ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ
MUNICIPALITY OF PLATANIAS

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πλατανιά

Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β')

Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

3.2 Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων 8

3.2.1 Αποτύπωση & ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας 11

3.2.2 Έκθεση αποτύπωσης κατάστασης κινητικότητας 96

3.2.3 Δόμηση σεναρίων για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης 126

3.2.4 Διαβούλευση επί των σεναρίων με τους εμπλεκόμενους φορείς 134

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Βασικά σημεία βιώσιμης κινητικότητας 10

Εικόνα 2: Άποψη γραμμικής πόλης 14

Εικόνα 3: Κόμβοι κυκλοφοριακών μετρήσεων 16

Εικόνα 4: Σημεία κυκλοφοριακών μετρήσεων Δήμου Πλατανιά 87

Εικόνα 5: Σημείο 1: ΕΛΤΑ 88

Εικόνα 6: Σημείο 2: Lidl / Γέφυρα Πλατανιά 88

Εικόνα 7: Σημείο 3: Δημαρχείο 89

Εικόνα 8: Δημόσια κτίρια 98

Εικόνα 9: Χώροι εκπαίδευσης 99

Εικόνα 10: Χώροι υγείας 100

Εικόνα 11: Κοινόχρηστοι και κοινωφελής χώροι 101

Εικόνα 12: Χώροι στάθμευσης 102

Εικόνα 13: Εν δυνάμει χώροι στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων 103

Εικόνα 14: Στάσεις ΚΤΕΛ 104

Εικόνα 15: Στάσεις ΚΤΕΛ επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου 105

Εικόνα 16: Στάσεις ΜΜΜ και ακτίνα εξυπηρέτησης 107

Εικόνα 17: Διαβάσεις πεζών 108

Εικόνα 18: Ιεράρχηση οδικού δικτύου 109

Εικόνα 19: Πλάτος οδών 110

Εικόνα 20: Σύνδεση διαφορετικών λειτουργειών 111

Εικόνα 21: Χρήσεις γης επί της περιοχής μελέτης 112

Εικόνα 22: Χάρτης υποδομών αστικού κέντρου Πλατανιά 113

Εικόνα 23: Προσβασιμότητα για τις κοινωνικές ομάδες 115

Εικόνα 24: Υπόδειγμα διαβάσεων Δ. Πλατανιά 117

Εικόνα 25: Πλάτος πεζοδρομίου 119

Εικόνα 26: Ελεύθερο ύψος όδευσης 119

Εικόνα 27: Διαγράμμιση σημείου στάσης λεωφορείου 120
Εικόνα 28: Στάση ταξί (Ι) 120
Εικόνα 29: Στάση ταξί (ΙΙ) 121
Εικόνα 30: Προβλήματα οδικής ασφάλειας (Ι) 122
Εικόνα 31: Προβλήματα οδικής ασφάλειας (Ι) 122
Εικόνα 32: Σχηματική παράσταση υπεραστικού οδικού δικτύου 132

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 1 18
Πίνακας 2: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 1 19
Πίνακας 3: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα) 20
Πίνακας 4: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις 21
Πίνακας 5: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 22
Πίνακας 6: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 23
Πίνακας 7: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 23
Πίνακας 8: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 24
Πίνακας 9: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 25
Πίνακας 10: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 26
Πίνακας 11: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 2 28
Πίνακας 12: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 2 29
Πίνακας 13: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα) 30
Πίνακας 14: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις 30
Πίνακας 15: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 31
Πίνακας 16: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 32
Πίνακας 17: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 33
Πίνακας 18: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 33
Πίνακας 19: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 34
Πίνακας 20: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 35
Πίνακας 21: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 3 36
Πίνακας 22: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 3 37
Πίνακας 23: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα) 37
Πίνακας 24: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις 38
Πίνακας 25: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 39
Πίνακας 26: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 40
Πίνακας 27: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 40
Πίνακας 28: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 41

Πίνακας 29: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 42
Πίνακας 30: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 42
Πίνακας 31: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 4 44
Πίνακας 32: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 4 45
Πίνακας 33: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο 46
Πίνακας 34: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 46
Πίνακας 35: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 47
Πίνακας 36: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 48
Πίνακας 37: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 49
Πίνακας 38: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 49
Πίνακας 39: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 50
Πίνακας 40: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 50
Πίνακας 41: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 4 52
Πίνακας 42: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 5 53
Πίνακας 43: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο 53
Πίνακας 44: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 54
Πίνακας 45: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 55
Πίνακας 46: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 56
Πίνακας 47: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 57
Πίνακας 48: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 57
Πίνακας 49: Φόρτοι Ι.Χ αυτοκινήτων ανά κίνηση 58
Πίνακας 50: Σύνολο Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο 59
Πίνακας 51: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 6 60
Πίνακας 52: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 6 61
Πίνακας 53: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο 62
Πίνακας 54: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 62
Πίνακας 55: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 63
Πίνακας 56: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 64
Πίνακας 57: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 64
Πίνακας 58: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 65
Πίνακας 59: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 7 66
Πίνακας 60: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 7 67
Πίνακας 61: Σύνολο οχημάτων ανά χρονική περίοδο 68
Πίνακας 62: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 68
Πίνακας 63: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 69
Πίνακας 64: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 70
Πίνακας 65: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 70

Πίνακας 66: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 71
Πίνακας 67: Σύνολο Ι.Χ. οχημάτων ανά χρονική περίοδο 72
Πίνακας 68: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 73
Πίνακας 69: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 8 74
Πίνακας 70: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 75
Πίνακας 71: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 75
Πίνακας 72: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 76
Πίνακας 73: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 77
Πίνακας 74: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 77
Πίνακας 75: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 78
Πίνακας 76: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 9 79
Πίνακας 77: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 80
Πίνακας 78: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 9 81
Πίνακας 79: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 82
Πίνακας 80: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 82
Πίνακας 81: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 83
Πίνακας 82: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 84
Πίνακας 83: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 84
Πίνακας 84: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Παρασκευή 18/03/2022 90
Πίνακας 85: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Σάββατο 19/03/2022 91
Πίνακας 86: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Δευτέρα 21/03/2022 92
Πίνακας 87: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Παρασκευή 22/07/2022 93
Πίνακας 88: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Σάββατο 23/07/2022 94
Πίνακας 89: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Δευτέρα 25/07/2022 95
Πίνακας 90: Υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας 123

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Ποσοστά κυκλοφοριακής ιεράρχησης μέσων μεταφοράς 19
Γράφημα 2: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα) 20
Γράφημα 3: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις 21
Γράφημα 4: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 22
Γράφημα 5: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 23
Γράφημα 6: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 24
Γράφημα 7: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 25
Γράφημα 8: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 26
Γράφημα 9: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 27

Γράφημα 10: Ποσοστά κυκλοφοριακής ιεράρχησης μέσων μεταφοράς 29
Γράφημα 11: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα) 30
Γράφημα 12: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις 31
Γράφημα 13: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 32
Γράφημα 14: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 32
Γράφημα 15: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 33
Γράφημα 16: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 34
Γράφημα 17: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 34
Γράφημα 18: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 35
Γράφημα 19: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 3 37
Γράφημα 20: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 3 38
Γράφημα 21: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις 39
Γράφημα 22: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 39
Γράφημα 23: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 40
Γράφημα 24: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 41
Γράφημα 25: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 41
Γράφημα 26: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 42
Γράφημα 27: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 43
Γράφημα 28: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 4 45
Γράφημα 29: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο 46
Γράφημα 30: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 47
Γράφημα 31: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 48
Γράφημα 32: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 48
Γράφημα 33: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 49
Γράφημα 34: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 50
Γράφημα 35: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο 51
Γράφημα 36: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 5 53
Γράφημα 37: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο 54
Γράφημα 38: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 55
Γράφημα 39: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 56
Γράφημα 40: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 56
Γράφημα 41: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 57
Γράφημα 42: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 58
Γράφημα 43: Φόρτοι Ι.Χ αυτοκινήτων ανά κίνηση 59
Γράφημα 44: Σύνολο Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο 59
Γράφημα 45: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 6 60
Γράφημα 46: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο 62

Γράφημα 47: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 63
Γράφημα 48: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 63
Γράφημα 49: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 64
Γράφημα 50: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 65
Γράφημα 51: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 65
Γράφημα 52: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 7 66
Γράφημα 53: Σύνολο οχημάτων ανά χρονική περίοδο 68
Γράφημα 54: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 69
Γράφημα 55: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 69
Γράφημα 56: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 70
Γράφημα 57: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 71
Γράφημα 58: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 71
Γράφημα 59: Σύνολο Ι.Χ. οχημάτων ανά χρονική περίοδο 72
Γράφημα 60: : Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 8 74
Γράφημα 61: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση 75
Γράφημα 62: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 76
Γράφημα 63: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 76
Γράφημα 64: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 77
Γράφημα 65: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 78
Γράφημα 66: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 79
Γράφημα 67: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 9 80
Γράφημα 68: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση 82
Γράφημα 69: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση 83
Γράφημα 70: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση 83
Γράφημα 71: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση 84
Γράφημα 72: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση 85

3.2 Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ευρωπαϊκού Πλαισίου Αστικής Κινητικότητας, πάνω από το 70% των πολιτών τους ΕΕ ζουν σε πόλεις που παράγουν το 23% του συνόλου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τους μεταφορές. Η στρατηγική για την αειφόρο και έξυπνη κινητικότητα τονίζει την ανάγκη η ενδοαστική και αστική κινητικότητα να γίνει πιο βιώσιμη, έξυπνη και υγιής. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτείνει μια νέα πρωτοβουλία αστικής κινητικότητας.

Η νέα πρωτοβουλία κινητικότητας συμπληρώνει την πρόταση για αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (αναθεώρηση ΔΕΔ-Μ). Η πρόταση αυτή προβλέπει ότι οι μεγάλες πόλεις («αστικοί κόμβοι») στο εν λόγω δίκτυο πρέπει να αναπτύξουν έως το 2025 ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Το νέο Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Αστικής Κινητικότητας περιγράφει έναν κοινό κατάλογο μέτρων και πρωτοβουλιών για αυτές τους πόλεις, καθώς και για τους υπόλοιπες πόλεις στην ΕΕ, προκειμένου να ανταποκριθούν στην πρόκληση να καταστεί η κινητικότητά τους πιο βιώσιμη.

Στους στόχους περιλαμβάνονται:

- συμβολή στους στόχους της ΕΕ για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζονται στη νομοθεσία για το κλίμα (συμπεριλαμβανομένου -55% έως το 2030)
- βελτίωση των μεταφορών και της κινητικότητας, μέσα και γύρω από τις πόλεις, καθώς και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των αγαθών και των παραδόσεων κατ' οίκον.

Αυτό γίνεται με:

- θέσπιση κοινού ευρωπαϊκού πλαισίου με μέτρα που περιλαμβάνουν καθοδήγηση για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της συμφόρησης, της προσβασιμότητας, της οδικής ασφάλειας στην πόλη, της ανάπτυξης του ηλεκτρονικού εμπορίου και άλλων προκλήσεων αστικής κινητικότητας.
- αύξηση της υποστήριξης και του μεριδίου των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς (ιδίως των δημόσιων μεταφορών και της ενεργού κινητικότητας, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο), καθώς και της αστικής εφοδιαστικής με μηδενικές εκπομπές·
- προώθηση μιας συνεκτικής και ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας·
- καλύτερη παρακολούθηση της προόδου στην εφαρμογή πολιτικών και μέτρων για την αστική κινητικότητα με συνεκτική προσέγγιση στη συλλογή δεδομένων βιώσιμης αστικής κινητικότητας·

- προώθηση της ενσωμάτωσης καινοτόμων υπηρεσιών κινητικότητας στα συστήματα αστικών μεταφορών και αυξημένη ψηφιοποίηση για βιώσιμη αστική κινητικότητα
- διατήρηση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητας και ηγετικής θέσης στην τεχνολογία στον τομέα των αστικών μεταφορών·
- ενίσχυση της συμμετοχής όλων των κρατών μελών και οικοδόμηση συνεχούς διαλόγου με πόλεις, περιφέρειες και τους ενδιαφερόμενους φορείς για όλα τα σημαντικά ζητήματα αστικής κινητικότητας.

Το αυξανόμενο μέγεθος των πόλεων και η αυξανόμενη κινητικότητα του πληθυσμού οδηγούν σε αύξηση του αριθμού των οχημάτων τους δρόμους. Η αυξανόμενη μηχανοκίνηση έχει οδηγήσει σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, του θορύβου, των εκπομπών άνθρακα και της ελλιπής οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό κόστος. Βασική πολυπλοκότητα σε αυτά τα προβλήματα είναι ο αριθμός των εμπλεκόμενων φορέων όπου οι ενδιαφερόμενοι έχουν συχνά διαφορετικές απόψεις για το πρόβλημα. Για παράδειγμα, οι εκπρόσωποι της τοπικής κοινότητας δύναται να είναι προκατειλημμένοι στη βελτίωση των γειτονιών τους ενώ οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής έχουν συνήθως μια εντολή που προέρχεται από πολιτειακό ή εθνικό επίπεδο. Οι εκπρόσωποι των επιχειρήσεων δύναται να επικεντρωθούν κυρίως στην αποτελεσματικότητα των logistics, ενώ οι περιβαλλοντικοί ακτιβιστές δύναται να δώσουν μεγαλύτερο βάρος στις βιώσιμες λύσεις.

Εικόνα 1: Βασικά σημεία βιώσιμης κινητικότητας

Βασικά σημεία

Οι πόλεις ευθύνονται για τις μισές εκπομπές των οδικών οχημάτων, γεγονός που οδηγεί σε προβλήματα υγείας και χιλιάδες θανάτους κάθε χρόνο. Επίσης, η συμφόρηση που παρατηρείται από την κυκλοφορία, προκαλεί ρύπανση, αναχαιτίζει την οικονομική ανάπτυξη και επηρεάζει την ποιότητα ζωής των ανθρώπων.

Για να είναι βιώσιμες, οι μεταφορές πρέπει να ανταποκρίνονται στις παρούσες και μελλοντικές οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές ανάγκες και να ενισχύουν την ευημερία του αστικού πληθυσμού

Η πολιτική και κοινωνική καινοτομία είναι πιθανό να είναι πιο αποτελεσματική από την τεχνολογική καινοτομία για την εφαρμογή και την προώθηση βιώσιμων μεταφορών στις πόλεις

Οι αρνητικές συνέπειες των μη βιώσιμων συστημάτων μεταφορών περιλαμβάνουν την ανισότητα, τον θόρυβο και τη ρύπανση από σωματίδια, τη συμφόρηση, την κακή ποιότητα ζωής και τις εκπομπές άνθρακα

Η μετάβαση σε βιώσιμα συστήματα μεταφορών στις πόλεις απαιτεί από τους κατοίκους να αλλάξουν σημαντικά τη συμπεριφορά τους

Οι κυβερνήσεις πρέπει να αναθέσουν τη λήψη αποφάσεων για τις βιώσιμες μεταφορές σε τοπικό επίπεδο

Ουσιαστικά, οι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς όπως περπάτημα, ποδήλατο, ηλεκτρικά οχήματα και δημόσια μέσα μεταφοράς – ειδικά ηλεκτροκίνητα, είναι οι εναλλακτικές λύσεις έναντι στη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων. Η αυξανόμενη συμμετοχή αυτών των τρόπων μεταφοράς στην αστική κινητικότητα είναι αρωγός στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και της προσβασιμότητας σε χρήση οχημάτων υψηλής ποιότητας φιλικών προς το περιβάλλον.

Η αστική ποιότητα μπορεί να συσχετιστεί με έννοιες αστικού σχεδιασμού όπως η αστικότητα και η ζωτικότητα, ως τα πιο διακριτικά χαρακτηριστικά των πόλεων, καθώς και εκείνα που προάγουν την αστική βιωσιμότητα, και έχουν συζητηθεί ευρέως. Όσον αφορά την «αστικότητα», υπάρχουν τρεις βασικές αστικές διαστάσεις που συνδέονται με αυτή: «δραστηριότητα, εικόνα και μορφή».

Επιπλέον, οι βασικές προϋποθέσεις για την επίτευξη της αστικής «ζωτικότητας», έχουν καταγραφεί και περιγράφονται ως: «συγκέντρωση, ποικιλομορφία, ευκαιρίες επαφής, ανάγκη για παλιά κτίρια, προσβασιμότητα και απόσταση από τα συνοριακά κενά». Η πυκνότητα της γειτονιάς και η ποικίλη χρήση του αστικού χώρου είναι θετικοί προγνωστικοί παράγοντες για την αστική ζωτικότητα. Οι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς προωθούν ή/και αυξάνουν την αστικότητα και τη ζωτικότητα και, ως εκ τούτου, βελτιώνουν την αστική ποιότητα. Η πιο βασική λειτουργία, το περπάτημα, είναι ξεκάθαρα συνδεδεμένη με την αστική ποιότητα και η πρόσβαση των πεζών έχει χρησιμοποιηθεί ως μέτρο βιώσιμης κινητικότητας. Από την άλλη πλευρά, τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά οχήματα, θα χρήζουν ειδικής μέριμνας και σχεδιασμού για αποφυγή συγκρούσεων με πεζούς, ενώ παράλληλα δημιουργούν θετικούς μετασχηματισμούς στον δημόσιο χώρο των πόλεων.

Οι νέες υπηρεσίες κινητικότητας αποτελούν μέρος μιας πολυτροπικής, ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Μπορούν να ενισχύσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και να υποκαταστήσουν τη χρήση αυτοκινήτου. Η «επανάσταση της μικροκινητικότητας» απαιτεί περισσότερη προσπάθεια όσον αφορά την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και την παροχή καθοδήγησης, ειδικά καθώς αυτά τα οχήματα θέτουν σημαντικές προκλήσεις ασφάλειας.

3.2.1 Αποτύπωση & ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Πλατανιά, το συγκοινωνιακό δίκτυο και η προσπάθεια βελτίωσής του, ήταν πάντοτε από τους μεγαλύτερους προβληματισμούς των ανθρώπων της πόλης. Στα όρια του Καλλικρατικού Δήμου Πλατανιά, με γνώμονα την τάση πύκνωσης των κατοικιών και κατ' επέκταση την αύξηση των οχημάτων, λαμβάνονταν, έως σήμερα, αποφάσεις σε τοπικό επίπεδο κυρίως, χωρίς τη μέριμνα για την πρόβλεψη επέκτασης του δικτύου, με σκοπό τη μελλοντική εξυπηρέτηση των περιοίκων και των επισκεπτών.

Τα αποτελέσματα αυτών των ενεργειών, αντικατοπτρίζονται σε μία κατάσταση με δρόμους που διακόπτονται, που είναι στενοί, έχουν μεγάλη κλίση κ.ά. Όταν η προαναφερθείσα κατάσταση του οδικού δικτύου, συνδυαστεί με την παραβίαση των ορίων ταχύτητας, την παράνομη στάση και στάθμευση, τη δραματική αύξηση κυκλοφορίας Ι.Χ. οχημάτων τη θερινή περίοδο, καθώς και με την κυκλοφορία των τουριστικών λεωφορείων και τρένων, οδηγούμαστε στο μείζον θέμα της ασφάλειας και επικινδυνότητας των οδών.

Τα αραιά δρομολόγια της Δημόσιας συγκοινωνίας, και η ανεπαρκής σύνδεση των οικισμών και περιχώρων, με μεγαλύτερα αστικά κέντρα της περιοχής, προτρέπει

τους κατοίκους, στη μία και μοναδική επιλογή χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων τους, ανεβάζοντας έτσι τα ποσοστά του κυκλοφοριακού φόρτου.

Η συντήρηση του οδικού δικτύου και της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, οι μελέτες και αυτοψίες για την ορθή τοποθέτηση ή αφαίρεση πινακίδων σήμανσης και ενημέρωσης των οδηγών οχημάτων, θα έπρεπε να πραγματοποιούνται συχνότερα.

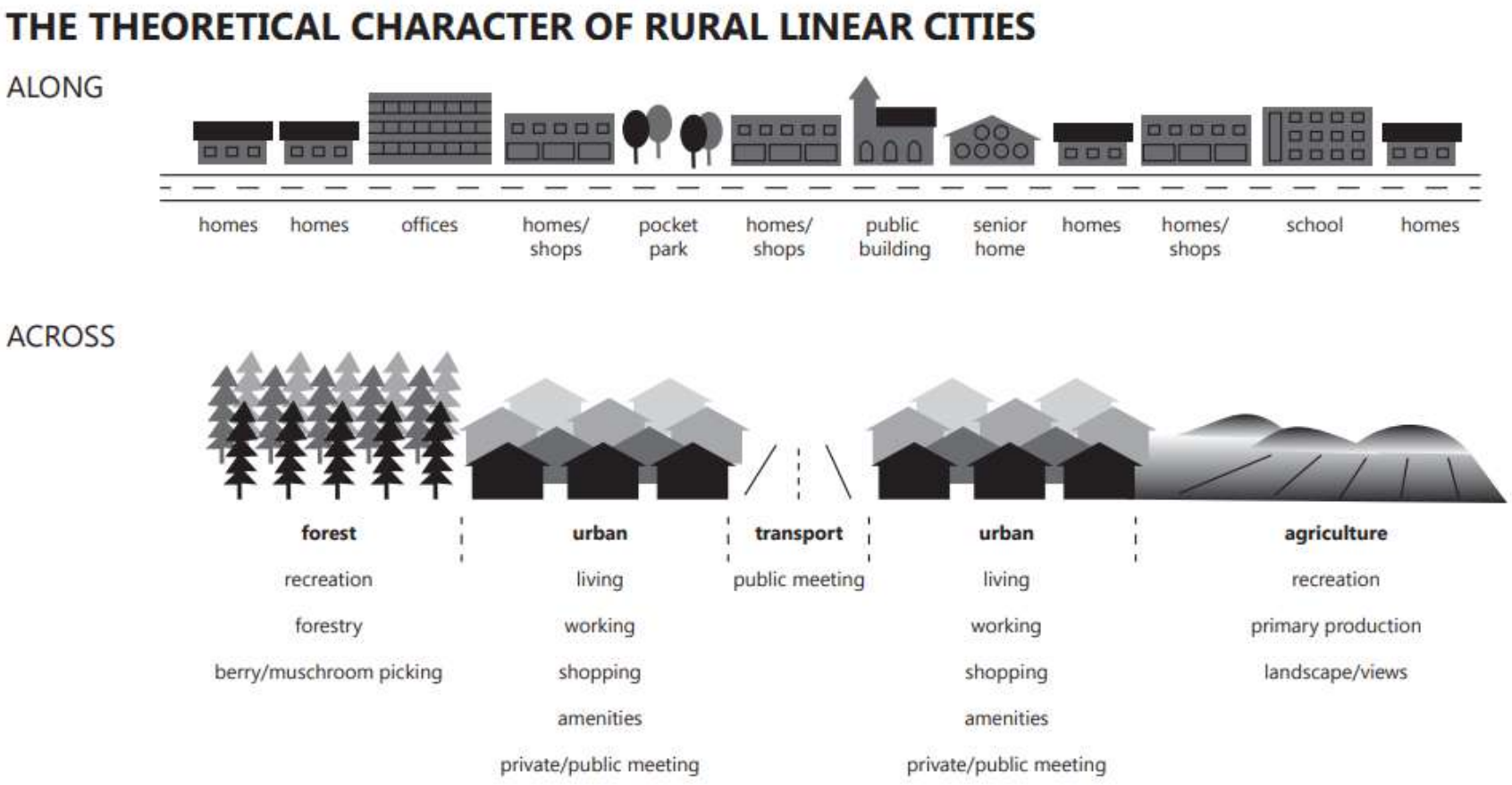
Τέλος, η έλλειψη τακτικών ελέγχων κατανάλωσης αλκοόλ και κατοχής άδειας οδήγησης, είναι ένα ακόμη πρόβλημα που προστίθεται στα υπόλοιπα και συνήθως επιφέρει τροχαία δυστυχήματα, παρακώλυση κυκλοφορίας κ.ά.

Παράλληλα, στα πλαίσια εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, διενεργήθηκαν καταγραφές κυκλοφοριακών μετρήσεων σε εννέα σημεία/ κόμβους επί της Παλαιάς Εθνικής Οδού (ΠΕΟ) Χανίων – Κισσάμου, η οποία και αποτελεί την κεντρική αρτηρία του Δήμου από την οποία διέρχονται οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του. **Το αστικό κέντρο του Πλατανιά, έχει αναπτυχθεί με βάση τις αρχές της γραμμικής πόλης.** Η ιδέα της γραμμικότητας εκφράζεται πολεοδομικά με έμφαση στην κύρια διαδρομή μεταφοράς της προτεινόμενης αστικής διάταξης ενώ ταυτόχρονα οι λειτουργίες ήταν διατεταγμένες, κατά μήκος αυτού του άξονα, με καθορισμένο πλάτος 500μ. και απεριόριστο μήκος, που διασταυρώνονταν σε ορισμένα διαστήματα με δευτερεύοντες κάθετους δρόμους. Η συγκέντρωση των υπηρεσιών και των κοινωνικών λειτουργιών βρίσκονταν κατά μήκος της κεντρικής οδού με τον άξονα να συμβάλλει στην ενοποίηση των κινήσεων των διαφόρων δικτύων. **Διάφοροι πολεοδόμοι υποστήριζαν ότι αυτό το είδος ανάπτυξης θα περιόριζε πολλά κοινωνικά προβλήματα που προκαλούνταν από την αστική συμφόρηση με αρκετά ωστόσο σημεία κριτικής ως προς τη δυσκολία πρόσβασης σε κεντρικά σημεία της πόλης από τις περιοχές τους, καθιστώντας αναγκαία τη χρήση του αυτοκινήτου.**

Οι γραμμικές πόλεις τείνουν να είναι δημιουργία της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου, καθώς δημιουργείται μια τάση συγκέντρωσης κτιρίων εκατέρωθεν του κεντρικού δρόμου και περαιτέρω επέκτασης της δόμησης κατά μήκος των κεντρικών οδών. Η γραμμική ανάπτυξη που είναι προσανατολισμένη στο σύστημα μαζικών μεταφορών σταθερής τροχιάς, αποτελεί μία λύση στη δημιουργία ενεργών και βιώσιμων κοινοτήτων. Η γραμμική ανάπτυξη σε μορφή διαδρόμου (Urban Corridor Development) εστιάζει στην παροχή των περισσότερων δυνατών επιλογών κινητικότητας (περπάτημα, ποδήλατο, ΜΜΜ, ΙΧ αυτοκίνητο) ώστε να βελτιωθεί η πρόσβαση στην εργασία, τις υπηρεσίες, την αναψυχή. Ο σχεδιασμός μιας πόλης αυτή της μορφής δε θα επιφέρει ως αποτελέσματα τη δημιουργία του περιβάλλοντος προσανατολισμένο στις μεταφορές.

Συχνά, αυτή η αστική μορφή συνοδεύεται από αρκετά μειονεκτήματα, όπως το αυξημένο κόστος των ακινήτων που βρίσκονται κατά μήκος της κεντρικής οδού, ο κατακερματισμός της κοινότητας και της κοινωνικής ζωής, η όχληση των νοικοκυριών (θόρυβος, σκόνη, μυρωδιές) εξαιτίας της αυξημένης κίνησης επί της οδού, η πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος ή καθυστερήσεων εξαιτίας της παρουσίας πεζών στον κεντρικό δρόμο, και τέλος η εξάλειψη του περιαστικού χώρου ως ζώνη μετάβασης από τον αστικό στο αγροτικό.

Εικόνα 2: Άποψη γραμμικής πόλης [1]



[1] La Ciudad Lineal as presented in 1882

3.2.1.1 Κυκλοφοριακές μετρήσεις Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Επανέρχοντας στις μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων για το Δήμο Πλατανιά, η επιλογή των εννέα σημείων / κόμβων στα οποία καταγράφηκαν οι μετρήσεις, έγινε με βάση τις ροές των μετακινήσεων. Η σκέψη πίσω από την επιλογή των κόμβων συνδέεται με την αναγνώριση και αποτύπωση της κατεύθυνσης των διερχομένων. Λόγω της γραμμικότητας της πόλης και της ύπαρξης κεντρικής πρωτεύουσας επαρχιακής αρτηρίας, είναι σημαντικό να γίνουν κατανοητές οι στρέφουσες ροές των μετακινήσεων, ώστε να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα μείωσης της κίνησης και της στασιμότητας που παρατηρείται στην οδό, ιδίως τη θερινή περίοδο. Έπειτα της επικοινωνίας με τη δημόσια αρχή, τους εμπλεκόμενους φορείς, τους κατοίκους της περιοχής αλλά και την έρευνα πεδίου συμπεραίνεται ότι η συμφόρηση της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου είναι αρκετά έντονη, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς ο Δήμος Πλατανιά είναι ένας καθαρά τουριστικός δήμος που παρουσιάζει πολύ υψηλά ποσοστά επισκεψιμότητας το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου. Επομένως, η λήψη μέτρων και δράσεων για τη βελτίωση της κατάστασης της κινητικότητας για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες είναι επιτακτική ανάγκη.

Στην επόμενη εικόνα αποτυπώνονται οι θέσεις των εννέα κόμβων στους οποίους πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων για το Δήμο Πλατανιά. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφηκαν τις μέρες Παρασκευή (04/11/2022), Σάββατο (05/11/2022) τις ώρες 9:00-11:00 & 16:30-18:30 και Δευτέρα (07/11/2022) 09:00-11:00. Ειδικότερα, οι κόμβοι είναι:

- **Κόμβος 1:** ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετες παραλία και Καποδίστρια
- **Κόμβος 2:** ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετη προς το γήπεδο Πλατανιά
- **Κόμβος 3:** ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου προς Ιερό Ναό Αγ. Δημητρίου (Πάνω Πλατανιάς)
- **Κόμβος 4:** ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετη προς Vegera Restaurant
- **Κόμβος 5:** ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετη προς Ν. Καζαντζάκη
- **Κόμβος 6**: ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετη προς Κυθήρων
- **Κόμβος 7**: ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετη προς Κυκλάδων
- **Κόμβος 8:** ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετες προς Doctor Vittorakis (παραλία) και Hotel El Greco (Πάνω Πλατανιάς)
- **Κόμβος 9:** ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου κάθετες προς Κοραή και Minoa Palace

Εικόνα 3: Κόμβοι κυκλοφοριακών μετρήσεων

Στις επόμενες ενότητες, θα παρατεθούν και θα αναλυθούν οι μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων σε κάθε ένα κόμβο καθώς και θα δοθεί μία γενική εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά για όλα τα μέσα μεταφοράς, τις ροές των μετακινήσεων και το φόρτο των μεταφορών.

Με σκοπό να γίνει κατανοητή η αποτύπωση του επόμενου σχήματος, θεωρείται βοηθητικό να εξηγηθεί η μέθοδος που ακολουθήθηκε για την αποτύπωσή του. Ο πρώτος κόμβος καταγραφής αφορά την είσοδο στον Πλατανιά από τα Χανιά και τις κάθετες που οδηγούν στην παραλία αλλά και την κάθετο που οδηγεί προς τον Πάνω Πλατανιά από την οδό Ι. Καποδίστρια. Στον συγκεκριμένο κόμβο οι ροές των μετακινήσεων δύναται να είναι μέχρι και δώδεκα (12) σε αριθμό. Αναλυτικότερα, οι ροές είναι:

1. Από Χανιά προς Κίσσαμο (επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου)
2. Από Κίσσαμο προς Χανιά (επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου)
3. Από την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου προς παραλία
4. Από παραλία προς ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με κατεύθυνση τα Χανιά
5. Από παραλία προς ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με κατεύθυνση την Κίσσαμο
6. Από παραλία προς ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με κατεύθυνση την Ι. Καποδίστρια
7. Από Χανιά προς Κίσσαμο με κατεύθυνση την Ι. Καποδίστρια
8. Από την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου προς Ι. Καποδίστρια
9. Από Ι. Καποδίστρια προς ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με κατεύθυνση τα Χανιά
10. Από Ι. Καποδίστρια προς ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με κατεύθυνση την Κίσσαμο
11. Από Ι. Καποδίστρια προς ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με κατεύθυνση την παραλία
12. Από Κίσσαμο προς Χανιά με κατεύθυνση την παραλία

Πίνακας 1: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 1

ΚΟΜΒΟΣ 1

ΠΡΟΣ Ι. ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	11	11	13
	16:30-18:30	18	7	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	3	2	3
	16:30-18:30	3	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
		36	20	17

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	7	4	6
	16:30-18:30	5	10	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	2	0
	16:30-18:30	1	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		13	17	6

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	253	249	378
	16:30-18:30	431	400	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	7	10	3
	16:30-18:30	5	1	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	5	3	3
	16:30-18:30	5	4	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	43	49	29
	16:30-18:30	66	66	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	4	10	2
	16:30-18:30	14	15	0
		833	807	415

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	8	5	7
	16:30-18:30	5	3	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	1	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	2
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	4	0
	16:30-18:30	2	7	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	1	0
	16:30-18:30	0	0	0
		16	21	10

ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	4	8
	16:30-18:30	18	4	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	1	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	2	1
	16:30-18:30	7	3	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		32	14	9

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	2	2	1
	16:30-18:30	4	2	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	3	1	2
	16:30-18:30	0	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		9	6	3

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	4	0	9
	16:30-18:30	14	3	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	1
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	1	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		19	4	11

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	296	243	359
	16:30-18:30	318	353	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	10	16	15
	16:30-18:30	4	5	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	4	3	5
	16:30-18:30	6	3	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	45	52	19
	16:30-18:30	53	54	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	10	7	3
	16:30-18:30	7	4	0
		753	740	401

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	15	15	6
	16:30-18:30	14	4	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	4	0
	16:30-18:30	2	4	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		33	27	6

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	10	8	3
	16:30-18:30	7	4	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	1	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	4	1
	16:30-18:30	0	2	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	1	0
		18	20	4

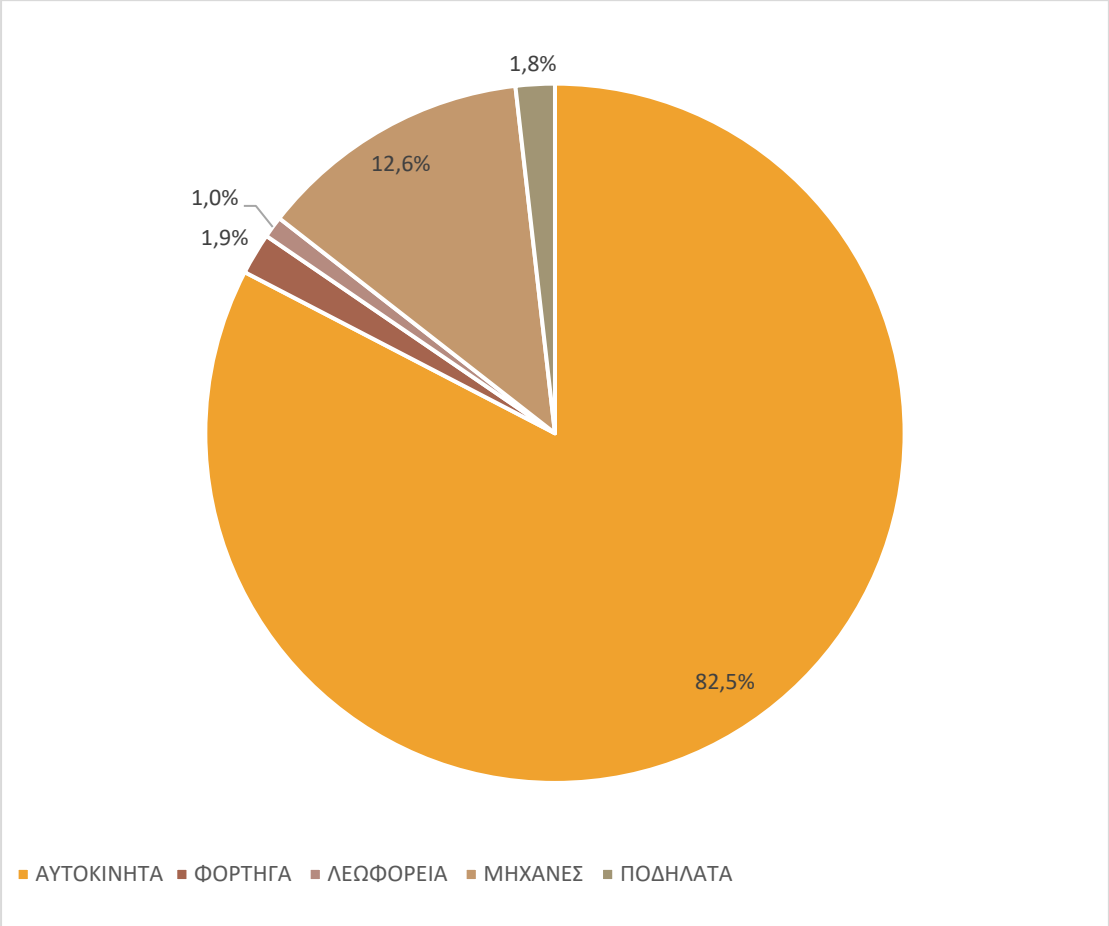
ΠΡΟΣ Ι. ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ | **ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ** | **ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**

Το πρώτο συμπέρασμα που προκύπτει από τις κυκλοφοριακές μετρήσεις στον Κόμβο 1 είναι η εμφανή κυριαρχία της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου ως μέσο μετακίνησης. Συγκεκριμένα, το Ι.Χ. αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 82,5% της χρήσης των μέσων μεταφοράς, έπειτα έρχονται οι μηχανές με 12,6%, τα φορτηγά με 1,9%, τα ποδήλατα με 1,8% και τα λεωφορεία με 1%. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η επιλογή της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου υπερισχύει έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς.

Πίνακας 2: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 1

	4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022	ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΜΕΡΕΣ
ΣΥΝΟΛΑ	1762	1676	882	4320
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1445	1331	790	3566
ΦΟΡΤΗΓΑ	28	34	21	83
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	20	13	10	43
ΜΗΧΑΝΕΣ	233	259	54	546
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	36	37	5	78

Γράφημα 1: Ποσοστά κυκλοφοριακής ιεράρχησης μέσων μεταφοράς

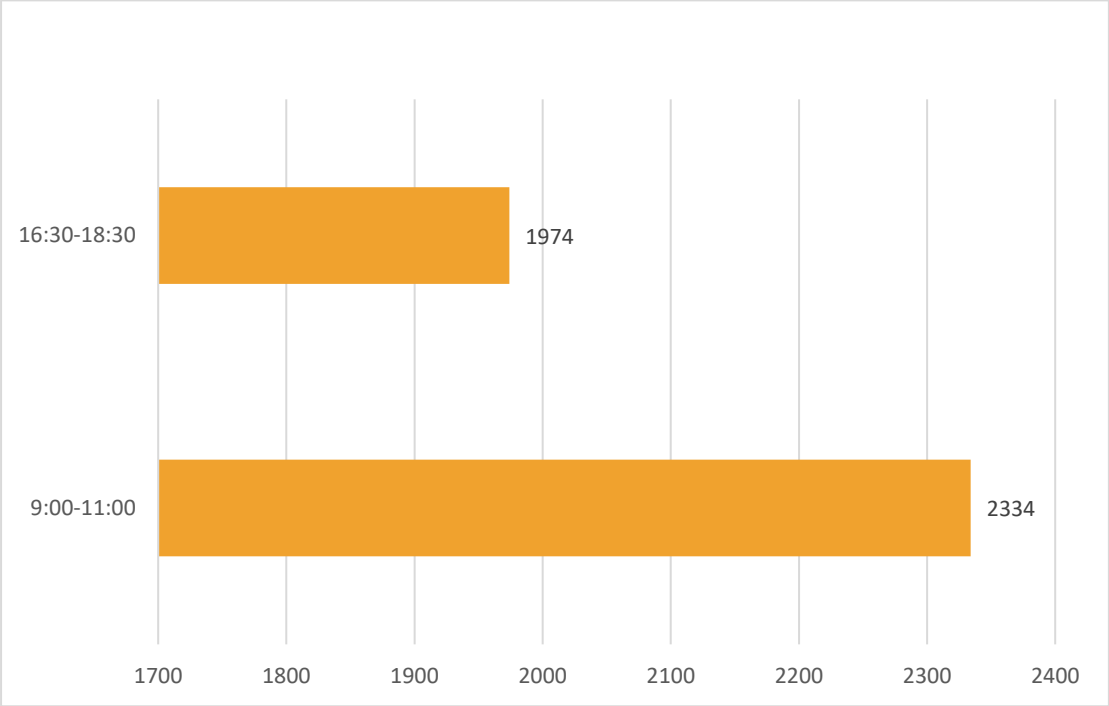


Το δεύτερο συμπέρασμα που προκύπτει από την καταγραφή των κυκλοφοριακών φόρτων στον Κόμβο 1, είναι ότι δεν υπάρχει ιδιαίτερη διαφορά στη συγκέντρωση των μετακινήσεων το πρωί είτε το απόγευμα. Στον επόμενο Πίνακα και Διάγραμμα, οι οποίοι αποτυπώνουν το σύνολο των μετακινήσεων όλων των μέσων μεταφοράς για πρωί και απόγευμα, φαίνεται ότι το πρωί φαινομενικά καταγράφεται περισσότερη κινητικότητα, γεγονός που δεν αληθεύει ακριβώς, διότι την τρίτη μέρα καταγραφής, ήτοι τη Δευτέρα (07/11) δεν έγιναν μετρήσεις για την απογευματινή περίοδο. Επομένως, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων εκτιμάται ότι η διαφορά στην κινητικότητα δεν έχει σημαντική διαφορά το πρωί με το απόγευμα.

Πίνακας 3: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα)

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
9:00-11:00	2334
16:30-18:30	1974

Γράφημα 2: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα)

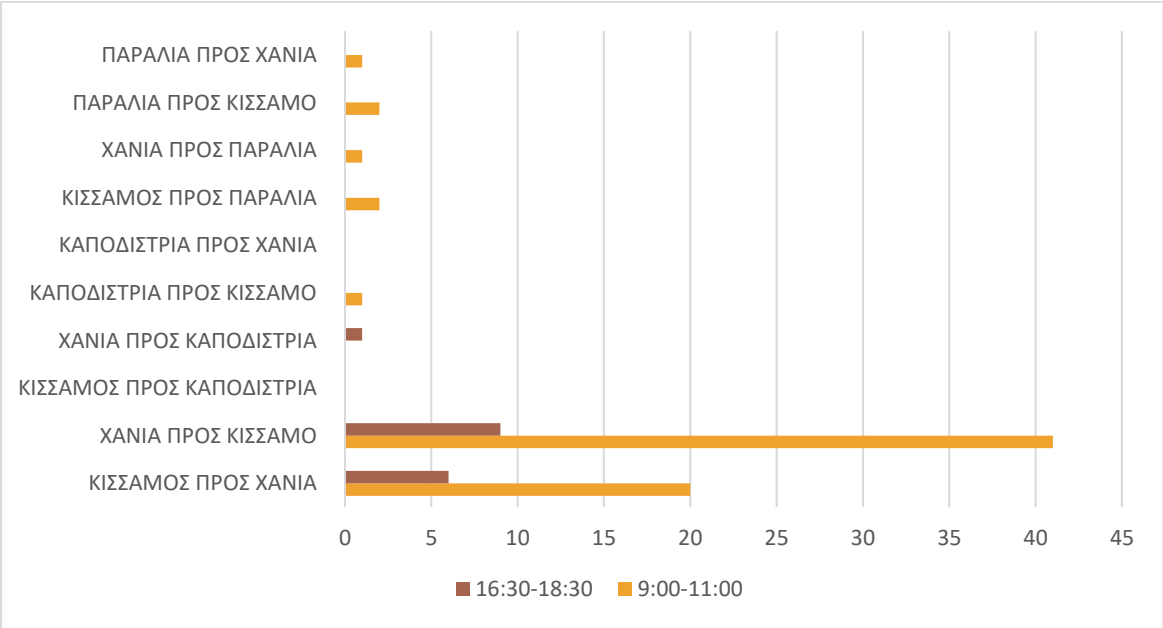


Στον επόμενο πίνακα, εμφανίζεται ο συνολικός αριθμός των μέσων μεταφοράς που διαπέρασαν τον Κόμβο 1, καθώς και αποτυπώνονται οι ροές των μετακινήσεών τους ανά ώρα καταμέτρησης (πρωί – απόγευμα) για όλες τις ημέρες των καταγραφών. Πιο συγκεκριμένα, προκύπτει ότι τις πρωινές ώρες σημειώνεται μεγαλύτερη κίνηση στην κατεύθυνση από Κίσσαμο προς Χανιά, με αρκετά μεγάλη διαφορά. Όσον αφορά τις στρέφουσες μετακινήσεις, η κατεύθυνση που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κινητικότητα είναι από την οδό Ι. Καποδίστρια προς Κίσσαμο και από Χανιά προς την παραλία. Αυτό αρχικά δείχνει ότι οι κάτοικοι του Πλατανιά, οι οποίοι μένουν στον Πάνω Πλατανιά, χρησιμοποιούν συχνά την οδό Ι. Καποδίστρια για να μεταβαίνουν από την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου προς την Κίσσαμο. Παράλληλα, όσοι έρχονται από Χανιά μέσω της ΠΕΟ, στρίβουν στην πρώτη κάθετη που οδηγεί στην παραλία και υπάρχει και χώρος στάθμευσης. Οι δύο κάθετες επί της ΠΕΟ, στον πρώτο Κόμβο, δείχνουν να διατηρούν σημαντικό ποσοστό στρεφουσών ροών.

Πίνακας 4: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις

	ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ									
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	2135	1087	19	5	44	11	28	42	23	28
16:30-18:30	1814	807	17	19	26	12	17	24	32	14

Γράφημα 3: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις

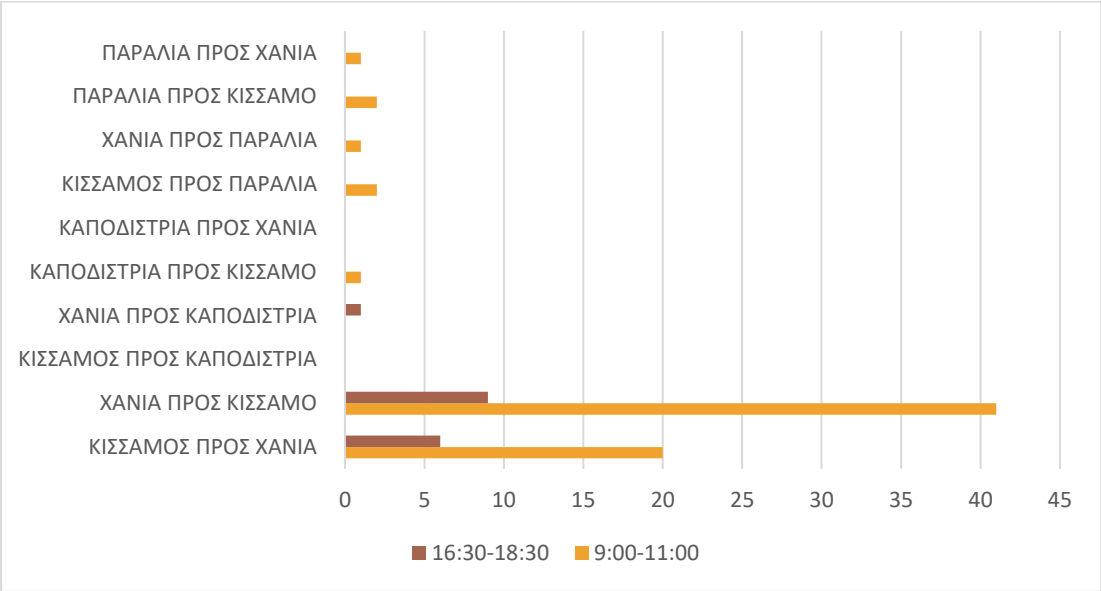


Με τον επόμενο Πίνακα, καταγράφονται οι κινήσεις των φορτηγών από και προς το Δήμο Πλατανιά. Ειδικότερα, φαίνεται ότι η κατεύθυνση των φορτηγών από Χανιά προς Κίσσαμο σημειώνει διπλάσια ροή οχημάτων έναντι στην κατεύθυνση Κίσσαμος προς Χανιά, κυρίως τις πρωινές ώρες, ενώ τις απογευματινές η διαφορά είναι αμελητέα. Οι στρέφουσες μετακινήσεις παρουσιάζουν ελάχιστους έως μηδαμινούς φόρτους φορτηγών.

Πίνακας 5: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	20	41	0	0	1	0	2	1	2	1
16:30-18:30	6	9	0	1	0	0	0	0	0	0

Γράφημα 4: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

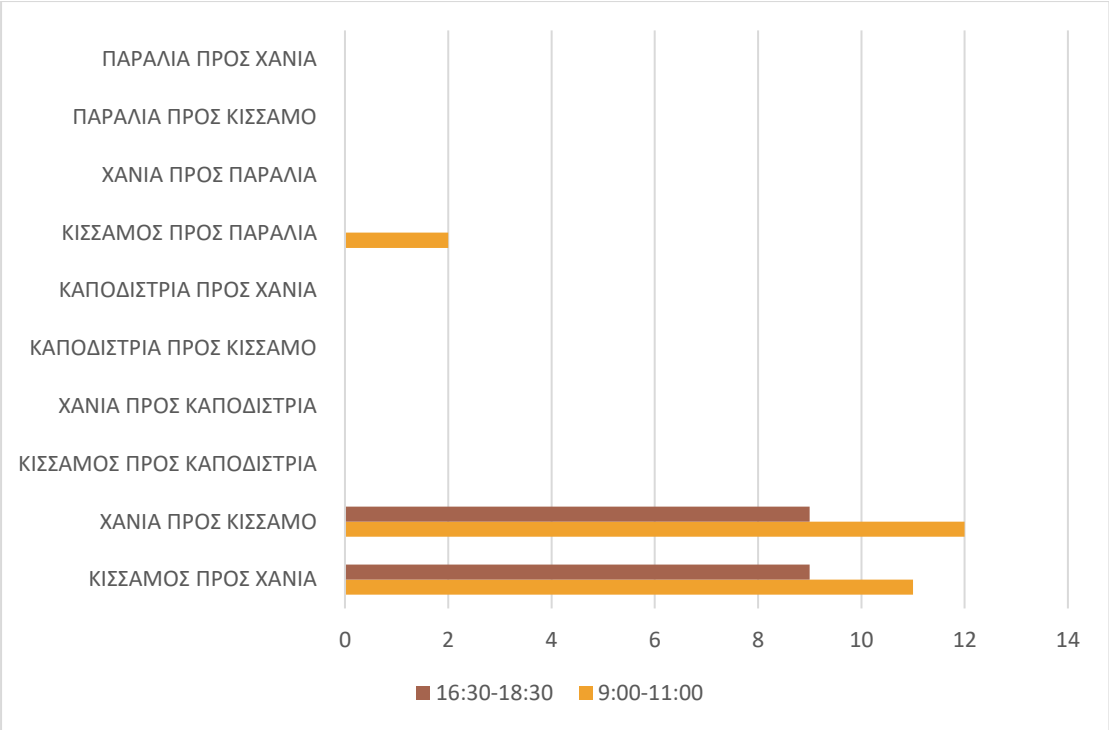


Στον Πίνακα 6 εμφανίζεται ο αριθμός των λεωφορείων που πέρασαν από τον Κόμβο 1 ανά πρωινή και απογευματινή ώρα. Συγκεκριμένα ο αριθμός των λεωφορείων που διαπερνούν τον Κόμβο 1 και εξυπηρετούν αστικά δρομολόγια εντός της πόλης του Πλατανιά ή και υπεραστικά, είναι ικανοποιητικός για την κίνηση που είχε η πόλη του Πλατανιά την περίοδο καταγραφής των κυκλοφοριακών φόρτων (Οκτώβριος). Παρόλα αυτά, θεωρείται σημαντικό να δοθούν κίνητρα ιδιαίτερα για τους κατοίκους του Πλατανιά ώστε να χρησιμοποιούν τα αστικά και υπεραστικά δρομολόγια για τις μετακινήσεις τους. Ως προς τις στρέφουσες μετακινήσεις των λεωφορείων, παρατηρείται μόνο η κατεύθυνση δύο (2) λεωφορείων και συγκεκριμένα βαν Ι.Χ. τα οποία κατευθύνθηκαν προς την παραλία.

Πίνακας 6: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ
9:00-11:00	12	12	0	0	0	0	2	0	0	0
16:30-18:30	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0

Γράφημα 5: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

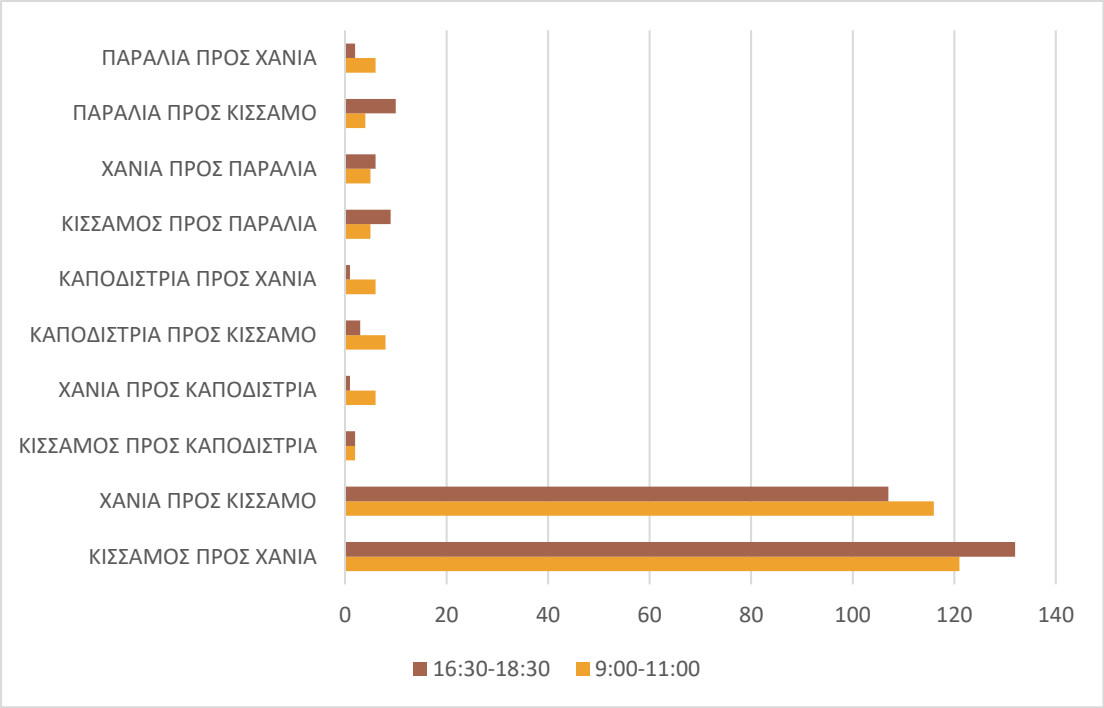


Οι μηχανές είναι το επόμενο πιο συνηθισμένο μέσο μετακίνησης, που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του Δ. Πλατανιά, μετά των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Οι μηχανές διατηρούν παρόμοια ποσοστά μετακίνησης επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, ενώ στις στρέφουσες μετακινήσεις παρατηρείται υψηλότερη συγκέντρωση τις απογευματινές ώρες από την παραλία προς την Κίσσαμο και από την Κίσσαμο προς την παραλία. Επομένως, παρατηρείται, ότι όσοι έρχονται από την Κίσσαμο επιλέγουν σχετικά συχνά την στρέφουσα κίνηση προς την παραλία. Κίνηση παρατηρείται, και από τον Πάνω Πλατανιά προς την Κίσσαμο.

Πίνακας 7: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ	ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ
9:00-11:00	121	116	2	6	8	6	5	5	4	6
16:30-18:30	132	107	2	1	3	1	9	6	10	2

Γράφημα 6: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

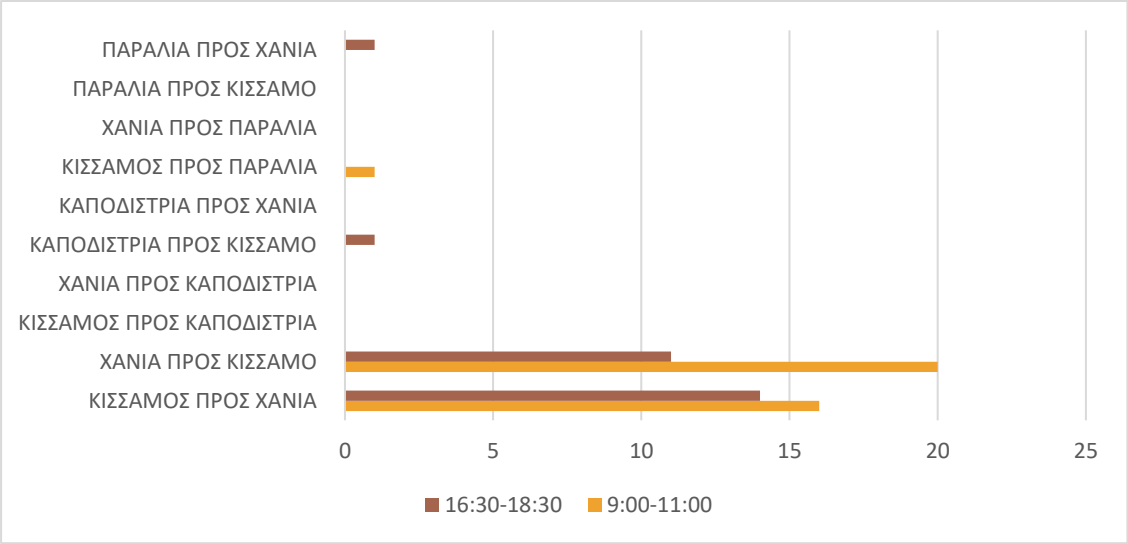


Τα ποδήλατα τα οποία και αποτελούν το πιο οικολογικό και βιώσιμο μέσο μετακίνησης, το οποίο λόγω της γραμμικότητας της πόλης του Πλατανιά, θα έχρηζε περισσότερης κίνησης, φαίνεται στον επόμενο Πίνακα ότι δεν επιλέγεται από τους κατοίκους/ επισκέπτες για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Συγκεκριμένα, οι μετακινήσεις με μέσο το ποδήλατο είναι ελάχιστες σχετικά με τη δυναμική που θα μπορούσε να έχει η πόλη του Πλατανιά προς αυτήν την κατεύθυνση, λαμβάνοντας κανείς υπόψιν ότι οι χρονοαποστάσεις εντός της κεντρικής αρτηρίας του Δήμου είναι σύντομες χρονικά. Παρατηρείται λοιπόν, ότι οι μετακινήσεις με το ποδήλατο γίνονται κυρίως επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, δίχως συγκέντρωση στις στρέφουσες ροές.

Πίνακας 8: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	16	20	0	0	0	0	1	0	0	0
16:30-18:30	14	11	0	0	1	0	0	0	0	1

Γράφημα 7: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

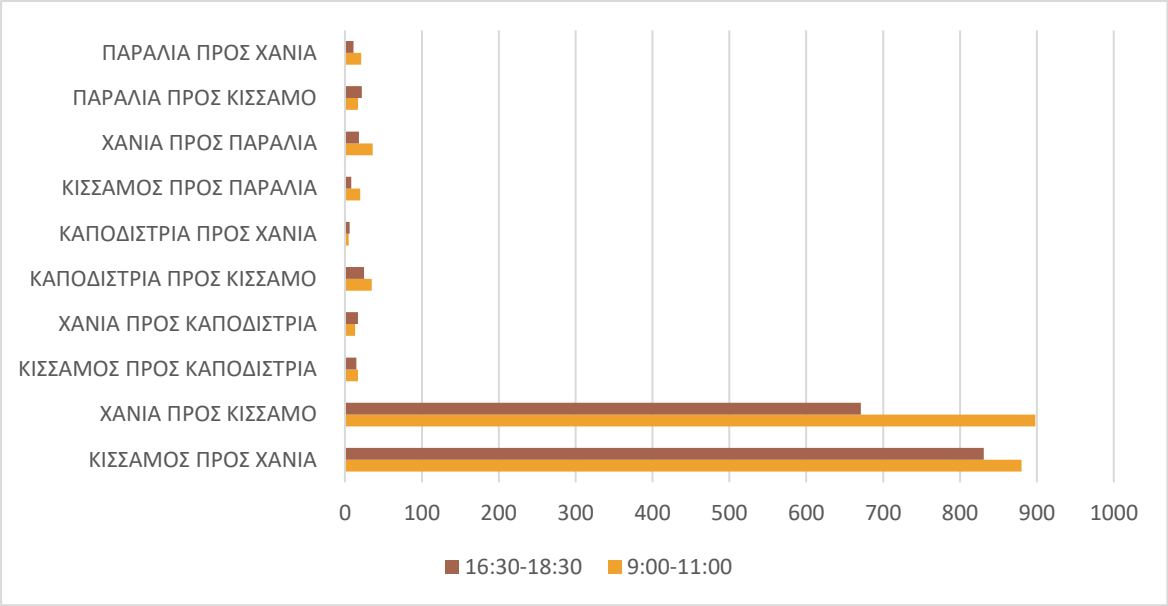


Όπως διαπιστώθηκε από τα σύνολα των κυκλοφοριακών μετρήσεων ανά μέσο μετακίνησης, το κυρίαρχο μέσο που επιλέγεται από κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Πλατανιά είναι το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Παρατηρείται ότι στον 1ο Κόμβο, οι μετακινήσεις επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου συγκεντρώνουν παρόμοιους φόρτους μετακίνησης και από τις δύο κατευθύνσεις. Όσον αφορά τις στρέφουσες μετακινήσεις, μεγαλύτερη ροή παρουσιάζει η οδός Ι. Καποδίστρια που πάει προς Κίσσαμο, δηλαδή οι κάτοικοι του Πλατανιά που κατεβαίνουν από τον Πάνω Πλατανιά για να μετακινηθούν εντός της πόλης ή σε διπλανά χωριά. Έπειτα κίνηση παρουσιάζει η κατεύθυνση από Χανιά προς παραλία, όπως αυτό είναι και αναμενόμενο καθώς η συγκεκριμένη οδός οδηγεί σε ξενοδοχεία/ χώρο στάθμευσης και βρίσκεται κοντά στο γήπεδο του Πλατανιά.

Πίνακας 9: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	880	898	17	13	35	5	20	36	17	21
16:30-18:30	831	671	15	17	25	6	8	18	22	11

Γράφημα 8: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

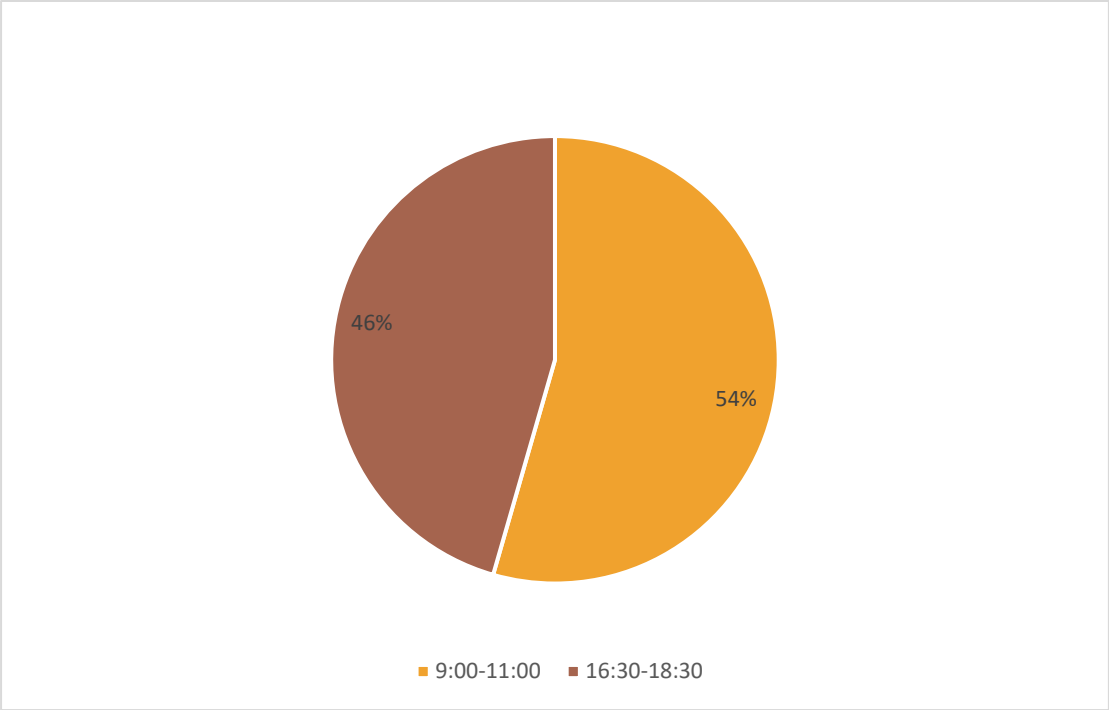


Σε σχέση με τους φόρτους μετακίνησης των Ι.Χ. αυτοκινήτων, ανά χρονική περίοδο μετακίνησης, δε σημειώνεται κάποια σημαντική διαφορά, είναι όμως σημαντικό να συγκρατηθεί ότι υπερτερούν οι πρωινές μετακινήσεις με ποσοστιαία διαφορά της τάξης του 8%.

Πίνακας 10: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο

Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο	
9:00-11:00	54%
16:30-18:30	46%

Γράφημα 9: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο



Στον Πίνακα 11 παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις, οι ροές μετακίνησης και τα αριθμητικά σύνολα των μέσων μετακίνησης ανά χρονική περίοδο τις ημέρες καταγραφής για το δεύτερο σημείο καταγραφής, ήτοι τον Κόμβο 2. Ο Κόμβος 2 σημειώνει έξι (6) κατευθύνσεις και ροές μετακίνησης, ως εξής:

1. Χανιά προς Κίσσαμο
2. Κίσσαμο προς Χανιά
3. Κίσσαμος προς κάθετη οδό με κατεύθυνση το γήπεδο Πλατανιά
4. Χανιά προς κάθετη οδό με κατεύθυνση το γήπεδο Πλατανιά
5. Γήπεδο Πλατανιά με κατεύθυνση την Κίσσαμο
6. Γήπεδο Πλατανιά με κατεύθυνση τα Χανιά

Να σημειωθεί ότι για τον Κόμβο 2 δεν πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις τη Δευτέρα (07/11/2022), παρά μόνο τις ημέρες Παρασκευή (04/11/2022) και το Σάββατο (05/11/2022), λόγω του ότι παρατηρήθηκε από την ομάδα καταγραφής η ελάχιστη κινητικότητα προς τις στρέφουσες μετακινήσεις, όπως θα διαπιστωθεί με τους επόμενους πίνακες και διαγράμματα, οπότε και η μη αναγκαιότητα μετρήσεων επί του Κόμβου.

Πίνακας 11: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 2

ΚΟΜΒΟΣ 2

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	270	257
	16:30-18:30	390	409
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	14	11
	16:30-18:30	5	4
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	4	3
	16:30-18:30	5	3
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	46	51
	16:30-18:30	64	76
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	7	11
	16:30-18:30	9	14
		814	839

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	4	2
	16:30-18:30	6	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	1
	16:30-18:30	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		11	3

ΚΑΘΕΤΗ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	4	4
	16:30-18:30	8	1
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	2	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	2
	16:30-18:30	3	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		18	7

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	294	256
	16:30-18:30	326	366
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	18	22
	16:30-18:30	3	3
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	4	2
	16:30-18:30	4	3
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	54	56
	16:30-18:30	51	56
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	9	7
	16:30-18:30	5	3
		768	774

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	2	2
	16:30-18:30	1	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		4	2

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	3	2
	16:30-18:30	7	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	2	1
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		12	3

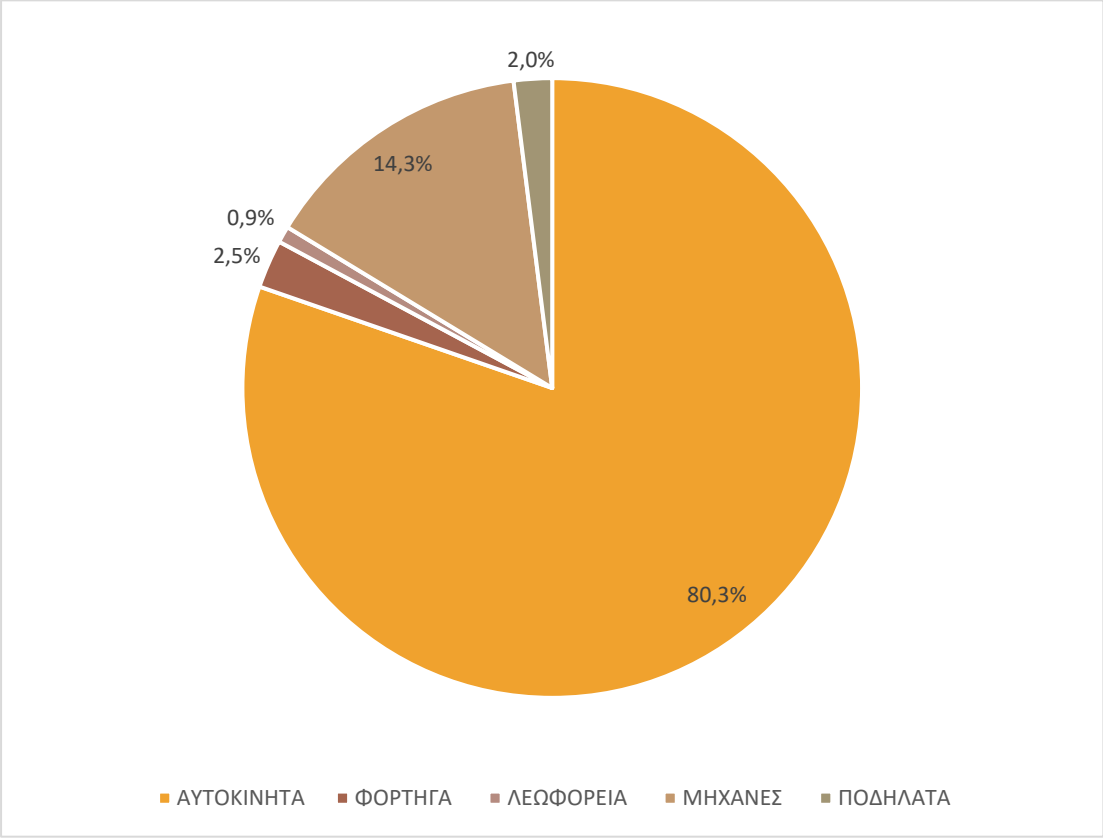
Στον Κόμβο 2 τα ποσοστιαία σύνολα των μετακινήσεων, απαριθμούν σχεδόν ισάριθμα αποτελέσματα, γεγονός που αποδεικνύει τη μη απορρόφηση των μετακινήσεων σε στρέφουσες ροές, όπως θα φανεί αναλυτικά παρακάτω.

Πίνακας 12: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 2

	4/11/2022	5/11/2022	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1315	1299	2614
ΦΟΡΤΗΓΑ	42	40	82
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	17	11	28
ΜΗΧΑΝΕΣ	223	243	466
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	30	35	65
ΣΥΝΟΛΑ	1627	1628	3255

Ειδικότερα, το αυτοκίνητο παρουσιάζει την υψηλότερη συγκέντρωση από τα μέσα μετακίνησης με ποσοστό 80,3%. Έπειτα έρχονται οι μηχανές με 14,3%, τα φορτηγά με 2,5%, τα ποδήλατα με 2% και τα λεωφορεία με 0,9%.

Γράφημα 10: Ποσοστά κυκλοφοριακής ιεράρχησης μέσων μεταφοράς

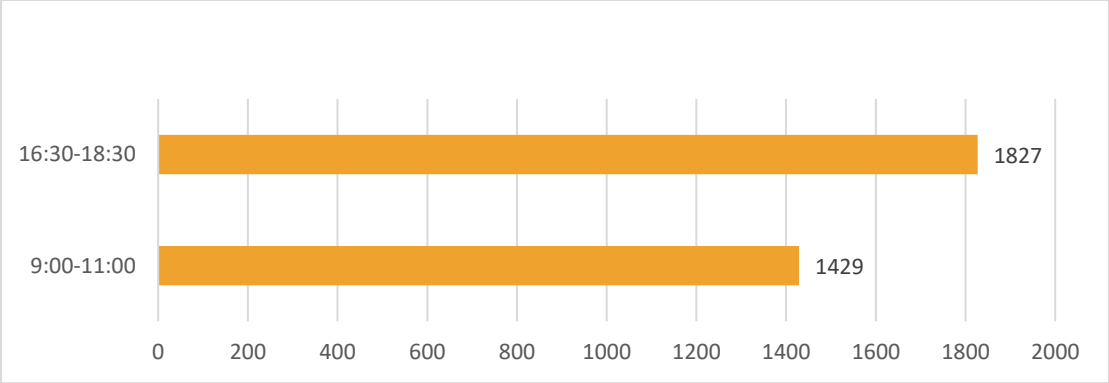


Ο Πίνακας 13 δείχνει τον αριθμό συγκέντρωσης όλων των οχημάτων που διήλθαν από τον Κόμβο 2 ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα). Παρατηρείται ότι τις απογευματινές ώρες, ο Κόμβος 2 παρουσιάζει σχετικά υψηλότερη κίνηση από τις αντίστοιχες πρωινές.

Πίνακας 13: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα)

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
9:00-11:00	1429
16:30-18:30	1827

Γράφημα 11: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα)

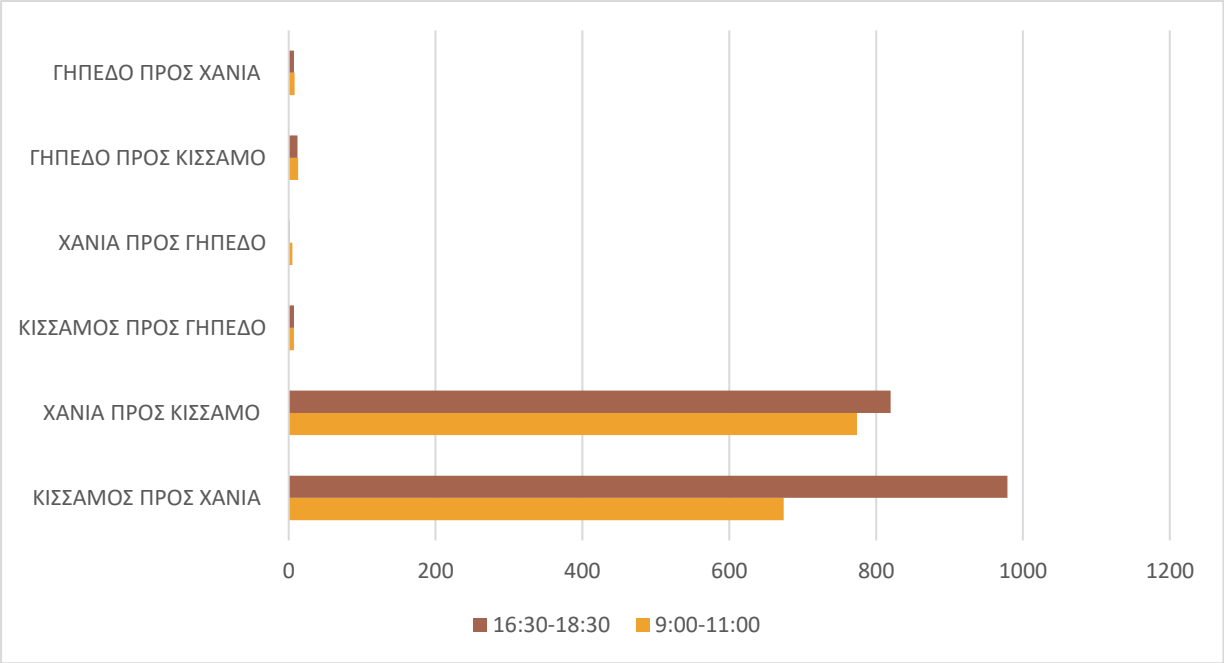


Στον Κόμβο 2 η τάση των ροών μετακίνησης συμφωνεί με τα υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης την απογευματινή περίοδο καταμέτρησης έναντι της πρωινής. Η διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι τις πρωινές ώρες παρατηρείται συχνότερη κίνηση από Χανιά προς Κίσσαμο, ενώ τις απογευματινές ώρες από Κίσσαμο προς Χανιά. Οι στρέφουσες μετακινήσεις των οδών προδίδουν ότι δεν απορροφάτε ποσοστό μεταφορικών μέσων προς την κάθετη στο γήπεδο, εννοώντας ότι όσα οχήματα στρίβουν από την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με κατεύθυνση το γήπεδο του Πλατανιά, τόσα επιστρέφουν από το γήπεδο ξανά προς την ΠΕΟ.

Πίνακας 14: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	674	774	7	5	13	8
16:30-18:30	979	820	7	1	13	8

Γράφημα 12: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις

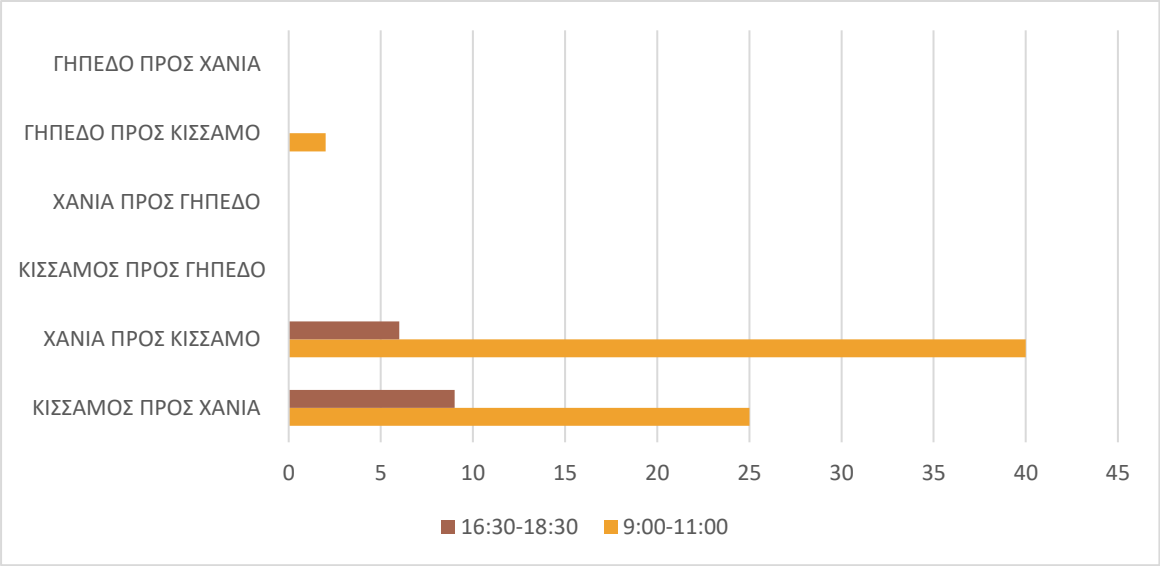


Όσον αφορά την κινητικότητα των φορτηγών στον Κόμβο 2, φαίνεται ότι δεν υπάρχουν στρέφουσες μετακινήσεις (εκτός των 2 φορτηγών που μετέβησαν από το γήπεδο του Πλατανιά προς την Κίσσαμο). Συμπληρωματικά, ο αριθμός μετακίνησης των φορτηγών επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, σημειώνει υψηλότερα ποσοστά με κατεύθυνση από Χανιά προς Κίσσαμο έναντι της κατεύθυνσης Κίσσαμος προς Χανιά. Η μετακίνηση των φορτηγών γίνεται ως επί των πλείστων τις πρωινές ώρες.

Πίνακας 15: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	25	40	0	0	2	0
16:30-18:30	9	6	0	0	0	0

Γράφημα 13: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

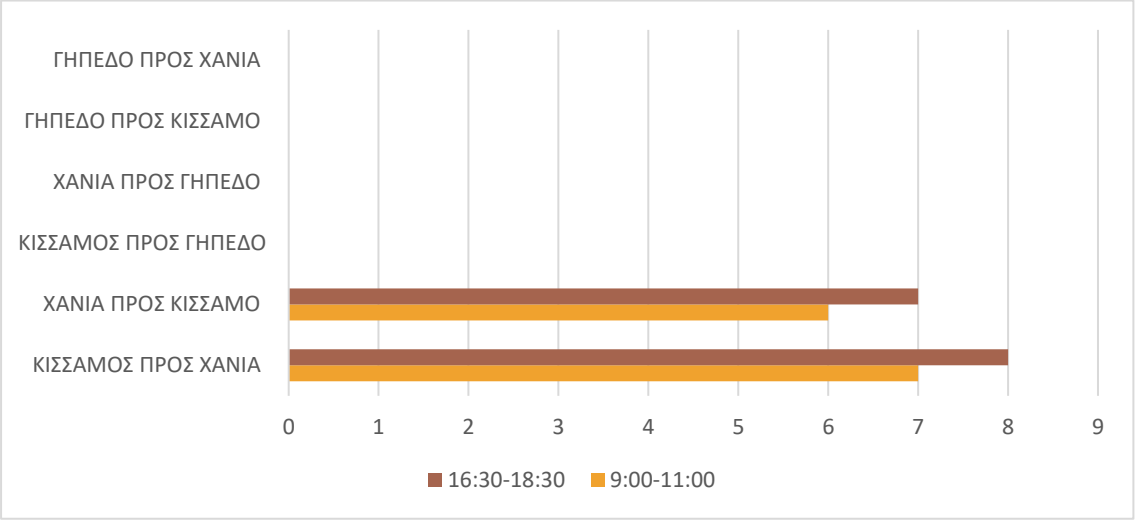


Τα **λεωφορεία έχουν το <u>μικρότερο ποσοστό μετακίνησης</u> επί του συνόλου** των μέσω μεταφοράς, όπως αυτό επιβεβαιώνεται και από τον επόμενο Πίνακα. Συγκεκριμένα, επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου τις πρωινές ώρες διήλθαν επτά (7) λεωφορεία και από τις δύο (2) κατευθύνσεις, ενώ τις απογευματινές ώρες οκτώ (8) λεωφορεία. Δε σημειώθηκαν στρέφουσες ροές μετακινήσεων στον Κόμβο 2.

Πίνακας 16: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	7	7	0	0	0	0
16:30-18:30	8	8	0	0	0	0

Γράφημα 14: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

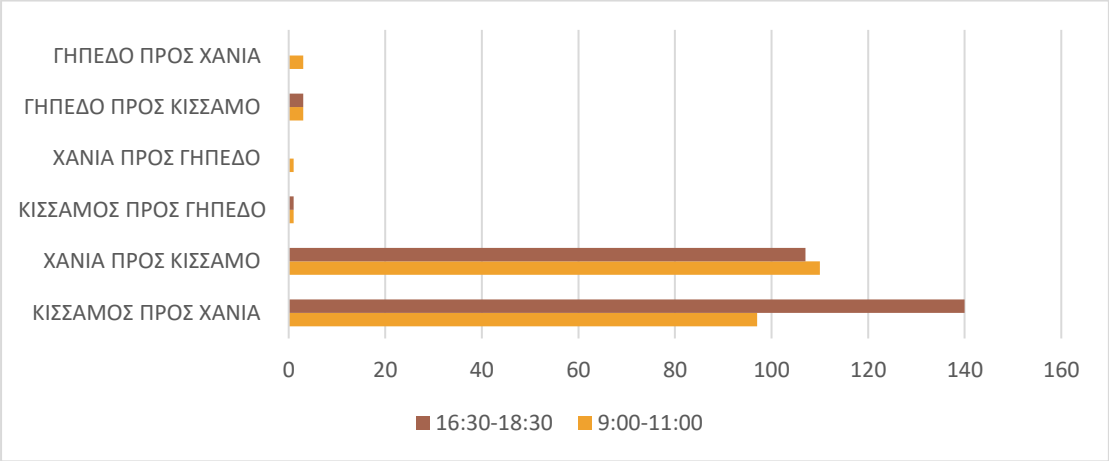


Ως προς την κινητικότητα των μηχανών επί της ΠΕΟ παρατηρείται ότι τις πρωινές ώρες υπάρχει σχετική ισοκατανομή στις κατευθύνσεις των μετακινήσεων με μικρή υπερίσχυση στην κατεύθυνση από Χανιά προς Κίσσαμο. Τις απογευματινές ώρες παρατηρείται το αντίθετο, δηλαδή η κατεύθυνση από Κίσσαμο προς Χανιά αποδίδει υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης. Οι στρέφουσες ροές για τις μηχανές είναι ελάχιστες ως μηδαμινές.

Πίνακας 17: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	97	110	1	1	3	3
16:30-18:30	140	107	1	0	3	0

Γράφημα 15: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

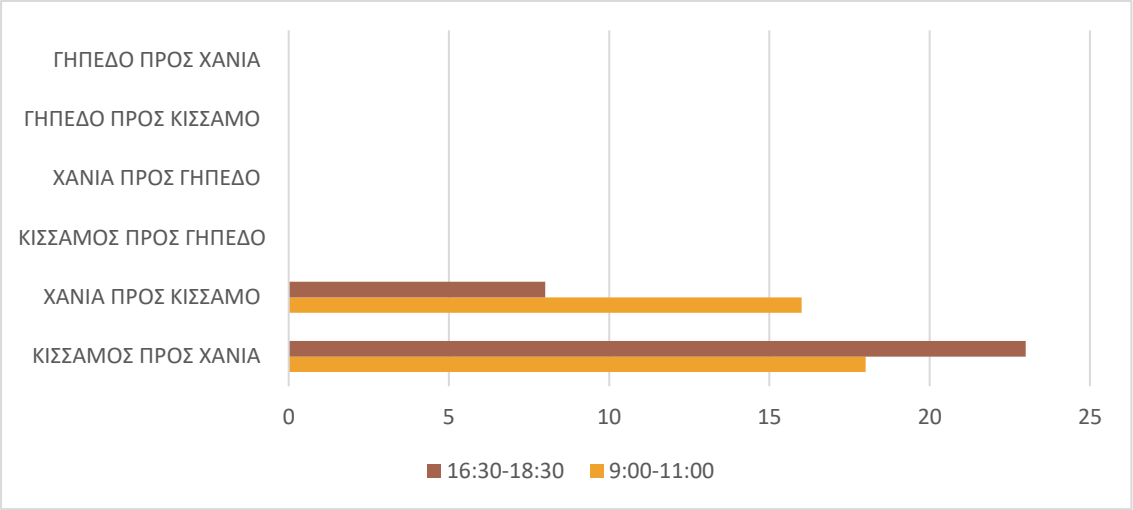


Τα ποδήλατα παρουσιάζουν μικρή συχνότητα στην επιλογή τους ως μέσο μετακίνησης. Στον Κόμβο 2 παρατηρείται ισάριθμη κατανομή και στις δύο κατευθύνσεις επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου για τις πρωινές ώρες, ενώ τις απογευματινές φαίνεται να διασχίζουν την ΠΕΟ περισσότερα ποδήλατα από την κατεύθυνση Κίσσαμος προς Χανιά.

Πίνακας 18: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	18	16	0	0	0	0
16:30-18:30	23	8	0	0	0	0

Γράφημα 16: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

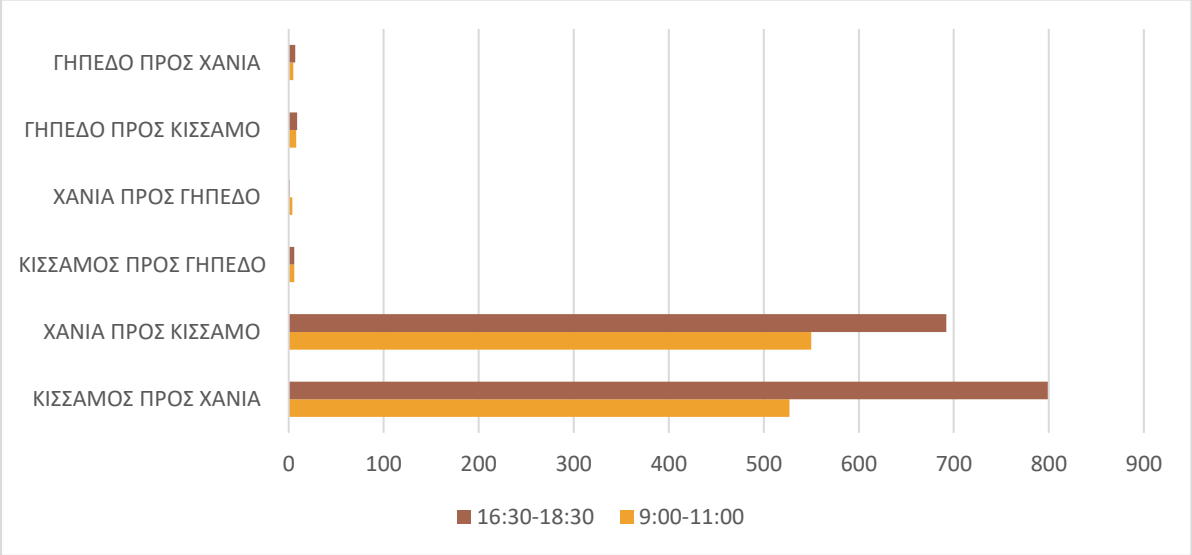


Τα Ι.Χ. αυτοκίνητα παρουσιάζουν τα υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης ιδιαίτερα τις απογευματινές ώρες σε σχέση με τις πρωινές. Παρατηρείται ότι μικρός αριθμός από τα Ι.Χ. αυτοκίνητα κινείται από την ΠΕΟ Χανίων - Κισσάμου προς το γήπεδο και αντίστοιχα από το γήπεδο προς την ΠΕΟ.

Πίνακας 19: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΓΗΠΕΔΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΓΗΠΕΔΟ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	527	550	6	4	8	5
16:30-18:30	799	692	6	1	9	7

Γράφημα 17: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

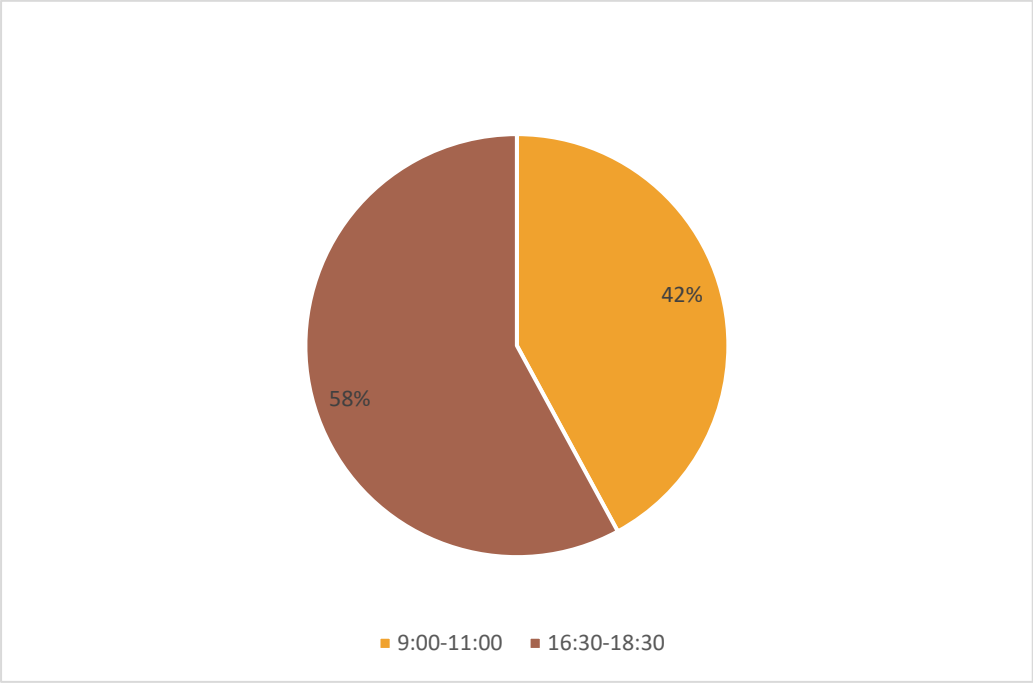


Τέλος, όπως φαίνεται και στον επόμενο πίνακα και διάγραμμα, τα ποσοστά μετακίνησης των Ι.Χ. αυτοκινήτων στον Κόμβο 2 υπερτερούν τις απογευματινές ώρες έναντι των πρωινών με ποσοστιαία διαφορά της τάξης του 16%.

Πίνακας 20: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο

Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο	
9:00-11:00	1100
16:30-18:30	1514

Γράφημα 18: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο



Το επόμενο σημείο καταγραφής, ήτοι ο Κόμβος 3, βρίσκεται επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και αφορά τη διέλευση επί της οδού αλλά και της στρέφουσας μετακίνησης προς τον Ιερό ναό του Αγ. Δημητρίου (προς τον Πάνω Πλατανιά). Ειδικότερα, οι κατευθύνσεις του Κόμβου έχουν ως εξής:

1. Χανιά προς Κίσσαμο
2. Κίσσαμος προς Χανιά
3. Χανιά προς Ιερός ναός Αγ. Δημητρίου
4. Κίσσαμος προς Ιερός ναός Αγ. Δημητρίου
5. Ιερός ναός Αγ. Δημητρίου προς Χανιά
6. Ιερός ναός Αγ. Δημητρίου προς Κίσσαμο

Πίνακας 21: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 3

ΚΟΜΒΟΣ 3

ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (ΠΑΝΩ ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ)

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	1
	16:30-18:30	6	4
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		6	5

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	25	27
	16:30-18:30	35	23
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	1
	16:30-18:30	2	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	4	10
	16:30-18:30	5	10
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	1
	16:30-18:30	0	0
		72	72

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	275	268
	16:30-18:30	446	442
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	15	8
	16:30-18:30	4	2
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	8	4
	16:30-18:30	5	4
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	45	55
	16:30-18:30	68	80
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	7	8
	16:30-18:30	8	15
		881	886

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	1	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	4	3
	16:30-18:30	1	1
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		6	4

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	17	17
	16:30-18:30	30	25
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	1
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	6	2
	16:30-18:30	3	2
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		57	47

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	301	253
	16:30-18:30	321	390
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	22	13
	16:30-18:30	3	3
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	6	4
	16:30-18:30	6	3
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	63	65
	16:30-18:30	57	60
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	7	8
	16:30-18:30	4	3
		790	802

ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (ΠΑΝΩ ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ)

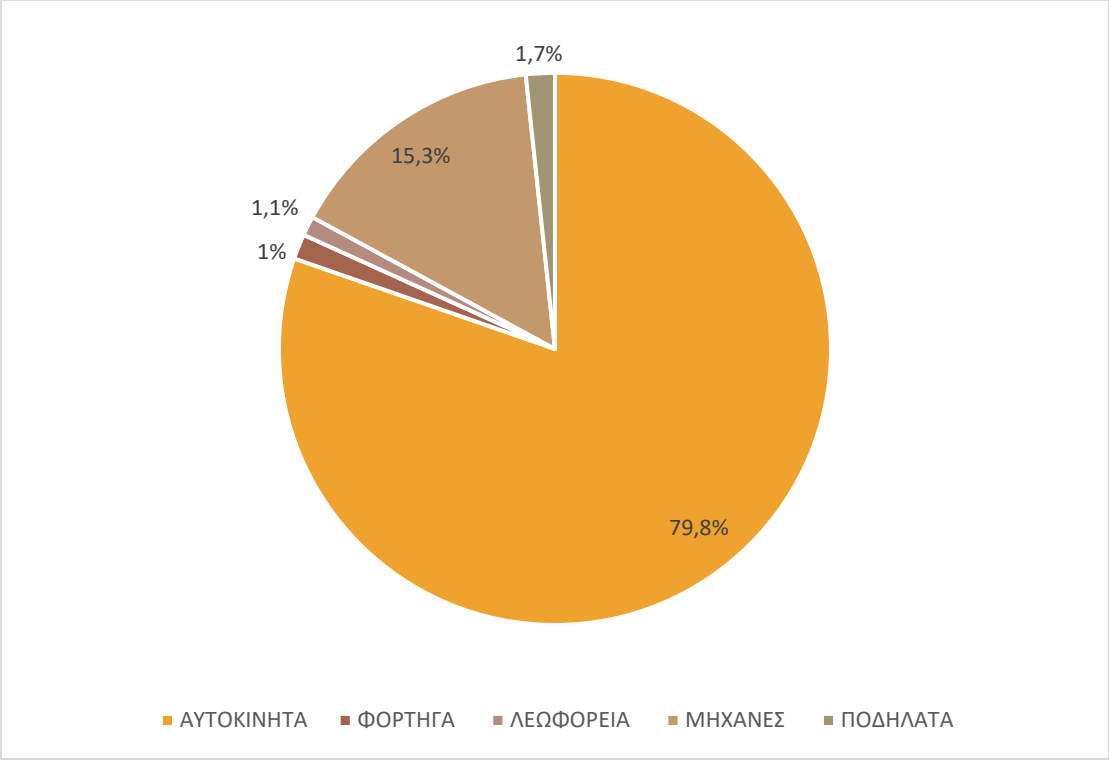
ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

Στον 3ο κόμβο παρατηρείται σχετικά παρόμοια κατάσταση στον τομέα της κινητικότητας, με ισχυρότερο ποσοστό μετακίνησης αυτό των Ι.Χ. αυτοκινήτων με 19,8%, οι μηχανές 15,3%, ποδήλατα 1,7%, λεωφορεία 1,1% και φορτηγά 1%.

Πίνακας 22: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 3

	4/11/2022	5/11/2022	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΑ	1812	1816	3628
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1451	1445	2896
ΦΟΡΤΗΓΑ	26	27	53
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	26	15	41
ΜΗΧΑΝΕΣ	262	293	555
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	26	35	61

Γράφημα 19: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 3

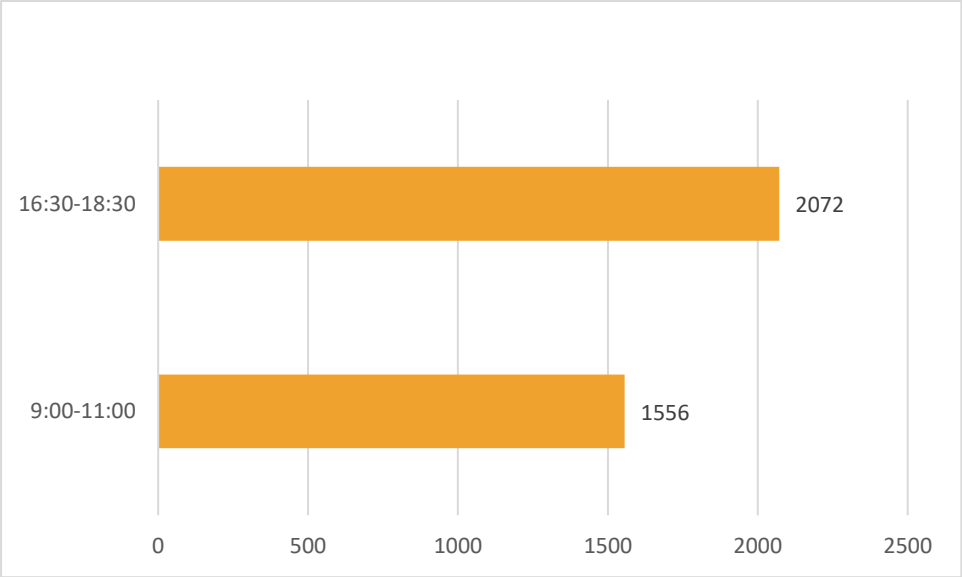


Όσον αφορά την κινητικότητα ανά χρονική περίοδο, σημειώνεται αρκετά μεγαλύτερη μετακίνηση το απόγευμα από το πρωί.

Πίνακας 23: Σύνολα μέσων μεταφοράς ανά χρονική περίοδο (πρωί – απόγευμα)

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
9:00-11:00	1556
16:30-18:30	2072

Γράφημα 20: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 3

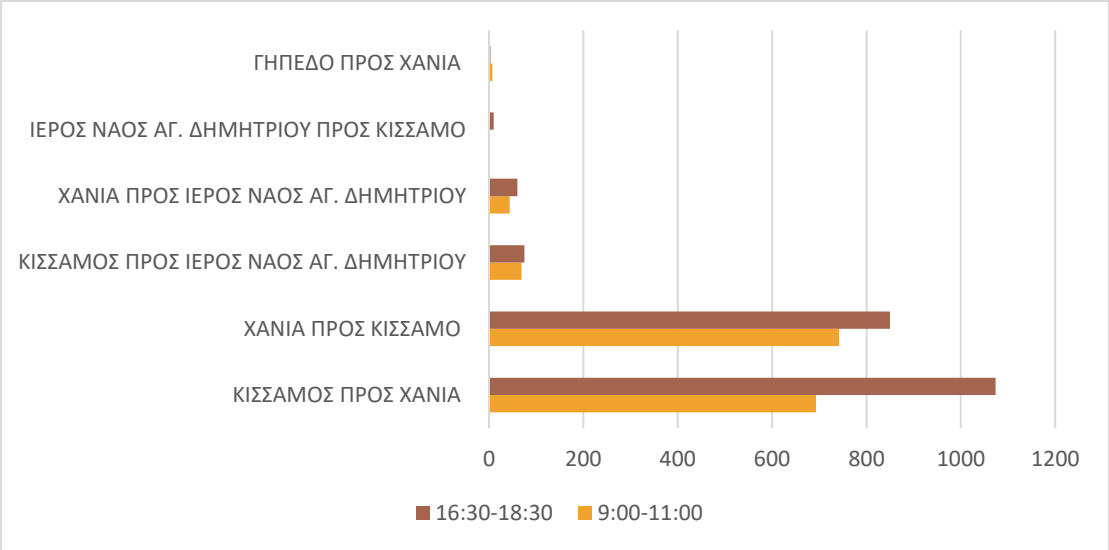


Στον Κόμβο 3 για το σύνολο των μέσων μεταφοράς, παρατηρείται η μέχρι τώρα υψηλότερη κινητικότητα στις στρέφουσες ροές. Συγκεκριμένα, φαίνεται ένα σημαντικό ποσοστό των μετακινούμενων να στρίβει από την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου από και από τον Ιερό ναό του Αγ. Δημητρίου, δηλαδή τον Πάνω Πλατανιά. Με βάση αυτό προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο Κόμβος 3 είναι ιδιαίτερα κρίσιμος για την κατεύθυνση και την εισροή των κατοίκων από την επαρχιακή οδό προς τον Πάνω Πλατανιά. Όσον αφορά τις κατευθύνσεις επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου σημειώνονται υψηλά ποσοστά μετακίνησης κυρίως τις απογευματινές ώρες έναντι των πρωινών. Ομοίως, τις πρωινές ώρες η κατεύθυνση Χανιά προς Κίσσαμο διατηρεί υψηλότερη επισκεψιμότητα σε σχέση με την κατεύθυνση από Κίσσαμο προς Χανιά που απαριθμεί μεγαλύτερα ποσοστά συγκέντρωσης τις απογευματινές ώρες.

Πίνακας 24: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	693	742	69	44	1	7
16:30-18:30	1074	850	75	60	10	3

Γράφημα 21: Φόρτοι μετακινήσεων & στρέφουσες μετακινήσεις

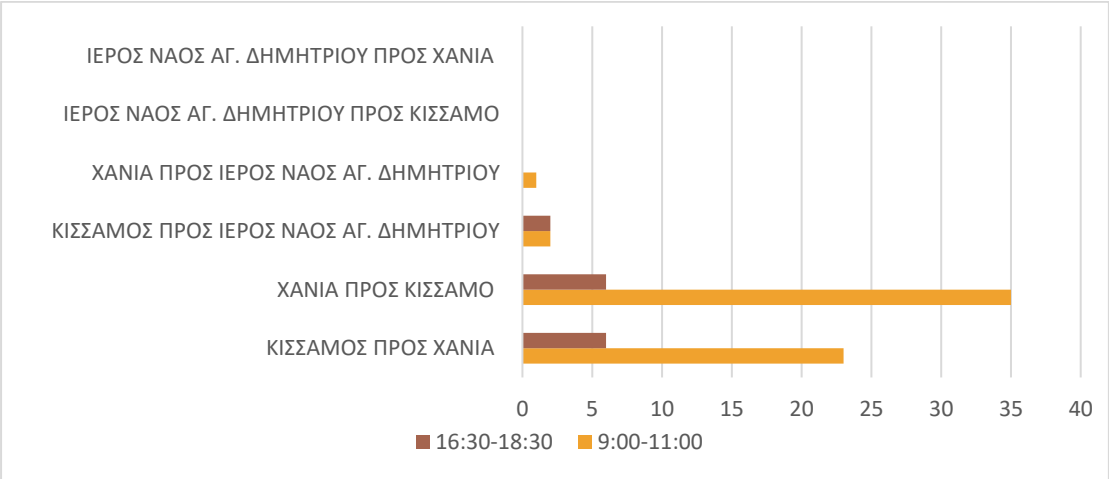


Τα φορτηγά σημειώνουν υψηλότερη κίνηση τις πρωινές ώρες, όπως αυτό είναι λογικό, για την κατεύθυνση Χανιά προς Κίσσαμο. **Τις απογευματινές ώρες δεν παρατηρείται ιδιαίτερα σημαντική διέλευση φορτηγών**. Όσον αφορά τις στρέφουσες μετακινήσεις, **δε σημειώνεται αξιόλογη ροή προς τις κάθετες κατευθύνσεις.**

Πίνακας 25: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	23	35	2	1	0	0
16:30-18:30	6	6	2	0	0	0

Γράφημα 22: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

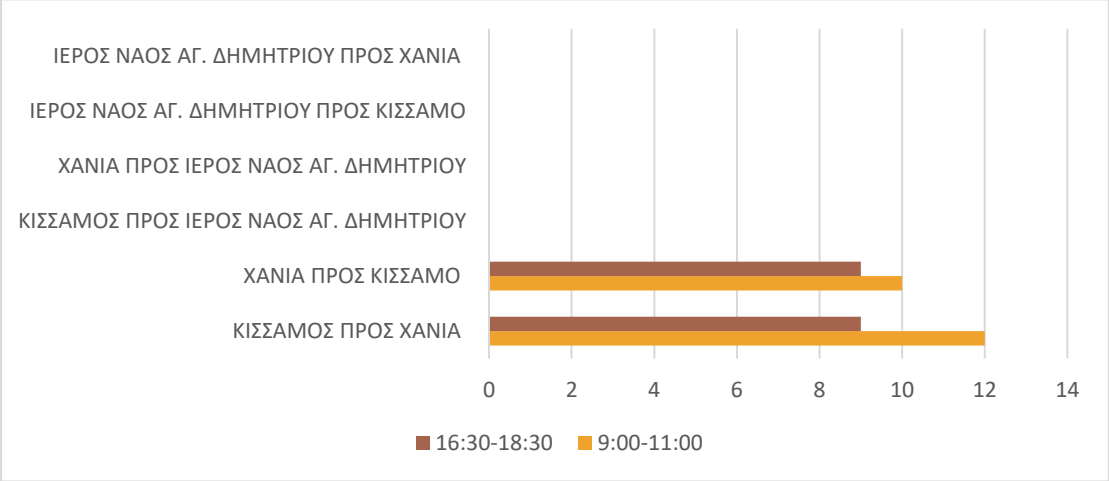


Ο αριθμός των δρομολογίων των λεωφορείων από και προς τον Πλατανιά είναι σχετικά μικρός. Συχνότερες μετακινήσεις μέσω λεωφορείων πραγματοποιούνται τις πρωινές ώρες και λιγότερες τις απογευματινές. Στρέφουσες ροές μετακινήσεων δεν καταγράφονται για την κατηγορία των λεωφορείων.

Πίνακας 26: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	12	10	0	0	0	0
16:30-18:30	9	9	0	0	0	0

Γράφημα 23: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

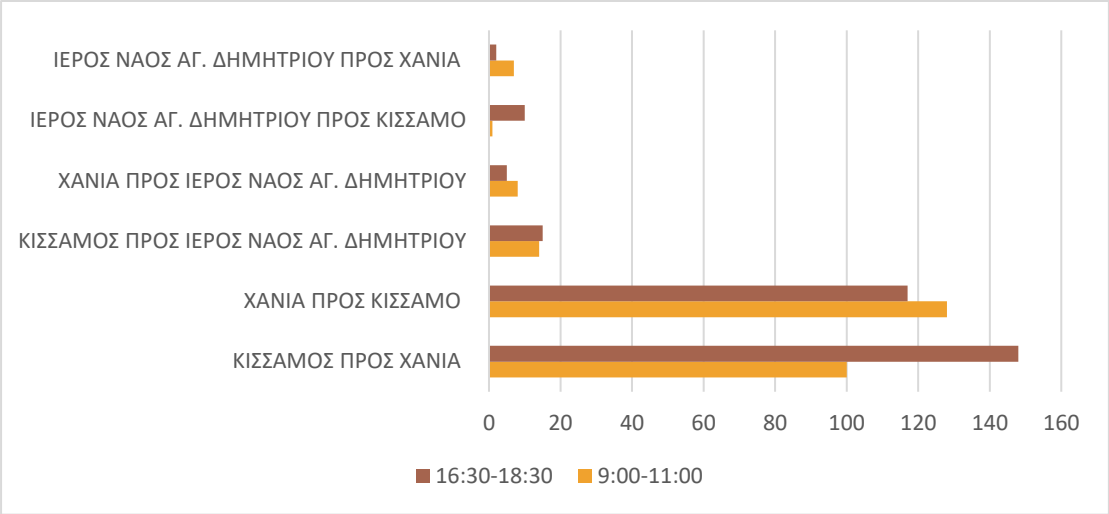


Οι μηχανές παρουσιάζουν αρκετή κινητικότητα και από τον Κόμβο 3 και ειδικότερα από Κίσσαμο προς Χανιά τις απογευματινές ώρες. Επιπλέον, παρατηρούνται και στρέφουσες ροές μετακινήσεων ιδίως από τον Κίσσαμο με κατεύθυνση τον Ιερό Ναό του Αγ. Δημητρίου.

Πίνακας 27: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	100	128	14	8	1	7
16:30-18:30	148	117	15	5	10	2

Γράφημα 24: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

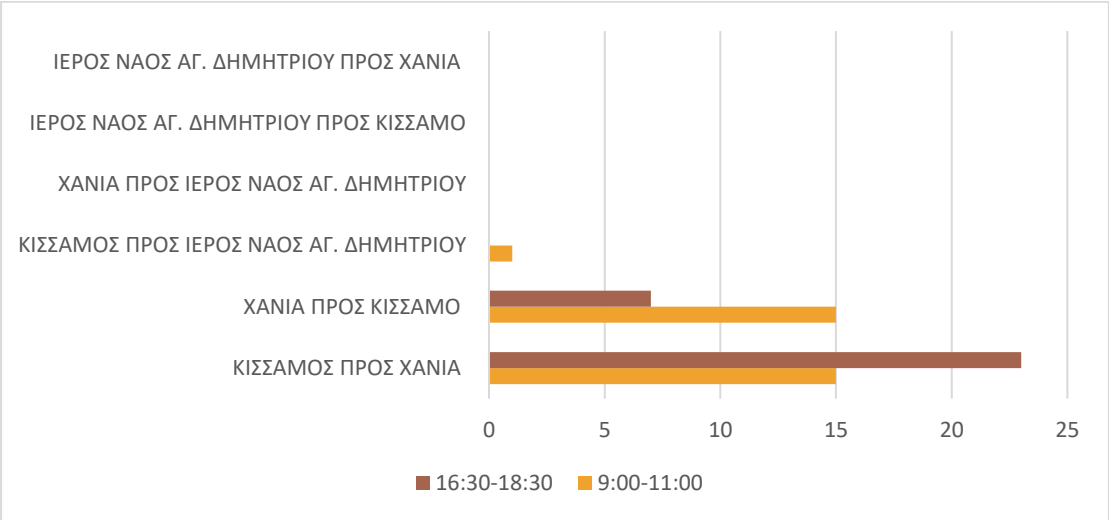


Τα ποδήλατα απαριθμούν μικρό αλλά σημαντικό ποσοστό ως μέσο μετακίνησης εντός της πόλης του Πλατανιά. Δε σημειώνονται στρέφουσες ροές, αλλά παρατηρείται μία κινητικότητα επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου.

Πίνακας 28: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	15	15	1	0	0	0
16:30-18:30	23	7	0	0	0	0

Γράφημα 25: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

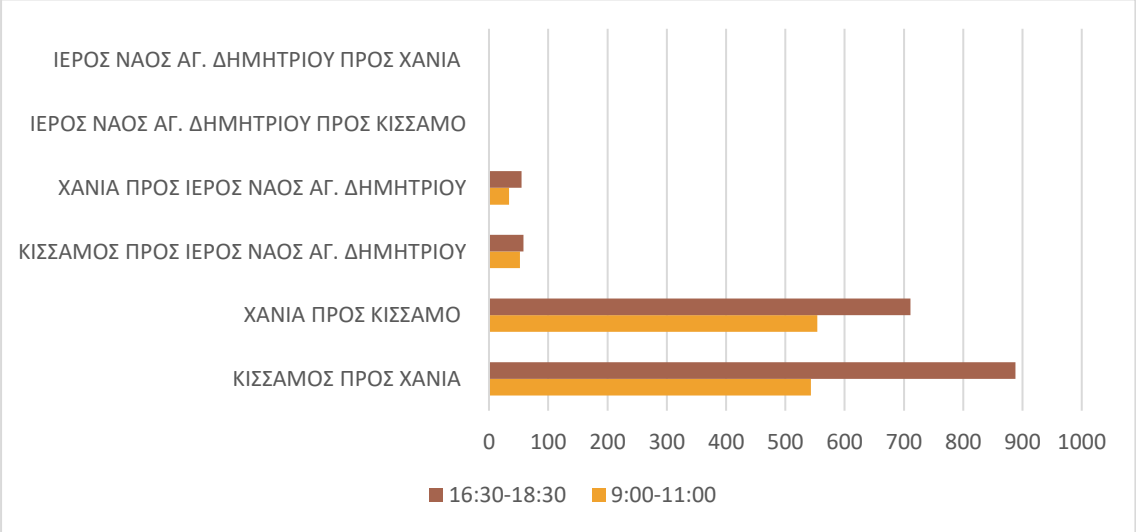


Η παρουσία των αυτοκινήτων είναι ισχυρή στον Κόμβο 3 και ιδιαίτερα στις στρέφουσες ροές. Απαριθμείται ένα αξιόλογο ποσοστό στρεφουσών μετακινήσεων από την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου προς τον Ιερό ναό Αγ. Δημητρίου. Εξακολουθεί να υπερτερεί η συγκέντρωση της κίνησης των μέσων μεταφοράς τις απογευματινές ώρες σε σχέση με τις αντίστοιχες πρωινές ώρες καταμέτρησης.

Πίνακας 29: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	543	554	52	34	0	0
16:30-18:30	888	711	58	55	0	1

Γράφημα 26: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

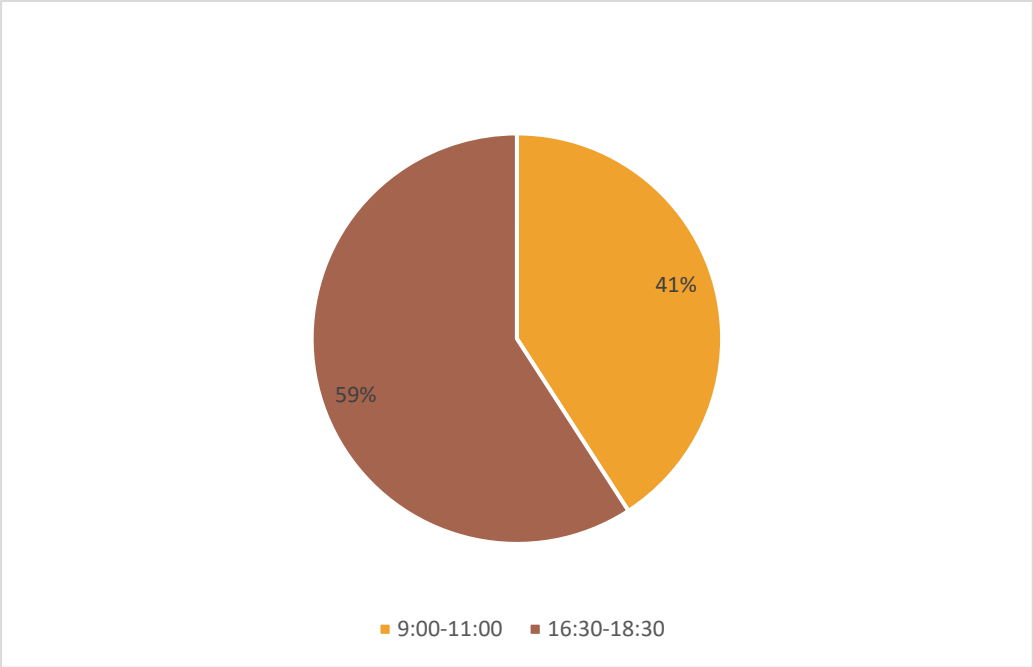


Ειδικότερα, στον επόμενο πίνακα διαπιστώνεται η υπερίσχυση της κινητικότητας της απογευματινής περιόδου κατά ένα ποσοστό της τάξης του 18% έναντι της πρωινής ώρας καταμέτρησης.

Πίνακας 30: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο

Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο	
9:00-11:00	41%
16:30-18:30	59%

Γράφημα 27: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο



Το 4ο σημείο καταγραφής και συγκεκριμένα ο Κόμβος 4 αφορά τις κατευθύνσεις επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και την στρέφουσα ροή της κάθετης οδού από τον Πάνω Πλατανιά προς το Vegera Restaurant που καταλήγει στην ΠΕΟ. Συγκεκριμένα, οι κατευθύνσεις και ροές του Κόμβου 4 έχουν ως εξής:

1. Χανιά προς Κίσσαμο
2. Κίσσαμο προς Χανιά
3. Χανιά προς Vegera Restaurant (Πάνω Πλατανιάς)
4. Κίσσαμος προς Vegera Restaurant (Πάνω Πλατανιάς)
5. Vegera Restaurant (Πάνω Πλατανιάς) προς Χανιά
6. Vegera Restaurant (Πάνω Πλατανιάς) προς Κίσσαμο

Σημειώνεται ότι για τον Κόμβο 4 έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και για τη Δευτέρα (07/11/2222) μόνο τις πρωινές ώρες.

Πίνακας 31: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 4

ΚΟΜΒΟΣ 4

ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	9	11	11
	16:30-18:30	12	9	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	8	1	5
	16:30-18:30	4	4	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		33	25	16

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	2	2	0
	16:30-18:30	1	3	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	1	0
	16:30-18:30	0	0	0
		4	6	0

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	265	243	360
	16:30-18:30	422	424	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	11	10	5
	16:30-18:30	7	3	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	6	4	5
	16:30-18:30	5	4	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	42	57	34
	16:30-18:30	57	78	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	8	6	1
	16:30-18:30	13	19	0
		836	848	405

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	45	46	62
	16:30-18:30	66	51	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	10	16	6
	16:30-18:30	13	9	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	4	0
	16:30-18:30	0	0	0
		135	126	68

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	4	5	0
	16:30-18:30	3	2	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	4	0
	16:30-18:30	0	1	0
		8	12	0

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	296	251	352
	16:30-18:30	309	372	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	26	13	14
	16:30-18:30	5	2	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	7	3	5
	16:30-18:30	4	3	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	51	67	24
	16:30-18:30	52	55	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	7	5	2
	16:30-18:30	4	5	0
		761	776	397

ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

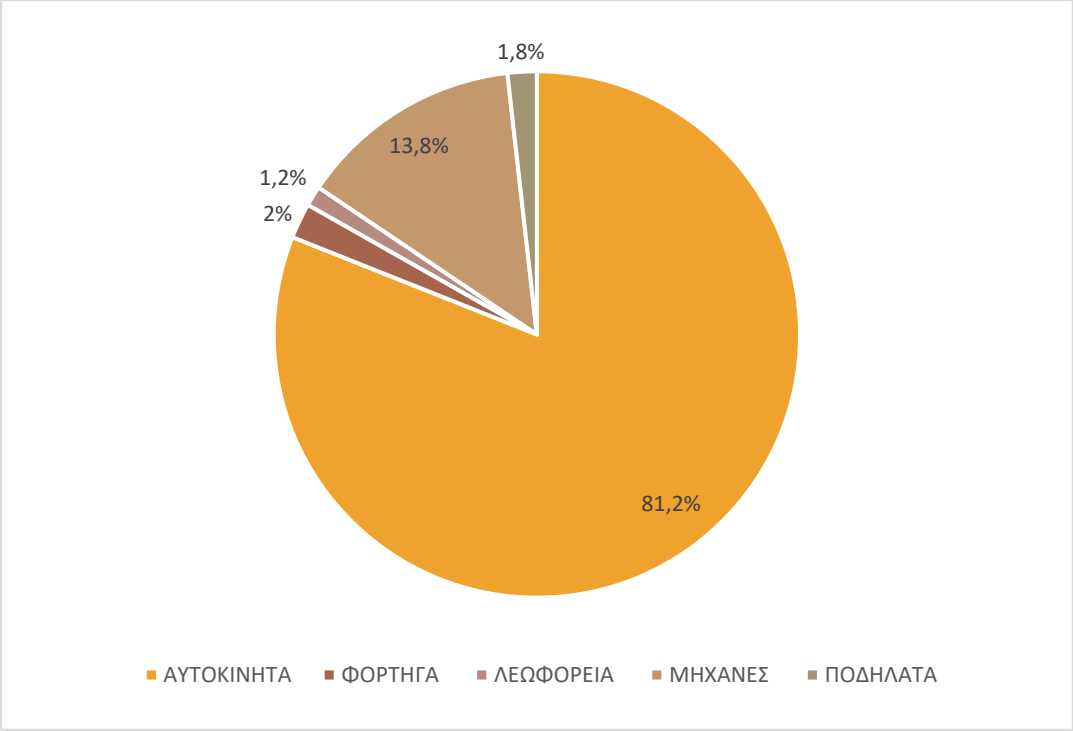
Όπως φαίνεται στα σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων, **τα αυτοκίνητα και οι μηχανές**, όπως είναι λογικό, **σημειώνουν τα υψηλότερα ποσοστά της κινητικότητας.**

Πίνακας 32: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 4

	4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1426	1407	785	3618
ΦΟΡΤΗΓΑ	50	28	19	97
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	22	14	19	55
ΜΗΧΑΝΕΣ	247	299	69	615
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	32	45	3	80
ΣΥΝΟΛΑ	1777	1793	886	4456

Συγκεκριμένα, τα οχήματα συγκεντρώνουν ένα ποσοστό της τάξης του 81,2%, οι μηχανές 13,8%, τα ποδήλατα 2%, τα φορτηγά 1,8% και τα λεωφορεία 1,2%.

Γράφημα 28: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 4

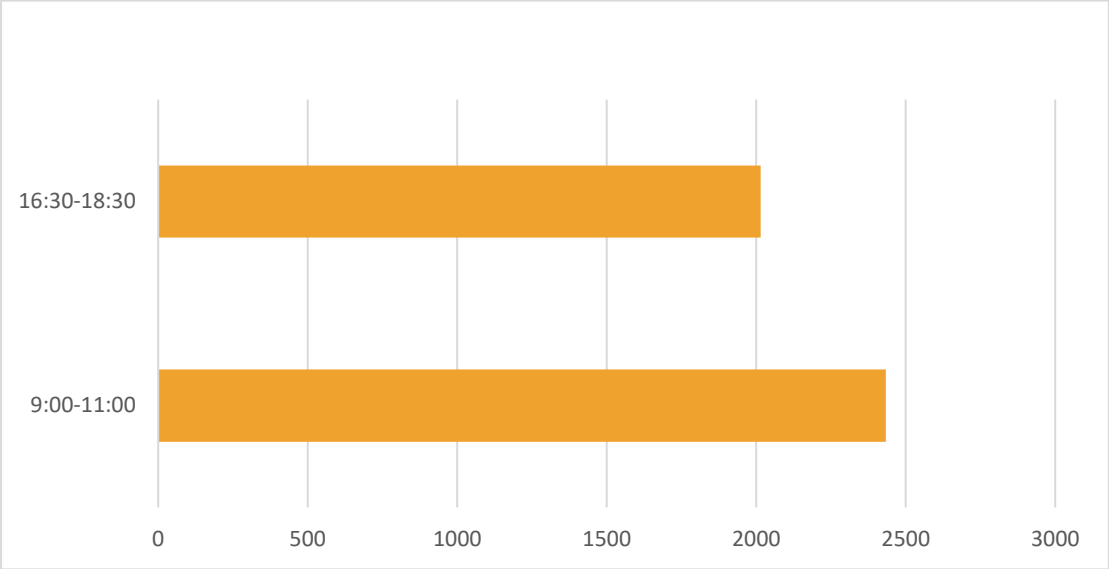


Όπως διαπιστώνεται από τον επόμενο πίνακα, φαινομενικά οι πρωινές ώρες διατηρούν περισσότερο κίνηση από τις απογευματινές, γεγονός που αντικειμενικά δεν ισχύει καθότι τη Δευτέρα (07/11/22) δεν έγιναν καταγραφές κυκλοφοριακών μετρήσεων τις απογευματινές ώρες καταμέτρησης. Επομένως, εάν αφαιρέσουμε τις πρωινές μετρήσεις της Δευτέρας ή εάν εκτιμήσουμε την προσθήκη απογευματινών μετρήσεων σύμφωνα με δεδομένα από τις απογευματινές καταγραφές, εξακολουθεί να ισχύει η συγκέντρωση κινητικότητας μέσων μεταφοράς την απογευματινή περίοδο καταμέτρησης.

Πίνακας 33: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
9:00-11:00	2433
16:30-18:30	2015

Γράφημα 29: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο



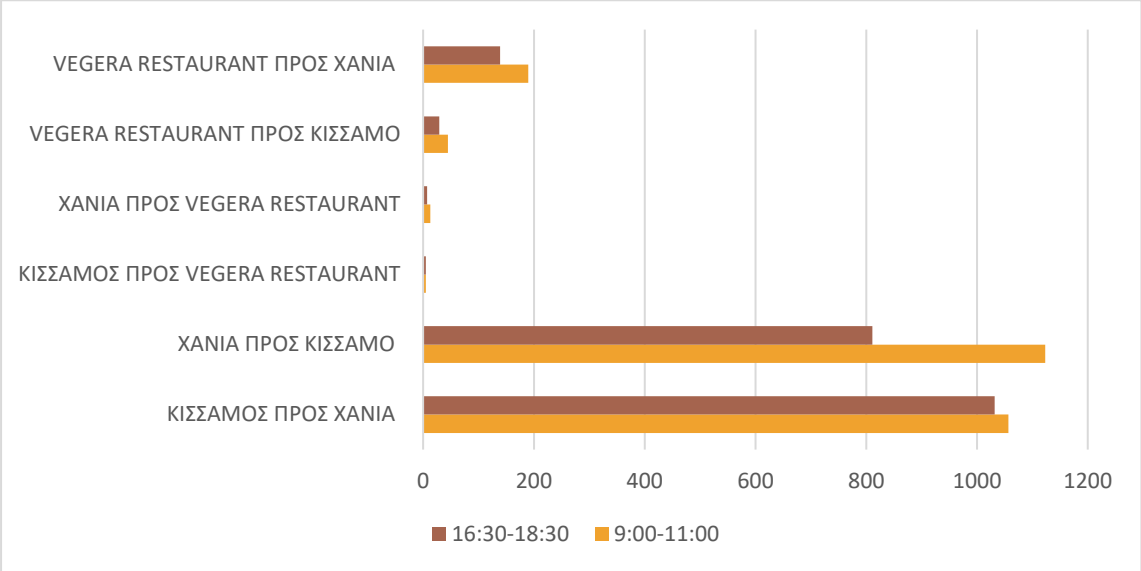
Στον Πίνακα 34 αποτυπώνονται οι κατευθύνσεις και οι ροές των μετακινήσεων για όλα τα μέσα μεταφοράς ανά χρονική περίοδο. Από τον πίνακα συμπεραίνεται ότι ο Κόμβος 4, ο οποίος αποτελεί και σημείο αναφοράς για την κεντρική πλατεία του Πλατανιά, απαριθμεί τις περισσότερες στρέφουσες ροές μετακινήσεων για το σύνολο των μετρήσιμων κόμβων. Επομένως, η κίνηση που διατηρεί ο κόμβος για την εξυπηρέτηση των μετακινουμένων πρέπει να μελετηθεί με περισσότερη προσοχή και να δοθούν σχετικά μέτρα για την διευκόλυνση και ασφαλή μετακίνηση δίχως σύγχυση. Να επισημανθεί ότι υπάρχει περισσότερη κινητικότητα από την κάθετη οδό του Πάνω Πλατανιά που προσεγγίζει το Vegera Restaurant και καταλήγει στην ΠΕΟ Χανίων - Κισσάμου παρά το αντίθετο.

Πίνακας 34: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**VEGERA RESTAURANT**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**

			VEGERA RESTAURANT		ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	
9:00-11:00	1057	1123	5	13	45	190
16:30-18:30	1032	811	5	7	29	139

Γράφημα 30: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

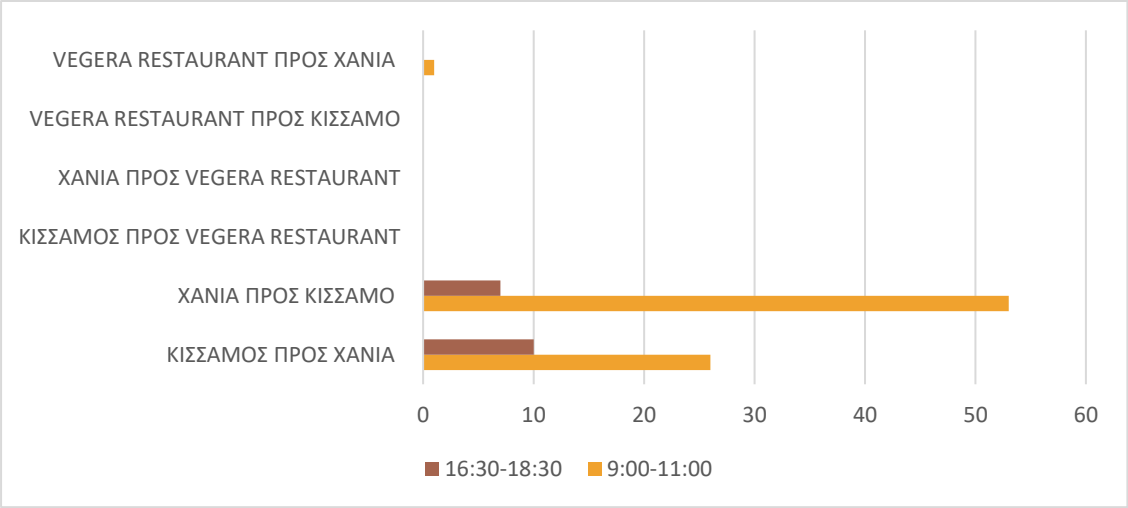


Τα φορτηγά στον Κόμβο 4 παρουσιάζουν σημαντική κίνηση πρωτεύοντος από τα Χανιά προς τον Κίσσαμο και δευτερεύοντος από την Κίσσαμο προς τα Χανιά. Οι στρέφουσες ροές είναι μηδαμινές.

Πίνακας 35: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	26	53	0	0	0	1
16:30-18:30	10	7	0	0	0	0

Γράφημα 31: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

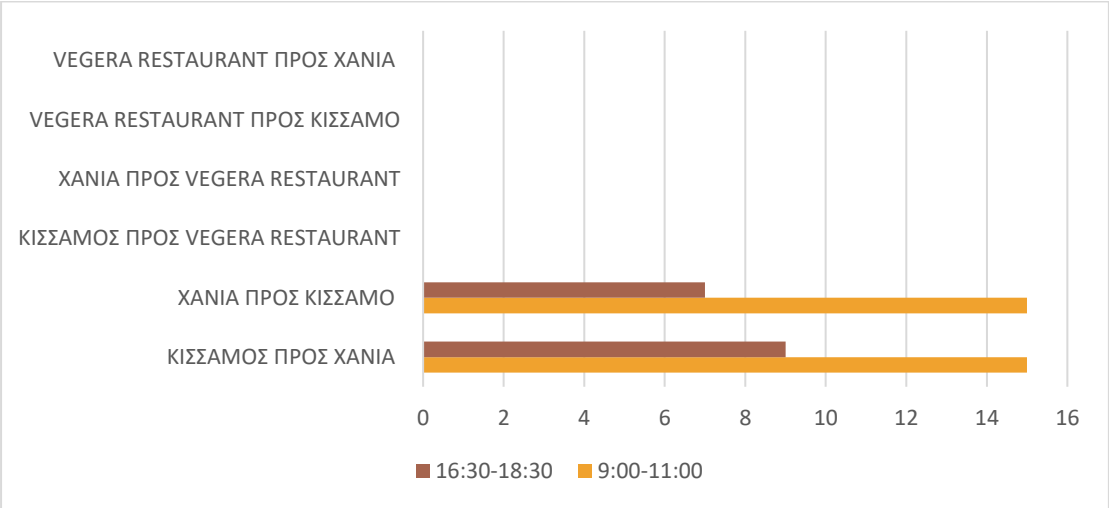


Στα λεωφορεία εξακολουθεί να ισχύει η ίδια κινητικότητα με τους προηγούμενους κόμβους, δηλαδή παρόμοια ποσοστά μετακίνησης επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και δίχως στρέφουσες ροές μετακινήσεων.

Πίνακας 36: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	15	15	0	0	0	0
16:30-18:30	9	7	0	0	0	0

Γράφημα 32: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση



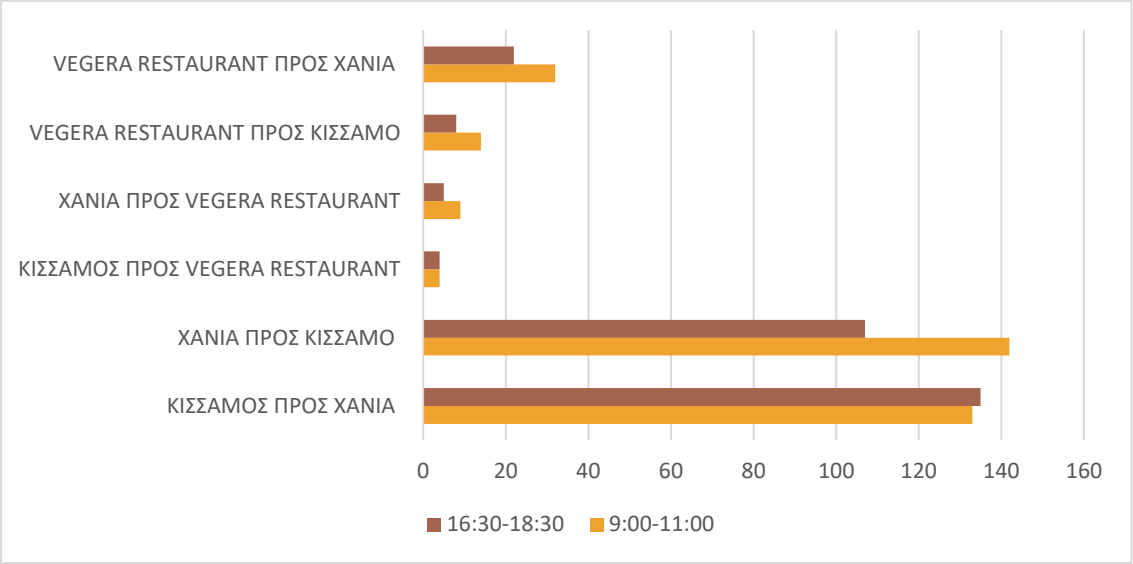
Οι **μηχανές είναι το δεύτερο μέσο μετακίνησης** με υψηλότερη συχνότητα, μετά το Ι.Χ. αυτοκίνητο, επομένως είναι δεδομένο ότι θα απαριθμεί ικανοποιητικά έως υψηλά ποσοστά μετακίνησης και επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και από τις

δύο κατευθύνσεις αλλά κυρίως και επί της στρέφουσας ροής από τον Πάνω Πλατανιά προς τα Χανιά και προς την Κίσσαμο.

Πίνακας 37: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	133	142	4	9	14	32
16:30-18:30	135	107	4	5	8	22

Γράφημα 33: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

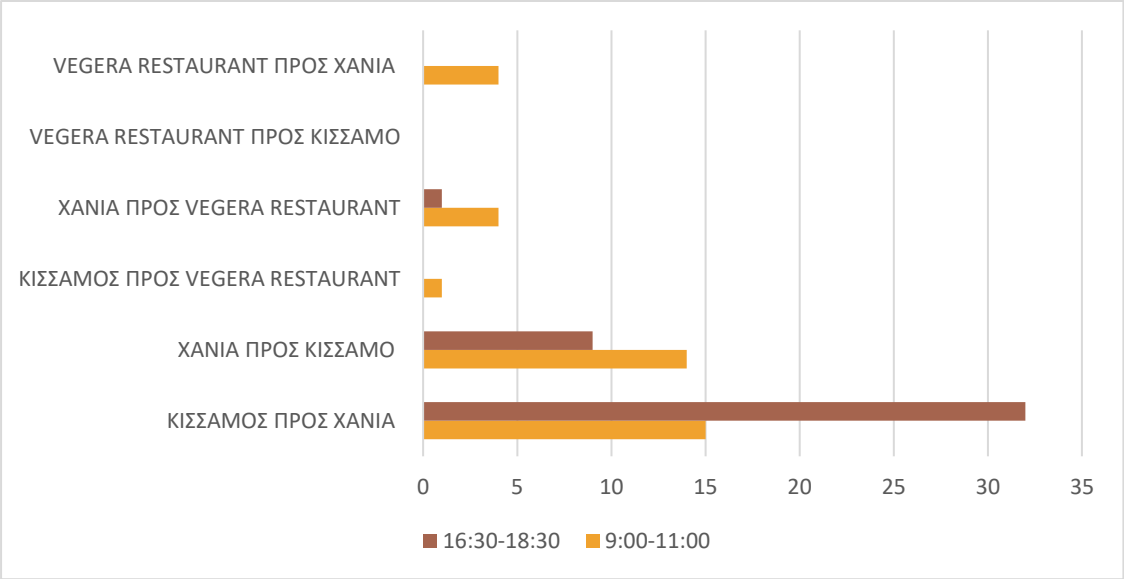


Τα ποδήλατα εξακολουθούν να διατηρούν παρόμοια ποσοστά μετακίνησης όπως και τους προηγούμενους κόμβους.

Πίνακας 38: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	15	14	1	4	0	4
16:30-18:30	32	9	0	1	0	0

Γράφημα 34: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση



Στον επόμενο Πίνακα, ο οποίος αποτυπώνει την κινητικότητα των Ι.Χ. αυτοκινήτων, επικυρώνονται οι υψηλές συγκεντρώσεις οχημάτων από και προς τις στρέφουσες ροές, δηλαδή από τον Πάνω Πλατανιά (Vegera Restaurant) προς την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου.

Πίνακας 39: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

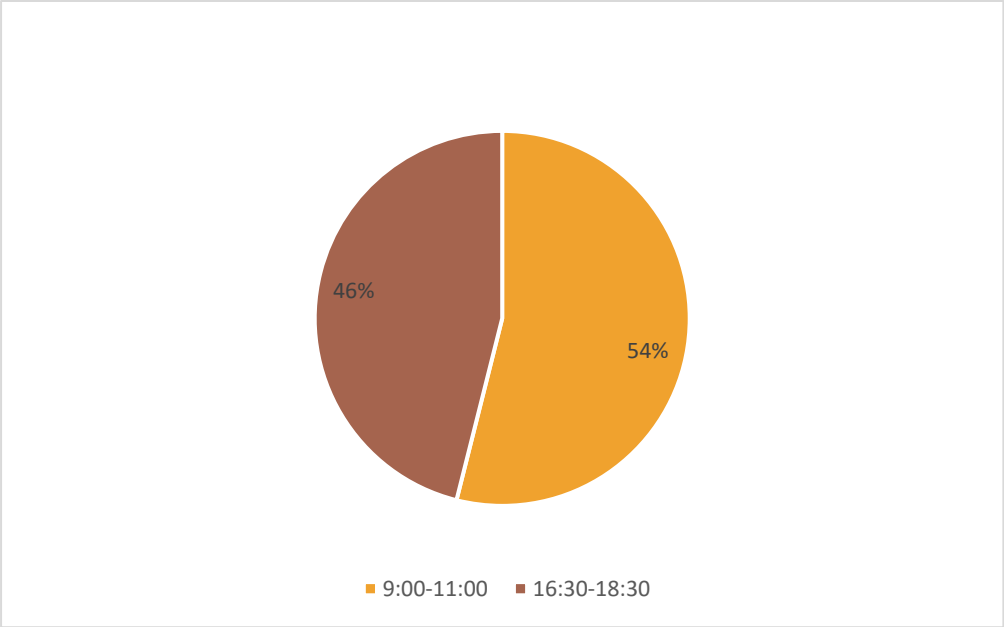
ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ VEGERA RESTAURANT**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**VEGERA RESTAURANT ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	868	899	0	0	31	153
16:30-18:30	846	681	1	1	21	117

Στην επόμενη εικόνα φαίνεται η συγκέντρωση κινητικότητας περισσότερων οχημάτων την πρωινή περίοδο έναντι της απογευματινής, γεγονός που όπως ξανά αναφέρθηκε δεν ισχύει διότι την τελευταία μέρα καταγραφής, πραγματοποιήθηκαν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μόνο για τις πρωινές ώρες.

Πίνακας 40: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο

Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο	
9:00-11:00	54%
16:30-18:30	46%

Γράφημα 35: Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο



Επόμενο σημείο καταγραφής, αποτελεί ο Κόμβος 5, ο οποίος βρίσκεται επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και περιλαμβάνει μία κάθετη οδό προς την παραλία, την Ν. Καζαντζάκη. Συγκεκριμένα, οι κατευθύνσεις και οι ροές του Κόμβου 5 έχουν ως εξής:

1. Χανιά προς Κίσσαμο
2. Κίσσαμος προς Χανιά
3. Χανιά προς Ν. Καζαντζάκη
4. Κίσσαμος προς Ν. Καζαντζάκη
5. Ν. Καζαντζάκη προς Χανιά
6. Ν. Καζαντζάκη προς Κίσσαμο

Πίνακας 41: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 4

ΚΟΜΒΟΣ 5

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	262	245
	16:30-18:30	443	408
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	15	9
	16:30-18:30	8	3
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	7	3
	16:30-18:30	5	5
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	39	45
	16:30-18:30	59	78
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	8	8
	16:30-18:30	11	16
		857	820

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	12	2
	16:30-18:30	6	7
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	3	1
	16:30-18:30	2	2
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		23	12

ΚΑΘΕΤΗ ΠΡΟΣ Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	8	4
	16:30-18:30	8	5
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	4	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		20	9

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	301	252
	16:30-18:30	299	378
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	28	15
	16:30-18:30	6	3
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	5	3
	16:30-18:30	4	4
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	50	60
	16:30-18:30	48	54
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	6	7
	16:30-18:30	3	4
		750	780

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	3	4
	16:30-18:30	3	6
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	3	1
	16:30-18:30	0	2
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
		11	13

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	2	5
	16:30-18:30	1	6
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	1
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
		6	12

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

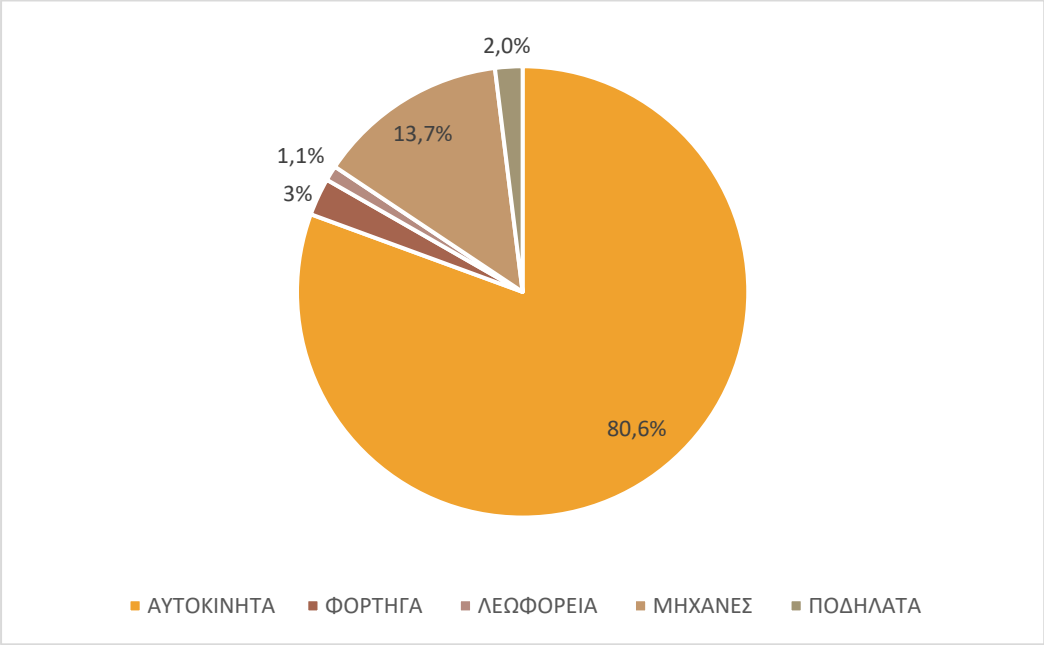
ΚΑΘΕΤΗ ΠΡΟΣ Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ

Στον επόμενο πίνακα αποτυπώνεται ο αριθμός των μέσων μετακίνησης που διήλθαν από τον Κόμβο 5, τις δύο μέρες καταγραφής, Παρασκευή (04/11/22) και Σάββατο (05/11/22). Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου συγκεντρώνουν τα Ι.Χ. αυτοκίνητα 80,6% και έπειτα έρχονται οι μηχανές με 13,7%, τα φορτηγά 3%, τα ποδήλατα με 2% και τα λεωφορεία με 1,1%.

Πίνακας 42: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 5

	4/11/2022	5/11/2022	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1348	1322	2670
ΦΟΡΤΗΓΑ	59	30	89
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	21	15	36
ΜΗΧΑΝΕΣ	209	244	453
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	30	35	65
ΣΥΝΟΛΑ	1667	1646	3313

Γράφημα 36: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 5

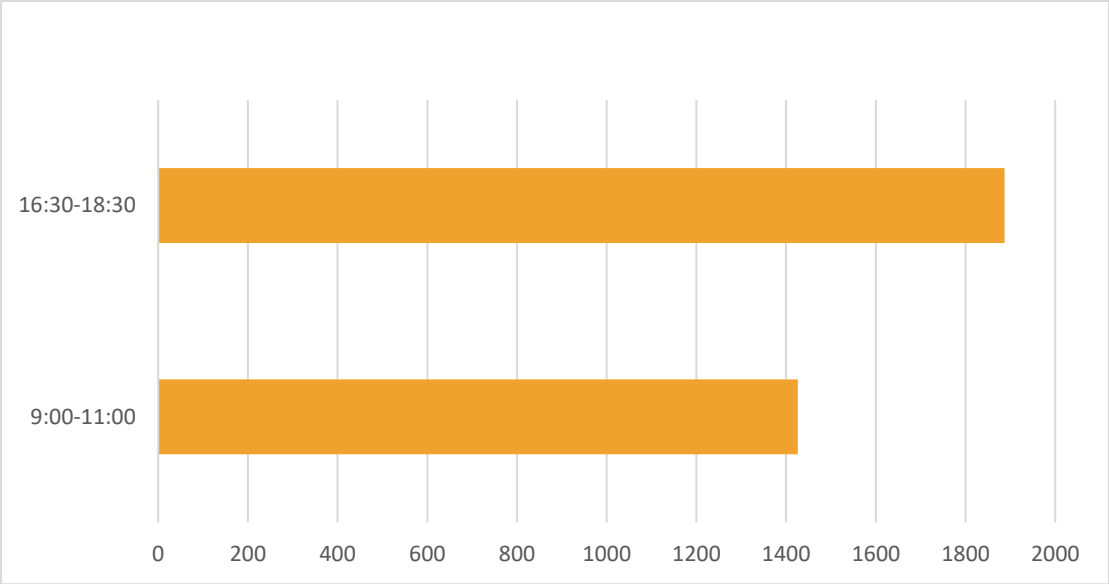


Σύμφωνα με τον επόμενο Πίνακα, οι απογευματινές ώρες συγκεντρώνουν υψηλότερα ποσοστά κινητικότητας στα μέσα μεταφοράς, το οποίο συμφωνεί και με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις των προηγούμενων κόμβων.

Πίνακας 43: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
9:00-11:00	1426
16:30-18:30	1887

Γράφημα 37: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

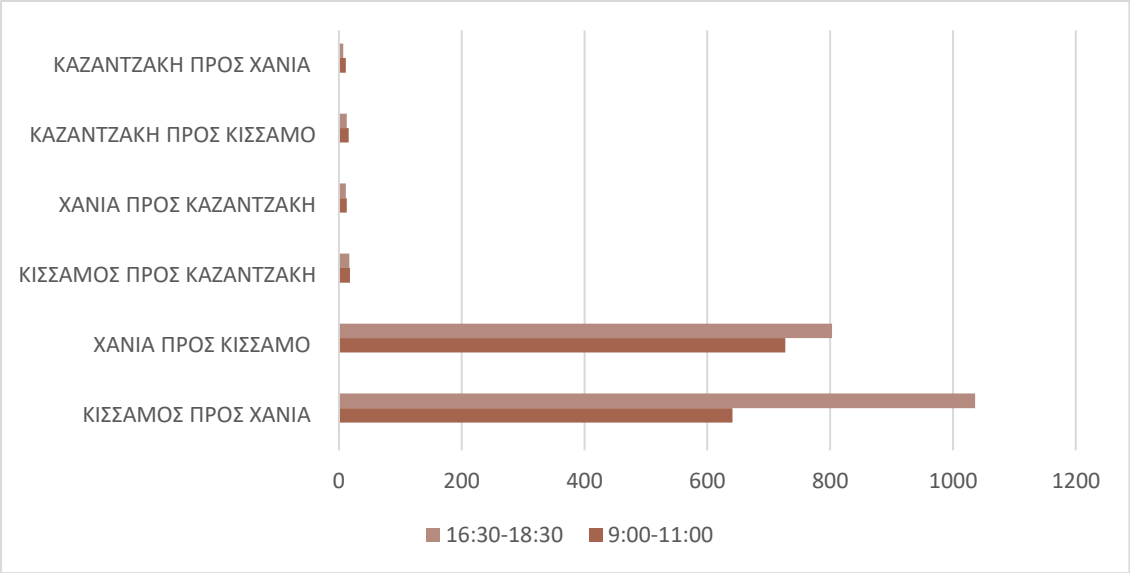


Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει τη συνολική συγκέντρωση των μέσων μεταφοράς με βάση την κατεύθυνσή τους επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου αλλά και τη συγκέντρωση μετακινήσεων στη στρέφουσα κατεύθυνση, ήτοι στην κάθετη οδό προς την παραλία την Ν. Καζαντζάκη. Τα αποτελέσματα του Πίνακα, συμφωνούν με τους προηγούμενους κόμβους που έχουν καταγραφεί. Πιο συγκεκριμένα, τις πρωινές ώρες σημειώνεται περισσότερη κίνηση από την κατεύθυνση Χανιά προς Κίσσαμο, ενώ τις απογευματινές από Κίσσαμο προς Χανιά. Επιπλέον, μικρός αριθμός μέσων μεταφοράς φαίνεται να κινείται από και προς την κάθετη οδό προς την παραλία.

Πίνακας 44: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	641	727	18	13	16	11
16:30-18:30	1036	803	17	11	13	7

Γράφημα 38: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

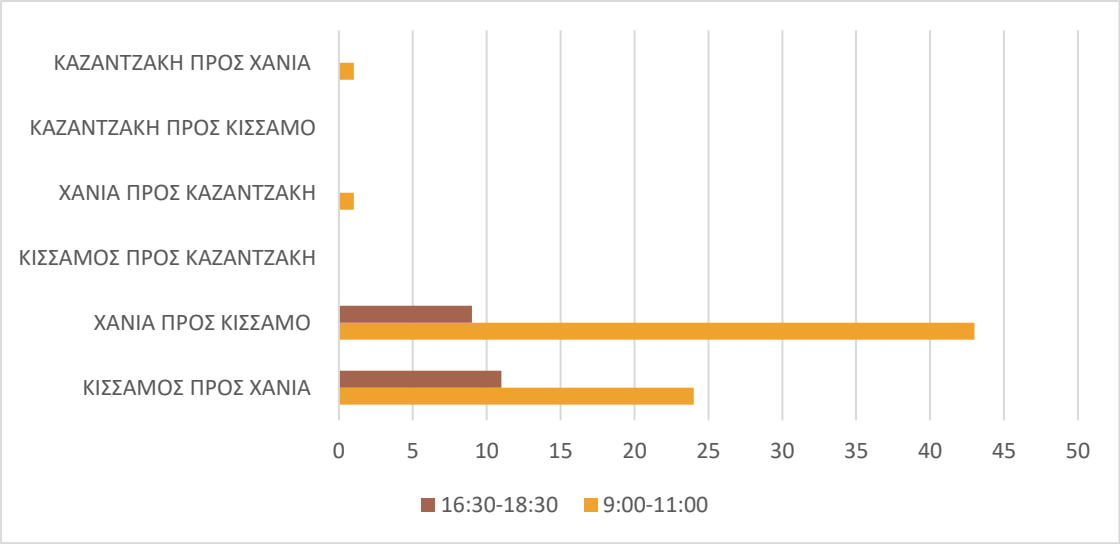


Τα φορτηγά είναι μία αρκετά συνηθισμένη και συχνή μετακίνηση επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, ειδικά από την κατεύθυνση Χανιά προς Κίσσαμο, όπως διαπιστώνεται και στον επόμενο πίνακα. Να σημειωθεί ότι τα φορτηγά και γενικότερα τα βαρέα οχήματα δυσχεραίνουν την κινητικότητα επί της επαρχιακή οδού, καθυστερούν τις μετακινήσεις και επιβαρύνουν το δίκτυο. Επομένως, πρέπει να ληφθούν υπόψιν μέτρα για την ασφαλή μετακίνησή τους από κάποια άλλη οδό, εφόσον αυτό είναι εφικτό.

Πίνακας 45: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	24	43	0	1	0	1
16:30-18:30	11	9	0	0	0	0

Γράφημα 39: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

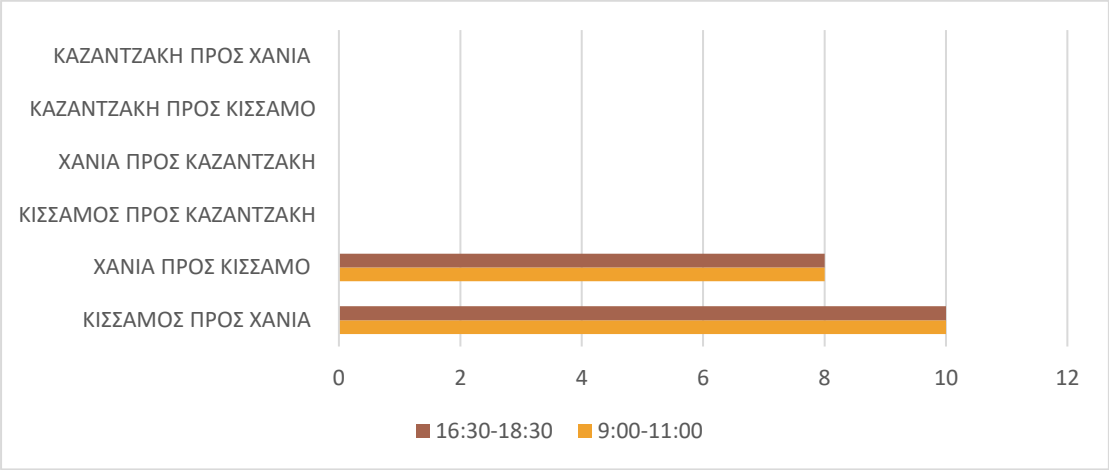


Όπως παρατηρήθηκε και από τους προηγούμενους κόμβους, τα **εισερχόμενα και εξερχόμενα λεωφορεία από την πόλη του Πλατανιά κατά το διάστημα καταγραφής δεν είναι τόσο συχνά**. Ο αριθμός των δρομολογίων είναι μικρός και περιορισμένος. Συνεπώς, δεν εμφανίζονται στρέφουσες μετακινήσεις, κάτι το οποίο θα πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω.

Πίνακας 46: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	10	8	0	0	0	0
16:30-18:30	10	8	0	0	0	0

Γράφημα 40: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση



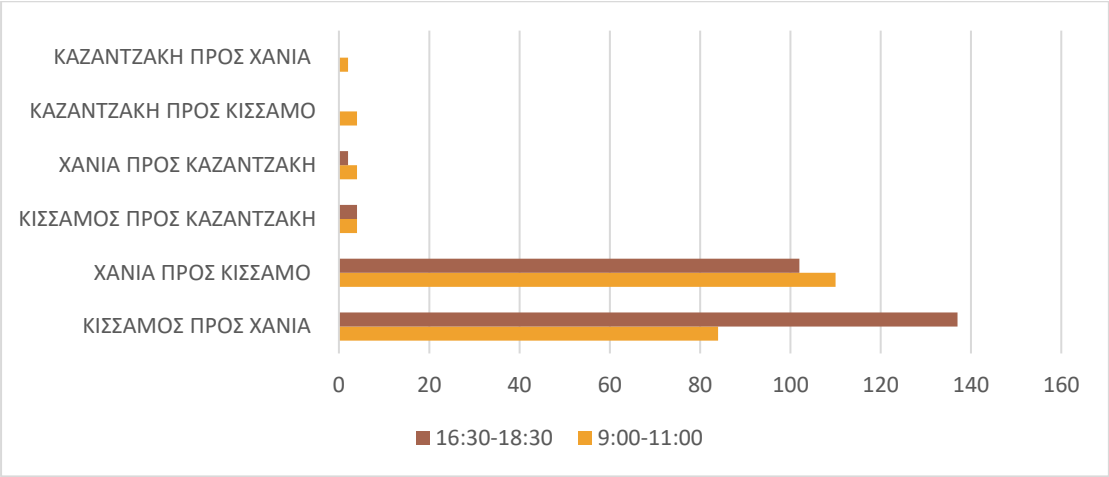
Οι μηχανές είναι ένα μέσο μετακίνησης που φαίνεται να χρησιμοποιούν σε μεγάλη συχνότητα οι κάτοικοι του Δήμου Πλατανιά για τις καθημερινές τους

μετακινήσεις. Ειδικότερα, όπως βλέπουμε στον επόμενο πίνακα, ο αριθμός των μετακινήσεων μέσω μηχανών είναι αρκετά σημαντικός επί του συνολικού αριθμού των μετακινήσεων.

Πίνακας 47: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	84	110	4	4	4	2
16:30-18:30	137	102	4	2	0	0

Γράφημα 41: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

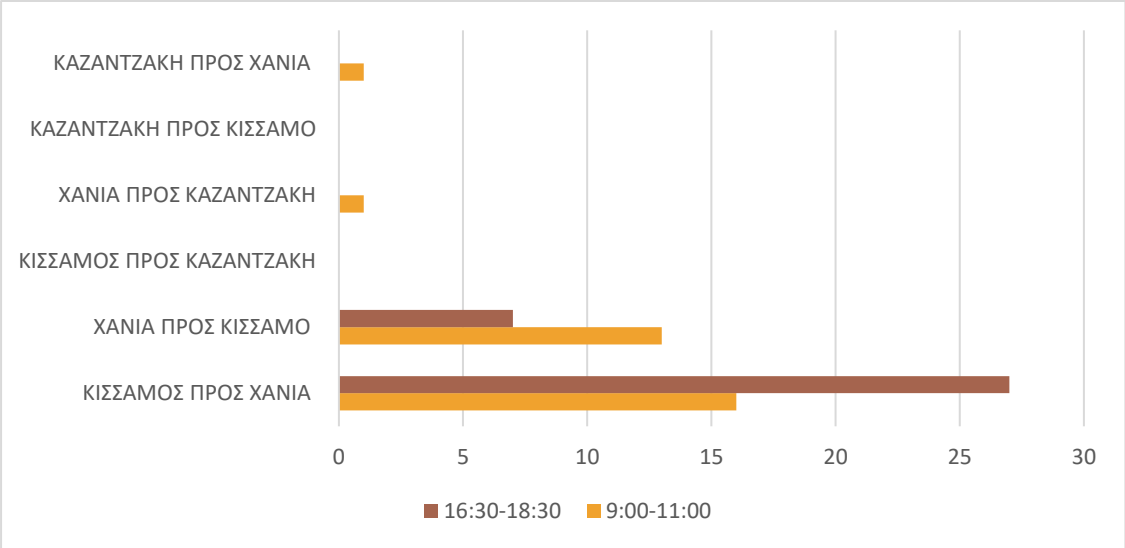


Τα ποδήλατα που μετακινούνται εντός της πόλης του Πλατανιά είναι ελάχιστα σε σχέση με τη δυνατότητα που έχει η πόλη λόγω της γραμμικότητάς της. Όπως φαίνεται και στον επόμενο πίνακα, οι μετακινήσεις των ποδηλάτων κατά τις ώρες καταγραφής σημειώνουν μικρά ποσοστά.

Πίνακας 48: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	16	13	0	1	0	1
16:30-18:30	27	7	0	0	0	0

Γράφημα 42: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

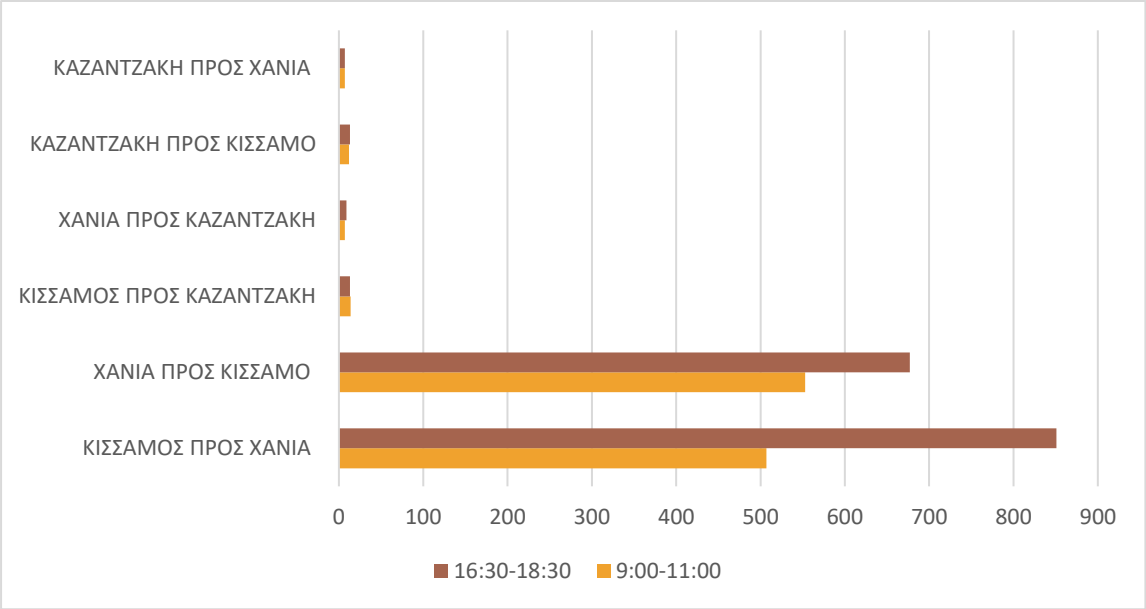


Τα αυτοκίνητα απαριθμούν πολύ υψηλό αριθμό συγκέντρωσης, όπως έχει διαπιστωθεί ως τώρα από τις κυκλοφοριακές μετρήσεις των προηγούμενων κόμβων. Συγκεκριμένα, όπως φαίνεται από τον επόμενο πίνακα, τα αυτοκίνητα Ι.Χ. σημειώνουν σημαντικά ποσοστά μετακίνησης, ιδιαίτερα τις απογευματινές ώρες και στην κατεύθυνση από Κίσσαμο προς Χανιά.

Πίνακας 49: Φόρτοι Ι.Χ αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	507	553	14	7	12	7
16:30-18:30	851	677	13	9	13	7

Γράφημα 43: Φόρτοι Ι.Χ αυτοκινήτων ανά κίνηση

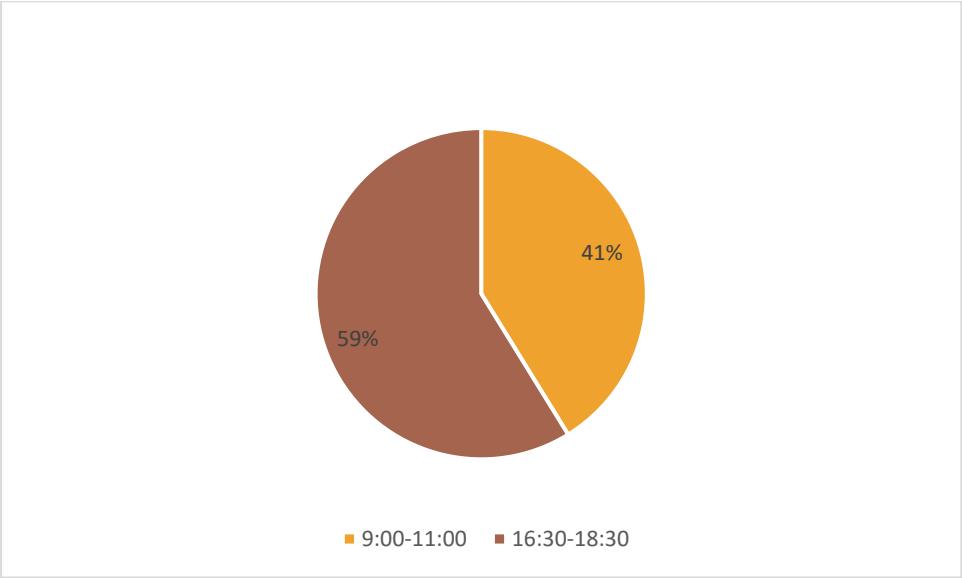


Όπως διαπιστώνεται στον επόμενο πίνακα, τα αυτοκίνητα Ι.Χ. συγκεντρώνουν μεγαλύτερα ποσοστά μετακίνησης τις απογευματινές ώρες.

Πίνακας 50: Σύνολο Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο

Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο	
9:00-11:00	1100
16:30-18:30	1570

Γράφημα 44: Σύνολο Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά χρονική περίοδο



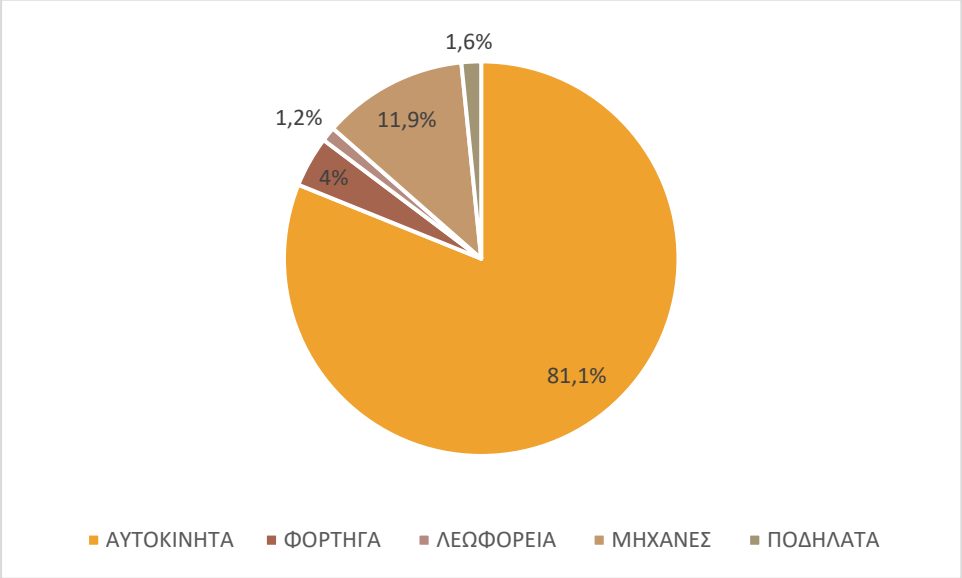
Το επόμενο σημείο καταγραφής είναι ο Κόμβος 6, ο οποίος βρίσκεται εξίσου επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και προσεγγίζει και την οδό Κυθήρων η οποία αποτελεί κάθετη προς την παραλία. Για τον Κόμβο 6 πραγματοποιήθηκαν καταγραφές και για τις 3 μέρες.

Στον Κόμβο 6 ακολουθείται παρόμοια συγκέντρωση με τους προηγούμενος κυκλοφοριακούς φόρτους. Πιο αναλυτικά, η συγκέντρωση των αυτοκινήτων Ι.Χ. καταγράφεται με ποσοστό 81,1%, των μηχανών με 11,9%, των φορτηγών με 4%, των ποδηλάτων με 1,4% και των λεωφορείων με 1,2%.

Πίνακας 51: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 6

	4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1409	1294	673	3376
ΦΟΡΤΗΓΑ	36	30	107	173
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	21	15	14	50
ΜΗΧΑΝΕΣ	207	223	66	496
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	28	30	9	67
ΣΥΝΟΛΑ	1701	1592	869	4162

Γράφημα 45: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 6



Πίνακας 52: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 6

ΚΟΜΒΟΣ 6

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	300	239	362
	16:30-18:30	448	436	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	6	9	37
	16:30-18:30	6	3	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	6	3	8
	16:30-18:30	4	4	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	41	50	33
	16:30-18:30	56	75	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	9	4	4
	16:30-18:30	9	16	0
		885	839	444

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	8	1	0
	16:30-18:30	9	4	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	2	2	0
	16:30-18:30	2	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		21	7	0

ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0	3
	16:30-18:30	0	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		0	0	5

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	313	242	307
	16:30-18:30	316	364	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	18	15	68
	16:30-18:30	6	3	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	6	4	6
	16:30-18:30	5	4	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	58	46	31
	16:30-18:30	45	50	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	7	6	5
	16:30-18:30	3	4	0
		777	738	417

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	4	0
	16:30-18:30	10	4	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	2	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		17	8	0

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
		4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	1	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		1	0	3

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

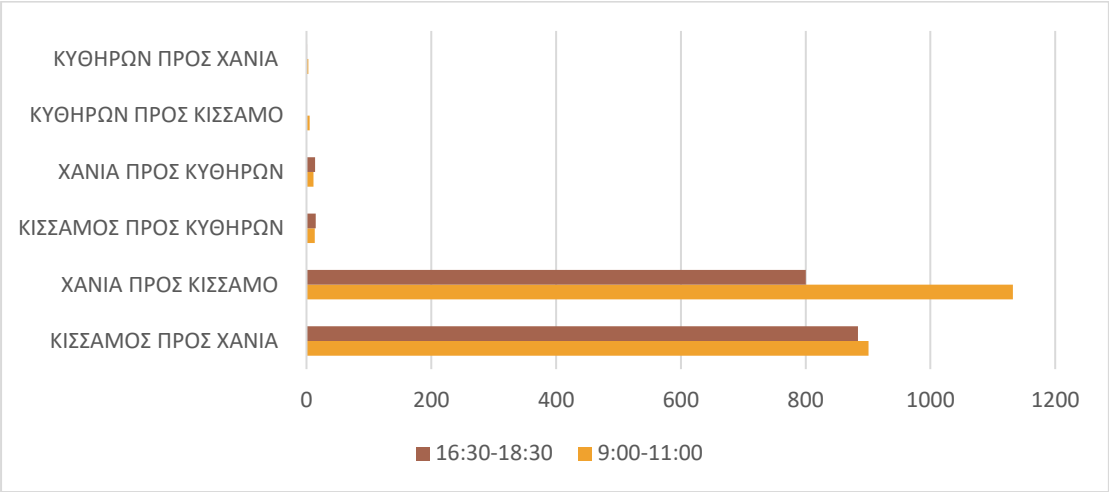
ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ

Όπως είχε αναφερθεί και από τους προηγούμενους κόμβους κατά τους οποίους έγιναν μετρήσεις και τη Δευτέρα (07/11/22), φαινομενικά τα στοιχεία δείχνουν ότι τις πρωινές ώρες σημειώνεται περισσότερη κίνηση από ότι τις αντίστοιχες απογευματινές. Αυτό δεν αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα, καθώς τη Δευτέρα έγιναν μετρήσεις μόνο τις πρωινές ώρες και αυτό προσθέτει επί του συνόλου των μετακινούμενων οχημάτων. Επομένως, εκτιμάται ότι τις απογευματινές ώρες το σύνολο των οχημάτων είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο σύνολο των πρωινών ωρών καταμέτρησης.

Πίνακας 53: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
9:00-11:00	2274
16:30-18:30	1883

Γράφημα 46: Σύνολα οχημάτων ανά χρονική περίοδο

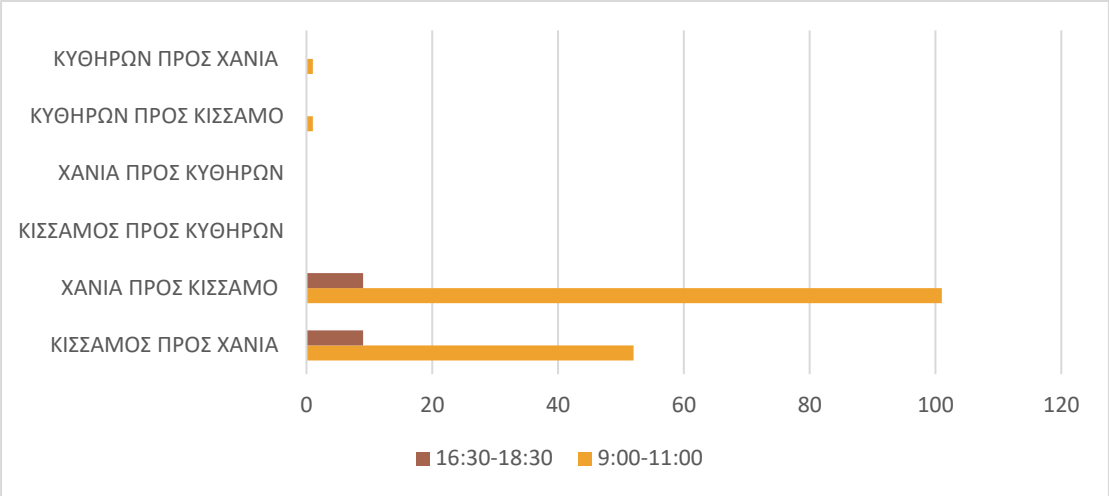


Τα φορτηγά σημειώνουν μεγάλα ποσοστά επί του συνόλου των οχημάτων, ειδικότερα από την κατεύθυνση Χανιά προς Κίσσαμο. Στρέφουσες ροές δεν παρατηρούνται.

Πίνακας 54: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	52	101	0	0	1	1
16:30-18:30	9	9	0	0	0	0

Γράφημα 47: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

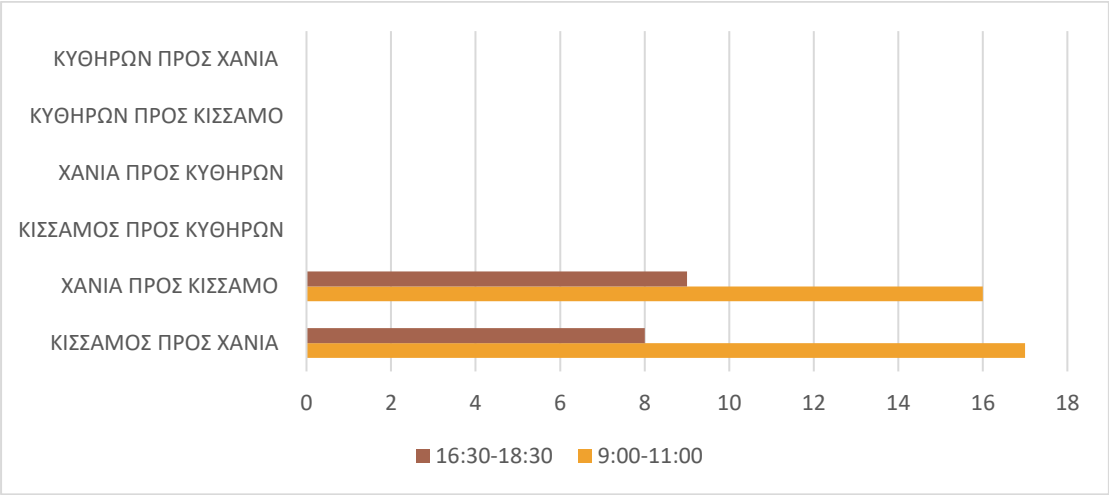


Τα δρομολόγια των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων του Δήμου δε σημειώνουν σημαντικά ποσοστά σχετικά με το σύνολο των μετακινουμένων και τις ανάγκες του Δήμου Πλατανιά. Στρέφουσες ροές δρομολογίων δεν καταγράφονται.

Πίνακας 55: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	17	16	0	0	0	0
16:30-18:30	8	9	0	0	0	0

Γράφημα 48: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

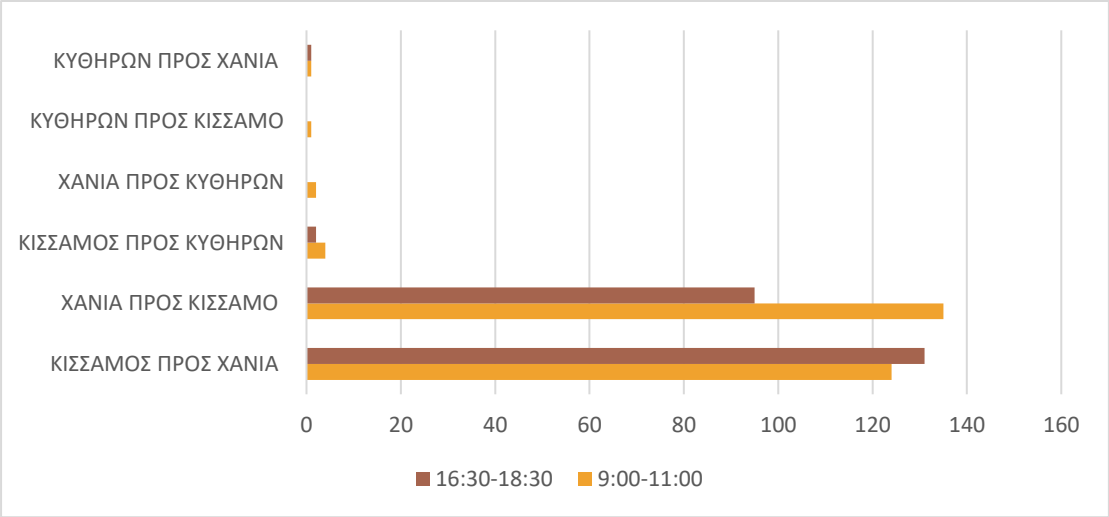


Οι μηχανές χρησιμοποιούνται συχνά ως μέσο μετακίνησης, όπως φαίνεται και στον επόμενο πίνακα αλλά και από τις μέχρι τώρα καταγραφές. Στον Κόμβο 6 δεν παρατηρούνται στρέφουσες ροές μετακινήσεων των μηχανών.

Πίνακας 56: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	124	135	4	2	1	1
16:30-18:30	131	95	2	0	0	1

Γράφημα 49: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

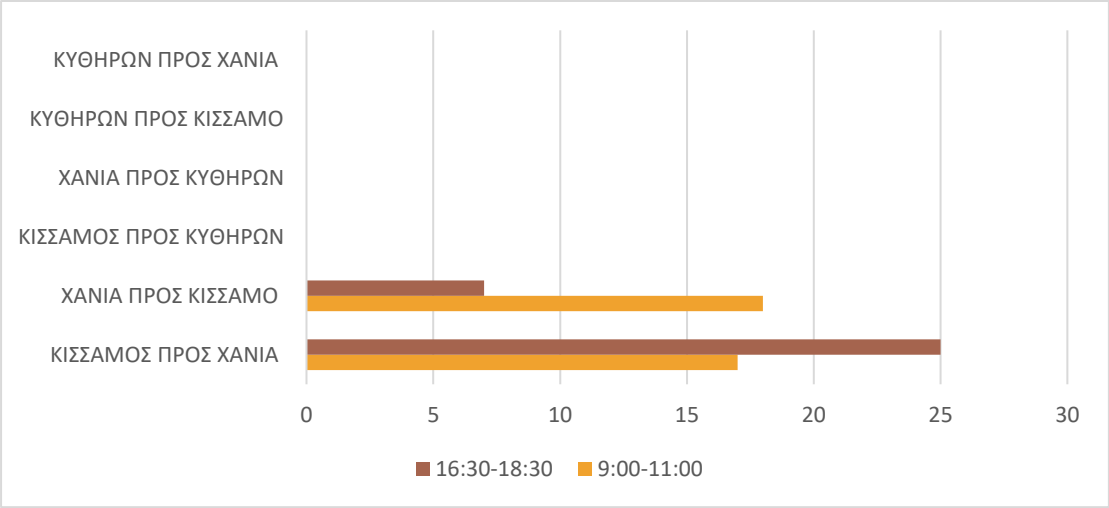


Οι ροές των ποδηλάτων ακολουθούν την ίδια κινητικότητα σύμφωνα με τους προηγούμενους κόμβους. Στρέφουσες ροές δεν παρατηρούνται.

Πίνακας 57: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	17	18	0	0	0	0
16:30-18:30	25	7	0	0	0	0

Γράφημα 50: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

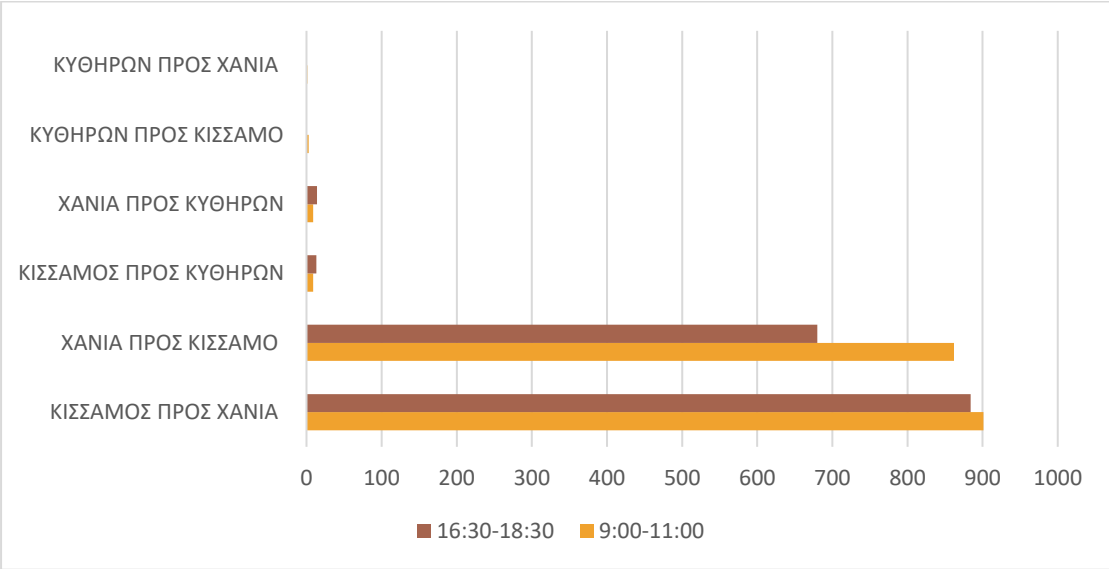


Τα αυτοκίνητα Ι.Χ. σημειώνουν υψηλά ποσοστά και επί του Κόμβου 6, ενώ στρέφουσες ροές δεν παρατηρούνται σε σημαντικά ποσοστά.

Πίνακας 58: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΘΗΡΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	901	862	9	9	3	1
16:30-18:30	884	680	13	14	0	0

Γράφημα 51: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση



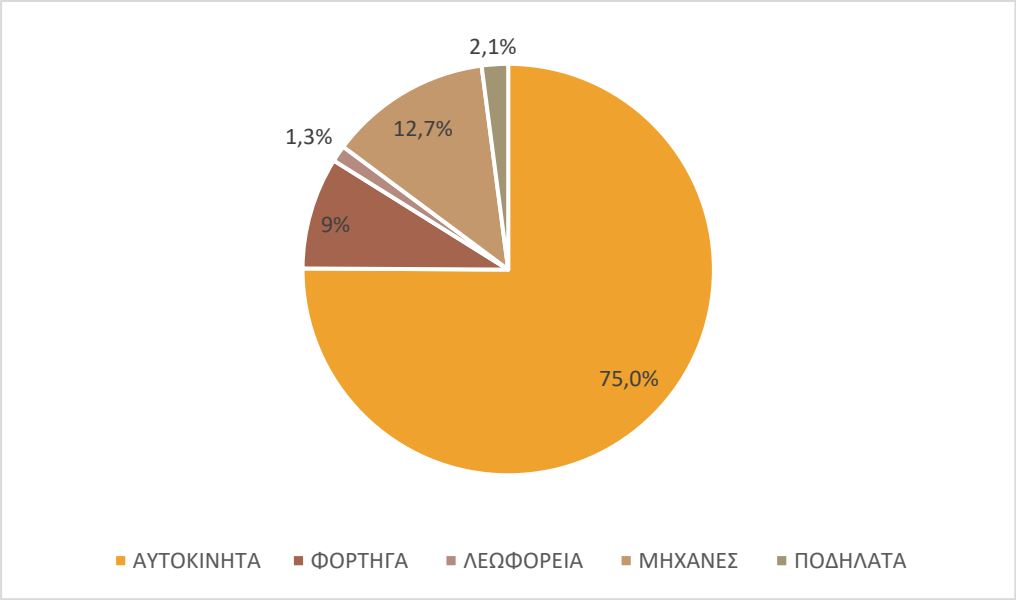
Ο Κόμβος 7 βρίσκεται επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και προσεγγίζει μία κάθετη οδό προς την παραλία, και συγκεκριμένα την οδό Κυθήρων, στην οποία παρατηρούνται αμελητέα ως μηδαμινά ποσοστά στρεφουσών μετακινήσεων.

Συγκεκριμένα, το σύνολο των αυτοκινήτων αγγίζει το ποσοστό του 75%, των μηχανών 12,4%, των φορτηγών 9%, των ποδηλάτων 2,1% και των λεωφορείων 1,3%.

Πίνακας 59: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 7

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	726	744	0	0	8	19
16:30-18:30	1054	909	0	0	7	13

Γράφημα 52: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 7



Πίνακας 60: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 7

ΚΟΜΒΟΣ 7

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	249	280
	16:30-18:30	441	364
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	40	40
	16:30-18:30	41	30
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	7	3
	16:30-18:30	7	4
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	44	42
	16:30-18:30	59	79
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	13	8
	16:30-18:30	12	17
		913	867

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		0	0

ΚΑΘΕΤΗ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	4	1
	16:30-18:30	4	1
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	1
	16:30-18:30	1	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	1
	16:30-18:30	0	0
		11	4

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	291	220
	16:30-18:30	370	367
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	56	48
	16:30-18:30	25	23
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	9	3
	16:30-18:30	7	5
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	56	48
	16:30-18:30	52	52
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	7	6
	16:30-18:30	4	4
		877	776

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		0	0

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
		4/11/2022	5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	9
	16:30-18:30	6	2
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	4	1
	16:30-18:30	4	1
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		19	13

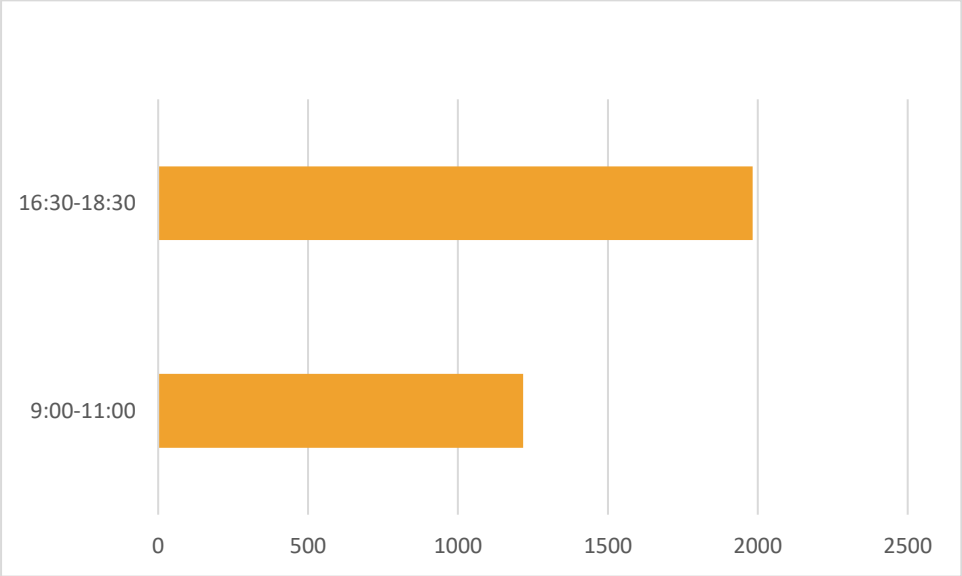
ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ **ΚΑΘΕΤΗ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**

Όπως φαίνεται στον επόμενο πίνακα η διαφορά στη συγκέντρωση των μέσων μεταφοράς υπερισχύει τις απογευματινές ώρες έναντι των πρωινών.

Πίνακας 61: Σύνολο οχημάτων ανά χρονική περίοδο

ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	
9:00-11:00	1217
16:30-18:30	1983

Γράφημα 53: Σύνολο οχημάτων ανά χρονική περίοδο

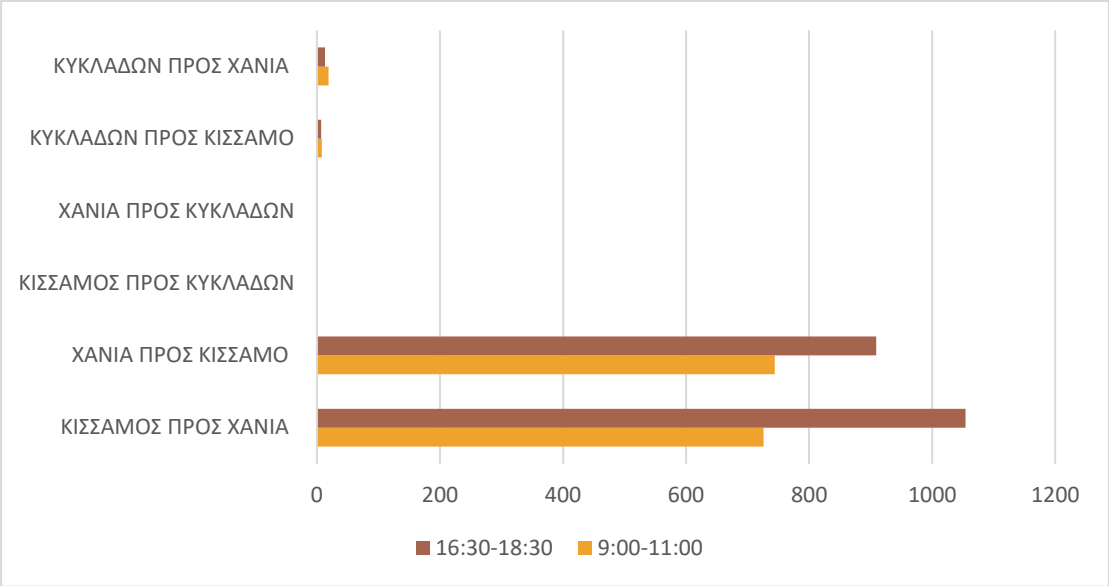


Τα μέσα μεταφοράς απαριθμούν σημαντικά ποσοστά ιδίως τις απογευματινές ώρες. Οι στρέφουσες ροές επί του Κόμβου 6 προς την οδό Κυκλάδων είναι μικρές. Μεγαλύτερη ροή παρατηρείται στην κατεύθυνση από την οδό Κυκλάδων προς τα Χανιά.

Πίνακας 62: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	726	744	0	0	8	19
16:30-18:30	1054	909	0	0	7	13

Γράφημα 54: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

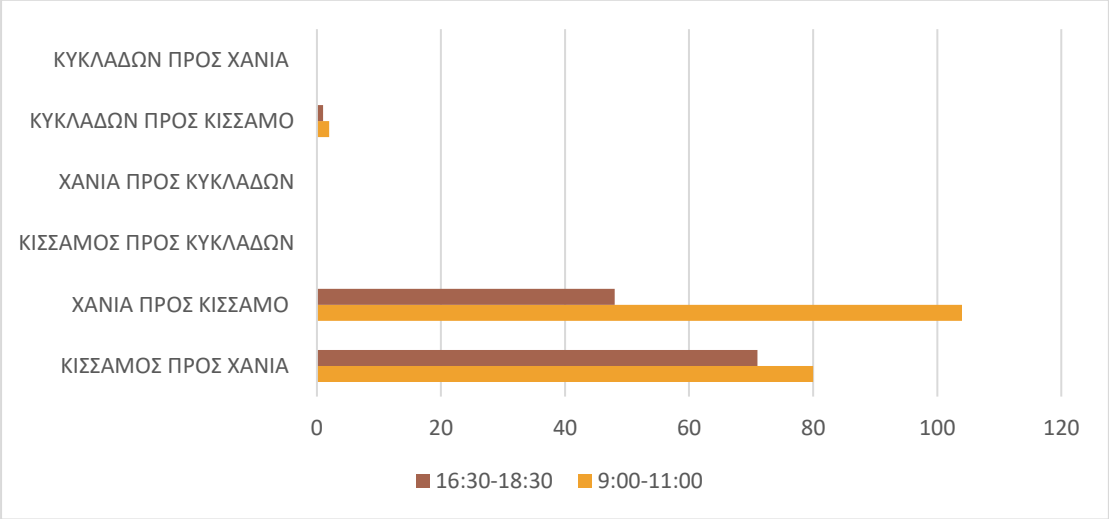


Τα φορτηγά σημειώνουν ένα υψηλό ποσοστό μετακινήσεων επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, ιδιαίτερα από την κατεύθυνση από Χανιά προς Κίσσαμο.

Πίνακας 63: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	80	104	0	0	2	0
16:30-18:30	71	48	0	0	1	0

Γράφημα 55: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

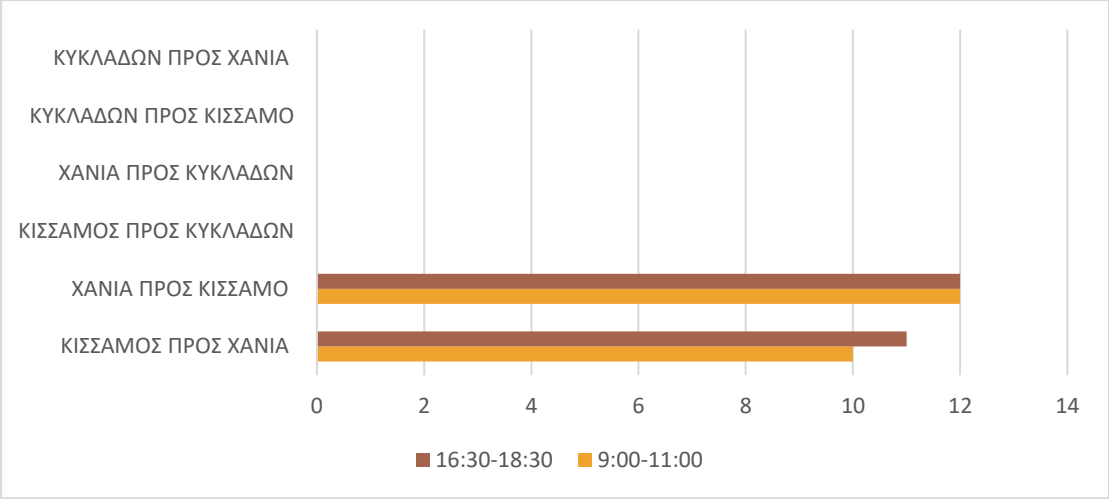


Τα λεωφορεία διατηρούν ελάχιστα δρομολόγια από και προς το Δ. Πλατανιά. Επίσης, παρατηρούνται μηδενικές ροές μετακινήσεων.

Πίνακας 64: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	10	12	0	0	0	0
16:30-18:30	11	12	0	0	0	0

Γράφημα 56: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

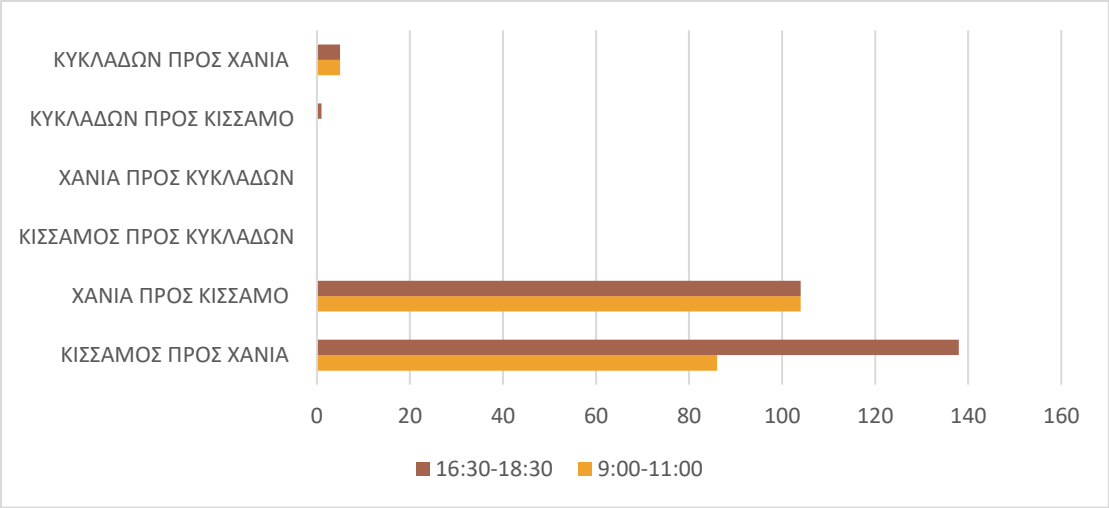


Η διέλευση των μηχανών από την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου είναι συχνή. Στρέφουσες ροές επί της καθέτου του Κόμβου 7, παρατηρούνται σε μικρό και αμελητέο αριθμό.

Πίνακας 65: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	86	104	0	0	0	5
16:30-18:30	138	104	0	0	1	5

Γράφημα 57: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

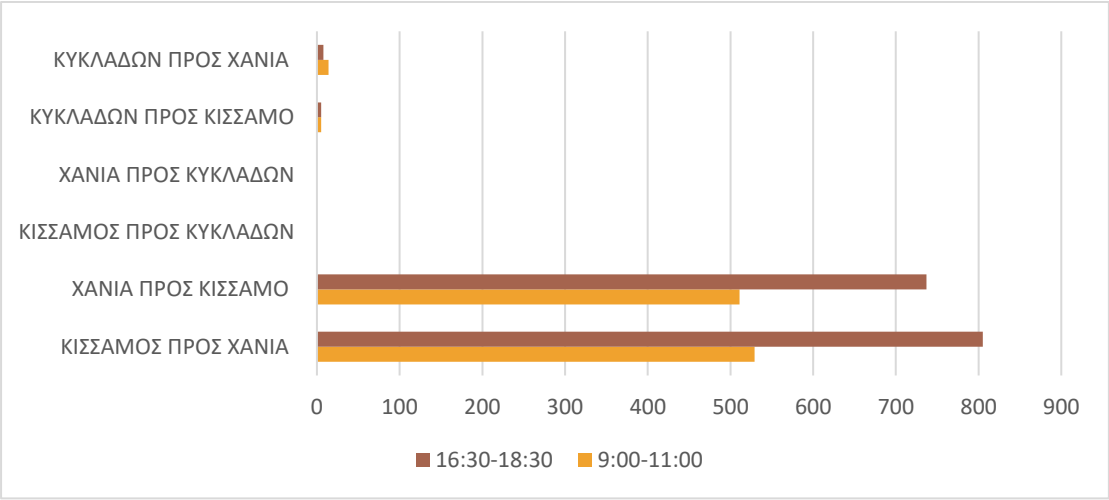


Οι φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση σημειώνουν μεγαλύτερη κινητικότητα τις απογευματινές ώρες. Στρέφουσες ροές παρατηρούνται σε μικρό βαθμό περισσότερο στην κατεύθυνση Κυκλάδων προς Χανιά.

Πίνακας 66: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ						
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	529	511	0	0	5	14
16:30-18:30	805	737	0	0	5	8

Γράφημα 58: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

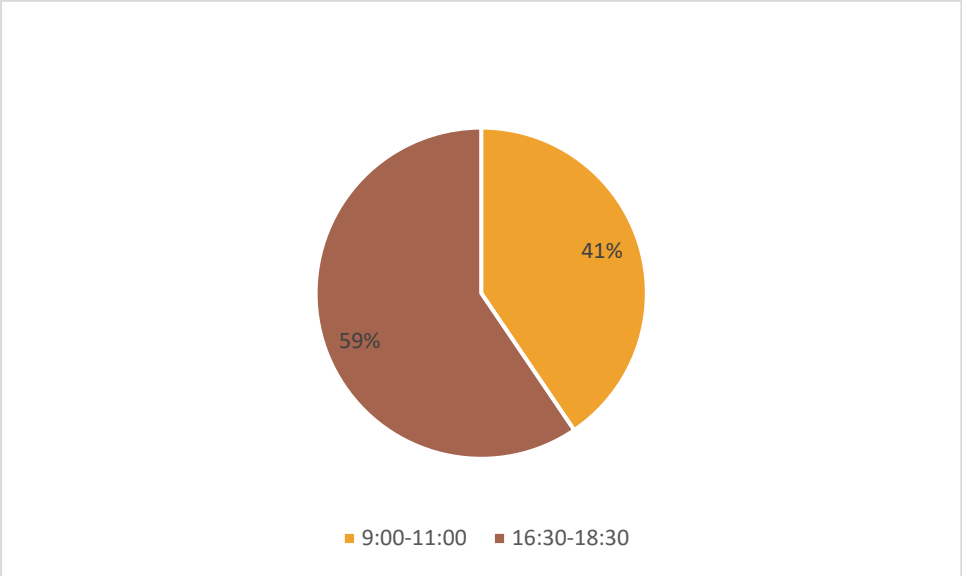


Τα Ι.Χ. αυτοκίνητα συγκεντρώνουν μεγαλύτερη κινητικότητα τις απογευματινές ώρες καταμέτρησης σε σχέση με τις αντίστοιχες πρωινές.

Πίνακας 67: Σύνολο Ι.Χ. οχημάτων ανά χρονική περίοδο

Σύνολο ΙΧ ανά χρονική περίοδο	
9:00-11:00	1059
16:30-18:30	1555

Γράφημα 59: Σύνολο Ι.Χ. οχημάτων ανά χρονική περίοδο



Ο Κόμβος 8 βρίσκεται επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και περικλείεται από δύο (2) κάθετες οδούς, οι οποίες καταλήγουν στο ξενοδοχείο Hotel El Greco και στο ιατρείο Doctor Vittorakis. Επομένως, οι ροές κατεύθυνσης επί του Κόμβου έχουν ως εξής:

1. Χανιά προς Κίσσαμο
2. Κίσσαμο προς Χανιά
3. Χανιά προς Doctor Vittorakis
4. Κίσσαμος προς Doctor Vittorakis
5. Doctor Vittorakis προς Χανιά
6. Doctor Vittorakis προς Κίσσαμο
7. Doctor Vittorakis προς Hotel El Greco
8. Χανιά προς Hotel El Greco
9. Κίσσαμο προς Hotel El Greco
10. Hotel El Greco προς Doctor Vittorakis

Πίνακας 68: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος

ΚΟΜΒΟΣ 8

HOTEL EL GRECO

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	9	12	2
	16:30-18:30	11	10	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	1	0
	16:30-18:30	1	3	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		23	26	2

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	4	10	0
	16:30-18:30	9	2	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	0	0
	16:30-18:30	2	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		16	13	0

HOTEL EL GRECO

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	10	8	14
	16:30-18:30	10	3	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		21	11	16

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	4	13
	16:30-18:30	3	6	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	1
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		9	10	14

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	269	248	398
	16:30-18:30	418	378	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	8	17	15
	16:30-18:30	6	4	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	3	4	6
	16:30-18:30	7	4	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	27	32	21
	16:30-18:30	45	50	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	8	8	3
	16:30-18:30	10	15	0
		801	760	443

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	289	258	389
	16:30-18:30	313	354	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	20	18	5
	16:30-18:30	7	4	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	4	3	3
	16:30-18:30	4	3	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	32	35	24
	16:30-18:30	35	30	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	6	7	4
	16:30-18:30	1	4	0
		711	716	425

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	7	9
	16:30-18:30	3	3	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	2	1	1
	16:30-18:30	0	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		10	11	10

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	1	4	8
	16:30-18:30	1	4	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
		4	8	8

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

DOCTOR VITTORAKIS

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	3	0
	16:30-18:30	8	3	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	0	0
	16:30-18:30	1	2	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		10	8	0

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	2	0
	16:30-18:30	4	2	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	2	0	0
	16:30-18:30	1	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0	0
	16:30-18:30	0	0	0
		8	4	0

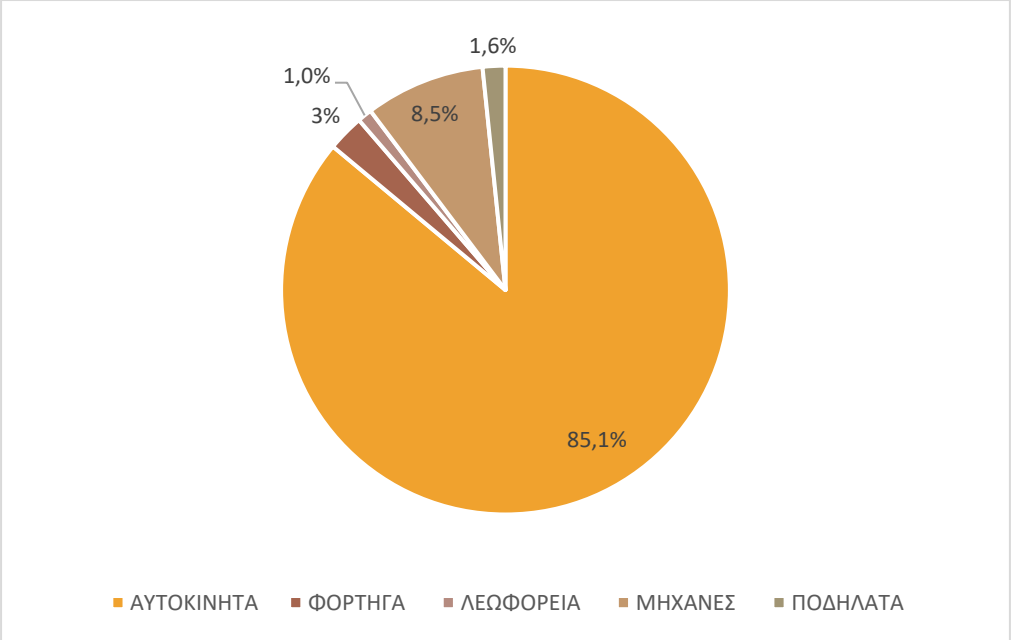
DOCTOR VITTORAKIS

Στον κόμβο 8 καταμετρήθηκαν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και τις 3 μέρες καταγραφής. Είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινουμένων χρησιμοποιούν τα Ι.Χ. αυτοκίνητα 85,1%, έπειτα οι μηχανές με 8,5%, τα φορτηγά 3%, τα ποδήλατα 1,6% και τα λεωφορεία 1%.

Πίνακας 69: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 8

	4/11/2022	5/11/2022	7/11/2022*	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1372	1321	833	3526
ΦΟΡΤΗΓΑ	45	43	20	108
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	18	14	11	43
ΜΗΧΑΝΕΣ	152	155	47	354
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	26	34	7	67
ΣΥΝΟΛΑ	1613	1613	918	4144

Γράφημα 60: : Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 8

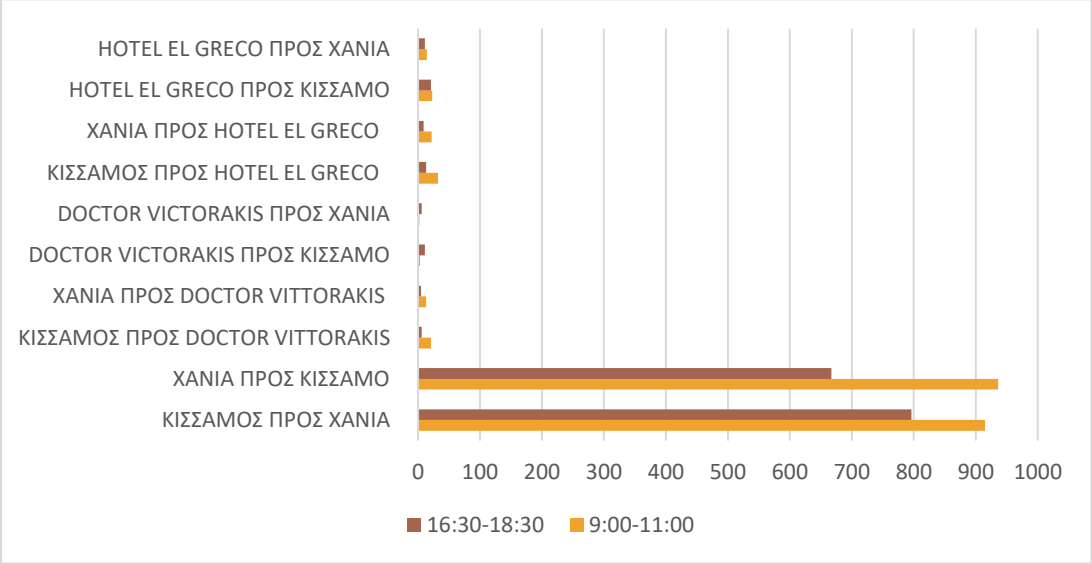


Όπως προκύπτει και από τον επόμενο πίνακα, στον Κόμβο 8 εμφανίζονται σημαντικές κινήσεις και ροές. Συγκεκριμένα, προκύπτει παρομοίως με τους προηγούμενους κόμβους η έντονη κινητικότητα στην ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και τις δύο κατευθύνσεις, με ιδιαίτερα αυξημένη ροή την απογευματινή περίοδο καταμέτρησης. Φαινομενικά, ο πίνακας δείχνει ότι υπάρχει περισσότερη κινητικότητα τις πρωινές ώρες, αλλά όπως έχει αναφερθεί ξανά, σε προηγούμενους κόμβους που έχει προστεθεί ως μέρα καταμέτρησης η Δευτέρα, δεν είχαν μετρηθεί απογευματινοί φόρτοι, οπότε υπολογίζεται ότι το απόγευμα διατηρείται μεγαλύτερη ροή. Επιπλέον, σημειώνεται αξιόλογος αριθμός στρέφουσων ροών στις κατευθύνσεις από Κίσσαμο και Χανιά προς Hotel El Greco και αντίστοιχα από Hotel El Greco προς Χανιά και Κίσσαμο.

Πίνακας 70: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ
9:00-11:00	915	936	21	13	3	2	32	22	23	14
16:30-18:30	796	667	6	5	11	6	13	9	21	11

Γράφημα 61: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

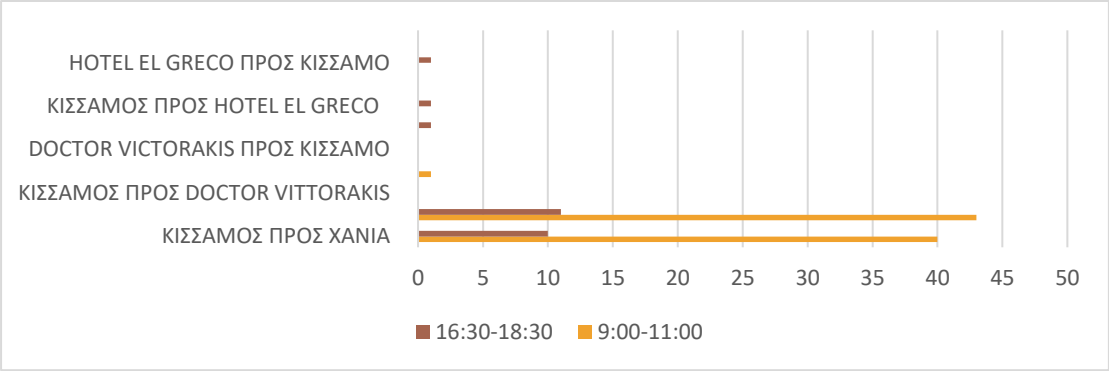


Τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα ποδήλατα παρουσιάζουν την ίδια κινητικότητα όπως και σε προηγούμενους κόμβους, όπως φαίνεται και στα επόμενα διαγράμματα και πίνακες.

Πίνακας 71: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ
9:00-11:00	40	43	0	1	0	0	0	0	0	0
16:30-18:30	10	11	0	0	0	1	1	0	1	0

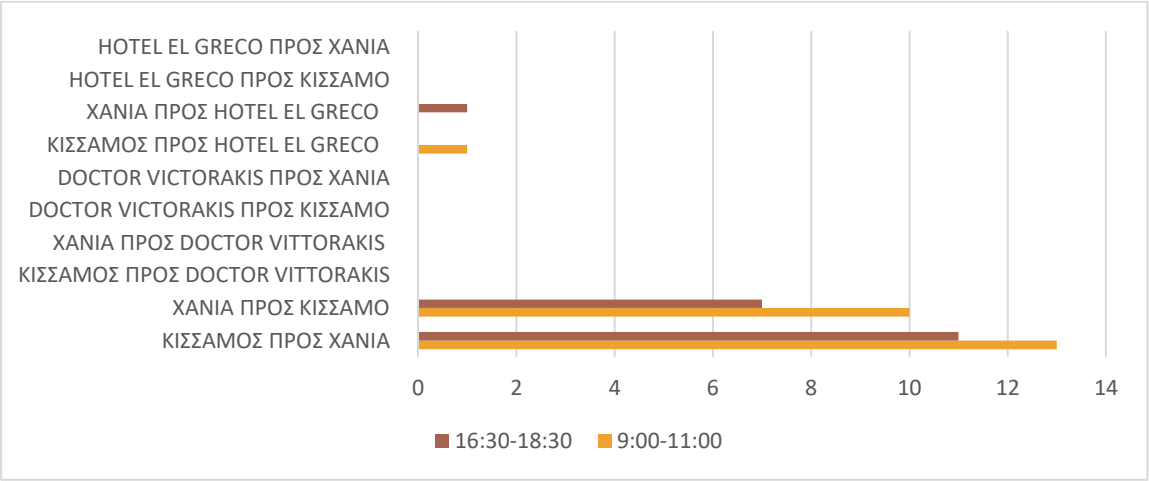
Γράφημα 62: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση



Πίνακας 72: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS**	**DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO**	**HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	13	10	0	0	0	0	1	0	0	0
16:30-18:30	11	7	0	0	0	0	0	1	0	0

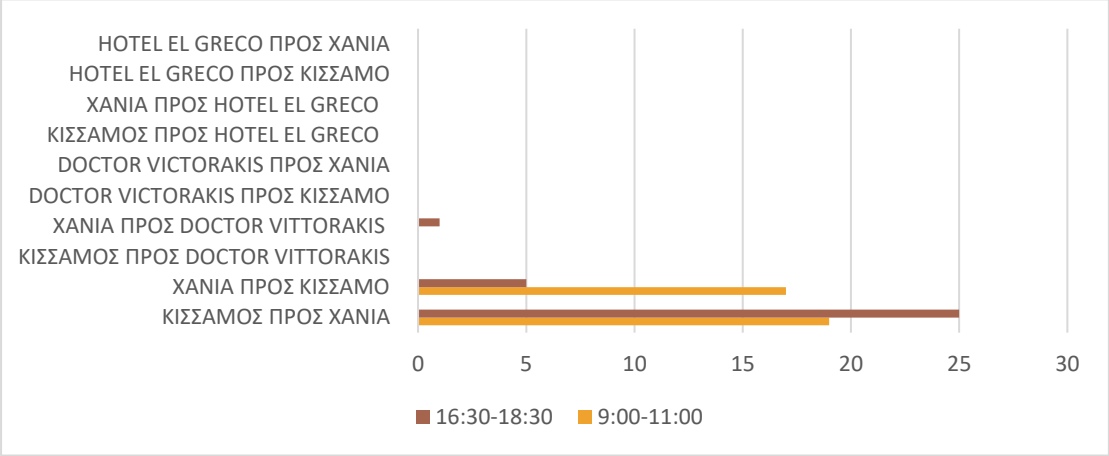
Γράφημα 63: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση



Πίνακας 73: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ
9:00-11:00	19	17	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30-18:30	25	5	0	1	0	0	0	0	0	0

Γράφημα 64: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

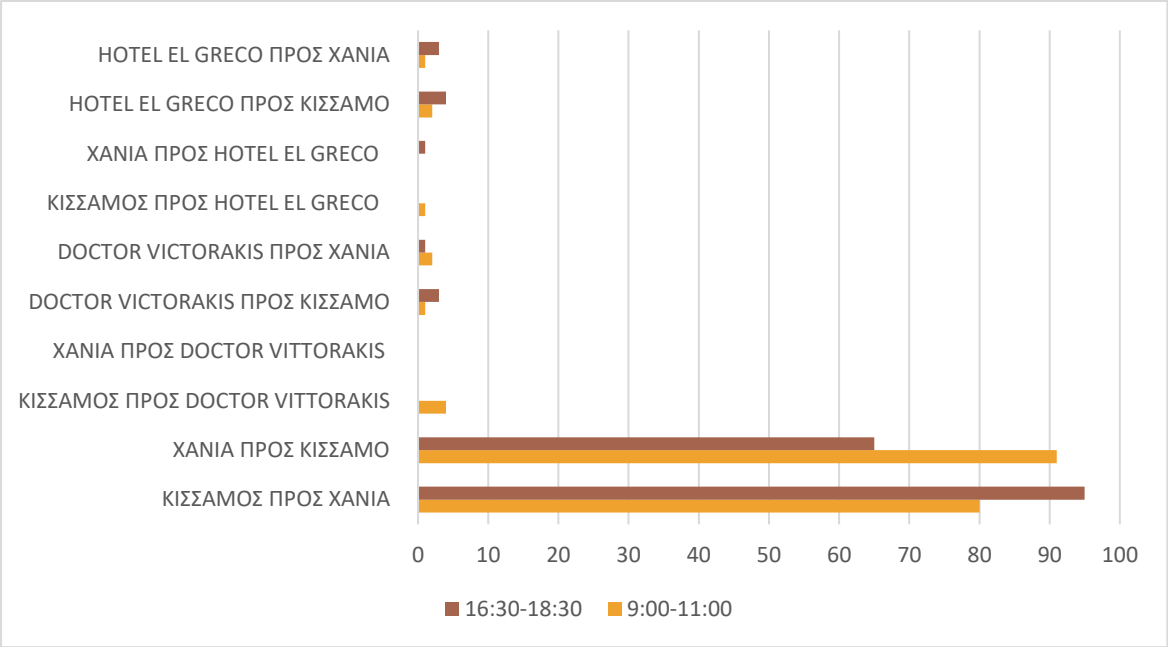


Οι φόρτοι των μηχανών παρουσιάζουν παρόμοια κινητικότητα με τους υπόλοιπους κόμβους. Στον Κόμβο 8 δεν παρατηρείται υψηλή ροή προς τις στρέφουσες κατευθύνσεις έναντι των Ι.Χ. αυτοκινήτων τα οποία όπως θα δούμε σε επόμενο πίνακα συμπληρώνουν σημαντικό ποσοστό στρεφουσών ροών.

Πίνακας 74: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ
9:00-11:00	80	91	4	0	1	2	1	0	2	1
16:30-18:30	95	65	0	0	3	1	0	1	4	3

Γράφημα 65: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

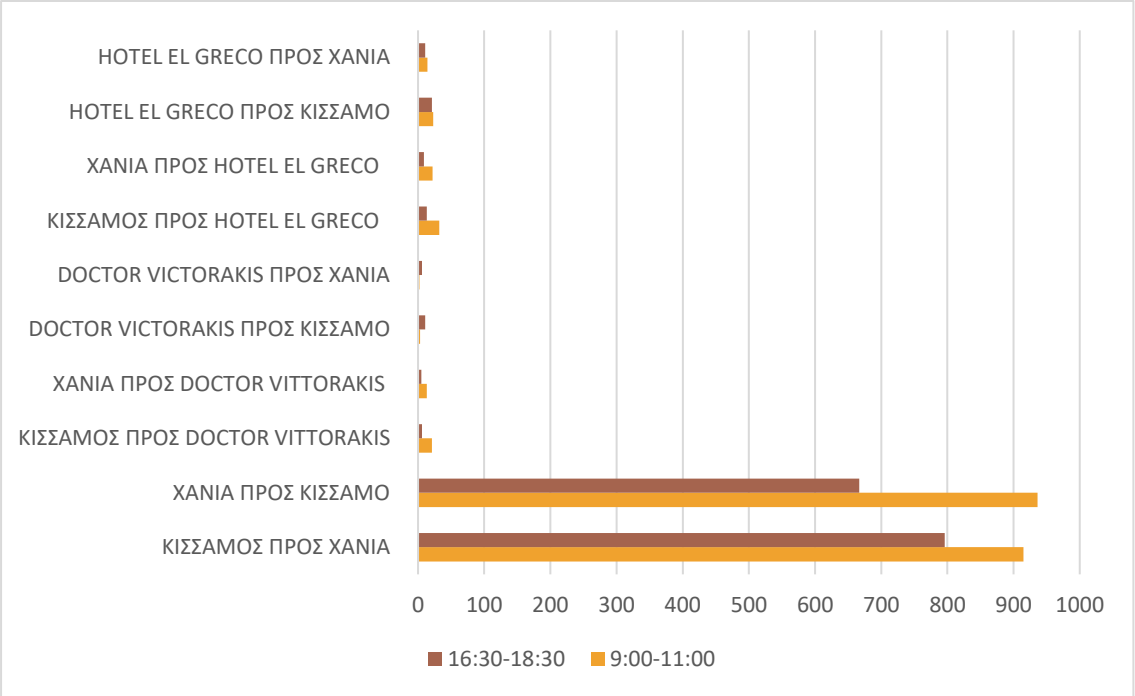


Στον Κόμβο 8, εκτός από τις υψηλές ροές επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και από τις δύο κατευθύνσεις βλέπουμε ότι υπάρχει αρκετή κινητικότητα στρεφουσών ροών από και προς της κατεύθυνσης Hotel El Greco. Συμπεραίνεται, ότι αρκετοί κάτοικοι και επισκέπτες χρησιμοποιούν αυτήν την οδό για να προβούν στην κατοικία τους ή σε κάποια άλλη χρήση.

Πίνακας 75: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ										
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ DOCTOR VITTORAKIS**	**DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**DOCTOR VICTORAKIS ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ HOTEL EL GRECO**	**HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**HOTEL EL GRECO ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**
9:00-11:00	915	936	21	13	3	2	32	22	23	14
16:30-18:30	796	667	6	5	11	6	13	9	21	11

Γράφημα 66: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

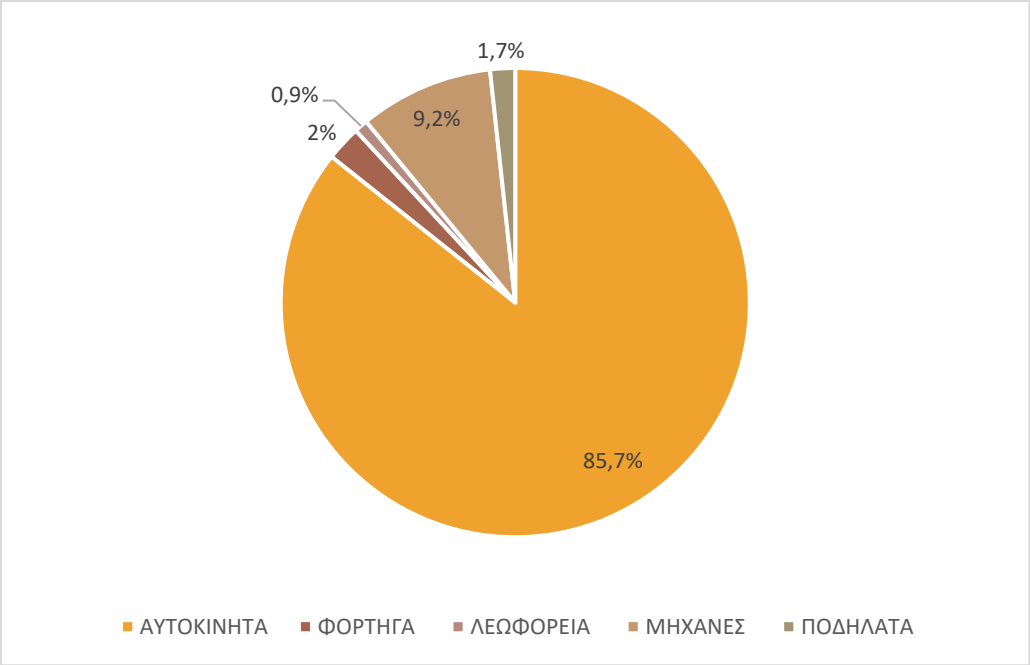


Στον Κόμβο 9 πραγματοποιήθηκαν καταμετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων τις ημέρες Παρασκευή (04/11/22) και Σάββατο (05/11/22). Τις μέρες αυτές παρατηρείται παρόμοια ροή στην κινητικότητα των μέσων μεταφοράς, όπως και σε προηγούμενους κόμβους. Συγκεκριμένα, τα αυτοκίνητα Ι.Χ. σημειώνουν το 85,7%, οι μηχανές το 9,2%, τα φορτηγά 2%, τα ποδήλατα 1,7% και τα λεωφορεία 0,9%.

Πίνακας 76: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 9

	4/11/2022	5/11/2022	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1459	1379	2838
ΦΟΡΤΗΓΑ	45	35	80
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	19	12	31
ΜΗΧΑΝΕΣ	154	152	306
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	24	33	57
ΣΥΝΟΛΑ	1701	1611	3312

Γράφημα 67: Σύνολα κυκλοφοριακών μετρήσεων – Κόμβος 9



Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που καταμετρήθηκαν για τον Κόμβο 9, σημειώνουν σημαντική κίνηση επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου και από τις 2 κατευθύνσεις, και ένα μικρό ποσοστό οχημάτων προς στρέφουσες ροές.

Πίνακας 77: Φόρτοι μέσων μεταφοράς ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ												
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ**	**ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE**	**ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΜΙΝΟΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ**	**ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ**
9:00-11:00	682	737	5	3	9	8	7	5	8	3	4	5
16:30-18:30	999	788	9	11	1	3	8	2	10	2	0	3

Πίνακας 78: Κυκλοφοριακές μετρήσεις – Κόμβος 9

ΚΟΜΒΟΣ 9

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ MINOA PALACE

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	2
	16:30-18:30	3	3
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	1	2
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		11	7

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	3	0
	16:30-18:30	0	1
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	1
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		3	2

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ MINOA PALACE

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	1
	16:30-18:30	3	3
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	1	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	1	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		11	4

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	2	0
	16:30-18:30	1	1
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	1
	16:30-18:30	0	0
		5	2

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ MINOA PALACE

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	3	0
	16:30-18:30	0	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		4	

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ MINOA PALACE

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	313	263
	16:30-18:30	451	420
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	10	13
	16:30-18:30	5	1
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	5	3
	16:30-18:30	5	3
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	31	31
	16:30-18:30	44	44
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	7	6
	16:30-18:30	11	15
		882	799

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	328	276
	16:30-18:30	314	383
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	21	16
	16:30-18:30	4	3
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	5	3
	16:30-18:30	3	3
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	37	40
	16:30-18:30	37	36
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	6	5
	16:30-18:30	0	5
		755	770

ΚΟΡΑΗ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	4	1
	16:30-18:30	3	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		7	1

ΚΟΡΑΗ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	5	0
	16:30-18:30	2	6
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	1	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		8	6

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	3	0
	16:30-18:30	4	6
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	1
	16:30-18:30	0	1
		7	7

ΠΕΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

ΚΟΡΑΗ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	3	5
	16:30-18:30	1	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	1	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		5	5

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 4/11/2022	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 5/11/2022
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	9:00-11:00	0	8
	16:30-18:30	3	0
ΦΟΡΤΗΓΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΜΗΧΑΝΕΣ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	9:00-11:00	0	0
	16:30-18:30	0	0
		3	8

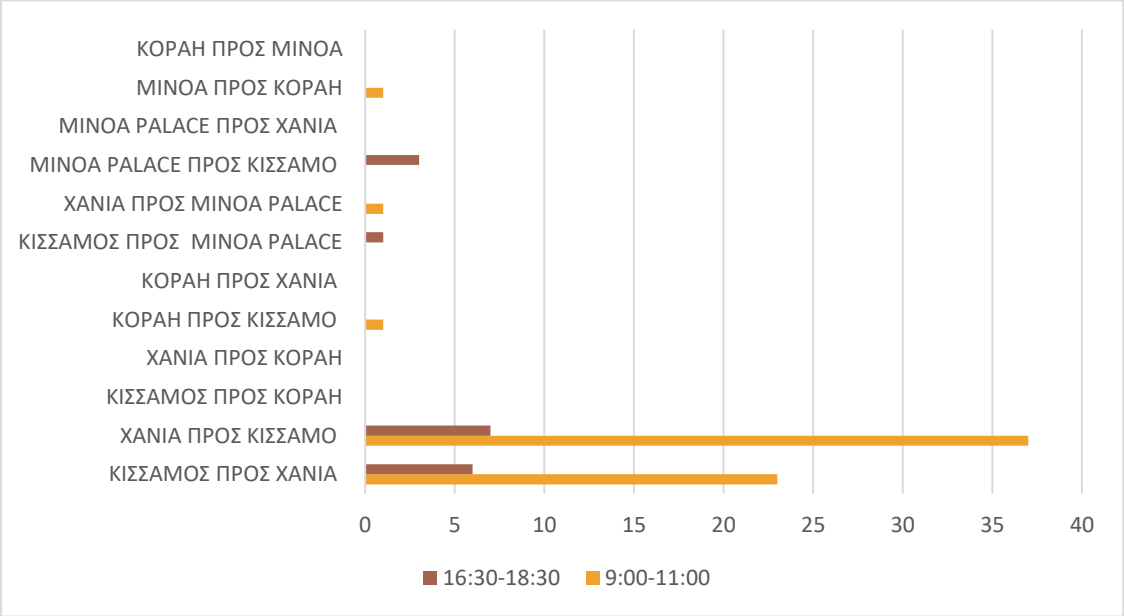
ΚΟΡΑΗ

Στους επόμενους πίνακες και διαγράμματα εμφανίζονται οι φόρτοι και οι ροές των φορτηγών, μηχανών, λεωφορείων, ποδηλάτων και Ι.Χ. αυτοκινήτων. Σημειώνεται ότι οι κατευθύνσεις και οι ροές εμφανίζουν παρόμοια κινητικότητα με αυτές των προηγούμενων κόμβων. Αναλυτικά για την αποτύπωση της κατάστασης της κινητικότητας στο σύνολο των μέσων μεταφοράς θα αναφερθεί σε επόμενη ενότητα.

Πίνακας 79: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ												
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΜΙΝΟΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ
9:00-11:00	23	37	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0
16:30-18:30	6	7	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0

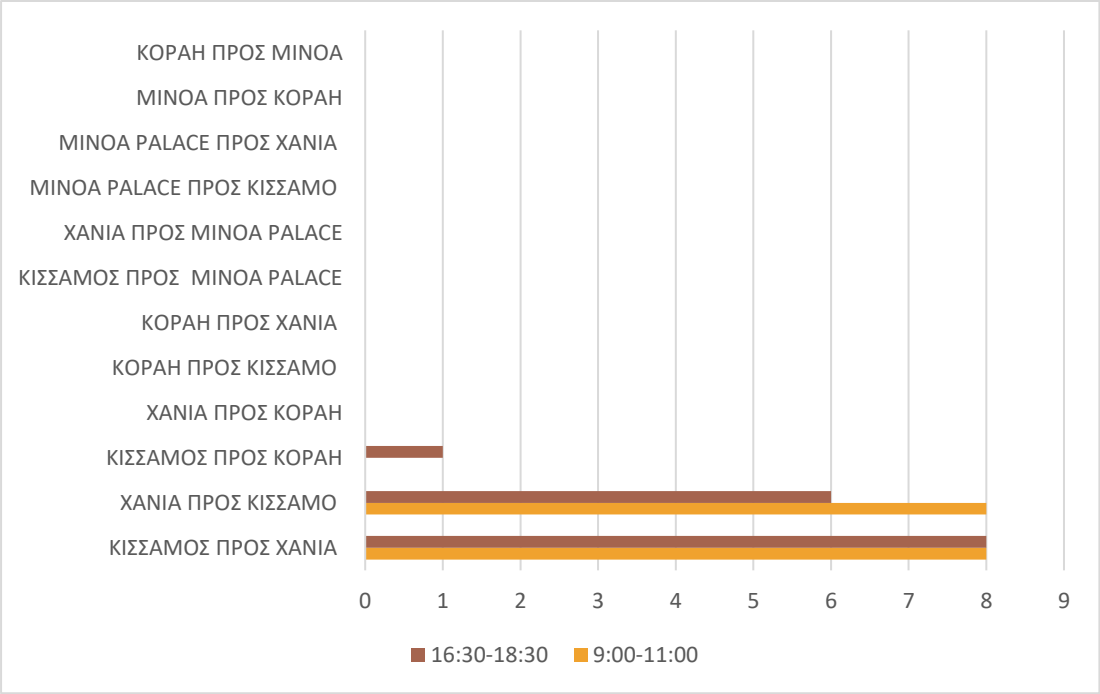
Γράφημα 68: Φόρτοι φορτηγών ανά κίνηση



Πίνακας 80: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ												
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΜΙΝΟΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ
9:00-11:00	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30-18:30	8	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

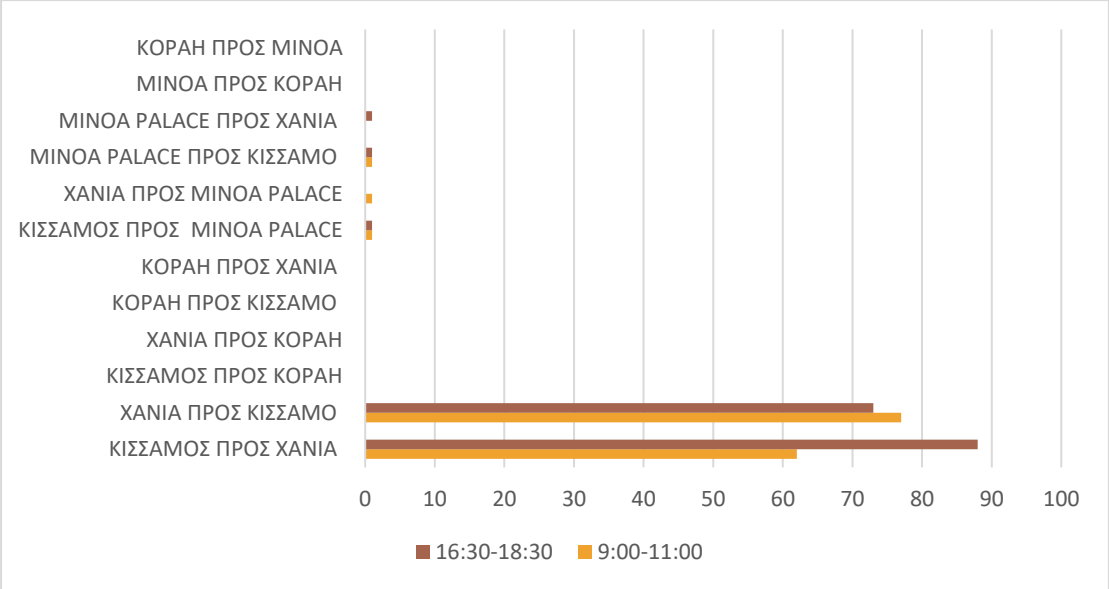
Γράφημα 69: Φόρτοι λεωφορείων ανά κίνηση



Πίνακας 81: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ												
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ**	**ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE**	**ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE**	**ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ**	**ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ**	**ΜΙΝΟΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ**	**ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ**
9:00-11:00	62	77	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
16:30-18:30	88	73	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0

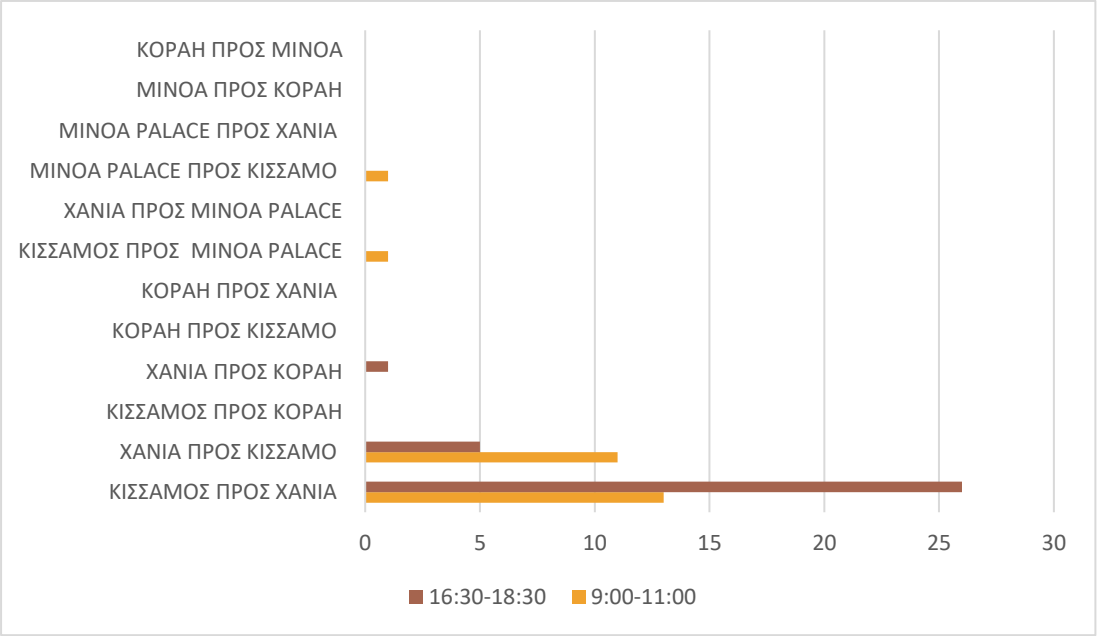
Γράφημα 70: Φόρτοι μηχανών ανά κίνηση



Πίνακας 82: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ												
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΜΙΝΟΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ
9:00-11:00	13	11	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
16:30-18:30	26	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

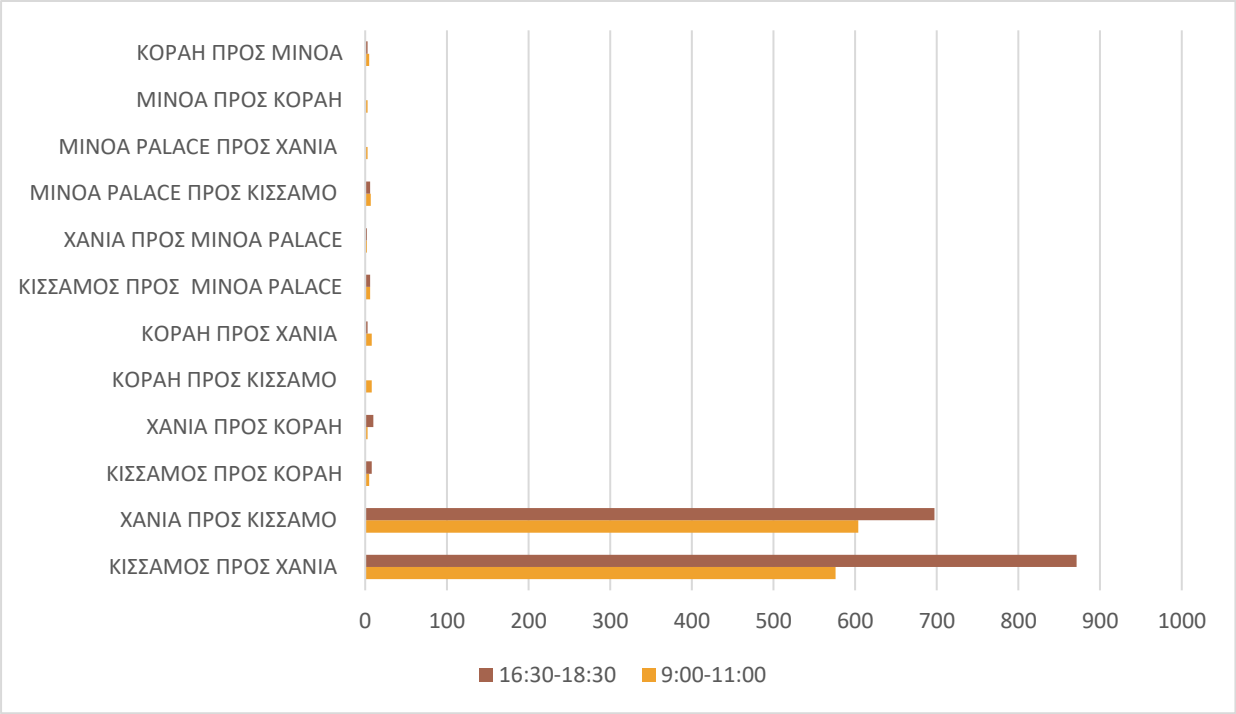
Γράφημα 71: Φόρτοι ποδηλάτων ανά κίνηση



Πίνακας 83: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση

ΦΟΡΤΟΙ ΙΧ ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ												
	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΧΑΝΙΑ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ PALACE	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ	ΜΙΝΟΑ PALACE ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΜΙΝΟΑ ΠΡΟΣ ΚΟΡΑΗ	ΚΟΡΑΗ ΠΡΟΣ ΜΙΝΟΑ
9:00-11:00	576	604	5	3	8	8	6	2	7	3	3	5
16:30-18:30	871	697	8	10	1	3	6	2	6	1	0	3

Γράφημα 72: Φόρτοι Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά κίνηση



3.2.1.2 Κυκλοφοριακές μετρήσεις Ευρωπαϊκού Προγράμματος SUMP-PLUS

Τα παρακάτω δεδομένα διατέθηκαν από το Εργαστήριο Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων της Σχολής Χημικών Μηχανικών και Μηχανικών Περιβάλλοντος του Πολυτεχνείου Κρήτης, για τη παρακολούθηση και αξιολόγηση δεικτών κινητικότητας στο πλαίσιο του Horizon 2020 CIVITAS SUMP-PLUS.

Το Πολυτεχνείο Κρήτης σε συνεργασία με το Δήμο Πλατανιά στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος SUMP-PLUS, είχε τοποθετήσει ειδικά μηχανήματα μέτρησης των κυκλοφοριακών φόρτων σε τρία επιλεγμένα σημεία, τα οποία εμφανίζονται διακριτά στις επόμενες εικόνες. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι μετρήσεις που έχουν καταγραφεί για τις μετακινήσεις επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, ΔΕΝ καταγράφουν στρέφουσες ροές μετακινήσεων. Είναι κρίσιμο να διευκρινιστεί ότι τα συμπεράσματα που προκύπτουν, αποτυπώνουν μόνο τις μετακινήσεις από και προς της ΠΕΟ και δε βγάζουν συμπεράσματα για την απορρόφηση των οχημάτων προς κάποια στρέφουσα ροή. Ειδικότερα, οι εν λόγω μετρήσεις δίνουν σημαντικά αποτελέσματα για την κυκλοφοριακή κίνηση που επικρατεί επί της επαρχιακής οδού.

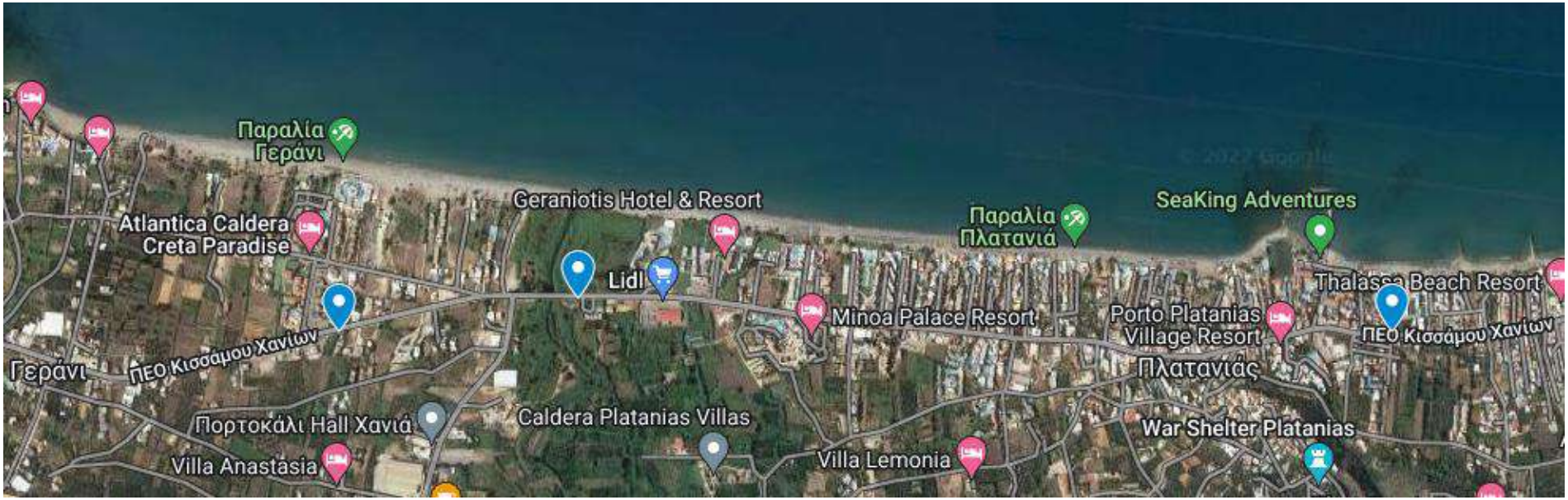
Οι μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων από το Πολυτεχνείο Κρήτης **ταυτίζονται** με τις επιτόπιες μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ότι τα οχήματα Ι.Χ. συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης σε σχέση με άλλα μέσα. Αξίζει να τονιστεί και

να επισημανθεί ότι τα οχήματα τροφοδοσίας, όπως φαίνεται και από τις μετρήσεις του SUMP-PLUS, **απαριθμούν ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό συγκέντρωσης**, ιδίως τη θερινή περίοδο όπου ο Δήμος Πλατανιά έχει τεράστια τουριστική κίνηση. Όπως είναι κατανοητό, ο **αριθμός των 2.500-4.000 οχημάτων τροφοδοσίας ανά ημέρα,** την τουριστική περίοδο είναι τεράστιος, δεδομένου ότι τα εν λόγω οχήματα κάνουν συχνές στάσεις επί της οδού ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου διότι δεν υπάρχει ειδικός χώρος στάθμευσης. Η επαρχιακή οδός, όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενη ενότητα έχει ήδη μικρό πλάτος και με τις συχνές στάσεις των οχημάτων τροφοδοσίας επί της οδού **κωλύεται σε υπερθετικό βαθμό η κυκλοφορία**, με αποτέλεσμα να προκαλεί κυκλοφοριακό κομφούζιο, μεγάλη χρονική καθυστέρηση των μετακινήσεων, συχνά ατυχήματα κ.λπ.

Επιπλέον, ο αριθμός συγκέντρωσης των βαρέων οχημάτων που διαπερνούν την ΠΕΟ Χανίων - Κισσάμου τη θερινή περίοδο, είναι αρκετά υψηλότερος σε σχέση με τη χειμερινή περίοδο. Τα βαρέα οχήματα σε συνδυασμό με τα οχήματα τροφοδοσίας **δημιουργούν τεράστια προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης** επί της οδού με αποτέλεσμα τις καθυστερήσεις των μετακινήσεων επί της ΠΕΟ.

Συμπερασματικά, **η ΠΕΟ Χανίων - Κισσάμου ξεπερνά κατά πολύ τη δυναμική της**, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο. Προτείνεται να ληφθούν **άμεσα, ισχυρά μέτρα και κίνητρα αντιστάθμισης για τη χρήση εναλλακτικών και συλλογικών μέσων μεταφοράς** (δημοτική συγκοινωνία, ποδήλατο, βάδισμα, κ.λπ.), τον **ορισμό ειδικού ωραρίου και χώρου φορτοεκφόρτωσης για τα οχήματα τροφοδοσίας** και να διερευνηθεί/μελετηθεί η **δημιουργία παρακαμπτήριας οδού**. Την παρακαμπτήρια οδό δύναται να τη διασχίζουν κυρίως τα βαρέα οχήματα και οχήματα φορτοεκφόρτωσης καθώς και τα υπόλοιπά οχήματα τα οποία δεν απαιτείται να διαπεράσουν το αστικό κέντρο του Πλατανιά για να μεταβούν στον προορισμό όπως οι κάτοικοι και οι επισκέπτες τους.

Εικόνα 4: Σημεία κυκλοφοριακών μετρήσεων Δήμου Πλατανιά



Εικόνα 5: Σημείο 1: ΕΛΤΑ

Εικόνα 6: Σημείο 2: Lidl / Γέφυρα Πλατανιά

Εικόνα 7: Σημείο 3: Δημαρχείο

Πίνακας 84: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Παρασκευή 18/03/2022

	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ(ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)
9:00-11:00	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	26	1	9	1
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	242	214	250	274
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	124	164	169	138
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	4	4	2	1
16:30-18:30	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	18	1	13	7
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	227	222	212	282
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	86	114	98	125
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	3	3	3	3
Σύνολο ημέρας (24h)	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	154	10	66	31
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1797	1827	190	2056
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	849	1081	1223	1239
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	46	33	27	19

Πίνακας 85: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Σάββατο 19/03/2022

	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ(ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)
9:00-11:00	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	21	1	5	5
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	216	206	263	231
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	104	121	160	133
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	2	4	2	1
16:30-18:30	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	17	0	4	2
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	182	179	200	219
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	91	95	93	112
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	1	1	1	1
Σύνολο ημέρας (24h)	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	109	6	40	26
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1445	1503	1658	1662
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	758	849	1086	1160
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	18	20	17	6

Πίνακας 86: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Δευτέρα 21/03/2022

	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)
9:00-11:00	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	22	0	10	2
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	254	239	295	275
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	124	163	186	148
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	5	7	3	3
16:30-18:30	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	6	0	3	1
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	195	216	248	231
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	65	97	74	97
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	4	4	2	1
Σύνολο ημέρας (24h)	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	146	15	51	20
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	1597	1871	1980	2107
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	774	1071	997	1054
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	51	61	30	24

Πίνακας 87: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Παρασκευή 22/07/2022

	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΓΕΦΥΡΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)	ΓΕΦΥΡΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)
9:00-11:00	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	8	10	18	6	22	4
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	321	263	386	624	389	472
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	231	245	236	430	262	299
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	17	25	28	49	26	34
16:30-18:30	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	34	9	35	2	55	102
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	415	490	538	473	261	240
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	195	339	203	205	83	129
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	21	18	23	15	10	16
Σύνολο ημέρας (24h)	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	186	117	228	40	212	518
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	3422	3100	3828	3889	2622	4395
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	2132	2249	2619	3528	2219	3749
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	193	150	235	335	212	381

Πίνακας 88: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Σάββατο 23/07/2022

	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΓΕΦΥΡΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΓΕΦΥΡΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)
9:00-11:00	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	9	10	28	5	21	6
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	337	275	424	484	296	482
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	208	207	241	353	190	285
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	18	22	28	48	25	38
16:30-18:30	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	10	17	26	5	26	8
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	287	281	487	467	335	586
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	177	174	222	291	208	387
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	20	14	32	33	19	39
Σύνολο ημέρας (24h)	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	103	120	220	45	234	188
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	2833	2869	3723	4040	2908	4770
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	1816	1967	2521	3645	2360	3967
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	129	131	220	302	199	354

Πίνακας 89: Κυκλοφοριακές μετρήσεις SUMP-PLUS Δευτέρα 25/07/2022

	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΓΕΦΥΡΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ	ΓΕΦΥΡΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟ)	ΕΛΤΑ (ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΧΑΝΙΑ)
9:00-11:00	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	13	6	24	6	32	4
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	384	327	429	598	396	510
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	243	263	253	405	217	334
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	11	20	18	42	27	34
16:30-18:30	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	18	11	34	4	25	5
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	281	283	525	477	317	639
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	145	162	217	277	188	407
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	19	9	30	18	18	37
Σύνολο ημέρας (24h)	ΔΙΚΥΚΛΑ/ΜΗΧΑΝΕΣ	144	89	246	35	175	52
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	2977	2918	3835	4024	2891	5000
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	1787	1887	2527	37708	2495	4372
	ΜΕΓΑΛΑ ΦΟΡΤΗΓΑ/ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (άνω των 11.5m)	133	118	179	299	208	373

3.2.2 Έκθεση αποτύπωσης κατάστασης κινητικότητας

Η υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά και ειδικότερα στο αστικό κέντρο του Πλατανιά, μελετήθηκε εκτενώς από την ομάδα εργασίας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, μέσω ποικίλων πηγών. Αρχικά εξετάστηκαν οι υφιστάμενες ή εκπονούμενες μελέτες που αφορούν τον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου αλλά και σε γενικότερο πλαίσιο οι αναπτυξιακές μελέτες, τα επιχειρησιακά σχέδια, οι πολεοδομικές μελέτες, οι μελέτες αναπλάσεις και οι μελέτες τουριστικού χαρακτήρα. Το σύνολο των μελετών καθώς και η έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε από τους μελετητές για την καταγραφή των κυκλοφοριακών φόρτων της πόλης του Πλατανιά τις ημερομηνίες 04/11/2022-07/11/2022, έδωσε τη δυνατότητα στους μελετητές να επεξεργαστούν την εικόνα της κινητικότητας της πόλης του Πλατανιά και να ακολουθήσουν τις απαραίτητες διαπιστώσεις.

Αρχικά, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Δήμος Πλατανιά δε διαθέτει κάποιου είδους κυκλοφοριακή μελέτη, μελέτη στάθμευσης ή τοπικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Το γεγονός αυτό δυσχεραίνει ιδιαίτερα την υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψιν και τα πολύ υψηλά ποσοστά επισκεψιμότητας του Δήμου, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες. Ο Δ. Πλατανιά είναι ένας κατεξοχήν τουριστικός Δήμος, ο οποίος εκτιμάται ότι υποτετραπλασιάζει τον πληθυσμό του τους καλοκαιρινούς μήνες. Μία ακόμα χρήσιμη παρατήρηση για την πολεοδομία του Πλατανιά είναι ότι αναπτύσσεται γραμμικά, δηλαδή διατηρεί μια κύρια οδό από την οποία διέρχονται και παρέρχονται όλα τα οχήματα για να περάσουν από το Δήμο. Αυτό έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη όλων των χρήσεων αναψυχής, των δημόσιων κτιρίων και κοινόχρηστων χώρων να αναπτύσσονται όμορα της κεντρικής οδού.

Η γενικότερη εικόνα του Δήμου συνδέεται με την οδική σύγχυση, την καθυστέρηση των μετακινήσεων, την έλλειψη δικτύου αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας, την ανυπαρξία υποδομών εναλλακτικής μετακίνησης (π.χ. ποδηλατόδρομος), την ανυπαρξία ελεύθερων δημόσιων χώρων στάθμευσης και χώρων στάθμευσης ΑμΕΑ, ελάχιστη μέριμνα υποδομών για τυφλούς και ΑμΕΑ καθώς και τον καθορισμό οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων.

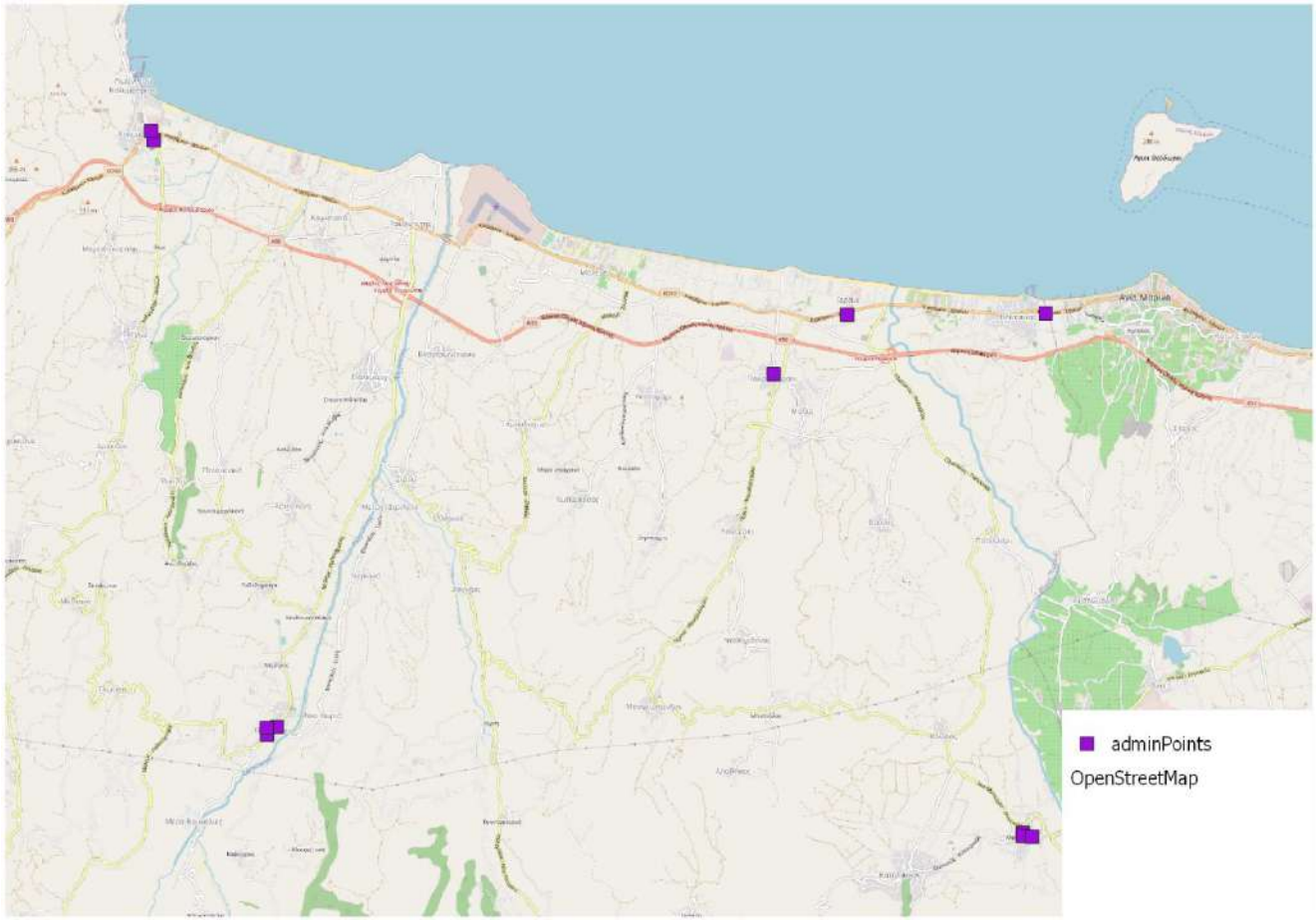
Είναι δεδομένο ότι η πόλη του Πλατανιά δεν έχει το χαρακτήρα πόλης για πεζούς αλλά για αυτοκίνητα. Μέσω της έρευνας πεδίου, το πόρισμα αυτό ήταν ιδιαίτερα εμφανές λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι κάτοικοι του Δήμου επέλεγαν ως μέσο μετακίνησής τους το ιδιωτικό τους Ι.Χ. σε αντίθεση με πολλούς από τους τουρίστες/επισκέπτες του Δήμου που φαίνεται να επέλεγαν ενοικιαζόμενα ποδήλατα, μισθωμένα βανάκια ή τη μετακίνηση με τα πόδια.

Παράλληλα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί η ελλιπής οδική ασφάλεια. Οι μετακινούμενοι εντός της πόλης του Πλατανιά και κυρίως στην οδό ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, επί της οποίας καταγράφθηκαν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των

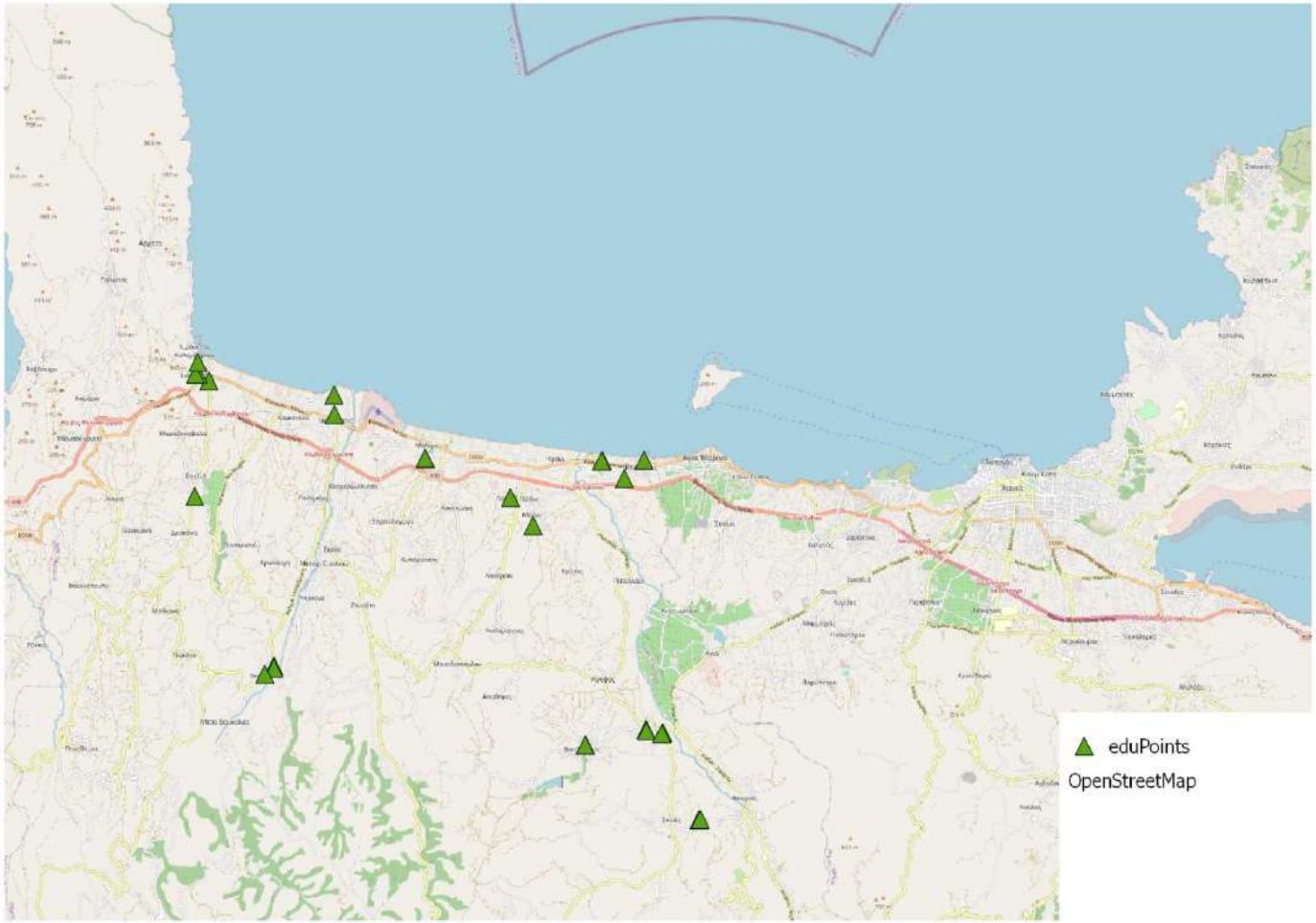
μέσων μεταφοράς, φάνηκε να παραβιάζουν τα όρια ταχύτητας, τους κανόνες οδικής συμπεριφοράς, να παρκάρουν επί της οδού και πάνω στο πεζοδρόμιο, να διενεργούν παράνομες αναστροφές και προσπεράσεις καθώς και να δίνουν μηδαμινή σημασία στο πεζό. Προκύπτει ότι η κουλτούρα μετακινήσεων στο Δήμο είναι λανθασμένη και ενδέχεται να ληφθούν αρκετά μέτρα για την ολική αλλαγή των συνηθειών στον τομέα των μετακινήσεων. Λόγω της επισκεψιμότητας του Δήμου και της ολοένα και αυξανόμενης τάσης ανάπτυξης του τουρισμού στο Δήμο είναι άκρως σημαντικός ο επανακαθορισμός του τομέα των μεταφορών. Επομένως, είναι επιτακτική ανάγκη να αποδομηθεί η μέχρι τώρα προβληματική εικόνα των μεταφορών στο δήμο και να προταθούν μέτρα βελτίωσης της προσπελασιμότητας και κινητικότητας εντός της πόλης.

Στις επόμενες εικόνες, αποτυπώνονται χάρτες οι οποίοι είχαν υλοποιηθεί στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) για το Δ. Πλατανιά. Στους χάρτες, έχει αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση βασικών υποδομών του δήμου, όπως τη χωροθέτηση δημόσιων κτιρίων, χώρων εκπαίδευσης, χώρων υγείας, χώρων αναψυχής/ αθλητισμού/ εκκλησίες, κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, δίκτυο στάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης και τα εν δυνάμει σημεία χωροθέτησης των ηλεκτρικών οχημάτων εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Πλατανιά. Μέσω της παράθεσης των παρακάτω χαρτών είναι εύκολα αντιληπτή η γραμμικότητα ανάπτυξης των χρήσεων στο Δ. Πλατανιά και η γενικότερη χωροθέτηση διάφορων διάσπαρτων λειτουργιών στα διοικητικά όρια του Δήμου.

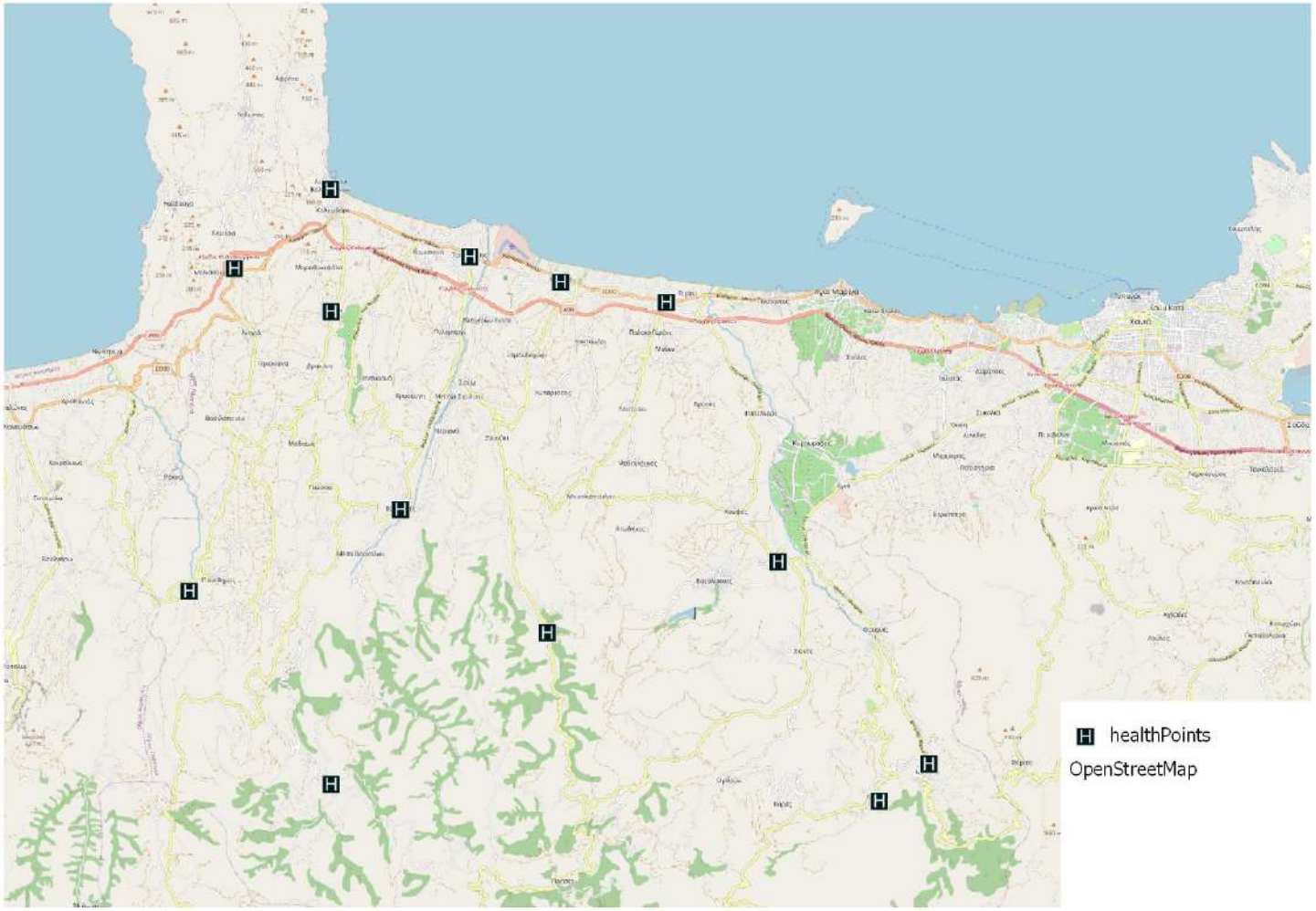
Εικόνα 8: Δημόσια κτίρια



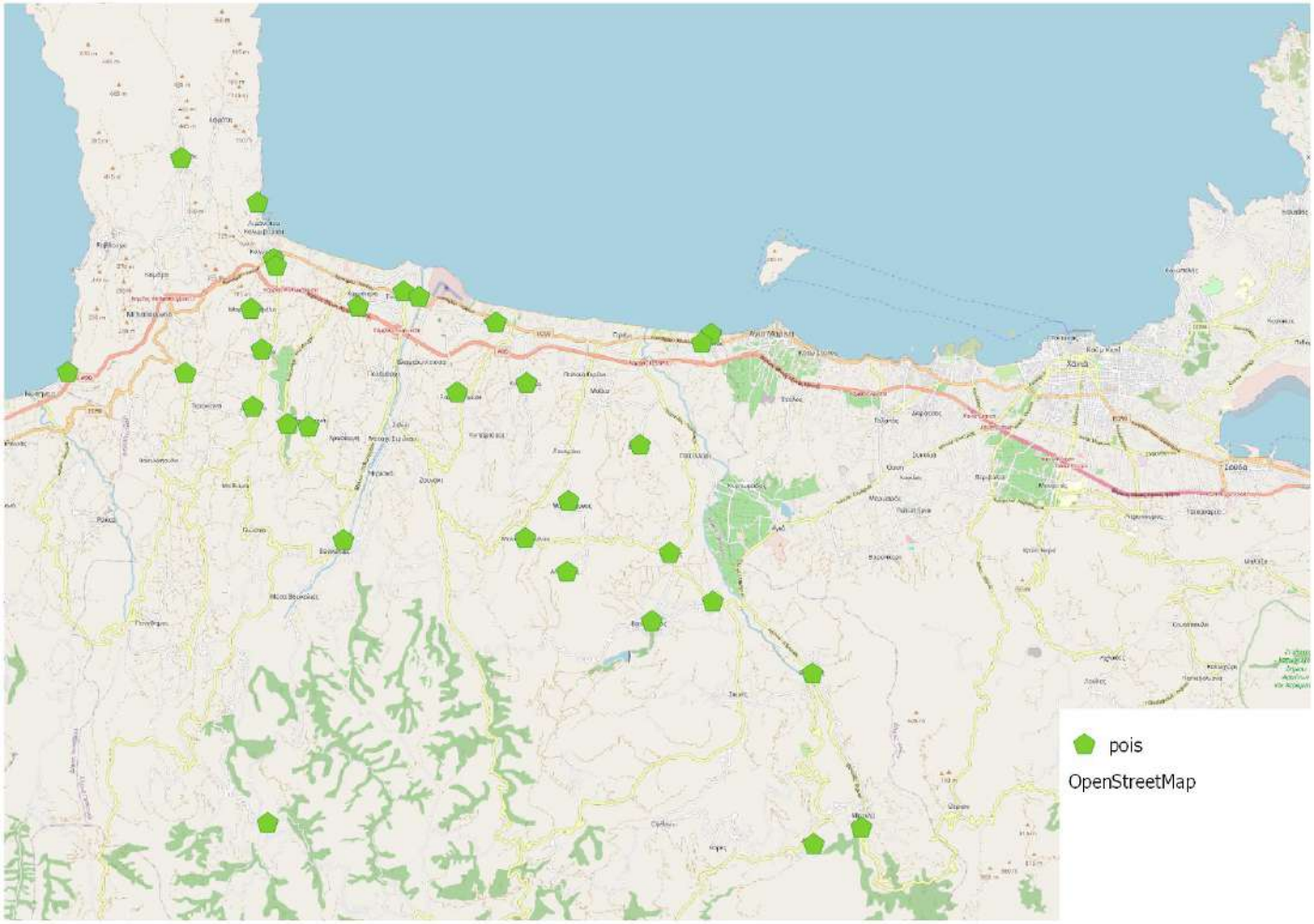
Εικόνα 9: Χώροι εκπαίδευσης



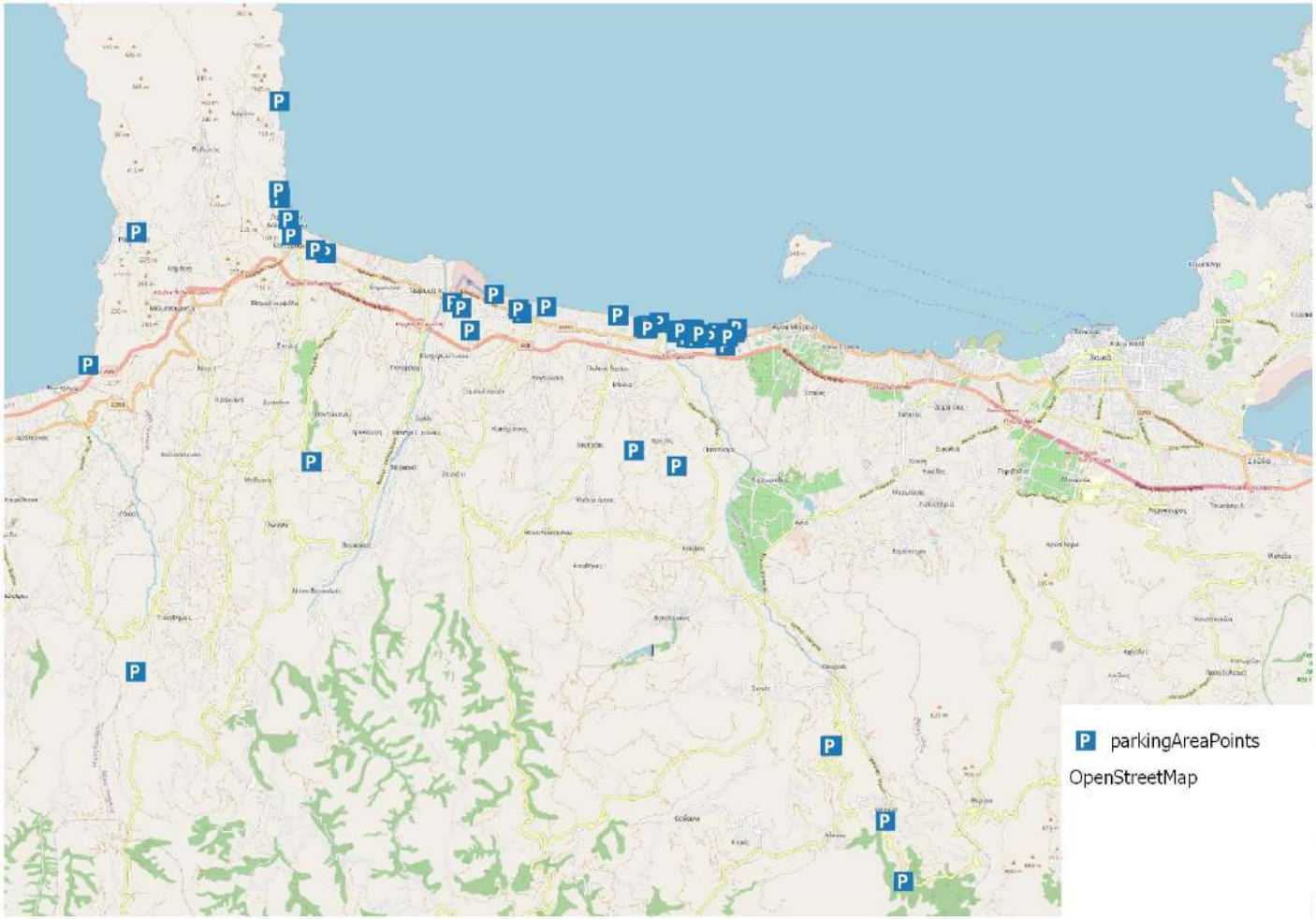
Εικόνα 10: Χώροι υγείας



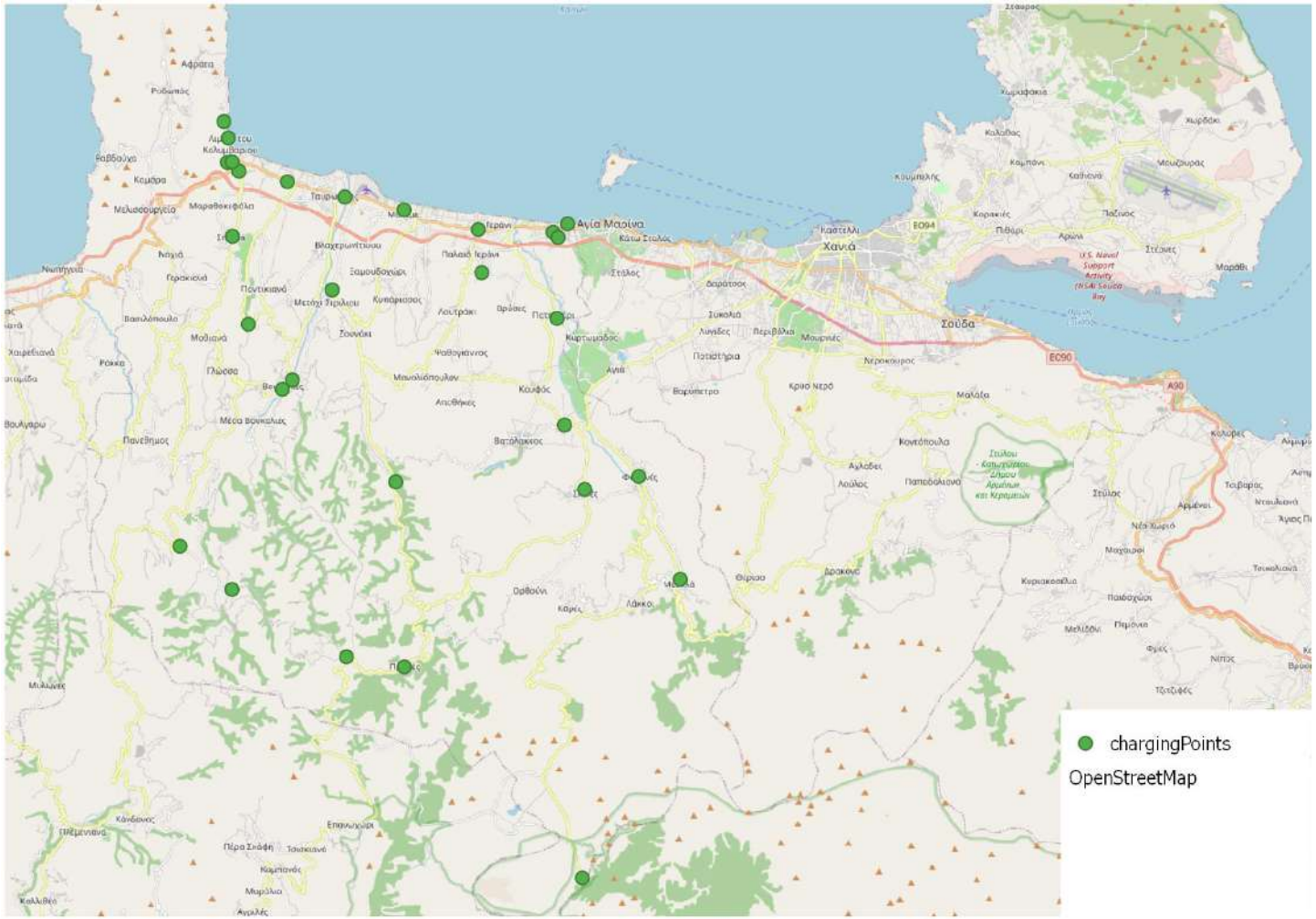
Εικόνα 11: Κοινόχρηστοι και κοινωφελής χώροι



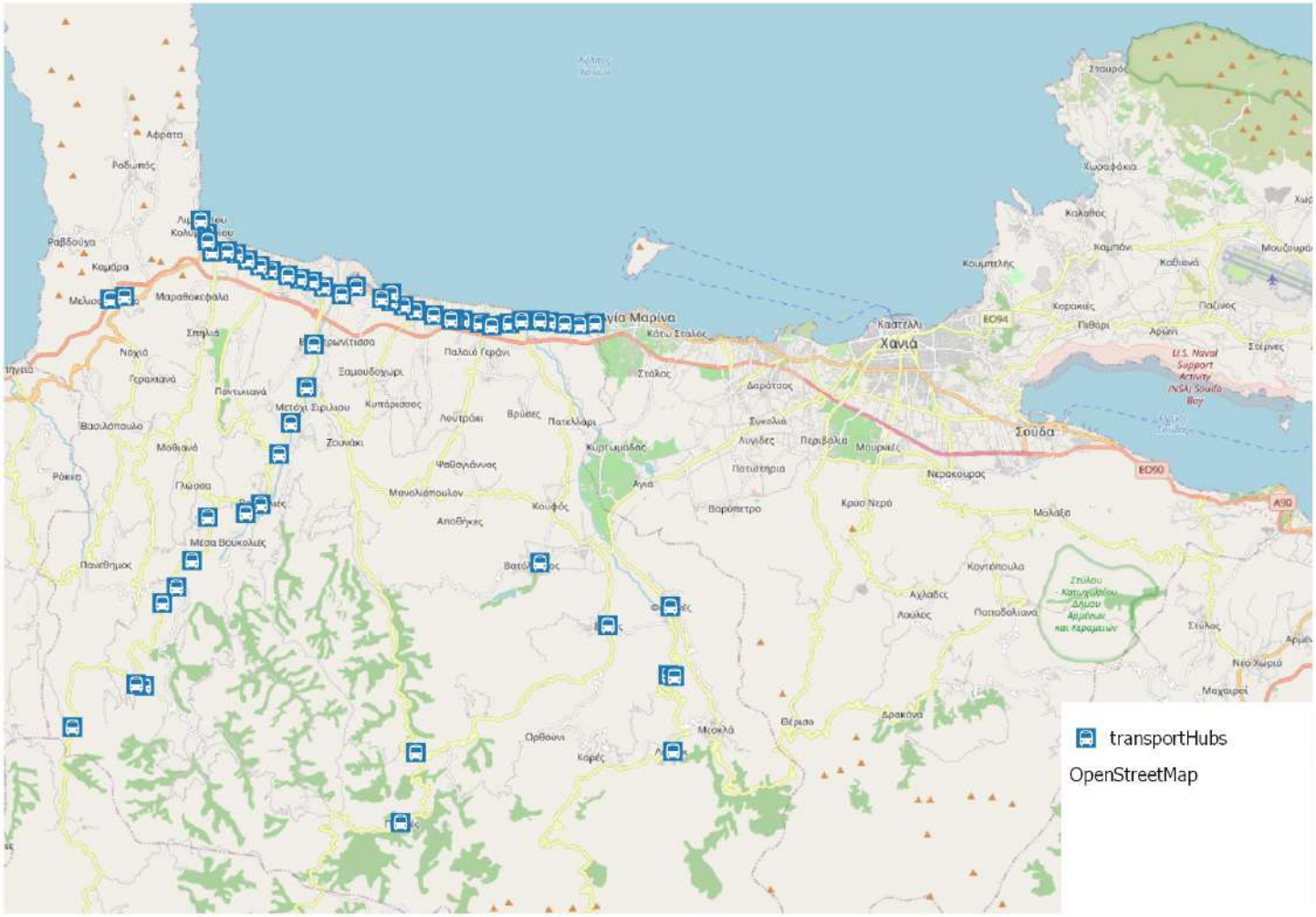
Εικόνα 12: Χώροι στάθμευσης



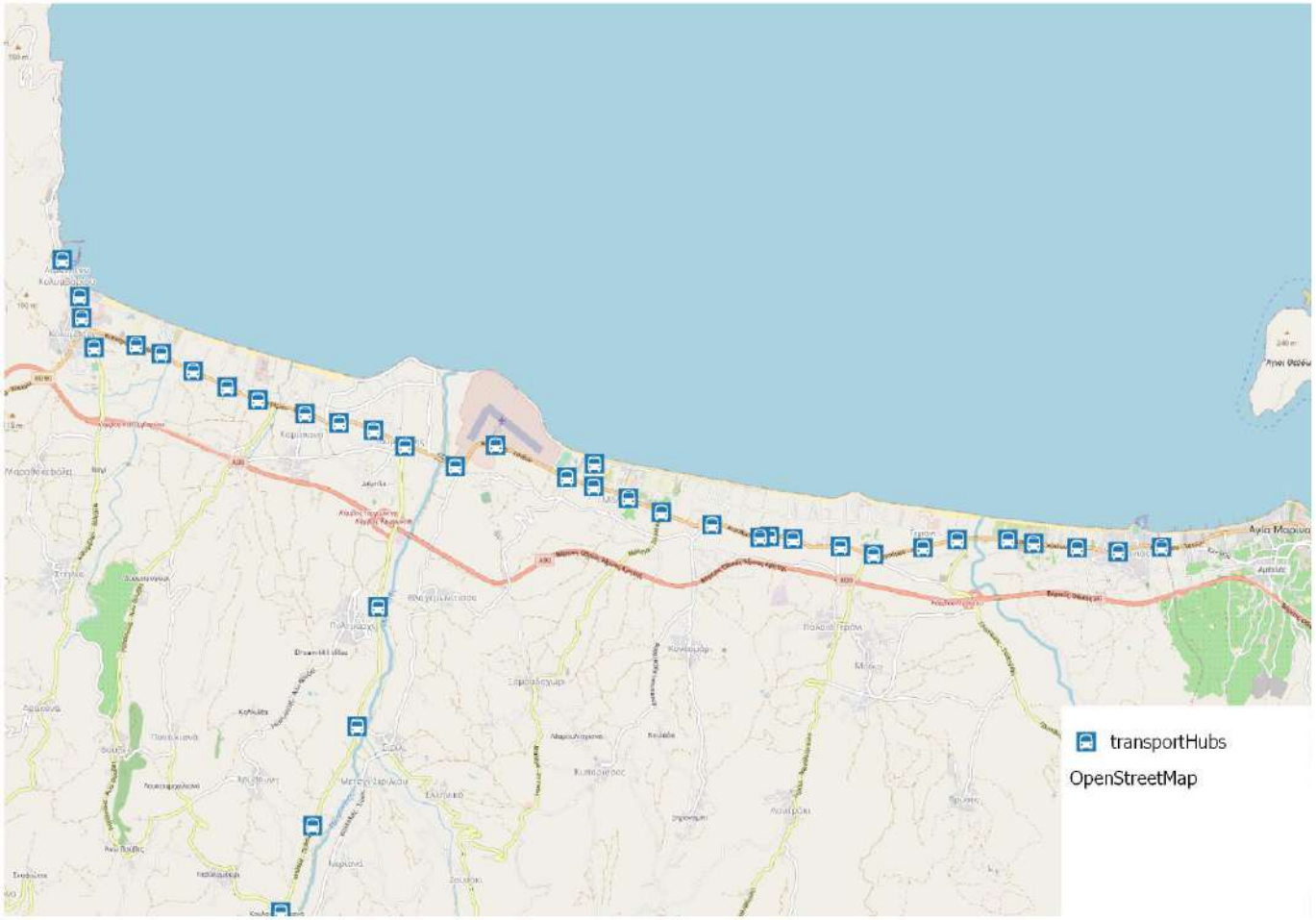
Εικόνα 13: Εν δυνάμει χώροι στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων



Εικόνα 14: Στάσεις ΚΤΕΛ

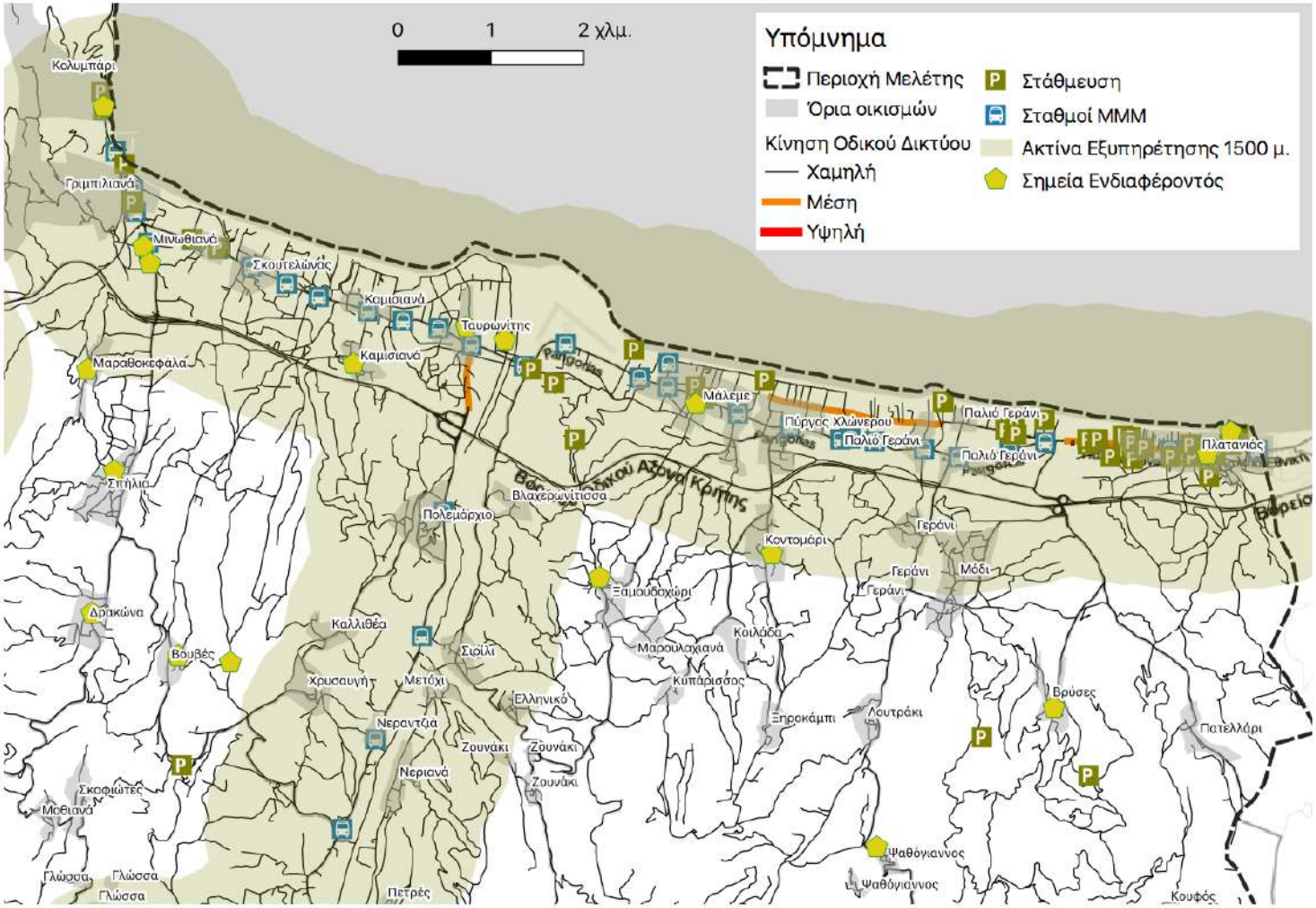


Εικόνα 15: Στάσεις ΚΤΕΛ επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου

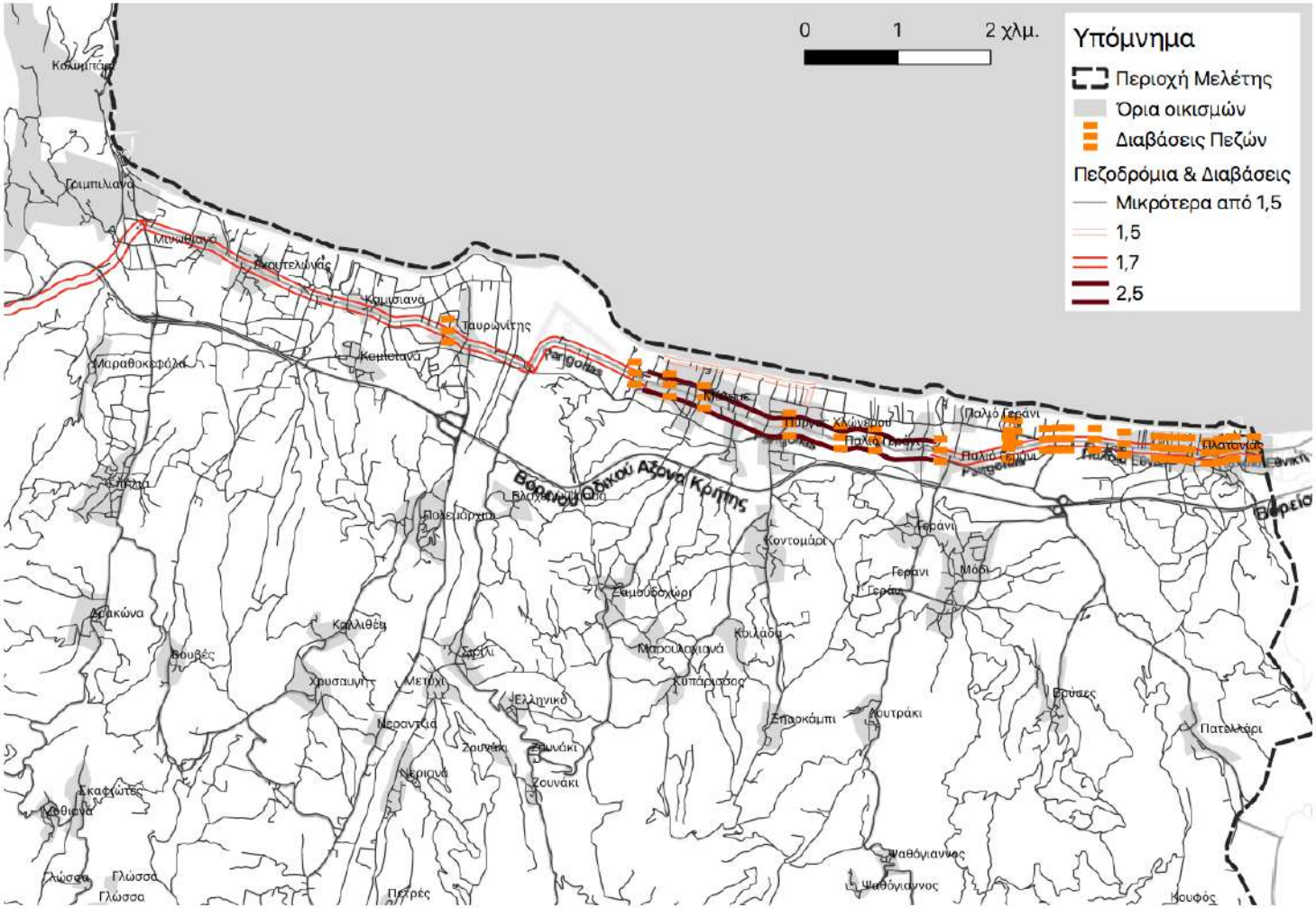


Στις επόμενες εικόνες αποτυπώνονται οι στάσεις των ΜΜΜ και η ακτίνα εξυπηρέτησής τους, οι διαβάσεις των πεζών στις οποίες βλέπουμε ότι υπάρχει συχνότητα στην χωροθέτηση διαβάσεων επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, οι χρήσεις γης και τα πλάτη των πεζοδρομίων επί της περιοχής μελέτης.

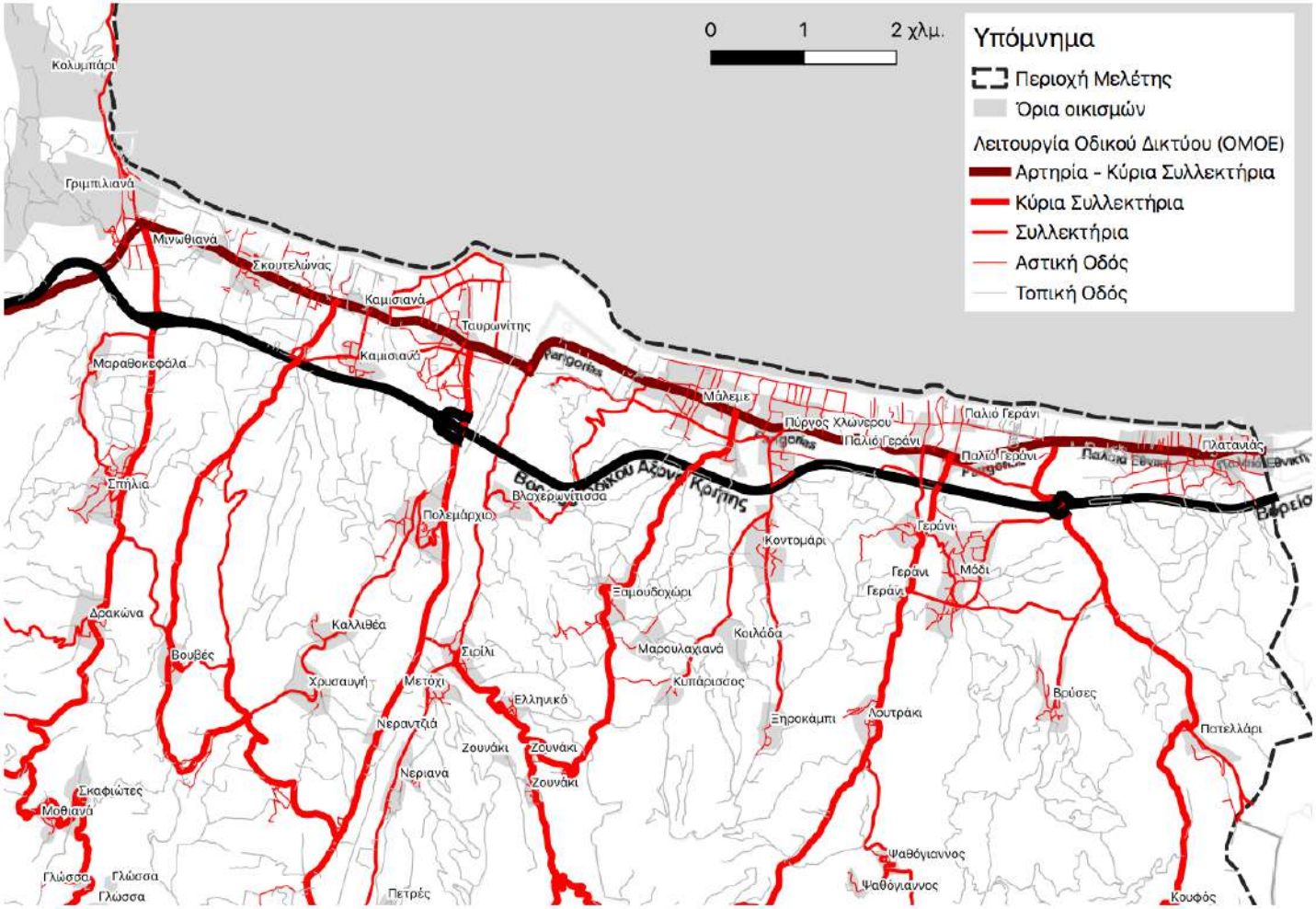
Εικόνα 16: Στάσεις ΜΜΜ και ακτίνα εξυπηρέτησης



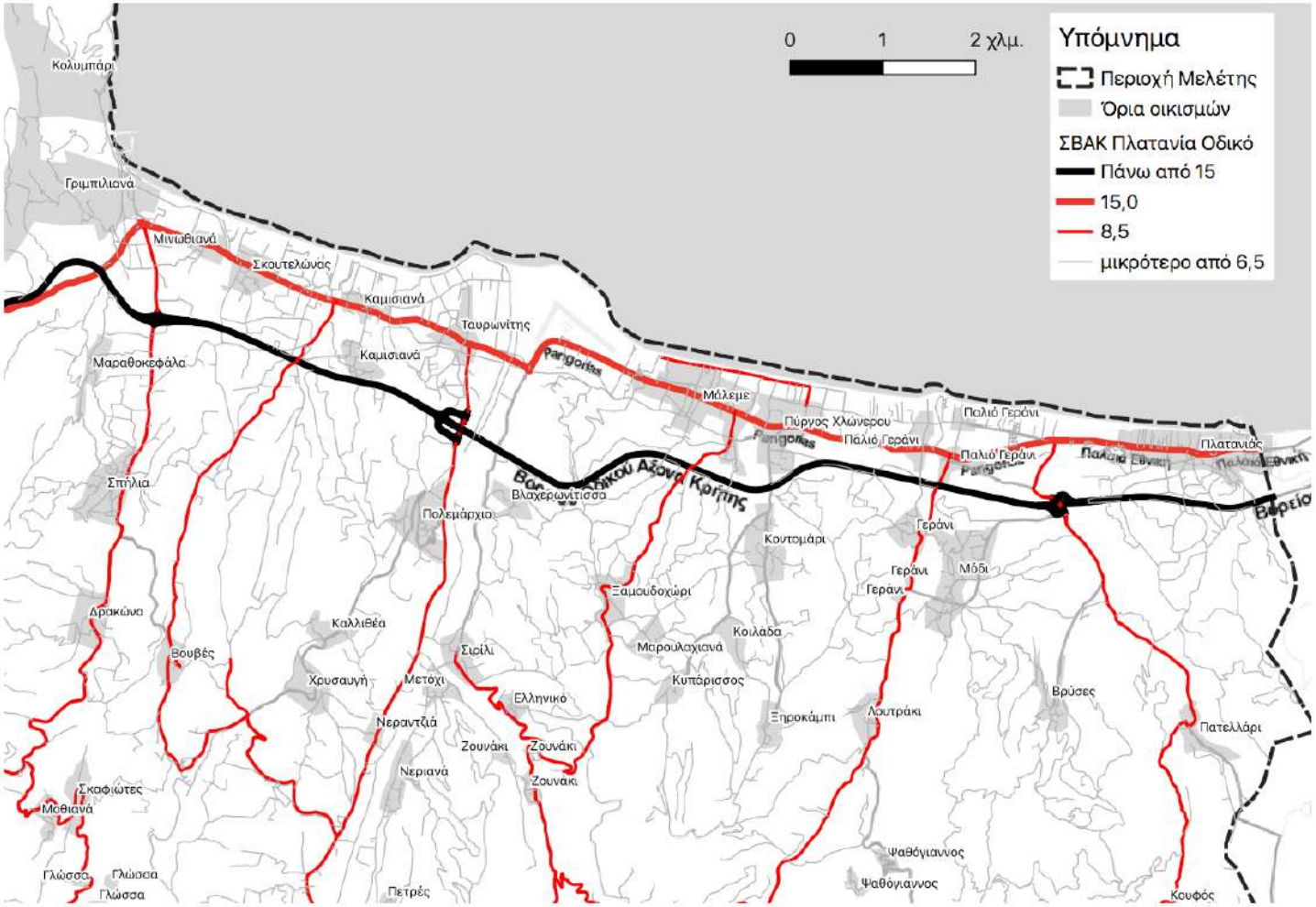
Εικόνα 17: Διαβάσεις πεζών



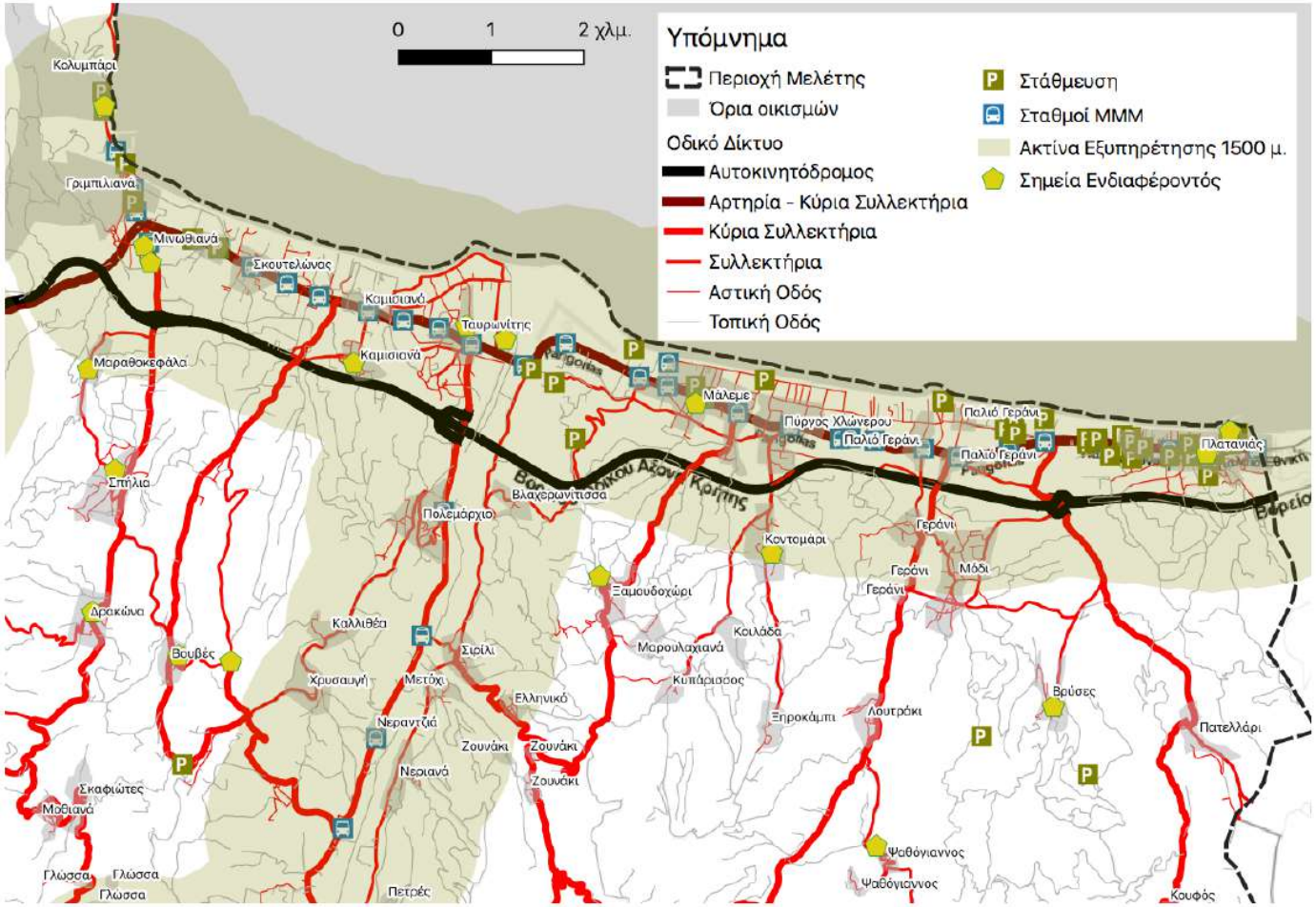
Εικόνα 18: Ιεράρχηση οδικού δικτύου



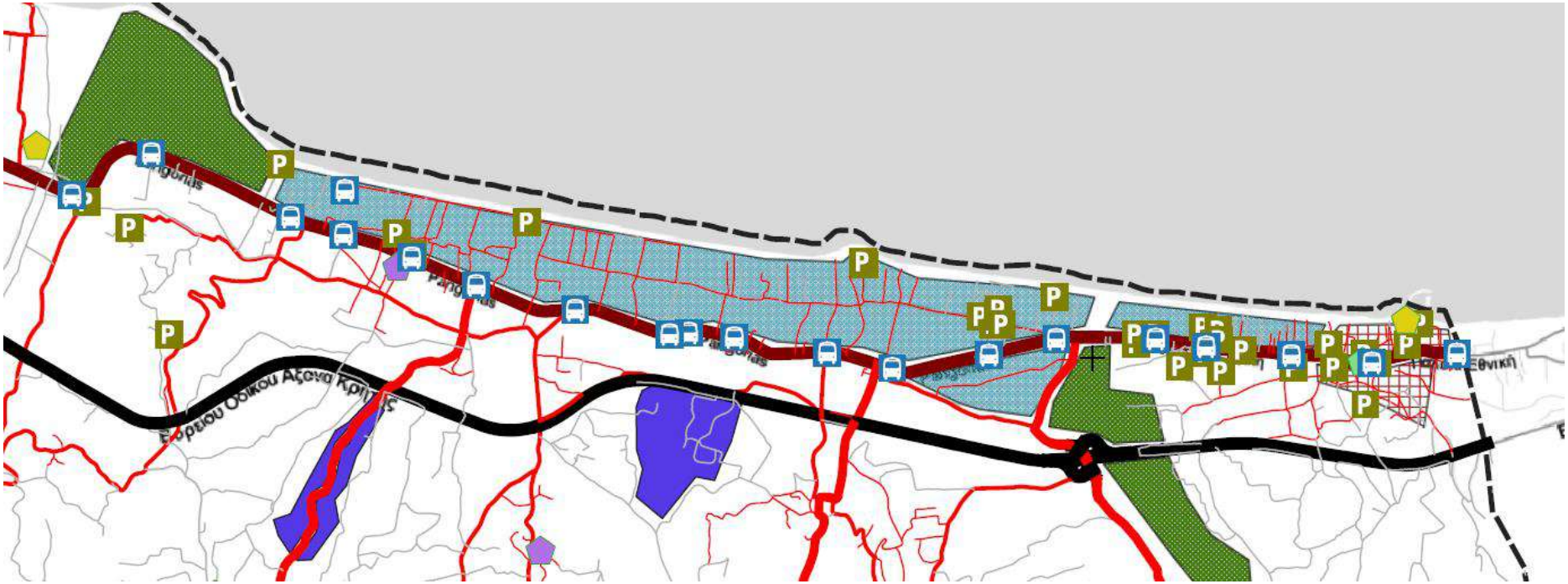
Εικόνα 19: Πλάτος οδών



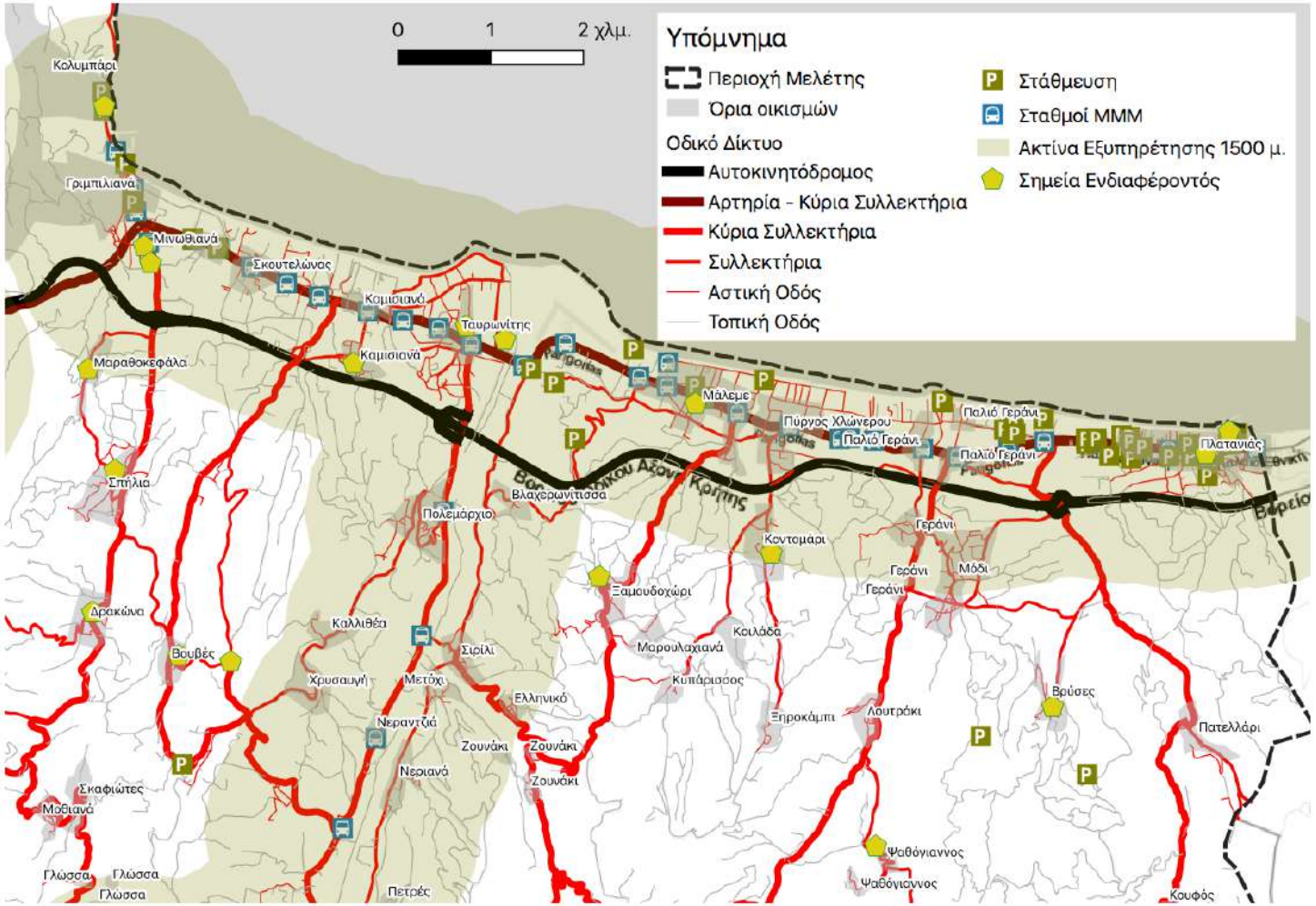
Εικόνα 20: Σύνδεση διαφορετικών λειτουργειών



Εικόνα 21: Χρήσεις γης επί της περιοχής μελέτης



Εικόνα 22: Χάρτης υποδομών αστικού κέντρου Πλατανιά



Οι αστικές μεταφορές στην Ελλάδα έχουν στηριχθεί σε υπερβολικά μεγάλο βαθμό στα ΙΧ αυτοκίνητα και τις μοτοσυκλέτες και το μεγαλύτερο μέρος του δημόσιου χώρου της πόλης έχει διατεθεί για την κυκλοφορία και τη στάθμευσή τους. Οι αστικές συγκοινωνίες χρησιμοποιούνται μόνο βοηθητικά και κύριος σκοπός τους φαίνεται ότι είναι να αναλάβουν ένα μέρος της μεταφορικής ζήτησης, για να αποσυμφορούνται οι δρόμοι, ώστε όσο να μπορούν να κινούνται όσο το δυνατόν περισσότερα ΙΧ μηχανοκίνητα οχήματα. Κάτω από το πρίσμα της ανάγκης για βιώσιμες λύσεις η συνέχιση της μέχρι τώρα πολιτικής φαίνεται προβληματική. Η στρατηγική που πρέπει να ισχυροποιηθεί είναι η αποθάρρυνση των ΙΧ οχημάτων και η ενίσχυση των μέσων συλλογικής μεταφοράς, τουλάχιστον στις αστικές πόλεις και τους κύριους άξονες μεταφορών που σημειώνουν υψηλά ποσοστά κίνησης. Στις περιπτώσεις αυτές, το κύριο συγκριτικό πλεονέκτημα του ΙΧ αυτοκινήτου, δηλαδή η ευελιξία του, έχει μειωμένη σημασία, ενώ τα μειονεκτήματά του, δηλαδή ο μεγάλος χώρος που απαιτεί ανά επιβάτη και η ρύπανση και ο θόρυβος που προκαλεί, δημιουργούν σημαντικά προβλήματα.

Για μικρότερες αποστάσεις, το ποδήλατο μπορεί να παίξει ένα σημαντικό ρόλο, εφόσον ενθαρρυνθεί η χρήση του, με την απομάκρυνση των κινδύνων που προκαλούν στην κίνησή του αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες. Η εξασφάλιση των άνετων και ασφαλών συνθηκών της πεζής μετακίνησης είναι απαραίτητη για την ανεμπόδιστη χρήση τόσο των λεωφορείων, όσο και των ποδηλάτων. **Η ίδια η πεζή μετακίνηση μπορεί να καλύψει μεγαλύτερες αποστάσεις, όταν γίνει πιο ευχάριστη και αρθούν οι κίνδυνοι από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.** Όπως έχουν δείξει έρευνες η αποδοτικότητα και ταχύτητα των λεωφορείων μπορεί να αυξηθεί σημαντικά σε ένα τέτοιο περιβάλλον. Οι καλές συνθήκες πεζής κυκλοφορίας είναι απαραίτητες και για την ενθάρρυνση της ποδηλασίας. Ένα συνηθισμένο λάθος στην κατασκευή ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα είναι ότι κατασκευάζονται δίπλα από ανεπαρκών διαστάσεων πεζοδρόμια. Έτσι οι πεζοί χρησιμοποιούν αναγκαστικά τον ποδηλατόδρομο και ουσιαστικά τον αχρηστεύουν.

Παράλληλα, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μεριμνά για τη βιώσιμη κινητικότητα και ασφαλή μετακίνηση όλων των κοινωνικών ομάδων και ατόμων με κινητικές δυσκολίες. **Οι κοινόχρηστοι χώροι εντός των πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, εν γένει στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και των ατόμων με αναπηρία**. Η πλήρης προσβασιμότητα εξασφαλίζεται με τη δημιουργία επιπέδων κίνησης οριζοντίων ή χαμηλής κλίσης και επαρκούς πλάτους. Σε πεζοδρόμια και σε πεζοδρόμους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών.

Εικόνα 23: Προσβασιμότητα για τις κοινωνικές ομάδες

Στα πλαίσια του «Σχεδιασμού για Όλους»[2], ως πλάτος πεζοδρομίου ορίζεται η απόσταση από την ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου. Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ορίζονται τα 2.05μ, στα οποία περιλαμβάνονται 0.20μ για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50μ για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35μ για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου.

Το πλάτος που προκύπτει από τον υπολογισμό:

- όλων των επιπλέον αναγκών αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, κάλαθοι αχρήστων, γραμματοκιβώτια, τηλεφωνικοί θάλαμοι, περίπτερα, δημόσιοι χώροι υγιεινής κλπ),
- της εξυπηρέτησης δραστηριοτήτων του δρόμου (οδική σήμανση, σηματοδότες διαβάσεων, πληροφοριακές πινακίδες, στάσεις αστικών συγκοινωνιών κλπ),
- της φύτευσης,
- της οπτικής συναλλαγής

Ως **ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών** ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρομίου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ, διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κλπ) ή με μεταφορέα πακέτων.

[2] ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ

Ως **ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών** ορίζεται το ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και ορίζεται ίσο με 2.20μ.

Ως **οδηγός όδευσης τυφλών** ορίζεται η λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό τους, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0.50μ κατ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης, με πλάτος 0,30 μέχρι 0.40μ.

Ως **αστικός εξοπλισμός** ορίζονται οι πάσης φύσεως μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου, που αποβλέπουν στην ασφάλεια, πληροφόρηση, εξυπηρέτηση και υγιεινή όλων των χρηστών του. Η λειτουργία του αστικού εξοπλισμού πρέπει να εκφράζεται με σαφήνεια και να υποδεικνύεται από το σχήμα και το χρώμα του. Πρέπει δε πάντα να τοποθετείται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Προτείνεται ένα πρόσθετο πλάτος 1.30μ, που θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, για την δημιουργία ζώνης εγκατάστασης αστικού εξοπλισμού.

Μία περίπτωση αντιμετώπισης του θέματος δημιουργίας ζώνης αστικού εξοπλισμού χωρίς την επαύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου αποτελεί η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου, εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου εκεί να τοποθετηθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός. Κατά τον σχεδιασμό της ζώνης αστικού εξοπλισμού πρέπει να προβλέπονται, ανά 100μ στις κεντρικές περιοχές και ανά 200.0μ στις πιο απομακρυσμένες, χώροι διαστάσεων 0.80*1.30μ για την ανάπαυση των χρηστών αμαξιδίων σε συνδυασμό με τα άλλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού. Συνδυασμός των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού πρέπει να γίνεται, όπου είναι δυνατόν, προκειμένου να εξοικονομείται χώρος. Στοιχεία του αστικού εξοπλισμού όπως γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι κλπ. πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε αφενός να είναι ανιχνεύσιμα από το μπαστούνι των τυφλών και αφετέρου να είναι προσιτά και χρησιμοποιήσιμα από χρήστες αμαξιδίων ή άτομα μικρού ύψους.

Όσον αφορά τη **φύτευση**, θα προβλέπεται σε ζώνες ελάχιστου πλάτους 0.50-0.70μ, το οποίο θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, κατά μήκος του πεζοδρομίου. Εφόσον προβλέπονται μεμονωμένα δένδρα θα διατίθεται χώρος διαστάσεων 1.00 Χ 1.00μ ανά δένδρο. Η φύτευση μπορεί να είναι υψηλή (δένδρα), χαμηλή (θαμνοι), έρπουσα (χλοοτάπητας) ή συνδυαςμός αυτών. Ο κορμός του δένδρου θα τοποθετείται τουλάχιστον 0.50μ μέσα από την ακμή του κρασπέδου. Όπου η ρυμοτομική γραμμή συμπίπτει με την οικοδομική, ανάλογα με το ριζικό σύστημα των δένδρων, πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της βλάβης των κτιρίων και των δομικών κατασκευών.

Επιπλέον, σε περιοχές επί της οδού ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου που αναπτύσσεται εκατέρωθεν της όλη η πόλη του Πλατανιά και συγκεντρώνονται οι περισσότερες

χρήσεις, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να γίνει μέριμνα για τον επαναπροσδιορισμό της κινητικότητας και την τοποθέτηση σωστής σήμανσης. Ως **σήμανση** εννοούμε κάθε μέσον που προσφέρει ενδείξεις, που αφορούν στην ασφάλεια και στην πληροφόρηση όλων των ατόμων που κινούνται στο πεζοδρόμιο. Κάθε σήμανση πρέπει να είναι αντιληπτή από το σύνολο των ατόμων συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρίες. Σήμανση που αφορά σε μια συγκεκριμένη πληροφορία πρέπει να εμφανίζεται πάντα με τον ίδιο τρόπο, ώστε να είναι εύκολα αναγνωρίσιμη. Σημάνσεις που αφορούν στην ασφάλεια του συνόλου των χρηστών ή και κάποιας ειδικής κατηγορίας χρηστών πρέπει να προηγούνται άλλων σημάνσεων. Γενικά πρέπει να αποφεύγεται η πολυσήμανση.

Επιπλέον, οι διαβάσεις για τους πεζούς, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τη βιώσιμη κινητικότητα και την ασφάλεια στις μετακινήσεις των πεζών και ιδίως των ατόμων με κινητικές δυσκολίες. **Οι διαβάσεις πρέπει να διαμορφώνονται κάθε 100μ. Τουλάχιστον και κατά προτίμηση κάθετα στην ροή κυκλοφορίας**. Σαν ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50μ. Οι διαβάσεις θα χαρακτηρίζονται και με σήμανση στο οδόστρωμα, που θα υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1μ πριν από την διάβαση. Όπου η σήμανση για τις διαβάσεις ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες προτείνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους σηματοδότες, από τους πεζούς, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο.

Εικόνα 24: Υπόδειγμα διαβάσεων Δ. Πλατανιά

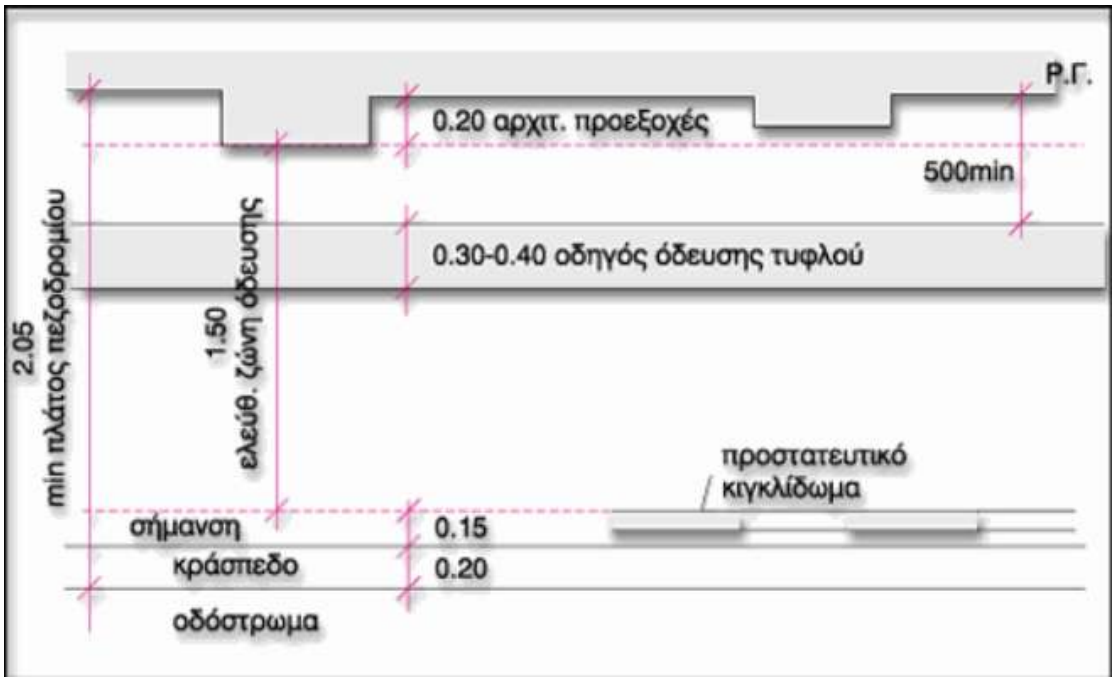
Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ. Στα σημεία των διαβάσεων θα διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 2.50μ, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται

ισόπεδα. Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να είναι χαρακτηρισμένα με υλικό ανιχνεύσιμο με το μπαστούνι ώστε να προειδοποιούνται οι τυφλοί, σε περίπτωση δε νησίδων πλάτους μεγαλύτερου των 3μ στα σημεία αυτά της αρχής και του τέλους μπορούν να κατασκευάζονται σκάφες.

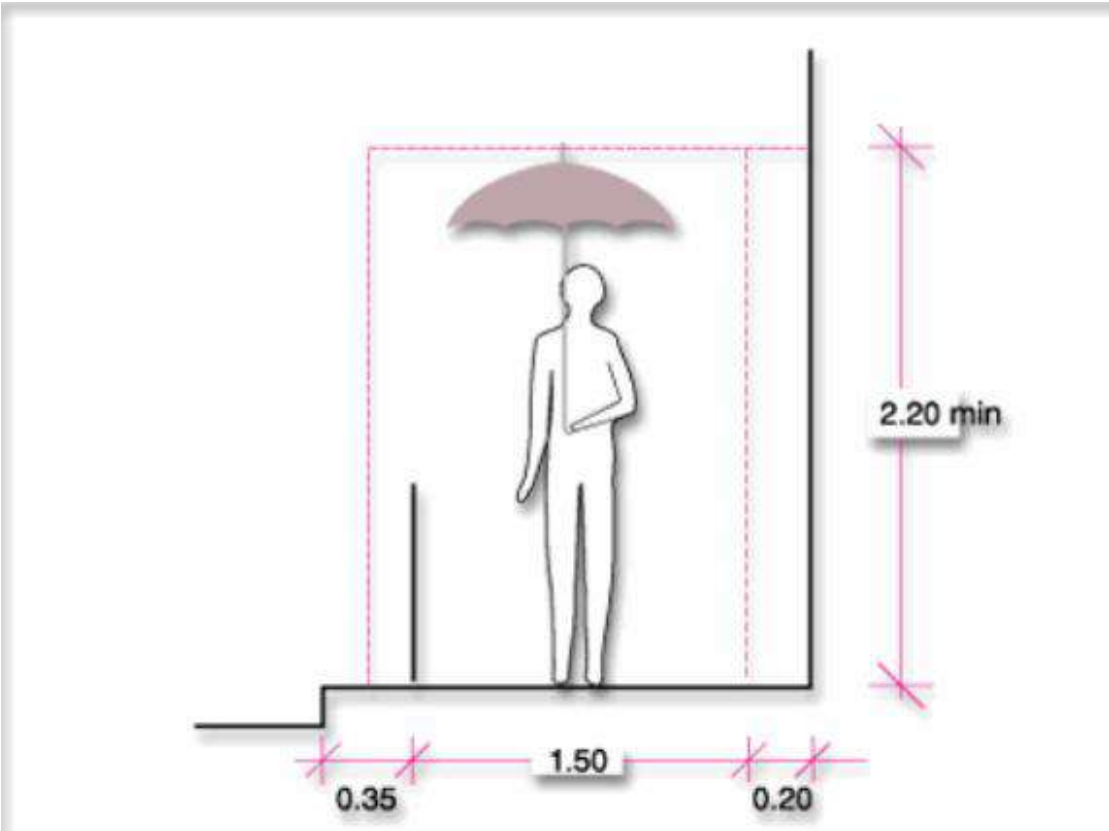
Επιπλέον, σε συμπαγής αστικές περιοχές με τόσο ανεπτυγμένο τουριστικό χαρακτήρα, όσο ο Δ. Πλατανιάς, είναι απαραίτητη η ύπαρξη πεζοδρόμων για την ελεύθερη και ανενόχλητη διέλευση των πεζών. Ως **πεζόδρομος** ορίζεται ο διαμορφωμένος υπαίθριος κοινόχρηστος ελεύθερος χώρος, που εξυπηρετεί αποκλειστικά την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδιο κυκλοφορία των πεζών και εμποδιζόμενων ατόμων και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητος του Δήμου, αστυνομικά, οχήματα οργανισμών κοινής ωφέλειας για την αντιμετώπιση επειγουσών αναγκών, οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών, οχημάτων ατόμων με αναπηρίες κλπ) σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις (ορισμένες ώρες, καθορισμένο ανώτατο όριο ταχύτητας, ορισμένο μικτό βάρος οχήματος κλπ). Οι πεζοδρομήσεις, εκτός από γενικές, είναι δυνατόν να είναι:

- περιοδικές, δηλαδή ο αποκλεισμός της οδού ή τμήματος της από την κυκλοφορία οχημάτων να ισχύει για ορισμένες ώρες της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, λόγω ειδικών αναγκών
- μερικές, δηλαδή να αποκλείονται τμήματα μόνο της οδού από την κυκλοφορία
- μικτές περιοδικές, δηλαδή να αποκλείεται οδός ή τμήμα της από την κυκλοφορία ορισμένου τύπου οχήματος.

Εικόνα 25: Πλάτος πεζοδρομίου



Εικόνα 26: Ελεύθερο ύψος όδευσης



Όπως αποτυπώνεται στις επόμενες εικόνες, στο Δήμο έχουν σχεδιαστεί χώροι παρόδιας στάσης για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών από τη δημόσια συγκοινωνία, καθώς και ειδικά χωροθετημένες θέσεις για την πιάτσα των ταξί.

Εικόνα 27: Διαγράμμιση σημείου στάσης λεωφορείου

Εικόνα 28: Στάση ταξί (Ι)

Όσον αφορά ειδικότερα τις θέσεις των ταξί διαπιστώνεται ότι η μία εκ των δύο στάσεων (βλ. Εικόνα 31) βρίσκεται επί του δρόμου, γεγονός που μειώνει ακόμα περισσότερο το μέχρι σήμερα μικρό πλάτος της οδού.

Εικόνα 29: Στάση ταξί (ΙΙ)

Επιπλέον, στις επόμενες εικόνες φαίνονται τα προβλήματα οδικής ασφάλειας επί της ΠΕΟ Χανίων. Οι οδηγοί παρκάρουν και στα δύο ρεύματα μειώνοντας έτσι το πλάτος των οδών, φορτηγά φορτοεκφόρτωσης σταματούν παρόδια της οδού για τροφοδοσία καταστημάτων, μειώνοντας έτσι σημαντικά το ήδη μικρό πλάτος της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου. Κατά αυτόν τον τρόπο είναι δεδομένο ότι θα υπάρξει οδική σύγχυση, καθυστέρηση στις μεταφορές, ατυχήματα μεταξύ οχημάτων και πεζών καθώς και αντικίνητρα χρήσης κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς ή βιώσιμων μέσων (ποδήλατο) από τους μετακινούμενους.

Εικόνα 30: Προβλήματα οδικής ασφάλειας (Ι)

Εικόνα 31: Προβλήματα οδικής ασφάλειας (Ι)

Πίνακας 90: Υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας

	Κατανομή μέσου μετακίνησης	Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια και ζωτικότητα	Περιβάλλον και υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Συμπεράσματα
Περπάτημα	Δεν έγινε καταμέτρηση	Πλάτη πεζοδρομίων στο γραμμικό τμήμα ανάπτυξης επί του παραλιακού μετώπου μεταξύ 1,6-2,0μ	Σε ευρύτερο πλαίσιο οι υποδομές των πεζοδρομίων είναι ικανοποιητικές για την ασφαλή και αδιάκοπη προσβασιμότητα των πεζών, ιδίως στο γραμμικό τμήμα επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου. Παρόλα αυτά, υπάρχουν κόμβοι στους οποίους σημειώνονται ατυχήματα λόγω κεκτημένης ταχύτητας των οχημάτων και παραβίαση των κανόνων οδικής συμπεριφοράς.	Το περπάτημα βοηθά στη βελτίωση της δημόσιας υγείας. Λόγω της γραμμικής ανάπτυξης της πόλης του Πλατανιά, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες έχουν το προνόμιο εύκολης διαπελασιμότητας με τα πόδια.	Επί των πεζοδρομίων της κεντρικής οδού ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου της πόλης του Πλατανιά έχει γίνει μέριμνα για διέλευση τυφλών και ράμπες ΑμΕΑ. Χρειάζεται αναβάθμιση σε κάποια σημεία αλλά και έρευνα για νέα σημεία.	Αναγκαία η μέριμνα και ο σχεδιασμός για τη δημιουργία ασφαλούς δικτύου πεζών από και προς τους δημόσιους κοινόχρηστους και κοινωφελής χώρους του Δήμου, ειδικότερα επί του κεντρικού αστικού ιστού της πόλης.
Ποδήλατο	~2%	Δεν υπάρχει υποδομή για ποδήλατο (ποδηλατόδρομος)	Η ασφάλεια είναι περιορισμένη διότι δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος, ούτε ειδική σήμανση για τα ποδήλατα. Το πλάτος της κεντρικής επαρχιακής οδού είναι μικρό για ποδήλατα. Παράλληλα, τα οχήματα διέρχονται επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου με υψηλή ταχύτητα, γεγονός που αυξάνει την επικινδυνότητα. Επιπλέον, λόγω της συχνής στάθμευσης επί της οδού και των προσπεράσεων των άλλων μέσων δεν είναι ασφαλής η μετακίνηση των ποδηλάτων	Το ποδήλατο αποτελεί ένα από τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς, το οποίο είναι φιλικό προς το περιβάλλον και παράλληλα βελτιώνει την ψυχική και σωματική υγεία των μετακινουμένων.	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Είναι αναγκαία η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμου στον αστικό ιστό του Πλατανιά, για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων και επισκεπτών του. Ο ποδηλατόδρομος θα απελευθερώσει το οδικό δίκτυο από οχήματα που δε χρειάζονται για τις σύντομες μετακινήσεις και θα εξυπηρετήσει το σύνολο των μετακινουμένων

Δημόσια συγκοινωνία	~1%	Το υφιστάμενο δίκτυο αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας του Δήμου χαρακτηρίζεται ως ελλιπές σχετικά με τις ανάγκες του πληθυσμού του Δήμου, ιδιαίτερα τη θερινή περίοδο, γεγονός που αποθαρρύνει τη χρήση τους	Τα δρομολόγια αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας που πραγματοποιούνται εντός της πόλης του Πλατανιά κάνουν στάσεις επί της ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου. Το πλάτος της οδού δεν είναι αρκετά ικανοποιητικό για τη στάση επί τους οδού, επομένως πρέπει να γίνει έλεγχος των στάσεων και περαιτέρω οργάνωση των μετακινήσεων σε σύγχυση με τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης	Τα λεωφορεία και εν γένη τα μεγάλα οχήματα που μεταφέρουν μαζικό αριθμό ατόμων είναι οικολογικά και φιλικά προς το περιβάλλον.	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Να επανεξεταστεί η ανάγκη για περισσότερα και συχνότερα δρομολόγια αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας, καθώς και να γίνει μέριμνα για την ασφαλή προσβασιμότητά της από όλους τους κατοίκους και επισκέπτες δίχως τον αποκλεισμό των ΑμΕΑ
Βαρέα οχήματα	~2%	Από την έρευνα πεδίου παρατηρήθηκε η έντονη και συχνή προσπέλαση βαρέων οχημάτων επί της οδού ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου. Εκτιμάται ότι τα οχήματα, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες με την τουριστική κίνηση, παρακωλύουν την εύρυθμη λειτουργία της επαρχιακής οδού.	Τα μεγάλα οχήματα επιβαρύνουν την κυκλοφορία και προκαλούν κίνηση, άρα και καθυστερήσεις στις μεταφορές. Η οδός ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου είναι μικρού πλάτους και δε χρήζει προσπέρασης.	Τα φορτηγά επιβαρύνουν το μικροκλίμα της περιοχής και προκαλούν θόρυβο. Επιπλέον δυσκολεύουν την κυκλοφορία και την ορθή μεταβίβαση από το ένα μέρος στο άλλο.	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Διερεύνηση ύπαρξης παρακαμπτήριου δρόμου, ιδίως για τα βαρέα οχήματα, με σκοπό να μην διανύουν την ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου για να διαβούν στον Κίσσαμο.

Ιδιωτικά οχήματα	~95%	Η ποιότητα των υποδομών για τα ιδιωτικά οχήματα χαρακτηρίζεται από ικανοποιητική ως καλή. Στα αρνητικά, δεν υπάρχει κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη στάθμευσης, οπότε δεν διατηρούνται ορθώς οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας και δεν υφίσταται ιεράρχηση οδικού δικτύου και οδοί ήπιας κυκλοφορίας.	Η ασφάλεια των μετακινουμένων πεζών ή οδηγών τίθεται υπό ερώτηση, καθώς διαπιστώνεται η παραβίαση των ορίων ταχύτητας, οι προσπεράσεις, η στάθμευση επί τη οδού που δημιουργεί σύγχυση στον οδηγό και στον πεζό και ο μη σεβασμός των διαβάσεων.	Είναι ευρέως γνωστό ότι η χρήση ιδιωτικών οχημάτων Ι.Χ. είναι η πλέον περισσότερο ρυπογόνα χρήση εντός των αστικών κέντρων. Τα Ι.Χ. αυτοκίνητα εκπέμπουν τεράστιες ποσότητες αερίων του θερμοκηπίου, προκαλούν οδική σύγχυση, θόρυβο που επηρεάζει άμεσα τη ζωή των κατοίκων, ιδίων αυτών που μένουν πλησίον πολυσύχναστων οδών και υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και της δημόσιας υγείας	Δεν υπάρχει μέριμνα για ΑμΕΑ	Να εξεταστούν μέτρα για τον επανακαθορισμό της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, ορισμός οδών ήπιας κυκλοφορίας, ορισμός μονοδρομήσεων ή και πεζοδρόμων. Αναβάθμιση πεζοδρομίων, ορισμός σήμανσης και προμήθεια ειδικών εξαρτημάτων μείωση και ελέγχου ταχύτητας

3.2.3 Δόμηση σεναρίων για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης

Στην παρούσα ενότητα θα παρατεθεί η πρώτη ευρύτερη εικόνα διαμόρφωσης σεναρίων για τη βελτίωση της κινητικότητας του Δ. Πλατανιά, τα οποία και θα αναλυθούν εκτενώς στο επόμενο Στάδιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας για το Δήμο Πλατανιά. Έπειτα από την εμπεριστατωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Πλατανιά και της διαπίστωσης των αρκετών δυσκολιών που προκύπτουν, είναι επιτακτική ανάγκη ο επαναπροσδιορισμός των μεταφορών εντός της πόλης.

Αρχικά, στο σχεδιασμό νέων συστημάτων κινητικότητας, είναι απαραίτητο να συμπεριλαμβάνονται και οι ανάγκες της εποχής της οποίας διανύουμε την εκάστοτε περίοδο αλλά και οι πόροι και συνθήκες της αρμόδια αρχής της περιοχής μελέτης. Ο τοπικός σχεδιασμός, η από κάτω προς τα πάνω προσέγγιση, είναι το σημείο κλειδί για τη διαμόρφωση των πόλεων σύμφωνα με τις ανάγκες τους. Ο σχεδιασμός γίνεται για την ορθή και χωρίς κωλύματα κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων που διαμένουν στην πόλη ή την επισκέπτονται.

Επομένως, ο σχεδιασμός της κινητικότητας του Πλατανιά είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τα προβλήματα και τις ανάγκες της πόλης και δεν αφορά την εφαρμογή ουτοπικών κατευθύνσεων και μέτρων τα οποία κάθε άλλο παρά θα βοηθήσουν στη μετάβαση της περιοχής σε μια σύγχρονη, βιώσιμη και λειτουργική πόλη. Τα ΣΒΑΚ πρέπει να επικεντρωθούν στην εισαγωγή εναλλακτικών μορφών δημόσιας μεταφοράς, οι οποίες θα:

- Αυξήσουν τη λειτουργική αποτελεσματικότητα και το κόστος εξυπηρέτησης
- Ενισχύσουν τις επιλογές κινητικότητας (σε σύγκριση με τις καθορισμένες – σταθερές υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών – περισσότερο προσαρμοσμένη υπηρεσία βασισμένη στη ζήτηση)
- Ενισχύσουν το Περιφερειακό δίκτυο (βασικές & δευτερεύουσες υπηρεσίες)

Η ομάδα έργου του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμο Πλατανιά, έχει διαμορφώσει τρία εναλλακτικά σενάρια για τη ανάπτυξη του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της περιοχής. Τα συγκεκριμένα σενάρια είναι αποτέλεσμα της ανάλυσης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας στην πόλη, αλλά και των αναγκών και των προβλημάτων του συστήματος. Ένα σενάριο κινητικότητας περιλαμβάνει ένα σύνολο προτεραιοτήτων που θα δοθούν στον μετέπειτα σχεδιασμό των μέτρων αστικής κινητικότητας. Θα αποτελέσει τον οδηγό στον οποίο θα βασιστεί ο Δήμος προκειμένου να επιλέξει και να σχεδιάσει τα μελλοντικά έργα και τις ρυθμιστικές διατάξεις στο σύνολο των υποδομών του κοινόχρηστου χώρου της πόλης.

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων γίνεται με σκοπό να καθοριστεί σε μεταγενέστερη φάση η στρατηγική του Σ.Β.Α.Κ. με ορθολογικό και διαφανή τρόπο. Ουσιαστικά, τα σενάρια βοηθούν τους εμπλεκόμενους, δηλαδή τον Δήμο, τους θεσμικούς φορείς και τους πολίτες, να σχηματοποιήσουν τις εναλλακτικές τους και να κατανοήσουν καλύτερα τη στρατηγική και τις πιθανές επιπτώσεις που θα έχουν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σ.Β.Α.Κ. Με την διαμόρφωση των διαφορετικών σεναρίων δίνεται η δυνατότητα να τεθούν οι στόχοι και να διαμορφωθούν οι δείκτες που απαιτούνται στα τελικά στάδια της διαμόρφωσης του Σχεδίου. Μέσω μιας μικρής σύνοψης, τα προβλήματα στον τομέα της κινητικότητας που προκύπτουν από την προηγούμενη ανάλυση είναι τα εξής:

- Η βασική επαρχιακή οδός ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου σημειώνει πολύ υψηλούς φόρτους
- Έντονη κινητικότητα βαρέων οχημάτων επί της ΠΕΟ
- Ανυπαρξία ποδηλατοδρόμου
- Ελλιπείς δρομολόγια αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας
- Παράνομη στάθμευση
- Μη ρύθμιση της κυκλοφορίας
- Παρόδια στάθμευση
- Προβλήματα στη φορτοεκφόρτωση οχημάτων
- Μηδαμινή μέριμνα για την προσβασιμότητα κατηγορίας ΑμΕΑ
- Μη ύπαρξη πεζοδρόμων
- Μη οριοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- Ελλιπής σήμανση

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψιν όσα αναφέρθηκαν, οι στρατηγικοί στόχοι που διέπουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δ. Πλατανιά και κατά συνέπεια την ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων είναι οι κάτωθι:

- **Αποσυμφόρηση κεντρικής αρτηρίας:** Η ΠΕΟ Χανίων – Κισσάμου είναι η κύρια οδός επί της οποίας αναπτύσσεται γραμμικά η πόλη του Πλατανιά. Όπως είναι αναμενόμενο, οι χρήστες μέσων μεταφοράς που θέλουν να μετακινηθούν εντός της πόλης του Πλατανιά αλλά και να τη διαπεράσουν για τη μετάβασή τους σε άλλη κοντινή πόλη ή χωριό, διαβαίνουν από αυτήν την οδό. Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια την υπερφόρτωση της ΠΕΟ και τη δημιουργία κυκλοφοριακής σύγχυσης. Σκοπός, λοιπόν, είναι η ρύθμιση τους κυκλοφορίας επί της οδού ΠΕΟ Χανίων – Κισσάμου αλλά και των καθέτων της προκειμένου να δοθούν κίνητρα επαναπροσδιορισμού των μετακινήσεων.
- **Προσβασιμότητα:** Με απώτερο σκοπό την εξασφάλιση της προσβασιμότητας από όλα τα εξυπηρετούμενα άτομα, είναι απαραίτητη η εξέταση και ο σχεδιασμός μέτρων και παρεμβάσεων επί των οδών και των πεζοδρομίων.

- **Περιβαλλοντική βιωσιμότητα:** Είναι δεδομένο ότι τα οχήματα εκπέμπουν υπέρογκα ποσά αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα. Οι σύγχρονες πόλεις πρέπει να προσαρμοστούν στις νέες ανάγκες κινητικότητας με άξονα την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης. Επομένως, θεωρείται κρίσιμο να δοθεί προτεραιότητα στην ήπια και συλλογικής μορφής μετακίνηση.
- **Ασφάλεια:** Το ΣΒΑΚ οφείλει να προσδιορίσει τους κινδύνους που υφίστανται από την κατάσταση της κινητικότητας στην πόλη του Πλατανιά και να δώσει μέτρα για τη δημιουργία του αισθήματος ασφάλειας των μετακινουμένων.
- **Ελκυστικότητα περιοχής παρέμβασης:** Δεδομένου ότι το αστικό κέντρο του Πλατανιά είναι καθαρά τουριστικός πόλος έλξης, χρήζει ιδιαίτερης αντιμετώπισης και προσοχής. Πρέπει να δοθούν μέτρα τα οποία θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων του Δήμου και κατά τους χειμερινούς μήνες που σημειώνεται χαμηλή κινητικότητα αλλά κυρίως κατά τους θερινούς μήνες που οι μετακινήσεις εντός του Δήμου υπερτεταπλασιάζονται.

Μέσω των παραπάνω σχεδιάζονται τρία (3) εναλλακτικά σενάρια βελτίωσης της κινητικότητας για το Δήμο Πλατανιά και συγκεκριμένα:

1ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Υφιστάμενες τάσεις / Business as usual»

Στο παρόν σενάριο δε γίνεται κάποια ειδική παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Μέσω αυτού η κατάσταση στην κινητικότητα παραμένει ως έχει, χωρίς περαιτέρω διαμορφώσεις και τροποποιήσεις εκτός των μελετών που ήδη τρέχουν από το Δ. Πλατανιά. Το σενάριο αυτό προβλέπει τη μετάβαση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στο Δήμο προς το χειρότερο, δεδομένου ότι ο τουριστικός πληθυσμός τους καλοκαιρινούς μήνες ολοένα και αυξάνεται, η κίνηση μέσα στην πόλη, ιδίως στο παραλιακό μέτωπο, είναι αναπόφευκτη. Σήμερα, η υφιστάμενη κατάσταση, ως έχει, είναι μη βιώσιμη για τον τοπικό πληθυσμό αλλά και για τους χιλιάδες επισκέπτες του Δήμου.

2ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Σχεδιασμός για τον άνθρωπο»

Στο 2ο σενάριο προτείνεται μία σειρά κατευθύνσεων και μέτρων οι οποίες δύναται να βελτιώσουν σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη κατάσταση της αστικής κινητικότητας με λογικές και άμεσες ρυθμίσεις. Μέσω του σεναρίου θα γίνει επαναπροσδιορισμός των υφιστάμενων ροών, των μέσων μετακίνησης, της χρήσης των οχημάτων, της οδικής ασφάλειας και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής. Τα μέτρα που θα δοθούν εστιάζουν στην αλλαγή της μέχρι τώρα κουλτούρας των μετακινήσεων εντός της πόλης και προβλέπουν να δημιουργήσουν ένα αστικό κέντρο εύκολα προσπελάσιμο και ασφαλές. Επομένως, σε γενικότερο πλαίσιο τα μέτρα που προτείνονται αφορούν:

- **Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης από το Δήμο Πλατανιά & την Περιφέρεια**
  - Καθορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
  - Καθορισμός οδών (κυρίως αδιεξόδων) σε πεζόδρομους
  - Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων
  - Προσθήκη σηματοδότησης
- **Εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης από το Δήμο Πλατανιά**
  - Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης
  - Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
  - Διερεύνηση ελεύθερων χώρων για δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης
  - Εύρεση χώρου στάθμευσης για λεωφορεία (ΚΤΕΛ & ξενοδοχεία)
- **Εφαρμογή εγκεκριμένου ΣΧΟΟΑΠ (Β2 Φάση)**
  - Προτεινόμενος πεζόδρομος
  - Προτεινόμενος ποδηλατόδρομος
  - Ανισόπεδος κόμβος και δρόμοι διασύνδεσης
  - Οικολογικοί διάδρομοι
- **Ενίσχυση χρήσης αστικής & υπεραστικής συγκοινωνίας**
  - Αναβάθμιση στάσεων αστικών λεωφορείων
  - Διασύνδεση με άλλα μέσα -υποδομή για πολυτροπική κινητικότητα
  - Έξυπνες στάσεις – Πληροφόρηση επιβατών σε πραγματικό χρόνο για τις διαδρομές λεωφορείων (GPS)
  - Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες
  - Προμήθεια κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς με ήπιες τεχνολογίας (λεωφορεία με υδρογόνο κ.λπ.)
- **Δημιουργία ποδηλατοδρόμων επι του παραλιακού μετώπου και σε άλλες κατάλληλες ζώνες πρασίνου**
  - Στρατηγική μελέτη περιπατητικών και ποδηλατικών διαδρομών-διασύνδεση με τουριστικά και ιστορικά αξιοθέατα/σημεία ενδιαφέροντος
  - Σήμανση, χάρτες περιπατητικών/ποδηλατικών διαδρομών
  - Υλοποίηση και λειτουργία συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων
- **Προσβασιμότητα για όλους**
  - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί.
  - Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες
  - Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ

  - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου
- **Εξοικονόμηση ενέργειας**
  - Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
  - Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας
- **Αναβάθμιση υποδομών**
  - Δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ταξί)
  - Carpooling / carsharing
  - Εφαρμογές πληροφόρησης μετακινουμένων
  - Δράσεις ενημέρωσης των νέων μέτρων και δυνατοτήτων μετακίνησης από τη δημόσια αρχή προς τους κατοίκους αλλά και συνεργασία με ξενοδοχεία και αντίστοιχους φορείς για την ενημέρωση των τουριστών
- **Ποιοτική & λειτουργική εξυγίανση**
  - Αύξηση των χώρων πρασίνου
  - Ρύθμιση ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

3ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Ριζοσπαστικό σενάριο»

Αυτό το σενάριο εκτιμάται ότι θα αλλάξει ριζικά την εικόνα της κινητικότητας στην πόλη του Πλατανιά με σημαντικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις στο κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης. Τα μέτρα και οι κατευθύνσεις που περιλαμβάνει το 3ο εναλλακτικό σενάριο συμφωνούν με τις αντίστοιχες του 2ου εναλλακτικού σεναρίου αλλά με την προσθήκη κάποιων συμπληρωματικών παρεμβάσεων που απαιτούν περισσότερους χρηματοδοτικούς πόρους. Δεδομένου ότι η μόνη και κύρια οδός που διέρχονται τα οχήματα για να μεταβούν στο Δ. Πλατανιά αλλά και σε διπλανά χωριά είναι αυτή της ΠΕΟ Χανίων – Κισσάμου, θεωρείται κρίσιμη η **δημιουργία παρακαμπτήριου οδού** η οποία δε θα διαπερνά το αστικό κέντρο του Πλατανιά και θα αποσυμφορήσει σε μεγάλο βαθμό την κίνηση επί της ΠΕΟ. Στο σενάριο αυτό δε θα χρειαστεί η διάνοιξη μίας νέας οδού, αλλά η ενίσχυση, αναδιάρθρωση και επαναπροσδιορισμός ήδη υπάρχουσας οδού. Μέσω αυτού του μέτρου πρέπει να γίνει επανεξέταση της κατάλληλης οδού για τη δημιουργία παρακαμπτήριου αλλά και των κάθετων οδών διασύνδεσης της. Το σενάριο αυτό αποτελείται από παρεμβατικά μέτρα τα οποία θα αλλάξουν δραστικά και ριζικά την κατάσταση κινητικότητας του Δήμου. Ειδικότερα, για την δημιουργία νέας παρακαμπτήριας οδού απαιτείται η εκπόνηση μίας σειράς μελετών όπως πράξεις εφαρμογής και αναλογισμού, απαλλοτριώσεις, κυκλοφοριακές μελέτες από το Δήμο Πλατανιά ή/και την Περιφέρεια οι οποίες θα δημιουργήσουν το νέο οδικό δίκτυο και θα επαναπροσδιοριστεί η ιεράρχησή του.

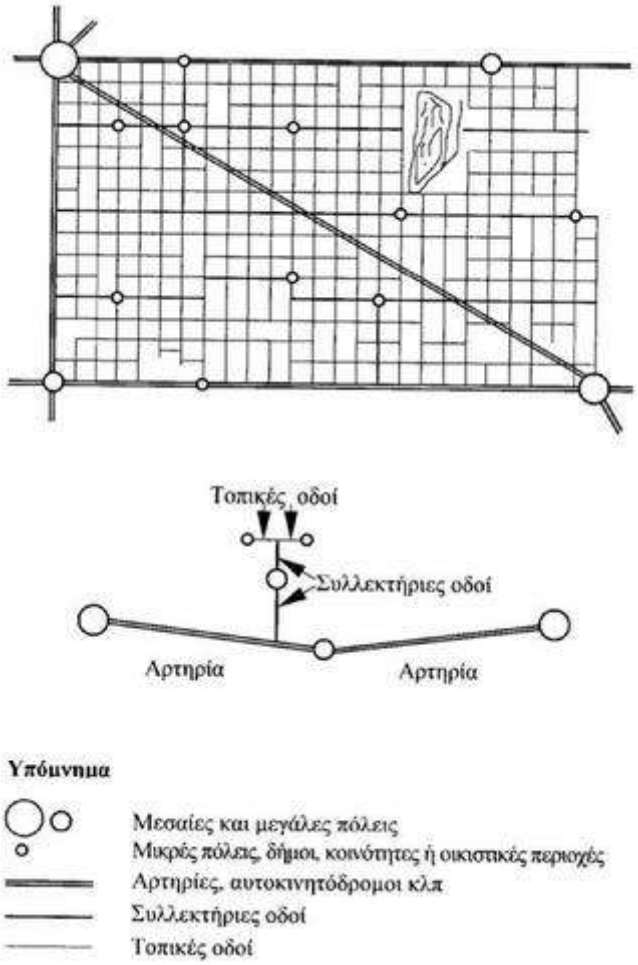
Ενδεχομένως δύναται να χρειαστεί η συνεργασία και με όμορους Δήμους του Πλατανιά οι οποίοι θα επηρεαστούν από το έργο. Παράλληλα, είναι απαραίτητος ο σχεδιασμός πεζοδρομίων επί των νέων οδικών αρτηριών, οδικοί δακτύλιοι, φυτεύσεις, ειδική σήμανση, διαχείριση ομβρίων, καθορισμός κυκλοφοριακών ορίων, κ.λπ.

Γενικότερα, η διαμόρφωση του οδικού δικτύου προϋποθέτει τον προσδιορισμό ή ορισμό της κατηγοριοποίησης των οδών, που είναι καθοριστικές για το σχεδιασμό, μελέτη και χρήση τους. Στο πλαίσιο της διαμόρφωσης νέου οδικού δικτύου γίνεται διαχωρισμός μεταξύ κυκλοφοριακών λειτουργιών (σύνδεση και πρόσβαση) και μη – κυκλοφοριακών λειτουργιών (παραμονή και λειτουργίες, που δημιουργούνται επιπλέον της απλής πρόσβασης στην παρόδια χρήση και γενικά τον περιβάλλοντα χώρο της οδού). Οι κυκλοφοριακές και μη-κυκλοφοριακές λειτουργίες μιας οδού μπορούν να συνυπάρχουν με πολλαπλούς τρόπους.

Τόσο οι κυκλοφοριακές όσο και οι μη-κυκλοφοριακές λειτουργίες χαρακτηρίζονται από στάθμες ή επίπεδα αναγκών. Κατά τη διαμόρφωση του οδικού τμήματος είναι δυνατόν οι διαφορετικές μίξεις των λειτουργιών και της αντίστοιχης στάθμης αναγκών να οδηγήσουν στη δημιουργία ποικιλόμορφων αντιθέσεων. Οι αντιθέσεις αυτές είναι πιο έντονες και αντιμετωπίζονται πιο δύσκολα, όσο πιο έντονη είναι η ταυτόχρονη παρουσία λειτουργικών αναγκών σύνδεσης και πρόσβασης με λειτουργικές ανάγκες παραμονής.

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου έχει σκοπό να δώσει σε κάθε τμήμα (οδικό σύνδεσμο) δικτύου ένα χαρακτήρα, ο οποίος προσδιορίζεται από το είδος της εξυπηρέτησης που καλείται να προσφέρει. Μία ομάδα οδών με υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλές ταχύτητες εξυπηρετούν για παράδειγμα μετακινήσεις μεταξύ πόλεων μεγάλου και μεσαίου μεγέθους (σύστημα αρτηριών). Μία δεύτερη ομάδα οδών (σύστημα συλλεκτήριων) με γεωμετρικά χαρακτηριστικά και στάθμες ταχυτήτων κατώτερες της προηγούμενης ομάδας, συνδέουν για παράδειγμα μικρές πόλεις μεταξύ τους, άμεσα, ή μέσω του δικτύου των αρτηριών. Η ομάδα των οδών αυτών ανήκει στο σύστημα των συλλεκτήριων, αφού αυτές *συλλέγουν* την κυκλοφορία από τις οδούς της τελευταίας ομάδας. Μια τρίτη ομάδα οδών εξυπηρετούν τοπικές μετακινήσεις (σύστημα τοπικών οδών), δηλαδή αγροκτήματα και λοιπές παρόδιες χρήσεις γης.

Εικόνα 32: Σχηματική παράσταση υπεραστικού οδικού δικτύου



Οι λειτουργίες που εμφανίζονται σε μία οδό, απαιτείται να εξυπηρετηθούν από μία οδό, μπορούν να καταταγούν σε τρεις ομάδες:

- λειτουργία σύνδεσης
- λειτουργία πρόσβασης (στις παρόδιες χρήσεις γης)
- λειτουργία παραμονής (επί της οδού)

Η καθημερινή μετακίνηση με στόχο την εργασιακή δραστηριότητα και την προμήθεια αγαθών, καθώς και η κυκλοφορία με στόχο την αναψυχή, εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την επάρκεια των συνδέσεων.

Στόχος του σχεδιασμού ενός νέου οδικού δικτύου είναι να διαμορφώσει τις διάφορες μεμονωμένες συνδέσεις κατά τέτοιο τρόπο, ώστε σύμφωνα με τους χωροταξικούς και πολεοδομικούς στόχους, να εξασφαλίζεται για τα διάφορα οδικά τμήματα μία ασφαλής κυκλοφοριακή ροή και συγκεκριμένα επίπεδα κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης για όλους τους χρήστες της οδού. Κατά τον προσδιορισμό της ποιοτικής στάθμης πρέπει οι στόχοι της εξοικονόμησης χρόνου και κόστους ταξιδιού και της εξασφάλισης

επαρκούς οδικής ασφάλειας, να εναρμονίζονται με την απαίτηση για προστασία του περιβάλλοντος. Επομένως, απαιτείται να οριστούν τα κατάλληλα μεγέθη των ταχυτήτων κυκλοφορίας (ταχυτήτων διαδρομής) σε σχέση με τον εκάστοτε λειτουργικό χαρακτήρα σύνδεσης, προκειμένου να γίνει σωστά και η μελέτη των οδών ή των οδικών τμημάτων. Λόγω της πολλαπλότητας των παραμέτρων που πρέπει να ληφθούν υπόψη για το σκοπό αυτό, ορίζεται ένα διάστημα επιδιωκόμενων τιμών ταχυτήτων κυκλοφορίας. Από το διάστημα αυτό των τιμών μπορούν να προσδιοριστούν τα απαιτούμενα μεγέθη για τον υπολογισμό των κυκλοφοριακών στοιχείων και των στοιχείων μελέτης της οδού, σε συνάρτηση πάντα με τους αντιμαχόμενους στόχους σχεδιασμού, αλλά με τρόπο ευέλικτο και ορθολογικό.

3.2.4 Διαβούλευση επί των σεναρίων με τους εμπλεκόμενους φορείς

Η συμμετοχή και εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό για το ΣΒΑΚ είναι βασική αρχή. Κρίνεται ότι χωρίς την εμπλοκή του κοινού στο συν-σχεδιασμό του οράματος και στην παρακολούθηση του συνόλου του ένα ΣΒΑΚ δεν είναι πλήρες άρα και δεν λογίζεται ως τέτοιο από την ΕΕ. Οι όποιες συμμετοχικές διαδικασίες πρέπει να γίνονται στη βάση της ενημέρωσης των συμμετεχόντων ώστε να εμπλέκονται ουσιαστικά στο σχεδιασμό.

Η διαβούλευση των φορέων εκπόνησης των ΣΒΑΚ με τους φορείς της διοίκησης θα πρέπει να καταλήγει σε ένα κοινώς αποδεκτό Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων, στο οποίο οι συμβαλλόμενοι θα ακολουθούν τα περιγραφόμενα στον κύκλο του ΣΒΑΚ.

Η διοικητική δομή (φορέας ΟΤΑ ή άλλος) που ετοιμάζεται να συντάξει ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να εντοπίσει τους περισσότερους κατά το δυνατόν φορείς που να εκπροσωπούν όσο γίνεται πιο ολοκληρωμένα την τοπική κοινωνία για να τους εισάγει στο σχεδιασμό.

Η συζήτηση των διαφόρων σεναρίων και των επιπτώσεών τους, με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς, είναι το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση ενός ευρέως αποδεκτού οράματος κινητικότητας. Η παρουσίαση διαφορετικών δυνητικών μελλοντικών καταστάσεων και ο από κοινού προβληματισμός πάνω σε αυτές θα δημιουργήσουν μια κοινή κατανόηση των επιλογών για το μέλλον. Συμβάλλει επίσης στην ευαισθητοποίηση σχετικά με τις αλληλεξαρτήσεις και τα αντισταθμίσματα μεταξύ των διαφόρων πολιτικών και τομέων, την πολυπλοκότητα των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν και τους κινδύνους προς αντιμετώπιση.

Ο σκοπός είναι μέσω της συζήτησης και της εργασίας να αναπτυχθεί μια αμοιβαία κατανόηση ως προς τα σενάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων που είναι επιθυμητά. Η εμπλοκή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων ήδη από αυτό το στάδιο θα βοηθήσει να δημιουργηθεί ένα ευρύ αίσθημα κυριότητας και αποδοχής των προτεραιοτήτων και των μέτρων που θα επιλεγούν αργότερα.