



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ | ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΚΥΑΝΗΣ ΑΚΤΗΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΕΥΧΟΣ-3

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2018

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	3
1.1	Αντικείμενο.....	3
2	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	4
2.1	Πύλες εισόδου/εξόδου στην υπό εξέταση περιοχή - Προσπελάσεις.....	4
2.2	Υφιστάμενο οδικό δίκτυο-υποδομή	7
2.3	Κύρια προβλήματα οδικού δικτύου - υποδομής	9
3	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ - ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	11
3.1	Λύσεις που εξετάστηκαν	11
3.1.1	Μηδενικό σενάριο (Do Nothing)	11
3.1.2	Λυση Α: Μείωση του πλάτους της οδού με φυσικό τρόπο	11
3.1.3	Λυση Β: Διαχειριστικές επεμβάσεις εποχικού χαρακτήρα	11
3.2	Προτεινόμενες ρυθμίσεις κυκλοφορίας.....	12
3.2.1	Οργάνωση.....	12
3.2.2	Στάθμευση.....	13
3.2.3	Συγκοινωνία	13
3.2.4	Οδική ασφάλεια	13
3.2.5	Προμέτρηση υλικών σήμανσης	14
4	Λοιπές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην κεντρική περιοχή του Δήμου.....	16
4.1.1	Περιοχή ΟΑΣΗ.....	16
4.1.2	Περιμετρική οδός Κάστρου.....	17

1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Αντικείμενο

Η περιοχή της Κυανής Ακτής αποτελεί κύριο τουριστικό πόλο της Πρέβεζας κατά την θερινή περίοδο με υψηλή επισκεψιμότητα (σύμφωνα και με το Δήμο), με αποτέλεσμα:

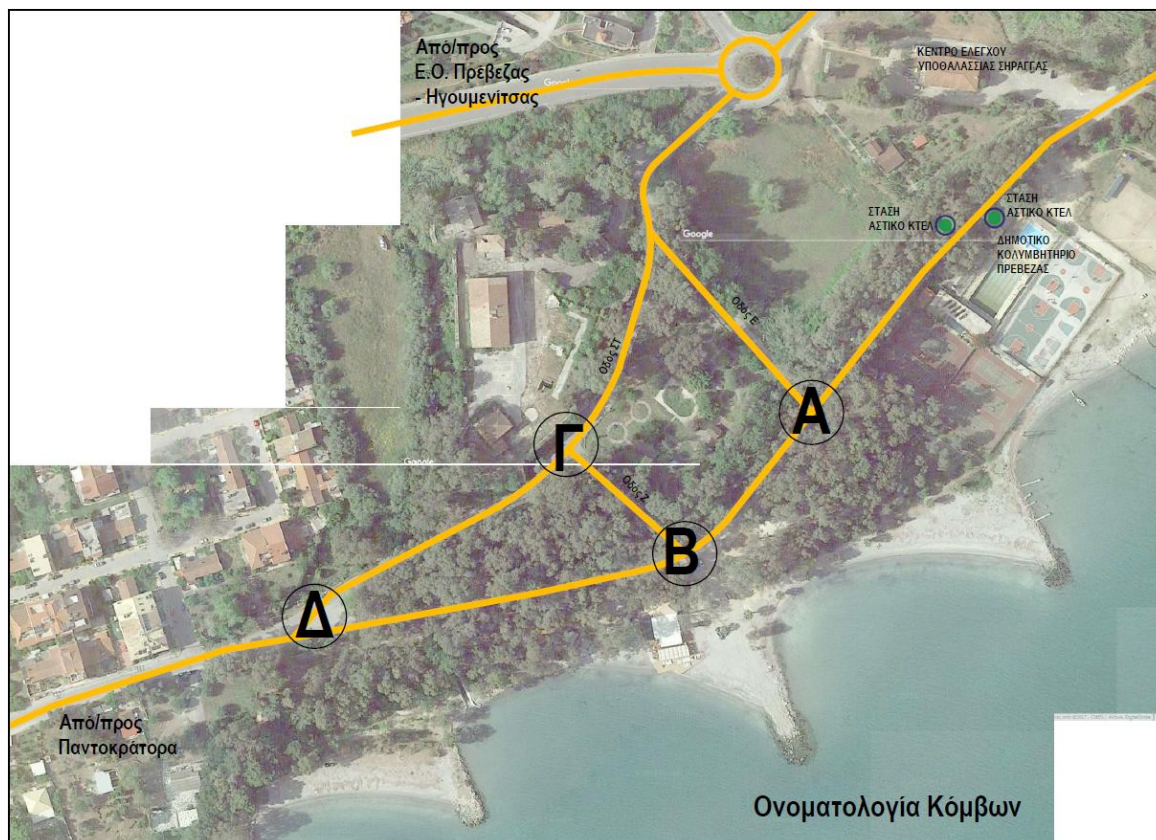
- Να μην εξυπηρετούνται οι επισκέπτες, αφού οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης δεν επαρκούν για την ικανοποίηση της ζήτησης.
- Να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα από την άναρχη κατάσταση που επικρατεί η οχλούσα παράνομη στάθμευση (ήτοι διπλοσταθμεύσεις κ.α.).
- Να υποβαθμίζεται το επίπεδο οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων, αυξάνοντας τον κίνδυνο ατυχήματος.

Η παρούσα τεχνική έκθεση θα εξετάσει την εφικτότητα εφαρμογής διαχειριστικών μέτρων αντιμετώπισης των παραπάνω εποχικών προβλημάτων.

Οι όποιες προτάσεις

- δύνανται να έχουν εποχικό χαρακτήρα, ή
- να διαχωρίζονται σε προτάσεις που άλλες θα παραμένουν καθόλη την διάρκεια του έτους και σε άλλες – εποχικού χαρακτήρα.

Με δεδομένο ότι οι εξεταζόμενες οδοί δεν διαθέτουν ονομασία, και για λόγους ορθού προσδιορισμού, στην παρούσα έκθεση οι αναφορές θα γίνονται σύμφωνα με τις ονομασίες που αναγράφονται στο παρακάτω σχέδιο:



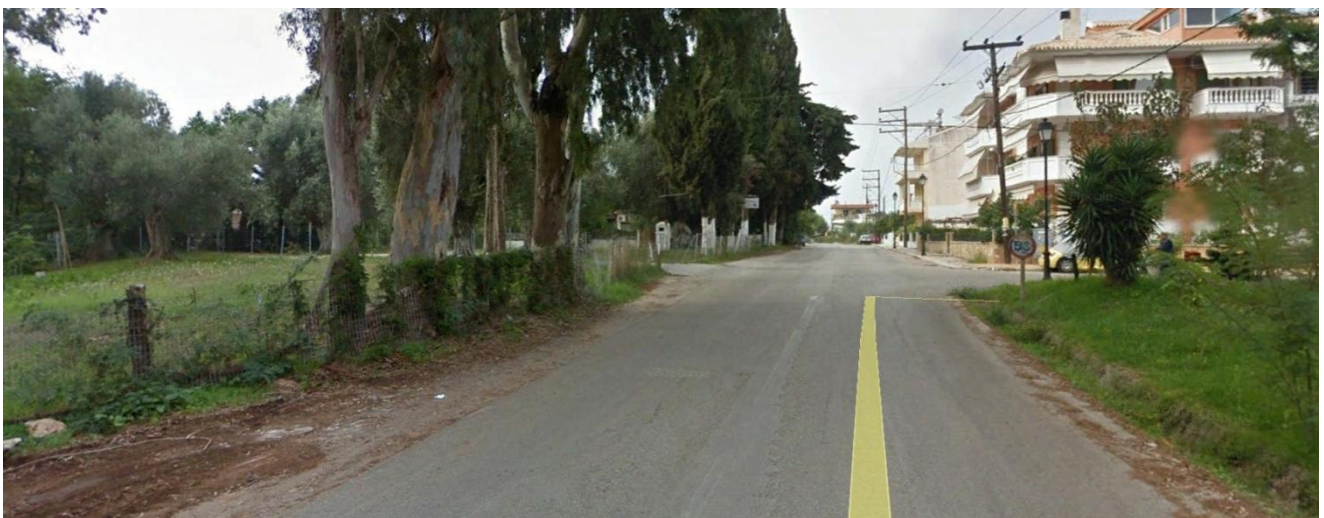
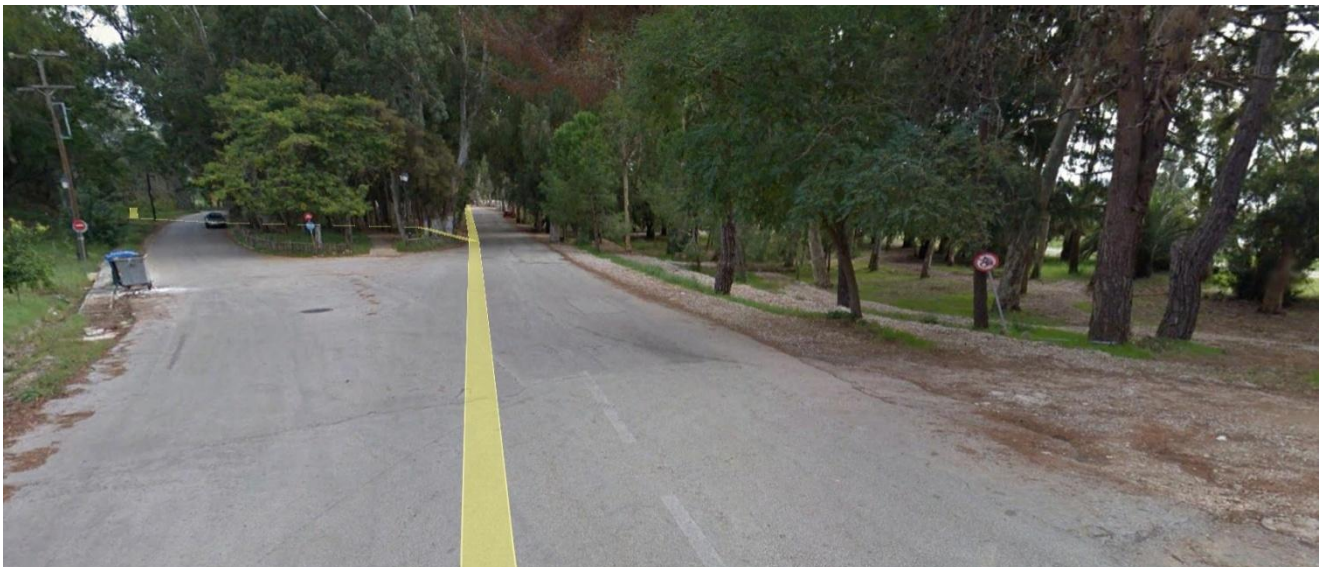
2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η Κυανή ακτή αποτελεί την εγγύτερη παραλία στο κέντρο της Πρέβεζας. Ως τυπικός χώρος παραθερισμού γίνεται πόλος έλξης πλήθους μετακινήσεων κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, παρουσιάζοντας σοβαρές διακυμάνσεις στην κυκλοφορία: έντονες αιχμές κατά την παραπάνω περίοδο ενώ τον υπόλοιπο χρόνο η κυκλοφορία είναι αισθητά μικρότερη.

2.1 Πύλες εισόδου/εξόδου στην υπό εξέταση περιοχή - Προσπελάσεις

Η περιοχή διαθέτει κατά κανόνα τέσσερις (4) πύλες εισόδου-εξόδου, οι οποίες προσδιορίζουν και το πλαίσιο προσπελάσεων στην υπό εξέταση παραλιακή ζώνη:

- Α. Από δυτικά την περιοχή του Παντοκράτορα μέσω της οδού Αγ.Γεωργίου
- Β. Από βορειοδυτικά μέσω του κυκλικού κόμβου από την Ε.Ο. Ηγουμενίτσας - Πρέβεζας.
- Γ. Από βορειοανατολικά - το κέντρο της Πρέβεζας, μέσω του κυκλικού κόμβου και της οδού Μεταξά συμβάλλοντας στην οδό Ελ.Βενιζέλου και τέλος,
- Δ. Από ανατολικά μέσω της παραλιακής ζώνης - οδός Ελ.Βενιζέλου (συνέχεια ακτογραμμής) του ιστορικού κέντρου της Πρέβεζας



Εικόνα 1: Από(πάνω)/προς(κάτω) Παντοκράτορα - οδός Αγ.Γεωργίου



Εικόνα 2: Προς Ε.Ο.Ηγουμενίτσας - Πρέβεζας



Εικόνα 3: Προς πολεοδομικό κέντρο Πρέβεζας (μέσω της οδού Μεταξά, συνέχεια Λ.Ειρήνης)



Εικόνα 4: Από/προς παραλιακή ζώνη ιστορικού κέντρου Πρέβεζας

σχέδιο προσπελάσεων

2.2 Υφιστάμενο οδικό δίκτυο-υποδομή

Το σύνολο των οδών που προσεγγίζουν την Κυανή Ακτή είναι αμφίδρομοι με εξαίρεση:

- ✓ Την ΝΔ έξοδο του κυκλικού κόμβου στην είσοδο/έξοδο της πόλης από την Ε.Ο. Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την Αγ.Γεωργίου (Οδός ΣΤ).
- ✓ Την ανώνυμη οδό (Οδός Ε), μεταξύ του προαναφερθέντος τμήματος και της παραλιακής οδού που είναι επίσης μονόδρομος με κατεύθυνση προς βορρά (βλ.και συνημμένο σχέδιο).



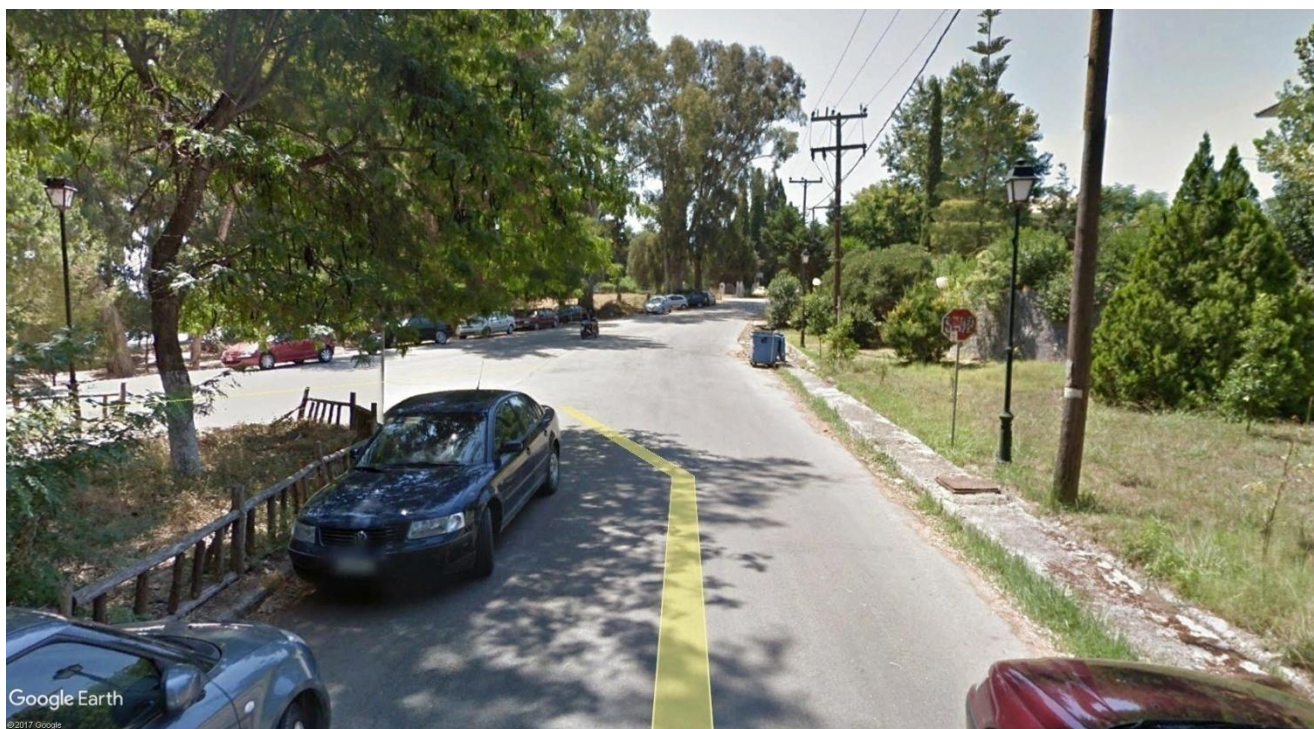
Εικόνα 5: Οι ευκάλυπτοι δεν επιτρέπουν την αριστερή στροφή προς Παντοκράτωρα



Εικόνα 6: Κάθετη οδός - σύνδεσμος "Γ-Β".



Εικόνα 7: Κάθετη οδός - σύνδεσμος "Γ-Β" (λήψη από βορρά προς παραλία)



Εικόνα 8: Κόμβος "Δ".

2.3 Κύρια προβλήματα οδικού δικτύου - υποδομής

Σύμφωνα με το Δήμο, το βασικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η κυκλοφορία στην Κυανή ακτή κατά την θερινή περίοδο είναι η υφιστάμενη ρύθμιση της παραλιακής οδού ως αμφίδρομη σε συνδυασμό με την αυξημένη ζήτηση για στάθμευση σε αμφότερες τις παρειές της οδού. Αυτό έχει σαν συνέπεια την δύσκολη διασταύρωση δύο οχημάτων σε ορισμένα σημεία κατά μήκος της οδού, με αποτέλεσμα να πρέπει να προβούν σε ελιγμούς, ή και οπισθοπορείες προκειμένου να μπορέσουν να προχωρήσουν και να ομαλοποιηθεί η κυκλοφορία. Φυσικό επόμενο είναι η δημιουργία ουρών και καθυστερήσεων, υποβαθμίζοντας σημαντικά το επίπεδο οδικής ασφάλειας τόσο των οχημάτων όσο και των πεζών.

Ο υφιστάμενος χώρος στάθμευσης (χωρητικότητας ~50-60 θέσεων¹) νοτιοανατολικά κατά την είσοδο στην Κυανή ακτή, δεν επαρκεί στο να ικανοποιήσει τη ζήτηση στάθμευσης οδηγώντας σε οχλούσα κατά κανόνα άναρχη στάθμευση.

¹ εκτίμηση

σχέδιο υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης

3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ - ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

3.1 Λύσεις που εξετάστηκαν

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος εξετάστηκαν οι παρακάτω δυνατές λύσεις:

- Μηδενικό σενάριο (Do nothing)
- Λύση Α: Μείωση του πλάτους της οδού με φυσικό τρόπο (π.χ. διαπλάτυνση/διαμόρφωση πεζοδρομίων, επανακρασπεδώσεις κλπ).
- Λύση Β: Διαχειριστικές επεμβάσεις εποχικού χαρακτήρα

3.1.1 Μηδενικό σενάριο (Do Nothing)

Η παραμονή στην υφιστάμενη κατάσταση θα έχει ως αποτέλεσμα την διατήρηση του προβλήματος με φυσικό επακόλουθο να αυξηθεί η ταλαιπωρία των επισκεπτών και τελικά οι επισκέπτες να επιλέγουν εναλλακτικούς προορισμούς για τα θερινά τους μπάνια.

Το παραπάνω σενάριο αποκλείεται.

3.1.2 Λύση Α: Μείωση του πλάτους της οδού με φυσικό τρόπο

Η λύση αφορά στην διαπλάτυνση/διαμόρφωση των υφιστάμενων πεζοδρομίων, προκειμένου να δημιουργηθεί μία λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 4,00μ., και παράλληλα στην δημιουργία εσοχών στάθμευσης (πλάτους 2,0μ.) ανά τμήματα.

Η εξεταζόμενη λύση θα απαιτήσει σημαντική δαπάνη για τον Δήμοθα λύσει το πρόβλημα, όμως θα αφήσει υποδομή η οποία δεν πρόκειται να χρησιμοποιείται για τους υπόλοιπους εννέα (9) μήνες του έτους.

Το επόμενο που λήφθηκε υπόψη είναι ότι αφού η οδός θα είναι μονοδρομημένη καθ'όλο το έτος, οι παραγόμενες περιπορείες θα πρέπει να τηρούνται συνεχώς. Εκτιμάται ότι λόγω της πολύ χαμηλής κυκλοφορίας κατά την διάρκεια του χειμώνα, θα υπάρξουν φαινόμενα παραβίασης της ρύθμισης, με αποτέλεσμα να υπάρξουν τυχόν ατυχήματα.

Για τους παραπάνω λόγους, η Λύση Α δεν προκρίνεται, κατά την παρούσα περίοδο. Με την πάροδο του χρόνου θα μπορούσε να εξετασθεί και πάλι, στην περίπτωση όπου αλλάξουν κάποια από τα κυκλοφοριακά δεδομένα της υπό εξέταση περιοχής.

3.1.3 Λύση Β: Διαχειριστικές επεμβάσεις εποχικού χαρακτήρα

Κρίθηκε σκόπιμη η εξέταση λήψης μέτρων διαχειριστικού χαρακτήρα, λόγω της εποχικότητας και της προσπάθειας για την μείωση της δαπάνης εφαρμογής. Αφορούν στην λήψη μέτρων για μονοδρομήσεις και τοποθέτηση της αντίστοιχης σήμανσης. Επιπρόσθετα, είναι απαραίτητο να γίνουν σημειακές αλλαγές στην πορεία των ΜΜΜ, εποχικού πάλι χαρακτήρα. Οι επεμβάσεις αναλύονται παρακάτω:

3.2 Προτεινόμενες ρυθμίσεις κυκλοφορίας

3.2.1 Οργάνωση

Λαμβάνοντας υπόψη την παραπάνω ανάλυση προτείνονται τα εξής:

- Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού στο τμήμα από την οδό Αγ.Γεωργίου έως την μονοδρομημένη κάθετη οδό (μεταξύ της παραλιακής και της βόρειας παράλληλής της – Οδός Ε), με φορά προς ανατολάς, δημιουργώντας ζεύγος μονοδρόμων με την βόρεια παράλληλη.
- Μονοδρόμηση της Ανώνυμης Οδού (Οδός Ζ) με φορά προς την παραλιακή οδό, δημιουργώντας ζεύγος μονοδρόμων με την Οδό Ε.
- Διατήρηση των υφιστάμενων μονοδρομήσεων, όπως εμφανίζονται στο σχέδιο *ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ*.
- Συμπλήρωση της ρυθμιστικής σήμανσης, σύμφωνα με το σχέδιο *ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ*.

Με τις παραπάνω ρυθμίσεις:

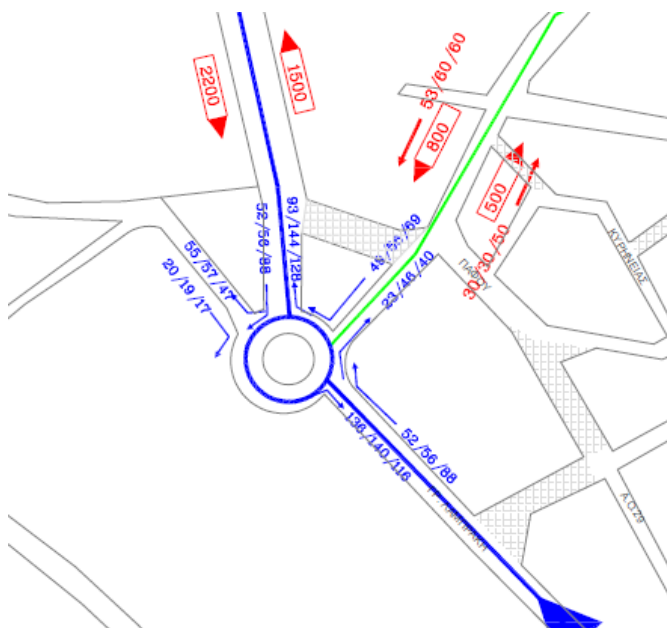
- ✓ θα επιλυθούν τα προβλήματα που αναφέρθηκαν,
- ✓ παράλληλα θα διπλασιασθεί ο αριθμός των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, αφού θα επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο παρειές της οδού.

Για την εφαρμογή των παραπάνω ρυθμίσεων θα πρέπει να γίνει προσαρμογή της λεωφορειακής γραμμής που διέρχεται από την παραλιακή οδό προς Παντοκράτωρα ως εξής:

Μετά την στάση έμπροσθεν του κολυμβητηρίου, δεξιά στην ανώνυμη (και σήμερα ήδη μονοδρομημένη) οδό, στην συνέχεια δεξιά μέχρι τον κυκλικό κόμβο, είσοδος στον κυκλικό κόμβο, έξοδος στην έξοδο προς Παντοκράτωρα και συνέχεια στην μονοδρομημένη οδό προς Παντοκράτωρα.

Η παραπάνω περιπορεία γίνεται γιατί δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί η αριστερή στροφή από την οδό Ε στην οδό ΣΤ, λόγω ύπαρξης μεγάλων δένδρων (ευκάλυπτοι). Ως εκ τούτου δημιουργούνται περιπορείες για τα λεωφορεία της τάξεως των ~340μ. ανά δρομολόγιο, που δεν θεωρείται σημαντική επιβάρυνση.

Η παραπάνω παραλλαγή του δρομολογίου να ισχύσει μόνον για τους μήνες που θα ισχύσουν οι μονοδρομήσεις στην Κυανή Ακτή.



Φορτολογικά, ο κόμβος που επιβαρύνεται είναι ο κυκλικός κόμβος που οδηγεί προς Παντοκράτωρα/Υποθαλάσσια. Από τα στοιχεία της κυκλοφοριακής μελέτης της Πρέβεζας, ο συνολικός φόρτος κυκλοφορίας που εισέρχεται από όλα τα ρεύματα προς τον κυκλικό κόμβο είναι 186 οχήματα την ώρα αιχμής. Αν και οι μετρήσεις κυκλοφορίας έχουν πραγματοποιηθεί τον μήνα Οκτώβριο και δεν υπάρχουν αξιόπιστα στοιχεία που να επιτρέψουν την αναγωγή των φόρτων στην θερινή περίοδο, η κυκλοφοριακή ικανότητα του υφιστάμενου κόμβου είναι κατά πολλές φορές μεγαλύτερη και δεν προβληματίζει.

3.2.2 Στάθμευση

Με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δημιουργούνται θέσεις στάθμευσης (~>80 παρά την οδό) εκατέρωθεν των μονοδρομημένων οδών (παραλιακή οδός και δύο κάθετες), ικανοποιώντας την σημαντική αύξηση ζήτησης για στάθμευση κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

3.2.3 Συγκοινωνία

Όπως αναφέρθηκε απαιτείται αλλαγή πορείας της γραμμής των ΚΤΕΛ, σύμφωνα με το συνημμένο σχέδιο.

3.2.4 Οδική ασφάλεια

Για την εξέταση των επιπτώσεων για την οδική ασφάλεια από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις υπολογίσθηκαν τα σημεία εμπλοκών για κάθε έναν από τους επηρεαζόμενους κόμβους, προκειμένου να καταδειχθεί η βελτίωση ή μη.

ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΚΟΜΒΟΙ	ΚΑΘΕΣΤΩΣ			
		ΜΕΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΜΒΟΛΗ	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ
ΚΟΜΒΟΣ Α:	Στην υφιστάμενη κατάσταση	2	1	1
	Στην προτεινόμενη κατάσταση		1	
	Αποτέλεσμα: Σημαντική βελτίωση και μείωση των πιθανοτήτων για συγκρούσεις.			
ΚΟΜΒΟΣ Β:	Στην υφιστάμενη κατάσταση	3	3	3
	Στην προτεινόμενη κατάσταση		1	
	Αποτέλεσμα: Σημαντική βελτίωση και μείωση των πιθανοτήτων για συγκρούσεις.			
ΚΟΜΒΟΣ Γ:	Στην υφιστάμενη κατάσταση	1		1
	Στην προτεινόμενη κατάσταση	1		
	Αποτέλεσμα: Σημαντική βελτίωση και μείωση των πιθανοτήτων για συγκρούσεις.			
ΚΟΜΒΟΣ Δ:	Στην υφιστάμενη κατάσταση	1	1	1
	Στην προτεινόμενη κατάσταση	1	1	
	Αποτέλεσμα: Βελτίωση και μείωση των πιθανοτήτων για συγκρούσεις.			

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι οι διασταυρώσεις (οι οποίες προκαλούν και τα σοβαρότερα ατυχήματα), από 6 στον σύστημα των εξεταζόμενων κόμβων, εκμηδενίζονται.

Αντίστοιχα οι συμβολές από 5 γίνονται 3 και οι μερισμοί από 7 γίνονται 2.

Συνολικά, δηλαδή οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αξιολογούνται ως σημαντικές για την προσφερόμενη οδική ασφάλεια του εξεταζόμενου δικτύου.

3.2.5 Προμέτρηση υλικών σήμανσης

ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ ΥΛΙΚΩΝ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ ΚΥΑΝΗΣ ΑΚΤΗΣ		
Κατακόρυφη ρυθμιστική σήμανση		
Πινακίδες σήμανσης	Μον.	Ποσότητα
(ανακλαστική με μεμβράνη antigraffiti Τύπου II)		(τεμάχιο)
P-7 (Φ450mm)	τεμ.	4
P-27 (Φ450mm)	τεμ.	1
P-28 (Φ450mm)	τεμ.	1
P-50δ (Φ450mm)	τεμ.	2
K-24	τεμ.	1
Σύνολο		9
Μεταλλικοί στύλοι στήριξης πινακίδων		
		τεμ.
Αρ. Στύλων στήριξης πινακίδων (Σωλήνας από κράμα αλουμινίου - Ύψους 3,3μ. Φ 3")	τεμ.	6
Τοποθέτηση στύλων, σύμφωνα με ΠΕΤΕΠ 05-04-05-00		6
Σύνολο		6

σχέδιο προτεινόμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης

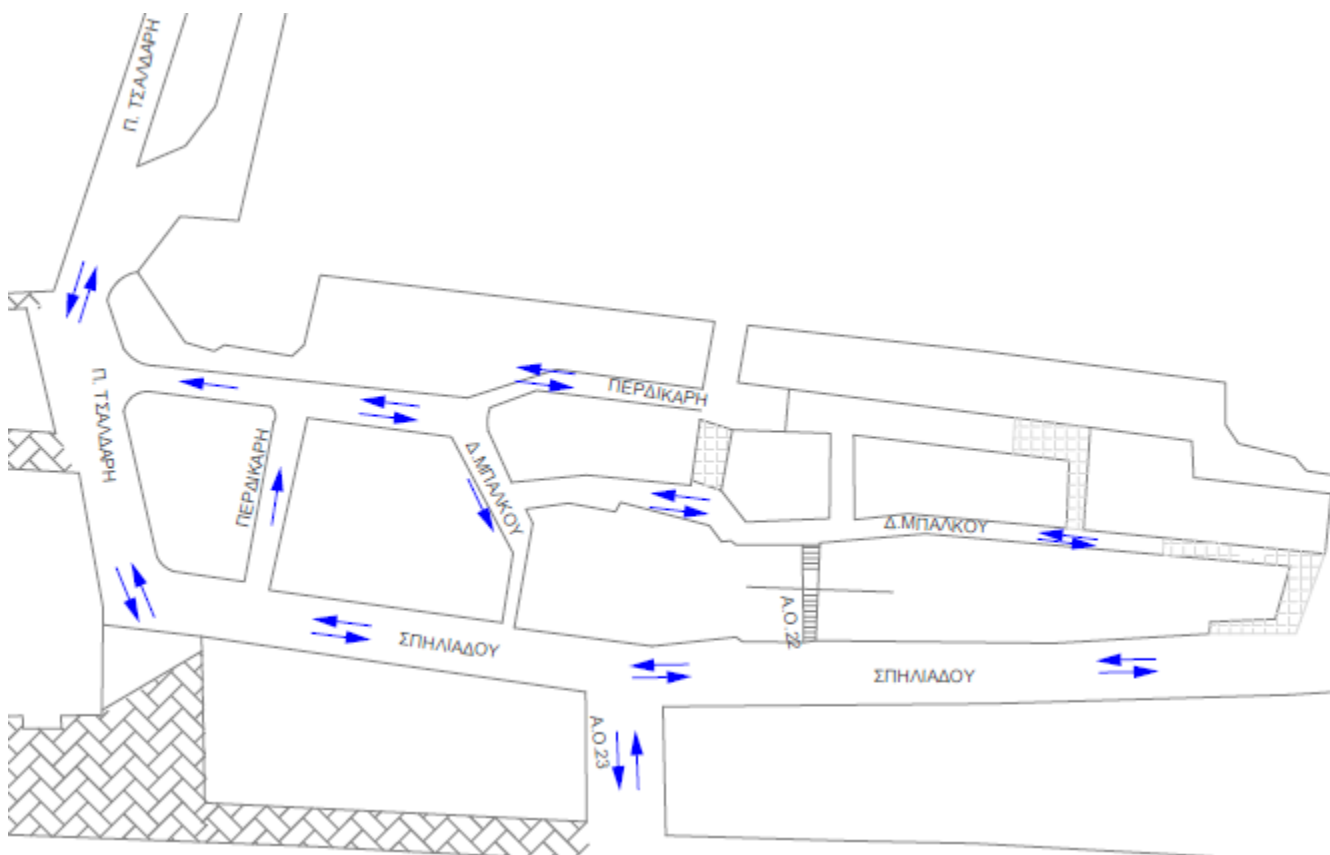
4 Λοιπές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην κεντρική περιοχή του Δήμου

4.1.1 Περιοχή ΟΑΣΗ

Προτείνονται οι εξής μονοδρομήσεις στην περιοχή:

- A) Οδός Περδικάρη (μεταξύ Σπηλιαδού & Περδικάρη). Μονοδρόμηση προς Περδικάρη.
- B) Οδός Δ.Μπάλκου (μεταξύ Σπηλιαδού & Περδικάρη). Μονοδρόμηση προς Σπηλιαδού. Το αδιέξοδο της Δ.Μπάλκου, παραμένει, προφανώς, αμφίδρομο.
- Γ) Οδός Περδικάρη, μεταξύ Περδικάρη και Π.Τσαλδάρη). Μονοδρόμηση προς Π.Τσαλδάρη. Το υπόλοιπο τμήμα της Περδικάρη (μεταξύ Περδικάρη και αδιεξόδου μετά την ΟΑΣΗ) παραμένει αμφίδρομο.

Οι παραπάνω μονοδρομήσεις εμφανίζονται στο σκαρίφημα που ακολουθεί:



4.1.2 Περιμετρική οδός Κάστρου

Στην παραπάνω οδό πρόκειται να εκτελεσθούν έργα ανάπλασης τα οποία περιλαμβάνουν από ίδρυση/διαπλάτυνση πεζοδρομίων, κυβόλιθος ως υλικό οδοστρώσας και εγκατάσταση εξοπλισμού οδού.

Το εναπομένον πλάτος της οδού Μπακατσέλου/περιμετρικής οδού του Κάστρου προβλέπεται να είναι 4μ., διατομή που δεν επιτρέπει την αμφίδρομη κυκλοφορία.

Προτείνεται η μονοδρόμησή της με φορά από Π.Τσαλδάρη προς Σπηλιαδού με δεξιόστροφη κατεύθυνση.

Παράλληλα προτείνεται η μονοδρόμηση της Μ.Μπότσαρη, μεταξύ εισόδου του Κάστρου και Π.Τσαλδάρη, με κατεύθυνση προς Π.Τσαλδάρη, δημιουργώντας έτσι ζεύγος μονοδρόμων.

Μετά την εφαρμογή των μονοδρομήσεων προτείνεται να μελετηθεί η διαμόρφωση του κόμβου έμπροσθεν της εισόδου του Κάστρου.

Οι παραπάνω μονοδρομήσεις εμφανίζονται στο σκαρίφημα που ακολουθεί:

