# ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

# «Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

## ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

## ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ




**ΑΝΑΔΟΧΟΣ:**
**ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./**
**ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

**ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021**

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ....1
1.1 Συμβατικά .... 1
1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας .... 1
1.3 Εργασίες συλλογής στοιχείων .... 2
1.4 Ομάδα Έργου .... 3
2. 1η Δημόσια Διαβούλευση ....4
3. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης ....5
3.1 Φυσιογνωμία Νήσου Χίου – Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά .... 5
3.2 Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης .... 8
3.3 Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά στοιχεία ....10
3.4 Οικιστική διάρθρωση και δυναμική ....17
3.5 Κάλυψη γης ....21
3.6 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης ....23
3.7 Υφιστάμενες χρήσεις γης ....32
3.8 Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (Επιπέδου Δήμου) ....40
3.9 Ανάλυση Οδικού Δικτύου ....55
3.10 Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου ....56
3.11 Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει Πραγματικής Κατάστασης ....59
3.12 Το οδικό δίκτυο και η σχέση της περιοχής παρέμβασης με τη θάλασσα ....71
3.13 Χαρακτηριστικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου ....73
3.13.1 Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά ....73
3.13.2 Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι ....82
3.13.3 Διαβάσεις πεζών ....84
3.13.4 Χώροι στάθμευσης ....86
3.13.5 Θέσεις ταξί ....88
3.13.6 Θέσεις δικύκλων και ποδηλάτων ....90
3.13.7 Σημεία φορτοεκφόρτωσης ....91
3.14 Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας ....92
3.15 Αστικές και Υπεραστικές Συγκοινωνίες – Μεταφορές ....93
3.16 Στοιχεία Στάθμευσης - Απογραφές στάθμευσης ....106
3.17 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων ....114
3.17.1 Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας ....114
3.17.2 Ανάλυση μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων ανά κόμβο ....122
3.18 Έρευνα Ερωτηματολογίων για το Σύστημα των Μεταφορών ....152
3.19 Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων ....152
3.20 Η έννοια της βαδισιμότητας - Walkability ....155
3.20.1 Πλάτος πεζοδρομίων ....155

3.20.2 Αξιολόγηση πεζοδρομίων ....158
3.21 Υποβολή σχετικών χαρτών ....161
3.22 Ανάλυση SWOT ....162
3.22.1 Γενικά ....162
3.22.2 Πλεονεκτήματα - Strengths ....164
3.22.3 Αδυναμίες - Weaknesses ....164
3.22.4 Ευκαιρίες - Opportunities ....165
3.22.5 Απειλές - Threats ....166
3.22.6 Συγκεντρωτικά στοιχεία ανάλυσης SWOT ....167
4. Σενάρια για την Κινητικότητα ....168
4.1 Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές ....168
4.1.1 Γενικά ....168
4.1.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης ....168
4.1.3 Εισαγωγή ....168
4.1.4 Εγκεκριμένο ΓΠΣ Δήμου ....169
4.1.5 Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο ....169
4.1.6 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ....171
4.1.7 Πληθυσμιακή εξέλιξη ....172
4.1.8 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα) 173
4.1.9 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ ....175
4.1.10 Κατευθύνσεις – Προτάσεις εκπονημένων κυκλοφοριακών μελετών ....177
4.1.11 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ....191
4.1.12 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων ....191
4.1.13 Κατανάλωση Ενέργειας ....191
4.1.14 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα ....195
4.2 Σενάριο Τάσεων (Do Nothing or Business As Usual) ....205
4.2.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου των Τάσεων ....205
4.3 Ήπιο Σενάριο (Do Something) ....206
4.3.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ήπιου Σεναρίου ....206
4.4 Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything) ....208
4.4.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ριζοσπαστικού Σεναρίου ....208
4.5 Γενικές Κατευθύνσεις Σεναρίων ....209
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ....212
Παράρτημα Ι: 1η Δημόσια Διαβούλευση ....213
Παράρτημα ΙΙ: Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου 214

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 3-1: Μόνιμος και Πραγματικός (De Facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες) ....10
Πίνακας 3-2: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Χίου, 2011 ....15

Πίνακας 3-3: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., Δήμος & Δημοτικές Ενότητες) ..... 16
Πίνακας 3-4: Κατανομή Καλύψεων Γης Corine Land Cover 2012 Νήσου Χίου ..... 21
Πίνακας 3-5: Πολεοδομικές Ενότητες Δ.Ε. Χίου ..... 25
Πίνακας 3-6: Προτεινόμενο Πλαίσιο Πολεοδομικής Οργάνωσης Οικισμών και Επεκτάσεων Δ.Ε. Αγίου Μηνά ..... 30
Πίνακας 3-7: Συνολική Επιφάνεια Χρήσεων Γης Πόλης Χίου ..... 34
Πίνακας 3-8: Κατανομή Μονάδων Υγείας Πρόνοιας στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου ..... 38
Πίνακας 3-9: Κατάλογος Παραδοσιακών Οικισμών Δήμου Χίου ..... 49
Πίνακας 3-10: Κατάλογος Διατηρητέων Οικισμών Δήμου Χίου ..... 50
Πίνακας 3-11: Βασικά Στατιστικά Μεγέθη Πλάτους Οδοστρώματος Πόλης Χίου ..... 73
Πίνακας 3-12: Πρόγραμμα Δρομολογίων Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. ..... 94
Πίνακας 3-13: Δρομολόγια Βόρειου Συγκροτήματος Χίου ..... 95
Πίνακας 3-14: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Βόρειου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. ..... 96
Πίνακας 3-15: Δρομολόγια Νότιου Συγκροτήματος Χίου ..... 96
Πίνακας 3-16: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Νότιου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. ..... 97
Πίνακας 3-17: Πρόγραμμα Δρομολογίων Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. ..... 98
Πίνακας 3-18: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Γενικό Νοσοκομείο Χίου «Σκυλίτσειο» ..... 98
Πίνακας 3-19: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Αεροδρόμιο Χίου ..... 99
Πίνακας 3-20: Τιμές εισιτηρίων ανά Ζώνη ..... 99
Πίνακας 3-21: Συγκεντρωτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων (Α και Β Ζώνη) ..... 99
Πίνακας 3-22: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Mini-Bus ..... 100
Πίνακας 3-23: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Γραμμών Σύνδεσης Κέντρου - Parking ..... 101
Πίνακας 3-24: Κατάλογος Αεροδρομίων και Ελικοδρομίων Νήσου Χίου ..... 103
Πίνακας 3-25: Καταγραφές Νόμιμης και Παράνομης Στάθμευσης ..... 110
Πίνακας 3-26: Αναλυτικό πρόγραμμα μετρήσεων και διευθύνσεων επιλεγμένων κόμβων ..... 115
Πίνακας 3-27: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 1 ..... 123
Πίνακας 3-28: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 2 ..... 125
Πίνακας 3-29: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 3 ..... 127
Πίνακας 3-30: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 4 ..... 129
Πίνακας 3-31: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 5 ..... 131
Πίνακας 3-32: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 6 ..... 133
Πίνακας 3-33: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 7 ..... 135
Πίνακας 3-34: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 8 ..... 137
Πίνακας 3-35: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 9 ..... 139
Πίνακας 3-36: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 10 ..... 141
Πίνακας 3-37: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 11 ..... 143
Πίνακας 3-38: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 12 ..... 145

Πίνακας 3-39: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 13 .....147
Πίνακας 3-40: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 14 .....149
Πίνακας 3-41: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 15 .....151
Πίνακας 3-42: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Χίου .....152
Πίνακας 3-43: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Χίου, έτη 2015-2020 .....153
Πίνακας 3-44:Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Χίου, έτη 2015-2020154
Πίνακας 3-45: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Χίου, έτη 2015-2020 .....154
Πίνακας 4-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., Δήμος & Δημοτικές Ενότητες) .....172
Πίνακας 4-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και τη Χίο (2018) .....174
Πίνακας 4-3: Στόλος οχημάτων στην Ελλάδα, Νησιά Αιγαίου και Χίο (2019) .....175
Πίνακας 4-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα .....175

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 3-1: Βράχος Δασκαλόπετρας .....41
Εικόνα 3-2: Αρχαιολογικός Χώρος Εμπορειού .....41
Εικόνα 3-3: Ναός Απόλλωνα στα Φανά .....42
Εικόνα 3-4: Ρημόκαστρο .....43
Εικόνα 3-5: Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο Δήμου Χίου .....43
Εικόνα 3-6: Ανοιχτό Θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης» .....44
Εικόνα 3-7: Ανοιχτό Θέατρο Καρδαμύλων «Αδαμάντιος Λεμός» .....44
Εικόνα 3-8: Δημοτική Πινακοθήκη Χίου .....45
Εικόνα 3-9: Δημόσια Κεντρική Ιστορική Βιβλιοθήκη Χίου «Κοραής» .....45
Εικόνα 3-10: Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου .....46
Εικόνα 3-11: Μουσείο Μαστίχας Χίου .....46
Εικόνα 3-12: Βυζαντινό Μουσείο Χίου .....47
Εικόνα 3-13: Ναυτικό Μουσείο Χίου .....48
Εικόνα 3-14: Παραδοσιακός Οικισμός Κάμπου .....50
Εικόνα 3-15: Διατηρητέος Μεσαιωνικός Οικισμός Αναβάτου .....51
Εικόνα 3-16: Σπήλαιο Ολύμπων .....52
Εικόνα 3-17: Σπήλαιο Αγίου Γάλακτος .....53
Εικόνα 3-18: Διασταύρωση Οδών υπό Πολύ Οξεία Γωνία - Συμβολή Οδών Ιουστινιάνης και Ανθεστηρίων .....78
Εικόνα 3-19: Επικίνδυνος Αδιαμόρφωτος Κόμβος στη Συμβολή των Οδών Καλοπλύτου - Ριζαρίου - Νικηφόρου του Χίου - Πασπάτη .....79
Εικόνα 3-20: Επικίνδυνος Αδιαμόρφωτος Κόμβος στη Συμβολή των Οδών Αγίας Μαρκέλλας - Σκαραμαγκά - Κωνσταντίνου Μονομάχου .....79
Εικόνα 3-21: Επικίνδυνη Στροφή επί της ΕΟ75 στον Οικισμό του Βροντάδου .....80
Εικόνα 3-22: Κόμβος 1 .....122
Εικόνα 3-23: Κόμβος 3 .....126
Εικόνα 3-24: Κόμβος 4 .....128
Εικόνα 3-25: Κόμβος 5 .....130
Εικόνα 3-26: Κόμβος 6 .....132
Εικόνα 3-27: Κόμβος 7 .....134
Εικόνα 3-28: Κόμβος 8 .....136
Εικόνα 3-29: Κόμβος 9 .....138
Εικόνα 3-30: Κόμβος 10 .....140
Εικόνα 3-31: Κόμβος 11 .....142
Εικόνα 3-32: Κόμβος 12 .....144
Εικόνα 3-33: Κόμβος 13 .....146

Εικόνα 3-34: Κόμβος 14 .....148
Εικόνα 3-35: Κόμβος 15 .....150
Εικόνα 3-36: Κακή Κατάσταση Πεζοδρομίου επί της Οδού Λεοντίου Χριστοφορίδη.....160
Εικόνα 3-37: Αδιαμόρφωτα Πεζοδρόμια επί της Οδού Ψυχάρη .....160

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3-1: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, Π.Ε. Χίου & Δήμου Χίου .....14
Διάγραμμα 3-2: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Χίου.....14
Διάγραμμα 3-3: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού των Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Χίου, 2011 .....15
Διάγραμμα 3-4: Ποσοστά Επιφάνειας ως προς τη Συνολική της Πόλης της Χίου ανά Κατηγορία Χρήσης Γης.....35
Διάγραμμα 3-5: Ποσοστά Κατηγοριών Υφιστάμενης Ιεράρχησης Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου του Δήμου Χίου .....59
Διάγραμμα 3-6: Ποσοστά Κατηγοριών Υφιστάμενης Ιεράρχησης Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης .....62
Διάγραμμα 3-7: Ποσοστά Κατηγοριών Υφιστάμενης Ιεράρχησης Αστικού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης.....67
Διάγραμμα 3-8: Πλάτη Οδοστρώματος Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου.....74
Διάγραμμα 3-9: Ποσοστά Αμφίδρομων και Μονόδρομων του Αστικού Οδικού Δικτύου της Περιοχής Μελέτης.....76
Διάγραμμα 3-10: Μέσος Εκτιμώμενος Χρόνος Στάθμευσης ανά Σκοπό Μετακίνησης .....112
Διάγραμμα 3-11: Σύνθεση Κυκλοφορίας όπως Προκύπτει από Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων .....116
Διάγραμμα 3-12: Κατανομή της Κυκλοφορίας στην Πόλη της Χίου .....118
Διάγραμμα 3-13: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 1 ανά Τέταρτο .....122
Διάγραμμα 3-14: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 1 .....123
Διάγραμμα 3-15: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 2 ανά Τέταρτο .....124
Διάγραμμα 3-16: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 2 .....125
Διάγραμμα 3-17: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 3 ανά Τέταρτο .....126
Διάγραμμα 3-18: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 3 .....127
Διάγραμμα 3-19: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 4 ανά Τέταρτο .....128
Διάγραμμα 3-20: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 4 .....129
Διάγραμμα 3-21: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 5 ανά Τέταρτο .....130
Διάγραμμα 3-22: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 5 .....131
Διάγραμμα 3-23: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 6 ανά Τέταρτο .....132
Διάγραμμα 3-24: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 6 .....133
Διάγραμμα 3-25: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 7 ανά Τέταρτο .....134
Διάγραμμα 3-26: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 7 .....135
Διάγραμμα 3-27: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 8 ανά Τέταρτο .....136
Διάγραμμα 3-28: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 8 .....137
Διάγραμμα 3-29: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 9 ανά Τέταρτο .....138
Διάγραμμα 3-30: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 9 .....139

Διάγραμμα 3-31: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 10 ανά Τέταρτο ....140
Διάγραμμα 3-32: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 10 ....141
Διάγραμμα 3-33: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 11 ανά Τέταρτο ....142
Διάγραμμα 3-34: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 11 ....143
Διάγραμμα 3-35: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 12 ανά Τέταρτο ....144
Διάγραμμα 3-36: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 12 ....145
Διάγραμμα 3-37: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 13 ανά Τέταρτο ....146
Διάγραμμα 3-38: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 13 ....147
Διάγραμμα 3-39: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 14 ....148
Διάγραμμα 3-40: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 14 ....149
Διάγραμμα 3-41: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 15 ....150
Διάγραμμα 3-42: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 15 ....151
Διάγραμμα 3-43: Κατανομή Τροχαίων Συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Χίου, έτη 205-2020 ....153
Διάγραμμα 3-44: Ποσοστά Μέσου Πλάτους Πεζοδρομίων ανά Κατηγορία σε Τμήμα του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου....156
Διάγραμμα 3-45: Ποσοστά Ποιότητας Πεζοδρομίων ανά Κατηγορία σε Τμήμα του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου....158
Διάγραμμα 4-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis ....173
Διάγραμμα 4-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista)....173
Διάγραμμα 4-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018 ....174
Διάγραμμα 4-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019) ....175
Διάγραμμα 4-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019) ....176
Διάγραμμα 4-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019 ....198
Διάγραμμα 4-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2021 ....198
Διάγραμμα 4-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019 ....200
Διάγραμμα 4-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019 ....200
Διάγραμμα 4-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα ....201
Διάγραμμα 4-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία ..201
Διάγραμμα 4-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία ....201
Διάγραμμα 4-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα ....202
Διάγραμμα 4-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία ..202
Διάγραμμα 4-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία ....202

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 3-1: Θέση Δήμου Χίου στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου και στον Ελλαδικό Χώρο... 5
Χάρτης 3-2: Διοικητική Διαίρεση Δήμου Χίου σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.)..... 6
Χάρτης 3-3: Περιοχή Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας..... 9
Χάρτης 3-4: Οικιστικό Δίκτυο – Διοικητικός και Κοινωνικός Εξοπλισμός – Μεταφορές Νήσου Χίου....20
Χάρτης 3-5: Κάλυψη Γης Corine Land Cover 2012 Νήσου Χίου ....22
Χάρτης 3-6: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ.Ε. Χίου....27
Χάρτης 3-7: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ.Ε. Αγίου Μηνά ....31
Χάρτης 3-8: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Πόλης Χίου....33
Χάρτης 3-9: Τοπόσημα και Πόλοι Ενδιαφέροντος Δήμου Χίου ....54

Χάρτης 3-10: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δ.Ε. Χίου .....58
Χάρτης 3-11: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου Νήσου Χίου60
Χάρτης 3-12: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης .....63
Χάρτης 3-13: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Αστικού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης.....68
Χάρτης 3-14: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου .....70
Χάρτης 3-15: Πλάτη Οδοστρώματος Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου .....75
Χάρτης 3-16: Κατευθύνσεις Αστικού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης .....77
Χάρτης 3-17: Επικίνδυνα Σημεία Οδικού Δικτύου Οικιστικού Συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου .....81
Χάρτης 3-18: Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι Περιοχής Μελέτης .....83
Χάρτης 3-19: Χωρική Κατανομή Διαβάσεων Πεζών στο Οικιστικό Συγκρότημα Χίου - Βροντάδου .....85
Χάρτης 3-20: Οργανωμένοι Χώροι Στάθμευσης της Πόλης της Χίου .....87
Χάρτης 3-21: Θέσεις Ταξί στην Πόλη της Χίου.....88
Χάρτης 3-22: Χωρική Κατανομή Θέσεων Στάθμευσης Δικύκλων και Ποδηλάτων Πόλης Χίου .....90
Χάρτης 3-23: Σημεία Φορτοεκφόρτωσης στην Πόλη της Χίου.....91
Χάρτης 3-24: Δίκτυο Πεζοδρόμων της Πόλης της Χίου .....93
Χάρτης 3-25: Λιμενικές Εγκαταστάσεις Νήσου Χίου .....105
Χάρτης 3-26: Πυκνότητά Θέσεων Στάθμευσης ανά Εξεταζόμενο Οδικό Τμήμα .....107
Χάρτης 3-27: Καταγεγραμμένα Νόμιμα Σταθμευμένα Οχήματα .....108
Χάρτης 3-28: Καταγεγραμμένα Παράνομα Σταθμευμένα Οχήματα .....109
Χάρτης 3-29: Θέσεις Επιλεγμένων Κόμβων .....114
Χάρτης 3-30: Ποσοστό Δίκυκλων (αριστερά) και Βαρέων Οχημάτων (δεξιά) στους Κόμβους της Χώρας .....117
Χάρτης 3-31: Ροές Κυκλοφορίας Βόρεια της Πόλης της Χίου (Κόμβοι 1 και 2).....118
Χάρτης 3-32: Ροές Κυκλοφορίας στο Κέντρο της Πόλης της Χίου (Κόμβοι 3, 4, 5 και 14) ...119
Χάρτης 3-33: Ροές Κυκλοφορίας Νότια της Πόλης της Χίου (Κόμβοι 6, 7 και 8).....119
Χάρτης 3-34: Ροές κυκλοφορίας Πέριξ Αεροδρομίου (Κόμβοι 9, 10 και 15) .....120
Χάρτης 3-35: Ροές Κυκλοφορίας Πέριξ Θυμιανών και Βαβίλων (Κόμβοι 11, 12 και 13) .....120
Χάρτης 3-36: Μέσα Πλάτη Πεζοδρομίων Τμήματος του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου .....157
Χάρτης 3-37: Ποιότητα Πεζοδρομίων Τμήματος του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου .....159
Χάρτης 4-1: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δ.Ε. Χίου .....170
Χάρτης 4-2: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου .....180
Χάρτης 4-3: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου .....185
Χάρτης 4-4: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου .....186
Χάρτης 4-5: Πρόταση Δικτύου Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου .....188

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ εκτός κειμένου


| *α/α* | *ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ* | *ΚΛΙΜΑΚΑ* | *ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ* |
|---|---|---|---|
| 1 | Υφιστάμενες Χρήσεις Γης | 1:15.000 | Χ.1 |
| 2 | Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου | 1:70.000 | Χ.2.1 |
| 3 | Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου | 1:15.000 | Χ.2.2 |
| 4 | Πλάτος Οδοστρώματος | 1: 15.000 | Χ.3 |
| 5 | Κατευθύνσεις Οδών | 1:30.000 | Χ.4 |
| 6 | Πλάτος Πεζοδρομίων | 1:5.000 | Χ.5 |
| 7 | Ποιότητα Πεζοδρομίων | 1:5.000 | Χ.6 |
| 8 | Δίκτυο Πεζού - Ποδηλάτη | 1:5.000 | Χ.7 |
| 9 | Επικίνδυνα Σημεία | 1: 30.000 | Χ.8 |
| 10 | Γραμμές και Στάσεις Αστικού ΚΤΕΛ Χίου | 1:10.000 | Χ.9.1 |
| 11 | Γραμμές και Στάσεις Αστικού ΚΤΕΛ Χίου | 1:10.000 | Χ.9.2 |
| 12 | Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου | 1:5.000 | Χ.10.1 |
| 13 | Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου | 1:5.000 | Χ.10.2 |
| 14 | Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου | 1:5.000 | Χ.10.3 |

# 1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

## 1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με τη με αρ. πρωτ. 42816/ 04.06.2021 υπογεγραμμένη σύμβαση (21SYMV008717069 2021-06-04) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Χίου **Σταμάτιο Κάρμαντζη** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. με δ.τ. ΜΣΜ Consulting/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ», η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο **«Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου».**

Το παρόν τεύχος αποτελεί **τμήμα της εν λόγω μελέτης και αφορά στο Στάδιο 2 «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»**.

## 1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας

Το αντικείμενο της μελέτης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Χίου προσδιορίζεται -με βάση τον Νόμο 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α'/16.3.2021) "Μέρος Α' ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ" και τις "ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(GUIDELINES, DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN)", που έχει εκδώσει η European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. Ο πλήρης κύκλος βημάτων και δραστηριοτήτων ενός ΣΒΑΚ είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα: http://www.eltis.org/content/sump-process.

Συνοπτικά τα βήματα που θα ακολουθήσει η συγκεκριμένη μελέτη είναι:

1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης: συλλογή δεδομένων και προσδιορισμός προβλημάτων.
2. Καθορισμός εναλλακτικών σεναρίων.
3. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων και επιλογή του βέλτιστου σεναρίου.
4. Σύνταξη χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού βέλτιστου σεναρίου και οριστικοποίηση του Σ.Β.Α.Κ.

Το σύνολο της διαδικασίας εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. θα διατρέχεται από διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης.

Η ενεργός συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, συμβούλων ειδικών σε θέματα κινητικότητας, πολιτών, δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, κλπ. στο σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση και αναθεώρηση ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη στοιχείο για την επιτυχία του.

Όλοι οι εναλλακτικοί τρόποι διαβούλευσης προβλέπεται να υιοθετηθούν κατά τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ:

- Παρουσιάσεις σε πολίτες και φορείς (π.χ. Εμπορικοί Σύλλογοι, Σύλλογοι Γονέων, Σύλλογοι ΑμεΑ, κλπ)
- Ανακοινώσεις (π.χ. στο site του Δήμου)
- Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους του Δημοτικού Συμβουλίου, των Τοπικών Συμβουλίων, της Περιφέρειας, κλπ. Οι δημόσιες διαβουλεύσεις θα οργανωθούν από τον Ανάδοχο και την Αναθέτουσα Αρχή, στις φάσεις/ στάδια της διαδικασίας που αναφέρεται αναλυτικά παρακάτω.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ εκπονείται στα ακόλουθα Στάδια:

1) ***Στάδιο 0: ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ***/ Αρχικές Ενέργειες (σύσταση ομάδας εργασίας Σ.Β.Α.Κ., Συγκρότηση Δικτύου Φορέων, 1η διαβούλευση, κλπ): 1 μήνας
2) ***Στάδιο 1***: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών (Σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας και διαβούλευσης, κλπ): 0,5 μήνας
3) ***Στάδιο 2***: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης (Έκθεση για τη μεθοδολογία και τα αποτελέσματα από τη συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης, Έναρξη 2ου κύκλου διαβουλεύσεων με τους πολίτες & τους φορείς, κλπ): 1 μήνας
4) ***Στάδιο 3***: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων (Αρχική διατύπωση οράματος, κλπ): 1,5 μήνας
5) ***Στάδιο 4***: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση πακέτου Μέτρων (Έκθεση μέτρων παρέμβασης, Επιλογή και τεκμηρίωση του τελικού σεναρίου, κλπ): 1 μήνας
6) ***Στάδιο 5***: Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης (Σχέδιο Δράσης, Μεθοδολογία παρακολούθησης, κλπ): 1 μήνας
7) ***Στάδιο 6***: Υιοθέτηση και Έγκριση Σ.Β.Α.Κ. (Πλήρες κείμενο εγγράφου Σ.Β.Α.Κ., κλπ): 1 μήνας

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου ορίζεται σε επτά (7) μήνες και η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της σύμβασης ορίζεται σε δεκαοκτώ (18) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού.

### 1.3 Εργασίες συλλογής στοιχείων

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την ενημέρωση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Η ομάδα μελέτης διεξήγαγε απογραφές και μετρήσεις των κυκλοφοριακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, καθώς και έρευνες με χρήση ερωτηματολογίου για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων.

Πιο αναλυτικά ο ανάδοχος υλοποίησε τις ακόλουθες μετρήσεις και έρευνες:

- Καταγραφή των χαρακτηριστικών της υποδομής μετακινήσεων της περιοχής μελέτης. Τα εξεταζόμενα χαρακτηριστικά αφορούσαν σε υποδομή του ιεραρχημένου οδικού δικτύου (πλάτος οδού, κατάσταση οδοστρώματος, κατάσταση σήμανσης, κ.ά.) αλλά και σε χαρακτηριστικά που αφορούσαν άλλα μέσα μεταφοράς (π.χ. θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων, κατάσταση ποδηλατοδρόμου, θέσεις στάθμευσης δικύκλων, θέσεις στάθμευσης βαρέων οχημάτων, κ.ά.).
- Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε δέκα τέσσερεις (14) σημαντικές διασταυρώσεις, καθώς και σε έξι (6) οδικά τμήματα, που καθορίστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν για ένα δίωρο πρωινής καλοκαιρινής αιχμής.
- Απογραφές στάθμευσης σε έξι (6) κεντρικά οδικά τμήματα της περιοχή μελέτης που θα καθορίστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι απογραφές πραγματοποιήθηκαν για μία πρωινή και μια βραδινή ώρα.

- Απογραφή δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς: συχνότητα λεωφορειακών γραμμών, πλήθος μέσων και γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης, ποσοστό κάλυψης περιοχής μελέτης από το υφιστάμενο δίκτυο, κ.ά.
- Έρευνα μετακινήσεων:
    1. σε κατοίκους της περιοχής μελέτης
    2. σε γονείς μαθητών της περιοχής μελέτης
    3. σε μαθητές της περιοχής μελέτης
- Καταγραφή τροχαίων ατυχημάτων

### 1.4 Ομάδα Έργου

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

| | |
|---|---|
| Θεόδωρος Μαυρογεώργης, | Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin), **Υπεύθυνος Μελέτης** |
| Παναγιώτης Βουλέλλης, | Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc |
| Αθανάσιος (Θάνος) Βλαστός, | Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ, Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος |
| Χαράλαμπος Κυριακίδης, | Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης |
| Άννα Μαυρογεώργη, | Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος |
| Μεταξία Σμαΐλη, | Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος |
| Χρήστος Καρολεμέας, | Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng - Γεωπληροφορική), c.Phd |
| Μαρία Σίτη, | Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό |
| Τρισεύγενη Παπαγερασίμου, | Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc στην Πολεοδομία |
| Κυριακή Μαυρογεώργη, | Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ |
| Όλγα Ρεϊτζοπούλου, | Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος |
| Κωνσταντίνα Πυλαρινού, | Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος |
| Βασίλης Μαραγκουδάκης, | Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος |
| Κωνσταντίνα Λυμπεράκη, | Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών |
| Φωτεινή Χωνιανάκη, | Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ |

## 2. 1η Δημόσια Διαβούλευση

Η διαβούλευση μεταξύ πολιτικής ηγεσίας, φορέων, πολιτών αλλά και τεχνικών συμβούλων αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ. Χωρίς την ώσμωση με τους πολίτες του Δήμου, το ΣΒΑΚ δεν θα κατορθώσει να διαφοροποιηθεί από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, ενώ παράλληλα δεν θα καταφέρει να εντάξει στο πλαίσιο των προτάσεων τις εμπειρίες και τα βιώματα των ανθρώπων στους οποίους απευθύνεται. **Επομένως η συμβολή της διαβούλευσης στο σχέδιο είναι εξαιρετικά μεγάλη.**

**Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε ο 1ος Κύκλος διαβούλευσης - 1η Διαβούλευση.**

Η 1η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 27 Ιουλίου 2021, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας e-presence.gov.gr, έπειτα από πρόκληση του Δημάρχου, με στόχο την ενημέρωση για το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στη Χίο, τα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει καθώς και τη σημασία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Η συνάντηση ξεκίνησε με χαιρετισμό του Αντιδημάρχου Τεχνικών Υπηρεσιών και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο "Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ Δήμου Χίου", όπου επισημάνθηκε ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα εργαλείο που συμβάλλει στην άμβλυνση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Στη συνέχεια έγινε παρουσίαση των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η Χίος και τέλος πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο "Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων & Πολιτών".

Ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το κοινό, ήτοι με εκπροσώπους φορέων και πολίτες. Οι απόψεις που ακούστηκαν ήταν συνολικά θετικές ως προς την προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας. Κατατέθηκαν αρκετά προβλήματα αλλά και ερωτήσεις, προβληματισμοί ως προς τους τρόπους επίλυσης των ζητημάτων της πόλης αλλά και για τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν για την εφαρμογή του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Το σχετικό υλικό (Πρόσκληση, Κείμενο καταγραφής απόψεων συμμετεχόντων/ Πρακτικά διαδικασίας, Παρουσιάσεις 1ης Διαβούλευσης) παρατίθεται στο Παράρτημα Ι του παρόντος Παραδοτέου.

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι, στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Χίου http://chios.sbak.gr/df-xio έχει αναπτυχθεί σύνδεσμος (link) προκειμένου οι πολίτες και οι φορείς του Δήμου να ενημερώνονται και να καταθέτουν τις απόψεις τους, ενώ ταυτόχρονα μπορούν βρεθούν τα ερωτηματολόγια που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

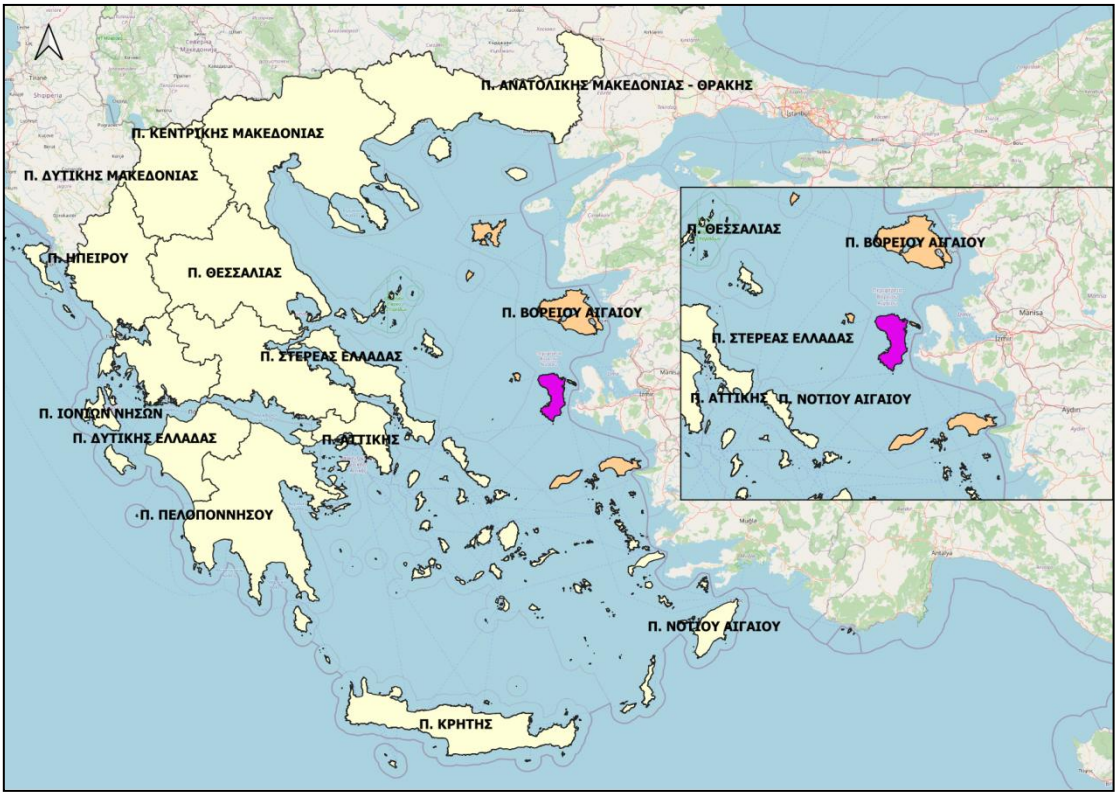
**Σημειώνουμε ότι οι διαδικασίες της 2ης Διαβούλευσης είναι σε εξέλιξη τόσο όσον αφορά στα ερωτηματολόγια στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, όσο και στην οργάνωση της επόμενης Ηλεκτρονικής Διαβούλευσης.**

# 3. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

## 3.1 Φυσιογνωμία Νήσου Χίου – Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά

Η Χίος αποτελεί το πέμπτο κατά σειρά μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας μετά την Κρήτη, την Εύβοια, τη Λέσβο και τη Ρόδο. Το εμβαδόν του νησιού καλύπτει 842,54 $Km^2$, ενώ ο πληθυσμός του ανέρχεται σε 51.390 κατοίκους, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011. Βρίσκεται στην περιοχή του βορειοανατολικού Αιγαίου, απέχει μόλις λίγα χιλιόμετρα από τα παράλια της Μικράς Ασίας και ανήκει στο σύμπλεγμα των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου (βλ. Χάρτης 3-1). Πρωτεύουσα του νησιού είναι η πόλη της Χίου, γνωστή και ως Χώρα, στην οποία βρίσκεται και το κύριο λιμάνι του νησιού.

Ο Δήμος Χίου περιλαμβάνει ολόκληρο το νησί της Χίου, που βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του Βορείου Αιγαίου, στα ανατολικά θαλάσσια σύνορα της Ελλάδας, εκτείνεται δε παράλληλα προς τις Μικρασιατικές ακτές, από τις οποίες χωρίζεται με μια στενή θαλάσσια επιφάνεια (Στενό Χίου) πλάτους έξι ναυτικών μιλίων (βλ. Χάρτης 3-1). Αποτελεί έναν από τους τρείς Δήμους που συγκροτούν την Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Χίου (η οποία αποτελείται από τους Καλλικρατικούς Δήμους Χίου, Οινουσσών και Ψαρών) και έδρα του είναι η πόλη της Χίου.

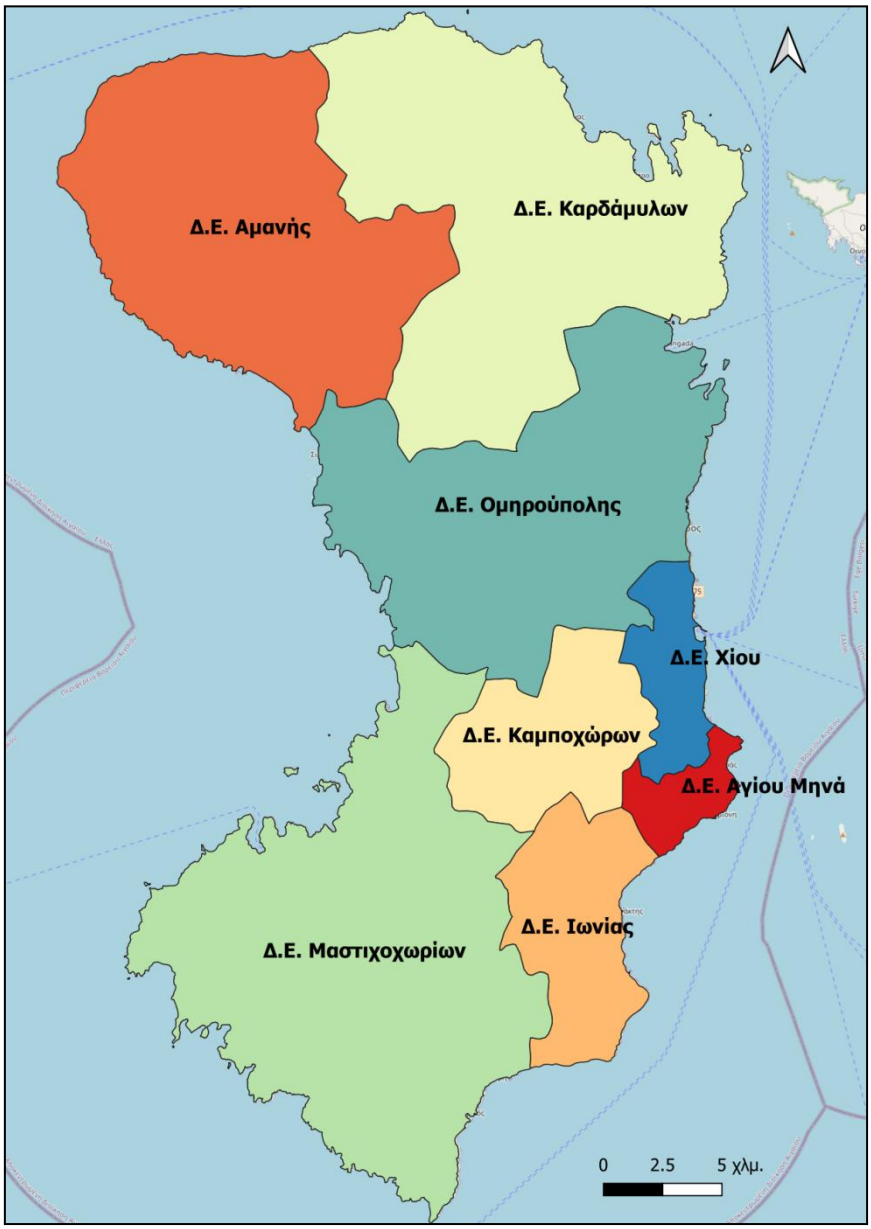



**Χάρτης 3-1: Θέση Δήμου Χίου στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου και στον Ελλαδικό Χώρο**
*(Πηγή: https://geodata.gov.gr/)*

Η υπό μελέτη περιοχή ανήκει διοικητικά – ως προς την αποκεντρωμένη διοίκηση – στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου (Α.Δ.Α.), η οποία εδρεύει στον Πειραιά και έχει χωρικές και άλλες αρμοδιότητες στις Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Στο επίπεδο του δεύτερου βαθμού αυτοδιοίκησης, ο Δήμος Χίου εντάσσεται στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, με έδρα τη Μυτιλήνη, η οποία περιλαμβάνει τις Π.Ε. Λέσβου, Ικαρίας, Λήμνου, Σάμου και Χίου.

Αναφορικά με τη διοικητική του δομή, ο σημερινός Δήμος Χίου αποτελεί προϊόν της διοικητικής μεταρρύθμισης «Καλλικράτης» (Ν. 3852/2010 – ΦΕΚ 87/Α/7-6-2010), σύμφωνα με την οποία διαιρείται σε οχτώ Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) που αντιστοιχούν στους προϋπάρχοντες

καταργηθέντες Καποδιστριακούς Δήμους του νησιού: Μαστιχοχωρίων, Χίου, Ιωνίας, Αμανής, Καμποχώρων, Καρδάμυλων, Ομηρούπολης και Αγίου Μηνά (βλ. Χάρτης 3-2). Κάθε Δ.Ε. διαιρείται σε Κοινότητες οι οποίες αντιστοιχούν στα Κοινοτικά Διαμερίσματα των καταργηθέντων Δήμων.




**Χάρτης 3-2: Διοικητική Διαίρεση Δήμου Χίου σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.)**
*(Πηγή: https://geodata.gov.gr/)*

Πρόκειται για νησιωτικό Δήμο και ως εκ τούτου χαρακτηρίζεται από σημαντική περιφερειακότητα με χαρακτηριστικά μιας σχετικά κλειστής οικονομίας και με κυρίαρχες τις βασικές παραμέτρους της νησιωτικότητας, που είναι κοινές για όλο τον νησιωτικό χώρο, όπως η ύπαρξη έντονων αναπτυξιακών διαφοροποιήσεων μεταξύ μεγάλων και μικρών νησιών που ανήκουν σε ένα διοικητικό νησιωτικό σύμπλεγμα, αλλά και εντός των νησιών – στις εσωτερικές τους ζώνες – λόγω της προβληματικής και περιορισμένης προσβασιμότητάς τους. Παράλληλα, ο νησιωτικός χώρος πλήττεται εντονότερα από την παγκόσμια αλληλεξάρτηση των οικονομικών συστημάτων και των αγορών, δεδομένου ότι η ιδιαιτερότητα αυτή έρχεται σε αντίθεση με τα βασικά χαρακτηριστικά του κυρίαρχου προτύπου ανάπτυξης που βασίζεται στις οικονομίες κλίμακας, στην αστικοποίηση και στην οικονομική αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα.

Ως προς τους άξονες προσανατολισμού σε εθνικό επίπεδο, η Χίος – όπως και τα υπόλοιπα νησιά της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου – δεν διασχίζεται από τους κύριους αναπτυξιακούς άξονες της χώρας, οι οποίοι σύμφωνα με το Εθνικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.) περιλαμβάνουν, εκτός του ισχύοντος και ισχυρού εθνικού αναπτυξιακού άξονα σχήματος S (ξεκινά από την Πάτρα και καταλήγει στην Καβάλα μέσω Αθήνας και Θεσσαλονίκης), επεκτάσεις διαδρόμων ανάπτυξης κατά μήκος της Εγνατίας και της Ιόνιας οδού, τους δακτυλίους Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, καθώς και τον άξονα ο οποίος διατρέχει την Κρήτη (Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης - Β.Ο.Α.Κ.).

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου προσεγγίζει, μέσω βελτιωμένων συγκοινωνιακών συνδέσεων, τον αναπτυξιακό άξονα κατά μήκος της Εγνατίας οδού που διατρέχει τη Βόρεια Ελλάδα και τον άξονα της Κρήτης στο αντιδιαμετρικά αντίθετο σημείο της χώρας. Επιπλέον, προσεγγίζει – μέσω αεροπορικών και θαλάσσιων συνδέσεων με το λεκανοπέδιο Αττικής και το αστικό δίπολο Θεσσαλονίκη - Καβάλα – τον ισχύοντα αναπτυξιακό άξονα S.

Μέχρι σήμερα, οι συνδέσεις της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου με τον άξονα S, Καβάλα - Θεσσαλονίκη - Κρήτη, καθώς και οι ενδοπεριφερειακές συνδέσεις παραμένουν προβληματικές, ενώ η κύρια ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Αττική κρίνεται ανεπαρκής λόγω της γενικότερης κρίσης που παρατηρείται στον τομέα της ακτοπλοΐας. Ωστόσο, η συγκοινωνιακή διασύνδεση δεν αντανακλά απαραίτητα την αναπτυξιακή διασύνδεση, εφόσον λειτουργεί σε ικανοποιητική μορφή μόνον κατά τους θερινούς μήνες και παραμένει ισχυρό το καθεστώς απομόνωσης όσον αφορά στην ενέργεια και στη λειτουργία των παραγωγικών τομέων.

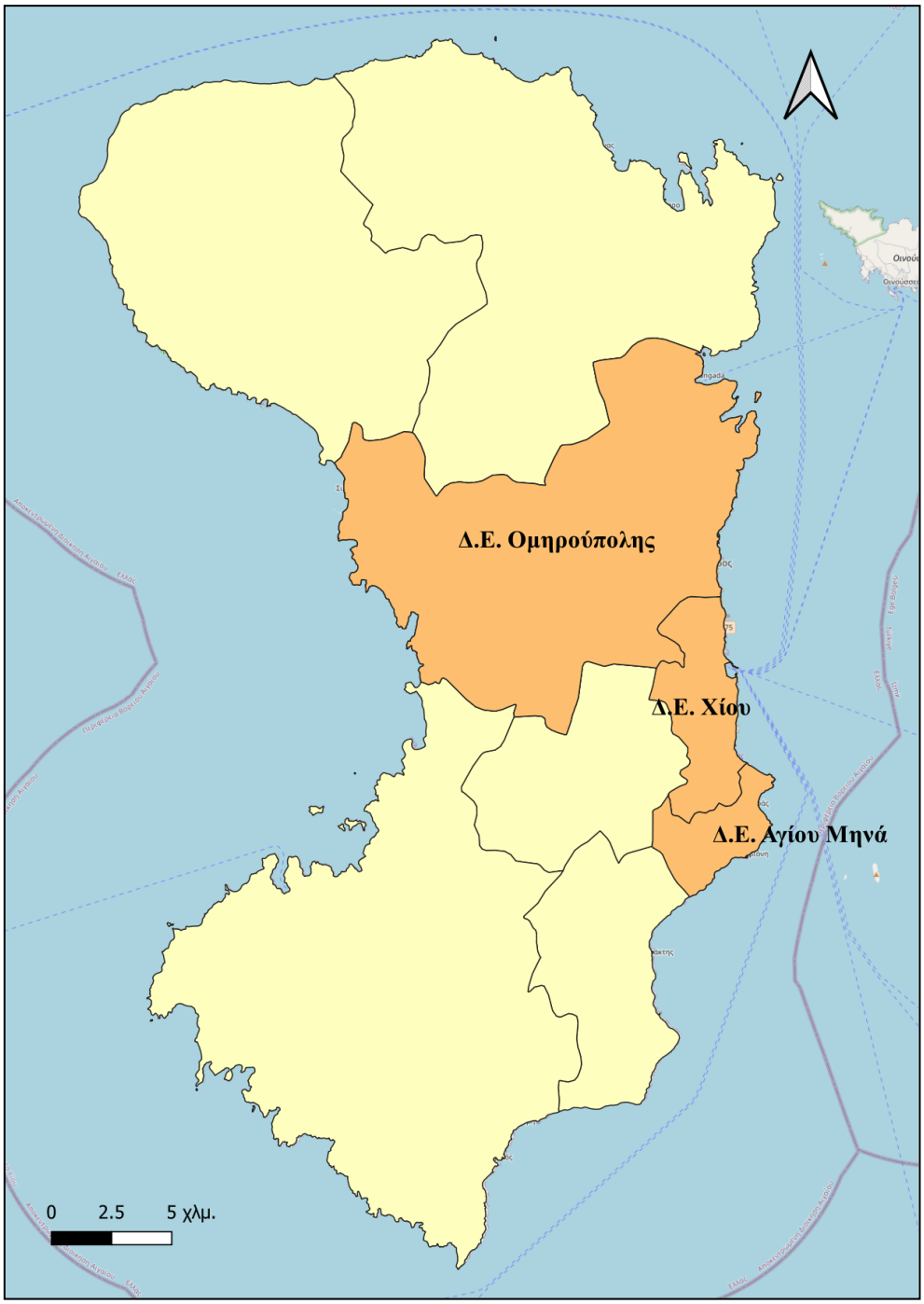
## 3.2 Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης

Ως περιοχή μελέτης του ΣΒΑΚ ορίζεται αυτή που περικλείεται από τα διοικητικά όρια των Δ.Ε. Χίου, Αγίου Μηνά και Ομηρούπολης (βλ. Χάρτης 3-3).

Πιο συγκεκριμένα:

- Η Δ.Ε. Χίου βρίσκεται στο κεντρικό και ανατολικό τμήμα του νησιού, έχει πραγματικό πληθυσμό 23.779 κατοίκους – σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011 – η έκτασή της φτάνει τα 22.823 $Km^2$ και έδρα της είναι η πόλη της Χίου.
- Η Δ.Ε. Αγίου Μηνά βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του νησιού, σε απόσταση μόλις 7,5 Km από την πόλη της Χίου. Καταλαμβάνει έκταση 13.049 $Km^2$ και έχει πραγματικό πληθυσμό (απογραφή 2011) 2.686 κατοίκους. Αποτελεί τη μικρότερη Δ.Ε. της νήσου Χίου και έδρα του είναι ο οικισμός των Θυμιανών.
- Η Δ.Ε. Ομηρούπολης βρίσκεται στο βόρειο και κεντρικό τμήμα του νησιού και βρέχεται από τη θάλασσα τόσο από τη δυτική της, όσο και από την ανατολική της πλευρά. Αποτελεί μια ορεινή περιοχή, με εκτεταμένα δασικά υποσυστήματα. Καταλαμβάνει έκταση ίση με 155.015 $Km^2$ και έχει πραγματικό πληθυσμό (απογραφή 2011) 7.335 κατοίκους. Έδρα του είναι η κωμόπολη του Βροντάδου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι – σε πολλές περιπτώσεις – το παρόν παραδοτέο εστιάζει, εκτός από την περιοχή μελέτης, σε ολόκληρη την επικράτεια της νήσου Χίου, στηριζόμενο στη θεώρηση πως ο χώρος είναι δυναμικός και συνεχής και πως όλες οι Δ.Ε. του νησιού αποτελούν έναν ενιαίο λειτουργικό χώρο, ο οποίος θα πρέπει να μελετάται στην ολότητά του.




**Χάρτης 3-3: Περιοχή Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**
*(Πηγή: https://geodata.gov.gr/)*

## 3.3 Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά στοιχεία

Τα πληθυσμιακά στοιχεία μόνιμου και του πραγματικού (De Facto) πληθυσμού του **Δήμου Χίου**, συμπεριλαμβανομένων των Δημοτικών Ενοτήτων και Κοινοτήτων, σύμφωνα με τις επίσημες απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τα έτη 1991, 2001 και 2011, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες και Διαγράμματα.

Με τη νέα διοικητική διαίρεση ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης), ο Χίου αποτελείται από οκτώ (8) Δημοτικές Ενότητες, τη Δ.Ε. Χίου, τη Δ.Ε. Αγίου Μηνά, Δ.Ε. Ομηρούπολης, τη Δ.Ε. Αμανής, τη Δ.Ε. Ιωνίας, τη Δ.Ε. Καμποχώρων, τη Δ.Ε. Καρδαμύλων και τη Δ.Ε. Μαστιχοχωρίων.

Η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στα δεδομένα του μόνιμου πληθυσμού.

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., **ο συνολικός μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Χίου για το 2011 ανέρχεται σε 51.390 κατοίκους**. Η πληθυσμιακή πυκνότητα που αντιστοιχεί ανέρχεται σε 61 κατοίκους/ $km^2$ (έκταση Δήμου = 842,54 $km^2$).

Αξίζει να σημειωθεί ο ρόλος του Δήμου Χίου σε σχέση με την Περιφερειακή Ενότητα Χίου, καθώς το 98% του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας κατοικεί στον Δήμο Χίου.

Αναφορικά με τις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Χίου, η Δημοτική Ενότητα Χίου είναι η πολυπληθέστερη με **26.850 μόνιμους κατοίκους,** αποτελώντας το 52,2% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου. Ακολουθεί, η Δ.Ε. Ομηρούπολης με 7.527 μόνιμους κατοίκους, ενώ η Δ.Ε. Αγίου Μηνά έχει 3.271 μόνιμους κατοίκους.

**Πίνακας 3-1: Μόνιμος και Πραγματικός (De Facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)**

| Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης) | Πληθυσμοί | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | | 2001 | | 2011 | |
| | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto |
| **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (Έδρα: Μυτιλήνη,η)** | **201.390** | **199.231** | **205.235** | **206.121** | **199.231** | **198.894** |
| **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)** | **52.711** | **52.184** | **53.106** | **53.408** | **52.674** | **52.477** |
| **ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)** | **51.627** | **51.060** | **51.773** | **51.936** | **51.390** | **51.269** |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ** | **25.231** | **22.894** | **25.671** | **23.779** | **26.850** | **26.361** |
| **Δημοτική Κοινότητα Χίου** | **25.231** | **22.894** | **25.671** | **23.779** | **26.850** | **26.361** |
| Χίος,η | 25.231 | 22.894 | 25.671 | 23.779 | 26.850 | 26.361 |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ** | **2.393** | **2.412** | **2.678** | **2.686** | **3.271** | **3.552** |
| **Δημοτική Κοινότητα Θυμιανών** | **1.775** | **1.779** | **2.079** | **2.093** | **2.606** | **2.878** |
| Θυμιανά,τα | 1.523 | 1.512 | 1.523 | 1.491 | 1.566 | 1.536 |
| Αγία Ερμιόνη,η | 126 | 131 | 187 | 201 | 478 | 545 |
| Καρφάς,ο | 74 | 84 | 237 | 252 | 393 | 633 |
| Κεραμεία,τα | | | 26 | 26 | 11 | 11 |
| Λευκωνιά,η | | | 52 | 69 | 128 | 122 |
| Μονή Αγίου Κωνσταντίνου Φραγκοβουνίου,η | 52 | 52 | 25 | 23 | 0 | 0 |
| Πλάκα,η | | | 29 | 31 | 30 | 31 |
| **Τοπική Κοινότητα Νεοχωρίου** | **618** | **633** | **599** | **593** | **665** | **674** |
| Νεοχώριον,το | 553 | 561 | 532 | 521 | 587 | 570 |
| Μονή Αγίου Μηνά,η | 24 | 24 | 25 | 26 | 29 | 30 |
| Παραλία Αγίας Φωτεινής,η | 41 | 48 | 42 | 46 | 49 | 74 |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΜΑΝΗΣ** | **1.353** | **2.214** | **1.529** | **2.668** | **983** | **1.345** |
| **Τοπική Κοινότητα Βολισσού** | **372** | **492** | **474** | **563** | **313** | **327** |
| Βολισσός,η | 332 | 404 | 372 | 417 | 223 | 222 |
| Κοσκινάς,ο | 3 | 3 | 12 | 29 | 20 | 27 |
| Λήμνος,η | 15 | 24 | 32 | 43 | 7 | 13 |
| Λιμιά,τα | 21 | 52 | 27 | 32 | 29 | 31 |
| Μαναγρός,ο | | 1 | 12 | 12 | 9 | 9 |
| Μονή Αγίας Μαρκέλλας,η | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

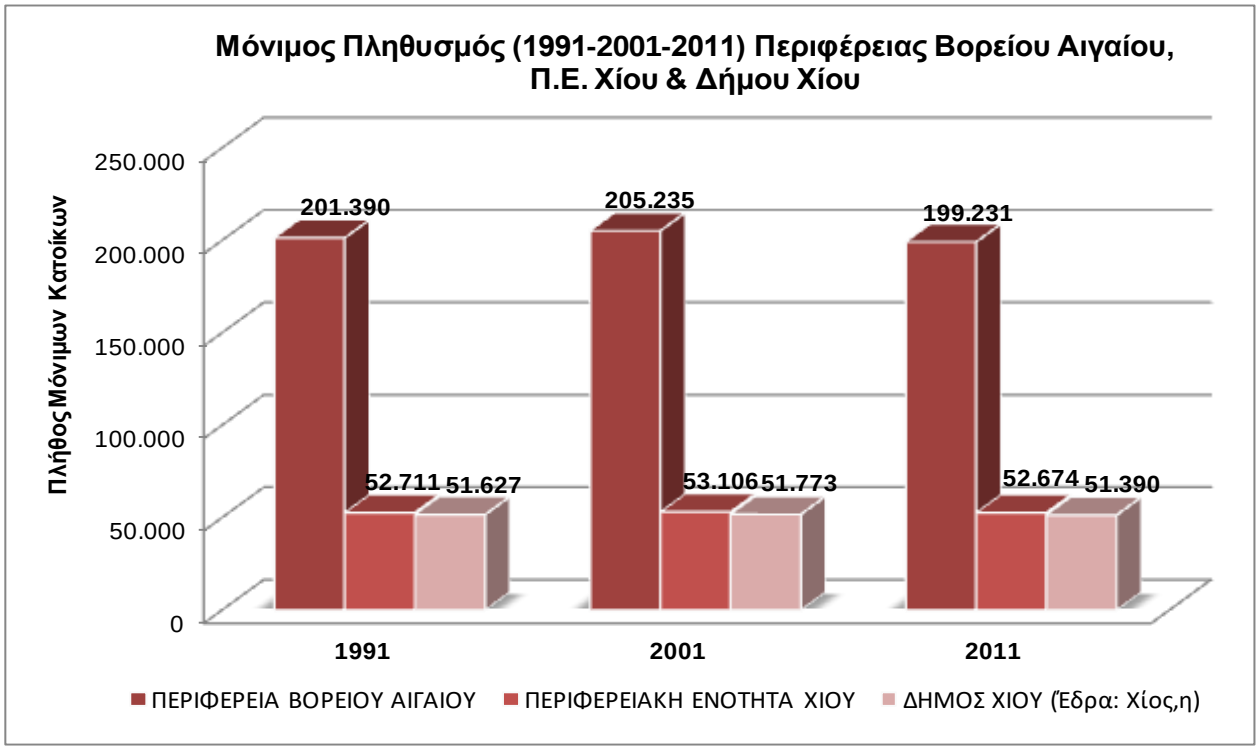
| Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης) | Πληθυσμοί | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | | 2001 | | 2011 | |
| | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto |
| Σκαριώτης,ο | 1 | 4 | 8 | 8 | 5 | 5 |
| Χωρή,η | | 4 | 11 | 22 | 20 | 20 |
| **Τοπική Κοινότητα Αγίου Γάλακτος** | **108** | **116** | **98** | **169** | **38** | **52** |
| Άγιον Γάλα,το | 108 | 116 | 98 | 169 | 38 | 52 |
| **Τοπική Κοινότητα Διευχών** | **36** | **131** | **61** | **86** | **20** | **60** |
| Διευχά,τα | 21 | 107 | 55 | 80 | 7 | 47 |
| Κατάβασις,η | 15 | 24 | 6 | 6 | 13 | 13 |
| **Τοπική Κοινότητα Κεράμου** | **24** | **166** | **28** | **180** | **37** | **104** |
| Κέραμος,η | 24 | 166 | 28 | 164 | 34 | 99 |
| Αγιάσματα,τα (Τ.Κ.Κεράμου) | | 0 | 0 | 16 | 3 | 5 |
| **Τοπική Κοινότητα Κουρουνίων** | **88** | **179** | **79** | **246** | **75** | **151** |
| Κουρούνια,τα | 69 | 128 | 52 | 154 | 48 | 105 |
| Εγρηγόρος,ο | 19 | 51 | 27 | 92 | 27 | 46 |
| **Τοπική Κοινότητα Λεπτοπόδων** | **37** | **81** | **36** | **88** | **37** | **89** |
| Λεπτόποδα,τα | 37 | 81 | 33 | 85 | 34 | 86 |
| Αγιάσματα,τα (Τ.Κ.Λεπτοπόδων) | | 0 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| **Τοπική Κοινότητα Μελανιού** | **18** | **29** | **23** | **55** | **7** | **27** |
| Μελανιός,ο | 18 | 29 | 23 | 55 | 7 | 27 |
| **Τοπική Κοινότητα Νέας Ποταμιάς** | **95** | **120** | **42** | **122** | **64** | **63** |
| Νέα Ποταμιά,η | 95 | 120 | 42 | 122 | 64 | 63 |
| **Τοπική Κοινότητα Νενητουρίων** | **82** | **215** | **73** | **161** | **53** | **80** |
| Νενητούρια,τα | 58 | 150 | 51 | 129 | 37 | 53 |
| Κοσμάδος,ο | 24 | 65 | 22 | 32 | 16 | 27 |
| **Τοπική Κοινότητα Παρπαριάς** | **178** | **204** | **257** | **366** | **138** | **174** |
| Παρπαριά,η | 177 | 202 | 176 | 261 | 135 | 174 |
| Άγιος Ισίδωρος,ο | 1 | 2 | 81 | 105 | 3 | 0 |
| **Τοπική Κοινότητα Πιραμάς** | **60** | **60** | **94** | **101** | **40** | **39** |
| Πιραμά,η | 60 | 60 | 94 | 101 | 40 | 39 |
| **Τοπική Κοινότητα Πισπιλούντος** | **83** | **112** | **21** | **103** | **60** | **59** |
| Πισπιλούντα,η | 83 | 112 | 21 | 103 | 60 | 59 |
| **Τοπική Κοινότητα Τρυπών** | **65** | **84** | **116** | **156** | **53** | **51** |
| Τρύπαι,αι | 63 | 77 | 95 | 128 | 48 | 49 |
| Εξούσα,η | 2 | 7 | 21 | 28 | 5 | 2 |
| **Τοπική Κοινότητα Φυτών** | **64** | **105** | **70** | **88** | **17** | **16** |
| Φυτά,τα | 36 | 57 | 33 | 37 | 7 | 7 |
| Κηπουριαί,αι | 28 | 48 | 37 | 51 | 10 | 9 |
| **Τοπική Κοινότητα Χαλάνδρων** | **43** | **120** | **57** | **184** | **31** | **53** |
| Χάλανδρα,τα | 27 | 45 | 19 | 52 | 12 | 11 |
| Αφροδίσια,τα | 16 | 75 | 38 | 132 | 19 | 42 |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΩΝΙΑΣ** | **4.461** | **4.739** | **4.474** | **4.650** | **3.956** | **3.953** |
| **Δημοτική Κοινότητα Καλλιμασιάς** | **1.106** | **1.113** | **1.062** | **1.073** | **1.100** | **1.106** |
| Καλλιμασιά,η | 1.039 | 1.028 | 946 | 930 | 958 | 951 |
| Άγιος Αιμιλιανός,ο | 57 | 76 | 23 | 22 | 52 | 50 |
| Μονολιά,η | | | 36 | 45 | 73 | 83 |
| Βουδότοπος,ο | | | 57 | 76 | 17 | 22 |
| Μονή Παναγίας Κοιμήσεως Πλακιδιωτίσσης,η | 10 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Τοπική Κοινότητα Βουνού** | **288** | **312** | **271** | **299** | **180** | **177** |
| Βουνό,το | 276 | 291 | 247 | 268 | 171 | 171 |
| Άγιος Ιωάννης,ο | 12 | 16 | 12 | 15 | 6 | 3 |
| Λιλικάς,ο | | 5 | 12 | 16 | 3 | 3 |
| **Τοπική Κοινότητα Έξω Διδύμας** | **74** | **71** | **41** | **76** | **40** | **40** |
| Έξω Διδύμα,η | 74 | 71 | 41 | 76 | 40 | 40 |
| **Τοπική Κοινότητα Θολοποταμίου** | **673** | **725** | **792** | **809** | **692** | **689** |
| Θολοποτάμιον,το | 633 | 685 | 744 | 761 | 647 | 644 |
| Σκλαβιά,τα | 40 | 40 | 48 | 48 | 45 | 45 |
| **Τοπική Κοινότητα Καταρράκτου** | **442** | **453** | **414** | **425** | **408** | **396** |
| Καταρράκτης,ο | 442 | 453 | 414 | 425 | 408 | 396 |

| Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης) | Πληθυσμοί | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | | 2001 | | 2011 | |
| | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto |
| **Τοπική Κοινότητα Κοινής** | **228** | **280** | **236** | **283** | **146** | **147** |
| Κοινή,η | 228 | 280 | 236 | 283 | 146 | 147 |
| **Τοπική Κοινότητα Μέσα Διδύμας** | **254** | **271** | **190** | **192** | **169** | **167** |
| Μέσα Διδύμα,η | 249 | 266 | 187 | 189 | 168 | 166 |
| Μονή Αγίας Ματρώνης Χαλάνδρων,η | 5 | 5 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| **Τοπική Κοινότητα Μυρμηγκίου** | **87** | **86** | **86** | **89** | **92** | **93** |
| Μυρμήγκιον,το | 87 | 86 | 86 | 89 | 92 | 93 |
| **Δημοτική Κοινότητα Νενήτων** | **1.124** | **1.170** | **1.130** | **1.156** | **924** | **928** |
| Νένητα,τα | 1.053 | 1.052 | 1.023 | 1.038 | 903 | 907 |
| Βοκαριά,η | 8 | 16 | 4 | 13 | 0 | 0 |
| Γρίδια,τα | 54 | 93 | 98 | 100 | 18 | 18 |
| Μονή Ταξιαρχών,η | 9 | 9 | 5 | 5 | 3 | 3 |
| **Τοπική Κοινότητα Παγίδος** | **78** | **128** | **141** | **138** | **129** | **129** |
| Παγίς,η | 78 | 128 | 141 | 138 | 129 | 129 |
| **Τοπική Κοινότητα Φλατσίων** | **107** | **130** | **111** | **110** | **76** | **81** |
| Φλάτσια,τα | 107 | 130 | 111 | 110 | 70 | 75 |
| Νεκτά,η | | | 0 | 0 | 6 | 6 |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΜΠΟΧΩΡΩΝ** | **3.103** | **3.210** | **2.870** | **3.154** | **2.897** | **2.799** |
| **Τοπική Κοινότητα Χαλκείου** | **933** | **906** | **844** | **867** | **950** | **915** |
| Χαλκειόν,το | 933 | 906 | 844 | 867 | 950 | 915 |
| **Τοπική Κοινότητα Αγίου Γεωργίου Συκούση** | **775** | **817** | **758** | **778** | **579** | **570** |
| Άγιος Γεώργιος Συκούσης,ο | 775 | 817 | 758 | 778 | 579 | 570 |
| **Τοπική Κοινότητα Βαβιλών** | **179** | **185** | **246** | **266** | **209** | **206** |
| Βαβίλοι,οι | 179 | 185 | 246 | 266 | 209 | 206 |
| **Τοπική Κοινότητα Βασιλεωνοίκου** | **399** | **407** | **371** | **392** | **377** | **378** |
| Βασιλεώνοικον,το | 399 | 407 | 371 | 392 | 377 | 378 |
| **Τοπική Κοινότητα Βερβεράτου** | **328** | **340** | **191** | **225** | **231** | **214** |
| Βερβεράτον,το | 328 | 340 | 191 | 225 | 231 | 214 |
| **Τοπική Κοινότητα Δαφνώνος** | **340** | **409** | **311** | **408** | **385** | **388** |
| Δαφνών,ο | 340 | 409 | 311 | 408 | 385 | 388 |
| **Τοπική Κοινότητα Ζυφιά** | **149** | **146** | **149** | **218** | **166** | **128** |
| Ζυφιάς,ο | 149 | 146 | 149 | 218 | 166 | 128 |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ** | **3.075** | **3.133** | **2.758** | **2.920** | **2.234** | **2.182** |
| **Δημοτική Κοινότητα Καρδαμύλων** | **2.233** | **2.226** | **1.900** | **1.891** | **1.643** | **1.575** |
| Καρδάμυλα,τα | 941 | 830 | 871 | 776 | 710 | 664 |
| Άμπελος,η | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Βλυχάδα,η | 18 | 22 | 23 | 23 | 23 | 23 |
| Γιόσωνας,ο | 5 | 3 | 22 | 22 | 20 | 20 |
| Γλαστριά,η (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Δελφίνι,το | 13 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Μαργαρίτι,το (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Μάρμαρον,το | 1.241 | 1.335 | 951 | 1.045 | 875 | 853 |
| Ναγός,ο | 6 | 14 | 30 | 22 | 0 | 0 |
| Πυργιά,τα | 8 | 8 | 3 | 3 | 15 | 15 |
| Σαρακηνόπετρα,η (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Στροβίλι,το (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Τοπική Κοινότητα Αμάδων** | **156** | **247** | **306** | **306** | **140** | **141** |
| Αμάδες,αι | 156 | 247 | 246 | 245 | 136 | 137 |
| Κέρτης,ο (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Παραλία Αμάδων,η | | 0 | 60 | 61 | 4 | 4 |
| **Τοπική Κοινότητα Βικίου** | **195** | **189** | **104** | **156** | **108** | **125** |
| Βίκιον,το | 189 | 182 | 69 | 99 | 108 | 125 |
| Κεραμός,ο | 6 | 7 | 35 | 57 | 0 | 0 |
| **Τοπική Κοινότητα Καμπιών** | **142** | **127** | **99** | **117** | **50** | **50** |
| Καμπιά,τα | 142 | 127 | 99 | 117 | 50 | 50 |
| **Τοπική Κοινότητα Πιτυούντος** | **290** | **284** | **305** | **393** | **257** | **260** |

| Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης) | Πληθυσμοί | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | | 2001 | | 2011 | |
| | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto |
| Πιτυούς,η | 290 | 284 | 305 | 393 | 257 | 260 |
| **Τοπική Κοινότητα Σπαρτούντος** | **59** | **60** | **44** | **57** | **36** | **31** |
| Σπαρτούντα,η | 59 | 60 | 44 | 57 | 36 | 31 |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΣΤΙΧΟΧΩΡΙΩΝ** | **4.707** | **4.981** | **4.322** | **4.744** | **3.672** | **3.736** |
| **Δημοτική Κοινότητα Πυργίου** | **1.237** | **1.354** | **1.134** | **1.304** | **832** | **822** |
| Πυργίον,το | 1.139 | 1.164 | 1.022 | 1.044 | 755 | 747 |
| Βενέτικο,το (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Δότια,τα | 4 | 67 | 46 | 113 | 24 | 24 |
| Εμπορειός,ο | 78 | 96 | 56 | 93 | 47 | 45 |
| Καρύντα,η | 13 | 25 | 10 | 54 | 6 | 6 |
| Μονή Αγίου Γεωργίου,η | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Πελαγόνησος,η (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Τοπική Κοινότητα Αρμολίων** | **518** | **528** | **595** | **611** | **442** | **436** |
| Αρμόλια,τα | 518 | 528 | 595 | 611 | 442 | 436 |
| **Τοπική Κοινότητα Βέσσης** | **347** | **373** | **230** | **251** | **113** | **115** |
| Βέσσα,η | 347 | 373 | 230 | 251 | 113 | 115 |
| **Τοπική Κοινότητα Ελάτας** | **311** | **321** | **262** | **308** | **248** | **293** |
| Ελάτα,η | 311 | 321 | 262 | 308 | 248 | 293 |
| Άγιος Στέφανος,ο (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Τοπική Κοινότητα Καλαμωτής** | **958** | **939** | **822** | **855** | **706** | **723** |
| Καλαμωτή,η | 881 | 846 | 725 | 718 | 569 | 590 |
| Αλμυρός,ο | | 0 | 3 | 8 | 0 | 0 |
| Κώμη,η | 77 | 93 | 94 | 129 | 137 | 133 |
| **Τοπική Κοινότητα Λιθίου** | **435** | **423** | **463** | **455** | **398** | **401** |
| Λιθίον,το | 432 | 420 | 463 | 455 | 397 | 400 |
| Λιμένας Λιθίου,ο | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| **Τοπική Κοινότητα Μεστών** | **434** | **485** | **437** | **565** | **437** | **431** |
| Μεστά,τα | 337 | 375 | 393 | 501 | 337 | 331 |
| Καλόγερος,ο (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Λιμένας,ο | 47 | 51 | 19 | 35 | 72 | 72 |
| Μερικούντα,η | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 13 |
| Νησάκι,το (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Τραχύλια,τα | 36 | 44 | 14 | 17 | 15 | 15 |
| **Τοπική Κοινότητα Ολύμπων** | **349** | **432** | **300** | **309** | **376** | **383** |
| Ολύμποι,οι | 349 | 432 | 300 | 309 | 376 | 383 |
| **Τοπική Κοινότητα Πατρικών** | **118** | **126** | **79** | **86** | **120** | **132** |
| Πατρικά,τα | 118 | 126 | 79 | 86 | 120 | 132 |
| **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΜΗΡΟΥΠΟΛΗΣ** | **7.304** | **7.477** | **7.471** | **7.335** | **7.527** | **7.341** |
| **Δημοτική Κοινότητα Βροντάδου** | **4.626** | **4.435** | **4.961** | **4.574** | **5.332** | **5.233** |
| Βροντάδος,ο | 4.620 | 4.429 | 4.934 | 4.554 | 5.323 | 5.224 |
| Αίπος,ο | | 0 | 22 | 15 | 7 | 7 |
| Μονή Αγίου Στεφάνου,η | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Μονή Μυρσινιδίου,η | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 2 |
| **Τοπική Κοινότητα Ανάβατου** | **11** | **39** | **4** | **30** | **1** | **1** |
| Ανάβατος,ο | 11 | 39 | 4 | 30 | 1 | 1 |
| **Τοπική Κοινότητα Αυγώνυμων** | **20** | **110** | **65** | **83** | **14** | **13** |
| Αυγώνυμα,τα | 20 | 110 | 65 | 83 | 14 | 13 |
| **Τοπική Κοινότητα Καρυών** | **742** | **741** | **816** | **802** | **676** | **664** |
| Καρυαί,αι | 691 | 699 | 769 | 763 | 618 | 606 |
| Αγία Παρασκευή,η | 13 | 13 | 16 | 16 | 13 | 13 |
| Άγιος Δημήτριος,ο | 17 | 14 | 16 | 15 | 37 | 37 |
| Μονή Αγίου Μάρκου,η | 12 | 3 | 2 | 0 | 2 | 2 |
| Μονή Αγίων Πατέρων,η | 3 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| Νέα Μονή,η | 6 | 7 | 9 | 3 | 2 | 2 |
| **Δημοτική Κοινότητα Λαγκάδας** | **1.117** | **1.186** | **950** | **1.014** | **856** | **820** |
| Λαγκάδα,η | 990 | 1.059 | 867 | 916 | 760 | 724 |
| Άγιος Στέφανος,ο (νησίς) | | | 0 | 0 | 0 | 0 |

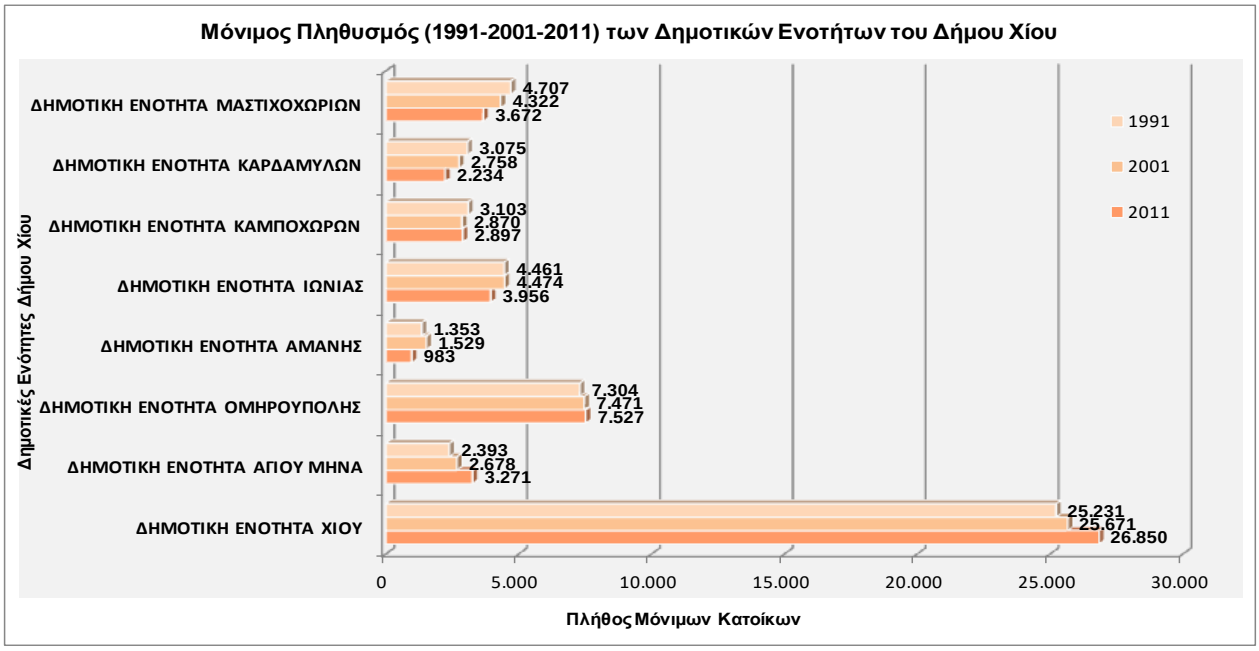
| Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης) | Πληθυσμοί | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | | 2001 | | 2011 | |
| | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto |
| Αγρελωπός,ο | 127 | 127 | 83 | 98 | 96 | 96 |
| **Τοπική Κοινότητα Σιδηρούντος** | **56** | **220** | **37** | **223** | **38** | **36** |
| Σιδηρούντα,η | 56 | 220 | 37 | 223 | 38 | 36 |
| **Τοπική Κοινότητα Συκιάδας** | **732** | **746** | **638** | **609** | **610** | **574** |
| Συκιάδα,η | 661 | 668 | 597 | 571 | 562 | 531 |
| Παντουκιός,ο | 71 | 78 | 41 | 38 | 48 | 43 |

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές Πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία Επεξεργασία)*




**Διάγραμμα 3-1: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, Π.Ε. Χίου & Δήμου Χίου**

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία)*

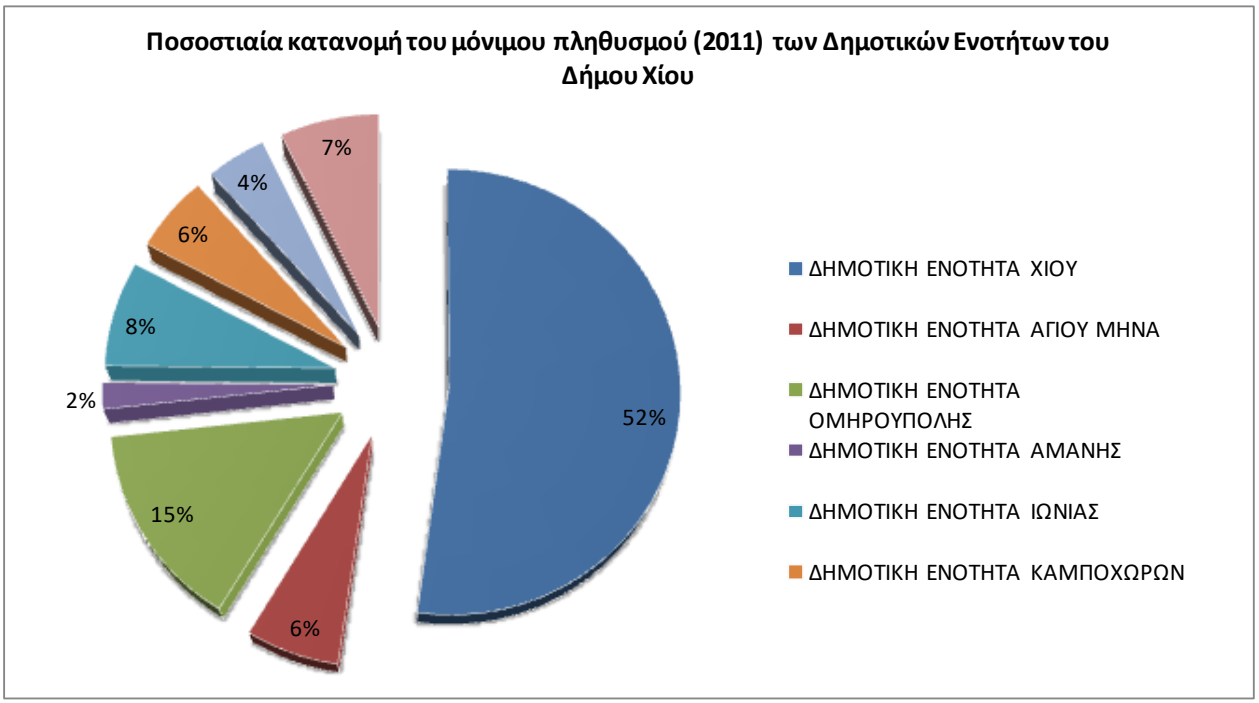



**Διάγραμμα 3-2: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Χίου**

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία)*

**Πίνακας 3-2: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Χίου, 2011**

| Δημοτική Ενότητα | Μόνιμος πληθυσμός Δ.Ε. (2011) | Ποσοστό στο σύνολο του Δήμου Χίου |
|---|---|---|
| Δ. Ε. Χίου | 26.850 | 52% |
| Δ. Ε. Αγίου Μηνά | 3.271 | 6,4% |
| Δ.Ε Ομηρούπολης | 7.527 | 14,6% |
| Δ.Ε Αμανής | 983 | 1,9% |
| Δ.Ε Ιωνίας | 3.956 | 7,7% |
| Δ.Ε Καμπόχωρων | 2.897 | 5,6% |
| Δ.Ε Καρδαμύλων | 2.234 | 4,3% |
| Δ.Ε Μαστιχοχωρίων | 3.672 | 7,1% |
| *Σύνολο* | **51.390** | **100,0%** |




**Διάγραμμα 3-3: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού των Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Χίου, 2011**

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία)*

*Πληθυσμιακή εξέλιξη*

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Χίου παρουσιάζει μικρή μείωση πληθυσμού (μόνιμου) (κατά -0,74%) την τελευταία δεκαετία (2001-2011), ενώ είχε σημειωθεί αύξηση την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο +0,28%.

Μείωση πληθυσμού σημειώνεται για το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Χίου (-0,81%) για τον μόνιμο πληθυσμό για την τελευταία δεκαετία (2001-2011) ενώ υπήρχε αύξηση (+0,75%) για τον μόνιμο πληθυσμό την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001).

Αντίστοιχα, στην Περιφέρεια Βοείου Αιγαίου, όπου ανήκει ο Δήμος Χίου, σημειώνεται μείωση (κατά -2,93%) μόνιμου πληθυσμού για την τελευταία δεκαετία (2001-2011), ενώ την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), είχε σημειωθεί μικρή αύξηση (+1,91%).

Στο σύνολο του Δήμου, μεγαλύτερη μείωση (μόνιμου) πληθυσμού την τελευταία δεκαετία (2001-2011) παρουσιάζει η Δημοτική Ενότητα Αμανής, ενώ τη μεγαλύτερη αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού η Δημοτική Ενότητα Αγίου Μηνά:

- η Δ.Ε. Χίου παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά + 4,59%
- η Δ.Ε. Αγίου Μηνά παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά +22,14%
- η Δ.Ε. Ομηρούπολης παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά +0,75%
- η Δ.Ε Αμανής παρουσιάζει μείωση (μόνιμου) πληθυσμού κατά -35,71%
- η Δ.Ε. Ιωνίας παρουσιάζει μείωση (μόνιμου) πληθυσμού κατά -11,58%
- η Δ.Ε. Καμπόχωρων παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά +0,94%
- η Δ.Ε. Καρδαμύλων παρουσιάζει μείωση (μόνιμου) πληθυσμού κατά -19,00%
- η Δ.Ε. Μαστιχοχωρίων παρουσιάζει μείωση (μόνιμου) πληθυσμού κατά -15,04%

**Πίνακας 3-3: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)**

| Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης) | Έτος | Μόνιμος Πληθυσμός | % Μεταβολή 1991-2001 | % Μεταβολή 2001-2011 | Πραγματικός (de facto) Πληθυσμός | % Μεταβολή 1991-2001 | % Μεταβολή 2001-2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (Έδρα: Μυτιλήνη,η)** | **1991** | **201.390** | **1,91%** | | **199.231** | **3,46%** | |
| | **2001** | **205.235** | | **-2,93%** | **206.121** | | **-3,51%** |
| | **2011** | **199.231** | | | **198.894** | | |
| **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)** | **1991** | **52.711** | **0,75%** | | **52.184** | **2,35%** | |
| | **2001** | **53.106** | | **-0,81%** | **53.408** | | **-1,74%** |
| | **2011** | **52.674** | | | **52.477** | | |
| **ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)** | **1991** | **51.627** | **0,28%** | | **51.060** | **1,72%** | |
| | **2001** | **51.773** | | **-0,74%** | **51.936** | | **-1,28%** |
| | **2011** | **51.390** | | | **51.269** | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ | 1991 | **25.231** | 1,74% | | **22.894** | 3,87% | |
| | 2001 | **25.671** | | 4,59% | **23.779** | | 10,86% |
| | 2011 | **26.850** | | | **26.361** | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ | 1991 | 2.393 | 11,91% | | 2.412 | 11,36% | |
| | 2001 | 2.678 | | 22,14% | 2.686 | | 32,24% |
| | 2011 | 3.271 | | | 3.552 | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΜΗΡΟΥΠΟΛΗΣ | 1991 | 7.304 | 2,29% | | 7.477 | -1,90% | |
| | 2001 | 7.471 | | 0,75% | 7.335 | | 0,08% |
| | 2011 | 7.527 | | | 7.341 | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΜΑΝΗΣ | 1991 | 1.353 | 13,01% | | 2.214 | 20,51% | |
| | 2001 | 1.529 | | -35,71% | 2.668 | | -49,59% |
| | 2011 | 983 | | | 1.345 | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΩΝΙΑΣ | 1991 | 4.461 | 0,29% | | 4.739 | -1,88% | |
| | 2001 | 4.474 | | -11,58% | 4.650 | | -14,99% |
| | 2011 | 3.956 | | | 3.953 | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΜΠΟΧΩΡΩΝ | 1991 | 3.103 | **-7,51%** | | 3.210 | **-1,74%** | |
| | 2001 | 2.870 | | 0,94% | 3.154 | | -11,26% |
| | 2011 | 2.897 | | | 2.799 | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ | 1991 | 3.075 | **-10,31%** | | 3.133 | **-6,80%** | |
| | 2001 | 2.758 | | -19,00% | 2.920 | | -25,27% |
| | 2011 | 2.234 | | | 2.182 | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΣΤΙΧΟΧΩΡΙΩΝ | 1991 | 4.707 | **-8,18%** | | 4.981 | **-4,76%** | |
| | 2001 | 4.322 | | -15,04% | 4.744 | | -21,25% |
| | 2011 | 3.672 | | | 3.736 | | |

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία)*

## 3.4 Οικιστική διάρθρωση και δυναμική

Η γεωγραφική διάταξη και διασπορά των νησιών της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, καθώς επίσης και οι σημαντικότερες διαφορές μεταξύ των μεγάλων και μικρών νησιών, επιδρούν σημαντικά στην οικιστική διάρθρωση και στις εξαρτήσεις των οικισμών που συγκροτούν το οικιστικό δίκτυο. Στα περισσότερα μεγάλα νησιά το οικιστικό δίκτυο ιεραρχείται στη βάση ενός δίπολου οικιστικών κέντρων, σε σχετικά μακρινή απόσταση, δημιουργώντας ξεχωριστές ενότητες ενδοχώρας. Ωστόσο, στη Χίο αυτό το πρότυπο της διπλής κεντρικότητας δεν ακολουθείται, μιας και το βασικό δίπολο Χίος - Βροντάδος ουσιαστικά συμπυκνώνεται σε μια ενιαία αστικοποιημένη περιοχή στο ανατολικό τμήμα του νησιού (βλ. Χάρτης 3-4).

Λαμβάνοντας υπόψη τον νησιωτικό χαρακτήρα της Περιφέρειας, η συγκέντρωση διοικητικών λειτουργιών και κοινωνικών εξυπηρετήσεων θεωρείται ως το πλέον κατάλληλο και αντιπροσωπευτικό κριτήριο για τον καθορισμό της κεντρικότητας των οικισμών της και για τον εντοπισμό του ρόλου τους. Στη βάση αυτής της θεώρησης προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα σχετικά με τον ρόλο των οικισμών σε επίπεδο Δήμου:

- Το οικιστικό δίκτυο της Χίου διαμορφώνεται ακτινικά με κέντρο το ενιαίο – πλέον – οικιστικό σύνολο Χίου - Βροντάδου. Το δίπολο Χίος - Βροντάδος λειτουργεί πρακτικά σαν ενιαία οικιστική ενότητα και αποτελεί το αδιαμφισβήτητο οικιστικό κέντρο του νησιού, συγκεντρώνοντας τις περισσότερες διοικητικές και αστικές λειτουργίες του. Ως δευτερεύων πόλος αναγνωρίζονται τα Καρδάμυλα, τα οποία λόγω της τουριστικής ανάπτυξης που γνωρίζουν την τελευταία δεκαετία και του πρώην διοικητικού τους ρόλου (έδρα του αντίστοιχου πρώην Καποδιστριακού Δήμου), έχουν αναβαθμιστεί λειτουργικά. Ο ρόλος των υπόλοιπων οικισμών, πρώην εδρών Καποδιστριακών Δήμων, αναμένεται να υποβαθμιστεί περαιτέρω.
- Η έδρα του Δήμου, η Χίος (οικισμός 3$^{ου}$ επιπέδου), εκτός του ότι παραμένει η κύρια πύλη του νησιού και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο τμήμα των διοικητικών υποδομών και του κοινωνικού εξοπλισμού, αναβαθμίζεται λειτουργικά στο ίδιο επίπεδο με την έδρα της Περιφέρειας, τη Μυτιλήνη.
- Το οικιστικό δίκτυο του νησιού διαρθρώνεται με βάση το πολυπολικό σύστημα με κέντρο την πόλη της Χίου, στην οποία ενσωματώνεται ο Βροντάδος και τα Θυμιανά, και τους πόλους των Καρδαμύλων στον βορά και του Πυργίου στον νότο, που με τη σειρά τους αποτελούν δίπολα με τους οικισμούς της Βολισσού και της Καλαμωτής αντίστοιχα. Οι υπόλοιποι οικισμοί του νησιού εξαρτώνται από τους προαναφερθέντες πόλους.
- Το Πυργί, τέως έδρα Καποδιστριακού Δήμου, λόγω της γειτνίασής του με τον κάμπο της Καλαμωτής και τον λιμένα των Μεστών (κυρίως εμπορικός λιμένας), καθώς και της παραγωγικής δυναμικής των Μαστιχοχωρίων, έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει τις απαραίτητες δομές (διοικητικές, μεταφορικές και κοινωνικές) ώστε να λειτουργεί σαν τοπικό κέντρο της νότιας πλευράς του νησιού. Στον βορρά αντίστοιχο ρόλο τοπικού κέντρου δύναται να παίξουν τα Καρδάμυλα (κέντρο της ναυτικής παράδοσης της Χίου), που θα εξυπηρετεί τους κατοίκους του βόρειου τμήματος του νησιού και θα συμβάλει στη συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού.
- Στον βορά αντίστοιχο ρόλο τοπικού κέντρου δύναται να παίξει ο οικισμός των Καρδάμυλων (κέντρο της ναυτικής παράδοσης του νησιού), που θα εξυπηρετεί τους κατοίκους του βόρειου τμήματος του νησιού και θα συμβάλει στη συγκράτηση του πληθυσμού.

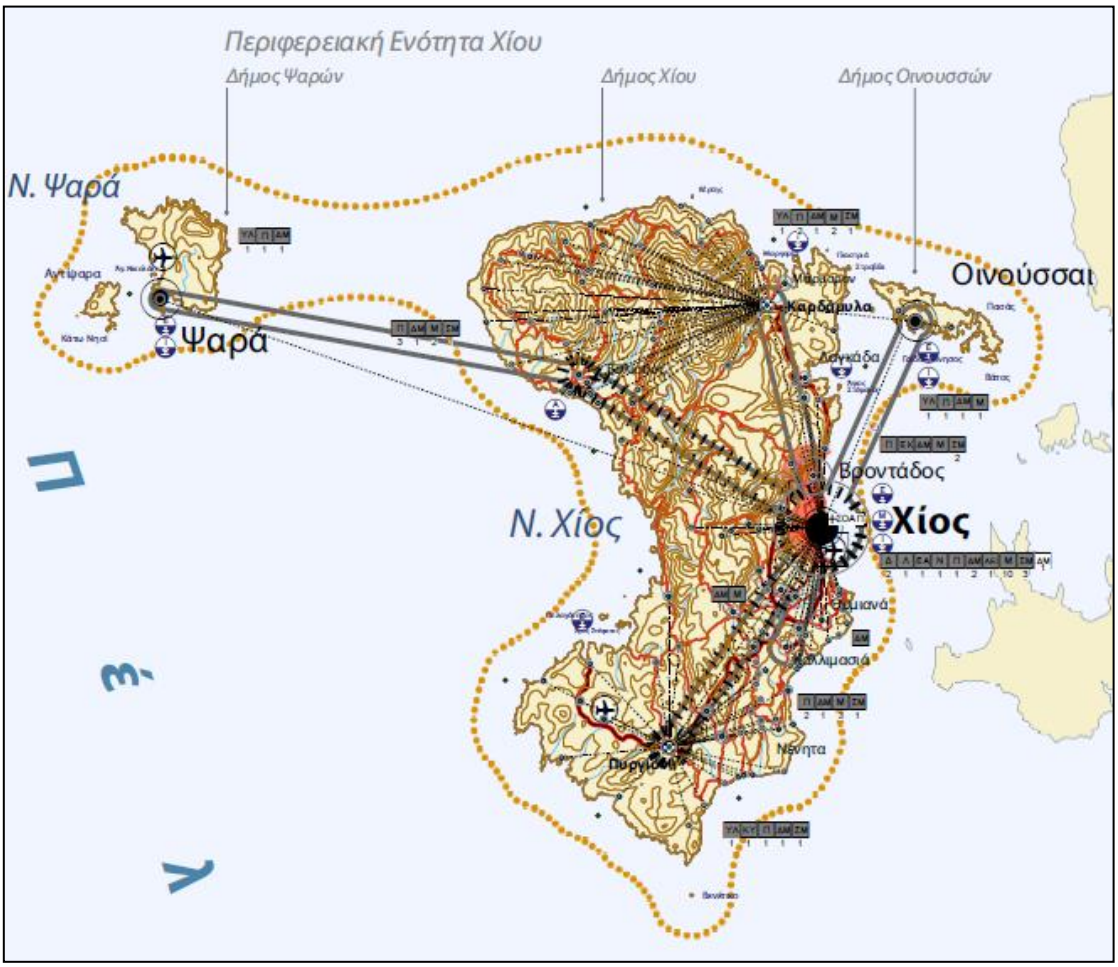
Αναφορικά με την οικιστική διάρθρωση των Δ.Ε. που συγκροτούν την περιοχή μελέτης, αξίζει να αναφερθούν τα ακόλουθα:

- **Δ.Ε. Χίου** – Η πόλη της Χίου αποτελεί διοικητικό και οικονομικό κέντρο της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου. Η δόμηση αναπτύσσεται κυρίως κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, η οποία άλλωστε είναι και η πεδινή περιοχή ολόκληρης της Δ.Ε. Φυσικό σύνορο της οικιστικής εξάπλωσης αποτελούν οι λοφώδεις αναπτύξεις στα δυτικά της Δ.Ε. Οι περιοχές στην παράκτια ζώνη παρουσιάζουν έντονη οικιστική ανάπτυξη α΄ κατοικίας. Συγκεκριμένα παρατηρείται τάση για επέκταση της α΄ κατοικίας προς τον οικισμό του Βροντάδου στα βόρεια, ενδυναμώνοντας τη σχέση Χίου - Βροντάδου και δημιουργώντας ένα οικιστικό δίπολο. Η ζήτηση για α΄ κατοικία έχει μεταφερθεί από την περιοχή του κέντρου προς τις περιοχές κοντά στα όρια του οικισμού. Σημειώνεται ότι στην εκτός ορίων Γ.Π.Σ. περιοχή, το ανάγλυφο είναι έντονο. Ωστόσο, στο βορειοδυτικό εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Χίου, ανάμεσα στην περιφερειακή οδό και στο όριο του εγκεκριμένου Γ.Π.Σ. έχουν αναπτυχθεί συστάδες κατοικιών. Το ίδιο ισχύει και στην εξωαστική περιοχή δυτικότερα του Κάμπου, προς Γρου και Σπηλάδια. Παρότι διαφαίνονται τάσεις ανοικοδόμησης στις προαναφερθείσες περιοχές (προς Βροντάδο στα βόρεια, στο βορειοδυτικό τμήμα της Δ.Ε. ανάμεσα στην περιφερειακή οδό και το όριο Γ.Π.Σ. και τέλος στα δυτικά του Κάμπου) πρέπει να επισημανθεί ότι εντός των ορίων του προ του 1923 οικισμού, υπάρχει ακόμη ελεύθερη γη προς πολεοδόμηση. Με εξαίρεση τις τάσεις ανάπτυξης κατοικίας στις ανωτέρω περιοχές, δεν παρατηρείται έντονη οικιστική πίεση στον εξωαστικό χώρο. Ο Κάμπος, ο οποίος έχει χαρακτηριστεί ως ιστορικός τόπος από το Υπουργείο Πολιτισμού, αποτελεί περιοχή γεωργικής γης που συνοδεύεται από πλήθος επαύλεων των κτηματιών. Σήμερα η περιοχή τείνει να μεταλλαχθεί καθώς αυξάνει η δόμηση σύγχρονων κατοικιών. Για την περιοχή του Κάμπου είναι απαραίτητη η διατήρηση της τοπικής αγροτικής ταυτότητας και της αρχιτεκτονικής και κρίνεται απαραίτητη η εκπόνηση ειδικής μελέτης ανάπλασης.
- **Δ.Ε. Αγίου Μηνά** – Η Δ.Ε. Αγίου Μηνά, στο σύνολό της, χαρακτηρίζεται πεδινή με αγροτικά χαρακτηριστικά. Ιδιαίτερο γνώρισμα της χωροταξικής της οργάνωσης είναι η έλλειψη συνοχής μεταξύ των οικιστικών συγκροτημάτων. Έτσι, οι οικισμοί που συγκροτούν τη Δ.Ε. εμφανίζονται σαν ξεχωριστές χωρικές ενότητες, με πολύ συνεκτικό έως πολύ αραιό πολεοδομικό ιστό, οι οποίες βρίσκονται γεωγραφικά κοντά, αλλά ταυτόχρονα είναι αποκομμένες οικιστικά μεταξύ τους. Επιπλέον, στην περιοχή αναπτύσσεται πολύ έντονη τουριστική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια πληθώρα καταλυμάτων και δραστηριοτήτων τουριστικού ενδιαφέροντος. Στο περιβάλλον της Δ.Ε., εκτός από τους οικισμούς, τους αστικούς και περιαστικούς χώρους τους και τις αγροτικές περιοχές, υπάρχει και μια άλλη κατηγορία χώρων που συμπεριλαμβάνει όλες τις αδιαβάθμητες περιοχές στις οποίες αναπτύσσονται ποικίλες χρήσεις γης όπως εμπορικές, βιοτεχνικές, οικιστικές εκτός σχεδίου, οδικό δίκτυο, περιοχές παραθεριστικής κατοικίας, κ.ά. Πρόκειται για εξωαστικούς χώρους που δέχονται πιέσεις μιας ανάπτυξης η οποία βασίζεται στη λογική ελεύθερης εγκατάστασης υποδομών/ κτιρίων και οικοδόμησης, υποκείμενης μόνο στους περιορισμούς που απορρέουν από τις οικονομικές δυνατότητες των ιδιοκτητών γης. Η Δ.Ε. Αγίου Μηνά χαρακτηρίζεται από τις σχετικά οργανωμένες οικιστικές ενότητες των οικισμών, ο εξωαστικός χώρος περιλαμβάνει παραθαλάσσιες περιοχές, οι οποίες δέχονται πιέσεις τουριστικής ανάπτυξης ή ανάπτυξης β' κατοικίας, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές κυριαρχούν αγροτικές και δασικές δραστηριότητες. Τα Θυμιανά και το Νεοχώρι βρίσκονται στο εσωτερικό των αντίστοιχων Τοπικών Κοινοτήτων (Τ.Κ.), κοντά στους οδικούς άξονες που οδηγούν στην

πόλη της Χίου. Το Νεοχώρι είναι περιοχή α' κατοικίας με αγροτικό χαρακτήρα, ενώ τα Θυμιανά είναι περιοχή α' κατοικίας με στοιχεία περισσότερο αστικού χαρακτήρα, συγκεντρώνοντας τις διοικητικές και μέρος των εμπορικών δραστηριοτήτων. Ο Καρφάς, η Αγία Ερμιόνη, τα Κεραμεία και η Αγία Φωτεινή αναπτύσσονται στο παράκτιο μέτωπο της Δ.Ε., δημιουργώντας μια ζώνη τουρισμού και παραθεριστικής κατοικίας. Στον οικισμό της Αγίας Ερμιόνης περιλαμβάνονται και οι περιοχές του Μεγάλου Λιμνιώνα. Η Λευκωνιά αναπτύσσεται στο βορειοανατολικό άκρο της Δ.Ε. Αγίου Μηνά, στα όρια με τη Δ.Ε. Χίου, κοντά στην περιοχή του αεροδρομίου και έχει χαρακτήρα εμπορικό, βιοτεχνικό και βιομηχανικό. Η περιοχή της Πλάκας περιλαμβάνει την ενδοχώρα μεταξύ του Καρφά και της Αγίας Ερμιόνης. Τέλος, ως οικισμοί, καταγράφονται από την ΕΛ.ΣΤΑΤ., η Μονή του Αγίου Μηνά και η Μονή του Αγίου Κωνσταντίνου Φραγκοβουνίου. Μια αρκετά έντονη οικιστική ανάπτυξη εμφανίζεται στον περιαστικό χώρο των οικισμών Θυμιανά και Νεοχώρι, καθώς και στους άξονες που οδηγούν στην παραλιακή ζώνη, όπου εντοπίζονται και οι τουριστικές εγκαταστάσεις. Στις περιοχές αυτές, και έξω από το κύριο και δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο, παρατηρείται ένα πλήθος από κοινοτικούς, αγροτικούς, ιδιωτικούς δρόμους και χωματόδρομους που παρέχουν πρόσβαση από τα αγροκτήματα προς τη θάλασσα. Επίσης, εκεί εντοπίζονται δραστηριότητες που προαναγγέλλουν μελλοντική οικοδόμηση, είτε σύγχρονων κατασκευών σε αντικατάσταση των παλαιών, είτε προχείρων εγκαταστάσεων για τη στέγαση αγροτικών δραστηριοτήτων. Τέλος, δεν παρατηρούνται σημαντικές συγκεντρώσεις αυθαίρετων κτισμάτων.

- **Δ.Ε. Ομηρούπολης** – Η Δ.Ε. Ομηρούπολης αποτελείται από τη Δημοτική Κοινότητα (Δ.Κ.) Βροντάδου και τις Τοπικές Κοινότητες (Τ.Κ.) Αναβάτου, Αυγωνύμων, Καρυών, Λαγκάδας, Σιδηρούντας και Συκιάδας. Εκτείνεται στο κεντρικό και βόρειο τμήμα του νησιού και συνορεύει νότια με τη Δ.Ε Χίου, βορειοανατολικά με τη Δ.Ε. Καρδαμύλων και βορειοδυτικά με τη Δ.Ε. Αμανής. Έχει άμεση διέξοδο στη θάλασσα από ανατολή και δύση και χαρακτηρίζεται ορεινή - ημιορεινή. Αναφορικά με τις χρήσεις γης οι βοσκότοποι φτάνουν περίπου τα 85.000 στρέμματα, τα δάση τα 45.000 στρέμματα και οι καλλιεργούμενες εκτάσεις των οικισμών τα 7.900 στρέμματα. Ένα κομμάτι στα βόρεια της Δ.Ε. ανήκει στο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών NATURA 2000 (Ν. 3937/2011). Οι κάτοικοι της Δ.Ε. είναι φημισμένοι για την ενασχόλησή τους με τη ναυτιλία. Επίσης, ο κλάδος των ιχθυοκαλλιεργειών παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη λόγω της γεωγραφικής θέσης της περιοχής, που αποτελείται από φυσικούς κόλπους κατάλληλους για την εγκατάσταση ιχθυοκλωβών. Ο Βροντάδος, ο οποίος, χωροταξικά, αποτελεί προέκταση της πόλης της Χίου, είναι οικισμός προϋφιστάμενος του 1923, χωρίς καθορισμένα όρια, με πληθυσμό 5.332 κατοίκους. Για αυτόν, είχε εκπονηθεί Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) στις αρχές τις δεκαετίας του ’90, που όμως έχει τεθεί σε αναστολή με τον Ν. 2508/97. Με τον Ν. 4269/14, τα εν λόγω Γ.Π.Σ. επανέρχονται στο προσκήνιο και σε περίπτωση που δεν αναθεωρηθούν, θα τεθούν σε ισχύ αυτοδικαίως μετά την πάροδο πενταετίας από τη ψήφιση του Νόμου, με κίνδυνο να τεθούν σε εφαρμογή σχέδια πόλης τριακονταετίας. Οι οικισμοί Αυγώνυμα και Σιδηρούντα είναι χαρακτηρισμένοι ως παραδοσιακοί, ενώ ο παραδοσιακός οικισμός Ανάβατος είναι και διατηρητέος. Η Λαγκάδα και το Παντουκιός είναι χαρακτηρισμένοι παραλιακοί οικισμοί, ενώ η Συκιάδα είναι οικισμός κάτω των 2.000 κατοίκων. Ο παραλιακός δρόμος του Βροντάδου είναι τμήμα της Εθνικής Οδού Καλλιμασιάς - Χίου - Καρδαμύλων (ΕΟ75), ενώ οι υπόλοιποι κύριοι οικισμοί της Δ.Ε. διατάσσονται επί του πρωτεύοντος επαρχιακού οδικού δικτύου που διατρέχει το βόρειο και δυτικό βορειοδυτικό τμήμα της νήσου Χίου. Στη Δ.Ε. Ομηρούπολης συναντώνται κάποια από τα σημαντικότερα μνημεία της Χίου τα οποία

αποτελούν πόλο έλξης τόσο για τους κατοίκους του, όσο και για εσωτερικό και διεθνή τουρισμό. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η Νέα Μονή, ο μεσαιωνικός οικισμός του Ανάβατου, η Δασκαλόπετρα και το Ρημόκαστρο - Αίπος.




**Χάρτης 3-4: Οικιστικό Δίκτυο – Διοικητικός και Κοινωνικός Εξοπλισμός – Μεταφορές Νήσου Χίου**

*(Πηγή: Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και Περιβαλλοντική Έγκριση Αυτού)*

## 3.5 Κάλυψη γης

Για τη μελέτη των καλύψεων γης που διαμορφώνουν το δομημένο και φυσικό περιβάλλον της νήσου Χίου, χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα από το CORINE Land Cover (CLC) για το έτος 2012 ως τα πλέον αντιπροσωπευτικά για την απεικόνιση των αλλαγών με το πέρασμα του χρόνου. Το CORINE Land Cover αποτελεί μια κοινοτική πρωτοβουλία που ξεκίνησε το 1985 και ενημερώνεται κάθε έξι χρόνια, στοχεύοντας στη δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος πληροφοριών για την κατάσταση του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χρησιμοποιώντας κοινή ορολογία (επίτευξη σημασιολογικής διαλειτουργικότητας) και επιτρέποντας τις διαχρονικές συγκρίσεις και τον έλεγχο των αλλαγών που επέρχονται σε κάθε χρήση. Ταυτόχρονα, μέσω της επεξεργασίας των δεδομένων διεξάγονται εκτιμήσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιήθηκε η αλλαγή αυτή και των τάσεων που δημιουργούνται προς την οικοδομική κυρίως δραστηριότητα. Στον Πίνακας 3-4 παρατίθεται το σύνολο των εμβαδών ανά χρήση που εντοπίζεται στο νησί της Χίου, ενώ έχει υπολογιστεί και το ποσοστό που καταλαμβάνει κάθε κάλυψη επί της συνολικής έκτασης του νησιού.

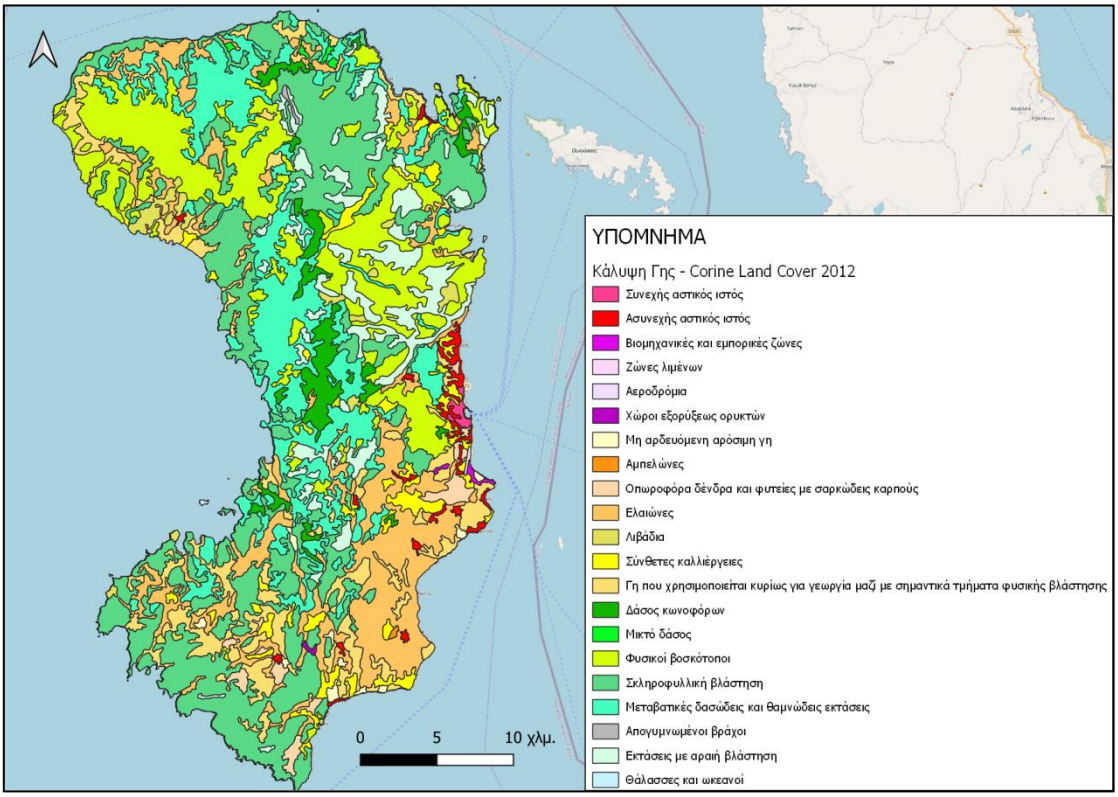
**Πίνακας 3-4: Κατανομή Καλύψεων Γης Corine Land Cover 2012 Νήσου Χίου**

| ΚΩΔΙΚΟΣ CORINE | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ | ΕΜΒΑΔΟΝ ΚΑΛΥΨΗΣ ($m^2$) | ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ (%) |
|---|---|---|---|
| 111 | Συνεχής αστικός ιστός | 1.671.189,812 | 0,20% |
| 112 | Ασυνεχής αστικός ιστός | 9.620.137,598 | 1,14% |
| 121 | Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες | 948.139,675 | 0,11% |
| 123 | Ζώνες λιμένων | 70.012,510 | 0,01% |
| 124 | Αεροδρόμια | 354.883,994 | 0,04% |
| 131 | Χώροι εξορύξεως ορυκτών | 380.191,657 | 0,05% |
| 211 | Μη αρδευόμενη αρόσιμη γη | 3.898.979,798 | 0,46% |
| 221 | Αμπελώνες | 301.586,665 | 0,04% |
| 222 | Οπωροφόρα δένδρα και φυτείες με σαρκώδεις καρπούς | 10.612.846,181 | 1,26% |
| 223 | Ελαιώνες | 120.551.276,250 | 14,27% |
| 231 | Λιβάδια | 12.284.566,366 | 1,45% |
| 242 | Σύνθετες καλλιέργειες | 27.546.576,861 | 3,26% |
| 243 | Γη που χρησιμοποιείται κυρίως για γεωργία μαζί με σημαντικά τμήματα φυσικής βλάστησης | 69.568.381,878 | 8,24% |
| 312 | Δάσος κωνοφόρων | 27.372.520,260 | 3,24% |
| 313 | Μικτό δάσος | 1.408.588,333 | 0,17% |
| 321 | Φυσικοί βοσκότοποι | 145.696.206,242 | 17,25% |
| 323 | Σκληροφυλλική βλάστηση | 216.946.775,153 | 25,68% |
| 324 | Μεταβατικές δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις | 135.185.192,104 | 16,00% |
| 332 | Απογυμνωμένοι βράχοι | 597.952,573 | 0,07% |
| 333 | Εκτάσεις με αραιή βλάστηση | 55.669.937,082 | 6,59% |
| 523 | Θάλασσες και ωκεανοί | 4.010.449,407 | 0,47% |

*(Πηγή: Copernicus Land Monitoring Service - https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover)*

Σύμφωνα με τον παραπάνω Πίνακα, ως επικρατούσα χρήση στο νησί της Χίου για το 2012 είναι η σκληροφυλλική βλάστηση καταλαμβάνοντας το 25,68% της έκτασής του. Ακολουθεί η

κατηγορία των φυσικών βοσκότοπων (17,25%), των μεταβατικών δασωδών και θαμνωδών εκτάσεων (16,00%) και των ελαιώνων (14,27%). Σημαντικά ποσοστά κάλυψης εμφανίζει επίσης η κατηγορία της γης που χρησιμοποιείται κυρίως για γεωργία μαζί με σημαντικά τμήματα φυσικής βλάστησης (8,24%), οι εκτάσεις με αραιή βλάστηση (6,59%), οι σύνθετες καλλιέργειες (3,26%) και το δάσος κωνοφόρων με ποσοστό 3,24% (Χάρτης 3-5). Οι οικιστικές περιοχές του Δήμου (συνεχής και ασυνεχής αστικός ιστός) καταλαμβάνουν το 1,34% της συνολικής του έκτασής του.




**Χάρτης 3-5: Κάλυψη Γης Corine Land Cover 2012 Νήσου Χίου**

*(Πηγή: Copernicus Land Monitoring Service – https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover)*

## 3.6 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

Η πολεοδομική οργάνωση μιας περιοχής είναι απόλυτα συνυφασμένη με την κινητικότητά της. Αυτή θεώρηση είναι βασική αρχή για την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, οι χρήσεις γης μιας περιοχής (είδη χρήσεων γης και κατανομή τους στον χώρο) διαμορφώνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και τα πρότυπα των μετακινήσεων. Επομένως, η μελέτη τους συνεισφέρει αφενός στη βαθιά κατανόηση των μηχανισμών μετακίνησης στην εν λόγω περιοχή, αφετέρου στην κατανόηση των ευκαιριών και των προβλημάτων (σχετικών με θέματα κινητικότητας) που απορρέουν από αυτές. Στην εν λόγω ενότητα εξετάζονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης όπως αυτές χωροθετούνται μέσα στα όρια των Δ.Ε. Χίου και Αγίου Μηνά.

### Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Χίου

Αναφορικά με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, σημειώνεται ότι υπάρχει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) για τη Δ.Ε. Χίου, το οποίο θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 544/Δ/18-06-2021 και αντικατέστησε το μέχρι τότε ισχύον Γ.Π.Σ. του 1988 που αφορούσε στην πόλη της Χίου και στον οικισμό του Βροντάδου («Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Χίου - Βροντάδος των Δήμων Χίου και Βροντάδος (Ν. Χίου) – ΦΕΚ 75/Δ/02-03-1988). Συνοπτικά, οι βασικοί αναπτυξιακοί άξονες και οι θεμελιώδεις στόχοι που ορίζονται στο πλαίσιο του νέου Γ.Π.Σ. είναι:

- Ορθολογική κατανομή και συσχέτιση των χρήσεων γης.
- Καθορισμός αποδεκτών ορίων ανάπτυξης.
- Βελτίωση τεχνικής και κοινωνικής υποδομής.
- Βελτίωση λειτουργικότητας και μορφής οικιστικού ιστού και φυσιογνωμίας της Δ.Ε.
- Βελτίωση συνθηκών ζωής των κατοίκων.
- Προστασία αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος.
- Ισόρροπη και αλληλοστηριζόμενη ανάπτυξη Χίου - Κάμπου.
- Διατήρηση και ανάδειξη πολιτιστικής, αρχιτεκτονικής και ιστορικής κληρονομιάς.

Σημειώνεται ότι δεν υπάρχει στους στόχους αναφορά στην ανάγκη αντιμετώπισης της κλιματικής απορρύθμισης, ούτε στη σημασία προώθησης λύσεων βιώσιμης κινητικότητας για κοινωνικούς, λειτουργικούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς, κ.ά. λόγους.

Το μοντέλο οικιστικής και χωρικής οργάνωσης της Δ.Ε. διαμορφώνεται ως ακολούθως:

- Επεκτάσεις στα δυτικά του οικισμού της Χίου και του Κάμπου, ώστε να εξασφαλιστεί επιπλέον οικιστική γη – κυρίως για νέες οικογένειες – και με ευνοϊκότερες συνθήκες διαμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος.
- Κατά το δυνατόν διατήρηση των ισχυόντων συντελεστών δόμησης στον εσωαστικό χώρο.
- Εξασφάλιση γης για τους απαιτούμενους κοινόχρηστους χώρους και τον κοινωνικό εξοπλισμό, με συντομότερες διαδικασίες και δικαιότερη κατανομή των βαρών, μέσα από την εκπόνηση των απαιτούμενων πολεοδομικών μελετών.
- Ανάπτυξη της κατοικίας σε όλη την έκταση του υφιστάμενου αστικού ιστού της πόλης και των επεκτάσεών της. Στόχος στις περιοχές αυτές είναι, μέσω της πολεοδόμησης, να

χωροθετηθούν – πέραν των αναγκαίων κοινωνικών και κοινωφελών χρήσεων – επιπλέον ελεύθεροι χώροι και ειδικές χρήσεις.

- Επεκτάσεις σε ορισμένες Πολεοδομικές Ενότητες (ΠΕ) σύμφωνα με τις δυνατότητες ανάπτυξης κατοικίας για την κάλυψη των οικιστικών αναγκών, αλλά και την αποφυγή της αυθαίρετης οικιστικής εξάπλωσης, κυρίως προς την ευαίσθητη περιοχή του Κάμπου.
- Καθορισμός ζωνών ανάπτυξης χαμηλής όχλησης επαγγελματικών χρήσεων και χονδρεμπορίου.
- Προώθηση του σχεδιασμού του συνόλου της εξωαστικής περιοχής της Δ.Ε. Χίου, ορίζοντας ζώνες Περιοχών Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.) και Περιοχών Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.).

Αναφορικά με την οργάνωση των χρήσεων γης και την προστασία του περιβάλλοντος, βάσει του ισχύοντος Γ.Π.Σ., καθορίζονται:

- **Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.)**:
  - ✓ Π.Ε.Π. 1 Δασικές εκτάσεις και Καταφύγια Άγριας Ζωής (ΚΑΖ).
  - ✓ Π.Ε.Π. 2 Πολιτισμού – Καθορίζονται Περιοχές Ειδικής Προστασίας πολιτισμού, με στόχο την αποτελεσματική προστασία των μνημείων και της πολιτιστικής κληρονομιάς εν γένει.
  - ✓ Π.Ε.Π. 3 Ζώνες ρεμάτων και ρηγμάτων.
  - ✓ Π.Ε.Π. 4 Γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας.
- **Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.)**:
  - ✓ Π.Ε.Π.Δ. – Γεωργική γη.
- **Ζώνες Ανάπτυξης Παραγωγικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων**:
  - ✓ Περιοχή Ανάπτυξης Χονδρεμπορίου (Π.Α.Χ.): Ορίζεται Περιοχή Ανάπτυξης Χονδρεμπορίου στη νοτιοδυτική περιοχή της Δ.Ε. Χίου, όμορη προς τις γειτονικές Δ.Ε. Καμποχώρων και Αγίου Μηνά, λαμβάνοντας υπόψη την προγραμματιζόμενη ανάπτυξη παρόμοιων χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή.
  - ✓ Περιοχή Δραστηριοτήτων Χαμηλής Όχλησης (ΠΕ.Δ.Χ.Ο.):Ορίζεται μια περιοχή ανάπτυξης δραστηριοτήτων χαμηλής όχλησης, όπως αυτές ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία (Αποφ. 92108/1045/Φ15/20 ΦΕΚ-3833/Β/9-9-20 όπως ισχύει) πάνω από την περιοχή Σίφι - Φραγκομαχαλά, επί της υπό κατασκευή οδού της Αγίας Ειρήνης.
- **Ειδικές Χρήσεις - Ζώνες**:
  - ✓ Νεκροταφεία
  - ✓ Περιπατητικές διαδρομές
  - ✓ Ζώνες αιγιαλού - παραλίας.
  - ✓ Άλλες ειδικές χρήσεις.

- **Οικιστικοί Υποδοχείς - Περιοχές Επεκτάσεων Κατοικίας**.

Η γενική πολεοδομική οργάνωση και η ρύθμιση όλων των υποδοχέων περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Παρά το γεγονός ότι ο οικισμός της Χίου δεν έχει κηρυχθεί ως παραδοσιακός οικισμός, η δομή και η φυσιογνωμία του οφείλουν να διατηρηθούν καθώς συγκροτούν ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον οικιστικό σύνολο. Ο χαρακτηριστικός πυκνός ιστός των δρόμων, που ερμηνεύεται από την ιστορία της πόλης αλλά υπαγορεύτηκε και από το ανάγλυφο του εδάφους και τις μορφές και τα μεγέθη των οικοπέδων, με ευθύγραμμους και τεθλασμένους δρόμους, αποτελεί πολύ σημαντικό στοιχείο της φυσιογνωμίας της πόλης και είναι κάτι που θα συνοδεύει την πόλη όπως τη συνόδεψε μέχρι σήμερα για κάποιους αιώνες. Οι συνθήκες ωστόσο έχουν αλλάξει. Η δόμηση, ενώ ήταν μονώροφες ή διώροφες κατασκευές, σήμερα έχει σε μεγάλο μέρος της αντικατασταθεί από πολυκατοικίες που ανατρέπουν την κλίμακα των στενών δρόμων. Σε αυτό το δεδομένο προστίθεται η κυκλοφορία και στάθμευση των αυτοκινήτων που, εξοστρακίζοντας τους πεζούς, ολοκληρώνει την παραπάνω ανατροπή Οι δρόμοι από τόποι ζωής και κοινωνικοποίησης μετατρέπονται σε γυμνούς αγωγούς.
- Η πολεοδομική οργάνωση του οικισμού διατηρεί, επίσης, τη λειτουργική δομή του με την ιεραρχική κλίμακα που τον διακρίνει: το κέντρο της πόλης και γύρω από αυτό η ανάπτυξη της κατοικίας, ενώ κατά μήκος της παραλίας ανάπτυξη, εκτός της κατοικίας, με χρήσεις τουρισμού και αναψυχής. Η δόμηση θα ακολουθεί φθίνουσα καμπύλη προς το βόρειο και νότιο τμήμα της.
- Ο οικισμός της Χίου οργανώνεται σε δεκατρείς (13) «Πολεοδομικές Ενότητες - Γειτονιές» (βλ. Πίνακας 3-5). Η παραπάνω πολεοδομική οργάνωση του οικισμού της Δ.Ε. Χίου βασίστηκε σε κριτήρια πληθυσμιακών μεγεθών για κάθε μια Ενότητα, στην ύπαρξη φυσικών ή τεχνητών ορίων προκειμένου να είναι διακριτά τα όρια μεταξύ τους, έχοντας ως κύριο στόχο τη δημιουργία βιώσιμων μονάδων κοινωνικών εξυπηρετήσεων (π.χ. πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αθλητισμού, κ.λπ.) και την εξασφάλιση των μέγιστων ακτίνων εξυπηρέτησης των χρηστών.

**Πίνακας 3-5: Πολεοδομικές Ενότητες Δ.Ε. Χίου**

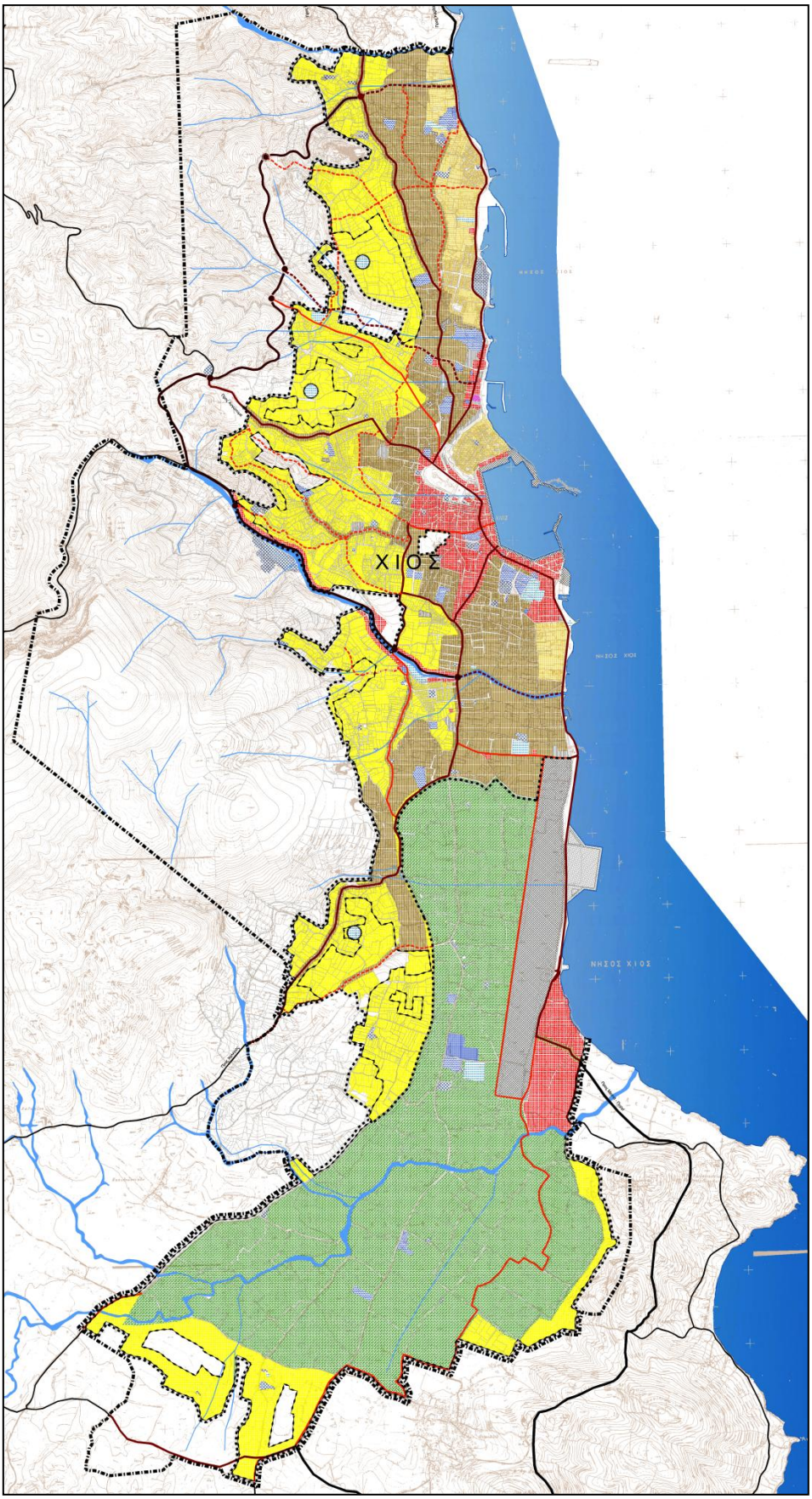
| Πολεοδομική Ενότητα | Έκταση ($m^2$) |
|---|---|
| ΠΕ 1 – Κήπος | 495.851 |
| ΠΕ2 – Καμμένος Πύργος - Άγιος Ιωάννης Πρόδρομος | 436.545 |
| ΠΕ3 – Ευαγγελίστρια | 616.566 |
| ΠΕ4 – Ριζάρι | 625.233 |
| ΠΕ5 – Φραγκομαχαλάς - Τουρλωτή | 552.392 |
| ΠΕ6 – Φρούριο - Βυρσοδεψείο - Κοφινάς | 743.622 |
| ΠΕ7 – Νοσοκομείο - Καραδείου | 744.293 |
| ΠΕ8 – Καστέλο - Λατόμι | 909.887 |
| ΠΕ9 – Βαρβάσι - Ευρετή | 798.379 |
| ΠΕ 10 – Φάρκαινα | 459.018 |
| ΠΕ 11 – Κάμπος | 5.315.207 |
| ΠΕ 12 – Δυτικά του Κάμπου | 981.100 |
| ΠΕ 13 – Νότια του Κάμπου | 662.185 |

*(Πηγή: Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Χίου)*

- Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης στη Χώρα της Χίου, για τις εντός σχεδίου και για τις προς πολεοδόμηση περιοχές, είναι (βλ. Χάρτης 3-6):
  - ✓ Γενική κατοικία
  - ✓ Αμιγής κατοικία
  - ✓ Πολεοδομικό κέντρο - κεντρικές λειτουργίες πόλης
  - ✓ Ελεύθερος χώρος - αστικό πράσινο

Σχετικά με τη γενική κατοικία, αυτή ορίζεται κυρίως στις περιοχές γύρω από τα πολεοδομικά κέντρα - κεντρικές λειτουργίες πόλης. Επίσης, ορίζεται σε τμήματα Πολεοδομικών Ενοτήτων, καθώς και σε τμήματα βασικών οδών, ως ενδεδειγμένη λύση έναντι της χρήσης τοπικού κέντρου συνοικίας - γειτονιάς και ταυτόχρονης εκτόνωσης των περιορισμών που μπορεί να προκύπτουν σε περιβάλλοντες χώρους αμιγούς κατοικίας. Η χρήση «γενική κατοικία» που προβλέπεται και εκατέρωθεν βασικών οδικών αξόνων, που εμφανίζουν σχετική αναπτυξιακή δυναμική, περιλαμβάνει ειδικότερα μόνο τα οικόπεδα με πρόσωπο, στους άξονες αυτούς, ώστε να εξυπηρετηθεί η διαφαινόμενη ζήτηση για εμπορικές και επαγγελματικές χρήσεις. Περιοχές απομειωμένης χρήσης γενικής κατοικίας ορίζονται στην περιοχή του Κάστρου, σε τμήμα της παραλιακής ζώνης της Πολεοδομικής Ενότητας 3 (Ευαγγελίστρια) και στο βόρειο παραλιακό τμήμα της Δ.Ε., από τον χώρο των ακινήτων του Πανεπιστημίου, μέχρι και τα όρια με τις Πολεοδομικές Ενότητες 7 και 8 (Νοσοκομείο - Καραδείου και Καστέλο - Λατόμι), ώστε να αποφευχθούν οχλούσες χρήσεις (π.χ. επαγγελματικά εργαστήρια, αποθήκες) και ταυτόχρονα να μην περιορίζονται άλλες που είναι χρήσιμες για την ανάπτυξη και ανάδειξη αυτών των περιοχών, όπως για παράδειγμα οι χρήσεις τουρισμού - αναψυχής και η αστική γεωργία - λαχανόκηποι. Στις υπόλοιπες περιοχές κατοικίας και των επεκτάσεων προτείνονται χρήσεις αμιγούς κατοικίας (Άρθρο 2).

Οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου - κεντρικών λειτουργιών πόλης διατηρούνται στο τμήμα της Χώρας της Χίου που υφίστανται και σήμερα, δηλαδή στις Πολεοδομικές Ενότητες 1,2,3 και 6 (Κήπος, Καμμένος Πύργος - Άγιος Ιωάννης Πρόδρομος, Ευαγγελίστρια και Φρούριο - Βυρσοδεψείο - Κοφινάς). Επιπλέον ζώνες όπου θα αναπτύσσονται ανάλογες χρήσεις, όπως για παράδειγμα μεγάλες εμπορικές μονάδες (πολυκαταστήματα), μεγάλοι χώροι τουρισμού - αναψυχής κ.λπ., οι οποίες χρειάζονται μεγάλες εκτάσεις για τη λειτουργία τους και έχουν, επίσης, ανάγκη από μεγάλους χώρους στάθμευσης, ορίζονται σε ορισμένα τμήματα των Πολεοδομικών Ενοτήτων.




**Χάρτης 3-6: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ.Ε. Χίου**
*(Πηγή: Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Χίου)*

Η χρήση ελεύθερων χώρων - αστικού πρασίνου ορίζεται σε περιορισμένους χώρους μέσα στην πόλη της Χίου (αναφέρονται, κυρίως, στον Δημοτικό Κήπο - Πλατεία Βουνακίου στην Πολεοδομική Ενότητα 1, στις δασικές εκτάσεις εντός της Πολεοδομικής Ενότητας 12 και στις κατά τόπους προτεινόμενες περιοχές ανά Πολεοδομική Ενότητα). Στην περίπτωση του Δημοτικού Κήπου καταγράφονται σημαντικές ελλείψεις, οπότε και τονίζεται η ανάγκη χωροθέτησης περισσότερων ελεύθερων χώρων, με την εκπόνηση σχετικής πολεοδομικής μελέτης, σε αδόμητες ακόμη περιοχές που βρίσκονται εντός του οριοθετημένου οικισμού προ του 1923. Προτείνεται, επίσης, η δημιουργία νέων τέτοιων χώρων στις περιοχές επεκτάσεων με σχετικά μεγάλο μέγεθος, ώστε να εξασφαλιστεί, για αυτές τουλάχιστον, επαρκές μέγεθος ελευθέρων χώρων, οι οποίοι είναι πλήρως ανεπαρκείς στον υφιστάμενο οικιστικό ιστό.

- **Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δ.Ε. Αγίου Μηνά**

Το 2016 θεσμοθετήθηκε το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) για τη Δ.Ε. Αγίου Μηνά (ΦΕΚ 298/ΑΑΠ/31-12-2016 «Έγκριση Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δ.Ε. Αγίου Μηνά, του Δήμου Χίου, Ν. Χίου»).

Σχετικά με την οργάνωση των χρήσεων γης και την προστασία του περιβάλλοντος των εκτός ορίων οικισμών και εκτός των προς πολεοδόμηση περιοχών της Δ.Ε. Αγίου Μηνά, βάσει του ισχύοντος Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., καθορίζονται:

- **Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.)**:
  - ✓ Π.Ε.Π. 1: Δασικές εκτάσεις.
  - ✓ Π.Ε.Π. 2: Προστασία αγροτικής γης - Μαστιχόδεντρα.
  - ✓ Π.Ε.Π. 3: Προστασία/ αποκατάσταση ανενεργών λατομικών περιοχών.
  - ✓ Π.Ε.Π. 4: Ακτές και παράκτιο φυσικό περιβάλλον.
  - ✓ Π.Ε.Π. 5: Προστασία τοπίου/ λόφοι/ μονές.
  - ✓ Π.Ε.Π. 6: Προστασία των ευαίσθητων γεωλογικών περιοχών και υδρογραφικών σχηματισμών.
  - ✓ Π.Ε.Π. 7: Κηρυγμένα μνημεία - αξιόλογο αρχιτεκτονικό και πολιτιστικό απόθεμα.
- **Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.)**:
  - ✓ Π.Ε.Π.Δ. 1α – Περιαστική περιοχή Νεοχωρίου.
  - ✓ Π.Ε.Π.Δ. 1β – Περιαστική περιοχή Αγίας Φωτεινής.
  - ✓ Π.Ε.Π.Δ. 2 – Αγροτική γη - αγροτουρισμός.
  - ✓ Π.Ε.Π.Δ. 3 – Υπόλοιπος εξωαστικός χώρος της Δ.Ε. Αγίου Μηνά.
- **Περιοχές Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων**:
  - ✓ Ζώνη λατόμευσης Θυμιανούσικης πέτρας: Δεδομένου ότι η εξόρυξη της συγκεκριμένης πέτρας συνιστά σημαντικό οικονομικό παράγοντα της περιοχής και προκειμένου να αποτραπούν οι ευκαιριακές και με ανορθόδοξο τρόπο εξορύξεις ανεξέλεγκτων όγκων πετρώματος και να περιοριστεί στον μέγιστο βαθμό η βλάβη που προκαλείται στο φυσικό περιβάλλον, καθορίζεται η θεσμοθέτηση ζώνης λατόμευσης Θυμιανούσικης πέτρας.

- ✓ Ανάπτυξη δραστηριότητας τουρισμού - αναψυχής: Η Δ.Ε. Αγίου Μηνά δέχεται τον μεγαλύτερο τουριστικό φόρτο του νησιού, γεγονός που την καθιστά την πλέον τουριστική περιοχή της Χίου.
- ✓ Λοιπές παραγωγικές δραστηριότητες: Πρόκειται για σημειακές, μεμονωμένες, οχλούσες δραστηριότητες και αφορούν: στις εγκαταστάσεις του Ατμοηλεκτρικού Σταθμού, στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις της Revoil, σε εγκαταστάσεις ΜΜΜ και σε στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

- **Οικιστικοί Υποδοχείς**

Η γενική πολεοδομική οργάνωση και η ρύθμιση όλων των υποδοχέων περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Πολεοδόμηση των οικισμών της Δ.Ε. Αγίου Μηνά, εκτός του οικισμού της Αγίας Φωτεινής και των συνεκτικών τμημάτων Νεοχωρίου και Θυμιανών, για προγραμματικό μέγεθος πληθυμού του έτος 2021, με τις εξής ρυθμίσεις:
  - ✓ Διατηρείται το υπάρχον καθεστώς δόμησης (Π.Δ.24.04/03.05.1985 ΦΕΚ –81/Δ/85), με Μέσο Συντελεστή Δόμησης (Μ.Σ.Δ.) αυτόν που παρουσιάζεται στον Πίνακας 3-6.
  - ✓ Ένταξη σε πολεοδομική μελέτη νέων εκτάσεων ανατολικά του οικισμού Λευκωνία - Κοντάρι, βορειοδυτικά και δυτικά του οικισμού Καρφά, του οικιστικού υποδοχέα Πλάκα και του οικιστικού υποδοχέα Κεραμείων.
  - ✓ Οι χρήσεις γης για κάθε Χωρική Ενότητα (ΧΕ) παρατίθενται στον Πίνακας 3-6 και παρουσιάζονται λεπτομερώς στον Χάρτης 3-7.
  - ✓ Στο πλαίσιο του εν λόγω Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. προτείνονται να υπαχθούν σε περιβάλλον ανάπλασης τρεις περιοχές της Δ.Ε. Αγίου Μηνά (το συνεκτικό τμήμα των Θυμιανών, το συνεκτικό τμήμα του Νεοχωρίου, το παραλιακό μέτωπο της Αγίας Ερμιόνης, που περιλαμβάνει τον υφιστάμενο τουριστικό λιμένα).

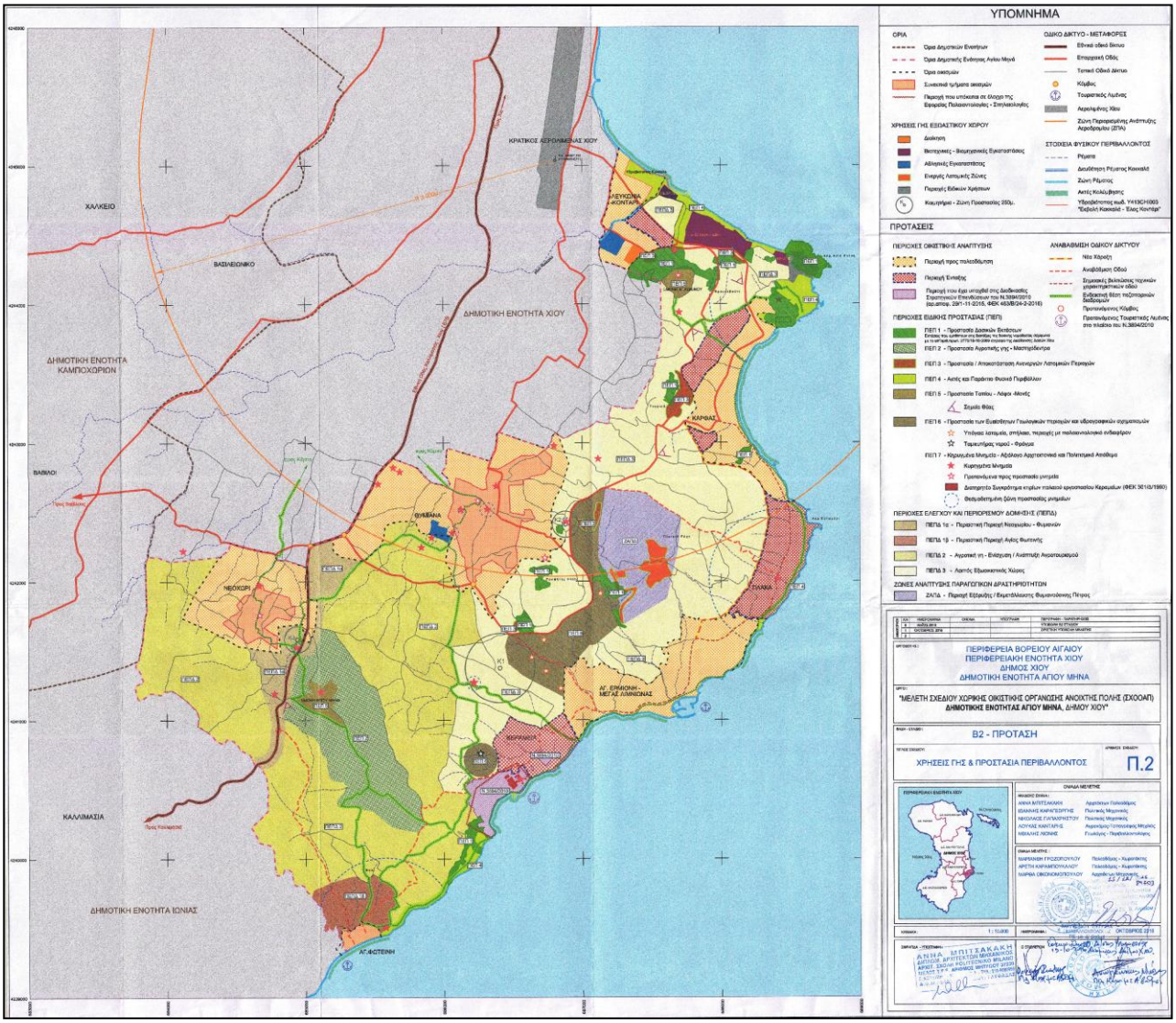
**Πίνακας 3-6: Προτεινόμενο Πλαίσιο Πολεοδομικής Οργάνωσης Οικισμών και Επεκτάσεων Δ.Ε. Αγίου Μηνά**

| Πολεοδομική Ενότητα | Οικιστικές Περιοχές/ Γειτονιές | | Μ.Σ.Δ. | Χρήσεις Γης | Θεσμικό Πλαίσιο (Π.Δ. 20-1-1987, ΦΕΚ 166Δ) |
|---|---|---|---|---|---|
| **ΧΕ 1 Νεοχωρίου** | Νεοχώρι (οριοθετημένος οικισμός) | Γειτονιά 1- Συνεκτικό τμήμα οριοθετημένου οικισμού - Δεν πολεοδομείται | - | Γενική κατοικία 1 | Άρθρο 3 |
| | | Γειτονιά 2 - Διάσπαρτο τμήμα οριοθετημένου οικισμού - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ | 0,8 | Γενική κατοικία 2 - Πολεοδομικό κέντρο | Άρθρο 3 και Άρθρο 4 |
| | Αγία Φωτεινή | Οριοθετημένος οικισμός - Δεν πολεοδομείται | - | Γενική κατοικία 3 | Άρθρο 3 |
| **ΧΕ 2 Θυμιανών** | Θυμιανά | Γειτονιά 1- Συνεκτικό τμήμα οριοθετημένου οικισμού - Δεν πολεοδομείται | - | Γενική κατοικία 1 | Άρθρο 3 |
| | | Γειτονιά 2 - Διάσπαρτο τμήμα οριοθετημένου οικισμού - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ | 0,8 | Γενική κατοικία 2 - Πολεοδομικό κέντρο | Άρθρο 3 και Άρθρο 4 |
| **ΧΕ 3 Καρφά - Ερμιόνης** | Καρφάς | Γειτονιά 1 - Τμήμα οριοθετημένου Οικισμού - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ | 0,8 | Τουρισμός - αναψυχή | Άρθρο 8 |
| | | Γειτονιά 2 - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ νέου οικιστικού υποδοχέα | 0,6 | Τουρισμός - αναψυχή | Άρθρο 8 |
| | | Γειτονιά 3 - Τμήμα οριοθετημένου οικισμού - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ | 0,8 | Γενική κατοικία 3 | Άρθρο 3 |
| | | Γειτονιά 4 - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ νέου οικιστικού υποδοχέα | 0,6 | Γενική κατοικία 3 | Άρθρο 3 |
| | Πλάκα | ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ νέου οικιστικού υποδοχέα | 0,6 | Τουρισμός - αναψυχή | Άρθρο 8 |
| | Αγία Ερμιόνη | Οριοθετημένος οικισμός - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ | 0,8 | Γενική κατοικία 3 | Άρθρο 3 |
| | Κεραμεία | ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ νέου οικιστικού υποδοχέα | 0,6 | Τουρισμός - αναψυχή | Άρθρο 8 |
| **ΧΕ 4 Κονταρίου** | Κοντάρι | Οριοθετημένος οικισμός - ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ | 0,8 | Γενική κατοικία 1 | Άρθρο 3 |
| | | Πολεοδόμηση επέκτασης | 0,8 | Ζώνη χαμηλής όχλησης βιομηχανίας | Άρθρο 5 |

*(Πηγή: Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δ.Ε. Αγίου Μηνά)*

Αναφορικά με την ανάπτυξη και την οργάνωση του μεταφορικού δικτύου της Δ.Ε. Αγίου Μηνά, στο Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. αναφέρονται τα εξής:

- Κρίνεται αναγκαία η βελτίωση της εσωτερικής οδοποιίας των οικισμών, καθώς επίσης και των επαρχιακών και δημοτικών οδών. Παράλληλα, προτείνεται η πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου των οικισμών Νεοχωρίου, Θυμιανών, Καρφά και Αγίας Ερμιόνης.
- Προτείνεται χωροθέτηση χώρων στάθμευσης στα Κεραμεία, στην Πλάκα, στα Θυμιανά, στον Καρφά και στο Νεοχώρι.
- Κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση και η ενίσχυση (με εγκαταστάσεις και παροχές στη χερσαία λιμενική ζώνη) του αλιευτικού καταφυγίου με τουριστική προβλήτα στην Αγία Ερμιόνη.

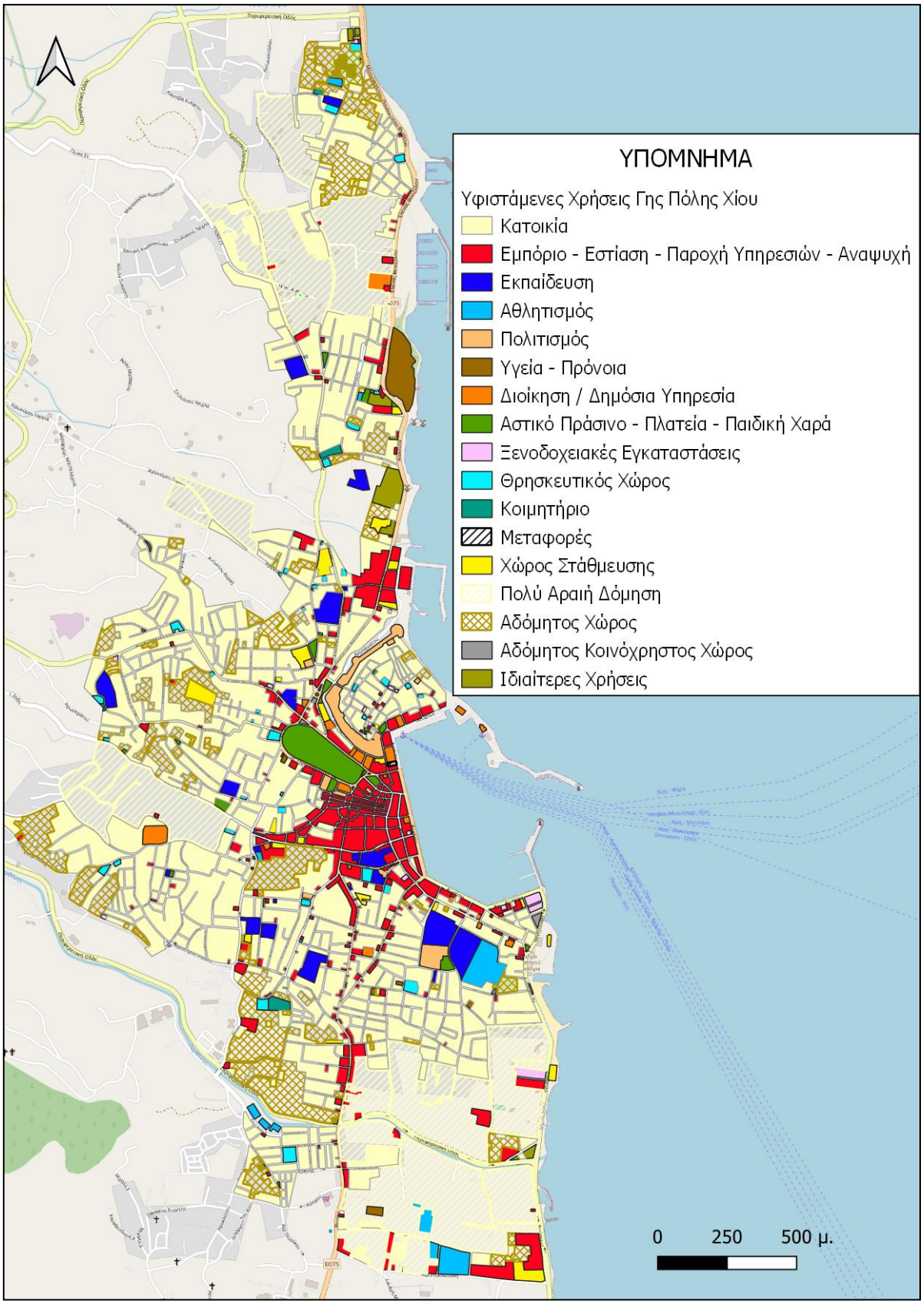



**Χάρτης 3-7: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ.Ε. Αγίου Μηνά**
*(Πηγή: Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Δ.Ε. Αγίου Μηνά)*

## 3.7 Υφιστάμενες χρήσεις γης

Η πολεοδομική οργάνωση μιας περιοχής είναι απόλυτα συνυφασμένη με την κινητικότητά της και αποτελεί ένα από τα καίρια σημεία της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, οι χρήσεις γης μιας περιοχής (είδη χρήσεων γης και κατανομή τους στον χώρο) διαμορφώνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και τα πρότυπα των μετακινήσεων. Επομένως, η μελέτη τους συνεισφέρει αφενός στη βαθιά κατανόηση των μηχανισμών μετακίνησης στην εν λόγω περιοχή, αφετέρου στην κατανόηση των ευκαιριών και των προβλημάτων (σχετικών με θέματα κινητικότητας) που απορρέουν από αυτές. Στην εν λόγω ενότητα εξετάζονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης, όπως αυτές χωροθετούνται μέσα στην πόλη της Χίου (καθώς αυτή αποτελεί το μόνο συνεκτικό αστικό κέντρο της περιοχής μελέτης), γίνεται σύγκριση μεταξύ θεσμοθετημένων και υφιστάμενων χρήσεων γης, ενώ παράλληλα εντοπίζονται θύλακες με συγκεκριμένες χρήσεις ή θύλακες οι οποίοι χαρακτηρίζονται από συνδυασμό χρήσεων γης.

Οι πραγματικές χρήσεις γης της πόλης της Χίου, έτσι όπως αυτές προέκυψαν μέσα από διαδικτυακή αναζήτηση για συγκεκριμένες χρήσεις γης (χώροι στάθμευσης, δημόσιες ή δημοτικές υπηρεσίες, θρησκευτικοί χώροι, κ.λπ.), αλλά και από συλλογή ανοιχτών δεδομένων, απεικονίζονται στη συνέχεια (βλ. Χάρτης 3-8). Σημειώνεται ότι οι χρήσεις γης που κυριαρχούν σε ολόκληρη την έκταση της Χώρας της Χίου, που λήφθηκε υπόψη, είναι αυτές της κατοικίας (46,18%), της πολύ αραιής δόμησης με κυρίαρχη χρήση την κατοικία (24,76%), των αδόμητων χώρων (10,76%), του εμπορίου - εστίασης - παροχής υπηρεσιών - αναψυχής (7,34%), καθώς και της εκπαίδευσης (2,40%). Στο αστικό περιβάλλον της Χίου απαντώνται όλες οι κύριες βασικές υποδομές, καθώς επίσης και υπερτοπικές χρήσεις/ δραστηριότητες, κατά βάση διοικητικές, εμπορικές, εστίασης, αναψυχής, παροχής υπηρεσιών και τουριστικές (Χάρτης 3-8).



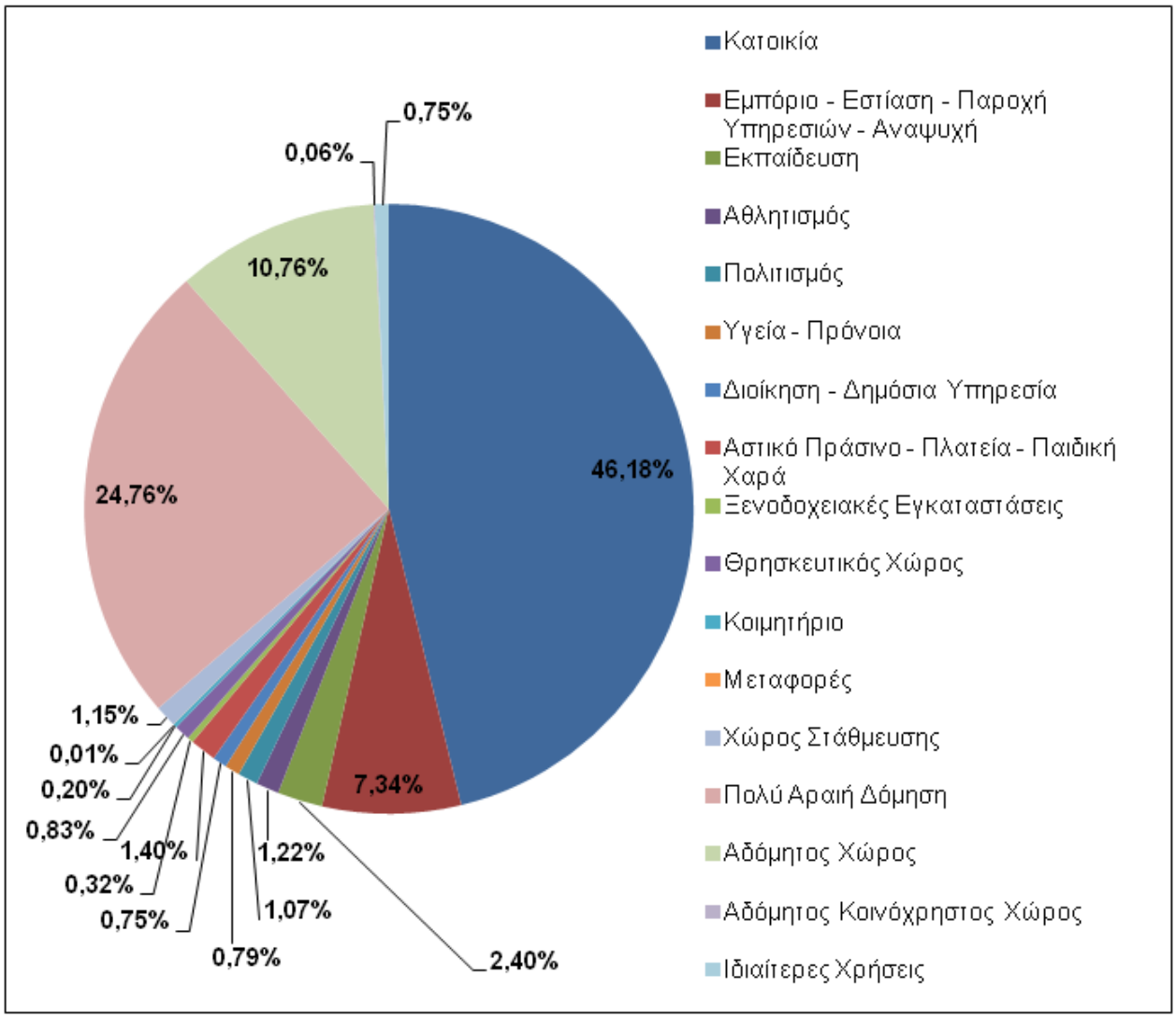

**Χάρτης 3-8: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Πόλης Χίου**

Στον Πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται η συνολική επιφάνεια που καταλαμβάνει κάθε διαφορετική υφιστάμενη χρήση γης και αφορά στην επικράτεια της πόλης της Χίου.

**Πίνακας 3-7: Συνολική Επιφάνεια Χρήσεων Γης Πόλης Χίου**

| Χρήσεις Γης | Συνολική Επιφάνεια ($m^2$) | Ποσοστό επί της Συνολικής Επιφάνειας της Εξεταζόμενης Περιοχής |
|---|---|---|
| Κατοικία | 1.450.559,272 | 46,18% |
| Εμπόριο - Εστίαση - Παροχή Υπηρεσιών - Αναψυχή | 230.693,554 | 7,34% |
| Εκπαίδευση | 75.247,049 | 2,40% |
| Αθλητισμός | 38.249,937 | 1,22% |
| Πολιτισμός | 33.572,174 | 1,07% |
| Υγεία - Πρόνοια | 24.856,935 | 0,79% |
| Διοίκηση - Δημόσια Υπηρεσία | 23.632,568 | 0,75% |
| Αστικό Πράσινο - Πλατεία - Παιδική Χαρά | 43.890,321 | 1,40% |
| Ξενοδοχειακές Εγκαταστάσεις | 9.908,128 | 0,32% |
| Θρησκευτικός Χώρος | 26.058,596 | 0,83% |
| Κοιμητήριο | 6.375,499 | 0,20% |
| Μεταφορές | 457,736 | 0,01% |
| Χώρος Στάθμευσης | 36.041,633 | 1,15% |
| Πολύ Αραιή Δόμηση | 777.791,290 | 24,76% |
| Αδόμητος Χώρος | 338.025,820 | 10,76% |
| Αδόμητος Κοινόχρηστος Χώρος | 1.973,681 | 0,06% |
| Ιδιαίτερες Χρήσεις | 23.538,632 | 0,75% |

Η επισκόπηση του παραπάνω Πίνακα, αλλά και του επόμενου Διαγράμματος καθιστά σαφή την κυριαρχία της κατηγορίας της κατοικίας σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες χρήσεις γης (46,18%). Ακολουθεί η κατηγορία της πολύ αραιής δόμησης με ποσοστό 24,76%, η κατηγορία των αδόμητων χώρων με ποσοστό 10,76%, η κατηγορία του εμπορίου - εστίασης - παροχής υπηρεσιών - αναψυχής με ποσοστό 7,34% και η κατηγορία της εκπαίδευσης με ποσοστό 2,40%. Στην πέμπτη θέση βρίσκεται η κατηγορία του αστικού πρασίνου - πλατείας - παιδικής χαράς (1,40%) και έπονται: ο αθλητισμός (1,22%), οι χώροι στάθμευσης (1,15%) και ο πολιτισμός (1,07%). Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες εμφανίζουν ποσοστά συνολικού εμβαδού μικρότερα του 1%.




**Διάγραμμα 3-4: Ποσοστά Επιφάνειας ως προς τη Συνολική της Πόλης της Χίου ανά Κατηγορία Χρήσης Γης**

Στη συνέχεια, ακολουθεί μια συνοπτική παρουσίαση των κύριων εγκαταστάσεων/ υποδομών και υπηρεσιών του Δήμου Χίου. Αναφέρονται εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, πολιτισμού και αθλητισμού, δημόσιες υπηρεσίες, κ.λπ.

## Υποδομές Εκπαίδευσης

### Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση

Βάσει των στοιχείων της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Χίου, συνολικά στην περιοχή μελέτης καταγράφονται είκοσι δύο (22) Νηπιαγωγεία, είκοσι (20) Δημοτικά Σχολεία, οχτώ (8) Γυμνάσια, οχτώ (8) Λύκεια (συμπεριλαμβανομένων των ΕΠΑΛ και ΣΕΚ) και ένα (1) Δημόσιο ΙΕΚ. Πιο συγκεκριμένα, εντοπίζονται οι εξής σχολικές δομές:

- 1ο Νηπιαγωγείο Χίου – Γλύπτη, Χίος
- 2ο Νηπιαγωγείο Χίου – Μουσείου, Χίος
- 3ο Νηπιαγωγείο Χίου – Αγίων Αποστόλων, Χίος
- 4ο Νηπιαγωγείο Χίου – Βαρβάσι, Χίος.
- 5ο Νηπιαγωγείο Χίου – Λατόμι, Χίος

- 6ο Νηπιαγωγείο Χίου – Μουσείου, Χίος
- 7ο Νηπιαγωγείο Χίου – Ιωάννου Πατέρα, Χίος
- 8ο Νηπιαγωγείο Χίου – Αγίων Αποστόλων, Χίος
- 9ο Νηπιαγωγείο Χίου – Γλύπτη 24, Χίος
- 10ο Νηπιαγωγείο Χίου – Αγία Αικατερίνη, Χίος
- 11ο Νηπιαγωγείο Χίου – Σύρου 9, Χίος
- 12ο Νηπιαγωγείο Χίου – Τουρλωτή, Χίος
- 1ο Νηπιαγωγείο Βροντάδου – Βροντάδος
- 2ο Νηπιαγωγείο Βροντάδου – Βροντάδος
- 3ο Νηπιαγωγείο Βροντάδου – Βροντάδος
- Νηπιαγωγείο Καρυών – Καρυές
- Νηπιαγωγείο Λαγκάδας – Λαγκάδα
- Νηπιαγωγείο Συκιάδας – Συκιάδα
- Νηπιαγωγείο Θυμιανών – Νεοχώρι
- Νηπιαγωγείο Κάμπου – Κάμπος
- Νηπιαγωγείο Λιβαδιών – Λιβάδια
- Ειδικό Νηπιαγωγείο Χίου – Λιβανού 45, Χίος
- 1ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Ιωάννου Πατέρα, Χίος
- 2ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Μιχάλων, Χίος
- 3ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Αγίων Αποστόλων, Χίος
- 4ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Τουρλωτή, Χίος
- 5ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Βαρβάσι, Χίος
- 6ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Ιωάννου Πατέρα, Χίος
- 7ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Γλύπτη, Χίος
- 8ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, Χίος
- 9ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Καρρά 1, Χίος
- 10ο Δημοτικό Σχολείο Λιβαδίων – Λιβάδια, Χίος
- 11ο Δημοτικό Σχολείο Χίου – Ζολώτα 2, Χίος
- 1ο Δημοτικό Σχολείο Βροντάδου – Βροντάδος
- 2ο Δημοτικό Σχολείο Βροντάδου – Βροντάδος
- 3ο Δημοτικό Σχολείο Βροντάδου – Βροντάδος
- Δημοτικό Σχολείο Αγίου Μηνά Θυμιανών – Θυμιανά
- Δημοτικό Σχολείο Κάμπου – Κάμπος
- Δημοτικό Σχολείο Καρυών – Καρυές
- Δημοτικό Σχολείο Λαγκάδας – Λαγκάδα
- Δημοτικό Σχολείο Συκιάδας – Συκιάδα
- Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Χίου – Σταματίου Τσιμπή 8, Χίος
- 1ο Γυμνάσιο Χίου – Φιλίππου Αργέντη 13, Χίος
- 2ο Γυμνάσιο Χίου – Ρίτσου 13, Χίος

- 3ο Γυμνάσιο Χίου – Ελευθερίου Βενιζέλου 68, Χίος
- 4ο Γυμνάσιο Χίου – Ν. Ζαφειράκη 29, Λέτσαινα, Χίος
- Γυμνάσιο Κάμπου – Δημητρίου Ράλλη 55, Κάμπος
- Γυμνάσιο Βροντάδου – Προφήτη Ηλία 8, Βροντάδος
- Μουσικό Γυμνάσιο – Άγιοι Ανάργυροι, Θυμιανά
- Εσπερινό Γυμνάσιο Χίου – Αεροπόρου Ράλλη 18, Κάμπος
- 1ο Γενικό Λύκειο Χίου – 28ης Οκτωβρίου 2, Χριστός - Βαρβάσι, Χίος
- 2ο Γενικό Λύκειο Χίου – Ρίτσου 13, Χίος
- 3ο Γενικό Λύκειο Χίου – Αγίου Γεωργίου, Χριστός - Βαρβάσι, Χίος
- Γενικό Λύκειο Βροντάδου – Χατζή Φραγκούλη Ανδρεάδη 107, Βροντάδος
- ΕΠΑΛ Χίου – Μιχάλων 5, Χίος
- ΕΠΑΛ Βροντάδου – Χατζή Φραγκούλη Ανδρεάδη 107, Βροντάδος
- Εσπερινό ΕΠΑΛ Χίου – Μιχάλων 5, Χίος
- 1ο Σχολικό Εργαστηριακό Κέντρο (ΣΕΚ) Χίου – Μιχάλων 5, Χίος
- Δημόσιο ΙΕΚ Χίου – 28ης Οκτωβρίου 4, Χριστός - Βαρβάσι, Χίος

**Τριτοβάθμια Εκπαίδευση**

Η Πανεπιστημιακή Μονάδα της Χίου αναπτύσσεται στην πόλη της Χίου και στεγάζεται σε μια σειρά από κτίρια που έχει δωρίσει η κοινωνία της Χίου στο Πανεπιστήμιο, καθώς και σε ενοικιαζόμενα κτίρια. Τα περισσότερα από αυτά είναι κτίρια ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας και στο σύνολό τους προσφέρουν αναπτυγμένη κτιριακή υποδομή για τις ανάγκες της Σχολής. Η Πανεπιστημιακή Μονάδα περιλαμβάνει όλα τα τμήματα της Σχολής Επιστημών της Διοίκησης και το Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης της Πολυτεχνική Σχολής του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Η Σχολή Επιστημών της Διοίκησης αποτελείται από τα Τμήματα:

- Διοίκησης Επιχειρήσεων
- Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.
- Οικονομικής και Διοίκησης Τουρισμού

Η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μηχανικών Χίου (ΑΕΝ/Μ/ΧΙΟΥ), γνωστή και ως Σχολή Μηχανικών, βρίσκεται στην πόλη της Χίου, επί της οδού Δημοκρατίας 26, δίπλα από την πλατεία Βουνακίου και διαθέτει:

- εκπαιδευτικές αίθουσες,
- μηχανουργείο,
- μηχανοστάσιο,
- σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό,
- προσομοιωτή μηχανοστασίου και
- οργανωμένο γυμναστήριο.

Αποτελεί το πρώτο και αρχαιότερο εκπαιδευτικό ίδρυμα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης στη νήσο Χίο και η προσφορά της τόσο στην κοινωνία και οικονομία της Χίου, όσο και στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία είναι τεράστια.

## Υποδομές Αθλητισμού

- Δημοτικό γήπεδο Χίου (ανοιχτό - κλειστό)
- Ιωνικό κολυμβητήριο
- Γήπεδο Σέντας (Συκιάδα - Λαγκάδα)
- Κλειστό γυμναστήριο «Γεώργιος Βούρος» στα Λιβάδια
- Αθλητικές εγκαταστάσεις Σίφι - Κοφινά
- Αθλητικές εγκαταστάσεις Φάρκαινας

## Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας

Σύμφωνα με το σχέδιο στρατηγικού σχεδιασμού του Δήμου Χίου για την προγραμματική περίοδο 2020 - 2023, στην Π.Ε. Χίου λειτουργούν επτά (7) Περιφερειακά Ιατρεία, τρία (3) Πολυδύναμα Περιφερειακά Ιατρεία, κανένα (0) Νοσοκομείο - Κέντρο Υγείας και όλες οι υπόλοιπες δομές (Νοσοκομείο, Κέντρο Υγείας, Ε.Π.Ι Κρατικός Αερολιμένας, Π.Ι Φυλακών, Δομή Φροντίδας ΑμεΑ και Νομαρχιακή Μονάδα Υγείας ΙΚΑ) είναι μοναδικές (1) (βλ. Πίνακας 3-8). Στη νέα προγραμματική περίοδο ο Δήμος Χίου σχεδιάζει την οργάνωση και λειτουργία ΚΕΠ Υγείας.

**Πίνακας 3-8: Κατανομή Μονάδων Υγείας Πρόνοιας στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου**

| Είδος Φορέα | Κατανομή Δομών ανά Είδος και Π.Ε. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Λέσβου | Σάμου | Χίου | Σύνολο |
| Νοσοκομείο | 1 | 1 | 1 | **3** |
| Κέντρο Υγείας | 4 | 2 | 1 | **7** |
| Νοσοκομείο – Κέντρο Υγείας | 1 | 1 | 0 | **2** |
| Περιφερειακό Ιατρείο | 41 | 15 | 7 | **63** |
| Πολυδύναμο Περιφερειακό Ιατρείο | 1 | 2 | 3 | **6** |
| Ε.Π.Ι. Κρατικού Αερολιμένα Χίου | 0 | 0 | 1 | **1** |
| Π.Ι. Φυλακών | 0 | 0 | 1 | **1** |
| Δομή Φροντίδας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες | 2 | 1 | 1 | **4** |
| Νομαρχιακή Μονάδα Υγείας – ΙΚΑ | 0 | 1 | 1 | **2** |
| **Τελικό Σύνολο** | **50** | **23** | **16** | **87** |

*(Πηγή: Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου 2020 – 2023)*

## Μουσεία

- Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου - Δ.Ε. Χίου
- Βυζαντινό Μουσείο Χίου - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Μαστίχας Χίου - Δ.Ε. Χίου
- Ναυτικό Μουσείο Χίου - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Ιουστινιάνη (μέσα στο Κάστρο της Χίου) - Δ.Ε. Χίου
- Ιστορικό Ιατρικό Μουσείο - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Ιστορίας και Φυσικής (στεγάζεται στο δημοτικό κτίριο του 1$^{ου}$ Γυμνασίου Χίου) - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Γιαλούρη (ανήκει στη Δημοτική Πινακοθήκη) - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Μικρασιατικών Κειμηλίων του Φάρου Βαρβασίου - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Ιστορίας και Εκπαίδευσης του Βούρειου Δημοτικού Σχολείου Λιβαδίων Χίου (στεγάζεται στο δημοτικό σχολείο) - Δ.Ε. Χίου
- Εκκλησιαστικό Μουσείο Ιερού Τάγματος Αγίου Παντελεήμονος - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Φιλοπρόοδου Όμιλου Βροντάδου - Δ.Ε. Ομηρούπολης

**Πολιτιστικοί Πόλοι**

- Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο Δήμου Χίου
- Ανοιχτό Θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης»
- Δημοτική Πινακοθήκη Χίου
- Δημόσια Κεντρική Ιστορική Βιβλιοθήκη Χίου «Κοραής»

**Αναψυχή**

- Θερινός Κινηματογράφος Χίου (Δημοτικός κήπος)
- Κινηματοθέατρο Rex (παραλία Χίου).

**Δημόσιες/ Δημοτικές Επιχειρήσεις και Υπηρεσίες**

- Κέντρο Κοινότητας Χίου - Τσιτσεκλή Γεωργίου 1, Χίος
- Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής - Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος και Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς Χίου - Λιβανού Μιχαήλ 2, Χίος
- Κτηματική Υπηρεσία Χίου(Γραμματεία) - Πολυχρονοπούλου Ερμιόνης 6, Χίος
- ΚΠΑ ΟΑΕΔ - Λεωφόρος Καρφά & Αγίας Αναστασίας, Χίος
- ΣΕΠΕ - Κοκκάλη 2 & Κουβελά, Χίος
- Γραφείο Κτηματογράφησης Χίου - Αεροπόρου Ροδοκανάκη Κωνσταντίνου 3, Χίος
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου - Νεωρείων 2, Χίος
- Κτηματολογικό Γραφείο Χίου - Βερίτη Γεωργίου 76Α, Χίος
- Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΕΥΔΕΠ) Βορείου Αιγαίου - Πολυτεχνείου 1, Χίος
- Κέντρο Εκπαιδευτικής και Συμβουλευτικής Υποστήριξης (ΚΕΣΥ) Χίου - Πασπάτη Φιλίππου & Ριζαρίου, Χίος
- Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης Χίου - Δημοκρατίας 4, Χίος
- Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης Χίου (ΕΤΑΧ) - Ροδοκανάκη 7, Χίος
- Αστυνομικό Τμήμα Χίου - Πολεμίδη Ανδρέα 1, Χίος
- Κατάστημα Κράτησης Χίου - Θεοδώρου 1, Χίος
- Επιμελητήριο Χίου - Αργέντη Φίλιππου 8, Χίος
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ) - Περιφερειακό Τμήμα Βορειοανατολικού Αιγαίου - Βενιζέλου Ελευθερίου 72, Χίος
- Πρωτοδικείο Χίου - Λεωφόρος Αιγαίου και Παράσχου 1, Χίος
- Δημαρχείο Χίου - Λεωφόρος Δημοκρατίας 2, Χίος
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) Δήμου Χίου (Κεντρικό Κατάστημα) - Λεωφόρος Δημοκρατίας 6, Χίος
- ΚΕΠ Δ.Ε. Ομηρούπολής - Χατζηφραγκούλη Ανδρεάδη 109, Βροντάδος
- ΚΕΠ Δ.Ε. Αγίου Μηνά - Θυμιανά

## 3.8 Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (Επιπέδου Δήμου)

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια εκτενής αναφορά στα σημεία ενδιαφέροντος, στα τοπόσημα, καθώς και στους σημαντικούς πόλους έλξης της ευρύτερης περιοχής μελέτης, που αναφέρεται στην επικράτεια της νήσου Χίου. Οι σημαντικοί πόλοι έλξης που μελετώνται παρουσιάζονται στον Χάρτης 3-9, ο οποίος παρατίθεται στο τέλος της εν λόγω θεματικής ενότητας.

- **Κάστρα – Αρχαιολογικοί και Ιστορικοί Χώροι**

Η Χίος διαθέτει ένα από τα καλύτερα διατηρημένα μεσαιωνικά αμυντικά δίκτυα που σώζονται στη Μεσόγειο (κάστρα και πύργοι, βίγλες, οχυρωμένοι οικισμοί). Πρόκειται για μια αξιοσημείωτη περίπτωση διάσωσης ενός συστήματος άμυνας που παρουσιάζει κοινά χαρακτηριστικά με άλλες Μεσογειακές περιοχές, αλλά και στοιχεία που παραπέμπουν τόσο στο απώτερο παρελθόν (αρχαιότητα), όσο και στο μεσαιωνικό και νεότερο. Το μεσαιωνικό παρελθόν του νησιού αποτυπώνεται ανάγλυφα στα μνημεία που σώζονται από αυτή την περίοδο στην πόλη της Χίου, αλλά και στα χωριά στα οποία ανιχνεύονται βυζαντινά, Γενοβέζικα και Ενετικά στοιχεία. Από γεωπολιτική άποψη, στην καίρια γεωγραφική θέση του νησιού, στο όριο της Ανατολικής Μεσογείου, οφείλεται η σημασία που απέκτησε στο πλαίσιο της Βυζαντινής αυτοκρατορίας (έδρα του Ναυτικού Θέματος του Αιγαίου), αλλά και οι ανταγωνισμοί των ναυτικών δυνάμεων Γένοβας και Βενετίας για την κατάκτησή της. Η ιστορία της μεσαιωνικής περιόδου ζωντανεύει στα πολυάριθμα κάστρα και στους πύργους του νησιού, μάρτυρες της ανάγκης για οχύρωση και άμυνα ενάντια σε πειρατές και επιδρομείς - επίδοξους κατακτητές. Ειδικότερα, στα χρόνια της κατάκτησης της Χίου από τους Γενοβέζους (1346 - 1566), τα χωριά της Νότιας Χίου, όπου παράγεται η μαστίχα (Μαστιχοχώρια), οργανώνονται ως οικισμοί φρούρια με στόχο την άμυνα έναντι της εξωτερικής επιβουλής, αλλά και τον εσωτερικό έλεγχο των κατοίκων που υποχρεώθηκαν να συγκεντρωθούν σε αυτά. Εντυπωσιακό στοιχείο αποτελεί το ότι τόσο το Κάστρο της Χίου, όσο και τα μεσαιωνικά καστροχώρια εξακολουθούν να είναι ζωντανοί οικισμοί.

Οι σημαντικότεροι οχυρωμένοι οικισμοί και κάστρα που απαντώνται στην επικράτεια του Δήμου Χίου είναι οι εξής:

- **Οχυρωμένοι Μεσαιωνικοί Οικισμοί (Μαστιχοχώρια)**: Πυργί, Μεστά, Ολύμποι, Καλαμωτή, Αρμόλια, Βέσσα, Ανάβατος.
- **Κάστρα με εύκολη πρόσβαση**: κάστρο πόλης Χίου, κάστρο Βολισσού.
- **Κάστρα επισκέψιμα με περιήγηση σε εξοχικά μονοπάτια (ελαφρά ανάβαση σε κάποιες περιπτώσεις)**: κάστρο Απολίχνων (Αρμόλια), κάστρο Γριάς (Καρδάμυλα), Κάστρο Ωριάς (Καμπιά), Πύργος Δοτίων (Πυργί), Πύργος «Τα Μάρκου» (Πισπιλούντα).
- **Βίγλες**: κυκλικοί πύργοι, χτισμένοι στα ακρωτήρια του νησιού, ως παρατηρητήρια του πελάγους.
- **Επισκέψιμες βίγλες**: βίγλα Παχή (Σιδηρούντα), βίγλα Μεστών, βίγλα Τραχηλίου (Λιθί).

Σε ό,τι αφορά στους αρχαιολογικούς χώρους της νήσου Χίου, η περιγραφή των σημαντικότερων από αυτούς παρατίθεται στη συνέχεια.

**Δασκαλόπετρα**: Ο βράχος της Δασκαλόπετρας, ο οποίος βρίσκεται επάνω από την ομώνυμη παραλία του Βροντάδου, αποτελεί ένα από τα γνωστότερα μνημεία του νησιού. Συνδέθηκε στενά με τον Όμηρο και θεωρήθηκε το σχολείο του μεγάλου ποιητή. Η Χίος είναι μια από τις επτά πόλεις (Σμύρνη, Χίος, Κολοφών, Ιθάκη, Πύργος, Άργος, Αθήνα) που διεκδικούν την καταγωγή του Ομήρου. Συγκεντρώνει, μάλιστα, τις περισσότερες πιθανότητες, αφού σε αυτή την εκδοχή συνηγορούν έγκυρες μαρτυρίες πολλών αρχαίων συγγραφέων και ποιητών. Ο βράχος της

Δασκαλόπετρας έχει προκαλέσει ζωηρό ενδιαφέρον και ποικίλες ερμηνείες. Άλλοι τον συνέδεσαν με τον Όμηρο, ενώ από άλλους θεωρήθηκε ως βωμός ειδωλολατρικού θεού. Παρά τη μεγάλη φθορά που έχει υποστεί, οι αρχαιολόγοι αναγνωρίζουν στο κυβικό έξαρμα, στο επάνω μέρος του βράχου, τα χαρακτηριστικά ενός μονολιθικού αγάλματος - ναΐσκου της θεάς Κυβέλης που λατρευόταν ως Μεγάλη Μήτηρ στην αρχαία Χίο (Εικόνα 3-1).



**Εικόνα 3-1: Βράχος Δασκαλόπετρας**
*(Πηγή: https://www.chios.gr/el/afieromata/omiros)*

**Αρχαιολογικός Χώρος Εμπορειού**: Στις απότομες πλαγιές του λόφου του Προφήτη Ηλία η αρχαιολογική σκαπάνη έχει φέρει στο φως τα ερείπια ενός οικισμού των πρώιμων ιστορικών χρόνων (8ος αιώνας π.Χ. που έχει χτιστεί σε θέση στρατηγική για τις θαλάσσιες επικοινωνίες, δεδομένου ότι από το συγκεκριμένο σημείο είναι ορατά τα παράλια της Μικρά Ασίας, η Σάμος και η Ικαρία (Εικόνα 3-2). Στο πλάτωμα του λόφου, λίγο χαμηλότερα από την πιο ψηλή κορυφή, σε υψόμετρο 250 μ., είναι χτισμένη η οχυρωμένη Ακρόπολη του οικισμού με το Μέγαρο (έδρα του αρχηγού), τους βωμούς και τον ναό της Πολιούχου Αθηνάς. Έξω από την ακρόπολη, στην απότομη πλαγιά του λόφου, βρίσκεται η κύρια περιοχή του οικισμού. Έχουν ανασκαφεί περισσότερα από 50 σπίτια, χτισμένα σε ευρύχωρα πλατώματα. Ένα ακόμη ιερό έχει ανασκαφεί στη νότια πλευρά του λιμανιού του Εμπορειού.



**Εικόνα 3-2: Αρχαιολογικός Χώρος Εμπορειού**
*(Πηγή: https://followjoseph.com/index.php/taksidia/25-o-arxaios-okismos-tou-emporeioy-sti-xio)*

**Ναός Απόλλωνα στα Φανά**: Στον μικρό όρμο των Φανών, σε χαμηλό λόφο, σώζονται λείψανα από το ιερό του Φαναίου Απόλλωνα, στον ίδιο χώρο που σήμερα βρίσκεται το μικρό εκκλησάκι των Αγίων Θεοδώρων (Εικόνα 3-3). Από τον ναό σώζονται λείψανα του τέλους του 6ου αιώνα π.Χ. καθώς και τμήματα του περίβολου. Το ιερό του Φαναίου Απόλλωνα ήταν σημαντικό, όχι μόνο για τη Χίο, αλλά και για την Ιωνία εν γένει. Η φήμη του έφτανε ως την Αίγυπτο, όπως φαίνεται κυρίως από τη σειρά των Αιγυπτιακών σκαραβαίων που βρέθηκαν κατά την ανασκαφική έρευνα.



**Εικόνα 3-3: Ναός Απόλλωνα στα Φανά**
*(Πηγή: http://odysseus.culture.gr/h/2/gh2530.jsp?obj_id=19987)*

**Ρημόκαστρο**: Στο οροπέδιο του Αίπους, πάνω από τον οικισμό του Βροντάδου, έχουν εντοπισθεί λείψανα αγροτοποιμενικών εγκαταστάσεων που χρονολογούνται από την κλασσική αρχαιότητα (5ος - 1ος αιώνας π.Χ.) (Εικόνα 3-4). Εντυπωσιακό είναι το γεγονός ότι, σε κάποιες περιπτώσεις, τα αρχαία θεμέλια των αναλημματικών τοίχων και των μαντριών βρίσκονται στη βάση των σύγχρονων, συνεχίζοντας την ίδια χρήση του χώρου μέσα στους αιώνες. Ο επισκέπτης μπορεί να έχει μια ολοκληρωμένη εικόνα της εκτεταμένης αρχαιολογικής περιοχής από δύο σημεία, το «Ρημόκαστρο» και τον «Αστυφιδόλακκο», στα οποία έχουν κατασκευαστεί εξέδρες θέασης και υπάρχουν πληροφοριακές πινακίδες. Όσοι αγαπούν την πεζοπορία μπορούν να περπατήσουν το μονοπάτι (συνολικής απόστασης 4,5 Km) που ενώνει τις δύο τοποθεσίες και στο οποίο έχει τοποθετηθεί ειδική σήμανση. Οι αγροτοποιμενικές εγκαταστάσεις στο Αίπος οργανώθηκαν σε μια περιοχή στρατηγικής σημασίας, πάνω στην πορεία της «Ελληνόστρατας», της αρχαίας οδικής αρτηρίας που συνέδεε το ανατολικό παράλιο τμήμα του νησιού με το βόρειο και το δυτικό και η οποία ήταν σε χρήση μέχρι και τα μέσα του προηγούμενου αιώνα. Η καλλιέργεια της γης και η κτηνοτροφική δραστηριότητα πιστοποιείται στην περιοχή από την αρχαιότητα μέχρι και τους νεότερους χρόνους. Λείψανα αγροτοποιμενικών εγκαταστάσεων έχουν ανασκαφεί στις θέσεις «Ρημόκαστρο», «Καμπούρη Γύρισμα», «Εβριακή», ενώ υπάρχουν αρχαιολογικές ενδείξεις για συναφείς εγκαταστάσεις και σε άλλες θέσεις, στην ευρύτερη περιοχή του οροπεδίου. Οι μεγάλοι λιθοσωροί, γνωστοί ως «Σωροί της Γριάς» που εντοπίζονται κυρίως στην περιοχή «Αστυφιδόλακκος» είναι το αποτέλεσμα επίπονης και μακροχρόνιας προσπάθειας εκχέρσωσης της γης δια μέσου των αιώνων με σκοπό την καλλιέργεια σε ένα τόπο, ο οποίος σήμερα φαίνεται εντελώς αφιλόξενος. Το σημαντικότερο οικοδομικό σύνολο είναι αυτό του Ρημόκαστρου, κτισμένο πάνω από τη χαράδρα του χείμαρρου Κρικελή γνωστού και ως «Άγριου». Το κύριο οικοδομικό συγκρότημα, που πιθανότατα αποτελούσε την κατοικία του ιδιοκτήτη, έχει κάτοψη συμμετρική με στεγασμένους χώρους εκατέρωθεν μιας κεντρικής τετράγωνης αυλής στον άξονα Α-Δ. Πιθανώς το νοτιοανατολικό

διαμέρισμα ήταν πύργος, αρχιτεκτονική μορφή συνηθισμένη στις αγροικίες του 4ου αιώνα π.Χ. Βοηθητικά κτίσματα και μια μεγάλη, φροντισμένη δεξαμενή εξυπηρετούσαν τις ποικίλες αγροτικές δραστηριότητες των κατοίκων του συγκροτήματος. Ο χώρος ήταν σε χρήση τουλάχιστον από τη στροφή του 5ου προς τον 4ο αιώνα π.Χ. συνεχώς, μέχρι και τους Ρωμαϊκούς χρόνους, ενώ τα ευρήματα μαρτυρούν ότι δεν ερημώθηκε τελείως, τουλάχιστον μέχρι και τους βυζαντινούς χρόνους.



**Εικόνα 3-4: Ρημόκαστρο**
*(Πηγή: http://grecorama.com/el/rimokastro-chios/)*

### Πολιτιστικές Υποδομές

Ο Δήμος Χίου έχει επιδείξει ένα σπουδαίο έργο στον τομέα του πολιτισμού κατά τις τελευταίες δεκαετίες τόσο με τη δημιουργία χώρων, όσο και με την καθιέρωση θεσμών, δράσεων και εκδηλώσεων, οι οποίες – σε ορισμένες περιπτώσεις – ξεφεύγουν από τα όρια της Π.Ε. Οι σημαντικότερες πολιτιστικές υποδομές του Δήμου περιγράφονται στη συνέχεια.

**Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο Δήμου Χίου**: Ιδρύθηκε το 1980 και περιήλθε στη δικαιοδοσία του Δήμου Χίου το 1985 και έκτοτε λειτουργεί ως Ν.Π.Δ.Δ. Η ανέγερσή του έγινε από την οικογένεια Ξυλά σε δημοτικό οικόπεδο. Πρόκειται για ένα οικοδόμημα επιτυχημένου συνδυασμού πολλαπλών πολιτιστικών και πνευματικών χρήσεων (αίθουσα θεάτρου, αίθουσα συνεδρίων, αίθουσα συμβουλίων, αίθουσα εκθέσεων, αίθουσες εργαστηρίων), συνολικής επιφάνειας 5.000 $km^2$ (Εικόνα 3-5).



**Εικόνα 3-5: Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο Δήμου Χίου**
*(Πηγή: https://odysseaschios.blogspot.com/2013/03/50000.html)*

**Ανοιχτό Θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης»**: Βρίσκεται σε δημοτικό χώρο 200 περίπου στρεμμάτων στην περιοχή «Καστρομηνάς», σε απόσταση 2 Km από το κέντρο της πόλης της Χίου. Χτίστηκε το 2005 και εγκαινιάστηκε από τον Μίκη Θεοδωράκη. Διαθέτει υπαίθρια θεατρική σκηνή χωρητικότητας 400 θεατών, αίθουσα παρασκηνίων, αποθηκευτικούς χώρους και όλες τις απαιτούμενες υποδομές και εξοπλισμό. Πρόκειται για ένα σύγχρονο υπαίθριο θέατρο με σύγχρονες προδιαγραφές και όλες τις νόμιμες πιστοποιήσεις, που λειτουργεί τους καλοκαιρινούς μήνες φιλοξενώντας πλήθος παραστάσεων (θεατρικές, μουσικοχορευτικές παραστάσεις, εκθέσεις, καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, κ.ά.). Το θέατρο βρίσκεται στους πρόποδες ενός κατάφυτου λόφου, στην όχθη του ποταμού Παρθένη (Εικόνα 3-6). Εκτός των πολιτιστικών δράσεων, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως χώρος αναψυχής.




**Εικόνα 3-6: Ανοιχτό Θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης»**
*(Πηγή: https://chiosphotos.gr/)*

**Ανοιχτό Θέατρο Καρδαμύλων «Αδαμάντιος Λεμός»**: Είναι χωροθετημένο στη Βορειοανατολική Χίο, ανάμεσα στα Άνω και Κάτω Καρδάμυλα, σε έκταση επί της επαρχιακής οδού Καρδαμύλων - Βολισσού. Δημιουργήθηκε το 2000 από τον Αδαμάντιο Λεμό (σημαντική φυσιογνωμία στον χώρο του θεάτρου) και έχει ενταχθεί στο ευρύτερο πρόγραμμα σχεδιασμού ενός Πολιτιστικού Πάρκου υπερτοπικής σημασίας. Εξυπηρετεί παραστάσεις (αρχαίο και σύγχρονο θέατρο, χορό, μουσική και πάσης φύσεως εκδηλώσεις) για 1.000 περίπου θεατές (Εικόνα 3-7). Το 2014 έγιναν εργασίες διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου που περιελάμβαναν: παρεμβάσεις στην είσοδο του θεάτρου ώστε να φιλοξενεί υπαίθριες εκθέσεις, κατασκευή προσκηνίου, διαμόρφωση πλατώματος στις κερκίδες, διαμόρφωση εισόδου/ εξόδου για ΑμεΑ, βελτίωση του ηλεκτροφωτισμού και του δικτύου απορροής όμβριων υδάτων.




**Εικόνα 3-7: Ανοιχτό Θέατρο Καρδαμύλων «Αδαμάντιος Λεμός»**
*(Πηγή: https://www.spoudazo.gr/cityguide/xios/item/4920-anoixto-theatro-kardamuliwn)*

**Δημοτική Πινακοθήκη Χίου**: Το κτίριο της Πινακοθήκης, η ανέγερση του οποίου ξεκίνησε το 1939 και ολοκληρώθηκε το 1954, κατασκευάστηκε από τον γνωστό αρχιτέκτονα Ιωάννη Δεσποτόπουλο (Εικόνα 3-8). Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '70, το κτίριο λειτουργούσε ως δημοτικά λουτρά, ενώ το 1984 μετατράπηκε σε Πινακοθήκη. Εκτός από τις συλλογές του Διοματάρη και Μυταράκη, που εκτίθενται πάγια στον χώρο, η Πινακοθήκη έχει πλέον εμπλουτιστεί από συλλογές σύγχρονων Χιωτών ζωγράφων. Παράλληλα, πέραν της διεξαγωγής εικαστικών εκθέσεων στους χώρους της, δραστηριοποιείται ενεργά, σε συνεργασία με άλλους πολιτιστικούς φορείς, στην κατεύθυνση προώθησης ποικίλων καλλιτεχνικών δρώμενων, αποτελώντας με αυτόν τον τρόπο πυρήνα καλλιτεχνικής δημιουργίας και προσφοράς.



**Εικόνα 3-8: Δημοτική Πινακοθήκη Χίου**
*(Πηγή: http://thessalonikicolorsgallery2.blogspot.com/p/chios-colorsgallery.html)*

**Δημόσια Κεντρική Ιστορική Βιβλιοθήκη Χίου «Κοραής»**: Αποτελεί μια από τις παλαιότερες και μεγαλύτερες βιβλιοθήκες της Ελλάδας (Εικόνα 3-9). Η ιστορία της ξεκινά το 1792, οπότε λειτούργησε ως παράρτημα της Μεγάλης Σχολής της Χίου, πρώτο δε πυρήνα της αποτέλεσαν τα βιβλία του Αδαμάντιου Κοραή και Ελλήνων λογίων ομογενών. Κατά τη Σφαγή της Χίου το 1822 η βιβλιοθήκη καταστράφηκε, αλλά ο Κοραής απέστειλε και πάλι βιβλία. Μετά τον θάνατο του Αδαμάντιου Κοραή, το 1833, και σύμφωνα με τη διαθήκη του, ένα μεγάλο μέρος των βιβλίων και των χειρογράφων του έρχονται στη Χίο. Μετά τον μεγάλο σεισμό του 1881 η βιβλιοθήκη στεγάστηκε στο σημερινό κτίριο. Το 1948 άρχισε, με πρωτοβουλία του Φ. Αργέντη, η ανέγερση του δεύτερου ορόφου, ενώ σημαντικά έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού πραγματοποιήθηκαν κατά τα έτη 1975 - 1978 προκειμένου να στεγαστεί και η λαογραφική συλλογή Φ. Αργέντη. Στο πέρασμα του χρόνου η βιβλιοθήκη έχει συγκεντρώσει ανεκτίμητες συλλογές βιβλίων, χειρογράφων, περιοδικών, εφημερίδων, πινάκων, νομισμάτων, κειμηλίων και χαρτών που δώρισαν μεγάλοι πνευματικοί άνθρωποι. Ανεκτίμητο θησαυρό της βιβλιοθήκης αποτελεί η δωρεά του Μεγάλου Ναπολέοντα προς τιμήν του Αδαμαντίου Κοραή "Déscription de l'Egypte", αποτελούμενη από δεκατέσσερις (14) εικονογραφημένους τόμους (έκδοση 1809 - 1822).



**Εικόνα 3-9: Δημόσια Κεντρική Ιστορική Βιβλιοθήκη Χίου «Κοραής»**
*(Πηγή: http://www.chios24.gr/chios/library)*

**Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου**: Κατασκευάστηκε τη χρονική περίοδο 1966 - 1971 (ανακαινίστηκε το 1998 και από τον Νοέμβριο του 1999 είναι ανοιχτό για το κοινό) έχει συνολική επιφάνεια 5.084 Km2 και αναπτύσσεται σε τρεις ορόφους (Εικόνα 3-10). Το μουσείο περιλαμβάνει ευρήματα της προϊστορικής και αρχαϊκής εποχής τα οποία προέκυψαν από τις ανασκαφές του Βρετανικού Σχολείου στον Εμπορειό, ευρήματα νεολιθικής εποχής από βρετανικές ανασκαφές στο Άγιο Γάλας, ευρήματα αρχαϊκής και νεοκλασικής εποχής από βρετανικές ανασκαφές στα Φανά, καθώς και ευρήματα από ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν από την 20η Εφορία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων. Τα σημαντικότερα εκθέματα του μουσείου είναι το προϊστορικό βάζο που βρέθηκε στον Εμπορειό και χρονολογείται τον 14ο αιώνα π.Χ. Γεωμετρικοί αμφορείς του 8ου αιώνα π.Χ. που βρέθηκαν στην πόλη της Χίου και χρυσά φύλλα της ελληνιστικής περιόδου που βρέθηκαν σε τάφο στην πόλη της Χίου.



**Εικόνα 3-10: Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου**
*(Πηγή: https://www.iefimerida.gr/politismos/yppo-poleis-stin-perifereia-apoktoyn-moyseia)*

**Μουσείο Μαστίχας Χίου**: Στεγάζεται σε κτίριο που δημιουργήθηκε για τους σκοπούς του μουσείου, σε οικόπεδο που παραχωρήθηκε από την Ένωση Μαστιχοπαραγωγών Χίου και άνοιξε για το κοινό το 2016 (Εικόνα 3-11). Βρίσκεται στα Μαστιχοχώρια, σύνολο μεσαιωνικών χωριών στη Νότια Χίο, στο μοναδικό σημείο της Μεσογείου όπου καλλιεργείται ο σκίνος της ποικιλίας Pistacia lentiscus var. Chia, από τον οποίο παράγεται η μαστίχα.



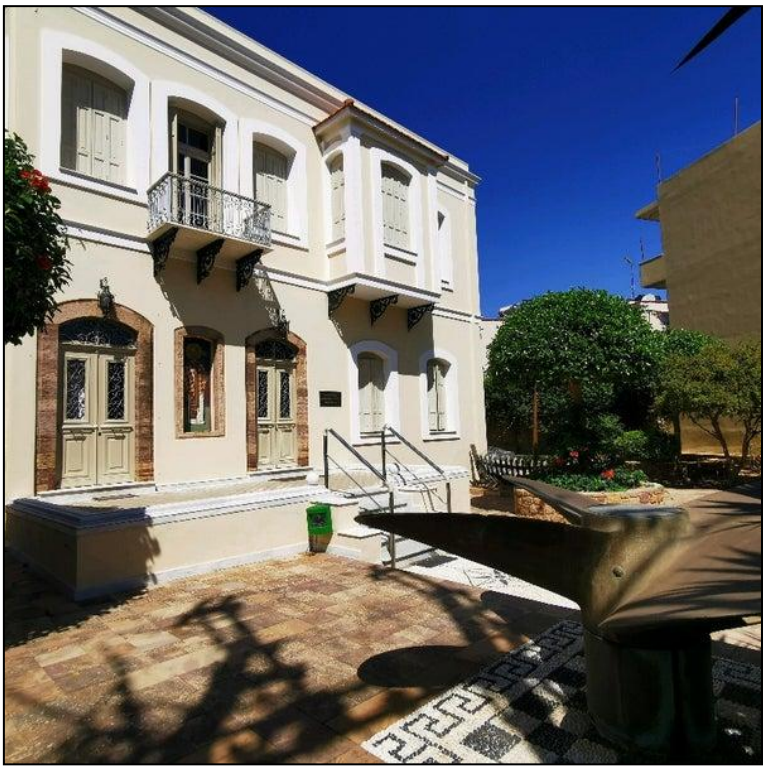
**Εικόνα 3-11: Μουσείο Μαστίχας Χίου**
*(Πηγή: https://www.exalco.gr/architektonas/erga/ellada/mouseio-mastichas-chiou_63637/)*

**Βυζαντινό Μουσείο Χίου**: Στεγάζεται στο Οθωμανικό Τέμενος Μετζιτιέ του 19ου αιώνα που βρίσκεται στην κεντρική πλατεία της πόλης (Εικόνα 3-12). Λειτουργεί από το 1980 και περιλαμβάνει εκθέματα που είτε αποτελούν δωρεές, είτε αποτελούν ευρήματα τοπικών ανασκαφών. Τα εν λόγω ευρήματα χρονολογούνται μεταξύ του 5ου και 18ου αιώνα, περίοδοι που καλύπτουν την προχριστιανική και τη μεταβυζαντινή περίοδο. Στο προαύλιο του μουσείου εκτίθενται πέτρινα αντικείμενα που ανακαλύφθηκαν στη διάρκεια ανασκαφών όπως ταφόπλακες από μουσουλμανικούς και εβραϊκούς τάφους. Επίσης, το μουσείο φιλοξενεί συλλογή γλυπτών που χρονολογείται στην περίοδο της Γενοβέζικης κατοχής (1345 - 1566) και από την οποία ξεχωρίζει ο σαρκοφάγος του Οτουμπόνι Ιουστινιάνι. Επιπρόσθετα, στο προαύλιο του μουσείου φιλοξενούνται κανόνια του 17ου αιώνα, κατασκευασμένα από σίδερο και ορείχαλκο. Επίσης, υπάρχουν τοιχογραφίες που ανήκουν στην εκκλησία της Παναγίας της Κρίνα. Από αυτές ξεχωρίζει η τοιχογραφία που φιλοτεχνήθηκε από τον Μιχάλη Χοματζά το 1734 και απεικονίζει το θαύμα του Αγίου Νικολάου.



**Εικόνα 3-12: Βυζαντινό Μουσείο Χίου**
*(Πηγή: https://www.archaiologia.gr/)*

**Ναυτικό Μουσείο Χίου**: Αποτελεί ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας της Χίου και στεγάζεται στο κέντρο της πόλης σε ένα χαρακτηριστικό αρχοντικό, χτισμένο στις αρχές του 20ου αιώνα σε νεοκλασικούς νησιωτικούς ρυθμούς (Εικόνα 3-13). Η ιδιωτική συλλογή του περιέχει μοντέλα ιστιοφόρων, εμπορικών πλοίων, έργα ζωγραφικής, σπάνιες φωτογραφίες, βιβλία, καθώς και τμήματα πλοίων και άλλα ναυτικά αντικείμενα, ένα χρονικό της ανάπτυξης της Ελληνικής ναυτιλίας δια μέσου των αιώνων. Εκτός από τον κύριο στόχο του να παρουσιάζει τη ναυτική ιστορία και κληρονομία της Χίου, το μουσείο προβάλει επίσης αυτή την παράδοση μέσω διαλέξεων και συνεδρίων, καθώς και μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την προώθηση της ιστορίας και των παραδόσεων του ελληνικού εμπορικού ναυτικού, σε μαθητές και επισκέπτες από όλον τον κόσμο.



**Εικόνα 3-13: Ναυτικό Μουσείο Χίου**
*(Πηγή: https://foursquare.com/)*

Πέραν των προαναφερθέντων, υπάρχουν τα παρακάτω μουσεία/ συλλογές που στεγάζονται σε ιδιωτικά, κρατικά ή δημοτικά κτήρια:

- Μουσείο Ιουστινιάνη (μέσα στο Κάστρο της Χίου) - Δ.Ε. Χίου
- Ιστορικό Ιατρικό Μουσείο - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Ιστορίας και Φυσικής (στεγάζεται στο δημοτικό κτίριο του 1ου Γυμνασίου Χίου) - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Γιαλούρη (ανήκει στη Δημοτική Πινακοθήκη) - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Μικρασιατικών Κειμηλίων του Φάρου Βαρβασίου - Δ.Ε. Χίου
- Μουσείο Ιστορίας και Εκπαίδευσης του Βούρειου Δημοτικού Σχολείου Λιβαδίων Χίου (στεγάζεται στο δημοτικό σχολείο) - Δ.Ε. Χίου
- Εκκλησιαστικό Μουσείο Ιερού Τάγματος Αγίου Παντελεήμονος - Δ.Ε. Χίου
- Αρχαιολογική Συλλογή Βολισσού (στεγάζεται σε αναπαλαιωμένο δημοτικό κτίριο) - Δ.Ε. Αμανής
- Φωτογραφική Συλλογή Πύργου Πιραμάς (στεγάζεται σε δημοτικό κτίριο) - Δ.Ε. Αμανής
- Στέγη Εκπαιδευτικής Ιστορίας Νενητουρίων (στεγάζεται σε δημοτικό κτίριο) - Δ.Ε. Αμανής
- Εκκλησιαστικό Μουσείο Κουρουνίων (στεγάζεται σε δημοτικό κτίριο) - Δ.Ε. Αμανής
- Λαογραφική Συλλογή Λεπτοπόδων (στεγάζεται σε δημοτικό κτίριο) - Δ.Ε. Αμανής
- Λαογραφικό Μουσείο Καλλιμασιάς (στεγάζεται σε δημοτικό κτίριο στην Καλλιμασιά) - Δ.Ε. Ιωνίας
- Μουσείο Ζωολογίας, Γεωλογίας και Φαρμακευτικής (στεγάζεται σε δημοτικό κτίριο στην Καλλιμασιά) - Δ.Ε. Ιωνίας
- Λαογραφικό Μουσείο Χαλκειούς - Δ.Ε. Καμποχώρων

- Εκκλησιαστικό Μουσείο Αγίου Λουκά Καρδαμύλων - Δ.Ε. Καρδαμύλων
- Εκκλησιαστικό Μουσείο Αγ. Νικολάου Καρδαμύλων - Δ.Ε. Καρδαμύλων
- Ναυτικό Μουσείο Καρδαμύλων (υπό ίδρυση σε δημοτικό ακίνητο) - Δ.Ε. Καρδαμύλων
- Μουσείο Φιλοπρόοδου Όμιλου Βροντάδου - Δ.Ε. Ομηρούπολης

### Παραδοσιακοί Οικισμοί

Ως παραδοσιακοί οικισμοί νοούνται εκείνοι οι οποίοι έχουν διατηρήσει αναλλοίωτη την εικόνα που είχαν κατά το παρελθόν, καθώς και τον τοπικό τους χαρακτήρα. Η Χίος διαθέτει έναν πολύ σημαντικό οικιστικό πλούτο, με ιδιαίτερη φυσιογνωμία, καθορισμένο από την ιστορική διαδρομή της. Στην επικράτεια του Δήμου εντοπίζονται είκοσι επτά (27) οικισμοί χαρακτηρισμένοι ως παραδοσιακοί, υπό καθεστώς προστασίας από το ΥΠΕΧΩΔΕ (βλ. Πίνακας 3-9), εκ των οποίων οχτώ (8) προστατεύονται παράλληλα από το ΥΠΠΟ ως διατηρητέοι (αυστηρότερο καθεστώς προστασίας) (βλ. Πίνακας 3-10). Οι παραδοσιακοί οικισμοί, κηρυγμένοι από τα τέλη της δεκαετίας του ‘70, παρουσιάζουν εξαιρετική ποικιλία ως προς το μέγεθος, τον χαρακτήρα και τη σχετική θέση τους στο οικιστικό δίκτυο. Ωστόσο, παρά την ύπαρξη ενός πολύ αξιόλογου οικιστικού πλούτου, που από μόνος του αποτελεί πόλο έλξης για ολόκληρο το νησί, ελάχιστα έργα συντήρησης και ανάδειξης των οικισμών έχουν υλοποιηθεί από την πλευρά της πολιτείας. Ως εκ τούτου, παρατηρείται σημαντική αλλοίωση είτε από νέα κτίσματα, είτε από παρεμβάσεις σε υφιστάμενα κτίρια, είτε από τα δίκτυα των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.

**Πίνακας 3-9: Κατάλογος Παραδοσιακών Οικισμών Δήμου Χίου**

| ΟΤΑ | Παραδοσιακός Οικισμός | ΟΤΑ | Παραδοσιακός Οικισμός |
|---|---|---|---|
| **Δ.Ε. Καρδάμυλων** | Καμπιά | **Δ.Ε. Μαστιχοχωρίων** | Πυργί |
| | | | Καλαμωτή |
| | | | Αρμόλια |
| | | | Πατρικά |
| | | | Βέσσα |
| | | | Ελάτα |
| | | | Λιθί |
| | | | Μεστά |
| | | | Ολύμποι |
| **Δ.Ε. Χίου** | Κάμπος Χίου | **Δ.Ε. Καμποχώρων** | Χαλκειός |
| | | | Ζυφιάς |
| | | | Άγιος Γεώργιος Συκούσης |
| **Δ.Ε. Αμανής** | Βολισσός | **Δ.Ε. Ιωνίας** | Έξω Δίδυμα |
| | Άγιο Γάλα | | |
| | Διευχά | | |
| | Κέραμος | | |
| | Παρπαριά | | |
| | Πιραμά | | Βουνό |
| | Τρύπες | | |
| | Κατάβαση | | |
| **Δ.Ε. Ομηρούπολης** | Ανάβατος | | |
| | Αυγώνυμα | | |
| | Σιδηρούντα | | |

**Πίνακας 3-10: Κατάλογος Διατηρητέων Οικισμών Δήμου Χίου**

| ΟΤΑ | Διατηρητέος Οικισμός |
|---|---|
| **Δ.Ε. Ομηρούπολης** | Ανάβατος |
| **Δ.Ε. Χίου** | Κάστρο |
| **Δ.Ε. Μαστιχοχωρίων** | Μεστά |
| | Ολύμποι |
| | Πυργί |
| | Βέσσα |
| | Καλαμωτή |
| | Ελάτα (τμήματα) |

Η ισχυρή μεσαιωνική παράδοση και ο σημαντικός βαθμός διατήρησης –σε συγκεκριμένες περιπτώσεις– παρουσιάζουν ολοκληρωμένα σύνολα, όπως ο Ανάβατος, τα Μεστά και το ιδιαίτερο φαινόμενο του Κάμπου.

Ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί ο Κάμπος, ο οποίος εκτείνεται νότια της πόλης της Χίου. Πρόκειται για μια αραιοκατοικημένη περιοχή με μεγάλα κτήματα με καλλιέργειες εσπεριδοειδών και ελιάς, σε πολλά από τα οποία υπάρχουν παλιά αρχοντικά σπίτια με χαρακτηριστική αρχιτεκτονική που συνδυάζει Βυζαντινά, Γενοβέζικα και Νεοκλασικά στοιχεία (Εικόνα 3-14). Ο Κάμπος αποτελεί πραγματικό κεφάλαιο για την τουριστική ανάπτυξη του νησιού και ήδη λειτουργούν σε αυτόν ορισμένες αγροτουριστικές μονάδες, οι οποίες προσφέρουν –κατά κύριο λόγο– υπηρεσίες καταλύματος, χωρίς ωστόσο να αναπτύσσονται άλλου είδους τουριστικές δραστηριότητες που να αξιοποιούν τον πλούτο της περιοχής. Προστατεύεται ως παραδοσιακός οικισμός και ιστορικός τόπος με πολύ αυστηρό καθεστώς δόμησης. Από πλευράς δημόσιων φορέων, έχουν γίνει ελάχιστες παρεμβάσεις για τη συντήρηση και ανάδειξη του οικισμού, καθώς πρόκειται για ιδιόκτητα κτήματα, είναι όμως αισθητή η ανάγκη εκπόνησης σχεδίου ανάπτυξης του Κάμπου κατά τρόπο που να συνδυάζει την πλούσια αρχιτεκτονική και ιστορική κληρονομιά του με τη σύγχρονη οικονομική και παραγωγική δραστηριότητα.



**Εικόνα 3-14: Παραδοσιακός Οικισμός Κάμπου**
*(Πηγή: https://www.greekgastronomyguide.gr/item/kampos-chios/)*

Ξεχωριστή, επίσης, περίπτωση αποτελεί ο διατηρητέος μεσαιωνικός οικισμός του Αναβάτου (Εικόνα 3-15). Σημαντικό βήμα για την προστασία του αποτελεί το Π.Δ. που καθορίζει τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης στην ευρύτερη περιοχή, ώστε να διατηρηθεί το εντελώς ιδιαίτερο ύφος του οικισμού.




**Εικόνα 3-15: Διατηρητέος Μεσαιωνικός Οικισμός Αναβάτου**
*(Πηγή: https://www.mixanitouxronou.gr/)*

Παρά την αναγνώρισή τους και τα όποια μέτρα προστασίας που έχουν ληφθεί, διατίθενται ελάχιστα κίνητρα και πόροι για την αποκατάσταση και προβολή των οικισμών αυτών. Συνεπώς, οι οικισμοί που εμφανίζουν κάποια ανάπτυξη είναι αυτοί με τουριστικές δραστηριότητες. Η πολιτική προστασίας των παραδοσιακών οικισμών διαδραματίζει έναν χρήσιμο πλην όμως παθητικό ρόλο, δηλαδή προστατεύει τους οικισμούς από αλλοιώσεις εν όψει των πιέσεων οικοδόμησης που θα προέλθουν από την τουριστική ανάπτυξη. Η ίδια η διαδικασία διαχείρισης του πολιτιστικού αποθέματος των παραδοσιακών οικισμών φανερώνει την ανάγκη μιας ενεργού πολιτικής, ικανής να αναδείξει τη συνετή ανάπτυξη του παραδοσιακού οικισμού σε αναπτυξιακό παράγοντα.

### Θρησκευτικά Μνημεία

Η Χίος αποτελεί έναν τουριστικό προορισμό με έντονα ποιοτικά χαρακτηριστικά και με αξιόλογους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους που, εάν αξιοποιηθούν, δύνανται να συμβάλουν δραστικά στην τουριστική ανάπτυξή της. Αξίζει να σημειωθεί ότι –μεταξύ άλλων– έχει τη δυνατότητα να αυξήσει τη ζήτηση του τουριστικού προϊόντος της αναπτύσσοντας τον θρησκευτικό τουρισμό, καθώς έχει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Τα θρησκευτικά στοιχεία που συγκροτούν τη βάση του θρησκευτικού τουρισμού στη Χίο είναι ενδεικτικά τα ακόλουθα: θρησκευτικά - ιστορικά μνημεία της Χίου (εκκλησίες και ιερές μονές), ιερό προσκύνημα Αγίας Μαρκέλλας της Χιοπολίτιδας, θρησκευτικές γιορτές - Πανηγύρεις, βυζαντινά και εκκλησιαστικά μουσεία Χίου, οι Άγιοι της Χίου, βυζαντινή εκκλησιαστική μουσική παράδοση Χίου, ξυλογλυπτική - γλυπτική, τεχνική του ψηφιδωτού, τεχνική του βοτσαλωτού, μουσουλμανικά μνημεία, καθολικά μνημεία της Χίου, εβραϊκά μνημεία της Χίου.

Άξια λόγου είναι τα πολλά και σπουδαία ιστορικά - θρησκευτικά μνημεία της Χίου. Μεταξύ άλλων γίνεται αναφορά σε μερικά, όπως:

- Παλαιοχριστιανική βασιλική στον Εμπορειό
- Παλαιοχριστιανική βασιλική του Αγίου Ισιδώρου στη Χίο (4$^{ος}$ αιώνας)
- Νέα Μονή (έτος ίδρυσης 1042)
- Παναγία η Κρήνα (έτος ίδρυσης 1287)
- Άγιοι Απόστολοι Πυργίου (13$^{ος}$ αιώνας)

- Παναγία Σικελιά Διδύμας (13ος αιώνας)
- Παναγία Αγιογαλούσαινα στον Άγιο Γάλας (13ος αιώνας)
- ιερός ναός Παλαιού Ταξιάρχη Μεστών (15ος αιώνας)
- Μονή Αγίων Πατέρων Καρυών (έτος ίδρυσης 1570)
- Μονή Τιμίου Προδρόμου ή Μονή Μουνδών Διευχών (έτος ανακαίνισης 1582)
- Μονή Αγίου Μηνά
- Βίκτωρος και Βικεντίου Νεοχωρίου ή Μονή Αγίου Μηνά (έτος ίδρυσης 1586)
- Άγιος Γεώργιος Αναβάτου
- Σκήτη Αγίων Πατέρων (Προβάτειο όρος)
- Μονή Παναγίας Μυρτιδιωτίσσης Βροντάδου ή Μονή Μυρσινιδίου ή Μερσινίδι (έτος ίδρυσης 1887).

### Σπήλαια

Η Χίος έχει χαρακτηριστεί από τους ειδικούς ως «γεωλογικός παράδεισος». Σε αυτήν απαντώνται τα αρχαιότερα πετρώματα ολόκληρης της Ευρώπης, τα αρχαιότερα απολιθώματα Αμμωνιτών της Ελλάδας, εντυπωσιακά ρήγματα και μεγάλος αριθμός καρστικών σχηματισμών. Από αυτούς ξεχωρίζουν τρία, όχι ιδιαίτερα μεγάλα, αλλά εξαιρετικής ομορφιάς και ξεχωριστού ενδιαφέροντος, σπήλαια, που πρόσφατα εξερευνήθηκαν από τους ειδικούς. Το σπήλαιο Ολύμπων, το σπήλαιο του Αγίου Γάλακτος και το σπήλαιο Λιθίου. Τα δυο πρώτα είναι επισκέψιμα για το κοινό.

**Σπήλαιο Ολύμπων**: βρίσκεται στο νότιο τμήμα του νησιού και απέχει 33 Km από την πόλη της Χίου και 5 Km από τον μεσαιωνικό οικισμό των Ολύμπων, αποτελεί δε το μόνο σπήλαιο που αξιοποιήθηκε τουριστικά. Ο διάκοσμός του παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και η τοποθεσία που έχει κατασκευαστεί η είσοδός του έχει εξαιρετική θέα στο Αιγαίο Πέλαγος. Το σπήλαιο Ολύμπων βρίσκεται σε υψόμετρο 110μ. περίπου πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και είναι σπηλαιοβάραθρο, με βάθος που φθάνει τα 52μ.. Έχει έναν πλούσιο και εντυπωσιακό σταλακτιτικό και σταλαγμιτικό διάκοσμο που το κατατάσσει ανάμεσα στα πιο αξιόλογα και όμορφα σπήλαια της Ελλάδας (Εικόνα 3-16). Το σπήλαιο είναι επισκέψιμο με τη συνοδεία ξεναγού, από τον Μάιο μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου.



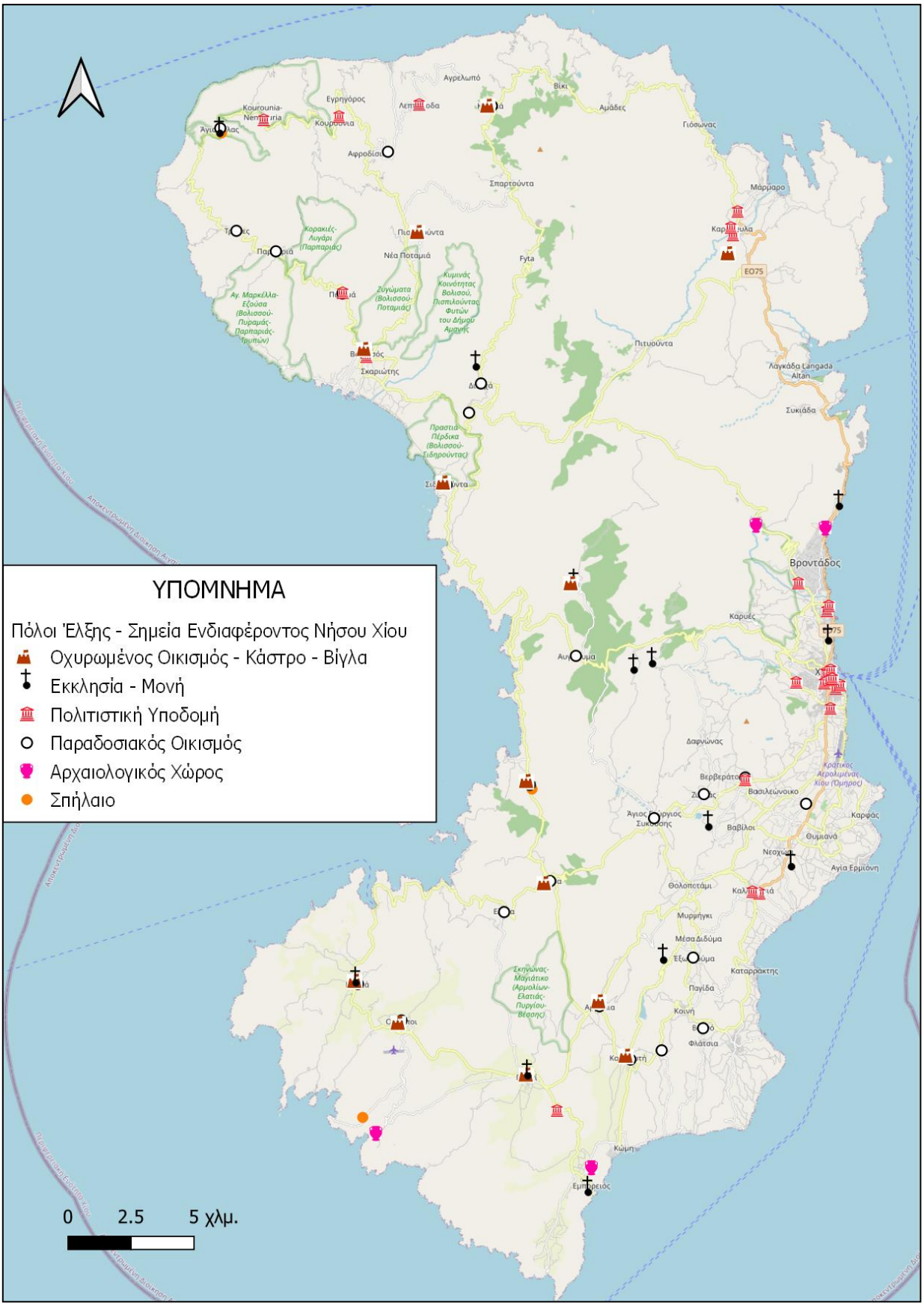
**Εικόνα 3-16: Σπήλαιο Ολύμπων**
*(Πηγή: http://www.wondergreece.gr/v1/el/Perioxes/Xios/Fysi/Spilies/4819-Spilaio_Olympwn)*

**Σπήλαιο Αγίου Γάλακτος**: βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο του νησιού, στο ομώνυμο χωριό που απέχει 65 Km από την πόλη της Χίου. Το χωριό είναι στην πραγματικότητα χτισμένο πάνω στον βράχο όπου βρίσκεται το εξερευνημένο τμήμα του σπηλαίου και προσφέρει μοναδική θέα στο Αιγαίο πέλαγος και στα ιστορικά Ψαρά. Πάνω από το σπήλαιο του Αγίου Γάλακτος υπάρχει ένα άλλο μικρότερο σπήλαιο, στην είσοδο του οποίου είναι χτισμένος ο ναός της Παναγίας Αγιογαλούσενας (13$^{ος}$ αιώνας) και στο εσωτερικό του το παρεκκλήσι της Αγίας Άννας. Στο εσωτερικό του σπηλαίου υπάρχει περιορισμένης έκτασης, αλλά εντυπωσιακός λιθωματικός διάκοσμος. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πολυδαίδαλη μορφολογία του και οι ασυνήθιστες μορφές που διανοίγονται στον λειασμένο από την δράση του νερού ασβεστόλιθο (γέφυρες, παράθυρα, εξώστες) (Εικόνα 3-17).Τα δύο σπήλαια έχουν μεγάλη αρχαιολογική σημασία, αφού εκεί εντοπίστηκαν ευρήματα της Νεολιθικής εποχής (5500 π.Κ.Ε.), αλλά και μεταγενέστερων χρόνων, τα οποία φυλάσσονται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου. Το σπήλαιο είναι επισκέψιμο με τη συνοδεία ξεναγού από τον Μάιο μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου.



**Εικόνα 3-17: Σπήλαιο Αγίου Γάλακτος**
*(Πηγή: https://www.allovergreece.com/Greek-Caves/Descr/13/el)*

**Σπήλαιο Λιθίου**: εξαιρετικά όμορφο σπήλαιο στη φυσική του μορφή, χωρίς ανθρώπινες παρεμβάσεις. Εξερευνήθηκε και χαρτογραφήθηκε από τον Σπηλαιολογικό Ελληνικό Εξερευνητικό Όμιλο (ΣΠ.ΕΛ.Ε.Ο.) τον Ιούλιο του 2003. Έχει επιφάνεια κάτοψης 1.700 Km$^2$, μήκος διαδρόμων 370μ. και αναπτύσσεται σε δύο επίπεδα. Στα σπλάχνα του κρύβει δύο υπόγειες λίμνες, πλούσια ποικιλία λιθωματικού διακόσμου και εντυπωσιακούς φυσικούς χρωματισμούς. Εξαιτίας μερικών δύσκολων περασμάτων και προκειμένου να προστατευτεί ο χαρακτήρας του, παραμένει προσβάσιμο μόνο στους σπηλαιολόγους.




**Χάρτης 3-9: Τοπόσημα και Πόλοι Ενδιαφέροντος Δήμου Χίου**

## 3.9 Ανάλυση Οδικού Δικτύου

Η Χίος διαθέτει επαρχιακό οδικό δίκτυο μήκους 406 Km περίπου, μέσω του οποίου συνδέεται η πόλη της Χίου με κωμοπόλεις, χωριά και οικισμούς. Το χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου είναι οι πολυάριθμες στροφές με μεγάλες ανωφέρειες και κατωφέρειες, λόγω των οποίων δύσκολα αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες. Επίσης, διαθέτει ιδιαίτερα πυκνό αγροτικό και δασικό δίκτυο, το οποίο βρίσκεται σε σχετικά καλή κατάσταση, με την προϋπόθεση ότι γίνονται όλα τα απαραίτητα έργα συντήρησης και αποκατάστασης των προβλημάτων που προκύπτουν από τις βροχοπτώσεις.

Η γενική εικόνα του οδικού δικτύου δεν μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητική, παρά τις βελτιώσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια (παρακάμψεις οικισμών, διανοίξεις, κ.λπ.). Όλοι οι κεντρικοί δρόμοι είναι ασφαλτοστρωμένοι, καθώς και το μεγαλύτερο μέρος των επαρχιακών δρόμων, που οδηγούν στα μικρότερα χωριά. Προβλήματα παρουσιάζονται στο βόρειο τμήμα του νησιού λόγω κατολισθήσεων. Το τοπικό επαρχιακό οδικό δίκτυο αποτελείται κυρίως από χωματόδρομους, ενώ τμήματα που είναι ασφαλτοστρωμένα βρίσκονται σε κακή κατάσταση λόγω ελλιπούς συντήρησης. Επιπλέον, σε αρκετά σημεία ο εξοπλισμός οδοφωτισμού είναι πεπαλαιωμένος και χρήζει αντικατάστασης, βελτίωσης και αναβάθμισης. Ωστόσο, ικανοποιητική κρίνεται η σήμανση των οδών, ενώ πρατήρια υγρών καυσίμων εντοπίζονται σε ολόκληρο το νησί.

Το κύριο οδικό δίκτυο της νήσου Χίου συγκροτείται από τους ακόλουθους άξονες:

- Χίος - Καρδάμυλα: εξυπηρετεί τις ανάγκες του βορειοανατολικού τμήματος του νησιού
- Χίος - Βροντάδος Βολισσός: καλύπτει τις ανάγκες του βορειοδυτικού τμήματος του νησιού
- Λιμένας Μεστών - Λιθί - Βολισσός: εξυπηρετεί το νότιο και δυτικό τμήμα του νησιού θέτοντας έτσι τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της εν λόγω περιοχής, καθώς συνδέει τον Λιμένα Μεστών με τη Βολισσό
- Χίος - Θολοποτάμι - Λιμένας Μεστών
- Χίος - Καλλιμασιά - Καλαμωτή
- Χίος - Καρυές – Αυγώνυμα

Στη Χίο το οδικό δίκτυο έρχεται να ολοκληρώσει το μεταφορικό έργο, του οποίου το αρχικό σκέλος πραγματοποιείται από τις θαλάσσιες και αεροπορικές υπεραστικές συνδέσεις. Οι μεταφορές του νησιωτικού Δήμου χαρακτηρίζονται από:

- Έλλειψη συντονισμού μεταξύ των μέσων (αερομεταφορές, ακτοπλοϊκές, χερσαίες) τόσο λειτουργικά, όσο και στην οργάνωση των υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια)
- Αδυναμία ανταπόκρισης στις πιέσεις αιχμών που χαρακτηρίζουν το νησί
- Έλλειψη αποτελεσματικών συνδέσεων με τον κύριο κορμό των δικτύων (εθνικών, διευρωπαϊκών)
- Οξείες δυσχέρειες μετακινήσεων, ενδοπεριφερειακά αλλά και προς άλλες νησιωτικές Περιφέρειες (Νότιο Αιγαίο, Κρήτη)

## 3.10 Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Η διαδικασία «ιεράρχησης» του οδικού δικτύου παίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή, καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Μέσω της εν λόγω διαδικασίας κατηγοριοποιούνται οι δρόμοι, ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Τα παραπάνω αποτελούν σε γενικές γραμμές τα κριτήρια της ιεράρχησης. Η ταξινόμηση του δικτύου λαμβάνει επίσης υπόψη της την περιβαλλοντική ικανότητα των δρόμων, τις αντοχές τους δηλαδή ως προς την απορρόφηση των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής ροής αλλά και τους πολεοδομικούς στόχους που τίθενται ανά περίπτωση.

### Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Εθνικού Οδικού Δικτύου

Βάσει της Υπουργικής Απόφασης ΔΜΕΟ/Ε/827/1995 (ΦΕΚ 735/Β/28-08-1995) «Κατάταξη του Εθνικού Οδικού Δικτύου Περιφερειών Κρήτης, Βορείου και Νοτίου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο», η Εθνική Οδός 75 (ΕΟ75) Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα εντάσσεται στην κατηγορία του τριτεύοντος εθνικού οδικού δικτύου. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, κανένα άλλο τμήμα του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης δεν εντάσσεται σε κάποια από τις υπόλοιπες κατηγορίες (πρωτεύον ή δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο).

### Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Υπεραστικού Οδικού Δικτύου

Γενικά, το δίκτυο των οδών που διατρέχει τον εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Χίου, εκτός από την ΕΟ75, αποτελείται από ένα δίκτυο επαρχιακών οδών οι οποίες ξεκινούν από την πόλη της Χίου. Πολύ συνοπτικά, οι επαρχιακές οδοί που διατρέχουν την Δ.Ε. Χίου είναι οι ακόλουθες (σύμφωνα με το Π.Δ. 34/6-2-1956, ΦΕΚ 47/Α/8-21956 και τη ΔΜΕΟ/Ε/114/3-2-1995):

- Χίος - Βολισσός - Αγιάσματα μέσω Χαλάνδρων, Αφροδισίων και Κεράμου.
- Χίος - Καρυές - Ελίντα μέσω Μονής Κουρνά, Νέας Μονής και Αυγωνύμων.
- Χίος - Χαλκειός - Αγία Ειρήνη από Εθνική Οδό Χίου - Καλλιμασιάς και δια Ζιφιά, Αγίου Γεωργίου, Βέσας και Ελάτας.
- Χίος - Δαφνών - Χαλκειός δια Βερβεράτου.
- Χίος - Πυργί - Πασαλιμάνι από Εθνική Οδό Χίου - Καλλιμασιάς και μέσω Θολοποταμίου, Αρμολίων, Ολύμπων, Μεστών.
- Χίος - Θυμιανά - Όρμος Καρφά.
- Ως επαρχιακή οδός χαρακτηρίζεται τμήμα της οδού Θυμιανά - Νεοχώρι (με την ΥΑ ΔΜΕΟ/Ο/4447/Ε/671, ΦΕΚ 259/ΑΑΠ/26-6-2008).
- Στην εξωαστική νότια περιοχή της Δ.Ε. Χίου διέρχεται και η παράκαμψη Νεοχωρίου.

Σύμφωνα με το νέο Γ.Π.Σ. για τη Δ.Ε. Χίου (ΦΕΚ 544/Δ/18-08-2021), η λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου στον εξωαστικό χώρο γίνεται βάσει των νέων «Οδηγιών» (ΥΠΕΧΩΔΕ «Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ)», Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου - ΛΚΟΔ, ΓΓΔΕ - Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, Μελέτη: ΝΑΜΑ - Σύμβουλοι μηχανικοί και μελετητές Α.Ε., Ανάδοχοι: Ευπαλίνος Τ. Α. Ε, ΝΑΜΑ Α.Ε., έκδοση 30/01/2001. Απόφαση έγκρισης Αρ. Πρωτ. ΔΜΕΟ/Α/0/987/11-05-2001).

Το εξωαστικό οδικό δίκτυο της Δ.Ε. Χίου κατατάσσεται στη λειτουργική κατηγορία Α «Οδοί που διατρέχουν εκτός σχεδίου περιοχές (περιαστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών» και στην λειτουργική Κατηγορία Γ «Οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών» (βλ. Χάρτης 3-10).

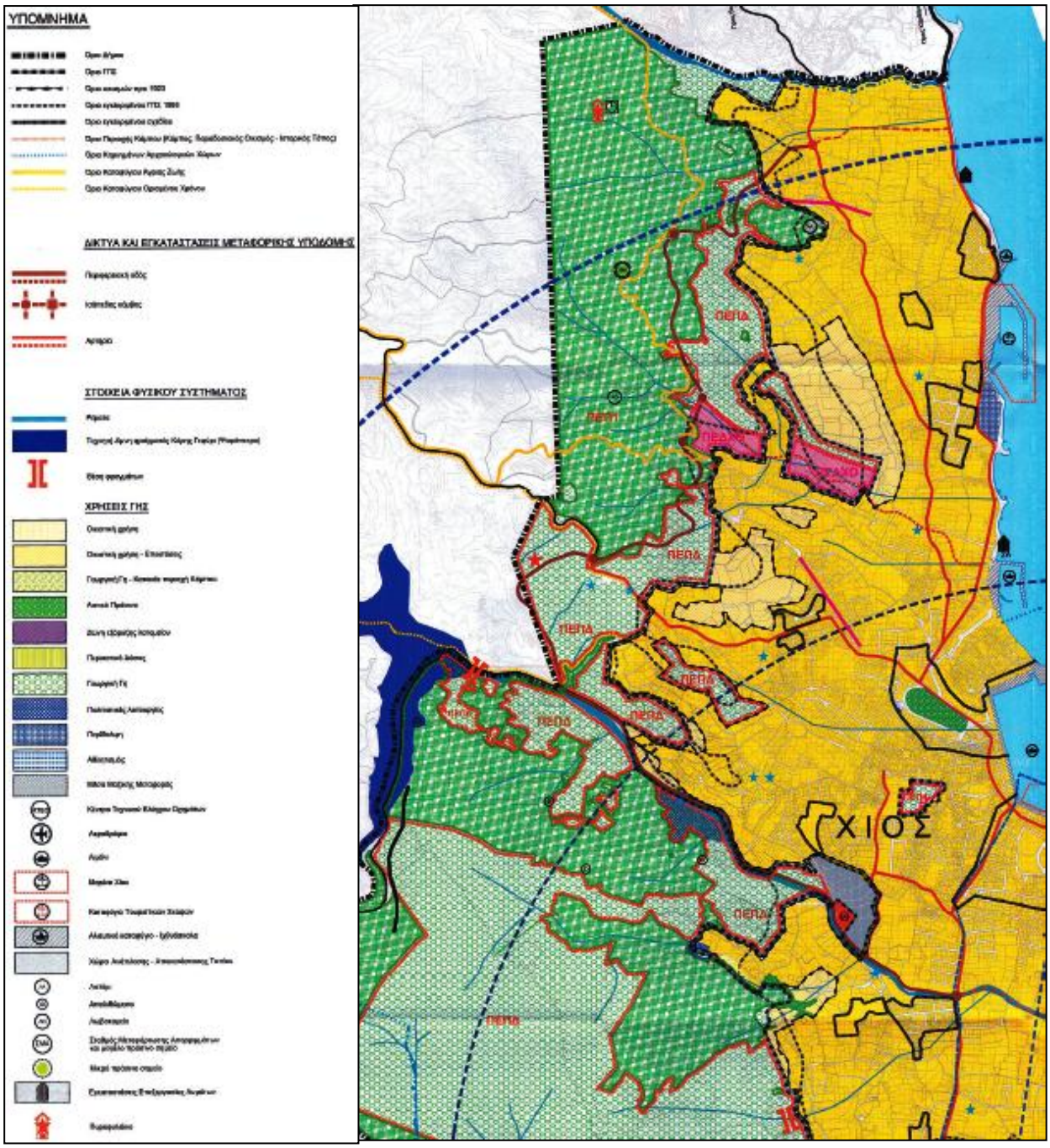
Στην ομάδα των οδών Α συναντώνται οι εξής περιπτώσεις:

- ✓ AIII: Οδός μεταξύ επαρχιών/ οικισμών (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=80 Km/h, για οχήματα παντός είδους, ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους). Στην εν λόγω κατηγορία εντάσσεται ο άξονας «Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα».
- ✓ AIV: Οδός μεταξύ μικρών οικισμών - συλλεκτήρια οδός (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=80 Km/h, για οχήματα παντός είδους, ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους). Στη συγκεκριμένη κατηγορία εντάσσονται όλες οι προαναφερθείσες οδοί που διατρέχουν τον εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Χίου.

Στην ομάδα των οδών Γ ανήκει η περίπτωση:

- ✓ ΓIII: Αστική αρτηρία (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=50 (60) Km/h, για οχήματα παντός είδους και ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται η Περιφερειακή οδός.

Επίσης, στο πλαίσιο του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Χίου, με στόχο την αποφυγή έντονων προβλημάτων προτείνονται βελτιώσεις σε όλο το επαρχιακό οδικό δίκτυο, καθώς αυτό παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα ως προς τα τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του. Ειδική μέριμνα πρέπει να δοθεί στη βελτίωση της ασφάλειας στον άξονα Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα. Επιπρόσθετα, σε αρκετές οδούς (προς Καρφά ή στην Περιφερειακή οδό), είναι σκόπιμη η στήριξη και ενίσχυση σημειακά των πετρωδών πρανών των οδών, διότι σημειώνονται μικρές κατολισθήσεις.



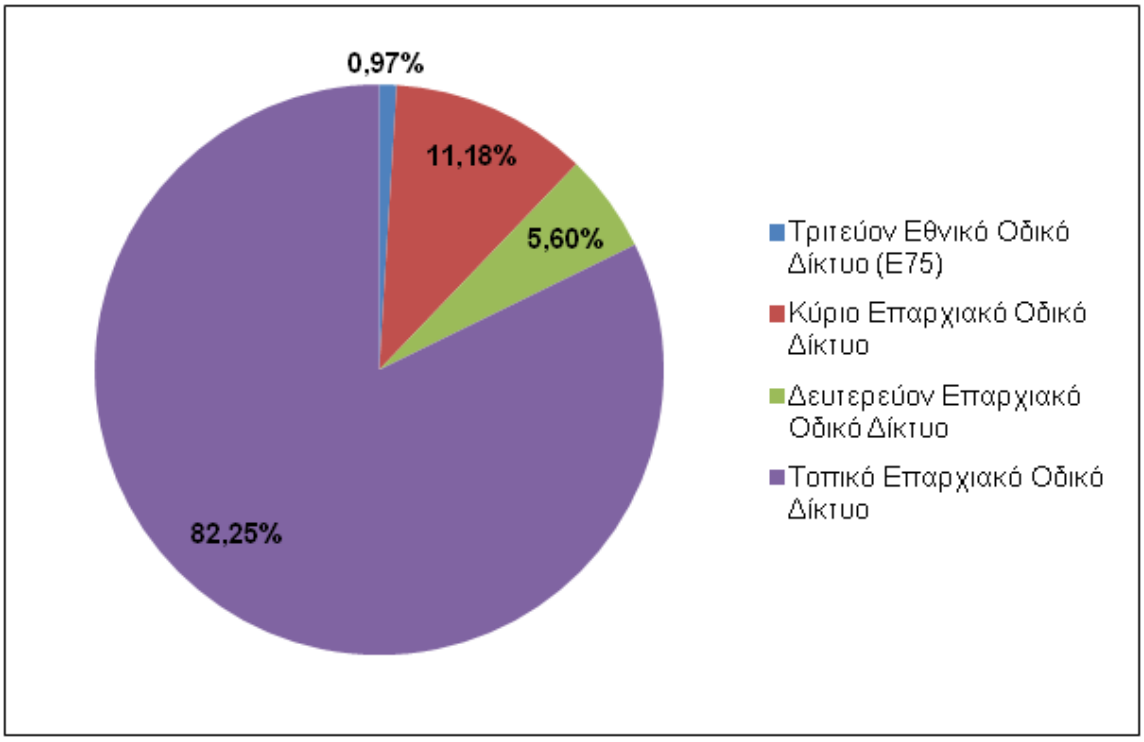

**Χάρτης 3-10: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δ.Ε. Χίου**
*(Πηγή: Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Χίου)*

## 3.11 Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει Πραγματικής Κατάστασης

### Υφιστάμενη Ιεράρχηση Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου

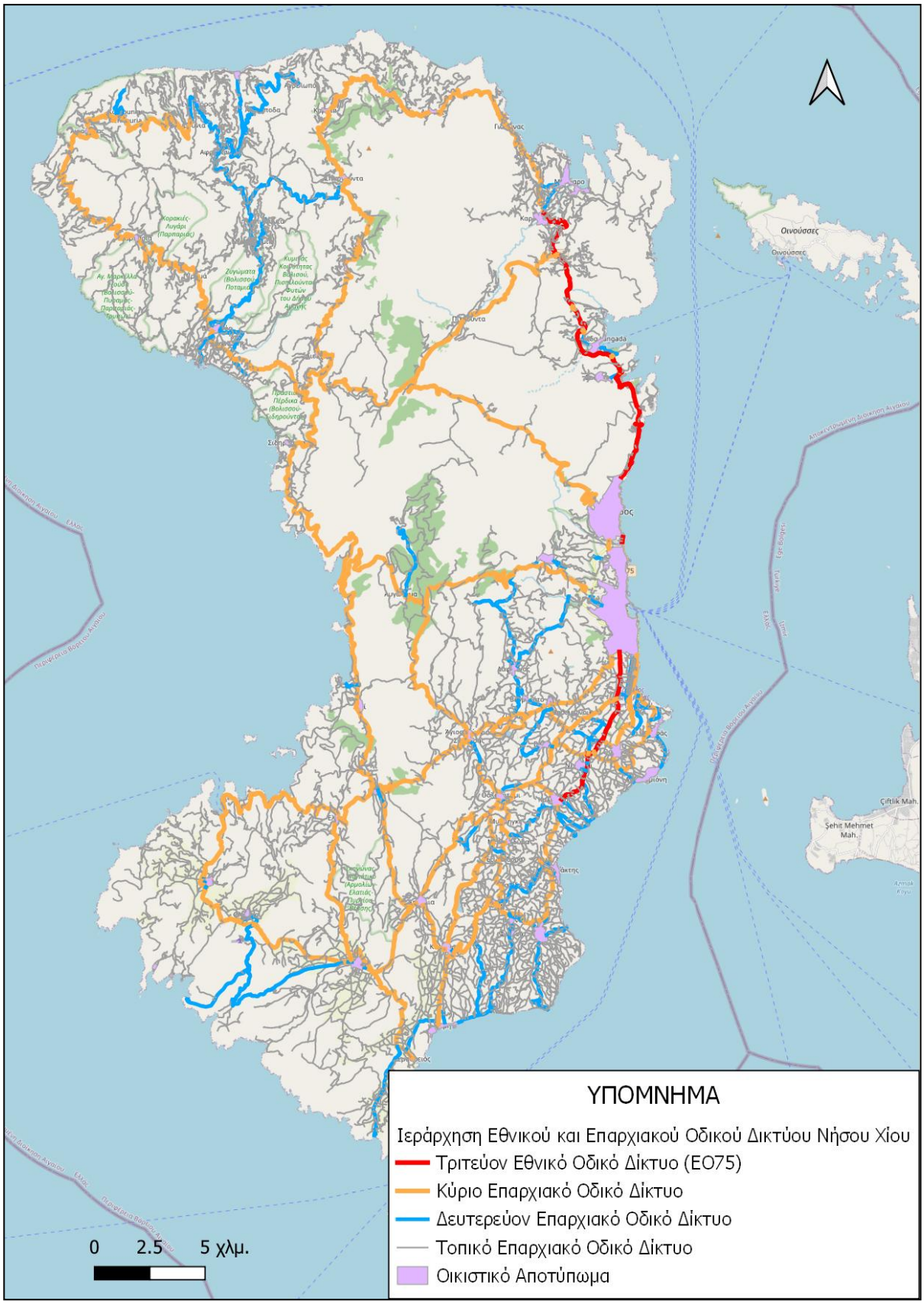
Αναφορικά με την υφιστάμενη ιεράρχηση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου του Δήμου Χίου, τα ποσοστά για κάθε κατηγορία έχουν ως εξής (Διάγραμμα 3-5):

- Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο: 0,97%
- Πρωτεύον/ Κύριο Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 11,18%
- Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 5,60%
- Τοπικό Επαρχιακό Δίκτυο: 82,25%




**Διάγραμμα 3-5: Ποσοστά Κατηγοριών Υφιστάμενης Ιεράρχησης Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου του Δήμου Χίου**

Αναλυτικότερα, το τριτεύον εθνικό οδικό δίκτυο περιλαμβάνει την ΕΟ75 που προβλέπεται από την Υπουργική Απόφαση ΔΜΕΟ/Ε/827/1995, δηλαδή η Εθνική Οδός 75 Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα και συγκεντρώνει ποσοστό 0,97% στο σύνολο του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου, που αναφέρθηκε προηγουμένως. Το πρωτεύον / κύριο επαρχιακό δίκτυο αναφέρεται σε εκείνο το τμήμα του επαρχιακού οδικού δικτύου που συνδέει τα αστικά κέντρα με το εθνικό οδικό δίκτυο, καθώς και περιοχές με αρχαιολογικό, τουριστικό, ιστορικό ή αναπτυξιακό ενδιαφέρον. Η εν λόγω κατηγορία οδικού δικτύου συγκεντρώνει ποσοστό 11,18% επί του συνολικού οδικού δικτύου (εθνικού και επαρχιακού). Στο δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο εντάσσονται οδοί που συνδέουν Δήμους και Κοινότητες (εκτός της πρωτεύουσας της Π.Ε.) μεταξύ τους και παρουσιάζουν ποσοστό 5,60% επί του συνολικού εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου. Τέλος, το τοπικό επαρχιακό δίκτυο, δηλαδή το σύνολο των δημοτικών και κοινοτικών οδών, που δεν εμπίπτουν σε καμία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό της τάξης του 82,25% και διαχέεται σε όλη την έκταση του Δήμου Χίου (Χάρτης 3-11).




**Χάρτης 3-11: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου Νήσου Χίου**
*(Πηγή: OpenStreetMap)*

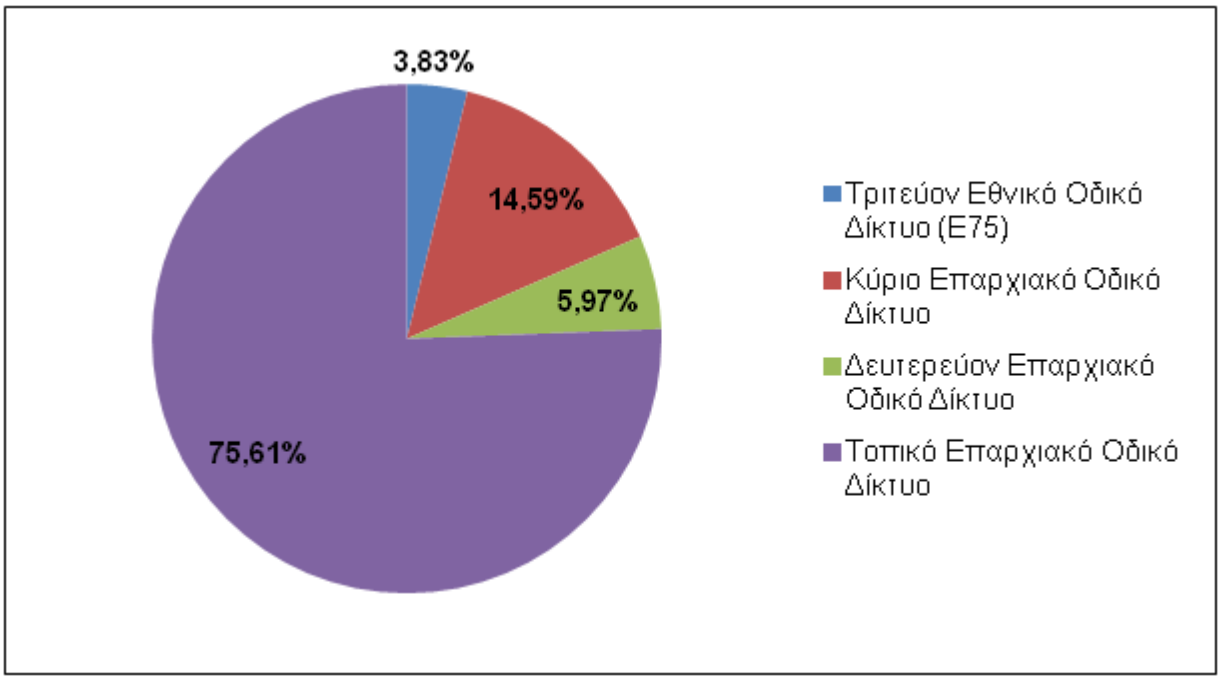
Συνοπτικά, το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο της νήσου Χίου συγκροτείται από τους ακόλουθους βασικούς άξονες:

- Εθνική Οδός Χίος - Καρδάμυλα: εξυπηρετεί τις ανάγκες του βορειοανατολικού τμήματος του νησιού.
- Εθνική Οδός Χίος - Καλλιμασιά.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Βροντάδος - Βολισσός - Χάλανδρα - Αγιάσματα: καλύπτει τις ανάγκες του βορειοδυτικού τμήματος του νησιού.
- Επαρχιακή οδός Λιμένας Μεστών - Λιθί - Βολισσός: εξυπηρετεί το νότιο και δυτικό τμήμα του νησιού, θέτοντας έτσι τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της εν λόγω περιοχής, καθώς συνδέει τον λιμένα Μεστών με τη Βολισσό.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Θολοποτάμι - Πυργί - Λιμένας Μεστών.
- Επαρχιακή οδός Βολισσός - Πιραμά - Νενητούρια - Αφροδίσια.
- Επαρχιακή οδός Καρδάμυλα - Αμάδες - Κέραμος.
- Επαρχιακή οδός Καρδάμυλα - Πιτυός - Άγιος Ισίδωρος.
- Επαρχιακή οδός Διευχά - Κηπουριές - Καμπιά.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Καρυές - Αυγώνυμα - Ελίντα.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Χαλκείος - Ζυφιάς - Βέσσα - Ελάτα.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Δαφνώνας - Βερβεράτο - Χαλκείος.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Αρμόλια - Βέσσα - Παραλία Λιθίου.
- Επαρχιακή οδός Χίος Αρμόλια - Καλαμωτή - Κώμη.
- Επαρχιακή οδός Καλλιμασιά - Νένητα - Βουνό - Καλαμωτή.
- Επαρχιακή οδός Μυρμήγκι - Διδύμες - Κοινή.
- Δρόμος για την παράκαμψη της πόλης Χίου - Περιφερειακή οδός.
- Δημοτική οδός Βουνό - Λιλικάς - Κώμη.
- Δημοτική οδός Κώμη - Εμποριός - Δότια.
- Δημοτική οδός Καταρράκτης - Παγίδα - Κοινή.
- Δημοτική οδός Ανάβατος - Αυγώνυμα.
- Δημοτική οδός Θυμιανά - Μέγας Λιμνιώνας - Αγία Ερμιόνη - Καρφάς.
- Δημοτική οδός Καλλιμασιά - Μέσα Διδύμα.
- Δημοτική οδός Σιδηρούντα - Ελίντα - Παραλία Λιθίου.

Επιπρόσθετα, έχει κατασκευαστεί ο νέος οδικός άξονας Χίος - Μεστά. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου άξονα, εκτός του τμήματος Θυμιανά - Χώρα, είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικά, καθώς διαθέτει επαρκές πλάτος και καλής ποιότητας ασφαλτοτάπητα. Το τμήμα Θυμιανά - Χώρα, αν και ανά τμήματα αστικό, στερείται πεζοδρομίων και για αυτό σπανίως συναντώνται πεζοί σε αυτό. Προφανώς όλοι βγαίνουν από τις παρόδιες κατοικίες τους απ' ευθείας με κάποιο μηχανοκίνητο μέσο. Αυτό το τμήμα αποτελεί κραυγαλέο παράδειγμα, του πώς η κίνηση των πεζών εξαρτάται από τις συνθήκες που διαμορφώνει η κίνηση των αυτοκινήτων. Απουσία πεζών, όπως εν προκειμένω, σημαίνει ότι η κίνηση των αυτοκινήτων ξεπερνά κάθε όριο πολιτισμού. Επιπλέον, σημαντικός άξονας για την αποσυμφόρηση του Κάμπου είναι ο δρόμος 28$^{ης}$ Οκτωβρίου, στο βορειοδυτικό τμήμα προς Βασιλεώνοικο.

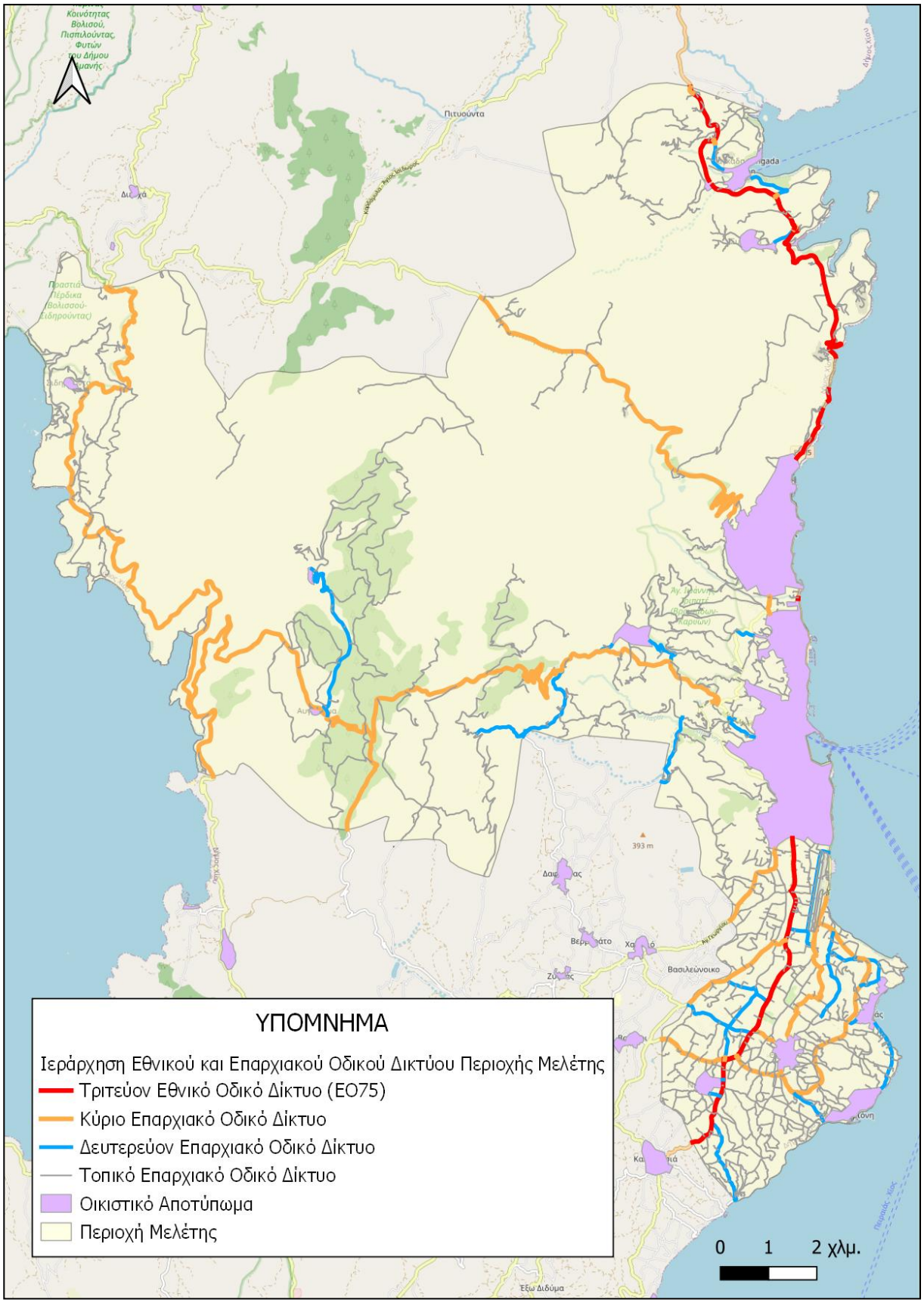
Εστιάζοντας στην περιοχή μελέτης του ΣΒΑΚ (Δ.Ε. Χίου, Αγίου Μηνά και Ομηρούπολης), η υφιστάμενη ιεράρχηση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου έχει ως εξής (Διάγραμμα 3-6):

- Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο: 3,83%
- Πρωτεύον/ Κύριο Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 14,59%
- Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 5,97%
- Τοπικό Επαρχιακό Δίκτυο: 75,61%




**Διάγραμμα 3-6: Ποσοστά Κατηγοριών Υφιστάμενης Ιεράρχησης Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης**

Η υφιστάμενη ιεράρχηση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης παρουσιάζεται στον ακόλουθο Χάρτη.




**Χάρτης 3-12: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης**
*(Πηγή: OpenStreetMap)*

Σε γενικές γραμμές, το επαρχιακό οδικό δίκτυο της νήσου Χίου (ΦΕΚ 47/Α/1956 και ΦΕΚ 498/ΑΑΠ/2010) θεωρείται ικανοποιητικό σε ότι αφορά στη χάραξη και στις συνδέσεις, ενώ δεν υπάρχουν απομονωμένοι οδικά οικισμοί.

Ειδικά για την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Χίου και για το ανατολικό τμήμα του νησιού εν γένει, σημαντικό έργο για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών είναι και ο πρόσφατα ολοκληρωμένος περιφερειακός δρόμος που την παρακάμπτει (χάραξη με κατεύθυνση Βορρά - Νότου στα δυτικά όρια της πόλης). Πρόκειται για παράκαμψη της ΕΟ75, η οποία εξυπηρετεί την κίνηση των οχημάτων από τη νότια και νοτιοδυτική Χίο, καθώς και το αεροδρόμιο, προς τη δυτική, βορειοδυτική και βόρεια Χίο και αντίστροφα, συμβάλλοντας σημαντικά με αυτόν τον τρόπο στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης. Ειδικότερα, το οδικό έργο επηρεάζει σημαντικά την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής με τη μετατόπιση της υπεραστικής κυκλοφορίας εκτός της πόλης. Επίσης, συνδράμει στη μείωση της ανισότητας και της απόστασης που υπάρχει μεταξύ αγροτικού και αστικού χώρου και στην ενίσχυση των ενδιάμεσων μικρών και μεσαίων οικισμών, ώστε να διαδραματίσουν σημαντικότερο λειτουργικό ρόλο. Η περιφερειακή οδός της πόλης της Χίου έχει συνολικό μήκος 7,9 Km, νότια κατάληξη της είναι το σημείο συμβολής του ποταμού Παρθένη με την παραλιακή οδό Χίου - Θυμιανών - Καλλιμασιάς και βόρεια κατάληξη της είναι το σημείο συμβολής του χειμάρρου Κουφού με την οδό Χίου - Καρδάμυλων. Πρόκειται για κατηγορία οδού Δ, με ταχύτητα μελέτης $V_{85}$ = 40 Km/h (65Km/h). Το συνολικό πλάτος του οδοστρώματος είναι 10μ. και αποτελείται από μια λωρίδα πλάτους 3,50μ. ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης πλάτους 1,25μ..

Στο πλαίσιο κατασκευής της περιφερειακής οδού, βρίσκεται υπό εκπόνηση και η μελέτη «Σύνδεση δρόμου παράκαμψης της πόλης της Χίου με Αγία Ειρήνη, Τμήματα 1 και 2». Το πρώτο τμήμα αφορά στην οδό που θα ξεκινά από τα Δημοτικά Σφαγεία στην περιοχή Κοφινάς Δήμου Χίου, συνδεόμενη με τμήμα του περιφερειακού δρόμου της πόλης, θα διέρχεται από αγροτικές εκτάσεις και ιδιοκτησίες και θα καταλήγει στην περιοχή της Αγίας Ειρήνης. Το δεύτερο τμήμα αφορά στην οδό που θα αρχίζει από την οδό Ράμνης και μέσω αγροτικών εκτάσεων και ιδιοκτησιών θα καταλήγει στην οδό Καλουτά.

Στην πόλη της Χίου παρατηρείται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα το οποίο επιτείνεται από τη συγκέντρωση των εμπορικών καταστημάτων σε περιορισμένο χώρο και την έλλειψη κατάλληλων μεταφορικών υποδομών. Το πρόβλημα πράγματι επιτείνεται διότι τα αυτοκίνητα επιμένουν να εισέρχονται στην εμπορική περιοχή παρά τις μεγάλες δυσκολίες. Ωστόσο η υψηλής πυκνότητας συγκέντρωση καταστημάτων διευκολύνει την προσπέλασή τους με τα πόδια ή με ποδήλατο κάτι που βέβαια κακώς δεν επιλέγεται από τους κατοίκους για διάφορους λόγους. Είναι γεγονός ότι η Χίος είναι εξαρτημένη από το αυτοκίνητο. Ο αριθμός των οχημάτων, σε σχέση με το μέγεθος του πληθυσμού είναι πολύ μεγάλος, λαμβάνοντας υπόψη και τα ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων. Σημειώνεται η μεγάλη αύξηση της κυκλοφορίας κατά τη θερινή περίοδο (ιδιαίτερα κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο), η οποία οφείλεται στη σημαντική αύξηση των τουριστικών ροών.

Ο νέος περιφερειακός άξονας αναγκαστικά χαράχτηκε, ως προς τα δυτικά της πόλης, λόγω δυσκολιών του αναγλύφου αλλά και για να αποφευχθούν απαλλοτριώσεις κατοικιών, σε μεγάλη απόσταση από τον αστικό ιστό. Αποτέλεσμα αυτής της επιλογής, με κατανοητά κριτήρια κοινωνικά και οικονομικά, είναι ότι τελικά επιλέγεται από λίγα αυτοκίνητα. Η μεγάλη πλειονότητα των μετακινήσεων αδιαφορεί για τον περιφερειακό για να αποφεύγει μεγάλες περιπορείες. Η συμμετοχή, λοιπόν, του περιφερειακού στο σύστημα των μετακινήσεων της πόλης είναι αμελητέα. Σε αυτό οφείλεται πέραν των παραπάνω και ότι λίγοι είναι οι δρόμοι που συνδέουν το εσωτερικό δίκτυο της Χώρας με τον περιφερειακό. Είναι λοιπόν σημαντικό ο περιφερειακός να

αξιοποιηθεί και να απορροφήσει όσο γίνεται περισσότερες εσωτερικές σήμερα μετακινήσεις της πόλης. Ενώ η χάραξή του είναι δεδομένη, αρκετά μπορούν να γίνουν στο επίπεδο των συνδέσεών του με την πόλη. Αποτελεί ζήτημα ιεράρχησης και ανάλογης οργάνωσης του εσωτερικού δικτύου. Θα χρειαστούν ενδεχομένως (αυτό θα εξεταστεί σε επόμενο παραδοτέο) κάποια μικρά έργα οδοποιίας, ώστε τελικά ο περιφερειακός να λειτουργήσει ως περιφερειακός της Χώρας και να πάψει όπως σήμερα να είναι ένας υπεραστικός άξονας.

Το πιο βασικό μειονέκτημα του περιφερειακού της Χώρας, στο οποίο έχει γίνει ήδη αναφορά, είναι η σημαντική απόσταση της χάραξής του από την αστική περιοχή με αποτέλεσμα να μη γίνεται ελκυστικός σε εσωτερικές της πόλης μετακινήσεις, που αλλιώτικα θα τον χρησιμοποιούσαν αποφορτίζοντας το εσωτερικό οδικό δίκτυο.

Ένα δεύτερο βασικό πρόβλημα της χάραξης του περιφερειακού είναι ότι περιορίστηκε στο να αποτελέσει περιφερειακό της Χώρας υποτιμώντας το Βροντάδο, ο οποίος είναι μια αστική περιοχή που η οικιστική πυκνότητά της αυξάνει σταθερά. Ο Βροντάδος αργά ή γρήγορα θα γίνει ένα σώμα με τη Χώρα. Τότε θα είναι σκόπιμο να αποκτήσει και αυτός τον περιφερειακό του ώστε οι μετακινήσεις μεταξύ Βροντάδου και Χώρας να γίνονται κατά ένα μεγάλο μέρος τους μέσω του δικού του περιφερειακού. Έτσι ο παραλιακός δρόμος θα απελευθερωθεί από αυτοκίνητα, θα πάψει να αποτελεί φράγμα μεταξύ της ακτής και της οικιστικής ζώνης που αναπτύσσεται στη δυτική πλευρά του παραλιακού, και θα αποδοθεί στην αναψυχή και τον αθλητισμό, όπως του αρμόζει.

Είναι, λοιπόν, σκόπιμο ο περιφερειακός της Χώρας να επεκταθεί προς τα βόρεια ώστε να συμπληρώσει τον ρόλο του λειτουργώντας ως περιφερειακός και του Βροντάδου. Στη συνέχεια, να κατευθυνθεί προς τη Βολισσό, το πιθανότερο δια του Αίπους.

Σε ανοικτή συγκέντρωση στο κτήριο της Περιφέρειας στο Βουνάκι, που δεν κατέληξε όμως σε συμπέρασμα, στις 17.12.21, η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, η οποία προτίθεται να προκηρύξει διαγωνισμό για την ανάθεση της μελέτης αυτού του έργου, παρουσίασε εναλλακτικές λύσεις χάραξης της προέκτασης του περιφερειακού, οι οποίες επεδίωξαν και την παράκαμψη των ελιγμών του Αίπους.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κάθε εναλλακτική λύση θα έχει τις δικές της θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στην κυκλοφοριακή λειτουργία του Βροντάδου και κατ' επέκταση και της Χώρας και θα πρέπει αυτό να εξεταστεί, διότι το τμήμα αυτό της παράκαμψης Βροντάδου, θα αφορά μακράν και τα περισσότερα αυτοκίνητα. Παράλληλα, το κόστος, οι περιβαλλοντικές αλλά και αισθητικές επιπτώσεις στο τοπίο κάθε παραλλαγής θα είναι σημαντικές, για αυτό η παράκαμψη Βροντάδου δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί απλώς ως ένα συμβατικό έργο οδοποιίας. Η ουσιαστική συνεργασία της Περιφέρειας με τον Δήμο, που σήμερα για το θέμα αυτό είναι υποτονική, είναι απαραίτητη.

### Υφιστάμενη Ιεράρχηση Αστικού Οδικού Δικτύου

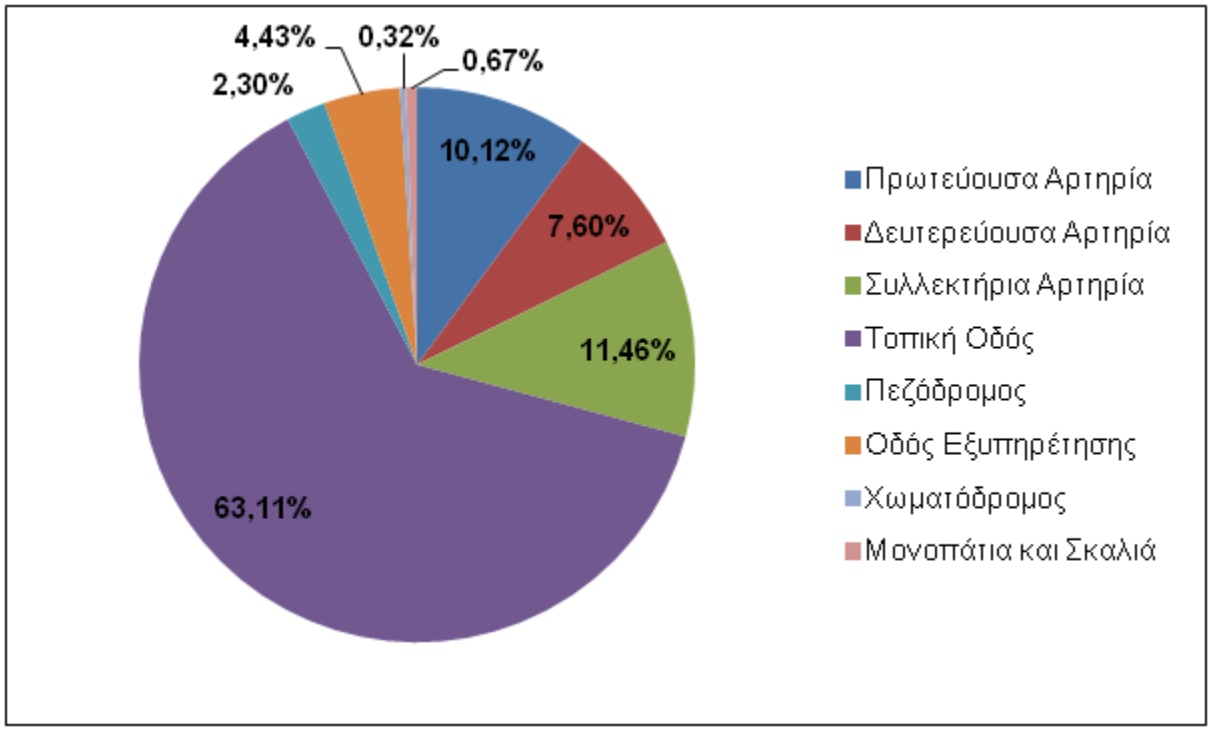
Στο αστικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης συναντώνται αρκετές κατηγορίες οδών οι οποίες συγκροτούν ένα «πολυφασματικό» οδικό δίκτυο και είναι οι ακόλουθες:

- **Πρωτεύουσες αρτηρίες** – ο συγκεκριμένος λειτουργικός χαρακτηρισμός αφορά σε αρτηρίες με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων (δεν υφίστανται στο νησί της Χίου) και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και από τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η ανάπτυξη διαμπερών μετακινήσεων με υψηλή ταχύτητα. Το συνολικό μήκος

των οδών που εμπίπτουν στην εν λόγω κατηγορία είναι 18.368,268μ., το οποίο αντιστοιχεί στο 10,12% επί του συνολικού αστικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη (181.488,816μ.).

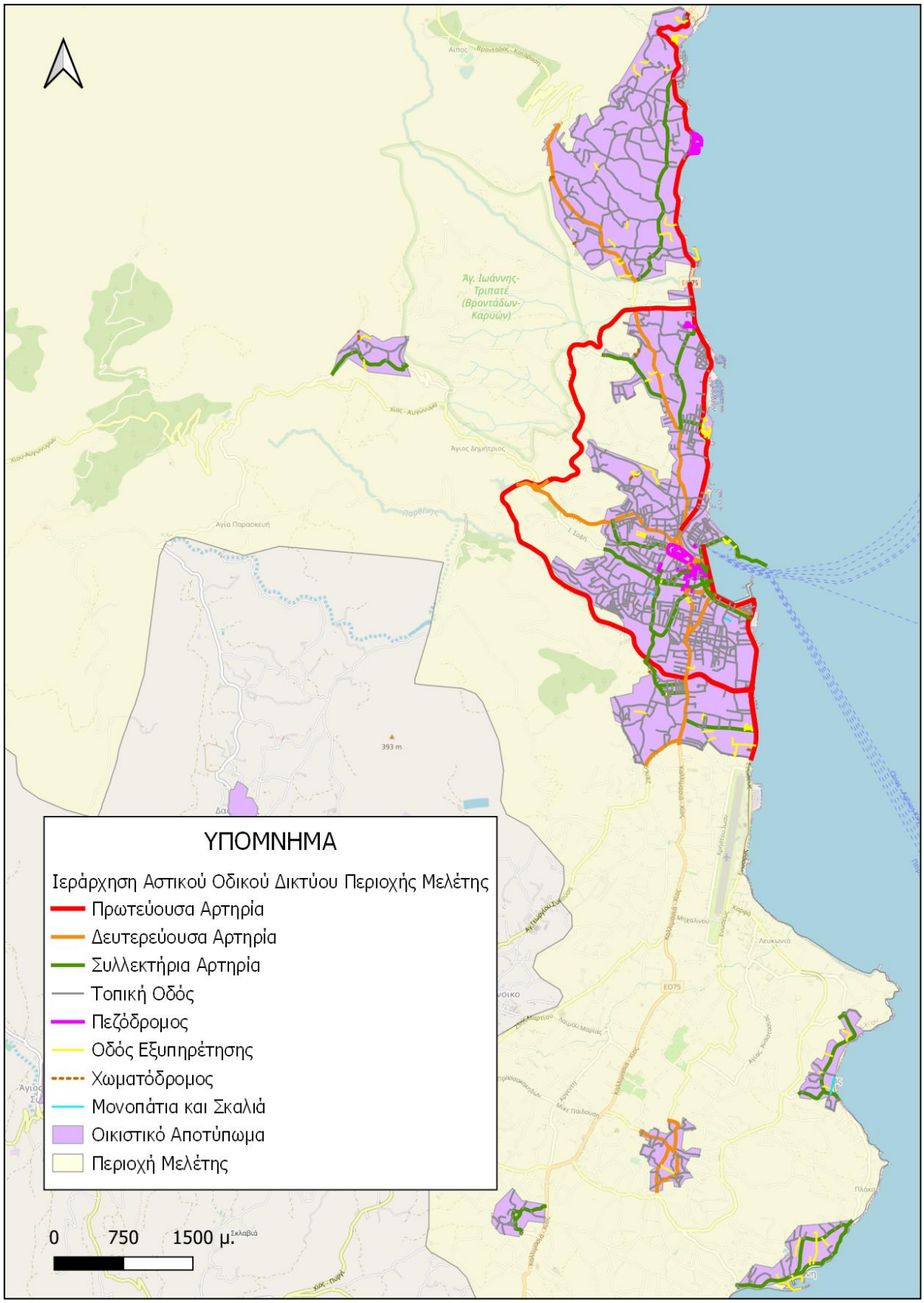
- **Δευτερεύουσες αρτηρίες** – πρόκειται για αρτηρίες που εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους, με κάπως χαμηλότερα πρότυπα συγκριτικά με τις πρωτεύουσες ή κύριες αρτηρίες. Το συνολικό μήκος των οδών που εμπίπτουν στην εν λόγω κατηγορία είναι 13.793,091μ., το οποίο αντιστοιχεί στο 7,60% επί του συνολικού αστικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη.
- **Συλλεκτήριες αρτηρίες** – σκοπός αυτών των οδών είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες αρτηρίες έχουν συνολικό μήκος 20.789,73μ. και καταλαμβάνουν το 11,46% του αστικού οδικού δικτύου.
- **Τοπικές οδοί** – ο συγκεκριμένος λειτουργικός χαρακτηρισμός αφορά σε οδούς που χρησιμοποιούνται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης και στις οποίες δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις. Οι δρόμοι αυτοί θα έπρεπε να ανήκουν κατά κύριο λόγο στον πεζό, στα παιδιά, στους ηλικιωμένους, στα άτομα με κινητικά προβλήματα, καθώς συγκροτούν τις γειτονιές και συμβάλλουν στην κοινωνικοποίηση των κατοίκων. Οι τοπικές οδοί έχουν συνολικό μήκος 114.532,48μ. και αποτελούν το 63,11% του αστικού οδικού δικτύου.
- **Πεζόδρομοι** – οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 2,30% του αστικού οδικού δικτύου με συνολικό μήκος 4.165,571μ..
- **Οδοί εξυπηρέτησης** – Σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. με τον όρο «οδός εξυπηρέτησης» νοείται κάθε δρόμος που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών. Οι οδοί εξυπηρέτησης αποτελούν το 4,43% του αστικού οδικού δικτύου με συνολικό μήκος 8.042,147μ..
- **Χωματόδρομοι** – η κατηγορία των χωματόδρομων έχει μήκος 581,656μ. και καταλαμβάνει το 0,32% του συνολικού αστικού οδικού δικτύου.
- **Μονοπάτια και σκαλιά** - τα μονοπάτια και τα σκαλιά έχουν συνολικό μήκος 1.215,873μ., αποτελώντας το 0,67% του αστικού οδικού δικτύου.

Όπως συμπεραίνεται από τα παραπάνω, αλλά και από το Διάγραμμα που ακολουθεί, η επικρατούσα κατηγορία οδών του αστικού οδικού δικτύου της περιοχή μελέτης είναι αυτή των τοπικών οδών, η οποία συγκεντρώνει ένα συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες (63,11%). Αντίθετα, οι πεζόδρομοι, που αποτελούν βασικό παράδειγμα πρωτοβουλιών για την επίτευξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, συγκεντρώνουν ένα φτωχό συνολικό ποσοστό της τάξης του 2,30% (με συνολικό μήκος 4.165,571μ.).




**Διάγραμμα 3-7: Ποσοστά Κατηγοριών Υφιστάμενης Ιεράρχησης Αστικού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης**

Στον Χάρτη που ακολουθεί απεικονίζεται η υφιστάμενη ιεράρχηση του αστικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.



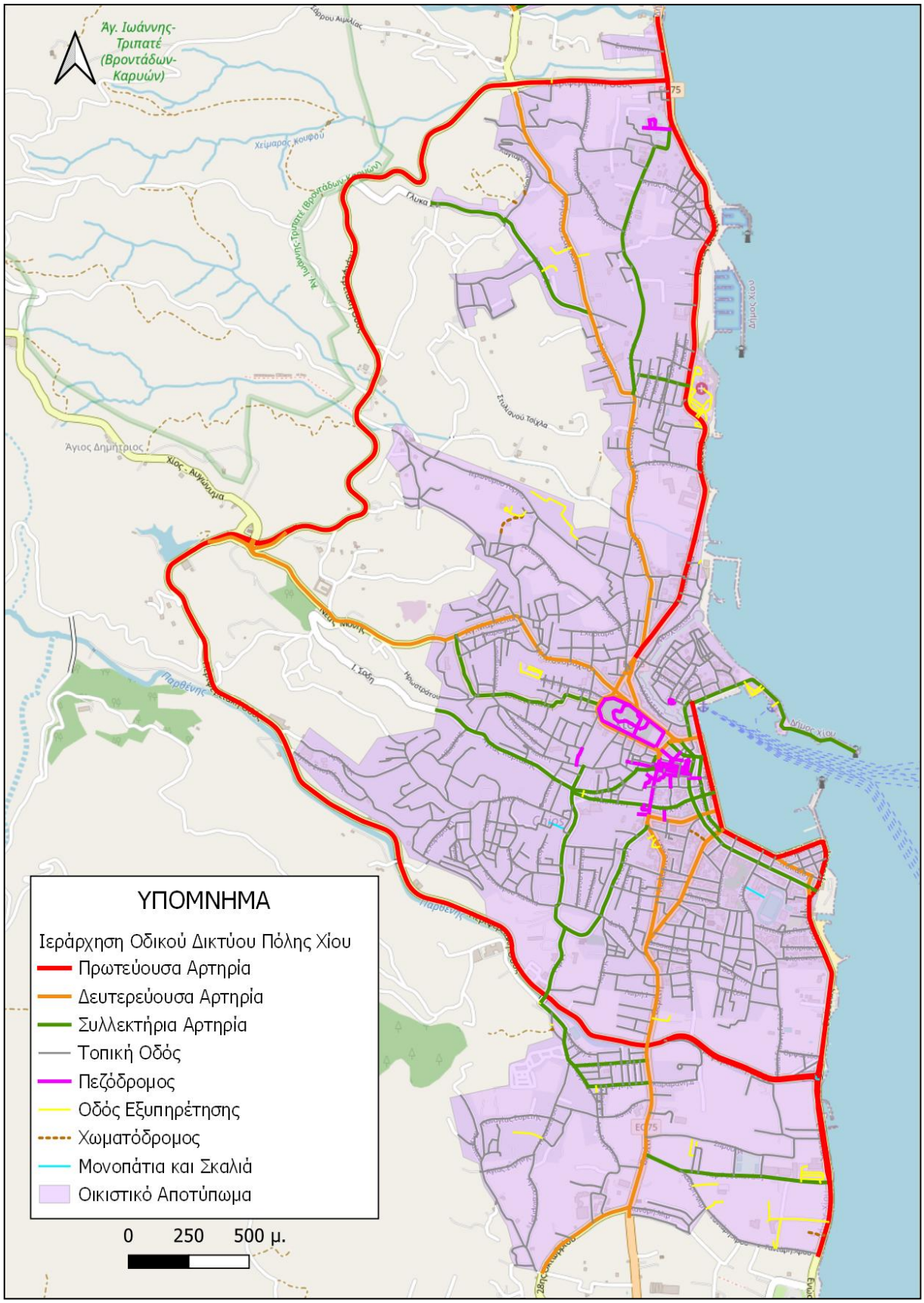

**Χάρτης 3-13: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Αστικού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης**
*(Πηγή: OpenStreetMap)*

Εστιάζοντας στην πόλη της Χίου και σύμφωνα με στοιχεία που αντλήθηκαν από τη μελέτη «Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου», η οποία εκπονήθηκε το 2007, οι βασικές οδικές αρτηρίες που συνιστούν το δίκτυό της είναι: η Λεωφόρος Ενώσεως, η Λεωφόρος Αιγαίου, η οδός Κανάρη, η Λεωφόρος Δημοκρατίας - Πολυτεχνείου, η οδός Καραολή και Δημητρίου και η οδός Καλουτά - Έλενας Βενιζέλου.

Η περιοχή του κέντρου της πόλης οριοθετείται από την Πλατεία Βουνακίου, τη Λεωφόρο Αιγαίου, την οδό Απλωταριάς (η οποία κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων λειτουργεί ως πεζόδρομος), την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου, την οδό Μιχαήλ Λιβανού και την οδό Κουντουριώτη.

Αναλυτικότερα, η λειτουργία των οδών που συγκροτούν το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο της πόλης της Χίου είναι η εξής (Χάρτης 3-14):

- Η Λεωφόρος Ενώσεως συνδέει την πόλη με το αεροδρόμιο και το νότιο τμήμα του νησιού.
- Η Λεωφόρος Αιγαίου είναι συνέχεια της Λεωφόρου Ενώσεως και αποτελεί την παραλιακή οδό της πόλης. Κατά μήκος της έχουν αναπτυχθεί χρήσεις εμπορίου, αναψυχής, το τελωνείο, κ.λπ.
- Η Λεωφόρος Δημοκρατίας και η δίδυμη αυτής, οδός Πολυτεχνείου, περικλείουν την πλατεία Βουνακίου και ενώνουν τη Λεωφόρο Αιγαίου με την οδό Χάνδακος. Κατά μήκος των εν λόγω δρόμων αναπτύσσονται οι οικονομικές και διοικητικές δραστηριότητες της πόλης (καταστήματα τραπεζών, Δημαρχείο, κ.λπ.). Επίσης, εκεί βρίσκονται οι αφετηρίες των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών.
- Η οδός Χάνδακος και σε συνέχεια αυτής οι οδοί Καραολή και Δημητρίου και Έλενας Βενιζέλου, συνδέουν το κέντρο της πόλης με το βόρειο τμήμα του νησιού.
- Η οδός Βερίτη και οι οδοί Καλαμπόκα/ Κουντουριώτου, που αποτελούν συνέχεια αυτής, συνδέουν την πόλη με τις δυτικές περιοχές του νησιού. Οι χρήσεις γης που αναπτύσσονται κατά μήκος τους έχουν μικτό χαρακτήρα εμπορίου και κατοικίας.
- Η οδός Κωνσταντίνου Μονομάχου, η οποία είναι συνέχεια της Λεωφόρου Δημοκρατίας, εξυπηρετεί μετακινήσεις προς τις βόρειες περιοχές του νησιού.
- Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου συγκεντρώνει τους κυκλοφοριακούς φόρτους κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων, στη διάρκεια των οποίων η οδός Απλωταριάς λειτουργεί ως πεζόδρομος. Οι χρήσεις γης που κυριαρχούν είναι κατά βάσει εμπορικές και επαγγελματικής στέγης και αυτό έχει ως συνέπεια την έλξη μεγάλου αριθμού μετακινήσεων και κυκλοφοριακών φόρτων.
- Η οδός Αρχιεπισκόπου Μακαρίου συνδέει, μέσω της οδού Χάνδακος, τα βορειοδυτικά τμήματα του νησιού και εξυπηρετεί μετακινήσεις από/προς τους οικισμούς της πόλης που βρίσκονται στα βορειοδυτικά.




**Χάρτης 3-14: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου**
*(Πηγή: OpenStreetMap)*

## 3.12 Το οδικό δίκτυο και η σχέση της περιοχής παρέμβασης με τη θάλασσα

Τέσσερα είναι τα μεγάλα ζητήματα ως προς τη σχέση της περιοχής μελέτης με τη θάλασσα. Είναι όλα σχετικά με την ασυμβατότητα των παραλιακών οδικών αξόνων και του ρόλου τους ως συγκοινωνιακών αγωγών με την αξία της ακτής ως τόπου ανάπτυξης αναψυχής και τουρισμού. Οι άξονες, ως αγωγοί, αποτελούν φράγματα μεταξύ των παρόδιων χρήσεων και της ακτής, λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου, των αναπτυσσόμενων ταχυτήτων και της κατάληψης από το οδόστρωμα του συντριπτικά μεγαλύτερου μέρους του χώρου μεταξύ της ρυμοτομικής/οικοδομικής γραμμής και της ακτογραμμής. Τα ζητήματα αυτά αντιστοιχούν σε τέσσερα τμήματα. Με αφετηρία το βόρειο άκρο της περιοχής μελέτης, τη Δασκαλόπετρα, είναι τα παρακάτω:

- Δασκαλόπετρα - Κάστρο
- Λιμάνι
- Λιμάνι - αεροδρόμιο
- Αεροδρόμιο - εγκαταστάσεις ΔΕΗ

Τα πρώτα τρία συμπίπτουν με τον παραλιακό άξονα, ενώ στο τελευταίο αυτός εκτρέπεται από την ακτή, η οποία αναπτύσσεται σε μια αδιαμόρφωτη περιοχή.

### Δασκαλόπετρα - Κάστρο

Όμορφη διαδρομή με λιμανάκια, μικρές ακτές για μπάνιο, κατοικία και χρήσεις αναψυχής. Η βόλτα είναι δύσκολη γιατί ο χώρος των πεζοδρομίων είναι περιορισμένος και σε σημεία διακόπτεται. Η επικοινωνία μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων είναι επικίνδυνη. Το δίκαιο αίτημα, που συμμερίζονται πολλοί στην κοινωνία της Χίου, είναι το ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ να απελευθερωθεί από μέρος της κυκλοφορίας και να αναδειχθεί σε τόπο αναψυχής και αθλητισμού (περπάτημα, ποδήλατο, κολύμπι, κ.λπ.). Δεν υποτιμάται ότι η Δασκαλόπετρα είναι ένα σημείο εξαιρετικής σημασίας για την ιστορία και τον πολιτισμό της Χίου και για αυτό προσελκύει πολλούς επισκέπτες. Η προσπέλαση λοιπόν της Δασκαλόπετρας είναι σκόπιμο να γίνεται κατά τρόπο που να τιμά αυτό το εμβληματικό στοιχείο της διαδρομής. Δεδομένης της στενότητας του χώρου αυτό που συζητείται πολύ είναι η μονοδρόμηση του παραλιακού άξονα, εφόσον φυσικά βρεθεί εναλλακτική διαδρομή που θα υποδέχεται το ένα από τα δύο σκέλη του αμφίδρομου ζεύγους κυκλοφορίας. Θα εξεταστεί αυτό το ζήτημα σε επόμενο παραδοτέο.

### Λιμάνι

Ο παραλιακός άξονας διατρέχει το μεγαλύτερο τμήμα του λιμανιού. Πρόκειται για μια διαδρομή με συνεχείς χρήσεις αναψυχής, με άμεση επαφή με το κέντρο της Χώρας και πολύ κόσμο που είτε περπατά είτε κάθεται. Λόγω της σημασίας της η διαδρομή αυτή κατά τους θερινούς μήνες, τα βράδια, μονοδρομείται ώστε να απομακρύνεται κάπως η κυκλοφορία από τους πεζούς και να μειώνονται φόρτος και ρύπανση. Εκ των πραγμάτων το λιμάνι αποτελεί προορισμό επιβατικών και φορτηγών που μεταφέρονται από τα πλοία κυρίως προς Πειραιά. Αυτό επιβαρύνει σημαντικά τις συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι. Θα εξεταστεί σε επόμενο παραδοτέο το εφικτό της μονοδρόμησης σε μόνιμη βάση.

### Λιμάνι - αεροδρόμιο

Το τμήμα αυτό έχει αφετηρία το ξενοδοχείο Χανδρή και καταλήγει στο αεροδρόμιο. Πρόκειται για μια παραλιακή διαδρομή που στο πρώτο τμήμα της περιλαμβάνει μικρή ακτή, η οποία προσφέρεται για μπάνιο, και χρήσεις αναψυχής. Στη συνέχεια, ένα κάπως φαρδύ πεζοδρόμιο δίνει την ευκαιρία σε αρκετούς/ -ές να κάνουν μια όμορφη βόλτα (αν και δίπλα σε σημαντική κυκλοφοριακή ροή) κατά μήκος της ακτής. Όλα όσα συζητήθηκαν ως σκέψεις για λύσεις στα προηγούμενα τμήματα έχουν αξία και εδώ. Αυτό πάντως που σήμερα καταγράφεται είναι ότι οι δύο συγκοινωνιακοί κόμβοι, λιμάνι και αεροδρόμιο, αποτελούν πηγές κυκλοφοριακού φόρτου που επηρεάζει το άμεσο περιβάλλον τους, που είναι τόσο ευαίσθητο, αλλά και τη Χώρα στο σύνολό της.

### Αεροδρόμιο - εγκαταστάσεις ΔΕΗ

Το τμήμα αυτό έχει ένα πλεονέκτημα και ένα μειονέκτημα. Το πλεονέκτημα είναι ότι ο παραλιακός άξονας εκτρέπεται της ακτής 800μ. πριν από το τέλος του αεροδρομίου, ενώ το μειονέκτημα είναι ότι δεν υπάρχουν παρά ελάχιστες χρήσεις γης δίπλα στην παραλία που να της προσδίδουν κάποια ποιότητα, ενώ αντίθετα οι εγκαταστάσεις της ΔΕΗ την υποβαθμίζουν.

## 3.13 Χαρακτηριστικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου

### 3.13.1 Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά

#### Πλάτος Οδοστρώματος

Το πλάτος οδοστρώματος αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για έναν δρόμο και τη γύρω του περιοχή. Μεγάλα πλάτη οδοστρώματος, που υπερβαίνουν τα ανώτατα επιθυμητά όρια, μπορούν να δημιουργήσουν συνθήκες ανάπτυξης πολύ υψηλών ταχυτήτων, και φραγμάτων για τους πεζούς, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τις πιθανότητες τροχαίων ατυχημάτων.

Εστιάζοντας στον οικιστικό ιστό της πόλης της Χίου, καταγράφηκαν τα πλάτη οδοστρώματος σε όλο το αστικό οδικό της δίκτυο (Χάρτης 3-15). Συνολικά, προκύπτει ότι η μέση τιμή – σταθμισμένη με το μήκος του οδικού δικτύου – ανέρχεται σε 4,725μ., ενώ το ποσοστό που ξεπερνά αυτό το πλάτος ανέρχεται σε 41,84%. Αυτό σημαίνει ότι σχεδόν το μισό οδικό δίκτυο της πόλης διαθέτει πλάτη οδοστρώματος ίσα ή μεγαλύτερα από τη σταθμισμένη μέση τιμή. Σε γενικές γραμμές, η περιοχή της πόλης της Χίου που εξετάζεται χαρακτηρίζεται κυρίως από σχετικά μικρές και μέτριες τιμές πλάτους οδοστρώματος, χωρίς φυσικά να απουσιάζουν πολύ μικρές ή πολύ μεγάλες τιμές. Η μεγαλύτερη τιμή πλάτους οδοστρώματος που μετρήθηκε είναι ίση με 13,20μ. και συναντάται στο βόρειο μέρος της πόλης, σε τμήμα της οδού Καλουτά και η δεύτερη μεγαλύτερη τιμή (12,5μ.) εντοπίζεται στο βορειότερο τμήμα της οδού Αμμοχώστου, η οποία οριοθετεί το Κάστρο της Χίου. Η μικρότερη τιμή που καταγράφεται είναι μόλις 1,80μ. και εντοπίζεται σε διάφορα σοκάκια μέσα στην πόλη, όπως η οδός Πατρικίου και η οδός Ανδρέα Λοΐζου.

Κάποια βασικά στατιστικά μεγέθη για το πλάτος οδοστρώματος στο σύνολο του οδικού δικτύου που εξετάστηκε, παρατίθενται συγκεντρωτικά στον ακόλουθο Πίνακα.

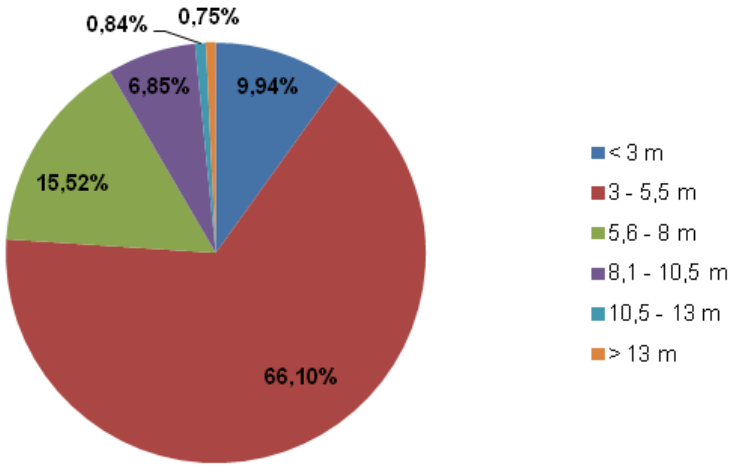
**Πίνακας 3-11: Βασικά Στατιστικά Μεγέθη Πλάτους Οδοστρώματος Πόλης Χίου**

| Βασικά Στατιστικά Μεγέθη Πλάτους Οδοστρώματος Πόλης Χίου | |
|---|---|
| Μέση Τιμή (μη σταθμισμένη) | 4,075 |
| Διάμεσος | 3,6 |
| Τυπική Απόκλιση | 1,488 |
| Συντελεστής Ποικιλότητας | 0,365 |
| Μειονότητα (λιγότερο εμφανιζόμενη τιμή) | 2,1 |
| Πλειονότητα (περισσότερο εμφανιζόμενη τιμή) | 3,5 |
| Πρώτο Τεταρτημόριο | 3,3 |
| Τρίτο Τεταρτημόριο | 4,9 |
| Διατεταρτημοριακό Εύρος (IQR) | 1,60 |
| Εύρος | 11,4 |
| Ελάχιστη Τιμή | 1,8 |
| Μέγιστη Τιμή | 13,2 |

Σε μια διαφορετική ανάγνωση του οδικού δικτύου, δημιουργήθηκαν έξι (6) επιμέρους κατηγορίες για το σύνολο της εξεταζόμενης περιοχής της πόλης της Χίου, οι οποίες είναι (Διάγραμμα 3-8):

- Οδοί με πλάτος οδοστρώματος μικρότερο των 3μ.. Το ποσοστό του συνολικού μήκους τους ως προς το συνολικό μήκος του δικτύου ανέρχεται σε 9,94%.
- Οδοί με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 3 και 5,5μ.. Το ποσοστό τους ανέρχεται στο 66,10% επί του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου. Πρόκειται για την κατηγορία που κυριαρχεί στην εξεταζόμενη περιοχή.

- Οδοί με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 5,5 και 8μ. και αποτελούν το 15,52% του μήκους του οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη για τη μέτρηση του πλάτους οδοστρώματος. Η εν λόγω κατηγορία αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη για την εξεταζόμενη περιοχή.
- Οδοί με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 8 και 10,5μ. που αποτελούν το 6,85% του μήκους του οδικού δικτύου. Οδοί με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 10,5 και 13μ. που αποτελούν το 0,84% του μήκους του οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη για τη μέτρηση του πλάτους οδοστρώματος.
- Οδοί με πλάτος οδοστρώματος μεγαλύτερο των 13μ. που αποτελούν το 0,75% του μήκους του οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη για τη μέτρηση του πλάτους οδοστρώματος.




**Διάγραμμα 3-8: Πλάτη Οδοστρώματος Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου**

Με βάση τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι οι κατηγορίες του οδικού δικτύου που κυριαρχούν στην εξεταζόμενη περιοχή είναι αυτές που αντιστοιχούν σε πλάτη οδοστρώματος 3 - 5,5μ. και 5,6 - 8μ., όπως αποτυπώνεται στον Χάρτη που ακολουθεί. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα φτωχά πλάτη οδοστρώματος, που επικρατούν σε πολύ μεγάλο τμήμα του οικιστικού ιστού, δημιουργούν προβλήματα στη λειτουργία της πόλης, καθώς ο περιορισμένος οδικός χώρος συνεπάγεται αδυναμία επαρκούς ενσωμάτωσης της στάθμευσης, της απρόσκοπτης κίνησης των ΙΧ και των υποδομών πεζοδρομίων. Ειδικά στην περίπτωση των μονόδρομων, η κατάσταση εντείνεται κατά πολύ περισσότερο.

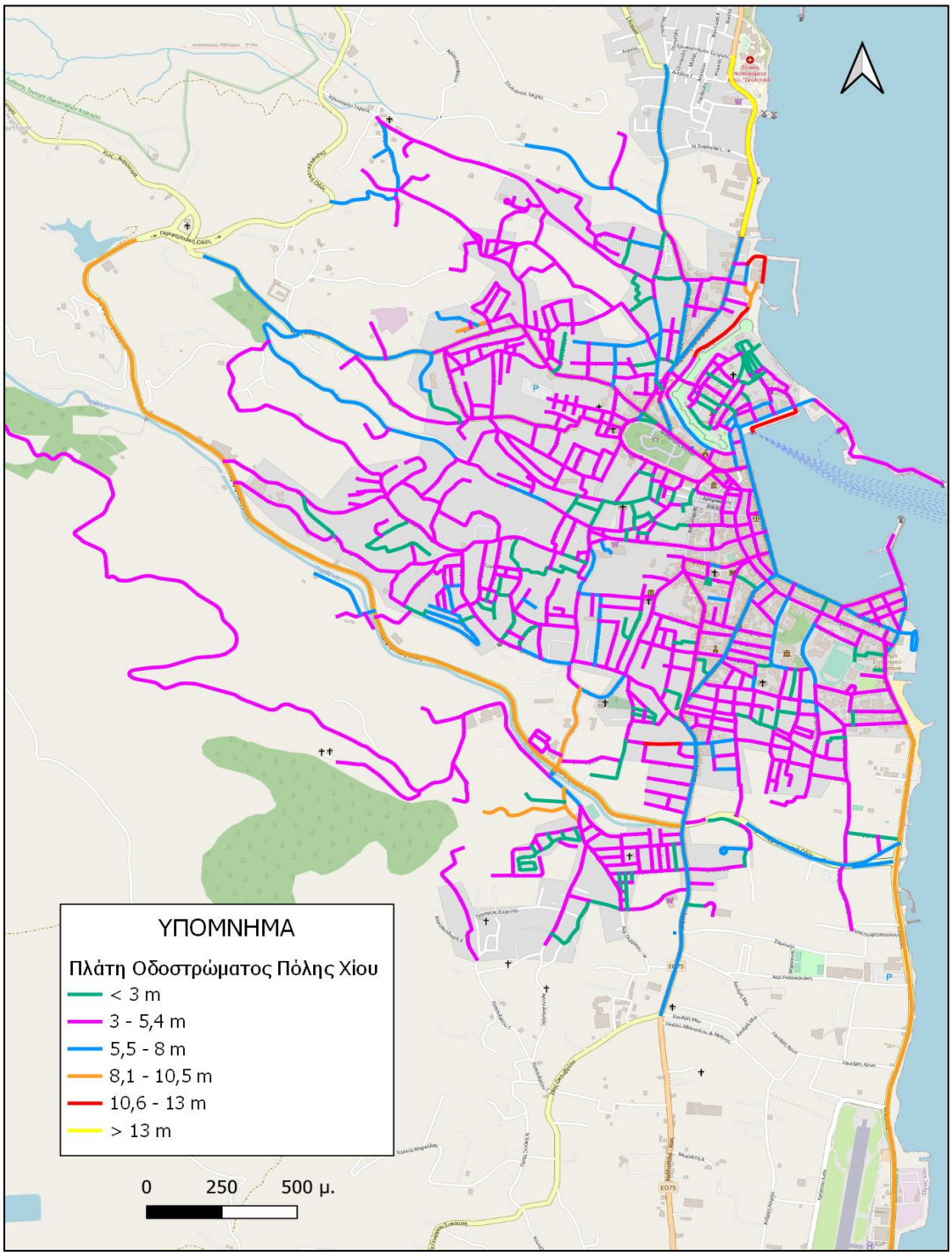
Σημειώνεται επίσης ότι το 76,04% (= 66,1% + 9,94%) του συνολικού μήκους των δρόμων του δικτύου που έχουν πλάτος οδοστρώματος μικρότερο των 6μ. **έπρεπε να χαρακτηριστούν ως πεζόδρομοι, καθώς δεν διατίθεται ο απαραίτητος χώρος για την δημιουργία πεζοδρομίων.**[1]

Στις συλλεκτήριες οδούς προβλέπονται πλάτη οδοστρώματος 6 – 10μ., στη δε περίπτωση των τοπικών οδών παραμονής οχημάτων, που βρίσκονται **στην κατώτατη βαθμίδα της ιεράρχησης των δρόμων,** για τους μεν αδιέξοδους προβλέπουν **ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος 4,9**μ. για δε τους **μικρούς ιδιωτικούς 3,0**μ. το συνολικό λοιπόν ελάχιστο

[11] Οδηγίες Σχεδιασμού: «Σχεδιάζοντας για Όλους» του ΥΠΕΧΩΔΕ (2012), κεφ. 2, παρ. 1.2.4.4 σελ. 16, η εφαρμογή των οποίων έχει καταστεί υποχρεωτική με τον Ν. 4067, ΦΕΚ 79Α/2012, Άρθρο 26 παρ. 1 και 6, όσο και από την Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ 10788, ΦΕΚ 285/5.3.2004, τεύχος 4, «*Έγκριση Πολεοδομικών Σταθεροτύπων (Standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων, που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, των Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης 'ανοικτής πόλης' και των Πολεοδομικών Μελετών*»

πλάτος αυτών των δρόμων, ακόμη και στην περίπτωση των μικρών ιδιωτικών οδών, είναι τα 6μ. {(3μ. το οδόστρωμα)+1,5+1,5 (τα πεζοδρόμια)=6μ.)}.[2]

Σημειώνεται ότι για τον υπολογισμό του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου συμπεριλήφθηκαν όλες οι οδοί εντός της πόλης της Χίου (εξεταζόμενη περιοχή). Δεν συμπεριλαμβάνονται οι χωματόδρομοι, τα μονοπάτια και οι δρόμοι που είναι υπό κατασκευή.




**Χάρτης 3-15: Πλάτη Οδοστρώματος Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου**

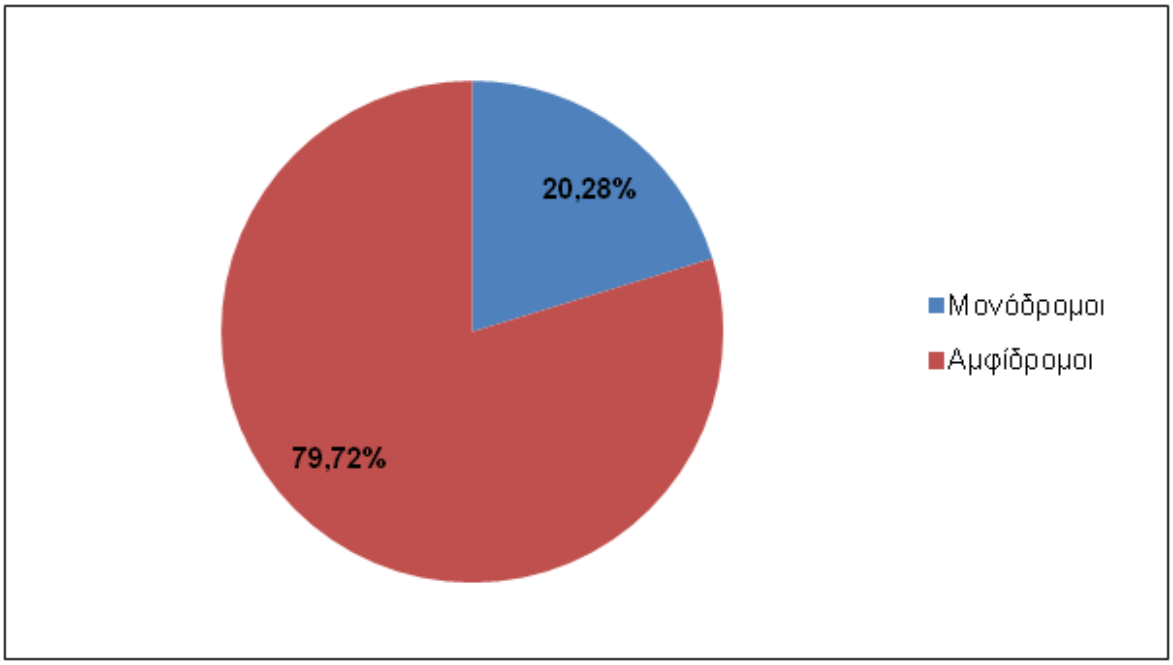
[2] «*Έγκριση Πολεοδομικών Σταθεροτύπων (Standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων, που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, των Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης 'ανοικτής πόλης' και των Πολεοδομικών Μελετών*»(στην Παράρτημα «*Δρόμοι πρόσβασης και παραμονής οχημάτων*»

### Φορά Κυκλοφορίας των Οδών στο Αστικό Δίκτυο της Περιοχής Μελέτης

Οι μονοδρομήσεις σε μια αστική περιοχή συμβάλλουν δραστικά στην ενίσχυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας. Αυτό συμβαίνει για μερικούς σημαντικούς λόγους:

- όταν ένα οδικό σύστημα περιλαμβάνει εκτεταμένο δίκτυο μονοδρομημένων οδικών αξόνων συνθέτει ένα καλά οργανωμένο και αναγνώσιμο οδικό περιβάλλον,
- τα οχήματα για τις κινήσεις τους διαθέτουν μόνο εκείνους τους δρόμους που είναι προσανατολισμένοι προς τους προορισμούς τους,
- στις διασταυρώσεις μειώνεται ο αριθμός των κινήσεων και επικρατούν συνθήκες μεγαλύτερης ασφάλειας για πεζούς και οχήματα,
- μειώνονται οι μετωπικές συγκρούσεις,
- οι πεζοί ελέγχουν μόνο προς τη μια πλευρά όταν περνούν απέναντι και
- η μονοδρόμηση δίνει την ευκαιρία διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων.

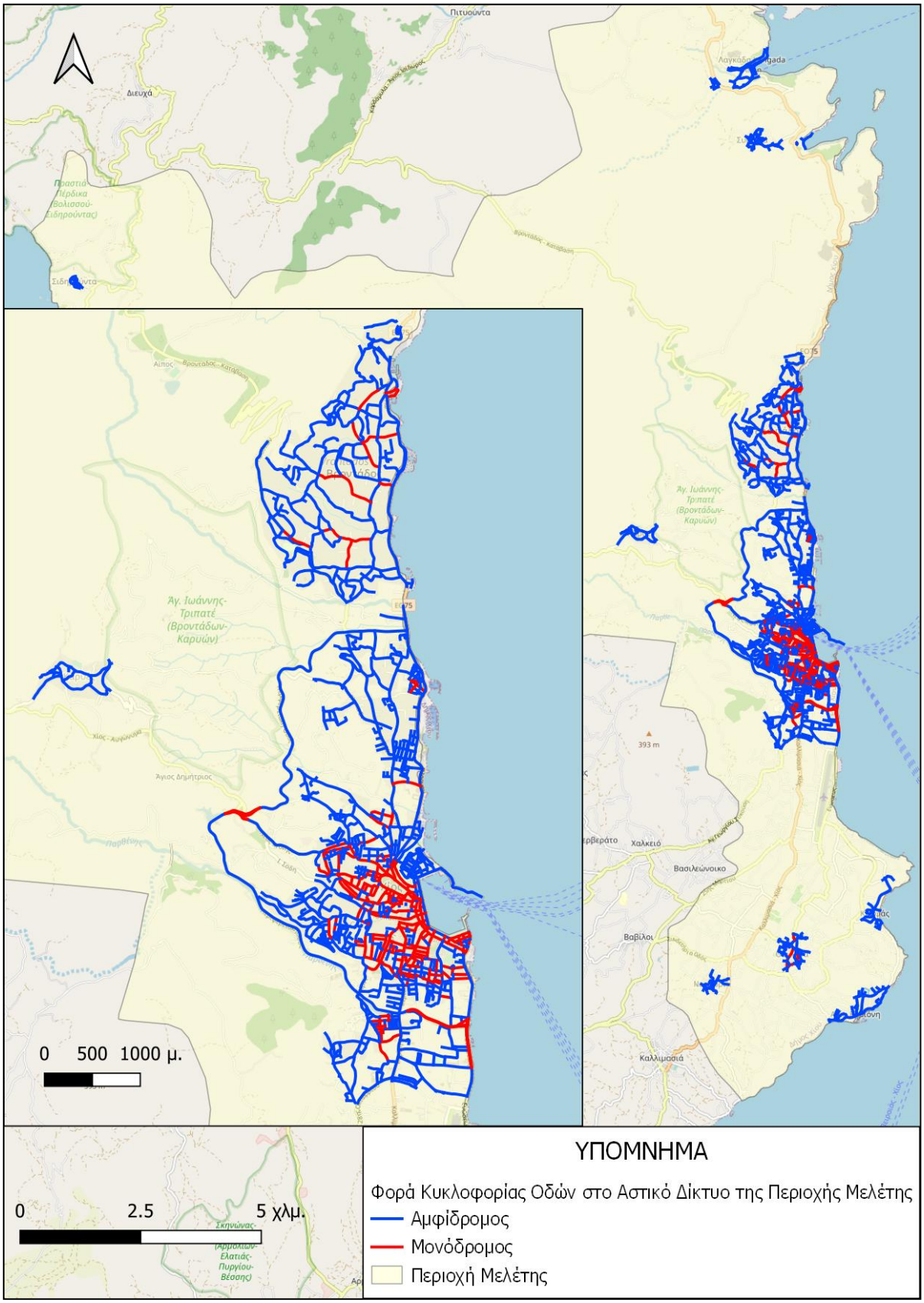
Για ολόκληρη την επικράτεια της περιοχής μελέτης διαπιστώνεται ότι το οδικό δίκτυο διαθέτει ένα σχετικά μικρό ποσοστό οδών μονής κατεύθυνσης. Ανέρχεται σε 20,28% επί του συνολικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη (έχουν εξαιρεθεί οι χωματόδρομοι, οι οδοί εξυπηρέτησης, οι πεζόδρομοι, τα μονοπάτια και τα σκαλιά), ενώ οι οδοί διπλής κατεύθυνσης καταλαμβάνουν το 79,72% (Διάγραμμα 3-9). Αυτό σήμερα αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα που δίνει όμως την ευκαιρία να αλλάξουν πολλά, διότι από αμφίδρομους που μονοδρομούνται μπορεί να παίρνεται χώρος και να αποδίδεται σε άλλους χρήστες που η προηγούμενη λειτουργία τους είχε εκτοπίσει.




**Διάγραμμα 3-9: Ποσοστά Αμφίδρομων και Μονόδρομων του Αστικού Οδικού Δικτύου της Περιοχής Μελέτης**

Η μελέτη της χωρικής κατανομής των εν λόγω κατηγοριών οδών καταδεικνύει ότι οι μονόδρομοι εντοπίζονται, ως επί το πλείστον, στην πόλη της Χίου, ενώ περιορισμένος αριθμός μονόδρομων συναντάται και στον οικισμό του Βροντάδου. Στους υπόλοιπους οικισμούς της περιοχής μελέτης οι μονόδρομοι είναι σχεδόν ανύπαρκτοι, καθώς το σύνολο του οδικού δικτύου αποτελείται – με ελάχιστες εξαιρέσεις – από οδούς αμφίδρομης κίνησης (Χάρτης 3-16). Επισημαίνεται ότι, σε πολλές περιπτώσεις, η σοβαρή έλλειψη οδών μονής κατεύθυνσης, σε συνδυασμό με τα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου (απουσία πεζοδρομίων και αδιαμόρφωτοι κόμβοι

με απουσία σήμανσης) συνθέτουν ένα οδικό περιβάλλον το οποίο δεν είναι φιλικό προς τον πεζό ή τους υπόλοιπους «ήπιους» χρήστες του οδικού δικτύου (ποδηλάτες, ΑΜΚ, κ.λπ.).




**Χάρτης 3-16: Κατευθύνσεις Αστικού Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης**
*(Πηγή: OpenStreetMap)*

### Επικίνδυνα Σημεία Αστικού Οδικού Δικτύου

Μια από τις σημαντικότερες παραμέτρους της βιώσιμης κινητικότητας είναι η ασφάλεια κίνησης όλων των πολιτών. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του οδικού δικτύου εξετάζεται η οδική ασφάλεια, όπως αυτή ορίζεται με την εμπλοκή τουλάχιστον ενός μηχανοκίνητου μεταφορικού μέσου.

Μέσα από την ενδελεχή εξέταση του οδικού δικτύου του οικιστικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου (εκεί εντοπίζεται ο συνεκτικός αστικός ιστός), παρατηρούνται ορισμένα σημεία τα οποία εμφανίζουν ιδιαίτερα αυξημένη επικινδυνότητα τόσο για τους ίδιους τους οδηγούς, όσο και για πεζούς και ποδηλάτες (Χάρτης 3-17).

Στο πλαίσιο του εντοπισμού και της ανάλυσης των επικίνδυνων σημείων του οδικού δικτύου του οικιστικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου προκύπτουν δύο ευρείες κατηγορίες σημείων. Στόχος είναι η καλύτερη ανάγνωση του ζητήματος και η απόδοση της κατάλληλης βαρύτητας/προσοχής στο εκάστοτε σημείο. Η πρώτη κατηγορία επικίνδυνων σημείων αφορά σε επικίνδυνες διασταυρώσεις, είτε πρόκειται για διασταυρώσεις οδών υπό πολύ έντονη οξεία ή αμβλεία γωνία (Εικόνα 3-18), είτε για διασταυρώσεις πολλών διαφορετικών οδών (αδιαμόρφωτοι κόμβοι), χωρίς να υπάρχει κατάλληλη σήμανση ή φωτεινή σηματοδότηση (Εικόνα 3-19 και Εικόνα 3-20). Στην πρώτη περίπτωση παρεμποδίζεται σημαντικά η ορατότητα των οδηγών (αυτών που δεν έχουν προτεραιότητα) και πολλές φορές τέτοιες διασταυρώσεις αποτελούν αιτία πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων μέσα στην πόλη. Στη δεύτερη περίπτωση οι διασταυρώσεις μπορεί να προκαλέσουν τεράστια σύγχυση και άγχος στους οδηγούς, καθώς η μορφή τους όχι μόνο δεν διευκολύνει το έργο τους, αλλά αντίθετα το καθιστά ιδιαίτερα δύσκολο. Η δεύτερη κατηγορία επικίνδυνων σημείων αφορά σε επικίνδυνες στροφές (συνήθως χωρίς σήμανση) (βλ. Εικόνα 3-21).



**Εικόνα 3-18: Διασταύρωση Οδών υπό Πολύ Οξεία Γωνία - Συμβολή Οδών Ιουστινιάνης και Ανθεστηρίων**
*(Πηγή: Google Street View)*




**Εικόνα 3-19: Επικίνδυνος Αδιαμόρφωτος Κόμβος στη Συμβολή των Οδών Καλοπλύτου - Ριζαρίου - Νικηφόρου του Χίου - Πασπάτη**
*(Πηγή: Google Street View)*



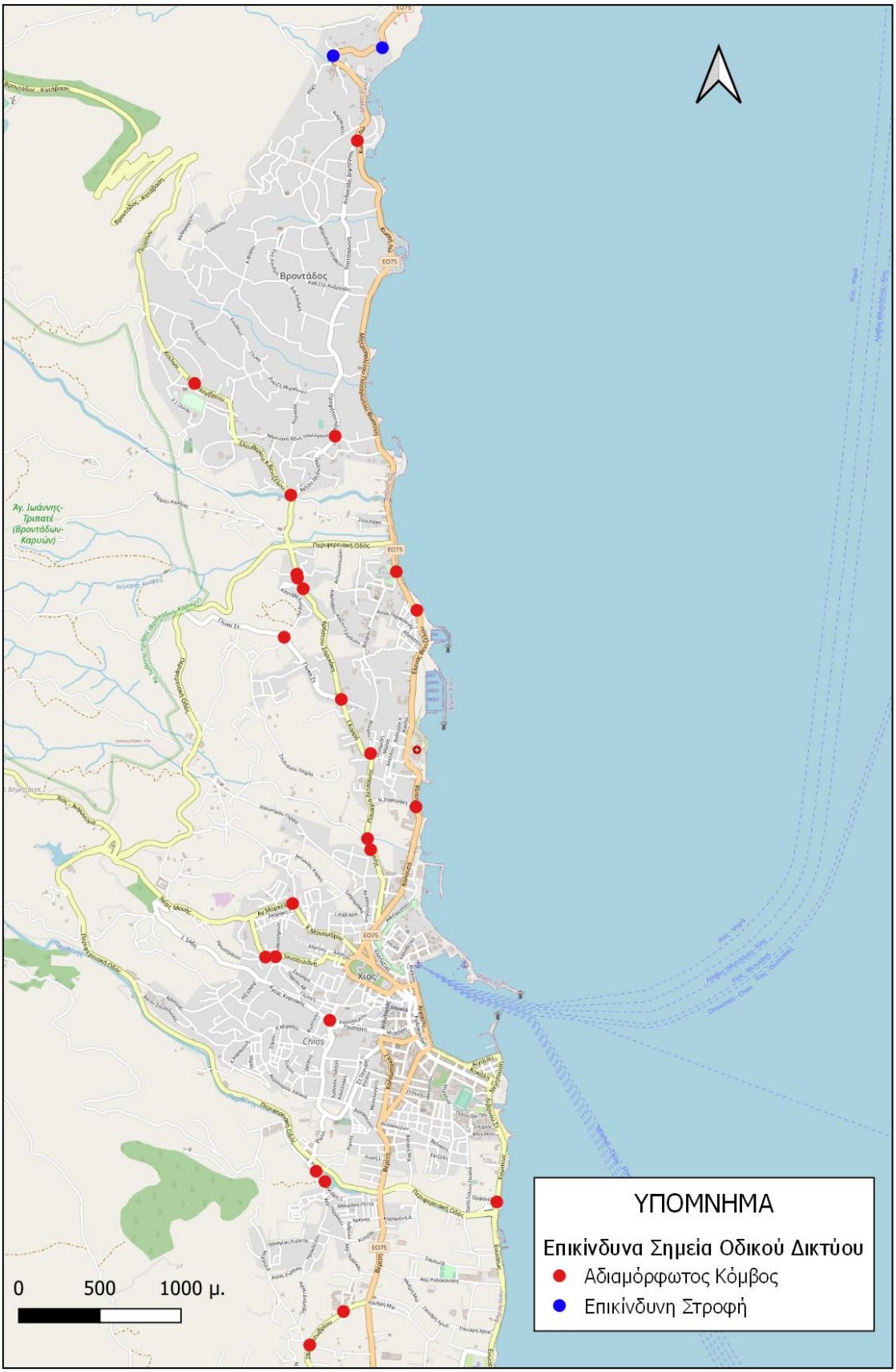
**Εικόνα 3-20: Επικίνδυνος Αδιαμόρφωτος Κόμβος στη Συμβολή των Οδών Αγίας Μαρκέλλας - Σκαραμαγκά - Κωνσταντίνου Μονομάχου**
*(Πηγή: Google Street View)*




**Εικόνα 3-21: Επικίνδυνη Στροφή επί της ΕΟ75 στον Οικισμό του Βροντάδου**
*(Πηγή: Google Street View)*

Σημειώνεται ότι όλα τα δεδομένα συλλέχτηκαν από την ανάλυση της γεωμετρίας του οδικού δικτύου, από την ανάλυση δορυφορικών εικόνων (Google Earth), αλλά και από τις ορθοφωτογραφίες που παρέχει η ιστοσελίδα του Κτηματολογίου.

Στο σύνολο των είκοσι έξι (26) σημείων που εντοπίστηκαν στο οδικό δίκτυο της περιοχής που εξετάστηκε (Χίος - Βροντάδος), τα σημεία των επικίνδυνων διασταυρώσεων υπό γωνία κυριαρχούν με ποσοστό 92,3% (24 σημεία), ενώ τα σημεία των επικίνδυνων στροφών είναι μόλις δύο (2), με ποσοστό 7,7% επί του συνόλου των επικίνδυνων σημείων που εντοπίστηκαν.




**Χάρτης 3-17: Επικίνδυνα Σημεία Οδικού Δικτύου Οικιστικού Συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου**

Αυτό που γενικώς συμβαίνει είναι ότι τα αυτοκίνητα αναζητούν ευκαιρίες να σταθμεύουν οπουδήποτε υπάρχει χώρος, στον οποίο η στάθμευσή τους δεν θα παρεμπόδιζε την κίνηση των άλλων αυτοκινήτων, όχι όμως και των πεζών. Τα σημεία αυτά, σε ένα αδιαμόρφωτο δίκτυο, όπως της Χώρας, βρίσκονται συχνά στις διασταυρώσεις. Όμως αυτές είναι συγχρόνως και σημαντικά σημεία για την κίνηση και τη στάση των πεζών. Είναι σημεία της βέλτιστης ορατότητας προς τέσσερις τουλάχιστον κατευθύνσεις ενώ επίσης αποτελούν τα πιο πιθανά σημεία συνάντησης. Ένα τέτοιο κακό παράδειγμα συναντάται στο Βουνάκι, στην οδό Δημοκρατίας, στην καμπύλη στροφή των αυτοκινήτων μπροστά στην τούρκικη κρήνη, σε ένα από τα πιο χαρακτηριστικά της ιστορίας και όμορφα αρχιτεκτονικά σημεία του κέντρου της Χώρας. Ενώ θα άξιζε και θα έπρεπε εκεί να υπάρχει, μπροστά στην κρήνη, ανοικτός χώρος για να στέκονται οι πεζοί προτιμήθηκε ο μεγάλος χώρος που θα μπορούσε να διατεθεί για αυτό να καταληφθεί από καμπύλη τροχιά των αυτοκινήτων. Η διαμόρφωση αυτή καθιστά πολύ επικίνδυνη και την κίνηση των πεζών κατά μήκος του βόρειου πεζοδρομίου της οδού Δημοκρατίας. Το σημείο εκείνο που λόγω του απλού μερισμού της κίνησης των αυτοκινήτων δεν αποτελεί διασταύρωση για τα αυτοκίνητα, τα οποία εκεί επιταχύνουν, υποτιμάται ότι αντίθετα αποτελεί διασταύρωση για τους πεζούς οι οποίοι εκτελούν πολύ περισσότερες κινήσεις σε συνθήκες εξαιρετικά επικίνδυνες.

### 3.13.2 Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι

Οι φωτεινοί σηματοδότες εγγυώνται εν μέρει κάποια ασφάλεια, όταν τα αυτοκίνητα τους τηρούν, ωστόσο ο κύριος σκοπός τους είναι η εξασφάλιση υψηλής ταχύτητας στην κύρια ροή. Κάπως επωφελούνται και οι πεζοί αλλά, κατά κανόνα, το πράσινο για αυτούς είναι ότι περισσεύει μετά την κάλυψη των αναγκών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Οι οδηγοί γενικά θεωρούν πως δεν θα συναντήσουν κάποιο εμπόδιο στην ενδιάμεση απόσταση. Παράλληλα η αναμονή τους με τη μηχανή σε λειτουργία προκαλεί παραγωγή περισσοτέρων ρύπων από όσους θα παρήγαγε με σταθερή ομαλή κίνηση.

Οι φωτεινοί σηματοδότες χρησιμοποιούνται τόσο για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, σε αεροδρόμια και σε εσωτερικούς χώρους στάθμευσης, όσο και για τη σήμανση ή προειδοποίηση επικίνδυνων σημείων και χώρων (παλλόμενη κίτρινη ένδειξη). Ουσιαστικά, ελέγχουν και καθορίζουν τη λειτουργία ενός δικτύου, χρησιμοποιώντας ένα παγκόσμιο κώδικα χρωμάτων (κόκκινο, πορτοκαλί και πράσινο). Φωτεινοί σηματοδότες, συναντώνται κυρίως σε ισόπεδους κόμβους με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους, σε ισόπεδες διαβάσεις σιδηροδρόμων, σε διαβάσεις πολυσύχναστων δρόμων όπου συγκεντρώνεται αυξημένος φόρτος πεζών κ.λπ. Σύμφωνα με τον ΚΟΚ, σε μία σηματοδοτούμενη διασταύρωση, όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών (εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμο), οι οποίες υπερισχύουν έναντι οποιασδήποτε πινακίδας προτεραιότητας που μπορεί να είναι τοποθετημένη πάνω στους σηματοδότες.

Συγκεκριμένα για την περιοχή μελέτης λειτουργούν οχτώ (8) ισόπεδοι, σηματοδοτούμενοι κόμβοι, οι οποίοι εντοπίζονται μέσω του Google Street View σε κάποιους σημαντικούς οδικούς άξονες της περιοχής και παρατίθενται στη συνέχεια, ενώ η χωρική τους κατανομή παρουσιάζεται στον Χάρτης 3-18:

- Σηματοδοτούμενος κόμβος Καραολή και Δημητρίου - Αρχιεπισκόπου Μακαρίου
- Σηματοδοτούμενος κόμβος Δημοκρατίας - Οινοπίωνος
- Σηματοδοτούμενος κόμβος Περιφερειακής οδού - Ταξιαρχίας Ρίμινι

- Σηματοδοτούμενος κόμβος Περιφερειακής οδού - Βερίτη
- Σηματοδοτούμενος κόμβος Περιφερειακής οδού - Λεωφόρου Ενώσεως
- Σηματοδοτούμενος κόμβος Λεωφόρου Ενώσεως - Αεροπόρου Ροδοκανάκη
- Σηματοδοτούμενος κόμβος Βερίτη - Αεροπόρου Ροδοκανάκη
- Σηματοδοτούμενος κόμβος Βερίτη - 28$^{ης}$ Οκτωβρίου




**Χάρτης 3-18: Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι Περιοχής Μελέτης**

Η λειτουργία των σηματοδοτούμενων κόμβων στους μεγάλους οδικούς άξονες διευκολύνει την εγκάρσια κίνηση των οχημάτων σε αυτούς, αλλά και την κίνηση πεζών κάθετα σε αυτούς. Για τους πεζούς ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη και τις παρόδιες χρήσεις γης που αναπτύσσονται εκατέρωθεν των προαναφερθέντων οδικών αξόνων, οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι είναι περιορισμένοι για τη συνολική έκταση που οφείλουν να καλύψουν. Επομένως, οι πεζοί

υποχρεώνονται να διασχίζουν τον δρόμο σε μη σηματοδοτοτούμενα σημεία, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο τη ζωής τους, λόγω των μεγάλων ταχυτήτων που αναπτύσσονται σε διάφορα οδικά τμήματα.

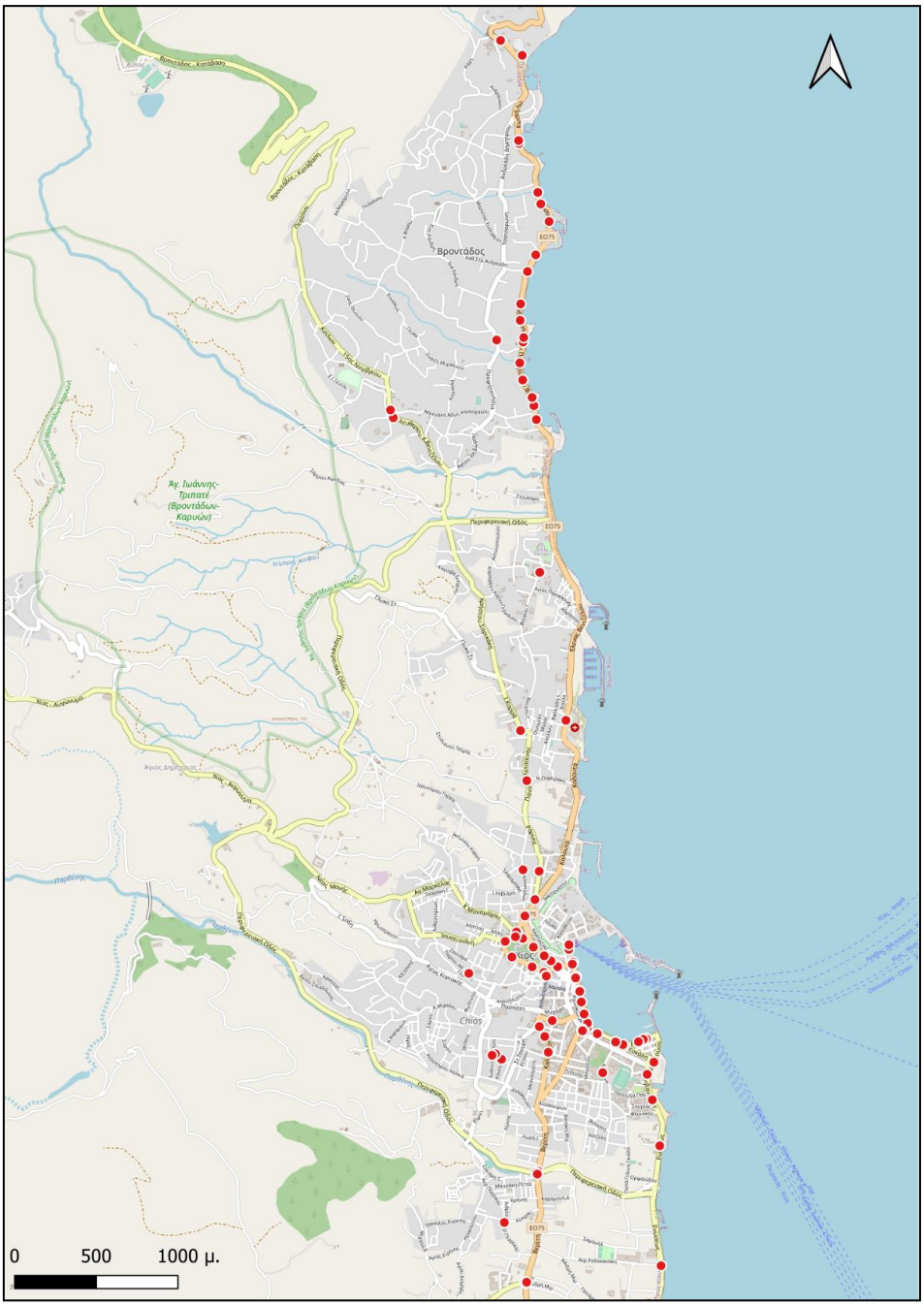
### 3.13.3 Διαβάσεις πεζών

Οι διαβάσεις πεζών συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση των ατυχημάτων με πεζούς. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) στο Άρθρο 39 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς», στις παραγράφους 1 και 2, αναφέρει αφενός ότι *«...όλοι οι οδηγοί πρέπει να αποφεύγουν να συμπεριφέρονται με τρόπο που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τους πεζούς»*, αφετέρου ότι *«...αν σε σημασμένη διάβαση πεζών η κυκλοφορία των οχημάτων δεν ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή με τροχονόμο, οι οδηγοί υποχρεούνται να πλησιάζουν στη διάβαση με ταχύτητα τόσο μικρή, ώστε να μην εκθέτουν σε κίνδυνο τους πεζούς, που τη χρησιμοποιούν ή εισέρχονται σε αυτήν και, σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους, για να επιτρέπουν τη διέλευση των πεζών»*.

Από τα παραπάνω θα μπορούσε κανείς να συμπεράνει ότι ο πεζός έχει προτεραιότητα όταν βρίσκεται, έστω και με το πρώτο του βήμα, στη διάβαση των πεζών, όμως η διατύπωση ‘σε περίπτωση ανάγκης’ σημαίνει ότι το αυτοκίνητο μπορεί με χαμηλή ταχύτητα να περάσει δίπλα στον πεζό ακόμη και όταν αυτόν είναι πάνω στη διάβαση. Σημειώνεται, επίσης, ότι κατά τον ΚΟΚ σε διασταυρώσεις όπου δεν υπάρχει σημασμένη διάβαση είναι λάθος να νομίζει ο πεζός ότι έχει προτεραιότητα. Δεδομένου ότι διαβάσεις πεζών χαράσσονται κατά κανόνα εκεί όπου τοποθετούνται φωτεινοί σηματοδότες είναι φανερό ότι στη συντριπτικά μεγαλύτερη επιφάνεια της Χώρας δεν υπάρχουν διαβάσεις και οι πεζοί παραχωρούν προτεραιότητα στα αυτοκίνητα. Ίσως είναι καλύτερα διότι εκεί όπου υπάρχουν διαβάσεις οι πεζοί υποχρεούνται να περνούν απέναντι μόνο από αυτές κάτι που θα ήταν οξύμωρο στους στενούς δρόμους της Χώρας. Έτσι, αφήνοντας ελεύθερους τους πεζούς, η παρουσία τους εγγυάται την εκ των πραγμάτων μείωση της ταχύτητας των αυτοκινήτων. Είναι θέμα χρόνου, εξάλλου, να μειωθεί συνολικά το όριο ταχύτητας στους αστικούς δρόμους, όπως γίνεται στις περιοχές κατοικίας πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, στα 30 Km/h.

Στο οδικό δίκτυο του οικιστικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου που λήφθηκε υπόψη, εντοπίστηκαν 89 διαβάσεις. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών συναντάται κατά μήκος των σημαντικών οδικών αξόνων της εξεταζόμενης περιοχής και πιο συγκεκριμένα επί των οδών Αιγαίου, Δημοκρατίας, Πολυτεχνείου, Ενώσεως, Μητροπολίτου Παναγιώτου Φωστίνη, κ.λπ. Αξίζει να σημειωθεί πως το παραλιακό μέτωπο τόσο της πόλης της Χίου, όσο και του οικισμού του Βροντάδου, εμφανίζει τη μεγαλύτερη πυκνότητα διαβάσεων πεζών, γεγονός που οφείλεται στις μεγάλες ροές πολιτών και επισκεπτών που συγκεντρώνουν οι εν λόγω ζώνες. Επίσης, διαβάσεις πεζών καταγράφονται έξω από τις περισσότερες σχολικές μονάδες της εξεταζόμενης περιοχής για την ασφαλή διέλευση των μαθητών (Χάρτης 3-19).

Παρόλα αυτά, γενικά ο αριθμός των διαβάσεων σε δρόμους όπου αναπτύσσονται κάποιες ταχύτητες κρίνεται ανεπαρκής και υπάρχει ανάγκη πύκνωσης του δικτύου σε συγκεκριμένα σημεία. Επιπλέον, εντοπίζονται περιπτώσεις κατά τις οποίες οι διαβάσεις δεν γίνονται έγκαιρα αντιληπτές από τους οδηγούς διότι είναι ξεθωριασμένες και λείπει η αντίστοιχη κατάλληλη σήμανση. Σε άλλες περιπτώσεις η διαγράμμιση των διαβάσεων δεν έχει γίνει όπως οι προδιαγραφές το ορίζουν.



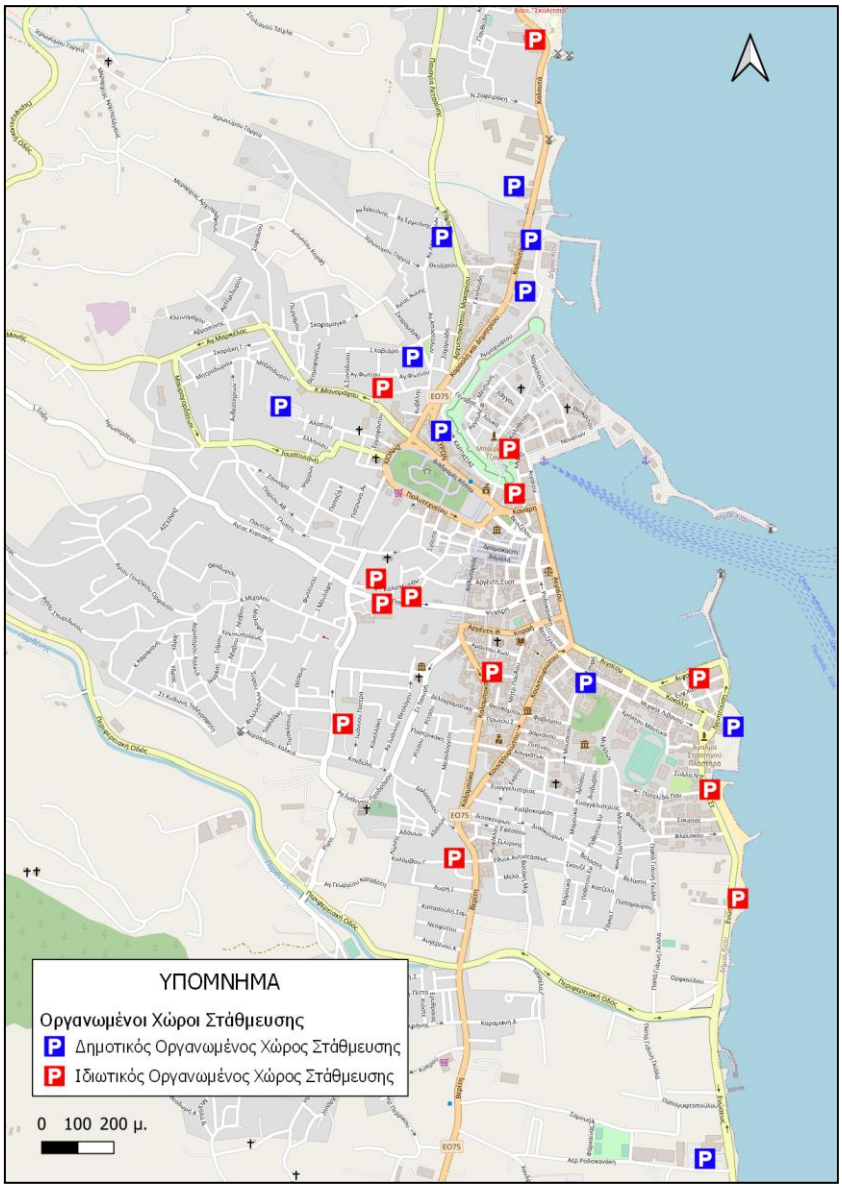

**Χάρτης 3-19: Χωρική Κατανομή Διαβάσεων Πεζών στο Οικιστικό Συγκρότημα Χίου - Βροντάδου**

### 3.13.4 Χώροι στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των χρήσεων γης σημειώθηκαν και οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (parking) στην πόλη της Χίου (Χάρτης 3-20). Οι εν λόγω χώροι (δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί) παρουσιάζονται αναλυτικά στον παρακάτω Χάρτη. Οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης είναι συνολικά δέκα (10) (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) με συνολική έκταση 26341,833 $m^2$ (26,342 στρέμματα). Οι περισσότεροι από αυτούς τους χώρους αποτελούν αδιαμόρφωτες εκτάσεις, με αποτέλεσμα να μην καθίσταται ακριβής ο υπολογισμός της χωρητικότητάς τους. Παρόλα αυτά, μια αδρή εκτίμηση υπολογίζει ότι προσφέρονται περίπου 884 θέσεις στάθμευσης. Οι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης είναι συνολικά δεκατέσσερις με συνολική έκταση 9699,8 $m^2$ (9,7 στρέμματα) και αφορούν κυρίως σε χώρους στάθμευσης ιδιωτικών επιχειρήσεων (για υπαλλήλους και πελάτες). Η χωρητικότητα των παραπάνω χώρων υπολογίζεται περίπου στις 325 θέσεις στάθμευσης.

Σύμφωνα με την «Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης και Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου» που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου το 2016, οι συμμετέχοντες της έρευνας εξέφρασαν την προθυμία τους να χρησιμοποιήσουν τους δημοσίους χώρους στάθμευσης, εφόσον:

- υπάρχει η δυνατότητα ενημέρωσης για τις διαθέσιμες θέσεις,
- τα δρομολόγια του mini-bus είναι αξιόπιστα ως προς τον χρόνο αναχώρησης και έχουν μεγαλύτερη συχνότητα,
- υπάρχουν άλλες εναλλακτικές μετακινήσεις από τους χώρους στάθμευσης προς το κέντρο και αντίστροφα,
- ο χώρος αναμονής είναι στεγασμένος και
- φυλάσσεται ο χώρος στάθμευσης.

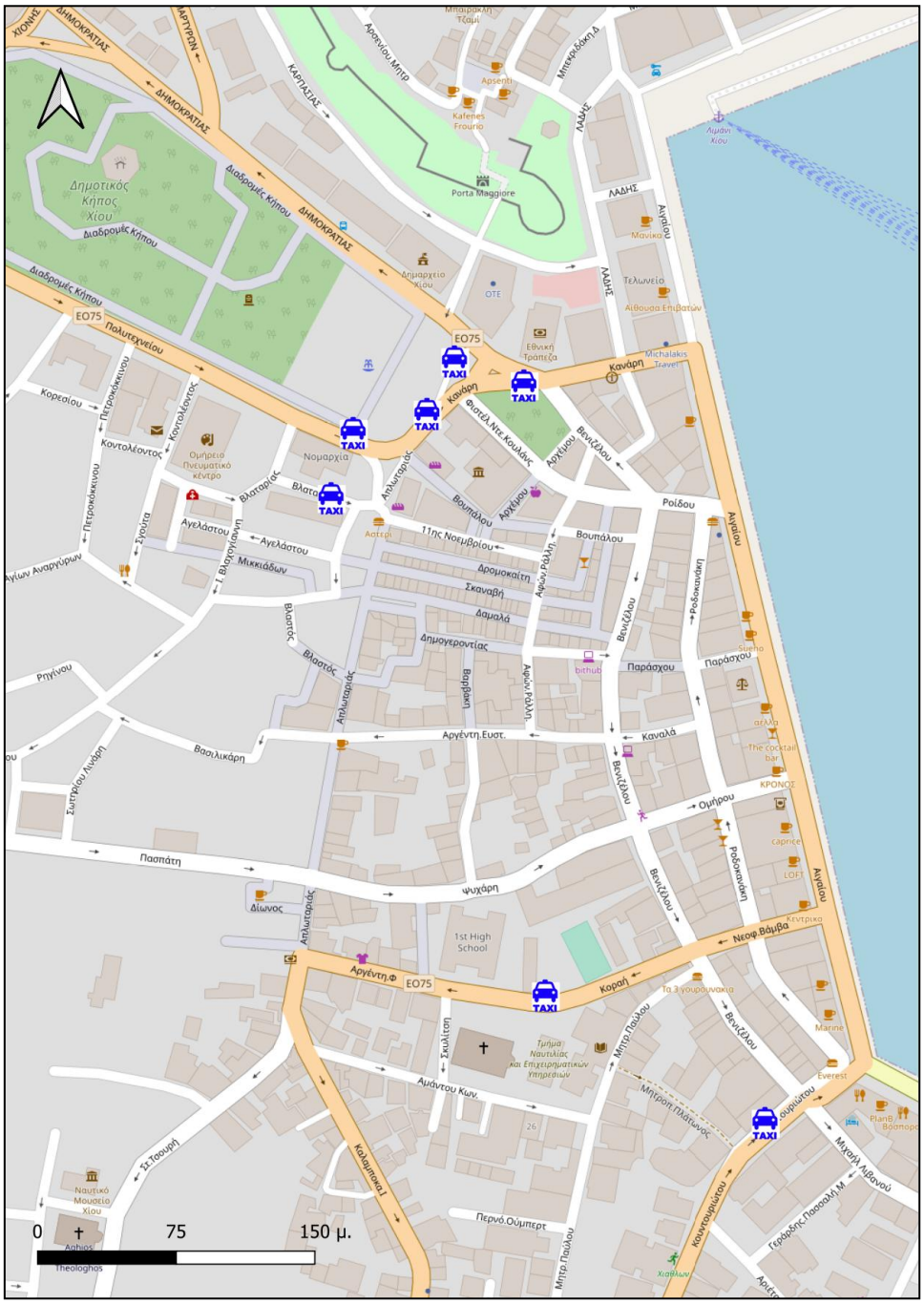



**Χάρτης 3-20: Οργανωμένοι Χώροι Στάθμευσης της Πόλης της Χίου**

Πρέπει να σημειωθεί ότι η θέση κάποιων χώρων στάθμευσης δημόσιων ή ιδιωτικών θα μπορούσε να τους επιτρέψει να λειτουργούν ως σταθμοί park and ride. Αυτό θα ήταν ευεργετικό για την πόλη διότι οι οδηγοί δεν θα είχαν λόγο να διεισδύουν βαθύτερα στο κέντρο της πόλης αφού θα συνέχιζαν με δημόσια συγκοινωνία ή ποδήλατα. Όμως, η θέση των περισσοτέρων δεν επελέγη στο πλαίσιο κάποιας κυκλοφοριακής στρατηγικής, απλά προέκυψαν διότι υπήρξε χώρος, ίσως ακατάλληλος για διαφορετική αξιοποίηση.

### 3.13.5 Θέσεις ταξί

Στο οδικό δίκτυο του οικιστικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου εντοπίστηκαν οχτώ (8) σημεία για τη στάση και στάθμευση των ταξί (πιάτσες), τα οποία συναντώνται στο κέντρο της πόλης της Χίου. Στον οικισμό του Βροντάδου δεν καταγράφηκε καμία πιάτσα. Ειδικότερα, θέσεις ταξί εντοπίζονται επί της οδού Πολυτεχνείου και Κανάρη, έξω από τον Δημοτικό κήπο Χίου, επί της οδού Βλαταριάς, στο ύψος της Δημοτικής Πινακοθήκης Χίου, επί της οδού Κοραή, στο ύψος της Ιεράς Μητρόπολης Χίου, Ψαρών και Οινουσών, και επί της οδού Κουντουριώτου, στο τμήμα ανάμεσα στις οδούς Αριέτας Λιβανού και Μιχαήλ Λιβανού (Χάρτης 3-21).




**Χάρτης 3-21: Θέσεις Ταξί στην Πόλη της Χίου**

Σύμφωνα με τον αριθμ. πρωτ. 114/20.10.2021 του Δήμου Χίου από το ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙΩΝ ΧΙΟΥ αναφέρει:

Α) Οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης «πιάτσες» βρίσκονται:

i. στην οδό Ανδρέα Συγγρού μπροστά από την Δημοτική Πινακοθήκη
ii. στην οδό Πολυτεχνείου μπροστά από την περιφέρεια
iii. μπροστά στην κεντρική Πλατεία Βουνακίου
iv. στην οδό Κανάρη απέναντι από την Εθνική Τράπεζα
v. στην οδό Κουντουριώτου δίπλα στο παντοπωλείο Χαρά
vi. στο λιμάνι στην οδό Λεωφόρο Αιγαίου μπροστά από το παλιό τελωνείο
vii. στην οδό Κανδύλου Ποταμού στο πλάι του ΕΦΚΑ - ΙΚΑ
viii. στο αεροδρόμιο Χίου
ix. στο Νοσοκομείο Χίου έξω από την κεντρική πύλη (Χωρίς σήμανση)

Β) Ο ενεργός συνολικός στόλος οχημάτων με έδρα τη Χίο ανέρχεται στα ογδόντα επτά (87) ταξί, ενώ ο συνολικός στόλος για όλο το νησί (αγοραία και βαν) είναι 104 οχήματα.

Γ) Η μέση τιμολόγηση ανά χιλιόμετρο υπολογίζεται ότι είναι 0,75€/ ανά χιλ., καθώς το 90% των διαδρομών πραγματοποιούνται εντός της περιμετρικής όπου ισχύει το Τιμολόγιο 1, ενώ το υπόλοιπο 10% των διαδρομών είναι εκτός της περιμετρικής όπου ισχύει το Τιμολόγιο 2.

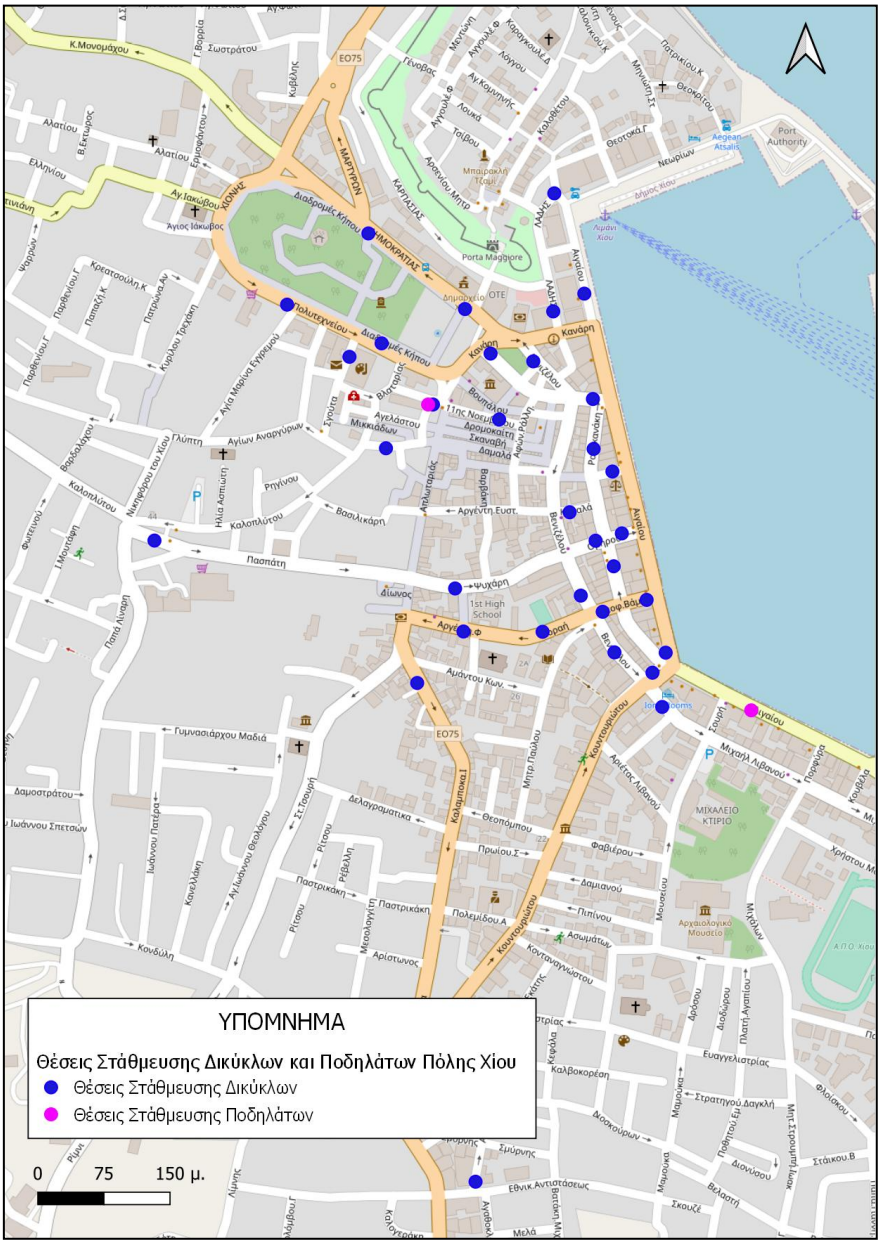
- Τιμολόγιο 1 (Ταρίφα 1) = 0,65€/ ανά χιλ.
- Τιμολόγιο 2 (Ταρίφα 2) = 1,14 €/ ανά χιλ.

Δ) Οι συχνότερες διαδρομές είναι:

- Από/ Προς το Νοσοκομείο
- Από/ Προς το ΕΦΚΑ - ΙΚΑ
- Από/ Προς το αεροδρόμιο
- Από/ Προς το λιμάνι (προβλήτα πλοίων)
- Από/ Προς την περιοχή Χαλκειός (Γρου, Βιάλ, Στρατόπεδα)
- Από/ Προς την περιοχή Βαρβασίου (Φάρκαινα, Γκιάλα, Τάλαρος)
- Από/ Προς την περιοχή Θυμιανών (Αγία Ερμιόνη, Μέγας Λημνιώνας)
- Από/ Προς την περιοχή Φόρος (Λιβάδια, Λατόμι)
- Προς την περιοχή Φυλακές (Αγ. Αικατερίνη, Αγ. Σπυρίδων, Ορφανός)
- Προς την περιοχή Φραγκομαχάλα (Τρουλωτή, Βοήθεια, Σήφη, Κοφινάς)
- Από/ Προς την περιοχή Βροντάδου (Δασκαλόπετρα, Μερσινίδη, Γλάροι)
- Από/ Προς την περιοχή Καρφά (Κοντάρι, Κάμπος)
- Από/ Προς την περιοχή Νεωχορίου (Αγία Φωτεινή)

### 3.13.6 Θέσεις δικύκλων και ποδηλάτων

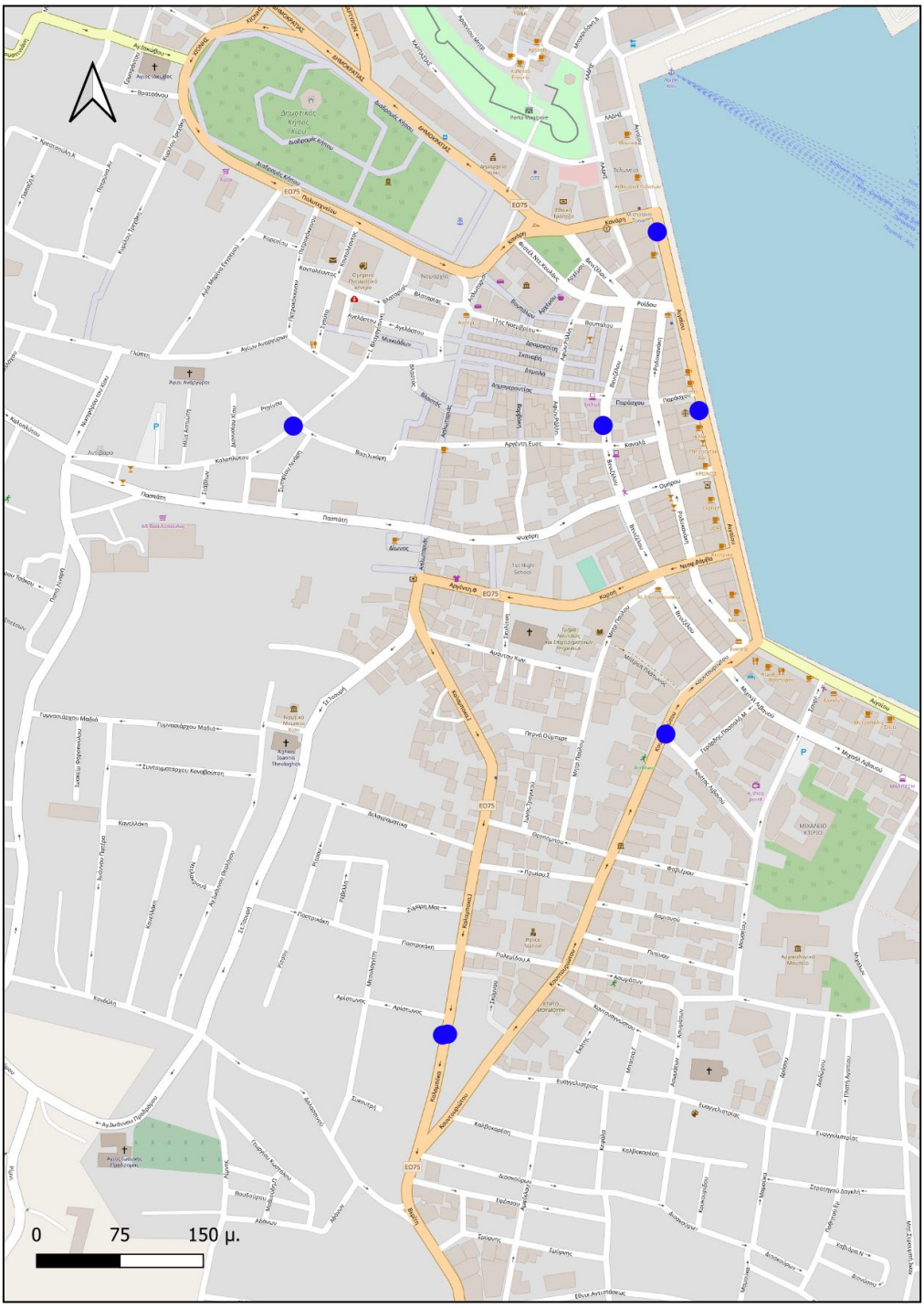
Στο οδικό δίκτυο του οικιστικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδος – και με έμφαση στις πρωτεύουσες, δευτερεύουσες και συλλεκτήριες αρτηρίες – εντοπίστηκαν τριάντα πέντε (35) σημεία στάθμευσης για δίκυκλα και ποδήλατα. Πιο συγκεκριμένα, καταγράφηκαν τριάντα τρία (33) σημεία στα οποία υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης δικύκλων και δύο (2) σημεία στα οποία υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις για στάθμευση ποδηλάτων (Χάρτης 3-22). Αξίζει να σημειωθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία των χώρων στάθμευσης δικύκλων βρίσκονται στο κέντρο της πόλης της Χίου, πολύ κοντά στο παραλιακό μέτωπο, ενώ στον οικισμό του Βροντάδου δεν εντοπίστηκε κανένας τέτοιος αντίστοιχος χώρος. Τέλος, το γεγονός ότι εντοπίζονται τόσο λίγοι χώροι για τη στάθμευση των ποδηλάτων, αναδεικνύει – εν μέρει – και την πολύ περιορισμένη χρήση του εν λόγω μεταφορικού μέσου από τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής.




**Χάρτης 3-22: Χωρική Κατανομή Θέσεων Στάθμευσης Δικύκλων και Ποδηλάτων Πόλης Χίου**

### 3.13.7 Σημεία φορτοεκφόρτωσης

Στο οδικό δίκτυο του οικιστικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου εντοπίστηκαν συνολικά επτά (7) σημεία φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων για καταστήματα της πόλης που αντιμετωπίζουν πρόβλημα με τη στάθμευση και τα οποία συνοδεύονται από κατάλληλη σήμανση. Πιο συγκεκριμένα, δύο (2) σημεία φορτοεκφόρτωσης καταγράφονται επί της Λεωφόρου Αιγαίου, ένα (1) επί της οδού Βενιζέλου, ένα (1) επί της οδού Καλοπλύτου, δύο (2) επί της οδού Καλαμπόκα και ένα (1) επί της οδού Κουντουριώτη (Χάρτης 3-23).




**Χάρτης 3-23: Σημεία Φορτοεκφόρτωσης στην Πόλη της Χίου**

## 3.14 Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας

### Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Αναφορικά με το ποδήλατο, στον Δήμο Χίου δεν εντοπίζεται απολύτως καμία σχετική υποδομή, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια έχει κάνει αισθητή μια μικρή παρουσία στην καθημερινότητα της Χώρας. Ο σύλλογος «Ποδηλάτες Χίου» έχει εδώ και χρόνια καταθέσει πρόταση για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της προκυμαίας, στο λιμάνι της πόλης της Χίου, ώστε να προωθηθεί ουσιαστικά το πλέον οικολογικό μέσο μεταφοράς, να προστατεύονται οι ποδηλάτες, αλλά παράλληλα να δημιουργηθεί μια σημαντική τουριστική υποδομή για την πόλη.

Σημειώνεται ότι, η μορφολογία της περιοχής μελέτης δεν είναι αποθαρρυντική στην ανάπτυξη ενός δικτύου υποδομής για ποδήλατο που θα μπορούσε να διευκολύνει σημαντικά τη μετακίνηση κατοίκων, αναδεικνύοντας τα ποδήλατα ως ένα ισχυρότατο μέσο μετακίνησης σε ένα μεγάλο τμήμα του αστικού ιστού της πόλης. Σημειώνεται ακόμη ότι η Στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας ως πυλώνες των λύσεων που προωθεί έχει τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα και φυσικά ένα νησί μεγάλο, όπως η Χίος, με μόνο περίπου 50.000 κατοίκους, διαθέτει τον χώρο για να εντάξει και το ποδήλατο στη λειτουργία της, με προφανή λειτουργικά και περιβαλλοντικά οφέλη, χωρίς να υποτιμάται το κέρδος στο επίπεδο της ποιότητας ζωής. Πρέπει επίσης να αξιολογηθεί σωστά το ότι το ποδήλατο μετεξελίσσεται ταχύτατα σε ηλεκτρικό και αυτό θα το καταστήσει ικανό να αντιμετωπίζει τις ανηφόρες ή τα ενδεχόμενα βάρη που μεταφέρει ο οδηγός του.

### Δίκτυο Πεζοδρόμων και Οδών Ήπιας Κυκλοφορίας

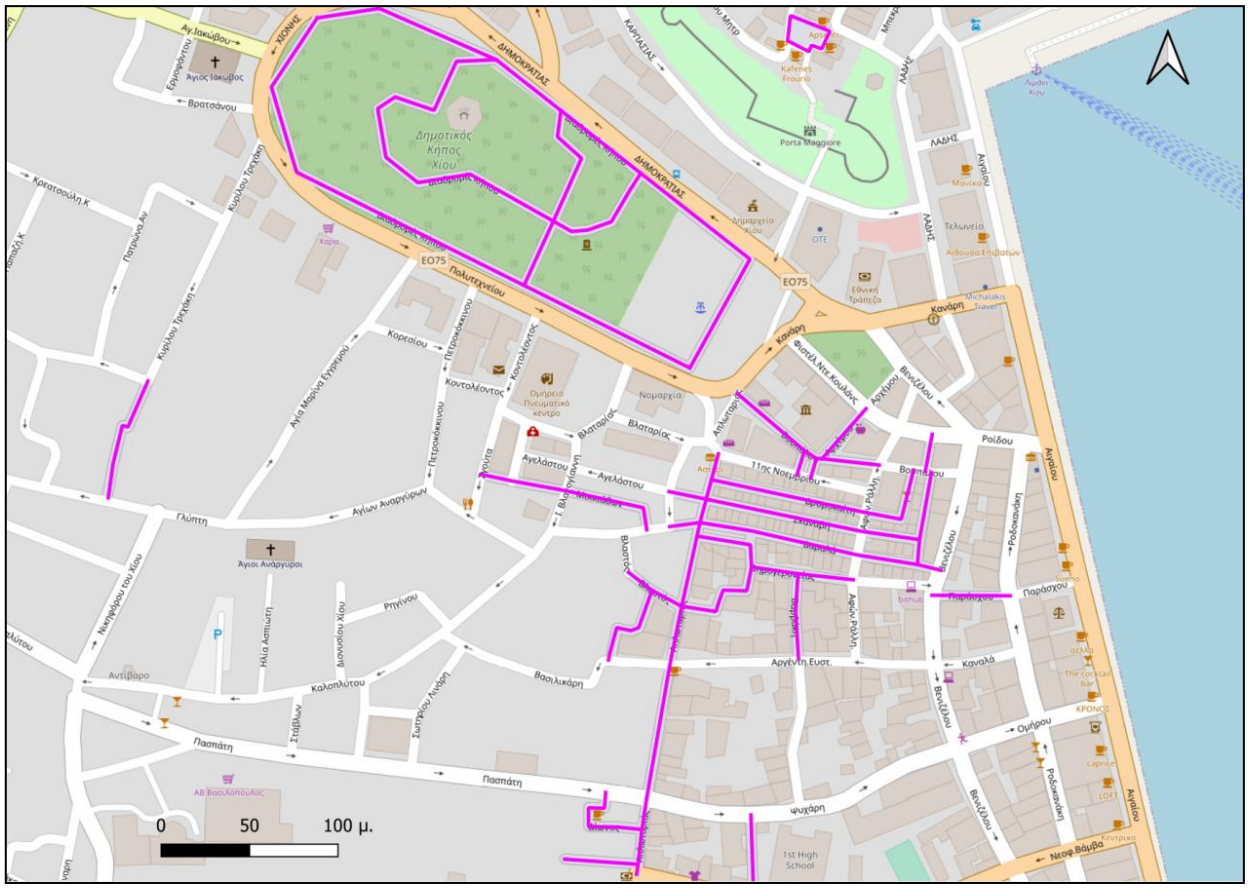
Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην ενότητα της υφιστάμενης ιεράρχησης του αστικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, το δίκτυο των πεζών (πεζόδρομοι) καταλαμβάνει ένα πολύ μικρό ποσοστό επί του συνολικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη, το οποίο, αθροιστικά, ανέρχεται μόλις σε 2,30% (4.165,571μ. συνολικό μήκος). Αξίζει να σημειωθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πεζοδρόμων συναντάται στην πόλη της Χίου, ενώ ένα πολύ μικρό μέρος βρίσκεται στον οικισμό του Βροντάδου (στο πάρκο Πετροκάραβου). Επίσης, δεν εντοπίζεται καμία οδός ήπιας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης (αλλά και σε ολόκληρη την επικράτεια του νησιού), αν και αυτή λύση θα μπορούσε να προσφέρει πολλά. Αυτό αποτελεί απόδειξη ότι δεν έχουν ακόμη ασκηθεί πολιτικές περιορισμού της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των αυτοκινήτων για την απελευθέρωση μέρους των δρόμων προς όφελος πεζών και ποδηλατών, κάτι που συστηματικά γίνεται σήμερα στις ευρωπαϊκές πόλεις αλλά και εκτός πόλεων για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού.

Από την επισκόπηση του επόμενου Χάρτη, στον οποίο αποτυπώνεται το δίκτυο των πεζοδρόμων της πόλης της Χίου, διαπιστώνεται ότι αυτοί αποτελούν ένα χαμηλό ποσοστό επί του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της περιοχής.

Οι πεζόδρομοι συναντώνται στο εμπορικό κέντρο της πόλης (Χάρτης 3-24) και συγκροτούν ένα πολύ μικρό, αλλά συνεχές – στο μεγαλύτερο μέρος του – δίκτυο, ενθαρρύνοντας με αυτόν τον τρόπο την πεζή μετακίνηση στο εν λόγω αστικό τμήμα.

Οι πλέον σημαντικοί πεζόδρομοι που συναντώνται στο εμπορικό κέντρο της πόλης της Χίου είναι οι εξής:

- Απλωταριάς
- Δρομοκαΐτη
- Σκαναβή
- Δαμαλά
- Δημογεροντίας




**Χάρτης 3-24: Δίκτυο Πεζοδρόμων της Πόλης της Χίου**

## 3.15 Αστικές και Υπεραστικές Συγκοινωνίες – Μεταφορές

Στις ακόλουθες υποενότητες παρατίθεται μια αδρή περιγραφή των βασικών υποδομών υπεραστικών και αστικών μεταφορών που εκτελούνται στην περιοχή μελέτης ή που συνδέονται με αυτή με κάποιο τρόπο. Αναλυτικότερα, παρουσιάζονται οι υπεραστικές οδικές διαδρομές, οι αστικές συνδέσεις στην πόλη της Χίου (αστική συγκοινωνία), καθώς επίσης οι εναέριες και ακτοπλοϊκές μεταφορές.

### Υπεραστικές Μεταφορές

Οι υπεραστικές οδικές μεταφορές, εντός της επικράτειας της νήσου Χίου, πραγματοποιούνται από το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε., το οποίο ιδρύθηκε το 1952 (με έδρα την πόλη της Χίου) μαζί με όλα τα Νομαρχιακά ΚΤΕΛ της Ελλάδας (Ν. 2119/1952). Το 2003 μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία με τη μίσθωση των λεωφορείων των μετόχων που ήταν ενταγμένα στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου. Στόχος του είναι η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των υπεραστικών γραμμών του νησιού, διαθέτει δεκαέξι (16) λεωφορεία και το προσωπικό της εταιρείας στελεχώνεται από είκοσι δύο (22) άτομα.

Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. εκτελεί δρομολόγια προς τη Νότια Χίο με τους εξής προορισμούς: Άγιος Γεώργιος, Αρμόλια, Θολοποτάμι, Καλαμωτή, Καλλιμασιά, Καταρράκτης, Λιθί, Μέσα Δίδυμα, Μεστά, Λιμένας Μεστών, Νένητα, Ολύμποι, Παγίδα, Πυργί και προς τη Βόρεια Χίο με προορισμούς: Βολισσός, Καμπιά, Καρδάμυλα, Λαγκάδα, Ναγός, Συκιάδα. Κατά τους χειμερινούς μήνες τα δρομολόγια εκτελούνται καθημερινά – εκτός Σαββατοκύριακου – ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες η συχνότητά τους αυξάνεται κατά 30% και πραγματοποιούνται όλες της ημέρες της εβδομάδας.

Οι ημέρες και ώρες αναχώρησης των βασικών δρομολογίων του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. παρατίθενται στον ακόλουθο Πίνακα.

**Πίνακας 3-12: Πρόγραμμα Δρομολογίων Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.**

| Προορισμός | Αναχώρηση από Χίο | Επιστροφή προς Χίο |
|---|---|---|
| Μεστά | 05:30-11:00-14:05 | 06:30-07:20-15:10 |
| Πυργί | 05:30-11:00-14:05 | 07:00-07:40-15:25 |
| Αρμόλια | 05:30-11:00-14:05 | 07:05-07:45-15:35 |
| Θολοποτάμι | 05:30-11:00-14:05 | 07:20-15:45 |
| Καλαμωτή | 06:20-11:00-14:05 | 06:40-07:50-14:30 |
| Νένητα | 06:20-11:00-14:00 | 07:10-08:15-14:40 |
| Καταρράκτης | 06:20-11:00-14:00 | 07:15-08:20-14:45 (από έξω) |
| Παγίδα | 14:05 | 07:20 |
| Μέσα Δίδυμα | 14:05 | 07:15 |
| Λίθι | 06:00-14:00 | 06:50-15:00 |
| Άγιος Γεώργιος | 06:00-14:00 | 07:30 |
| Ναγός | 05:30-13:10 (Τετάρτη και Παρασκευή) | 07:20-15:15 (Τετάρτη και Παρασκευή) |
| Καρδάμυλα | 06:30 (εκτός Τετάρτης)-05:30 (κάθε Τετάρτη)-13:10 | 08:00-15:30 |
| Λαγκάδα | 06:30 (εκτός Τετάρτης)-05:30 (κάθε Τετάρτη)-13:10-14:00 (όταν λειτουργούν τα σχολεία) | 07:15-15:45 |
| Συκιάδα | 06:30 (εκτός Τετάρτης)-05:30 (κάθε Τετάρτη)-13:10-14:00 (όταν λειτουργούν τα σχολεία) | 07:20-15:50 (από τη διασταύρωση) |
| Καμπιά | 05:30-13:10 (Τετάρτη και Παρασκευή) | 06:45-14:45 (Τετάρτη και Παρασκευή) |
| Βολισσός | 04:30-13:00 (Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή)-06:00-12:30 (Τρίτη και Πέμπτη) | 07:45-16:20 (καθημερινά) |
| Παραλία Γλάρων | 06:35-13:10 | 07:30-08:20-15:50 |
| Αυγώνυμα - Σιδηρούντα | 06:00-12:30 (Τρίτη - Πέμπτη) | 07:00-16:00 (Τρίτη - Πέμπτη) |

*(Πηγή: https://www.chioslife.gr/)*

Ο σταθμός επιβατών του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. στεγάζεται στην αίθουσα αναμονής επιβατών εσωτερικού, στο λιμάνι της Χίου (Λεωφόρος Αιγαίου 16), δίπλα στο σημείο άφιξης των πλοίων.

### Αστική συγκοινωνία

Αναφορικά με τις αστικές μετακινήσεις εντός της πόλης της Χίου, αλλά και προς κοντινούς οικισμούς και χωριά, σημειώνεται ότι εκτελούνται καθημερινά δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.

Το Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. ιδρύθηκε το 2002, με έδρα την πόλη της Χίου, στην οδό Πετροκοκκίνου 12. Στελεχώνεται από προσωπικό εννέα (9) ατόμων και διαθέτει δεκαεννέα (19) λεωφορεία, πέντε (5) εκ των οποίων ανήκουν στην εταιρεία και τα δεκατέσσερα (14) σε ιδιώτες.

Οι κύριες γραμμές του αστικού ΚΤΕΛ έχουν προορισμό τον Βροντάδο, τις Καρυές, τον Καρφά, τον Κάμπο και τα τριγύρω χωριά. Επιπλέον, υπάρχει συγκεκριμένη γραμμή που συνδέει τους περιφερειακούς δημοτικούς χώρους στάθμευσης με το κέντρο της πόλης. Τα δρομολόγια εκτελούνται καθημερινά, ενώ κατά τους θερινούς μήνες αυξάνεται η συχνότητά τους. Η αφετηρία

των αστικών λεωφορείων βρίσκεται πλησίον του Δημαρχείου της πόλης (Λεωφόρος Δημοκρατίας 4), στην πλατεία Βουνακίου.

Αναλυτικότερα, τα δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. χωρίζονται σε πέντε (5) ευρείες κατηγορίες:

- ✓ Δρομολόγια Βόρειου Συγκροτήματος Χίου (Πίνακας 3-13, Πίνακας 3-14)
- ✓ Δρομολόγια Νότιου Συγκροτήματος Χίου (Πίνακας 3-15, Πίνακας 3-16)
- ✓ Δρομολόγια δημοτικών χώρων στάθμευσης (Πίνακας 3-17).
- ✓ Δρομολόγια από και προς το Γενικό Νοσοκομείο Χίου «Σκυλίτσειο» (Πίνακας 3-18).
- ✓ Δρομολόγια από και προς το αεροδρόμιο Χίου (Πίνακας 3-19).

**Πίνακας 3-13**: **Δρομολόγια Βόρειου Συγκροτήματος Χίου**

| Αρ. Δρομολ. | ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ | Απόσταση (km) | Διάρκεια (Λεπτά) |
|---|---|---|---|
| 101 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **12,50** | 35 |
| 102 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΙΚΑ-ΧΙΟΣ | **12,70** | 40 |
| 103 | ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **12,70** | 40 |
| 104 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **13,60** | 40 |
| 105 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **14,00** | 40 |
| 106 | ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **14,10** | 45 |
| 107 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **14,80** | 50 |
| 108 | ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΙΚΑ-ΧΙΟΣ | **12,90** | 40 |
| 109 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ-ΑΓ.ΙΣΙΔΩΡΟ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **13,20** | 50 |
| 110 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **11,50** | 45 |
| 111 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΛΑΤΟΜΙ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **15,70** | 50 |
| 112 | ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΑΓ.ΛΟΥΚΑ-ΜΟΥΤΣΕΝΑ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **13,90** | 55 |
| 113 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **13,90** | 45 |
| 114 | ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΕΡΙΕΘΙΑΝΗ-ΒΕΛΟΝΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **11,50** | 35 |
| 115 | ΧΙΟΣ-ΚΑΡΥΕΣ-ΧΙΟΣ | **14,30** | 45 |
| 116 | ΧΙΟΣ-ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ-ΧΙΟΣ (Mini Bus) | **8,10** | 30 |
| 117 | ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΝΟΧ-ΦΑΡΚΕΝΑ-ΝΟΧ-ΧΙΟΣ (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΦΑΡΚΕΝΑ) | **5,10** | 25 |
| 118 | ΧΙΟΣ-ΚΑΛΟΥΤΑ-ΧΙΟΣ (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΚΑΛΟΥΤΑ) | **2,30** | 25 |
| 119 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΛΑΤΟΜΙ-ΜΠΟΥΚΙΟΥ-ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **11,90** | 40 |
| 120 | ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΑΓ. ΛΟΥΚΑ-ΜΥΛΟΙ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ-ΧΙΟΣ | **11,80** | 50 |
| 121 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ-ΑΓ. ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣ-ΝΟΣ-ΦΟΡΟΣ-ΙΚΑ-ΧΙΟΣ | **14,10** | 45 |
| 122 | ΧΙΟΣ-ΧΑΝΔΡΗΣ-ΚΤΕΛ-ΤΑΓΜΑ-ΧΙΟΣ | **8,70** | 35 |
| 123 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **12,90** | 40 |
| 124 | ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΑΓ.ΛΟΥΚΑ-ΕΣΤΙΕΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **5,80** | 20 |
| 125 | ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚ.-ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ-ΔΑΣ.-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **17,20** | 50 |

**Πίνακας 3-14: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Βόρειου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.**

| ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟ ΤΜΗΜΑ | |
|---|---|
| **Δρομολόγιο** | **Ωράριο Αναχώρησης** |
| ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ | **Καθημερινά:** 7:15 - 8:20 - 10:00 - 11:30 - 13:45<br>**Σάββατο:** 11:30 |
| ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 7:40 – 8:40 – 9:15 - 9:45 - 10:20 - 10:50 - 11:50 - 12:35 - 13:20 - 13:45 - 14:05 - 14:30 - 17:15 - 18:40<br>**Σάββατο:** 8:15 – 9:55 – 11:00 – 11:50 – 12:30 – 14:30 – 15:10<br>**Κυριακές και Αργίες:** 8:10 - 9:45 - 11:20 - 13:20 - 14:50 |
| ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ | **Καθημερινά:** 7:45 – 9:00 – 13:30 – 15:25 – 16:00 – 19:30 |
| ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 8:00 - 16:15 - 19:45 |
| ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ | **Καθημερινά**: 8:35 |
| ΡΗΓΟΥ-ΑΓ.ΙΣΙΔΩΡΟ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 8:55 |
| ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ | **Καθημερινά:** 9:25 – 10:30– 12:15– 13:00– 15:05– 16:55– 18:20<br>**Σάββατο**: 12:10 - 14:50<br>**Κυριακές και Αργίες:** 7:50 - 9:25 - 11:00 - 13:00 - 14:30 |
| ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΡΗΓΟΥ | **Καθημερινά:** 11:05<br>**Σάββατο:** 10:40 |
| ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 11:20 - 14:10 |
| ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΑΓ.ΛΟΥΚΑ-ΜΥΛΟΙ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ | **Καθημερινά:** 13:40 |
| ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ | **Καθημερινά:** 14:10 |
| ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ | **Σάββατο:** 7:50 - 9:30 - 14:00 |
| ΧΙΟΣ-ΚΑΡΥΕΣ | **Καθημερινά:** 6:50 – 09:15– 11:15– 14:15<br>**Σάββατο**: 8:50 - 12:10 |
| ΚΑΡΥΕΣ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 7:05 – 9:30– 11:30– 14:30<br>**Σάββατο**: 9:05 - 12:25 |

*(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)*

**Πίνακας 3-15: Δρομολόγια Νότιου Συγκροτήματος Χίου**

| Αρ. Δρομολ. | ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ | Απόσταση (km) | Διάρκεια (Λεπτά) |
|---|---|---|---|
| 201 | ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ | **17,70** | 50 |
| 202 | ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΚΑΡΑΒΕΛ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ | **20,20** | 60 |
| 203 | ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **25,40** | 70 |
| 204 | ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **21,90** | 65 |
| 205 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ | **21,00** | 60 |
| 206 | ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **20,50** | 55 |
| 207 | ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **20,60** | 60 |
| 208 | ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **26,50** | 70 |
| 209 | ΧΙΟΣ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΚΑΡΦΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ | **23,00** | 65 |
| 210 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓ.-ΒΑΣ/ΚΟ-ΧΙΟΣ | **24,70** | 75 |
| 211 | ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **29,10** | 75 |
| 212 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΧΙΟΣ | **24,30** | 70 |

| Αρ. Δρομολ. | ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ | Απόσταση (km) | Διάρκεια (Λεπτά) |
|---|---|---|---|
| 213 | ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΣΚΑΛΕΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΧΙΟΣ | **19,80** | 60 |
| 214 | ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ | **23,90** | 70 |
| 215 | ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ | **25,30** | 70 |
| 216 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦ-Μ. ΛΙΜΝ-ΚΑΡΦ-ΑΕΡ-ΧΙΟΣ | **22,80** | 60 |
| 217 | ΧΙΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **25,10** | 65 |
| 218 | (ΧΙΟΣ)-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ (ΜΟΝΟ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ) | **13,20** | 40' |
| 219 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ(ΜΟΝΟ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ) | **11,30** | 35' |
| 220 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **21,90** | |
| 221 | ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ | **22,30** | 55' |
| 222 | ΧΙΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **20,30** | 55 |
| 223 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΜΠΟΣ-ΒΑΓΙΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **17,80** | 50 |
| 301 | ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ | **22,10** | 70 |
| 302 | ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤ.-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ | **27,90** | 75 |
| 303 | ΧΙΟΣ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ | **21,00** | 65 |
| 304 | ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ | **21,90** | 70 |
| 305 | ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΖΥΦ-ΔΑΦ-ΕΡΓ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΧΙΟΣ | **27,80** | 70 |
| 306 | ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΔΑΦ-ΖΥΦ-ΕΡΓ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΧΙΟΣ | **27,80** | 70 |
| 307 | (ΧΙΟΣ)-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ (ΜΟΝΟ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ) | **22,00** | 40 |
| 308 | ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤ.-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ | **27,90** | 75 |
| 309 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜ-ΒΑΒ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙ.-ΒΙΑΛ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙ.-ΓΗΡ-ΑΕΡ-ΧΙΟΣ | **30,30** | |
| 310 | ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΙΑΛ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ | | |
| 311 | ΧΙΟΣ-ΑΕΡΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΒΙΑΛ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙ.-ΓΗΡ-ΑΕΡ-ΧΙΟΣ | | |

**Πίνακας 3-16: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Νότιου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.**

| ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ | |
|---|---|
| **Δρομολόγιο** | **Ωράριο Αναχώρησης** |
| ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ | **Καθημερινά:** 6:35 - 9:15 |
| ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 6:55 – 9:40 – 14:40<br>**Σάββατο:** 9:05 |
| ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΑΓ.ΒΑΣΣΑ-ΒΑΒΥΛΟΥ | **Καθημερινά:** 6:40 |
| ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 7:05 |
| ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ | **Καθημερινά**: 6:50 |
| ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 7:15 |
| ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 7:50 |
| ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 8:10 – 11:25 – 14:30 – 15:25<br>**Σάββατο:** 11:35 – 14:05<br>**Κυριακές και Αργίες:** 10:25 - 12:25 - 14:00 |
| ΧΙΟΣ-ΒΑΣΙΛ.-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ | **Καθημερινά:** 8:30 |
| ΒΑΒΥΛΟΙ-ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡ/ΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 9:00 |
| ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ | **Καθημερινά:** 9:25 |
| ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ | **Σάββατο:** 9:45 |
| ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ | **Καθημερινά:** 10:10 – 11:55 – 17:30<br>**Σάββατο**: 12:50 - 14:45 |

| ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ | |
|---|---|
| **Δρομολόγιο** | **Ωράριο Αναχώρησης** |
| | **Κυριακές και Αργίες:** 8:35 |
| ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 10:30 – 12:15 – 17:45 – 19:55<br>**Σάββατο**: 13:10 - 15:05<br>**Κυριακές και Αργίες:** 8:50 |
| ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ | **Καθημερινά:** 11:05 – 15:05<br>**Σάββατο**: 11:15<br>**Κυριακές και Αργίες:** 10:05 - 12:05 - 13:40 |
| ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ- ΖΥΦΙΑ-ΒΑΒΥΛΟΙ | **Καθημερινά:** 11:40<br>**Σάββατο**: 12:50 |
| ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 12:10 |
| ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ | **Καθημερινά:** 12:15 |
| ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 12:45 |
| ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ | **Καθημερινά:** 14:00<br>**Σάββατο**: 7:50 - 13:45 |
| ΧΙΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ | **Καθημερινά:** 14:00 |
| ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ | **Καθημερινά:** 16:35 |
| ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ | **Καθημερινά:** 16:55<br>**Σάββατο**: 8:10 - 10:00 |
| ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ | **Καθημερινά:** 19:35 |
| ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΧΑΛΚ.-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ | **Σάββατο**: 8:30 |
| ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ.-ΚΑΡΦΑ | **Σάββατο**: 9:40 |
| ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ | **Σάββατο**: 13:15 |

*(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)*

**Πίνακας 3-17: Πρόγραμμα Δρομολογίων Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.**

| Δρομολόγιο | Ωράριο Δρομολογίου |
|---|---|
| Χίος - Καλουτά - Χίος (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης) | 7:30-7:50-8:10-8:30-8:50-9:10-9:30-9:50-10:10-10:30-10:50-11:10-11:30-11:50-12:10-12:30-12:50-13:10-13:30-13:50-14:10 |
| Χίος (Πειραιώς) - Ν.Ο.Χ. - Φάρκαινα - Ν.Ο.Χ. - Χίος (Πλατεία) (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης) | 7:40 - 7:50 - 8:10 - 8:30 - 8:50 - 9:10 - 9:30 - 9:50 - 10:10 - 10:30 - 10:50 - 11:10 - 11:30 - 11:50 - 12:10 - 12:30 - 12:50 - 13:10 - 13:30 - 13:50 - 14:10 |

*(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/kinisi-leoforeion-live-imerisio-programma)*

Η σύνδεση των δημοτικών χώρων στάθμευσης με τη Χώρα πραγματοποιείται χωρίς ενδιάμεσες στάσεις και το κόστος ανέρχεται στα 0,50 € μετ' επιστροφής, ενώ μέχρι το 2013 ήταν δωρεάν.

**Πίνακας 3-18: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Γενικό Νοσοκομείο Χίου «Σκυλίτσειο»**

| ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΧΙΟΥ Α.Ε. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ | |
|---|---|
| **Δρομολόγιο** | **Ωράριο Αναχώρησης** |
| ΠΡΟΣ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ | **Καθημερινά:** 7:15 - 7:45 – 8:20 – 8:35 – 9:25 – 10:00 – 10:30 – 11:30 – 12:15 – 13:00 – 13:30 – 13:45 – 15:05 – 16:00 – 16:55 – 18:20 – 19:30<br>**Σάββατο:** 7:50 – 9:30 – 10:40 – 11:30 – 12:10 – 14:00 – 14:50<br>**Κυριακές και Αργίες:** 7:50 - 9:25 - 11:00 - 13:00 - 14:30 |
| ΑΠΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ | **Καθημερινά:** 7:45 – 8:15 – 8:50 – 9:10 – 9:20 – 9:55 – 10:30 – 10:55 – 12:00 – 12:40 – 13:25 – 13:50 – 14:10 – 14:15 – 14:35 – 15:30 – 16:30 – 17:20 – 18:45 – 20:00<br>**Σάββατο:** 8:20 – 10:05 – 11:05 – 11:55 – 12:35 – 14:40 – 15:15<br>**Κυριακές και Αργίες:** 8:15 - 9:50 - 11:25 - 13:25 - 14:55 |

*(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)*

**Πίνακας 3-19: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Αεροδρόμιο Χίου**

| Από 4/9/2021 Δευτέρα – Παρασκευή | |
|---|---|
| **Από Χίο** | **Προς Χίο** |
| 10:10 (Express)-11:05-11:55 (Express)-12:15-14:00-15:05-16:35-17:30 (Express)-19:35 (Express) | 8:25 (Express)-9:25 (Express)-10:20-11:40 (Express)-12:05-12:55 (Express)-14:50 (Express)-15:40 (Express)-17:15 (Express)-17:40-19:45 |
| **Από 4/9/2021 Σάββατο** | |
| 7:50-9:40-11:15-12:50 (Express)-13:45-14:45 (Express) | 8:30 (Express)-10:20 (Express)-11:50 (Express)-13:00-14:25 (Express)-14:55 |
| **Από 4/9/2021 Κυριακή** | |
| 8:35 (Express)-10:05-12:05-13:40 | 8:45-10:40 (Express)-12:40 (Express)-14:15 (Express) |

*(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)*

Ως προς τις τιμές εισιτηρίων, αυτές διακρίνονται με βάση τη ζώνη. Οι τιμές για την εκάστοτε ζώνη είναι:

**Πίνακας 3-20: Τιμές εισιτηρίων ανά Ζώνη**

| | Κανονικό (€) | Επιβαρυμένο από τον οδηγό του λεωφορείου (€) |
|---|---|---|
| **Ζώνη Α** | 1,10 | 1,50 |
| **Ζώνη Α Μειωμένο** | 0,60 | 1,00 |
| **Ζώνη Β** | 1,50 | 2,00 |
| **Ζώνη Β Μειωμένο** | 0,80 | 1,20 |

Η πόλη της Χίου διαθέτει, επίσης, λεωφορεία τύπου mini-bus, τα οποία πραγματοποιούν διαδρομές στις γειτονιές της Χίου. Παλαιότερα οι γραμμές των mini-bus ήταν τρεις (3), ενώ τώρα λειτουργεί μόνο μία. Το κόστος του εισιτηρίου το 2003 ήταν 0,50€, στη συνέχεια, όμως, άρχισε να αυξάνεται, και σήμερα ανέρχεται σε 1,00€.

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία πωλήσεων εισιτηρίων (Α και Β Ζώνη) για το Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε., από το 2006 μέχρι τον Ιούλιο του 2021, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

**Πίνακας 3-21: Συγκεντρωτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων (Α και Β Ζώνη)**

| ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ (Α ΚΑΙ Β ΖΩΝΗ) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Ιανουάριος** | 17.169 | 19.269 | 17.871 | 15.021 | 13.545 | 13.274 | 12.607 | 12.784 |
| **Φεβρουάριος** | 19.906 | 19.057 | 22.339 | 15.165 | 14.400 | 15.163 | 11.590 | 12.827 |
| **Μάρτιος** | 20.260 | 20.949 | 18.263 | 16.639 | 17.832 | 15.559 | 18.835 | 13.774 |
| **Απρίλιος** | 20.460 | 21.640 | 19.321 | 17.334 | 20.104 | 15.760 | 16.621 | 15.667 |
| **Μάιος** | 27.268 | 24.199 | 22.227 | 20.059 | 25.980 | 22.375 | 20.407 | 17.647 |
| **Ιούνιος** | 34.350 | 34.024 | 29.795 | 28.516 | 26.571 | 25.421 | 21.600 | 19.327 |
| **Ιούλιος** | 43.902 | 44.597 | 45.489 | 40.031 | 38.051 | 36.817 | 30.039 | 30.972 |
| **Αύγουστος** | 49.807 | 48.383 | 47.181 | 40.135 | 39.238 | 38.677 | 35.349 | 32.204 |
| **Σεπτέμβριος** | 33.279 | 31.024 | 32.406 | 28.834 | 28.419 | 27.814 | 26.336 | 22.993 |
| **Οκτώβριος** | 24.615 | 26.104 | 23.383 | 21.303 | 19.609 | 18.683 | 18.430 | 17.886 |
| **Νοέμβριος** | 21.855 | 20.106 | 17.412 | 15.989 | 19.321 | 16.560 | 15.287 | 14.219 |
| **Δεκέμβριος** | 20.712 | 17.369 | 19.483 | 19.697 | 22.244 | 17.687 | 13.987 | 13.197 |
| **ΣΥΝΟΛΟ** | ***333.583*** | ***326.721*** | ***315.170*** | ***278.723*** | ***285.314*** | ***263.790*** | ***241.088*** | ***223.497*** |
| | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| **Ιανουάριος** | 13.047 | 10.472 | 10.238 | 9.499 | 11.081 | 10.001 | 11.811 | 3.471 |
| **Φεβρουάριος** | 13.205 | 10.285 | 12.393 | 10.969 | 10.472 | 11.086 | 12.390 | 4.881 |
| **Μάρτιος** | 13.409 | 13.261 | 12.789 | 13.006 | 13.543 | 12.940 | 6.440 | 3.620 |
| **Απρίλιος** | 14.479 | 13.475 | 13.354 | 11.215 | 12.753 | 12.456 | 2.006 | 4.634 |

| ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ (Α ΚΑΙ Β ΖΩΝΗ) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Μάιος** | 17.104 | 15.598 | 13.850 | 15.318 | 15.527 | 15.609 | 6.649 | 6.892 |
| **Ιούνιος** | 18.811 | 20.819 | 19.892 | 20.842 | 19.450 | 19.767 | 12.696 | 9.746 |
| **Ιούλιος** | 29.956 | 31.075 | 27.437 | 26.723 | 27.406 | 26.708 | 17.813 | 14.329 |
| **Αύγουστος** | 30.227 | 30.202 | 26.973 | 28.387 | 26.893 | 28.114 | 17.517 | |
| **Σεπτέμβριος** | 21.844 | 21.550 | 19.868 | 19.744 | 18.279 | 18.728 | 13.523 | |
| **Οκτώβριος** | 16.220 | 16.867 | 14.566 | 14.546 | 15.168 | 16.269 | 11.404 | |
| **Νοέμβριος** | 12.945 | 14.232 | 11.658 | 13.036 | 13.312 | 13.210 | 4.399 | |
| **Δεκέμβριος** | 12.947 | 14.035 | 12.018 | 12.318 | 12.248 | 14.616 | 4.171 | |
| **ΣΥΝΟΛΟ** | ***214.194*** | ***211.871*** | ***195.036*** | ***195.603*** | ***196.132*** | ***199.504*** | ***120.819*** | ***47.573*** |

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι ο μεγαλύτερος αριθμός εισιτηρίων πωλήθηκε το 2006, και ήταν 333.583 εισιτήρια. Στη συνέχεια σημειώθηκε σταδιακή μείωση των πωλήσεων μέχρι το 2016, ενώ από το 2016 έως και το 2019 σημειώθηκε μια μικρή αύξηση στη ζήτηση.

Τα συγκριτικά στοιχεία πωλήσεων εισιτηρίων για το Mini-Bus, από το 2003 μέχρι το 2020, παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα.

**Πίνακας 3-22: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Mini-Bus**

| ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ MINI BUS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Έτος** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** |
| **Κόστος** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,60 €** | **0,60 €** | **0,70 €** | **0,75 €** | **0,80 €** | **0,80 €** | **1,00 €** |
| *Ιανουάριος* | 0 | 1337 | 1672 | 0 | 509 | 520 | 407 | 358 | 502 |
| *Φεβρουάριος* | 0 | 1700 | 2000 | 0 | 751 | 691 | 445 | 594 | 565 |
| *Μάρτιος* | 0 | 1800 | 1800 | 561 | 649 | 519 | 545 | 675 | 547 |
| *Απρίλιος* | 0 | 1900 | 2100 | 800 | 500 | 745 | 660 | 686 | 647 |
| *Μάιος* | 0 | 1900 | 2300 | 1100 | 1000 | 282 | 498 | 637 | 620 |
| *Ιούνιος* | 0 | 2300 | 1306 | 1100 | 900 | 604 | 941 | 781 | 814 |
| *Ιούλιος* | 0 | 2500 | 594 | 1200 | 900 | 1073 | 807 | 826 | 927 |
| *Αύγουστος* | 1600 | 2700 | 1300 | 1300 | 1300 | 777 | 1089 | 905 | 935 |
| *Σεπτέμβριος* | 2600 | 2600 | 1000 | 1200 | 700 | 910 | 605 | 808 | 986 |
| *Οκτώβριος* | 2400 | 2200 | 800 | 700 | 1123 | 592 | 522 | 494 | 799 |
| *Νοέμβριος* | 1800 | 2000 | 700 | 700 | 717 | 457 | 601 | 648 | 627 |
| *Δεκέμβριος* | 1963 | 2328 | 839 | 891 | 720 | 667 | 638 | 647 | 573 |
| **ΣΥΝΟΛΟ** | **10.363** | **25.265** | **16.411** | **9.552** | **9.769** | **7.837** | **7.758** | **8.059** | **8.542** |
| ***ΣΥΝΟΛΟ (€)*** | ***5.182,00*** | ***12.633,00*** | ***9.846,60*** | ***5.731,20*** | ***6.838,30*** | ***6.021,10*** | ***6.206,40*** | ***6.447,20*** | ***8.542,00*** |
| **Έτος** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Κόστος** | **1,00 €** | **1,00 €** | **1,00 €** | **1,00 €** | **1,00 €** | **1,00 €** | **1,00 €** | **1,00 €** | **1,00 €** |
| *Ιανουάριος* | 489 | 484 | 591 | 392 | 401 | 314 | 254 | 486 | 477 |
| *Φεβρουάριος* | 534 | 645 | 540 | 412 | 483 | 437 | 408 | 337 | 361 |
| *Μάρτιος* | 553 | 570 | 426 | 480 | 494 | 532 | 529 | 437 | 227 |
| *Απρίλιος* | 516 | 630 | 660 | 605 | 572 | 512 | 603 | 659 | 0 |
| *Μάιος* | 615 | 686 | 726 | 487 | 621 | 585 | 557 | 471 | 91 |
| *Ιούνιος* | 678 | 607 | 575 | 576 | 533 | 725 | 579 | 519 | 361 |
| *Ιούλιος* | 800 | 900 | 600 | 700 | 700 | 400 | 800 | 691 | 418 |
| *Αύγουστος* | 922 | 800 | 500 | 600 | 800 | 700 | 600 | 798 | 380 |
| *Σεπτέμβριος* | 692 | 696 | 734 | 453 | 680 | 613 | 717 | 424 | 430 |
| *Οκτώβριος* | 860 | 800 | 649 | 442 | 472 | 526 | 567 | 893 | 333 |
| *Νοέμβριος* | 715 | 445 | 490 | 442 | 429 | 435 | 572 | 245 | 59 |
| *Δεκέμβριος* | 591 | 501 | 589 | 610 | 517 | 379 | 486 | 554 | 0 |
| **ΣΥΝΟΛΟ** | **7.965** | **7.764** | **7.080** | **6.199** | **6.702** | **6.158** | **6.672** | **6.514** | **3.137** |
| ***ΣΥΝΟΛΟ (€)*** | ***7.965,00*** | ***7.764,00*** | ***7.080,00*** | ***6.199,00*** | ***6.702,00*** | ***6.158,00*** | ***6.672,00*** | ***6.514,00*** | ***3.137,00*** |

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι ο μεγαλύτερος αριθμός εισιτηρίων Mini-Bus πωλήθηκε το 2004, και ήταν 25.265 εισιτήρια.

Τα συγκριτικά στοιχεία πωλήσεων εισιτηρίων για τις γραμμές που συνδέουν το κέντρο της Χίου με τα Parking, από το 2013 μέχρι το 2021, παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

**Πίνακας 3-23: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Γραμμών Σύνδεσης Κέντρου - Parking**

| ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ - PARKING | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Έτος** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| **Κόστος** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,50 €** | **0,50 €** |
| *Ιανουάριος* | 2127 | 1692 | 1319 | 1425 | 1199 | 1461 | 1155 | 1478 | 419 |
| *Φεβρουάριος* | 2117 | 1718 | 1125 | 1617 | 1328 | 1274 | 1044 | 1231 | 632 |
| *Μάρτιος* | 1982 | 1614 | 1213 | 1647 | 1679 | 1727 | 1320 | 688 | 229 |
| *Απρίλιος* | 2358 | 1863 | 1438 | 1585 | 1605 | 1589 | 1571 | 94 | 601 |
| *Μάιος* | 2154 | 1887 | 1435 | 1794 | 1758 | 1599 | 1838 | 478 | 754 |
| *Ιούνιος* | 2458 | 2059 | 1982 | 1907 | 2033 | 1922 | 1817 | 1008 | 853 |
| *Ιούλιος* | 3287 | 2902 | 3037 | 2457 | 2553 | 2527 | 2587 | 1239 | 1346 |
| *Αύγουστος* | 3350 | 3023 | 2983 | 3031 | 3025 | 2887 | 2774 | 1428 | 1397 |
| *Σεπτέμβριος* | 2733 | 2317 | 2228 | 2182 | 2140 | 2075 | 1965 | 1213 | |
| *Οκτώβριος* | 2222 | 1997 | 1909 | 1763 | 1784 | 1629 | 1964 | 1329 | |
| *Νοέμβριος* | 1775 | 1443 | 1650 | 1611 | 1558 | 1659 | 1554 | 513 | |
| *Δεκέμβριος* | 1778 | 1790 | 1839 | 1547 | 1505 | 1415 | 1594 | 344 | |
| **ΣΥΝΟΛΟ** | **28.341** | **24.305** | **22.158** | **22.566** | **22.167** | **21.764** | **21.183** | **11.043** | **6.231** |
| ***ΣΥΝΟΛΟ (€)*** | **14.170,50** | **12.152,50** | **11.079,00** | **11.283,00** | **11.083,50** | **10.882,00** | **10.591,50** | **5.521,50** | **3.115,50** |

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι ο μεγαλύτερος αριθμός εισιτηρίων για τις γραμμές σύνδεσης με τους χώρους στάθμευσης πωλήθηκε το 2013, και ήταν ίσος με 23.341 εισιτήρια. Από το 2018 έως το 2020 σημειώθηκε σημαντική μείωση στις πωλήσεις.

Γενικά, παρατηρείται σταδιακή μείωση στις πωλήσεις εισιτηρίων του Αστικού ΚΤΕΛ της Χίου.

Τα δρομολόγια της δημόσιας συγκοινωνίας δεν υπακούουν από πλευράς συχνότητας στις προδιαγραφές των αστικών δρομολογίων μιας πόλης που προσδοκά να απεξαρτήσει τις εσωτερικές μετακινήσεις της από το αυτοκίνητο. Η λειτουργία της Χώρας όπως θα την προτείνει το ΣΒΑΚ θα στηρίζεται σε συλλογικές μετακινήσεις πολύ πιο πλούσιες σε πυκνότητα και σε γραμμές, έτσι ώστε να είναι πραγματικά ελκυστικές στους κατοίκους. Το πρόβλημα της συγκοινωνίας στη Χώρα αναπαράγεται και στη συγκοινωνία μεταξύ της Χώρας και των χωριών. Είναι τόσο λίγα τα δρομολόγια που ουσιαστικά είναι ανύπαρκτη. Τα χωριά συνδέονται με τη Χώρα μόνο χάρις στα ιδιωτικά αυτοκίνητα που φυσικά επιχειρούν να διεισδύουν στο κέντρο όσο βαθύτερα γίνεται. Το πρόβλημα λοιπόν της δημόσιας συγκοινωνίας είναι πρόβλημα γενικότερο των συγκοινωνιών του νησιού που το υφίσταται κυρίως η Χώρα διότι σε αυτήν συγκλίνουν τα αυτοκίνητα από κάθε χωριό του νησιού για την κάλυψη αναγκών υγείας, εκπαίδευσης, διοικητικών, αγορών, κλπ.

Σύμφωνα με την «Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης και Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου» που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου το 2016, σε δείγμα 130 ατόμων, το 44% όσων χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες για τις μετακινήσεις τους είναι φοιτητές ή μαθητές, το 17% συνταξιούχοι, το 14% νοικοκυρές, το 8% δημόσιοι υπάλληλοι, το 7% άνεργοι, το 6% ιδιωτικοί υπάλληλοι και το 4% ελεύθεροι επαγγελματίες. Το 31% του δείγματος δεν διαθέτει

κανένα όχημα, το 29% έχει ένα όχημα στο νοικοκυριό του, το 19% έχει δύο οχήματα και το 21% διαθέτει τρία ή περισσότερα οχήματα.

Η ψυχαγωγία αποτελεί τον βασικό σκοπό μετακίνησης για το 27% του δείγματος, η εργασία για το 14%, ενώ το 12% μετακινείται για εργασία και ψυχαγωγία. Το 13% μετακινείται για εκπαιδευτικούς σκοπούς, το 12% για προσωπικές υποθέσεις, το 11% και το 8% για καθημερινές αγορές/ υποχρεώσεις του νοικοκυριού και για αγορές αντίστοιχα, ενώ το 5% μετακινείται για θέματα υγειονομικής περίθαλψης.

Σχετικά με τον λόγο χρήσης λεωφορείου για τη μετακίνησή τους, το 68% του δείγματος το χρησιμοποιεί γιατί δεν διαθέτει δικό του όχημα, το 15% γιατί δεν οδηγεί, για το 4% ήταν ένα τυχαίο περιστατικό, το 5% το χρησιμοποιεί γιατί τους εξυπηρετεί το δρομολόγιο και γιατί τους γλιτώνει από χρόνο εύρεσης στάθμευσης, ενώ το 2% χρησιμοποιεί λεωφορείο για οικονομικούς λόγους.

Επιπρόσθετα, το 38% χρησιμοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες καθημερινά με μέσο αριθμό μετακινήσεων 1,24/ημέρα, το 44% τις χρησιμοποιεί μερικές φορές την εβδομάδα με μέσο αριθμό μετακινήσεων 2,68/εβδομάδα και το 18% τις χρησιμοποιεί μερικές φορές τον μήνα με μέσο αριθμό μετακινήσεων 2,52/μήνα.

Ο μέσος χρόνος μετακίνησης από το σπίτι ή το σημείο προέλευσης μέχρι τη στάση είναι 6,72 λεπτά με τα πόδια, ο μέσος χρόνος μετακίνησης με λεωφορείο είναι 16,82 λεπτά και ο μέσος χρόνος μετακίνησης με τα πόδια από τη στάση μέχρι τον τελικό προορισμό του χρήστη είναι 5,43 λεπτά.

Όσον αφορά στο κατά πόσο ευχαριστημένοι εμφανίζονται οι χρήστες από τις υπάρχουσες υπηρεσίες του δικτύου της αστικής συγκοινωνίας, η αίσθηση ικανοποίησης αποτυπώνεται μέτρια ως προς τη συχνότητα και τον αριθμό των δρομολογίων, ενώ οι συμμετέχοντες της έρευνας είναι σχετικά ικανοποιημένοι ως προς την πληροφόρηση αναφορικά με τα δρομολόγια και τις αλλαγές αυτών, ως προς την αξιοπιστία στην ώρα αναχώρησης και στην καθαριότητα των οχημάτων. Η παραδοχή ότι τους εξυπηρετεί το γεγονός του ότι ενώ υπάρχουν προκαθορισμένες στάσεις, ο οδηγός μπορεί να τους αφήσει σε οποιοδήποτε σημείο εκείνοι επιθυμούν, γεννά την ανάγκη για επανασχεδιασμό των στάσεων ή τη δημιουργία γραμμών on demand (bus on demand/ stop on demand).

### Αεροπορικές Μεταφορές

Ο κρατικός αερολιμένας Χίου «Όμηρος» βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του νησιού, νότια της πόλης της Χίου, και εντάσσεται σε ένα εθνικό σύστημα αερομεταφορών ακτινικής διάταξης – η οποία ακολουθείται και σε επίπεδο Περιφέρειας – με κύριο πόλο και όγκο μεταφορικού έργου από την Αθήνα προς τη Χίο (κυρίως πτήσεις εσωτερικού), καθώς και επιδοτούμενες συνδέσεις άγονων γραμμών με τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Επίσης, υπάρχει τακτική αεροπορική σύνδεση με το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

Η εικόνα που παρουσιάζει το αεροδρόμιο Χίου δεν είναι ικανοποιητική. Το πολύ μικρό μερίδιο που η αεροπορική μεταφορά καταλαμβάνει στο σύνολο του εισερχόμενου τουρισμού στο νησί οφείλεται στην έλλειψη υποδομών εξυπηρέτησης εταιριών και επιβατών. Οι πτήσεις charter εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο εποχικές ανάγκες του τουρισμού, αλλά παρουσιάζονται ειδικά προβλήματα λόγω της αδυναμίας υποδοχής από το αεροδρόμιο.

Βασικά προβλήματα στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση του αεροπορικού δικτύου της Χίου αποτελούν (Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου 2020-2023, 2020):

- Η έλλειψη ενδοχώρας και πληθυσμιακών μεγεθών που δύνανται να δημιουργήσουν ζήτηση για τακτικά και εποχικά δρομολόγια.
- Η εποχικότητα, κυρίως εξαιτίας του τουρισμού, που προκαλεί οξείες αιχμές και οδηγεί σε υποβάθμιση της εξυπηρέτησης.
- Η απουσία άλλων μέσων διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους, τα οποία θα επέτρεπαν την εγκατάσταση ενός βέλτιστου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών.
- Η έλλειψη ικανοποιητικών εγκαταστάσεων διακίνησης επιβατών.

Πρόσφατα εντάχθηκε στο τομεακό πρόγραμμα μεταφορών το έργο «Βελτίωση και ανάπτυξη των υποδομών του κρατικού αερολιμένα Χίου» και παράλληλα αναμένεται η έναρξη του έργου της μετατόπισης της παραλιακής οδού Χίου - Καρφά για να επεκταθεί ο αεροδιάδρομος, ενώ δημοπρατείται εκ νέου το έργο επέκταση της οδού Ιωάννου Χρήστου.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η προβλεπόμενη χρήση υδροπλάνων για τις αεροπορικές συνδέσεις της Χίου, εφόσον υλοποιηθεί ο σχεδιασμός για τη δημιουργία υδατοδρομίου.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρατίθεται αναλυτικά όλα τα αεροδρόμια και ελικοδρόμια της Χίου.

**Πίνακας 3-24: Κατάλογος Αεροδρομίων και Ελικοδρομίων Νήσου Χίου**

| ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ | | ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ | |
|---|---|---|---|
| | | ΠΛΑΤΟΣ | ΜΗΚΟΣ |
| 1 | Αεροδρόμιο Χίου | 382.140 | 260.835 |
| 2 | Αεροδρόμιου Ολύμπων | 381.358 | 255.620 |
| **ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΑ** | | **ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ** | |
| | | **ΠΛΑΤΟΣ** | **ΜΗΚΟΣ** |
| 1 | Ελικοδρόμιο Χίου | 382.140 | 260.835 |
| 2 | Ελικοδρόμιο Ολύμπων | 381.358 | 255.620 |
| 3 | Ελικοδρόμιο Προβατά | 382.230 | 260.259 |
| 4 | Ελικοδρόμιο Πυργίου | 381.250 | 255.909 |
| 5 | Ελικοδρόμιο Αρμολίων | 381.502 | 260.120 |
| 6 | Ελικοδρόμιο Μάρμαρο | 383.225 | 260.630 |
| 7 | Ελικοδρόμιο Βολισσού | 382.840 | 25.520 |
| 8 | Ελικοδρόμιο Οινουσσών | 383.135 | 261.440 |
| 9 | Ελικοδρόμιο Ψαρών | 383.250 | 253.420 |
| 10 | Ελικοδρόμιο Μελανειός | 383.324 | 255.059 |

*(Πηγή: Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου 2020-2023)*

### Ακτοπλοϊκές Μεταφορές – Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Ο Δήμος Χίου εξυπηρετείται από δυο κύρια λιμάνια, της Χίου (στην ανατολική πλευρά του νησιού) και των Μεστών (στη δυτική πλευρά του νησιού).

Ο λιμένας Χίου, ιστορική υποδομή που συνοδεύει την ιστορία της Χώρας βρίσκεται επί του παραλιακού μετώπου, προ του κέντρου της πόλης της Χίου, αποτελεί το κεντρικό λιμάνι του νησιού και εξυπηρετεί την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Χίου με την ηπειρωτική χώρα, τα γειτονικά νησιά και τα απέναντι τουρκικά παράλια. Ακτοπλοϊκώς, το νησί συνδέεται καθημερινά με το λιμάνι του Πειραιά και το ταξίδι διαρκεί οχτώ (8) ώρες με τα συμβατικά πλοία. Επίσης, καθημερινή ακτοπλοϊκή σύνδεση πραγματοποιείται με τη Μυτιλήνη, καθώς και με τα κοντινά μικρότερα νησιά Οινούσσες και Ψαρά. Στο εγγύς μέλλον αναμένεται να λειτουργήσουν ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τη Σάμο, τη Λήμνο και την Καβάλα τρεις φορές την εβδομάδα. Ο λιμένας Χίου εξυπηρετεί και την εμπορική κίνηση του νησιού. Επιπρόσθετα, εντοπίζεται

σημαντικό πρόβλημα αναφορικά με την αδυναμία φιλοξενίας πλοίων μεγάλου μήκους. Στο νότιο τμήμα του λιμανιού, στα υφιστάμενα κρηπιδώματα, ελλιμενίζονται, κατά τη θερινή κυρίως περίοδο, διερχόμενα σκάφη αναψυχής. Επίσης, στο νότιο τμήμα χωροθετείται καταφύγιο τουριστικών σκαφών για εξυπηρέτηση super yachts και mega yachts.

Στη νότια και δυτική πλευρά του νησιού βρίσκονται οι λιμένες Μεστών και Λημνιών Βολισσού. Ο λιμένας Μεστών βρίσκεται στα νοτιοανατολικά παράλια του όρμου Μεστών, σε απόσταση περίπου 35 Km από την πόλη της Χίου. Αποτελεί μια από τις σημαντικότερες υποδομές προσπελασιμότητας της Π.Ε. με ασήμαντη, προς το παρόν, εμπορευματική και επιβατική κίνηση σε σχέση με το λιμάνι της Χίου.

Ο λιμενίσκος Λημνιών Βολισσού βρίσκεται σε απόσταση 30 Km περίπου από την πόλη της Χίου, έχει διαμορφωθεί με παραλιακά κρηπιδώματα προ του οικισμού Λημνιά, επίνειο της κωμόπολης της Βολισσού. Τον Ιούνιο του 2015 ολοκληρώθηκε η κατασκευή καταφυγίου τουριστικών σκαφών.

Άλλες σημαντικές λιμενικές υποδομές του νησιού είναι:

- η μαρίνα Χίου, η οποία εντοπίζεται στις ανατολικές ακτές του νησιού και σε απόσταση 2 Km βόρεια του κεντρικού λιμένα Χίου. Η κατασκευή της ολοκληρώθηκε πριν από 20 χρόνια περίπου και τα κρηπιδώματά της χρησιμοποιούνται περιστασιακά από μικρό αριθμό σκαφών μικτής χρήσης.
- Το αλιευτικό καταφύγιο Καρδάμυλων, που βρίσκεται σε απόσταση 26,4 Km βόρεια της πόλης της Χίου και έχει διαμορφωθεί έμπροσθεν του παραθαλάσσιου οικισμού Μάρμαρο (επίνειο του χωριού Καρδάμυλα). Η χρήση του καταφυγίου – μετά την ολοκλήρωση του έργου βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων – αναμένεται να δώσει σημαντική ώθηση στην αλιεία του νησιού.
- Η ιχθυόσκαλα, που εντοπίζεται 1 Km βόρεια της πόλης της Χίου και εξυπηρετεί τους επαγγελματίες αλιείς του νησιού.
- Ο λιμένας Λαγκάδας, ο οποίος χωροθετείται έμπροσθεν του ομώνυμου οικισμού, σε απόσταση 16 Km περίπου βόρεια της πόλης της Χίου και εξυπηρετεί κυρίως σκάφη αναψυχής και αλιευτικά σκάφη. Από τον λιμένα Λαγκάδας εκτελούνται καθημερινά δρομολόγια προς τις Οινούσσες. Η μεταφορά επιβατών προς τις Οινούσσες πραγματοποιείται συχνά με δρομολόγια θαλάσσιων ταξί.
- Τα αλιευτικά καταφύγια: Αγία Παρασκευή - Καστέλο, Τρεις Μύλοι Βροντάδου, Γούβι, Παντουκιός, Φάρκαινα, Δασκαλόπετρα, Αγία Ερμιόνη, Άγιος Ιωάννης, Καλλιμασιά στις ανατολικές ακτές του νησιού, Βοκαριά στο νότιο τμήμα του νησιού και Λίθι και Αγία Ειρήνη Ελάτα στις δυτικές ακτές του νησιού, τα οποία αποτελούν επίνεια των ομώνυμων οικισμών.

Οι θέσεις των βασικών λιμενικών υποδομών για το σύνολο της νήσου Χίου αποτυπώνονται στον Χάρτης 3-25.

Η θέση του λιμανιού της Χίου – εντός της πόλης – σε συνάρτηση με το ρόλο που κατέχει σαν κύρια θαλάσσια πύλη του νησιού (τόσο επιβατικού όσο και εμπορευματικού), προκαλεί σοβαρά λειτουργικά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή. Προγραμματίζονται έργα βελτίωσης της λειτουργίας του υφιστάμενου λιμένα με παρεμβάσεις προσβασιμότητας και αναπλάσεων, ενώ παράλληλα εκπονείται το master plan για την ενοποίηση και επέκταση χερσαίων χώρων στο νότιο τμήμα και τη γενικότερη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Το λιμάνι των Μεστών, που έχει κυρίως εμπορευματικό χαρακτήρα, διαθέτει όλα τα απαραίτητα χαρακτηριστικά [θέση στη δυτική ακτή του νησιού, βελτιωμένη οδική πρόσβαση, άνετη εξυπηρέτηση της φορτοεκφόρτωσης φορτηγών πλοίων και της διακίνησης επιβατικών οχημάτων, διακριτές χρήσεις (αλιευτικό καταφύγιο, εμπορικός λιμένας, επιβατικός λιμένας), επαρκείς χερσαίοι χώροι] λειτουργεί συμπληρωματικά προς τον κεντρικό λιμένα Χίου, εξυπηρετώντας την εμπορική κίνηση που πραγματοποιείται με μικρά φορτηγά πλοία και προσελκύοντας πρόσθετη κίνηση επιβατών και ΙΧ οχημάτων με προορισμό τα Μεστά, τη Βολισσό και τα Ψαρά. Τους καλοκαιρινούς μήνες λειτουργεί γραμμή σύνδεσής του με το Λαύριο.




**Χάρτης 3-25: Λιμενικές Εγκαταστάσεις Νήσου Χίου**

*(Πηγή: Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Κεντρικού Λιμένα Χίου - Τεχνική Έκθεση Α Σταδίου, 2021)*

### 3.16 Στοιχεία Στάθμευσης - Απογραφές στάθμευσης

Την Παρασκευή 20 Αυγούστου 2021, στις 13:00, πραγματοποιήθηκε καταγραφή παράνομης και νόμιμης στάθμευσης σε συνολικά τέσσερεις κεντρικές οδούς της πόλης της Χίου, οι οποίες είναι: **η Λεωφόρος Δημοκρατίας, η Ηρώων Πολυτεχνείου, η Αεροπόρου Ροδοκανάκη** και η **Ελευθερίου Βενιζέλου**.

Παράλληλα, μετρήθηκε και η προσφορά στάθμευσης (από τρεις παρατηρητές συνολικά), ήτοι οι διαθέσιμες νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό. Ο χαρακτηρισμός των θέσεων ως νόμιμες (ή παράνομες) προκύπτει βάσει του ΚΟΚ.

Τα σταθμευμένα οχήματα κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες: επιβατικά αυτοκίνητα, μηχανοκίνητα δίκυκλα και φορτηγά.

Αναφορικά με την προσφορά στάθμευσης, παρατηρήθηκε ότι και στους τέσσερις μελετώμενους άξονες παραχωρούνται συνολικά **201 θέσεις στάθμευσης**. Ως μια θέση στάθμευσης νοείται ο χώρος που απαιτείται για να σταθμεύσει ένα αυτοκίνητο, συνεπώς γίνονται οι απαραίτητες αναγωγές στην περίπτωση των δίκυκλων, καθώς απαιτείται σχεδόν ο μισός χώρος, ενώ στην περίπτωση των βαρέων οχημάτων απαιτείται ο διπλάσιος ή κάποιες φορές ο τριπλάσιος χώρος.

Στην οδό Δημοκρατίας, η στάθμευση επιτρέπεται και στις δύο πλευρές του οδοστρώματος, ενώ υπάρχουν διαμορφωμένες θέσεις για τη στάση των αστικών λεωφορείων, καθώς και για τη στάθμευση δημοτικών οχημάτων. Επί της οδού Δημοκρατίας έχει εφαρμοστεί, με ειδική κατακόρυφη σήμανση, καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης με προτεραιότητα στους κατοίκους της πόλης. Παρόλα αυτά, όπως παρατηρήθηκε, η ελεγχόμενη στάθμευση δεν γίνεται ιδιαίτερα σεβαστή κατά τις ώρες αιχμής.

Η εικόνα είναι ίδια και στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, καθώς και στους άξονες πέριξ του Δημοτικού Κήπου με εκατέρωθεν παρόδια στάθμευση, διαμορφωμένες θέσεις και Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

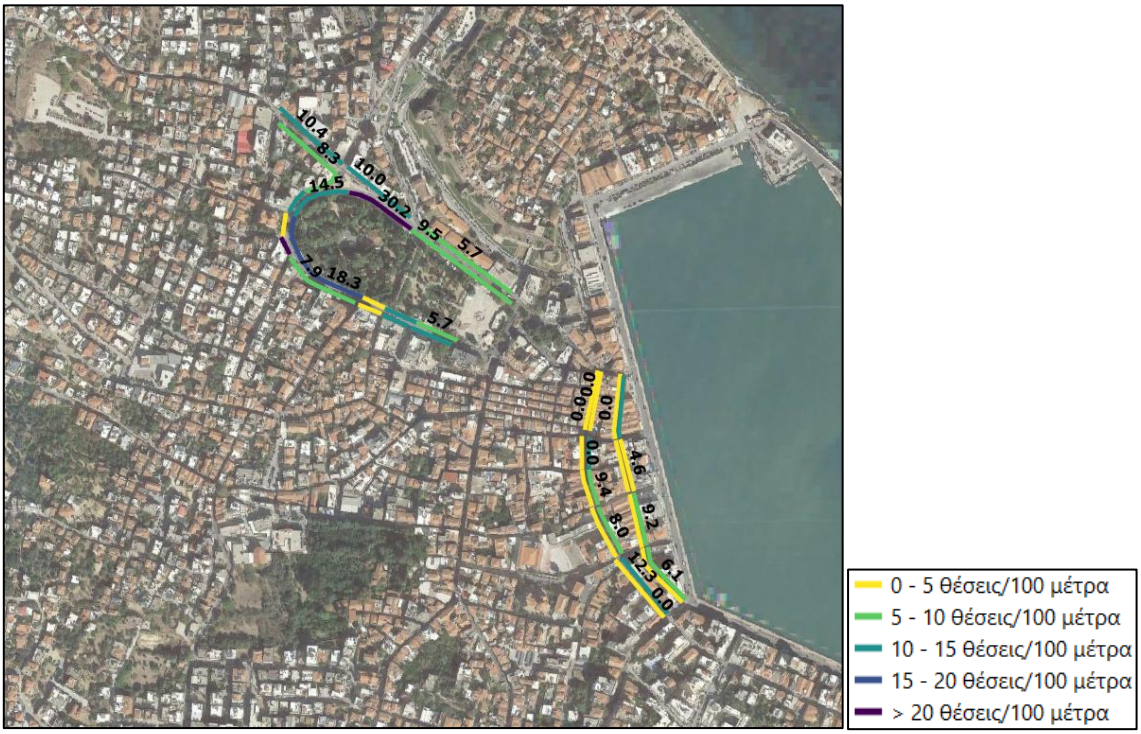
Στην οδό Αεροπόρου Ροδοκανάκη και Ελευθερίου Βενιζέλου έχει πραγματοποιηθεί διαπλάτυνση πεζοδρομίων, με αποτέλεσμα η επιτρεπόμενη στάθμευση να περιορίζεται στη μια πλευρά του οδοστρώματος. Υπάρχουν λίγες διαμορφωμένες θέσεις κατά μήκος των δύο αυτών αξόνων.

Συνολικά, καταγράφηκε ότι η προσφορά στάθμευσης παρά την οδό είναι περιορισμένη στο κέντρο της πόλης της Χίου. Ωστόσο η παρουσία του αυτοκινήτου είναι έντονη, ενώ ο Δημοτικός Κήπος λειτουργεί ως κυκλικός κόμβος με κεντροβαρική σημασία, από τον οποίο διαχέονται τα οχήματα προς κάθε κατεύθυνση. Σημειώνεται ότι λόγω απουσίας παρακαμπτηρίων του κέντρου, όλες οι κινήσεις αναγκαστικά υποχρεώνονται να διέρχονται από το Βουνάκι και αυτό έρχεται σε αντίθεση με την οργάνωση κυκλοφορίας που εφαρμόζεται σε κάθε πόλη του ανεπτυγμένου και του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Αυτό το εντελώς ανορθόδοξο που συμβαίνει σήμερα στη Χώρα πρέπει να αλλάξει. Δεν είναι εύκολο όμως θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω παράλληλων πολιτικών μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου για μετακινήσεις προς και από το κέντρο. Σήμερα, η Χώρα λειτουργία υπό ένα καθεστώς εντελώς αναχρονιστικό και προφανώς για να αντιμετωπιστεί δεν μπορούν να «εφευρεθούν» νέοι δρόμοι. Αυτό που μπορεί να γίνει είναι οι υφιστάμενοι δρόμοι να λειτουργούν διαφορετικά και να εξυπηρετούν διαφορετικούς τρόπους μετακινήσεων από τους σημερινούς. Η αρχιτεκτονική στη Χώρα δεν μπόρεσε να αντισταθεί και παραμορφώθηκε. Το ρυμοτομικό σχέδιο, ωστόσο, παραμένει πιστό στην ιστορία της Χώρας, ίσως αυτό είναι από τα πολύ λίγα στοιχεία

που την κρατούν κάπως ζωντανή. Είναι καιρός να αποκτήσει τη λειτουργία που του αρμόζει. Στο πλαίσιο αυτής της νέας λειτουργίας η πολιτική στάθμευσης θα παίξει κρίσιμο ρόλο. Η στάθμευση αποτελεί εργαλείο οργάνωσης της κυκλοφορίας και να για τη Χώρα το ζητούμενο είναι ο περιορισμός της κυκλοφορίας στο κέντρο, αφετηρία για αυτό είναι ο ουσιαστικός περιορισμός της στάθμευσης. Το πρόβλημα της στάθμευσης στη Χώρα δεν είναι ότι δεν επαρκούν οι θέσεις. Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι ότι είναι πάρα πολλές, αναντίστοιχες με τη γεωμετρία του ρυμοτομικού της πόλης. Αν δεν αλλάξουν πολλά οι συνθήκες θα επιδεινώνονται χωρίς όρια εις βάρος της ποιότητας ζωής, της ταυτότητας του τόπου, της ελκυστικότητας της Χώρας, επομένως και της οικονομίας της.

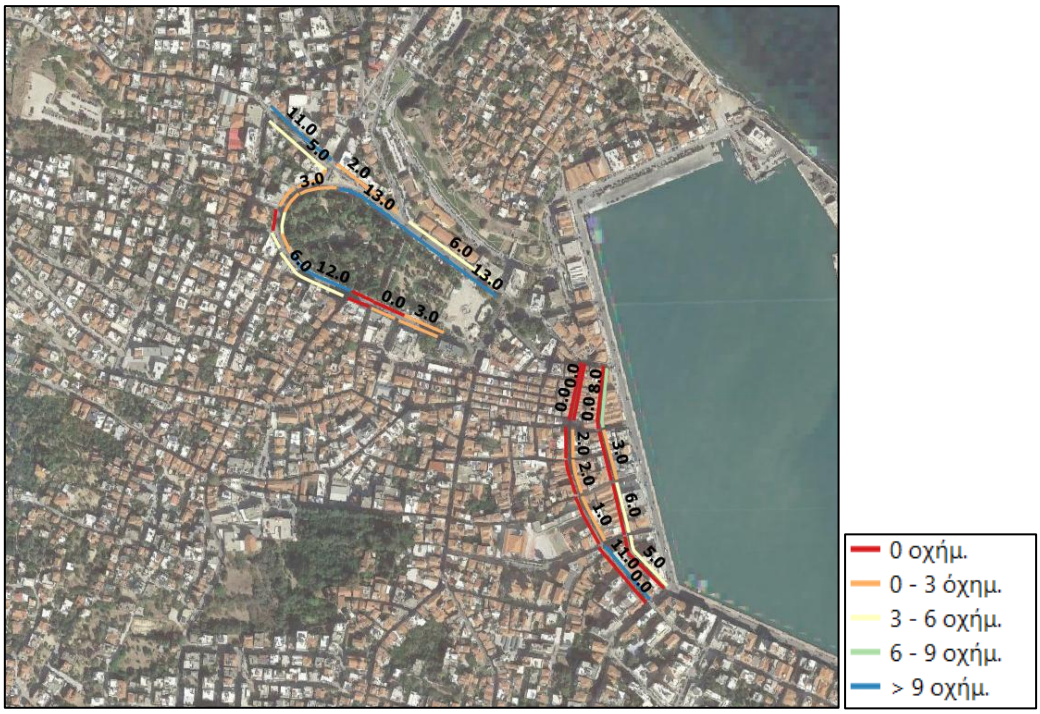
Ο Χάρτης που ακολουθεί παρουσιάζει την πυκνότητα θέσεων στάθμευσης, δηλαδή τον αριθμό θέσεων στάθμευσης ανά 100μ.




**Χάρτης 3-26: Πυκνότητά Θέσεων Στάθμευσης ανά Εξεταζόμενο Οδικό Τμήμα**

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά **153 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα** (Χάρτης 3-27). Από αυτά τα 109 ήταν αυτοκίνητα, τα 43 μηχανοκίνητα δίκυκλα και το ένα φορτηγό. Ο λόγος της ζήτησης προς την προσφορά θέσεων στάθμευσης υπολογίζεται ίσος με 0,66 (δηλαδή το 66% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης ήταν κατειλημμένες).

Η οδός Δημοκρατίας και η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου χρησιμοποιούνται, κατά κύριο λόγο, για τη στάθμευση των οχημάτων παρά την οδό, εντός της κεντρικής περιοχής. Η ζήτηση για στάθμευση παρατηρήθηκε ότι συνδέεται άμεσα –το πρωί– με δραστηριότητες πέριξ του Δημοτικού κήπου και του εμπορικού κέντρου της πόλης. Αυτές αφορούν σε υπηρεσίες, γραφεία, ιατρεία αλλά και εμπορικά καταστήματα που ελκύουν ένα σημαντικό όγκο μετακινήσεων με ιδιωτικά οχήματα.



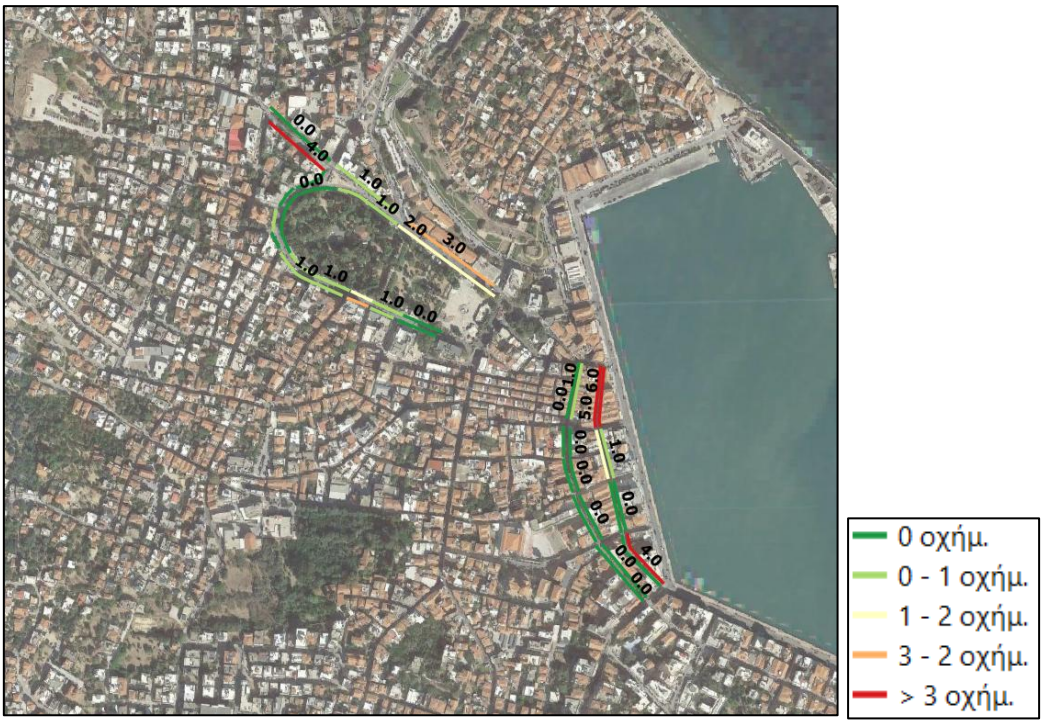

**Χάρτης 3-27: Καταγεγραμμένα Νόμιμα Σταθμευμένα Οχήματα**

Σχετικά με την παράνομη στάθμευση, καταγράφηκαν συνολικά **50 παράνομα σταθμευμένα οχήματα** (Χάρτης 3-28). Από αυτά τα 24 ήταν αυτοκίνητα, τα 25 μηχανοκίνητα δίκυκλα και το ένα φορτηγό.

Έντονη παράνομη στάθμευση παρατηρήθηκε στην οδό Αεροπόρου Ροδοκανάκη και στους άξονες πέριξ του Λιμένα Χίου. Διαπιστώθηκε ότι η παράνομη στάθμευση συνδέεται τόσο με τις δραστηριότητες αναψυχής, όσο και με τον μεγάλο όγκο μηχανοκίνητων δίκυκλων που κινούνται καθημερινά στην πόλη της Χίου.

Το εν λόγω φαινόμενο περιγράφεται λεπτομερέστερα στην ενότητα της ανάλυσης των κυκλοφοριακών μετρήσεων.

Κατά τις βραδινές ώρες, λόγω της αύξησης των δραστηριοτήτων αναψυχής, τα πεζοδρόμια καταλαμβάνονται από μηχανοκίνητα δίκυκλα, ελλείψει περισσότερων αποκλειστικών θέσεων στάθμευσης.




**Χάρτης 3-28: Καταγεγραμμένα Παράνομα Σταθμευμένα Οχήματα**

Στον Πίνακας 3-25, που παρατίθεται στη συνέχεια, παρουσιάζονται αναλυτικά οι καταγραφές νόμιμης και παράνομης στάθμευσης στις εξεταζόμενες οδούς της πόλης της Χίου.

**Πίνακας 3-25: Καταγραφές Νόμιμης και Παράνομης Στάθμευσης**

| Οδός | Από | Προς | Νόμιμη στάθμευση | | | Παράνομη στάθμευση | | | Προσφορά | Ζήτηση/ Προσφορά |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | ΙΧ | Μηχ. Δίκυκλα | Φορτηγά | ΙΧ | Μηχ. Δίκυκλα | Φορτηγά | | |
| Δημοκρατίας (αριστερά) | Γ. Βόρρα | Οινοπίωνος | 8 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 1,00 |
| Δημοκρατίας (δεξιά) | Γ. Βόρρα | Οινοπίωνος | 5 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 8 | 0,63 |
| Δημοκρατίας (αριστερά) | Οινοπίωνος | Μαρτύρων | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 10 | 0,20 |
| Δημοκρατίας (δεξιά) | Οινοπίωνος | Μαρτύρων | 13 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 27 | 0,48 |
| Δημοκρατίας (αριστερά) | Μαρτύρων | Κένεντι | 4 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 8 | 0,75 |
| Δημοκρατίας (δεξιά) | Μαρτύρων | Κένεντι | 10 | 6 | 0 | 1 | 2 | 0 | 15 | 0,87 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Δημοκρατίας | Αλατιού | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0,43 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Δημοκρατίας | Αλατιού | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0,75 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Αλατιού | Ιακώβου | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1,00 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Αλατιού | Ιακώβου | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0,33 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Ιακώβου | Βρατσάνου | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0,80 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Αγ. Ιακώβου | Βρατσάνου | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Βρατσάνου | Τεχάκη | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0,67 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Βρατσάνου | Τεχάκη | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0,75 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Τεχάκη | Εγγρεμού | 11 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 17 | 0,71 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Τεχάκη | Εγγρεμού | 6 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 | 0,75 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Εγγρεμού | Π. Κόκκινου | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Εγκρεμού | Π. Κόκκινου | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Π. Κόκκινου | Σγούτα | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0,50 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Π. Κόκκινου | Σγούτα | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 0,00 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά) | Σγούτα | Κιοσκ | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1,00 |
| Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά) | Σγούτα | Κιοσκ | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0,43 |
| Ροδοκανάκη (δεξιά) | Ροΐδου | Παράσχου | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ροδοκανάκη (αριστερά) | Ροΐδου | Παράσχου | 4 | 7 | 0 | 6 | 0 | 0 | 8 | 1,00 |
| Ροδοκανάκη (δεξιά) | Παράσχου | Ομήρου | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ροδοκανάκη (αριστερά) | Παράσχου | Ομήρου | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1,00 |

| Οδός | Από | Προς | Νόμιμη στάθμευση | | | Παράνομη στάθμευση | | | Προσφορά | Ζήτηση/ Προσφορά |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | ΙΧ | Μηχ. Δίκυκλα | Φορτηγά | ΙΧ | Μηχ. Δίκυκλα | Φορτηγά | | |
| Ροδοκανάκη (δεξιά) | Ομήρου | Βάμβα | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ροδοκανάκη (αριστερά) | Ομήρου | Βαμβά | 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 1,00 |
| Ροδοκανάκη (δεξιά) | Βάμβα | Κουντουριώτου | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ροδοκανάκη (αριστερά) | Βάμβα | Κουντουριώτου | 4 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 5 | 1,00 |
| Ελ. Βενιζέλου (αριστερά) | Κουντουριώτου | Βάμβα | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ελ. Βενιζέλου (δεξιά) | Κουντουριώτου | Βαμβά | 3 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 1,00 |
| Ελ. Βενιζέλου (αριστερά) | Βάμβα | Ομήρου | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ελ. Βενιζέλου (δεξιά) | Βάμβα | Ομήρου | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0,20 |
| Ελ. Βενιζέλου (αριστερά) | Ομήρου | Κανάλα | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ελ. Βενιζέλου (δεξιά) | Ομήρου | Κανάλα | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0,50 |
| Ελ. Βενιζέλου (αριστερά) | Κανάλα | Παράσχου | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Ελ. Βενιζέλου (δεξιά) | Κανάλα | Παράσχου | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0,50 |
| Ελ. Βενιζέλου (αριστερά) | Παράσχου | Ροΐδου | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |

Σύμφωνα με την «Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης και Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου» που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου το 2016, σε δείγμα 228 ατόμων, το 53% έχει χρησιμοποιήσει αυτοκίνητο για τη μετακίνησή του, το 44% μηχανοκίνητο δίκυκλο, το 2% έχει μετακινηθεί με ποδήλατο και το 1% με άλλο μέσο. Ο σκοπός της μετακίνησης είναι η εργασία για το 52% του δείγματος, η υγειονομική περίθαλψη για το 15% και οι αγορές για το 12%. Το 9% του δείγματος μετακινείται για ψυχαγωγικούς σκοπούς, το 5% για προσωπικές υποθέσεις, το 4% και το 5% για καθημερινές αγορές/ υποχρεώσεις του νοικοκυριού και για εκπαιδευτικούς σκοπούς αντίστοιχα. Το 78% κάνει αυτή τη μετακίνηση καθημερινά με μέσο αριθμό μετακινήσεων 1,62/ημέρα, το 19% μερικές φορές την εβδομάδα με μέσο αριθμό μετακινήσεων 3,63/εβδομάδα και το 3% μερικές φορές το μήνα με μέσο αριθμό μετακινήσεων 3,50/μήνα.

Αναφορικά με τον χώρο στάθμευσης στον προορισμό, το 72% του εξεταζόμενου δείγματος σταθμεύει στον δρόμο ή στο πεζοδρόμιο, το 4% σε χώρο στάθμευσης με κάρτα και 4% σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης δημόσιας χρήσης (ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης που μπορεί να σταθμεύσει οποιοσδήποτε καταβάλλοντας χρηματικό ποσό ανάλογο της χρονικής διάρκειας της στάθμευσής του), το 18% σε δημόσιο χώρο στάθμευσης και το 2% σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης (ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης στους οποίους μπορεί να σταθμεύσει μόνο πελάτης της επιχείρησης στην οποία ανήκει ο χώρος στάθμευσης). Στην οικία τους, το 42% σταθμεύει στον δρόμο/ πεζοδρόμιο, το 56% σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης και το 2% σε άλλο σημείο.

Ο μέσος χρόνος στάθμευσης είναι 5,6 ώρες, με ελάχιστο τα 2 λεπτά και μέγιστο τις 16 ώρες. Ο μέσος εκτιμώμενος χρόνος για στάθμευση με σκοπό μετακίνησης την εργασία είναι 6,69 ώρες, με ελάχιστο τη 1 ώρα και μέγιστο τις 12 ώρες, ενώ ο μέσος εκτιμώμενος χρόνος στάθμευσης για ψυχαγωγικούς σκοπούς είναι 4,25 ώρες με ελάχιστο και μέγιστο τις 2 και τις 7 ώρες αντίστοιχα. Ο μέσος εκτιμώμενος χρόνος για μετακινήσεις σχετικά με την υγειονομική περίθαλψη και προσωπικές υποθέσεις είναι 4,82 ώρες. Ο χρόνος για αγορές/ υποχρεώσεις νοικοκυριού και εκπαίδευση είναι 4,66 και 2,90 ώρες αντίστοιχα (Διάγραμμα 3-10).




**Διάγραμμα 3-10: Μέσος Εκτιμώμενος Χρόνος Στάθμευσης ανά Σκοπό Μετακίνησης**
*(Πηγή: Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης και Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου, 2016)*

Στις κεντρικές περιοχές της πόλης της Χίου, η στάθμευση του 60% του δείγματος εναλλάσσεται σε λιγότερο από 1,5 ώρα. Διάρκεια λιγότερη από 30 λεπτά έχει το 50% του πλήθους των παράνομα και το 33% των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων. Στις περιοχές με εμπορική δραστηριότητα, η στάθμευση του 42% του δείγματος εναλλάσσεται σε λιγότερο από 30 λεπτά, ενώ το 20% της εναλλαγής είναι κάθε 30 λεπτά με 1,5 ώρα. Διάρκεια λιγότερη από 30 λεπτά έχει περισσότερο από το 50% του πλήθους των παράνομα και το 20% των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων. Ενώ, στις περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί μικτής δραστηριότητας, μόνο το 20% του δείγματος σταθμεύει για λιγότερο από μισή ώρα.

Σχετικά με την αναγκαιότητα χρήσης τους οχήματός τους για τις καθημερινές μετακινήσεις τους, οι συμμετέχοντες απάντησαν πως η ανάγκη να επιλέγουν οι ίδιοι τη διαδρομή που θα ακολουθήσουν είναι το σημαντικότερο για αυτούς, ενώ συμφωνούν αρκετά στο ότι η οδήγηση τους εξασφαλίζει την προσωπική τους ελευθερία. Επιπλέον, ένα ικανοποιητικό ποσοστό των χρηστών της οδού είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν περισσότερο προκειμένου να μη σταθμεύουν στο κέντρο της πόλης, ενώ εμφανίζονται ουδέτεροι σχετικά με την αναγκαιότητα του να οδηγούν γιατί χρειάζεται να κάνουν δρομολόγια σε πολλές περιοχές κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Αναφορικά με την πιθανότητα εφαρμογής μέτρων σχετικά με τη στάθμευση στο κέντρο της πόλης, οι ερωτώμενοι απάντησαν ότι ο περιορισμός της κίνησης των οχημάτων τους βρίσκει αρκετά έως απόλυτα σύμφωνους, ενώ συμφωνούν αρκετά στην επιβολή ελέγχων από την αρμόδια αρχή. Επιπλέον, εμφανίζονται να διαφωνούν αρκετά στο ενδεχόμενο επιβολής κομίστρου για τη στάθμευση στο κέντρο της πόλης.

## 3.17 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων

### 3.17.1 Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, την Τρίτη 17 Αυγούστου, Τετάρτη 18 Αυγούστου και Πέμπτη 19 Αυγούστου πραγματοποιήθηκαν καταγραφές κυκλοφοριακών ροών σε δεκαπέντε (15) επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός ή πέριξ της πόλης της Χίου (Χάρτης 3-29).

Σε ένα επιλεγμένο διάστημα περίπου δύο (2) ωρών, καταγράφηκαν τα διάφορα οχήματα ανά στρέφουσα κίνηση και ανά τύπο από πέντε (5) συνολικά παρατηρητές. Το διάστημα 11:00 με 13:00 δεν συμπίπτει με την πρωινή ούτε τη μεσημεριανή αιχμή των εργαζομένων, αλλά κατά τη θερινή περίοδο οι μετακινήσεις των επισκεπτών έχουν ως αιχμή ακριβώς αυτό το διάστημα.

Η παρούσα ενότητα αναδεικνύει τα αποτελέσματα της διαδικασίας συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων. Τα κυκλοφοριακά δεδομένα, μαζί με τα χωρικά δεδομένα, λαμβάνονται υπόψη σε επόμενα παραδοτέα για τη διαμόρφωση μέτρων και κατευθύνσεων βιώσιμης κινητικότητας.



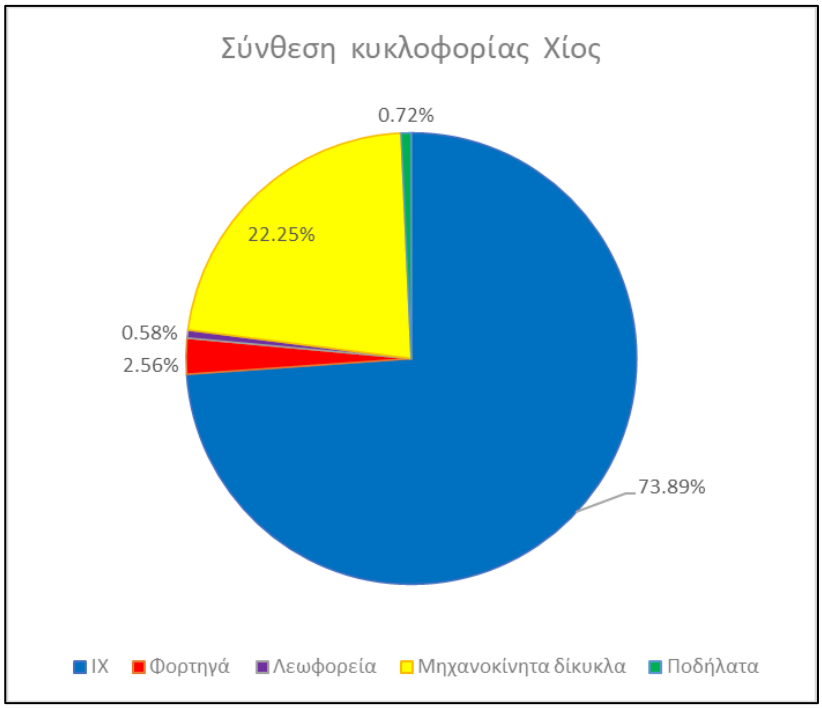

**Χάρτης 3-29: Θέσεις Επιλεγμένων Κόμβων**

Το αναλυτικό πρόγραμμα των μετρήσεων παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα.

**Πίνακας 3-26: Αναλυτικό πρόγραμμα μετρήσεων και διευθύνσεων επιλεγμένων κόμβων**

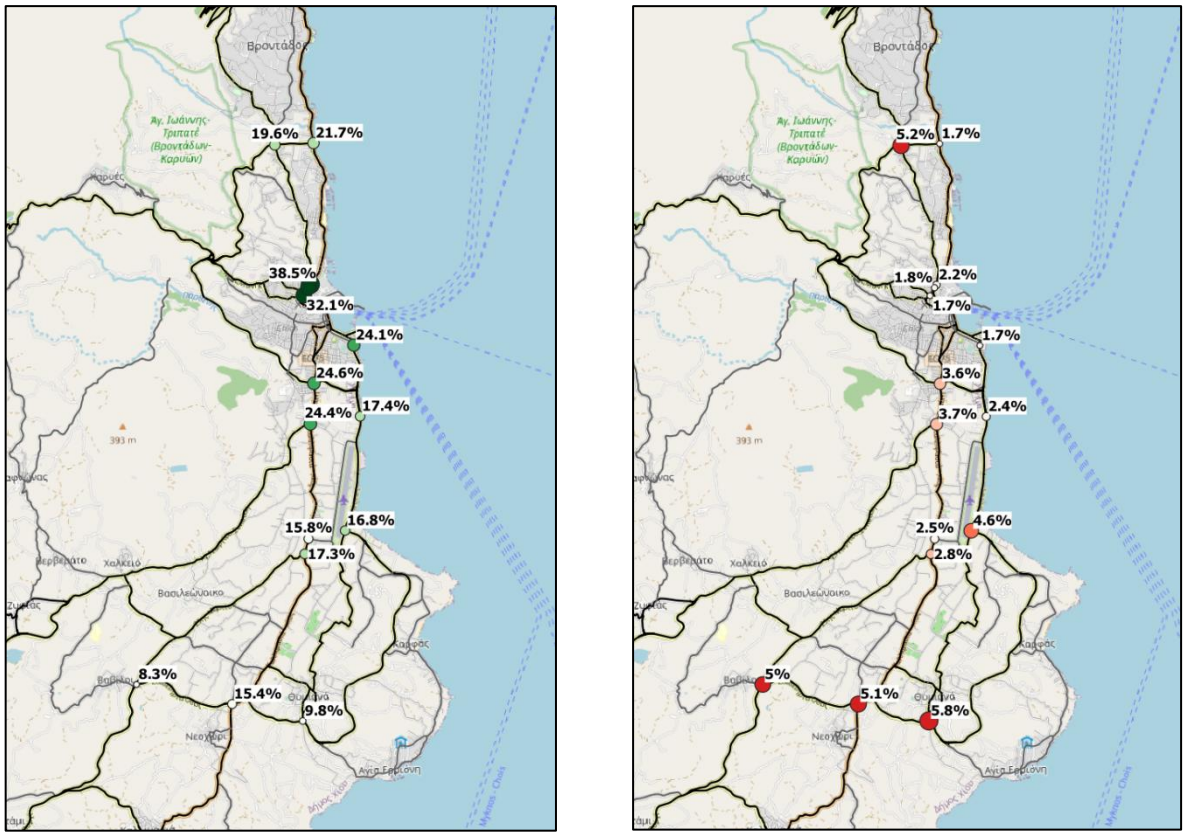
| Κόμβος | Όνομα | Περιοχή | Ημέρα | Ώρα |
|---|---|---|---|---|
| Κόμβος 1 | Μητρ. Φ. Παντελεήμονος & Περιφερειακή οδός | Χίος Βόρεια | Τρίτη 17/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 2 | Επ. Οδός Χίου - Κεραμού & Περιφερειακή Οδός | Χίος Βόρεια | Τρίτη 17/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 3 | Καραολή Δημητρίου & Επ. Οδός Χίου - Κεράμου | Χίος Κέντρο | Τρίτη 17/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 4 | Δημοκρατίας & Οινοπίωνος | Χίος Κέντρο | Τρίτη 17/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 5 | Μιχ. Λιβανού, Σ. Λιβανού & Χριστοφορίδη | Χίος Κέντρο | Τρίτη 17/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 6 | Βερίτη & Περιφερειακή Οδός | Χίος Νότια | Πέμπτη 19/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 7 | Βερίτη, Δημ. Ράλλη & Επ. Οδός Χίου - Χαλκειού | Χίος Νότια | Πέμπτη 19/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 8 | Αερ. Ροδοκανάκη & Λεωφ. Ενώσεως | Αεροδρόμιο | Πέμπτη 19/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 9 | Κονταρίου & Επ. Οδός Χίου-Όρμου Καρφά | Αεροδρόμιο | Τετάρτη 18/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 10 | Δημ. Ράλλη & Μιχαλινού | Αεροδρόμιο | Τετάρτη 18/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 11 | Επ. Οδός Χίου - Όρμου Καρφά & Επ. Οδός Θυμιανών - Χαλκειού | Θυμιανά | Τετάρτη 18/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 12 | Επ. Οδός Χίου - Όρμου Καρφά & Επ. Οδός Χίου - Καλλιμασιάς | Θυμιανά | Τετάρτη 18/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 13 | Επ. Οδός Θυμιανών - Χαλκειού & Αγ. Πολυκάρπου | Βαβίλοι | Τετάρτη 18/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 14 | Γένοβα & Οινοπιώνος | Χίος Κέντρο | Πέμπτη 19/8 | 11:00-13:00 |
| Κόμβος 15 | Δημ. Ράλλη & 25$^{ης}$ Μαρτίου | Αεροδρόμιο | Πέμπτη 19/8 | 11.00-13.00 |

Τα οχήματα που καταγράφηκαν κατατάσσονται σε πέντε (5) βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο τους, οι οποίες είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από όλους τους κόμβους υπολογίζονται ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Το παρακάτω Διάγραμμα παρουσιάζει τη σύνθεση της κυκλοφορίας στους δρόμους της Χίου. Το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 73,89%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι ιδιαίτερα υψηλό, φτάνοντας το 22,25%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα ποσοστό μικρότερο από 2,56%. Τέλος, στο δίκτυο της Χώρας, η παρουσία των ποδηλάτων είναι εντυπωσιακά μικρή, δεν ξεπερνά το 1%, ωστόσο αυτό εξηγείται από τις εξαιρετικά εχθρικές συνθήκες που επικρατούν απέναντί τους.




**Διάγραμμα 3-11: Σύνθεση Κυκλοφορίας όπως Προκύπτει από Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων**

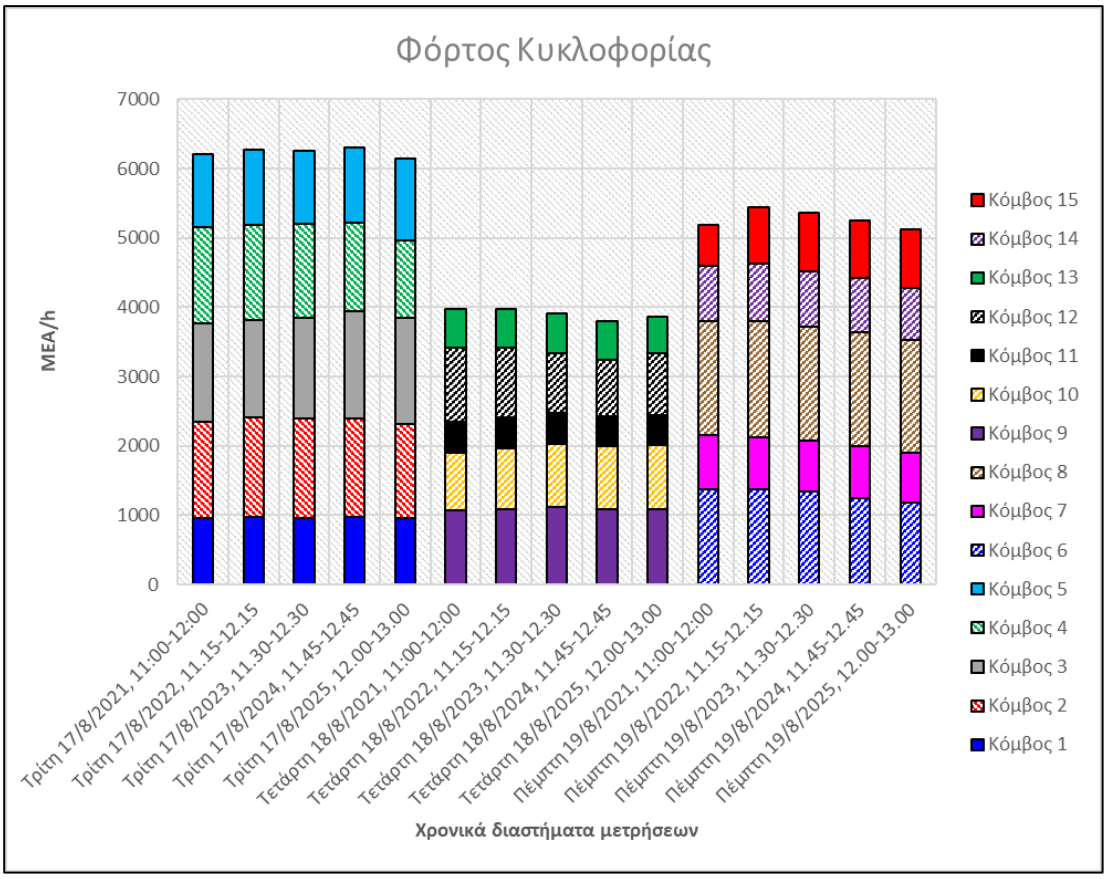
Η σύνθεση της κυκλοφορίας αναλύεται και χωρικά με τη δημιουργία των χαρτών που ακολουθούν (Χάρτης 3-30). Οι χάρτες περιγράφουν των ποσοστό Βαρέων Οχημάτων (φορτηγά και λεωφορεία) και των Δίκυκλων (μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα) ανά κόμβο που καταγράφηκαν. Υψηλότερο ποσοστό δίκυκλων παρατηρήθηκε σε κόμβους εντός του κέντρου της Χώρας. Στον κόμβο 3 (Καραολή και Δημητρίου & Επαρχιακής Οδού Χίου - Κεράμου) το ποσοστό των δίκυκλων άγγιξε το 38,52%, ενώ στον γειτονικό κόμβο 4 (Λεωφόρος Δημοκρατίας & Οινοπίωνος) το αντίστοιχο ποσοστό υπολογίστηκε ίσο με 32,15%. Χαμηλότερα ποσοστά μηχανοκίνητων δίκυκλων και ποδηλάτων καταγράφηκαν στους κόμβους πέριξ των Θυμιανών και των Βαβίλων, δηλαδή στους κόμβους 11, 12 και 13. Από την άλλη, στους συγκεκριμένου κόμβους καταγράφηκαν υψηλότερα ποσοστά βαρέων οχημάτων, μεγαλύτερα του 5%. Αναλογικά όμως με τον όγκο των κυκλοφοριακών ροών, τόσο από τη Λεωφόρο Ενώσεως, όσο και από την Περιφερειακή Οδό, διοχετεύεται ο μεγαλύτερος όγκος βαρέων οχημάτων, όπως αναδεικνύουν τα συλλεγμένα στοιχεία. Εντός της κεντρικής περιοχής της πόλης της Χίου, το ποσοστό βαρέων οχημάτων δεν ξεπερνά το 2%.




**Χάρτης 3-30: Ποσοστό Δίκυκλων (αριστερά) και Βαρέων Οχημάτων (δεξιά) στους Κόμβους της Χώρας**

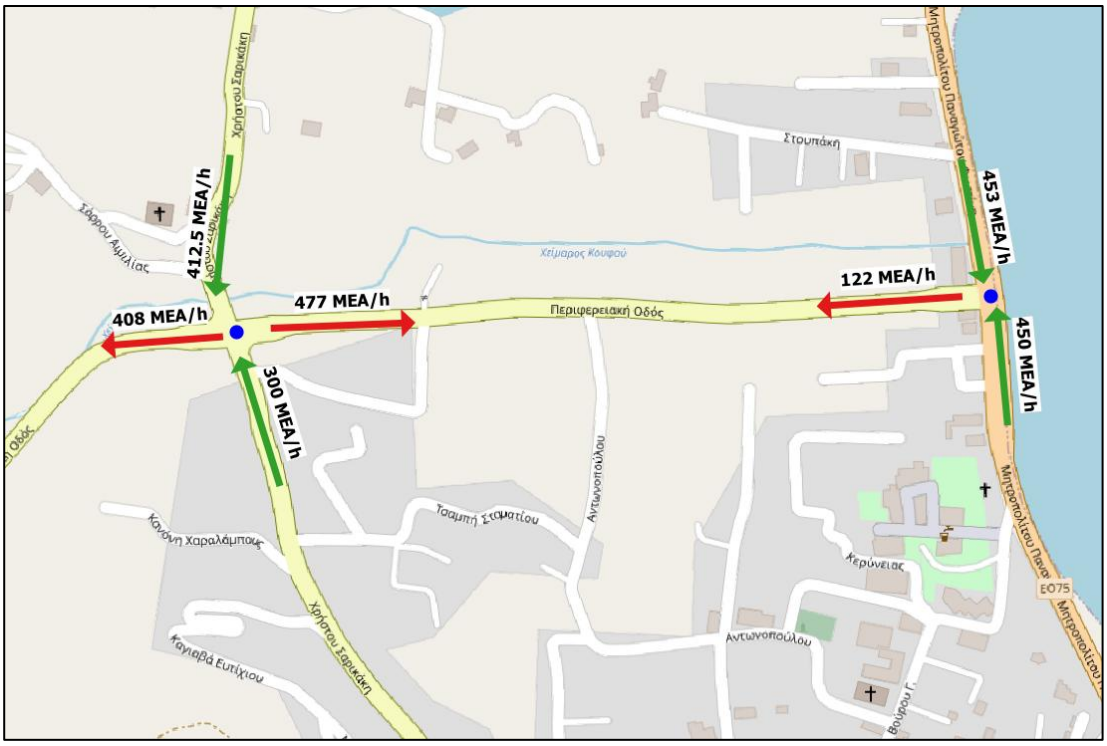
Επίσης, από τις καταγραφές, είναι δυνατόν να υπολογιστούν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: ΙΧ (αυτοκίνητα): 1 Μονάδα Επιβατικού Αυτοκινήτου, φορτηγά: 3 ΜΕΑ, λεωφορεία: 2 ΜΕΑ, μηχανοκίνητα δίκυκλα: 0,5 ΜΕΑ και ποδήλατα: 0,5 ΜΕΑ.

Το Διάγραμμα που ακολουθεί περιγράφει την κατανομή του φόρτου κυκλοφορίας κατά τις ώρες που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις. Πρόκειται για μια συγκριτική απεικόνιση, η οποία αναδεικνύει τα σημεία από τα οποία διέρχεται το μεγαλύτερος μέρος της κυκλοφορίας. Υψηλότεροι ωριαίοι φόρτοι (συνολικά σε όλες τις κινήσεις) μετρήθηκαν από τους παρατηρητές στον κόμβο 3: Καραολή και Δημητρίου και Επαρχιακής Οδούς Χίου - Κεράμου (μέγιστη τιμή: 1537,5 ΜΕΑ/h), κόμβος 4: Λεωφόρος Δημοκρατίας και Οινοπίωνος (μέγιστη τιμή: 1384,5 ΜΕΑ/h), κόμβος 6: Βερίτη και Περιφερειακή Οδός (μέγιστη τιμή: 1374 ΜΕΑ/h) και κόμβος 8: Αεροπόρου Ροδοκανάκη και Λεωφόρος Ενώσεως (μέγιστη τιμή: 1676 ΜΕΑ/h).

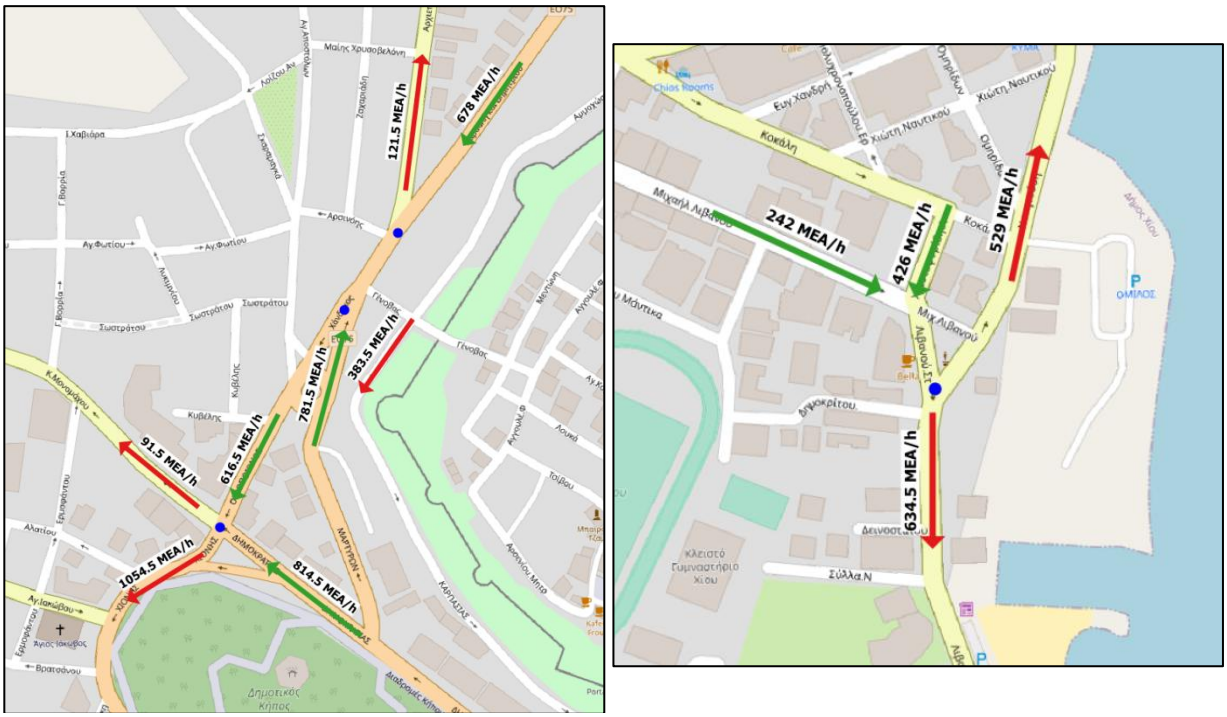



**Διάγραμμα 3-12: Κατανομή της Κυκλοφορίας στην Πόλη της Χίου**

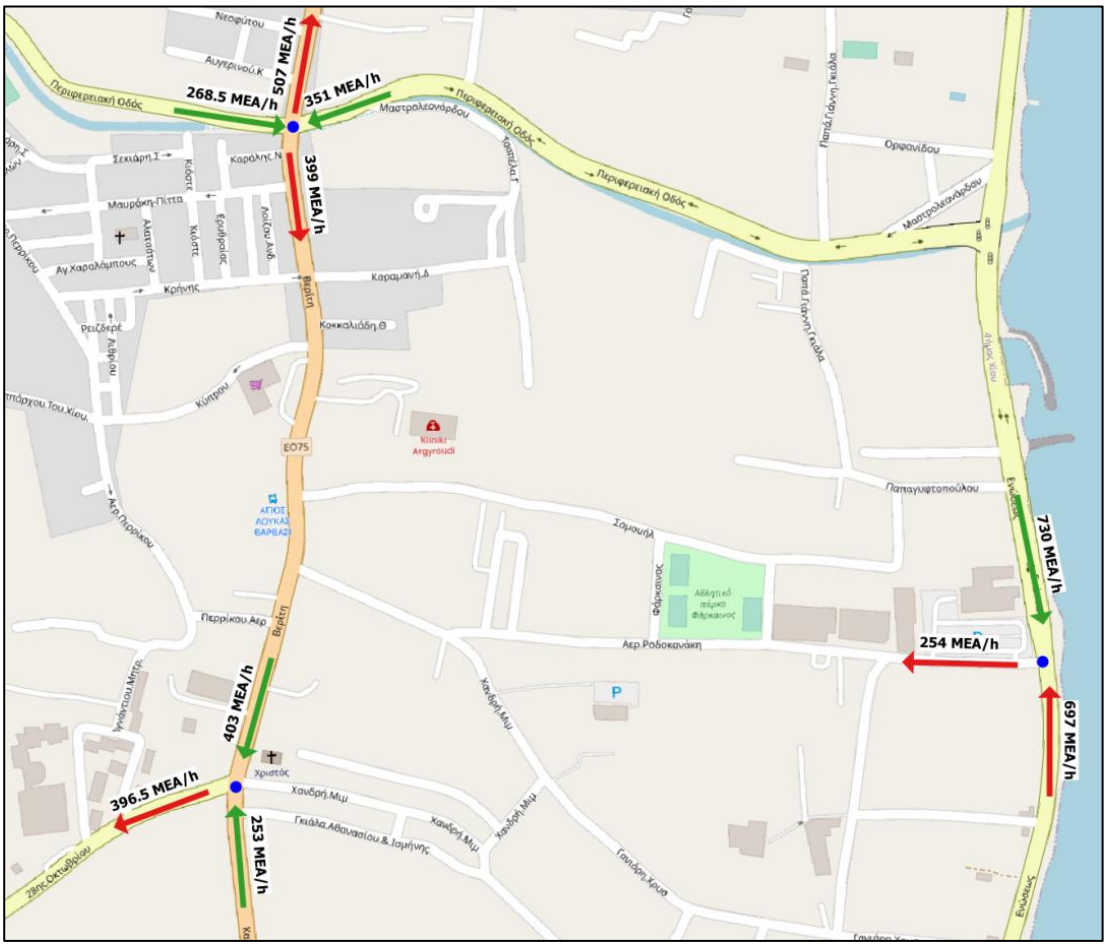
Οι επόμενοι Χάρτες απεικονίζουν τις μέγιστες ροές κυκλοφορίας σε διάφορα τμήματα του οδικού δικτύου της Χίου. Οι τιμές υπολογίστηκαν με βάση τις καταγραφές στρεφουσών ροών στου επιλεγμένους κόμβους.



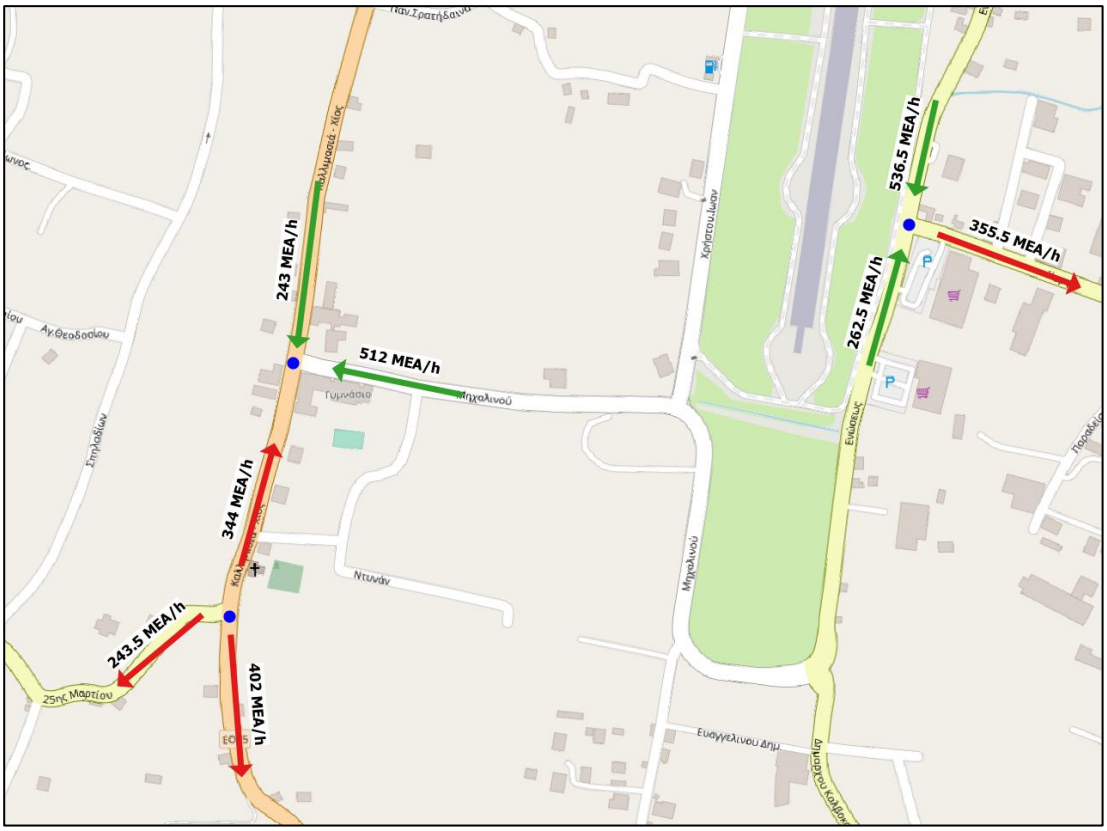

**Χάρτης 3-31: Ροές Κυκλοφορίας Βόρεια της Πόλης της Χίου (Κόμβοι 1 και 2)**




**Χάρτης 3-32: Ροές Κυκλοφορίας στο Κέντρο της Πόλης της Χίου (Κόμβοι 3, 4, 5 και 14)**




**Χάρτης 3-33: Ροές Κυκλοφορίας Νότια της Πόλης της Χίου (Κόμβοι 6, 7 και 8)**




**Χάρτης 3-34: Ροές κυκλοφορίας Πέριξ Αεροδρομίου (Κόμβοι 9, 10 και 15)**




**Χάρτης 3-35: Ροές Κυκλοφορίας Πέριξ Θυμιανών και Βαβίλων (Κόμβοι 11, 12 και 13)**

Συμπερασματικά, μέσα από τη θεώρηση των κυκλοφοριακών φόρτων μπορούν να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Οι μεγαλύτεροι φόρτοι εμφανίζονται στην περίμετρο της πλατείας Βουνακίου, όπου και συγκλίνουν όλες οι διαμπερείς κινήσεις της πόλης, καθώς και στους άξονες που οδηγούν από/ προς αυτήν (Κανάρη, Χάνδακος, Οινοπίωνος, Ελευθερίου Βενιζέλου, Αεροπόρου Ροδοκανάκη).
- Εξίσου σημαντικοί είναι και οι φόρτοι των παραλιακών αξόνων, όπως και των αξόνων πρόσβασης στο κέντρο από τις περιοχές της ενδοχώρας (οδός Βερίτη) και από βορρά (οδός Καραολή και Δημητρίου).

- Υψηλοί φόρτοι συγκεντρώνονται σε οδούς μικρότερης κυκλοφορίας, οι οποίες όμως αποτελούν τις μοναδικές οδούς πρόσβασης από/ προς συγκεκριμένες περιοχές (π.χ. οδοί Ριζαρίου, Κωνσταντίνου Μονομάχου, Τσουρή, Ψυχάρη, Κοραή, Αγίων Αποστόλων και Αρχιεπισκόπου Μακαρίου.
- Η γενική εικόνα των φόρτων είναι ότι, σε πολλές περιπτώσεις, αυτοί βρίσκονται πλησίον ή ακόμη και ξεπερνούν το επίπεδο κορεσμού. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται ότι στο εγγύς μέλλον η πόλη της Χίου θα αντιμετωπίσει σημαντικότατο πρόβλημα στα θέματα κίνησης οχημάτων και πεζών.

### 3.17.2 Ανάλυση μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων ανά κόμβο

#### Κόμβος 1: Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος και Περιφερειακή Οδός

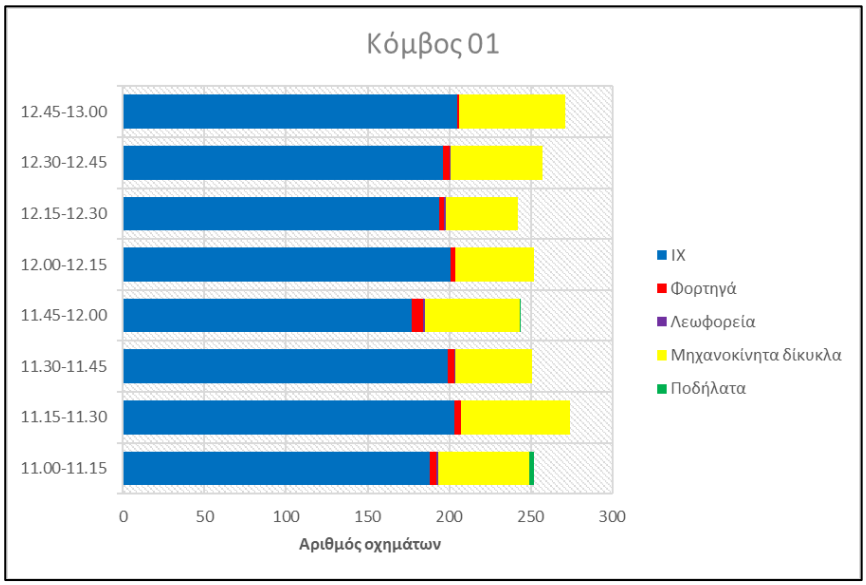
Ο κόμβος 1 βρίσκεται στη βόρεια πλευρά της πόλης της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/41.13409/24.87895). Αποτελεί τη βόρεια πύλη εισόδου/ εξόδου από/ προς τον οικιστικό ιστό και εξυπηρετεί την παράκαμψη διαμέσου της Περιφερειακής Οδού. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τρίτη 17 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-22.



**Εικόνα 3-22: Κόμβος 1**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 1 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 11:15 - 11:30 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 12:15 - 12:30. Συνολικά, παρατηρήθηκε σταθερός φόρτος ανά τέταρτο στο διάστημα των μετρήσεων. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 76,51% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 21,59%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.057 ΜΕΑ/h.



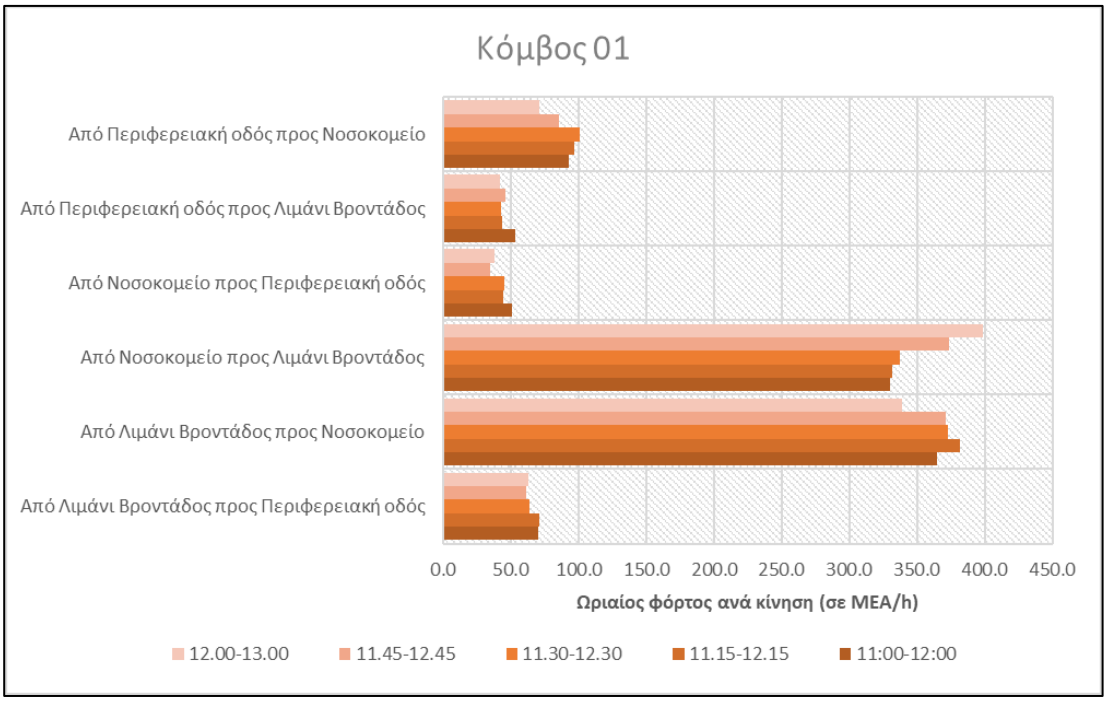

**Διάγραμμα 3-13: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 1 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 399 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 3 (από Νοσοκομείο προς λιμάνι Βροντάδου) κατά το χρονικό διάστημα 12:00 - 13:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 382 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα μόλις το 15% των οχημάτων που προέρχονταν από το λιμάνι Βροντάδου πραγματοποίησαν αριστερή στροφή προς την Περιφερειακή Οδό (Πίνακας 3-27).

**Πίνακας 3-27: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 1**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από λιμάνι Βροντάδου προς Περιφερειακή Οδό | 70,0 | 71,0 | 64,0 | 61,5 | 62,5 | 71,0 |
| Από λιμάνι Βροντάδου προς Νοσοκομείο | 365,0 | 382,0 | 373,0 | 371,0 | 339,0 | 382,0 |
| Από Νοσοκομείο προς λιμάνι Βροντάδου | 330,0 | 331,5 | 337,0 | 374,0 | 399,0 | 399,0 |
| Από Νοσοκομείο προς Περιφερειακή Οδό | 51,0 | 44,0 | 45,0 | 35,0 | 38,0 | 51,0 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς λιμάνι Βροντάδου | 53,5 | 43,5 | 43,0 | 46,0 | 42,0 | 53,5 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς Νοσοκομείο | 92,5 | 97,0 | 100,5 | 85,5 | 71,0 | 100,5 |
| **Σύνολο** | 962,0 | 969,0 | 962,5 | 973,0 | 951,5 | 1.057,0 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.



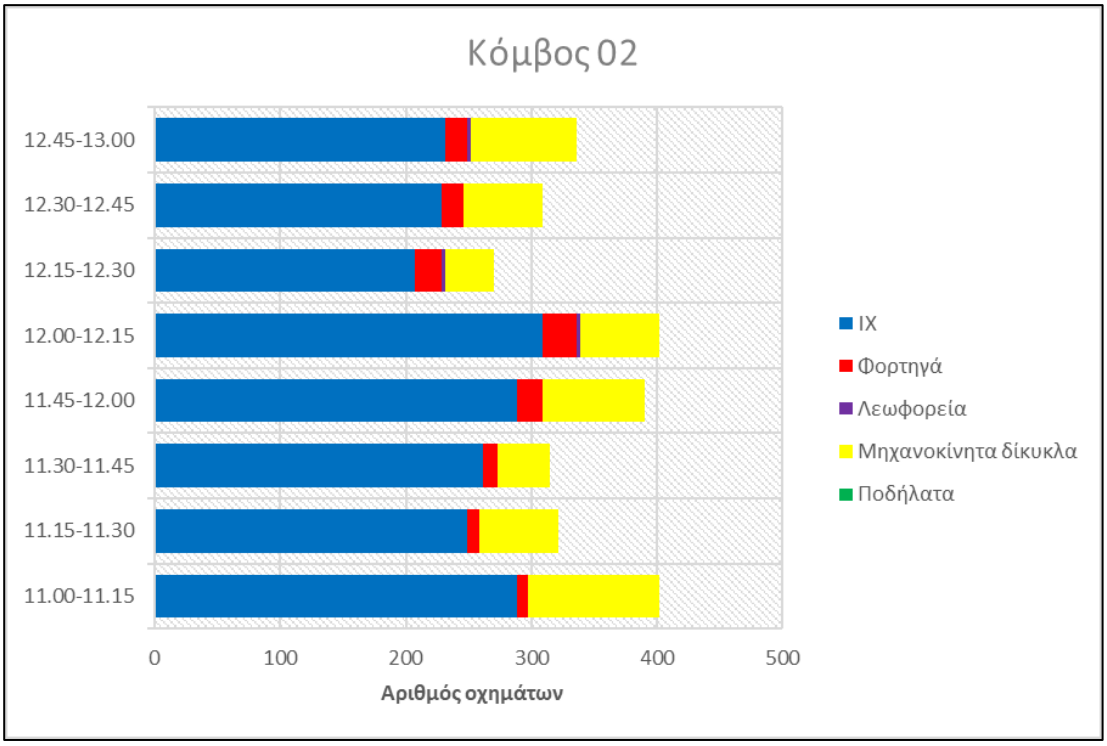

**Διάγραμμα 3-14: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 1**

### Κόμβος 2: Επαρχιακή Οδός Χίου - Κεράμου και Περιφερειακή Οδός

Ο κόμβος 2 βρίσκεται στη βόρεια πλευρά της πόλης της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.39530/26.12835). Αποτελεί τη βόρεια πύλη εισόδου από Βροντάδο προς την πόλη της Χίου και εξυπηρετεί την παράκαμψη των κυκλοφοριακών ροών διαμέσου της Περιφερειακής Οδού. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τρίτη 17 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τέσσερις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά δώδεκα κινήσεις.

Στον κόμβο 2 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 11:00 - 11:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 12:15 - 12:30. Συνολικά, παρατηρήθηκε αυξημένος φόρτος ανά τέταρτο στο διάστημα 11:00 - 12:00. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 75,08% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 19,67%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.444,5 ΜΕΑ/h.



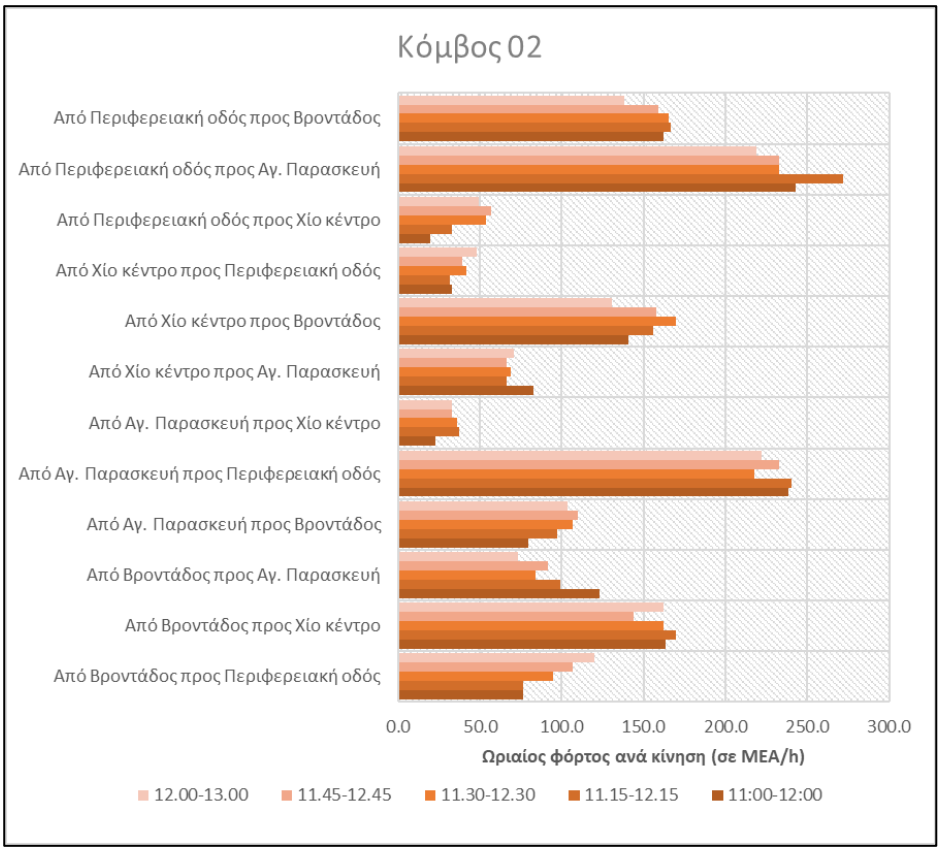

**Διάγραμμα 3-15: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 2 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 271.5 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 11 (από Περιφερειακή Οδό προς Αγία Παρασκευή) κατά το χρονικό διάστημα 12:15 - 11:15, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 240 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, το 30% των οχημάτων που έρχονταν από το κέντρο της Χίου πραγματοποίησαν δεξιά στροφή προς την παραλία, δηλαδή προς την Αγία Παρασκευή (Πίνακας 3-28).

**Πίνακας 3-28: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 2**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Βροντάδο προς Περιφερειακή Οδό | 76,5 | 76,5 | 94,5 | 106,5 | 120,0 | 120,0 |
| Από Βροντάδο προς κέντρο Χίου | 163,5 | 169,5 | 162,0 | 144,0 | 162,0 | 169,5 |
| Από Βροντάδο προς Αγία Παρασκευή | 123,0 | 99,0 | 84,0 | 91,5 | 73,5 | 123,0 |
| Από Αγία Παρασκευή προς Βροντάδο | 79,5 | 97,5 | 106,5 | 109,5 | 103,5 | 109,5 |
| Από Αγία Παρασκευή προς Περιφερειακή Οδό | 238,5 | 240,0 | 217,5 | 232,5 | 222,0 | 240,0 |
| Από Αγία Παρασκευή προς κέντρο Χίου | 22,5 | 37,5 | 36,0 | 33,0 | 33,0 | 37,5 |
| Από κέντρο Χίου προς Αγία Παρασκευή | 82,5 | 66,0 | 69,0 | 66,0 | 70,5 | 82,5 |
| Από κέντρο Χίου προς Βροντάδο | 141,0 | 156,0 | 169,5 | 157,5 | 130,5 | 169,5 |
| Από κέντρο Χίου προς Περιφερειακή Οδό | 33,0 | 31,5 | 42,0 | 39,0 | 48,0 | 48,0 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς κέντρο Χίου | 19,5 | 33,0 | 54,0 | 57,0 | 49,5 | 57,0 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς Αγία Παρασκευή | 243,0 | 271,5 | 232,5 | 232,5 | 219,0 | 271,5 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς Βροντάδο | 162,0 | 166,5 | 165,0 | 159,0 | 138,0 | 166,5 |
| **Σύνολο** | 1.384,5 | 1.444,5 | 1.432,5 | 1.428,0 | 1.369,5 | 1.444,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-16: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 2**

### Κόμβος 3: Καραολή και Δημητρίου με Επαρχιακή Οδό Χίου – Κεράμου

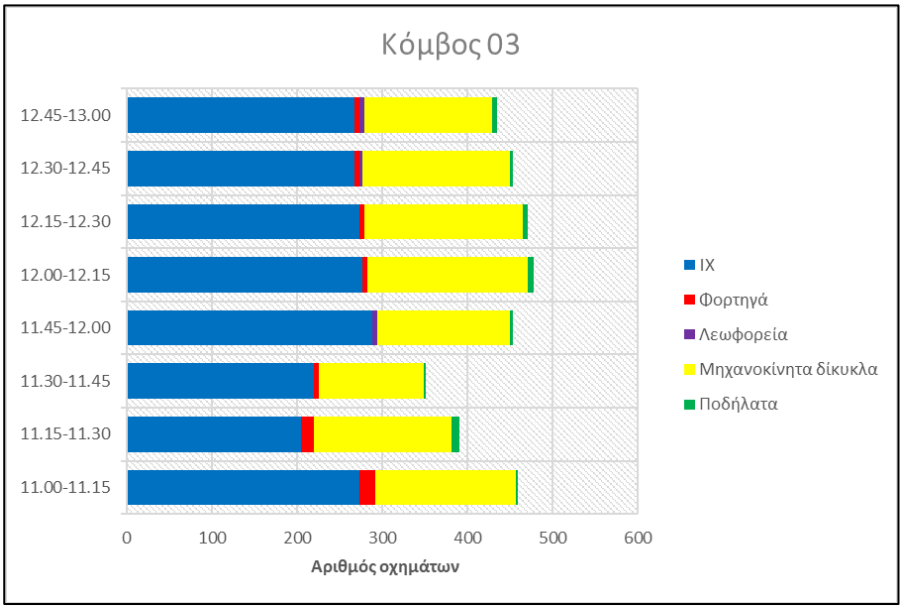
Ο κόμβος 3 βρίσκεται στο κέντρο της πόλης της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.39530/26.12861). Εξυπηρετεί τις κινήσεις από το κέντρο της Χίου προς το Νοσοκομείο. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τρίτη 17 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-23.



**Εικόνα 3-23: Κόμβος 3**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 3 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:00 - 12:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:30 - 11:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:30 έως τις 12:30. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των IX άγγιξε το 59,24% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων έφτασε το πολύ μεγάλο ποσοστό 37,40%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.537.5 ΜΕΑ/h.



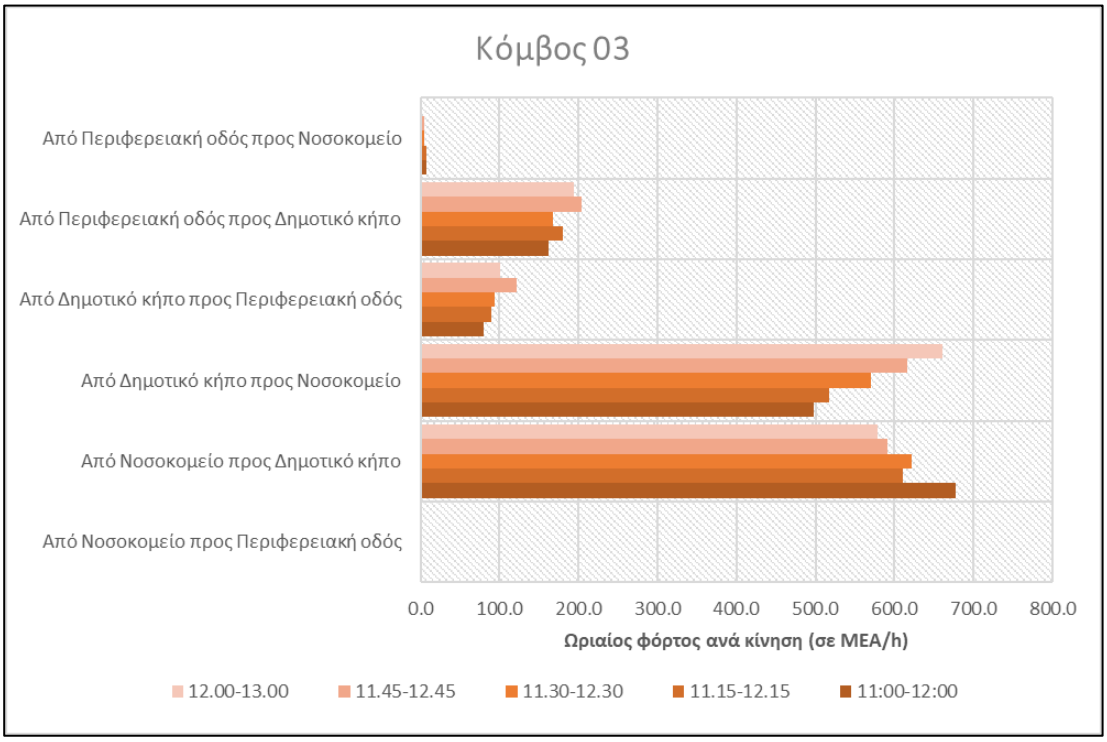

**Διάγραμμα 3-17: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 3 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος ίσος με 678 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2 (από Νοσοκομείο προς Δημοτικό Κήπο) κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 12:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 660 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 15% των οχημάτων που έρχονταν από τον Δημοτικό Κήπο πραγματοποίησαν αριστερή στροφή προς την Περιφερειακή Οδό μέσω της Επαρχιακής Οδού Χίου - Κεράμου (Πίνακας 3-29).

**Πίνακας 3-29: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 3**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Νοσοκομείο προς Περιφερειακή Οδό | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Από Νοσοκομείο προς Δημοτικό Κήπο | 678,0 | 610,5 | 621,0 | 591,0 | 579,0 | 678,0 |
| Από Δημοτικό Κήπο προς Νοσοκομείο | 498,0 | 517,5 | 570,0 | 616,5 | 660,0 | 660,0 |
| Από Δημοτικό Κήπο προς Περιφερειακή Οδό | 79,5 | 90,0 | 94,5 | 121,5 | 100,5 | 121,5 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς Δημοτικό Κήπο | 162,0 | 180,0 | 168,0 | 204,0 | 193,5 | 204,0 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς Νοσοκομείο | 7,5 | 7,5 | 4,5 | 4,5 | 0,0 | 7,5 |
| **Σύνολο** | 1.425,0 | 1.405,5 | 1.458,0 | 1.537,5 | 1.533,0 | 1.537,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-18: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 3**

### Κόμβος 4: Δημοκρατίας και Οινοπίωνος

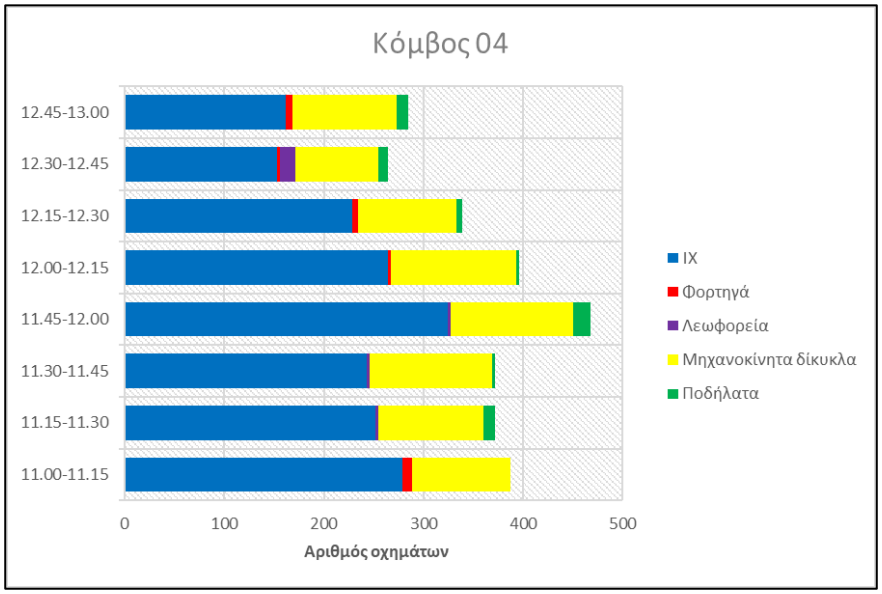
Ο κόμβος 4 βρίσκεται στον Δημοτικό Κήπο της πόλης της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.37258/26.13404). Εξυπηρετεί τις κινήσεις εισόδου από το Νοσοκομείο και το λιμάνι προς τον Δημοτικό Κήπο. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τρίτη 17 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι μονόδρομοι. Ο κόμβος δεν ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τέσσερις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά πέντε κινήσεις. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-24.




**Εικόνα 3-24: Κόμβος 4**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον Κόμβο 4 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 11:45 - 12:00 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 12:30 - 12:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε μείωση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:45 έως τις 13:00. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 66,08% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 29,97%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.384.5 ΜΕΑ/h.



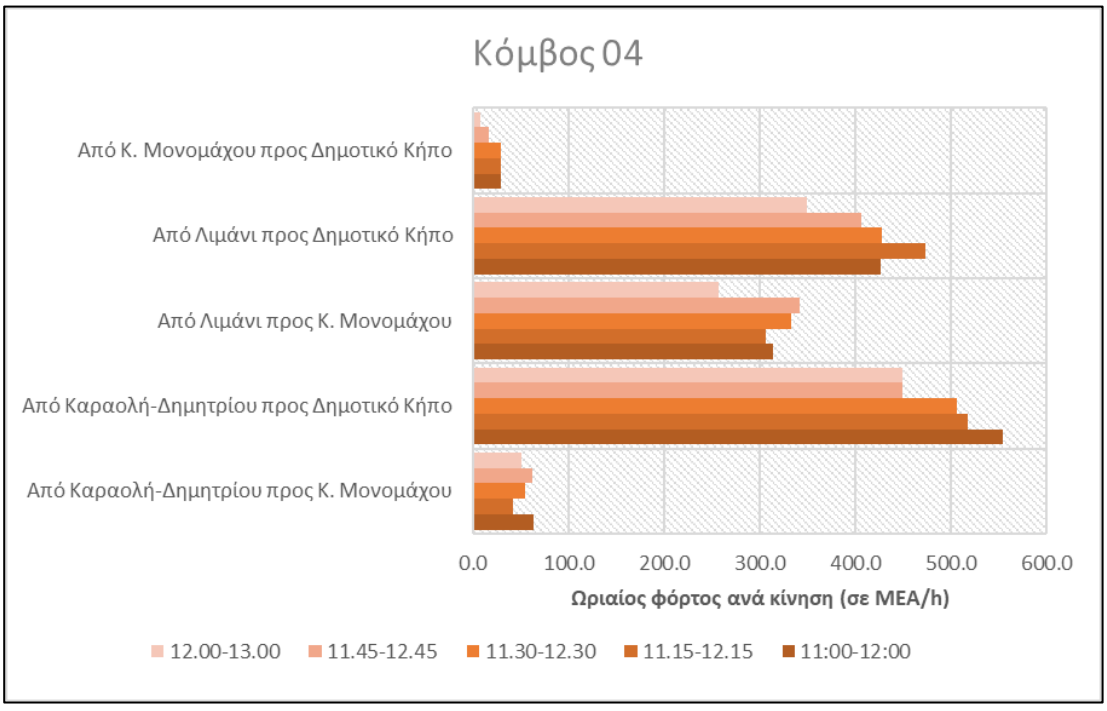

**Διάγραμμα 3-19: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 4 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 535,5 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 2 (από Καραολή και Δημητρίου προς Δημοτικό Κήπο) κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 12:00. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 58% των οχημάτων που έρχονταν από το λιμάνι πραγματοποίησαν αριστερή στροφή προς τον Δημοτικό Κήπο (Πίνακας 3-30).

**Πίνακας 3-30: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 4**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Καραολή και Δημητρίου προς Κ. Μονομάχου | 63,0 | 42,0 | 54,0 | 61,5 | 51,0 | 63,0 |
| Από Καραολή και Δημητρίου προς Δημοτικό Κήπο | 553,5 | 517,5 | 505,5 | 448,5 | 448,5 | 553,5 |
| Από λιμάνι προς Κ. Μονομάχου | 313,5 | 306,0 | 333,0 | 342,0 | 256,5 | 342,0 |
| Από λιμάνι προς Δημοτικό Κήπο | 426,0 | 472,5 | 427,5 | 406,5 | 349,5 | 472,5 |
| Από Κ. Μονομάχου προς Δημοτικό Κήπο | 28,5 | 28,5 | 28,5 | 16,5 | 7,5 | 28,5 |
| **Σύνολο** | 1.384,5 | 1.366,5 | 1.348,5 | 1.275,0 | 1.113,0 | 1.384,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-20: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 4**

### Κόμβος 5: Μιχαήλ Λιβανού, Σταύρου Λιβανού και Χριστοφορίδη

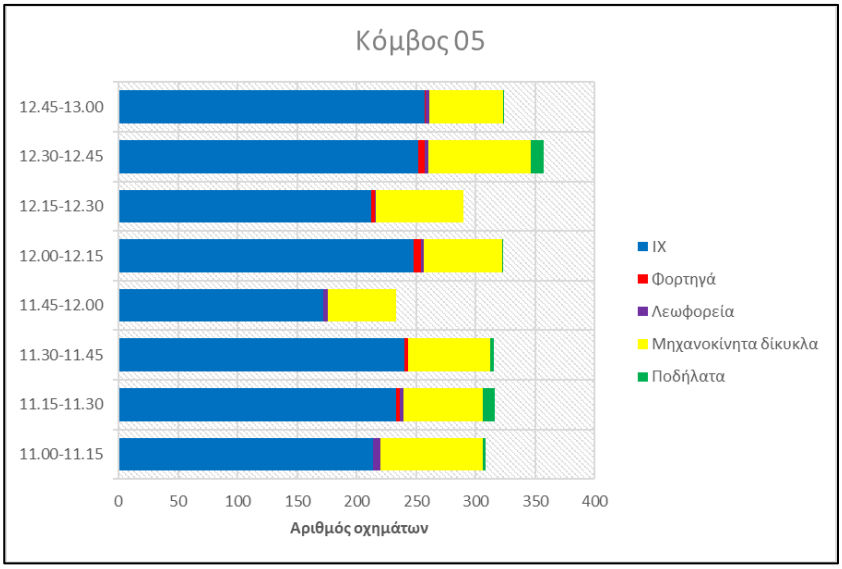
Ο κόμβος 5 βρίσκεται στην παραλία της Χώρας τη Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.36544/26.14337). Αποτελεί τη νότια πύλη εισόδου στο κέντρο της πόλης, από το αεροδρόμιο διαμέσου της Λεωφόρου Ενώσεως. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τρίτη 17 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Η Λεωφόρος Ενώσεως είναι αμφίδρομος, ενώ οι υπόλοιπες οδοί είναι μονόδρομοι. Ο κόμβος δεν ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά τέσσερις κινήσεις. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-25.



**Εικόνα 3-25: Κόμβος 5**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 5 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:30 - 12:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:45 - 12:00. Συνολικά, παρατηρήθηκαν σημαντικές αυξομειώσεις του κυκλοφοριακού φόρτου. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 74,13% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 22,99%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.182.5 ΜΕΑ/h.



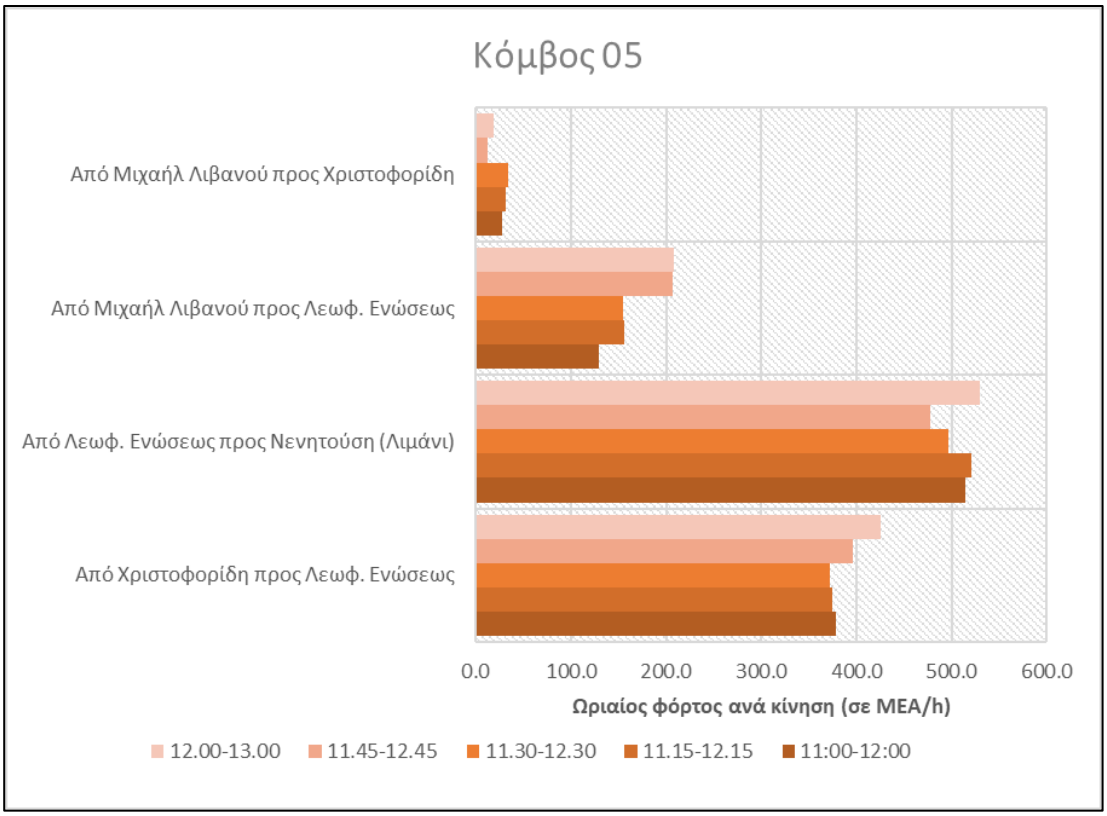

**Διάγραμμα 3-21: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 5 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 529 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 3 [από Λεωφόρο Ενώσεως προς Νενητούση (λιμάνι)], κατά το χρονικό διάστημα 12:00 - 13:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης (από Χριστοφορίδη προς Λεωφόρο Ενώσεως) δεν ξεπέρασε τα 426 ΜΕΑ/h (Πίνακας 3-31).

**Πίνακας 3-31: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 5**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Χριστοφορίδη προς Λεωφόρο Ενώσεως | 378,0 | 375,0 | 371,5 | 396,5 | 426,0 | 426,0 |
| Από Λεωφόρο Ενώσεως προς Νενητούση (λιμάνι) | 514,0 | 521,0 | 497,0 | 477,5 | 529,0 | 529,0 |
| Από Μιχαήλ Λιβανού προς Λεωφόρο Ενώσεως | 130,0 | 156,5 | 155,0 | 207,5 | 208,5 | 208,5 |
| Από Μιχαήλ Λιβανού προς Χριστοφορίδη | 28,0 | 31,0 | 33,5 | 12,0 | 19,0 | 33,5 |
| **Σύνολο** | 1.050,0 | 1.083,5 | 1.057,0 | 1.093,5 | 1.182,5 | 1.182,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-22: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 5**

### Κόμβος 6: Βερίτη και Περιφερειακή Οδός

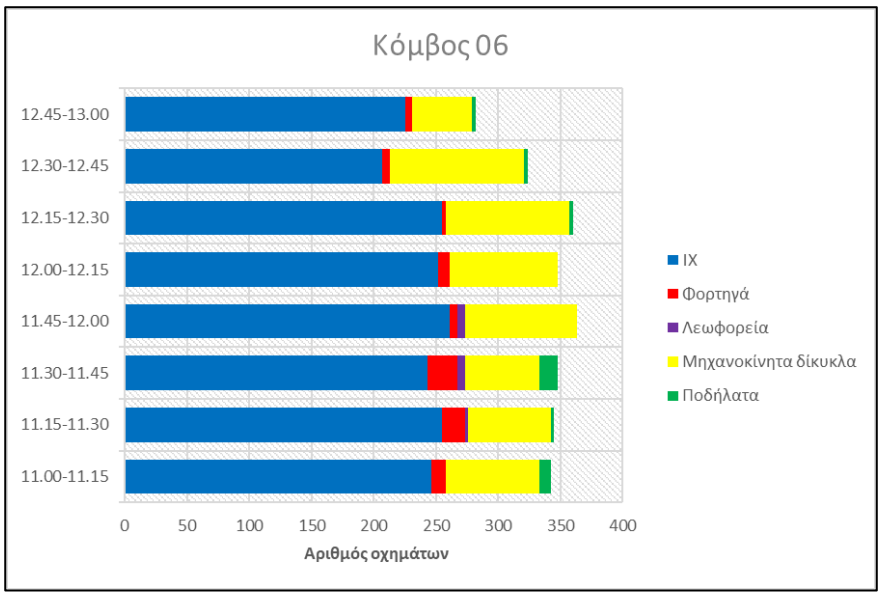
Ο κόμβος 6 βρίσκεται νότια του κέντρου της πόλης της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.36544/26.14337). Εξυπηρετεί την είσοδο από τις περιοχές του Κάμπου και από την Περιφερειακή Οδό προς το κέντρο της Χίου. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 19 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τέσσερις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά δώδεκα κινήσεις. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-26.



**Εικόνα 3-26: Κόμβος 6**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 6 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:15 - 12:30 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:30 - 11:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε σταθερός φόρτος ανά τέταρτο στο διάστημα των μετρήσεων. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 71,68% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 23,24% . Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.374,0 ΜΕΑ/h.



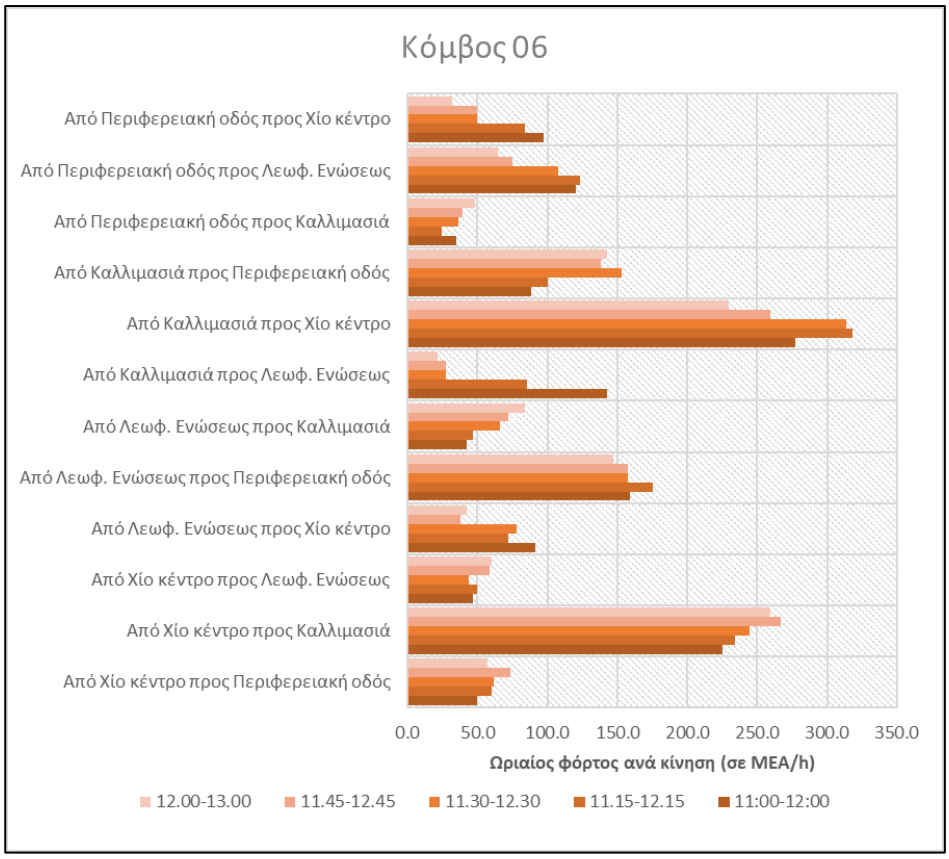

**Διάγραμμα 3-23: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 6 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 318 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 8 (από Καλλιμασιά προς κέντρο Χίου) κατά το χρονικό διάστημα 11:15 - 12:15, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 267 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 30% των οχημάτων που έρχονταν από τη Λεωφόρο Ενώσεως πραγματοποίησαν δεξιά στροφή προς το κέντρο της πόλης της Χίου (Πίνακας 3-32).

**Πίνακας 3-32: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 6**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από κέντρο Χίου προς Περιφερειακή Οδό | 49,5 | 60,0 | 61,5 | 73,5 | 57,0 | 73,5 |
| Από κέντρο Χίου προς Καλλιμασιά | 225,0 | 234,0 | 244,5 | 267,0 | 259,5 | 267,0 |
| Από κέντρο Χίου προς Λεωφόρο Ενώσεως | 46,5 | 49,5 | 43,5 | 58,5 | 60,0 | 60,0 |
| Από Λεωφόρο Ενώσεως προς κέντρο Χίου | 91,5 | 72,0 | 78,0 | 37,5 | 42,0 | 91,5 |
| Από Λεωφόρο Ενώσεως προς Περιφερειακή Οδό | 159,0 | 175,5 | 157,5 | 157,5 | 147,0 | 175,5 |
| Από Λεωφόρο Ενώσεως προς Καλλιμασιά | 42,0 | 46,5 | 66,0 | 72,0 | 84,0 | 84,0 |
| Από Καλλιμασιά προς Λεωφόρο Ενώσεως | 142,5 | 85,5 | 27,0 | 27,0 | 21,0 | 142,5 |
| Από Καλλιμασιά προς κέντρο Χίου | 277,5 | 318,0 | 313,5 | 259,5 | 229,5 | 318,0 |
| Από Καλλιμασιά προς Περιφερειακή Οδό | 88,5 | 100,5 | 153,0 | 138,0 | 142,5 | 153,0 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς Καλλιμασιά | 34,5 | 24,0 | 36,0 | 39,0 | 48,0 | 48,0 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς Λεωφόρο Ενώσεως | 120,0 | 123,0 | 108,0 | 75,0 | 64,5 | 123,0 |
| Από Περιφερειακή Οδό προς κέντρο Χίου | 97,5 | 84,0 | 49,5 | 49,5 | 31,5 | 97,5 |
| **Σύνολο** | 1.374,0 | 1.372,5 | 1.338,0 | 1.254,0 | 1.186,5 | 1.374,0 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-24: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 6**

### Κόμβος 7: Βερίτη, Δημητρίου Ράλλη και Επαρχιακή Οδός Χίου – Χαλκειού

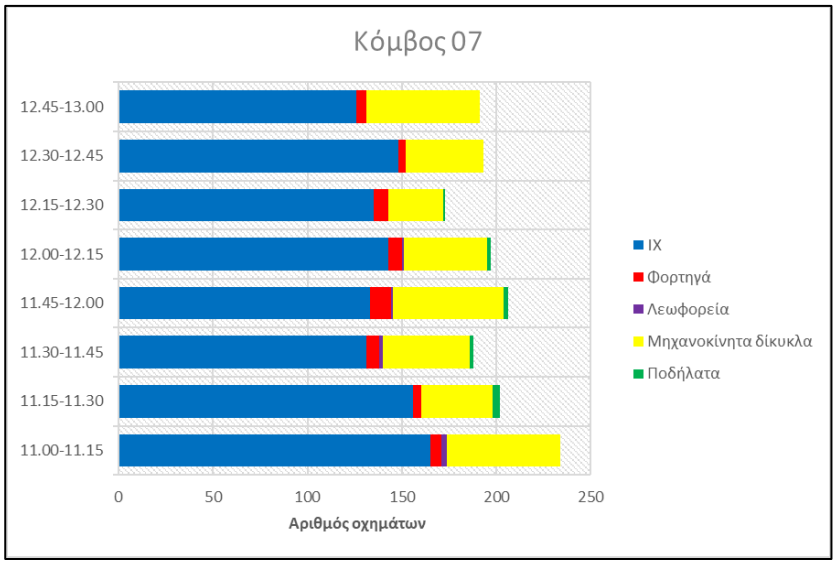
Ο κόμβος 7 βρίσκεται νότια του κέντρου της πόλης της Χίου, στον Κάμπο (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.35372/26.13438). Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 18 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τέσσερις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Ωστόσο, οι κινήσεις από την οδό Χανδρή εξαιρέθηκαν από τις μετρήσεις, καθώς οι φόρτοι ήταν ιδιαίτερα χαμηλοί. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-27.




**Εικόνα 3-27: Κόμβος 7**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 7 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 11:00 - 11:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:30 - 11:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε σταθερός φόρτος ανά τέταρτο στο διάστημα των μετρήσεων. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 71,78% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 23,80%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 786,5 ΜΕΑ/h.



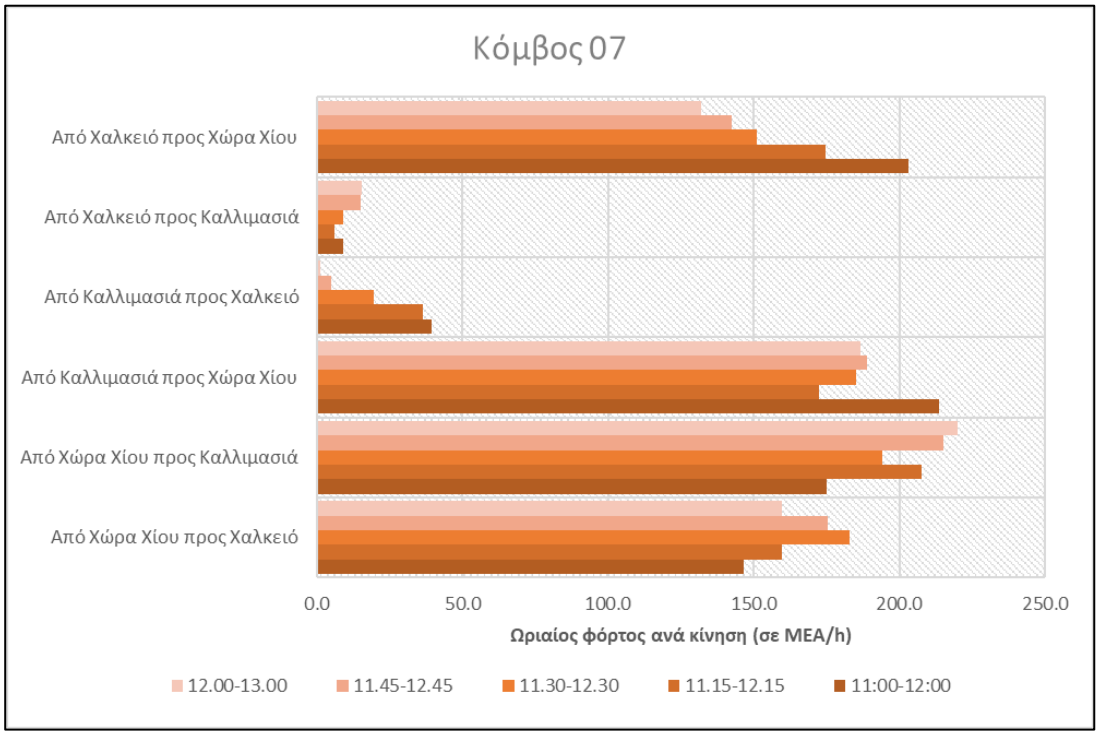

**Διάγραμμα 3-25: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 7 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 220 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 2 (από κέντρο Χίου προς Καλλιμασιά) κατά το χρονικό διάστημα 12:00 - 13:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 213 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 45% των οχημάτων που έρχονταν από το κέντρο της πόλης της Χίου πραγματοποίησαν δεξιά στροφή προς τον Χαλκειό (Πίνακας 3-33).

**Πίνακας 3-33: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 7**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από κέντρο Χίου προς Χαλκειό | 146,5 | 159,5 | 183,0 | 175,5 | 159,5 | 183,0 |
| Από κέντρο Χίου προς Καλλιμασιά | 175,0 | 207,5 | 194,0 | 215,0 | 220,0 | 220,0 |
| Από Καλλιμασιά προς κέντρο Χίου | 213,5 | 172,5 | 185,0 | 189,0 | 186,5 | 213,5 |
| Από Καλλιμασιά προς Χαλκειό | 39,5 | 36,5 | 19,5 | 5,0 | 1,0 | 39,5 |
| Από Χαλκειό προς Καλλιμασιά | 9,0 | 6,0 | 9,0 | 15,0 | 15,5 | 15,5 |
| Από Χαλκειό προς κέντρο Χίου | 203,0 | 174,5 | 151,0 | 142,5 | 132,0 | 203,0 |
| **Σύνολο** | 786,5 | 756,5 | 741,5 | 742,0 | 714,5 | 786,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-26: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 7**

### Κόμβος 8: Αεροπόρου Ροδοκανάκη και Λεωφόρου Ενώσεως

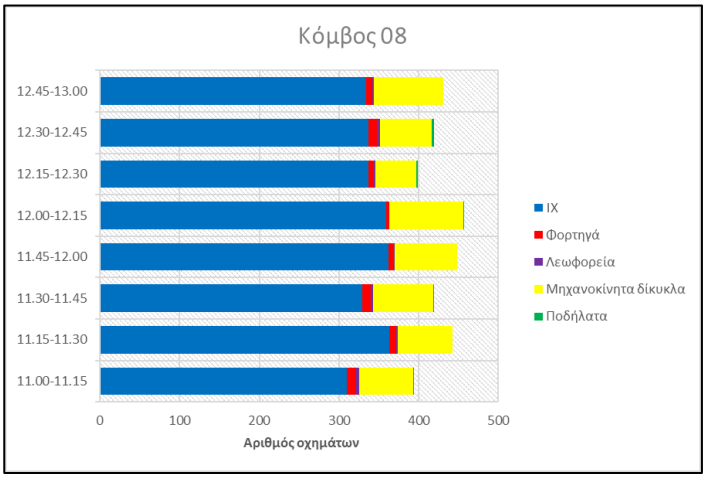
Ο κόμβος 8 βρίσκεται επί της Λεωφόρου Ενώσεως (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.35460/26.14394), η οποία εξυπηρετεί, ως επί το πλείστον, τις μετακινήσεις από το αεροδρόμιο και τον Καρφά προς το κέντρο της πόλης της Χίου. Πλησίον του κόμβου υπάρχει περιφερειακός χώρος στάθμευσης για λειτουργία park n ride (μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο στο αστικό λεωφορείο). Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 19 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-28.




**Εικόνα 3-28: Κόμβος 8**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 8 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:00 - 12:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:00 - 11:15. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:00 έως τις 12:15. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 80,11% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 17,16%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.676 ΜΕΑ/h.



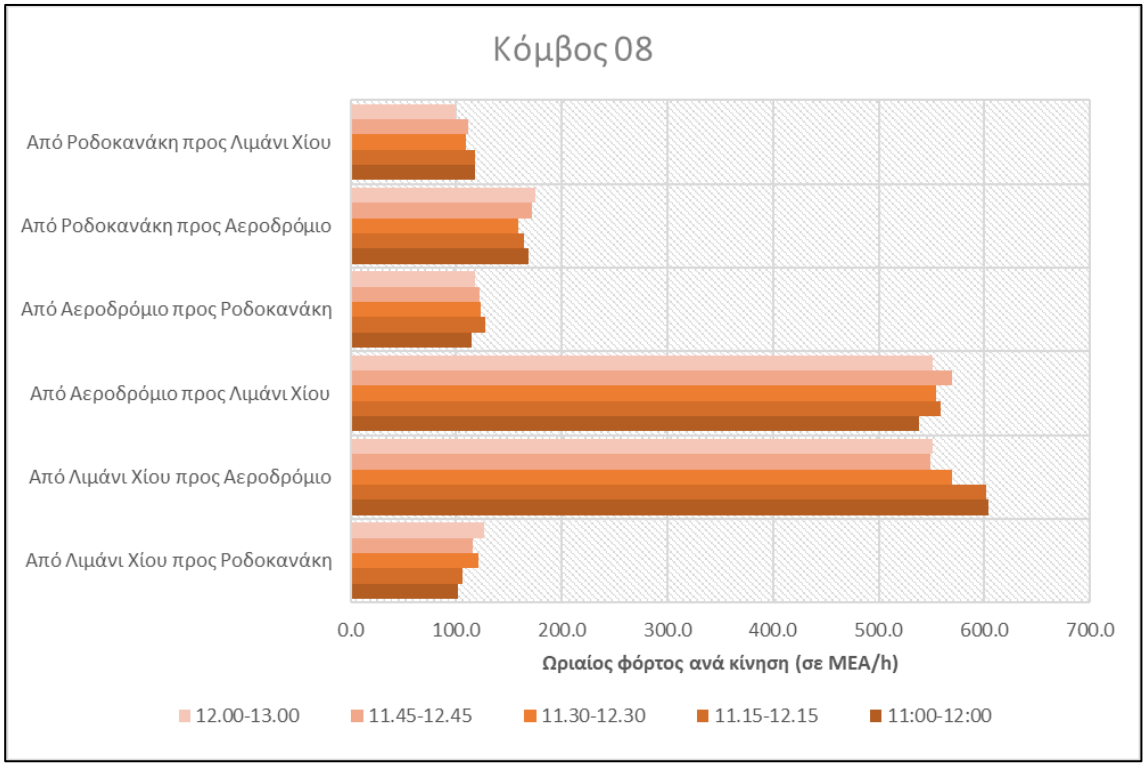

**Διάγραμμα 3-27: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 8 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 603,5 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 2 (από λιμάνι Χίου προς αεροδρόμιο) κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 12:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 569,5 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 17% των οχημάτων που έρχονταν από το λιμάνι της Χίου πραγματοποίησαν δεξιά στροφή προς την οδό Αεροπόρου Ροδοκανάκη (Πίνακας 3-34).

**Πίνακας 3-34: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 8**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από λιμάνι Χίου προς Αεροπόρου Ροδοκανάκη | 101,5 | 106,0 | 121,0 | 116,0 | 126,5 | 126,5 |
| Από λιμάνι Χίου προς αεροδρόμιο | 603,5 | 602,0 | 569,0 | 549,5 | 551,5 | 603,5 |
| Από αεροδρόμιο προς λιμάνι Χίου | 538,5 | 558,5 | 554,5 | 569,5 | 551,0 | 569,5 |
| Από αεροδρόμιο προς Αεροπόρου Ροδοκανάκη | 114,5 | 127,5 | 123,0 | 122,0 | 118,0 | 127,5 |
| Από Αεροπόρου Ροδοκανάκη προς αεροδρόμιο | 168,0 | 164,5 | 158,5 | 171,5 | 175,0 | 175,0 |
| Από Χαλκειό προς κέντρο Χίου | 203,0 | 174,5 | 151,0 | 142,5 | 132,0 | 203,0 |
| Από Αεροπόρου Ροδοκανάκη προς λιμάνι Χίου | 117,5 | 117,5 | 109,5 | 111,0 | 99,0 | 117,5 |
| **Σύνολο** | 1.643,5 | 1.676,0 | 1.635,5 | 1.639,5 | 1.621,0 | 1.676,0 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-28: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 8**

### Κόμβος 9: Κονταρίου και Επαρχιακής Οδού Χίου - Όρμου Καρφά

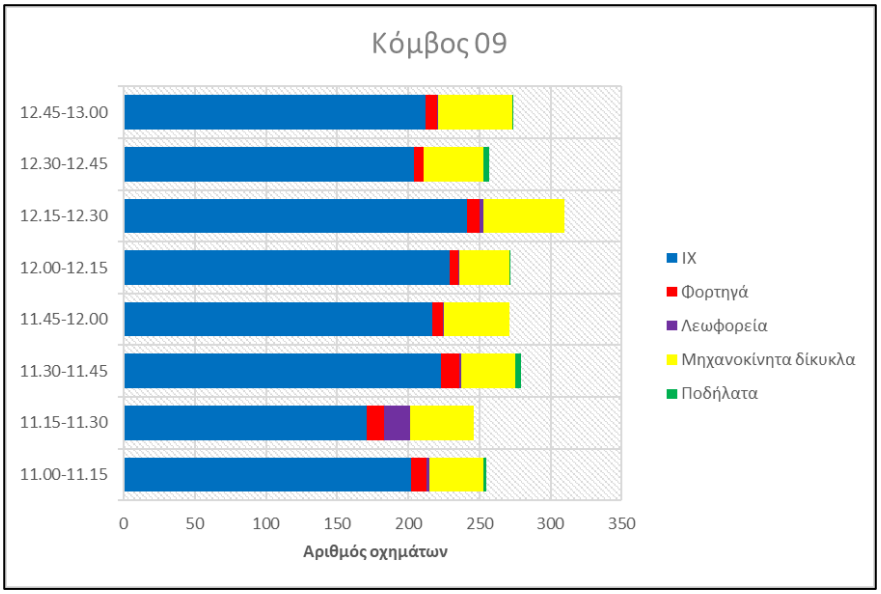
Ο κόμβος 9 βρίσκεται επί της Λεωφόρου Ενώσεως (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.35460/26.14394) και εξυπηρετεί, ως επί το πλείστον, τις μετακινήσεις από τον Καρφά προς το κέντρο της πόλης της Χίου. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τετάρτη 18 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος δεν ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Ο κόμβος 9 φαίνεται στην Εικόνα 3-29.




**Εικόνα 3-29: Κόμβος 9**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 9 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:15 - 12:30 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:15 - 11:30. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:15 έως τις 12:30. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 78,51% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 16,31%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.117,5 ΜΕΑ/h.



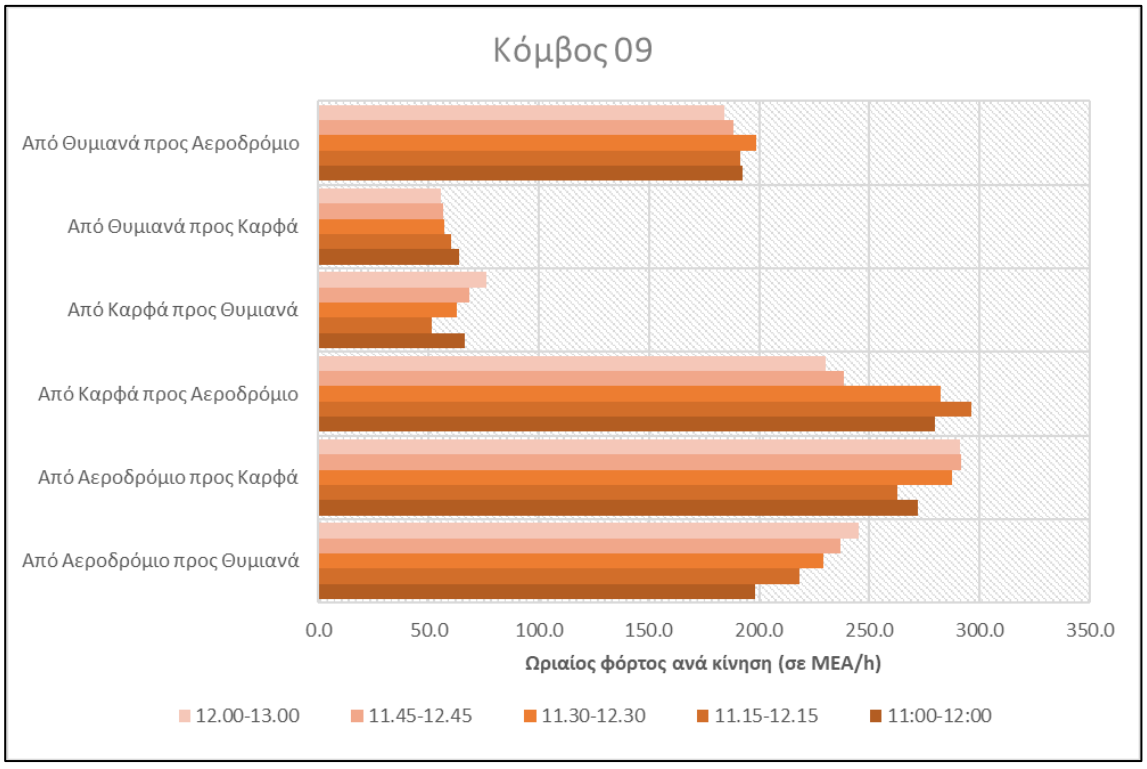

**Διάγραμμα 3-29: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 9 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 291,5, ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 2 (από αεροδρόμιο προς Καρφά) κατά το χρονικό διάστημα 12:00 - 13:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης ήταν στα ίδια επίπεδα, δηλαδή: 296,5 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 45,6% των οχημάτων που έρχονταν από το αεροδρόμιο συνέχισαν ευθεία προς τα Θυμιανά (Πίνακας 3-35).

**Πίνακας 3-35: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 9**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από αεροδρόμιο προς Θυμιανά | 198,0 | 218,5 | 229,0 | 237,0 | 245,0 | 245,0 |
| Από αεροδρόμιο προς Καρφά | 272,0 | 262,5 | 287,5 | 291,5 | 291,0 | 291,5 |
| Από Καρφά προς αεροδρόμιο | 279,5 | 296,5 | 282,5 | 238,5 | 230,0 | 296,5 |
| Από Καρφά προς Θυμιανά | 66,5 | 51,5 | 63,0 | 68,5 | 76,5 | 76,5 |
| Από Θυμιανά προς Καρφά | 64,0 | 60,0 | 57,0 | 56,5 | 55,5 | 64,0 |
| Από Θυμιανά προς αεροδρόμιο | 192,5 | 191,5 | 198,5 | 188,5 | 184,0 | 198,5 |
| **Σύνολο** | 1.072,5 | 1.080,5 | 1.117,5 | 1.080,5 | 1.082,0 | 1.117,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-30: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 9**

### Κόμβος 10: Δημητρίου Ράλλη και Μιχαλινού

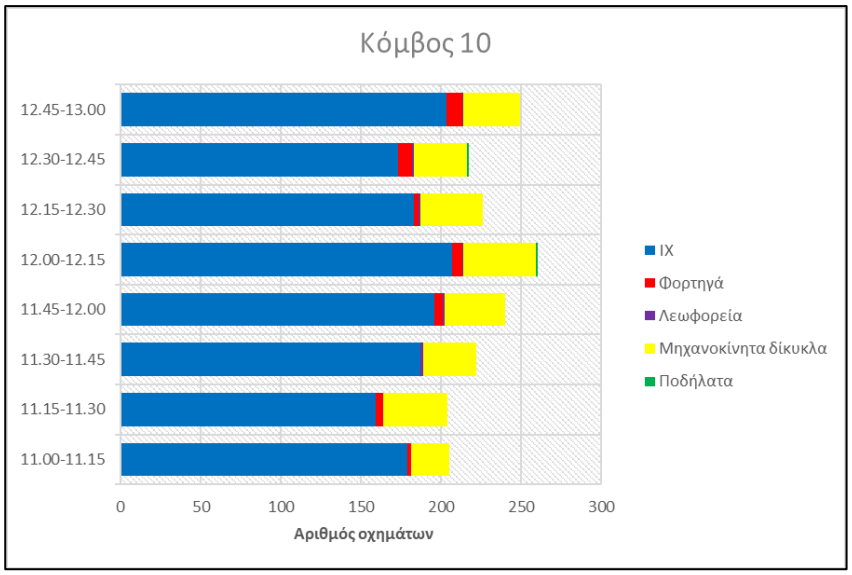
Ο κόμβος 10 βρίσκεται στον Κάμπο της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.33653/26.13380). Εξυπηρετεί την κίνηση των οχημάτων από το αεροδρόμιο προς τον Κάμπο. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τετάρτη 18 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Ο κόμβος 10 φαίνεται στην Εικόνα 3-30.




**Εικόνα 3-30: Κόμβος 10**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 10 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:45 - 13:00 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:00 - 11:15. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:00 έως τις 13:00. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 81,57% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 15,74%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 935 ΜΕΑ/h.



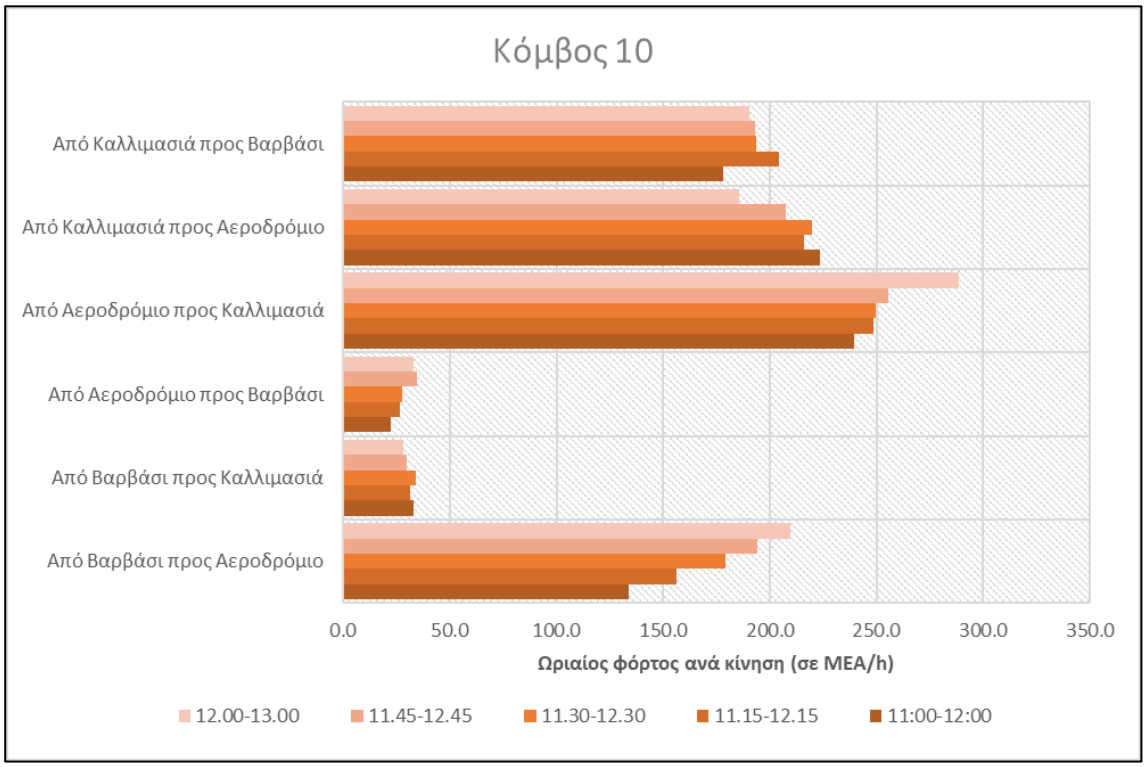

**Διάγραμμα 3-31: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 10 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 288,5 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 4 (από αεροδρόμιο προς Καλλιμασιά) κατά το χρονικό διάστημα 12:00 - 13:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 223,5 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 40% των οχημάτων που έρχονταν από την Καλλιμασιά συνέχισαν ευθεία προς το Βαρβάσι (Πίνακας 3-36).

**Πίνακας 3-36: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 10**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | **Μέγιστη Τιμή** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Βαρβάσι προς αεροδρόμιο | 134,0 | 156,5 | 179,0 | 194,0 | 209,5 | 209,5 |
| Από Βαρβάσι προς Καλλιμασιά | 33,0 | 31,5 | 34,0 | 30,0 | 28,0 | 34,0 |
| Από αεροδρόμιο προς Βαρβάσι | 22,5 | 26,5 | 27,5 | 34,5 | 33,0 | 34,5 |
| Από αεροδρόμιο προς Καλλιμασιά | 239,5 | 248,5 | 249,5 | 255,5 | 288,5 | 288,5 |
| Από Καλλιμασιά προς αεροδρόμιο | 223,5 | 216,0 | 219,5 | 207,5 | 185,5 | 223,5 |
| Από Καλλιμασιά προς Βαρβάσι | 178,0 | 204,5 | 193,5 | 193,0 | 190,5 | 204,5 |
| **Σύνολο** | 830,5 | 883,5 | 903,0 | 914,5 | 935,0 | 935,0 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-32: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 10**

### Κόμβος 11: Επαρχιακής Οδού Χίου - Όρμου Καρφά με Επαρχιακή Οδό Θυμιανών - Χαλκειού

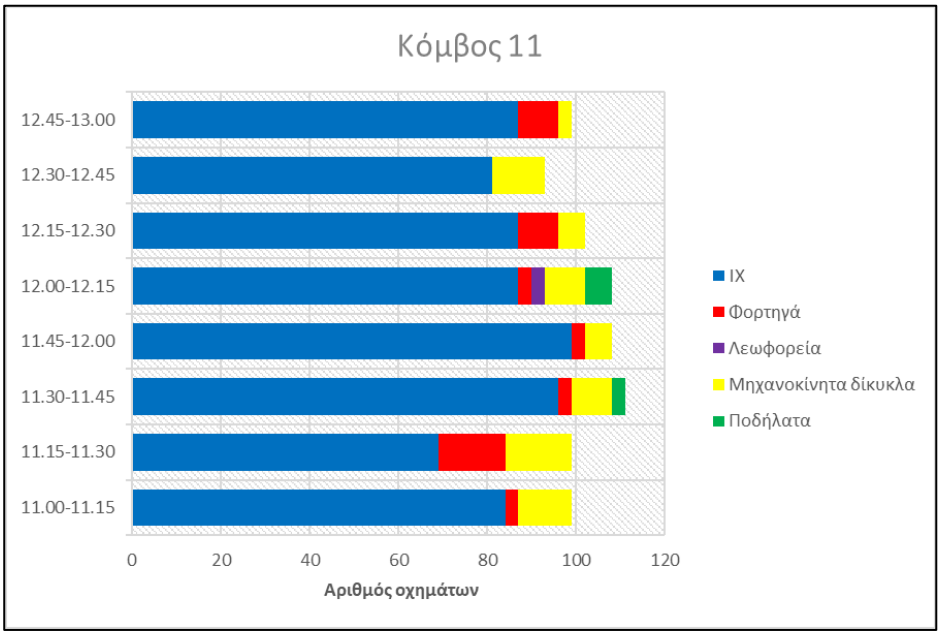
Ο κόμβος 11 βρίσκεται στον Κάμπο της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.30926/26.13198). Εξυπηρετεί την είσοδο/ έξοδο των οχημάτων προς τα Θυμιανά. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τετάρτη 18 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι τέσσερις άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος είναι κυκλικός για τη μείωση του αριθμού των εμπλοκών. Επίσης, διαθέτει τέσσερις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά δώδεκα κινήσεις. Ο κόμβος 11 φαίνεται στην Εικόνα 3-31.



**Εικόνα 3-31: Κόμβος 11**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 11 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 11:30 - 11:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 12:30 - 12:45. Συνολικά, παρατηρήθηκε μείωση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:30 έως τις 12:45. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 84,25% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 8,79%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 453 ΜΕΑ/h.



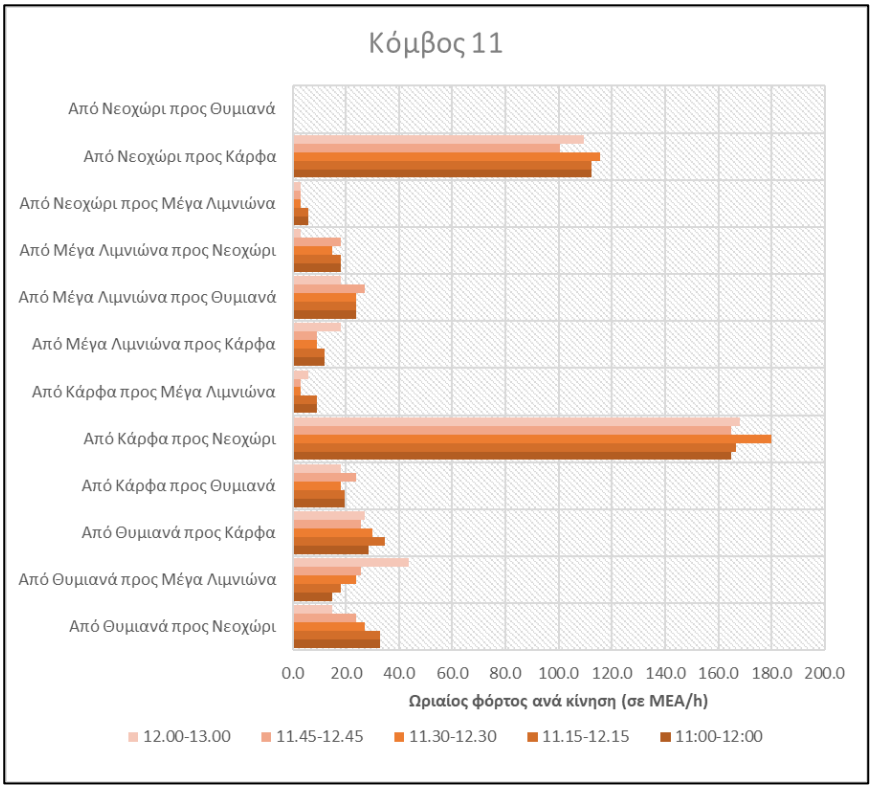

**Διάγραμμα 3-33: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 11 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 180 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 4 (από Κάρφα προς Νεοχώρι) κατά το χρονικό διάστημα 11:30 - 12:30, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 115,5 ΜΕΑ/h (Πίνακας 3-37).

**Πίνακας 3-37: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 11**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Θυμιανά προς Νεοχώρι | 33,0 | 33,0 | 27,0 | 24,0 | 15,0 | 33,0 |
| Από Θυμιανά προς Μεγάλο Λιμνιώνα | 15,0 | 18,0 | 24,0 | 25,5 | 43,5 | 43,5 |
| Από Θυμιανά προς Κάρφα | 28,5 | 34,5 | 30,0 | 25,5 | 27,0 | 34,5 |
| Από Κάρφα προς Θυμιανά | 19,5 | 19,5 | 18,0 | 24,0 | 18,0 | 24,0 |
| Από Κάρφα προς Νεοχώρι | 165,0 | 166,5 | 180,0 | 165,0 | 168,0 | 180,0 |
| Από Κάρφα προς Μεγάλο Λιμνιώνα | 9,0 | 9,0 | 3,0 | 3,0 | 6,0 | 9,0 |
| Από Μεγάλο Λιμνιώνα προς Κάρφα | 12,0 | 12,0 | 9,0 | 9,0 | 18,0 | 18,0 |
| Από Μεγάλο Λιμνιώνα προς Θυμιανά | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 27,0 | 18,0 | 27,0 |
| Από Μεγάλο Λιμνιώνα προς Νεοχώρι | 18,0 | 18,0 | 15,0 | 18,0 | 3,0 | 18,0 |
| Από Νεοχώρι προς Μεγάλο Λιμνιώνα | 6,0 | 6,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 6,0 |
| Από Νεοχώρι προς Κάρφα | 112,5 | 112,5 | 115,5 | 100,5 | 109,5 | 115,5 |
| Από Νεοχώρι προς Θυμιανά | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Σύνολο** | 442,5 | 453,0 | 448,5 | 424,5 | 429,0 | 453,0 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-34: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 11**

### Κόμβος 12: Επαρχιακή Οδός Χίου - Όρμου Καρφά με Επαρχιακή Οδό Χίου - Καλλιμασιάς

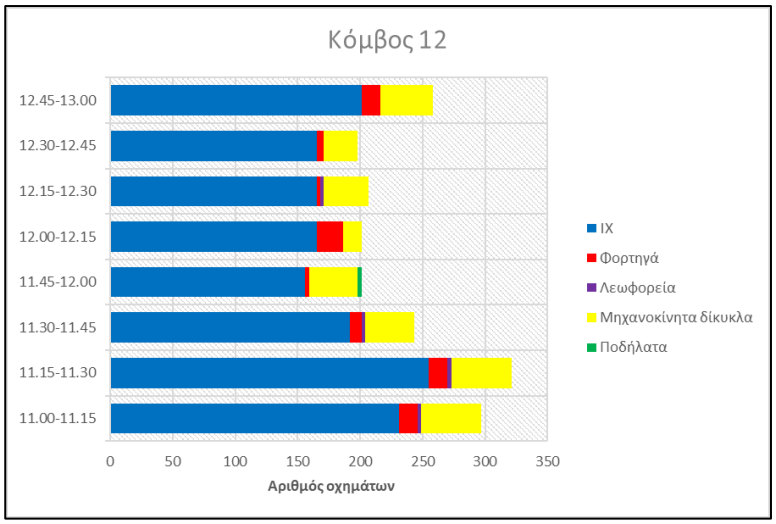
Ο κόμβος 12 βρίσκεται στον Κάμπο της Χίου και εξυπηρετεί την κυκλοφορία των οχημάτων από/ προς το Νεοχώρι και την Καλλιμασιά. (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=16/38.3115/26.1222). Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τετάρτη 18 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι τρεις άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος δεν ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τέσσερις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά δώδεκα κινήσεις. Ο κόμβος φαίνεται στην Εικόνα 3-32.



**Εικόνα 3-32: Κόμβος 12**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 12 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 11:15 - 11:30 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 12:00 - 12:15. Συνολικά, παρατηρήθηκε μείωση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:00 έως τις 12:30. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 84,25% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 15,26% . Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.066,5 ΜΕΑ/h.



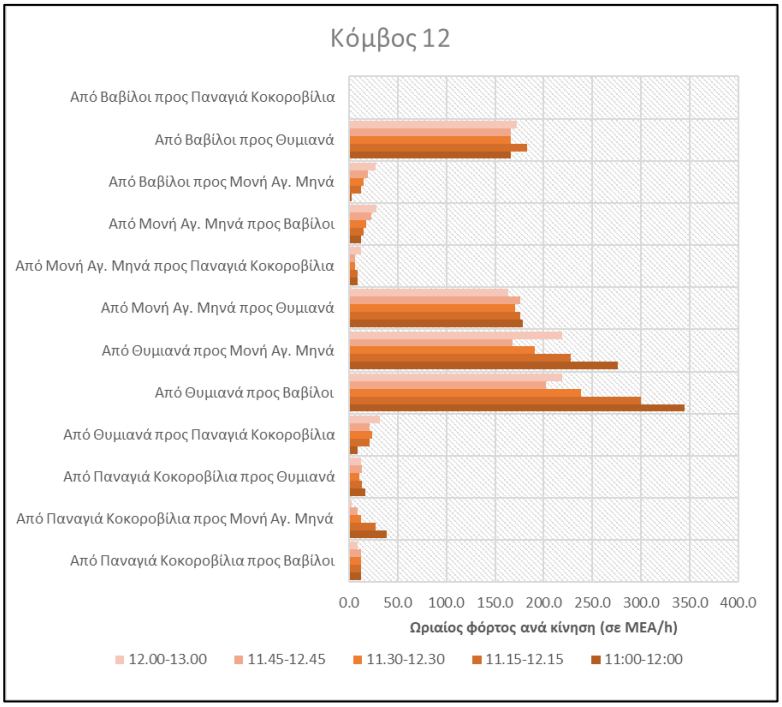

**Διάγραμμα 3-35: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 12 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 345 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 5 (από Θυμιανά προς Βαβίλους) κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 12:00, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν ξεπέρασε τα 183,0 ΜΕΑ/h (Πίνακας 3-38).

**Πίνακας 3-38: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 12**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Παναγιά Κοκοροβίλια προς Βαβίλους | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 9,0 | 12,0 |
| Από Παναγιά Κοκοροβίλια προς Μονή Αγίου Μηνά | 39,0 | 27,0 | 12,0 | 9,0 | 3,0 | 39,0 |
| Από Παναγιά Κοκοροβίλια προς Θυμιανά | 16,5 | 13,5 | 10,5 | 13,5 | 12,0 | 16,5 |
| Από Θυμιανά προς Παναγιά Κοκοροβίλια | 9,0 | 21,0 | 24,0 | 21,0 | 31,5 | 31,5 |
| Από Θυμιανά προς Βαβίλους | 345,0 | 300,0 | 238,5 | 202,5 | 219,0 | 345,0 |
| Από Θυμιανά προς Μονή Αγίου Μηνά | 276,0 | 228,0 | 190,5 | 168,0 | 219,0 | 276,0 |
| Από Μονή Αγίου Μηνά προς Θυμιανά | 178,5 | 175,5 | 171,0 | 175,5 | 163,5 | 178,5 |
| Από Μονή Αγίου Μηνά προς Παναγιά Κοκοροβίλια | 9,0 | 9,0 | 6,0 | 6,0 | 12,0 | 12,0 |
| Από Μονή Αγίου Μηνά προς Βαβίλους | 12,0 | 15,0 | 18,0 | 22,5 | 28,5 | 28,5 |
| Από Βαβίλους προς Μονή Αγίου Μηνά | 3,0 | 12,0 | 15,0 | 19,5 | 27,0 | 27,0 |
| Από Βαβίλους προς Θυμιανά | 166,5 | 183,0 | 166,5 | 166,5 | 172,5 | 183,0 |
| Από Βαβίλους προς Παναγιά Κοκοροβίλια | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Σύνολο** | 1.066,5 | 996,0 | 864,0 | 816,0 | 897,0 | 1.066,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-36: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 12**

### Κόμβος 13: Επαρχιακή Οδός Θυμιανών - Χαλκειού και Αγίου Πολυκάρπου

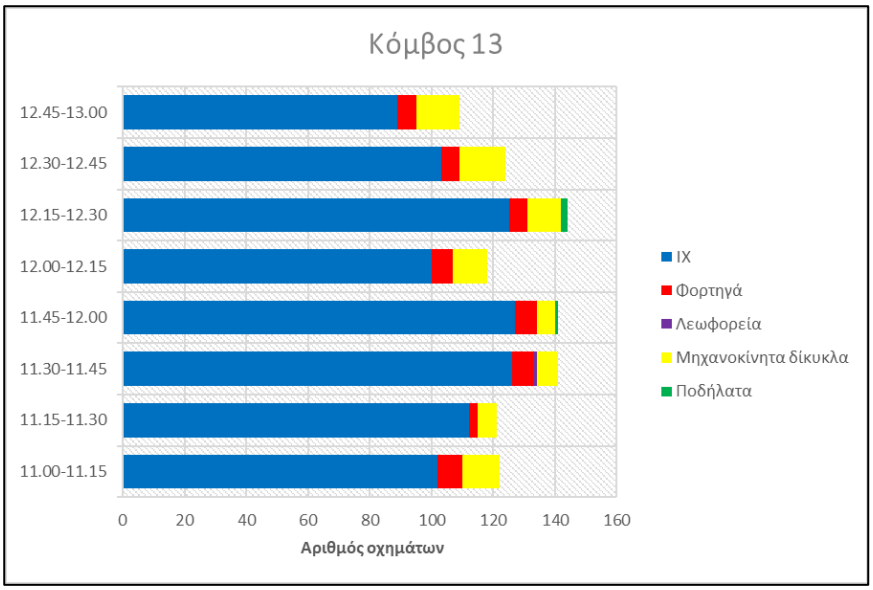
Ο κόμβος 13 βρίσκεται στον Κάμπο της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.31508/26.10065) και εξυπηρετεί την κυκλοφορία των οχημάτων από/ προς τους Βαβίλους. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Τετάρτη 18 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι τρεις άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος δεν ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τέσσερις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά δώδεκα κινήσεις. Ο κόμβος 13 παρουσιάζεται στην Εικόνα 3-33.



**Εικόνα 3-33: Κόμβος 13**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 13 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:15 - 12:45 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:00 - 11:15. Συνολικά, παρατηρήθηκε μείωση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:00 έως τις 12:45. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 86,67% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 8,04%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 1.020 ΜΕΑ/h.



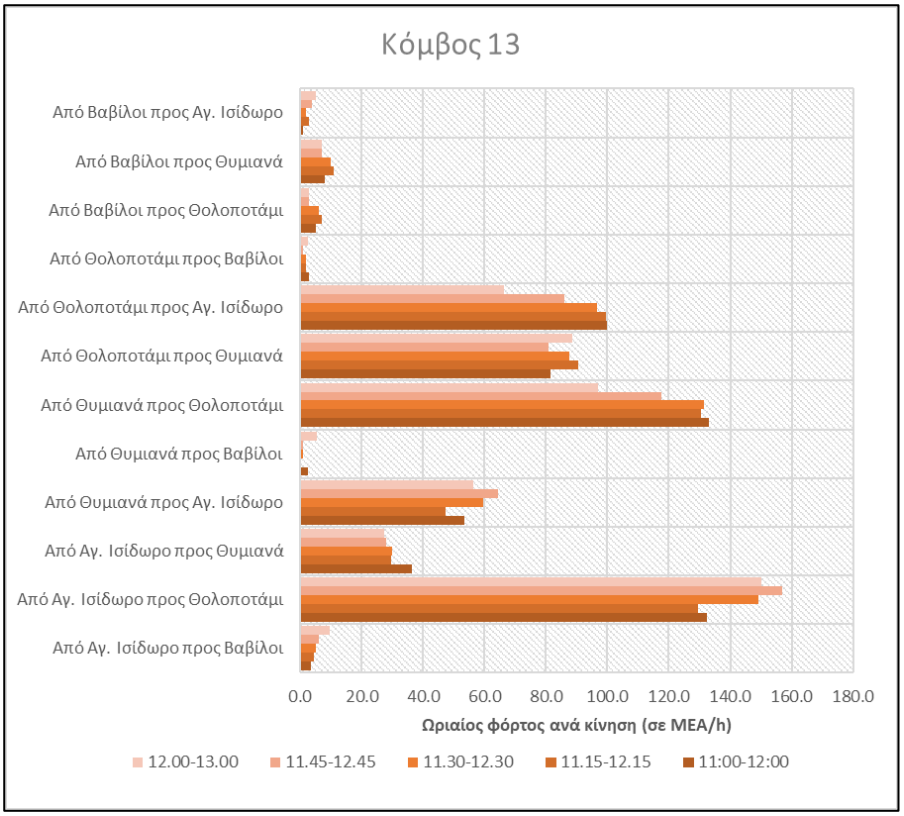

**Διάγραμμα 3-37: Σύνθεση Κυκλοφορίας και Διακύμανση Φόρτου στον Κόμβο 13 ανά Τέταρτο**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 157,0 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 5 (από Άγιο Ισίδωρο προς Θολοποτάμι) κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 12:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 100,0 ΜΕΑ/h (Πίνακας 3-39).

**Πίνακας 3-39: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 13**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Άγιο Ισίδωρο προς Βαβίλους | 3,5 | 4,5 | 5,0 | 6,0 | 9,5 | 9,5 |
| Από Άγιο Ισίδωρο προς Θολοποτάμι | 132,5 | 129,5 | 149,0 | 157,0 | 150,0 | 157,0 |
| Από Άγιο Ισίδωρο προς Θυμιανά | 36,5 | 29,5 | 30,0 | 28,0 | 27,5 | 36,5 |
| Από Θυμιανά προς Άγιο Ισίδωρο | 53,5 | 47,5 | 59,5 | 64,5 | 56,5 | 64,5 |
| Από Θυμιανά προς Βαβίλους | 2,5 | 0,0 | 1,0 | 1,0 | 5,5 | 5,5 |
| Από Θυμιανά προς Θολοποτάμι | 133,0 | 130,5 | 131,5 | 117,5 | 97,0 | 133,0 |
| Από Θολοποτάμι προς Θυμιανά | 81,5 | 90,5 | 87,5 | 81,0 | 88,5 | 90,5 |
| Από Θολοποτάμι προς Άγιο Ισίδωρο | 100,0 | 99,5 | 96,5 | 86,0 | 66,5 | 100,0 |
| Από Θολοποτάμι προς Βαβίλους | 3,0 | 2,0 | 2,0 | 1,0 | 2,5 | 3,0 |
| Από Βαβίλους προς Θολοποτάμι | 5,0 | 7,0 | 6,0 | 3,0 | 3,0 | 7,0 |
| Από Βαβίλους προς Θυμιανά | 8,0 | 11,0 | 10,0 | 7,0 | 7,0 | 11,0 |
| Από Βαβίλους προς Άγιο Ισίδωρο | 1,0 | 3,0 | 2,0 | 4,0 | 5,0 | 5,0 |
| **Σύνολο** | 560,0 | 554,5 | 580,0 | 556,0 | 518,5 | 580,0 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-38: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 13**

### Κόμβος 14: Γένοβας με Οινοπιώνος/ Χάνδακος

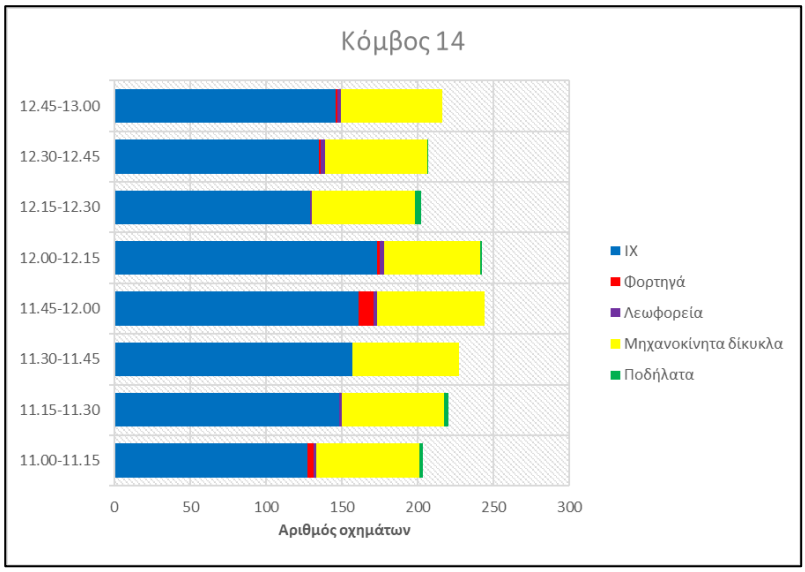
Ο κόμβος 14 βρίσκεται στο κέντρο της πόλης της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.37396/26.13523). Εξυπηρετεί τις κινήσεις από την οδό Χάνδακος προς το Κάστρο της Χίου. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 19 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Η οδός Χάνδακος είναι αμφίδρομος, ενώ η οδός Γένοβας είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς το Κάστρο της Χίου. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Μετρήθηκαν μόνο οι κινήσεις προς το Κάστρο, ώστε να εξαχθούν συγκριτικά ποσοστά. Ο κόμβος 14 παρουσιάζεται στην Εικόνα 3-34.



**Εικόνα 3-34: Κόμβος 14**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 14 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:00 - 12:15 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:00 - 11:15. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:00 έως τις 12:15. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 66,78% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 30,72%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 826 ΜΕΑ/h.



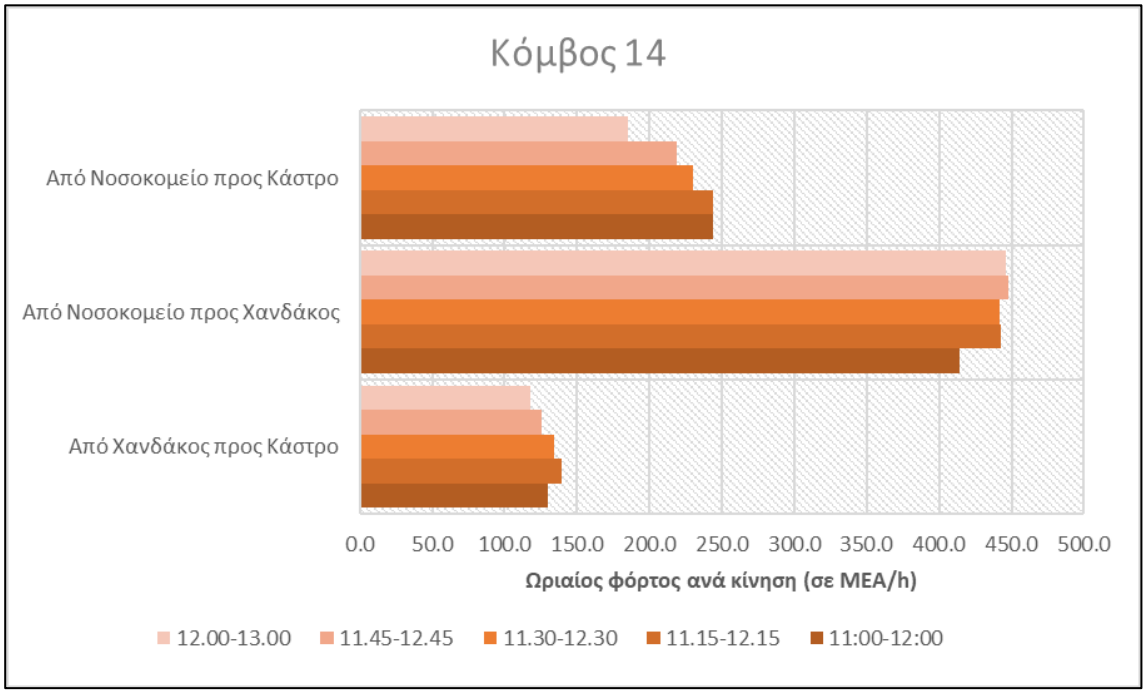

**Διάγραμμα 3-39: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 14**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 448 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 2 (από Νοσοκομείο προς Χάνδακος) κατά το χρονικό διάστημα 11:45 - 12:45. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 35% των οχημάτων που έρχονταν από την οδό Χάνδακος/ Οινοπίωνος πραγματοποίησαν αριστερή στροφή προς το Κάστρο της Χίου (Πίνακας 3-40).

**Πίνακας 3-40: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 14**

| | $11^{00}$-$12^{00}$ | $11^{15}$-$12^{15}$ | $11^{30}$-$12^{30}$ | $11^{45}$-$12^{45}$ | $12^{00}$-$13^{00}$ | Μέγιστη Τιμή |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από Χάνδακος προς Κάστρο | 129,5 | 139,5 | 134,0 | 125,5 | 117,5 | 139,5 |
| Από Νοσοκομείο προς Χάνδακος | 414,5 | 443,0 | 442,0 | 448,0 | 446,0 | 448,0 |
| Από Νοσοκομείο προς Κάστρο | 243,5 | 244,0 | 230,5 | 219,0 | 185,0 | 244,0 |
| **Σύνολο** | 787,5 | 826,5 | 806,5 | 792,5 | 748,5 | 826,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-40: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 14**

### Κόμβος 15: Δημητρίου Ράλλη και 25ης Μαρτίου

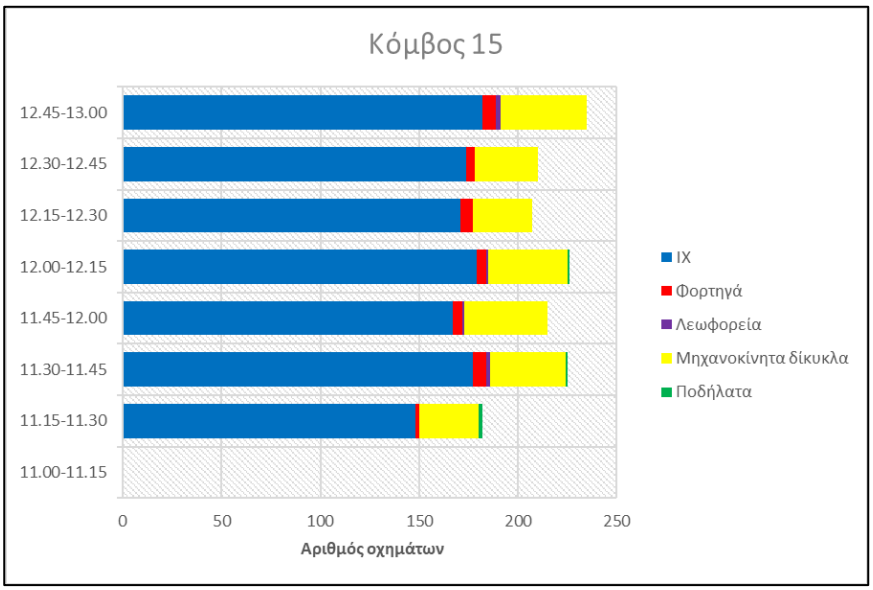
Ο κόμβος 15 βρίσκεται στον Κάμπο της Χίου (ακριβής τοποθεσία: https://www.openstreetmap.org/#map=19/38.33403/26.13291). Εξυπηρετεί την κίνηση των οχημάτων προς Βαβίλους, μέσω της 25ης Μαρτίου. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 19 Αυγούστου 2021, κατά το χρονικό διάστημα 11:00 - 13:00.

Οι δύο άξονες που τέμνονται είναι αμφίδρομοι. Ο κόμβος ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης, διαθέτει τρεις προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά έξι κινήσεις. Ο κόμβος 15 παρουσιάζεται στην Εικόνα 3-35.




**Εικόνα 3-35: Κόμβος 15**
*(Πηγή: Google Street View)*

Στον κόμβο 15 παρατηρήθηκε σημαντικά υψηλότερος φόρτος κατά το τέταρτο 12:45 - 13:00 και χαμηλότερος κατά το τέταρτο 11:15 - 11:30. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση του φόρτου ανά τέταρτο από τις 11:15 έως τις 13:00. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το 79,87% και των μηχανοκίνητων δίκυκλων το 17,07%. Λαμβάνοντας υπόψη την παρατηρούμενη σύνθεση κυκλοφορίας, η μέγιστη ωριαία τιμή υπολογίστηκε ίση με 851,5 ΜΕΑ/h.



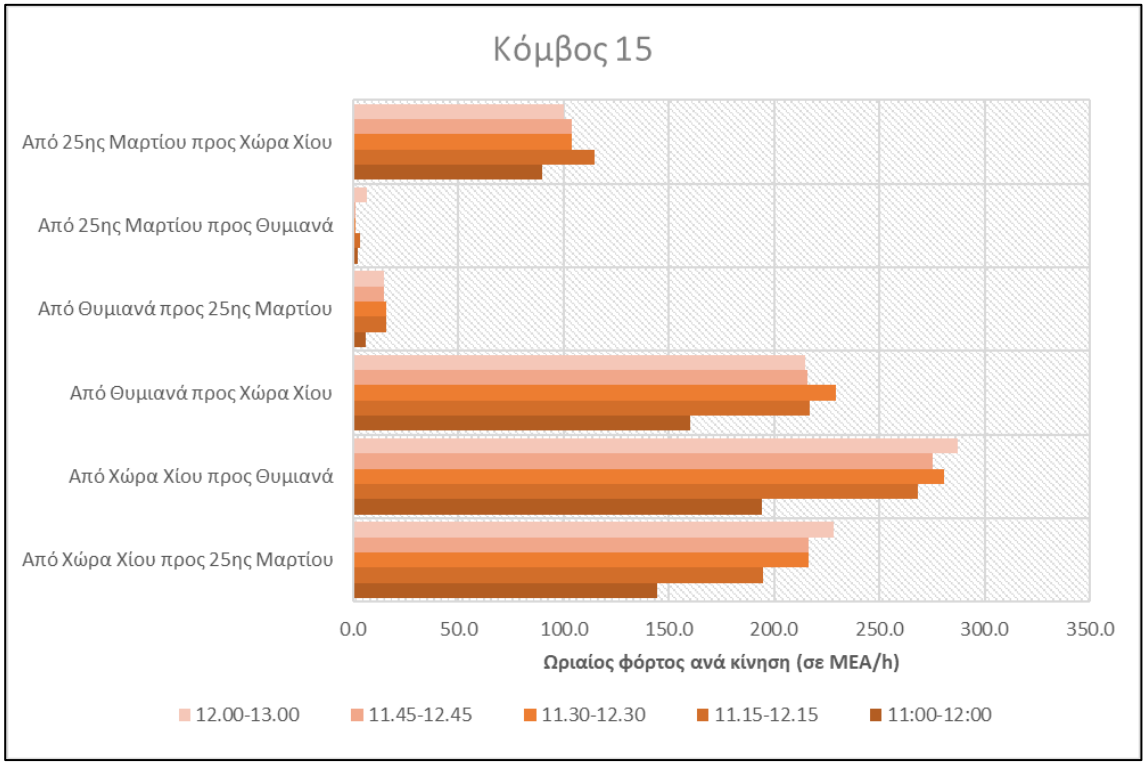

**Διάγραμμα 3-41: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 15**

Αναλύοντας τα δεδομένα ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος φόρτος, ίσος με 288,5 ΜΕΑ/h, καταγράφηκε στην κίνηση 2 (από το κέντρο της Χίου προς τα Θυμιανά) κατά το χρονικό διάστημα 12:00 - 13:00, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος της αντίθετης κατεύθυνσης δεν ξεπέρασε τα 229,5 ΜΕΑ/h. Σε όλα τα χρονικά διαστήματα, περίπου το 44% των οχημάτων που έρχονταν από το κέντρο της Χίου εκτέλεσαν δεξιά στροφή προς την οδό 25$^{ης}$ Μαρτίου (Πίνακας 3-41).

**Πίνακας 3-41: Κυκλοφοριακά Δεδομένα (σε ΜΕΑ) ανά Κίνηση και ανά Ώρα για τον Κόμβο 15**

| | **$11^{00}$-$12^{00}$** | **$11^{15}$-$12^{15}$** | **$11^{30}$-$12^{30}$** | **$11^{45}$-$12^{45}$** | **$12^{00}$-$13^{00}$** | **Μέγιστη Τιμή** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Από κέντρο Χίου προς 25$^{ης}$ Μαρτίου | 144,5 | 194,5 | 216,5 | 216,5 | 228,0 | 228,0 |
| Από κέντρο Χίου προς Θυμιανά | 194,0 | 268,5 | 280,5 | 275,5 | 287,5 | 287,5 |
| Από Θυμιανά προς κέντρο Χίου | 160,0 | 217,0 | 229,5 | 216,0 | 215,0 | 229,5 |
| Από Θυμιανά προς 25$^{ης}$ Μαρτίου | 6,0 | 15,5 | 15,5 | 14,5 | 14,5 | 15,5 |
| Από 25$^{ης}$ Μαρτίου προς Θυμιανά | 2,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 6,5 | 6,5 |
| Από 25$^{ης}$ Μαρτίου προς κέντρο Χίου | 90,0 | 114,5 | 104,0 | 104,0 | 100,0 | 114,5 |
| **Σύνολο** | 596,5 | 813,0 | 847,0 | 827,5 | 851,5 | 851,5 |

Τα τελικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο παρακάτω Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-42: Κυκλοφοριακές Ροές (σε ΜΕΑ/h) στον Κόμβο 15**

## 3.18 Έρευνα Ερωτηματολογίων για το Σύστημα των Μεταφορών

Στην παρούσα φάση, η συλλογή της έρευνας των ερωτηματολογίων συνεχίζεται για τη βέλτιστη συγκέντρωση αντιπροσωπευτικού δείγματος.

Μέχρι στιγμής, το ερωτηματολόγιο κατοίκων έχει συγκεντρώσει 10 απαντήσεις, το ερωτηματολόγιο γονέων 11 απαντήσεις και το ερωτηματολόγιο μαθητών δεν έχει συγκεντρώσει καμία απάντηση.

Κρίνεται λοιπόν απαραίτητο, η ανάλυση των ερωτηματολογίων να πραγματοποιηθεί όταν έχουν συγκεντρωθεί περισσότερες απαντήσεις, ώστε να είναι όσο γίνεται πιο αντιπροσωπευτική στις πραγματικές ανάγκες και απόψεις των κατοίκων.

## 3.19 Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου, το αρμόδιο για την περιοχή **Τμήμα Τροχαίας Χίου** της Διεύθυνσης Αστυνομίας Χίου απάντησε στο υπ' αριθμ. 76940/22.09.2021 έγγραφο του Δήμου επισημαίνοντας (με την υπ' αριθμ. πρωτ. 1016/20/125-α'/28.09.2021 επιστολή του) τα τροχαία συμβάντα που έλαβαν χώρα εντός της γεωγραφικής αρμοδιότητας της Υπηρεσία κατά το χρονικό διάστημα 2015-2020.

Σύμφωνα με το Τμήμα Τροχαίας Χίου, για το χρονικό διάστημα 2015-2020, στη Χίο καταγράφονται 153 τροχαία συμβάντα με παθόντες, στα οποία καταγράφονται συνολικά 18 θάνατοι, 35 βαριά τραυματίες και 136 ελαφρά τραυματίες. Προκύπτει λοιπόν, ότι στον Δήμο Χίου λαμβάνουν χώρα ετησίως 21,9 τροχαία συμβάντα, το 32,7% των οποίων είναι σοβαρά (με νεκρό ή βαριά τραυματία).

**Πίνακας 3-42: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Χίου**

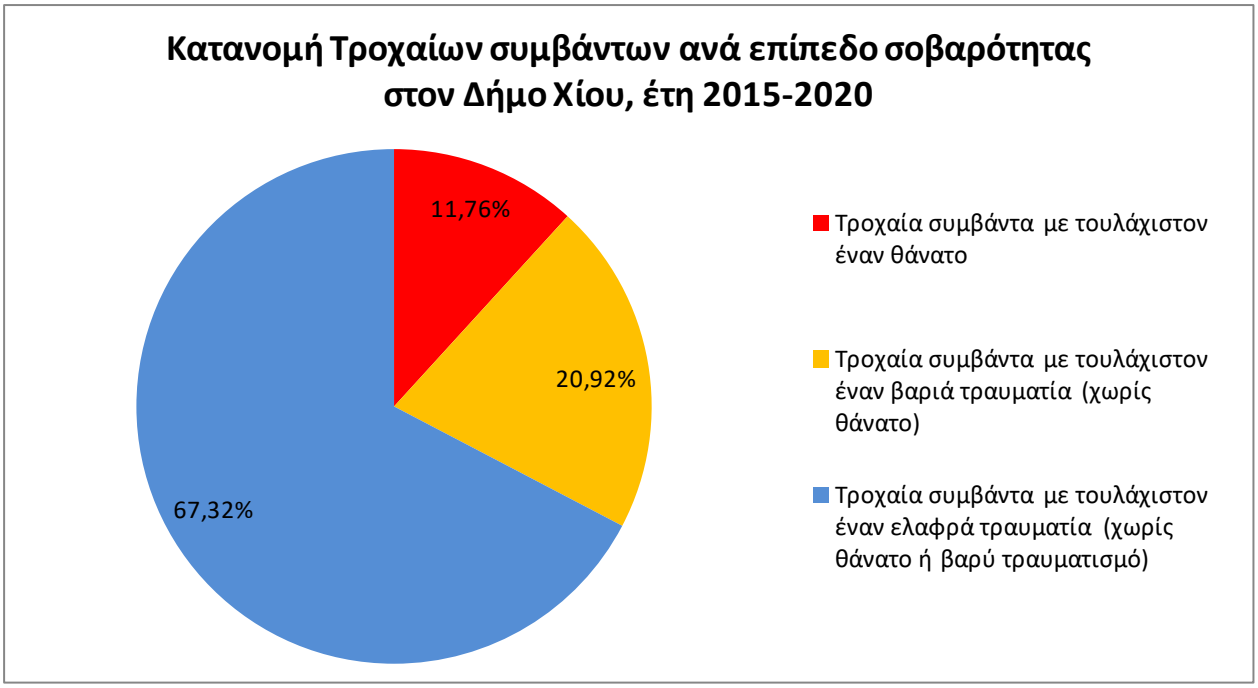
| *Δήμος Χίου* | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Έτος** | **Πλήθος τροχαίων συμβάντων** | **Πλήθος θανάτων** | **Πλήθος βαριά τραυματισμένων** | **Πλήθος ελαφρά τραυματισμένων** |
| 2015 | 17 | 3 | 7 | 16 |
| 2016 | 30 | 2 | 2 | 33 |
| 2017 | 36 | 1 | 6 | 41 |
| 2018 | 32 | 3 | 11 | 22 |
| 2019 | 24 | 8 | 6 | 14 |
| 2020 | 14 | 1 | 3 | 10 |
| ***Σύνολο*** | ***153*** | ***18*** | ***35*** | ***136*** |

*(Πηγή στοιχείων: Τροχαία Χίου, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

**Πίνακας 3-43: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Χίου, έτη 2015-2020**

| *Δήμος Χίου* | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Έτος** | **Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων** | **Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο** | **Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαριά τραυματία (χωρίς θάνατο)** | **Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν ελαφρά τραυματία (χωρίς θάνατο ή βαρύ τραυματισμό)** |
| 2015 | 17 | 3 | 5 | 9 |
| 2016 | 30 | 2 | 2 | 26 |
| 2017 | 36 | 1 | 6 | 29 |
| 2018 | 32 | 3 | 10 | 19 |
| 2019 | 24 | 8 | 6 | 10 |
| 2020 | 14 | 1 | 3 | 10 |
| ***Σύνολο*** | ***153*** | ***18*** | ***32*** | ***103*** |
| **Ποσοστό επί του συνόλου** | | **11,8%** | **20,9%** | **67,3%** |
| **Συμβάντα/έτος** | **21,9** | **2,6** | **4,6** | **14,7** |

*(Πηγή στοιχείων: Τροχαία Χίου, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*




**Διάγραμμα 3-43: Κατανομή Τροχαίων Συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Χίου, έτη 205-2020**

*(Πηγή στοιχείων: Τροχαία Χίου, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

Στη συνέχεια, πραγματοποιείται και επιμέρους ανάλυση των τροχαίων συμβάντων σε σχέση με τους εμπλεκόμενους πεζούς, καθώς και την εποχιακή κατανομή, η οποία ωστόσο, αφορά στη χρονική περίοδο 2015-2020.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του επόμενου Πίνακα, τα τροχαία συμβάντα που εμπλέκεται πεζός ανέρχεται στο 25,5% των συνολικών τροχαίων συμβάντων που πραγματοποιούνται στον Δήμο Χίου. Συνεπώς, για το διάστημα 2015-2020, καταγράφονται ετησίως 6,5 τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Χίου.

**Πίνακας 3-44:Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Χίου, έτη 2015-2020**

| ***Δήμος Χίου*** | |
|---|---|
| **Έτος** | **Πλήθος τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό** |
| 2015 | 5 |
| 2016 | 5 |
| 2017 | 13 |
| 2018 | 10 |
| 2019 | 5 |
| 2020 | 1 |
| ***Σύνολο*** | ***39*** |
| **Ποσοστό επί του συνόλου** | **25,5%** |
| **Συμβάντα/έτος** | **6,5** |

*(Πηγή στοιχείων: Τροχαία Χίου, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

Αν τώρα κατανεμηθούν τα τροχαία συμβάντα ανά εποχή που συνέβησαν, παρατηρείται ότι στον Δήμο Χίου, για το διάστημα 2015-2020, τα περισσότερα τροχαία συμβάντα εμφανίστηκα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και ακολουθούν χειμερινοί οι και οι φθινοπωρινοί. Τα λιγότερα τροχαία συμβάντα παρατηρήθηκαν κατά τους ανοιξιάτικοι μήνες, όπως φαίνεται στον επόμενο Πίνακα.

**Πίνακας 3-45: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Χίου, έτη 2015-2020**

| ***Δήμος Χίου*** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Έτος** | Χειμώνας | Άνοιξη | Καλοκαίρι | Φθινόπωρο |
| 2015 | 0 | 4 | 7 | 6 |
| 2016 | 10 | 3 | 8 | 9 |
| 2017 | 13 | 8 | 11 | 4 |
| 2018 | 7 | 9 | 8 | 8 |
| 2019 | 8 | 4 | 6 | 6 |
| 2020 | 3 | 1 | 5 | 5 |
| ***Σύνολο*** | ***41*** | ***29*** | ***45*** | ***38*** |
| **Ποσοστό επί του συνόλου** | **26,8%** | **19,0%** | **29,4%** | **24,8%** |
| **Μ.Ο. ανά Μήνα ανά Έτος** | 2,3 | 1,6 | 2,5 | 2,1 |

*(Πηγή στοιχείων: Τροχαία Χίου, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

## 3.20 Η έννοια της βαδισιμότητας - Walkability

### 3.20.1 Πλάτος πεζοδρομίων

Το πεζοδρόμιο αποτελεί απαραίτητη υποδομή για το οδικό περιβάλλον μιας πόλης σε περιπτώσεις οδών οι οποίες δεν είναι πεζόδρομοι ή οδοί ήπιας κυκλοφορίας (όπου επιτρέπεται η συνύπαρξη διαφόρων ελαφρών τύπων οχημάτων και πεζών) και παρουσιάζουν σημαντικό όγκο κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων. Επομένως, το πλάτος και η κατάσταση της εν λόγω υποδομής διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στην ενθάρρυνση ή την αποθάρρυνση της πεζή μετακίνησης.

Πεζοδρόμια με μεγάλα και επαρκή πλάτη, τα οποία χαρακτηρίζονται ταυτόχρονα από καλή ποιότητα κατασκευής και συντήρησης, συμβάλλουν στην αίσθηση ασφάλειας και άνεσης των μετακινούμενων με ιδιαίτερα οφέλη στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Από την άλλη πλευρά, μη επαρκή ή ακόμα και ανύπαρκτα πεζοδρόμια που βρίσκονται σε κακή κατάσταση δυσχεραίνουν την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών με αποτέλεσμα την αύξηση της πιθανότητας ατυχήματος, αλλά και τη γενικότερη υποβάθμιση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης μέσα στην πόλη. Το χειρότερο είναι ότι τα ακατάλληλα πεζοδρόμια «εξοστρακίζουν» τους πιο ευάλωτους πεζούς από τον δρόμο και κυρίως τα άτομα με κινητικά προβλήματα, τα παιδιά και τους ηλικιωμένους. Ωστόσο, ένας από τους πιο μεγάλους στόχους του ΣΒΑΚ είναι να ζωντανέψει η πόλη και η οικονομία της, με προσέλκυση στο δρόμο κατοίκων και επισκεπτών, ανεξαρτήτως του αν διαθέτουν μειωμένες δυνατότητες κινητικότητας.

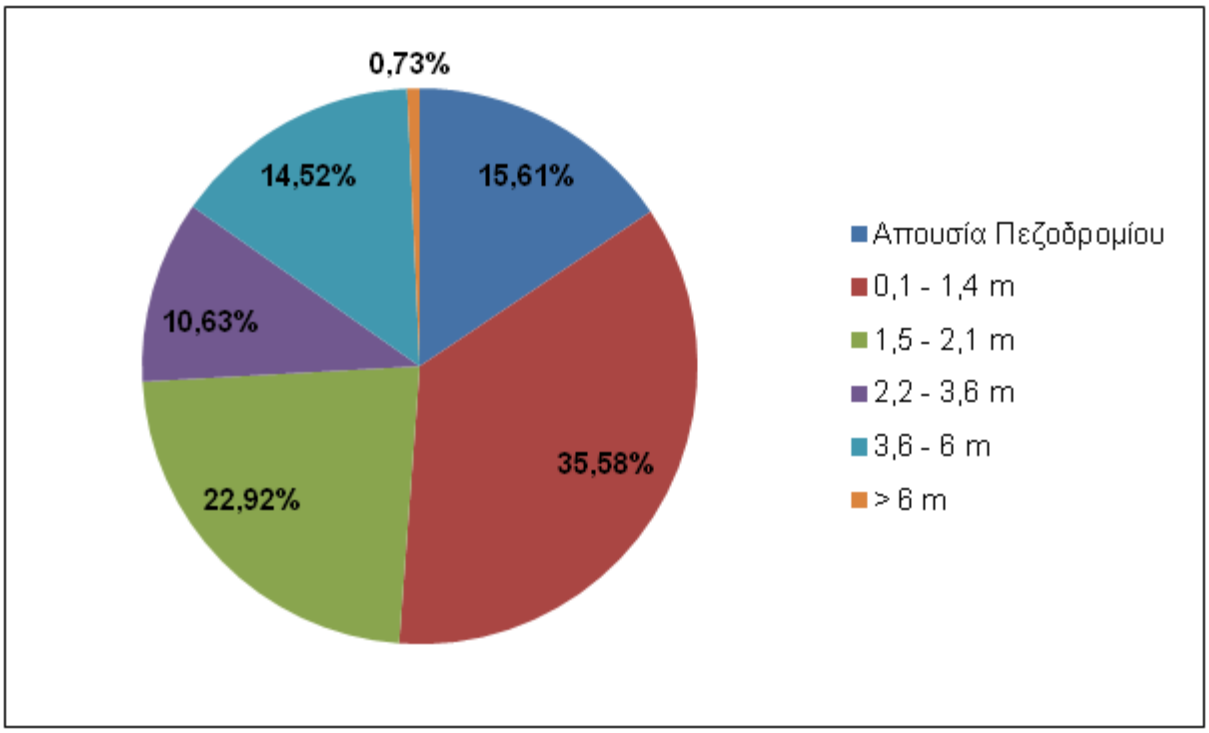
Είναι προφανές ότι οι επισκέπτες έρχονται, κυρίως, στη Χίο για να εξερευνήσουν το τοπίο, τα χωριά και τη Χώρα, ωστόσο η τελευταία ουσιαστικά τους αποπέμπει με τις συνθήκες που έχει αφήσει να επικρατούν στον δρόμο. Οι επισκέπτες στη Χίο εξαναγκάζονται κατά βάσει να μετακινούνται μέσα σε ένα αυτοκίνητο.

Σε ότι αφορά στα μέσα πλάτη των πεζοδρομίων, στην πόλη της Χίου η κατάσταση κρίνεται ιδιαίτερα αποθαρρυντική ως προς το ζήτημα αυτό. Ειδικότερα, το 15,61% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε (τμήμα πολεοδομικού κέντρου πόλης Χίου) δεν διαθέτει τη συγκεκριμένη υποδομή, γεγονός που δυσχεραίνει σημαντικά την πεζή μετακίνηση, αλλά και την κίνηση των ευάλωτων ομάδων χρηστών.

Πεζοδρόμια με μέσο πλάτος που κυμαίνεται μεταξύ 0,1 και 1,4μ. εμφανίζονται στο 35,58% του συνόλου του οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη. Ακολουθούν οι κατηγορίες πεζοδρομιών με πλάτη 1,5 - 2,1μ. με ποσοστό 22,92%, 2,2 - 3,6μ. με ποσοστό 10,63%, 3,6 - 6μ. με ποσοστό 14,52% και τέλος η κατηγορία πεζοδρομίων με μέσο πλάτος μεγαλύτερο των 6μ. που συγκεντρώνει ποσοστό 0,73% (Διάγραμμα 3-44).

Η απουσία πεζοδρομίων και η κυριαρχία πεζοδρομίων με πολύ μικρό πλάτος (0,1 - 1,4μ.) οφείλεται κυρίως στην ιστορία του αστικού ιστού της πόλης, ο οποίος αναπτύχθηκε κατά βάσει πριν να εμφανιστεί το αυτοκίνητο. Με την εισαγωγή του τελευταίου επιχειρήθηκε να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες του για κυκλοφορία και στάθμευση παίρνοντας χώρο από τον πεζό ακόμη και καταργώντας ή μην αφήνοντας να κατασκευαστούν πεζοδρόμια. Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται όλο και περισσότερο με την αύξηση των αυτοκινήτων, ενώ είναι φανερό ότι η προσπάθεια να λειτουργεί η πόλη με αυτοκίνητο είναι αδιέξοδη. Η Χώρα είναι φτιαγμένη για πεζούς και δίκυκλα. Είναι οι μόνοι τρόποι που δεν έχουν σοβαρές απαιτήσεις χώρου. Το μηχανοκίνητο δίκυκλο επελέγη, σχεδόν, από την πλειονότητα όσων επιλέγουν το δίκυκλο και είναι πάρα πολλοί. Ωστόσο, το μηχανοκίνητο δίκυκλο δεν είναι μια θετική λύση για το περιβάλλον. Χώρες πολύ πιο πλούσιες από την Ελλάδα στην επιλογή μεταξύ ποδηλάτου και μηχανοκίνητου δίκυκλου έχουν στραφεί σχεδόν αποκλειστικά προς το πρώτο. Η κατεύθυνση

λοιπόν των ΣΒΑΚ είναι, με τις πολιτικές που προτείνουν, να στρέψουν τον κόσμο της μοτοσυκλέτας και όχι μόνο προς το ποδήλατο.



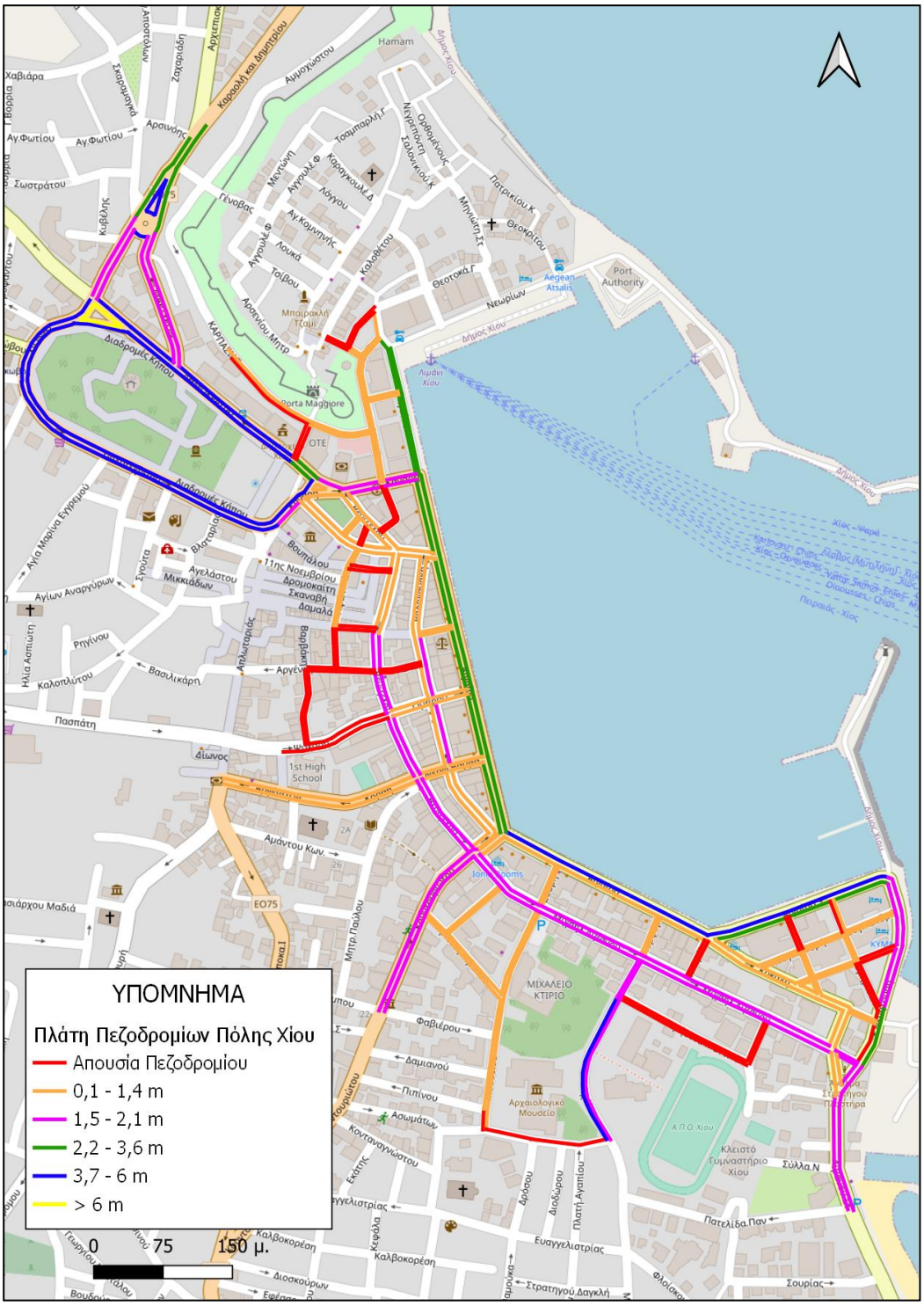

**Διάγραμμα 3-44: Ποσοστά Μέσου Πλάτους Πεζοδρομίων ανά Κατηγορία σε Τμήμα του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου**

Τα επόμενα χρόνια η ηλεκτροκίνηση θα περάσει και στο ποδήλατο και στη μοτοσυκλέτα. Η μοτοσυκλέτα θα γίνει ακόμη πιο ανταγωνιστική απέναντι στο ποδήλατο εκτός αν ο κάτοικος δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην άσκηση και στην υγεία του. Εδώ συναντώνται η συγκοινωνιακή τεχνική με την κουλτούρα. Ως προς τη δεύτερη αξίζει να της δοθεί πολλή προσοχή.

Συνοπτικά, αναφορικά με τα μέσα πλάτη των πεζοδρομίων τα οποία καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την προσβασιμότητα των πεζών, αξίζει να αναφερθούν τα εξής:

- Το μέσο πλάτος πεζοδρομίων – σταθμισμένο με το μήκος του οδικού τμήματος – ανέρχεται σε 1,813μ..
- Το 48,81% του υπό εξέταση δικτύου διαθέτει πλάτος πεζοδρομίου που είναι ίσο ή υπερβαίνει τα 1,5μ. (ελάχιστη απαραίτητη τιμή για το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου).
- Το 12,97% του δικτύου της περιοχής είναι ίσο ή ξεπερνά τα 2,1μ. (ελάχιστη απαραίτητη τιμή για το συνολικό πλάτος πεζοδρομίου).
- Η τιμή του μέγιστου μέσου πλάτους πεζοδρομίου ισούται με 10μ. και συναντάται σε τριγωνική νησίδα, στη συμβολή της Λεωφόρου Δημοκρατίας με την οδό Οινοπίωνος (Δημοτικός Κήπος Χίου), ενώ η χαμηλότερη τιμή είναι ίση με 0,60μ. και παρατηρείται επί της οδού Ομηρίδων, στο τμήμα ανάμεσα στην οδό Χιώτη Ναυτικού και Ευγενίας Χανδρή.

Αναλυτικά, οι διαστάσεις των πεζοδρομίων παρουσιάζονται στον ακόλουθο Χάρτη.




**Χάρτης 3-36: Μέσα Πλάτη Πεζοδρομίων Τμήματος του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου**

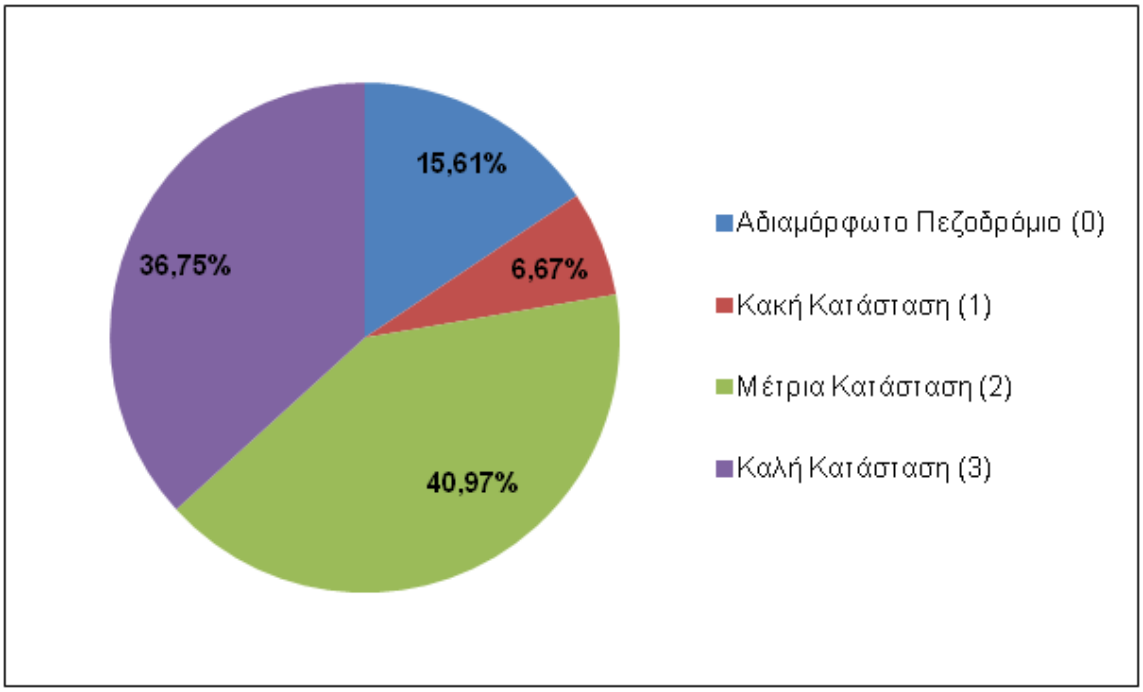
Σύμφωνα με τον προηγούμενο Χάρτη, πεζοδρόμια με επαρκές πλάτος εντοπίζονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και κατά μήκος των οδών που περιβάλλουν τον Δημοτικό Κήπο Χίου. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις το οδικό δίκτυο δεν διαθέτει ικανοποιητικό, σύμφωνα με τη νομοθεσία, πλάτος πεζοδρομίων [μεγαλύτερο ή ίσο των 2,1μ. (1,5μ. για ελεύθερη όδευση των πεζών και επιπλέον 0,6μ. για τον αστικό εξοπλισμό)].

### 3.20.2 Αξιολόγηση πεζοδρομίων

Αναφορικά με την ποιότητα των πεζοδρομίων, η υπάρχουσα κατάσταση διαγράφεται αρκετά ευνοϊκότερη σε σύγκριση με εκείνη που μέσου πλάτους των πεζοδρομίων. Παρόλα αυτά, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης. Πιο συγκεκριμένα, για την εκτίμηση και την ποιοτική αξιολόγηση της κατάστασης των πεζοδρομίων, αυτά χωρίστηκαν σε τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με την ποιότητα της κατασκευής τους, αλλά και της συντήρησής τους. Αναλυτικότερα, δημιουργήθηκαν οι εξής κατηγορίες:

- **Κατηγορία 0**: αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο.
- **Κατηγορία 1**: κακή κατάσταση πεζοδρομίου.
- **Κατηγορία 2**: μέτρια κατάσταση πεζοδρομίου.
- **Κατηγορία 3**: καλή κατάσταση πεζοδρομίου.

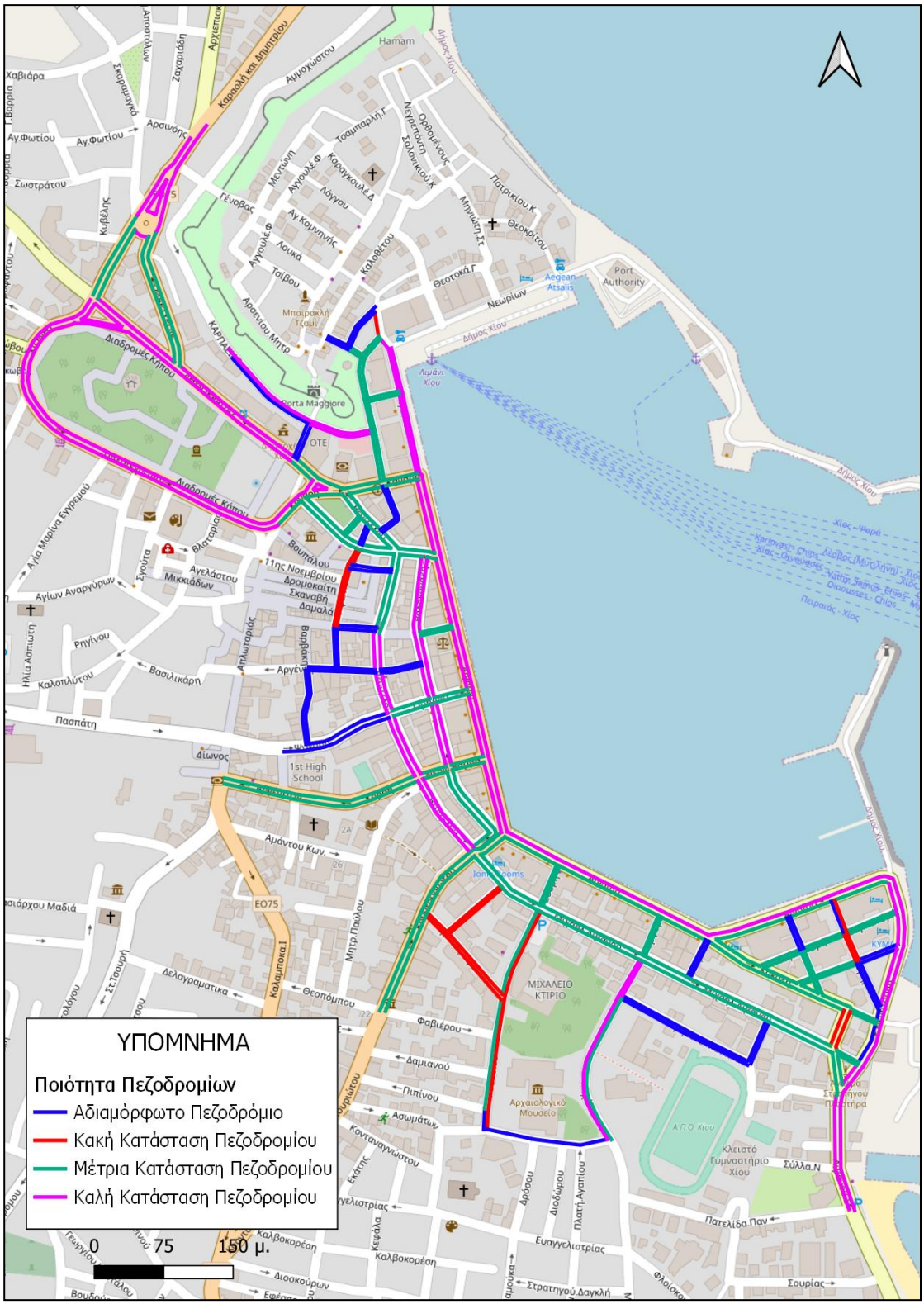
Τα ποσοστά που καταλαμβάνει η κάθε κατηγορία παρουσιάζονται στο επόμενο Διάγραμμα.




**Διάγραμμα 3-45: Ποσοστά Ποιότητας Πεζοδρομίων ανά Κατηγορία σε Τμήμα του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου**

Η επισκόπηση του Διαγράμματος (Διάγραμμα 3-45) καταδεικνύει την κυριαρχία των πεζοδρομίων εκείνων τα οποία χαρακτηρίζονται από μέτρια κατάσταση κατασκευής και συντήρησης (40,97%). Έπονται τα πεζοδρόμια που βρίσκονται σε καλή κατάσταση με ποσοστό 36,75%, εν συνεχεία τα αδιαμόρφωτα πεζοδρόμια με ποσοστό 15,61%, ενώ τελευταία κατατάσσονται τα πεζοδρόμια εκείνα τα οποία βρίσκονται σε κακή κατάσταση, με ποσοστό 6,67%.

Η χωρική κατανομή των παραπάνω κατηγοριών των πεζοδρομίων, στη βάση της ποιότητας κατασκευής και συντήρησής τους, παρουσιάζεται στον ακόλουθο Χάρτη, ενώ επίσης παρατίθενται κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα κακής κατάστασης πεζοδρομίων ή και απουσίας αυτών.




**Χάρτης 3-37: Ποιότητα Πεζοδρομίων Τμήματος του Πολεοδομικού Κέντρου της Πόλης της Χίου**




**Εικόνα 3-36: Κακή Κατάσταση Πεζοδρομίου επί της Οδού Λεοντίου Χριστοφορίδη**
*(Πηγή: Google Street View)*




**Εικόνα 3-37: Αδιαμόρφωτα Πεζοδρόμια επί της Οδού Ψυχάρη**
*(Πηγή: Google Street View)*

## 3.21 Υποβολή σχετικών χαρτών

Η ομάδα μελέτης λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα στοιχεία και κατόπιν απογραφών της, σε σχέση με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν παραπάνω σε σχέση με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, συνέταξε τους ακόλουθους χάρτες που επισυνάπτονται στο τεύχος της μελέτης:

| *α/α* | *ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ* | *ΚΛΙΜΑΚΑ* | *ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ* |
|---|---|---|---|
| 1 | Υφιστάμενες Χρήσεις Γης | 1:15.000 | Χ.1 |
| 2 | Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου | 1:70.000 | Χ.2.1 |
| 3 | Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Πόλης Χίου | 1:15.000 | Χ.2.2 |
| 4 | Πλάτος Οδοστρώματος | 1: 15.000 | Χ.3 |
| 5 | Κατευθύνσεις Οδών | 1:30.000 | Χ.4 |
| 6 | Πλάτος Πεζοδρομίων | 1:5.000 | Χ.5 |
| 7 | Ποιότητα Πεζοδρομίων | 1:5.000 | Χ.6 |
| 8 | Δίκτυο Πεζού - Ποδηλάτη | 1:5.000 | Χ.7 |
| 9 | Επικίνδυνα Σημεία | 1: 30.000 | Χ.8 |
| 10 | Γραμμές και Στάσεις Αστικού ΚΤΕΛ Χίου | 1:10.000 | Χ.9.1 |
| 11 | Γραμμές και Στάσεις Αστικού ΚΤΕΛ Χίου | 1:10.000 | Χ.9.2 |
| 12 | Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου | 1:5.000 | Χ.10.1 |
| 13 | Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου | 1:5.000 | Χ.10.2 |
| 14 | Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου | 1:5.000 | Χ.10.3 |

## 3.22 Ανάλυση SWOT

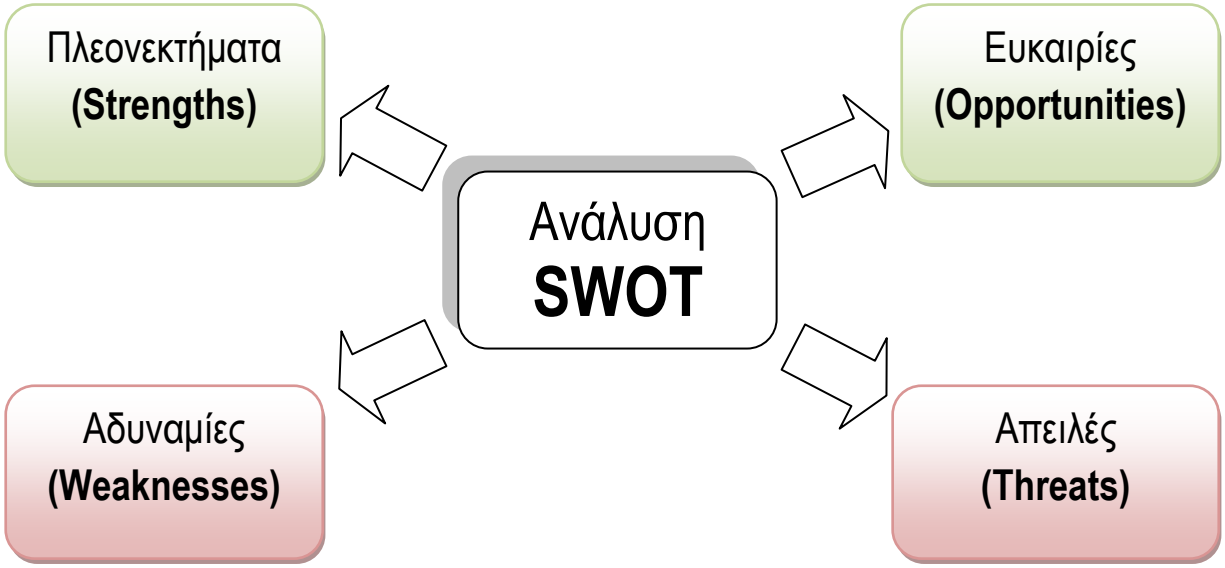
### 3.22.1 Γενικά

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ αποτελεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ενός στρατηγικού σχεδιασμού που σκοπό έχει τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους, την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών. Συγκεκριμένα, κύριος στόχος του ΣΒΑΚ αποτελεί η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς προς, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής.

Το ΣΒΑΚ, αφού εξετάσει την υφιστάμενη κατάσταση και διαμορφώσει ένα επίπεδο αναφοράς (baseline), παρουσιάζει μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της υποδομής, των μεταφορών και της κινητικότητας. Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, το ΣΒΑΚ ενσωματώνει στον σχεδιασμό μια βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής αυτής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα της υλοποίησης, κατανέμοντας τις προτεραιότητες και επισημαίνοντας του στόχους.

Τα παραπάνω αποτελούν χαρακτηριστικά ενός στρατηγικού σχεδιασμού. Γενικά, ο στρατηγικός σχεδιασμός αναφέρεται σε μια δομημένη διαδικασία ανάλυσης της σημερινής κατάστασης μιας οντότητας, στη συγκεκριμένη περίπτωση ενός αστικού περιβάλλοντος, και καθορισμού του οράματος με το οποίο η οντότητα θα εξελιχτεί και θα τοποθετηθεί ως προς το περιβάλλον της. Ωστόσο, ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν αποτελεί πρόβλεψη των εξελίξεων και των τάσεων του μέλλοντος. Αντιθέτως, με το στρατηγικό σχέδιο, η εκάστοτε οντότητα αποφασίζει τον τρόπο με τον οποίο θα επιβιώσει στο ταραχώδες και απρόβλεπτο περιβάλλον των μελλοντικών εξελίξεων.

Η ανάλυση SWOT είναι μια δημοφιλής γενική εκδοχή του στρατηγικού σχεδιασμού, η οποία αναλύει το εσωτερικό (πλεονεκτήματα και αδυναμίες) και εξωτερικό περιβάλλον (ευκαιρίες και απειλές) μιας οντότητας. Κατά την ανάλυση SWOT, εξετάζονται τα **Πλεονεκτήματα** (Strengths) και οι **Αδυναμίες** (Weaknesses) μίας επιχείρησης, οργανισμού ή και περιοχής (όπως κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ), καθώς και οι **Ευκαιρίες** (Opportunities) και οι **Απειλές** (Threats) που υπάρχουν.



Συγκεκριμένα, αναφορικά με την εφαρμογή της ανάλυσης SWOT στον στρατηγικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, γίνεται προσπάθεια εντοπισμού και μελέτης των δυνατών και αδύναμων σημείων του εσωτερικού περιβάλλοντος των περιοχών του Δήμου Χίου, κυρίως μέσω της καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης. Επιπλέον, επιχειρείται η εξέταση των ευκαιριών και των απειλών που αντανακλούν οι μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος, τις οποίες ο σχεδιασμός οφείλει να αντιμετωπίσει και να προσαρμοστεί σε αυτές (π.χ. μελλοντικές εξελίξεις και τάσεις, ανάγκες κ.ά.).

Στην παρούσα ενότητα, γίνεται καταγραφή των συντελεστών της ανάλυσης SWOT για το ΣΒΑΚ Καισαριανής. Κατά την ανάλυση αυτή, επιχειρείται να απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα για την περιοχή:

Πλεονεκτήματα - Strengths

- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα του Δήμου;
- Ποια είναι η ενδογενής δύναμη της περιοχής;
- Ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι που είναι μοναδικοί ή έχουν το μικρότερο συγκριτικά κόστος;

Αδυναμίες - Weaknesses

- Τι προβλήματα παρουσιάζονται στον Δήμο;
- Ποια είναι η ενδογενής αδυναμία της περιοχής;
- Τι θα μπορούσε να βελτιωθεί;

Ευκαιρίες - Opportunities

- Ποιες είναι οι ενδεχόμενες ευκαιρίες;
- Ποιες είναι οι ενδιαφέρουσες τάσεις εξέλιξης που αφορούν στον Δήμο Χίου;
- Ποιες ευκαιρίες αναδύονται με εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της περιοχής;
- Ποιες ευκαιρίες αξιοποιούνται με την εξάλειψη των αδυναμιών της περιοχής;

Απειλές - Threats

- Ποια εμπόδια μπορεί να προκύψουν;
- Οι μελλοντικές τάσεις εξέλιξης απειλούν την περιοχή;
- Μπορεί κάποια από τις αδυναμίες να αποτελέσει απειλή για την ανάπτυξη της περιοχής;

Στη συνέχεια παρουσιάζεται μια προσέγγιση της ανάλυσης SWOT για τον Δήμο Χίου, η οποία αποτέλεσε σημαντικό εργαλείο για την ανάπτυξη του στρατηγικού σχεδιασμού και του τελικού οράματος του ΣΒΑΚ Καισαριανής. Τα παρακάτω αποτέλεσαν διαπιστώσεις από την ανάλυση και εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης στον Δήμο, όπως προέκυψαν από την ανάλυση κατά του παρόν παραδοτέου.

### 3.22.2 Πλεονεκτήματα - Strengths

Ο Δήμος Χίου έχει ως έδρα την πόλη της Χίου, η οποία αποτελεί την κύρια πύλη του νησιού και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο τμήμα των διοικητικών υποδομών και του κοινωνικού εξοπλισμού. Ο Δήμος αποτελείται κυρίως από χρήσεις κατοικίας.

Μέσα στο οικιστικό δίκτυο του Δήμου βρίσκονται σημαντικοί πόλοι έλξης υπερτοπικής σημασίας (π.χ. Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου, Βυζαντινό Μουσείο Χίου, Μουσείο Μαστίχας Χίου, Ανοιχτό Θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης», κ.ά.), οι οποίοι προσελκύουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών στον Δήμο.

Στο αστικό περιβάλλον της Χίου απαντώνται όλες οι κύριες βασικές υποδομές, καθώς επίσης και υπερτοπικές χρήσεις/ δραστηριότητες, κατά βάσει διοικητικές, εμπορικές, εστίασης, αναψυχής, παροχής υπηρεσιών και τουριστικές.

Σημαντικό πλεονέκτημα αποτελούν οι παροχές - υποδομές πολιτισμού, λόγω της τεράστιας ιστορικής - πολιτιστικής του κληρονομιάς. Ο Δήμος παρουσιάζει αυτοτέλεια σε παροχές εκπαίδευσης, ενώ ικανοποιητικός αριθμός παροχών και εξυπηρετήσεων εντοπίζονται και σε επίπεδο αθλητισμού.

Σημαντικό προσόν της περιοχής αποτελεί το γεγονός ότι εξυπηρετείται από ικανοποιητικό αριθμό λεωφορειακών γραμμών του Αστικού ΚΤΕΛ.

Όσον αφορά τη στάθμευση, στον Δήμο Χίου εφαρμόζεται Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ), προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έλλειψη σε θέσεις στάθμευσης και το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης.

Ο Δήμος διαθέτει ικανοποιητικό αριθμό δημόσιων και ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, καθώς και συγκεκριμένα σημεία φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

Τέλος, θετικό χαρακτηριστικό αποτελεί η καλή στελέχωση του Δήμου. Το ανθρώπινο δυναμικό του Δήμου Χίου αποτελεί ένα σημαντικό κεφάλαιο, το οποίο μάλιστα, θα διευκολύνει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

### 3.22.3 Αδυναμίες - Weaknesses

Οι αδυναμίες του Δήμου Χίου σχετίζονται άμεσα με το οδικό δίκτυο και τη συγκοινωνιακή υποδομή. Στον Δήμο Χίου, οι αυξημένες απαιτήσεις των τελευταίων ετών, που προέκυψαν κυρίως λόγω της 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.

Στην πόλη της Χίου παρατηρείται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο εντείνεται κατά τη θερινή περίοδο (ιδιαίτερα κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο), λόγω της σημαντικής αύξησης των τουριστικών ροών. Αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι εντοπίζονται στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, καθώς και προβλήματα παράνομης στάθμευσης στο σύνολο του Δήμου, που δημιουργούν όχληση στην περιοχή. Παρατηρείται παράνομη στάθμευση στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου, όπως στάθμευση επί των πεζοδρομίων, στάθμευση στους κόμβους, κλπ., με αποτέλεσμα τη μείωση της οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα.

Σημαντική αδυναμία του Δήμου είναι και η περιορισμένη συμμετοχή του νέου περιφερειακού άξονα στο σύστημα μετακινήσεων της πόλης, λόγω των μεγάλων περιπορειών που αναγκάζονται να πραγματοποιήσουν οι χρήστες του. Την κατάσταση δυσχεραίνει και το

γεγονός ότι είναι λίγοι οι δρόμοι που συνδέουν το εσωτερικό δίκτυο της Χώρας με τον περιφερειακό άξονα.

Αρνητικό χαρακτηριστικό είναι τα καταγεγραμμένα τροχαία συμβάντα εντός των ορίων του Δήμου, τα οποία ανέρχονται σε τουλάχιστον 21,9 τροχαία συμβάντα με παθόντες ανά έτος, εκ των οποίων το 32,7% είναι είτε θανατηφόρα είτε με σοβαρό τραυματισμό.

Ακόμη, στο οδικού δικτύου του οικιστικού συγκροτήματος Χίου - Βροντάδου παρατηρούνται ορισμένα σημεία τα οποία εμφανίζουν ιδιαίτερα αυξημένη επικινδυνότητα τόσο για τους ίδιους τους οδηγούς, όσο και για πεζούς και ποδηλάτες.

Σε ότι αφορά στα μέσα πλάτη των πεζοδρομίων, στην πόλη της Χίου, το 15,61% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε (τμήμα πολεοδομικού κέντρου πόλης Χίου) παρατηρήθηκε απουσία πεζοδρομίου, γεγονός που δυσχεραίνει σημαντικά την πεζή μετακίνηση, αλλά και την κίνηση των ευάλωτων ομάδων χρηστών.

Ακόμη, παρά την ύπαρξη πεζοδρομίων, στο τοπικό δίκτυο εντοπίζεται συχνά πρόβλημα κίνησης των πεζών και ιδιαίτερα των ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα, καθώς το μικρό πλάτος πεζοδρομίων σε συνδυασμό με την κακή κατάσταση αυτών, αλλά και την παράνομη στάθμευση επί των πεζοδρομίων (που εντοπίζεται έντονη), αναγκάζει τους διερχόμενους πεζούς να κινούνται επί του οδοστρώματος με αποτέλεσμα να επιδεινώνονται τα προβλήματα οδικής ασφάλειας.

Επιπλέον, η προσφορά στάθμευσης παρά την οδό είναι περιορισμένη στο κέντρο της πόλης της Χίου, ενώ το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ) που εφαρμόζεται δεν γίνεται ιδιαίτερα σεβαστό κατά τις ώρες αιχμής.

Τα δρομολόγια της δημόσιας συγκοινωνίας δεν επαρκούν από πλευρά επικοινωνίας της Χώρας με τους γύρω οικισμούς, ενώ η εικόνα που παρουσιάζει το αεροδρόμιο Χίου δεν είναι ικανοποιητική.

Τέλος, σημαντικό μειονέκτημα του Δήμου Χίου αποτελεί η έλλειψη δικτύου προσβάσιμων διαδρομών. Στον Δήμο υπάρχουν αποσπασματικές μόνο διαμορφώσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία (οδεύσεις τυφλών, ράμπες κίνησης ΑΜΕΑ κ.ά.). Επιπλέον, στον Δήμο Χίου το δίκτυο των πεζών (πεζόδρομοι) καταλαμβάνει ένα πολύ μικρό ποσοστό επί του συνολικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη, ενώ δεν εντοπίζεται καμία οδός ήπιας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης.

### 3.22.4 Ευκαιρίες - Opportunities

Η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων του Δήμου και η εξάλειψη των αδυναμιών του θα επιφέρουν μια σειρά από ευκαιρίες για την ανάπτυξη του.

Ευκαιρία για τη Χίο είναι τα προγραμματιζόμενα έργα βελτίωσης της λειτουργίας του υφιστάμενου λιμένα με παρεμβάσεις προσβασιμότητας και αναπλάσεων, ενώ παράλληλα εκπονείται το master plan για την ενοποίηση και επέκταση χερσαίων χώρων στο νότιο τμήμα και τη γενικότερη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η κατοικία δεν αποτελεί τροχοπέδη για την πόλη αλλά ευκαιρία να ενισχυθούν οι ήπιοι τρόποι για τις καθημερινές μετακινήσεις. Η πρόσβαση στο σχολείο, στο σούπερ μάρκετ και την τράπεζα, στους χώρους άθλησης, με διαδρομές ασφαλείς για τους μαθητές και εύκολα προσβάσιμες από ευπαθείς ομάδες (ηλικιωμένους, ΑΜΕΑ) είναι το ζητούμενο κατά την

εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα απαίτηση και ανάγκη κάθε κατοίκου στην καθημερινότητά του.

Η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων διαδρομών για την ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης, με κατασκευή πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, η οποία να συνδέει τις γειτονιές μεταξύ τους.

Όσον αφορά στις μετακινήσεις με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αν και το κέντρο της Χίου ικανοποιείται από τις υφιστάμενες γραμμές ΚΤΕΛ, η ανάπτυξη νέων γραμμών που θα πραγματοποιούν δρομολόγια μέσα στις γειτονιές θα αποτελέσει μια σημαντική ευκαιρία μετακινήσεων χωρίς επιβατικό ΙΧ.

Επιπλέον, η αντιμετώπιση των φαινομένων της έντονης παράνομης στάθμευσης θα προσδώσει στην πόλη μια θετικότερη εικόνα. Η δυνατότητα ορθής εφαρμογής και επέκτασης του ήδη υπάρχοντος Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ) στο κέντρο της Χίου, αποτελεί ευκαιρία για να αντιμετωπιστεί η έλλειψη σε θέσεις στάθμευσης και το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης.

Ακόμη, οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως για παράδειγμα η ηλεκτροκίνηση, θα δώσουν στον Δήμο τη δυνατότητα, μέσα από την υιοθέτηση τους, να αποτελέσει παράδειγμα καλών πρακτικών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε άλλους Δήμους.

Η Χίος μπορεί, υπό προϋποθέσεις, να αναμορφωθεί, να αναγεννηθεί και να εκσυγχρονιστεί μέσα από τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ. Μέσω των προτεινόμενων παρεμβάσεων και αναπλάσεων επαναπροσδιορίζεται η αντίληψη της πόλης για τις μετακινήσεις και την προσβασιμότητα και η σχέση του κατοίκου-πολίτη με την ίδια την πόλη.

### 3.22.5 Απειλές - Threats

Στις απειλές που ενδέχεται να επηρεάσουν την περιοχή εντάσσονται όλες οι αδυναμίες που προαναφέρθηκαν, αν δεν αντιμετωπιστούν και συνεχίζουν να επιβαρύνουν τον Δήμο και να γιγαντώνονται. Επιπλέον, οι τάσεις εξέλιξης του μέλλοντος ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά την περιοχή αν δεν αντιμετωπιστούν ορθά.

Επιπλέον, οι αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης λόγω της αυξημένης χρήσης του επιβατικού ΙΧ, οι επικίνδυνοι κόμβοι και τα επακόλουθα προβλήματα οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα τα τροχαία συμβάντα, πρέπει να αντιμετωπιστούν με δραστικά μέτρα.

Στις απειλές για την πόλη επισημαίνεται η έλλειψη διαδρομών κίνησης πεζών και ποδηλάτων με σύνδεση των φυσικών τοπίων, καθώς όσο δεν λαμβάνονται μέτρα ανάδειξής τους τόσο εντείνεται ο κίνδυνος υποβάθμισης των φυσικών προστατευόμενων τμημάτων της περιοχής.

### 3.22.6 Συγκεντρωτικά στοιχεία ανάλυσης SWOT

Ο παρακάτω πίνακας συγκεντρώνει τους συντελεστές της ανάλυσης SWOT για τον Δήμο Χίου.

| Πλεονεκτήματα (Strengths) | Αδυναμίες (Weaknesses) | Ευκαιρίες (Opportunities) | Απειλές (Threats) |
|---|---|---|---|
| ☑ **Χρήσεις κατοικίας**<br>☑ **Διοικητικές Υποδομές**<br>☑ **Πολιτισμός**<br>☑ **Σημαντικοί πόλοι έλξης**<br>☑ **Ευρύ δίκτυο Μ.Μ.Μ.**<br>☑ **Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)**<br>☑ **Δημόσιοι και ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης**<br>☑ **Θέσεις φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων**<br>☑ **Καλή στελέχωση του Δήμου** | ☒ **Αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι**<br>☒ **Παράνομη Στάθμευση**<br>☒ **Περιορισμένη χρήση νέου περιφερειακού άξονα**<br>☒ **Τροχαία συμβάντα**<br>☒ **Επικίνδυνα σημεία στο οδικό δίκτυο**<br>☒ **Μικρά πλάτη πεζοδρομίων**<br>☒ **Έλλειψη δικτύου προσβάσιμων διαδρομών**<br>☒ **Έλλειψη δικτύου ποδηλατοδρόμου**<br>☒ **Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης πεζών**<br>☒ **Έλλειψη διαδρομών για ευάλωτες ομάδες (π.χ. ΑΜΕΑ - ΑΜΚ)**<br>☑ **Μη ορθή Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)**<br>☒ **Μη επαρκής κάλυψη του Δήμου από την αστική συγκοινωνία** | ☑ **Έργα βελτίωσης του υφιστάμενου λιμένα**<br>☑ **Δίκτυο Πεζοδρόμων, Ποδηλατοδρόμων και ήπιων μορφών μετακίνησης**<br>☑ **Ανάπτυξη Δικτύου Μ.Μ.Μ.**<br>☑ **Χρήσεις κατοικίας**<br>☑ **Τεχνολογικές εξελίξεις**<br>☑ **Ορθή εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)** | ☒ **Τάσεις εξέλιξης του μέλλοντος**<br>☒ **Αύξηση δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ.**<br>☒ **Έλλειψη διαδρομών κίνησης πεζών και ποδηλάτων με σύνδεση των φυσικών τοπίων** |

# 4. Σενάρια για την Κινητικότητα

## 4.1 Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές

### 4.1.1 Γενικά

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Χίου, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα τις ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες περιοχής παρέμβασης. Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Προτείνονται τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- ✓ **Σενάριο των Τάσεων** (Do Nothing or Business As Usual)
- ✓ **Ήπιο Σενάριο** (Do Something)
- ✓ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο** (Do Everything)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

### 4.1.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης

### 4.1.3 Εισαγωγή

Για όλα τα εναλλακτικά Σενάρια, λήφθηκαν υπόψη και λαμβάνονται είτε ως παραδοχές (θεωρείται ότι ισχύουν ή θα ισχύσουν στο μέλλον) είτε ως τάσεις, τα εξής:

- Το Εγκεκριμένο ΓΠΣ του Δήμου
- Το Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο
- Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου
- Η πληθυσμιακή εξέλιξη
- Οι οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)
- Ο δείκτης ιδιοκτησίας
- Κατευθύνσεις – Προτάσεις εκπονημένων κυκλοφοριακών μελετών
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Το Δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Η Κατανάλωση Ενέργειας
- Οι Τεχνολογικές εξελίξεις – Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα μέτρα και οι τάσεις εξέλιξης που αφορούν στη Χίο και σχετίζονται με τα παραπάνω.

### 4.1.4 Εγκεκριμένο ΓΠΣ Δήμου

Το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Δ.Ε. Χίου (Φ.Ε.Κ. 544Δ/18.8.2021), περιγράφονται αναλυτικά στα αντίστοιχα κεφάλαια του παρόντος Παραδοτέου. Το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. λαμβάνεται υπόψη σε κάθε φάση σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, προσαρμόζοντας ωστόσο, ανά περίπτωση στην πραγματική λειτουργία της πόλης.

### 4.1.5 Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο

#### Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Εθνικού Οδικού Δικτύου

Βάσει της Υπουργικής Απόφασης ΔΜΕΟ/Ε/827/1995 (ΦΕΚ 735/Β/28-08-1995) «Κατάταξη του Εθνικού Οδικού Δικτύου Περιφερειών Κρήτης, Βορείου και Νοτίου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο», η Εθνική Οδός 75 (ΕΟ75) Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα εντάσσεται στην κατηγορία του τριτεύοντος εθνικού οδικού δικτύου. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, κανένα άλλο τμήμα του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης δεν εντάσσεται σε κάποια από τις υπόλοιπες κατηγορίες (πρωτεύον ή δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο).

#### Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Υπεραστικού Οδικού Δικτύου

Γενικά, το δίκτυο των οδών που διατρέχει τον εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Χίου, εκτός από την ΕΟ75, αποτελείται από ένα δίκτυο επαρχιακών οδών οι οποίες ξεκινούν από την πόλη της Χίου. Πολύ συνοπτικά, οι επαρχιακές οδοί που διατρέχουν την Δ.Ε. Χίου είναι οι ακόλουθες (σύμφωνα με το Π.Δ. 34/6-2-1956, ΦΕΚ 47/Α/8-21956 και τη ΔΜΕΟ/Ε/114/3-2-1995):

- Χίος - Βολισσός - Αγιάσματα μέσω Χαλάνδρων, Αφροδισίων και Κεράμου.
- Χίος - Καρυές - Ελίντα μέσω Μονής Κουρνά, Νέας Μονής και Αυγωνύμων.
- Χίος - Χαλκειός - Αγία Ειρήνη από Εθνική Οδό Χίου - Καλλιμασιάς και δια Ζιφιά, Αγίου Γεωργίου, Βέσας και Ελάτας.
- Χίος - Δαφνών - Χαλκειός δια Βερβεράτου.
- Χίος - Πυργί - Πασαλιμάνι από Εθνική Οδό Χίου - Καλλιμασιάς και μέσω Θολοποταμίου, Αρμολίων, Ολύμπων, Μεστών.
- Χίος - Θυμιανά - Όρμος Καρφά.
- Ως επαρχιακή οδός χαρακτηρίζεται τμήμα της οδού Θυμιανά - Νεοχώρι (με την ΥΑ ΔΜΕΟ/Ο/4447/Ε/671, ΦΕΚ 259/ΑΑΠ/26-6-2008).
- Στην εξωαστική νότια περιοχή της Δ.Ε. Χίου διέρχεται και η παράκαμψη Νεοχωρίου.

Σύμφωνα με το νέο Γ.Π.Σ. για τη Δ.Ε. Χίου (ΦΕΚ 544/Δ/18-08-2021), η λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου στον εξωαστικό χώρο γίνεται βάσει των νέων «Οδηγιών» (ΥΠΕΧΩΔΕ «Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ)», Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου - ΛΚΟΔ, ΓΓΔΕ - Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, Μελέτη: ΝΑΜΑ - Σύμβουλοι μηχανικοί και μελετητές Α.Ε., Ανάδοχοι: Ευπαλίνος Τ. Α. Ε, ΝΑΜΑ Α.Ε., έκδοση 30/01/2001. Απόφαση έγκρισης Αρ. Πρωτ. ΔΜΕΟ/Α/0/987/11-05-2001).

Το εξωαστικό οδικό δίκτυο της Δ.Ε. Χίου κατατάσσεται στη λειτουργική κατηγορία Α «Οδοί που διατρέχουν εκτός σχεδίου περιοχές (περιαστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών» και στην λειτουργική Κατηγορία Γ «Οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) με βασική

λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών» (βλ. Χάρτης 3-10).

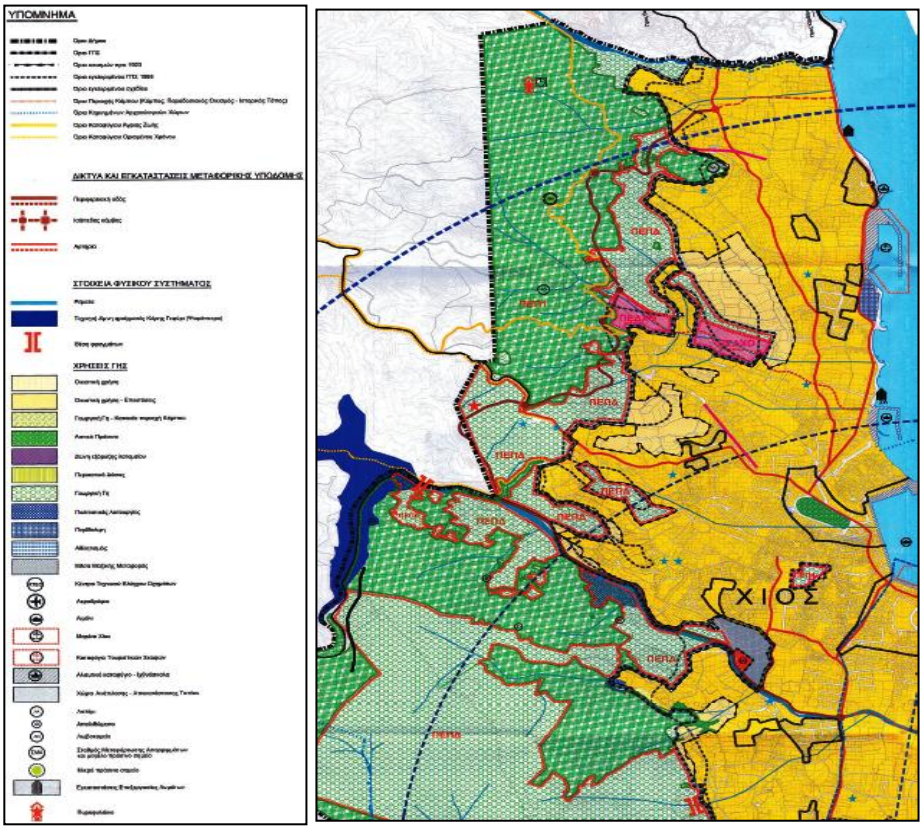
Στην ομάδα των οδών Α συναντώνται οι εξής περιπτώσεις:

- ✓ AIII: Οδός μεταξύ επαρχιών/ οικισμών (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=80 Km/h, για οχήματα παντός είδους, ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους). Στην εν λόγω κατηγορία εντάσσεται ο άξονας «Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα».
- ✓ AIV: Οδός μεταξύ μικρών οικισμών - συλλεκτήρια οδός (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=80 Km/h, για οχήματα παντός είδους, ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους). Στη συγκεκριμένη κατηγορία εντάσσονται όλες οι προαναφερθείσες οδοί που διατρέχουν τον εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Χίου.

Στην ομάδα των οδών Γ ανήκει η περίπτωση:

- ✓ ΓIII: Αστική αρτηρία (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=50 (60) Km/h, για οχήματα παντός είδους και ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται η Περιφερειακή οδός.

Επίσης, στο πλαίσιο του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Χίου, με στόχο την αποφυγή έντονων προβλημάτων προτείνονται βελτιώσεις σε όλο το επαρχιακό οδικό δίκτυο, καθώς αυτό παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα ως προς τα τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του. Ειδική μέριμνα πρέπει να δοθεί στη βελτίωση της ασφάλειας στον άξονα Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα. Επιπρόσθετα, σε αρκετές οδούς (προς Καρφά ή στην Περιφερειακή οδό), είναι σκόπιμη η στήριξη και ενίσχυση σημειακά των πετρωδών πρανών των οδών, διότι σημειώνονται μικρές κατολισθήσεις.




**Χάρτης 4-1: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δ.Ε. Χίου**
*(Πηγή: Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Χίου)*

### 4.1.6 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

Σύμφωνα με το **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χίου 2020 - 2023** (Δήμος Χίου, Δεκέμβριος 2020), το αναπτυξιακό όραμα του Δήμου θεμελιώνεται σε βασικές αξίες οι οποίες διατρέχουν τόσο το προγραμματικό πεδίο, όσο και το επίπεδο της διακυβέρνησης. *«Η ιστορία, η παράδοση, η εξωστρεφής επιχειρηματικότητα, η ελκυστικότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, θεμέλια για την ανάπτυξη της Χίου με:* ***ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ, ΕΛΚΥΣΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ, ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ, ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ****»*

Από τους γενικούς στόχους του Στρατηγικού Σχεδιασμού, που σχετίζονται με τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το ΣΒΑΚ, μεταξύ των άλλων είναι:

- Βελτίωση της λειτουργία της πόλης με αναδιοργάνωση της δημόσιας συγκοινωνίας των διαδρομών των πεζών και ΑΜΕΑ, χώρων στάθμευσης, εκτός ΒΑΑ.
- Αναβάθμιση και ανάπλαση δημόσιων - κοινόχρηστων χώρων στο κέντρο αστικού ιστού και στις συνοικίες, με ιδιαίτερη έμφαση στο παραλιακό μέτωπο.
- Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Ενέργειας
- Έργα διανοίξεων και κατασκευών έργων οδοποιίας που συμβάλλουν στην επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων
- Βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου με μελέτες και έργα που αφορούν στον ηλεκτροφωτισμό, τις διαβάσεις, κλπ.
- Εκπαίδευση και διαρκής ενημέρωση προσωπικού και αιρετών με διοργάνωση σεμιναρίων και επιμορφωτικών - ενημερωτικών εκδηλώσεων στη Χίο κατά προτεραιότητα

### 4.1.7 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Χίου παρουσιάζει μικρή μείωση πληθυσμού (μόνιμου) (κατά -0,74%) την τελευταία δεκαετία (2001-2011), ενώ είχε σημειωθεί αύξηση την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο +0,28%.

Μείωση πληθυσμού σημειώνεται για το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Χίου (-0,81%) για τον μόνιμο πληθυσμό για την τελευταία δεκαετία (2001-2011) ενώ υπήρχε αύξηση (+0,75%) για τον μόνιμο πληθυσμό την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001).

Αντίστοιχα, στην Περιφέρεια Βοείου Αιγαίου, όπου ανήκει ο Δήμος Χίου, σημειώνεται μείωση (κατά -2,93%) μόνιμου πληθυσμού για την τελευταία δεκαετία (2001-2011), ενώ την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), είχε σημειωθεί μικρή αύξηση (+1,91%).

Η εξέλιξη του πληθυσμού τις Δημοτικές Ενότητες της περιοχής μελέτης είναι οι εξής:

- η Δ.Ε. Χίου παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά + 4,59%
- η Δ.Ε. Αγίου Μηνά παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά +22,14%
- η Δ.Ε. Ομηρούπολης παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά +0,75%

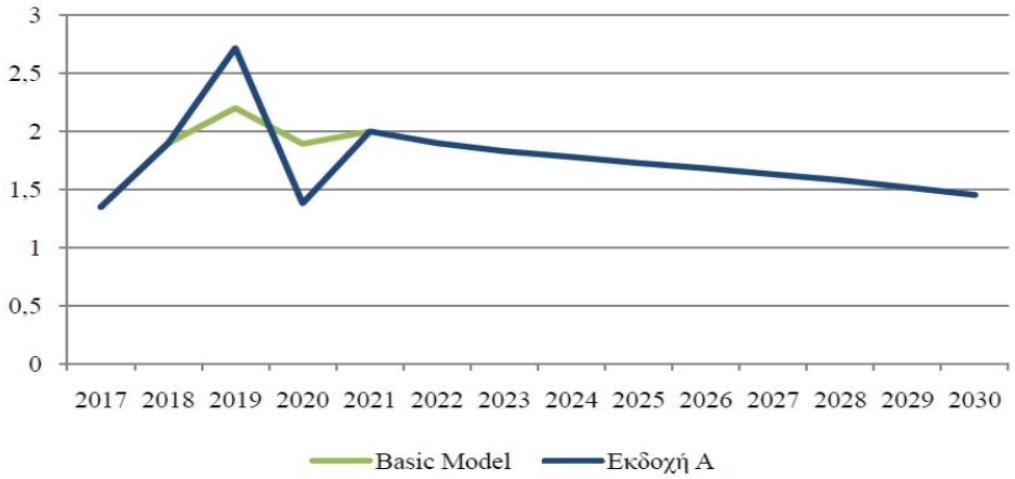
**Πίνακας 4-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)**

| Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης) | Έτος | Μόνιμος Πληθυσμός | % Μεταβολή 1991-2001 | % Μεταβολή 2001-2011 | Πραγματικός (de facto) Πληθυσμός | % Μεταβολή 1991-2001 | % Μεταβολή 2001-2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (Έδρα: Μυτιλήνη,η)** | **1991** | **201.390** | **1,91%** | | **199.231** | **3,46%** | |
| | **2001** | **205.235** | | **-2,93%** | **206.121** | | **-3,51%** |
| | **2011** | **199.231** | | | **198.894** | | |
| **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)** | **1991** | **52.711** | **0,75%** | | **52.184** | **2,35%** | |
| | **2001** | **53.106** | | **-0,81%** | **53.408** | | **-1,74%** |
| | **2011** | **52.674** | | | **52.477** | | |
| **ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)** | **1991** | **51.627** | **0,28%** | | **51.060** | **1,72%** | |
| | **2001** | **51.773** | | **-0,74%** | **51.936** | | **-1,28%** |
| | **2011** | **51.390** | | | **51.269** | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ | 1991 | **25.231** | 1,74% | | **22.894** | 3,87% | |
| | 2001 | **25.671** | | 4,59% | **23.779** | | 10,86% |
| | 2011 | **26.850** | | | **26.361** | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ | 1991 | 2.393 | 11,91% | | 2.412 | 11,36% | |
| | 2001 | 2.678 | | 22,14% | 2.686 | | 32,24% |
| | 2011 | 3.271 | | | 3.552 | | |
| ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΜΗΡΟΥΠΟΛΗΣ | 1991 | 7.304 | 2,29% | | 7.477 | -1,90% | |
| | 2001 | 7.471 | | 0,75% | 7.335 | | 0,08% |
| | 2011 | 7.527 | | | 7.341 | | |

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 1991-2011-2011, Ιδία επεξεργασία)*

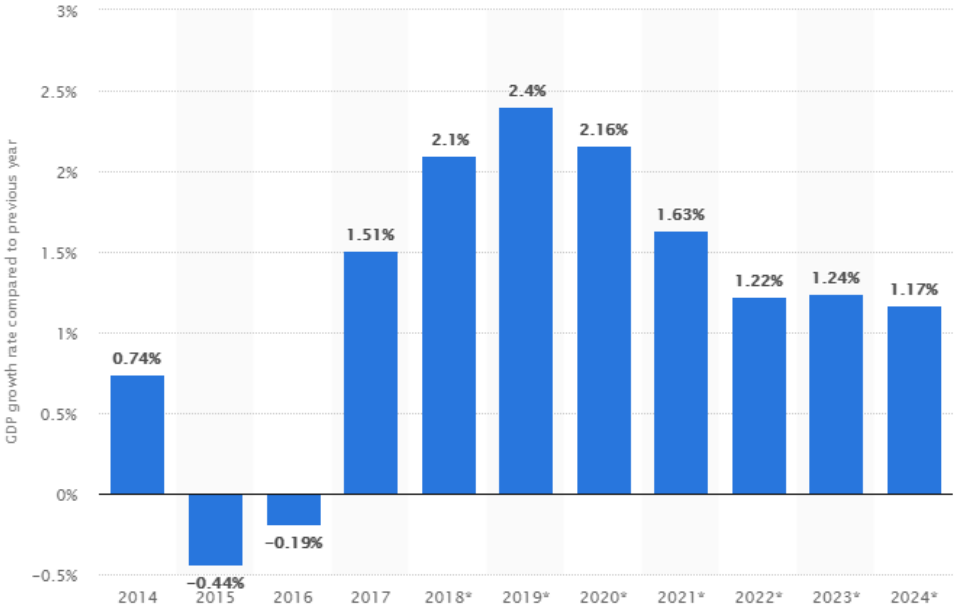
### 4.1.8 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνσή του, με ρυθμό αύξησης που παρουσιάζει κάμψη μετά το 2020 και έως το 2030. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει δύο διαφορετικές εκδοχές (ανάλογα με το μοντέλο πρόβλεψης) της εξέλιξης του ρυθμού μεγέθυνσης του πραγματικού ΑΕΠ.




**Διάγραμμα 4-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis[3]**

Πρόσφατη μελέτη της Statista παρουσίασε μια ακριβέστερη εκτίμηση, η οποία παρέχει αντίστοιχα συμπεράσματα σχετικά με την εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ, έως το 2024.



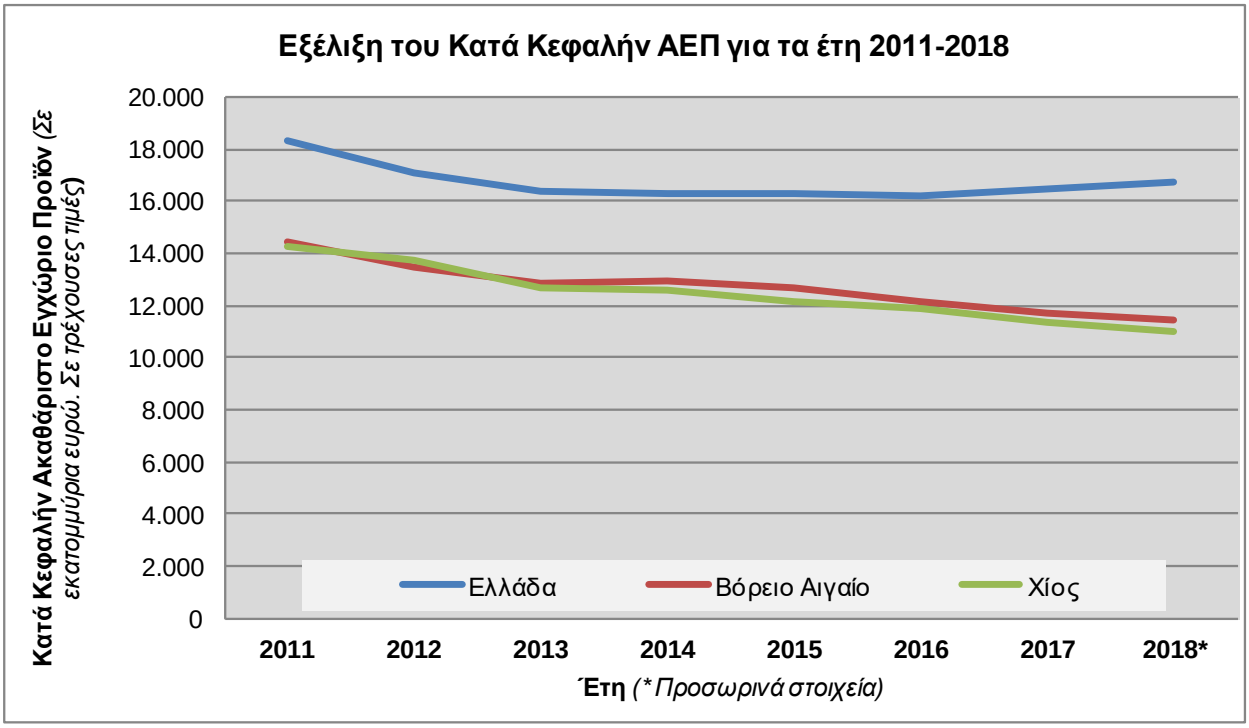

**Διάγραμμα 4-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista[4])**

Από στοιχεία των σχετικών εκτιμήσεων, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αλλά και το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα αναμένεται να αυξηθούν. Ενδεικτικά, προβλέπεται αύξηση του κατά κεφαλήν διαθέσιμου εισοδήματος από 17.342€ το 2018 στα 19.426€ το 2023 και προσέγγιση

[3] http://www.indeepanalysis.gr/oikonomia/epanektimisi-rythmou-megenthisis-2018-2023-makroprothesmes-provlepseis-2030
[4] https://www.statista.com/markets/422/topic/507/greece/

των επιπέδων του 2009 το 2030 (23.916€). Η θετική πορεία της οικονομίας προβλέπεται να έχει θετική επίδραση στους δείκτες απασχόλησης καθώς αναμένεται μείωση του ποσοστού ανεργίας (ενδεικτική μείωση ανεργίας στο 14,32% το 2023 έναντι του 19,17 το 2018) και αύξηση των εργαζομένων σχεδόν κάθε έτος. Τέλος, προβλέπεται ελαφρά θετική εξέλιξη στις επενδύσεις και αρκετά μεγαλύτερη στην ιδιωτική κατανάλωση.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (*στοιχεία για τα έτη 2011-2018*), η εκτίμηση για το Κατά Κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στο Βόρειο Αιγαίο και στη Χίο παρουσιάζεται ακολούθως:




**Διάγραμμα 4-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018**
*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

**Πίνακας 4-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και τη Χίο (2018)**

| Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Έτη** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018*** |
| Ελλάδα | 18.308 | 17.056 | 16.381 | **16.282** | **16.275** | **16.169** | **16.472** | **16.745** |
| Βόρειο Αιγαίο | 14.433 | 13.463 | 12.890 | 12.917 | **12.641** | **12.140** | **11.746** | **11.434** |
| Χίος | 14.269 | 13.771 | 12.715 | 12.577 | **12.180** | **11.866** | **11.391** | **11.011** |

** Προσωρινά στοιχεία.*
*Σε εκατομμύρια ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές*
*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

### 4.1.9 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ

Στην Ελλάδα σήμερα (*έτος αναφοράς 2019*), σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή[5] κυκλοφορούν 5.372.991 **επιβατικά Ι.Χ. οχήματα**, εκ των οποίων τα 179.938 εντοπίζονται στα Νησιά Αιγαίου. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 497 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους (*10.816.286 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011*) σε όλη τη χώρα και περίπου σε 45 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στη Χίο (*51.390 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011*).

**Πίνακας 4-3: Στόλος οχημάτων στην Ελλάδα, Νησιά Αιγαίου και Χίο (2019)**

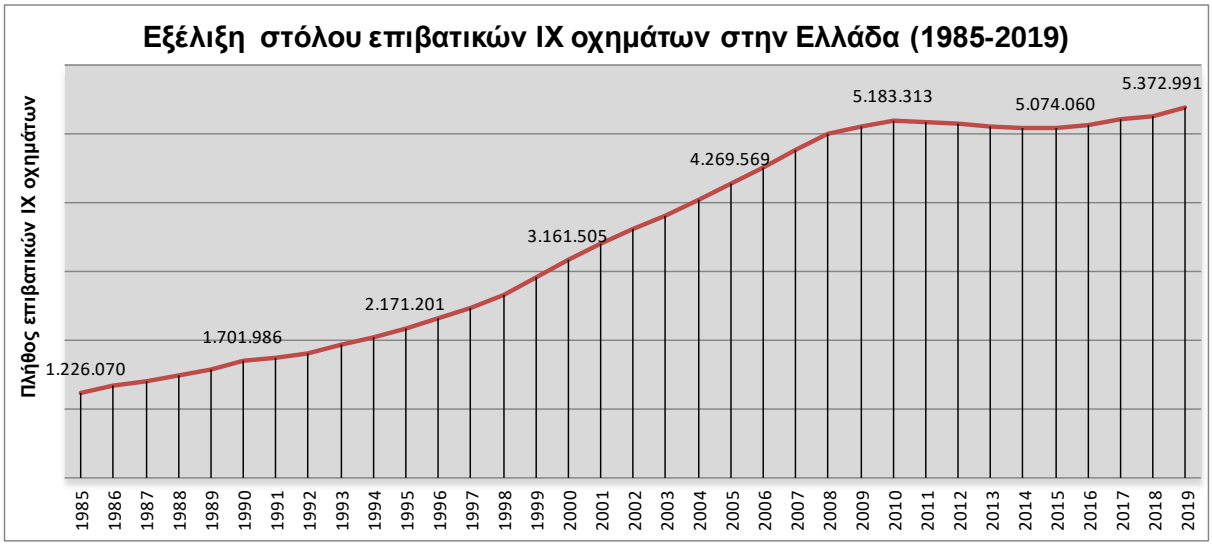
| 2019 | Επιβατικά | | | Φορτηγά | Λεωφορεία | Μοτοσυκλέτες | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Σύνολο | Ιδιωτικής Χρήσης | Δημοσίας Χρήσεως | | | Σύνολο | Επιβατικές | Φορτηγές |
| **ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ** | **5.406.551** | **5.372.991** | **33.560** | **1.359.341** | **26.479** | **1.609.923** | **1.599.857** | **10.066** |
| **ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ** | **179.938** | **178.395** | **1.543** | **68.267** | **1.372** | **130.498** | **129.307** | **1.191** |
| ΧΙΟΣ | 23.189 | 23.059 | 130 | 7.817 | 70 | 17.782 | 17.706 | 76 |

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

**Πίνακας 4-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα**

| Χρονολογία (Έτος) | 1914 | Πριν το 1940 | 1954 | 1961 | 1965 | 1970 | 1977 | 1985 | 1995 | 2005 | 2010 | 2019 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Πλήθος στόλου (επιβατικά ΙΧ) | 266 | 8.500-9.000 | 14.000 | 41.000 | 96.149 | 210.000 | 427.000 | 1.226.070 | 2.171.201 | 4.269.569 | 5.183.313 | 5.372.991 |

*(Πηγή: Διαδίκτυο & ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*




**Διάγραμμα 4-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019)**

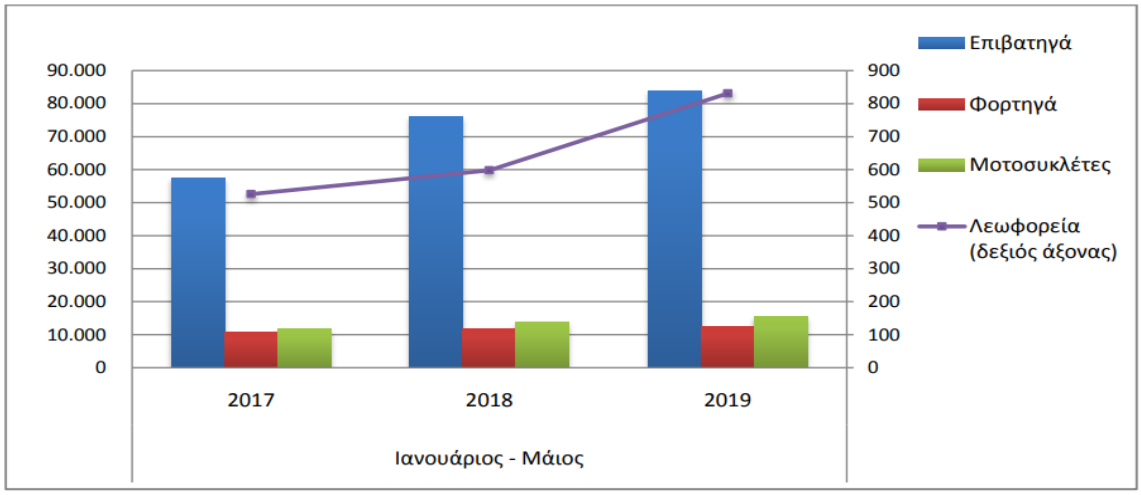
*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

Ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2019 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 97.061 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα

[5] https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME18/-

εξωτερικού) έναντι 88.488 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 9,7%. Αύξηση 28,9% είχε παρουσιάσει η αγορά αυτοκινήτου και το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου του 2018 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2017. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2019 ανέρχονται σε 56.026 έναντι 52.940 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 5,8%.




**Διάγραμμα 4-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)**

*(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)*

Θετική επίδραση στην ανάκαμψη της αγοράς αυτοκινήτου και κατ' επέκταση στην εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. έχει η σταθεροποίηση της οικονομίας και η πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη των οικονομικών δεικτών. Η αύξηση του ΑΕΠ αναμένεται να συμπαρασύρει ανοδικά τις πωλήσεις αυτοκινήτων, οι οποίες όμως λόγω της επιβράδυνσης του ρυθμού ανόδου του ΑΕΠ, θα καθυστερήσουν να φτάσουν τα επίπεδα των παλαιότερων χρόνων (πριν την κρίση).

Επιπλέον, **ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατικών Ι.Χ. στην Ελλάδα**, η οποία διαθέτει έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους αυτοκινήτων, **ξεπερνά τα 15 έτη**, γεγονός που αναγκάζει πλέον τους ιδιοκτήτες να προβούν σε αντικατάσταση. Συγκριτικά, ο δείκτης γήρανσης του στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων ανέρχεται σε 11,5 έτη για την Ευρώπη και σε 16 έτη για την Ελλάδα[6], σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA). Το γεγονός αυτό αναμένεται να σημειώσει, με αργό ωστόσο ρυθμό, μείωση στο μέσο όρο ηλικίας του στόλου, η οποία θα έχει ως θετικό αποτέλεσμα και τη μείωση των εκπομπών των ρύπων.

Η ποικιλία σε προϊόντα, το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από πλευράς εμπόρων και οι μεγάλες προσφορές από τους διανομείς έχουν καταστήσει πλέον δελεαστική στους καταναλωτές την αγορά νέων αυτοκινήτων, τα οποία έχουν χαμηλά κόστη χρήσης. Τέλος, η συνεισφορά των εταιρικών πωλήσεων στη συνολική αύξηση της αγοράς του Ι.Χ. είναι σημαντική, καθώς εκτιμάται ότι η αύξηση του ελληνικού τουρισμού προκαλεί την απορρόφηση νέων οχημάτων από εταιρίες ενοικιάσεων ή επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον τουρισμό.

[6] Πηγή: https://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age

### 4.1.10 Κατευθύνσεις – Προτάσεις εκπονημένων κυκλοφοριακών μελετών

Στο πλαίσιο της διερεύνησης και ενδελεχούς εξέτασης των κυκλοφοριακών μελετών που έχουν εκπονηθεί για τμήματα της περιοχής μελέτης, παρατίθενται συνοπτικά οι διάφορες προτάσεις που έχουν διατυπωθεί.

- **Μελέτη Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού Χίου (1999) – Κ. Ηλιόπουλος & Συνεργάτες Ε.Π.Ε – Σύμβουλοι Μηχανικοί**

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί ο αποδοτικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός της πόλης της Χίου. Στο πλαίσιο αυτό διατυπώνονται οι εξής προτάσεις (Χάρτης 4-2):

- Πεζοδρομήσεις εμπορικού κέντρου, οι οποίες περιλαμβάνουν:
  - ✓ Πεζοδρόμηση της περιοχής της Νομαρχίας - Ομήρειου και απομάκρυνση από την περιοχή αυτή του σταθμού των λεωφορείων.
  - ✓ Πεζοδρόμηση της οδού Αεροπόρου Ροδοκανάκη και των κάθετων σε αυτή δρόμων, από τη Λεωφόρο Αιγαίου έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.
  - ✓ Πεζοδρόμηση τμήματος της Λεωφόρου Αιγαίου από την οδό Κλεάρχου Νενετούση έως την οδό Κόκκαλη.
  - ✓ Μετατροπή της οδού Απλωταριάς σε μόνιμο πεζόδρομο (καθόλη τη διάρκεια της ημέρας).
- Πεζοδρομήσεις περιοχών κατοικίας, οι οποίες θα αναβαθμίσουν τις περιοχές αυτές και θα προσφέρουν ποιοτική βελτίωση στη διαμονή και εξυπηρέτηση των κατοίκων.
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου, η οποία έχει άμεση σχέση με τις προτάσεις πεζοδρομήσεων, καθώς η θεσμοθέτηση πεζοδρόμων καταργεί την κυκλοφορία στους εν λόγω δρόμους. Απόρροια των προτεινόμενων πεζοδρομήσεων είναι οι αναπόφευκτες αλλαγές στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ειδικότερα, αναφέρονται οι εξής αλλαγές:
  - ✓ Η Μιχαήλ Λιβανού γίνεται κύρια αρτηρία από την οδό Κουντουριώτου έως την οδό Σταύρου Λιβανού.
  - ✓ Οι οδοί Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη και Δαλασσινού αναβαθμίζονται σε δευτερεύουσες αρτηρίες.
  - ✓ Η οδός Καλαμπόκα γίνεται συλλεκτήρια.
  - ✓ Η οδός Κουντουριώτου λειτουργεί ως κύρια αρτηρία από το ύψος της Λεωφόρου Αιγαίου έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.
- Για την καλύτερη κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης της Χίου, προτείνονται οι ακόλουθες κυκλοφοριακές αλλαγές:
  - ✓ Αντιδρόμηση της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου, που λειτουργεί ως μονόδρομος, από την οδό Κουντουριώτη προς την πλατεία Βουνακίου. Οι οδοί Κουντουριώτη και Ελευθερίου Βενιζέλου, έχοντας πλέον την ίδια φορά, λειτουργούν ως δίδυμη των οδών Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού,

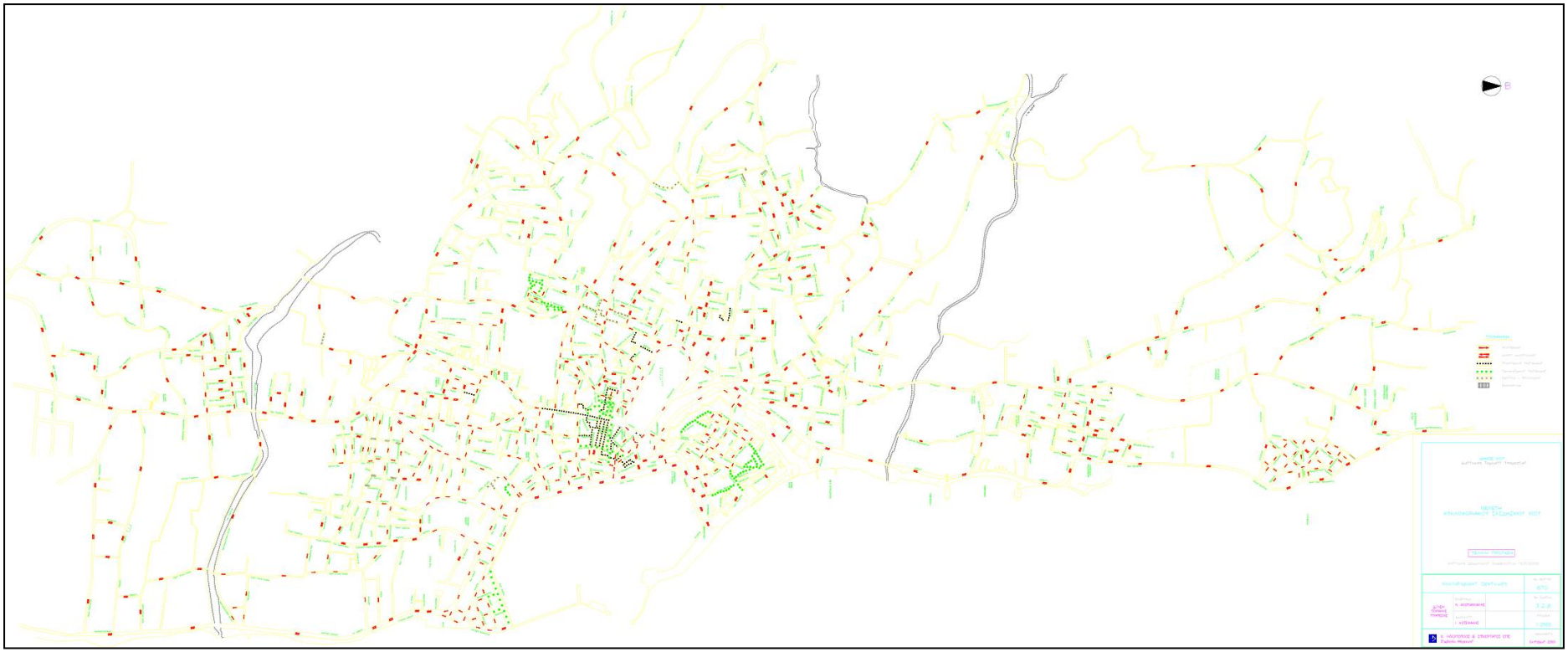
προσφέροντας πιο σωστή κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση του κέντρου της πόλης και καλύτερη κατανομή φόρτων.

- ✓ Η οδός Απλωταριάς παραμένει πεζόδρομος από την οδό Κανάρη έως την οδό Φιλίππου Πασπάτη. Λόγω της αντιδρόμησης της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου και της διατήρησης της οδού Απλωταριάς ως πεζόδρομου, αναβαθμίζονται σε δευτερεύουσες αρτηρίες (με ταυτόχρονη την αντιδρόμηση όπου απαιτείται, για να πάρουν τον φόρτο της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου) οι οδοί Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού, με φορά από την πλατεία Βουνακίου προς την οδό Βερίτη.
- ✓ Η οδός Κουντουριώτη παύει να λειτουργεί ως μονόδρομος από τη Λεωφόρο Αιγαίου έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και γίνεται αμφίδρομος σε αυτό το τμήμα.
- ✓ Γίνεται αντιδρόμηση της οδού Κόκκαλη από την οδό Κλεάρχου Νενεντούση έως τη Λεωφόρο Αιγαίου, ως φυσικό επακόλουθο της πεζοδρόμησης τμήματος της Λεωφόρου Αιγαίου.
- ✓ Γίνεται αντιδρόμηση της οδού Καλαμπόκα, με φορά προς την οδό Απλωταριάς, για την καλύτερη κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση, αφού λειτουργεί ως ζευγάρι της οδού Τσουρή και δεν λειτουργεί πλέον ως δευτερεύουσα, αλλά ως συλλεκτήρια οδός.
- ✓ Γίνεται αντιδρόμηση της οδού Ψυχάρη - Φιλίππου Πασπάτη, η οποία λειτουργεί ως ζευγάρι με την οδό Καλοπλύτου - Γεωργίου Βλαχογιάννη.

- Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του έντονου προβλήματος της στάθμευσης (κυρίως στην κεντρική περιοχή της πόλης της Χίου), διατυπώνονται τρεις βασικές προτάσεις:
  - ✓ Δημιουργία ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης. Προτείνεται να εφαρμοστεί στην κεντρική περιοχή της πόλης. Ειδικά για τους κατοίκους της συγκεκριμένης περιοχής θα προβλεφθεί κάρτα ελεύθερης στάθμευσης.
  - ✓ Δημιουργία σταθμών αυτοκινήτων εκτός οδού στις ακόλουθες θέσεις:
    - ➢ Στην κεντρική πλατεία Βουνακίου προτείνεται να κατασκευαστεί υπόγειος σταθμός επιβατικών οχημάτων χωρητικότητας 450 θέσεων περίπου.
    - ➢ Στα όρια της νότιας πλευράς της αστικής περιοχής (στον ελεύθερο χώρο μπροστά από τον Ναυτικό Όμιλο) προτείνεται να διαμορφωθεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης χωρητικότητας 200 περίπου θέσεων.
    - ➢ Στα όρια της βόρειας πλευράς της αστικής περιοχής (στον ελεύθερο χώρο της ευρύτατης χερσαίας ζώνης της μαρίνας Χίου, η οποία είναι όμορη προς το Σκυλίτσειο Νοσοκομείο) προτείνεται να διαμορφωθεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης χωρητικότητας 350 περίπου θέσεων.

- Στο τέλος της οδού Νεωρείων, πλησίον της Αστυνομίας και του Λιμεναρχείου, προτείνεται η διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης 50 θέσεων περίπου.
- Περιφερειακά του Κάστρου, παράλληλα προς την οδό Χάνδακος, προτείνεται, με κατάλληλη διαμόρφωση, η δημιουργία υπαίθριου χώρου στάθμευσης 100 περίπου θέσεων.
- Προτείνεται να διατηρηθούν, εφόσον διαμορφωθούν κατάλληλα, ο υπαίθριος χώρος στάθμευσης που βρίσκεται περιφερειακά του τείχους και της τάφρου του Κάστρου, χωρητικότητας 160 περίπου θέσεων και του υπαίθριου τριγωνικού χώρου στάθμευσης, χωρητικότητας 55 περίπου θέσεων, που βρίσκεται στην οδό Μαρτύρων.

- Δημιουργία αστικής συγκοινωνίας στην πόλη της Χίου. Ειδικότερα, προτείνονται δύο λεωφορειακές γραμμές:
  - ✓ **Γραμμή Α – Φάρκαινα - Φοιτητική Εστία** (Φοιτητική εστία, Γεωργίου Βούρου, Λέτσαινας, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, Χάνδακος, Οινοπίωνος, Χιόνη, Πολυτεχνείου, Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού, Βερίτη, Αεροπόρου Ροδοκανάκη, Λεωφόρος Ενώσεβς, Σταύρου Λιβανού, Κόκκαλη, Λεωφόρος Αιγαίου, Ελευθερίου Βενιζέλου μέσω Κουντουριώτη, Δημοκρατίας, Μαρτύρων, Χάνδακος, Καλουτά, Έλενας Βενιζέλου, Φοιτητική εστία).
  - ✓ **Γραμμή Β – Λιμεναρχείο - Μ. Παναγίας Βοήθειας** (Λιμεναρχείο, Νεωρείων, Λεωφόρος Αιγαίου, Κανάρη, Δημοκρατίας, Κωνσταντίνου Μονομάχου, Αγίας Μαρκέλλας, Γιάννη Σόδη, Αγίας Κυριακής, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού, Κουντουριώτη, Λεωφόρος Αιγαίου, Νεωρείων, Λιμεναρχείο).



**Χάρτης 4-2: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου**
*(Πηγή: Μελέτη Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού Πόλης Χίου, 1999)*

### Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου (2007) – Φ. Σταθόπουλος (Ειδικός Σύμβουλος Κ. Ηλιόπουλος)

Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης – η οποία αποτελεί επικαιροποιημένη έκδοση της «Μελέτης Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού Πόλης Χίου» του 1999 – διατυπώνεται ότι η βραχυχρόνια αλλά και η μακροχρόνια αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης της Χίου πρέπει να στηριχθεί σε πέντε θεμελιώδεις αρχές:

- Καλύτερη διαχείριση της υφιστάμενης οδικής υποδομής, με παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης (αντιδρομήσεις, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις).
- Δημιουργία νέας ή βελτίωση υφιστάμενης οδικής υποδομής (π.χ. διανοίξεις και διαπλατύνσεις δρόμων) με απαλλοτριώσεις.
- Επιτάχυνση της κατασκευής του περιφερειακού δρόμου (με ελκυστικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά) και σύνδεσή του με τους κύριους αστικούς άξονες της πόλης (που οδηγούν προς αεροδρόμιο, Κάμπο, Ανάβατο, Ομηρούπολη, κ.λπ.).
- Πλήρης ανάπτυξη δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, σε συνδυασμό με χώρους στάθμευσης (στην περιφέρεια της πόλης) για τα επιβατικά οχήματα.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης (υπόγειων και υπέργειων) στον κεντρικό αστικό ιστό της πόλης, σε συνδυασμό με εκτεταμένη εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

Στη βάση αυτών των γενικών αρχών γίνονται πιο συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες αναλύονται στη συνέχεια.

#### ❖ Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

Η βασική πρόταση που γίνεται για την ανακούφιση του κέντρου της πόλης είναι η δημιουργία του δίδυμου άξονα Εγκρεμού - Νικηφόρου και Καλοπλύτου - Βλαχογιάννη, που θα συνδέει την πλατεία Βουνακίου με την οδό Ριζαρίου. Η παρέμβαση αυτή προβλέπει αντιδρομήσεις των προαναφερθέντων δρόμων.

Οι εν λόγω οδικοί άξονες θα πρέπει να αποκτήσουν κανονικό πλάτος διατομής και αυτό μπορεί να γίνει μόνο με απαλλοτριώσεις. Επίσης, με απαλλοτρίωση προτείνεται να εξομαλυνθεί γεωμετρικά η σύνδεση της οδού Εγκρεμού με την οδό Νικηφόρου Χίου, μέσω της οδού Γλύπτη.

Σε συνέχεια αυτής της παρέμβασης προτείνεται η οδός Ριζαρίου να γίνει αμφίδρομος σε όλο το μήκος της. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με διαπλάτυνση της οδού (με τις απαραίτητες απαλλοτριώσεις).

Ως προσωρινή λύση προτείνεται η εξυπηρέτηση της κίνησης προς βορρά από την οδό Τσουρή, η εξυπηρέτηση της κίνησης προς νότο από την οδό Ριζαρίου και η σύνδεση των δύο οδών μέσω της οδού Γυμνασιάρχου Μαδιά.

Προτείνεται, επίσης, η διαπλάτυνση (με απαλλοτριώσεις) της οδού Δαλασσινού ώστε να γίνει αμφίδρομος, οπότε θα συνδέει ικανοποιητικά τις αμφίδρομες οδούς Βερίτη και Ριζαρίου.

Ανατολικά και βόρεια της πλατείας Βουνακίου διαπιστώνεται αδυναμία εξυπηρέτησης των φόρτων αιχμής με τα υπάρχοντα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου. Ως εκ τούτου, προτείνεται η μελέτη δύο λύσεων (σε επίπεδο τεχνικής προμελέτης): η διαπλάτυνση της οδού Κανάρη και η διάνοιξη των οδών Καρπασίας - Αμμοχώστου, από το λιμάνι μέχρι την οδό Καλουτά, επί του ίχνους της χάραξης που περιβάλλει σήμερα την τάφρο του Κάστρου.

Στο εσωτερικό του κάστρου, όσοι δρόμοι δεν προτείνονται για πεζοδρόμηση μονοδρομούνται, έτσι ώστε να υπάρχει πρόσβαση με μηχανοκίνητο μέσο στη μεγαλύτερη έκταση του κάστρου. Είσοδος στο κάστρο παρέχεται τόσο από την πλευρά του λιμανιού, όσο και από την οδό Καραολή και Δημητρίου, ενώ έξοδος υπάρχει μόνο προς το λιμάνι.

Αναφορικά με την οδό Ναυάρχου Κουντουριώτη, ενώ θα ήταν σκόπιμο – από κυκλοφοριακής άποψης, για την εύρυθμη λειτουργία του κόμβου με την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και τη Λεωφόρο Αιγαίου – να αλλάξει η κατεύθυνσή της, οι μεγάλες κλίσεις δεν το επιτρέπουν αφού η αλλαγή αυτή θα αυξήσει τον θόρυβο και τους ρύπους στην περιοχή. Επομένως, η οδός Ναυάρχου Κουντουριώτη διατηρεί την κατεύθυνση που έχει και σήμερα, δηλαδή με κατεύθυνση προς παραλία.

Τέλος, για την αύξηση της προσπελασιμότητας του κέντρου από τα δυτικά, προτείνεται – μακροπρόθεσμα – η διαπλάτυνση της οδού Κωνσταντίνου Μονομάχου και η εξομάλυνση της χάραξής της. Επισημαίνεται ότι και η παρέμβαση αυτή απαιτεί απαλλοτριώσεις.

Η κυκλοφοριακή οργάνωση που προτείνεται φαίνεται στον Χάρτης 4-3.

### ❖ Πεζοδρομήσεις

Προτείνεται ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρομήσεων στην αστική περιοχή της Χίου (Χάρτης 4-3). Οι κύριες προτεινόμενες πεζοδρομήσεις εντάσσονται σε δύο νευραλγικές περιοχές:

- Περιοχή Απλωταριάς
- Περιοχή εντός του Κάστρου

### ❖ Περιφερειακή Οδός

Η ταχεία ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού είναι κρίσιμης σημασίας για την κυκλοφοριακή ανακούφιση του κέντρου της πόλης. Τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του δρόμου αυτού πρέπει να είναι τέτοια που να προσελκύουν την κίνηση επιβατικών και – κυρίως – των φορτηγών αυτοκινήτων, διότι μόνον τότε θα επέλθει η αναμενόμενη ανακούφιση του κέντρου της πόλης. Επισημαίνεται, επίσης, η ανάγκη σύνδεσης της περιφερειακής οδού με τις κύριες προσβάσεις/ συνδέσεις της πόλης με τις υπόλοιπες περιοχές που γεννούν και έλκουν μετακινήσεις (αεροδρόμιο, Κάμπος, νοσοκομείο, κ.λπ.).

### ❖ Δημόσια Συγκοινωνία

Στις περιπτώσεις στις οποίες δεν υπάρχει δυνατότητα για καλύτερη διαχείριση ή περαιτέρω ανάπτυξη της οδικής υποδομής για την εξυπηρέτηση των αναγκών του

αστικού πληθυσμού για μετακινήσεις, η πλέον ενδεδειγμένη λύση είναι η ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας. Η ανάπτυξη αυτή πρέπει να γίνεται σε όλη την έκταση της περιοχής (συνήθως του κέντρου) που δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί ικανοποιητικά πλέον από το ΙΧ, σε συνδυασμό με την παροχή χώρων στάθμευσης στην περίμετρο της εν λόγω ζώνης και την πεζοδρόμηση αξόνων και εκτεταμένων περιοχών, ώστε ο μετακινούμενος με τα ΜΜΜ να μπορεί να προσεγγίσει κάθε πιθανό προορισμό πεζή.

Οι γραμμές δημόσιας συγκοινωνίας που προτείνονται είναι οι εξής:

- Γραμμή 1: Πανεπιστήμιο - Φοιτητική Εστία
- Γραμμή 2: Λιμεναρχείο - Νέα Μονή

Ως μέσο προτείνεται να χρησιμοποιηθεί το mini-bus, λόγω των περιοριστικών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της περιοχής και των περιβαλλοντικών προδιαγραφών EURO IV.

❖ **Στάθμευση**

Το μόνιμο πρόβλημα της έλλειψης χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης μπορεί να αντιμετωπιστεί με τους ακόλουθους τρόπους:

- Με μεγάλο υπόγειο χώρο στάθμευσης στο κεντρικό τμήμα της πόλης.
- Με μικρούς χώρους στάθμευσης στην περίμετρο του κέντρου της πόλης, από τα οποία θα γίνεται μετεπιβίβαση στα mini-bus για μετακίνηση προς το κέντρο (μέθοδος park & ride).
- Με ευρεία εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης στις κεντρικές οδούς της πόλης.

❖ **Ειδικές Ρυθμίσεις**

Για την εξασφάλιση περαιτέρω διευκόλυνσης της κυκλοφορίας προτείνεται μια σειρά ειδικών ρυθμίσεων (Χάρτης 4-4):

- *Κόμβος Ροδοκανάκη με Λεωφόρο Ενώσεως* – Προτείνεται η γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου για την αντιμετώπιση του προβλήματος της περιορισμένης ορατότητας από την οδό Ροδοκανάκη και των υψηλών ταχυτήτων των οχημάτων που κινούνται κατά μήκος της Λεωφόρου Ενώσεως.
- *Κόμβος Ροδοκανάκη με την οδό Βερίτη* – Λόγω της ελλιπούς ορατότητας από όλες τις προσβάσεις του κόμβου και του σημαντικού φόρτου στην οδό Βερίτη, προτείνεται η σηματοδότηση του εν λόγω κόμβου.
- *Κόμβος Κουντουριώτη, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λιβανού, Ροδοκανάκη και Λεωφόρου Αιγαίου* – Ο υπόψη κόμβος, λόγω της συμβολής πολλών οδικών αξόνων, αλλά και της περιορισμένης ορατότητας, προτείνεται να διαμορφωθεί κατάλληλα. Εάν η γεωμετρική διαμόρφωσή του δεν αποδώσει τα επιθυμητά αποτελέσματα, τότε θα πρέπει να μελετηθεί η σηματοδότησή του.
- *Κόμβος Κανάρη με Λεωφόρο Αιγαίου* – Προτείνεται η σηματοδότηση του συγκεκριμένου κόμβου, με την παρατήρηση ότι θα πρέπει να λειτουργεί μόνο κατά τη θερινή περίοδο και μόνο τις ώρες άφιξης/ αναχώρησης των οχηματαγωγών πλοίων στο λιμάνι.

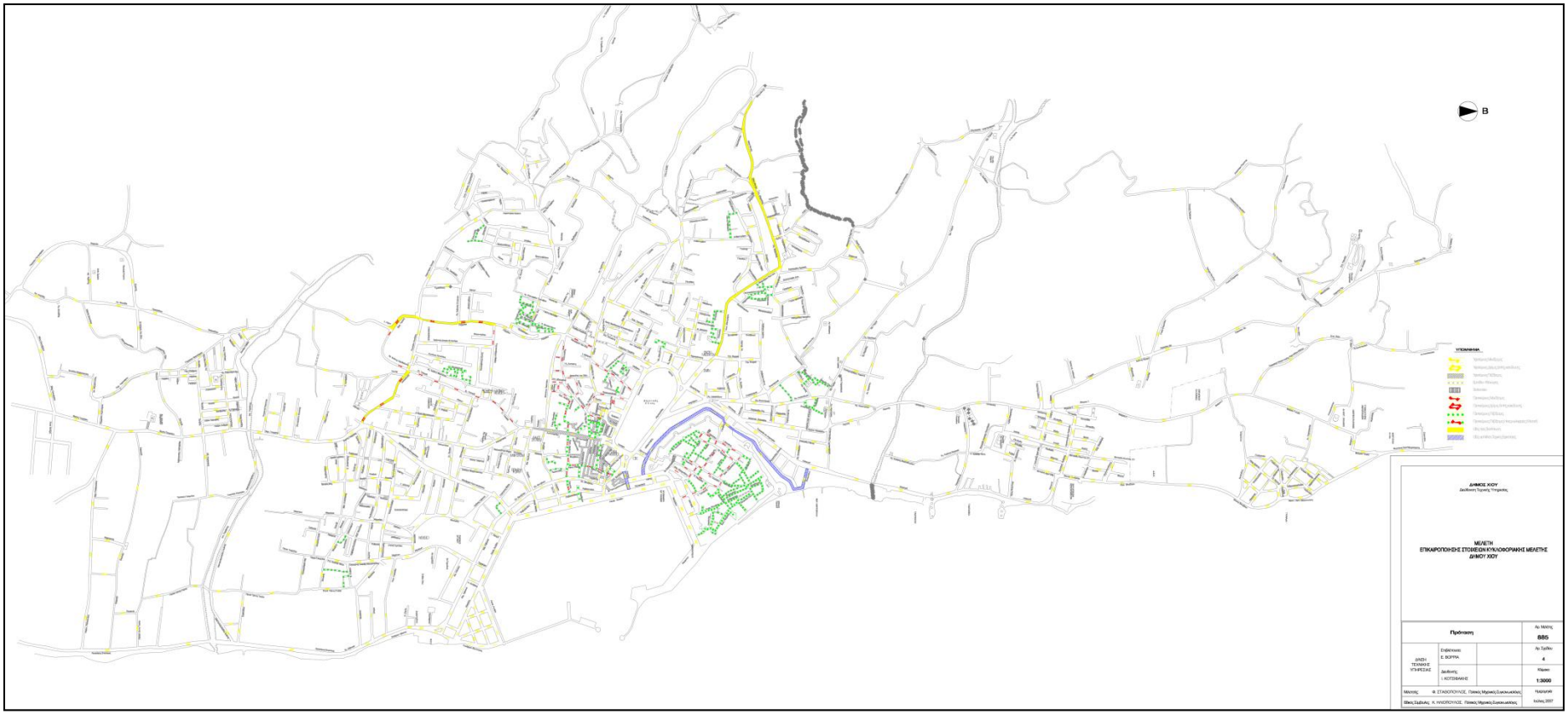
- *Κόμβος Χάνδακος, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και Καραολή και Δημητρίου* – Προτείνεται η σηματοδότηση του κόμβου, με ταυτόχρονη επέκταση της κεντρικής νησίδας που υπάρχει στην οδό Χάνδακος μέχρι τον κόμβο αυτόν, ώστε να μην γίνεται η αριστερή στροφή από την οδό Χάνδακος προς το Κάστρο.
- *Κόμβος Ελευθερίου Βενιζέλου και Χρυσοστόμου Σμύρνης* – Ο εν λόγω κόμβος βρίσκεται πλησίον του νοσοκομείου και παρατηρείται μια μεγάλη αταξία στην κίνηση και στη στάθμευση των οχημάτων. Για τον λόγο αυτόν προτείνεται να γίνει μια γεωμετρική διαμόρφωση των κινήσεων των οχημάτων.
- *Κόμβος Μητροπολίτη Παντελεήμονος Φωστένη και Βούρου* – Προτείνεται η γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου για την αντιμετώπιση του προβλήματος της περιορισμένης ορατότητας από την οδό Βούρου και των υψηλών ταχυτήτων των οχημάτων που κινούνται κατά μήκος της οδού Μητροπολίτη Φωστένη.
- *Κόμβος Νικηφόρου Χίου, Καλοπλύτου και Ριζαρίου* – Προτείνεται η γεωμετρική διαμόρφωση του υπόψη κόμβου, καθώς σε αυτόν εκτελούνται πολλές κινήσεις και η σχετική ορατότητα είναι εξαιρετικά περιορισμένη.

❖ **Πρόταση για το Λιμάνι**

Η σημερινή θέση όπου προσεγγίζουν τα Ο/Γ πλοία στο λιμάνι χαρακτηρίζεται από προβληματικό χερσαίο χώρο και από αρνητική επίπτωση στην κυκλοφορία της περιοχής. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι, λόγω της σημερινής θέσης προσέγγισης, όλα τα οχήματα που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από τα πλοία και κατευθύνονται είτε στα νότια (της πόλης ή του νησιού) είτε στα βόρεια (της πόλης ή του νησιού), χρησιμοποιούν υποχρεωτικά την οδό Νεωρείων, τμήμα της Λεωφόρου Αιγαίου, καθώς και την προβληματική διασταύρωση Κανάρη - Λεωφόρου Αιγαίου. Επομένως, η δυσμενής επίπτωση στην κυκλοφορία είναι προφανής.

Με αμιγώς κυκλοφοριακά κριτήρια, η ανακούφιση της κυκλοφορίας στο παραπάνω νευραλγικό τμήμα του κέντρου της πόλης μπορεί να επιτευχθεί μέσω δύο εναλλακτικών λύσεων:

- Με τη συζητούμενη λύση για τη δημιουργία νέου λιμένα στην περιοχή του αεροδρομίου. Η λύση αυτή θα ήταν ιδανική για την πόλη, αφού θα μπορούσε να την απαλλάξει από τη διερχόμενη από τον νότο κυκλοφορία.
- Με τη μετάθεση της θέσης προσέγγισης των πλοίων στο νότιο ή νοτιοανατολικό τμήμα του σημερινού λιμένα. Και η θέση αυτή θα μπορούσε να απαλλάξει το κεντρικό τμήμα της πόλης από την από νότο διερχόμενη κυκλοφορία.



**Χάρτης 4-3: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου**

*(Πηγή: Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου, 2007)*




**Χάρτης 4-4: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου**

*(Πηγή: Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου, 2007)*

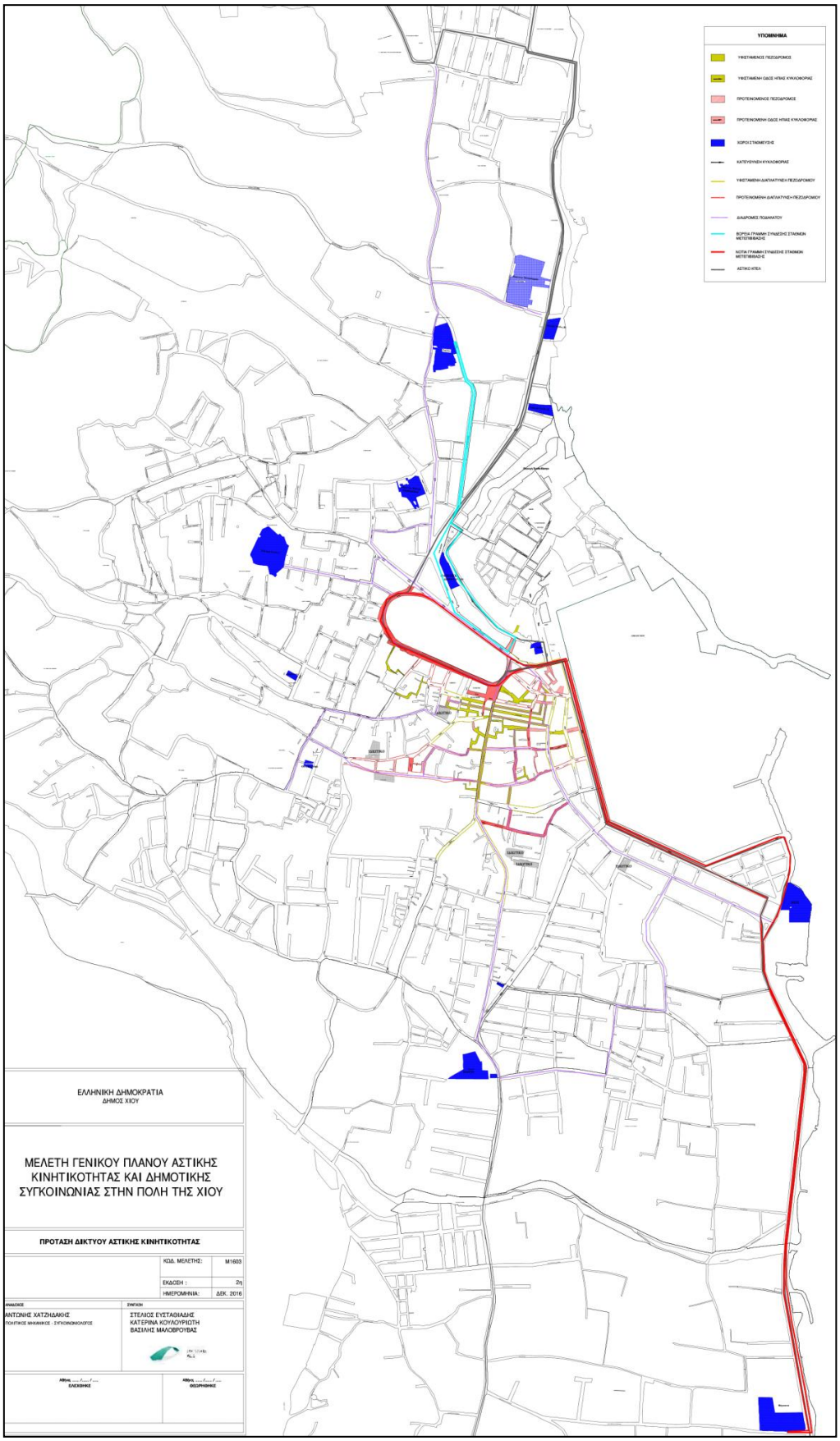
### Μελέτη Γενικού Πλάνου Αστικής και Δημοτικής Συγκοινωνίας στην Πόλη της Χίου (2016) – Α. Χατζηδάκης & Συνεργάτες

Η εν λόγω μελέτη επικεντρώνεται, άμεσα ή έμμεσα, στη μετακίνηση των ανθρώπων, στην κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων, στη μεταφορά των αγαθών, όπως και σε θέματα οδικής ασφάλειας, πολιτικής μεταφορών (κυκλοφορίας και στάθμευσης), έξυπνα συστήματα και περιβαλλοντικά θέματα.

Συνοπτικά, οι προτάσεις της μελέτης και τα αποτελέσματα αυτών (άμεσα ή έμμεσα) συνοψίζονται στα ακόλουθα (Χάρτης 4-5):

- διάδρομοι ανεμπόδιστης κίνησης πεζών,
- διάδρομοι κίνησης ποδηλατιστών,
- διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας,
- πεζοδρομήσεις,
- διαπλατύνσεις πεζοδρομίων,
- εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων - ενοικίασης (bike sharing),
- οργάνωση της κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, κ.λπ.),
- εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης,
- προώθηση χρήσης και περαιτέρω αξιοποίηση των δημοτικών χώρων στάθμευσης,
- χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και μοτοσυκλετών,
- δημοτική συγκοινωνία (νέες λεωφορειακές γραμμές),
- ενιαία συγκοινωνιακή τιμολογιακή πολιτική (ελεγχόμενης στάθμευσης, δημοτικής συγκοινωνίας, χώρων στάθμευσης),
- εφαρμογή συστημάτων νέων τεχνολογιών για την ελεγχόμενη στάθμευση και τη δημοτική συγκοινωνία,
- συνδυαστικά μέτρα και δράσεις μεταξύ θεμάτων κυκλοφορίας, στάθμευσης και ΜΜΜ,
- ενημέρωση πολιτών,
- αποτροπή χρήσης ΙΧ οχημάτων,
- αποτροπή παράνομης στάθμευσης,
- προώθηση χρήσης ΜΜΜ,
- προώθηση χρήσης ποδηλάτων,
- προώθηση πεζής μετακίνησης.

Ο συνολικός σχεδιασμός της εφαρμογής έξυπνων συστημάτων ενημέρωσης σε σχέση με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης εκτός οδού, τα διαθέσιμα κοινόχρηστα ποδήλατα και τα δρομολόγια των ΜΜΜ, μέσω πληροφοριακών πινακίδων, εφαρμογών για κινητά τηλέφωνα, tablets, κ.λπ. σημειώνεται ως πρώτης προτεραιότητας, λόγω και των δυνατοτήτων χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά προγράμματα.




**Χάρτης 4-5: Πρόταση Δικτύου Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου**
*(Πηγή: Μελέτη Γενικού Πλάνου Αστικής και Δημοτικής Συγκοινωνίας στην Πόλη της Χίου, 2016)*

### Ανάλυση του Συστήματος Οδικής Κυκλοφορίας στην Περιοχή Κάμπου Χίου και Προτεινόμενες Παρεμβάσεις (2009) – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Στόχος της συγκεκριμένης μελέτης είναι η επεξεργασία λύσεων για τη βελτίωση του συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας στην περιοχή του Κάμπου της Χίου.

Οι προτάσεις βελτίωσης του συστήματος οδικής κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Μονοδρόμηση του ζεύγους των οδικών αξόνων της ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς (από τον ιερό ναό Αγιοδεκτινής έως το κέντρο διασκέδασης Caravel) και της οδού 25ης Μαρτίου (από τον ιερό ναό Αγιοδεκτινής προς Βαβύλους). Η εν λόγω παρέμβαση αποτελεί έναν μεσοπρόθεσμο στόχο προτεραιότητας, στο πλαίσιο ενός ενιαίου σχεδιασμού, σε συνδυασμό με διανοίξεις νέων μικρών συνδετήριων οδικών τμημάτων, κάθετων στους προαναφερθέντες άξονες.
- Συνδυασμένη απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων σε μια από τις δύο κατευθύνσεις επί του ζεύγους των οδικών αξόνων της ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς και της οδού 25ης Μαρτίου. Η λύση προτείνεται ανεπιφύλακτα για τα βαρέα φορτηγά και ιδιωτικά λεωφορεία, καθώς αναμένεται να επιφέρει βελτίωση της ποιότητας κυκλοφορίας στον Κάμπο και παράλληλα, απρόσκοπτη λειτουργία των εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή.
- Εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης στην περιοχή μελέτης, με έμφαση στις διεπαφές της Δ.Ε. Χίου με την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα, κατόπιν διερεύνησης, επιλέχθηκαν οι κόμβοι στις συμβολές των οδών:
  - ✓ Χανδρή Μ. και 28ης Οκτωβρίου
  - ✓ Αεροπόρου Ροδοκανάκη και Λεωφόρος Ενώσεως
  - ✓ Ράλλη Δ. και Μιχαληνού
  - ✓ Ράλλη Δ. και 25ης Μαρτίου
- Τοπικές συμπληρωματικές τεχνικές παρεμβάσεις σε συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου, οι οποίες περιλαμβάνουν:
  - ✓ Παρεμβάσεις στον κόμβο συμβολής της ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς με τη Νέα Οδό Χίου Μεστών
  - ✓ Παρεμβάσεις στην περιοχή «Βάγια», νότια της εξόδου των Θυμιανών στην ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς
  - ✓ Παρεμβάσεις στον κόμβο επί της παραλιακής Λεωφόρου Ενώσεως, νότια των Θυμιανών
  - ✓ Παρεμβάσεις στον κόμβο επί του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Ιωάννου Χρήστου και Μιχαλήνου, νοτιοανατολικά του αεροδρομίου
  - ✓ Παρεμβάσεις στην οδό 25ης Μαρτίου, νοτιοδυτικά της περιοχής του ιερού ναού Αγιοδεκτινής
- Προτείνεται η μονοδρόμηση αρκετών κάθετων στην ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς μη αδιέξοδων οδών μικρού πλάτους, με κριτήρια την ορατότητα στη συμβολή με τους κεντρικούς άξονες και τη διαδοχική συμπληρωματικότητα.
- Επιπλέον, προτείνονται εννέα παρεμβάσεις που αφορούν σε προτεινόμενες διανοίξεις οδών.

- **Μελέτη Συγκοινωνιακών Ρυθμίσεων Βροντάδου (1η Αναθεώρηση – 2013) – Ε. Χασιάκου & Συνεργάτες**

Η εν λόγω συγκοινωνιακή μελέτη επικεντρώνεται στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στον οικισμό του Βροντάδου. Εκπονήθηκε σε δύο φάσεις και σκοπός της ήταν ο έλεγχος των κινήσεων των πάσης φύσεως οχημάτων και η αποκατάσταση ομαλών και ασφαλών συνθηκών κυκλοφορίας στο εσωτερικό του οικισμού και στις προσβάσεις του.

Στο πλαίσιο των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, η μελέτη προτείνει τα εξής:

- Η διατήρηση των υφιστάμενων μονοδρομήσεων, δηλαδή: οδός 15ης Νοεμβρίου από ανατολικά προς δυτικά, οδός 24ης Ιουλίου από δυτικά προς ανατολικά, οδός Λεωνίδα Γλύκα από ανατολικά προς δυτικά, οδός Εμμανουήλ Βασιλάκη προς ανατολικά, οδός Ισιδώρου Γεωργαντή προς δυτικά, οδός Μαριέττας Ευσταθίου προς βόρεια, οδός Παναγίας Ερειθιανής προς ανατολικά, οδός Δημάρχου Κουφοπαντελή, οδός Πολυτεχνείου προς δυτικά και οδός Αγίου Νικολάου προς ανατολικά.
- Η επιπρόσθετη μονοδρόμηση των οδών: Κωνσταντίνου Κανάρη προς βόρεια από Παπαμάρκου Α. Βασιλάκη έως Ανδρονίκου ή Χαχόλου, Ανδρονίκου ή Χαχόλου, Γλυμμάτων, Παπαμάρκου Α. Βασιλάκη προς βόρεια και στη συνέχεια προς ανατολικά από Αγνώστου Παπαλά έως Κωνσταντίνου Κανάρη, καθώς επίσης και προς νότια από την οδό Καπετάν Μιχάλη Χανδρά έως την Αγίου Μάρκου, Καπετάν Μιχάλη Χανδρά προς δυτικά, Καθηγητή Στρατή Ανδρεάδη, Ευγενίας Χανδρή προς ανατολικά, Μιχαήλ Βενιάμη προς δυτικά, καθώς και την επέκταση της Απολεσθέντων Ναυτικών και τέλος, τη Ζώρζη Γ. Μιχαληνού προς ανατολικά.
- Ως διπλής κυκλοφορίας διατηρούνται οι υπόλοιπες οδοί του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος δικτύου, καθώς και οι τοπικές οδοί οι οποίες εξυπηρετούν την πρόσβαση σε ιδιοκτησίες και την παρόδια στάθμευση.
- Στη διάταξη που προτείνεται δημιουργούνται τρεις κύριοι βρόγχοι για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, όπου η κίνηση των οχημάτων είναι μεγαλύτερη. Το σύστημα των τριών κύριων βρόγχων συμπληρώνεται από έναν αριθμό μικρότερων βρόγχων που καλύπτουν τον οικισμό, με σκοπό την εξυπηρέτηση της πρόσβασης στις ιδιοκτησίες.
- Σημειώνεται ότι στους μονοδρόμους Παναγίας Ερειθιανής, Ανδρονίκου ή Χαχόλου και Ζώρζη Γ. Μιχαληνού επιτρέπεται η διέλευση λεωφορείων ΚΤΕΛ κατά την αντίθετη φορά, χρησιμοποιείται δε ειδική κατακόρυφη σήμανση.

Σχετικά με τη στάθμευση, η γενική αρχή οργάνωσης αυτής που ακολουθείται, ως επί το πλείστον, απαγορεύει τη στάθμευση και από τις δύο πλευρές τις οδού όταν το πλάτος οδοστρώματος είναι μικρότερο των 6,5 μ., ενώ αντίθετα, επιτρέπει τη στάθμευση από τη μια πλευρά, όταν το πλάτος της οδού είναι ίσο ή μεγαλύτερο των 6,5μ.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης εξετάστηκε η σήμανση του οδικού δικτύου. Έτσι, προτείνεται η τοποθέτηση της απαραίτητης και κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης (απαραίτητες πινακίδες αναγγελίας κινδύνου και ρυθμιστικές που απαιτούνται για την ορθή εφαρμογή των ρυθμίσεων που προτείνονται). Στην κατεύθυνση αυτή προτείνεται η σήμανση του συνόλου των διασταυρώσεων, είτε πρόκειται για διασταυρώσεις οδών πρωτεύοντος με δευτερεύον δίκτυο, είτε τοπικού με πρωτεύον ή δευτερεύον δίκτυο. Στο εσωτερικό δίκτυο απαιτείται η επισήμανση, με την κατάλληλη διαγράμμιση και κατακόρυφη σήμανση, των διαβάσεων στις θέσεις όπου παρατηρείται σημαντική κίνηση πεζών. Τέτοια κίνηση συναντάται στις θέσεις των προσβάσεων των εκπαιδευτηρίων, στις παιδικές χαρές, σε

οδούς με αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων όπως οι οδοί Εθνικής Αντιστάσεως και Υπολοχαγού Ανδρέα Αρμενάκη, καθώς και σε διασταυρώσεις με σχετικά αυξημένη έκταση όπως των οδών Υπολοχαγού Ανδρέα Αρμενάκη και Αγίου Γεωργίου και της γέφυρας ΠΕΚΕΒ.

### 4.1.11 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Το δίκτυο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στη Χίο περιγράφονται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 3.15 του παρόντος Παραδοτέου.

### 4.1.12 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Αναφορικά με το ποδήλατο, στον Δήμο Χίου δεν εντοπίζεται απολύτως καμία σχετική υποδομή, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια έχει κάνει αισθητή μια μικρή παρουσία στην καθημερινότητα της Χώρας. Ο σύλλογος «Ποδηλάτες Χίου» έχει εδώ και χρόνια καταθέσει πρόταση για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της προκυμαίας, στο λιμάνι της πόλης της Χίου, ώστε να προωθηθεί ουσιαστικά το πλέον οικολογικό μέσο μεταφοράς, να προστατεύονται οι ποδηλάτες, αλλά παράλληλα να δημιουργηθεί μια σημαντική τουριστική υποδομή για την πόλη.

### 4.1.13 Κατανάλωση Ενέργειας

Ο Δήμος Χίου συμμετέχει στο Σύμφωνο Δημάρχων (από το 2015), ωστόσο δεν έχει εκπονήσει Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (και Κλίματος).

Το Σύμφωνο των Δημάρχων[7] αποτελεί μία Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία, η οποία αναπτύχθηκε το 2008 με σκοπό τη στήριξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην πραγματοποίηση αειφόρων ενεργειακών πολιτικών και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) έχουν συμφωνήσει σε ένα νέο πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια με σκοπό το ενεργειακό σύστημα να γίνει ανταγωνιστικό, ασφαλές και βιώσιμο. Οι στόχοι που έχουν τεθεί για τον χρονικό ορίζοντα του 2030 αφορούν σε μείωση κατά 40% του διοξειδίου του άνθρακα που εκλύεται στην ατμόσφαιρα, βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας κατά 27% και αύξηση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) κατά 27%, σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Παράλληλα, τίθεται το θέμα της αναζήτησης μέτρων για την προσαρμογή στις αναπόφευκτες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

Οι Δήμαρχοι που προβαίνουν στην υπογραφή του Συμφώνου δεσμεύονται να επιτύχουν ή ακόμα και να υπερβούν τους στόχους του 2030 βάζοντας έτσι τα θεμέλια για το «decarbonisation» των ενεργειακών συστημάτων. Βασική προϋπόθεση για την υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) καθίσταται η απογραφή των ενεργειακών καταναλώσεων και ο υπολογισμός των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η απήχηση του Συμφώνου είναι αρκετά μεγάλη κρίνοντας από την αυξημένη συμμετοχή των Δήμων στην πρωτοβουλία αυτή. Μέχρι στιγμής πάνω από 7.500 δήμοι, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχουν υπογράψει, από τους οποίους οι περίπου 6.000 έχουν ήδη υποβάλει τα Σχέδια Δράσης τους. Όσον αφορά στην Ελλάδα, τα αντίστοιχα νούμερα είναι 226 υπογράφοντες με 144 υποβεβλημένα Σχέδια Δράσης, από τα οποία τα 32 έχουν προχωρήσει στο στάδιο παρακολούθησης.

Οι δεσμεύσεις των υπογραφόντων το Σύμφωνο συνδέονται με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια: τη δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2020, για τους υπογράφοντες που εντάχθηκαν στο Σύμφωνο μεταξύ του 2008 και του 2015, και το πλαίσιο για

[7] https://www.simfonodimarxon.eu/el/

το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030, καθώς και τη Στρατηγική της ΕΕ για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή, για τους υπογράφοντες που εντάχθηκαν μετά το 2015.

Οι υπογράφοντες το Σύμφωνο δεσμεύονται να υιοθετήσουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και την προσαρμογή σε αυτήν. Θα πρέπει να αναπτύξουν, εντός των πρώτων δύο ετών από την ένταξή τους, ένα Σχέδιο Δράσης για τη Βιώσιμη Ενέργεια και το Κλίμα, με στόχο τη μείωση των εκπομπών $CO_2$ κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030 και την αύξηση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή.

Ο Δήμος Χίου συμμετέχει στην πρωτοβουλία της Γραμματείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Καθαρή Ενέργεια για τα Ευρωπαϊκά Νησιά». Στην παρούσα φάση εκπονείται Σχέδιο μετάβασης προς την Καθαρή Ενέργεια.

Τον Ιούνιο 2020 οι Υπουργοί Ελλάδας, Ιταλίας, Ιρλανδίας, Μάλτας, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Σουηδίας, Κροατίας, Κύπρου, Δανίας, Φινλανδίας, Εσθονίας, Γαλλίας, Γερμανίας και η Επίτροπος Ενέργειας της ΕΕ υπέγραψαν Μνημόνιο Κατανόησης για την Καθαρή Ενέργεια στα Νησιά της ΕΕ.[8]

Η πρωτοβουλία για τα Καθαρά Νησιά της ΕΕ ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της Προεδρίας της Μάλτας (α' εξάμηνο 2017) με την υπογραφή της Διακήρυξης της Βαλέτας. Στις 18 Μαΐου 2017, στο περιθώριο του Άτυπου Συμβουλίου Ενέργειας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μαζί με 14 χώρες της ΕΕ (Κροατία, Κύπρος, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Μάλτα, Πορτογαλία, Ισπανία και Σουηδία) υπέγραψαν πολιτική δήλωση για την έναρξη της νέας πρωτοβουλίας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ», με στόχο την επιτάχυνση της μετάβασης στην καθαρή ενέργεια στα νησιά της Ευρώπης (πάνω από 2700).

Σε συνέχεια της Διακήρυξης η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημιούργησε μία Γραμματεία της Πρωτοβουλίας για τα Καθαρά Νησιά της ΕΕ (https://euislands.eu/) με στόχο την παροχή τεχνικής υποστήριξης σε αυτά. Η Γραμματεία αποτελεί πλατφόρμα ώστε πάροχοι τεχνολογιών, πολίτες, η ακαδημαϊκή κοινότητα και οι τοπικές αρχές να συμμετέχουν στην ενεργειακή μετάβαση.

Η Γραμματεία υποστηρίζει τεχνικά την εκπόνηση της στρατηγικής ενεργειακής μετάβασης σε 6 νησιά (πιλοτικά προγράμματα – μεταξύ των οποίων η Σίφνος) και σε 20 πρωτοπόρα νησιά (μεταξύ των οποίων η Ζάκυνθος, η Σαμοθράκη, η Σάμος, η Ικαρία, η Πάτμος, η Αμοργός, η Σύμη, η Κάσος, η Κρήτη). Η Γραμματεία έχει τη δυνατότητα να εκδίδει πρόσκληση για προτάσεις (calls for proposals) και να χρηματοδοτεί προγράμματα (κάποια και μέσω του HORIZON).

Σε μια πρώτη φάση, ξεκίνησαν επίσημα τη μετάβασή τους σε καθαρή ενέργεια με την υποστήριξη της Γραμματείας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τα εξής 6 ευρωπαϊκά νησιά: Aran (Ιρλανδία) Cres-Lošinj (Κροατία), Σίφνος (Ελλάδα), Culatra (Πορτογαλία), Salina (Ιταλία) και La Palma (Ισπανία), τα οποία προβλεπόταν να αναπτύξουν και να δημοσιεύσουν τα προγράμματά τους μετάβασης σε καθαρή ενέργεια έως το καλοκαίρι του 2019. Στη συνέχεια, ακολούθησαν ακόμη 20 νησιά, τα οποία προβλεπόταν να αναπτύξουν και να δημοσιεύσουν τα προγράμματά τους μετάβασης σε καθαρή ενέργεια έως το καλοκαίρι του 2020.[9]

[8] https://ypen.gov.gr/mnimonio-katanoisis-gia-tin-kathari-energeia-sta-nisia-tis-ee/
[9] https://ec.europa.eu/greece/news/20190220/europaika_nisia_kathari_energeia_el

Τα 26 νησιά επιλέχθηκαν βάσει της δυνατότητάς τους για τη θέσπιση υψηλής ποιότητας διαδικασίας, όσον αφορά τη μετάβαση, με την υποστήριξη της Γραμματείας. Προκειμένου να λειτουργήσουν ως παραδείγματα προς μίμηση για όσο το δυνατόν περισσότερα ευρωπαϊκά νησιά κατά τα προσεχή έτη, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην ένταξη νησιών που να καλύπτουν ευρύ φάσμα γεωγραφικής θέσης και επί μέρους προϋποθέσεων.

Για την περαιτέρω προώθηση της πρωτοβουλίας καθαρής ενέργειας για τα νησιά της ΕΕ, με στόχο την δημιουργία μιας μακροπρόθεσμης σταθερής πλατφόρμας συνεργασίας, η οποία θα είναι αρκετά ευέλικτη, θα συμπεριλαμβάνει όλους τους τοπικούς κοινωνικούς εταίρους και αρχές και θα αντιμετωπίζει ικανοποιητικά όλα τα θεσμικά, οικονομικά και ρυθμιστικά προβλήματα προωθήθηκε η υπογραφή ενός Μνημονίου Κατανόησης των ΚΜ της ΕΕ ως ενδιάμεσο στάδιο, ενώ απώτερος στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η μετεξέλιξη του εν λόγω Μνημονίου σε μία δεσμευτική Διεθνή Συμφωνία.[10]

Το κείμενο του Μνημονίου Συνεργασίας δεν είναι νομικά δεσμευτικό, αλλά εθελοντικού χαρακτήρα. Η προσέγγιση της συνεργασίας παραμένει από τη βάση προς την κορυφή (bottom up). Επίσης, διατηρείται η ευελιξία κινήσεων των κρατών-μελών για την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την ενεργειακή μετάβαση των νησιών, αλλά ταυτόχρονα δημιουργούνται προϋποθέσεις συνεργασίας και ανταλλαγής καλών πρακτικών. Το Μνημόνιο Κατανόησης προβλέπει (α) μία Ομάδα Υψηλού Επιπέδου (High level Steering Group- επίπεδο Υπουργών) που θα έχει την ευθύνη της πολιτικής καθοδήγησης και την ευθύνη υιοθέτησης ενός Σχεδίου Δράσης, (β) μία Ομάδα Εργασίας (working Group) με συμμετοχή ειδικών εμπειρογνωμόνων των ΚΜ, εκπροσώπων τοπικών αρχών, ρυθμιστικών αρχών, Διαχειριστών Συστήματος. Αυτή η ομάδα θα εκπονήσει το Σχέδιο Δράσης και θα είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή του κλπ, (γ) μία Γραμματεία και (δ) ένα ετήσιο Forum.

Η πρωτοβουλία Καθαρή Ενέργεια για όλα τα Ευρωπαϊκά Νησιά αποσκοπεί να επιταχύνει τη μετάβαση προς την καθαρή ενέργεια στα νησιά, εξασφαλίζοντας ασφαλή και οικονομικά προσιτή ενέργεια για τους πολίτες τους, καθώς και τη δημιουργία θέσεων εργασίας σε τοπικό επίπεδο.[11]

Στην ΕΕ υπάρχουν πάνω από 2200 κατοικημένα νησιά. Παρά την πληθώρα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική, η ηλιακή και η κυματική ενέργεια, πολλά από αυτά εξαρτώνται, επί του παρόντος, από δαπανηρές εισαγωγές ορυκτών καυσίμων για τον ενεργειακό εφοδιασμό τους. Η μετάβαση σε καθαρή ενέργεια μπορεί όχι μόνο να συντελέσει σε μεγαλύτερη αυτάρκεια και ευημερία των νησιών, αλλά και να προσφέρει νέες ευκαιρίες απασχόλησης στις κοινότητές τους.[12]

Στόχος της Γραμματείας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ» είναι να βοηθήσει όσο το δυνατόν περισσότερα ευρωπαϊκά νησιά να ξεκινήσουν και να προχωρήσουν τη μετάβαση σε καθαρή ενέργεια κατά τρόπο που να περιλαμβάνει το σύνολο του κάθε νησιού και τα ενδιαφερόμενα μέρη του. Βάσει της πείρας από επιτυχείς διαδικασίες μετάβασης, το κλειδί της επιτυχίας είναι να συμμετέχουν όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης των νησιών — πολίτες, δήμοι, τοπικές επιχειρήσεις, πανεπιστήμια και σχολεία — καθώς και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη από την ηπειρωτική χώρα, και να εμπλακούν ώστε να υποστηρίξουν ενεργά και να διαμορφώσουν τη δική τους μετάβαση.

[10] https://ypen.gov.gr/mnimonio-katanoisis-gia-tin-kathari-energeia-sta-nisia-tis-ee/
[11] https://ec.europa.eu/greece/events/20170905_crete_clean%20energy_el
[12] https://ec.europa.eu/greece/news/20190220/europaika_nisia_kathari_energeia_el

Τα βασικά θέματα που καλύπτονται από τη γραμματεία της Καθαρής ενέργειας για τα νησιά της ΕΕ είναι:[13]

- Παραγωγή ενέργειας
- Ενεργειακή απόδοση
- Θέρμανση και ψύξη
- Μεταφορές από και προς το νησί
- Μεταφορές στο νησί

Αποτέλεσμα της πρωτοβουλίας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ» θα είναι:[14]

- Μείωση του ενεργειακού κόστους και σημαντική αύξηση της παραγωγής ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- Κατασκευή εγκαταστάσεων αποθήκευσης ενέργειας και συστημάτων ανταπόκρισης στη ζήτηση, χρησιμοποιώντας τις τελευταίες τεχνολογίες
- καλύτερη ενεργειακή ασφάλεια για τα νησιά, τα οποία θα εξαρτώνται λιγότερο από τις εισαγωγές
- βελτιωμένη ποιότητα του αέρα, χαμηλότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και λιγότερες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον των νησιών
- δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και επιχειρηματικών ευκαιριών, ενισχύοντας την οικονομική αυτάρκεια των νησιών

[13] https://www.euislands.eu/whatwedo
[14] https://ec.europa.eu/energy/topics/markets-and-consumers/clean-energy-eu-islands_en?redir=1

### 4.1.14 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

Η **Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία**[15], καλείται να ενώσει τις διαφορετικές επιλογές μετακίνησης, που προσφέρει η αγορά, όπως είναι **τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα ηλεκτρικά και κοινόχρηστα ποδήλατα, η δημόσια συγκοινωνία, τα ηλεκτρικά μέσα μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνια),** επιταχύνοντας έτσι την υιοθέτηση της ηλεκτροκινητικότητας.

***Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;***

**Α.** Η **ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)

**Β.** Η **ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης** (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

*Ηλεκτροκίνητα Οχήματα - Ορισμός: Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει **έναν τουλάχιστον ηλεκτροκινητήρα** για την κίνησή του.*

**Τύποι Ηλεκτρικών Οχημάτων ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles)**

- **Ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (Battery Electric Vehicles - BEV)**: **Αμιγώς ηλεκτρικά**
  - Η χημική ενέργεια που είναι αποθηκευμένη στη μπαταρία που είναι εγκατεστημένη στο όχημα χρησιμοποιείται για την κίνηση ενός ή περισσοτέρων ηλεκτρικών κινητήρων. Η αυτονομία οδήγησης είναι περιορισμένη (περίπου 150km-200km κατά μέσο όρο).

- **Ηλεκτρικά οχήματα με Ενεργειακά Στοιχεία (Fuel Cell Electric Vehicles - FCEV) ή Ηλεκτρικά οχήματα με Ηλεκτροχημική Μονάδα Παραγωγής Υδρογόνου**
  - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής λειτουργούν αποκλειστικά με ηλεκτροκινητήρα, αλλά σε αντίθεση με τα BEV, ο ηλεκτρισμός παράγεται από κυψέλες καυσίμου υδρογόνου αντί μπαταριών. Οι κυψέλες υδρογόνου παράγουν ηλεκτρική ενέργεια συνδυάζοντας υδρογόνο με οξυγόνο.

- **Ηλιακά ηλεκτρικά οχήματα (Solar Electric Vehicles - SEV)**
  - Διαθέτουν φωτοβολταϊκά (ηλιακό πάνελ) και συσσωρευτές αποθήκευσης ενέργειας.

- **Ηλεκτρικά οχήματα αυξημένης αυτονομίας (Extended Range Electric Vehicles - EREV)**
  - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής διαθέτουν μηχανή εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικό κινητήρα. Ωστόσο, η κίνηση του οχήματος στηρίζεται αποκλειστικά στον ηλεκτρικό κινητήρα. Η μηχανή εσωτερικής καύσης χρησιμοποιείται μόνο για την κίνηση μιας γεννήτριας που σκοπό έχει τη φόρτιση της κύριας μπαταρίας. Η τεχνολογία αυτή δίνει τη δυνατότητα αύξησης της αυτονομίας οδήγησης (>300km).

- **Επαναφορτιζόμενα υβριδικά οχήματα (Plug-in Hybrid Electric Vehicles - PHEV)**
  - Όπως και τα EREV, διαθέτουν έναν ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος τροφοδοτείται από μια μπαταρία παρέχοντας αυτονομία οδήγησης μερικών δεκάδων χιλιομέτρων (~40km), και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης.

[15] Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία: eMaaS (electro-Mobility as a Service), *Πηγή: https://trimis.ec.europa.eu/project/emaas*

- **Υβριδικά οχήματα (Hybrid Electric Vehicles - HEV)**
  - Τα υβριδικά οχήματα δεν έχουν τη δυνατότητα φόρτισης των συσσωρευτών τους από εξωτερική πηγή, διότι η απαιτούμενη ηλεκτρική ενέργεια παράγεται από τα ίδια τα οχήματα. Διαθέτουν έναν θερμικό κινητήρα και έναν ηλεκτροκινητήρα που λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια η οποία παράγεται από τον θερμικό κινητήρα ή από τη μετατροπή της κινητικής ενέργειας του ίδιου του οχήματος που συλλέγεται και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές του κατά τις φάσεις επιβράδυνσης, πέδησης και κίνησης σε κατωφέρειες.

*Πλεονεκτήματα ηλεκτροκίνησης:*

Στα **υπέρ** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται :
- το περιβαλλοντικό όφελος τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση (Μηδενικοί Ρύποι, Μηδενική Ηχορύπανση)
- το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος,
- το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες
- και η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στον συγκεκριμένο τομέα.

Επιπλέον πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη μηχανικά βελτιωμένη λειτουργία του οχήματος σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

*Μειονεκτήματα ηλεκτροκίνησης*

Στα **κατά** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται:
- η μικρή διανυόμενη απόσταση (130-180χλμ με μία πλήρη φόρτιση, άρα μικρή αυτονομία) συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ,
- ο χρόνος φόρτισης
- και το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά του δεν είναι ελκυστικά.

Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνεται και :
- το ενδεχόμενο ελλειμματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης,
- η μικρότερη τελική ταχύτητα
- και η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των συσσωρευτών.

*Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων*

- Στη συμβατική πρίζα, για την περίπτωση της οικιακής φόρτισης, η πλήρης φόρτιση διαρκεί από 7-12 ώρες.
- Μέσω ειδικής εγκατάστασης φόρτισης, ο χρόνος μπορεί να μειωθεί σημαντικά στις 4-5 ώρες.

**Ηλεκτρονική Κινητικότητα: Electro mobility ή e-MOBILITY**[16]

Το e-MOBILITY είναι ένας γενικός όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις αρχές και τις έννοιες της χρήσης τεχνολογιών ηλεκτροκίνησης. Η έννοια e-MOBILITY αντιπροσωπεύει την έννοια της **χρήσης**:

- τεχνολογιών **ηλεκτρικού συστήματος** μετάδοσης κίνησης,
- **πληροφοριών** οχήματος & τεχνολογιών **επικοινωνίας** και
- **συνδεδεμένων υποδομών**

για την ενεργοποίηση της **ηλεκτρικής προώθησης οχημάτων και στόλων**.

***Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα - Διεθνείς Τάσεις***

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες, οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από μόλις 1,26 εκ. το 2015 έφτασε τα 8,5 εκ. το 2020, ενώ αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2030 στα 116 εκατ. παγκοσμίως αγγίζοντας μερίδιο του 8% του συνολικού στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων (σύμφωνα με έκθεση της Bloomberg New Energy Finance (BNEF): Electric Vehicle Outlook 2020[17]).

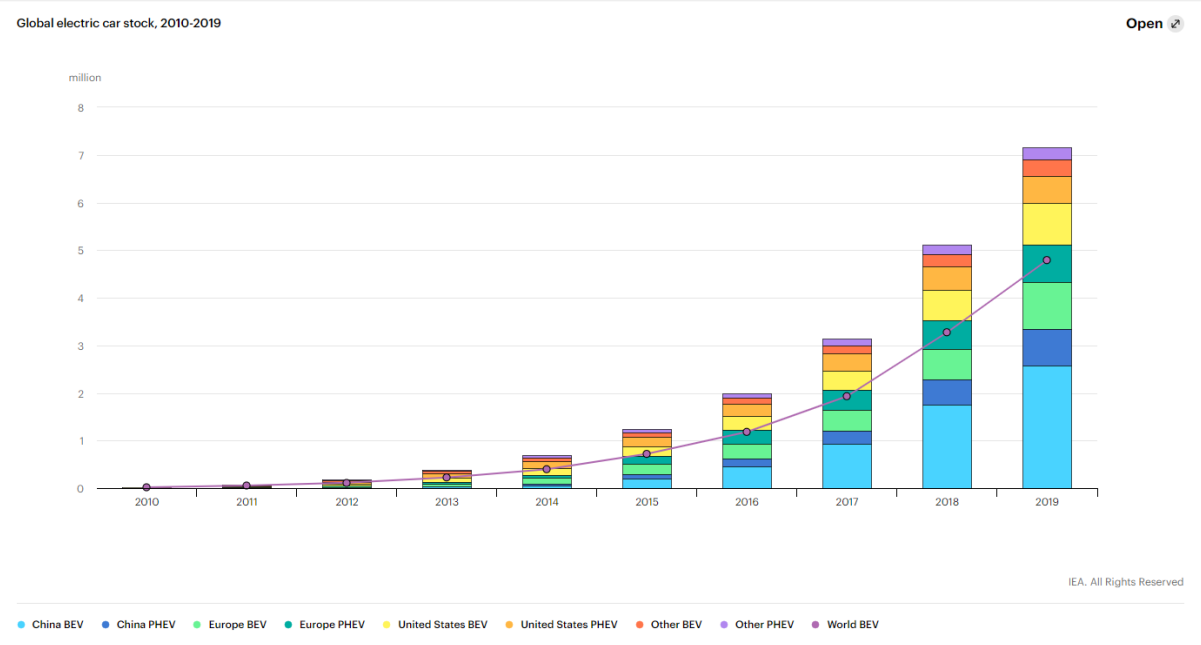
Σε αντίστοιχη έκθεση της International Energy Agency[18], εξετάζοντας δύο διαφορετικά σενάρια (Α. Σενάριο δηλωμένων πολιτικών, το οποίο ενσωματώνει τις υπάρχουσες κυβερνητικές πολιτικές και Β. Σενάριο αειφόρου ανάπτυξης, το οποίο είναι πλήρως συμβατό με τους κλιματικούς στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και θεωρώντας ότι επιτυγχάνεται ο στόχος του 30% μεριδίου για ηλεκτρικά οχήματα), οι εκτιμήσεις για το 2030 ανέρχονται σε Α. 140 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα (7% του παγκόσμιου στόλου) για το συντηρητικό σενάριο και Β. 245 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα για το αισιόδοξο σενάριο.

Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων έχει διάφορες μορφές και στάδια. Όσον αφορά στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles), όπως προαναφέρθηκε, η ηλεκτροκίνηση αφορά κυρίως στα τα αμιγώς ηλεκτρικά (BEVs), στα plug-in υβριδικά PHEVs (επαναφορτιζόμενα), καθώς και στα υβριδικά (HEV).

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την BNEF, αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 500 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2022[19]. Οι πωλήσεις νέων ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από 450.000 το 2015 έφτασαν τις 2,1 εκ. το 2019, παρουσίασαν μικρή πτώση το 2020 (εκτίμηση στα 1,7 εκ.), ενώ αναμένεται να φτάσουν

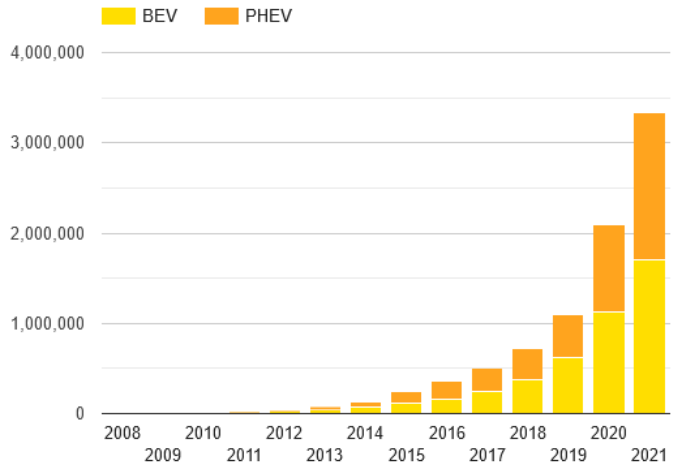
[16] Πηγές: https://www.spilasers.com/case-study-e-mobility/what-is-e-mobility/
www.gartner.com/en/information-technology/glossary/electro-mobility-e-mobility
[17] https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/
[18] https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020
[19] https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/

μέχρι το 2040 στα 54 εκατ. παγκοσμίως (σύμφωνα την BNEF 2020[20]). Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την εξέλιξη της αγοράς για τα έτη 2010-2019, όσον αφορά στα συμβατικά, plug-in υβριδικά και τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα.




**Διάγραμμα 4-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019[21]**

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς κάθε χρόνο οι πωλήσεις των ηλεκτρικών οχημάτων EVs καταγράφουν υψηλά ποσοστά αύξησης, σημειώνοντας άλματα της τάξης του 40-50%.




**Διάγραμμα 4-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2021[22]**

[20] https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/
[21] https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020
[22] https://www.eafo.eu/countries/european-union/23640/summary

Η αύξηση των πωλήσεων των ηλεκτρικών οχημάτων, τα τελευταία χρόνια, ήταν επακόλουθο της αύξησης των συνολικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Το μερίδιο τους στην αγορά εκτιμάται ότι αυξήθηκε μόλις 0,9% από το 2014 έως το 2017, φτάνοντας το 2019 στο 1% (βλ. παρακάτω). Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές πολιτικές και οι προβλέψεις για τη μείωση της τιμής τους, που ενδέχεται να προσεγγίσει την τιμή των συμβατικών έως το 2021, αλλά και το ευρύτερο φάσμα επιλογών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα.

Ενδεικτικά, η συνθήκη του Παρισιού, προβλέπει ότι ως το 2050 θα κυκλοφορούν στην Ευρώπη 150 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Αντίστοιχα, η Βρετανία ανακοίνωσε ότι θα απαγορεύσει την πώληση αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης ως το 2040. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ως στόχο προς υιοθέτηση από τα κράτη μέλη, οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων να φτάσουν το 15% μέχρι το 2025 και 30% μέχρι το 2030, ενώ συγκριτικά το 2017 οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αντιπροσώπευαν μόλις το 0,7% των συνολικών πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

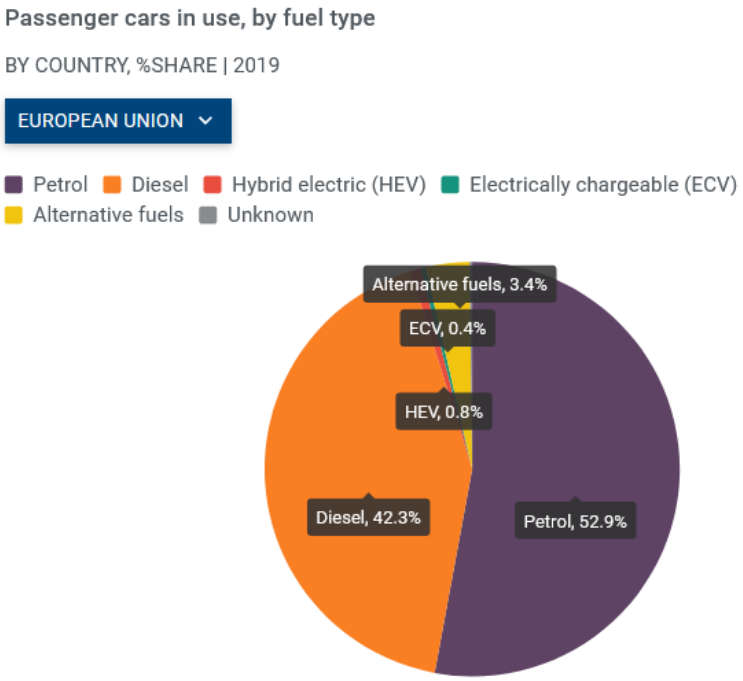
Στην Ελλάδα, ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου.

Αξίζει να αναφερθεί η σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία που διαθέτουν παρόμοιο πληθυσμό (της τάξης των 10 εκατ.). Αναλυτικά, η Ελλάδα διαθέτοντας 334 εν λειτουργία σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 15.490€, έχει μερίδιο αγοράς μικρότερο του 2,6%. Στον αντίποδα, η Σουηδία με κατά κεφαλήν ΑΕΠ 45.610€ και 10.412 σταθμούς φόρτισης, έχει μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων της τάξης του 32,2%. Τέλος, η Πορτογαλία διαθέτοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ 19.640€, πολύ κοντά σε αυτό της Ελλάδας, αλλά 2.470 σταθμούς φόρτισης, έχει καταφέρει να φτάσει το μερίδιο αγοράς της στο 13,5%.[23] (έτος βάσης 2020)

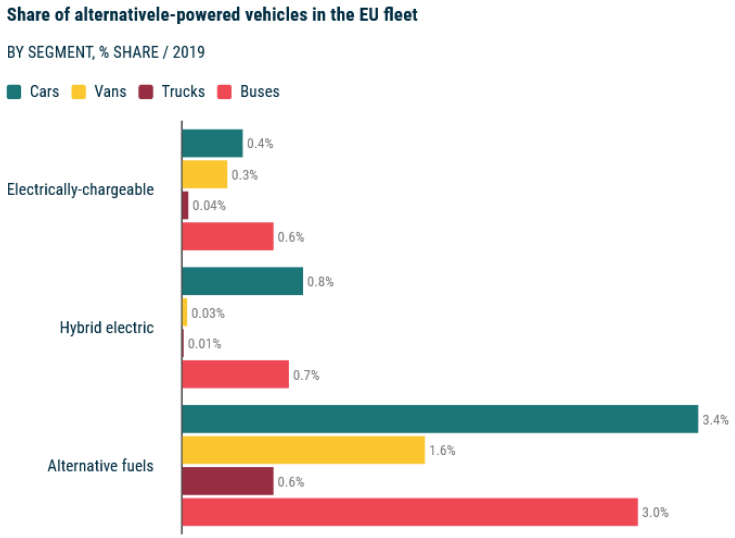
[23] https://www.acea.auto/figure/interactive-map-affordability-of-electric-cars-correlation-market-uptake-and-national-income-2021-update/

Μερίδιο Ηλεκτρικών Οχημάτων[24]:

- Σε ολόκληρη την **Ευρωπαϊκή Ένωση**, μόνο το 1,2% όλων των αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2019 ήταν ηλεκτρικά (αμιγώς ή υβριδικά). Το μερίδιο των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτική πηγή ενέργειας/ εναλλακτικά καύσιμα (συμπ. ηλεκτρικών) αντιστοιχεί στο 3,4%.
- Οι αντίστοιχες τιμές για την **Ελλάδα** ανέρχονται σε 0,5% για τα ηλεκτρικά και 0,3% συνολικά για όλα τα εναλλακτικά.



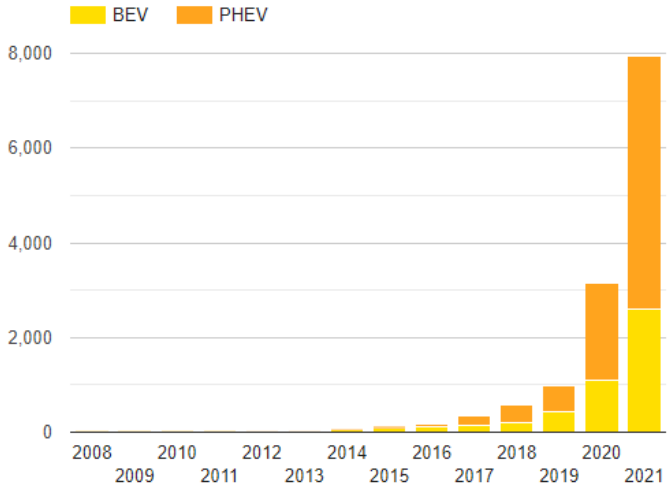

**Διάγραμμα 4-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019[25]**



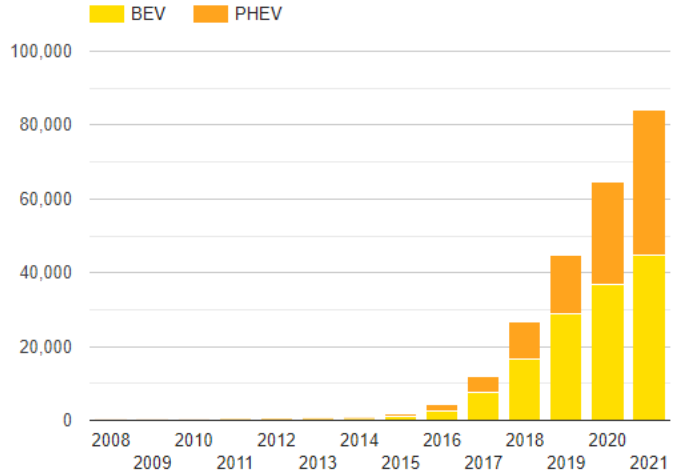

**Διάγραμμα 4-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019[26]**

[24] Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)
[25] Πηγή: https://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-car-fleet-by-fuel-type
[26] Πηγή: https://www.acea.be/statistics/tag/category/share-of-alternative-fuel-vehicles-per-vehicle-segment

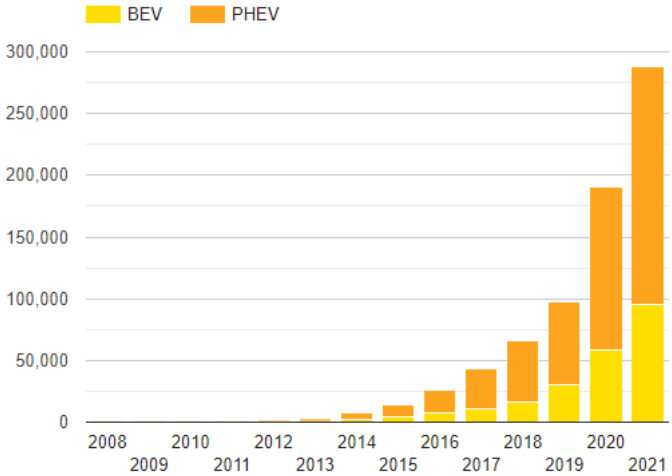
***Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)*** *[Πηγή: https://www.eafo.eu/ , BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά, PHEV = Plug-in υβριδικά]*




**Διάγραμμα 4-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα[27]**



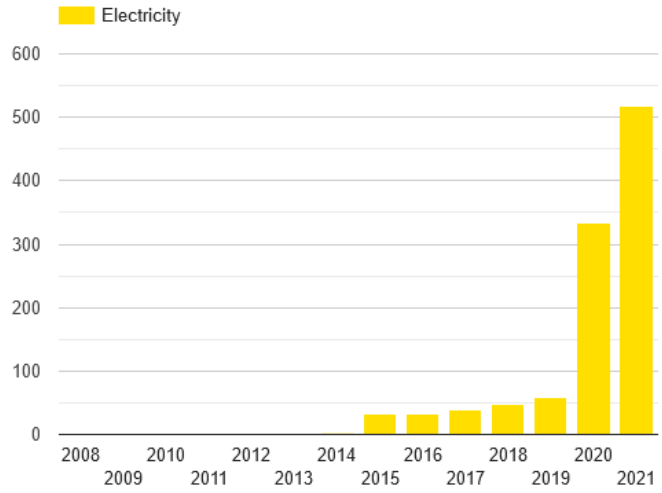

**Διάγραμμα 4-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία[28]**



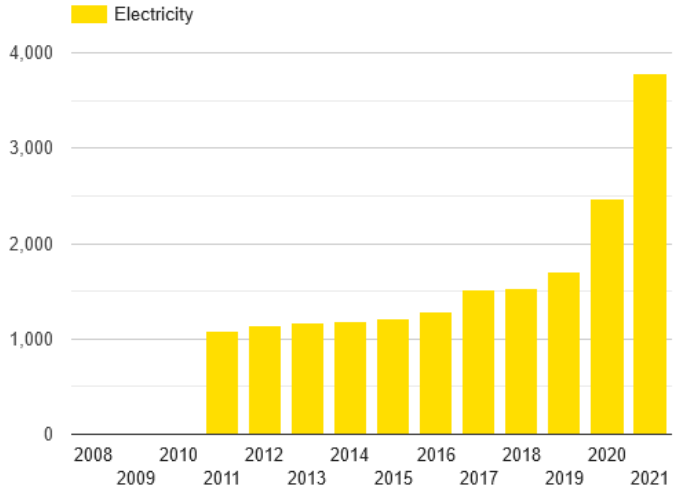

**Διάγραμμα 4-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία**

[27] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary
[28] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare

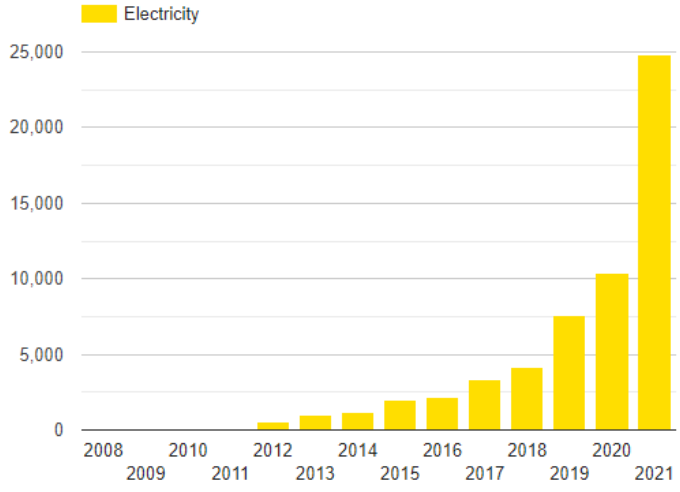
***Σύγκριση Υποδομών - Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)***




**Διάγραμμα 4-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα[29]**




**Διάγραμμα 4-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία[30]**




**Διάγραμμα 4-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία**

[29] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary
[30] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare

***Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)***

Το 2019 κυρώθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) (ΦΕΚ 4893/Β/31.12.2019), το οποίο συνιστά το Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και περιλαμβάνει έναν αναλυτικό οδικό χάρτη για την επίτευξη συγκεκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030:

- Ορίζει συγκεκριμένο στόχο ώστε το **μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος 2030 να ανέρχεται στο 30%.** Ο στόχος αυτός, σε συνδυασμό με τον αναθεωρημένο στόχο για τη συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας σε τουλάχιστον **35% μέχρι το έτος 2030**, *θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.*

***Ηλεκτρικά Οχήματα & Θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα***

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% (ή 75%) του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016).

Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Τα παραπάνω σενάρια φαίνονται περισσότερο αισιόδοξα λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη εκπονήσει μελέτη, σύμφωνα με την οποία προγραμματίζεται η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο, επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, πρόσφατα δημοσιεύθηκε ο **Νόμος 4710/2020** (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) **«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.»**. Στο άρθρο 17 του Ν.4710/20 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 62 του Ν.4710/20 με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

Σε συνέχεια των ως άνω, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 (ΦΕΚ 4380Β/05.10.2020) απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ». Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 17 του Ν.4710/20 οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι (βάσει

του Ν. 3852/2010), εκπονούν υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ έως την 31.03.2021, ενώ οι Δήμοι που δεν ανήκουν στις ανωτέρω κατηγορίες υποχρεούνται να εκπονήσουν ΣΦΗΟ έως την 31.03.2022.

Τέλος, τον Αύγουστο του 2020 δημοσιεύθηκε η απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΕΣΠΑΕΝ/77472/520 **"Προκήρυξη της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ»"** (ΦΕΚ 3323/Β/07.08.2020). Αντικείμενο της δράσης είναι ο καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και της διαδικασίας για την ενίσχυση της αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού ή υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος εξωτερικής φόρτισης (με όριο εκπομπών $CO_2$ τα 50g/km), συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, τρικύκλων και ποδηλάτων, με δυνατότητα απόσυρσης (ή αντικατάστασης) παλαιού οχήματος, καθώς και της αγοράς και εγκατάστασης «έξυπνου» οικιακού σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η συνολική Δημόσια Δαπάνη της δράσης είναι 45.800.000,00 ευρώ. Βασικός στόχος του προγράμματος είναι:

1. Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης,
2. Η ανανέωση του στόλου επαγγελματικών οχημάτων,
3. Η ανανέωση επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με ταυτόχρονη υποχρεωτική απόσυρση παλαιού οχήματος, και
4. Η ανάπτυξη «έξυπνων» οικιακών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Η επίτευξη των παραπάνω στόχων θα συντελέσει στη α) Μείωση των εκπομπών $CO_2$ και την προστασία της ατμόσφαιρας και του κλίματος, ως απόρροια της μείωσης της χρήσης ορυκτών καυσίμων. β) Μείωση εκπομπών επιβλαβών αερίων ρύπων (NOx) για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, ειδικά εντός των ελληνικών πόλεων, όπου καθίσταται μεγαλύτερη ανάγκη.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όπως η προγραμματισμένη αύξηση των σημείων φόρτισης, όσο και τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, **αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο <u>άμεσο</u> μέλλον.** Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

## 4.2 Σενάριο Τάσεων (Do Nothing or Business As Usual)

### 4.2.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου των Τάσεων

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφάλαιο 4.1.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χίου, πληθυσμιακή εξέλιξη, οικονομικές εξελίξεις, Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, ΜΜΜ, Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, Κατανάλωση Ενέργειας, Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα).
- ✓ Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι υψηλές ταχύτητες οχημάτων, η ζήτηση για στάθμευση στο κέντρο της πόλης και τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης, η αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας, η αύξηση των θυμάτων από οδικά ατυχήματα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, η επιβάρυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου και η κατάληψη ελευθέρων χώρων.
- ✓ Παραμένουν τα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου που οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων διαδρομών και ήπιων μορφών μετακίνησης (π.χ. πράσινη διαδρομή, πεζοδρόμια με ελεύθερη όδευση τουλάχιστον 1,5μ.) αλλά και υποδομών για ΑΜΕΑ (οδεύσεις τυφλών, κατάλληλα διαμορφωμένες ράμπες, κλπ.)
- ✓ Σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, το δίκτυο αστικών λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ της Χίου λειτουργεί με ελλείψεις (π.χ. περιορισμένο ωράριο, χωρίς νυχτερινά δρομολόγια).
- ✓ Σύμφωνα με τις γενικότερες τάσεις εξέλιξης, καθώς και τις σύγχρονες κατευθύνσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα των πόλεων, τα υφιστάμενα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής της πόλης.

## 4.3 Ήπιο Σενάριο (Do Something)

### 4.3.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ήπιου Σεναρίου

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφάλαιο 4.1.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χίου, πληθυσμιακή εξέλιξη, οικονομικές εξελίξεις, Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, ΜΜΜ, Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, Κατανάλωση Ενέργειας, Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα).

- ✓ Ως γενική αρχή προτείνεται η εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, όπου και εάν κρίνεται ότι υπάρχουν τροποποιήσεις στην υφιστάμενη κατάσταση.

- ✓ Στο παρόν Σενάριο επιδιώκεται η βέλτιστη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών, με ήπιες παρεμβάσεις, χωρίς ριζοσπαστικές αλλαγές στις υποδομές και το δίκτυο μεταφορών.

- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης -ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων- στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο της πόλης. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).

- ✓ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

- ✓ Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο την πόλη, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.

- ✓ 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.

- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.

- ✓ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας. Επιτυγχάνεται με χρήση πρόσθετης σηματοδότησης (φανάρια, πεζοφάναρα), νέων προγραμμάτων σηματοδότησης (gating), σήμανση (όρια ταχύτητας, κλπ.) στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και με ηπιοποιήσεις και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο.

- ✓ Επέκταση Εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η

εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες.

- ✓ Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- ✓ Οι υποδομές Αστικής Συγκοινωνίας (αστικές γραμμές ΚΤΕΛ) λειτουργούν με αναβαθμισμένες υπηρεσίες σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου, Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις), βελτιώνοντας ουσιαστικά το επίπεδο εξυπηρέτησης. Όπως έχει προκύψει από τις έρευνες της ομάδας έργου και τη σχετική βιβλιογραφία, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας, είναι το βασικότερο κριτήριο για την επιλογή έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου.
- ✓ Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ✓ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ✓ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.

## 4.4 Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)

### 4.4.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ριζοσπαστικού Σεναρίου

- ✓ **Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο** έως και τον Ορίζοντα 15ετίας. Προτείνονται επιπλέον παρεμβάσεις με στόχο την ουσιαστική αποτροπή χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του Δήμου και τη γενίκευση των μετακινήσεων με ήπιες εναλλακτικές μορφές και με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

- ✓ Στο ριζοσπαστικό Σενάριο επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται (σχεδόν) αποκλειστικά με ΜΜΜ και ήπιους τρόπους μετακίνησης. Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών και η υλοποίηση ριζοσπαστικών αλλαγών στο οδικό δίκτυο και εν γένει στο αστικό τοπίο.

  - ☑ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
  - ☑ Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου.
  - ☑ Αναβάθμιση & Επέκταση της Δημόσιας Συγκοινωνίας/ΚΤΕΛ (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών – αστικών και υπεραστικών, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου, Εφαρμογή τηλεματικής).
  - ☑ Εφαρμογή μέτρων για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, αντικατάστασή της με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και αναπλάσεις. Χωροθέτηση της νόμιμης στάθμευσης με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης και αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις.
  - ☑ Μετατροπή του οδικού δικτύου συλλεκτήριων και τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας για όλη την πόλη, με υλοποίηση σχετικών παρεμβάσεων.
  - ☑ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
  - ☑ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων, με στόχο τα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο.
  - ☑ Επέκταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στο σύνολο της πόλης, τόσο στις κεντρικές περιοχές της πόλης, όσο και στις περιοχές κατοικίας, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems).
  - ☑ Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
  - ☑ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.

## 4.5 Γενικές Κατευθύνσεις Σεναρίων

Για τα σενάρια θα διαμορφωθούν μέτρα σε Ορίζοντα 5ετία, 10ετία και 15+ετία για τις ακόλουθες κατευθύνσεις:

- **Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας**

  - ☑ Κυκλοφοριακή Οργάνωση

    1. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (π.χ. μονοδρομήσεις).
    2. Αρχιτεκτονικές αναπλάσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης.
    3. Μείωση των ορίων ταχύτητας.
    4. Αναδιαμόρφωση ή/και ανακατασκευή ή/ και διαπλάτυνση πεζοδρομίων.
    5. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.
    6. Παρεμβάσεις πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων.
    7. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων αυτοκινήτων/ ποδηλάτων.
    8. Δημιουργία superblocks.
    9. Απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων.

  - ☑ Σηματοδότηση

    1. Ρύθμιση φωτεινών σηματοδοτών.
    2. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/ και πεζοφάναρων.
    3. Έξυπνες διαβάσεις.
    4. Εφαρμογή σε όλα τα φανάρια σύγχρονων συστημάτων για την προσβασιμότητα/ διέλευση ευάλωτων ομάδων.

- **Οδική Ασφάλεια**

  1. Δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout)
  2. Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις με μειωμένη οδική ασφάλεια.

- **Διαχείριση Στάθμευσης**

  1. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) κατοίκων & επισκεπτών
  2. Εφαρμογή «έξυπνων συστημάτων» (smart systems) για τον έλεγχο των θέσεων στάθμευσης σε όλη την έκταση της εφαρμογής του ΣΕΣ.
  3. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ
  4. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων

5. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει οχημάτων μικροκινητικότητας
6. Διακριτή χωροθέτηση χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
7. Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
8. Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride).

- **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**

1. Ανανέωση και αντικατάσταση των οχημάτων της δημόσια συγκοινωνίας με νέας τεχνολογίας – μη ρυπογόνο/ μη θορυβώδη.
2. Χωροθέτηση θέσεων στάσης του ΚΤΕΛ.
3. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΚΤΕΛ.
4. Βελτίωση υπηρεσιών ΜΜΜ.
5. Κίνητρα για τη χρήση των ΜΜΜ.
6. Μεταφορά εμπορικής/ επιβατικής κίνησης στον Λιμένα Μεστών.

- **Ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηματόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)**

1. Ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών.
2. Υλοποίηση δικτύου ποδηλατοδρόμου.
3. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης ή/ και πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο της πόλης της Χίου.
4. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε στάσεις λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα, κ.ά.
5. Αναδιαμόρφωση ή/και ανακατασκευή ή/ και διαπλάτυνση πεζοδρομίων.

- **Χώροι πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι**

1. Δημιουργία νέων πλατειών.
2. Δημιουργία πάρκων τσέπης.
3. Δημιουργία αστικών κερκίδων.
4. Αύξηση πρασίνου.

- **Εμπορικές Μεταφορές**

1. Αυστηρό ωράριο φορτοεκφορτώσεων.
2. Διακριτή χωροθέτηση χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση.
3. Ανάπτυξη καινοτόμου συστήματος χρήσης cargo bikes (εμπορευματικά ποδήλατα).
4. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.

5. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων.
6. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).

- **Κατανάλωση Ενέργειας**

1. Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους
2. Αντικατάσταση των οχημάτων του Δήμου με νέα εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά
3. Καθιέρωση ηλεκτροκίνησης στον στόλο των πλοίων του λιμένα.

- **Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας – Πρόσθετα Μέτρα**

1. Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στα σχολεία.
2. Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco-driving οδήγηση.
3. Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών.
4. Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Βδομάδα Κινητικότητας.
5. Μελέτη χαρτογράφησης θορύβου.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

# <u>Παράρτημα Ι</u>: 1η Δημόσια Διαβούλευση

**2021**

# 1η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Χίου

Μέσω Πλατφόρμας **e-presence**

(Σύνδεσμος: https://www.epresence.gov.gr/conferences)

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

***12.00-12.10*** **Χαιρετισμός.**

*Ιωάννης Ξενάκης,*
*Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου*

***12.10-12.30*** **Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ Δήμου Χίου.**
*Θοδωρής Μαυρογεώργης*
*MSc Συγκοινωνιολόγος – Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ*
*ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ*
*ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.*

***12.30-12.50*** **Το σύστημα κινητικότητας στο νησί της Χίου: Προβλήματα και Προκλήσεις – Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας**
*Θάνος Βλαστός, Καθηγητής Ε.Μ.Π.*
*Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ε.Μ.Π.*

***12.50-13.00*** **Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού – Ρόλος Φορέων & Πολιτών.**
*Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος*
*Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π.*
*Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π.*
*Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ε.Μ.Π.*

***13.00-13.50*** **Ερωτήσεις – Ανοικτή συζήτηση συμμετεχόντων φορέων και πολιτών.**

***13.50-14.00*** **Συμπεράσματα και επόμενα βήματα.**

**ΤΡΙΤΗ**

**27/07/2021**

**12:00μ.μ.**

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ 1ης ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ**

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Χίου

Ημερομηνία: Τρίτη, 27 Ιουλίου 2021
Ώρα έναρξης: 12.00
Τοποθεσία : Τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας e-presence, https://www.epresence.gov.gr/conferences

Φορείς/ Πολίτες:

1. Δήμος Χίου
2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
3. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
4. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Χίου
5. Επιμελητήριο Χίου
6. Φίλοι των Μονοπατιών
7. Αστικό ΚΤΕΛ
8. Τροχαία Χίου
9. Σύλλογος Θιγόμενων Ιδιοκτητών ΓΠΣ Χίου
10. ΤΕΕ
11. Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο με ορίζοντα δεκαπενταετίας που έχει ως σκοπό τη διερεύνηση και επιλογή στρατηγικής και παρεμβάσεων και έργων στον αστικό ιστό του Δήμου, με γνώμονα την εξασφάλιση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των φορέων και των πολιτών σχετικά με:

1) Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου.

2) Το σύστημα κινητικότητας στο νησί της Χίου: Προβλήματα και Προκλήσεις - Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας

3) Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων & Πολιτών

**Πρακτικά συνάντησης**

- **12:05-12:09 Άνοιγμα Συζήτησης**

Τη συζήτηση άνοιξε ο **κ. Ιωάννης Ξενάκης, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου**. Ο κ. Ξενάκης (εκ μέρους του Δημάρχου κ. Σταμάτιου Κάρματζη και της Τεχνικής Υπηρεσίας) καλωσόρισε τους εκπροσώπους του Δικτύου Φορέων, τον κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη, τον κ. Θάνο Βλαστό και τον κ. Κωνσταντίνο Αθανασόπουλο.
Τόνισε ότι βασικός στόχος με το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας είναι η οργάνωση των αστικών δικτύων, δίνοντας έμφαση στον άνθρωπο και στην πόλη.

Στοίχημα είναι να αλλάξει η νοοτροπία των συμπολιτών, να υπάρχουν πιο υπεύθυνες συμπεριφορές και εναλλακτικές μετακινήσεις, ώστε να χρησιμοποιείται λιγότερος χώρος και ενέργεια σε σχέση με σήμερα.

- **12:09-12:34 Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου**

Στη συνέχεια, **ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε., ανέφερε -με αριθμητικά δεδομένα- ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεσο κίνδυνο και οι επιπτώσεις θα είναι μη αναστρέψιμες, αν εξακολουθήσει να ισχύει το μοντέλο business as usual.

Τόνισε το χαρακτηριστικό της νησιωτικότητας αλλά και τη σύνδεση του νησιού με την υπόλοιπη χώρα από το λιμάνι και από το αεροδρόμιο.

Η αναλυτική παρουσίαση του κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη επισυνάπτεται στο παρόν κείμενο.

- **12: 34-13:01 Το σύστημα κινητικότητας στο νησί της Χίου: Προβλήματα και Προκλήσεις - Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας**

Ο **κ. Θάνος Βλαστός**, Ομότιμος Καθηγητής του ΕΜΠ, ανέφερε ότι η περιοχή μελέτης είναι η ευρύτερη χώρα της Χίου και όχι όλο το νησί της Χίου.

*«Η χώρα μεγαλώνει και προσελκύει όλο και περισσότερους νέους ανθρώπους, αυξάνεται δηλαδή ο πληθυσμός του νησιού και υπάρχει κορεσμός. Δεν έχει καμία σημασία εάν εφαρμοστούν κυκλοφοριακές πολιτικές εάν η πόλη διογκώνεται. Είναι σκόπιμο, δηλαδή, να εφαρμοστούν πολιτικές ενδυνάμωσης των χωριών του νησιού, των χωριών που έχουν παρατηθεί από τους κατοίκους και την πολιτεία. Η Χίος είναι μια δύσκολη περίπτωση ένταξης στη Βιώσιμη Κινητικότητα, καθώς δεν είναι δυνατόν να «βάλεις τάξη» στη χώρα όταν οι δρόμοι δεν υπακούν σε καμία λογική. Παρόμοιο παράδειγμα είναι η Κοζάνη και η Δράμα όπου οι κάτοικοι έκτιζαν άναρχα και οι δρόμοι είναι ότι έχει περισσέψει. Αναζητούμε να βάλουμε «τάξη» σε ένα οδικό δίκτυο που είναι πεπλεγμένα και δεν είναι δυνατόν να γίνουν αλλαγές. Αυτό που πρέπει να αλλάξει είναι τι «κάνουμε» πάνω σε αυτή την υποδομή. Να κερδίσουμε χώρο με μέσα/ τρόπους μετακίνησης που δεν καταλαμβάνουν δημόσιο χώρο.*

*Η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας είναι αμελητέα, οι κάτοικοι της Χίου είναι δέσμιοι του αυτοκινήτου. Το περπάτημα και το ηλεκτρικό ποδήλατο θα πρέπει να κυριαρχήσει, όπως είχε κάνει παλιά το αυτοκίνητο. Εάν αυτό ισχύει σε χωριά και πόλεις των Ευρωπαϊκών Χωρών, μπορεί να επιτευχθεί και στη Χίο. Στόχος για τη χώρα είναι να φύγουν τα αυτοκίνητα, είτε αυτά είναι συμβατικά είτε είναι ηλεκτρικά.*

*Το κέντρο είναι ένας τόπος όλο ζωντάνια, ο κόσμος θέλει να περπατήσει, υπάρχει αγορά, άρα είναι πιο προετοιμασμένος στην αλλαγή. Στο κέντρο της Χίου είναι συγκεντρωμένες αρκετές Διοικητικές Υπηρεσίες και βρίσκεται μακριά από τον Κήπο.*

*Ένας δακτύλιο είναι το Κάστρο, που δεν είναι ακριβώς το κέντρο της χώρας, αλλά εκεί συγκεντρώνονται υπηρεσίες, τοπόσημα, κ.ά. Πρόκειται για έναν συνδετήριο κόμβο νότια του Κήπου με την περιοχή του Τζαμιού.*

*Θα πρέπει να οριοθετηθούν οι περίμετροι και ποιο θα είναι το προστατευμένο κέντρο της χώρας.*

*Μεγάλο πλεονέκτημα είναι το λιμενικό μέτωπο που δεν έχει αναπτυχθεί αλλά θα πρέπει να αναδειχθεί.*

*Σημαντικό εργαλείο είναι οι μονοδρομήσεις αλλά δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος κίνησης. Ο Περιφερειακός θα πρέπει να αξιοποιηθεί.*

*Θα πρέπει να υπάρξει συνύπαρξη στους δρόμους μεταξύ των αυτοκινήτων, των πεζών και των ποδηλατών. Να μειωθούν οι ταχύτητες αλλά και ο αριθμός ιδιοκτησίας των ΙΧ. Στόχος είναι να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες και να στραφούν σε νέες τεχνολογίες και νοοτροπίες, όπως είναι το car pooling και το car sharing.*

*Το ΣΒΑΚ προτείνει μια στρατηγική για μια κοινωνία (τοπική κοινωνία) να λειτουργήσει με εναλλακτικό τρόπο και με εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης».*

- **13:01-13:11 Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων & Πολιτών**

Στη συνέχεια, **κ. Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος**, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π. Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π. και μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας και της ομάδας έργου, παρουσίασε τα εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού.
Ανέφερε πως η Βιώσιμη Κινητικότητα πρέπει να γίνει πολιτική του κόσμου. Πρόκειται για έναν δύσκολο στόχο, αλλά η Ευρώπη έχει πολλά παραδείγματα να δείξει.

Η αναλυτική παρουσίαση του κ. Κωνσταντίνου Αθανασόπουλου επισυνάπτεται στο παρόν κείμενο.

- **13:11-15:00 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση**

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Σταμάτιος Καρουσάκης,** μέλος της ομάδας εργασίας, θέτοντας την ερώτηση κατά πόσο κάποιος από τους μελετητές έχει ζήσει την καθημερινότητα της Χίου σε περίοδο αιχμής. Οι αποστάσεις δεν είναι τόσο κοντινές και μικρές όσο κάποιος φαντάζεται. Η Χίος είναι μια μικρή πόλη που έχει ένα κόμπο, το Κάστρο και το λιμάνι.

Στην ερώτηση απάντησε ο **κ. Θάνος Βλαστός, Ομότιμος Καθηγητής του Ε.Μ.Π.,** λέγοντας πως έχει ζήσει και ζει στο νησί. Τα 20 λεπτά απόσταση με το αυτοκίνητο είναι δύσκολο να γίνουν όταν κάποιος μπαίνει μέσα στη χώρα. Αν κάποιος μπορούσε να μείνει στο χωριό και να δουλεύει από το σπίτι του, να έχει internet και να μην πέφτει το ρεύμα θα ήταν καλό. Τα χωριά θέλουν προστασία. Οι αποστάσεις είναι αρκετά μεγάλες αλλά δεν είναι αναγκαίο να συμβαίνουν καθημερινά. Το τελευταίο διάστημα ο κόσμος είναι πιο ανοικτός στο ενδεχόμενο να ζήσει διαφορετικά.

Τον λόγο πήρε μετά η **κα. Ευτυχία Βορριά,** επικεφαλής της ομάδας εργασίας, αναφέροντας πως οι άνθρωποι κάνουν μεγάλες αποστάσεις, αλλά οι κάτοικοι στο κέντρο προκαλούν θόρυβο, ηχορύπανση, κλπ. Πρότεινε τα ιδιωτικά αυτοκίνητα να μην μπορούν να εισέρχονται στο κέντρο της χώρας.

Τον λόγο ξαναπήρε ο **κ. Θάνος Βλαστός,** αναφέροντας πως οι κάτοικοι της χώρας και των χωριών βρίσκονται σε μια συνεχή αντιπαλότητα. Οι κάτοικοι του κέντρου έχουν το δικαίωμα να ζήσουν «ανθρώπινα», καθώς τα περισσότερα προβλήματα του κέντρου δημιουργούνται από τους κατοίκους των χωριών.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** τονίζοντας πως το ΣΒΑΚ δεν υλοποιείται μόνο από την ομάδα μελέτης, αλλά συμμετέχουν το Δίκτυο Φορέων αλλά και η Ομάδα Εργασίας. Τα προβλήματα της περιοχής μελέτης θα αποτυπωθούν σε επαρκή βαθμό, από όλους, και θα βελτιωθούν. Ανέφερε ότι ο κ. Θάνος Βλαστός γνωρίζει πολύ καλά το νησί της Χίου και ο ίδιος (Θ. Μαυρογεώργης) τα νησιά του Βορείου Αιγαίου. Στις 15-17/8 προγραμματίζονται να γίνουν αυτοψίες, προκειμένου να συλλεγούν οι ανάγκες των χρηστών αλλά και οι ιδιαιτερότητές τους.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** εκπρόσωπος του Συλλόγου Φίλοι των Μονοπατιών, κάνοντας λόγο πως ο Σύλλογος υποστηρίζει την καλή ποιότητα του περιβάλλοντος και είναι κατά της κλιματικής αλλαγής. Επιπλέον, ο Σύλλογος θα υποστηρίξει αλλαγές υπέρ των πεζών και του περιβάλλοντος της Χίου. Έκανε λόγο ότι πρέπει να αλλάξει η κουλτούρα σε σχέση με τα ήπια μέσα μεταφοράς και την πεζή μετακίνηση. Ανέφερε πως θα είναι ενεργός Φορέας και θα συμμετέχουν στις Διαβουλεύσεις. Προκειμένου να γίνει η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου Δασκαλόπετρα - Κοντάρι θα πρέπει να υλοποιηθεί πρώτα το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να δώσει λύσεις σε άλυτα προβλήματα και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών των Δημοτικών Ενοτήτων Ομηρούπολης, Χίου και Αγίου Μηνά. Επίσης, τόνισε πως είναι σημαντικό ιδέες για συνδέσεις και αναπλάσεις να συζητηθούν στις Διαβουλεύσεις και να αξιολογηθούν αν μπορούν να συμπεριληφθούν στην μελέτη του ΣΒΑΚ. Επισήμανε στους μελετητές, ότι έχουν εκπονηθεί αρκετές μελέτες όπως ΓΠΣ, ΣΒΑΑ, μελέτες ανάπλασης, κυκλοφοριακές μελέτες, κ.ά., τα δεδομένα των οποίων μπορούν να μαζευτούν και να συζητηθούν.

Τον λόγο πήρε ο **κ. Ιωάννης Ξενάκης**, λέγοντας πως το ΣΒΑΚ πρόκειται για ένα γενικότερο στρατηγικό σχεδιασμό. Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου θα αναδείξει το κάστρο, τη λαχαναγορά αλλά θα αυξήσει τη ζήτηση για χώρους στάθμευσης. Για αυτό το λόγο θα χρειαστεί να γίνει Κυκλοφοριακή Μελέτη.

Τον λόγο πήρε μετά ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** εκπρόσωπος του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου, λέγοντας πως είναι στη διάθεση των μελετητών για οτιδήποτε χρειαστούν. Καθώς ο ίδιος είναι οδηγός του ΚΤΕΛ τα τελευταία 11 χρόνια, γνωρίζει τα χαρακτηριστικά της χώρας της Χίου καθ' όλη τη χρονική διάρκεια του έτους. Τα ΚΤΕΛ εξυπηρετούν μαθητές, πολίτες και μεταφορά δημοτών από τα δημοτικά parking της χώρας. Ωστόσο, τόνισε ότι τα δημοτικά parking χρησιμοποιούνται περισσότερο από ξένους.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** αρχικά ευχαρίστησε τον **κ. Ξυλά** για την παρουσία του στη Διαβούλευση και έπειτα τον ρώτησε για την εξυπηρέτηση του λιμανιού και του αεροδρομίου από το ΚΤΕΛ.

**κ. Γεώργιος Ξυλάς** (αποσυνδέθηκε)

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** ενημέρωσε ότι ο **κ. Ξυλάς** βρίσκεται στο Δ.Σ. του Αστικού ΚΤΕΛ της Χίου και είναι ένας δεκτικός και διαλλακτικός άνθρωπος.

Στη συνέχεια πήρε τον λόγο ο **κ. Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος,** ο οποίος ανέφερε ότι ο Δήμος πρέπει να περάσει το μήνυμα του περιορισμού του ιδιωτικού αυτοκινήτου, να δυσκολέψει δηλαδή τους κατοίκους να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο. Η πολιτική της Βιώσιμης Κινητικότητας είναι να αναπτύξει πόλεις με πιο συμπαγής μορφή.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** απάντησε στην ερώτηση του **κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη** λέγοντας ότι μέσα στο λιμάνι δεν υπάρχει στάση του ΚΤΕΛ, η πιο κοντινή βρίσκεται σε απόσταση 400μ. Όσον αφορά στο αεροδρόμιο, δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη διαδρομή να πηγαίνει, μόνο όσες γραμμές έχουν κοντά στάσεις.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε επίσης αν τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ συμπίπτουν με τις αφίξεις - αναχωρήσεις από το λιμάνι και το αεροδρόμιο.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** είπε ότι τα δρομολόγια δε συμπίπτουν και είναι πολύ δύσκολο να αλλάξει το πρόγραμμα. Επίσης, όταν κάποιος επισκέπτης φτάνει στο νησί δε θα προτιμήσει να μετακινηθεί με το ΚΤΕΛ. Το ΚΤΕΛ εξυπηρετούν περισσότερα τα καταλύματα που βρίσκονται στον Καρφά.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ανέφερε ότι και σε άλλα νησιά δεν εξυπηρετούνται οι κάτοικοι/ επισκέπτες από το ΚΤΕΛ. Επιπλέον, ρώτησε τον **κ. Γεώργιο Ξυλά** εάν γνωρίζει αν η εξυπηρέτηση των φοιτητών από την Αστική Συγκοινωνία είναι ικανοποιητική.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** απάντησε λέγοντας ότι οι περισσότεροι φοιτητές μένουν μέσα στην πόλη και πηγαίνουν με τα πόδια στη σχολή. Επίσης, τα τελευταία 4 χρόνια υπάρχει ειδικό δρομολόγιο για τις δυτικές εστίες στις 21:30 μόνο για τους φοιτητές.

Τέλος, ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε τον **κ. Γεώργιο Ξυλά** ποιοι είναι οι βασικοί πελάτες που χρησιμοποιούν τα ΚΤΕΛ.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** είπε ότι είναι κυρίως μαθητές και άνθρωποι μεγάλης ηλικίας. Οι εργαζόμενοι δεν χρησιμοποιούν την Αστική Συγκοινωνία.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε την **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** (εκπρόσωπο του Πανεπιστημίου Αιγαίου) ποια είναι η άποψή της για τις μετακινήσεις των φοιτητών, αν δηλαδή γίνονται με τα πόδια, με ποδήλατο, με το ΚΤΕΛ ή με κάποιο άλλο όχημα.

Η **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** απάντησε λέγοντας ότι οι φοιτητές κατά κύριο λόγο πηγαίνουν στο πανεπιστήμιο με τα πόδια, αν και τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιούν περισσότερο και το μηχανάκι. Για τις εστίες οι μετακινήσεις γίνονται είτε μέσω του ΚΤΕΛ είτε με ωτοστόπ. Τέλος, οι καθηγητές συνήθως παίρνουν ταξί ή σαν συνεπιβάτες σε κάποιο άλλο όχημα.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε πόσα άτομα παρακολουθούσαν τα μαθήματα προ COVID.

Η **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** είπε ότι δεν γνωρίζει τον συγκεκριμένο αριθμός φοιτητών, αφού ποτέ δε χρειάστηκε να καταγραφεί. Επίσης, ανέφερε ότι υπάρχουν λίγοι ποδηλάτες. Πριν 5 χρόνια που γινόταν μια έρευνα για τα ηλεκτρικά ποδήλατα, ο κόσμος τα χρησιμοποιούσε και μάλιστα κάποιοι αγόραζαν. Με αυτόν τον τρόπο φαίνεται ότι ο κόσμος είναι πρόθυμος χρησιμοποιήσει ήπιες μορφές μετακίνησης.

Έπειτα ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε πόσοι χώροι στάθμευσης υπάρχουν για αυτοκίνητα μέσα στο Πανεπιστήμιο.

Η **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** απάντησε πως υπάρχουν μόνο 20 - 25 θέσεις στάθμευσης. Οι μόνοι (κυρίως) που χρησιμοποιούν τις θέσεις στάθμευσης είναι οι διοικητικοί υπάλληλοι.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε εάν υπάρχει παρουσία/ συμμετοχή από τον εμπορικό σύλλογο.

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** απάντησε πως υπάρχει συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων αλλά δεν βρίσκονται στη Διαβούλευση.

Στη συνέχεια ο **κ. Ιωάννης Ξενάκης,** Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου, λόγω άλλων υποχρεώσεων αποχώρησε νωρίτερα από τη Διαβούλευση αλλά πρώτα ευχαρίστησε όλους τους Φορείς για την συμμετοχή τους.

Έπειτα, ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης** ρώτησε σχετικά με την παράνομη στάθμευση στις εμπορικές ζώνες και στις περιοχές αναψυχής. Σε μια τυπική περίοδο ποιες είναι οι επιβαρυμένες περιοχές κι αν εφαρμόζεται ελεγχόμενη στάθμευση σε περιοχές της χώρας.

Τον λόγο πήρε η **κα. Ευτυχία Βορριά,** λέγοντας πως σαφώς και υπάρχει παράνομη στάθμευση. Παλαιότερα η Δημοτική Αστυνομία βοηθούσε την Τροχαία. Τέλος, ελεγχόμενη στάθμευση εφαρμόζεται περιμετρικά του Κήπου και της Πλατείας. Βέβαια, ανέφερε ότι ο πιο κατάλληλος για να απαντήσει στην ερώτηση είναι ο **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος** (εκπρόσωπος της Τροχαίας Χίου).

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος,** απάντησε πως η παράνομη στάθμευση είναι πολύ αυξημένη και ένας πολύ σημαντικός στόχος θα πρέπει να είναι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Αυτό συμβαίνει λόγω της λανθασμένης νοοτροπίας και της επιθετικής οδήγησης. Στην Χίο υπάρχει η νοοτροπία, όχι απλώς να «παρκάρω» κοντά στον προορισμό, αλλά ακόμη και μέσα. Μεγάλο πρόβλημα παράνομης στάθμευσης, είπε ότι υπάρχει στις οδούς Βενιζέλου και Ροδοκανάκη. Επίσης, η Χίος είναι ο 3$^{ος}$ Νομός σε ιδιοκτησία δίκυκλων. Σαφής στόχος είναι η αλλαγή της νοοτροπίας που έχουν οι οδηγοί, το οποίο μπορεί να γίνει με την επικοινωνία με Φορείς, Συλλόγους, παιδιά, κ.ά. Το πρόβλημα, στην κυκλοφορία και στη στάθμευση είναι η καθημερινότητα του νησιού και όχι η τουριστική περίοδος.

Έπειτα ο **κ. Θάνος Βλαστός** ρώτησε τον τον **κ. Καλανδρόπουλο** τι προτείνει για να αλλάξει η νοοτροπία των οδηγών. Για να αλλάξει η νοοτροπία απαιτούνται αλλαγές και μέτρα ανάδειξης όχι περιοριστικά.

Ο **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος** συμφώνησε με τον κ. Βλαστό ότι χρειάζονται βελτιωτικά μέτρα κι όχι περιοριστικά για να βελτιωθεί η κατάσταση της Χώρας. Επίσης, εξέφρασε την επιθυμία του να υλοποιηθούν τα μέτρα της μελέτης, ώστε να βελτιωθεί η ζωή και η καθημερινότητα των ανθρώπων.

Τον λόγο πήρε μετά η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** λέγοντας πως έχει γίνει μια προσπάθεια για ελεγχόμενη στάθμευση παρά την οδό στον Κήπο με οπτικές ίνες. Είχε γίνει παλαιότερα από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου καταγραφή στο πεδίο με ερωτηματολόγια Προέλευσης - Προορισμού. Αν δεν γίνουν αλλαγές, η καθημερινότητα θα χειροτερέψει. Τέλος, αναφέρει ότι μόνο μέσα από την ενημέρωση και τη συμμετοχή ο κόσμος θα καταλάβει ότι οι μελέτες γίνονται για να καλυτερέψει η ποιότητα ζωής τους.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** επισημαίνει ότι αναμένεται το ΦΕΚ για το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Χίου. Επιπλέον, αναφέρει ότι χρειάζονται νέοι χώροι στάθμευσης περιφερειακά και θέτει την ερώτηση εάν το νέο ΓΠΣ τα λαμβάνει υπόψη.

Η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** είπε ότι το το νέο ΓΠΣ ξεκίνησε το 2009 και έκανε πολλά χρόνια μέχρι να ολοκληρωθεί. Δε δίνει καμία κατεύθυνση ως προς τις χρήσεις γης, δεν κάνει ριζοσπαστικές αλλαγές, δίνει ελάχιστες κατευθύνσεις για τις μεταφορές και τοποθετεί χώρους στάθμευσης ανά περιοχή.

Έπειτα ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε για τους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης και το χρόνο για τον δημοτικό χώρο στάθμευσης με ΙΧ ή με το ΚΤΕΛ.

Στην ερώτηση απάντησε η **κα. Ευτυχία Βορριά** λέγοντας ότι το ΚΤΕΛ τα χρησιμοποιούν άτομα με μικρή αξία του χρόνου. Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης Φάρκαινα κατά τις ώρες αιχμής είναι γεμάτος, καθώς τον χρησιμοποιούν για τα μαγαζιά κι όχι μόνο σαν χώρο μετεπιβίβασης. Υπάρχει, επίσης, ο χώρος στάθμευσης στα Ταμπάκικα και σε κοντινή απόσταση είναι το Πανεπιστήμιο όπου υπάρχει σταθμός ενοικίασης ποδηλάτων.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε εάν οι κάτοικοι του κέντρου έχουν πρόβλημα στάθμευσης.

Η **κα. Ευτυχία Βορριά** απάντησε πως κάθε οικογένεια έχει πάνω από 2 ΙΧ στην ιδιοκτησία της. Επιπλέον, όλοι χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για να κατέβουν στο κέντρο και δεν υπάρχει αρκετός χώρος στάθμευσης. Για να μετακινηθεί στο κέντρο κάποιος χρειάζεται να περιμένει 10'-15' το ΚΤΕΛ, οι περισσότεροι προτιμούν να πάρουν το αυτοκίνητό τους παρά να περιμένουν τη συγκοινωνία. Για αυτό το λόγο ο ρόλος των ΜΜΜ θα πρέπει να ενδυναμωθεί προκειμένου να απόσυμφορηθεί το κέντρο από τα αυτοκίνητα.

Τον λόγο στη συνέχεια πήρε ο **κ. Θάνος Βλαστός** αναφέροντας ότι το επόμενο μέσο πιο συγγενές με το αυτοκίνητο είναι το ποδήλατο. Η σχέση του ανθρώπου με το αυτοκίνητο είναι ένας γόρδιος δεσμός που θέλει κόψιμο. Λύση δεν είναι η ελεγχόμενη στάθμευση, αντί να απομακρύνει αυτοκίνητα προσελκύει περισσότερα οχήματα και βελτιώνει την εναλλαγή της στάθμευσης. Η παράνομη στάθμευση «παίρνει» χώρο από τον πεζό, τον ποδηλάτη και τα παιδιά.

Τον λόγο πήρε μετά η **κα. Ευτυχία Βορριά** λέγοντας ότι είναι αντίθετη με τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης.

Ο **κ. Θάνος Βλαστός** στη συνέχεια είπε ότι το κέντρο της Χίου δεν είναι κόμβος για να παρκάρω το αυτοκίνητο.

Έπειτα ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** ανέφερε σε σχέση με τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ ότι ξεκινάνε 07:40 από το parking, με δρομολόγιο ανά 20', έχουν μικρό κόστος διαδρομής (0,50 ευρώ) και η κάθε διαδρομή κυμαίνεται από 7-9 λεπτά.

Τον λόγο μετά πήρε ο κ**. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** κάνοντας μια ανακεφαλαίωση όσων ακούστηκαν. Δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα που δεν έχει αντιμετωπιστεί και σε άλλους Δήμους. Υπάρχει το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης, όπως και η στάθμευση στο κέντρο της Χώρας, λόγω των πολλαπλών χρήσεων γης. Σημαντικό είναι ο πολύ υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων, η έλλειψη περιορισμών και η ύπαρξη κάποιων χώρων στάθμευσης περιμετρικά. Ακόμη, σημαντικό είναι το Αστικό ΚΤΕΛ της Χίου, αλλά χρειάζονται

περισσότερα στοιχεία για τους υπερτοπικούς πόλους του νησιού το λιμάνι, το αεροδρόμιο και το Πανεπιστήμιο. Οι μετακινήσεις από αυτούς τους 3 βασικούς πόλους πρέπει να ενθαρρυνθεί προκειμένου να γίνουν με βιώσιμους τρόπους.

Έπειτα ο **κ. Θάνος Βλαστός** μίλησε για την καλή στελέχωση του Δήμου αλλά και το πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος του Δήμου και της Ομάδας Εργασίας για να κάνει τόσο την τοπική κοινωνία όσο και τους εκπροσώπους του Δικτύου Φορέων πιο δεκτικούς στις αλλαγές που θα προτείνει το ΣΒΑΚ.

Τέλος, η **κα. Ευτυχία Βορριά** έκλεισε την 1η Διαβούλευση αφού πρώτα ευχαρίστησε όλους τους συμμετέχοντες και ανανεώνει το ραντεβού για την επόμενη Δημόσια Διαβούλευση.

**Επισύναψη εγγράφων**

- *Πρόγραμμα Συνάντησης*

- *Παρουσιάσεις*
  1. κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη, Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin), ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.,
  2. κ. Κωνσταντίνου Αθανασόπουλου, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π. Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π. και μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»**

**1η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση**

# «Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ Δήμου Χίου»

***ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ***

*Θοδωρής Μαυρογεώργης,*
*Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)*

**Αθήνα, Τρίτη 27 Ιουλίου 2021**

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

**ΜΣΜ–ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.**
**με δ.τ. «ΜΣΜ CONSULTING»**
**Ασκληπιού 26-28, Τ.Κ. 10680, τηλ: 2103306742, fax: 2103606762, e-mail: mmat@otenet.gr**

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοχης Σύμπραξης: ***(16) ΣΒΑΚ Δήμων Αθηναίων (έχει ολοκληρωθεί)***, Πειραιά, Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Χαλανδρίου ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Ελληνικού-Αργυρούπολης ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Κηφισιάς ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Δάφνης-Υμηττού, Πεντέλης ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Χαλκίδας, Ζωγράφου ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Καρδίτσας, Θηβαίων, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Χίου, Βύρωνα
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμους της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"), κα

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ



ΜΣΜ Consulting

## Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

ΣΒΑΚ: **Στρατηγικό Σχέδιο** για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη
**Κινητικότητα** = Μεταφορά - Μετακίνηση - Προσβασιμότητα
**Βιώσιμη** = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία
(βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)

Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης
Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος

Το ΣΒΑΚ συντάσσεται με βάση τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ



ΜΣΜ Consulting

## Γιατί Βιώσιμη Κινητικότητα

**Κλιματική Αλλαγή**:

- αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- και άλλα ακόμα πιο ~~ακραία~~ καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ



ΜΣΜ Consulting

## Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή

1. Τέσσερεις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και το θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το ½ του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα



## Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

- Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- Αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- Θέρμανση των ωκεανών
- Οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία $CO_2$)
- Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- Καιόμενα δάση στην Αμερικάνικη Ήπειρο
- Ακραία καιρικά φαινόμενα

***Φυσικό Οικοσύστημα*** **+** **τύχη της ανθρωπότητας** **: ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ**



## Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη υγεία, **προκαλώντας κατά μέσο όρο 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως,** στην Ευρώπη μόνο.

Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.

Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την οικονομία των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**

**Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα** να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει.



## Βιώσιμη Κινητικότητα και Ποδήλατο

- Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου** διοξειδίου του άνθρακα (**$CO_2$**) **ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές $CO_2$ μίας **ολόκληρης** χώρας (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. €** *ετησίως*.
- Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα** ανά έτος, ποσό **το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας**, όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €**.

## ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;

- η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία,
- η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- **Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα**



## ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα ;

**Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα**

| Έτος | Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα |
|---|---|
| 1914 | 266 επιβατικά ΙΧ |
| Πριν το 1940 | ~ 8.500-9.000 επιβατικά ΙΧ |
| 1954 | 14.000 επιβατικά ΙΧ |
| 1961 | 41.000 επιβατικά ΙΧ |
| 1965 | 96.149 επιβατικά ΙΧ |
| 1970 | 210.000 επιβατικά ΙΧ |
| 1977 | 427.000 επιβατικά ΙΧ |
| 1985 | 1.226.070 επιβατικά ΙΧ |
| 1995 | 2.171.201 επιβατικά ΙΧ |
| 2005 | 4.260.560 επιβατικά ΙΧ |
| 2010 | 5.183.313 επιβατικά ΙΧ |
| 2018 | 5.249.135 επιβατικά ΙΧ |

*Σημείωση: **Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970***



## ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.

**Χρηματοδοτικό Εργαλείο**: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ**.

Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/ κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

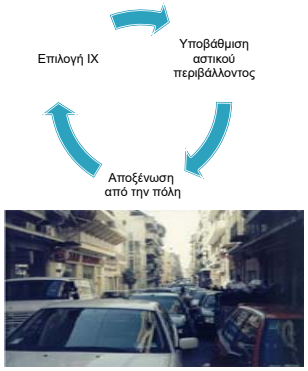


## Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.

- **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά … για ΟΛΟΥΣ … και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**

*Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)*

## Ο κύκλος του ΣΒΑΚ *(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)*











## Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

*(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)*

- Συλλογικά μέσα μεταφοράς
- Μη- μηχανοκίνητα μέσα
- Συνδυασμένες μεταφορές
- Οδική ασφάλεια
- Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης / κινητικότητας
- Ευφυή συστήματα μεταφορών
- Κίνητρα / Αντικίνητρα
- Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων
- Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου



Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων

Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού





## Τι πόλη θέλουμε ;;;









## 17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)



## ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ELTIS





## Θεσμικό Πλαίσιο

- Πολύ πρόσφατα ψηφίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.».

- Το ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με βάση τον Ν. 4784/2021 και θα συμπληρωθεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.



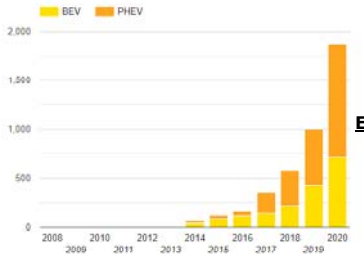
## Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

**Α.** Η **ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)

**Β.** Η **ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης** (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)



## Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)




**Ελλάδα**




**Πορτογαλία**



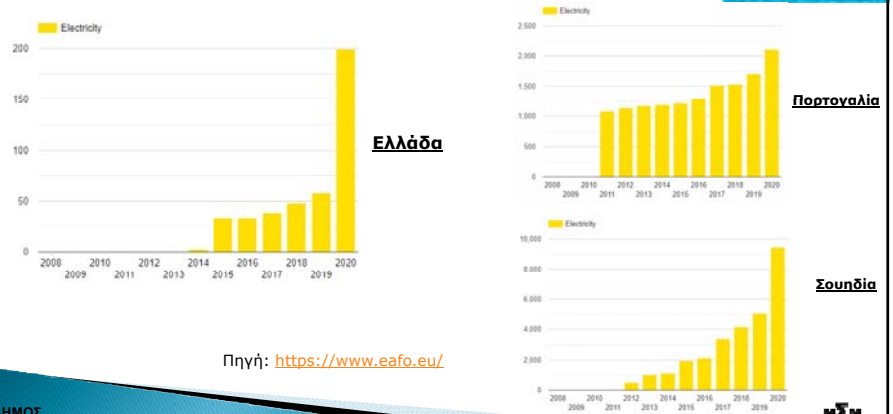

**Σουηδία**

*BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά*
*PHEV = Plug-in υβριδικά*

Πηγή: https://www.eafo.eu/

***ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ***
*Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)*

## Σύγκριση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)




Πηγή: https://www.eafo.eu/



## Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



Από Συμβατικά αυτοκίνητα | Από Ηλεκτρικά αυτοκίνητα | Από αυτοκίνητα Χωρίς Οδηγό



## Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα σε σύμπνοια με τον Ελληνικό Κ.Ο.Κ.



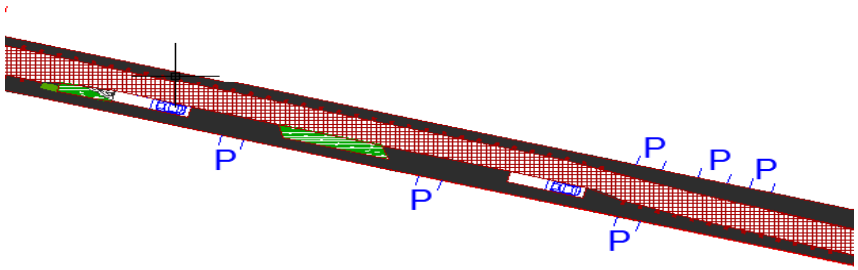



## Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



***ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ***
*Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)*

## Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας






## Ήπιας Κυκλοφορίας









## Διαβάσεις Πεζών











## Πληροφόρηση - Τοπόσημα







***ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ***
*Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)*












## Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου χρηματοδοτείται **στο σύνολό του** από το Πράσινο Ταμείο.

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η περιοχή που περικλείεται από τα διοικητικά όρια των **Δ.Ε. Ομηρούπολης, Χίου και Αγίου Μηνά**.



## Παραδοτέα Σ.Β.Α.Κ.

- Παραδοτέο 2ο (Στάδιο 1) ➡ έως 19/9/2021
2 μήνες για την έγκριση 2ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 3ο (Στάδιο 2) ➡ έως 19/12/2021
1,5 μήνας για την έγκριση 3ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 4ο (Στάδιο 3) ➡ έως 19/03/2022
1,5 μήνας για την έγκριση 4ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 5ο (Στάδιο 4) ➡ έως 04/06/2022
1,5 μήνας για την έγκριση 5ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 6ο (Στάδιο 5) ➡ έως 19/08/2022
1,5 μήνας για την έγκριση 6ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 7ο (Στάδιο 6) ➡ έως 04/11/2022
1 μήνας για την έγκριση 7ου Παραδοτέου



## ΣΤΑΔΙΑ Σ.Β.Α.Κ.

Μεταξύ άλλων:

- Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών
- Ενδεικτικές Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων
- Ενδεικτικές Απογραφές στάθμευσης
- Συμμετοχικός Σχεδιασμός/ Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ/ Ερωτηματολόγια/ Διαβουλεύσεις
- Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
- Επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
- Σύνταξη του Σχεδίου Δράσης
- Σχέδιο Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ



## …ΚΑΙ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΗΝ COVID-19



## …ΚΑΙ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΗΝ COVID-19

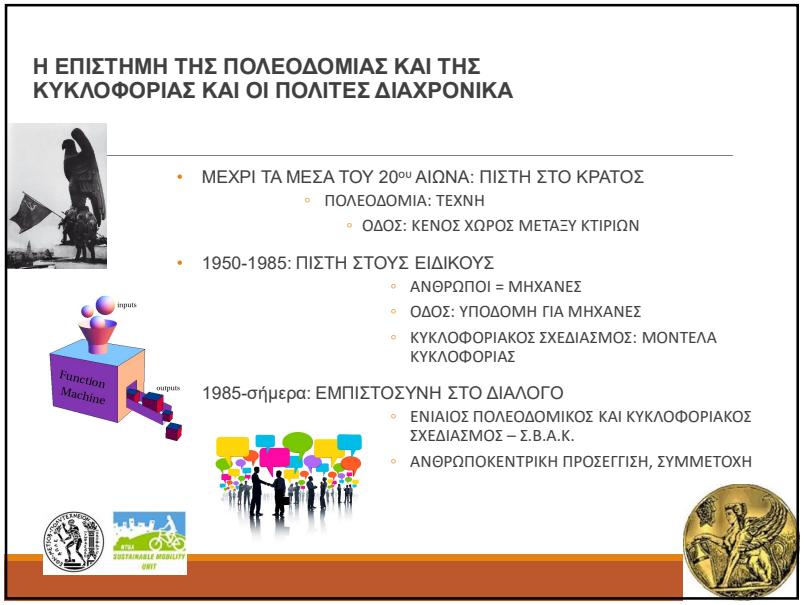
- αύξηση της ζήτησης για διανομές (delivery, e-αγορές) σε άδειους από κυκλοφορία δρόμους
- το e-commerce ήρθε για να μείνει …. και όταν οι δρόμοι θα είναι γεμάτοι οχήματα…
- **αυξημένη πεζή ή με ποδήλατα μετακίνηση των πολιτών κατά τη διάρκεια των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας (για ατομική άσκηση & ελλείψει άλλων εναλλακτικών δραστηριοτήτων)**,
- αποτελεί εξαιρετική ευκαιρία το να προωθηθούν τα ήπια μέσα μετακίνησης (και τα εγγενή πλεονεκτήματά τους για την υγεία και την οικονομία) αντί των μηχανοκίνητων ιδιωτικών μέσων
- επιτακτική η απελευθέρωση και διάθεση του δημόσιου χώρου προς όφελος του περπατήματος, του ποδηλάτου και των δραστηριοτήτων άθλησης και ψυχαγωγίας
- ενίσχυση της οδικής ασφάλειας με μέτρα (όμοια με άλλων κρατών) γενικευμένης θέσπισης ορίων ταχύτητας 30χλμ/ώρα σε κεντρικές περιοχές των πόλεων.

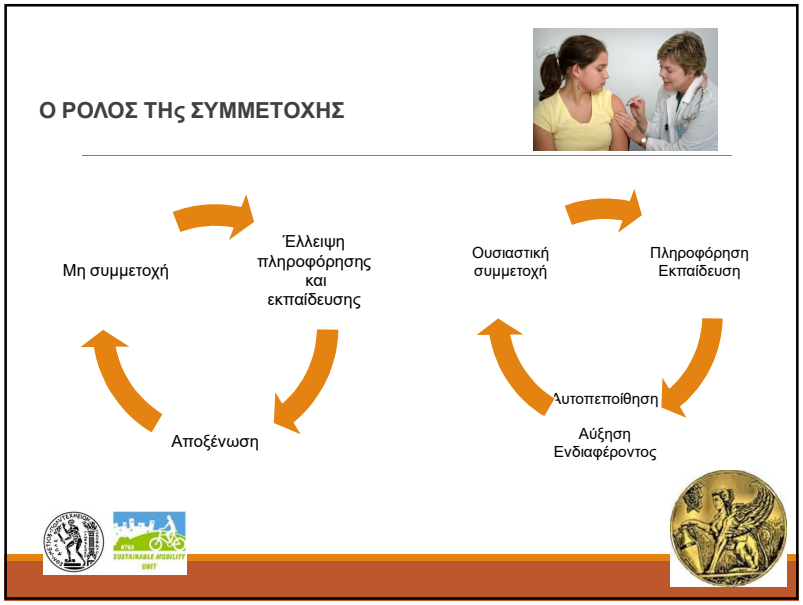


*Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!*

**«Διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων και Πολιτών»,**
Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος
Μέλος ΕΔΙΠ, ΕΜΠ






**«Διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων και Πολιτών»,**
Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος
Μέλος ΕΔΙΠ, ΕΜΠ

**Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ**

- ΣΥΛΛΟΓΗ ΙΔΕΩΝ

Ιστοσελίδα: http://chios.sbak.gr/

- ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ, ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

http://maps.google.com

https://www.strava.com/

https://bikemaps.org/

# <u>Παράρτημα ΙΙ</u>: Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου

| Α/Α | Αρ. Πρωτ. | Ημερομηνία | Ώρα | Οδός | Αριθμός | Διασταύρωση | Τραυματίες | | | Είδος Σύγκρουσης | Αρ. Εμπλεκ. ΙΧΕ Αυτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Δικ. Μοτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Πεζών |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Βαριά | Ελαφρά | Νεκροί | | | | |
| 1 | 2514/9/1039 | 23/3/2015 | 13:50 | Χ' ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (ΑΦΑΝΗΣ ΝΑΥΤΗΣ) | | | 2 | | | Κ-Σ | 1 | 1 | |
| 2 | 2514/9/1040 | 1/4/2015 | 16:20 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 94 | | | 1 | 1 | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 3 | 2514/9/1042 | 6/4/2015 | 19:30 | ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ | | ΑΡΙΕΤΑΣ ΛΙΒΑΝΟΥ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 4 | 2514/9/1043 | 22/5/2015 | 16:15 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ (ΚΟΜΒΟΣ ΛΑΓΚΑΔΑ) | | | 1 | 3 | | Κ-Κ | 2 | | |
| 5 | 2514/9/1045 | 8/7/2015 | 15:50 | ΜΙΧ. ΛΙΒΑΝΟΥ | | ΠΟΡΦΥΡΑ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 6 | 2514/9/1046 | 18/7/2015 | 6:50 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΚΑΡΦΑ (ΥΨΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ SHELL) | | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 7 | 2514/9/1048 | 20/7/2015 | 15:45 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΜΕΣΤΩΝ (ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΚΑΡΑΒΕΛ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 8 | 2514/9/1049 | 1/8/2015 | 12:45 | ΒΑΛΙΑΔΗ | | ΒΑΜΒΟΥΡΗ | | 2 | | Κ-Π | 1 | | 2 |
| 9 | 2514/9/1050 | 2/8/2015 | 1:00 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ (ΘΟΛΟΣ) | | | 1 | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 10 | 2514/9/1052 | 14/8/2015 | 21:00 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΝ (ΥΨΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | | |
| 11 | 2514/9/2053 | 28/8/2015 | 8:10 | ΦΩΤΗ ΑΓΓΟΥΛΕ & ΛΟΥΚΑ | | | 1 | | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 12 | 2514/9/1054 | 14/9/2015 | 14:50 | ΡΑΛΛΗ | 48 | ΑΕΡΟΠΟΡΟΥ ΔΗΜ. | | 2 | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 13 | 2514/9/1055 | 21/9/2015 | 4:45 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 2 | ΣΤ. ΛΙΒΑΝΟΥ | 1 | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 14 | 2514/9/1059 | 22/9/2015 | 22:18 | ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ | | ΜΑΡΤΥΡΩΝ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 15 | 2514/9/1057 | 1/10/2015 | 8:30 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 44 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 16 | 2514/9/1058 | 10/10/2015 | 10:15 | ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ | 20 | | 1 | | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 17 | 2514/9/1061 | 22/11/2015 | 16:15 | ΑΡΧΙΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΜΑΚΑΡΙΟΥ | 16 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 18 | 2514/9/1064 | 8/1/2016 | 10:23 | ΚΑΛΟΥΤΑ (ΕΜΠΡΟΣΘΕΝ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ SHELL) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 19 | 2514/9/1067 | 24/1/2016 | 14:50 | ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | 16 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 20 | 2514/9/1066 | 24/1/2016 | 20:15 | ΚΑΛΟΥΤΑ | 40 | | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 21 | 2514/9/1073 | 25/1/2016 | 16:50 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | | ΑΕΡ. ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 22 | 2514/9/1069 | 31/1/2016 | 2:45 | ΛΕΤΣΑΙΝΗΣ | 44 | | | 1 | | Κ-Σ | 1 | 1 | |
| 23 | 2514/9/1070 | 13/2/2016 | 5:45 | ΣΤ. ΤΣΟΥΡΗ | 2 | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 24 | 2514/9/1071 | 18/2/2016 | 18:00 | ΑΝΔ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | 21 | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 25 | 2514/9/1072 | 29/2/2016 | 20:25 | 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | 44 | | | 2 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 26 | 2514/9/1075 | 29/3/2016 | 13:50 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 16 | | | 2 | | Κ-Κ | | 2 | |
| 27 | 2514/9/1077 | 19/4/2016 | 17:45 | ΑΕΡ. ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ (ΥΨΟΣ Π.Υ.) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 28 | 2514/9/1079 | 12/5/2016 | 9:00 | ΑΕΡ. ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ | | ΓΑΝΙΑΡΗ | 1 | 1 | | Κ-Κ | | 2 | |
| 29 | 2514/9/1084 | 14/6/2016 | 18:00 | ΝΑΥΑΡ. ΚΑΛΒΟΚΟΡΕΤΣΗ | | ΚΕΦΑΛΑ | | 2 | | Κ-Κ | | 2 | |
| 30 | 2514/9/1088 | 3/7/2016 | 11:00 | ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ | | ΟΙΝΟΠΟΙΩΝΟΣ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 31 | 2514/9/1083 | 5/7/2016 | 3:10 | ΜΙΧΑΛΟΥ (ΘΥΜΙΑΝΑ) | | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 32 | 2514/9/1092 | 25/7/2016 | 18:40 | Γ. ΒΕΡΙΤΗ | | ΚΥΠΡΟΥ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |

Πηγή: Τροχαία Χίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου

| Α/Α | Αρ. Πρωτ. | Ημερομηνία | Ώρα | Οδός | Αριθμός | Διασταύρωση | Τραυματίες | | | Είδος Σύγκρουσης | Αρ. Εμπλεκ. ΙΧΕ Αυτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Δικ. Μοτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Πεζών |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Βαριά | Ελαφρά | Νεκροί | | | | |
| 33 | 2514/9/1105 | 4/8/2016 | 22:15 | Ι. ΧΑΝΔΡΗ | 32 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 34 | 2514/9/1087 | 14/8/2016 | 14:10 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΑΛΚΕΙΟΣ - ΚΑΡΔΑΜΑΔΑΣ | | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ - ΒΙ.ΑΛ. | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 35 | 2514/9/1089 | 20/8/2016 | 6:55 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 68 | | | 2 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 36 | 2514/9/1091 | 23/8/2016 | 14:10 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΜΕΣΤΩΝ (ΥΨΟΣ ΑΓ. ΤΡΙΦΩΝΑ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 37 | 2514/9/1097 | 14/9/2016 | 12:40 | ΣΤ. ΛΙΒΑΝΟΥ | 18 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 38 | 2514/9/1096 | 19/9/2016 | 14:10 | ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | 2 | | | 2 | | Κ-Κ | 3 | 1 | |
| 39 | 2514/9/1095 | 20/9/2016 | 23:00 | ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ | 12 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 40 | 2514/9/1098 | 28/9/2016 | 20:00 | ΚΩΝ. ΜΟΝΟΜΑΧΟΥ | 27 | | | 2 | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 41 | 2514/9/1099 | 5/10/2016 | 11:50 | ΕΥΣΤΡ. ΑΡΓΕΝΤΗ | | ΑΦΩΝ ΡΑΛΛΗ | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 42 | 2514/9/1100 | 5/10/2016 | 10:30 | ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΑΦΝΩΝΑ | | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 43 | 2514/9/1101 | 13/10/2016 | 21:00 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | | ΠΑΝΑΓΥΦΤΟΠΟΥΛΟΥ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 44 | 2514/9/1103 | 18/10/2016 | 18:15 | ΑΡΧΙΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΜΑΚΑΡΙΟΥ | 16 | | | 1 | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 45 | 2514/9/1106 | 25/11/2016 | 8:30 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ (ΓΡΟΥ) | | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 46 | 2514/9/1123 | 17/12/2016 | 13:20 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ (ΓΡΟΥ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 2 | | |
| 47 | 2514/9/1109 | 19/12/2016 | 16:45 | ΛΕΤΣΑΙΝΗΣ (ΥΨΟΣ Ι.Ν. ΠΑΝΑΓΙΑΣ ΛΕΤΣΑΙΝΗΣ) | | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 48 | 2514/9/1110 | 2/1/2017 | 12:45 | ΑΛΟΙΜΟΝΑΚΗ | | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 49 | 2514/9/1112 | 11/1/2017 | 13:15 | ΜΗΤΡΟΠ. ΦΩΣΤΙΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ | 24 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 50 | 2514/9/1113 | 12/1/2017 | 17:30 | ΕΛΕΝΑΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | 26 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 51 | 2514/9/1115 | 19/1/2017 | 19:00 | ΑΕΡ. ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ | 32 | | 1 | | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 52 | 2514/9/1116 | 27/1/2017 | 7:15 | ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ | 20 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 53 | 2514/9/1117 | 28/1/2017 | 6:05 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 24 | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 54 | 2514/9/1119 | 12/2/2017 | 14:30 | ΠΡΟΦΗΤΗ ΗΛΙΑ (ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 55 | 2514/9/1124 | 16/2/2017 | 15:00 | 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | 8 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 56 | 2514/9/1120 | 23/2/2017 | 14:10 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ (Ι.Ν. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ) | | | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 57 | 2514/9/1121 | 4/3/2017 | 13:45 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΒΟΛΙΣΣΟΥ (ΡΗΜΟΚΑΣΤΡΟ) | | | | 4 | | Κ-Κ | 2 | | |
| 58 | 2514/9/1122 | 7/3/2017 | 10:00 | ΚΑΝΑΡΗ | 10 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 59 | 2514/9/1126 | 14/3/2017 | 10:00 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΑΛΚΕΙΟΥ - ΒΙ.ΑΛ. | | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 60 | 2514/9/1125 | 14/3/2017 | 19:15 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ (ΕΞΩΘΕΝ MY CAFE) | | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |

Πηγή: Τροχαία Χίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου

| Α/Α | Αρ. Πρωτ. | Ημερομηνία | Ώρα | Οδός | Αριθμός | Διασταύρωση | Τραυματίες | | | Είδος Σύγκρουσης | Αρ. Εμπλεκ. ΙΧΕ Αυτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Δικ. Μοτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Πεζών |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Βαριά | Ελαφρά | Νεκροί | | | | |
| 61 | 2514/9/1134 | 19/3/2017 | 5:05 | ΛΕΤΣΑΙΝΗΣ | | ΔΙΛΒΟΗΣ | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 62 | 2514/9/1128 | 23/3/2017 | 16:40 | ΑΕΡ. ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ | 38 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | 1 | |
| 63 | 2514/9/1129 | 3/5/2017 | 20:47 | ΚΑΛΟΥΤΑ | 34 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 64 | 2514/9/1130 | 11/5/2017 | 16:10 | ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | | ΕΥΣΤ. ΑΡΓΕΝΤΗ | | 3 | | Κ-Κ | | 2 | |
| 65 | 2514/9/1132 | 3/6/2017 | 9:05 | ΣΤ. ΤΣΟΥΡΗ | | ΔΑΛΑΣΣΙΝΟΥ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 66 | 2514/9/1133 | 5/6/2017 | 13:55 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΒΡΟΝΤΑΔΟΥ (ΚΑΣΤΡΟΜΗΝΑ) | | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 67 | 2514/9/1135 | 19/6/2017 | 0:30 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 104 | | 1 | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 68 | 2514/9/1136 | 19/6/2017 | 12:15 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 18 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 69 | 2514/9/1137 | 1/8/2017 | 15:00 | ΛΕΤΣΑΙΝΗΣ | 95 | | | 3 | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 70 | 2514/9/1138 | 8/8/2017 | 8:00 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΚΑΡΦΑ (ΥΨΟΣ ΔΕΗ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 71 | 2514/9/1139 | 9/8/2017 | 10:40 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΑΣ & ΑΓ. ΦΩΤΕΙΝΗΣ | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 72 | 2514/9/1140 | 14/8/2017 | 8:30 | Γ. ΒΕΡΙΤΗ | 73 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 73 | 2514/9/1141 | 17/8/2017 | 20:20 | ΜΗΤΡΟΠ. ΦΩΣΤΙΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ (ΤΑΓΜΑ) | | | | 3 | | Κ-Κ | | 2 | |
| 74 | 2514/9/1142 | 27/8/2017 | 18:55 | ΑΕΡ. ΔΗΜ. ΡΕΛΛΗ & 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 75 | 2514/9/1144 | 30/8/2017 | 13:20 | ΜΗΤΡΟΠ. ΦΩΣΤΙΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ | 31 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 76 | 2514/9/1145 | 2/9/2017 | 18:40 | ΜΗΤΡΟΠ. ΦΩΣΤΙΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ | | ΠΑΛΑΙΩΝ ΨΑΡΩΝ | 1 | | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 77 | 2514/9/1146 | 27/9/2017 | 10:15 | ΚΑΝΑΡΗ | 10 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 78 | 2514/9/1148 | 18/10/2017 | 12:00 | ΚΑΝΑΡΗ | 2 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 79 | 2514/9/1149 | 13/11/2017 | 10:20 | ΜΑΡΤΥΡΩΝ | 11 | | | 1 | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 80 | 2514/9/1150 | 2/12/2017 | 2:15 | Γ. ΒΕΡΙΤΗ | | ΜΑΥΡ. ΠΙΤΤΑ | 1 | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 81 | 2514/9/1151 | 10/12/2017 | 14:00 | ΚΑΛΟΥΤΑ | 16 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 82 | 2514/9/1153 | 19/12/2017 | 11:30 | ΚΑΛΟΥΤΑ | 20 | | | 2 | | Κ-Π | 1 | | 2 |
| 83 | 2514/9/1154 | 20/12/2017 | 12:00 | ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ | 20 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 84 | 2514/9/1155 | 2/1/2018 | 18:00 | ΕΛΕΝΑΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | 100 | | 1 | | 1 | Κ-Κ | 1 | 2 | |
| 85 | 2514/9/1156 | 5/2/2018 | 18:15 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 101 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 86 | 2514/9/1157 | 26/2/2018 | 16:15 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ - ΒΙ.ΑΛ. | | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 87 | 2514/9/1158 | 11/3/2018 | 18:05 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΜΕΣΤΩΝ (ΥΨΟΣ ΘΥΜΙΑΝΩΝ) | | | 1 | | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 88 | 2514/9/1159 | 31/3/2018 | 1:50 | Γ. ΒΕΡΙΤΗ | 13 | | 1 | | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 89 | 2514/9/1161 | 17/4/2018 | 17:35 | ΜΑΡΤΥΡΩΝ | 2 | | | 1 | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 90 | 2514/9/1162 | 23/4/2018 | 14:10 | ΠΟΘΥΤΟΥ | | ΔΙΟΝΥΣΟΥ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 91 | 2514/9/1153 | 6/5/2018 | 5:20 | Λ. ΕΝΩΣΕΩΣ | 40 | | 1 | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 92 | 2514/9/1164 | 6/5/2018 | 14:40 | ΠΙΣΤΑ ΚΕΡΑΜΕΙΩΝ | | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |

Πηγή: Τροχαία Χίου

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου

| Α/Α | Αρ. Πρωτ. | Ημερομηνία | Ώρα | Οδός | Αριθμός | Διασταύρωση | Τραυματίες | | | Είδος Σύγκρουσης | Αρ. Εμπλεκ. ΙΧΕ Αυτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Δικ. Μοτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Πεζών |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Βαριά | Ελαφρά | Νεκροί | | | | |
| 93 | 2514/9/1165 | 11/5/2018 | 15:00 | ΡΑΜΝΗΣ & ΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ | | | | 2 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 94 | 2514/9/1166 | 13/5/2018 | 19:10 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΜΕΣΤΩΝ (ΚΟΜΒΟΣ ΝΕΟΧΩΡΙΟΥ) | | | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 95 | 2514/9/1167 | 14/5/2018 | 12:30 | ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ | 51 | | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 96 | 2514/9/1168 | 8/6/2018 | 15:50 | ΚΑΛΟΥΤΑ 26 | | | | 1 | | Κ-Κ | | 2 | |
| 97 | 2514/9/1169 | 16/6/2018 | 5:30 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΑΥΓΩΝΥΜΩΝ (ΥΨΟΣ ΚΑΡΥΩΝ) | | | 1 | | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 98 | 2514/9/1170 | 21/6/2018 | 13:20 | ΜΗΤΡΟΠ. ΦΩΣΤΙΝΗΣ ΠΑΜΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ | 10 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 99 | 2514/9/1171 | 22/7/2018 | 11:45 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ - ΒΙ.ΑΛ. | | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 100 | 2514/9/1172 | 3/8/2018 | 16:10 | ΛΑΔΗΣ | 2 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 101 | 2514/9/1173 | 4/8/2018 | 4:45 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΜΕΣΤΩΝ (ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΒΥΛΩΝ) | | | 1 | | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 102 | 2514/9/1174 | 11/8/2018 | 7:00 | Χ" ΦΡΓΚΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ | | ΙΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗ | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 103 | 2514/9/1175 | 11/8/2018 | 16:00 | Χ" ΦΡΓΚΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ | 87 | | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 104 | 2514/9/1177 | 6/10/2018 | 13:00 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΒΙ.ΑΛ. | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | | 1 |
| 105 | 2514/9/1178 | 14/10/2018 | 19:15 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΜΕΣΤΩΝ (ΥΨΟΣ ΝΕΟΧΩΡΙΟΥ) | | | | | 1 | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 106 | 2514/9/1179 | 14/10/2018 | 21:25 | ΧΙΟΝΗΣ | 2 | | | 2 | | Κ-Σ | 2 | | |
| 107 | 2514/9/1180 | 18/10/2018 | 4:30 | ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΗ & ΟΜΗΡΟΥ | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 108 | 2514/9/1181 | 25/10/2018 | 17:10 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΑΣ (ΕΙΣΟΔΟΣ ΝΕΟΧΩΡΙΟΥ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 109 | 2514/9/1182 | 31/10/2018 | 14:00 | ΑΕΡ. ΠΕΡΡΙΚΟΥ | 10 | | 1 | | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 110 | 2514/9/1183 | 13/11/2018 | 16:10 | 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ | | | | 1 | | Κ-Κ | 2 | 1 | |
| 111 | 2514/9/1184 | 24/11/2018 | 8:00 | ΚΑΛΟΠΛΥΤΟΥ | | ΡΗΓΙΝΟΥ | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 112 | 2514/9/1185 | 3/12/2018 | 12:47 | Γ. ΒΕΡΙΤΗ ΚΩΝ. ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 113 | 2514/9/1186 | 3/12/2018 | 14:45 | ΧΑΝΔΑΚΟΣ | | ΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 114 | 2514/9/1187 | 8/12/2018 | 10:10 | ΕΛΕΝΑΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | 43 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 115 | 2514/9/1188 | 10/12/2018 | 19:35 | Γ. ΒΕΡΙΤΗ | 15 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 116 | 2514/9/1190 | 3/1/2019 | 9:15 | ΚΑΜΑΡΗ | 1 | | | 1 | | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 117 | 2514/9/1191 | 17/1/2019 | 13:40 | ΑΕΡ. ΔΗΜ. ΡΑΛΛΗ | | ΜΙΧΑΛΗΝΟΥ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 118 | 2514/9/1192 | 2/2/2019 | 9:15 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ ΒΡΟΝΤΑΔΟΥ | | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 119 | 2514/9/1193 | 4/2/2019 | 9:10 | ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ | 10 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 120 | 2514/9/1194 | 13/2/2019 | 23:20 | ΦΙΣΤΕ ΝΤΕ ΚΟΥΛΑΝΣ | 10 | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 121 | 2514/9/1196 | 23/2/2019 | 5:00 | ΑΕΡ. ΠΕΡΡΙΚΟΥ | 1 | | | | 1 | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 122 | 2514/9/1197 | 28/2/2019 | 13:30 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΜΕΣΤΩΝ (ΑΓ. ΤΡΥΦΩΝΑΣ ΝΕΟΧΩΡΙΟΥ) | | | | | 1 | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 123 | 2514/9/1200 | 15/3/2019 | 18:05 | ΤΑΞΙΑΡΧ. ΡΙΜΙΝΙ | 7 | | | 2 | | Κ-Κ | | 2 | |

Πηγή: Τροχαία Χίου

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Τροχαία Συμβάντα 2015-2020 βάσει στοιχείων Τροχαίας Χίου

| Α/Α | Αρ. Πρωτ. | Ημερομηνία | Ώρα | Οδός | Αριθμός | Διασταύρωση | Τραυματίες | | | Είδος Σύγκρουσης | Αρ. Εμπλεκ. ΙΧΕ Αυτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Δικ. Μοτ/των | Αρ. Εμπλεκ. Πεζών |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Βαριά | Ελαφρά | Νεκροί | | | | |
| 124 | 2514/9/1198 | 30/3/2019 | 8:40 | ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ | 72 | | 1 | | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 125 | 2514/9/1199 | 25/4/2019 | 4:30 | ΕΛΕΝΑΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | 83 | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 126 | 2514/9/1201 | 13/5/2019 | 11:05 | ΣΤ. ΛΙΒΑΝΟΥ | | ΠΑΤΕΛΙΔΑ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 127 | 2514/9/1203 | 5/6/2019 | 12:00 | ΕΛΕΝΑΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | 43 | | 1 | | | Κ-Κ | 2 | 1 | |
| 128 | 2514/9/1204 | 11/6/2019 | 18:15 | ΚΑΛΟΥΤΑ | 44 | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 129 | 2514/9/1205 | 13/6/2019 | 20:35 | ΧΙΟΝΗΣ | 1 | | | 1 | | Κ-Π | 1 | | |
| 130 | 2514/9/1206 | 16/6/2019 | 7:40 | ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΟΔΟΣ (ΚΑΡΥΕΣ) | | | | 1 | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 131 | 2514/9/1207 | 7/7/2019 | 23:55 | ΑΡΧΙΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΜΑΚΑΡΙΟΥ | 18 | | | | 1 | Κ-Π | | 1 | 1 |
| 132 | 2514/9/1208 | 13/8/2019 | 16:40 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΒΕΣΣΑΣ | | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ - ΚΑΡΔΑΜΑΔΑΣ | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 133 | 2514/9/1209 | 16/9/2019 | 21:00 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΘΥΜΙΑΝΩΝ (ΥΨΟΣ ΚΑΡΦΑ) | | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 134 | 2514/9/1210 | 19/9/2019 | 8:00 | Χ" ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ | 51 | | | 2 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 135 | 2514/9/1211 | 24/9/2019 | 21:00 | ΚΟΝΤΑΡΙΟΥ | | 2Η ΠΑΡΟΔΟΣ | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 136 | 2514/9/1212 | 21/10/2019 | 5:50 | ΑΕΡ. ΔΗΜ. ΡΑΛΛΗ | 44 | | | 1 | | Κ-Κ | | 2 | |
| 137 | 2514/9/1213 | 4/11/2019 | 11:10 | ΠΑΡΟΔΟΣ ΑΓΙΑΣ ΕΡΜΙΟΝΗΣ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓ. ΕΡΜΙΟΝΗΣ) | | | | | 1 | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 138 | 2514/9/1214 | 30/11/2019 | 17:15 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΘΥΜΙΑΝΩΝ (ΥΨΟΣ ΜΕΓΑ ΛΙΜΝΙΩΝΑ) | | | 1 | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 139 | 2514/9/1216 | 31/12/2019 | 21:15 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ (ΥΨΟΣ ΑΓΡΕΛΩΠΟΣ) | | | 1 | | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 140 | 2514/9/1218 | 4/2/2020 | 16:30 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΝΕΟΧΩΡΙΟΥ - ΑΓ. ΦΩΤΕΙΝΗΣ | | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 141 | 2514/9/1219 | 13/2/2020 | 7:00 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΒΕΣΣΑΣ (ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΚΟΥΣΗΣ) | | | | | 1 | ΕΚΤΡΟΠΗ | 1 | | |
| 142 | 2514/9/1221 | 26/5/2020 | 11:10 | Χ" ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ | 45 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 143 | 2514/9/1222 | 13/6/2020 | 10:00 | ΣΤ. ΤΣΟΥΡΗ | | ΚΟΝΔΥΛΗ | 1 | | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 144 | 2514/9/1223 | 18/6/2020 | 15:10 | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ | | ΠΟΘΗΤΟΥ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 145 | 2514/9/1224 | 1/7/2020 | 17:10 | ΕΜΠΟΡΕΙΟΥ | | ΑΓ. ΤΡΥΦΩΝΟΣ | | 1 | | Κ-Κ | 2 | | |
| 146 | 2514/9/1225 | 3/8/2020 | 20:50 | ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ | 146 | | 1 | | | Κ-Π | 1 | | 1 |
| 147 | 2514/9/1226 | 14/8/2020 | 20:50 | ΑΕΡ. ΔΗΜ. ΡΑΛΛΗ | 81 | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 148 | 2514/9/1227 | 14/9/2020 | 11:00 | ΜΗΤΡ. ΦΩΣΤΙΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ (ΤΑΓΜΑ) | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 149 | 2514/9/1228 | 22/9/2020 | 10:50 | ΕΠ. ΟΔΟΣ ΧΑΛΚΕΙΟΥ - ΒΙ.ΑΛ. | | | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 150 | 2514/9/1230 | 30/10/2020 | 10:30 | Ι. ΚΑΡΡΑ | | ΣΤ. ΓΛΥΚΑ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 151 | 2514/9/1231 | 2/11/2020 | 12:50 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΧΙΟΥ - ΘΥΜΙΑΝΩΝ (2Η ΕΞΟΔΟΣ ΚΑΡΦΑ) | | | | 1 | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |
| 152 | 2514/9/1232 | 16/11/2020 | 15:30 | ΠΕΡ. ΟΔΟΣ ΘΥΜΙΑΝΩΝ | | ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟ ΠΡΟΣ ΑΓ. ΕΡΜΙΟΝΗ | | 1 | | Κ-Κ | 1 | 1 | |
| 153 | 2514/9/1233 | 21/12/2020 | 0:10 | ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗ | 14 | | 1 | | | ΕΚΤΡΟΠΗ | | 1 | |

Πηγή: Τροχαία Χίου