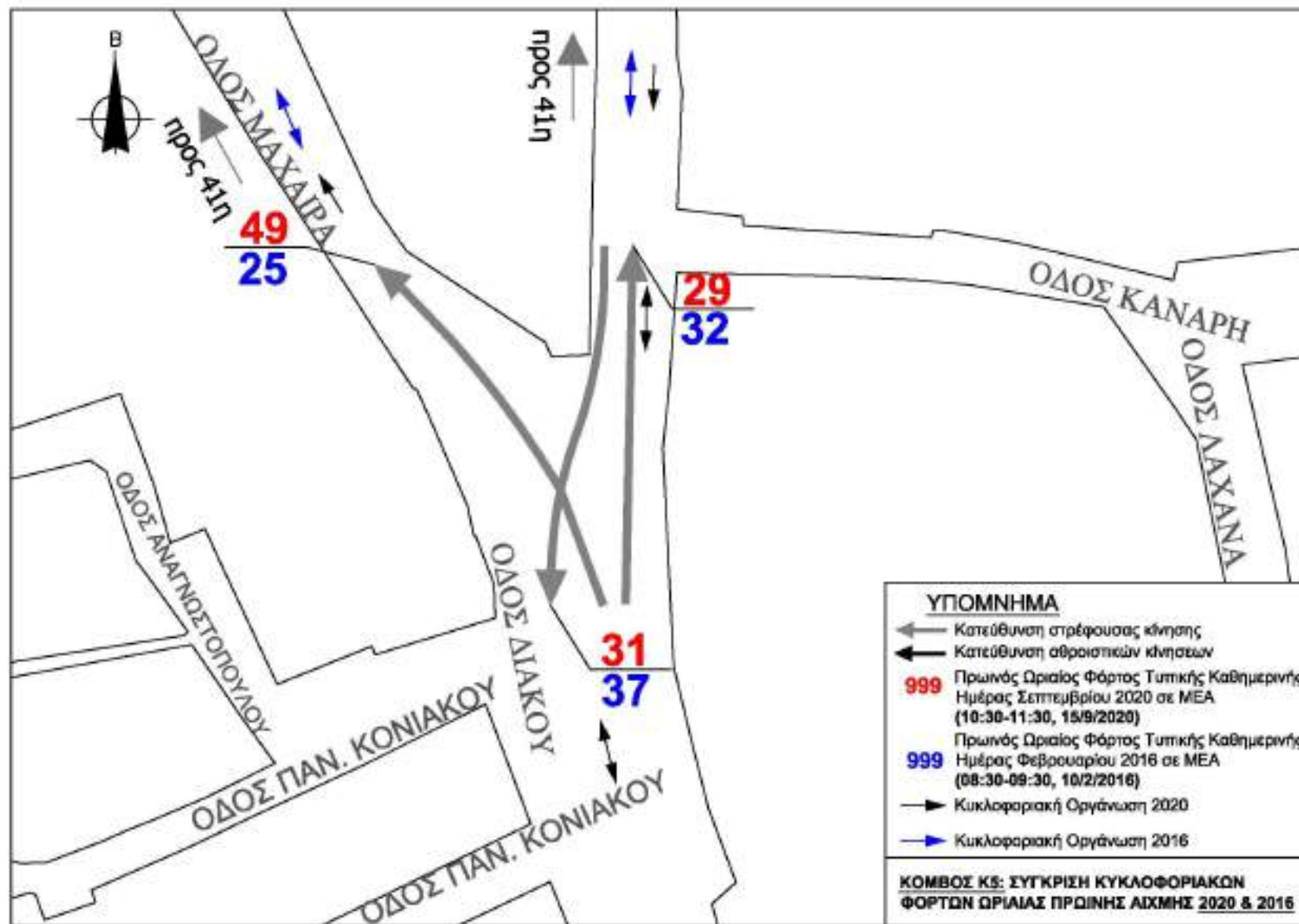
Ημερομηνία: Τετάρτη 10/2/2016, 08:30-09:30 & Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Διάκου & Μαχαίρα γίνεται μεταξύ της Τετάρτης 10 Φεβρουαρίου του 2016 το διάστημα 08:30-09:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 10:30-11:30 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, η οδός Μαχαίρα μετατράπηκε από διπλής κατεύθυνσης σε μονής στο οδικό τμήμα από 41^η έως Διάκου, όπως και η οδός Διάκου στο οδικό τμήμα από 41^η έως Κανάρη, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος της αριστερόστροφης κίνησης της οδού Διάκου προς την οδό Μαχαίρα, σχεδόν διπλασιάστηκε από 25 ΜΕΑ το Φεβρουάριο του 2016 στα 49 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν έδειξαν ιδιαίτερη μεταβολή το 2020 σε σύγκριση με το 2016, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σκαρίφημα.



Κόμβος Κ6: Κανάρη & Εθν. Αντίστασης

Ημερομηνία: Τρίτη 29/3/2016, 09:30-10:30 & Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Κανάρη & Εθν. Αντίστασης γίνεται μεταξύ της Τρίτης 29 Μαρτίου του 2016 το διάστημα 09:30-10:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 10:30-11:30 και παρουσιάζεται παρακάτω.

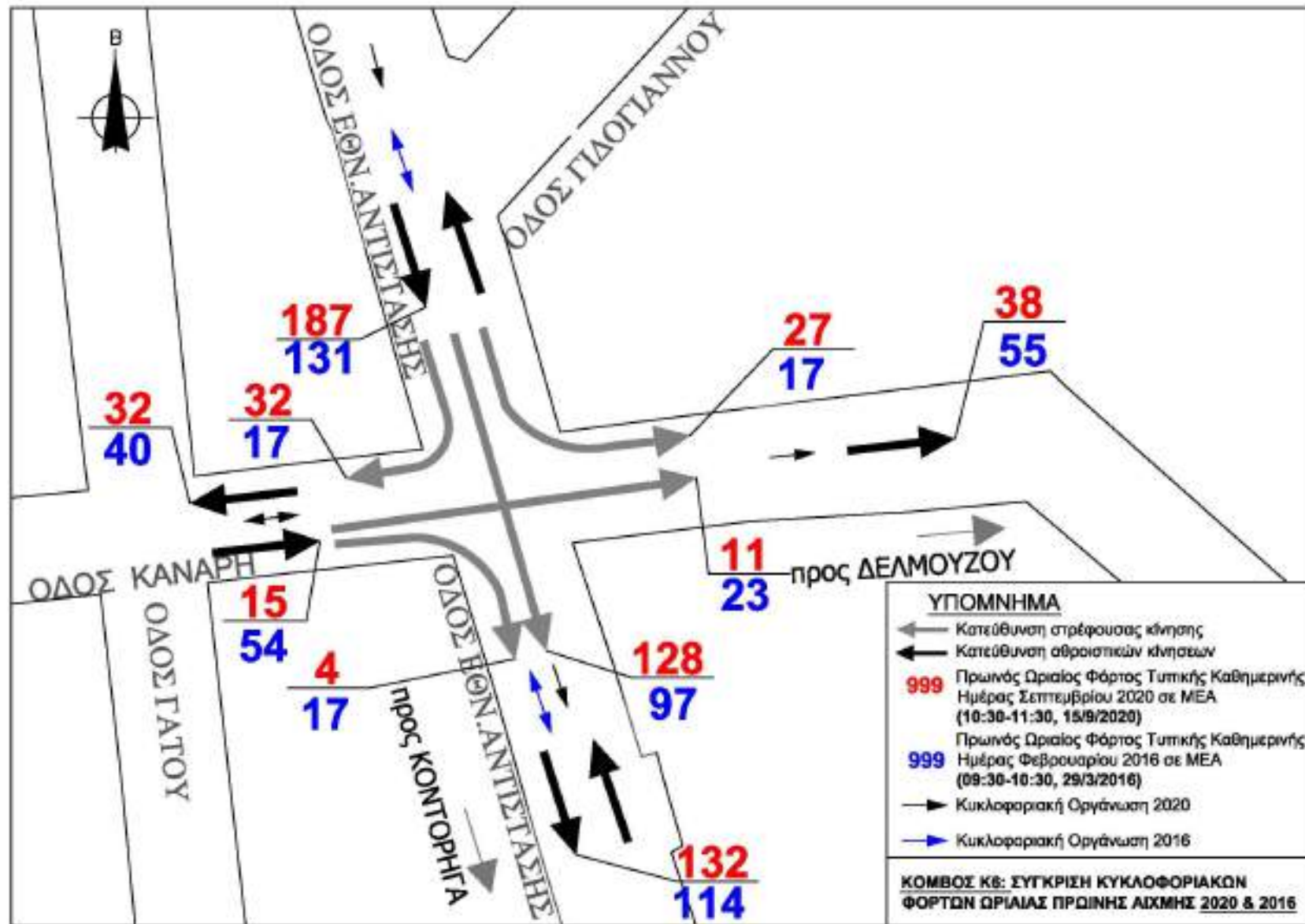
Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, η οδός Εθνικής Αντίστασης μετατράπηκε από διπλής κατεύθυνσης σε μονής στο οδικό τμήμα από Πλατεία Ησαΐα έως Καραϊσκάκη.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων στην οδό Εθν. Αντίστασης, στο οδικό τμήμα από Γίδογιάννου έως Κανάρη, σημείωσε αύξηση από 131 ΜΕΑ το 2016 σε 187 ΜΕΑ το 2020.

Ωστόσο, μικρότερη αύξηση σημειώθηκε στο κυκλοφοριακό φόρτο των αθροιστικών κινήσεων το 2020 σε σχέση με το 2016 στην οδό Εθν. Αντίστασης στο οδικό τμήμα από Κοντορήγα προς Καραϊσκάκη από 114 σε 132 ΜΕΑ.

Στην οδό Κανάρη, στο οδικό τμήμα από Εθν. Αντίστασης έως Δελμούζου ο πρωινός κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων μειώθηκε από 55 ΜΕΑ το 2016 σε 38 ΜΕΑ το 2020.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν έδειξαν ιδιαίτερη μεταβολή το 2020 σε σύγκριση με το 2016, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σκαρίφημα.



Κόμβος Κ7: Ανδρούτσου & Πλατεία Ησαΐα

Ημερομηνία: Δευτέρα 28/3/2016, 09:30-10:30 & Τρίτη 15/9/2020, 09:30-10:30

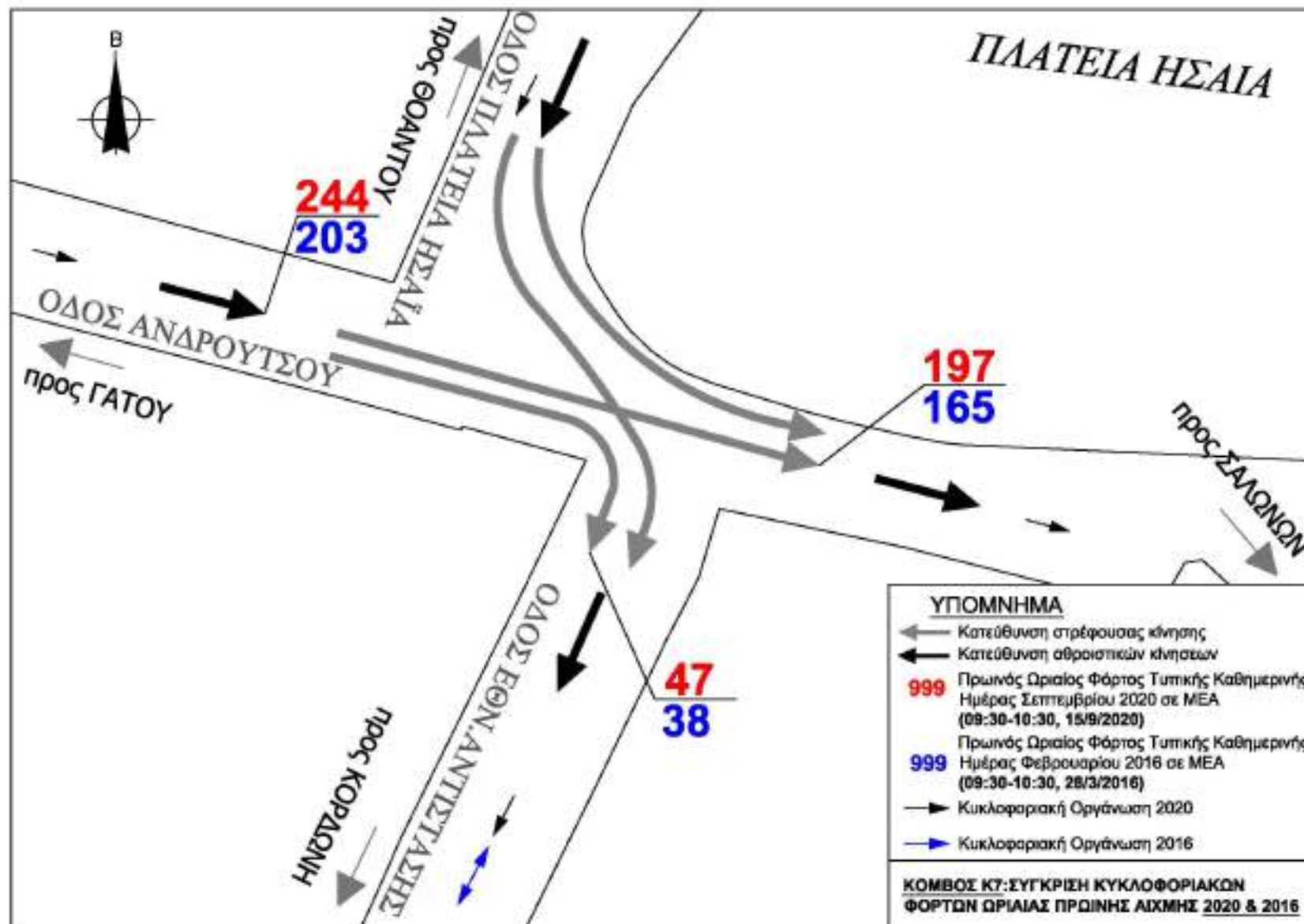
Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Κανάρη & Εθν. Αντίστασης γίνεται μεταξύ της Δευτέρας 28 Μαρτίου του 2016 το διάστημα 09:30-10:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 09:30-10:30 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, από την «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας» (Λίγκας, 2016), δεν κατέστη δυνατό να αντιστοιχιστούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων του 2016 με τους κυκλοφοριακούς φόρτους της κάθε κίνησης. Ωστόσο, η σύγκριση θα γίνει μεταξύ των διαθέσιμων στοιχείων που υπάρχουν.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, η οδός Εθνικής Αντίστασης μετατράπηκε από διπλής κατεύθυνσης σε μονής στο οδικό τμήμα από Πλατεία Ησαΐα έως Καραϊσκάκη.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Ανδρούτσου από Γάτου προς Εθν. Αντίστασης από 203 ΜΕΑ το 2016 αυξήθηκε στα 244 ΜΕΑ το 2020.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν ήταν εφικτό να συγκριθούν επειδή δεν υπήρχαν αρκετά διαθέσιμα στοιχεία. Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων όπου ήταν εφικτό.



Κόμβος Κ8: Γιδογιάννου & Σαλώνων

Ημερομηνία:, Δευτέρα 28/3/2016, 09:30-10:30 & Τρίτη 15/9/2020, 09:00-10:00

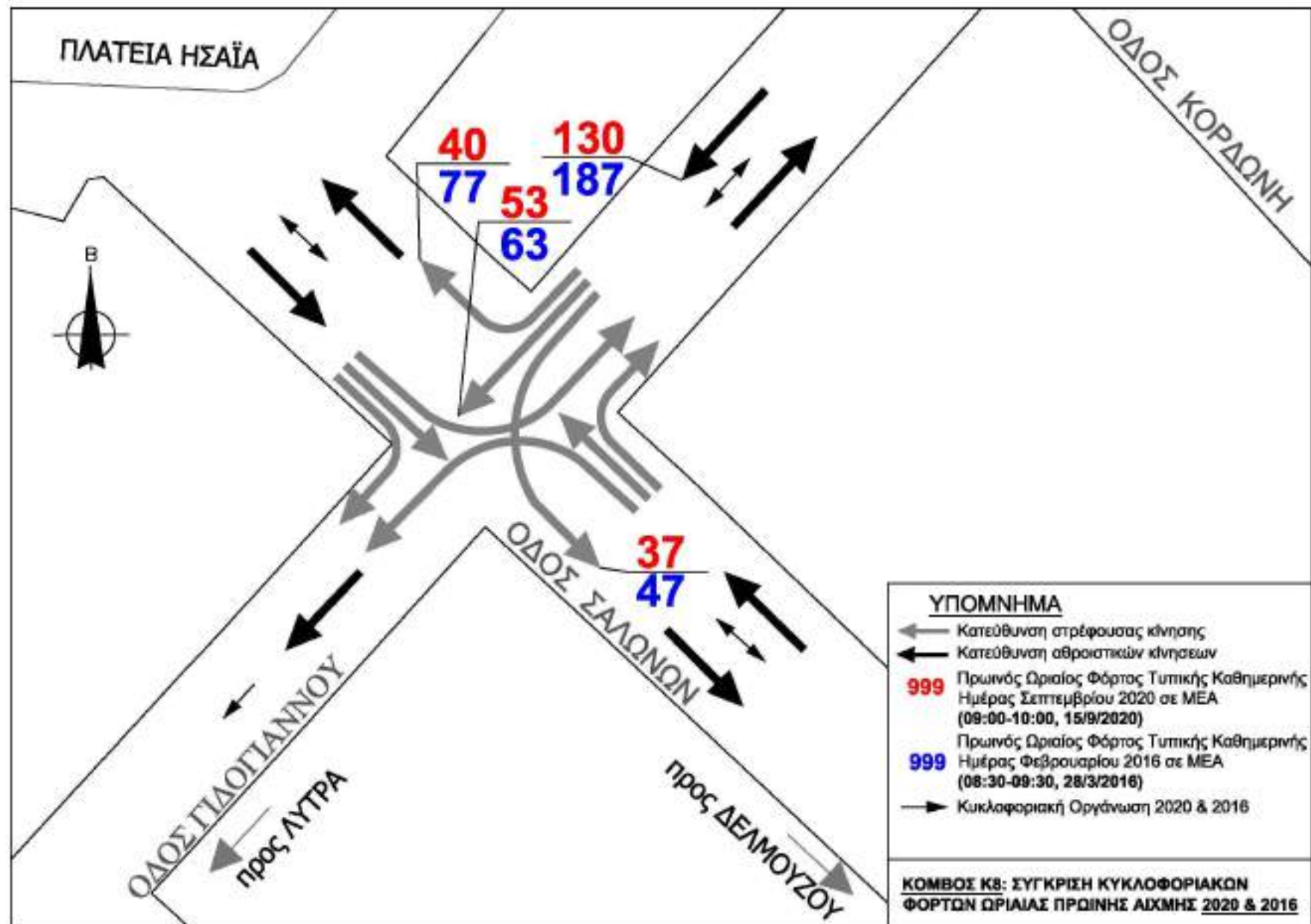
Ομοίως με τον κόμβο Κ7, από την «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας», δεν κατέστη δυνατό να αντιστοιχιστούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων του 2016 με τους κυκλοφοριακούς φόρτους της κάθε κίνησης.

Ωστόσο, η σύγκριση θα γίνει μεταξύ των διαθέσιμων στοιχείων που υπάρχουν.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, καμία αλλαγή δεν επήλθε στο συγκεκριμένο κόμβο.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Γιδογιάννου από Κορδώνη προς Λεωφ. Σαλώνων μειώθηκε από 187 ΜΕΑ το 2016 στα 130 ΜΕΑ το 2020.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν ήταν εφικτό να συγκριθούν επειδή δεν υπήρχαν αρκετά διαθέσιμα στοιχεία. Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων όπου ήταν εφικτό.



Κόμβος Κ9: Σταλλού & Μαρκίδου

Ημερομηνία: Παρασκευή 8/4/2016, 10:30-11:30 & Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

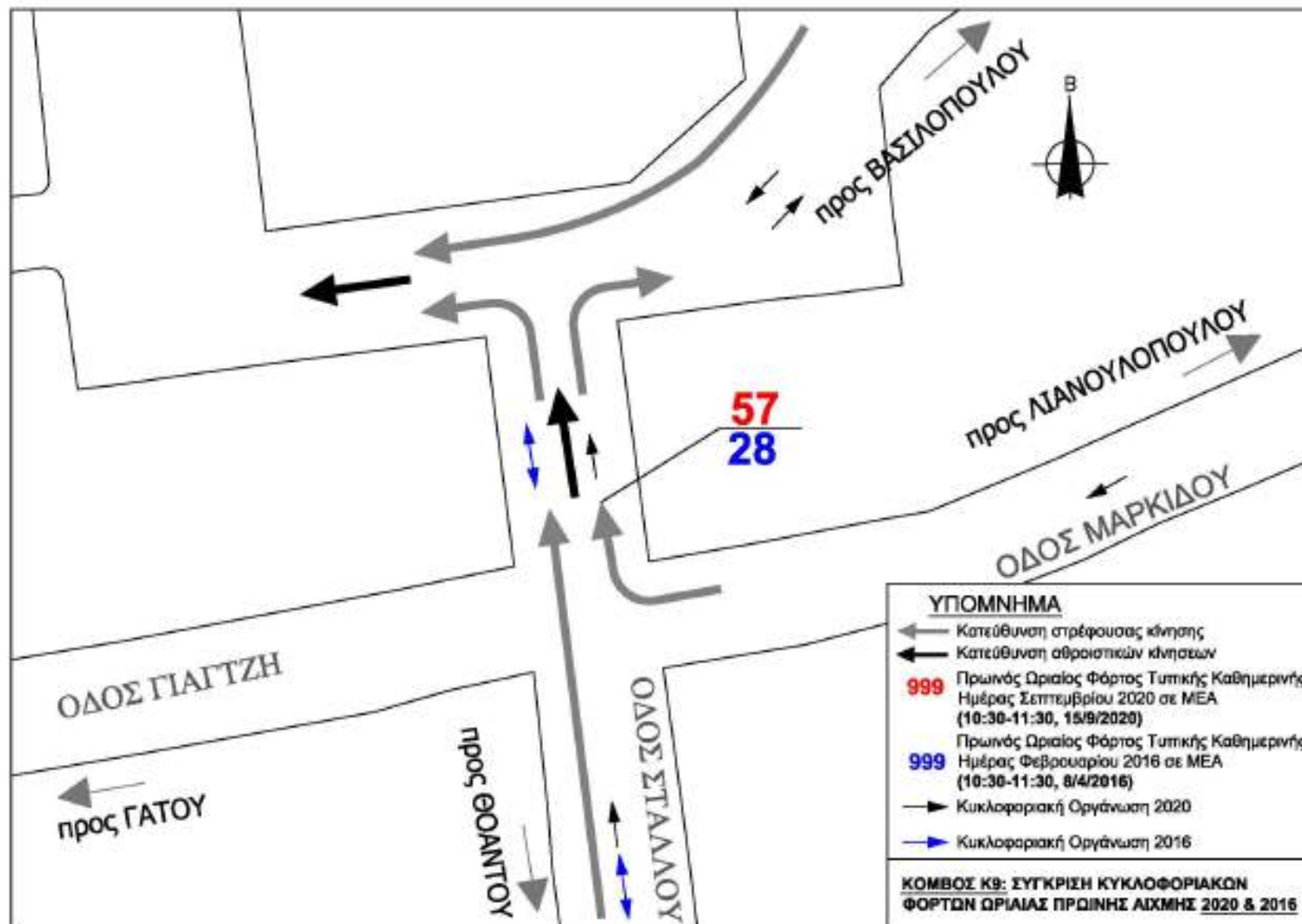
Ομοίως με τον κόμβο Κ7, από την «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας», δεν κατέστη δυνατό να αντιστοιχιστούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων του 2016 με τους κυκλοφοριακούς φόρτους της κάθε κίνησης.

Ωστόσο, η σύγκριση θα γίνει μεταξύ των διαθέσιμων στοιχείων που υπάρχουν.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, η οδός Σταλλού μετατράπηκε από διπλής κατεύθυνσης σε μονής στο οδικό τμήμα από Μητρόπολη έως Θοάντου.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος της δεξιόστροφης κίνησης της οδού Μαρκίδου προς την Σταλλού αυξήθηκε από 29 ΜΕΑ το 2016 στα 57 ΜΕΑ το 2020.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν ήταν εφικτό να συγκριθούν επειδή δεν υπήρχαν αρκετά διαθέσιμα στοιχεία. Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων όπου ήταν εφικτό.



Κόμβος Κ11: Πανουργιά & Φιλόθεου Επ. Σαλώνων

Ημερομηνία: Δευτέρα 11/4/2016, 09:30-10:30 & Τρίτη 15/9/2020, 09:30-10:30

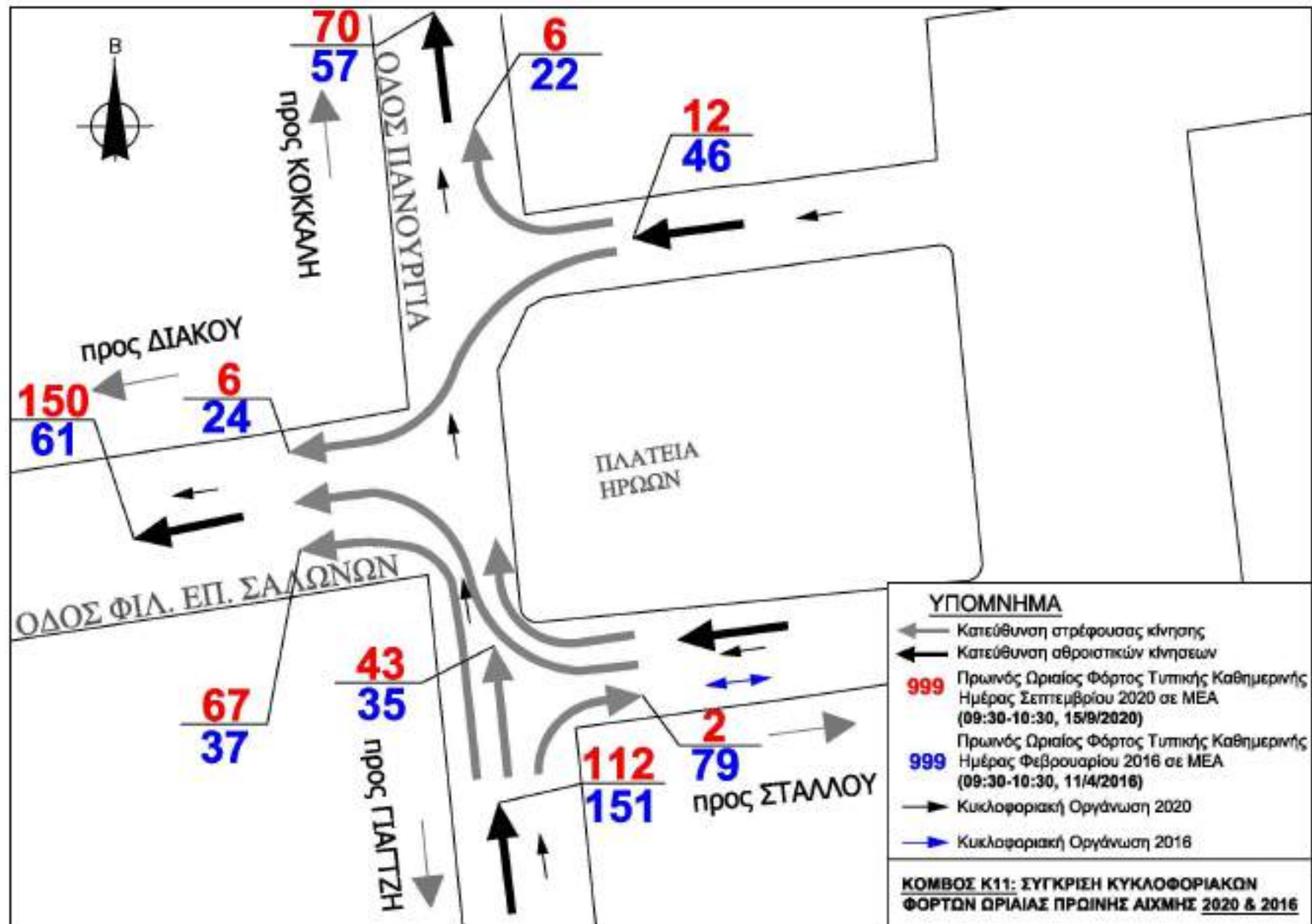
Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Πανουργιά & Φιλόθεου Επ. Σαλώνων γίνεται μεταξύ της Δευτέρας 11 Απριλίου του 2016 το διάστημα 09:30-10:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 09:30-10:30 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, η οδός Πλατεία Ηρώων στη νότια πλευρά μετατράπηκε από διπλής κατεύθυνσης σε μονής, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Φιλόθεου Επ. Σαλώνων, υπερδιπλασιάστηκε από 61 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 150 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020, ενώ ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Πανουργιά στο οδικό τμήμα από Γιαγτζή έως Πλατεία Ηρώων, μειώθηκε από 151 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 112 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020.

Το 2016 ο πρωινός κυκλοφοριακός φόρτος της βόρειας πλευράς της Πλατείας Ησαΐα ήταν 46 ΜΕΑ, ενώ το 2020 μειώθηκε αισθητά σε 12 ΜΕΑ. Σημειώνεται πως η αριστερόστροφη κίνηση προς την οδό Φιλόθεου Επ. Σαλώνων ήταν παράνομη και το 2016 ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος της ήταν τετραπλάσιος σε σχέση με εκείνον του 2020.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν έδειξαν ιδιαίτερη μεταβολή το 2020 σε σύγκριση με το 2016, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σκαρίφημα.



Κόμβος Κ12: Γερογιάννη & Βασιλοπούλου

Ημερομηνία: Δευτέρα 11/4/2016, 09:30 - 10:30 & Τρίτη 15/9/2020, 10:30-11:30

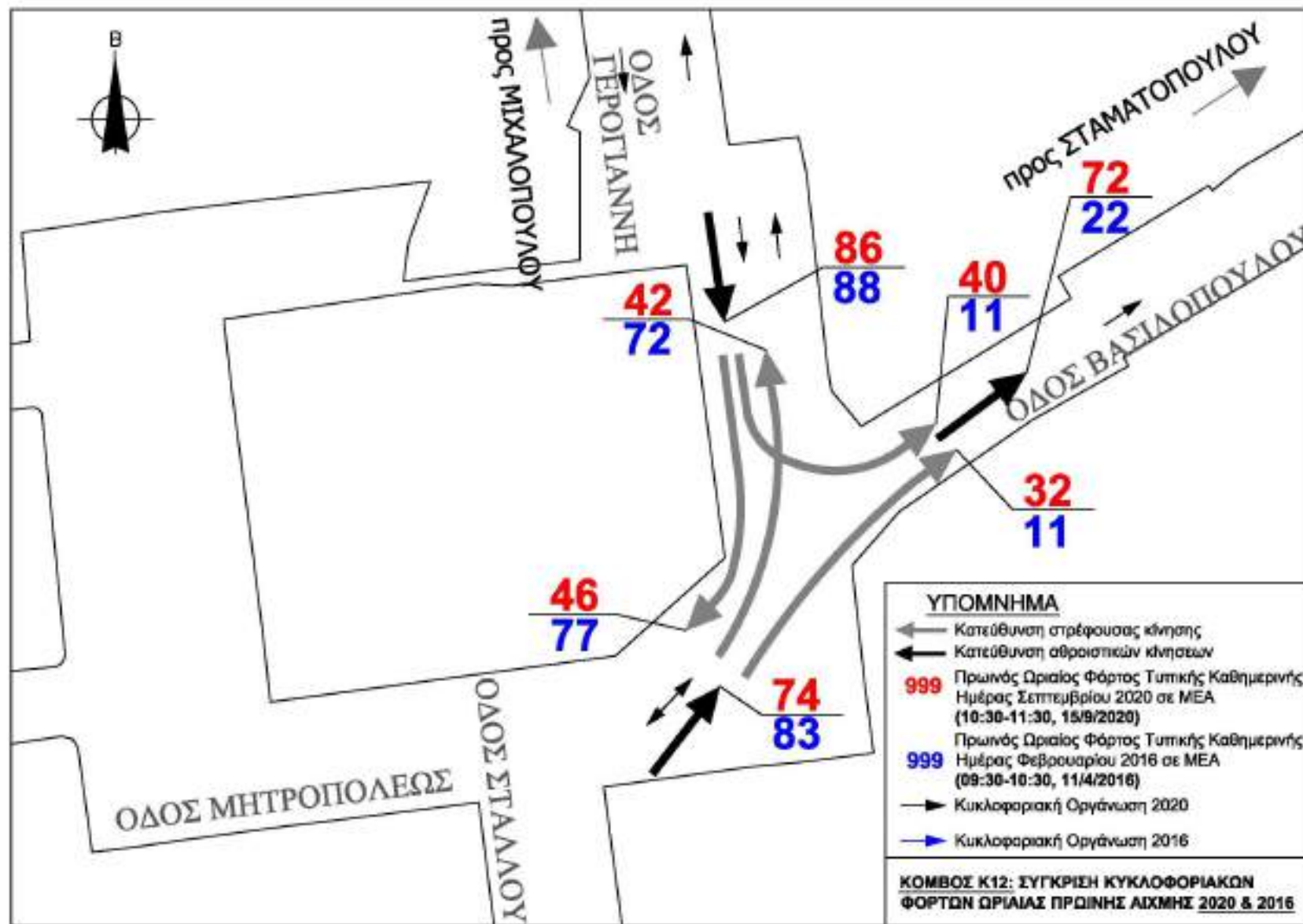
Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Γερογιάννη & Βασιλοπούλου γίνεται μεταξύ της Δευτέρας 11 Απριλίου του 2016 το διάστημα 09:30 - 10:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 10:30-11:30 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, δεν υπήρξε καμία αλλαγή το 2020 σε σχέση με το 2016 στον συγκεκριμένο κόμβο, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Βασιλοπούλου, σχεδόν τριπλασιάστηκε από 22 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 72 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020, ενώ ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Μητροπόλεως στο οδικό τμήμα από Σταλλού έως Βασιλοπούλου, μειώθηκε ελάχιστα από 83 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 74 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων κινήσεων δεν έδειξαν ιδιαίτερη μεταβολή το 2020 σε σύγκριση με το 2016, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σκαρίφημα.

Σημειώνεται πως στην «Κυκλοφοριακή Μελέτη Δημοτικής Κοινότητας Άμφισσας» (Λίγκας, 2016), στο Παράρτημα II, για τον συγκεκριμένο κόμβο, υπάρχουν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων για 1 επιπλέον κίνηση, η οποία όμως δεν απεικονίζεται στο σκαρίφημα και επομένως δεν μπορεί να αντιστοιχιστεί με αυτή που μετρήθηκε.



Κόμβος Κ13: Γάτου & Γιαγτζή

Ημερομηνία: Δευτέρα 11/4/2016, 10:30 - 11:30 & Τρίτη 15/9/2020, 09:00-10:00

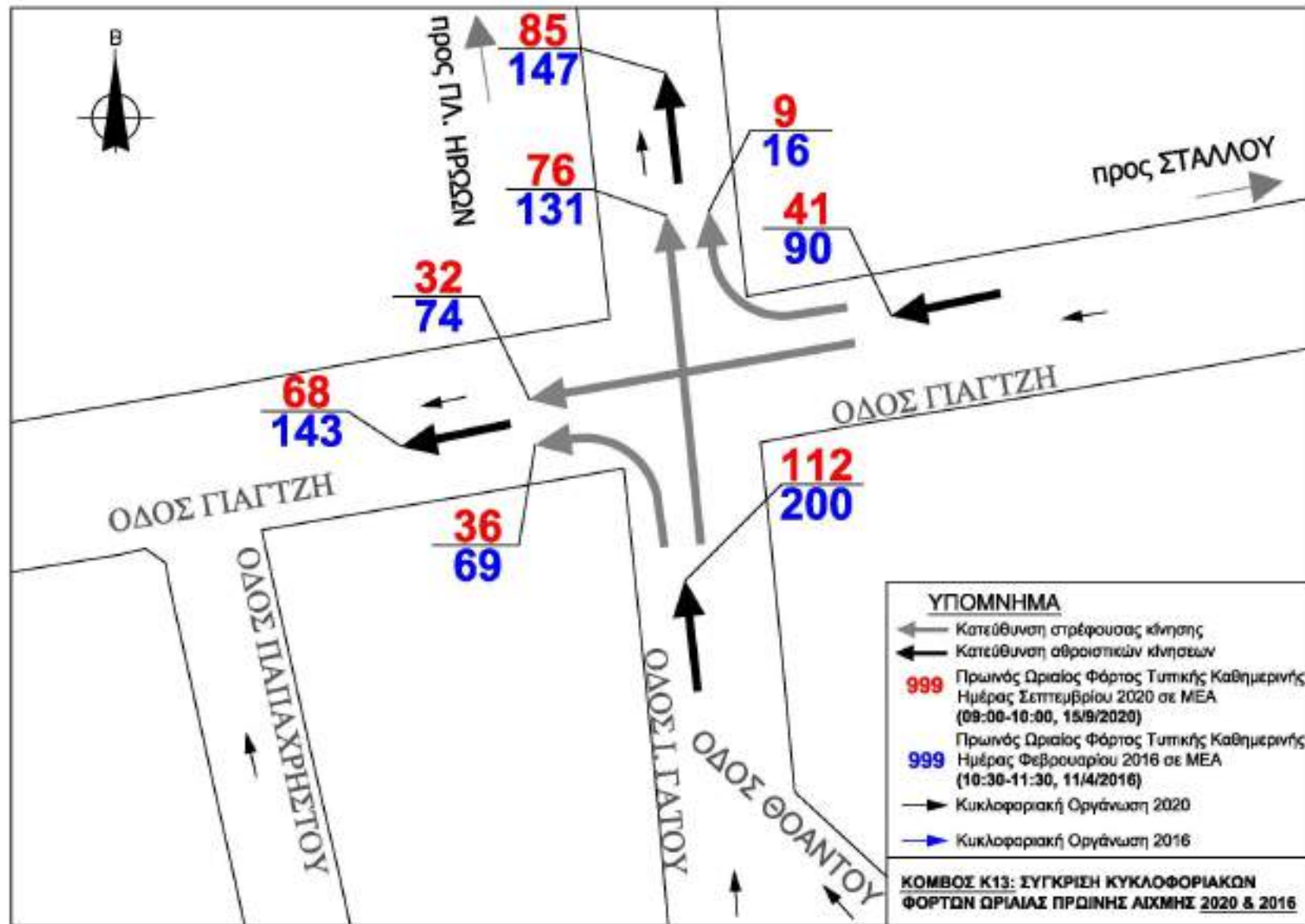
Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Γάτου & Γιαγτζή γίνεται μεταξύ της Δευτέρας 11 Απριλίου του 2016 το διάστημα 10:30 - 11:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 09:00-10:00 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, δεν υπήρξε καμία αλλαγή το 2020 σε σχέση με το 2016 στον συγκεκριμένο κόμβο, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Γάτου, μειώθηκε κατά το ήμισυ από 200 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 112 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020 στο οδικό τμήμα από Θοάντου έως Γιαγτζή, όπως και στο οδικό τμήμα από Γιαγτζή έως Πλατεία Ηρώων από 147 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 85 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020.

Παρόμοια μείωση σημειώθηκε στον κυκλοφοριακό φόρτο των αθροιστικών κινήσεων της οδού Γιαγτζή και στα δύο οδικά τμήματα του συγκεκριμένου κόμβου.

Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται σχηματικά η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων της κάθε κίνησης του 2016 με του 2020.



Κόμβος Κ15: Αθανασοπούλου & Φρουρίου

Ημερομηνία: Παρασκευή 12/2/2016, 08:30 - 09:30 & Τρίτη 15/9/2020, 10:00 - 11:00

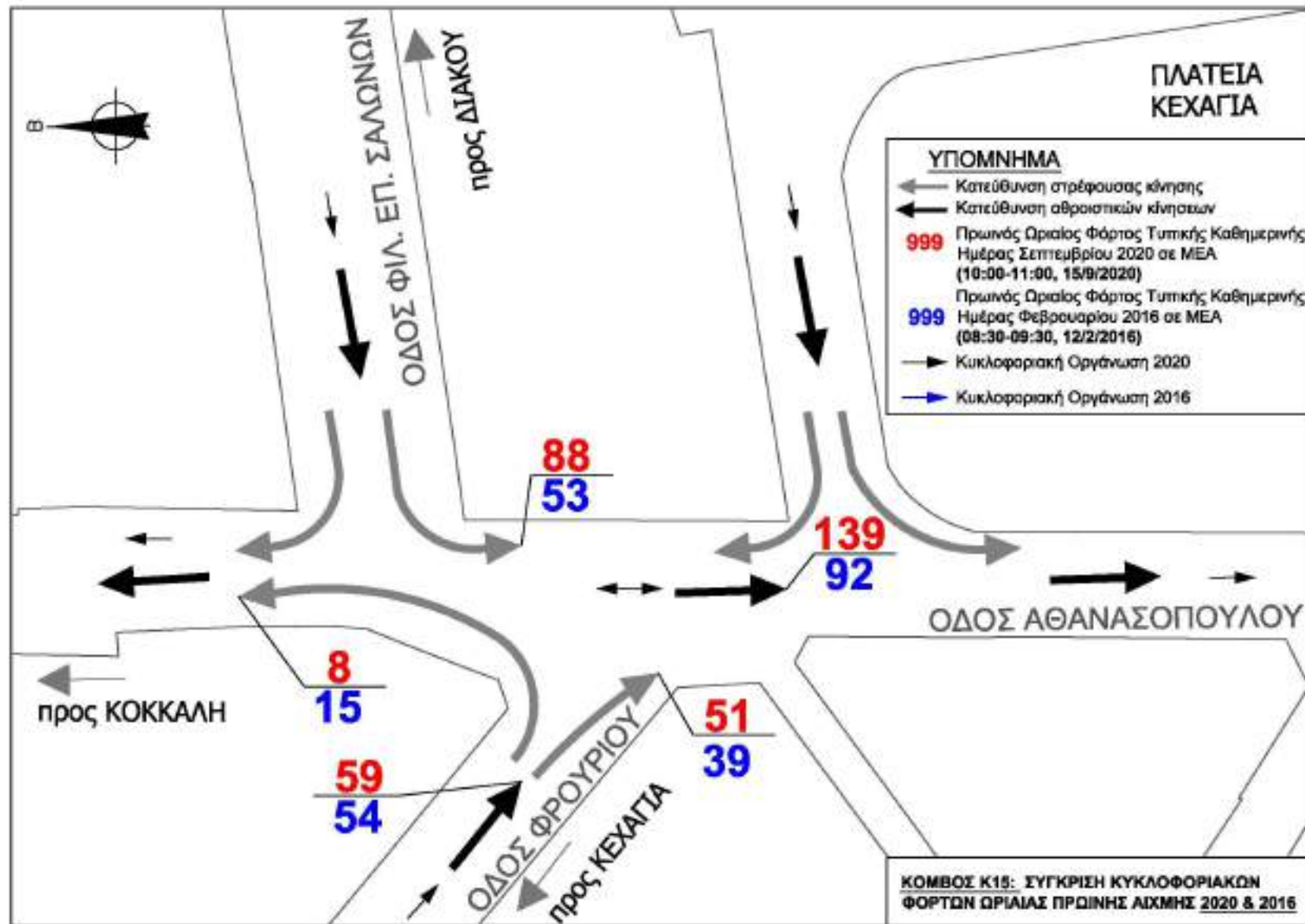
Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Γάτου & Γιαγτζή γίνεται μεταξύ της Παρασκευής 12 Φεβρουαρίου του 2016 το διάστημα 08:30 - 09:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 10:00 - 11:00 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, δεν υπήρξε καμία αλλαγή το 2020 σε σχέση με το 2016 στον συγκεκριμένο κόμβο, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Φρουρίου, παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος με 54 ΜΕΑ τον Φεβρουάριο του 2016 στα 59 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020 στο οδικό τμήμα από Κεχαγιά έως Αθανασοπούλου.

Αισθητή αύξηση, κατά 50% περίπου, σημειώθηκε στον κυκλοφοριακό φόρτο των αθροιστικών κινήσεων της οδού Αθανασοπούλου από 92 ΜΕΑ το 2016 σε 139 ΜΕΑ το 2020.

Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται σχηματικά η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων της κάθε κίνησης του 2016 με του 2020.



Κόμβος Κ19: Κορδώνη & Γάτου

Ημερομηνία: Πέμπτη 7/4/2016, 09:30 - 10:30 & Τρίτη 15/9/2020, 11:00 - 12:00

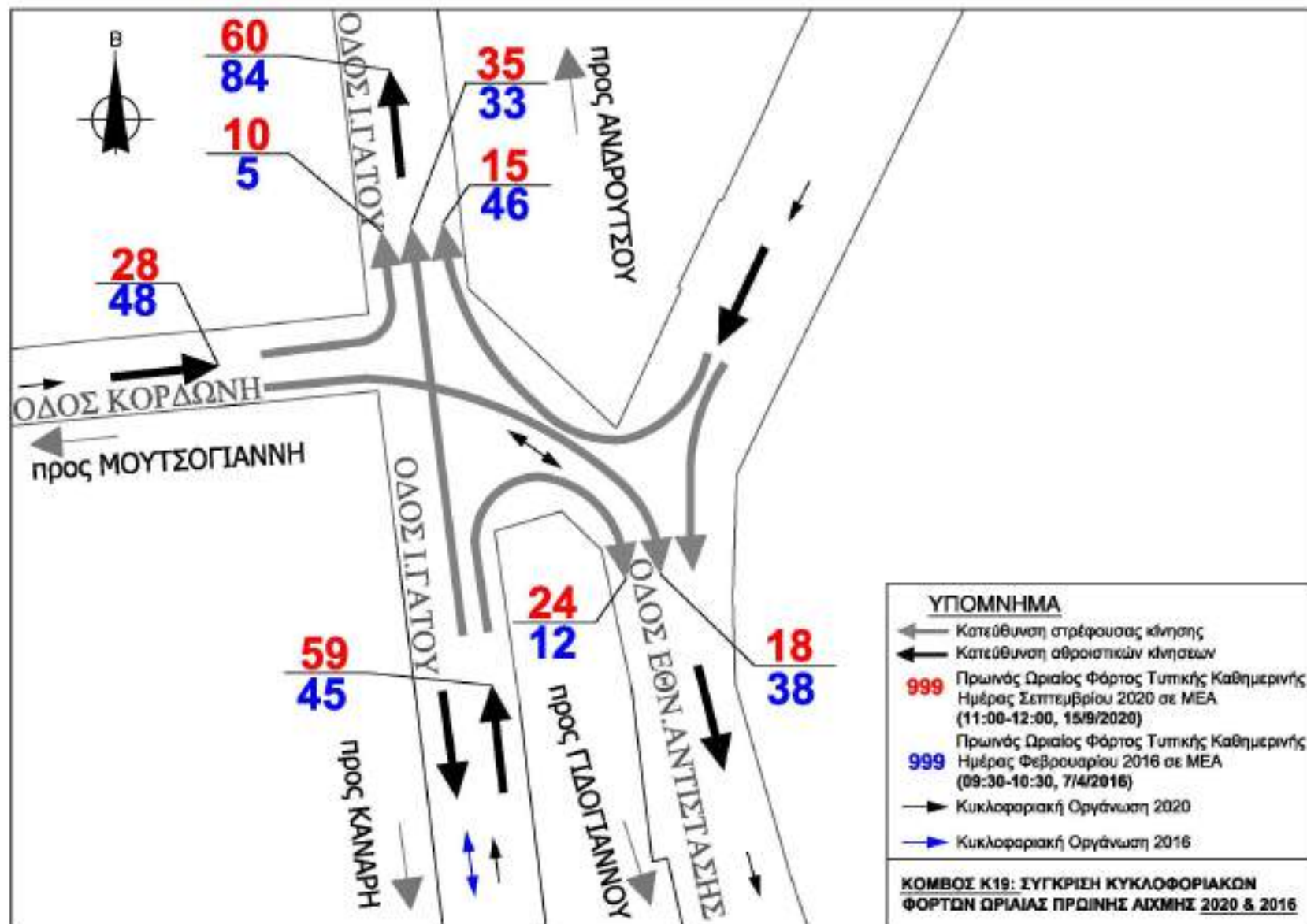
Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση των οδών Κορδώνη & Γάτου γίνεται μεταξύ της Πέμπτης 7 Απριλίου του 2016 το διάστημα 09:30 - 10:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 11:00 - 12:00 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, η οδός Γάτου, στο οδικό τμήμα από Κορδώνη έως Κανάρη, μετατράπηκε από διπλής κατεύθυνσης σε μονής, το 2020 σε σχέση με το 2016, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Γάτου στο οδικό τμήμα από Κορδώνη έως Εθν. Αντίστασης, μειώθηκε από 84 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 60 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020, όπως και ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων της οδού Κορδώνη στο οδικό τμήμα από Μουτσογιάννη έως Γάτου, που μειώθηκε από 48 ΜΕΑ τον Απρίλιο του 2016 στα 28 ΜΕΑ το Σεπτέμβριο του 2020.

Μικρή αύξηση, σημειώθηκε στον κυκλοφοριακό φόρτο των αθροιστικών κινήσεων της οδού Γάτου από 45 ΜΕΑ το 2016 σε 59 ΜΕΑ το 2020.

Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται σχηματικά η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων της κάθε κίνησης του 2016 με του 2020.



Κόμβος K23: Πλατεία Ησαΐα & Παύλου Μπακογιάννη

Ημερομηνία: Παρασκευή 8/4/2016, 10:30 - 11:30 & Τρίτη 15/9/2020, 10:00 - 11:00

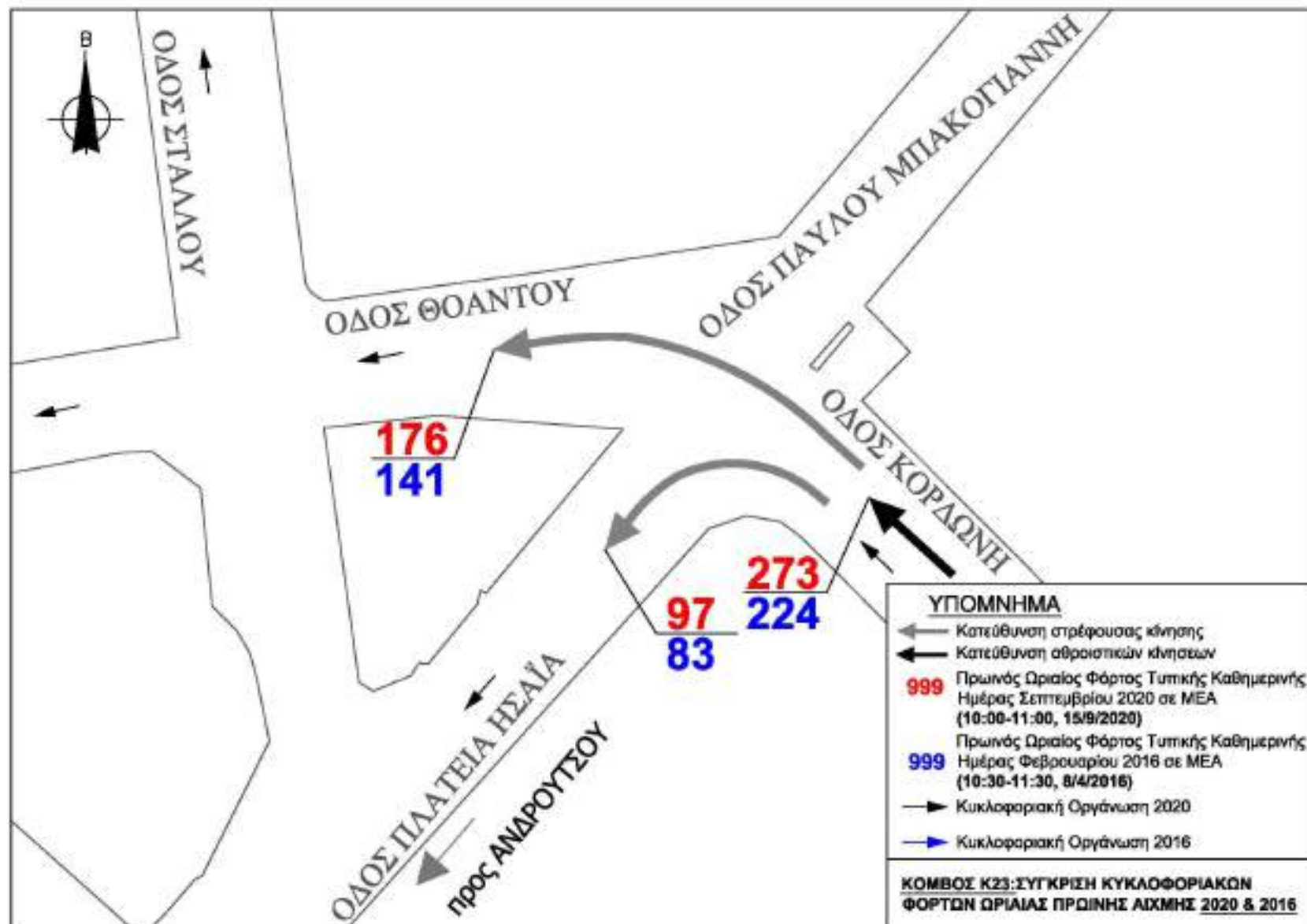
Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση Πλατεία Ησαΐα & Παύλου Μπακογιάννη γίνεται μεταξύ της Παρασκευής 8 Απριλίου του 2016 το διάστημα 10:30 - 11:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 10:00 - 11:00 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, δεν υπήρξε καμία αλλαγή το 2020 σε σχέση με το 2016 στον συγκεκριμένο κόμβο, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Κορδώνη, στη Βορειοανατολική πλευρά της πλατείας Ησαΐα ήταν 224 ΜΕΑ το 2016, ενώ το 2020 ήταν 273 ΜΕΑ.

Πιο αναλυτικά, στην οδό Πλατεία Ησαΐα, στη Βορειοδυτική πλευρά της πλατείας, ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος αυξήθηκε από 83 ΜΕΑ το 2016 σε 97 ΜΕΑ, όπως και στην οδό Θοάντου, στο οδικό τμήμα από Παύλου Μπακογιάννη έως Σταλλού, που από 141 ΜΕΑ το 2016 ανέβηκε στα 176 ΜΕΑ το 2020.

Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται σχηματικά η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων της κάθε κίνησης του 2016 με του 2020.



Κόμβος K25: Κοττορού & Δημητρά

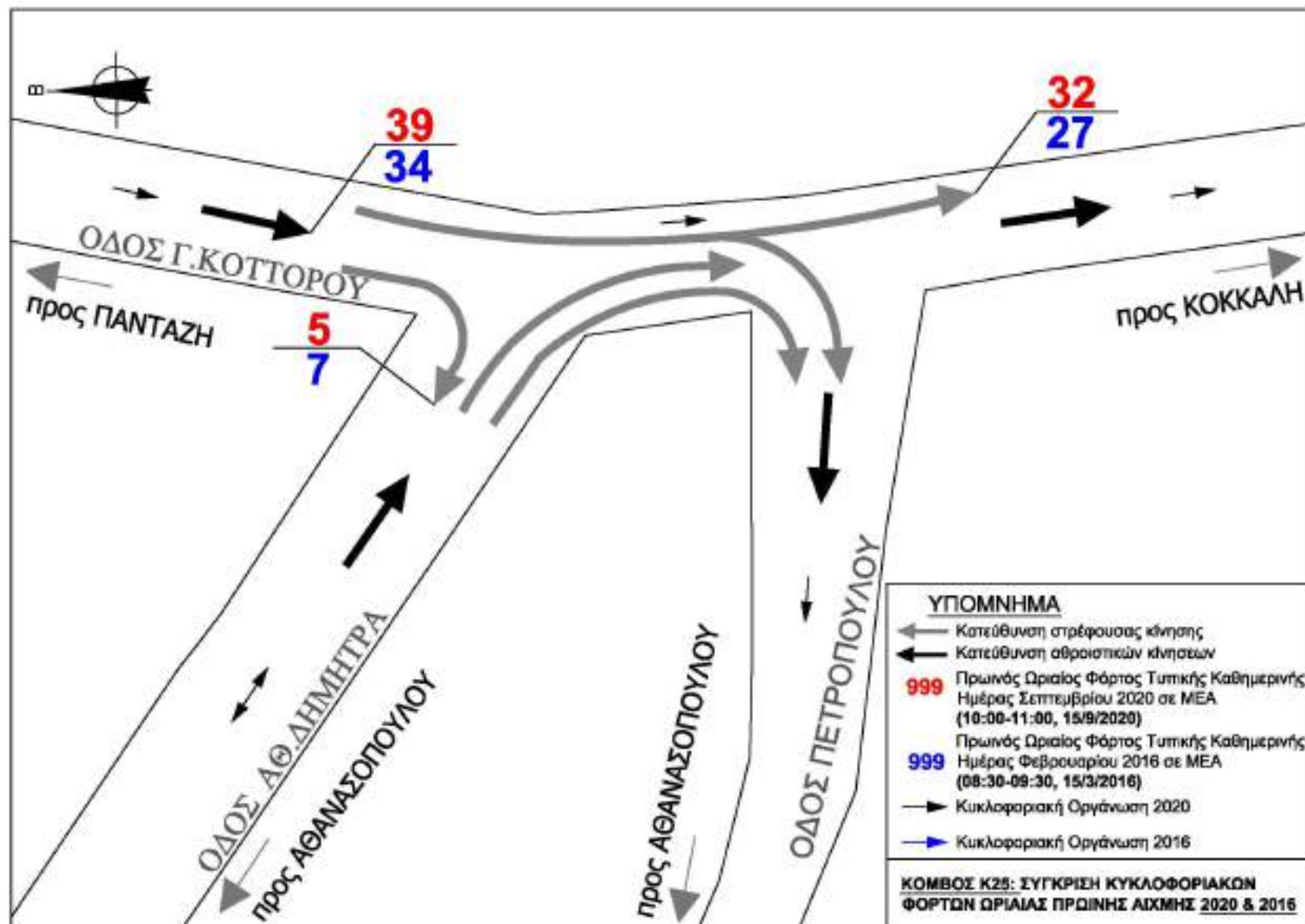
Ημερομηνία: Τρίτη 15/3/2016, 08:30 - 09:30 & Τρίτη 15/9/2020, 10:00 - 11:00

Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων για τη διασταύρωση Κοττορού & Δημητρά γίνεται μεταξύ της Τρίτης 15 Μαρτίου του 2016 το διάστημα 08:30 - 09:30 και της Τρίτης 15 Σεπτεμβρίου 2020 το διάστημα 10:00 - 11:00 και παρουσιάζεται παρακάτω.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση, δεν υπήρξε καμία αλλαγή το 2020 σε σχέση με το 2016 στον συγκεκριμένο κόμβο, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο σκαρίφημα.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος των αθροιστικών κινήσεων στην οδό Κοττορού, στο οδικό τμήμα από Πανταζή έως Δημητρά ήταν 34 ΜΕΑ το 2016 και 39 το 2020, δηλαδή περίπου στα ίδια επίπεδα.

Στο παρακάτω σκαρίφημα φαίνεται σχηματικά η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων της κάθε κίνησης του 2016 με του 2020, από τα διαθέσιμα στοιχεία που υπήρχαν.



4.5 Υπεραστική & Αστική Συγκοινωνία

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του ΚΤΕΛ Φωκίδας, τα δρομολόγια που εξυπηρετούνται είναι τα εξής:

Άμφισσα - Αθήνα - Άμφισσα

Άμφισσα - Θεσσαλονίκη - Άμφισσα

Άμφισσα - Ιτέα - Ναύπακτος - Ιτέα - Άμφισσα

Άμφισσα - Πάτρα - Άμφισσα

Άμφισσα - Ιτέα - Κίρρα - Αγιάνης - Άμφισσα

Άμφισσα - Δελφοί - Άμφισσα

Άμφισσα - Αράχωβα - Άμφισσα

Άμφισσα - Λιδωρίκι - Άμφισσα

Από τον Δεκέμβριο του 2017 λειτουργεί ο Νέος Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων της ΚΤΕΛ Ν. Φωκίδας Α.Ε. Η συνολική έκταση του οικοπέδου είναι 1.549 m². Το συγκρότημα του Σταθμού απαρτίζεται από τρία κτίρια, όπου στεγάζονται το εκδοτήριο εισιτηρίων, η αίθουσα αναμονής κοινού, τα γραφεία της διοίκησης και των υπηρεσιών της Εταιρείας, το τουριστικό γραφείο της θυγατρικής εταιρείας του ΚΤΕΛ, οι ρεμίζες για τη στάθμευση των λεωφορείων για την επιβίβαση και αποβίβαση του επιβατικού κοινού, καθώς επίσης και οι εγκαταστάσεις διαχείρισης καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των λεωφορείων.

Αστική συγκοινωνία

Τα δρομολόγια που ισχύουν από 14/09/2020 είναι:

Άμφισσα - Ιτέα - Δελφοί - Αθήνα: 2 ή 3 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 05.00, 10.30, 15.30, 17.30 - Δευτέρα έως Κυριακή)

Αθήνα - Δελφοί - Ιτέα - Άμφισσα: 2 ή 3 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 07.30, 10.30, 15.30, 17.30 - Δευτέρα έως Κυριακή)

Λιδωρίκι - Άμφισσα - Αθήνα: 1 ή 2 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 09.00, 16.00 - Δευτέρα έως Παρασκευή & Κυριακή)

Άμφισσα - Λιδωρίκι: 1 ή 2 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 11.30, 14.15 - Δευτέρα έως Παρασκευή & Κυριακή)

Άμφισσα - Λαμία: 1 ή 2 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 07.15, 11.00, 16.00 - Δευτέρα, Τετάρτη, Πέμπτη, Παρασκευή & Κυριακή)

Λαμία - Άμφισσα: 1 ή 2 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 12.30, 19.00 – Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Παρασκευή & Κυριακή)

Άμφισσα - Λαμία - Λάρισα - Θεσσαλονίκη: 1 δρομολόγιο (ώρες 11.00, 16.00 – Δευτέρα, Πέμπτη, Παρασκευή & Κυριακή)

Θεσσαλονίκη - Λάρισα - Λαμία - Άμφισσα: 1 δρομολόγιο (ώρα 15.15 – Δευτέρα, Τρίτη, Παρασκευή & Κυριακή)

Άμφισσα - Πάτρα: 1 ή 2 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 06.00, 14.00, 18.15 – Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή & Κυριακή)

Πάτρα - Άμφισσα: 1 ή 2 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 12.40, 18.10 – Δευτέρα, Τετάρτη & Παρασκευή)

Άμφισσα - Ιτέα - Γαλαξίδι - Ερατεινή - Αγ. Νικόλαος - Σπηλιά - Γλυφάδα - Παρ. Σεργούλας - Μαραθιάς - Ναύπακτος: 1 έως 3 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 06.00, 14.00, 18.15, 20.00 - Δευτέρα έως Κυριακή)

Ναύπακτος - Μαραθιάς - Παρ. Σεργούλας - Γλυφάδα - Σπηλιά - Αγ. Νικόλαος - Ερατεινή - Γαλαξίδι - Ιτέα - Άμφισσα: 1 έως 3 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 08.45, 13.30, 19.00 - Δευτέρα έως Κυριακή)

Δ. Τολοφώνας - Ερατεινή - Γαλαξίδι - Ιτέα - Άμφισσα: 1 δρομολόγιο (ώρα 07.00 – Δευτέρα έως Παρασκευή)

Άμφισσα - Ιτέα - Χρισσό - Δελφοί: 1 δρομολόγιο (ώρα 07.00 – Δευτέρα έως Παρασκευή)

Δελφοί - Χρισσό - Άμφισσα - Ιτέα: 1 δρομολόγιο (ώρα 08.30 – Δευτέρα έως Παρασκευή)

Δελφοί - Χρισσό - Ιτέα - Άμφισσα: 1 δρομολόγιο (ώρα 15.15 – Δευτέρα έως Παρασκευή)

Άμφισσα - Ιτέα - Τροκαντερό - Κίρρα (Αγιάννης): 3 έως 6 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 07.00, 09.00, 13.00, 15.00, 17.00, 20.00 – Δευτέρα έως Κυριακή). Το δρομολόγιο των 13.00' διέρχεται από το Σερνικάκι.

Άμφισσα - Ιτέα: 1 δρομολόγιο (ώρα 14.00 - Δευτέρα έως Παρασκευή)

Κίρρα (Αγιάννης) - Ιτέα - Τροκαντερό - Άμφισσα: 3 έως 7 δρομολόγια αναλόγως την ημέρα (ώρες 06.55, 08.00, 09.35, 13.35, 15.35, 17.35, 20.40 – Δευτέρα έως Κυριακή). Από Ιτέα προς Άμφισσα εκτελείται δρομολόγιο 10.40' από Δευτέρα έως Σάββατο.

4.6 Τροχαία Συμβάντα (Ατυχήματα)

Από το σχετικό αρχείο της Τροχαίας Άμφισσας-Δελφών, συλλέχθηκαν στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων για τη Δημοτική Ενότητα Άμφισσας για τη χρονική περίοδο από 01/01/2014 έως 31/12/2019. Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση των στοιχείων των τροχαίων ατυχημάτων. Τα στοιχεία των ατυχημάτων περιείχαν πληροφορία σχετικά με την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του ατυχήματος, καθώς και τον αριθμό των τραυματισμών (εφόσον υπήρχαν). Επίσης, τα καταγεγραμμένα ατυχήματα έχουν διακριθεί σε τρεις κατηγορίες:

- Μεταξύ κινούμενων οχημάτων (Κ-Κ)
- Μεταξύ κινούμενων οχημάτων και πεζών (Κ-Π)
- Μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου οχήματος (Κ-Σ)

Ωστόσο, σημειώνεται ότι δεν σημειώθηκαν ατυχήματα στα οποία εμπλεκόταν πεζός ή υπήρχαν θάνατοι. Ο αναλυτικός πίνακας των τροχαίων ατυχημάτων -βάσει των στοιχείων της Τροχαίας Άμφισσας-, παρουσιάζεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV «ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ».

Για την προαναφερόμενη χρονική περίοδο, στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας, καταγράφηκαν συνολικά 241 ατυχήματα. Από τα παραπάνω ατυχήματα, τα 192 αφορούσαν ατυχήματα μεταξύ κινούμενων οχημάτων, ενώ τα 49 ατυχήματα μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου οχήματος. Για τα έτη 2014-2019, το σύνολο των ατυχημάτων με τραυματισμό ήταν 22 με συνολικά 25 ελαφρά τραυματισμένους.

Τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα καταγράφηκαν σε κόμβους του οδικού δικτύου της πόλης της Άμφισσας με χαρακτηριστικά παραδείγματα τους κόμβους Λ. Σαλώνων & Γιδογιάννου, Γιαγτζή & Κοττορού, Γκελεστάθη & Τσίγκα, και Ρήγα Κοντορήγα & Εθνικής Αντίστασης.

Στο ακόλουθο Διάγραμμα 4.1, παρουσιάζεται η εξέλιξη του αριθμού των ατυχημάτων για τα έτη 2014-2019.

Διάγραμμα 4.1: Σύνολο τροχαίων ατυχημάτων ανά έτος



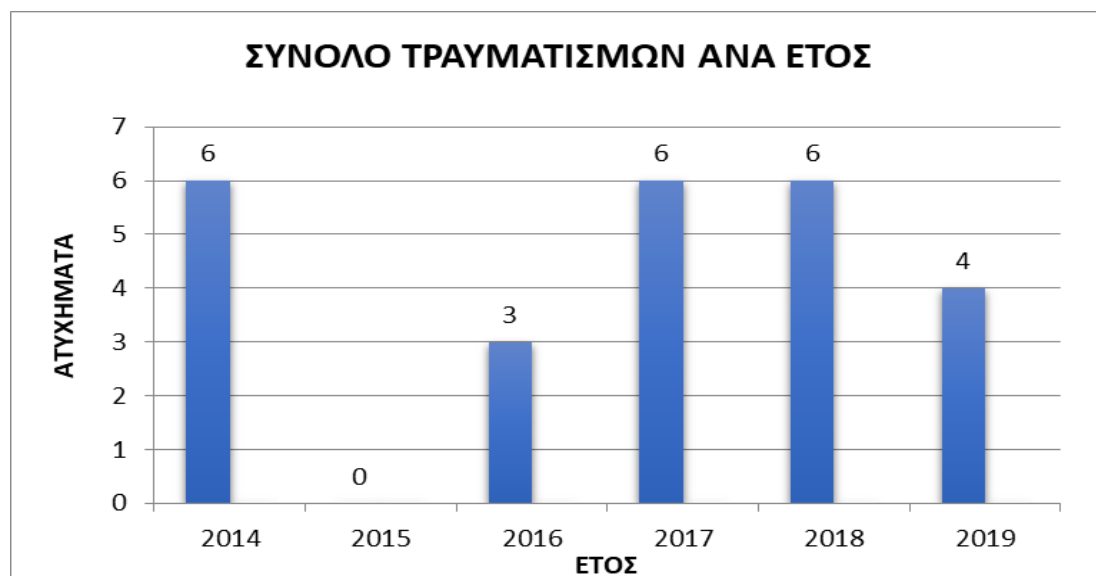
Στον Πίνακα 4.2 παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός τροχαίων ατυχημάτων και η ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού αυτού ανά έτος. Παρατηρείται, μια μικρή αύξηση της τάξης του 5,00% στο σύνολο των ατυχημάτων το 2015 συγκριτικά με το 2014, ενώ ακολούθως, το 2016 σε σχέση με το 2015, παρατηρείται αισθητή μείωση κατά 21,43%. Ωστόσο, ο αριθμός των ατυχημάτων που καταγράφηκαν το έτος 2017 αυξήθηκε σημαντικά και συγκεκριμένα παρατηρήθηκε αύξηση του συνόλου των ατυχημάτων κατά 75,76% σε σχέση με το 2016. Τα έτη που ακολούθησαν, σημειώθηκε μείωση του συνόλου των τροχαίων ατυχημάτων κατά 31,03% το 2018 και κατά 30% το 2019.

Πίνακας 4.2: Τροχαία ατυχήματα ανά έτος και ετήσια ποσοστιαία μεταβολή (%)

ΣΥΝΟΛΟ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ					
2014	2015	2016	2017	2018	2019
40	42	33	58	40	28
ΕΤΗΣΙΑ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ % ΑΝΑ ΕΤΟΣ					
2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	
+5,00%	-21,43%	+75,76%	-31,03%	-30,00%	

Σχετικά με τους τραυματίες, οι οποίοι ήταν όλοι ελαφρά τραυματίες, από τα τροχαία ατυχήματα που καταγράφηκαν παρατηρείται ότι τα έτη 2014, 2017 και 2018 ο αριθμός αυτών ήταν 6. Το 2015 δεν καταγράφηκαν ατυχήματα με τραυματίες, ενώ το 2016 και το 2019 ο αριθμός των τραυματιών ήταν 3 και 4 αντίστοιχα. Τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 4.2.

Διάγραμμα 4.2: Σύνολο τραυματισμών ανά έτος



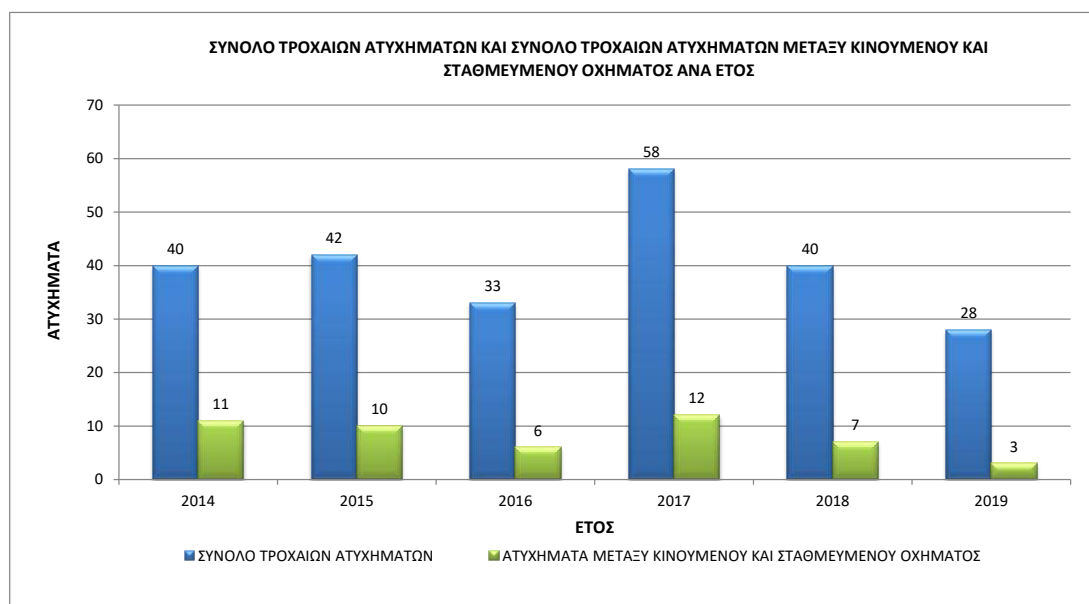
Σημαντικό στοιχείο που προέκυψε από την ανάλυση ήταν το ποσοστό των τροχαίων ατυχημάτων μεταξύ κινούμενων οχημάτων και μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου

οχήματος. Συνολικά, για τα έτη 2014-2019, το 79,67% των τροχαίων ατυχημάτων αφορούσε ατυχήματα μεταξύ κινούμενων οχημάτων, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό αφορούσε ατυχήματα μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου οχήματος. Περισσότερα στοιχεία παρουσιάζονται συνοπτικά στον επόμενο Πίνακα 4.3 και στο σχετικό Διάγραμμα 4.3.

Πίνακας 4.3: Τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενο πεζό ανά έτος και ετήσια ποσοστιαία μεταβολή (%)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ΣΥΝΟΛΟ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	40	42	33	58	40	28
ΜΕΤΑΞΥ ΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	29	32	27	46	33	25
(& Ποσοστιαία κατανομή)	72.50%	76.19%	81.82%	79.31%	82.50%	89.29%
ΜΕΤΑΞΥ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	11	10	6	12	7	3
(& Ποσοστιαία κατανομή)	27.50%	23.81%	18.18%	20.69%	17.50%	10.71%

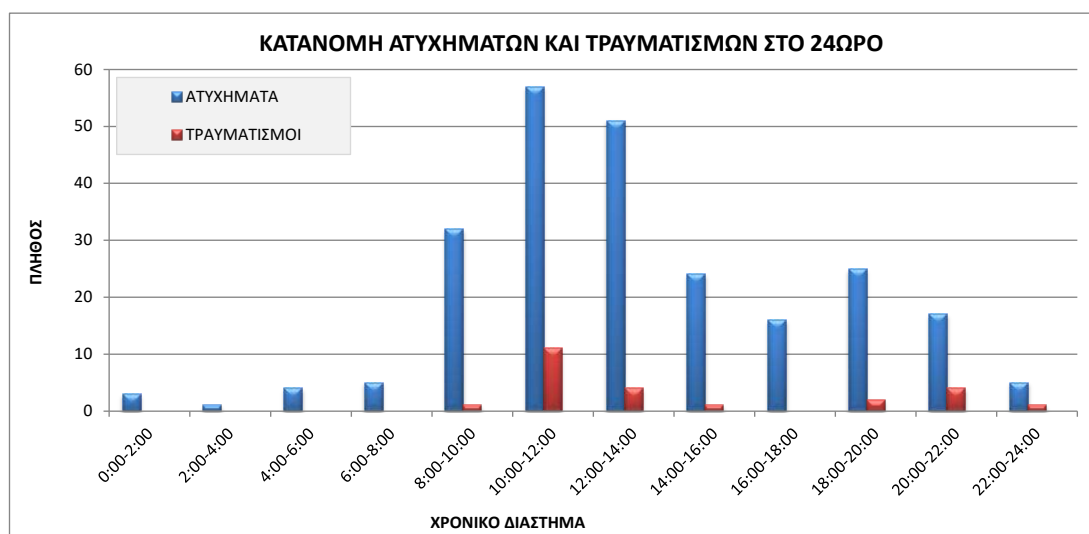
Διάγραμμα 4.3: Κατανομή τροχαίων ατυχημάτων συνολικά και μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου οχήματος ανά έτος



Είναι φανερό ότι η συντριπτική πλειοψηφία του συνόλου των ατυχημάτων για κάθε έτος αφορά ατυχήματα μεταξύ κινούμενων οχημάτων. Σε κάθε έτος το ποσοστό των ατυχημάτων μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου οχήματος ήταν σταθερά κάτω από 25%, εκτός από το 2014, όπου ήταν 27,5%.

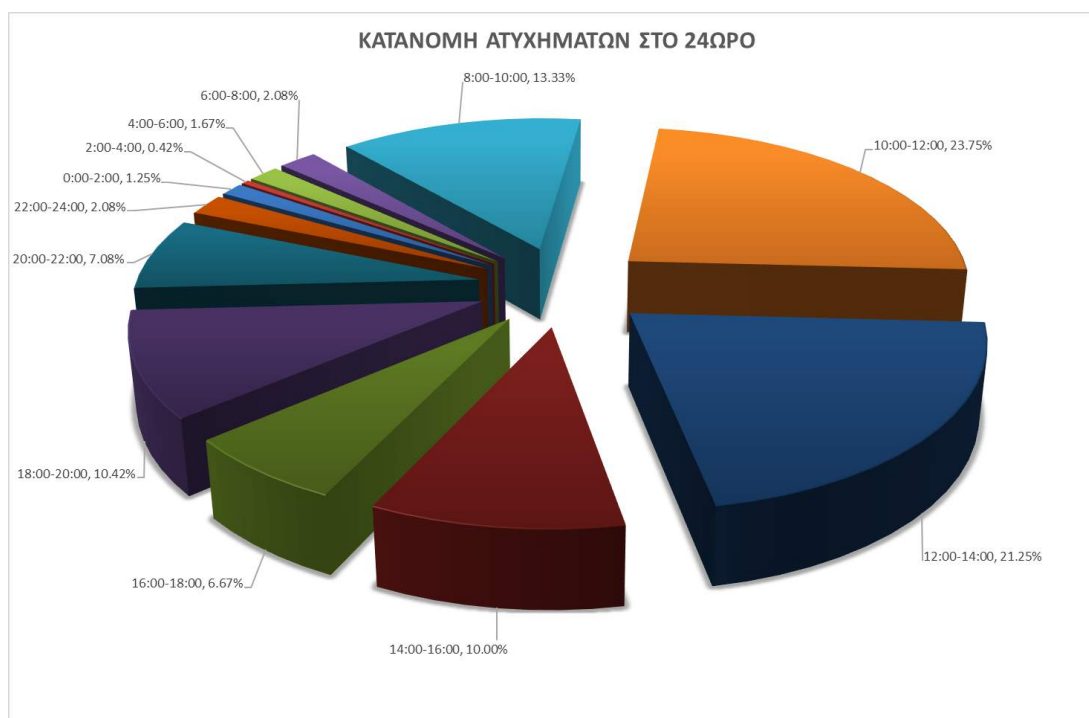
Σχετικά με την κατανομή των ατυχημάτων στη διάρκεια της ημέρας (24ώρου), επισημαίνεται ότι τα περισσότερα ατυχήματα καταγράφονται στα χρονικά διαστήματα 08:00-10:00, 10:00-12:00, 12:00-14:00, 14:00-16:00 και 18:00-20:00 (Διάγραμμα 4.4).

Διάγραμμα 4.4: Κατανομή ατυχημάτων και τραυματισμών στο 24ωρο



Ακολουθούν τα διαγράμματα για τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς στη διάρκεια της μέρας (Διαγράμματα 4.5, 4.6). Τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα συμβαίνουν στα χρονικά διαστήματα 10:00-12:00 και 12:00-14:00. Το 46% των τραυματισμών σημειώνεται στο χρονικό διάστημα 10:00-12:00, ενώ τα χρονικά διαστήματα 12:00-14:00 και 20:00-22:00 σημειώνεται το 17% των τραυματισμών σε κάθε χρονικό διάστημα.

Διάγραμμα 4.5: Κατανομή ατυχημάτων στο 24ωρο



Διάγραμμα 4.6: Κατανομή τραυματισμών στο 24ωρο

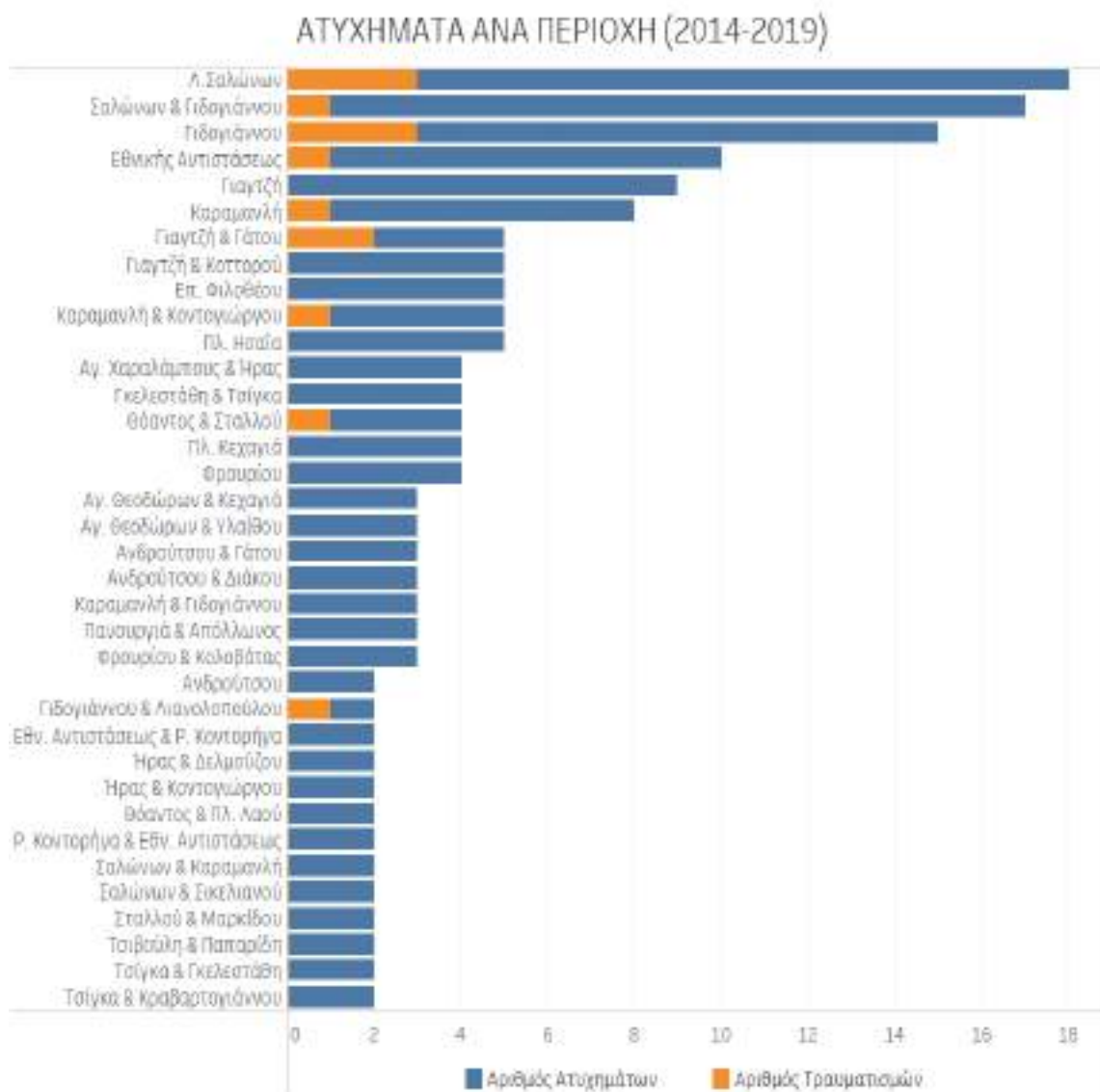


Τα οδικά τμήματα στα οποία παρουσιάζονται τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα είναι εκείνα επί της Λ. Σαλώνων, της Γιδογιάννου, της Εθν. Αντίστασης, της Γιαγτζή και της Λ. Κ. Καραμανλή. Οι παραπάνω αποτελούν σημαντικούς οδικούς άξονες της πόλης της Άμφισσας και παρουσιάζουν -για τα δεδομένα της Άμφισσας- υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Οι περιοχές στις οποίες καταγράφηκαν τα περισσότερα ατυχήματα εντός της Δ.Ε Άμφισσας φαίνονται στο Διάγραμμα 4.7 που ακολουθεί.

Παρατηρείται ότι τα περισσότερα ατυχήματα καταγράφηκαν στις παρακάτω περιοχές της Δ.Ε Άμφισσας:

- Επί της Λ. Σαλώνων: 18 ατυχήματα με 3 τραυματισμούς
- Επί της Γιδογιάννου: 15 ατυχήματα με 3 τραυματισμούς
- Κόμβος Λ. Σαλώνων & Γιδογιάννου: 17 ατυχήματα με 1 τραυματισμό

Διάγραμμα 4.7: Αριθμός ατυχημάτων και τραυματισμών ανά περιοχή για τα έτη 2014-2019



ΧΑΡΤΗΣ Χ.2.1 «ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014-2019»

ΧΑΡΤΗΣ Χ.2.2 «ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014-2019»

5 ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΩΝ

5.1 Πολιτική Εφαρμογής Μέτρων

5.1.1 Εισαγωγή

Οι μεταφορές, ως αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής ζωής, συναρτώνται άμεσα με όλες τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον οικιστικό χώρο.

Έως τα μέσα της δεκαετίας του '80, η αντίληψη που επικρατούσε ήταν ότι για να λυθούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα, έπρεπε να αυξάνουμε συνεχώς το οδικό δίκτυο και στη συνέχεια να παρέχουμε την υποδομή για να ικανοποιήσουμε τις ανάγκες σε στάθμευση. Σήμερα έχει γίνει κατανοητό ότι, με τη συνεχή διόγκωση των κέντρων και την ταυτόχρονη διερεύνηση των δραστηριοτήτων που εντείνουν τα προβλήματα των μεταφορικών συστημάτων στα αστικά κέντρα, η αναπαραγωγή αυτής της κατάστασης δεν είναι πλέον εφικτή.

Αυτό βεβαίως δε σημαίνει ότι έχει εκλείψει η ανάγκη δημιουργίας πρόσθετης υποδομής, ιδίως σε περιοχές με εμφανή υστέρηση ανάπτυξης.

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται μια συνοπτική παρουσίαση των πλέον κοινών και ευρύτερα εφαρμοσμένων μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας, με πρόβλεψη για κατασκευή έργων υποδομής μικρής μόνο κλίμακας. Παράλληλα, διατυπώνονται συγκεκριμένες θέσεις και προτάσεις της ομάδας έργου για εφαρμογή στην περιοχή παρέμβασης, όπως προκύπτουν από την καταγραφή και ανάλυση των χαρακτηριστικών της.

5.1.2 Βασικές Αρχές αντιμετώπισης κυκλοφοριακών προβλημάτων Δήμου

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα –αν όχι το σημαντικότερο– πρόβλημα που αντιμετωπίζει μια σύγχρονη πόλη/ οικισμός.

Τα επιμέρους προβλήματα που το συνθέτουν είναι η ίδια η κυκλοφορία –τοπική ή υπερτοπική διερχόμενη–, η στάθμευση, η συγκοινωνία και η επιβάρυνση του περιβάλλοντος, φυσικού και δομημένου. Είναι λοιπόν φανερό η ανάγκη, για τον καθορισμό ενός συγκεκριμένου πλαισίου πολιτικής για τις μεταφορές, που θα καθοδηγήσει ένα πρόγραμμα οργανωμένων παρεμβάσεων.

Ο καθορισμός του πλαισίου πολιτικής για τις μεταφορές λαμβάνει υπόψη –κυρίως– τις ακόλουθες παραμέτρους:

- Πληθυσμός – Χρήσεις γης Τα δύο αυτά χαρακτηριστικά πρέπει να προσδιοριστούν με σαφήνεια, σε επίπεδο γειτονιάς (χρήση γης: κατοικία) και εμπορικών, αθλητικών, διοικητικών κέντρων. Ο καθορισμός τους θα συμβάλλει στη διαμόρφωση προτάσεων π.χ. για τη στάθμευση, τη δημοτική συγκοινωνία κλπ.

- Οδικό Δίκτυο – Κυκλοφοριακοί Φόρτοι
Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες και τοπικές οδούς, καθώς και η εκτίμηση των αντίστοιχων κυκλοφοριακών φόρτων που διέρχονται, θεωρούνται απαραίτητες.
- Διαχείριση Κυκλοφορίας
Με βάση και τα παραπάνω στοιχεία επιδιώκεται η διαχείριση της κυκλοφορίας με τέτοιο τρόπο που:
 1. να εκτρέπεται, όσο αυτό είναι δυνατόν, τις διαμπερείς μετακινήσεις εκτός των ορίων της οικιστικής περιοχής (περιοχή επέμβασης)
 2. να διασφαλίζει αυξημένο χώρο και ασφάλεια για τους πεζούς, ποδηλάτες, ΑΜΕΑ, μαθητές, κλπ.
- Στάθμευση
Χώροι στάθμευσης, παρά την οδό ή εκτός οδού, στη γειτονιά ή σε κεντρικά σημεία, πρέπει να εκτιμηθούν ώστε να διατυπωθούν συγκεκριμένες προτάσεις για το καθεστώς στάθμευσης (αύξηση της προσφοράς χώρων στάθμευσης εκτός οδού, διαχείριση και χωροθέτηση της παρόδιας στάθμευσης με επίγειες αναπλάσεις, π.χ. εγκιβωτισμένες θέσεις).
- Δημόσιες Μέσων Μαζικής Μεταφοράς
Το υφιστάμενο δίκτυο ΜΜΜ πρέπει να μελετηθεί σε σχέση με τη ζήτηση στις επιμέρους περιοχές. Προκύπτει έτσι η διατύπωση αναμόρφωσης του δικτύου Συγκοινωνίας. Η Δημοτική Συγκοινωνία και η εισαγωγή μέσων πιο φιλικών στο περιβάλλον, δύνανται επίσης να εξεταστούν.
- Πεζοί και Ποδηλάτες
Ο ρόλος του πεζού (σε όλες τις εκφάνσεις του: ΑΜΕΑ, ηλικιωμένος, παιδί, κλπ.) και του ποδηλάτη πρέπει να αναβαθμιστεί και να προηγείται, ως σχεδιαστικό κριτήριο, της εξυπηρέτησης του αυτοκινήτου. Αποκλειστικές διαδρομές πεζών (περίπατοι), αύξηση πλάτους πεζοδρομίων, δίκτυο ποδηλατοδρόμων, πρέπει να μελετηθούν.
- Πεζοδρομήσεις - Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας - Αναπλάσεις
Οι πεζόδρομοι και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf) συνοδεύονται από αρχιτεκτονικές οικιστικές αναπλάσεις που τους κάνουν λειτουργικά και αισθητικά καλύτερους και ελκυστικότερους για τον χρήστη. Ενοποιήσεις χώρων ή διανοίξεις νέων οδικών τμημάτων και η απόδοσή τους στον κάτοικο και τον επισκέπτη πρέπει επίσης να μελετηθούν.

5.2 Γενικό Πλαίσιο Εφαρμογής Μέτρων

5.2.1 Μονοδρομήσεις Οδών

Οι μονοδρομήσεις αποτελούν ένα χρήσιμο εργαλείο στη διαχείριση της κυκλοφορίας οικιστικών περιοχών και εφαρμόζονται σε περιπτώσεις αυξημένης και άνισα κατανομημένης κυκλοφοριακής κίνησης σε μία περιοχή, μειωμένου πλάτους οδών, κλπ. Η εφαρμογή ενός συστήματος μονοδρομήσεων του οδικού δικτύου μιας περιοχής στοχεύει και στην αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας ενός δεδομένου δικτύου και συγκεντρώνει μία σειρά από πλεονεκτήματα, αλλά και μειονεκτήματα, που περιγράφονται συνοπτικά ακολούθως:

α) Πλεονεκτήματα

1. Αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδικών τμημάτων καθώς και των ενδιάμεσων διασταυρώσεων και βελτίωση της κατανομής της κυκλοφορίας στο εξεταζόμενο δίκτυο. Συνεπώς βελτιώνεται η στάθμη εξυπηρέτησης και περιορίζονται οι περίοδοι κυκλοφοριακής συμφόρησης. Έχουν παρατηρηθεί αυξήσεις κυκλοφοριακής ικανότητας 20%-50%.
2. Μείωση των πιθανών σημείων σύγκρουσης οχημάτων και πεζών και κατά συνέπεια των κινδύνων ατυχημάτων με συμμετοχή πεζών.
3. Βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης παρά την οδό και μείωση της όχλησης της κυκλοφορίας από στάσεις λεωφορείων και φορτοεκφορτώσεων.
4. Βέλτιστη χρήση οδών με μονό αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας ή περιορισμένο πλάτος οδοστρώματος.
5. Δυνατότητα καλύτερης ιεράρχησης του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής και απλοποίηση της διαδικασίας διοχέτευσης της κυκλοφορίας στο δευτερεύον δίκτυο.
6. Σε περιπτώσεις σηματοδοτούμενων κόμβων παρέχεται η δυνατότητα βελτίωσης της λειτουργίας τους λόγω της μείωσης του αριθμού των σημείων συνάντησης των κυκλοφοριακών ρευμάτων.
7. Βελτιωμένες περιβαλλοντικές συνθήκες λόγω της μείωσης εκπομπών ρύπων που είναι αποτέλεσμα των καλύτερων κυκλοφοριακών συνθηκών.
8. Μικρό κόστος και μικρός χρόνος εφαρμογής, σε σχέση με άλλα μέτρα/ έργα που αφορούν στη βελτίωση της υπάρχουσας υποδομής (διαπλατύνσεις, διανοίξεις οδών, δημιουργία ανισόπεδων κόμβων κλπ.) και θα επέφεραν ανάλογα αποτελέσματα.

β) Μειονεκτήματα

1. Αύξηση της συνολικής διανυόμενης απόστασης προς το σημείο προορισμού.
2. Αύξηση του αριθμού των στrophών κατά μήκος της διαδρομής.

3. Αναγκαιότητα χρήσης αυξημένου αριθμού πινακίδων για την καθοδήγηση της κυκλοφορίας.
4. Πιθανή επιρροή στην κατάρτιση των διαδρομών και των δρομολογίων των δημοσίων συγκοινωνιών εντός της περιοχής.

Η εφαρμογή του συστήματος μονοδρομήσεων του οδικού δικτύου μιας οικιστικής περιοχής κρίνεται ως ιδιαίτερα αποτελεσματικό μέτρο στην προσπάθεια διαχείρισης της κυκλοφορίας, στις περιπτώσεις όπου τα πλάτη των οδών είναι περιορισμένα και η εξυπηρέτηση της ταυτόχρονης κίνησης των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας –πολύ περισσότερο με την εξυπηρέτηση της στάθμευσης στην οδό- καθίσταται προβληματική.

Τα κυριότερα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την εφαρμογή συστήματος μονοδρομήσεων είναι τα εξής:

- Να είναι εμφανές ότι με την εφαρμογή της θα επιλυθούν συγκεκριμένα κυκλοφοριακά προβλήματα και θα αυξηθεί συνολικά η προσβασιμότητα.
- Να είναι διαθέσιμοι παράλληλοι οδοί με παρόμοια κυκλοφοριακή ικανότητα σε απόσταση όχι μεγαλύτερη του ενός οικοδομικού τετραγώνου (Το κριτήριο αυτό δεν είναι μεγάλης σημασίας σε περιοχές με χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους).
- Να παρέχεται ασφαλής μετάβαση σε οδούς διπλής κατεύθυνσης στο πέρας των μονοδρομήσεων.
- Να μη διαταράσσεται η ομαλή λειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών.
- Να αποτελούν τμήμα μιας γενικότερης κυκλοφοριακής μελέτης και να είναι συμβατοί με το υπάρχον σύστημα χρήσεων γης.

5.2.2 Στάθμευση

Για την ορθολογική ανάπτυξη και εύρυθμη λειτουργία ενός συστήματος μεταφορών είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται μια ισορροπία ανάμεσα στο οδικό δίκτυο στο οποίο μετακινούνται τα οχήματα και στους προσφερόμενους χώρους στάθμευσης αυτού. Η ισορροπία αυτή δεν είναι πάντα εφικτό να πραγματοποιηθεί, κυρίως σε κυκλοφοριακά κορεσμένες περιοχές όπως είναι τα κέντρα των πόλεων αλλά και οι τουριστικές/ παραθεριστικές περιοχές με ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση για περιορισμένο χρονικό διάστημα.

Η ζήτηση για στάθμευση αυξάνεται συνεχώς και με ταχείς ρυθμούς, ως αποτέλεσμα της σημαντικής αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων και του περιορισμένου χώρου για στάθμευση. Η αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων συνεπάγεται την αύξηση της ζήτησης σε χώρους, τόσο για την κίνηση όσο και για τη στάθμευση των αυτοκινήτων.

Σε κεντρικές περιοχές πόλεων είναι αδύνατη η διάνοιξη νέων οδών ή ακόμη και η διαπλάτυνση υφιστάμενων, ενώ και οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις είτε έχουν εξαντληθεί είτε δεν επαρκούν για την κάλυψη των κυκλοφοριακών αναγκών μιας πόλης. Αντίθετα, σε εξοχικές και λιγότερο αστικοποιημένες περιοχές, υπάρχει περιθώριο για επεμβάσεις και στην υποδομή του οδικού δικτύου. Ωστόσο, μία σύγχρονη πολιτική μεταφορών με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα, διαθέτει αυτό το περιθώριο σε ήπιες μετακινήσεις, ενώ σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της στάθμευσης, περιορίζει τη διαθεσιμότητα της παρόδιας στάθμευσης και παράλληλα «τακτοποιεί» τις νόμιμες παρά την οδό θέσεις στάθμευσης.

Η ανάγκη κατάργησης της παρόδιας στάθμευσης όταν καταλαμβάνεται χώρος απαραίτητος για ήπια μετακίνηση (πεζή, ποδήλατο), κρίνεται επιτακτική σε κάποιες περιπτώσεις και η αντικατάστασή της υλοποιείται από στάθμευση εκτός οδού.

Η επιλογή των κατάλληλων θέσεων και των απαιτούμενων μεγεθών των χώρων στάθμευσης επιτρέπει την κατανομή της κυκλοφορίας, με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση στα υπερφορτωμένα τμήματα του οδικού δικτύου.

Το πρόβλημα της στάθμευσης αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό φαινόμενο των ελληνικών πόλεων αλλά και των μικρότερων οικιστικών κέντρων της χώρας (συχνά εποχικό φαινόμενο). Το μεγαλύτερο τμήμα των αναγκών σε στάθμευση στο ελληνικό αστικό τοπίο καλύπτεται από στάθμευση παρά την οδό, σημαντικό ποσοστό της οποίας είναι παράνομο, ενώ περιορισμένοι ή ελάχιστοι είναι οι κλειστοί ή υπαίθριοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού.

Τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης και ιδίως η ζήτηση στάθμευσης, είναι συνάρτηση διαφόρων παραγόντων, οι οποίοι επιδρούν στην ιδιοκτησία και χρήση του επιβατικού αυτοκινήτου. Ο υπολογισμός των αναγκών για στάθμευση σε μία περιοχή, απαιτεί σαφή γνώση των παραγόντων αυτών για την ορθή εκτίμηση και αντιμετώπιση της υφιστάμενης και προβλεπόμενης ζήτησης.

Ως βασικοί τέτοιοι παράγοντες μπορούν να αναφερθούν:

1. τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά μιας περιοχής (εισόδημα, δείκτης ιδιοκτησίας οχήματος, πυκνότητα δόμησης, μέγεθος οικογενείας και κατανομή κατά ηλικίες),
2. οι χρήσεις γης,
3. ο τρόπος ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της (ωράρια εργασίας, τρόποι διασκέδασης, διάθεση για βάδισμα),
4. οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης κ.α.

Μία πλήρης προσέγγιση του καθεστώτος στάθμευσης, που θα αποσκοπεί στην επισήμανση και ανάλυση των αναγκών στάθμευσης, καθώς και στην ανάπτυξη ενός προγράμματος για την κάλυψη των αναγκών αυτών, περιλαμβάνει:

1. τη συλλογή και επεξεργασία στοιχείων για την υφιστάμενη δομή του συστήματος στάθμευσης
2. τη συλλογή στοιχείων για την υφιστάμενη προσφορά στάθμευσης όπως προκύπτει από την απογραφή των χώρων στην περιοχή
3. τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών στάθμευσης (σκοπός, διάρκεια, κλπ.)
4. την εκτίμηση της ζήτησης των σημερινών και μελλοντικών αναγκών
5. τη διατύπωση της πολιτικής στάθμευσης σε συνδυασμό με την ευρύτερη κυκλοφοριακή πολιτική
6. τη διατύπωση προγράμματος στάθμευσης με σαφή καθορισμό των θέσεων που απαιτούνται, του είδους των θέσεων αυτών (γκαράζ, ελεγχόμενη και ελεύθερη στάθμευση) και της χωροθέτησης των νέων θέσεων
7. την εκτίμηση του κόστους εφαρμογής του προγράμματος
8. την υποβολή προτάσεων για τον τρόπο εφαρμογής του προγράμματος

Βασική προϋπόθεση στην προσπάθεια αυτή είναι η κατανόηση του προβλήματος από τους ίδιους τους κατοίκους της περιοχής, που άλλωστε είναι και οι βασικοί αποδέκτες των συνεπειών της καλής ή κακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, και η εκούσια συμμετοχή και συμμόρφωσή τους στο πρόγραμμα και τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν.

Η απλούστερη μέθοδος δημιουργίας νέων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού είναι η εξεύρεση υπαίθριων χώρων, σε επιλεγμένα διαθέσιμα σημεία της περιοχής. Η επιλογή της θέσης των χώρων στάθμευσης αποτελεί σημαντικότερο παράγοντα για την επιτυχία του προγράμματος στάθμευσης και διέπεται από μια σειρά κριτηρίων για την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας τους. Ιδεατά, ένας χώρος στάθμευσης θα πρέπει να τοποθετείται κεντροβαρικά στην περιοχή την οποία καλείται να εξυπηρετήσει, επιτρέποντας μία αποδεκτή απόσταση που θα πρέπει να διανυθεί πεζή προς το τελικό σημείο προορισμού.

Επίσης, η επιλογή του χώρου θα πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις της μόνιμης χρήσης του για το σκοπό αυτό και επομένως το ιδιοκτησιακό καθεστώς που θα το διέπει δεν θα πρέπει να αμφισβητεί τη λειτουργία του ως χώρου στάθμευσης στο μέλλον. Η πιθανή κατάργηση των χώρων στάθμευσης, όταν μελλοντικά θεωρηθεί σκόπιμη η χρησιμοποίησή τους για άλλη λειτουργία (πχ. ανέγερση κτιρίων) θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην περιοχή, αφού θα μειωθεί ξαφνικά η παροχή στάθμευσης σε σχέση με την υπάρχουσα ζήτηση.

Είναι επομένως σκόπιμη, αν όχι απαραίτητη, η ύπαρξη σαφούς ιδιοκτησιακού καθεστώτος (πλήρης κατοχή ή μακρόχρονη υπενοικίαση) του χώρου που θα επιλεγεί για υπαίθρια χρήση στάθμευσης, εκ μέρους του αρμόδιου φορέα υλοποίησης του προγράμματος στάθμευσης.

Είναι πάντως σαφές, ότι οργανωμένοι χώροι (μαζικής) στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να προβλεφθούν πλησίον συγκεκριμένων χρήσεων μιας οικιστικής περιοχής, όπως κέντρα εμπορίου, τόπους αναψυχής (αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρα διασκέδασης, κ.α.) ή στα σημεία εισόδου μιας κορεσμένης ή κυκλοφοριακά φορτισμένης ζώνης (κέντρο τουριστικής περιοχής).

Εναλλακτικός τρόπος αύξησης των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης παρά την οδό, χωρίς την ουσιαστική μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δικτύου, είναι η καθιέρωση συστήματος μονοδρομήσεων του συνόλου ή μέρους των διαθέσιμων οδικών τμημάτων της περιοχής μελέτης.

Τέλος μία λύση για την ύφεση του προβλήματος είναι να ασκηθεί πολιτική διαχείρισης της προσφοράς θέσεων στάθμευσης (π.χ. ελεγχόμενη στάθμευση), σε συνδυασμό με την προώθηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Απαραίτητη κρίνεται η λήψη μέτρων που οδηγούν στη μείωση της χρήσης του ΙΧ επιβατικού αυτοκινήτου. Η κατάλληλη διαχείριση της στάθμευσης βοηθά σημαντικά στην επίλυση πλήθους κυκλοφοριακών προβλημάτων και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής μιας πόλης γενικότερα. Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι η σωστή διαχείριση της στάθμευσης μπορεί να επιτευχθεί με χρήση ποικίλων μέτρων.

5.2.3 Σήμανση

Η αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων και των μέσων ταχυτήτων τις τελευταίες δεκαετίες έχει δημιουργήσει μια πιο έντονη ανάγκη για επικοινωνία των οδηγών, των πεζών, των ποδηλατών και του οδικού περιβάλλοντος (οδικής υποδομής και στοιχείων περιβάλλοντος χώρου). Βασική μέθοδος για την επίτευξη της επικοινωνίας αποτελεί η οδική σήμανση (για τις αστικές περιοχές και η σηματοδότηση).

Ο όρος οδική σήμανση περιλαμβάνει την κατακόρυφη και την οριζόντια σήμανση. Οι πινακίδες αποτελούν την κατακόρυφη σήμανση και οι διαγραμμίσεις την οριζόντια. Οι δύο αυτές μορφές είναι συμπληρωματικές και στη μελέτη σήμανσης πρέπει να μελετώνται παράλληλα ώστε να εξετάζονται οι μεταξύ τους αλληλεπιδράσεις.

Η οδική σήμανση πρέπει να είναι πλήρης, αξιόπιστη, ορθολογική, κατανοητή και εμφανής. Σκοπός της σήμανσης είναι η κυκλοφορία πεζών και οχημάτων να γίνεται με ασφάλεια, άνεση και οικονομία.

Το σύστημα σήμανσης σε ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο πρέπει να είναι η βασική πηγή πληροφοριών του οδηγού και του πεζού (ιδιαίτερα αν κινείται επί οδικών αξόνων που δεν γνωρίζει). Η σήμανση παρουσιάζει στον χρήστη την κατάσταση της οδού:

- ✓ προφυλάσσοντας τον από κίνδυνο (σήμανση αναγγελίας κινδύνου),
- ✓ καθοδηγώντας τον να κινείται με βάση τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου (σήμανση ρυθμιστική),
- ✓ ενημερώνοντας τον, αφενός να κινείται προς την κατεύθυνση που επιθυμεί, και αφετέρου για τα χαρακτηριστικά της περιοχής που κινείται (σήμανση πληροφοριακή).

Οι πινακίδες, ανάλογα με τον τύπο της πληροφορίας, διακρίνονται σε:

Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου

Είναι πινακίδες δηλωτικές επικίνδυνων θέσεων στο δίκτυο, οι οποίες ενημερώνουν τους χρήστες ότι στην κατεύθυνση της κίνησής τους υπάρχει συγκεκριμένος κίνδυνος, σε συγκεκριμένη θέση. Έτσι, οι οδηγοί μπορούν να λάβουν εγκαίρως τα κατάλληλα μέτρα ώστε, να αποφευχθεί πιθανό ατύχημα. Η σήμανση *αναγγελίας κινδύνου* αναφέρεται συνήθως σε:

- Επικίνδυνες καμπύλες
- Ολισθηρότητα οδοστρώματος
- Στένωση πλάτους οδοστρώματος, κλπ.

Πινακίδες ρυθμιστικές κυκλοφορίας

Είναι πινακίδες δηλωτικές προτεραιότητας, απαγορεύσεων, περιορισμών και υποχρεώσεων, προς τις οποίες οι οδηγοί πρέπει οπωσδήποτε να συμμορφωθούν. Η *ρυθμιστική* σήμανση αναφέρεται συνήθως στο:

- Που επιτρέπεται ή όχι το προσπέρασμα
- Που επιτρέπεται ή όχι η στάθμευση
- Που επιτρέπονται ή όχι η δεξιά ή/ και αριστερή στροφή
- Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα κυκλοφορίας
- Μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, αδιάνοικτα, κλπ.

Πινακίδες πληροφοριακές

Είναι πινακίδες που παρέχουν γενικότερες πληροφορίες που σχετίζονται με την οδό. Συγκεκριμένα οι πινακίδες αυτές είναι δηλωτικές:

- προειδοποίησης κατευθύνσεων
- κατευθύνσεων

- αριθμήσεις οδών και χιλιομετρήσεων
- τοπωνυμίων
- επιβεβαιώσεων
- χρήσιμων πληροφοριών για τους οδηγούς
- εγκαταστάσεων (π.χ. δημόσια parkings)

Το καθεστώς της πληροφοριακής σήμανσης είναι το πολυπλοκότερο στον σχεδιασμό και γι' αυτό παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη ασυνέπεια. Είναι προφανές πως η σήμανση είναι περισσότερο χρήσιμη για τους χρήστες που χρησιμοποιούν πρώτη φορά ή δεν χρησιμοποιούν τακτικά το οδικό δίκτυο (διερχόμενους, επισκέπτες, τουρίστες, κλπ.).

Πρόσθετες πινακίδες

Οι πρόσθετες πινακίδες υποδεικνύουν την απόσταση από την οποία ισχύουν οι κύριες πινακίδες ή τα μήκη των οδικών τμημάτων στα οποία ισχύουν αυτές. Οι αναγραφές των αποστάσεων και των μηκών πρέπει να στρογγυλεύονται (60 μ. αντί 63 μ., 800 μ. αντί 750 μ., 1,2 χλμ. αντί 1,235 χλμ.)

Επίσης, οι πρόσθετες πινακίδες υποδεικνύουν τους τύπους των οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι κύριες πινακίδες. Συνήθως, χρησιμοποιούνται γραφικά σύμβολα ή σύντομα ευκολονόητα κείμενα.

Για την εξασφάλιση της έγκαιρης και καλής ορατότητας ως προς τις πινακίδες, λαμβάνονται υπόψη διάφορα στοιχεία, όπως:

- η κατηγορία του δρόμου,
- η ταχύτητα κίνησης του οχήματος,
- η κλίση του οδοστρώματος,
- η ταχύτητα αντίληψης του ανθρώπινου οφθαλμού και
- η ταχύτητα αντίδρασης του οδηγού μετά τη λήψη του μηνύματος.

Η **οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση** οφείλουν να συνεργάζονται μεταξύ τους και να λειτουργούν ως συμπληρωματικές η μία της άλλης. Τα βασικότερα χαρακτηριστικά που πρέπει να πληροί η σήμανση είναι:

Κατακόρυφη Σήμανση

Αξιόπιστη και κατανοητή: Ο σημαντικότερος παράγοντας που καθιστά μία σήμανση αξιόπιστη και κατανοητή είναι η απόλυτα μονοσήμαντη αντιστοίχιση κάθε μορφής σήμανσης προς μία οδική κατάσταση, κατά τρόπο απόλυτα σαφή και συγκεκριμένο. Επιπρόσθετα, η βέλτιστη σήμανση πρέπει να είναι ακριβώς η απαιτούμενη. Αν είναι λιγότερη μπορεί να

δημιουργήσει προφανείς κινδύνους, ενώ εάν είναι περισσότερη μπορεί επίσης να αποδειχθεί επικίνδυνη αφού θα υπάρχουν πινακίδες που δεν χρειάζονται, με αποτέλεσμα στις περιπτώσεις που πράγματι αυτές χρειάζονται να μην τυχαίνουν της ανάλογης προσοχής από τους οδηγούς.

Εμφανής: Η σήμανση νοείται ως εμφανής όταν εμπίπτει στο μάτι του οδηγού έγκαιρα και αβίαστα. Για να επιτευχθεί αυτό οι βασικοί παράγοντες είναι:

- α) Το κατάλληλο μέγεθος των πινακίδων,
- β) Η ορθή θέση τοποθέτησης των πινακίδων, ώστε να βρίσκονται μέσα στο οπτικό πεδίο του οδηγού (κάτι που εξαρτάται και από την ταχύτητα κυκλοφορίας της οδού) και να μην κρύβονται από άλλα εμπόδια (μόνιμα ή προσωρινά),
- γ) Η ύπαρξη σωστού οπτικού βάθους (φόντου), η αποφυγή δηλαδή ανάμιξης της πινακίδας σήμανσης με τις υπόλοιπες εικόνες του περιβάλλοντος χώρου (π.χ. μία πινακίδα σήμανσης προ διαφημιστικής πινακίδας μεγάλης και φωτεινής).

Ορθολογική: Στο θέμα της ορθολογικής σήμανσης περιλαμβάνονται εν μέρει και οι έννοιες της αξιόπιστης, πλήρους και κατανοητής σήμανσης. Στις περιπτώσεις όμως της πληροφοριακής σήμανσης, όπου οι ανωτέρω έννοιες δεν είναι μονοσήμαντα καθορισμένες, υπεισέρχεται η έννοια της ορθής επιλογής και ποσότητας των πληροφοριών που πρέπει να διοχετευθούν προς τον οδηγό.

Η επιλογή τοποθεσιών ή εγκαταστάσεων ιδιαίτερου ενδιαφέροντος (πχ πόλεις, μουσεία, τουριστικά αξιοθέατα), προς τις οποίες πρέπει να υπάρχει καθοδήγηση με πληροφοριακή σήμανση, πρέπει να ακολουθεί μία ιεράρχηση ως προς τη σημασία τους και την απόστασή τους από τη θέση της σήμανσης.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης, που ακολουθείται από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες:

- οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου είναι τριγωνικού σχήματος, σε κίτρινο βάθος με κόκκινο πλαίσιο
- οι ρυθμιστικές είναι στρογγυλές, ως επί το πλείστον με λευκό βάθος και κόκκινο πλαίσιο (εκτός των πινακίδων προτεραιότητας, ρύθμισης της στάθμευσης και υποχρεωτικής πορείας)
- οι πληροφοριακές είναι εν γένει τετράγωνες με μπλε βάθος.

Οριζόντια σήμανση

Αξιόπιστη και κατανοητή: Η αξιοπιστία της οριζόντιας σήμανσης έχει άμεση σχέση με τη συνεχή επιθεώρηση της υπάρχουσας κατάστασης, στις περιπτώσεις που τυχόν αλλαγές σε

περιβαλλοντικές ή κυκλοφοριακές παραμέτρους οφείλουν να ακολουθηθούν από αλλαγές στην οριζόντια σήμανση.

Η οριζόντια σήμανση είναι εν γένει αρκετά κατανοητή από τους οδηγούς αλλά θα πρέπει να είναι σε άμεση συνεργασία με την κατακόρυφη ώστε να μη δημιουργούνται αμφιβολίες (π.χ. συνεχής διαχωριστική γραμμή σε ευθεία, εφόσον υπάρχει ισόπεδος κόμβος, πρέπει να συνοδεύεται από πινακίδα K-27 ή K-28 αναγγελίας του ισόπεδου κόμβου).

Εμφανής: Η οριζόντια σήμανση για να είναι εμφανής πρέπει αφενός να γίνεται με ειδικό χρώμα διαγραμμίσεων και αφετέρου να συντηρείται τακτικά. Σε οδούς περιοχών με δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς και σε επικίνδυνα τμήματα ("μελανά σημεία") οδών οι οριζόντιες σημάνσεις πρέπει να συνοδεύονται από "μάτια γάτας", ώστε να είναι εμφανέστερες τις νυκτερινές ώρες και σε περιόδους βροχόπτωσης, ομίχλης ή χιονόπτωσης.

Ορθολογική: Για να είναι η οριζόντια σήμανση ορθολογική πρέπει να ανταποκρίνεται στις πραγματικές δυνατότητες των κινουμένων στην οδό οχημάτων, που συνεχώς αλλάζουν με τη βελτίωση των μοντέλων.

Πλήρης: Στην οριζόντια σήμανση η πληρότητα είναι απόλυτα συνυφασμένη με την αξιοπιστία.

Συντήρηση και Προδιαγραφές σήμανσης

Η **συντήρηση της σήμανσης** πρέπει να γίνεται σε τακτά διαστήματα, βάσει συγκεκριμένου προγράμματος και να περιλαμβάνει:

- Καθαρισμό των πινακίδων
- Αντικατάσταση των κατεστραμμένων
- Ανανέωση της οριζόντιας σήμανσης
- Τακτική επιθεώρηση, ανά συγκεκριμένα διαστήματα, για την άμεση αντικατάσταση πινακίδων ή οριζοντίων σημάνσεων που καταστράφηκαν από έκτακτα περιστατικά.
- Νυκτερινή επιθεώρηση για τη διαπίστωση της κατάστασης των αντανakλαστικών μεμβρανών των πινακίδων και αντικατάσταση όσων έχουν μειωμένη αντανakλαστικότητα.

Η Ελλάδα όπως και όλες οι Ευρωπαϊκές χώρες, ακολουθούν -όπως προαναφέρθηκε- τις **προδιαγραφές σήμανσης** της Συνθήκης της Βιέννης, σύμφωνα με τις οποίες όλες οι πινακίδες κατασκευάζονται σε συγκεκριμένα μεγέθη. Υπεύθυνος για την επιλογή του μεγέθους των πινακίδων που θα τοποθετηθούν είναι ο μελετητής.

Τα κύρια κριτήρια επιλογής των πινακίδων σήμανσης είναι:

1. η κατηγορία της οδού (και συνεπώς η διατομή της),
2. ο κυκλοφοριακός φόρτος, και
3. η ταχύτητα μελέτης.

Για την τοποθέτηση των πινακίδων (θέση από το άκρο της οριογραμμής, ύψος από το έδαφος) δεν υπάρχουν προδιαγραφές. Ιδιαίτερο βάρος πρέπει να δοθεί στην τοποθέτηση των πινακίδων ώστε να είναι ευδιάκριτη από το σύνολο των οδηγών (σε οδούς με μεγάλο ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας οι πινακίδες τοποθετούνται ψηλότερα).

Για την οριζόντια σήμανση υπάρχουν προδιαγραφές για τα μήκη και τα πλάτη των λωρίδων (συνεχών και διακεκομμένων) καθώς και των κενών μεταξύ των διακεκομμένων. Τα μεγέθη, ωστόσο, δεν καθορίζονται επακριβώς, γεγονός που επιτρέπει στο μηχανικό να διαλέγει ανά περίπτωση το μέγεθος που ταιριάζει περισσότερο.

Για την οριζόντια αναγραφή πληροφοριών (κατευθύνσεις πόλεων, τόξα) υπάρχει ένα στοιχειώδες πλαίσιο προδιαγραφών, το οποίο όμως δεν λαμβάνει υπόψη πολλούς παράγοντες. Ο μηχανικός είναι αυτός που ορίζει το είδος των μηνυμάτων που θα τοποθετηθούν, την πυκνότητα, τη συχνότητά τους, καθώς και τη σχέση ύψους προς το πλάτος των γραμμάτων, η οποία θα αυξάνεται όσο αυξάνεται η ταχύτητα κίνησης της οδού, έτσι ώστε να είναι ευανάγνωστα από τους οδηγούς.

Εκτός από τις προδιαγραφές σήμανσης της Συνθήκης της Βιέννης, υπάρχουν και άλλες προδιαγραφές, που ακολουθούνται από άλλες χώρες με πιο σημαντικές αυτές που ακολουθούνται στις Η.Π.Α. και στον Καναδά.

Τον Οκτώβριο του 1992 τέθηκαν σε ισχύ οι νέες Τεχνικές Οδηγίες Κατακόρυφης Σήμανσης Τυπικού Οδικού Δικτύου του ΥΠΕΧΩΔΕ, οι οποίες αφορούν το οδικό δίκτυο της χώρας πλην αυτοκινητοδρόμων, η σήμανση των οποίων αντιμετωπίζεται με τον Κανονισμό Μελετών και Ερευνών (ΚΜΕ).

Οι πινακίδες σήμανσης οδικής κυκλοφορίας και η οριζόντια διαγράμμιση των οδοστρωμάτων θα είναι σύμφωνες με τα εγκεκριμένα πρότυπα και τις προδιαγραφές του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΠΤΠ Σ 301-74Α, ΠΤΠ Σ 303-74, ΠΤΠ Σ 304-74, ΠΤΠ Σ 305-74, ΠΤΠ 306-74).

5.2.4 Σηματοδότηση

Η εγκατάσταση και λειτουργία σηματοδότησης πλεονεκτεί διότι:

- αυξάνει την κυκλοφοριακή ικανότητα των σηματοδοτούμενων κόμβων, δημιουργώντας μια συστηματική μετακίνηση των κυκλοφοριακών ρευμάτων με την εναλλαγή της προτεραιότητας
- συμβάλλει στη μείωση ατυχημάτων και ιδιαίτερα τις συγκρούσεις σε ορθή γωνία

- επιτρέπει τη συνεχή ροή της κυκλοφορίας με λογικές ταχύτητες

Η εφαρμογή συστήματος φωτεινής σηματοδότησης σε ένα κόμβο ή μία σειρά κόμβων οφείλει να δικαιολογείται από κάποιες κυκλοφοριακές συνθήκες που θα πρέπει να επικρατούν. Ως προϋποθέσεις για την εγκατάσταση σηματοδότησης νοούνται οι κάτωθι:

- υψηλοί φόρτοι κυκλοφορίας στα διασταυρούμενα ρεύματα
- ανάγκη διακοπής της συνεχούς κυκλοφορίας στην κύρια οδό
- αυξημένοι φόρτοι κίνησης πεζών
- ύπαρξη σχολικής διάβασης
- αυξημένοι δείκτες τροχαίων ατυχημάτων

Αντίθετα, η πρόωρη και μη δικαιολογημένη σηματοδότηση ενός μεμονωμένου ή ενός συστήματος κόμβων, όχι μόνο δεν βελτιώνει τις συνθήκες κυκλοφορίας αλλά αντίθετα είναι δυνατόν να επιφέρει δυσμενείς συνέπειες, όπως:

- ο τη δημιουργία μεγάλων και αδικαιολόγητων καθυστερήσεων στα οχήματα
- ο τη μη συμμόρφωση στις ενδείξεις των σηματοδοτών του κόμβου και κατ' επέκταση στο όλο σύστημα σηματοδότησης
- ο την εκτροπή της κυκλοφορίας σε άλλες διαδρομές που δεν προσφέρονται για την εξυπηρέτηση μεγάλων φόρτων
- ο την αύξηση ορισμένων κατηγοριών ατυχημάτων

5.2.5 Πεζόδρομοι και Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας

Εντός αστικών περιοχών, η καθιέρωση πεζοδρόμων κρίνεται ιδιαίτερα χρήσιμη στην προσπάθεια αποθάρρυνσης της χρήσης αυτοκινήτου, αισθητικής αναβάθμισης και προσφοράς εναλλακτικής λύσης πεζή διαδρομής,

Συχνά αυτό δεν είναι εφικτό είτε γιατί ο συγκεκριμένος οδικός άξονας αποτελεί απαραίτητη συνέχεια για την ομαλή λειτουργία του ευρύτερου οδικού δικτύου ή/ και γιατί δεν υπάρχει τρόπος να αντικατασταθούν οι παρά την οδό θέσεις στάθμευσης που καταργούνται.

Σε αυτές τις περιπτώσεις επιλέγεται η λύση των οδών ήπιας κυκλοφορίας (woonerf), που με την κατάλληλη γεωμετρική και λειτουργική διαμόρφωση:

- υποχρεώνει τους οδηγούς σε πολύ χαμηλές ταχύτητες, και έτσι αποθαρρύνει τη διαμπερή κυκλοφορία εξυπηρετώντας κυρίως την τοπική,
- δίνει προτεραιότητα στους πεζούς οι οποίοι πλέον κινούνται σε περιβάλλον υψηλής ασφάλειας,

- διατηρεί κατά περίπτωση μέρος ή και το σύνολο των παρά την οδό θέσεων στάθμευσης,
- διατηρεί τη συνέχεια του οδικού δικτύου,
- αναβαθμίζει το οικιστικό τοπίο αφού συνοδεύεται συνήθως από παρεμβάσεις αρχιτεκτονικής ανάπλασης.

Πράγματι, όπως οι πεζόδρομοι έτσι και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf) συνοδεύονται από αρχιτεκτονικές οικιστικές αναπλάσεις που τους κάνουν λειτουργικά και αισθητικά καλύτερους για τον πεζό και το περιβάλλον.

5.3 Κατευθύνσεις Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ)

Με τον όρο μεταφορές, σε ένα αστικό περιβάλλον, εννοείται καθετί που αφορά στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, στη στάθμευση ή στις συγκοινωνίες. Το σύστημα των μεταφορών συνδέεται άμεσα με τις χρήσεις γης και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε μία αστική περιοχή.

Οι αυξημένες απαιτήσεις, που προέκυψαν κυρίως λόγω της συγκέντρωσης πληθυσμού και της ραγδαίας αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με την ελλειμματική συχνά υποδομή και τη λανθασμένη διαχείριση της κυκλοφορίας, έχουν αναγάγει το ζήτημα των μεταφορών σε μείζον πρόβλημα για την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού.

Αποτελεί κοινό τόπο ότι σε μια σύγχρονη πόλη οι μετακινήσεις και οι υπηρεσίες πρέπει να υπηρετούν τις αρχές και τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της βιώσιμης κινητικότητας.

Η αστική κινητικότητα έχει άμεση συνάρτηση με την οργάνωση και λειτουργία του αστικού χώρου, καθώς και με την ποιότητα ζωής, την καθημερινότητα των κατοίκων και τις δραστηριότητες στην πόλη. Στον σχεδιασμό των μεταφορών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η ασφάλεια, η πρόσβαση σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας, οι χρήσεις γης, να καλύπτονται οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και να συνυπολογίζονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς.

Σήμερα, υπό την απειλή της κλιματικής αλλαγής και συνειδητοποιώντας τις συνέπειες και των άλλων επιπτώσεων του αυτοκινήτου, το ζητούμενο για τις πόλεις και τους οικισμούς είναι η δημιουργία συνθηκών Βιώσιμης Κινητικότητας, δηλαδή υποκατάστασης του αυτοκινήτου από δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα, για όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις.

Ο όρος «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» δηλαδή βιώσιμες συνθήκες μεταφορών και μετακινήσεων βασίζεται στο τρίπτυχο:

- οικονομικής βιωσιμότητας (βέλτιστες οικονομικά λύσεις)
- περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (βελτίωση της ποιότητας ζωής)
- κοινωνικής βιωσιμότητας (εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους καθώς και ενός συνεκτικού κοινωνικά περιβάλλοντος, χάρις κυρίως στη συνδυασμένη λειτουργία διαδρόμων κίνησης και σημείων στάσης σε υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους που προσφέρουν ευκαιρίες κοινωνικοποίησης).

Στόχος είναι η στροφή από τις «Μεταφορές» στην «Προσπελασιμότητα».

Με την εφαρμογή των αρχών της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ) επιδιώκεται:

- ✓ η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- ✓ η ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης,
- ✓ η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης/ οικισμού, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- ✓ η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- ✓ η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,
- ✓ η αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- ✓ η αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης,
- ✓ η μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- ✓ η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- ✓ η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κλπ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- ✓ η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας.

Με τις κατευθύνσεις της ΒΑΚ επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφορικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια η εφαρμογή ΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Οι σχετικές μελέτες για την ενσωμάτωση των κατευθύνσεων, καθώς και τα σχετικά «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» πρέπει να:

- I. Δίνουν μεγάλη έμφαση στον άνθρωπο και τη συμμετοχή του στο γίνεσθαι της πόλης και τη νοοτροπία των πολιτών, ώστε να επιδεικνύουν πιο υπεύθυνες συμπεριφορές και να αποδέχονται εναλλακτικές του αυτοκινήτου λύσεις που καταναλώνουν λιγότερο χώρο και ενέργεια.

- II. Αποβλέπουν στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό και αξιολόγηση και ειδικότερα:
- ✓ ο σχεδιασμός για το αύριο να στηρίζεται στους πολίτες. Κάτοικοι, επισκέπτες, επιχειρηματίες και καταναλωτές αποτελούν μέρος της λύσης γιατί ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι σχεδιασμός για τον άνθρωπο και όχι για την απρόσωπη λειτουργία της πόλης,
 - ✓ στον συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων αστικών παραμέτρων, όπως πολεοδομία, μεταφορές, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια, ενεργειακή κατανάλωση κ.λπ.,
 - ✓ στον συντονισμό μεταξύ των διαφόρων βαθμών Αυτοδιοίκησης,
 - ✓ στον συντονισμό μεταξύ των γειτονικών γεωγραφικά Δήμων και Περιφερειών,
 - ✓ σε ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας (οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές)/ αποφυγή δαπανηρών έργων υποδομής,
 - ✓ στη συνεργασία ομάδων επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων (πολεοδόμων, συγκοινωνιολόγων, οικονομολόγων, περιβαλλοντολόγων).
- III. Προωθούν σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα χωρίς να υποτιμούν τη σημασία των λύσεων άμεσης εφαρμογής.
- IV. Λαμβάνουν υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και τα οφέλη, έχοντας ως βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να εσωτερικεύει το κόστος του και να μη το μεταθέτει στην κοινωνία.
- V. Στοχεύουν σε ένα σύστημα συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης που θα:
- είναι προσβάσιμοι και θα καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας όλων, κατοίκων και επισκεπτών,
 - εξισορροπούν τις ενδεχόμενες αντικρουόμενες επιθυμίες μεταξύ πολιτών, επιχειρήσεων, κλπ,
 - υπηρετούν παράλληλα, και κατά τον βέλτιστο τρόπο, την ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μετακίνησης και τους στόχους τους για βιωσιμότητα, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική δικαιοσύνη, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος,
 - βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους και οφέλους των διαφόρων δικτύων,
 - αξιοποιούν στο μέγιστο το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας,

- βελτιώνουν την ελκυστικότητα του δημόσιου χώρου, την ποιότητα ζωής και ενισχύοντας τις "ενεργές" μετακινήσεις, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, να συμβάλλουν στο να είναι οι κάτοικοι πιο υγιείς,
 - συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος με μικρότερη εγκληματικότητα και λιγότερα ατυχήματα,
 - οδηγούν σε περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,
 - στοχεύουν στην ήπια κυκλοφορία και όχι στην αύξηση της ταχύτητας,
 - οργανώνουν την τροφοδοσία σύμφωνα με ωράρια που δεν θα επηρεάζουν
 - στηρίζονται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας και της στάθμευσης,
 - προωθούν λύσεις «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται υλοποίηση νέας υποδομής, όπως «κοινόχρηστου αυτοκινήτου», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου», «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο – walking και cycling bus» κ.λπ.,
 - υπηρετούν την απρόσκοπτη προσπέλαση των ΑΜΕΑ με ειδικά σχεδιασμένες παρεμβάσεις, ώστε να αυξηθεί η παρουσία τους και να γίνεται σεβαστό το δικαίωμά τους στην πόλη.
- VI. Περιλαμβάνουν επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης, καθώς και κατανομή δράσεων στις διάφορες αρμόδιες διοικητικές υπηρεσίες.
- VII. Ορίζουν δείκτες επιδόσεων ως προς την ποιότητα και προσβασιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών, δείκτες πολεοδομικής οργάνωσης και χρήσεων γης, δείκτες ως προς την οδική ασφάλεια, την ενέργεια, το περιβάλλον, την κοινωνική ενσωμάτωση, την ισότητα των δύο φύλων στις μετακινήσεις, την οικονομική ανάπτυξη, την υγεία και την εκπαίδευση και μετρήσιμους στόχους με τακτική παρακολούθηση, εξέταση και υποβολή εκθέσεων.
- VIII. Αποτελούν προϊόν μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου, που θα βοηθηθούν από τη θεσμοθέτηση από τη Δημοτική Αρχή δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του.

6 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Η μελέτη αρχικά συντάχθηκε τον Απρίλιο του 2021, αναρτήθηκε στο site του Δήμου και στις 19 Μαΐου 2021 πραγματοποιήθηκε Δημόσια Ηλεκτρονική Διαβούλευση, προκειμένου να συζητηθούν τα εναλλακτικά σενάρια που προτάθηκαν. Τα προτεινόμενα μέτρα της αρχικής μελέτης (4.2021) είχαν λάβει υπόψη το με αρ. πρωτ. 53420/18.3.2021 έγγραφο του τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Στερεάς Ελλάδας, το οποίο ανέφερε ότι για να θεωρηθεί σύννομη η απόφαση πεζοδρόμησης (ΦΕΚ 4799/Β/29.11.2017) των οδικών τμημάτων της οδού Γιαγτζή, Σταλλού και Ν. Κορδώνη, απαιτείται τροποποίηση του Ρυμοτομικού (βλ. Παράρτημα IV).

Ωστόσο, στο πλαίσιο της διαβούλευσης έγινε γνωστή η υπ' αριθμ. ΣΤΕ 51/2011 Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για παρόμοια περίπτωση, όπου στο προοίμιο της αναφέρει *"Η επίμαχη πεζοδρόμηση δεν αποτελεί πολεοδομική ρύθμιση και δεν τροποποιείται εμμέσως το σχέδιο πόλεως"*.

Στη συνέχεια ο Δήμος Δελφών απευθύνθηκε στη Νομική του Υπηρεσία, η οποία εξέδωσε σχετική γνωμοδότηση, με τα ακόλουθα συνοπτικά συμπεράσματα:

«Σύμφωνα με τα ανωτέρω υποστηριζόμενα από τη νομολογία και την θεωρία (Σκουρής Β., Χωροταξικό και πολεοδομικό δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα) αφορώντα το συνταγματικώς προστατευόμενο περιβαλλοντικό ισοζύγιο ακόμα τυγχάνουν ανάλογης εφαρμογής και επί κυκλοφοριακών αποφάσεων οι οποίες δέον να μη συνεπάγονται υποβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων, του περιβάλλοντος, ήτοι μείωση των ελευθέρων χώρων, του πράσινου, κλπ.

Αλλά και αν ήθελε θεωρηθεί ότι οι εν λόγω ρυθμίσεις δεν είναι αμιγώς κυκλοφοριακές, αλλά άπτονται και πολεοδομικού ενδιαφέροντος, ακόμα και τότε καθίσταται αν όχι αδύνατο, τουλάχιστον ιδιαίτερος δύσκολο να καταργηθεί υλοποιημένος πεζόδρομος, όπως αυτό της οδού Γιαγτζή, και να καταστεί δρόμος κυκλοφορίας οχημάτων έστω και ήπιας. Όμως ακόμα και όσον αφορά στους χαρακτηρισμένους πεζοδρόμους, οι οποίοι δεν πεζοδρομήθηκαν ποτέ και συνεχίζουν να είναι δρόμοι κυκλοφορίας οχημάτων, όπως το τμήμα της οδού Σταλλού και της οδού Κορδώνη στην Πλ. Εθν. Αντιστάσεως, για να αποχαρακτηριστούν θα πρέπει να υπάρξει ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία περί αυτού προκειμένου να μην ακυρωθεί δικαστικώς ως αναιτιολόγητη η όποια σχετική απόφαση».

Λαμβάνοντας υπόψη την προαναφερθείσα γνωμοδότηση, τα υπομνήματα φορέων και πολιτών που κατατέθηκαν στον Δήμο μετά τη Δημόσια Διαβούλευση της αρχικής μελέτης (1^η έκδοση, 4.2021), καθώς και τα όσα προέκυψαν από τις αυτοψίες, τις κυκλοφοριακές

μετρήσεις/ απογραφές και την αντίστοιχη επεξεργασία, στον παρόν κεφάλαιο προτείνονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν στην κυκλοφοριακή οργάνωση, στη σήμανση, στη στάθμευση, κλπ. (Σύνταξη παρούσας μελέτης/ 2^η έκδοση, 8.2021).

Στην παρούσα 2^η έκδοση της μελέτης καθίσταται σαφές ότι οι κατασκευασμένοι πεζόδρομοι της πόλης της Άμφισσας εξακολουθούν να λειτουργούν ως πεζόδρομοι με βάση και τις σχετικές Κανονιστικές Αποφάσεις του Δήμου.

6.1 Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Προτείνεται ο αποχαρακτηρισμός από Εθνικό Οδικό Δίκτυο των ακόλουθων οδών της πόλης της Άμφισσας: Λ. Σαλώνων, Γιδογιάννου και Κ. Καραμανλή. Στην υφιστάμενη κατάσταση οι προαναφερόμενοι οδοί έχουν ουσιαστικά αντικατασταθεί από τη Νέα Περιμετρική Οδό, που αποτελεί πλέον το λειτουργικό τμήμα της Ε.Ο. 27.

Αναφέρεται ότι στο ισχύον ΓΠΣ της πόλης της Άμφισσας οι οδοί Σαλώνων, Γιδογιάννου και Κ. Καραμανλή χαρακτηρίζονται ως συλλεκτήριες οδοί. Οι τρεις αυτές οδοί, πριν την κατασκευή και λειτουργία του περιμετρικού τμήματος της Νέας Εθνικής Οδού προς/ από Λαμία, που παρακάμπτει σήμερα την Άμφισσα, λειτουργούσαν ως τμήμα του εθνικού δικτύου.

Ο χαρακτηρισμός τους ως τμήμα του εθνικού δικτύου υφίσταται τυπικά έως και σήμερα. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η **Πολεοδομία του Δήμου Δελφών** να αιτηθεί τον αποχαρακτηρισμό τους στο Τμήμα Διαχείρισης Κυκλοφορίας & Μητρώου Οδικών Υποδομών της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών (Δ13) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Σε σχέση με την κυκλοφοριακή οργάνωση προτείνονται επιπλέον τα εξής:

- Εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου σε όλη την περιοχή αναφοράς.
- Να κατασκευαστούν πεζοδρόμια στα οδικά τμήματα που δεν υπάρχουν, ώστε να εξυπηρετείται με ασφάλεια η πεζή μετακίνηση. Τα νέα πεζοδρόμια θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ελάχιστη, βάσει προδιαγραφών, «καθαρή» όδευση του 1,50μ (ή 2,05μ με οδικό εξοπλισμό)³.

³ Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφ. 2, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., 1998)

- Μείωση ορίου ταχύτητας σε 30 km/h σε συλλεκτήριες και τοπικές οδούς. Το οδικό δίκτυο των συλλεκτήριων και των τοπικών οδών λειτουργεί ως ήπιας κυκλοφορίας με υλοποίηση σχετικών παρεμβάσεων. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν:
 - εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης,
 - διαμόρφωση διασταυρώσεων με προεξοχές για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και τη βελτίωση της ορατότητας (βελτίωση της οδικής ασφάλειας των κόμβων και της προσβασιμότητας),
 - φυτεύσεις.

Η οδός Ν. Κορδώνη, από Δ.Κ. Κοντογιώργου έως Β. Κανάτα, προτείνεται να εξυπηρετεί μετακινήσεις με κατεύθυνση από Δ.Κ. Κοντογιώργου προς Β. Κανάτα. Λαμβάνοντας υπόψη τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και των υποδομών πέριξ της οδού Ν. Κορδώνη προτείνεται η άρση της απόφασης πεζοδρόμησης του οδικού τμήματος μεταξύ Δ.Κ. Κοντογιώργου και Β. Κανάτα (ΦΕΚ 4799/Β/29.11.2017) και ο χαρακτηρισμός της ως οδού ήπιας κυκλοφορίας. Το εν λόγω τμήμα της οδού Ν. Κορδώνη, από Δ.Κ. Κοντογιώργου έως Β. Κανάτα, χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος όταν μεταξύ αυτού του οδικού τμήματος και του πεζοδρομημένου οδικού τμήματος της Ν. Κορδώνη από Δεστερλή έως Πλ. Ησαΐα, παρεμβάλλεται το οδικό τμήμα της Ν. Κορδώνη από Δεστερλή έως Β. Κανάτα, που λειτουργεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας. Η άρση της αποσπασματικής πεζοδρόμησης του τμήματος μεταξύ Δ.Κ. Κοντογιώργου και Β. Κανάτα της Ν. Κορδώνη θα δώσει τη δυνατότητα εύρυθμης εξυπηρέτησης των οχημάτων που κινούνται περιμετρικά της Πλ. Εθν. Αντίστασης και των παρόδιων χρήσεων γης.

Η οδός 103η, από Ν. Κορδώνη έως Λιανολοπούλου, προτείνεται να μονοδρομηθεί με κατεύθυνση από Ν. Κορδώνη προς Λιανολοπούλου και να χαρακτηρισθεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας.

Η οδός Δεστερλή, από Λιανολοπούλου έως Ν. Κορδώνη, προτείνεται να μονοδρομηθεί με κατεύθυνση από Λιανολοπούλου προς Ν. Κορδώνη και να χαρακτηρισθεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας.

Η οδός Μαχαίρα, από Πλ. Κεχαγιά έως Διάκου, προτείνεται να αντιδρομηθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (ήτοι, να εξυπηρετεί μετακινήσεις από Πλ. Κεχαγιά προς Διάκου) με απαγόρευση της στάθμευσης εκατέρωθεν του άξονα της, σχεδόν στο σύνολο της. Η στάθμευση θα επιτρέπεται με την εφαρμογή κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης, μόνο στα τμήματα της οδού που το πλάτος τους είναι μεγαλύτερο των 5μ.

Η οδός Διάκου, από Μαχαίρα έως Ανδρούτσου, προτείνεται να αντιδρομηθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (ήτοι, να εξυπηρετεί μετακινήσεις από Μαχαίρα προς Ανδρούτσου)

με απαγόρευση της στάθμευσης εκατέρωθεν του άξονα της, σχεδόν στο σύνολο της. Η στάθμευση θα επιτρέπεται με την εφαρμογή κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης, μόνο στα τμήματα της οδού που το πλάτος τους είναι μεγαλύτερο των 5μ.

Η οδός Κ. & Γ. Κορδώνη, από Γάτου έως Διάκου, προτείνεται να αντιδρομηθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (ήτοι, να εξυπηρετεί μετακινήσεις από Ι. Γάτου προς Αθ. Διάκου).

Η οδός Παπαχρήστου, από Ανδρούτσου έως Κ.&Γ. Κορδώνη, να αντιδρομηθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (ήτοι, να εξυπηρετεί μετακινήσεις από Ανδρούτσου προς Κ.&Γ. Κορδώνη).

Η οδός Γκούρα, προτείνεται να εξυπηρετεί μετακινήσεις με κατεύθυνση από Αθ. Διάκου προς Μαχαιρά και να χαρακτηριστεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας.

Η οδός Μαρκίδου, από Λιανολοπούλου έως Κόντου, να αντιδρομηθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (ήτοι, να εξυπηρετεί μετακινήσεις από Λιανολοπούλου προς Κόντου).

Το οδικό τμήμα/ πλάτωμα, μεταξύ Ι. Γάτου και Εθν. Αντίστασης, να εξυπηρετεί μετακινήσεις με κατεύθυνση από Εθν. Αντίστασης προς Ι. Γάτου και να γίνουν οι κατάλληλες διαμορφώσεις, ώστε να διαπλατυνθούν τα υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους περίπου 0,4μ.-0,5μ.

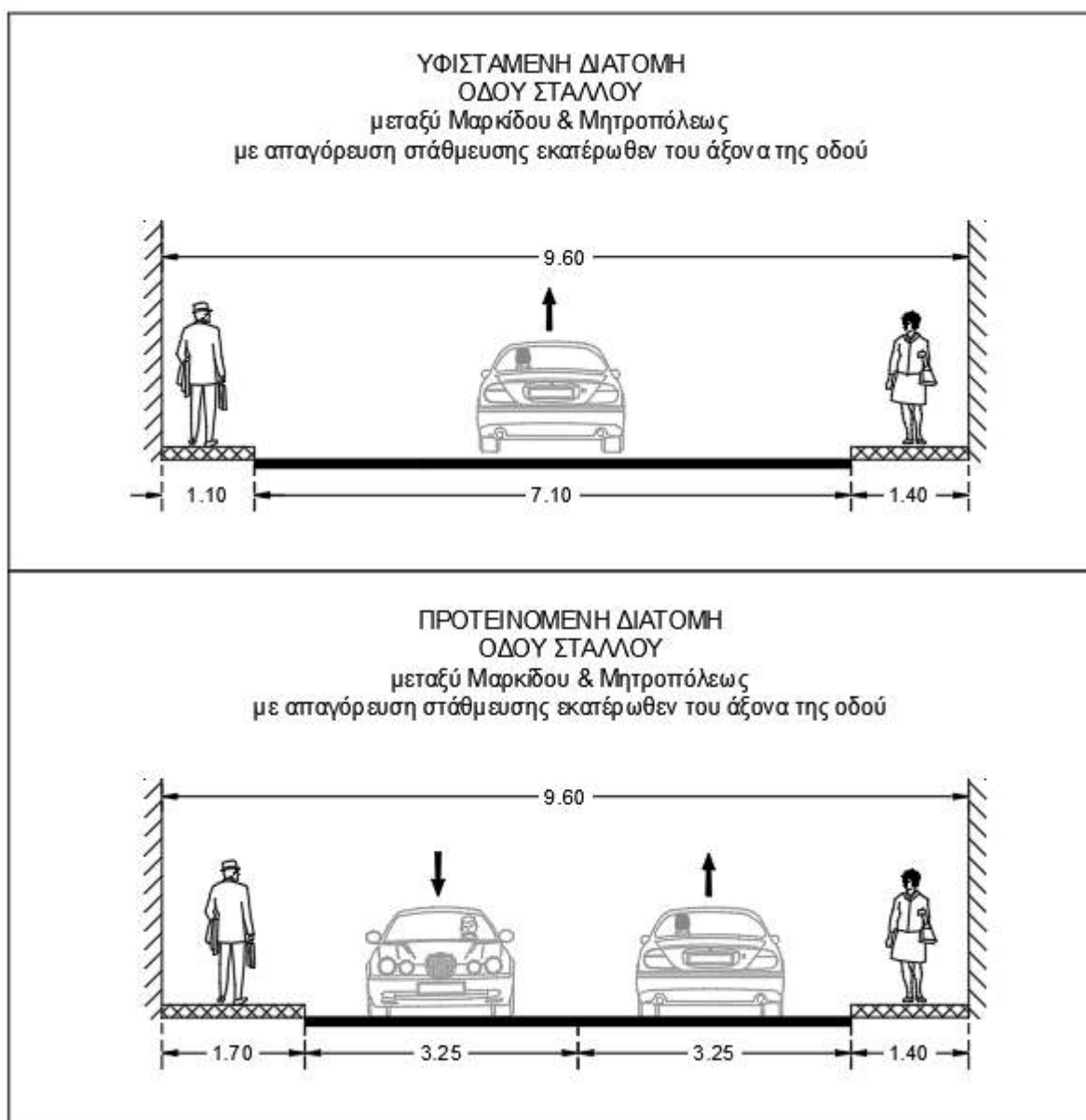


Εικόνα 6.1: Υφιστάμενο πλάτωμα, μεταξύ Εθν. Αντίστασης και Ι. Γάτου, το οποίο εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία

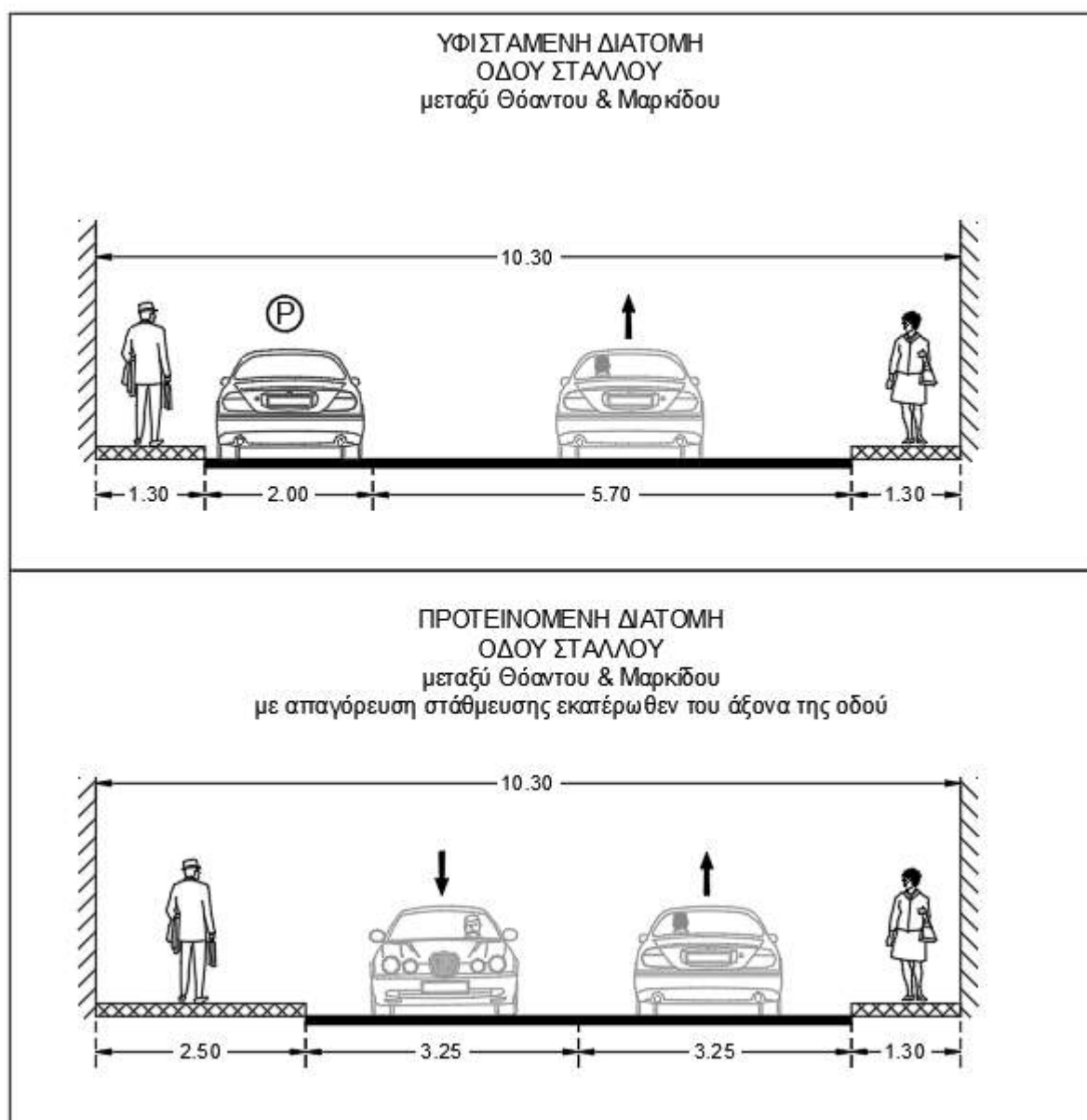
Η οδός Σταλλού, από Θοάντου έως Πλ. Ησαΐα, προτείνεται να εξυπηρετεί μετακινήσεις με κατεύθυνση από Θοάντου προς Πλ. Ησαΐα. Λαμβάνοντας υπόψη τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και των υποδομών του Κέντρου της Άμφισσας προτείνεται

η άρση της απόφασης πεζοδρόμησης του οδικού τμήματος μεταξύ Θοάντου και Πλ. Ησαΐα (ΦΕΚ 4799/Β/29.11.2017) και ο χαρακτηρισμός της ως οδού ήπιας κυκλοφορίας. Το εν λόγω οδικό τμήμα της οδού Σταλλού, από Θοάντου έως Πλ. Ησαΐα, χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος χωρίς να συνδέεται με κανέναν από τους πεζοδρόμους της άμεσης περιοχής (Σαλώνων, Π. Μπακογιάννη και Γιαγτζή). Η άρση της αποσπασματικής πεζοδρόμησης του τμήματος μεταξύ Πλ. Ησαΐα και Θοάντου της οδού Σταλλού θα δώσει τη δυνατότητα εύρυθμης εξυπηρέτησης των οχημάτων που κινούνται μεταξύ της Πλ. Ησαΐα και των βορειότερων και δυτικότερων από αυτήν περιοχών.

Η οδός Σταλλού, από Θοάντου έως Μητροπόλεως προτείνεται να εξυπηρετεί αμφίδρομες κινήσεις οχημάτων με απαγόρευση της στάθμευσης εκατέρωθεν του άξονα της και με διαπλάτυνση των δυτικών πεζοδρομίων.



Εικόνα 6.2: Ενδεικτική Τυπική Διατομή οδού Σταλλού, μεταξύ Μαρκίδου & Μητροπόλεως, με αμφίδρομη κυκλοφορία



Εικόνα 6.3: Ενδεικτική Τυπική Διατομή οδού Σταλλού, μεταξύ Θόαντου & Μαρκίδου, με αμφίδρομη κυκλοφορία

Η οδός Γερογιάννη, μεταξύ Σαθά και Μητροπόλεως, καθώς και η οδός Μητροπόλεως να διαμορφωθούν με κυβόλιθους, ώστε τα οχήματα να κινούνται με χαμηλή ταχύτητα (30χλμ/ώρα). Δεδομένων των υφιστάμενων γεωμετρικών χαρακτηριστικών των προαναφερόμενων οδικών τμημάτων (με έμφαση στη συμβολή τους/ πλάτωμα) απαιτείται μελέτη αρχιτεκτονικής ανάπτυξης.

Προτείνεται σε δεύτερο χρόνο η πεζοδρόμηση οδικών τμημάτων μεταξύ και πέριξ της Μητρόπολης και της Πλ. Ηρώων, αφού πρώτα ακολουθηθούν όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες αδειοδότησης για την εφαρμογή της εν λόγω πρότασης. Ουσιαστικά, ενοποιείται

η Πλατεία Ηρώων με τα οδικά τμήματα βόρεια και νότια αυτής, καθώς και με το οδικό τμήμα έμπροσθεν της Μητρόπολης. Οδική πρόσβαση δύναται να επιτρέπεται για την εξυπηρέτηση των παρακείμενων ιδιοκτησιών και του Ναού. Ωστόσο, δεδομένων των χρονοβόρων αδειοδοτήσεων για την εφαρμογή της προαναφερόμενης πρότασης, προτείνεται ως άμεση λύση ο χαρακτηρισμός των επιμέρους οδικών τμημάτων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Επίσης, σε σχέση με την κυκλοφοριακή οργάνωση των εν λόγω οδικών τμημάτων προτείνεται η οδός Μητροπόλεως, μεταξύ ALPHA BANK και Πλ. Ηρώων, να αντιδρομηθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (ήτοι να εξυπηρετεί μετακινήσεις από Ι. Γάτου προς Μητρόπολη) και η οδός Μητροπόλεως, μεταξύ Πλ. Ηρώων και Σταλλού, να εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης.

Η οδός Εθν. Αντίστασης, από Καραϊσκάκη έως το πλάτωμα στη «συμβολή» με την οδό Ι. Γάτου, να εξυπηρετεί αμφίδρομες μετακινήσεις με απαγόρευση της στάθμευσης εκατέρωθεν του άξονά της.

Τέλος, αναφέρεται ότι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την οδό Φρουρίου και τα οδικά τμήματα πέριξ αυτής, θα μελετηθούν μετά την κατασκευή και λειτουργία της Περιφερειακής οδού Άμφισσας.

6.2 Στάθμευση

Στην κεντρική περιοχή της πόλης της Άμφισσας, λειτουργούσε στο παρελθόν Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης, περίπου 70 θέσεων. Με την κατάργηση της Δημοτικής Αστυνομίας έπαψε και η λειτουργία του. Στην παρούσα φάση προτείνεται η Επαναλειτουργία του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης, καθώς και το ενδεχόμενο επέκτασης αυτού, εφόσον επανασυστασθεί η Δημοτική Αστυνομία.

Προτείνεται η χωροθέτηση δύο (2) θέσεων τουριστικών λεωφορείων επί της οδού Ψαρρού πλησίον της διασταύρωσης της με την οδό Σικελιανού (Γήπεδο Άμφισσας).

Προτείνεται η χωροθέτηση μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης σε κάθε οδικό τμήμα που εξυπηρετεί νόμιμη παρόδια στάθμευση, για τις ώρες 7:00-9:00, στους εμπορικούς δρόμους του Κέντρου της Άμφισσας.

Προτείνεται η διερεύνηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου, σχετικά με την εύρεση χώρου στάθμευσης οχημάτων εκτός οδού, στις περιοχές που επισημαίνονται στο Χάρτη 3.1, ήτοι στα οικοδομικά τετράγωνα Ο.Τ. που περικλείονται από τις οδούς:

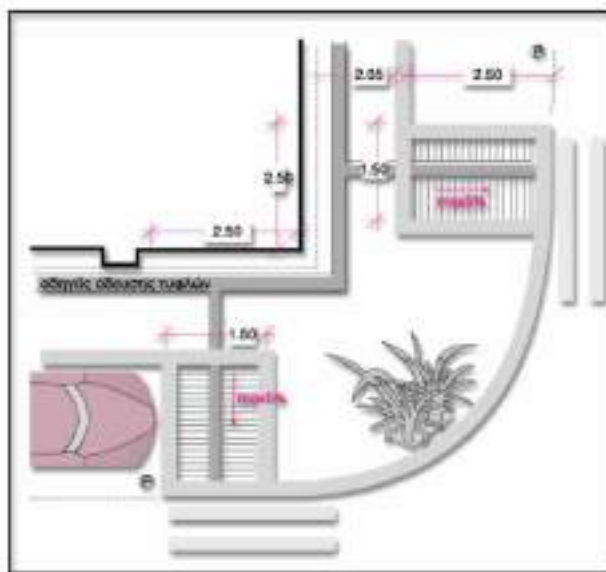
1. Κανάρη – Λαχανά – Κοντορήγα – Διάκου
2. Κανάρη – Δελμούζου – Π. Λύτρα – Γιδογιάννου – Εθν. Αντιστάσεως

3. Λ. Σαλώνων – Λ. Κ. Καραμανλή – Αθ. Γκελεστάθη – Γ. & Φ. Τσίγκα
4. Λ. Σαλώνων – Γ. & Φ. Τσίγκα – Αθ. Γκελεστάθη – Σικελιανού/ 10^{ης} Απριλίου 1821
5. Ν. Κορδώνη - Σικελιανού – Καρδάση - Δ. Κ. Κοντογιώργου
6. Καρδάση- Δ. Κ. Κοντογιώργου - Λ. Κ. Καραμανλή
7. Λιανολοπούλου – Αγ. Χαράλαμπος – Ήρας - Δεστερλή

Η παρούσα μελέτη υποδεικνύει τη σκοπιμότητα εξεύρεσης χώρων στάθμευσης εκτός οδού βαρέων οχημάτων, ώστε να μην φορτίζεται το τοπικό οδικό δίκτυο, δημιουργώντας περιβαλλοντικά προβλήματα και προβλήματα οδικής ασφάλειας. Η ακριβής χωροθέτηση του χώρου ή των χώρων στάθμευσης βαρέων οχημάτων προτείνεται περιφερειακά της πόλης της Άμφισσας (ήτοι όχι σε κεντρική περιοχή) και ο χαρακτηρισμός τους πρέπει να συμπεριληφθεί στην επόμενη τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Άμφισσας. Σημειώνεται ότι, η επόμενη αναθεώρηση του ΓΠΣ της Άμφισσας έχει ήδη συμπεριληφθεί στον προγραμματισμό του Υπουργείου.

Όσον αφορά στο προτεινόμενο καθεστώς στάθμευσης, απαιτείται η εφαρμογή του ΚΟΚ και σαν γενική αρχή, αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής)
- Διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, τουλάχιστον στα πρώτα 5,0μ, του κάθε οδικού τμήματος, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, ιδιαίτερα στους κόμβους και τα οδικά τμήματα που διαπιστώθηκε υψηλό ποσοστό παράνομης στάθμευσης (Γιδογιάννου, Σαλώνων, Πλ. Ησαΐα, κλπ)



[Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998]

- 196

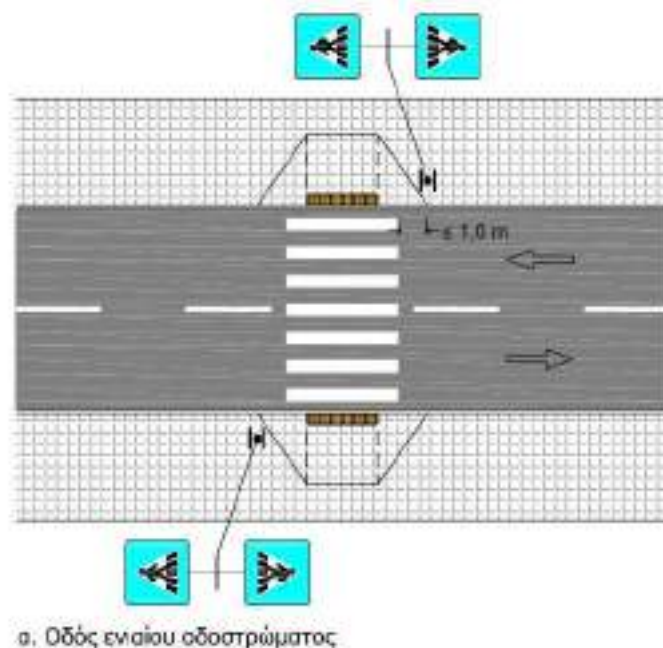
Σε οδούς μονής κατεύθυνσης που εμφανίζεται πρόβλημα παράνομης στάθμευσης (ίσως και με διπλό παρκάρισμα) ακολουθείται, ως καλή πρακτική, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, έτσι ώστε το διαθέσιμο πλάτος του ενεργού οδοστρώματος να μπορεί αυστηρά να εξυπηρετήσει εκατέρωθεν παρόδια στάθμευση και διέλευση μιας λωρίδας κυκλοφορίας οχημάτων (π.χ. $2,0\mu + 3,25\mu + 2,0\mu = 7,25\mu$).

6.3 Σήμανση

Θα πρέπει να εφαρμοστεί ολοκληρωμένο καθεστώς κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης στην περιοχή παρέμβασης, ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια πεζών και οχημάτων.

Ενδεικτικά, επισημαίνεται ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα εξής

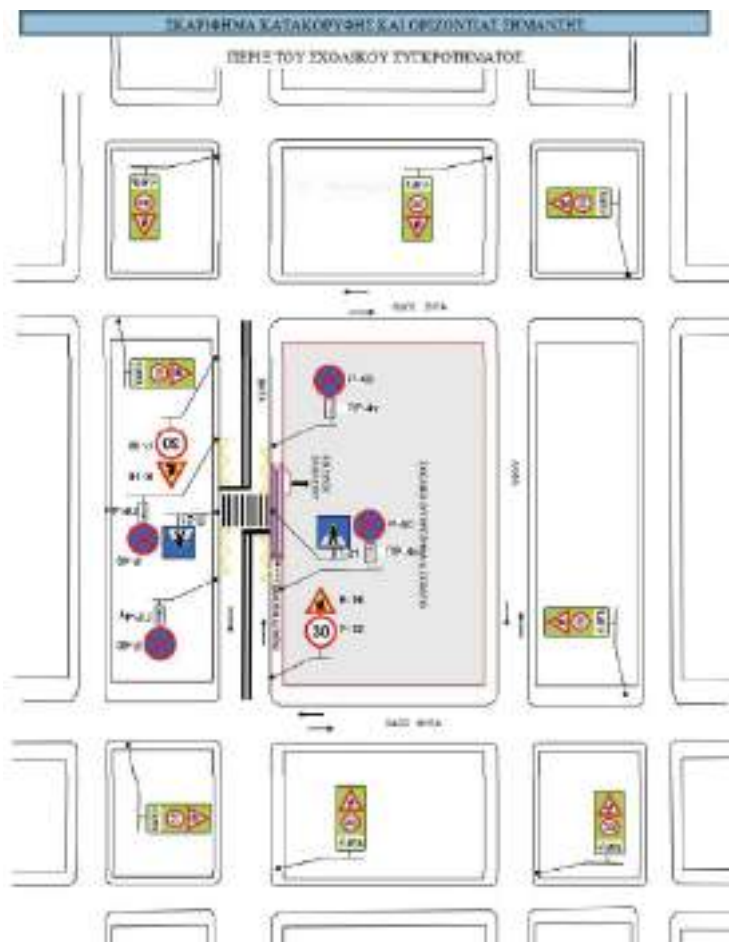
- Να γίνει αντικατάσταση των φθαρμένων πινακίδων και επανεγκατάσταση όσων έχουν λανθασμένη τοποθέτηση ή φορά.
- Η επαναδιαγράμμιση των υφιστάμενων διαβάσεων, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο και η επανεξέταση από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου των σχετικών αποφάσεων (π.χ. Έγκριση, Κανονιστική, κλπ) για πρόβλεψη σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) σε όλη την περιοχή παρέμβασης, ιδιαίτερα όσον αφορά στη διέλευση των πεζών.
- Διόρθωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης των υφιστάμενων διαβάσεων πεζών, καθώς και κατάλληλη διαμόρφωση των πεζοδρομίων (κατασκευή ραμπών), ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής διέλευση των πεζών. Στην εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατακόρυφη σήμανση των διαβάσεων πεζών σε οδούς διπλής κατεύθυνσης με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ.



Εικόνα 6.5: Χωροθέτηση πινακίδων κατακόρυφης σήμανσης (Πηγή: ΟΜΟΕ, Τεύχος 10, Μέρος 1: Ισόπεδοι Κόμβοι, Αναθεωρημένη έκδοση: 03-09-2012)

Προτείνεται επίσης, οι πινακίδες σήμανσης Π-21 να τοποθετηθούν σε απόσταση το πολύ ενός μέτρου από τη διάβαση. Τονίζεται ότι σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ, Τεύχος 9: Κατακόρυφη Σήμανση Οδών, οι πινακίδες σήμανσης Π-21 πρέπει να τοποθετούνται πάντα μόνες τους και μάλιστα με σωστό προσανατολισμό του πεζού, δηλαδή ο οδηγός πρέπει να βλέπει το σύμβολο του πεζού «να βαδίζει» από το πεζοδρόμιο προς το οδόστρωμα.

- Χωροθέτηση και σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) **νέων διαβάσεων** πεζών σε θέσεις που παρατηρούνται αυξημένες ροές πεζών.
- Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης/ συμπλήρωσης της υφιστάμενης σήμανσης, περίξ των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων με βάση την απόφαση με αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» ΦΕΚ2302/16.9.2013, σύμφωνα με την ακόλουθη Εικόνα.



Εικόνα 6.6: Σκαρίφημα Κατακόρυφης & Οριζόντιας Σήμανσης περίχ σχολικού συγκροτήματος

Επίσης, έμπροσθεν των εισόδων/ εξόδων των σχολικών συγκροτημάτων προτείνεται η κατασκευή διάβασης πεζών με κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Για την κατασκευή διαβάσεων πεζών θα πρέπει να εφαρμοστούν οι ισχύουσες προδιαγραφές που ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, αφορούν στα ακόλουθα:

- ο Οριζόντια διαγράμμιση τύπου ζέβρας μήκους 3μ. και πλάτους γραμμής 0,5μ. με κενό 0,5μ.
- ο Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης (πινακίδα Π-21) περίπου 1μ. πριν τη διαγραμμισμένη περιοχή
- ο Ράμπες πεζοδρομίων

Σημειώνεται ότι, η ρύθμιση απαγόρευσης στάσης-στάθμευσης (P-40), έξω από την είσοδο/ έξοδο ενός εκπαιδευτικού συγκροτήματος, δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις όπου: α) η στάση-στάθμευση απαγορεύεται στο σύνολο του οδικού τμήματος από την πλευρά του σχολείου, β) το εν λόγω οδικό τμήμα είναι χαρακτηρισμένο πεζόδρομος ή οδός ήπιας κυκλοφορίας, καθώς και γ) όταν βάσει της αυτοψίας δεν κρίνεται απαραίτητο.

6.4 Διαμόρφωση/ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Οι διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας αποτελεί μείζον θέμα της οδικής ασφάλειας και της εξυπηρέτησης των πεζών, με έμφαση στις ευπαθείς ομάδες των Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμΕΑ, κλπ). Για το λόγο αυτό, στην παρούσα μελέτη προτείνονται καταρχάς οι διαπλατύνσεις/ διαμορφώσεις πεζοδρομίων επί των οδών:

- Αθανασοπούλου, από Φιλοθέου Επισκόπου Σαλώνων έως Κεχαγιά/ Αρείου Πάγου
- Αθ. Δημητράς
- Γ. Κοτορού, από Δημητράς έως Φιλοθέου Επισκόπου Σαλώνων
- Φιλοθέου Επισκόπου Σαλώνων
- Γερογιάννη, από Αγ. Θεοδώρων έως Βασιλοπούλου
- Μητροπόλεως
- Ευαγγελιστριάς
- Σταλλού
- Θόαντος, από Π. Μπακογιάννη έως Σταλλού
- Ι. Γάτου, από Κ. & Γ. Κορδώνη έως Ανδρούτσου
- Στη συμβολή των οδών Ι. Γάτου και Εθν. Αντίστασης

όπως αυτές παρουσιάζονται σχηματικά στον Χάρτη 3.1 «Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις».

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, η προαναφερόμενη προτεινόμενη διαπλάτυνση μέρους του δυτικού πεζοδρομίου επί της οδού Ι. Γάτου, μεταξύ Θόαντος και Γιαγτζή (ήτοι, στη διασταύρωση της Ι. Γάτου με την οδό Θόαντος), έχει ως στόχο την αποκατάσταση της εύρυθμης κυκλοφοριακής λειτουργίας του εν λόγω οδικού τμήματος. Η υφιστάμενη απότμηση του πεζοδρομίου δεν μπορεί να εξυπηρετήσει σε πλάτος μια νόμιμη θέση στάθμευσης, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στη διέλευση των οχημάτων.



Εικόνα 6.7: Υφιστάμενη απότμηση πεζοδρομίου επί της οδού Ι. Γάτου, μεταξύ Θόαντος & Γιαγτζή



Εικόνα 6.8: Υφιστάμενη απότμηση πεζοδρομίου επί της οδού Ι. Γάτου, μεταξύ Θόαντος & Γιαγτζή

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτείνεται η κατασκευή σημειακών διαπλάτυνσεων επί των πεζοδρομίων (εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης), επί των οδών:

1. Μητροπόλεως, στη συμβολή της με τη Σταλλού
2. Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, στη συμβολή της με την Ι. Γάτου
3. Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, στη συμβολή της με τη Γ. Κοττορού

4. Φιλοθέου Επ. Σαλώνων, στη συμβολή της με την Αθανασοπούλου
5. Αθανασοπούλου, στη συμβολή της με την Φιλοθέου Επ. Σαλώνων (έμπροσθεν Δημαρχείου)
6. Αθανασοπούλου, στη συμβολή της με την Πλατεία Κεχαγιά (έμπροσθεν Δημαρχείου)
7. Πλατεία Κεχαγιά, στη συμβολή της με την Μαχαίρα
8. Πλατεία Κεχαγιά, στη συμβολή της με την Κόμνα Τράκα
9. Ανδρούτσου, στη διασταύρωση της με της Διάκου
10. Ι. Γάτου, στη συμβολή της με την Θόαντος
11. Θόαντος, στη συμβολή της με την Σταλλού
12. Ν. Κορδώνη, στη συμβολή της με την Π. Μπακογιάννη
13. Ν. Κοδώνη, στη συμβολή της με την Πλ. Ησαΐα
14. Πλ. Ησαΐα, στη συμβολή της με το πεζοδρομημένο τμήμα της Σαλώνων
15. Πλ. Ησαΐα, στη συμβολή της με την Ν. Κοδώνη
16. Πλ. Ησαΐα, στη συμβολή της με τη Λ. Σαλώνων
17. Ανδρούτσου, στη συμβολή της με την Εθν. Αντίστασης

όπως αυτές παρουσιάζονται σχηματικά στον Χάρτη 3.1 «Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις».

Οι παρεμβάσεις σε δρόμους που στον παρόντα χρόνο εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Περιφέρειας (Λ. Καραμανλή, Λ. Σαλώνων και Γιδογιάννου), προτείνεται να εφαρμοστούν σε δεύτερο χρόνο κατόπιν σχετικής σύμφωνης γνώμης. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της παρούσας προτείνεται:

Α) Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στη Λ. Καραμανλή, από Λ. Σαλώνων έως Γοδογιάννου, εκατέρωθεν της οδού. Στη μια πλευρά της Λ. Καραμανλή προτείνεται πέραν του πεζοδρομίου και η διαμόρφωση Ποδηλατοδρόμου (βλ. κεφ. 6/ Εικόνα 6.11).

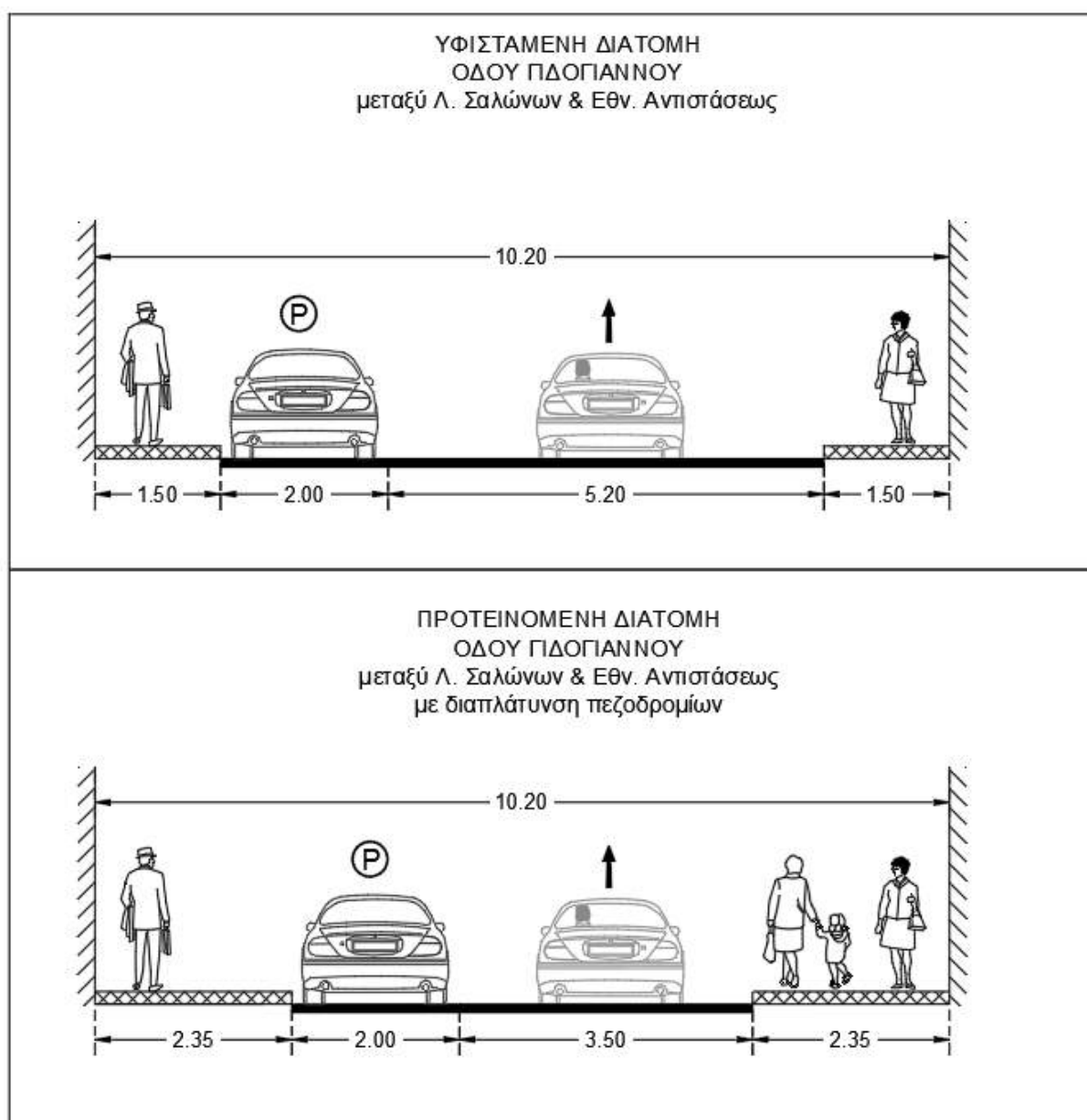
Β) Σημειακή διαμόρφωση/ διαπλάτυνση (εγκιβωτισμός θέσεων) των πεζοδρομίων:

- στη Λ. Σαλώνων, στη διασταύρωση της με τη Γιδογιάννου,
- στη Λ. Σαλώνων, στη διασταύρωση της με την οδό Δελμούζου,
- στη Λ. Σαλώνων, στη διασταύρωση της με την οδό Δελμούζου,
- στη Λ. Σαλώνων, στη συμβολή της με την οδό Καραϊσκάκη,

- στην οδό Γιδογιάννου, στη διασταύρωση της με τη Λ. Σαλώνων.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε επόμενο χρόνο θα ήταν σκόπιμη η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στο μονοδρομημένο τμήμα της οδού Γιδογιάννου, ήτοι από Σαλώνων έως Εθν. Αντίστασης.

Η νέα διατομή του εν λόγω οδικού τμήματος θα μπορούσε να διαμορφωθεί ως ακολούθως: μια λωρίδα κυκλοφορίας με παρόδια στάθμευση μόνο στο νοτιοανατολικό τμήμα της οδού (ήτοι, από την πλευρά των Δικαστηρίων) συνολικού πλάτους 5,5μ. και διαπλατυσμένα πεζοδρόμια συνολικού πλάτους το καθένα περί τα 2,35μ.



Εικόνα 6.9: Ενδεικτική Τυπική Διατομή οδού Γιδογιάννου, μεταξύ Λ. Σαλώνων & Εθν. Αντίστασης, με διαπλάτυνση πεζοδρομίων

6.5 Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων

Αρχικά, προτείνεται η μελέτη για τη διαμόρφωση των ισόπεδων κόμβων:

- Καραϊσκάκη & Λ. Σαλώνων
- Καραϊσκάκη & Εθν. Αντίστασης
- Σιμοπούλου-Πανουργιά-Παπαθανασίου-Σαθά

με όποια διαμόρφωση κριθεί κατάλληλη σύμφωνα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά (π.χ. νησίδες, κυκλικές διαμορφώσεις, πρόσθετους χώρους πρασίνου, κλπ).

Γενικά, προτείνονται αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου (π.χ. Σιμοπούλου & Τζαμάλα, όπου σήμερα χωροθετείται ένα εκκλησιαστικό ακίνητο, το οποίο έχει υποστεί ρηγματώσεις). Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων βελτιώνεται, καθώς υλοποιούνται διαμορφώσεις που μειώνουν την επικινδυνότητα τους (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.). Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, ηχητικά συστήματα για τυφλούς στα φανάρια.

6.6 Πράσινες διαδρομές - Δίκτυο πεζού & ποδηλάτη

Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία της πόλης, πλατείες (Κεχαγιά – Ησαΐα – Εθν. Αντίστασης), γειτονιές, κάστρο, μουσείο, κέντρο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Υπενθυμίζεται ότι στην πόλη έχουν ήδη υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις. Στόχος του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών στο σύνολο της πόλης και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών πεζοδρόμων και ήπιας κυκλοφορίας σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατόδρομου.

Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών

Προτείνεται η τροποποίηση του υφιστάμενου ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης της Άμφισσας (ΦΕΚ 309/Α/6.11.1953) και η σταδιακή αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης.

Προτείνεται υλοποίηση μέτρων και παρεμβάσεων στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες⁴ για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.

Τέλος, προτείνεται η διαμόρφωση πεζοδρομίων σε όλες τις οδούς του τοπικού οδικού δικτύου που δεν διαθέτουν, η ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και η βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων με ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των κατοίκων/ επισκεπτών.

Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων, καθώς η εξυπηρέτηση/ προσβασιμότητα των Ατόμων με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) είναι βασικό κριτήριο

Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας

Η παρούσα μελέτη προτείνει ένα διευρυμένο δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας στην κεντρική περιοχή της πόλης της Άμφισσας, το οποίο σε συνδυασμό με τις προτεινόμενες διαπλατύνσεις/ διαμορφώσεις πεζοδρομίων και τους υφιστάμενους κατασκευασμένους πεζοδρόμους δημιουργούν ένα δίκτυο πράσινων διαδρομών (ήτοι διαδρομών ήπιας μετακίνησης) ενοποιώντας σε μεγάλο βαθμό τις τρεις (3) κυριότερες πλατείες της πόλης της Άμφισσας, ήτοι Πλ. Εθν. Αντίστασης – Πλ. Ησαΐα – Πλ. Κεχαγιά.

Στον ακόλουθο πίνακα παρατίθενται τα οδικά τμήματα που προτείνονται ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

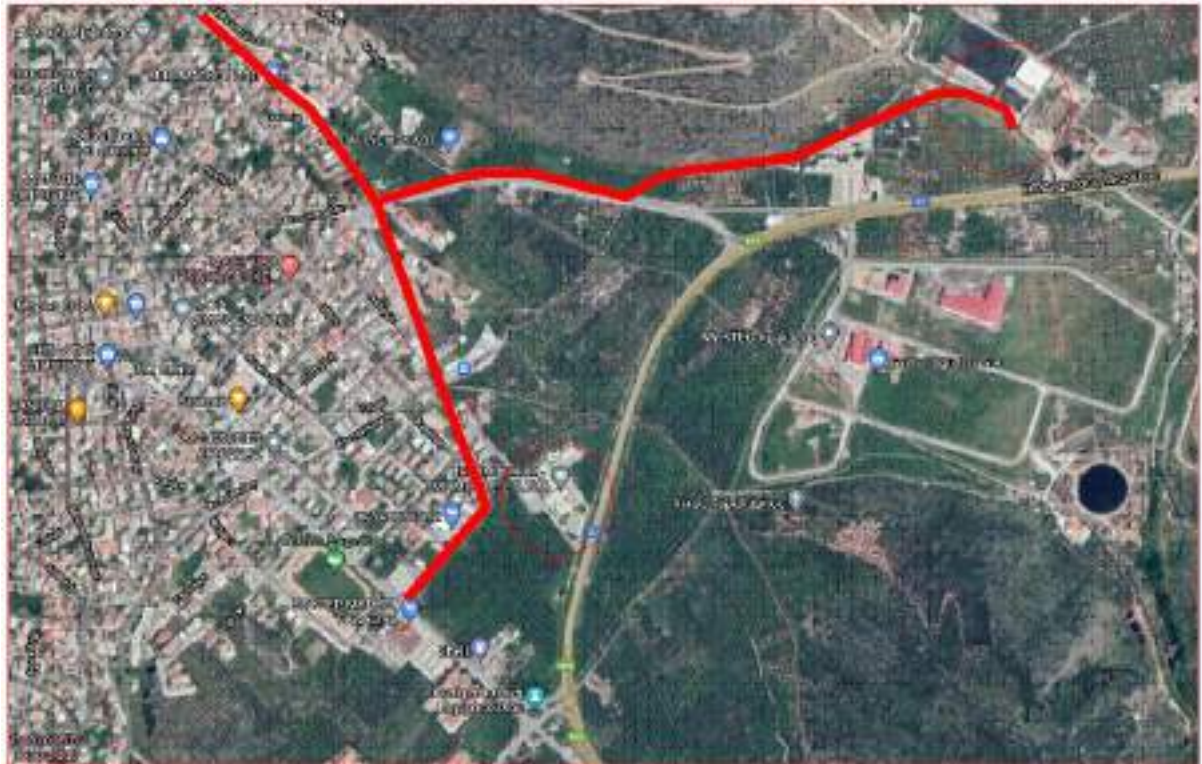
⁴ «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019), ο οποίος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) Α.Ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Πίνακας 6.1: Προτεινόμενες οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας

Οδός	Από	Έως
N. Κορδώνη	Δεστερλή	Δ. Κ. Κοντογιώργου
Σταλλού	Θοάντος	Πλ. Ησαΐα
Αντ. Κονιάκου	Διάκου	Παπαχρήστου
Γκούρα	Διάκου	Μαχαίρα
Ευ. Ζαχαρίου	Κόμνα Τράκα	Μαχαίρα
Κόμνα Τράκα	Κ. & Γ. Κορδώνη	Ανδρούτσου
Πλ. Κεχαγιά	Ελ. Κραββαρίτη	Κοκκινοπούλου
Κοκκινοπούλου	Πλ. Κεχαγιά	Μαχαίρα
Ευαγγελιστριάς	Οδικό τμήμα, μεταξύ και της Μητρόπολης και της Πλ. Ηρώων	Πανουργιά
Μητροπόλεως	Ι. Γάτου	Στάλλου
Οδικό τμήμα, μεταξύ και της Μητρόπολης και της Πλ. Ηρώων		
Μιχαλοπούλου	Γερογιάννη	Πανουργιά
Γ. Κοττόρου	Φιλοθέου Επ. Σαλώνων	Ανδρούτσου
Γιατζί	Γ. Κοττόρου	Παπαχρήστου
Παπαχρήστου	Ανδρούτσου	Γιατζί
Δεστερλή	Λιανοπούλου	N. Κορδώνη
Οδός 103η	N. Κορδώνη	Λιανοπούλου
Β. Κανάτα	Λ. Σαλώνων	N. Κορδώνη

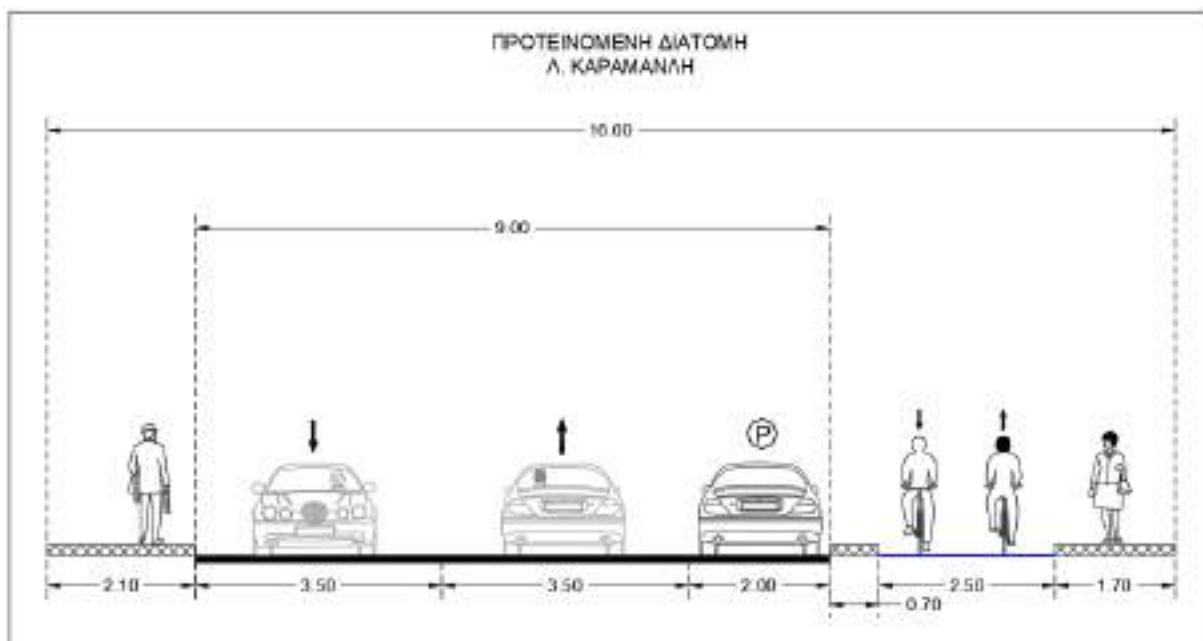
Ποδηλατόδρομος

Προτείνεται η μελέτη Ποδηλατοδρόμου που να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από/ προς τις αθλητικές εγκαταστάσεις (δημοτικό γυμναστήριο, γήπεδο, κλπ) που χωροθετούνται ανατολικά της πόλης. Ο εν λόγω ποδηλατόδρομος δύναται να διέρχεται από την οδό που εξυπηρετεί το κοιμητήριο της Άμφισσας, να συνεχίζει παρά τον Κλάδο σύνδεσης της Ε.Ο. Άμφισσας-Μπράλλου με την ανατολική είσοδο/ έξοδο της πόλης και στη συνέχεια μέσω της οδού Θεμιστοκλή Μαυρίδη Αρχιπυροσβέστη να διέρχεται από την Ανάπλαση της οδού Υλαίθου.



Εικόνα 6.10: Ενδεικτική διαδρομή Ποδηλατοδρόμου

Τέλος, προτείνεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμου επί της Λ. Καραμανλή, ώστε να συνδεθεί ο ως άνω αναφερόμενος ποδηλατόδρομος, με τις εγκαταστάσεις του ΚΤΕΛ και των ΤΕΙ.



Εικόνα 6.11: Ενδεικτική Τυπική Διατομή Λ. Καραμανλή

6.7 Αστική συγκοινωνία – Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Κατά προτεραιότητα προτείνεται η αξιολόγηση της υφιστάμενης σύνδεσης και εξυπηρέτησης της πόλης της Άμφισσας με τις Κοινότητες και τους οικισμούς στο σύνολο του Δήμου, καθώς και η διασύνδεση της Άμφισσας με άλλες πόλεις.

Προτείνεται η λειτουργία **μίας Γραμμής** αποκλειστικά εντός της πόλης, που θα εξυπηρετεί τις περιμετρικές του κέντρου γειτονίες, για τη σύνδεση με το κέντρο, κατά προτεραιότητα στις γειτονίες που βρίσκονται δυτικά με έντονες κλίσεις, που αποτρέπουν την πεζή μετακίνηση. Επίσης, θα εξυπηρετούνται οι ειδικές ομάδες με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και ώρες-συχνότητες μετακίνησης (μαθητές, εργαζόμενοι, συνταξιούχοι, μετακίνηση για νοσοκομείο, κλπ). Η λειτουργία της εν λόγω Γραμμής προτείνεται με ηλεκτρικό mini bus, με συχνότητα δρομολογίων ανά 20' έως 30'.

Τέλος, σημειώνεται ότι θα πρέπει να γίνει έρευνα Προέλευσης-Προορισμού Μετακινήσεων, τόσο για τυπική περίοδο όσο και για τουριστική (π.χ. εποχιακή ζήτηση για Δελφούς ή χιονοδρομικό), ώστε να εξειδικευθούν τα χαρακτηριστικά και η ζήτηση των μετακινήσεων και των ιδιαίτερων αναγκών των κατοίκων - μετακινούμενων του Δήμου Δελφών.

6.8 Συμπεράσματα

Το σύνολο των μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης ικανοποιούν τους κανόνες της επιστήμης και τις ορθές πρακτικές, με στόχο την αύξηση της οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης και στην αναβάθμιση αυτής. Ωστόσο, στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι για την εφαρμογή ορισμένων εξ' αυτών απαιτείται πρόσθετος χρόνος τόσο για την εκπόνηση & έγκριση των απαραίτητων μελετών, όσο και για την εξεύρεση απαραίτητων πόρων χρηματοδότησης.

Συνεπώς, η εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων αφορά σε δύο χρονικούς ορίζοντες, ήτοι Βραχυπρόθεσμο και Μεσοπρόθεσμο.

Ως Βραχυπρόθεσμο προτεινόμενα μέτρα νοούνται κυρίως, αυτά που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου με την εφαρμογή κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης, ενώ ως Μεσοπρόθεσμο προτεινόμενα μέτρα, νοούνται αυτά που σχετίζονται με την κατασκευή έργου για τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων, τη βελτίωση ισόπεδων κόμβων, κλπ.

Άμφισσα, Αύγουστος 2021

Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών

ΧΑΡΤΗΣ Χ.3.1 «ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

**Παράρτημα Ι: ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ
ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΗΣ Δ.Κ. ΑΜΦΙΣΣΑΣ 29/04/2018**

**Παράρτημα II: Πίνακας στοιχείων γεωμετρικών & λειτουργικών
χαρακτηριστικών και απογραφής στάθμευσης ανά οδικό τμήμα**

**Παράρτημα III: ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ (σε ηλεκτρονική
μορφή - CD)**

Παράρτημα IV: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ