

ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ, ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΩΝ

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

"ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ"
ΓΙΑ ΤΜΗΜΑΤΙΚΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΑΥΤΗΣ ΑΠΟ ΤΗ Χ.Θ.0+000 ΜΕΧΡΙ ΤΗ Χ.Θ.0+533

ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΜΑΙΟΣ 2023

ΑΡΙΘ. ΤΕΥΧΟΥΣ : Τ.Δ.1.1

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΕΝΩΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΑΓΡ.- ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧ-ΚΟΣ
ΧΑΤΖΗΣΤΕΦΑΝΟΥ ΗΛΙΑΣ, ΑΓΡ.- ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧ-ΚΟΣ
ΣΑΡΡΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ-ΝΟΣ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧ-ΚΟΣ

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

Ο ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΗΜ/ΝΙΑ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΑΘΑΝ.

ΑΝΑΘΕΩΡ.

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ - Η ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ
ΞΑΝΘΗ/...../2023

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ - Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ Τ.Μ.Ε.
ΞΑΝΘΗ/...../2023

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ - Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ Δ.Τ.Υ.
ΞΑΝΘΗ/...../2023

ΚΑΜΠΟΥΡΗ ΣΟΥΛΤΑΝΑ
Τοπογράφος Μηχανικός

ΛΑΠΠΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
Πολιτικός Μηχανικός

ΡΑΠΤΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
Πολιτικός Μηχανικός

ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ :

153/8-6-2023 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Ξάνθης



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ&ΕΡΓΩΝ
ΣΥΓΚ/ΚΩΝ-ΥΔΡ/ΚΩΝ&ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤ/ΚΩΝ

ΕΡΓΟ: «Ανάπλαση και βελτίωση
οδικής ασφάλειας της Λεωφόρου
Στρατού» στο τμήμα της από
Χ.Θ.0+000 μέχρι τη Χ.Θ. 0+533

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

1. Εισαγωγή

1.1. Αντικείμενο -Σκοπός

Αντικείμενο του έργου είναι η ανάπλαση και η βελτίωση Οδικής Ασφάλειας της Λεωφόρου Στρατού μέχρι τη διασταύρωση προς Δροσερό. Η οδός έχει μήκος περί τα 533μ. και εκτείνεται από τη διασταύρωσή της με τις οδούς Δημοκρίτου και Λευκίππου (Νότια) μέχρι τη διασταύρωση προς Δροσερό. Βρίσκεται στο Νοτιοανατολικό άκρο της πόλης της Ξάνθης και εξυπηρετεί όχι μόνο την τοπική κυκλοφορία, αλλά και την υπεραστική από και προς Κιμμέρια - Ίασμο -Κομοτηνή (Βόρεια) και Πόρτο Λάγος – Κομοτηνή (Νότια) αποτελώντας ουσιαστικά περιφερειακή οδό του Σχεδίου. Η Έκθεση συντάσσεται στα πλαίσια της σύμβασης 23SYMV012596175 2023-05-03 με αρ.πρωτ.9892/03-05-2022 και με ΑΔΑ:Ρ9ΟΛΩΚ8-ΚΦΧ μεταξύ του Δήμου Ξάνθης και της Ένωσης Οικονομικών Φορέων "Αθ. Παντελής, Ηλ. Χατζηστεφάνου, Κων. Σαρρόπουλος".

Οι λόγοι που οδηγούν στην ανάγκη του έργου συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Η ανοικοδόμηση των τελευταίων ετών και οι εμπορικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται παρά την οδό προσελκύουν σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους.
- Το πλήθος και η άναρχη στάθμευση οχημάτων.
- Η ανυπαρξία ικανού πλάτους πεζοδρομίων σε αρκετές θέσεις.
- Η εγγύτητα στην οδό της σιδηροδρομικής γραμμής προς Αλεξανδρούπολη και η ισόπεδη διέλευσή της.
- Η χρήση της οδού και ως περιφερειακής.
- Ο μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος που καλείται να εξυπηρετήσει κυρίως η διασταύρωσή της Λεωφόρου Στρατού με τις οδούς Δημοκρίτου και Λευκίππου.
- Η ενσωμάτωση και εφαρμογή των προτάσεων της Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Ξάνθης στη συγκεκριμένη περιοχή.

1.2. Λοιπά στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Κυρίαρχο και ουσιαστικό στοιχείο για την εκπόνηση της μελέτης είναι η εφαρμογή του Ρυμοτομικού Σχεδίου, ώστε να καθορισθεί ο διατιθέμενος χώρος ανάπτυξης των προτάσεων της μελέτης. Διαπιστώθηκε ότι η απόσταση μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών της Λεωφόρου Στρατού μεταβάλλεται κατά θέσεις. Το πλάτος της οδού μεταβάλλεται ως ακολούθως:

Τμήμα μεταξύ των οδών	Πλάτος (m)
Δημοκρίτου – Κλεμανσώ	20,80 – 15,40
Κλεμανσώ – Μιαούλη	16,00 – 14,50

Μιαούλη – Αίμου	15,50
-----------------	-------

Το πλάτος της οδού Λευκίππου κυμαίνεται από 16,50 έως 15,30μ ενώ στην οδό Δημοκρίτου κυμαίνεται από 21,80μ έως 19,40μ.

Παράλληλα και ανατολικά της Λεωφόρου Στρατού, μεταξύ των οδών Αίμου και Σαλαμίνας, διέρχεται η Σιδηροδρομική Γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, σε απόσταση περί τα 10μ από την εξωτερική οριογραμμή της οδού. Διαπιστώθηκε ότι μεταξύ των οδών Δοϊράνης και Λύγδων η υφιστάμενη εξωτερική ρυμοτομική γραμμή του Σχεδίου βρίσκεται εντός του ορίου απαλλοτρίωσης του Ο.Σ.Ε. Ιδιαίτερα μεταξύ των οδών Δοϊράνης και Σαλαμίνας, εντός του ορίου απαλλοτρίωσης του Ο.Σ.Ε, βρίσκεται και τμήμα της υφιστάμενης οδού.

Στο ύψος της οδού Αίμου λειτουργεί ισόπεδη φυλασσόμενη διάβαση της Σιδηροδρομικής Γραμμής σε απόσταση περί τα 20,00μ από τον υφιστάμενο άξονα της Λεωφόρου Στρατού.

Στο τμήμα από οδό Αίμου έως την οδό Σαλαμίνας δεν έχει γίνει εφαρμογή του Ρυμοτομικού Σχεδίου παρά μόνο σε μεμονωμένες θέσεις, όπου ανεγέρθηκαν νέες οικοδομές. Υπάρχουν αρκετά μη απαλλοτριωμένα παλαιά κτίσματα, που βρίσκονται ακόμη και εκτός ρυμοτομικών γραμμών περιορίζοντας το χώρο ανάπτυξης ενιαίας διατομής οδού με τα απαραίτητα πλάτη πεζοδρομίων.

Για την εκπόνηση του υποβαλλόμενου Φακέλου Οριστικής μελέτης Οδοποιίας του έργου τηρήθηκαν όλες οι Προδιαγραφές, Κανονισμοί και Τεχνικές Οδηγίες που ίσχυαν κατά το χρόνο σύνταξης

1.3 Ομάδα Μελέτης

Η παρούσα Μελέτη εκπονείται από την ακόλουθη Ένωση Οικονομικών Φορέων:

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του Παρασκευά Μελετητής Οδοποιίας

ΧΑΤΖΗΣΤΕΦΑΝΟΥ ΗΛΙΑΣ του Γεωργίου Μελετητής Τοπογραφικών και Υδραυλικών

ΣΑΡΡΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του Παναγιώτη Μελετητής Η/Μ.

2. Ευρύτερη Περιοχή του Έργου

2.1 Φυσικό Περιβάλλον

Το υπό μελέτη έργο βρίσκεται εντός της πόλης της Ξάνθης σε αστικό περιβάλλον που ορίζεται από τα διατάγματα Ρυμοτομίας και την υφιστάμενη δομημένη κατάσταση

2.1.1 Κλιματολογικά στοιχεία

Τα κλιματολογικά στοιχεία της περιοχής μπορούν να αναζητηθούν στις πηγές της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας (ΕΜΥ)

2.1.2 Γεωμορφολογία-γεωτεχνικά χαρακτηριστικά εδάφους

Το έργο αναπτύσσεται σε περιοχές με ήπια γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά

2.1.3 Γεωλογικά χαρακτηριστικά ευρύτερης περιοχής

Στοιχεία μπορούν να αναζητηθούν από τους χάρτες του ΙΓΜΕ αν και δεν κρίνεται απαραίτητο με δεδομένο ότι δεν γίνονται χωματουργικές επεμβάσεις.

2.1.4 Στοιχεία τεκτονικής και σεισμικότητας

Η περιοχή ανήκει στη ζώνη σεισμικής επικινδυνότητας Ι (συντ. σεισμικής επιτάχυνσης 0,16) βάσει του ΦΕΚ 1154/12-08-2003

2.1.5 Υδρογεωλογία-υδατικοί πόροι

Από τα Ανατολικά όρια του Δήμου Ξάνθης και σε επαφή σχεδόν με το βορειότερο σημείο της χάραξης διέρχεται ο χείμαρρος Κόσυνθος ο οποίος οριοθετήθηκε βάσει του ΦΕΚ 753/Δ'/18-08-2004.

2.1.6 Οικοσυστήματα – Βιότοποι

Εντός του Πολεοδομικού Ιστού δεν υπάρχουν

2.1.7 Προστατευόμενες περιοχές

Εντός του Πολεοδομικού Ιστού δεν υπάρχουν

2.2 Ανθρωπογενές Περιβάλλον

Η πόλη της Ξάνθης έχει πληθυσμό περί τους 55.000 κατοίκους (απογραφή 2011)

2.2.1 Χαρακτηριστικά ευρύτερης περιοχής

Πρόκειται για πλήρως αστικό περιβάλλον με όλα τα χαρακτηριστικά των πυκνοδομημένων περιοχών. Έντονο πρόβλημα χώρων στάθμευσης ανεπαρκή ή και ανύπαρκτα πλάτη πεζοδρομίων.

2.2.2 Διοικητική Διάρθρωση

Η πόλη της Ξάνθης είναι η πρωτεύουσα της ομώνυμης Περιφερειακής Ενότητας και έδρα του ομώνυμου Δήμου. Υπάγεται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης.

2.2.3 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Η πληθυσμιακή εξέλιξη της Ξάνθης έχει ως εξής:

Απογραφή	Πληθυσμός
1940	31.015
1951	27.283
1961	27.802
1971	27.040
1981	33.897
1991	38.808
2001	46.464
2011	56.122

2.2.4 Στοιχεία απασχόληση-Παραγωγικοί τομείς

Δεν αφορούν την εκπονούμενη μελέτη

2.2.5 Υφιστάμενες χρήσης γης ευρύτερης και άμεσης περιοχής

Αστικό περιβάλλον με χώρους αποκλειστικά κύριας κατοικίας

2.2.5.1 Πολεοδομικά θεσμοθετημένες περιοχές

Όλη η περιοχή του έργου βρίσκεται εντός του Εγκεκριμένου Σχεδίου της Πόλης της Ξάνθης. Απόφαση Νομάρχης 3581/11-11-1988. Ορθή Επανάληψη 29-02-1996 (ΦΕΚ359/Δ/96) Επίσης έχει συνταχθεί και η Πράξη Αναλογισμού 5/1969 που αφορά σε προσκυρώσεις - τακτοποιήσεις ακινήτων επί της πρώην οδού Μεταξά και αφορούν στο Β.Δ. ΦΕΚ 114Α'/7-6-1954.

2.2.5.2 Αναδασωτέες εκτάσεις

Δεν υπάρχουν εντός των ορίων του έργου

2.2.5.3 Περιοχές προστασίας φυσικού περιβάλλοντος

Δεν υπάρχουν εντός των ορίων του έργου

2.2.6 Ιστορικοί και αρχαιολογικοί χώροι

Σε απόσταση περί τα 600μ από τα όρια του έργου υπάρχει η παραδοσιακός οικισμός της Παλιάς Πόλης της Ξάνθης, η λειτουργία του οποίου περιγράφεται στο Π.Δ. της 29-8-1996 (ΦΕΚ 1037Δ' / 11-9-1996)

2.2.7 Υφιστάμενες απαλλοτριώσεις

Δεν υφίστανται και τα όρια των οικοπέδων ορίζονται από το Ισχύον Ρυμοτομικό Διάταγμα

2.2.8 Δίκτυα Υποδομής

Η περιοχή έχει ασφαλιστικές οδούς κυρίως τοπικής εξυπηρέτησης

2.3 Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Από την Λεωφόρο Στρατού διέρχονται οι Αστικές Λεωφορειακές Γραμμές προς Κεμέρια, Πανεπιστημιούπολη, Πηγάδια ενώ από τον κόμβο στη συμβολή με την οδό Δημοκρίτου Αστικές Λεωφορειακές Γραμμές προς Φελώνη και Μαγικό.

2.3.1 Οδικό Δίκτυο

Πρόκειται για το υφιστάμενο δίκτυο της πόλης στο οποίο γίνονται μεταβολές που αφορούν στη διαμόρφωση της διατομής της οδού, τη δημιουργία ισόπεδων κυκλικών κόμβων και τοπικής φύσης διαμορφώσεις και διαρρυθμίσεις με στόχο την αύξηση της παρεχόμενης Οδικής Ασφάλειας.

2.3.2 Αναγνωστικά Μέσα Μεταφοράς

Από την περιοχή δεν διέρχεται εκτός των προαναφερθέντων λεωφορειακών γραμμών κάποιο άλλο μέσο μαζικής μεταφοράς.

2.3.3 Σύνδεση / εξυπηρέτηση αστικών κέντρων / οικισμών

Οι επεμβάσεις που αφορούν στη συγκεκριμένη μελέτη δεν επηρεάζουν τις υφιστάμενες συνδέσεις αστικών κέντρων ή οικισμών.

2.4 Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας (Ο.Κ.Ω)

Από την περιοχή διέρχονται όλα τα δίκτυα Ο.Κ.Ω μιας έντονης αστικής περιοχής (Δίκτυα Ο.Τ.Ε., ΔΕΔΔΗΕ, ΔΕΥΑΞ).

3. Λειτουργική Κατάταξη της Οδού

Η Λεωφόρος Στρατού σύμφωνα με την λειτουργική κατάταξη των οδών κατά ΟΜΟΕ-ΚΑΟ ανήκει στην κατηγορία Γ ΙΙΙ (Αστική Αρτηρία). Οι συμβαλλόμενες οδοί ανήκουν στην κατηγορία ΓΙV (Κύριες συλλεκτήριες οδοί)

3.1 Καθοριστική Λειτουργία

ΚΕΝΟ

3.2 Λειτουργική Βαθμίδα

KENO

4. Κυκλοφορικά στοιχεία

Τα μόνα διαθέσιμα κυκλοφορικά στοιχεία βρίσκονται μελέτη με τίτλο "Κυκλοφοριακή μελέτη πόλης Ξάνθης - Οργάνωση - Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις" που εκπόνησε ο Δήμος Ξάνθης τον Ιούνιο 2016.

4.1 Έτος – Στόχος

KENO

4.2 Υφιστάμενες Κυκλοφοριακές Μελέτες

Ο Δήμος Ξάνθης εκπόνησε τον Ιούνιο 2016 μελέτη με τίτλο "Κυκλοφοριακή μελέτη πόλης Ξάνθης - Οργάνωση - Βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις". Επιπλέον με την αρ.467/27-12-2022 απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής εγκρίθηκε και παρελήφθη το Γ' και τελικό στάδιο και το σύνολο της μελέτης "Μελέτη ανάπλασης και βελτίωσης οδικής ασφάλειας Λεωφόρου Στρατού".

4.3 Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (Ε.Μ.Η.Κ.)- Ποσοστό Βαρέων Οχημάτων

Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία ούτε είναι υποχρέωση της παρούσας μελέτης η συλλογή κυκλοφοριακών μετρήσεων.

4.4 Κυκλοφοριακός Φόρτος Σχεδιασμού

KENO

4.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω υπάρχουν τέσσερις διερχόμενες λεωφορειακές γραμμές από την περιοχή του έργου.

4.6 Λοιπές Κατηγορίες Χρηστών της Οδού

Δεν υπάρχουν διαφορετικές κατηγορίες χρηστών των εμπλεκόμενων οδών.

5. Τυπικές Διατομές

Οι τυπικές διατομές που εφαρμόζονται στο έργο εμφανίζονται στα ανάλογα σχέδια.

Η προτεινόμενη σύνθεση του οδοστρώματος της οδού στο τμήμα όπου κινούνται ή σταθμεύουν οχήματα είναι η ακόλουθη:

α) Δύο ασφαλτικές στρώσεις κυκλοφορίας πάχους 0,05μ εκάστη σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-11-04

β) Δύο στρώσεις υπόβασης των 0,10μ από θραυστό υλικό λατομείου σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-03-00.

β) Δύο στρώσεις βάσης των 0,10μ από θραυστό υλικό λατομείου σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-03-00.

Για τα πεζοδρόμια προτείνεται η ακόλουθη σύνθεση:

α) Πλάκες πεζοδρομίου 40X40X3 σύμφωνα με τον ΕΛΟΤ ΤΠ 1501-05-02-02-00.

β) Διάστρωση τσιμεντοασβεστοκονιάματος σύμφωνα με τον ΕΛΟΤ ΤΠ 1501-05-02-02-00.

γ) Οπλισμένο σκυρόδεμα C16/20 0,20μ με πλέγμα T131 σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 12-03-08-00.

δ) Στρώση βάσης των 0,10μ έως 0,15μ από θραυστό υλικό λατομείου σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-03-00.

5.1 Επιθυμητή Στάθμη Εξυπηρέτησης (ΣΕ)

KENO

5.2 Ανάλυση Κυκλοφοριακής Ικανότητας Διατομής ή Έλεγχος Ποιότητας της Κυκλοφορίας

KENO

5.3 Επιλογή Τυπικής Διατομής

KENO

5.4 Δημόσια Μέσα Μεταφοράς

Γίνεται αναφορά στην παράγραφο 2.3

5.5 Εξυπηρέτηση Λοιπών Κατηγοριών Χρηστών

KENO

6. Καθοριστικές Ταχύτητες

6.1 Επιτρεπόμενη ταχύτητα

Η επιτρεπόμενη ταχύτητα κίνησης με βάση τις προτάσεις της Μελέτης θα είναι 20χλμ/ώρα στις θέσεις των κόμβων και 50χλμ/ώρα στο υπόλοιπο τμήμα της οδού όπως ορίζεται από τον Κ.Ο.Κ. για εντός σχεδίου περιοχές. Σε περίπτωση γενικευμένης μεταβολής των ορίων ταχύτητας εντός των αστικών περιοχών θα πρέπει να γίνει αντίστοιχη προσαρμογή με την ανάλογη σήμανση.

7. Κανονισμοί Εκπόνησης -Οριακά Στοιχεία Μελέτης

7.1 Εφαρμοστέοι Κανονισμοί – Οδηγίες

Π.Δ.696/74, άρθρα 156 και 157

7.2 Οριακά Στοιχεία Μελέτης

KENO

8. Τοπογραφικό Υπόβαθρο Μελέτης

8.1 Πρωτογενή δεδομένα

KENO

8.2 Χρόνος και τρόπος σύνταξης του Τοπογραφικού Υποβάθρου

Η Τοπογραφική αποτύπωση εκπονήθηκε το διάστημα από 17/06/2021 έως 21/07/2021

8.3 Ακρίβειες

Η ακρίβεια των μετρήσεων φαίνεται στον αντίστοιχο Φάκελο.

9. Περιγραφή Κυκλοφοριακής Διάταξης

9.1 Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά Κύριας Οδού – Συνδέσεις με το Οδικό, Λοιπό Δίκτυο & Εγκαταστάσεις

9.1.1 Κύριο Έργο

Επί της Λεωφόρου Στρατού γίνονται μικρές οριζοντιογραφικές μεταβολές κυρίως προσαρμογής με τους προς διαμόρφωση κόμβους διατηρώντας τις υφιστάμενες μηχανοκίνητες κλίσεις.

9.1.2 Κλάδοι ανισόπεδων / ισόπεδων κόμβων

ΚΕΝΟ

9.1.3 Ορατότητες οδών και κόμβων

Σε όλες τις θέσεις επέμβασης δεν διαταράσσονται οι τρέχουσες συνθήκες και παραμένουν ή και βελτιώνονται οι υπάρχουσες συνθήκες Ορατότητας. Στις θέσεις των νέων προτεινόμενων κόμβων έγινε έλεγχος οπισθοτροχιών και ορατότητας.

9.1.4 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Διαμέσω της υπάρχουσας Οδού διέρχονται οι λεωφορειακές γραμμές που παρουσιάζονται στην παρ. 2.3

9.1.5 Μετακινήσεις πεζών και ποδηλάτων

Αντικείμενο της παρούσας μελέτης του έργου είναι η εξασφάλιση επαρκών συνθηκών Οδικής Ασφάλειας σε όλο το μήκος της Λεωφόρου Στρατού. Με τις προτεινόμενες διαμορφώσεις εξασφαλίζονται τα απαραίτητα πλάτη πεζοδρομίων γίνεται διαχωρισμός των λωρίδων κίνησης στο τμήμα από την οδό Δημοκρίτου έως την οδό Αίμου και διαμορφώνονται δύο ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι στις συμβολές με τις οδούς Δημοκρίτου και Αίμου.

9.1.6 Δευτερεύουσες παράλληλες και κάθετες οδοί

Στη Λεωφόρο Στρατού συμβάλλουν κάθετα από Νότο προς Βορρά οι ακόλουθοι οδοί Κλεμανσώ, Μιαούλη, Αίμου, Κεσσάνης, Δοϊράνης, ενώ δεν υπάρχει καμία παράλληλη οδός.

9.2 Πρόσβαση παρόδιων ιδιοκτησιών

Με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν διαταράσσεται πουθενά ο υφιστάμενος τρόπος πρόσβασης των παρόδιων. Οι υφιστάμενες στάθμες πρόσβασης τους αποτελούν δεσμευτικό στοιχείο σχεδιασμού και προσαρμογών των προτεινόμενων έργων.

9.3 Αντιμετώπιση περιβαλλοντικών απαιτήσεων

Δεν υπάρχει συνοδή περιβαλλοντική μελέτη και αντίστοιχοι περιβαλλοντικοί όροι. Σε κάθε περίπτωση οι προτεινόμενες επεμβάσεις δεν επιβαρύνουν τις τρέχουσες συνθήκες αντιθέτως παρέχουν βελτιωμένες συνθήκες αστικής κινητικότητας.

9.4 Προσαρμογή προς το τοπίο

Οι επεμβάσεις δεν διαταράσσουν την υφιστάμενη κατάσταση παρά μόνο με διαμορφώσεις μικρής κλίμακας.

9.5 Αποκλίσεις από τα πρότυπα-Αιτιολόγηση

Δεν υπάρχουν αποκλίσεις

9.6 Τεχνικά Έργα (σήραγγες, γέφυρες, άνω και κάτω διαβάσεις, τοίχοι, οχετοί και λοιπά τεχνικά)

Δεν απαιτούνται κάποια ιδιαίτερα τεχνικά έργα. Οι επεμβάσεις συνίστανται στη δημιουργία πεζοδρομίων, νησίδων.

9.7 Αποχέτευση -Αποστράγγιση

Έχει εκπονηθεί ιδιαίτερη μελέτη που αντιμετωπίζει τα ζητήματα αποχέτευσης-αποστράγγισης.

9.8 Οδοστρωσία – Ασφαλτικά

Η σύνθεση οδοστρωσίας και ασφαλτικών έγινε σε συνεννόηση με την Υπηρεσία κατά τα εφαρμοζόμενα σε ανάλογες περιπτώσεις και εμφανίζεται στο σχέδιο της Τυπικής Διατομής.

9.9 Ενσωμάτωση στη μελέτη των συμπερασμάτων του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας

Η μελέτη ουσιαστικά αφορά στον Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας στη Λεωφόρο Στρατού. Όλες οι προτάσεις που γίνονται αφορούν στην προστασία κίνησης οχημάτων και πεζών και η δημιουργία ασφαλών συνθηκών κίνησης στις θέσεις των ισόπεδων.

9.10 Μετακινήσεις Ο.Κ.Ω.

Θα απαιτηθούν μικρής έκτασης μετακινήσεις Ο.Κ.Ω. η ακριβής θέση των όποιων θα καθοριστεί σε επόμενο στάδιο.

9.11 Λοιπά επιμέρους έργα που απαιτούνται

Σε επόμενο στάδιο θα εκπονηθούν μελέτες σήμανσης-ασφάλισης και οδοφωτισμού

9.12 Αρχαιολογικές έρευνες

Οι επεμβάσεις γίνονται εντός της πόλης της Ξάνθης σε μικρά βάθη και δεν αναμένονται εμπλοκές με την αντίστοιχη Αρχαιολογία

9.13 Διευθέτηση της κυκλοφορίας κατά την κατασκευή

Θα απαιτηθούν μικρής κλίμακας και χρονικής διάρκειας κυκλοφορικές διαρρυθμίσεις που με τον κατάλληλο χρονικό συντονισμό αλληλουχίας των εργασιών δεν θα επιβαρύνουν σημαντικά την κυκλοφορία.

9.14 Εκτίμηση Δαπάνης

9.14.1 Συνολικός Προϋπολογισμός Κατασκευής του Έργου

Σε αντίστοιχο κεφάλαιο υπάρχει ο Συνολικός Προϋπολογισμός Κατασκευής του Έργου

9.14.2 Δαπάνη για τη μετάθεση των δικτύων Ο.Κ.Ω.

Δεν θα είναι σημαντικές

9.14.3 Δαπάνη για αρχαιολογικές έρευνες

Δεν αναμένονται.

9.14.4 Δαπάνη Λειτουργίας και Συντήρησης

Δεν προβλέπεται η λειτουργία κάποιας διαμόρφωσης ή διάταξης που να απαιτεί ιδιαίτερο κόστος λειτουργίας ή συντήρησης πέραν των συνηθισμένων.

9.14.5 Δαπάνη Απαλλοτριώσεων

Δεν απαιτούνται

10. Συμπεράσματα – Προτάσεις

Σκοπός της τρέχουσας μελέτης του έργου είναι και η υλοποίηση των προτάσεων της Κυκλοφοριακής Μελέτης Ξάνθης.

Η υφιστάμενη κατάσταση για την περιοχή της παρέμβασης και τα μέτρα που προτείνονται παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 5.7.1 της εγκεκριμένης Κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Ξάνθης που εκπόνησε ο Δήμος Ξάνθης το 2016 και αφορούν την περιοχή μεταξύ των οδών Δημοκρίτου και Αίμου. Σημειώνεται ότι για την εκπόνηση της Κυκλοφοριακής μελέτης δεν είχε γίνει Τοπογραφική Αποτύπωση ούτε λήφθηκε υπόψη το Ρυμοτομικό Σχέδιο του Δήμου Ξάνθης.

Προτάσεις της Κυκλοφοριακής Μελέτης είναι οι ακόλουθες:

Ανάπτυξη κυκλικού κόμβου στην υφιστάμενη διασταύρωση των οδών Δημοκρίτου, Λευκίππου και Λεωφόρου Στρατού ώστε να αντιμετωπιστούν καλύτερα οι τρέχουσες κυκλοφοριακές συνθήκες.

Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων διπλής κατεύθυνσης επί των οδών Δημοκρίτου (Δυτική πλευρά), Λεωφόρου Στρατού (Βόρεια πλευρά), Κλεμανσώ (Ανατολική πλευρά) η υλοποίηση του οποίου προϋποθέτει την ενσωμάτωσή του στο σχεδιαζόμενο κυκλικό κόμβο .

Δημιουργία κεντρικής διαχωριστικής νησίδας, στο τμήμα από Δημοκρίτου έως Αίμου με ταυτόχρονη εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης. Η υλοποίηση αυτής της πρότασης δεν εναρμονίζεται με τον σχεδιασμό του Δικτύου Ποδηλατοδρόμων, καθώς το πλάτος μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών δεν επαρκεί. Μοναδικός τρόπος συνδυασμού των δύο προτάσεων θα ήταν η κατάργηση των σταθμευμένων σε όλο αυτό το μήκος. Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Λεωφόρου Στρατού με την οδό Αίμου και την οδό προς Δροσερό προκειμένου να καταργηθεί ο φωτεινός σηματοδότης.

Από τα ευρήματα της εγκεκριμένης μελέτης “Μελέτη ανάπλασης και βελτίωσης οδικής ασφάλειας Λεωφόρου Στρατού” προέκυψε ότι, οι προτάσεις της Κυκλοφοριακής Μελέτης δεν είναι παντού υλοποιήσιμες. Υπάρχουν θέσεις όπου για την εφαρμογή των προτάσεων της θα πρέπει να καταληφθεί χώρος από τα προκήπια (πρασινές) των οικοδομών. Σημειώνεται ότι ο χώρος αυτός είναι ιδιωτικός και δεν μπορούν να εκτελεστούν σε αυτούς δημόσια ή δημοτικά έργα κοινής χρήσης.

Πιο συγκεκριμένα ο κυκλικός κόμβος με την οδό Δημοκρίτου μελετάται με διάμετρο 40μ χωρίς την τοποθέτηση άμεσων δεξιών στροφών και ποδηλατοδρόμου στην κατεύθυνση προς την οδό Κλεμανσώ, ελλείψει χώρου. Περιμετρικά του κόμβου τοποθετούνται κιγκλιδώματα ώστε οι πεζοί να διασχίζουν τον κόμβο στις προβλεπόμενες διαβάσεις. Επίσης εξασφαλίζεται ζώνη πρασίνου που αυξάνει σημαντικά την ορατότητα και κατά συνέπεια την παρεχόμενη οδική ασφάλεια.

Στη συμβολή των οδών Δημοκρίτου και Λεωφόρο Στρατού βρίσκεται το 2^ο Επαγγελματικό Λύκειο Ξάνθης. Ο τοίχος της περίφραξης του ΕΠΑΛ στην πλευρά της οδού Λεωφόρο Στρατού βρίσκεται εκτός της Ρυμοτομικής Γραμμής εις βάρος του διατιθέμενου πεζοδρομίου. Με τον τρέχοντα σχεδιασμό θα πρέπει να καθαιρεθεί η υφιστάμενη περίφραξη και να μετατεθεί στη θέση της Ρυμοτομικής γραμμής εξασφαλίζοντας το απαραίτητο πλάτος πεζοδρομίου.

Επί της οδού Δημοκρίτου διατηρείται η κεντρική διαχωριστική νησίδα με προσαρμογές στη διαμόρφωση του κυκλικού κόμβου. Στις θέσεις των διαβάσεων των πεζών εξασφαλίζονται επί της νησίδας τα απαραίτητα πλάτη ενώ στο υπό διαμόρφωση τμήμα δημιουργούνται έντεκα (11) θέσεις στάθμευσης μία (1) εκ των οποίων για ΑΜΕΑ.

Για το τμήμα μεταξύ των οδών Δημοκρίτου και Κλεμανσώ αποφασίστηκε ότι η τοποθέτηση κεντρικής διαχωριστικής νησίδας, εις βάρος της ανάπτυξης ποδηλατοδρόμου. Η κεντρική νησίδα τοποθετείται από τον κυκλικό κόμβο με την οδό Δημοκρίτου μέχρι τον κυκλικό κόμβο με την οδό Αίμου απαγορεύοντας τις αριστερές στροφές επί της Λεωφόρου Στρατού από και προς τις οδούς Κλεμανσώ και Μιαούλη. Στις θέσεις των διαβάσεων πεζών το πλάτος της νησίδας αυξάνεται από 0,75μ σε 2,00μ ώστε να εξασφαλίζεται το απαραίτητο πλάτος ασφαλούς παραμονής των πεζών στη νησίδα κατά τη διέλευση της οδού. Δημιουργούνται τριάντα οκτώ (38) θέσεις στάθμευσης μία (1) εκ των οποίων για φορτοεκφόρτωση και δύο (2) για ΑΜΕΑ.

Στη συμβολή της Λεωφόρου Στρατού με τις εν λειτουργία οδούς Αίμου, Κεσσάνης και Δοϊράνης και την προς διάνοιξη οδό Παπανδρέου δημιουργούνται δύο (2) επάλληλοι κυκλικοί κόμβοι εξωτερικής διαμέτρου 26μ ώστε να εξασφαλίζεται με ασφάλεια η σύνδεση με τις παραπάνω οδούς. Στο μεταξύ τους τμήμα τοποθετείται κεντρική διαχωριστική νησίδα. Η κίνηση από Δροσερό, Λαχανόκηπους στην κατεύθυνση προς Βορρά εξασφαλίζεται με ξεχωριστή δεξιά στροφή. Περιμετρικά των κόμβων τοποθετούνται κιγκλιδώματα ώστε οι πεζοί να τους διασχίζουν στις θέσεις των προβλεπόμενων διαβάσεων. Επί της οδού Αίμου δημιουργούνται τρεις (3) θέσεις στάθμευσης.

Προκειμένου να μην απαιτηθούν απαλλοτριώσεις επικείμενων εντός της ρυμοτομίας γίνεται συναρμογή των διαμορφώσεων του κόμβου προς Δροσερό με το πλάτος της υφιστάμενης οδού με απομείωση του μήκους της νησίδας προς Βορρά. Η τρέχουσα διαμόρφωση μπορεί μελλοντικά να συναρμοστεί με τις τελικές διαμορφώσεις της συνολικής μελέτης της Λεωφόρου Στρατού.

10.1 Προτεινόμενο έργο – Αξιολόγηση τεχνικής λύσης

Με τις προτεινόμενες διαμορφώσεις είναι βέβαιο ότι θα δημιουργηθούν νέες κυκλοφορικές συνθήκες που θα βελτιώσουν σημαντικά το παρεχόμενο επίπεδο Οδικής Ασφάλειας σε όλο το μήκος της Λεωφόρου Στρατού.

Θεσσαλονίκη...../...../2023	Ξάνθη...../...../2023	Ξάνθη...../...../2023
Συντάχθηκε	Ελέγχθηκε	Ελέγχθηκε
Ο Μελετητής	Η Επιβλέπουσα	Η Επιβλέπουσα

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΡ. ΠΑΝΤΕΛΗΣ
ΑΓΡ. ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
Α.Μ. / Τ.Ε.Ε. 61663
ΘΕΜ. ΣΟΦΟΥΛΗ 54-56 ΤΗΛ. 2310402294
54655 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΑΦΜ 045382724 ΔΟΥ Ζ' ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ
Email apantelis.the@gmail.com – Κω. 6977210366

Μαρία Ντουλοπούλου Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ΠΕ	Σουλτάνα Καμπούρη Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ
---	--

Ξάνθη...../...../2023	Ξάνθη...../...../2023
Θεωρήθηκε	Εγκρίθηκε
Ο Αν.	Η Αν.
Προϊστάμενος	Προϊσταμένη
Τ.Μ.Ε.	Δ.Τ.Υ.

Ιωάννης Λάμπας Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ	Ράπτη Δέσποινα Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ
---	---