



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ  
Τμήμα μελετών και Δημοτικής  
Περιουσίας

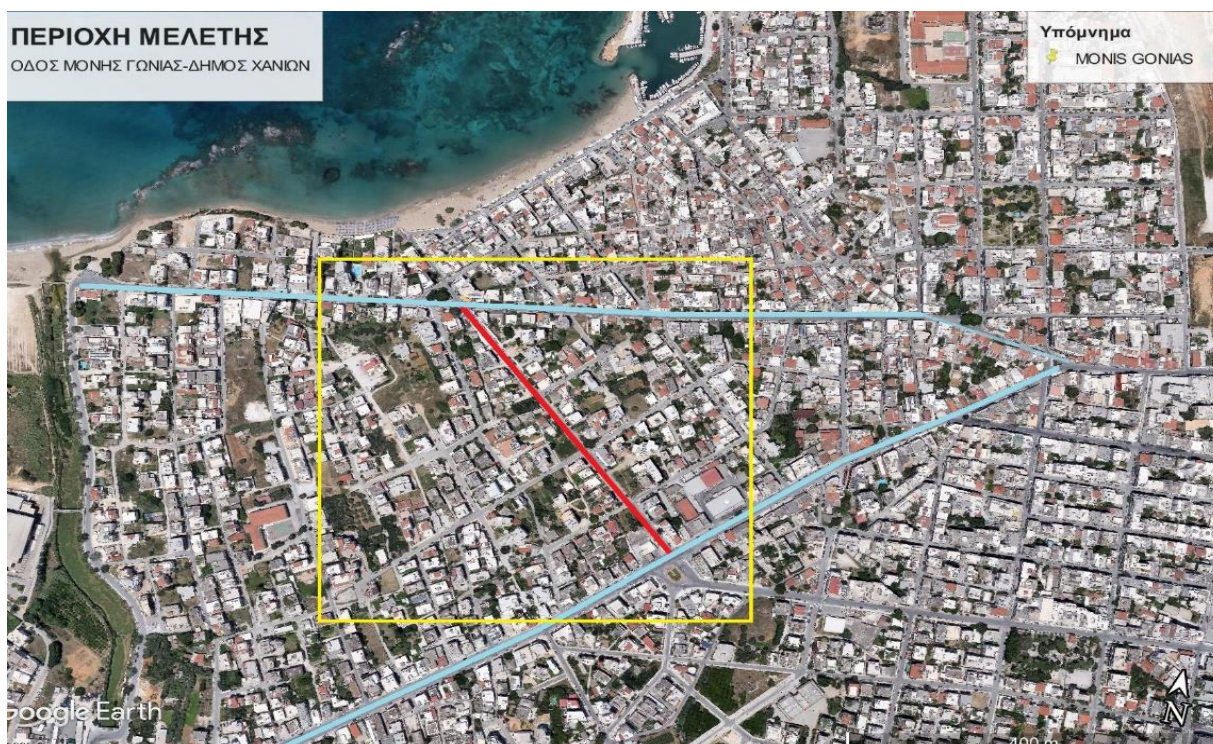
ΔΗΜΟΣ  
ΧΑΝΙΩΝ  
MUNICIPALITY OF  
CHANIA · CRETE

**ΕΡΓΟ:** ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΟΥ ΜΟΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ

**ΚΥΡΙΟΣ ΕΡΓΟΥ:** ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

**ΘΕΣΗ:** ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

### ΕΚΘΕΣΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ – ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ



Εικόνα 1: Αεροφωτογραφία της ευρύτερης περιοχής, με κόκκινο χρώμα σημειωμένη η περιοχή μελέτης (Οδός Μονής Γωνιάς) ενώ με γαλάζιο χρώμα οι οδοί που αποτελούν τμήμα της μελέτης του Σ.Β.Α.Κ. .

## Περιεχόμενα

<b>2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</b> .....	3
2.1 Κύρια γεωμετρικά στοιχεία της περιοχής .....	3
2.2 Φωτογραφική αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης.....	4
2.3 Συνοπτική περιγραφή προβλημάτων στην υφιστάμενη κατάσταση .....	8
<b>3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ</b> .....	9
3.1. Στόχοι της μελέτης.....	9
3.2. Περιγραφή της πρότασης Ανάπλασης .....	9
<b>4. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ</b> .....	10
4.1 Εξασφάλιση προσβασιμότητας .....	10
4.2 Εξασφάλιση οδικής ασφάλειας.....	11
4.3 Ποδηλατοδρόμος .....	11
<b>5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ</b> .....	12
<b>6. ΔΑΠΑΝΗ</b> .....	12

## 1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### 1. Συνολικός Μόνιμος Πληθυσμός

Ο συνολικός μόνιμος / πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Χανίων ανέρχεται σε 108.642 κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ του 2011 (ΦΕΚ 698/Β/20-03-2014) και συγκεκριμένα:

A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
20945	Δημοτική Ενότητα Χανίων	53.910
20946	Δημοτική Κοινότητα Χανίων	53.910
20850	Δημοτική Ενότητα Ακρωτηρίου	13.100
20880	Δημοτική Ενότητα Ελευθερίου Βενιζέλου	13.145
20886	Δημοτική Ενότητα Θερίσου	8.596
20904	Δημοτική Ενότητα Κεραμειών	678
20925	Δημοτική Ενότητα Νέας Κυδωνίας	10.771
20935	Δημοτική Ενότητα Σούδας	8.442
20936	Δημοτική Κοινότητα Σούδας	6.418

## 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

### 2.1 Κύρια γεωμετρικά στοιχεία της περιοχής

- Η περιοχή μελέτης έχει συνολικό εμβαδό περίπου 5.408 τ.μ. και βρίσκεται στη δυτική πλευρά της πόλης των Χανίων με συνολικό μήκος άξονα παρέμβασης 383,55 μ. . Πρόκειται για οδό διπλής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος ανά κατεύθυνση 4-4,5μ που αναπτύσσεται στον άξονα βορά – νότου και αντιστρόφως σε αστική γειτονιά της πόλης.
- Η οδός Μονής Γωνιάς ανήκει στην περιοχή της Νέας Χώρας, της Δημοτικής Ενότητας Χανίων. Ανήκει στο παλαιό σχέδιο πόλεως στην περιοχή ΠΕ-02 και εκεί αναπτύσσονται τα Ο.Τ. 53, 54, 57, 58, 59, 61, 62, 63. Συνδέεται άμεσα με τις αστικές αρτηρίες Κισσάμου και Σελίνου για τις οποίες το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας προβλέπει ολική αναμόρφωση για την προώθηση της κίνησης των πεζών καθώς και την εισαγωγή ποδηλατοδρόμου.
- Η περιοχή αυτή, χαρακτηρίζεται από πολυώροφα κτίρια που καταλαμβάνονται από τη χρήση της κατοικίας στο μεγαλύτερο ποσοστό ενώ στις χρήσεις του ισογείου βρίσκουμε ένα πρατήριο καυσίμων(Ο.Τ. 63), ένα βουλκανιζατέρ (Ο.Τ. 54) και ένα φροντιστήριο(Ο.Τ. 53).

Το βορινό όριο της οδού Μονής Γωνιάς αποτελεί τη σύνδεση με την Ακτή Παπανικολή, η οποία έχει πρόσφατα αναπλαστεί και αποτελεί πόλο έλξης της πόλης με χρήση αναψυχής και πλαζ.

## 2.2 Φωτογραφική αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης



Εικόνα 2 : Αεροφωτογραφία με τις θέσεις λήψης φωτογραφιών.



Εικόνα 3: Αεροφωτογραφία τμήματος 1 θέσεις λήψεως φωτογραφιών.



Φ01: Όψη από Βορρά (διασταύρωση με Σελίνου)



Φ02 : Είσοδος σε ακάλυπτο χώρο.



Φ03 : Όψη προς οδό Σελίνου.



Εικόνα 4: Αεροφωτογραφία τμήματος με θέσεις λήψεως φωτογραφιών.



Φ04: Κτίριο με χρήση βουλκανιζατέρ στο ισόγειο.



Φ05: Διασταύρωση με οδό Παπαμαλέκου.



Φ06: Νότια όψη στη συμβολή με την οδό Κισιάμου.

### 2.3 Συνοπτική περιγραφή προβλημάτων στην υφιστάμενη κατάσταση

Η περιοχή της Νέας Χώρας αποτελεί τμήμα της πόλης άρρηκτα συνδεδεμένο με το παραλιακό της μέτωπο καθώς και την άμεση πρόσβαση προς αυτήν από το κέντρο της πόλης. Οι κοινόχρηστοι χώροι είναι πολύ περιορισμένοι και η προτεραιότητα στο δημόσιο χώρο δίνεται στην κίνηση και τη στάθμευση του αυτοκινήτου.

Ειδικότερα προβλήματα αποτελούν τα παρακάτω:

- Ανεπάρκεια ελεύθερης πρόσβασης και διέλευσης σε πεζοδρομία (βλ. εικόνα 5).
- Απουσία διαβάσεων πεζών και των αντίστοιχων ραμπών, καθώς και οδηγών όδευσης τυφλών. Τα πεζοδρόμια δεν πληρούν τις απαιτούμενες ελάχιστες διαστάσεις ώστε να επιτρέπουν ελεύθερη και ανεμπόδιστη κίνηση σε πεζούς και αμαξίδια.
- Διακοπτόμενη κίνηση για τον πεζό, λόγω της ασυλλόγιστης στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων επάνω στην ήδη εκτεταμένη χρήση της πρασιάς καθώς και των πεζοδρομίων. Ποικιλία διαφορετικών υλικών, τμηματικά κατεστραμμένες πλάκες καθώς και μη η επίστρωση, αφήνουν εκτεθειμένα καπάκια σε διαφορετικές στάθμες ..
- Σημειακά εμπόδια. δέντρα ιστοί πινακίδων ,σύλολι ΔΕΗ κλπ.



### 3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ

#### 3.1. Στόχοι της μελέτης

Η μελέτη ανάπλασης της οδού, στοχεύει στην πλήρη αναμόρφωση της περιοχής και τη βέλτιστη λειτουργία του δημόσιου χώρου σε εναρμόνιση με τις αρχές του ΣΒΑΚ.

Οι σχεδιαστικές επιλογές οργανώνονται με γνώμονα την προώθηση των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

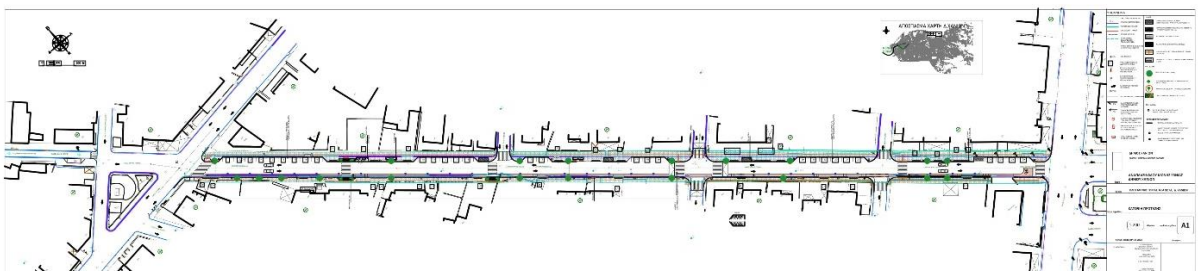
Αναλυτικά οι βασικοί στόχοι της μελέτης είναι οι παρακάτω:

1. Οργάνωση των πεζοδρομίων, των διαβάσεων και της σήμανσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των πεζών.
2. Προστασία της κίνησης των πεζών και ποδηλατών με τη χρήση αποτρεπτικών στοιχείων παράνομης στάθμευσης οχημάτων.
3. Ασφαλής χρήση του ποδηλάτου με τη διαμόρφωση προστατευμένης διαδρομής αποκλειστικής κίνησης ποδηλατών, διαχωρισμένων από τη μηχανοκίνηση αλλά και από την διέλευση πεζών.
4. Διευθέτηση των λωρίδων κίνησης οχημάτων με τις εγκεκριμένες από τη νομοθεσία διατομές και η εξασφάλιση των κατάλληλων ακτινών στροφής οχημάτων, λεωφορείων, μικρών φορτηγών και πυροσβεστικών οχημάτων όπου είναι απαραίτητη η διέλευσή τους, στη συμβολή των υπό μελέτη οδών με τις κάθετες σε αυτές.
5. Ενίσχυση φύτευσης .
6. Εγκατάσταση στον δημόσιο χώρο του απαραίτητου αστικού εξοπλισμού που θα ενισχύσει και θα υποστηρίξει την χρήση του (καλαθάρια απορριμμάτων , καθιστικά παγκάκια, κτλ).
7. Αναβάθμιση του δημοτικού φωτισμού σε όλο το μήκος του άξονα των οδών με κατάλληλα φωτιστικά για εξοικονόμησης ενέργειας.
8. Χρήση υλικών κατασκευής κατάλληλων με τον χαρακτήρα της περιοχής αλλά και σε συνάφεια με τα υφιστάμενα υλικά των πρόσφατων αναπλάσεων με στόχο την ομοιογενή εικόνα του δημόσιου χώρου.

#### 3.2. Περιγραφή της πρότασης Ανάπλασης

##### α. Βασικοί άξονες Πρότασης:

Το πλάτος του προτεινόμενου οδοστρώματος διαμορφώνεται στα 2,75μ. ανά λωρίδα κυκλοφορίας, ενώ το συνολικό μήκος του οδοστρώματος στα 5.50μ από περίπου 8,50μ. της υφιστάμενης κατάστασης. Οργανώνεται παράδια στάθμευση πλάτους 2,00μ. από την ανατολική πλευρά του δρόμου. Σχεδιάζονται συνολικά 29 θέσεις στάθμευσης οχημάτων και 4 μοτοποδηλάτων.



Εικόνα 7: Πρόταση ανάπλασης – Σχέδιο Γενικής διάταξης.

Τα πεζοδρόμια διαπλατώνονται σε μεγάλο βαθμό. Από 1.440,00 μ<sup>2</sup> συνολική επιφάνεια πεζοδρομίου η οποία υπήρχε αρχικά τα νέα πεζοδρόμια έχουν επιφάνεια 1.934,00 μ<sup>2</sup>, δηλαδή η αύξηση προβλέπεται σε ποσοστό 35 %.

Κίνηση πεζών: Κατόπιν εκ νέου σχεδιασμού, τα πεζοδρόμια έχουν μέγιστο πλάτος 4,15μ. περίπου και ελάχιστο 2,10μ στην ανατολική πλευρά, ενώ στην δυτική μέγιστο 2,30μ. και 1,75μ. αντίστοιχα το ελάχιστο. Οι ράμπες προσαρμογής με το οδόστρωμα έχουν κλίση 8% και διαμορφώνονται καταλλήλως. Στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων οι ράμπες διαμορφώνονται με συνολική ταπείνωση της γωνίας όταν δεν υπάρχει ικανό πλάτος πεζοδρομίου. Τα κράσπεδα των πεζοδρομίων έχουν υψομετρική διαφορά με το δρόμο έως 0,15 m. και οι ράμπες για την πρόσβαση οχημάτων σε υψιστάμενους χώρους στάθμευσης γίνονται στο πρώτο 0,55 m. και όχι στο σύνολο του πλάτους του πεζοδρομίου. Οι διαβάσεις των πεζών οργανώνονται ανά 80,00μ. ώστε να είναι ασφαλής η διέλευση των πεζών σε κάθε σημείο του άξονα. Όπου το πλάτος του πεζοδρομίου επιτρέπει διαμορφώνονται μικροί χώροι πρασίνου με χαμηλή φύτευση.

Η απορροή των όμβριων υδάτων γίνεται επιφανειακά στα πεζοδρόμια με συγκέντρωση μέσω των πλευρικών κρασπεδορείθρων (νέων) στις σχάρες του δικτύου οι οποίες προσαρμόζονται ανάλογα σε θέση και ύψος. Τμήμα των ομβρίων του πεζοδρομίου απορρέει κατευθείαν μέσα στα παρτέρια μειώνοντας το φόρτο του δικτύου. Η κλίση των πεζοδρομίων είναι 1% και του οδοστρώματος αμφίπλευρη 2%. Γενικά απαιτείται προσαρμογή των καπακιών των φρεατίων και των σχαρών, δηλαδή μικρές ανυψώσεις, ταπεινώσεις και μικρομετακινήσεις τόσο στο πεζοδρόμιο όσο και στο οδόστρωμα.

Φωτισμός: Στόχος της πρότασης φωτισμού, η οποία αποτυπώνεται στο σχέδιο Α5 είναι η ανάδειξη των παρεμβάσεων, η ασφαλής χρήση του χώρου και η εξοικονόμηση ενέργειας. Τοποθετούνται νέοι ιστοί, μονόστυλοι φανοστάτες ύψους 4m. με χαμηλής κατανάλωσης σώματα και στις δύο πλευρές των δρόμων η επιλογή των οποίων θα γίνει σύμφωνα με της οδηγίες της υπηρεσίας.

Θέσεις κάδων: Σχεδιάζονται σε εσοχές του πεζοδρομίου και σε θέσεις που υποδείχθηκαν από την αρμόδια υπηρεσία.

Φύτευση: Παράλληλα προτείνεται η φύτευση νέων δεντροστοιχιών με κατάλληλα για αστικό κέντρο δέντρα και η τοποθέτηση καθιστικών δίπλα σε αυτά. Η επιλογή της φύτευσης θα γίνει από το τμήμα πρασίνου του Δήμου. Τα δέντρα τοποθετούνται σε ειδικές θέσεις φύτευσης που καλύπτονται από μεταλλικές σχάρες και το σύνολο των δέντρων θα αρδεύονται με κατάλληλο δίκτυο.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι ο σχεδιασμός της περιοχής ακολούθησε τις βιοκλιματικές αρχές ως προς τις βασικές επιλογές υλικών, εδαφοκάλυψης και φυτοκάλυψης, ως προς την αξιολόγηση του μικροκλίματος και τις ειδικές ανάγκες της περιοχής και ως προς την αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων.

#### **4. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

##### **4.1 Εξασφάλιση προσβασιμότητας**

Η μελέτη ανάπλασης εξασφαλίζει την προσβασιμότητα τηρώντας τις προδιαγραφές που ορίζει η Απόφαση ΥΠΕΚΑ 52907/2009 ΦΕΚ 2621 Β' "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών".

Ειδικότερα:

-Οι ράμπες είναι σχεδιασμένες σύμφωνα με το άρθρο 4 της Απόφασης , με μέγιστη κλίση 8%.

-Οι οδηγοί τυφλών τηρούν τις προβλέψεις του άρθρου 2 ως προς την τοποθέτηση και τη διαστασιολόγησή τους. Διατηρούνται οι ελεύθερες από εμπόδια απόστασης του μισού μέτρου εκατέρωθεν του άξονα κίνησης επί των οδηγών.

-Οι χώροι στάθμευσης ατόμων με αναπηρία σχεδιάζονται σύμφωνα με το άρθρο 7, δηλαδή προβλέπονται ειδικοί χώροι σε ποσοστό 5% του συνόλου των προβλεπόμενων.

- Παντού προβλέπεται ελεύθερο από εμπόδια πλάτος κίνησης πεζών στα πεζοδρόμια μεγαλύτερο του 1,50 m.

-Η υπερυψωμένη διάβαση πεζών βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με τα πεζοδρόμια, ενώ για την ασφάλεια όλων τοποθετούνται πλάκες σήμανσης κινδύνου σε πλάτος 1,50μ..

Οι διαμορφώσεις των πεζοδρομίων και η πρόταση αστικού εξοπλισμού είναι σύμφωνες με τα άρθρα της Εγκύκλιου 12/2001 ΥΠΕΧΩΔΕ/ Δ/νση ΟΚΚ με αρ.Πρωτ. 56990/ 28-3-2002 "Κατασκευές και εγκαταστάσεις στους κοινόχρηστους χώρους του οικισμού" για τα οποία δεν απαιτείται οικοδομική άδεια αλλά έγκριση από το Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής.

#### **4.2 Εξασφάλιση οδικής ασφάλειας**

Η μελέτη ακολουθεί τις επιταγές του Κ.Ο.Κ ως προς τη σήμανση (αρθρ.5) και τη στάθμευση (αρθρ.34). Επίσης το πλάτος οδοστρώματος (2,75m./ κατεύθυνση) της πρότασης είναι σύμφωνο με τις προτεινόμενες διατομές του Τεύχους 2 των Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ).

Γίνεται χρήση του ΦΕΚ 2302Β' (16/09/2013)- Τεχνικές Οδηγίες Κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τη παραπάνω νομοθεσία ορίζονται μέτρα ήπιας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένες περιοχές και ακολουθούνται οι οδηγίες σχεδιασμού υπερυψωμένης διάβασης.

#### **4.3 Ποδηλατοδρόμος**

Ο ποδηλατόδρομος είναι σχεδιασμένος σε πλήρη συμφωνία με τις Τεχνικές Οδηγίες για Ποδηλατοδρόμους του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Απόφαση 1920/2016 ΦΕΚ 1053 Β' "Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους").

-Επιλέγεται ο τύπος ποδηλατόδρομου "Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία- cycle lane" όπως περιγράφεται στην παράγραφο 3.3.1 της απόφασης (σελ.13604). Πρόκειται για ποδηλατολωρίδα παράλληλης ροής με την κυκλοφορία και το πλάτος με πλάτος 1,50μ. . Σχεδιάζεται στη δεξιά λωρίδα του οδοστρώματος κατά τη φορά κίνησης των οχημάτων και σε συνέχεια των λωρίδων κίνησης τους. (βλ.σελ. 13604,13605 της προαναφερθείσας νομοθεσίας)

-Η σήμανση , κατακόρυφη και οριζόντια) ακολουθεί τις διατάξεις της νομοθεσίας (βλ.σελ. 13605).

-Σύμφωνα πάντα με την παραπάνω νομοθεσία ο τύπος αυτός του ποδηλατόδρομου είναι κατάλληλη υποδομή για τις οδούς που ανήκουν σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες (Αστική αρτηρία, Κύρια συλλεκτήρια, τοπική, συλλεκτήρια, κλπ).

-Η επιφάνεια αναμονής σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις είναι σχεδιασμένη σύμφωνα με την παραπάνω νομοθεσία (παρ.6.3.1 , σελ 13703). Πρόκειται για θύλακα αναμονής στο φανάρι ο οποίος διευκολύνει τη συγκέντρωση ποδηλάτων και του επιτρέπει να σταματούν και να αναμένουν μπροστά από τα οχήματα, όπως και να έχουν προβάδισμα στο ξεκίνημα.

-Οι διαβάσεις πεζών διακόπτουν τον ποδηλατόδρομο και ακολουθούν την παρ.6.3.2 σελ. 13707 νομοθεσίας.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η ανάπλαση της οδούς Μονής Γωνιάς με την οριοθέτηση ικανών πεζοδρομίων και την χάραξη άξονα κίνησης ποδηλάτων αποτελεί μια πρότυπη διαμόρφωση σε έναν άξονα μιας δημοτικής οδού της πόλης η οποία μετέπειτα θα συνδεθεί ποδηλατικά με την οδό Κισάμου και Σελίνου λόγω της μελέτης στα πλαίσια του Σ.Β.Α.Κ.

Οι επεμβάσεις που προτείνονται είναι δραστικές καθώς δημιουργείται ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών προσιτό σε όλους τους χρήστες, βελτιώνεται η οδική ασφάλεια και γεννάται μια συμπληρωματική κυκλική κίνηση των ποδηλατών προς το κέντρο της πόλης. Η περιοχή της Νέας Χώρας είναι έτοιμη να υποδεχτεί και να υιοθετήσει την προτεινόμενη διαμόρφωση, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής και αναβαθμίζοντας την εμπειρία των επισκεπτών της.

## 6. ΔΑΠΑΝΗ ΕΡΓΟΥ

Η δαπάνη των προτεινόμενων εργασιών για την υλοποίηση του έργου ανέρχεται στο ποσόν των 1.007.000,00 ευρώ με ΦΠΑ και αναθεώρηση και για την υπογειοποίηση του δικτύου σύμφωνα με το με αριθμό πρωτοκόλλου 1786/14-01-2022 έγγραφο της ΔΕΔΔΗΕ ανέρχεται στο ποσόν των 46.853,79 ευρώ. Ήτοι η συνολική δαπάνη των εργασιών ανέρχεται στο ποσόν 1.053.853,79 ευρώ

**Χανιά Δεκέμβριος 2021**

Συντάχθηκε

Μαρίνα Μιχαλίδου  
Αρχιτέκτονας Μηχανικός

Ευανθία Τάτσιου  
Εργοδηγός Δ.Έργων

Ελέγχθηκε  
Ο Προϊστάμενος τμήματος Μελετών

Θεωρήθηκε  
Ο Διευθυντής Τ.Υ.Δ.Χ

Περικλής Βακάλης  
Πολιτικός Μηχανικός

Σοφοκλής Τσιραντωνάκης  
Πολιτικός Μηχανικός