

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ
ΣΥΛΛΟΓΗ/ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ/ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ/ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ-
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

**«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Λ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΤΗ
ΛΕΩΦΟΡΟ ΠΑΡΝΗΘΟΣ ΕΩΣ ΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ»**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Β' ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα τεχνική έκθεση συντάχθηκε στα πλαίσια της παροχής υπηρεσιών εξωτερικού συμβούλου για την συλλογή/ αξιολόγηση/ επεξεργασία/ τεκμηρίωση στοιχείων απαραίτητων για την εκπόνηση της οδοποιίας- κυκλοφοριακής μελέτης από την Τεχνική Υπηρεσία της ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΧΑΡΝΩΝ Α.Ε.Ο.Τ.Α. στο πλαίσιο του έργου «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Λ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΠΑΡΝΗΘΟΣ ΕΩΣ ΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ».

Στο πλαίσιο υλοποίησης της Προγραμματικής Σύμβασης: «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Λ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΠΑΡΝΗΘΟΣ ΕΩΣ ΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ», στην οποία συμμετέχει η εταιρεία ΤΟΠΟΝΑΝΑΛΥΣΗ Α.Ε. ως συμβαλλόμενος, αφορά στη συμβουλευτική και τεχνική υποστήριξη του Αναπτυξιακού Οργανισμού ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΧΑΡΝΩΝ Α.Ε. σε πεδία που άπτονται του γνωστικού αντικειμένου του.

Το έργο περιλαμβάνει παρεμβάσεις αποκατάστασης και αναβάθμισης υφιστάμενων πεζοδρομίων και οδοστρωμάτων της οδού Καραμανλή (από την Λεωφόρο Πάρνηθος στα βόρεια έως την Λεωφόρο Δεκέλειας στα νότια). Οι αποκαταστάσεις έχουν σαν στόχο να συμβάλουν στην επίλυση προβλημάτων ανομοιογένειας και κυκλοφοριακών προβλημάτων τόσο για τους πεζούς (εξασφάλιση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για όλες τις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες), όσο και για μηχανοκίνητα οχήματα (οργάνωση στάθμευσης και κυκλοφορίας οχημάτων). Επίσης θα συμβάλει στην αισθητική, λειτουργική και βιοκλιματική αναβάθμιση της περιοχής της οδού Καραμανλή του Δήμου Αχαρνών.

Αναφορικά με την παρούσα μελέτη, ο σύμβουλος θα συνδράμει την υπηρεσία προκειμένου να συλλέξει όλα εκείνα τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη μελέτη οδοποιίας της λεωφόρου Αθηνών (οριζοντιογραφία, μηκοτομή, τυπική διατομή, διατομές, προμετρήσεις) με την εφαρμογή της ρυμοτομίας, στην ενιαία διαμόρφωση της επιφάνειας της οδού επί των θέσεων των νόμιμων προβλεπόμενων εισόδων- εξόδων των νόμιμων εγκαταστάσεων ή των νόμιμων χώρων στάθμευσης, στην πρόβλεψη των απαιτούμενων υποδομών για τα ΑμεΑ αλλά και των απαιτούμενων θέσεων επί της οδού όλου του αστικού εξοπλισμού (π.χ. κάδοι, σήμανση, στυλίσκοι, φωτισμός, κ. λπ.).

Στόχος της μελέτης είναι η διατύπωση μιας συγκοινωνιακής πρότασης σχεδιασμού χάραξης της εξεταζόμενης οδού, που σε συνδυασμό με την πολεοδομική μελέτη, τις υφιστάμενες και προβλεπόμενες χρήσεις γης, τα προβλεπόμενα ΟΚΩ και τη γενική πολιτική βιώσιμης ανάπτυξης θα αποτελέσουν για το Δήμο ένα εξειδικευμένο εργαλείο σχεδιασμού και ανάπτυξης γενικότερα.

Παράλληλα η παρούσα μελέτη στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής με τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης για την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, τόσο των πεζών, όσο και των οδηγών, ώστε να αναβαθμιστεί σημαντικά το αστικό περιβάλλον και να εξομαλυνθούν οι δυσλειτουργίες της περιοχής.

Στο πρώτο παραδοτέο της μελέτης, παρουσιάστηκαν οι ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί για την εκτέλεση της παρούσας μελέτης κατά τις πρώτες 45 ημέρες της μελέτης, από την υπογραφή της σύμβασης.

Στο δεύτερο παραδοτέο της μελέτης, παρουσιάζονται οι ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί για την εκτέλεση της παρούσας μελέτης, κατά το χρονικό διάστημα από τη λήξη της χρονικής περιόδου αναφοράς του πρώτου παραδοτέου μέχρι την ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου της σύμβασης.

Η παρούσα μελέτη χωρίζεται σε δύο τμήματα:

- Την εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τη μελέτη για το τμήμα της Λεωφόρου Καραμανλή, από τη Λεωφόρο Δεκελείας έως και την οδό Αγίας Τριάδος, που βρίσκεται εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως.
- Την εντός σχεδίου πόλεως περιοχή που περιλαμβάνει τη μελέτη για το τμήμα της Λεωφόρου Καραμανλή, από την οδό Αγίας Τριάδος έως και τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Πάρνηθος, που βρίσκεται εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως.

Ειδικότερα, στο τεχνικό αντικείμενο της μελέτης περιλαμβάνονται οι παρακάτω επιμέρους μελέτες:

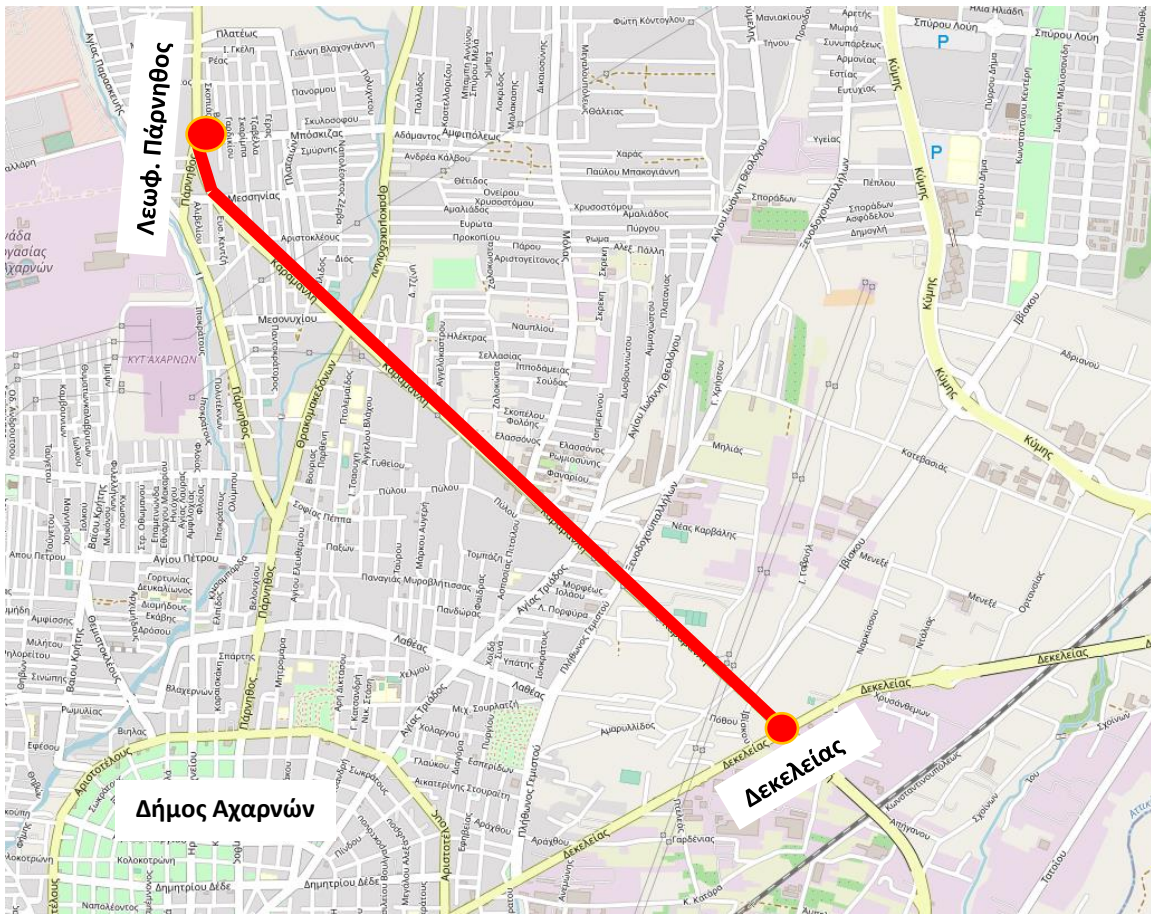
- Επανασχεδιασμός της οδού σύμφωνα με την εγκεκριμένη ρυμοτομία και των κόμβων διασταύρωσης με τις εγκάρσιες οδούς.
- Βελτίωση, διαπλάτυνση (διαρρύθμιση, προσθήκη, προσαύξηση καθ' οποιαδήποτε έννοια) της υφιστάμενης μελέτης της οδού.
- Δημιουργία, επανασχεδιασμός, βελτίωση των πεζοδρομίων και των διαβάσεων πεζών σε όλο το μήκος της παρέμβασης και διαπλάτυνση (όπου είναι εφικτό) όλων των υφιστάμενων πεζοδρομίων.
- Δημιουργία κυκλοφοριακών συνδέσεων σε υφιστάμενες, εγκεκριμένες (νόμιμα) εγκαταστάσεις- και εισόδους- εξόδους.
- Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας οδικής σήμανσης και ασφάλισης σε όλο το μήκος της οδού.
- Σχεδιασμός χώρων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων παρά την οδό όπου είναι εφικτό.
- Σύνταξη τευχών δημοπράτησης (προμετρήσεις, άρθρα τιμολογίων).

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1 Περιοχή μελέτης

Το υπό μελέτη έργο βρίσκεται εντός των Διοικητικών ορίων του Δήμου Αχαρνών και αφορά την ανάπλαση της Λεωφόρου Καραμανλή, συνολικού μήκους, 2.800 m, στο τμήμα από τη διασταύρωση με

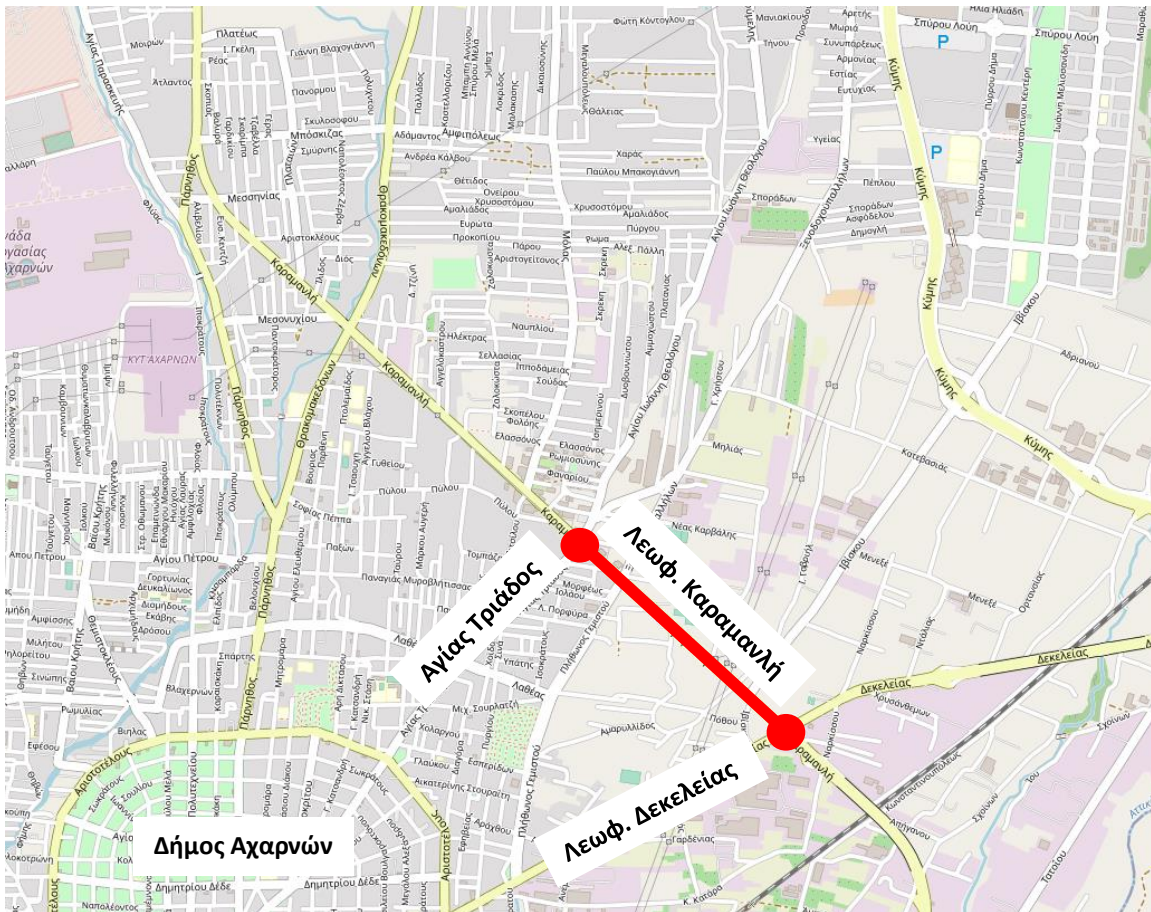
τη Λεωφόρο Πάρνηθος στα Βόρεια έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Δεκελείας στα Νότια (Εικόνα 2.1).



Εικόνα 2.1: Λεωφ. Κ. Καραμανλή, από Λεωφόρο Πάρνηθος έως Λεωφόρο Δεκελείας

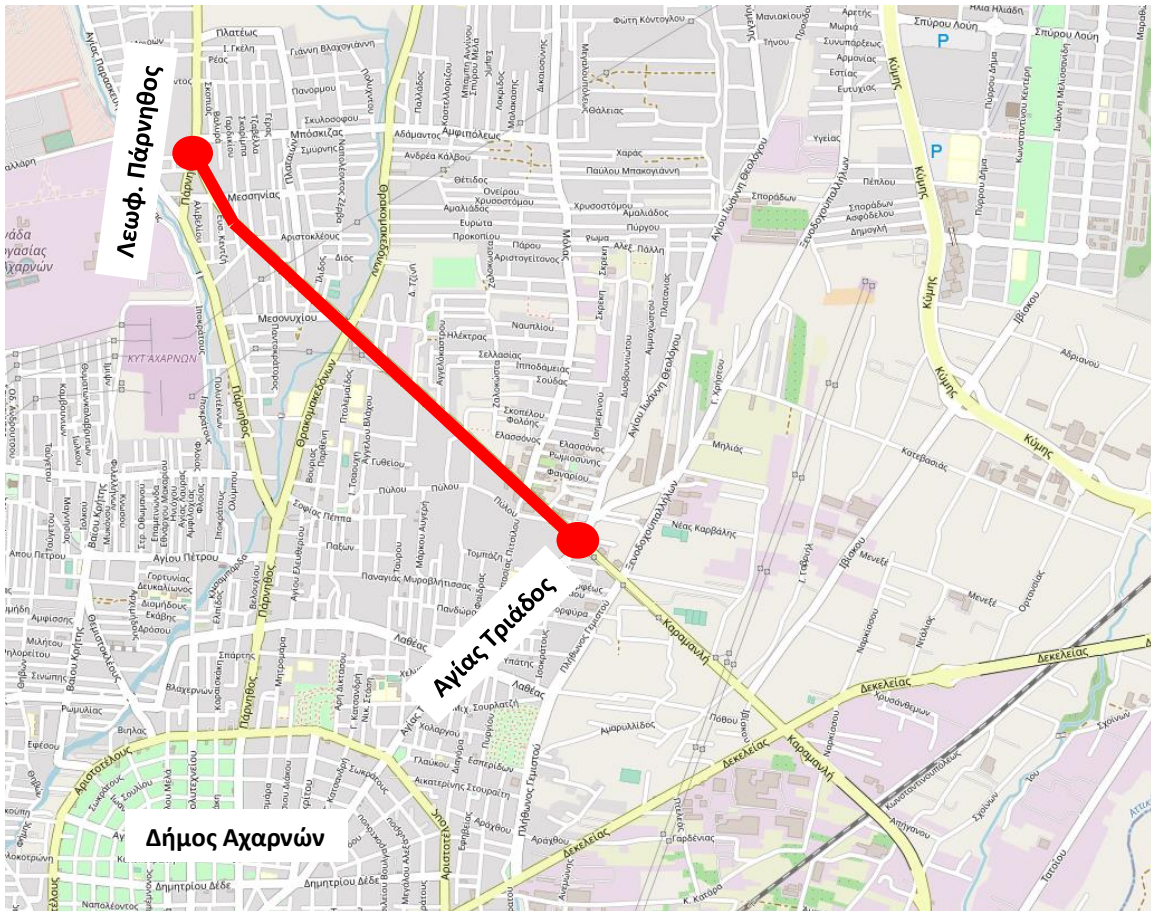
Η περιοχή μελέτης χωρίζεται σε δύο επιμέρους περιοχές μελέτης. Η πρώτη περιοχή μελέτης αφορά το τμήμα της Λεωφόρου Καραμανλή που βρίσκεται εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και η δεύτερη αφορά το τμήμα που βρίσκεται εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.

1. Το τμήμα της Λεωφόρου Καραμανλή που βρίσκεται εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως, εκτείνεται από το ύψος της Λεωφόρου Δεκελείας έως το ύψος της οδού Αγίας Τριάδος και έχει μήκος 915μ. (Εικόνα 2.2).



Εικόνα 2.2: Τμήμα Λεωφ. Καραμανλή εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, από Λεωφόρο Δεκελείας έως οδό Αγίας Τριάδος

2. Το τμήμα της Λεωφόρου Καραμανλή που βρίσκεται εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως, εκτείνεται από το ύψος της οδού Αγίας Τριάδος έως και τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Πάρνηθος και έχει συνολικό μήκος 1917μ. (Εικόνα 2.3).



Εικόνα 2.3: Τμήμα Λεωφ. Καραμανλή εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, από οδό Αγίας Τριάδος έως
Λεωφόρο Πάρνηθος

2.2 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αχαρνών (**ΦΕΚ 13/Δ/19-01-04**) η Λεωφόρος Καραμανλή στο τμήμα που προτείνεται προς μελέτη χαρακτηρίζεται ως πρωτεύουσα οδική αρτηρία και ανήκει στο βασικό οδικό δίκτυο νομού Αττικής (**ΦΕΚ 561/Δ/1990**). Ο οδικός άξονας στον οποίο θα πραγματοποιηθεί ανάπλαση εκκινεί από τη Λεωφόρο Δεκελείας (νότιο όριο) και καταλήγει στη Λεωφ. Πάρνηθος (βόρειο όριο).

2.3 Υφιστάμενη κατάσταση

Μετά την υπογραφή της σύμβασης πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στην περιοχή, για την αναγνώριση της περιοχής μελέτης όπου πραγματοποιήθηκαν καταγραφές των υφιστάμενων στοιχείων που είναι χρήσιμα στην εκπόνηση της συγκοινωνιακής μελέτης-μελέτης οδοποιίας.

Πραγματοποιήθηκε πλήρης καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της οδού, των χρήσεων γης και έγινε βιντεοσκόπηση του εξεταζόμενου οδικού δικτύου (και για τις δυο κατευθύνσεις), προκειμένου να εκτιμηθούν και εντοπιστούν όλα τα προβλήματα, οι ελλείψεις και οι θέσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας.

Η Λεωφόρος Καραμανλή παραλαμβάνει καθημερινά υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, ενώ διέρχεται μεγάλος αριθμός βαρέων οχημάτων λόγω των παρόδιων εγκαταστάσεων.

Κατά μήκος της Λεωφόρου Κ. Καραμανλή υφίστανται διάφορες εμπορικές εγκαταστάσεις, βιοτεχνίες χαμηλής όχλησης, βενζινάδικα, καφέ, εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου, φυτώρια, super markets, χώροι εστίασης κ.α.

Στο υπό μελέτη οδικό τμήμα της Λεωφόρου Καραμανλή, υφίστανται δύο σηματοδοτούμενοι κόμβοι:

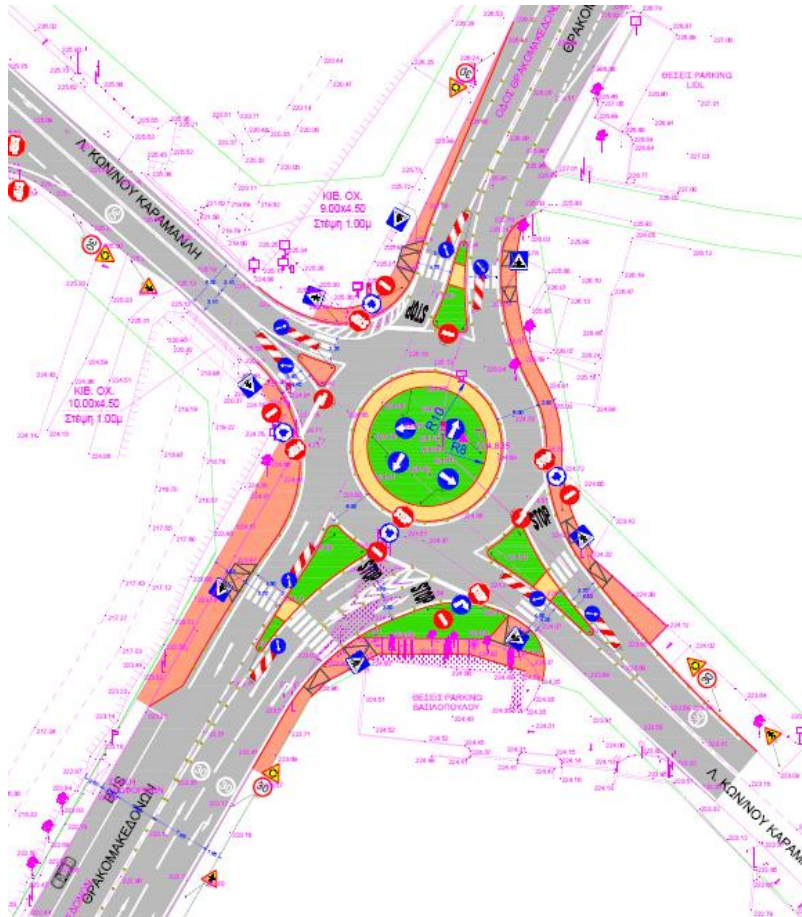
1. Στη συμβολή της Λεωφόρου Καραμανλή με τη Λεωφόρο Δεκελείας (εκτός σχεδίου πόλεως),
2. Στη συμβολή της Λεωφόρου Καραμανλή με την οδό Θρακομακεδόνων (εντός σχεδίου πόλεως).
3. Επίσης, υφίσταται σηματοδότηση στη Χ.Θ. 1+155 για τη διέλευση πεζών, λίγο πριν την οδό Πιτσιλίου.

Κοντά στη συμβολή της Λεωφόρου Καραμανλή με την οδό Θρακομακεδόνων, στη Χ.Θ. 2+020, υφίσταται γέφυρα, στην οποία ο ελεύθερος χώρος για την κίνηση των πεζών είναι ιδιαίτερα περιορισμένος. Η γέφυρα βρίσκεται στο δυτικό σκέλος του κόμβου (Εικόνα 2.4).



Εικόνα 2.4: Γέφυρα στο δυτικό σκέλος του κόμβου Λεωφ. Καραμανλή- Θρακομακεδόνων

Για τον κόμβο Θρακομακεδόνων- Λεωφ. Καραμανλή έχει πραγματοποιηθεί και έχει εγκριθεί από την Τεχνική Υπηρεσία, μελέτη κατασκευής κυκλικού κόμβου η οποία ενσωματώθηκε στην προτεινόμενη διαμόρφωση της παρούσας μελέτης (Εικόνα 2.5).



Εικόνα 2.5: Μετατροπή ισόπεδου κόμβου Λεωφ. Καραμανλή- Θρακομακεδόνων σε κυκλικό κόμβο.

Από την οδό Πλήθωνος Γεμιστού, διέρχεται το ρέμα Καναπίτσα για το οποίο έχει εκπονηθεί μελέτη διευθέτησης σύμφωνα με την οποία προβλέπεται η διαμόρφωση του στο μέσο της οδού, ως ανοικτός αγωγός (Μελέτη Διευθέτησης Ρέματος Αχαρνών (Καναπίτσα) Ν. Αττικής από Χ.Θ. 0+000 (εκβολή στον Π. Κηφισό) έως Χ.Θ. 12+000). Η κυκλοφορία των οχημάτων θα διενεργείται εκατέρωθεν του ανοικτού αγωγού σύμφωνα με το σχέδιο της πρότασης.

Στη συνέχεια ακολουθεί η παρουσίαση των προβλημάτων που εντοπίζονται στην υφιστάμενη κατάσταση και έχουν ληφθεί υπόψη στον προτεινόμενο σχεδιασμό της μελέτης.

1. Σε αρκετές από τις εγκαταστάσεις υφίσταται χώρος στάθμευσης πελατών και αρκετές από αυτές έχουν απευθείας είσοδο- έξοδο στην λεωφόρο Καραμανλή. Στις εικόνες που ακολουθούν παρατίθενται δύο παραδείγματα συνδέσεων (Εικόνα 2.6 και 2.7).



ΕΙΣΟΔΟΣ- ΕΞΟΔΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ
ΛΕΩΦ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ

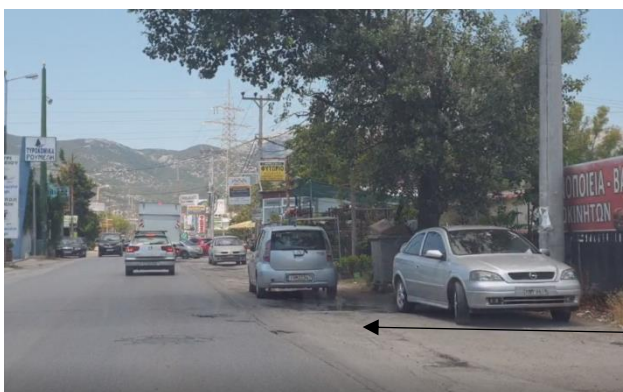
Εικόνα 2.6: Απευθείας είσοδος- έξοδο εγκατάστασης στην Λ. Καραμανλή



ΕΙΣΟΔΟΣ- ΕΞΟΔΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ
ΛΕΩΦ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ

Εικόνα 2.7: Απευθείας είσοδος- έξοδο εγκατάστασης στην Λ. Καραμανλή

2. Ένα σημαντικό πρόβλημα που εντοπίζεται στην περιοχή είναι η ανυπαρξία πεζοδρομίων σχεδόν σε όλο το μήκος του μελετούμενου τμήματος της Λεωφ. Καραμανλή. Ο χώρος πλευρικά της οδού στον οποίο δεν υφίστανται πεζοδρόμια καταλαμβάνεται από σταθμευμένα οχήματα. Με τον τρόπο αυτό εμποδίζεται η κίνηση των πεζών οι οποίοι αναγκάζονται να περπατούν από την πλευρά των διερχόμενων οχημάτων με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συνθήκες υψηλής επικινδυνότητας ατυχήματος. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει καμία δυνατότητα για την πρόσβαση ΑμεΑ στην περιοχή. Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζονται ενδεικτικά παραδείγματα μειωμένης οδικής ασφάλειας λόγω των παραπάνω συνθηκών (Εικόνα 2.8, 2.9, 2.10 και 2.11).



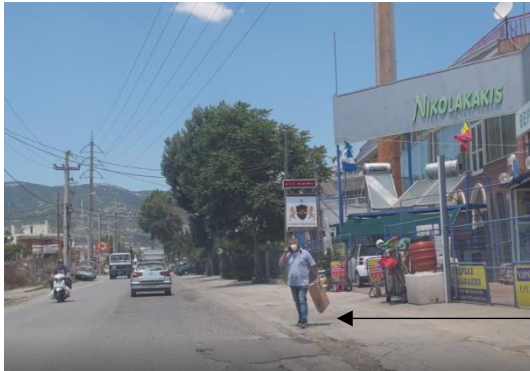
Μη διαμορφωμένος χώρος πεζοδρομίου-
κατάληψη πλευρικού χώρου για
στάθμευση οχημάτων

Εικόνα 2.8: πλευρικός χώρος Λεωφ. Καραμανλή



Πλευρικός χώρος λεωφ. Καραμανλή,
εμπόρευμα από παρόδια εμπορική
δραστηριότητα.

Εικόνα 2.9: πλευρικός χώρος Λεωφ. Καραμανλή



ΔΙΑΣΧΙΣΗ ΠΕΖΟΥ ΑΠΟ ΘΕΣΗ ΧΩΡΙΣ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ

Εικόνα 2.10: Ανυπαρξία πεζοδρομίου και διάβασης πεζών στην Λεωφ. Καραμανλή



ΚΙΝΗΣΗ ΜΑΘΗΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ
ΟΔΟΥ

Εικόνα 2.11: Ανυπαρξία πεζοδρομίου και διάβασης πεζών στην Λεωφ. Καραμανλή

3. Η Λεωφόρος Καραμανλή όπως αναφέρθηκε και στην παραπάνω παράγραφο δεν έχει διαμορφωμένα πεζοδρόμια και παρουσιάζει αρκετά μεγάλο πλάτος οδού συμπεριλαμβανομένου και του πλευρικού χώρου ο οποίος είναι ασφαλτοστρωμένος. Οριζοντιογραφικά η Λεωφόρος Καραμανλή αναπτύσσεται σε ευθυγραμμία χωρίς εμπόδια και ο κινούμενος επί της λεωφόρου έχει προτεραιότητα έναντι των καθέτων οδών. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος της οδού είναι μη σηματοδοτούμενες εκτός από της διασταυρώσεις με τη Λεωφ. Θρακομακεδόνων και Δεκελείας.

Το όριο ταχύτητας ορίζεται με κατακόρυφη ρυθμιστική σήμανση P32 από 30-50Km/h. Τα υφιστάμενα γεωμετρικά στοιχεία δημιουργούν συνθήκες για την ανάπτυξη ταχυτήτων.

Για την μείωση των ταχυτήτων και την εξασφάλιση συνθηκών ασφαλείας θα εξεταστεί ο περιορισμός του πλάτους κυκλοφορίας και η οριοθέτηση του χώρου κυκλοφορίας των οχημάτων, η οριοθέτηση του χώρου στάθμευσης παρά την οδό, η διαμόρφωση των πεζοδρομίων καθώς και η διαμόρφωση των διασταυρώσεων.

4. Αναλυτικότερα υφίστανται 30 διασταυρώσεις κατά μήκος των 2,8 km της Λεωφ. Καραμανλή εκ των οποίων μόνον οι δύο οι οποίες αναφέρθηκαν και παραπάνω είναι σηματοδοτούμενες. Συγκεκριμένα σηματοδοτούμενες είναι οι διασταυρώσεις της Λεωφ. Κ. Καραμανλή με τις Λεωφόρους Θρακομακεδόνων και Δεκελείας.

Στις διασταυρώσεις δεν υφίστανται πεζοδρόμια, διαβάσεις πεζών και πολλές από αυτές παρουσιάζουν προβλήματα ορατότητας και η γεωμετρική τους διαμόρφωση.

5. Κατά μήκος της Λεωφόρου Κ. Καραμανλή διέρχονται και πραγματοποιούν στάσεις οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ:

A10: ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΑΧΑΡΝΑΙ

724: ΑΧΑΡΝΑΙ (ΜΕΣΟΝΥΧΙ) - Ν.ΙΩΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

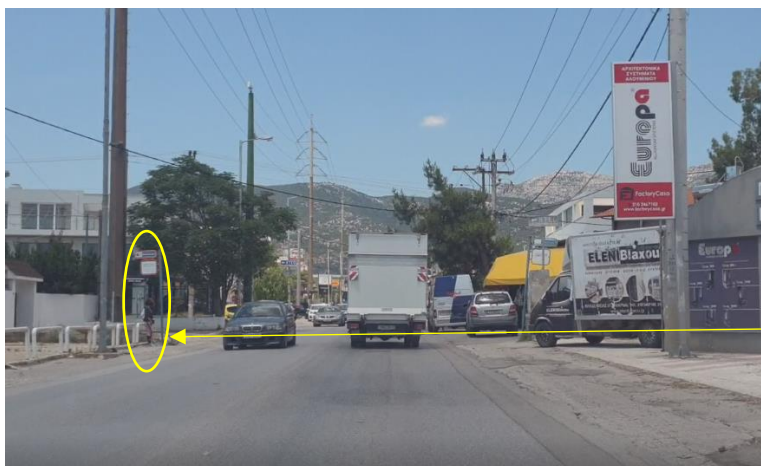
727: ΜΕΣΟΝΥΧΙ -ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ - ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Οι στάσεις των λεωφορείων οριοθετούνται με πινακίδα στάσης χωρίς ειδικά στέγαστρα και σε σημεία χωρίς πεζοδρόμια (Εικόνα 2.12 και 2.13).



ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ

Εικόνα 2.12: Στάση ΟΑΣΑ «Δαμιανού» στην Λεωφ. Καραμανλή



ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΣΤΑΣΗΣ ΟΑΣΑ

Εικόνα 2.13: Στάση ΟΑΣΑ στην Λεωφ. Καραμανλή

6. Στην περιοχή μελέτης παρατηρείται μια γενικότερη αισθητική υποβάθμιση της περιοχής ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με αποτέλεσμα την μη εξασφάλιση οδικής ασφάλειας τόσο για τους πεζούς όσο και για τα οχήματα. Το οδικό τμήμα παρουσιάζει προβλήματα στο οδόστρωμα καθώς παρουσιάζει ρογματώσεις και μπαλώματα στην άσφαλτο. Ταυτόχρονα υφίσταται απουσία βασικού

αστικού εξοπλισμού, θέσεις για κάδους απορριμμάτων με αποτέλεσμα και την αισθητική υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ

3.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Από την παραπάνω αναλυτική περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης διαπιστώνεται μία ανοργάνωτη κυκλοφοριακή κατάσταση με ιδιαίτερα δυσχερείς συνθήκες κυκλοφορίας των πεζών καμία υποδομή για την κυκλοφορία ΑΜΕΑ, συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας, στοιχεία που υποβαθμίζουν τον χαρακτήρα της εξεταζόμενης οδού και κατ' επέκταση της ευρύτερης περιοχής.

Οι βασικοί στόχοι και φιλοσοφία της παρούσας μελέτης είναι οι εξής:

- Δημιουργία μεγάλων, άνετων και ασφαλών αξόνων κίνησης των πεζών κατά μήκος των οδών για την ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης,
- Αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και κατευνασμός των ταχυτήτων των οχημάτων. Οι εν λόγω στόχοι κατέχουν σημαντική θέση στη διαμόρφωση των διαφόρων προτάσεων ανεξάρτητα αν δε γίνεται πάντα σαφής αναφορά σ' αυτό.
- Εξυπηρέτηση κατ' αρχήν του κοινωνικού συνόλου και στη συνέχεια των ατομικών συμφερόντων, χωρίς βεβαία να καταπατούνται τα κατοχυρωμένα δικαιώματα του καθενός.
- Ανάδειξη και αναβάθμιση σημαντικών χώρων συγκέντρωσης τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών.
- Και τέλος, σημαντική βελτίωση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών και της κυκλοφοριακής ικανότητας στο οδικό δίκτυο της περιοχής.

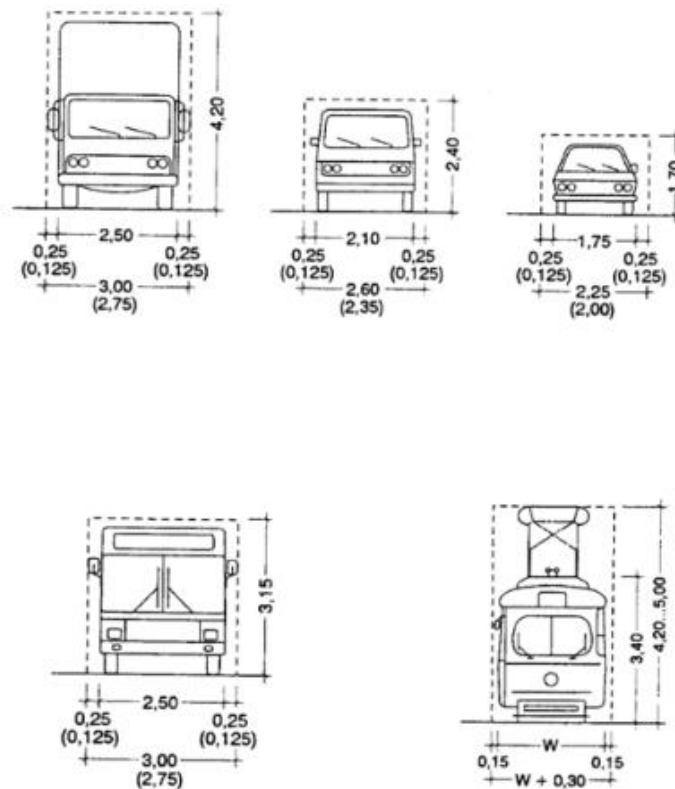
Η μελέτη στοχεύει στο σχεδιασμό χάραξης του οδικού- κυκλοφοριακού συστήματος της περιοχής μελέτης, που σε συνδυασμό με την πολεοδομική μελέτη, τις προτάσεις βελτίωσης της κυκλοφοριακής λειτουργίας και της οδικής ασφάλειας οχημάτων και πεζών, τις υφιστάμενες και προβλεπόμενες χρήσεις γης και την πολιτική της βιώσιμης ανάπτυξης, θα αποτελέσουν για το Δήμο ένα εξειδικευμένο εργαλείο σχεδιασμού και ανάπτυξης γενικότερα αναβαθμίζοντας αισθητικά και περιβαλλοντικά την περιοχή και την οδική ασφάλεια πεζών και οχημάτων.

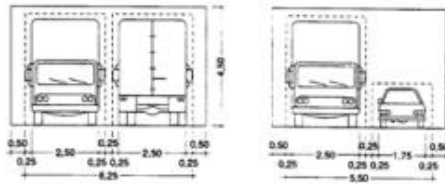
3.2 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ- ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

3.2.1 Διαστασιολόγηση οδών

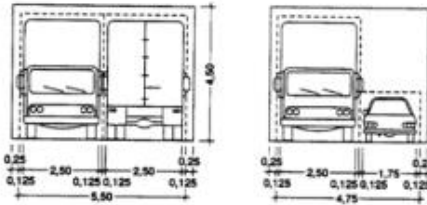
Όσον αφορά στο σχεδιασμό και στη διαστασιολόγηση των διατομών οι ΟΜΟΕ αναφέρουν: «Επειδή η τυπική περίπτωση συνάντησης οχημάτων που λαμβάνεται υπόψη για το σχεδιασμό είναι φορτηγό-φορτηγό σε οδούς με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, το τυπικό πλάτος ανέρχεται σε 6,50μ. Όταν η περίπτωση συνάντησης φορτηγού - φορτηγού ή λεωφορείου - λεωφορείου είναι σπάνια, επαρκεί και πλάτος 6,00μ. Όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες, μπορεί το πλάτος της επιφάνειας κυκλοφορίας να μειωθεί στα 6,00μ ή ακόμη και στα 5,50μ, όταν οι φόρτοι των βαρέων οχημάτων είναι μέτριοι ή μικροί αντιστοίχως».

Παρακάτω παρουσιάζονται τυπικές διαστάσεις οχημάτων και τυπικών διατομών βάσει των ΟΜΟΕ.





α) Τυπικές διαστάσεις

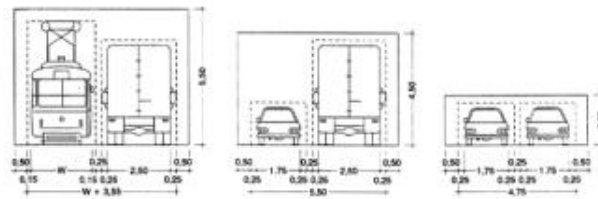


β) Διαστάσεις σε συνθήκες περιορισμένου χώρου, με επιβολή $V_{\text{επιρ}} \leq 40\text{km/h}$

Υπόμνημα :
 ————— Όρια περιτοπώματος
 - - - - - Όρια κυκλοφοριακού χώρου

Σημείωση : για την αντίθετη κίνηση φορτηγού/λεωφορείου ισχύουν οι διαστάσεις της αντίθετης κίνησης φορτηγού/φορτηγού

Σχήμα 2-1β : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου και χώρου ελεύθερου από εμπόδια, διάφορων τύπων οχημάτων, κατά την αντίθετη κίνηση τους.



β) Διαστάσεις σε συνθήκες περιορισμένου χώρου, με επιβολή $V_{\text{επιρ}} \leq 40\text{km/h}$

Υπόμνημα :
 ————— Όρια περιτοπώματος
 - - - - - Όρια κυκλοφοριακού χώρου

Σημείωση :
 • για την παράλληλη κίνηση φορτηγού/φορτηγού και λεωφορείου/φορτηγού, ισχύουν οι διαστάσεις αντίθετης κίνησης φορτηγού/φορτηγού.
 • για την παράλληλη κίνηση λεωφορείου/λεωφορείου ισχύουν οι διαστάσεις της αντίθετης κίνησής τους.

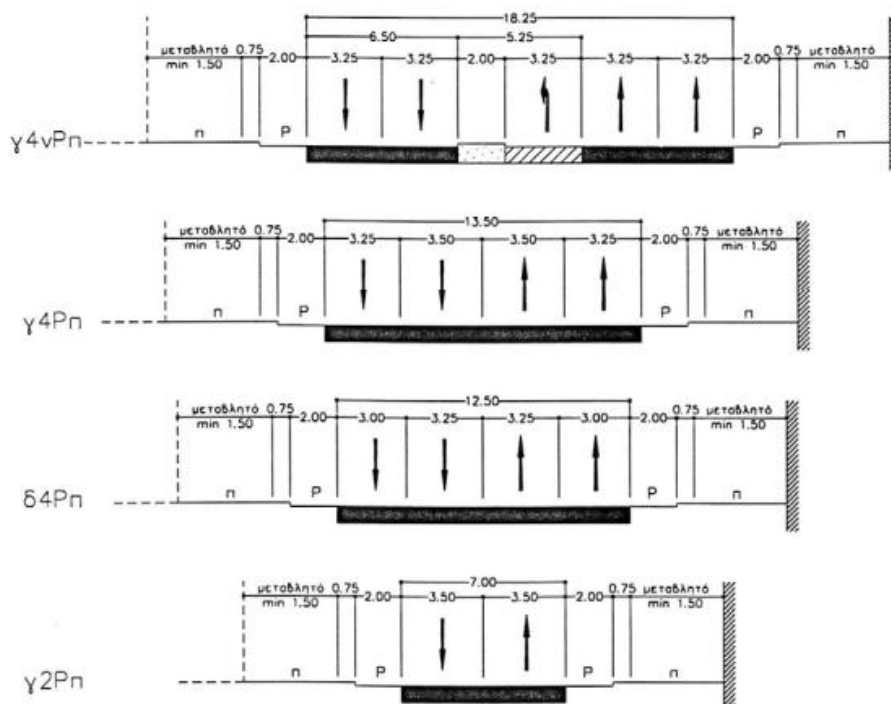
Σχήμα 2-1γ : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου και χώρου ελεύθερου από εμπόδια, διάφορων τύπων οχημάτων, κατά την παράλληλη κίνηση τους.

Εικόνα 3.1: Διατομές κατά ΟΜΟΕ

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα ελάχιστα πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας συναρτήσει των φόρτων λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων.

Πίνακας 2-2: Προτεινόμενα πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας

Φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας)		Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας σε βαθμό :	
		Ικανοποιητικό	Περιορισμένο
Υψηλοί	ποσοστό > 20%	3,50 m	3,25 m
Μεσαίοι	ποσοστό = 5 -20%	3,25 m	3,00 m
Μικροί	ποσοστό < 5%	3,00 m	2,75 m



Υπόμνημα :

- γ : πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας 3,25 m
- δ : πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας 3,00 m
- P : πλάτος λωρίδας στάθμευσης 2,00 m (2,50 m σε περίπτωση παράπλευρου ποδηλατόδρομου)
- π : πλευρικός χώρος μεταβλητού πλάτους
 - (α) πεζοδρόμιο : ελάχιστο πλάτος 1,50 m
 - (β) πεζοδρόμιο με ποδηλατόδρομο : ελάχιστο πλάτος 3,60 m

Σημείωση :

- Η διάσταση 0,75 m επί του πεζοδρομίου προβλέπεται μόνο στην περίπτωση λωρίδας στάθμευσης δίπλα στο κράσπεδο. Στο πλάτος αυτό τοποθετούνται και οι ιστοί οδοφωτισμού.
- Η ελάχιστη διάσταση 1,50 m πεζοδρομίου διαπλατύνεται από απαίτηση αυξημένης κυκλοφορίας πεζών.

Σχήμα 2-2: Ενδεικτικές διατομές κυρίων αστικών οδών (Κατηγορία Οδών ΓΙΙΙ ή ΓΙΥ).

Εικόνα 3.2: Ενδεικτικές διατομές κυρίων αστικών οδών

3.2.2 Ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων

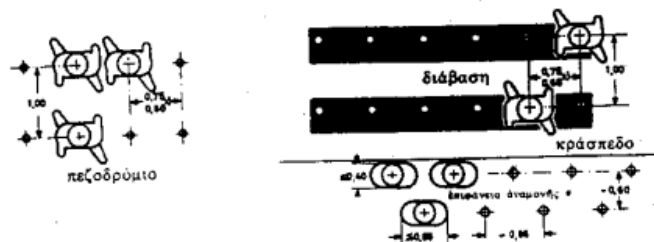
Σύμφωνα με τις προδιαγραφές (Πολυεδομικά Σταθερότυπα **ΦΕΚ285/Δ/05-03-2004**) απαιτείται ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων 1,50μ για ροή 10 προσώπων ανά 15 λεπτά, ελεύθερο από κάθε εμπόδιο αστικού εξοπλισμού. Για κάθε άλλο στοιχείο εξοπλισμού που συμπληρώνει την επιφάνεια κίνησης προτείνεται να ακολουθούνται οι διαστάσεις που δίνονται στις παρόδιες ζώνες.

6.6 ΔΙΑΣΤΑΣΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

1 Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου

Σύμφωνα άρθρο 24, §1 του ΓΟΚ που αναφέρει ότι «Τα πεζοδρόμια..... με σκοπό να διασφαλίζεται 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 παρόδια δόμηση.
- Ακόμη και αν παρόδια δόμηση υπάρχει μόνο από τη μία πλευρά, θα διατάσσεται από την απέναντι πλευρά πεζοδρόμιο ελαχίστων διαστάσεων.
- Πεζοδρόμια δεν διατάσσονται μόνο σε πεζοδρόμους ή σε οδούς με κυρίαρχο χρήστη τον πεζό (ήπιας κυκλοφορίας, πεζοποδηλατόδρομους).
- Σε οδούς με ταχύτητα κυκλοφορίας 40 χλμ/η και άνω είναι απαραίτητο να χωρίζονται οι επιφάνειες κίνησης των πεζών από το οδόστρωμα με προστατευτικές λωρίδες πρασίνου, κιγκλιδώματα ή θωράκια με ελάχιστο πλάτος 0,5 μ.
- Ως ελάχιστο πλάτος επιφάνειας συνοδευτικού πεζοδρόμου 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 εξηγημένης Β και C. Για κάθε άλλο στοιχείο που συμπληρώνει την επιφάνεια κίνησης προτείνεται να ακολουθούνται οι διαστάσεις που δίνονται στις παρόδιες 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.

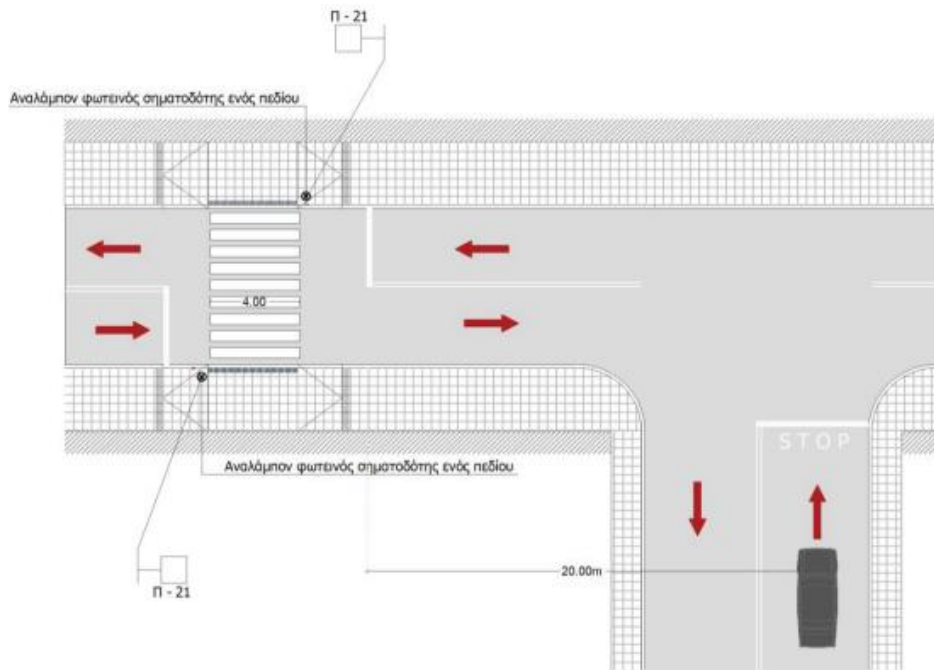


Σχήμα Ελάχιστες διαστάσεις κίνησης πεζών στο πεζοδρόμιο στην επιφάνεια αναμονής και στις διαβάσεις

Εικόνα 3.3: Πολυεδομικά Σταθερότυπα ΦΕΚ285/Δ/05-03-2004 σελ.3345

3.2.3 Χωροθέτηση διαβάσεων πεζών

Σύμφωνα με το **ΦΕΚ 85B/23-1-18**, για την οριοθέτηση της πεζοδιάβασης σε σχέση με τις κάθετους οδούς, «...σε περίπτωση που η πεζοδιάβαση πρόκειται να εγκατασταθεί κοντά σε κάθετους οδούς, αυτή τοποθετείται σε απόσταση τουλάχιστον 20,00μ από τη θέση του επιβατικού οχήματος που βρίσκεται στην κάθετη οδό μέχρι τη γραμμή STOP της κύριας οδού.»



Εικόνα 3.4: Ενδεικτική οριοθέτηση διάβασης πεζών σε σχέση με κάθετους οδούς

Ταυτόχρονα σύμφωνα με το αντίστοιχο ΦΕΚ «...σε περίπτωση ύπαρξης στάσεως Μέσων Μαζικής Μεταφοράς πλησίον της πεζοδιάβασης θα πρέπει να εξεταστεί η βέλτιστη λύση προκειμένου η διάβαση πεζών να προηγείται της στάσης και να βρίσκεται σε ασφαλή απόσταση (5,00-10,00μ).»

3.2.4 Διαστασιολόγηση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό

Σύμφωνα με τις προδιαγραφές υπάρχουν διάφορες εναλλακτικές προτάσεις χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης, ανάλογα με τον διατιθέμενο χώρο και τις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε ζώνης. Στην περίπτωση της Λεωφόρου Καραμανλή, εφαρμόζονται διαστάσεις για κάθε θέση στάθμευσης πλάτους 2,00μ. και μήκους 5,00μ., ενώ για κάθε θέση στάθμευσης για ΑμεΑ εφαρμόζεται πλάτος 3,50μ. και μήκος 5,00μ.

3.3 Προτεινόμενη διαμόρφωση

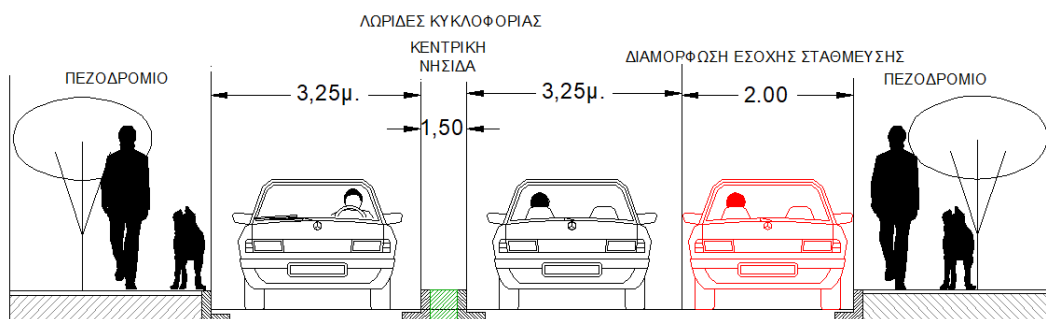
Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται ο σχεδιασμός της οδού και εξετάζονται οι αναγκαίες αλλαγές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού και πεζοδρόμων για την υλοποίηση τους αλλά και η εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης.

Ο άξονας της οδού δεν μεταβλήθηκε σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση και ο σχεδιασμός βασίστηκε στην εφαρμογή της ρυμοτομίας. Στην περιοχή εντός σχεδίου πόλεως, ο σχεδιασμός πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη, ενώ στην περιοχή εκτός σχεδίου λήφθηκε υπόψη για τον σχεδιασμό η υπό έγκριση μελέτη ρυμοτομίας που μας δόθηκε.

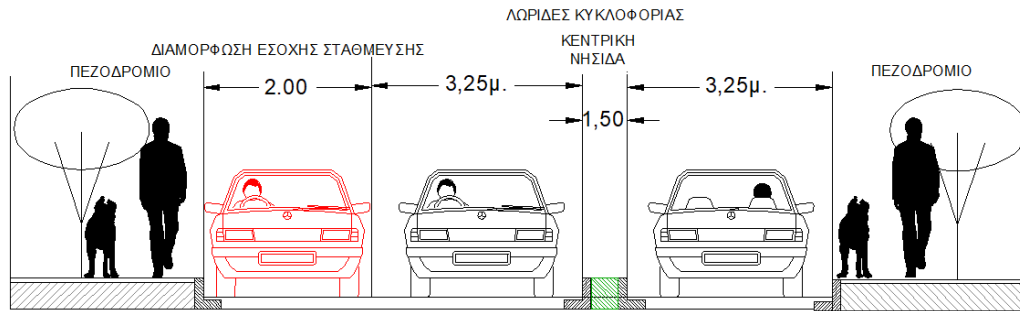
Η οδός παραμένει αμφίδρομη κυκλοφορίας και διαμορφώνεται με κεντρική διαχωριστική νησίδα πλάτους 1,50μ και πλάτος οδοστρώματος 3,25μ. ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας (Εικόνα 3.5 και 3.6).

Σε κάθε περίπτωση γίνεται μέριμνα ώστε να εξασφαλίζεται το ελάχιστο προβλεπόμενο πλάτος πεζοδρομίων (1,50μ.) σε όλο το μήκος της οδού, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις στις οποίες αυτό δεν είναι δυνατό λόγω περιορισμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών. Συγκεκριμένα οι θέσεις στις οποίες δεν εξασφαλίζεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος πεζοδρομίου είναι στη γέφυρα που βρίσκεται στη Χ.Θ. 2+020, στο δυτικό σκέλος του κόμβου Θρακομακεδόνων- Λεωφόρου Καραμανλή, καθώς και στη Χ.Θ. 2+627 λόγω της ρυμοτομικής γραμμής.

Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζεται η προτεινόμενη διατομή διαμόρφωσης της Λεωφ. Καραμανλή.



Εικόνα 3.5: Προτεινόμενη διατομή Λεωφόρου Καραμανλή με εσοχή στάθμευσης από τη δεξιά πλευρά με κατεύθυνση προς την οδό Πάρνηθος



Εικόνα 3.6: Προτεινόμενη διατομή Λεωφόρου Καραμανλή με εσοχή στάθμευσης από τη αριστερή πλευρά με κατεύθυνση προς την οδό Πάρνηθος

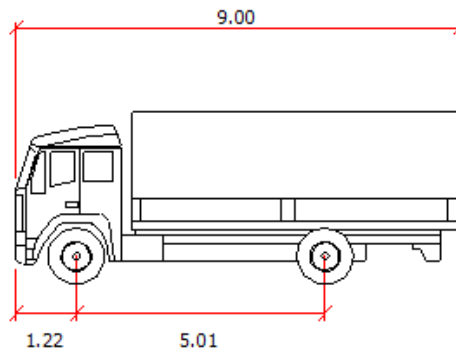
Να σημειωθεί ότι η λειτουργία της κεντρικής διαχωριστικής νησίδας είναι ο διαχωρισμός αντίθετων κατευθύνσεων κυκλοφορίας και προκειμένου να είναι δυνατή στο μέλλον η τοποθέτηση σηματοδότη, επιλέχθηκε, σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ- ΙΚ Πίνακας 2.9.3-1: *Ελάχιστο πλάτος κεντρικών νησίδων*, απόλυτο ελάχιστο πλάτος ίσο με 1,50μ.

Σε όλες τις διασταυρώσεις της Λεωφόρου Καραμανλή με τις κάθετες οδούς, διαμορφώθηκαν όσο το δυνατόν «κλειστές» καμπύλες, προκειμένου να αποφευχθεί η παράνομη στάθμευση στην ελεύθερη περιοχή των διασταυρώσεων.

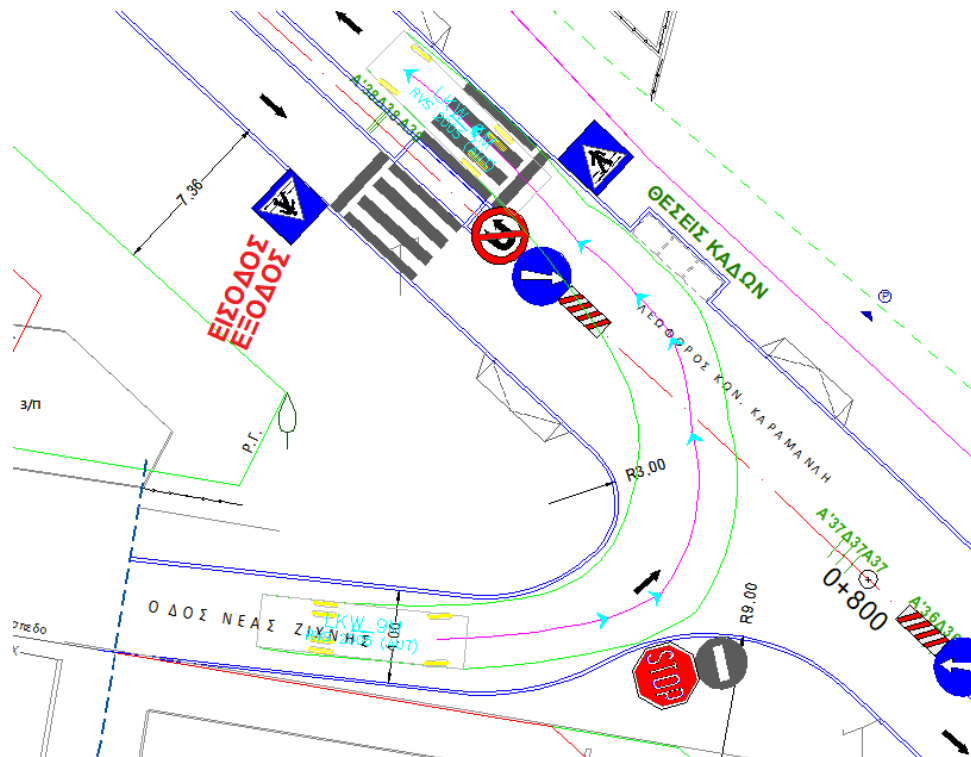
Ταυτόχρονα, για την ολοκλήρωση του σχεδιασμού και προκειμένου να εξεταστεί η λειτουργικότητα, πραγματοποιήθηκαν προσομοιώσεις των στρεφουσών κινήσεων. Αναλυτικότερα, στις οδούς που διέρχονται λεωφορειακές γραμμές οι προσομοιώσεις πραγματοποιήθηκαν με αρθρωτό λεωφορείο μήκους 18μ. (Εικόνα 3.7 και 3.8), ενώ στις υπόλοιπες διασταυρώσεις πραγματοποιήθηκαν προσομοιώσεις με φορτηγό μήκους 9μ. (Εικόνα 3.9 και 3.10). Διευκρινίζεται ότι βάσει των προσομοιώσεων σε όλες τις στρέφουσες κινήσεις έγινε και η απότμηση της κεντρικής διαχωριστικής νησίδας.

Η προσομοίωση των οχημάτων, πραγματοποιήθηκε μέσω ειδικού λογισμικού AUTOTURN 11.

Units: meters



Εικόνα 3.9: Διαστάσεις οχήματος προσομοίωσης- Φορτηγό μήκους 9μ.



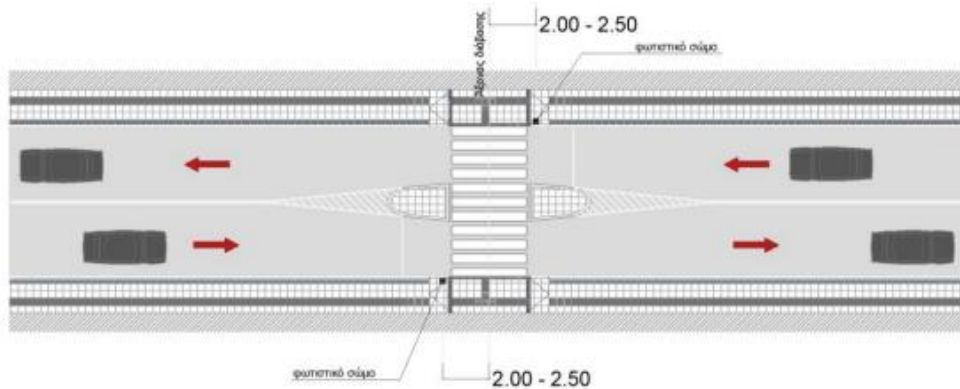
Εικόνα 3.10: Προσομοίωση επί της οδού Ζίχνης- Φορτηγό μήκους 9μ.

Στο τμήμα της Λεωφόρου Καραμανλή που βρίσκεται εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, δημιουργήθηκαν δύο παράπλευρες οδοί από την αριστερή πλευρά με κατεύθυνση προς τη Λεωφ. Πάρνηθος και συγκεκριμένα:

1. από την οδό Μεσσηνίας μέχρι την οδό Ρόδας (ΟΤ Γ1065, ΟΤ Γ1060, ΟΤ Γ1063, ΟΤ Γ1062, ΟΤ Γ1061) (βλ. Σχέδιο 1.4).
2. και από την οδό Αριστοκλέους μέχρι την οδό Μπελογιάννη (ΟΤ Γ1048, ΟΤ 1046, ΟΤ Γ1047 και ΟΤ Γ1043) (βλ. Σχέδιο 1.4).

Οι παράπλευρες οδοί που διαμορφώνονται, προτείνεται να λειτουργούν ως ήπιας κυκλοφορίας και να επιστρωθούν με διαφορετικό υλικό (κυβόλιθοι). Με τη λειτουργία των παραπλεύρων ένα μέρος της κυκλοφορίας με προορισμό την κατοικία θα εξυπηρετείται ανεξάρτητα και με μεγαλύτερη οδική ασφάλεια, χωρίς να επιβαρύνει κυκλοφοριακά τη Λεωφόρο Καραμανλή.

Κατά μήκος της οδού διαμορφώνονται ράμπες εισόδου-εξόδου και πραγματοποιείται πύκνωση των υφιστάμενων διαβάσεων πεζών για την ασφαλή διάσχιση της οδού. Οι ράμπες που εξυπηρετούν την είσοδο-έξοδο σε εγκαταστάσεις, κατοικίες, υφιστάμενες χρήσεις, θα έχουν σταθερό μήκος 4μ. Στις περιπτώσεις που υφίστανται διαβάσεις πεζών που διασχίζουν την κεντρική διαχωριστική νησίδα, θα πραγματοποιείται υποβιβασμός της νησίδας στο σημείο της διάβασης (Εικόνα 3.11).



Εικόνα 3.11: Ενδεικτική διάβαση πεζών σε οδό διπλής κυκλοφορίας με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και κεντρική διαχωριστική νησίδα

Στα πλαίσια του σχεδιασμού της Λεωφ. Καραμανλή, δημιουργούνται εσοχές στάθμευσης οχημάτων παρά την οδό έγινε έτσι ώστε σε καμία περίπτωση να μην εμποδίζονται τυχόν ανάγκες των παρόδιων ιδιοκτησιών (πχ είσοδος-έξοδος σε χώρο στάθμευσης, είσοδος-έξοδος οχημάτων σε συνεργεία αυτοκινήτων κ.λπ.). Συγκεκριμένα, δημιουργούνται εσοχές στάθμευσης οχημάτων μήκους 5,00μ. και πλάτους 2,00μ. όπου ήταν εφικτό, προκειμένου να περιοριστεί η άναρχη στάθμευση των οχημάτων λόγω του μεγάλου υφιστάμενου οδοστρώματος και της απουσίας πεζοδρομίων. Ακόμη, δημιουργούνται ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ, μήκους 5,00μ. και πλάτους 3,50μ., για ασφαλή είσοδο-έξοδο των ΑμεΑ από ειδικά διαμορφωμένη ράμπα στο πεζοδρόμιο. Συνολικά δημιουργήθηκαν 10 θέσεις ΑμεΑ όπου αυτό ήταν εφικτό σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. και την ρυμοτομία.

Για τους υφιστάμενους φωτεινούς σηματοδότες, κρίνεται σκόπιμος ο επαναπρογραμματισμός των φάσεων με την προϋπόθεση να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα λόγω του σχεδιασμού (π.χ. μείωση ταχυτήτων, πλάτη οδών).

3.4 Προτεινόμενη Σήμανση

Σύμφωνα με την προτεινόμενη νέα διαμόρφωση, προκύπτει η ανάγκη επαναπροσδιορισμού της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης καθώς και συμπλήρωσης με νέα. Ταυτόχρονα προτείνεται και νέα οριζόντια σήμανση όπως περιγράφεται αναλυτικά παρακάτω.

3.4.1 Κατακόρυφη Σήμανση

Οι ρυθμιστικές πινακίδες που συμπληρώθηκαν στην υπάρχουσα κατακόρυφη σήμανση είναι:

- **P2** υποχρεωτική διακοπή πορείας
- **P27** απαγόρευση αριστερής στροφής
- **P07** απαγόρευση εισόδου σε όλα τα οχήματα
- **P29** απαγορεύση της αναστροφής (στροφή 180°)
- **P52α/P52δ** υποχρεωτικής διέλευσης μόνο από την αριστερή/δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου
- **P40** απαγόρευση της στάσης και της στάθμευσης

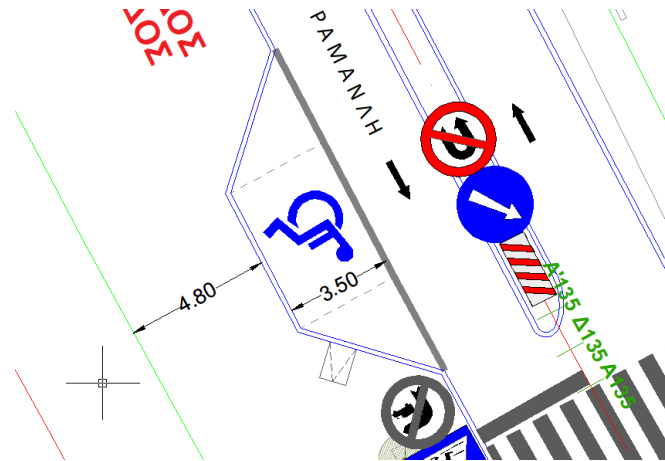
Εκτός των παραπάνω ρυθμιστικών πινακίδων χρησιμοποιήθηκαν οι πληροφοριακές πινακίδες:

- **Π-21** διάβασης πεζών
- **Π-77** υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου

Οι πινακίδες διαστασιολογούνται και τοποθετούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη αναγνώρισή τους με την επικρατούσα ταχύτητα κυκλοφορίας η οποία ορίζεται 40Km/h. Κατά την αναγνώριση και ανάγνωση στόχος είναι να μην επηρεάζεται ούτε να εμποδίζεται η ομαλή ροή της κυκλοφορίας.

3.4.2 Οριζόντια Σήμανση

Η οριζόντια σήμανση περιλαμβάνει αρχικά τις οριογραμμές και την κεντρική διακεκομμένη γραμμή στην περιοχή των διασταυρώσεων. Στη συνέχεια, με οριζόντια διαγράμμιση οριοθετούνται οι εσοχές στάθμευσης οχημάτων. Στις θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ προβλέπεται η τοποθέτηση στάμπας με συμβολισμό ΑμεΑ (Εικόνα 3.12).



Εικόνα 3.12: Οριζόντια σήμανση- εσοχή στάθμευσης ΑμεΑ

Διευκρινίζεται ότι λόγω της νέας διαμόρφωσης της οδού και κατασκευής πεζοδρομίων ορισμένες πινακίδες προτείνεται να αποξηλωθούν ή να επανατοποθετηθούν και να προσαρμοστούν σε νέα θέση.

Στην οριζόντια διαγράμμιση περιλαμβάνεται η υλοποίηση διαβάσεων πεζών, οι οποίες προτείνεται να έχουν μήκος 3,00μ., καθώς και γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας για κάθε κατεύθυνση.

4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ

Μετά την οριζοντιογραφική διαμόρφωση της οδού πραγματοποιήθηκε υψομετρική σχεδίαση και η μελέτη οδοποιίας, μέσω του εξειδικευμένο λογισμικού Anadelta Tessera.

4.1 Παράμετροι μελέτης

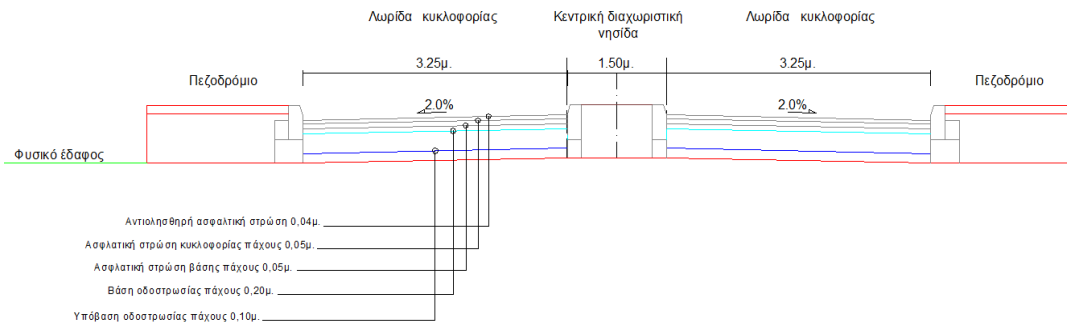
Σύμφωνα με τη Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου έτσι όπως αυτή συμπεριλαμβάνεται στις Οδηγίες Μελετών Έργων (ΟΜΟΕ) του ΥΠΕΧΩΔΕ, η εξεταζόμενη οδός αποτελεί **πρωτεύουσα αστική αρτηρία κατηγορίας ΓΙΙΙ** που διατρέχει περιοχή εκτός και εντός σχεδίου με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών.

Οι παράμετροι μελέτης είναι οι κάτωθι:

- Ταχύτητα μελέτης $V_e = 40-50\text{km/h}$
- Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα: $V_{\text{επιτρ.}} \leq 50\text{km/h}$
- Επιτρεπόμενο είδος οχημάτων: παντός είδους οχήματα (αγροτικά, δίκυκλα κ.λπ.)
- Τύπος κόμβων: ισόπεδοι
- Χαρακτηριστικά επιφάνειας κυκλοφορίας: Διαχωρισμένη

4.2 Τυπική διατομή

Η τυπική διατομή της μελετούμενης οδού, με βάση την οποία σχεδιάστηκαν οι διατομές φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 4.1 (βλ. Σχέδιο 3.1 και 3.2).



Εικόνα 4.1: Τυπική Διατομή Λεωφόρου Κ. Καραμανλή

Όπως φαίνεται και στα Σχέδια 3.1 και 3.2, οι επιμέρους στρώσεις της τυπική διατομής είναι οι ακόλουθες:

1. Αντιολισθηρή ασφαλτική στρώση 0,04μ.
2. Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05μ.
3. Ασφαλτική στρώση βάσης πάχους 0,05μ.
4. Βάση οδοστρωσίας πάχους 0,20μ.
5. Υπόβαση οδοστρωσίας πάχους 0,10μ.

Να σημειωθεί ότι τοποθετείται ασφαλτική συγκολλητική επάλειψη μεταξύ της ασφαλτικής στρώσης κυκλοφορίας και ασφαλτικής στρώσης βάσης, καθώς και ασφαλτική προεπάλειψη μεταξύ της ασφαλτικής στρώσης βάσης και της βάσης οδοστρωσίας.

4.1 Μηκοτομή

Οι κατά μήκος κλίσεις της οδού προσαρμόστηκαν κατά το δυνατό στην υφιστάμενη κατάσταση προκειμένου η ερυθρά της νέας χάραξης να ακολουθεί την υφιστάμενη υψομετρία (βλ. Σχέδιο 2.1 και 2.2) ομαλοποιώντας όπου κρίθηκε αναγκαίο.

4.3 Επικλίσεις

Κατά τη μελέτη των επικλίσεων και του διαγράμματος οριογραμμών για την απορροή των ομβρίων του οδοστρώματος ορίστηκε σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ η επίκλιση τόσο στην ευθυγραμμία όσο και στις καμπύλες ίση με 2,00% με αμφικλινές οδόστρωμα.

Ανάπλαση της οδού Λ. Καραμανλή από τη διασταύρωση με τη
Λεωφόρο Πάρνηθος έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Δεκελείας

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΧΑΡΝΩΝ Α.Ε.Ο.Τ.Α.
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ

Ο Μελετητής
Πρόιος Απόστολος
Δρ. Συγκοινωνιολόγος Α.Τ.Μ.

