

ΜΕΛΕΤΗ:
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ Γ. ΧΑΛΚΙΔΗ ΚΑΙ ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΤΩΝ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ Α' ΣΤΑΔΙΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μελέτη έχει ως αντικείμενο την εξέταση των πιθανών κυκλοφοριακών επιπτώσεων και των θετικών αποτελεσμάτων από την υλοποίηση κυκλοφοριακών επεμβάσεων στο συνολικό μήκος ή σε επιμέρους τμήματα των οδών Γιάννη Χαλκίδη (μεταξύ Ελ. Βενιζέλου και Γ. Γεννηματά) και Μ. Αλεξάνδρου (μεταξύ Ελ. Βενιζέλου και Φιλιππουπόλεως), προκειμένου να διαμορφωθεί ολοκληρωμένη πρόταση εφαρμογής μέτρων για τη βελτίωση των μετακινήσεων των πεζών και την πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής της Πλατείας Επταλόφου.

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε δύο στάδια:

1^ο στάδιο: Συγκέντρωση και επεξεργασία στοιχείων, σύνταξη εναλλακτικών προτάσεων

- τοπογραφικό διάγραμμα περιοχής μελέτης, στοιχεία από άλλες μελέτες
- απογραφές-μετρήσεις: υφιστάμενες χρήσεις γης, χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χαρακτηριστικά μέσων μαζικής μεταφοράς, μέγεθος και προέλευση-προορισμός κυκλοφοριακού φόρτου, χαρακτηριστικά στάθμευσης
- Αξιολόγηση υπάρχουσας κατάστασης
- Διαμόρφωση και συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και επεμβάσεων.

2^ο στάδιο: Παρουσίαση των οριστικών προτάσεων μετά από διαβούλευση με φορείς και πολίτες και απόφαση των Οργάνων του Δήμου (Συμβούλιο Δημοτικής Κοινότητας, Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, Δημοτικό Συμβούλιο).

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ – ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ

Στο πλαίσιο της συλλογής στοιχείων που είναι απαραίτητα για την εκπόνηση της μελέτης έχουν ολοκληρωθεί τα ακόλουθα:

- α. Απογραφή χαρακτηριστικών οδικού δικτύου:** μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, ρυθμίσεις προτεραιότητας και στάθμευσης, προγράμματα φωτεινών σηματοδοτών, πλάτη οδοστρώματος και πεζοδρομίων
- β. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου** στους κόμβους:
- **K1:** Μ. Αλεξάνδρου – Φιλιππουπόλεως
 - **K2:** Μ. Αλεξάνδρου – Ελ. Βενιζέλου – Γ. Χαλκίδη
 - **K3:** Γ. Χαλκίδη – Κανάκη
 - **K4:** Γ. Χαλκίδη – Αγάθωνος – Δίλζα
 - **K5:** Γ. Χαλκίδη – Γ. Γεννηματά
 - **K6:** Φιλιππουπόλεως – Λεωφ. Καλλιθέας.

Οι μετρήσεις διεξήχθησαν μεταξύ 25 Μαΐου 2015 και 3 Ιουνίου 2015, επί δύο ημέρες σε κάθε κόμβο. Η ημερήσια διάρκεια των μετρήσεων ήταν έξι (6) ώρες: δύο (2) ώρες κατά την πρωινή αιχμή (7:00-9:00 ή 8:00-10:00), δύο (2) κατά τη μεσημβρινή-απογευματινή αιχμή (14:00-16:00) και δύο (2) κατά τη βραδινή αιχμή (19:00-21:00).

- γ. Έρευνα προέλευσης-προορισμού:** διεξήχθη έρευνα με απογραφή των αριθμών των πινακίδων κυκλοφορίας σε πέντε κόμβους του υπό μελέτη άξονα, επί δύο ημέρες, επί 12 ώρες κάθε ημέρα.
- δ. Στάθμευση:** έγιναν μετρήσεις συσσώρευσης:
- **παρά την οδό**, κατά τις ώρες μεσημβρινής αιχμής (εμπορικά καταστήματα) και βραδινής αιχμής (κατοικία), και
 - **εκτός οδού**, στους 4 υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
- ε. Λεωφορειακές γραμμές:** καταγράφηκαν οι διαδρομές και στάσεις των αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΘ και της δημοτικής συγκοινωνίας.
- στ. Χρήσεις γης:** έγινε απογραφή των χρήσεων γης που επηρεάζονται από τις επεμβάσεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την περιοχή μελέτης:

α. Κυκλοφοριακοί φόρτοι

- Το μέγεθος του κυκλοφοριακού φόρτου δεν είναι σημαντικό. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα, ο μέγιστος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη μεσημβρινή αιχμή εμφανίζεται στις 14:00-15:00 και κατά την απογευματινή-βραδινή αιχμή στις 19:00-20:00.

| Οδός | Κυκλοφοριακός φόρτος διατομής (οχήματα/ώρα) | | |
|-----------------|---|-------------|-------------|
| | 8:00-9:00 | 14:00-15:00 | 19:00-20:00 |
| Ελ. Βενιζέλου | 500 | 540 | 620 |
| Γ. Χαλκίδη | 335 | 375 | 435 |
| Μεγ. Αλεξάνδρου | 325 | 400 | 435 |
| Φιλιππουπόλεως | 350 | 450 | 400 |

- Στην οδό Βενιζέλου, πριν από τον φωτεινό σηματοδότη του κόμβου με την οδό Χαλκίδη, παρατηρούνται μεγάλα μήκη ουρών και καθυστερήσεις κατά τις ώρες αιχμής, που οφείλονται στην παρά την οδό στάθμευση, που συχνά παρατηρείται σε διπλή σειρά.

β. Στάθμευση

Έγιναν μετρήσεις συσσώρευσης στάθμευσης σε όλη την περιοχή μελέτης. Στους δρόμους που θα επηρεαστούν από τα προτεινόμενα σενάρια κυκλοφοριακών επεμβάσεων μετρήθηκαν (νόμιμα και παράνομα):

- Χαλκίδη (Βενιζέλου ως Κανάκη): 80 οχήματα
- Βενιζέλου (Πανταζοπούλου ως Χαλκίδη): 20 οχήματα, και
- Μεγ. Αλεξάνδρου (Φιλιππουπόλεως ως Βενιζέλου): 50 οχήματα.

Μόνο στον κεντρικό από τους υπαίθριους χώρους στάθμευσης (Μεγ. Αλεξάνδρου-Φιλιππουπόλεως) παρατηρείται κατά τις ώρες αιχμής πληρότητα 100%.

γ. Προέλευση-προορισμός οχημάτων

Μεγάλος αριθμός οχημάτων περιφέρονται στην περιοχή γύρω από την οδό Χαλκίδα και την πλατεία Επταλόφου. Ως παράδειγμα αναφέρεται ότι το 50% των οχημάτων που στρίβουν δεξιά από την οδό Βενιζέλου προς την οδό Χαλκίδα δεν εξέρχονται από την περιοχή μελέτης.

δ. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

- Η πλατεία Επταλόφου δεν έχει πραγματικό χαρακτήρα πλατείας
- Στην περιοχή μελέτης και ειδικότερα στην πλατεία Επταλόφου παρατηρείται υψηλή συγκέντρωση πεζών με σκοπό την εργασία, αναψυχή, εκπαίδευση, αγορά κ.λπ.
- Τα πεζοδρόμια των υπό μελέτη οδών δεν διαθέτουν επαρκές ελεύθερο πλάτος σε όλο το μήκος τους
- Σε αρκετές περιπτώσεις τα πεζοδρόμια καταλαμβάνονται από εμπόδια (εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής).

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Διαμορφώθηκαν τρία σενάρια κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και επεμβάσεων (βλ. συνημμένους Χάρτες):

α. Σενάριο Α:

- Πεζοδρόμηση Γ. Χαλκίδα από Βενιζέλου ως Κανάκη. Στο 2^ο στάδιο της μελέτης, εφόσον επιλεγεί το Σενάριο Α, θα διαμορφωθούν προτάσεις σχετικά με τους κάθετους δρόμους, δηλαδή αν θα επιτρέπεται ή όχι η διαμπερής κυκλοφορία.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στη Βενιζέλου, μεταξύ Πανταζοπούλου και Χαλκίδα

β. Σενάριο Β:

- Πεζοδρόμηση Γ. Χαλκίδα από Βενιζέλου ως Κανάκη, όπως στο Σενάριο Α
- Μονοδρόμηση Μ. Αλεξάνδρου από Φιλιππουπόλεως ως Βενιζέλου, με αυτή την κατεύθυνση
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων Μ. Αλεξάνδρου. Στο τμήμα από Φιλιππουπόλεως ως τέλος των σχολείων από την ανατολική πλευρά (απέναντι από τα σχολεία) και στη συνέχεια μέχρι τη Βενιζέλου και στις δύο πλευρές, λόγω του πλάτους των υφιστάμενων πεζοδρομίων. Μεταξύ των δύο τμημάτων θα γίνει αλλαγή της ευθυγράμμισης του άξονα της οδού.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στη Βενιζέλου, μεταξύ Πανταζοπούλου και Χαλκίδα

γ. Σενάριο Γ:

- Μονοδρόμηση άξονα Γ. Χαλκίδα και Μ. Αλεξάνδρου από Φιλιππουπόλεως ως Κανάκη, με αυτή την κατεύθυνση
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων Μ. Αλεξάνδρου (όπως και στο Σενάριο Β)

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων Γ. Χαλκίδη και στις δύο πλευρές
- Διαμόρφωση οδοστρώματος Γ. Χαλκίδη ως οδό «ήπιας κυκλοφορίας»
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στη Βενιζέλου, μεταξύ Πανταζοπούλου και Χαλκίδη.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

α. Κυκλοφοριακοί φόρτοι:

- Αν και αυξάνονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι σε ορισμένες κινήσεις, δεν δημιουργούνται προβλήματα στους σηματοδοτούμενους κόμβους
- Εκτιμάται ότι μεγάλο μέρος από τις μετακινήσεις που έχουν προέλευση ή προορισμό την περιοχή της οδού Χαλκίδη θα γίνονται με άλλα μέσα (πεζή, δίκυκλα ή λεωφορεία)
- Η κυκλοφορία που θα διοχετευθεί σε τοπικές οδούς (Πέραν, Ντούρμα, Πανταζοπούλου, Ράπτη κ.λπ.) δεν θα δημιουργήσει προβλήματα σ' αυτές.

β. Λεωφορεία:

Στο Σενάριο Α θα επηρεαστούν οι διαδρομές των γραμμών 20 και 42Β. Στο Σενάριο Β θα επηρεαστούν οι διαδρομές των γραμμών 01Α, 18, 20 και 42Β. Στο Σενάριο Γ θα επηρεαστούν οι διαδρομές των γραμμών 01Α και 18.

Στα Σενάρια Α και Β θα επηρεαστούν οι διαδρομές της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Για κάθε Σενάριο αναπτύχθηκαν εναλλακτικές διαδρομές για τη διέλευση των αστικών λεωφορείων και της Δημοτικής Συγκοινωνίας, όπως αυτά παρουσιάζονται στους συνημμένους χάρτες.

γ. Στάθμευση:

- Η προσφορά στάθμευσης θα μειωθεί κατά:
 - 100 θέσεις στο Σενάριο Α
 - 150 θέσεις στα Σενάρια Β και Γ.
- Το παραπάνω έλλειμμα θα καλυφθεί από θέσεις στάθμευσης εκτός οδού στους υφιστάμενους υπαίθριους χώρους στάθμευσης, όπου υπάρχει περίσσεια περίπου 100 θέσεων, καθώς και σε άλλους χώρους που μπορεί να διαμορφωθούν (π.χ. οικόπεδο Φιλίππου).
- Αναμένεται μείωση του αριθμού των κυκλοφορούντων Ι.Χ. αυτοκινήτων στην περιοχή, συνεπώς, στην πράξη το έλλειμμα θα είναι μικρότερο.

| Χώρος στάθμευσης | Συσσώρευση (max) | Εμβαδόν (τ.μ.) | Χωρητικότητα | Ισοζύγιο |
|------------------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------|
| Μ. Αλεξάνδρου-Φιλιππουπόλεως | 145 | 4.650 | 145 | 0 |
| Βενιζέλου-Κράγια | 75 | 1.800 | 85 | +10 |
| Φιλιππουπόλεως-Καλλιβούλου | 50 | 1.470 | 70 | +20 |
| Φιλιππουπόλεως-Κένεντυ | 60 | 2.870 | 130 | +70 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | +100 |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

α. Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στη Βενιζέλου:

- Η πρόταση μπορεί να εφαρμοστεί και στην υφιστάμενη κατάσταση για να βελτιωθεί η ικανότητα του κόμβου και να μειωθούν οι καθυστερήσεις (τουλάχιστον απαγόρευση στη μία πλευρά), επειδή παρατηρούνται μεγάλες ουρές (και καθυστερήσεις) στις ώρες αιχμής.
- Σύμφωνα με την πρόταση, θα παραμείνουν στην κυκλοφορία 2 λωρίδες, συνολικού πλάτους 6,50 ή 7,0 μ. Τα πεζοδρόμια θα διαπλατυνθούν κατά 2,0 ή 2,50 μ. συνολικά.
- Για να έχει αποτελέσματα και επιτυχία η εφαρμογή της πρότασης πρέπει να αστυνομευθεί αυστηρά η παράνομη στάθμευση.

β. Δεν προτείνεται πεζοδρόμηση του τμήματος της Χαλκίδη από Κανάκη ως Γεννηματά, επειδή αναμένεται:

- να δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα στην κυκλοφορία οχημάτων και ειδικά στις διαδρομές των λεωφορείων,
- δεν έχει ιδιαίτερη κίνηση πεζών που να δικαιολογεί την πεζοδρόμηση, και
- το πλάτος των πεζοδρομίων είναι επαρκές.

γ. Δεν προτείνεται πεζοδρόμηση Μ. Αλεξάνδρου, επειδή αναμένεται:

- να δημιουργηθεί μεγάλο πρόβλημα στις διαδρομές των λεωφορείων, επιμήκυνση των διαδρομών τους και διέλευση από τους ίδιους δρόμους διαδρομών με αντίθετη κατεύθυνση.

δ. Υπάρχει η δυνατότητα σταδιακής εφαρμογής των προτεινόμενων σεναρίων: ανάλογα με τις επιλογές

ε. Αισθητική:

- Το βασικό ζήτημα είναι η αισθητική βελτίωση των κτιρίων της οδού Χαλκίδη (όψεις οικοδομών, πινακίδες καταστημάτων κ.λπ.)
- Στον χώρο που θα δημιουργηθεί για την κυκλοφορία των πεζών να μην επιτραπεί η αυθαίρετη ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

| Κριτήριο αξιολόγησης | Συγκριτική αξιολόγηση |
|-----------------------------|--|
| Κίνηση πεζών | Το Σενάριο Β προσφέρει τη μεγαλύτερη βελτίωση |
| Πολεοδομικά-περιβαλλοντικά | Τα Σενάρια Α και Β δημιουργούν πλατεία |
| Επιπτώσεις στην κυκλοφορία | Τα Σενάρια Α και Γ έχουν μικρότερες επιπτώσεις από το Β |
| Επιπτώσεις στα Μ.Μ.Μ. | Το Σενάριο Γ έχει τις μικρότερες επιπτώσεις |
| Επιπτώσεις στη στάθμευση | Το Σενάριο Α έχει τις μικρότερες επιπτώσεις |
| Κόστος υλοποίησης | Το Σενάριο Γ έχει το μικρότερο κόστος, μετά το Α και μετά το Β |
| Χρόνος υλοποίησης | Περίπου ίδιος χρόνος για όλα τα Σενάρια |
| Αισθητική | Περίπου ίδια για όλα τα Σενάρια |