

ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ - ΤΡΙΚΟΡΥΝΘΟΣ

**ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΥΝ.Π.Ε.**

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2007



Γραφείο Μελετών Συγκοινωνιακών Έργων Ι.Μάρης

Νηρέως 10, Παλαιό Φάληρο 17 561, τηλ: (210) - 9854850/1, φαξ: (210)9858929,

www.vm.consulting.gr

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΓΕΝΙΚΑ – ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1.1	ΑΝΑΘΕΣΗ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	4
1.2	ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	4
1.3	ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	4
1.4	ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	5
2	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ...	6
2.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	6
2.2	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	6
2.3	ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ – ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ	6
2.4	ΠΥΛΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ/ΕΞΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	9
2.5	ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	9
2.6	ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	9
2.7	ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΟΔΟΙ.....	10
2.8	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ	12
2.9	ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	17
3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ	
	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ - ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ	18
3.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	18
3.2	ΟΔΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	18
3.3	ΟΔΟΣ ΕΚΤΟΡΟΣ.....	19
3.4	ΟΔΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	19
3.5	ΟΔΟΣ ΙΚΑΡΩΝ	19
3.6	ΟΔΟΣ ΘΕΜΙΔΟΣ	19
3.7	ΟΔΟΣ ΟΡΦΕΩΣ	20
3.8	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	20
4	ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ	21
4.1	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	21
4.2	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	24
4.2.1	<i>Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις Κυκλοφορίας.....</i>	<i>24</i>
4.2.2	<i>Μακροπρόθεσμες Ρυθμίσεις Κυκλοφορίας.....</i>	<i>25</i>
4.3	ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	28
4.4	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	28
5	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ	30

5.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	30
5.2	ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ	30
5.3	ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ	30
5.4	ΜΕΛΕΤΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	30
5.4.1	<i>Κατακόρυφη</i>	31
5.4.2	<i>Οριζόντια</i>	31
6	ΕΠΙΛΟΓΗ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ.....	33
6.1	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ	33
6.1.1	<i>Άρθρο 1</i>	33
6.1.2	<i>Άρθρο 2</i>	33
6.1.3	<i>Άρθρο 3</i>	33
6.2	ΣΤΗΡΙΞΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ.....	33
6.2.1	<i>Άρθρο 1</i>	33
6.2.2	<i>Άρθρο 2</i>	33
6.3	ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΣΤΥΛΩΝ	34
6.3.1	<i>Άρθρο 1</i>	34
6.3.2	<i>Άρθρο 2</i>	34
6.3.3	<i>Άρθρο 3</i>	34
7	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	36

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΕΔΙΩΝ

Σχέδιο 1:	Περιοχή μελέτης
Σχέδιο 2:	Κύριο οδικό δίκτυο
Σχέδιο 3:	Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου
Σχέδιο 4:	Προτεινόμενες μακροπρόθεσμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
Σχέδιο 5:	Προτεινόμενη ρυθμιστική σήμανση

** Το σύνολο των σχεδίων της μελέτης έχει ενταχθεί στον κορμό του τεύχους σε κατάλληλη κλίμακα για λόγους πληρότητας. Τα σχέδια 3, 4 & 5 που αποτελούν και την πρόταση παραδίδονται επιπλέον και σε μέγεθος χαρτιού Α1.*

1 ΓΕΝΙΚΑ – ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΑΝΑΘΕΣΗ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μελέτη ανατέθηκε στο γραφείο μελετών Ι.Μάρη, σύμφωνα με την 593/6-5-2007 απόφαση του Δ.Σ. του Συνεταιρισμού Δικαστικών Υπαλλήλων Τρικόρυνθος. Η σχετική σύμβαση μεταξύ του μελετητικού γραφείου και του Προέδρου του Δ.Σ. κ.Κ.Μουκούλη υπογράφηκε στις 29/11/2007.

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας στο οδικό δίκτυο του Συνεταιρισμού, ο εντοπισμός προβλημάτων και η διατύπωση προτάσεων για την βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας σε βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη εφαρμογή.

Η μελέτη ειδικότερα περιλαμβάνει:

- ❑ Ιεράρχηση του οδικού δικτύου,
- ❑ Οργάνωση δευτερεύοντος οδικού δικτύου,
- ❑ Προσδιορισμό κυκλοφοριακών προβλημάτων και,
- ❑ Πρόταση ενός πλήρως σημασμένου δικτύου, που θα εξυπηρετεί την κυκλοφορία των οχημάτων.

1.2 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα τεχνική έκθεση περιλαμβάνει δύο βασικά μέρη:

- ❑ Το πρώτο μέρος αφορά στην ανάλυση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών παραμέτρων που διέπουν την περιοχή μελέτης καθώς και στον εντοπισμό προβλημάτων και,
- ❑ Το δεύτερο μέρος καλύπτει την διατύπωση προτάσεων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις, συνοδευόμενο από πλήρη πρόταση για κατακόρυφη ρυθμιστική σήμανση (με προμέτρηση πινακίδων).

1.3 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η περιοχή μελέτης αφορά στο σύνολο του Συνεταιρισμού και οριοθετείται από τις εξής οδούς: βόρεια από την Λεωφ.Κ.Σουλίου, δυτικά από την Λεωφ.Σχινιά, νότια από την οδό Ικάρων και τέλος, ανατολικά από την οδό Ανεξαρτησίας.

1.4 ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η μελέτη εκπονήθηκε από το γραφείο μελετών συγκοινωνιακών έργων Ι.Μάρη. Την ομάδα μελέτης αποτέλεσαν οι:

- Ιωάννης Μάρης, τοπογράφος μηχανικός – συγκοινωνιολόγος
- Νίκος Βόσκογλου, πολιτικός μηχανικός – συγκοινωνιολόγος
- Αναστασία Χατζηαποστολίδη, πολεοδόμος μηχανικός - συγκοινωνιολόγος.

2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στο κεφάλαιο αυτό παραθέτονται, αναλύονται και αξιολογούνται τα στοιχεία που αποτυπώνουν την κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής μελέτης.

2.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Στοιχειώδης γεωμετρική χάραξη, όπου η χωρική δομή διαμορφώνεται και εξελίσσεται πάνω σε ένα συνεχές και ομοιογενές πλέγμα οδικών αρτηριών που συνδέουν τα οικοδομικά τετράγωνα (οικόπεδα). Η υφιστάμενη διάταξη βασίστηκε λειτουργικά, στη γραμμική διείσδυση της οδού Δικαιοσύνης σε όλο το μήκος του Συνεταιρισμού ως κύριο οδικό άξονα διασύνδεσης και προσβασιμότητας, ενώ οι ειδικές διαμορφώσεις χώρων πρασίνου εκατέρωθεν αυτής, δημιουργούν προϋποθέσεις για ένα αναβαθμισμένο περιβάλλον.

Όπως παρατηρήθηκε κύριο μειονέκτημα της χάραξης αυτής είναι η φυσική διχοτόμηση της περιοχής μελέτης από την οδό Δικαιοσύνης, η οποία χρησιμοποιείται τόσο από διερχόμενη όσο και από τοπική κυκλοφορία, αναιρώντας σε μεγάλο βαθμό τις περιμετρικές οδούς (Ανεξαρτησίας, Θέμιδος, Φίλωνος, Ικάρων).

Οι αρχές σχεδιασμού κινήθηκαν πάνω σε ένα άξονα ήπιας παρέμβασης, χωρίς σοβαρές αλλοιώσεις στην αισθητική του τοπίου ή ασύμβατη δόμηση. Σήμερα, βασικό πρότυπο της αρχιτεκτονικής σύνθεσης στην περιοχή μελέτης, αποτελεί το σχεδόν ομοιόμορφο μοντέλο κατοικίας ημιαστικού τύπου.

Η περιοχή μελέτης απεικονίζεται στο σχέδιο 1.

2.3 ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ – ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία¹, υπεύθυνος, άρα και αρμόδιος για κυκλοφοριακές παρεμβάσεις για το σύνολο του οδικού δικτύου του Συνεταιρισμού είναι ο Δήμος Μαραθώνος, με εξαίρεση τις εθνικές και επαρχιακές οδούς (σύμφωνα με την ΔΜΕΟ/ε/ο/266 της 17/4/1995 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 293Β), η οδός Μαραθώνας-Κ.Σούλι-Ραμνούντα-Γραμματικό (αρ.31) είναι επαρχιακή οδός). Σύμφωνα με την 4422/Ε.Ο./30-8-07

¹ Ν.3542/2007 ΦΕΚ 50^Α, απόφ.Δ17α/06/52/ΦΝ443, ΦΕΚ 398Β

απόφαση του Γεν.Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής, η παραπάνω οδός (Μαραθώνας-Κάτω Σούλι-Ραμνούντα-Γραμματικό) ανήκει στην αρμοδιότητα Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής.

Συνάμα, σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (αρ.52: Μέτρα ρύθμισης Οδικής κυκλοφορίας του Ν.2696/1999, όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.3542/2007), οποιοδήποτε μέτρο που αφορά σε ρύθμιση της κυκλοφορίας (καθορισμός μονοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, κατευθύνσεων κυκλοφορίας, προτεραιότητας οδών, απαγορεύσεων κυκλοφορίας και στάθμευσης, κ.α.), θα πρέπει να συνοδεύεται από κυκλοφοριακή μελέτη, η οποία θα εγκρίνεται από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου.

2.4 ΠΥΛΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ/ΕΞΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η περιοχή μελέτης έχει τις εξής τρεις πύλες εισόδου/εξόδου:

⇒ Από βορρά:

- τη **Λεωφ.Κ.Σουλίου**, στη συμβολή της με την διασταύρωση των οδών Φίλωνος και Δικαιοσύνης

⇒ Από δυτικά:

- την οδό **Έκτορος** στη διασταύρωση της με τη **Λεωφ.Σχινιά**, όπου αποτελεί μία από τις δυο κύριες εισόδους/εξόδους του συνεταιρισμού από και προς την παραλία του Σχινιά (Λεωφ.Σχινιά) και,

⇒ Από νοτιοδυτικά:

- την οδό **Ικάρων** στη διασταύρωση της με τη **Λεωφ.Σχινιά**, όπου αποτελεί τη δεύτερη κύρια είσοδο/έξοδο του συνεταιρισμού από και προς την παραλία του Σχινιά (Λεωφ.Σχινιά).

2.5 ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Οι κύριες διαδρομές που χρησιμοποιεί τόσο η διερχόμενη από την περιοχή, όσο και η τοπική κυκλοφορία παραθέτονται στη συνέχεια:

- ❑ Από πύλη Λεωφ.Σχινιά - Ικάρων:
 - Ευθεία Ικάρων, αριστερά Δικαιοσύνης και ευθεία για το κέντρο του Συνεταιρισμού ή αριστερά στην οδό Ανεξαρτησίας.
- ❑ Από πύλη Λεωφ.Σχινιά - Έκτορος:
 - Ευθεία Έκτορος, αριστερά / δεξιά Δικαιοσύνης.
- ❑ Από πύλη Λεωφ.Κ.Σουλίου - Δικαιοσύνης:
 - Ευθεία Δικαιοσύνης ή
 - Δεξιά στην οδό Φίλωνος για πρόσβαση στο δυτικό τμήμα του Συνεταιρισμού.

2.6 ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το κύριο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, όπως υφίσταται σήμερα, αποτελείται από:

- ❑ Την Λεωφ.Σχινιά,
- ❑ Την Λεωφ.Κ.Σουλίου,
- ❑ Την οδό Δικαιοσύνης, και
- ❑ Την οδό Έκτορος.

Το κύριο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης εμφανίζεται στο σχέδιο 2.

2.7 ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΟΔΟΙ

Το οδικό δίκτυο του συνεταιρισμού δεν έχει υλοποιηθεί στο σύνολό του. Ειδικότερα η δυτική περιοχή (από την οδό Θέμιδος, προς δυσμάς) δεν έχει διανοιχθεί. Για τις ανάγκες του σχεδιασμού λήφθηκε υπόψη ότι η παραπάνω περιοχή δεν θα διαθέτει οδικό δίκτυο.

Επίσης, η οδός Ανεξαρτησίας, από την οδό Κλεοπάτρας μέχρι την Λ.Κ.Σουλίου δεν είναι διανοιγμένη, ενώ ο παρόν σχεδιασμός λαμβάνει υπόψη ότι πρόκειται να διανοιχθεί πολύ σύντομα.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αδιάνοιχτη οδός
- Τυπικό αδιέξοδο
- Πεζόδρομος
- Κύριο οδικό δίκτυο

ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ
ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ
ΤΡΙΚΟΡΥΝΘΟΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ
ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ
ΣΥΝ.Π.Ε.

ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
(όπως υφίσταται σήμερα)

ΑΡ.ΣΧΕΔΙΟΥ: 2

ΣΥΝΘΕΣΗ: Α.Χ.

ΣΧΕΔΙΑΣΗ: Α.Χ.

ΕΛΕΓΧΟΣ: Ι.Μ.

ΕΓΚΡΙΣΗ: Ν.Β.

2007

ΑΝΑΔΟΧΟΣ: ΜΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ:



ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
Ν.ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ - Ι.ΜΑΡΗΣ

2.8 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκε απογραφή του οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης (σε επίπεδο συνδέσμων-κόμβων).

Η συντριπτική πλειοψηφία του οδικού δικτύου στην περιοχή είναι χωματόδρομοι, εκτός των οδών Δικαιοσύνης, Ικάρων και Έκτορος (τμήμα μεταξύ των οδών Θέμιδος και Δικαιοσύνης) που έχουν σαν υλικό οδόστρωσης την ασφαλτο, η κατάσταση της οποίας κρίνεται ικανοποιητική.

Επιπλέον, υπάρχει ένα σημαντικό ποσοστό από δρόμους αδιαμόρφωτους και αδιάνοικτους σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο. Τέλος, όλες οι οδοί είναι αμφίδρομες.

Η απογραφή και οι υφιστάμενες ρυθμίσεις κυκλοφορίας παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Π.2.7.1 Αναλυτική περιγραφή στοιχείων οδικού δικτύου (όπως υφίσταται σήμερα)

ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΥ	ΠΛΑΤΟΣ ΟΔΟΥ (από ρ.γ. σε ρ.γ.) – σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο	ΥΛΙΚΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
ΙΚΑΡΩΝ	Λ.ΣΧΙΝΙΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
ΙΚΑΡΩΝ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
ΦΑΙΔΡΑΣ	ΑΡΧΗ ΟΔΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΑΜΦ	6,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΦΑΙΔΡΑΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	6,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΝΕΦΕΛΗΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΝΕΦΕΛΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΝΕΦΕΛΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΚΡΟΝΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΚΡΟΝΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΚΡΟΝΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ –	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ				
ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ. – 3,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΛΕΑΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΛΕΑΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΛΕΑΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΕΚΤΟΡΟΣ	Λ.ΣΧΙΝΙΑ	ΜΟΥΣΩΝ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
ΕΚΤΟΡΟΣ	ΜΟΥΣΩΝ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
ΕΚΤΟΡΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
ΕΚΤΟΡΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΕΚΤΟΡΟΣ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΑΡΧΗ ΟΔΟΥ	ΜΟΥΣΩΝ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΜΟΥΣΩΝ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	10,00μ. – 3,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΜΟΥΣΩΝ	ΑΜΦ	3,00μ. – 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΜΟΥΣΩΝ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ. – 3,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΡΟΔΑΝΘΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

		ΝΗΣΙΔΑ			
ΡΟΔΑΝΘΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	3,00μ. – 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΚΤΙΝΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΚΤΙΝΟΥ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΚΤΙΝΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	3,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΚΤΙΝΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΙΣΟΥ	ΑΜΦ	3,00μ. – 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΚΤΙΝΟΥ	ΑΜΙΣΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	10,00μ. – 3,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΚΤΙΝΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΤΕΛΟΣ ΟΔΟΥ	ΑΜΦ	20,00μ. – 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΑΜΦ	3,00μ. – 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΙΣΟΥ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΜΙΣΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	3,00μ. – 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΟΡΦΕΩΣ	ΑΡΧΗ ΟΔΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΟΡΦΕΩΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΟΡΦΕΩΣ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΟΡΦΕΩΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΟΡΦΕΩΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ – ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΙΣΟΥ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΟΡΦΕΩΣ	ΑΜΙΣΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΟΡΦΕΩΣ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΡΧΗ ΟΔΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΜΦ	10,00μ. – 3,20μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΙΑΜΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

		- ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ			
ΠΡΙΑΜΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	3,20μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΙΑΜΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΙΣΟΥ	ΑΜΦ	3,20μ. - 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΜΙΣΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	10,00μ. - 3,20μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΠΡΙΑΜΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΑΡΧΗ ΟΔΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΑΜΦ	3,20μ. - 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΑΛΚΥΟΝΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΙΣΟΥ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΑΜΙΣΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	3,20μ. - 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΜΗΛΕΑΣ	ΦΙΛΩΝΟΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΜΗΛΕΑΣ	ΦΙΛΩΝΟΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΜΗΛΕΑΣ	ΘΕΜΙΔΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	15,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΜΗΛΕΑΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	3,20μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΜΗΛΕΑΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	3,20μ. - 10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	ΦΙΛΩΝΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΔΑΝΑΗΣ	ΦΙΛΩΝΟΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ - ΔΥΤΙΚΗ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

		ΝΗΣΙΔΑ			
ΦΙΛΩΝΟΣ	ΜΗΛΕΑΣ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΦΙΛΩΝΟΣ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	ΔΑΝΑΗΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΦΙΛΩΝΟΣ	ΔΑΝΑΗΣ	Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΦΙΛΩΝΟΣ	ΔΑΝΑΗΣ	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΔΑΝΑΗΣ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	Κ.Χ.	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	Κ.Χ.	ΜΗΛΕΑΣ	ΑΜΦ	6,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΜΗΛΕΑΣ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΑΜΦ	54,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ	Κ.Χ.	ΑΜΦ	6,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	Κ.Χ.	ΟΡΦΕΩΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΟΡΦΕΩΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	Κ.Χ.	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	Κ.Χ.	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΑΜΦ	6,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΑΜΦ	54,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΑΜΦ	40,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	Κ.Χ.	ΑΜΦ	6,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	Κ.Χ.	Κ.Χ.	ΑΜΦ	14,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	Κ.Χ.	ΕΚΤΟΡΟΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΕΚΤΟΡΟΣ	ΑΛΕΑΣ	ΑΜΦ	46,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΑΛΕΑΣ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	ΑΜΦ	16,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	Κ.Χ.	ΑΜΦ	16,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	Κ.Χ.	ΚΡΟΝΟΥ	ΑΜΦ	6,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΚΡΟΝΟΥ	ΝΕΦΕΛΗΣ	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΝΕΦΕΛΗΣ	ΦΑΙΔΡΑΣ	ΑΜΦ	42,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
Λ.ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΦΑΙΔΡΑΣ	ΙΚΑΡΩΝ	ΑΜΦ	24,00μ.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑΣ	ΜΗΛΕΑΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΜΗΛΕΑΣ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΟΡΦΕΩΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΟΡΦΕΩΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΕΚΤΟΡΟΣ	ΑΛΕΑΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΑΛΕΑΣ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	ΚΡΟΝΟΥ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΚΡΟΝΟΥ	ΝΕΦΕΛΗΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	ΝΕΦΕΛΗΣ	ΙΚΑΡΩΝ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΜΟΥΣΩΝ	ΕΚΤΟΡΟΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΜΟΥΣΩΝ	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΟΡΦΕΩΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΟΡΦΕΩΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΑΜΦ		ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΟΡΦΕΩΣ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΟΡΦΕΩΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΜΗΛΕΑΣ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΕΚΤΟΡΟΣ	ΑΛΕΑΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΑΛΕΑΣ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ	ΚΡΟΝΟΥ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΚΡΟΝΟΥ	ΝΕΦΕΛΗΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΝΕΦΕΛΗΣ	ΦΑΙΔΡΑΣ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΘΕΜΙΔΟΣ	ΦΑΙΔΡΑΣ	ΙΚΑΡΩΝ	ΑΜΦ	12,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΛΙΑΔΟΣ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΛΙΑΔΟΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΟΡΦΕΩΣ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΛΙΑΔΟΣ	ΟΡΦΕΩΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΛΙΑΔΟΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΛΙΑΔΟΣ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΛΙΑΔΟΣ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΙΛΙΑΔΟΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ	ΕΚΤΟΡΟΣ	ΑΜΦ	8,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΜΙΣΟΥ	ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΜΙΣΟΥ	ΠΡΙΑΜΟΥ	ΟΡΦΕΩΣ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΜΙΣΟΥ	ΟΡΦΕΩΣ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΜΙΣΟΥ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΙΚΤΙΝΟΥ	ΑΜΦ	10,00μ.	ΧΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

2.9 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Στην περιοχή μελέτης, υπάρχει ένας σηματοδοτούμενος κόμβος που βρίσκεται στην συμβολή των οδών Λεωφ.Σχινιά και Έκτορος. Ο συγκεκριμένος κόμβος είναι της μορφής «Τ» και επιτρέπει την είσοδο και έξοδο προς και από την περιοχή μελέτης.

3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ - ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, όπως υφίσταται σήμερα, χαρακτηρίζεται από τυπική γεωμετρική χάραξη (ορθογωνικού τύπου), μακροσκελών οδικών αρτηριών που αντιπροσωπεύουν την ροή της κίνησης.

Συγκεκριμένα η λειτουργική του σύσταση αποτελείται από:

- Δυο βασικούς άξονες όπως οι περιμετρικές οδοί Λεωφ.Σχινιά και Λεωφ.Κ.Σουλίου που οριοθετούν την περιοχή μελέτης και είναι υπερτοπικής σημασίας, ενώ
- Κύριες πλατφόρμες σύνδεσης που διασχίζουν την περιοχή σε οριζόντια και κάθετη χάραξη είναι οι οδικές αρτηρίες: Έκτορος, Ικάρων, και Δικαιοσύνης, Ανεξαρτησίας (μετά την ολοκλήρωση της διάνοιξης της στο βόρειο τμήμα του Συνεταιρισμού) αντίστοιχα. Σήμερα, με εξαίρεση την οδό Ανεξαρτησίας, οι παραπάνω οδοί αποτελούν βασικούς άξονες διαμπερών μετακινήσεων στο εσωτερικό της περιοχής, επιτρέποντας την αύξηση κινητικότητας και προσβασιμότητας, τέλος,
- το υπόλοιπο οδικό δίκτυο – δευτερεύουσας σημασίας, χρησιμοποιείται και εξυπηρετεί κατά κανόνα τοπική κυκλοφορία.

Έχοντας μια συνολική θεώρηση της κυκλοφοριακής λειτουργίας της περιοχής μελέτης, παρατηρείται ότι σοβαρό πρόβλημα είναι η έλλειψη ιεράρχησης λόγω της αυστηρής ομοιογένειας του οδικού δικτύου με αποτέλεσμα να υπάρχει *άναρχη* διάχυση των μετακινήσεων σε όλο το δίκτυο με εκ δεξιών προτεραιότητα. Αυτό σε συνδυασμό με την ελλιπή σήμανση έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος πρόκλησης ατυχημάτων, ο οποίος συνεχώς θα εντείνεται με την αύξηση των φόρτων κυκλοφορίας.

Αναλυτικότερα:

3.2 ΟΔΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Η οδός Δικαιοσύνης είναι κύρια οδική αρτηρία, η οποία διατρέχει την περιοχή μελέτης σε κάθετη χάραξη σε όλο το μήκος της, διχοτομώντας την, στην ουσία, σε δύο τμήματα. Αποτελεί τον μοναδικό (σήμερα) συνδετικό κρίκο του βόρειου τμήματος από τη Λεωφ.Κ.Σουλίου με το νότιο (Λ.Σχινιά/Ικάρων). Είναι βασική πύλη εισόδου του Συνεταιρισμού για τις προελεύσεις από το Σούλι και την Αγ.Μαρίνα (από βορρά) και την παραλία του Σχινιά (από το νότο). Επίσης, λόγω της γεωμετρίας της (2Λ) και του ιεραρχικού της επιπέδου, αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες (για την περιοχή) από τα οχήματα που

κινούνται σε αυτήν. Χρησιμοποιείται τόσο από διερχόμενη κυκλοφορία όσο και για τις μετακινήσεις των κατοίκων.

3.3 ΟΔΟΣ ΕΚΤΟΡΟΣ

Η οδός Έκτορος είναι βασική οδική αρτηρία της περιοχής μελέτης. Λειτουργεί ως μία από τις δυο νοτιοδυτικές εισόδους – εξόδους του Συνεταιρισμού καθώς και ως άξονας συνένωσης της δυτικής και ανατολικής περιοχής, καταλήγοντας στην οδό Ανεξαρτησίας. Η διατομή της οδού είναι περίπου δύο λωρίδες κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση, με σηματοδότη στην κύρια διασταύρωση με τη Λεωφ.Σχινιά (νοτιοδυτικό όριο του Συνεταιρισμού).

3.4 ΟΔΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ

Η οδός Ανεξαρτησίας, στο ανατολικό τμήμα του Συνεταιρισμού, διασχίζει κατά κανόνα περιοχή με χαμηλή προς το παρόν δόμηση είναι όμως, η μόνη σχετικά μεγάλου μήκους οδός παράλληλη προς την Δικαιοσύνης (αφού ολοκληρωθεί και η διάνοιξη της στο βόρειο τμήμα). Σήμερα, λόγω ότι δεν έχουν ολοκληρωθεί τα ανάλογα έργα (ασφαλτόστρωση, κλπ.) εξυπηρετεί κυρίως τις παρακείμενες ιδιοκτησίες σε αυτήν και όχι τη διερχόμενη κυκλοφορία, η οποία θα επιλέξει εναλλακτική διαδρομή (οδός Δικαιοσύνης) για τους προορισμούς προς τα ανατολικά οικόπεδα.

3.5 ΟΔΟΣ ΙΚΑΡΩΝ

Τοπική οδός δύο κατευθύνσεων, που αποτελεί και όριο του Συνεταιρισμού στο νότιο τμήμα της περιοχής. Η διατομή της οδού έχει σταθερό πλάτος με σχεδόν δύο λωρίδες κυκλοφορίας (2Λ-) και ο κόμβος της με την Λ.Σχινιά είναι πλήρως σημασμένος. Η καταληξή της στην Λ.Σχινιά της προσδίδει ρόλο που συνεχώς θα γίνεται σημαντικότερος στην κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής, αφού μετά την οδό Έκτορος αποτελεί την δεύτερη κύρια είσοδο/έξοδο στον Συνεταιρισμό στο νότιο τμήμα.

3.6 ΟΔΟΣ ΘΕΜΙΔΟΣ

Παρουσιάζει παρόμοια λειτουργικά χαρακτηριστικά με την οδό Ανεξαρτησίας (ως περιμετρική οδός, κυρίως στο νοτιοδυτικό τμήμα μεταξύ των οδών Έκτορος και Ικάρων), αν και ιεραρχικά βρίσκεται σε κατώτερο ιεραρχικό επίπεδο. Η διασταύρωσή της με την οδό Έκτορος της προσδίδει σημαντικό κυκλοφοριακό ρόλο στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου, λειτουργώντας μεσοπρόθεσμα ως εναλλακτική της Δικαιοσύνης για προσβάσεις στο νοτιοδυτικό τμήμα.

3.7 ΟΔΟΣ ΟΡΦΕΩΣ

Η οδός Ορφέως είναι κύρια τοπική οδός του βόρειου τμήματος του Συνεταιρισμού, εξυπηρετώντας κατά κανόνα τις κατοικίες της γύρω περιοχής. Η διατομή της οδού (σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο) είναι 12,00μ. εξυπηρετώντας αμφίδρομη κίνηση σε όλο το μήκος της με παράπλευρη εκατέρωθεν στάθμευση. Τα ικανοποιητικά αυτά γεωμετρικά χαρακτηριστικά της σε συνδυασμό με την κατάληξη της στην οδό Ανεξαρτησίας της προσδίδει ρόλο που συνεχώς θα γίνεται σημαντικότερος στην κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής, ενώ υπάρχει η δυνατότητα μελλοντικά να λειτουργήσει ως βασική συλλεκτήρια οδός.

3.8 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Ως πεζόδρομοι έχουν χαρακτηριστεί οι οδοί με πλάτος 3,00μ. που οδηγούν σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο σε τυπικά αδιέξοδα ("cul de sac"). Βασική παράμετρος σχεδιασμού αυτών είναι η διαμόρφωση χώρων με κύριο στόχο την αναχαίτιση της οδικής κίνησης (στα συγκεκριμένα αυτά τμήματα), παρέχοντας είτε επιπλέον χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων είτε προσπαθώντας να διαχωρίσουν τον οικιστικό ιστό από κεντρικές λειτουργίες και με κύρια προϋπόθεση την ποιοτική αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος. Όπως παρατηρείται και στο σχέδιο, η αρχή χωροθέτησης αυτών βασίστηκε στη γενική θεώρηση της αναμενόμενης εξέλιξης του Συνεταιρισμού εκατέρωθεν μερικών από τους κύριους οδικούς άξονες (Δικαιοσύνης, Ανεξαρτησίας, Θέμιδος (τμήμα μεταξύ Προμηθέως και Σικελιανού)).

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις και σήμανση των συγκεκριμένων αυτών τμημάτων περιγράφονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 4: Διατύπωση πρότασης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

4 ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Τα μέτρα που προτείνονται περιγράφονται αναλυτικά παρακάτω και εμφανίζονται στα επόμενα σχέδια:

4.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Σύμφωνα με τα στοιχεία των απογραφών και την ανάλυση της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής μελέτης (βλ. Κεφάλαιο 3), η έλλειψη ιεράρχησης που παρουσιάζει το οδικό δίκτυο καθιστά αναγκαίο να δημιουργηθεί ένα δίκτυο προτεραιότητας που θα λειτουργήσει ως συλλεκτήριο για τις μετακινήσεις των κατοίκων.

Έτσι, προτείνεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου να περιλαμβάνει τρεις (3) κατηγορίες οδών: Αρτηρίες (Πρωτεύουσες & Δευτερεύουσες), Συλλεκτήριες οδοί και Τοπικές οδοί:

Αρτηρίες: χαρακτηρίζονται οι δρόμοι που παρουσιάζουν μεγάλο φόρτο κυκλοφορίας και εξυπηρετούν κυρίως διερχόμενη κυκλοφορία.

Συλλεκτήριες οδοί: χαρακτηρίζονται οι δρόμοι που εξυπηρετούν μικρού μήκους μετακινήσεις, με μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Οι ταχύτητες κυκλοφορίας δεν είναι μικρές. Εξυπηρετούν διοχετεύοντας κυκλοφορία στις αρτηρίες. Έχουν προτεραιότητα έναντι των τοπικών οδών.

Τοπικές οδοί: χαρακτηρίζονται οι υπόλοιποι δρόμοι της πόλης. Το μήκος μετακίνησης είναι πολύ μικρό, με πολύ μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Οι ταχύτητες κυκλοφορίας είναι μικρές. Εξυπηρετούν μετακινήσεις εντός των γειτονιών, ενώ παραχωρούν προτεραιότητα σε όλες τις άλλες οδούς.

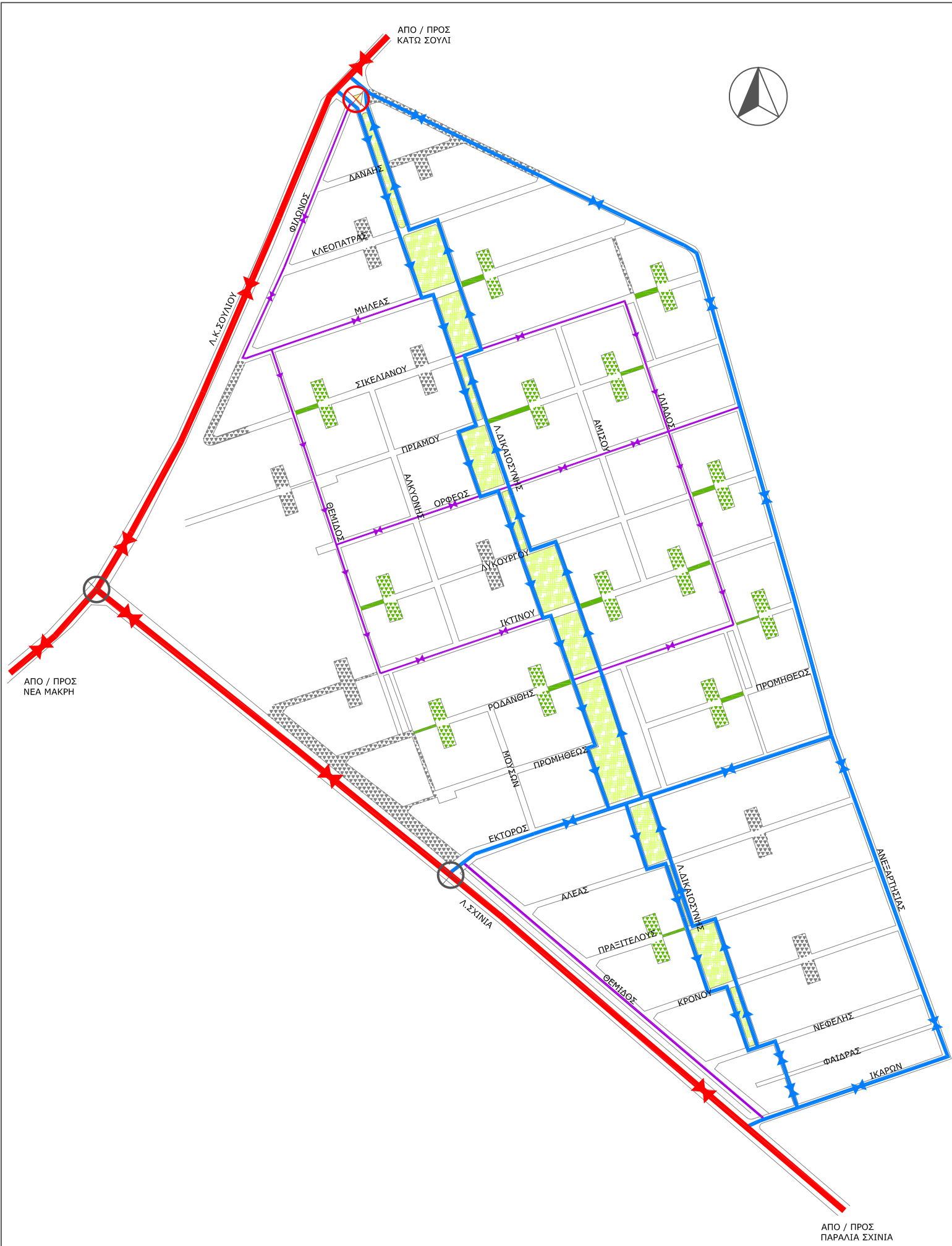
Συγκεκριμένα:

ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	▪ Λεωφ.Σχινιά ▪ Λεωφ.Κ.Σουλίου
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	▪ Δικαιοσύνης ▪ Έκτορος ▪ Ικάρων ▪ Ανεξαρτησίας, (αφού ολοκληρωθεί η διάνοιξη της έως τη συμβολή της με την οδό Δικαιοσύνης)
ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ	▪ Θέμιδος (στο τμήμα μεταξύ των οδών Ικάρων και Έκτορος) ▪ Θέμιδος (στο τμήμα μεταξύ

	των οδών Μηλέας και Ικτίνου) ▪ Μηλέας (στο τμήμα μεταξύ των οδών Θέμιδος και Δικαιοσύνης) ▪ Σικελιανού (στο τμήμα μεταξύ των οδών Δικαιοσύνης και Ιλιάδος) ▪ Ικτίνου (στο τμήμα μεταξύ των οδών Θέμιδος και Δικαιοσύνης) ▪ Ροδάνθης (στο τμήμα μεταξύ των οδών Δικαιοσύνης και Ιλιάδος) ▪ Ορφέως (σε όλο το μήκος της) ▪ Φίλωνος (σε όλο το μήκος της)
ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ	▪ Όλο το υπόλοιπο οδικό δίκτυο

Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι για το προσδιορισμό των προτεραιοτήτων στην περιοχή, προτείνεται η υιοθέτηση της παραπάνω ιεράρχησης και οι οδοί που ανήκουν σε κατώτερο ιεραρχικό επίπεδο να παραχωρούν προτεραιότητα στις οδούς που ανήκουν σε ανώτερο ιεραρχικό επίπεδο. Στην περίπτωση κόμβων τοπικού δικτύου, θα ισχύει η εκ δεξιών προτεραιότητα.

Η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου παρουσιάζεται στο σχέδιο 3.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αδιάνοιχτη οδός
- Τυπικό αδιέξοδο
- Πρωτεύουσα αρτηρία
- Δευτερεύουσα αρτηρία
- Συλλεκτήρια οδός
- Τοπική οδός
- Πεζόδρομος
- Υφιστάμενος σηματοδότης
- Προτεινόμενος σηματοδότης

ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΡΙΚΟΡΥΝΘΟΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ
ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ
ΣΥΝ.Π.Ε.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΑΡ.ΣΧΕΔΙΟΥ: 3

ΣΥΝΘΕΣΗ: Α.Χ.		
ΣΧΕΔΙΑΣΗ: Α.Χ.		
ΕΛΕΓΧΟΣ: Ι.Μ.		
ΕΓΚΡΙΣΗ: Ν.Β.		2007

ΑΝΑΔΟΧΟΣ: ΜΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ:



ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
Ν.ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ - Ι.ΜΑΡΗΣ

ΝΗΡΕΟΣ 10 - Π.ΦΑΛΗΡΟ (210) 9654850-1 www.vimconsulting.gr

4.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Λαμβάνοντας υπόψη ότι στην περιοχή δεν έχουν ολοκληρωθεί έργα που αφορούν στο οδικό δίκτυο είτε πρόκειται για τη διαμόρφωση κρασπεδόρειθρων, ασφαλτόστρωση και διαμόρφωση πεζοδρομίων είτε πρόκειται για διανοίξεις οδών καθώς επίσης και της έντονης οικοδομικής δραστηριότητας που παρουσιάζει η περιοχή τα τελευταία χρόνια, προτείνονται οι ακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με σκοπό να καλύψουν τις ανάγκες του σήμερα (υφιστάμενη κατάσταση – βραχυπρόθεσμη εφαρμογή) σε πρώτο επίπεδο και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι οποίες θα έχουν ισχύ με την ολοκλήρωση των οδικών έργων και αφού έχει αναπτυχθεί πλήρως η περιοχή του οικισμού με σπίτια (μακροπρόθεσμη εφαρμογή).

4.2.1 Βραχυπρόθεσμες Ρυθμίσεις Κυκλοφορίας

Σημείωση: Κατόπιν μελέτης και αξιολόγησης του εγκεκριμένου σχεδίου, παρατηρήθηκε ότι η κυκλοφοριακή οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Συνεταιρισμού στηρίζεται στη λειτουργική ικανότητα των περιμετρικών οδών (Ανεξαρτησίας, Θέμιδος, Ικάρων, Φίλωνος) όπου σε συνδυασμό με οδούς που έχουν διατομή >10,00μ. (Έκτορος, Ορφέως σε όλο το μήκος τους και Μηλέας, Σικελιανού, Ικτίνου και Ροδάνθης σε συγκεκριμένα τμήματα) έχουν ως κύριο στόχο την ακτινική απομάκρυνση της κυκλοφορίας από το εσωτερικό της περιοχής μελέτης (οδός Δικαιοσύνης). Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι η οδός Δικαιοσύνης χαρακτηρίζεται ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, γεγονός που αποτυπώνει και η χάραξή της (αποφεύγονται οι ευθείες κινήσεις) σε άμεση συνάρτηση με το δίκτυο πρασίνου και ελεύθερων χώρων που διαμορφώνονται εκατέρωθεν αυτής.

Βασική αρχή σχεδιασμού ήταν η εφαρμογή της «ήπιας» κυκλοφορίας σε όλους τους εσωτερικούς δρόμους της περιοχής έτσι ώστε να αποφεύγεται η διέλευση της διερχόμενης κυκλοφορίας και οι μεγάλες ταχύτητες.

Εντούτοις, σύμφωνα με την υφιστάμενη κατάσταση, ο λειτουργικός χαρακτήρας της οδού Δικαιοσύνης είναι αναβαθμισμένος ως κύρια οδική αρτηρία, και κρίνεται μη ρεαλιστικό το σενάριο υποβάθμισής της σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Παρόλα αυτά, ο σχεδιασμός γίνεται με γνώμονα να διοχετεύεται όλη η κυκλοφορία στις περιμετρικές οδούς, για την προστασία της μεγαλύτερης περιοχής του οικισμού από διερχόμενες μετακινήσεις.

⇒ Οδός Δικαιοσύνης

Σύμφωνα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού (2Λ+ ~1 λωρίδα κυκλοφορίας και 1 λωρίδα στάθμευσης), παρατηρείται ότι δεν εξυπηρετείται η αμφίδρομη κίνηση σε βαθμό που να είναι εύρυθμη η λειτουργία της οδού. Προτείνεται έτσι, η μονοδρόμησή της σε όλο το μήκος της οδού, με φορά από την οδό Φίλωνος προς την οδό Νεφέλης για το ρεύμα δυτικά της νησίδας/διαμόρφωσης και αντίθετα από την οδό Νεφέλης προς την οδό Φίλωνος για το

ρεύμα ανατολικά της νησίδας/διαμόρφωσης. Το τμήμα μεταξύ των Νεφέλης και Ικάρων παραμένει αμφίδρομο με εκατέρωθεν απαγόρευση της στάθμευσης.

Με τη ρύθμιση αυτή ενισχύεται η γραμμική δυναμική της οδού Δικαιοσύνης ως κύριος οδικός άξονας προτεραιότητας της περιοχής, ενώ η τοπολογική της ιδιαιτερότητα δημιουργεί ένα κύριο ζεύγος μονοδρόμων στην περιοχή, εξασφαλίζοντας την ομαλή ροή στην κατεύθυνση βορρά – νότου.

Όλες οι υπόλοιπες οδοί προτείνεται να παραμείνουν **αμφίδρομοι** ενώ τηρείται η υιοθέτηση της προτεινόμενης ιεράρχησης όσον αφορά τον προσδιορισμό προτεραιοτήτων στην περιοχή μελέτης.

Όσον αφορά το θέμα της στάθμευσης παρά το κράσπεδο, παρατηρήθηκε ότι είναι από μηδενική έως πολύ αραιή (λαμβάνοντας υπόψη και τις πιλοτές που υπάρχουν στα οικόπεδα) χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στην κυκλοφορία του Συνεταιρισμού (έως σήμερα).

4.2.2 Μακροπρόθεσμες Ρυθμίσεις Κυκλοφορίας

Κύρια αρχή σχεδιασμού των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων μακροπρόθεσμης εφαρμογής είναι η δημιουργία ενός συστήματος μονοδρομήσεων σε συνδυασμό με απαγορεύσεις στάθμευσης (όπου κρίνεται αναγκαίο) και στρωφών, έχοντας κύριο στόχο την ομαλή κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής μελέτης.

Αναλυτικότερα, προτείνονται τα εξής:

⇒ Οδός Δικαιοσύνης

Προτείνεται να ισχύσει η μονοδρόμησή της οδού σε όλο το μήκος της σύμφωνα με τα προαναφερθέντα στην παρ.4.2.1.

⇒ Οδός Δανάης

Προτείνεται η μονοδρόμησή της σε όλο το μήκος της οδού, με φορά από την οδό Ανεξαρτησίας προς την οδό Φίλωνος.

⇒ Οδός Κλεοπάτρας

Προτείνεται η μονοδρόμησή της σε όλο το μήκος της οδού, με φορά από την οδό Ανεξαρτησίας προς την οδό Φίλωνος.

⇒ Οδός Μηλέας

Προτείνεται να παραμείνει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

⇒ **Οδός Σικελιανού**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της με εκατέρωθεν απαγόρευση της στάθμευσης στο τμήμα μεταξύ της Θέμιδος και Δικαιοσύνης για την ασφαλή και απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων.

⇒ **Οδός Πριάμου**

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Δικαιοσύνης και Θέμιδος, με φορά από την Δικαιοσύνης προς τη Θέμιδος.

⇒ **Οδός Ορφέως**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

⇒ **Οδός Λυκούργου**

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Ιλιάδος και Αλκυόνης, με φορά από την Ιλιάδος προς την Αλκυόνης.

⇒ **Οδός Ικτινίου**

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Ανεξαρτησίας και Ιλιάδος, με φορά από την Ανεξαρτησίας προς την Ιλιάδος.

⇒ **Οδός Ροδάνθης**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

⇒ **Οδός Προμηθέως**

Προτείνεται να μονοδρομηθούν τα εξής τμήματα:

- Το τμήμα μεταξύ των οδών Μουσών και Δικαιοσύνης, με φορά από τη Μουσών προς τη Δικαιοσύνης.
- Το τμήμα μεταξύ των οδών Ιλιάδος και Ανεξαρτησίας, με φορά από την Ιλιάδος προς την Ανεξαρτησίας.

⇒ **Οδός Έκτορος**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

⇒ **Οδός Αλέας**

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Θέμιδος και Ανεξαρτησίας, με φορά από την Θέμιδος προς την Ανεξαρτησίας.

⇒ **Οδός Πραξιτέλους**

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Ανεξαρτησίας και Δικαιοσύνης, με φορά από την Ανεξαρτησίας προς την Δικαιοσύνης.

⇒ **Οδός Κρόνου**

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος μεταξύ των οδών Θέμιδος και Ανεξαρτησίας, με φορά από την Θέμιδος προς την Ανεξαρτησίας.

⇒ **Οδός Νεφέλης**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

⇒ **Οδός Φαίδρας**

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού στο τμήμα μεταξύ των οδών Δικαιοσύνης και Ανεξαρτησίας, με φορά από Δικαιοσύνης προς Ανεξαρτησίας.

⇒ **Οδός Ικάρων**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

⇒ **Οδός Θέμιδος**

Προτείνονται τα εξής:

- Η μονοδρόμηση της οδού στο τμήμα μεταξύ των οδών Μηλέας και Ροδάνθης, με φορά από Μηλέας προς Ροδάνθης.
- Στο τμήμα μεταξύ των οδών Έκτορος και Ικάρων, παραμένει αμφίδρομη.

⇒ **Οδός Αλκυόνης**

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού σε όλο το μήκος της με φορά από την Ικτίου προς την Σικελιανού.

⇒ **Οδός Μουσών**

Προτείνεται να μονοδρομηθεί το τμήμα μεταξύ των οδών Έκτορος και Προμηθέως, με φορά από την Έκτορος προς την Προμηθέως.

⇒ **Οδός Αμισού**

Προτείνεται να μονοδρομηθεί το τμήμα μεταξύ των οδών Λυκούργου και Σικελιανού, με φορά από την Λυκούργου προς τη Σικελιανού.

⇒ **Οδός Ιλιάδος**

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού σε όλο το μήκος της με φορά από την Σικελιανού προς την Προμηθέως.

⇒ **Οδός Ανεξαρτησίας**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

⇒ **Οδός Φίλωνος**

Προτείνεται να παραμένει αμφίδρομη σε όλο το μήκος της.

4.3 ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

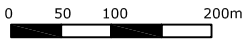
Προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη στο κόμβο των οδών Λ.Κ.Σουλίου (– Φίλωνος) – Δικαιοσύνης (– Ανεξαρτησίας), με ανάλογη διαμόρφωση της συγκεκριμένης διασταύρωσης, έτσι ώστε να είναι ασφαλής η είσοδος και έξοδος στην περιοχή μελέτης, εξαιτίας των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσονται στην λεωφόρο Κ.Σουλίου.

Στα πλαίσια εφαρμογής των μονοδρομήσεων, είναι πιθανόν να χρειασθεί να εφαρμοσθούν τόξα ακτίνας 4μ ή και περισσότερο, στα κράσπεδα των γωνιών των Ο.Τ. των κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου επί της οδού Δικαιοσύνης, προκειμένου να υπάρξει ανεμπόδιση κυκλοφορία όλων των τύπων των οχημάτων.

Προτείνεται να κλείσει ο χωμάτινος δρόμος που συνδέει την οδό Φίλωνος με την Λ.Κάτω Σουλίου στο ύψος της οδού Μηλέας/Κλεοπάτρας, διότι στο ρυμοτομικό σχέδιο του συνεταιρισμού δεν εμφανίζεται, πιθανόν να έχει «ανοίξει» αυθαίρετα, και πάντως δεν υπάρχει ασφάλεια στον κόμβου του με την Λ.Κ.Σουλίου.

4.4 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Για να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην σημασία της διατήρησης χαμηλής ταχύτητας μέσα στο οδικό δίκτυο του Συνεταιρισμού (ως περιοχή κατοικίας), προτείνεται η εφαρμογή του μέτρου «ΠΕΡΙΟΧΗ 30», δηλαδή στις εισόδους μέσα στο δίκτυο από την Λ.Σχινιά και Λ.Κ.Σουλίου, να τοποθετείται πινακίδα P-60, που να ορίζει ότι όλη η περιοχή έχει όριο ταχύτητας 30 km/h, ενώ στις εξόδους του συνεταιρισμού να τοποθετείται πινακίδα άρσης της παραπάνω ρύθμισης, P-61.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αδιάνοιχτη οδός
- Τυπικό αδιέξοδο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενη οδός διπλής κατεύθυνσης
- Προτεινόμενος μονόδρομος
- Υφιστάμενος σηματοδότης
- Προτεινόμενος σηματοδότης
- Απαγόρευση στάθμευσης

ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΡΙΚΟΡΥΝΘΟΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ
ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ
ΣΥΝ.Π.Ε.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΑΡ.ΣΧΕΔΙΟΥ: 4

ΣΥΝΘΕΣΗ: Α.Χ.

ΣΧΕΔΙΑΣΗ: Α.Χ.

ΕΛΕΓΧΟΣ: Ι.Μ.

ΕΓΚΡΙΣΗ: Ν.Β.

2007

ΑΝΑΔΟΧΟΣ: ΜΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ:



ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
Ν.ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ - Ι.ΜΑΡΗΣ

ΝΗΡΕΟΣ 10 - Π.ΦΑΛΗΡΟ (210)9654850-1 www.vimconsulting.gr

5 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της μελέτης ρυθμιστικής σήμανσης.

5.2 ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Κατά τις απογραφικές εργασίες παρατηρήθηκε, σημαντική έλλειψη πινακίδων ρυθμιστικής σήμανσης, ακόμα και όσον αφορά τον **προσδιορισμό προτεραιοτήτων** στην περιοχή (STOP/P-2). Συνολικά στον συνεταιρισμό, απογράφηκε μία πινακίδα (P-32 (30): όριο ταχύτητας 30) κατά την είσοδο στον Συνεταιρισμό από την Λ.Κ.Σουλίου, ενώ πλήρως σημασμένες ήταν μόνο οι διασταυρώσεις των οδών Λ.Σχινιά – Ικάρων και Λ.Σχινιά και Έκτορος (όπου υπάρχει και σηματοδότης).

Αντίθετα, όλες οι οδοί έχουν πλήρως σημειωθεί όσον αφορά τις ονομασίες τους, αναιρώντας τυχόν προβλήματα εντοπισμού ή προσανατολισμού για τους επισκέπτες.

5.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ

Στα πλαίσια των προτάσεων που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 4, προτείνονται αρχές για την εφαρμογή των παραπάνω ρυθμίσεων αλλά κυρίως για την εφαρμογή σωστής και συνεπούς ρυθμιστικής σήμανσης, ελαχιστοποιώντας τις πιθανότητες ατυχημάτων.

Προτείνεται λοιπόν να χρησιμοποιηθούν πινακίδες ρυθμιστικής σήμανσης με τις ακόλουθες διαστάσεις:

- ❑ στρογγυλές με διάμετρο 450χλστ.
- ❑ STOP, με διάσταση 600 χλστ.
- ❑ τριγωνικές, με πλευρά 600χλστ.

Η μεμβράνη αντανάκλαστικότητας που θα χρησιμοποιηθεί, προτείνουμε να είναι ΤΥΠΟΥ II, εκτός από τις πινακίδες P-2 (STOP), που προτείνουμε να έχουν μεμβράνη τύπου III.

5.4 ΜΕΛΕΤΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

Κατά την εφαρμογή της μελέτης σήμανσης, ο επιβλέπων μηχανικός του αναδόχου του έργου θα πρέπει να ελέγξει τυχόν αλλαγές, παραλείψεις κλπ, και να συμπληρώσει ανάλογα την ρυθμιστική σήμανση, κρατώντας υψηλά το επίπεδο ασφαλείας της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων.

5.4.1 Κατακόρυφη

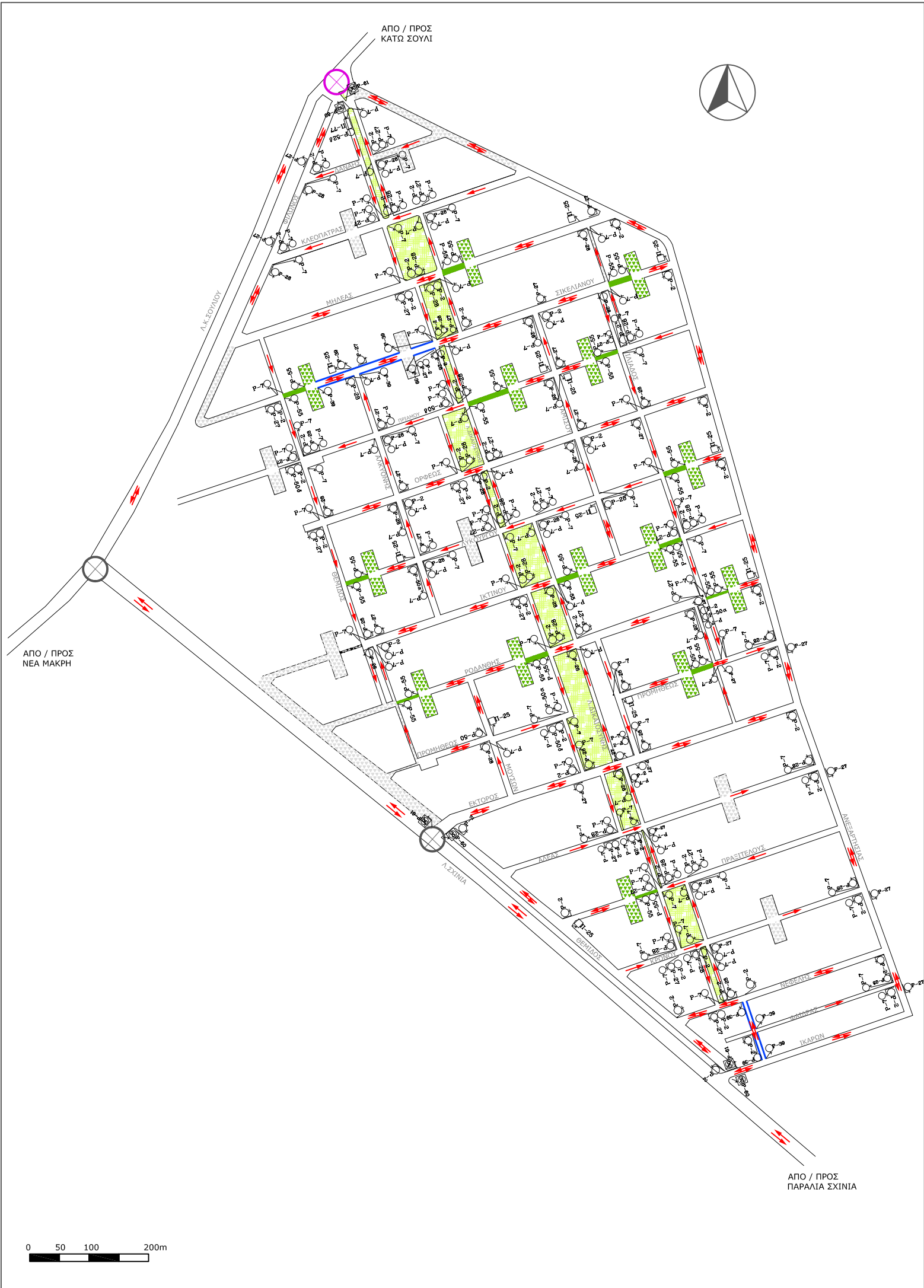
Η κατακόρυφη σήμανση που προτείνεται, προέκυψε εφαρμόζοντας τον ισχύοντα Κ.Ο.Κ., σε συνδυασμό με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης.

Θα πρέπει να τονισθεί ότι η μελέτη δεν καλύπτει την σήμανση στις Λ.Σχινιά και Λ.Κ.Σουλίου, διότι ο Δήμος Μαραθώνας / Συνεταιρισμός δεν είναι αρμόδιος για οποιαδήποτε ρύθμιση.

5.4.2 Οριζόντια

Προτείνεται σε κάθε κόμβο που υπάρχει κατακόρυφη σήμανση παραχώρησης προτεραιότητας (STOP – P-2) να σημαίνεται και με αναγραφή της λέξης "STOP", σύμφωνα με το πρότυπο Σ308-75, το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα.

Στο σχέδιο 5: Προτεινόμενη ρυθμιστική σήμανση, εμφανίζονται αναλυτικά τα παραπάνω.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αδιάνοιχτη οδός
- Τυπικό αδιέξοδο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενη οδός διπλής κατεύθυνσης
- Προτεινόμενος μονόδρομος
- Υφιστάμενος σηματοδότης
- Προτεινόμενος σηματοδότης
- Απαγόρευση στάθμευσης

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ

- | | | | |
|--|-------|--|-------|
| | P-2 | | P-50α |
| | P-7 | | P-50δ |
| | P-27 | | P-55 |
| | P-28 | | Π-25 |
| | P-39 | | P-60 |
| | P-50 | | P-61 |
| | P-52δ | | Π-77 |

ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ
ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ
ΤΡΙΚΟΡΥΝΘΟΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ
ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ
ΣΥΝ.Π.Ε.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

ΑΡ.ΣΧΕΔΙΟΥ: 5

ΣΥΝΘΕΣΗ: Α.Χ.

ΣΧΕΔΙΑΣΗ: Α.Χ.

ΕΛΕΓΧΟΣ: Ι.Μ.

ΕΓΚΡΙΣΗ: Ν.Β.

2007

ΑΝΑΔΟΧΟΣ: ΜΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ:



ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
Ν.ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ - Ι.ΜΑΡΗΣ

ΝΗΡΕΟΣ 10 - Π.ΦΑΛΗΡΟ (210) 9654850-1 www.vimconsulting.gr

6 ΕΠΙΛΟΓΗ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

6.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ

6.1.1 Άρθρο 1

Η κατασκευή κάθε ρυθμιστικής πινακίδας θα γίνεται από φύλλο αλουμινίου. Το μέγεθος που θα χρησιμοποιηθεί είναι για τις στρογγυλές 450mm, για το STOP, 600mm, ενώ για τις τριγωνικές πλευρά 600mm. Παρολ'αυτά δίνεται η δυνατότητα στον Συνεταιρισμό, σε περίπτωση όπου κριθεί απαραίτητο να επιλέξει διαφορετικές διαστάσεις πινακίδων υπό την προϋπόθεση ότι θα αυξηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας.

6.1.2 Άρθρο 2

Στη πίσω πλευρά της κάθε ρυθμιστικής πινακίδας η οποία θα είναι βαμμένη με χρώμα γκρι θα αναγράφονται και τα εξής:

- α) Τα εκ του νόμου προβλεπόμενα.
- β) Στοιχεία του Κυρίου και του Ανάδοχου του Έργου.
- γ) Ημερομηνία κατασκευής - τοποθέτησης της πινακίδας (μήνας και έτος), π.χ. Μάιος 2007. Σε όποιο στύλο σήμανσης υπάρχει πινακίδιο, ενώ η πινακίδα αντικαθίσταται από καινούργια, τότε θα πρέπει να επανατοποθετηθεί το πινακίδιο επιτόπου. Σε περίπτωση όπου υπάρχει κατάργηση της πινακίδας, τότε θα πρέπει μετά την αποξήλωση της πινακίδας, να ενημερωθεί η αρμόδια υπηρεσία.

6.1.3 Άρθρο 3

Οι ρυθμιστικές πινακίδες που θα τοποθετηθούν θα έχουν μεμβράνη αντανakλαστικότητας τύπου II, εκτός από τις πινακίδες P-2, που θα έχουν μεμβράνη τύπου III.

6.2 ΣΤΗΡΙΞΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ

6.2.1 Άρθρο 1

Τα υλικά συναρμολόγησης και στερέωσης των πινακίδων π.χ. βίδες, περικόχλια, ροδέλες, περιλαίμια κ.α. θα είναι όλα **γαλβανισμένα**.

6.2.2 Άρθρο 2

- α) Οι μεταλλικοί στύλοι πάνω στους οποίους θα στηρίζονται οι πινακίδες θα είναι σύμφωνα με την απόφαση ΒΜ5/Ο/40124/30-9-1980 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. διαμέτρου 2.5" και πάχους ~3.65mm.

β) Το κάτω μέρος των στύλων και σε ύψος 20cm θα είναι πεπλατυσμένο τόσο ώστε οι δύο πλευρές να ενώνονται μεταξύ τους.

Σε περίπτωση που για οποιοδήποτε λόγο το κάτω μέρος των στύλων δεν μπορεί να είναι πεπλατυσμένο τότε υποχρεωτικά και στο ίδιο ύψος 20cm θα έχει μία (1) τρύπα διαμέτρου Φ14 όπου θα περνά σιδερένια ράβδος διαμέτρου Φ14 και μήκους 20cm και θα είναι κάθετα ως προς τη επιφάνεια της πινακίδας ώστε να μην υπάρχει στρέψη του στύλου. Στο πάνω μέρος των στύλων θα υπάρχουν οι ανάλογες τρύπες ώστε να περνάνε οι αντίστοιχες βίδες και τα υλικά στήριξης των πινακίδων.

γ) Στο πάνω μέρος των στύλων θα τοποθετείται μεταλλικό καπάκι (τάπα) για να μην περνούν νερά στην εσωτερική διάμετρο των στύλων. Το μεταλλικό καπάκι θα μπαίνει στο στύλο εφαρμοστά.

6.3 ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΣΤΥΛΩΝ

6.3.1 Άρθρο 1

Για κάθε στύλο στήριξης απαιτείται άνοιγμα τρύπας βάθους 30cm.

Το άνοιγμα της διαμέτρου της κάθε τρύπας θα γίνεται με χειρωνακτικά μέσα, με διάμετρο 30cm ή διαστάσεις 30X30 cm.

6.3.2 Άρθρο 2

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ληφθεί **ιδιαίτερα** σοβαρά υπόψη η ύπαρξη αγωγών από τα διάφορα δίκτυα π.χ. Ο.Τ.Ε. , Δ.Ε.Η. , Ε.ΥΔ.Α.Π. ή άλλων Οργανισμών που πιθανόν να περνάνε υπόγεια και κάτω από τα σημεία στήριξης γιατί η φθορά τους θα είναι άμεση.

6.3.3 Άρθρο 3

Μετά τη τοποθέτηση των στύλων μέσα στις τρύπες θα γεμίζεται ολόκληρο το κενό με μπετόν B125.

Το πάνω μέρος της περιοχής επέμβασης θα αποκαθίσταται με το αντίστοιχο άμεσο περιβάλλον.

Για όλα τα υλικά που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση του έργου θα πρέπει να προσκομίζονται και βεβαιώσεις από τον κατασκευαστή τους ότι είναι άριστης ποιότητας. Ο ανάδοχος θα πρέπει να βεβαιώνει ότι οι προδιαγραφές των υλικών είναι σύμφωνες με τις προδιαγραφές που περιγράφονται στο τεύχος των τεχνικών προδιαγραφών.

Γενικότερα, η τοποθέτηση των πινακίδων, όσον αφορά την θέση τους θα ικανοποιεί την κείμενη νομοθεσία.

Ενδεικτικά αναφέρουμε την εγκύκλιο 1/92 (ΔΜΕΟ/ε/οικ/720 της 13-11-1992), για τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης σε αστικό δίκτυο.

Το ελεύθερο ύψος, δηλαδή η απόσταση μεταξύ εδάφους και κάτω ακμής πινακίδας, θα είναι κατ'ελάχιστον 2,25μ., ενώ η απόσταση μεταξύ της πλησιέστερης προς το κράσπεδο ακμής της πινακίδας και το κράσπεδο πρέπει να είναι κατ'ελάχιστον 0,5μ.

Οι ακριβείς θέσεις των πινακίδων θα ορισθούν επιτόπου, κατόπιν συνεννόησης με τον επιβλέποντα του έργου, λαμβάνοντας υπόψη τις κατά περίπτωση δυνατότητες (στενά πεζοδρόμια κλπ).

7 ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ

**ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΣΤΟΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ -ΤΡΙΚΟΡΥΝΘΟΣ**

P-2 (STOP)	63
P-7	154
P-27	46
P-28	52
P-39	10
P-50	1
P-50α	3
P-50δ	3
P-52δ & Π-77	1
P-55	28
P-60 (30)	3
P-61 (30)	3
Π-25	12
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ</u>	<u>379</u>
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΥΛΩΝ</u>	<u>294</u>