

**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ**  
**ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΑΡΙΘ. 16/2021**  
**ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ-ΕΥΡΩΣΤΙΝΗΣ**

Στο Ξυλόκαστρο και στο Δημοτικό Κατάστημα, συνεδρίασε η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Ξυλοκάστρου-Ευρωστίνης, σήμερα την **27.09.2021**, ημέρα **Δευτέρα** και ώρα **13.00**, **κεκλεισμένων των θυρών**, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου με αριθμό **12976** και ημερομηνία **23.09.2021** που επιδόθηκε σε κάθε έναν Σύμβουλο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 του Νόμου 3852/2010 όπως ισχύει και του άρθρου 10 παρ.1 της από 11.3.2020 Π.Ν.Π.(ΦΕΚ 55<sup>α</sup>/11.3.2020).

Στη συνεδρίαση παρευρέθηκε και η δημοτική υπάλληλος Μπούτβα Γεωργία, γραμματέας-πρακτικογράφος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής.

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία δεδομένου ότι σε σύνολο **7** μελών ευρέθηκαν παρόντα **5**.

**ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ:** 1) Τσιώτος Βλάσιος (Πρόεδρος) 2) Λόντος Αναστάσιος, 3) Μενούνου Αγγελική 4/ Αποστολόπουλος Σπυρίδων 5/ Σκέρος Ιωάννης

**ΑΠΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ:** 1/ Δούρης Σωτήριος, 2/ Κολοτούρος Λάμπρος, οι οποίοι δεν προσήλθαν αν και προσκλήθηκαν νόμιμα.

**ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦ. 44/2021**

**Θ Ε Μ Α :** Περί έγκρισης της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου : «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΡΙΣΤΟΝΑΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ. ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ».

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής εισηγούμενος το 2<sup>ο</sup> θέμα, έθεσε υπόψη των μελών της Επιτροπής την αριθμ. 91075/05-04-2021 Απόφαση Ένταξης της Ε.Υ.Δ.Ε.Π. Περιφέρειας Πελοποννήσου : «Ένταξη της Πράξης «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΡΙΣΤΟΝΑΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ. ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ» με Κωδικό ΟΠΣ 5070833 στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πελοπόννησος 2014- 2020».

Στη συνέχεια είπε ότι με το αριθ 12803/2021 έγγραφο της, η Τ.Υ. μας ζητά την έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου : «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΡΙΣΤΟΝΑΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ. ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ . Συνημμένα μας έχει αποσταλλεί η Αιτιολογική Έκθεση και η Σήμανση κατά ΚΟΚ (Οριζόντια και Κατακόρυφη στην περιοχή μελέτης).

Η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη τα προαναφερθέντα και μετά από διαλογική συζήτηση.

**ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ (ΟΜΟΦΩΝΑ)**

Εγκρίνει την κυκλοφοριακή μελέτη του έργου : «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΡΙΣΤΟΝΑΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ. ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ , σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση και την Σήμανση κατά ΚΟΚ (Οριζόντια και Κατακόρυφη στην περιοχή μελέτης), όπως αυτή έχει

συνταχθεί και θεωρηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ξυλοκάστρου- Ευρωσίνης και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της παρούσας απόφασης.

**Η απόφαση αυτή έλαβε α/α 44/2021**  
**Αφού συντάχθηκε υπογράφεται ως ακολούθως:**

Ο Πρόεδρος	Τα Μέλη
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ	
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ	

**ΒΛΑΣΙΟΣ ΤΣΙΩΤΟΣ**

**Κυκλοφοριακή μελέτη του έργου:**  
**«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΡΙΣΤΟΝΑΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ. ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ»**

**Αιτιολογική Έκθεση**

Η αξιολόγηση της προτεινόμενης ανάπλασης της περιοχής Αριστοναυτών στο Ξυλόκαστρο και η διερεύνηση ενδεχόμενων παρενεργειών και επιπτώσεων, που ενδεχομένως θα προκαλούσε στη λειτουργία, το περιβάλλον και την οικονομία του Ξυλοκάστρου, δεν μπορούν να γίνουν παρά μόνο στο πλαίσιο του ελέγχου της συμβατότητας του έργου με τις αρχές των πολιτικών που είναι αναγκαίο να εφαρμόζονται σήμερα, απέναντι στην κλιματική απορρύθμιση, που απειλεί κάθε ζωή στον πλανήτη. Η αντιμετώπιση της κλιματικής απορρύθμισης είναι η πρώτη προτεραιότητα και κάθε έργο θα πρέπει να έχει συμβολή και σε αυτόν τον στόχο.

Πράγματι, ιδιαίτερα η Ευρώπη αλλά και ο υπόλοιπος κόσμος έχουν κινητοποιηθεί, διότι η θερμοκρασία αυξάνει και αυτό κατά κύριο λόγο οφείλεται στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου, για την οποία σε σημαντικό βαθμό ενέχεται το αυτοκίνητο. Στην Ευρώπη γίνεται λοιπόν μια μεγάλη στροφή: για τις μεν υπεραστικές προωθούνται οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές, για δε τις αστικές προωθείται η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Επιδιώκονται έτσι η συγκράτηση και ο περιορισμός της χρήσης των αυτοκινήτων, ενώ συγχρόνως, αν μειωθεί η κυκλοφορία τους, αναμένονται σημαντικά οφέλη απέναντι και σε άλλα σοβαρά προβλήματα, όπως τα ατυχήματα, οι καθυστερήσεις, η τοπική ρύπανση, ο θόρυβος, η άδικη απομάκρυνση από τον δρόμο αναπήρων, ηλικιωμένων και παιδιών, οι παραμορφώσεις του δημόσιου χώρου των πόλεων και της αισθητικής των δρόμων κ.λπ. Πρόκειται για προβλήματα που έχουν κάνει τις πόλεις λιγότερο ελκυστικές, εις βάρος της ποιότητας ζωής, της υγείας των κατοίκων και της οικονομίας τους.

Θα συμβάλει λοιπόν η ανάπλαση της Αριστοναυτών σε μια γενικότερη προσπάθεια μείωσης των προβλημάτων αυτών στην πόλη του Ξυλοκάστρου; Με βάση τα παραπάνω η συζήτηση και οι απαντήσεις στο παραπάνω ερώτημα για την Αριστοναυτών θα δοθούν σε δύο επίπεδα, σε αυτά της μικρής και της μεγάλης κλίμακας. Η μικρή κλίμακα έχει να κάνει με την αρχιτεκτονική και τον εξοπλισμό του δρόμου, η δε μεγάλη κλίμακα αναφέρεται στη θέση του δρόμου στο οδικό δίκτυο της πόλης και στον ρόλο του και την επίδραση των όποιων διαμορφώσεων σε αυτόν στη λειτουργία του δικτύου της πόλης και στο περιβάλλον της.

## Η μεγάλη κλίμακα

Για κάθε πόλη ο πιο σημαντικός πλούτος της είναι το κέντρο. Ιστορικό ή μη έχει μεγάλη αξία, διότι σε αυτό συγκεντρώνονται οι πιο σημαντικές δραστηριότητες, πολιτισμού, διοίκησης, εμπορίου, αναψυχής κ.λπ., κάποιες αξιόλογες κατασκευές και δημόσιοι χώροι. Το κέντρο συμπληρώνεται από στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος της πόλης και ως προς αυτά το Ξυλόκαστρο διαθέτει πολλά και είναι:

α) το ανάπτυγμα της πόλης στην ακτή του Κορινθιακού που, αναλογικά με την έκταση του Ξυλοκάστρου, είναι πολύ μεγάλο, διότι η πόλη έχει απλωθεί κατά μήκος της θάλασσας,

β) ο ποταμός Σύθας που με εξαίρεση την περιοχή της Αριστοναυτών αποτελεί το δυτικό όριο της πόλης και

γ) ο Πευκιάς, φυσικό πευκοδάσος, σήμα της πόλης, χαρακτηρισμένος «Αισθητικό Δάσος», μήκους περί τα 1.800μ. και πλάτους που κυμαίνεται από 80 μ. έως 220 μ.

Σημειώνεται ότι ο χαρακτηρισμός αυτός αυξάνει τις ευθύνες του δήμου για την προστασία του από πυρκαγιά αλλά και ανεμπόδιστη προσπέλασή του από τους πεζούς που σήμερα αντιμετωπίζουν το φράγμα της παλαιάς Ε.Ο.

Το κέντρο και τα παραπάνω στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος αποτελούν τη βάση της ταυτότητας του Ξυλοκάστρου. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η ενίσχυση και ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης είναι ένας από τους μεγάλους στόχους επίσης για το αύριο, διότι ενίσχυση της ταυτότητας του Ξυλοκάστρου θα σημαίνει και ενίσχυση της τοπικής ταυτότητας των κατοίκων του.

Η οδός Αριστοναυτών είναι δρόμος ήπιας κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης, αποτελεί τμήμα του παράκτιου δικτύου της πόλης (αν και δεν γεινιάζει με τη θάλασσα) και εξυπηρετεί βασικά κατοικίες, και δευτερευόντως την έξοδο από το κέντρο του Ξυλοκάστρου προς τα δυτικά.

Στο ανατολικό άκρο της οδού Αριστοναυτών, δυτικά των εκβολών του ποταμού Σύθα και νότια της μαρίνας, βρίσκεται κοινόχρηστος χώρος με χρήση περιπάτου, αναψυχής και ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων διπλής κατεύθυνσης, ο οποίος αποτελεί και τον χώρο προσπέλασης και στάθμευσης για την είσοδο σε μεγάλο αθλητικό και πολιτιστικό κέντρο με γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, τένις, ανοιχτό θέατρο, συναυλιακό χώρο και πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής. Ο ποταμός Σύθας περνάει ανάμεσα στο παραπάνω αθλητικό και πολιτιστικό κέντρο. Η Αριστοναυτών λοιπόν συνδέεται άμεσα με ένα μεγάλο πόλο αθλητισμού, πολιτισμού και αναψυχής.

Βασικός οδικός άξονας της πόλης του Ξυλοκάστρου είναι η Παλαιά Ε.Ο. Κορίνθου – Πάτρας ο οποίος σε όλο το μήκος του Ξυλοκάστρου διέρχεται από το μέσο της αστικής περιοχής.

Το παράκτιο οδικό δίκτυο της πόλης ξεκινά με την οδό Αριστοναυτών και κατευθυνόμενο από δυτικά προς τα ανατολικά, παίρνει τα ονόματα των Σπύρου Παπαγεωργίου και Κων. Καραμανλή η οποία φτάνει στο ύψος του Πευκιά, διεισδύει κατά 400μ. στη βόρεια πλευρά αυτής της μακρόστενης δασικής λωρίδας και τότε διακόπτεται. Η διακοπή αυτή είναι ευεργετική για την όλη λειτουργία της πόλης, διότι διασώζεται η παραλιακή ζώνη της, αφού η κυκλοφορία της παλαιάς Ε.Ο Κορίνθου – Πάτρας, αναγκάζεται να εκτρέπεται νοτιότερα απομακρυνόμενη από την παραλία.

Η παλαιά Ε.Ο. ξεκινώντας ανατολικά από τη Συκιά που μέχρι εκεί ακολουθεί παραλιακή χάραξη, μπαίνοντας στην πόλη του Ξυλοκάστρου, ακολουθεί εσωτερική διαδρομή ακολουθώντας πορεία εφαπτόμενη της νότιας πλευράς του Πευκιά συνεχίζει διαμέσου της κεντρικής περιοχής του Ξυλοκάστρου, κατά την κατεύθυνση ανατολή – δύση και διέρχεται από τον ποταμό Σύθα στο ίδιο σημείο που ο ποταμός τέμνεται από τον αυτοκινητόδρομο Κορίνθου – Πάτρας (σε απόσταση περίπου 670 μ. από την ακτή). Συνεχίζει προς τα δυτικά στην αστική περιοχή και στα 770 μ. μετά την εκβολή του ποταμού Σύθα επανέρχεται στην παραλιακή της χάραξη, ακριβώς στη διχάλα που σχηματίζει με το τέλος της οδού Αριστοναυτών.

Το πρόβλημα που προκαλείται στην κεντρική περιοχή του Ξυλοκάστρου από την παραπάνω πορεία της παλαιάς Ε.Ο. θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από τη Στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), που σύντομα θα εκπονηθεί για το Ξυλόκαστρο. Πράγματι, με τη συγκεκριμένη χάραξη εμποδίζεται η εφαρμογή πολιτικής προστασίας και απελευθέρωσης του κέντρου από τα αυτοκίνητα, ώστε α) να δοθεί ασφαλές και ευχάριστο σε πεζούς και ποδηλάτες και β) να μπορέσουν οι διάφορες εγκατεστημένες δραστηριότητες να αναπτυχθούν και να προσελκυστούν και άλλες.

Έτσι λοιπόν οι παραλιακές οδοί Αριστοναυτών, Σπύρου Παπαγεωργίου και Κων. Καραμανλή, συνολικού μήκους 2,1 χλμ., που αντιστοιχούν στην ακτή του Ξυλοκάστρου, υποδέχονται πολύ μικρότερη κυκλοφορία από αυτήν που θα εξυπηρετούσαν αν δεν προσέκρουαν στο 'αδιέξοδο' του Πευκιά. Ειδικά για την Αριστοναυτών, όντας η πρώτη που συναντούν οι κατευθυνόμενοι από τα δυτικά προς το Ξυλόκαστρο οδηγοί, είναι σημαντικό με τη διαμόρφωσή της να τους κάνει σαφές ότι δεν αποτελεί είσοδο για το Ξυλόκαστρο ούτε συνέχεια της παλαιάς Ε.Ο Πάτρας – Κορίνθου.

Χάρης στη δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων με την Παν. Τσαλδάρη, η μονοδρόμηση ενός μεγάλου μέρους (800μ) από το συνολικό μήκος των 1200 μ. μεταξύ της μαρίνας και της εισόδου στον Πευκιά, καθώς και όλου του μήκους της Αριστοναυτών, συμβάλει καθοριστικά στη μείωση της κυκλοφορίας του παραλιακού δρόμου. Επέτρεψε επίσης, με εξαίρεση στην Αριστοναυτών, όπου δεν υπάρχει ο αναγκαίος χώρος, την κατασκευή ποδηλατόδρομου, σε διαφορετική στάθμη από αυτή του οδοστρώματος, και τη διαπλάτυνση του πεζοδρομίου. Έμεινε λοιπόν μόνο μια λωρίδα κυκλοφορίας και περιορίστηκαν οι θέσεις στάθμευσης. Περιορίστηκε λοιπόν η ροή ενώ η πόλη κέρδισε μια παραλιακή ζώνη φιλική στον πεζό και τον ποδηλάτη και ενίσχυσε την οικονομική δραστηριότητα χρήσεων σχετικών με την αναψυχή και την εστίαση στα ισόγεια, κατοικίας μόνιμης και παραθεριστικής στους ορόφους, ξενοδοχείων και ενοικιαζόμενων διαμερισμάτων. Πρόκειται για χρήσεις που προσελκύουν επισκέπτες στο Ξυλόκαστρο και βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Συγχρόνως η κατασκευή του, προστατευμένου απέναντι στην κυκλοφορία, ποδηλατόδρομου των 800μ. και της λωρίδας ποδηλάτου επί του οδοστρώματος για 400μ (η οποία όμως καταπατείται από στάθμευση) είναι απολύτως συμβατή με την ανάγκη να συνδεθεί το κέντρο αθλητισμού και πολιτισμού, στα ανατολικά της Αριστοναυτών, με το κέντρο της πόλης με ποδήλατο (εννοείται και με άνετο περπάτημα). Η υποδομή ποδηλάτου αποτελεί απαραίτητο πυλώνα της ανάπτυξης της παραλιακής διαδρομής Αριστοναυτών - Σπύρου Παπαγεωργίου - Κων. Καραμανλή και φυσικά το προτεινόμενο τώρα έργο στην περιοχή της Αριστοναυτών εγγράφεται στο παραπάνω πλαίσιο, έστω και αν λόγω μικρού πλάτους δεν υπάρχει περιθώριο ένταξης και υποδομής ποδηλάτου, καθώς ως οδός ήπιας κυκλοφορίας υπάρχει το όριο ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα μπορεί και να λειτουργήσει ως δρόμος συνύπαρξης αυτοκινήτων και ποδηλάτων, μόνο κατά την ομόρροτη με τα αυτοκίνητα φορά.

Ενώ λοιπόν ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου – Πάτρας παρακάμπτει εντελώς το Ξυλόκαστρο, όπως η νέα αλλά και η παλιά σιδηροδρομική γραμμή, η παλαιά Ε.Ο Κορίνθου – Πάτρας αναπτύσσεται διαμπερώς στο εσωτερικό του αστικού ιστού και αυτό είναι αντίθετο με τις αρχές σχεδιασμού για μια βιώσιμη πόλη. Πράγματι, ο βασικός κανόνας λειτουργίας της είναι η κεντρική της περιοχή, όπου είναι εγκατεστημένες βασικές δραστηριότητες και η παρουσία των πεζών είναι έντονη, να είναι ελεύθερη από αυτοκίνητα, κάτι που η παλαιά Ε.Ο. το ανατρέπει.

Έτσι όπως λειτουργεί σήμερα το Ξυλόκαστρο η παλαιά εθνική οδός είναι αυτή που αποτέλεσε την αφετηρία εγκατάστασης πολλών νέων δραστηριοτήτων, οι οποίες παρατάχθηκαν κατά μήκος της, στις δυο πλευρές της, ακόμη και εκτός κέντρου. Αυτό

έχει συμβεί σε κάθε ελληνική πόλη και σε πάρα πολλές πόλεις του εξωτερικού. Πρόκειται για μια μορφή χωροθέτησης των μικρών επιχειρήσεων που προφανώς προκαλεί εσωτερικές μετακινήσεις με αυτοκίνητο, οι οποίες επιβαρύνουν το περιβάλλον του Ξυλοκάστρου, όπως επίσης επηρεάζουν αρνητικά και την ποιότητα ζωής. Είναι μια πολεοδομική πραγματικότητα για την οποία θα χρειαστούν αποφασιστικές πολιτικές και πολύς χρόνος για να αλλάξει. Κανονικά το ζητούμενο θα ήταν όλες αυτές οι χρήσεις να συγκεντρωθούν σε ένα πιο συμπαγές κέντρο, μαζί και με χρήσεις κατοικίας και αναψυχής, όπου όλες θα είναι εύκολα προσπελάσιμες με περπάτημα.

Το Ξυλόκαστρο προσελκύει έντονη τουριστική κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες. Τότε το οδικό του δίκτυο υποχρεώνεται να δίνει χώρο στάθμευσης σε πολλαπλάσιο αριθμό οχημάτων, σε σχέση με αυτόν που εξυπηρετεί κατά τους χειμερινούς. Αυτό το οδικό δίκτυο δεν διαθέτει επαρκή ελεύθερο χώρο για να το επιτυγχάνει. Αυτό που συμβαίνει σήμερα είναι καταστάσεις εις βάρος των πεζών, των ποδηλατών, του πρασίνου και της οικονομικής λειτουργίας της πόλης και εμποδίζει την προοπτική γενναίων αναπλάσεων που έδιναν μια διαφορετική εικόνα στην ταυτότητα του Ξυλοκάστρου.

### **Η μικρή κλίμακα**

Η σημερινή εικόνα της Αριστοναυτών είναι ενός συμβατικού μονόδρομου μήκους 670 μέτρων, από συμβατικά υλικά κατασκευής, με πολύ μικρά πεζοδρόμια μη σταθερού πλάτους, με μία ζώνη στάθμευσης στη στάθμη του οδοστρώματος και επιστρωμένη με κόκκινους κυβόλιθους, με στύλους φωτισμού επί πολύ στενών και χαμηλών βάθρων επί του οδοστρώματος στο εσωτερικό της ζώνης στάθμευσης, επενδεδυμένων με την ίδια πέτρα που έχουν επιστρωθεί τα πεζοδρόμια, άρα επικίνδυνους για τους ελιγμούς στάθμευσης των οχημάτων αλλά και για την κυκλοφορία, ιδίως όταν είναι εκτεθειμένοι, λόγω απουσίας σταθμευμένων αυτοκινήτων.

Στην παραπάνω συμβατική εικόνα περιλαμβάνονται και οι περιοχές των διασταυρώσεων στις οποίες δεν έχει γίνει κάποια διαμόρφωση, που θα συνέβαλε στη μείωση της ταχύτητας των στρεφουσών κινήσεων, αλλά και του μήκους των διαβάσεων, έτσι ώστε να είναι πιο ασφαλείς για τους πεζούς.

Δεδομένου ότι πρόκειται για δρόμο κατοικίας και από τις δύο του πλευρές (η βόρεια πλευρά κατοικιών παρεμβάλλεται μεταξύ του δρόμου και της ακτής), υπάρχουν ανάγκες στάθμευσης και δεν δίνονται πολλά περιθώρια κατάργησής της ζώνης στάθμευσης, παρά μόνον μικρής μείωσης των θέσεων. Η υφιστάμενη κατάσταση δεν

επιτρέπει την διέλευση ΑΜΕΑ σε κανένα από τα όμορα πεζοδρόμια της οδού. Καθώς το συνολικό πλάτος της οδού είναι διαμορφωμένο στα 8,00 μέτρα και το πλάτος του διαδρόμου κυκλοφορίας είναι μικρό, δεν υπάρχουν περιθώρια διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων εκατέρωθεν. Με τη νέα διαμόρφωση, εξασφαλίζεται ελεύθερο πλάτος όδευσης 1,5 μέτρα με λωρίδα όδευσης τυφλών στο νότιο πεζοδρόμιο, το οποίο είναι επαρκές με βάση την ισχύουσα νομοθεσία για την εξυπηρέτηση των ατόμων ΑΜΕΑ (αριθμ. 52907/28-12-2009 Απόφαση Υπουργού ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» και Εγκύκλιο 3/2011 ΥΠΕΚΑ με Α.Π. οικ. 13612 «Διευκρινήσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/28-12-2009 Απόφαση Υπουργού ΠΕΚΑ». Το πλάτος αυτό του νότιου πεζοδρομίου επιτυγχάνεται, με την αντικατάσταση της ζώνης στάθμευσης με νέα, όπου οι θέσεις στάθμευσης πλάτους 2,50 μέτρα, ενσωματώνονται στο πεζοδρόμιο χάρις σε στενές εξοχές που σχηματίζουν φωλιές, για να τοποθετούνται τα αυτοκίνητα. Σε αυτές τις εξοχές ενσωματώνονται και οι στύλοι φωτισμού, η επίπλωση και ο εξοπλισμός του δρόμου καθώς και δένδρα. Στη βόρεια πλευρά κατασκευάζεται πεζοδρόμιο μέσου πλάτους 1,00 μέτρου. Προκύπτει έτσι πολύ πιο απλή, ασφαλής και αισθητικά φιλική στους πεζούς αρχιτεκτονική του δρόμου. Το πλάτος του οδοστρώματος που εξυπηρετεί την υφιστάμενη λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης διαμορφώνεται στα 3,00 μέτρα που προβλέπεται στην ΟΜΟΕ – ΚΑΟ για οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Η χρήση ψυχρών υλικών για την κατασκευή του έργου εξασφαλίζει ότι το μικροπεριβάλλον της οδού Αριστοναυτών θα είναι πολύ πιο ευχάριστο για τον περιπατητή και για τους κατοίκους και έτσι ο δρόμος, αν και υστερεί λόγω πλάτους, και δεν γειτνιάζει άμεσα με τη θάλασσα, σε σχέση με τις οδούς Σπύρου Παπαγεωργίου και Κων. Καραμανλή, που τον συνδέουν με το κέντρο της πόλης του Ξυλοκάστρου και τον Πευκιά, με την ανάπτυξη, θα αποτελεί μέρος της διαδρομής των τριών δρόμων που ζωντανεύουν την παράκτια ζώνη του Ξυλοκάστρου.

Από πλευράς κυκλοφοριακής δεν αναμένεται να αλλάξει κάτι σημαντικό διότι δεν αλλάζουν ούτε η γεωμετρία του δρόμου, ούτε η φορά της μονοδρόμησης και ως προς στάθμευση, μειώνεται κατά πολύ μικρό αριθμό θέσεων. Αυτό όμως που αλλάζει είναι η διαμόρφωση των διασταυρώσεων που θα γίνουν πολύ πιο ασφαλείς, διότι στις γωνίες προστίθεται στα πεζοδρόμια το πλάτος της παράνομης στάθμευσης και έτσι μειώνεται το μήκος των διαβάσεων, βελτιώνεται η ορατότητα πεζών και οδηγών, και μειώνεται το πλάτος του οδοστρώματος, ώστε οι στρέφουσες κινήσεις να εκτελούνται με μικρότερη ταχύτητα και άρα με μεγαλύτερη ασφάλεια.



Ανατολικά της οδού Αριστοναυτών υπάρχει κοινόχρηστος χώρος κυμαινόμενου πλάτους 27,00 έως 21,00 μέτρων, που αποτελείται από αδιαμόρφωτο χώρο περιπάτου – αναψυχής, χώρους στάθμευσης και οδόστρωμα ήπιας κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης. Βρίσκεται σε κομβική θέση καθώς συνδέει το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής, το νέο Συναυλιακό Χώρο που ολοκληρώθηκε με χρηματοδότηση από το Ε.Π. «ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» 2014-2020 καθώς και άλλες αθλητικές και ψυχαγωγικές υποδομές με το υπόλοιπο δίκτυο της πόλης. Ο συγκεκριμένος χώρος, είναι σήμερα σε πολύ άσχημη κατάσταση λόγω παλαιότητας και δεν ευνοεί την πρόσβαση σε εμποδιζόμενα άτομα.

Διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης και εξασφαλίζονται οι προβλεπόμενες από τη νομοθεσία θέσεις ΑΜΕΑ, οι οποίες καλύπτουν και την οδό Αριστοναυτών καθώς υπάρχει ανεμπόδιστη πρόσβαση μεταξύ τους μέσω του νότιου πεζοδρομίου. Στο χώρο στάθμευσης διαμορφώνεται επίσης χώρος για μελλοντικό ανεφοδιασμό ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Διαμορφώνεται λωρίδα αναψυχής και περιπάτου που περιλαμβάνει ελεύθερο πεζοδρόμιο ελάχιστου πλάτους 2,5 μέτρων με όδευση τυφλών, χώρους αναψυχής με νέα φωτιστικά, καθιστικά, πέργκολες και φυτεύσεις. Από πλευράς κυκλοφοριακής, δεν αναμένεται να αλλάξει κάτι σημαντικό, διότι δεν αλλάζει η γεωμετρία του δρόμου ο οποίος παραμένει διπλής κατεύθυνσης ήπιας κυκλοφορίας με πλάτος 5,50 – 6 μέτρα.

Δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην προστασία του περιβάλλοντος, προβλέπεται και εδώ η χρήση βιοκλιματικών υλικών που είναι φιλικά προς αυτό, καθώς συμβάλλουν τόσο στη μείωση της θερμοκρασίας όσο και στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Συντάχθηκε  
Ξυλόκαστρο 20/09/2021

ΣΑΜΑΡΤΖΗ ΔΗΜΗΤΡΑ  
Πολιτικός Μηχανικός Τ.Ε.