

Ιδιοκτήτης:

# ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

Έργο :

## «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ »

Θέση Έργου :

ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ - Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Στάδιο Μελέτης :

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ  
ΜΕΛΕΤΗ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

Ημερομηνία :

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022

Θέμα Τεύχους :

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ  
ΤΗΣ ΕΚΠΟΝΗΘΕΙΣΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

A/A Τεύχους :

T.04

Μελετητές :

ΣΟΦΙΑ ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΥ - ΑΓΡ. ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ  
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ - MSc ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ

Ομάδα  
υποστήριξης :

ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΡΟΥΚΟΥΝΗ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

\* Τεχνική υποστήριξη βάσει της από 02-02-2022 Προγραμματικής Σύμβασης μεταξύ του Δήμου  
Καλαμαριάς και της ΜΑΘ ΑΕ - ΑΟΤΑ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. -  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ



Αναπτυξιακή  
ΜΕΙΖΟΝΟΣ  
ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Συντάχθηκε :

Αθήνα, 11 / 02 / 2022

ΣΟΦΙΑ Γ. ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΥ  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΑΓΡΟΝΟΜΟΣ  
ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ  
Α.Μ.Τ.Ε.Ε. 108185  
ΣΥΡΟΥ 42 ΓΑΛΑΤΣΙ - ΤΗΛ.: 210 2930837  
ΑΦΜ: 136039417 - ΔΟΥ: ΓΑΛΑΤΣΙΟΥ

ΣΟΦΙΑ ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΥ  
ΑΓΡ. ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ  
MSc ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ

Θεωρήθηκε :

Θεσσαλονίκη, / / 2022

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ  
Δ. Τ. Υ. Δ. ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

.....  
.....

Ελέγχθηκε :

Θεσσαλονίκη, .... / .... / 202..

## **ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ**

**ΜΕΛΕΤΗ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ**

### **ΤΕΥΧΟΣ:ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΚΠΟΝΗΘΕΙΣΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

της Σύμβασης με τίτλο:

**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ**

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ – ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ  
ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ – ΠΡΟΤΑΣΗ).**

#### **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το τεύχος με τίτλο: Εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων της εκπονηθείσας κυκλοφοριακής μελέτης της Σύμβασης: «Στρατηγικές Αστικές Παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμαριάς» αποτελεί προϊόν:

- των προτάσεων της εκπονηθείσας μελέτης του Αναδόχου μελετητή, μέσω της διεξοδικής καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης από πλευράς κυκλοφορίας και πολεοδομικών γνωρισμάτων και της σύνθεσης των δεδομένων σύμφωνα με τις θεωρίες κυκλοφοριακού σχεδιασμού της βιώσιμης αστικής κινητικότητας,

Λήφθησαν υπόψη:

(1). Οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί “ΟΜΟΕ – ΚΑΟ”, Τεύχος 2, 2001),

(2). Η Υ.Α. Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «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», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013),

## ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

### ΜΕΛΕΤΗ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

#### ΤΕΥΧΟΣ:ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΚΠΟΝΗΘΕΙΣΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

της Σύμβασης με τίτλο:

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

#### ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ – ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ – ΠΡΟΤΑΣΗ).

Το τεύχος με τίτλο: «Εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων της εκπονηθείσας κυκλοφοριακής μελέτης της Σύμβασης: «Στρατηγικές Αστικές Παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμαριάς» αποτελεί αποτέλεσμα:

(α) της υπ. αριθμό: 574/2021 Απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Καλαμαριάς με τίτλο: «Έγκριση σύναψης Προγραμματικής Σύμβασης με ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΤΑ (ΜΑΘ. ΑΕ/ΟΤΑ) για την εκτέλεση του έργου για την παροχή υπηρεσιών ωρίμανσης έργου του Δήμου Καλαμαριάς που αφορά σε έργο με τίτλο «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ» με σκοπό την υποβολή πρότασης στο Πρόγραμμα Επενδύσεων του Ταμείου Ανάκαμψης «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ». Έγκριση σχεδίου Προγραμματικής Σύμβασης και εξουσιοδότηση Δημάρχου για την υπογραφή της. Ορισμός εκπροσώπων του Δήμου για την Επιτροπή Παρακολούθησης των όρων της Προγραμματικής Σύμβασης» . Υποβολή πρότασης στο πλαίσιο του Προγράμματος Επενδύσεων του Ταμείου Ανάκαμψης «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ»,

(β) της υπ. αριθμό: 130/2022 Απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Καλαμαριάς με τίτλο: «Στρατηγικές Αστικές Παρεμβάσεις στον Δήμο Καλαμαριάς», στο πρόγραμμα «Παρεμβάσεις με στόχο την βελτίωση του Δημόσιου χώρου» που υλοποιείται στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0» με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης – NextGenerationEU, αποδοχή των όρων της

πρόσκλησης και συμμετοχής στο πρόγραμμα και δέσμευση εξασφάλισης των επιπλέον χρηματικών πόρων στην περίπτωση καταβολής ιδίων πόρων», αποφάσισε την έγκριση υποβολής αίτησης χρηματοδότησης του έργου με τίτλο: «Στρατηγικές Αστικές Παρεμβάσεις στον Δήμο Καλαμαριάς», στο πρόγραμμα: «Παρεμβάσεις με στόχο την βελτίωση του Δημόσιου χώρου» που υλοποιείται στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0» με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης–NextGenerationEU,

(γ) του υπ. αριθμό πρωτ.: 16630/07.04.2022 διαβιβαστικού εγγράφου της ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΤΑ (ΜΑΘ. ΑΕ/ΟΤΑ) με τίτλο: Υποβολή παραδοτέων στο πλαίσιο της Προγραμματικής Σύμβασης για το έργο με τίτλο: «Στρατηγικές Αστικές Παρεμβάσεις στον Δήμο Καλαμαριάς», το οποίο συνοδεύεται και από την κυκλοφοριακή μελέτη του Αναδόχου μελετητή. Το τελικό αποτέλεσμα της μελετητικής δραστηριότητας αποτελεί συνεργασία του Αναδόχου μελετητή, της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμαριάς, του Τμήματος Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας-Θράκης, του ΟΣΕΘ, και γενικότερα όλων των αρμοδίων Υπηρεσιών.

#### **Ελήφθησαν υπόψη:**

- (1). Οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ-Χ), (ΟΜΟΕ-Δ), (ΟΜΟΕ-ΣΑΟ), (ΟΜΟΕ-ΚΑΙ) και οι ισχύοντες κανονισμοί και Οδηγίες αναφορικά της συγκοινωνιακής τεχνικής,
- (2). Η Υ.Α. Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «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», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013),
- (3). Η Απόφαση Υ.ΠΕ.Κ.Α. 52907/28 -12-2009 ΦΕΚ 2621 Β ' / 31.12.2009),
- (4). Ο Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999), όπως ισχύει σήμερα,
- (5). Ο Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.1998, (Απόφαση Υπ.ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009),

(6). Η Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016.

(7). Η Απόφαση Υπ. Υποδομών και μεταφορών Δ13/ο/1372 περί «Έγκρισης της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών», ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018.



Επίσης λήφθηκαν σοβαρά υπόψη στην εκπόνηση της κυκλοφοριακής μελέτης οι Τεχνικές Οδηγίες για το Σχεδιασμό Αστικών Οδών και υπαίθριων Δημόσιων Χώρων της Γενικής Γραμματείας Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος, του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

#### Συνοπτική περιγραφή περιοχής μελέτης:

Το δίκτυο της περιοχής μελέτης αφορά σε καθορισμένες Πράσινες Διαδρομές σύμφωνα με την Απόφαση Αριθ.:59280 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Καλαμαριάς της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης (ν. Θεσσαλονίκης)», ΦΕΚ/Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων/Α.Φ.:3/15.01.2015. Στόχος του ανωτέρω καθορισμού είναι η ενοποίηση Κοινόχρηστων και Κοινωφελών Χώρων του αστικού ιστού του Δήμου Καλαμαριάς. Πρόκειται για διαδρομές με ένταση πρασίνου και προτεραιοποίηση κίνησης του πεζού με ταυτόχρονη έμφαση στην κίνηση με ποδήλατο.

Οι παρεμβάσεις χωροθετούνται σε πέντε (5) διακριτές υποπεριοχές.

Αυτές είναι οι κάτωθι :

-  **ΠΕΡΙΟΧΗ 1: Σύνδεση Παραλιακού Μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς με το Σταθμό Μετρό «Καλαμαριά»:** Περιλαμβάνει την οδό Χηλής (βασικό οδικό δίκτυο) και τη σύνδεση της με το εμπορικό κέντρο του Δήμου και την οδό Μεταμορφώσεως (υφιστάμενη πράσινη διαδρομή με ποδηλατόδρομο). Η συγκεκριμένη διαδρομή εξυπηρετεί τις πολεοδομικές ενότητες: 2, 4, 5, το στρατόπεδο Κόδρα και το παραλιακό μέτωπο.
-  **ΠΕΡΙΟΧΗ 2: Περιοχή Εμπορικού Κέντρου του Δήμου:** Περιλαμβάνει τις κάθετες οδούς στον υφιστάμενο κεντρικό πεζόδρομο της οδού Κομνηνών που είναι: Σουμελά – Βαζέλωνος – Ιασονίδου – Κυριακίδου – Κωφίδου – Ιμέρας και η άνωθεν παράλληλη

του πεζόδρομου της Κομνηνών, η οδός Τραπεζούντος. Βασικός στόχος είναι η μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων και η διαμπερατότητα των ροών στο εμπορικό κέντρο, με ταυτόχρονη προώθηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας σε κοινόχρηστους χώρους. Η εν λόγω περιοχή ανήκει στην πολεοδομική ενότητα 4 και αφορά όμως όλη τη διοικητική επικράτεια του, λόγω μεγάλης επισκεψιμότητας. Το πλέγμα των οδών ανήκει στο δημοτικό οδικό δίκτυο.

✚ **ΠΕΡΙΟΧΗ 3: Σύνδεση Παραλιακού Μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς με το Σταθμό Μετρό «Αρετσού»:** περιλαμβάνει τις οδούς Σκρα – Σκρα (πεζόδρομος) – Αδραμυτίου – Κολοτούρου – Μικρουλέα – Πόντου – Αγίου Νικολάου. Η συγκεκριμένη πράσινη διαδρομή εξυπηρετεί τις πολεοδομικές ενότητες: 5 και 6, χρήσεις εκπαίδευσης (σχολικά συγκροτήματα), αναψυχής (Αριστοτέλης) κ.λπ.. Το πλέγμα των οδών ανήκει στο δημοτικό οδικό δίκτυο εκτός από την οδό Πόντου (τμήμα) που ανήκει στο βασικό οδικό δίκτυο.

✚ **ΠΕΡΙΟΧΗ 4: Σύνδεση Παραλιακού Μετώπου με το πάρκο Ούλφφ Πάλμε, το τοπικό κέντρο στην Πλατεία Ύδρας και τον Σταθμό Μετρό «Νέα Κρήνη»:** περιλαμβάνει τις οδούς Πάφου – Κουντουριώτου – περιμετρικές οδούς Πλατείας Ύδρας - Κάτω Παναγίας – Εφέσσου – Κανάρη. Η συγκεκριμένη πράσινη διαδρομή εξυπηρετεί τις πολεοδομικές ενότητες: 7 και 8, χρήσεις εκπαίδευσης (σχολικά συγκροτήματα), αναψυχής (διασυνδεσιμότητα πάρκων), το τοπικό κέντρο του Αγίου Ιωάννη (πλατεία Ύδρας) και θα εξυπηρετεί και το υπό σχεδιασμό Αλιευτικό Καταφύγιο Νέας Κρήνης. Το πλέγμα των οδών ανήκει στο δημοτικό οδικό δίκτυο.

✚ **ΠΕΡΙΟΧΗ 5: Σύνδεση Παραλιακού Μετώπου (Θ. Σοφούλη) με το σταθμό μετρό: «Νομαρχία-Βυζάντιο»:** περιλαμβάνει τις οδούς Αργοναυτών – Παπακυρίτση – Πεζόδρομος Παπακυρίτση – Κύπρου – Πάτμου και Θερμαϊκού. Βασικός στόχος της εν λόγω διαδρομής πέραν των βασικών χρήσεων που διασυνδέει (πράσινο, σχολικά συγκροτήματα, αναψυχή και πρόσβαση στο σταθμό μετεπιβίβασης του ΜΕΤΡΟ) αποτελεί η προώθηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας των κατοίκων του Δήμου, απρόσκοπτα προς τη νέα παραλία της πόλης της Θεσσαλονίκης, δεδομένου ότι η έξοδος στον κόμβο Αργοναυτών και Θ. Σοφούλη, βρίσκεται πλησίον της εν λόγω κεντρικής περιπατητικής/ποδηλατικής διαδρομής της πόλης της Θεσσαλονίκης. Η επισκεψιμότητα στην εν λόγω διαδρομή είναι υψηλά και το πλέγμα των οδών της ανήκει στο δημοτικό οδικό δίκτυο.

Βασικές αρχές σχεδιασμού των πράσινων διαδρομών της κυκλοφοριακής μελέτης συνοπτικά είναι οι παρακάτω: (α)Οι διαδρομές που επιλέχθηκαν να είναι ελκυστικές για τους χρήστες, να δέχονται τις ελάχιστες κυκλοφοριακές πιέσεις και οι ταχύτητες κυκλοφορίας να είναι χαμηλές ώστε να μπορούν με ασφάλεια να κινούνται πεζοί, ποδηλάτες και ευάλωτοι χρήστες της οδού.

(β)Οι διαβάσεις των πεζών να είναι σχεδιασμένες σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς, τα όρια των ποδηλατοδρόμων να είναι ξεκάθαρα και οι λωρίδες κίνησής τους ορθολογικά και σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές ορισμένες.

## **(1) ΠΕΡΙΟΧΗ 1**

Στην Περιοχή 1 μελετώνται:

**(1.1) Οδός Χηλής** και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(1.1.1) Ν. Πλαστήρα,

(1.1.2) Ελλησπόντου,

(1.1.3) Βοσπόρου,

(1.1.4) Μαρμαρά,

(1.1.5) Προύσσης,

(1.1.6) Μουδανίων,

(1.1.7) Χάλκης,

(1.1.8) Βιθυνίας,

(1.1.9) Αλ. Παπάγου – Κίου

(1.1.10) Μουρουζηδών,

(1.1.11) Τριπόλεως – Καβασιτών

(1.1.12) Πουλαντζάκη

(1.1.13) Μητρ. Χρύσανθου

(1.1.14) Κερασούντος

### Αναλυτικά:

**(1.1) Η οδός Χηλής** (τμήμα από την οδό Ν. Πλαστήρα μέχρι την οδό Κερασούντος) αποτελεί το όριο της Π.Ε.3 με τις Π.Ε.4 και Π.Ε.5. Διασταυρώνεται με τις οδούς: *Ν. Πλαστήρα, Ελλησπόντου, Βοσπόρου, Μαρμαρά, Προύσσης, Μουδανίων, Χάλκης, Βιθυνίας, Αλ.*

Παπάγου, Κίου, Μουρουζίδων, Τριπόλεως, Καθασσιτών, Πουλαντζάκη, Μητρ. Χρυσάνθου και Κερασούντος. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Αστική Αρτηρία. Η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης / αμφίδρομης κυκλοφορίας.

Η οδός Χηλής έχει στο μέσο της κεντρική νησίδα πλάτους 4,00μ. Η κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας αποτελείται από δύο λωρίδες συνολικού πλάτους περί τα 7,00μ. (ήτοι 3,5μ. ανά λωρίδα). Τα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού είναι ικανοποιητικά με ελάχιστο πλάτος τα 3,00μ. Από την οδό διέρχονται οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ:

4Α – 4Β «Χαριλάου – ΚΤΕΛ Χαλκιδικής – Καλαμαριά»,

4Ε «Καλαμαριά – ΚΤΕΛ Χαλκιδικής – Γεωργική Σχολή»,

5 «Ν. Κρήνη – Βενιζέλου»,

5Α «Ν. Κρήνη – Βενιζέλου – Σχολή Δικαστών» και

6 «Καλαμαριά – Βενιζέλου»

Επί της οδού Χιλής υπάρχουν 3 στάσεις του ΟΑΣΘ ανά κατεύθυνση και συγκεκριμένα οι στάσεις:

- ✓ «ΠΛΑΖ» μεταξύ των οδών Ν. Πλαστήρα και Ελλησπόντου στο ρεύμα προς την οδό Μεταμορφώσεως και μεταξύ των οδών Βοσπόρου και Μαρμαρά στην κατεύθυνση προς Ν. Πλαστήρα,
- ✓ «ΓΗΠΕΔΟ ΑΠΟΛΛΩΝΑ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ» μεταξύ των οδών Προύσσης και Μουδανίων στο ρεύμα προς την οδό Μεταμορφώσεως και μεταξύ των οδών Μουδανίων και Χάλκης στην κατεύθυνση προς Ν. Πλαστήρα και
- ✓ «ΓΥΜΝΑΣΙΟ» μεταξύ των οδών Κίου και Μουρουζίδων στο ρεύμα προς την οδό Μεταμορφώσεως και μεταξύ των οδών Τριπόλεως και Πουλαντζάκη στην κατεύθυνση προς Ν. Πλαστήρα.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού δεν επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση. Παρόλα αυτά πρακτικά η εξωτερική λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση καταλαμβάνεται από παράνομη



στάθμευση. Ως εκ τούτου, ο οδός στην παρούσα κατάσταση λειτουργεί πρακτικά με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά, κρατώντας σταθερή την κεντρική νησίδα της ίση προς 4,00μ. Το πλάτος οδοστρώματος ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας ορίζεται στα 4,00μ, εκ των οποίων το 3,50μ. για κυκλοφορία οχημάτων και 0,25μ εκατέρωθεν ρείθρα.

Η οδός **παραμένει αμφίδρομης κυκλοφορίας** και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 50 km/h. Η οδός παραμένει κύρια αρτηρία.

Στην κατεύθυνση προς την οδό Νικολάου Πλαστήρα δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 37 νόμιμες θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων 2 είναι θέσεις για ΑΜΕΑ.

Στην κατεύθυνση προς την οδό Κερασούντος σχεδιάζεται διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης πλάτους 2,50μ. με νησίδα διαχωρισμού από την Κυκλοφορία πλάτους 0,70μ. Ο διάδρομος αυτός στο τέλος του συναρμόζει στον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο της οδού Μεταμορφώσεως ολοκληρώνοντας με τον τρόπο αυτό την ποδηλατική διαδρομή μεταξύ του Παραλιακού Μετώπου και του Σταθμού Μετρό της Καλαμαριάς.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού, πλάτους περί τα 4,00μ (με τοπικά ελάχιστη διάσταση 3,00μ), τα οποία σαφώς διαθέτουν την απαιτούμενη ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Ο ελεύθερος εναπομένων χώρος διαμορφώνεται από την ειδική αρχιτεκτονική μελέτη με φύτευση.

Κατά μήκος της οδού Χηλής προτείνεται η τοποθέτηση έξυπνης διάβασης με Φανάρι Πεζών στην υφιστάμενη διάβαση στο ύψος του 1<sup>ου</sup> Γυμνασίου/Λυκείου Καλαμαριάς (Φροντιστήριο Τραπεζούντος) για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας των πεζών.

Σχετικά με τις συμβολές ισχύουν τα εξής:

Κόμβος οδού Ελλησπόντου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Ελλησπόντου είναι μονής κατεύθυνσης με φορά από την οδό Χηλής προς της οδό Πασαλίδη. Ως εκ τούτου οι ροές της οδού Ελλησπόντου δεν εμπλέκονται στις ροές της οδού Χηλής. Υλοποιείται συναρμογή της οδού Χηλής στα υφιστάμενα κράσπεδα της οδού Ελλησπόντου.

Κόμβος οδού Βοσπόρου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Βοσπόρου είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Χηλής. Η οδός Χηλής έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Βοσπόρου, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

Κόμβος οδού Μαρμαρά:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού, οι διασταυρούμενες οδοί είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Χηλής έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Μαρμαρά, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP). Δεδομένου ότι στην συγκεκριμένη συμβολή στρίβει λεωφορείο του ΟΑΣΘ, επί της οδού Χηλής, για την υλοποίηση αριστερής στροφής προς την οδό Μαρμαρά, υλοποιείται στένωση της κεντρικής νησίδας για την δημιουργία λωρίδας αναμονής αριστερά στεφόντων οχημάτων πλάτους 3,00μ. Η κεντρική νησίδα στο εν λόγω σημείο περιορίζεται στο 1,00μ πλάτος.

Κόμβος οδού Προύσσης:

Η διασταύρωση των οδών Χηλής και Προύσσης σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Προύσσης είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Χηλής. Η οδός Χηλής έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Προύσσης, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

Κόμβος οδού Μουδανίων:

Η διασταύρωση των οδών Χηλής και Μουδανίων σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Μουδανίων είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Χηλής. Η οδός Χηλής έχει

προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Μουδανίων, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### Κόμβος οδού Χάλκης:

Η διασταύρωση των οδών Χηλής και Χάλκης σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Χάλκης είναι μονής κατεύθυνσης με φορά από την οδό Χηλής προς της οδό Πασαλίδη. Ως εκ τούτου οι ροές της οδού Χάλκης δεν εμπλέκονται στις ροές της οδού Χηλής. Υλοποιείται συναρμογή της οδού Χηλής στα υφιστάμενα κράσπεδα της οδού Χάλκης.

#### Κόμβος οδού Βιθυνίας:

Η διασταύρωση των οδών Χηλής και Βιθυνίας σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Βιθυνίας είναι μονής κατεύθυνσης με φορά από την οδό Χηλής προς της οδό Πασαλίδη. Ως εκ τούτου οι ροές της οδού Βιθυνίας δεν εμπλέκονται στις ροές της οδού Χηλής. Υλοποιείται συναρμογή της οδού Χηλής στα υφιστάμενα κράσπεδα της οδού Βιθυνίας.

#### Κόμβος οδού Κίου / Αλ. Παπάγου:

Η διασταύρωση των οδών Χηλής και Κίου / Αλ. Παπάγου σχηματίζει κόμβο μορφής σταυρού. Και οι δύο κάθετες οδοί (Κίου και Παπάγου) είναι μονόδρομοι με κατεύθυνση προς την οδό Χηλής. Η οδός Χηλής έχει προτεραιότητα σε σχέση με τις κάθετες, στις οποίες υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### Κόμβος οδού Μουρουζηδών:

Η διασταύρωση των οδών Χηλής και Μουρουζηδών σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Βιθυνίας είναι μονής κατεύθυνσης με φορά από την οδό Χηλής προς της οδό Πασαλίδη. Ως εκ τούτου οι ροές της οδού Μουρουζηδών δεν εμπλέκονται στις ροές της οδού Χηλής. Υλοποιείται συναρμογή της οδού Χηλής στα υφιστάμενα κράσπεδα της οδού Μουρουζηδών με τοπική στένωση του οδοστρώματος επί της οδού Μουρουζηδών στην περιοχή που συμβάλει και η τοπική οδός στάθμευσης.

#### Κόμβος οδού Τριπόλεως / Καβασιτών:

Η διασταύρωση των οδών Χηλής και Τριπόλεως / Καβασιτών σχηματίζει κόμβο μορφής σταυρού. Και οι δύο κάθετες οδοί (Τριπόλεως / Καβασιτών) είναι μονόδρομοι με κατεύθυνση

προς την οδό Χηλής. Η οδός Χηλής έχει προτεραιότητα σε σχέση με τις κάθετες, στις οποίες υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### Κόμβος οδού Μητρ. Χρυσάνθου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T, όπου οι διασταυρούμενες οδοί είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Χηλής έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Μητρ. Χρυσάνθου, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

## **(2) ΠΕΡΙΟΧΗ 2**

Στην Περιοχή 2 μελετώνται:

### **(2.1) Οδός Τραπεζούντος και οι κόμβοι της με τις οδούς:**

(2.1.1) Κυριακίδου,

(2.1.2) Ιασονίδου,

(2.1.3) Βαζελώνος,

(2.1.4) Παρανίκια,

(2.1.5) Σουμελά

### **(2.2) Οδός Κωφίδου** από τη συμβολή της με την οδό Πόντου έως την οδό Ιμέρας και ο κόμβος της με την οδό:

(2.2.1) Ιμέρας / Αργυρουπόλεως

#### Αναλυτικά:

**(2.1)** Η οδός Τραπεζούντος μελετάται στο τμήμα της από την οδό Κωφίδου μέχρι την οδό Μεταμορφώσεως. Διασταυρώνεται με τις οδούς Κυριακίδου, Ιασωνίδου, Βαζελώνος, Παρανίκια, Σουμελά και Μεταμορφώσεως.

Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική Οδός. Η οδός είναι μονόδρομος και δεν διέρχεται από αυτή λεωφορείο του ΟΑΣΘ.

Η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 6,00μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν, κατά τόπους πολύ περιορισμένου πλάτους.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Δεδομένου ότι είναι μονόδρομος, επιτρέπεται η στάθμευση στη μία πλευρά της οδού πέραν από τα σημεία όπου απαγορεύεται με ρυθμιστική σήμανση ή λόγω συμβολών, διαβάσεων, κ.λπ., ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Μονοί	Ζυγοί
Οδός Τραπεζούντος	3	3

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,00μ, και συνολικά 3,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Παράλληλα, δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 8 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια μεγαλύτερα της υφιστάμενης κατάστασης με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητος είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:

**(2.1.1) Κόμβος Οδού Κυριακίδου:**

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Κυριακίδου από τον πεζόδρομο της Κομνηνών έως την Τραπεζούντος αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας (ήπιας) ενώ η συνέχεια της μετά την Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς το βορρά. Η

οδός Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Τραπεζούντος έχει προτεραιότητα και για αυτό στην οδό Κυριακίδου υπάρχει ήδη ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (2.1.2) Κόμβος Οδού Ιασονίδου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Ιασονίδου από τον πεζόδρομο της Κομνηνών έως την Τραπεζούντος αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας (ήπιας) ενώ η συνέχεια της μετά την Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς το βορρά. Η οδός Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Τραπεζούντος έχει προτεραιότητα και για αυτό στην οδό Ιασονίδου υπάρχει ήδη ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (2.1.3) Κόμβος Οδού Βαζέλωνος:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Βαζέλωνος από τον πεζόδρομο της Κομνηνών έως την Τραπεζούντος αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας (ήπιας) ενώ η συνέχεια της μετά την Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς το νότο. Η οδός Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Τραπεζούντος έχει προτεραιότητα και για αυτό στην οδό Βαζέλωνος υπάρχει ήδη ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP) και στους δύο κλάδους της.

#### (2.1.4) Κόμβος Οδού Παρανίκια:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Παρανίκια αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς το νότο. Η οδός Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Τραπεζούντος έχει προτεραιότητα και για αυτό στην οδό Παρανίκια υπάρχει ήδη ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (2.1.5) Κόμβος Οδού Σουμελά:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Σουμελά από τον πεζόδρομο της Κομνηνών έως την Τραπεζούντος αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας (ήπιας) ενώ η συνέχεια της μετά την Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς το βορρά. Η οδός Τραπεζούντος αποτελεί μονόδρομο. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Τραπεζούντος έχει

προτεραιότητα και για αυτό στην οδό Σουμελά υπάρχει ήδη ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

**(2.2) Η οδός Κωφίδου** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Πόντου μέχρι την οδό Ιμέρας. Διασταυρώνεται με την οδό Ιμέρας.

Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική Οδός. Η οδός είναι μονόδρομος και δεν διέρχεται από αυτή λεωφορείο του ΟΑΣΘ.

Η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 5,50μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν, ιδιαίτερα μικρού πλάτους και πρακτικά ανύπαρκτα σε αρκετά σημεία.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Δεδομένου ότι είναι μονόδρομος, επιτρέπεται η στάθμευση στη μία πλευρά της οδού πέραν από τα σημεία όπου απαγορεύεται με ρυθμιστική σήμανση ή λόγω συμβολών, διαβάσεων, κ.λπ., ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Κωφίδου	3	-

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 2,75μ, και συνολικά 3,25μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Παράλληλα, δημιουργούνται από την πλευρά των ζυγών αριθμών, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 3 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια μεγαλύτερα της υφιστάμενης κατάστασης.

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Ο κόμβος της οδού περιγράφεται ως εξής:

(2.2.1) Κόμβος Οδού Ιμέρας / Αργυρουπόλεως:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Ιμέρας και η προέκταση της η οδός Αργυρουπόλεως αποτελεί μονόδρομο, όπως και η οδός Κωφίδου. Στην εν λόγω συμβολή δίδεται προτεραιότητα στην οδό Κωφίδου. Ως εκ τούτου, στην οδό Ιμέρας και στην οδό Αργυρουπόλεως τοποθετούνται ρυθμιστικές πινακίδες σήμανσης P-2 (STOP).

### **(3) ΠΕΡΙΟΧΗ 3**

Στην Περιοχή 3 μελετώνται:

**(3.1) Οδός Σκρα** (στο τμήμα της μεταξύ Ν. Πλαστήρα και Κοραή) και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(3.1.1) Χρυσοστόμου Σμύρνης / Ελλησπόντου,

(3.1.2) Πατριάρχη Ιωακείμ Γ,

(3.1.3) Αδαμάντιου Κοραή

**(3.2) Οδός Αδραμυτίου** (στο τμήμα της μεταξύ πεζόδρομου οδού Σκρα και Κολοτούρου) και ο κόμβος της με την οδό:

(3.2.1) Κολοτούρου

**(3.3) Οδός Κολοτούρου** (στο τμήμα της μεταξύ Αδραμυτίου και Πόντου) και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(3.3.1) Μετρών / Κίου,

(3.3.2) Ηλία Μικρουλέα,

(3.3.3) Κονίτσης,

(3.3.4) Κων. Σαράτση,

(3.3.5) Πόντου



**(3.4) Οδός Ηλία Μικρουλέα** (στο τμήμα της μεταξύ Κολοτούρου και Αγ. Νικολάου) και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(3.4.1) Ευελπίδου,

(3.4.2) Αγ. Νικολάου

**(3.5) Οδός Πόντου** (στο τμήμα της μεταξύ Κολοτούρου και Αγ. Νικολάου) και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(3.5.1) Χαιριανών,

(3.5.2) Θήχης,

(3.5.3) Θεοδοσουπόλεος / Αγ. Νικολάου

**(3.6) Οδός Αγίου Νικολάου** (στο τμήμα της μεταξύ Πόντου και Ηλία Μικρουλέα) και ο κόμβος της με την οδό:

(3.6.1) Ροδοπόλεως

#### Αναλυτικά:

**(3.1) Η οδός Σκρα** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Νικολάου Πλαστήρα μέχρι της οδό Αδαμάντιου Κοραή. Στην συνέχεια της η οδός αποτελεί πεζόδρομο ήδη από την υφιστάμενη κατάσταση. Η οδός βρίσκεται στην Π.Ε.6. της Αρετσούς. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Χρυσοστόμου Σμύρνης / Ελλησπόντου, Πατριάρχη Ιωακείμ Γ και Αδαμάντιου Κοραή.

Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική Οδός. Η οδός είναι μονόδρομος και δεν διέρχεται από αυτή λεωφορείο του ΟΑΣΘ.

Η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 7,00μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν, ιδιαίτερα μικρού πλάτους 1,00 – 1,70μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Δεδομένου ότι είναι μονόδρομος, επιτρέπεται η στάθμευση στη μία πλευρά της οδού πέραν από τα σημεία όπου απαγορεύεται με ρυθμιστική σήμανση ή λόγω συμβολών, διαβάσεων,

κ.λπ., ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Σκρα	-	12

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,00μ, και συνολικά 3,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Παράλληλα, δημιουργούνται από την πλευρά του πάρκου, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 11 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος, λειτουργεί ως μικτής χρήσης οχημάτων και ποδηλάτου και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:

**(3.1.1) Κόμβος Οδού Ελλησπόντου / Χρυσοστόμου Σμύρνης:**

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Ελλησπόντου και η προέκταση της η οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης αποτελεί μονόδρομο. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Ελλησπόντου έχει προτεραιότητα ως προς την οδό Σκρα, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

**(3.1.2) Κόμβος οδού Πατριάρχη Ιωακείμ:**

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T, στον οποίο και οι δύο συμβαλλόμενες οδοί είναι μονόδρομοι, με την οδό Πατριάρχη Ιωακείμ να έχει κατεύθυνση προς την οδό Σκρα. Δεδομένου ότι απουσιάζει ρυθμιστική σήμανση παραχώρησης προτεραιότητας, η οδός

Πατριάρχη Ιωακείμ έχει προτεραιότητα έναντι της οδού Σκρα, καθώς βρίσκεται δεξιά αυτής. Ενισχυτικά τοποθετείται επί της οδού Σκρα και ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

### (3.1.3) Κόμβος οδού Αδαμάντιου Κοραή:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T, στον οποίο η οδός Σκρα είναι μονόδρομος, ενώ η οδός Αδαμάντιου Κοραή είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Αδαμάντιου Κοραή έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Σκρα. Η δεύτερη έχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

**(3.2) Η οδός Αδραμυτίου** μελετάται στο τμήμα της συμβολής της με την οδό Κολοτούρου, με σκοπό την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην είσοδο του 5<sup>ου</sup> Δημοτικού σχολείου Καλαμαριάς, αλλά και την εξασφάλιση της συνέχειας στην κίνηση πεζών και ποδηλάτων επί της μελετώμενης διαδρομής. Η οδός βρίσκεται στην Π.Ε.5 και στην Π.Ε.6. της Αρετσούς και στο μικρό τμήμα που μελετάται διασταυρώνεται με την οδό Κολοτούρου.

Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική Οδός. Η οδός είναι μονόδρομος και δεν διέρχεται από αυτή λεωφορείο του ΟΑΣΘ.

Η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 7,00μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν, ιδιαίτερα μικρού πλάτους 1,40 – 1,60μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Στο μελετώμενο τμήμα δεδομένων των συμβολών δεν υφίσταται νόμιμη στάθμευση, υπάρχει όμως σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης.

### Πρόταση:

Η οδός ανασχεδιάζεται, στο μήκος αυτό, γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 2,75μ, και συνολικά 3,25μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Το εν λόγω πλάτος είναι το ελάχιστο δυνατό ώστε να επιτρέπεται μικτή κίνηση οχήματος με ποδήλατο στη διατομή. Με την τοπική αυτή στένωση επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας στην περιοχή διέλευσης μαθητών

- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων τα οποία παρουσιάζουν σημαντικές ροές μαθητών

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

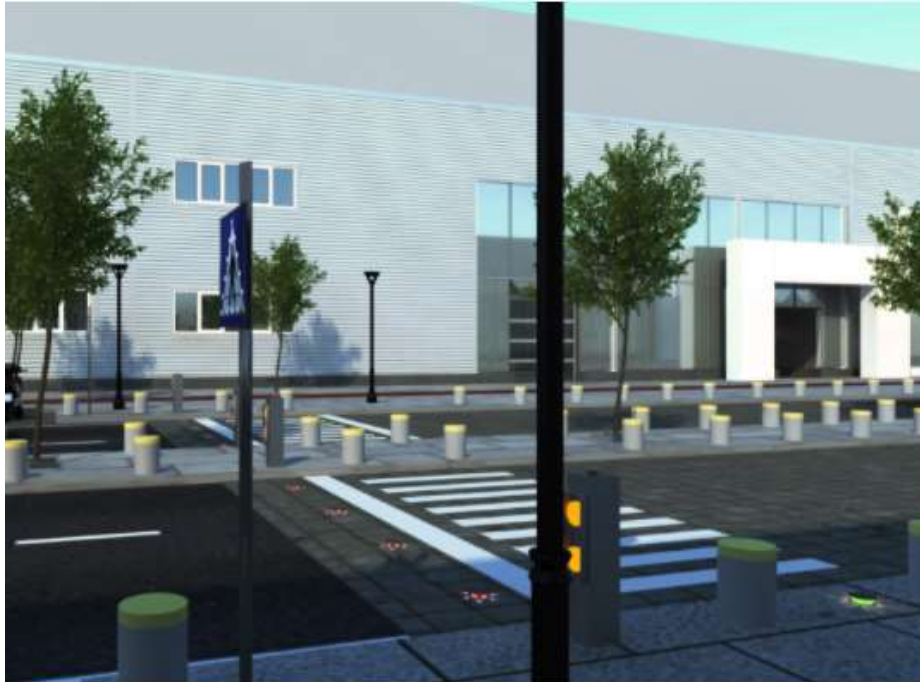
Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η μία κατεύθυνση ποδηλάτου μικτή με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και η αντίθετη κατεύθυνση του ποδηλάτου (ανατολικά προς δυτικά) για λίγα μέτρα πάνω στο πεζοδρόμιο πλάτους 3,20 - 3,40μ. μέχρι να φτάσει στην οδό Κολοτούρου.

Η υφιστάμενη διάβαση πεζών στο ύψος του 5<sup>ου</sup> Δημοτικού Σχολείου μετατρέπεται σε «έξυπνη» διάβαση για την ασφαλέστερη διέλευση των μαθητών.

Οι έξυπνες διαβάσεις εγκαθίστανται ως επί τω πλείστων σε αυξημένης σημασίας διαβάσεις (σχολεία, γυμναστήρια, πλατείες, κ.λπ.). Σε κάθε πλευρά του δρόμου έχει εγκατασταθεί ένα κολωνάκι το οποίο διαθέτει από ένα κουμπί στην κορυφή του, πορτοκαλί φώτα μπροστά και κόκκινα φώτα αεροδιαδρόμου επί της ασφάλτου. Τα πορτοκαλί φώτα αναβοσβήνουν διαρκώς και ενημερώνουν τους διερχόμενους οδηγούς ότι εισέρχονται σε περιοχή αυξημένης ροής πεζών έτσι ώστε να μειώσουν ταχύτητα. Με το πάτημα του κουμπιού που βρίσκεται στο πάνω μέρος της βάσης και για διάρκεια τεσσάρων δευτερολέπτων, τα πορτοκαλί φώτα ανάβουν πολύ έντονα έτσι ώστε τα διερχόμενα οχήματα να μειώσουν την ταχύτητά τους. Αμέσως μετά ανάβουν τα κόκκινα φώτα που είναι τοποθετημένα επί της ασφάλτου για 20 δευτερόλεπτα ή άλλο χρονικό διάστημα αν υπάρχουν ειδικές ανάγκες.

Ταυτόχρονα ανάβουν και πράσινα φώτα που έχουν τοποθετηθεί στα πεζοδρόμια, ακριβώς στο σημείο που στέκονται οι πεζοί. Επιπλέον ανάβουν λευκά φώτα led περιμετρικά του λευκού τριγώνου στην πινακίδα της διάβασης που δίνει προτεραιότητα στους πεζούς.

Τέλος ενεργοποιείται και ήχος που ενημερώνει τους ανθρώπους με προβλήματα όρασης ότι μπορούν να διασχίσουν τη διάβαση. Μια τυπική διάταξη φαίνεται στο σχήμα που ακολουθεί.



Ο κόμβος της οδού περιγράφεται ως εξής:

(3.2.1) Κόμβος Οδού Κολοτούρου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Αδραμυτίου αποτελεί μονόδρομο, ενώ η οδός Κολοτούρου αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Αδραμυτίου έχει προτεραιότητα ως προς την οδό Κολοτούρου, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

**(3.3)** Η οδός Κολοτούρου στο τμήμα από την οδό Αδραμυτίου μέχρι την οδό Ηλία Μικρουλέα αποτελεί το όριο της Π.Ε.5 με την Π.Ε.6. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Μετρών και Ηλία Μικρουλέα. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική οδός. Η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης / αμφίδρομης κυκλοφορίας.

Η οδός Κολοτούρου στο εν λόγω τμήμα έχει στο μέσο της κεντρική νησίδα πλάτους 4,50μ. Η κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας αποτελείται από μία λωρίδα κυκλοφορίας και θέσεις στάθμευσης. Τα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού είναι ικανοποιητικά με ελάχιστο πλάτος τα 2,00μ.

Η οδός Κολοτούρου στο τμήμα από την οδό Ηλία Μικρουλέα μέχρι την οδό Πόντου διασχίζει την Π.Ε.4. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Κονίτσης, Κων. Σαράτση και Πόντου. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική οδός. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Ηλία Μικρουλέα προς την οδό Πόντου.

Η οδός Κολοτούρου στο εν λόγω τμήμα αποτελείται από μία λωρίδα κυκλοφορίας και θέσεις στάθμευσης. Τα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού έχουν πλάτος που κυμαίνεται μεταξύ των 1,43μ. κατά τους μονούς αριθμούς έως 2,35μ από την άλλη οριογραμμή.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Κολοτούρου, πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν της οδού παράλληλα με το κράσπεδο ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, σύμφωνα με την κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Κολοτούρου	4	30

**Πρόταση:**

Στο πρώτο τμήμα η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά, κρατώντας σταθερή την κεντρική νησίδα της ίση προς 4,50μ. Το πλάτος οδοστρώματος ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας ορίζεται στα 3,50μ. εκ των οποίων τα 3,00μ. για κυκλοφορία οχημάτων και 0,25μ εκατέρωθεν ρείθρα.

Η οδός παραμένει **αμφίδρομης κυκλοφορίας** και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας ορίζεται στα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 22 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού, πλάτους περί τα 2,50 – 3,00μ., τα οποία σαφώς διαθέτουν την απαιτούμενη ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Ο ελεύθερος εναπομείναν χώρος διαμορφώνεται από την ειδική αρχιτεκτονική μελέτη με φύτευση.

Στο δεύτερο τμήμα της η οδός Κολοτούρου ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος ίσο προς 3,25μ. εκ των οποίων τα 2,75μ. για κυκλοφορία οχημάτων και 0,25μ εκατέρωθεν ρείθρα.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 14 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, κατά τους μονούς αριθμούς.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού, τα οποία σαφώς διαθέτουν την απαιτούμενη ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Ο ελεύθερος εναπομείναν χώρος διαμορφώνεται από την ειδική αρχιτεκτονική μελέτη με φύτευση.

Η οδός **παραμένει μονόδρομος** και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας ορίζεται στα 30 km/h.

Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Η διάβαση στην περιοχή που συμβάλλει ο πεζόδρομος της οδού Κομνηνών μετατρέπεται σε «έξυπνη διάβαση» για την ασφαλέστερη διέλευση των πεζών.

Σχετικά με τις συμβολές ισχύουν τα εξής:

#### (3.3.1) Κόμβος οδού Μετρών / Κίου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Μετρών και η προέκτασης της (οδός Κίου) είναι μονής κατεύθυνσης με φορά από προς την οδό Χηλής. Η οδός Κολοτούρου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Μετρών, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (3.3.2) Κόμβος οδού Ηλία Μικρουλέα:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Ηλία Μικρουλέα είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Αγίου Νικολάου. Η οδός Κολοτούρου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Μικρουλέα, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (3.3.3) Κόμβος οδού Κονίτσης:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T, όπου οι διασταυρούμενες οδοί είναι αμφότερες μονόδρομοι. Η οδός Κονίτσης έχει κατεύθυνση από την οδό Κολοτούρου προς την οδό Χιλής και ως εκ τούτου στην εν λόγω συμβολή δεν υπάρχουν εμπλοκές στην κυκλοφορία.

#### (3.3.4) Κόμβος οδού Κων. Σαράτση:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T, όπου οι διασταυρούμενες οδοί είναι αμφότερες μονόδρομοι. Η οδός Σαράτση έχει κατεύθυνση από την οδό Κολοτούρου προς την οδό Χιλής και ως εκ τούτου στην εν λόγω συμβολή δεν υπάρχουν εμπλοκές στην κυκλοφορία.

#### (3.3.5) Κόμβος οδού Πόντου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Κολοτούρου είναι μονόδρομος, η οδός Καυκάσου (προέκταση Κολοτούρου μετά την οδό Πόντου) είναι επίσης μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Πόντου, ενώ η οδός Πόντου είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Πόντου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Κολοτούρου και την οδό Καυκάσου, στις οποίες υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP). Ο κόμβος λειτουργεί με σηματοδότηση.

**(3.4) Η οδός Ηλία Μικρουλέα** στο τμήμα από την οδό Κολοτούρου μέχρι την οδό Αγίου Νικολάου αποτελεί το όριο της Π.Ε.4 με την Π.Ε.6. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Ευελπίδου και Αγίου Νικολάου. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι



Τοπική οδός. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Κολοτούρου προς την οδό Αγίου Νικολάου.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος 5,00μ. Τα πεζοδρόμια κατά τους ζυγούς αριθμούς έχουν πλάτος περί τα 2,00μ., ενώ από την πλευρά του πάρκου είναι ιδιαίτερα περιορισμένα μικρότερα του 1,50μ. και το πλάτος τους περιορίζεται ακόμα περισσότερο από τα υφιστάμενα δέντρα.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Ηλία Μικρουλέα, πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν της οδού παράλληλα με το κράσπεδο ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Το πλάτος της οδού δεν προσδίδει νόμιμες θέσεις παρά το κράσπεδο.

### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με οφιοειδή μορφή, με πλάτος οδοστρώματος 2,75μ, και συνολικά 3,25μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητος είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 4 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, κατά τους ζυγούς αριθμούς.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση. Τα νέα πεζοδρόμια έχουν μέσο πλάτος περί τα 3,00μ. με τοπικές στενώσεις στις περιοχές που δίδονται οι τέσσερις θέσεις στάθμευσης.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:

(3.4.1) Κόμβος Οδού Ευελπίδου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Τόσο η οδός Ηλία Μικρουλέα, όσο και η συμβαλλόμενη οδός Ευελπίδου αποτελούν μονόδρομους. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Μικρουλέα έχει προτεραιότητα ως προς την οδό Ευελπίδου, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

(3.4.2) Κόμβος οδού Αγίου Νικολάου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Τόσο η οδός Ηλία Μικρουλέα, όσο και η συμβαλλόμενη οδός Αγίου Νικολάου αποτελούν μονόδρομους. Η οδός Αγίου Νικολάου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Ηλία Μικρουλέα, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

**(3.5) Η οδός Πόντου** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Κολοτούρου μέχρι την οδό Αγίου Νικολάου. Η οδός βρίσκεται στην Π.Ε.4. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Χαιριανών, Θήχης και Αγίου Νικολάου / Θεοδοσουπόλεως.

Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Αστική Αρτηρία. Η οδός είναι αμφίδρομη κυκλοφορίας και από αυτή διέρχονται οι γραμμές του ΟΑΣΘ:

04B «Χαριλάου – Κτελ Χαλκιδικής – Καλαμαριά»

07 «Άγιος Ιωάννης – Πανεπιστήμιο στην επιστροφή της

33 «Άγιος Παντελεήμον – Βενιζέλου» στην επιστροφή της

33<sup>A</sup> «Άγιος Παντελεήμον – Βενιζέλου – Εμπορικό Μακεδονία» στην επιστροφή της.

Στο μελετώμενο οδικό τμήμα της οδού Πόντου υπάρχει η στάση «ΓΗΠΕΔΟ»

Η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται από 10,50 έως 11,35μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν. Από την πλευρά του γηπέδου Αριστοτέλη τα πεζοδρόμια

κυμαίνονται από 1,50μ. έως 4,50μ. πλησίον της οδού Κολοτούρου, ενώ κατά τους μονούς αριθμούς τα πεζοδρόμια είναι άναρχα σχεδιασμένα, ενώ κατά τόπους απουσιάζουν εντελώς.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Δεδομένου ότι είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, με διέλευση αστικών λεωφορείων, επιτρέπεται η στάθμευση στη μία πλευρά της οδού πέραν από τα σημεία όπου απαγορεύεται με ρυθμιστική σήμανση ή λόγω συμβολών, διαβάσεων, κ.λπ., ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Πόντου	6	-

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 6,50μ, και συνολικά 7,00μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού, με σκοπό την απρόσκοπτη κυκλοφορία των **αστικών λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ**, κατόπιν της εισηγητικής γνωμοδότησης της 18/04/2022 με Αρ. Πρωτοκόλλου 1221 του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ).

Παράλληλα, δημιουργούνται από την πλευρά του πάρκου, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 7 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, εκ των οποίων η μία είναι ειδική θέση (ΑΜΕΑ).

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Η οδός **παραμένει** αμφίδρομης κυκλοφορίας, το όριο της ταχύτητας εξακολουθεί να είναι 50 km/h. Η οδός παραμένει Αστική Αρτηρία.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:

(3.5.1) Κόμβος Οδού Χαιριανών:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Χαιριανών αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Πόντου προς το βορρά. Στην εν λόγω συμβολή οι ροές δεν δημιουργούν εμπλοκές και ως εκ τούτου δεν είναι απαραίτητη ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

(3.5.2) Κόμβος οδού Θήχης:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Θήχης αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Πόντου προς το βορρά. Στην εν λόγω συμβολή οι ροές δεν δημιουργούν εμπλοκές και ως εκ τούτου δεν είναι απαραίτητη ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

(3.5.3) Κόμβος οδού Αγίου Νικολάου / Θεοδοσουπόλεως:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού, στον οποίο η οδός Θεοδοσουπόλεως και η προέκταση της, η οδός Αγίου Νικολάου είναι μονόδρομος, ενώ η οδός Πόντου είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Πόντου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Θεοδοσουπόλεως. Η δεύτερη έχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

**(3.6) Η οδός Αγίου Νικολάου** στο τμήμα από την οδό Πόντου μέχρι την οδό Ηλία Μικρουλέα αποτελεί το όριο της Π.Ε.4 με την Π.Ε.6. Διασταυρώνεται με την οδό Ροδοπόλεως. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική οδός. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Πόντου προς την οδό Ηλία Μικρουλέα.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος 5,50μ. Τα πεζοδρόμια είναι ιδιαίτερα περιορισμένα μικρότερα του 1,50μ. και σε ορισμένα σημεία πρακτικά ανύπαρκτα.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Αγίου Νικολάου, επιτρέπεται στάθμευση από την μία πλευρά της οδού αλλά πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν της οδού παράλληλα με το κράσπεδο ενώ

υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Αγίου Νικολάου	-	16

### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 2,75μ, και συνολικά 3,25μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητος είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 10 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, κατά τους μονούς αριθμούς.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Ο κόμβος της οδού περιγράφεται ως εξής:

#### **(3.6.1) Κόμβος Οδού Ροδοπόλεως:**

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Αγίου Νικολάου είναι μονόδρομος, ενώ η οδός Ροδοπόλεως είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Αγίου Νικολάου έχει προτεραιότητα ως προς την οδό Ροδοπόλεως, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP).

#### **(4) ΠΕΡΙΟΧΗ 4**

Στην Περιοχή 4 μελετώνται:

**(4.1) Οδός Κουντουριώτου** (στο τμήμα της μεταξύ της Πλατείας Ύδρας και της οδού Ερυθραίας) και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(4.1.1) Πλατεία Ύδρας,

(4.1.2) Βρυούλων

(4.1.3) Ερυθραίας

**(4.2) Οδός Πλατείας Ύδρας (αριστερά)** (στο τμήμα της μεταξύ Κουντουριώτου και Σμύρνης) και ο κόμβος της με την οδό:

(4.2.1) Σμύρνης,

**(4.3) Οδός Πλατείας Ύδρας (δεξιά)** (στο τμήμα της μεταξύ Κουντουριώτου και Σμύρνης) και ο κόμβος της με την οδό:

(4.3.1) Σμύρνης,

#### **(4.4) Οδός Ανδρούτσου**

στο τμήμα της μεταξύ των οδών Βρυούλων και Κανάρη και ο κόμβος της με την οδό

(4.4.1) Κανάρη

**(4.5) Οδός Εφέσσου** (στο τμήμα της μεταξύ των οδών Κανάρη και Κάτω Παναγιάς) και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(4.5.1) Βρυούλων,

(4.5.2) Κάτω Παναγιάς,

**(4.6) Οδός Κανάρη** (στο τμήμα της μεταξύ Πόντου (αδιάνοικτη) και Ανδρούτσου) και οι κόμβοι της με τις οδούς:

(4.6.1) Δήλου

(4.6.2) Εφέσσου

(4.6.3) Μητροπολίτη Γενναδίου

**(4.7) Οδός Ερυθραίας** (στο τμήμα μεταξύ των οδών Κουντουριώτου και Σμύρνης) και ο κόμβος της με την οδό:

(4.7.1) Σμύρνης

Αναλυτικά:

**(4.1) Η οδός Κουντουριώτου** μελετάται στο τμήμα της από την Πλατεία Ύδρας μέχρι την οδό Ερυθραίας. Η οδός αποτελεί όριο της Π.Ε.7. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Πλατεία Ύδρας, Βρουούλων και Ερυθραίας. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Κύρια Συλλεκτήρια. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την Πλατεία Ύδρας προς την οδό Ερυθραίας.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος περί τα 5,50μ., το οποίο αυξάνεται με εσοχές για την δημιουργία θέσεων στάθμευσης παρά την οδό. Τα πεζοδρόμια κατά τους μονούς αριθμούς έχουν πλάτος περί τα 4,50μ., ενώ από την πλευρά του πάρκου Ούλφ Πάλμε κυμαίνονται από 1,50 έως 5,50μ.

Από την οδό Κουντουριώτου διέρχονται οι γραμμές του ΟΑΣΘ

04B: «Χαριλάου – Κτελ Χαλκιδικής – Καλαμαριά»

05: «Νέα Κρήνη – Βενιζέλου»

05<sup>A</sup>: «Νέα Κρήνη – Βενιζέλου – Σχολή Δικαστών»

06: «Καλαμαριά – Βενιζέλου»

Στο μελετώμενο τμήμα υπάρχει μία στάση του ΟΑΣΘ με την ονομασία «ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ».

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Κουντουριώτου, πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν σε ειδικά διαμορφωμένες εσοχές, ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Κουντουριώτου	8	13

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με οφιοειδή μορφή, με πλάτος οδοστρώματος 3,25μ, και συνολικά 3,75μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού, με σκοπό την απρόσκοπτη κυκλοφορία του **αρθρωτού αστικού λεωφορείου του ΟΑΣΘ**, κατόπιν της εισηγητικής γνωμοδότησης της 18/04/2022 με Αρ. Πρωτοκόλλου 1221 του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ). Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Ειδικά στο τμήμα της μεταξύ των οδών Βρυούλων και Ερυθραίας, ο ανασχεδιασμός επιτυγχάνει αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων από 1,50 σε 2,00 μ., καταργώντας την ατυχώς σχεδιασμένη εσοχή στάθμευσης κατά τους ζυγούς αριθμούς. Στην πλευρά των ζυγών αριθμών υφίστανται είσοδοι/έξοδοι οχημάτων σε πιλωτές.

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει κύρια Συλλεκτήρια.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. (παράλληλα με το κράσπεδο) και 4,50\*2,25 υπό γωνία 45°, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 26 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:



#### (4.1.1) Κόμβος Πλατείας Ύδρας:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Τόσο η οδός Κουντουριώτου, όσο και οι συμβαλλόμενες περιμετρικές οδοί της Πλατείας Ύδρας αποτελούν μονόδρομους. Η οδός Κουντουριώτου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό επί της Πλατείας Ύδρας, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (4.1.2) Κόμβος οδού Βρυούλων:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Τόσο η οδός Κουντουριώτου, όσο και οι συμβαλλόμενοι κλάδοι της οδού Βρυούλων αποτελούν μονόδρομους. Δεδομένου ότι οι κλάδοι της οδού Βρυούλων στην συμβολή έχουν κατεύθυνση κυκλοφορίας που απομακρύνεται από την οδό Κουντουριώτου, δεν υπάρχει ανάγκη τοποθέτησης πινακίδας σήμανσης P-2 (STOP).

#### (4.1.3) Κόμβος οδού Ερυθραίας:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Τόσο η οδός Κουντουριώτου, όσο και οι οδός Ερυθραίας αποτελούν μονόδρομους. Η οδός Κουντουριώτου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Ερυθραίας, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

**(4.2)** Η αριστερή περιμετρική **οδός της Πλατείας Ύδρας** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Κουντουριώτου μέχρι την οδό Σμύρνης. Η οδός διασχίζει την Π.Ε.7 και διασταυρώνεται με την οδό Σμύρνης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από οδό Σμύρνης προς την οδό Κουντουριώτου.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος περί τα 4,50μ., το οποίο αυξάνεται με εσοχές για την δημιουργία θέσεων στάθμευσης παρά την οδό. Τα πεζοδρόμια κατά τους μονούς αριθμούς έχουν πλάτος άνω των 5,50μ., ενώ από την πλευρά της Πλατείας Ύδρας είναι ιδιαίτερα μικρά περί τα 1,20μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού, πραγματοποιείται στάθμευση σε ειδικά διαμορφωμένες εσοχές, ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Πλ. Ύδρας	-	5

### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,00μ, και συνολικά 3,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. (παράλληλα με το κράσπεδο), οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 5 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Ο κόμβος της οδού περιγράφεται ως εξής:

#### **(4.2.1) Κόμβος οδού Σμύρνης:**

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T, δεδομένου ότι η οδός Ύδρας στη συνέχεια της πεζοδρομείται. Τόσο η οδός Σμύρνης, όσο και η περιμετρική οδός της Πλατείας Ύδρας

αποτελούν μονόδρομους. Οι ροές κίνησης στον κόμβο δεν δημιουργούν εμπλοκές, ως εκ τούτου δεν απαιτείται ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

**(4.3)** Η δεξιά περιμετρική **οδός της Πλατείας Ύδρας** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Κουντουριώτου μέχρι την οδό Σμύρνης. Η οδός διασχίζει την Π.Ε.7 και διασταυρώνεται με την οδό Σμύρνης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Κουντουριώτου προς την οδό Σμύρνης.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος περί τα 4,50μ., το οποίο αυξάνεται με εσοχές για την δημιουργία θέσεων στάθμευσης παρά την οδό. Τα πεζοδρόμια κατά τους ζυγούς αριθμούς έχουν πλάτος άνω των από 2,20 έως 5,50μ., ενώ από την πλευρά της Πλατείας Ύδρας είναι ιδιαίτερα μικρά περί τα 1,20μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού, πραγματοποιείται στάθμευση σε ειδικά διαμορφωμένες εσοχές, ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Πλ. Ύδρας	5	-

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,00μ, και συνολικά 3,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. (παράλληλα με το κράσπεδο), οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 5 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Ο κόμβος της οδού περιγράφεται ως εξής:

#### (4.3.1) Κόμβος οδού Σμύρνης:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T, δεδομένου ότι η οδός Ύδρας στη συνέχεια της πεζοδρομείται. Τόσο η οδός Σμύρνης, όσο και η περιμετρική οδός της Πλατείας Ύδρας αποτελούν μονόδρομους. Η οδός Σμύρνης έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό επί της Πλατείας Ύδρας, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

**(4.4) Η οδός Ανδρούτσου** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Βρυούλων μέχρι την οδό Κανάρη και διασταυρώνεται με την οδό Κανάρη. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Βρυούλων προς την οδό Κανάρη.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος περί τα 7,00μ. Τα πεζοδρόμια είναι ιδιαίτερα μικρά, κάτω του 1,50μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Ανδρούτσου, η στάθμευση επιτρέπεται από την μία πλευρά του δρόμου, ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια

και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Ανδρούτσου	9	-

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,00μ, και συνολικά 3,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητος είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. (παράλληλα με το κράσπεδο), οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 9 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Ο κόμβος της οδού περιγράφεται ως εξής:

**(4.4.1) Κόμβος Οδού Κανάρη:**

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Ανδρούτσου αποτελεί μονόδρομο, ενώ η οδός Κανάρη αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Κανάρη έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Ανδρούτσου, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

**(4.5) Η οδός Εφέσσου** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Κανάρη μέχρι την οδό Κάτω Παναγιάς και διασταυρώνεται με την οδό Βρυούλων και την οδό Κάτω Παναγιάς. Η

κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός. Η οδός είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας στο τμήμα της Κανάρη – Βρυούλων και μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Βρυούλων προς την οδό Κάτω Παναγιάς στο εναπομένον τμήμα της.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος περί τα 15,00μ. Τα πεζοδρόμια κυμαίνονται από 1,20 έως 1,80μ.

Από την οδό Εφέσσου διέρχονται οι γραμμές του ΟΑΣΘ

04Α: «Χαριλάου – Κτελ Χαλκιδικής – Καλαμαριά»

04Β: «Χαριλάου – Κτελ Χαλκιδικής – Καλαμαριά»

06: «Καλαμαριά – Βενιζέλου»

07: «Άγιος Ιωάννης – Πανεπιστήμιο»

Στο μελετώμενο τμήμα δεν υπάρχει στάση του ΟΑΣΘ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Εφέσσου, η στάθμευση επιτρέπεται εκατέρωθεν του δρόμου, ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Εφέσσου	60	77

### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,00μ, και συνολικά 3,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων

- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Η οδός μετατρέπεται σε μονόδρομο στο τμήμα μεταξύ Κανάρη και Βρυούλων και **παραμένει** μονόδρομος στο υπόλοιπο τμήμα της.

Κατά τους μονούς αριθμούς διαμορφώνονται ειδικές εσοχές για στάθμευση υπό γωνία 45°, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 38 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, εκ των οποίων η μία είναι ειδική θέση (ΑΜΕΑ).

Κατά τους ζυγούς αριθμούς σχεδιάζεται διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης πλάτους 3,00μ. με νησίδα διαχωρισμού από την Κυκλοφορία πλάτους 1,00μ. Ο διάδρομος αυτός θα συνδέσει το Σταθμό του Μετρό στη Νέα Κρήνη ποδηλατικά με την πλατεία Ύδρας και το Πάρκο Ούλφ Πάλμε.

Η οδός αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητος είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:

#### (4.5.1) Κόμβος Οδού Βρυούλων:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Εφέσσου αποτελεί μονόδρομο, ενώ η οδός Βρυούλων αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Βρυούλων έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Εφέσσου, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (4.5.2) Κόμβος Οδού Κάτω Παναγιάς:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Εφέσσου αποτελεί μονόδρομο, ενώ η οδός Κάτω Παναγιάς αποτελεί οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Εφέσσου έχει

προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Κάτω Παναγιάς, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

Η συμβολή εξαιτίας της διέλευσης μαθητών και λεωφορείου συνδυαστικά με το ότι θα αποτελεί τέλος του διαδρόμου ποδηλάτου χρήζει επεμβάσεων αύξησης της οδικής ασφάλειας. Τοποθετούνται διαβάσεις πεζών και στους δύο κλάδους της οδού Εφέσσου. Η περιοχή της συμβολής δαπεδοστρώνεται με συμπαγή κυβόλιθο, οξύνοντας την προσοχή του οδηγού. Η οδός Εφέσσου μετά τη συμβολή δέχεται τοπική στένωση. Η διάβαση πεζών στον ανατολικό κλάδο της οδού Εφέσσου σηματοδοτείται με φανάρι πεζών και ως προς την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και ως προς την κυκλοφορία των ποδηλάτων.

**(4.6) Η οδός Κανάρη** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Πόντου (αδιάνοικτο τμήμα) μέχρι την οδό Ανδρούτσου. Η οδός διασταυρώνεται με τις οδούς: Δήλου, Εφέσσου και Ανδρούτσου. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική οδός. Η οδός είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος περί τα 6,00μ. Τα πεζοδρόμια κυμαίνονται από 1,50 έως 2,50μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Κανάρη, πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση εκατέρωθεν και δεδομένου του πλάτους της ως αμφίδρομης κυκλοφορίας, η στάθμευση δεν επιτρέπεται σε καμία πλευρά.

#### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά, με πλάτος οδοστρώματος 5,50μ, και συνολικά 6,00μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων



Η οδός **παραμένει** αμφίδρομης κυκλοφορίας και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:

(4.6.1) Κόμβος οδού Δήλου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Τόσο η οδός Κανάρη, όσο και η οδός Δήλου είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Κανάρη έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Δήλου, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

(4.6.2) Κόμβος οδού Εφέσσου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Κανάρη είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Εφέσσου μετατράπηκε σε μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Κανάρη προς την οδό Κάτω Παναγιάς. Δεν υπάρχει εμπλοκή κινήσεων στην συμβολή.

(4.6.3) Κόμβος οδού Μητρ. Γενναδίου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Κανάρη είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Μητρ. Γενναδίου είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Κανάρη προς την οδό Μικράς Ασίας. Δεν υπάρχει εμπλοκή κινήσεων στην συμβολή.

**(4.7)** Η οδός **Ερυθραίας** μελετάται στο τμήμα της από την οδό Κουντουριώτου μέχρι την οδό Σμύρνης και διασταυρώνεται με την οδό Σμύρνης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός. Η οδός είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από την οδό Κουντουριώτου προς την οδό Σμύρνης.

Στην υφιστάμενη κατάσταση η οδός έχει πλάτος περί τα 6,00μ. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος 3,25μ. και 2,50μ. κατά τη φορά των μονών και των ζυγών αριθμών αντίστοιχα.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Κατά μήκος της οδού Ερυθραίας, η στάθμευση επιτρέπεται από την μία πλευρά του δρόμου, ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, της οδού.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Ερυθραίας	-	3

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,50μ, και συνολικά 4,00μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Με αυτόν τον σχεδιασμό επιτυγχάνεται:

- ✓ Μείωση της ταχύτητας
- ✓ Απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων
- ✓ Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων

Η οδός **παραμένει** μονόδρομος και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητος είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Δημιουργούνται ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. (παράλληλα με το κράσπεδο), οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 2 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Ο κόμβος της οδού περιγράφεται ως εξής:

#### (4.7.1) Κόμβος Οδού Σμύρνης:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής T. Η οδός Ερυθραίας και η οδός Σμύρνης αποτελούν μονόδρομους. Η οδός Σμύρνης έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Ερυθραίας, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

### **(5) ΠΕΡΙΟΧΗ 5**

Στην Περιοχή 5 μελετώνται:

#### **(5.1) Οδός Αργοναυτών και οι κόμβοι της με τις οδούς:**

(5.1.1) Θεμιστοκλή Σοφούλη,

(5.1.2) Ιωάννη Κούσκουρα,

(5.1.3) Τάκη Οικονομίδα,

(5.1.4) Παπαδημητρίου,

(5.1.5) Βλάσιου Γαβριηλίδη,

(5.1.6) Δωδεκανήσου,

(5.1.7) Μοσχονησίων,

(5.1.8) Μητροπολίτου Γρηγορίου Καλλίδου,

(5.1.9) Γρηγορίου Κυδωνίων / Δημητρίου Καραολή,

(5.1.10) Αλ. Ακριτίδου,

(5.1.11) Πόντου

#### **(5.2) Οδός Παπακυρίτση (με εξαίρεση την περιοχή του πεζόδρομου) και οι κόμβοι της με τις οδούς:**

(5.2.1) Χειμωνίδου,

(5.2.2) Αδριανουπόλεως,

(5.2.3) Θερμαϊκού

#### **(5.3) Οδός Κύπρου και ο κόμβος της με την οδό:**

(5.3.1) Πάτμου

#### **(5.4) Οδός Πάτμου**

**(5.5) Οδός Θερμαϊκού και οι κόμβοι της με τις οδούς:**

(5.5.1) Επανωμής,

(5.5.2) Κύμης,

(5.5.3) Πάροδος Θερμαϊκού,

(5.5.4) Αιγαίου,

(5.5.5) Γρηγορίου Ε,

(5.5.6) Κωστή Παλαμά

Αναλυτικά:

**(5.1) Η οδός Αργοναυτών** μελετάται σε όλο το μήκος της από την οδό Θεμιστοκλή Σοφούλη έως την οδό Πόντου. Η οδός βρίσκεται στην Π.Ε.1. και στα τελευταία μέτρα της στην Π.Ε.3. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Θεμιστοκλή Σοφούλη, Ιωάννη Κούσκουρα, Τάκη Οικονομίδα, Παπαδημητρίου, Βλάσιου Γαβριηλίδη, Δωδεκανήσου, Μοσχονησίων, Μητροπολίτου Γρηγορίου Καλλίδου, Γρηγορίου Κυδωνίων / Δημητρίου Καραολή, Αλ. Ακριτίδου, και Πόντου. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική Οδός. Η οδός είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας και δεν διέρχεται από αυτή λεωφορείο του ΟΑΣΘ.

Η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 10,50μ. και υφίστανται πεζοδρόμια εκατέρωθεν, πλάτους 3,00 – 6,00μ. Δεδομένου ότι είναι διπλής κατεύθυνσης επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού πέραν από τα σημεία όπου απαγορεύεται με ρυθμιστική σήμανση.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ. , πέραν περιοχής που λόγω διέλευσης μαθητών περιορίζεται τοπικά με πινακίδα ρυθμιστική Ρ-32 στα 40χλμ/ώρα. Κατά μήκος της οδού Αργοναυτών, πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν της οδού παράλληλα με το κράσπεδο ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, σύμφωνα με την κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Αργοναυτών	32	39

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 7,00μ, και συνολικά 7,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Παράλληλα, δημιουργούνται εκατέρωθεν της οδού, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 71 νόμιμες θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων 2 είναι θέσεις για ΑΜΕΑ.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση.

Η οδός **παραμένει** αμφίδρομης κυκλοφορίας και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Οι κόμβοι της οδού περιγράφονται ως εξής:

**(5.1.1) Κόμβος Οδού Θεμιστοκλή Σοφούλη:**

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Θεμιστοκλή Σοφούλη αποτελεί αστική αρτηρία με κατεύθυνση προς την οδό Κερασούντος. Στην εν λόγω συμβολή η οδός Θ. Σοφούλη έχει προτεραιότητα ως προς την οδό Αργοναυτών, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP). Ο κόμβος είναι ήδη σηματοδοτούμενος.

**(5.1.2) Κόμβος οδού Ιωάννη Κούσκουρα:**

Πρόκειται για τετρασκελή ισόπεδο κόμβο στον οποίο η οδός Αργοναυτών είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, ενώ η οδός Κούσκουρα είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την Αργοναυτών στο βόρειο τμήμα της και διπλής κατεύθυνσης στο νότιο. Η οδός Αργοναυτών έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Κούσκουρα καθώς η δεύτερη έχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP). Τοποθετούνται διαβάσεις πεζών στην οδό Κούσκουρα και στα δύο σημεία που προσεγγίζει την οδό Αργοναυτών.

#### (5.1.3) Κόμβος οδού Τάκη Οικονομίδη:

Πρόκειται για τετρασκελή ισόπεδο κόμβο στον οποίο η οδός Αργοναυτών είναι αμφίδρομη κυκλοφορίας, ενώ η οδός Τάκη Οικονομίδη είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Καπετάν Γκόνη. Η οδός Τάκη Οικονομίδη είναι αστική αρτηρία και ως εκ τούτου έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Αργοναυτών. Η δεύτερη έχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP). Οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών στη συμβολή διατηρούνται και η μία εξ αυτών επί της οδού Αργοναυτών μετατρέπεται σε έξυπνη διάβαση για αυξημένη οδική ασφάλεια.

#### (5.1.4) Κόμβος οδού Παπαδημητρίου:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού στον οποίο η οδός Αργοναυτών είναι αμφίδρομη κυκλοφορίας, ενώ η οδός Παπαδημητρίου αποτελεί αμφίδρομη κυκλοφορίας στο νότιο κλάδο της και μονόδρομο στο βόρειο κλάδο της με κατεύθυνση προς την οδό Αργοναυτών. Η οδός Αργοναυτών έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Γαβριηλίδη. Η δεύτερη έχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP) στο βόρειο κλάδο της στην υφιστάμενη κατάσταση. Για αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας τοποθετείται πινακίδα P-2 και στο νότιο κλάδο της.

#### (5.1.5) Κόμβος οδού Βλάσιου Γαβριηλίδη:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού στον οποίο και τα δύο συμβαλλόμενα οδικά τμήματα είναι αμφίδρομη κυκλοφορίας. Η οδός Αργοναυτών έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Γαβριηλίδη. Η δεύτερη έχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP) σε αμφότερα τα σημεία προσέγγισης της οδού Αργοναυτών.

#### (5.1.6) Κόμβος οδού Δωδεκανήσου:

Η διασταύρωση των οδών Αργοναυτών και Δωδεκανήσου σχηματίζει κόμβο μορφής σταυρού. Και οι δύο συμβαλλόμενες οδοί είναι αμφόδρομη κυκλοφορίας. Η οδός Αργοναυτών έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Δωδεκανήσου, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP) και στις δύο πλευρές.

#### (5.1.7) Κόμβος οδού Μοσχονησίων:

Η διασταύρωση των οδών Αργοναυτών και Μοσχονησίων σχηματίζει κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Αργοναυτών είναι αμφόδρομη κυκλοφορίας ενώ η οδός Μοσχονησίων είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Αργοναυτών και στους δύο κλάδους της. Η

οδός Αργοναυτών έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Μοσχονησίων, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP) και στις δύο θέσεις συμβολής.

(5.1.8) Κόμβος οδού Μητρ. Καλλίδου:

Η διασταύρωση των οδών Αργοναυτών και Μητρ. Καλλίδου σχηματίζει κόμβο μορφής σταυρού. Η οδός Αργοναυτών είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας ενώ η οδός Μητρ. Καλλίδου είναι μονόδρομος με κατεύθυνση αντίθετη της οδού Αργοναυτών και στους δύο κλάδους της. Στη διασταύρωση δεν δημιουργούνται βάση των ροών κυκλοφορίας σημεία εμπλοκής και ως εκ τούτου δεν υπάρχει ανάγκη ρυθμιστικής σήμανσης απόδοσης προτεραιότητας.

(5.1.9) Κόμβος οδών Γρηγορίου Κυδωνίων / Δημ. Καραολή:

Η διασταύρωση των οδών Αργοναυτών και Γρηγορίου Κυδωνίων / Δημ. Καραολή σχηματίζει κόμβο μορφής σταυρού. Παρόλα αυτά δεδομένου ότι η οδός Κυδωνίων (προέκταση Δ. Καραολή) έχει στο μέσο της νησίδα που δεν διακόπτεται στην υπό μελέτη συμβολή η οδός Αργοναυτών στην εν λόγω θέση αποτελεί αδιέξοδο και πρόκειται επί της ουσίας για δύο συμβολές μορφής T. Στην οδό Αργοναυτών υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 (STOP) αποδίδοντας προτεραιότητα στις κάθετες οδούς.

(5.1.10) Κόμβος οδού Αλ. Ακριτίδου:

Η διασταύρωση των οδών Αργοναυτών και Ακριτίδου σχηματίζει κόμβο μορφής T. Και τα δύο οδικά τμήματα που συμβάλλουν στον κόμβο είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Αργοναυτών έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Ακριτίδου στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

(5.1.11) Κόμβος οδού Πόντου:

Η διασταύρωση των οδών Αργοναυτών (και η προέκταση αυτής ως οδός Παπακυρίτση) με την οδό Πόντου σχηματίζει κόμβο μορφής σταυρού. Και τα δύο οδικά τμήματα που συμβάλλουν στον κόμβο είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Η οδός Πόντου, ως αστική αρτηρία, έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Αργοναυτών / Παπακυρίτση στις οποίες υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

**(5.2) Η οδός Παπακυρίτση** μελετάται σε όλο το μήκος της από την οδό Πόντου έως την συμβολή με τον πεζόδρομο της οδού Κύπρου. Η οδός βρίσκεται στην Π.Ε.13. Διασταυρώνεται με τις οδούς: Χειμωνίδου, Αδριανουπόλεως, Αριστοφάνους και Θερμαϊκού. Μεταξύ των οδών Αδριανουπόλεως και Αριστοφάνους η οδός είναι πεζοδρομημένη.

Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι Τοπική Οδός. Η οδός είναι αμφίδρομη κυκλοφορίας και δεν διέρχεται από αυτή λεωφορείο του ΟΑΣΘ.

Στο πρώτο τμήμα της, μεταξύ των οδών Πόντου και Αδριανουπόλεως, η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 10,50μ. Τα πεζοδρόμια είναι περί τα 2,50μ. κατά τους μονούς αριθμούς και περί των 6,00μ. κατά τους ζυγούς αριθμούς. Δεδομένου ότι είναι διπλής κατεύθυνσης επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού πέραν από τα σημεία όπου απαγορεύεται με ρυθμιστική σήμανση και από τις θέσεις που ορίζονται από τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Στο δεύτερο τμήμα της, μεταξύ των οδών Αριστοφάνους και Κύπρου, η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 10,00μ. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος περί τα 2,50μ. εκατέρωθεν της οδού. Δεδομένου ότι είναι διπλής κατεύθυνσης επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού πέραν από τα σημεία όπου απαγορεύεται με ρυθμιστική σήμανση και από τις θέσεις που ορίζονται από τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Κατά μήκος της οδού Παπακυρίτση, πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν της οδού παράλληλα με το κράσπεδο ενώ υφίσταται σημαντικός αριθμός παράνομης στάθμευσης επάνω στα πεζοδρόμια και σε σημεία διαβάσεων και συμβολών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, σύμφωνα με την κατεύθυνση κυκλοφορίας.



Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Παπακυρίτση (Πόντου – Αδριανουπόλεως)	5	4
Οδός Παπακυρίτση (Αριστοφάνους - Κύπρου)	9	2

### **Πρόταση:**

Στο πρώτο τμήμα της η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 7,00μ. και συνολικά 7,50μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Παράλληλα, δημιουργούνται εκατέρωθεν της οδού, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 5 νόμιμες θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων 1 είναι θέση για ΑΜΕΑ.

Στο δεύτερο τμήμα της η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 5,50μ. και συνολικά 6,00μ. μαζί με τα ρείθρα αποχέτευσης της οδού. Παράλληλα, δημιουργούνται κατά τους ζυγούς αριθμούς, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 7 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Τα πεζοδρόμια με τον τρόπο αυτό διαπλατώνονται σε σημαντικό βαθμό, εξασφαλίζοντας ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. αλλά και αποδίδοντας σημαντική επιφάνεια πρασίνου στην πόλη.

Και στα δύο της τμήματα, η οδός **παραμένει** αμφίδρομης κυκλοφορίας, λειτουργεί ως μικτής χρήσης οχημάτων και ποδηλάτου και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

### **(5.2.1) Κόμβος οδού Χειμωνίδου:**

Η διασταύρωση των οδών Παπακυρίτση και Χειμωνίδου σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Χειμωνίδου είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Παπακυρίτση. Η οδός

Παπακυρίτση έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Χειμωνίδου, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (5.2.2) Κόμβος οδού Αδριανουπόλεως:

Η διασταύρωση των οδών Παπακυρίτση και Αδριανουπόλεως σχηματίζει κόμβο μορφής T διότι η οδός Παπακυρίτση μετά την συμβολή με την οδό Αδριανουπόλεως είναι πεζόδρομος. Η οδός Αδριανουπόλεως είναι Κύρια Αστική Αρτηρία, είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Παπακυρίτση. Η οδός Αδριανουπόλεως έχει προτεραιότητα σε σχέση με την οδό Παπακυρίτση, στην οποία υπάρχει πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP). Η συμβολή των δύο οδών πραγματοποιείται σε καμπύλη της οριζόντιας χάραξης της οδού Αδριανουπόλεως. Για τω λόγω αυτό πρέπει να μελετηθεί μελλοντικά η τοποθέτηση φαναριού πεζών σε συντονισμό με το πρότερο φανάρι πεζών στο ύψος του 8<sup>ου</sup> Γυμνασίου και 7<sup>ου</sup> Λυκείου Καλαμαριάς.

#### (5.2.3) Κόμβος οδού Θερμαϊκού:

Η διασταύρωση των οδών Παπακυρίτση και Θερμαϊκού σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Θερμαϊκού είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, όπως και η οδός Παπακυρίτση. Στη συμβολή δεν υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα P-2 απόδοσης προτεραιότητας. Τοποθετείται πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP) επί της οδού Θερμαϊκού, αποδίδοντας προτεραιότητα στην οδό Παπακυρίτση.

**(5.3) Η οδός Κύπρου**, (τμήμα από την οδό Παπακυρίτση έως την οδό Πάτμου) βρίσκεται στην Π.Ε.13. Διασταυρώνεται με την οδό Πάτμου. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός. Η οδός είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας (διπλής κατεύθυνσης).

Η οδός Κύπρου έχει πλάτος οδοστρώματος 7,50μ. και τα πεζοδρόμια της εκατέρωθεν κυμαίνονται από 3,00 έως 3,50μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, προτεραιότητα έναντι όλων των διασταυρώσεων της, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Δεδομένου του πλάτους της οδού κατά μήκος της απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, σύμφωνα με την κατεύθυνση κυκλοφορίας. Ουσιαστικά υφίσταται δύο νόμιμες θέσεις στάθμευσης, η μία εκ των οποίων πρόκειται για ειδική θέση στάθμευσης (ΑΜΕΑ), κατά τους μονούς αριθμούς.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Μονοί Αριθμοί	Ζυγοί Αριθμοί
Οδός Κύπρου	2	0

### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 5,50μ, και συνολικά 6,00μ. τοποθετώντας ρείθρα αποχέτευσης εκατέρωθεν της κυκλοφορίας.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση. Το συνολικό πλάτος πεζοδρομίων μετά τις παρεμβάσεις ανέρχεται στα 4,00 έως 4,50μ.

Και στα δύο της τμήματα, η οδός **παραμένει** αμφίδρομης κυκλοφορίας και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Η ειδική θέση στάθμευσης παραμένει και αποκτά σωστές διαστάσεις με τοπική στένωση του πεζοδρομίου στη θέση αυτή.

### **(5.3.1) Κόμβος Οδού Πάτμου**

Ο κόμβος στη συμβολή με την οδό Πάτμου αποτελεί κόμβο μορφής σταυρού. Δεδομένου του ιδιαίτερα μεγάλου ανοίγματος στη θέση της συμβολής και της οξείας γωνίας συμβολής της οδού Κύπρου με το βόρειο κλάδο της οδού Πάτμου, ο εν λόγω κόμβος αναμορφώνεται συνολικά με την δημιουργία τριγωνικής νησίδας διοχέτευσης των στρεφουσών κινήσεων. Με τον τρόπο αυτό κυκλοφοριακά η στροφή από την οδό Πάτμου βόρεια προς την οδό Κύπρου βορειοανατολικά υλοποιείται με συνθήκες καθετότητας και βελτιωμένη ορατότητα. Επιπλέον απομακρύνονται τα παρανόμως σταθμευμένα οχήματα παρά τη συμβολή. Η οδός

Κύπρου έχει προτεραιότητα στον κόμβο έναντι της οδού Πάτμου, στην οποία υπάρχει υφιστάμενη ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP). Η πινακίδα τοποθετείται και επί της τριγωνικής νησίδας. Η νησίδα θα φυτευτεί κατάλληλα με χαμηλού ύψους φυτά για την διατήρηση της ορατότητας. Η διάβαση στο ύψος του 22<sup>ου</sup> και 23<sup>ου</sup> Νηπιαγωγείου Καλαμαριάς διατηρείται και μετατρέπεται σε έξυπνη διάβαση για αύξηση της ασφάλειας διέλευσης των μαθητών.

**(5.4) Η οδός Πάτμου** (τμήμα από την συμβολή με την οδό Κύπρου μέχρι τη συμβολή με την οδό Γρ. Κυδωνίων) βρίσκεται στην Π.Ε.13. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός. Η οδός είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας (διπλής κατεύθυνσης) και χαρακτηρίζεται στο υπό μελέτη τμήμα της από αυξημένες ροές μαθητών.

Η οδός Πάτμου έχει πλάτος οδοστρώματος 10,00μ. το οποίο μειώνεται πλησιάζοντας την οδό Κυδωνίων στα 6,50μ. Το πεζοδρόμιο κατά την πλευρά των ζυγών αριθμών ανέρχεται στα 2,50μ., ενώ από την πλευρά του 7<sup>ου</sup> Γυμνασίου Καλαμαριάς ανέρχεται στα 2,50μ. στην αρχή και βαίνει αυξανόμενο βαδίζοντας προς την οδό Κυδωνίων.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι 30 km/h όπως ορίζεται από την αντίστοιχη πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ.

Κατά μήκος της οδού Πάτμου πραγματοποιείται στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, σύμφωνα με την κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Πάτμου	3	9

Στην οδό παρατηρείται μεγάλος αριθμός παράνομης στάθμευσης κυρίως στο τμήμα που υπάρχει στένωση του οδοστρώματος.

### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 5,50μ, και συνολικά 6,00μ. τοποθετώντας ρείθρα αποχέτευσης εκατέρωθεν της κυκλοφορίας. Παράλληλα, δημιουργούνται εκατέρωθεν της οδού, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 17 νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση. Το συνολικό πλάτος πεζοδρομίων μετά τις παρεμβάσεις ανέρχεται στα 2,20 έως 4,50μ.

Και στα δύο της τμήματα, η οδός **παραμένει** αμφίδρομης κυκλοφορίας και αποκτά οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Η διάβαση στο ύψος του 7<sup>ου</sup> Γυμνασίου Καλαμαριάς διατηρείται και μετατρέπεται σε έξυπνη διάβαση για αύξηση της ασφάλειας διέλευσης των μαθητών.

**(5.5) Η οδός Θερμαϊκού** μελετάται σε όλο το μήκος της από την συμβολή με την οδό Παπακυρίτση έως την Λεωφόρο Εθν. Αντιστάσεως. Η οδός διασχίζει τις Περιφερειακές Ενότητες 13 και 12 του Δήμου Καλαμαριάς και διασταυρώνεται με τις οδούς: Επανωμής, Κύμης, Πάροδος Θερμαϊκού, Αιγαίου, Γρηγορίου Ε και Κωστή Παλαμά.

Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Η οδός είναι αμφίδρομος (διπλής κατεύθυνσης) στο τμήμα από την οδό Παπακυρίτση μέχρι την οδό Αιγαίου και μονόδρομος με κατεύθυνση προς την Λεωφ. Εθνικής Αντιστάσεως από την οδό Αιγαίου και έπειτα. Έχει πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 7,80 και 8,00μ. και πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με πλάτη που κυμαίνονται από 6,80-7,10μ. Τα πεζοδρόμια καλύπτονται από παρτέρια σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι 50 km/h εφόσον δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Από αυτό την οδό δεν διέρχεται η λεωφορειακή γραμμή του ΟΑΣΘ.

Δεδομένου του πλάτους της οδού, στο τμήμα της που λειτουργεί ως αμφίδρομης κυκλοφορίας επιτρέπεται η στάθμευση σε μία πλευρά της ενώ στο τμήμα που λειτουργεί ως μονόδρομος η στάθμευση επιτρέπεται εκατέρωθεν της οδού. Υπάρχουν πινακίδες απαγόρευσης στάθμευσης εκατέρωθεν της οδού με τους αντίστοιχους αριθμούς αδείας για είσοδο / έξοδο σε χώρους στάθμευσης οικοδομών. Η νόμιμη στάθμευση παρά την οδό όπως καταγράφηκε, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα για την κάθε πλευρά, σύμφωνα με την κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Υφιστάμενη στάθμευση		
	Ζυγοί	Μονοί
Οδός Θερμαϊκού	31	14

Η οδός κατακλύζεται από παράνομη στάθμευση επί των πεζοδρομίων αλλά και σε θέσεις εισόδων σε χώρους στάθμευσης, συμβολών κ.λπ.

#### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος στο αμφίδρομο τμήμα της 6,00μ, και συνολικά 6,50μ. τοποθετώντας ρείθρα αποχέτευσης εκατέρωθεν της κυκλοφορίας. Στο τμήμα που λειτουργεί ως μονόδρομος το πλάτος περιορίζεται στα 4,00μ. Παράλληλα, δημιουργούνται εκατέρωθεν της οδού, ειδικές εσοχές στάθμευσης διαστάσεων 5,50\*2,00μ. οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις του ΚΟΚ (άρθρο 34: Στάση και Στάθμευση)-Νόμος 2696/1999. Με τον τρόπο αυτό δίδονται 39 νόμιμες θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων η μία είναι ειδική θέση (ΑΜΕΑ).

Εξασφαλίζονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. και τη κατάλληλη φύτευση. Το συνολικό πλάτος πεζοδρομίων μετά τις παρεμβάσεις ανέρχεται στα 5,50 έως 7,00μ.

Στο τμήμα της έως την οδό Αιγαίου η οδός **παραμένει** αμφίδρομης κυκλοφορίας, ενώ στο τμήμα της έως την Εθν. Αντιστάσεως παραμένει μονόδρομος. Και στα δύο τμήματα αποκτά

οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 30 km/h. Η οδός παραμένει τοπική οδός.

Παρακάτω αναλύονται οι ισόπεδοι κόμβοι της οδού Θερμαϊκού. Πρόκειται για ισόπεδους κόμβους που αποκτούν οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σύμφωνα με τη μελέτη σήμανσης και τις προδιαγραφές.

#### (5.5.1) Κυκλικός Κόμβος οδού Επανωμής:

Πρόκειται για ισόπεδο κόμβο κυκλικής πορείας, ο οποίος λειτουργεί στην υφιστάμενη κατάσταση ως κυκλικός κόμβος χωρίς προδιαγραφές. Οι διασταυρούμενες οδοί βρίσκονται στην Π.Ε.13 και ανήκουν στο τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου Καλαμαριάς.

Οι συμβάλλουσες οδοί είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας με πλάτη οδοστρωμάτων, που κυμαίνονται μεταξύ 8,00 και 8,80μ. Η οδός Θερμαϊκού παραχωρεί προτεραιότητα στην οδό Επανωμής με ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

Μέγιστο όριο ταχύτητας στην περιοχή ορίζονται τα 50km/h.

#### Πρόταση:

Ανάλυση γεωμετρίας:

Διαμόρφωση κυκλικού αστικού κόμβου μίας (1) λωρίδας κυκλοφορίας με τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

Όχημα σχεδιασμού: τυπικό όχημα BUS 12,10μ.,

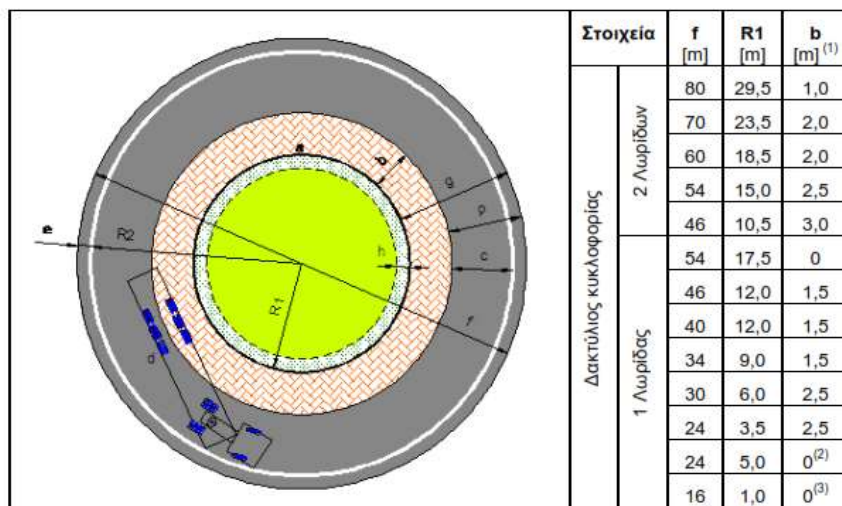
Εξωτερική διάμετρος f: 24,00μ.,

Ακτίνα κεντρικής νησίδας πρασίνου R1: 3,50μ.,

Υπερβατή ζώνη κεντρικής νησίδας b, πλάτους 2,50μ. και ακτίνας R=6,00μ.,

Επίκλιση οδοστρώματος: -2% προς το εξωτερικό του κύκλου,

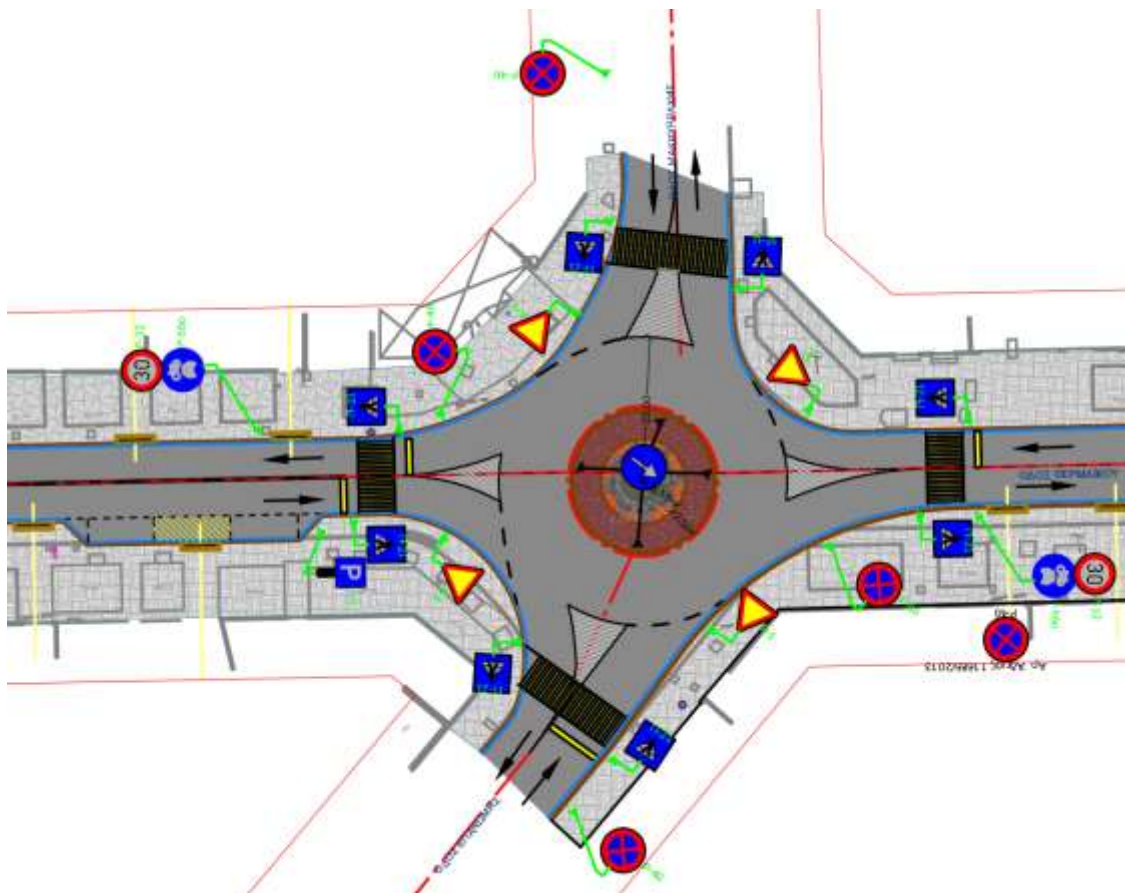
Λωρίδα κυκλοφορίας c=5,00μ. και έρεισμα e=0,50μ.



- (1) Το πλάτος υπερβατής ζώνης καλύπτει την εξυπηρέτηση φορτηγού ρυμουλκού με ημιρυμουλκούμενο εκτός από τις επόμενες περιπτώσεις <sup>(2)</sup> και <sup>(3)</sup>
- (2) Προσφέρεται εξυπηρέτηση μόνο φορτηγού και λεωφορείου, ενώ για εξυπηρέτηση φορτηγού ρυμουλκού με ημιρυμουλκούμενο απαιτείται η κατασκευή πλήρως υπερβατής κεντρικής νησίδας (βλ. Εικόνα 1.3.1-1)
- (3) Εφόσον χρειάζεται να εξυπηρετείται η διέλευση φορτηγού ή και λεωφορείου τότε η κεντρική νησίδα κατασκευάζεται υπερυψωμένη κατά 100 mm (βλ. υπερβατό κράσπεδο στο Σχήμα 2.13.3-2) πάνω από την επιφάνεια του οδοστρώματος (βλ. Εικόνα 1.3.1-2)

a: Κράσπεδο κεντρικής νησίδας	e: Ελάχιστο πλάτος ασφαλτικού ερείσματος 1,0 m
b: Υπερβατή ζώνη κεντρικής νησίδας	f: Εξωτερική διάμετρος
p: Πλάτος ασφαλτικού οδοστρώματος	g: Πλάτος κυκλοφορισμο μεταξύ κρασπέδων
c: Πλάτος δακτύλιου κυκλοφορίας	h: Πλάτος λωρίδας μόνο με χλοοτάπητα 1,0 m χωρίς οπτικά εμπόδια
d: Όχημα σχεδιασμού	

Σχήμα 2.2-1: Διαστάσεις γεωμετρικών παραμέτρων σχεδιασμού σε Κ<sup>3</sup>





### Κυκλική πορεία:

Η κυκλική πορεία ορίζεται από μια νησίδα πρασίνου ακτίνας 3,50μ., η οποία περιβάλλεται από την υπερβατή ζώνη ακτίνας 6,00μ. και πλάτους 2,50μ. Η χρήση της υπερβατής ζώνης χρησιμεύει για να διευκολύνει όταν απαιτείται την κίνηση βαρέων οχημάτων. Σημειώνεται ότι η υπερβατή ζώνη θα προεξέχει σε σχέση με το οδόστρωμα ώστε να καθίσταται άβολη η άσκοπη προσπέλασή της. Το πλάτος της βασικής λωρίδας κυκλοφορίας στον κύκλο είναι 5,00 μ.

Επίσης, σημειώνεται ότι η βασική κυκλική πορεία έχει επίκλιση -2 % προς το εξωτερικό του κύκλου.

### Προσβάσεις του κυκλικού κόμβου:

Ο κυκλικός κόμβος έχει τέσσερις προσβάσεις και τέσσερις εξόδους. Πρόκειται για την οδό Θερμαϊκού και την οδό Επανωμής. Όλες οι προσβάσεις έχουν διαμήκη διαχωριστική νησίδα, η οποία μπορεί να είναι είτε διαγραμμισμένη είτε υπερβατή. Η τελική μορφή των νησίδων προέκυψε από τα ίχνη των οπισθοτροχιών του οχήματος μελέτης.

### Πεζοδρόμια στον κόμβο:

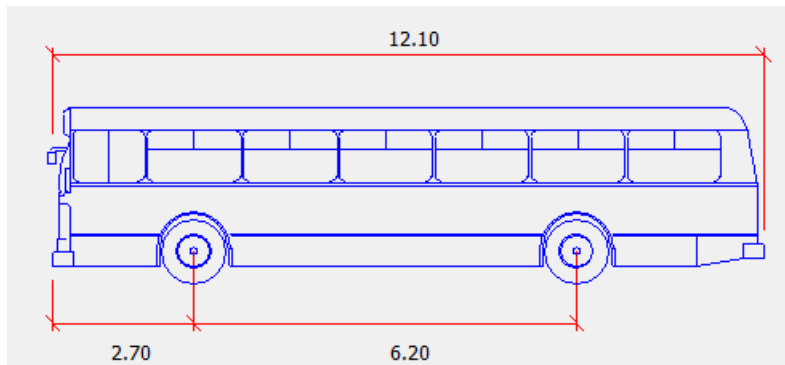
Τα πεζοδρόμια που προβλέπονται για την ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών εκατέρωθεν των οδών, διαμορφώνονται σύμφωνα με την αρχιτεκτονική μελέτη, τα κατασκευαστικά σχέδια των οποίων επισυνάπτονται σε αυτή.

### Μετακίνηση Αμεα:

Σε όλες τις θέσεις διαβάσεων θα τοποθετηθούν στις άκρες των πεζοδρομίων ράμπες για την άνετη μετακίνηση ατόμων με ειδικές ανάγκες.

### Έλεγχος επάρκειας:

Ο έλεγχος επάρκειας του κόμβου έγινε με τη μέθοδο των οπισθοτροχιών χρησιμοποιώντας κατάλληλο λογισμικό. Για αστικό περιβάλλον χρησιμοποιήθηκαν τα τυπικά οχήματα BUS-12,10μ. (ITALY 2008 (IT)).



#### (5.5.2) Κόμβος οδού Κύμης:

Η διασταύρωση των οδών Θερμαϊκού και Κύμης σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Θερμαϊκού είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, όπως και η οδός Κύμης. Η οδός Θερμαϊκού έχει προτεραιότητα ως προς στην οδό Κύμης, στην οποία υπάρχει και στην υφιστάμενη κατάσταση ρυθμιστική πινακίδα σήμανσης P-2 (STOP).

#### (5.5.3) Κόμβος παρόδου Θερμαϊκού:

Η διασταύρωση των οδών σχηματίζει κόμβο μορφής T. Η οδός Θερμαϊκού είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, ενώ η πάροδος είναι μονόδρομος με αρχή την οδό Θερμαϊκού. Λόγω της κατεύθυνσης του μονόδρομου δεν υπάρχει εμπλοκή κινήσεων στην συμβολή.

#### (5.5.4) Κόμβος οδού Αιγαίου:

Πρόκειται για τετρασκελή ισόπεδο κόμβο στον οποίο και οι δύο συμβαλλόμενες οδοί είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Ο οδός Αιγαίου αποτελεί αστική αρτηρία και ως εκ τούτου έχει προτεραιότητα έναντι της οδού Θερμαϊκού στην οποία υπάρχουν και στην παρούσα φάση ρυθμιστικές πινακίδες σήμανσης P-2 (STOP). Η συμβολή εξαιτίας της οξείας γωνίας που πραγματοποιείται χρήζει επεμβάσεων αύξησης της οδικής ασφάλειας. Τοποθετούνται διαβάσεις πεζών και στους τέσσερις κλάδους της συμβολής. Η περιοχή της συμβολής δαπεδοστρώνεται με συμπαγή κυβόλιθο, οξύνοντας την προσοχή του οδηγού. Οι εσοχές επί της οδού Αιγαίου που βρίσκονται πρακτικά επί της διασταύρωσης καταργούνται. Επιπλέον, στη διάβαση στο βόρειο κλάδο της οδού Αιγαίου τοποθετείται φανάρι πεζών.

#### (5.5.5) Κόμβος οδού Γρηγορίου Ε΄:

Πρόκειται για τετρασκελή ισόπεδο κόμβο μορφής σταυρού, στον οποίο τόσο η οδός Θερμαϊκού όσο και η οδός Γρηγορίου Ε είναι μονόδρομοι. Η οδός Θερμαϊκού έχει προτεραιότητα έναντι της οδού Γρηγορίου Ε, στην οποία υπάρχει ρυθμιστική πινακίδα Ρ-2 (STOP). Η οφιοειδής κίνηση της οδού Θερμαϊκού στη θέση της διασταύρωσης περιορίζει σημαντικά την ταχύτητα κίνησης.

#### (5.5.6) Κόμβος οδού Κωστή Παλαμά:

Στην συμβολή αυτή γίνεται συναρμογή στην Μελέτη «Παρεμβάσεις για την αποκατάσταση συνοχής του αστικού ιστού στην συμβολή των οδών Θερμαϊκού και Παλαμά». Η διασταύρωση των οδών Θερμαϊκού και Παλαμά σχηματίζει κόμβο μορφής Τ. Και τα δύο οδικά τμήματα είναι μονόδρομοι με την οδό Παλαμά να βαίνει με κατεύθυνση από την οδό Θερμαϊκού προς την οδό Βλαχερνών. Στην οδό Παλαμά, η προτεινόμενη από την παραπάνω μελέτη διάβαση πεζών διατηρείται και αναβαθμίζεται σε «έξυπνη διάβαση» για την ασφαλέστερη διέλευση πεζών και μαθητών.

### **(6) ΔΙΚΤΥΟ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & HOME ZONE.**

Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας & home zone αποτελούν τα οδικά τμήματα που αναφέρονται παρακάτω.

Στην Περιοχή 2, ως ήπιας κυκλοφορίας διαμορφώνονται οι οδοί:

**(6.1) Οδός Σουμελά**

**(6.2) Οδός Βαζέλωνος**

**(6.3) Οδός Ιασονίδου**

**(6.4) Οδός Κυριακίδου**

**(6.5) Οδός Κωφίδου**

**(6.6) Οδός Ιμέρας**

#### Αναλυτικά:

**(6.1)** Η οδός Σουμελά μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ του πεζόδρομου της οδού Κομνηνών έως την οδό Τραπεζούντος. Πρακτικά στα πρώτα της μέτρα

μετά την οδό Κομνηνών είναι πεζόδρομος σε συνέχεια της τελευταίας και ως εκ τούτου το μελετώμενο τμήμα που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας είναι αδιέξοδο και παραμένει διπλής κατεύθυνσης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Αποτελεί οδό σε περιοχή κατοικίας, εξαιτίας όμως της εγγύτητας της με τον πεζόδρομο της οδού Κομνηνών αναπτύσσονται χρήσεις τοπικού εμπορίου και υπηρεσιών.

Η οδός Σουμελά έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 6,00μ. και πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μήκος της μικρότερα του 1,00μ. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού, παράλληλα με το κράσπεδο, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

#### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,50μ. και μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Έχει αμφίδρομη κυκλοφορία καθότι αποτελεί αδιέξοδο προς τον πεζόδρομο της οδού Κομνηνών.

Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης.

Το όριο της ταχύτητος είναι τα 20 km/h.

Ανάλογα με την επιτυχία του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας, σε μελλοντική θεώρηση η οδός δύναται να μετατραπεί σε πεζόδρομο.

**(6.2) Η οδός Βαζέλωνος** μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ του πεζόδρομου της οδού Κομνηνών έως την οδό Τραπεζούντος. Πρακτικά στα πρώτα της μέτρα μετά την οδό Κομνηνών είναι πεζόδρομος σε συνέχεια της τελευταίας και ως εκ τούτου το μελετώμενο τμήμα που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας είναι αδιέξοδο και παραμένει διπλής κατεύθυνσης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Αποτελεί οδό σε περιοχή κατοικίας, εξαιτίας όμως της εγγύτητας της με τον πεζόδρομο της οδού Κομνηνών αναπτύσσονται χρήσεις τοπικού εμπορίου και υπηρεσιών.

Η οδός Βαζέλωνος έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 5,00μ. και πεζοδρομίων περί του 1,50μ. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού, παράλληλα με το κράσπεδο, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

#### **Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,50μ. Μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας και έχει αμφίδρομη κυκλοφορία καθότι αποτελεί αδιέξοδο.

Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης.

Το όριο της ταχύτητας είναι τα 20 km/h.

Ανάλογα με την επιτυχία του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας, σε μελλοντική θεώρηση η οδός δύναται να μετατραπεί σε πεζόδρομο.

**(6.3) Η οδός Ιασονίδου** μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ του πεζόδρομου της οδού Κομνηνών έως την οδό Τραπεζούντος. Πρακτικά στα πρώτα της μέτρα μετά την οδό Κομνηνών είναι πεζόδρομος σε συνέχεια της τελευταίας και ως εκ τούτου το μελετώμενο τμήμα που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας είναι αδιέξοδο και παραμένει διπλής κατεύθυνσης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Αποτελεί οδό σε περιοχή κατοικίας, εξαιτίας όμως της εγγύτητας της με τον πεζόδρομο της οδού Κομνηνών αναπτύσσονται χρήσεις τοπικού εμπορίου και υπηρεσιών.

Η οδός Ιασονίδου έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 5,00μ. και πεζοδρομίων που κυμαίνεται από 0,80 έως 2,50μ. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού, παράλληλα με το κράσπεδο, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,50μ. Μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας και έχει αμφίδρομη κυκλοφορία καθότι αποτελεί αδιέξοδο.

Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης.

Το όριο της ταχύτητας είναι τα 20 km/h.

Ανάλογα με την επιτυχία του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας, σε μελλοντική θεώρηση η οδός δύναται να μετατραπεί σε πεζόδρομο.

**(6.4) Η οδός Κυριακίδου** μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ του πεζόδρομου της οδού Κομνηνών έως την οδό Τραπεζούντος. Πρακτικά στα πρώτα της μέτρα μετά την οδό Κομνηνών είναι πεζόδρομος σε συνέχεια της τελευταίας και ως εκ τούτου το μελετώμενο τμήμα που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας είναι αδιέξοδο και παραμένει διπλής κατεύθυνσης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Αποτελεί οδό σε περιοχή κατοικίας, εξαιτίας όμως της εγγύτητας της με τον πεζόδρομο της οδού Κομνηνών αναπτύσσονται χρήσεις τοπικού εμπορίου και υπηρεσιών.

Η οδός Κυριακίδου έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 5,00μ. και πεζοδρομίων που κυμαίνεται από 0,80 έως 2,00μ. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού, παράλληλα με το κράσπεδο, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,50μ. Μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας και έχει αμφίδρομη κυκλοφορία καθότι αποτελεί αδιέξοδο.

Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης.

Το όριο της ταχύτητας είναι τα 20 km/h.

Ανάλογα με την επιτυχία του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας, σε μελλοντική θεώρηση η οδός δύναται να μετατραπεί σε πεζόδρομο.

**(6.5) Η οδός Κωφίδου** μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ του πεζόδρομου της οδού Κομνηνών έως την οδό Τραπεζούντος. Πρακτικά στα πρώτα της μέτρα μετά την οδό Κομνηνών είναι πεζόδρομος σε συνέχεια της τελευταίας και ως εκ τούτου το μελετώμενο τμήμα που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας είναι αδιέξοδο και παραμένει διπλής κατεύθυνσης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Αποτελεί οδό σε περιοχή κατοικίας, εξαιτίας όμως της εγγύτητας της με τον πεζόδρομο της οδού Κομνηνών αναπτύσσονται χρήσεις τοπικού εμπορίου και υπηρεσιών.

Η οδός Κωφίδου έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 5,50μ. και πεζοδρομίων που κυμαίνεται από 0,70 έως 2,50μ. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού, παράλληλα με το κράσπεδο, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού, με εξαίρεση μίας ειδικής θέσης στάθμευσης (ΑΜΕΑ).

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,50μ. Μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας και έχει αμφίδρομη κυκλοφορία καθότι αποτελεί αδιέξοδο. Οι δύο ειδικές θέσεις στάθμευσης διατηρούνται.

Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης.

Το όριο της ταχύτητας είναι τα 20 km/h.

Ανάλογα με την επιτυχία του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας, σε μελλοντική θεώρηση η οδός δύναται να μετατραπεί σε πεζόδρομο.



**(6.6) Η οδός Ιμέρας** μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ του πεζόδρομου της οδού Κομνηνών έως την οδό Κωφίδου. Πρακτικά στα πρώτα της μέτρα μετά την οδό Κομνηνών είναι πεζόδρομος σε συνέχεια της τελευταίας και ως εκ τούτου το μελετώμενο τμήμα που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας είναι αδιέξοδο και παραμένει διπλής κατεύθυνσης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Αποτελεί οδό σε περιοχή κατοικίας, εξαιτίας όμως της εγγύτητας της με τον πεζόδρομο της οδού Κομνηνών αναπτύσσονται χρήσεις τοπικού εμπορίου και υπηρεσιών.

Η οδός Ιμέρας έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 5,00μ. και πεζοδρομίων που κυμαίνεται από 0,70 έως 1,50μ. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού, παράλληλα με το κράσπεδο, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού, με εξαίρεση μίας ειδικής θέσης στάθμευσης (ΑΜΕΑ).

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος 3,50μ. Μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας και έχει αμφίδρομη κυκλοφορία καθότι αποτελεί αδιέξοδο. Η ειδική θέση στάθμευσης διατηρείται.

Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης.

Το όριο της ταχύτητας είναι τα 20 km/h.

Ανάλογα με την επιτυχία του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας, σε μελλοντική θεώρηση η οδός δύναται να μετατραπεί σε πεζόδρομο.

Στην Περιοχή 4, ως ήπιας κυκλοφορίας διαμορφώνονται οι οδοί:

**(6.7) Οδός Πάφου**

**(6.8) Οδός Ανδρούτσου στο τμήμα της Πλατείας Ύδρας**

**(6.9) Οδός Κάτω Παναγιάς στο τμήμα μεταξύ των οδών Εφέσσου και Ανδρούτσου**

Αναλυτικά:

**(6.7) Η οδός Πάφου** είναι ήπιας κυκλοφορίας στο διανοιγμένο τμήμα της μεταξύ των οδών Νικολάου Πλαστήρα και Έλλης. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Η οδός Πάφου έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 2,20μ. και δεν διαθέτει πεζοδρόμια. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού.

Από την οδό απουσιάζουν πλήρως η κατακόρυφη και η οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

Το όριο της ταχύτητος είναι τα 20 km/h.

**(6.8) Η οδός Ανδρούτσου** μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της πλατείας Ύδρας. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Η οδός Ανδρούτσου έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 7,00μ. και πεζοδρόμια που κυμαίνονται από 1,20 έως 4,50μ.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος οδοστρώματος κυμαινόμενο από 3,00 έως 4,00μ. Μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας και έχει κυκλοφορία μονής κατεύθυνσης. Δεδομένης της πεζοδρόμησης της οδού Πλατείας Ύδρας, στην οδό Ανδρούτσου, εκτός από τη διατηρούμενη ειδική θέση στάθμευσης, δημιουργούνται τρεις νέες θέσεις ανάντι της συμβολής με την προαναφερθείσα οδό. Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή

της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 20 km/h.

**(6.9) Η οδός Κάτω Παναγιάς** μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ των οδών Εφέσσου και Ανδρούτσου. Η κατηγορία της οδού (Κυκλοφοριακή μελέτη 2010 και ΓΠΣ), είναι τοπική οδός.

Η οδός Κάτω Παναγιάς έχει πλάτος οδοστρώματος περί τα 7,00μ. και πεζοδρόμια που κυμαίνονται από 1,20 έως 2,50μ. Πραγματοποιείται παράνομη στάθμευση, ενώ δεν υπάρχει νόμιμη στάθμευση εξαιτίας του μικρού πλάτους της οδού.

Η οδός έχει την τυπικά κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, η δε ταχύτητα είναι μέχρι 50 km/h δεδομένου ότι δεν ορίζεται από πινακίδα σήμανσης ΚΟΚ.

**Πρόταση:**

Η οδός ανασχεδιάζεται γεωμετρικά με πλάτος κυκλοφορίας 4,50μ. Μετατρέπεται σε κατηγορία οδού: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας και έχει κυκλοφορία αμφίδρομη. Η στάθμευση απαγορεύεται σε όλο το μήκος του οδικού τμήματος. Στις οριογραμμές του διαδρόμου κυκλοφορίας τοποθετούνται χαμηλά κράσπεδα ύψους 5εκ. ώστε να υπάρχει μια υψομετρική διαφοροποίηση μεταξύ της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Η διάκριση αυτή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από την πεζή μετακίνηση επιτυγχάνεται αφενός μεν υψομετρικά μέσω του χαμηλού κράσπεδου και αφετέρου μέσω του διαφορετικού υλικού δαπεδόστρωσης. Για τον μεν διάδρομο κυκλοφορίας χρησιμοποιείται τετράγωνος κυβόλιθος χρώματος πορφυρού, για το δε πεζοδρόμιο γίνεται χρήση γκρίζου κυβόλιθου ορθογωνικού σχήματος. Στα κράσπεδα θα τοποθετηθούν κολωνάκια προς αποφυγή της στάθμευσης. Το όριο της ταχύτητας είναι τα 20 km/h.

## **(7) ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.**

Στην παρούσα μελέτη υπάρχουν **υφιστάμενα διαμορφωμένοι πεζόδρομοι**, οι οποίοι πλέον διασυνδέονται με την υπό χάραξη πράσινη διαδρομή, εξασφαλίζοντας ένα εκτενές δίκτυο ήπιας και ασφαλούς μετακίνησης.

Αποτελέσαν αντικείμενο της μελετητικής δραστηριότητας ως προς:

(α) την ενσωμάτωση του βιοκλιματικού σχεδιασμού, με στόχο τη διαμόρφωση κατάλληλου μικροκλίματος για πεζή κυκλοφορία και κίνηση με ποδήλατο, συμβάλλοντας στην συνολικότερη αναβάθμιση των πολεοδομικών ενοτήτων,

(β) εμπλουτισμό του πρασίνου, με επιλογή ενδημικών ειδών περιορισμένων αναγκών άρδευσης και εναρμόνιση του με τις υπόλοιπες λειτουργίες της οδού (σημεία στάσης κ.λπ.),

(γ) έμφαση στην οικειοποίηση του χώρου της οδού από τους κατοίκους με ανάπτυξη ενός φιλόξενου περιβάλλοντος με ευκαιρίες ανάπτυξης δραστηριοτήτων για ενήλικες, παιδιά, ηλικιωμένους και άτομα Μειωμένης Κινητικότητας.

Οι εν λόγω πεζόδρομοι είναι οι κάτωθι:

Στην Περιοχή 3:

(7.1) Ο πεζόδρομος της οδού Σκρα μεταξύ των οδών Αδαμάντιου Κοραή και Μακροχωρίου

(7.2.) Ο πεζόδρομος της οδού Σκρα μεταξύ των οδών Μακροχωρίου και Αδραμυτίου

Στην Περιοχή 5:

(7.3) Ο πεζόδρομος της οδού Παπακυρίτση μεταξύ των οδών Αδριανουπόλεως και Αριστοφάνους

Επιπλέον, βάσει του ΦΕΚ 651 /Δ / 06-10-2021,

(7.4) οι περιμετρικές οδοί της Πλατείας Ύδρας μεταξύ των οδών Σμύρνης και Ανδρούτσου μετατρέπονται σε πεζόδρομους.

## **(8) ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.**

Η σημαντικότερη παράμετρος σχεδιασμού του δικτύου και της υποδομής του ποδηλάτου στις πολεοδομικές στις πράσινες διαδρομές του Δήμου Καλαμαριάς που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η οδική ασφάλεια, η οποία εξασφαλίζεται για όλους τους χρήστες της οδού. Οι διαδρομές του δικτύου ποδηλάτου στην περιοχή μελέτης,

ταξινομείται στην κατηγορία: **Κύριες τοπικές/Δευτερεύουσες διαδρομές** λόγω του ότι συνδέει εντοπισμένους προορισμούς της περιοχής που είναι: οι περιοχές κατοικίας, οι εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και οι ελεύθεροι χώροι και το αστικό πράσινο.

Τα κέντρα των ευρωπαϊκών πόλεων με ποιότητα ζωής και ευνοϊκές περιβαλλοντικές συνθήκες επιτρέπουν στον πεζό και τον ποδηλάτη να κινούνται ελεύθερα, με ασφάλεια και χωρίς διακοπές στο σύνολο του χώρου.

Οι ποδηλατόδρομοι είναι αποκλειστικοί ή μικτοί. Στους αποκλειστικούς ποδηλατόδρομους κινούνται σε μία ή δύο λωρίδες αποκλειστικά οι ποδηλάτες, ενώ οι μικτοί δεν χρησιμοποιούνται μόνο για την κίνηση ποδηλάτων.

Οι αποκλειστικοί ποδηλατόδρομοι υλοποιούνται συνήθως με:

- ✚ λωρίδες ποδηλάτου (μιας κατεύθυνσης)
- ✚ διαδρόμους συνοδευτικούς (μιας ή δύο κατευθύνσεων)
- ✚ διαδρόμους με ανεξάρτητες χαράξεις (μιας ή δύο κατευθύνσεων – συνήθως αναψυχής)

Οι μικτοί ποδηλατόδρομοι, διαχωρίζονται ανάλογα με την κύρια χρήση ποδηλάτου ή όχι:

- ✚ κύρια χρήση ποδηλάτου, δευτερεύουσα χρήση πεζοί ή οχήματα σε
  - ✓ ανεξάρτητες διαδρομές συνύπαρξης με πεζούς
  - ✓ οδούς ποδηλάτου - συνύπαρξη με οχήματα
- ✚ δευτερεύουσα χρήση ποδηλάτου σε
  - ✓ πεζόδρομους, πεζοδρόμια ,διαδρομές περιπάτου (συνύπαρξη με πεζούς)
  - ✓ οδούς ήπιας κυκλοφορίας , λωρίδες μη αποκλειστικής χρήσης (συνύπαρξη με οχήματα).

Στην παρούσα μελέτη έχουν χρησιμοποιηθεί σχεδόν όλα τα είδη ποδηλατοδρόμων με στόχο την δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών οι οποίες είναι οι κάτωθι:

- ✚ Παραλιακό Μέτωπο (Ν. Πλαστήρα) – Χηλής – Σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο Μεταμορφώσεως – Σταθμός Μετρό
- ✚ Παραλιακό Μέτωπο (Θ. Σοφούλη) – Αργοναυτών – Παπακυρίτση – Κύπρου – Πάτμου – Σταθμός Μετρό (και διακλάδωση Θερμαϊκού έως Εθν. Αντιστάσεως)
- ✚ Παραλιακό Μέτωπο (Ν. Πλαστήρα) – Σκρα – Κολοτούρου – Δημοτικό Γήπεδο «Αριστοτέλης» - Σταθμός Μετρό (ΑΡΕΤΣΟΥ). Για την δημιουργία ενός συντονισμένο

κυκλικού δακτυλίου ποδηλάτου στην περιοχή προτείνεται σε μελλοντική φάση η μετατροπή της οδού Αγίου Νικολάου στο σύνολό της σε οδό μικτής κυκλοφορίας αυτοκινήτου και ποδηλάτου ώστε να παρέχει πρόσβαση έως το παραλιακό μέτωπο (οδός Νικ. Πλαστήρα).

✚ Παραλιακό Μέτωπο (Ν. Πλαστήρα) – Πάφου – Πάρκο Ούλφ Πάλμε

✚ Σταθμός Μετρό - Άλσος Νέας Κρήνης – Εφέσσου – Κάτω Παναγίας – Πλατεία Ύδρας – Κουντουριώτου – Πάρκο Ούλων Πάλμε. Για την ολοκλήρωση της εν λόγω διαδρομής προτείνεται μελλοντικά η οδός Κανάρη να μετατραπεί στο σύνολο της μέχρι την οδό Νικολάου Πλαστήρα σε οδό μικτής χρήσης.

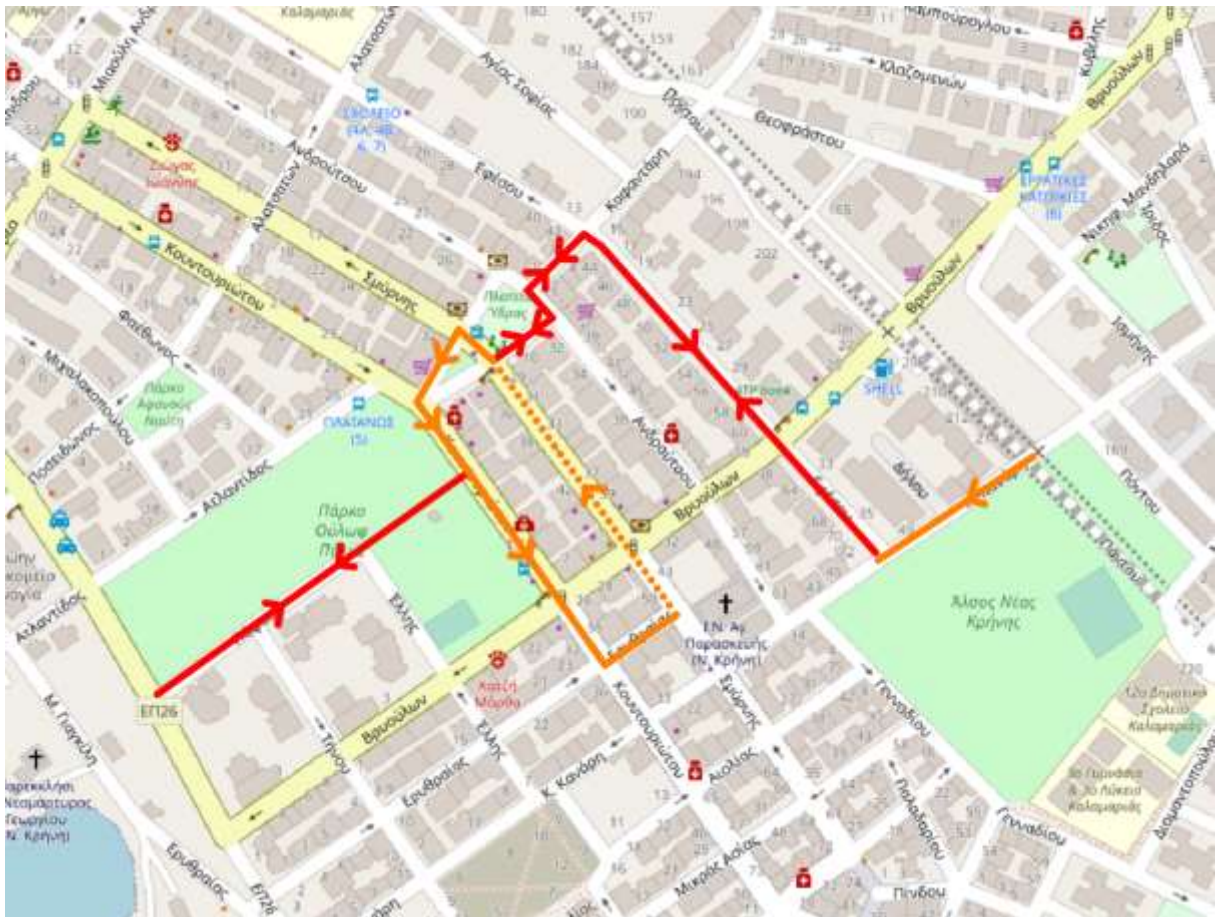
Οι τύποι ποδηλατόδρομοι που προτείνονται είναι:

- Αποκλειστικοί διάδρομοι (Χηλής – Εφέσσου)
- μικτοί: σε πεζοδρόμους, πεζοδρόμια, συνεπίπεδες οδούς ήπιας κυκλοφορίας (home zone), διαδρομές περιπάτου και οδούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (σε όλες τις άλλες οδούς της μελέτης).

Στα αποσπάσματα που ακολουθούν παρουσιάζεται το περιγραφόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ανά περιοχή. Με συνεχή γραμμή σημαίνεται το προτεινόμενο δίκτυο της μελέτης και με διακεκομμένη γραμμή η πρόταση για μελλοντική επέκταση και ολοκλήρωση του δικτύου.



ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1 & 3



ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 4



ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 5



**(9) ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΟΔΩΝ.**

A/A ΟΔΟΥ	A/A ΣΧΕΔΙΟΥ	ΟΔΟΣ	ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ	ΤΜΗΜΑ ΕΩΣ
<b>(1.1)</b>	Ο1 & Ο2	<b>Χηλής</b>	Νικ. Πλαστήρα	Μεταμορφώσεως
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,00μ ανά κατεύθυνση, κεντρική νησίδα 4,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους περί τα 3,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: αστική αρτηρία. Διέλευση ΜΜΜ. Παράνομη στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 4,00 – 6,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας οδός, κατηγορίας: αστικής αρτηρίας. Διέλευση ΜΜΜ. Διάδρομος ποδηλάτου αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους 2.50μ και πλευρικής ζώνης πλάτους 0.70μ. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Ν. Πλαστήρα, Ελλησπόντου, Βοσπόρου, Μαρμαρά, Προύσης, Μουδανίων, Χάλκης, Βιθυνίας, Αλ. Παπάγου, Κίου, Μουρουζίδων, Τριπόλεως, Καβασιτών, Πουλαντζάκη, Μητρ. Χρυσάνθου και Κερασούντος.</p>				
<b>(2.1)</b>	Ο3	<b>Τραπεζούντος</b>	Κωφίδου	Μεταμορφώσεως
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 6,00μ και πεζοδρομίων πλάτους &lt;1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Επιτρεπόμενη στάθμευση στη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,00μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1.50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: κύρια συλλεκτήριος. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Κυριακίδου, Ιασωνίδου, Βαζελώνος, Παρανίκα, Σουμελά και Μεταμορφώσεως.</p>				
<b>(2.2)</b>	Ο3	<b>Κωφίδου</b>	Πόντου	Ιμέρας
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5.50μ και πεζοδρομίων πλάτους &lt;1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Επιτρεπόμενη στάθμευση στη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 2,75μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1.50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Ιμέρας / Αργυρουπόλεως.</p>				
<b>(3.1)</b>	Ο4	<b>Σκρα</b>	Νικ. Πλαστήρα	Μακροχωρίου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 7.00μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,00-1,70μ. Μονόδρομος κατηγορίας: αστική οδός. Επιτρεπόμενη στάθμευση στη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,00μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1.50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Χρυσοστόμου Σμύρνης / Ελλησπόντου, Πατριάρχη Ιωακείμ Γ και Αδαμάντιου Κοραή.</p>				

<b>(3.2)</b>	05	<b>Αδραμυτίου</b>	Συμβολή με Κολοτούρου	5ο Δημοτικό Σχολείο
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,00μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,40-160μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών / μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,50μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 2,00μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Κατάργηση στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Κολοτούρου.</p>				
<b>(3.3)</b>	05	<b>Κολοτούρου</b>	Αδραμυτίου	Πόντου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Τμήμα 1 (Αδραμυτίου – Μικρουλέα). Οδός με κεντρική νησίδα πλάτους 4,50μ. και πλάτους οδοστρώματος 5,50μ ανά κατεύθυνση. Πεζοδρόμια ελ. πλάτους 2,00μ. Αμφίδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Στάθμευση από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων. Τμήμα 2 (Μικρουλέα – Πόντου). Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,45-2,35μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Επιτρεπόμενη στάθμευση στη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Τμήμα 1. Οδός με κεντρική νησίδα 4,50μ. και πλάτους οδοστρώματος 3,00μ ανά κατεύθυνση και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1.50μ. Αμφίδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Μετρών και Ηλία Μικρουλέα Τμήμα 2. Οδός πλάτους οδοστρώματος 2,75μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Κονίτσης, Κων. Σαράτση και Πόντου.</p>				
<b>(3.4)</b>	05	<b>Ηλία Μικρουλέα</b>	Κολοτούρου	Αγίου Νικολάου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,00μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,30-2,10μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Παράνομη στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 2,75μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1.50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία (4) εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Ευελπίδου και Αγίου Νικολάου</p>				
<b>(3.5)</b>	05	<b>Πόντου</b>	Κολοτούρου	Αγίου Νικολάου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 10,50-11,35μ. και πεζοδρομίων πλάτους 0-4.50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: αστική αρτηρία. Στάθμευση νόμιμη από τη μία πλευρά της οδού. Διέλευση MMM. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 6,50μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1.50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: αστική αρτηρία. Διέλευση MMM. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Χαϊριανών, Θήχης και Αγίου Νικολάου / Θεοδοσουπόλεως.</p>				

<b>(3.6)</b>	05	<b>Αγίου Νικολάου</b>	Πόντου	Ηλία Μικρουλέα
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,50μ και πεζοδρομίων πλάτους &lt;1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Στάθμευση επιτρεπόμενη από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 2,75μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Ροδοπόλεως.</p>				
<b>(4.1)</b>	07	<b>Κουντουριώτου</b>	Πλατεία Ύδρας	Ερυθραίας
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,50-5,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: κύρια Συλλεκτρία. Διέλευση ΜΜΜ. Στάθμευση επιτρεπόμενη από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,25μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: κύρια Συλλεκτρία. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Πλατεία Ύδρας, Βρουούλων και Ερυθραίας.</p>				
<b>(4.2)</b>	07	<b>Πλατεία Ύδρας (αρ.)</b>	Κουντουριώτου	Σμύρνης
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 4,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,20-5,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Στάθμευση επιτρεπόμενη από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,00μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Σμύρνης.</p>				
<b>(4.3)</b>	07	<b>Πλατεία Ύδρας (δεξ.)</b>	Κουντουριώτου	Σμύρνης
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 4,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,20-5,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Στάθμευση επιτρεπόμενη από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,00μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Σμύρνης</p>				
<b>(4.4)</b>	07	<b>Ανδρούτσου</b>	Βρουούλων	Κανάρη
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,00μ και πεζοδρομίων πλάτους &lt;1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Στάθμευση επιτρεπόμενη από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,00μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Κανάρη.</p>				

<b>(4.5)</b>	07	<b>Εφέσσου</b>	Κανάρη	Κάτω Παναγιάς
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 15,00μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,20-1,80μ. Αμφίδρομος (Κανάρη – Βρυούλων) - Μονόδρομος (Βρυούλων – Κάτω Παναγιάς). Κατηγορία: τοπική οδός. Διέλευση MMM. Στάθμευση επιτρεπόμενη εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,00μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονοδρόμηση τμήματος Κανάρη – Βρυούλων. Κατηγορία: τοπική οδός. Διέλευση MMM. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Διάδρομος ποδηλάτου αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους 3,00μ και πλευρικής ζώνης πλάτους 1,00μ. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Βρυούλων και Κάτω Παναγιάς</p>				
<b>(4.6)</b>	07	<b>Κανάρη</b>	Πόντου	Ανδρούτσου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 6,00μ και πεζοδρομίων πλάτους 1,40-1,80μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας Κατηγορία: τοπική οδός. Απαγορεύεται η στάθμευση. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,50μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας Κατηγορία: τοπική οδός. Απαγορεύεται η στάθμευση. Μικτής κυκλοφορίας οχημάτων – ποδηλάτου. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Δήλου, Εφέσσου, Μητρ. Γενναδίου.</p>				
<b>(4.7)</b>	07	<b>Ερυθραίας</b>	Κουντουριώτου	Σμύρνης
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 6,00μ και πεζοδρομίων πλάτους 2,50-3,25μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Στάθμευση επιτρεπόμενη από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 3,50μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Σμύρνης.</p>				
<b>(5.1)</b>	08 & 09	<b>Αργοναυτών</b>	Θεμ. Σοφούλη	Πόντου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 10,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 3,00-6,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας Κατηγορία: τοπική οδός. Στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/ μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων</p>				
<p>Πρόταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,00μ και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας Κατηγορία: τοπική οδός. Εσοχές στάθμευσης. Μικτής κυκλοφορίας οχημάτων – ποδηλάτου. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Θεμιστοκλή Σοφούλη, Ιωάννη Κούσκουρα, Τάκη Οικονομίδη, Παπαδημητρίου, Βλάσιου Γαβριηλίδη, Δωδεκανήσου, Μοσχονησίων, Μητροπολίτου Γρηγορίου Καλλίδου, Γρηγορίου Κυδωνίων / Δημητρίου Καραολή, Αλ. Ακριτίδου, και Πόντου.</p>				

<b>(5.2)</b>	O9 & O10	<b>Παπακυρίτση</b>	Πόντου	Κύπρου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Τμήμα 1 (Πόντου – Αδιανουπόλεως). Οδός πλάτους οδοστρώματος 10,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 2,50-6,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας Κατηγορία: τοπική οδός. Στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.  Τμήμα 2 (Αριστοφάνους – Κύπρου). Οδός πλάτους οδοστρώματος 10,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 2,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας Κατηγορία: τοπική οδός. Στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων</p>				
<p>Πρόταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,00μ στο πρώτο τμήμα της και 5,50μ. στο δεύτερο. Πεζοδρόμια ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας. Κατηγορία: τοπική οδός. Εσοχές στάθμευσης. Μικτής κυκλοφορίας οχημάτων – ποδηλάτου. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Χειμωνίδου, Αδριανουπόλεως, Αριστοφάνους και Θερμαϊκού.</p>				
<b>(5.3)</b>	O11	<b>Κύπρου</b>	Παπακυρίτση	Πάτμου
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,50μ και πεζοδρομίων πλάτους 3,00-3,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας. Κατηγορία: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων</p>				
<p>Πρόταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,50μ. και πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 4,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας. Κατηγορία: τοπική οδός. Μικτής κυκλοφορίας οχημάτων – ποδηλάτου. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Πάτμου.</p>				
<b>(5.4)</b>	O11	<b>Πάτμου</b>	Κύπρου	Γρ. Κυδωνίων
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 10,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 2,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας Κατηγορία: τοπική οδός. Στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων</p>				
<p>Πρόταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,50μ. και πεζοδρομίων πλάτους 2,20 – 4,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας. Κατηγορία: τοπική οδός. Μικτής κυκλοφορίας οχημάτων – ποδηλάτου. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή</p>				
<b>(5.5)</b>	O12	<b>Θερμαϊκού</b>	Παπακυρίτση	Εθνικής Αντιστάσεως
<p>Υφιστάμενη κατάσταση:  Οδός πλάτους οδοστρώματος 8,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 6,80-7,10μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας στο τμήμα μέχρι την οδό Αιγαίου και μονόδρομος από Αιγαίου έως Εθν. Αντιστάσεως. Κατηγορία: τοπική οδός. Στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων</p>				
<p>Πρόταση:  Τμήμα Παπακυρίτση – Αιγαίου. Οδός πλάτους οδοστρώματος 6,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 5,50-7,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας. Κατηγορία: τοπική οδός. Μικτής κυκλοφορίας οχημάτων – ποδηλάτου. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή.  Τμήμα Αιγαίου Εθνικής Αντιστάσεως. Οδός πλάτους οδοστρώματος 4,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 5,50-7,00μ. Μονόδρομος. Κατηγορία: τοπική οδός. Μικτής κυκλοφορίας οχημάτων – ποδηλάτου. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή. Κυκλοφοριακή οργάνωση και διαμόρφωση κόμβων με: Επανωμής, Κύμης, Πάροδος Θερμαϊκού, Αιγαίου, Γρηγορίου Ε και Κωστή Παλαμά. Ο κόμβος με την οδό Επανωμής είναι κυκλικός.</p>				

<b>ΗΠΙΑ (6.1)</b>	Ο3	<b>Σουμελά</b>	Τραπεζούντος	Κομνηνών
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 6,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους &lt;1,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Διατήρηση ειδικών θέσεων στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				
<b>ΗΠΙΑ (6.2)</b>	Ο3	<b>Βαζέλωνος</b>	Τραπεζούντος	Κομνηνών
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 1,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Διατήρηση ειδικών θέσεων στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				
<b>ΗΠΙΑ (6.3)</b>	Ο3	<b>Ιασονίδου</b>	Τραπεζούντος	Κομνηνών
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 0,80-2,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Διατήρηση ειδικών θέσεων στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				
<b>ΗΠΙΑ (6.4)</b>	Ο3	<b>Κυριακίδου</b>	Τραπεζούντος	Κομνηνών
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 0,80-2,00μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Διατήρηση ειδικών θέσεων στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				
<b>ΗΠΙΑ (6.5)</b>	Ο3	<b>Κωφίδου</b>	Τραπεζούντος	Κομνηνών
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,50μ. και πεζοδρομίων πλάτους 0,70-2,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Διατήρηση ειδικών θέσεων στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				

<b>ΗΠΙΑ (6.6)</b>	<b>Ο3</b>	<b>Ιμέρας</b>	<b>Κωφίδου</b>	<b>Κομνηνών</b>
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 5,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 0,70-1,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Διατήρηση ειδικών θέσεων στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				
<b>ΗΠΙΑ (6.7)</b>	<b>Ο6</b>	<b>Πάφου</b>	<b>Νικ. Πλαστήρα</b>	<b>Έλλης</b>
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 2,20μ. άνευ πεζοδρομίων. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Απαγόρευση στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				
<b>ΗΠΙΑ (6.8)</b>	<b>Ο7</b>	<b>Ανδρούτσου</b>	<b>Πλατεία Ύδρας</b>	<b>-</b>
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,00μ. με πεζοδρόμια πλάτους 1,20-4,50μ. Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική οδός. Στάθμευση από τη μία πλευρά της οδού. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Μονόδρομος κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Διατήρηση υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				
<b>ΗΠΙΑ (6.9)</b>	<b>Ο7</b>	<b>Κάτω Παναγιάς</b>	<b>Εφέσσου</b>	<b>Ανδρούτσου</b>
<p>Υφιστάμενη κατάσταση: Οδός πλάτους οδοστρώματος 7,00μ. και πεζοδρομίων πλάτους 1,20-2,50μ. Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική οδός. Απαγόρευση Στάθμευσης. Μη απρόσκοπτη κίνηση πεζών/μη εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.</p>				
<p>Πρόταση: Αμφίδρομης κυκλοφορίας κατηγορίας: τοπική-ήπιας κυκλοφορίας. Απαγόρευση στάθμευσης. Απρόσκοπτη κίνηση πεζών. Εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πράσινη διαδρομή/ένταξη ποδηλάτου.</p>				

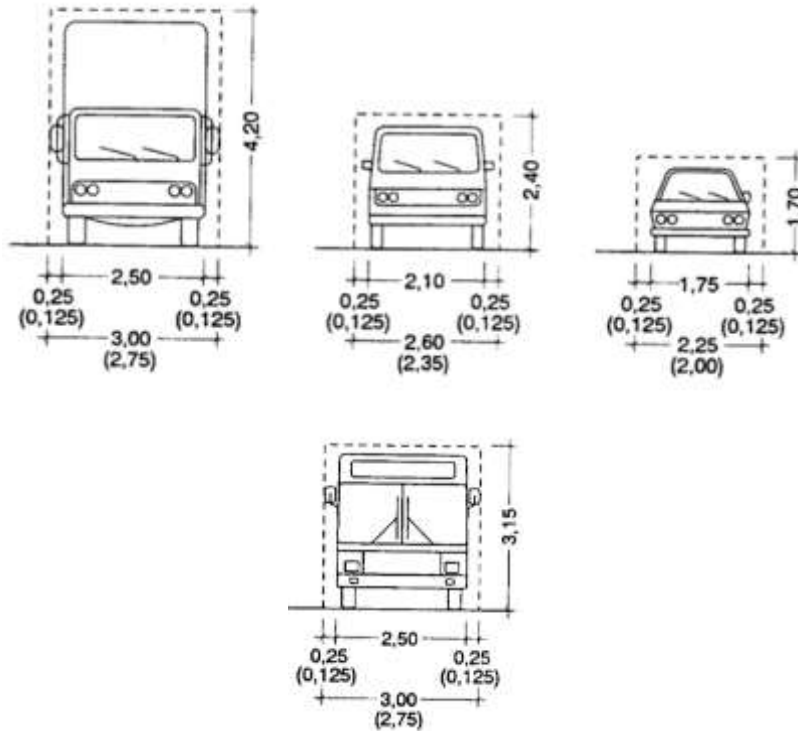
	7	<b>ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ</b>		
<p>Στο δίκτυο υπάρχουν <b>υφιστάμενα διαμορφωμένοι πεζόδρομοι</b>, οι οποίοι πλέον διασυνδέονται με την υπό χάραξη πράσινη διαδρομή, με όλο το εύρος των πολεοδομικών ενοτήτων εξασφαλίζοντας ένα εκτενές δίκτυο ήπιας και ασφαλούς μετακίνησης. Αυτοί είναι:</p> <p>Στην Περιοχή 3</p> <p>(7.1) Ο πεζόδρομος της οδού Σκρα μεταξύ των οδών Αδαμάντιου Κοραή και Μακροχωρίου</p> <p>(7.2.) Ο πεζόδρομος της οδού Σκρα μεταξύ των οδών Μακροχωρίου και Αδραμυτίου</p> <p>Στην Περιοχή 5:</p> <p>(7.3) Ο πεζόδρομος της οδού Παπακυρίτση μεταξύ των οδών Αδριανουπόλεως και Αριστοφάνους</p> <p>Επιπλέον, βάσει του <b>ΦΕΚ 651 /Δ / 06-10-2021</b>,</p> <p>(7.4) οι περιμετρικές οδοί της Πλατείας Ύδρας μεταξύ των οδών Σμύρνης και Ανδρούτσου μετατρέπονται σε πεζόδρομους.</p>				
		<b>ΚΥΚΛΙΚΟΙ ΚΟΜΒΟΙ</b>		
(α): Θερμαϊκού - Επανωμής.				
Σημείωση: Θα ληφθεί μέριμνα για πρόβλεψη ειδικών θέσεων για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία (ποσοστό 5%).				



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΚΑΟ τα βασικά περιτυπώματα της οδού για κανονικές συνθήκες είναι τα κάτωθι :

### Για μονόδρομο



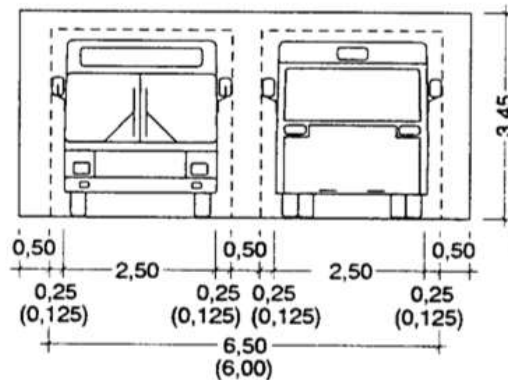
Υπόμνημα :

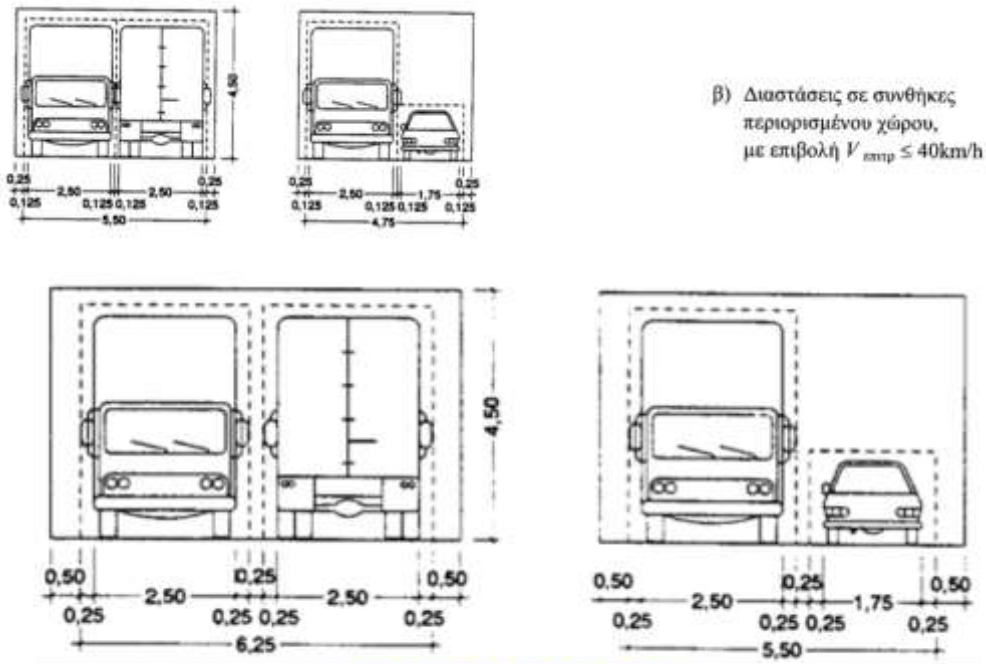
----- Όρια κυκλοφοριακού χώρου

**Σχήμα 2-1α :** Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου οχημάτων σχεδιασμού.

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

### Για αμφίδρομο





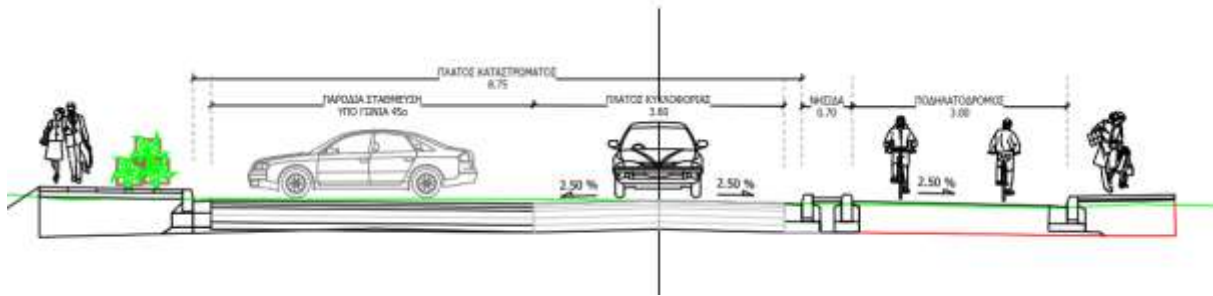
### ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Σχήμα 2-1β : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου και χώρου ελεύθερου από εμπόδια, διαφόρων τύπων οχημάτων, κατά την αντίθετη κίνηση τους.  
(Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου επιβάλλεται  $V_{\text{επιπ}} \leq 40 \text{ km/h}$ ).

Στο υπόλοιπο πλάτος της οδού χωροθετούνται ζώνες στάθμευσης όπου είναι εφικτό, πλάτους 2 m (θέσεις στάθμευσης μήκους 5,50 μ καθώς και μεγαλύτερου πλάτους λόγω της ανάγκης στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας). Στις περιοχές όπου υπάρχουν εισοδοί ιδιοκτησιών, καταστημάτων που χρήζουν απευθείας πρόσβασης στην οδό και πυλωτές, διαμορφώνονται/βελτιώνονται τα υφιστάμενα πεζοδρόμια ή προτείνονται νέα.

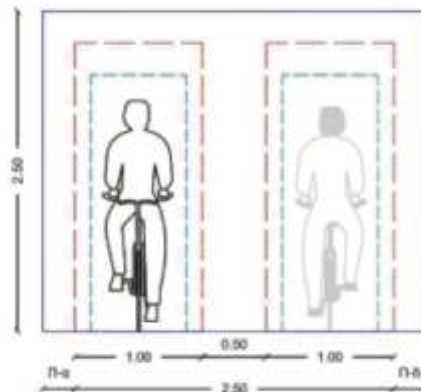
Η τυπική διατομή του προτεινόμενου ποδηλατόδρομου, ο οποίος εφαρμόζεται επί της οδού Εφέσου, σχεδιάστηκε σε συμφωνία με το Σχήμα 3-29 «Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης» των Τεχνικών Οδηγιών για Ποδηλατοδρόμους (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016) και παρουσιάζεται στο σχέδιο που ακολουθεί:

## ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΟΔΟΥ ΕΦΕΣΣΟΥ

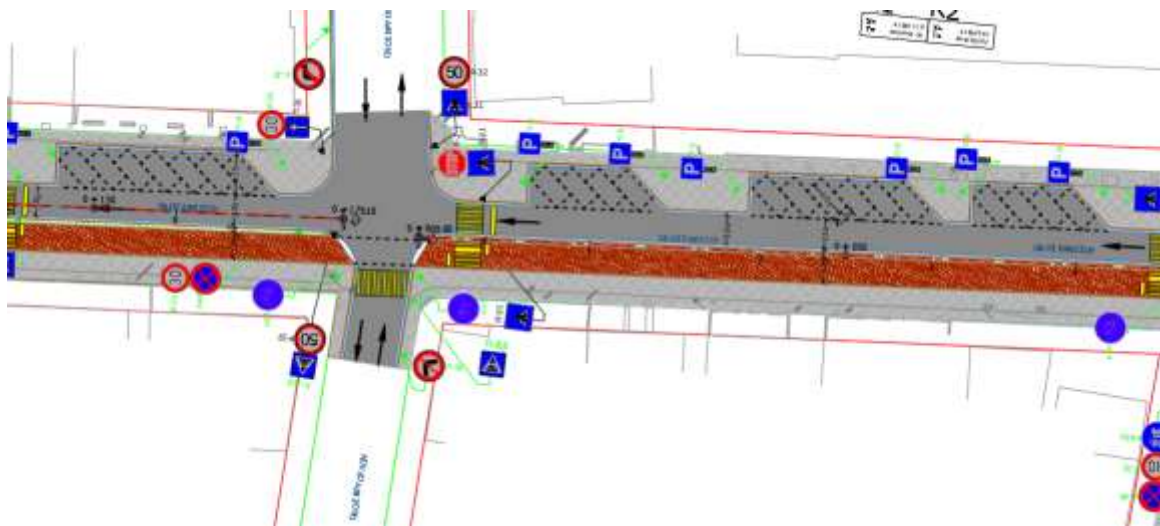
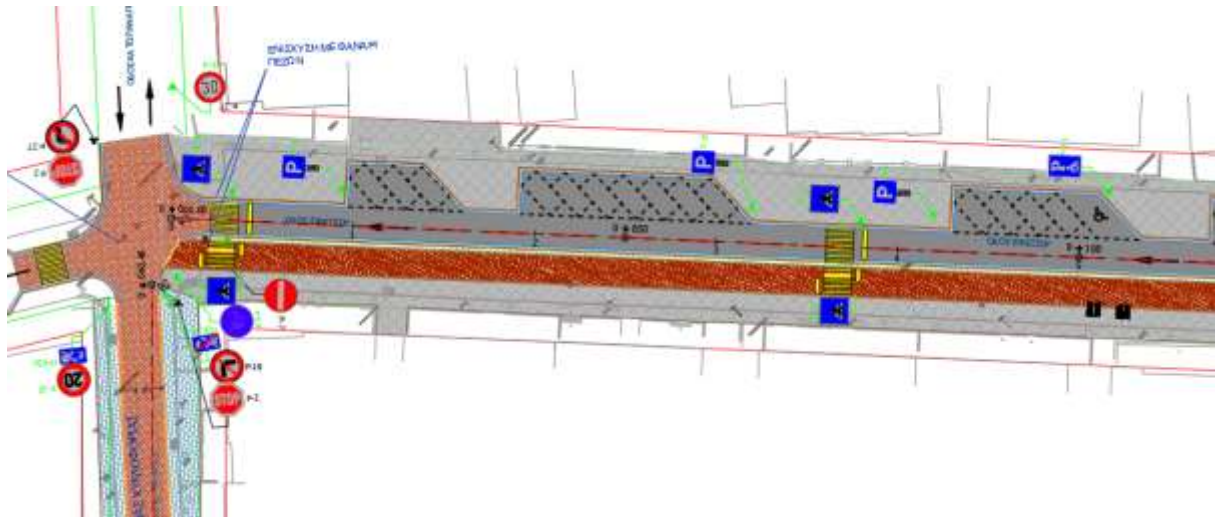


Σύμφωνα με τις προδιαγραφές, μεταξύ του κυκλοφορούμενου τμήματος της οδού και του ποδηλατοδρόμου κατασκευάζεται υπερυψωμένη νησίδα φύτευσης, πλάτους 0,70μ. Ο ποδηλατόδρομος σχεδιάζεται βάσει των επιθυμητών ορίων των προδιαγραφών, ίσος προς 3,00μ. (2,50 + πλευρικές αποστάσεις ασφαλείας), δεδομένου ότι δεν υπάρχει περιορισμός στον διατιθέμενο χώρο, σύμφωνα με το περιτύπωμα που ακολουθεί.

### Επιθυμητά όρια



Παρακάτω παρουσιάζονται αποσπάσματα του διαδρόμου ποδηλάτου σε κάτοψη.



Οι τυπικές διατομές του συνόλου των οδικών τμημάτων παρουσιάζονται στο σχέδιο Τ.Δ.1.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Η διαχείριση της στάθμευσης σε μία περιοχή μέσα στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης πολιτικής στάθμευσης αποτελεί μία άμεση μέθοδο επηρεασμού της κυκλοφοριακής ροής σε αυτήν την περιοχή. Αποφάσεις σχετικά με τη θέση των χώρων στάθμευσης, τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στην οδό ή εκτός οδού, τα τέλη στάθμευσης για κάθε διάρκεια στάθμευσης και την επιτρεπόμενη διάρκεια στάθμευσης, επηρεάζουν άμεσα το μέγεθος και τη γεωγραφική και χρονική κατανομή της κυκλοφορίας και πρέπει επομένως να εξετάζονται σε συνδυασμό με όλα τα άλλα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της υπό εξέταση περιοχής. Παρουσιάζεται μεγάλη ζήτηση όλες τις ώρες της μέρας. Τα σταθμευμένα οχήματα καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος του διαθέσιμου δημόσιου χώρου υποβαθμίζοντας το αστικό περιβάλλον και δυσχεραίνοντας σε πολλές περιπτώσεις την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών. Συγκεκριμένα παρατηρείται παράνομη στάθμευση τόσο σε οδικά τμήματα όπου αυτή απαγορεύεται, όσο και πάνω σε πεζοδρόμια, όπου αυτά έχουν ικανό πλάτος.

Παρατηρούνται οι εξής κατηγορίες στάθμευσης:

- νόμιμα προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό
- νόμιμα προσφερόμενες θέσεις σε δημόσιους χώρους εκτός οδού
- χώροι στάθμευσης σε pilotis
- παράνομες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό
- παράνομες θέσεις πάνω στο πεζοδρόμιο

Ο υπολογισμός της προσφοράς στάθμευσης παρά την οδό πραγματοποιήθηκε με βάση τον ακόλουθο Πίνακα 2.2, λαμβάνοντας υπόψη την κυκλοφοριακή λειτουργία της οδού (μονόδρομος, αμφίδρομος), το πλάτος της οδού και τη διέλευση ή όχι λεωφορειακών γραμμών. Το μέσο μήκος μιας θέσης στάθμευσης επιβατικού οχήματος, για τον υπολογισμό των προσφερόμενων θέσεων παράλληλα με το κράσπεδο, λήφθηκε ίσο με 5,50 μ.

### ***Τύπος στάθμευσης ανάλογα με το πλάτος της οδού και την διέλευση λεωφορείων***

Κυκλοφοριακή λειτουργία οδού	Πλάτος οδού (μέτρα)	Τύπος στάθμευσης
	Από 0 έως 4,5	Απαγορεύεται η στάθμευση

Μονής Κατεύθυνσης (χωρίς διέλευση αστικών λεωφορείων)	Από 4,51 έως 7	Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο στη μία πλευρά του δρόμου
	> 7	Επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου
Μονής Κατεύθυνσης (με διέλευση αστικών λεωφορείων)	Από 0 έως 5,5	Απαγορεύεται η στάθμευση
	Από 5,51 έως 7,5	Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο στη μία πλευρά του δρόμου
	> 7,5	Επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου
Διπλής κατεύθυνσης (χωρίς διέλευση αστικών λεωφορείων)	Από 0 έως 6	Απαγορεύεται η στάθμευση
	Από 6,01 έως 8,5	Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο στη μία πλευρά του δρόμου
	>8,5	Επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου
Διπλής κατεύθυνσης (με διέλευση αστικών λεωφορείων)	Από 0 έως 7	Απαγορεύεται η στάθμευση
	Από 7,01 έως 11	Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο στη μία πλευρά του δρόμου
	>11	Επιτρέπεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου

Πραγματοποιήθηκε απογραφή επιτόπου θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, στην υπό εξέταση περιοχή, νόμιμων και παράνομων. Οι θέσεις στάθμευσης σε pilotis και σε δημόσιους χώρους δεν καταμετρήθηκαν γιατί ο αριθμός τους δεν θα επηρεαστεί από τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές και βιοκλιματικές προτάσεις. Στον Πίνακα 2.3 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των επιμέρους μετρήσεων.

**Θέσεις στάθμευσης παρά την οδό**

Όνομα οδού	Υπάρχουσα κατάσταση		
	κατά τη μεριά των ζυγών αριθμών	κατά τη μεριά των μονών αριθμών	Ειδικές θέσεις
Αργοναυτών	32	39	
Παπακυρίτση (Πόντου-Αδριανουπόλεως)	5	4	
Παπακυρίτση (Αριστοφάνους – Κύπρου)	9	2	
Κύπρου (Παπακυρίτση – Πάτμου)	-	1	1
Πάτμου (Κύπρου – Γρ. Κυδωνίων)	3	9	
Θερμαϊκού (Παπακυρίτση – Αιγαίου)	17	-	
Θερμαϊκού (Αιγαίου – Εθν.Αντιστάσεως)	14	14	
Χηλής	-	-	16**
Σουμελά	-	-	
Βαζελώνος	-	-	
Ιασονίδου	-	-	
Κυριακίδου	-	-	
Κωφίδου (Κομνηνών – Τραπεζούντος)	-	-	1
Κωφίδου (Ιμέρας – Πόντου)	3	-	
Ιμέρας	-	-	1
Τραπεζούντος (Κωφίδου – Μεταμορφώσεως)	3	3	
Σκρα	-	12*	
Αδραμυτίου (Συμβολή με Κολοτούρου)	-	-	

Κολοτούρου (Αδραμυτίου - Ηλ.Μικρουλέα)	4	10	
Κολοτούρου (Ηλ.Μικρουλέα – Πόντου)	-	20	
Πόντου (Κολοτουρου – Αγ. Νικολάου)	6	-	
Αγ. Νικολάου (Πόντου – Ηλ.Μικρουλέα)	-	16	
Ηλ.Μικρουλέα (Κολοτούρου – Αγ. Νικολάου)	-	-	
Πάφου	-	-	
Κουντουριώτου (Πλ. Ύδρας – Ερυθραίας)	8	13	
Πλ. Ύδρας	10	8	
Ανδρούτσου (Στο ύψος της Πλ. Ύδρας)	-	-	1
Ανδρούτσου (Βρυούλων – Κανάρη)	9	-	-
Κάτω Παναγιάς (Ανδρούτσου – Εφέσσου)	-	-	
Εφέσσου (Κανάρη – Κάτω Παναγιάς)	59	77	1
Ερυθραίας (Κουντουριώτου – Σμύρνης)	-	3	
Κανάρη	-	-	
<b>Σύνολο</b>		416	5
*κατά τη μεριά της πλατείας **θέσεις ταξί			

Ακολουθεί συγκριτικός πίνακας υφιστάμενων και προτεινόμενων θέσεων στάθμευσης

**Συγκριτικός πίνακας θέσεων στάθμευσης παρά την οδό**

Ονομασία Οδού	Προτεινόμενες θέσεις	Υφιστάμενες θέσεις
Αργοναυτών	71	71
Παπακυρίτση	12	20



Κύπρου	1	2
Πάτμου	17	12
Θερμαϊκού	39	45
Χηλής	37	-
Τραπεζούντος	8	6
Κωφίδου	4	4
Ιμέρας	1	1
Σκρα	11	12
Αδραμυτίου	-	-
Κολοτούρου	36	34
Πόντου	7	6
Αγ. Νικοάλου	10	16
Ηλία Μικρουλέα	4	-
Κουντουριώτου	26	21
Πλατεία Ύδρας	10	18
Εφέσσου	38	137
Κάτω Παναγιάς	-	-
Ερυθραίας	2	3
Ανδρούτσου (Βρυούλων – Κανάρη)	9	9
Ανδρούτσου Συμβολή με Πλ. Ύδρας	4	1
Κανάρη	-	-
<b>Σύνολο</b>	<b>347</b>	<b>418</b>

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΣΗΜΑΝΣΗ**

Σκοπός της μελέτης κατακόρυφης σήμανσης είναι η έγκαιρη ειδοποίηση των οδηγών, για τις επιλογές κατεύθυνσης κίνησης που έχουν, τα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, την ύπαρξη υπερυψωμένων και ομοεπίπεδων διαβάσεων, τον κίνδυνο από την χρήση της οδού από πεζούς και ευάλωτους χρήστες (πχ μαθητές) και την παράλληλη / αντίθετη / διασταυρούμενη κίνηση ποδηλάτων και τη σωστή χρήση κάθε λωρίδας κυκλοφορίας, κατανέμοντας με ασφάλεια τους κυκλοφοριακούς φόρτους στους διαφορετικούς προορισμούς.

Το ίδιο ισχύει για την έγκαιρη προειδοποίηση των πεζών και των οδηγών ποδηλάτων για την ασφαλή μετακίνηση τους δια μέσω των πεζοδρομίων, των διαβάσεων και του δικτύου ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων.

Η σήμανση περιλαμβάνει την κατακόρυφη σήμανση δηλαδή, της πάσης φύσεως πινακίδες και την οριζόντια σήμανση, δηλαδή τις διαγραμμίσεις.

### **ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ**

Οι πινακίδες κατατάσσονται, τοποθετούνται και κατασκευάζονται σύμφωνα με τον Ν. 2094/1992 και τις τεχνικές προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ, την εγκύκλιο 1/1992 και τις αντίστοιχες ΟΜΟΕ.

Οι πινακίδες διακρίνονται σε πληροφοριακές πινακίδες και πινακίδες σταθερού περιεχομένου (ρυθμιστικές, αναγγελίας κινδύνου και καθοδήγησης).

### **Πληροφοριακές πινακίδες**

Οι πληροφοριακές πινακίδες στοχεύουν κύρια:

- Στην έγκαιρη προειδοποίηση, καθώς και τη χρήση της κατάλληλης εξόδου για τον επιθυμητό προορισμό,
- Στην παροχή της κατάλληλης πληροφορίας για επιλογή της συντομότερης πορείας προς κάποιο συγκεκριμένο προορισμό,
- Στην επίτευξη της επιθυμητής κατανομής της κυκλοφορίας στην διατομή της οδού, με γνώμονα την αποτελεσματική χρήση της και την ασφάλεια των μετακινούμενων.

Για την εκπλήρωση του παραπάνω στόχου η κατακόρυφη πληροφοριακή σήμανση πρέπει να ανταποκρίνεται στις εξής απαιτήσεις :











- να γίνεται εύκολα ορατή και κατανοητή τόσο από τον Έλληνα οδηγό, όσο και από τον ξένο
- να είναι σαφής και ομοιόμορφη
- να είναι αναγνώσιμη στις δεδομένες συνθήκες ταχύτητας του οχήματος
- να περιορίζεται στις απαραίτητες πληροφορίες

Κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια **συνοπτική** παρουσίαση της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης (υφιστάμενης κατάστασης και πρότασης).

### Πινακίδες τριγωνικές, τετραγωνικές και ορθογωνικές

Οι τυποποιημένες διαστάσεις των πινακίδων κινδύνου (Κ), ρύθμισης (Ρ) και των πρόσθετων (Πρ), ανάλογα με το σχήμα και το χαρακτηριστικό μέγεθος τους (μικρό, μεσαίο και μεγάλο) ορίζονται στον επόμενο πίνακα. Επισημαίνεται ότι κάθε γωνία στρογγυλεύεται, ώστε να μη αποτελεί έμμεσο φονικό όπλο σε περίπτωση πτώσης αυτής.

**Πίνακας Ε2-1: Μεγέθη πινακίδων ανάλογα ανωτάτου ορίου ταχύτητας οδού**

Πινακίδες		Όριο ταχύτητας [km/h]	V<20	20≤V<50	50≤V≤80	80<V≤100	100<V	
Κατηγορία	Σχήμα	Μεγέθη πινακίδων	Διάσταση πινακίδας [mm]					
Κινδύνου (Κ) & Ρ-1		Τρίγωνο **	μικρό	600	600			
			μεσαίο			900	900	
			μεγάλο					1200
Ρυθμιστικές (Ρ)		κύκλος	μικρό	450				
			μεσαίο		650	650		
			μεγάλο				900	900
K-36		Χ	μεγάλο	568x955	568x955	568x955	-	-
K-37		Χ	μεγάλο	831x955	831x955	831x955	-	-
K-33 K-34 K-35		ορθογώνιο	μεγάλο	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300
P-2		οκτάγωνο	μεσαίο	900	900			
P-3 & P-4		τετράγωνο	μεσαίο			1200	1200 *	-
			μεγάλο	400	400		600	600 *
P-6, P-43, P-44, P-60, P-61		τετράγωνο	μικρό	450	450			
			μεσαίο			650	650 *	
P-69, P-70 P-71, P-72 P-74		ορθογώνιο (ύψος x πλάτος)	μικρό	630x420	630x420			
			μεσαίο			900x600	900x600	
Πρόσθετες (Πρ)		ορθογώνιο (ύψους 1) (ύψος x πλάτος)	μικρό	231x420	231x420			
			μεσαίο			330x600	330x600	
		μεγάλο					412x750	
		ορθογώνιο (ύψους 2) (ύψος x πλάτος)	μικρό	315x420	315x420			
μεσαίο			450x600	450x600				
μεγάλο					562x750			
τετράγωνο (ύψους 3) (ύψος x πλάτος)	μικρό	420x420	420x420					
	μεσαίο			600x600	600x600			
μεγάλο						750x750		

\* : Πινακίδα με μεγαλύτερη διάσταση δεν προβλέπεται, επειδή οδός με ισόπεδους κόμβους επιτρέπεται να έχει ανώτατο όριο ταχύτητας  $V \leq 90$  km/h

\*\* : Η πινακίδα K-41 χρησιμοποιείται μόνο με ένα μέγεθος πλευράς ίσο με 450 mm (ΦΕΚ 137 Α 22-07-2004)

Μέγεθος Τρίγωνου : Μήκος πλευρών, μετρημένο από τα σημεία τομής των προεκτάσεων των πλευρών

Μέγεθος Κύκλου : Διάμετρος του κύκλου

Μέγεθος Οκτάγωνου : Διάμετρος εγγεγραμμένου κύκλου στο οκτάγωνο

Μέγεθος Τετράγωνου : Μήκος πλευράς του τετραγώνου

Μέγεθος Ορθογώνιου : Ύψος x πλάτος (υ x π)


## ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ

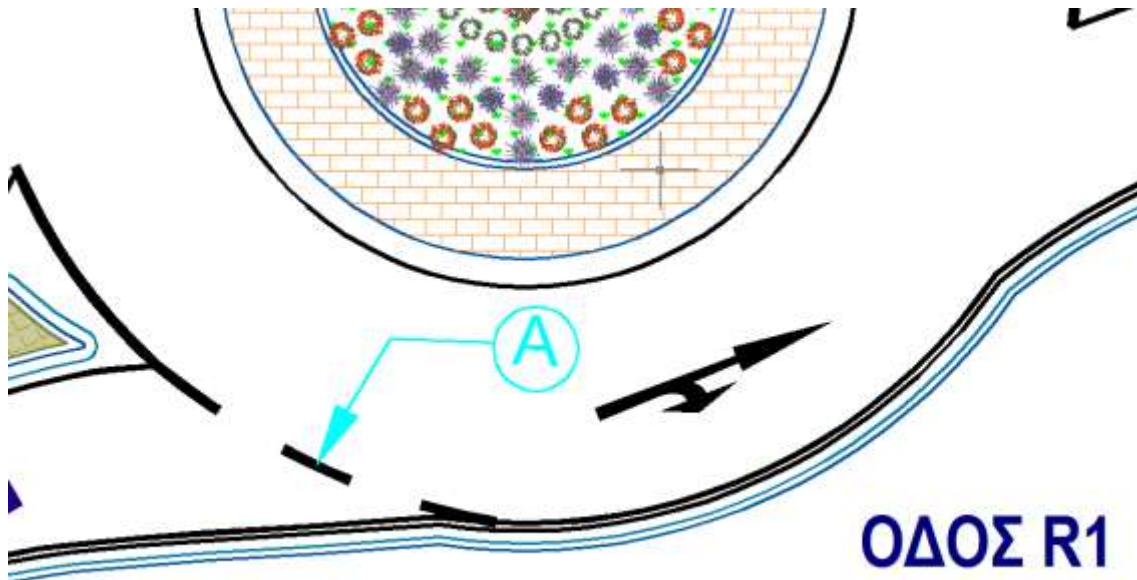
### Διαγράμμιση Οδοστρωμάτων

Οι διαγραμμίσεις των οδών γενικά είναι σύμφωνες με τις προδιαγραφές του σχεδίου ΟΜΟΕ – ΙΚ και ΟΜΟΕ – Κ3. Στις οδούς εφαρμόστηκε η γραμμή καθοδήγησης για την οριοθέτηση λωρίδων κυκλοφορίας έχει πλάτος 0,10 μ. ( $S=0.1$ ), και διπλή γραμμή στον άξονα της κάθε οδού διπλής κυκλοφορίας.

Πίνακας Η2-1: Ορισμός πάχους διαμήκου διαγράμμισης

Είδος γραμμής	Αυτοκινητόδρομος	Άλλες οδοί
Στενή γραμμή (S)	0,15 m	0,10 m
Πλατιά γραμμή (B) εκτός σηράγγων	0,30 m	0,20 m
Πλατιά γραμμή (B) εντός σηράγγων	0,25 m	

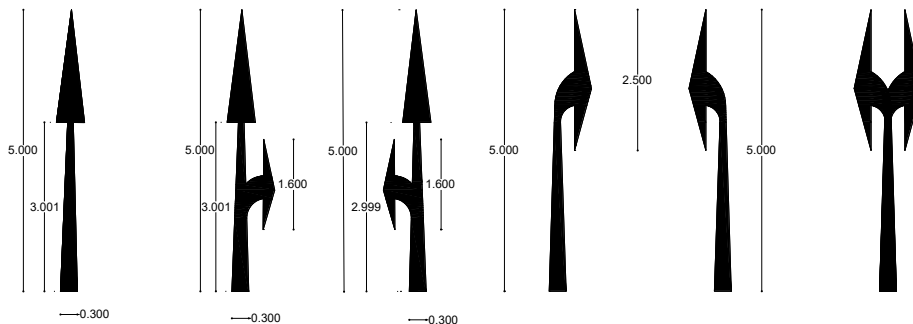
#	Περιγραφή	Σύμβολο	Μορφή διαγράμμισης	Λειτουργία	Εφαρμογή
9	Διπλή γραμμή, αποτελούμενη από δύο συνεχώς στενές γραμμές	(S)	 ±S	Διαχωρισμός λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης που δεν επιτρέπει την υπέρβαση της από καμία κατεύθυνση	Σε ιδιαίτερα επικίνδυνες θέσεις, όπου επιβάλλεται απαγόρευση προσπέρασης και στις δύο κατευθύνσεις. Σε οδούς ενιαίου οδοστρώματος με δύο ή περισσότερες λωρίδες ανά κατεύθυνση



## Βέλη καθοδήγησης

Τα βέλη κυκλοφορίας είναι σύμφωνα με τα τυπικά βέλη (Ο.Σ.Μ.Ε.Ο παρ. 3.9.1.2.2.5) αλλά και το τεύχος «Διαγραμμώσεις Οδοστρωμάτων – Τμήμα Κυκλοφορίας Α6» του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και δίδονται παρακάτω.

- Βέλος ευθείας πορείας μήκους 5,00 μ. συνολικού εμβαδού 1,10 μ<sup>2</sup>
- Βέλος ευθείας και δεξιάς πορείας μήκους 5,00 μ. συνολικού εμβαδού 1,40 μ<sup>2</sup>
- Βέλος ευθείας και αριστερής πορείας μήκους 5,00 μ. συνολικού εμβαδού 1,40 μ<sup>2</sup>
- Βέλος δεξιάς πορείας μήκους 5,00 μ. συνολικού εμβαδού 1,19 μ<sup>2</sup>
- Βέλος αριστερής πορείας μήκους 5,00 μ. συνολικού εμβαδού 1,19 μ<sup>2</sup>
- Βέλος αριστερής και δεξιάς πορείας μήκους 5,00 μ. συνολικού εμβαδού 1,71 μ<sup>2</sup>



## Υλικά κατασκευής

Η οριζόντια σήμανση, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 5 του Ν. 2096/99 (Νέος Κ.Ο.Κ.) θα έχει χρώμα λευκό. Το υλικό που θα χρησιμοποιηθεί θα είναι υψηλής αντοχής και αντανakλαστικότητας, του οποίου ο ελάχιστος χρόνος εγγύησης είναι 30 μήνες, σύμφωνα με την προδιαγραφή Σ308-75 «Σήμανσις οδών – Προδιαγραφαί διαγραμμώσεων οδοστρωμάτων», τις Γερμανικές οδηγίες RMS-1, RMS-2, τη Γερμανική Προδιαγραφή ZTV-M 84 και τους όρους δημοπράτησης του έργου.

## 3. ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΣΑΟ στηθαία ασφαλείας δεν προβλέπονται για ταχύτητες μικρότερες των 50 km/h. Σε όλη τη περιοχή μελέτης τα εφαρμοζόμενα όρια ταχύτητας είναι 20, 30 και 50 km/h.

#### 4. ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η φιλοσοφία των πράσινων διαδρομών δίνει προτεραιότητα στην κίνηση πεζών και ποδηλάτου. Για το λόγο αυτό, κατά μήκος των αξόνων των πράσινων διαδρομών η ταχύτητα κυκλοφορίας οφείλει να τηρείται σε χαμηλά επίπεδα.

Κατά την παρούσα μελέτη η σήμανση παίζει καθοριστικό ρόλο στην προειδοποίηση μείωσης ταχύτητας. Ως εκ τούτου:

- ✚ Στα τμήματα που λειτουργούν ως μικτής κίνησης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και ποδηλάτων στην αρχή κάθε οικοδομικού τετραγώνου κατά την κατεύθυνση κίνησης τοποθετούνται πινακίδες P-32 (περιορισμός της ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα) συνδυαστικά με πινακίδα P-66α (προειδοποίηση μικτής κυκλοφορίας).
- ✚ Στα οδικά τμήματα που βαίνει παρά την οδό διάδρομος ποδηλάτων (οδός Χηλής / Εφέσσου) στην αρχή κάθε οικοδομικού τετραγώνου κατά την κατεύθυνση κίνησης τοποθετούνται πινακίδες P-54 για την προειδοποίηση ύπαρξης ποδηλατόδρομου.
- ✚ Στις διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων τοποθετούνται οι αντίστοιχες πινακίδες ανάλογα με τον τύπο της διάβασης, ήτοι Π-21 για διάβαση πεζών, Π-21β για παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων και Π-21γ για κοινή διάβαση πεζών και ποδηλάτων.
- ✚ Οι χώροι στάθμευσης παρά το κράσπεδο σημαίνονται κατάλληλα στην αρχή και στο τέλος τους με τις πληροφοριακές πινακίδες Π-31 και Πρ-4α και γ.
- ✚ Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης για τα ΑΜΕΑ σημαίνονται με την ειδική πινακίδα P-71.
- ✚ Τα οδικά τμήματα που μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας σημαίνονται με την αντίστοιχη πινακίδα αρχής και τέλους οδού ήπιας κυκλοφορίας, ήτοι Π-92<sup>α</sup> και Π-92 με ταυτόχρονη χρήση της ρυθμιστικής πινακίδα P-32 για περιορισμό της ταχύτητας στα 20χλμ/ώρα.
- ✚ Στους πεζόδρομους γίνεται χρήση της πινακίδας P-66 (οδός συνύπαρξης πεζών και ποδηλάτου).
- ✚ Γίνεται χρήση της ρυθμιστικής πινακίδας P-40 για απαγόρευση της στάσης και της στάθμευσης σε περιοχές που αυτή δεν επιτρέπεται.

- ✚ Στις διαβάσεις πλησίον σχολικών συγκροτημάτων γίνεται χρήση της πινακίδας K-16 (προσοχή – διέλευση μαθητών) συνδυαστικά με την P-32 για περιορισμό της ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα.
- ✚ Συμπληρώνεται η απόδοση προτεραιότητας με πινακίδες P-2, όπου αυτές απουσιάζουν με τήρηση της υφιστάμενης οργάνωσης της κυκλοφορίας.

Οι υφιστάμενες πινακίδες σήμανσης, που βρίσκονται σε καλή κατάσταση, παραμένουν και συμπληρώνονται με νέες εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Οι Κανονισμοί & Οδηγίες που χρησιμοποιήθηκαν είναι:

- ✚ ΟΜΟΕ-Χ ΟΜΟΕ-Δ ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ και ΟΜΟΕ ΣΑΟ της Γ.Γ.Δ.Ε. του ΥΠΕΧΩΔΕ
- ✚ Τους Γερμανικούς Κανονισμούς σχεδιασμού οδών και κόμβων:
- ✚ Richtlinien für die Anlage von Straben (RAS), Teil: Knotenpunkte (RAS-K), Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte RAS-K-1, Ausgabe 1988.
- ✚ Τα πρόσφατα (2013) σχέδια ΟΜΟΕ-ΙΚ, ΟΜΟΕ-Κ3
- ✚ Τον Ο.Σ.Α.Τ
- ✚ Τα Π.Κ.Ε. της ΕΟΑΕ
- ✚ Τις Προδιαγραφές για τη σύνταξη μελετών του Π.Δ. 696/74
- ✚ Τις Π.Τ.Π. του ΥΠΕΧΩΔΕ που αφορούν τις κατασκευές Οδικών Έργων.
- ✚ Η Υ.Α. Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «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», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013),
- ✚ Η Απόφαση Υ.ΠΕ.Κ.Α. 52907/28 -12-2009 ΦΕΚ 2621 Β ' / 31.12.2009),
- ✚ Ο Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999), όπως ισχύει σήμερα,
- ✚ Ο Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.1998,
- ✚ (Απόφαση Υπ.ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009),
- ✚ Η Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016.
- ✚ Η Απόφαση Υπ. Υποδομών και μεταφορών Δ13/ο/1372 περί «Έγκρισης της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών», ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

**Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων  
(ΟΜΟΕ)**

Τεύχος 1 :  
Λειτουργική Κατάσταση Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ - ΑΚΟΔ)

Όνομα	<b>NAMA</b>		
Αριθμός	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
Κατηγορία	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Έκδοση 2001

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

**Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων  
(ΟΜΟΕ)**

Τεύχος 3 : Χαράξεις (ΟΜΟΕ - Χ)

Όνομα	<b>NAMA</b>		
Αριθμός	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
Κατηγορία	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Έκδοση 2001

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

**Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων  
(ΟΜΟΕ)**

Τεύχος 2 : Διατομές (ΟΜΟΕ - Δ)

Όνομα	<b>NAMA</b>		
Αριθμός	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
Κατηγορία	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Έκδοση 2001

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

**Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων  
(ΟΜΟΕ)**

Τεύχος 4 :  
Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ - ΚΑΟ)

Όνομα	<b>NAMA</b>		
Αριθμός	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
Κατηγορία	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Έκδοση 2001

ΥΠΥΜΕΔ  
Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων  
Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας

**Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων  
(ΟΜΟΕ)**

Τεύχος 10  
Μέρος 1: Ισοπέδοι Κόμβοι (ΟΜΟΕ - ΙΚ)



**ΣΧΕΔΙΟ**

Έκδοση 2011

Συμμετέχει NAMA Συμβούλιο Μηχανικοί & Μελετητές ΑΕ

ΥΠΥΜΕΔ  
Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων  
Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας

**Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων  
(ΟΜΟΕ)**

Τεύχος 10  
Μέρος 2: Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης (ΟΜΟΕ - Κ<sup>2</sup>)



Έκδοση 2011