



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 **ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΘΕΜΑ: ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ Η ΟΠΟΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ 14 & 15 ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΙΛΙΟΥ & ΠΕΡΙΚΛΕΙΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΟΔΟΥΣ ΜΑΥΡΙΚΙΟΥ – ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΩΣ – ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ - Λ. ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΜΑΥΡΙΚΙΟΥ.

Α/ Έχοντας υπ' όψιν:

1. τον Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»,
2. τα Άρθρα 52, 26 και 109 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/1999 ΦΕΚ 57Α/23-3-1999, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει),
3. τις διατάξεις των άρθρων 79 παρ. 1α4 και 82 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων,
4. 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*,
5. το υπ' αρ. πρωτ. 30636/2024 σχετικό έγγραφο της Τ.Υ.,
6. το Α' και Β' παραδοτέο της υπ' αρ. Κ.Μ.Π111/2024 υπηρεσίας, με τίτλο «Συλλογή, αξιολόγηση, επεξεργασία και τεκμηρίωση κυκλοφοριακών φόρτων και επιπέδων εξυπηρέτησης όλων των επιτρεπόμενων κινήσεων ανά πρόσβαση σε διάφορους κόμβους του Δήμου Ιλίου» και ειδικότερα για την τεκμηρίωση προτεραιοτήτων οδών έναντι των καθέτων τους, μονοδρομήσεων ή αντιδρομήσεων

οδών, σε τμήματα των περιοχών του Δήμου Ιλίου &

B/ αποβλέποντας:

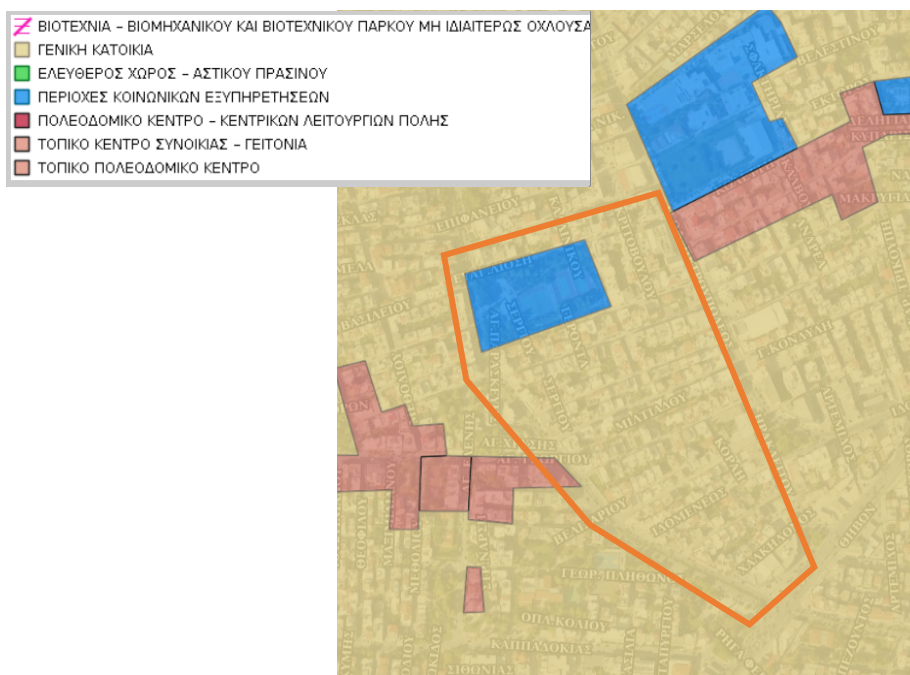
στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας μέσω του καθορισμού προτεραιοτήτων οδών έναντι των καθέτων τους, μονοδρομήσεων ή αντιδρομήσεων οδών, σε περιοχή η οποία αποτελείται από τμήματα των Πολεοδομικών Ενοτήτων 14 & 15 του Δήμου Ιλίου. Η εξεταζόμενη περιοχή, περικλείεται από τις οδούς **Μαυρικού-Πετρουπόλεως-Χαλκηδόνας & Λ. Ανδρ. Παπανδρέου** που για λόγους συντομίας την ονομάζουμε (block 1),

Γ/ εξετάσαμε τα εξής:

1.1. την ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΟΣ - ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ)

Σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου Ιλίου, η βασική χρήση της περιοχής είναι η γενική κατοικία και εντός της εξεταζόμενης περιοχής υφίσταται τμήμα περιοχής κοινωνικών εξυπηρετήσεων, που αντιστοιχεί στο χώρο του Αθλητικού Κέντρου Παλατιανής (βλ. Εικόνα 1.1). Κατά μήκος της Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου και του οδικού άξονα Πετρουπόλεως- Ηρακλείτου, αναπτύσσεται έντονη εμπορική δραστηριότητα με καταστήματα λιανικού εμπορίου, καθιστώντας τις συγκεκριμένες οδούς, εμπορικούς άξονες της περιοχής.

Η περιοχή χρήζει ιδιαίτερης μέριμνας ως προς την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας, καθώς καθημερινά διέρχεται σημαντικός αριθμός ευάλωτων χρηστών (μαθητές, παιδιά) λόγω των παρόδιων χρήσεων της ευρύτερης περιοχής (σχολεία, πάρκα, αθλητικά κέντρα). Συγκεκριμένα στην εξεταζόμενη περιοχή υφίσταται ο 13ος Βρεφονηπιακός Σταθμός Δήμου Ιλίου και το Αθλητικό Κέντρο Παλατιανής, ενώ στην ευρύτερη περιοχή βρίσκονται το 6ο Γυμνάσιο Δήμου Ιλίου, το ανοικτό γήπεδο Παλατιανής, το πάρκο Ανδρέα Παπανδρέου, ο 2ος Βρεφονηπιακός Σταθμός Δήμου Ιλίου, το 11ο Γυμνάσιο Δήμου Ιλίου, το 15ο Νηπιαγωγείο Δήμου Ιλίου, το 30ο Νηπιαγωγείο Δήμου Ιλίου, το 16ο Δημοτικό Σχολείο Ιλίου και το κλειστό γυμναστήριο Γ. Λιόσης (βλ. Σχέδιο 1.1).



Εικόνα 1.1: Χρήσεις Γης της περιοχής μελέτης (πηγή: GIS Δήμου Ιλίου)

Στην ευρύτερη περιοχή του Block 1, υπάρχουν θεσμοθετημένοι, από το ΓΠΣ, πεζόδρομοι, υλοποιημένοι ή μη, οι οποίοι παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες. Οι πεζόδρομοι διακρίνονται, είτε με σήμανση Ρ-55, είτε απλά με εμπόδια αστικού εξοπλισμού. Σε ορισμένα τμήματα πεζοδρόμων τα οποία καταλήγουν σε αδιέξοδο υφίσταται μόνον η σήμανση του αδιεξόδου Π25. Επιπλέον υφίστανται οδικά τμήματα που είναι διαμορφωμένα με πλακόστρωτο και λειτουργούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται αναλυτικά τα οδικά τμήματα της εξεταζόμενης και γειτονικής περιοχής, που λειτουργούν ως πεζόδρομοι, που είναι θεσμοθετημένοι άλλα όχι υλοποιημένοι πεζόδρομοι, καθώς και τα οδικά τμήματα που έχουν επίστρωση με διαφορετικό υλικό (χωρίς πινακίδα ήπιας κυκλοφορίας) (βλ. Πίνακα 1.1, 1.2.& 1.3. και Εικόνα 1.2).

Πίνακας 1.1: Υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων ευρύτερης και εξεταζόμενης περιοχής

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΦΕΚ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ		
Ισιδώρας	Ελλησπόντου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Υφιστάμενος Διαμορφωμένος Πεζόδρομος με ΦΕΚ	1179/Δ/1995-12-29
Κριτόβουλου	Ισιδώρας	Ιουλιανού	Υφιστάμενος Διαμορφωμένος Πεζόδρομος με ΦΕΚ	1179/Δ/1995-12-29

Πίνακας 1.2: Προτεινόμενο δίκτυο πεζοδρόμων ευρύτερης και εξεταζόμενης περιοχής

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΦΕΚ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ		
Βοσπόρου	Κοραή	Ηρακλείτου	Προτεινόμενος Διαμορφωμένος ως Πεζόδρομος με ΦΕΚ	1179/Δ/1995-12-29
Παπανικολάου	Στρ. Μακρυγιάννη	-	Προτεινόμενος Διαμορφωμένος ως Πεζόδρομος με ΦΕΚ	617/Δ/1988-08-24
Ανδρέα Κάλβου	Στρ. Μακρυγιάννη	-	Προτεινόμενος Διαμορφωμένος ως Πεζόδρομος με ΦΕΚ	527/Δ/1998-07-24
Επιφανείου	Καλλινίκου	Αριάδνης	Προτεινόμενος Διαμορφωμένος ως Πεζόδρομος με ΦΕΚ	14/Δ/1980-01-16

Πίνακας 1.3: Οδοί διαμορφωμένες με πλακόστρωτο εξεταζόμενης περιοχής

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	
Μιλτιάδου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Ελλησπόντου	Υφιστάμενη Διαμόρφωση οδού με πλακόστρωτο
Μιλτιάδου	Ελλησπόντου	Πετρουπόλεως	Υφιστάμενη Διαμόρφωση οδού με πλακόστρωτο



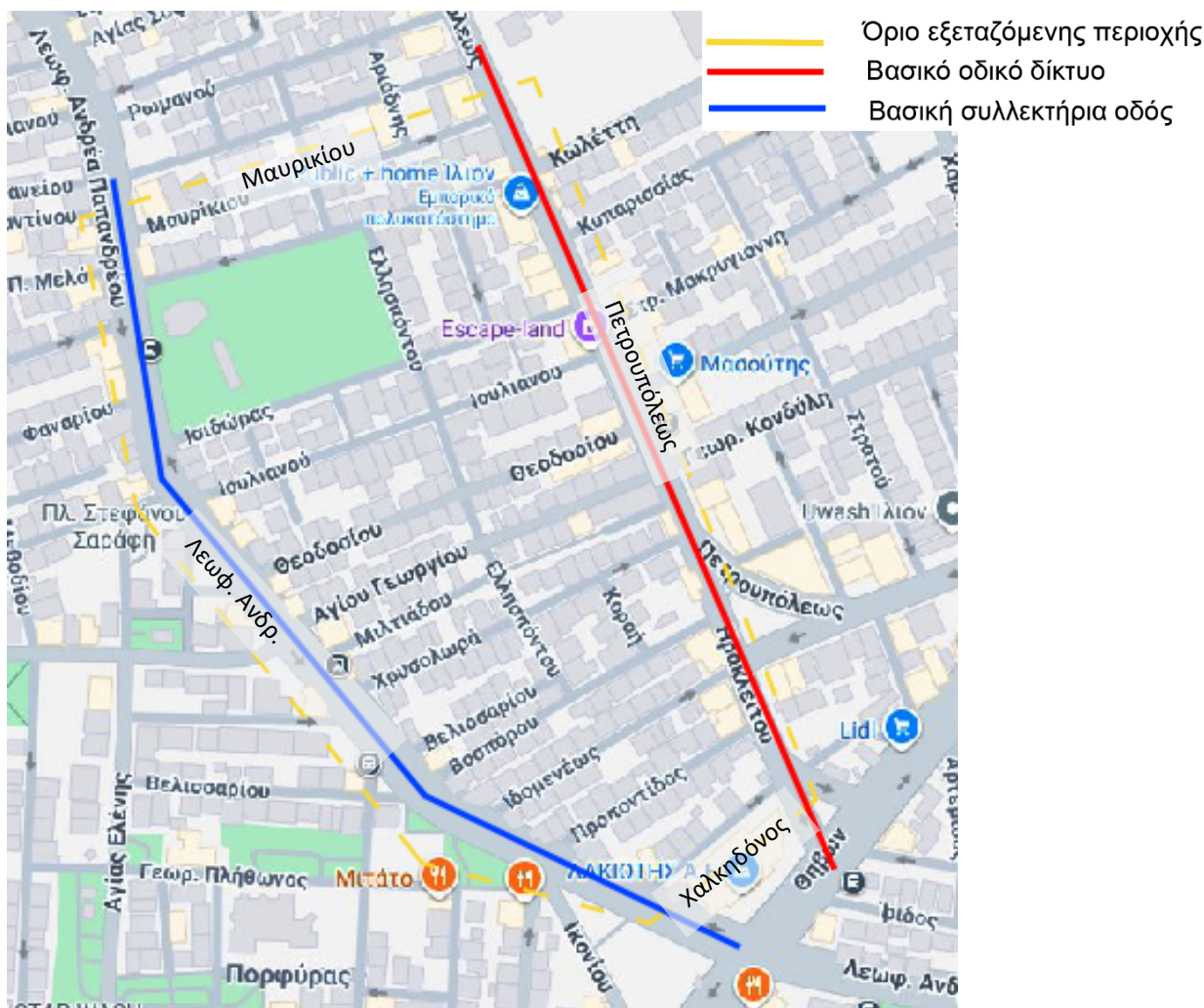
Εικόνα 1.2: Εγκεκριμένοι πεζόδρομοι στην ευρύτερη περιοχή

1.2. την ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ του ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου Ιλίου (ΦΕΚ 226/Δ/1991) στην περιοχή που εξετάζεται, οι οδοί κατατάσσονται σύμφωνα με τη λειτουργία τους στο αστικό περιβάλλον. Οι οδοί σε ένα αστικό περιβάλλον ιεραρχούνται σε:

- Αρτηρίες (κύριες / δευτερεύουσες)
- Συλλεκτήριες οδοί
- Τοπικές οδοί
- Ήπιες (Πεζόδρομοι / Ποδηλατόδρομοι)

Αναλυτικότερα σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου Ιλίου (ΦΕΚ 226/Δ/1991) η οδός Πετρουπόλεως ανήκει στο βασικό οδικό δίκτυο, η Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου χαρακτηρίζεται ως **βασική συλλεκτήρια**, ενώ οι υπόλοιπες οδοί ανήκουν στο τοπικό οδικό δίκτυο με χαρακτήρα πρόσβασης και παραμονής (βλ. Εικόνα 1.3).



Εικόνα 1.3: Ιεράρχηση οδικού δικτύου στη περιοχή καθορισμού προτεραιοτήτων

1.3. την ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ (ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ)

Στη παρούσα παράγραφο παρουσιάζονται τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης των οδών που βρίσκονται εντός των ορίων της συγκεκριμένης εξεταζόμενης περιοχής της Παλατιανής (Block 1).

Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου

Η Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου (βλ. Φωτογραφία 1.2) είναι βασική συλλεκτήρια οδός, είναι η προέκταση της οδού Ανατολικής Ρωμυλίας και τέμνεται από την Λεωφόρο Θηβών. Το εξεταζόμενο τμήμα της οδού, ορίζεται μεταξύ των οδών Μαυρικίου και Χαλκηδόνας, είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, διαθέτει κεντρική διαχωριστική νησίδα και έχει πλάτος οδοστρώματος 15,00μ. Κατά μήκος της λεωφόρου, υφίσταται πεζοδρόμια εκατέρωθεν του οδοστρώματος στα οποία εξασφαλίζει το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος για την κυκλοφορία των πεζών. Κατά μήκος του εξεταζόμενου τμήματος της Λεωφόρου Ανδρ. Παπανδρέου υφίσταται κατακόρυφη σήμανση Ρ40 και Ρ39 με την αναγραφή «εξαιρούνται ΙΧ» για την απαγόρευση στάθμευσης μεγάλων- βαρέων οχημάτων (βλ. Σχέδιο 1.1). Κατά μήκος του εξεταζόμενου οδικού άξονα, υφίστανται διάφορα εμπορικά καταστήματα, καταστήματα εστίασης, καφετέριες και ένα πρατήριο υγρών καυσίμων.



Φωτογραφία 1.2: Λεωφόρος Ανδρ. Παπανδρέου

Οδός Μαυρικού

Στο εξεταζόμενο Block περιλαμβάνεται η οδός Μαυρικού (βλ. Φωτογραφία 1.3) η οποία εξετάζεται στο τμήμα από την συμβολή της με την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου έως την οδό Πετροπούλεως. Η οδός Μαυρικού ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου, είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την οδό Πετροπούλεως και διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 7,00μ. Από τις απογραφές που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή παρατηρήθηκε στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού. Στο τμήμα μεταξύ των οδών Καλλινίκου και Αριάδνης υφίσταται σήμανση P41 σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται η στάθμευση κατά τους μονούς μήνες στην πλευρά που βρίσκεται η πινακίδα.



Φωτογραφία 1.3: Οδός Μαυρικού

Οδός Ευάγγελου Λιόση

Η οδός Ευάγγελου Λιόση είναι τοπική οδός του Δήμου Ιλίου και εξετάζεται το τμήμα, από την οδό Πετροπούλεως έως την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου. Η οδός στο συγκεκριμένο τμήμα είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου, διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 6,50μ. και διαθέτει πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού (βλ. Φωτογραφία 1.4). Από τις απογραφές που πραγματοποιήθηκαν παρατηρήθηκε στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού, πολλές φορές υπαστί στο πεζοδρόμιο.



Φωτογραφία 1.4: Οδός Ευάγγελου Λιόση

Οδός Καλλινίκου

Η οδός Καλλινίκου στο τμήμα μεταξύ των οδών Μαυρικού και Ευάγγελου Λιόση ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο και είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 6,00μ., και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού περιορισμένου πλάτους. Στην διάρκεια των απογραφών παρατηρήθηκε παράνομη στάθμευση οχημάτων ιπαστί στο πεζοδρόμιο (βλ. Φωτογραφία 1.5).



Φωτογραφία 1.5: Οδός Καλλινίκου

Οδός Ελλησπόντου

Η οδός Ελλησπόντου (βλ. Φωτογραφία 1.6) εκκινεί από την οδό Βοσπόρου και καταλήγει στην οδό Ε. Λιόση, ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 6,00μ. και υφίστανται πεζοδρόμια και στις δύο πλευρές της οδού κυμαινόμενου πλάτους. Κατά μήκος της οδού παρατηρούνται σταθμευμένα οχήματα παρόλο που δεν επιτρέπεται σύμφωνα με την κατακόρυφη σήμανση (Ρ41 και Ρ39) καθώς και του πλάτους της οδού.



Φωτογραφία 1.6: Οδός Ελλησπόντου

Οδός Περγάμου Ευβοίας

Η οδός Περγάμου Ευβοίας (βλ. Φωτογραφία 1.7) ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο, είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την οδό Ισιδώρας και διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 6,00μ. Από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν, παρατηρήθηκε στάθμευση από τη μία πλευρά της οδού.



Φωτογραφία 1.7: Οδός Περγάμου Ευβοίας



Φωτογραφία 1.8: Οδός Κριτόβουλου

Οδός Κριτόβουλου

Η οδός Κριτόβουλου (βλ. Φωτογραφία 1.8) είναι πεζόδρομος (σύμφωνα με το ΦΕΚ 1179/Δ/1995-12-29), χωρίς να υφίσταται η αντίστοιχη κατακόρυφη σήμανση, έχει πλάτος 5,50μ. και είναι επιστρωμένη με κυβόλιθους. Από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν διαπιστώθηκε ότι χρησιμοποιείται σαν χώρος στάθμευσης.

Οδός Ισιδώρας

Η οδός Ισιδώρας στο τμήμα από την οδό Πετρουπόλεως μέχρι την οδό Ελλησπόντου, είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την οδό Πετρουπόλεως, με πλάτος οδοστρώματος 6,00μ. Κατά μήκος της οδού παρατηρήθηκε στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού (βλ. φωτογραφία 1.9).

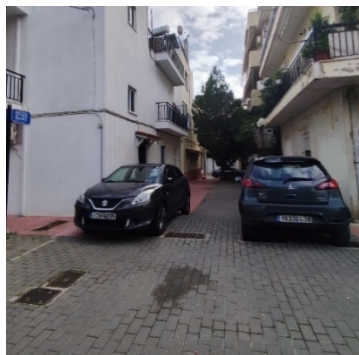


Φωτογραφία 1.9: Οδός Ισιδώρας- μονόδρομος

Η οδός Ισιδώρας στο τμήμα από την οδό Ελλησπόντου μέχρι την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου είναι υλοποιημένος πεζόδρομος με σήμανση P-55 μόνο από τη μία πλευρά της οδού (βλ. Σχέδιο 1.1). Στο συγκεκριμένο τμήμα του πεζόδρομου υφίσταται στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού (βλ. φωτογραφία 1.10).



Φωτογραφία 1.10: Οδός Ισιδώρας- πεζόδρομος



Φωτογραφία 1.11: Οδός Γέροντα

Οδός Γέροντα

Η οδός Γέροντα είναι πεζόδρομος επιστρωμένος με κυβόλιθο και διαθέτει πλάτος 5,50μ. Από τις απογραφές που πραγματοποιήθηκαν διαπιστώθηκε η στάθμευση οχημάτων καταλαμβάνοντας το πλάτος του πεζόδρομου. Ταυτόχρονα παρατηρήθηκε ότι δεν υφίσταται σήμανση Ρ55 για την διάκρισή του σαν πεζόδρομο (βλ. Φωτογραφία 1.11).

Οδός Σεργίου

Η οδός Σεργίου είναι πεζόδρομος εκκινεί από την οδό Ιουλιανού και καταλήγει στον πεζόδρομο της οδού Ισιδώρας. Το πλάτος της οδού είναι 5,00μ. είναι επιστρωμένη με κυβόλιθο και δεν υφίσταται κατακόρυφη σήμανση Ρ55 (βλ. Φωτογραφία 3.12). Κατά τη διάρκεια των απογραφών παρατηρήθηκε στάθμευση κατά το μήκος του πεζόδρομου. Απέναντι ακριβώς από την οδό Ιουλιανού υφίσταται ένα αδιέξοδο τμήμα της οδού Σεργίου το οποίο είναι επιστρωμένο με κυβόλιθο (βλ. Φωτογραφία 1.13).



Φωτογραφία 1.12: Πεζόδρομος στην οδό Σεργίου



Φωτογραφία 1.13: Αδιέξοδος στην οδό Σεργίου

Οδός Ιουλιανού

Η οδός Ιουλιανού ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Παπανδρέου. Διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 6,50μ. και πεζοδρόμιο εκατέρωθεν της οδού με περιορισμένο πλάτος. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκαν σταθμευμένα οχήματα εκατέρωθεν της οδού (βλ. Φωτογραφία 1.14)



Φωτογραφία 1.14: Οδός Ιουλιανού

Οδός Θεοδοσίου

Η οδός Θεοδοσίου ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την οδό Πετρουπόλεως. Διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 4,50μ. και πεζοδρόμιο και στις δύο πλευρές της οδού με περιορισμένο πλάτος. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκαν σταθμευμένα οχήματα στην μία πλευρά της οδού (βλ. Φωτογραφία 1.15).



Φωτογραφία 1.15: Οδός Θεοδοσίου

Οδός Αγίου Γεωργίου

Η οδός Αγίου Γεωργίου ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την οδό Πετρουπόλεως. Διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 5,50μ., πεζοδρόμιο εκατέρωθεν της οδού με κυμαινόμενο πλάτος και παρατηρείται στάθμευση από τη μία πλευρά της οδού. Η διασταύρωση της οδού Αγίου Γεωργίου με την Λεωφ. Παπανδρέου ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση (βλ. Σχέδιο 1.1 και φωτογραφίες 1.16 και 1.17).



Φωτογραφία 1.16: Οδός Αγίου Γεωργίου



Φωτογραφία 1.17: Σηματοδούμενος κόμβος Αγίου Γεωργίου- Λεωφ. Παπανδρέου

Οδός Μιλτιάδου

Η οδός Μιλτιάδου εξετάζεται στα τμήματα Λεωφ. Παπανδρέου έως Ελλησπόντου και από Ελλησπόντου μέχρι Πετρουπόλεως. Η οδός ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι επιστρωμένη με

κυβόλιθο. Τα παραπάνω οδικά τμήματα δεν δύναται να εξυπηρετήσουν τη διαμπερή κυκλοφορία των οχημάτων καθώς δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί είσοδος των οχημάτων από την οδό Ελλησπόντου λόγω στενότητας. Συνεπώς η οδός χρησιμοποιείται μόνο για στάθμευση οχημάτων τα οποία έχουν πρόσβαση από τις οδούς Πετρουπόλεως και Λεωφ. Παπανδρέου. Το πλάτος της οδού κυμαίνεται μεταξύ 3,00μ και 5,50μ. (βλ. Φωτογραφία 1.18).



Φωτογραφία 1.18: Οδός Μιλτιάδου

Οδός Χρυσολωρά

Η οδός Χρυσολωρά ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την οδό Πετρουπόλεως. Το πλάτος οδοστρώματος είναι 5,00μ. και υφίσταται πεζοδρόμιο και από τις δύο πλευρές ιδιαίτερα περιορισμένου πλάτους. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκαν υπασπί σταθμευμένα οχήματα εκατέρωθεν της οδού ενώ υφίσταται σήμανση για την απαγόρευση εισόδου σε φορτηγά αυτοκίνητα (P13) (βλ. Φωτογραφία 1.19).



Φωτογραφία 1.19: Οδός Χρυσολωρά

Οδός Βελισαρίου

Η οδός Βελισαρίου ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 4,00μ. και πεζοδρόμιο εκατέρωθεν της οδού μη ικανοποιητικού πλάτους (βλ. Φωτογραφία 1.20).



Φωτογραφία 1.20: Οδός Βελισαρίου

Οδός Κοραή

Η οδός Κοραή ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας και διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 5,50μ.. Ταυτόχρονα η οδός διαθέτει πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού περιορισμένου πλάτους. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκαν υπαστί στα πεζοδρόμια σταθμευμένα οχήματα εκατέρωθεν της οδού.

Οδός Βοσπόρου

Η οδός Βοσπόρου ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου, είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας με πλάτος οδοστρώματος 5,50μ., και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού περιορισμένου πλάτους. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκε στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού, ενώ υφίσταται κατακόρυφη σήμανση Ρ41 και Ρ42 εκατέρωθεν της οδού (βλ. Φωτογραφία 1.21). Στη συμβολή της οδού με την οδό Πετρουπόλεως παρατηρείται στένωση από την οποία δεν υπάρχει η δυνατότητα διέλευσης οχημάτων, παρά μόνο πεζών (βλ. Φωτογραφία 1.22).



Φωτογραφία 1.21: Οδός Βοσπόρου



Φωτογραφία 1.22: Στένωση στην οδό Βοσπόρου

Οδός Ιδομενέως

Η οδός Ιδομενέως ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι μονής κυκλοφορίας, με κατεύθυνση προς την οδό Ηρακλείτου. Διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 5,00μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με επαρκές πλάτος, ενώ σε ορισμένα τμήματα της οδού δεν υπάρχει καθόλου πεζοδρόμιο. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκε υπαστί στάθμευσή στο πεζοδρόμιο και στις δύο πλευρές της οδού.

Οδός Προποντίδος

Η οδός Προποντίδος ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου και είναι μονής κυκλοφορίας, με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου, διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 4,50μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού περιορισμένου πλάτους. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκαν υπασπί στάθμευσή στο πεζοδρόμιο και στις δύο πλευρές της οδού. (βλ. Φωτογραφία 1.23).



Φωτογραφία 1.23: Οδός Προποντίδος



Φωτογραφία 1.24: Οδός Χαλκηδόνος

Οδός Χαλκηδόνος

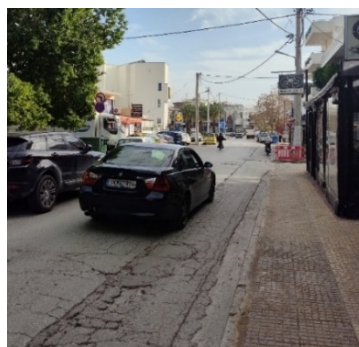
Η οδός Χαλκηδόνος ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο και είναι μονής κυκλοφορίας, με κατεύθυνση προς την οδό Ηρακλείτου. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 5,00μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού περιορισμένου πλάτους. Στα πλαίσια των απογραφών παρατηρήθηκαν σταθμευμένα οχήματα από τη μία πλευρά της οδού (βλ. Φωτογραφία 1.24).

Οδός Πετρούλεως- Ηρακλείτου

Η οδός Πετρούλεως ανήκει στο βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου, είναι η προέκταση της οδού 25^{ης} Μαρτίου και καταλήγει στην οδό Ηρακλείτου. Το εξεταζόμενο τμήμα της οδού, ορίζεται μεταξύ των οδών Μαυρικού και Χρυσολωρά, είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, πλάτος οδοστρώματος 10,00μ. και υφίσταται πεζοδρόμιο εκατέρωθεν της οδού με επαρκές πλάτος (βλ. Φωτογραφία 1.25). Η οδός Ηρακλείτου, από την οδό Χρυσολωρά μέχρι την οδό Χαλκηδόνος είναι μονής κατεύθυνσης με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Θηβών, με πλάτος οδοστρώματος 8,00μ (βλ. Φωτογραφία 1.26). Κατά μήκος του εξεταζόμενου οδικού άξονα υφίστανται διάφορα εμπορικά καταστήματα, καταστήματα εστίασης, καφετέριες και ζαχαροπλαστεία.



Φωτογραφία 1.25: Οδός Πετρούλεως



Φωτογραφία 1.26: Οδός Ηρακλείτου

1.4 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

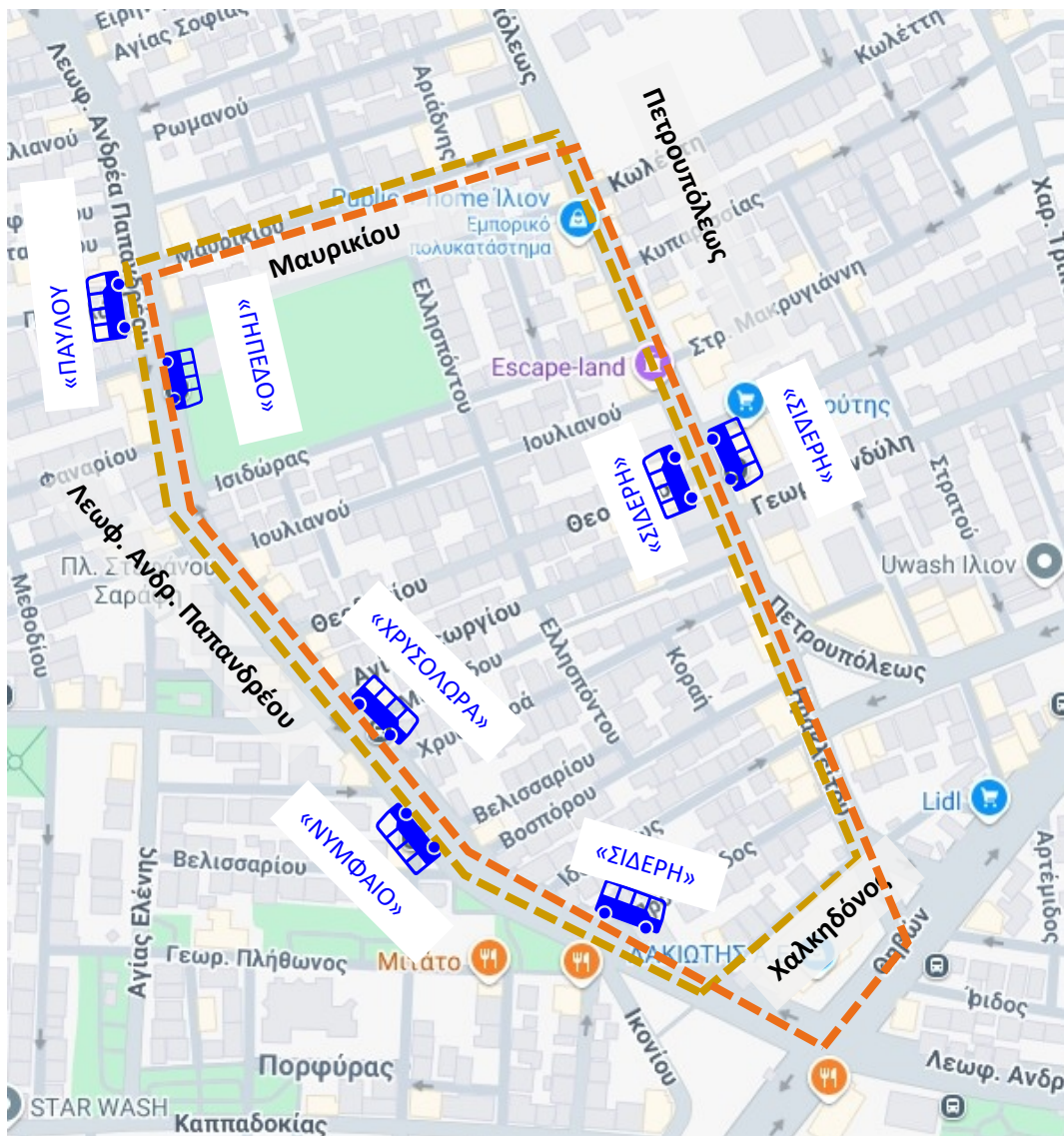
Στην περιοχή που εξετάζεται υφίστανται οι παρακάτω μονοδρομήσεις (βλ. Πίνακας 1.4):

Πίνακας 1.4: Υφιστάμενες μονοδρομήσεις της περιοχής μελέτης

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	
Μαυρικού	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Προς Ανατολή
Ευάγγελου Λιάση	Πετρουπόλεως	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Προς Δύση
Ισιδώρας	Ελλησπόντου	Πετρουπόλεως	Προς Ανατολή
Ιουλιανού	Πετρουπόλεως	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Προς Δύση
Θεοδοσίου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Προς Ανατολή
Αγίου Γεωργίου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Προς Ανατολή
Χρυσολωρά	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Προς Ανατολή
Ιδομενέως	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Προς Ανατολή
Προποντίδος	Πετρουπόλεως	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Προς Δύση
Χαλκηδόνος	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Προς Ανατολή

1.5 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΑΣΑ

Από την εξεταζόμενη περιοχή διέρχονται πέντε λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ. Συγκεκριμένα από την οδό Πετρουπόλεως, διέρχονται οι λεωφορειακές γραμμές Α11 «ΠΛ. ΒΑΘΗ - ΙΛΙΟΝ - ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ (ΜΕΣΩ ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ)», Β11 «ΠΛ. ΒΑΘΗ - ΙΛΙΟΝ – ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ» και η «700 ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ (ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑ)-ΣΤ. ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)» και υφίσταται η στάση «ΣΙΔΕΡΗ» (εκατέρωθεν της οδού). Παράλληλα από την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου διέρχονται οι λεωφορειακές γραμμές 719 «ΚΗΠΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)» και η 24 «ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ - ΙΛΙΟΝ - ΣΤ. ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)» και υφίστανται οι στάσεις «ΓΗΠΕΔΟ», «ΧΡΥΣΟΛΩΡΑ» και «ΣΙΔΕΡΗ». Η λεωφορειακή γραμμή 700 διέρχεται και από την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου, ενώ στην Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου, εκτός των ορίων της εξεταζόμενης περιοχής, βρίσκονται και οι στάσεις «ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ» και «ΝΥΜΦΑΙΟ» (βλ. Εικόνα 1.4)



Εικόνα 1.4: Διερχόμενες γραμμές ΟΑΣΑ και στάσεις λεωφορείων στην εξεταζόμενη περιοχή

1.6 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ

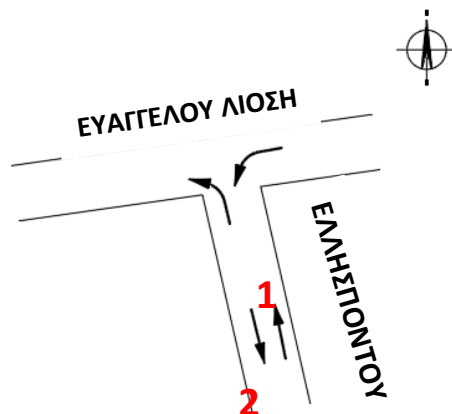
Για την διαμόρφωση του κυκλοφοριακού προφίλ της εξεταζόμενης περιοχής και την εμπειριστατωμένη σύνταξη προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, θεωρήθηκε απαραίτητη η συλλογή στοιχείων φόρτων κυκλοφορίας συγκεκριμένων οδικών αξόνων. Για τον λόγο αυτό πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις με παρατηρητές σε ώρες αιχμής σε συγκεκριμένα τμήματα της εξεταζόμενης περιοχής.

1.6.1 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΟΔΟΥ ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν στη διασταύρωση της οδού Ελλησπόντου με την οδό Ευάγγελου Λιόση, προκειμένου να συλλεχθούν κυκλοφοριακά στοιχεία των διερχόμενων οχημάτων στην οδό Ελλησπόντου.

Η οδός Ελλησπόντου βρίσκεται στην περιοχή ένταξης Παλατιανής εντός των ορίων του Block 1, ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ιλίου, διασχίζει περιοχή κατοικιών και εξυπηρετεί την πρόσβαση και την παραμονή σε αυτές. Η οδός είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας και έχει πλάτος οδοστρώματος περίπου 5.50-6,00 μ.

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν την χρονική περίοδο 12:45- 13:45 το μεσημέρι στις 11/12/2024. Συγκεκριμένα οι μετρήσεις για την καταγραφή των εισερχομένων και εξερχομένων από την οδό οχημάτων έλαβαν χώρα στη διασταύρωση της οδού με την οδό Ευαγγ. Λιόση (βλ. Σχήμα 1.1).



Σχήμα 1.1: Σκαρίφημα κινήσεων στην περιοχή των μετρήσεων

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι φόρτοι που μετρήθηκαν ανά κατηγορία οχήματος ανά 15 λεπτά και η μετατροπή τους σε Μ.Ε.Α. για τα εισερχόμενα και εξερχόμενα οχήματα στην οδό Ελλησπόντου.

Πίνακας 1.5: Ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι (Μ.Ε.Α)

	ΚΙΝΗΣΗ 1 - ΕΞΕΡΧΟΜΕΝΑ					ΚΙΝΗΣΗ 2 - ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΑ				
	Ι.Χ.	Δίκυκλα	Φορτηγά	Λεωφορεία	ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.	Ι.Χ.	Δίκυκλα	Φορτηγά	Λεωφορεία	ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.
12:45- 13:00	2	0	0	0	2	2	1	0	0	3
13:00- 13:15	1	0	0	0	1	5	0	0	0	5
13:15- 13:30	1	1	0	0	2	3	1	0	0	4
13:30- 13:45	2	0	0	0	2	4	1	0	0	5
12:45- 13:45	6	1	0	0	7	14	3	0	0	16

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το σύνολο των Μ.Ε.Α ανά 15 λεπτά για κάθε κατεύθυνση στην οδό Ελλησπόντου.

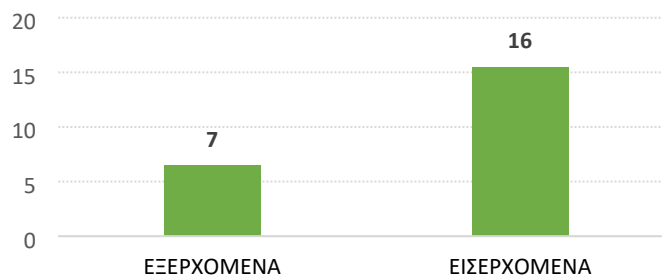
Πίνακας 1.6: Κυκλοφοριακοί φόρτοι (Μ.Ε.Α) ανά κατεύθυνση και συνολικά

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	ΕΞΕΡΧΟΜΕΝΑ	ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΑ	ΣΥΝΟΛΟ
12:45 - 13:00	2	3	5

13:00 - 13:15	1	5	6
13:15 - 13:30	2	4	5
13:30 - 13:45	2	5	7
12:45 - 13:45	7	16	22

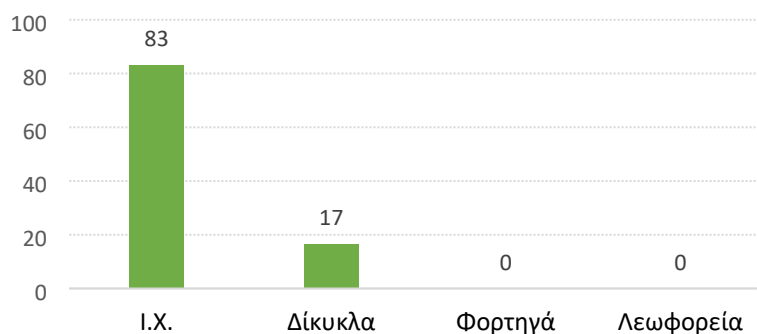
Από τα στοιχεία των παραπάνω μετρήσεων προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

1. Το σύνολο των οχημάτων που διέρχεται στην οδό Ελλησπόντου είναι 22 Μ.Ε.Α./ώρα (βλ. Πίνακα 1.6).
2. Τα οχήματα προς την οδό Ελλησπόντου (από την Ε. Λιόση) παρουσιάζουν μεγαλύτερη τιμή (16 ΜΕΑ/ώρα), σε σχέση με τα οχήματα που εξέρχονται από την οδό (προς Ε. Λιόση) (7 ΜΕΑ/ώρα) (βλ. Γράφημα 1.1).



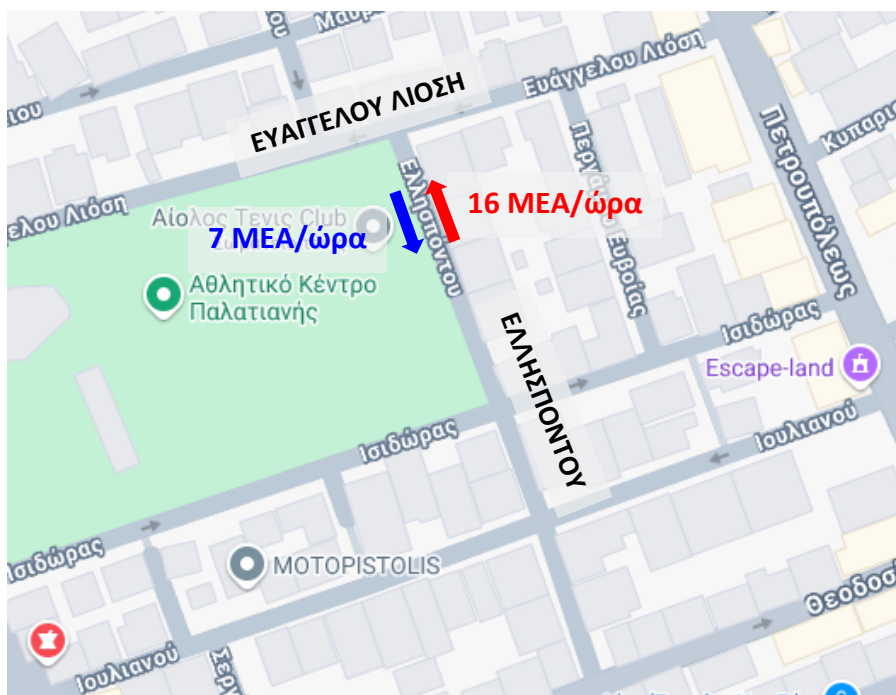
Γράφημα 1.1: Σύνολο Οχημάτων ανά κατεύθυνση ανά ώρα

3. Όσον αφορά στη σύνθεση της κυκλοφορίας, το 83% οχημάτων αφορούν σε Ι.Χ. αυτοκίνητα και το 17% σε δίκυκλα (βλ. Γράφημα 3.2). Από το συγκεκριμένο οδικό τμήμα δεν διέρχονται λεωφορεία και φορτηγά, γεγονός που δικαιολογείται λόγω του χαρακτήρα της οδού καθώς και από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού (τοπική οδός με χαρακτήρα πρόσβασης και παραμονής).



Γράφημα 3.2: Σύνθεση της κυκλοφορίας (ποσοστό)

4. Από τις μετρήσεις παρατηρήθηκαν σχετικά μικρές τιμές κυκλοφοριακού φόρτου, γεγονός που οφείλεται στην θέση και στον χαρακτήρα της οδού, η οποία διασχίζει περιοχή αμιγούς κατοικίας με χαρακτήρα πρόσβασης και παραμονής.



Εικόνα 3.9: ΜΕΑ ανά ώρα στην οδό Ελλησπόντου

Στη συνέχεια υπολογίστηκε το επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού Ελλησπόντου, για τον υπολογισμό των οποίων χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία μέγιστου κυκλοφοριακού φόρτου προκειμένου να αξιολογηθεί η εξυπηρέτηση στις οριακές συνθήκες κυκλοφορίας. Το επίπεδο εξυπηρέτησης υπολογίστηκε σε Α για την κάθε κατεύθυνση και συνολικά για την διατομή της οδού (βλ. πίνακα 1.7).

Πίνακας 1.7: Επίπεδο εξυπηρέτησης προσβάσεων και οδού

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 12:45-13:45		
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	Βαθμός κορεσμού	Επίπεδο εξυπηρέτησης
Προς Ελλησπόντου	0,03	A
Από Ελλησπόντου	0,02	A
Οδός Ελλησπόντου	0,01	A

1.6.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ

Από μετρήσεις, που εκπονήθηκαν σε προγενέστερο στάδιο (Σεπτέμβριος 2022), είχαν συλλεχθεί στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο Ανδρ. Παπανδρέου με Αγίου Γεωργίου τα οποία λήφθηκαν υπόψη στην παρούσα μελέτη.

Από την παραπάνω συλλογή στοιχείων χρησιμοποιήθηκαν, τα στοιχεία εισόδου οχημάτων στην οδό Αγίου Γεωργίου (βλ. Πίνακες 1.8 και 1.9). Οι μετρήσεις είχαν διεξαχθεί στις 07/07/2022 και οι περίοδοι μέτρησης στον κόμβο αφορούν στο χρονικό διάστημα 07:30- 10:30 το πρωί και 14:30- 15:30 το μεσημέρι.

Πίνακας 1.8: Ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι (Μ.Ε.Α)

ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ – ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ					
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΚΙΝΗΣΗ 1 - ΠΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ				
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	Ι.Χ.	Δίκυκλα	Φορτηγά	Λεωφορεία	ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α.
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ					
7:30 - 7:45	56	8	2	0	64
7:45 - 8:00	48	12	1	0	56
8:00 - 8:15	46	5	1	0	51
8:15 - 8:30	49	8	3	0	59
7:30 - 8:30	199	33	7	0	230
8:30 - 8:45	48	5	0	0	51
8:45 - 09:00	43	8	1	0	49
09:00 - 09:15	34	4	2	0	40
09:15 - 09:30	16	9	5	0	31
8:30 - 09:30	141	26	8	0	170
9:30 - 9:45	29	6	2	0	36
9:45 - 10:00	26	8	3	0	36
10:00 - 10:15	21	6	3	0	30
10:15 - 10:30	22	7	2	0	30
13:30 - 14:30	98	27	10	0	132
14:30 - 14:45	41	12	1	0	49
14:45 - 15:00	21	8	0	0	25
15:00 - 15:15	26	7	2	0	34
15:15 - 15:30	36	8	2	0	44
14:30 - 15:30	124	35	5	0	152

Πίνακας 1.9: Κυκλοφοριακοί φόρτοι (Μ.Ε.Α) της εξεταζόμενης περιοχής

ΣΥΝΟΛΟ Μ.Ε.Α./ΩΡΑ ΣΤΗΝ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	
ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	ΠΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ
7:30 - 8:30	230
8:30 - 09:30	170
13:30 - 14:30	132
14:30 - 15:30	152

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα:

1. Ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος καταγράφηκε τις πρωινές ώρες (πρωινή αιχμή) στο χρονικό διάστημα 7:30- 8:30 (230 Μ.Ε.Α).
2. Όσον αφορά στη σύνθεση της κυκλοφορίας, 562 οχήματα αφορούν σε Ι.Χ. αυτοκίνητα και 121 οχήματα σε φορτηγά.
3. Ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος που καταγράφηκε ανά ώρα ήταν 230 Μ.Ε.Α. που θεωρείται αξιοσημείωτο μέγεθος για διερχόμενα οχήματα σε τοπική οδό. Το γεγονός αυτό δικαιολογείται καθώς η οδός Αγίου Γεωργίου έχει χαρακτήρα σύνδεσης και εξυπηρετεί τη διαμπερή κυκλοφορία μεταξύ των Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου και οδού Πετροπούλεως. Επιπροσθέτως στη διασταύρωση της Αγίου Γεωργίου με την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση, γεγονός που εξασφαλίζει την ασφαλή είσοδο στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα και κατά επέκταση επιλέγεται από τους οδηγούς.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού Αγίου Γεωργίου, για τον υπολογισμό των οποίων χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία μέγιστου κυκλοφοριακού φόρτου πρωινής και μεσημβρινής αιχμής προκειμένου να αξιολογηθεί η εξυπηρέτηση στις οριακές συνθήκες κυκλοφορίας. Όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί, το επίπεδο εξυπηρέτησης της διατομής υπολογίστηκε σε Α.

Πίνακας 3.10: Επίπεδο εξυπηρέτησης προσβάσεων και οδού κατά την πρωινή αιχμή

ΠΡΩΙΝΗ ΑΙΧΜΗ 7:30- 8:30		
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Βαθμός κορεσμού	Επίπεδο εξυπηρέτησης
Προς Αγίου Γεωργίου	0,23	A

Πίνακας 3.11: Επίπεδο εξυπηρέτησης προσβάσεων και οδού κατά την μεσημεριανή αιχμή

ΜΕΣΗΜΕΡΙΑΝΗ ΑΙΧΜΗ 14:30- 15:30		
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Βαθμός κορεσμού	Επίπεδο εξυπηρέτησης
Προς Αγίου Γεωργίου	0,16	A

1.7 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1.7.1 ΓΕΝΙΚΑ

Λαμβάνοντας υπόψη τα υφιστάμενα κυκλοφοριακά στοιχεία, φόρτων και κυκλοφοριακής οργάνωσης προτείνονται μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της περιοχής και για την βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και οδικής ασφάλειας. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται επιδιώκεται να συμβάλλουν στη γενικότερη αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, λαμβάνοντας τη σχετική πρόνοια για αισθητική και λειτουργική βελτίωση των οδών.

Λόγω του χαρακτήρα της περιοχής ως ζώνη γενικής κατοικίας, όπου το οδικό δίκτυο αποτελείται κυρίως από τοπικές οδούς, οι οποίες λειτουργούν ως αμφίδρομη κυκλοφορίας, διαθέτουν μειωμένη διατομή οδοστρώματος και σε συνδυασμό με την εκτεταμένη παράνομη στάθμευση, περιορίζεται σημαντικά η ροή της κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα αυξημένες καθυστερήσεις και πιθανές εμπλοκές κινήσεων, γεγονός που δημιουργεί συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας.

Ταυτόχρονα παρατηρείται, η παρουσία παράνομα σταθμευμένων οχημάτων σε ακατάλληλα σημεία, όπως κοντά σε διασταυρώσεις και επάνω σε πεζοδρόμια, με αποτέλεσμα να μειώνεται η ορατότητα και αυξάνεται ο κίνδυνος τροχαίων ατυχημάτων, επηρεάζοντας αρνητικά την οδική ασφάλεια. Ως αποτέλεσμα, ο ρυθμός ροής εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας είναι χαμηλός, καθώς οι οδηγοί αναγκάζονται να μειώσουν ταχύτητα, προκειμένου να ελιχθούν προσεκτικά ή ακόμα και να σταματήσουν, περιμένοντας την απελευθέρωση του χώρου της οδού. Αυτό οδηγεί χαμηλή λειτουργική αποδοτικότητα του οδικού δικτύου.

Δεδομένου ότι η περιοχή που εξετάζεται αποτελείται από οδούς με χαρακτήρα πρόσβασης και παραμονής, βασική προτεραιότητα των προτάσεων είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η αισθητική αναβάθμιση της περιοχής η οποία θα επιτευχθεί με μέτρα οργάνωσης και αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας. Ταυτόχρονα ο χαρακτήρας της περιοχής απαιτεί ρυθμίσεις ήπιας κυκλοφορίας για την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας όλων των χρηστών των οδών.

Αναφορικά με τους στόχους που τέθηκαν στην παραπάνω παράγραφο τα μέτρα που μπορούν να προταθούν χωρίζονται στους κάτωθι τομείς ήτοι σε:

- α) μέτρα κυκλοφοριακής ρύθμισης (π.χ. μονοδρομήσεις),
- β) μέτρα ενίσχυσης της προειδοποίησης (π.χ. προειδοποιητική σήμανση οριζόντια ή κατακόρυφη, φωτιζόμενη σήμανση κλπ.)
- γ) μέτρα κατασκευαστικών παρεμβάσεων (π.χ. διαπλάτυνση πεζοδρομίων, κατασκευή ράμπας, κλπ.).
- δ) μέτρα κανονιστικής μορφής (π.χ. μείωσης της ταχύτητας και γενικότερα μέτρα μετριασμού της έντασης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κλπ.).

Για τη διατύπωση των προτάσεων λήφθηκαν υπόψη οι παρακάτω προδιαγραφές και νομοθεσία:

ΟΜΟΕ- ΚΑΟ, ΥΠΕΧΩΔΕ/ ΓΓΔΕ/ ΔΜΕΟ/α/ο/987/11-5-01

ΚΟΚ, Ν. 2696/99 ΦΕΚ Α' 57/ 99 όπως ισχύει με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις

Τεχνικές Οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, ΥΠΥΜΕΔΙ/ ΓΓΔΕ/ ΔΜΕΟ/ Ο/ 3050/ ΦΕΚ Β' 2302 16-9-13

1.7.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Α/ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Στα πλαίσια των επεμβάσεων αποτροπής διαμπερούς κυκλοφορίας και της ενίσχυσης του χαρακτήρα γειτονιάς προτείνεται μια σειρά μονοδρομήσεων των εξεταζόμενων οδικών τμημάτων. Αναλυτικότερα, προτείνεται η **μονοδρόμηση** των οδών Ελλησπόντου, Κοραή, Βελισσαρίου και Βοσπόρου (βλ. Πίνακα 1.12).

Πίνακας 1.12: Προτεινόμενες Μονοδρομήσεις

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	
Ελλησπόντου	Βοσπόρου	Ευάγγελου Λιόση	Προς Βορά
Βοσπόρου	Ελλησπόντου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Προς Ανατολή
Βοσπόρου	Κοραή	Ελλησπόντου	Προς Δύση

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ	
Βελισσαρίου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Ελλησπόντου	Προς Ανατολή
Κοραή	Χρυσολωρά	Βοσπόρου	Προς Νότο

Δεδομένου του περιορισμένου πλάτους της οδού σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση η εφαρμογή της μονοδρόμησης, θα διασφαλίσει τον απαραίτητο χώρο για νόμιμη στάθμευση της οδού χωρίς να επιβαρύνεται η κυκλοφοριακή ροή, ενώ παράλληλα θα μειωθούν οι εμπλεκόμενες κινήσεις, ενισχύοντας την οδική ασφάλεια.

- Η οδός **Ελλησπόντου** προτείνεται να μονοδρομηθεί με κατεύθυνση προς την οδό Ευάγγελου Λιόση. Από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου με παρατηρητές, προκύπτει ότι η κατεύθυνση προς την οδό Ευάγγελου Λιόση παρουσιάζει μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο, συνεπώς επιλέγεται η μονοδρόμηση προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση της οδού Ελλησπόντου ως αμφίδρομη κυκλοφορίας και η προτεινόμενη διατομή με τη λειτουργία της οδού ως μονόδρομος (βλ. Εικόνα 1.10 & 1.11).



Εικόνα 1.10 :Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Ελλησπόντου



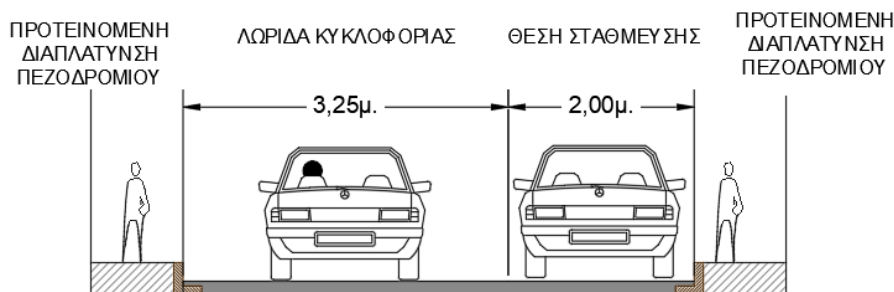
Εικόνα 1.11:Προτεινόμενη Διατομή οδού Ελλησπόντου

- Η οδός **Κοραή** προτείνεται να μονοδρομηθεί με κατεύθυνση προς την οδό Βοσπόρου, ώστε να λειτουργεί σαν ζεύγος μονοδρόμων, αντίθετης κατεύθυνσης με την οδό Ελλησπόντου και να εξυπηρετείται η κυκλική ροή της κυκλοφορίας. Με την μονοδρόμηση της οδού διασφαλίζεται ο απαιτούμενος χώρος για νόμιμη στάθμευση από τη μία πλευρά της οδού χωρίς να επιβαρύνεται η κυκλοφοριακή ροή.

Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση της οδού Κοραή ως αμφίδρομης κυκλοφορίας και η προτεινόμενη διατομή με τη λειτουργία της οδού ως μονόδρομος (βλ. Εικόνα 1.12 & 1.13).



Εικόνα 1.12: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Κοραή



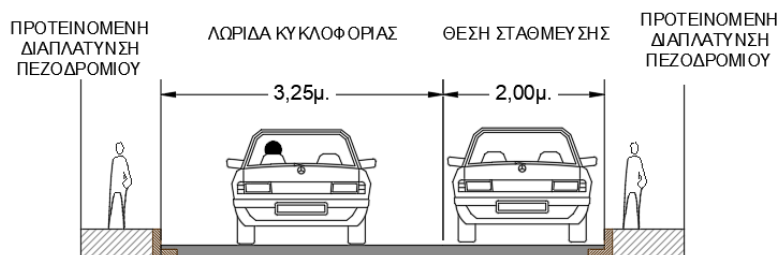
Εικόνα 1.13: Προτεινόμενη Διατομή οδού Κοραή

- Η οδός **Βοσπόρου** προτείνεται να μονοδρομηθεί με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου, και να λειτουργεί ως ζεύγος μονοδρόμων, αντίθετης κατεύθυνσης, με την οδό Ιδομενέως, ώστε να εξυπηρετείται η κυκλική ροή της κυκλοφορίας και να εξασφαλιστεί η ισοκατανομή της κυκλοφοριακής ικανότητας ανά κατεύθυνση.

Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση της οδού Βοσπόρου ως αμφίδρομης κυκλοφορίας και η προτεινόμενη διατομή με τη λειτουργία της οδού ως μονόδρομος (βλ. Εικόνες 1.14 & 1.15).



Εικόνα 1.14: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Βοσπόρου



Εικόνα 1.15:Προτεινόμενη Διατομή οδού Βοσπόρου

- Η οδός **Βελισσαρίου** στην υφιστάμενη κατάσταση διαθέτει πλάτος 4,00μ. και λειτουργεί ως αμφίδρομη κυκλοφορίας, παρόλο που το διαθέσιμο πλάτος δεν μπορεί να εξυπηρετήσει την ταυτόχρονα αμφίδρομη κυκλοφορία των οχημάτων. Για τον λόγο αυτό προτείνεται η μονοδρόμηση της με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου και η ταυτόχρονη μετατροπή της οδού ως ήπιας κυκλοφορίας. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται το επίπεδο οδικής ασφάλειας για τη κυκλοφορία των οχημάτων στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα καθώς αποτρέπεται η κυκλοφορία έμπροσθεν της οδού που εγκαθίσταται ο 13^{ος} βρεφονηπιακός σταθμός. Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση της οδού Βελισσαρίου και η προτεινόμενη διατομή με τη λειτουργία της οδού ως μονόδρομος (βλ. Εικόνες 1.16 & 1.17).



Εικόνα 1.16: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Βελισσαρίου



Εικόνα 1.17:Προτεινόμενη Διατομή οδού Βελισσαρίου

Στα πλαίσια της εφαρμογής των παραπάνω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων προτείνεται να τοποθετηθεί η απαραίτητη κατακόρυφη σήμανση (P07, P27, P28) προκειμένου να ενημερώνονται εγκαίρως οι χρήστες του οδικού δικτύου για τη λειτουργία των οδών (βλ. Σχέδιο 1.2 του φακέλου).

Β/ ΑΝΤΙΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Στα πλαίσια των προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, προτείνεται και η αντιδρόμηση της οδού **Θεοδοσίου στο τμήμα από την Λεωφ. Πετρουπόλεως προς την Λεωφ. Παπανδρέου**. Η συγκεκριμένη αντιδρόμηση προτείνεται προκειμένου να εξυπηρετείται η περιοχή με τον καλύτερο δυνατό τρόπο λαμβάνοντας υπόψιν τις κατευθύνσεις μονοδρομήσεων των παραλλήλων οδών και να λειτουργεί σαν σύστημα μονόδρομών αντίθετων κατευθύνσεων.

1.7.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ-ΣΗΜΑΝΣΗΣ

1. Στα πλαίσια των προτάσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, περιλαμβάνεται ο καθορισμός προτεραιοτήτων στις διασταυρώσεις της εξεταζόμενης περιοχής, όπου δεν υπήρχε, καθώς και διορθώσεις των υφιστάμενων προτεραιοτήτων και αντίστοιχης σήμανσης. Η αναλυτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης συμπεριλαμβανομένων των υφιστάμενων χρήσεων γης και τον χαρακτήρα του κάθε οδικού τμήματος, συνέβαλλε στη διαμόρφωση ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής εικόνας της εξεταζόμενης περιοχής προκειμένου να διαμορφωθεί η εμπεριστατωμένη πρόταση καθορισμού των προτεραιοτήτων, (βλ. Σχέδιο 1.2. μέσω της κατακόρυφης σήμανσης).

Οι προτεραιότητες των οδικών τμημάτων εφαρμόζονται μέσω της κατακόρυφης σήμανσης Ρ2. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται αναλυτικά ο καθορισμός προτεραιοτήτων των οδικών τμημάτων της εξεταζόμενης περιοχής (βλ. Πίνακα 1.13).

Πίνακας 1.13: Καθορισμός προτεραιοτήτων στην εξεταζόμενη περιοχή

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΟΥ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ		
Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Μαυρικού	Χαλκηδόνας	Διπλής κατεύθυνσης	Έναντι όλων των καθέτων της
Πετρουπόλεως	Μαυρικού	Χρυσολωρά	Διπλής κατεύθυνσης	Έναντι όλων των καθέτων της
Ηρακλείτου	Χρυσολωρά	Χαλκηδόνας	Μονής κατεύθυνσης	Έναντι όλων των καθέτων της
Μαυρικού	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Μονής κατεύθυνσης	Έναντι των οδών Καλλινίκου και Αριάδνης
Ευάγγελου Λιόση	Πετρουπόλεως	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Μονής κατεύθυνσης	Έναντι της οδού Ελλησπόντου
Ισιδώρας	Ελλησπόντου	Πετρουπόλεως	Μονής κατεύθυνσης	Έναντι της οδού Περγάμου
Ελλησπόντου	Βοσπόρου	Ευάγγελου Λιόση	Μονής κατεύθυνσης	Έναντι των οδών Ιουλιανού, Θεοδοσίου και Βελισσαρίου
Αγίου Γεωργίου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Μονής κατεύθυνσης	Έναντι της οδού Ελλησπόντου
Χρυσολωρά	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	Πετρουπόλεως	Μονής κατεύθυνσης	Έναντι της οδού Ελλησπόντου

2. Στα πλαίσια των προτάσεων κυκλοφοριακής οργάνωσης της εξεταζόμενης περιοχής περιλαμβάνεται η **κατάργηση- αποξήλωση πινακίδων κατακόρυφης σήμανσης**, η οποία προκύπτει από τις προτάσεις

προτεραιοτήτων και μονοδρομήσεων καθώς και από υφιστάμενη εξαρχής λάθος τοποθέτηση. Συγκεκριμένα, προτείνεται η κατάργηση κατακόρυφης σήμανσης από τις παρακάτω θέσεις (βλ. Πίνακα 1.14 και Σχέδιο 1.2).

Πίνακας 1.14: Κατάργηση υφιστάμενης σήμανσης

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΓΙΑ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΟΥ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ		
Βοσπόρου	Ηρακλείτου	Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου	P41 & P42	Μονής κατεύθυνσης
Ελλησπόντου	Βοσπόρου	Ευάγγελου Λιόση	P02 & P28	Μονής κατεύθυνσης
Ελλησπόντου	Ισιδώρας	Ευάγγελου Λιόση	P41	Μονής κατεύθυνσης

3. Παράλληλα, προτείνεται η **τοποθέτηση νέας κατακόρυφης σήμανσης**, προκειμένου να καλυφθούν οι ελλείψεις, που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια των απογραφών (βλ. Πίνακα 1.15 και Σχέδιο 1.2).

Πίνακας 1.15: Εγκατάσταση νέας σήμανσης

ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ		ΠΙΝΑΚΙΔΑ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΟΥ
	ΑΠΟ	ΜΕΧΡΙ		
Ιουλιανού	Κριτοβούλου	Ελλησπόντου	P02	Μονής κατεύθυνσης
Περγάμου	Ευάγγελου Λιόση	Ισιδώρας	P02	Μονής κατεύθυνσης
Αριάδνης	Επιφανείου	Μαυρικού	P02	Μονής κατεύθυνσης
Ελλησπόντου	Ευάγγελου Λιόση	Ισιδώρας	P02 & P28	Μονής κατεύθυνσης
Γέροντα	Ισιδώρας	Ιουλιανού	P55	Πεζόδρομος
Σεργίου	Ισιδώρας	Ιουλιανού	P55	Πεζόδρομος
Καλλινίκου	Ευάγγελου Λιόση	Μαυρικού	P02	Διπλής κατεύθυνσης

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

4. Κατά τη διάρκεια των απογραφών παρατηρήθηκαν πινακίδες, σε θέσεις διασταυρώσεων, οι οποίες βρίσκονταν από την αριστερή πλευρά της οδού. Σε αυτές τις περιπτώσεις προτείνεται η μετακίνηση τους στη δεξιά πλευρά, η οποία είναι και η ορθή σύμφωνα με το ΚΟΚ (βλ. Σχέδιο 1.2).

1.7.4 ΜΕΤΡΑ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ- ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ- ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

1. Στα πλαίσια των προτάσεων βελτίωσης οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής οργάνωσης περιλαμβάνονται και οι προτάσεις **διαπλάτυνσης πεζοδρομίων**. Από τις παραπάνω προτάσεις μονοδρομήσεων απελευθερώνεται χώρος τόσο για την εξασφάλιση νόμιμης στάθμευσης όσο και για την διάθεση χώρου προς όφελος των πεζοδρομίων. Αναλυτικότερα όπως παρουσιάζεται και στις παραπάνω διατομές προτείνεται η διαπλάτυνση και κατασκευή νέων πεζοδρομίων στις οδούς, Ελλησπόντου,

Κοραή, Βοσπόρου και Βελισσαρίου.

2. Πρόταση μετατροπής σε οδό ήπιας κυκλοφορίας της οδού Βελισσαρίου στο τμήμα από Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου μέχρι Ελλησπόντου. Εξαιτίας του ιδιαίτερα περιορισμένου πλάτους της οδού καθώς και των πεζοδρομίων που παρά την πρόταση μονοδρόμησης δεν δύναται να εξασφαλιστεί το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος τουλάχιστον από τη μία πλευρά της οδού, σε συνδυασμό με τον χαρακτήρα παραμονής της οδού, προτείνεται η διαμόρφωση του με ενιαίο κατάστρωμα και αλλαγή υλικού προκειμένου να λειτουργεί σαν ήπιας κυκλοφορίας με προτεραιότητα στην κυκλοφορία των πεζών.
3. Στα πλαίσια των προτεινόμενων μέτρων ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβάνονται επεμβάσεις για την οδική ασφάλεια γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα, σύμφωνα με την εγκύκλιο ΔΜΕΟ/Ο/3050/31.07.2013 (*Τεχνικές Οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας* ΦΕΚ 2302/Β/16-09-2013).

Συγκεκριμένα προτείνεται διαμόρφωση του οδικού χώρου περιμετρικά του 13ου βρεφονηπιακού σταθμού Δήμου Ιλίου «Νικόλαος Δ. Λιάκος» προκειμένου να εξασφαλισθούν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας. Αναλυτικότερα προτείνεται:

- η τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης (αναγγελίας κινδύνου Κ16) και πινακίδες για τον περιορισμό της ταχύτητας στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στο σχολείο (ρυθμιστική Ρ32) (βλ. σχέδιο 1.2).



Εικόνα 3.18: Προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση μείωσης ταχύτητας τροχοφόρων λόγω προσέγγισης σχολικού συγκροτήματος

- Επιπλέον προτείνεται η διαμόρφωση διάβασης πεζών στην πλευρά του οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το σχολικό συγκρότημα πλησίον της εισόδου και η τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης Π21 (βλ. Σχέδιο 1.2).
- Τέλος προτείνεται η τοποθέτηση εμποδίων στο πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο-έξοδο της σχολικής μονάδας, προκειμένου να αποτρέπεται και να προστατεύεται η κατευθείαν έξοδος των μαθητών στην οδό (βλ. Σχέδιο 1.2).

1.7.5 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

1. Λόγω των περιορισμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδικών τμημάτων της εξεταζόμενης περιοχής παρατηρήθηκε παράνομη στάθμευση στα αμφίδρομα τμήματα της περιοχής καθώς το πλάτος του οδοστρώματος δεν επαρκεί για την ταυτόχρονα αμφίδρομη κυκλοφορία και παράλληλη στάθμευση. Με τις προτάσεις μονοδρομήσεων προβλέπεται να απελευθερωθεί χώρος για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους της περιοχής. Με τον τρόπο αυτό οργανώνεται ο κυκλοφοριακός χώρος και αποτρέπεται η παράνομη στάθμευση σε κρίσιμα σημεία (π.χ. διασταυρώσεις οδών) με αποτέλεσμα

την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή (εξασφάλιση χώρου κίνησης, βελτίωση ορατότητας, μείωση εμπλεκόμενων κινήσεων).

2. Στα πλαίσια των μέτρων για τη διαχείριση της στάθμευσης προτείνεται η **απαγόρευση στάθμευσης στη Λεωφ. Ανδρ. Παπανδρέου και στην οδό Πετροπούλεως** στην περιοχή των στάσεων λεωφορείων. Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), άρθρο 34, παράγραφος 2, απαγορεύεται η στάθμευση οχημάτων σε στάσεις λεωφορείων τουλάχιστον 12 μέτρων πριν και 12 μέτρων μετά από τη στάση, εκτός αν υπάρχει ειδική σήμανση που ορίζει διαφορετικά. Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή του μέτρου είναι η εγκατάσταση της αντίστοιχης κατακόρυφης σήμανσης (Ρ40) για την ενημέρωση των οδηγών.
3. Ταυτόχρονα προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης, 5,0μ πριν και μετά την διάβαση που προτείνεται να κατασκευαστεί στην οδό Ελλησπόντου πλησίον του 13^{ου} βρεφονηπιακού σταθμού όπως προβλέπεται από το άρθρο 34 παρ. 2^α του ΚΟΚ.
4. Όλες οι παραπάνω τροποποιήσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων δεν επηρεάζουν οδούς οι οποίες εξυπηρετούν Μ.Μ.Μ., ως εκ τούτου δεν απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣΑ.

Κατόπιν των ως άνω

ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΣΤΕ

Την έγκριση τροποποίησης των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, σε περιοχή η οποία αποτελείται από τμήματα των Πολεοδομικών Ενοτήτων 14 & 15 του Δήμου Ιλίου & περικλείεται από τις οδούς **Μαυρικού-Πετροπούλεως-Χαλκηδόνας-Λ.Ανδρ.Παπανδρέου-Μαυρικού** (όπως αναλυτικά αναφέρεται στα Κεφ. 1.7.2 έως 1.7.5 & προτείνεται να υλοποιηθεί με την αντίστοιχη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση όπως αναλυτικά παρουσιάζεται στο συν/νο σχέδιο 1.2) .

Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ

Συνημμένα:

1. ΣΧΕΔΙΟ 1.1 με θέμα: «ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ»
2. ΣΧΕΔΙΟ 1.2 με θέμα: «ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ-ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ»