



**ΔΗΜΟΣ
ΧΑΝΙΩΝ**
MUNICIPALITY OF
CHANIA · CRETE

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**Τμήμα Μελετών | Προγραμμάτων και
Δημοτικής Περιουσίας**

ΕΡΓΟ: «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΟΥ ΜΟΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ»

ΚΥΡΙΟΣ ΕΡΓΟΥ: ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

ΘΕΣΗ: ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ |
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ**



Περιεχόμενα

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	4
2.1 Κύρια γεωμετρικά στοιχεία της περιοχής	4
2.2 Φωτογραφική αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης	5
2.3 Συνοπτική περιγραφή προβλημάτων στην υφιστάμενη κατάσταση	9
3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ	10
3.1. Στόχοι της μελέτης	10
3.2. Περιγραφή της πρότασης Ανάπλασης	12
4. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	16
4.1 Εξασφάλιση προσβασιμότητας	16
4.2 Εξασφάλιση οδικής ασφάλειας	17
4.3 Ποδηλατοδρόμος	17
5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΛΙΚΩΝ	18
5.1. Κατηγορίες υλικών	18
5.2 Ειδικές Κατασκευές	22
6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	25

1.ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η αρχιτεκτονική μελέτη του έργου <<ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΟΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΣΤΗ ΝΕΑ ΧΩΡΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ>> εκπονήθηκε από την Τεχνική υπηρεσία του Δήμου Χανίων με σκοπό την υποβολή πρότασης στον Άξονα Προτεραιότητας 2 (Αστική Αναζωογόνηση και Λοιπές δράσεις περιβαλλοντικού Ισοζυγίου) του Χρηματοδοτικού προγράμματος «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου για τα έτη 2021-2022» του Πράσινου Ταμείου και υλοποίηση αυτής .

Το στάδιο αυτό της μελέτης καλύπτει την σύνταξη στοιχείων που συνιστούν την Μελέτη Εφαρμογής του έργου και περιλαμβάνουν:

- Α1 - Κάτοψη γενικής διάταξης (με φύτευση και φωτισμό) κλ.1/ 200
- Α2 - Τομές – Κατασκευαστικές λεπτομέρειες κλ. 1/100, 1/50
- Α3α,β – Κάτοψη μελέτης προσβασιμότητας
- Τ – Τοπογραφικό Σχέδιο κλ. 1/200
- Η/Μ – Πρόταση Φωτισμού κλ. 1/200
- Τρισδιάστατες απεικονίσεις

-Τεύχος Τεχνικής Έκθεσης - Φωτογραφικής Αποτύπωσης

-Τεύχος Προμετρήσεων - Προϋπολογισμού

-Μελέτη Προσβασιμότητας

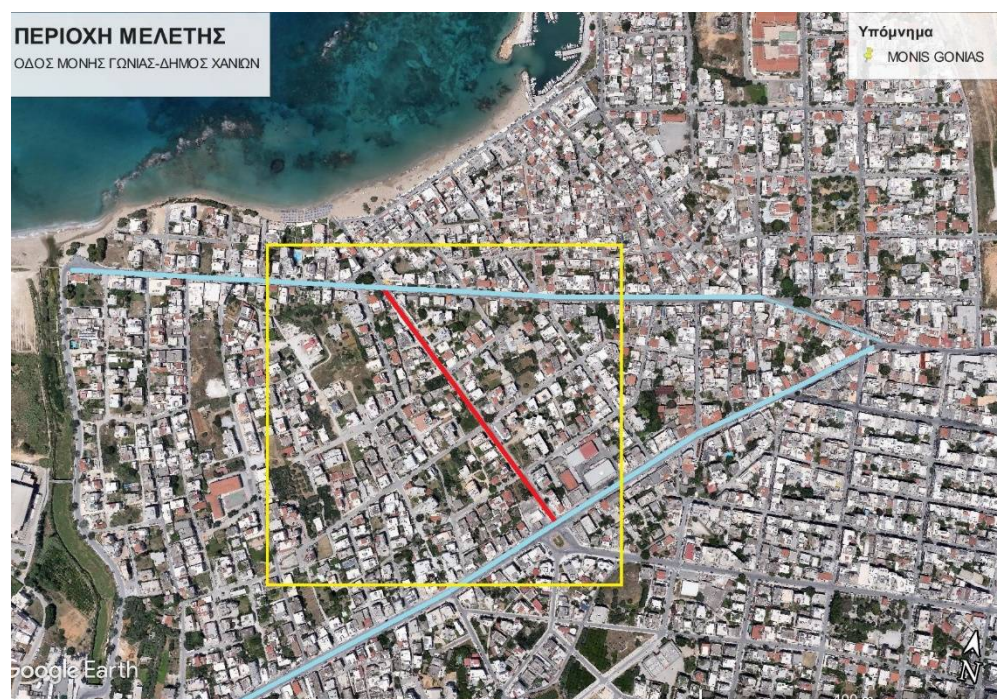
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

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 κατεύθυνσεως 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).



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. .

Το βορινό όριο της οδού Μονής Γωνιάς αποτελεί τη σύνδεση με την Ακτή Παπανικολή, η οποία έχει προσφατα 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 Κισσάμου.

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, στύλοι της ΔΕΗ κλπ) συναντώνται.
- Ο φωτισμός είναι ανεπαρκής.



Εικόνα 5: Υφιστάμενη κατάσταση της οδού Μονής Γωνιάς, όπου παρατηρείται η έλλειψη πεζοδρομίων (δεξιά) και η ανεπάρκεια πρόσβασης (αριστερά).

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 ποδηλάτων, 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 (καλαθάκια 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.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων σε μια πρόταση αναδιοργάνωσης υφιστάμενου δημόσιου χώρου, είναι απαραίτητο να οργανωθεί παράλληλα και η αναβάθμιση του συνόλου των δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας που διέρχονται από την περιοχή ανάπτυξης. Προτείνεται συνεργασία με την ΔΕΗ για την υπογειοποίηση εναέριων δικτύων της και αντίστοιχα σε συνεργασία με την Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης και Αποχέτευσης προτείνεται η αναπροσαρμογή δικτύου. Παράλληλα με ενημέρωση και συνεργασία με τον ΟΤΕ θα γίνει ορθή και έγκαιρη διαχείριση του δικτύου τηλεπικοινωνιών που διέρχονται από την περιοχή του έργου.



Εικόνα 6: Τρισδιάστατη απεικόνιση – Όψη προς βορρά.

3.2. Περιγραφή της πρότασης Ανάπλασης

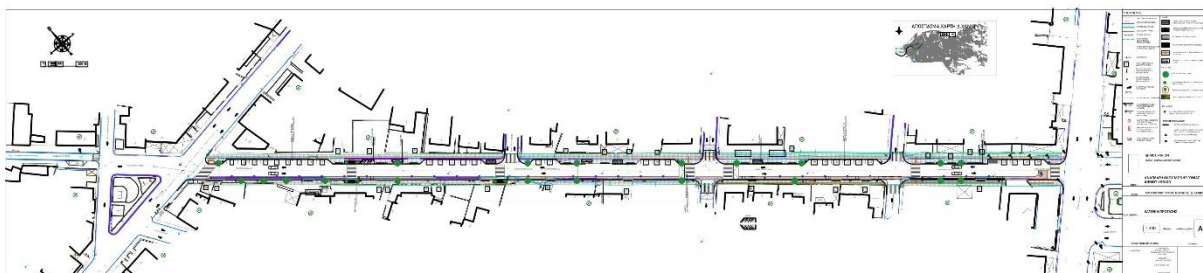
α. Βασικοί άξονες Πρότασης:

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται στα βασικά μεγέθη της περιοχής ανάπλασης τόσο στην υφιστάμενη όσο και στην προτεινόμενη κατάσταση.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΜΟΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ			
	ΟΔΟΣ	ΜΟΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ
ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΠΛΑΤΟΣ	~8,50μ. / 3276,14μ ²	ΜΕΙΩΣΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ 20,36%
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΠΛΑΤΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	5,50μ. / 2609,25μ ²	
ΠΟΔΗΛΑΤΟ-ΔΡΟΜΟΣ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΜΗΚΟΣ	0	
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΜΗΚΟΣ	365,44μ.	
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ (Μ ²)	1.440	ΑΥΞΗΣΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ 34,31%
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ (Μ ²)	1.934	
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ		383,55μ.
	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ		5.408μ ²
	ΜΗΚΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ		365,44μ ²

Πίνακας 1: Στατιστικά στοιχεία πρότασης ανάπλασης.

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 διαπлатύνονται σε μεγάλο βαθμό. Από 1440μ² συνολική επιφάνεια πεζοδρομίου η οποία υπήρχε αρχικά τα νέα πεζοδρόμια έχουν επιφάνεια 1934μ², 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 υφιστάμενους 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.



Εικόνα 8: Τρισδιάστατη απεικόνιση – Κατεύθυνση ποδηλατόδρομου προς την οδό Κισσάμου.



Εικόνα 9: Τρισδιάστατη απεικόνιση με κατεύθυνση την οδό Σελίνου .

Φωτισμός: Στόχος της πρότασης φωτισμού, η οποία αποτυπώνεται στο σχέδιο A5 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.



Εικόνα 10: Τρισδιάστατη απεικόνιση συμβολής της οδού Μονής Γωνιάς με την οδό Φούμηδων.
(υπερυψωμένη διάβαση)

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 οδών.

-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 2302B' (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

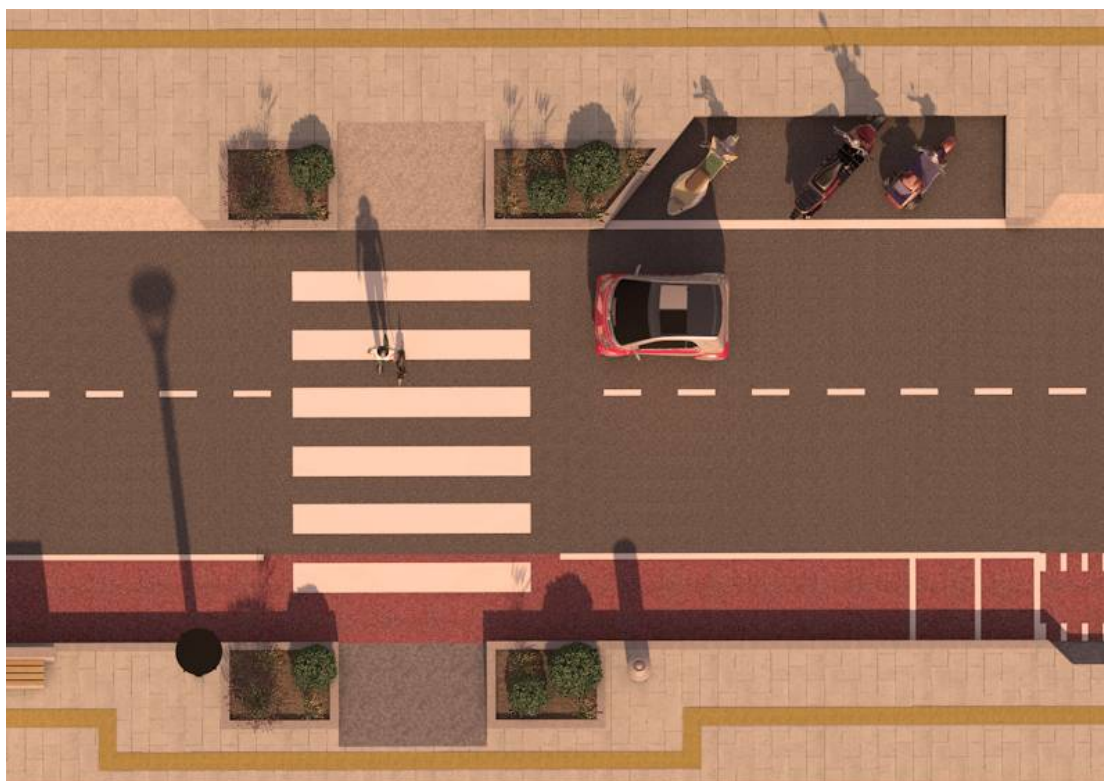
συνέχεια των λωρίδων κίνησης τους. (βλ.σελ. 13604,13605 της προαναφερθείσας νομοθεσίας)

-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, συλλεκτήρια, τοπική, 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.



Εικόνα 11: Άνοψη πρότασης ανάπλασης της οδού Μονής Γωνιάς.

5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΛΙΚΩΝ

5.1. Κατηγορίες υλικών

Πλακοστρώσεις:

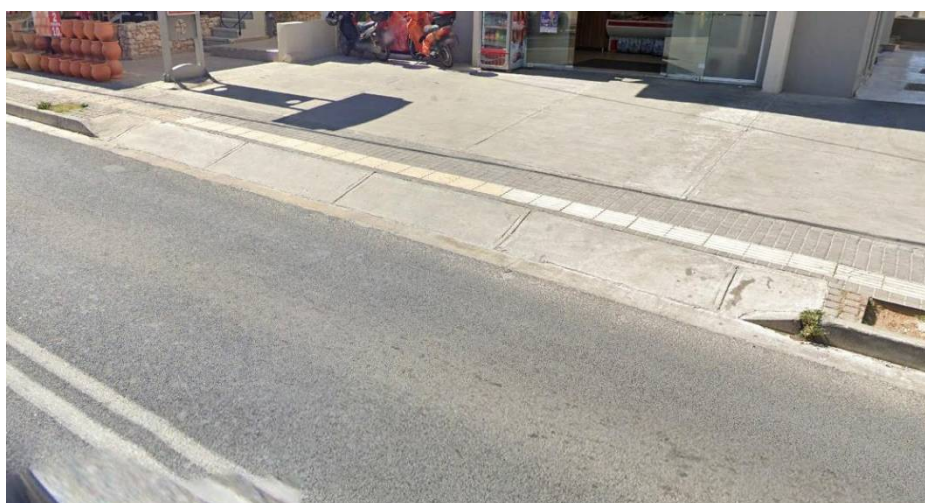
Προτείνεται η βελτίωση θερμικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων εξωτερικών χώρων με επίστρωση εγχρωμών πλακών βασισμένων σε τεχνολογία ψυχρών υλικών στο σύνολο της περιοχής.

Ψυχρά, χαρακτηρίζονται τα υλικά με υψηλή ανακλαστικότητα στην ηλιακή ακτινοβολία και με υψηλό συντελεστή εκπομπής υπέρυθρης ακτινοβολίας, έτσι μπορούν να κρατήσουν την θερμοκρασία του περιβάλλοντος σε χαμηλότερα επίπεδα.

Ο οδηγός τυφλών κατασκευάζεται με ειδικές πλάκες τσιμέντου , κίτρινου χρώματος όπως φαίνεται και στην εικόνα της οδού Κορνάρου . Ακολουθεί την κωδικοποίηση των εγκεκριμένων τεσσάρων τύπων (κατεύθυνσης, κινδύνου, αλλαγής κατεύθυνσης και εξυπηρέτησης) . Σε όλη την ανάπτυξη χρησιμοποιούνται πρόχυτα κράσπεδα.

Ράμπες κίνησης πεζών και ράμπες οχημάτων:

Οι ράμπες μέσω είναι επιστρωμένες με βιομηχανικό δάπεδο, ενώ το κράσπεδο να έχει απότμηση και χαμηλώνει στάθμη για την ομαλή μετάβαση.



Εικόνα 12 : Διαμόρφωση ράμπας εισόδου οχήματος σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης.

Ποδηλατόδρομος:

Η σήμανση του ποδηλατόδρομου επί οδοστρώματος θα γίνει με ειδική βαφή κόκκινου χρώματος σε όλο το μήκος πλην των διαβάσεων ενώ με άσπρο χρώμα θα χρωματιστούν τα όρια του, η κατεύθυνση του, καθώς και η όψη ποδηλάτου με ειδικά σχεδιασμένο αποτύπωμα (στάμπα), ολοκληρώνοντας καθ' αυτό τον τρόπο την επιτρεπόμενη χωροθέτηση του.



Εικόνα 13: Όψη από πραγματοποιημένο ποδηλατόδρομο στα Χανιά



Εικόνα 14: Όψη υφιστάμενου θύλακα αναμονής ποδηλάτων.

Θέσεις στάθμευσης:

Στις ειδικά διαμορφωμένες θέσεις, η εσοχές καλύπτονται από άσφαλτο



Εικόνα 15: Ενδεικτική διαμόρφωση χώρων στάθμευσης.

Κάδοι μικροαπορριμάτων: Οι προτεινόμενοι κάδοι είναι κατασκευασμένοι από μέταλλο και είναι ανθεκτικοί στις καιρικές συνθήκες και την έντονη χρήση του αστικού κέντρου.



Εικόνα 16: Προτεινόμενοι κάδοι μικροαπορριμάτων.

Σχάρες δέντρων:

Τόσο στα νέα όσο και στα υφιστάμενα δέντρα τοποθετούνται μεταλλικές σχάρες 1,00μ x 1,00μ ή 0,70μ x 0.70μ ανάλογα με το μέγεθος της δεντροδόχου, όμοιες με τις σχάρες που έχουν τοποθετηθεί στην Παλιά Πόλη.



Εικόνα 17: Ενδεικτική σχάρα δέντρου.

Προστατευτικά εμπόδια τύπου 'Π':

Τα προστατευτικά κατασκευάζονται από σιδηροσωλήνα γαλβανιζέ Φ40 και έχουν διαστάσεις σύμφωνες με την Απόφαση ΥΠΕΚΑ 52907/2009 (0,80μ x 0,80μ), με οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ. Μπορούν να τοποθετηθεί με στριφώνια, είτε να πακτωθούν σε επιφάνεια σκυροδέματος .



Εικόνα 18: Ενδεικτικά προστατευτικά εμπόδια.

5.2 Ειδικές Κατασκευές

Υπερυψωμένη διάβαση πεζών.

Καταλαμβάνει ολόκληρη την επιφάνεια διασταύρωσης και εκτείνεται στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος 6 μέτρων από την τομή των ρυμοτομικών γραμμών. Η υπερύψωση είναι συνεπίπεδη με τα πεζοδρόμια το τέλος των οποίων επισημαίνεται με πλάκες σήμανσης κινδύνου σε πλάτος 1,50μ. Στις απολήξεις μέσα στις διασταυρούμενες οδούς δημιουργούνται ράμπες μήκους 1,50μ με κλίση 10% .

Κατασκευάζεται στο σύνολό της από χυτό υλικό και βάφεται με χρώμα κεραμιδί στο υπερυψωμένο τμήμα, κίτρινο στις ραμπες και μπαίνει οριζόντια και κάθετη σήμανση.

Καθιστικά:

Πρόκειται για καθιστικά συγκεκριμένων διαστάσεων, με πλάτη και χωρίς, κατασκευασμένα από οπλισμένο σκυρόδεμα τα οποία θα επενδυθούν με ξυλεία ίσου μήκους και πλάτους.

Σημειακά, κοντά στα καθιστικά θα βρίσκονται μικρές σε ύψος κατασκευές από σκυρόδεμα, δημιουργώντας αίσθηση μικρού πάρκου .



Εικόνα 19: Τρισδιάστατη απεικόνιση καθιστικού



Εικόνα 20: Τρισδιάστατη απεικόνιση καθιστικού



Εικόνα 21: Υπεριψωμένη διάβαση.



Εικόνα 22: Πρόταση ανάπλασης της οδού.

6. 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 Κισσάμου 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.

Χανιά, Οκτώβρης 2021

Συντάχθηκε
Οι μελετητές

Μαρίνα Μιχαηλίδου
αρχιτέκτονας μηχανικός

Ευανθία Τάτσιου
Εργοδηγός ΔΕ

Ελέγχθηκε
Ο Προϊστάμενος
τμήματος Μελετών

Περικλής Βακάλης
πολιτικός μηχανικός

Θεωρήθηκε
Ο Διευθυντής Τ.Υ.Δ.Χ

Σοφοκλής Τσιραντωνάκης
πολιτικός μηχανικός