



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ

Ν.ΙΩΝΙΑ

ΑΡ. ΠΡΩΤ.

ΕΡΓΟ: «Επικαιροποίηση μελέτης:
Σχεδιασμός Διαδρομής Ποδηλάτου από
ΟΑΚΑ έως ΗΣΑΠ Ιωνίας (φάση Α),
σύμφωνα με το ΦΕΚ 1053/Β/14-04-2016
τεχνικές οδηγίες για υποδομές
ποδηλάτων8»

Αρ. Μελέτης: 8 /2021

Κ.Α. 30.7413.0054

ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ:

73.448,67€ (συμπ.Φ.Π.Α)

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η πόλη της Νέας Ιωνίας σήμερα αποτελεί πεδίο διέλευσης διαμπερών ροών από και προς τους γύρω προορισμούς, αλλά κυρίως εσωτερικών μετακινήσεων με αυτοκίνητο, που αρκετές από αυτές καταλήγουν στους όμορους Δήμους. Οι αποστάσεις είναι μικρές ωστόσο έχουν διαμορφωθεί συνήθειες και νοοτροπίες ως προς τις μετακινήσεις, ζημιογόνες για το αστικό περιβάλλον και αυτό οφείλεται σε ένα μεγάλο βαθμό και στην αποκοπή των πολεοδομικών ενότητων μεταξύ τους που δημιουργούν οι μεγάλοι συγκοινωνιακοί άξονες που διέρχονται από την πόλη.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της Νέας Ιωνίας αδυνατεί να υπηρετήσει τους κατοίκους της. Η επέκταση της πόλης και των δραστηριοτήτων της, η μεγάλη άνοδος του αριθμού των οχημάτων, οι διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες για μετακινήσεις, σε συνδυασμό με την απουσία νέων έργων και η ελλειμματική διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής έχουν ως επακόλουθο την κυκλοφοριακή ασφυξία της πόλης. Η λειτουργία της Αττικής οδού, που επρόκειτο να αποσυμφορήσει το βασικό οδικό δίκτυο της πόλης, δεν είχε τα ανάλογα αποτελέσματα (χρήση διοδίων, μη ελεύθερη πρόσβαση). Παράλληλα η επέκταση της οδού Ελ Αλαμίν και η άμεση σύνδεσή της με την εθνική οδό δεν έχει πραγματοποιηθεί.

Υπάρχει ελλιπής σήμανση, ενώ ανεπαρκής κρίνεται η υποδομή για την κίνηση των πεζών και ανύπαρκτη για τους ποδηλάτες.

Η υπερσυγκέντρωση διαφόρων χρήσεων και δραστηριοτήτων στο κέντρο αλλά και η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ έχουν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία σοβαρών προβλημάτων στάθμευσης, τόσο στο κέντρο της Ν. Ιωνίας όσο και σε άλλες περιοχές του δήμου. Το πρόβλημα της στάθμευσης στη περιοχή μελέτης είναι ένα από τα κριτήρια που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την επιλογή του είδους της υποδομής για το ποδήλατο που θα προταθεί σε κάθε δρόμο.

Συνολικά και ιδιαίτερα στο κέντρο υπάρχει συστηματική παραβατικότητα και αναρχία σε ότι αφορά τη στάθμευση, με αποτέλεσμα να παρακωλύεται η κυκλοφορία των οχημάτων αλλά και η κίνηση των πεζών.

1.ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το αντικείμενο της παρούσας θα αφορά την επικαιροποίηση της μελέτης με τίτλο «Μελέτη για τον σχεδιασμό διαδρομής ποδηλάτου κατά μήκος της Λεωφ. Εθνικής Αντιστάσεως».

Η περιοχή μελέτης αφορά επεμβάσεις σε συνολικό μήκος 3,5 χιλιομέτρων, με την διαδρομή να ξεκινάει από τον ΗΣΑΠ της Νέας Ιωνίας στην οδό Διονύσιου Σολωμού η οποία ανήκει στο Μητροπολιτικό δίκτυο Ποδηλάτου Πειραιάς- Κηφισιάς και να καταλήγει στην οδό Αγίου Γεωργίου Λαυρίου, η οποία ανήκει στο προτεινόμενο ποδηλατόδρομο από τον ΟΡΣΑ. Επίσης αφορά την ανάπλαση δύο χώρων πρασίνου, περίπου τεσσάρων στρεμμάτων. Θα εξεταστούν οι προτεινόμενες επεμβάσεις στις οδούς, ενώ η οποιαδήποτε τροποποίηση θα είναι σύμφωνα με το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής και με τις Τεχνικές Οδηγίες για υποδομές ποδηλάτων.

Η μελέτη θα αφορά τις παρακάτω οδούς:

- Οδός Εμμανουήλ Παππά
- Οδός Βότση
- Οδός Κυδωνίων
- Οδός Ραμνούντος
- Οδός Αντλιοστασίου
- Οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως (αφορά παρέμβαση στη πράσινη νησίδα)
- Οδός Αλαμάνας(από ε. Αντίστασης ως Βυζαντίου)
- Οδός Βυζαντίου(από Αλαμάνας εως Κρήνης)
- Οδός Κρήνης (από Βυζαντίου εως Περγάμου)
- Οδός Περγάμου (από Κρήνης εως Δωδεκανήσου)
- Οδός Δωδεκανήσου
- Οδός Ελευθερίας

2. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στη Ν. Ιωνία τα επόμενα χρόνια το ποδήλατο, αν ακολουθηθεί μια βιώσιμη πολιτική, θα είναι ένα μέσο με το οποίο θα γίνονται μετακινήσεις που θα καλύπτουν την πόλη στο μεγαλύτερο μέρος της. Οι αποστάσεις εξάλλου είναι μικρές.

- Οι εσωτερικές των γειτονιών μετακινήσεις. Αυτές θα γίνονται κάτω από ήπιες συνθήκες, χωρίς την ανάγκη κάποιας ειδικής υποδομής, μαζί με το αυτοκίνητο.

- Οι μετακινήσεις στην κεντρική περιοχή. Στην κεντρική περιοχή θα πρέπει να αποκατασταθούν τα πεζοδρόμια και να απελευθερωθεί ο δημόσιος χώρος, που σήμερα είναι γεμάτος εμπόδια και έχει καταληφθεί από την παράνομη στάθμευση. Παράλληλα θα πρέπει να κερδηθεί χώρος εις βάρος της στάθμευσης παρά το κράσπεδο.
- Οι μετακινήσεις μεταξύ των γειτονιών και του κέντρου. Αυτές θα γίνονται με ποδήλατο και οι μακρινότερες με τη δημόσια συγκοινωνία και το αυτοκίνητο. Θα μπορούσαν ωστόσο και οι τελευταίες να γίνονται συνδυασμένα με δημόσια συγκοινωνία και ποδήλατο.

Οι διαδρομές του ποδηλάτου συνδέουν εκείνες τις χρήσεις γης, που αποτελούν ισχυρούς πόλους έλξης. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί σε κεντρικές λειτουργίες αλλά και σε χώρους αναψυχής, όπως σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες, αθλητικές εγκαταστάσεις, πάρκα, πλατείες, εμπόριο κ.λπ. Η πρόσβασή τους πρέπει να γίνεται εύκολα και ευχάριστα διότι:

- αντιστοιχούν στο μεγαλύτερο ποσοστό των προελεύσεων των κατοίκων και επισκεπτών,
- αποτελούν ισχυρά σημεία της πόλης, που επηρεάζουν θετικά και αναδεικνύουν τον περιβάλλοντα χώρο τους και παράλληλα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- οι χρήσεις εκείνες, που εξυπηρετούν νεαρά άτομα (εκπαίδευση, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώροι ψυχαγωγίας κ.λπ.) θα αξίζει να συνδεθούν με δίκτυα πεζού και ποδηλάτου, ώστε η πρόσβασή τους να γίνεται με άνεση και ασφάλεια.

Στόχος της δημιουργίας υποδομής για το ποδήλατο είναι να συνδέσει τις παραπάνω χρήσεις μεταξύ τους και να συμβάλει στην αναβάθμισή τους.

Νέα Ιωνία, / 06 / 2021

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ

Μ ΚΟΝΙΑΡΗ

Νέα Ιωνία, / 06/ 2021

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Ν. ΓΙΟΒΑΝΗΣ

Νέα Ιωνία, / 06 / 2021`

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Μ. ΣΜΑΡΑΓΔΑΚΗΣ

