

«Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στην Δ.Κ. Ελεούσας, Δήμου Ζίτσας»

ΚΟΥΣΚΟΥΤΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ, Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ.

ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ, Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜ.Π.

ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ, Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ. - Συγκοινωνιολόγος

ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:

Α' ΦΑΣΗ	Συλλογή Στοιχείων - Καταγραφή Δεδομένων & Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης
Β' ΦΑΣΗ	Κυκλοφοριακή Μελέτη - Δημόσια Διαβούλευση
Γ' ΦΑΣΗ	Οριστική Κυκλοφοριακή Μελέτη

Α΄ ΦΑΣΗ: ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΤΑΔΙΟΥ

- ▶ Αναζήτηση υφιστάμενων προγενέστερων μελετών
- ▶ Αεροφωτογράφιση υφιστάμενης κατάστασης - χρήσεων γης Δ.Κ. Ελεούσας
- ▶ Αεροφωτογράφιση / απογραφή στάθμευσης (νόμιμης & παράνομης)
- ▶ Καταγραφή υφιστάμενης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης μέσω βιντεοσκόπησης του οδικού δικτύου
- ▶ Αναζήτηση καταγραφών τροχαίων ατυχημάτων στην Δ.Κ. Ελεούσας από την Τροχαία Ιωαννίνων
- ▶ Αναζήτηση δεδομένων αστικών συγκοινωνιών από αστικό ΚΤΕΛ Ιωαννίνων
- ▶ Έρευνα ικανοποίησης κατοίκων Ελεούσας από το αστικό ΚΤΕΛ Ιωαννίνων
- ▶ Μέτρηση κυκλοφοριακών φόρτων
- ▶ Έρευνα προέλευσης - προορισμού των μετακινήσεων μέσω συνεντεύξεων παρά την οδό

Α' ΦΑΣΗ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ποιοτική κατηγορία οδών	Εμβαδομετρική κάλυψη	Ποσοστιαία
	[m ²]	[%]
Μη διανοιγμένες οδοί	70,580.64	17.84
Πλήρως διανοιγμένες οδοί - καλής βατότητας	42,479.54	10.73
Μερικώς διανοιγμένες οδοί - μέτριας βατότητας	185,067.72	46.77
Μερικώς διανοιγμένες οδοί - κακής βατότητας	95,941.77	24.25
Πεζόδρομοι	1,642.96	0.42
Σύνολο	395,712.63	100.00

Α' ΦΑΣΗ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Κατηγορία ροής κυκλοφορίας*	Εμβαδομετρική κάλυψη	Ποσοστιαία
	[m ²]	[%]
Αμφίδρομη κυκλοφορία	303,212.12	93.73
Μονόδρομη κυκλοφορία	20,276.91	6.27
Σύνολο	323,489.03	100.00

()*: Αφορά μόνο διανοιγμένες οδούς

Α' ΦΑΣΗ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Χρόνος καταγραφής	Πλήθος σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία			Ποσοστό σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία	
	Νόμιμων	Παράνομων	Συνολική ζήτηση	Νόμιμων	Παράνομων
	[τεμ]	[τεμ]	[τεμ]	[%]	[%]
8:00	115	92	207	55.56	44.44
14:00	157	132	289	54.33	45.67
18:00	94	126	220	42.73	57.27
Μέγιστο	157	132	289	55.56	57.27
Μ.Ο.	122	117	239	50.87	49.13

Α' ΦΑΣΗ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Έντονα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά σε δύο τμήματα του οικισμού
- Προβληματική ρυμοτομία παλαιού οικισμού σε επίπεδο γεωμετρικών χαρακτηριστικών
- Μη διανοιγμένο πλήρως υφιστάμενο οδικό δίκτυο
- Μέτρια και σε αρκετές περιπτώσεις κακή ποιότητα βατότητας υφιστάμενων οδοστρωμάτων
- Συντριπτικό ποσοστό οδών αμφίδρομης κίνησης οχημάτων, έναντι μονοδρόμων
- Έλλειψη περιμετρικών οδών διοχέτευσης διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων
- Περιορισμένο εύρος κατασκευασμένων πεζοδρομίων
- Ουσιαστική απουσία πεζοδρόμων
- Περιορισμένο μήκος κατασκευασμένων οδεύσεων ΑΜΕΑ και πλήθος ραμπών αντίστοιχα
- Προβληματική κατακόρυφη σήμανση σε επίπεδο πληρότητας, ορθότητας και εφαρμογής
- Ελλιπής ή κακής ποιότητας οριζόντια σήμανση
- Απουσία Δημοτικών ή ιδιωτικών χώρων στάθμευσης κατά μήκος των δύο βασικών εμπορικών οδών
- Αν και δεν καταγράφηκαν ιδιαίτερα υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι, ωστόσο η κεντρική Λ. Ελευθερίας αν και θα μπορούσε να λειτουργεί ικανοποιητικά στην ώρα αιχμής, με χαμηλές ταχύτητες, με σταθερή ροή, ωστόσο εμφανίζει μικρές διακοπές πορείας για μικρά χρονικά διαστήματα, λόγω της παράνομης στάθμευσης.

Β' ΦΑΣΗ: ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΤΑΔΙΟΥ

- ▶ Ιεράρχηση κυκλοφοριακού δικτύου
- ▶ Κυκλοφοριακή οργάνωση
- ▶ Οργάνωση στάθμευσης
- ▶ Κίνηση πεζών
- ▶ Τυπικές διατομές

Β' ΦΑΣΗ: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- ▶ Συλλεκτήριες οδοί
 1. Λ. Ελευθερίας - Λ. Πασσαρώνος
 2. Λ. Δημοκρατίας
 3. Βελισσαρίου Λεωνίδα
 4. Αρχ. Χριστοδούλου
 5. Αγίου Γεωργίου
- ▶ Τοπικό οδικό δίκτυο

Β' ΦΑΣΗ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΑΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

- ▶ Διάνοιξη του συνόλου του οδικού δικτύου
- ▶ Πιστή εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου
- ▶ Εφαρμογή των προτεινόμενων τυπικών διατομών
- ▶ Εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ροών
 1. αμφίδρομη κυκλοφοριακή ροή
 2. μονόδρομη κυκλοφοριακή ροή
 3. πλήρης πεζοδρόμηση ή ήπια μονόδρομη κυκλοφοριακή ροή

Β' ΦΑΣΗ: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- ▶ Προβλήματα στάθμευσης εντοπίζονται:
 1. Λ. Ελευθερίας (με την επέκτασή της Λ. Πασσαρώνος)
 2. Λ. Δημοκρατίας
 3. Πέριξ παλαιού Δημαρχείου

- ▶ Οργάνωση στάθμευσης κατά μήκος Λ. Ελευθερίας και Λ. Δημοκρατίας καθώς και πέριξ του Νέου Δημαρχείου
 1. 230 θέσεις στάσεις - στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων
 2. 10 θέσεις στάσεις - στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.
 3. 6 θέσεις στάσεις - στάθμευσης αστικού ΚΤΕΛ
 4. 5 θέσεις στάσεις - στάθμευσης φορτοεκφόρτωσης
 5. 5 θέσεις στάσεις - στάθμευσης TAXI

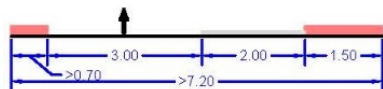
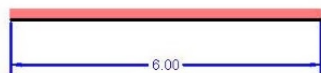
- ▶ Κατασκευή υπαίθριου χώρου στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων επί του Ο.Τ. 170^Α 166 θέσεων στάθμευσης

Β' ΦΑΣΗ: ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ

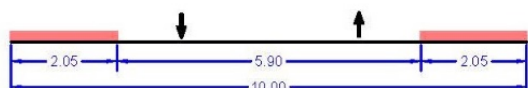
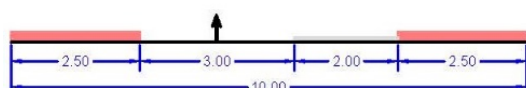
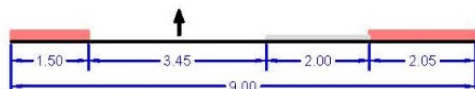
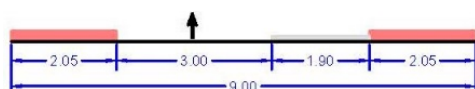
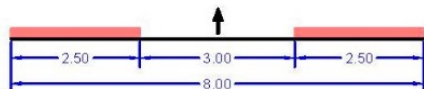
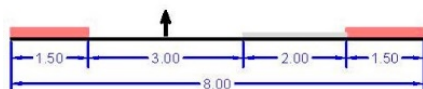
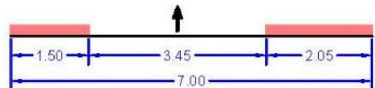
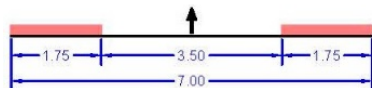
- ▶ Διάνοιξη του συνόλου του οδικού δικτύου με την άρτια κατασκευή των πλευρικών διαμορφώσεων τους (πεζοδρόμια, οδεύσεις τυφλών, ράμπες ΑΜΕΑ,...)
- ▶ Πεζοδρόμηση συγκεκριμένων οδικών τμημάτων
- ▶ Μετατροπή οδικών τμημάτων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Β' ΦΑΣΗ: ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

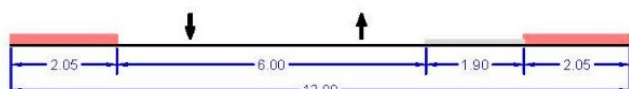
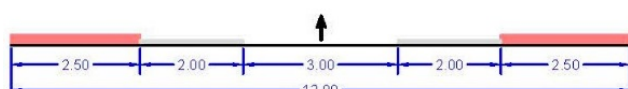
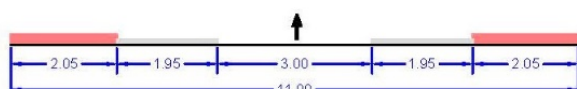
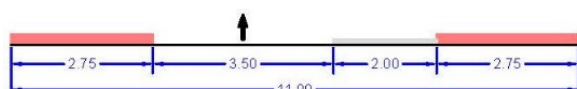
- ▶ Πλάτος οδοστρώματος κυκλοφορίας οχημάτων 3.00m - 3.50m (ελάχιστο - μέγιστο)
- ▶ Πλάτος ζώνης στάθμευσης 2.00m
- ▶ Πλάτος πεζοδρομίου για νέα ρυμοτομικά σχέδια 2.05m
- ▶ Πλάτος πεζοδρομίου για υφιστάμενα ρυμοτομικά σχέδια διαβαθμιζόμενο ως εξής:
 1. άνω των 12.00μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
 2. για οδούς πλάτους 9.00-12.00μ, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
 3. για οδούς πλάτους 6.00-9.00μ, ελάχιστο πλάτος 1.50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ.
 4. για οδούς πλάτους μικρότερου των 6.00μ, πεζοδρόμηση



(*) Συστήνεται η εφαρμογή της μόνο για το τμήμα του παλαιού οικισμού, εξασφαλίζοντας τουλάχιστον ένα πεζοδρόμιο με ζώνη οδούσης πλάτος 1.50m και πλάτος απέναντι πεζοδρομίου τουλάχιστον 0.70m. Η στάθμευση θα γίνεται απαραίτητα από την πλευρά του μεγαλύτερου πεζοδρομίου [ΑΠ. ΥΠΕΚΑ 52907/2009 (ΦΕΚ 2621B), ΕΓΚ. 3/2011 ΑΠ13612].



(*) Συστήνεται η αποφυγή εφαρμογής της, λόγω μειωμένου πλάτους οδοστρώματος.



- ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ
- ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σε περιπτώσεις αυξομειώσης 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, εφαρμόζοντας οριζόντια σημάνση με ζώνες αποκλεισμού (βλ. Λεπτομέρειες Συναρμογής).

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.

Σας ευχαριστούμε!