

ΚΛΕΙΔΑ:

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ	Α/Α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
	0				
	1				
	2				

ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:

ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ / ΕΡΓΟ:

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ

ΘΕΣΗ:

ΚΑΛΛΙΘΕΑ

ΜΕΛΕΤΗ:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ

ΣΤΑΔΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΤΙΤΛΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

ΜΑΪΟΣ 2022

ΣΧΕΔΙΑΣΘΗΚΕ:

-

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ:

-

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΡΓΟΥ:

211809



Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 73, Τ.Κ. 115 26, ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ: 2106726193, 2106742630 - FAX: 2106746791 - email: studio75@studio75.gr - www.studio75.gr

ΕΙΔΙΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ:



ΣΦΡΑΓΙΔΑ - ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΜΕΛΕΤΗ Η/Μ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ:



ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΗ \ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ:

ΜΑΡΙΑ ΦΟΥΚΑ ΤΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ / ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΦΥΤΟΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ:

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΑΚΟΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ / ΓΕΩΠΟΝΟΣ

Περιεχόμενα

1. Σκοπιμότητα του έργου – Στόχοι	2
2. Αντικείμενο της Κυκλοφοριακής Μελέτης.....	4
3. Ανάλυση Κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής μελέτης	5
3.1. Κυκλοφοριακές συνθήκες – Βιώσιμη Κινητικότητα στο Δ. Καλλιθέας	5
3.2. Ιεράρχηση και χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου περιοχής Μελέτης.....	5
3.3. Οδοί του ανοικτού κέντρου εμπορίου: Κυκλοφοριακές Συνθήκες και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά	7
4. Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις	12
4.1. Οδός Γρυπάρη	12
4.1.1. Τμήμα Α – Ήπιας κυκλοφορίας από Φιλαρέτου έως Έλλης.....	12
4.1.2. Τμήμα Β – Πεζόδρομος από Έλλης έως Δαβάκη	12
4.2. Οδός Πλάτωνος – Πεζόδρομος Δαβάκη έως Φιλαρέτου	14
4.3. Οδός Έλλης – Ήπιας κυκλοφορίας Γρυπάρη έως Αριστείδου.....	14
4.4. Οδός Αριστείδου – Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων από Ματζαγριωτάκη έως Φιλαρέτου	14
4.5. Οδός Ματζαγριωτάκη – Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων από Εσπερίδων έως Αριστείδου.....	17
5. Μελέτη Σήμανσης :.....	20
5.1. Κατακόρυφη σήμανση	20
5.2. Οριζόντια σήμανση	20
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ : ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	21

Αντικείμενο της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης είναι η κυκλοφορική μελέτη των δημοτικών οδών που συμμετέχουν στο έργο του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου του Δήμου Καλλιθέας. Η μελέτη εκπονείται στα πλαίσια της σύμβασης « ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ» που υπογράφηκε στις 5-11-2021 με το Δήμο Καλλιθέας.

1. Σκοπιμότητα του έργου – Στόχοι

Όπως αναφέρεται στο φάκελο έργου των τευχών της σύμβασης :

«Βασικός σκοπός είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της τοπικής αγοράς με τη δημιουργία ικανής υποδομής και υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Η πράξη πλαισιώνεται επίσης από συμπληρωματικές δράσεις προώθησης – προβολής που θα συμβάλλουν περαιτέρω στην επίτευξη των στόχων. Παράλληλα λόγω της φύσης της πράξης είναι δυνατή η δημιουργία συνεργιών με άλλα έργα που υλοποιούνται ή προτείνονται για υλοποίηση από το Δήμο στην ευρύτερη περιοχή με στόχο τη μεγιστοποίηση του πολλαπλασιαστικού οφέλους στην τοπική οικονομία. Επίσης η περιοχή αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών λόγω της γεινιάσής της με σημαντικούς φυσικούς και πολιτιστικούς χώρους. Οι υφιστάμενες ροές των επισκεπτών αποτελούν άμεσο δυνητικό αγοραστικό κοινό που μπορεί να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα του εγχειρήματος. Σύμφωνα με τα παραπάνω, η πράξη ανταποκρίνεται πλήρως τόσο στις ανάγκες του Δήμου όσο και στις απαιτήσεις και τους στόχους της πρόσκλησης δεδομένου ότι:

- Θα αναβαθμίσει το εμπορικό κέντρο και κατ' επέκταση την ίδια την πόλη. Θα προσελκύσει νέους «πελάτες - αγοραστές» ενισχύοντας τη βιωσιμότητα της τοπικής αγοράς.
- Θα αυξήσει τη ροή επισκεπτών στο Δήμο αποτελώντας έναν ακόμη πόλο έλξης. Θα δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες που θα ενθαρρύνουν την ίδρυση νέων επιχειρήσεων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- Θα ενισχύσει την επικοινωνία και αλληλεπίδραση μεταξύ των τοπικών επιχειρηματικών φορέων.»

και στη συνέχεια σε σχέση με τους στόχους του έργου;

«Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της περιοχής.

Η αισθητική αναβάθμιση εξασφαλίζεται κυρίως με την άρση της πολυμορφίας και την εξασφάλιση ενός ενιαίου, κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους. Ο χώρος σήμερα κατακλύζεται από στοιχεία που αποτελούν εμπόδια και οπτικές οχλήσεις, εμποδίζοντας την ελεύθερη κίνηση των πεζών και ρυπαίνοντας οπτικά το περιβάλλον, όπως τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού (κάδοι απορριμμάτων, εμπόδια κίνησης, πινακίδες σήμανσης). Η πρόταση ανάπλασης επιχειρεί να αναθεωρήσει τη θέση και το σχεδιασμό τους και να τα οργανώσει ώστε να αποτελούν πραγματικά στοιχεία εξυπηρέτησης με λειτουργική και αισθητική αξία.

Προτεραιότητα έχει η ασφαλής και άνετη διέλευση των πεζών και η εξυπηρέτηση για την πρόσβαση των οχημάτων για την είσοδο και έξοδο αυτών προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης παρόδων ιδιοκτησιών καθώς και για οχήματα εφοδιασμού και έκτακτης ανάγκης. Στοιχειώδης για το σκοπό αυτό θεωρείται η προσπάθεια για μεγιστοποίηση της επιφάνειας του χώρου που αποδίδεται στους πεζούς, αφήνοντας στα οχήματα τον ελάχιστο απαιτούμενο χώρο για την εξυπηρέτηση της κίνησης αυτών. Με τον τρόπο αυτό μετριάζεται σημαντικά η επίδραση της σημαντικότερης από τις αστικές οχλήσεις σήμερα στην περιοχή μελέτης και που αφορά κυρίως την άναρχη κυριαρχία του χώρου από αυτοκίνητα. Γενικότερα η όλη ρύθμιση της οργάνωσης της περιοχής έχει ως βασική αρχή την βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

και κατά συνέπεια της ποιότητας ζωής των κατοίκων, με την απαλλαγή της περιοχής από την άσκοπη κυκλοφορία του αυτοκινήτου, την οργάνωση της κίνησης των πεζών και την απόδοση των ελεύθερων χώρων της πόλης στους κατοίκους της αλλά και την παράλληλη διατήρηση – διαφύλαξη -- ανάδειξη και αξιοποίηση των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων και χαρακτηριστικών της πόλης. Η γενική χάραξη των έργων διαμόρφωσης, η μορφολογία των υλικών επίστρωσης, ο αστικός εξοπλισμός, το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού και οι φυτεύσεις, προσαρμόζονται στις νέες χρήσεις των οδών, με την αύξηση των χώρων που προορίζονται για την κίνηση των πεζών και την μείωση του πλάτους του κυκλοφορούμενου τμήματος των οδών.»

Η παραπάνω ανάλυση συμπυκνώνει τις απαιτήσεις και τους στόχους του έργου όπως έχουν τεθεί από τη Δημοτική Αρχή. Ο δήμος της Καλλιθέας αποτελεί μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή με τα συνήθη προβλήματα υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος λόγω της κυριαρχίας του αυτοκινήτου και της έλλειψης χώρων ήπιας μετακίνησης (πεζοδρόμια ικανού πλάτους, ποδηλατόδρομοι). Παράλληλα διαθέτει σημαντικά περιθώρια βελτίωσης της καθημερινότητας των δημοτών του με την αναδιοργάνωση του δημόσιου χώρου προς όφελος της ήπιας μετακίνησης και την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του που αφορούν τους χώρους πράσινου, τη γειτνίαση με το ΚΠΙΣΝ, την άμεση πρόσβαση μέσω του σταθμού του ΗΣΑΠ και την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου. Οι παρεμβάσεις αυτές βρίσκονται σε φάση ωρίμανσης με πρώτο στάδιο το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, απαραίτητο για το σχεδιασμό και προγραμματισμό των δράσεων, που βρίσκεται σε φάση προώθησης.

Με το έργο του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου επιδιώκεται η άμεση προώθηση της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος στη περιοχή του εμπορικού κέντρου της πόλης που γειτνιάζει με το πάρκο της πλατείας Δαβάκη. Οι συνθήκες για τη δράση αυτή είναι ώριμες από καιρό με σημαντικό αποτύπωμα στην βελτίωση της προσπελασιμότητας για τους πεζούς, την αναζωογόνηση της οικονομικής δραστηριότητας της εμπορικής ζώνης και την ανάδειξη του πάρκου σε σύνδεση με την εμπορική ζώνη. Αυτό εξάλλου καταδεικνύεται και από τη θεσμοθέτηση στο πολεοδομικό σχέδιο των τριών πεζοδρόμων που συμμετέχουν στη δράση, περιμετρικά του πάρκου, από το 1990. Λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία άλλων πόλεων του λεκανοπεδίου από αντίστοιχες δράσεις, η υλοποίηση του σχεδίου θα αποφέρει σημαντικά οφέλη στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και στην οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής.

Η κυκλοφοριακή μελέτη αφορά στη διαμόρφωση της κατάλληλης γεωμετρίας των νέων κυκλοφοριακών διαμορφώσεων με κύρια έμφαση στην εξασφάλιση άνετων χώρων κυκλοφορίας για τους πεζούς και περιορισμό των οχημάτων τόσο στη κίνηση (λωρίδα κυκλοφορίας) όσο και στη στάθμευση στα απαιτούμενα όρια βάσει των κείμενων κανονισμών. Στη διαδικασία αυτή προβλέπεται ο έλεγχος των νέων διαμορφώσεων για τη κίνηση τυπικού οχήματος τροφοδοσίας ή οικοδομικών υλικών μήκους 10 μ. σε όλες τις επηρεαζόμενες διασταυρώσεις και ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός ολοκληρώνεται από την μελέτη σήμανσης κατά ΚΟΚ. Τέλος συνοδευτικά της μελέτης περιλαμβάνεται ο νέος κανονισμός λειτουργίας των πεζοδρόμων.

2. Αντικείμενο της Κυκλοφοριακής Μελέτης

Η περιοχή που αναπτύσσεται το έργο αφορά στα τμήματα των οδών :

α/α	Οδός	Αρχή – πέρας επέμβασης	Υφιστάμενη Κυκλοφοριακή Λειτουργία	Θεσμοθετημένη χρήση
1	Γρυπάρη	Από Φιλαρέτου έως Ματζαγριωτάκη	Δημοτική Οδός Μονοδρομημένη προς Δαβάκη	Πεζόδρομος ΦΕΚ 71/τ.Δ/15-02-1990
2	Πλάτωνος	Από Φιλαρέτου έως Συντ. Δαβάκη	Δημοτική Οδός Μονοδρομημένη προς Φιλαρέτου	Πεζόδρομος ΦΕΚ 71/τ.Δ/15-02-1990
3	Έλλης	Από Γρυπάρη έως Αριστείδου	Δημοτική Οδός Μονοδρομημένη προς Αριστείδου	Τοπική Οδός
4	Συντ. Δαβάκη	Από Αριστείδου έως Ελ. Βενιζέλου	Συλλεκτήρια Δημοτική Οδός – Αμφίδρομη	Συλλεκτήρια Οδός
5	Αριστείδου	Από Φιλαρέτου έως Ματζαγριωτάκη	Δημοτική Οδός Μονοδρομημένη προς Φιλαρέτου	Τοπική Οδός
6	Ματζαγριωτάκη	Από Αριστείδου έως Εσπερίδων	Δημοτική Οδός Μονοδρομημένη προς Αριστείδου	Τοπική Οδός

Σύμφωνα με το αντικείμενο όπως περιγράφεται στο φάκελο του έργου των Τ.Δ επί των παραπάνω τμημάτων οδών προβλέπεται:

«Αναλυτικότερα, προτείνεται η διαμόρφωση της οδού Πλάτωνος, από την οδό Συντ. Δαβάκη έως την οδό Φιλαρέτου και της οδού Γρυπάρη, από την οδό Φιλαρέτου έως την συμβολή της με την οδό Συντ. Δαβάκη και από την συμβολή της με την οδό Συντ. Δαβάκη έως την οδό Ματζαγριωτάκη, σε πεζόδρομους, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων της οδού Έλλης (από την οδό Γρυπάρη έως την οδό Αριστείδου) καθώς επίσης η διαμόρφωση των υπαρχόντων πεζοδρομίων στις οδούς Αριστείδου (από την οδό Φιλαρέτου έως την οδό Ματζαγριωτάκη) και Ματζαγριωτάκη (από την οδό Αριστείδου έως την οδό Εσπερίδων), κάνοντας χρήση ομοιόμορφων και αρμονικά συνδυασμένων υλικών με στόχο την δημιουργία ευχάριστου και αισθητικά άρτιου κλίματος και περιβάλλοντος τοπικά στην περιοχή.»

Σημειώνεται ότι στη Συντ. Δαβάκη έχει γίνει ανάπλαση πεζοδρομίων από το δήμο. Στις συναντήσεις με τη ΔΤΥ του δήμου διευκρινίστηκε ότι σε σχέση με την οδό η παρέμβαση αφορά στη διαμόρφωση των συμβολών με τις οδούς που συμμετέχουν στο πρόγραμμα.

3. Ανάλυση Κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής μελέτης

3.1. Κυκλοφοριακές συνθήκες – Βιώσιμη Κινητικότητα στο Δ. Καλλιθέας

Η περιοχή μελέτης χωροθετείται στο κέντρο των δραστηριοτήτων του δήμου, στη περιοχή συμβολής Λεωφόρου Βενιζέλου και Δαβάκη. Οι οδοί που περιλαμβάνει το έργο αναπτύσσονται εκατέρωθεν της βασικής συλλεκτήριας οδού Δαβάκη ,αποτελούν τμήμα του εμπορικού κέντρου της πόλης και γειτνιάζουν με το μεγαλύτερο ελεύθερο χώρο πρασίνου τη πλατεία Δαβάκη , αν εξαιρέσουμε τη περιοχή του ΚΠΙΣΝ.

Ο δήμος της Καλλιθέας αποτελεί μια από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές του λεκανοπεδίου, με έλλειψη χώρων πρασίνου και προβλήματα στη προσπελασιμότητα των πεζών κυρίως στη περιοχή του κέντρου. Η κυριαρχία του αυτοκινήτου στη κυκλοφορία και στη στάθμευση έναντι της ήπιας μετακίνησης συμβάλλει στην υποβάθμιση της καθημερινής εικόνας του πολίτη και επιδρά στην οικονομική αναζωογόνηση της πόλης. Η τοπική αγορά συνθλίβεται από τις συνθήκες της πιεστικής κυκλοφορίας οχημάτων και τη στάθμευση που σε πολλές περιπτώσεις είναι παράνομη με διπλοπαρκάρια. Η κίνηση του πεζού στο κεντρικό τμήμα της πόλης με την αγορά και το πάρκο Δαβάκη, είναι δύσκολη σε στενά πεζοδρόμια, πόσο μάλλον των ΑΜΕΑ που καθίσταται αδύνατη. Το πολεοδομικό σχέδιο της πόλης διαθέτει πλεονεκτήματα με βασικές συλλεκτήριες περιμετρικά του κέντρου με πλάτος 20 έως 24 μ. και πρασιές ή χαρακτηρισμένους πεζοδρόμους. Τα πεζοδρόμια πλην της κεντρικής περιοχής είναι μεγαλύτερα των 2,0μ με καλή προσπελασιμότητα για τους πεζούς. Παρεμβάσεις του Δήμου τα τελευταία χρόνια με την ανάπλαση των πεζοδρομίων της κεντρικής συλλεκτήριας Δαβάκη – Σιβιτανίδου και τις οδούς πέριξ του ΚΠΙΣΝ (έργο σε εξέλιξη) συνέβαλλαν στη βελτίωση της εικόνας της πόλης όμως απαιτούνται αρκετά βήματα για την ανάδειξη και εξωραϊσμό του αστικού περιβάλλοντος προκειμένου η πόλη να γίνει φιλική στο πολίτη. Η άμεση εκπόνηση ΣΒΑΚ και κυκλοφοριακής μελέτης στο Δήμο αποτελεί τη πρώτη προτεραιότητα προκειμένου οι επιμέρους παρεμβάσεις να ενταχθούν στα πλαίσια ενός συνεκτικού σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας.

3.2. Ιεράρχηση και χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου περιοχής Μελέτης

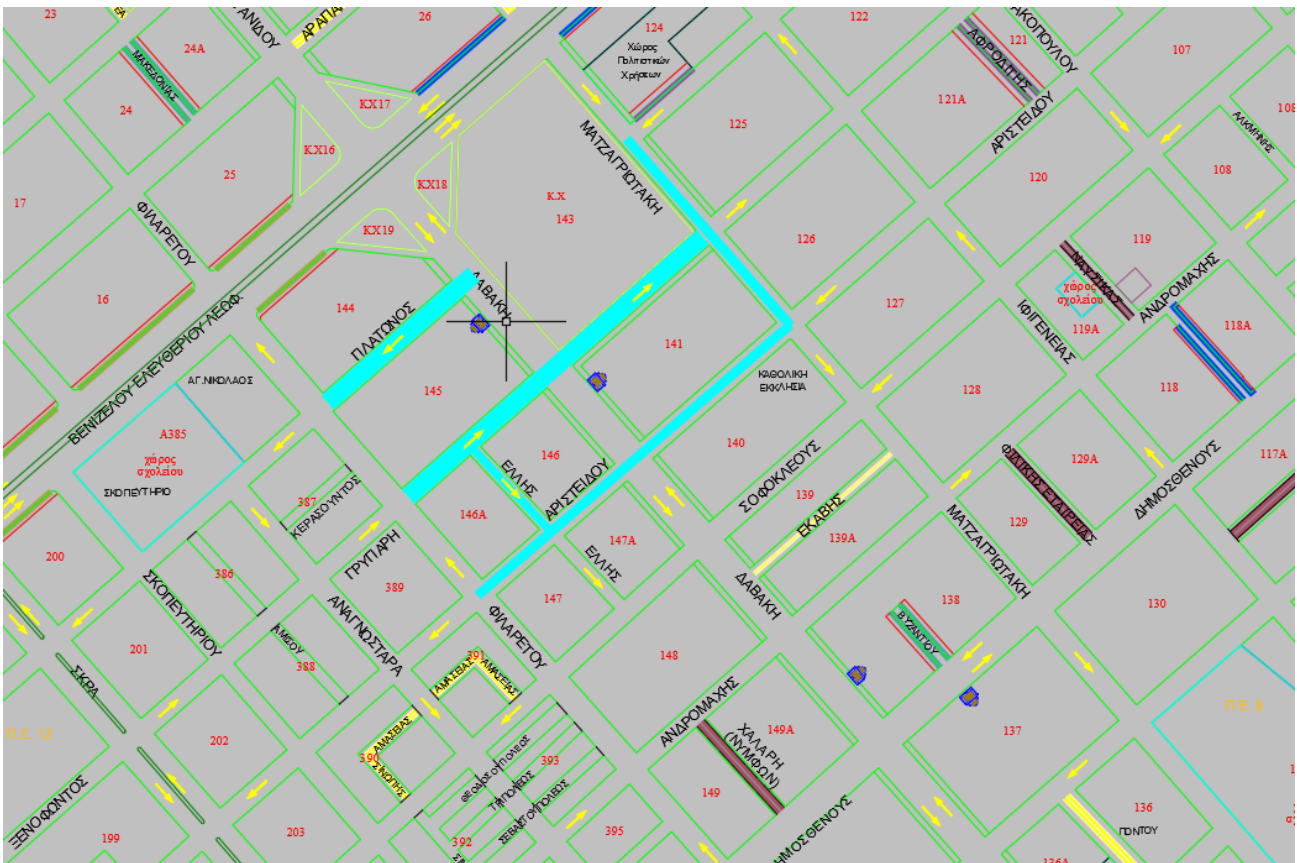
Αρτηρίες :

- Λ. Συγγρού στο ΝΑ όριο του Δήμου : Κύρια Υπερτοπική Αρτηρία ταχείας κυκλοφορίας με παράπλευρες εκατέρωθεν
- Λ. Ελευθερίου Βενιζέλου (Θησέως) : Αστική Αρτηρία τετράιχνη διαχωρισμένη με νησίδα που συνδέει τη Καλλιθέα με το κέντρο της Αθηνas. Διαθέτει παράλληλη στάθμευση εκατέρωθεν. Διατρέχει κεντρικά το Δήμο από Βορρά προς Νότο. Βρίσκεται δυτικά σε μικρή απόσταση.

Κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδοί:

- Στρ. Δαβάκη – Σιβιτανίδου (Συγγρού – Βενιζέλου – ΗΣΑΠ) : Βασική συλλεκτήρια της πόλης αμφίδρομης κυκλοφορίας , με δίκινο οδόστρωμα χωρίς νησίδα. Εξυπηρετεί στάθμευση εκατέρωθεν και διαθέτει μεγάλα πεζοδρόμια 2,5 – 4,0 μ. Συνδέει τη Καλλιθέα με τη Νέα Σμύρνη με ΚΔ στη Λ. Συγγρού και εξυπηρετεί σημαντικές εμπορικές χρήσεις.
- Δημοσθένους (ΚΠΙΣΝ - Δαβάκη) : Κύρια συλλεκτήρια ανατολικά της περιοχής επέμβασης αμφίδρομης κυκλοφορίας με δίκινο οδόστρωμα χωρίς νησίδα. Εξυπηρετεί στάθμευση εκατέρωθεν και διαθέτει μεγάλα πεζοδρόμια πλάτους.
- Σκρα : Δευτερεύουσα συλλεκτήρια νότια της περιοχής επέμβασης αμφίδρομης κυκλοφορίας με δίκινο οδόστρωμα με νησίδα. Εξυπηρετεί στάθμευση εκατέρωθεν και διαθέτει μεγάλα πεζοδρόμια πλάτους 4,0 μ.

Οι λοιπές οδοί στη περιοχή του κέντρου είναι τοπικές με μονοδρομημένη κίνηση οχημάτων και στάθμευση εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά.



Χάρτης περιοχής Μελέτης

3.3. Οδοί του ανοικτού κέντρου εμπορίου: Κυκλοφοριακές Συνθήκες και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά

Οι οδοί που συμμετέχουν στο νέο σχεδιασμό του ανοικτού κέντρου εμπορίου αφορούν στο σύνολό τους κεντρικές οδούς με σημαντικές εμπορικές λειτουργίες, αναλυτικότερα :

- **Γρυπάρη** : Δεύτερη παράλληλη της Λ. Βενιζέλου με μονοδρομημένη κίνηση προς Δαβάκη. Το πλάτος του καταστρώματος (ΡΓ σε ΡΓ) είναι 12,0 μ., από τη μέτρηση επί τοπογραφικού υποβάθρου οι υλοποιημένες ρυμοτομικές έχουν πλάτος 11,7 μ. Η δόμηση είναι συνεχής, χωρίς πρασιές. Στο τμήμα από τη Φιλαρέτου μέχρι τη Δαβάκη εκατέρωθεν υπάρχουν εμπορικά καταστήματα – πολυκατοικίες. Στο τμήμα Δαβάκη μέχρι τη Ματζαγριωτάκη στην αριστερή πλευρά αναπτύσσεται το πάρκο Δαβάκη. Δεξιά συνεχίζεται η συνεχής δόμηση με εμπορικές χρήσεις, σε μήκος 60 μ. υπάρχει στοά που διευκολύνει τη κίνηση των πεζών. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 7,8 μ. και περιλαμβάνει λωρίδα κυκλοφορίας 4,3 μ. και θέσεις παράλληλης στάθμευσης 1,75 μ. σε εσοχή. Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπει το παράνομο διπλοπαρκάρισμα που παρατηρείται συνεχώς λόγω των εμπορικών χρήσεων. Οι ταχύτητες κίνησης των οχημάτων είναι μικρές. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος 2,0 μ. εκατέρωθεν, όμως λόγω των δένδρων και άλλων στοιχείων εξοπλισμού ή εμποδίων οι αυξημένες ροές πεζών εξυπηρετούνται με δυσκολία. Το τμήμα (από Φιλαρέτου έως Ματζαγριωτάκη) είναι θεσμοθετημένος πεζόδρομος.



Γρυπάρη τμήμα Φιλαρέτου – Δαβάκη. Διπλοπαρκάρισμα αριστερά σε όλο το μήκος



Γρυπάρη τμήμα Δαβάκη – Ματζαγριωτάκη

- **Πλάτωνος**

Πρώτη παράλληλη της Λ. Βενιζέλου με μονοδρομημένη κίνηση προς Φιλαρέτου. Το πλάτος του καταστρώματος (ΡΓ σε ΡΓ) είναι 12,0 μ. , από τη μέτρηση επί τοπογραφικού υποβάθρου οι υλοποιημένες ρυμοτομικές έχουν πλάτος 11,7 – 11,8 μ. Η δόμηση είναι συνεχής, χωρίς πρασιές. Στο τμήμα από τη Φιλαρέτου μέχρι τη Δαβάκη εκατέρωθεν υπάρχουν εμπορικά καταστήματα – πολυκατοικίες. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 7,9-8,0 μ. και περιλαμβάνει λωρίδα κυκλοφορίας 4,5 μ. και θέσεις παράλληλης στάθμευσης 1,75 μ. σε εσοχή (στη συμβολή με Δαβάκη). Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπει το παράνομο διπλοπαρκάρισμα που παρατηρείται συχνά λόγω των εμπορικών χρήσεων. Οι ταχύτητες κίνησης των οχημάτων είναι μικρές. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος 1,7 - 2,0 μ. εκατέρωθεν, όμως λόγω των δένδρων και άλλων στοιχείων εξοπλισμού ή κατάληψη τους από εμπορικές χρήσεις οι αυξημένες ροές πεζών εξυπηρετούνται με δυσκολία.

Το τμήμα (από Φιλαρέτου έως Δαβάκη) είναι θεσμοθετημένος πεζόδρομος.



Πλάτωνος Φιλαρέτου – Δαβάκη. Τμήμα του πεζοδρομίου κατειλημμένο από τις εμπορικές χρήσεις

- **Έλλης** Κάθετη οδός στη Γρυπάρη , απ' όπου ξεκινά. Έχει μονοδρομημένη κίνηση προς Αριστείδου. Το πλάτος του καταστρώματος (ΡΓ σε ΡΓ) είναι 8,0 μ., από τη μέτρηση επί τοπογραφικού υποβάθρου οι υλοποιημένες ρυμοτομικές έχουν πλάτος 7,7-7,9 μ.Η δόμηση είναι συνεχής, χωρίς πρασιές. Πολύ στενή οδός με εμπορικά καταστήματα – πολυκατοικίες εκατέρωθεν. Στο αριστερό πεζοδρόμιο (προς Αριστείδου) λειτουργεί επιχείρηση υπόγειου ιδιωτικού χώρου στάθμευσης Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 6,0 μ. και περιλαμβάνει λωρίδα κυκλοφορίας 2,5 μ. και θέσεις παράλληλης στάθμευσης 1,75 μ. Οι ταχύτητες κίνησης των οχημάτων είναι μικρές. Τα πεζοδρόμια έχουν μικρό πλάτος 0,9-1,0 μ. εκατέρωθεν και οι πεζοί κινούνται με δυσκολία , συνήθως στο οδόστρωμα.



Έλλης τμήμα Γρυπάρη – Αριστείδου – Κίνηση πεζών στη λωρίδα κυκλοφορίας και υπόγειος χώρος στάθμευσης αριστερά.

- **Αριστείδου** : Τρίτη παράλληλη της Λ. Βενιζέλου με μονοδρομημένη κίνηση προς Φιλαρέτου. Το πλάτος του καταστρώματος (ΡΓ σε ΡΓ) από Ματζγριωτάκη μέχρι Φιλαρέτου είναι 12 μ., από τη μέτρηση επί τοπογραφικού υποβάθρου οι υλοποιημένες ρυμοτομικές έχουν πλάτος 11,7 – 11,9 μ.Η δόμηση είναι συνεχής, χωρίς πρασιές. Σε όλο το μήκος της παρέμβασης υπάρχουν εμπορικά καταστήματα – πολυκατοικίες. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 7,9 μ. και περιλαμβάνει λωρίδα κυκλοφορίας 4,4 μ. και θέσεις παράλληλης στάθμευσης 1,75 μ. σε εσοχή. Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπει το παράνομο διπλοπαρκάρισμα που παρατηρείται συχνά λόγω των εμπορικών χρήσεων. Οι ταχύτητες κίνησης των οχημάτων είναι μικρές. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος 1,8-2,0 μ. εκατέρωθεν.



Αριστείδου: Εμπορικές χρήσεις εκατέρωθεν και παράνομο διπλοπαρκάρισμα

- **Ματσαγριωτάκη** : Κάθετη της Λ. Βενιζέλου με μονοδρομημένη κίνηση προς Αριστείδου. Το πλάτος του καταστρώματος (ΡΓ σε ΡΓ) είναι 12,0 μ., από τη μέτρηση επί τοπογραφικού υποβάθρου οι υλοποιημένες ρυμοτομικές έχουν πλάτος 11,7 μ. Η δόμηση στη πλευρά των καταστημάτων είναι συνεχής χωρίς πρασιά. Στο τμήμα Εσπερίδων μέχρι Γρυπάρη στη δεξιά πλευρά αναπτύσσεται το πάρκο Δαβάκη και δεξιά υπάρχει στοά 3,5 μ. Στο τμήμα από Γρυπάρη μέχρι Αριστείδου εκατέρωθεν υπάρχουν εμπορικά καταστήματα – πολυκατοικίες χωρίς στοά. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι 7,9 – 8,0 μ. και περιλαμβάνει λωρίδα κυκλοφορίας 4,5 μ. και θέσεις παράλληλης στάθμευσης 1,75μ σε εσοχή. Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπει το παράνομο διπλοπαρκάρισμα που παρατηρείται συχνά. Οι ταχύτητες κίνησης των οχημάτων είναι σχετικά μικρές. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος 2,0 μ. εκατέρωθεν, η στοά στο πρώτο τμήμα συμβάλλει στη καλύτερη κίνηση των αυξημένων ροών πεζών.



Ματσαγριωτάκη τμήμα Εσπερίδων - Γρυπάρη



Ματσαγριωτάκη τμήμα Γρυπάρη - Αριστείδου

4. Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

Οι παρεμβάσεις που προτείνονται ακολουθούν τις βασικές γραμμές όπως αναλυτικά τίθενται στο φάκελο του έργου ανά οδικό τμήμα. Η βασική διαφοροποίηση αφορά στη πεζοδρόμηση του πρώτου τμήματος Γρυπάρη και στο τμήμα της Έλλης. Στο σχεδιασμό διαπιστώθηκε ότι χρειάζεται η οδική επικοινωνία της Έλλης με Αριστείδου και Φιλαρέτου με συνέπεια προσωρινή μετατροπή του τμήματος Γρυπάρη από Φιλαρέτου έως Έλλης σε ήπιας κυκλοφορίας αντί πεζοδρόμου. Αντίστοιχα η παρέμβαση στην Έλλης αναβαθμίζεται σε ήπιας κυκλοφορίας αντί διαπλάτυνσης πεζοδρομίων. Σε επόμενο στάδιο με τη θεσμοθέτηση και του τμήματος της Έλλης σε πεζόδρομο θα υλοποιηθεί η ένταξή τους στο δίκτυο πεζοδρόμων με διατήρηση της νέας υποδομής και αντικατάσταση μόνο της κατακόρυφης σήμανσης.

Στις υπόλοιπες οδούς (Αριστείδου, Ματζαριωτάκη) που εξακολουθούν να εξυπηρετούν την κίνηση οχημάτων οι βασικές αρχές σχεδιασμού αφορούν:

- στη διαρρύθμιση του οδοστρώματος κυκλοφορίας και στάθμευσης στα απαιτούμενα όρια προκειμένου να αποφεύγεται το διπλοπαρκάρισμα, να μειώνονται οι ταχύτητες κίνησης των οχημάτων και να αποδοθεί επιπλέον χώρος στους πεζούς. Ο σχεδιασμός των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ακολουθεί τις απαιτήσεις του άρθρου 34 του ΚΟΚ σε σχέση με τους περιορισμούς στάθμευσης, με έμφαση στις θέσεις των κόμβων,
- στην αναβάθμιση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.

4.1. Οδός Γρυπάρη

4.1.1. Τμήμα Α – Ήπιας κυκλοφορίας από Φιλαρέτου έως Έλλης

Όπως αναφέρθηκε στην αρχική παράγραφο του κεφαλαίου στο τμήμα αυτό της Γρυπάρη διατηρείται η κίνηση οχημάτων με μετατροπή του όμως σε ήπιας κυκλοφορίας. Η λωρίδα κίνησης των οχημάτων προβλέπεται με πλάτος 3,5 μ. και εκατέρωθεν προβλέπονται επιστρώσεις ψυχρών υλικών και αστικός εξοπλισμός σε ενιαία στάθμη, βάσει της παράλληλα εκπονούμενης αρχιτεκτονικής μελέτης. Η διαμόρφωση θα διαθέτει τις προδιαγραφές αναβάθμισης του τμήματος σε πεζόδρομο σε επόμενο στάδιο που θα θεσμοθετηθεί και η Έλλης.

4.1.2. Τμήμα Β – Πεζόδρομος από Έλλης έως Ματζαριωτάκη

Η Γρυπάρη στο τμήμα αυτό πεζοδρομείται με διατήρηση διαδρόμου πλάτους 3,5 μ. κίνησης οχημάτων εκτάκτου ανάγκης, επιβατικών ιδιωτικών χώρων στάθμευσης και τροφοδοσίας καταστημάτων σε καθορισμένο ωράριο. Ο σχεδιασμός του πεζοδρόμου αφορά στο αντικείμενο της

4.2. Οδός Πλάτωνος – Πεζόδρομος από Δαβάκη έως Φιλαρέτου

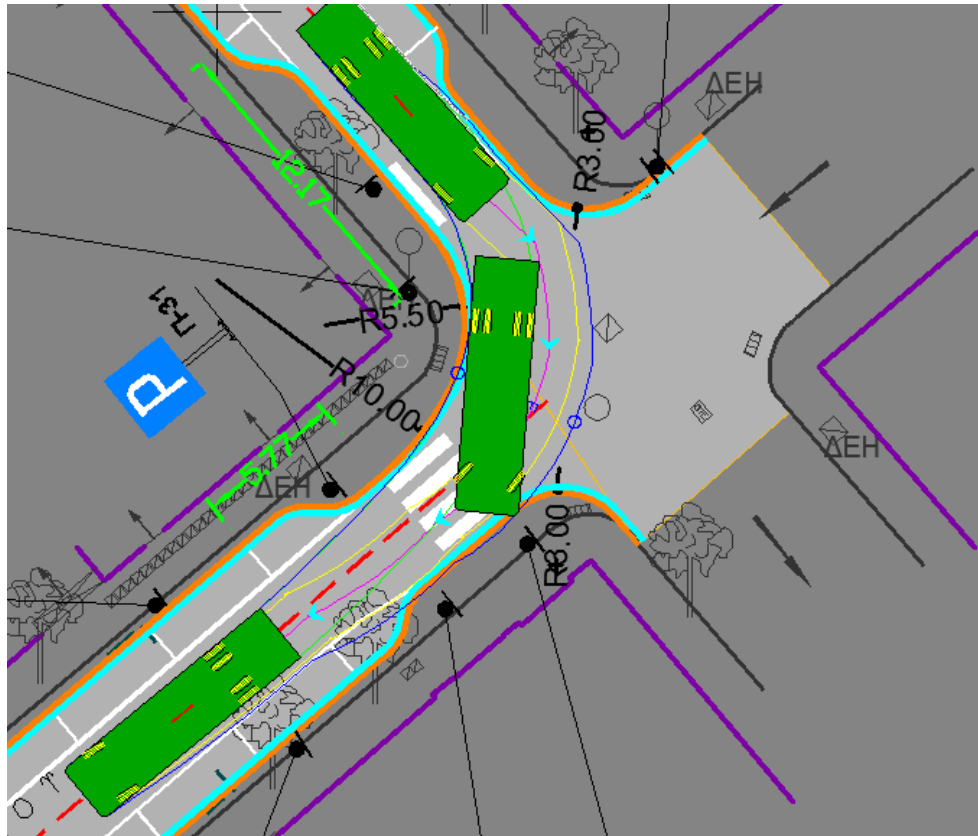
Η Πλάτωνος πεζοδρομείται με διατήρηση διαδρόμου πλάτους 3,5 μ. κίνησης οχημάτων εκτάκτου ανάγκης, επιβατικών ιδιωτικών χώρων στάθμευσης και τροφοδοσίας καταστημάτων σε καθορισμένο ωράριο. Ο σχεδιασμός του πεζοδρόμου αφορά στο αντικείμενο της Αρχιτεκτονικής Μελέτης που εκπονείται παράλληλα στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης. Οι όροι λειτουργίας του πεζοδρόμου και ο κανονισμός τροφοδοσίας περιγράφονται στο κανονισμό λειτουργίας πεζοδρόμων στο παράρτημα της έκθεσης.

4.3. Οδός Έλλης – Ήπιας κυκλοφορίας από Γρυπάρη έως Αριστείδου

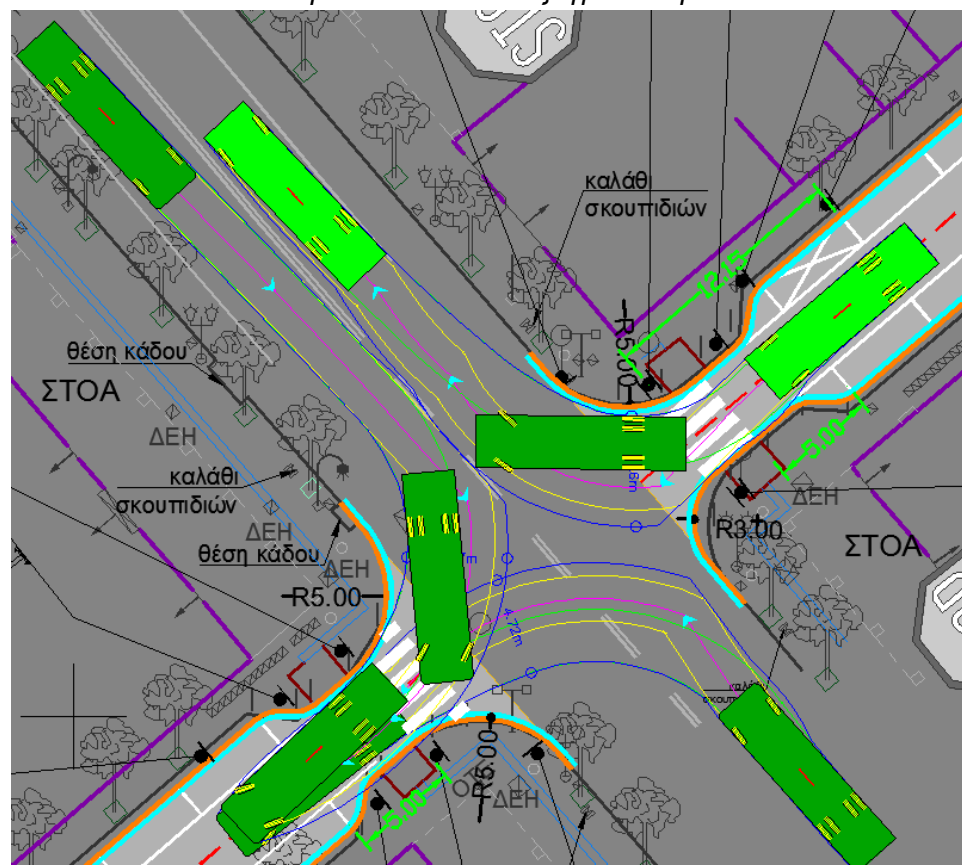
Όπως αναφέρθηκε στην αρχική παράγραφο του κεφαλαίου στο τμήμα αυτό της Έλλης διατηρείται η κίνηση οχημάτων με μετατροπή του όμως σε ήπιας κυκλοφορίας. Η λωρίδα κίνησης των οχημάτων προβλέπεται με πλάτος 3,5 μ. και εκατέρωθεν προβλέπονται επιστρώσεις ψυχρών υλικών και αστικός εξοπλισμός σε ενιαία στάθμη, βάσει της παράλληλα εκπονούμενης αρχιτεκτονικής μελέτης. Η διαμόρφωση θα διαθέτει τις προδιαγραφές αναβάθμισης του τμήματος σε πεζόδρομο σε επόμενο στάδιο που θα θεσμοθετηθεί.

4.4. Οδός Αριστείδου – Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων από Ματζαγριωτάκη έως Φιλαρέτου

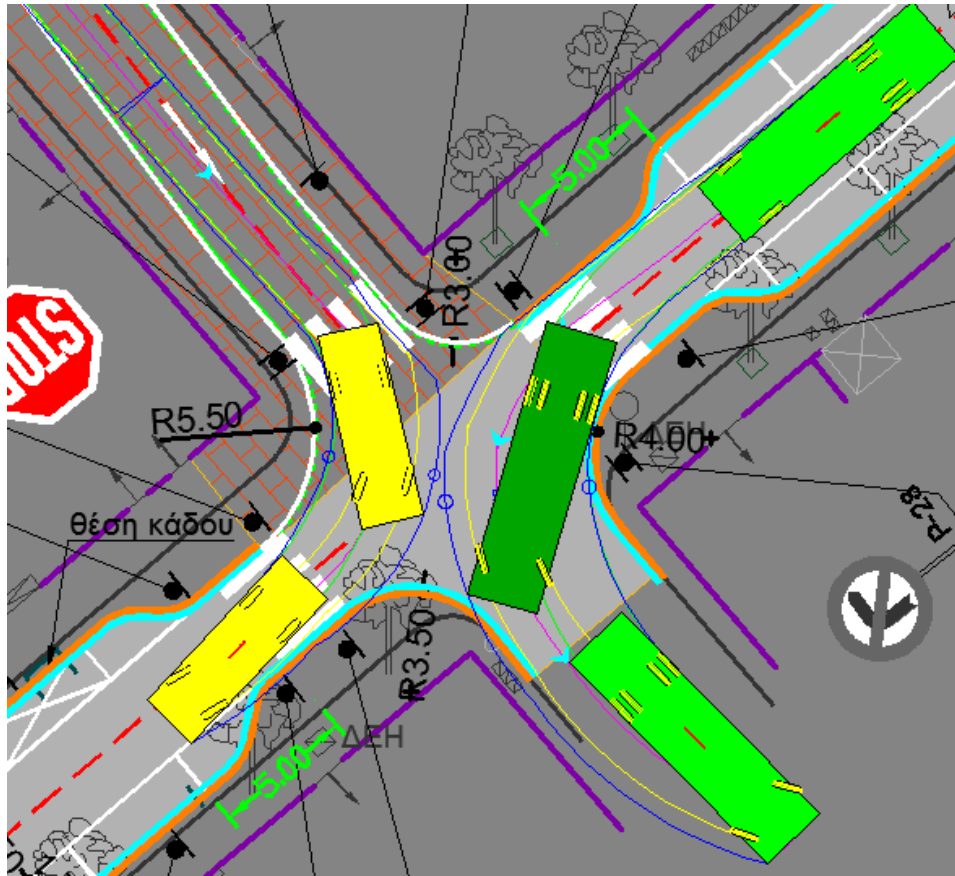
Το κατάστρωμα της Αριστείδου αναδιανέμεται σε όφελος της κίνησης πεζών με περιορισμό της λωρίδας κυκλοφορίας στο απαιτούμενο πλάτος των 3,5 μ. Οι θέσεις στάθμευσης διατηρούνται σε πλάτος 1,75 μ. που είναι και το ελάχιστο για ΙΧ με εσοχές στις θέσεις των συμβολών. Τα πεζοδρόμια διαπλάτυνονται εκατέρωθεν σε 2,3 έως 2,5 μ. ανάλογα της υλοποιημένης ρυμοτομικής γραμμής. Με τη κατάλληλη πλευρική διευθέτηση του αστικού εξοπλισμού της νέας ανάπλασης και άρση της κατάληψης του πεζοδρομίου από παράνομες χρήσεις, το πλάτος είναι επαρκές για τις ροές πεζών. Στις θέσεις των συμβολών με Φιλαρέτου, Δαβάκη και Ματζαγριωτάκη προβλέπεται διαμόρφωση στένωσης και διάβασης με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης, για μήκος που αντιστοιχεί στις απαιτήσεις του άρθρου 34 του ΚΟΚ σχετικά με τις αποστάσεις από πινακίδα υποχρεωτικής διακοπής πορείας, διάβαση, ρυμοτομική ή κάθετη οριογραμμή. Η στένωση αυτή συμβάλλει στην ασφάλεια της διέλευσης της οδού από τους πεζούς και ΑΜΕΑ. Παράλληλα όμως η στένωση μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στη δυνατότητα στροφής βαρέων οχημάτων τροφοδοσίας ή οικοδομικών υλικών. Στα παρακάτω σχήματα παρουσιάζεται ο έλεγχος οπισθοτροχιών τυπικού οχήματος φορτηγού μήκους 10,0 μ. στις θέσεις των συμβολών. Με κίτρινο χρώμα οι εμπρόσθιοι τροχοί, με πράσινο οι οπίσθιοι και με μπλε το πλαίσιο του φορτηγού.



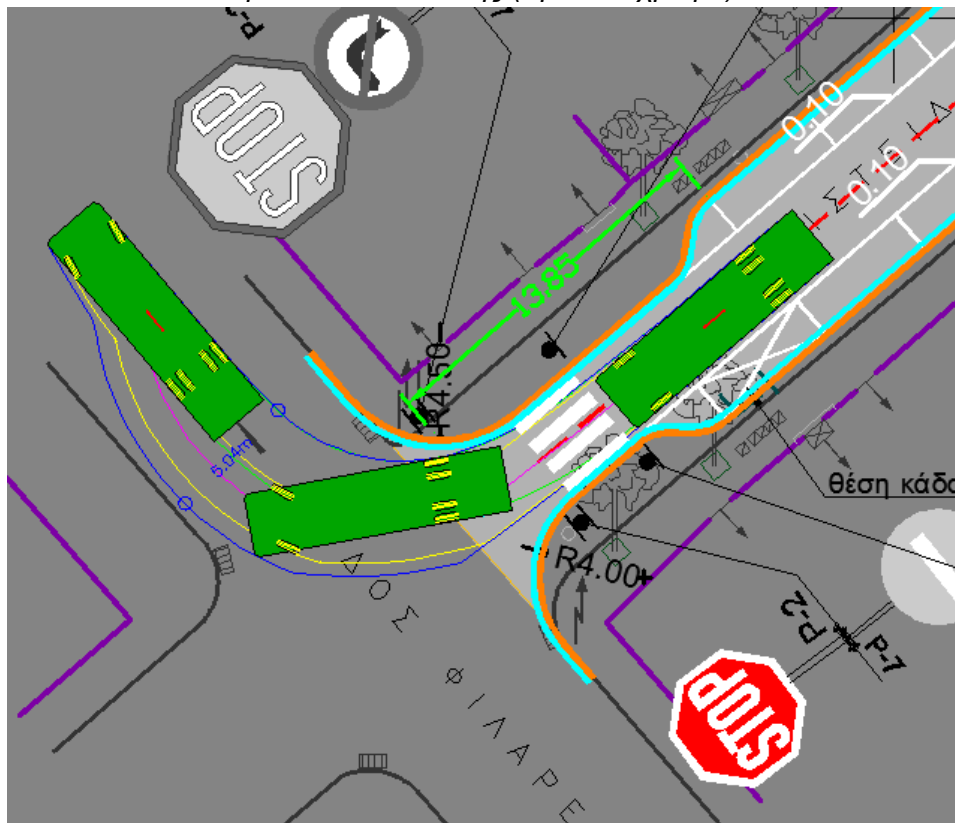
Οπισθοτροχιές εισόδου φορτηγού μήκους 10,0 μ. στη διασταύρωση
Αριστείδου και Ματζαριωτάκη



Οπισθοτροχιές εισόδου και εξόδου φορτηγού μήκους 10,0 μ. στη
διασταύρωση Αριστείδου και Συντ. Δαβάκη



Οπισθοτροχιές εξόδου φορτηγού μήκους 10,0 μ. στη διασταύρωση Αριστείδου και Έλλης (πράσινο χρώμα)



Οπισθοτροχιές εξόδου φορτηγού μήκους 10,0 μ. στη διασταύρωση Αριστείδου και Φιλαρέτου

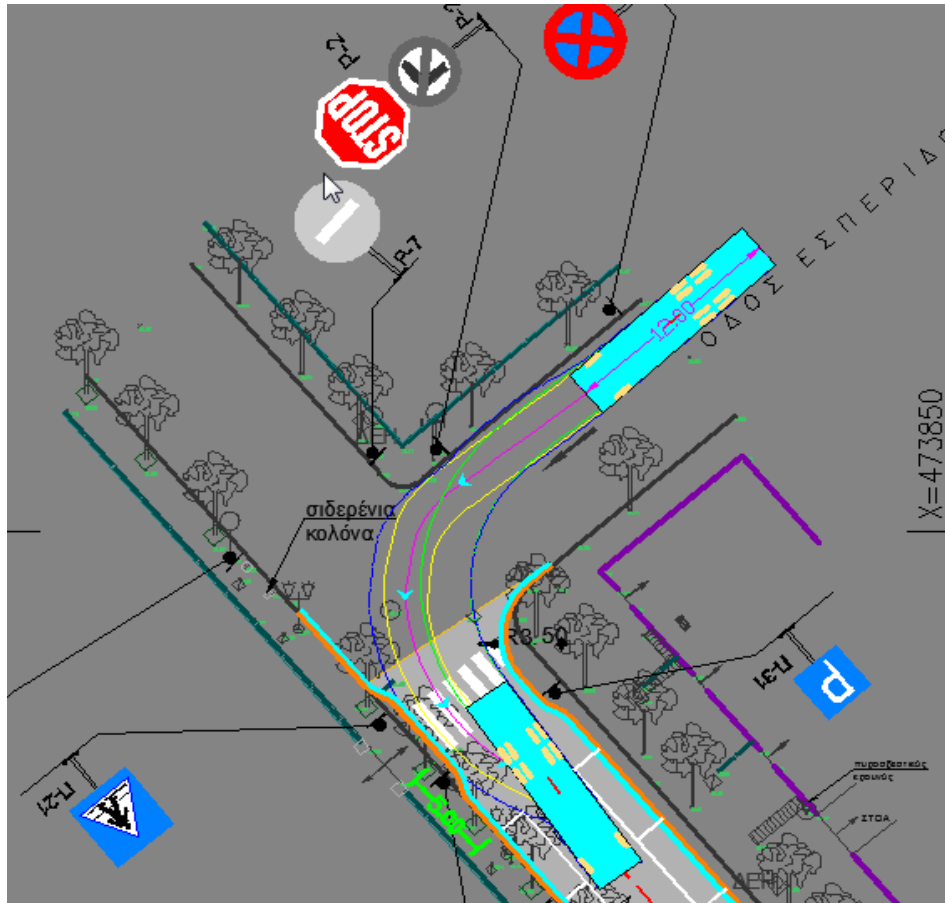
4.5. Οδός Ματζαγριωτάκη – Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων από Εσπερίδων έως Αριστείδου

Το κατάστρωμα της Ματζαγριωτάκη αναδιανέμεται σε όφελος της κίνησης πεζών με περιορισμό της λωρίδας κυκλοφορίας στο απαιτούμενο πλάτος των 3,50 μ. Οι θέσεις στάθμευσης διατηρούνται σε πλάτος 1,75 μ. που είναι και το ελάχιστο για ΙΧ με εσοχές στις θέσεις των συμβολών. Τα πεζοδρόμια διαπλατώνονται :

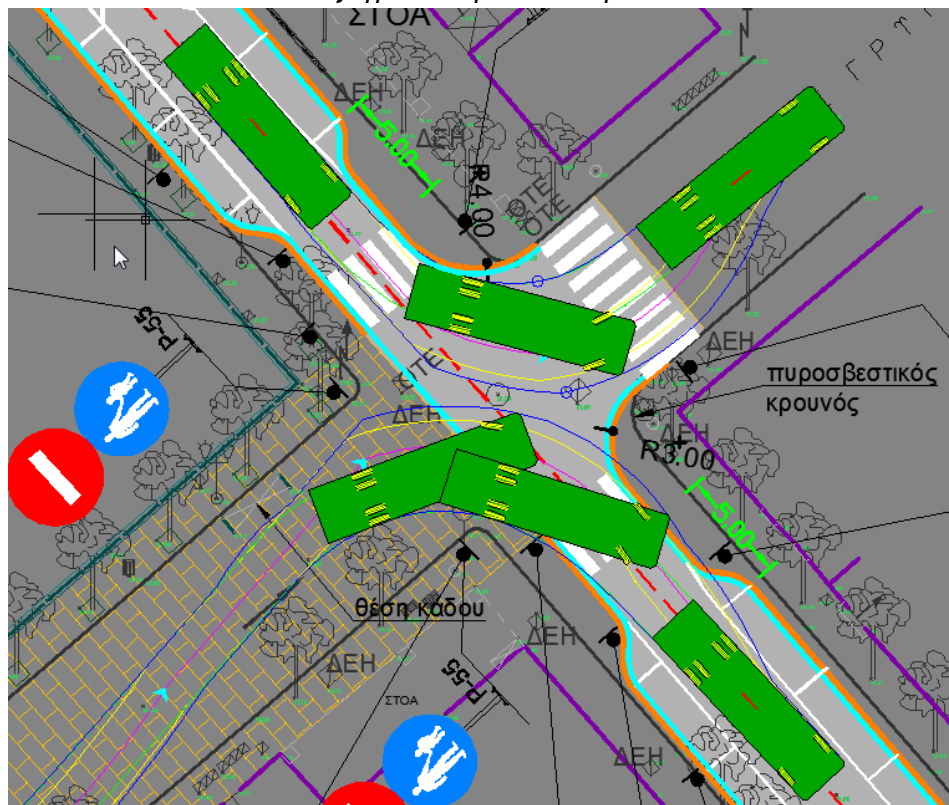
- Στο τμήμα Εσπερίδων – Γρυπάρη : μονόπλευρα αριστερά προς την εμπορική ζώνη, με τελικό πλάτος 2,75 μ. εκτός της στοάς.
- Στο τμήμα Γρυπάρη – Αριστείδου : εκατέρωθεν με πλάτος 2,4 μ.

Με τη κατάλληλη πλευρική διευθέτηση του αστικού εξοπλισμού της νέας ανάπλασης και άρση της κατάληψης του πεζοδρομίου από παράνομες χρήσεις, το πλάτος είναι επαρκές για τις ροές πεζών. Στις θέσεις των συμβολών με τις οδούς Εσπερίδων, Γρυπάρη και Αριστείδου προβλέπεται διαμόρφωση στένωσης και διάβασης με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης, για μήκος που αντιστοιχεί στις απαιτήσεις του άρθρου 34 του ΚΟΚ σχετικά με τις αποστάσεις από πινακίδα υποχρεωτικής διακοπής πορείας, διάβαση, ρυμοτομική ή κάθετη οριογραμμή. Η στένωση αυτή συμβάλλει στην ασφάλεια της διέλευσης της οδού από τους πεζούς και ΑΜΕΑ. Παράλληλα όμως η στένωση μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στη δυνατότητα στροφής βαρέων οχημάτων τροφοδοσίας ή οικοδομικών υλικών. Στα παρακάτω σχήματα παρουσιάζεται ο έλεγχος οπισθοτροχιών τυπικού οχήματος φορτηγού μήκους 10,0 μ. στις θέσεις των συμβολών με τις Γρυπάρη και Αριστείδου. Με κίτρινο χρώμα οι εμπρόσθιοι τροχοί, με πράσινο οι οπίσθιοι και με μπλε το πλαίσιο του φορτηγού.

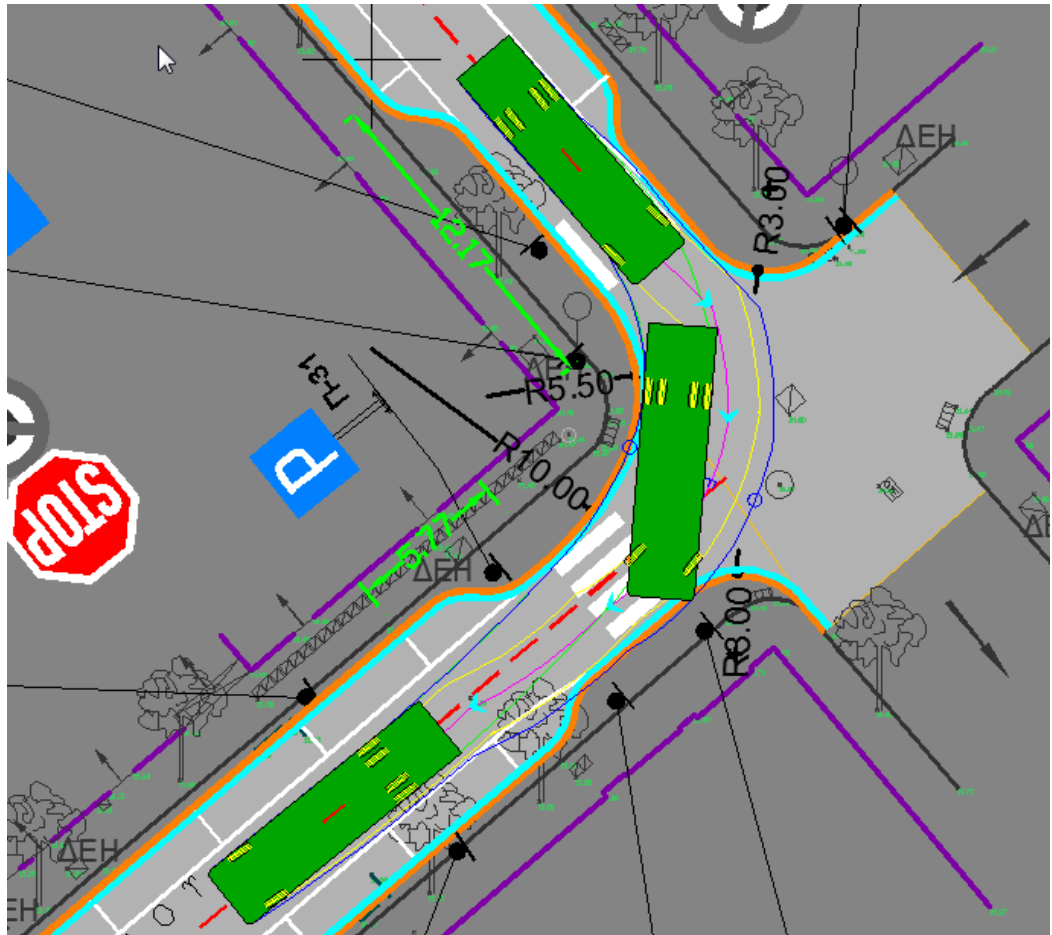
Ιδιαίτερα στη συμβολή με την οδό Εσπερίδων ο συγκεκριμένος έλεγχος πραγματοποιήθηκε με τυπικό όχημα φορτηγού μήκους 12,0 μ. καθώς επί της οδού Εσπερίδων, 70μ περίπου πριν την συμβολή, υπάρχει κέντρο διανομής των ΕΛΤΑ, οπότε η διαμόρφωση της στένωσης έγινε με γνώμονα την εξυπηρέτηση και των βαρέων οχημάτων αυτών των διαστάσεων. Σημειώνεται πως για την διευκόλυνση της διέλευσης τους από την συμβολή, είναι απαραίτητη η απαγόρευση στάθμευσης στο βόρειο μέτωπο της οδού Εσπερίδων.



Οπισθοτροχιές εισόδου φορτηγού μήκους 12,0 μ. στη διασταύρωση
Ματζαγριωτάκη και Εσπερίδων



Οπισθοτροχιές εισόδου και εξόδου φορτηγού μήκους 10,0 μ. στη
διασταύρωση Ματζαγριωτάκη και Γρυπάρη



Οπισθοτροχιές εξόδου φορτηγού μήκους 10,0 μ. στη διασταύρωση
Ματσαγριωτάκη και Αριστείδου

5. Μελέτη Σήμανσης :

Η μελέτη σήμανσης περιλαμβάνει την απαιτούμενη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση των νέων κυκλοφοριακών διαμορφώσεων σύμφωνα με το ΚΟΚ.

5.1. Κατακόρυφη σήμανση.

Στο σχέδιο σήμανσης απεικονίζονται η θέση και το είδος των υφιστάμενων πινακίδων. Βάση των προβλεπόμενων παρεμβάσεων στις περισσότερες περιπτώσεις οι πινακίδες διατηρούνται ή μετακινούνται με προσθήκη νέων ρυθμιστικών ή τυποποιημένων πληροφοριακών πινακίδων. Η προσθήκη αφορά:

- καθορισμό ορίου επιτρεπόμενης ταχύτητας με τη ρυθμιστική πινακίδα P-32 30χλμ/ώρα, στη Ματζαγριωτάκη και στην Αριστείδου. Το όριο αυτό είναι πλέον αποδεκτό ως ασφαλές για αστικές οδούς δεδομένου ότι ο αριθμός και οι επιπτώσεις των ατυχημάτων για τους πεζούς μειώνονται σημαντικά κάτω των 40 χλμ/ώρα.
- πληροφοριακές σταθερού περιεχομένου Π-21 στις διαβάσεις και Π-31 στις θέσεις στάθμευσης.
- Πρόσθετες ρυθμιστικές πινακίδες P-2 (STOP) ρύθμισης της προτεραιότητας σε συμβολές.
- Τυποποιημένες πληροφοριακές πινακίδες Π-92 στα τμήματα ήπιας κυκλοφορίας.
- Ρυθμιστικές πινακίδες P-55 (Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών, (απαγορευομένης της διέλευσης άλλων εκτός από πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο-έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες) σε τμήματα πεζοδρόμων.
- Ρυθμιστικές πινακίδες P-40 απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης.

5.2. Οριζόντια σήμανση

Στο σχέδιο σήμανσης απεικονίζεται η θέση και το είδος της γραμμογράφησης της οριζόντιας διαγράμμισης. Εφαρμόζεται οριοθέτηση λωρίδων κυκλοφορίας, θέσεων στάθμευσης και διαβάσεων πεζών. Σε θέσεις κάδων απορριμμάτων και εισόδων ιδιωτικών χώρων στάθμευσης δεν προβλέπεται στάθμευση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ :

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ
ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ**

ΑΡΘΡΟ 1^ο : Περιοχή Ισχύος

Ο παρών κανονισμός αναφέρεται στο εμπορικό κέντρο της πόλης της Καλλιθέας και ιδιαίτερα στις οδούς Γρυπάρη (από την οδό Φιλαρέτου έως την οδό Ματζαγριωτάκη), Πλάτωνος (από την οδό Φιλαρέτου έως την οδό Συντ. Δαβάκη) και Ελλης (από την οδό Γρυπάρη έως την οδό Αριστείδου). Επισημαίνεται ότι τα ως άνω τμήματα των οδών Γρυπάρη και Πλάτωνος έχουν χαρακτηριστεί ως πεζόδρομοι σύμφωνα με το ΦΕΚ 71/τ.Δ'/15-02-1990.

Επισημαίνεται επίσης ότι για την οδική επικοινωνία της οδού Ελλης με τις οδούς Αριστείδου και Φιλαρέτου απαιτείται η προσωρινή μετατροπή του τμήματος της οδού Γρυπάρη, από την οδό Φιλαρέτου έως την οδό Ελλης, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας αντί πεζόδρομου. Σε επόμενο στάδιο με την θεσμοθέτηση και του τμήματος της Ελλης σε πεζόδρομο θα υλοποιηθεί η ένταξή τους στο δίκτυο πεζοδρόμων με διατήρηση της νέας υποδομής και αντικατάσταση μόνο της κατακόρυφης σήμανσης.

ΑΡΘΡΟ 2^ο : Σκοπός και Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος Κανονισμού είναι:

- Η εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς κυκλοφορίας των πεζών
- Ο καθορισμός των όρων κυκλοφορίας ειδικών κατηγοριών οχημάτων στους πεζόδρομους
- Ο καθορισμός των όρων και του ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων και επιχειρήσεων
- Ο καθορισμός ειδικών όρων για επισκευές οικοδομών και ανέγερσης νέων οικοδομών

ΑΡΘΡΟ 3^ο : Όροι λειτουργίας πεζοδρόμων

3.1. Απαγορεύεται η διέλευση, η στάση και η στάθμευση όλων των οχημάτων (μηχανοκίνητων, τρικύκλων, δικάκλων) τους πεζοδρόμους και στις εισόδους τους καθ' όλο το 24ωρο.

3.2. Στους πεζοδρόμους επιτρέπεται κατ' εξαίρεση όλο το 24ωρο και μόνο για την αντιμετώπιση περιπτώσεων επείγουσας ανάγκης, η κυκλοφορία:

- Των ασθενοφόρων οχημάτων και των αυτοκινήτων που μεταφέρουν ασθενείς.
- Των οχημάτων της Ελληνικής Αστυνομίας
- Των οχημάτων της Δημοτικής Αστυνομίας
- Των οχημάτων της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας
- Των οχημάτων των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας
- Των νεκροφόρων οχημάτων

3.3. Στους πεζοδρόμους επιτρέπεται κατ' εξαίρεση όλο το 24ωρο η κυκλοφορία:

- Των απορριμματοφόρων του Δήμου, είτε άλλων οχημάτων των Τεχνικών Υπηρεσιών (π.χ. Ηλεκτροφωτισμού) και Πρασίνου, για τις εργασίες συντήρησης.
- Των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης από και προς χώρους στάθμευσης παροδίων ιδιοκτησιών, που βρίσκονται εντός των πεζοδρομημένων περιοχών για να σταθμεύουν σε ιδιόκτητη ή μισθωμένη νομίμως υφιστάμενη θέση στάθμευσης εντός του κτιρίου ή επί του ακαλύπτου χώρου του οικοπέδου, περιλαμβανομένου και του τυχόν προκηπίου.
- Των επιβατικών αυτοκινήτων μεταφοράς αναπήρων που έχουν δελτίο στάθμευσης «ΑΜΕΑ» από και προς τη μόνιμη κατοικία τους που βρίσκεται εντός των πεζοδρομημένων περιοχών.

3.4. Στους πεζοδρόμους επίσης επιτρέπεται:

- Η διέλευση και η στάση οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών.
- Η διέλευση και η στάση οχημάτων μεταφοράς ετοιμού σκυροδέματος καθώς και οι αντλίες ετοιμού σκυροδέματος.
- Η διέλευση και η στάση οχημάτων μεταφοράς αποκομιδής προϊόντων κατεδαφίσεων ή εκσκαφών.
- Η διέλευση και η στάση οχημάτων μεταφοράς οικοδομικών υλικών και γενικά υλικών που έχουν σχέση με ανέγερση, επισκευή ή κατεδάφιση οικοδομών.
- Η τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών λιανικού εμπορίου, των υπεραγορών τροφίμων και λοιπών καταστημάτων και γενικότερα η φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων τροφοδοσίας με πετρέλαιο θέρμανσης, κατά τις ώρες 07:00 έως 09:00 π.μ. και 15:00 έως 17:00 μ.μ.
- Γενικότερα για τους πεζόδρομους, τόσο του Εμπορικού Κέντρου αλλά και ευρύτερα εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Καλλιθέας, το ωράριο φορτοεκφορτώσεων μπορεί να τροποποιείται με Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.
- Η στάθμευση αυτοκινήτων τροφοδοσίας θα γίνεται στους ειδικά διαμορφωμένους χώρους που προβλέπονται και ο χρόνος στάσης θα περιορίζεται στον απολύτως απαραίτητο για την ολοκλήρωση της διαδικασίας.

3.5. Στους πεζόδρομους γενικά απαγορεύεται η εγκατάσταση αναπηρικών περιπτέρων.

3.6. Στους πεζόδρομους απαγορεύεται η είσοδος και η κίνηση ερπυστριοφόρων οχημάτων και μηχανημάτων.

3.7. Η κίνηση των οχημάτων για τα οποία κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η είσοδός τους στους πεζόδρομους, όπως αυτά αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, γίνεται με τους παρακάτω όρους και περιορισμούς:

- Η ταχύτητα κίνησης των αυτοκινήτων δε θα υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών, οι οποίοι σε οποιαδήποτε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.

- Απαγορεύεται η όπισθεν κίνηση των αυτοκινήτων, εκτός αν καθοδηγούνται από πεζό.
- Απαγορεύονται οι αναστροφές.
- Για τα οχήματα για τα οποία επιτρέπεται η κίνησή τους στους πεζόδρομους, όπως αυτά αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, ο χρόνος στάσης περιορίζεται στον απολύτως απαραίτητο.

3.8. Κάθε κάτοχος οχήματος υποχρεούται να αποζημιώσει τον Δήμο, βάσει εκτίμησης της Τεχνικής Υπηρεσίας, για τις ζημιές που τυχόν θα προκληθούν από την κυκλοφορία και τη στάθμευση του οχήματός του μέσα σε πεζόδρομο.

ΑΡΘΡΟ 4^ο : Ειδικοί όροι για τις περιπτώσεις επισκευής ή ανέγερσης

οικοδομών

4.1. Στις περιπτώσεις έκδοσης άδειας δόμησης για την κατεδάφιση, επισκευή ή ανέγερση οικοδομών και γενικότερα εκτέλεση οικοδομικών εργασιών, θα χορηγείται από το Δήμο ειδική άδεια χρήσης του πεζόδρομου κατόπιν αίτησης του ενδιαφερόμενου και κατάθεσης στο Δήμο εγγυητικής επιστολής, το ύψος της οποίας καθορίζεται από το Δήμο για κάθε περίπτωση, ανάλογα με τη φύση των καθαιρέσεων και αποκαταστάσεων που θα απαιτηθούν για την εργοταξιακή κατάληψη. Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών και τη διενέργεια αυτοψίας, η εγγυητική επιστολή θα επιστρέφεται στον ενδιαφερόμενο. Σε περίπτωση πρόκλησης φθορών και εφόσον ο ενδιαφερόμενος δεν προβεί στην άρτια εκτέλεση των απαιτούμενων εργασιών, μετά από σχετική πρόκληση και μέσα σε τακτή προθεσμία, η εγγυητική επιστολή θα καταπίπτει σε βάρος του ιδιοκτήτη του ακινήτου ως ποινική ρήτρα και η αποκατάσταση της επίστρωσης και του εξοπλισμού της οδού στην προηγούμενη κατάσταση, θα γίνεται από το Δήμο.

4.2. Στην περίπτωση ανέγερσης νέας οικοδομής, η τυχόν κατεδάφιση του υπάρχοντος κτίσματος και η εκσκαφή του οικοπέδου επιτρέπεται να γίνεται με μηχανικά μέσα. Ο ιδιοκτήτης του ακινήτου στο οποίο γίνονται οι ανωτέρω εργασίες, μεριμνά καθημερινά μετά το πέρας των εργασιών, για τον καθαρισμό και την απομάκρυνση κάθε υλικού που έχει μείνει στην επιφάνεια της οδού (χώματα, λάσπες, μπάζα, υπολείμματα σκυροδέματος κλπ).

4.3. Κατά την κατεδάφιση, ανέγερση ή επισκευή οικοδομής, θα περιφράσσεται υποχρεωτικά ο προ αυτής χώρος σε απόσταση το πολύ 1,50 μ. από την οικοδομική γραμμή και σε ύψος 2,50 μ. από τη στάθμη της οδού, με αδιαπέραστο από τις σκόνες υλικό. Το είδος αυτού του υλικού μπορεί να ορίζεται από το Δήμο. Απαγορεύεται η απόθεση κάθε είδους υλικών έξω από το περίφραγμα αυτό.

4.4. Όταν οι εργασίες ανέγερσης νέας οικοδομής φθάσουν στο στάδιο περαίωσης του φέροντος οργανισμού του ισογείου και της πλάκας της οροφής του, τότε το περίφραγμα θα αφαιρείται και αφού αποκατασταθεί πλήρως το οδόστρωμα από τυχόν φθορές, θα τοποθετείται ικρίωμα, έτσι ώστε να είναι δυνατή η χρησιμοποίηση από το κοινό όλου του πλάτους του πεζοδρομίου. Το ικρίωμα αυτό θα επενδύεται με το ανωτέρω υλικό, ώστε κατά τη διάρκεια των εργασιών να μη ρυπαίνεται το οδόστρωμα.

4.5. Στις περιπτώσεις εκσκαφής του οδοστρώματος για την εκτέλεση οποιασδήποτε εργασίας στα δίκτυα των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, θα χορηγείται ειδική άδεια από την αρμόδια για τη συντήρηση του οδοστρώματος του πεζοδρομίου υπηρεσία του Δήμου, κατόπιν αίτησης του ενδιαφερομένου. Η αποκατάσταση του οδοστρώματος στην αρχική του μορφή, με τα αυτά υλικά και την αυτή επιμέλεια σύμφωνα με τις οδηγίες του Δήμου, είναι υποχρεωτική και βαρύνει εξ' ολοκλήρου τον εκτελούντα το έργο, Οργανισμό ή ιδιοκτήτη του ακινήτου. Εφόσον ο ενδιαφερόμενος δεν προβεί στις παραπάνω ενέργειες μέσα σε τακτή προθεσμία που θα ορίζεται μετά από σχετική πρόσκληση, ο Δήμος θα παρεμβαίνει αναλαμβάνοντας την αποκατάσταση των ζημιών και καταλογίζοντας τα σχετικά έξοδα στους υπεύθυνους.

ΑΡΘΡΟ 5° : Παραχώρηση χώρου για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων

- Στους πεζόδρομους Γρυπάρη (από την οδό Φιλαρέτου έως την οδό Ματζαγριωτάκη) και Πλάτωνος (από την οδό Φιλαρέτου έως την οδό Συντ. Δαβάκη) και στις θέσεις που θα λειτουργούν καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος θα παραχωρείται, εμπροσθεν της όψης αυτών, χώρος προς ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων πλάτους (κατά την έννοια του πλάτους του πεζόδρομου) έως 3,00 m.
- Στην οδό Ελλης και στο τμήμα αυτής από την οδό Αριστείδου έως την οδό Γρυπάρη και στις θέσεις που θα λειτουργούν καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος θα παραχωρείται, εμπροσθεν της όψης αυτών, χώρος προς ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, πλάτους (κατά την έννοια του πλάτους του δρόμου) έως 2,00 m.

ΑΡΘΡΟ 6° : Κυρώσεις

Οι παραβάτες του ισχύοντος Κανονισμού τιμωρούνται για μεν τις παραβάσεις που αφορούν θέματα κίνησης και στάθμευσης οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. για δε τις παραβάσεις που αφορούν θέματα επισκευής, κατεδάφισης ή ανέγερσης οικοδομών σύμφωνα με τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις.

ΑΡΘΡΟ 7°: Ισχύς του κανονισμού

7.1. Ο παρών Κανονισμός ισχύει από την επόμενη της ψήφισής του από το Δημοτικό Συμβούλιο Καλλιθέας και μετά την ολοκλήρωση της προβλεπόμενης διαδικασίας έγκρισης από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής.

7.2. Η συμπλήρωση, τροποποίηση και κατάργηση διατάξεων του παρόντος Κανονισμού θα γίνεται μετά από σχετική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.