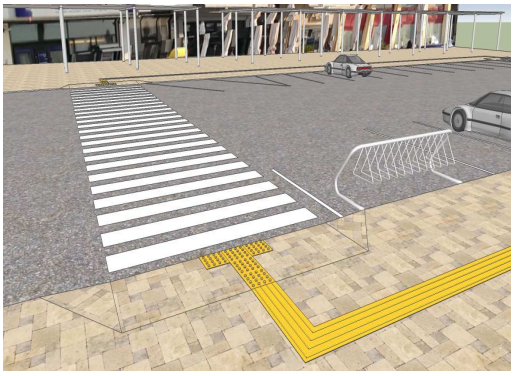
Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

# *Μελέτη Διαχείρισης Κυκλοφορίας & Στάθμευσης στη χερσαία ζώνη του λιμένα «Απόστολος Παύλος»*



***ΜΑΙΟΣ 2014***

# Περιεχόμενα

Ανάλυση ..... 3

Εισαγωγή ..... 3

1. Περιοχή Μελέτης ..... 4

2. Προβλήματα που αντιμετωπίσθηκαν ..... 4

3. Αρχές σχεδιασμού ..... 5

4. Νομικό πλαίσιο-Υπερκείμενος Σχεδιασμός ..... 5

5. Χρήσεις γης ..... 6

6. Πυκνότητα κατοίκων Πολεοδομικής Ενότητας στην οποία περιλαμβάνεται η περιοχή μελέτης ..... 8

7. Χρήστες ..... 8

8. Ιεράρχηση Οδικού δικτύου ..... 8

9. Κατάσταση και διαστάσεις ..... 9

10. Σήμανση ..... 10

11. Υποδομές πεζών, ποδηλατών ..... 11

12. Επιβατική κίνηση ..... 14

13. Κυκλοφοριακοί φόρτοι ..... 14

14. Υφιστάμενο καθεστώς στάθμευσης ..... 18

Πρόταση ..... 29

15. Διαμόρφωση στάθμευσης-διαχείριση κυκλοφορίας ..... 29

# Ανάλυση

## Εισαγωγή

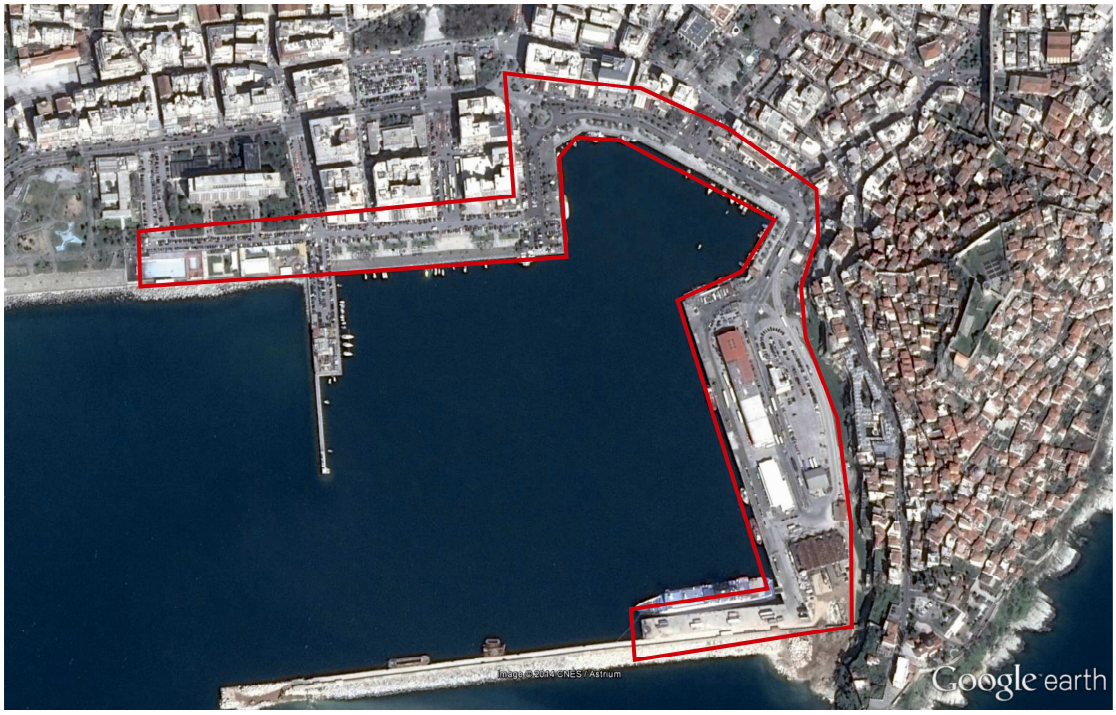
Το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας «Απόστολος Παύλος» το οποί διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (ΟΛΚ ΑΕ) αποτελεί σήμερα λειτουργικά, τμήμα και όχι προέκταση του οικιστικού ιστού της πόλης. Κατά την διάρκεια των ετών συνδέεται άρρηκτα με την λειτουργία της πόλης. Οι αυξανόμενες όμως ανάγκες του λιμανιού για την εξυπηρέτηση τόσο της επιβατικής, όσο και της εμπορικής κίνησης, επιβάλλουν τη μεταφορά αυτών των λειτουργιών είτε εκτός κεντρικής περιοχής του οικιστικού ιστού είτε εκτός πόλης. Έτσι το εμπορικό τμήμα του λιμανιού μεταφέρεται στην περιοχή μεταξύ Άσπρης Άμμου και Νέας Καρβάλης και το επιβατικό μεταφέρεται μπροστά από την περιοχή της συνοικίας της Παναγίας. Αυτές οι αλλαγές στην λειτουργία του λιμανιού δημιουργούν σήμερα μια εντελώς διαφορετική κατάσταση στο αστικό τμήμα του λιμανιού. Έτσι η περιοχή που βρίσκεται μεταξύ του πάρκου Φαλήρου και της οδού Αβέρωφ, εξυπηρετεί πλέον κυρίως λειτουργίες της πόλης (πχ αναψυχή, χώροι συνάθροισης, γραφεία κλπ) και λιγότερο λειτουργίες του λιμανιού (ελλιμενισμός μικρών βαρκών και σκαφών αναψυχής). Η κύρια λειτουργία του λιμανιού βρίσκεται στην περιοχή μπροστά από τη συνοικία της Παναγίας, όπου εξυπηρετείται η κίνηση, από και προς, τα λιμάνια της Θάσου, της Λήμνου κλπ, ο ελλιμενισμός των κρουαζιερόπλοιων και άλλες λειτουργίες του λιμανιού. Αυτές οι αλλαγές δημιούργησαν και διαφορετικές συνθήκες όσον αφορά την κυκλοφορία και τη στάθμευση, τις οποίες καλείται η παρούσα μελέτη να αντιμετωπίσει.

Έτσι, αντικείμενο της αποτελεί:

- Η διαχείριση της κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης
- Η διαχείριση της στάθμευσης στην περιοχή μελέτης
- Η βελτίωση της λειτουργίας της περιοχής και η αύξηση της ασφάλειας
- Η επίτευξη των στρατηγικών στόχων του Master Plan
- Η διευθέτηση των ροών των πεζών
- Ο σχεδιασμός διαφόρων υποδομών που απαιτούνται
- Η κατάλληλη σήμανση της περιοχής
- Ο συντονισμός των παρεμβάσεων στην περιοχή με τις παρεμβάσεις που εξελίσσονται ή προγραμματίζονται σε γειτνιάζουσες περιοχές αρμοδιότητας του δήμου Καβάλας.

## 1. Περιοχή Μελέτης

Η περιοχή μελέτης παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα. Αποτελείται από το χώρο της χερσαίας ζώνης του λιμανιού και σε κάποια σημεία επεκτείνεται σε περιορισμένες περιοχές που διοικητικά ανήκουν στο δήμο Καβάλας. Λόγω όμως του ότι αποτελούν λειτουργικά μια ενότητα με την ζώνη του λιμανιού, αναπόφευκτα συμπεριλαμβάνονται στην περιοχή μελέτης, ώστε οι όποιες παρεμβάσεις να εμφανίζουν ενιαία εικόνα.




Εικόνα 1. Περιοχή μελέτης

## 2. Προβλήματα που αντιμετωπίσθηκαν

Η λειτουργική φυσιογνωμία της περιοχής, οι δραστηριότητες και οι λειτουργίες που φιλοξενεί, ο πολυδιάστατος χαρακτήρας αυτών, η μεταβολή των χρήσεων γης χωρίς την αντίστοιχη μεταβολή και του δομημένου περιβάλλοντος, η ταινιόσχημη μορφή και το ανάγλυφο της πόλης, αλλά και πολλοί άλλοι θεσμικοί, μορφολογικοί, λειτουργικοί και οικονομικοί παράγοντες οδηγούν σε ένα σύνθετο περιβάλλον και συνεπακόλουθα σε σύνθετα προβλήματα.

Τα κυριότερα από αυτά τα οποί έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστούν στην παρούσα μελέτη είναι:

1. Η μεγάλη ζήτηση για στάθμευση λόγω της πολεοδομικής λειτουργίας της περιοχής.
2. Η σύνθετη λειτουργία ως λιμενικός χώρος-χώρος στάθμευσης-κοινόχρηστος χώρος.

3. Ο χαρακτήρας της υφιστάμενης παρέμβασης που αποτελείται κυρίως από διαχειριστικά μέτρα (αναγκαία είναι η ριζική αναμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος).
4. Η διαφορετική λειτουργία κατά τη διάρκεια του έτους (καλοκαιρινή πεζοδρόμηση).
5. Οι ελλιπείς υποδομές για πεζούς-ΑΜΕΑ-ποδηλάτες
6. Η υπερεκμετάλλευση του χώρου από ορισμένους χρήστες (καφετέριες, ταβέρνες, περίπτερα κλπ)
7. Ο συντονισμός με άλλους φορείς που σχεδιάζουν σε επαφή με την εν λόγω περιοχή
8. Το διαφορετικό καθεστώς στάθμευσης μεταξύ της περιοχής αρμοδιότητα του ΟΛΚ και του δήμου Καβάλας.

## 3. Αρχές σχεδιασμού

Για την εύρυθμη λειτουργία της περιοχής μελέτης εφαρμόσθηκαν κατά το σχεδιασμό οι παρακάτω αρχές:

1. Όλοι οι χρήστες πρέπει να λειτουργούν στο εν λόγω μεταφορικό-λιμενικό σύστημα με ασφαλή τρόπο
2. Όλοι οι χρήστες πρέπει να υπακούν στους κανόνες λειτουργίας που διέπουν το μεταφορικό-λιμενικό σύστημα
3. Η στάθμευση επιτρέπεται μόνο σε ειδικά σημασμένους χώρους
4. Οι ευπαθείς χρήστες αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα
5. Πρέπει να επιτυγχάνεται ευελιξία στην λειτουργία του λιμανιού ανάλογα με το ισοζύγιο λειτουργίας ως κοινοχρήστου χώρου της πόλης και του λιμανιού

## 4. Νομικό πλαίσιο-Υπερκείμενος Σχεδιασμός

Το νομικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία του λιμανιού και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δίνεται παρακάτω:

- Ν. 2696/1999 ΦΕΚ Α΄57 (ΚΟΚ) όπως τροπ. με το Ν. 3542/2007 ΦΕΚ Α΄50
- Γενικό προγραμματικό πλαίσιο ανάπτυξης κεντρικού λιμένα Καβάλας
- ΠΔ56/2004 - (ΦΕΚ 47) Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS) '74», που υιοθετήθηκαν στην Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12η Δεκεμβρίου 2002.

- Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security
- Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων
- Directive 2005/65/EC of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on enhancing port security
- Σχέδιο Τεχνικών Προδιαγραφών Διαγωνισμών ασφάλειας 64 Δημόσιων Λιμένων
- Σχέδιο σύμβασης ΑΑΛΕ- ΣΑΛΕ

Ιδίως εδώ πρέπει να αναφερθεί πως επειδή οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτελούν κανονιστικές αποφάσεις είναι απαραίτητη προϋπόθεση ισχύος του η δημοσίευση και η εγκατάσταση των μέσων σήμανσης μετά από την έγκριση της απαραίτητης σχετικής μελέτης που εκπονεί ο φορέας ο οποίος έχει αρμοδιότητα επί του πράγματος επί του οποίου διεξάγεται η κυκλοφορία.

## 5. Χρήσεις γης

Οι χρήσεις γης της περιοχής είναι ο σημαντικότερος ίσως παράγοντας επηρεασμού τόσο της κυκλοφορίας μιας περιοχής όσο και της στάθμευσης. Πολλά από τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τις χρήσεις γης. Η εναλλαγή της στάθμευσης, η μέση ωριαία εναλλαγή, η ζήτηση στάθμευσης, η ροή εισόδου και εξόδου κυρίως από οργανωμένους χώρους, ο συνολικός χρόνος στάθμευσης, ο δείκτης στάθμευσης ή κατάληψη, η απόσταση βαδίσματος κλπ είναι συνάρτηση του είδους της χρήσης γης. Για παράδειγμα σε εμπορικές περιοχές η ζήτηση για στάθμευση είναι μεγαλύτερη ή όσο μεγαλύτερη η ένταση της χρήσης (πχ πυκνοκατοικημένες περιοχές) τόσο μεγαλύτερη η απόσταση βαδίσματος.

Στον χάρτη Α 1-1 φαίνονται οι χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης, σμίκρυνση του οποίου παρατίθεται εδώ.

Εικόνα 2. Χρήσεις γης περιοχής μελέτης

Η περιοχή μελέτης όσον αφορά τις ειδικές χρήσεις αποτελείται από:

1. Την ζώνη του κυρίως επιβατικού λιμανιού όπου διεξάγεται η κίνηση από/προς Θάσο, Λήμνο, η εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων, ο ελλιμενισμός αλιευτικών σκαφών, σκαφών αναψυχής και σκαφών εξυπηρέτησης της πετρελαϊκής εξορυκτικής διαδικασίας. Σε αυτή τη περιοχή υπάρχουν και οι εγκαταλελειμμένες αποθήκες οι οποίες ίσως πρόκειται να εξυπηρετήσουν χρήσεις εμπορίου. Επιπλέον, από το λιμάνι γίνεται και η φορτοεκφόρτωση αρμάτων από και προς τα νησιά.
2. Την περιοχή του οργανωμένου χώρου στάθμευσης σε επαφή με το κυρίως λιμάνι, χωρητικότητας περίπου 250 θέσεων.
3. Από το σε επαφή με την περιοχή μελέτης τμήμα της συνοικίας της Παναγίας με χρήση κυρίως τουρισμού-αναψυχής.
4. Το τμήμα του κρηπιδώματος το οποίο χρησιμεύει κυρίως ως χώρος περιπάτου, αναψυχής και συνάθροισης κοινού.
5. Τα οικοδομικά τετράγωνα βόρεια της περιοχής μελέτης με χρήση πολεοδομικού κέντρου.
6. Τον οργανωμένο χώρο στάθμευσης του ΝΟΚ.

7. Το κτίριο της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας.
8. Την παραλιακή οδό και την οδό Ερυθρού Σταυρού με λειτουργία στάθμευσης και διαμπερούς κυκλοφορίας.

## 6. Πυκνότητα κατοίκων Πολεοδομικής Ενότητας στην οποία περιλαμβάνεται η περιοχή μελέτης

Σύμφωνα με την μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Καβάλας, η περιοχή μελέτης εντάσσεται στην Πολεοδομική Ενότητα του Κέντρου. Η συγκεκριμένη Πολεοδομική Ενότητα κατατάσσεται 11$^{η}$ σε σειρά από τις 18 Π.Ε της Καβάλας με πυκνότητα 74 ατόμων/εκτάριο περίπου.

## 7. Χρήστες

Οι κυριότερες κατηγορίες χρηστών της υπό μελέτη περιοχής είναι:

- ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑΡΧΕΣ-ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
- ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΟΛΚ
- ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ
- ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ
- ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΔΗΜΟΥ-ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ
- ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ
- ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ
- ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΡΟΣ ΘΑΣΟ ΚΑΙ ΛΗΜΝΟ
- ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

## 8. Ιεράρχηση Οδικού δικτύου

Η περιοχή μελέτης στη διεύθυνση δύσης-ανατολής περιλαμβάνει την παραλιακή οδό και τμήμα της Ερυθρού Σταυρού, ενώ στην διεύθυνση βορράς-νότος περιλαμβάνει τα παραλιακά τμήματα των οδών Δαγκλή, Μητροπολίτου Χρυσοστόμου, Αβέρωφ, Δοϊράνης και Κουντουριώτου. Η παραλιακή οδός λειτουργεί περισσότερο ως χώρος στάθμευσης και δεν χαρακτηρίζεται από διαμπερή κυκλοφορία. Η οδός Ερυθρού Σταυρού αποτελεί μια από τις κυριότερες αρτηρίες της πόλης μέσω της οποίας διεξάγεται το μεγαλύτερο μέρος της κυκλοφορίας στη διεύθυνση ανατολή-δύση. Για την περιοχή μελέτης οι προαναφερόμενοι κάθετοι οδοί λειτουργούν ως συλλεκτήριες.

## 9. Κατάσταση και διαστάσεις

Η κατάσταση του οδικού δικτύου και οι διαστάσεις επηρεάζουν τον τρόπο λειτουργίας του καθώς και την ασφάλεια των χρηστών. Στον παρακάτω πίνακα δίνονται τα προβλήματα για κάθε οδό που συμπεριλαμβάνεται στην περιοχή μελέτης.

| Οδός | Προβλήματα |
|---|---|
| Παραλιακή οδός (μεταξύ Δαγκλή και Αβέρωφ) | 1. Μεγάλο εύρος καταστρώματος το οποίο ευνοεί την παράνομη στάθμευση, την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και δεν ορίζει σαφώς τις τροχιές κίνησης των οχημάτων<br>2. Ελλιπής σήμανση τόσο οριζόντια όσο και κατακόρυφη<br>3. Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε σημεία που εμποδίζουν την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ<br>4. Τα τραπεζοκαθίσματα καταλαμβάνουν όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. |
| Ερυθρού Σταυρού | 1. Η διαμόρφωση της οδού δεν έχει αλλάξει παρά την μεταβολή της λειτουργίας της. Έτσι στο σημείο του κυκλικού κόμβου εμφανίζονται προβλήματα παράνομης στάθμευσης και σπατάλης χώρου.<br>2. Το πλακόστρωτο οδόστρωμα προκαλεί υψηλά επίπεδα ήχου καθώς επίσης και προβλήματα κίνησης των ΑΜΕΑ με καροτσάκι.<br>3. Τα κενά μεταξύ των διαχωριστικών νησίδων δημιουργούν φαινόμενα παράνομης στάθμευσης και επικινδυνότητας.<br>4. Τα τραπεζοκαθίσματα |

| | |
|---|---|
| | καταλαμβάνουν όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. |
| Δαγκλή, Αβέρωφ, Μητροπολίτου Χρυσοστόμου | 1. Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε σημεία που εμποδίζουν την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ<br>2. Τα τραπεζοκαθίσματα καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο πλάτος του πεζοδρομίου. |

## 10.Σήμανση

Η σήμανση στην περιοχή μελέτης είναι αρκετά ικανοποιητική. Παρά το ότι εξυπηρετεί πολλές διαφορετικές κατηγορίες χρηστών και μεταβάλλει τη λειτουργία της μεταξύ χειμερινών και θερινών μηνών, η σήμανση ανταποκρίνεται στο σκοπό της. Βέβαια υπάρχουν προβλήματα ασάφειας, χρήσης με θεσμοθετημένων πινακίδων και ακατάλληλης τοποθέτησης, αλλά σε γενικές γραμμές υπάρχει ομαλή λειτουργία. Η υφιστάμενη σήμανση παρουσιάζεται στο χάρτη Α-1.2α και Α-1.2β.

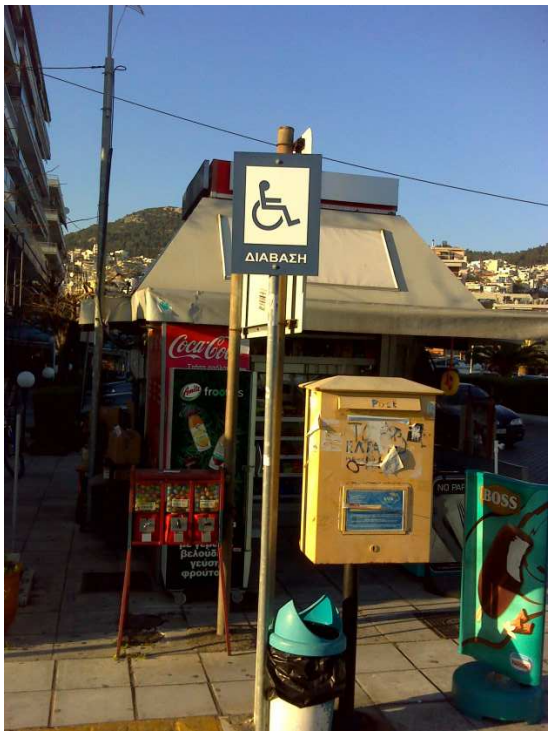
Εικόνα 3. Παράδειγμα μη θεσμοθετημένης σήμανσης

## 11.Υποδομές πεζών, ποδηλατών

Σημαντική υστέρηση παρουσιάζεται στη περιοχή μελέτης σχετικά με τις υποδομές για πεζούς και ποδηλάτες. Τα σημαντικότερα προβλήματα είναι τα εξής:

- Κατάληψη πεζοδρομίων από παρόδιες δραστηριότητες. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει κανονισμός για τις προαναφερόμενες δραστηριότητες σχετικά με τα επιτρεπτά όρια δραστηριοποίησης, η καταστρατήγηση αυτών είναι ο κανόνας.

**Εικόνα 4. Κατάληψη του πεζοδρομίου από περίπτερο**




**Εικόνα 5. Κατάληψη πεζοδρομίου από περίπτερο και αστικό εξοπλισμό**

- Κατάληψη πεζοδρομίων από παράνομη στάθμευση

Εικόνα 6. Κατάληψη πεζοδρομίων από παράνομη στάθμευση

- Ασυνέχεια πεζοδρομίων

Εικόνα 7. Ασυνέχεια πεζοδρομίων μπροστά από το ξενοδοχείο Γαλαξίας

- Ανυπαρξία υποδομών για ποδήλατο. Ο χώρος του λιμανιού είναι κατάλληλος όσον αφορά τις κλίσεις για την εγκατάσταση ενός παραλιακού ποδηλατοδρόμου, ο οποίος θα μπορούσε να επεκταθεί και σε άλλες παραλιακές και μη περιοχές της πόλης δημιουργώντας ένα δίκτυο, όπου αυτό είναι εφικτό. Επιπλέον, παρά την ύπαρξη και αυτή τη στιγμή ποδηλατών δεν υπάρχουν διατάξεις ασφαλούς φύλαξης των ποδηλάτων.

## 12. Επιβατική κίνηση

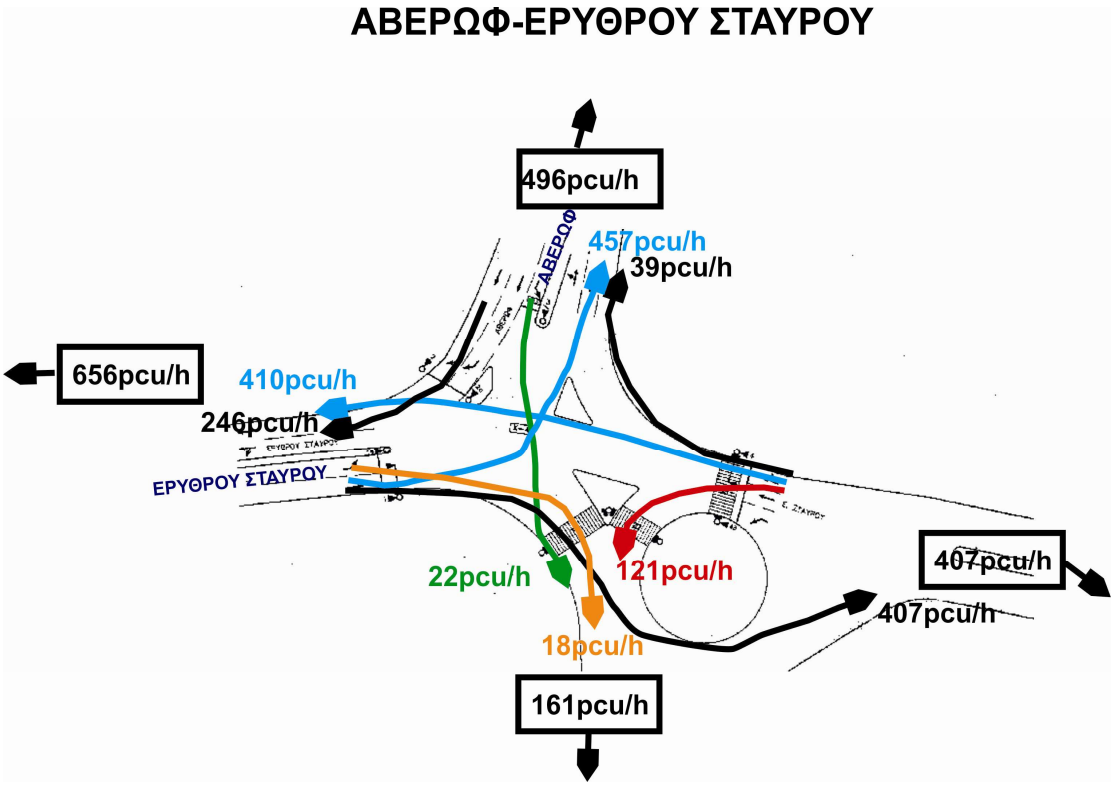
Το 80% περίπου της κίνησης οχημάτων και επιβατών γίνεται από και προς το νησί της Θάσου. Παρακάτω δίνονται στοιχεία επιβατικής κίνησης και κίνησης οχημάτων προς αυτό το προορισμό.

## 13. Κυκλοφοριακοί φόρτοι

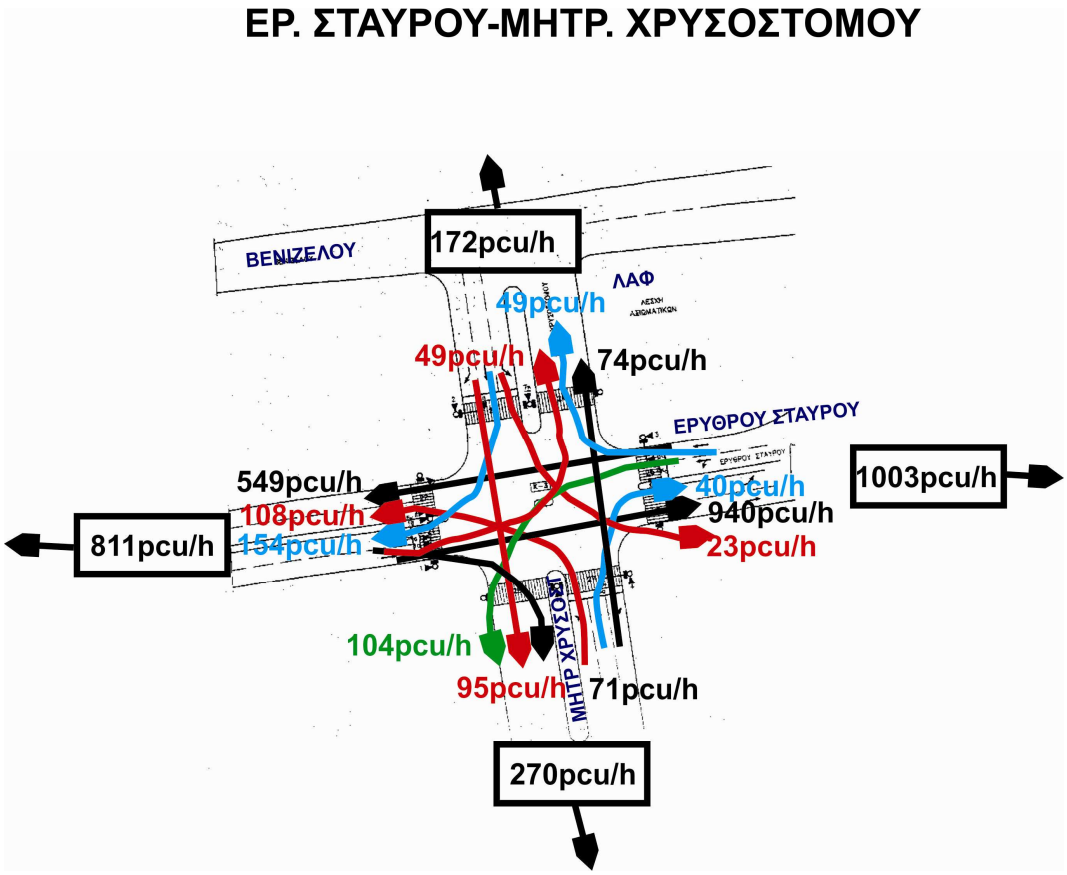
Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που αναπτύσσονται στην περιοχή μελέτης διαφέρουν σημαντικά καθώς όπως προαναφέρθηκε η παραλιακή οδός λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης και κατά συνέπεια δεν παρουσιάζει διαμπερή κυκλοφορία και αυξημένους φόρτους, σε αντίθεση με την οδό Ερυθρού Σταυρού η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερα αυξημένους φόρτους.

Καθώς το αντικείμενο της παρούσας μελέτης δεν περιλαμβάνει μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, τέτοιες δεν έγιναν. Ενδεικτικά πάντως για την περιοχή μελέτης παρουσιάζονται οι

σχετικές μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων από την μελέτη Παρασκευόπουλου, όπου μπορεί να γίνει αντιληπτή η συσχέτιση των μεγεθών μεταξύ των διαφόρων ροών. Οι μονάδες μέτρησης είναι εκφρασμένες σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ή Passenger Car Units (pcu) ανά ώρα.

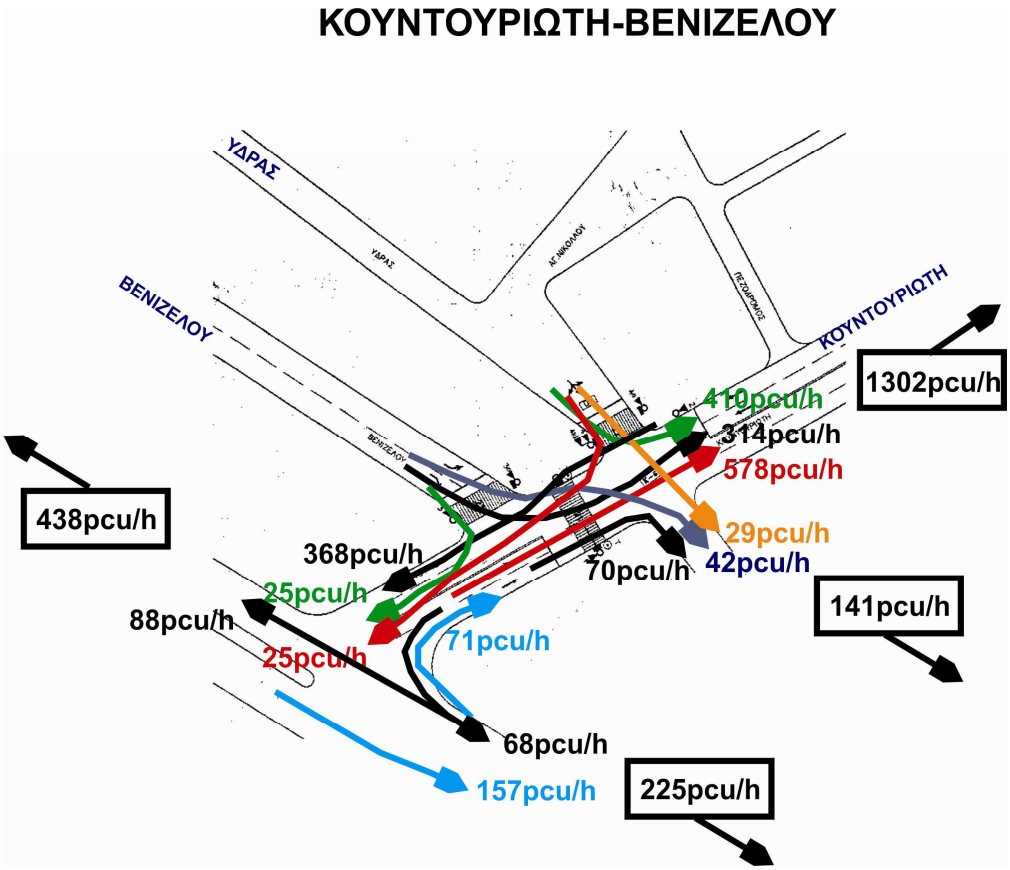



Εικόνα 8. Κυκλοφοριακοί φόρτοι στη συμβολή Αβέρωφ-Ερ. Σταυρού (2004)




Εικόνα 9. Κυκλοφοριακοί φόρτοι στη συμβολή Ερ. Σταυρού Μητρ. Χρυσοστόμου (2004)

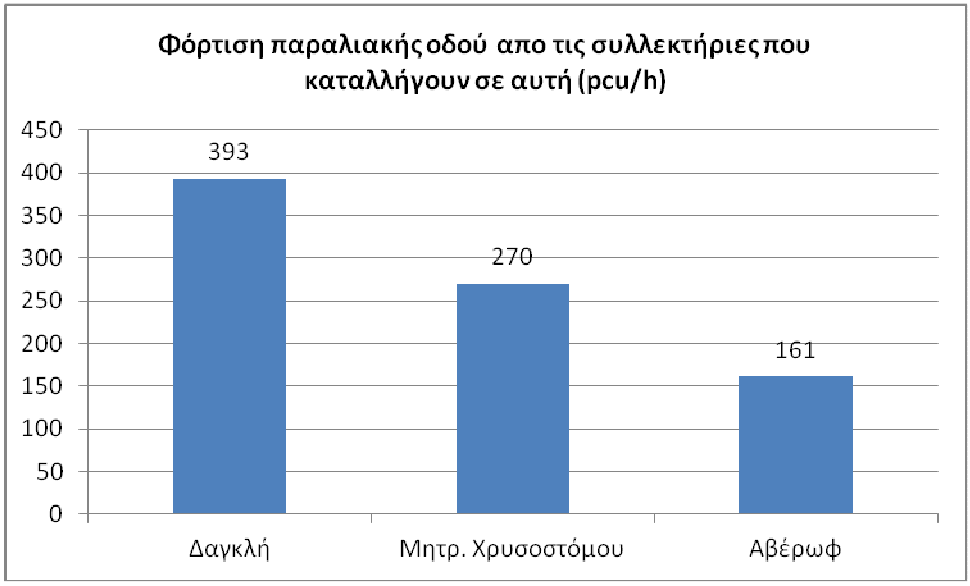
Εικόνα 10. Κυκλοφοριακοί φόρτοι στη συμβολή Ερ. Σταυρού Δαγκλή




Εικόνα 11. Κυκλοφοριακοί φόρτοι στη συμβολή Κουντουριώτη Βενιζέλου

Από τις παραπάνω μετρήσεις παρατηρούμε τα εξής:

1. Η φόρτιση της παραλιακής οδού γίνεται κυρίως από τις οδούς Δαγκλή και Μητροπολίτου Χρυσοστόμου και λιγότερο από την οδό Αβέρωφ.




Γράφημα 1. Σύγκριση κυκλοφορικών φόρτων των οδών που καταλήγουν στη παραλιακή οδό

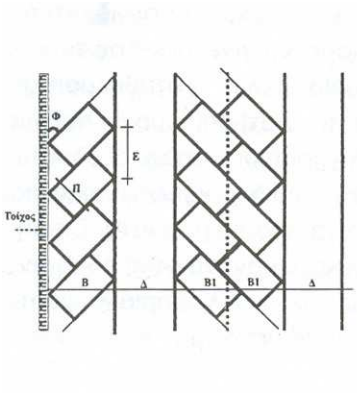
2. Εξετάζοντας το κυκλοφοριακό φόρτο στον κυκλικό κόμβο και με κατεύθυνση δυτικά-ανατολικά, δηλαδή προς το επιβατικό λιμάνι παρατηρούμε ότι ανέρχεται στο νούμερο των 407 pcu/h. Στη συμβολή της οδού Ερ. Σταυρού και Κουντουριώτη ο κυκλοφοριακός φόρτος που κατευθύνεται προς το λιμάνι ανέρχεται στο ποσό των 157 pcu/h. Από αυτό εξάγεται ότι το 40% περίπου των οχημάτων που χρησιμοποιούν το τμήμα της Ερ. Σταυρού που περιλαμβάνεται στην περιοχή μελέτης κατευθύνεται προς το κυρίως λιμάνι.

## 14. Υφιστάμενο καθεστώς στάθμευσης

Όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα κύριος σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η οργάνωση της στάθμευσης στην περιοχή ευθύνης του ΟΛΚ. Σχετικά με τη στάθμευση η περιοχή μπορεί να χωρισθεί σε τέσσερις χωρικές ενότητες, αυτή μπροστά από το ανοιχτό κολυμβητήριο, η περιοχή μεταξύ Δαγκλή και Αβέρωφ, η περιοχή από Αβέρωφ μέχρι το λιμάνι και ο κυρίως χώρος του λιμανιού.

*Μπροστά από το ανοιχτό κολυμβητήριο*

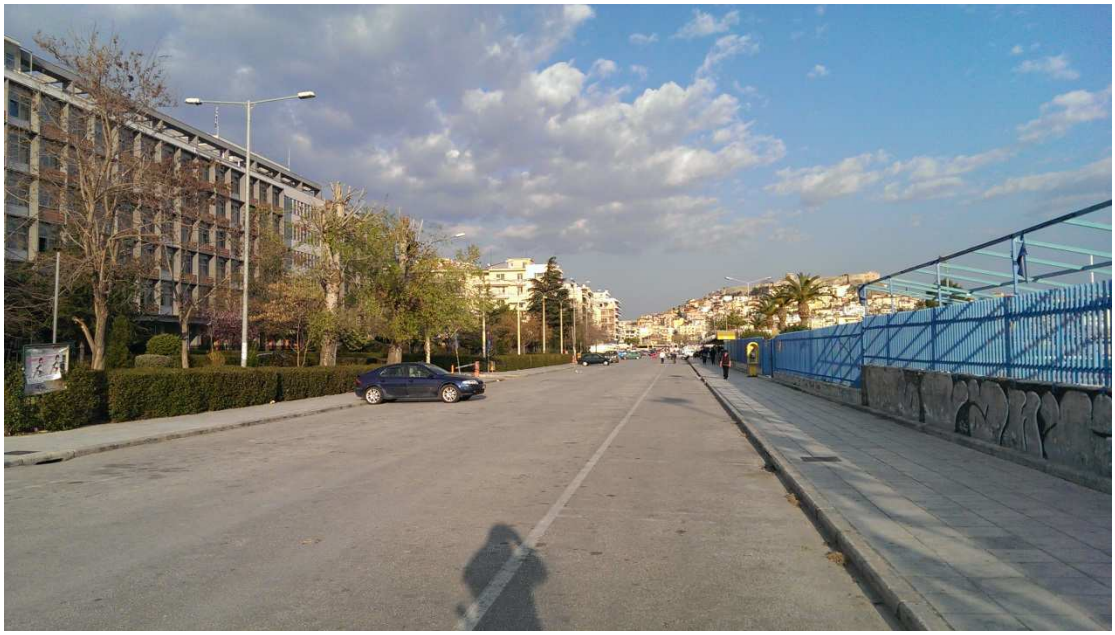
Εδώ η στάθμευση γίνεται εκατέρωθεν και σε κάθετη διάταξη επί της αδιέξοδης οδού που βρίσκεται μεταξύ του κολυμβητηρίου και του κτιρίου της Περιφερειακής Ενότητας. Η στάθμευση επιτρέπεται κατά τις πρωινές ώρες λειτουργίας των υπηρεσιών ενώ απαγορεύεται τις απογευματινές ώρες. Η εν λόγω οδός έχει πλάτος περίπου 12 μέτρα, όπου στην παρούσα κατάσταση η στάθμευση καταλαμβάνει τα 9,5μέτρα και παραμένει ένα διάδρομος 2,5 μέτρων για τη διεξαγωγή της εισόδου και εξόδου των οχημάτων από το χώρο. Η συγκεκριμένη κατάσταση προκαλεί προβλήματα κυρίως συμφόρησης αλλά και οδικής ασφάλειας, καθώς σε περίπτωση συνάντησης εισερχόμενου και εξερχόμενου οχήματος το πλάτος της οδού είναι ανεπαρκές για την ταυτόχρονη διέλευση. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές και την ελληνική νομοθεσία το πλάτος της οδού για εκατέρωθεν αυτής στάθμευσης υπό γωνία 90 μοιρών είναι 5,5μ. Κατά συνέπεια αυτή η διαμόρφωση δεν μπορεί να συνεχιστεί. Επιπλέον, κάθε Σάββατο η περιοχή λειτουργεί ως χώρος υποδοχής τμήματος του παζαριού, με αποτέλεσμα αφενός την μείωση των θέσεων στάθμευσης τη συγκεκριμένη ημέρα, αφετέρου την δημιουργία έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης σε όλο το παραλιακό μέτωπο.



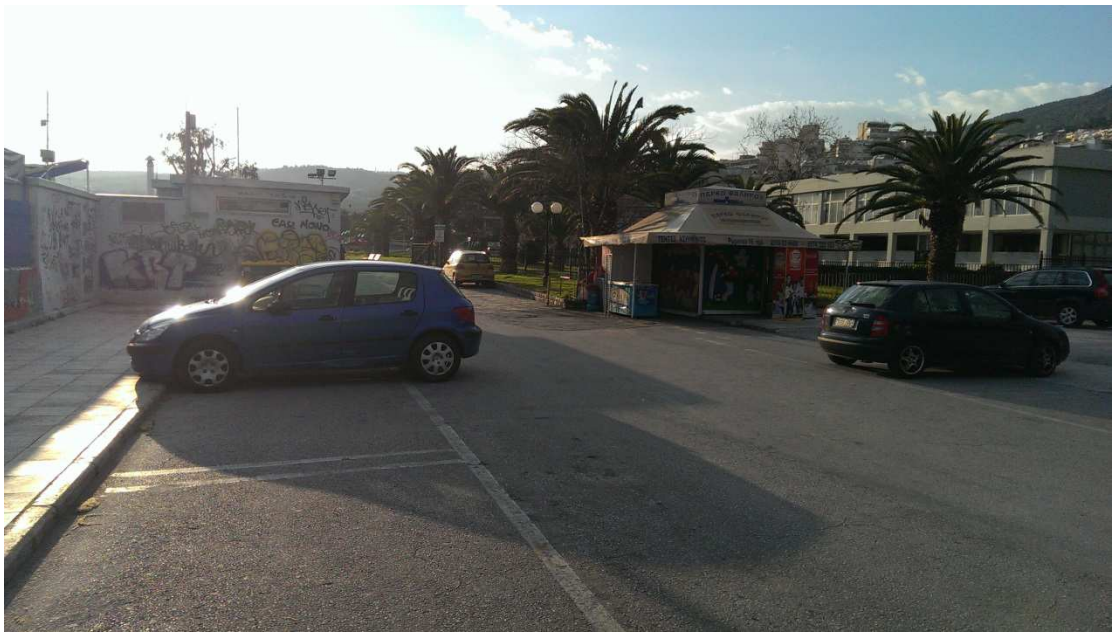

| Φ° | Β | Β1 | Π | Δ | Ε | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 0° | 2.50 (2.25) | - | 2.50* (2.25) | 3.50 | 6.00 | επαφή με τοίχο |
| | - | 2.15 (2.05) | 2.15 (2.05) | 3.50 | 6.00 | μεταξύ διαδρόμων |
| 45° | 4.85 | 4.10 | 2.50* (2.25) | 2.75 | 3.54 (3.18) | |
| 60° | 5.25 | 4.70 | 2.50* (2.25) | 3.50 | 2.89 (2.60) | |
| 90° | 4.75 | 4.75 | (2.25) | (5.10) | (2.25) | για πλάτος Π : 2.25 (μόνο στάθμευση από υπαλλήλους |
| | | | 2.50* | 5.50 (4.60) | 2.50 | για πλάτος Π : 2.50 |

**Εικόνα 12. Προδιαγραφές στάθμευσης (Πηγή: Στάθμευση, Φραντζεσκάκης, Πιτσιάβα, Τσαμπούλας)**

**Εικόνα 13. Στάθμευση εκατέρωθεν της οδού**



**Εικόνα 14. Περιοχή κολυμβητηρίου κατά τις απογευματινές ώρες**



**Εικόνα 15. Περιοχή κολυμβητηρίου με εκατέρωθεν στάθμευση**

**Εικόνα 16. Κατάσταση της οδού κατά την ημέρα λειτουργίας της λαϊκής**

*Τμήμα μεταξύ Δαγκλή και Αβέρωφ*

Η κατάσταση που παρουσιάζει τόσο αισθητικά όσο και από άποψη κυκλοφορίας η παραλιακή οδός είναι πολύ κακή. Το πλάτος της είναι περίπου 19 μέτρα. Από αυτό τα 9 με 10 περίπου μέτρα χρησιμοποιούνται για την στάθμευση και τα υπόλοιπα 9 μέτρα για την κυκλοφορία. Λόγω του μεγάλου πλάτους της και του γεγονότος ότι δεν παρουσιάζει σημαντική διαμπερή κίνηση και σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες χρήσεις γης, η οδός παρουσιάζει έντονα χαρακτηριστικά παράνομης στάθμευσης και κυρίως διπλοπαρκαρίσματος. Το μεγάλο πλάτος της επίσης δημιουργεί συνθήκες ανάπτυξης μεγάλων ταχυτήτων για την περιοχή και κατά συνέπεια δυνητικά ατυχήματα.

Εικόνα 17. Διπλοπαρκάρισμα λεωφορείων στην παραλιακή οδό

Εικόνα 18. Κατάσταση στάθμευσης στην παραλιακή οδό

Στην εν λόγω περιοχή βρίσκεται και ο χώρος στον οποίο γινόταν παλιότερα η επιβίβαση και η αποβίβαση των ferry boats προς Θάσο. Σήμερα αυτός ο χώρος χρησιμοποιείται από το προσωπικό του ΟΛΚ, του Λιμεναρχείου και από άτομα τα οποία πολλές φορές δεν έχουν άδεια εισόδου, η οποία σύμφωνα με την υφιστάμενη σήμανση απαιτείται.

Εικόνα 19. Χώρος πρώην απο/επιβίβασης στα ferry boats προς Θάσο

Εικόνα 20. Διαφορετική άποψη της παραπάνω περιοχής

Το τελευταίο τμήμα της περιοχής μεταξύ Δαγκλή και Αβέρωφ, είναι το τμήμα της ίδιας της οδού Αβέρωφ, μεταξύ της παραλιακής οδού και της οδού Ερυθρού Σταυρού. Εδώ τμήμα της οδού μπροστά από το κτίριο του ΟΛΚ χρησιμοποιείται από υπηρεσιακά οχήματα του λιμεναρχείου και του ΟΛΚ (9 θέσεις). Απέναντι ακριβώς από αυτό το σημείο παλιότερα λειτουργούσε πιάτσα ΤΑΞΙ, που πλέον όμως δεν είναι ενεργή μετά την μετεγκατάσταση των ferry boats.

Εικόνα 21. Διαμόρφωση οδού Αβέρωφ μπροστά από το κτίριο του ΟΛΚ

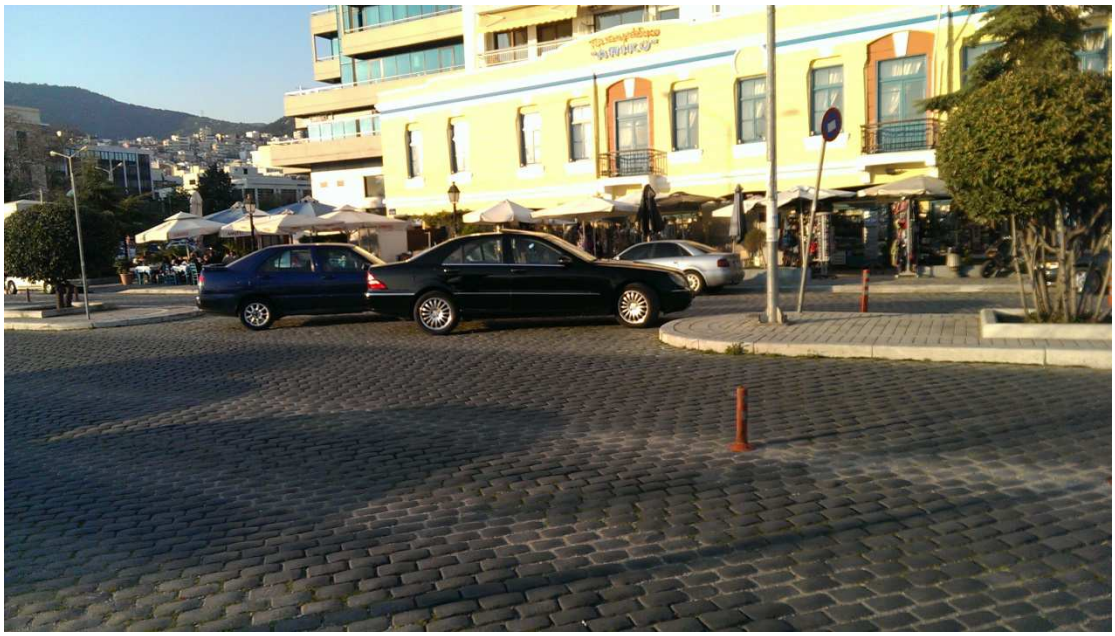
Εικόνα 22. Ανενεργή πιάτσα ΤΑΞΙ

*Τμήμα μεταξύ Αβέρωφ και εισόδου στο λιμάνι*

Αυτό το τμήμα περιλαμβάνει την οδό Ερυθρού Σταυρού, μεταξύ των δύο προαναφερόμενων οδών. Η στάθμευση γίνεται εκατέρωθεν της οδού, η οποία διαχωρίζεται με νησίδα. Μεταξύ των κενών που αφήνουν τα τμήματα αυτής της νησίδας, παρουσιάζεται παράνομη στάθμευση. Παράνομη στάθμευση εμφανίζεται έντονα στο τμήμα της σε εγγύτητα με την οδό Αβέρωφ και κυρίως στην κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης. Στο

ανατολικό άκρο της οδού  προς τη μεριά της θάλασσας, υπάρχει χώρος για τη στάση τριών αστικών λεωφορείων, ενώ απέναντι λόγω ευρύτητας του καταστρώματος και χρήσεων (καφετέριες) παρουσιάζεται έντονη παράνομη στάθμευση. Παρά το γεγονός ότι κατά μήκος της οδού υπάρχουν δραστηριότητες που απαιτούν τροφοδοσία, εντούτοις δεν υπάρχουν ειδικά σημασμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.

**Εικόνα 23. Στάθμευση επί της οδού Ερ. Σταυρού**



**Εικόνα 24. Παράνομη στάθμευση μεταξύ των νησίδων**

*Τμήμα εντός του λιμανιού*

Το τμήμα εντός του λιμανιού εξυπηρετεί διάφορες λειτουργίες και κατά συνέπεια έχει πολλαπλές διαφορετικές ανάγκες στάθμευσης. Στη βόρεια πλευρά του λειτουργεί οργανωμένος χώρος στάθμευσης χωρητικότητας 250 περίπου οχημάτων. Στο περιφραγμένο τμήμα του σταθμεύουν:

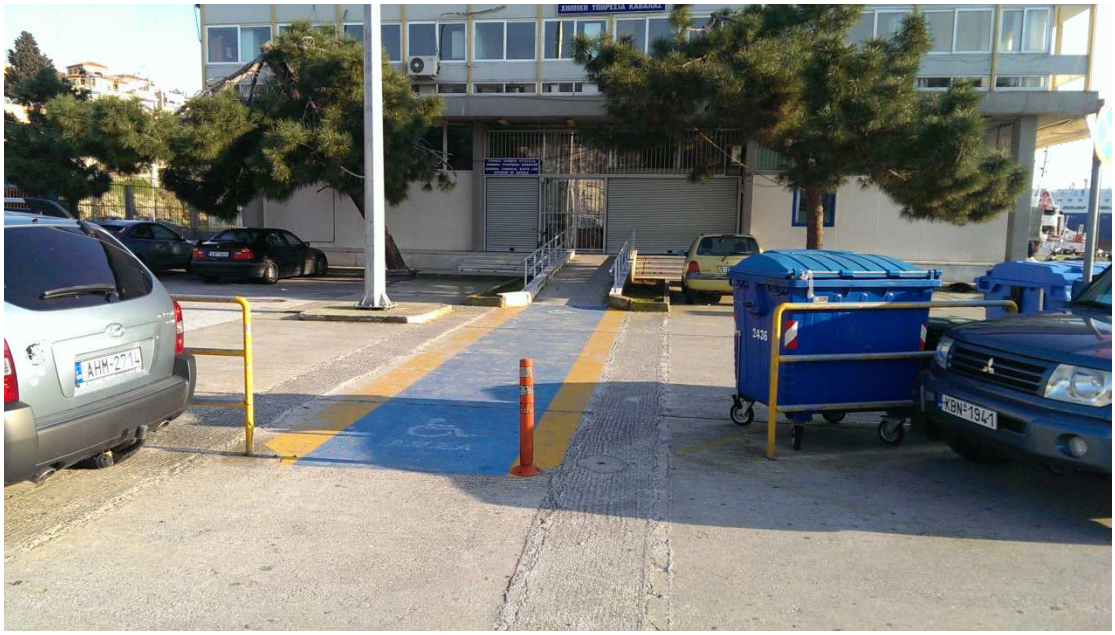
- Στο δυτικό άκρο του επτά οχήματα φωρτοταξί
- Στο ίδιο σημείο οχήματα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας
- Σε επαφή προς τα ανατολικά οχήματα του τελωνείου
- Δέκα περίπου ΤΑΞΙ για την παραλαβή/αποβίβαση ταξιδιωτών
- Πέντε με έξι αστικά λεωφορεία στο βόρειο τμήμα του
- Οχήματα που αναμένουν την επιβίβαση προς Θάσο και Λήμνο
- Υπάρχει θέση στο ανατολικό άκρο του κτιρίου αναμονής επιβατών για την στάθμευση ασθενοφόρου
- Στη βόρεια πλευρά του ίδιου κτιρίου υπάρχει χώρος στάθμευσης αστικών και άλλων λεωφορείων για την επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών
- Στο περιφραγμένο ανατολικό τμήμα του λιμανιού σταθμεύουν βαρέα οχήματα
- Στο εξωτερικό τμήμα του τοιχίου περίφραξης του λιμανιού επίσης σταθμεύουν βαρέα οχήματα που αναμένουν το ferry boat για Λήμνο. Το ίδιο συμβαίνει και στη περιοχή που βρίσκεται η γεφυροπλάστιγγα.

**Εικόνα 25. Στάθμευση βαρέων οχημάτων δίπλα στη γεφυροπλάστιγγα**

**Εικόνα 26. Στάθμευση βαρέων οχημάτων στο περιφραγμένο τμήμα του λιμανιού**

**Εικόνα 27. Στάθμευση λεωφορείων στη βόρεια πλευρά του κτιρίου αναμονής των επιβατών**

**Εικόνα 28. Στάθμευση αστικών**




**Εικόνα 29. Στάθμευση οχημάτων τελωνείου**

Εικόνα 30. Στάθμευση οχημάτων φωρτοταξί και ΥΠΑ

Εικόνα 31. Στάθμευση βαρέων οχημάτων στην εξωτερική πλευρά του λιμανιού

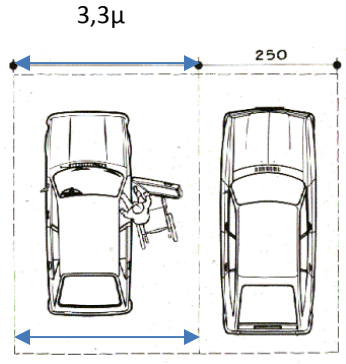
## Πρόταση

### 15.Διαμόρφωση στάθμευσης-διαχείριση κυκλοφορίας

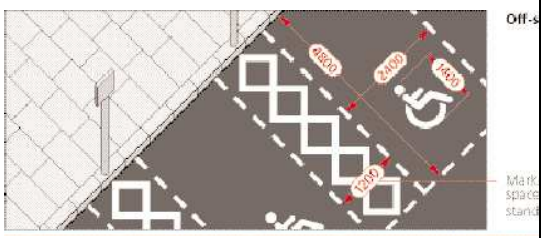
Η πρόταση διαμόρφωσης της στάθμευσης και διαχείρισης της κυκλοφορίας προσπαθεί να ανταποκριθεί τόσο στις διαφορετικές ανάγκες των χρηστών όσο και στις διαφορετικές λειτουργίες της περιοχής μελέτης κατά τη διάρκεια του έτους. Αναλυτικά η πρόταση διαμορφώνεται ως εξής:

- Μπροστά από το χώρο του κολυμβητηρίου και μέχρι την οδό Δαγκλή δημιουργούνται 68 θέσεις στάθμευσης κάθετα προς το πεζοδρόμιο, όπως φαίνεται στο χάρτη Π-1.2α. Σε αυτές περιλαμβάνονται τρείς θέσεις ΑΜΕΑ, με διαμόρφωση που φαίνεται στο σχήμα παρακάτω. Οι θέσεις αυτές έχουν μήκος 5 μέτρων και πλάτος 3,3 μέτρα, ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή και

ανεμπόδιστη έξοδο των ΑΜΕΑ. Πρέπει να είναι ιδιαίτερα σημασμένες με το ειδικό εικονίδιο και ο επιπρόσθετος χώρος των 2,5 μέτρων πλάτους που έχει η συνήθης θέση στάθμευσης είναι προτιμότερο να είναι διαγραμμισμένη.




σχήμα 1. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά θέσης ΑΜΕΑ



σχήμα 2. Διαγράμμιση επιπλέον πλάτους

σχήμα 3. Οριζόντια σήμανση θέσης ΑΜΕΑ

σχήμα 4. Κατακόρυφη σήμανση θέσης ΑΜΕΑ

Πηγή: *www.mcw.gov.cy/mcw/dbpd/...nsf/.../XOROI%20STATHMEUSIS.doc*

- Στο χώρο μεταξύ της οδού Δαγκλή και της οδού Μητρ. Χρυσοστόμου δημιουργούνται 73 θέσεις στάθμευσης, εκ των οποίων δύο θέσεις ΑΜΕΑ, και τρείς θέσεις φορτοεκφόρτωσης. Επιπλέον, δημιουργείται χώρος για τη στάθμευση ποδηλάτων καθώς και χώρος στάθμευσης μηχανών. Δημιουργούνται τρείς διαβάσεις και λωρίδες αποκλεισμού ώστε να αποτραπεί η παράνομη στάθμευση στις συμβολές των οδών. Οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης έχουν πλάτος 3,5 μέτρα και κάθετο μήκος 5 μέτρα.
- Στην οδό Μητρ. Χρυσοστόμου προτείνεται μια νέα διαμόρφωση για την επίτευξη ασφαλέστερων ελιγμών των λεωφορείων και την επίτευξη καλλίτερου αστικού περιβάλλοντος. Έτσι δημιουργούνται επτά νέες θέσεις στάθμευσης λεωφορείων και αξιοποιήσιμος χώρος πρασίνου. Στο νότιο άκρο της οδού δημιουργούνται 23 θέσεις στάθμευσης για μηχανές.

- Στο τμήμα μεταξύ της οδού Μητρ. Χρυσοστόμου και οδού Αβέρωφ δημιουργούνται 42 θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων τρεις θέσεις ΑΜΕΑ. Μια εξ αυτών θα χρησιμοποιείται από την κλινική που υπάρχει σε εκείνο το σημείο. Επίσης, δημιουργείται χώρος πλάτους 7 μέτρων για την εξυπηρέτηση ασθενοφόρου.
- Η διαμόρφωση του πρώην χώρου από/επιβίβασης των ferry boat αλλάζει. Η είσοδος και η έξοδος των οχημάτων γίνεται μόνο από την βόρεια πλευρά. Το εξωτερικό πεζοδρόμιο διαπλατύνεται ώστε να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των πεζών και συνεχίζει και μπροστά από την προτεινόμενη είσοδο-έξοδο όπου δημιουργείται ράμπα για την εξυπηρέτηση της διέλευσης των οχημάτων. Ο χώρος εντός προορίζεται για αναψυχή και για την στάθμευση οχημάτων του λιμεναρχείου και του ΟΛΚ, σύμφωνα με το σχέδιο Π-1.2α.
- Στην οδό Αβέρωφ δημιουργούνται 26 θέσεις στάθμευσης. Ο ειδικά διαμορφωμένος χώρος μπροστά από το κτίριο του ΟΛΚ διατηρείται όπου υπήρχαν και θα εξακολουθούν να υπάρχουν 9 θέσεις στάθμευσης, για τις ανάγκες του λιμεναρχείου και του ΟΛΚ. Διατηρούνται 2 θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ και στην ανατολική πλευρά της Αβέρωφ δημιουργούνται άλλες τρεις θέσεις για τον ΟΛΚ. Η πιάτσα των ΤΑΞΙ καταργείται και επιμηκύνεται με διαγράμμιση η νησίδα (στο μέλλον πρέπει να υλοποιηθεί με κράσπεδο) ώστε να φιλοξενηθεί η διάβαση των πεζών.
- Στην οδό Ερυθρού Σταυρού από το ύψος της Αβέρωφ μέχρι την οδό Φιλελλήνων δημιουργούνται 20 θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων μια προορίζεται για τις ανάγκες φορτοεκφόρτωσης και εξυπηρέτησης της τροφοδοσίας των καταστημάτων. Δημιουργούνται λωρίδες αποκλεισμού στη συμβολή της Ερυθρού Σταυρού με την Αβέρωφ ώστε να αποτραπεί η παράνομη στάθμευση. Η οριοθέτηση μπορεί να γίνει με πλαστικά κολωνάκια σύμφωνα με τον ΚΟΚ. Επιπλέον, δημιουργούνται 33 θέσεις στάθμευσης για μηχανές. Γενικότερα ο κυκλικός κόμβος της περιοχής χρήζει επανασχεδιασμού.
- Στο τμήμα της Ερ. Σταυρού μεταξύ της οδού Φιλελλήνων και της οδού Δοϊράνης δημιουργούνται 28 θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων μια είναι για τις ανάγκες τροφοδοσίας των καταστημάτων, και τρεις για τις ανάγκες των ΑΜΕΑ. Οι θέσεις των ΑΜΕΑ στη δυτική πλευρά της Δοιράνης μεταφέρονται στην ανατολική πλευρά και δημιουργείται εσοχή για την

στάση των λεωφορείων. Επιπλέον, γίνεται επέκταση των νησίδων ώστε να φιλοξενηθούν οι διαβάσεις και δημιουργούνται λωρίδες αποκλεισμού για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης.

- Στο τμήμα της οδού Ερυθρού Σταυρού από Δοϊράνης μέχρι Κουντουριώτη δημιουργούνται 23 θέσεις στάθμευσης για οχήματα και 18 θέσεις στάθμευσης μηχανών. Το διαχωριστικό μεταξύ των νησίδων καταργείται ώστε να αποτραπεί η παράνομη στάθμευση. Καταργούνται οι θέσεις που υπάρχουν σε μικρότερη απόσταση από την προβλεπόμενη από τον ΚΟΚ από την στάση του αστικού ΚΤΕΛ στη συμβολή της Κουντουριώτη με την Ερ. Σταυρού και μετεγκαθίσταται ο χώρος στάσης του αστικού ΚΤΕΛ, όπως περιγράφεται παρακάτω.
- Στο τμήμα της οδού απέναντι από τις ψαροταβέρνες μετεγκαθίσταται ο χώρος στάθμευσης του αστικού ΚΤΕΛ, όπου δημιουργείται εσοχή για την στάση μέχρι τριών αστικών λεωφορείων. Η διάβαση που υπάρχει μετατοπίζεται όπως φαίνεται στο σχέδιο Π-1.2β ώστε να εξυπηρετεί τις ροές πεζών που έχουν παρατηρηθεί στην περιοχή, και που συνήθως κατευθύνονται από το λιμάνι προς τις ταβέρνες και τη συνοικία της Παναγίας. Στην ανατολική πλευρά της οδού δημιουργείται πεζοδρόμιο 2,05 μέτρων και εγκαθίστανται οι απαραίτητες υποδομές για ΑΜΕΑ.
- Στο κυρίως λιμάνι δημιουργείται στην είσοδο διάβαση πεζών και ειδικά σημασμένος διάδρομος πεζών για την ασφαλή μετακίνηση προς το χώρο των εκδοτηρίων. Δημιουργούνται λωρίδες για την αναμονή για τα ferry boats προς Θάσο και Λήμνο καθώς επίσης και χώρος στάθμευσης αστικών και υπεραστικών ή τουριστικών λεωφορείων. Δημιουργείται χώρος στάθμευσης, μηχανών, των φορτοταξί, των υπαλλήλων του λιμεναρχείου, της ΥΠΑ και του ΕΚΑΒ. Για την επίτευξη της βελτίωσης της ροής της κυκλοφορίας και της αναβάθμισης του περιβάλλοντος δημιουργείται και ένας μικρός χώρος πρασίνου. Τέλος, στο εξωτερικό χώρο του λιμανιού δημιουργείται χώρος στάθμευσης των βαρέων οχημάτων που αναμένουν την επιβίβαση τους στο ferry boats.
- Κατά τους θερινούς μήνες δηλαδή από την 1$^{η}$ Ιουνίου μέχρι την 30$^{η}$ Σεπτεμβρίου και από τις ώρες 16:00 έως 05:00, η παραλιακή οδός μεταξύ των οδών Δαγκλή και Αβέρωφ θα λειτουργεί ως πεζόδρομος.

- Σε όλη τη διάρκεια του έτους η οδός μπροστά από το κτίριο της Περιφερειακής Ενότητας θα λειτουργεί ως πεζόδρομος από τις 16:00 έως τις 05:00.