



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ
ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦ. 52/2021 ΔΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το πρακτικό της με αριθμό
6/24-5-2021 τακτικής δια περιφοράς,
συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου
Μαραθώνος
ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Περί λήψης απόφασης για περιοδική ηπιοποίηση της κυκλοφορίας στην οδό Παραλίας Μαραθώνα (Λ. Ποσειδώνος) κοινότητας Μαραθώνα Δήμου Μαραθώνος και συνοδές ρυθμίσεις μικρής κλίμακας ευρύτερου δικτύου.(34/2021 απόφαση Ε.Π.Ζ)

Την Δευτέρα 24 Μαΐου 2021 και ώρα 11:00 π.μ., διεξήχθη η με περιφορά 6η τακτική Συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Μαραθώνος σύμφωνα με το άρθρο 67 του Ν. 3852/2010, και την από 11-3-2020 Π.Ν.Π "Κατεπείγοντα μέτρα αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της εμφάνισης του Κορωνοϊού Covid-19 και της ανάγκης περιορισμού της διάδοσής του" (ΦΕΚ Α'55), την από 30-3-2020 Π.Ν.Π- ΦΕΚ75/Α/30-3-2020, την με αρ. πρωτ. 18318/13-03-2020 (ΑΔΑ 9ΛΠΧ46ΜΤΑ6-1ΑΕ) εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών, καθώς και την 31η ΕΓΚΥΚΛΙΟ, (ΔΙΔΑΔ/Φ.69/143/οικ.2343/8-2-2021), «Μέτρα και ρυθμίσεις στο πλαίσιο της ανάγκης περιορισμού της διασποράς του κορωνοϊού», και κατόπιν της υπ' αριθμ 8931/20-5-2021 πρόσκλησης του Προέδρου Δ.Σ κ. Κωνσταντίνου Τσίρκα (στην οποία αναφέρονται όλες οι νόμιμες διατάξεις). Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι σε σύνολο τριάντα τριών (33) μελών βρέθηκαν παρόντα τριάντα (30) μέλη, ήλθε η Συνεδρίαση

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

1. ΤΣΙΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Πρόεδρος
2. ΛΑΣΚΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ Αντιδήμαρχος
3. ΣΩΤΗΡΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος
4. ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
5. ΜΑΚΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Αντιδήμαρχος
6. ΜΠΟΥΣΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος
7. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
8. ΤΣΑΚΙΡΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
9. ΚΥΠΑΡΙΣΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος
10. ΑΝΔΡΩΝΗ-ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΕΛΕΝΗ Δημοτικός Σύμβουλος
11. ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
12. ΡΕΡΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
13. ΣΤΑΜΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ Αντιδήμαρχος
14. ΜΠΑΤΖΕΣ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
15. ΖΟΡΜΠΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Αντιδήμαρχος
16. ΠΑΤΕΡΑΚΗ ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δημοτικός Σύμβουλος
17. ΓΕΩΡΓΑΤΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ δημοτικός Σύμβουλος
18. ΑΛΙΚΙΩΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
19. ΜΠΟΥΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
20. ΓΚΙΝΟΣΑΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Δημοτικός Σύμβουλος
21. ΓΕΡΑΜΑΝΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
22. ΤΣΑΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
23. ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔΑΜ Δημοτικός Σύμβουλος
24. ΛΙΒΑΘΙΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Δημοτικός Σύμβουλος
25. ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
26. ΝΗΣΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
27. ΛΑΜΠΑΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ Δημοτικός Σύμβουλος
28. ΖΟΥΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
29. ΤΣΙΜΗΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος
30. ΖΟΥΜΠΟΥΡΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος

ΑΠΟΝΤΕΣ

31. ΦΑΡΜΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
32. ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
33. ΜΠΑΙΡΑΚΤΑΡΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος

Παρών ο Δήμαρχος Στέργιος Τσίρκας, ο οποίος προσκλήθηκε με τις νόμιμες διατάξεις.

Ο Πρόεδρος Δ.Σ, διαπιστωμένης της απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της τακτικής συνεδρίασης .

Παρόντες και οι Πρόεδροι των κοινοτήτων Νέας Μάκρης και Μαραθώνα, οι οποίοι στα θέματα που αφορούσαν τις κοινότητες τους, είχαν δικαίωμα συμμετοχής στην ψηφοφορία.

Ο Πρόεδρος της Κοινότητας Μαραθώνα, κ. Κωνσταντίνος Λάσκος, δήλωσε :
: «Δεν συμμετέχω στην διαδικασία της ψηφοφορίας γιατί σε ένα τόσο σοβαρό θέμα δεν ζητήθηκε απόφαση από το Κοινοτικό Συμβούλιο».

Η «**Λαϊκή Συσπείρωση Μαραθώνα**» σε ένδειξη διαμαρτυρίας ενάντια σε ακόμη ένα «δια περιφοράς» Δημοτικό Συμβούλιο, δήλωσε ότι δεν θα συμμετάσχει στην σημερινή συνεδρίαση.

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος κ. Κωνσταντίνος Τσίρκας, με χρήση ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας, έδωσε το λόγο στον Αντιδήμαρχο κ. Δ. Παπαϊωάννου, ο οποίος εισηγήθηκε το 1^ο **τακτικό θέμα**,, ως εξής:

Η επιτροπή Ποιότητας Ζωής, με την υπ' αριθμ. 34/2021 απόφαση της, ψήφισε ομόφωνα : Συμφωνούν ως προς την Περιοδική ηπιοποίηση της κυκλοφορίας στην οδό Παραλίας Μαραθώνα (Λ. Ποσειδώνος), με συνοδές ρυθμίσεις μικρής κλίμακας ευρύτερου δικτύου, και με το σχέδιο της Τεχνικής έκθεσης όπως περιγράφεται παραπάνω.

Η εισήγηση έχει ως εξής:

Τίθεται προς συζήτηση και λήψη απόφασης, η περιοδική ηπιοποίηση της κυκλοφορίας στην οδό Παραλίας Μαραθώνα (Λ. Ποσειδώνος) και συνοδές ρυθμίσεις μικρής κλίμακας ευρύτερου δικτύου:

ΘΕΜΑ: ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΗΠΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΜΑΡΑΘΩΝΑ (Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ) & ΣΥΝΟΔΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΙΚΡΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.

Η περιοχή που εξετάζεται βρίσκεται στην παραλιακή ζώνη του Μαραθώνα, η οποία έχει κυρίως παραθεριστικό χαρακτήρα την καλοκαιρινή περίοδο, με αρκετούς επισκέπτες, ιδίως τα Σαββατοκύριακα, εξαιτίας της μικρής απόστασης από την Αθήνα. Η οδική σύνδεση με αυτήν επιτυγχάνεται μέσω της Λ. Μαραθώνος, είτε πλήρως, είτε δευτερευόντως με χρήση της οδού που ενώνει την Νέα Μάκρη με τον Διόνυσο και την Εθνική Οδό Αθηνών Λαμίας. Σύνδεση με την Εθνική Οδό και τα Βόρεια Προάστια επιτυγχάνεται επίσης από την αντίθετη κατεύθυνση, όπου η Λ. Μαραθώνος μετά την ομώνυμη πόλη διέρχεται από το φράγμα της Λίμνης και καταλήγει στον Άγιο Στέφανο.

Συνυποβάλλεται ολόκληρη η τεχνική έκθεση προς ψήφιση από την ΕΠΖ.

Παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες.

Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Παπαϊωάννου Δημήτριος



ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ

**ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΗΠΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΡΑΛΙΑΣ
ΜΑΡΑΘΩΝΑ (Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ) &
ΣΥΝΟΔΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΙΚΡΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΜΑΙΟΣ 2021
v202105AA1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	4
<u>1 ΠΕΡΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ – ΟΜΑΔΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</u>	<u>5</u>
<u>2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ.....</u>	<u>5</u>
<u>3 ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΕΜΑΤΟΣ</u>	<u>6</u>
<u>4 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ</u>	<u>8</u>
<u>5 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ</u>	<u>11</u>
<u>6 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ</u>	<u>13</u>
<u>7 ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ.....</u>	<u>18</u>
<u>8 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</u>	<u>20</u>

1 Περί Συμβάσεων – Ομάδας Μελέτης

Για την βελτίωση 2 οδικών κόμβων, την δημιουργία νέας οδού, και την διαμόρφωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις περιοχές τού Μαραθώνα και της Νέας Μάκρης, συγγράφηκε η από 15/12/2020 Τεχνική Έκθεση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών τού Δήμου, βάσει της οποίας κι έπειτα από την διενέργεια των απαιτούμενων διαδικασιών, ανατέθηκε με την υπ' αριθμό 07/2021 Απόφαση Δημάρχου η εκπόνηση των σχετικών μελετών στην κα. Γεωργία Προμπονά, Πολιτικό-Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό. Η ομάδα μελέτης αποτελείται από την ίδια, και τον Μιχαήλ Τζιώτη, Τοπογράφο Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, Μηχανικό Γεωπληροφορικής ΕΜΠ.

Στα πλαίσια τού εν λόγω πακέτου μελετών εντάσσεται και το αντικείμενο της παρούσας, ήτοι η εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης και η διαμόρφωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την εποχιακή (περιοδική) ηπιοποίηση της κυκλοφορίας στην παραλιακή οδό (Λ. Ποσειδώνος) Μαραθώνα, και συνοδές ρυθμίσεις μικρής κλίμακας στο άμεσο δίκτυο ένταξής της.

2 Διοικητικό Πλαίσιο - Προδιαγραφές

Το αντικείμενο τού θέματος εντάσσεται σε αυτό που η από 1998 Οδηγία τού τότε Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) ορίζει ως “Περιοδική Πεζοδρόμηση”, δηλαδή «τον αποκλεισμό της οδού ή τμήματος αυτής από την κυκλοφορία οχημάτων ο οποίος ισχύει για ορισμένες ώρες της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα λόγω ειδικών αναγκών.

Για την ομοιόμορφη αντιμετώπιση της έγκρισης και της εφαρμογής τέτοιων πεζοδρομήσεων ανά την Ελλάδα, η Διεύθυνση Οδικών Υποδομών (Δ13) της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών τού Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών εξέδωσε προτεινόμενες γενικές κατευθύνσεις για τις περιπτώσεις μικρών παρεμβάσεων, με το από 16.7.2018 κι Αρ, Πρωτ. ΔΥΟ/οικ/3715/Φ253.

Για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης ακολουθήθηκαν τόσο οι προαναφερόμενες γενικές κατευθύνσεις, όσο και οι γενικότερες προδιαγραφές και επικρατούσες επιστημονικές θεωρήσεις, για την επίτευξη αποτελέσματος που θα επιφέρει τα κατά

το δυνατόν μέγιστα συγκοινωνιακά & άλλα οφέλη, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ασφάλεια οδηγών, επιβατών, και πεζών.

Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει στη λήψη υπόψη των τεχνικών οδηγιών της ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/57298/225 (ΦΕΚ 2448B) που αφορά την δημιουργία έκτακτων υποδομών στα πλαίσια του νόμου 4688/2020 (ΦΕΚ 101Α) σχετικά με την πανδημία του ιού SARS-CoV-2.

3 Περιοχή Θέματος

Η περιοχή του Μαραθώνα στην Ανατολική Αττική, αποτελεί από το 1835 Δήμο, ο οποίος το 2011 επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει τις περιοχές του πρώην Δήμου Νέας Μάκρης και των Κοινοτήτων Γραμματικού και Βαρνάβα.

Εν προκειμένω, η περιοχή που εξετάζεται βρίσκεται στην παραλιακή ζώνη του Μαραθώνα, η οποία έχει κυρίως παραθεριστικό χαρακτήρα την καλοκαιρινή περίοδο, με αρκετούς επισκέπτες, ιδίως τα Σαββατοκύριακα, εξαιτίας της μικρής απόστασης από την Αθήνα. Η οδική σύνδεση με αυτήν επιτυγχάνεται μέσω της Λ. Μαραθώνος, είτε πλήρως, είτε εν μέρει, με χρήση της οδού που ενώνει την Νέα Μάκρη με τον Διόνυσο και την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας. Σύνδεση με την Εθνική Οδό και τα Βόρεια Προάστια επιτυγχάνεται επίσης από την αντίθετη κατεύθυνση, όπου η Λ. Μαραθώνος μετά την ομώνυμη πόλη διέρχεται από το φράγμα της Λίμνης και καταλήγει στον Άγιο Στέφανο.

Η παραλιακή ζώνη αποτελεί κατά κάποιο τρόπο συνέχεια της αντίστοιχης της Νέας Μάκρης, με σαφή διάκριση όμως μεταξύ τους, καθώς δεν υπάρχει άμεση παρά την θάλασσα σύνδεσή τους με αυτοκίνητο. Επίσης, ενώ στην Νέα Μάκρη υπάρχει όπισθεν της παραλίας ένα κομμάτι με έντονο τον αστικό χαρακτήρα, και πλήθος σχετικών χρήσεων γης, στην περίπτωση του Μαραθώνα δεν συμβαίνει κάτι ανάλογο. Υπάρχει μια σχετική ανεξαρτησία από την περιοχή σε άμεση γειτονίαση, η οποία είναι προσανατολισμένη στην αγροτική παραγωγή, όντας η μικρή πεδιάδα μεταξύ της πόλης του Μαραθώνα και της θάλασσας. Στην οδό που μας ενδιαφέρει στην παρούσα μελέτη, την εκτεινόμενη κατά μήκος της ακτής Λ. Ποσειδώνος (~850m), υπάρχει από την πλευρά της θάλασσας η αμμουδιά, με μεταβαλλόμενο πλάτος που

γίνεται μηδενικό στο ΒΑ άκρο, και από την άλλη πλευρά συνυπάρχουν κατοικίες, με καταστήματα εστίασης, καφετέριες, κτλ.

Πολύ κοντά βρίσκονται σημεία ενδιαφέροντος υπερτοπικού χαρακτήρα, όπως είναι το Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο τού Σχινιά, η ομώνυμη παραλία, και ο αρχαιολογικός χώρος τού Τύμβου των Αθηναίων Μαραθονομάχων. Το κωπηλατοδρόμιο και ο τύμβος δεν δημιουργούν ιδιαίτερους κυκλοφοριακούς φόρτους, εκτός κάποιων πολύ ειδικών περιστάσεων. Η παραλία τού Σχινιά όμως προσελκύει σημαντικό αριθμό οχημάτων κατά την διάρκεια των θερινών μηνών. Πολλοί από τους επισκέπτες της μετακινούνται τελικά προς την περιοχή μελέτης, κυρίως εξαιτίας των καταστημάτων εστίασης που διαθέτει.



4 Υφιστάμενη Κατάσταση

Το τμήμα άμεσου ενδιαφέροντος (Λ. Ποσειδώνας) είναι περίπου 850m κατά μήκος της ακτής, με ελαφρώς μεταβαλλόμενο πλάτος, περίπου 6.0 - 6.5 m, ασφαλτοστρωμένο. Κατά κύριο λόγο οι παρόδιες χρήσεις είναι από την μία πλευρά η αμμουδιά, κι από την άλλη καταστήματα εστίασης & ψυχαγωγίας, μαζί με κατοικίες που διαθέτουν αρκετό περιβάλλοντα χώρο.

Πηγαίνοντας από Νοτιοδυτικά προς Βορειοανατολικά, συναντάμε στην αρχή μια μικρή πλατεία, στην περιοχή του Ναού του Αγίου Παντελεήμονα, η οποία διαθέτει παιδική χαρά. Η κίνηση στην πλατεία γίνεται αριστερόστροφα, ρυθμιζόμενη από τις ανάλογες πινακίδες. Πέριξ της πλατείας βρίσκονται διάφορα καταστήματα εστίασης, παρά το κράσπεδο θέσεις στάθμευσης, κι ένας σταθμός ταξί. Η διάστρωση του χώρου κίνησης των οχημάτων καθιστά επιθυμητή την ήπια κυκλοφορία. Στην πλατεία καταλήγουν οι οδοί Αγίου Παντελεήμονα, η παραλιακή Λ. Ποσειδώνας, και η Δημοσθένους.

Η Αγίου Παντελεήμονος είναι διπλής κατεύθυνσης, και αποτελεί την κύρια σύνδεση με την Λ. Μαραθώνος, μέσω του Τύμβου. Κοντά στην πλατεία έχει ασταθές, μεγάλο πλάτος, δείχνοντας ελαφρώς διαμορφωμένη. Ας σημειωθεί πως σε αυτήν την περιοχή εξυπηρετεί 3 μεγάλους χώρους στάθμευσης σκαφών, και μια εγκατάσταση γλύστρας.

Η οδός Δημοσθένους είναι διπλής κατεύθυνσης, με διάφορα καταστήματα κοντά στην πλατεία. Η στάθμευση απαγορεύεται κι από τις 2 πλευρές, αλλά λόγω του πλάτους της, κατά τις περιόδους έντονης ζήτησης παρατηρείται σημαντικό πρόβλημα παράνομης στάθμευσης. Πεζοδρόμιο υπάρχει μόνο από την μία πλευρά, κι αυτό μικρού πλάτους.

Η Λ. Ποσειδώνας στην αρχή της διαθέτει κι αυτή διάστρωση ήπιας κυκλοφορίας, για πολύ μικρό μήκος, μέχρι την οδό Ξενοφώντος. Σε αυτό το τμήμα υπάρχουν εγκαταστάσεις των καταστημάτων εστίασης και ψυχαγωγίας κι από την πλευρά της θάλασσας, με έντονη κάθετη κυκλοφορία πεζών, εργαζομένων, κτλ. Σε όλο της μήκος κατά την παραλία υπάρχουν πεζοδρόμια κι από τις 2 πλευρές, τα οποία έχουν όμως έχουν μικρό πλάτος (περίπου 1.0-1.2 m) και δεν επαρκούν, ιδίως για την κάλυψη αναγκών μεγάλου πλήθους, περιπάτου, δραστηριοτήτων, κτλ.

Η κίνηση επιτρέπεται και στις 2 κατευθύνσεις, με απαγόρευση της στάθμευσης κατά το διαστρωμένο αρχικό τμήμα, κι έπειτα μόνο από την πλευρά της θάλασσας. Λόγω τού πλάτους της οδού, κατά τους θερινούς μήνες υψηλής ζήτησης παρατηρούνται έντονα προβλήματα παράνομης στάθμευσης, που προκαλούν σημαντική παρεμπόδιση της κυκλοφορίας. Προφανώς για την αποφυγή στάθμευσης ακόμη και πάνω στο πεζοδρόμιο, έχουν τοποθετηθεί στην ανατολική πλευρά μικροί μεταλλικοί στύλοι μέχρι λίγο πριν από την οδό Αγίας Μαρίνας.

Η πρώτη κάθετη οδός είναι η οδός Γκούρα, πολύ μικρού πλάτους, χωρίς πεζοδρόμια, διπλής κατεύθυνσης, που εξυπηρετεί την πρόσβαση, κυρίως σε κατοικίες.

Η επόμενη οδός είναι η Ξενοφώντος, κι αυτή πολύ μικρού πλάτους και χωρίς πεζοδρόμια, που επιπλέον είναι αδιέξοδη.

Στη συνέχεια βρίσκεται η οδός Αλιστράτης, η οποία επιπλέον είναι μη ασφαλτοστρωμένη.

Έπειτα από περίπου 75 m συναντάμε την είσοδο τού Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, έκτασης περίπου 2.2 στρεμμάτων, ο οποίος μπορεί να φιλοξενήσει ~160 οχήματα. Δεν είναι πλήρως διαμορφωμένος, αλλά προσφέρεται δωρεάν.

Σε 200m απόσταση βρίσκεται η οδός Αγίας Μαρίνας, όπου λίγο πιο μέσα συναντάμε την ομώνυμη εκκλησία. Πρόκειται για οδό διπλής κατεύθυνσης, χωρίς πεζοδρόμια, με πλάτος το οποίο επαρκεί για τις ανάγκες της κυκλοφορίας, όμως λόγω της στάθμευσης που είναι εφικτή κατά τις περιόδους υψηλής ζήτησης, δημιουργούνται προβλήματα οριακού χώρου. Κάθετα στην οδό αυτοί υπάρχουν διάφοροι μικροί δρόμοι πρόσβασης, σχεδόν όλοι αδιέξοδοι.

Μετά την οδό Αγίας Μαρίνας, όπου ας σημειωθεί πως δεν υφίσταται αμμουδιά, υπάρχουν δύο πάρα πολύ μικρές οδοί, οι οποίες έχουν πλάτος μόνο για ένα όχημα, είναι διπλής κατεύθυνσης, και καταλήγουν κάνοντας ένα «Γ» κάθετα σε αυτή. Η πρώτη εξ'αυτών είναι ανώνυμη, ενώ η δεύτερη ονομάζεται Ροδαυγής (Σωκράτους μετά την ορθή γωνία).

Η επόμενη κάθετη οδός στην Λ. Ποσειδώνος είναι η Μάχης Μαραθώνα. Πρόκειται για οδό πολύ στενή, ικανή μόνο για ένα όχημα, χωρίς πεζοδρόμια, και διπλής κυκλοφορίας.

Η οδός Αντιγόνης είναι κι αυτή επίσης μια πάρα πολύ στενή οδός, η οποία τελικά απλώς συνδέεται σε δύο σημεία με την Μάχης Μαραθώνα,

Στο τέλος της παραλίας η Λ. Ποσειδώνος εισέρχεται προς το εσωτερικό, με αριστερόστροφη καμπύλη, ενώ στο σημείο αυτό εκκινεί μικρός πεζόδρομος κατά μήκος της ακτής. Η Λ. Ποσειδώνος πλέον γίνεται πλάτους ικανού μόνο για την συνάντηση 2 οχημάτων, δεν διαθέτει πεζοδρόμια, βρίσκεται συνεχώς σε καμπύλες, κι εξυπηρετεί διάφορες κατοικίες.

Σε απόσταση περίπου 230 συναντάται η πολύ μικρού πλάτους και μήκους οδός Ερμού, η οποία καταλήγει στην οδό Ευριπίδου, που κι αυτή με την σειρά της συνδέεται με την Λ. Ποσειδώνος πάνω σε μια κλειστή αριστερόστροφη καμπύλη της.

Έπειτα, η Λ. Ποσειδώνος, για μήκος ~350m με κατεύθυνση Βόρειοδυτική και σε ακανόνιστες καμπύλες, συναντάται με διάφορες κάθετες οδούς, πολύ μικρού πλάτους, κι αδιέξοδες. Στο τέλος αυτού τού τμήματος υπάρχει η κάθετη οδός Σοφοκλέους με κατεύθυνση Νότιοδυτική, παράλληλα στην ακτή.

Η οδός Σοφοκλέους έχει πλάτος ικανό για την εξυπηρέτηση απλώς δύο αντίθετα κινούμενων οχημάτων. Δεν διαθέτει πεζοδρόμια. Εξυπηρετεί μικρό σχετικά αριθμό κατοικιών παρά αυτής.

Σε περίπου 420 m υπάρχει διασταύρωση με την οδό Μάχης Μαραθώνα, η οποία έχει περιγραφεί ήδη. Στο σημείο αυτό είναι λίγο πιο πλατιά. Η προτεραιότητα στον κόμβο αποδίδεται στην Μάχης Μαραθώνα, με δύο πινακίδες Ρ-2 επί της Σοφοκλέους, και με κακή ορατότητα στον κόμβο εξαιτίας κτηρίου και βλάστησης ως περίφραξης.

Έπειτα από 230m η Σοφοκλέους καταλήγει στην οδό Αγίας Μαρίνας, που έχει και αυτή περιγραφεί ήδη. Στον κόμβο δεν υπάρχει κάποια σήμανση.

Μετά από ~200m, η Αγίας Μαρίνας συναντάται με την οδό Ελευθερίας, η οποία έχει όμοια χαρακτηριστικά με την Σοφοκλέους, αλλά με πιο έντονη την παρόδια εξυπηρέτηση κατοικιών, κι ένα πλήθος κάθετων οδών, πολύ μικρού πλάτους, και σχεδόν όλες αδιέξοδες (εξαιρέση η οδός Γκούρα). Το μήκος της Λ. Ελευθερίας είναι ~450m, και καταλήγει υπό γωνία στον οδό Δημοσθένους, κοντά στην Πλατεία Αγίου Παντελεήμονα.

5 Αναγκαιότητα

Η κύρια περιοχή εξέτασης αποτελεί τον πυρήνα των παραθεριστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων της Παραλίας Μαραθώνα, και είναι έτσι λογικό να δημιουργούνται ανάγκες για μετακινήσεις, μικρούς περιπάτους, παιχνίδι των παιδιών, κίνηση με ποδήλατο, η απλά την ανάπαυση και την δημιουργία παρεών.

Παράλληλα όμως, δημιουργούνται ανάγκες και πιέσεις που συνδέονται με την αύξηση τού αριθμού των οχημάτων, τις κινήσεις που θέλουν να πραγματοποιούν, την

στάθμευσή τους, κτλ. Οι υφιστάμενες υποδομές, όπως τα πεζοδρόμια της παραλίας και το άμεσο οδικό δίκτυο, δεν επαρκούν για να αντιμετωπίσουν την ζήτηση που δημιουργείται, κατά τους θερινούς μήνες, ή/και τα Σαββατοκύριακα, κι έτσι από την σύγκρουση των αναγκών δημιουργούνται καταστάσεις που έχουν αρνητικές συνέπειες σε όλους: κινούμενους με οχήματα, πεζούς, καταστηματάρχες, κτλ. Επίσης, ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι επιπτώσεις που είναι σχετικές με την οδική ασφάλεια.

Στην Λ. Ποσειδώνος, και στις γειτονικές σε αυτήν οδούς, παρατηρούνται έντονα προβλήματα παράνομης στάθμευσης, με αποτέλεσμα να δυσχαιρένεται σημαντικά η κυκλοφορία επί αυτών, να δημιουργούνται συχνά προστριβές μεταξύ των οδηγών και των πεζών, να περιορίζεται η ασφάλεια όλων, κτλ. Αξιοσημείωτο είναι πως την ίδια στιγμή που υπάρχει έλλειψη θέσεων στάθμευσης επί των οδών, ο δημοτικός χώρος στάθμευσης μπορεί να υπολειτουργεί, όχι τόσο λόγω της μη πλήρους διαμόρφωσής του, όσο περισσότερο εξαιτίας των επικρατουσών νοοτροπιών.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα προβλήματα δεν αφορούν μόνο την Λ. Ποσειδώνος, αφού και στην υπόλοιπη ευρύτερη περιοχή παρατηρούνται ελλείψεις σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, σήμανση, διαμορφώσεις (π.χ. πεζοδρόμια), κτλ. Οι περισσότερες από αυτές είναι μόνιμες, κι όχι εποχικού χαρακτήρα. Στην παρούσα μελέτη γίνεται περιορισμός της εξέτασης στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζονται στην παραλιακή οδό κατά τις περιόδους υψηλών φόρτων, Με αφορμή όμως την, για την εξυπηρέτηση τού κύριου αντικειμένου, ανάγκη ρυθμίσεων σε μια ελαφρώς ευρύτερη περιοχή, διερευνήθηκαν και προτείνονται μικρές παρεμβάσεις για την άμεση βελτίωση της κατάστασης στην περιοχή αυτή, και κυρίως, για την εξασφάλιση σημαντικά μεγαλύτερου βαθμού ασφαλείας.

Οι παρεμβάσεις που μελετήθηκαν και προτείνονται θα μπορούσαν να είναι μόνιμες στο σύνολό τους, καθώς έχουν πρακτικά μηδενικές αρνητικές επιπτώσεις, δεν προκαλούν κάποιον ουσιαστικό περιορισμό, κι έχουν μικρό κόστος και χρόνο υλοποίησης. Ο μόνιμος χαρακτήρας θα έδινε μάλιστα την δυνατότητα για πιο μεγάλες παρεμβάσεις ανάπλασης (π.χ. διαπλάτυνση πεζοδρομίων), και θα προσέδιδε μεγαλύτερη ασφάλεια, αφού οι όποιες ρυθμίσεις θα ήταν ευκολότερα γνωστές και κατανοητές από πολύ περισσότερους.

6 Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

Για την κάλυψη της αναγκαιότητας που έχει αναλυθεί, προτείνεται η περιοδική μονοδρόμηση με ταυτόχρονη παραχώρηση περισσότερο χώρου σε πεζούς και ποδηλάτες τού τμήματος της Λ. Ποσειδώνος που βρίσκεται παράλληλα στην ακτή, από την πλατεία Αγ. Παντελεήμονα, μέχρι την Οδό Αγίας Μαρίνας. Με τον τρόπο αυτόν η κυκλοφορία επί της Λ. Ποσειδώνος ηπιοποιείται, ενώ με τις συνοδές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις) βελτιώνεται η κατάσταση και σε διάφορες άλλες οδούς της περιοχής. Πρόκειται για παρεμβάσεις μικρής κλίμακας, σχετικά εύκολα υλοποιούμενες, και με μικρό κόστος. Οι αρνητικές επιπτώσεις τους σε κάποιους χρήστες των οδών θα είναι ελάχιστες ως μηδενικές, αφού θα δημιουργήσουν αμελητέες περιπορίες, χωρίς περιορισμούς πρόσβασης. Αντιθέτως, τα οφέλη θα είναι αρκετά, για μεγάλο αριθμό διαφορετικών ενδιαφερομένων, όπως π.χ. οι κάτοικοι, οι επισκέπτες, οι επαγγελματίες της περιοχής, κλπ.

Στην συνέχεια γίνεται αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων ρυθμίσεων, οι οποίες φαίνονται και στα συνοδευτικά της παρούσας διαγράμματα.

Η κύρια ρύθμιση, όπως έχει αναφερθεί, είναι η περιοδική μονοδρόμηση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο τμήμα της Λ. Ποσειδώνος μεταξύ της πλατείας Αγίου Παντελεήμονα, και της οδού Αγ. Μαρίνας, με επιτρεπόμενη κατεύθυνση αυτή από την πρώτη προς την δεύτερη, δηλαδή από Νοτιοδυτικά προς Βοριοανατολικά. Η κατά την αντίθετη φορά κίνηση μπορεί να αποδοθεί στις Οδούς Αγίας Μαρίνας και Σοφοκλέους (αν δεν υπάρχει καθόλου διέλευση από την παραλία), με κατάλληλη μονοδρόμησή τους, και τις οδούς Ελευθερίας & Δημοσθένους, οι οποίες προτείνεται στα πλαίσια των ρυθμίσεων να παραμείνουν διπλής κατεύθυνσης.

Δεν ενδείκνυται η πλήρης διακοπή της κυκλοφορίας στην Λ. Ποσειδώνος, καθώς υπάρχουν αρκετές παρόδιες ιδιοκτησίες με χώρους στάθμευσης, και κάθετες οδοί (οι περισσότερες αδιέξοδοι), που δίνουν με την σειρά τους πρόσβαση σε επιπλέον ιδιοκτησίες. Επίσης, δεν υπάρχει σε μικρή απόσταση άλλη οδός (η ομάδα οδών) η οποία θα μπορούσε να αναλάβει την εξυπηρέτηση των κινήσεων από ΝΔ προς ΒΑ, καθώς οι οδοί Σοφοκλέους, και Αγίας Μαρίνας στην συνέχεια, δεν κρίνεται πως με την υπάρχουσα διαμόρφωση θα μπορούσαν να καλύψουν αυξημένη κίνηση 2 κατευθύνσεων. Ακόμη, ο Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης, βασικό εργαλείο διαμόρφωσης παρεμβάσεων, έχει την μοναδική είσοδο από την Λ. Ποσειδώνος, κι

απέχει σημαντική απόσταση από την πλησιέστερη κάθετη πρόσβαση (Αγίας Μαρίνας), ενώ ο πλήρης περιορισμός της κυκλοφορίας στην Λ. Ποσειδώνος θα δημιουργούσε απώλεια μεγάλου αριθμού νόμιμων θέσεων στάθμευσης (περίπου 100, στην ΒΔ πλευρά της οδού).

Από την οδό Αγ. Μαρίνας κι έπειτα, κρίνεται σκόπιμο να παραμείνει η Λ. Ποσειδώνος διπλής κατεύθυνσης, επιτρέποντας έτσι την πρόσβαση στην πρώτη, και σε άλλες κάθετες οδούς (π.χ. Ρόδου, Τενέδου) χωρίς μεγάλες περιπορίες. Η μονοδρόμηση θα είχε νόημα στην περίπτωση μόνιμης ρύθμισης, καθώς θα έδινε την δυνατότητα δημιουργίας πεζοδρομίων και γενικότερης ανάπλασης, ιδίως στο μη παραλιακό τμήμα.

Η οδός Σοφοκλέους θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση της κίνησης από ΒΑ προς ΝΔ. Για να έχει αυτή την ικανότητα, θα πρέπει να είναι μονοδρομημένη κατά την περίοδο που ισχύει η μονοδρόμηση της Λ. Ποσειδώνος. Ας σημειωθεί πως την κίνηση αυτή κάνουν σε μεγάλο ποσοστό όσοι έρχονται από την παραλία Σχινιά στην Παραλία τού Μαραθώνα, για να επισκεφτούν καταστήματα εστίασης και ψυχαγωγίας, πριν απομακρυνθούν τελικά χρησιμοποιώντας την Λ. Μαραθώνος. Το πλάτος της δεν δίνει την δυνατότητα να επιτρέπεται η στάθμευση, αλλά ούτως ή άλλως, δεν υπάρχουν σημαντικές παρόδιες χρήσεις. Και σε αυτή την περίπτωση, προτείνεται η οδός να είναι μόνιμα μονοδρομημένη, το οποίο μπορεί να γίνει εύκολα, και με ουσιαστικά μηδενικές αρνητικές επιπτώσεις, ενώ θα δώσει δυνατότητες ανάπλασης, με την δημιουργία π.χ. πεζοδρομίων.

Μετά από περίπου 420m, η Σοφοκλέους συναντάει την Μάχης Μαραθώνα. Η οδός αυτή θα πρέπει να μονοδρομηθεί μόνιμα, στο τμήμα μεταξύ Σοφοκλέους και παραλίας, με κατεύθυνση προς την Οδό Ποσειδώνος, καθώς είναι ιδιαίτερα πολύ μικρού πλάτους, ικανού μόνο για ένα όχημα. Η μονοδρόμηση αυτή δεν εξυπηρετεί άμεσα τις ρυθμίσεις για την ηπιοποίηση, όμως με αυτήν θα αποφευχθεί η δημιουργία δυσχερών καταστάσεων στο δίκτυο της περιοχής, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη πως τουλάχιστον στην αρχή των ρυθμίσεων κάποιοι οδηγοί θα αναζητούν νέες διαδρομές, πέρα από τις προτεινόμενες. Με την μονοδρόμηση θα αυξηθεί η ασφάλεια, θα περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό η διαμπερή κυκλοφορία, προς όφελος των κατοίκων, και οι προκαλούμενες περιπορίες θα είναι αμελητέες.

Όμοια με την Μάχης Μαραθώνα, θα πρέπει να γίνει μονοδρόμηση της οδού Αγίας Μαρίνας, προς την αντίθετη κατεύθυνση, από την παραλία προς την οδό Ελευθερίας. Η μονοδρόμηση αυτή θα είναι περιοδική, δηλαδή θα συμβαίνει μαζί με την

μονοδρόμηση της Οδού Ποσειδώνος και της Σοφοκλέους, της οποίας θα αποτελεί συνέχεια από τον κόμβο τους μέχρι τον αντίστοιχο με την οδό Ελευθερίας. Η Αγίας Μαρίνας έχει σημαντικό ρόλο στην λειτουργία των ρυθμίσεων, αφού μέσω αυτής προβλέπεται να εξυπηρετούνται οι εγκαταλείποντες τον Δημοτικό Χώρο Στάθμευσης προς Αθήνα ή Μαραθώνα, και όσοι για οποιονδήποτε λόγο έχουν βρεθεί στην Λ Ποσειδώνος κινούμενοι από Βόρειοανατολικά προς Νοτιοδυτικά, στο μη μονοδρομούμενο τμήμα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι αν και στα πλαίσια της περιοδικής ηπιοποίησης δεν γίνεται μόνιμη μονοδρόμηση της οδού Αγίας Μαρίνας, εν τούτοις αυτή είναι έντονα προτεινόμενη. Όχι μόνο θα προσφέρει μια ευρύτερη χρονικά οργάνωση και βελτίωση της κυκλοφορίας, αλλά θα δώσει και την δυνατότητα παρεμβάσεων ανάπλασης σε αυτήν. Σήμερα η οδός δεν διαθέτει πεζοδρόμια, όμως με την μονοδρόμηση της θα απελευθερωθεί χώρος για την δημιουργία τους, με παράλληλη προσθήκη νόμιμων θέσεων στάθμευσης. (~50).

Επαναφέροντας την εξέταση στην Οδό Σοφοκλέους, θα πρέπει στην διασταύρωση με την Μάχης Μαραθώνα να τροποποιηθεί η προτεραιότητα που δίνεται. Σήμερα προτεραιότητα έχουν τα οχήματα τα κινούμενα επί της οδού Μάχης Μαραθώνα, με ύπαρξη πινακίδων P2 στην Σοφοκλέους. Η τελευταία όμως καλείται πλέον να ικανοποιήσει σημαντικότερες κυκλοφοριακές λειτουργίες. Η τροποποίηση αυτή θα έχει μόνιμο χαρακτήρα, ενώ θα μειώσει και την επίδραση της μειωμένης ορατότητας στην ασφάλεια. Χαρακτηριστικά, σήμερα η μία πινακίδα P2 είναι τοποθετημένη μετά τον κόμβο, για βελτίωση της θέασής της. Μετά την τροποποίηση θα παραμένει μειωμένη η ορατότητα μόνο για τα οχήματα που θα έρχονται στον κόμβο κινούμενα επί της Μάχης Μαραθώνα από Βόρειοανατολικά. Για την βελτίωση της ασφαλούς εξόδου τους, προτείνεται η τοποθέτηση κατόπτρου, που θα δίνει θέαση προς τον ΒΑ κλάδο της Σοφοκλέους.

Στον κόμβο της Σοφοκλέους με την Αγ. Μαρίνας, θα πρέπει να τοποθετηθεί πινακίδα P2 στην έξοδο της Αγ. Μαρίνας από την παραλία, για βελτίωση της ασφάλειας.

Η οδός Αγίας Μαρίνας, ως λειτουργική επέκταση της Σοφοκλέους, συναντά την οδό Ελευθερίας, η οποία στην παρούσα φάση προτείνεται να παραμείνει διπλής κατεύθυνσης, ώστε να αποφευχθούν περιπορίες μέσω της παραλίας. Όμοια με τις προαναφερθείσες οδούς, προτείνεται σε επόμενο στάδιο η μόνιμη μονοδρόμηση της (με κατεύθυνση προς την οδό Δημοσθένους), εξετάζοντας όμως ευρύτερα την περιοχή, ώστε να δοθούν δυνατότητες ανάπλασης, δημιουργίας πεζοδρομίων, και να προσφερθούν νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Στον κόμβο Αγίας Μαρίνας – Ελευθερίας κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν πινακίδες Π72(α-δ) ενδεικνύοντας την πορεία προς τον Δημοτικό Χώρο Στάθμευσης (κι εμμέσως την ύπαρξή του). Μετά τον κόμβο η Αγίας Μαρίνας θα είναι ως σήμερα διπλής κατεύθυνσης, και θα δίνει την δυνατότητα κίνησης προς την Λ. Μαραθώνος, μέσω της οδού Αρχία. Στην διασταύρωση αυτή θα πρέπει να τοποθετηθεί πινακίδα Π-δα που να ενδεικνύει την απαιτούμενη αριστερή στροφή. Όμοια πινακίδα θα πρέπει να τοποθετηθεί στον κόμβο της Αγίας Μαρίνας με τον Λ. Ποσειδώνος, ώστε να ενημερώνονται άμεσα οι φεύγοντες από αυτό.

Η οδός Ελευθερίας καταλήγει υπό γωνία και με πινακίδα Ρ2 στην οδό Δημοσθένους, η οποία θα πρέπει να διατηρήσει την κίνηση σε δύο κατευθύνσεις. Η όποια μονοδρόμησή της θα είχε οφέλη, ιδίως σε συνδυασμό με την μονοδρόμηση της Ελευθερίας, αλλά θα πρέπει να εξεταστεί με παρεμβάσεις σε μια ευρύτερη περιοχή. Στην οδό Δημοσθένους απαιτείται να γίνεται έντονος έλεγχος της απαγόρευσης στάθμευσης ως υφίσταται, καθώς υπάρχει μεγάλη ζήτηση, εξαιτίας της ύπαρξης πλήθους καταστημάτων.

Πέρα από τις απαραίτητες ρυθμίσεις, όπως αναφέρθηκαν για την ηπιοποίηση της κυκλοφορίας στην Λ. Ποσειδώνος, προτείνεται επιπλέον η μόνιμη μονοδρόμηση των οδών Γκούρα, Ερμού, και Σωκράτους-Ροδαυγής, στα ίδια πλαίσια με την μόνιμη μονοδρόμηση της Οδού Μάχης Μαραθώνα που αναλύθηκε προηγουμένως. Πρόκειται για πολύ στενές οδούς, που δεν είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν απροβλημάτιστα κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης, Ο περιορισμός σε μία κατεύθυνση θα βελτιώσει την ασφάλεια, χωρίς πρακτικά καμμία αρνητική παρενέργεια, και θα προσφέρει στην αποφυγή προβλημάτων κίνησης τα οποία θα μεταφέρονται στις οδούς που μας ενδιαφέρουν άμεσα (π.χ. μέσω οπισθογωνιών εξόδου σε περίπτωση συνάντησης με άλλο όχημα).

Για την υλοποίηση των ρυθμίσεων θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν πινακίδες, όπως καθορίζονται σε λίστα και διαγράμματα στο Παράρτημα. Η πινακίδα ΔΜ2 διαθέτει χώρο ώστε να ενσωματώνεται σε αυτήν η κατάλληλη κάθε φορά πινακίδα τού ΚΟΚ. Η διαφορά της από την ΔΜ1, που έχει σχεδιαστεί για χρήση στην αντίστοιχη περιοδική ρύθμιση στην Παραλία Νέας Μάκρης, έγκειται στο ότι στην περίπτωση τού θέματος δεν έχουμε πλήρη απαγόρευση κυκλοφορίας σε κάποιο τμήμα της οδού, αλλά μόνο ηπιοποίηση μέσω της μονοδρόμησης.

Η ηπιοποίηση της κυκλοφορίας στο παραλιακό τμήμα της Λ. Ποσειδώνος προσφέρει μεταξύ άλλων την δυνατότητα παραχώρησης λωρίδας στα ποδήλατα. Αυτό μπορεί να

επιτευχθεί με κατάλληλη διαμόρφωση στο οδόστρωμα. Η μονοδρόμη θα συνοδεύεται από περιορισμό τού διαθέσιμου πλάτους για τα οχήματα, μετά από δέσμευση 3 m για τις ανάγκες της κυκλοφορίας. Η γεωμετρική διευθέτηση μπορεί να γίνει ασύμμετρα, αφήνοντας επαρκές χώρο προς την πλευρά των κτηρίων, όπου πρακτικά δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, και πρόσθετοντας τον υπόλοιπο πρόσθετο χώρο στο πεζοδρόμιο της παραλίας. Η δημιουργία κανονικού πεζοδρομίου από την πλευρά των καταστημάτων μπορεί να γίνει με μόνιμη κατασκευή, καλύπτοντας πλήρως την ανάγκη. Για την υπόλοιπη διευθέτηση μπορούν να χρησιμοποιηθούν πρόσφορα υλικά που να διασφαλίζουν την ασφάλεια πεζών κι οχημάτων, όπως π.χ. ζαρντινιέρες, κατάλληλα κολωνάκια τροχαίας, κτλ. Σε περίπτωση μόνιμης μονοδρόμησης, θα δινόταν η δυνατότητα γενικότερης διαμόρφωσης της οδού ως ήπιας κυκλοφορίας, με πολύ καλύτερα υλικά, και βελτιωμένο λειτουργικά και αισθητικά αποτέλεσμα.

Ένα πρόβλημα που αναμένεται να παρατηρηθεί, κυρίως κατά την αρχική περίοδο, είναι η ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων επί της Λ. Ποσειδώνος σε αντίθετη από την περιοδική μονοδρόμηση κατεύθυνση. Το πρόβλημα θα περιοριστεί όταν περισσότερος κόσμος θα είναι ενημερωμένος για τις ρυθμίσεις, ενώ οι οδηγοί που θα βρίσκονται σε αυτήν την θέση θα μπορούν να χρησιμοποιούν με προσοχή την αμέσως επόμενη διατιθέμενη περιοχή για έξοδο ή αναστροφή. Το πρόβλημα αυτό δεν θα υφίστατο σε περίπτωση μόνιμης υλοποίησης.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα μέτρα:

- Υπάρχουν σε όλες τις περιπτώσεις εναλλακτικές διαδρομές, οι οποίες δεν προσθέτουν σημαντικό μήκος, κι επιβαρύνουν ελάχιστα τον παρόδιο χώρο. Είναι εύκολα κατανοητές, και σε αυτό θα βοηθήσει η κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση.
- Ο επιπλέον φόρτος που καλούνται να εξυπηρετήσουν οι οδοί των διαδρομών αυτών είναι σχετικά μικρός, και μπορεί να ικανοποιηθεί εύκολα και με ασφάλεια. Εξάλλου, για τον επιπλέον φόρτο υπάρχει σχεδόν παντού αντιστάθμιση από την κατάργηση της αντίθετης κίνησης. Ας σημειωθεί πως δεν είναι δυνατόν να γίνουν έγκυρες κυκλοφοριακές μετρήσεις, αφού οι ρυθμίσεις που προτείνονται αφορούν την θερινή περίοδο, κατά την οποία συμβαίνουν σημαντικές αυξήσεις των φόρτων στην περιοχή. Εξάλλου, λόγω των περιορισμών κυκλοφορίας σε σχέση με τον SARS-CoV-2, οι όποιες μετρήσεις δεν θα είναι αντιπροσωπευτικές ούτε για την αδιάφορη εν

προκειμένου χειμερινή περίοδο. Προτείνεται έντονα όμως να πραγματοποιηθούν τέτοιες μετρήσεις κατά την λειτουργία των ρυθμίσεων, ώστε να υπάρξουν στοιχεία αξιολόγησής τους και τροποποιήσεων βελτίωσης, με δυνατότητα αξιοποίησής τους για την μελέτη μόνιμων ρυθμίσεων στο ευρύτερο δίκτυο.

- Οι κάτοικοι της περιοχής δεν επηρεάζονται ουσιαστικά καθόλου από τις παρεμβάσεις. Τόσο για τις κατοικίες, όσο και τα καταστήματα και τις λοιπές επιχειρήσεις, διατηρείται η δυνατότητα πρόσβασης με αυτοκίνητο, χωρίς να αποκλείεται κανένας ιδιωτικός χώρος στάθμευσης. Κατά αυτόν τον τρόπο δεν υπάρχει καμμία αρνητική επίπτωση στην κινητικότητα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.
- Οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης που χάνονται είναι μηδενικές. Αντίθετα, με την μονιμοποίηση των ρυθμίσεων θα μπορούσαν αυτές να αυξηθούν σημαντικά.
- Εξασφαλίζεται για όλους τους πεζούς, και ιδίως για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, ένα πιο άνετο και ασφαλές περιβάλλον, χωρίς σε κανένα σημείο να προκαλείται επιδείνωση της κατάστασης.
- Δεν επηρεάζονται ΜΜΜ στην λειτουργία τους. Η γραμμή τού ΚΤΕΛ Αττικής έχει στάση στην πλατεία Αγίου Παντελεήμονα, χωρίς να χρησιμοποιεί την παραλιακή οδό, ή τις άλλες άμεσα επηρεαζόμενες.
- Προσφέρεται ευελιξία για την λήψη μέτρων κατά το άρθρο 65 τού νόμου 4688/2020 (ΦΕΚ 101Α), όπως η ισχύς του παρατείνεται χρονικά, σχετικά με την διάθεση επιπλέον χώρων ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων στα πλαίσια αντιμετώπισης της πανδημίας τού ιού SARS-CoV-2.

7 Πληροφόρηση

Η ενημέρωση των κατοίκων για τις ρυθμίσεις θα πραγματοποιηθεί μέσω κατάλληλης ανάρτησης πληροφοριακού υλικού στον ιστοχώρο τού Δήμου Μαραθώνα, και με αναρτήσεις σε έντυπη μορφή σε διάφορους προσφερόμενους δημοτικούς χώρους. Το

υλικό θα δοθεί και για δημοσίευση από τα όποια ενδιαφερόμενα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, μαζί με το σχετικό Δελτίο Τύπου.

Η επιτόπια πληροφόρηση των πολιτών θα μπορεί να γίνεται με την χρησιμοποίηση εταιρείας προσωπικού ασφαλείας και την συνεισφορά της Δημοτικής Αστυνομίας, η οποία θα φροντίζει για την τήρηση των όποιων κανόνων λειτουργίας.

Πολύ σημαντική κρίνεται η ενημέρωση των κατοίκων που έχουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης με άμεση πρόσβαση στις οδούς που μονοδρομούνται, ιδίως περιοδικά.

8 Παράρτημα

ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ

Για τις ανάγκες της Περιοδικής Μονοδρόμησης, αλλά και της κάλυψης αναγκών ασφαλείας που παρατηρήθηκαν κατά την εκπόνηση της παρούσας μελέτης, απαιτούνται επιπρόσθετα των υπαρχόντων οι ακόλουθες πινακίδες:

Πινακίδα	Τεμάχια
Απλές	
P2	29
P7	2
P27	6
P28	8
Π72α	4
Π72δ	5
Π72	1
Π8α Αθήνα	2
Μερικό ΣΥΝΟΛΟ:	57
Σύνθετες	
ΔΜ	Σε συνδυασμό με τις ακόλουθες:
P7	2
P48	1
Π23	1
P27	8
P28	6
Μερικό ΣΥΝΟΛΟ:	18 + πρόσθετες
ΣΥΝΟΛΟ:	75
Καταργούμενες	
P2	2

Οι πινακίδες θα πρέπει να ακολουθούν την εγκύλιο 1/92 της ΔΜΕΟ/ΥΠΕΧΩΔΕ σε μικρό μέγεθος, και η αντανακλαστικότητα τους προτείνεται να είναι με μεμβράνες Τύπου ΙΙ σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες του ΦΕΚ 953/1997.

Η Ανάδοχος & Μελετήτρια

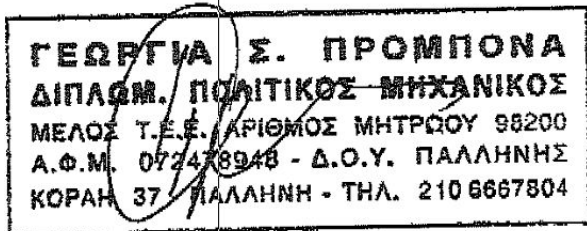
Γεωργία Προμπονά

Τεχνολόγος Έργων Υποδομής
Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος

Ο Μελετητής

Μιχαήλ Τζιώτης

Τοπογράφος Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ
ΜΔΕ Γεωπληροφορική ΕΜΠ



Κατόπιν ο Πρόεδρος κάλεσε τα μέλη του Δ.Σ. να αποφασίσουν.

Τα μέλη του Δ.Σ., έπειτα από διαλογική συζήτηση, , με χρήση ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας, και αφού έλαβαν υπόψη την εισήγηση του Αντιδημάρχου και την 34/2021 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου

αποφασίζουν κατά πλειοψηφία:

(μειοψηφούντων των δημοτικών συμβούλων κ.κ.:

Ν. Χατζηγιάννη, Κ. Πατεράκη, Γ. Νησιώτη, Π. Τσιμήνη, Δ. Λαμπαρού, οι οποίοι ζήτησαν αναβολή του θέματος διότι δεν είχε τοποθετηθεί το συμβούλιο της Κοινότητας Μαραθώνα, επί του θέματος)

Εγκρίνουν την 34/2021 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, ως αναγράφεται πλήρως στο εισηγητικό μέρος της παρούσας απόφασης.

Αυτή η απόφαση έλαβε αύξοντα αριθμό **52/2021**

Αφού εξαντλήθηκαν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, λύεται η συνεδρίαση.

Γι' αυτό συντάχθηκε το παρόν πρακτικό και υπογράφεται όπως παρακάτω.

Ακριβές απόσπασμα
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΡΚΑΣ

1. ΛΑΣΚΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ Αντιδήμαρχος
2. ΣΩΤΗΡΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος
3. ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Αντιδήμαρχος
4. ΜΑΚΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
5. ΜΠΟΥΣΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος
6. ΣΤΑΜΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ Αντιδήμαρχος
7. ΤΣΑΚΙΡΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
8. ΚΥΠΑΡΙΣΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Αντιδήμαρχος
9. ΑΝΔΡΩΝΗ-ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΕΛΕΝΗ Δημοτικός Σύμβουλος
10. ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
11. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
12. ΡΕΡΡΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
13. ΜΠΑΤΖΕΣ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
14. ΠΑΤΕΡΑΚΗ ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δημοτικός Σύμβουλος
15. ΖΟΡΜΠΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
16. ΑΛΙΚΙΩΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
17. ΓΕΩΡΓΑΤΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Δημοτικός Σύμβουλος
18. ΛΙΒΑΘΙΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Δημοτικός Σύμβουλος
19. ΓΕΡΑΜΑΝΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
20. ΓΚΙΝΟΣΑΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Δημοτικός Σύμβουλος
21. ΖΟΥΜΠΟΥΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
22. ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔΑΜ Δημοτικός Σύμβουλος
23. ΜΠΟΥΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
24. ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
25. ΤΣΙΜΙΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δημοτικός Σύμβουλος
26. ΛΑΜΠΑΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ Δημοτικός Σύμβουλος
27. ΖΟΥΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
28. ΝΗΣΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος
29. ΜΠΟΥΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δημοτικός Σύμβουλος

