



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΙΛΙΟΥ

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Τμήμα: ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΚΑΙ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Διεύθυνση: ΚΑΛΧΟΥ 48-50

Τ.Κ.: 131 22, ΙΛΙΟΝ

URL: www.ilion.gr

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Κ. Σκεντέρης

ΤΗΛ.: 213.20.30.154

E-MAIL: kskenteris@ilion.gr

ΠΡΟΣ: ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Δια της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής

ΘΕΜΑ: ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ (ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΡΙΑΜΟΥ ΈΩΣ ΤΗΝ ΟΔΟ ΜΕΝΕΛΑΟΥ) ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ Κ'ΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ Δ'ΗΜΟΥ ΙΛ'ΙΟΥ

Α. Έχοντας υπ' όψιν:

1. Τον Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»,
2. Τα Άρθρα 52 και 109 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/1999 ΦΕΚ 57Α/23-3-1999, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει),
3. Την υπ' αριθ. ΔΙΠΑΔ/οικ./502/2003 (ΦΕΚ 946/Β/09-07-2003) Υ.Α. «Έγκριση Τεχνικής προδιαγραφής σήμανσης εκτελούμενων οδικών έργων εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών ως ελάχιστα όρια»,
4. Την υπ' αριθ. ΔΜΕΟ/Ο/613/2011 (ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011) Υ.Α. «Έγκριση Προδιαγραφών και οδηγιών σήμανσης εκτελούμενων έργων (ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ)»,
5. Τις διατάξεις των άρθρων 79 παρ. 1α4 και 82 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων
6. Το με αριθ. πρωτ. Δ.Ο.Υ.- οικ./ 2696/ Φ. 252/ 18.05.2018 έγγραφο της Δ/νσης Οδικών Υποδομών (Δ13) του ΥΠΟΜΕ - *Μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας*

7. Τον χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο (<200 ΜΕΑ ανά ώρα) που έχει καταγραφεί ακόμα και σε ώρα αιχμής στο εν λόγω τμήμα, στοιχείο που επιτρέπει την παρέμβαση χωρίς να επιβαρύνει την κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή και,

Β. Αποβλέποντας :

8. στην ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την ανάκτηση του δημόσιου χώρου, μέσω της αναβάθμισης και της επέκτασης του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων,
9. στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου στο κέντρο του Δήμου Ιλίου με γνώμονα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του με όρους ασφάλειας- προσβασιμότητας για όλους και αισθητικής,

ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΣΤΕ

Την έγκριση της **ανάπλασης της οδού Πατρόκλου από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου**, με όρους κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ήπιας κυκλοφορίας και διαχείρισης στάθμευσης (Σενάριο 2 του συν.1), σε συνδυασμό με **συμπληρωματικές παρεμβάσεις στους υφιστάμενους γειτονικούς πεζόδρομους** του εμπορικού κέντρου του Ιλίου (συν.1), ως εξής:

1. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

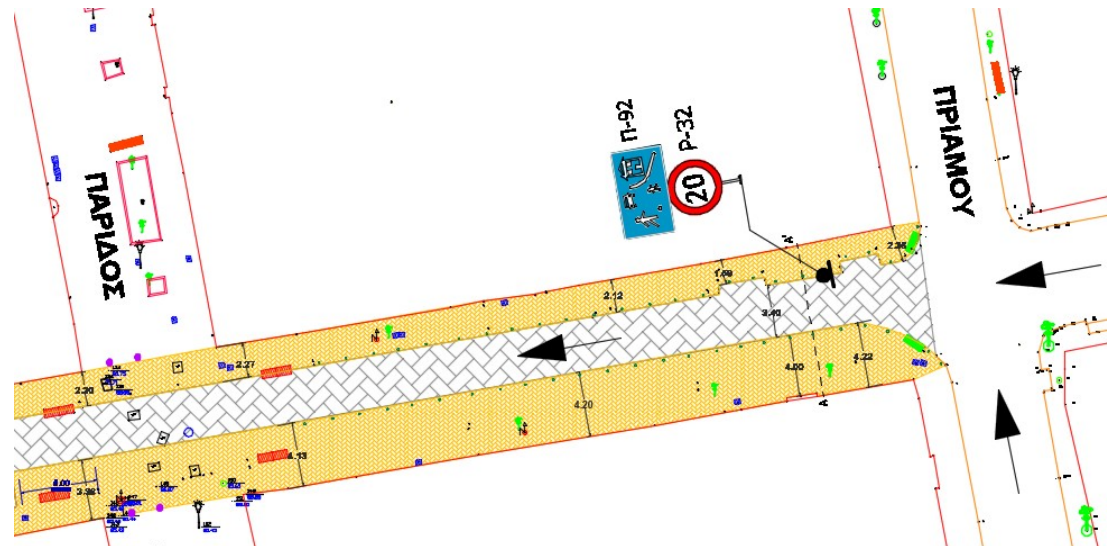
1.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (8 ΘΈΣΕΙΣ)

Συγκεκριμένα, στο πρώτο τμήμα (από την οδό Πριάμου έως την οδό Πάριδος) και στο τελευταίο τμήμα (από την οδό Αίαντος έως την οδό Μενελάου) της περιοχής μελέτης προβλέπεται πλήρης διαμόρφωση έκκεντρης οδού ήπιας κυκλοφορίας με πλάτος 3,40 μέτρα και με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων που συνεπάγεται απαγόρευση της στάθμευσης στις δυο παρειές. Στο κεντρικό τμήμα (από Πάριδος έως Αίαντος) δημιουργούνται κατάλληλες εσοχές για περιορισμένη επιτρεπόμενη στάθμευση 8 θέσεων (εκ των οποίων η μία θέση αφορά θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ), ενώ προβλέπεται και χώρος για στάθμευση 4 δικύκλων.

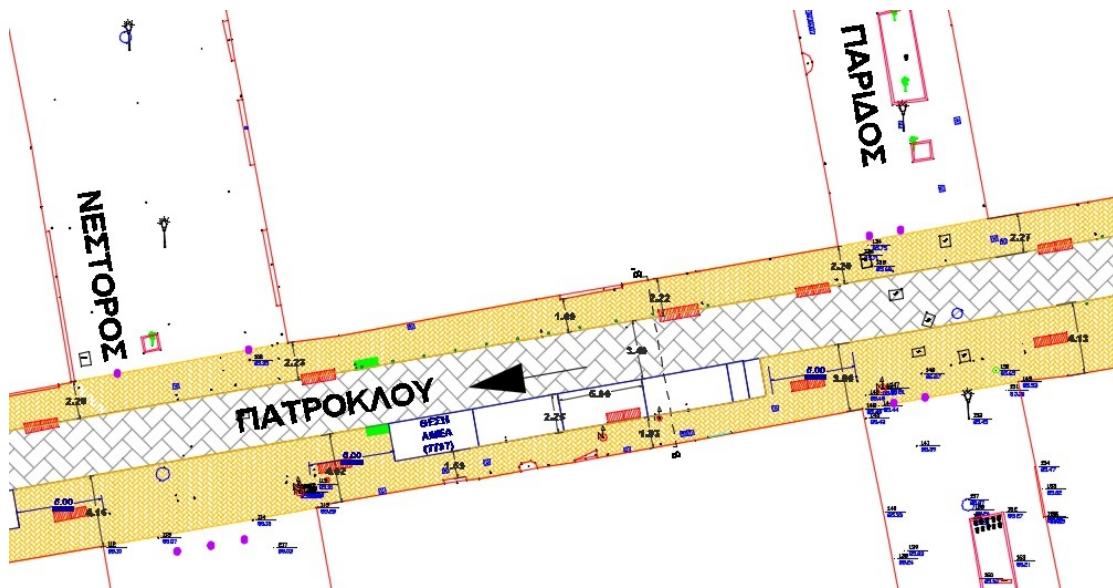
Γενικότερα υιοθετείται μια **ολιστική προσέγγιση**, με τα εξής χαρακτηριστικά σημεία: Χρήση κυβόλιθων επί της οδού για τον ευκρινή διαχωρισμό από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και αρχιτεκτονική τους διαμόρφωση
- Μειωμένο όριο ταχύτητας σε 20 km/h στο εν λόγω τμήμα

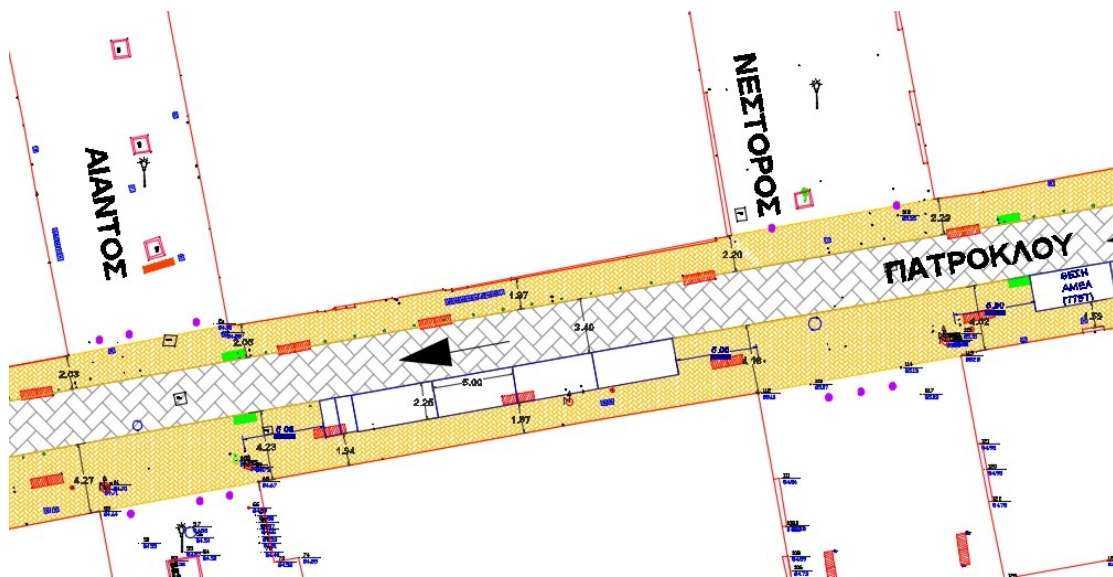
Ακολουθούν χαρακτηριστικά σχέδια της πρότασης.



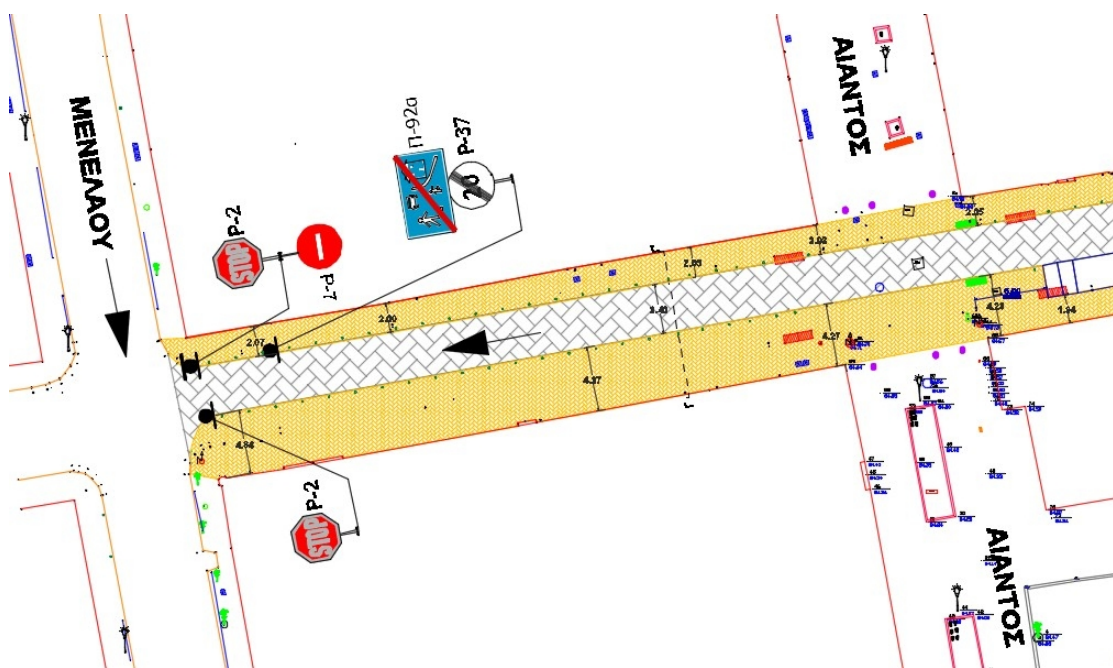
Σχ. 1 Κάτοψη Πατρόκλου από Πριάμου έως Πάριδος



Σχ. 2 Κάτοψη Πατρόκλου από Πάριδος έως Νέστορος

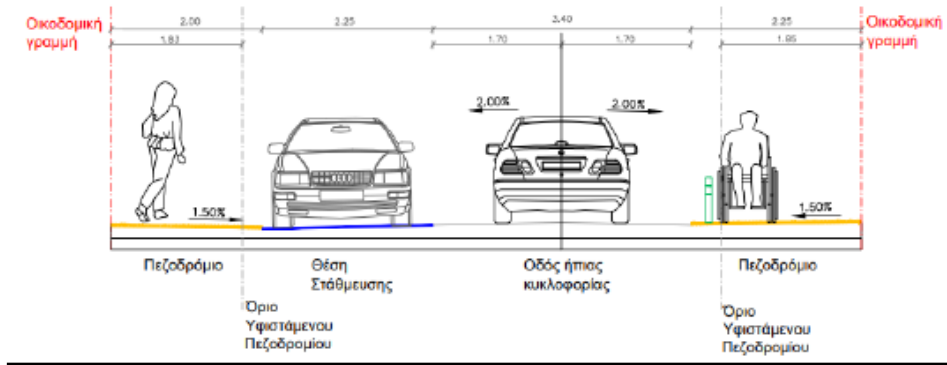


Σχ. 3 Κάτοψη Πατρόκλου από Νέστορος έως Αίαντος



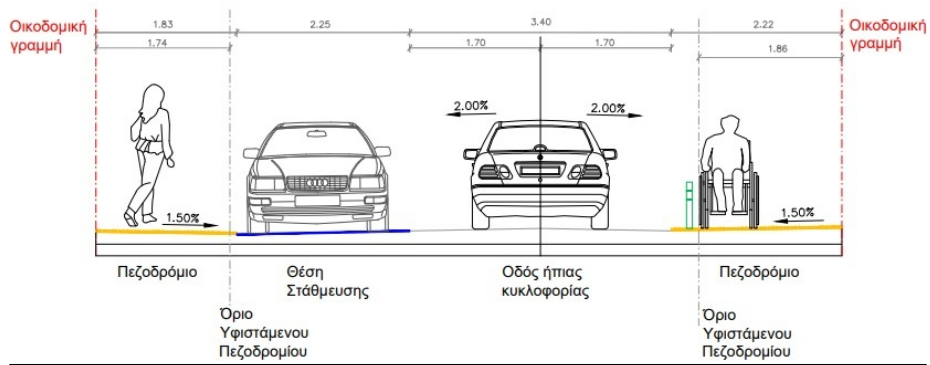
Σχ. 4 Κάτοψη Πατρόκλου από Αίαντος έως Μενελάου

ΔΙΑΤΟΜΗ Α-Α'
ΚΛ. 1:100



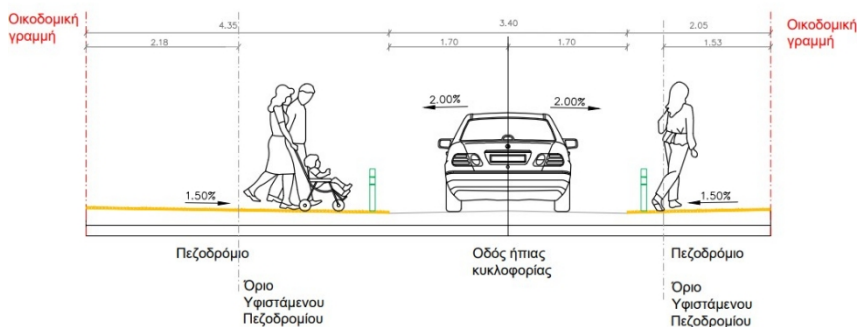
Σχ. 5

ΔΙΑΤΟΜΗ Β-Β'
ΚΛ. 1:100



Σχ. 6

ΔΙΑΤΟΜΗ Γ-Γ'
Κλ. 1:100



Σχ. 7

ΠΙΝ.1 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ

Οδικό Τμήμα		Θέσεις Στάθμευσης		Πλάτος Πεζοδρομίου μ.ο.		Συνολικό μήκος ελεύθερης βάδισης
Από	Έως	για ΙΧ	για μοτο	δεξιά	αριστερά	
Πριάμου	Πάριδος	0	0	2.14	4.20	46.00
Πάριδος	Νέστορος	3 & 1 ΑΜΕΑ (7797)	2	2.17	4.20 / 1.80	10.40 με με πλάτος 4.20 μ. 22.00 με με πλάτος 1.80 μ.
Νέστορος	Αίαντος	4	2	2.00	4.20 / 1.90	10.00 με με πλάτος 4.20 μ. 22.00 με με πλάτος 1.90 μ.
Αίαντος	Μενελάου	0	0	2.05	4.34	45.50

1.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Συγκεκριμένα αφορά τους εξής πεζοδρόμους:

- Οδό Αίαντος από οδό Έκτορος έως οδό Πρωτεσιλάου
- Οδό Πάριδος από οδό Έκτορος έως οδό Πρωτεσιλάου
- Οδό Νέστορος από οδό Φιλοκλήτου έως οδό Μανάκη

Προτείνεται για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την αποτροπή παρεμπόδισης προσβασιμότητας στους υπό μελέτη πεζοδρόμους, να προστεθούν μεταλλικά κολωνάκια αφαιρούμενα ή βυθιζόμενα, ώστε να επιτρέπεται ελεγχόμενα η διέλευση οχημάτων άμεσης βοήθειας και τροφοδοσίας καταστημάτων, όπως περιγράφεται στη μελέτη (συν.1).

Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ Τ.Υ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ

Συνημμένα:

1. ΜΕΛΕΤΗ με τίτλο: «ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΙΛΙΟΥ»
2. ΣΧΕΔΙΟ με θέμα: «ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΥΣΗ: ΟΔΟΣ ΉΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ»



Διερεύνηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στην οδό Πατρόκλου και Κυκλοφοριακής οργάνωσης των υφιστάμενων πεζοδρόμων του εμπορικού κέντρου του Δήμου Ιλίου



Αθήνα, Αύγουστος 2023



Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	1
2. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης	1
2.1. Περιοχή μελέτης.....	1
2.2. Έρευνα πεδίου.....	3
2.3. Ανάλυση δεδομένων κυκλοφορίας και στάθμευσης	5
3. Ανάλυση εναλλακτικών σεναρίων.....	9
3.1. Σενάριο 1: Οδός ήπιας κυκλοφορίας με στάθμευση στη μια παρειά	10
3.2. Σενάριο 2: Οδός ήπιας κυκλοφορίας με περιορισμένη στάθμευση (8 θέσεις)	22
4. Κυκλοφοριακή οργάνωση υφιστάμενων πεζοδρόμων του εμπορικού κέντρου	32
5. Αιτιολογική έκθεση	35



1. Εισαγωγή

Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης και της πολυκεντρικότητας μέσω της εφαρμογής των αρχών του ενιαίου χωροταξικού, πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, αποτελούν ζητούμενο στη διαμόρφωση του σύγχρονου αστικού τοπίου.

Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο δήμων και συγκεκριμένα ιστορικών κέντρων, οφείλει να βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας δίνοντας έμφαση στις παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας και προωθώντας τις βιώσιμες μορφές μετακίνησης, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα. Ένα κύριο μέσο για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων αποτελεί η ανάκτηση του δημόσιου χώρου, μέσω της αναβάθμισης και της επέκτασης του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων, και της χωροθέτησης θέσεων στάθμευσης εκτός οδού σε περιοχές κατοικίας.

Η υλοποίηση αστικών αναπλάσεων μέσω ειδικών προγραμμάτων, όπως το πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης», με αλλαγές στις διατομές των οδών και ηπιοποίηση της κυκλοφορίας, καθιστά επιτακτική τη διερεύνηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων σε επιμέρους επιλεγμένα τμήματα. Στόχος είναι η απρόσκοπτη και άνετη κυκλοφοριακή ροή των οχημάτων στο οδικό δίκτυο, η αποφυγή ατυχημάτων και η διευκόλυνση μετακίνησης με όλα τα μέσα μεταφοράς, σε συνδυασμό με την αισθητική αναβάθμιση των περιοχών.

Σε αυτό το πλαίσιο, το ιστορικό κέντρο του Δήμου Ιλίου πρόκειται να αναβαθμιστεί με γνώμονα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του. Αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η διατύπωση και **ανάλυση εναλλακτικών λύσεων ανάπλασης** της οδού **Πατρόκλου** από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου, σε όρους κυκλοφορίας και στάθμευσης. Το συγκεκριμένο τμήμα της πρόκειται να μετατραπεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, συνεπώς, θα διερευνηθούν δύο διαφορετικές διαμορφώσεις ώστε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα και να επιλεγεί η βέλτιστη πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης και διαχείρισης στάθμευσης στο εξεταζόμενο τμήμα.

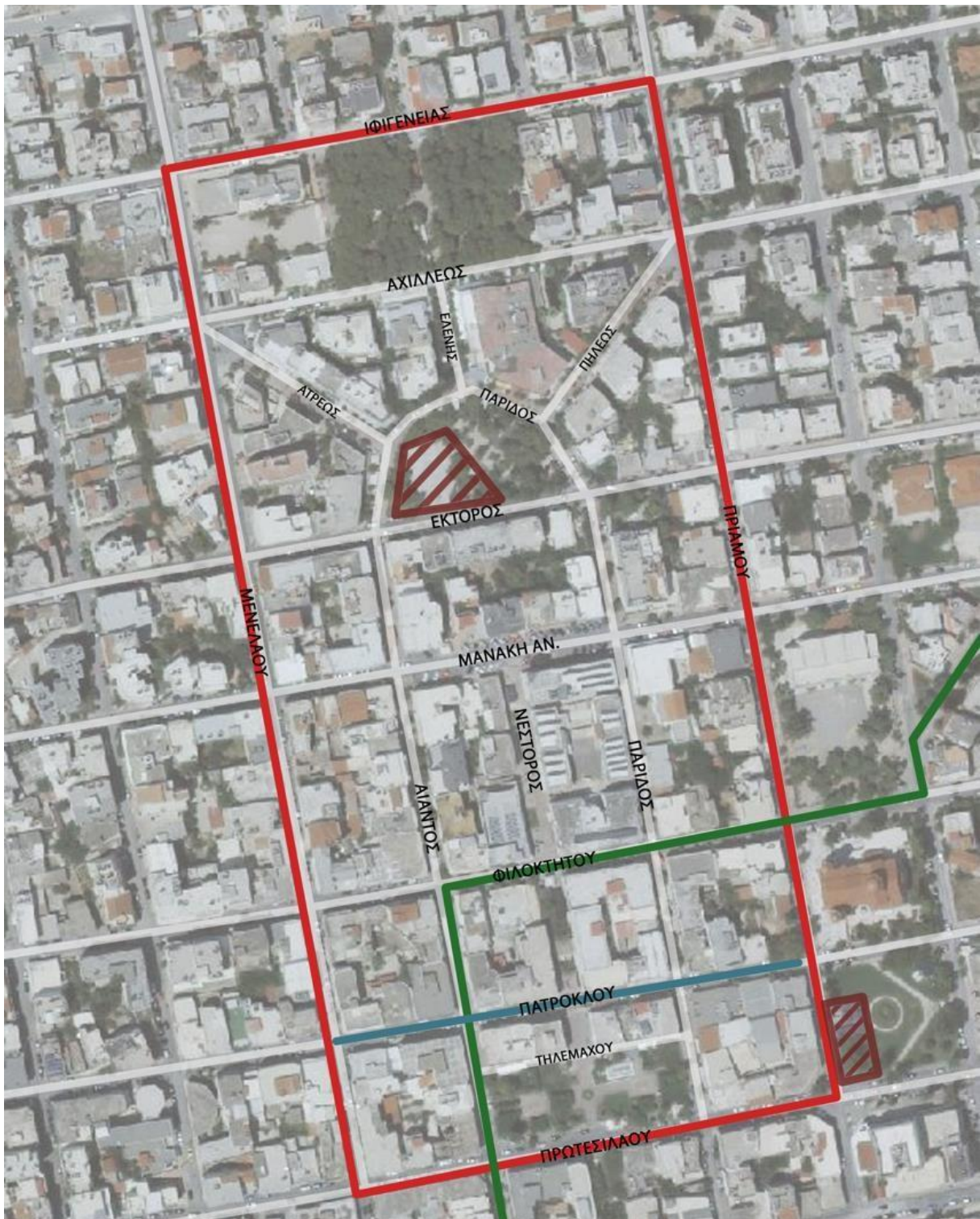
2. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης

2.1. Περιοχή μελέτης

Περιοχή μελέτης αποτελεί η οδός Πατρόκλου στο τμήμα της από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου. Βρίσκεται εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου του



Δήμου Ιλίου όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα όπου το εξεταζόμενο τμήμα σημειώνεται με μπλε χρώμα, ενώ είναι επίσης διακριτά τα όρια του κέντρου με κόκκινο και ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος με πράσινο. Τα δύο σχήματα με διαγράμμιση στην εικόνα απεικονίζουν τις θέσεις των υπόγειων χώρων στάθμευσης που προβλέπεται να κατασκευαστούν μελλοντικά.

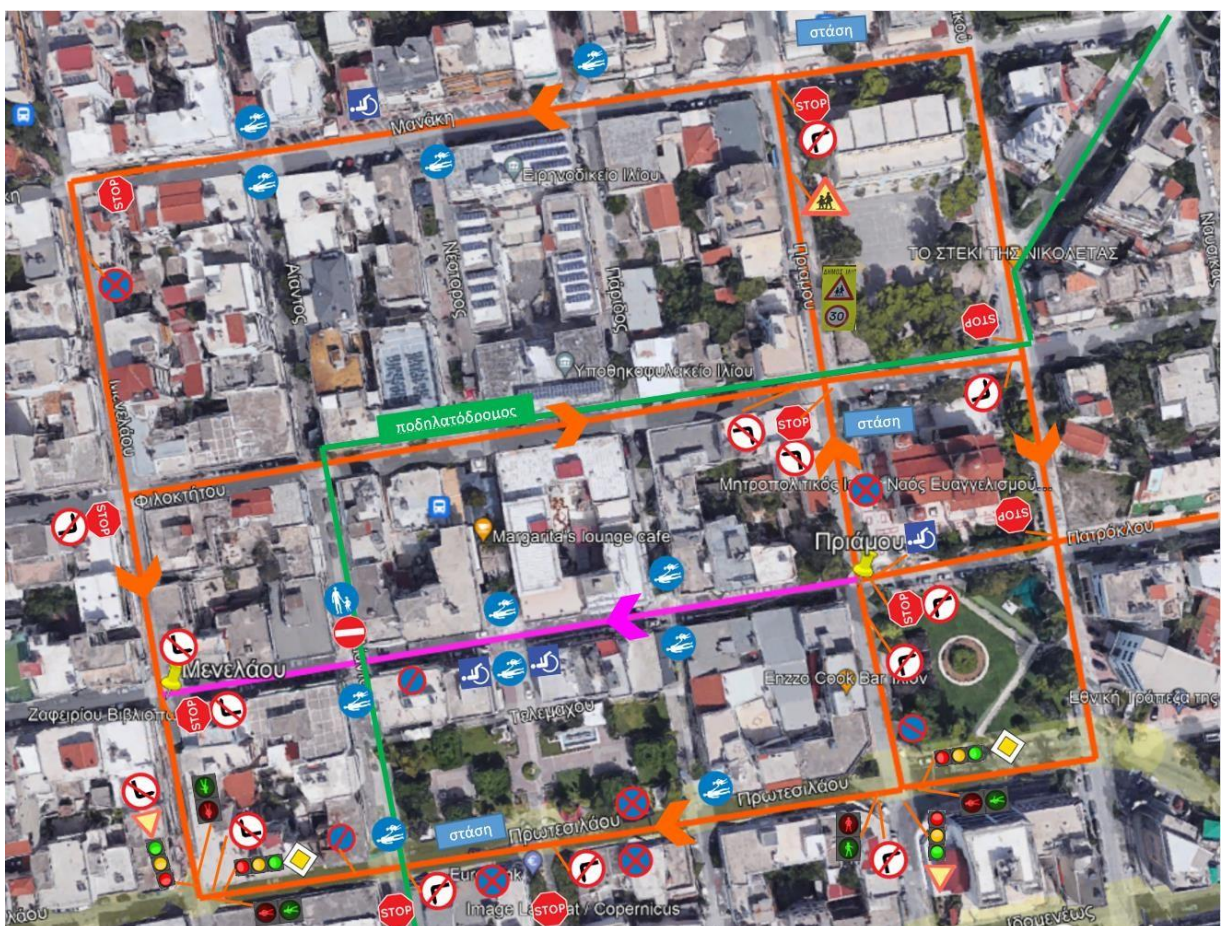


Εικόνα 1 Όρια κέντρου Δήμου Ιλίου (κόκκινο), υφιστάμενος ποδηλατόδρομος (πράσινο), περιοχή μελέτης (μπλε), μελλοντικοί υπόγειοι χώροι στάθμευσης (διαγράμμιση)



Η περιοχή μελέτης διασταυρώνεται με οριοθετημένους πεζόδρομους καθώς οι οδοί Πάριδος, Νέστορος και Αίαντος είναι επίσημα θεσμοθετημένοι και διαμορφωμένοι πεζόδρομοι εντός του ιστορικού κέντρου του δήμου.

Στην εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις των ροών κυκλοφορίας της υφιστάμενης κατάστασης της ευρύτερης περιοχής με πορτοκαλί, ενώ το εξεταζόμενο τμήμα τονίζεται με μωβ χρώμα (magenta). Επιπλέον, αποτυπώνεται λεπτομερώς η κατακόρυφη σήμανση που συναντάται, οι φωτεινοί σηματοδότες των γειτνιαζόντων οδών για οχήματα και πεζούς, καθώς και οι στάσεις των λεωφορείων που υπάρχουν επί της Πρωτεσιλάου, της Πριάμου και της Μανάκη. Παρόλο που βρίσκονται εκτός του εξεταζόμενου τμήματος, αποτελούν σημαντική πληροφορία σε συγκοινωνιακούς όρους, μιας και επηρεάζουν την κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή γύρω από την Πατρόκλου.



Εικόνα 2 Η περιοχή μελέτης με αποτύπωση της κατακόρυφης σήμανσης και κατευθύνσεων οδών

2.2. Έρευνα πεδίου

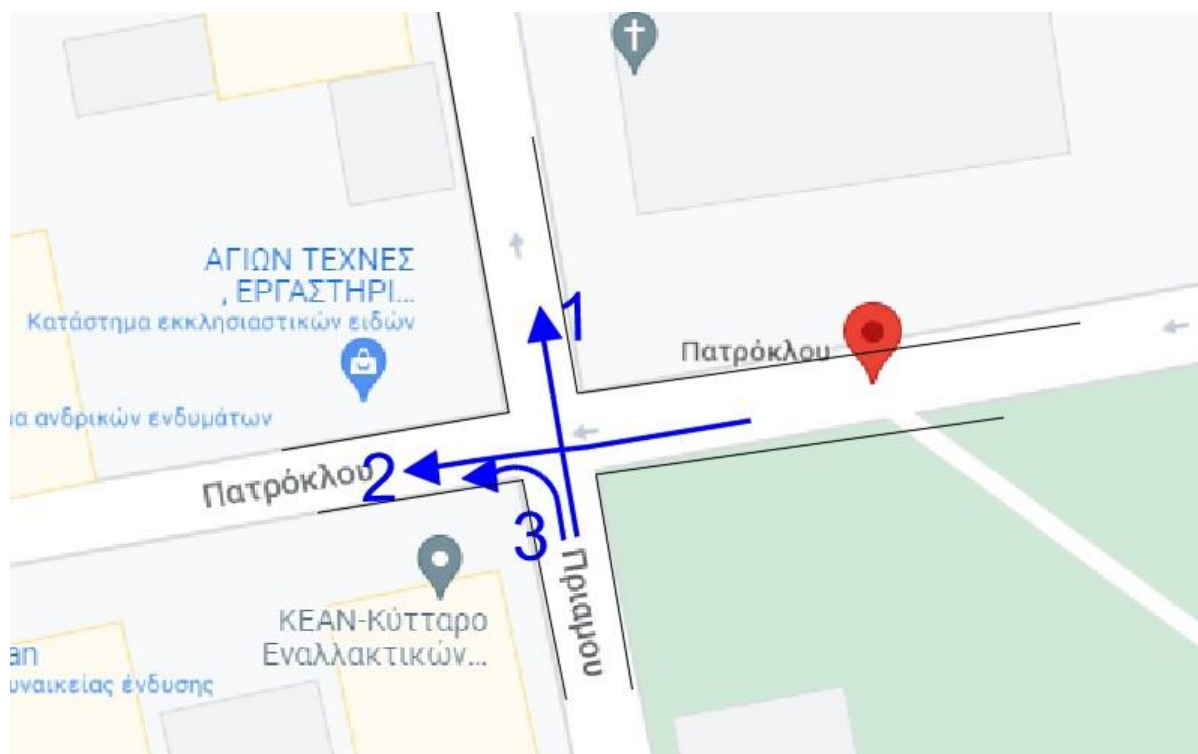
Η συλλογή πρωτογενών δεδομένων αποτέλεσε σημαντικό κομμάτι της παρούσας μελέτης και πραγματοποιήθηκε μέσω κατάλληλα διαμορφωμένης έρευνας πεδίου.



Με στόχο την καταγραφή των χαρακτηριστικών κυκλοφορίας και στάθμευσης στο οδικό τμήμα παρέμβασης και σε γειτονικούς άξονες, έγινε αυτοψία και διεξήχθησαν μετρήσεις πεδίου από την ομάδα μελέτης, δίνοντας έμφαση στις κυκλοφοριακές ροές και στρέφουσες κινήσεις σε ώρα αιχμής, στη σύνθεση κυκλοφορίας επί της Πατρόκλου, καθώς και στη ζήτηση και εναλλαγή της στάθμευσης ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου.

Οι μετρήσεις έγιναν στα μέσα Νοεμβρίου 2022, με **συντονισμένη ομάδα μετρητών** οι οποίοι εργάστηκαν ταυτόχρονα για την πλήρη αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης.

Στη **συμβολή Πατρόκλου και Πριάμου** που αποτελεί το σημείο έναρξης της περιοχής μελέτης, επιτρέπονται οι 3 κινήσεις που παρουσιάζονται στην εικόνα που ακολουθεί. Ωστόσο, οι στρέφουσες κινήσεις που αφορούν τους μελετητές και μετρήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας διερεύνησης είναι μόνο η Νο2 και η Νο3. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι στόχος ήταν να καταμετρηθούν ο αριθμός και ο τύπος των οχημάτων που εισέρχονται στην περιοχή μελέτης, είτε κινούμενα σε ευθεία πορεία επί της Πατρόκλου (κίνηση Νο2), είτε στρίβοντας από την Πριάμου προς την Πατρόκλου (κίνηση Νο3). Τα οχήματα που κινούνται επί της Πριάμου πραγματοποιώντας την κίνηση Νο1 βρίσκονται εκτός του τμήματος ενδιαφέροντος, συνεπώς, ο αριθμός τους δεν επηρεάζει τη μελέτη. Οι μετρήσεις χωρίστηκαν ανά 15', με ώρα έναρξης 8.00πμ και ώρα λήξης 12.00μμ.



Εικόνα 3 Επιτρεπόμενες κινήσεις στον κόμβο Πατρόκλου με Πριάμου



Αναφορικά με τη στάθμευση, οι μετρήσεις και αποτύπωση αφορούσαν **όλο το τμήμα** της οδού Πατρόκλου από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου, στη δεξιά και την αριστερή πλευρά της. Η εναλλαγή στάθμευσης καταγράφηκε σε ειδικό δελτίο ανά ώρα στο διάστημα 8.00πμ έως 14.00μμ της ημέρας μέτρησης.

Η επεξεργασία των δεδομένων που συλλέχθηκαν περιγράφεται στο επόμενο υποκεφάλαιο του παρόντος εγγράφου και θα αποτελέσει τη βάση για την τεκμηριωμένη επιλογή υλοποίησης ενός εκ των δύο σεναρίων.

2.3. Ανάλυση δεδομένων κυκλοφορίας και στάθμευσης

❖ Κυκλοφοριακοί φόρτοι και σύνθεση κυκλοφορίας

Η συμβολή των οδών Πατρόκλου και Πριάμου αποτελεί το μοναδικό σημείο εισόδου στην περιοχή μελέτης. Επομένως, ο **συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος** στο τμήμα της οδού Πατρόκλου που εξετάζεται στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, υπολογίζεται από το άθροισμα των οχημάτων των κινήσεων No2+No3. *[Η αρίθμηση των κινήσεων είναι σύμφωνα με την παραπάνω Εικόνα 3.]*

Σύμφωνα με την έρευνα πεδίου, προέκυψε πως η κίνηση με το **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η κίνηση No2, δηλαδή όσοι κινούνται ήδη επί της Πατρόκλου και συνεχίζουν ευθεία πορεία εισερχόμενοι στο υπό εξέταση τμήμα της εν λόγω οδού. Η κίνηση No3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Πριάμου που στρίβει και εισέρχεται στην οδό Πατρόκλου, ακολουθεί με αρκετή διαφορά. Συγκεκριμένα, το 67% του φόρτου προέρχεται από την κίνηση No2, ενώ το 33% από την στροφή της κίνησης No3.

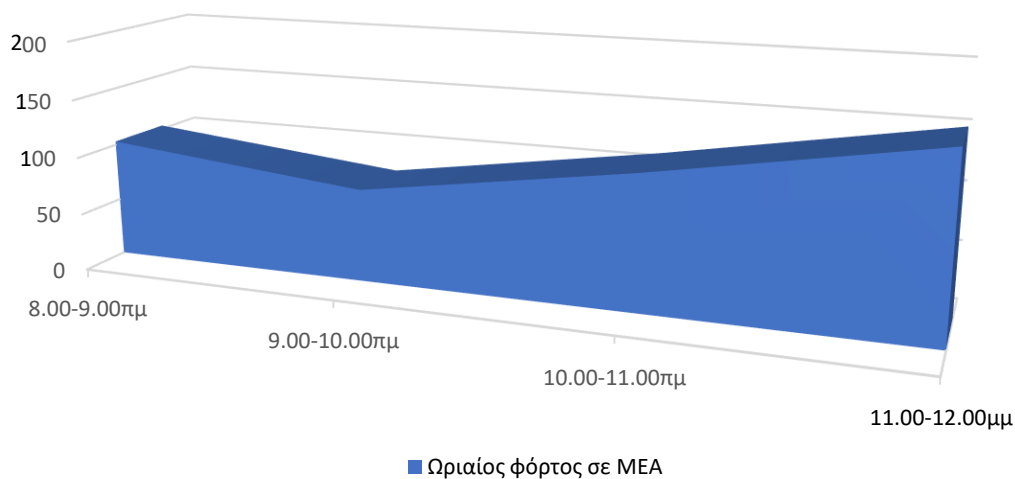
Τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα των μετρήσεων συνολικών ωριαίων κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα και τα σχετικά διαγράμματα που παρατίθενται παρακάτω.



Πίνακας 1 Συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος και σύνθεση κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης ανά ώρα μετρήσεων

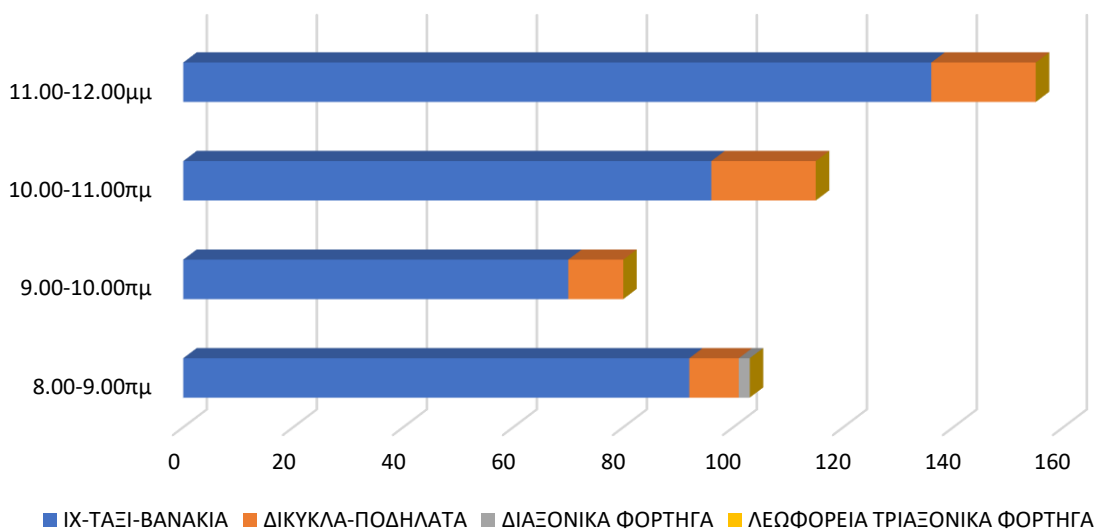
	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΩΡΙΑΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ (No2+No3)		ΙΧ-ΤΑΞΙ-ΒΑΝΑΚΙΑ (ΜΕΑ=1)		ΔΙΚΥΚΛΑ-ΠΟΔΗΛΑΤΑ (ΜΕΑ=0,5)		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ (ΜΕΑ=2)		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ (ΜΕΑ=3)	
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ
8.00-9.00πμ	111	103	92	92	18	9	1	2	0	0
9.00-10.00πμ	90	80	70	70	20	10	0	0	0	0
10.00-11.00πμ	134	115	96	96	38	19	0	0	0	0
11.00-12.00μμ	174	155	136	136	38	19	0	0	0	0

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΩΡΙΑΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ (Κίνηση No2+No3)



Σχήμα 1 Συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος στην περιοχή μελέτης ανά ώρα μετρήσεων, σε ΜΕΑ

ΩΡΙΑΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΜΕΑ



Σχήμα 2 Σύνθεση κυκλοφορίας ανά ώρα μετρήσεων σε ΜΕΑ



Από τα αποτελέσματα παρατηρείται πως ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος της περιοχής μελέτης, εκτός από την τυπική ώρα αιχμής 8.00-9.00πμ, παρουσιάζει **μέγιστη αιχμή** εντός του διαστήματος 11.00πμ-12.00μμ η οποία μάλιστα είναι σημαντικά μεγαλύτερη. Αυτό οφείλεται στις χρήσεις γης που περιβάλλουν το συγκεκριμένο τμήμα της Πατρόκλου, το οποίο έλκει μετακινήσεις για λόγους εμπορίου ή/και αναψυχής στο κέντρο της πόλης και όχι για λόγους εργασίας.

Ο **μέγιστος ωριαίος φόρτος** στο εν λόγω τμήμα είναι ίσος με 155 ΜΕΑ, τα οποία κατανέμονται κατά 88% σε οχήματα ΙΧ-ταξί-βανάκια και 12% δίκυκλα-ποδήλατα. Συνεπώς, ο φόρτος είναι αρκετά μικρότερος από τα 200 οχήματα την ώρα.

Αναφορικά με τη **σύνθεση κυκλοφορίας**, όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, η συντριπτική πλειοψηφία των ΜΕΑ αφορά ΙΧ-ταξί-βανάκια με μέσο όρο 87% στη συνολική περίοδο μέτρησης και 12,5% αφορά δίκυκλα-ποδήλατα. Το μοναδικό διαξονικό φορτηγό (ΜΕΑ=2) που διήλθε στην περιοχή μελέτης καθ' όλη την περίοδο 8.00πμ-12.00μμ της ημέρας μέτρησης, έστριψε από την οδό Πριάμου προς την οδό Πατρόκλου πραγματοποιώντας την κίνηση Νο3 στο διάστημα 8.00-9.00πμ.

❖ Ζήτηση και εναλλαγή στάθμευσης

Σε όλο το μήκος της οδού Πατρόκλου από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου υπολογίζεται πως **προσφέρονται** κατά προσέγγιση περί τις 32 θέσεις στάθμευσης και 1 θεσμοθετημένη ΑΜΕΑ για συγκεκριμένο όχημα στη δεξιά παριά, και περί τις 33 θέσεις στάθμευσης και 2 για ΑΜΕΑ στην αριστερή παριά της. Ωστόσο, παρατηρήθηκε πως υπήρχε διαθεσιμότητα. Κανένα διαξονικό φορτηγό ή μεγαλύτερο όχημα δεν σταθμεύει στην περιοχή.

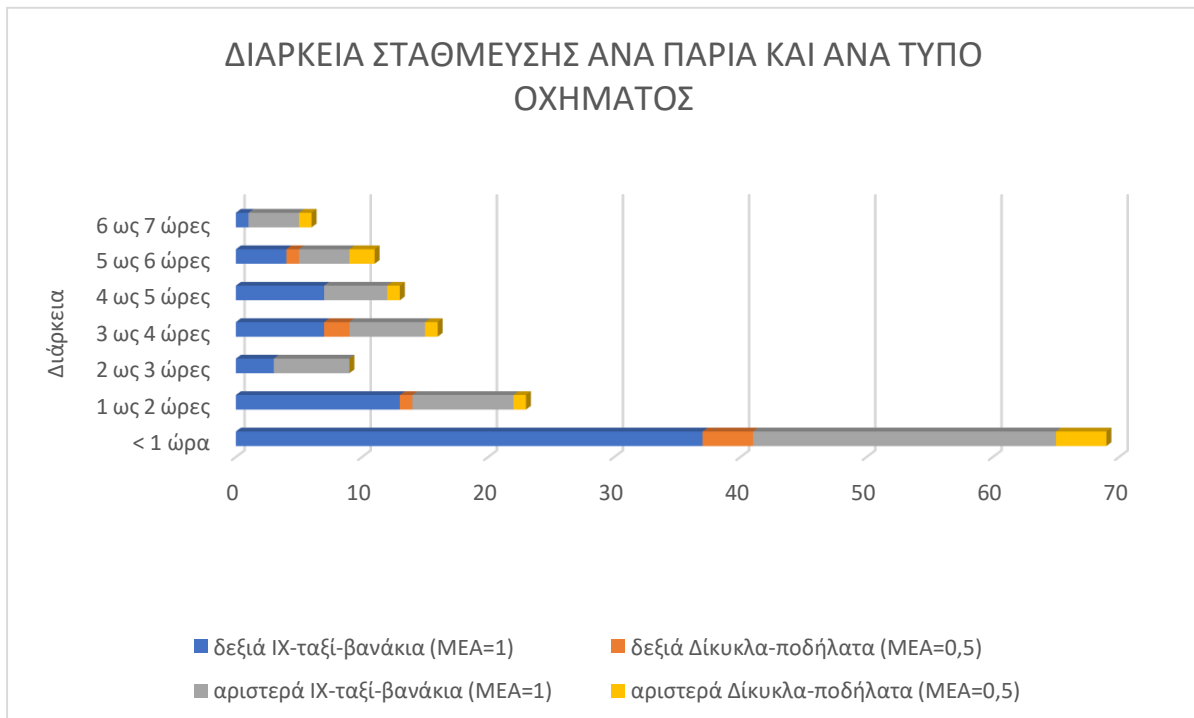
Από τα αποτελέσματα των μετρήσεων χαρακτηριστικών στάθμευσης, προέκυψε πως η **εναλλαγή των σταθμευμένων οχημάτων** ήταν έντονη στο υπό μελέτη τμήμα, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνει πως ο εν λόγω δρόμος χρησιμοποιείται κυρίως για στάση σύντομης διάρκειας στο κέντρο του Δήμου Ιλίου. Ελαφρώς συχνότερη εναλλαγή παρατηρήθηκε στο κεντρικό και δυτικό τμήμα της, από την Πάριδος έως την Μενελάου.

Συνολικά, αφαιρώντας τα παράνομα οχήματα που βρίσκονταν σε ράμπα ή θέση ΑΜΕΑ ή στην είσοδο/έξοδο του πεζόδρομου, **εξυπηρετήθηκαν** 62 αυτοκίνητα και 8 μηχανάκια σε 32 συμβατικές θέσεις στη δεξιά πλευρά της οδού (εξαιρείται η θέση ΑΜΕΑ), και 52 αυτοκίνητα και 9 μηχανάκια σε 33 θέσεις στην αριστερή πλευρά (εξαιρούνται οι θέσεις ΑΜΕΑ). Συνεπώς, ο δείκτης εναλλαγής για την περίοδο



μέτρησης 8.00πμ-14.00μμ είναι 2,19 οχήματα ανά θέση και 1,85 οχήματα ανά θέση δεξιά και αριστερά αντίστοιχα.

Όπως φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα, η **διάρκεια στάθμευσης** της συντριπτικής πλειοψηφίας των οχημάτων τόσο από τη δεξιά όσο και από την αριστερή πλευρά της οδού ήταν λιγότερο από δύο ώρες, με το μεγαλύτερο ποσοστό να είναι λιγότερο από 1 ώρα, δηλαδή να αφορά πολύ σύντομη στάθμευση. Καταγράφηκαν λίγα οχήματα που κατέλαβαν θέσεις ακόμα και για 6 με 7 ώρες.



Σχήμα 3 Διάρκεια στάθμευσης ανά παρειά οδού και ανά τύπο οχήματος

Στην περιοχή υπάρχει μια θεσμοθετημένη **θέση ΑΜΕΑ** στη δεξιά παρειά της οδού στο τμήμα από την οδό Πάριδος έως την οδό Νέστορος, η οποία έχει κατοχυρωθεί για συγκεκριμένο όχημα με τελευταία ψηφία πινακίδας κυκλοφορίας 7797. Παρουσιάζεται στην εικόνα που ακολουθεί. Παρόλα αυτά, στη διάρκεια της αυτοψίας, εντοπίστηκαν 3 οχήματα που παραβίασαν διαδοχικά την απαγόρευση στάθμευσης στο σημείο. Επιπλέον, υπάρχουν πινακίδες Π60 στο οδικό τμήμα από την Πάριδος έως την Νέστορος αριστερά και στο οδικό τμήμα από την Νέστορος έως την Αίαντος αριστερά.

Στη δεξιά πλευρά της περιοχής μελέτης υπάρχουν κάδοι και είσοδος πυλωτής τα οποία ήδη μειώνουν το υφιστάμενο διαθέσιμο μήκος στάθμευσης.



Εικόνα 4 Θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ συγκεκριμένου οχήματος στη δεξιά παρειά της οδού

Στη διάρκεια της αυτοψίας 8.00πμ-14.00μμ, αρκετά οχήματα καταγράφηκαν ως παράνομα καθώς βρισκόνταν είτε στην είσοδο/έξοδο των πεζόδρομων, είτε πάνω στη ράμπα και τη θέση ΑΜΕΑ . Αξίζει να σημειωθεί πως την ίδια στιγμή υπήρχαν κενές διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Εντούτοις, ορισμένοι οδηγοί επέλεξαν να σταθμεύσουν όσο πιο κοντά στον προορισμό τους ακόμα και αν ήταν παράνομο, κάτι το οποίο υπογραμμίζει την ανάγκη αστυνόμευσης και ευαισθητοποίησης των οδηγών.

3. Ανάλυση εναλλακτικών σεναρίων

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης διερευνώνται δύο εναλλακτικά σενάρια για τη μετατροπή της οδού Πατρόκλου, από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Και στα δύο σενάρια η μετατροπή γίνεται υιοθετώντας μια ολιστική προσέγγιση, περιλαμβάνοντας, μεταξύ άλλων:

- Χρήση κυβόλιθου επί της οδού για τον ευκρινή διαχωρισμό από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και αρχιτεκτονική τους διαμόρφωση



- Μειωμένο όριο ταχύτητας σε 20 km/h στο εν λόγω τμήμα
- Επιτρεπόμενη στάθμευση μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες εσοχές κατά μήκος της

Η κύρια διαφορά μεταξύ των χαρακτηριστικών των δύο σεναρίων έγκειται στον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης που θα επιτρέπονται παρά την οδό σε ειδικά διαμορφωμένες εσοχές.

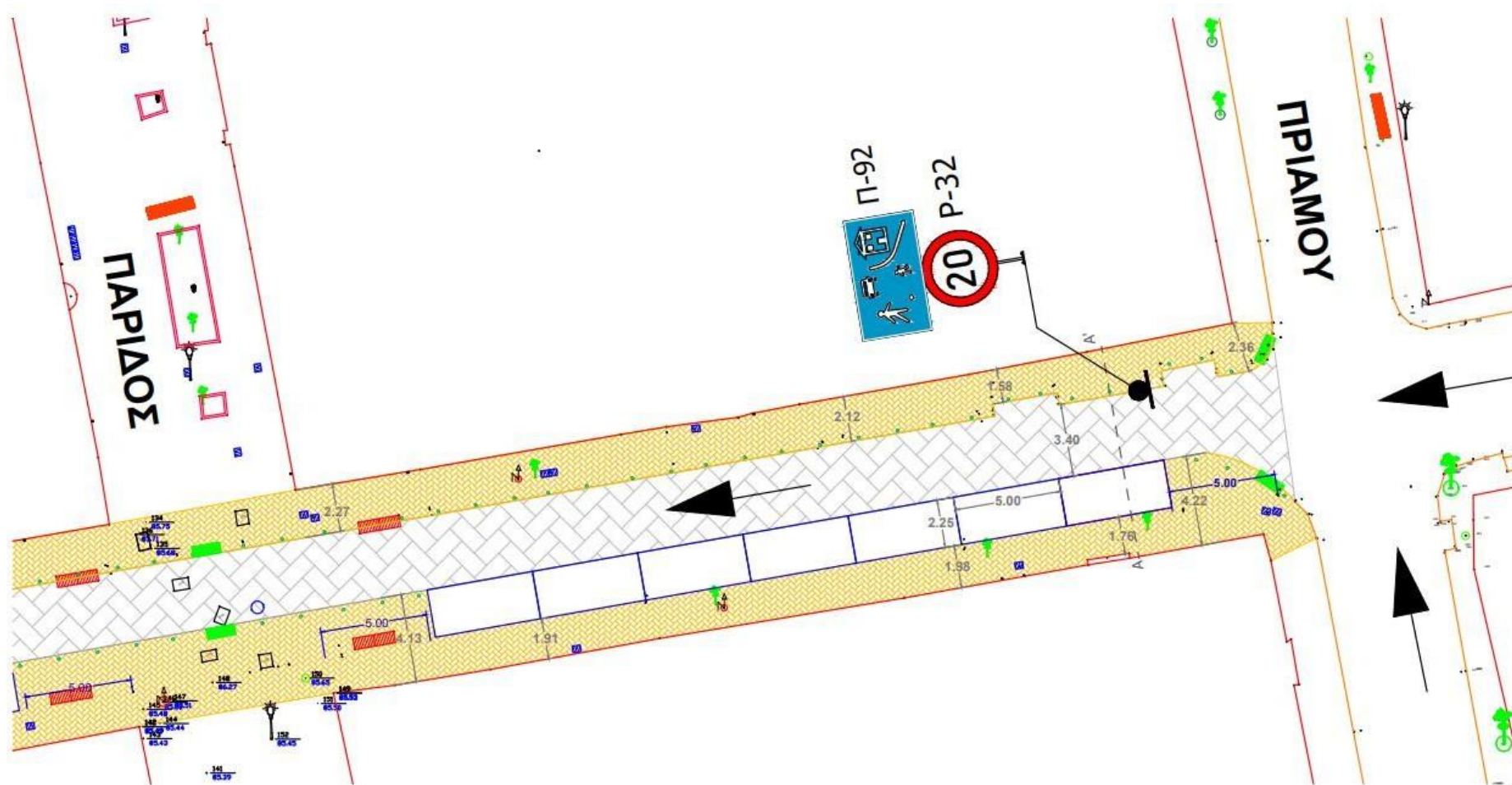
Παρακάτω περιγράφονται τα χαρακτηριστικά των δύο σεναρίων αναλυτικά, συνοδευόμενα από τα απαραίτητα σχέδια για την καλύτερη κατανόηση των εξεταζόμενων λύσεων παρέμβασης.

3.1. Σενάριο 1: Οδός ήπιας κυκλοφορίας με στάθμευση στη μια παρειά

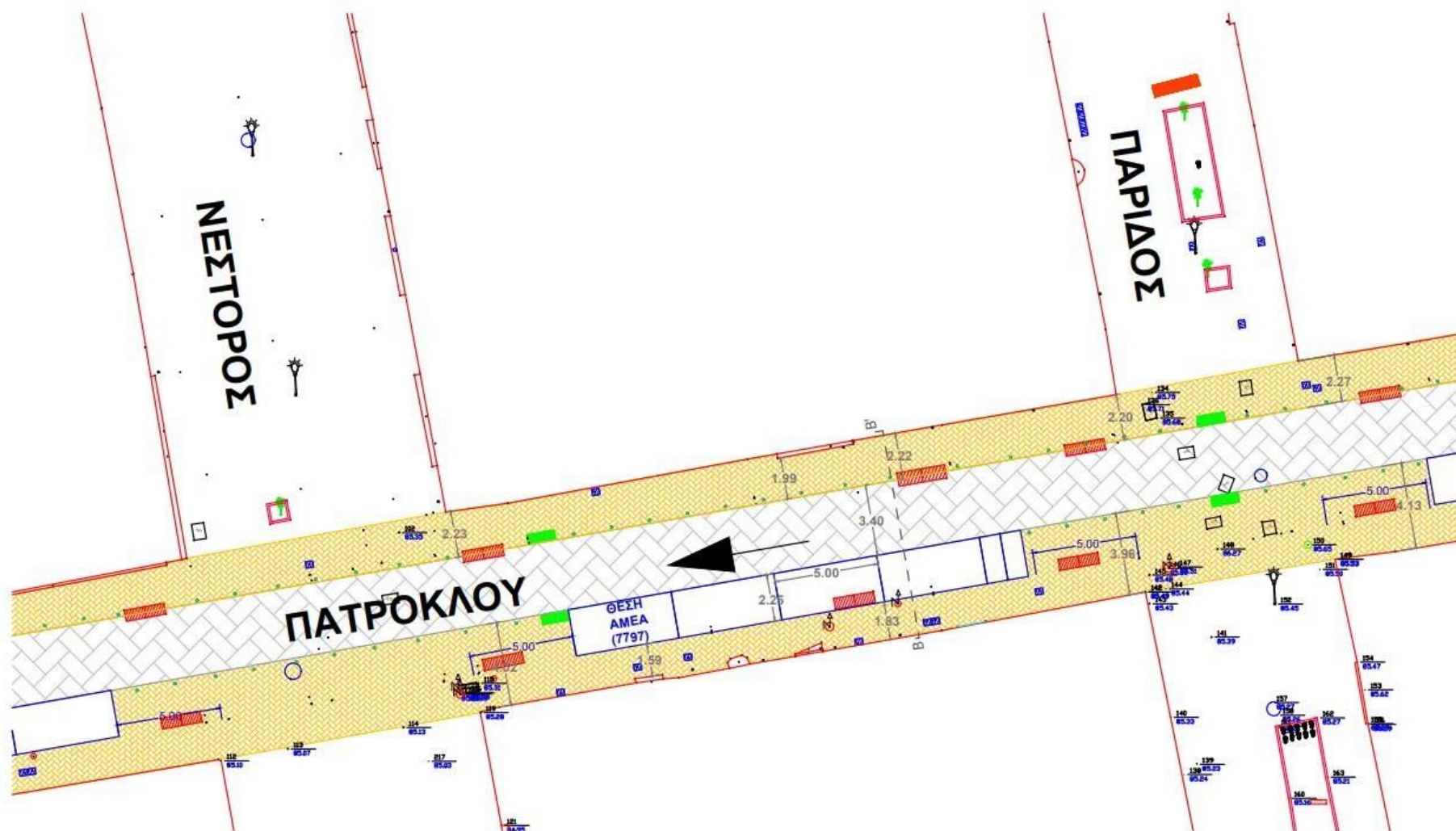
Στο πλαίσιο του Σεναρίου 1, απαγορεύεται η στάθμευση στη δεξιά πλευρά του δρόμου και επιτρέπεται μόνο στην αριστερή παρειά του υπό μελέτη τμήματος στις κατάλληλα διαμορφωμένες εσοχές. Το πλάτος της οδού θα διαμορφωθεί σε 3,40 μέτρα, ενώ ο υπόλοιπος διαθέσιμος χώρος (πλην της στάθμευσης και της οδού) θα παραχωρηθεί για τους πεζούς. Όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες, με τη συγκεκριμένη διαμόρφωση, δύνανται να εξυπηρετηθούν 20 σταθμευμένα οχήματα (εκ των οποίων η μία θέση αφορά θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ), και 6 για στάθμευση δικύκλων.

Η θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ για το ΙΧ με τελευταία ψηφία πινακίδας 7797 που υπάρχει στην δεξιά παρειά της οδού, μεταφέρεται στην αριστερή. Δίπλα από την θέση ΑΜΕΑ, καθώς και απέναντι από την θέση, όπως και σε κάθε οδικό τμήμα της περιοχής μελέτης, θα κατασκευαστούν ράμπες. Με αυτό τον τρόπο οι οδηγοί του εν λόγω οχήματος θα έχουν ευρύ χώρο ώστε να αποβιβαστούν/επιβιβαστούν με ασφάλεια από το πεζοδρόμιο.

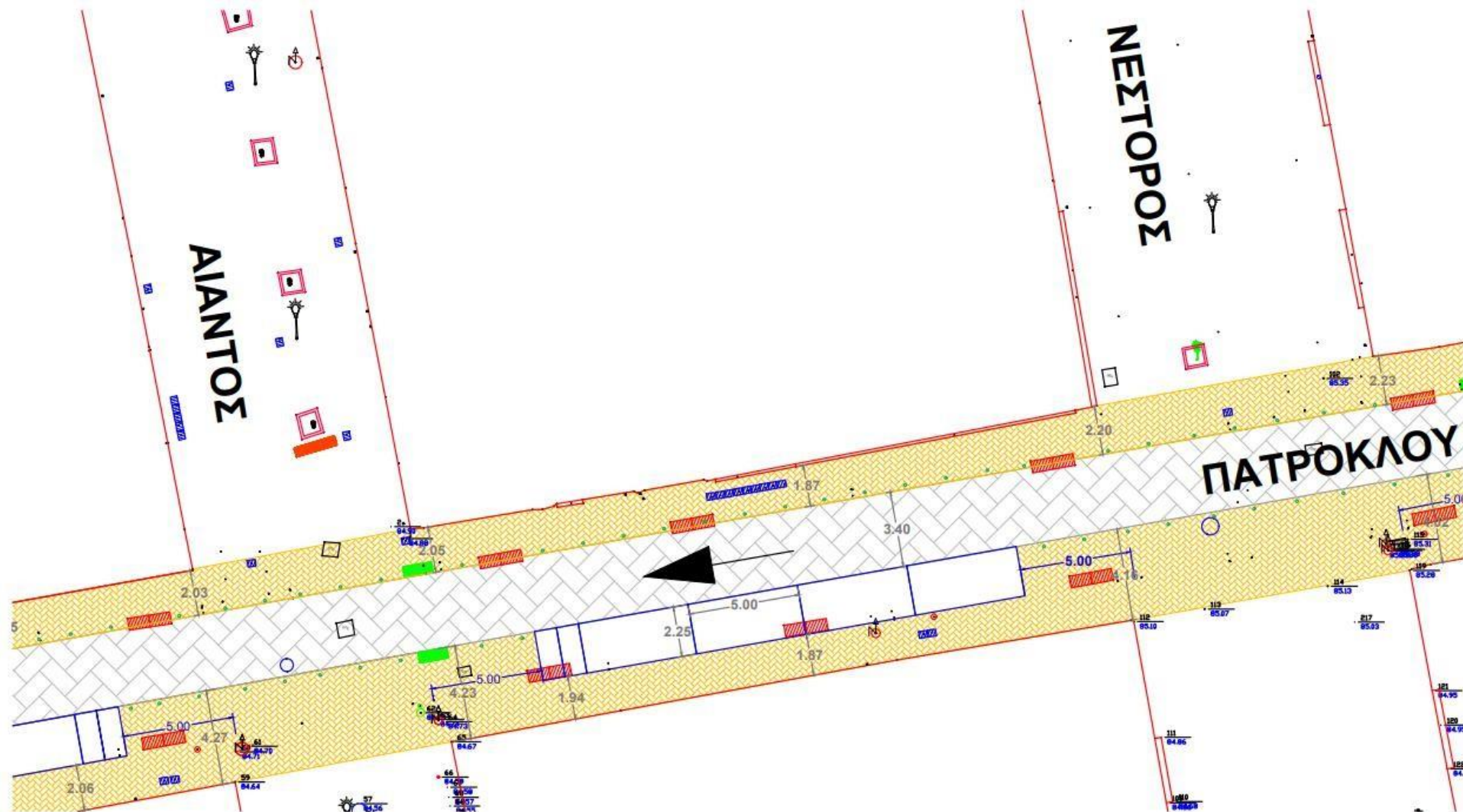
Βάσει ΚΟΚ έχει ληφθεί υπόψη στο σχέδιο απαγόρευση της στάθμευσης σε απόσταση 5 μέτρων από τη συμβολή κάθε δρόμου, καθώς και σε απόσταση 12 μέτρων από την υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP) στη συμβολή Πατρόκλου-Μενελάου.



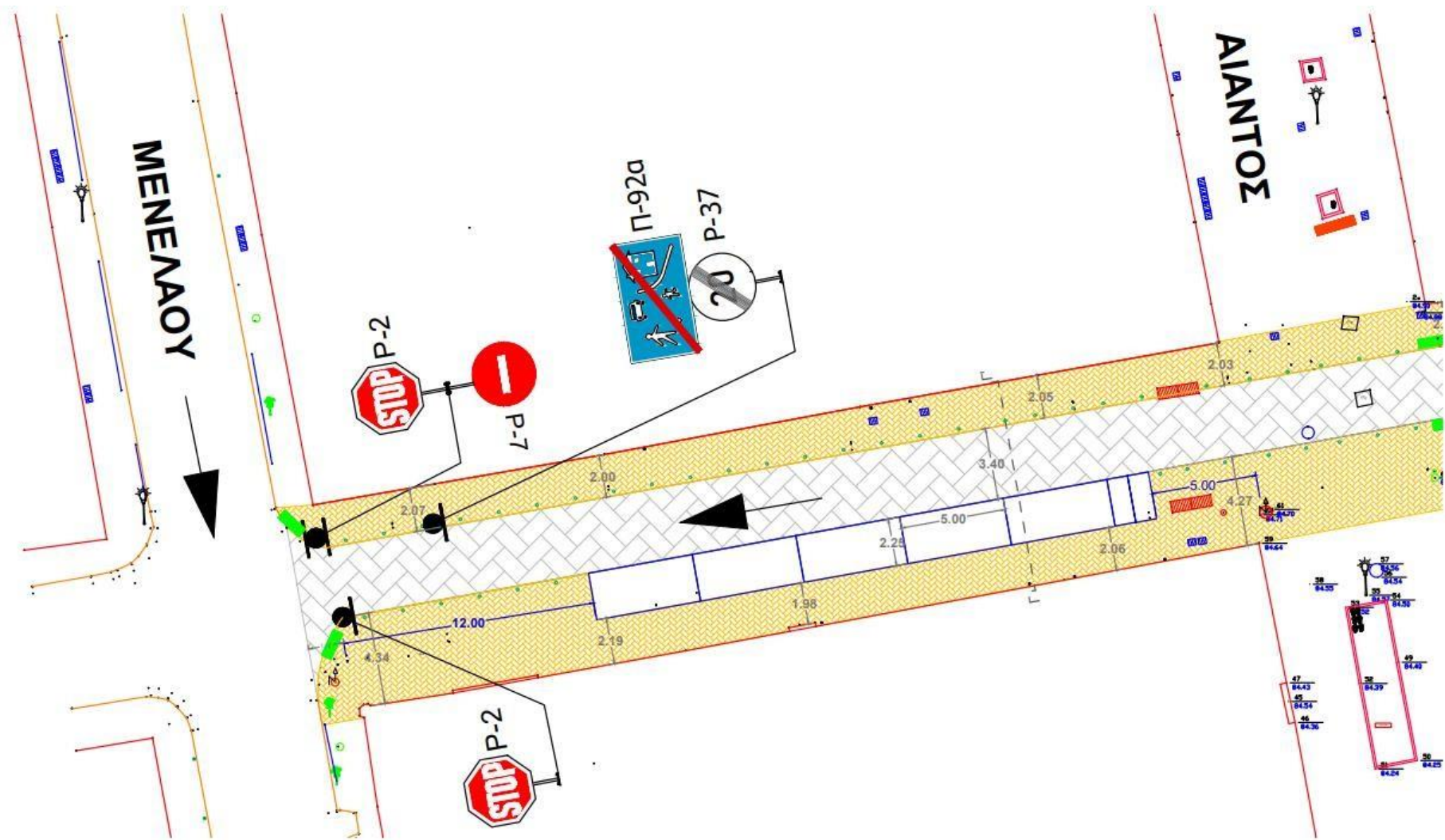
Εικόνα 5 Σενάριο 1 – Κάτοψη Πατρόκλου από Πριάμου έως Πάριδος



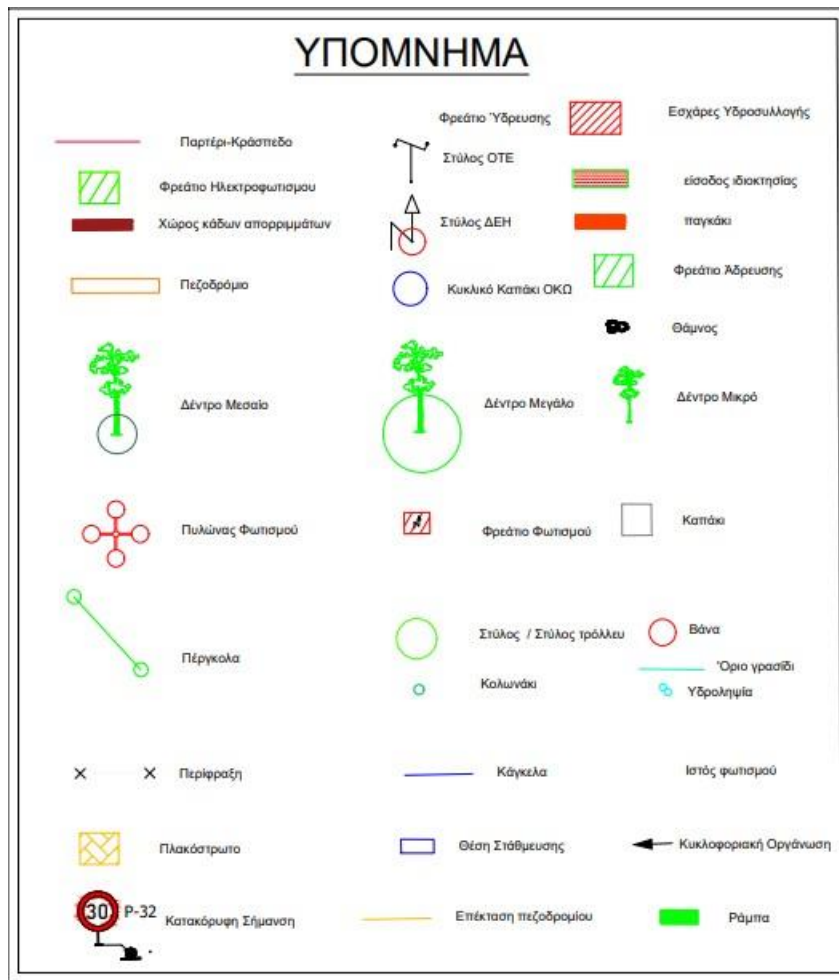
Εικόνα 6 Σενάριο 1 – Κάτοψη Πατρόκλου από Πάριδος έως Νέστορος



Εικόνα 7 Σενάριο 1 – Κάτοψη Πατρόκλου από Νέστορος έως Αίαντος

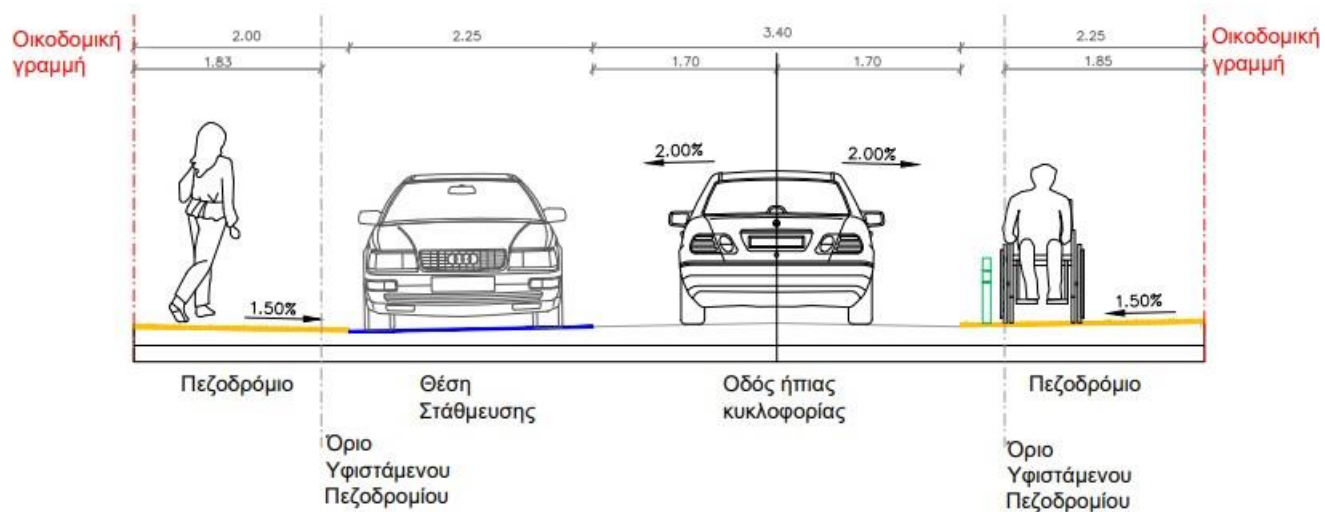


Εικόνα 8 Σενάριο 1 – Κάτοψη Πατρόκλου από Αίαντος έως Μενελάου



Εικόνα 9 Υπόμνημα Κάτοψης Σεναρίου 1

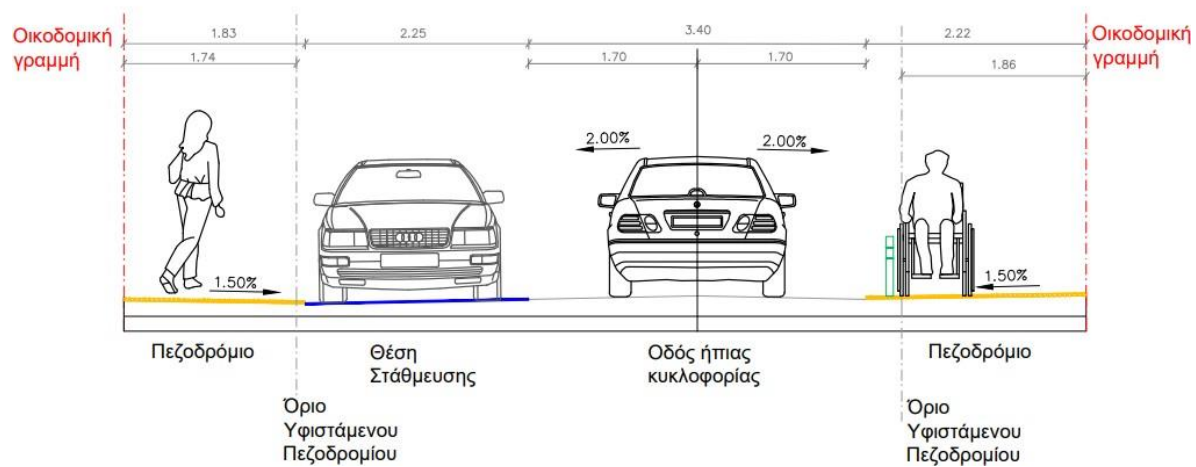
ΔΙΑΤΟΜΗ Α-Α' ΚΛ. 1:100



Εικόνα 10 Σενάριο 1 – Διατομή Α-Α'

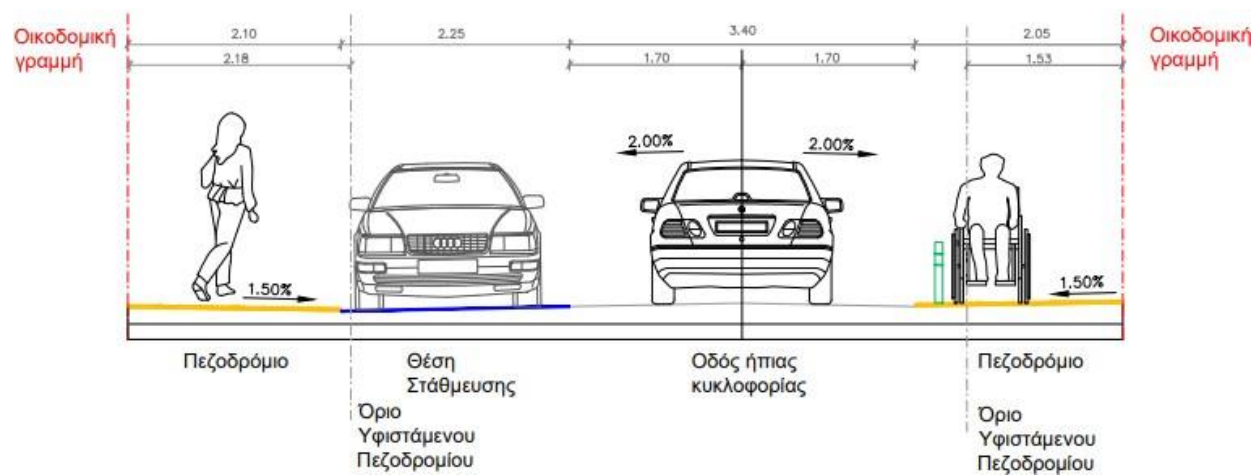
ΔΙΑΤΟΜΗ Β-Β'

Κλ. 1:100



Εικόνα 11 Σενάριο 1 – Διατομή Β-Β'

ΔΙΑΤΟΜΗ Γ-Γ' ΚΛ. 1:100



Εικόνα 12 Σενάριο 1 – Διατομή Γ-Γ'



1ο Σενάριο

Οδικό Τμήμα		Θέσεις Στάθμευσης		Πλάτος Πεζοδρομίου μ.ο.		Συνολικό μήκος ελεύθερης βάδισης
Από	Έως	για ΙΧ	για μοτο	δεξιά	αριστερά	
Πριάμου	Πάριδος	7	0	2.14	4.20 / 1.90	11.00 μ. με πλάτος 4.20 μ. 35.00 μ. με πλάτος 1.90 μ.
Πάριδος	Νέστορος	3 & 1 ΑΜΕΑ (7797)	2	2.17	4.20 / 1.80	10.40 μ. με πλάτος 4.20 μ. 22.00 μ. με πλάτος 1.80 μ.
Νέστορος	Αίαντος	4	2	2.00	4.20 / 1.90	10.00 μ. με πλάτος 4.20μ. 22.00 μ. με πλάτος 1.90 μ.
Αίαντος	Μενελάου	5	2	2.05	4.30 / 2.10	18.50 μ. με πλάτος 4.30μ. 27.00 μ. με πλάτος 2.10 μ.

Εικόνα 13 Συγκεντρωτικός Πίνακας Σεναρίου 1



3.2. Σενάριο 2: Οδός ήπιας κυκλοφορίας με περιορισμένη στάθμευση (8 θέσεις)

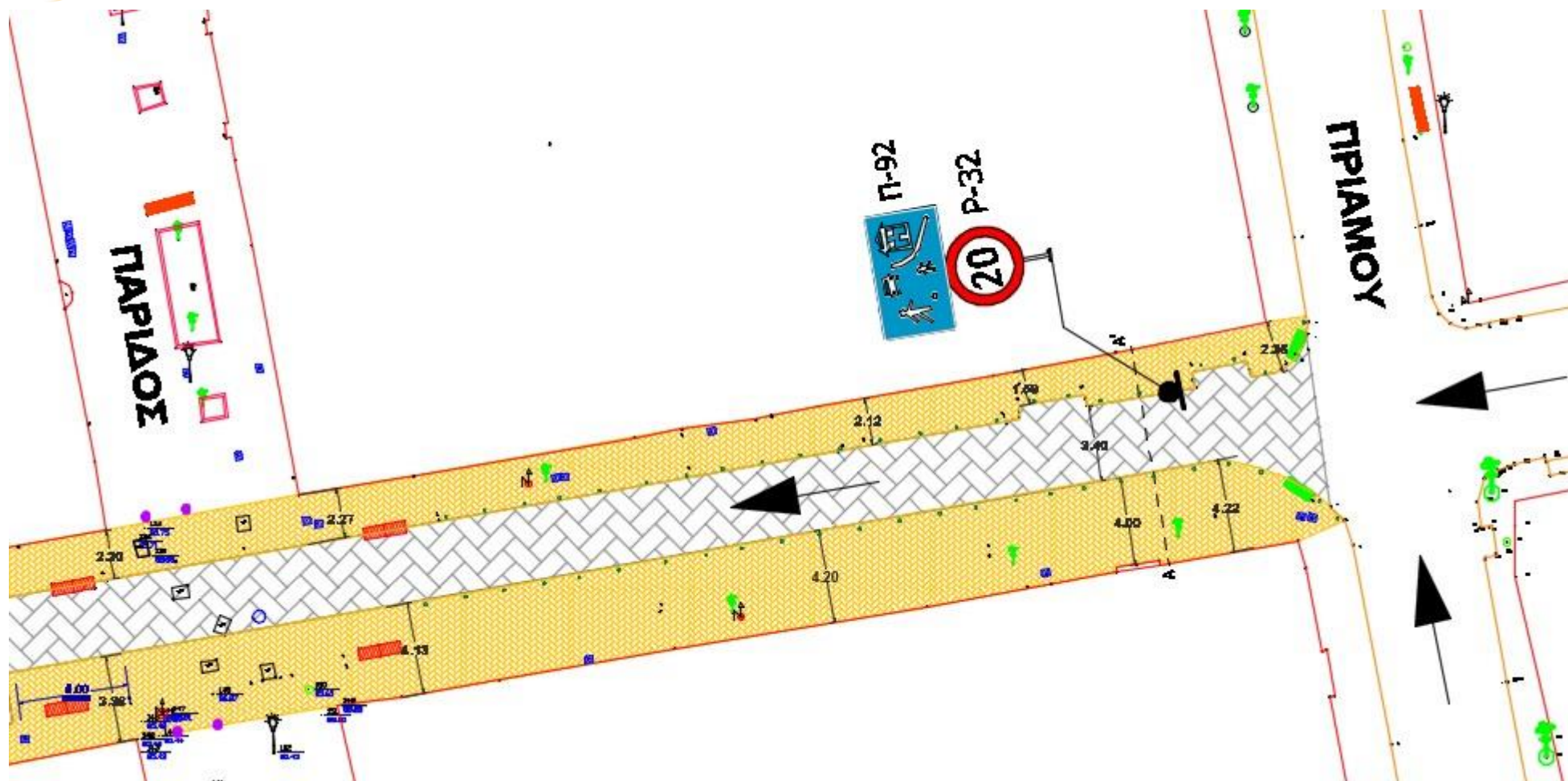
Στο πλαίσιο του Σεναρίου 2, στο πρώτο τμήμα (από την οδό Πριάμου έως την οδό Πάριδος) και στο τελευταίο τμήμα (από την οδό Αίαντος έως την οδό Μενελάου) της περιοχής μελέτης προβλέπεται πλήρης διαμόρφωση έκκεντρης οδού ήπιας κυκλοφορίας με πλάτος 3,40 μέτρα και με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων που συνεπάγεται απαγόρευση της στάθμευσης στις δυο παρειές.

Στο κεντρικό τμήμα (από Πάριδος έως Αίαντος) δημιουργούνται κατάλληλες εσοχές για περιορισμένη επιτρεπόμενη στάθμευση 8 θέσεων (εκ των οποίων η μία θέση αφορά θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ), ενώ υπάρχει χώρος και για στάθμευση 4 δικύκλων. Διατηρώντας το πλάτος της οδού σε 3,40 μέτρα, ο υπόλοιπος διαθέσιμος χώρος (πλην των θέσεων στάθμευσης και του δρόμου) θα παραχωρηθεί για τους πεζούς. Η δραστική μείωση των θέσεων στάθμευσης στο Σενάριο 2 στοχεύει στο να αποτρέπει κατά το δυνατό τη χρήση της οδού από μηχανοκίνητη κυκλοφορία προωθώντας τις ήπιες μορφές μετακίνησης.

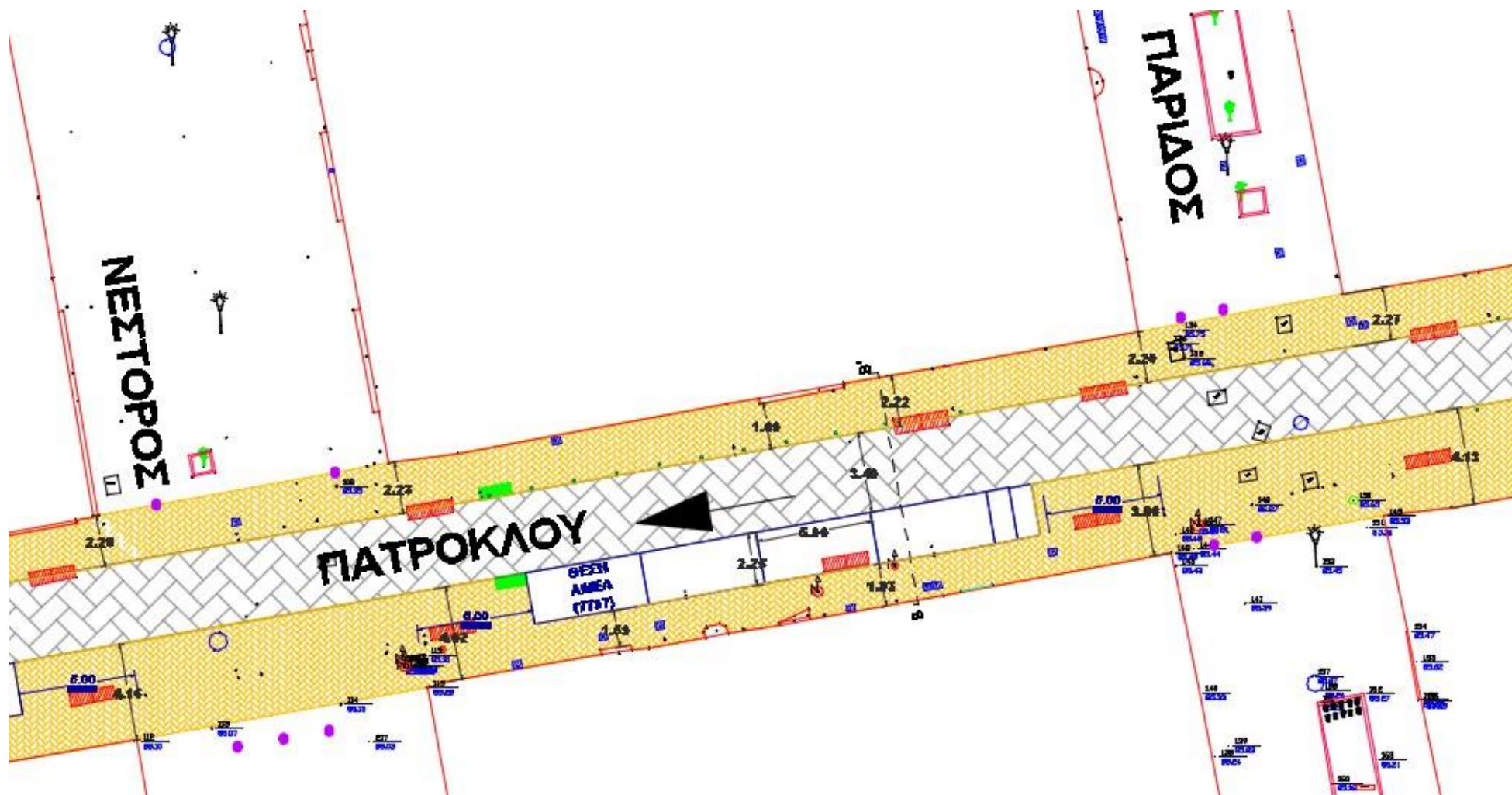
Η θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ για το ΙΧ με τελευταία ψηφία πινακίδας 7797 που υπάρχει στην δεξιά παρειά της οδού, μεταφέρεται στην αριστερή. Δίπλα από την θέση ΑΜΕΑ, καθώς και απέναντι από την θέση, όπως και σε κάθε οδικό τμήμα της περιοχής μελέτης, θα κατασκευαστούν ράμπες. Με αυτό τον τρόπο οι οδηγοί του εν λόγω οχήματος θα έχουν ευρύ χώρο ώστε να αποβιβαστούν/επιβιβαστούν με ασφάλεια από το πεζοδρόμιο.

Βάσει ΚΟΚ έχει ληφθεί υπόψη στο σχέδιο απαγόρευση της στάθμευσης σε απόσταση 5 μέτρων από τη συμβολή κάθε δρόμου.

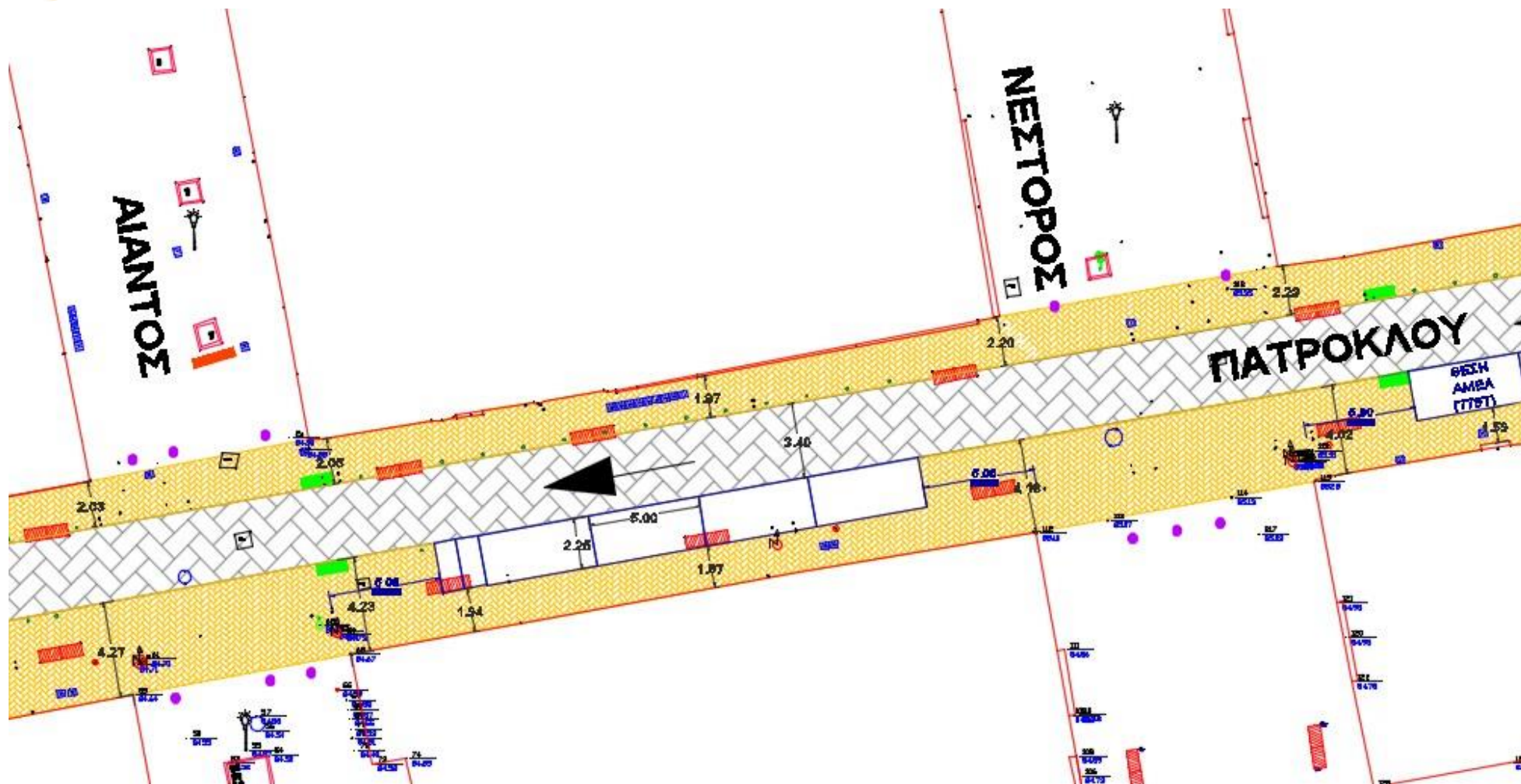
Τα χαρακτηριστικά του Σεναρίου 2 παρουσιάζονται στα σχέδια των παρακάτω εικόνων.



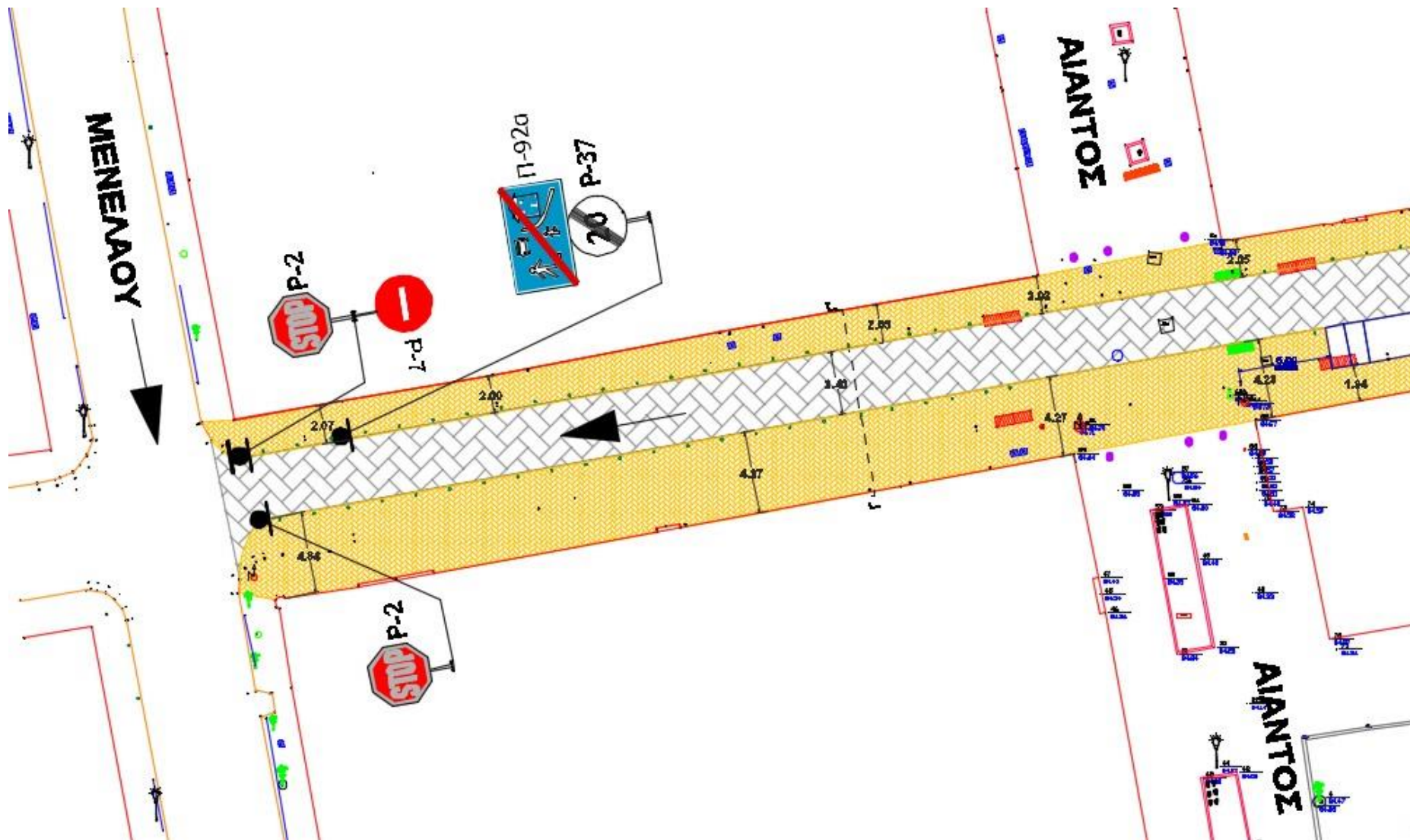
Εικόνα 14 Σενάριο 2 – Κάτοψη Πατρόκλου από Πριάμου έως Πάριδος



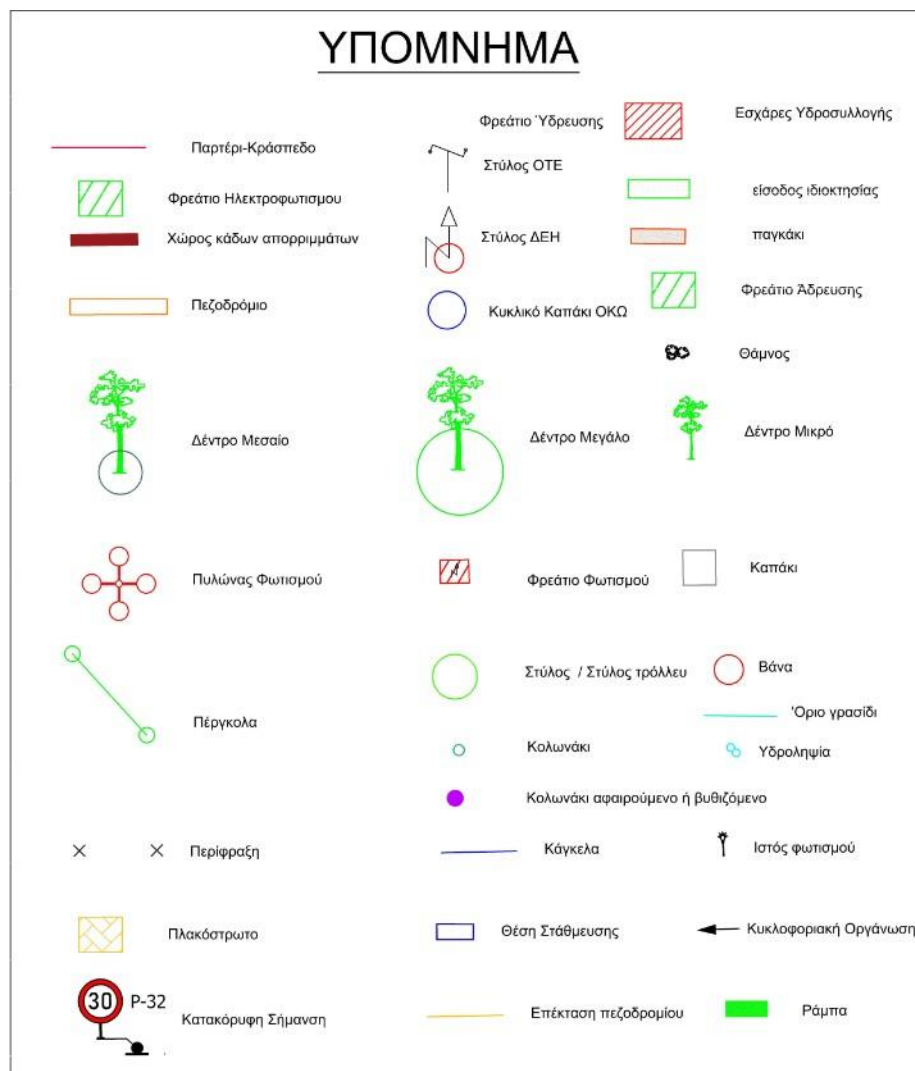
Εικόνα 15 Σενάριο 2 – Κάτοψη Πατρόκλου από Πάριδος έως Νέστορος



Εικόνα 16 Σενάριο 2 – Κάτοψη Πατρόκλου από Νέστορος έως Αίαντος

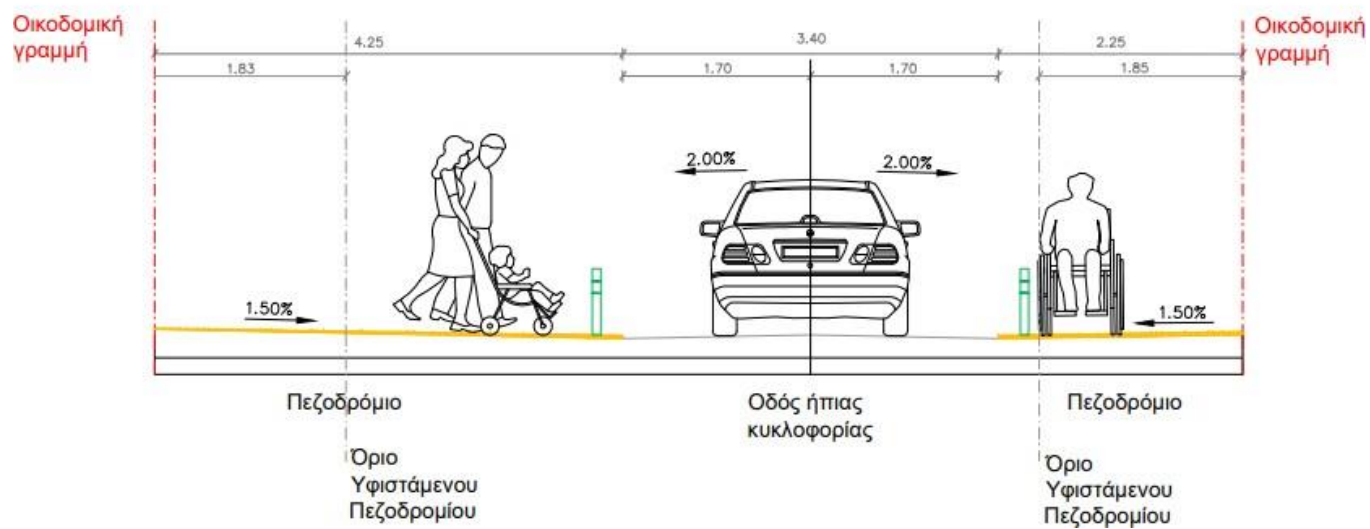


Εικόνα 17 Σενάριο 2 – Κάτοψη Πατρόκλου από Αίαντος έως Μενελάου



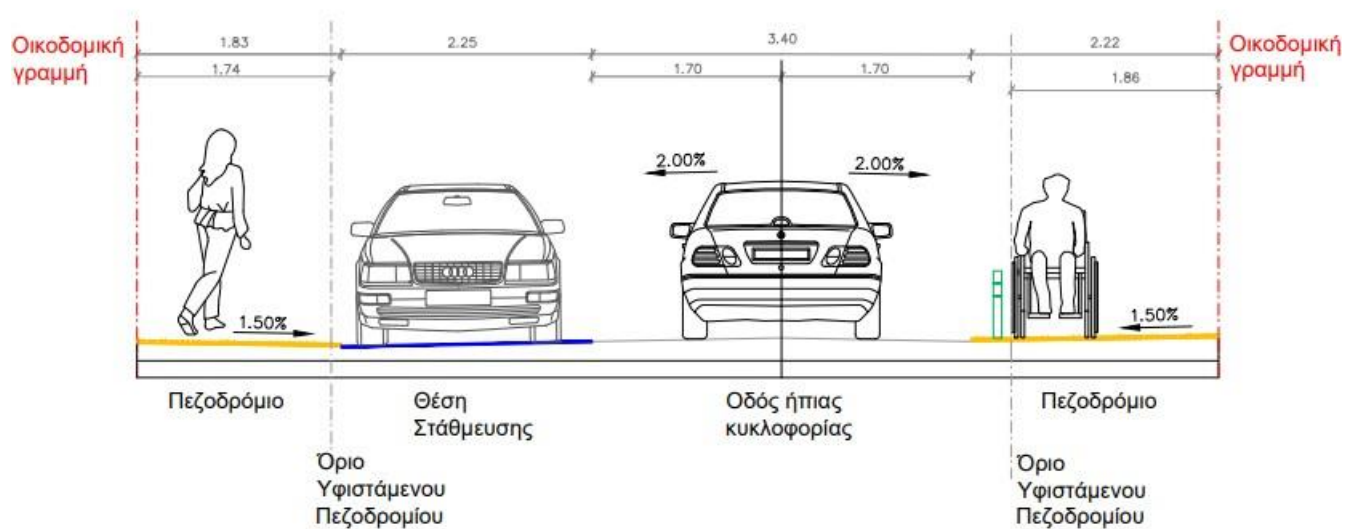
Εικόνα 18 Υπόμνημα Κάτοψης Σεναρίου 2

ΔΙΑΤΟΜΗ Α-Α' Κλ. 1:100



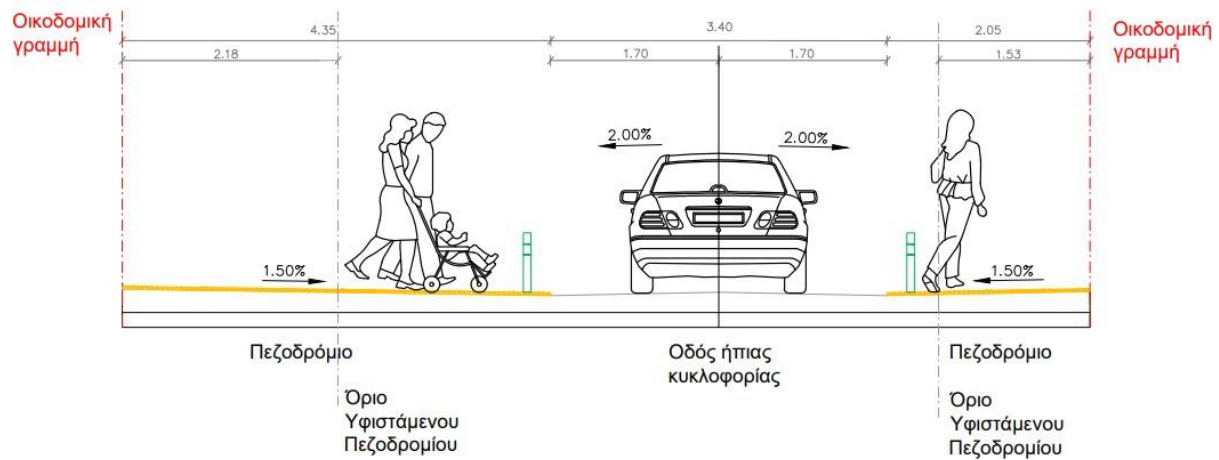
Εικόνα 19 Σενάριο 1 – Διατομή Α-Α'

ΔΙΑΤΟΜΗ Β-Β' Κλ. 1:100



Εικόνα 20 Σενάριο 2 – Διατομή Β-Β'

ΔΙΑΤΟΜΗ Γ-Γ' Κλ. 1:100



Εικόνα 21 Σενάριο 2 – Διατομή Γ-Γ'



2ο Σενάριο

Οδικό Τμήμα		Θέσεις Στάθμευσης		Πλάτος Πεζοδρομίου μ.ο.		Συνολικό μήκος ελεύθερης βάδισης
Από	Έως	για ΙΧ	για μοτο	δεξιά	αριστερά	
Πριάμου	Πάριδος	0	0	2.14	4.20	46.00
Πάριδος	Νέστορος	3 & 1 ΑΜΕΑ (7797)	2	2.17	4.20 / 1.80	10.40 με με πλάτος 4.20 μ. 22.00 με με πλάτος 1.80 μ.
Νέστορος	Αίαντος	4	2	2.00	4.20 / 1.90	10.00 με με πλάτος 4.20 μ. 22.00 με με πλάτος 1.90 μ.
Αίαντος	Μενελάου	0	0	2.05	4.34	45.50

Εικόνα 22 Συγκεντρωτικός Πίνακας Σεναρίου 2



4. Κυκλοφοριακή οργάνωση υφιστάμενων πεζοδρόμων του εμπορικού κέντρου

Στην παρούσα μελέτη διερευνάται επίσης η κυκλοφοριακή οργάνωση των υφιστάμενων πεζοδρόμων του εμπορικού κέντρου του Δήμου Ιλίου. Συγκεκριμένα αφορά τους εξής πεζοδρόμους:

- Οδό Αίαντος από οδό Έκτορος έως οδό Πρωτεσιλάου
- Οδό Πάριδος από οδό Έκτορος έως οδό Πρωτεσιλάου
- Οδό Νέστορος από οδό Φιλοκτήτου έως οδό Μανάκη

Προτείνεται για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την αποτροπή παρεμπόδισης προσβασιμότητας στους υπό μελέτη πεζοδρόμους, να προστεθούν μεταλλικά κολωνάκια. Τα μεταλλικά κολωνάκια θα απαγορεύουν την διέλευση των οχημάτων. Ωστόσο, προτείνεται τα μεταλλικά κολωνάκια να είναι είτε αφαιρούμενα είτε βυθιζόμενα, για να μπορούν να εισέλθουν/ εξέλθουν στους πεζοδρόμους οχήματα άμεσης βοήθειας, καθώς και οχήματα εφοδιασμού των καταστημάτων τις επιτρεπόμενες ώρες. Τονίζεται ότι τα αφαιρούμενα μεταλλικά κολωνάκια και τα βυθιζόμενα μεταλλικά κολωνάκια έχουν την ίδια αποτελεσματικότητα ως προς την παρεμπόδιση των οχημάτων και την οδική ασφάλεια. Επίσης, τονίζεται ότι για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας η απόσταση ανάμεσα στα μεταλλικά κολωνάκια είναι τουλάχιστον 1,5 μ.

Τα αφαιρούμενα μεταλλικά κολωνάκια πεζοδρομίου διαθέτουν κλειδαριά για να αφαιρείται το πάνω στέλεχος και να μένει στο έδαφος μόνο η βάση. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να δημιουργηθεί μια ζώνη ελεγχόμενης πρόσβασης οχημάτων για προκαθορισμένες ώρες διέλευσης.

Τα βυθιζόμενα μεταλλικά κολωνάκια δύναται να είναι ημιαυτόματα ή αυτοματοποιημένα. Τα ημιαυτόματα βυθιζόμενα κολωνάκια λειτουργούν με τη βοήθεια ενός τριγωνικού κλειδιού. Με την τοποθέτηση του στην οπή της κλειδαριάς το κολωνάκι αυτόματα και γρήγορα παίρνει την επιθυμητή θέση. Τα αυτοματοποιημένα βυθιζόμενα κολωνάκια είναι σε θέση να λειτουργήσουν με τηλεχειριστήρια ή διακόπτες. Τα βυθιζόμενα κολωνάκια σε απενεργοποιημένη θέση κρύβονται μέσα στο έδαφος επιτρέποντας την εύκολη μετακίνηση ακόμα και στα πιο χαμηλά αμάξια. Επίσης, είναι σε θέση να υποστούν μεγάλα φορτία βάρους, σε όποια κατάσταση λειτουργίας και να βρίσκονται.

Τα μεταλλικά κολωνάκια προτείνεται να είναι βαμμένα με ηλεκτροστατική βαφή για αντοχή στον χρόνο και τις καιρικές συνθήκες και φέρουν κίτρινες ανακλαστικές ταινίες για να είναι ορατά από απόσταση σε συνθήκες χαμηλού φωτισμού.



Όσον αφορά την τροφοδοσία των καταστημάτων στους πεζοδρόμους, προτείνεται **ωράριο τροφοδοσίας** για φορτηγά οχήματα ωφέλιμου φορτίου μέχρι 8 τόνους ως εξής:

- Κυριακή έως Παρασκευή από 02:30 έως 07:30 το πρωί.
- Σάββατο από 17:00 - 21:00

Τα **μεταλλικά κολωνάκια** που προτείνεται να προστεθούν είναι:

- 3 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Πάριδος στη συμβολή με την οδό Έκτορος
- 1 κολωνάκι στον πεζόδρομο στην οδό Αίαντος στη συμβολή με την οδό Μανάκη (βόρεια)
- 2 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Αίαντος στη συμβολή με την οδό Μανάκη (νότια)
- 1 κολωνάκι στον πεζόδρομο στην οδό Νέστορος στη συμβολή με την οδό Μανάκη(νότια)
- 1 κολωνάκι στον πεζόδρομο στην οδό Πάριδος στη συμβολή με την οδό Μανάκη (βόρεια)
- 1 κολωνάκι στον πεζόδρομο στην οδό Πάριδος στη συμβολή με την οδό Μανάκη (νότια)
- 2 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Αίαντος στη συμβολή με την οδό Φιλοκτήτου (νότια)
- 1 κολωνάκι στον πεζόδρομο στην οδό Πάριδος στη συμβολή με την οδό Φιλοκτήτου (βόρεια)
- 2 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Πάριδος στη συμβολή με την οδό Φιλοκτήτου (νότια)
- 2 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Αίαντος στη συμβολή με την οδό Πρωτεσιλάου (βόρεια)

Άρα στους υπό μελέτη πεζοδρόμους (πλην την συμβολή τους με την οδό Πατρόκλου), συνολικά **16 μεταλλικά κολωνάκια αφαιρούμενα ή βυθιζόμενα**.

Στο υπό μελέτη οδικό τμήμα της **Πατρόκλου** έχουν προταθεί μεταλλικά κολωνάκια. Στις συμβολές με τους αναφερόμενους πεζοδρόμους προτείνεται να είναι αφαιρούμενα ή βυθιζόμενα.

Ο αριθμός τους είναι ως εξής:

- 3 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Αίαντος στη συμβολή με την οδό Πατρόκλου (βόρεια)
- 3 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Αίαντος στη συμβολή με την οδό Πατρόκλου (νότια)
- 2 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Νέστορος στη συμβολή με την οδό Πατρόκλου (βόρεια)
- 3 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Νέστορος στη συμβολή με την οδό Πατρόκλου (νότια)
- 2 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Πάριδος στη συμβολή με την οδό Πατρόκλου (βόρεια)
- 2 κολωνάκια στον πεζόδρομο στην οδό Πάριδος στη συμβολή με την οδό Πατρόκλου (νότια)



Άρα στην οδό Πατρόκλου, **15 μεταλλικά κολωνάκια** αφαιρούμενα ή βυθιζόμενα. Οπότε συνολικά **31 μεταλλικά κολωνάκια** αφαιρούμενα ή βυθιζόμενα.

Παρατηρείται ότι ο πεζόδρομος στην οδό Αίαντος στη συμβολή με την οδό Φιλοκτήτου (βόρεια) διαθέτει μεταλλικά κολωνάκια. Προτείνεται να αντικατασταθούν τα υφιστάμενα 4 νέα μεταλλικά κολωνάκια αφαιρούμενα ή βυθιζόμενα. Αντίστοιχα και στον πεζόδρομο στην οδό Νέστορος στη συμβολή με την οδό Φιλοκτήτου (βόρεια) Προτείνεται να αντικατασταθούν τα υφιστάμενα 5 νέα μεταλλικά κολωνάκια αφαιρούμενα ή βυθιζόμενα. Για την διατήρηση της ομοιομορφίας στους πεζοδρόμους προτείνεται τα νέα μεταλλικά κολωνάκια να τοποθετηθούν στην νοητή επέκταση της οικοδομικής γραμμής, στην οποία αντίστοιχα προτείνεται να τοποθετηθούν και στους υπόλοιπους πεζοδρόμους.

5. Αιτιολογική έκθεση

Η παρούσα μελέτη διερευνά τις διάφορες εναλλακτικές λύσεις και εξετάζει τις **προϋποθέσεις** για τη μετατροπή της οδού Πατρόκλου από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου, που αποτελεί την περιοχή μελέτης, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας και τις αντίστοιχες επιπτώσεις στη διαχείριση στάθμευσης. Η κυκλοφοριακή παρέμβαση στην Πατρόκλου πρόκειται να λειτουργήσει συμπληρωματικά με τους γειτονικούς πεζοδρόμους που υπάρχουν ήδη στο ιστορικό κέντρο του Ιλίου.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, ο **χαμηλός κυκλοφοριακός φόρτος** (<200 ΜΕΑ ανά ώρα) ακόμα και σε ώρα αιχμής στο εν λόγω τμήμα επιτρέπει την παρέμβαση. Η μετατροπή του εξεταζόμενου τμήματος σε οδό ήπιας κυκλοφορίας είναι εφικτή και μπορεί να εφαρμοσθεί χωρίς να επιβαρύνει την κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή και χωρίς να προκαλεί κυκλοφοριακά προβλήματα ή/και ουρές.

Λόγω του μειωμένου ορίου ταχύτητας που θα τεθεί για την επίτευξη ήπιας κυκλοφορίας (20km/h), ο **χρόνος διέλευσης** της οδού θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα καθώς στην υπάρχουσα κατάσταση με σταθμευμένα οχήματα και στις δύο άκρες της οδού η ταχύτητα διέλευσης είναι χαμηλή. Δεδομένου του μικρού μήκους της περιοχής μελέτης, κρίνεται πως δε θα δημιουργηθούν προβλήματα καθυστερήσεων στην υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP) πριν τη διασταύρωση Πατρόκλου και Μενελάου.

Σε επίπεδο στάθμευσης, σήμερα, η οδός Πατρόκλου από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου εξυπηρετεί έναν αριθμό νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων, ωστόσο, παρατηρούνται έντονα **φαινόμενα παράνομης στάθμευσης**, τόσο επί των διασταυρούμενων πεζοδρόμων όσο και σε θέσεις οι οποίες είναι απαγορευτικές βάσει ΚΟΚ, π.χ. κοντά σε σήμανση STOP, πάνω σε ράμπα ΑΜΕΑ, πάνω στον πεζόδρομο, κλπ. Επομένως, η νόμιμη χωρητικότητα της περιοχής μελέτης είναι μικρότερη από την υφιστάμενη κατάσταση που επικρατεί. Συμπεραίνεται, λοιπόν, πως η απομάκρυνση σταθμευμένων οχημάτων στο πλαίσιο υλοποίησης της προτεινόμενης



παρέμβασης/ανάπλασης δεν θα έχει ιδιαίτερα μεγάλη επίδραση στις νόμιμες θέσεις που θα καθούν παρά την οδό.

Τα δύο εναλλακτικά σενάρια της παρούσας μελέτης έχουν αναπτυχθεί με γνώμονα την παροχή του υψηλότερου επιπέδου (ι) οδικής ασφάλειας και (ιι) προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες της οδού, με την παράλληλη (ιιι) αναβάθμιση του αστικού τοπίου στο κέντρο του Ιλίου. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω μιας ολιστικής παρέμβασης που θα περιλαμβάνει χρήση κατάλληλων υλικών, διαπλάτυση πεζοδρομίων, μειωμένο όριο ταχύτητας, περιορισμένη επιτρεπόμενη στάθμευση με ειδική διαμόρφωση. Σκοπό των ανωτέρω αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Δήμου Ιλίου τόσο σε όρους ασφάλειας, όσο και σε όρους αισθητικής.

Συγκρίνοντας τα επιμέρους χαρακτηριστικά των δύο σεναρίων, η κύρια διαφορά έγκειται στον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων στις οποίες θα επιτρέπεται η στάθμευση εντός ειδικά διαμορφωμένων εσοχών κατά μήκος του υπό μελέτη τμήματος. Στο Σενάριο 1, η στάθμευση επιτρέπεται σε όλη την αριστερή παρειά της οδού δημιουργώντας 20 θέσεις (συμπεριλαμβανόμενη τη θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ) για αυτοκίνητα και 6 για δίκυκλα. Στο Σενάριο 2, η ανάπλαση γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να διατίθενται μόλις 8 θέσεις (συμπεριλαμβανόμενη τη θεσμοθετημένη θέση ΑΜΕΑ) για αυτοκίνητα και 4 για δίκυκλα στο κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης, ενώ όλη η υπόλοιπη έκταση παρέχεται στους πεζούς.

Είναι φανερό πως στην 1^η περίπτωση τίθεται ως προτεραιότητα η εξασφάλιση όσο το δυνατόν περισσότερων θέσεων στάθμευσης παρά την ηλιοποίηση της οδού, ενώ στην 2^η περίπτωση δίνεται έμφαση στην άνετη κυκλοφορία ενεργού κινητικότητας (πεζών και ποδηλατιστών) καθώς και στην απρόσκοπτη προσβασιμότητα όλων, χάνοντας ωστόσο θέσεις στάθμευσης. Η δραστική μείωση των θέσεων στάθμευσης στο Σενάριο 2 στοχεύει στο να αποτρέπει κατά το δυνατό τη χρήση της οδού από μηχανοκίνητη κυκλοφορία προωθώντας τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες νόμιμες θέσεις, τη ζήτηση και τον ρυθμό εναλλαγής στάθμευσης που μετρήθηκαν, δεν προβλέπεται η πρόκληση σημαντικών προβλημάτων επιβάρυνσης της ευρύτερης περιοχής.

Συνοψίζοντας, η μετατροπή της οδού Πατρόκλου από την οδό Πριάμου έως την οδό Μενελάου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας θεωρείται εφικτή χωρίς την πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης στους γειτονικούς δρόμους, και κρίνεται απαραίτητη προς την κατεύθυνση ανάκτησης και αξιοποίησης του δημοσίου χώρου. Προκρίνεται το Σενάριο 2 της μελέτης, το οποίο θέτει τον πεζό ως προτεραιότητα, με στόχο έναν δημόσιο χώρο που θα είναι ανοιχτός και διαθέσιμος στους κατοίκους και τους επισκέπτες του κέντρου.



Για τον Δήμο Ιλίου,

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ &
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ

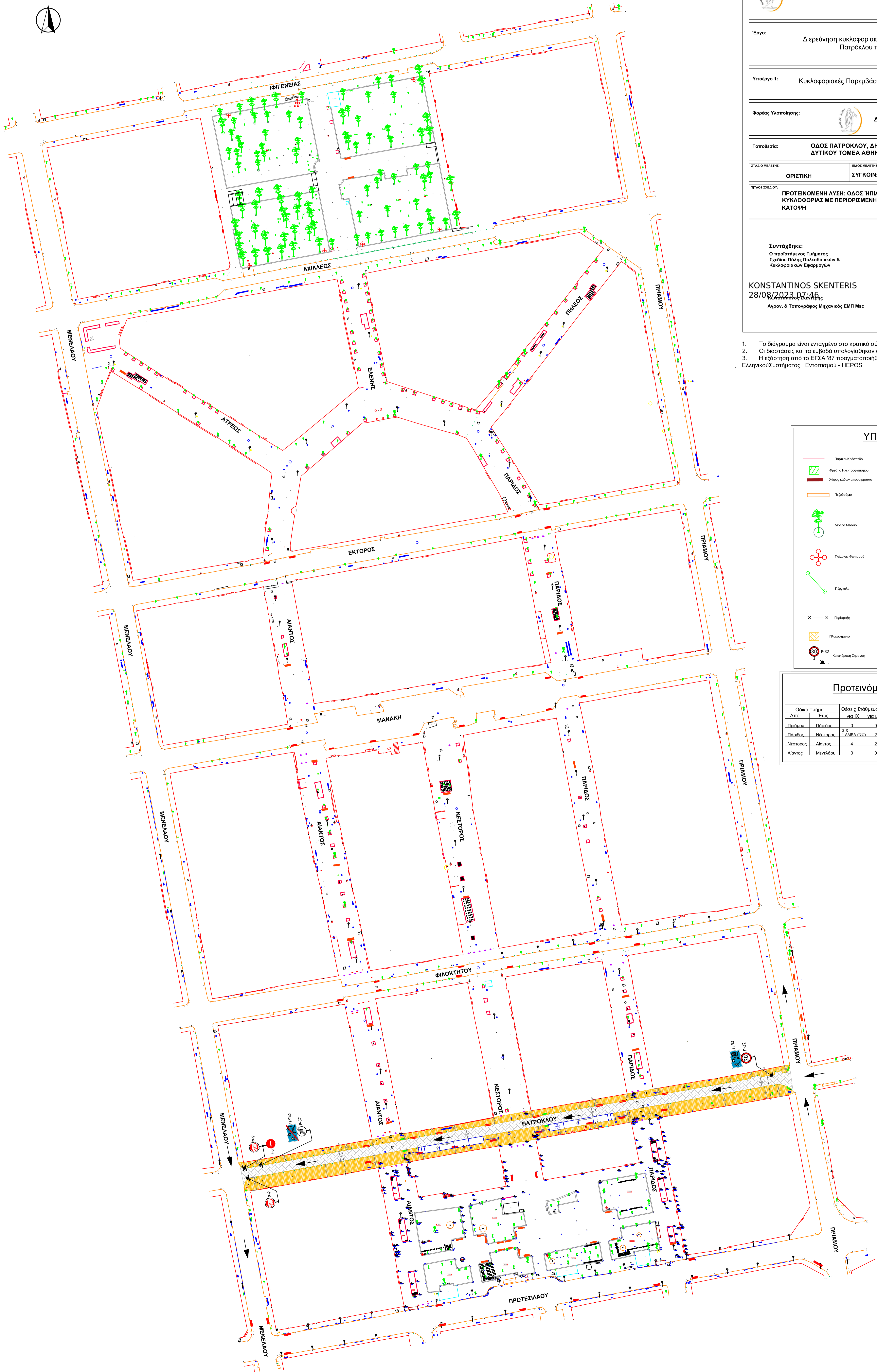
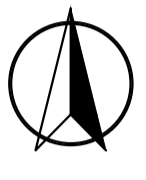
KONSTANTINOS SKENTERIS
28/08/2023 07:49

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΕΝΤΕΡΗΣ
Αγρον. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ Msc

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ



Κόσμος του έργου:

ΔΗΜΟΣ ΙΛΙΟΥ

Έργο: Διεύρυνση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στην οδό Πατρόκλου του Δήμου Ιλίου

Υπόμνημα 1: Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις στην οδό Πατρόκλου

Φορέας Υλοποίησης: **ΔΗΜΟΣ ΙΛΙΟΥ**

Τοποθεσία: **ΟΔΟΣ ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ, ΔΗΜΟΣ ΙΛΙΟΥ, Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ, Π. ΑΤΤΙΚΗΣ**

ΕΣΤΙΟΝ ΜΕΛΕΤΗΣ:	ΒΑΣΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ:	ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ:
ΟΡΙΣΤΙΚΗ	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	Κ-1

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΑΤΟΣ: **ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΥΣΗ: ΟΔΟΣ ΉΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ - ΚΑΤΟΨΗ**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: **ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2022**

ΚΥΜΑΝΑ: **1:500**

Συντάχθηκε: **Ο προϊστάμενος Τμήματος Σχεδίου Πόλης Πολυδύναμων & Κυκλοφοριακών Εφαρμογών**

Θεωρήθηκε: **Η ΠΡΟΫΠΕΘΕΤΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

KONSTANTINOS SKENTERIS
28/08/2023 07:46
Αγρον. & Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ Μsc

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΑΚΙΟΥΛΑΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός

1. Το διάγραμμα είναι ενταγμένο στο κρατικό σύστημα συντεταγμένων ΕΓΣΑ '87
2. Οι διαστάσεις και τα εμβαδά υπολογίσθηκαν αναλυτικά από τις συνίνες των κορυφών
3. Η εξόρυξη από το ΕΓΣΑ '87 πραγματοποιήθηκε με σύστημα GPS και κάνοντας χρήση του Ελληνικού Συστήματος Ένταξης - HEPOS

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Παράλληλο Κατεύθυνση	Επίπεδο Ήλιο	Επίπεδο Ήλιο
Κατεύθυνση Μετακίνησης	Επίπεδο ΟΠΕ	Επίπεδο Φωτισμού
Χώρος ελεύθερο σταθμεύσεων	Επίπεδο ΔΕΜ	Παράλληλο
Παράλληλο	Κυκλική Κατεύθυνση ΟΠΕ	Κατεύθυνση
Δέντρο Μεσο	Δέντρο Μεσο	Ομάδα
Παράλληλο Φωτισμού	Κατεύθυνση Φωτισμού	Κόμβος
Παράλληλο	Σταθμός / Σταθμός Υπόγειο	Κόμβος
X Παράλληλο	Κατεύθυνση	Κατεύθυνση
Παράλληλο	Κατεύθυνση	Κατεύθυνση
Κατεύθυνση Στάθμευσης	Κατεύθυνση	Κατεύθυνση
Κατεύθυνση Στάθμευσης	Κατεύθυνση	Κατεύθυνση

Προτεινόμενο Σενάριο

Οδικό Τμήμα	Εύρος	Πλάτος Στάθμευσης για ΙΧ	Πλάτος Παζαρομαζών μ.δ.	Συνολικό μήκος ελεύθερης στάθμευσης	
Πατρόκλου - Παρόδος	0	0	2,14	4,20	46,00
Παρόδος - Νέστορος	2	2	2,17	4,20 + 1,80	15,40 μ.μ. (Πλάτος 4,20 μ.) 22,00 μ.μ. (Πλάτος 1,80 μ.)
Νέστορος - Αλιαντών	4	2	2,00	4,20 + 1,50	16,00 μ.μ. (Πλάτος 4,20 μ.) 22,00 μ.μ. (Πλάτος 1,50 μ.)
Αλιαντών - Μενελάου	0	0	2,05	4,34	45,50