



ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ & ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Η εταιρεία μας εφαρμόζει
Ολοκληρωμένο Σύστημα
Διοίκησης
ISO 9001:2008, ISO 14001:2004
& OHSAS 18001:2007,
πιστοποιημένο από την



Κωδικός Έργου: Δ_240.1

ΝΟΜΙΜΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΣΑΜΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΔΙΠΛ. ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Πληροφορίες : Α. Ζαχαριάδης, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ. (6977571698)

Δ. Μουστάκας, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ

ΕΡΓΟ: «ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗΣ
ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «ΑΝΟΙΚΤΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ»

ΘΕΣΗ: ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ



ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ & ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Η εταιρεία μας εφαρμόζει
Ολοκληρωμένο Σύστημα
Διαχείρισης
ISO 9001:2008, ISO 14001:2004
& OHSAS 18001:2007,
πιστοποιημένο από την



Κωδικός Έργου: Δ_240.1

ΝΟΜΙΜΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΣΑΜΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΔΙΠΛ. ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Πληροφορίες : Α. Ζαχαριάδης, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ. (6977571698)
Δ. Μουστάκας, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ

ΕΡΓΟ: «ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗΣ
ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «ΑΝΟΙΚΤΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ»

ΘΕΣΗ: ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ



Κεφάλαιο 1 : ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Κυκλοφοριακή Πρόταση

Κεφάλαιο 2 : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

2.1 Οδός Π. Νόβα

2.2 Οδός Στ. Μπλέρη

2.3 Οδός Ν. Πλαστήρα

2.4 Οδός Καλαντζοπούλου

2.5 Οδός Επισκόπου Δαυίδ

2.6 Οδός Κορυδαλλέως

Κεφάλαιο 3 :ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

3.1 Γενικά

Κεφάλαιο 4 : ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ-ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

4.1 Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

4.2 Προδιαγραφές επιλογής διαστάσεων οδών και πεζοδρομίων

4.2.1 Ελάχιστα πλάτη καταστρώματος

4.2.2 Ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων

4.2.3 Διαμορφώσεις πεζοδρομίων

Κεφάλαιο 5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.1 Γενικά

5.2 Πρόταση κυκλοφοριακής μελέτης

5.2.1 Οδός Π. Νόβα

5.2.2 Οδός Στ. Μπλέρη

5.2.3 Οδός Καλαντζοπούλου

5.2.4 Οδός Πλαστήρα (προέκταση οδού Καλαντζοπούλου)

5.2.5 Οδός Επισκόπου Δαυίδ

5.2.6 Οδός Κορυδαλλέως

Κεφάλαιο 6.ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

Κεφάλαιο 7 : ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ





ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα τεχνική έκθεση συντάχθηκε στα πλαίσια του υποέργου, «Μελέτη ωρίμανσης παρεμβάσεων αναβάθμισης δημοσίου χώρου για τη δημιουργία του ανοιχτού κέντρου εμπορίου» της πράξης «Ανοιχτό κέντρο εμπορίου του Δήμου Ναυπακτίας». Η πράξη αφορά στην υλοποίηση στοχευμένων παρεμβάσεων αναβάθμισης της λειτουργικότητας και αισθητικής της περιοχής παρέμβασης και οργάνωσης της οικονομικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται εντός της περιοχής αυτής.

Στόχοι της μελέτης είναι :

- η ανάδειξη των σημαντικών πολιτιστικών πόρων της περιοχής παρέμβασης
- Η αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της περιοχής και η αισθητική και λειτουργική ενοποίηση με την ευρύτερη περιοχή
- Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για όλες τις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες
- Βιοκλιματική αναβάθμιση του υπαίθριου χώρου.

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί η σύνθεση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου αναβάθμισης και ανάδειξης της ταυτότητας της περιοχής, με συνεκτικές και αλληλένδετες παρεμβάσεις. Η πρόταση έχει ως στόχο τη δημιουργία ενός αναβαθμισμένου τόσο λειτουργικά όσο και αισθητικά αστικού υπαίθριου χώρου, που θα εξυπηρετεί και διευκολύνει την καθημερινή χρήση από τους πολίτες αλλά και την εμπορική-οικονομική δραστηριότητα.

1.1 Κυκλοφοριακή πρόταση

Με την προτεινόμενη ανάπλαση επιδιώκεται η αξιοποίηση της υψηλής τουριστικής κίνησης για την τόνωση της τοπικής οικονομίας με την ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το εμπορικό κέντρο, δημιουργώντας συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας με ενθάρρυνση του περπατήματος και των ήπιων μέσων μετακίνησης.

Ειδικότερα η πρόταση περιλαμβάνει την ανάπλαση δύο διακριτών ενοτήτων στην πόλη της Ναυπάκτου (εικόνα 1.1):

1. Των οδών Π. Νόβα, Καλατζοπούλου και Επισκόπου Δαυίδ, στο τμήμα από την οδό Κ. Τζαβέλλα έως την οδό Ν. Μπότσαρη, της οδού Β. Πλαστήρα στο τμήμα μεταξύ των οδών Κ. Τζαβέλλα και Βαρδακουλά, καθώς και της οδού Στ. Μπλέρη, που τέμνει διαγώνια τις οδούς Π. Νόβα και Μπότσαρη.
2. Της οδού Κορυδαλλέως, από την οδό Θ. Νόβα έως την οδό Καθόδου Δωριαίων (παραλιακή).





Εικόνα 1.1: Προτεινόμενα οδικά τμήματα προς ανάπλαση- ευρύτερη περιοχή 1^{ης} ενότητας παρεμβάσεων

Η ανάπλαση των οδών της πρώτης ενότητας, έχει ως στόχο τη δημιουργία ενός αναβαθμισμένου αστικού υπαίθριου χώρου. Συγκεκριμένα προτείνεται:

1. Η οδός **Π. Νόβα** από την οδό Τζαβέλλα μέχρι την Ν. Μπότσαρη, σχεδιάζεται ως οδός ήπιας κυκλοφορίας. Στην κυκλοφορία των οχημάτων αποδίδεται η ελάχιστη δυνατή επιφάνεια, ώστε να εξασφαλίζεται το απαραίτητο πλάτος για την διέλευση των πεζών εκατέρωθεν.
2. Η οδός **Στ. Μπλέρη** αποδίδεται αποκλειστικά στη χρήση των πεζών προτείνεται η μετατροπή του σε πεζόδρομο.
3. Η οδός **Καλαντζοπούλου** από την Ίλαρχου Τζαβέλλα μέχρι την οδό Μπότσαρη , διαμορφώνεται ως οδός ήπιας κυκλοφορίας με περιορισμένο πλάτος στο οδόστρωμα και μέγιστη δυνατή χρήση πεζοδρομίων.
4. Η οδός **Β. Πλαστήρα** από την Ίλαρχου Τζαβέλλα μέχρι την οδό Βαρδάκουλα διαμορφώνεται επίσης σαν οδός ήπιας κυκλοφορίας
5. Η οδός **Επισκόπου Δαυίδ** στο τμήμα μεταξύ των οδών Ι. Τζαβέλλα και Μπότσαρη διαμορφώνεται επίσης ως ήπιας κυκλοφορίας.

Με την ανάπλαση της δεύτερης περιοχής, η οδός Κορυδαλλέως από την οδό Θ. Νόβα ως την οδό Ευρώπης είναι αμφίδρομης κατεύθυνσης. Εξασφαλίζεται το απαραίτητο πλάτος για τη διέλευση των πεζών εκατέρωθεν και δημιουργούνται θέσεις στάθμευσης στη μία πλευρά της οδού. Από την οδό Ευρώπης ως την οδό Καθόδου Δωριέων η οδός Κορυδαλλέως χωρίζεται μέσω ενός rocket park σε δύο κλάδους μονής κατεύθυνσης δημιουργώντας ένα βρόγχο. Στον αριστερό κλάδο δημιουργούνται θέσεις στάθμευσης υπό γωνία.





Εικόνα 1.2: Προτεινόμενα οδικά τμήματα προς ανάπλαση- ευρύτερη περιοχή 2^{ης} ενότητας παρεμβάσεων

2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Σύμφωνα με την υφιστάμενη κατάσταση οι οδοί που προτείνονται προς ανάπλαση βρίσκονται στο εμπορικό κέντρο της πόλης της Ναυπάκτου και αποτελούν τμήματα αυτού καθώς κατά μήκος τους, αναπτύσσεται σημαντικός αριθμός εμπορικών δραστηριοτήτων. Στα τμήματα των μελετούμενων οδών, σήμερα ο χώρος για την κυκλοφορία των πεζών είναι αρκετά περιορισμένος έως ανύπαρκτος. Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης των οδικών δικτύων.

2.1 Οδός Π. Νόβα

Η οδός Πάνου Νόβα, στο τμήμα από την Ίλαρχου Τζαβέλα μέχρι την οδό Νότη Μπότσαρη είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Ι. Τζαβέλα. Έχει πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 4,78 μέχρι 5,38 και πεζοδρομίων που κυμαίνονται μεταξύ 0,80μ μέχρι 1,18μ.



Διατομή 2.1: Υφιστάμενη διατομή οδού Π. Νόβα





Πραγματοποιείται στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού σύμφωνα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας και η υφιστάμενη προσφορά υπολογίζεται 8 οχήματα.



Εικόνα 2.1: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Π. Νόβα

2.2 Οδός Στ. Μπλέρη

Η οδός Στ. Μπλέρη είναι διαγώνια οδός που βρίσκεται μεταξύ των οδών Π. Νόβα και Ν. Μπότσαρη. Είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Π. Νόβα, έχει πλάτος οδοστρώματος 3,25μ. μέχρι 3,45μ. και πεζοδρόμια πλάτους 0,13μ.- 0,30μ. ενώ γίνεται 1,16μ. λίγο πριν τη συμβολή με την οδό Π. Νόβα, στην δεξιά πλευρά σύμφωνα με την φορά της κυκλοφορίας εκεί όπου υπάρχει ένας χώρος πρασίνου. Κατά μήκος της οδού υφίστανται κατοικίες και η οδός έχει χαρακτήρα παραμονής. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση παρά την οδό και υπάρχει σήμανση P40.

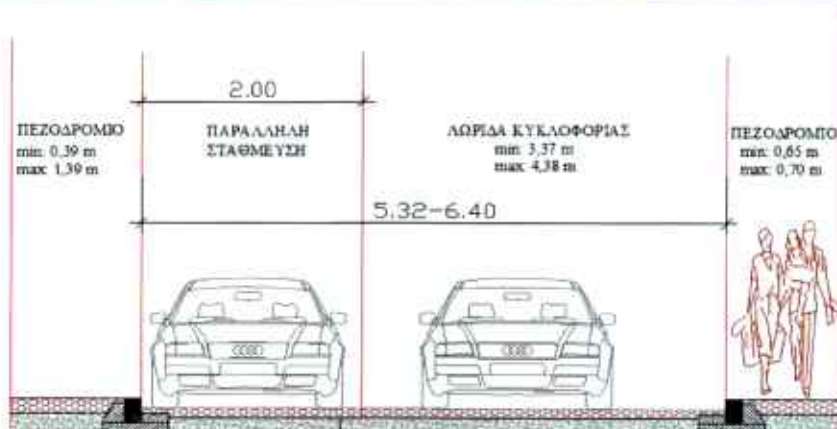


Εικόνα 2.2: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Στ. Μπλέρη

2.3 Οδός Ν. Πλαστήρα

Η οδός Πλαστήρα στο τμήμα μεταξύ των οδών Βαρδακουλά και Ίλαρχου Τζαβέλα είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την Ιλ. Τζαβέλα και έχει πλάτος οδοστρώματος 5,32μ. μέχρι 6,40μ. και πεζοδρομίων από 0,50μ. μέχρι 1,49μ.





Διατομή 2.2: Υφιστάμενη διατομή οδού Ν. Πλαστήρα

Πραγματοποιείται στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού παράλληλα με το κράσπεδο, παρόλο που από τη μία είναι παράνομη, ενώ η υφιστάμενη προσφορά στάθμευσης είναι 8 οχήματα. Κατά μήκος του οδικού τμήματος υφίστανται ορισμένες μονοκατοικίες και εμπορικά καταστήματα η οδός είναι τοπική οδός και έχει χαρακτήρα πρόσβασης.

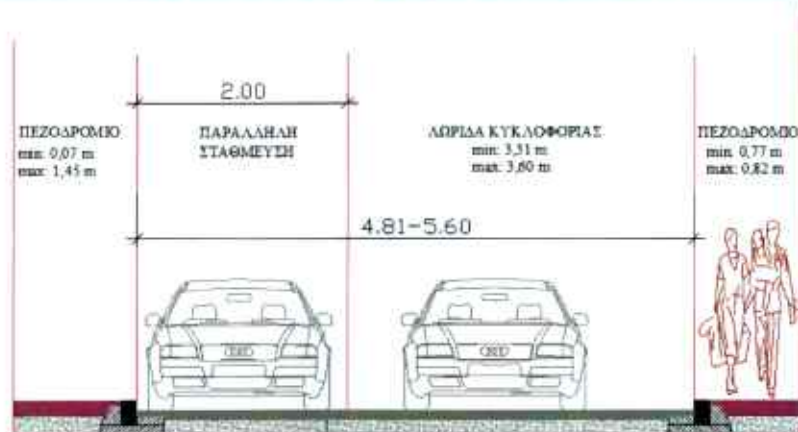


Εικόνα 2.3: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Πλαστήρα

2.4 Οδός Καλαντζοπούλου

Η οδός Καλαντζοπούλου είναι τοπική οδός και έχει χαρακτήρα πρόσβασης. Στο τμήμα μεταξύ των οδών Ιλ. Τζαβέλα και Ν. Μπότσαρη είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Ν. Μπότσαρη, έχει πλάτος οδοστρώματος 4,81μ. μέχρι 5,60μ. και πεζοδρομίων από 0,40μ. μέχρι 1,25μ.





Διατομή 2.3: Υφιστάμενη διατομή οδού Καλαντζοπούλου

Πραγματοποιείται στάθμευση από την μία πλευρά της οδού παράλληλα με το κράσπεδο και η υφιστάμενη προσφορά στάθμευσης είναι 8 οχήματα. Κατά μήκος του οδικού τμήματος υφίστανται ορισμένες κατοικίες και εμπορικά καταστήματα. η οδός είναι τοπική οδός και έχει χαρακτήρα πρόσβασης.



Εικόνα 2.4: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Καλαντζοπούλου

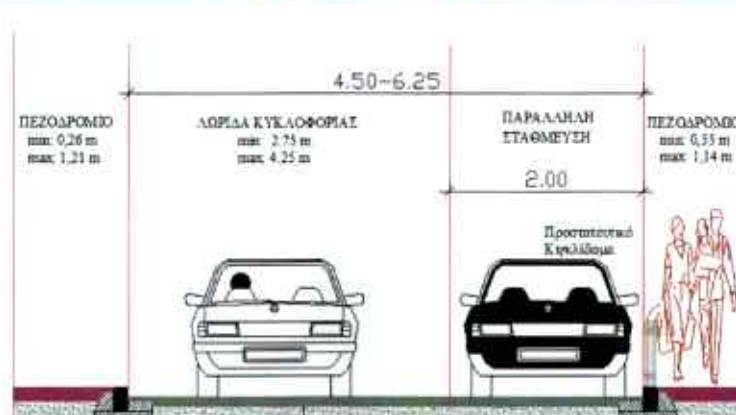
2.5 Οδός Επισκόπου Δαυίδ

Η οδός Επισκόπου Δαυίδ, είναι τοπική οδός με χαρακτήρα πρόσβασης και στο τμήμα μεταξύ των οδών Ιλ. Τζαβέλα και Ν. Μπότσαρη, είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Ιλ. Τζαβέλα. Έχει πλάτος οδοστρώματος 4,50μ. μέχρι 6,25μ. και πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με πλάτη από 0,40μ. μέχρι 1,20μ.

Κατά μήκος της οδού υφίστανται κατοικίες καθώς και εμπορικά καταστήματα στα ισόγεια των κατοικιών.

Πραγματοποιείται στάθμευση από τη μία πλευρά της οδού και η υφιστάμενη προσφορά εκτιμήθηκε ίση με 8 οχήματα.





Διατομή 2.4: Υφιστάμενη διατομή οδού Επισκόπου Δαυίδ



Εικόνα 2.5: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Επισκόπου Δαυίδ

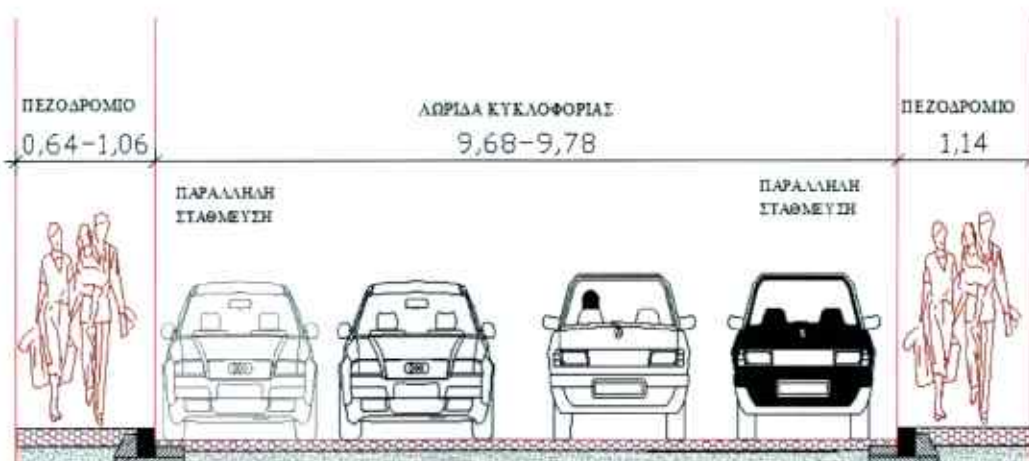
2.6 Οδός Κορυδαλλέως

Η οδός Κορυδαλλέως είναι αμφίδρομης κίνησης. Στο τμήμα μεταξύ των οδών Θ. Νόβα και Ευρώπης έχει πλάτος καταστρώματος μεταξύ 9,68 μ. μέχρι 9,78μ. και πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με πλάτη από 0,64μ μέχρι 1,14μ. Πραγματοποιείται στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού παράλληλα με το κράσπεδο και η υφιστάμενη προσφορά στάθμευσης εκτιμήθηκε ίση με 24 οχήματα. Κατά μήκος του οδικού τμήματος υφίστανται ορισμένες κατοικίες και εμπορικά καταστήματα και ξενοδοχεία.



Εικόνα 2.5: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Κορυδαλλέως από την οδό Θ. Νόβα μέχρι την οδό Ευρώπης





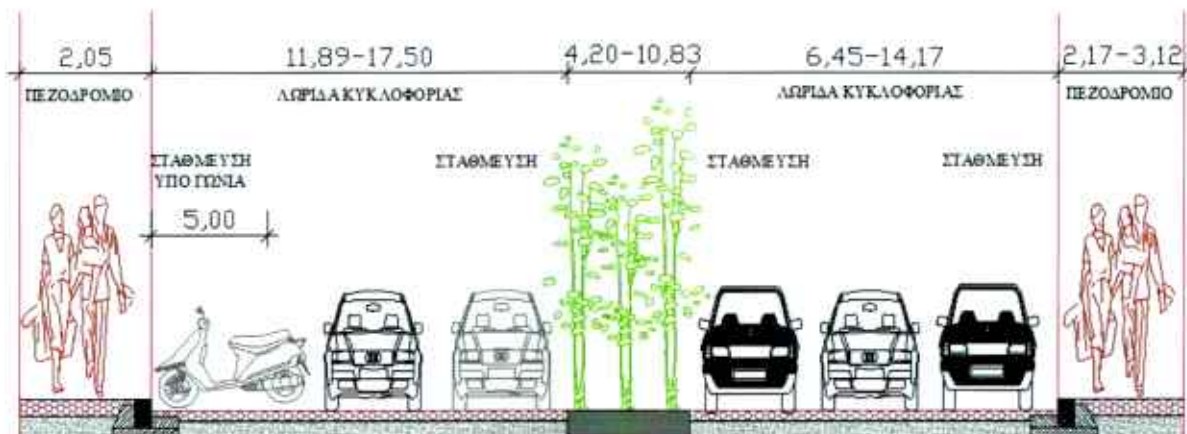
Διατομή 2.5: Υφιστάμενη διατομή οδού Κορυδαλλέως

Στο τμήμα από την οδό Ευρώπης ως την οδό Καθόδου Δωριέων η οδός χωρίζεται μέσω κεντρικής νησίδας σε δύο κλάδους μονής κατεύθυνσης δημιουργώντας ένα βρόγχο. Πραγματοποιείται στάθμευση και στους δύο κλάδους της οδού. Στο αριστερό τμήμα της οδού η στάθμευση πραγματοποιείται υπό κλίση και η υφιστάμενη προσφορά στάθμευσης εκτιμήθηκε ίση με 12 οχήματα. Περιμετρικά της κεντρικής νησίδας η στάθμευση γίνεται παράλληλα με το κράσπεδο. Στο δεξιό τμήμα της οδού η στάθμευση πραγματοποιείται υπό κλίση και παράλληλα με το κράσπεδο και η υφιστάμενη προσφορά στάθμευσης εκτιμήθηκε συνολικά ίση με 5 οχήματα.



Εικόνα 2.5: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Κορυδαλλέως από την οδό Ευρώπης μέχρι την οδό Καθόδου Δωριέων





Διατομή 2.6: Υφιστάμενη διατομή οδού Κορυδαλλέως (από οδό Ευρώπης ως οδό Καθόδου Δωριέων)

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

3.1 Γενικά

Από την παραπάνω αναλυτική περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης διαπιστώνεται ότι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά είναι αρκετά περιορισμένα και πλέον κρίνονται ανεπαρκή και δυσλειτουργικά για την κίνηση των πεζών και των οχημάτων, αφού ο τότε σχεδιασμός – και στο βαθμό που υπήρξε – δεν μπορούσε να προβλέψει τις ανάγκες που θα διαμορφώνονταν μετά από μερικές δεκαετίες. Μπορεί οι δρόμοι αυτοί να παραμένουν στενοί, αλλά καλούνται να εξυπηρετήσουν:

1. την κίνηση των πεζών (σε συνδυασμό με τις εισόδους των οικιών). Αρκεί όμως να σκεφτεί κανείς ότι στο περιορισμένο πλάτος των πεζοδρομίων υπάρχει η φύτευση, ο εξοπλισμός των δικτύων κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, κ.λπ.), οι κάδοι απορριμμάτων, οι πινακίδες ονοματοθεσίας και οδικής σήμανσης και κάθε μορφής εμπόδια που δυσκολεύουν τη λειτουργία του πεζοδρομίου.
2. Την κίνηση των ιδιωτικών οχημάτων, των οχημάτων κοινής ωφέλειας και έκτακτης ανάγκης. (απορριμματοφόρα, ασθενοφόρα, φορτηγά για μετακομίσεις και μεταφορές, πυροσβεστικά οχήματα)
3. Την στάθμευση των οχημάτων. Εξαιτίας της μονόδρομης κατεύθυνσης των οδών εξασφαλίζεται μία σειρά για παράλληλη στάθμευση των οχημάτων.

Συνεπώς μια ρεαλιστική προσέγγιση, δείχνει ότι τα πεζοδρόμια, ως ένα δίκτυο διέλευσης πεζών, είναι ουσιαστικά ανύπαρκτα. Κατά συνέπεια προτείνεται η λύση για μετατροπή των οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, δηλαδή σε δρόμους με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, στους οποίους με τις κατάλληλες διαμορφώσεις, εξασφαλίζεται εκτός από την χρήση του πεζοδρόμου, η διέλευση των οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση όπου αυτό είναι εφικτό.



Οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας είναι διαμορφωμένοι κοινόχρηστοι χώροι, που εξυπηρετούν τη συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία τόσο των πεζών όσο και των ΑμΕΑ. Αυτό, συνεπάγεται την πλήρη κατάργηση του πεζοδρομίου, με την κλασσική μορφή που το γνωρίζουμε μέχρι σήμερα, ως ένα υπερυψωμένο τμήμα του δρόμου δηλαδή, που πλέον μόνο θεωρητικά προορίζεται για πεζούς, με σκοπό την ειδική ανά περίπτωση, αρχιτεκτονική και κηποτεχνική διαμόρφωση του δρόμου, για την εξυπηρέτηση των πεζών και των τροχοφόρων.

Η διαμόρφωση αυτή συνδυάζεται με την αναγκαστική μείωση του ορίου ταχύτητας των οχημάτων, που καθορίζεται με την κατάλληλη σήμανση και δεν υπερβαίνει τα 30 χιλιόμετρα την ώρα. Μια σημαντική παράμετρος του σχεδιασμού, είναι το αίσθημα της άνεσης και της ασφάλειας, που είναι αποτέλεσμα της αισθητικής επίλυσης.

Οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, έχουν αρκετά πρότυπα εφαρμογής, που προσαρμόζονται στην εκάστοτε φυσιογνωμία και την ιδιαιτερότητα του χώρου. Στην παρούσα περίπτωση προτείνεται η μετατροπή των οδών, σε ήπιας κυκλοφορίας ώστε να είναι σαφής ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας και να υπάρχουν σαφείς ζώνες κυκλοφορίας για πεζούς και οχήματα.

Αυτό επιτυγχάνεται με την εμφανή διαφοροποίηση των δύο χώρων, με διαφοροποίηση του επιπέδου του πεζοδρομίου από του οδοστρώματος. Οι διαβάσεις των πεζών σηματοδοτούνται ιδιαίτερα και η ταχύτητα των οχημάτων είναι αναγκαστικά χαμηλή.

Οι βασικές σχεδιαστικές αρχές που χαρακτηρίζουν τον σχεδιασμό των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας είναι ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων και τον περιορισμό του πλάτους του χώρου κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων.

Οι αρχές αυτές έχουν τα παρακάτω αποτελέσματα :

- Διατήρηση του χαρακτήρα της περιοχής,
- Ενίσχυση των βιώσιμων συνθηκών της μετακίνησης,
- Τόνωση του αισθήματος της γειτονιάς,
- Τόνωση του αισθήματος ασφάλειας,
- Κοινωνικοποίηση των κατοίκων,
- Διευκόλυνση της κίνησης των ευπαθέστερων ομάδων,
- Ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου,
- Μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων,
- Μείωση της διερχόμενης κυκλοφορίας,
- Μείωση του θορύβου των οχημάτων,
- Μείωση των ρυπογόνων εκπομπών,
- Αύξηση του χρηστικού πλάτους του πεζοδρομίου,
- Διατήρηση αλλά και αύξηση του αστικού πρασίνου,
- Μείωση της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος,
- Μείωση του φαινομένου των θερμών αστικών νησίδων,





- Αισθητική αναβάθμιση,
- Χρήση υλικών με μικρό ενεργειακό αποτύπωμα,
- Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού,
- Ενίσχυση του φωτισμού,
- Εξοικονόμηση ενέργειας (φωτιστικά led),
- Διευθέτηση όμβριων υδάτων &
- Διευθέτηση των θέσεων συλλογής απορριμμάτων

4. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ – ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

4.1 Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Εξαιτίας των περιορισμένων γεωμετρικών στοιχείων, της κατηγορίας της οδού και του χαρακτήρα της περιοχής, για την προώθηση της πεζής μετακίνησης, την αναβάθμιση και αξιοποίηση της περιοχής και την εξασφάλιση ασφαλούς κυκλοφορίας των πεζών, προτείνεται η μετατροπή των οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και της οδού Μπλέρη ως πεζόδρομο.

Σύμφωνα με την Δ/ση Οδικών Υποδομών της Γεν. Δ/σης Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γεν. Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών με έγγραφό της προς την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας- Στερεάς Ελλάδας (Α.Π. Δ.Ο.Υ./495/φ.252/6-2-2018) με το οποίο παρέχει διευκρινήσεις- πληροφορίες αναφέρει ότι " ... 1α) Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4266/2014 "Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης για την Οδική Κυκλοφορία και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει την Σύμβαση" καθώς και την παράγραφο 3 του άρθρου 52 του ΚΟΚ ... μπορούν να καθορίζονται σε κατοικημένες περιοχές πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμΕΑ) ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας..." ... Διευκρινίζεται ότι οι έννοιες "περιοχές ήπιας κυκλοφορίας" και "περιοχές κατοικίας" δεν είναι ταυτόσημες και ξεχωρίζουν τα χαρακτηριστικά τους. Σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνονται μέτρα κατόπιν μελέτης προκειμένου να μειωθεί η ταχύτητα των οχημάτων. Σε αυτήν την περίπτωση οι πεζοί χρησιμοποιούν για την μετακίνησή τους το δικό του διάδρομο (πεζοδρόμιο) η στάθμη του οποίου φυσικά και διαφοροποιείται από αυτήν του οδοστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων".

4.2 Προδιαγραφές επιλογής διαστάσεων οδών και πεζοδρομίων

4.2.1 Ελάχιστα πλάτη καταστρώματος

Σύμφωνα με το ΦΕΚ285/Δ/05-03-2004 "Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης της "ανοικτής πόλης" και των πολεοδομικών μελετών" στο κεφάλαιο "Δρόμοι Πρόσβασης και Παραμονής οχημάτων" αναφέρει τα εξής: "... στην περιοχή των χαμηλών ταχυτήτων ανήκουν οι οδοί των βαθμίδων Γ, Δ και Ε (κατηγοριοποίηση ΟΜΟΕ της ΓΓΔΕ) που ανήκουν στο δευτερεύον δίκτυο.

Τα φυσικά χαρακτηριστικά τους ποικίλλουν. Έτσι παρουσιάζεται ποικιλία μορφών ανάλογα με τον σχηματισμό στον οποίο ανήκουν και ποικιλία διαστάσεων ανάλογα με τον αριθμό κατοικιών (ή γκαράζ και θέσεων στάθμευσης) που εξυπηρετούν. **Γενικά κυρίως το πλάτος καταστρώματος της οδού, που πρέπει να είναι το ελάχιστο αναγκαίο και αποτελείται από δύο το πολύ λωρίδες κίνησης.**

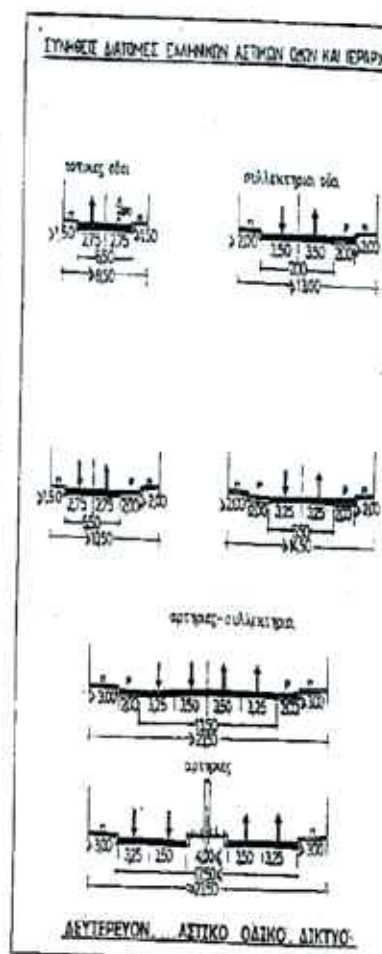
Για τοπικές οδούς πρόσβασης κατοικιών το πλάτος αυτό μπορεί να κυμαίνεται από 4,50μ μέχρι 5,50μ. Το πλάτος των 5,50μ είναι κατάλληλο για τερματικές οδούς ή θηλιές όχι μεγαλύτερες από 300μ μήκος.

....

Για τοπικές οδούς παραμονής οχημάτων πλησίον κατοικιών προτείνεται πλάτος 4,90μ για αδιέξοδο μέχρι 20 κατοικίες εκατέρωθεν, 3,70μ για 12 κατοικίες και μέχρι 3,0μ για μικρό ιδιωτικό δρόμο." (βλ. παρακάτω εικόνα 4.2.1).

ΑΣΤΟΝΟΜΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΤ. 4.2

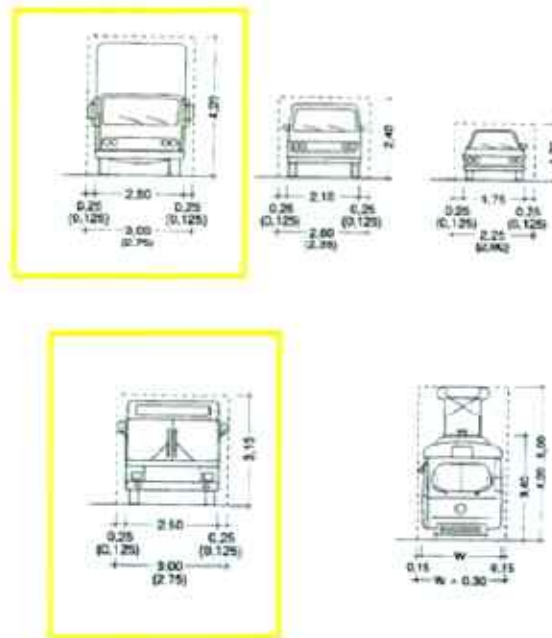
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΔ. ΔΙΚΤΥΟΥ	ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΟΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΟΝΟΜΙΚΕΣ ΤΟΥ ΟΔ. ΔΙΚΤΥΟΥ
ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΙ	ΟΜΑΔΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ	Τύπος Κινησης, Επικέντρωση, Διεύθυνση, Ταχύτητα, Εξοπλισμός, Σημεία, Σημεία Πρώτης
ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΟΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΔΙΚΤΥΟΥ, ΟΔΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΟΝΟΜΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΙΚΤΟΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΔΙΚΤΥΟΥ)	Α. Οδοί αλφεινών εντός αστικής περιοχής με πυκνή αστική πυκνότητα, όπου η οδός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αστικής οδοδότησης.	1. Γενική 2. Λωρίδες κίνησης, Επικέντρωση, Σημεία, Σημεία Πρώτης
	Α1. Οδοί αλφεινών εντός αστικής περιοχής με πυκνή αστική πυκνότητα, όπου η οδός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αστικής οδοδότησης.	1. Γενική 2. Λωρίδες κίνησης, Επικέντρωση, Σημεία, Σημεία Πρώτης
	Α2. Οδοί αλφεινών εντός αστικής περιοχής με πυκνή αστική πυκνότητα, όπου η οδός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αστικής οδοδότησης.	1. Γενική 2. Λωρίδες κίνησης, Επικέντρωση, Σημεία, Σημεία Πρώτης
	Α3. Οδοί αλφεινών εντός αστικής περιοχής με πυκνή αστική πυκνότητα, όπου η οδός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αστικής οδοδότησης.	1. Γενική 2. Λωρίδες κίνησης, Επικέντρωση, Σημεία, Σημεία Πρώτης
Β. Οδοί αλφεινών εκτός αστικής περιοχής με πυκνή αστική πυκνότητα, όπου η οδός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αστικής οδοδότησης.	1. Γενική 2. Λωρίδες κίνησης, Επικέντρωση, Σημεία, Σημεία Πρώτης	
Γ. Οδοί αλφεινών εκτός αστικής περιοχής με πυκνή αστική πυκνότητα, όπου η οδός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αστικής οδοδότησης.	1. Γενική 2. Λωρίδες κίνησης, Επικέντρωση, Σημεία, Σημεία Πρώτης	
Δ. Οδοί αλφεινών εκτός αστικής περιοχής με πυκνή αστική πυκνότητα, όπου η οδός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αστικής οδοδότησης.	1. Γενική 2. Λωρίδες κίνησης, Επικέντρωση, Σημεία, Σημεία Πρώτης	



Εικόνα 4.2.1: Πολεοδομικά Σταθερότυπα ΦΕΚ285/Δ/05-03-2004 σελ.3328

Οι διαστάσεις των διατομών των οδών με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και μια λωρίδα ανά κατεύθυνση προκύπτουν σύμφωνα με τις διατάξεις της ΟΜΟΕ-ΚΑΟ.





Εικόνα 4.1.2 : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου για μονόδρομη κίνηση οχημάτων (ΟΜΟΕ - ΚΑΟ)

Στην παρούσα πρόταση εφαρμόστηκαν τα ελάχιστα πλάτη για το οδόστρωμα προκειμένου να εξασφαλιστεί το μέγιστο δυνατό πλάτος πεζοδρομίου για την απρόσκοπτη και ανεμπόδιση κίνηση των πεζών και ΑΜΕΑ.

4.2.2 Ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων

Στην παρούσα πρόταση εφαρμόστηκαν τα ελάχιστα πλάτη για το οδόστρωμα προκειμένου να εξασφαλιστεί το μέγιστο δυνατό πλάτος πεζοδρομίου για την απρόσκοπτη και ανεμπόδιση κίνηση των πεζών και ΑΜΕΑ. Εξαιτίας των περιορισμένων γεωμετρικών στοιχείων, της κατηγορίας της οδού και του χαρακτήρα της περιοχής, για την προώθηση της πεζής μετακίνησης, την αναβάθμιση και αξιοποίηση της περιοχής και την εξασφάλιση ασφαλούς κυκλοφορίας των πεζών, προτείνεται η μετατροπή των οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και της οδού Μπλέρη ως πεζόδρομο.

Σύμφωνα με την Δ/νση Οδικών Υποδομών της Γεν. Δ/σης Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γεν. Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών με έγγραφό της προς την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας- Στερεάς Ελλάδας (Α.Π. Δ.Ο.Υ./495/φ.252/6-2-2018) με το οποίο παρέχει διευκρινήσεις- πληροφορίες αναφέρει ότι "... 1α) Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4266/2014 "Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης για την Οδική Κυκλοφορία και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει την Σύμβαση" καθώς και την παράγραφο 3 του άρθρου 52 του ΚΟΚ ... μπορούν να καθορίζονται σε κατοικημένες περιοχές πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμΕΑ) ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας..." ... Διευκρινίζεται ότι οι έννοιες "περιοχές ήπιας κυκλοφορίας" και "περιοχές κατοικίας" δεν είναι ταυτόσημες και ξεχωρίζουν τα



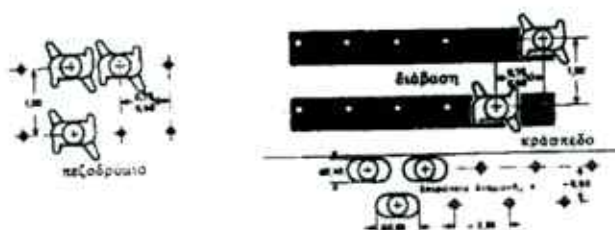
χαρακτηριστικά τους. Σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνονται μέτρα κατόπιν μελέτης προκειμένου να μειωθεί η ταχύτητα των οχημάτων. Σε αυτήν την περίπτωση οι πεζοί χρησιμοποιούν για την μετακίνησή τους το δικό του διάδρομο (πεζοδρόμιο) η στάση του οποίου φυσικά και διαφοροποιείται από αυτήν του οδοστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων".

6.6 ΔΙΑΣΤΑΣΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

1 Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου

Σύμφωνα άρθρο 24. §1 του ΓΟΚ που αναφέρει ότι «Τα πεζοδρόμια..... με σκοπό να διασφαλιστεί η συνεχής, ασφαλής και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών σε όλη την επιφάνειά τους και η χρήση τους από άτομα με ειδικές ανάγκες, εφόσον επιτρέπεται από τη μορφολογία του εδάφους». Για να ανταποκριθούν οι διάδρομοι αυτοί κυκλοφορίας πεζών και ΑΜΕΑ στο στόχο τους θα πρέπει να σχεδιάζονται υπολογίζοντας όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την μορφή τους

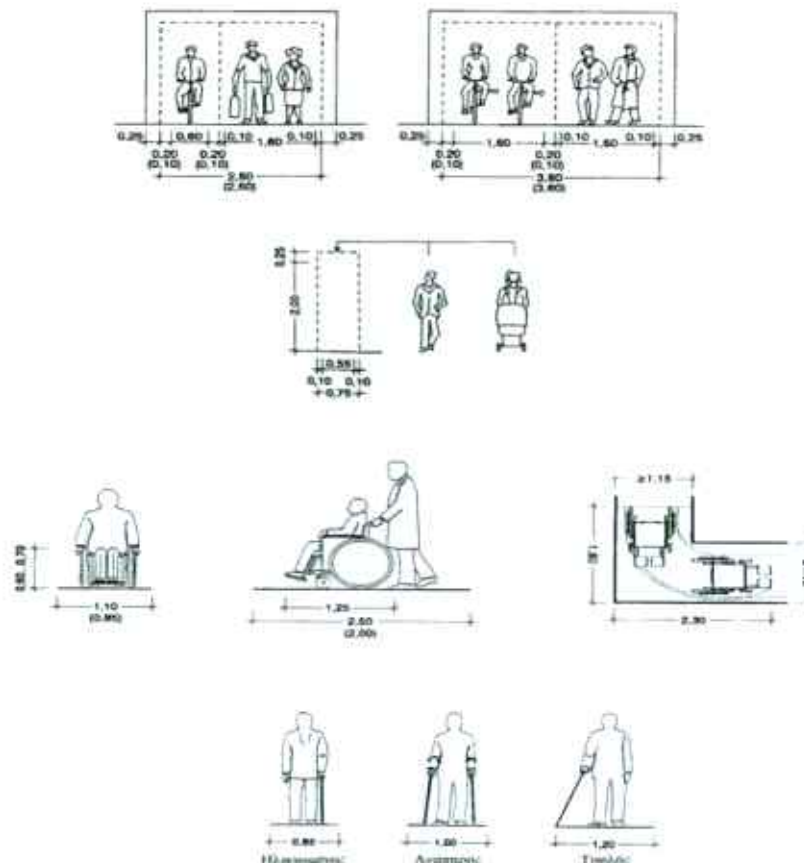
- Τα πεζοδρόμια πρέπει να διατάσσονται και από τις δύο πλευρές οδού με παράδια δόμηση
- Ακόμη και αν παράδια δόμηση υπάρχει μόνο από τη μία πλευρά, θα διατάσσεται από την απέναντι πλευρά πεζοδρόμια ελαχίστων διαστάσεων
- Πεζοδρόμια δεν διατάσσονται μόνο σε πεζοδρόμους ή σε οδούς με κυρίαρχο χρήστη τον πεζό (ήπιας κυκλοφορίας, πεζοπορηλατόδρομους).
- Σε οδούς με ταχύτητα κυκλοφορίας 40 χλμ/ή και άνω είναι απαραίτητο να χωρίζονται οι επιφάνειες κίνησης των πεζών από το οδοστρώμα με προστατευτικές λιωρίδες πρασίνου, κυκλωδύματα ή θωράκια με ελάχιστο πλάτος 0,5 μ.
- Ως ελάχιστο πλάτος επιφάνειας συνοδευτικού πεζοδρομίου με ροή αιχμής πεζών 10 πρόσωπα/15 λεπτά, ελεύθερη από κάθε άλλο στοιχείο εξοπλισμού της οδού, ορίζεται το 1,50μ. Για μεγαλύτερη ροή προτείνονται να ακολουθείται η στάθμη εξηγητήρησης Β και Γ. Για κάθε άλλο στοιχείο που συμπληρώνει την επιφάνεια κίνησης προτείνεται να ακολουθούνται οι διαστάσεις που δίνονται στις παραδείες ζώνες. Επιπλέον για άνετη κίνηση ενός πεζού ή ΑΜΕΑ χωρίς πιθανότητα σύγκρουσης με πεζό ή ΑΜΕΑ κινούμενο σε αντίθετη κατεύθυνση είναι απαραίτητο το πλάτος 0,75μ για τον καθένα, επομένως σύνολο=1,50μ



Σχήμα Ελάχιστες διαστάσεις κίνησης πεζών στο πεζοδρόμιο στην επιφάνεια αναμονής και στις διαβάσεις

Εικόνα 4.2.1: Πολεοδομικά Σταθερότυπα ΦΕΚ285/Δ/05-03-2004 σελ.3345





Εικόνα 4.2.2.: Βασικές διαστάσεις για τον καθορισμό του απαιτούμενου πλάτους πεζοδρομίου (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)

4.2.3 Διαμορφώσεις πεζοδρομίων

Οι προτάσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίων αφορούν σε μία σειρά επεμβάσεων, δομικού χαρακτήρα, τα οποία κατά τα άλλα πρόκειται να συνεχίσουν να εξυπηρετούν την κυκλοφορία των οχημάτων . Συγκεκριμένα, προτείνονται μέτρα διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων διότι, αφενός τα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, αφετέρου η έλλειψη οδηγικής συμπεριφοράς (στάθμευση επί πεζοδρομίων) έχουν ως αποτέλεσμα να είναι αποτρεπτική έως αδύνατη η απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί των πεζοδρομίων.

Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις έχουν ως στόχο, τη βελτίωση των συνθηκών άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών. Σε μεγάλα τμήματα των οδών, το υπάρχον πεζοδρόμιο είναι ανεπαρκές με αποτέλεσμα την υποχρεωτική κίνηση του πεζού επί του καταστρώματος της οδού. Για τα εμποδιζόμενα άτομα οι συνθήκες είναι δυσμενέστερες. Με τις συγκεκριμένες επεμβάσεις δημιουργούνται σημαντικοί άξονες κίνησης πεζών και παρέχεται η δυνατότητα της άνετης και ασφαλούς κίνησης του πεζού επί του πεζοδρομίου.

Δεύτερος σημαντικός στόχος είναι η μείωση των ταχυτήτων. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων μειώνει το ωφέλιμο πλάτος κυκλοφορίας οχημάτων και κατά συνέπεια την ανάπτυξη ταχυτήτων. Με αυτόν τον

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000

τρόπο αναμένεται να αυξηθεί τόσο η κίνηση των πεζών στα σημεία αυτά καθώς οι υπάρχουσες χρήσεις γης ενισχύουν αυτή την άποψη, όσο και το επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Οι προτεινόμενες επεμβάσεις του καταστρώματος σε συνδυασμό με κατασκευές στο πεζοδρόμιο (π.χ. κολωνάκια, ζαρντινιέρες, κ.λπ.) αφορούν στη διαμόρφωση και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων αφήνοντας λωρίδα κυκλοφορίας την ελάχιστη δυνατή ανάλογα με τις προδιαγραφές των Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) και τον χαρακτήρα της οδού, συνοδευόμενη από διαμόρφωση ειδικών εσοχών στάθμευσης, όπου αυτό είναι εφικτό λόγω των γεωμετρικών πλατών των οδών.

5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.1 Γενικά

Στο τμήμα του κεφαλαίου 5.2 αναλύονται οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και εξετάζονται οι αναγκαίες αλλαγές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και πεζοδρόμων για την υλοποίηση τους αλλά και η στάθμευση παρά την οδό.

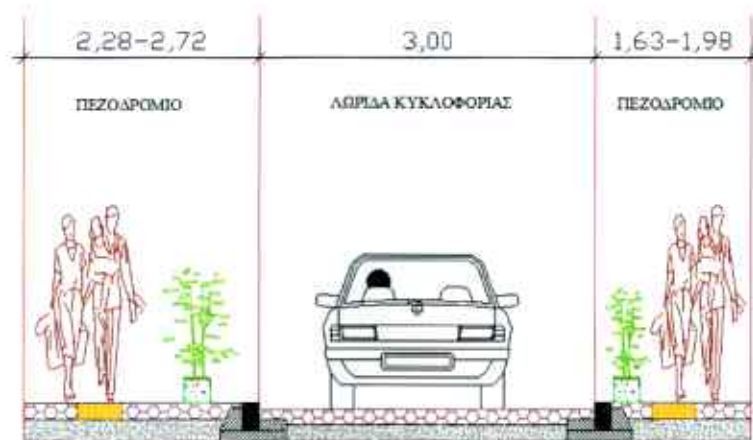
5.2 Πρόταση κυκλοφοριακής μελέτης

5.2.1 Οδός Π. Νόβα

Η οδός Πάνου Νόβα προτείνεται ως οδός ήπιας κυκλοφορίας από την οδό Νότη Μπότσαρη με κατεύθυνση προς την οδό Ίλαρχου Τζαβέλλα. Το πλάτος του καταστρώματος της οδού Πάνου Νόβα γίνεται 3,00 μ. στο τμήμα από την οδό Νότη Μπότσαρη έως την Ίλαρχου Τζαβέλλα και απαγορεύεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού.

Ταυτόχρονα, επειδή τα πεζοδρόμια έχουν σχετικά μικρό πλάτος και το πλάτος της οδού επαρκεί πλήρως για την μονόδρομη κυκλοφορία, προτείνεται και η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων. Θα υπάρξει όδευση τυφλών και στις δύο πλευρές των πεζοδρομίων της οδού, πλάτους 0,40μ. Το πλάτος του πεζοδρομίου αριστερά της οδού θα κυμαίνεται μεταξύ 2,28μ. μέχρι 2,72μ. και δεξιά της οδού μεταξύ 1,63μ. μέχρι 1,98μ. Η πρόταση της διαμόρφωσης της οδού Πάνου Νόβα έχουν σαν στόχο την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των πεζών.

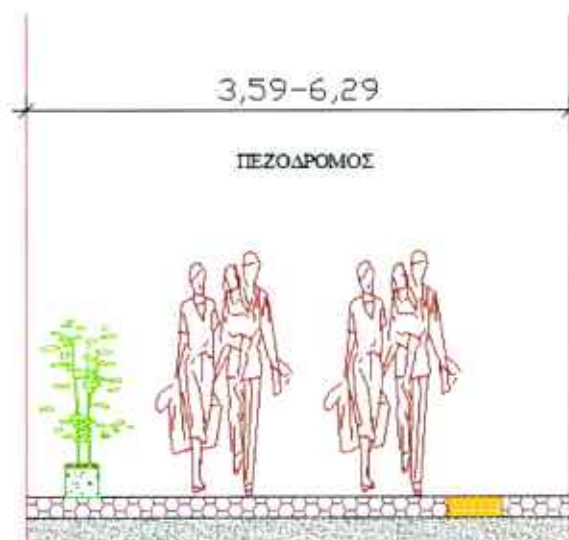




Διατομή 5.1: Προτεινόμενη κατάσταση οδού Π. Νόβα από την οδό Νότη Μπότσαρη μέχρι την οδό Ίλαρχου Τζαβέλα.

5.2.2 Οδός Στ. Μπλέρη

Προτείνεται η πεζοδρόμηση του τμήματος της οδού Στ. Μπλέρη από την οδό Νότη Μπότσαρη έως τη συμβολή της οδού με την οδό Πάνου Νόβα. Δεξιά της οδού σχεδιάζεται όδευση τυφλών πλάτους 0,40μ. Το πλάτος του πεζοδρόμου κυμαίνεται μεταξύ 3,59μ. και 6,29μ.

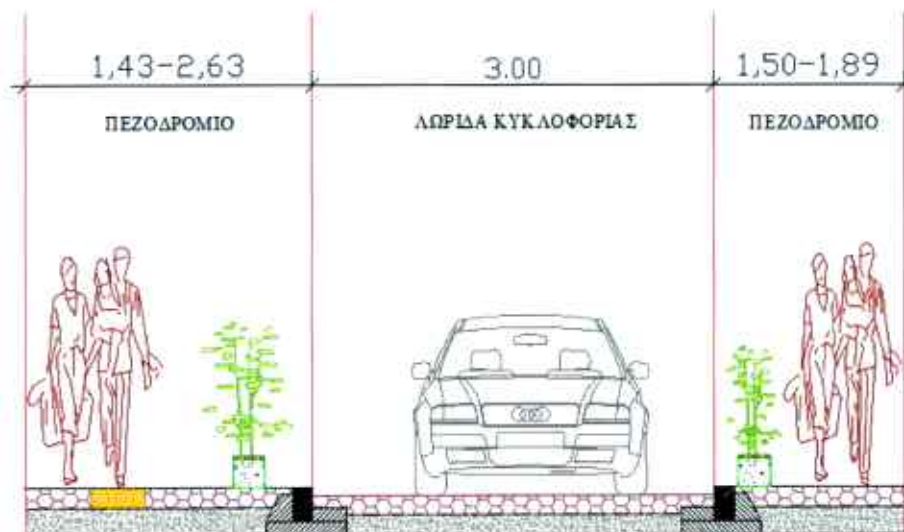


Διατομή 5.2: Προτεινόμενη κατάσταση οδού Μπλέρη



5.2.3 Οδός Καλαντζοπούλου

Το πλάτος του καταστρώματος της οδού Καλαντζοπούλου γίνεται 3,00μ. στο τμήμα από την οδό Νότη Μπότσαρη έως την Ίλαρχου Τζαβέλλα και απαγορεύεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού. Θα γίνει διαμόρφωση και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού για μεγαλύτερη ασφάλεια των πεζών, καθώς θα υπάρχει και όδευση τυφλών στο πεζοδρόμιο δεξιά της οδού πλάτους 0,40μ. Το πλάτος του πεζοδρομίου αριστερά της οδού θα κυμαίνεται μεταξύ 1,43μ. μέχρι 2,63μ. και δεξιά μεταξύ 1,50μ. μέχρι 1,89μ.

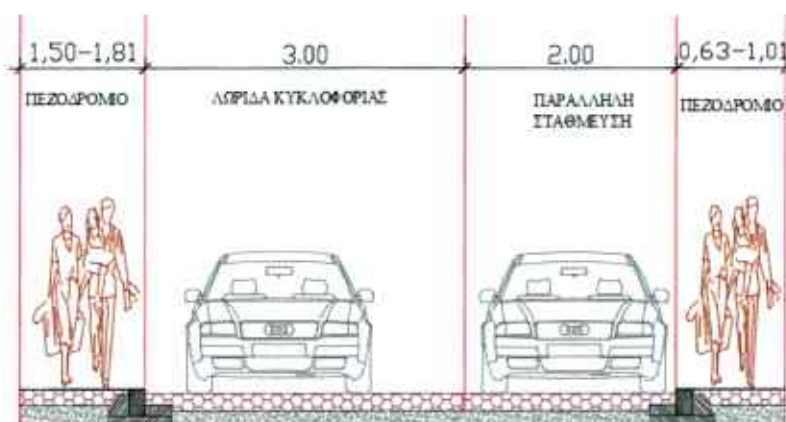


Διατομή 5.3: Προτεινόμενη κατάσταση οδού Καλαντζοπούλου από την οδό Νότη Μπότσαρη μέχρι την οδό Ίλαρχου Τζαβέλλα

5.2.4 Οδός Πλαστήρα (προέκταση οδού Καλαντζοπούλου)

Το πλάτος του καταστρώματος της οδού Πλαστήρα προτείνεται να διαμορφωθεί στα 3,00μ. από την οδό Ι. Τζαβέλλα μέχρι την οδό Βαρδάκουλα. Κατόπιν επισήμανσης της Τεχνικής Υπηρεσίας του δήμου Ναυπακτίας δημιουργείται χώρος για στάθμευση παρά το κράσπεδο στη δεξιά πλευρά της οδού πλάτους 2,00 μ. Έτσι δημιουργούνται 8 θέσεις στάθμευσης οχημάτων. Το πλάτος του πεζοδρομίου αριστερά της οδού θα κυμαίνεται μεταξύ 1,50μ. και 1,81μ. με όδευση τυφλών πλάτους 0,40μ. και δεξιά κυμαίνεται μεταξύ 0,63μ. και 1,01μ. Ωστόσο πρέπει να επισημανθεί βάσει του τεύχους Τεχνικών Δεδομένων του φακέλου της δημόσιας σύμβασης προτείνεται να «εξασφαλίζεται τουλάχιστον 1,50μ. ζώνη όδευσηςΈπεται μία ζώνη 20 εκατοστών...»,στοιχείο το οποίο δεν ικανοποιείται λόγω της απαίτησης από την Τεχνική Υπηρεσία θέσεων στάθμευσης.

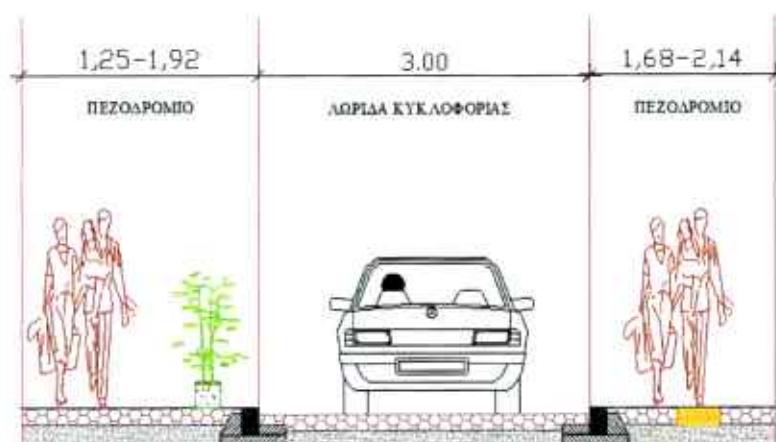




Διατομή 5.4: Προτεινόμενη κατάσταση οδού Πλαστήρα από την οδό Ίλαρχου Τζαβέλλα μέχρι την οδό Βαρδάκουλα.

5.2.5 Οδός Επισκόπου Δαυίδ

Το πλάτος του καταστρώματος της οδού Επισκόπου Δαυίδ γίνεται 3,00μ. στο τμήμα από την οδό Νότη Μπότσαρη έως την Ίλαρχου Τζαβέλλα και απαγορεύεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού. Το πλάτος του πεζοδρομίου αριστερά της οδού θα κυμαίνεται μεταξύ 1,25μ. και 1,92μ. και δεξιά της οδού από 1,68μ. έως 2,14μ. Επίσης, δεξιά της οδού θα σχεδιαστεί όδευση τυφλών πλάτους 0,40μ.



Διατομή 5.5: Προτεινόμενη κατάσταση οδού Επισκόπου Δαυίδ από την οδό Νότη Μπότσαρη μέχρι την οδό Ίλαρχου Τζαβέλλα

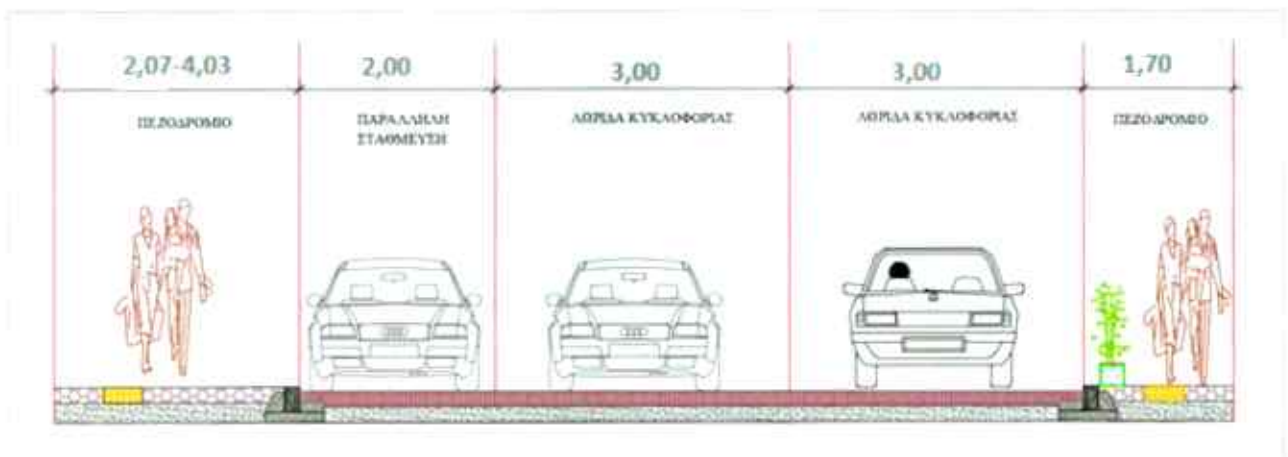
Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις έχουν σαν στόχο τη βελτίωση των συνθηκών για άνετη και ασφαλή κυκλοφορία των πεζών, τη μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας λόγω της μείωσης του ωφέλιμου



πλάτους κυκλοφορίας και την εξάλειψη παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια. Καθώς, με την εφαρμογή των παραπάνω μέτρων στην περιοχή, αυξάνεται αισθητά το επίπεδο της οδικής ασφάλειας, με τη μείωση των ταχυτήτων, τη μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

5.2.6 Οδός Κορυδαλλέως

Το τμήμα της οδού Κορυδαλλέως από την οδό Θ. Νόβα ως την οδό Ευρώπης είναι οδός αμφίδρομης κίνησης. Προτείνεται να έχει πλάτος καταστρώματος 6,00μ. (3,00μ. η έκαστη λωρίδα κυκλοφορίας). Το πλάτος του πεζοδρομίου αριστερά της οδού θα κυμαίνεται μεταξύ 2,00μ. και 4,25μ. και δεξιά της οδού το πεζοδρόμιο θα έχει πλάτος 1,70μ. Κατόπιν επισήμανσης της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Ναυπακτίας οι θέσεις στάθμευσης καλύπτουν όλο το αριστερό πεζοδρόμιο της οδού και συνολικά δημιουργούνται δώδεκα θέσεις στάθμευσης πλάτους 2,00μ. Επίσης, αριστερά της οδού θα σχεδιαστεί όδευση τυφλών πλάτους 0,40μ.



Διατομή 5.6: Προτεινόμενη κατάσταση οδού Κορυδαλλέως από την οδό Θ. Νόβα μέχρι την οδό Ευρώπης

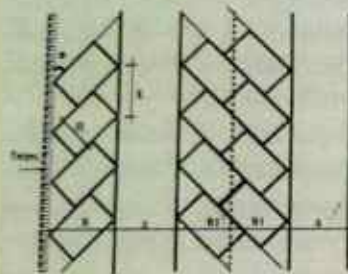
Στο τμήμα της οδού από την οδό Ευρώπης ως την οδό Καθόδου Δωριέων η οδός χωρίζεται μέσω ενός πάρκου τσέπης (rocket park) σε δύο κλάδους μονής κατεύθυνσης δημιουργώντας ένα βρόγχο. Στον αριστερό βρόγχο το πλάτος καταστρώματος είναι 3,50μ. με κατεύθυνση προς την οδό Καθόδου Δωριέων. Το πλάτος του πεζοδρομίου αριστερά της οδού κυμαίνεται μεταξύ 6,74μ. και 6,91μ. . Δημιουργείται χώρος για νόμιμη στάθμευση παρά το κράσπεδο στην αριστερή πλευρά της οδού υπό κλίση 60 ° πλάτους 2,30μ. . Έτσι δημιουργούνται εννέα θέσεις στάθμευσης οχημάτων. Στην οδό Ευρώπης δημιουργούνται τέσσερις θέσεις στάθμευσης.





Διατομή 5.7: Προτεινόμενη κατάσταση οδού Κορυδαλλέως από την οδό Ευρώπης μέχρι την οδό Καθόδου Δωριέων

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 Καθαρές διαστάσεις (μ.) θέσεων και διαδρόμων στάθμευσης, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.
Πηγή: 1.12



Φ°	B	B1	Π	Δ	E	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
0°	2.50 (2.25)	-	2.50* (2.25)	3.50	6.00	επασή με τοίχο
	-	2.15 (2.05)	2.15 (2.05)	3.50	6.00	μεταξύ διαδρόμων
45°	4.85	4.10	2.50* (2.25)	2.75	3.54 (3.18)	
60°	5.25	4.70	2.50* (2.25)	3.50	2.89 (2.60)	
90°	4.75	4.75	(2.25)	(5.10)	(2.25)	για πλάτος Π : 2.25
			2.50*	5.50 (4.60)	2.50	μόνο στάθμευση από υποαλληλούριον για πλάτος Π : 2.50

Εικόνα 5.1: Διαστάσεις θέσεων στάθμευσης υπό γωνία(Πολυεδομικά Σταθερότυπα)

Στον δεξιό βρόγχο το πλάτος καταστρώματος είναι 3,00μ. με κατεύθυνση προς την οδό Ευρώπης. Το νότιο πεζοδρόμιο της οδού προτείνεται να έχει πλάτος που κυμαίνεται μεταξύ 1,94μ. και 3,90μ. Δημιουργείται χώρος για νόμιμη στάθμευση παρά το κράσπεδο πλάτους 2,00μ. Έτσι δημιουργούνται τέσσερις θέσεις στάθμευσης οχημάτων.





6. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

Η περιοχή των οδών Νόβα , Μπλήρη, Καλαντζοπούλου, Πλαστήρα και Επισκόπου Δαυίδ χαρακτηρίζεται ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Στην αρχή και στο τέλος της κάθε οδού τοποθετούνται οι πινακίδες Π-92 και Π-92α. Επίσης τοποθετείται βάσει του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας η απαραίτητη ρυθμιστική σήμανση στις οδούς, όπως η πινακίδα STOP (Ρ-2) , απαγόρευση αριστερής στροφής (Ρ-27) και δεξιάς στροφής (Ρ-28) και απαγόρευση διέλευσης οχημάτων (Ρ-7).

7. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι παραπάνω προτεινόμενες διαμορφώσεις των οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας δημιουργούν αλλαγές στην υφιστάμενη στάθμευση. Με τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων καταργούνται ορισμένες ελεύθερες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό.





Ο μελετητής

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ
ΔΙΠΛ. ΑΓΡΟΝΟΜΟΣ - ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ Α.Π.Θ.
ΜΕΛΟΣ Τ.Ε.Ε. ΑΓΡΟΝ. ΜΗΤΡΩΟΥ 55872
Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ 57 Τ.Κ. 55531 - ΤΗΛ. 707343
Α.Φ.Μ. 040820681 Δ.Ο.Υ. ΑΤ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ,
Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ.

για την

ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. - ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. - ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ
ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ
26^η ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 43, Τ.Κ. 54627 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΤΗΛ.: 2310 552110, 2310 552144 - FAX: 2310 552107
Α.Φ.Μ.: 998975567 - Δ.Ο.Υ.: Φ.Α.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΑΡ. Γ.Ε.ΜΗ.: 117398504000 - Α.Μ. Τ.Ε.Ε.: 7037

Δημήτρης Ν. Σαμαράς

Πρόεδρος & Δ/νων Σύμβουλος, Νόμιμος Εκπρόσωπος

Ο Πρόεδρος της
Μεταφορικής & Συγκοινωνίας

Αποχρυσόπουλος Δημήτριος
Τοπογράφος Μηχ./εος Τ.Ε

Η Διεύθυνση Τεχνικών Υποθέσεων

Ασκήριος Σαφειάν
Ποτ. Μηχ. Τ.Ε

