



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
**ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**  
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ  
 ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

Λάρισα 14-07-2021

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**  
**ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 50**

**ΘΕΜΑ: Λήψη Κανονιστικής Απόφασης που αφορά την έγκριση μελέτης κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) , Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) και διαμόρφωση πλατείας (μεταξύ των οδών 23ης Οκτωβρίου, Υψηλάντου & Κανάρη).**

Στη Λάρισα σήμερα 14-07-2021 ημέρα της εβδομάδας Τετάρτη και ώρα 12:30μ.μ, η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Λαρισαίων, συνήλθε σε δια τηλεδιάσκεψης συνεδρίαση, ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 30881/08-07-2021 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτής κ. Κωνσταντίνου Διαμάντου, που ορίστηκε με την 3029/09-09-2020 απόφαση του Δημάρχου Λάρισας, παρευρεθέντων από τα μέλη οι κ.κ. 1) Διαμάντος Κωνσταντίνος ως Πρόεδρος, 2) Ζαούτσος Γεώργιος, 3) Αλεξούλης Ιωάννης, 4) Δαούλας Θωμάς, 5) Παπαδούλης Γεώργιος, 6) Γιαννακόπουλος Κοσμάς, 7) Απρίλη Αγορίτσα και 8) Βλαχούλης Κωνσταντίνος.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Λαρισαίων, αφού συζήτησε εκτός ημερήσιας διάταξης (πριν τη συζήτηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης), μετά από ομόφωνη απόφαση ένταξης λόγω του κατεπείγοντος λήψης απόφασης σχετικά με το θέμα: Λήψη Κανονιστικής Απόφασης που αφορά την έγκριση μελέτης κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) , Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) και διαμόρφωση πλατείας (μεταξύ των οδών 23ης Οκτωβρίου , Υψηλάντου & Κανάρη) και αφού έλαβε υπόψη:

1. Το άρθρο 73 του Ν. 3852/10 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
2. Το άρθρο 5 παρ. 18&13 α του Ν. 4623/19
3. Τη με αριθμ. πρωτ. 30134/05-07-2021 εισήγηση της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, η οποία έχει ως εξής:

**ΣΧΕΤΙΚΑ: α) "ΜΕΛΕΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ"**

Εφαρμόζοντας τις διατάξεις των άρθρων 79 & 82 του Ν.3463/2006 του Δημοτικού Κοινοτικού Κώδικα και επειδή συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999, σας διαβιβάζουμε (σύμφωνα με το άρθρο 73 του Ν. 3852/2010) την εισήγηση της Υπηρεσίας σχετικά με την Μελέτη Κυκλοφοριακής Ρύθμισης των οδών **Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη), Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) και διαμόρφωση Πλατείας (μεταξύ των οδών 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου , Υψηλάντου & Κανάρη)** όπως αυτές υποβλήθηκαν με το (α) σχετικό.

**ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

**Αναδιαμόρφωση της οδού Νικοτσάρα (τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)**  
**Τοπικές οδοί ( HOME ZONES E V Τοπική οδός)**

Η οδός Νικοτσάρα περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:  
**Τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη**

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα

- Σήμανση της περιοχής κατοικίας τοποθετώντας την πινακίδα Π-92 και ταυτόχρονα τον περιορισμό της ταχύτητας σε 20χλμ/ώρα, τοποθετώντας πινακίδες Ρ-32 (20χλμ) στην είσοδο αυτής.
- Μονοδρόμηση της οδού Νικοτσάρα , δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Δημιουργία επτά (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά , παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης (δεξιά πλευρά κατά την φορά κίνησης)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη
- Προτεραιότητα της οδού Λ. Κατσώνη έναντι της οδού Νικοτσάρα.

#### **Αναδιαμόρφωση της οδού Κανάρη (τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) Τοπικές οδοί ( HOME ZONES E V Τοπική οδός)**

Η οδός **Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)** περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

##### **Τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη**

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Σήμανση της περιοχής κατοικίας τοποθετώντας την πινακίδα Π-92 και ταυτόχρονα τον περιορισμό της ταχύτητας σε 20χλμ/ώρα, τοποθετώντας πινακίδες Ρ-32 (20χλμ) στην είσοδο αυτής.
- Μονοδρόμηση της οδού Κανάρη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Δημιουργία δώδεκα (12) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και τριών (3) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην δεξιά και αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά μεταξύ των οδών Υψηλάντου -Λαγονησίου έως Μιαούλη, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Προτεραιότητα της οδού Κανάρη έναντι της οδού Μιαούλη.

#### **Αναδιαμόρφωση της πλατείας (μεταξύ των οδών 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου , Υψηλάντου & Κανάρη)**

Πρωτεύουσες Συλλεκτήριες (Γ ΙV Κύρια Συλλεκτήρια οδός): 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου & Υψηλάντου

Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες οδούς (Δ ΙV Συλλεκτήρια οδός): Κανάρη (23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)

Περιλαμβάνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις:

#### **23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (τμήμα από Χρυσοχόου έως Λ. Κατσώνη)**

**(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από Χρυσοχόου προς την Λ. Κατσώνη) - Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια**

- Μονοδρόμηση της οδού 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου με φορά κίνησης από την οδό Χρυσοχόου προς την οδό Λ. Κατσώνη, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,65μ. έως 4,00μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αμφίπλευρα της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία δύο (2) θέσεων στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, ανάμεσα από τις οδούς Χρυσόχου και Ισχομάχου, έξι (6) θέσεων στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, ανάμεσα από τις οδούς Ισχομάχου και Καλλιάρχου, τεσσάρων (4) θέσεων στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης ανάμεσα από τις οδούς Καλλιάρχου και προς την οδό Λ. Κατσώνη και δεκατριών (13) θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης ανάμεσα από τις οδούς Ισχομάχου και προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διαβάσεων με την οδό Ισχομάχου, Καλλιάρχου και στο τέρμα της πλατείας (37μ από την οδό Καλλιάρχου προς την οδό Λ. Κατσώνη)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού αμέσως μετά τους διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης

**Υψηλάντου (τμήμα από Λ. Κατσώνη έως Κανάρη)**

**(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από την Λ. Κατσώνη προς Κανάρη) - Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια**

- Μονοδρόμηση της οδού Υψηλάντου με φορά κίνησης από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό Κανάρη, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,80μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αριστερά της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία έντεκα (11) θέσεων, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, κατά την φορά κίνησης. Κατσώνη.
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διαβάσεων με την οδό Νικοτσάρα, Κανάρη και στο τέρμα της πλατείας (52μ από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό Νικοτσάρα)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού (από την οδό Λ. Κατσώνη έως την οδό Κανάρη), κατά την φορά κίνησης
- Προτεραιότητα της οδού Υψηλάντου έναντι της οδού Κανάρη



**Κανάρη (τμήμα από 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)**

**(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από την οδό 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου προς την οδό Υψηλάντου) - Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια**

- Μονοδρόμηση της οδού Κανάρη με φορά κίνησης από την οδό 23ης Οκτωβρίου προς την οδό Υψηλάντου, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,25μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αμφίπλευρα της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία δύο (2) θέσεων στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης και τριών (3) θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης.
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διάβασης με την οδό Υψηλάντου και 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης

**ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ**

Εγκρίνει τη μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη), Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) καθώς και τη και διαμόρφωση της πλατείας (μεταξύ των οδών 23ης Οκτωβρίου, Υψηλάντου & Κανάρη) σύμφωνα με την τεχνική περιγραφή και τα σχέδια που επισυνάπτονται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας ως εξής:

**Αναδιαμόρφωση της οδού Νικοτσάρα (τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)****Τοπικές οδοί ( HOME ZONES E V Τοπική οδός)**

Η οδός Νικοτσάρα περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

**Τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη**

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Σήμανση της περιοχής κατοικίας τοποθετώντας την πινακίδα Π-92 και ταυτόχρονα τον περιορισμό της ταχύτητας σε 20χλμ/ώρα, τοποθετώντας πινακίδες Ρ-32 (20χλμ) στην είσοδο αυτής.
- Μονοδρόμηση της οδού Νικοτσάρα, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Δημιουργία επτά (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης (δεξιά πλευρά κατά την φορά κίνησης)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη

- Προτεραιότητα της οδού Λ. Κατσώνη έναντι της οδού Νικοτσάρα.

**Αναδιαμόρφωση της οδού Κανάρη (τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)  
Τοπικές οδοί ( HOME ZONES E V Τοπική οδός)**

Η οδός Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

**Τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη**

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Σήμανση της περιοχής κατοικίας τοποθετώντας την πινακίδα Π-92 και ταυτόχρονα τον περιορισμό της ταχύτητας σε 20χλμ/ώρα, τοποθετώντας πινακίδες Ρ-32 (20χλμ) στην είσοδο αυτής.
- Μονοδρόμηση της οδού Κανάρη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Δημιουργία δώδεκα (12) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και τριών (3) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην δεξιά και αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά μεταξύ των οδών Υψηλάντου -Λαγονησίου έως Μιαούλη, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Προτεραιότητα της οδού Κανάρη έναντι της οδού Μιαούλη.

**Αναδιαμόρφωση της πλατείας (μεταξύ των οδών 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, Υψηλάντου & Κανάρη)**

Πρωτεύουσες Συλλεκτήριες (Γ ΙV Κύρια Συλλεκτήρια οδός): 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου & Υψηλάντου

Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες οδούς (Δ ΙV Συλλεκτήρια οδός): Κανάρη (23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)

Περιλαμβάνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις:

**23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (τμήμα από Χρυσόχου έως Λ. Κατσώνη)**

(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από Χρυσόχου προς την Λ. Κατσώνη) -

**Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια**

- Μονοδρόμηση της οδού 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου με φορά κίνησης από την οδό Χρυσόχου προς την οδό Λ. Κατσώνη, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,65μ. έως 4,00μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αμφίπλευρα της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία δύο (2) θέσεων στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, ανάμεσα από τις οδούς Χρυσόχου και Ισχομάχου, έξι (6) θέσεων στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, ανάμεσα από τις οδούς Ισχομάχου και Καλλιάρχου, τεσσάρων (4) θέσεων στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης ανάμεσα από τις οδούς Καλλιάρχου και προς την οδό Λ. Κατσώνη και δεκατριών (13) θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης ανάμεσα από τις οδούς Ισχομάχου και προς την οδό Λ. Κατσώνη.

- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διαβάσεων με την οδό Ισχομάχου , Καλλιάρχου και στο τέρμα της πλατείας (37μ από την οδό Καλλιάρχου προς την οδό Λ. Κατσώνη)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού αμέσως μετά τους διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης

#### **Υψηλάντου (τμήμα από Λ. Κατσώνη έως Κανάρη)**

**(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από την Λ. Κατσώνη προς Κανάρη) -**

#### **Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια**

- Μονοδρόμηση της οδού Υψηλάντου με φορά κίνησης από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό Κανάρη, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,80μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αριστερά της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία έντεκα (11) θέσεων, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, κατά την φορά κίνησης. Κατσώνη .
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διαβάσεων με την οδό Νικοτσάρα , Κανάρη και στο τέρμα της πλατείας (52μ από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό Νικοτσάρα)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού (από την οδό Λ. Κατσώνη έως την οδό Κανάρη) , κατά την φορά κίνησης
- Προτεραιότητα της οδού Υψηλάντου έναντι της οδού Κανάρη

#### **Κανάρη (τμήμα από 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)**

**(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από την οδό 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου προς την οδό Υψηλάντου) - Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια**

- Μονοδρόμηση της οδού Κανάρη με φορά κίνησης από την οδό 23ης Οκτωβρίου προς την οδό Υψηλάντου, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,25μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αμφίπλευρα της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία δύο (2) θέσεων στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης και τριών (3) θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης.
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διάβασης με την οδό Υψηλάντου και 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου



- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης

Αποφασίστηκε, αναγνώσθηκε και υπογράφηκε.

## Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

**ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

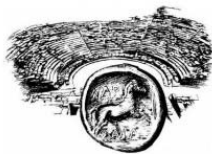
### ΤΑ ΜΕΛΗ

**ΖΑΟΥΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ  
ΑΛΕΞΟΥΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ  
ΔΑΟΥΛΑΣ ΘΩΜΑΣ  
ΠΑΠΑΔΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ  
ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΩΜΑΣ  
ΑΠΡΙΛΗ ΑΓΟΡΙΤΣΑ  
ΒΛΑΧΟΥΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**



**ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**  
MUNICIPALITY OF LARISSA

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΣΑΙΩΝ  
MUNICIPALITY OF LARISSA

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Ίωνος ΔΡΑΓΟΥΜΗ 1 , Τ.Κ. : 412 22

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ ΑΛ.

ΤΗΛ. : 2413 – 500274/5

FAX : 2410 – 251339

e-mail : kyklof@larissa-dimos.gr

ΛΑΡΙΣΣΑ 5/07/2021

ΑΡ. ΠΡ.: 30134

### ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Γενικά

Η παρούσα μελέτη αποτελεί υποβολή της **"ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΣΑΣ"** 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 Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη), Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) και την αναδιαμόρφωση της Πλατείας (μεταξύ των οδών 23ης Οκτωβρίου, Υψηλάντου & Κανάρη)

#### **Ιστορικό -Αναγκαιότητα**

Στα πλαίσια της μελέτης με τίτλο «**ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΣΑΙΩΝ**» που εκπονήθηκε από την εταιρεία DENCO Συγκοινωνιακές Μελέτες ΕΠΕ και ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2015, εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο, Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας μετά από δημόσια διαβούλευση, το οποίο περιγράφει προτάσεις χωρισμένες σε βραχυπρόθεσμες με υλοποίηση εντός πενταετίας, και μεσοπρόθεσμες - μακροπρόθεσμες με υλοποίηση από δέκα έως είκοσι χρόνια και οι οποίες αφορούν

- Την κυκλοφοριακή οργάνωση της περιφερειακής περιοχής:
  - ο 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.
  - ο 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 ποδηλατών και αυτοκινήτων.

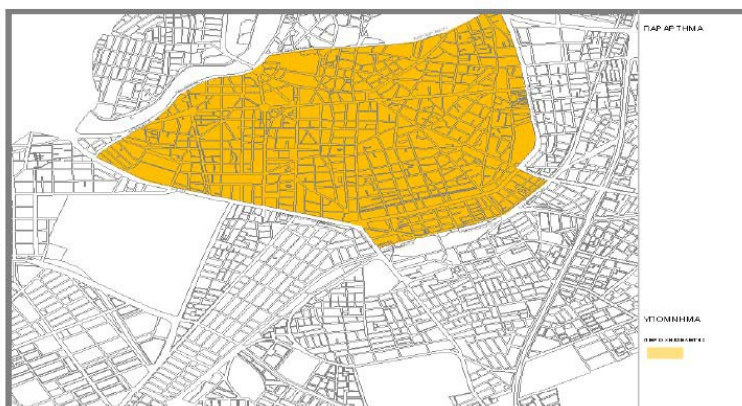


- ο Την ενοποίηση δικτύου πεζοδρόμων και δημιουργία ενός ευρύτερου κεντρικού πυρήνα της πόλης.
- Τη δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου κίνησης πεζών (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, διευρυμένων πεζοδρομίων) που σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ήπιων «εναλλακτικών» μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, 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.
- Τη δημιουργία δικτύου κίνησης ποδηλάτων. Προτάθηκε η δημιουργία ενός πλέγματος νέων ποδηλατοδρόμων μήκους 45 χλμ, σε όλη την έκταση της πόλης, το οποίο έρχεται να προστεθεί στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους μήκους 13 χλμ. Έτσι δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο βασικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 58 περίπου χλμ (χωρίς να συνυπολογίζονται οι ποδηλατικές διαδρομές δια μέσω των οδών ήπιας κυκλοφορίας).
- Την προώθηση - διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς, σε επίπεδο πληροφόρησης αλλά και παροχής προτεραιότητας, όπου αυτό είναι δυνατό.
- Τη διαχείριση Στάθμευσης. Η διαχείριση της στάθμευσης είναι εκ των βασικών εργαλείων για την επίτευξη ενός από τους βασικούς στόχους του ΣΒΑΚ, τη μείωση δηλαδή της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης. Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης της πληθώρας των συλλεχθέντων στοιχείων απογραφών και ερευνών στάθμευσης, προκύπτει η απαίτηση εφαρμογής ενός νέου Σχεδίου Διαχείρισης της Στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, το οποίο, συν τοις άλλοις, θα ενσωματώνει τη νέα φιλοσοφία κυκλοφοριακής οργάνωσης.
- Την δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας. Η δημιουργία ενός ενιαίου κέντρου για την παρακολούθηση και διαχείριση του συστήματος μεταφορών της πόλης τέθηκε ως μεσοπρόθεσμος στόχος για το Δήμο της Λάρισας με τη σταδιακή ενσωμάτωση διαφόρων εφαρμογών σε βάθος 10ετίας. Οι τεχνολογικές δυνατότητες ήδη υπάρχουν. Για την προώθηση της δημιουργίας του κέντρου αυτού θα απαιτηθεί η σύνταξη ειδικής μελέτης αρχιτεκτονικής του συστήματος και η στενή συνεργασία δημοσίων φορέων και ιδιωτικών εταιρειών (π.χ. εκμετάλλευσης σταθμών αυτοκινήτων).

Σε δεύτερη φάση στα πλαίσια της «**ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**» που εκπονήθηκε από την εταιρεία DENCO Συγκοινωνιακές Μελέτες ΕΠΕ και ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2017, εγκρίθηκαν από το Δημοτικό Συμβούλιο, μετά από δημόσια διαβούλευση, οι ακόλουθες συγκοινωνιακές μελέτες εφαρμογής

- Κυκλοφοριακή οργάνωση του τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με σκοπό τη μείωση των διαμπερών κινήσεων και της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων μέσα από τις γειτονιές.
- Διερεύνηση εναλλακτικών διαδρομών των Λεωφορείων της αστικής συγκοινωνίας .
- Μελέτη σήμανσης για την εφαρμογή της νέας κυκλοφοριακής οργάνωσης και τη μετατροπή των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας.

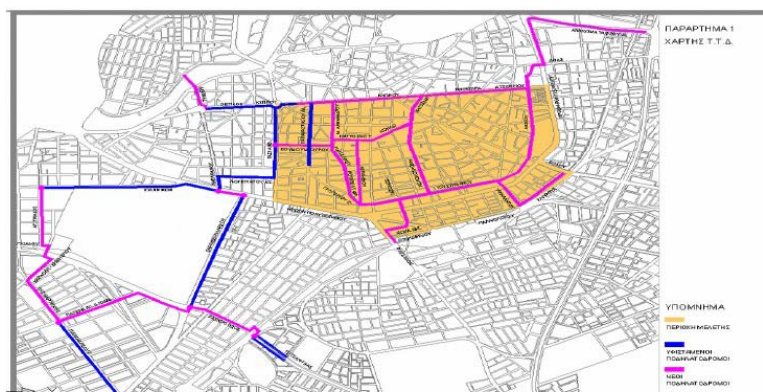
### Περιοχή Επέμβασης



Τέλος στο πλαίσιο της **"ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΣΑΣ"** θα συνταχθούν μελέτες εφαρμογής (γεωμετρικών παρεμβάσεων) για την σταδιακή εφαρμογή του Σχεδίου βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και της Μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Άμεσης Εφαρμογής που αφορούν την:

- Κυκλοφοριακή οργάνωση του τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.
- Οργάνωση της στάθμευσης, ανά τοπική οδό και ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου.
- Μελέτη σήμανσης για την εφαρμογή της νέας κυκλοφοριακής οργάνωσης και τη μετατροπή των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας.

### Περιοχή Επέμβασης



Στα πλαίσια της ανωτέρω κυκλοφοριακής μελέτης με την παρούσα τεχνική έκθεση κατατίθεται η **αναδιαμόρφωση των οδών Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατώνη), Κανάρη (από**

**Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και η αναδιαμόρφωση της Πλατείας (μεταξύ των οδών 23ης Οκτωβρίου , Υψηλάντου & Κανάρη).**

**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 ζγκ - 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 πύκνωσή 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.

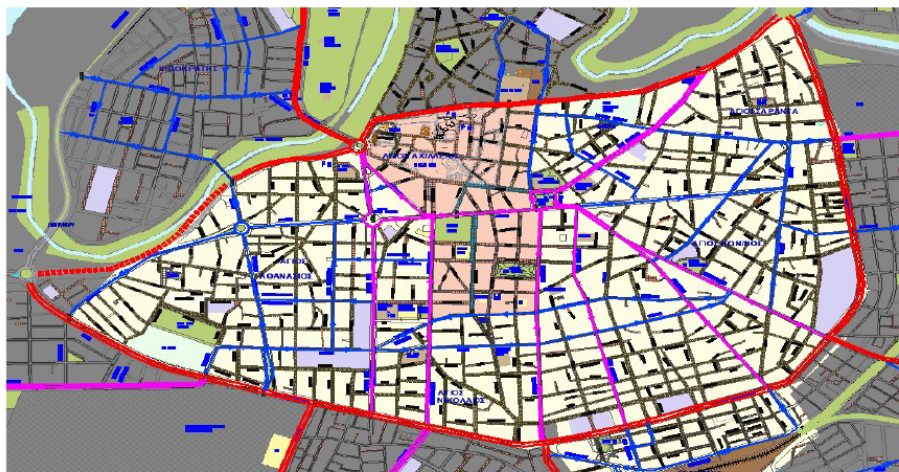
- Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση κυκλοφορίας αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης είτε με νησίδα πλάτους 0,70μ είτε μη υπερβατό κράσπεδο, ελάχιστου πλάτους 0,30 μ. και ύψους 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 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

### Λειτουργική ιεράρχηση

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 ΙΙΙ – Αστική Αρτηρία)** με σχετικά υψηλούς φόρτους, που εξυπηρετούν μεσαίου και μεγάλο 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 ΙV Κύρια Συλλεκτήρια οδός** - χρώματος magenta ) και Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες οδούς (**Δ ΙV 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<sup>ης</sup> 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 Κουμουνοδούρου 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 Κανάρη** (από 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)



- Η οδός Λ. Μαβίλη από Ερυθρού Σταυρού έως Α. Μαρίνης
- Η οδός Ερυθρού Σταυρού από 31<sup>ης</sup> 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 χαρακτηρισθεί όλες οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής μελέτης.

## ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

### Στοιχεία Σχεδιασμού

Τα απαιτούμενα γεωμετρικά στοιχεία του σχεδιασμού και οι προδιαγραφές που λήφθηκαν υπόψη είναι:

- η Υ.Α 52907/2009 "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών",
- οι Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για όλους»,
- η "Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατόδρομους (Υποδομές Ποδηλάτων) (ΦΕΚ 1053-14/4/2016) και οι «Γενικές Οδηγίες για ποδηλατόδρομους»,
- 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,
- οι οδηγίες των ΟΜΟΕ,
- οι διατάξεις του ΝΟΚ και
- ο Ν.2696/1999 (ΦΕΚ 57/23.03.1999 τεύχος Α') Κύρωση του Κ.Ο.Κ. όπως τροποποιήθηκε και ισχύει

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

### Αναδιαμόρφωση της οδού Νικοτσάρα (τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)

#### Τοπικές οδοί ( HOME ZONES E V Τοπική οδός)

Η πρόταση ανάπλασης της οδού Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) σε οδό ήπιας κυκλοφορίας παρουσιάζεται στο **Σχέδιο** οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

Η Αναδιαμόρφωση της οδού Νικοτσάρα (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη) 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 ρών 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.

Η οδός Νικοτσάρα περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

#### **Τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη**

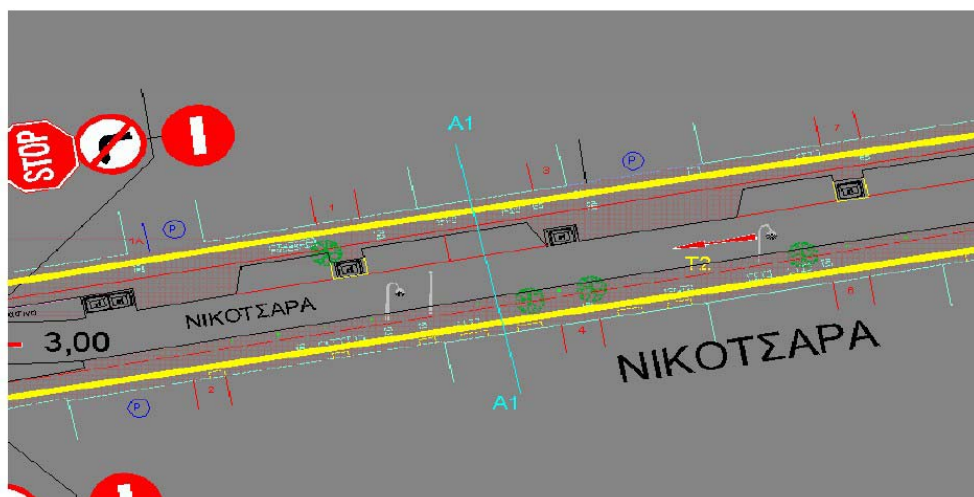
- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Σήμανση της περιοχής κατοικίας τοποθετώντας την πινακίδα Π-92 και ταυτόχρονα τον περιορισμό της ταχύτητας σε 20χλμ/ώρα, τοποθετώντας πινακίδες Ρ-32 (20χλμ) στην είσοδο αυτής.
- Μονοδρόμηση της οδού Νικοτσάρα, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
  - Δημιουργία επτά (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης (δεξιά πλευρά κατά την φορά κίνησης)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη
- Προτεραιότητα της οδού Λ. Κατσώνη έναντι της οδού Νικοτσάρα.

#### **Τυπικές διατομές για τις οδούς των περιοχών κατοικίας**

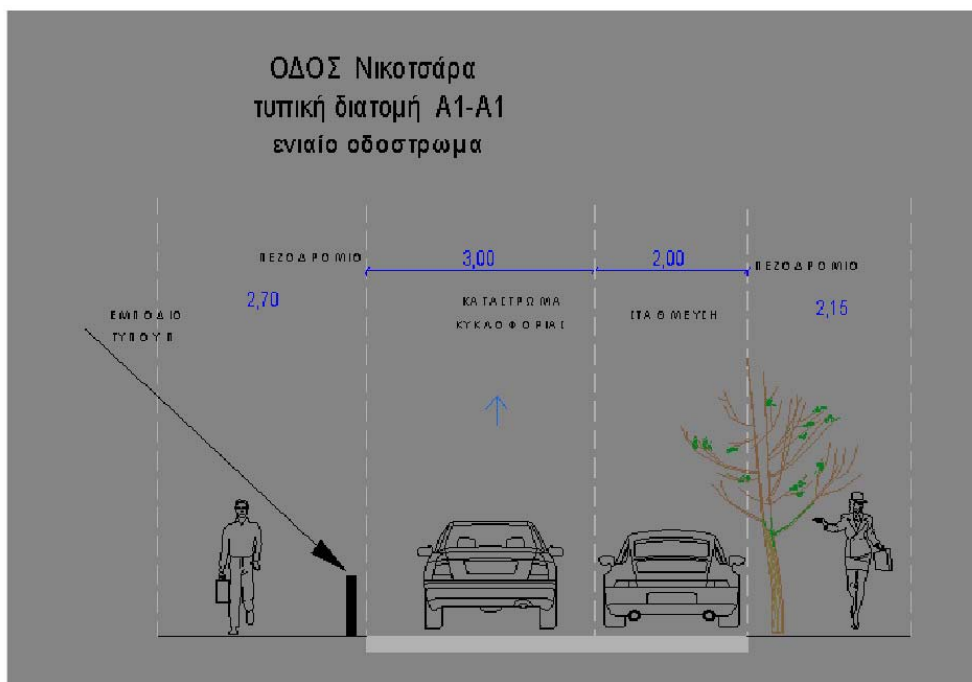
#### **Οδοί ήπιας κυκλοφορίας**

##### **Οδός Νικοτσάρα :**

Θέση τυπικής διατομής Α1-Α1



Τυπική διατομή στη θέση Α1-Α1



### **Αναδιαμόρφωση της οδού Κανάρη (τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)**

#### **Τοπικές οδοί ( HOME ZONES E V Τοπική οδός)**

Η πρόταση ανάπλασης της οδού **Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)** παρουσιάζεται στο **Σχέδιο** οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

Η Αναδιαμόρφωση της οδού **Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)** 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 και οχημάτων. Η διάρθρωση της προτεινόμενης διαμόρφωσης των υπαίθριων χώρων, των ρών πεζών 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.

Η οδός **Κανάρη (από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη)** περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

#### **Τμήμα από Υψηλάντου έως Λ. Κατσώνη**

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Σήμανση της περιοχής κατοικίας τοποθετώντας την πινακίδα Π-92 και ταυτόχρονα τον περιορισμό της ταχύτητας σε 20χλμ/ώρα, τοποθετώντας πινακίδες Ρ-32 (20χλμ) στην είσοδο αυτής.



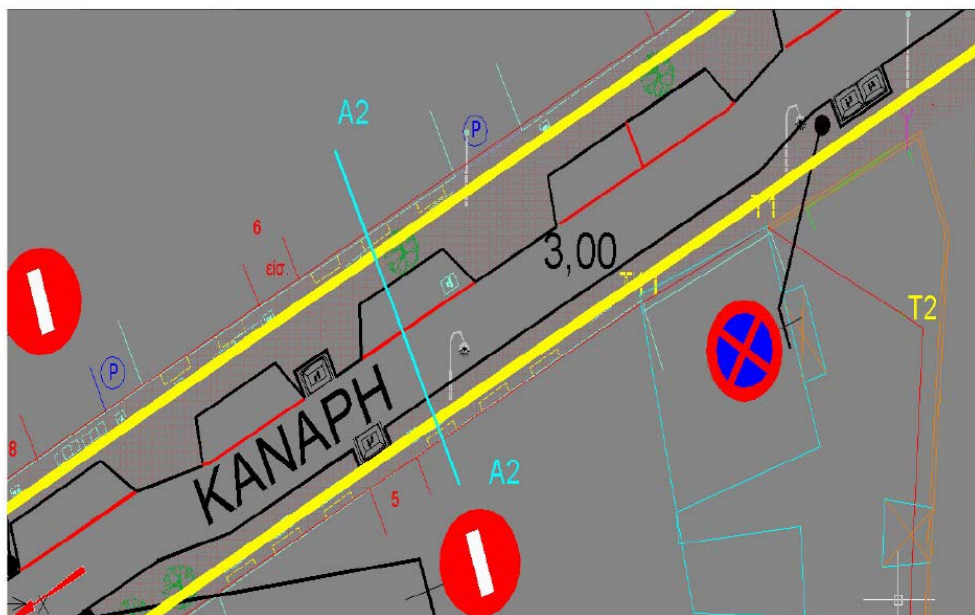
- Μονοδρόμηση της οδού Κανάρη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Δημιουργία δώδεκα (12) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και τριών (3) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην δεξιά και αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά μεταξύ των οδών Υψηλάντου -Λαγονησίου έως Μιαούλη, κατά την φορά κίνησης από την οδό Υψηλάντου προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Προτεραιότητα της οδού Κανάρη έναντι της οδού Μιαούλη.

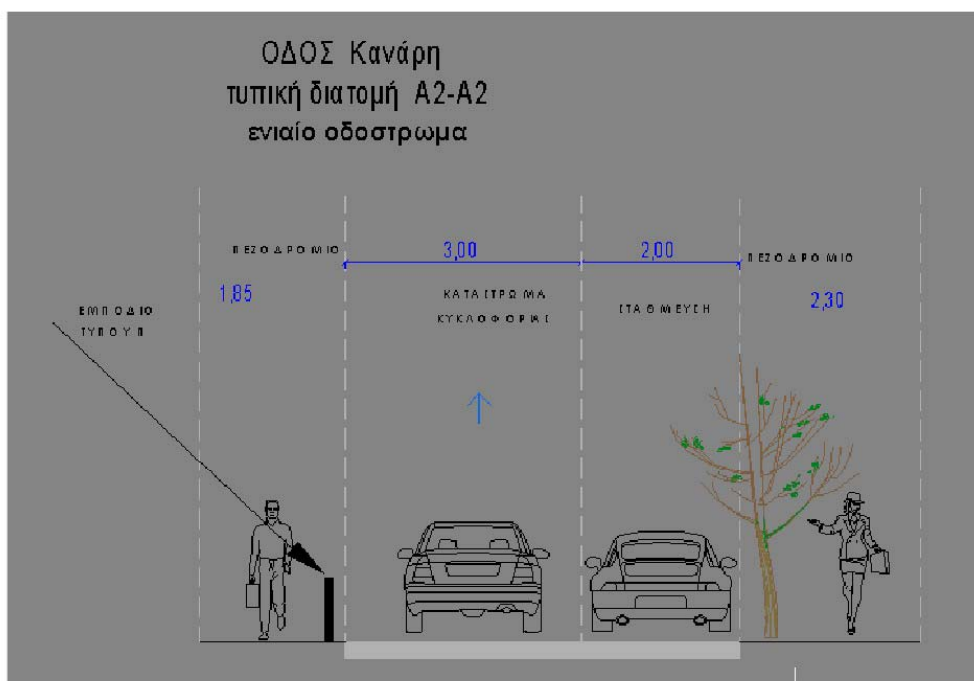
#### Τυπικές διατομές για τις οδούς των περιοχών κατοικίας

#### Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

##### Οδός Κανάρη :

Θέση τυπικής διατομής Α2-Α2





Τυπική διατομή στη θέση Α2-Α2

### **Αναδιαμόρφωση της πλατείας (μεταξύ των οδών 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου , Υψηλάντου & Κανάρη)**

Πρωτεύουσες Συλλεκτήριες (Γ ΙV Κύρια Συλλεκτήρια οδός): 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου & Υψηλάντου

Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες οδούς (Δ ΙV Συλλεκτήρια οδός): Κανάρη (23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)

Η πρόταση ανάπλασης της πλατείας (μεταξύ των οδών 23ης Οκτωβρίου , Υψηλάντου & Κανάρη) παρουσιάζεται στο **Σχέδιο** οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

Η Αναδιαμόρφωση των οδών 23ης Οκτωβρίου , Υψηλάντου και Κανάρη (γύρω από την πλατεία) 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. Οι παρεμβάσεις έγιναν με γνώμονα την λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων τροφοδοσίας και έκτακτης ανάγκης. Η διάρθρωση της προτεινόμενης διαμόρφωσης των υπαίθριων χώρων, των ροών πεζών 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.

Περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

### **23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (τμήμα από Χρυσοχόου έως Λ. Κατσώνη)**

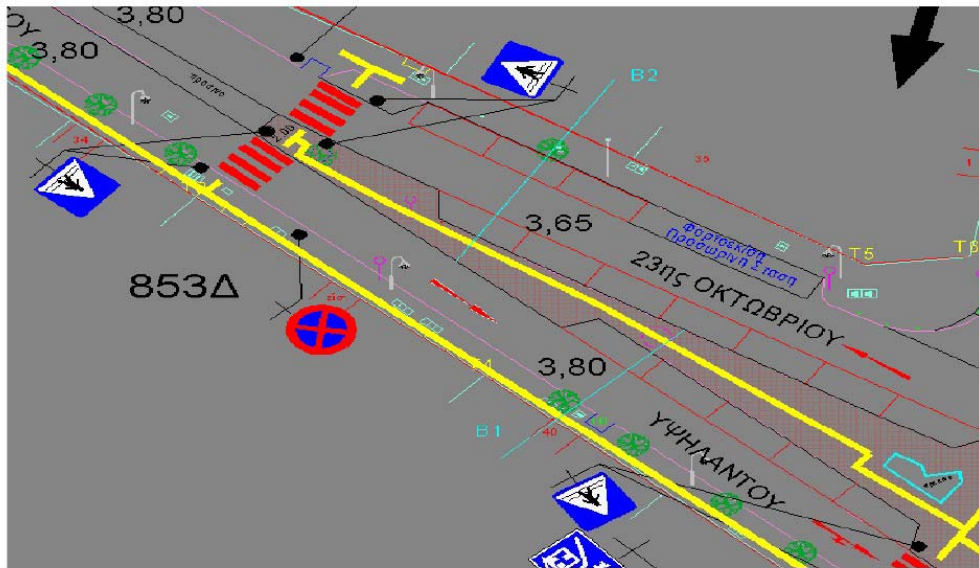
**(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από Χρυσοχόου προς την Λ. Κατσώνη) - Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια**

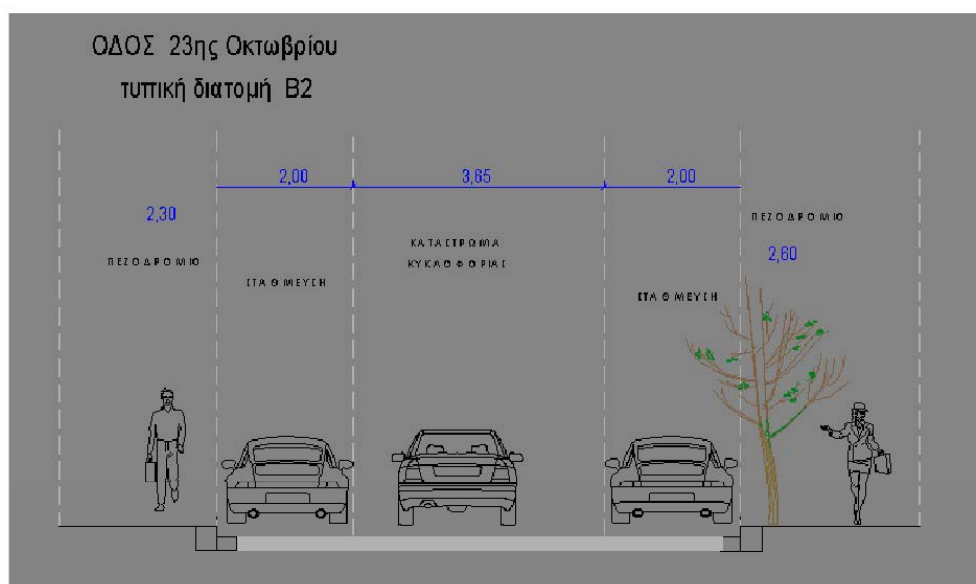
- Μονοδρόμηση της οδού 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου με φορά κίνησης από την οδό Χρυσοχόου προς την οδό Λ. Κατσώνη, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,65μ. έως 4,00μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αμφίπλευρα της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία δύο (2) θέσεων στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, ανάμεσα από τις οδούς Χρυσόχου και Ισχομάχου, έξι (6) θέσεων στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, ανάμεσα από τις οδούς Ισχομάχου και Καλλιάρχου, τεσσάρων (4) θέσεων στάθμευσης στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης ανάμεσα από τις οδούς Καλλιάρχου και προς την οδό Λ. Κατσώνη και δεκατριών (13) θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης ανάμεσα από τις οδούς Ισχομάχου και προς την οδό Λ. Κατσώνη.
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διαβάσεων με την οδό Ισχομάχου, Καλλιάρχου και στο τέρμα της πλατείας (37μ από την οδό Καλλιάρχου προς την οδό Λ. Κατσώνη)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού αμέσως μετά τους διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης

**Τυπικές διατομές οδών - Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια**

**Οδός 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου:** Θέση τυπικής διατομής Β2







Τυπική διατομή στη θέση Β2

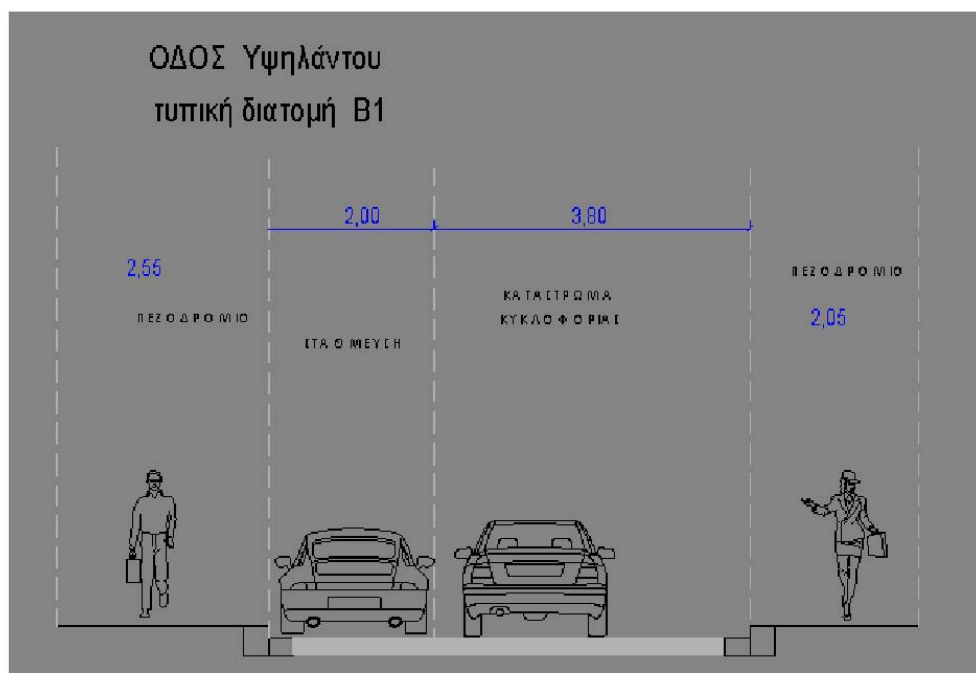
### Υψηλάντου (τμήμα από Λ. Κατσώνη έως Κανάρη)

(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από την Λ. Κατσώνη προς Κανάρη) - Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια

- Μονοδρόμηση της οδού Υψηλάντου με φορά κίνησης από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό Κανάρη, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,80μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αριστερά της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία έντεκα (11) θέσεων, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης, κατά την φορά κίνησης Κατσώνη .
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διαβάσεων με την οδό Νικοτσάρα , Κανάρη και στο τέρμα της πλατείας (52μ από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό Νικοτσάρα)
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού (από την οδό Λ. Κατσώνη έως την οδό Κανάρη) , κατά την φορά κίνησης
- Προτεραιότητα της οδού Υψηλάντου έναντι της οδού Κανάρη

**Τυπικές διατομές οδών - Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια****Οδός Υψηλάντου:** Θέση τυπικής διατομής Β1

Τυπική διατομή στη θέση Β1





### Κανάρη (τμήμα από 23ης Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)

(αριστερή & δεξιά πλευρά, κατά την φορά κίνησης από την οδό 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου προς την οδό Υψηλάντου) - Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια

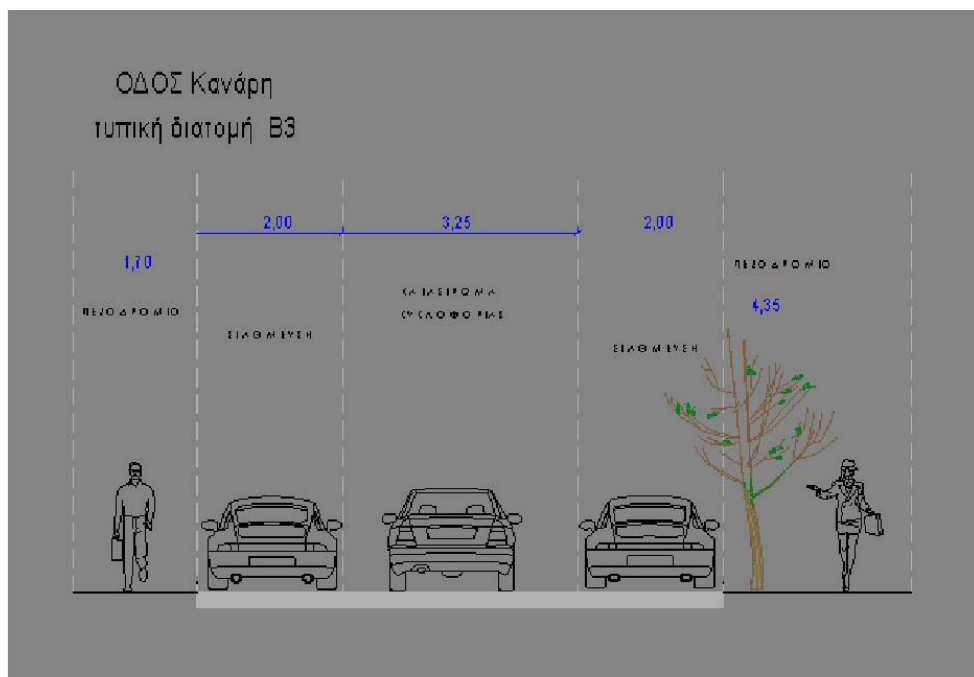
- Μονοδρόμηση της οδού Κανάρη με φορά κίνησης από την οδό 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου προς την οδό Υψηλάντου, ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,25μ.
- Δημιουργία εσοχών στάθμευσης αμφίπλευρα της οδού και συγκεκριμένα την δημιουργία δύο (2) θέσεων στην δεξιά πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης και τριών (3) θέσεων στάθμευσης στην αριστερή πλευρά, παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης.
- Διεύρυνση των πεζοδρομίων (ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.)
- Δημιουργία εκατέρωθεν των πεζοδρομίων όδευσης τυφλών
- Δημιουργία διάβασης με την οδό Υψηλάντου και 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης όλων των οχημάτων στην δεξιά πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης, κατά την φορά κίνησης

### Τυπικές διατομές οδών - Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια

**Οδός Κανάρη:** Θέση τυπικής διατομής Β3



Τυπική διατομή στη θέση Β3



Με την εφαρμογή των ανωτέρω παρεμβάσεων επιτυγχάνεται:

- η **διασφάλιση συνθηκών ανεμπόδιας 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 επιστρώσης από αυτό του καταστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων.
- η **διασφάλιση Ελεύθερης Ζώνης και Ελεύθερου Ύψους Όδευσης Πεζών**, σύμφωνα με τις "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών".
- η **ανεμπόδια και ασφαλής κίνηση των ΑμεΑ**. Συγκεκριμένα λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές για την εξασφάλιση της ανεμπόδιας κίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Η **ασφαλής κίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης**. Θα κατασκευαστεί, σύμφωνα με τις «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», οδηγός όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. 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 .

- Για την ενίσχυση και την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας των χρηστών που κινούνται είτε στο δεξιό είτε στο αριστερό πεζοδρόμιο κατά την φορά κίνησης των οχημάτων, θα διατηρηθούν οι ήδη υπάρχουσες δενδροστοιχίες και τα φωτιστικά και επιπλέον εκεί που θα κριθεί απαραίτητο, θα γίνει χρήση προστατευτικών εμποδίων μορφής Π ή κιγκλιδώματος με ύψος 80εκ. και μέγιστο μήκος 1,50μ με απόσταση μεταξύ τους 1,00μ ή εναλλακτικά με την τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού ( ζαρντινιέρες , καθιστικών) έξω από το όριο της ελεύθερης ζώνης όδευσης
- **Ο επαρκής φωτισμός κατά τις βραδινές ώρες**
- η εξασφάλιση κατά το δυνατόν, **ευελιξίας και προσαρμοστικότητας σε αλλαγές μελλοντικών αναγκών** σε χρήσεις.

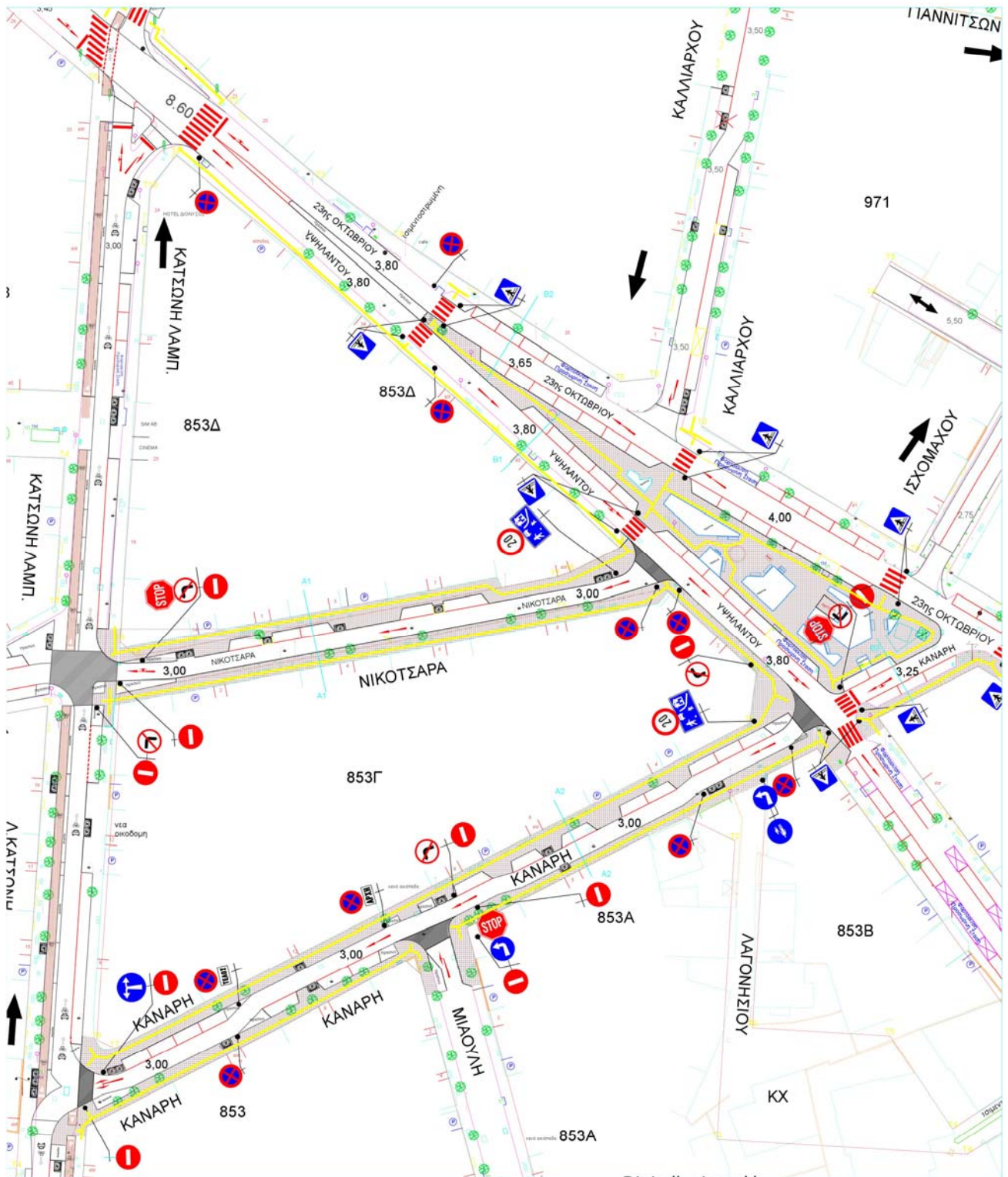
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ  
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Αλέξανδρος ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ  
Ο ΑΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Αθανάσιος ΠΑΤΣΙΟΥΡΑΣ





Digitally signed by  
ALEXANDROS PAPACHATZIS  
Date: 2021.07.07 08:25:16  
+03'00'