

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

**ΟΔΟΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ (ΑΠΟ ΕΛΠΙΔΟΣ ΜΕΧΡΙ ΑΙΤΩΛΙΚΟΥ)
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η παρούσα εντάσσεται στη μελέτη του έργου διαμόρφωσης της Οδού Ασυρμάτου (απο Ελπίδος μέχρι Αιτωλικού) και της συνακόλουθης κυκλοφοριακής ρύθμισης.

Η περιοχή που διασχίζει αυτό το τμήμα της οδού Ασυρμάτου είναι χαρακτηρισμένη ως Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Αγ. Δημητρίου (ΦΕΚ Δ' 195/1988, ΦΕΚ Δ' 277/1999 και ΦΕΚ Δ' 513/2006) και οι υπάρχουσες χρήσεις γής εκατέρωθεν της οδού είναι αντίστοιχες με αυτό το χαρακτηρισμό (τοπικό εμπόριο, τοπικές υπηρεσίες, τοπική αναψυχή και κατοικία).

Η οδός σε αυτό το τμήμα της χαρακτηρίζεται Τοπική Συλλεκτήρια από την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου (Αποφάσεις 47/2005 και 146/2006 του Δημοτικού Συμβουλίου) και αυτός είναι και ο υφιστάμενος χαρακτήρας της, καθώς αποτελεί τμήμα ενός δικτύου τοπικών συλλεκτριών που συνδέουν επί μέρους γειτονιές του Δήμου με τις βασικές συλλεκτρίες και της αρτηρίες που τις περιβάλλουν.

Η οδός είναι δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας. Έχει πλάτος οδοστρώματος 9,00 μ. μεταξύ Ελπίδος και Μεταμορφώσεως, 8,00- 8,50 μ. μεταξύ Μεταμορφώσεως και Δέγλερη και 6,00 μ. από Δέγλερη μέχρι Αιτωλικού. Το πλάτος των πεζοδρομίων ποικίλλει μεταξύ 2,00 - 1,50 μ. Σε ορισμένα σημεία με καταστήματα οι πρασιές των ιδιοκτησιών είναι προσβάσιμες στους πεζούς, ενώ σε μερικά τμήματα (Ευβοίας- Νίκης δεξιά ή Δέγλερη- Αιτωλικού εκατέρωθεν) πρακτικά μηδενίζεται. κατά μήκος των πεζοδρομίων υπάρχει στα μεγαλύτερο μέρος δενδροστοιχία, με αποτέλεσμα το συνολικό πλάτος να μην είναι διαθέσιμο για την κίνηση των πεζών.

Σε όλο το μήκος της οδού από Ελπίδος μέχρι Δέγλερη πραγματοποιείται παρόδια στάθμευση εκατέρωθεν. Το απομένον πλάτος της οδού, είναι ανεπαρκές για την εξυπηρέτηση των δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα αυτή να γίνεται με δυσκολία.

Η νέα διαμόρφωση της οδού όπως περιγράφεται στην παρούσα, αποσκοπεί στην ανάπλαση του τοπικού κέντρου γειτονιάς, με την κατασκευή πεζοδρομίων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις και προδιαγραφές, τον περιορισμό του πλάτους του οδοστρώματος, την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης σε εσοχές και την κατασκευή διαβάσεων πεζών ώστε η εικόνα και η λειτουργικότητα της περιοχής να αναβαθμιστούν, και η κίνηση πεζών και οχημάτων να γίνεται απρόσκοπτα και με ασφάλεια.

Ο σχεδιασμός της ανάπλασης είναι στην κατεύθυνση της δημιουργίας συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας. Αναμένεται να ενισχύσει την επιλογή του βαδίσματος προς και από ένα σημείο που αποτελεί πόλο έλξης κάποιων κοντινών μετακινήσεων, με την αναβάθμιση των συνθηκών βαδίσματος και παραμονής στον κοινόχρηστο χώρο. Η διέλευση της Δημοτικής Συγκοινωνίας (στη μία κατεύθυνση) και σειράς

λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ στις παρυφές της περιοχής, σε συνδυασμό με την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και συνεπώς τη μείωση των προσφερόμενων θέσεων, αναμένεται να συντελέσουν, έστω και στην περιορισμένη κλίμακα της γειτονιάς, σε κάποιο περιορισμό της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων για κοντινές μετακινήσεις. Τέλος, το ότι δεν συμπεριελήφθη ποδηλατόδρομος σε αυτό το οδικό τμήμα, οφείλεται στο ότι οι προκαταρκτικές κατευθύνσεις για δίκτυο ποδηλατοδρόμων στο Δήμο περιλαμβάνουν ποδηλατικό διάδρομο που θα συνδέει το παρακείμενο πάρκο του Ασυρμάτου, η διαμόρφωση του οποίου είναι δρομολογημένη. Ο τοπικός χαρακτήρας του τμήματος της ανάπλασης θα εξασφαλίσει ευχερή πρόσβαση και στο ποδήλατο σε συνέχεια του δικτύου ποδηλατοδρόμων, σε κοινή χρήση με τη λοιπή κυκλοφορία.

Η νέα διαμόρφωση συνδυάζεται με κυκλοφοριακή ρύθμιση μονοδρόμησης του μεγαλύτερου τμήματος της οδού, με κατεύθυνση από Μεταμορφώσεως προς Δέγλερη. Η αντίθετη κίνηση η οποία καταργείται, μεταφέρεται στη διαδρομή Δέγλερη - Λυκούργου- Μεταμορφώσεως και καταλήγει στο τμήμα της Ασυρμάτου μεταξύ Μεταμορφώσεως- Ελπίδος, το οποίο παραμένει διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση αυτής της κίνησης, μονοδρομείται η οδός Λυκούργου από Δέγλερη προς Μεταμορφώσεως, και για τη συνέχεια της ρύθμισης η μονοδρόμηση επεκτείνεται από Μεταμορφώσεως προς Αριστείδου. Οι καταργούμενες κινήσεις της Λυκούργου είναι αμελητέες και μεταφέρονται με ευχέρεια στις πρώτες παράλληλες Σωκράτους και Γραβιάς, οι οποίες έχουν την αντίθετη κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Αναλυτικότερα, τα στοιχεία του έργου είναι τα ακόλουθα:

Η οδός Ασυρμάτου στο αρχικό τμήμα της, από τον κόμβο με την Ελπίδος μέχρι την οδό Μεταμορφώσεως, διαμορφώνεται σε διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, με οδόστρωμα πλάτους 6,50 μ. Ο άξονας της οδού είναι μετατοπισμένος σε σχέση με τον άξονα μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών, ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή μετάβαση στο επόμενο μονοδρομημένο τμήμα, με αποτέλεσμα τα πεζοδρόμια να είναι της τάξης των 4 μ. δεξιά και των 2 μ. αριστερά στην κατεύθυνση προς Μεταμορφώσεως.

Στα άκρα του οδικού τμήματος, καθώς και στις προσβάσεις των εγκάρσιων οδών Μεταμορφώσεως και Νικοπόλεως, κατασκευάζονται διαβάσεις πεζών με ρείθρα και διαφορετικό υλικό οδοστρώματος, που προσομοιάζει με των πεζοδρομίων. Τα πεζοδρόμια των οδών Αριστείδου και Νικοπόλεως δεξιά μετά την Ασυρμάτου διαπλατύνονται κατά 2,00 μ. σε μήκος 5,00 μ. από τις ρυμοτομικές γραμμές. Τα πεζοδρόμια της οδού Μεταμορφώσεως στην πρόσβαση προς την Ασυρμάτου διαπλατύνονται κατά 1,90 μ., με εκτροπή της κατεύθυνσης της οδού με αντίρροπες καμπύλες στη δεξιά οριογραμμή και καμπύλη στην αριστερή, ώστε να περιοριστεί το μήκος της διάβασης πεζών και ταυτόχρονα οι κινήσεις των οχημάτων να καθοδηγούνται με μειωμένη ταχύτητα και αυξημένη ορατότητα και ασφάλεια.

Το επόμενο τμήμα της οδού διαμορφώνεται για μία κατεύθυνση κυκλοφορίας, από Μεταμορφώσεως προς Δέγλερη, με οδόστρωμα πλάτους 3,50 μ. Εκατέρωθεν του οδοστρώματος αφήνονται εσοχές πλάτους 2,00 μ. για θέσεις στάθμευσης, όπου

αυτές είναι επιτρεπόμενες από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σε αυτές περιλαμβάνεται και μία θέση για οχήματα ΑμεΑ, διαστάσεων 6,00 x 2,00 μ. και με ράμπα αμαξιδίου.

Σε αυτό το τμήμα της Ασυρμάτου συμβάλλουν 3 κάθετες οδοί στη δεξιά πλευρά. Στις προσβάσεις τους δημιουργούνται διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων σε βάθος 5 μ. από τις ρυμοτομικές γραμμές και διαβάσεις πεζών με ρείθρα και διαφορετικό υλικό οδοστρώματος παράλληλα προς την Ασυρμάτου, ενώ στις προσβάσεις της Ασυρμάτου προς αυτές απλές διαβάσεις πεζών με διαγράμμιση του οδοστρώματος. Οι εσωτερικές καμπύλες απότμησης των πεζοδρομίων σχεδιάστηκαν με μεγάλες ακτίνες, ώστε να γίνονται ευχερώς οι στροφές των οχημάτων προς και από τις κάθετες οδούς.

Στο τέλος αυτού του τμήματος, στη διασταύρωση με τις οδούς Δημητσάνας και Δέγλερη, τα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Δέγλερη και δεξιά της Δημητσάνας διαπλατύνονται κατά 2,00 μ. στις προσβάσεις. Στη συνέχεια της Ασυρμάτου προς Αιτωλικού διατηρείται πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας 3,50 μ. με μεταβλητό πλάτος πεζοδρομίων, ενώ οι εσωτερικές ακτίνες απότμησης των πεζοδρομίων στις στροφές των οχημάτων είναι μεγάλες για την απρόσκοπτη κίνηση των στρεφόντων οχημάτων. Οι διαβάσεις πεζών εγκάρσια της Ασυρμάτου και της Δέγλερη φίνονται με ρείθρα και διαφορετικό υλικό οδοστρωσίας, ενώ της Δημητσάνας με διαγράμμιση.

Σε όλο το μήκος της οδού και στις προσβάσεις των διαβάσεων πεζών γίνονται ράμπες αμαξιδίων, ανα διαστήματα έχουν προβλεφθεί θέσεις κάδων απορριμμάτων, σε σημεία όπου δεν επηρεάζεται η ορατότητα μεταξύ οδηγών και πεζών, ενώ έχουν ληφθεί υπ' όψη οι προσβάσεις στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού για τις οποίες γίνεται τοπικά υποβιβασμός του κρασπέδου.

Η παρούσα δεν περιλαμβάνει τις λοιπές αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις του χώρου των πεζοδρομίων με φύτευση, φωτισμό, αστικό εξοπλισμό και λοιπά στοιχεία, τα οποία αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερης μελέτης.

Για την εφαρμογή της κυκλοφοριακής ρύθμισης μονοδρόμησης της Ασυρμάτου από Μεταμορφώσεως προς Δέγλερη και τις ρυθμίσεις προτεραιότητας εφαρμόζεται η αντίστοιχη ρυθμιστική κατακόρυφη σήμανση, η οποία συμπληρώνεται με σήμανση των διαβάσεων πεζών με πινακίδες. Αντίστοιχα εγκαθίσταται ρυθμιστική σήμανση για την εφαρμογή της κυκλοφοριακής ρύθμισης μονοδρόμησης της Λυκούργου από Δέγλερη προς Αριστείδου.

Με το έργο δημιουργούνται 26 θέσεις στάθμευσης και επί πλέον μία ΑμεΑ. Οι υφιστάμενες νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, με δεδομένες τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας και συνεπώς τον υπολογισμό τους για τη μία πλευρά της οδού, με την αφαίρεση όσων βρίσκονται σε εισόδους ιδιωτικών χώρων εκτός οδού, ανέρχονται σε 20. Κατά συνέπεια, η μονοδρόμηση σε συνδυασμό με τη δημιουργία εσοχών και στις δύο πλευρές της οδού, αυξάνουν τον αριθμό των νόμιμων παρόδιων θέσεων κατά 7.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι αφορούν κατά κύριο λόγο την πρόσβαση και σε πολύ μικρότερο βαθμό τη σύνδεση και είναι μικροί. Σε κάθε περίπτωση, η νέα

διαμόρφωση της οδού με τη μονοδρόμηση εξασφαλίζει την απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας, ευχερέστερα και ασφαλέστερα απο την υφιστάμενη. Για το λόγο αυτό η τεκμηρίωση της πρότασης δεν απαιτεί περαιτέρω κυκλοφοριακές μετρήσεις.

Ολες οι οδοί που επηρεάζονται απο τη ρύθμιση είναι τοπικές, αρμοδιότητας ΟΤΑ. Απο τις εν λόγω οδούς (Δημητσάνας, Δέγλερη, Λυκούργου, Μεταμορφώσεως, Ασυρμάτου μέχρι Ελπίδος) διέρχεται δημοτική λεωφορειακή γραμμή. Η ρύθμιση επηρεάζει τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς και κατα συνέπεια απαιτείται σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣΑ.

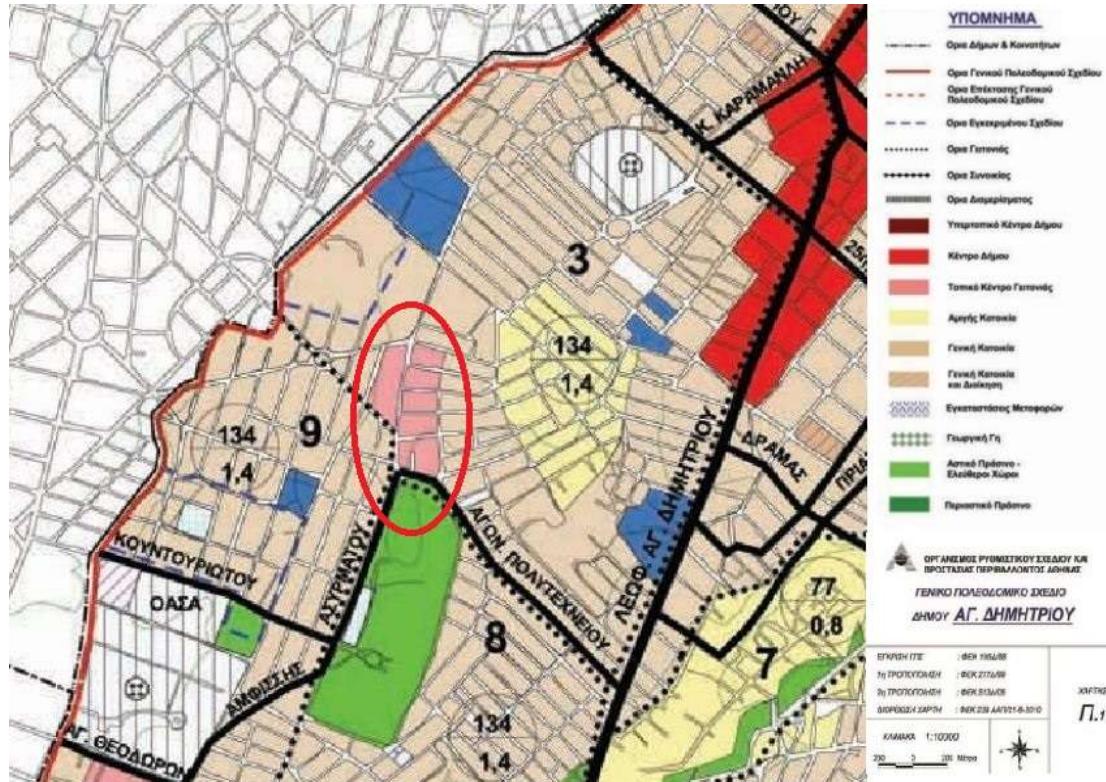
Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

Ι. Νικολαΐδης

Τοπογράφος Μηχ/κός-
Συγκοινωνιολόγος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (ΦΕΚ Δ' 513/2006)



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΑΠΟΦ. Δ.Σ. 47/2005, 146/2006)
ΣΧΕΔΙΟ Β_Π-1α- ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ- ΙΟΥΝ 2006



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	Αδελωτική Οδός
	Εκκαθάριση
	Υποχρεωτική (κατασκευασμένη) Πεζοδρομία
	Προτεινόμενη Πεζοδρομία
	Υποχρεωτική Οδός 3ης τάξης Κυκλοφορίας
	Προτεινόμενη Οδός 3ης τάξης Κυκλοφορίας
	Προτεινόμενη Διερχόμενη Πεζοδρομία
	Υποχρεωτικός Μονόδρομος που παρέρχεται
	Προτεινόμενος Μονόδρομος ή διευθέτηση κατάβασης σε οδούς 5ης τάξης κυκλοφορίας
	Υποχρεωτική Οδός 2ης τάξης Κυκλοφορίας που παρέρχεται
	Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Ρυθμίση στα Σημειωμένα Δίκτυα (Αποφάσεις Δ.Σ. 47/ 101/ 117- 2005 Δ.Σ. και Συμπληρωματικές Παρατηρήσεις)
	Υποχρεωτικός Φωτεινός Σηματοδότης
	Άλλος Φωτεινός Σηματοδότης
	Υποχρεωτικός Φωτεινός Σηματοδότης που προτείνεται να κατασκευαστεί
	Υποχρεωτικός Σηματοδότης METRO
	Μελλοντικός Σηματοδότης METRO
	Υποχρεωτικός Σηματοδότης Σηματοδότης Αποκλειστικής

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ		
ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΣΙΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΕΘΡΙΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ Β' ΦΑΣΗ : ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ		
Σχέδιο ΠΡΟΤΑΣΗ ΒΡΑΧΥΠΡΟΣΒΙΜΗΣ ΕΞΑΡΜΟΓΗΣ ΓΕΝΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Αποφάσεις Δ.Σ. (26-1 & 2-2-2005, 1012965, 1172965) & Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις		
Αυτογράφος ΦΑΝΙΛΗΣ Κ. ΓΑΓΚΑΡΑΚΗ Π. & ΣΥΝ. Ε.Ε. Είδος Συντακτικής ΜΗ.Σ. ΠΑΡΑΚΕΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ	Ενδεδειγμένη ΦΑΝΙΛΗΣ Κ. ΠΑΡΑΚΕΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ Μ. ΠΑΡΑΚΕΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ Π. ΡΟΒΛΑΝΕ & ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ Ε.	- ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ - ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ - ΣΥΓΓΡΑΦΕΣ - ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ - ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ - ΣΥΓΓΡΑΦΕΣ - ΣΧΕΔΙΑΣΤΡΗΣ
Υπογραφή - Φωτοτύπος:		
Κλίμακα 1:4,000	Αριθμός Σχεδίου Β_Π-1α (Τελικός)	Χρονολογία Ιούν. 2006

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΑΠΟΦ. Δ.Σ. 47/2005, 146/2006)
ΣΧΕΔΙΟ Β_Π-1β- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ- ΔΕΚ 2005



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αθρόα Οδός
- Εκατοστή
- Υποκατάστημα Πεζοδρομίου
- Προτεινόμενο Πεζοδρομίο
- Υποκατάστημα Οδού Υποκαταστήματος
- Προτεινόμενη Οδός Υποκαταστήματος
- Προτεινόμενα Διεπιχειρησιακά Πεζοδρομία
- Υποκατάστημα Φωτεινής Σηματοδότησης
- Προτεινόμενα Φωτεινά Σηματοδότης
- Υποκατάστημα Σταθμού ΜΕΤΡΟ
- Μελλοντικός Σταθμός ΜΕΤΡΟ
- Σταθμός Σταθμός Αεροσκάφους
- Πρωτεύουσα ομήγρ
- Δευτερεύουσα ομήγρ
- Βασική συλλογή
- Τοπική συλλογή

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ		
ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΣΙΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ Β' ΦΑΣΗ : ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ		
Σχέδιο: ΠΡΟΤΑΣΗ ΒΡΑΧΥΠΡΟΒΕΣΙΜΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ		
Ανάδοχος: ΦΑΝΑΡΑΣ Κ., ΓΑΓΓΑΡΑΚΟΣ Π. & ΣΥΝ. Ε.Ε.	Ομάδα Μελέτης: ΦΑΝΑΡΑΣ Κ., ΠΑΡΑΚΕΛΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ Μ., ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α., ΡΟΔΑΚΗΣ Α., ΑΥΜΕΡΑΚΟΥ Ε.	
Εθνικός Συνεργάτης: Μ.Κ.Σ. ΠΑΡΑΚΕΛΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	- ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ - ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ - ΣΥΝΤΕΛΕΣ - ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ - ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ - ΣΥΝΤΕΛΕΣ - ΣΧΕΔΙΑΣΤΗΣ	
Υπογραφή: - Γραφείο:		
Κλίμακα 1:4,000	Αριθμός Σχέδου Β_Π - 1β	Χρονιά Δεκ. 2005