Αμ.Δ
ΗμινΙα : 26304/21

Αίγιο, 24-4-2021
Αρ. Πρωτ. :

ΕΛΛΗΝΙΚΙΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ
ΔΙ-ΙΜΟΣ ΑΙΓΙΑΛΕΙΑΣ
ΔΙΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ταχ. Δ/νση: Ν,ΙΙλαστήρα ΙΙ - Αίγιο
ταχ. Κώδικας: 25 Ι( )0

Πληροφορίες: ΛέΚαράμπελας Τηλέφωνο.
269 Ι 0-68432

FAX. 269 ι 0-686 ιο

προς: Ε.π.Ζ.
Δήμου Αιγιαλείας

υθ. ΓάτουΙ-
ΑΙΓΙΟ

Κοιν.: Δ.Ε. Αιγίου

Θέμα: Πρόταση κυκλοφοριακής ρύθμισης παραλιακής οδού ΑλυκηςΣχετ. :

Σας διαβιβάζουμε πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων κατά τους θερινούς μήνες επί της οδού Φιλοποίμενος και Αλυκόβρυσης, (παραλιακή οδός Αλυκής , υδροβιότοπος)-, που έχει συνταχθεί από τον μελετητή Συγκοινωνιακών Έργων κ. Ηρακλή Καπόπουλο και παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες .

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ
Κ. ΗΝΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο Διευθυντής

Με Ε.Δ.

Λεωνίδας Γ, Καράμπελας
M.Sc. Πολιτικός Μηχανικός με Α'β

Ι .Έγγραφο πρότασης κυκλ. Ρυθμίσεων
2.Σκαρίφημα πρότασης

Διανομή μέσω ΎΡΙΔΑ' με UID: 508666b36c14a7113a90b513στις 26/04/21 10:08

ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΑΙΓΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΘΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΕΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κατά τους θερινούς μήνες η παραλία της πόλης του Αιγίου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα από το λιμάνι έως και τον υγροβιότοπο της Αλυκής, δηλαδή κατά μήκος της παραλιακής οδού Αλυκής, από την διασταύρωσή της με την οδό Παυσανίου και έως το τέλος της που βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του υγροβιότοπου, αντιμετωπίζει σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα που οφείλονται τόσο στην αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, όσο και των πεζών και για την διάρκεια σχεδόν όλης της ημέρας.

Η αύξηση αυτή, οφείλεται στην υψηλή επισκεψιμότητα που παρουσιάζουν τόσο οι παραλίες κατά μήκος της οδού Αλυκής, όσο και η μαρίνα Αιγίου, ο υγροβιότοπος, καθώς και τα καταστήματα εστίασης, αναψυχής και θαλάσσιων δραστηριοτήτων που έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος της παραλίας του Αιγίου.

Η πρόσβαση στις περιοχές αυτές, εξυπηρετείται σχεδόν αποκλειστικά από την οδό Αλυκής. Μάλιστα, εάν στο γεγονός αυτό, προσθέσουμε τον υπερτοπικό χαρακτήρα που έχουν οι χρήσεις αναψυχής στην εν λόγω περιοχή, για τον Δήμο Αιγιαλείας, μπορούμε να αντιληφθούμε το μέγεθος του προβλήματος που καλείται να διαχειριστεί ο Δήμος.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Έως σήμερα, δεν έχουν υλοποιηθεί ιδιαίτερες δράσεις οργάνωσης της κυκλοφορίας κατά μήκος της παραλιακής οδού Αλυκής, με αποτέλεσμα η

κατάσταση να χαρακτηρίζεται από εμπλεκόμενες κυκλοφορίες διερχόμενων οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων. Επίσης, η ανεξέλεγκτη στάθμευση των οχημάτων εκατέρωθεν της οδού Αλυκής, στην πράξη μειώνει το ελεύθερο πλάτος της διατομής της οδού για την διέλευση των χρηστών της. Τα παραπάνω έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση της πιθανότητας πρόκλησης ατυχήματος μεταξύ των χρηστών της οδού.

Η παραλιακή οδός Αλυκής είναι διπλής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της και το πλάτος της διατομής της συχνά μεταβάλλεται στο τμήμα, από την αρχή της έως την χ.θ. 1+600μ περίπου, όπου συναντά τον υγροβιότοπο και την παραλία της Αλυκής (βλέπε Σχεδιάγραμμα 1). Δημιουργούνται λοιπόν τοπικά στενώσεις του πλάτους του καταστρώματος της οδού, που σε συνδυασμό με την έλλειψη διαγραμμίσεων των οριογραμμών του καταστρώματος της οδού, προκαλούν σύγχυση στους οδηγούς των οχημάτων, οι οποίοι αδυνατούν να αντιληφθούν τον χώρο κατάληψης της οδού στον οποίον μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια.

Επίσης, το αρχικό τμήμα της οδού Αλυκής και έως την μαρίνα Αιγίου (χ.θ.: 0+460), είναι ευθύγραμμο που σε συνδυασμό με το μεγάλο πλάτος της οδού στο συγκεκριμένο τμήμα, επιτρέπουν στους οδηγούς να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες, με αποτέλεσμα την αύξηση της επικινδυνότητας χρήσης της οδού για τους πεζούς και τους ποδηλάτες.

Μεγάλες ταχύτητες αναπτύσσονται επίσης και στο τμήμα της οδού Αλυκής, που εφάπτεται με την νότια πλευρά του υγροβιότοπου δηλαδή από την χ.θ.: 1+650 έως την χ.θ.: 2+150 (βλέπε Σχεδιάγραμμα 1). Μάλιστα η πλήρη απουσία κτηρίων και εμπορικών χρήσεων στο τμήμα αυτό, δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες για να επιτυγχάνονται ακόμα μεγαλύτερες ταχύτητες των οχημάτων, σε σχέση με αυτές που αναπτύσσονται στο αρχικό τμήμα.

Θα θέλαμε να παρατηρήσουμε πως δεν μας έχουν διατεθεί στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, στοιχεία προέλευσης — προορισμού, κλπ. για την συγκεκριμένη περιοχή, οπότε τα αναφερόμενα στην παρούσα έκθεση, αποτελούν στοιχεία πρόσφατων δικών μας παρατηρήσεων αλλά και

εκτιμήσεων στελεχών του Δήμου Αιγιαλείας, για την κατάσταση της περιοχής μελέτης κατά την θερινή περίοδο.

<u>Σχεδιάγραμμα 1</u>

Εκτός από την κυκλοφορία με σκοπό την αναψυχή, υπάρχει και κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης στο αρχικό τμήμα της οδού Αλυκής και έως περίπου την χ.θ.: 1+000μ (ΣΗΜΕΙΟ Α), που αφορά την πρόσβαση σε κατοικίες και γενικότερα κτίρια που βρίσκονται νότια της παραλιακής οδού και επικοινωνούν με αυτή, με κάθετους, μικρού πλάτους δρόμους.

Η οικιστική αυτή περιοχή που επεκτείνεται και μετά την μαρίνα Αιγίου, σχεδόν ως το σημείο Α (Σχεδιάγραμμα 1), φαίνεται να αποτελείται από μόνιμες

κατοικίες και επαγγελματικούς χώρους, η πρόσβαση στους οποίους γίνεται αποκλειστικά και μόνο διαμέσου της παραλιακής οδού Αλυκής.

3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Να επισημάνουμε πως οι παρακάτω προτάσεις κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης, δηλαδή κατά μήκος της παραλιακής οδού Αλυκής, αφορούν μόνο την θερινή περίοδο και κυρίως τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, όπου παρατηρούνται οι μέγιστες τιμές της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών.
Δεν έχουμε στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων και οι παρακάτω προτάσεις βασίζονται κυρίως σε εκτιμήσεις στελεχών του Δήμου Αιγιαλείας.
Θεωρούμε όμως θα πρέπει να εξεταστεί η περίπτωση οι παρεμβάσεις αυτές να αποκτήσουν πιο μόνιμο χαρακτήρα, αφού φαίνεται πως η περιοχή μελέτης έλκει για αναψυχή και άσκηση τους κατοίκους του Αιγίου και κατά την διάρκεια των υπολοίπων μηνών του έτους. Άλλωστε, η τάση πλέον και στην χώρα μας, είναι προς την μείωση χρήσης του επιβατικού ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτου, σε όφελος της κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων.

Το σοβαρότερο πρόβλημα που αναδεικνύεται, είναι η πλήρη έλλειψη διαχωρισμού μεταξύ των κινήσεων οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων. Οι θέσεις των εκατέρωθεν οριογραμμών της παραλιακής οδού είναι ασαφείς για τους οδηγούς (ελλείψεις διαγραμμίσεων, κ.λπ.), ενώ το πλάτος της διατομής μεταβάλλεται απότομα σε συγκεκριμένα σημεία (στενώσεις).
Επίσης, δεν υπάρχει οριοθέτηση χώρων στάθμευσης στις παραλίες, με αποτέλεσμα να παρατηρείται άναρχη και προβληματική κατάληψη της κύριας οδού διέλευσης από σταθμευμένα οχήματα, δημιουργώντας "στενώσεις" και καθυστερήσεις στην κυκλοφορία της.
Με στόχο να καταστήσουμε την πρόσβαση στην περιοχή μελέτης πιο ελκυστική για τους πεζούς, αλλά και την αύξηση της ασφάλειας, προτείνουμε:
Α. Την δημιουργία λωρίδας αποκλειστικής κυκλοφορίας των πεζών, κατά μήκος του συνόλου της οδού Αλυκής, δηλαδή από την αρχή της έως το τέλος

της οδού, νοτιοανατολικά του υγροβιότοπου, στο σημείο (Γ), στην χ.θ. 2+360μ του Σχεδιαγράμματος 1. Η εδαφική αυτή λωρίδα, που θα αποτελεί τμήμα της ασφαλτοστρωμένης παραλιακής οδού, θα έχει πλάτος 1,60μ ή 2,0μ εάν χρησιμοποιηθεί και ως ποδηλατοδρόμος δύο κατευθύνσεων.

Βόρεια, η εν λόγω λωρίδα θα εφάπτεται με την βόρεια οριογραμμή του καταστρώματος της οδού Αλυκής. Το μήκος της λωρίδας αποκλειστικής κυκλοφορίας πεζών, είναι 2.360 μέτρα περίπου.

Ο διαχωρισμός της από το υπόλοιπο τμήμα της οδού, θα γίνει με την τοποθέτηση εύκαμπτων κορυνών σήμανσης, (ύψους 450mm, διαμέτρου 80 mm και βάρους 0,9kg, κατάλληλου για οριοθέτηση δρόμων) χρώματος κόκκινου και λευκού (οριζόντιες εναλλάξ λωρίδες) οι οποίες θα πακτωθούν επί του ασφαλτικού της οδού Αλυκής σε όλο το μήκος της, ανά 1,6 μέτρα. Συστήνεται έντονα ο χρωματισμός (κίτρινος) της εν λόγω λωρίδας, με ειδικά χρώματα επιφανείας οδοστρωμάτων.

Β. Λόγω της ύπαρξης του οικισμού που αναφέραμε παραπάνω, προτείνουμε την διατήρηση της οδού Αλυκής ως οδού διπλής κατεύθυνσης, από την αρχή της (διασταύρωση με οδό Παυσανίου) και έως περίπου την χ.θ.: 1+000μ. Στην θέση αυτή, που θα οριοθετεί και το τέλος της διπλής κυκλοφορίας επί της οδού, υπάρχει ελεύθερος ακάλυπτος δημοτικός χώρος, στον οποίον μπορεί να γίνεται η αναστροφή των οχημάτων (Σημείο: Α στο Σχεδιάγραμμα 1). Λόγω του μικρού μεγέθους του χώρου αυτού, δεν είναι δυνατή η διαμόρφωση κυκλικού κόμβου, οπότε τα οχήματα υποχεωτικά θα αναστρέφουν στην σειρά και μετά από στάση, με την προτεραιότητα να διατηρείται επί της οδού Αλυκής για τα οχήματα που συνεχίζουν να κατευθύνονται ανατολικά προς τον υγροβιότοπο.

Η αναστροφή προτείνουμε να απαγορευτεί, για τα μεγαλύτερα οχήματα όπως: φορτηγά, λεωφορεία κλπ.

Γ. Από την θέση αναστροφής (Σημείο Α) προτείνεται η επιβολή κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης κατά μήκος της οδού Αλυκής και έως την θέση του σημείου (Β) στην χ.θ.: 2+150 όπως φαίνεται στο Σχεδιάγραμμα 1. Στο σημείο αυτό, η οδός Αλυκής διασταυρώνεται με δύο δρόμους, εκ των οποίων, αυτός

που έχει κατεύθυνση νότια, είναι χωματόδρομος με πλάτος διατομής ικανοποιητικό για να αναλάβει την κυκλοφορία των οχημάτων της οδού Αλυκής και την διοχέτευσή τους στην ασφαλτοστρωμένη οδό με την οποία διασταυρώνεται στο σημείο Δ στην χ.θ.: 2+765 (Σχεδιάγραμμα 1)

Συνοπτικά, η μονοδρόμηση που προτείνεται, ξεκινά από το σημείο (Α) με χ.θ.:1+ΟΟΟ, έως την διασταύρωση στο σημείο (Β) με χ.θ. 2+150 και συνεχίζει κατά μήκος του πρόσφατα διαπλατυμένου χωματόδρομου έως την διασταύρωση στο σημείο (Δ), με χ.θ.:2+765μ. Το μήκος της είναι 1.765μ περίπου.

Δ. Το τμήμα της οδού Αλυκής, από το σημείο (Β) με χ.θ.: 2+150, έως το σημείο (Γ) στην χ.θ. 2+360 (Σχεδιάγραμμα 1), θα παραμείνει με δύο αντίθετες κατευθύνσεις κυκλοφορίας, ώστε τα οχήματα που είτε φθάνουν έως το σημείο (Γ) είτε σταθμεύουν κατά μήκος αυτού του τμήματος, να μπορούν να αναστρέφουν και στην συνέχεια να επιστρέφουν προς την πόλη του Αιγίου, μαζί με την υπόλοιπη κυκλοφορία διαμέσου του χωματόδρομου (Β-Δ).

Παρατηρήσεις:

1) Σε ορισμένες θέσεις κατά μήκος της παραλιακής οδού Αλυκής, λόγω μείωσης της ωφέλιμου πλάτους της διατομής της οδού, επιβάλλεται η διακοπή της συνέχειας του πεζόδρομου και η προσαρμογή του στις τοπικές συνθήκες (πχ. μείωση πλάτους, μετακίνησή του, κλπ)

Οι θέσεις αυτές, βρίσκονται σε τμήματα της οδού Αλυκής που παραμένουν διπλής κατεύθυνσης και ειδικότερα χωροθετούνται έμπροσθεν και 100 μέτρα περίπου μετά την μαρίνα Αιγίου, καθώς και πριν από το σημείο (Α), όπου θα επιτρέπεται η αναστροφή των οχημάτων.

2) Στο Σχεδιάγραμμα 1, τα τμήματα των οδών διπλής αντίθετης κατεύθυνσης απεικονίζονται με γραμμή κόκκινου χρώματος, τα τμήματα μονής κατεύθυνσης (μονόδρομος) με γραμμή, χρώματος πορτοκαλί και η λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας πεζών με γραμμή κιτρίνου χρώματος.

Ε. Δημιουργία χώρων στάθμευσης κάθετα και επί γωνίας 45μοιρών επί της νότιας πλευράς της οδού Αλυκής στο τμήμα μεταξύ των σημείων (Β) και (Γ), από την χ.θ.: 2+150 έως την χ.θ.: 2+360.

Δημιουργία θέσεων στάθμευσης υπό γωνία 45μοιρών στην παραλία της Αλυκής.

Δημιουργία θέσεων στάθμευσης επί της οδού Αλυκής στην θέση της μαρίνας Αιγίου. Όλες οι θέσεις στάθμευσης επί της οδού Αλυκής θα περιγράφονται με επιφανειακή διαγράμμιση.

ΣΤ. Εκτός από τις παραπάνω παρεμβάσεις που έχουν να κάνουν με την ρύθμιση των κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, προτείνονται και τα παρακάτω που αφορούν τεχνικά έργα και προμήθειες:

1. Οριζόντια Σήμανση. Διαγράμμιση λευκού χρώματος των οριογραμμών της λωρίδας κυκλοφορίας στο σύνολο της οδού Αλυκής, σε μήκος 2.360 μέτρων. Διαγράμμιση του άξονα της οδού με διπλή συνεχή γραμμή (απαγόρευση υπέρβασης οχήματος) στα τμήματα διπλής κατεύθυνσης, συνολικού μήκους 1.210μ. Σύνολο διαγράμμισης: 2360*2+1210*2 =7140μ.

Οι παραπάνω διαγραμμίσεις θα συμπληρωθούν με κάθετες διαγραμμίσεις διαβάσεων πεζών σε συγκεκριμένα σημεία επί της οδού Αλυκής (πχ στην μαρίνα Αιγίου, στην παραλία της Αλυκής, κλπ).

2, Για το σύνολο της οδού, επιβολή απαγόρευσης προσπέρασης προπορευόμενου οχήματος.

3. Κατακόρυφη Σήμανση. Για το σύνολο της οδού, πλήρη καταγραφή των αναγκών κατακόρυφης σήμανσης με πινακίδες: αναγγελιών, ρυθμιστικές πινακίδες και πληροφοριακές πινακίδες, έτσι όπως αυτές προκύπτουν από την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

4. Τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος κατά μήκος της εσωτερικής οριογραμμής του πεζόδρομου (μάτια γάτας μόνιμης σήμανσης).

5. Επιβολή ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα στο σύνολο της οδού (με απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου).

6. Τοποθέτηση μεταλλικού στηθαίου ασφαλείας σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΣΑΟ, σε τμήματα της οδού Αλυκής στην βόρεια οριογραμμή της, προς την θάλασσα, λόγω κινδύνου εκτροπής των οχημάτων. Κατηγορίας επίδοσης τουλάχιστον Τ8ΟΑ (πριν Ρ2Α).

7. Τοποθέτηση πλαστικών μειωτών ταχύτητας (σαμαράκια) με την απαραίτητη προειδοποιητική σήμανση ανά 100μέτρα, ύψους 5 έως 10εκ, σε θέσεις πλησίον της μαρίνας Αιγίου (πριν και μετά) καθώς και στην παραλία της Αλυκής.

Είναι γνωστό πως οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις για να αποκτήσουν μόνιμο και χρηστικό χαρακτήρα, πρέπει να έχουν την αποδοχή των κατοίκων. Είναι λοιπόν απαραίτητη η ενημέρωση του κοινού για τα μέτρα που πρόκειται να εφαρμοστούν, πριν αυτά κατασκευαστούν, ώστε να γίνουν αποδεκτά από όσο το δυνατόν μεγαλύτερο κομμάτι της τοπικής κοινωνίας. Εκτός από την ενημέρωση, η επικοινωνία με τους κατοίκους θα πρέπει να είναι αμφίδρομη, πιθανόν με ηλεκτρονικά ή χάρτινου τύπου ερωτηματολόγια που θα σχεδιαστούν και θα μοιραστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε στο τέλος της θερινής περιόδου, να μπορεί να γίνει μια ουσιαστική και αντικειμενική αξιολόγηση των επιβαλλόμενων μέτρων.

Τέλος, κάθε εφαρμογή μέτρων που ρυθμίζει την κινητικότητα οχημάτων και πεζών, απαιτεί και ένα σύστημα ελέγχου και αστυνόμευσης ώστε να είμαστε σίγουροι πως αυτά εφαρμόζονται ακριβώς όπως σχεδιάστηκαν.

Στα πλαίσια της επέκτασης χρήσης των δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς, ο Δήμος θα μπορούσε να εξετάσει και την χρήση λεωφορείου που θα εκτελεί συνεχή δρομολόγια τις ώρες αιχμής, με κυκλική κίνηση, ώστε να δίνεται στους πολίτες και κυρίως στους ηλικιωμένους η δυνατότητα να μην χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητό τους.

Αίγιο 24-4-2021

Ο Μελετητής

ΗΡΑΚΛΗΣ Κ. ΠΟΠΟΥΛΟΣ
ΔΙΠΛ. ΑΓΡΟΝΟΜΟΣ ΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣ ΒΙ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ ΜΕΛΟΣ Τ,Ε.Ε. Α ΜΗΤΡΩΟΥ 53484
ΑΝΟΙΞΕΩΣ 29 ΧΑΪΔΑΡ ΤΗΛ. 210 5819237
Α.Φ.Μ. Ο 30 3789

Ηρακλής Καπόπουλος
M,Sc. Τοπογράφος Μηχανικός
Μελετητής Συγκοινωνιακών Έργων Γ' Τάξης

III Z