



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΑΤΤΙΚΗ»



**ΕΡΓΟ: ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΝΙΣΟΠΕΔΩΝ
ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΠΕΖΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ
(MIS: 5000415ΥΕ58)**

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ - ΣΤΑΔΙΟ 3ο:
ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ Α/Δ**

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2025



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	1-2
1.1	Συμβατικά στοιχεία - Αντικείμενο σύμβασης.....	1-2
1.2	Στάδια εργασίας - Παραδοτέα (σύμφωνα με τη Σύμβαση).....	1-2
1.3	Γενικό χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας.....	1-4
1.4	Ομάδα έργου.....	1-4
1.5	Συλλογή πρόσθετων στοιχείων – Λοιπών συνεργασιών	1-4
1.6	Ευχαριστίες.....	1-5
2	ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ 3.....	2-6
3	ΛΟΙΠΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	3-7
4	ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ 1 & 2	4-9
4.1	Συνοπτική περιγραφή αποτελεσμάτων ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης & ιεράρχησης θέσεων με την μέθοδο της πολυκριτηριακής ανάλυσης	4-9
5	ΤΕΛΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Α/Δ.....	5-11
5.1	Θέσεις προς επικαιροποίηση/επαναβαθμολόγηση μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης.....	5-11
6	ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ-ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΩΝ ΣΤΙΣ ΤΕΛΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ	6-18
6.1	Θέσεις Ομάδων ελέγχου Α – Β – Γ, ήτοι θέσεις που περιλαμβάνουν ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών.....	6-19
6.2	Θέσεις Ομάδας ελέγχου Δ, ήτοι θέσεις χωρίς ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών	6-58
7	ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΑΜΕΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	7-81



1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά στοιχεία - Αντικείμενο σύμβασης

Σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 24SYMV014532179 2024-04-04 σύμβαση και 24SYMV015065756 2024-07-04 τροποποίηση¹ αυτής, ανατέθηκε στην εταιρία **VMC Τεχνική Ε.Ε.**, η υπηρεσία με τίτλο: **«Επικαιροποίηση μελέτης σκοπιμότητας κατασκευής ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στους οδικούς άξονες του Λεκανοπεδίου Αττικής» (MIS: 5000415 YE58)**. Η σύμβαση του Έργου υπογράφηκε στις 04/04/2024. Η ημερομηνία αυτή αποτελεί την ημερομηνία εκκίνησης του χρονοδιαγράμματος του έργου, όπως αυτό καθορίζεται στους όρους της τροποποιημένης σύμβασης.

Αντικείμενο της σύμβασης είναι η παροχή υπηρεσιών εμπειρογνώμονα για την υποστήριξη της ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική» στο πλαίσιο επικαιροποίησης της μελέτης σκοπιμότητας για την κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στους οδικούς άξονες στο Λεκανοπέδιο Αττικής, σε θέσεις στις οποίες η διέλευση των πεζών έχει αυξημένους κινδύνους. Ειδικότερα, το 2010, η ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ, εκπροσωπούμενη από τον Γεν. Γραμματέα Δημοσίων έργων ανέθεσε την αρχική υπηρεσία σε γραφείο συμβούλων, προκειμένου να γίνει η αρχική κατάταξη των θέσεων και να προγραμματισθούν οι κατάλληλες ενέργειες (μελέτες εφαρμογής, χρηματοδότηση, κατασκευή). Στην συνέχεια, το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών, προχώρησε στην μελέτη 6 πεζογεφυρών, εκ των οποίων τελικώς κατασκευάστηκαν οι 5, με χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Αττικής 2014-2020.

Στόχος είναι η εκτέλεση του συνόλου των απαιτούμενων εργασιών για την επικαιροποίηση της παραπάνω κατάταξης στο ίδιο οδικό δίκτυο αναφοράς, στο πλαίσιο του νέου προγραμματισμού για την αναβάθμιση της κινητικότητας των πεζών στο νομό Αττικής με ασφαλέστερες συνθήκες, δεδομένου, εξάλλου, ότι έχουν παρέλθει αρκετά χρόνια από την πραναφερθείσα (αρχική) μελέτη σκοπιμότητας/προτεραιοποίησης.

1.2 Στάδια εργασίας - Παραδοτέα (σύμφωνα με τη Σύμβαση)

Η παρεχόμενη υπηρεσία θα εκτελεστεί στα κάτωθι Στάδια/Παραδοτέα, το περιεχόμενο των οποίων φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

	Περιεχόμενο των Παραδοτέων της Παρεχόμενης Υπηρεσίας
Στάδιο - Παραδοτέο 1	Έκθεση Υφιστάμενης Κατάστασης
Στάδιο - Παραδοτέο 2	Έκθεση Προτεραιοποίησης Επέμβασης
Στάδιο - Παραδοτέο 3	Έκθεση Διερεύνησης Ανάπτυξης για κάθε ανισόπεδη διάβαση (Α/Δ)

Αναλυτικότερα σύμφωνα με το περιεχόμενο και την μεθοδολογία της σύμβασης, ανά στάδιο εργασίας περιλαμβάνεται:

¹ Με την υπ' αριθμ. Πρωτ. 1673/02-07-2024 (ΑΔΑ: 9ΔΣΡ7Λ7-ZE2) απόφαση του Περιφερειάρχη Αττικής εγκρίθηκε η 1η τροποποίηση της σύμβασης της παρούσας υπηρεσίας.



VMC TEXNIKI E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 1-2

Ενέργειες		
1	Στάδιο - Παραδοτέο 1	<p>Έκθεση Υφιστάμενης Κατάστασης</p> <p>Συλλογή Πληροφοριών για αριθμό ατυχημάτων με πεζούς στην τελευταία πενταετία σε θέσεις οδικών αξόνων όπου υφίστανται εν δυνάμει διελεύσεις πεζών. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί σε περιπτώσεις θέσεων όπου υπάρχει η ανάγκη διακίνησης πεζών εγκάρσια σε οδικό άξονα και δεν προσφέρεται ικανοποιητική λύση εξυπηρέτησης του (π.χ. ενδιάμεσα τμήματα μεταξύ σηματοδοτούμενων κόμβων, μεγάλα πλάτη αξόνων χωρίς μεσαίες νησίδες ή με νησίδες μικρού πλάτους κλπ). Πηγή πληροφοριών θα αποτελούν οι: ΕΛΣΤΑΤ, ΔΜΕΟ, ΔΗΜΟΙ, Τοπικές Τροχαίες κλπ</p> <p>Απαιτείται η συνεργασία επίσης με την Τοπική Αυτοδιοίκηση για συλλογή πληροφοριών που αφορούν τεκμηριωμένες και ώριμες ανάγκες για ασφαλέστερη διακίνηση πεζών.</p> <p>Παράλληλα θα γίνει αναζήτηση σε εκπονηθέντα ή εκπονούμενα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την αναφορά σε θέματα οδικής ασφάλειας πεζών και τυχόν διατυπωθείσες και εγκεκριμένες προτάσεις ανισόπεδων διαβάσεων πεζών (που να αναφέρονται στο οδικό δίκτυο εξέτασης της παρούσας υπηρεσίας).</p> <p>Πέραν όμως του αριθμού ατυχημάτων θα εντοπιστούν και θέσεις που εν δυνάμει είναι προβληματικές για την ασφαλή διέλευση των πεζών και για τις οποίες δεν υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικών προτάσεων για την εξυπηρέτησή τους.</p> <p>Στο στάδιο αυτό θα επιδιωχθεί να καταγραφούν τουλάχιστον 40 θέσεις που εντοπίστηκαν ήδη ως προβληματικές, ή θα εντοπιστούν σε συνεργασία με την Υπηρεσία. Για τις θέσεις που δεν υπάρχουν στοιχεία αξιόπιστων μετρήσεων φόρτου από την Υπηρεσία, θα γίνουν από τον Ανάδοχο μετρήσεις διατομής φόρτων κατά την περίοδο 7:30-9:00 τυπικής καθημερινής για μέχρι 25 θέσεις.</p>
2	Στάδιο - Παραδοτέο 2	<p>Έκθεση Προτεραιοποίησης Επέμβασης</p> <p>Επεξεργασία των παραπάνω στοιχείων με σταθμισμένη πολυκριτηριακή ανάλυση (ατυχημάτων, συχνότητας διέλευσης πεζών, φόρτων οδικού άξονα, δραστηριοτήτων εκατέρωθεν του άξονα, έλλειψης άλλου προσφορότερου τρόπου προσπέλασης κλπ) για την επιλογή και ιεράρχηση θέσεων που προκρίνονται για τη δημιουργία ανισόπεδων διαβάσεων.</p> <p>Θα χρησιμοποιηθεί η μεθοδολογία που αναπτύχθηκε για την αρχική κατάταξη των θέσεων.</p> <p>Στην περίπτωση όπου λόγω νέων δεδομένων στην διεθνή βιβλιογραφία προκύπτει ανάγκη να επικαιροποιηθεί, τότε θα γίνει επικαιροποίηση.</p> <p>Θα χρησιμοποιηθούν τα κυκλοφοριακά δεδομένα που έχουν συλλεχθεί, το πλήθος ατυχημάτων, οι απαιτήσεις των κοινωνικών ομάδων όπως προκύπτουν από τα αιτήματα στους δήμους ή στην Υπηρεσία μας ή σε άλλες δημόσιες αρχές (Περιφέρεια, Τροχαία κλπ) σε συνδυασμό με τα σκαριφήματα ή τοπογραφικά διαγράμματα για να εκτιμηθεί το Επίπεδο Εξυπηρέτησης ανά πρόσβαση προβληματικής διασταύρωσης.</p> <p>Χρησιμοποιώντας ως κύρια κριτήρια αξιολόγησης το Επίπεδο Εξυπηρέτησης των πεζών, την Οδική Ασφάλεια και τη σημασία της θέσης, θα γίνει κατάταξη των θέσεων σύμφωνα με την προτεραιότητα επέμβασης που παρουσιάζουν.</p>
3	Στάδιο -	Έκθεση Διερεύνησης Ανάπτυξης για κάθε ανισόπεδη διάβαση (Α/Δ)



Παραδοτέο 3

Διερεύνηση της δυνατότητας ανάπτυξης της κατασκευής για κάθε ανισόπεδη πεζοδιάβαση με καταρχήν κριτήρια:

- α) Την αδυναμία εξυπηρέτησης με άλλες εναλλακτικές και ασφαλείς λύσεις.
- β) Την δυνατότητα ανάπτυξης της κατασκευής στον προσφερόμενο χώρο χωρίς απαλλοτριώσεις.
- γ) Την υφιστάμενη δόμηση στην περιοχή της κάθε ανισόπεδης πεζοδιάβασης κατά τρόπο ώστε να δημιουργεί τη λιγότερο δυνατή οπτική και αισθητική όχληση μετά την κατασκευή.
- δ) Τα γεωτεχνικά στοιχεία της θέσης από τυχόν υφιστάμενα γεωτεχνικά γειτονικά στοιχεία.
- ε) Εντοπισμός κατ' ελάχιστον για 20 τελικών επιλεγόμενων θέσεων

Το παραδοτέο του Σταδίου 1 υποβλήθηκε εμπρόθεσμα με αρ. Πρωτ.: 2436/04-10-2024.

Το παραδοτέο του Σταδίου 2 υποβλήθηκε εμπρόθεσμα με αρ. Πρωτ.: 3093/04-12-2024.

Το παρόν τεύχος αφορά στο Παραδοτέο - Σταδίου 3.

1.3 Γενικό χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας

Η συνολική διάρκεια του αντικειμένου της σύμβασης, σύμφωνα με την τροποποίηση της, είναι δέκα (10) μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της (μη συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων από τη Δ.Υ.). Σύμφωνα με τα συμβατικά στοιχεία, η διάρκεια των σταδίων έχει ως εξής:

- Υποβολή Σταδίου 1: 6 μήνες, από την υπογραφή της σύμβασης.
- Υποβολή Σταδίου 2: 8 μήνες, από την υπογραφή της σύμβασης.
- Υποβολή Σταδίου 3: 10 μήνες, από την υπογραφή της σύμβασης.

1.4 Ομάδα έργου


Το έργο εκπονείται από την VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε. Εκπρόσωπος και συντονιστής της Ομάδας έργου (εφεξής Ο.Ε.) είναι ο κ.Μάρης Ιωάννης, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος. Τα λοιπά μέλη της Ο.Ε. για όλη τη διάρκεια εκπόνησης είναι:

- Βόσκογλου Νικόλαος, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος MSc.
- Χατζηαποστολίδη Αναστασία, Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ. Ανάπτυξης MSc UCL - Συγκοινωνιολόγος.
- Ζαργιαννάκη Ευτυχία, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός – Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ.

Την ομάδα πλαισίωσαν ειδικοί συνεργάτες του αναδόχου, που πραγματοποίησαν προγραμματισμένες συναντήσεις με τα αρμόδια τμήματα Τροχαίων της Αττικής.

1.5 Συλλογή πρόσθετων στοιχείων – Λοιπών συνεργασιών

Στα πλαίσια εκτέλεσης της παρεχόμενης υπηρεσίας (κατά το Στάδιο Ι), αναζητήθηκε συνεργασία με τους ακόλουθους φορείς:

 VMC TEXNIKH E.E.				
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 1-4

- Την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛ. ΣΤΑΤ.) για τη συλλογή δεδομένων των τροχαίων ατυχημάτων με παθόντες πεζούς εντός της περιοχής εξέτασης.
- Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Δ/ση Οδικών Υποδομών (ΔΟΥ).
- Το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) της Περιφέρειας Αττικής, αναφορικά με το οδικό δίκτυο εξέτασης, φορτολογικά δεδομένα ή/και λοιπά συναφή στοιχεία.
- Την Περιφέρεια Αττικής – Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Προγράμματος «Αττική».
- Την Διεύθυνση Δημοσιονομικής Διαχείρισης της Ελληνικής Αστυνομίας.
- Σε 47 Δήμους της Περιφέρειας Αττικής, από όπου διέρχεται το οδικό δίκτυο αναφοράς στο Λεκανοπέδιο Αττικής.
- Σε 8 αρμόδια Τμήματα Τροχαίας, από όπου διέρχεται το οδικό δίκτυο αναφοράς στο Λεκανοπέδιο Αττικής.

1.6 Ευχαριστίες

Εκφράζουμε τις ευχαριστίες μας για την ουσιαστική συμβολή τους κατά την εκτέλεση του έργου, στους:

- κ. Νικόλαο Χαρδαλιά, Περιφερειάρχη Αττικής.
- κ. Δημήτριο Δρόση, Προϊστάμενο της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης Προγράμματος «Αττική».

καθώς και στο σύνολο των μελών της Επιτροπής Παραλαβής του έργου:

- κ. Σιμιτόπουλο Χρήστο, Στέλεχος Μονάδας Α' ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική», ως Πρόεδρο της Επιτροπής με αναπληρώτρια την κα Αμέντα Βασιλική, Στέλεχος Μονάδας Α' ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική»,
- κ. Κουκούλη Ιωάννη, Στέλεχος ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική» ως τακτικό μέλος, με αναπληρωτή τον κ. Μυλωνά Φώτη, Στέλεχος Μονάδας Β2' ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική» και,
- κα Παπαβασιλείου Βασιλική, Στέλεχος Μονάδας Β2' ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική» ως τακτικό μέλος, με αναπληρωτή τον κ. Πουλή Γεώργιο, Στέλεχος Μονάδας Β2' ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική».

Επιπλέον, στους:

- κ. Σπηλιώτη Άγγελο, Προϊστάμενο της Μονάδας Α' ΕΥΔ Προγράμματος «Αττική» για την πολύτιμη συνεργασία του, στο πλαίσιο επικοινωνίας με την Δ/ση Δημοσιονομικής Διαχείρισης της Ελληνικής Αστυνομίας και,
- κ. Ανθόπουλο Μιχάλη, Προϊστάμενο του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας (Κ.Δ.Κ.) της Περιφέρειας Αττικής.



2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ 3

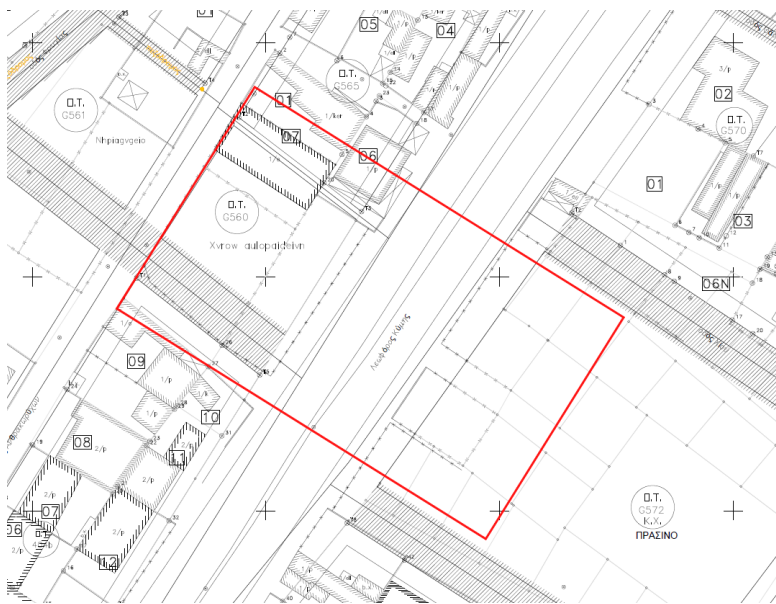
Σύμφωνα με το υπ'αρ. Πρωτ.: 3213/2024 έγγραφο της Επιτροπής Παρακολούθησης και Παραλαβής της εν λόγω Σύμβασης, κατά την εκπόνηση του 3ου (τελικού) Σταδίου της υπηρεσίας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κάτωθι παρατηρήσεις – οδηγίες:

- Ως σενάριο ... επιλέγεται το Σενάριο Σ1 (δεσπόζον κριτήριο ο απόλυτος αριθμός ατυχημάτων με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζού).
- Οι θέσεις για την κατασκευή νέων Πεζογεφυρών, όπως αυτές αποτυπώνονται στον τελικό πίνακα με τις επιλεγόμενες θέσεις, θα πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 500μ. από την πλησιέστερη υφιστάμενη Πεζογέφυρα.
- Στον τελικό πίνακα με τις προτεινόμενες θέσεις θα πρέπει να εισαχθεί κατ' εξαίρεση η θέση της διασταύρωσης της Λεωφόρου Κηφισίας με την Πανόρμου / Ερυθρού Σταυρού. Η συγκεκριμένη θέση υπήρχε στον πίνακα με τις προτεινόμενες θέσεις νέων Πεζογεφυρών της αρχικής μελέτης σκοπιμότητας, η οποία είχε ανατεθεί από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων. Επιπλέον, η συγκεκριμένη θέση είχε ενταχθεί στο Π.Ε.Π. «ΑΤΤΙΚΗ» 2014-2020 με την Πράξη με Κωδικό ΟΠΣ 5001380, με το υποέργο 5 να αφορά στην αναμόρφωση των τεύχων δημοπράτησης και το υποέργο 6 να αφορά στην κατασκευή της Πεζογέφυρας.

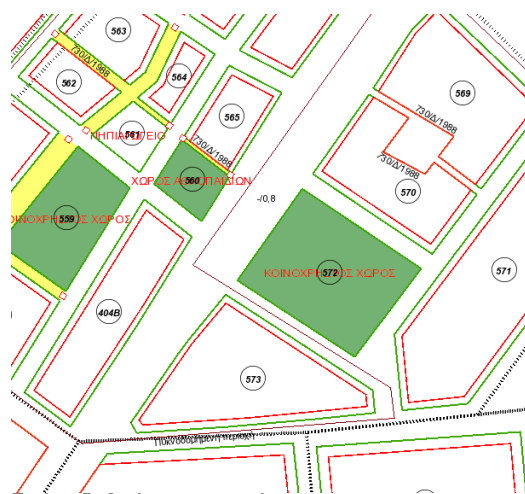


3 ΛΟΙΠΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Κατά την εκπόνηση του παρόντος σταδίου και μόλις 7 ημέρες πριν την υποβολή του, παραλήφθηκε από την μελετητική ομάδα του έργου² και ένα επιπλέον αίτημα από το Δήμο Νέας Ιωνίας, για χωροθέτηση ανισόπεδης διάβασης πεζών επί της Λ. Κύμης, στο ύψος της συμβολής της με την οδό Σαμοθράκης, με ενδεικτικά σημεία έδρασης της πεζογέφυρας τα Ο.Τ. 560 και 572, τα οποία εμφανίζονται ως χώρος αθλοπαιδιών και Κ.Χ. αντίστοιχα στο εγκεκριμένο Ρ.Σ. του Δήμου. Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση:



Εικόνα 1: Αποσπάσμα από το σχέδιο Πράξης εφαρμογής στο εν λόγω σημείο όπως εστάλη από την Τ.Υ. του Δήμου Νέας Ιωνίας



Εικόνα 2: Αποσπάσμα από το <http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/#/23.7764/38.0389/18> για την αποτύπωση των χρήσεων στα εν λόγω ΟΤ μέσω του Ρ.Σ. του Δήμου Νέας Ιωνίας.

Το εν λόγω αίτημα αποτελεί συνέχεια της σχετικής έρευνας που είχε πραγματοποιηθεί και ολοκληρωθεί στο πλαίσιο του Σταδίου 1, για την συλλογή πρόσθετων πληροφοριών ή/και την διατύπωση συγκεκριμένων απόψεων και προτάσεων αναφορικά με ώριμες και τεκμηριωμένες ανάγκες για την χωροθέτηση Α/Δ πεζών εντός των διοικητικών ορίων των Δήμων, με σκοπό την ασφαλέστερη, εγκάρσια διάσχιση σε μεγάλους οδικούς άξονες, στην οποία δεν είχε ανταποκριθεί ο Δήμος Νέας Ιωνίας.

Σύμφωνα με την εφαρμοσμένη μεθοδολογία (βλ. και Στάδιο 1), η εν λόγω θέση **δεν αφορά** σε τμήμα οδικού δικτύου **αρμοδιότητας της Περιφέρειας**³ και ως εκ τούτου δεν εξετάστηκε, υπό το πρίσμα συμμετοχής της στους επικαιροποιημένους πίνακες του επιλεγέντος Σεναρίου 1.

² Μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) στις 28-01-2025.

³ Πραγματοποιήθηκε εκ νέου επικοινωνία με τον κ. Ανθόπουλο, Προϊστάμενο του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) της Περιφέρειας Αττικής, όπου και **επανεπιβεβαιώθηκε** ότι δεν έχει προκύψει κάποια αλλαγή στο οδικό δίκτυο αναφοράς της Περιφέρειας (ΠΑΟΔ), όπως αυτό παρουσιάστηκε και απεικονίζεται στο σύνολο των Παραδοτέων, από την εκκίνηση της παρούσας σύμβασης.



Παραταύτα, η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας το ενδιαφέρον του Δήμου Νέας Ιωνίας και στην προσπάθεια να μεγιστοποιηθεί το όφελος σε ανθρώπινες ζωές αποφάσισε να αναλύσει την εν λόγω θέση, σύμφωνα με τα 3 βασικά κριτήρια επιλογής της εφαρμοσμένης μεθοδολογίας (επίπεδο σοβαρότητας ατυχήματος ανά θέση του οδικού δικτύου αναφοράς, εγγύτητα σε σχολικές μονάδες και αίτημα φορέα), προκειμένου ο Δήμος Νέας Ιωνίας να αποκτήσει περαιτέρω στοιχεία:

- **Οδικό δίκτυο αναφοράς:** Το συγκεκριμένο σημείο του οδικού τμήματος ανήκει στο Δήμο Νέας Ιωνίας. Η αρμοδιότητα της Περιφέρειας Αττικής επί της Λ. Κύμης αρχίζει από την Σπ. Λούη και τελειώνει στην οδό Πλαπούτα.
- **Επικινδυνότητα θέσης:** Δεν καταγράφονται ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό στο σημείο της προτεινόμενης (από το Δήμο) χωροθέτησης ή πλησίον αυτού. Σε απόσταση $\geq 150\mu$. καταγράφεται 1 ατύχημα με ελαφρύ τραυματισμό ενώ 1 ατύχημα που περιλαμβάνει σοβαρό τραυματισμό καταγράφεται σε απόσταση $\sim 380\mu$. νοτιοδυτικά από αυτή.
- **Εγγύτητα σε σχολικές μονάδες:** Καταγράφονται 3 μονάδες/συγκροτήματα πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε απόσταση $\leq 250\mu$. από την εν λόγω θέση.
- **Αίτημα φορέα:** Η θέση προτείνεται από το Δήμο Νέας Ιωνίας, με συγκεκριμένη πρόταση για τα πιθανά σημεία έδρασης της Α/Δ πεζών, τα Ο.Τ. 572 και 560, αντίστοιχα.
- **Λοιπά στοιχεία τεκμηρίωσης (από την ομάδα έργου): Δεν υπάρχει εναλλακτική διάσχιση** της οδού, ειδικά στο τμήμα μεταξύ των Αλσουπόλεως - Μαρ. Αντύπα/Ολυμπιονίκη Σπ.Λούη (μήκους $\sim 310\mu$.). Στο εν λόγω τμήμα, επί της διαχωριστικής νησίδας υπάρχει συνδυασμός στηθαίου και κιγκλιδωμάτων για την αποτροπή των εγκάρσιων διασχίσεων από πεζούς. Οι εναλλακτικές διασχίσεις καταγράφονται μόνο στα δύο άκρα του τμήματος, ήτοι στις οδούς Αλσουπόλεως και Μαρ. Αντύπα/Ολυμπιονίκη Σπ.Λούη αντίστοιχα, που υπάρχουν πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο. Η παράμετρος πλάτους οδού ικανοποιείται. Συγκεκριμένα, η διατομή περιλαμβάνει 8 λωρίδες κυκλοφορίας συνολικά, ήτοι 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση στην κάτω διάβαση οχημάτων και 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση στους παραδρόμους εκατέρωθεν. Τέλος, ως θέση υπάρχει ο απαιτούμενος χώρος για την ανάπτυξη ανισόπεδης διάβασης πεζών στα προαναφερόμενα Ο.Τ.

4 ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ 1 & 2

4.1 Συνοπτική περιγραφή αποτελεσμάτων ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης & ιεράρχησης θέσεων με την μέθοδο της πολυκριτηριακής ανάλυσης

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ανάλυσης και την αξιολόγηση (σε επίπεδο πρώτης προσέγγισης) των δεδομένων τροχαίων ατυχημάτων με παθόντες πεζούς στην περιοχή εξέτασης, προσδιορίστηκαν 128 «υποψήφιος» θέσεις για χωροθέτηση ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στο οδικό δίκτυο αναφοράς. Ειδικότερα:

- Στην ομάδα Α περιλαμβάνονται 56 θέσεις, που αφορούν σε ≥ 2 ατυχήματα με νεκρούς ή σοβαρά τραυματισμένους.
- Στην ομάδα Β περιλαμβάνονται 5 θέσεις που έχουν προταθεί από φορείς και όπου περιλαμβάνεται και ένα ατύχημα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό.
- Στην ομάδα Γ περιλαμβάνονται 47 θέσεις όπου υπάρχουν σχολεία σε απόσταση έως 250μ. και έχει καταγραφεί ένα ατύχημα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό και τέλος,
- Στην ομάδα Δ περιλαμβάνονται 20 θέσεις που έχουν προταθεί από φορείς και δεν έχει καταγραφεί κανένα ατύχημα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό.

Οι παραπάνω «υποψήφιος» θέσεις κατηγοριοποιήθηκαν εκ νέου, με συνδυασμό τριών βασικών κριτηρίων επιλογής (επίπεδο σοβαρότητας ατυχήματος ανά θέση του οδικού δικτύου αναφοράς, αίτημα φορέα και εγγύτητα σε σχολικές μονάδες) προκειμένου να επαναδιαμορφωθούν οι ομάδες «ελέγχου», να τεθούν (καταρχήν) οι συσχετισμοί των παραμέτρων των δεδομένων και ως εκ τούτου, να χρησιμοποιηθούν σε περαιτέρω ανάλυση δίνοντας πιο αξιόπιστα αποτελέσματα ως προς την επιλογή και ιεράρχηση των θέσεων, που προκρίνονται για την χωροθέτηση και κατ'επέκταση δημιουργία ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στο οδικό δίκτυο αναφοράς. Κατά την **πρώτη προσέγγιση** ανάλυσης και αξιολόγησης των «υποψήφιος» θέσεων (στο Στάδιο 1), κρίθηκε σκόπιμο να εξεταστούν και κατ' επέκταση να απεικονιστούν **όλες οι θέσεις**⁴ (με τα προαναφερόμενα κριτήρια επιλογής), προσδιορίζοντας έτσι επικίνδυνα οδικά τμήματα ή διασταυρώσεις στο δίκτυο αναφοράς και μη λαμβάνοντας υπόψη τυχόν περιορισμούς (π.χ. διαθέσιμος χώρος) ή άλλες παραμέτρους (π.χ. εγγύτητα με υφιστάμενη πεζογέφυρα).

Κατά το επόμενο Στάδιο 2, το σύνολο των 128 «υποψήφιος» και αρχικώς προκρινόμενων θέσεων, **επανεξετάστηκε** προκειμένου να εξαιρεθούν όσες από αυτές δεν θα ήταν σκόπιμο να συμπεριληφθούν και να αξιολογηθούν μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης, σύμφωνα με τις κάτωθι παραμέτρους:

- Εγγύτητα με υφιστάμενη υποδομή ανισόπεδης⁵ διάβασης πεζών στο οδικό δίκτυο αναφοράς. Εξαιρέθηκαν 16 θέσεις.
- Εγγύτητα με υφιστάμενη υποδομή υπόγειας⁶ διάβασης πεζών στο οδικό δίκτυο αναφοράς. Εξαιρέθηκαν 19 θέσεις.

⁴ Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις του αναδόχου κατά το Στάδιο Ι, ορίζεται η καταγραφή τουλάχιστον 40 θέσεων που εντοπίζονται ως προβληματικές για την ασφαλή διέλευση των πεζών.

⁵ Ορίστηκε ως μέγιστη επιτρεπόμενη απόσταση για την χωροθέτηση νέας υποδομής, η απόσταση των $\geq 250\mu$. από υφιστάμενη πεζογέφυρα.



- Αισθητική τοπίου-συσχέτιση με τον ευρύτερο χώρο με βάση πολεοδομικά και πολιτιστικά κριτήρια. Εξαιρέθηκαν 4 θέσεις.
- Δρομολογημένα συναφή έργα ως προς την χωροθέτηση & κατασκευή ανισόπεδης διάβασης πεζών. Εξαιρέθηκε 1 θέση.
- Έλλειψη διαθέσιμου χώρου (Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου – γεωμετρία) σε συνέχεια αυτοψίων και επιτόπου ελέγχων στα υποψήφια σημεία χωροθέτησης. Εξαιρέθηκαν 41 θέσεις.
- Άλλοι τεκμηριωμένοι λόγοι. Εξαιρέθηκε 1 θέση.

Με βάση τα παραπάνω και σε συνέχεια μικρού αριθμού αλλαγών⁷ ως προς τα σημεία χωροθέτησης, διαμορφώθηκε ένας τελικός κατάλογος 44 θέσεων, που διαχωρίστηκε σε 2 κατηγορίες (πίνακες) προκειμένου να ιεραρχηθούν ξεχωριστά:

- Θέσεις με ατυχήματα που περιλαμβάνουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό (ήτοι ομάδες ελέγχου Α, Β, και Γ). Ο πίνακας αφορούσε σε 34 θέσεις.
- Θέσεις χωρίς ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών (ήτοι ομάδα ελέγχου Δ). Ο πίνακας αφορούσε σε 10 θέσεις.

Οι θέσεις αυτές εξετάστηκαν με την μέθοδο της πολυκριτηριακής ανάλυσης εστιάζοντας σε 2 εναλλακτικά σενάρια βαρύτητας κριτηρίων: α) **Σενάριο 1**, που δίδεται μεγαλύτερη βαρύτητα στις θέσεις με ατυχήματα που περιλαμβάνουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό και β) **Σενάριο 2**, που δίδεται μεγαλύτερη βαρύτητα στις θέσεις που καταγράφουν φόρτους πεζών, σε άμεση σχέση με την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα, οι συντελεστές βαρύτητας των Ομάδων ελέγχου των κριτηρίων επιλογής καθορίστηκαν σύμφωνα με την ακόλουθη κατανομή:

Καθορισμός Συντελεστών βαρύτητας Ομάδων ελέγχου των Κριτηρίων επιλογής		
Βασικές Ομάδες Κριτηρίων Επιλογής	Εναλλακτικά σενάρια εξέτασης	
	Σενάριο 1	Σενάριο 2
Επικινδυνότητα	60%	50%
Ζήτηση	20%	30%
Σκοπιμότητα χωροθέτησης / κατασκευής συσχετισμός με πιθανότητα χρήσης:	20%	20%

Από την Υπηρεσία και σύμφωνα με το υπ'αρ. Πρωτ.: 3213/2024 έγγραφο της Επιτροπής Παρακολούθησης και Παραλαβής (όπως περιγράφεται σε προηγούμενη ενότητα, **λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των παρατηρήσεων-οδηγιών**) επελέγη το Σενάριο 1, σύμφωνα με το οποίο πραγματοποιήθηκε η **επικαιροποιημένη** επαναξιολόγηση και επαναβαθμολόγηση των τελικώς προκρινόμενων θέσεων στο παρόν Στάδιο 3.

⁶ Ορίστηκε ως μέγιστη επιτρεπόμενη απόσταση για την χωροθέτηση υποδομής ανισόπεδης διάβασης πεζών, η απόσταση των $\geq 250\mu$. από υφιστάμενη υπόγεια διάβαση πεζών ενώ παράλληλα λήφθηκαν υπόψη και οι σχετικές συναφείς υποδομές που τυχόν υπάρχουν μέσω των υφιστάμενων σταθμών ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ, παρέχοντας είσοδο/έξοδο σε διάφορα σημεία (των συμβαλλουσών με αυτών οδών) ανάλογα με την χωροθέτησή τους και κατ' επέκταση εξυπηρετώντας με ασφάλεια τις εγκάρσιες διασχίσεις πεζών.

⁷ Υπήρξε μικρός αριθμός θέσεων που συγχωνεύτηκαν, κατά κανόνα κεντροβαρικά, καλύπτοντας τις μεταξύ τους θέσεις ή/και που διασπάστηκαν προκειμένου να αντιπροσωπεύεται ορθότερα και μονοσήμαντα (από άποψη επικινδυνότητας και συχνότητας ατυχημάτων) η χωροθέτηση της κάθε πεζογέφυρας.



5 ΤΕΛΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Α/Δ

5.1 Θέσεις προς επικαιροποίηση/επαναβαθμολόγηση μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης

Κατά το παρόν στάδιο, δεν προωθήθηκαν όλες οι 44 (34+10) θέσεις προς επικαιροποίηση/επαναβαθμολόγηση του ιεραρχημένου Σεναρίου 1 για τους κάτωθι λόγους:

- Επαναπροσδιορίστηκε η **εγγύτητα** (μέγιστη επιτρεπόμενη απόσταση) με **υφιστάμενη υποδομή** ανισόπεδης διάβασης πεζών στο οδικό δίκτυο αναφοράς, στα 500μ. Κρίθηκε σκόπιμο ο ίδιος κανόνας (κριτήριο χωροθέτησης) να ληφθεί υπόψη και στις περιπτώσεις που καταγράφεται υφιστάμενη υποδομή υπόγειας διάβασης πεζών στο οδικό δίκτυο αναφοράς στην ίδια απόσταση των 500μ. Εξαίρεθηκαν 6 και 5 θέσεις, αντίστοιχα.

ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΛΟΓΩ ΕΓΓΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΑΝΙΣΟΠΕΔΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ (ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ)						
#	Κωδικός Θέσης	Οδικό δίκτυο αναφοράς	Δήμος εξέτασης	Αντιπροσωπευτικό σημείο αναφοράς	Αριθμός απυχημάτων με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζού	Διαθέσιμη εναλλακτική λύση για πεζούς
1	A1-A2	ΑΘΗΝΩΝ	ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ	ΨΥΧΙΑΤΡΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ ΣΤΟ ΔΑΦΝΙ	4	Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο
2	A5-1	ΑΘΗΝΩΝ	ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ	ΟΔΟΣ ΚΙΛΚΙΣ (Κ.Χ.)	1	Εγκάρσια διάσχιση χωρίς σχετική υποδομή – Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο σε απόσταση ~50μ.
3	A24 ⁸	ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ	ΝΗΡΕΩΣ	2	Πεζοφάνaro
4	A53 ⁹	ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ	Γ.Ν.Ν.Θ. "Η ΣΩΤΗΡΙΑ"	2	Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο
5	Γ47	ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΓΕΛΑΟΥ/ΕΥΚΑΛΥΠΤΩΝ	1	Πεζοφάνaro
6	Δ13	ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ	ΠΛ. ΙΚΑΡΩΝ (ΣΤΑΣΗ ΦΟΡΟΣ)	0	Πεζοφάνaro
ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΛΟΓΩ ΕΓΓΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΑΝΙΣΟΠΕΔΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ (ΥΠΟΓΕΙΑ ΔΙΑΒΑΣΗ)						
1	A5-2	ΑΘΗΝΩΝ	ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ, ΑΙΓΑΛΕΩ	ΜΝΗΣΙΚΛΕΟΥΣ/ ΚΑΜΠΙΝΓΚ	1	Διάβαση με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση (~50μ. ανατολικά της εν λόγω χωροθέτησης)
2	A7-A8	ΑΘΗΝΩΝ	ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ, ΑΙΓΑΛΕΩ	ΥΠΕΡΑΓΟΡΑ "LIDL"/ΚΟΣΜΑ ΑΙΤΩΛΟΥ - ΒΙΑΜΑΞ	3	Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο
3	A13	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ	2	Εγκάρσια διάσχιση χωρίς σχετική υποδομή – Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε

⁸ Στο πλαίσιο κατασκευής υπόγειου χώρου στάθμευσης στον Φλοίσβο, στο εν λόγω σημείο διαμορφώνεται πλήρως σηματοδοτούμενος κόμβος (Έργο: Εκπόνηση κτιριοδομικών, περιβαλλοντικών και συγκοινωνιακών μελετών για την κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης στον Φλοίσβο, Δήμος Παλαιού Φαλήρου (2023) – ΑΕΠΟ για έργα/δραστηριότητες Α2, ΠΕΤ:2308986526).

⁹ Ανεπαρκής διαθέσιμος χώρος στη βόρεια πλευρά της Λ. Μεσογείων.



						κόμβο σε απόσταση ~60μ.
4	A25 ¹⁰	ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ	ΑΙΟΛΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ	2	Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβους εκατέρωθεν της εν λόγω χωροθέτησης (Λ.Ποσειδώνος – Αιόλου & Λ.Ποσειδώνος – Αγ. Αλεξάνδρου)
5	Γ17	ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	ΒΑΡΗΣ- ΒΟΥΛΑΣ- ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	ΠΑΝΟΣ	1	Κόμβος χωρίς σχετική υποδομή (άνοιγμα νησίδας)

- **Έργα ανάπλασης υπερκείμενου σχεδιασμού** σε άμεση σχέση με το οδικό δίκτυο αναφοράς. Εξαιρέθηκαν 2 θέσεις:
α) Η μία θέση αφορούσε σε *εν δυνάμει* χωροθέτηση ανισόπεδης διάβασης πεζών επί της Ποσειδώνος/Εθνάρχου Μακαρίου (*παλαιά παραλιακή*) στο ύψος της Λ. Ελ. Βενιζέλου (Λ. Θησέως, Δ.Καλλιθέας) με δεδομένο τα έργα αστικής ανάπλασης του μητροπολιτικού πάρκου του Φαληρικού Όρμου¹¹ και β) η δεύτερη θέση αφορούσε σε *εν δυνάμει* χωροθέτηση ανισόπεδης διάβασης πεζών επί της Λ. Ποσειδώνος στο ύψος της διασταύρωσης με την οδό Ζήτα (νυχτερινό κέντρο «ROMEO», Δ.Ελληνικού-Αργυρούπολης) με δεδομένο τα έργα αστικής ανάπλασης (ήδη εκπονούμενα) του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού. Αμφότερα τα έργα θα επιφέρουν ανακατάταξη της δομής και της οργάνωσης των λειτουργιών του αστικού χώρου σε άμεση σχέση με τις συνεπαγόμενες συνδέσεις του με το οδικό δίκτυο αναφοράς με αποτέλεσμα η προτεινόμενη χωροθέτηση των ανισόπεδων διαβάσεων (στα εν λόγω σημεία, κατά την παρούσα σύμβαση) να κρίνεται επισφαλής.

ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΛΟΓΩ ΕΡΓΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ						
#	Κωδικός θέσης	Οδικό δίκτυο αναφοράς	Δήμος εξέτασης	Αντιπροσωπευτικό σημείο αναφοράς	Αριθμός απυχημάτων με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζού	Διαθέσιμη εναλλακτική λύση για πεζούς
1	A21-A22	ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ/ ΕΘΝΑΡΧΟΥ ΜΑΚΑΡΙΟΥ	ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (Λ. ΘΗΣΕΩΣ) - ΠΛ. ΠΕΙΣΙΣΤΡΑΤΟΥ	5	Εγκάρσια διάσχιση χωρίς σχετική υποδομή – Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο σε απόσταση ~70μ.
2	A29	ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	ΖΗΤΑ - ΠΡΩΗΝ ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ	2	Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο

- **Διατομή οδού ≤4 λωρίδων κυκλοφορίας.** Σε συνέχεια περαιτέρω αυτοψιών (κατά το παρόν στάδιο) και επιτόπου ελέγχων στις «υποψήφιες» θέσεις και αξιολογώντας τα δεδομένα της πολυκριτηριακής ανάλυσης¹² (αναφορικά με την κατάταξη των θέσεων) σε συνδυασμό και με τις υφιστάμενες συνθήκες, εξαιρέθηκαν οι κάτωθι 6 θέσεις:

¹⁰ Στο πλαίσιο κατασκευής υπόγειου χώρου στάθμευσης στον Φλοίσβο (βλ. και προαναφερόμενη υποσημείωση) και με δεδομένη την υπόγεια διάβαση πεζών που θα κατασκευαστεί στη συμβολή των Λ.Ποσειδώνος – Εσπέρου.

¹¹ <https://erga.attica.gov.gr/φαληρικός-όρμος> & <https://peka-program.gr/anaplasti-falhrikou-ormou/>

¹² Βλ. και σχετική τεκμηρίωση Παραδοτέο Στάδιο ΙΙ (παρ. σελ. 3-16 και 4-32).

**ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΛΟΓΩ ΔΙΑΤΟΜΗΣ ΟΔΟΥ (ΟΔΟΙ ΜΕ ≤2 ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ)
ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ**

#	Κωδικός Θέσης	Οδικό δίκτυο αναφοράς	Δήμος εξέτασης	Αντιπροσωπευτικό σημείο αναφοράς	Αριθμός ατυχημάτων με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζού	Διαθέσιμη εναλλακτική λύση για πεζούς
1	A16	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΑΓΟΡΑ "FACTORY OUTLET"/ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ	2	Διάβαση με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση (~40μ. δυτικά της εν λόγω χωροθέτησης)
	<p>Η θέση A16 είχε αριθμό κατάταξης «18» στον ιεραρχημένο πίνακα του Σεναρίου 1 (κατά το Στάδιο II). Πλησίον της ως άνω υποψήφιας θέσης (~300μ. ανατολικά) υπάρχει και διατηρείται η θέση B5 (Πειραιώς – Αμαλίας Φλέμινγκ), με διατομή που ανέρχεται σε 6 λωρίδες κυκλοφορίας λόγω της υφιστάμενης διαμόρφωσης στον σηματοδοτούμενο κόμβο. Υπενθυμίζεται ότι η θέση B5 έχει προταθεί επίσης από το τμήμα Α' Τροχαίας Πειραιά (βλ. και σχετικό έγγραφο – Παράρτημα Στάδιο I).</p>					
2	A44	ΑΛΕΞΙΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ/ ΚΡΩΜΝΗΣ/ΚΥΠΡΟΥ	2	Εγκάρσια διάσχιση χωρίς σχετική υποδομή – Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο σε απόσταση ~70μ.
	<p>Η θέση A44 είχε αριθμό κατάταξης «21» στον ιεραρχημένο πίνακα του Σεναρίου 1 (κατά το Στάδιο II). Περί τα ~120μ. από την εν λόγω θέση καταγράφεται επίσης πεζοφάνaro. Η αμφίπλευρη στάθμευση κατά μήκος της οδού έχει ως αποτέλεσμα οι λειτουργικές λωρίδες κυκλοφορίας να είναι (στην πράξη) μία ανά κατεύθυνση ενώ οι λωρίδες στάθμευσης εξυπηρετούν τους πεζούς ως καταφύγιο για στάση κατά την εγκάρσια διάσχιση της οδού.</p>					
3	B2	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΜΟΣΧΑΤΟΥ - ΤΑΥΡΟΥ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΤΑΥΡΟΥ	1	Εγκάρσια διάσχιση χωρίς σχετική υποδομή (ύπαρξη συνεχούς νησίδας) - Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο σε απόσταση ~150μ.
	<p>Η θέση B2 είχε αριθμό κατάταξης «17» στον ιεραρχημένο πίνακα του Σεναρίου 1 (κατά το Στάδιο II).</p>					
4	Γ6	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ	1	Πεζοφάνaro
	<p>Η θέση B2 είχε αριθμό κατάταξης «28» στον ιεραρχημένο πίνακα του Σεναρίου 1 (κατά το Στάδιο II).</p>					
5	Γ34	ΑΛΕΞΙΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	ΘΟΥΚΙΔΙΔΟΥ	1	Πεζοφάνaro
	<p>Η θέση Γ34 είχε αριθμό κατάταξης «29» στον ιεραρχημένο πίνακα του Σεναρίου 1 (κατά το Στάδιο II).</p>					
6	Γ40	ΛΙΟΣΙΩΝ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ	ΚΟΥΡΤΙΔΟΥ/ΤΡΟΥΠΑΚΗ	1	Κόμβος χωρίς σχετική υποδομή (άνοιγμα νησίδας)
	<p>Η θέση Γ40 είχε απορριφθεί μέσω της εφαρμοσμένης μεθοδολογίας του εργαλείου PEDSAFE, καθώς κατά την διατύπωση των αντιμετρω- (countermeasures) οδικής ασφάλειας που παρατίθονταν μέσω του προγράμματος, δεν περιλαμβανόταν η χωροθέτηση ανισόπεδης διάβασης πεζών. Υπενθυμίζεται ότι κατά την πολυκριτηριακή ανάλυση, κατείχε επίσης την τελευταία θέση στον ιεραρχημένο πίνακα του Σεναρίου 1 (κατά το Στάδιο II). Σημειώνεται δε ότι η παραπάνω οδός (μοναδική μεταξύ των προκρινόμενων θέσεων) αφορά σε διατομή με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.</p>					

Κατά συνέπεια ο **τελικός** κατάλογος περιλαμβάνει 26¹³ θέσεις, που διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- Θέσεις με ατυχήματα που περιλαμβάνουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό (ήτοι ομάδες ελέγχου Α, Β, και Γ),
- Θέσεις χωρίς ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών (ήτοι ομάδα ελέγχου Δ)

¹³ 25 θέσεις που περιλαμβάνονται στο πλαίσιο της παρούσας επικαιροποίησης της μελέτης σκοπιμότητας για την κατασκευή
ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στο οδικό δίκτυο αναφοράς και 1 θέση (επί της Λ. Κηφισίας & Πανόρμου/Ερυθρού Σταυρού) σε
συνέχεια των προαναφερθείσων παρατηρήσεων – οδηγιών της αναθέτουσας Υπηρεσίας.




προκειμένου να ιεραρχηθούν ξεχωριστά. Επισημαίνεται ότι οι παραπάνω θέσεις επαναβαθμολογήθηκαν ως προς το σύνολο των κριτηρίων (σε συνέχεια και των νέων αυτοψιών που διενεργήθηκαν στο παρόν στάδιο) και παρατίθενται στους ακόλουθους **πίνακες 1 και 2**.



Πίνακας 1: Ομάδες ελέγχου Α – Β – Γ, ήτοι θέσεις που περιλαμβάνουν ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών

1/2

	VMC TEXNIKH E.E.			
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-2: Έκθεση Προτεραιοποίησης Επέμβασης		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 12/2024	Σελίδα: 5-15

Πίνακας 1: Ομάδες ελέγχου Α – Β – Γ, ήτοι θέσεις που περιλαμβάνουν ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών

2/2



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 5-16

Πίνακας 2: Ομάδα ελέγχου Δ, ήτοι θέσεις χωρίς ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών

6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ-ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΩΝ ΣΤΙΣ ΤΕΛΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθεται αναλυτική τεκμηρίωση και εποπτικό¹⁴ υλικό για κάθε μία υποψήφια θέση Α/Δ πεζών, που περιλαμβάνεται στους προαναφερόμενους πίνακες (1 & 2), επιβεβαιώνοντας τα βασικά κριτήρια ελέγχου (επικινδυνότητα θέσης¹⁵, ζήτηση και φυσικά, σκοπιμότητα χωροθέτησης/κατασκευής της σε άμεση σχέση με την πιθανότητα χρήσης της).

Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται στοιχεία αναφορικά με:

- Την αδυναμία εξυπηρέτησης με άλλες (τυχόν) εναλλακτικές και ασφαλείς λύσεις.
- Την δυνατότητα ανάπτυξης της κατασκευής στο προσφερόμενο χώρο χωρίς απαλλοτριώσεις.
- Την υφιστάμενη δόμηση στην περιοχή της κάθε Α/Δ πεζών κατά τρόπο ώστε να δημιουργεί τη λιγότερο δυνατή οπτική και αισθητική όχληση μετά την κατασκευή.
- Ενδεικτικά γεωτεχνικά¹⁶ στοιχεία από τις πλησιέστερες γειτονικές θέσεις γεωτρήσεων που βρέθηκαν στην τράπεζα εδαφοτεχνικών δεδομένων του ΤΕΕ (κατά την μελέτη των έργων θα υπάρξει το ακριβές προφίλ εδάφους). Οι συντεταγμένες των θέσεων των γεωτρήσεων παρατίθενται στο παράρτημα.

Σημειώνεται ότι στα σκαριφήματα παρατίθεται ενδεικτικά και όχι περιοριστικά η τοποθέτηση των πεζογεφυρών, χωρίς να αποτελεί υποχρέωση κατά την μελέτη τους, αφού ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός, τυχόν δεσμεύσεις και ο τρόπος κατασκευής μπορεί να επιφέρει τροποποίηση, πάντοτε όμως εξυπηρετώντας την θέση (αναφορικά με την επικινδυνότητα του σημείου/ζώνης).

Οι θέσεις χωροθέτησης των πεζογεφυρών εξετάζουν αποκλειστικά το θέμα της οδικής ασφάλειας πεζών, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη άλλες δεσμεύσεις μη υπερκείμενου σχεδιασμού (προγραμματιζόμενα έργα, αναπλάσεις, ιδιοκτησιακό, δεσμεύσεις, αρχαιολογία, κλπ).

Η σειρά παρουσίασης των θέσεων ακολουθεί τη σειρά προτεραιότητας χωροθέτησης έτσι όπως προέκυψε από τη διαδικασία της **επικαιροποιημένης** πολυκριτηριακής ανάλυσης (κατά το παρόν στάδιο).

¹⁴ Λήψη φωτογραφιών ανά θέση Α/Δ: 21-22/01/2025.


¹⁵ Παρατίθενται συνοπτικά τα στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων με παρασύρσεις πεζών (**επίπεδο σοβαρότητας και συχνότητα**) που βρίσκονται ανά θέση ή πλησίον αυτής (σε απόσταση $\leq 250\mu$.) κατά την υπό εξέταση περίοδο **2013-2022**, όπως αναλυτικά περιγράφηκαν κατά το Στάδιο Ι και αξιολογήθηκαν κατά το Στάδιο ΙΙ.

¹⁶ Πηγή: Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)



6.1 Θέσεις Ομάδων ελέγχου Α – Β – Γ, ήτοι θέσεις που περιλαμβάνουν ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών

Κατάταξη	1	Βαθμολογία	58%
Κωδικός Θέσης	A33	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ/ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ/ ΦΟΙΒΗΣ ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Στη θέση καταγράφονται 1 θανατηφόρο ατύχημα και 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό. Έχουν επίσης συμβεί 3 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Οι ροές πεζών είναι σημαντικές λόγω της ύπαρξης σχολικών μονάδων/συγκροτημάτων επί της Λ. Βουλιαγμένης.</p> <p>Καταγράφονται επίσης υψηλές συγκεντρώσεις χρήσεων εμπορίου/χονδρεμπορίου (υπερτοπικής σημασίας).</p> <p>Οι στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ) που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση εκατέρωθεν της οδού προσελκύουν μαζικά πεζούς.</p> <p>Η θέση έχει επίσης προταθεί από τον Δήμο Γλυφάδας, ενώ περιλαμβάνεται και στο ΣΒΑΚ του.</p> <p>Η χωροθέτηση της Α/Δ εκτιμάται ότι θα αφομοιωθεί κατάλληλα στο δομημένο περιβάλλον εξυπηρετώντας τόσο την ασφαλή διάσχιση της Λ. Βουλιαγμένης (που λειτουργεί ως «φυσικό φράγμα») από τους μαθητές των παρακείμενων σχολικών μονάδων όσο και την σύνδεση των περιοχών της Άνω και Κάτω Γλυφάδας.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Ύπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Σηματοδοτημένες διαβάσεις υπάρχουν περιμετρικά του κόμβου.</p> <p>Η νησίδα που βρίσκεται στη νότια πρόσβαση του κόμβου (όπου και προτείνεται η χωροθέτηση) έχει πλάτος <1,5μ. (-1,5μ. ορίζεται το απολύτως ελάχιστο πλάτος νησίδας σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΙΚ και το ΦΕΚ Β 6213/2022) ενώ δεν υπάρχουν και υποδομές ΑμεΑ/ΑΜΚ, καθιστώντας την διάσχιση δύσκολη ειδικά κατά τις ώρες προσέλευσης – αποχώρησης των μαθητών (που οι φόρτοι πεζών είναι αυξημένοι) ή/και τα Σαββατοκύριακα κατά τις μετακινήσεις προς/από το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου.</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Η πεζογέφυρα μπορεί να κατασκευασθεί με κατάληψη μέρους του χώρου πρασίνου δίπλα από το εκκλησάκι του Αγ. Νικολάου δυτικά της Λ. Βουλιαγμένης και με χρήση του πεζοδρομίου που εφάπτεται στο 2^ο Γυμνάσιο Γλυφάδας, μέγιστου πλάτους ~9,10μ.</p>	
<p>Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:</p>	<p>Κωδικός Γεώτρησης: G2157</p>
<p>Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)</p>	



Βάθος (μ.)

0,00-3,90

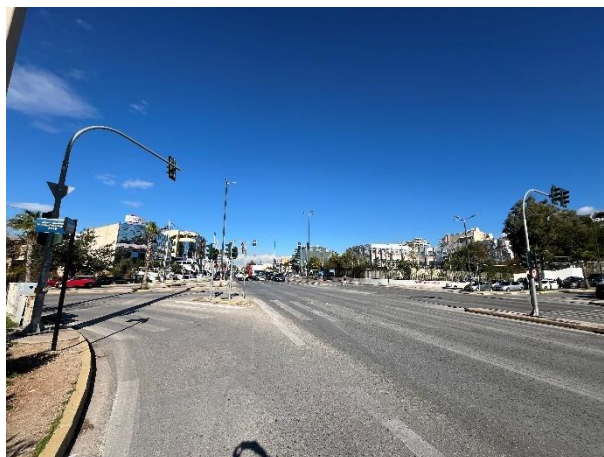
3,90-15,15

Γεωλογική Περιγραφή

Άμμος και άργιλος μέση ως σφιγρή / πυκνή με χαλίκια

Αμμώδης άργιλος χαμηλής ως μέσης πλαστικότητας πολύ σφιγρή ως σκληρή τρεπόμενη κατά θέσεις σε αργιλώδη άμμο πυκνή με ενστρώσεις κατά θέσεις (εξαιρ. Μάργα ως αμμόμαργα)

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:


Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-20

Κατάταξη	2	Βαθμολογία	56%
Κωδικός Θέσης	A32	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Στη θέση και σε απόσταση $\leq 150\mu$. από αυτή, καταγράφονται 2 ατυχήματα με σοβαρό τραυματισμό και 4 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Η κατασκευή πεζογέφυρας στο σημείο θα εξασφάλιζε την συνέχεια και συνδεσιμότητα της πορείας των πεζών (ακόμα και ποδηλατιστών με δεδομένο την ύπαρξη υφιστάμενου δικτύου ποδηλάτου) μεταξύ του παραλιακού μετώπου και του «δρόμου των ποιητών» (υφιστάμενη διαμόρφωση επί της Γρ. Λαμπράκη) στο Δήμο Γλυφάδας. Οι πεζοί από το εμπορικό κέντρο της Γλυφάδας (με χαρακτήρα Μητροπολιτικής εμβέλειας σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής -ΡΣΑ, Ν.4277/2014) θα μπορούν απρόσκοπτα να συνεχίζουν προς τον νέο παραλιακό περίπατο (που συνοδεύεται και από ποδηλατόδρομο) και να επισκέπτονται τις χρήσεις εστίασης/αναψυχής καθώς και τις αθλητικές εγκαταστάσεις και φυσικά την πλαζ.</p> <p>Για τη συγκεκριμένη πεζογέφυρα υπάρχει αίτημα από τον Δήμο Γλυφάδας, ενώ περιλαμβάνεται στη Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ και στο ΣΒΑΚ του Δήμου.</p> <p>Η χωροθέτηση της Α/Δ εκτιμάται ότι θα συμβάλλει θετικά στην αισθητική του τοπίου.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Σηματοδοτούμενες διαβάσεις υπάρχουν περιμετρικά του κόμβου.</p> <p>Σήμερα, οι πεζοί διέρχονται μέσω των σηματοδοτημένων διαβάσεων, ενώ παρατηρούνται αυξημένες παραβιάσεις του ερυθρού (κατά την φάση των πεζών) λόγω της μεγάλης αναμονής τους (στο πλαίσιο εξυπηρέτησης των ρευμάτων κυκλοφορίας της Λ. Ποσειδώνος).</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Η κατασκευή πεζογέφυρας στο συγκεκριμένο σημείο είναι εφικτή με την κατάληψη μέρους της κεντρικής νησίδας της Γρ. Λαμπράκη, που αποτελεί πεζόδρομο καθώς και μέρους της νησίδας στην Διαδόχου Παύλου, που έχει διαμορφωθεί ως κοινόχρηστος χώρος/ αφετηρία της παραλιακής διαδρομής πεζών και ποδηλάτων.</p>	
<p>Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:</p>	<p>Κωδικός Γεώτρησης: G2281</p>
<p>Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)</p>	
<p><u>Βάθος (μ.)</u></p>	<p><u>Γεωλογική Περιγραφή</u></p>
<p>0,00-0,70</p>	<p>Επιφανειακές επιχώσεις.Αμμοχαλικώδους σύστασης.</p>
<p>0,70-5,00</p>	<p>Άργιλος, μαλακή,χαμηλής έως μέτριας πλαστικότητας,τοπικά αμμόδης,τοπικά χαλικομιγής.</p>
<p>5,00-20,00</p>	<p>Μάργα στιφρή έως πολύ σκληρή,χαμηλής πλαστικότητας, τοπικά χαλικομιγής ασύνδετη-χαλαρή.</p>



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-21

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-22

Κατάταξη	3	Βαθμολογία	52%
Κωδικός Θέσης	A35	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ/ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ – ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ			

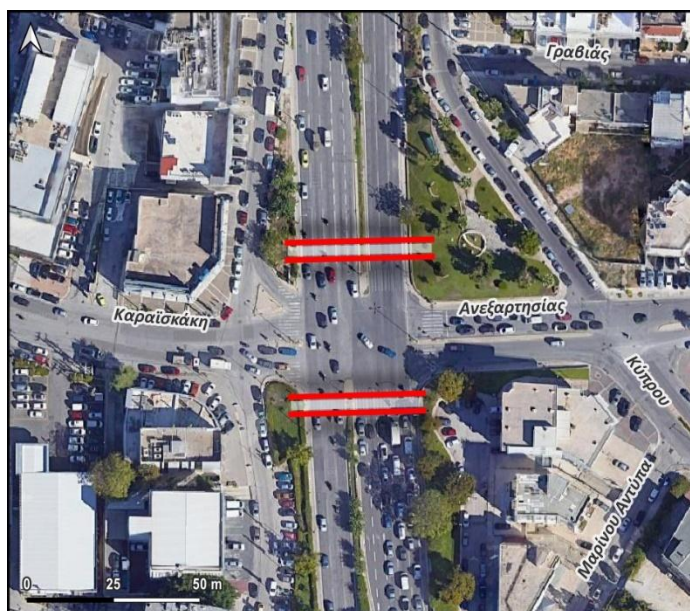
Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
--------------------------------------	--

Η κατασκευή πεζογέφυρας στο σημείο είναι κρίσιμη από άποψη επικινδυνότητας λόγω του μεγάλου αριθμού θανατηφόρων ατυχημάτων με παρασύρσεις πεζών (3), ενώ σε απόσταση <150μ. συγκεντρώνονται και 7 ατυχήματα με ελαφρείς τραυματισμούς.

Οι εγγείς χρήσεις που περιλαμβάνουν κοινόχρηστους χώρους, σχολικές και αθλητικές εγκαταστάσεις αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων πεζών.

Ακόμα, καταγράφονται στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ) σε αμφότερες τις παρείς της Λ. Βουλιαγμένης.

Λόγω της υφιστάμενης διάταξης των διαμορφωμένων χρήσεων εκατέρωθεν της Λ. Βουλιαγμένης, η Α/Δ εκτιμάται ότι δεν θα αποτελέσει ξένο στοιχείο στον δομημένο αστικό περιβάλλον ούτε θα δημιουργήσει πρόβλημα στις παρακείμενες κατοικίες.



Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:

Σηματοδοτούμενες διαβάσεις υπάρχουν περιμετρικά του κόμβου. Οι διαχωριστικές νησίδες μολονότι έχουν επαρκές πλάτος, δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγούς τυφλών για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση της διάσχισης από ΑμεΑ/ΑΜΚ.

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:

Η κατασκευή πεζογέφυρας στο συγκεκριμένο σημείο είναι εφικτή με την κατάληψη μέρους κοινόχρηστου χώρου ανατολικά της Λ. Βουλιαγμένης και επί νησίδας, επαρκούς πλάτους, δυτικά της οδού.

Οι παραπάνω χώροι διατίθενται τόσο βόρεια όσο και νότια της οδού Ανεξαρτησίας. Κατά συνέπεια παρατίθενται 2 εναλλακτικές χωροθέτησης. Προτιμάται η εναλλακτική βόρεια της Ανεξαρτησίας, καθώς τα ατυχήματα έχουν συμβεί **πλησιέστερα σε αυτό το σημείο**. Επιπλέον, η δεύτερη, νότια θέση απαιτεί **διαμόρφωση** λόγω της υψομετρικής διαφοράς της Λ. Βουλιαγμένης και του ανατολικού παραδρόμου.

Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:

Κωδικός Γεώτρησης: G1985

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)	Γεωλογική Περιγραφή
0,00-0,90	Ιλυώδες αμμοχάλικο (υλικά επιχώσεων)
0,90-6,50	Αργιολιγνιτώδες άμμος με χαλίκια σε ποικίλοντα ποσοστά πυκνή τρεπόμενη με το βάθος σε αμμώδη άργιλο χαμηλής ως μέσης πλαστικότητα πολύ στιφρή με χαλίκια
6,50-12,20	Κροκαλολατυποπαγές κερματισμένο γενικά και εξαλλοιωμένο κατά θέσεις υπό μορφή πολύ πυκνής αργιλώδους άμμου με χαλίκια ποικίλης ορυκτολογικής σύστασης
12,20-13,80	Κροκαλολατυποπαγές κερματισμένο γενικά και εξαλλοιωμένο κατά θέσεις υπό μορφή πολύ πυκνής



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-23

13,80-15,00 αργιλώδους άμμου με χαλίκια ποικίλης ορυκτολογικής σύστασης
Κροκαλολατυτοπαγές κερματισμένο γενικά και εξαλλοιωμένο κατά θέσεις υπό μορφή πολύ πυκνής
αργιλώδους άμμου με χαλίκια ποικίλης ορυκτολογικής σύστασης

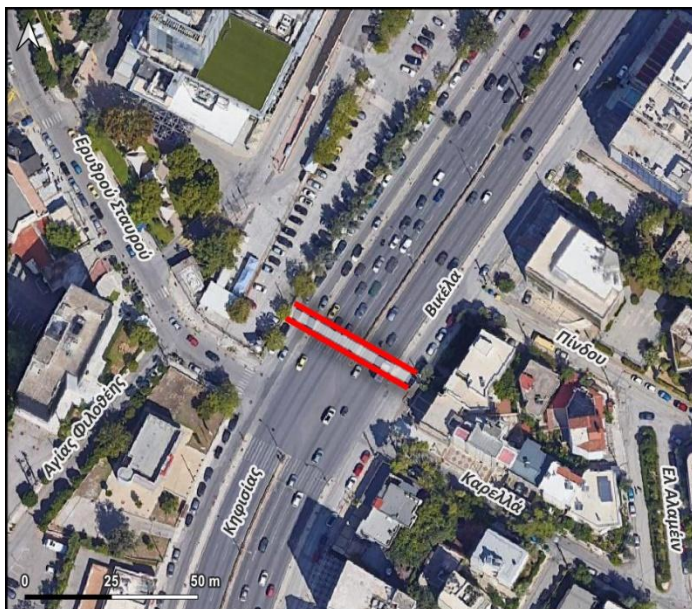
Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

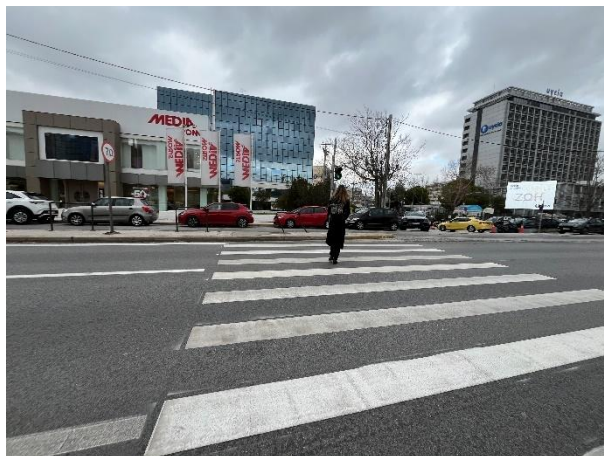
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-24

Κατάταξη	4	Βαθμολογία	50%
Κωδικός Θέσης	B4	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΕΡΥΘΡΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ/ ΚΑΡΕΛΛΑ
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ – ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:		Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	
<p>Στη θέση και σε απόσταση $\leq 150\mu$. από αυτή, καταγράφονται 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό και 10 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Η ανάγκη κατασκευής πεζογέφυρας στο σημείο έγκειται και στο γεγονός ότι δυτικά της Λ. Κηφισίας συγκεντρώνονται μεγάλες μονάδες υγείας (Νοσοκομεία «Μητέρα», «Υγεία») ενώ εκατέρωθεν της οδού υπάρχουν και στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ) που εξυπηρετούν την πρόσβαση στα σημεία αυτά.</p> <p>Η θέση λόγω του μεγάλου φόρτου πεζών έχει υψηλή επικινδυνότητα, σε συνδυασμό με τις υψηλές ταχύτητες κατά μήκος της Λ. Κηφισίας και τον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο.</p> <p>Η λειτουργία του παραδρόμου στην βορειοδυτική πρόσβαση της Λ. Κηφισίας (παρακείμενα της ιδιοκτησίας του Νοσοκομείου «Υγεία» στη συμβολή με την Ερυθρού Σταυρού) επιβαρύνει την ασφαλή και απρόσκοπτη διέλευση τόσο των οχημάτων όσο και των πεζών.</p> <p>Το σημείο έχει επισημανθεί και από το Α' Τμήμα Τροχαίας Β/Α Αττικής ως προτεινόμενο για κατασκευή Α/Δ πεζών.</p>			
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:			
<p>Σηματοδοτούμενες διαβάσεις υπάρχουν στην πλειονότητα των προσβάσεων του κόμβου.</p> <p>Αμφότερες οι νησίδες επί της Λ. Κηφισίας έχουν ανεπαρκές πλάτος (βλ. και ΟΜΟΕ-ΙΚ).</p>			
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:			
<p>Για την κατασκευή της πεζογέφυρας στο σημείο, θα χρειαστεί να χρησιμοποιηθεί μέρος των παράδρομων οδών της Λ. Κηφισίας, με βόρεια μετάθεση της εισόδου προς τον παράδρομο στο ρεύμα προς Κηφισιά, και της εξόδου του παραδρόμου στο ρεύμα προς Αθήνα.</p>			
Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:		Κωδικός Γεώτρησης: G1908	
Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)			
<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>		
0,00-2,10	Αργιλώδης άμμος ως αμμώδης άργιλος με ψηφίδες και σποραδικά χαλίκια		
2,10-14,97	Άργιλος σκληρή αμμώδης κατά θέσεις με λεπτά σποραδικά χαλίκια		



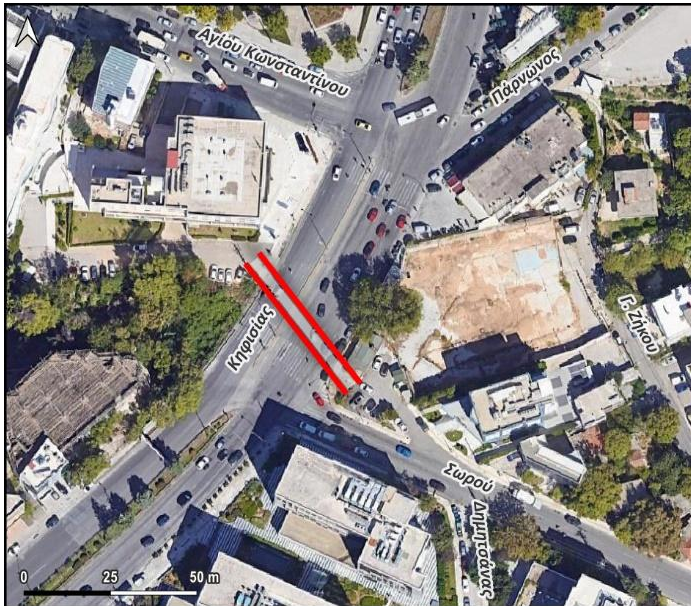
Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

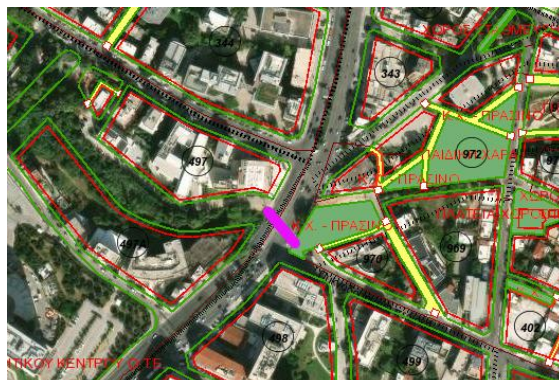
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-26

Κατάταξη	5	Βαθμολογία	48%
Κωδικός Θέσης	A48	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΣΩΡΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
<p>Στη θέση και σε απόσταση $\leq 150\mu$. από αυτή, καταγράφονται 1 θανατηφόρο ατύχημα, 2 ατυχήματα με σοβαρό τραυματισμό και 10 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό. Συγκεκριμένα:</p> <p>Νότια του σημείου, έχουν σημειωθεί 2 ατυχήματα με σοβαρό και θανατηφόρο.</p> <p>Βόρεια του σημείου, στη διασταύρωση (Λ. Κηφισίας & Αγ. Κωνσταντίνου/ Πάρνωνος) υπάρχει υψηλή συγκέντρωση ατυχημάτων με ελαφρύ τραυματισμό και 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό.</p> <p>Πλησίον των δύο παραπάνω συγκεντρώσεων ατυχημάτων υπάρχουν στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ).</p> <p>Η διάσχιση της οδού από πεζούς είναι εξαιρετικά συχνή λόγω των παρακείμενων χρήσεων εμπορίου, γραφείων, παροχής υπηρεσιών εστίασης/ αναψυχής και των κοινόχρηστων χώρων, ειδικότερα τις ώρες λειτουργίας των συγκροτημάτων γραφείων (υπό χαρακτήρα <i>Business District</i>) που βρίσκονται στην περιοχή. Κατά μήκος της Λ. Κηφισίας καταγράφονται υψηλές ταχύτητες και αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος.</p> <p>Στο εν λόγω σημείο, δεν συναντάται ιδιαίτερα η χρήση της κατοικίας επομένως, η χωροθέτηση Α/Δ πεζών δεν θα επηρέαζε αισθητικά την περιοχή.</p>	
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης: <p>Σήμερα, οι πεζοί διέρχονται μέσω σηματοδοτούμενης διάβασης στην βόρεια πλευρά του κόμβου. Ωστόσο η στενότητα του οριοθετημένου οδικού τμήματος υπό μορφής άτυπου πεζοδρομίου, στο ύψος του ρέματος, κρίνεται επισφαλής τόσο από άποψη πλάτους όσο και κατάστασης με αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η πεζή μετακίνηση και σχεδόν αδύνατη για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ/ΑΜΚ.</p>	

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:

Για την κατασκευή της πεζογέφυρας στο σημείο, θα πρέπει να καταληφθεί τμήμα στην ανατολική πλευρά που, όπως απεικονίζεται στο απόσπασμα από την ιστοσελίδα: eroleodomia.gr, αποτελεί κοινόχρηστο χώρο πρασίνου και σήμερα λειτουργεί ως άτυπος χώρος στάθμευσης. Αντίστοιχα, στην δυτική πλευρά του κόμβου, το βάθρο θα χρειαστεί να τοποθετηθεί επί της οδού Αρματολών-Κλεφτών που σήμερα είναι επιστρωμένη με κυβόλιθο και καταλαμβάνεται κυρίως από οχήματα που σταθμεύουν. Λόγω της ιδιαιτερότητας του σημείου τόσο εξαιτίας της σημερινής χρήσης των παρόδιων χώρων όσο και της ύπαρξης του ρέματος, κρίνεται απαραίτητη η περαιτέρω διερεύνηση της εφικτότητας κατασκευής πεζογέφυρας στο εν λόγω σημείο.



Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:

Κωδικός Γεώτρησης: G650

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)

0,00-5,80

5,80-11,00

11,00-20,50

Γεωλογική Περιγραφή

Αργιλώδης άμμος με χαλίκια μέσης πυκνότητας μικρής πλαστικότητας

Συνεκτική ως στιφρή αμμώδης άργιλος με λίγα λεπτά χαλίκια μικρής ως μέσης πλαστικότητας

Στιφρή άργιλος με άμμο μικρής ως μέσης πλαστικότητας

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-28



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-29

Κατάταξη	6	Βαθμολογία	48%
Κωδικός Θέσης	G9-Δ5	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ/ ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ-ΤΑΥΡΟΥ – ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
<p>Στη θέση και σε απόσταση $\leq 150\mu$. από αυτή, καταγράφονται 1 θανατηφόρο ατύχημα και 9 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Η ποικιλία των χρήσεων που βρίσκονται παρακείμενα της προτεινόμενης πεζογέφυρας, όπως είναι οι αθλητικές εγκαταστάσεις (Γήπεδο «Χάρης Παυλίδης»), η υπεραγορά του “Lidl”, οι δημόσιες υπηρεσίες, τα κέντρα διασκέδασης, το εμπόριο/χονδρεμπόριο καθώς και οι χρήσεις πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης και οι κοινόχρηστοι χώροι, έλκουν πλήθος πεζή μετακινήσεων καθημερινά.</p> <p>Αμφίπλευρα της οδού Πειραιώς και πλησίον του σημείου χωροθέτησης της πεζογέφυρας βρίσκονται και στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ).</p> <p>Ο Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου έχει προτείνει το σημείο (Πειραιώς – Χαμοστέρνας) για χωροθέτηση Α/Δ πεζών.</p> <p>Εκτιμάται ότι η Α/Δ πεζών εναρμονίζεται με τον περιβάλλοντα χώρο.</p>	

Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:

Σηματοδοτούμενες διαβάσεις υπάρχουν σε όλες τις προσβάσεις του κόμβου, εκτός από τη δυτική πλευρά της Πειραιώς. Σημειώνεται ότι η μεσαία διαχωριστική νησίδα της διάβασης παρακείμενα της οποίας χωροθετείται η προτεινόμενη πεζογέφυρα (ανατολική πρόσβαση Πειραιώς) έχει πλάτος $< 1,00\mu$., εκθέτοντας τους πεζούς σε κίνδυνο, ενώ δεν υπάρχουν και υποδομές για ΑμεΑ/ΑΜΚ.

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:

Για την κατασκευή της πεζογέφυρας στο σημείο, θα πρέπει να αποξηλωθεί το παρτέρι που βρίσκεται παρακείμενα του γηπέδου. Στο νότιο πεζοδρόμιο, έμπροσθεν της υπεραγοράς “Lidl” το πεζοδρόμιο καλύπτει τις απαιτήσεις για την χωροθέτηση του βάθρου της πεζογέφυρας.

Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:	Κωδικός Γεώτρησης: G1968
---	--------------------------

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)	Γεωλογική Περιγραφή
0,00-0,70	Αργιλώδες αμμοχάλικο (επιχώσεις)
0,70-3,00	Αμμώδης άργιλος χαμηλής πλαστικότητας στιφρή ως πολύ στιφρή με χαλίκια και κεραμικά
3,00-4,60	Αμμώδης άργιλος χαμηλής ως μέσης πλαστικότητας στιφρή ως πολύ στιφρή ως πυκνό αργιλώδες αμμοχάλικο με μαργαϊκά χαλίκια (εξαλλοιωμένη μάργα)
4,60-11,00	Ψηφιδοκροκαλοπαγές κερματισμένο κατά θέσεις

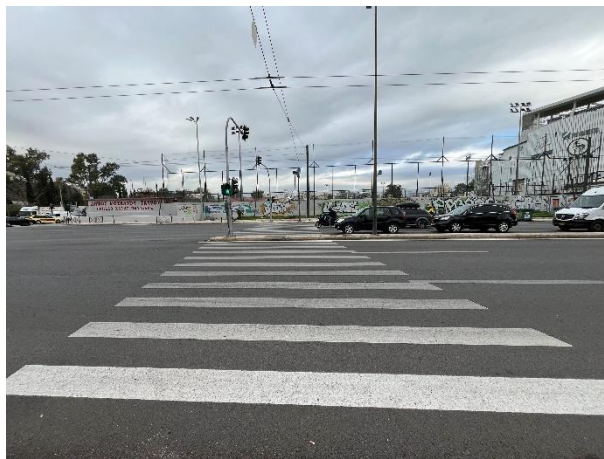


VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-30

11,00-11,50	Ψηφιδοκροκαλοπαγές κερματισμένο κατά θέσεις
11,50-13,70	Ψηφιδοκροκαλοπαγές κερματισμένο κατά θέσεις
13,70-14,10	Ψηφιδοκροκαλοπαγές κερματισμένο κατά θέσεις
14,10-16,50	Άργιλος μέσης πλαστικότητας σκληρή ως πολύ σκληρή αμμώδης κατά θέσεις με τεφροπράσινους θύλακες και στρώση ψηφιδοκροκαλοπαγούς στο βάθος 17-17,50 και 19,2-19,5 μέτρα
16,50-17,60	Άργιλος μέσης πλαστικότητας σκληρή ως πολύ σκληρή αμμώδης κατά θέσεις με τεφροπράσινους θύλακες και στρώση ψηφιδοκροκαλοπαγούς στο βάθος 17-17,50 και 19,2-19,5 μέτρα
17,60-18,10	Άργιλος μέσης πλαστικότητας σκληρή ως πολύ σκληρή αμμώδης κατά θέσεις με τεφροπράσινους θύλακες και στρώση ψηφιδοκροκαλοπαγούς στο βάθος 17-17,50 και 19,2-19,5 μέτρα
18,10-20,00	Άργιλος μέσης πλαστικότητας σκληρή ως πολύ σκληρή αμμώδης κατά θέσεις με τεφροπράσινους θύλακες και στρώση ψηφιδοκροκαλοπαγούς στο βάθος 17-17,50 και 19,2-19,5 μέτρα

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-31



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

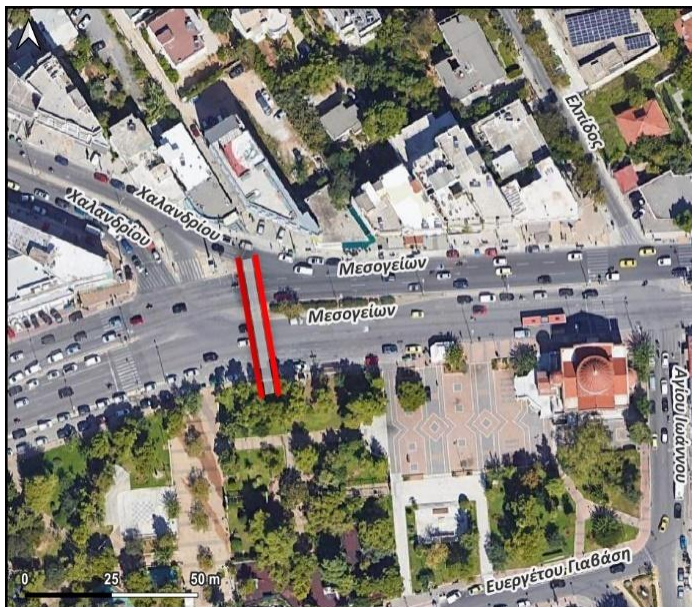
Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-32

Κατάταξη	7	Βαθμολογία	46%
Κωδικός Θέσης	A55	Διεύθυνση	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ & ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:		Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	
<p>Καταγράφονται σε απόσταση $\leq 150\mu$. από την προτεινόμενη χωροθέτηση πεζογέφυρας, 1 θανατηφόρο ατύχημα, 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό και 9 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Η πλατεία με τον Ι.Ν. Αγίας Παρασκευής και τα παρακείμενα καταστήματα εστίασης/αναψυχής αποτελούν κεντρικό σημείο συνάντησης κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής.</p> <p>Στάσεις ΜΜΜ υπάρχουν σε αμφότερες τις παρειές της Λ. Μεσογείων.</p> <p>Στη συγκεκριμένη θέση, η Α/Δ δεν αναμένεται να προκαλέσει όχληση σε κατοίκους ή/και καταστήματα (ιδιοκτησίες) της περιοχής, ωστόσο θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο δεν θα αποτελέσει πρόβλημα για την αισθητική και το αστικό πράσινο της πλατείας.</p>			
<p><i>Η θέση περιλαμβάνεται και στην αρχική μελέτη με κωδικό Α31 και κατάταξη 6 από τις 20 ιεραρχημένες θέσεις με καταγεγραμμένους παθόντες σοβαρού ή θανάσιμου τραυματισμού.</i></p>			
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:			
<p>Σήμερα, οι πεζοί διέρχονται διαμέσου σηματοδοτημένων διαβάσεων τόσο στο ύψος του Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής (πλατεία), όσο και δυτικά της οδού Χαλανδρίου.</p> <p>Η κεντρική διαχωριστική νησίδα και στα δύο σημεία κρίνεται ανεπαρκής.</p>			
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:			
<p>Λόγω ανεπαρκούς πλάτους πεζοδρομίου για την έδραση της πεζογέφυρας στη βόρεια παρειά της Λ. Μεσογείων (τμήματα εκατέρωθεν της Χαλανδρίου), προτείνεται η διερεύνηση εφικτότητας, από λειτουργική άποψη, για κλείσιμο της λωρίδας εξόδου (δεξιά στρέφουσα) από Λ. Μεσογείων προς την οδό Χαλανδρίου, με σκοπό την δημιουργία χώρου για την φιλοξενία της πεζογέφυρας. Στην περίπτωση όπου είναι εφικτό, θα πρέπει να γίνει και αναπροσαρμογή του προγράμματος του φωτεινού σηματοδότη και η δεξιά στρέφουσα να εξυπηρετείται από τη δίοδο δυτικά της τριγωνικής νησίδας με κατάλληλη διαμόρφωση (σήμερα εξυπηρετείται η αριστερή στρέφουσα -είσοδος από δυτική πρόσβαση της Λ. Μεσογείων προς Χαλανδρίου).</p> <p>Στην πλευρά της πλατείας, απαιτείται να καθαιρεθεί τμήμα υφιστάμενου παρτεριού/φύτευσης.</p>			
Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:		Κωδικός Γεώτρησης: G47	
Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)			
<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>		
0,00-0,50	Υλικά επιχωματώσεων		
0,50-3,90	Μαργαϊκή αργιλο-ιλύς με λεπτά χαλίκια άμμο και τεμάχια κροκαλοπαγούς		



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-33	

3,90-5,60	Αργιλο-ιλυώδης μάργα με χαλίκια και μαργαϊκά τεμάχια
5,60-8,00	Ασβεστόλιθος με μαργαϊκό συνδετικό υλικό
8,00-9,40	Αργιλική μάργα με λεπτά χαλίκια
9,40-13,20	Χαλαρό κροκαλοπαγές
13,20-17,50	Αργιλική μάργα με επιφάνειες ολίσθησης και ενστρώσεις μαλακής μαργαϊκής αργίλου
17,50-20,00	Μαργαϊκός ημιβραχώδης ψαμμίτης

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

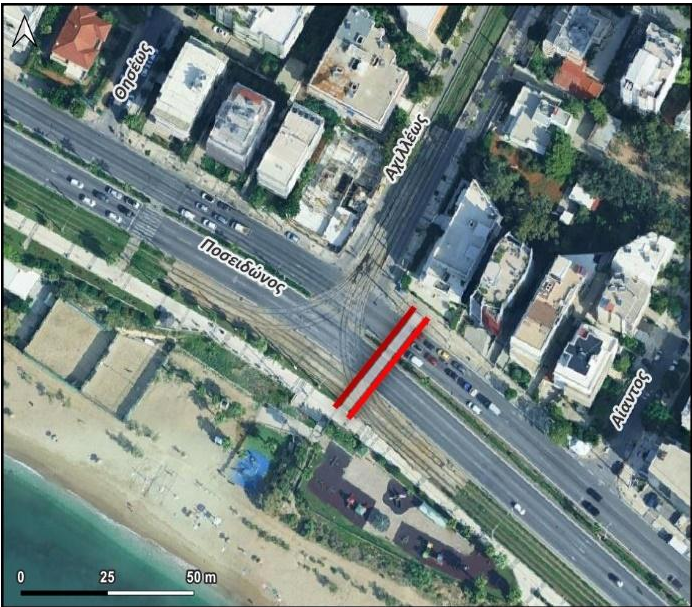
Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-34

Κατάταξη	8	Βαθμολογία	45%
Κωδικός Θέσης	B1	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΑΧΙΛΛΕΩΣ ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Στη θέση καταγράφεται 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό. Σε απόσταση <150μ. από αυτή έχουν καταγραφεί επιπλέον: 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό πλησίον της συμβολής της Λ. Ποσειδώνος με την οδό Ζαΐμη (βλ. και θέση Α26) και 1 με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Η χωροθέτηση της πεζογέφυρας στο σημείο θα ευνοούσε την ασφαλή σύνδεση της περιοχής πλησίον του ρέματος Πικροδάφνης με το παραλιακό μέτωπο, το οποίο χρησιμοποιείται από κατοίκους και επισκέπτες ως διαδρομή για περίπατο και όπου συγκεντρώνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστοι χώροι και χρήσεις εστίασης/αναψυχής.</p> <p>Στον συγκεκριμένο κόμβο εμπλέκεται και το ΤΡΑΜ, ενώ εκατέρωθεν της Λ. Ποσειδώνος καταγράφονται στάσεις λεωφορείων (ΟΑΣΑ).</p> <p>Η Τροχαία Καλλιθέας περιλαμβάνει την εν λόγω θέση μεταξύ των σημείων, που έχουν απασχολήσει περισσότερο την υπηρεσία λόγω συγκέντρωσης τροχαίων ατυχημάτων. Ως εκ τούτου, προτείνει την χωροθέτηση Α/Δ.</p> <p>Δεδομένου ότι βόρεια της προτεινόμενης θέσης υπάρχει έντονη οικιστική δραστηριότητα, θα πρέπει να εξεταστεί η τυχούσα όχληση που μπορεί να προκαλέσει η κατασκευή της πεζογέφυρας στους περίοικους.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Στον κόμβο δεν υπάρχει σηματοδοτούμενη διάβαση. Σήμερα οι πεζοί διασχίζουν την Λ. Ποσειδώνος πλησίον της Αχιλλέως από υφιστάμενα πεζοφάναρα που υπάρχουν σε 2 σημεία: ~60μ. βόρεια του κόμβου (πλησίον στάσης ΤΡΑΜ) και ~160μ. νότια του κόμβου, αντίστοιχα.</p> <p>Εγκάρσιες διασχίσεις εκτός των προαναφερόμενων διαβάσεων παρατηρήθηκαν (κατά τις αυτοψίες) σε διάφορα σημεία εντός του κόμβου, όπου η ορατότητα είναι περιορισμένη.</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Για την έδραση της πεζογέφυρας στο σημείο, διατίθεται επαρκής χώρος στο βόρειο πεζοδρόμιο, ενώ στη νότια παρειά (παράκτιο μέτωπο) θα πρέπει να διερευνηθεί η κατάληψη μέρους των υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων.</p> <p>Σημειώνεται ότι το ελεύθερο ύψος της πεζογέφυρας θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από το ύψος των ιστών και των καλωδίων του ΤΡΑΜ.</p>	
<p>Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:</p>	<p>Κωδικός Γεώτρησης: G2153</p>



Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-0,50	Τεχνητές Επιχώσεις
0,50-0,80	Αμμώδης άργιλος πολύ σφιγρή
0,80-3,50	Άργιλος μέσης πλαστικότητας πολύ σφιγρή με άμμο με λεπτά χαλίκια και ενστρώσεις μαργαϊκού υλικού
3,50-15,00	Αποσαθρωμένη μάργα υπό μορφή σκληρής αργίλου μέσης ως υψηλής πλαστικότητας με οξείδια και slickensides κατά θέσεις

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



Κατάταξη	9	Βαθμολογία	45%
Κωδικός Θέσης	A52	Διεύθυνση	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΖΗΡΙΝΗ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Καταγράφονται σε απόσταση $\leq 150\mu$. από την προτεινόμενη χωροθέτηση της πεζογέφυρας, 1 θανατηφόρο ατύχημα, 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό και 9 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Ο φόρτος πεζών είναι υψηλός, αποτυπώνοντας μεταξύ άλλων, την μετακίνηση μικρών παιδιών και εφήβων από/προς το Δημοτικό Στάδιο «Ι. Ζηρίνης», την οικιστική ζώνη της ευρύτερης περιοχής καθώς και τις χρήσεις εμπορίου που συγκεντρώνονται κατά μήκος της Λ. Κηφισίας.</p> <p>Εκατέρωθεν της οδού υπάρχουν στάσεις λεωφορείων (ΟΑΣΑ).</p> <p>Η θέση δεν έχει προταθεί από κάποιον φορέα, ωστόσο οι υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσονται επί της Λ. Κηφισίας καθώς και η έλλειψη ορατότητας στο σημείο διάσχισης, λόγω της καμπυλότητας της χάραξης της οδού, καθιστούν την ασφάλεια των πεζών, πρόβλημα μείζονος σημασίας. Σημειώνεται ότι κατά τις αυτοψίες, υψηλές ταχύτητες και αυξημένος φόρτος καταγράφηκαν και επί της οδού Ζηρίνη (παρακείμενης του Σταδίου), στην οποία και συνεχίζει η υποδομή του υφιστάμενου πεζοφάνταρου (βλ. και σχετική φωτογραφική τεκμηρίωση).</p> <p>Εκτιμάται πως η υποδομή της Α/Δ μπορεί να ενταχθεί ομαλά στο τοπίο.</p> <p>Προτείνεται να διερευνηθεί η εφικτότητα σύνδεσης της ανισόπεδης διάβασης και με το Δημοτικό Στάδιο.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
--	--

<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Η διάσχιση της Λ. Κηφισίας και κατ' επέκταση της οδού Ζηρίνη από τους πεζούς, πραγματοποιείται μέσω πεζοφάνταρου (που λειτουργεί με μπουτόν). Οι αυτοψίες κατέδειξαν ότι σε αρκετές περιπτώσεις, οι πεζοί μολονότι διασχίζουν εντός της διάβασης (οριζόντια σήμανση) δεν περιμένουν την πράσινη ένδειξη του σηματοδότη <u>και στα δύο ρεύματα</u> της οδού.</p> <p>Η προσπελασιμότητα και η διάσχιση των ΑμεΑ/ΑΜΚ είναι δύσκολη λόγω έλλειψης συναφών υποδομών τόσο στη διαχωριστική νηίδα όσο και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Λ. Κηφισίας.</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Οι κοινόχρηστοι χώροι εκατέρωθεν της Λ. Κηφισίας δύναται να υποδεχθούν την έδραση της πεζογέφυρας.</p>	
<p>Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:</p> <p>Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)</p>	<p>Κωδικός Γεώτρησης: G101</p>



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-37

Βάθος (μ.)

0,00-4,00

4,00-5,70

5,70-7,45

7,45-8,50

8,50-11,00

Γεωλογική Περιγραφή

Πολύ πυκνή αργιλώδης άμμος με χαλίκια ή αργιλώδη χαλίκια με άμμο

Πολύ πυκνή-στιφρή αργιλώδης άμμος ως αμμώδης άργιλος

Ιλυσ-αργιλώδη χαλίκια ψαμμίτη και ασβεστόλιθου με άμμο

Αργιλο-ιλυώδης άμμος με χαλίκια

Ιλυσ-αργιλώδη χαλίκια ψαμμίτη και ασβεστόλιθου με άμμο

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:


Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-38

Κατάταξη	10	Βαθμολογία	44%
Κωδικός Θέσης	G15	Διεύθυνση	Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ – ΒΟΥΛΑΣ – ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:		Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	
<p>Έχουν καταγραφεί 2 τροχαία ατυχήματα που προκάλεσαν τον θάνατο σε πεζούς επί της Λ. Ποσειδώνος, στη συμβολή με την οδό Λακωνίας (1^η βόρεια παράλληλη της Ασκληπιού) και στη συμβολή με την οδό Βασιλέως Παύλου, ενώ στο παραπάνω οδικό τμήμα έχουν σημειωθεί επίσης και αρκετά ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Η ύπαρξη πεζή μετακινήσεων και διασχίσεων στο σημείο οφείλεται στο Νοσοκομείο «Ασκληπιείο Βούλας», στον Ι.Ν. Παναγίας Θεοτόκου και στην οικιστική ζώνη ανατολικά της Λ. Ποσειδώνος καθώς και στις χρήσεις αναψυχής και λοιπών τουριστικών δραστηριοτήτων (πλαζ Βούλας) του παράκτιου μετώπου προς δυσμάς.</p> <p>Έναντι της συμβολής της Λ. Ποσειδώνος με την Ασκληπιού βρίσκεται ο τερματικός σταθμός του TRAM ενώ πλησίον της συμβολής της Λ. Ποσειδώνος με την Βασιλέως Παύλου βρίσκονται στάσεις λεωφορείων (ΟΑΣΑ) αμφίπλευρα της κεντρικής οδού (Λ. Ποσειδώνος).</p> <p>Η χωροθέτηση της Α/Δ στο εν λόγω σημείο θα συμβάλλει στην οδική ασφάλεια των πεζών επί της Λ. Ποσειδώνος, χωρίς να αποτελεί όχληση για τους κατοίκους της περιοχής.</p>			
Ύπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:			
<p>Η διάσχιση της Λ. Ποσειδώνος στο τέρμα του TRAM γίνεται με πεζοφάνaro, ενώ στη συμβολή των Λ. Ποσειδώνος - Βασιλέως Παύλου υπάρχει σηματοδοτούμενος κόμβος με φάση πεζών τόσο στο βόρειο κλάδιο της Λ. Ποσειδώνος όσο και στην Βασ. Παύλου.</p> <p>Στο ύψος του πεζοφάνarου το πλάτος της νησίδας είναι επαρκές, ενώ στο ύψος του σηματοδοτούμενου κόμβου είναι <1,5μ. (βλ. και ΟΜΟΕ-ΙΚ).</p>			
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:			
<p>Εκατέρωθεν την Λ. Ποσειδώνος, στο τμήμα μεταξύ Ασκληπιού και Βασιλέως Παύλου, υπάρχει μεγάλη διαθεσιμότητα αδόμητων/ κοινόχρηστων/ δημόσιων χώρων, καθιστώντας εφικτή την κατασκευή πεζογέφυρας σχεδόν σε όποια (εναλλακτική) θέση επιλεγεί.</p>			
Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:		Κωδικός Γεώτρησης: G1709	
Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)			
Βάθος (μ.) 0,00-12,00	Γεωλογική Περιγραφή Συνεκτικό πορώδες κροκαλολατυποπαγές αποτελούμενο από τεμάχη ασβεστολιθικών και ηφαιστειακών πετρωμάτων με ασβεστιτικό συνδετικό υλικό. Υπάρχουν κενά μέχρι 30cm.		

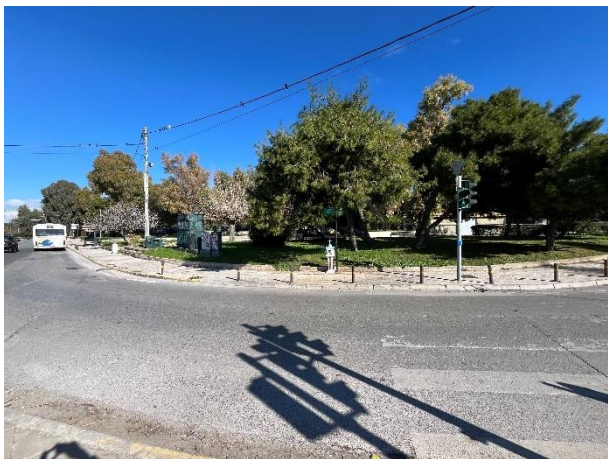


VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-39	

12,00-15,00	Ιλυώδης άργιλος με άμμο και χαλίκια από ασεστολιθικά και ηφαιστειακά πετρώματα διαφόρων μεγεθών
5,60-9,40	Αργιλώδες αμμοχάλικο πολύ πυκνό ως αμμώδης άργιλος χαμηλής πλαστικότητας, πολύ στιφρή ως σκληρή (Αποσαθρωμένο ψηφιδολατυπτοπαγές)


Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-40

Κατάταξη	11	Βαθμολογία	41%
Κωδικός Θέσης	B5	Διεύθυνση	Λ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΑΜΑΛΙΑΣ ΦΛΑΜΙΝΓΚ/ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:		Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	
<p>Στην διασταύρωση της Λ. Πειραιώς με την οδό Αμαλίας Φλέμινγκ/ Ελ. Βενιζέλου έχουν καταγραφεί 1 ατύχημα με παράσυρση πεζού που περιελάμβανε θάνατο και 2 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Στο εν λόγω σημείο της Λ. Πειραιώς και σε κοντινή απόσταση είναι συγκεντρωμένες χρήσεις εμπορίου υπερτοπικής εμβέλειας ενώ σε σχετικά μικρή ακτίνα ($\leq 250\mu.$) υπάρχουν και μονάδες εκπαίδευσης. Ως εκ τούτου, ο φόρτος πεζών στο σημείο είναι σχετικά υψηλός.</p> <p>Σε αμφότερες τις πλευρές της Λ. Πειραιώς είναι χωροθετημένες στάσεις λεωφορείων (ΟΑΣΑ).</p> <p>Η θέση αποτελεί επίσης πρόταση του Α' Τμήματος Τροχαίας Πειραιά.</p> <p>Η κατασκευή Α/Δ στη θέση αυτή δεν αναμένεται να προκαλέσει αισθητική ή λειτουργική όχληση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες.</p>			
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:			
<p>Η διάσχιση της οδού γίνεται σε χρόνο πεζών ενταγμένο στη φωτεινή σηματοδότηση της διασταύρωσης, από διάβαση στην δυτική πλευρά της Λ. Πειραιώς. Η κεντρική νησίδα είναι ανεπαρκής για την παραμονή των πεζών σε αυτή.</p>			
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:			
<p>Η έδραση της πεζογέφυρας κατάντι της οδού μπορεί να γίνει επί του πεζοδρομίου (επαρκούς πλάτους). Ανάντι της οδού υπάρχει κοινόχρηστος χώρος/παρτέρι ενώ κρίνεται ότι θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο απομάκρυνσης/μετατόπισης του υφιστάμενου περιπτέρου ή διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου εις βάρος της υφιστάμενης εσοχής.</p> <p>Σημειώνεται ότι στο σημείο υπάρχουν και εναέρια καλώδια διέλευσης γραμμών Τρόλεϋ.</p>			
Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:		Κωδικός Γεώτρησης: G607	
Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)			
<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>		
0,00-5,70	Μέσης συνεκτικότητας και μικρής ως μεσης πλαστικότητας άργιλος κατα τόπους αμμώδης		
5,70-11,00	Ιλυώδης άμμος		
11,00-14,00	Ιλυώδης άμμος με χαλίκια		
14,00-17,00	Ιλυώδης άμμος		
17,00-18,50	Μέσης συνεκτικότητας και μέσης πλαστικότητας άργιλος		
18,50-20,00	Ιλύς		
20,00-23,00	Μέσης συνεκτικότητας και μέσης πλαστικότητας άργιλος		
23,00-29,20	Αμμοχάλικο με αργίλο-ιλύ		



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025 Σελίδα: 6-41

29,20-30,00 Μάργα

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-42

Κατάταξη	12	Βαθμολογία	36%
Κωδικός Θέσης	Γ45	Διεύθυνση	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ & ΞΑΝΘΟΥ/ ΥΜΗΤΤΟΥ ΔΗΜΟΣ ΠΑΠΑΓΟΥ- ΧΟΛΑΡΓΟΥ – ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΟΘΕΗΣ- ΨΥΧΙΚΟΥ

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
<p>Στην διασταύρωση της Λ. Μεσογείων με τις οδούς Ξάνθου και Υμηττού καταγράφεται 1 θανατηφόρο ατύχημα, ενώ σε σημεία κατά μήκος της Λ. Μεσογείων και σε απόσταση $\leq 150\mu$. έχουν σημειωθεί ακόμα 8 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Ο φόρτος των πεζών στο σημείο προέρχεται από τις χρήσεις γραφείων, παροχής υπηρεσιών καθώς και εμπορίου και εστίασης που απαντώνται κατά μήκος της Λ. Μεσογείων και ειδικότερα στον παράδρομο αυτής. Σε ακτίνα $< 250\mu$. βρίσκονται αθλητικές εγκαταστάσεις και μονάδες εκπαίδευσης καθώς και κοινόχρηστος χώρος/ πλατεία με παιδική χαρά, ενώ σε απόσταση $< 150\mu$. από το σημείο υπάρχουν και στάσεις λεωφορείων (ΟΑΣΑ) σε αμφότερες τις παρειές της οδού.</p> <p>Σύμφωνα με τα στοιχεία των ατυχημάτων, η πλειονότητα των ατυχημάτων με ελαφρύ τραυματισμό καταγράφεται στο ύψος των στάσεων.</p> <p>Η χωροθέτηση της Α/Δ εκτιμάται ότι δεν θα προκαλέσει πρόβλημα λειτουργικότητας ή αισθητικής στον περιβάλλοντα χώρο.</p> <p>Ωστόσο το ζήτημα της ασφάλειας στη θέση, ίσως υποδείκνυε την ανάγκη μεταφοράς των στάσεων πλησιέστερα στη διάβαση, την τοποθέτηση στηθαίου ασφαλείας στη νησίδα και τον ανασχεδιασμό του παράδρομου έτσι ώστε να μην κινδυνεύουν οι πεζοί στην κατά μήκος διάνυσή του.</p>	

Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:
<p>Οι πεζοί διασχίζουν την Λ. Μεσογείων στον υπό εξέταση κόμβο, κατά κανόνα από τη δυτική πλευρά μέσω του φωτεινού σηματοδότη όπου υπάρχει και η διάβαση πεζών (με σχετική φάση). Η νησίδα έχει επαρκές πλάτος ($\sim 3\mu$.) για την ασφαλή παραμονή των πεζών σε αυτήν για όσο χρειάζεται. Παραταύτα, σύμφωνα με τις αυτοψίες παρατηρήθηκαν διασχίσεις πεζών ανατολικά του κόμβου, όπου και δεν υπάρχει διάβαση πεζών.</p> <p>Η προσπελασιμότητα και η διάσχιση των ΑμεΑ/ΑΜΚ είναι δύσκολη λόγω έλλειψης συναφών υποδομών τόσο στη διαχωριστική νησίδα όσο και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Λ.Μεσογείων.</p>
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:
<p>Στην βορειοανατολική πλευρά του κόμβου, υπάρχει πεζοδρόμιο ικανού πλάτους για την έδραση της πεζογέφυρας, το οποίο σήμερα καταπατείται από την παράνομη στάθμευση (βλ. και φωτογραφική τεκμηρίωση).</p> <p>Στη νοτιοανατολική πλευρά του κόμβου, θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα έδρασης της πεζογέφυρας στο υφιστάμενο πεζοδρόμιο, με πιθανή απομάκρυνση περιπτέρων. Εναλλακτικά, μπορεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο σημειακού κλεισίματος</p>



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-43

του παραδρόμου, ώστε ο χώρος να παραχωρηθεί στην νέα υποδομή.

**Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:**

Κωδικός Γεώτρησης: ΕΑΗ5

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-1,50	Φρεάτιο προεκσκαφής
1,50-6,00	Αργιλο-ιλύς με χαλίκια
6,00-6,50	Μαλακή αργιλο-ιλύς με χαλίκια
6,50-6,80	Συγκολλημένο υλικό
6,80-8,00	Μαλακή αργιλο-ιλύς με χαλίκια
8,00-9,00	Μαλακή ως στιφρή αργιλο-ιλύς με χαλίκια
9,00-9,50	Πολύ σκληρή αργιλο-ιλύς
9,50-12,00	Στιφρή αργιλο-ιλύς με χαλίκια και ασβεστολιθικά τεμάχια
12,00-12,90	Μαλακή αργιλο-ιλύς με χαλίκια και ασβεστολιθικά τεμάχια
12,90-13,80	Στιφρή αργιλο-ιλύς με χαλίκια και ασβεστολιθικά τεμάχια
13,80-14,00	Καλά συγκολλημένο ψαμμιτικό λατυποπαγές
14,00-14,50	Αμμος με άργιλο και χαλίκια
14,50-15,20	Καλά συγκολλημένο ψαμμιτικό λατυποπαγές
15,20-15,40	Καλά συγκολλημένο ψαμμιτικό λατυποπαγές
15,40-17,40	Καλά συγκολλημένο ψαμμιτικό λατυποπαγές
17,40-17,80	Χαλαρό ψαμμιτικό λατυποπαγές
17,80-19,10	Καλά συγκολλημένο ψαμμιτικό λατυποπαγές
19,10-19,20	Ασβεστολιθικά τεμάχια με ίχνη καρστικής διάλυσης
19,20-22,50	Ψαμμιτικό λατυποπαγές ισχυρά σιμεντοποιημένο
22,50-23,75	Σκληρή αργιλο-ιλύς με χαλίκια
23,75-24,75	Μαλακή αργιλο-ιλύς με χαλίκια
24,75-25,75	Στιφρή ως μαλακή αργιλο-ιλύς με χαλίκια
25,75-26,00	Σκληρή αργιλο-ιλύς με χαλίκια
26,00-29,00	Καλά συγκολλημένο λατυποπαγές
29,00-30,20	Λατυποπαγής μεταψαμμίτης



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

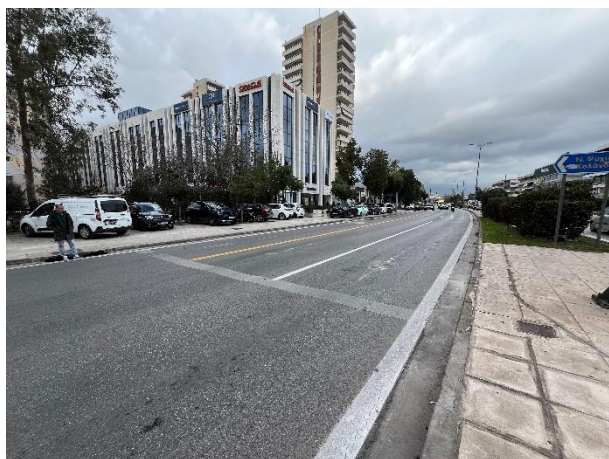
Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-44


Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-45

Κατάταξη	13	Βαθμολογία	35%
Κωδικός Θέσης	A14	Διεύθυνση	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ & ΜΑΡΑΘΟΝΟΜΑΧΩΝ - ΕΠΟΝΙΤΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
<p>Σε απόσταση <50μ. από το σημείο χωροθέτησης της πεζογέφυρας έχουν καταγραφεί 2 θανατηφόρα ατυχήματα. Η σοβαρότητα των ατυχημάτων σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το σημείο αποτελεί πέρασμα μαθητών για σχολική μονάδα που εφάπτεται της θέσης, προκαλούν την ανάγκη ένταξης της ασφάλειας της εν λόγω διάσχισης.</p> <p>Υπάρχουν στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ) σε απόσταση ~<100μ. από το εξεταζόμενο οδικό τμήμα.</p> <p>Οι παρακείμενες ιδιοκτησίες (χρήσεις κατοικίας, εμπορίου ή χρήσεις παροχής υπηρεσιών) στην βόρεια παρειά της Γρ. Λαμπράκη, είναι πιθανόν να εκφράσουν αντίθεση στην κατασκευή της υποδομής, τόσο για λειτουργικούς όσο και για αισθητικούς λόγους.</p>	
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:	
<p>Στον κόμβο υπάρχει φωτεινός σηματοδότης ενώ η φάση των πεζών ενεργοποιείται με μπουτόν, σε διάβαση που βρίσκεται εμπροσθεν του σχολείου – στην ανατολική πλευρά της Γρ. Λαμπράκη.</p> <p>Η προσπελασιμότητα και η διάσχιση των ΑμεΑ/ΑΜΚ είναι δύσκολη λόγω έλλειψης συναφών υποδομών τόσο στη διαχωριστική νησίδα όσο και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Γρ. Λαμπράκη.</p>	
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:	
<p>Το πεζοδρόμιο από την παρειά που εφάπτεται της σχολικής μονάδας είναι επαρκές (>5,5μ.) για την έδραση της πεζογέφυρας.</p> <p>Στο πεζοδρόμιο της βόρειας παρειάς της Γρ. Λαμπράκη, θα πρέπει να εξεταστούν τα όρια των ιδιοκτησιών.</p> <p>Βασικό προβληματισμό για την κατασκευή πεζογέφυρας επί της Γρ. Λαμπράκη αποτελεί η ύπαρξη καλωδίων μέσης τάσης της ΔΕΗ σε όλο το μήκος της. Στην περίπτωση όπου οι αγωγοί της ΔΕΔΔΗΕ παραμείνουν, τότε το ύψος της γέφυρας καθιστά μη επιθυμητή την χρήση της.</p> <p><i>Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι ο ανάδοχος επιδίωξε συνεργασία με την ΔΕΔΔΗΕ, τόσο μέσω ηλεκτρονικής¹⁷ υποβολής αιτήματος όσο και μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας, προκειμένου να καταστεί σαφές εάν είναι δυνατή (τόσο λειτουργικά όσο και από άποψη κόστους) η μετατόπιση των παραπάνω καλωδίων ενέργειας και ως εκ τούτου εφικτή η χωροθέτηση της Α/Δ. Δεν υπήρξε καμία επικοινωνία ή επίσημη απάντηση από τη ΔΕΔΔΗΕ, και ως εκ τούτου η θέση παρατίθεται με επιφύλαξη.</i></p>	
Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:	Κωδικός Γεώτρησης: G250

¹⁷ Α/Α Αιτήματος: 6564961/10-01-2025.



Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-5,00	Υλικά επιχωματώσεων
5,00-6,10	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
6,10-7,50	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
7,50-8,00	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
8,00-8,50	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
8,50-9,00	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
9,00-10,00	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-47



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

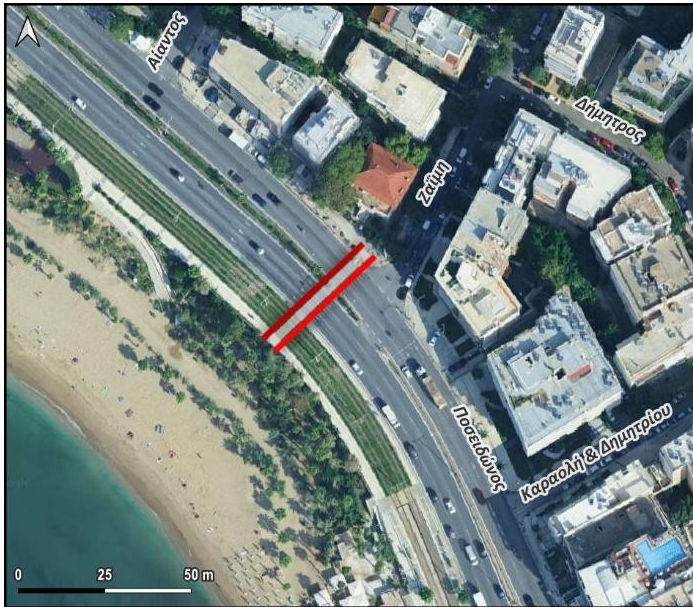
Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-48

Κατάταξη	14	Βαθμολογία	35%
Κωδικός Θέσης	A26	Διεύθυνση	Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΖΑΪΜΗ
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:		Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	
<p>Στην συμβολή της οδού Ζαΐμη με την Λ. Ποσειδώνος και σε απόσταση $\leq 50\mu$, έχουν συμβεί 2 θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα και 1 ατύχημα που περιελάμβανε ελαφρύ τραυματισμό. Σε απόσταση $<150\mu$, έχουν καταγραφεί επιπλέον: 1 ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό πλησίον της συμβολής της Λ. Ποσειδώνος με την Αχιλλέως (όπως προαναφέρθηκε στη θέση Β1) και 8 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό πλησίον του ρέματος της Πικροδάφνης. Η πλειονότητα των προαναφερθέντων ατυχημάτων χωροθετείται στο ύψος της στάσης του TRAM (περιοχή ΕΔΕΜ).</p> <p>Η θέση δεν χαρακτηρίζεται από υψηλό φόρτο πεζών ωστόσο χρησιμοποιείται για την πρόσβαση των κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής στο παράκτιο μέτωπο.</p> <p>Στάσεις λεωφορείων (ΟΑΣΑ) και TRAM συναντώνται σε σχετικά κοντινή απόσταση από το εξεταζόμενο σημείο της Λ. Ποσειδώνος.</p> <p>Η παρουσία Α/Δ στο εν λόγω σημείο, λόγω της εγγύτητας με την πυκνή οικιστική δραστηριότητα στο βορειοανατολικό τμήμα της Λ. Ποσειδώνος, αναμένεται να προκαλέσει όχληση στους περίοικους.</p>			
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:			
<p>Σήμερα, η διάσχιση των πεζών γίνεται από πεζοφάνερο που βρίσκεται στον δυτικό κλάδο του κόμβου επί της Λ. Ποσειδώνος.</p>			
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:			
<p>Η Α/Δ πεζών θα πρέπει να διέλθει πάνω από τους ιστούς και τα καλώδια του TRAM.</p> <p>Αναφορικά με την έδρασή της, στην νότια παρειά εκτιμάται ότι απαιτείται επιπλέον έργο προς την πλευρά της παραλίας εξαιτίας της ανεπάρκειας του πλάτους του πεζοδρομίου. Στην βόρεια παρειά, το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί για την κατασκευή της πεζογέφυρας.</p>			
Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:		Κωδικός Γεώτρησης: G2153	
Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)			
<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>		
0,00-0,50	Τεχνητές Επιχώσεις		
0,50-0,80	Αμμώδης άργιλος πολύ σιφρή		
0,80-3,50	Άργιλος μέσης πλαστικότητας πολύ σιφρή με άμμο με λεπτά χαλίκια και ενστρώσεις μαργαϊκού υλικού		
3,50-15,00	Αποσαθρωμένη μάργα υπό μορφή σκληρής αργίλου μέσης ως υψηλής πλαστικότητας με οξειδία και		



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-49

slickensides κατά θέσεις

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-50

Κατάταξη	15	Βαθμολογία	33%
Κωδικός Θέσης	G14	Διεύθυνση	Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΠΛ. ΒΕΡΓΩΤΗ ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Σε απόσταση ~50μ. από τη δεύτερη εναλλακτική θέση προς νότο έχουν συμβεί 1 θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα και 2 ατυχήματα που περιελάμβαναν ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Σημειώνεται ότι στο τμήμα της Λ. Ποσειδώνος που διέρχεται από την περιοχή των Δικηγορικών Γλυφάδας έχουν σημειωθεί ακόμα 1 θανατηφόρο ατύχημα, σε απόσταση περί τα ~300μ. βόρεια από τα Κ.Χ. και 4 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Στο εν λόγω σημείο, δύναται να κατασκευαστεί πεζογέφυρα στο ύψος των πλατειών Φλέμινγκ & Βεργωτή. Αυτή θα εξυπηρετούσε κυρίως τους χρήστες των στάσεων λεωφορείων (ΟΑΣΑ) καθώς και του TRAM που βρίσκονται επί της Λ. Ποσειδώνος και επί της Διαδόχου Παύλου αντίστοιχα και φυσικά τους κατοίκους των περιοχών εκατέρωθεν της Λ. Ποσειδώνος.</p> <p>Σε κάθε περίπτωση, η περιοχή διακρίνεται από χαμηλή οικιστική πυκνότητα ενώ σχετικά χαμηλός καταγράφεται και ο φόρτος πεζών.</p> <p>Για τη συγκεκριμένη πεζογέφυρα υπάρχει επίσης αίτημα από τον Δήμο Γλυφάδας, ενώ περιλαμβάνεται στη Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ και στο ΣΒΑΚ του Δήμου.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
--	--

<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Οι πεζοί διασχίζουν την Λ. Ποσειδώνος στην εν λόγω θέση, μέσω διαβάσεων που εντάσσονται σε σηματοδοτούμενους κόμβους στα δύο άκρα των ημικυκλίων.</p> <p>Η προσπελασιμότητα και η διάσχιση των ΑμεΑ/ΑΜΚ είναι δύσκολη λόγω έλλειψης συναφών υποδομών τόσο στη διαχωριστική νησίδα όσο και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Λ. Ποσειδώνος.</p>

<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Η κατασκευή θα ήταν εφικτή με αξιοποίηση τμήματος εντός των δύο κοινόχρηστων χώρων/ πλατειών, αντίστοιχα.</p>

<p>Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:</p>	<p>Κωδικός Γεώτρησης: G2014</p>
---	--

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)	Γεωλογική Περιγραφή
0,00-0,60	Υλικά επιχωματώσεων
0,60-1,50	Κροκαλοπαγές
1,50-3,50	Κροκαλοπαγές



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-51

3,50-4,00	Κροκαλοπαγές
4,00-4,50	Κροκαλοπαγές
4,50-5,00	Κροκαλοπαγές
5,00-5,50	Κροκαλοπαγές
5,50-6,60	Κροκαλοπαγές
6,60-15,00	Αργιολιύς χαμηλής πλαστικότητας στιφρή έως πολύ σκληρή με μαργαικά χαλίκια κατά θέσεις

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-52

Κατάταξη	16	Βαθμολογία	29%
Κωδικός Θέσης	G3	Διεύθυνση	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ & ΑΤΤΑΛΕΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ – ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
<p>Στη διασταύρωση Γρ. Λαμπράκη και Ατταλείας έχει καταγραφεί 1 θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα.</p> <p>Οι χρήσεις εκατέρωθεν της οδού αφορούν κατά κανόνα σε χρήσεις γενικής κατοικίας (ήτοι κατοικία, εμπόριο, γραφεία ή παροχή υπηρεσιών) ενώ σε σχετικά κοντινή απόσταση υπάρχουν και σχολικές μονάδες.</p> <p>Περί τα ~30μ. ανατολικά της διασταύρωσης υπάρχουν στάσεις λεωφορείου (ΟΑΣΑ), σε αμφότερες τις πλευρές της Γρ. Λαμπράκη.</p> <p>Η πυκνή αστική δόμηση της περιοχής δεν αποτελεί εύφορο περιβάλλον για μια τέτοια υποδομή.</p>	
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης: <p>Οι πεζοί σήμερα διασχίζουν την Γρ. Λαμπράκη από διάβαση που βρίσκεται στον φωτεινό σηματοδότη μεταξύ των οδών Κωστή Παλαμά/Θεσσαλονίκης και Ατταλείας. Η κεντρική διαχωριστική νησίδα στο σημείο αυτό διαθέτει ανεπαρκές πλάτος (<1,5μ. – βλ. και ΟΜΟΕ-ΙΚ).</p>	
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας: <p>Η έδραση της πεζογέφυρας απαιτεί τη μετατόπιση/ απομάκρυνση του περιπτέρου που βρίσκεται σήμερα στο νότιο πεζοδρόμιο της Γρ. Λαμπράκη. Στην βόρεια παρεία θα χρειαστεί καθαίρεση παρτεριού.</p> <p>Βασικό προβληματισμό για την κατασκευή πεζογέφυρας επί της Γρ. Λαμπράκη αποτελεί η ύπαρξη καλωδίων μέσης τάσης της ΔΕΗ σε όλο το μήκος της. Στην περίπτωση όπου οι αγωγοί της ΔΕΔΔΗΕ παραμείνουν, τότε το ύψος της γέφυρας καθιστά μη επιθυμητή την χρήση της.</p> <p><i>Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι ο ανάδοχος επιδίωξε συνεργασία με την ΔΕΔΔΗΕ, τόσο μέσω ηλεκτρονικής¹⁸ υποβολής αιτήματος όσο και μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας, προκειμένου να καταστεί σαφές εάν είναι δυνατή (τόσο λειτουργικά όσο και από άποψη κόστους) η μετατόπιση των παραπάνω καλωδίων ενέργειας και ως εκ τούτου εφικτή η χωροθέτηση της Α/Δ. Δεν υπήρξε καμία επικοινωνία ή επίσημη απάντηση από τη ΔΕΔΔΗΕ, και ως εκ τούτου η θέση παρατίθεται με επιφύλαξη.</i></p>	
Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:	Κωδικός Γεώτρησης: G238
Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)	

¹⁸ Α/Α Αιτήματος: 6564961/10-01-2025.



<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-4,50	Αργίλος με πολλά χαλίκια
4,50-9,80	Μαργαϊκός ασβεστόλιθος


Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-54

Κατάταξη	-	Βαθμολογία	-
Κωδικός Θέσης	E1	Διεύθυνση	ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΠΑΝΟΡΜΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Στην διασταύρωση των Λ. Κηφισίας και Πανόρμου/Ερυθρού Σταυρού δεν έχει καταγραφεί κανένα ατύχημα με παράσυρση πεζού που να προκάλεσε σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο κατά την υπό εξέταση περίοδο (2013-2022). Σε απόσταση $\leq 150\mu$. καταγράφηκαν 4 ατυχήματα που επέφεραν ελαφρείς τραυματισμούς.</p> <p>Οι χρήσεις γης στην περιοχή είναι ποικίλες και αφορούν σε κατοικίες, γραφεία, κοινόχρηστους χώρους, καταστήματα εμπορίου, εστίασης και αναψυχής, ενώ σε απόσταση $\sim 250\mu$. βρίσκεται ο σταθμός ΜΕΤΡΟ “Πανόρμου”. Σε ακτίνα $\leq 350\mu$. βρίσκονται και σχολικές μονάδες καθώς και οι υπερτοπικής εμβέλειας νοσοκομειακές μονάδες «Γ.Ν.Α. Κοργιαλένιο Μπενάκειο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός» και το ιδιωτικό Νοσοκομείο Ερρίκος Ντυνάν.</p> <p>Εκατέρωθεν της οδού υπάρχουν στάσεις λεωφορείου (ΟΑΣΑ).</p> <p>Τα παραπάνω, όπως είναι αναμενόμενο, γεννούν υψηλούς φόρτους πεζών στην περιοχή καθιστώντας αναγκαία την προστασία των εγκάρσιων διασχίσεων επί της Λ. Κηφισίας που λειτουργεί ως φράγμα στην πορεία των πεζών.</p> <p>Παρά την πυκνή αστική ανάπτυξη της περιοχής που είθισται να δυσχεραίνει από αισθητικής πλευράς την τοποθέτηση μιας Α/Δ, εκτιμάται ότι δεν θα δημιουργηθεί ιδιαίτερο πρόβλημα στο εν λόγω σημείο.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις στον κόμβο.</p> <p>Ωστόσο, κρίνεται πως αυτές δεν επαρκούν για τους μεγάλους φόρτους που καλούνται να εξυπηρετήσουν, ενώ τα ΑΜΚ και οι πεζοί με καροτσάκι ή ποδήλατο δεν μπορούν να διέλθουν με ασφάλεια, λόγω του ανεπαρκούς πλάτους του χώρου αναμονής. Η κεντρική διαχωριστική νησίδα δεν περιλαμβάνει άνοιγμα.</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Οι διαθέσιμοι αδόμητοι χώροι στις δύο γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων που γειτνιάζουν με τη θέση της πεζογέφυρας εκτιμάται ότι επαρκούν για την έδρασή της (εξαρτάται και από την μελέτη της πεζογέφυρας).</p> <p>Σε περίπτωση έλλειψης χώρου, θα μπορούσε στην δυτική πλευρά να διαπλατυνθεί το πεζοδρόμιο της Πανόρμου περί τα 2μ. (σήμερα χρησιμοποιείται από σταθμευμένα οχήματα και άρα κυκλοφοριακά δεν θα επιφέρει κάποια αλλαγή στη δεξιά στρέφουσα κίνηση). Επίσης, στην ανατολική πλευρά υπάρχει σήμερα περίπτερο το οποίο θα πρέπει να απομακρυνθεί προκειμένου να εξασφαλιστεί ο απαραίτητος χώρος για την κατασκευή.</p> <p>Επισημαίνεται ότι στην εξεταζόμενη θέση, διέρχεται εναέριο δίκτυο γραμμών Τρόλεϋ, το οποίο αυξάνει το ελεύθερο ύψος</p>	



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-55

της πεζογέφυρας.

**Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:**

Κωδικός Γεώτρησης: G1661

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)

Γεωλογική Περιγραφή

0,00-2,50

Αμμώδης άργιλος με λεπτά χαλίκια μαλακή έως συνεκτική

2,50-5,00

Αργιλώδης άμμος με λεπτά χαλίκια μέσης πυκνότητας μικρής πλαστικότητας

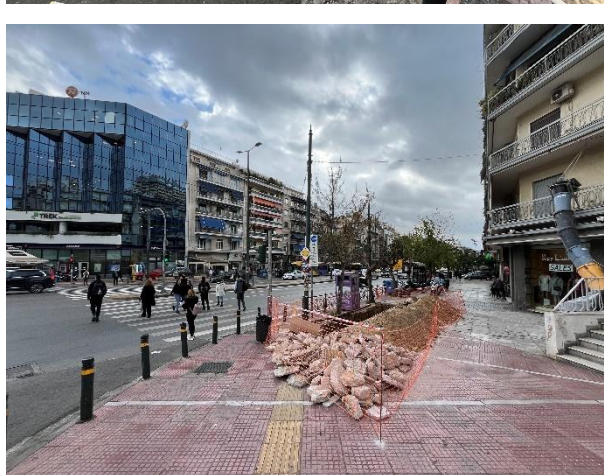
5,00-8,70

Ιλύς χωρίς πλαστικότητα συνεκτική

8,70-20,00

Ισχνή άργιλος με άμμο μέσης πλαστικότητας πολύ σφιγρή έως σκληρή με λίγα λεπτά χαλίκια κατά τόπους

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-56

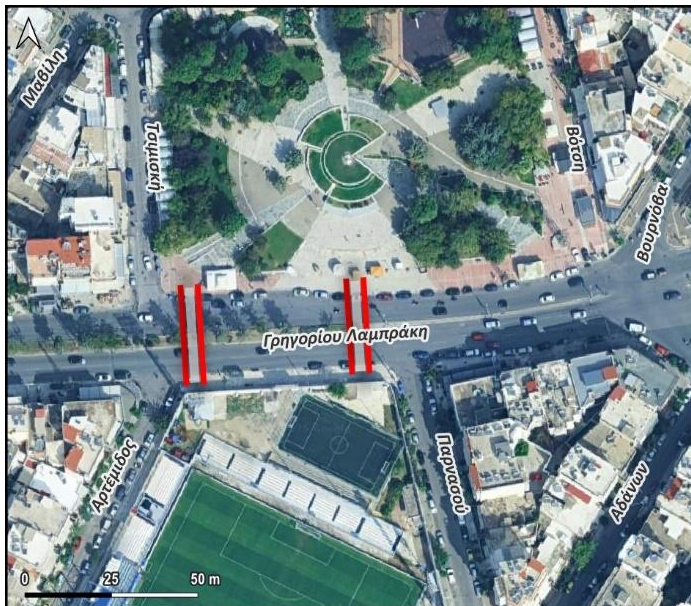


VMC TEXNIKI E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-57

6.2 Θέσεις Ομάδας ελέγχου Δ, ήτοι θέσεις χωρίς ατυχήματα με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζών

Κατάταξη	1	Βαθμολογία	39%
Κωδικός Θέσης	Δ2	Διεύθυνση	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ & ΠΛ. ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ ΚΟΥΜΠΑΚΗ
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
<p>Στο σημείο δεν έχει καταγραφεί ατύχημα που να περιλαμβάνει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό πεζού. Σε απόσταση $\leq 150\mu$. από την ενδεικτική θέση της πεζογέφυρας έχουν καταγραφεί 4 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Η εν λόγω θέση έχει προταθεί από δύο φορείς:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ο Δήμος Νίκαιας - Αγ. Ι. Ρέντη πρότείνει την κατασκευή πεζογέφυρας στην Γρ.Λαμπράκη 341 έναντι της Πλ. Κουμπάκη μεταξύ των οδών Ελλησπόντου και Αρτέμιδος. Η πεζογέφυρα θα εξυπηρετεί τους κατοίκους της περιοχής και το δημοτικό γυμναστήριο Νίκαιας. 2) Το Β' Τμήμα Τροχαίας Πειραιώς υπέδειξε επίσης (μεταξύ άλλων) την πλατεία Κουμπάκη. <p>Επί της πλατείας και έναντι αυτής υπάρχουν στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ), που εξυπηρετούν κατοίκους και επισκέπτες των χρήσεων εμπορίου και εστίασης της περιοχής καθώς και την πρόσβαση στο γήπεδο του Ιωνικού.</p> <p>Η οικιστική συγκέντρωση στην όμορη περιοχή είναι πυκνή και η υποδομή της Α/Δ ίσως φανεί ξένη σε σχέση με τον περιβάλλοντα χώρο.</p>	
Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης: <p>Οι πεζοί σήμερα διασχίζουν την Γρ. Λαμπράκη είτε από το πεζοφάνερο που βρίσκεται στην αρχή του Ο.Τ. δυτικά της πλατείας Κουμπάκη, είτε μέσω του σηματοδοτημένου κόμβου στη συμβολή της Γρ. Λαμπράκη με τις οδούς Ελλησπόντου και Βουρνόβα. Η διάβαση βρίσκεται ανατολικά του κόμβου, με αποτέλεσμα οι πεζοί να επιχειρούν να διασχίσουν την οδό στο ύψος της πλατείας και να υπάρχει ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος.</p> <p>Σημειώνεται ότι το πλάτος της διαχωριστικής νησίδας της Γρ. Λαμπράκη στο σηματοδοτούμενο κόμβο είναι μικρό (<1,5μ. – βλ. και ΟΜΟΕ-ΙΚ).</p>	
Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας: <p>Υπάρχει επαρκής χώρος για την κατασκευή της πεζογέφυρας και στις δύο παρειές της οδού.</p> <p>Βασικό προβληματισμό για την κατασκευή πεζογέφυρας επί της Γρ. Λαμπράκη αποτελεί η ύπαρξη καλωδίων μέσης τάσης της ΔΕΗ σε όλο το μήκος της. Στην περίπτωση όπου οι αγωγοί της ΔΕΔΔΗΕ παραμείνουν, τότε το ύψος της γέφυρας</p>	



καθιστά μη επιθυμητή την χρήση της.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι ο ανάδοχος επιδίωξε συνεργασία με την ΔΕΔΔΗΕ, τόσο μέσω ηλεκτρονικής¹⁹ υποβολής αιτήματος όσο και μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας, προκειμένου να καταστεί σαφές εάν είναι δυνατή (τόσο λειτουργικά όσο και από άποψη κόστους) η μετατόπιση των παραπάνω καλωδίων ενέργειας και ως εκ τούτου εφικτή η χωροθέτηση της Α/Δ. **Δεν υπήρξε καμία επικοινωνία ή επίσημη απάντηση από τη ΔΕΔΔΗΕ, και ως εκ τούτου η θέση παρατίθεται με επιφύλαξη.**

Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:

Κωδικός Γεώτρησης: **G250**

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

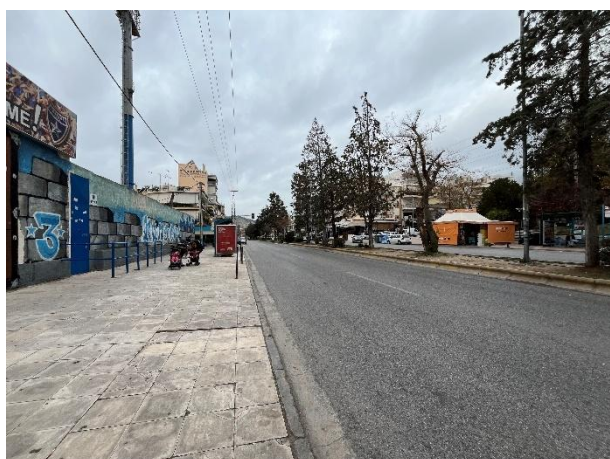
<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-5,00	Υλικά επιχωματώσεων
5,00-6,10	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
6,10-7,50	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
7,50-8,00	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
8,00-8,50	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
8,50-9,00	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm
9,00-10,00	Ασβεστόλιθος με δειγματοληψία σε χαλίκια και ελάχιστους πυρήνες <10cm

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



¹⁹ Α/Α Αιτήματος: 6564961/10-01-2025.







VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-60

Κατάταξη	2	Βαθμολογία	31%
Κωδικός Θέσης	Δ17	Διεύθυνση	Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & Σ. ΒΕΜΠΟ ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
<p>Σε ακτίνα $\leq 100\mu$. από την διασταύρωση των Λ. Ποσειδώνος και Σ. Βέμπο, έχουν καταγραφεί 7 ατυχήματα με παράσυρση πεζού που αφορούν σε ελαφρύ τραυματισμό, από τα οποία τα 6 συνέβησαν στο ύψος του ΕΦΚΑ. Σε ακτίνα $\leq 200\mu$. έχουν καταγραφεί και 2 ατυχήματα με σοβαρό τραυματισμό.</p> <p>Ο Δήμος Γλυφάδας αιτείται την κατασκευή πεζογέφυρας στο εν λόγω σημείο, ενώ περιλαμβάνεται και στο ΣΒΑΚ του.</p> <p>Η χρήση που κυριαρχεί στην περιοχή εξέτασης είναι η κατοικία. Η Γ' Τοπική Διεύθυνση ΕΦΚΑ Νότιου Τομέα δυτικά της Λ. Ποσειδώνος και οι κοινόχρηστοι χώροι με τις αθλητικές εγκαταστάσεις και την παιδική χαρά ανατολικά της οδού λειτουργούν ως πόλοι έλξης πεζή μετακινήσεων. Η Λ. Βουλιαγμένης, ωστόσο, λειτουργεί ως «φυσικό φράγμα» μεταξύ της Άνω και Κάτω Γλυφάδας.</p> <p>Σε αμφότερες τις πλευρές της οδού υπάρχουν στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ).</p> <p>Σημειώνεται ακόμα ότι στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου, έχει προταθεί η δημιουργία διαμήκων πάρκων στις οδούς Παλμύρας και Σ. Βέμπο, έργο που αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τη ροή των πεζών στην περιοχή και το οποίο θα συμπληρωνόταν κατάλληλα από την ύπαρξη της πεζογέφυρας τόσο αισθητικά όσο και λειτουργικά, εξασφαλίζοντας τη συνέχεια της πορείας των πεζών προς την Κάτω Γλυφάδα, και το αντίστροφο.</p>  <p>Προτεινόμενη δημιουργία διαμήκους πάρκου στη μια κατεύθυνση</p>	



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-61

Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:

Υπάρχει διάβαση πεζών με φωτεινή σηματοδότηση στη νότια πλευρά του κόμβου. Στο ένα ρεύμα (προς Αθήνα) η διάσχιση των πεζών εμπεριέχεται στον κύκλο του φαναριού, ενώ στο αντίθετο ρεύμα (προς Βουλιαγμένη) υπάρχει η δυνατότητα ζήτησης φάσης πεζών μέσω μπουτόν.

Η προσπελασιμότητα και η διάσχιση των ΑμεΑ/ΑΜΚ είναι δύσκολη λόγω έλλειψης συναφών υποδομών τόσο στη διαχωριστική νησίδα όσο και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Λ. Βουλιαγμένης.

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:

Προτείνονται τέσσερις εναλλακτικές για την κατασκευή της πεζογέφυρας στο σημείο.

Στις τρεις εναλλακτικές, η έδραση της υποδομής δυτικά της Λ. Βουλιαγμένης μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστο χώρο που βρίσκεται σε χαμηλότερη στάθμη από εκείνη της οδού. Ανατολικά της οδού προτείνεται να εξεταστεί η προσφορότερη θέση από τις δύο, επαρκούς πλάτους, νησίδες και τον κοινόχρηστο χώρο στην Σ. Βέμπο. Στις νησίδες ίσως χρειαστεί μεταφύτευση δέντρων για την εξασφάλιση του απαραίτητου ελεύθερου χώρου. Η κατασκευή της πεζογέφυρας επί του κοινόχρηστου χώρου στην Σ. Βέμπο περιλαμβάνει και τον βορειοανατολικό παράδρομο της Βουλιαγμένης.

Η τέταρτη εναλλακτική αφορά σημείο που απέχει ~100μ. νότια από τη συμβολή των Λ. Βουλιαγμένης και Σ. Βέμπο. Σε αμφότερες τις πλευρές η έδραση της πεζογέφυρας δύναται να γίνει επί κοινόχρηστων χώρων/ χώρων πρασίνου.

Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:

Κωδικός Γεώτρησης: G1216

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-0,30	Οδόστρωμα από σκυρόδεμα
0,30-4,20	Πυκνό ως πολύ πυκνό αμμοχάλικο με άργιλο
4,20-10,00	Ασβεστοπικτή αργιλική μάργα και κατά θέσεις ψαμμιτική

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-62



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:


Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-63

Κατάταξη	3	Βαθμολογία	31%
Κωδικός Θέσης	Δ14	Διεύθυνση	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΠΑΡΑΛΙΑ ΕΔΕΜ ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Σε απόσταση περί τα ~65μ. από την προτεινόμενη θέση, στο ύψος της στάσης TRAM «ΕΔΕΜ» έχουν καταγραφεί 8 παρασύρσεις πεζών με <u>ελαφρύ</u> τραυματισμό.</p> <p>Η τοποθέτηση Α/Δ πλησίον του ρέματος της Πικροδάφνης αποτελεί πρόταση του Δήμου Παλαιού Φαλήρου.</p> <p>Η παρουσία των στάσεων ΟΑΣΑ και TRAM αποτελεί μεταξύ των κύριων πόλων έλξης των ροών πεζών στο σημείο. Οι κάτοικοι πέριξ του ρέματος θα διευκολυνθούν στην διάσχιση της Λ. Ποσειδώνος προς το παραλιακό μέτωπο και την Μαρίνα Αλίου.</p> <p>Δεν αναμένεται να προκαλέσει όχληση στους περιόικους η κατασκευή πεζογέφυρας στο σημείο.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Ο φωτεινός σηματοδότης που υπάρχει στο ύψος του ρέματος δεν περιλαμβάνει φάση πεζών.</p> <p>Η διάσχιση της Λ. Ποσειδώνος από τους πεζούς εξυπηρετείται μέσω πεζοφάνταρου, έμπροσθεν της υπεραγοράς «Σκλαβενίτη» και της στάσης TRAM «ΕΔΕΜ», σε απόσταση ~30μ. από την εξεταζόμενη θέση. Ωστόσο, διαπιστώθηκε ότι οι πεζοί συνηθίζουν να διασχίζουν την λεωφόρο στο ύψος του φωτεινού σηματοδότη από την πλευρά του Δήμου Αλίου, όπου το πλάτος της νησίδας είναι ανεπαρκές και η ορατότητα εξαιρετικά ελλιπής και δεν υπάρχει φάση πεζών στον φωτεινό σηματοδότη.</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Η πεζογέφυρα χωροθετείται στο ανατολικό πεζοδρόμιο επαρκούς πλάτους, επί της οδού Πικροδάφνης.</p> <p>Στην απέναντι πλευρά της Λ. Ποσειδώνος υπάρχει πεζοδρόμιο πίσω από τις γραμμές του TRAM πλάτους 4,00 μ και ο χώρος στάθμευσης του κέντρου εστίασης ΕΔΕΜ που βρίσκεται σε επίπεδο 3,40μ. χαμηλότερα του πεζοδρομίου.</p> <p>Θα πρέπει να ελεγχθεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς (ανάμεσα σε άλλα) για την εξέταση εφικτότητας τοποθέτησης έδρας της πεζογέφυρας και η διαμόρφωση κλιμάκων και ανελκυστήρα που θα κατεβάζουν τους χρήστες τόσο στο επίπεδο του πεζοδρομίου, όσο και στο επίπεδο της παραλίας.</p>	
<p>Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:</p>	<p>Κωδικός Γεώτρησης: G2153</p>
<p>Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)</p>	
<p>Βάθος (μ.)</p> <p>0,00-0,50</p> <p>0,50-0,80</p> <p>0,80-3,50</p> <p>3,50-15,00</p>	<p>Γεωλογική Περιγραφή</p> <p>Τεχνητές Επιχώσεις</p> <p>Αμμώδης άργιλος πολύ σιφρή</p> <p>Άργιλος μέσης πλαστικότητας πολύ σιφρή με άμμο με λεπτά χαλίκια και ενστρώσεις μαργαϊκού υλικού</p> <p>Αποσαθρωμένη μάργα υπό μορφή σκληρής αργίλου μέσης ως υψηλής πλαστικότητας με οξείδια και</p>



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Έγγραφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-64

slickensides κατά θέσεις

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

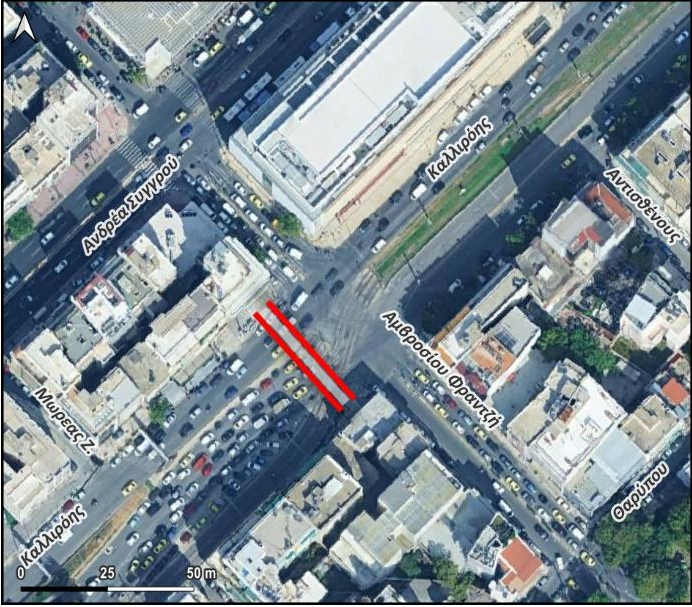
Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-65

Κατάταξη	4	Βαθμολογία	28%
Κωδικός Θέσης	Δ19	Διεύθυνση	ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ & ΑΜΒΡΟΣΙΟΥ ΦΡΑΝΤΖΗ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Στην διασταύρωση των Καλλιρόης και Φραντζή έχει καταγραφεί 1 μόνο ατύχημα με παράσυρση πεζού που αφορά σε ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Το σημείο προτείνεται από τον Δήμο Αθηναίων (Τμήμα Διεύθυνσης Οδοποιίας, Αποχέτευσης και Κοινόχρηστων Χώρων).</p> <p>Η δυσκολία της εν λόγω εγκάρσιας διάσχισης της οδού Καλλιρόης έγκειται τόσο στον υψηλό φόρτο πεζών όσο και στο γεγονός ότι στον κόμβο εμπλέκεται και το TRAM.</p> <p>Επί της Καλλιρόης, περί τα ~120μ. βορειότερα βρίσκεται ο σταθμός ΜΕΤΡΟ Συγγρού Φιξ με τον οποίο συνδέονται και αρκετές γραμμές του ΟΑΣΑ. Ο κόμβος αποτελεί το εγγύτερο δυνατό σημείο για διάσχιση της Καλλιρόης από όσους επιθυμούν να μεταβούν από τον σταθμό του ΜΕΤΡΟ προς την περιοχή του Νέου Κόσμου και αντίθετα.</p> <p>Στο σημείο υπάρχουν ακόμα καταστήματα εστίασης και εμπορίου και φυσικά το βασικό τοπόσημο της περιοχής: το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (ΕΜΣΤ).</p> <p>Ενώ η υποδομή της Α/Δ θα διευκόλυνε και θα προστάτευε τους πεζούς που σήμερα πρέπει να πραγματοποιήσουν την διάσχιση της Καλλιρόης σε τρία τμήματα, κρίνεται ότι μπορεί να υπάρξουν δυσκολίες τόσο για κατασκευαστικούς λόγους όσο και για θέματα εγγύτητας με τις παρακείμενες ιδιοκτησίες στο βόρειο τμήμα της οδού.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Ο κόμβος περιλαμβάνει πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις.</p> <p>Επί της Καλλιρόης οι πεζοί περνούν από το νότιο κλάδο, όπου διασχίζουν τα δύο ρεύματα της οδού και τις γραμμές του TRAM, με φάση πεζών εντός του σηματοδοτικού προγράμματος.</p> <p>Η προσπελασιμότητα και η διάσχιση των ΑμεΑ/ΑΜΚ είναι δύσκολη λόγω έλλειψης συναφών υποδομών τόσο στη διαχωριστική νησίδα όσο και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Λ. Καλλιρόης.</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Απαιτείται διερεύνηση της εφικτότητας κατασκευής πεζογέφυρας στο σημείο, καθώς παρόλο που παρέχεται επαρκές πλάτος πεζοδρομίου για την έδρασή της, οι κολώνες και τα καλώδια του TRAM καθώς και το Τρόλεϋ δύναται να αποτελέσουν εμπόδιο.</p>	
<p>Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν</p>	<p>Κωδικός Γεώτρησης: G2326</p>



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-66

εγγύτερα:

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

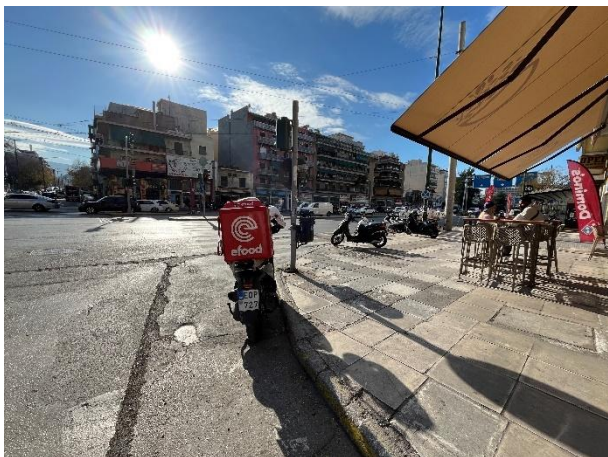
<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-0,20	Σκυρόδεμα
0,20-0,50	Άμμος-χάλικες,χαλαρά.Τεχνητές επιχώσεις.
0,50-0,70	Σκυρόδεμα.
0,70-1,50	Άμμος-χάλικες ασβεστολιθικής σύστασης(αδρανή-τεχνητές επιχώσεις)
1,50-4,05	Άμμος-χάλικες αργιλώδεις,χαλαρά-μικρής συνοχής.Χάλικες πολύμικτοι με συμμετοχή ανθρωπογενών υλικών.Μπάζα-πρόσφατες προσχώσεις.
4,05-7,00	Αργιλόμαργα έως ιλυόμαργα,λεπτοαμμώδης με διάσπαρτους χάλικες έως αμμοχαλικώδης προς τη βάση,μικρής συνεκτικότητας και πλαστικότητας.Παρουσία χαλίκων κυρίως ασβεστολιθικές και σχιστολιθικές.
7,00-7,80	Μανδύας αποσάθρωσης μεταψαμμίτη-εξαιρετικά αποσαθρωμένος μεταψαμμίτης.Συνιστά πρακτικά αμμοχάλικες αργιλώδης.
7,80-9,70	Μεταψαμμίτης κατακερματισμένος,μέτρια έως πολύ αποσαθρωμένος.
9,70-10,00	Σχιστοποιημένος ασβεστιτικός μεταψαμμίτης,μέτρια έως ελαφρά αποσαθρωμένος,πολύ έως μέτρια κερματισμένος με ζώνες κατακερματισμένες και μεγάλης αποσάθρωσης.
10,00-10,50	Σχιστοποιημένος ασβεστιτικός μεταψαμμίτης,μέτρια έως ελαφρά αποσαθρωμένος,πολύ έως μέτρια κερματισμένος με ζώνες κατακερματισμένες και μεγάλης αποσάθρωσης.
10,50-12,20	Σχιστοποιημένος ασβεστιτικός μεταψαμμίτης,μέτρια έως ελαφρά αποσαθρωμένος,πολύ έως μέτρια κερματισμένος με ζώνες κατακερματισμένες και μεγάλης αποσάθρωσης.
12,20-13,20	Σχιστοποιημένος ασβεστιτικός μεταψαμμίτης,μέτρια έως ελαφρά αποσαθρωμένος,πολύ έως μέτρια κερματισμένος με ζώνες κατακερματισμένες και μεγάλης αποσάθρωσης.
13,20-13,60	Σχιστοποιημένος ασβεστιτικός μεταψαμμίτης,μέτρια έως ελαφρά αποσαθρωμένος,πολύ έως μέτρια κερματισμένος με ζώνες κατακερματισμένες και μεγάλης αποσάθρωσης.
13,60-15,50	Μεταϊλύολιθος-μεταψαμμίτης,μέτρια έως πολύ αποσαθρωμένος κατά ζώνες,έντονα κερματισμένος.
15,50-15,90	Ζώνη ρήγματος αποτελούμενη από θρυμματισμένο και αποσαθρωμένο σχιστολιθικό ψαμμίτη.
15,90-17,00	Μεταψαμμίτης με ζώνες αυξημένου κερματισμού και αποσάθρωσης τοπικά.
17,00-17,60	Μεταψαμμίτης με ζώνες αυξημένου κερματισμού και αποσάθρωσης τοπικά.
17,60-18,40	Μεταϊλύολιθος σχιστολιθικός έως αργιλικός σχιστόλιθος,αποσαθρωμένος,εν μέρει εδαφοποιημένος με έντονη σχιστοποίηση και μικροκερματισμό.
18,40-19,50	Ασβεστιτικός μεταψαμμίτης,ελαφρά αποσαθρωμένος,μέτρια έως πολύ κερματισμένος και κατακερματισμένος τοπικά.
19,50-21,30	Ασβεστιτικός μεταψαμμίτης,ελαφρά αποσαθρωμένος,μέτρια έως πολύ κερματισμένος και κατακερματισμένος τοπικά.
21,30-22,00	Μεταψαμμίτης-μεταϊλύολιθος ως άνω κατακερματισμένος.



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-67


Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-68

Κατάταξη	5	Βαθμολογία	28%
Κωδικός Θέσης	Δ15	Διεύθυνση	Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Η χωροθέτηση πεζογέφυρας στην Λ. Βουλιαγμένης στο ύψος των Γρ. Λαμπράκη/ Ανθέων αποτελεί πρόταση του Δήμου Γλυφάδας ενώ περιλαμβάνεται και στο ΣΒΑΚ του.</p> <p>Στην διασταύρωση της Λ.Βουλιαγμένης με την Ανθέων υπάρχει συγκέντρωση καταστημάτων εμπορίου, το εμπορικό πολυκατάστημα “City Plaza” και η υπεραγορά “Lidl”, ενώ σε κοντινή απόσταση υπάρχουν και ιδιωτικές αθλητικές εγκαταστάσεις, η υπεραγορά “Σκλαβενίτης”, κ.α.</p> <p>Στάσεις λεωφορείου (ΟΑΣΑ) καταγράφονται αμφίπλευρα πλησίον του κόμβου ενώ σε απόσταση περί τα ~300μ. υπάρχουν και σχολικές μονάδες.</p> <p>Στην Λ. Βουλιαγμένης 96 (στο ύψος συμβολής με Ανθέων) έχει καταγραφεί ατύχημα που αφορούσε σε θάνατο πεζού, χωρίς όμως να δίνονται πληροφορίες αν το ατύχημα αφορούσε το κεντρικό ρεύμα της Λ. Βουλιαγμένης ή τον παράδρομο. Στο σημείο και σε ακτίνα περί τα ~150μ. έχουν ακόμη καταγραφεί 7 ατυχήματα με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Με δεδομένο ότι δεν υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης της πεζογέφυρας στον κόμβο Λ. Βουλιαγμένης/ Ανθέων, η εγγύτερη θέση βρίσκεται στο ύψος με την Αγ.Τριάδος.</p> <p>Η χωροθέτηση της Α/Δ εκτιμάται ότι θα αφομοιωθεί κατάλληλα στο δομημένο περιβάλλον εξυπηρετώντας τόσο την ασφαλή διάσχιση της Λ. Βουλιαγμένης όσο και την σύνδεση των περιοχών της Άνω και Κάτω Γλυφάδας.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Ύπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Οι κόμβοι της Λ. Βουλιαγμένης με την Ανθέων και την Γρ. Λαμπράκη έχουν απόσταση 100μ. Και οι δύο κόμβοι είναι πλήρως σηματοδοτημένοι με τις διαβάσεις για τους πεζούς να βρίσκονται αποκλειστικά στο νότιο κλάδο κάθε κόμβου.</p> <p>Ο σηματοδότης για τους πεζούς στον κόμβο της Ανθέων (όσον αφορά το ρεύμα Λ. Βουλιαγμένης προς Βουλιαγμένη) έχει δυνατότητα ζήτησης φάσης πεζών μέσω μπουτόν. Επιπλέον, τα λοιπά οδικά τμήμα εισόδου και εξόδου στον κόμβο δεν περιλαμβάνουν διαβάσεις πεζών, σε αντίθεση με τον κόμβο της Γρ. Λαμπράκη, όπου στους κλάδους εισόδου/εξόδου προς/από την Λ. Βουλιαγμένης (δεξιές στρέφουσες) υπάρχει οριζόντια σήμανση διάβασης πεζών.</p> <p>Οι νησίδες της Λ. Βουλιαγμένης παρουσιάζουν διαφορετικό πλάτος στο υπό εξέταση οδικό τμήμα:</p> <p>Η κεντρική διαχωριστική νησίδα, στο τμήμα μεταξύ των Γρ. Λαμπράκη και Ανθέων, έχει επαρκές πλάτος.</p> <p>Η κεντρική διαχωριστική νησίδα, που χρησιμοποιείται για αναμονή στις διαβάσεις νότια της Γρ. Λαμπράκη, έχει πλάτος ~0,4-0,9μ.</p>	



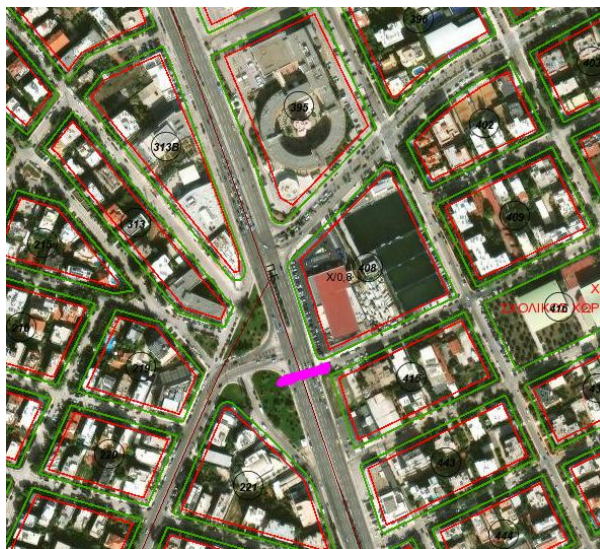
VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-69

Η προσπελασιμότητα και η διάσχιση των ΑμεΑ/ΑΜΚ είναι δύσκολη λόγω έλλειψης συναφών υποδομών τόσο στη διαχωριστική νησίδα όσο και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Λ. Βουλιαγμένης.

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:

Στη δυτική πλευρά της Λ. Βουλιαγμένης υπάρχουν τόσο κοινόχρηστοι χώροι που θα μπορούσαν να δεχθούν την έδραση της πεζογέφυρας, όσο και ο παράδρομος της Λ. Βουλιαγμένης στον οποίο θα μπορούσε να διερευνηθεί ο αποκλεισμός της κυκλοφορίας οχημάτων σε ένα τμήμα του. Στην ανατολική πλευρά, ωστόσο, όπου απαντώνται το πολυκατάστημα “City Plaza” και η υπεραγορά “Lidl” (ήτοι κόμβος Ανθών) η υφιστάμενη ρυμοτομία δεν αφήνει τον απαραίτητο χώρο για χωροθέτηση Α/Δ. Ως εκ τούτου, ο χώρος που εξετάστηκε για χωροθέτηση Α/Δ βρίσκεται νότια του “Lidl”, στο αδιέξοδο της Αγίας Τριάδος.



Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:

Κωδικός Γεώτρησης: G21

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

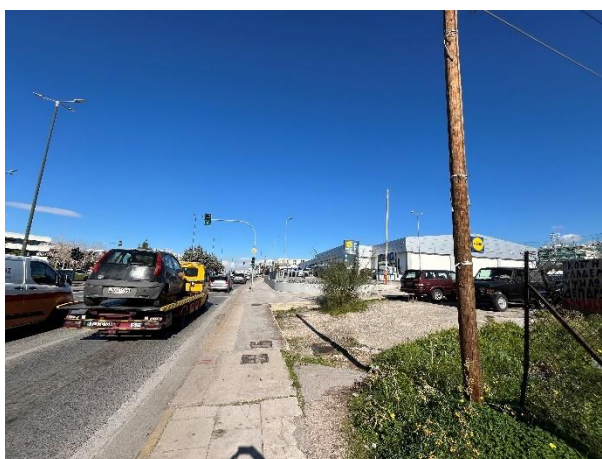
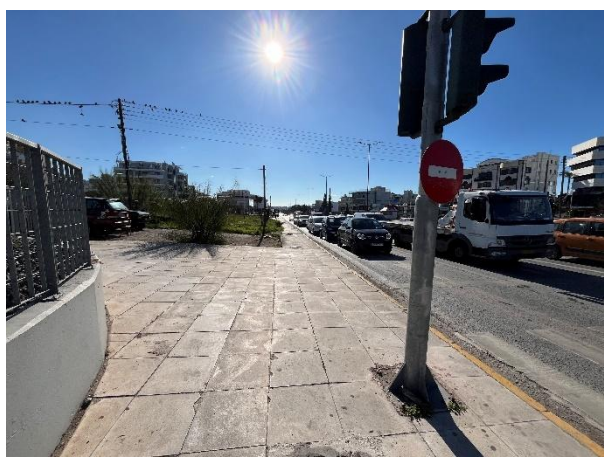
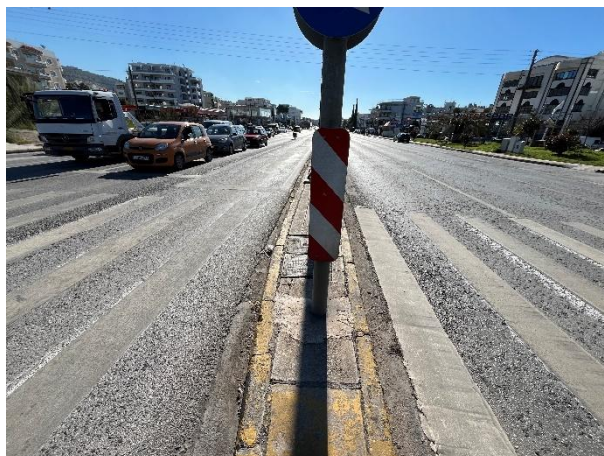
<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-1,20	Υλικά επιχωματώσεων
1,20-2,50	Ασβεστολιθικό κερατολιθικό λατυποπαγές
2,50-3,00	Ασβεστολιθικό κερατολιθικό λατυποπαγές
3,00-4,50	Πολύ χαμηλής αντοχής ασβεστολιθικό κερατολιθικό λατυποπαγές με αργιλικό συνδετικό υλικό
4,50-4,80	Πολύ χαμηλής αντοχής ασβεστολιθικό κερατολιθικό λατυποπαγές με αργιλικό συνδετικό υλικό
4,80-6,10	Πολύ χαμηλής αντοχής ασβεστολιθικό κερατολιθικό λατυποπαγές με αργιλικό συνδετικό υλικό
6,10-7,80	Πολύ χαμηλής αντοχής ασβεστολιθικό κερατολιθικό λατυποπαγές με αργιλικό συνδετικό υλικό

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:

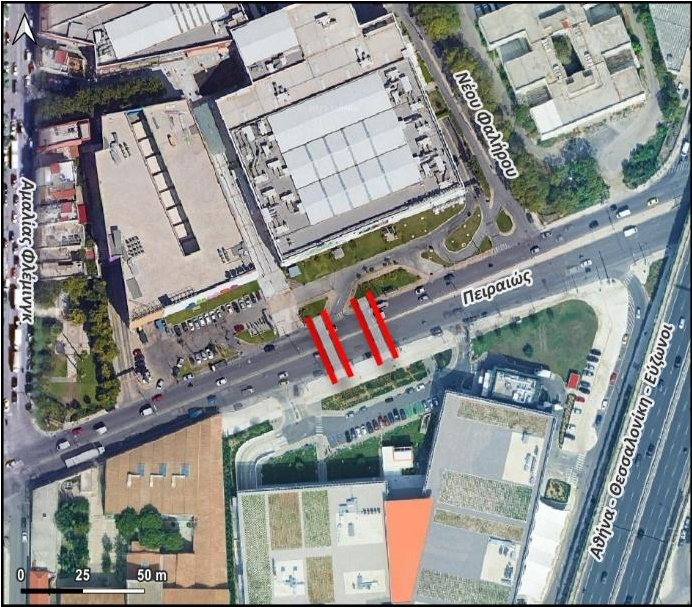


VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-70



Κατάταξη	6	Βαθμολογία	27%
Κωδικός Θέσης	Δ7	Διεύθυνση	Λ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΥΨΟΣ LEROY MERLIN ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ – ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

<p>Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> <p>Ο Δήμος Νίκαιας - Αγ. Ιωάννη Ρέντη προτείνει την κατασκευή Α/Δ πεζών στην οδό Πειραιώς 165, μεταξύ της Λ. Κηφισού και της Λ. Φλέμινγκ για την ασφαλή διάσχιση των επισκεπτών των εμπορικών κέντρων που βρίσκονται εκατέρωθεν της οδού. Κατά την διάρκεια του Σαββάτου, διαπιστώνονται περισσότερες διασχίσεις πεζών στην Λ. Πειραιώς.</p> <p>Στο σημείο καταγράφεται 1 ατύχημα παράσυρσης πεζού με ελαφρύ τραυματισμό, ενώ σε απόσταση περί τα ~200μ. δυτικά, προτείνεται από την παρούσα μελέτη η τοποθέτηση Α/Δ με κωδικό θέσης: B5, που περιλαμβάνει 1 θανατηφόρο ατύχημα και 2 με ελαφρύ τραυματισμό.</p> <p>Εκατέρωθεν της οδού υπάρχουν στάσεις ΟΑΣΑ, ενώ πέρα από τα εμπορικά πολυκαταστήματα σε ακτίνα <250μ. βρίσκονται αθλητικές εγκαταστάσεις, φαρμακείο του ΕΟΠΥΥ και κτίριο της Δραματικής Σχολής Εθνικού Θεάτρου. Λόγω των παρακείμενων χρήσεων ο φόρτος πεζών είναι σχετικά υψηλός.</p> <p>Η επιβλητική υποδομή της πεζογέφυρας θα ακολουθούσε τον χαρακτήρα των μεγάλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο σημείο αναβαθμίζοντας πέρα από λειτουργικά και αισθητικά την περιοχή.</p>	<p>Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:</p> 
<p>Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:</p> <p>Σήμερα για να βρεθεί κάποιος επισκέπτης από το ένα εμπορικό κατάστημα στο απέναντι, θα πρέπει να διασχίσει την Λ. Πειραιώς είτε στο ύψος της Λ. Φλέμινγκ (~160μ. προς δυσμάς), είτε στο ύψος της Λ. Κηφισού (~225μ. ανατολικότερα) από το σημείο που προτείνεται η τοποθέτηση πεζογέφυρας.</p> <p>Η διάσχιση στο ύψος της Λ.Φλέμινγκ γίνεται σε χρόνο πεζών ενταγμένο στη φωτεινή σηματοδότηση της διασταύρωσης, από διάβαση στην δυτική πλευρά του κόμβου.</p> <p>Η κεντρική διαχωριστική νησίδα επί της Λ. Πειραιώς είναι ανεπαρκής για την παραμονή των πεζών σε αυτή, ~1.μ. (βλ. και ΟΜΟΕ-ΙΚ).</p>	
<p>Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:</p> <p>Στην νότια παρειά του οδικού τμήματος που εξετάζεται, όπου βρίσκεται το “Top Parks”, υπάρχει αρκετός χώρος για την έδραση της πεζογέφυρας επί του πεζοδρομίου.</p> <p>Ωστόσο, στη βόρεια παρειά που βρίσκονται το Leroy Merlin” και “Jumbo”, θα πρέπει να διερευνηθεί η παραχώρηση τμήματος των νησίδων πρασίνου προκειμένου να φιλοξενηθεί η πεζογέφυρα.</p> <p>Τέλος, στην εξεταζόμενη θέση, διέρχεται εναέριο δίκτυο γραμμών Τρόλεϋ, το οποίο αυξάνει το ελεύθερο ύψος της πεζογέφυρας.</p>	



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-72

**Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:**

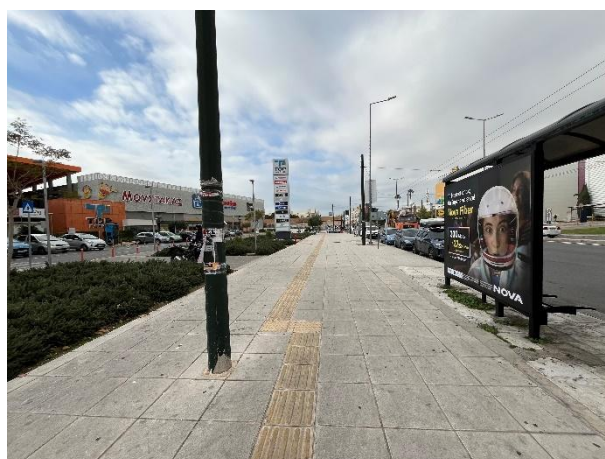
Κωδικός Γεώτρησης:

G355

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

<u>Βάθος (μ.)</u>	<u>Γεωλογική Περιγραφή</u>
0,00-0,70	Υλικά επιχωματώσεων
0,70-5,60	Αμμώδης και τοπικά ιλυώδης άργιλος
5,60-6,40	Αμμώδης αργίλο-ιλύς
6,40-6,90	Αμμώδης άργιλος
6,90-8,80	Ιλυώδης άμμος
8,80-14,00	Πολύ μαλακή αμμο-ιλυώδης άργιλος με οργανικά
14,00-16,70	Ιλυώδης άμμος με λεπτά χαλίκια

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-73

Κατάταξη	7	Βαθμολογία	23%
Κωδικός Θέσης	Δ20	Διεύθυνση	Λ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ/ Λ.ΚΑΤΕΧΑΚΗ & Λ.ΚΟΚΚΙΝΟΠΟΥΛΟΥ/ ΠΙΝΔΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΠΑΠΑΓΟΥ-ΧΟΛΑΡΓΟΥ – ΔΗΜΟΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ – ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας:
--------------------------------------	--

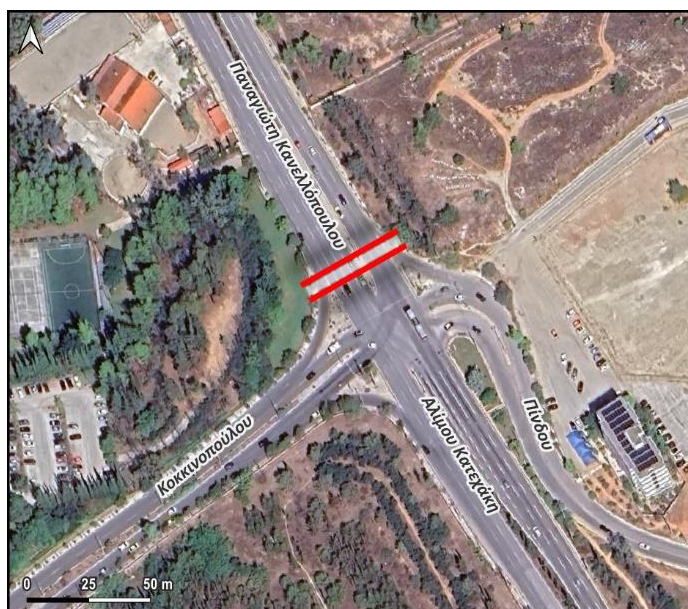
Ο Δήμος Παπάγου - Χολαργού προτείνει τη δημιουργία εσπλανάδας ως ανισόπεδη διάβαση πεζών επί της Λ. Κανελλοπούλου στον κόμβο με τις οδούς Πίνδου και Κοκκινοπούλου. Σύμφωνα με τον Δήμο η εσπλανάδα θα εντασσόταν καλύτερα στην περιοχή όπου βρίσκεται το Μητροπολιτικό πάρκο Γουδί.

Στο σημείο δεν έχουν καταγραφεί ατυχήματα με παρασύρσεις πεζών.

Θεωρητικά η αναγκαιότητα διάσχισης από τους πεζούς προκύπτει από τις χρήσεις από/προς την περιοχή του Παπάγου (οικιστική ζώνη), από τις χρήσεις από/προς το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και φυσικά από/προς το πάρκο Γουδί που περιλαμβάνει πλήθος χρήσεων αθλητικών εγκαταστάσεων και αναψυχής. Οι τελευταίες αφορούν σε χρήσεις μητροπολιτικής εμβέλειας για την περιοχή του Λεκανοπεδίου.

Σύμφωνα με τις αυτοψίες, δεν καταγράφεται υψηλός φόρτος πεζών.

Στάσεις ΜΜΜ δεν καταγράφονται σε κάποια πλευρά της Κατεχάκη/Κανελλοπούλου, σε κοντινή απόσταση από τον κόμβο.



Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης:

Δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος διάσχισης της Λ. Κανελλοπούλου, συνέχεια Λ. Κατεχάκη.

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας:

Στους αδόμητους χώρους που βρίσκονται εκατέρωθεν της οδού, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί έκταση για την έδραση πεζογέφυρας, αφού το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί.

Θα πρέπει ωστόσο να διερευνηθεί η δυνατότητα χρήσης/παραχώρησης μέρους των εκτάσεων αυτών.

Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν
εγγύτερα:

Κωδικός Γεώτρησης: G780

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)

Γεωλογική Περιγραφή

0,00-1,10

Αργιλο-ιλύς με χαλίκια

1,10-3,00

Χαλικοπαγές με αργιλικό συνδετικό υλικό

3,00-17,70

Ασβεστολιθικό χαλικοπαγές τοπικά πολύ συνεκτικό με μικρή περιεκτικότητα σε σχιστολιθικές ψηφίδες

17,70-18,40

Πολύ συνεκτικό ασβεστολιθικό κροκαλοπαγές



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-74

18,40-21,40 Ασβεστολιθικά χαλίκια και κροκάλες τοπικά συνδεδεμένα με αργιλικό υλικό
21,40-25,03 Χαλικοπαγές με μεγάλη περιεκτικότητα αργίλου

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-75

Κατάταξη	8	Βαθμολογία	23%
Κωδικός Θέσης	Δ1	Διεύθυνση	ΣΧΙΣΤΟΥ & ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ			

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας: <p>Έχει καταγραφεί 1 τροχαίο ατύχημα με ελαφρύ τραυματισμό επί της Λ. Σχιστού, στο ύψος του Ιερού Ναού Αγίων Αναργύρων και Ζωοδόχου Πηγής.</p> <p>Ο Δήμος προτείνει την κατασκευή πεζογέφυρας στην Λ.Σχιστού (στη συμβολή της με τη Λ. Γρ. Λαμπράκη από Πλατεία Καρπάθου προς Σκλαβενίτη) ενώ η θέση περιλαμβάνεται και στο ΣΒΑΚ του.</p> <p>Παρακείμενα της θέσης της προτεινόμενης υποδομής βρίσκονται στάσεις ΜΜΜ (ΟΑΣΑ), ενώ ο φόρτος των πεζών προέρχεται από τις αθλητικές εγκαταστάσεις, τους κοινόχρηστους χώρους, στους οποίους περιλαμβάνεται και ιερός ναός και παιδική χαρά καθώς και από την υπεραγορά «Σκλαβενίτη» που υπάρχει στο τέλος της Γρ. Λαμπράκη.</p> <p>Κρίνεται πως η Α/Δ στο σημείο από άποψη αισθητικής θα συμπληρώσει την εικόνα του αστικού τοπίου λειτουργώντας ως πύλη εισόδου/ εξόδου προς/από τον αστικό/ εξωαστικό χώρο, αντίστοιχα.</p>	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας: 
---	--

Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης: <p>Ο κόμβος των Λ. Γρ. Λαμπράκη και Λ. Σχιστού περιλαμβάνει πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε όλους τους κλάδους εκτός του ανατολικού. Ο κλάδος εξόδου από την Γρ. Λαμπράκη προς την Σχιστού (δεξιά στρέφουσα) διαθέτει διάβαση μόνο μέσω οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.</p> <p>Η κεντρική διαχωριστική νησίδα επί της Λ. Σχιστού έχει ανεπαρκές πλάτος (βλ. και ΟΜΟΕ-ΙΚ).</p>
--

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας: <p>Εκατέρωθεν του σημείου ενδιαφέροντος υπάρχουν κοινόχρηστοι χώροι -πλατεία Καρπάθου και πλατεία Εθνικής Αντίστασης. Ωστόσο, η ύπαρξη δέντρων και φύτευσης καθώς και τα καλώδια και οι πυλώνες της ΔΕΗ αποτελούν σοβαρά δομικά στοιχεία, για την εφικτότητα κατασκευής μιας τέτοιας υποδομής στο εν λόγω σημείο.</p>
--

Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν εγγύτερα:	Κωδικός Γεώτρησης: G162
--	--------------------------------

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)	Γεωλογική Περιγραφή
0,00-1,50	Αργίλος με άμμο και χαλίκια
1,50-2,30	Σκληρή άργιλος μέσης πλαστικότητας με πολλή άμμο λίγα χαλίκια και κροκάλες ασβεστιτικού λατυποπαγούς
2,30-3,50	Αμμοχάλικο και άργιλος μέσης πλαστικότητας
3,50-4,50	Στιφρή άργιλος μέσης πλαστικότητας με πολλή λεπτή άμμο και ελάχιστα λεπτά χαλίκια
4,50-5,90	Μαργαϊκής προέλευσης αμμοχάλικο με πολλή αργιλο-ιλύ
5,90-8,40	Μαργαϊκός ασβεστόλιθος δειγματοληψία σε μορφή χαλικιών και άμμο



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
		Ημερομηνία: 02/2025
		Σελίδα: 6-76

8,40-11,00	Μάργα σε πυρήνες 20-35cm
1,00-12,50	Υπογωνιώδες αμμοχάλικο με λίγη άργιλο
12,50-15,00	Μαργαϊκός ασβεστόλιθος και μάργα σε πυρήνες ως 7cm

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:


Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-77

Κατάταξη	9	Βαθμολογία	17%
Κωδικός Θέσης	Δ16	Διεύθυνση	Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Σκοπιμότητα Χωροθέτησης Πεζογέφυρας: <p>Ο Δήμος Γλυφάδας ακολουθώντας τις προτάσεις του ΣΒΑΚ, αναφέρει τη συμβολή των οδών Λ. Βουλιαγμένης και Α. Παπανδρέου ως ενδεικτικό σημείο για την τοποθέτηση ανισόπεδης διάβασης πεζών.</p> <p>Πλησίον του κόμβου έχει καταγραφεί 1 παράσυρση πεζού με <u>ελαφρύ</u> τραυματισμό.</p> <p>Οι χρήσεις της περιοχής αφορούν κυρίως σε εμπόριο/χονδρεμπόριο και κατοικίες. Σε ακτίνα περί τα ~200μ. υπάρχουν ιδιωτικές αθλητικές εγκαταστάσεις σε αμφότερες τις πλευρές της οδού, (ιδιωτικός όμιλος radei και γήπεδο ποδοσφαίρου Α.Ο. Φοίβος – Αίολος και Α.Ε.Κ.) καθώς και χρήσεις πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης επίσης ιδιωτικού χαρακτήρα.</p> <p>Οι στάσεις λεωφορείων (ΟΑΣΑ) βρίσκονται επί της Λ. Βουλιαγμένης σε απόσταση ~150-200μ. από την εν λόγω θέση.</p> <p>Η Α/Δ θα ενσωματωνόταν ομαλά στην περιοχή, λόγω του ελεύθερου σε ύψος και έκταση περιβάλλοντα χώρου.</p>	Εναλλακτικές Λύσεις Χωροθέτησης Πεζογέφυρας: 
--	--

Υπαρξη Εναλλακτικών Λύσεων Διέλευσης: <p>Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις στον κόμβο των Λ. Βουλιαγμένης – Α. Παπανδρέου, συμπεριλαμβανομένων και των τμημάτων εισόδου/εξόδου προς/από την Λ. Βουλιαγμένης (δεξιές στρέφουσες), με εξαίρεση μόνο τον νότιο κλάδο, όπου η διάσχιση από πεζούς δεν επιτρέπεται. Οι πεζοί διασχίζουν σήμερα την Λ. Βουλιαγμένης βόρεια της Παπανδρέου, χωρίς όμως να τους παρέχεται ο απαραίτητος χώρος αναμονής στη νησίδα για την επιτυχή διάσχιση και των δύο ρευμάτων.</p>

Εφικτότητα Κατασκευής Πεζογέφυρας: <p>Σύμφωνα με το ρυμοτομικό, διατίθεται χώρος για κατασκευή πεζογέφυρας τόσο βόρεια όσο και νότια της Α. Παπανδρέου. Παραταύτα, οι υφιστάμενες διαμορφώσεις δεν συμφωνούν με τα οριζόμενα στο ρυμοτομικό αφήνοντας ως μόνη επιλογή την έδραση της πεζογέφυρας επί των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου νότια της Α. Παπανδρέου.</p>	
---	--

Γεωτεχνικά Στοιχεία που βρέθηκαν το δυνατόν	Κωδικός Γεώτρησης: G2222
---	--------------------------



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1
	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 6-78

εγγύτερα:

Τράπεζα Εδαφοτεχνικών Δεδομένων του ΤΕΕ (www.geoengbase.tee.gr)

Βάθος (μ.)

0,00-0,80

0,80-1,50

1,50-2,50

2,50-4,80

4,80-10,60

10,60-15,00

Γεωλογική Περιγραφή

Αργιλώδες αμμοχάλικο μέσης πυκνότητας ως πυκνό (Επιχώσεις)

Αργιλώδες αμμοχάλικο (Ψηφιδολατυτοπαγές)

Ψηφιδολατυτοπαγές κατακερματισμένο γενικά και συμπαγές κατά θέσεις με μικροέγκοιλα κατά θέσεις

Ψηφιδολατυτοπαγές κατακερματισμένο γενικά και συμπαγές κατά θέσεις με μικροέγκοιλα κατά θέσεις

Αργιλώδες αμμοχάλικο πολύ πυκνό (Αποσαθρωμένο ψηφιδολατυτοπαγές)

Αργιλώδες αμμοχάλικο πολύ πυκνό (Αποσαθρωμένος σχιστόλιθος)

Χαρακτηριστικές Φωτογραφίες:



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Έγγραφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-79



VMC TEXNIKI E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ

Κατάσταση Εγγράφου:

Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 02/2025

Σελίδα: 6-80

7 ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΑΜΕΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Έχοντας ιδιαίτερη εμπειρία στην συλλογή και επεξεργασία ατυχημάτων πεζών, αλλά και γενικότερα ατυχημάτων, τονίζεται ότι υπάρχει πολύ μεγάλη δυσκολία στον εντοπισμό της ακριβούς θέσης κάθε ατυχήματος. Ο λόγος είναι ότι η καταγραφή γίνεται πολλές φορές κατά προσέγγιση, δημιουργώντας αμφίσιμες απόψεις σχετικά με την ακριβή θέση, ενώ υπάρχει συγκριτικά πολύ μεγάλος αριθμός ατυχημάτων πεζών που είναι αδύνατον να εντοπισθεί η θέση τους, στο βαθμό που θα επιτρέψει την εξέταση λήψης μέτρων.

Ως εκ τούτου, και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι όλες οι συσκευές κινητού τηλεφώνου, που είναι εφοδιασμένοι οι αξιωματικοί της τροχαίας, που είναι και οι αρμόδιοι για την καταγραφή των ατυχημάτων, μπορούν να δίνουν συντεταγμένες του κάθε σημείου, προτείνεται να καταγράφονται οι ακριβείς συντεταγμένες στο φύλλο καταγραφής του ατυχήματος.

Τα παραπάνω στοιχεία θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην αποστολή τους στην ΕΛΣΤΑΤ, προκειμένου να γίνει δυνατή και πολύ περισσότερο ακριβής η εργασία επεξεργασίας των μελανών σημείων ατυχημάτων.

Υπάρχει πολύ μεγάλος αριθμός ατυχημάτων που δεν λαμβάνουν χώρα στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητας Περιφέρειας Αττικής, οι θέσεις των οποίων έχουν εντοπισθεί. Προτείνεται να γίνει αποστολή των επικίνδυνων θέσεων ανά ΟΤΑ ξεχωριστά, προκειμένου οι Δήμοι να λάβουν άμεσα μέτρα, τα οποία συνήθως δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν ανισόπεδες διαβάσεις (λόγω διατομών οδού), αλλά διαχειριστικά μέτρα.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Στάδιο-3: Έκθεση διερεύνησης ανάπτυξης για κάθε Α/Δ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Ημερομηνία: 02/2025	Σελίδα: 7-82