

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ - Β' ΦΑΣΗ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
ΓΕΝΙΚΑ	2
Β' ΦΑΣΗ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ.....	3
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	3
ΚΥΚΛΟΦΟΡΑΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	3
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	4
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ	4
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	5
ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ	6
ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ.....	6
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	6
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΥΠΙΚΩΝ ΔΙΑΤΟΜΩΝ	7
Β' ΦΑΣΗ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	8

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ - Β' ΦΑΣΗ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την υπ. αριθμό 393/2020 (29/9/2020) Απόφαση του Δήμου Ζίτσας κατακυρώθηκε στον Παντελή Κουσκούτη, Αγρ. Τοπογράφο Μηχανικό, η εκπόνηση της μελέτης «Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στη Δ.Κ. Ελεούσας, Δήμου Ζίτσας». Βάσει της Απόφασης αυτής υπεγράφη η υπ. αριθμό 15266/15-10-2020 σύμβαση εκπόνησης της ανωτέρω μελέτης, μεταξύ του Δημάρχου Δήμου Ζίτσας και του αναδόχου κ. Κουσκούτη Παντελή.

Βάσει του με αρ. πρωτ. 15893/27-10-2020 εγγράφου του Δήμου Ζίτσας, η επίβλεψη της μελέτης ανατέθηκε στην κα. Γούνη Χαρά, Μηχ/κο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών Πολεοδομίας & Περιβάλλοντος του Δήμου Ζίτσας.

Η υποβολή της Α' Φάσης της μελέτης έγινε με το αρ. πρωτ. 8247/14-6-2021.

ΓΕΝΙΚΑ

Η Τεχνική Έκθεση αφορά την Β' Φάση της μελέτης σύμφωνα με τη διακήρυξη της μελέτης από την Αναθέτουσα Αρχή. Ειδικότερα, η παρούσα Τεχνική Έκθεση περιλαμβάνει όλα τα επιμέρους στάδια εκπόνησης της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου, η οποία σαν στόχο έχει να παραθέσει προτάσεις και μέτρα διαμόρφωσης και βελτιστοποίησης των κυκλοφοριακών συνθηκών της περιοχής μελέτης.

Η κυκλοφοριακή μελέτη της παρούσας φάσης θα χρησιμοποιηθεί ως πλαίσιο διαλόγου και δημόσιας διαβούλευσης, με σκοπό την τροποποίηση, διαμόρφωση και συμπλήρωση των στόχων και των προτάσεών της, ώστε η ομάδα μελέτης να προχωρήσει στην εκπόνηση και υποβολή της Οριστικής Κυκλοφοριακής Μελέτης του έργου.

Β' ΦΑΣΗ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Από την αξιολόγηση των κυκλοφοριακών δεδομένων που συλλέχθηκαν κατά την Α' Φάση της μελέτης, η ομάδα μελέτης προχώρησε στην διαδικασία ιεράρχησης του κυκλοφοριακού δικτύου της περιοχής ενδιαφέροντος. Ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη τις μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων, συνδυαστικά με τις υφιστάμενες χρήσεις γης, αλλά και τα γενικότερα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της Δ.Κ. Ελεούσας, η ιεράρχηση του κυκλοφοριακού δικτύου έγινε στις εξής δύο βασικές κατηγορίες οδών:

- Συλλεκτήριες οδοί
- Τοπικό οδικό δίκτυο

Βασικές συλλεκτήριες οδοί είναι η Λ. Ελευθερίας (με την επέκτασή της Λ. Πασσαρώνος) και η Λ. Δημοκρατίας. Παράλληλα και λαμβάνοντας υπόψη τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, ως συλλεκτήριες οδοί χαρακτηρίζονται και οι οδοί Βελισσαρίου, Λεωνίδα, Αρχ. Χριστοδούλου και Αγίου Γεωργίου (βλ. Διάγραμμα Β-01), οι οποίες πρακτικά έχουν ρόλο περιφερειακής οδού του οικισμού.

Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της περιοχής, είτε αφορά διανοιγμένες είτε αδιάνοιχτες οδούς, αποτελεί το τοπικό οδικό δίκτυο, καθώς χρησιμοποιείται με βασική λειτουργία την πρόσβαση.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΑΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Η έννοια της κυκλοφοριακής οργάνωσης συνίσταται στον καθορισμό βασικών παραμέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών, με σκοπό την επίτευξη ομαλών κυκλοφοριακών συνθηκών για το σύνολο των χρηστών, που να διέπονται από ασφάλεια και λειτουργικότητα. Στην βάση αυτή, η ομάδα μελέτης έχοντας επεξεργαστεί τα κυκλοφοριακά δεδομένα που συλλέχθηκαν στην Α' Φάση της μελέτης, αρχικά εντόπισε τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα της περιοχής, τα οποία παρατέθηκαν στα συμπεράσματα της Τεχνικής Έκθεσης της Α' Φάσης.

Βάσει των συμπερασμάτων της Α' Φάσης της μελέτης, κύριοι παράγοντες επιβάρυνσης των κυκλοφοριακών συνθηκών είναι η υφιστάμενη προβληματική ρυμοτομία στην περιοχή του παλαιού οικισμού, το μη διανοιγμένο οδικό δίκτυο, η μέτρια και αρκετές φορές κακή ποιότητα των υφιστάμενων οδοστρωμάτων, κλπ. Είναι σαφές, ότι αναφορικά με την υφιστάμενη ρυμοτομία δεν μπορεί να εφαρμοστούν διορθωτικά μέτρα, καθώς αυτό θα σήμαινε υπέρογκο οικονομικό κόστος, ενώ και θα πυροδοτούσε πλήθος αντιδράσεων της τοπικής κοινωνίας. Το γεγονός αυτό, καθιστά επιτακτική την ανάγκη επικέντρωσης των τεχνικών λύσεων στα προβλήματα τα οποία μπορούν να επιλυθούν πιο άμεσα και με σαφώς μικρότερο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο.

Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος θα πρέπει σταδιακά να προχωρήσει στην διάνοιξη του συνόλου του οδικού δικτύου, εφαρμόζοντας το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, συνδυαστικά με τις προτάσεις της παρούσας κυκλοφοριακής μελέτης, σε επίπεδο τυπικών διατομών καταστρώματος. Η διάνοιξη των νέων οδικών τμημάτων θα πρέπει να γίνεται με καθολική και πιστή εφαρμογή των ανωτέρω χωρίς εκπτώσεις, τόσο στα

γεωμετρικά χαρακτηριστικά (χάραξης, διαστάσεων οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων,...), όσο και στα ποιοτικά (υλικά πλακοστρώσεων πεζοδρομίων, απαιτούμενες στρώσεις οδοστρώσεως και ασφαλτικών,...).

Παράλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τα πλάτη των οδικών τμημάτων (διανοιγμένων και μη), η ομάδα μελέτης, εκπόνησε ένα πλήρες σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης, που θα καθορίζει τις επιτρεπόμενες κυκλοφοριακές ροές, ανά οδικό τμήμα της Δ.Κ. Ελεούσας (βλ. Διάγραμμα Β-02). Ειδικότερα, καθορίστηκαν οι οδοί που λόγω του πλάτους τους δύναται να διαθέτουν αμφίδρομη κυκλοφορία οχημάτων, καθώς και οι αντίστοιχοι όπου θα εφαρμοστεί η μονόδρομη κυκλοφοριακή ροή. Επίσης σε οδούς με περιορισμένο πλάτος καταστρώματος (<6.00m) προτάθηκε η λύση της πλήρους πεζοδρόμησης ή αυτή της ήπιας κυκλοφορίας μονόδρομης πάντα ροής, αναλόγως των συνθηκών.

Η πρακτική της εφαρμογής μονόδρομων ροών κυκλοφορίας, αποτελεί την πλέον ενδεδειγμένη τεχνική λύση σε περιπτώσεις όπου υφίστανται κυκλοφοριακά προβλήματα οφειλόμενα στα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του υφιστάμενου οδικού δικτύου συνεπεία παλαιών ρυμοτομικών σχεδίων. Η εφαρμογή μονόδρομης κυκλοφοριακής ροής σε οδούς μέσου πλάτους (π.χ. 8.00m), δίνει την δυνατότητα κατασκευής αμφίπλευρων πεζοδρομίων 1.50m, λωρίδας στάθμευσης 2.00m και λωρίδας κυκλοφορίας 3.00m. Με τον τρόπο αυτό, αποφεύγεται η παρακώληση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής, που θα προκαλείτο από την αμφίδρομη κυκλοφορία οχημάτων επί ενός περιορισμένου πλάτους οδοστρώματος, πρόβλημα το οποίο επιδεινώνεται από την παράνομη στάθμευση.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ

Με δεδομένη την εικόνα που παρουσιάζει η Δ.Κ. Ελεούσας σε επίπεδο χρήσεων γης και αξιολογώντας ταυτόχρονα τα ευρήματα από την καταγραφή της στάθμευσης, που πραγματοποιήθηκε στην Α' φάση της μελέτης, διαπιστώνεται ότι το πρόβλημα στάθμευσης εντοπίζεται βασικά στις δύο βασικές συλλεκτήριες οδούς (Λ. Ελευθερίας, Λ. Δημοκρατίας), καθώς και πέριξ του παλαιού Δημαρχείου. Στον υπόλοιπο οικιστικό ιστό, δεν εντοπίζονται προβλήματα στάθμευσης, καθώς η βασική χρήση γης είναι αυτή της κατοικίας, με αποτέλεσμα η προσφορά στάθμευσης να υπερκαλύπτει την ζήτηση.

Βάσει των ανωτέρω, η ομάδα μελέτης επικεντρώθηκε στην στοχευμένη οργάνωση της στάθμευσης (βλ. Διάγραμμα Β-03), επί των βασικών συλλεκτήριων οδών, Λ. Ελευθερίας και Λ. Δημοκρατίας καθώς και πέριξ του Νέου Δημαρχείου, όπου μέχρι σήμερα η στάθμευση γίνεται πρακτικά παράνομα, βάσει της σχετικής σήμανσης. Κατά μήκος της Λ. Ελευθερίας, οροθετήθηκε λωρίδα στάθμευσης πλάτους 2.00m, καθώς και οδόστρωμα αμφίδρομης κυκλοφοριακής ροής οχημάτων πλάτους 6.00m, με μία λωρίδα 3.00m ανά κατεύθυνση. Με σκοπό την αποφυγή φαινομένων παράλληλης στάσης οχημάτων (διπλοπαρκάρισμα) και γενικότερα παράνομης στάσης και στάθμευσης, προτείνεται η τοποθέτηση εύκαμπτων οριοδεικτών (bollars) μέσου ύψους, μεταξύ των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας. Η εφαρμογή τους, αποτελεί μέτρο χαμηλού οικονομικού κόστους, ενώ παράλληλα τα οφέλη είναι σημαντικά, καθώς δρα αποτρεπτικά στο φαινόμενο της παράνομης στάσης - στάθμευσης.

Επί της λωρίδας στάθμευσης καθορίστηκαν θέσεις φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και αγαθών (4 θέσεις) σε συγκεκριμένες περιοχές βάσει των υφιστάμενων χρήσεων γης. Παράλληλα, οριοθετήθηκαν οι στάσεις του αστικού ΚΤΕΛ (4 θέσεις), ώστε η στάση των λεωφορείων να γίνεται απρόσκοπτα εντός εσοχών και ταυτόχρονα να μην παρακωλύεται η ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων επί της οδού. Τέλος καθορίστηκαν θέσεις στάσης - στάθμευσης ΑΜΕΑ (8 θέσεις), ώστε να δοθεί η δυνατότητα εύκολης πρόσβασής τους στις επιχειρήσεις και στις υπηρεσίες του κέντρου της Δ.Κ. Ελεούσας.

Επί της Λ. Δημοκρατίας αντίστοιχα, οργανώθηκε η στάθμευση, ώστε να καθορίζονται σαφώς οι θέσεις στάσης - στάθμευσης των ΤΑΞΙ (5 θέσεις), του αστικού ΚΤΕΛ (2 θέσεις), των ΑΜΕΑ (2 θέσεις) και των Ι.Χ. Επί της οδού Ευκλείδη, με την οποία κλείνει το Ο.Τ. του νέου Δημαρχείου, προτείνεται η διατήρηση της υφιστάμενης οργάνωσης στάθμευσης, καθώς έχει εφαρμοστεί πρόσφατα και εξυπηρετεί τις ανάγκες.

Συνολικά, επί των Λ. Ελευθερίας και Λ. Δημοκρατίας, μέσω της οργάνωσης της στάθμευσης, οριοθετήθηκαν 230 θέσεις στάσης - στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων, αριθμός ο οποίος αποτελεί ικανοποιητική προσφορά στάθμευσης στο κέντρο του οικισμού, με δεδομένη την καταγραφή της Α' φάσης της μελέτης.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι η οργάνωση στάθμευσης επί των Λ. Ελευθερίας και Λ. Δημοκρατίας αποτελεί πρόταση στα πλαίσια της παρούσας κυκλοφοριακής μελέτης. Με σκοπό την μελλοντική υλοποίηση της πρότασης αυτής θα πρέπει να εκπονηθεί σχετική μελέτη εφαρμογής, στα πλαίσια της οποίας θα συνταχθεί πλήρες τοπογραφικό - υψομετρικό διάγραμμα των εν λόγω κύριων οδών, βάση τοπογραφικής αποτύπωσης, επί του οποίου θα γίνει εφαρμογή της πρότασης οργάνωσης στάθμευσης. Η εκπόνηση της μελέτης εφαρμογής απαιτείται, καθώς στα πλαίσια της παρούσας κυκλοφοριακής μελέτης, αφενός η δημιουργία σχετικού τοπογραφικού υποβάθρου δεν αποτελούσε συμβατική υποχρέωση και αφετέρου το υπόβαθρο (ορθοφωτοχάρτης) που συνετάχθη από την ομάδα μελέτης για την καλύτερη οπτικοποίηση της περιοχής ενδιαφέροντος, έγινε μέσω φωτογραμμετρικών - χαρτογραφικών και όχι τοπογραφικών μεθόδων.

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Από το σύνολο των κυκλοφοριακών δεδομένων που συλλέχθηκαν στην Α' φάση της μελέτης, διαπιστώθηκε ότι η περιοχή του νέου Δημαρχείου αποτελεί πλέον το νέο κέντρο της Δ.Κ. Ελεούσας, όπου συγκεντρώνεται πλήθος δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση παρατηρείται αυξημένη κίνηση οχημάτων και πεζών. Για τον λόγο αυτό, προκύπτει άμεσα η ανάγκη εξυπηρέτησης των κατοίκων και των επισκεπτών του τομέα αυτού, σε επίπεδο στάθμευσης. Η αναγκαιότητα εύρεσης χώρου στάθμευσης, οδήγησε την ομάδα μελέτης να προτείνει στην Υπηρεσία την κατασκευή υπαίθριου χώρου στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων επί του Ο.Τ. 170Α (βλ. Διάγραμμα Β-03), το οποίο διαθέτει χαρακτηριστικά κοινόχρηστου χώρου, ενώ ταυτόχρονα χωροθετείται σε πολύ μικρή απόσταση από την εν λόγω περιοχή. Βάσει της προτεινόμενης διαμόρφωσης η χωρητικότητα του χώρου στάθμευσης ανέρχεται σε 166 θέσεις, ικανή να εξυπηρετήσει πλήρως τις ανάγκες ζήτησης στάθμευσης στην περιοχή και μάλιστα με χαμηλό κόστος κατασκευής και σύντομο χρόνο υλοποίησης.

Η υλοποίηση της ανωτέρω πρότασης μπορεί να αποτελέσει οδηγό για την δημιουργία αντίστοιχων χώρων στάθμευσης μικρότερης δυναμικότητας, εντός του παλαιού οικισμού, όπου το πρόβλημα στάθμευσης λόγω της ρυμοτομίας είναι υπαρκτό. Δυστυχώς, κατά την χρονική περίοδο εκπόνησης της Β' φάσης της

μελέτης δεν υπήρξε σχετική ενημέρωση από την Υπηρεσία για την διαθεσιμότητα κάποιων Δημόσιων ή ιδιωτικών εκτάσεων προς μίσθωση, πέραν του Ο.Τ. 170Α. Παρόλα αυτά όμως, από την ομάδα μελέτης υποστηρίζεται ότι η αναζήτηση τέτοιων χώρων θα πρέπει να συνεχιστεί καθώς αποτελούν βασικό ρυθμιστικό παράγοντα επίλυσης των τοπικών προβλημάτων στάσης - στάθμευσης εντός του παλιού οικισμού.

ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ

Η ομαλή, απρόσκοπτη και ασφαλής κίνηση των πεζών εντός του αστικού ιστού κάθε οικισμού, αποτελεί βασική προτεραιότητα μιας κυκλοφοριακής μελέτης. Δίνοντας στους κατοίκους του οικισμού ένα πλήρες δίκτυο πεζοδρομίων, συνδυαστικά με ορισμένους πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, η παρούσα κυκλοφοριακή μελέτη στοχεύει στην σταδιακή μείωση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων για μετακίνηση μερικών εκατοντάδων μέτρων και στην μετάβαση σε μία νέα πρακτική πεζή μετακίνησης. Η επίτευξη βέβαια αυτού του στόχου συνδέεται άρρηκτα με την υλοποίηση της πρότασης πλήρους διάνοιξης του συνόλου των οδικών τμημάτων, με την άρτια κατασκευή των πλευρικών διαμορφώσεων τους (πεζοδρόμια, οδεύσεις τυφλών, ράμπες ΑΜΕΑ,...), με την ταυτόχρονη πεζοδρόμηση συγκεκριμένων τμημάτων και την μετατροπή άλλων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Καθώς παρατηρήθηκε ότι σε έργα που έχουν τελεστεί την τελευταία δεκαετία στην Δ.Κ. Ελεούσας, έχει ληφθεί μέριμνα για την διευκόλυνση της μετακίνησης ΑΜΕΑ, προτείνεται η συνέχιση σε αυτήν την κατεύθυνση, ώστε παράλληλα με την διάνοιξη των αδιάνοικτων οδικών τμημάτων και την διεύρυνση της πεζή μετακίνησης, μέσω των πεζοδρομίων, να δίνεται η δυνατότητα σε ΑΜΕΑ να μπορούν να κυκλοφορήσουν εξίσου άνετα και με ασφάλεια.

ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού απορρέουν από τις κάτωθι προδιαγραφές:

- Ο.Μ.Ο.Ε. Κ.Α.Ο.
- ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ - ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Βάσει των ανωτέρω προδιαγραφών, πρέπει να διασφαλίζονται απαραίτητα τα ακόλουθα γεωμετρικά χαρακτηριστικά:

- Πλάτος οδοστρώματος κυκλοφορίας οχημάτων 3.00m - 3.50m (ελάχιστο - μέγιστο)
- Πλάτος ζώνης στάθμευσης 2.00m
- Πλάτος πεζοδρομίου για νέα ρυμοτομικά σχέδια 2.05m, όπου περιλαμβάνονται 0.20m για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50m για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35m για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου.
- Πλάτος πεζοδρομίου για υφιστάμενα ρυμοτομικά σχέδια διαβαθμιζόμενο ως εξής:
 1. άνω των 12.00μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
 2. για δρόμους πλάτους από 9.00 -12.00μ, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.

3. για δρόμους πλάτους από 6.00 - 9.00μ, ελάχιστο πλάτος 1.50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ
4. για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00μ, πεζοδρόμηση

Η εφαρμογή των προαναφερθέντων βασικών αρχών σχεδιασμού οδηγεί στην εκπόνηση των τυπικών διατομών που επισυνάπτονται στην παρούσα Β' φάση της μελέτης (βλ. Διάγραμμα Β-04).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΥΠΙΚΩΝ ΔΙΑΤΟΜΩΝ

Σε ότι αφορά την επέκταση του οικισμού, περιμετρικά του υφιστάμενου, δεν παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα εφαρμογής ενιαίων γεωμετρικών οδικών χαρακτηριστικών, μέσω των τυπικών διατομών που προτείνονται. Στην περιοχή όμως του παλαιού οικισμού, όπου παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα, λόγω της υφιστάμενης ρυμοτομίας, διαπιστώνεται ότι στο μεγαλύτερο ποσοστό των οδικών τμημάτων η απόσταση μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών κυμαίνεται μεταξύ 7.00m και 7.80m περίπου. Όπως συζητήθηκε σε επιμέρους συσκέψεις με την Υπηρεσία, που έλαβαν χώρα στις 13-5-21 και στις 28-6-21, πλάτος οδοστρώματος μικρότερο των 3.00m δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση εφικτή τεχνική λύση, καθώς δεν εξυπηρετεί οχήματα μεσαίου μεγέθους, όπως απορριμματοφόρα αλλά πολύ περισσότερο οχήματα ασφαλείας (πυροσβεστικά). Επίσης, πλάτος οδοστρώματος μεγαλύτερο των 3.50m δεν προτείνεται και πρέπει να αποφεύγεται η εφαρμογή του, καθώς αποτελεί γενεσιουργό αιτία παράνομης στάθμευσης.

Στις περιπτώσεις οδικών τμημάτων, όπου η απόσταση μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών είναι 7.00m, εφαρμόζοντας τις ανωτέρω βασικές αρχές σχεδιασμού, γίνεται αντιληπτό ότι δεν δύναται να εξασφαλιστεί στάθμευση. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα εύρεσης Δημοτικών εκτάσεων και ιδιωτικών προς μίσθωση, ώστε να κατασκευαστούν χώροι στάθμευσης (ακόμη και μικρής χωρητικότητας), με σκοπό την εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτητών στις περιοχές αυτές. Αντίθετα, στις περιπτώσεις οδικών τμημάτων όπου η απόσταση μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών είναι 8.00m, βάσει των προτεινόμενων τυπικών διατομών, εξασφαλίζεται λωρίδα στάθμευσης 2.00m. Σε περιπτώσεις αυξομείωσης του πλάτους καταστρώματος, όπου αυτό κυμαίνεται μεταξύ δύο κατηγοριών τυπικών διατομών (π.χ. 7.00m - 8.00m), θα εφαρμόζεται η τυπική διατομή της μεγαλύτερης σε πλάτος τυπικής διατομής και όπου το πλάτος μειώνεται, η προσαρμογή θα γίνεται στο πλάτος της λωρίδας στάθμευσης και μόνο εκεί, εφαρμόζοντας οριζόντια σήμανση με ζώνες αποκλεισμού (βλ. Διάγραμμα Β-04).

Όπου υφίστανται οδικά τμήματα με απόσταση μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών μικρότερη ή ίση των 6.00m, προτείνεται η μετατροπή των τμημάτων αυτών σε οδούς ήπιας μονόδρομης κυκλοφορίας ή σε πεζοδρόμους με εφαρμογή κατάλληλων υλικών οδοστρωσίας (π.χ. κυβόλιθους) και της απαιτούμενης σήμανσης, αναλόγως της παρόδιας δόμησης και της ανάγκης πρόσβασης σε ιδιοκτησίες.

Β' ΦΑΣΗ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στα πλαίσια της Β' Φάσης της μελέτης, η ομάδα μελέτης στόχευσε στην εφαρμογή τεχνικών λύσεων μέσω της κατάθεσης συγκεκριμένων προτάσεων, στην βάση της αντιμετώπισης των προβλημάτων που έχουν παρατηρηθεί, με απώτερο στόχο την κυκλοφοριακή ανακούφιση της πόλης. Είναι σαφές, ότι ρυθμιστικοί παράγοντες όπως η γεωμορφολογία του αναγλύφου και η υφιστάμενη ρυμοτομία του παλαιού κέντρου, δεν δύναται να διαμορφωθούν στο βαθμό που θα γινόταν σε μία νεόδμητη περιοχή. Παρόλα αυτά όμως, μέσω των τεχνικών λύσεων που προτείνονται σε επίπεδο κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης, είναι σαφές ότι οι κυκλοφοριακές συνθήκες στην Δ.Κ Ελεούσας θα βελτιώνονται αναλογικά με την εξέλιξη εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων. Είναι προφανές ότι οι προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης θα πρέπει να εφαρμοστούν καθολικά, απαρέγκλιτα και στο σύνολό τους και όχι επιλεκτικά ή σε ένα βαθμό, ώστε να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα με όρους κυκλοφοριακής τεχνικής.

Στα πλαίσια της Γ' Φάσης της μελέτης, η ομάδα μελέτης θα επεξεργαστεί τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από την δημόσια διαβούλευση, που θα λάβει χώρα επί των προτάσεων της αρχικής κυκλοφοριακής μελέτης της Β' Φάσης. Ο διάλογος που θα γίνει μεταξύ της Υπηρεσίας, της Δημοτικής Αρχής, των φορέων της περιοχής και γενικότερα των κατοίκων θα οδηγήσει σε μία σειρά προτεινόμενων τροποποιήσεων ή/και συμπληρώσεων επί της κυκλοφοριακής μελέτης της παρούσας φάσης. Η ομάδα μελέτης θα αξιολόγησε τις προτάσεις τροποποίησης που θα της κατατεθούν, σε επίπεδο εφαρμογής και ενσωμάτωσης στην οριστική κυκλοφοριακή μελέτη, εντός του πλαισίου των εφαρμοζόμενων τεχνικών προδιαγραφών, που καθορίζονται από την κείμενη νομοθεσία. Το αποτέλεσμα της σύνθεσης αυτής, στην Γ' Φάση της μελέτης, θα είναι η οριστική κυκλοφοριακή μελέτη του έργου.