



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

ΔΗΜΟΣ ΑΜΟΡΓΟΥ

**ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ
ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑΠΟΛΩΝ**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΘΕΣΗ:

**ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΞΥΛΟΚΕΡΑΤΙΔΙ
ΔΗΜΟΣ ΑΜΟΡΓΟΥ**

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ ΑΜΟΡΓΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΟΣ
Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2020

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	1
1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	1
1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	1
1.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ.....	1
1.3 ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΡΓΟΥ.....	1
1.4 ΑΚΟΛΟΥΘΗΤΕΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ.....	1
1.5 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	2
2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	3
2.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	3
2.2 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	3
2.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	4
2.3.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	4
2.3.2 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	4
2.3.3 ΛΙΜΑΝΙ.....	5
2.3.4 ΠΕΖΟΙ.....	6
2.3.5 ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....	6
2.3.6 ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ.....	6
2.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ.....	7
2.5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΣΕΩΝ - ΕΠΙΠΕΔΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ.....	7
2.5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΣΕΩΝ.....	7
2.5.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	8
3. ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	8
3.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	8
3.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	9
3.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	9
3.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	10
4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ.....	10
4.1 ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ.....	10
4.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ.....	11
4.3 ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ.....	11
4.4 ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΟΚΩ.....	11
4.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	11
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	13

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η περιοχή μελέτης αφορά τον Λιμένα Καταπόλων και το Ξυλοκερατίδι της Αμοργού. Στην περιοχή αυτή βρίσκεται το λιμάνι Καταπόλων με αρκετές υπηρεσίες συγκεντρωμένες, όπως γραφείο cougier, ιατρείο, λιμεναρχείο, τράπεζα, σχολείο, βοτανικό πάρκο και αρκετά τουριστικά καταλύματα.

Οι περισσότερες τουριστικές μονάδες και εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής βρίσκονται στην παραλιακή οδό, που συνδέει τα Κατάπολα με το Ξυλοκερατίδι, και λόγω και της λειτουργίας του λιμένα δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα.

Επίσης, η περιοχή αποτελεί το κεντρικό σημείο επικοινωνίας του νησιού με άλλα νησιά και την υπόλοιπη Ελλάδα με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης του νησιού να περάσει από την περιοχή αυτή για να διασκορπιστεί αργότερα στο υπόλοιπο νησί, κάτι το οποίο αποτελεί σοβαρό παράγοντα δημιουργίας κυκλοφοριακών προβλημάτων.

1.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ.

Το έργο «Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Λιμάνι Καταπόλων» αποτελεί μία μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που έχει στόχο την άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης στον Λιμένα Καταπόλων και στο Ξυλοκερατίδι, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Οι προτάσεις της συγκεκριμένης μελέτης, με βραχυχρόνιο ορίζοντα υλοποίησης, έχουν στόχο τη διαμόρφωση ενός ιεραρχημένου κυκλοφοριακού δικτύου, την ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων στους κρίσιμους κόμβους, τη βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης και την εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών στη περιοχή μελέτης.

1.3 ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΡΓΟΥ

Για την κατασκευή του έργου έχει συνταχθεί η «Επικαιροποίηση- Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Λιμάνι Καταπόλων» από τον **Οδυσσέα Κοντόπουλο**, Πολιτικό Μηχανικό Α.Π.Θ.

1.4 ΑΚΟΛΟΥΘΗΤΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

- Τεχνική Περιγραφή Υποχρεώσεων (ΤΣΥ) του τέως ΥΠΕΧΩΔΕ
- Τιμολόγιο Εργασιών Άρθρου 8 του Ν 3263/04
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ)
 - Κατακόρυφη Σήμανση Αυτοκινητοδρόμων (ΚΣΑ) ΦΕΚ 905/β/20-05-2011
 - Κατακόρυφη Σήμανση Οδών (ΚΣΟ), Σχέδιο, ΥΠΥΜΕΔΙ

- Σήμανση Εκτελούμενων Έργων σε Οδούς (ΣΕΕΟ) ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ)
 - Ν 2696/ΦΕΚ 57/Α/23-03-1999
 - Ν 3254/ΦΕΚ 137/Α/22-07-2004
 - Ν 3542/ΦΕΚ 50/Α/02-03-2007
- Πινακίδες Σήμανσης Οδών
(Α6/0/1/118/27-06-1974 ΦΕΚ 676/Β/06-07-1974)
- Διαγραμμίσεις Οδοστρωμάτων
(Α6/0/2/159/13-08-1975 ΦΕΚ 890/Β/21-08-1975)
- Γερμανικοί Κανονισμοί Οριζόντιας Σήμανσης RMS

1.5 ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η παρούσα μελέτη αποτελείται από τα εξής κεφάλαια:

Στο κεφάλαιο 1 αναλύεται το αντικείμενο της μελέτης, περιγράφεται η περιοχή μελέτης, καθώς και το τεχνικό αντικείμενο.

Στο κεφάλαιο 2 γίνεται η κυκλοφοριακή ανάλυση της περιοχής μελέτης, όπου περιλαμβάνονται:

- η ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης
- η λειτουργία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης
- η ανάλυση των κυκλοφοριακών φόρτων.
- ο υπολογισμός της στάθμης εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης
- τα σημεία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης που παρουσιάζουν κυκλοφορικά προβλήματα.

Στο κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται οι προτάσεις με βραχυχρόνιο ορίζοντα υλοποίησης για επιμέρους επεμβάσεις σε επιμέρους τομείς.

Στο κεφάλαιο 4 παρουσιάζεται το πρόγραμμα υλοποίησης των προτάσεων, που αναλύονται στην μελέτη, ανάλογα με τη φάση υλοποίησης τους.

Τέλος, στο κεφάλαιο 5 παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της μελέτης.

Συνημμένα στο Τεύχος της παρούσας Τελικής Έκθεσης υποβάλλεται σειρά σχεδίων που περιλαμβάνει τα εξής:

Αριθμός Σχεδίου	Τίτλος Σχεδίου	Κλίμακα
Σ-0	Υφιστάμενη Κατάσταση Κυκλοφορίας	1:1000
Γ.Ορ.	Γενική Οριζοντιογραφία	1:1000
Ορ.-1	Οριζοντιογραφία 1	1:250

Ορ.-2	Οριζοντιογραφία 2	1:250
Ορ.-3	Οριζοντιογραφία 3	1:250

2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης αποτελείται στην πλειοψηφία του από οδούς με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (μικρό πλάτος, προβληματική χάραξη κλπ) και με μικρά ή και ανύπαρκτα πεζοδρόμια. Οι περισσότεροι δρόμοι είναι αμφίδρομοι που σε συνδυασμό με ελλιπή σήμανση οδηγούν σε καταστάσεις περαιτέρω επιβάρυνσης της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών στον οικισμό.

Το κύριο οδικό δίκτυο της μελέτης περιλαμβάνει την παραλιακή οδό που συνδέει τα Κατάπολα με το Ξυλοκερατίδι, ενώ από την ίδια οδό ξεκινούν και οι υπόλοιπες επαρχιακές οδοί που συνδέουν το λιμάνι με τις υπόλοιπες περιοχές της Αμοργού.

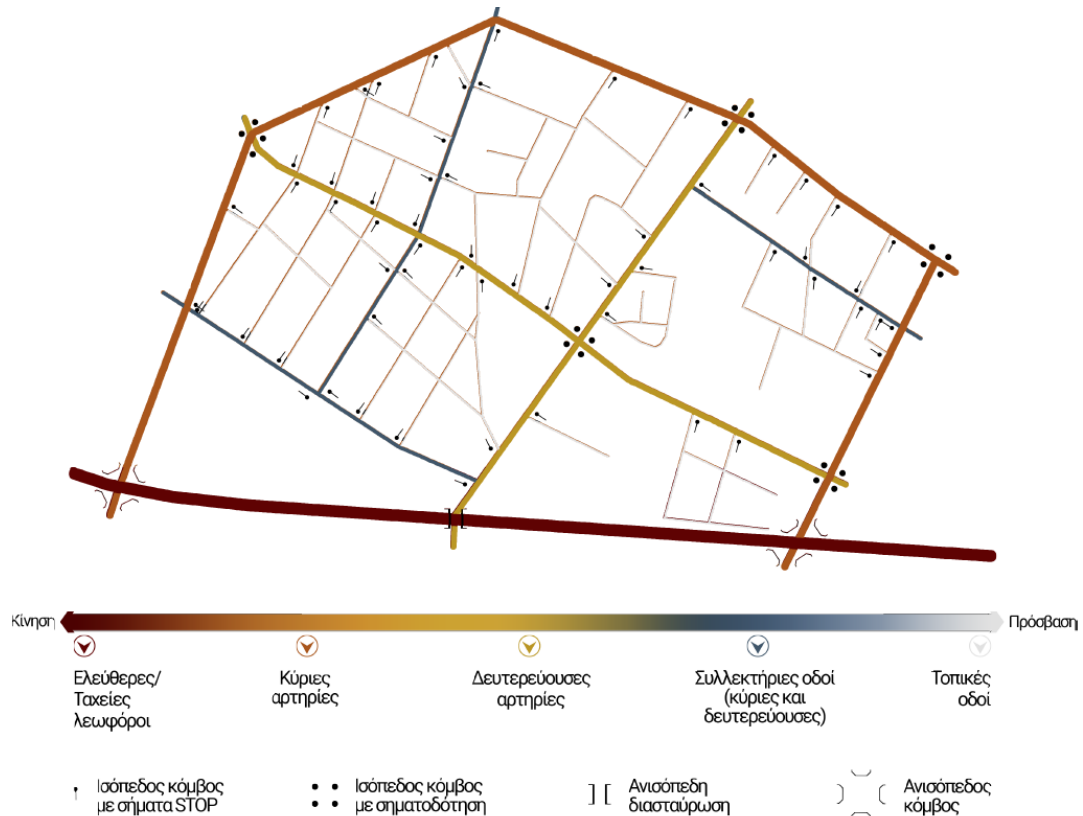
2.2 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.

Το οδικό δίκτυο διακρίνεται σε τέσσερις κατηγορίες οδών: κύριες, δευτερεύουσες, συλλεκτικές και τοπικές.

Οι κύριες είναι οι αρτηρίες με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας. Παρόμοιες είναι και οι δευτερεύουσες με τη διαφορά ότι εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με τις κύριες.

Οι συλλεκτικές οδοί έχουν στόχο την κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο τοπικών οδών και αντίστροφα. Οι τοπικές οδοί χρησιμοποιούνται για την πρόσβαση από και προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς και από τις παρόδιες χρήσεις γης. Στις οδούς αυτές οι ταχύτητες είναι χαμηλές και δεν επιδιώκονται διαμπερείς συνδέσεις.

Η ακριβής περιοχή της μελέτης περιλαμβάνει μόνο μια κύρια αρτηρία. Ωστόσο για λόγους πληρότητας παρουσιάζεται το παρακάτω σχήμα που δείχνει την ιεράρχηση ενός οδικού δικτύου ως προς όλες τις κατηγορίες των οδών.



Πηγή: Αποθετήριο «Κάλλιπος» (repository.kallipos.gr)

Το παραπάνω σχήμα παρουσιάζει την ιεράρχιση ενός οδικού δικτύου ως προς τις κατηγορίες των οδών.

2.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

2.3.1 Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Όπως προαναφέρθηκε, στο οδικό δίκτυο του Λιμένος οι περισσότεροι δρόμοι είναι αμφίδρομοι και δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω ελλιπούς σήμανσης. Η κυκλοφοριακή οργάνωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου παρουσιάζεται στο σχέδιο Σ-0.

Η παραλιακή οδός που συνδέει το λιμάνι και τις οδούς προς τα χωριά και τις παραλίες αποτελεί το πρωτεύον οδικό δίκτυο του Λιμένος Καταπόλων. Η λειτουργία του είναι ικανοποιητική κατά τη χειμερινή περίοδο, αλλά κατά τους θερινούς μήνες και ιδιαίτερα σε ώρες αιχμής παρουσιάζει έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα. Οι ουρές αναμονής που δημιουργούνται σε κρίσιμους κόμβους, προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση σε όλο το οδικό δίκτυο.

Τέλος, η άναρχη στάθμευση που παρατηρείται σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου που περιβάλλει τον οικισμό μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητά του και δυσχεραίνει την κυκλοφορία.

2.3.2 Στάθμευση

Η στάθμευση στον Λιμένα Καταπόλων αποτελεί σημαντικό πρόβλημα. Η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης κοντά στο κέντρο, η άναρχη στάθμευση παρά την οδό μαζί και η

ανεπαρκής αστυνόμευση επιδεινώνουν το πρόβλημα της στάθμευσης ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, οπότε και η ζήτηση γίνεται εντονότερη.

Επίσης, η παρόδια στάθμευση κατά μήκος της παραλιακής οδού περιορίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών και η μη εύρεση θέσης στάθμευσης έχει σαν αποτέλεσμα τη φόρτιση του οδικού δικτύου από τις συνεχείς περιπορείες των οδηγών των οχημάτων.

Τη θερινή περίοδο η συγκέντρωση των οχημάτων στην περιοχή του λιμανιού που αποτελεί τη ζώνη αναψυχής για τους επισκέπτες και τους κατοίκους, έχει σαν αποτέλεσμα η ζήτηση στάθμευσης να γίνεται μέγιστη και να μη μπορεί να εξυπηρετηθεί.

Στην παραλιακή οδό δίπλα από το σχολείο υπάρχει διαθέσιμος χώρος στάθμευσης που παρόλο που είναι αρκετός για την χειμερινή περίοδο, την θερινή περίοδο εξαντλείται αρκετά γρήγορα λόγω της μικρής χωρητικότητάς του και της κεντρικής θέσης του.

Επίσης διαθέσιμος χώρος στάθμευσης υπάρχει και στην ιδιοκτησία του Αγροτικού Συνεταιρισμού Χώρας Αμοργού, που παραχωρήθηκε στον Δήμο Αμοργού για να χρησιμοποιηθεί ως parking.

Πέραν των χώρων αυτών δεν υπάρχει άλλος διαθέσιμος χώρος στάθμευσης στην περιοχή και επομένως παρατηρείται η άναρχη στάθμευση σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου δυσχεραίνοντας έτσι την κατάσταση ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

2.3.3 Λιμάνι

Κεντρικό στοιχείο της περιοχής είναι το λιμάνι. Παρόλο που το μέγεθος του λιμένα δεν είναι μεγάλο, είναι το κεντρικό λιμάνι της Αμοργού και η ύπαρξη και λειτουργία του αποτελεί κρίσιμο παράγοντα δημιουργίας κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Στον ίδιο χώρο, στην έξοδο του λιμανιού, βρίσκονται και οι αφετηρίες των λεωφορείων ΚΤΕΛ και οι πιάτσες ταξί. Αν στην παραπάνω κυκλοφορία, προστεθούν και οι κινήσεις των πεζών που εμπλέκονται με τις κινήσεις των οχημάτων, τότε γίνεται κατανοητή η κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείται.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η κίνηση στον Λιμένα Καταπόλων για τις χρονιές 2015-2016 όπως αυτή καταγράφηκε από τη Λιμενική Αρχή Αμοργού. Παρατηρείται ότι η κίνηση την θερινή περίοδο αναλογεί σε ποσοστό πάνω από 90% λόγω των επισκεπτών του νησιού, επιβεβαιώνοντας έτσι την μεγάλη επιβάρυνση που δέχεται το δίκτυο από την λειτουργία του λιμένα.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2015		
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	464	635
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	463	446
ΜΑΡΤΙΟΣ	602	588
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	1.742	1.611
ΜΑΪΟΣ	3.330	3.316
ΙΟΥΝΙΟΣ	2.760	4.332
ΙΟΥΛΙΟΣ	5.495	8.565
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	21.534	16.125

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	5.949	5.238
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1.031	977
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	1.148	610
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	721	488
ΣΥΝΟΛΟ	45.239	42.931

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2016					
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ		
	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	321	533	109	27	6
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	439	312	85	21	8
ΜΑΡΤΙΟΣ	435	510	89	27	15
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	741	964	156	44	30
ΜΑΪΟΣ	1.847	1.810	156	47	41
ΙΟΥΝΙΟΣ	2.159	3.246	326	40	79
ΙΟΥΛΙΟΣ	11.515	14.918	1.288	63	178
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	18.932	18.463	1.663	51	615
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	5.721	6.521	265	36	48
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1.708	1.092	166	34	23
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	801	718	108	52	30
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	486	416	66	34	10
ΣΥΝΟΛΟ	45.105	49.503	4.477	476	1.083

2.3.4 Πεζοί

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης αποτελείται στην πλειοψηφία του από οδούς με μικρά ή και ανύπαρκτα πεζοδρόμια. Αν εξαιρέσει κανείς την παραλιακή οδό με το παραλιακό πεζοδρόμιο και το τμήμα του οικισμού, που δεν επιτρέπεται η κίνηση των οχημάτων λόγω μορφολογίας, είναι φανερό ότι οι πεζοί κινούνται στους δρόμους μαζί με τα αυτοκίνητα.

2.3.5 Δημόσιες Συγκοινωνίες

Στην Αμοργό απουσιάζει η Δημόσια Αστική Συγκοινωνία, η οποία θα συνέδεε τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της Χώρας με την κεντρική περιοχή. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση όλου του νησιού γίνεται από το ΚΤΕΛ της Αμοργού. Με το ΚΤΕΛ εξυπηρετούνται όλα τα χωριά και οι παραλίες του νησιού. Κατά τη διάρκεια του χειμώνα εκτελούνται από ένα έως δύο δρομολόγια την ημέρα προς κάθε κατεύθυνση. Τους θερινούς μήνες τα δρομολόγια πολλαπλασιάζονται, με ιδιαίτερη έμφαση προς τις παραλίες.

2.3.6 Αστυνόμευση

Η αστυνόμευση της κυκλοφορίας και στάθμευσης είναι αρμοδιότητα του Αστυνομικού τμήματος Αμοργού, με εξαίρεση τη λιμενική ζώνη όπου η αστυνόμευση γίνεται από το Λιμενικό Σώμα.

Κατά τη θερινή περίοδο δημιουργούνται καθυστερήσεις και φορτίζονται όλοι οι κρίσιμοι κόμβοι του περιφερειακού δακτυλίου καθώς ο αριθμός των οχημάτων υπερβαίνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου.

Αντίστοιχη ρύθμιση της κυκλοφορίας σε κρίσιμους κόμβους του περιφερειακού δακτυλίου (που είναι αρμοδιότητα της Αστυνομίας) δεν πραγματοποιείται με αποτέλεσμα τη δημιουργία ουρών αναμονής στις διασταυρώσεις.

2.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ.

Η περιοχή χαρακτηρίζεται από μέτρια επίπεδα κυκλοφορίας οχημάτων με έντονες διακυμάνσεις- αιχμές κατά την περίοδο των καλοκαιρινών μηνών και τις βραδινές ώρες αναψυχής. Στην περιοχή ενδιαφέροντος δεν υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις, παρά μόνο σήμανση προτεραιότητας με STOP.

Οι κυριότερες αιτίες των προβλημάτων οφείλονται κυρίως στα εξής:

- υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που εμφανίζονται στις αιχμές
- στη συσσώρευση των επαγγελματικών χρήσεων και των Δημόσιων Υπηρεσιών στην περιοχή της παραλιακής ζώνης
- οδικό δίκτυο με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- έλλειψη επαρκών χώρων στάθμευσης, που έχει σαν αποτέλεσμα τις περιπολίες των οχημάτων για την ανεύρεση θέσης στάθμευσης
- έλλειψη σήμανσης
- χωροθέτηση του λιμανιού δίπλα στον οικισμό
- έλλειψη επαρκούς αστυνόμευσης

Στη συνέχεια ακολουθεί λεπτομερής ανάλυση στα προβληματικά σημεία και διατύπωση εναλλακτικών προτάσεων.

2.5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΣΕΩΝ - ΕΠΙΠΕΔΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ.

2.5.1 Ανάλυση Θέσεων

Η συγκεκριμένη μελέτη επικεντρώνεται σε έξι (6) θέσεις στις οποίες παρουσιάζεται το μεγαλύτερο πρόβλημα και στις οποίες προτείνονται αλλαγές. Οι έξι (6) θέσεις που εξετάζονται είναι οι εξής:

- Θ1: Περιοχή Λιμένα (Αριστερά του Παλαιού Ελαιοτριβείου)
- Θ2: Αρχή Συνοικισμού Καταπόλων
- Θ3: «Μεγάλο Γεφύρι»
- Θ4: «Βλυχοπήγαδο»
- Θ5: «Καλογερική Σκάλα»
- Θ6: Ξυλοκερατίδι

2.5.2 Επίπεδα Εξυπηρέτησης Υφιστάμενης Κατάστασης

Από την αυτοψία της περιοχής της μελέτης που διενεργήθηκε παρατηρήθηκε, όπως περιγράφηκε και παραπάνω, ότι η κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου περιορίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την άτακτη στάθμευση σε όλο το μήκος της παραλιακής οδού. Αποτέλεσμα αυτού είναι η μείωση του επιπέδου εξυπηρέτησης στο ελάχιστο καθώς δεν γίνεται πλήρη εκμετάλλευση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δικτύου.

Επίσης ο συνδυασμός της αυξημένης κίνησης των πεζών και της κίνησης των οχημάτων, κατά τη διάρκεια των βραδινών ωρών, την θερινή περίοδο οδηγεί σε αυξημένη συμφόρηση στο κέντρο του οικισμού των Καταπόλων με αποτέλεσμα να μειώνεται το επίπεδο εξυπηρέτησης του δικτύου.

3. ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις με βραχυχρόνιο ορίζοντα υλοποίησης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, έχουν στόχο τη διαμόρφωση ενός ιεραρχημένου κυκλοφοριακού δικτύου, την ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων στους κρίσιμους κόμβους, τη βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης και την εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών στην περιοχή της μελέτης. Στα πλαίσια της κυκλοφοριακής διερεύνησης που έγινε εξετάζεται η παρακάτω πρόταση ρύθμισης της κυκλοφορίας.

3.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

Η πρόταση ρύθμισης κυκλοφορίας παρουσιάζεται στα σχέδια Γ.Ορ., Ορ.-1, Ορ.-2 και Ορ.-3. Στην πρόταση αυτή περιλαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα διαχείρισης κυκλοφορίας, τα οποία προτείνεται να ισχύουν καθόλη τη διάρκεια του 24ώρου.

- Κατακόρυφη Σήμανση στις θέσεις Θ3, και Θ5
- Οριζόντια Σήμανση στη θέση Θ4
- Οριζόντια και Κατακόρυφη Σήμανση στις θέσεις Θ1, Θ2 και Θ6
- Πεζοδρόμηση της κύριας οδού του οικισμού των Καταπόλων (Θ2)

Τα μέτρα αυτά ευνοούν την κίνηση των πεζών, αποφορτίζουν το οδικό δίκτυο και μειώνουν τις καθυστερήσεις σε κρίσιμους κόμβους.

Πιο αναλυτικά στη θέση Θ1 ορίζονται θέσεις στάθμευσης μονίμων κατοίκων με παράλληλη σήμανση απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης πλην μονίμων κατοίκων. Στη θέση Θ2 ορίζονται θέσεις στάθμευσης ΤΑΞΙ, με παράλληλη σήμανση, και ενημερωτική πινακίδα σχετικά με την κίνηση των οχημάτων την περίοδο 15 Ιουνίου έως 15 Σεπτεμβρίου στην χερσαία ζώνη του οικισμού των Καταπόλων. Στη θέση Θ3 τοποθετούνται ενημερωτικές πινακίδες σχετικά με την παραμονή σκαφών στις προβλήτες και τη στάθμευση φορτηγών, νταλικών και τρακτόρων. Στις θέσεις Θ4 και Θ6 ορίζονται θέσεις στάθμευσης μονίμων κατοίκων με παράλληλη σήμανση απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης πλην μονίμων κατοίκων. Τέλος στη θέση Θ5 τοποθετείται σήμανση απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης μπροστά στη γλίστρα στη Καλογερική Σκάλα με επιβολή προστίμου 100 €

Η πρόταση αυτή στηρίζεται στην κανονιστική απόφαση του 2018

Επίσης σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 45 του Ν.4150/2013

«Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία χώρων στάθμευσης οχημάτων και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης έως 150 τετραγωνικών μέτρων και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, σε λιμένες τοπικής σημασίας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 του ν. 3450/2006, όπως ισχύει, για τους οποίους δεν έχουν συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan), λαμβάνονται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης και γνώμη του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και της οικείας Λιμενικής Αρχής, με βάση μελέτες των οικείων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων οι οποίες έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες τεχνικές τους υπηρεσίες, ή ελλείψει αυτών, από τεχνικές υπηρεσίες των οικείων δήμων ή περιφερειών, με μέριμνα των φορέων.»

Επομένως δεν δύναται να διατεθούν θέσεις στάθμευσης για τα καταστήματα ενοικιαζόμενων οχημάτων εντός της ζώνης λιμένα Καταπόλων.

3.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

Από την σηματοδότηση στις υπο μελέτη θέσεις στον λιμένα Καταπόλων και στο Ξυλοκερατίδι προκύπτει ότι επιτυγχάνεται σημαντική βελτίωση στο επίπεδο εξυπηρέτησης και μείωση της συμφόρησης. Ο λόγος είναι η αντιμετώπιση του παράνομου παρκαρίσματος σε όλο το μήκος της παραλιακής οδού με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται μεγαλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης τόσο των οχημάτων όσων και των πεζών.

Επίσης η πεζοδρόμηση της κύριας οδού στον οικισμό των Καταπόλων μεταξύ των ωρών 19:00 και 02:00 κατά την περίοδο από 15 Ιουνίου έως 15 Σεπτεμβρίου οδήγει σε αποσυμφόρηση του κέντρου του λιμένα και σε καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών και κατ'επέκταση των επιχειρήσεων της περιοχής.

3.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.

Το καθεστώς στάθμευσης στον Λιμένα Καταπόλων αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα καθόλη τη διάρκεια του έτους. Το πρόβλημα απορρέει από την έλλειψη θεσμοθετημένων θέσεων στάθμευσης (εντός και εκτός οδού) και την έλλειψη αστυνόμευσης που οδηγεί σε άναρχη στάθμευση σε πεζοδρόμια, γωνίες διασταυρώσεων ή όπου αλλού «βολεύει» τον καθένα. Για τη βελτίωση της κατάστασης προτείνεται η καλύτερη οργάνωση της στάθμευσης τόσο παρά την οδό όσο και εκτός οδού.

Για τη στάθμευση παρά την οδό θα πρέπει να υιοθετηθεί ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, το οποίο θα εξασφαλίσει τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης για χρήση από τους κατοίκους, τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες του Λιμένος. Ταυτόχρονα όμως θα πρέπει να εφαρμοσθεί και η απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης κατά μήκος των οδών που περιορίζει την κυκλοφοριακή τους ικανότητα και δημιουργεί κυκλοφοριακά προβλήματα.

Τέλος προτείνονται θέσεις στάθμευσης μόνιμων κατοίκων τόσο στα Κατάπολα όσο και στο Ξυλοκερατίδι με παράλληλη σήμανση απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης πλην μόνιμων κατοίκων.

3.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.

Η επιλογή της τελικής πρότασης σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση είναι αποτέλεσμα διαβούλευσης με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Αμοργού κατά την οποία επισημάνθηκαν με λεπτομέρεια απόψεις που εκφράζουν τους κατοίκους, εμπόρους, τους φορείς του Δήμου και άλλους παράγοντες. Η τελική πρόταση, αναλύθηκε παραπάνω, παρουσιάζεται στα σχέδια Γ.Ορ., Ορ.-1, Ορ.-2 και Ορ.-3 και περιλαμβάνει:

- Κατακόρυφη Σήμανση στις θέσεις Θ3, Θ5 και Θ6
- Οριζόντια Σήμανση στη θέση Θ4
- Οριζόντια και Κατακόρυφη Σήμανση στις θέσεις Θ1, Θ2
- Πεζοδρόμηση της κύριας οδού του οικισμού των Καταπόλων (Θ2)

4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Η επιτυχία των προτάσεων που περιγράφηκαν εξαρτάται και από τον τρόπο και το ρυθμό υλοποίησής τους. Οι προτάσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω μπορούν να υλοποιηθούν σταδιακά ανάλογα με τον απαιτούμενο χρόνο εφαρμογής τους.

4.1 ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ

Το έργο έχει σαν σκοπό, μέσω της υλοποίησης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης αφενός να βελτιώσει και να βελτιστοποιήσει την αστική κινητικότητα και αφετέρου να αυξήσει την ασφάλεια κίνησης των πεζών στον λιμένα Καταπόλων της Αμοργού.

A/A	Θέσεις	Πινακίδες Ρυθμιστικές (Ρ)/ Κινδύνου (Κ)/ Πρόσθετες (Πρ) και Πληροφοριακές (Π) σταθερού περιεχομένου	Οριζόντια σήμανση	Γεωμετρικές επεμβάσεις
1	Θέση Θ1	√	√	
2	Θέση Θ2	√	√	
3	Θέση Θ3	√		
4	Θέση Θ4		√	
5	Θέση Θ5	√		
6	Θέση Θ6	√	√	

4.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Με βάση το είδος των επεμβάσεων όπως παρουσιάζονται στον παραπάνω πίνακα οι εργασίες που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Πινακίδες (Κ), (Ρ), (Πρ) και (Π) σταθερού περιεχομένου.
Προβλέπεται εγκατάσταση σύμφωνα με τη Μελέτη.
- Οριζόντια σήμανση.
Προβλέπεται υλοποίηση σύμφωνα με τη Μελέτη.

4.3 ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Για την υλοποίηση των κάθε είδους επεμβάσεων δεν απαιτούνται απολογιστικές εργασίες.



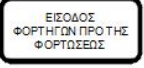
4.4 ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΟΚΩ

Δεν απαιτείται εγκατάσταση ιστών φωτισμού και επίσης δεν απαιτείται αποκατάσταση αγωγών ομβρίων καθώς τα όμβρια παροχετεύονται επιφανειακά.

4.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΆΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.

Οι προτάσεις άμεσης εφαρμογής είναι προτάσεις με οριζόντια υλοποίησης τριών μηνών από την απόφαση υλοποίησής τους. Καθώς στην συγκεκριμένη μελέτη όλες οι ρυθμίσεις στην Πρόταση αφορούν την κατακόρυφη ή/και οριζόντια σήμανση των υπό μελέτη θέσεων χαρακτηρίζονται όλες ως άμεσης εφαρμογής.

Ακολουθεί αναλυτικός πίνακας με την προτεινόμενη σήμανση του υπό μελέτη δικτύου:

ΣΗΜΑΝΣΗ						
Κωδικός Πινακίδας	Σύμβολο	Α/Α	Συντεταγμένες ΕΓΣΑ'87		Μεγεθθ (mm)	Σύνολο
			X	Y		
P-40		NP1	X = 666017.522	Y = 4077023.777	450	8
		NP2	X = 666161.116	Y = 4077410.980	450	
		NP3	X = 666159.872	Y = 4077421.937	450	
		NP4	X = 666064.378	Y = 4077031.953	450	
		NP5	X = 666044.886	Y = 4077479.604	450	
		NP7	X = 666150.085	Y = 4077446.554	450	
		NP8	X = 666229.692	Y = 4077430.389	450	
		NP9	X = 666196.507	Y = 4077027.244	450	
P-7	 ΑΠΕΡΟΪΚΤΑ ΠΛΑΝΩΣΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΕ ΕΥΚΛΙΝΕΣ ΑΥΤΟ 1900-0300	NP6	X = 666192.666	Y = 4077011.863	600*450	1
	 ΕΙΣΟΔΟΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΡΟ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ	ΝΠΛ1	X = 666249.166	Y = 4077138.190	600*450	1

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανάλυση και η αξιολόγηση της Πρότασης Ρύθμισης της κυκλοφορίας που προηγήθηκε απέδειξε ότι είναι εφικτή η βελτίωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στον Λιμένα Καταπόλων της Αμοργού, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Με τις προτάσεις άμεσης εφαρμογής διαμορφώνεται ένα ιεραρχημένο κυκλοφοριακό δίκτυο, ελαχιστοποιούνται οι καθυστερήσεις στους κρίσιμους κόμβους, βελτιώνονται οι συνθήκες στάθμευσης και εξασφαλίζεται η άνετη και ασφαλής κίνηση των πεζών στην περιοχή της μελέτης.

Τέλος, η επιτυχία της μελέτης εξαρτάται άμεσα και από τους μηχανισμούς ελέγχου της ολοκληρωμένης υλοποίησής της και της εφαρμογής της στο οδικό δίκτυο της υπό εξέταση περιοχής.

Σύνταξη

Γιώργος Χάλαρης
Πολιτικός Μηχανικός

Τεχνικός Σύμβουλος

Οδυσσεάς Κοντόπουλος
Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΜΜ. ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α.Π.Θ.
Α.Μ. Τ.Ε.Ε. 139697
ΑΦΜ: 107295215 Δ.Ο.Υ. ΝΑΞΟΥ
Αγίου Πολυκάρπου, Χώρα Τ.Κ. 84300
τηλ: 2285025768 & 6976294927

Θεώρηση

Ο Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών