



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
 Δ/ΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
 ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 605
ΑΠΟ ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 24/2018 ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΘΕΜΑ: Ανάκληση της αρ. 526/2018 ΑΔΣ και εκ νέου "Λήψη κανονιστικής απόφασης με θέμα: Μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας και αποτελούν τμήμα της περιοχής 1 (που περικλείεται από τις οδούς Νικηταρά, Γ. Σεφέρη, Αγίας, Ηρ. Πολυτεχνείου και 23^{ης} Οκτωβρίου), σύμφωνα με τη με αριθμ. 50/2018 Α.Ε.Π.Ζ..

Στη Λάρισα, σήμερα 28^η του μηνός Αυγούστου, του έτους 2018, ημέρα Τρίτη και ώρα 14.00 μ.μ. το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Λαρισαίων συνήλθε σε συνεδρίαση, ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 28859/24-08-2018 πρόσκληση του Προέδρου αυτού, η οποία έγινε σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 67 του Ν. 3852/7-6-2010.

Ήταν δε παρόντες από τα μέλη του οι κ.κ: 1) Τάχος Δημήτριος, ως Πρόεδρος, 2) Αδαμόπουλος Αθανάσιος, 3) Αναστασίου Μιχαήλ, 4) Αράγκουλε Δέσποινα, 5) Βαγενά Αγγελική, 6) Βλησαρούλης Αθανάσιος, 7) Γελαλή Πολυξένη, 8) Γεωργάκης Δημήτριος, 9) Γιαννακόπουλος Κοσμάς, 10) Δαούλας Θωμάς, 11) Δεληγιάννης Δημήτριος, 12) Διαμάντος Κωνσταντίνος, 13) Ζαούτσος Γεώργιος, 14) Καλαμπαλίκης Κων/νος, 15) Καλτσάς Νικόλαος, 16) Καραλαριώτου Ειρήνη, 17) Καφφές Θεόδωρος, 18) Κυριτσάκας Ν. Βάιος, 19) Κωσταρόπουλος Γεώργιος, 20) Μαμάκος Αθανάσιος, 21) Μπαμπαλής Δημήτριος, 22) Μπαράς Νικόλαος, 23) Μπουσμπούκης Ιωάννης, 24) Νταής Παναγιώτης, 25) Ξηρομερίτης Μάριος, 26) Παζιάνας Γεώργιος, 27) Παπαδημητρίου Βασίλειος, 28) Πράπας Αντώνιος, 29) Πράπας Κωνσταντίνος, 30) Ρεβήσιος Κωνσταντίνος, 31) Σάπκας Παναγιώτης, 32) Σούλτης Γεώργιος, 33) Σουρλαντζής Απόστολος, 34) Τερζούδης Χρήστος, 35) Τζανακούλης Κων/νος, 36) Τσακίρης Μιχαήλ, 37) Τσεκούρα – Ζαχαρού Βαΐα, 38) Τσιλιμίγκας Χρήστος και 39) Ψάρρα – Περίφανου Άννα.

και δεν προσήλθαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ.κ. 1) Αντωνίου Νέστωρ, 2) Ζιαζιά – Σουφλιά Αικατερίνη, 3) Καμηλαράκη - Σαμαρά Μαρία, 4) Κοτάκου Μαρία, 5) Κρίκης Πέτρος, 6) Μαβίδης Δημήτριος, 7) Μπατζανούλης Αλέξανδρος, 8) Νασιώκας Έκτορας, 9) Παναγιωτακοπούλου-Δαλαμπύρα Αγγελική και 10) Τσιαούσης Κωνσταντίνος.

Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού βρέθηκε σε νόμιμη απαρτία (σε σύνολο αριθμού συμβούλων 49 παρευρίσκονταν οι 39, αποτελούντες την απόλυτη πλειοψηφία αυτού, άρθρο 96 παράγραφος 2 του ΔΚΚ (Ν. 3463/8-6-2006), δηλαδή τον αμέσως μεγαλύτερο ακέραιο του μισού του νομίμου αριθμού των μελών του Συμβουλίου), εισέρχεται στη συζήτηση των θεμάτων παρόντος του Δημάρχου κ. Απόστολου Καλογιάννη.

Κατά τη συζήτηση του θέματος απουσίαζαν οι δημοτικοί σύμβουλοι κ. Ξηρομερίτης Μάριος, Καλαμπαλίκης Κων/νος, Τζανακούλης Κων/νος και Τερζούδης Χρήστος.

Το Δημοτικό Συμβούλιο Λαρισαίων μετά από συζήτηση σχετικά με το θέμα: Ανάκληση της αρ. 526/2018 ΑΔΣ και εκ νέου "Λήψη κανονιστικής απόφασης με θέμα: Μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας και αποτελούν τμήμα της περιοχής 1 (που περικλείεται από τις οδούς Νικηταρά, Γ. Σεφέρη, Αγιάς, Ηρ. Πολυτεχνείου και 23^{ης} Οκτωβρίου), σύμφωνα με τη με αριθμ. 50/2018 Α.Ε.Π.Ζ. και αφού έλαβε υπόψη:

1. Τα άρθρα 79 παρ. 2 & 82 του Ν. 3463/06
2. Το άρθρο 73 του Ν. 3852/10
3. Το άρθρο 52 του Ν. 2696/99
4. Τη με αρ. πρωτ.. 28853/24-08-2018 εισήγηση του Αντιδημάρχου κ. Γεωργίου Σούλη, η οποία έχει ως εξής:

Απαιτείται ανάκληση της με αρ. 526/2018 απόφασης και λήψη νέας διότι:

Οι κανονιστικές αποφάσεις λαμβάνονται από τα δημοτικά ή κοινοτικά συμβούλια με την απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των μελών τους. Για τον λόγο αυτόν εισηγούμαι την ανάκληση της υπ' αριθμ. **526/2018** απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Λαρισαίων και την λήψη νέας απόφασης για την έγκριση της σχετικής εισήγησης με την προβλεπόμενη εκ του άρθρου 79 παρ. 2 του Ν. 3463/2006 πλειοψηφία.

5. Τη με αρ. 526/2018 Α.Δ.Σ. με θέμα: Λήψη κανονιστικής απόφασης με θέμα "Μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών που βρίσκονται εντός της 2ης υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας και αποτελούν τμήμα της περιοχής 1 (που περικλείεται από τις οδούς Νικηταρά, Γ. Σεφέρη, Αγιάς, Ηρ. Πολυτεχνείου και 23ης Οκτωβρίου) σύμφωνα με την αρ. 50/2018 ΑΕΠΖ.
6. Τη με αρ. 50/2018 Α.Ε.Π.Ζ. με θέμα: Μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας και αποτελούν τμήμα της περιοχής 1 (που περικλείεται από τις οδούς Νικηταρά, Γ. Σεφέρη, Αγιάς, Ηρ. Πολυτεχνείου και 23^{ης} Οκτωβρίου).
7. Τη συνταχθείσα τεχνική μελέτη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων.
8. Τη διαφωνία του Δημοτικού Συμβούλου κ. Παζιάνα Γεωργίου.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Εγκρίνει:

1. Την ανάκληση της αρ. 526/2018 ΑΔΣ
2. Τη μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας και αποτελούν τμήμα της περιοχής 1 (που περικλείεται από τις οδούς Νικηταρά, Γ. Σεφέρη, Αγιάς, Ηρ. Πολυτεχνείου και 23^{ης} Οκτωβρίου, σύμφωνα με τη με αρ. 50/2018 Α.Ε.Π.Ζ., την Τεχνική Έκθεση και τα Σχέδια τα οποία επισυνάπτονται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας και προτείνονται κατά τη διάρκεια των εργασιών των τεσσάρων φάσεων τα εξής:

Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Οδός Θεοδοκοπούλου (τμήμα από 23^{ης} Οκτωβρίου έως Νικηταρά):

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Θεοδοκοπούλου, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό 23^{ης} Οκτωβρίου προς την οδό Νικηταρά.
- Δημιουργία (τμήμα από 23^{ης} Οκτωβρίου έως Λατανίας) μίας (1) εσοχής στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Λατανίας έως Ριζοπούλου) επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Ριζοπούλου έως Γ. Σταύρου) εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία (τμήμα από Γ. Σταύρου έως Γούναρη) πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , και τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης δεξιά κατά την φορά κίνησης

- Δημιουργία (τμήμα από Γούναρη έως Νικηταρά) δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και τριών (3) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από 23^{ης} Οκτωβρίου έως Γούναρη) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Γούναρη έως Νικηταρά) στην αριστερή πλευρά μέχρι το αδιάνοικτο τμήμα, κατά την φορά κίνησης
- Προτεραιότητα της οδού Θεοτοκοπούλου έναντι της οδού Γ. Σταύρου

Τοποθέτηση πινακίδας Π-25 στην αρχή του αδιέξοδου τμήματος της οδού Θεοτοκοπούλου (Νικηταρά & Θεοτοκοπούλου) καθώς και προαναγγελίας διπλής κατεύθυνσης Κ-24

Οδός Ριζοπούλου:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Ριζοπούλου, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m (τμήμα από Χρυσοχόου έως Θεοτοκοπούλου) , πλάτους 3,50m (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Κίρκης) , πλάτους 3,00m (τμήμα από Κίρκης έως Κ. Κέρκυρα) και πλάτους 3,50m (τμήμα από Κ. Κέρκυρα έως Γ. Σεφέρη) με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Χρυσοχόου προς την οδό Γ. Σεφέρη
- Δημιουργία (τμήμα από Χρυσοχόου έως Θεοτοκοπούλου) δώδεκα (12) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Κίρκης) δώδεκα (12) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά και τριών (3) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία (τμήμα από Κίρκης έως Κ. Κέρκυρα) δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία (τμήμα από Κ. Κέρκυρα έως Γ. Σεφέρη) επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Χρυσοχόου έως Κίρκης) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Κίρκης έως Κ. Κέρκυρα) στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Κ. Κέρκυρα έως Γ. Σεφέρη) στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης
- Προτεραιότητα της οδού Ριζοπούλου έναντι της οδού Θεοτοκοπούλου
- Προτεραιότητα της οδού Ριζοπούλου έναντι των οδών Κίρκης, Πλούτωνος και Κ. Κέρκυρας

Οδός Γούναρη:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Γούναρη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m που σταδιακά γίνεται 2,75μ (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Χρυσοχόου) με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Θεοτοκοπούλου προς την οδό Χρυσοχόου
- Μονοδρόμηση της οδού Γούναρη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 2,75μ (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Γ. Σεφέρη) με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Θεοτοκοπούλου προς την οδό Γ. Σεφέρη
- Δημιουργία (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Χρυσοχόου) έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Γ. Σεφέρη) οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Χρυσοχόου) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Γ. Σεφέρη) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.

Οδός Λατανίας:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα

- Μονοδρόμηση της οδού Λατανίας, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m, με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Θεοτοκοπούλου προς την οδό Κίρκης
- Δημιουργία εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Μη δυνατότητα δημιουργίας όδευσης τυφλών επί της οδού

Οδός Γ. Σταύρου:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Γ. Σταύρου δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κίρκης προς την οδό Θεοτοκοπούλου
- Δημιουργία τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και δέκα (10) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
- Προτεραιότητα της οδού Γ. Σταύρου έναντι της οδού Κιλκίς

Οδός Κιλκίς

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κιλκίς δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,25m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γούναρη προς την οδό Γ. Σταύρου
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Μη δυνατότητα δημιουργίας όδευσης τυφλών επί της οδού

Οδός Κίρκης:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κίρκης (τμήμα από Γ. Σεφέρη έως Γ. Σταύρου) δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γ. Σεφέρη προς την οδό Γ. Σταύρου.
- Μονοδρόμηση της οδού Κίρκης (τμήμα από Γ. Σταύρου έως Ριζοπούλου) δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 2,75m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γ. Σταύρου προς την οδό Ριζοπούλου
- Μονοδρόμηση της οδού Κίρκης (τμήμα από Ριζοπούλου έως 23¹⁵ Οκτωβρίου) δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Ριζοπούλου προς την οδό 23¹⁵ Οκτωβρίου.
- Δημιουργία (τμήμα από Γ. Σεφέρη έως Γ. Σταύρου) πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Γ. Σταύρου έως Ριζοπούλου) πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Ριζοπούλου έως Λατανίας) δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Λατανίας έως 23¹⁵ Οκτωβρίου) εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών στην δεξιά πλευρά στο τμήμα από Γ. Σεφέρη έως Γ. Σταύρου, κατά την φορά κίνησης
- Μη δυνατότητα δημιουργίας οδηγού όδευσης τυφλών στο τμήμα από Γ. Σταύρου έως Ριζοπούλου
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές (τμήμα από Ριζοπούλου έως 23¹⁵ Οκτωβρίου), κατά την φορά κίνησης.
- Προτεραιότητα της οδού Κίρκης έναντι της οδού Λατανίας

Οδός Κ. Κέρκυρα:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα

- Μονοδρόμηση της οδού Κ. Κέρκυρα δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό 23ης Οκτωβρίου προς την οδό Ριζοπούλου.
- Δημιουργία εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.

Οδός Πλούτωνος:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Πλούτωνος δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γ. Σεφέρη προς την οδό Ριζοπούλου.
- Δημιουργία δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.

Συλλεκτήρια οδός

Γ. Σεφέρη (τμήμα από Νικηταρά έως 23ης Οκτωβρίου):

- Μονοδρόμηση της οδού Γ. Σεφέρη (τμήμα από Νικηταρά-Αυξεντίου έως 23ης Οκτωβρίου), δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης από πλάτους 3,50μ έως 4,00μ με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Νικηταρά-Αυξεντίου προς την οδό 23^{ης} Οκτωβρίου.
- Δημιουργία (για το τμήμα από Νικηταρά έως Γούναρη) δεκατριών (13) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (για το τμήμα από Γούναρη έως Πλούτωνος) εικοσιπέντε (25) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (για το τμήμα από Πλούτωνος έως 23^{ης} Οκτωβρίου) είκοσι πέντε (25) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και είκοσι τεσσάρων (24) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού Γ. Σεφέρη έναντι της οδού Ριζοπούλου
- Προτεραιότητα της οδού Γ. Σεφέρη έναντι της οδού Γούναρη

Το παρόν συντάχθηκε αναγνώσθηκε και αφού βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως παρακάτω.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΤΑΧΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΖΙΑΖΙΑ-ΣΟΥΦΛΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Γενικά

Η παρούσα μελέτη αποτελεί υποβολή της "ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ" η οποία ανατέθηκε από το Δήμο Λαρισαίων στην DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ, με το από 30-12-2016 συμφωνητικό. Η υποβολή αφορά τη μελέτη αναδιαμόρφωσης των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας (που οριοθετείται από τις οδούς 23^{ης} Οκτωβρίου, Χρυσοχόου, Νικηταρά και Γ. Σεφέρη) και αποτελούν τμήμα της ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1 (που οριοθετείται από τις οδούς Νικηταρά, Γ. Σεφέρη, Αγιάς, Ηρ. Πολυτεχνείου και 23^{ης} Οκτωβρίου)

Οι υποβάλλουσες κυκλοφοριακές μελέτες για την αναδιαμόρφωση οδών **στηρίχθηκαν και τεκμηριώθηκαν από τις παρακάτω μελέτες**

- «ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ» η οποία ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2015 και εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο, Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) μετά από **δημόσια διαβούλευση**.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα **στρατηγικό σχέδιο** που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης, έτσι ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρά τους

Η μεθοδολογία της μελέτης λαμβάνει υπόψη το γεγονός, ότι δεν πρόκειται απλώς για μια συμβατική μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, αλλά για μία μελέτη που στόχος της είναι οι μετακινήσεις στην πόλη να στηριχθούν προοδευτικά στη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο.

Οι βασικές κατευθύνσεις που ακολουθήθηκαν ήταν:

- (1) Ενιαίος πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός
- (2) Διαχείριση μιας βιώσιμης κυκλοφοριακής οργάνωσης
- (3) Αναπλάσεις για ήπιες μορφές μετακίνησης
- (4) Μέτρα για το περιβάλλον

Η μελέτη έλαβε υπόψη τόσο τα πολεοδομικά ζητήματα, όσο και τα κυκλοφοριακά προβλήματα της πόλης και προτείνει τις κατάλληλες παρεμβάσεις για την άμεση βελτίωσή τους, αλλά κυρίως για τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την εναρμόνιση των συγκοινωνιακών υποδομών με τις χρήσεις γης. Αυτό συνεπάγεται την ιεραρχημένη ανάπτυξη των προτεινόμενων υποδομών, τη μορφολογική ιεράρχηση του οδικού δικτύου και την προώθηση των θεσμικών ρυθμίσεων που απαιτούνται για την υλοποίησή τους.

Η υπόθεση Βιώσιμη Κινητικότητα είναι προϊόν συνδυασμένων πολιτικών κυκλοφοριακής οργάνωσης, αναπλάσεων και πολεοδομικής ανασύνταξης.

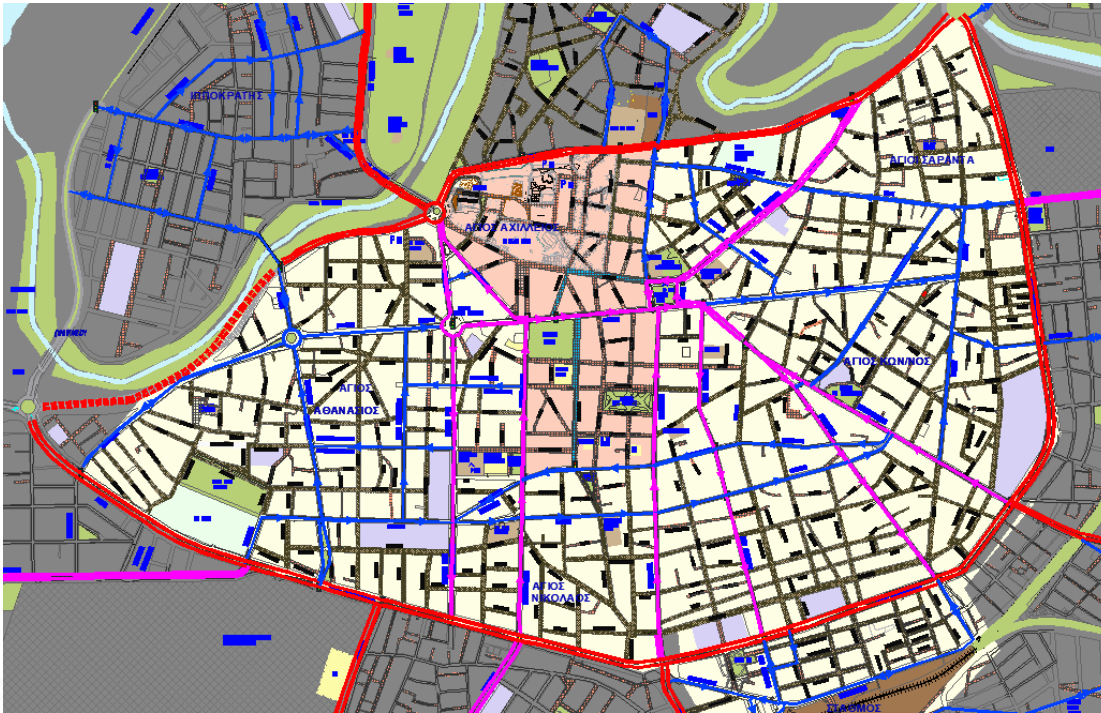
Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ, αφορούν τις ακόλουθες θεματικές ενότητες:

- Οδικό Δίκτυο - Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας
- Δίκτυα ροών Πεζών και Ποδηλάτων.
- Διαχείριση της στάθμευσης
- Προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Παρουσιάζονται οι προτάσεις ιεράρχησης και κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής (ΠΜ1), με λήψη διαχειριστικών μέτρων, σε μακροχρόνιο και βραχυχρόνιο, αντίστοιχα, χρονικό ορίζοντα εφαρμογής, **με στόχο**:

1/ Τη δημιουργία ενός **βασικού συλλεκτήριου οδικού δικτύου**, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους), χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια, με απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου βασίζεται στις λειτουργίες που εξυπηρετούν οι οδοί (σύνδεση με το κύριο δίκτυο, πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις) σε συνδυασμό με τους κυκλοφοριακούς φόρτους, τη διατομή και τα γενικότερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του κάθε οδικού τμήματος. Σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, οι οδοί της Κεντρικής περιοχής μελέτης (αστικό οδικό δίκτυο) κατατάσσονται ως ακολούθως:



Δευτερεύουσες Αρτηρίες (Γ III – Αστική Αρτηρία) με σχετικά υψηλούς φόρτους, που εξυπηρετούν μεσαίου και μεγάλου μήκους διαμπερείς κινήσεις και κινήσεις εισόδων και εξόδων προς/από την κεντρική περιοχή. (με χρώμα κόκκινο)

➤ **Τα τμήματα του εσωτερικού δακτυλίου:**

- Λαγού
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Αεροδρομίου από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Γεωργιάδου
- Γεωργιάδου
- Καλλιθέας - Δυτικός συνδετήριος άξονας

Συλλεκτήριες οδοί, οι οποίες κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες προς το τοπικό δίκτυο και σημαντικές χρήσεις της πόλης. Αντίστροφα συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών. Διακρίνονται σε Πρωτεύουσες (Γ IV **Κόρια Συλλεκτήρια οδός** - χρώματος magenta) και Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες οδούς (Δ IV **Συλλεκτήρια οδός** - χρώματος μπλε):

ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ

- Η οδός Κύπρου από Κενταύρων έως 28ης Οκτωβρίου
- Η οδός 31ης Αυγούστου
- Η οδός Αμαλίας
- Η οδός Ολύμπου μεταξύ Βενιζέλου και Κύπρου
- Η οδός Βενιζέλου μεταξύ Αμαλίας και Ολύμπου
- Η οδός Α. Γαζή
- Η οδός Παπαναστασίου
- Η οδός 28ης Οκτωβρίου από Κύπρου έως Ηρ. Πολυτεχνείου
- Η οδός Παναγούλη
- Η οδός Υψηλάντου από 23^{ης} Οκτωβρίου έως Ηρ. Πολυτεχνείου
- Η οδός 23ης Οκτωβρίου
- Η οδός Κενταύρων
- Η οδός Μανωλάκη.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

- Η οδός Νικηταρά

- Η οδός Ηπείρου
- Η οδός Μανδηλαρά
- Η οδός Τρικάλων από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Ηπείρου
- Η οδός Καραθάνου
- Η οδός Θέτιδος
- Η οδός Αθηνάς
- Η οδός Κύπρου μεταξύ Κενταύρων και Θέτιδος
- Η οδός Κουμουνδούρου μεταξύ Καραθάνου και Α. Γαζή
- Η οδός Ταγματάρχη Βελησσάριου μεταξύ Ηπείρου και Κύπρου
- Η οδός Κρανώνος
- Η οδός Σεφέρη από Αγιάς έως 23ης Οκτωβρίου
- Η οδός Χρυσοχόου από Αγιάς έως 23ης Οκτωβρίου
- Η οδός Λ. Μαβίλη από Ερυθρού Σταυρού έως Α. Μαρίνης
- Η οδός Ερυθρού Σταυρού από 31^{ης} Αυγούστου έως Ολύμπου
- Η οδός Α. Μαρίνης από Λ.Μαβίλη έως Νικηταρά
- Η οδός Αγιάς από Αεροδρομίου έως Ηρώων Πολυτεχνείου
- Η οδός Γούναρη μεταξύ Γ. Σεφέρη και Ηρώων Πολυτεχνείου
- Η οδός Ολύμπου μεταξύ των οδών Βενιζέλου και Γεωργιάδου
- Η οδός Παλαιολόγου
- Η οδός 28ης Οκτωβρίου από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Παλαιολόγου
- Η οδός Πτολεμαίου
- Η οδός Υψηλάντου από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Παλαιολόγου

Τοπικές οδοί (HOME ZONES E V Τοπική οδός) για άμεση πρόσβαση με χαμηλές ταχύτητες και στάθμευση, στις περιοχές κατοικίας και τις άλλες χρήσεις γης. Ως τοπικές έχουν χαρακτηριστεί όλες οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής μελέτης.

2/ Τη μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κατεύθυνσης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα εξυπηρετεί μόνο την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα) και ταυτόχρονα θα κάνει αρμονική τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλατιστών και αυτοκινήτων.

Η πιο σημαντική πολεοδομικού - κυκλοφοριακού χαρακτήρα παρέμβαση, είναι η **μετατροπή όλων των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, με απώτερο στόχο την επαναφορά της έννοιας της γειτονιάς, στον κεντρικό ιστό της πόλης.** Έτσι δημιουργούνται συνθήκες αντίστοιχες με εκείνες ενός πεζοδρόμου, ενώ παράλληλα εξυπηρετούνται οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων, οι οποίες είναι ανελαστικές.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), περιοχή ήπιας κυκλοφορίας είναι η **περιοχή κατοικίας**, που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Στο Άρθρο 39 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς» προβλέπονται τα ακόλουθα:

«Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:

- α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.*
- β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.*
- γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.*
- δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.*
- ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.*
- στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.»*

Η δημιουργία του ενιαίου καταστρώματος κυκλοφορίας, οι γεωμετρικές διαμορφώσεις, ο σχηματισμός διαδρόμου κίνησης των οχημάτων μορφής μαιάνδρου (ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος της κάθε οδού), η χρήση βιοκλιματικών υλικών, οι φυτεύσεις και ο απαιτούμενος αστικός εξοπλισμός θα αποτελέσουν αντικείμενα επί μέρους **ειδικών μελετών εφαρμογής. Η υλοποίηση των έργων μετατροπής των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας θα γίνει σταδιακά.**

3/ Τη δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου κίνησης πεζών (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, διευρυμένων πεζοδρομίων) που σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ήπιων «εναλλακτικών» μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, κλπ) θα οργανώσει κυκλοφοριακά την κεντρική περιοχή της πόλης με τη φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας και θα δημιουργήσει συνθήκες μείωσης των αναγκών μετακίνησης με Ι.Χ.

4/ την **προώθηση - διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς**, σε επίπεδο πληροφόρησης αλλά και παροχής προτεραιότητας, όπου αυτό είναι δυνατό.

- την «**ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**» η οποία ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2017 και εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο, μετά από **δημόσια διαβούλευση**.

Με σκοπό

1/ Τη **Κυκλοφοριακή οργάνωση της κεντρικής περιοχής** του Δήμου (που περιβάλλεται από τις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Λαγού, Τάκη Τσόγκα -πρώην Καλλιθέας, Γεωργιάδου και Αεροδρομίου) καθώς και της **περιοχής του Σταθμού** (που περιβάλλεται από τις οδούς Φαρσάλων, Ηρώων πολυτεχνείου, Βόλου, Σαφφούς, Παλαιολόγου και Πτολεμαίου)

2/ Τον **Καθορισμό του καθεστώτος στάθμευσης ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου μετά την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση**

3/ **Διερεύνηση εναλλακτικών διαδρομών των Λεωφορείων της αστικής συγκοινωνίας μετά την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση**

- και τέλος την "**ΜΕΛΕΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ**" με την οποία συντάσσονται μελέτες εφαρμογής (γεωμετρικών παρεμβάσεων) για την σταδιακή εφαρμογή του Σχεδίου βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και της Μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Άμεσης Εφαρμογής, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί στα μέσα του 2018

Στα πλαίσια της ανωτέρω κυκλοφοριακής μελέτης με την παρούσα τεχνική έκθεση κατατίθεται η **αναδιαμόρφωση** των οδών που βρίσκονται εντός της **2^{ης} υποπεριοχής** ήπιας κυκλοφορίας (που οριοθετείται από τις οδούς 23^{ης} Οκτωβρίου, Χρυσόχου, Νικηταρά και Γ. Σεφέρη) και αποτελούν τμήμα της **ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1** (που οριοθετείται από τις οδούς Νικηταρά, Γ. Σεφέρη, Αγιάς, Ηρ. Πολυτεχνείου και 23^{ης} Οκτωβρίου)

Οδοί Ήπιας κυκλοφορίας

Απώτερος στόχος της μετατροπής των οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, αποτελεί:

- η επαναφορά της έννοιας της γειτονιάς, στον κεντρικό ιστό της πόλης. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται συνθήκες αντίστοιχες με εκείνες ενός πεζοδρόμου, ενώ παράλληλα εξυπηρετούνται οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων, οι οποίες είναι ανελαστικές.
- Η αποτροπή των διαμπερών κινήσεων μέσω των τοπικών οδών.
- και η δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών κατοικίας - γειτονιών, προστατευμένων από κινήσεις που δεν έχουν ως τελικό προορισμό τις παρόδιες ιδιοκτησίες.

Η διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας εντάσσεται στην εφαρμογή των πρακτικών του ΣΒΑΚ για αποθάρρυνση της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης και ενθάρρυνση της κίνησης με ήπια μέσα και Μ.Μ.Μ. Εξυπηρετεί μεν την πρόσβαση (από / προς το συλλεκτήριο δίκτυο) στις παρόδιες ιδιοκτησίες, με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα), συγχρόνως όμως, να αποθαρρύνεται η συστηματική χρήση του από διερχόμενους οδηγούς, οι οποίοι θα αναγκάζονται να βραδυπορούν (και να κάνουν περιπορείες λόγω των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων), με αποτέλεσμα να ωθούνται να επιλέξουν τελικά, για την καθημερινή τους μετακίνηση, το κύριο οδικό δίκτυο.

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού των οδών ήπιας κυκλοφορίας είναι:

- ✓ Οι παρεμβάσεις να αναβαθμίζουν την περιοχή και την ποιότητα ζωής των κατοίκων και να αυξάνουν την λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων. Η διάρθρωση των προτεινόμενων διαμορφώσεων των υπαίθριων χώρων, των ροών πεζών και των διαδρομών ποδηλάτου να είναι με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδεικνύεται η ενότητα του χώρου, αλλά και η διαφοροποίηση της λειτουργίας και της μορφής του ανάλογα με το υποσύνολο στο οποίο ανήκει το κάθε επιμέρους τμήμα του.
- ✓ Στους δρόμους της κάθε γειτονιάς θα κυκλοφορούν κατά βάση και θα σταθμεύουν οι κάτοικοι των οικοδομικών τετραγώνων που την απαρτίζουν.
- ✓ Στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας θα έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα. Η συχνή εναλλαγή στη φορά της κίνησης, οι εναλλάξ γεωμετρικές διαμορφώσεις (παρτέρια φύτευσης και θέσεις στάθμευσης τοποθετούνται πότε στη μία πλευρά του δρόμου και πότε στην άλλη) και επιπρόσθετα το γεγονός ότι θα δίνεται η δυνατότητα να κυκλοφορούν ταυτόχρονα στο ίδιο κατάστρωμα, πεζοί και ποδήλατα, δεν θα παρέχει τη δυνατότητα ανάπτυξης ταχύτητας μεγαλύτερης των 20 - 30 χλμ/ώρα.
- ✓ Δεν θα είναι ελκυστικό για τον οδηγό που δεν έχει προορισμό κάποια γειτονιά να διέλθει μέσα από τους δρόμους της, αντί να πορευθεί μέσα από τους κύριους δρόμους του κέντρου, όπου και ταχύτερα θα μπορεί να κινηθεί και εμπόδια στην κίνησή του δεν θα συναντήσει (πεζούς, ποδήλατα, διαδρομή μαιάνδρου, συχνή αλλαγή δρόμου (κίνηση ζιγκ – ζαγκ) λόγω αλλαγής στη φορά της κίνησης).



Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), περιοχή ήπιας κυκλοφορίας είναι η περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Στο Άρθρο 39 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς» προβλέπονται τα ακόλουθα:

«Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:

- α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.*
- β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.*
- γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.*
- δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.*
- ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.*
- στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.»*

Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας (γενικοί κανόνες)

Το κατάστρωμα κυκλοφορίας των πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων θα είναι στο ίδιο επίπεδο με κατάλληλες επικλίσεις για την αποτελεσματική απορροή των ομβρίων.

Η δημιουργία της ενιαίας επιφάνειας θα δημιουργηθεί με την επίστρωση του καταστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων και των χώρων στάθμευσης από κυβόλιθους, των πεζοδρομίων από τσιμεντόπλακες και των υποδομών ποδηλάτου είτε από Σκυρόδεμα είτε από Κυβόλιθους, ενώ παράλληλα θα γίνει η ανάλογη φύτευση ώστε να εξασφαλιστεί αφενός μεν μία διαρκής οπτική επαφή με το πράσινο και αφετέρου σκίαση και δροσισμός. Η εναλλαγή στα υλικά του δαπέδου καθώς και ο χρωματισμός των υποδομών θα σηματοδοτεί και τις εκάστοτε χρήσεις ή κινήσεις.

Η κατασκευή στις περιοχές των κόμβων θα γίνεται εφαρμογή κυβόλιθου ίδιου χρώματος με την επιφάνεια του πεζοδρομίου με σκοπό αφενός να οριοθετεί και να επισημαίνει τον κόμβο και τις διαβάσεις των πεζών και αφετέρου να δημιουργεί ένα καλαίσθητο αρχιτεκτονικό τοπίο.

Για ενίσχυση της ασφάλειας των πεζών, αλλά και για την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης, μεταξύ του «πεζοδρομίου» και του διαδρόμου κίνησης των οχημάτων, προτείνεται η διατήρηση της ήδη υπάρχουσας δενδροστοιχίας (όπου αυτό είναι δυνατόν), η πυκνώσή της καθώς και η τοποθέτηση καθιστικών και εμποδίων διέλευσης (προστατευτικών εμποδίων σχήματος Π).

Θα χρησιμοποιηθούν τρεις διαφορετικές υποδομές ποδηλατοδρόμων.

- Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης με πορεία παράλληλη & αντίθετη με την υπόλοιπη κυκλοφορία, πλάτους 2,50μ, η οποία διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης ή στάθμευσης των οχημάτων με νησίδα πλάτους 0,70μ.
- Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση κυκλοφορίας αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης είτε με νησίδα πλάτους 0,70μ είτε μη υπερβατό κράσπεδο, ελάχιστου πλάτους 0,30 μ. και ύψους 0,15-0,17 μ
- Οδός μεικτής χρήσης οχημάτων και ποδηλάτων, όπου η κίνηση των ποδηλάτων θα γίνεται ομόρροπα στο ίδιο κατάστρωμα κυκλοφορίας με τα λοιπά οχήματα.

Οι νησίδες φύτευσης έχουν σχεδιαστεί με γνώμονα είτε τη σαφή διάκριση και οριοθέτηση του κυκλοφοριακού χώρου του κάθε χρήστη, είτε για την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής επέμβασης. Οι νησίδες φύτευσης και οι λωρίδες πρασίνου ενοποιούν το χώρο, ενώ ταυτόχρονα θα τον αναδεικνύουν.

Δημιουργία ξεχωριστού χώρου κίνησης πεζών πλάτους >1,50μ (εφόσον υπάρχει η δυνατότητα) στον οποίο θα κατασκευαστούν οδεύσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες (προβλήματα όρασης). Ο οδηγός όδευσης τυφλών θα κατασκευαστεί εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, με τετράγωνες αντιολισθητικές πλάκες πλευράς 0,40μ., διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης. Οι πλάκες θα επιστρωθούν ευθύγραμμα και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή και καθ' ύψος 2,20μ από προεξοχή κτηρίου

Εναλλακτικά

Το κατάστρωμα κυκλοφορίας των πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων θα βρίσκεται σε ανισοσταθμία 7-10εκ , με κατάλληλες επικλίσεις για την αποτελεσματική απορροή των ομβρίων.

Η επίστρωση του καταστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων θα είναι από ασφαλτικό, των χώρων στάθμευσης από κυβόλιθους ή ασφαλτικό, των πεζοδρομίων από τσιμεντόπλακες και των υποδομών ποδηλάτου είτε από Σκυρόδεμα είτε από Κυβόλιθους. Παράλληλα θα γίνει η ανάλογη φύτευση ώστε να εξασφαλιστεί αφενός μεν μία διαρκής οπτική επαφή με το πράσινο και αφετέρου σκίαση και δροσισμός. Η εναλλαγή στα υλικά του δαπέδου καθώς και ο χρωματισμός των υποδομών θα σηματοδοτεί και τις εκάστοτε χρήσεις ή κινήσεις.

Η κατασκευή στις περιοχές των κόμβων θα γίνεται εφαρμογή κυβόλιθου ίδιου χρώματος με την επιφάνεια του πεζοδρομίου με σκοπό αφενός να οριοθετεί και να επισημαίνει τον κόμβο και τις διαβάσεις των πεζών και αφετέρου να δημιουργεί ένα καλαίσθητο αρχιτεκτονικό τοπίο.

Για ενίσχυση της ασφάλειας των πεζών, αλλά και για την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης, μεταξύ του «πεζοδρομίου» και του διαδρόμου κίνησης των οχημάτων, προτείνεται η διατήρηση της ήδη υπάρχουσας δενδροστοιχίας (όπου αυτό είναι δυνατόν), η πυκνώσή της καθώς και η τοποθέτηση καθιστικών και εμποδίων διέλευσης (προστατευτικών εμποδίων σχήματος Π).

Γεωμετρικός Σχεδιασμός

Στοιχεία Σχεδιασμού

Τα απαιτούμενα γεωμετρικά στοιχεία του σχεδιασμού και οι προδιαγραφές που λήφθηκαν υπόψη είναι: 1/ το με υπ' αριθμ. πρωτ. Δ.Ο.Υ/495/Φ.252 / 6-02-2018 έγγραφο της Δ/νσης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, από το οποίο προκύπτει ότι σύμφωνα με διατάξεις του Ν. 4266 /14 (Α) «Κύρωση των τροποποιήσεων: αα) της Σύμβασης για την Οδική Κυκλοφορία και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση, αβ) της Σύμβασης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση, της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση και το Πρωτόκολλο για τις Διαγραμμίσεις της οδού που συμπληρώνει την Ευρωπαϊκή Συμφωνία» και Β) Κωδικοποίηση των διατάξεων των ως άνω Συμβάσεων σε ενιαίο κείμενο) καθώς και την παρ. 3 του άρθρου 39 του ΚΟΚ,

σε περιοχές κατοικίας (**Home Zones**) εφαρμόζονται ειδικοί κανόνες για όλους τους χρήστες του οδικού περιβάλλοντος.

Στις περιοχές κατοικίας (**Home Zones**) το οδόστρωμα είναι κοινό για όλους τους χρήστες. Τα μέτρα που λαμβάνονται κατόπιν μελέτης έχουν στόχο να αποτρέψουν την χρήση των οδών από τα οχήματα. Στόχος των ειδικών κανόνων είναι να ενθαρρύνει τις ανθρώπινες σχέσεις στην γειτονιά.

2/ το με υπ' αριθμ. πρωτ. Δ.Ο.Υ/879/Φ.252 / 19-03-2018 έγγραφο της Δ/σης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, από το οποίο προκύπτει

Ότι η εφαρμογή και η υλοποίηση ειδικών κανόνων για περιοχές κατοικίας (HOME ZONES) πρέπει να στηρίζεται και να τεκμηριώνεται από κυκλοφοριακή μελέτη, τα στοιχεία της οποίας εξασφαλίζουν την οδική ασφάλεια όλων των χρηστών και δεν δημιουργούν κυκλοφορικά και περιβαλλοντικά προβλήματα στην υπό μελέτη περιοχή

Η ανισοσταθμία δεν αποτελεί την μοναδική επιλογή για τον διαχωρισμό των πεζοδρομίων από τον χώρο κίνησης των οχημάτων.

3/ Το γεγονός ότι δεν έχουν εκδοθεί τεχνικές οδηγίες για την εφαρμογή του άρθρου 39 παρ. 3 του ΚΟΚ

4/ η απόφαση ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302-16-9-2013) « Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας»

Δεν έχει εφαρμογή στις περιοχές κατοικίας (HOME ZONES) , το φεκ 2302B 16-09-2013, το οποίο αφορά οδηγίες για μέτρα ήπιας κυκλοφορίας και όχι σχεδιασμό περιοχών κατοικίας

5/ η Υ.Α 52907/2009 "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών",

6/ οι Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για όλους»,

7/ η "Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατόδρομους (Υποδομές Ποδηλάτων) (ΦΕΚ 1053-14/4/2016)

Δεν γίνεται αναφορά στο φεκ 1053B 14-04-2016 Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων) για συνύπαρξη του ποδηλάτου σε περιοχές κατοικίας (HOME ZONES) – συνύπαρξη πεζού-ποδηλάτου και οχήματος στο ίδιο ενιαίο οδόστρωμα , παρά μόνο γενικά για συνύπαρξη ποδηλάτου με:

τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ή ο τα ΜΜΜ στις λεωφορειολωρίδες, τους πεζούς σε πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους ή/και σε πεζόδρομους,

8/ Την **ΟΜΟΕ-ΚΑΟ(Κύριες Αστικές Οδοί)** η οποία που αναφέρεται σε οδούς της ομάδας "Γ" στην οποία ανήκουν οι κατηγορίες ΓΙΙ (αρτηρίες με παρόδια δόμηση) και ΓΙΥ (κύριες συλλεκτήριες), δεδομένου ότι εκκρεμεί η εκπόνηση ΟΜΟΕ για Δευτερεύουσες Αστικές Οδοί κλπ.)

Όπου γίνεται αναφορά ότι για τον προσδιορισμό των επιφανειών που θα διατεθούν στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία , λαμβάνεται, κατά κανόνα, υπόψη ως τυπικό όχημα το μεγαλύτερο όχημα που επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε αυτή την οδό, σύμφωνα με τον ΚΟΚ (επιλέγεται το τυπικό όχημα ανάλογα με τις ισχύουσες τοπικές συνθήκες κυκλοφορίας)

Οι προτεινόμενες τιμές πλάτους λωρίδων κυκλοφορίας εξαρτώνται από το μέγεθος των φόρτων των λεωφορείων γραμμής και των βαρέων οχημάτων, καθώς επίσης και από τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες σε κάποια περιοχή και το βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες της (βλ. Πίνακα 2-2).

Πίνακας 2-2 : Προτεινόμενα πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας

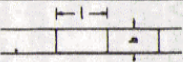
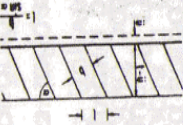
Φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας)	Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας σε βαθμό :	
	Ικανοποιητικό	Περιορισμένο
Υψηλοί ποσοστό > 20%	3,50 m	3,25 m
Μεσαίοι ποσοστό = 5 -20%	3,25 m	3,00 m
Μικροί ποσοστό < 5%	3,00 m	2,75 m

(Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου επιβάλλεται $V_{\text{επιτρ}} \leq 40 \text{ km/h}$).

Η επιλογή κάθε διατομής σε μονοδρομημένη τοπική οδό (μεικτής χρήση πεζών –οχημάτων-ποδηλάτων) έγινε σύμφωνα το μέγεθος των φόρτων των βαρέων οχημάτων, τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, το μεγαλύτερο όχημα που επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε αυτή την οδό (2,75μ Απορριμματοφόρο), το βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες της και την ικανοποίηση θέσεων στάθμευσης.

9/ Η λοξή στάθμευση (ή *στάθμευση υπό γωνία* -angle parking) βασίστηκε στους γερμανικούς κανονισμούς (“*Streassenbau von A-Z*” (γερμανικοί κανονισμοί Οδοποιίας, συνεχούς ενημέρωσης). “*Richtlinien for Anlagen des Rubenden Verkehrs (RAR) 1762- 1991, Parkaflachen Empfehlungen EAR.*), και αντλήθηκαν από το κεφ. 5 , Πίνακας 5.2 του βιβλίου «Στάθμευση» των Ι.Μ. Φραντζεσκάκη, Μ.Χ. Πιτσιάβα –Λατινοπούλου & Δ.Α. Τσαμπούλας

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 Διαστάσεις θέσεων και διαδρόμων στάθμευσης για άνετη ή περιορισμένη εί-
Πηγή: 5.1, Πίνακας 2

Είδος Στάθμευσης	Κοινά Στοιχεία			Άνετη είσοδος/έξοδος				
	Γωνία στά- θμευσης φ [βαθμοί μοίρες]	Βάθος από άκρη διαδρόμου t-u [m]	Λωρίδα προ- εξοχής u [m]	Πλάτος θέσης b [m]	Μήκος μετώπου οδού για στάθμευση l [m]		Πλάτος διαδρόμου για στάθμευση g [m]	
					έμπροσθεν	όπισθεν	έμπροσθεν	όπισθεν
Παράλληλη στάθμευση 	0			2.00		5.75		3.50
Στάθμευση υπό γωνία 	50	4.15	ενιαίο 0.70 (0.50)	2.50	3.54		2.40	
	45°	(3.95)						
	60	4.45						
	54°	(4.20)						
	70	4.60						
	63°	(4.30)						
	80	4.60						
72°	(4.30)							
90	4.50		2.50	2.50		5.00		
81°	(4.20)							

- 10/ ο Ν.2696/1999 (ΦΕΚ 57/23.03.1999 τεύχος Α') Κύρωση του Κ.Ο.Κ. όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
11/ οι οδηγίες των ΟΜΟΕ,
12/ οι διατάξεις του ΝΟΚ και

Επισημαίνεται ότι κατά την κατασκευή θα ληφθούν υπόψη τα σχετικά πρότυπα κατασκευής και οι ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές.

Αναδιαμόρφωση των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας (που οριοθετείται από τις οδούς 23^{ης} Οκτωβρίου, Χρυσοχόου ,Νικηταρά και Γ. Σεφέρη) της ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1

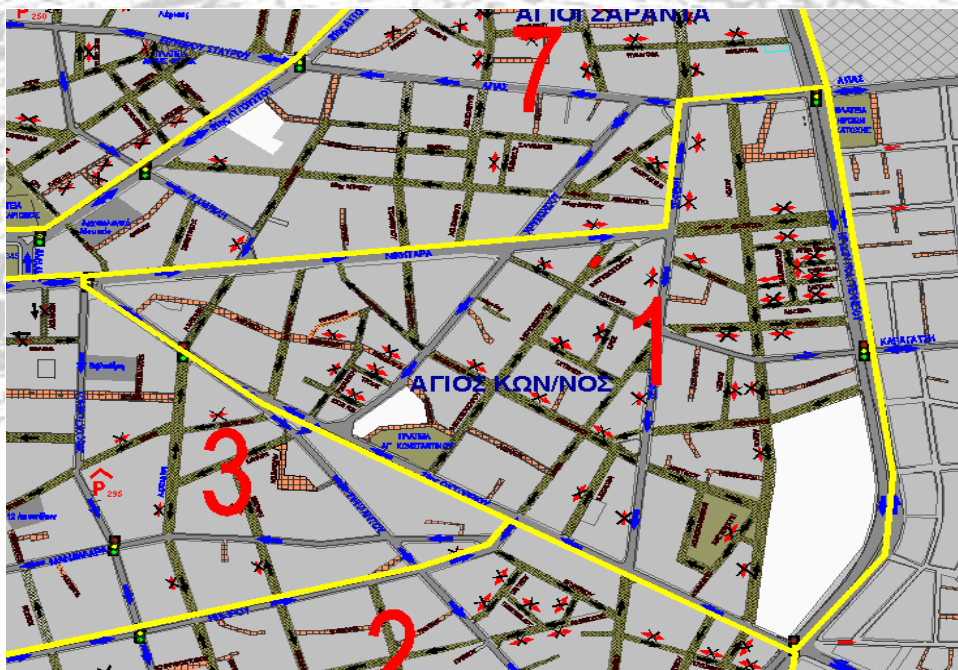
Στην ΠΕΡΙΟΧΗ 1 είναι ενταγμένες τέσσερις υποπεριοχές ήπιας κυκλοφορίας που οριοθετούνται ως εξής : η 1^η από τις οδούς 23^{ης} Οκτωβρίου, Νικηταρά και Χρυσοχόου , η 2^η από τις οδούς 23^{ης} Οκτωβρίου, Χρυσοχόου ,Νικηταρά και Γ. Σεφέρη , η 3^η από τις οδούς 23^{ης} Οκτωβρίου, Γ. Σεφέρη ,

Γούναρη και Ηρ. Πολυτεχνείου ενώ τέλος η 4^η από τις οδούς Γούναρη, Γ. Σεφέρη, Αγίας και Ηρ. Πολυτεχνείου

Η πρόταση ανάπλασης των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας (που οριοθετείται από τις οδούς 23^{ης} Οκτωβρίου, Χρυσοχού, Νικηταρά και Γ. Σεφέρη) παρουσιάζεται στο **Σχέδιο 1** οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

Η Αναδιαμόρφωση των οδών που βρίσκονται εντός της 2^{ης} υποπεριοχής ήπιας κυκλοφορίας εντάσσεται στην εφαρμογή των πρακτικών του ΣΒΑΚ για αποθάρρυνση της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης και ενθάρρυνση της κίνησης με ήπια μέσα και Μ.Μ.Μ. Οι παρεμβάσεις έγιναν με γνώμονα την λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων. Η διάρθρωση της προτεινόμενης διαμόρφωσης των υπαίθριων χώρων, των ροών πεζών και των διαδρομών ποδηλάτου είναι με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδεικνύεται η ενότητα του χώρου, αλλά και η διαφοροποίηση της λειτουργίας και της μορφής του ανάλογα με το υποσύνολο στο οποίο ανήκει το κάθε επιμέρους τμήμα του.

ΠΕΡΙΟΧΗ 1



2^η υποπεριοχή της ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1

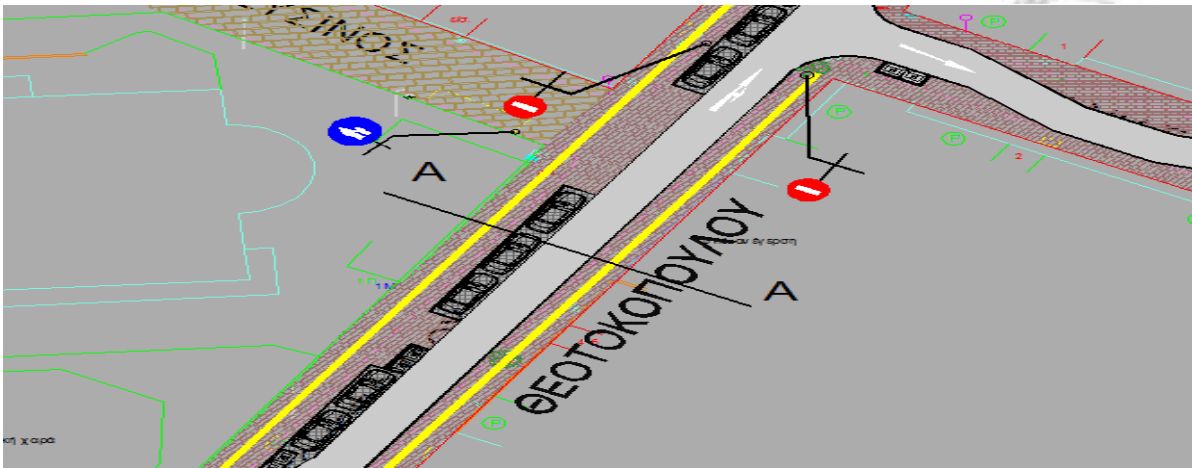
Εντός της 2^{ης} υποπεριοχής , περιλαμβάνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις:

Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Οδός Θεοδοκοπούλου (τμήμα από 23^{ης} Οκτωβρίου έως Νικηταρά):

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Θεοδοκοπούλου, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό 23^{ης} Οκτωβρίου προς την οδό Νικηταρά.
- Δημιουργία (τμήμα από 23^{ης} Οκτωβρίου έως Λατανίας) μίας (1) εσοχής στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Λατανίας έως Ριζοπούλου) επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Ριζοπούλου έως Γ. Σταύρου) εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία (τμήμα από Γ. Σταύρου έως Γούναρη) πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά ,και τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης δεξιά, κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία (τμήμα από Γούναρη έως Νικηταρά) δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και τριών (3) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης

- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
 - Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από 23^{ης} Οκτωβρίου έως Γούναρη) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
 - Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Γούναρη έως Νικηταρά) στην αριστερή πλευρά μέχρι το αδιάνοικτο τμήμα, κατά την φορά κίνησης
 - Προτεραιότητα της οδού Θεοτοκοπούλου έναντι της οδού Γ. Σταύρου
- Τοποθέτηση πινακίδας Π-25 στην αρχή του αδιέξοδου τμήματος της οδού Θεοτοκοπούλου (Νικηταρά & Θεοτοκοπούλου) καθώς και προαναγγελίας διπλής κατεύθυνσης Κ-24
- Στο συγκεκριμένο τμήμα θα εφαρμοστεί η κάτωθι τυπική διατομή
- Θέση τυπικής διατομής Α-Α



Τυπική διατομή στη θέση Α-Α

Οδός Ριζοπούλου:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Ριζοπούλου, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m (τμήμα από Χρυσοχόου έως Θεοτοκοπούλου) , πλάτους 3,50m (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Κίρκης) , πλάτους 3,00m (τμήμα από Κίρκης έως Κ. Κέρκυρα) και πλάτους 3,50m (τμήμα από Κ. Κέρκυρα έως Γ. Σεφέρη) με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Χρυσοχόου προς την οδό Γ. Σεφέρη
- Δημιουργία (τμήμα από Χρυσοχόου έως Θεοτοκοπούλου) δώδεκα (12) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Κίρκης) δώδεκα (12) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά και τριών (3) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία (τμήμα από Κίρκης έως Κ. Κέρκυρα) δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία (τμήμα από Κ. Κέρκυρα έως Γ. Σεφέρη) επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Χρυσοχόου έως Κίρκης) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Κίρκης έως Κ. Κέρκυρα) στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Κ. Κέρκυρα έως Γ. Σεφέρη) στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης
- Προτεραιότητα της οδού Ριζοπούλου έναντι της οδού Θεοτοκοπούλου
- Προτεραιότητα της οδού Ριζοπούλου έναντι των οδών Κίρκης, Πλούτωνος και Κ. Κέρκυρας

Οδός Γούναρη:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Γούναρη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m που σταδιακά γίνεται 2,75μ (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Χρυσοχόου) με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Θεοτοκοπούλου προς την οδό Χρυσοχόου
- Μονοδρόμηση της οδού Γούναρη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 2,75μ (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Γ. Σεφέρη) με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Θεοτοκοπούλου προς την οδό Γ. Σεφέρη
- Δημιουργία (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Χρυσοχόου) έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Γ. Σεφέρη) οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Χρυσοχόου) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών (τμήμα από Θεοτοκοπούλου έως Γ. Σεφέρη) και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.

Οδός Λατανίας:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Λατανίας, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m, με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Θεοτοκοπούλου προς την οδό Κίρκης
- Δημιουργία εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Μη δυνατότητα δημιουργίας όδευσης τυφλών επί της οδού

Οδός Γ. Σταύρου:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Γ. Σταύρου δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κίρκης προς την οδό Θεοτοκοπούλου
- Δημιουργία τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και δέκα (10) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές, κατά την φορά κίνησης.
- Προτεραιότητα της οδού Γ. Σταύρου έναντι της οδού Κιλκίς

Οδός Κιλκίς:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κιλκίς δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,25m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γούναρη προς την οδό Γ. Σταύρου
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Μη δυνατότητα δημιουργίας όδευσης τυφλών επί της οδού

Οδός Κίρκης:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κίρκης (τμήμα από Γ. Σεφέρη έως Γ. Σταύρου) δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γ. Σεφέρη προς την οδό Γ. Σταύρου.

- Μονοδρόμηση της οδού Κίρκης (τμήμα από Γ. Σταύρου έως Ριζοπούλου) δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 2,75μ με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γ. Σταύρου προς την οδό Ριζοπούλου
- Μονοδρόμηση της οδού Κίρκης (τμήμα από Ριζοπούλου έως 23^{ης} Οκτωβρίου) δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00μ με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Ριζοπούλου προς την οδό 23^{ης} Οκτωβρίου.
- Δημιουργία (τμήμα από Γ. Σεφέρη έως Γ. Σταύρου) πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Γ. Σταύρου έως Ριζοπούλου) πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Ριζοπούλου έως Λατανίας) δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (τμήμα από Λατανίας έως 23^{ης} Οκτωβρίου) εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών στην δεξιά πλευρά στο τμήμα από Γ. Σεφέρη έως Γ. Σταύρου, κατά την φορά κίνησης
- Μη δυνατότητα δημιουργίας οδηγού όδευσης τυφλών στο τμήμα από Γ. Σταύρου έως Ριζοπούλου
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές (τμήμα από Ριζοπούλου έως 23^{ης} Οκτωβρίου) , κατά την φορά κίνησης.
- Προτεραιότητα της οδού Κίρκης έναντι της οδού Λατανίας

Οδός Κ. Κέρκυρα:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κ. Κέρκυρα δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό 23ης Οκτωβρίου προς την οδό Ριζοπούλου.
- Δημιουργία εννέα (9) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές , κατά την φορά κίνησης.

Οδός Πλούτωνος:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Πλούτωνος δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γ. Σεφέρη προς την οδό Ριζοπούλου.
- Δημιουργία δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης.

Συλλεκτήρια οδός

Γ. Σεφέρη (τμήμα από Νικηταρά έως 23ης Οκτωβρίου):

- Μονοδρόμηση της οδού Γ. Σεφέρη (τμήμα από Νικηταρά-Αυξεντίου έως 23ης Οκτωβρίου) , δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης από πλάτους 3,50μ έως 4,00μ με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Νικηταρά-Αυξεντίου προς την οδό 23^{ης} Οκτωβρίου.
- Δημιουργία (για το τμήμα από Νικηταρά έως Γούναρη) δεκατριών (13) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά , κατά την φορά κίνησης .

- Δημιουργία (για το τμήμα από Γούναρη έως Πλούτωνος) εικοσιπέντε (25) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Δημιουργία (για το τμήμα από Πλούτωνος έως 23^{ης} Οκτωβρίου) είκοσι πέντε (25) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και είκοσι τεσσάρων (24) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, κατά την φορά κίνησης.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και στις δύο πλευρές της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού Γ. Σεφέρη έναντι της οδού Ριζοπούλου
- Προτεραιότητα της οδού Γ. Σεφέρη έναντι της οδού Γούναρη

Με την εφαρμογή των ανωτέρω παρεμβάσεων επιτυγχάνεται:

- η **διασφάλιση συνθηκών ανεμπόδιστης και ασφαλούς κίνησης των πεζών των οχημάτων και των ποδηλατιστών**. Οι ζώνες πρασίνου λειτουργούν ως εμπόδιο για τους πεζούς να κινηθούν εγκάρσια, πέραν των συγκεκριμένων διαβάσεων πεζών που υλοποιούνται με διαφορετικό υλικό επίστρωσης από αυτό του καταστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων.
- η εξασφάλιση κατά το δυνατόν, **ευελιξίας και προσαρμοστικότητας σε αλλαγές μελλοντικών αναγκών** σε χρήσεις.

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ

Σταματία ΜΑΓΛΑΡΑ

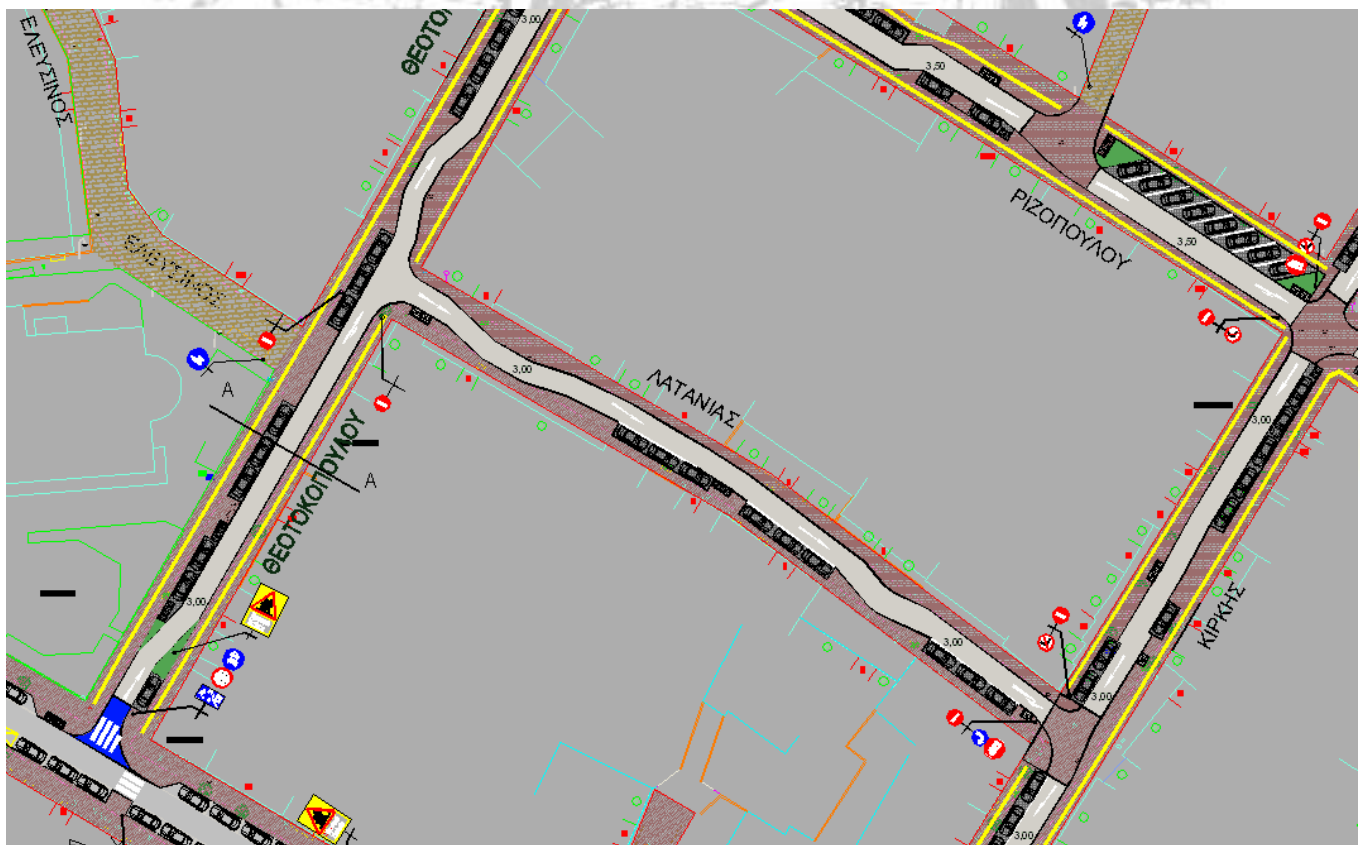
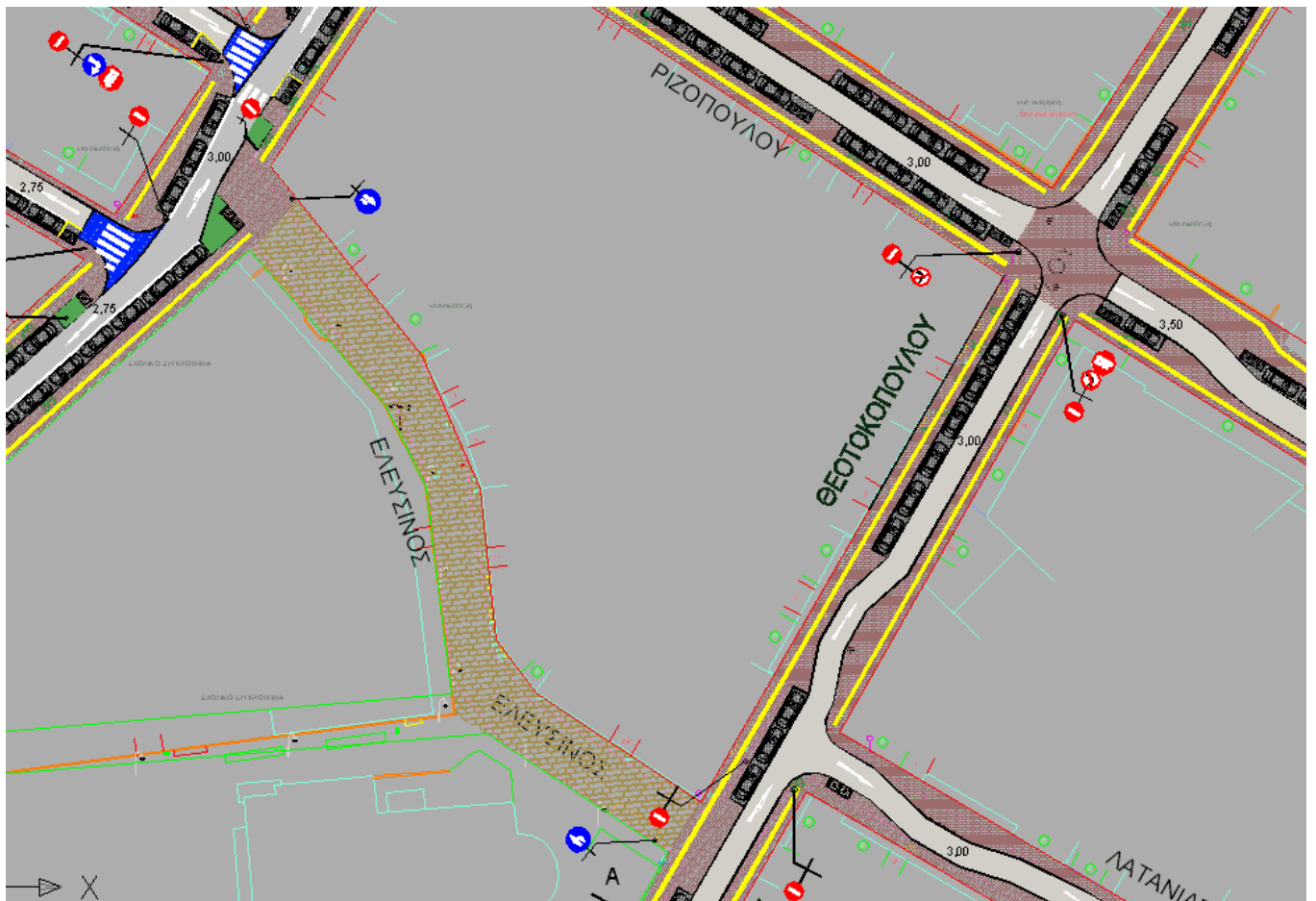
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

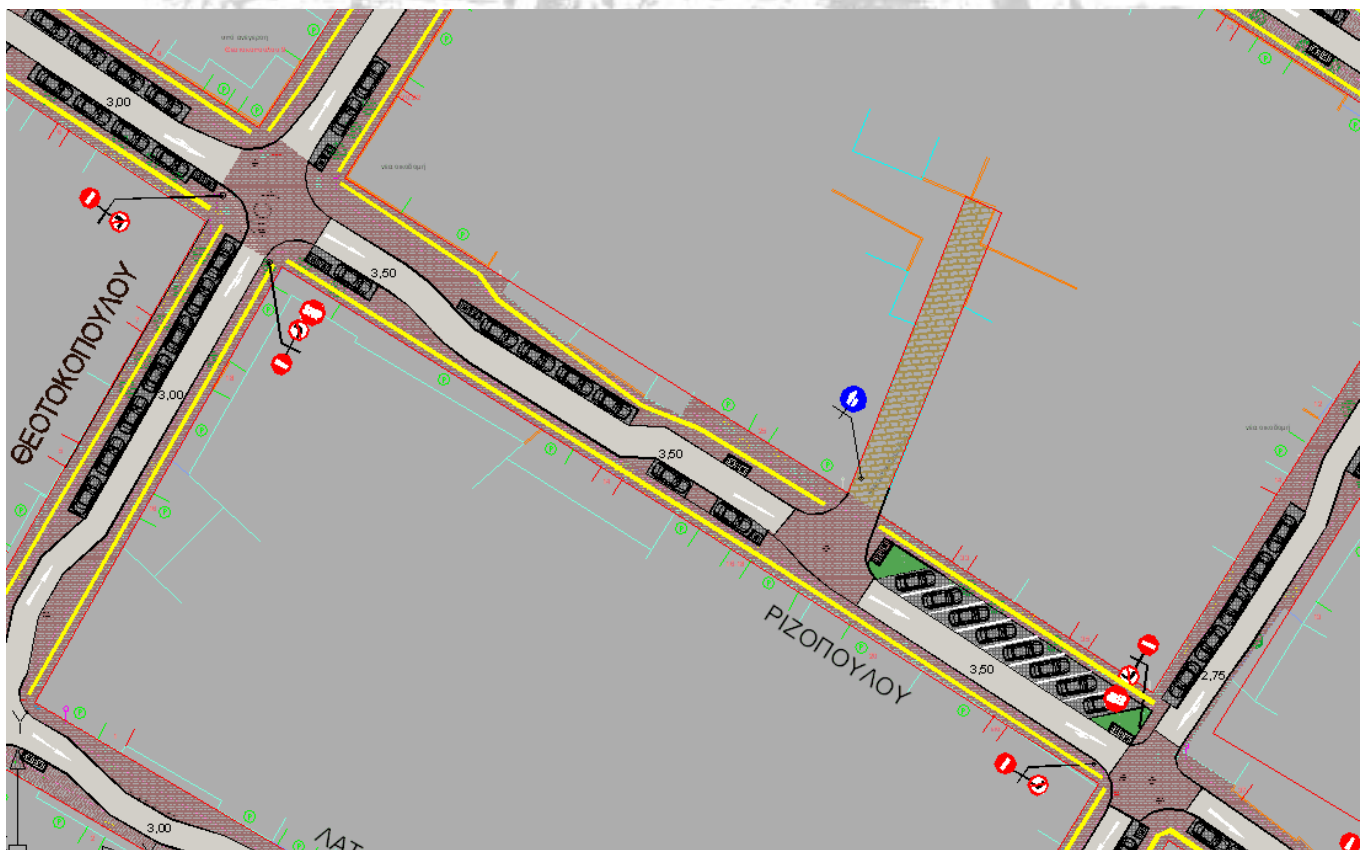
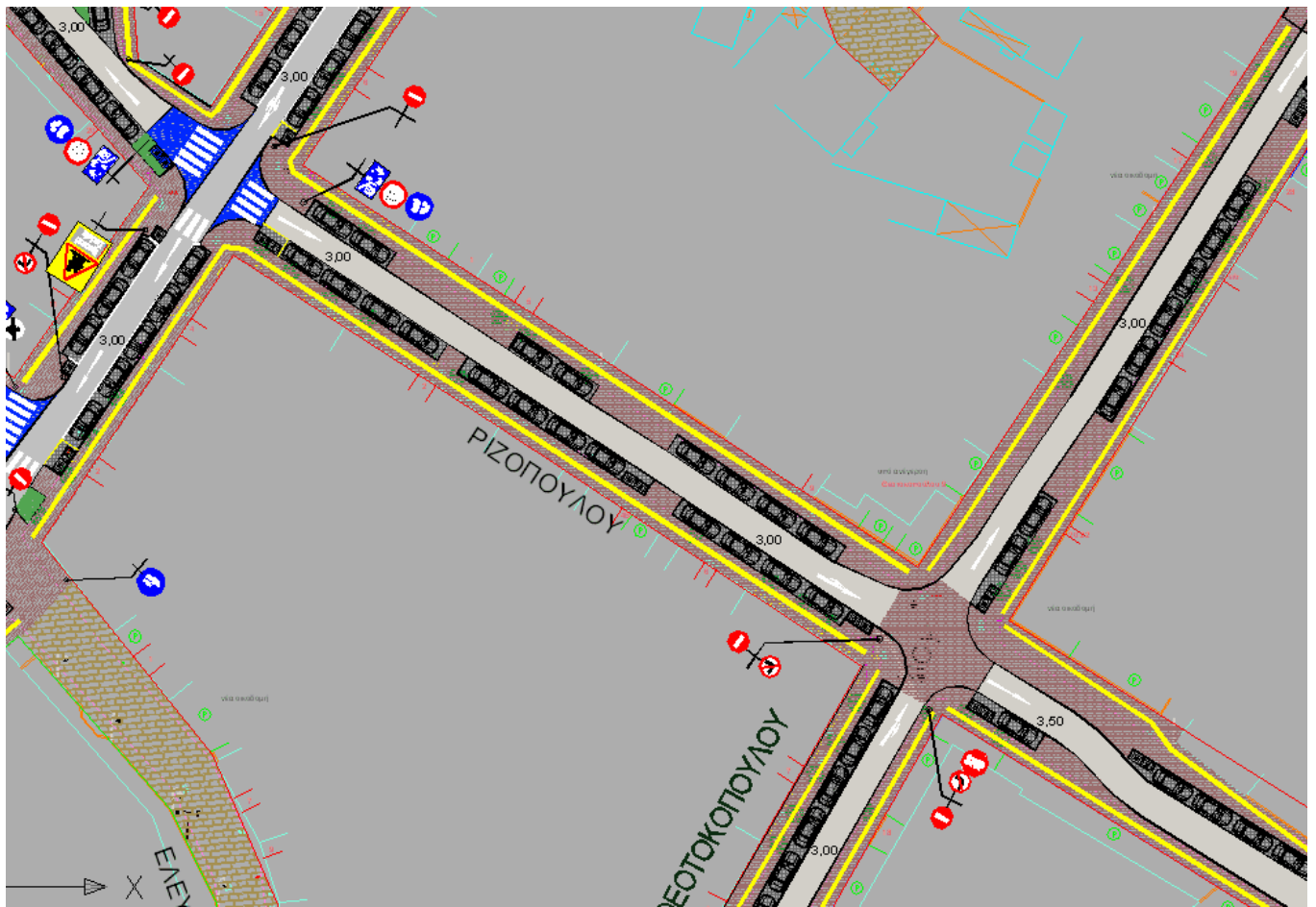
Αλέξανδρος ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ

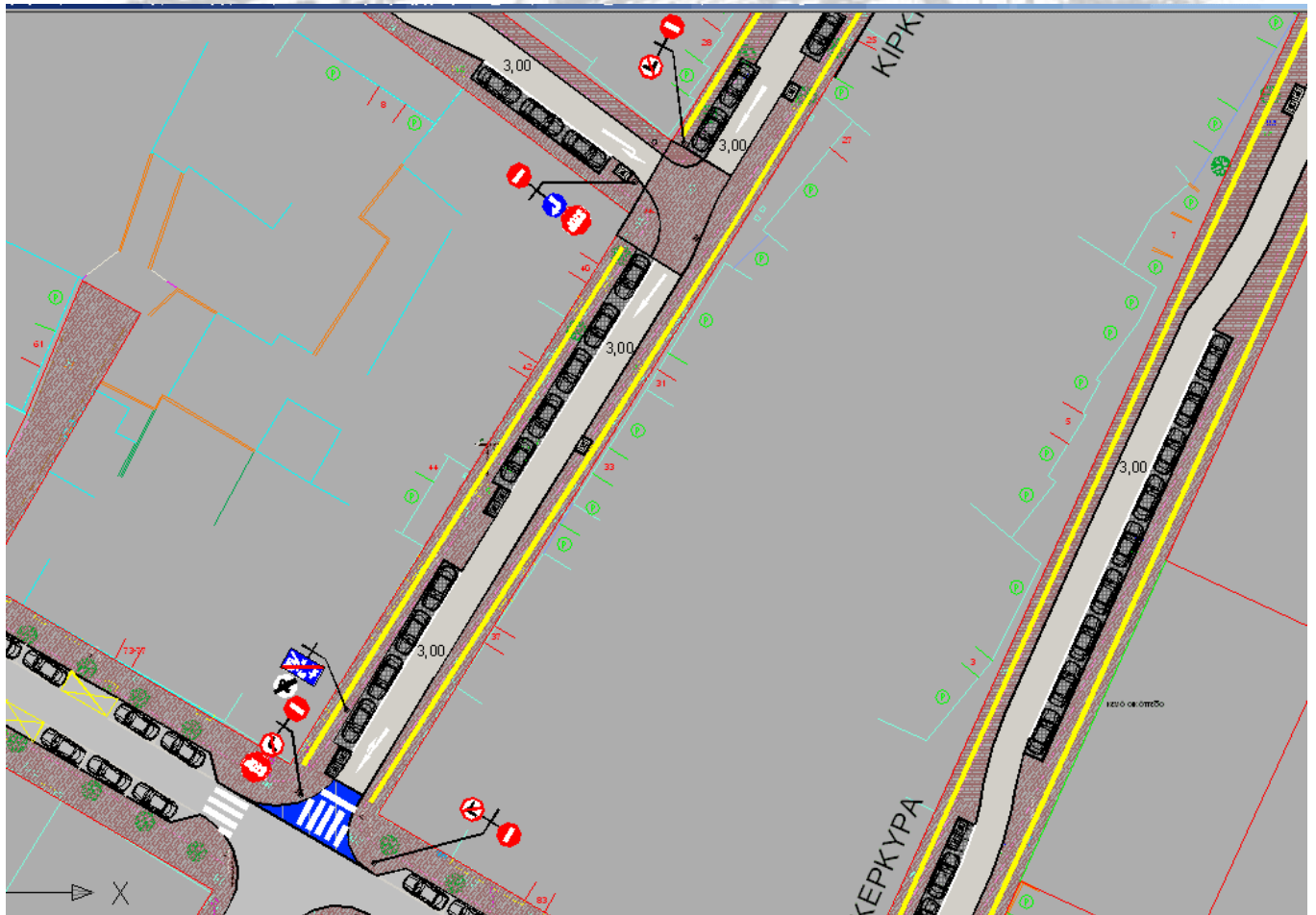
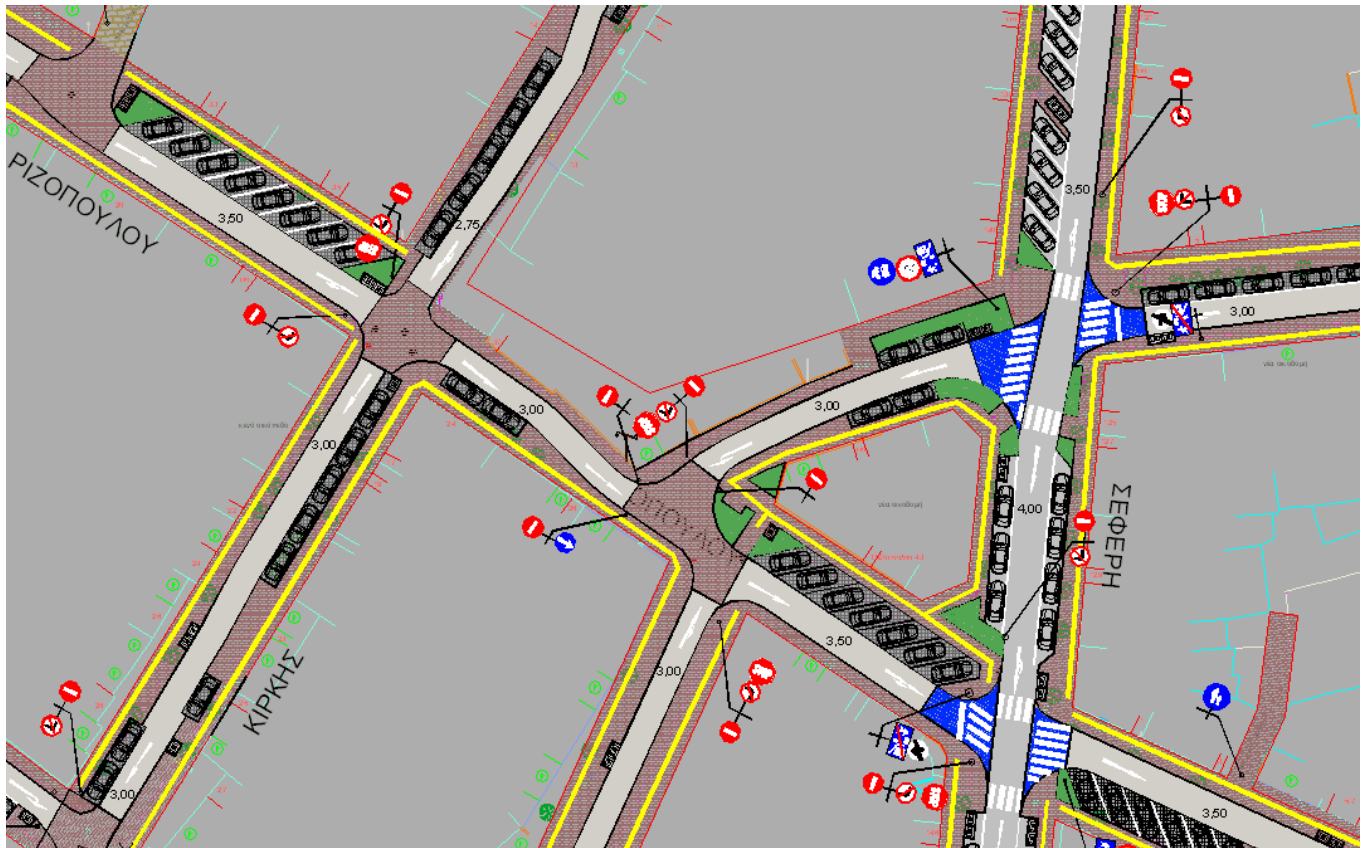
ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο ΑΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

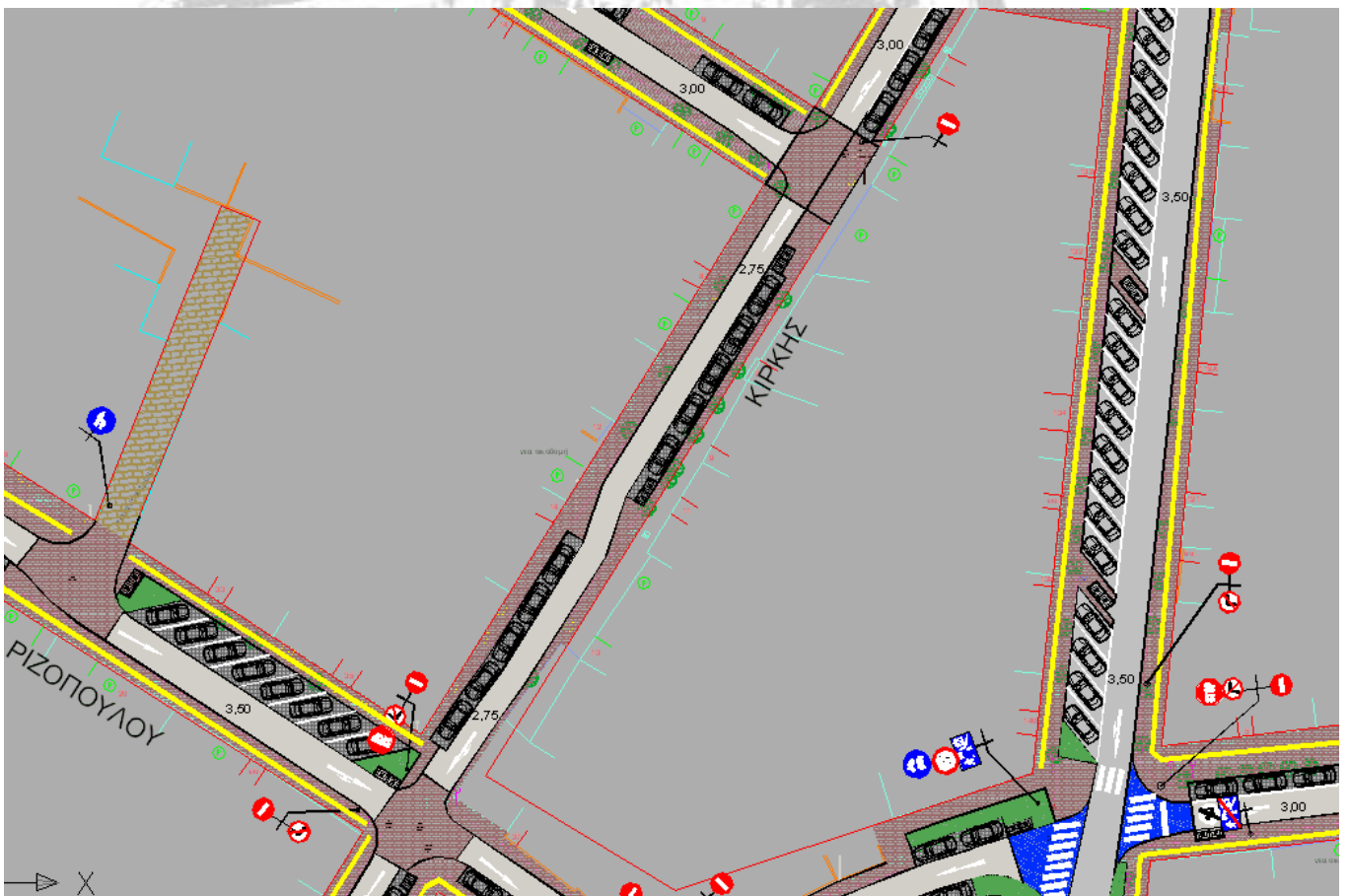
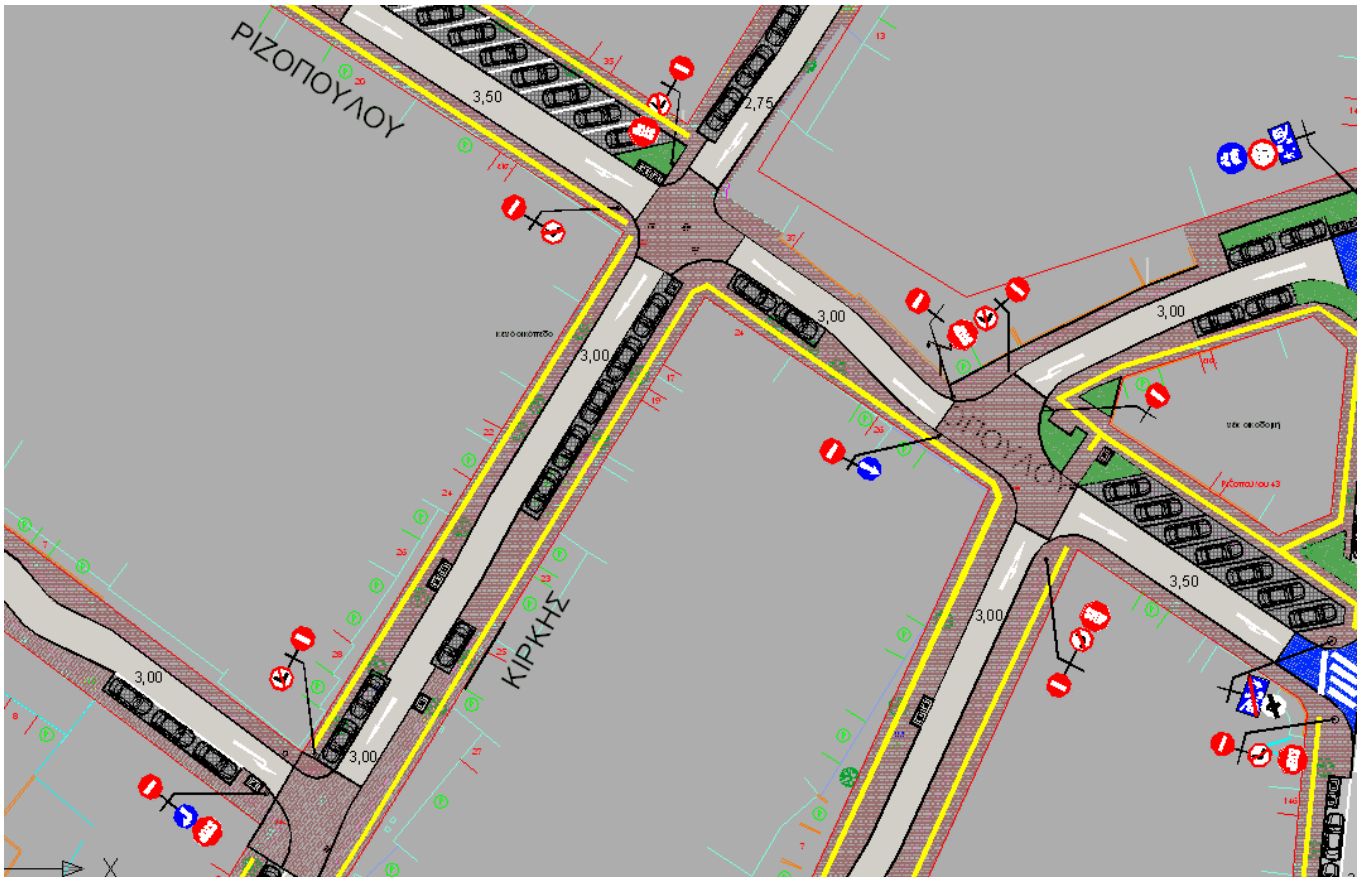
Αθανάσιος ΠΑΤΣΙΟΥΡΑΣ

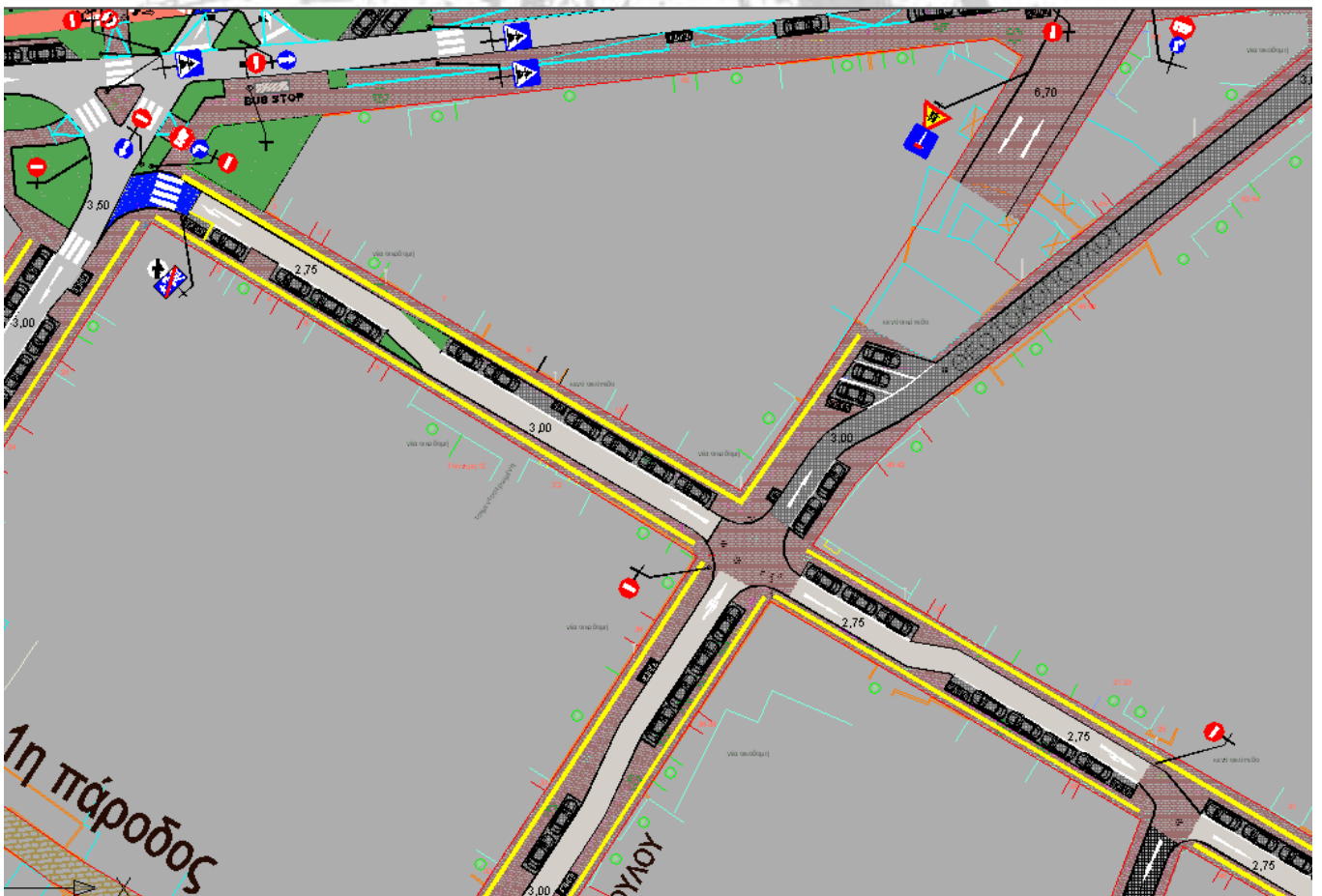
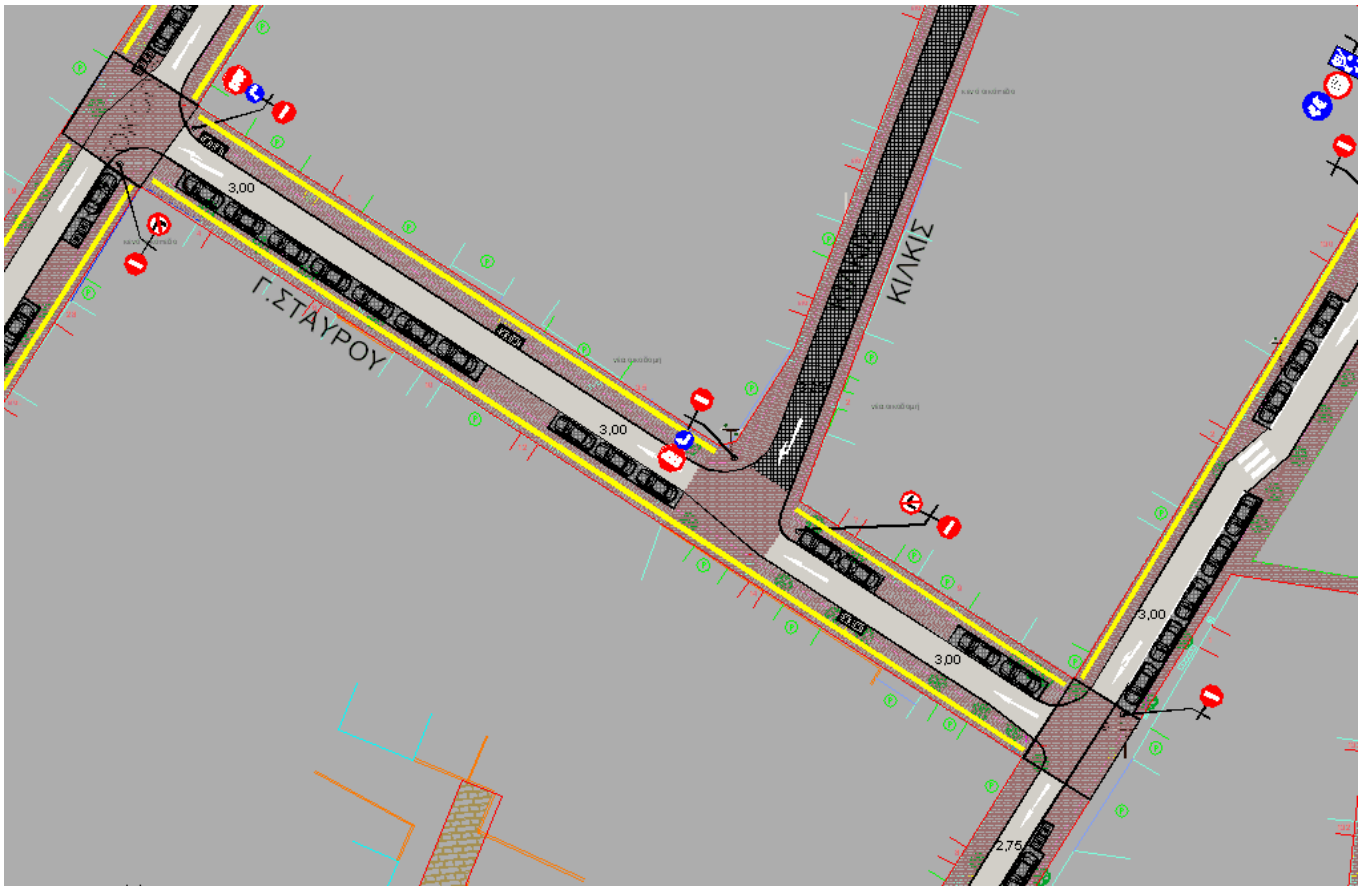
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
M U N I C I P A L I T Y O F L A R I S S A

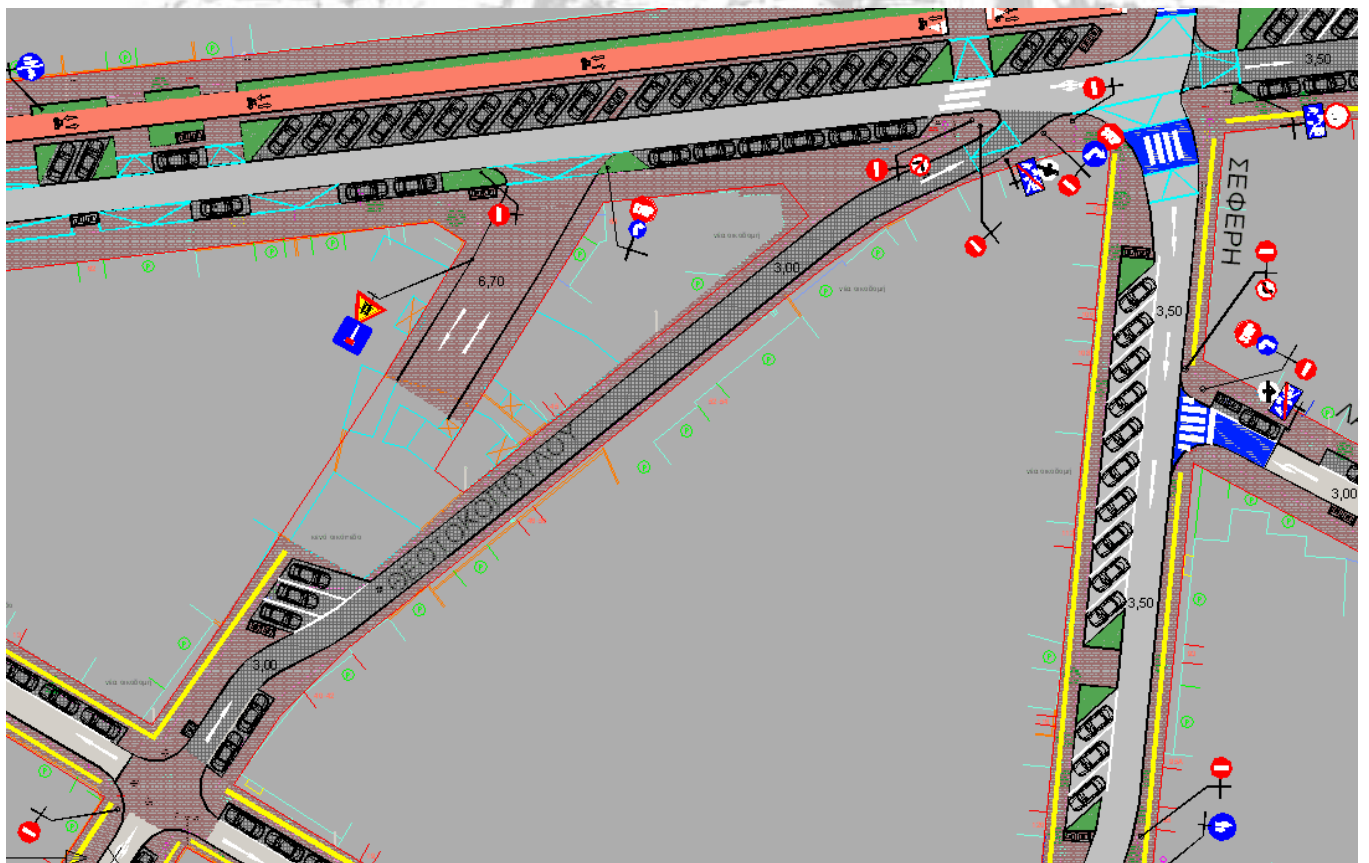
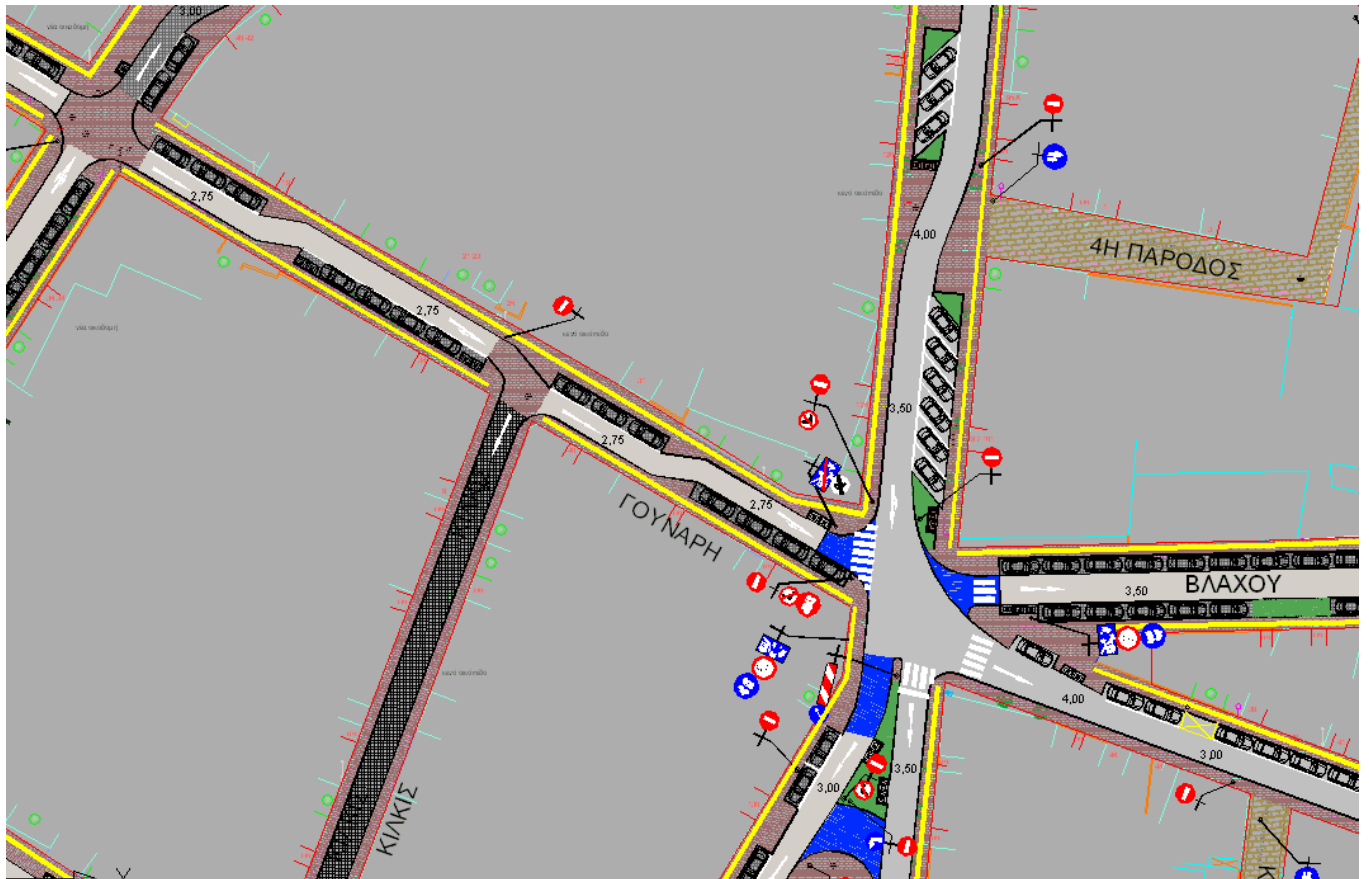


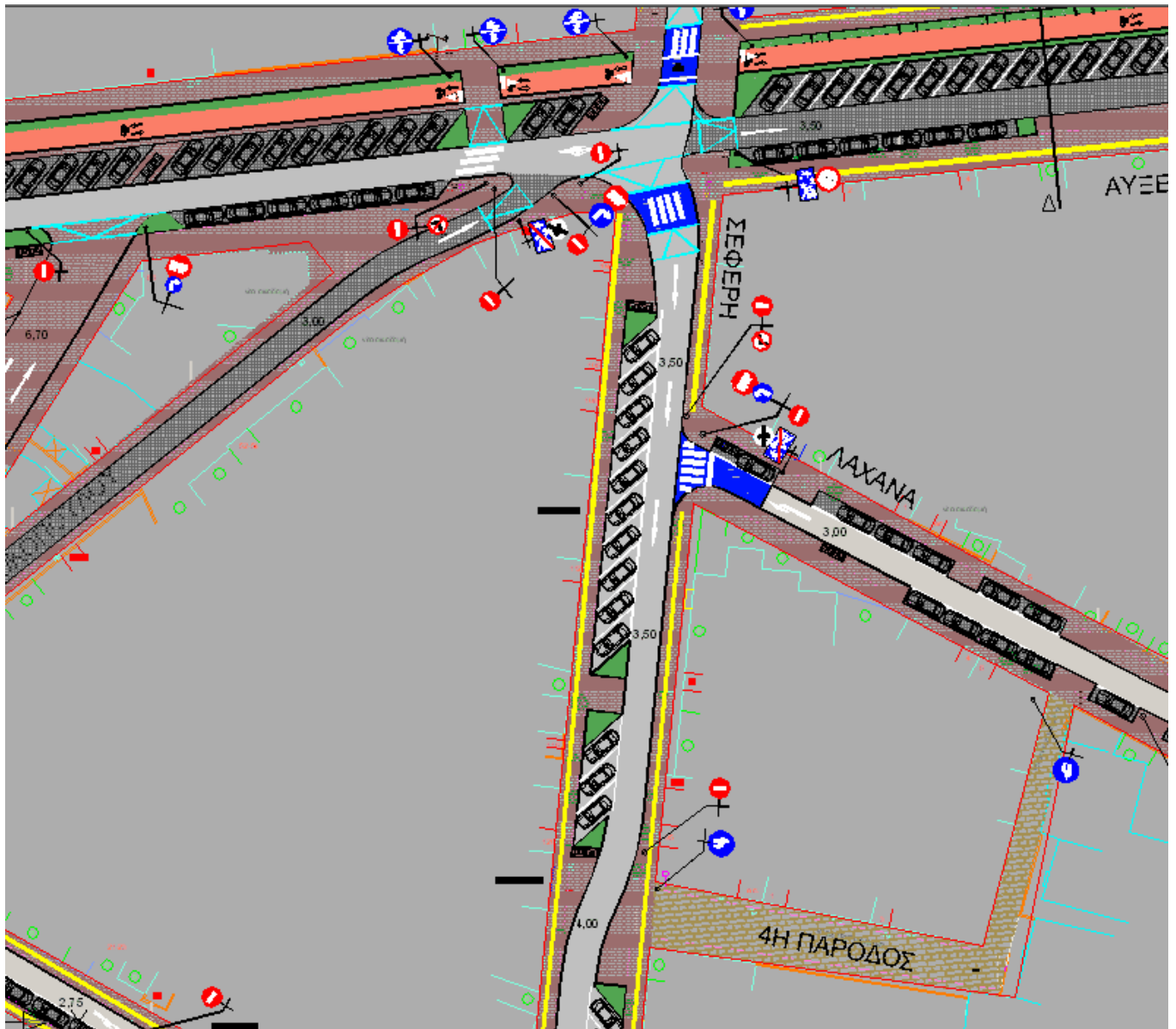




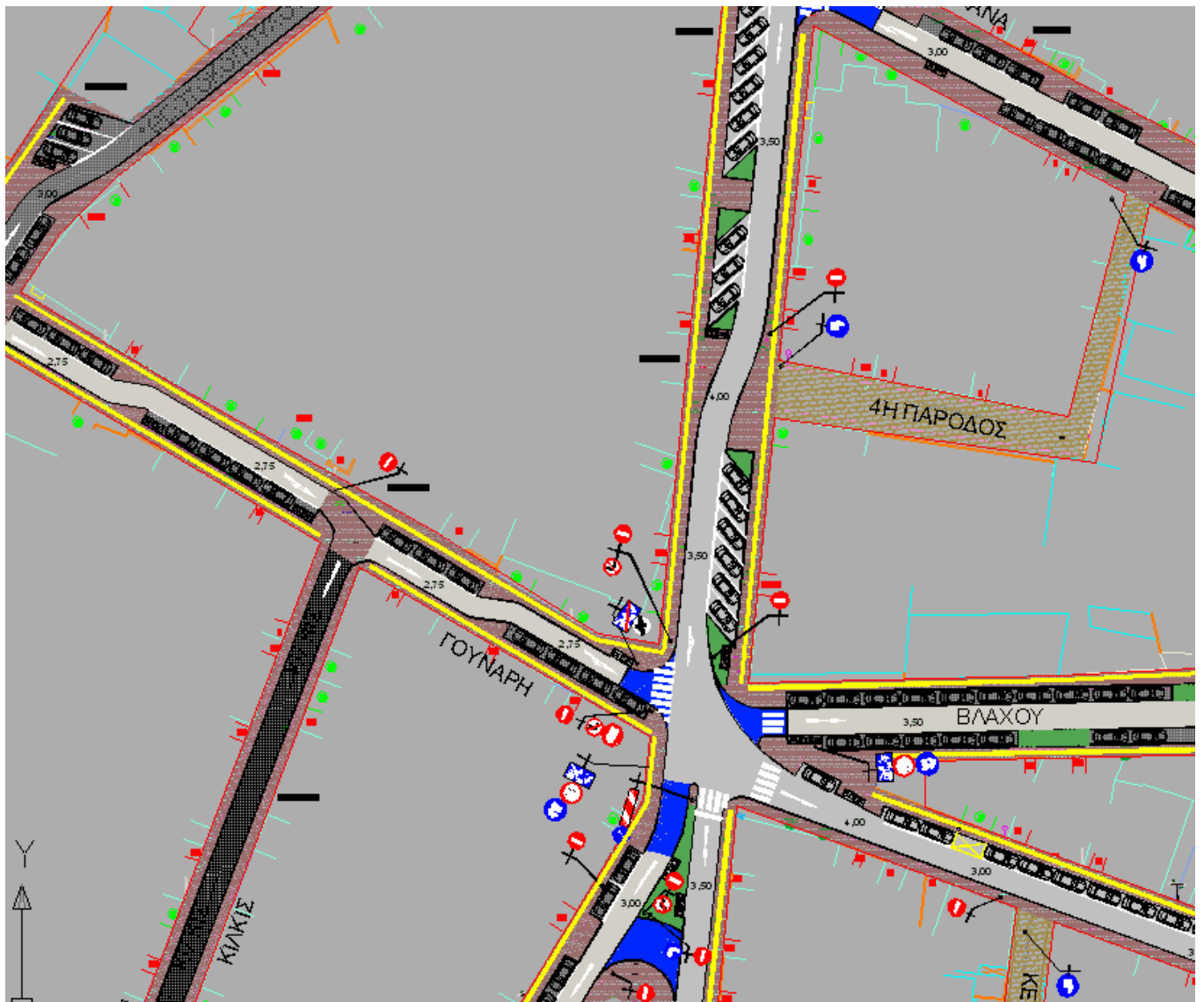




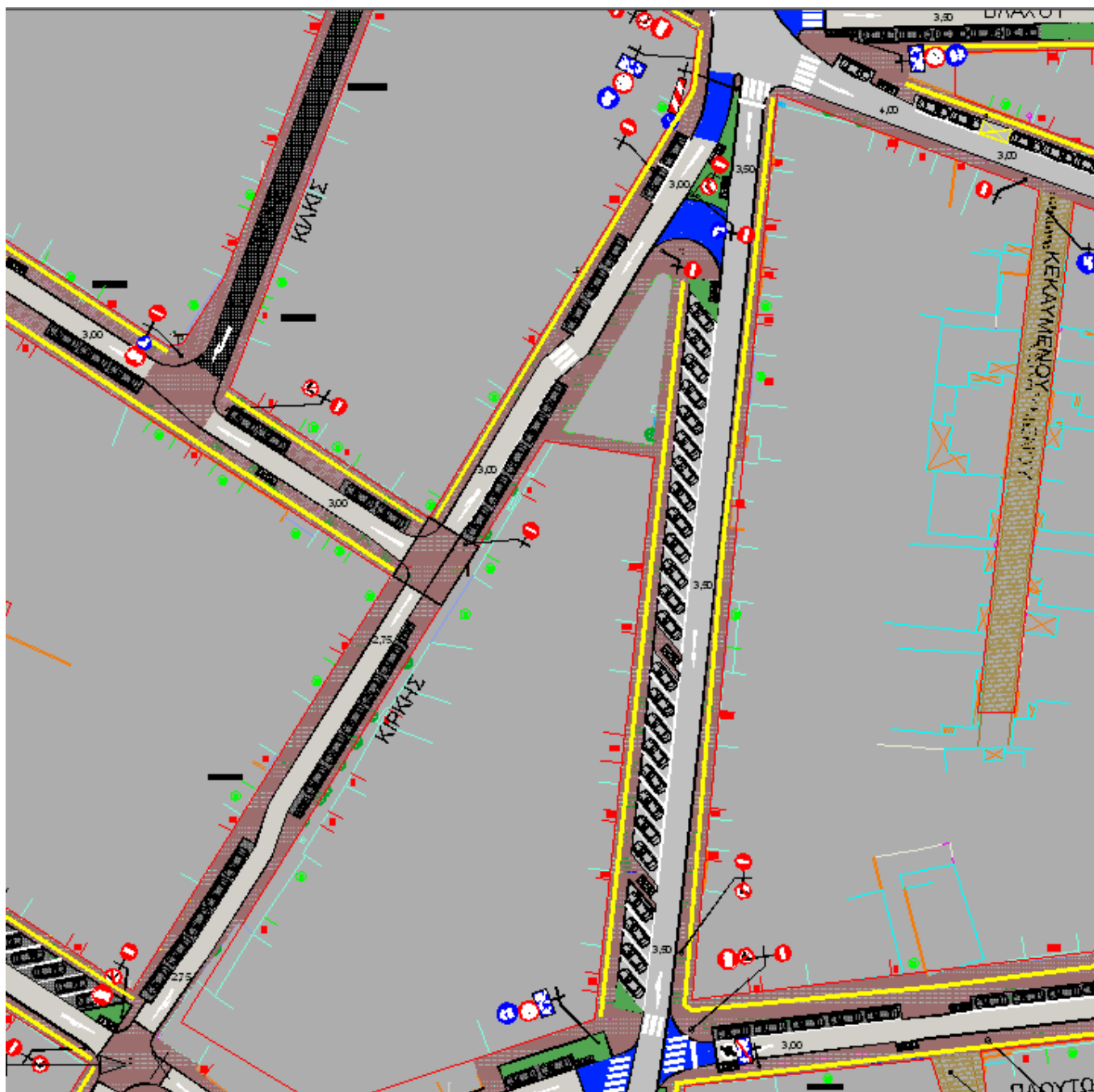




ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA