

ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:

ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ - ΧΟΡΤΙΑΤΗ



ΔΗΜΟΣ  
ΠΥΛΑΙΑΣ-ΧΟΡΤΙΑΤΗ

ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ:

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ -  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ  
ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ (ΑΝΕΘ Α.Ο.Τ.Α.)



ΕΡΓΟ:

«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ  
ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ»

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΣΤΑΔΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ :

ΜΕΛΕΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΑΡ. ΤΕΥΧΟΥΣ:

1

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΑΝΤΕΣ

ΘΕΩΡΗΣΗ  
Ο Προιστ. Διευθ. Τ.Υ. ΑΝΕΘ

ΧΑΤΖΗΠΑΡΑΣΚΕΥΑ ΜΑΡΘΑ - ΕΙΡΗΝΗ  
ΔΡ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΣ - ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ  
ΔΙΔΑΚΤΩΡ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ Α.Π.Θ.  
ΑΡ. ΜΗΤΡΟΥΧΟΥ Γ.Ε.Μ. 127516  
ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ 51 - 55338 ΠΑΝΟΡΑΜΑ  
ΤΗΛ. 2310 331216 - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ  
ΑΦΜ: 145983244 - ΔΟΥ: ΖΥΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

ΧΑΤΖΗΠΑΡΑΣΚΕΥΑ ΜΑΡΘΑ - ΕΙΡΗΝΗ  
Πολιτικός Μηχανικός

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ  
ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΛΙΓΑΙΟΥ 44 - 55134 ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ  
ΤΗΛ. 2310 331216 - E-MAIL: aneth@aneth.gr  
ΑΦΜ: 094371833 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΙΔΗΣ  
Τοπογράφος Μηχανικός

ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ  
Ο Προιστ. Τ.Υ. Δ. ΠΥΛΑΙΑΣ - ΧΟΡΤΙΑΤΗ

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2025

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2
1.1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	2
1.2	ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	5
1.3	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ – ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ.....	7
2.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	9
2.1	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	9
2.2	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	10
2.3	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	12
2.4	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ.....	68
2.5	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....	70
2.6	ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ – ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΜΕΑ.....	71
2.7	ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ.....	72
3.	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ.....	129
3.1	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	129
3.2	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	130
3.3	ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	139
3.4	ΕΚΤΡΟΠΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	142
3.5	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	143
3.6	ΣΗΜΑΝΣΗ.....	151
3.7	ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ.....	174
3.8	ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	174

# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα συγκοινωνιακή μελέτη εκπονείται στα πλαίσια της μελέτης «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ», η οποία έχει ενταχθεί στην πράξη με τίτλο: «Τεχνική Βοήθεια στους δήμους της ΟΧΕ-ΒΑΑ Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης για την εκπόνηση των τεχνικών μελετών των έργων αναπλάσεων ανοικτών δημοσίων χώρων».

Στα πλαίσια της μελέτης εκπονούνται οι εξής επί μέρους μελέτες:

1. Τοπογραφική μελέτη (Κατηγορία 16)
2. Ειδική Αρχιτεκτονική μελέτη (Κατηγορία 7)
3. Η/Μ μελέτη (Κατηγορία 9)
4. Συγκοινωνιακή μελέτη (Κατηγορία 10)
5. Μελέτη φυτοτεχνικής διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου και έργων πρασίνου (Κατηγορία 25)
6. Υδραυλική Μελέτη (Κατηγορία 13)
7. Στατική Μελέτη (Κατηγορία 8)
8. ΣΑΥ – ΦΑΥ και Τεύχη Δημοπράτησης

Στόχος της μελέτης είναι να προταθούν και μελετηθούν παρεμβάσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν:

- ανακατασκευή των πεζοδρομίων και διαπλάτυνση αυτών όπου θεωρείται απαραίτητο και είναι εφικτό,
- δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας με αντικατάσταση του ασφαλτοτάπητα με άλλα υλικά (π.χ. κυβόλιθος),
- ανάπλαση ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου
- εξασφάλιση της προσβασιμότητας όλων των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων (ράμπες ΑΜΕΑ & οδεύσεις τυφλών),
- εγκατάσταση νέου αστικού εξοπλισμού,
- αντικατάσταση δικτύου και ιστών οδοφωτισμού
- δημιουργία νέων χώρων φύτευσης τόσο στα πεζοδρόμια όσο και στους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους και κατασκευή δικτύου άρδευσης

- οριοθέτηση και διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης όπου κριθεί απαραίτητο σύμφωνα με την κυκλοφορική μελέτη που θα εκπονηθεί
- μετατόπιση δικτύου αποχέτευσης όμβριων, όπου κριθεί απαραίτητο σύμφωνα με τα νέα πλάτη των πεζοδρομίων
- τοποθέτηση νέας σήμανσης

Οι επιμέρους στόχοι και οι γενικές κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθήσει η μελέτη θα είναι:

- η αισθητική και λειτουργική ενοποίηση και αναβάθμιση της περιοχής

Η μελέτη θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Στόχος είναι η αισθητική αναβάθμιση και ενοποίηση η οποία θα εξασφαλιστεί κυρίως με την άρση της πολυμορφίας και την εξασφάλιση ενός ενιαίου, κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους στις οδούς παρέμβασης. Στις θέσεις επαφής των νέων διαμορφώσεων των οδών με τα ήδη διαμορφωμένα τμήματα των κάθετων οδών, θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές, ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια και λειτουργικότητα των έργων διαμόρφωσης, αλλά και το κατάλληλο αισθητικό αποτέλεσμα στην επιφάνεια των επιστρώσεων.

- η οργάνωση κίνησης πεζών - Ι.Χ. και η εξασφάλιση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για όλες τις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες

Η οργάνωση της κίνησης των πεζών και των Ι.Χ. θα γίνει με προτεραιότητα την ασφαλή και άνετη διέλευση των πεζών αλλά και την εξυπηρέτηση των διερχόμενων Ι.Χ. και αναμένεται να συνεισφέρει αισθητά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Για τη διαμόρφωση των οδών πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προδιαγραφές ανάπλασης κοινοχρήστων χώρων «Σχεδιάζοντας για όλους» (ΥΠΕΚΑ 1997), οι προδιαγραφές που αναφέρονται στην με αρ.52907/2009 Απόφαση ΥΠΕΚΑ (ΦΕΚ2621Β/2009) και κάθε άλλη ισχύουσα σχετική διάταξη, ώστε σε όλη την περιοχή παρέμβασης να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη πρόσβαση από όλες τις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες.

- ο αειφορικός χαρακτήρας των επεμβάσεων και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός

Η μελέτη θα πρέπει να έχει ως βασική αρχή τον σεβασμό και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και να υιοθετεί τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Η επιλογή των υλικών των δαπεδοστρώσεων, του αστικού εξοπλισμού και του οδοφωτισμού, θα γίνει με βάση τα κριτήρια των μειωμένων αναγκών σε συντήρηση, της ανακυκλωσιμότητας και της μεγάλης διάρκειας ζωής, μέσα από μία οικολογική προσέγγιση. Οι φυτεύσεις θα περιλαμβάνουν φυτά, με βασικό κριτήριο επιλογής την ικανότητα προσαρμογής στις τοπικές συνθήκες, για τη μείωση των αναγκών σε άρδευση και εργασίες συντήρησης.

Οι προαναφερθείσες παρεμβάσεις συνεπάγονται αλλαγές στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Ειδικότερα, η αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων έχει ως επακόλουθο τη μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, όπου είτε μειώνεται το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας είτε καταργείται η στάθμευση είτε απαιτείται αλλαγή στην κυκλοφοριακή οργάνωση της οδού (μετατροπή οδού διπλής κυκλοφορίας σε μονόδρομο ή μετατροπή μονόδρομου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας).

Αντικείμενο της παρούσας κυκλοφοριακής μελέτης είναι η διερεύνηση των απαραίτητων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο οδικό δίκτυο του οικισμού του Πανοράματος, που θα προκύψουν μετά την ολοκλήρωση των έργων αστικών αναπλάσεων.

Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη περιλαμβάνει:

- Καταγραφή και έλεγχο της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, ήτοι: λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονόδρομοι – αμφίδρομοι – απαγορεύσεις στρεφουσών κινήσεων), καταγραφή σήμανσης υπάρχουσας κατάστασης (συμπεριλαμβανομένης και της σχετικής με τη στάθμευση).
- Εντοπισμό προβληματικών σημείων κυκλοφοριακής ροής και ρύθμισης (οδοί, φωτεινή σηματοδότηση, κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση, στάθμευση, πεδία κυκλοφορίας ευάλωτων χρηστών), με κριτήρια οδικής ασφάλειας (συσσώρευση αυξημένου αριθμού τροχαίων ατυχημάτων – black spots, επικίνδυνων διαδρόμων κυκλοφορίας πεζών, απουσία επαρκούς ορατότητας, έλλειψη ή ανεπάρκεια οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης) και δυσλειτουργικής κυκλοφοριακής οργάνωσης (ανεπάρκεια γεωμετρικών χαρακτηριστικών, κατευθύνσεις οδών, κατάχρηση στάθμευσης παρά την οδό).
- Μέτρηση Κυκλοφοριακών Φόρτων και Σύνθεση Κυκλοφορίας, δηλαδή καταγραφή, ανάλυση και πρόβλεψη του όγκου και του είδους των οχημάτων που κινούνται σε έναν δρόμο ή κόμβο. Στόχος της είναι ο εντοπισμός των συνθηκών αιχμής, η αξιολόγηση της ικανότητας εξυπηρέτησης του δικτύου και η πρόβλεψη μελλοντικών αναγκών, ώστε να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια και η αποδοτική λειτουργία του συστήματος.
- Κατάρτιση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων, συμπεριλαμβανομένης πρότασης νέας ιεράρχησης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, εάν και όπου αυτή απαιτείται, με έμφαση στη βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας των δυσλειτουργικών κόμβων και των οδικών στοιχείων που εντοπίστηκαν ως “προβληματικά”: μονοδρομήσεις - αντιδρομήσεις, απαγορεύσεις στρεφουσών κινήσεων και καθορισμός προτεραιότητας.

- Προτάσεις σήμανσης, οι οποίες συνάδουν με το παραπάνω προτεινόμενο πλαίσιο παρεμβάσεων, που αφορούν:
  - την κατακόρυφη σήμανση (επισήμανση υφιστάμενης σήμανσης που παραμένει, επισήμανση υφιστάμενης σήμανσης που απομακρύνεται, επισήμανση νέας απαιτούμενης σήμανσης) και
  - την οριζόντια σήμανση (συμπεριλαμβανομένης της απαγόρευσης στάθμευσης).

## 1.2 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο Δήμος Πυλαίας-Χορτιάτη ανήκει στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Δημιουργήθηκε με τον Ν. 3852/2010 («Πρόγραμμα Καλλικράτης») από τη συνένωση των πρώην Δήμων Πανοράματος, Πυλαίας και Χορτιάτη, ενώ έδρα του νέου δήμου ορίστηκε το Πανόραμα. Ο Δήμος καταλαμβάνει έκταση περίπου 155,8 τ.χλμ. και ο μόνιμος πληθυσμός του, σύμφωνα με την απογραφή του 2021, ανέρχεται σε 72.384 κατοίκους. Διοικητικά συγκροτείται από τρεις Δημοτικές Ενότητες: τη Δ.Ε. Πανοράματος με 17.546 κατοίκους, τη Δ.Ε. Πυλαίας με 34.678 κατοίκους και τη Δ.Ε. Χορτιάτη με 18.429 κατοίκους, στην οποία υπάγονται οι Δημοτικές Κοινότητες Ασβεστοχωρίου, Φιλύρου, Χορτιάτη και η Τοπική Κοινότητα Εξοχής. Χωροταξικά, ο Δήμος εντάσσεται στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και καλύπτει το ανατολικό και βορειοανατολικό τμήμα της μητροπολιτικής περιοχής.

Το Πανόραμα, η έδρα του Δήμου, είναι προάστιο με έντονη οικιστική ανάπτυξη και βρίσκεται σε υψόμετρο περίπου 250 μέτρων στους πρόποδες του Χορτιάτη. Ο πληθυσμός του, σύμφωνα με την απογραφή του 2021, ανέρχεται σε 17.679 κατοίκους. Η θέση του βορειοανατολικά του κέντρου της Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με την καλή προσβασιμότητα και το φυσικό περιβάλλον, το έχει αναδείξει σε περιοχή υψηλής οικιστικής ζήτησης, με κατοικίες μεσαίων και υψηλών εισοδημάτων, σύγχρονες υποδομές και αυξημένο επίπεδο ποιότητας ζωής. Στο Πανόραμα λειτουργούν δημόσια σχολεία όλων των βαθμίδων, αλλά και ιδιωτικά εκπαιδευτήρια, ενώ η περιοχή εξυπηρετείται από αστικές γραμμές μεταφοράς που τη συνδέουν με το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.

Το Πανόραμα δεν αποτελεί μόνο διοικητικό κέντρο αλλά και βασικό πόλο ανάπτυξης του Δήμου Πυλαίας-Χορτιάτη. Ιστορικά, το Πανόραμα αναπτύχθηκε κυρίως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν άρχισε να προσελκύει κατοικίες ευκατάστατων οικογενειών λόγω της θέσης και του υγιεινού κλίματος. Σήμερα αποτελεί μία από τις πιο προνομιούχες περιοχές κατοικίας στην ευρύτερη Θεσσαλονίκη, με έντονη πολιτιστική δραστηριότητα, αθλητικές εγκαταστάσεις και σημεία ενδιαφέροντος που εξυπηρετούν όχι μόνο τους κατοίκους, αλλά και την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή.



Εικόνα 1: Χάρτης Πανοράματος

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει οδούς και κοινόχρηστους χώρους στην Δημοτική Κοινότητα Πανοράματος και αποτυπώνεται στους παρακάτω χάρτες.

Το υπό μελέτη οδικό δίκτυο περιλαμβάνει τις κάτωθι Οδούς:

- Οδός Θέρμης – Σαμανίδη (από Γαλανού έως Βενιζέλου), μήκος ~320 μ. διπλής κατεύθυνσης
- Οδός Γαλανού (από Θέρμης έως 1ο Δημοτικό Σχολείο), μήκος ~400 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδός Οινόης (από Σαμανίδη έως Παπαδοπούλου), μήκος ~100 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδός Χατζηπαναγιωτίδου (από Οινόης έως Σαμανίδη), μήκος ~50 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδός Παπαδοπούλου 1 (από κυκλικό κόμβο έως Οινόης), μήκος ~82 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδός Παπαδοπούλου 2 (από Οινόης έως Αναλήψεως), μήκος ~254 μ. διπλής κατεύθυνσης
- Οδός Πλαστήρα (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών), μήκος ~140 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδός Πηλείδη, μήκος ~120 μ. μονής κατεύθυνσης

- Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους), μήκος ~1160 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών), μήκος ~220 μ. διπλής κατεύθυνσης
- Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου, μήκος ~254 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών), μήκος ~225 μ. διπλής κατεύθυνσης
- Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου), μήκος ~72 μ. μονής κατεύθυνσης
- Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη, μήκος ~190 μ.
- Οδός Παχατουρίδου (από Βενιζέλου έως Μητροπολίτη Χρυσανθου, μήκος ~110 μ.



Εικόνα 2: Περιοχή Μελέτης σε υπόβαθρο ορθοφωτογραφιών

### 1.3 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ – ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) – Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ – ΛΚΟΔ), ΥΠΕΧΩΔΕ, Έκδοση 2001

- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) – Τεύχος 4: Κύριες αστικές οδοί (ΟΜΟΕ – ΚΑΟ), ΥΠΕΧΩΔΕ, Έκδοση 2001
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, Τεύχος 9: Κατακόρυφη Σήμανση Οδών (ΟΜΟΕ-ΚΣΟ)
- Σχετικές διατάξεις Νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) Ν.5209/2025 (ΦΕΚ 100Α)
- Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, (Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. 1998)
- Άρθρο 2 της Αποφ. Υπ. Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. 52488/2002 (ΦΕΚ 18Β'/02)
- ΠΕΤΕΠ 05-04-06-00: Πινακίδες σταθερού περιεχομένου
- ΠΕΤΕΠ 05-04-02-00: Οριζόντια σήμανση καταστρωμάτων κυκλοφορίας
- ΕΤΕΠ 05-04-05-00: Ανακλαστήρες οδοστρώματος
- Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΠΠ/124964/1564 «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2099 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (ΦΕΚ 6213β'/2022)
- Υ.Α. υπ' αριθμό Δ.13/ο/1372 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών» (ΦΕΚ 85β'/23-1-2018)

#### 1.4 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα μελέτη έχει τα ακόλουθα περιεχόμενα:

##### α) Τεύχη

- Τεχνική Έκθεση

##### β) Σχέδια

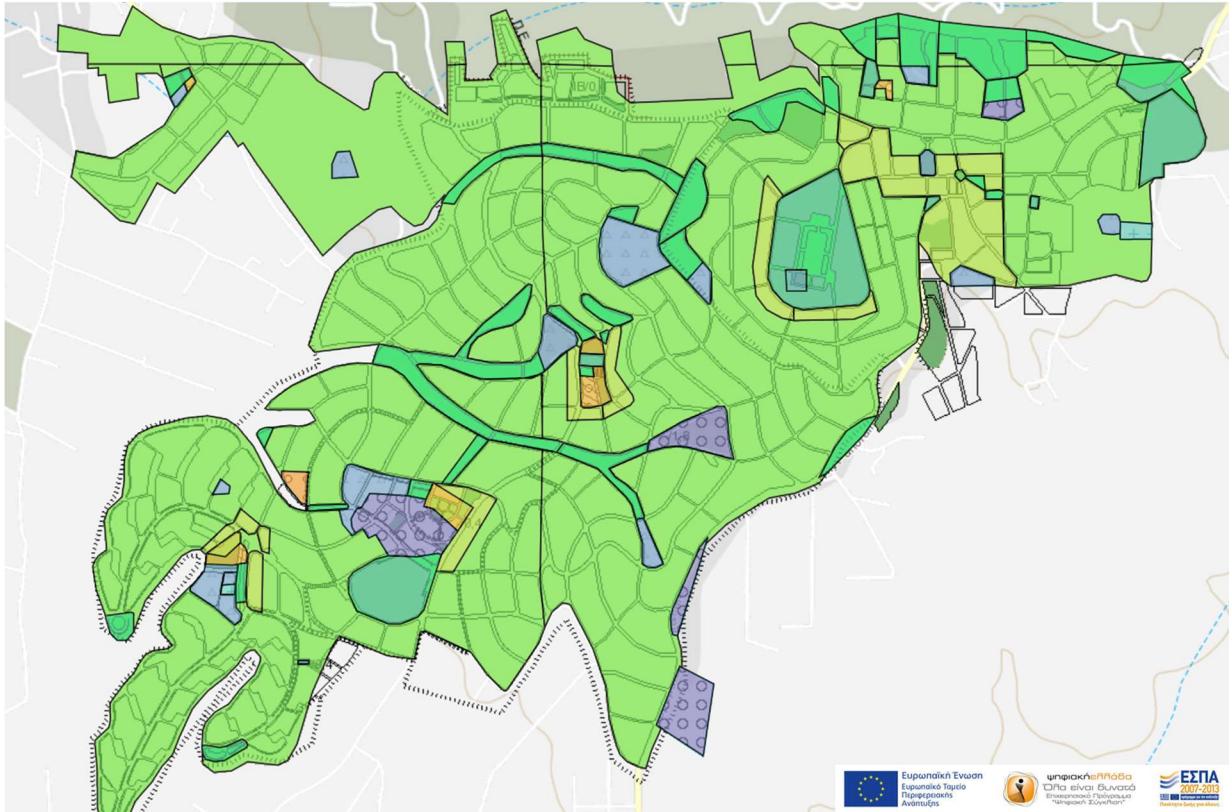
- Οριζοντιογραφία υφιστάμενης κατάστασης και σήμανσης.
- Οριζοντιογραφία προτεινόμενων επεμβάσεων και σήμανσης.

## 2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### 2.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης που προβλέπονται στον οικισμό Πανοράματος και ως εκ τούτου στην περιοχή πέριξ των υπό μελέτη οδικών τμημάτων ορίζονται από το ισχύον Γ.Π.Σ. Εχεδώρου (ΦΕΚ 355/Δ/1994). Σύμφωνα λοιπόν με το ισχύον Γ.Π.Σ. οι ισχύουσες χρήσεις γης για τα Ο.Τ. εκατέρωθεν των υπό μελέτη οδικών τμημάτων είναι:

- Οδός Θέρμης – Σαμανίδα (από Γαλανού έως Βενιζέλου), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας και χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου
- Οδός Γαλανού (από Θέρμης έως 1ο Δημοτικό Σχολείο), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας, χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου και χρήση εκπαίδευσης
- Οδός Οινόης (από Σαμανίδα έως Παπαδοπούλου), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας, χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου και χρήση εκπαίδευσης
- Οδός Χατζηπαναγιωτίδου (από Οινόης έως Σαμανίδα), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας, χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου
- Οδός Παπαδοπούλου 1 (από κυκλικό κόμβο έως Οινόης), χρήση γενικής κατοικίας, χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου και χρήση εκπαίδευσης
- Οδός Παπαδοπούλου 2(από Οινόης έως Αναλήψεως), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας και χρήση εκπαίδευσης
- Οδός Πλαστήρα (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών), χρήση αμιγούς κατοικίας και χρήση γενικής κατοικίας
- Οδός Πηλείδη, χρήση γενικής κατοικίας
- Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας, χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου και ιδιαίτερες χρήσεις
- Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας και χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου
- Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου, χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας και χρήση εκπαίδευσης
- Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας και χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου
- Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας και χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου
- Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη, ), χρήση αμιγούς κατοικίας, χρήση γενικής κατοικίας και χρήση ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου



Εικόνα 3: Θεσμοθετημένες Χρήσεις γης (απόσπασμα ισχύοντος Γ.Π.Σ. - ΦΕΚ 355/Δ/1994), Πηγή: e-poleodomia.gov.gr

## 2.2 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Σύμφωνα με την προτεινόμενη από τις ελληνικές Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, 2001) λειτουργική ιεράρχηση, οι οδοί διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες (αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικές οδοί), ανάλογα με τις λειτουργίες που εξυπηρετούν: σύνδεση, πρόσβαση (στις παρόδιες χρήσεις γης) και παραμονή (επί της οδού). Η λειτουργική ιεράρχηση του αστικού οδικού δικτύου περιλαμβάνει λοιπόν τις κατηγορίες: α. Ελεύθερες λεωφόροι, β. Κύριες αρτηρίες, γ. Δευτερεύουσες αρτηρίες, δ. Κύριες συλλεκτήριες, ε. Δευτερεύουσες συλλεκτήριες, στ. Τοπικές οδοί, ζ. Οδοί ήπιας κυκλοφορίας, η. Πεζόδρομοι. Η δυνατότητα συνεχούς κίνησης φθίνει και η δυνατότητα πρόσβασης και παραμονής στην οδό αυξάνει από την κατηγορία των ελεύθερων λεωφόρων προς την κατηγορία των τοπικών οδών.

<p><b>A</b></p> <p>οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός σχεδίου (υπεραστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παροδίων ιδιοκτησιών</p> <p><u>Σημείωση :</u> Η κατηγορία A I αφορά οδούς σύνδεσης ευρύτερων περιοχών και οι οποίες δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες</p>	<b>A I</b>	Αυτοκινητόδρομος
	<b>A II</b>	Οδός ταχείας κυκλοφορίας
	<b>A III</b>	Οδός μεταξύ νομών/επαρχιών
	<b>A IV</b>	Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών
	<b>A V</b>	Οδός μεταξύ μικρών οικισμών Συλλεκτήρια οδός
	<b>A VI</b>	Δευτερεύουσα οδός Αγροτική οδός
<p><b>B</b></p> <p>οδοί που διατρέχουν περιοχές εντός σχεδίου (ημιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών</p> <p><u>Σημείωση :</u> Οι οδοί κατηγορίας B I και B II δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες</p>	<b>B I</b>	Αστικός αυτοκινητόδρομος
	<b>B II</b>	Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας
	<b>B III</b>	Αστική αρτηρία
	<b>B IV</b>	Κύρια συλλεκτήρια οδός
<p><b>Γ</b></p> <p>οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός** ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παροδίων ιδιοκτησιών</p>	<b>Γ III</b>	Αστική αρτηρία
	<b>Γ IV</b>	Κύρια συλλεκτήρια οδός
<p><b>Δ</b></p> <p>οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές ) με βασική λειτουργία την πρόσβαση</p>	<b>Δ IV</b>	Συλλεκτήρια οδός
	<b>Δ V</b>	Τοπική οδός
<p><b>E</b></p> <p>οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές ) με βασική λειτουργία την παραμονή</p>	<b>E V</b>	Τοπική οδός
	<b>E VI</b>	Τοπική οδός κατοικιών

Πίνακας 1: Λειτουργική κατάταξη

Για την καταγραφή της υφιστάμενης ιεράρχησης ελήφθη υπ' όψη:

- Ο χαρακτηρισμός του οδικού δικτύου (επαρχιακή, δημοτική οδός).
- Ο τρόπος που κατευθύνει η πληροφοριακή σήμανση τη διαμπερή κυκλοφορία.
- Διαμπερείς κινήσεις που είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν με βάση τους διανοιγμένους οδικούς άξονες.

Στις προς μελέτη οδούς παρατηρείται ότι εκατέρωθεν τους αναπτύσσονται σχεδόν αποκλειστικά χρήσεις αμιγούς και γενικής κατοικίας, σε συνδυασμό με ελεύθερους χώρους αστικού πρασίνου. Ειδικότερα, οι οδοί Γαλανού (από Θέρμης έως 1ο Δημοτικό Σχολείο), Οινόης (από Σαμανίδη έως Παπαδοπούλου), Παπαδοπούλου 1 (από κυκλικό κόμβο έως Οινόης), Παπαδοπούλου 2 (από Οινόης έως Αναλήψεως), καθώς και οι οδοί περιμετρικά του Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και της πλατείας Αγνώστου εξυπηρετούν και χρήση εκπαίδευσης. Αντίθετα, μόνο οι οδοί Πλαστήρα (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) και Πηλείδη δεν περιλαμβάνουν ελεύθερους χώρους – αστικό πράσινο.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ), το μεγαλύτερο μέρος του υπό εξέταση οδικού δικτύου επιτελεί κυρίως λειτουργία **παραμονής** και **τοπικής πρόσβασης**, χωρίς να εξυπηρετεί ουσιαδώς λειτουργίες σύνδεσης. Ως εκ τούτου, οι οδοί αυτές κατατάσσονται στις **Τοπικές οδούς κατοικιών κατηγορίας ENVI**, οι οποίες ορίζονται ως αστικές οδοί εντός σχεδίου, με βασικό ρόλο την εξυπηρέτηση της άμεσης πρόσβασης.

**Εξαιρέσεις** στον ανωτέρω κανόνα αποτελούν:

- Η **οδός Βενιζέλου** (τμήμα από οδό Σοφούλη έως οδό Κομνηνών), η οποία, πέραν της τοπικής εξυπηρέτησης, αναλαμβάνει και λειτουργία σύνδεσης μεταξύ της Λεωφόρου Κομνηνών και του 1ου Δημοτικού Σχολείου Πανοράματος, μέσω ζώνης γενικής κατοικίας.
- Η **οδός Θέρμης – Σαμανίδη** (τμήμα από οδό Γαλανού έως οδό Βενιζέλου), η οποία εξυπηρετεί τη σύνδεση του Πανοράματος με τον οικισμό της Θέρμης.

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, οι δύο αυτές οδοί κατατάσσονται ως **Συλλεκτήριες οδοί κατηγορίας ΔΙV**, δηλαδή αστικές οδοί εντός σχεδίου με κύρια λειτουργία την πρόσβαση σε συνδυασμό με περιορισμένη δυνατότητα σύνδεσης.

### 2.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Η καταγραφή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών, καθώς και των υφιστάμενων στοιχείων κυκλοφοριακής οργάνωσης αφορά στο σύνολο των εξεταζόμενων οδών. Η γνώση των χαρακτηριστικών είναι σημαντική για τη διατύπωση προτάσεων και εναλλακτικών λύσεων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στις εν λόγω οδούς.

Τα χαρακτηριστικά που καταγράφηκαν είναι τα ακόλουθα:

- Συνολικό πλάτος οδού
- Πλάτος λωρίδας
- Πλάτος πεζοδρομίου εκατέρωθεν της οδού
- Κατευθύνσεις οδών

- Αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας
- Ρυθμίσεις στάθμευσης

#### Οδός Θέρμης – Σαμανίδα (από Γαλανού έως Βενιζέλου)

Η υπό μελέτη οδός είναι διπλής κατεύθυνσης, με πλάτος που κυμαίνεται από 5,20 μ. έως 8,50 μ., και διαθέτει μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Τα πεζοδρόμια έχουν μικρό πλάτος (έως 2,00 μ.), χωρίς πρόβλεψη για προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς ζώνες φύτευσης. Η κατάστασή τους κρίνεται κακή, καθώς δεν εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση των πεζών, ενώ τμήματα της οδού στερούνται πλήρως πεζοδρομίων. Το συνολικό μελετώμενο μήκος ανέρχεται σε 320 μ. Δεν προβλέπεται στάθμευση· στα σημεία με αποτρεπτικά κολωνάκια δεν παρατηρείται παράνομη στάθμευση, ενώ όπου αυτά απουσιάζουν, εντοπίζονται σταθμευμένα οχήματα. Η οδός εφάπτεται στο Πάρκο Γαλανού και στο Τρίγωνο Σαμανίδα.



**Εικόνα 4: Οδός Θέρμης – Σαμανίδα**



**Εικόνα 5: Οδός Θέρμης – Σαμανίδη Λήψη από Γαλανού**



**Εικόνα 6: Οδός Θέρμης – Σαμανίδη Κατάσταση πεζοδρομίων**



**Εικόνα 7: Οδός Θέρμης – Σαμανίδα Αποτρεπτικά Κολωνάκια. Λήψη από Βενιζέλου**



**Εικόνα 8: Οδός Θέρμης – Σαμανίδα Τρίγωνο Σαμανίδα**



**Εικόνα 9: Οδός Θέρμης – Σαμανίδα Πάρκο Γαλανού**

Οδός Γαλανού (από Θέρμης έως 1ο Δημοτικό Σχολείο)

Η οδός έχει μήκος 400 μ., είναι μονής κατεύθυνσης και διαθέτει μέσο πλάτος 6,00 μ. Η φορά της κυκλοφορίας μεταβάλλεται στην οδό Αθανασίου Διάκου (220 μ.). Τα πεζοδρόμια έχουν μέγιστο πλάτος 1,20 μ., χωρίς πρόβλεψη για προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Στο τμήμα από το Πάρκο Γαλανού έως το 1ο Δημοτικό Σχολείο Πανοράματος (180 μ.) δεν υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια, ενώ τα υφιστάμενα βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Στην αριστερή πλευρά επιτρέπεται η στάθμευση έως την Αθ. Διάκου, ενώ στο τμήμα μεταξύ σχολείου και Αθ. Διάκου, παρά τη σήμανση απαγόρευσης, εντοπίζονται σταθμευμένα οχήματα. Στην περιοχή του σχολείου έχουν τοποθετηθεί μειωτές ταχύτητας. Η οδός εφάπτεται στο Πάρκο Γαλανού και καταλήγει στο 1ο Δημοτικό Σχολείο Πανοράματος.



Εικόνα 10: Οδός Γαλανού



**Εικόνα 11: Οδός Γαλανού Λήψη από Θέρμης**



**Εικόνα 12: Οδός Γαλανού Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 13: Οδός Γαλανού Κατάσταση Πεζοδρομίων 2**



**Εικόνα 14: Οδός Γαλανού Σημείο Αλλαγής Κατεύθυνσης ( Αθ. Διάκου)**



**Εικόνα 15: Οδός Γαλανού Λήψη από 1<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο Πανοράματος με εμφανείς μειωτές ταχύτητας**



**Εικόνα 16: Οδός Γαλανού Τμήμα χωρίς Πεζοδρόμια**



**Εικόνα 17: Οδός Γαλανού Πάρκο Γαλανού 1**



**Εικόνα 18: Οδός Γαλανού Πάρκο Γαλανού 2**

#### Οδός Οινόης (από Σαμανίδα έως Παπαδοπούλου)

Η οδός έχει μήκος 100 μ., είναι μονής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος 3,50 μ. έως τη Χατζηπαναγιωτίδου και 4,50 μ. έως τη Σαμανίδα, με φορά από την Παπαδοπούλου προς τη Σαμανίδα. Στην κατάληξη υπάρχει πινακίδα υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP). Τα πεζοδρόμια έχουν μικρό πλάτος, έως 0,80 μ., χωρίς πρόβλεψη για προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Παρά τη σήμανση απαγόρευσης, παρατηρούνται σταθμευμένα οχήματα. Η οδός εφάπτεται και καταλήγει στο Τρίγωνο Σαμανίδα.



Εικόνα 19: Οδός Οινίας



Εικόνα 20: Οδός Οινίας Λήψη από Παπαδοπούλου



**Εικόνα 21: Οδός Οινόης Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 22: Οδός Οινόης Απαγόρευση Στάθμευσης και Σταθμευμένα Οχήματα**



**Εικόνα 23: Οδός Οινόης Τρίγωνο Σαμανίδα**



**Εικόνα 24: Οδός Οινόης Λήψη από Σαμανίδα**

**Οδός Χατζηπαναγιωτίδου (από Οινόης έως Σαμανίδα)**

Η οδός έχει μήκος 50 μ., είναι μονής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος 5,50 μ. και κατεύθυνση από τη Θέρμης – Σαμανίδα προς την Οινόης. Τα πεζοδρόμια έχουν μέσο πλάτος 0,80 μ., βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση, χωρίς πρόβλεψη για προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Παρά τη σήμανση απαγόρευσης, παρατηρούνται σταθμευμένα οχήματα. Η οδός εφάπτεται και καταλήγει στο Τρίγωνο Σαμανίδα.



Εικόνα 25: Οδός Χατζηπαναγιωτίδου



Εικόνα 26: Οδός Χατζηπαναγιωτίδου Λήψη από Θέρμης – Σιμανίδα



**Εικόνα 27: Οδός Χατζηπαναγιωτίδου Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 28: : Οδός Χατζηπαναγιωτίδου Απαγόρευση Στάθμευσης και Σταθμευμένα Οχήματα**



**Εικόνα 29: Οδός Χατζηπαναγιωτίδου Τρίγωνο Σιμανίδη**



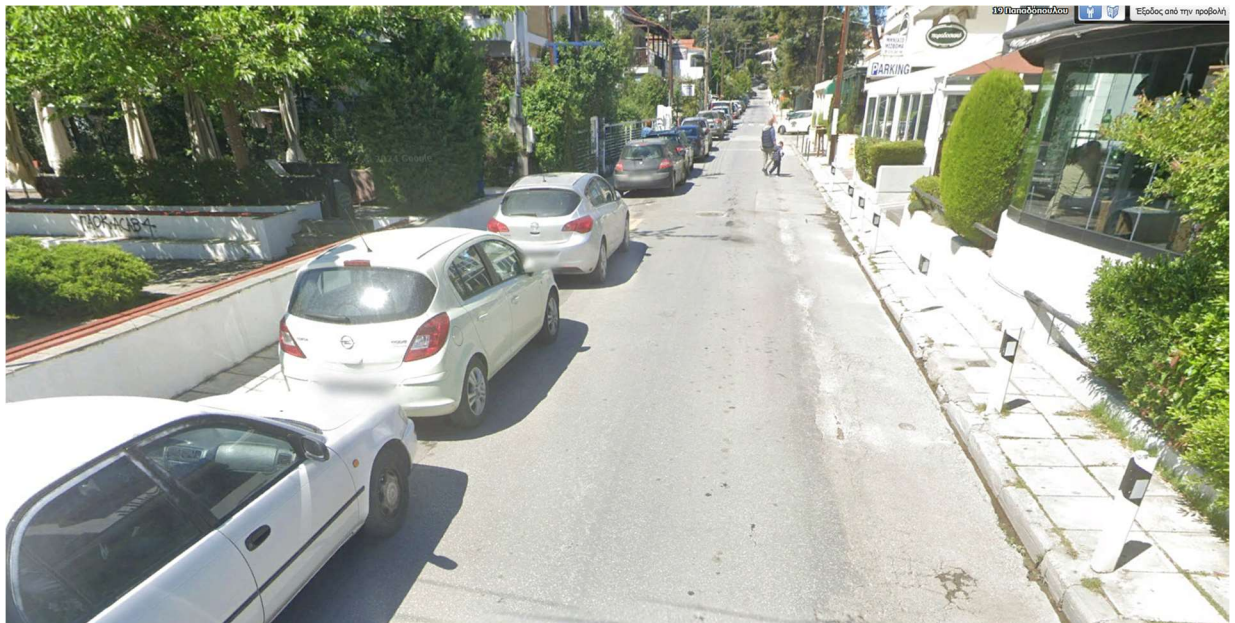
**Εικόνα 30: Οδός Χατζηπαναγιωτίδου Λήψη από Οινόης**

#### Οδός Παπαδοπούλου 1 (από κυκλικό κόμβο έως Οινόης)

Η οδός έχει μήκος 82 μ., είναι μονής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος 7,00 μ. και κατεύθυνση από τον κυκλικό κόμβο Βενιζέλου προς την Οινόης. Υπάρχουν εκατέρωθεν πεζοδρόμια μέσου πλάτους 0,90 μ., μέτριας κατάστασης, χωρίς πρόβλεψη για προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Στη δεξιά πλευρά υπάρχουν αποτρεπτικά κολωνάκια, ενώ στην αριστερή δεν υπάρχει σήμανση απαγόρευσης, με αποτέλεσμα την παρουσία σταθμευμένων οχημάτων. Η οδός καταλήγει στον χώρο του Πέτρινου Σχολείου.



Εικόνα 31: Οδός Παπαδοπούλου 1



Εικόνα 32: Οδός Παπαδοπούλου 1 Λήψη από τον Κυκλικό Κόμβο Βενιζέλου



**Εικόνα 33: Οδός Παπαδοπούλου 1 Κατάσταση Πεζοδρομίων και Αποτρεπτικά Κολωνάκια Στάθμευσης**



**Εικόνα 34: Οδός Παπαδοπούλου 1 Πέτρινο Σχολείο**



**Εικόνα 35: Οδός Παπαδοπούλου 1 Λήψη από Οινόης**

**Οδός Παπαδοπούλου 2(από Οινόης έως Αναλήψεως).**

Η οδός έχει μήκος 254 μ. και είναι διπλής κατεύθυνσης. Από την Οινόης έως την Πηλείδη (144 μ.) έχει μέσο πλάτος 7,00 μ. και εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 0,90 μ., χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Από την Πηλείδη έως την Αναλήψεως (110 μ.) το μέσο πλάτος ανέρχεται σε 8,00 μ., με πεζοδρόμια 0,70 μ. εκατέρωθεν, επίσης χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Στο δεύτερο τμήμα υπάρχει θέση στάθμευσης ΑμεΑ με αντίστοιχη σήμανση. Η κατάσταση των πεζοδρομίων είναι μέτρια, ενώ λόγω απουσίας σήμανσης απαγόρευσης στάθμευσης παρατηρείται παρουσία οχημάτων κυρίως στην αριστερή πλευρά, με κατεύθυνση προς την Αναλήψεως. Η οδός συνδέει την Αναλήψεως και τον χώρο του άλσους με το Πέτρινο Σχολείο.



Εικόνα 36: Οδός Παπαδοπούλου 2



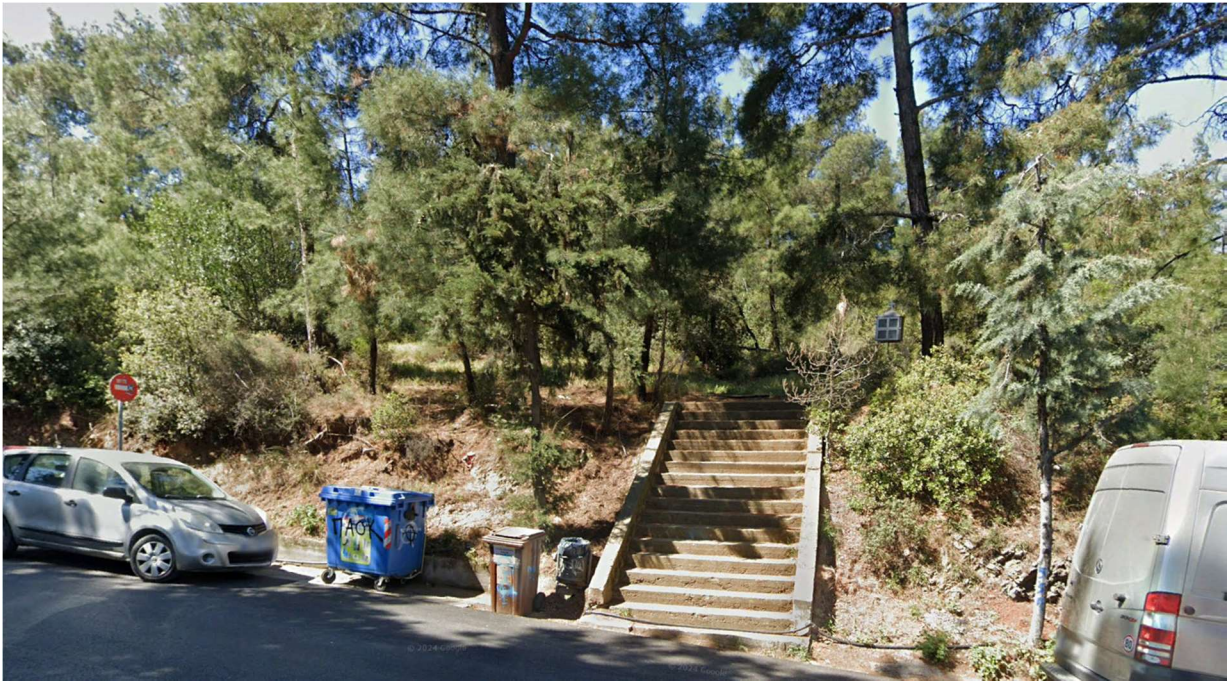
Εικόνα 37: Οδός Παπαδοπούλου 2 Λήψη από Οινόςης



**Εικόνα 38: Οδός Παπαδοπούλου 2 Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 39: Οδός Παπαδοπούλου 2 Λήψη από Αναλήψεως**



**Εικόνα 40: Οδός Παπαδοπούλου 2 Χώρος Άλσους**

Οδός Νικολάου Πλαστήρα (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών)

Η οδός έχει μήκος 140 μ., είναι μονής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος 4,80 μ. και κατεύθυνση από τη Λεωφόρο Κομνηνών προς την Παπαδοπούλου. Τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος 0,80 μ. στην αριστερή πλευρά και 1,00 μ. στη δεξιά, βρίσκονται σε κακή κατάσταση, χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Σε όλο το μήκος υπάρχουν αποτρεπτικά κολωνάκια, ενώ παρατηρούνται σταθμευμένα οχήματα στη δεξιά εφόσον υπάρχει σήμανση απαγόρευσης στην αριστερή πλευρά.



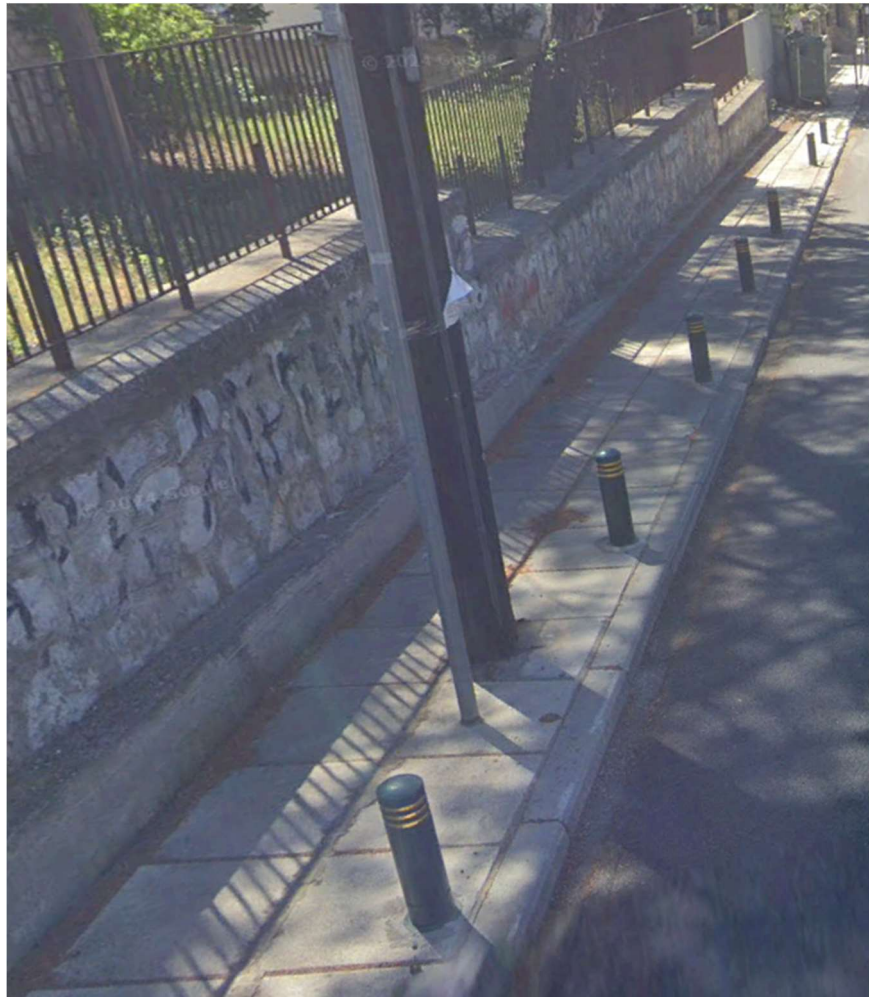
**Εικόνα 41: Οδός Νικολάου Πλαστήρα**



**Εικόνα 42: Οδός Νικολάου Πλαστήρα Λήψη από Λεωφ. Κομνηνών**



**Εικόνα 43: : Οδός Νικολάου Πλαστήρα Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 44: Οδός Νικολάου Πλαστήρα Αποτρεπτικά Κολωνάκια και Κατάσταση Πεζοδρομίων**



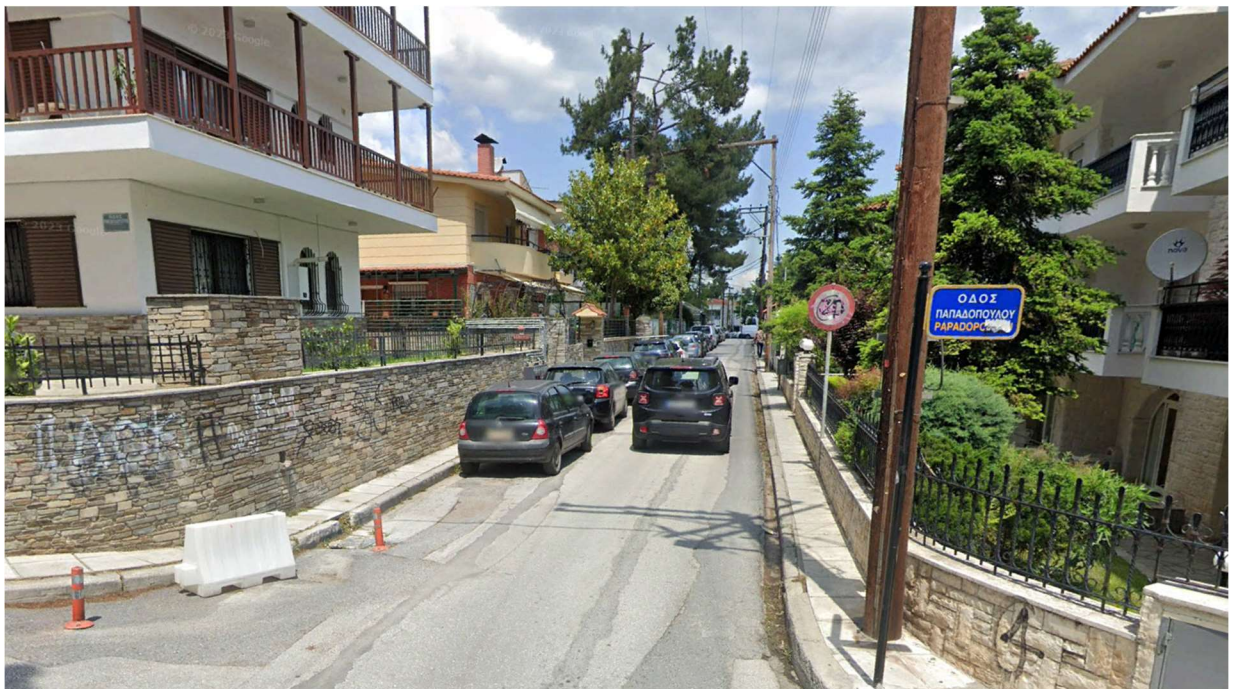
**Εικόνα 45: Οδός Νικολάου Πλαστήρα Λήψη από Παπαδοπούλου**

Οδός Πηλείδη Ηλία

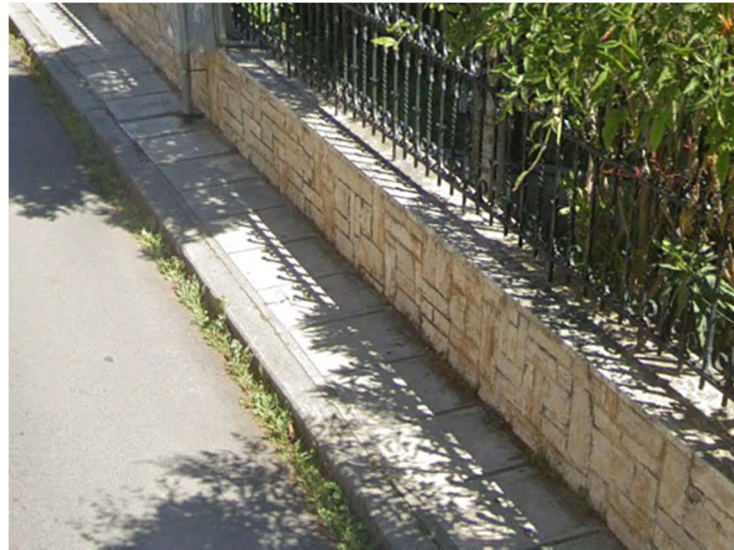
Η οδός έχει μήκος 120 μ., είναι μονής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος 5,00 μ. και κατεύθυνση από την Παπαδοπούλου προς την Αναλήψεως. Υπάρχουν εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 0,50 μ., μέτριας κατάστασης, χωρίς πρόβλεψη για προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Δεν υπάρχει σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης, με αποτέλεσμα την παρουσία οχημάτων κυρίως στην αριστερή πλευρά της οδού. Έχει προβλεφθεί μία θέση στάθμευσης ΑμεΑ με τη σχετική σήμανση.



Εικόνα 46: Οδός Πηλείδη Ηλία



Εικόνα 47: Οδός Πηλείδη Ηλία Λήψη από Παπαδοπούλου



**Εικόνα 48: Οδός Πηλείδη Ηλία Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 49: Οδός Πηλείδη Ηλία Σήμανση και Χώρος συγκεκριμένου όχηματος ΑΜΕΑ**



**Εικόνα 50: Οδός Πηλείδη Ηλία Λήψη από Αναλήψεως**

**Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους)**

Η οδός έχει μήκος 1.160 μ., είναι μονής κατεύθυνσης με πλάτος που κυμαίνεται από 6,00 μ. έως 9,00 μ., και εκτείνεται περιμετρικά του Άλσους Πανοράματος (άλσος στην αριστερή πλευρά). Στη δεξιά πλευρά, σε μήκος 550 μ., υπάρχουν πεζοδρόμια πλάτους 0,80–2,00 μ., κακής κατάστασης, χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και με περιορισμένη φύτευση. Στην αριστερή πλευρά (πλευρά άλσους) δεν υπάρχουν πεζοδρόμια. Από την οδό Βασ. Κωνσταντίνου υπάρχει σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης στη δεξιά πλευρά, ωστόσο παρατηρούνται σταθμευμένα οχήματα.



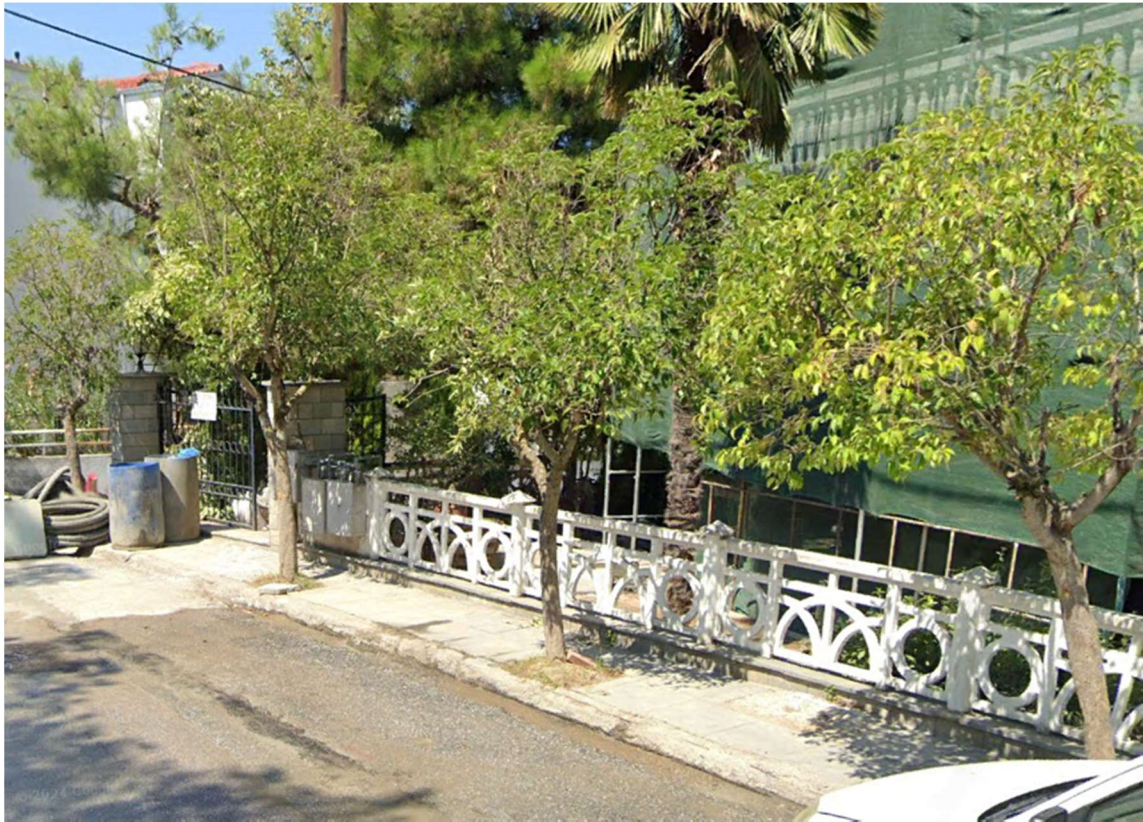
Εικόνα 51: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους)



**Εικόνα 52: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Λήψη από αρχή μονοδρόμησης**



**Εικόνα 53: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 54: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Φυτεύσεις**



**Εικόνα 55: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Μη ύπαρξη πεζοδρομίων**



**Εικόνα 56: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Απαγόρευση Στάθμευσης και Σταθμευμένα Οχήματα**



**Εικόνα 57: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 58: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Είσοδος Άλσους**



**Εικόνα 59: Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους) Λήψη από Παπαδοπούλου**

#### Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών)

Η οδός έχει μήκος 220 μ., είναι διπλής κατεύθυνσης, συνδέοντας τη Λεωφόρο Κομνηνών με την οδό Παπαδοπούλου. Το πλάτος της κυμαίνεται από 6,30 μ. έως 10,00 μ. Στο τμήμα που εφάπτεται στο άλσος δεν υπάρχουν πεζοδρόμια· στο υπόλοιπο μήκος υπάρχουν εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 0,80–2,00 μ., μέτριας κατάστασης, χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Συναντώνται οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης με πληρωμή, καθώς και ειδικοί χώροι στάθμευσης για ΤΑΞΙ και για ΑμεΑ.



Εικόνα 60: Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών)



Εικόνα 61: Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) Λήψη από Λεωφ. Κομνηνών



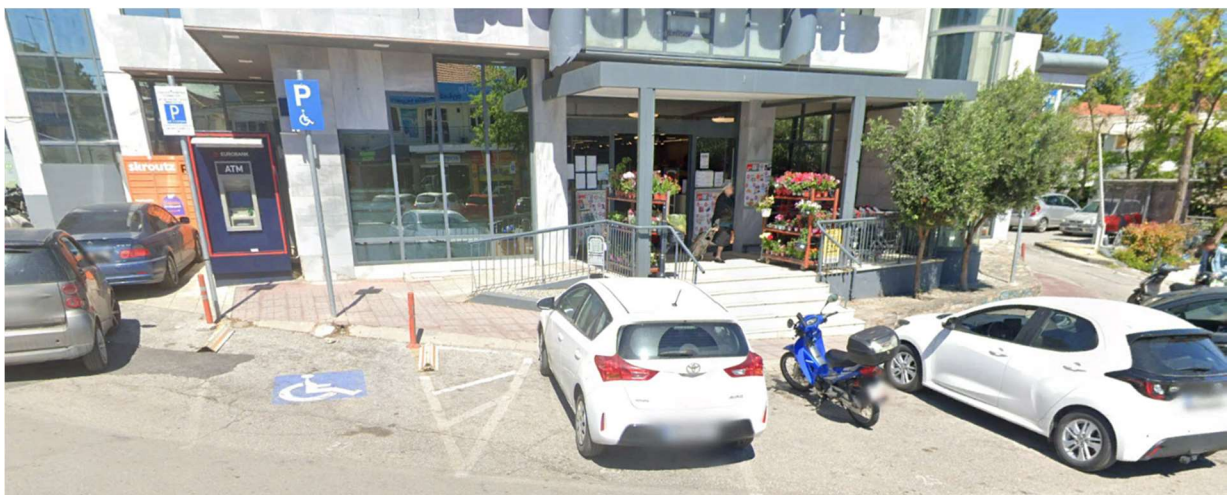
**Εικόνα 62: : Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) Κατάσταση Πεζοδρομίων**



**Εικόνα 63: Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) Περιοχή Επιτρεπόμενης Στάθμευσης με Πληρωμή**



**Εικόνα 64: Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) Περιοχή Επιτρεπόμενης Στάθμευσης Συγκεκριμένης Χρήσης (ΤΑΞΙ)**



**Εικόνα 65: Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) Περιοχή Επιτρεπόμενης Στάθμευσης Συγκεκριμένης Χρήσης (ΑΜΕΑ)**



**Εικόνα 66: Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) Μη Ύπαρξη Πεζοδρομίου (Άλσος)**



**Εικόνα 67: Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών) Λήψη από Παπαδοπούλου**

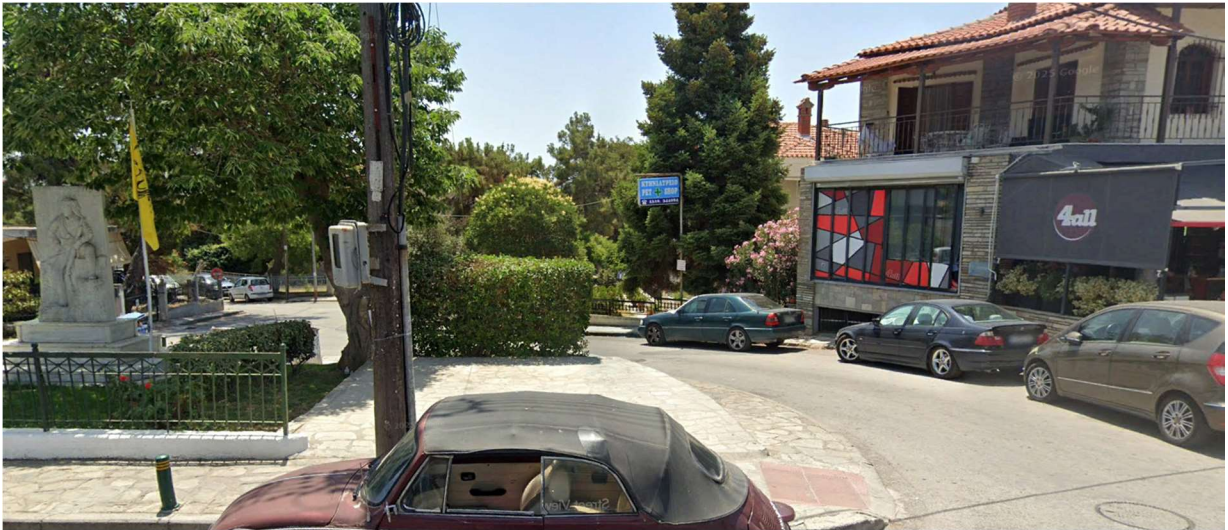
### Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου

Πρόκειται για τις οδούς περιμετρικά του Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου (Σχολείου Α και Θεοφάνους Κύρου), μονής αντίθετης κατεύθυνσης, που συνδέουν την Παπαδοπούλου με τη Λεωφόρο Κομνηνών, μήκους 127 μ. έκαστη. Στο σημείο συνάντησής τους, η οδός λειτουργεί για 20 μ. ως διπλής κατεύθυνσης, πριν χωριστεί για να εξυπηρετήσει είσοδο και έξοδο προς τη Λεωφόρο. Το πλάτος είναι 5,00 μ. στα τμήματα μονής κατεύθυνσης, 9,00 μ. στο τμήμα διπλής κατεύθυνσης και 6,00 μ. γύρω από την Πλατεία Αγνώστου. Τα πεζοδρόμια

έχουν μικρό πλάτος (0,40–0,50 μ.), κακής κατάστασης, χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Στο τμήμα της Πλατείας Αγνώστου το πλάτος ανέρχεται σε 1,50 μ. και υπάρχουν κολωνάκια αποτροπής στάθμευσης. Στη δεξιά πλευρά της οδού Θεοφάνους Κύρου και στην αριστερή της οδού Σχολείου Α υπάρχουν σημάνσεις απαγόρευσης στάθμευσης, με σταθμευμένα οχήματα να παρατηρούνται στις απέναντι πλευρές.



Εικόνα 68: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου



**Εικόνα 69: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Λήψη από Λεωφ. Κομνηνών - Είσοδος**



**Εικόνα 70: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Λήψη από Λεωφ. Κομνηνών - Έξοδος**



**Εικόνα 71: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Τμήμα Διπλής Κυκλοφορίας**



**Εικόνα 72: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Κατάσταση Πεζοδρομίων**



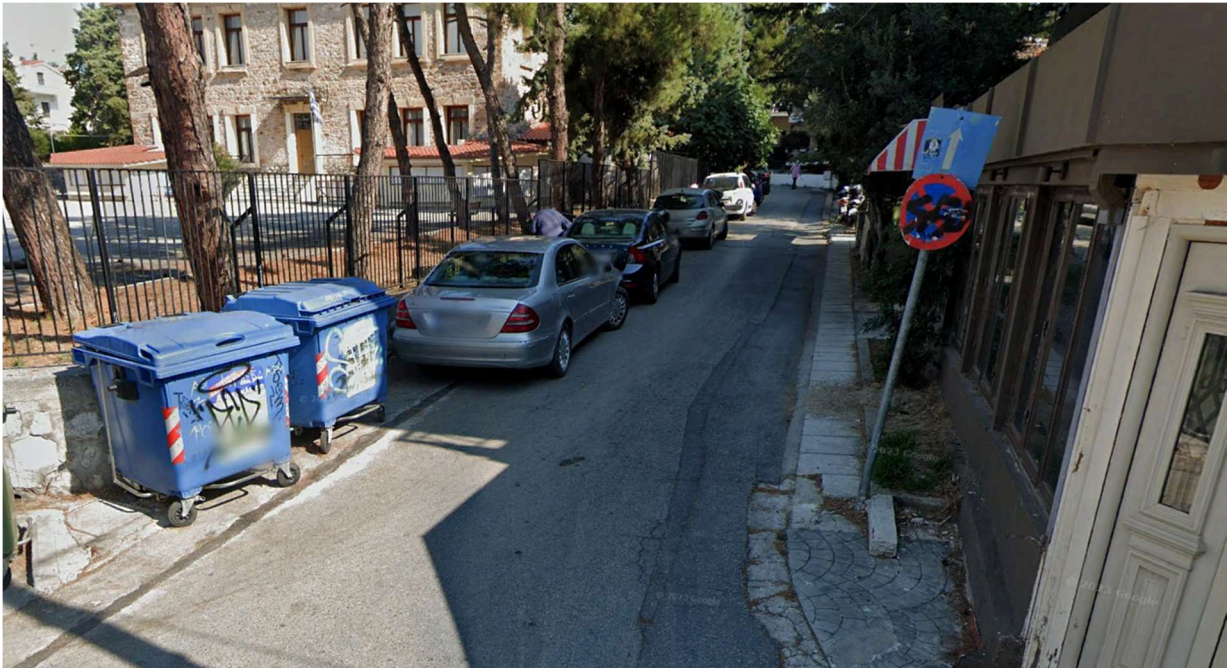
**Εικόνα 73: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Κατάσταση Πεζοδρομίων Πέριξ Πλατείας Αγνώστου**



**Εικόνα 74: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Κατάσταση Πεζοδρομίων Πέριξ Πέτρινου Σχολείου**



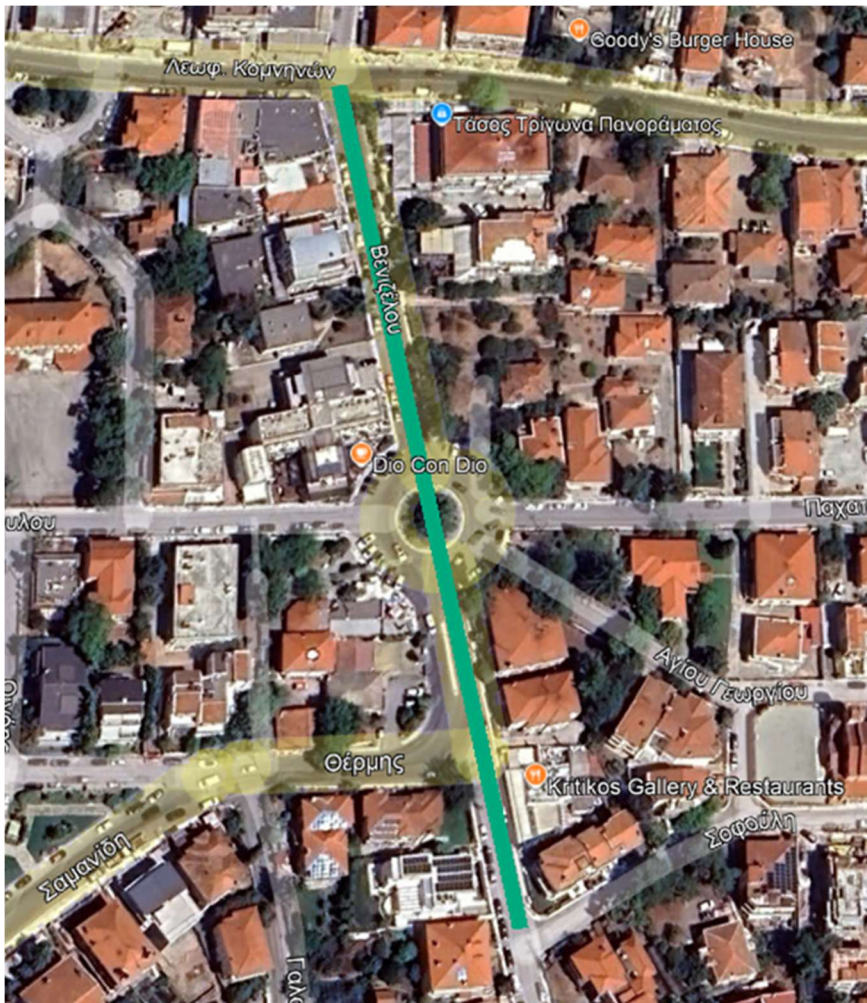
**Εικόνα 75: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Λήψη από Παπαδοπούλου - Έξοδος**



**Εικόνα 76: Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου Λήψη από Παπαδοπούλου - Είσοδος**

#### Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών)

Η οδός Βενιζέλου (τμήμα Σοφούλη – Κομνηνών) είναι διπλής κατεύθυνσης, μήκους 225 μ. Στο σημείο συνάντησης με την Παπαδοπούλου υπάρχει κυκλικός κόμβος, ενώ από τον κόμβο έως την οδό Θέρμης – Σαμανίδη αναπτύσσεται νησίδα μήκους 18,50 μ. Το πλάτος μεταβάλλεται: 8,00 μ. έως τον κόμβο, 10,50 μ. στον κόμβο, 12,20 μ. στο τμήμα της νησίδας και 7,50 μ. από την οδό Θέρμης – Σαμανίδη έως την οδό Σοφούλη. Υπάρχουν εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 0,80 μ., μέτριας κατάστασης, χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Στο μεγαλύτερο μέρος υπάρχουν κολωνάκια αποτροπής στάθμευσης στο ρεύμα προς τη Λεωφόρο Κομνηνών, ενώ σταθμευμένα οχήματα παρατηρούνται στην απέναντι πλευρά. Στη συμβολή με τη Λεωφόρο Κομνηνών υπάρχει φωτεινός σηματοδότης.



Εικόνα 77: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών)



Εικόνα 78: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών) Λήψη από Σοφούλη



**Εικόνα 79: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών) Κυκλικός Κόμβος**



**Εικόνα 80: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών) Νησίδα**



**Εικόνα 81: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών) Κατάσταση Πεζοδρομίων και Κολωνάκια Αποτροπής Στάθμευσης**



**Εικόνα 82: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών) Κατάσταση Πεζοδρομίων**



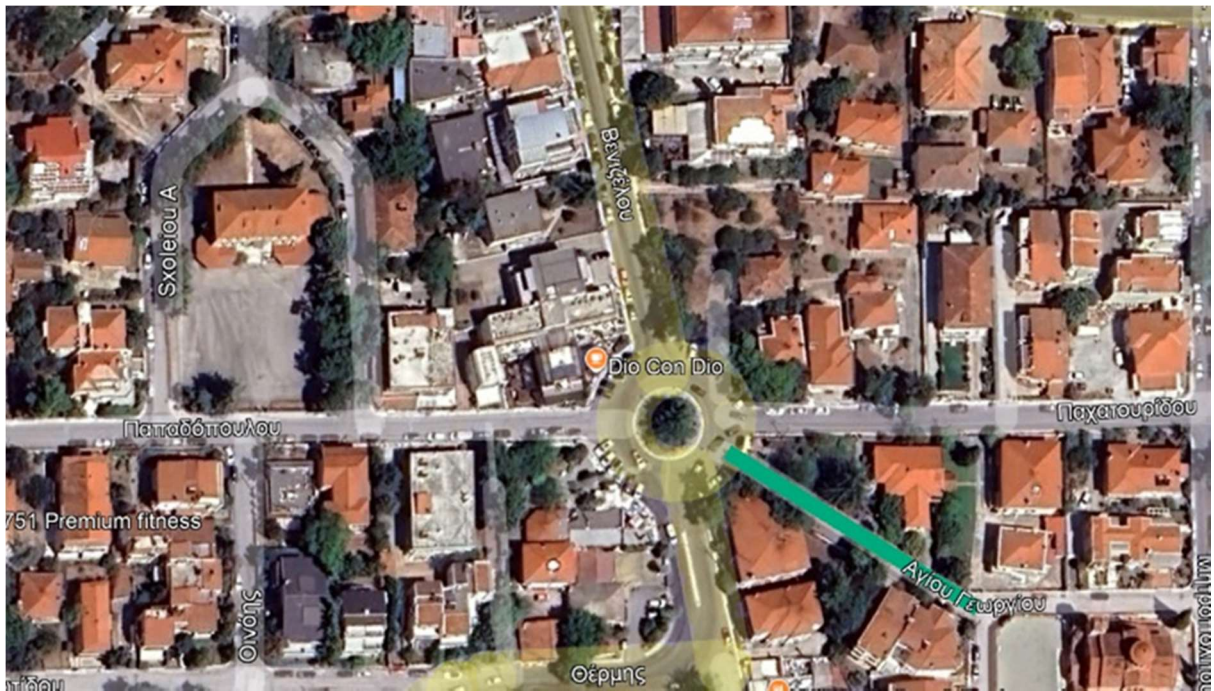
**Εικόνα 83: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών) Απαγόρευση Στάθμευσης και Σταθμευμένα Οχήματα**



**Εικόνα 84: Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών) Λήψη προς Λεωφόρου Κομνηνών**

Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου)

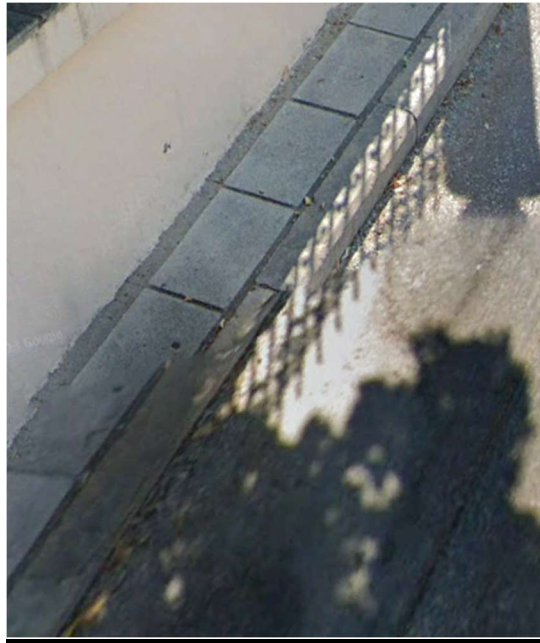
Η οδός έχει μήκος 72 μ., είναι μονής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος 5,00 μ. και κατεύθυνση από τον κυκλικό κόμβο Βενιζέλου προς τον Ι.Ν. Αγίου Γεωργίου. Τα πεζοδρόμια έχουν πολύ μικρό πλάτος (0,30 μ. αριστερά και 0,40 μ. δεξιά), μέτριας κατάστασης, χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Δεν υπάρχει σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης, με αποτέλεσμα την παρουσία σταθμευμένων οχημάτων στη δεξιά πλευρά. Η οδός καταλήγει στον Ι.Ν. Αγίου Γεωργίου.



**Εικόνα 85: Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου)**



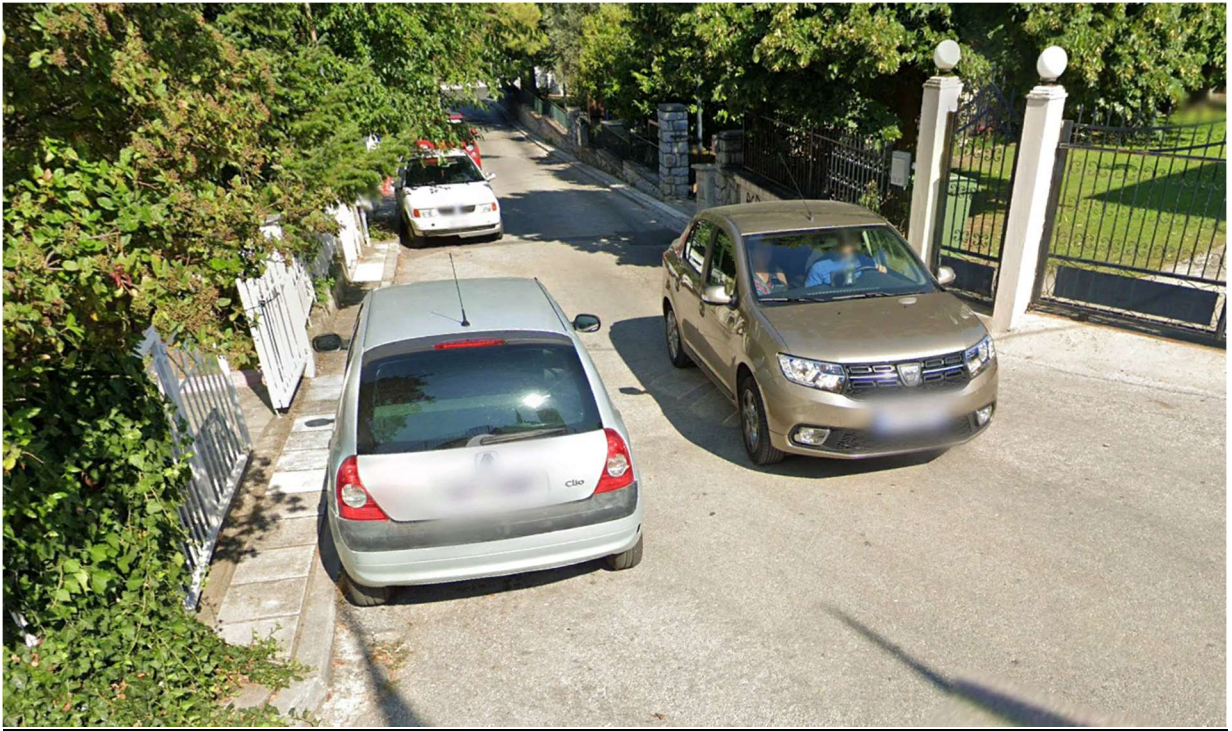
**Εικόνα 86: Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου) Λήψη από Κυκλικό Κόμβο**



**Εικόνα 87: Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου) Κατάσταση Πεζοδρομίων αριστερά κατά τη φορά της οδού**



**Εικόνα 88: Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου) Κατάσταση Πεζοδρομίων δεξιά κατά τη φορά της οδού**



**Εικόνα 89: : Οδός Αγίου Γεωργίου (από κυκλικό κόμβο έως Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου) Λήψη από Ιερό Ναό Αγ, Γεωργίου**

#### Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη

Πρόκειται για τις οδούς περιμετρικά του Ι.Ν. Αγίου Γεωργίου, συνολικού μήκους 190 μ.: την οδό Αγ. Γεωργίου (50 μ.) με κατεύθυνση από τον κυκλικό κόμβο προς την οδό Μητροπολίτη Χρυσάνθου, την οδό Σοφούλη (110 μ.) με κατεύθυνση από την οδό Μητροπολίτη Χρυσάνθου προς την οδό Βενιζέλου και μία συνδετήρια οδό (30 μ.) με κατεύθυνση από τη Σοφούλη προς την Αγ. Γεωργίου. Το μέσο πλάτος των οδών ανέρχεται σε 5,00 μ. Υπάρχουν εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 0,40 μ., χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση.



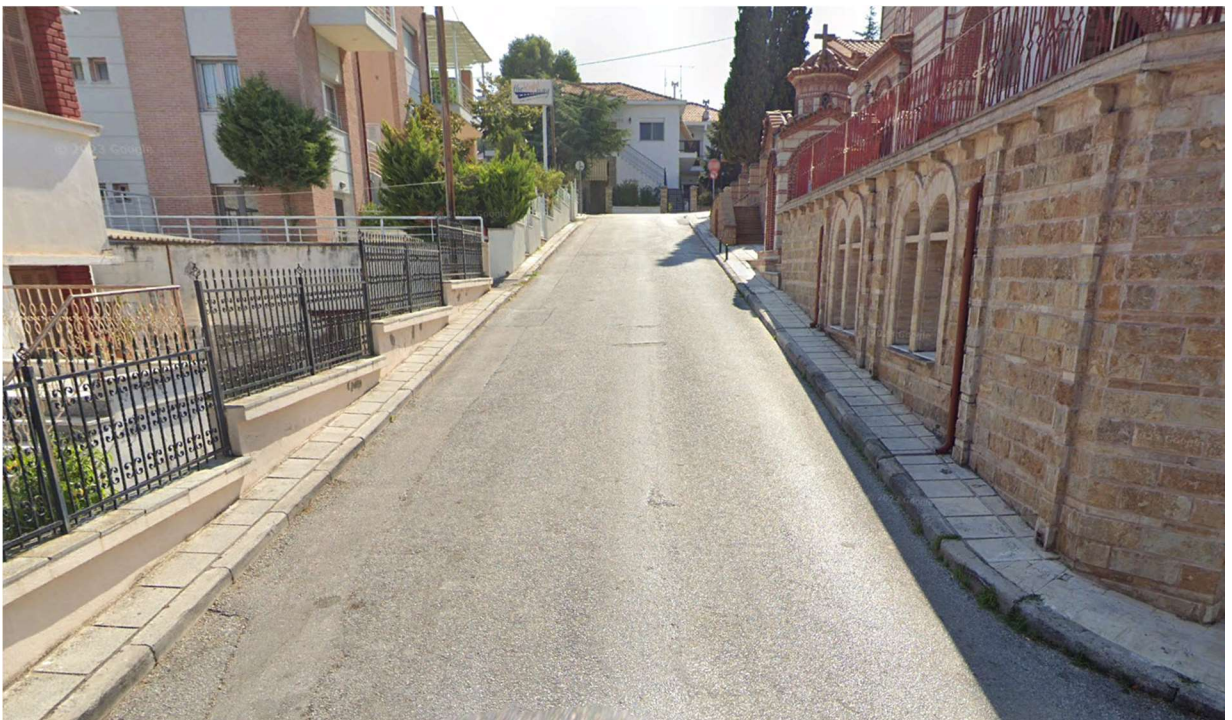
**Εικόνα 90: Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη**



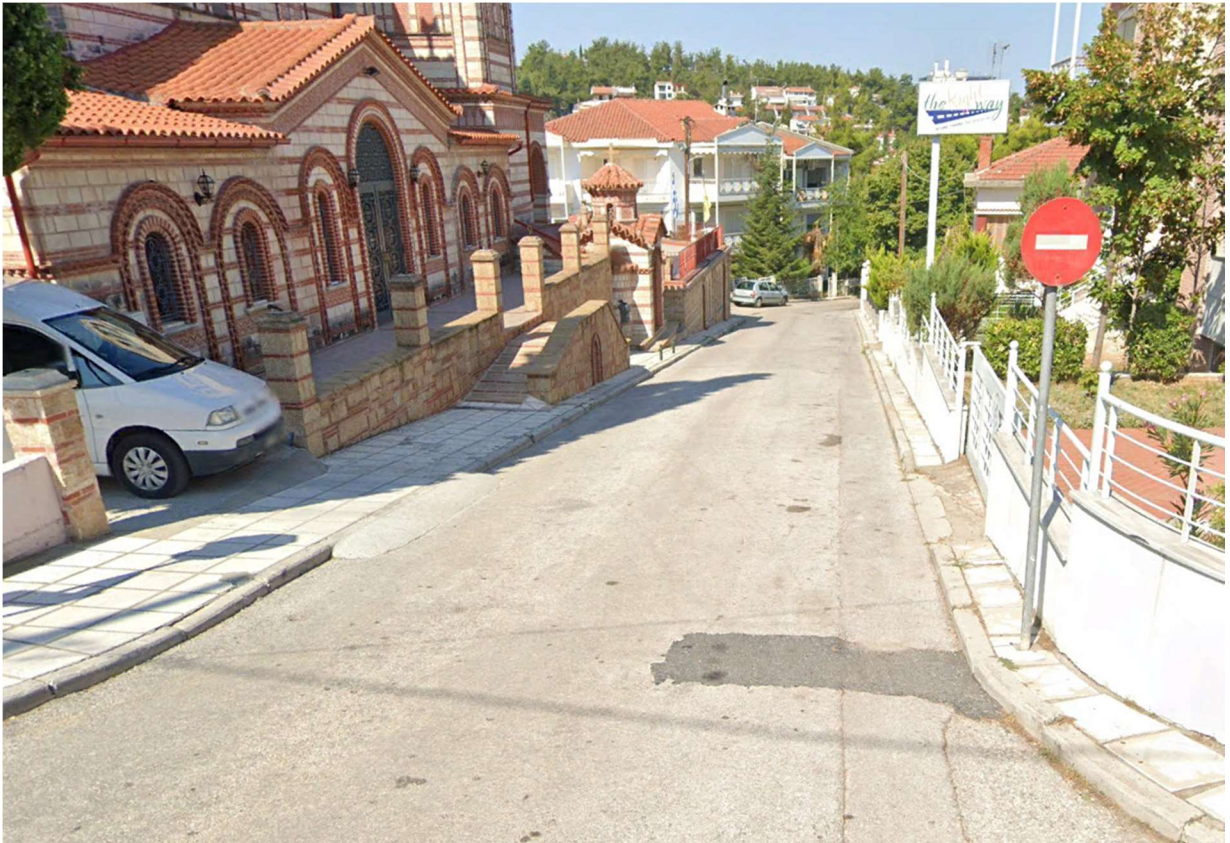
**Εικόνα 91: Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη Οδός Σοφούλη Λήψη από Μητροπολίτη Χρυσάνθου**



**Εικόνα 92: Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη Οδός Σοφούλη Λήψη από Βενιζέλου**



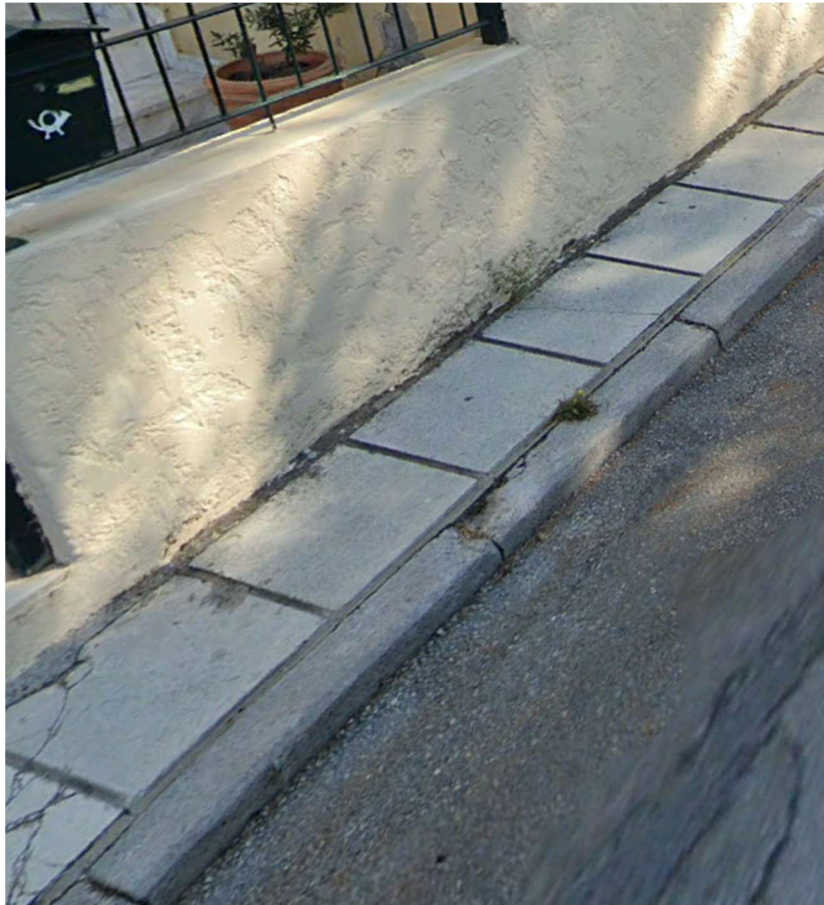
**Εικόνα 93: Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη Οδός Αγ. Γεωργίου Λήψη από Αγ. Γεωργίου**



**Εικόνα 94: Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη Οδός Αγ. Γεωργίου Λήψη από Μητροπολίτη Χρυσάνθου**



**Εικόνα 95: Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη Οδός Αγ. Γεωργίου Σύνδεση Οδών**



**Εικόνα 96: Οδοί περιμετρικά Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη Οδός Αγ. Γεωργίου Κατάσταση Πεζοδρομίων**

Οδός Παχατουρίδου (Βενιζέλου με Μητροπολίτη Χρύσανθου)

Πρόκειται για οδό μήκους 115 μ., διπλής κατεύθυνσης με μέσο πλάτος τα 6,10 μ.. Υπάρχουν εκατέρωθεν πεζοδρόμια μικρού πλάτους 0,80 μ., μέτριας κατάστασης, χωρίς προσβάσεις ΑμεΑ και χωρίς φύτευση. Στην δεξιά πλευρά της οδού με φορά προς την Μητροπολίτη Χρύσανθου εντοπίζεται σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης και αποτρεπτικά κολωνάκια (για μήκος 80 μ.) και για αυτό συναντώνται παρκαρισμένα οχήματα στην απέναντι πλευρά.



**Εικόνα 97: Οδός Παχατουρίδου (Βενιζέλου με Μητροπολίτη Χρυσάνθου)**



**Εικόνα 98: Οδός Παχατουρίδου Λήψη από Βενιζέλου**



Εικόνα 99: Οδός Παχατουρίδου Κατάσταση Πεζοδρομίων



Εικόνα 100: Οδός Παχατουρίδου Λήψη από Μητροπολίτη Χρύσανθου

## 2.4 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

Η υφιστάμενη σήμανση των μελετώμενων οδών παρουσιάζεται στο σχέδιο Σ1:Υφιστάμενη οριζοντιογραφία και σήμανση οδών. Αναλυτικότερα:

Οδός Θέρμης – Σαμανίδη (από Γαλανού έως Βενιζέλου)

- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (30)
- 4 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 2 πινακίδες αναγγελίας κινδύνου K16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)

Οδός Γαλανού (από Θέρμης έως 1ο Δημοτικό Σχολείο)

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 4 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-28: απαγορεύεται η δεξιά στροφή
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-50δ: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)

Οδός Οινόης (από Σαμανίδη έως Παπαδοπούλου)

- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 3 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-27: απαγορεύεται η αριστερή στροφή
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-49: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-50δ: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά

Οδός Χατζηπαναγιωτίδου (από Οινόης έως Σαμανίδη)

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση

Οδός Παπαδοπούλου 1 (από κυκλικό κόμβο έως Οινόης)

- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (30)
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-50δ: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά

- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)

#### Οδός Παπαδοπούλου 2(από Οινόης έως Αναλήψεως)

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-27: απαγορεύεται η αριστερή στροφή
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-28: απαγορεύεται η δεξιά στροφή
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (30)
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-50δ: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)

#### Οδός Πλαστήρα (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών)

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση

#### Οδός Πηλείδη

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (30)

#### Οδός Αναλήψεως (περιμετρικά του άλσους)

- 11 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 5 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (4x40 & 1x30)
- 3 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-24: Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας

#### Οδός Αναλήψεως (από Παπαδοπούλου έως Κομνηνών)

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-50: Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά

#### Οδοί Περιμετρικά Πέτρινου Δημοτικού Σχολείου και πλατείας Αγνώστου

- 3 ρυθμιστικές πινακίδες P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 3 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 3 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση

Οδός Βενιζέλου (από Σοφούλη έως Κομνηνών)

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (30)
- 5 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-52δ: υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου
- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-77: για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου (συνδυάζεται η τοποθέτηση της πχ. με τη P-52δ)
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)
- 1 Φωτεινός Σηματοδότης

Οδός Αγίου Γεωργίου

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-27: απαγορεύεται η αριστερή στροφή

Οδός Σοφούλη

- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα

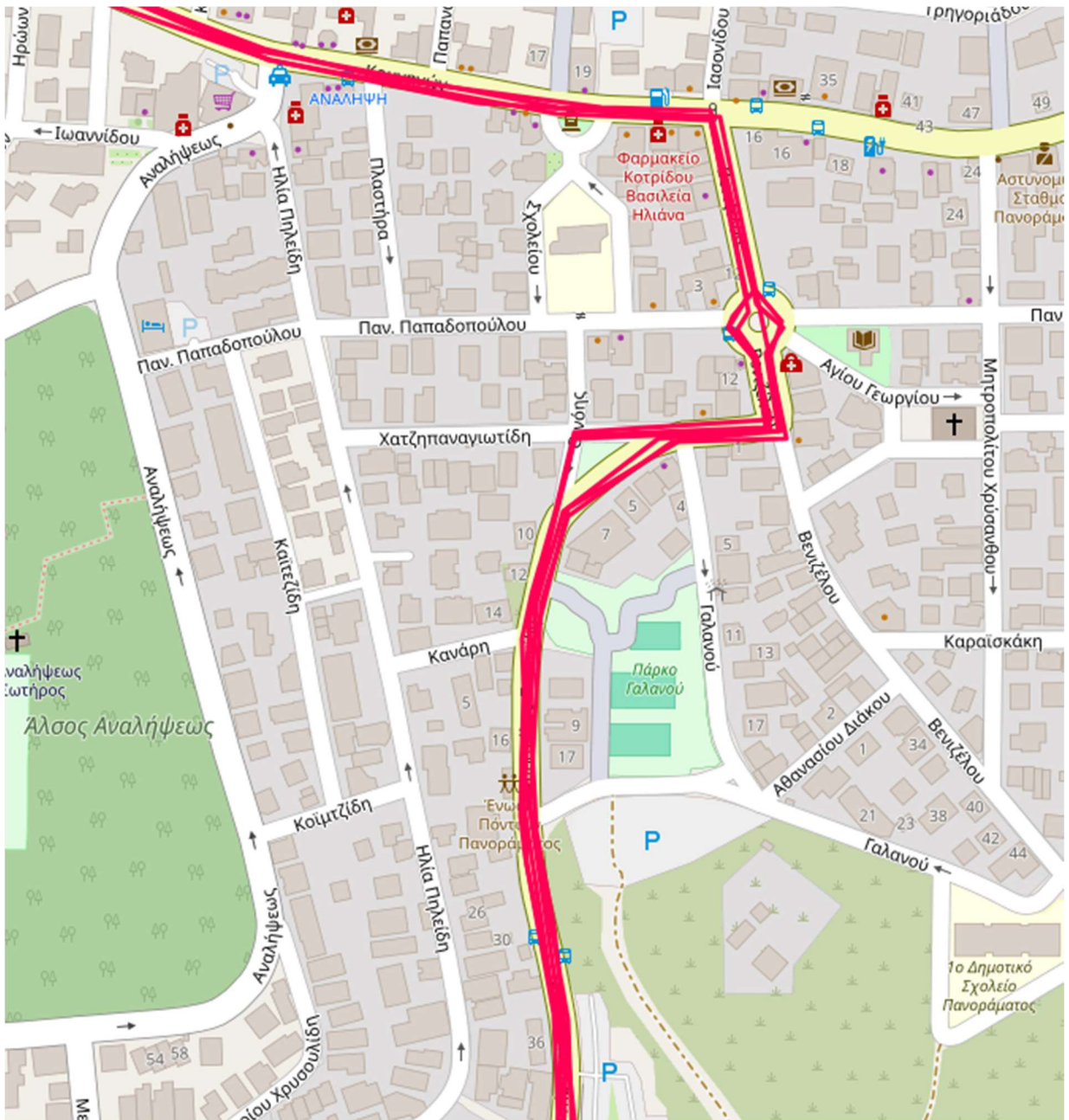
Οδός Παχατουρίδου (από Βενιζέλου έως Μητροπολίτη Χρύσανθου, μήκος ~110 μ.

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση

## 2.5 ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Οι δημόσιες συγκοινωνίες που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης είναι τα λεωφορεία. Πιο συγκεκριμένα οι γραμμές του ΟΑΣΘ 60Α: Οικισμός Μακεδονία Πανοράματος (Μακεδ/μάχων), 60Β: Οικισμός Μακεδονία Πανοράματος (Ι. Δραγούμη) και 60Ε: Πανόραμα - Θέρμη - Α.Σ. ΙΚΕΑ.

Και οι 3 αυτές γραμμές διέρχονται από τις υπό μελέτη οδούς Βενιζέλου και Θέρμης – Σαμανίδου και για τις δύο κατευθύνσεις.



Εικόνα 101: Διαδρομές ΟΑΣΘ στη Περιοχή Μελέτης ( Βενιζέλου και Θέρμης – Σαμανίδου)

## 2.6 ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ – ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΜΕΑ

Οι υποδομές εξυπηρέτησης πεζών σχεδόν στο σύνολο των εξεταζόμενων οδών χαρακτηρίζονται από την έλλειψη ολοκληρωμένου και εκσυγχρονισμένου σχεδιασμού. Τα υφιστάμενα πεζοδρόμια σε μεγάλο ποσοστό παρουσιάζουν ανεπάρκεια λειτουργικών χαρακτηριστικών για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση πεζών ή σημειακές βλάβες και φθορές από ελλιπή συντήρηση, ενώ σε πολλές περιπτώσεις βρίσκονται κατειλημμένα από παράνομα σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Σχετικά με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, είναι συχνό φαινόμενο τα πλάτη των πεζοδρομίων των οδών να παρουσιάζουν ανεπαρκείς διαστάσεις και συχνά σημειακά

εμπόδια (επίπλωση οδού, στύλοι ΔΕΗ, ηλεκτροφωτισμός, κάδοι απορριμμάτων κλπ.), περιορίζοντας την ελευθερία κίνησης των πεζών και μειώνοντας την ελκυστικότητα του δικτύου. Στις περισσότερες οδούς προβλήματα στην κίνηση των πεζών δημιουργεί και η δενδροφύτευση, καθώς καταλαμβάνει σημαντικό κομμάτι του πεζοδρομίου. Επιπρόσθετα, στο δίκτυο πεζών στις εξεταζόμενες οδούς εμφανίζονται ασυνέχειες που εμποδίζουν την ολοκλήρωση διαδρομών πεζών. Σε μεγάλο ποσοστό των πεζοδρομίων δεν διασφαλίζεται το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων όπως αυτό καθορίζεται από τον Οδηγό Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998) σε 2,05 μ εκατέρωθεν της οδού και όπου αυτό δεν είναι δυνατόν σε 1,65μ.

Τέλος, στις εξεταζόμενες οδούς δεν υπάρχουν αποκλειστικές λωρίδες κίνησης ποδηλάτων καθώς η κίνηση των ποδηλάτων πραγματοποιείται επί του οδοστρώματος με προτεραιότητα έναντι των οχημάτων, με βάση την ισχύουσα σήμανση.

Με βάση τα παραπάνω, η περιοχή πλησίον των υπό μελέτη οδών κρίνεται ως αφιλόξενη για πεζούς και κυρίως για άτομα ΑΜΚ. Δεν εξασφαλίζεται η συνεχής και ασφαλής κίνηση στο πεζοδρόμιο, δεν υπάρχουν διαβάσεις διαμορφωμένες, ενώ οι συνεχείς ανισοσταθμίες και τα αποξηλωμένα δάπεδα καθιστούν εντελώς αδύνατη την κίνηση με καροτσάκι. Τέλος, η σήμανση για άτομα με προβλήματα όρασης είναι εντελώς ανύπαρκτη.

## 2.7 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται οι μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένες διατομές των οδών της περιοχής μελέτης. Οι μετρήσεις περιλαμβάνουν και ανάλυση της σύνθεσης της κυκλοφορίας. Πραγματοποιήθηκαν κατά τις ώρες αιχμής (πρωινή αιχμή 08:00- 9:00 και 9:00 -10:00 και απογευματινή αιχμή 18:00- 19:00 και 19:00 - 20:00) κατά τη διάρκεια 2 εργάσιμων ημερών. Τέλος έγινε μετατροπή των φόρτων σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ/ ώρα).

Οδός Αναλήψεως (διατομή 1)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 3/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	31	34	32	35	132
ταξί	0	1	1	2	4
Van	1	2	1	1	5
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0

Ποδήλατα	1	0	0	1	2
Μηχανές	1	2	1	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					146,9

Οδός Αναλήψεως (διατομή 1)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 3/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	34	36	30	33	133
ταξί	2	1	2	3	8
Van	1	1	0	0	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	2	1	0	1	4
Μηχανές	2	3	1	1	7
ΜΕΑ/ ώρα					148

Οδός Αναλήψεως (διατομή 1)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 4/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	35	38	32	36	141
ταξί	3	2	1	2	8
Van	2	4	1	1	8
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	3	0	0	1	4
Μηχανές	3	2	2	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					166,6

Οδός Αναλήψεως (διατομή 1)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 4/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	30	35	32	33	130
ταξί	0	1	2	1	4
Van	0	1	0	0	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	2	0	1	4
Μηχανές	2	4	1	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					139,7

Οδός Αναλήψεως (διατομή 2)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 3/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	23	25	22	26	96
ταξί	0	0	1	1	2
Van	1	0	0	1	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	0	1	2
Μηχανές	0	1	3	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					103,8

Οδός Αναλήψεως (διατομή 2)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 3/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	30	23	25	21	99
ταξί	0	2	1	1	4
Van	0	0	0	1	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	2	0	1	4
Μηχανές	2	1	0	1	4
ΜΕΑ/ ώρα					107,1

Οδός Αναλήψεως (διατομή 2)					
Ημερομηνία: Παρασκευή 5/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	24	27	20	25	96
ταξί	1	0	2	1	4
Van	2	1	0	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	1	2
Μηχανές	3	1	3	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					110,4

Οδός Αναλήψεως (διατομή 2)					
Ημερομηνία: Παρασκευή 5/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	28	24	23	26	101
ταξί	2	0	1	4	7
Van	0	0	0	1	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	1	0	1	3
Μηχανές	2	1	1	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					112,3

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Αναλήψεως					
Ημερομηνία: Τρίτη 2/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	66	68	63	62	259
ταξί	1	0	1	1	3
Van	3	2	0	3	8
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	2	0	0	1	3
Μηχανές	5	3	1	4	13
ΜΕΑ/ ώρα					281,4

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Αναλήψεως					
Ημερομηνία: Τρίτη 2/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	70	73	72	75	290
ταξί	0	0	1	1	2
Van	1	2	0	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	2	0	2	4	8
Μηχανές	5	5	3	3	16
ΜΕΑ/ ώρα					306,8

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Κομνηνών					
Ημερομηνία: Δευτέρα 1/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	10	12	10	11	43
ταξί	0	1	0	1	2
Van	1	0	0	1	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	0	1	2
Μηχανές	1	2	0	1	4
ΜΕΑ/ ώρα					50,4

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Κομνηνών					
Ημερομηνία: Δευτέρα 1/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	12	11	10	11	44
ταξί	1	0	0	1	2
Van	0	0	0	1	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	1	0	1	3
Μηχανές	1	2	3	1	7
ΜΕΑ/ ώρα					51,1

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Αναλήψεως					
Ημερομηνία: Παρασκευή 5/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	70	67	60	65	262
ταξί	0	1	1	2	4
Van	1	2	1	3	7
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	2	1	1	1	5
Μηχανές	4	2	2	4	12
ΜΕΑ/ ώρα					283,7

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Αναλήψεως					
Ημερομηνία: Παρασκευή 5/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	68	65	66	69	268
ταξί	2	1	0	2	5
Van	1	0	1	0	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	2	2	1	1	6
Μηχανές	4	1	2	3	10
ΜΕΑ/ ώρα					281,6

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Κομνηνών					
Ημερομηνία: Πέμπτη 4/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	11	12	12	10	45
ταξί	0	1	0	0	1
Van	1	1	1	0	3
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	1	0	0	2
Μηχανές	3	0	1	0	4
ΜΕΑ/ ώρα					53,1

Οδός Αναλήψεως (διατομή 3) εμπορικό προς Κομνηνών					
Ημερομηνία: Πέμπτη 4/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	10	13	11	11	45
ταξί	1	0	0	1	2
Van	0	0	1	0	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	2	1	0	4
Μηχανές	2	1	2	0	5
ΜΕΑ/ ώρα					51,5

Οδός Πηλείδη					
Ημερομηνία: Δευτέρα 8/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	41	44	43	45	173
ταξί	2	1	1	1	5
Van	0	0	1	1	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	0	1	2
Μηχανές	1	2	1	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					183,8

Οδός Πηλείδη					
Ημερομηνία: Δευτέρα 8/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	43	45	41	45	174
ταξί	0	0	1	1	2
Van	1	0	1	0	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	0	0	1
Μηχανές	1	1	1	1	4
ΜΕΑ/ ώρα					181,2

Οδός Πηλείδη					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	43	42	46	44	175
ταξί	2	1	0	0	3
Van	1	1	0	0	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	0	1
Μηχανές	1	1	1	0	3
ΜΕΑ/ ώρα					182,8

Οδός Πηλείδη					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	47	44	45	42	178
ταξί	0	1	0	0	1
Van	1	0	0	1	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	1	2
Μηχανές	1	1	2	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					184,8

Οδός Παπαδοπούλου (προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Δευτέρα 8/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	28	25	30	32	115
ταξί	0	1	0	1	2
Van	0	1	1	1	3
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	2	1	4
Μηχανές	0	2	2	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					124,9

Οδός Παπαδοπούλου (προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Δευτέρα 8/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	16	15	17	14	62
ταξί	0	1	1	1	3
Van	0	1	0	0	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	1	1	3
Μηχανές	1	2	2	1	6
ΜΕΑ/ ώρα					69,7

Οδός Παπαδοπούλου (προς Αναλήψεως)					
Ημερομηνία: Δευτέρα 8/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	28	29	27	31	115
ταξί	0	1	1	0	2
Van	1	0	1	2	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	1	1
Μηχανές	2	3	1	1	7
ΜΕΑ/ ώρα					126,8

Οδός Παπαδοπούλου (προς Αναλήψεως)					
Ημερομηνία: Δευτέρα 8/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	22	21	24	22	89
ταξί	1	1	0	0	2
Van	0	0	1	0	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	1	1
Μηχανές	6	5	3	5	19
ΜΕΑ/ ώρα					100,5

Οδός Παπαδοπούλου (προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	26	27	29	33	115
ταξί	1	0	1	0	2
Van	1	1	1	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	1	2
Μηχανές	1	0	1	3	5
ΜΕΑ/ ώρα					126,2

Οδός Παπαδοπούλου (προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	15	17	16	15	63
ταξί	1	0	2	1	4
Van	0	0	1	0	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	1	0	1
Μηχανές	2	0	1	1	4
ΜΕΑ/ ώρα					70,5

Οδός Παπαδοπούλου (προς Αναλήψεως)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	27	30	31	28	116
ταξί	0	0	1	0	1
Van	0	2	1	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	1	1
Μηχανές	2	0	1	1	4
ΜΕΑ/ ώρα					125,6

Οδός Παπαδοπούλου (προς Αναλήψεως)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	21	23	25	20	89
ταξί	0	1	1	0	2
Van	0	0	1	1	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	0	0	1
Μηχανές	4	6	2	1	13
ΜΕΑ/ ώρα					99,8

Οδός Χατζηπαναγιωτίδη					
Ημερομηνία: Δευτέρα 22/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	5	3	4	4	16
ταξί	0	0	1	0	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	0	0	1
Μηχανές	0	0	1	0	1
ΜΕΑ/ ώρα					17,6

Οδός Χατζηπαναγιωτίδη					
Ημερομηνία: Δευτέρα 22/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	5	5	6	4	20
ταξί	0	0	0	1	1
Van	0	0	1	0	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	1	0	0	2
Μηχανές	1	0	0	2	3
ΜΕΑ/ ώρα					24,3

Οδός Χατζηπαναγιωτίδη					
Ημερομηνία: Τρίτη 23/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	4	6	5	4	19
ταξί	1	0	0	0	1
Van	1	0	0	0	1
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	0	1
Μηχανές	1	1	1	0	3
ΜΕΑ/ ώρα					23,1

Οδός Χατζηπαναγιωτίδη					
Ημερομηνία: Τρίτη 23/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	4	7	5	4	20
ταξί	0	0	0	0	0
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	1	0	2
Μηχανές	1	0	0	1	2
ΜΕΑ/ ώρα					21,2

Οδός Οινόης					
Ημερομηνία: Δευτέρα 22/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	37	40	39	42	158
ταξί	0	1	0	1	2
Van	4	2	3	1	10
Φορτηγά	1	0	0	1	2
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	0	1	2
Μηχανές	1	0	3	4	8
ΜΕΑ/ ώρα					185,2

Οδός Οινόης					
Ημερομηνία: Δευτέρα 22/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	34	37	37	35	143
ταξί	1	1	0	1	3
Van	1	1	1	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	3	1	0	2	6
Μηχανές	4	3	3	4	14
ΜΕΑ/ ώρα					159,6

Οδός Οινόης					
Ημερομηνία: Τρίτη 23/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	40	45	37	38	160
ταξί	1	0	0	0	1
Van	1	3	4	1	9
Φορτηγά	0	1	0	0	1
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	1	0	1
Μηχανές	3	4	1	1	9
ΜΕΑ/ ώρα					182,4

Οδός Οινόης					
Ημερομηνία: Τρίτη 23/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	36	33	37	35	141
ταξί	0	2	0	0	2
Van	0	1	2	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	3	1	0	5
Μηχανές	5	4	2	3	14
ΜΕΑ/ ώρα					156,4

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	88	94	90	92	364
ταξί	4	6	6	7	23
Van	12	13	12	15	52
Φορτηγά	2	4	3	4	13
Λεωφορεία	1	0	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	6	10	8	6	30
ΜΕΑ/ ώρα					521,3

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	90	91	95	93	369
ταξί	4	4	3	5	16
Van	9	12	10	10	41
Φορτηγά	2	2	3	4	11
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	7	5	11	9	32
ΜΕΑ/ ώρα					496,8

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	130	120	126	123	499
ταξί	0	6	6	7	19
Van	0	12	11	14	37
Φορτηγά	12	7	5	9	33
Λεωφορεία	1	0	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	10	9	7	6	32
ΜΕΑ/ ώρα					673,6

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	125	130	128	127	510
ταξί	9	4	3	5	21
Van	7	6	8	8	29
Φορτηγά	2	2	1	1	6
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	10	8	11	13	42
ΜΕΑ/ ώρα					614,9

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	92	96	95	91	374
ταξί	4	3	2	5	14
Van	15	12	10	10	47
Φορτηγά	2	3	2	2	9
Λεωφορεία	1	0	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	10	6	7	9	32
ΜΕΑ/ ώρα					505,4

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς Κορνηνών)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	93	87	98	90	368
ταξί	3	6	4	4	17
Van	12	14	10	11	47
Φορτηγά	3	2	3	2	10
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	9	7	10	11	37
ΜΕΑ/ ώρα					506,7

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	128	115	130	131	504
ταξί	5	4	2	6	17
Van	7	10	9	9	35
Φορτηγά	11	9	7	6	33
Λεωφορεία	1	0	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	8	10	6	9	33
ΜΕΑ/ ώρα					673,6

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 1: άνω του κυκλικού κόμβου και προς κυκλικό κόμβο)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	129	133	118	135	515
ταξί	7	5	4	4	20
Van	8	5	7	7	27
Φορτηγά	1	2	0	2	5
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	14	10	8	6	38
ΜΕΑ/ ώρα					611,6

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	128	131	130	126	515
ταξί	4	5	5	8	22
Van	12	12	12	14	50
Φορτηγά	8	6	3	2	19
Λεωφορεία	0	1	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	5	8	6	23
ΜΕΑ/ ώρα					678,9

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	122	131	125	128	506
ταξί	3	5	5	6	19
Van	4	3	5	1	13
Φορτηγά	2	0	0	0	2
Λεωφορεία	0	1	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	6	10	7	6	29
ΜΕΑ/ ώρα					567,3

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς την οδό Θέρμης)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	88	90	93	97	368
ταξί	2	6	5	7	20
Van	6	9	10	7	32
Φορτηγά	8	6	4	2	20
Λεωφορεία	2	1	0	1	4
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	7	9	8	28
ΜΕΑ/ ώρα					507,6

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς την οδό Θέρμης)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	100	94	88	90	372
ταξί	3	2	2	4	11
Van	2	1	0	0	3
Φορτηγά	1	0	0	0	1
Λεωφορεία	0	1	0	1	2
Ποδήλατα	1	0	0	0	1
Μηχανές	8	9	5	6	28
ΜΕΑ/ ώρα					405,8
Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	131	124	126	130	511
ταξί	4	2	2	5	13
Van	10	13	11	11	45
Φορτηγά	2	3	3	2	10
Λεωφορεία	1	0	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	9	8	7	9	33
ΜΕΑ/ ώρα					640,7

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	120	125	122	124	491
ταξί	5	3	2	6	16
Van	5	2	4	1	12
Φορτηγά	3	0	0	0	3
Λεωφορεία	0	1	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	7	8	10	6	31
ΜΕΑ/ ώρα					550,7

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς την οδό Θέρμης)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	95	92	89	96	372
ταξί	2	4	1	5	12
Van	7	10	11	11	39
Φορτηγά	7	5	3	2	17
Λεωφορεία	0	1	0	1	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	5	8	6	9	28
ΜΕΑ/ ώρα					504,6

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 2: κατάντη του κυκλικού κόμβου και προς την οδό Θέρμης)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	99	97	93	100	389
ταξί	5	4	2	3	14
Van	3	4	2	1	10
Φορτηγά	1	0	0	0	1
Λεωφορεία	0	1	0	1	2
Ποδήλατα	0	1	0	0	1
Μηχανές	10	7	8	9	34
ΜΕΑ/ ώρα					440,1

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατάντη της οδού Θέρμης και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	12	15	18	14	59
ταξί	0	1	0	1	2
Van	2	1	0	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	1	0	2
Μηχανές	0	3	4	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					71,4

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατάντη της οδού Θέρμης και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	15	17	16	14	62
ταξί	0	1	1	0	2
Van	1	0	0	1	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	1	0	1
Μηχανές	2	3	1	0	6
ΜΕΑ/ ώρα					70

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατάντη της οδού Θέρμης και προς την οδό Σοφούλη)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	12	14	16	17	59
ταξί	0	2	2	1	5
Van	6	4	3	1	14
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	1	0	1
Μηχανές	0	3	5	3	11
ΜΕΑ/ ώρα					92,4

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατάντη της οδού Θέρμης και προς την οδό Σοφούλη)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 24/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	14	15	19	16	64
ταξί	2	3	1	2	8
Van	2	1	0	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	1	1	0	2
Μηχανές	5	4	6	2	17
ΜΕΑ/ ώρα					86

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατάντη της οδού Θέρμης και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	14	16	17	15	62
ταξί	1	1	0	0	2
Van	3	2	0	1	6
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	1	1
Μηχανές	5	3	1	1	10
ΜΕΑ/ ώρα					78,4

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατόντη της οδού Θέρμης και προς Κομνηνών)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	18	17	20	21	76
ταξί	2	0	1	0	3
Van	2	1	0	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	1	2	2	7
ΜΕΑ/ ώρα					88,6

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατόντη της οδού Θέρμης και προς την οδό Σοφούλη)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	13	18	15	14	60
ταξί	2	1	1	0	4
Van	4	3	2	2	11
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	1	2
Μηχανές	3	4	2	1	10
ΜΕΑ/ ώρα					87,1

Οδός Βενιζέλου (Διατομή 3: κατάντη της οδού Θέρμης και προς την οδό Σοφούλη)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 25/9/2025 19:00- 20:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	16	17	18	20	71
ταξί	1	3	2	0	6
Van	2	2	1	1	6
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	3	3	2	10
ΜΕΑ/ ώρα					91,2

Οδός Θέρμης (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 10/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	132	135	130	129	526
ταξί	2	4	3	1	10
Van	16	15	16	14	61
Φορτηγά	4	5	3	4	16
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	6	4	5	17
ΜΕΑ/ ώρα					687,3

Οδός Θέρμης (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 10/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	129	133	132	135	529
ταξί	1	4	2	1	8
Van	15	15	17	13	60
Φορτηγά	5	3	4	5	17
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	5	4	3	5	17
ΜΕΑ/ ώρα					688,9

Οδός Θέρμης (προς δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 10/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	96	100	98	98	392
ταξί	4	6	5	3	18
Van	12	13	15	17	57
Φορτηγά	6	3	5	5	19
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	7	5	4	20
ΜΕΑ/ ώρα					562,6

Οδός Θέρμης (προς δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 10/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	97	101	96	96	390
ταξί	6	3	5	2	16
Van	10	11	14	14	49
Φορτηγά	4	2	2	1	9
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	6	5	4	6	21
ΜΕΑ/ ώρα					522,4

Οδός Θέρμης (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	130	132	129	130	521
ταξί	3	3	1	0	7
Van	15	15	16	14	60
Φορτηγά	5	6	2	3	16
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	3	1	6	1	11
ΜΕΑ/ ώρα					675,2

Οδός Θέρμης (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	132	134	127	130	523
ταξί	2	3	3	1	9
Van	2	2	1	1	6
Φορτηγά	5	2	4	3	14
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	6	7	4	5	22
ΜΕΑ/ ώρα					587,2

Οδός Θέρμης (προς δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	98	99	101	97	395
ταξί	5	4	6	3	18
Van	14	16	13	18	61
Φορτηγά	5	7	3	3	18
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	7	5	4	4	20
ΜΕΑ/ ώρα					570,1

Οδός Θέρμης (προς δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 11/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	99	102	97	94	392
ταξί	5	4	3	3	15
Van	11	13	14	15	53
Φορτηγά	3	4	2	2	11
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	5	4	6	5	20
ΜΕΑ/ ώρα					534,4

Οδός Σαμανίδα (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Τρίτη 9/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	142	146	141	140	569
ταξί	4	6	4	1	15
Van	14	17	15	13	59
Φορτηγά	0	5	4	4	13
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	2	0	0	0	2
Μηχανές	6	9	3	8	26
ΜΕΑ/ ώρα					729

Οδός Σαμανίδα (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Τρίτη 9/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	143	145	147	139	574
ταξί	3	4	4	3	14
Van	15	16	18	12	61
Φορτηγά	5	3	4	5	17
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	3	6	7	20
ΜΕΑ/ ώρα					742,8

Οδός Σαμανίδα (προς το δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Τρίτη 9/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	126	128	125	140	519
ταξί	4	6	5	2	17
Van	4	15	13	13	45
Φορτηγά	4	6	3	4	17
Λεωφορεία	0	1	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	6	5	4	7	22
ΜΕΑ/ ώρα					664,4

Οδός Σαμανίδη (προς το δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Τρίτη 9/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	130	122	120	128	500
ταξί	3	4	4	3	14
Van	13	10	8	8	39
Φορτηγά	3	3	2	2	10
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	3	6	7	20
ΜΕΑ/ ώρα					615,3

Οδός Σαμανίδη (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Παρασκευή 12/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	141	143	140	144	568
ταξί	3	6	2	2	13
Van	15	16	15	12	58
Φορτηγά	4	6	3	2	15
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	2	5	2	13
ΜΕΑ/ ώρα					723,3

Οδός Σαμανίδη (προς την οδό Βενιζέλου)					
Ημερομηνία: Παρασκευή 12/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	144	146	140	141	571
ταξί	4	3	5	2	14
Van	13	12	15	17	57
Φορτηγά	3	5	5	3	16
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	6	8	3	5	22
ΜΕΑ/ ώρα					731,5

Οδός Σαμανίδη (προς το δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Παρασκευή 12/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	129	130	127	125	511
ταξί	5	4	6	2	17
Van	15	14	16	15	60
Φορτηγά	5	5	3	2	15
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	2	5	2	13
ΜΕΑ/ ώρα					673,7

Οδός Σαμανίδη (προς το δημαρχείο)					
Ημερομηνία: Παρασκευή 12/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	121	125	123	126	495
ταξί	4	3	5	2	14
Van	12	11	9	8	40
Φορτηγά	3	2	2	1	8
Λεωφορεία	1	0	1	0	2
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	3	6	7	20
ΜΕΑ/ ώρα					607,4

Οδός Μητροπολίτου Χρυσάνθου					
Ημερομηνία: Τετάρτη 3/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	32	33	30	35	130
ταξί	2	1	1	2	6
Van	1	2	1	3	7
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	0	1
Μηχανές	0	2	2	4	8
ΜΕΑ/ ώρα					151,3

Οδός Μητροπολίτου Χρυσάνθου					
Ημερομηνία: Τετάρτη 3/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	30	28	32	33	123
ταξί	1	1	1	1	4
Van	0	2	1	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	0	1
Μηχανές	4	2	3	4	13
ΜΕΑ/ ώρα					139,2

Οδός Μητροπολίτου Χρυσάνθου					
Ημερομηνία: Πέμπτη 4/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	36	34	35	31	136
ταξί	1	1	1	1	4
Van	2	2	1	1	6
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	2	1	0	5
ΜΕΑ/ ώρα					152,2

Οδός Μητροπολίτου Χρυσάνθου					
Ημερομηνία: Πέμπτη 4/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	31	27	33	28	119
ταξί	0	2	1	2	5
Van	2	2	1	0	5
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	3	3	2	1	9
ΜΕΑ/ ώρα					136,1

Οδός Πλαστήρα					
Ημερομηνία: Δευτέρα 15/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	14	15	12	10	51
ταξί	1	1	1	0	3
Van	1	2	1	1	5
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	0	1
Μηχανές	3	2	2	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					65,9

Οδός Πλαστήρα					
Ημερομηνία: Δευτέρα 15/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	10	12	11	14	47
ταξί	1	0	1	0	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	1	1
Μηχανές	3	4	3	4	14
ΜΕΑ/ ώρα					54,8

Οδός Πλαστήρα					
Ημερομηνία: Τρίτη 16/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	12	14	11	15	52
ταξί	1	0	0	1	2
Van	1	0	1	1	3
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	2	1	0	5
ΜΕΑ/ ώρα					61,1

Οδός Πλαστήρα					
Ημερομηνία: Τρίτη 16/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	11	10	12	13	46
ταξί	1	0	0	1	2
Van	1	1	0	0	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	3	2	2	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					54,6

Οδός Σχολείου Α					
Ημερομηνία: Δευτέρα 15/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	27	25	26	29	107
ταξί	0	1	1	0	2
Van	0	1	1	1	3
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	1	2	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					116,1

Οδός Σχολείου Α					
Ημερομηνία: Δευτέρα 15/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	27	26	30	25	108
ταξί	1	0	0	0	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	1	0	0	1	2
Μηχανές	4	2	3	4	13
ΜΕΑ/ ώρα					114,6

Οδός Σχολείου Α					
Ημερομηνία: Τρίτη 16/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	28	29	25	27	109
ταξί	1	1	0	1	3
Van	1	1	1	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	3	1	2	8
ΜΕΑ/ ώρα					122

Οδός Σχολείου Α					
Ημερομηνία: Τρίτη 16/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	29	25	31	26	111
ταξί	0	1	0	1	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	3	3	1	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					116,2

Οδός Κύρου					
Ημερομηνία: Δευτέρα 15/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	15	17	12	14	58
ταξί	0	1	1	0	2
Van	1	0	1	1	3
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	0	2	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					67,1

Οδός Κύρου					
Ημερομηνία: Δευτέρα 15/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	11	16	13	12	52
ταξί	0	1	0	0	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	1	1
Μηχανές	0	3	2	3	8
ΜΕΑ/ ώρα					56,4

Οδός Κύρου					
Ημερομηνία: Τρίτη 16/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	16	18	11	13	58
ταξί	0	0	0	1	1
Van	1	0	0	1	2
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	3	2	2	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					65,6

Οδός Κύρου					
Ημερομηνία: Τρίτη 16/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	14	12	15	16	57
ταξί	1	0	0	1	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	3	2	1	1	7
ΜΕΑ/ ώρα					61,8

Οδός Παχατουρίδου (άνοδος)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 17/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	26	25	22	29	102
ταξί	0	1	1	0	2
Van	1	1	1	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	0	2	1	4
ΜΕΑ/ ώρα					112,4

Οδός Παχατουρίδου (άνοδος)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 17/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	24	26	25	23	98
ταξί	1	0	1	0	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	2	2	3	8
ΜΕΑ/ ώρα					103,2

Οδός Παχατουρίδου (άνοδος)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 18/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	28	24	25	26	103
ταξί	0	1	0	1	2
Van	1	1	0	1	3
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	3	2	1	10
ΜΕΑ/ ώρα					114,1

Οδός Παχατουρίδου (άνοδος)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 18/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	26	23	25	28	102
ταξί	0	0	0	1	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	4	2	1	9
ΜΕΑ/ ώρα					106,6

Οδός Παχατουρίδου (κάθοδος)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 17/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	25	27	26	27	105
ταξί	1	1	1	0	3
Van	1	1	1	1	4
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	3	3	1	8
ΜΕΑ/ ώρα					118

Οδός Παχατουρίδου (κάθοδος)					
Ημερομηνία: Τετάρτη 17/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	21	22	20	23	86
ταξί	1	0	1	0	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	1	2	3	7
ΜΕΑ/ ώρα					90,8

Οδός Παχατουρίδου (κάθοδος)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 18/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	29	30	28	25	112
ταξί	0	1	0	1	2
Van	1	1	0	1	3
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	4	3	2	1	10
ΜΕΑ/ ώρα					123,1

Οδός Παχατουρίδου (κάθοδος)					
Ημερομηνία: Πέμπτη 18/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	22	23	21	20	86
ταξί	0	1	0	1	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	3	4	1	1	9
ΜΕΑ/ ώρα					91,6

Οδός Σοφούλη					
Ημερομηνία: Παρασκευή 26/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	11	13	10	15	49
ταξί	0	0	1	0	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	2	1	1	6
ΜΕΑ/ ώρα					52,4

Οδός Σοφούλη					
Ημερομηνία: Παρασκευή 26/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	9	10	8	10	37
ταξί	0	0	1	0	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	1	2	2	6
ΜΕΑ/ ώρα					40,4

Οδός Σοφούλη					
Ημερομηνία: Δευτέρα 29/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	14	11	12	13	50
ταξί	0	1	0	1	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	1	2	1	6
ΜΕΑ/ ώρα					54,4

Οδός Σοφούλη					
Ημερομηνία: Δευτέρα 29/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	10	11	9	8	38
ταξί	0	1	0	1	2
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	2	1	1	6
ΜΕΑ/ ώρα					42,4

Οδός Αγίου Γεωργίου					
Ημερομηνία: Παρασκευή 26/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	9	11	8	13	41
ταξί	0	1	0	0	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	2	1	1	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					44

Οδός Αγίου Γεωργίου					
Ημερομηνία: Παρασκευή 26/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	5	7	8	6	26
ταξί	0	0	0	1	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	1	1	1	4
ΜΕΑ/ ώρα					28,6

Οδός Αγίου Γεωργίου					
Ημερομηνία: Δευτέρα 29/9/2025 8:00- 9:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	12	9	10	11	42
ταξί	0	0	0	1	1
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	1	2	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					45

Οδός Αγίου Γεωργίου					
Ημερομηνία: Δευτέρα 29/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	7	6	6	8	27
ταξί	0	0	0	0	0
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	2	1	1	5
ΜΕΑ/ ώρα					29

Οδός Γαλανού					
Ημερομηνία: Παρασκευή 26/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	11	10	8	7	36
ταξί	0	0	0	0	0
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	0	0	0	1	1
ΜΕΑ/ ώρα					36,4

Οδός Γαλανού					
Ημερομηνία: Παρασκευή 26/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	8	7	5	6	26
ταξί	0	0	0	0	0
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	0	0	0	0	0
ΜΕΑ/ ώρα					26

Οδός Γαλανού					
Ημερομηνία: Δευτέρα 29/9/2025 9:00- 10:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	12	10	11	9	42
ταξί	0	0	0	0	0
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	1	1	0	1	3
ΜΕΑ/ ώρα					43,2

Οδός Γαλανού					
Ημερομηνία: Δευτέρα 29/9/2025 18:00- 19:00					
Σύνθεση κυκλοφορίας	1ο 15λεπτο	2ο 15λεπτο	3ο 15λεπτο	4ο 15λεπτο	Σύνολο
ΙΧ	8	7	6	7	28
ταξί	0	0	0	0	0
Van	0	0	0	0	0
Φορτηγά	0	0	0	0	0
Λεωφορεία	0	0	0	0	0
Ποδήλατα	0	0	0	0	0
Μηχανές	0	0	0	1	1
ΜΕΑ/ ώρα					28,4

### 3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

#### 3.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η «παραδοσιακή», συμβατική προσέγγιση που εφαρμόστηκε στον σχεδιασμό των μεταφορών κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, θέλοντας να ανταποκριθεί στην ολοένα αυξανόμενη ανάγκη για μετακινήσεις, προχώρησε στην καθιέρωση των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων ως των κυρίαρχων μέσων μετακίνησης, και για τον σκοπό αυτό προέκρινε τη συνεχή κατασκευή νέων και την επέκταση των υφιστάμενων σχετικών υποδομών, επιφέροντας, έτσι, μια ριζική αλλαγή στη δομή των αστικών περιοχών. Η σύγχρονη μορφή των πόλεων, εν πολλοίς απότοκος της παραπάνω προσέγγισης, επιφυλάσσει όχι μόνο ένα σημαντικό τμήμα του αστικού χώρου για το σύστημα μεταφορών, αλλά και την άνιση κατανομή του χώρου αυτού μεταξύ των διαφόρων μέσων, εις βάρος πάντα των μη-μηχανοκίνητων μέσων. Η προσέγγιση αυτή, εξαιτίας του λεγόμενου «φαύλου κύκλου της οδικής συμφόρησης», όχι μόνο απέτυχε να αντιμετωπίσει με επιτυχία την αύξηση των αναγκών για μετακινήσεις, αλλά οδήγησε σε συνεχή επιδείνωση των συνθηκών που επικρατούν στα οδικά δίκτυα, σε υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος, καθώς και της ζωής εν γένει.

Απάντηση στα ανωτέρω καλείται να δώσει η σύγχρονη, «βιώσιμη» προσέγγιση στον σχεδιασμό των μεταφορών. Ο περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά βιώσιμος τρόπος σχεδιασμού στον τομέα των μεταφορών έχει ως βασικά χαρακτηριστικά την ανθρωποκεντρική προσέγγιση, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης όπως η μετακίνηση πεζή, το ποδήλατο και τα ΜΜΜ, την εσωτερίκευση των στοιχείων εξωτερικού κόστους των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς, τον εξωραϊσμό του αστικού χώρου και τη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Η υιοθέτηση της βιώσιμης κινητικότητας οφείλει να αποτελεί το όραμα για κάθε σύγχρονη πόλη. Η δημιουργία ενός περιβάλλοντος φιλικού προς τον πεζό, τα παιδιά, τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τους γονείς με παιδικά καροτσάκια και γενικά όσους δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να μετακινηθούν με μηχανοκίνητα μέσα, καθώς και προς όσους επιθυμούν να χρησιμοποιούν τον αστικό χώρο για άλλους σκοπούς πλην της μετακίνησης, συμβάλλει στην αποκατάσταση της σχέσης του πολίτη με τον δημόσιο χώρο και ενισχύει την κοινωνική ζωή.



**Εικόνα 102:.** Οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας θέτουν στο επίκεντρο τον πεζό και το ποδήλατο, προωθούν τη χρήση των ΜΜΜ, ενώ αντίθετα αποθαρρύνουν τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου

Ως εκ τούτου οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που περιγράφονται στις παρακάτω ενότητες έχουν ως στόχο την προώθηση των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, δηλαδή την εξυπηρέτηση κατά απόλυτη προτεραιότητα των αναγκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής εν γένει, χωρίς όμως το ΙΧ αυτοκίνητο να εξοβελίζεται τελείως από τις υπό μελέτη οδούς.

Ειδικότερα, με τα μέτρα που προτείνονται επιχειρείται:

- Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας των υπό μελέτη οδών και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος τους έτσι ώστε από διάδρομοι κίνησης των οχημάτων να μετατραπούν σε αστικό χώρο ζωής, παιχνιδιού και κοινωνικοποίησης, προσδίδοντας στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας» στην ευρύτερη περιοχή.
- Η εξασφάλιση και ενίσχυση του υφιστάμενου χαρακτήρα «γειτονιάς» στις υπό μελέτη οδούς μέσω μείωσης της ταχύτητας διερχόμενης κυκλοφορίας και τακτοποίησης της οδού με διευθέτηση της παρόδιας στάθμευσης και εξασφάλιση της συνέχειας των πεζοδρομίων με στόχο την πλήρως προσβασιμότητα από όλους.
- Η εξυπηρέτηση των χρήσεων γης σε σχέση με ταυτόχρονο περιορισμό των φαινομένων τοπικής συμφόρησης, παράνομης στάθμευσης κλπ.

### 3.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

#### Οδός Αναλήψεως

Επί της οδού Αναλήψεως θα γίνουν δύο είδη διαμορφώσεων. Στο τμήμα που είναι οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, δηλαδή από τη συμβολή της με την οδό Κομνηνών έως

και τη συμβολή της με την οδό Παπαδοπούλου, θα διατηρηθεί ο υφιστάμενος αριθμός λωρίδων ανά κατεύθυνση και θα διαμορφωθούν πεζοδρόμια ικανού πλάτους με υποδομές ΑΜΕΑ κατά μήκος και των δύο πλευρών της οδού. Η οδός, στο υπόλοιπο τμήμα της που είναι μονής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, θα μετατραπεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.

Αναλυτικότερα:

- ❖ Οδικό τμήμα από τη συμβολή του με την οδό Κομνηνών έως τη συμβολή του με την οδό Παπαδοπούλου

- Δεξιά πλευρά της οδού Αναλήψεως

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 26 (από το σούπερ μάρκετ Μασούτης έως το εμπορικό κέντρο Panorama Center):* Σε αυτό το οδικό τμήμα η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,00m - 3,25m. Θα χωροθετηθούν 3 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m-4,10m (στο τμήμα που δεν υπάρχει στάθμευση), ενώ στο τμήμα των θέσεων στάθμευσης το πεζοδρόμιο θα έχει πλάτος 1,65m-2,65m. Επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m.

- Αριστερή πλευρά της οδού Αναλήψεως

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 29 (από τη συμβολή της οδού με την οδό Κομνηνών έως τη συμβολή της με την οδό Πηλείδη):* Σε αυτό το οδικό τμήμα η αριστερή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,00m. Θα χωροθετηθούν 2 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,80m-3,85m. Επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m.

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 28 (μέχρι τη διακλάδωση):* Σε αυτό το οδικό τμήμα η αριστερή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m-12,65m. Επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m.

- ❖ Μονόδρομος

Το οδικό τμήμα από τη διακλάδωση μέχρι το ξενοδοχείο θα μετατραπεί σε δρόμο μονής κατεύθυνσης κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την Κομνηνών (στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως δρόμος διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας). Θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,25m. Στην αριστερή πλευρά θα χωροθετηθούν 4 παράλληλες θέσεις στάθμευσης και στη δεξιά πλευρά θα χωροθετηθούν 4 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Στη δεξιά πλευρά θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m-5,70m. Επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Στην αριστερή πλευρά θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,20m-4,50m.

- ❖ Περιμετρικός δρόμος του άλσους της Αναλήψεως (οδικό τμήμα μονής κατεύθυνσης κυκλοφορίας)

Το οδικό τμήμα, μήκους 1.180m, θα μετατραπεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 7,50m έως 12,00m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το

σύνολο του πλάτους της οδού. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία και άλσος. Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Στην αριστερή και στη δεξιά πλευρά διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 233 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Ανάμεσα στον οδηγό τυφλών και στις θέσεις στάθμευσης διατηρείται ένα ελεύθερο πλάτος 3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

### Οδός Παπαδοπούλου

Η οδός Παπαδοπούλου, που είναι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας από τη συμβολή της με την οδό Αναλήψεως έως τη συμβολή της με την οδό Οινόης και στη συνέχεια γίνεται μονής κατεύθυνσης κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Βενιζέλου προς την οδό Αναλήψεως, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Βενιζέλου προς την οδό Αναλήψεως.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 8,00m έως 8,50m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία. Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Στην αριστερή πλευρά διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 35 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Ανάμεσα στον οδηγό τυφλών και στις θέσεις στάθμευσης διατηρείται ένα ελεύθερο πλάτος 3,20m – 3,60m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

### Οδός Πηλείδη

Η οδός Πηλείδη, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Παπαδοπούλου προς την οδό Κομνηνών, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 5,80m έως 6,00m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία. Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Θα εξασφαλιστεί ένα ελεύθερο πλάτος 3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των

οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

#### Οδός Νικολάου Πλαστήρα

Η οδός Νικολάου Πλαστήρα, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Κομνηνών προς την οδό Παπαδοπούλου, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 8,00m έως 8,20m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία. Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Στην αριστερή πλευρά διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 11 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Ανάμεσα στον οδηγό τυφλών και στις θέσεις στάθμευσης θα εξασφαλιστεί ένα ελεύθερο πλάτος 3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

#### Οδός Σχολείου Α

Η οδός Σχολείου Α, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Κομνηνών προς την οδό Παπαδοπούλου, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) είναι 6,00m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία, η αμιγής κατοικία και χώρος πολιτιστικών λειτουργιών (πέτρινο σχολείο). Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Στην αριστερή πλευρά διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 4 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Ανάμεσα στον οδηγό τυφλών και στις θέσεις στάθμευσης θα εξασφαλιστεί ένα ελεύθερο πλάτος 3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

### Οδός Κύρου

Η οδός Κύρου, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Παπαδοπούλου προς την οδό Κομνηνών, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 6,00m έως 6,40m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία, η αμιγής κατοικία και χώρος πολιτιστικών λειτουργιών (πέτρινο σχολείο). Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Στην αριστερή πλευρά διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 5 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Ανάμεσα στον οδηγό τυφλών και στις θέσεις στάθμευσης διατηρείται ένα ελεύθερο πλάτος 3,00m -3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

### Ημικύκλιο (δρόμοι πέριξ της πλατείας με το μνημείο)

Επί της οδού περιμετρικά της πλατείας, που είναι μονής κυκλοφορίας, θα διατηρηθεί ο υφιστάμενος αριθμός λωρίδων (μία) και θα διαμορφωθούν πεζοδρόμια ικανού πλάτους με υποδομές ΑΜΕΑ κατά μήκος και των δύο πλευρών της οδού. Η λωρίδα κυκλοφορίας θα έχει πλάτος 3,50m. Στην αριστερή πλευρά του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, πλάτους 1,65m και στη δεξιά πλευρά το πλάτος του πεζοδρομίου θα κυμαίνεται από 1,65m έως 2,80m. Επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

Επί του οδικού τμήματος που διακλαδίζεται στις οδούς Σχολείου Α και Κύρου, που είναι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, θα διατηρηθεί ο υφιστάμενος αριθμός λωρίδων (μία/ κατεύθυνση) και θα διαμορφωθούν πεζοδρόμια ικανού πλάτους με υποδομές ΑΜΕΑ κατά μήκος και των δύο πλευρών της οδού. Το πλάτος του οδοστρώματος θα είναι 6,50m, ως εκ τούτου κάθε λωρίδα κυκλοφορίας θα έχει πλάτος 3,25m. Στην αριστερή πλευρά του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, πλάτους 2,70m και στη δεξιά πλευρά το πλάτος του πεζοδρομίου πλάτους 1,65m. Επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

### Οδός Οινόης

Η οδός Οινόης, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Παπαδοπούλου προς την οδό Θέρμης, ένα τμήμα της (από την οδό Παπαδοπούλου έως την οδό Χατζηπαναγιωτίδου) μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας και το υπόλοιπο τμήμα (από την οδό Χατζηπαναγιωτίδου έως την οδό Θέρμης) παραμένει ως έχει.

Το πλάτος της οδού ήπιας κυκλοφορίας (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 6,00m έως 6,30m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία, οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στην αριστερή πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Θα εξασφαλιστεί ένα ελεύθερο πλάτος 3,00m -3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

Επί του τμήματος της οδού, που είναι μονής κυκλοφορίας, θα διατηρηθεί ο υφιστάμενος αριθμός λωρίδων (μία) και θα διαμορφωθούν πεζοδρόμια ικανού πλάτους με υποδομές ΑΜΕΑ κατά μήκος και των δύο πλευρών της οδού. Η λωρίδα κυκλοφορίας θα έχει πλάτος 3,00m. Στην αριστερή και στη δεξιά πλευρά του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, πλάτους 1,65m. Επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

#### Οδός Χατζηπαναγιωτίδου

Η οδός Χατζηπαναγιωτίδου, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Θέρμης προς την οδό Οινόης, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) είναι 7,80m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία και χώρος πρασίνου. Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Στη δεξιά πλευρά, μετά τον οδηγό τυφλών, διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 5 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Στη συνέχεια, εξασφαλίζεται ένα ελεύθερο πλάτος 3,00m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

#### Οδός Βενιζέλου

Επί της οδού Βενιζέλου, που είναι οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, θα διατηρηθεί ο υφιστάμενος αριθμός λωρίδων ανά κατεύθυνση και θα διαμορφωθούν πεζοδρόμια ικανού πλάτους με υποδομές ΑΜΕΑ κατά μήκος και των δύο πλευρών της οδού. Αναλυτικότερα:

- Δεξιά πλευρά της οδού Βενιζέλου

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 80:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη

κατάσταση, πλάτους 3,00m - 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 34:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m -2,00m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

- Αριστερή πλευρά της οδού Βενιζέλου

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 76:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η αριστερή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,00m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 75:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η αριστερή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 33:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η αριστερή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

- Κυκλικός κόμβος

Σε αυτό το οδικό τμήμα θα διαμορφωθεί μία λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 6,70m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,85m – 6,,90m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

### Οδοί Θέρμης και Σαμανίδη

Επί των οδών Θέρμης και Σαμανίδη, που είναι οδοί διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, θα διατηρηθεί ο υφιστάμενος αριθμός λωρίδων ανά κατεύθυνση και θα διαμορφωθούν πεζοδρόμια ικανού πλάτους με υποδομές ΑΜΕΑ κατά μήκος και των δύο πλευρών των οδών. Αναλυτικότερα:

- Δεξιά πλευρά των οδών Θέρμης και Σαμανίδη

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 72:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m – 3,00m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 76:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

➤ *Αριστερή πλευρά των οδών Θέρμης και Σαμανίδη*

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 68:* Σε αυτό το οδικό τμήμα η αριστερή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 1,65m – 2,00m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

*Οδικό τμήμα μπροστά από το Ο.Τ. 68 (Τρίγωνο Σαμανίδη) :* Σε αυτό το οδικό τμήμα η αριστερή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα αποτελείται από 1 λωρίδα κυκλοφορίας, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση, πλάτους 3,25m. Καθ' όλο το μήκος του οδικού τμήματος θα διαμορφωθεί πεζοδρόμιο, συνολικού πλάτους 2,10m και επί του πεζοδρομίου θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Δε θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης.

### Οδός Γαλανού

Η οδός Γαλανού, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Θέρμης προς την οδό Αθανασίου Διάκου και μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Βενιζέλου προς την οδό Αθανασίου Διάκου, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού ήπιας κυκλοφορίας (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 6,00m έως 10,00m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία και χώρος ανοιχτών αθλητικών εγκαταστάσεων και πρασίνου, οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού.

*Οδικό τμήμα μπροστά από τα Ο.Τ. 76 και Ο.Τ. 72:* Στην αριστερή πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 17 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Ανάμεσα στον οδηγό τυφλών και στις θέσεις στάθμευσης, εξασφαλίζεται ένα ελεύθερο πλάτος 3,25m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

*Οδικό τμήμα μπροστά από τα Ο.Τ. 77 και Ο.Τ. 78:* Στην αριστερή πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Στην αριστερή πλευρά του καταστρώματος διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 15 θέσεις στάθμευσης υπό γωνία και 11 κάθετες θέσεις στάθμευσης. Επίσης, εξασφαλίζεται ένα ελεύθερο πλάτος

3,25m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

#### Οδός Αγίου Γεωργίου

Η οδός Αγίου Γεωργίου, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Βενιζέλου προς την οδό Μητροπολίτου Χρυσάνθου, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού ήπιας κυκλοφορίας (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 6,30m έως 6,50m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία και η εκκλησία, οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Θα εξασφαλιστεί ένα ελεύθερο πλάτος 3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

#### Οδός Σοφούλη

Η οδός Σοφούλη, που είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Μητροπολίτου Χρυσάνθου προς την οδό Βενιζέλου, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με την ίδια κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) κυμαίνεται από 6,10m έως 7,10m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία και εκκλησία. Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Στην αριστερή πλευρά διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 4 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Στη συνέχεια, εξασφαλίζεται ένα ελεύθερο πλάτος 3,00m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

#### Οδός Παχατουρίδη

Η οδός Σοφούλη, που είναι οδός διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με μονή κατεύθυνση κυκλοφορίας, από την οδό Μητροπολίτου Χρυσάνθου προς τον κυκλικό κόμβο.

Το πλάτος της οδού (πλάτος μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών) είναι 8,00m. Θα διαμορφωθεί ενιαίο κατάστρωμα της οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Όπως προαναφέρθηκε, οι παρακείμενες χρήσεις γης είναι η γενική κατοικία και εκκλησία. Οπότε η κυκλοφορία των οχημάτων προέρχεται κυρίως από κατοίκους που κατευθύνονται προς την κατοικία τους και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλοί. Στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος θα διαμορφωθεί οδηγός τυφλών πλάτους 1,5m. Η στάθμευση στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού. Στην αριστερή πλευρά διαμορφώνονται οι θέσεις στάθμευσης, συνολικά 12 παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Στη συνέχεια, εξασφαλίζεται ένα ελεύθερο πλάτος 3,50m, για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων και των πεζών. Στο εναπομείναν πλάτος του καταστρώματος τοποθετείται αστικός εξοπλισμός και δημιουργούνται νησίδες πρασίνου.

### 3.3 ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης προτείνεται η μετατροπή των οδών Αναλήψεως, Παπαδοπούλου, Πηλείδη, Πλαστήρα, Σχολείου Α, Κύρου, Οινόης, Χατζηπαναγιωτίδη, Γαλανού, Σοφούλη, Αγίου Γεωργίου και Μητροπολίτου Χρυσάνθου σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), περιοχή ήπιας κυκλοφορίας είναι η περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Στο Άρθρο 43 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς» προβλέπονται τα ακόλουθα:

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

*α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του.*

*β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.*

*γ) Οι οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο, αλλά να παραχωρούν προτεραιότητα σε πεζούς, ποδήλατα και Ε.Π.Η.Ο.. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.*

*δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.*

*ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.*

*στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.»*

Οι διαμορφώσεις οδών σε ήπιας κυκλοφορίας αφορούν στην εφαρμογή συνδυασμού μέτρων που έχουν στόχο πρωταρχικά την ασφάλεια των πεζών, την ενθάρρυνση της κατάλληλης συμπεριφοράς των οδηγών για μετακινήσεις πιο φιλικές προς το περιβάλλον, τον έλεγχο της ταχύτητας, την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη βελτίωση του συνολικού σχεδιασμού της οδού για τους χρήστες.

Η μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις χρήσεις πεζών και ποδηλάτων επιτρέποντας έτσι μια ασφαλέστερη ανάμιξη πεζών- ποδηλάτων και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται κυρίως σε οδούς του Δημοτικού οδικού δικτύου είτε μεμονωμένα είτε σε συγκεκριμένες περιοχές (ζώνες). Το κύριο χαρακτηριστικό των ζωνών μπορεί να είναι η κατοικία, οι σχολικές εγκαταστάσεις, οι χώροι λατρείας και οι χρήσεις εμπορικής δραστηριότητας.

Πρόκειται για μέτρα που αφορούν αλλαγές στην ευθυγραμμία της οδού ή στην υψομετρική διαμόρφωσή της ή στην επιφάνεια αυτής με σκοπό να μειώσουν τις ταχύτητες των οχημάτων και να αποτρέψουν τη δημιουργία μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων. Στοχεύουν στην αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς προς όφελος όχι μόνο της οδικής ασφάλειας αλλά και ποικίλων κοινωνικών δραστηριοτήτων του περιβάλλοντος της οδού. Οι αλλαγές στην υψομετρική διαφορά της οδού είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων. Ωστόσο πρέπει να γίνεται σωστός σχεδιασμός ώστε να είναι δυνατή η διατήρηση της υπάρχουσας απορροής υδάτων του οδοστρώματος. Στη κατηγορία αυτή υπάγονται π.χ. οι οδικές υβώσεις.

Οι αλλαγές της ευθυγραμμίας της οδού είναι λιγότερο αποτελεσματικές για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων απ' ό,τι οι υψομετρικές διαφορές. Οι οδηγοί δεν πορεύονται σε ευθεία γραμμή αλλά με τους ελιγμούς ή τις αλλαγές κατεύθυνσης που πραγματοποιούν, μειώνουν ταχύτητα. Η εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου μπορεί να είναι πιο αποτελεσματική αν συνδυαστεί με την αλλαγή στην υψομετρική διαμόρφωση της οδού.

Το μέτρο ελάττωσης του πλάτους του οδοστρώματος θεωρείται λιγότερο αποτελεσματικό καθώς έχει κυρίως ψυχολογική επίδραση στον οδηγό. Σε συνδυασμό με κάποιο από τα προηγούμενα μέτρα μπορεί να επιφέρει πολύ καλά αποτελέσματα στην μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

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

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

Η διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας εντάσσεται στην εφαρμογή των πρακτικών των ΣΒΑΚ για αποθάρρυνση της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης και ενθάρρυνση της κίνησης με ήπια μέσα και Μ.Μ.Μ.

Οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας εξυπηρετούν μεν την πρόσβαση (από / προς το συλλεκτήριο δίκτυο) στις παρόδιες ιδιοκτησίες, με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα), συγχρόνως όμως, αποθαρρύνουν τη συστηματική χρήση τους από διερχόμενους οδηγούς, οι οποίοι θα αναγκάζονται να βραδυπορούν (και να κάνουν περιπορείες λόγω των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων), με αποτέλεσμα να ωθούνται να επιλέξουν τελικά, για την καθημερινή τους μετακίνηση, το κύριο οδικό δίκτυο.

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού των οδών ήπιας κυκλοφορίας είναι:

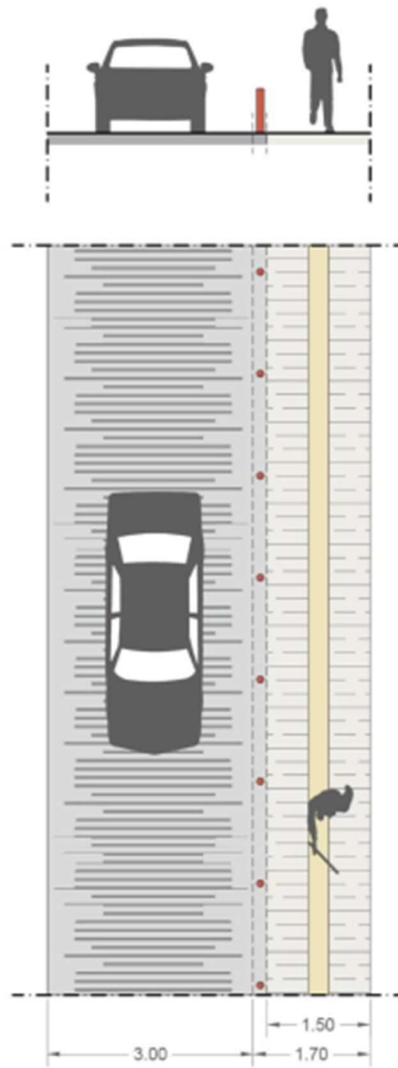
- ✓ Οι παρεμβάσεις να αναβαθμίζουν την περιοχή και την ποιότητα ζωής των κατοίκων και να αυξάνουν τη λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων. Η διάρθρωση των προτεινόμενων διαμορφώσεων των υπαίθριων χώρων, των ρών πεζών και των διαδρομών ποδηλάτου να είναι με τέτοιο τρόπο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

Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας υποστηρίζονται από κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των οδών λειτουργώντας ως προειδοποιήσεις στον οδηγό για αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς και είναι απαραίτητα στοιχεία για την ενημέρωσή του όταν εισέρχεται σε περιοχή που ισχύουν οι συγκεκριμένοι οδικοί κανόνες.

Η επιτυχία των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στηρίζεται κυρίως στην αποδοχή τους από τους χρήστες της περιοχής στην οποία εφαρμόζονται. Η σωστή προετοιμασία, η ρεαλιστική στόχευση των μέτρων που πρόκειται να εφαρμοστούν επιφέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα συνδυαστικά και με άλλους παράγοντες όπως π.χ. η αστυνόμευση.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στην απορροή των ομβρίων καθώς και στην επιμελή συντήρηση όλων των διατάξεων που θα προταθούν, διότι εκτός της αναποτελεσματικότητάς τους, σε περίπτωση φθοράς μπορούν να αποτελέσουν επικίνδυνα σημεία για πεζούς και οδηγούς.

Οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας δύναται να διαμορφωθούν με ενιαίο κατάστρωμα οδού χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ πεζοδρομίων και λωρίδας κίνησης οχημάτων και οι πεζοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το σύνολο του πλάτους της οδού. Η στάθμευση σε οδούς με διατομή τέτοιου τύπου- εφόσον προβλέπεται με ειδική σήμανση- προσφέρεται σε προκαθορισμένες θέσεις, σε ειδικά για το σκοπό αυτό διαμορφωμένες εσοχές της οδού.



**Εικόνα 103: Κάτοψη οδών ήπιας κυκλοφορίας**

Οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας είναι - ουσιαστικά - διαμορφωμένοι κοινόχρηστοι χώροι, που εξυπηρετούν τη συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων. Αυτό, συνεπάγεται την πλήρη κατάργηση του πεζοδρομίου - με την κλασική μορφή που το γνωρίζουμε μέχρι σήμερα - ως ένα υπερυψωμένο τμήμα του δρόμου δηλαδή, που πλέον μόνο θεωρητικά προορίζεται για πεζούς - με σκοπό την ειδική ανά περίπτωση, αρχιτεκτονική και κηποτεχνική διαμόρφωση του δρόμου, για την εξυπηρέτηση των πεζών και των τροχοφόρων. Η διαμόρφωση αυτή συνδυάζεται με την αναγκαστική μείωση του ορίου ταχύτητας των οχημάτων, που καθορίζεται με την κατάλληλη σήμανση και δεν υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα. Το νέο περιβάλλον της οδού συμπληρώνεται από φυτεύσεις και τον κατάλληλο αστικό εξοπλισμό με αποτέλεσμα την αισθητική αναβάθμισή του.

### 3.4 ΕΚΤΡΟΠΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Αναφορικά με τη λειτουργία των οδών της περιοχής μελέτης (μονόδρομοι ή διπλής κατεύθυνσης και φορά κατεύθυνσής τους), όλοι οι οδοί θα παραμείνουν ως έχουν, με εξαίρεση τις οδούς Παπαδοπούλου και Παχατουρίδη.

### Οδός Παπαδοπούλου

Στην υφιστάμενη κατάσταση, η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας από τη συμβολή της με την οδό Αναλήψεως έως τη συμβολή της με την οδό Οινόης, και στο υπόλοιπο τμήμα της (μέχρι τον κυκλικό κόμβο) είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από τον κυκλικό κόμβο έως την Αναλήψεως.

Με την παρούσα μελέτη προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού σε όλο το μήκος της και με κατεύθυνση από τον κυκλικό κόμβο έως την Αναλήψεως. Επομένως καταργείται η δυνατότητα ενός οχήματος να εισέλθει από την οδό Αναλήψεως στην οδό Παπαδοπούλου και η πορεία εκτροπής που θα πρέπει να ακολουθήσει είναι μέσω της οδού Κομνηνών να στρίψει δεξιά στην οδό Πλαστήρα ή στην οδό Σχολείου Α και στη συνέχεια να στρίψει δεξιά στην οδό Παπαδοπούλου.

### Οδός Παχατουρίδη

Στην υφιστάμενη κατάσταση, η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας σε όλο το μήκος της.

Με την παρούσα μελέτη προτείνεται η μονοδρόμηση του οδικού τμήματος από τον κυκλικό κόμβο έως τη συμβολή της οδού με την Μητροπολίτου Χρυσάνθου, με κατεύθυνση από τη Μητροπολίτου Χρυσάνθου έως τον κυκλικό κόμβο (δηλαδή επιτρέπεται μόνο η κάθοδος), ενώ η υπόλοιπη οδός θα παραμείνει διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας όπως είναι στην παρούσα κατάσταση. Επομένως καταργείται η δυνατότητα ενός οχήματος να εισέλθει από τον κυκλικό κόμβο στην οδό Παχατουρίδου και η πορεία εκτροπής που θα πρέπει να ακολουθήσει είναι μέσω της οδού Κομνηνών να στρίψει δεξιά στην οδό Μητροπολίτου Χρυσάνθου και στη συνέχεια να στρίψει δεξιά στην οδό Παχατουρίδου.

## **3.5 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι θέσεις στάθμευσης, πριν και μετά τις αναπλάσεις ανά οδό.

Οδός	Θέσεις στάθμευσης μετά τις αναπλάσεις (νόμιμες)	Υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης (νόμιμες και παράνομες)	Ποσοστό απορρόφησης
Αναλήψεως	254	421	60%
Παπαδοπούλου	35	48	73%
Πηλείδη	0	15	0%
Πλαστήρα	11	19	58%
Σχολείου Α	4	8	50%
Κύρου	5	13	39%

Ημικύκλιο (πλατεία Ηρώων)	0	12	0%
Οινόης	0	12	0%
Χατζηπαναγιωτίδη	5	13	39%
Γαλανού	43	46	94%
Βενιζέλου	14 (πάρκινγκ)	15 (κυκλικός κόμβος)	93%
Αγίου Γεωργίου	0	11	0%
Σοφούλη	4	14	29%
Παχατουρίδου	12	12	100%

Οι θέσεις στάθμευσης διαμορφώνονται παράλληλα, κάθετα ή υπό γωνία σε σχέση με το κράσπεδο.

Όταν διαμορφώνονται παράλληλα στο πεζοδρόμιο, οι διαστάσεις τους είναι 2,5 x 5,5m.

Όταν διαμορφώνονται κάθετα στο πεζοδρόμιο ή υπό γωνία, οι διαστάσεις τους είναι 2,5 x 5,0m.

Κατά τη χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης λήφθηκαν υπόψη οι περιορισμοί που καθορίζονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (αρθ. 38 του 5209/2025 (ΦΕΚ 100Α))

Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

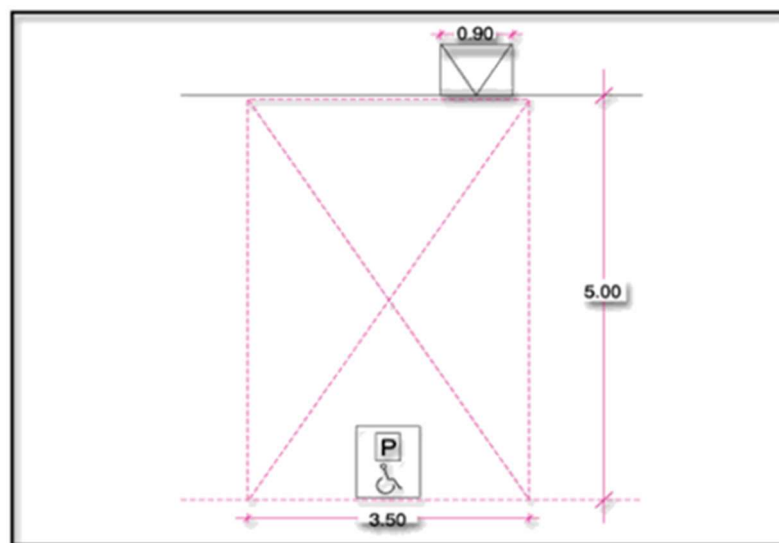
- επί διάβασης πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από 5m εκατέρωθεν αυτής,
- σε απόσταση μικρότερη από 12m μέτρα εκατέρωθεν στάσεων αστικών λεωφορείων.
- σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από 10m από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,
- σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται, για πεζούς καθώς και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση,
- πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέραση,
- σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από 3m,
- σε απόσταση μικρότερη από 20m από φωτεινούς σηματοδότες και 12m από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP) (P-2) ή υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας (P-1), καθώς και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών. Τα όρια του προηγούμενου εδαφίου μειώνονται στο ήμισυ αν: α) η στάθμευση γίνεται σε εσοχές στάθμευσης και β) ο υπολειπόμενος χώρος μετά από τα 10 ή 6m αντίστοιχα, διατίθεται από την αρμόδια για τη συντήρηση της οδού αρχή, ως χώρος αποκλειστικής στάθμευσης μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. που σημαίνεται με την προβλεπόμενη σήμανση.

- σε απόσταση 5m από την τομή ρυμοτομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών,
- πάνω στις νησίδες ασφαλείας καθώς και στις διαχωριστικές νησίδες,
- σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,
- σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από πενήντα εκατοστά (0,50m) εκατέρωθεν αυτών,
- σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,
- σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία.
- σε θέση/σημείο επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, εξαιρουμένων των ηλεκτροκίνητων οχημάτων κατά τη διάρκεια της φόρτισής τους.
- σε σημεία που έχει ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση διέλευσης οχημάτων που εξυπηρετούν δημόσια συγκοινωνία ή αστικών, υπεραστικών και ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, εφόσον τα σημεία αυτά επισημαίνονται ευκρινώς.
- μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παροδίου ιδιοκτησίας καθώς και απέναντι από αυτή, όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος-έξοδος οχημάτων εξ αυτής,
- αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,
- σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ),
- στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων ως και πάνω σε αυτούς.

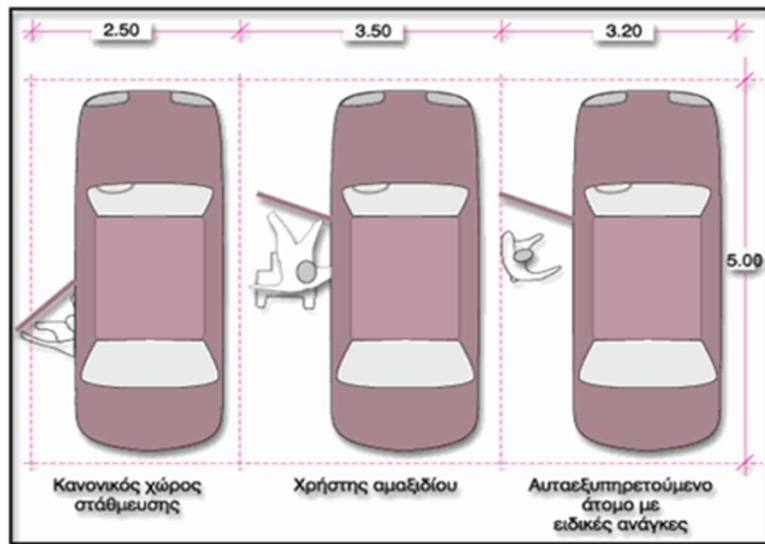
#### ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ

Για το σχεδιασμό των θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ λήφθηκε υπόψη η Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΠΠ/124964/1564 «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2099 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (άρθρο 25 ΦΕΚ 6213β΄/2022) και το «Σχεδιάζοντας για όλους».

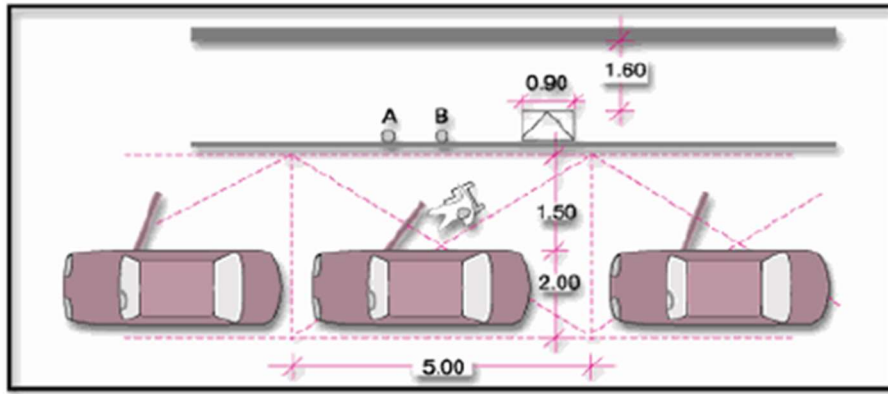
Ανάλογα με τις περιπτώσεις πεζοδρομίου, οι θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ χωροθετούνται είτε παράλληλα είτε κάθετα, ή υπό γωνία. Παρακάτω φαίνονται οι διάφορες περιπτώσεις από το «Σχεδιάζοντας για όλους».



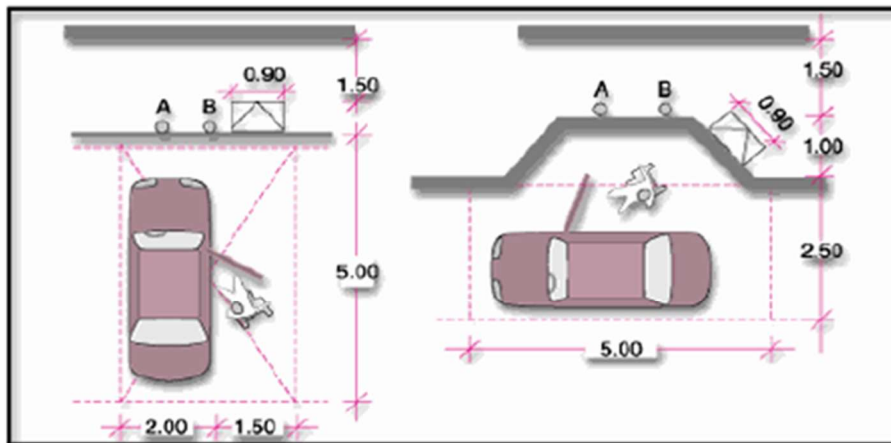
Σχ.34 - Επιδαπέδια σήμανση χώρου στάθμευσης ατόμων με αναπηρίες



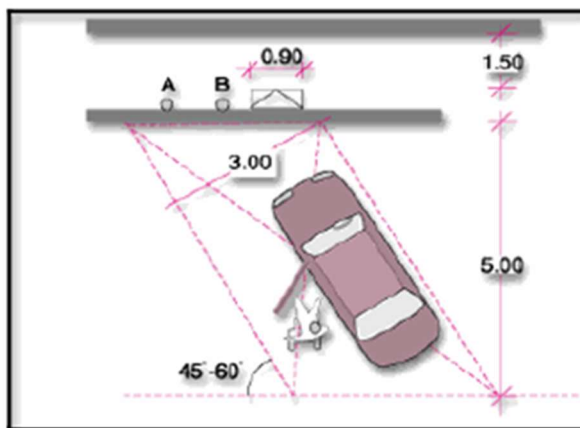
Σχ. 33



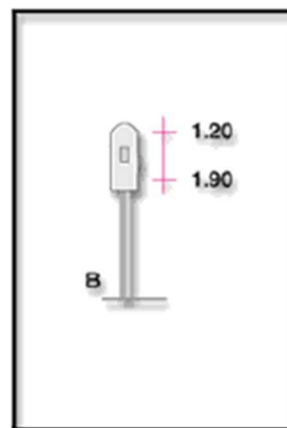
Σχ.35



Σχ.36



Σχ.37



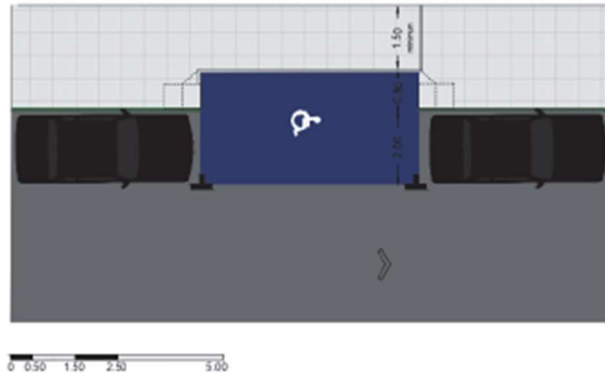
Σχ.38

A= ειδική σήμανση επί στύλου  
B= παρκόμετρο

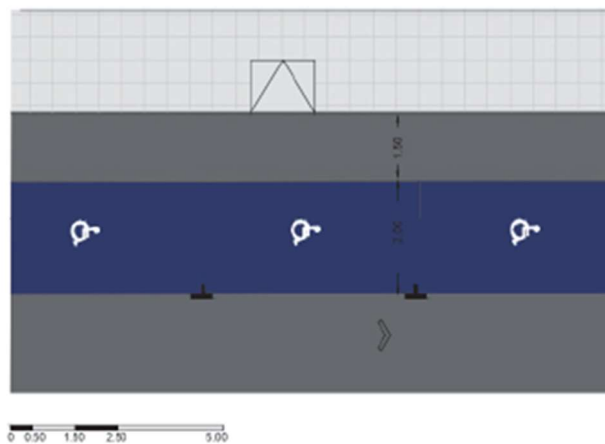
Σύμφωνα με την Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΠΠ/124964/1564 «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2099 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (άρθρο 25 ΦΕΚ 6213β'/2022), για τη διαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ, λήφθηκαν υπόψη οι εξής προδιαγραφές:

- Θέση στάθμευσης οχήματος ΑΜΕΑ παράλληλης στο κράσπεδο:

Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος >3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και σε οδούς που εφάπτονται σε πλατεία ή πράσινο χώρο (πάρκο, άλσος κ.λπ.) και (γ) η παρόδια στάθμευση γίνεται παράλληλα με το κράσπεδο, η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται παράλληλα με το κράσπεδο, με την εξωτερική πλευρά στην ίδια ευθεία με τις υπόλοιπες θέσεις στάθμευσης. Η εσωτερική (προς το πεζοδρόμιο) πλευρά δημιουργεί εσοχή πλάτους που ισούται με την διαφορά της θέσης στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία και των υπόλοιπων θέσεων στάθμευσης η οποία φέρει ράμπα που διασφαλίζει την άνοδο του ατόμου με αναπηρία στο παρακείμενο πεζοδρόμιο. Προαιρετικά μπορούν να κατασκευαστούν ράμπες εξυπηρέτησης ΑμεΑ εκατέρωθεν της θέσης.



ΣΧ.25Α1



ΣΧ.25Α1

Β. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος <3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και (γ) η παρόδια στάθμευση γίνεται παράλληλα με το κράσπεδο, η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται παράλληλα με το ρείθρο, με την εξωτερική πλευρά στην ίδια ευθεία με τις υπόλοιπες θέσεις στάθμευσης. Στην περίπτωση αυτή υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο καθ' όλο το μήκος της θέσης στάθμευσης στο επίπεδο του οδοστρώματος με εκατέρωθεν ράμπες με κλίση έως 5% (κατά το πρότυπο του υποβιβασμού της γωνίας πεζοδρομίου στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει επαρκές πλάτος για διαμόρφωση τυπικής ράμπας εξυπηρέτησης ατόμου με αναπηρία)

Γ. Σε οδούς όπου μεταξύ του πεζοδρομίου και της παρόδιας στάθμευσης (η οποία είναι παράλληλη με το κράσπεδο) μεσολαβεί ποδηλατόδρομος τότε (α) εάν το μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και της παρόδιας στάθμευσης διαχωριστικό στοιχείο καταλαμβάνει πλάτος 0,40 εκ, τότε η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία καταλαμβάνει όλο το πλάτος του ποδηλατόδρου (β) εάν το μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και της παρόδιας στάθμευσης διαχωριστικό στοιχείο καταλαμβάνει πλάτος > 0,40 εκ, τότε η θέση στάθμευσης καταλαμβάνει όσο χώρο από τον ποδηλατόδρομο είναι απαραίτητο.

➤ Θέση στάθμευσης οχήματος ΑΜΕΑ υπό γωνία προς το κράσπεδο:

Δ.1. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος >3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και σε οδούς που γεινιάζουν με πλατεία ή πράσινο χώρο (πάρκο, άλσος κ.λπ.) και (γ) οι παρόδιες θέσεις στάθμευσης είναι κάθετες στο πεζοδρόμιο, τότε: η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται κάθετα στο ρείθρο του πεζοδρομίου και αριστερά της θέσης δημιουργείται διάδρομος κάθετος στο ρείθρο και ελάχιστου πλάτους 1,20μ για την κίνηση του αμαξιδίου. Στο τέλος του διαδρόμου και επί του πεζοδρομίου κατασκευάζεται ράμπα βάσει της κείμενης νομοθεσίας.

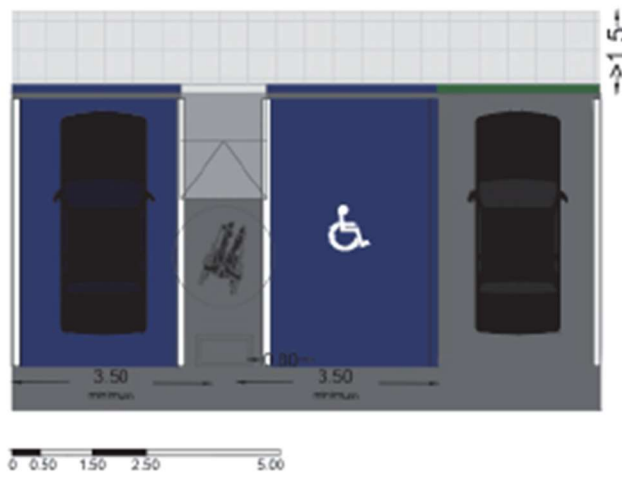
Δ.2. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος <3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ, και (γ) οι παρόδιες θέσεις στάθμευσης είναι κάθετες στο πεζοδρόμιο, τότε: 1. η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται κάθετα στο κράσπεδο και αριστερά της θέσης δημιουργείται διάδρομος παράλληλος στη θέση και ελάχιστου πλάτους 1,20μ για την κίνηση του αμαξιδίου. Στο τέλος του διαδρόμου και σε προέκταση του πεζοδρομίου κατασκευάζεται ράμπα με κλίση έως 5% ή 2. η θέση στάθμευσης ΑμεΑ τοποθετείται κάθετα στο κράσπεδο και το πεζοδρόμιο υποβιβάζεται κατά ελάχιστο μήκος 1,50μ, και εκατέρωθεν δημιουργούνται ράμπες με κλίση έως 5%.

Δ.3. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος >3,00μ, (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών >1,50μ και (γ) η θέση στάθμευσης είναι υπό γωνία (45°-60°) προς το κράσπεδο τότε η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία έχει πλάτος 3,00μ και στο πεζοδρόμιο δημιουργείται ράμπα με κλίση 5-7%.

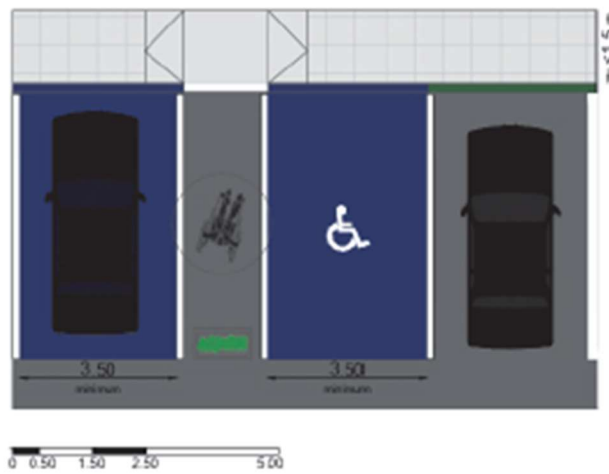
Δ.4. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος <3,00μ, (β) δεν εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και (γ) η θέση στάθμευσης είναι υπό γωνία (45°-60°) προς το κράσπεδο τότε 1. δημιουργείται ράμπα με κλίση 5-7% σε προέκταση του πεζοδρομίου ή 2. το πεζοδρόμιο υποβιβάζεται κατά ελάχιστο μήκος 1,50μ, και εκατέρωθεν δημιουργούνται ράμπες με κλίση έως 5%.



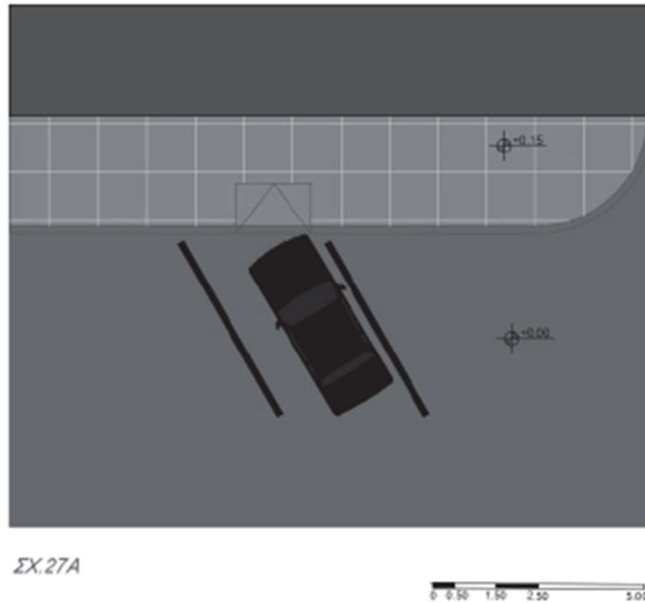
ΣΧ.26Α



ΣΧ.26Β



ΣΧ.26Γ



Στην παρούσα μελέτη, οι θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ έχουν διαστάσεις 3,50 X 5,00μ. και λόγω του ότι είναι συνεπίπεδες με το πεζοδρόμιο (δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας), δεν κατασκευάζεται ράμπα ανάβασης. Επίσης, λόγω του ότι η λωρίδα κυκλοφορίας των οχημάτων είναι συνεπίπεδη με το πεζοδρόμιο (δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας), όλες οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης είναι εν δυνάμει θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ.

### 3.6 ΣΗΜΑΝΣΗ

Η σήμανση των οδών διακρίνεται στην οριζόντια και στην κατακόρυφη σήμανση.

#### 3.6.1 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ

Η οριζόντια σήμανση των οδών είναι το τμήμα της σήμανσης που αποτελείται από ενδείξεις επάνω στο οδόστρωμα. Σκοπός της είναι, είτε από μόνη της, είτε σε συνδυασμό με άλλες διατάξεις ελέγχου της κυκλοφορίας, να καθοδηγήσει τον οδηγό, να ρυθμίσει την κυκλοφορία, να καθορίσει ειδικές περιοχές του οδοστρώματος και να καταστήσει εμφανή ορισμένα επικίνδυνα σημεία της οδού. Οι βασικές διατάξεις που αποτελούν την οριζόντια σήμανση είναι οι διαγραμμίσεις και οι ανακλαστήρες οδοστρώματος.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΕΙΣ

Οι διαγραμμίσεις που υποδεικνύουν τα άκρα της οδού και διαχωρίζουν τις λωρίδες κίνησης προσφέρουν σημαντική βοήθεια στον οδηγό, όσον αφορά στο έργο του ελέγχου της θέσης επάνω στο οδόστρωμα, τόσο σε σχέση με τα άκρα του οδοστρώματος και των λωρίδων κυκλοφορίας, όσο και προς τα άλλα αυτοκίνητα που βρίσκονται γύρω του. Τα πλεονεκτήματα της διαγράμμισης για την οπτική καθοδήγηση γίνονται ιδιαίτερα σημαντικά όταν οι καιρικές συνθήκες δεν είναι καλές, ή τη νύχτα, όταν το μάτι δεν μπορεί να διακρίνει τα στοιχεία που περιβάλλουν την οδό. Επίσης, αν ο οδηγός θαμπωθεί από τους φανούς αυτοκινήτου που έρχεται από τη αντίθετη κατεύθυνση, μπορεί να ελέγχει τη θέση του με βάση τη διαγράμμιση στην άκρη της οδού, αποφεύγοντας έτσι να κοιτά εμπρός. Οι διαγραμμίσεις τοποθετούνται, επίσης, για να ρυθμίζουν την κυκλοφορία στην οδό, υποδεικνύοντας, για παράδειγμα, τις λωρίδες επιτάχυνσης, επιβράδυνσης ή στάθμευσης, ή σαν απαγορευτικά σήματα, όπως η συνεχής γραμμή που απαγορεύει τη διάβασή της.

Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος τους και για τη διευθέτηση της κυκλοφορίας σε διασταυρώσεις, όπου συναντώνται βέλη, επιφάνειες αποκλεισμού και γραμμές στάσης. Όλες αυτές οι διαγραμμίσεις καθοδηγούν την κυκλοφορία, διευκολύνουν ή επιβάλλουν τη λήψη αποφάσεων για την πορεία του αυτοκινήτου και προειδοποιούν τον οδηγό για τον κίνδυνο που αντιμετωπίζει αφήνοντας μια συγκεκριμένη λωρίδα.

### Είδη διαγραμμίσεων

Ως προς τις μορφές τους, οι διαγραμμίσεις διακρίνονται σε διαμήκεις, εγκάρσιες και ειδικές διαγραμμίσεις.

Οι διαμήκεις διαγραμμίσεις συνιστώνται από γραμμές που σχεδιάζονται κατά μήκος της οδού, συνήθως στον άξονα ή στις οριογραμμές της:

- Συνεχής γραμμή στο άκρο του οδοστρώματος, που λειτουργεί ως οριογραμμή.
- Συνεχής μονή ή διπλή γραμμή στον άξονα της οδού, που διαχωρίζει τις αντίθετες κατευθύνσεις κυκλοφορίας και απαγορεύει την υπέρβασή της.
- Διακεκομμένη γραμμή στον άξονα της οδού, που διαχωρίζει τις αντίθετες κατευθύνσεις και επιτρέπει το προσπέρασμα.
- Μικτή γραμμή στον άξονα της οδού, αποτελούμενη από μία συνεχή και μία διακεκομμένη γραμμή, που διαχωρίζει τις αντίθετες κατευθύνσεις και ρυθμίζει ανάλογα το προσπέρασμα.
- Διακεκομμένες γραμμές διαχωρισμού λωρίδων ίδιας κατεύθυνσης, που χαράσσονται σε οδούς με πολλαπλές λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.
- Διακεκομμένη γραμμή διαχωρισμού λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης, που διαχωρίζει τις εν λόγω λωρίδες από την κυρίως οδό, και έχει πυκνότερη διάταξη από τις συνήθεις διακεκομμένες γραμμές των προηγούμενων περιπτώσεων.
- Διακεκομμένη γραμμή προειδοποίησης, σε προσέγγιση διπλής ή συνεχούς γραμμής, ή σε άλλο τμήμα της οδού με ιδιαίτερο κίνδυνο, και έχει ακόμα πιο πυκνή διάταξη.
- Διπλές διακεκομμένες γραμμές διαχωρισμού λωρίδων, όταν η κατεύθυνση σε αυτές δύναται να αντιστραφεί.

Οι εγκάρσιες διαγραμμίσεις είναι διαγραμμίσεις τις οποίες ο οδηγός συναντάει εγκάρσια προς την πορεία του:

- Συνεχής γραμμή κάθετη στη λωρίδα κυκλοφορίας, που λειτουργεί ως γραμμή στάσης.
- Διακεκομμένη γραμμή κάθετα στη λωρίδα κυκλοφορίας, που επιβάλλει παραχώρηση προτεραιότητας (π.χ. σε ισόπεδους κόμβους).
- Διαγραμμίσεις διαβάσεων πεζών
- Γραμμή αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σύμβολα, σε διαβάσεις ποδηλατιστών.

Οι λοιπές ειδικές διαγραμμίσεις περιλαμβάνουν είτε γραμμές, είτε επιγραφές, είτε διάφορα σύμβολα επάνω στο οδόστρωμα:

- Παράλληλες λοξές συνεχείς γραμμές, που υποδηλώνουν επιφάνεια αποκλεισμού επάνω στο οδόστρωμα,
- Τεθλασμένη γραμμή στο άκρο του οδοστρώματος, που απαγορεύει τη στάθμευση,
- Συνεχής ή διακεκομμένη γραμμή, είτε για διαχωρισμό λωρίδας αποκλειστικής κίνησης οχημάτων, είτε κίτρινου χρώματος στο άκρο του οδοστρώματος για περιορισμό στάσης και στάθμευσης.
- Βέλη εκτροπής ή επιλογής λωρίδας,
- Αναγραφές λέξεων στο οδόστρωμα, όπως STOP, BUS, TAXI κλπ.
- Διάφορα σύμβολα ή σχήματα, όπως ποδήλατο, λεωφορείο, σύμβολο για ΑΜΕΑ, ή τρίγωνα, ρόμβοι κλπ., αντίστοιχα.
- Διαγραμμίσεις χώρων στάθμευσης
- Πλέγμα διαγώνιων γραμμών σε ισόπεδους κόμβους
- Σύμβολα πινακίδων κυκλοφορίας επάνω στο οδόστρωμα, από ειδικές μεμβράνες, τα οποία επαναλαμβάνουν αντίστοιχα σήματα πινακίδων.

#### Σχεδιασμός διαγραμμίσεων

Το χρώμα των διαγραμμίσεων μπορεί να είναι λευκό, κίτρινο ή κυανό, ενώ αυτό που εφαρμόζεται στην πλειοψηφία των διαγραμμίσεων είναι το λευκό. Κίτρινο και κυανό εφαρμόζονται κυρίως σε διαγραμμίσεις που σχετίζονται με έλεγχο στάθμευσης. Κίτρινες είναι, επίσης, διαγραμμίσεις σε περιοχές με συχνές ομίχλες, καθώς και οι προσωρινές διαγραμμίσεις σε περιοχές έργων.

Τα γεωμετρικά στοιχεία των εφαρμοζόμενων διαγραμμίσεων είναι το πάχος των γραμμών, τα μήκη και οι αποστάσεις των διακεκομμένων γραμμών, η διαμόρφωση των διαβάσεων και διαγραμμίσεων αποκλεισμού, καθώς και η μορφή των συμβόλων, γραμμάτων και σχημάτων που χρησιμοποιούνται. Για την Ελλάδα όλα τα παραπάνω στοιχεία καθορίζονται από σχετική Υπουργική Απόφαση, σύμφωνα με την οποία:

- Το πλάτος των γραμμών που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι τουλάχιστον 10 cm. Οι γραμμές που διαχωρίζουν μια λωρίδα κυκλοφορίας από μια λωρίδα επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης πρέπει να έχουν ελάχιστο πάχος 20 cm.
- Η απόσταση μεταξύ δύο γειτονικών κατά μήκος γραμμών πρέπει να είναι μεταξύ 10 και 18 cm.
- Σε μία διακεκομμένη γραμμή που χρησιμοποιείται για να διαχωρίσει δυο λωρίδες κυκλοφορίας, ο λόγος του μήκους της γραμμής προς το μήκος του διάκενου πρέπει να είναι μεταξύ 1:2 και 1:4, το μήκος της γραμμής μεταξύ 1 και 9 m, το δε μέγιστο μήκος διακένου 12 m. Για τη διαμόρφωση λαμβάνεται υπόψη η ταχύτητα μελέτης της οδού.


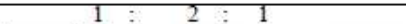














- Μία συνεχής απλή ή διπλή διαχωριστική γραμμή δεν πρέπει να έχει μήκος μικρότερο από 20 m. Η ακριβής διαμόρφωση της διαγράμμισης, όσον αφορά τις συνθήκες προσπέρασης, εξαρτάται από την ταχύτητα και ορατότητα στα εν λόγω σημεία (π.χ. οριζόντιες και κατακόρυφες καμπύλες).
- Το πάχος της γραμμής διακοπής πορείας κυμαίνεται μεταξύ 20 και 60 cm (συνιστάται πάχος 30 cm). Η εγκάρσια γραμμή διακοπής πορείας μπορεί να συνοδεύεται και από κατά μήκος διαγράμμιση, καθώς επίσης και από την λέξη STOP που αναγράφεται επάνω στο οδόστρωμα.
- Το πάχος των διακεκομμένων γραμμών παραχώρησης προτεραιότητας πρέπει να είναι μεταξύ 20 και 60 cm, το δε μήκος τους τουλάχιστο διπλάσιο του πλάτους.
- Στις διαβάσεις πεζών τύπου “Zebra” το διάστημα μεταξύ των ραβδώσεων πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με το πλάτος των γραμμών και όχι μεγαλύτερο από το διπλάσιό του. Το πλάτος μίας τέτοιας γραμμής και ενός κενού μαζί πρέπει να είναι μεταξύ 80 και 140 cm. Σαν ελάχιστο πλάτος της διαβάσεως συνιστώνται για τις μεν οδούς με όριο ταχύτητας μέχρι 60 km/h τα 2,5 m, για τις δε οδούς με όριο ταχύτητας μεγαλύτερο από 60 km/h, τα 4,0 m.
- Στις διακεκομμένες κατά μήκος διαγραμμίσεις τα μήκη των γραμμών και των κενών σε περιοχές εκτός κόμβων (αλλά και αυτοκινητόδρομους και σε περιοχές κόμβων) καθορίζονται ως εξής:

	Οδοί εκτός κατοικημένων περιοχών	Οδοί σε κατοικημένες περιοχές
Γραμμή/ κενό (γραμμή καθοδήγησης) 1:2	4m/8m	3m/6m
Γραμμή/ κενό (γραμμή προειδοποίησης) 2:1	4m/2m	3m/1,5m

- Σε περιοχές κόμβων η σχέση γραμμής προς κενό είναι 1:1, και τα μήκη έχουν ως εξής:

Λοιπές οδοί, εκτός αυτοκινητοδρόμων: Ευρύτερη περιοχή κόμβου 3 m/ 3 m

Στενότερη περιοχή κόμβου 1,5 m/ 1,5 m

Όνομασία	Βασική μορφή (μ)	Ένδειξη διαγράμμισης
Συνεχής στενή γραμμή (Σ)	 0.12/0.15	Οριοθέτηση λωρίδων κυκλοφορίας Οριοθέτηση πλάτους οδοστρώματος
Διακεκομμένη στενή γραμμή (Σ) 1 : 2 (εκτός θέσεων κόμβων)	 0.12/0.15	Γραμμή καθοδήγησης
Διακεκομμένη στενή γραμμή (Σ) 1 : 1 (σε περιοχές κόμβων)	 0.12/0.15	Γραμμή καθοδήγησης
Διακεκομμένη στενή γραμμή (Σ) 2 : 1	 0.12/0.15	Γραμμή προειδοποίησης <sup>1</sup>
Συνεχής πλατειά γραμμή (Π)	 0.25/0.30	Οριοθέτηση πλάτους οδοστρώματος Οριοθέτηση ειδικών λωρίδων
Διακεκομμένη πλατειά γραμμή (Π) 1 : 1	 0.25/0.30	Διακεκομμένη οριοθέτηση πλάτους οδοστρώματος
Διακεκομμένη πλατειά γραμμή (Π) 2 : 1	 0.25/0.30	Διακεκομμένη οριοθέτηση ειδικών λωρίδων
Διπλή γραμμή από μία συνεχή και μία διακεκομμένη στενή γραμμή (Σ) 1 : 2	 0.12/0.15  0.12/0.15	Μονόπλευρη οριοθέτηση λωρίδων κυκλοφορίας
Διπλή γραμμή από δύο συνεχείς στενές γραμμές (Σ)	 0.12/0.15  ≥0.12/0.15  ≤0.50  0.12/0.15	Συνεχής διπλή γραμμή <sup>2</sup>
Διπλή γραμμή από δύο διακεκομμένες στενές γραμμές (Σ) 2 : 1	 0.12/0.15  0.12/0.15  0.12/0.15	Διαγράμμιση λωρίδων κυκλοφορίας για λειτουργία εναλλασ. κατεύθυνσης (Λωρίδα εναλλασ. κατεύθ. Κυκλοφορίας) <sup>3</sup>

Εικόνα 104: Διαστασιολόγηση κατά μήκος διαγραμμίσεων

### Υλικά διαγραμμίσεων

Οι βασικές ιδιότητες που συνήθως σχετίζονται με τις διαγραμμίσεις των οδοστρωμάτων είναι οι ακόλουθες:

- Χαρακτηριστικά ορατότητας, καθώς οι διαγραμμίσεις λειτουργούν για τον οδηγό κυρίως βλέποντάς τις.
- Ανθεκτικότητα, καθώς οι διαγραμμίσεις έχουν συνήθως πολύ περιορισμένο χρόνο ζωής σε σχέση με τα υπόλοιπα στοιχεία της οδού.
- Ολισθηρότητα κατά τη διέλευση των οχημάτων από επάνω τους.
- Χαμηλή ενόχληση κατά την τοποθέτηση, καθώς ο περιορισμένος χρόνος ζωής τους επιβάλλει συχνή συντήρηση με αναγκαστική παρενόχληση της κυκλοφορίας.
- Ευκολία αφαίρεσης, καθώς πολλές φορές απαιτείται επαναδιευθέτηση της κυκλοφορίας σε μία οδό, ή εφαρμογή προσωρινής διαγράμμισης.

Τα υλικά που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι τα εξής:

- Θερμοπλαστικά: Υλικά των οποίων το συνδετικό υλικό είναι πλαστικό, εφαρμοζόμενο εν θερμώ.
- Ψυχροπλαστικά: Παρόμοιας μορφής υλικά, τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν χωρίς θέρμανση.
- Βαφές: Διάφορα είδη χρωματικών βαφών, βασισμένα σε οργανικές ενώσεις.

- Προκατασκευασμένα κολλητά φύλλα: Έτοιμα για προσκόλληση ή ενσωμάτωση στο οδόστρωμα φύλλα, σε μορφή λωρίδων, συμβόλων, γραμμάτων κλπ.

Εκτός από αυτά, χρησιμοποιούνται σε μικρότερο βαθμό και άλλα υλικά, όπως χρωματισμένες πέτρες και τεχνητοί λίθοι, αλλά όχι σε συνήθεις οδούς. Καθένα από τα παραπάνω υλικά μπορεί να εφαρμοστεί ως συμβατικά αντανακλαστικό ή μη, με τη χρήση ή μη γυάλινων σφαιριδίων αντίστοιχα, και ως ανάγλυφο ή μη, για τη βελτίωση της ορατότητας του σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Η διαγράμμιση από θερμοπλαστικό υλικό μπορεί είτε να εφαρμοστεί απευθείας επάνω στο οδόστρωμα, οπότε έχει πάχος 1-3 mm, είτε να εγκιβωτιστεί μέσα σε αυτό, οπότε απαιτείται η εκσκαφή του οδοστρώματος σε βάθος 7-20 mm και στο πλάτος της διαγράμμισης. Στην πρώτη περίπτωση, το οδόστρωμα όπου θα εφαρμοστεί η διαγράμμιση πρέπει να είναι καθαρό και στεγνό. Η εγκιβωτισμένη μορφή χρησιμοποιείται κυρίως σε αστικές οδούς.

Βασικό πλεονέκτημα των θερμοπλαστικών υλικών είναι το γρήγορο στέγνωμα. Η σκλήρυνση του χυτού θερμοπλαστικού διαρκεί περίπου 10 min, ενώ με τη μέθοδο ψεκασμού όχι παραπάνω από 1 min. Έτσι, λόγω της μεγάλης ταχύτητας κατασκευής, η κυκλοφορία διαταράσσεται στο ελάχιστο. Αρκετά ικανοποιητική είναι και η αντοχή σε φθορά των θερμοπλαστικών, όπως και η διάρκεια ζωής τους, που είναι το λιγότερο 1-3 έτη, ανάλογα με την ποιότητα του υλικού και τον κυκλοφοριακό φόρτο. Για τις εγκιβωτισμένες διαγραμμίσεις η διάρκεια ζωής είναι ακόμη πιο μεγάλη. Όσον αφορά στην πρόσφυση της διαγράμμισης στο οδόστρωμα, αυτή είναι αρκετά καλή στα ασφαλικά οδοστρώματα, στα δε από σκυρόδεμα απαιτείται συνήθως μία κατάλληλη υπόστρωση. Η ορατότητα των θερμοπλαστικών διαγραμμίσεων είναι ελαφρώς μικρότερη από την αντίστοιχη των βαφών, καθώς το χρώμα τους συχνά δεν είναι τόσο έντονο, ενώ ορισμένα υλικά έχουν και την τάση να συγκεντρώνουν ακαθαρσίες. Ωστόσο, η αντανακλαστικότητά τους είναι πολύ καλή. Τέλος, η αντίσταση σε ολίσθηση των ελαστικών θεωρείται ικανοποιητική, εκτός από τις πρώτες ημέρες μετά την τοποθέτηση.

Η εφαρμογή των ψυχροπλαστικών διαγραμμίσεων μπορεί να γίνει σε θερμοκρασίες 0-40° C, ενώ η διάρκεια παρεμπόδισης της κυκλοφορίας μέχρι το στέγνωμα του υλικού είναι περίπου 30 min. Η διάρκεια ζωής είναι τουλάχιστον 3-4 έτη, ενώ και η συμπεριφορά σε φθορά θεωρείται από τις κορυφαίες. Η προσκόλλησή τους είναι συνήθως καλή και στα ασφαλικά, και στα από σκυρόδεμα οδοστρώματα. Η ορατότητα είναι ιδιαίτερα καλή την ημέρα, γιατί το υλικό δεν έχει την τάση να συγκρατεί ακαθαρσίες, όπως και υπό βροχή, λόγω του πάχους τους. Το κύριο μειονέκτημα των ψυχροπλαστικών είναι ότι με τον καιρό χάνουν την αντίστασή τους σε ολισθηρότητα, καθώς η βαριά κυκλοφορία έχει ως αποτέλεσμα τη λείανση της επιφάνειάς τους.

Οι βαφές είναι σχεδόν το μοναδικό υλικό διαγράμμισης που εφαρμόζεται στον ελληνικό χώρο, λόγω του χαμηλού κόστους και της ευχρηστίας τους. Μπορεί να είναι διαφόρων τύπων, όπως αλκυδικές, ακρυλικές, ή βασισμένες σε διάφορα έλαια. Οι βαφές συνήθως προσκολλώνται καλά, τόσο στα ασφαλικά, όσο και στα από σκυρόδεμα οδοστρώματα, χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη προετοιμασία της επιφάνειας της οδού και θεωρούνται κατάλληλες και ανθεκτικές σε περιπτώσεις που το οδόστρωμα είναι σε κακή κατάσταση. Το βασικό τους μειονέκτημα είναι η χαμηλή ορατότητα σε βροχή, ιδίως τη νύχτα. Υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες, η ορατότητά τους θεωρείται ικανοποιητική. Η αντίσταση σε ολίσθηση εξαρτάται από την τραχύτητα της επιφάνειας του υποκείμενου οδοστρώματος, ιδιαίτερα όταν το πάχος της διαγράμμισης είναι μικρό. Γενικά, πάντως, πρέπει να αποφεύγεται μεγάλο πάχος, γιατί έχει ως αποτέλεσμα λεία και ολισθηρή επιφάνεια. Συνήθως το πάχος κυμαίνεται μεταξύ 0,25-0,40 mm. Τέλος, ένα ακόμη σοβαρό μειονέκτημα

των βαφών είναι και ο περιορισμένος χρόνος ζωής των 6-12 μηνών, ιδιαίτερα κάτω από βαριά κυκλοφορία. Συνιστώνται, επομένως, για διαγράμμιση οδών χαμηλής κυκλοφορίας, και για οριογραμμές.

Το προτέρημα των προκατασκευασμένων φύλλων είναι η βιομηχανική τους ελεγχόμενη παραγωγή, που εξασφαλίζει σταθερή ποιότητα. Η διάρκεια ζωής των εν λόγω διαγραμμίσεων είναι τουλάχιστον 3 έτη, ενώ για τα ενσωματωμένα φύλλα ακόμη μεγαλύτερη. Το κυριότερο πρόβλημα που μπορεί να παρουσιάσουν είναι η αποκόλληση λόγω εξασθένησης της συγκόλλησης. Επίσης, σε ζώνες τροχοπέδησης και επιτάχυνσης είναι πολύ πιθανό οι ταινίες να παραμορφωθούν ή να μετακινηθούν. Η ορατότητά τους είναι εξαιρετική τόσο την ημέρα, όσο και τη νύχτα για τους αντανακλαστικούς τύπους, αλλά λόγω αποκόλλησης των γυάλινων σφαιριδίων φθίνει μετά τον πρώτο χρόνο. Λόγω του πάχους τους έχουν ικανοποιητική συμπεριφορά και υπό βροχή. Η αντίστασή τους σε ολισθηρότητα δεν θεωρείται ικανοποιητική, επειδή με την πάροδο του χρόνου και την επίδραση της βαριάς κυκλοφορίας η επιφάνειά τους λειαίνεται. Τα κολλητά φύλλα χρησιμοποιούνται κυρίως σε αστικές οδούς. Παρά το υψηλό τους κόστος, θεωρούνται πολύ κατάλληλα για προσωρινές διαγραμμίσεις, αφού μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα.

### 3.6.2 ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

#### Είδη πινακίδων

Η κάθετη σήμανση ενός οδικού δικτύου αποτελείται από τις πινακίδες σήμανσης, δηλαδή κωδικοποιημένα μηνύματα-σύμβολα τα οποία είναι γραμμένα σε ειδικές πινακίδες σε συγκεκριμένα σημεία της οδού. Ανάλογα με το περιεχόμενο του μηνύματός τους, οι πινακίδες διακρίνονται από τους ελληνικούς κανονισμούς σε τέσσερις κατηγορίες, τις:

- Πινακίδες Αναγγελίας Κινδύνου: Δηλώνουν επικίνδυνες θέσεις, προσβάσεις οδικών κόμβων και προσβάσεις ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων. Τοποθετούνται για να προειδοποιούν εκείνους που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο ότι στην κατεύθυνση της κίνησής τους υπάρχει κίνδυνος.
- Ρυθμιστικές Πινακίδες Κυκλοφορίας: Δηλώνουν την προτεραιότητα, την απαγόρευση ή τους περιορισμούς, και τις υποχρεώσεις των οδηγών. Τοποθετούνται σε συγκεκριμένα σημεία της οδού, για την αποτελεσματική ενημέρωση των οδηγών για τις υποχρεώσεις και τους περιορισμούς που πρέπει να ακολουθούν πιστά.
- Πληροφοριακές Πινακίδες: Τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών που σχετίζονται με την οδό, κυρίως για θέματα κατεύθυνσης, χιλιομέτρησης, τοπωνυμίων και εγκαταστάσεων. Ειδικότερα, αυτές οι πινακίδες δηλώνουν προειδοποίηση κατεύθυνσης, κατεύθυνση, αρίθμηση οδών και χιλιομέτρηση, τοπωνύμια, επιβεβαιώσεις, χρήσιμες πληροφορίες για τους οδηγούς, διάφορες εγκαταστάσεις.
- Πρόσθετες Πινακίδες: Είναι μικρές πινακίδες που τοποθετούνται πάντοτε σε συνδυασμό με άλλες πινακίδες σήμανσης από τις παραπάνω, για να συμπληρώσουν το μήνυμά τους.













#### Διαστάσεις πινακίδων

Στην Ελλάδα, το είδος, η μορφή, οι διαστάσεις, τα σχέδια και τα υλικά κατασκευής των πινακίδων σήμανσης των οδών έχουν καθοριστεί με σχετική Υπουργική Απόφαση και

μεταγενέστερες πρότυπες τεχνικές προδιαγραφές, περιλαμβάνονται δε εν μέρει και στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Το μέγεθος των πινακίδων επιλέγεται συνήθως σε σχέση με την ταχύτητα που κινούνται τα οχήματα, δηλαδή με την κατηγορία της οδού. Είναι φανερό ότι όσο μεγαλύτερη είναι η πινακίδα, τόσο μεγαλύτερη είναι και η οπτική εντύπωση που προκαλεί, άρα και ασφαλέστερη η μεταβίβαση του μηνύματος. Το μέγεθος των πινακίδων σήμανσης περιορίζεται κυρίως από λόγους διαθέσιμου χώρου, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, και αισθητικής. Στους ελληνικούς κανονισμούς όλες οι διαστάσεις πινακίδων, αριθμών, λέξεων, σημάτων κλπ., δίνονται σε τρία μεγέθη (τρεις αριθμοί για κάθε διάσταση), έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα επιλογής του μεγέθους ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες κατά περίπτωση. Συγκεκριμένα, ανάλογα με το μέγεθος οι πινακίδες διακρίνονται σε:

- Μικρού μεγέθους: Κυκλικές διαμέτρου 450mm, ισόπλευρες τριγωνικές πλευράς 600 mm, πληροφοριακές με γράμματα ύψους 100mm, οκταγωνική STOP περιγραμμένη σε κύκλο διαμέτρου 600mm. Τοποθετούνται σε χωριά, μικρές πόλεις, ιδιωτικές και αγροτικές οδούς, και σε ιδιωτικούς χώρους. Τέτοιες πινακίδες μπορούν να τοποθετηθούν μερικές φορές και σε επαρχιακές οδούς, με έγκριση της αρμόδιας Υπηρεσίας.
- Μεσαίου μεγέθους: Κυκλικές διαμέτρου 650mm, ισόπλευρες τριγωνικές πλευράς 600 mm, πληροφοριακές με γράμματα ύψους 100mm, οκταγωνική STOP περιγραμμένη σε κύκλο διαμέτρου 900mm. Τοποθετούνται κυρίως σε μεγάλες πόλεις και σε επαρχιακές και εθνικές οδούς.
- Μεγάλου μεγέθους: Κυκλικές διαμέτρου 900mm, ισόπλευρες τριγωνικές πλευράς 1200 mm, πληροφοριακές με γράμματα ύψους 200mm, οκταγωνική STOP περιγραμμένη σε κύκλο διαμέτρου 1200mm. Τοποθετούνται σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας.

Πινακίδες		Όριο ταχύτητας [km/m]	V<20	20≤V<50	50≤V≤80	80<V≤100	100<V	
Κατηγορία	Σχήμα	Μεγέθη πινακίδων		Διάσταση πινακίδας [mm]				
Κινδύνου (Κ) & P-1		τρίγωνο **	μικρό	600	600			
			μεσαίο			900	900	
			μεγάλο					1200
Ρυθμιστικές (Ρ)		κύκλος	μικρό	450				
			μεσαίο		650	650		
			μεγάλο				900	900
K-36		X	μεγάλο	568x955	568x955	568x955	-	-
K-37		X	μεγάλο	831x955	831x955	831x955	-	-
K-33 K-34 K-35		ορθογώνιο	μεγάλο	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300	1000x300
P-2		οκτάγωνο	μεσαίο	900	900			
			μεγάλο			1200	1200 *	-
P-3 & P-4		τετράγωνο	μικρό	400	400			
			μεσαίο			600	600 *	
			μεγάλο					-
P-6, P-43, P-44, P-60, P-61		τετράγωνο	μικρό	450	450			
			μεσαίο			650	650 *	
			μεγάλο					-
P-69, P-70 P-71, P-72 P-74		ορθογώνιο (ύψος x πλάτος)	μικρό	630x420	630x420			
			μεσαίο			900x600	900x600	
			μεγάλο					1260x840
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	

**Πίνακας 2: Μεγέθη πινακίδων ανάλογα του ανώτατου ορίου ταχύτητας οδού**

### Ορατότητα πινακίδων

Ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα που αφορούν την κάθετη σήμανση είναι η ορατότητα των πινακίδων κατά τις νυχτερινές ώρες. Συνήθως οι πινακίδες βρίσκονται μέσα στο πεδίο της δέσμης των φανών των οχημάτων, ωστόσο αυτό δεν είναι αρκετό για την επαρκή τους ορατότητα. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος ακολουθούνται οι παρακάτω τεχνικές:

- Εσωτερικά φωτιζόμενες πινακίδες: Είναι πινακίδες από κατάλληλα ημι- διαφανή υλικά, οι οποίες φωτίζονται από εσωτερικά φωτιστικά σώματα,
- Εξωτερικά φωτιζόμενες πινακίδες: Πινακίδες που φωτίζονται από προβολείς στραμμένους επάνω τους.
- Πινακίδες με αντανακλαστικά υλικά: Πινακίδες των οποίων μέρος ή όλο το τμήμα είναι από κατάλληλη αντανακλαστική μεμβράνη.

Οι εσωτερικά φωτιζόμενες πινακίδες είναι οι αποτελεσματικότερες πινακίδες κατά τη νύχτα. Ωστόσο, το βασικό τους μειονέκτημα είναι ότι απαιτούν ηλεκτρική ενέργεια, άρα έχουν επιπλέον κόστος λειτουργίας και συντήρησης. Επιπλέον, σε περίπτωση διακοπής του ρεύματος ή βλάβης των φωτιστικών τους σωμάτων, η λειτουργία τους παύει τελείως, χωρίς να είναι πλέον ορατές, καθώς το υλικό επικάλυψής τους δεν είναι αντανakλαστικό. Έτσι, η εφαρμογή αυτών των πινακίδων περιορίζεται κυρίως σε αστικές περιοχές, όπου υπάρχει έτοιμο ηλεκτρικό δίκτυο, και σε συγκεκριμένα σημεία υπεραστικών δικτύων υψηλής επικινδυνότητας, καθώς οι εν λόγω πινακίδες είναι ορατές από μεγάλη απόσταση.

Παρόμοια προβλήματα σχετικά με τη λειτουργία με ηλεκτρική ενέργεια παρουσιάζουν και οι εξωτερικά φωτιζόμενες πινακίδες. Η εφαρμογή των πινακίδων αυτών γίνεται σε σημεία όπου δύσκολα προσεγγίζει η φωτεινή δέσμη των αυτοκινήτων, όπως οι υπεράνω του οδοστρώματος γέφυρες σήμανσης, ή όπου απαιτείται το σήμα να γίνεται ορατό από μεγάλη απόσταση.

Έτσι, για την επίλυση του προβλήματος της νυχτερινής ορατότητας, κατά τη συντριπτική τους πλειοψηφία οι πινακίδες σήμανσης είναι εφοδιασμένες με αντανakλαστικές μεμβράνες. Οι πινακίδες αυτές για να λειτουργήσουν απλώς αξιοποιούν το φως των φανών των οχημάτων.

Τα υλικά κατασκευής των αντανakλαστικών και ημιαντανakλαστικών πινακίδων σήμανσης για την Ελλάδα είναι:

- φύλλα αλουμινίου από κράμα τύπου AlMg2 κατά DIN 1725, Blatt 1
- φύλλα αλουμινίου τύπου SIC-H4 κατά B.S. 1470/1972, πάχους 3 mm

Για το σχηματισμό του σήματος χρησιμοποιείται η ανάλογη μεμβράνη, η οποία συνήθως είναι αντανakλαστική μεμβράνη τύπου II, στην περίπτωση των πλευρικών πινακίδων.

Το υλικό κατασκευής της πίσω όψης έχει χρώμα φαιό (γκρί) και φέρει ανάγλυφα τον αύξοντα αριθμό της πινακίδας, τον κατασκευαστή, την ημερομηνία κατασκευής, καθώς και την αναγραφή της ποιότητάς (ιδιαίτερα στις πινακίδες του αστικού δικτύου), σε περίπτωση δολιοφθοράς ή καταστροφής της.

#### Διατάξεις στήριξης πινακίδων

Αναφορικά με τις διατάξεις στήριξης πινακίδων κυκλοφορίας, διακρίνουμε τις εξής περιπτώσεις:

- Απλές πινακίδες: Για τις συνηθισμένες πινακίδες που τοποθετούνται παραπλεύρως της οδού, τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του στύλου στήριξης είναι συνήθως το ασάλι, σε μορφή κοιλοδοκών, και το ελαφρά οπλισμένο σκυρόδεμα, σε κυκλικές διατομές. Σε χώρες του εξωτερικού συναντάται και το ξύλο. Αν το πλάτος της πινακίδας είναι μεγάλο, μπορεί να απαιτούνται δύο ή και περισσότεροι στύλοι για τη στήριξή της. Επίσης, οι πινακίδες είναι δυνατόν, αν δεν επιτρέπεται για διάφορους λόγους η εφαρμογή του δικού τους στύλου, να τοποθετούνται επάνω σε υπάρχοντες στύλους, όπως φωτεινών σηματοδοτών ή κοινωφελών δικτύων, και γενικά σε υπάρχουσες κατασκευές. Για την εφαρμογή της πινακίδας επάνω στο στύλο της συνιστάται η στήριξη του σώματος της πινακίδας επάνω σε οριζόντιες δοκίδες, οι οποίες με τη σειρά τους στηρίζονται επάνω στο στύλο. Η απευθείας στήριξη της πινακίδας επάνω στο στύλο, με δύο ή τρεις κοχλίες

σε κατακόρυφη διάταξη, αντενδείκνυται, γιατί με την πάροδο του χρόνου μπορεί να οδηγήσει στο φαινόμενο της σύνθλιψης άντυγας του ελάσματος της πινακίδας.

- Πινακίδες μεγάλου μεγέθους: Όπου απαιτείται η εφαρμογή πινακίδων κυκλοφορίας μεγάλου μεγέθους, όπως οι πληροφοριακές πινακίδες σε αυτοκινητοδρόμους ή σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, ή οι γέφυρες και οι βραχίονες σήμανσης, υιοθετείται, πλέον, διαφορετική αντιμετώπιση για τη στήριξή τους. Σε αυτές τις περιπτώσεις απαιτείται ολοκληρωμένη στατική μελέτη της όλης διάταξης στήριξης, που λαμβάνει υπόψη και δράσεις όπως η ανεμοπίεση ή και ο σεισμός, ενώ τα υλικά που χρησιμοποιούνται είναι ο συνήθης δομικός χάλυβας και το αλουμίνιο, σε διατομές που καθορίζονται επίσης από τη στατική μελέτη. Για τις συνήθεις περιπτώσεις πινακίδων μεγάλου μεγέθους δίπλα από την οδό, εφαρμόζονται συστήματα στήριξης από στοιχεία με ελαφρές διατομές, όπως οι L, U, διπλού ταυ, οι αυλακωτές διατομές και οι τετραγωνικές κοιλοδοκοί,
- Διατάξεις γεφυρών και βραχιόνων σήμανσης πινακίδων υπεράνω της οδού: Είναι ακόμη πιο σοβαρές κατασκευές σε σχέση την προηγούμενη περίπτωση, αν και εν γένει πιο απλές μορφολογικά, καθώς ενδεχόμενη αστοχία απειλεί άμεσα τη σωματική ακεραιότητα των οδηγών. Σήμερα η πλειοψηφία των κατασκευών αυτών είναι καθαρά πλαισιακές, με διατομές διπλού ταυ ή ορθογωνικές κοιλοδοκούς για τα ζυγώματα, και ορθογωνικές κοιλοδοκούς μεταβλητής διατομής για τους ορθοστάτες. Για τη θεμελίωση των τελευταίων εφαρμόζεται κοχλίωση επάνω σε βάση από σκυρόδεμα. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται είναι ο συνήθης δομικός χάλυβας και το αλουμίνιο, με το δεύτερο να τείνει, πλέον, να υποσκελίζει τον πρώτο.

#### Εγκάρσια τοποθέτηση πινακίδων

Οι πινακίδες πρέπει κατά κανόνα να τοποθετούνται στην πιο πλεονεκτική θέση από άποψη ορατότητας. Γενικά τοποθετούνται στο δεξιό μέρος της οδού, όπου ο οδηγός έχει συνηθίσει να τις αναζητά. Σε μερικές περιπτώσεις μπορούν να τοποθετηθούν σε διαχωριστικές νησίδες ή πάνω από την οδό, ή τέλος, σε ειδικές περιπτώσεις, και στην αριστερή πλευρά, όπως, για παράδειγμα, σε πολύ κλειστές δεξιές στροφές ή σε μονόδρομους. Στην τελευταία περίπτωση η σήμανση πρέπει να είναι γενικά πιο ευδιάκριτη από ότι στις προηγούμενες.

Πινακίδες στηριγμένες στους τοίχους των παρόδιων κτισμάτων τοποθετούνται όταν η οδός έχει περιορισμένο πλάτος ή υπάρχει στενό πεζοδρόμιο με ανεπαρκή χώρο για σήμανση εδάφους. Στις περιπτώσεις αυτές, όμως, πρέπει να ληφθεί πρόνοια για την κατάλληλη στερέωση της πινακίδας και να μελετηθεί το πόσο θα πρέπει να εξέχει από τον τοίχο, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης επάνω της μεγάλων οχημάτων.

Όλες οι πινακίδες τοποθετούνται κάθετα προς την κυκλοφορία, εκτός από ορισμένες περιπτώσεις του σήματος απαγόρευσης της στάθμευσης που προβλέπονται στον Κ.Ο.Κ.

Οι πινακίδες τοποθετούνται συνήθως κάθετα στην κυκλοφορία. Ωστόσο, οι αντανakλαστικές πινακίδες του δεξιού άκρου θα πρέπει να τοποθετούνται με μια ελαφρά κλίση προς τα έξω, ώστε η αντανάκλαση να μην ενοχλεί τους οδηγούς. Έτσι, σε ευθυγραμμίες δίδεται μία κλίση 92°-95° της πινακίδας προς τον άξονα της οδού, η οποία σε δεξιές καμπύλες μπορεί να γίνει ελαφρώς μεγαλύτερη. Σε αριστερές καμπύλες δεν χρειάζεται επιπλέον κλίση, καθώς ο οδηγός προσεγγίζει ήδη υπό οξεία γωνία την πινακίδα, οπότε η πινακίδα τοποθετείται κάθετα στην εφαπτομένη του άξονα της οδού.

Οι παραπλεύρως της οδού πινακίδες θα πρέπει εν γένει να τοποθετούνται σε τέτοιο ύψος, ώστε να βρίσκονται στο ύψος εστίασης του βλέμματος οδηγού για την έγκαιρη διαπίστωση της ύπαρξής τους, χωρίς, όμως, να γίνονται ενοχλητικές για τους πεζούς σε αστικό περιβάλλον. Κατά τις οδηγίες σήμανσης ελληνικών οδών, το ύψος της χαμηλότερης ακμής της πινακίδας πάνω από τη μέση γραμμή του οδοστρώματος (ελεύθερο ύψος) δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,2 m, και στην ύπαιθρο να μην είναι μικρότερο από 0,6 m. Στις ίδιες οδηγίες συνιστάται το ύψος αυτό να τηρείται σταθερό κατά μήκος της ίδιας οδού.

Οι πινακίδες που τοποθετούνται επάνω από την οδό πρέπει να έχουν ελεύθερο ύψος από το οδόστρωμα τουλάχιστον 5,0 m, όσο, δηλαδή, και το ελεύθερο ύψος που επιβάλλεται από τους ελληνικούς κανονισμούς κάτω από γέφυρες.

Η απόσταση των πινακίδων από το άκρο της οδού θα πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να διακρίνονται εύκολα από τον οδηγό, όχι, όμως, τόσο μικρή ώστε να γίνονται επικίνδυνες για οχήματα που εκτρέπονται από την πορεία τους. Κατά τις οδηγίες σήμανσης ελληνικών οδών, σε κατοικημένες περιοχές η απόσταση του άκρου της πινακίδας από το κατακόρυφο επίπεδο που περνά από το άκρο του οδοστρώματος πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 0,5 m, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, ενώ σε υπεραστικές οδούς ο κατακόρυφος άξονας των πινακίδων πρέπει να τοποθετείται σε απόσταση μεγαλύτερη ή ίση των 2,0 m.

#### Διαμήκης τοποθέτηση πινακίδων

Οι πινακίδες προτεραιότητας και οι πινακίδες STOP τοποθετούνται περίπου στο σημείο που αναφέρονται, ή συνήθως 1,5-15 m από το σημείο αυτό (το μικρότερο εφαρμόζεται σε δευτερεύουσες υπεραστικές ή αγροτικές οδούς). Στην περίπτωση των πινακίδων STOP σχεδιάζονται στο οδόστρωμα γραμμές στάσης που είναι συνήθως μία ή δύο συνεχείς άσπρες γραμμές, ακριβώς στο σημείο που πρέπει να γίνει η στάση. Σε περιπτώσεις διασταυρώσεων με πολλά σκέλη, όπου η κατεύθυνση κίνησης δεν είναι σαφής, η τοποθέτηση των σημάτων STOP συνδυάζεται με διοχετευτική διαρρύθμιση της διασταύρωσης. Σε διαβάσεις πεζών η πινακίδα STOP τοποθετείται περίπου 1,0-1,5 m πριν από τη διάβαση.

Οι ρυθμιστικές πινακίδες κυκλοφορίας τοποθετούνται λίγο πριν το σημείο αναφοράς, ή σε απόσταση που κυμαίνεται μεταξύ 1,5 έως 15 m (σε δευτερεύουσες υπεραστικές οδούς).

Οι Πινακίδες Αναγγελίας Κινδύνου τοποθετούνται κατά κανόνα σε κάποια απόσταση πριν από το σημείο αναφοράς τους. Στις αστικές οδούς η απόσταση αυτή είναι 50-70 m, ενώ στις υπεραστικές οδούς, που οι ταχύτητες είναι μεγαλύτερες, η απόσταση αυτή μπορεί να κυμαίνεται στα 200-400 m, ανάλογα με την ταχύτητα.

Οι Πληροφοριακές Πινακίδες που δείχνουν τοπωνύμια και κατευθύνσεις κίνησης τοποθετούνται τουλάχιστον 60 m πριν από την διασταύρωση, αλλά στις αστικές περιοχές, όπου συνήθως υπάρχει στενότητα χώρου, η απόσταση αυτή μπορεί να ελαττωθεί αρκετά. Στους αυτοκινητοδρόμους και σε άλλες ταχείες υπεραστικές οδούς οι πινακίδες αυτές πρέπει να τοποθετούνται περισσότερες από μία φορές, αρχίζοντας από αποστάσεις 1 ή 2 km από το σημείο αναφοράς τους. Για κάθε τέτοια περίπτωση θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον τρεις πινακίδες, και κατά μέγιστο πέντε. Οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ τους πρέπει να είναι της τάξης των 250 m περίπου.

### 3.6.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ

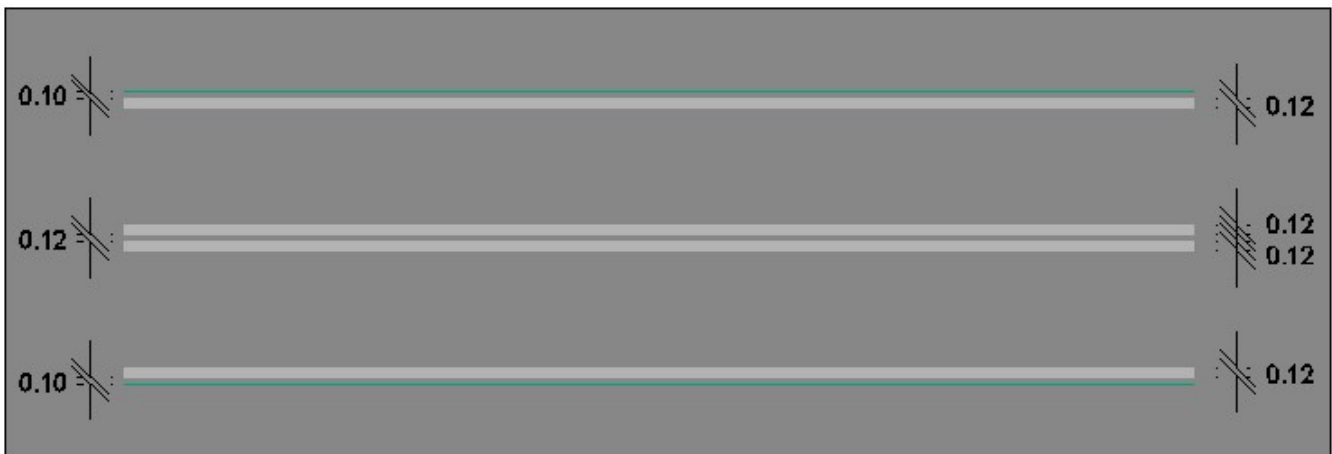
Προβλέπεται η διαγράμμιση των οριογραμμών (δεξιά και αριστερή) και της λωρίδας διαχωρισμού των δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας των οδών διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας και η διαγράμμιση των οριογραμμών (δεξιά και αριστερή) των οδών μονής κυκλοφορίας.

Όλες οι προβλεπόμενες διαγραμμίσεις θα είναι λευκού χρώματος και θα γίνουν με θερμοπλαστικό ή ψυχοπλαστικό υλικό.

Η διαγράμμιση των οριογραμμών θα γίνει με συνεχή γραμμή πάχους 12cm.

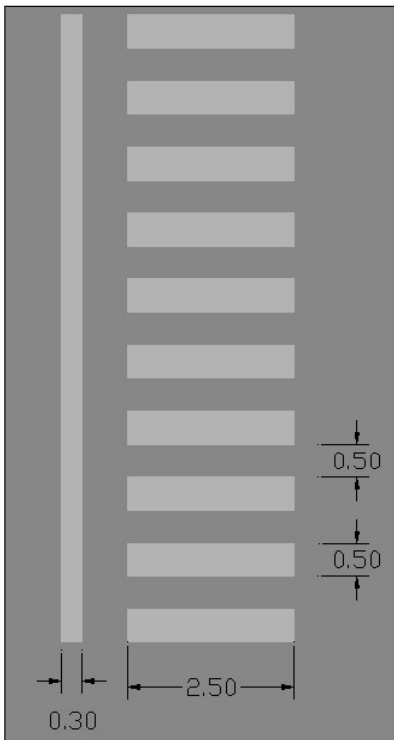
Η διαγράμμιση της λωρίδας διαχωρισμού των 2 κατευθύνσεων κυκλοφορίας θα γίνει με 2 συνεχείς γραμμές πάχους 12cm έκαστη, με αξονική απόσταση 12cm (απαγόρευση προσπέρασης).

Η διαγράμμιση των θέσεων στάθμευσης (παράλληλες, κάθετες ή υπό γωνία) επί του οδοστρώματος θα γίνει με διακεκομμένη γραμμή πάχους 10cm.



**Εικόνα 105: Διαγράμμιση επί του οδοστρώματος των οδών διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας**

Επί του οδοστρώματος των οδών θα διαμορφωθούν διαβάσεις πεζών. Οι διαβάσεις θα απέχουν μεταξύ τους έως 100m στις κεντρικές περιοχές και έως 200m στις πιο απομακρυσμένες. Το πλάτος των γραμμών στις διαβάσεις πεζών θα είναι 50cm και η μεταξύ τους απόσταση 50cm. Επομένως, το πλάτος μίας γραμμής και ενός κενού μαζί θα είναι 100cm. Το μήκος της διάβασης πεζών θα είναι 2,5m. Πριν και μετά τη διάβαση πεζών προβλέπεται γραμμή διακοπής πορείας των οχημάτων, η οποία θα είναι συνεχής και θα έχει πάχος 30cm. Η διαγράμμιση των διαβάσεων θα γίνει με θερμοπλαστικό ή ψυχοπλαστικό υλικό και θα είναι λευκού χρώματος.



Εικόνα 106: Διαμόρφωση διάβασης πεζών

### 3.6.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

Η προτεινόμενη σήμανση των μελετώμενων οδών παρουσιάζεται στο σχέδιο Ο2: Οριζοντιογραφία προτεινόμενων παρεμβάσεων και σήμανσης. Αναλυτικότερα:

#### Οδός Αναλήψεως

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 7 ρυθμιστικές πινακίδες P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 12 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 4 ρυθμιστικές πινακίδες P-27: απαγορεύεται η αριστερή στροφή
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-28: απαγορεύεται η δεξιά στροφή
- 9 ρυθμιστικές πινακίδες P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-50δ: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-70: χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων (πχ ταξί)
- 13 πληροφοριακές πινακίδες Π-21: διάβαση πεζών
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K24: προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

#### Οδός Παπαδοπούλου

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-27: απαγορεύεται η αριστερή στροφή
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-28: απαγορεύεται η δεξιά στροφή
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-48: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)
- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-21: διάβαση πεζών
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

#### Οδός Πηλείδη

Προτείνεται η τοποθέτηση της εξής πινακίδας:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό

#### Οδός Πλαστήρα

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

### Οδός Σχολείου Α

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-21: διάβαση πεζών
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

### Οδός Κύρου

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-21: διάβαση πεζών
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

### Ημικόκλιο

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-21: διάβαση πεζών

### Οδός Οινόης

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-27: απαγορεύεται η αριστερή στροφή

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-21: διάβαση πεζών
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

#### Οδός Χατζηπαναγιωτίδη

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

#### Οδός Θέρμης

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 3 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)
- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-21: διάβαση πεζών

#### Οδός Σαμανίδη

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-39: απαγορεύεται η στάθμευση
- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-21: διάβαση πεζών

#### Οδός Γαλανού

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας

- 4 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-28: απαγορεύεται η δεξιά στροφή
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-50δ: υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)
- 3 πληροφοριακές πινακίδες Π-21: διάβαση πεζών
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-23: μονόδρομος
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-31γ: κατεύθυνση προς χώρο επιτρεπόμενης στάθμευσης
- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας
- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

#### Οδός Παχατουρίδου

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-21: διάβαση πεζών
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

#### Οδός Αγίου Γεωργίου

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-27: απαγορεύεται η αριστερή στροφή

- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-23: μονόδρομος
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

### Οδός Σοφούλη

Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

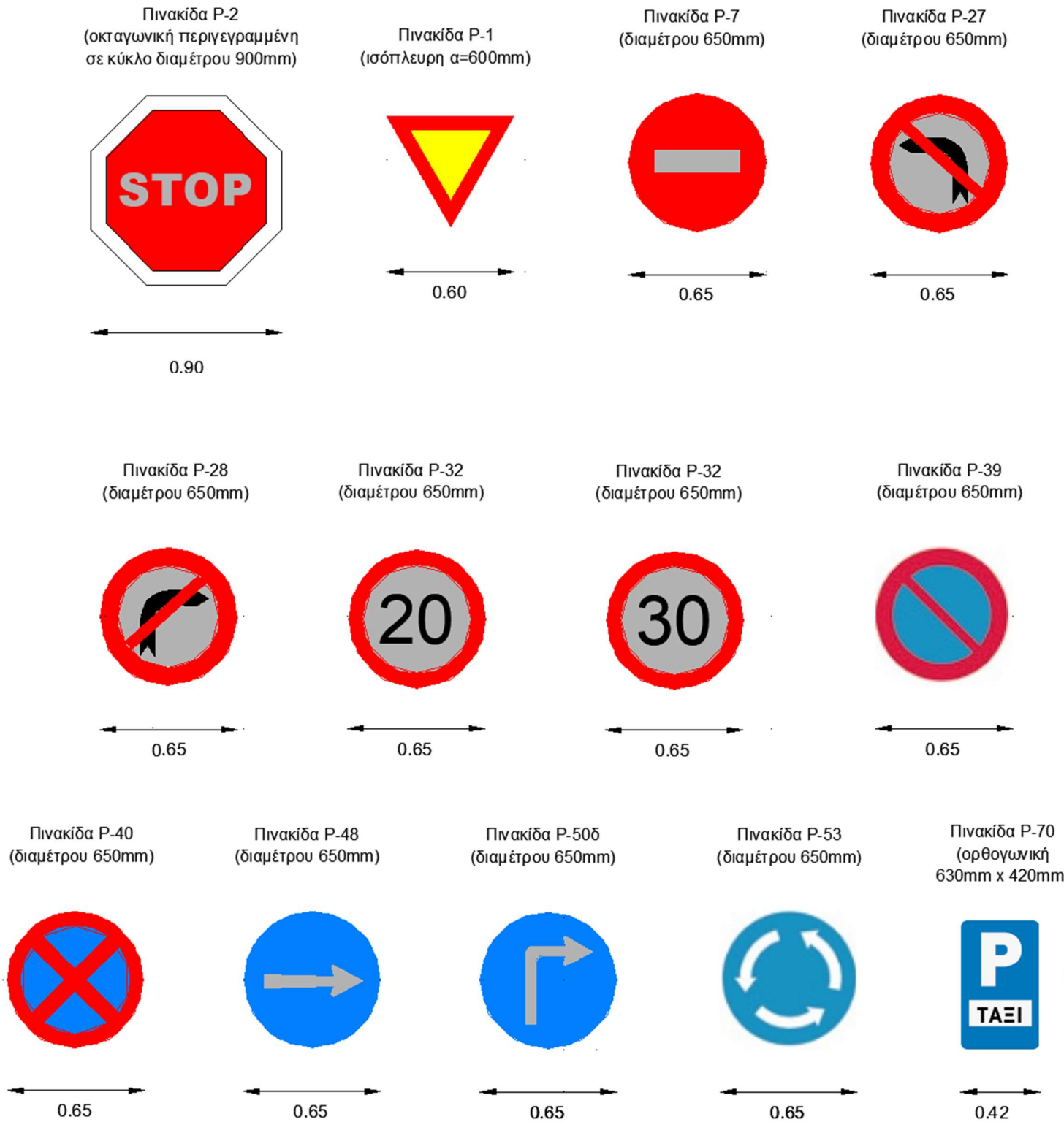
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-2: υποχρεωτική διακοπή πορείας
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-7: απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-23: μονόδρομος
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας
- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92α: τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας

### Οδός Βενιζέλου

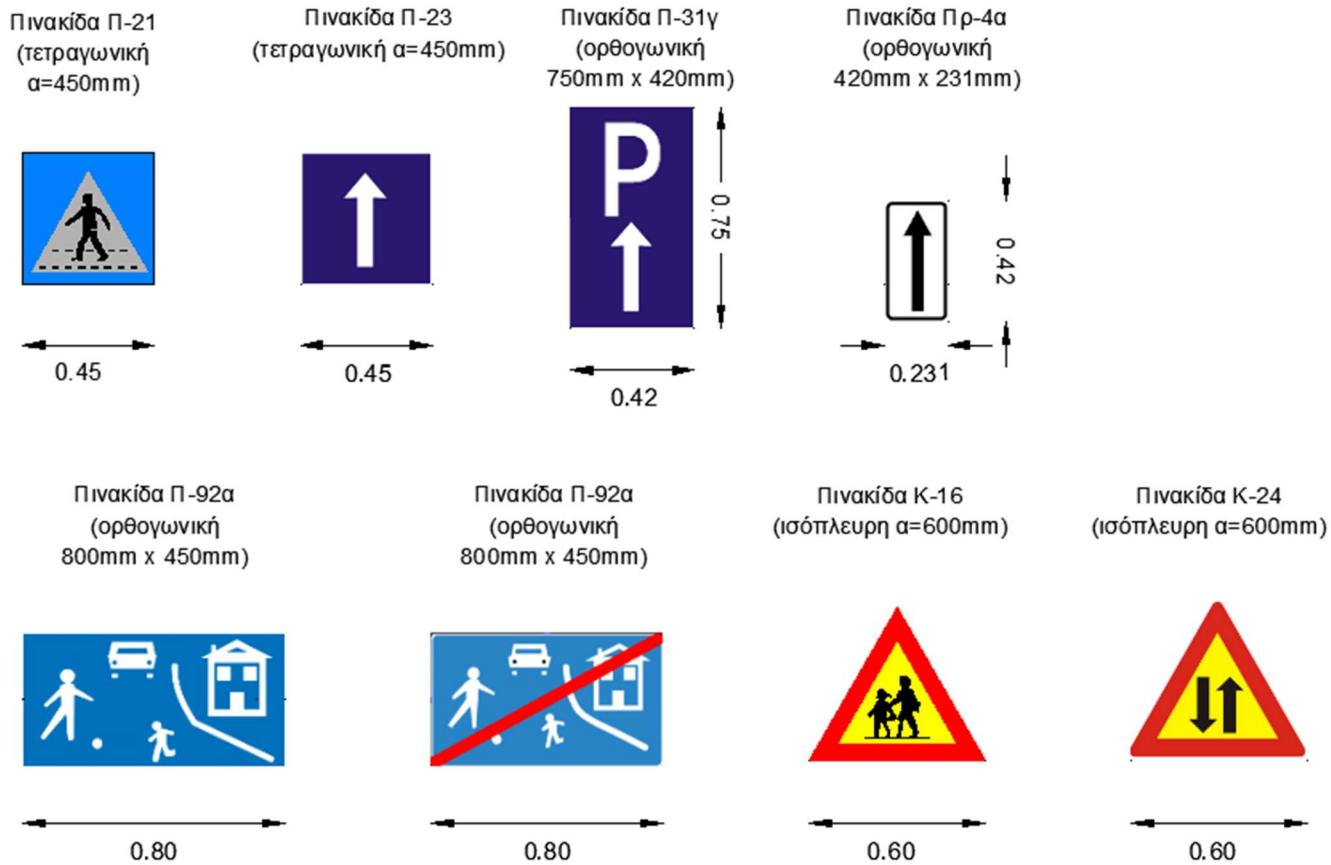
Προτείνεται η τοποθέτηση των εξής πινακίδων:

- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-1: υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας
- 2 ρυθμιστικές πινακίδες P-28: απαγορεύεται η δεξιά στροφή
- 1 ρυθμιστική πινακίδα P-32: η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό
- 9 ρυθμιστικές πινακίδες P-40: απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση
- 6 ρυθμιστικές πινακίδες P-53: κυκλική υποχρεωτική διαδρομή
- 1 πινακίδα αναγγελίας κινδύνου K-16: κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολεία, γήπεδα, κλπ)
- 8 πληροφοριακές πινακίδες Π-21: διάβαση πεζών
- 2 πληροφοριακές πινακίδες Π-23: μονόδρομος

- 1 πληροφοριακή πινακίδα Π-92: αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας



Εικόνα 107: Σκαριφήματα ρυθμιστικών πινακίδων



Εικόνα 108: Σκαριφήματα πινακίδων αναγγελίας κινδύνου, πληροφοριακών και πρόσθετων πινακίδων

Το ύψος της χαμηλότερης ακμής των πινακίδων πάνω από τη μέση γραμμή του οδοστρώματος θα είναι μεγαλύτερο από 2,3 m.

Το μέγεθος των πινακίδων εξαρτάται από την ταχύτητα πορείας των οχημάτων. Θεωρώντας ταχύτητες που κυμαίνονται μεταξύ 20km/h και 50km/h, τοποθετούνται:

- Οι ρυθμιστικές πινακίδες που θα τοποθετηθούν θα είναι:
  - Κυκλικές διαμέτρου 650 mm
  - Οκταγωνική STOP περιγραμμένη σε κύκλο διαμέτρου 900 mm (P-2)
  - Ορθογώνια διαστάσεων 630mm x 420mm (P-70)
  - Τριγωνική ισόπεδη πλευράς 600mm.
- Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου θα είναι ισόπλευρες τριγωνικές πλευράς 600mm.
- Οι πληροφοριακές πινακίδες θα είναι:
  - Τετράγωνα πλευράς 450 mm (πινακίδες Π-21, Π-25)
  - Ορθογώνια διαστάσεων: 450 (ύψος) x 800 (πλάτος) mm (πινακίδες Π-92 και Π-92α).
  - Ορθογώνια διαστάσεων: 750 (ύψος) x 420 (πλάτος) mm (πινακίδα Π-31γ).

Επιπλέον, οι παραπλεύρωσ της οδού πινακίδες θα τοποθετηθούν σε τέτοιο ύψος, ώστε να βρίσκονται στο ύψος εστίασης του βλέμματος οδηγού για την έγκαιρη διαπίστωση της ύπαρξής τους, χωρίς, όμως, να γίνονται ενοχλητικές για τους πεζούς σε αστικό περιβάλλον. Για αστικές οδούς, το ελάχιστο ύψος του κάτω άκρου της πινακίδας από την επιφάνεια της κυκλοφορίας ορίζεται σε 2,3m.

Η απόσταση των πινακίδων από το άκρο της οδού θα είναι τέτοια, ώστε να διακρίνονται εύκολα από τον οδηγό, όχι, όμως, τόσο μικρή ώστε να γίνονται επικίνδυνες για οχήματα που εκτρέπονται από την πορεία τους.

Βάσει των τεχνικών οδηγιών κατακόρυφης σήμανσης που συνοδεύουν την Εγκύκλιο (1/92) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με αριθμ. πρωτ. ΔΜΕΟ/ε/ΟΙΚ/720/13-11-1992 προτείνονται τα εξής χαρακτηριστικά για κάθε κατηγορία πινακίδων :

#### Ρυθμιστικές πινακίδες

Οι ρυθμιστικές πινακίδες που προβλέπεται να τοποθετηθούν θα είναι πλήρως αντανakλαστικές (με εξαίρεση τα μαύρα σύμβολα) υψηλής αντανakλαστικότητας (τύπου II της Π.Τ.Π. Σ-311 ).

Ολόκληρη η επιφάνεια της κύριας όψεως των πινακίδων θα είναι (εκτός των μελανών συμβόλων) από έγχρωμη ανακλαστική μεμβράνη.

Οι ρυθμιστικές πινακίδες θα είναι κατασκευασμένες από επίπεδο έλασμα σκληρού αλουμινίου, πάχους 3 mm.

Ειδικότερα, για το αντανakλαστικό υλικό και τις μη αντανakλαστικές επιφάνειες θα πληρούνται κατά περίπτωση οι προαναφερθείσες προδιαγραφές σε ό,τι αφορά στην ευκαμψία, την αντανakλαστικότητα, τις αποχρώσεις των χρωμάτων κύριας όψεως, την αντανakλαστικότητα κατόπιν διυγράνσεως, την αντοχή σε διαλύτες, την αντοχή σε αποκόλληση της αντανakλαστικής μεμβράνης, την ανθεκτικότητα σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, την πρόσφυση μετά από τεχνητή γήρανση και την αντοχή σε κρούση.

Το περιθώριο των πινακίδων θα αποτελείται από δύο το πολύ τεμάχια αντανakλαστικής ή μη μεμβράνης (σε περίπτωση χρήσεως μεμβρανών), καθώς περισσότερα των δύο τεμαχίων στην ίδια πινακίδα την καθιστούν ακατάλληλη.

Τα μελανά, τα λευκά ή αργυρόλευκα σύμβολα κατά περίπτωση και τα γράμματα και οι αριθμοί θα αποτελούνται από ένα τεμάχιο μεμβράνης (σε περίπτωση χρήσεως μεμβρανών). Σύμβολο αποτελούμενο από περισσότερα του ενός τεμάχια καθιστά την πινακίδα ακατάλληλη.

Το υπόβαθρο των πινακίδων θα αποτελείται κατά προτίμηση από ένα, το πολύ δε από δύο τεμάχια αντανakλαστικής ή μη μεμβράνης (σε περίπτωση χρήσεως μεμβρανών). Υπόβαθρο από περισσότερα των δύο τεμαχίων καθιστά την πινακίδα ακατάλληλη.

Οι αρμοί μεταξύ διαφόρων ή του ιδίου χρώματος αντανakλαστικών ή μη μεμβρανών πρέπει να είναι αφανείς.

Για την στήριξη των ρυθμιστικών πινακίδων προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν μεταλλικοί γαλβανισμένοι στύλοι ύψους 3,30 m ονομαστικής διαμέτρου 3", πάχους τοιχωμάτων 3,65 mm, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Πρότυπης Τεχνικής Προδιαγραφής ΒΜ5/0/40124/30-9-80 Απόφαση του τ.Υ.Δ.Ε. Κατά τα λοιπά (προστασία των μεταλλικών στύλων, αντοχή

στύλων, κατασκευαστικές λεπτομέρειες, πάκτωση κλπ.), ισχύουν τα αναφερόμενα στην υπόψη Πρότυπη Τεχνική Προδιαγραφή.

#### Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου

Ολόκληρη η επιφάνεια των πινακίδων αναγγελίας κινδύνου, εκτός από τα μελανά σύμβολα, θα είναι πλήρως αντανακλαστική όπου θα χρησιμοποιούνται μεμβράνες υψηλής αντανακλαστικότητας τύπου II (σύμφωνα με την Π.Τ.Π. Σ-311).

Η κύρια όψη των πινακίδων αναγγελίας κινδύνου θα έχει κίτρινο υπόβαθρο, ερυθρό περιθώριο και μελανά χρώματα. Οι αποχρώσεις του κίτρινου υποβάθρου και του ερυθρού περιθωρίου θα είναι οι οριζόμενες στην Π.Τ.Π. Σ301-74 του Υ.Δ.Ε.

Οι πινακίδες θα είναι κατασκευασμένες από επίπεδο έλασμα σκληρού αλουμινίου, πάχους 3 mm.

Ολόκληρη η επιφάνεια της κύριας όψεως των πινακίδων, εκτός των μελανών συμβόλων θα είναι αντανακλαστική. Ειδικότερα για το αντανακλαστικό υλικό θα πληρούται η προαναφερθείσα προδιαγραφή σε ό,τι αφορά στην ευκαμψία, την αντανακλαστικότητα, τα χρώματα, την αντανακλαστικότητα κατόπιν διυγράνσεως, την αντοχή σε διαλύτες, την αντοχή σε αποκόλληση της αντανακλαστικής μεμβράνης, την ανθεκτικότητα σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, την πρόσφυση μετά από τεχνητή γήρανση και την αντοχή σε κρούση.

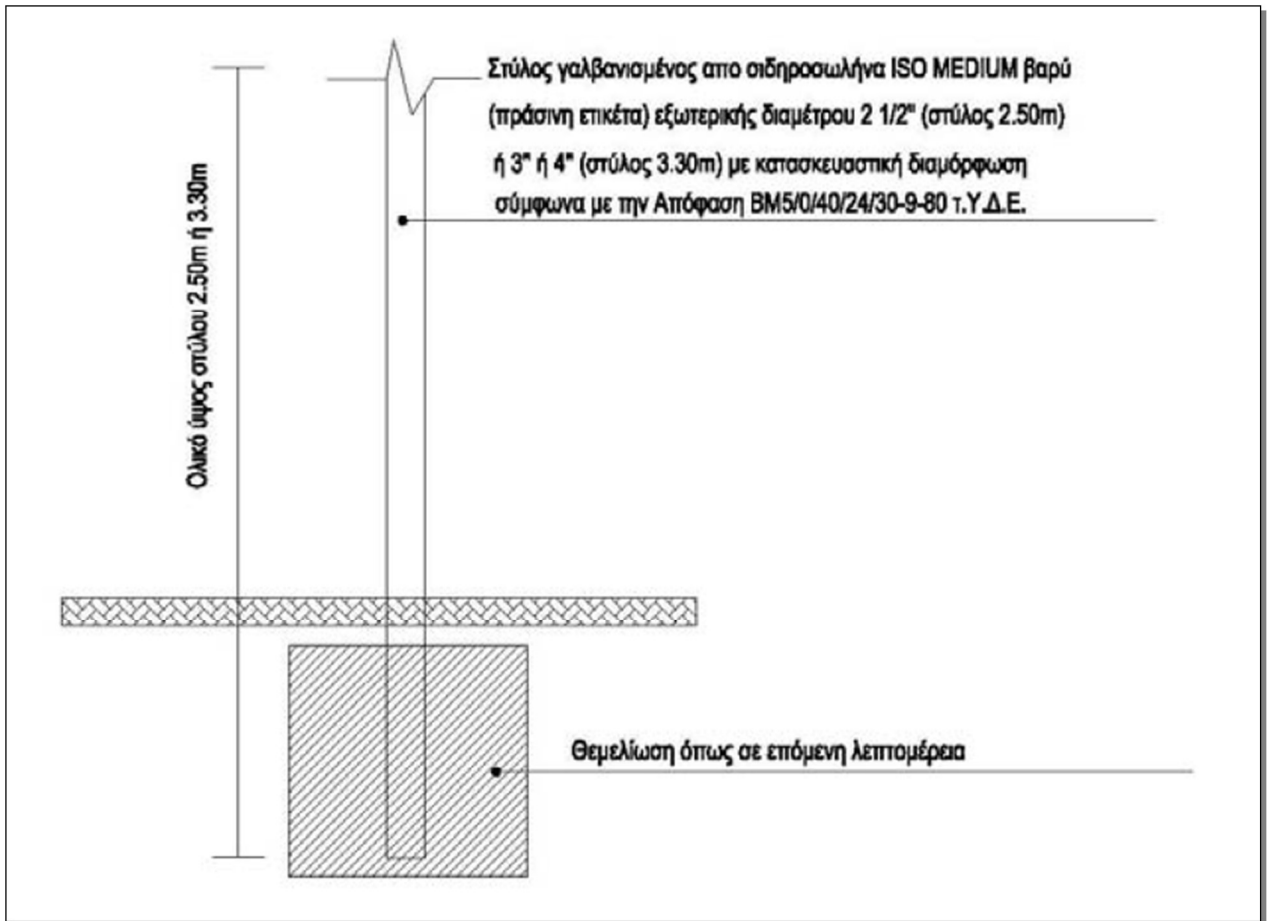
Κάθε πλευρά του περιθωρίου, των πινακίδων, θα αποτελείται από ένα τεμάχιο αντανακλαστικής μεμβράνης (σε περίπτωση χρήσης μεμβρανών). Περισσότερα του ενός τεμάχια, στην ίδια πινακίδα την καθιστούν ακατάλληλη.

Τα μελανά σύμβολα θα αποτελούνται από ένα τεμάχιο μελανής μεμβράνης (σε περίπτωση χρήσεως μεμβρανών). Σύμβολο αποτελούμενο από περισσότερα του ενός τεμάχια καθιστά την πινακίδα ακατάλληλη.

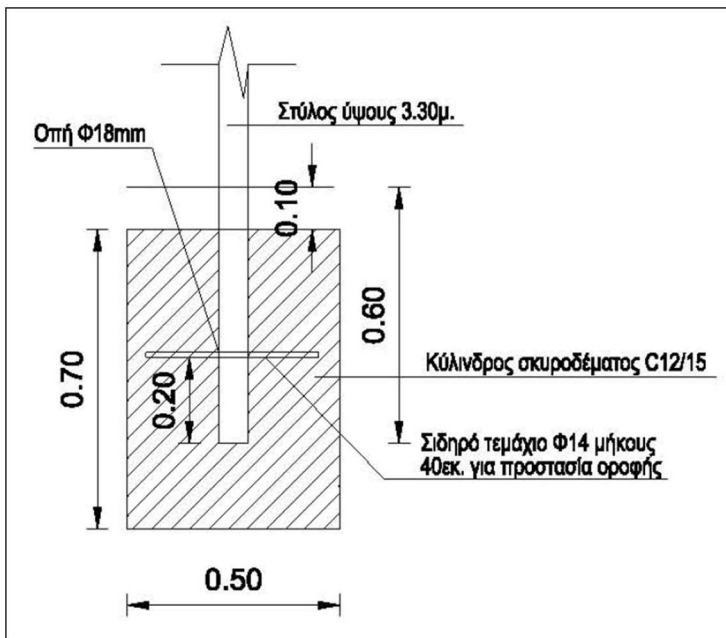
Το υπόβαθρο των πινακίδων θα αποτελείται κατά προτίμηση από ένα, το πολύ δύο τεμάχια αντανακλαστικής μεμβράνης (σε περίπτωση χρήσεως μεμβρανών). Υπόβαθρο από περισσότερα των δύο τεμαχίων καθιστά την πινακίδα ακατάλληλη.

Οι αρμοί μεταξύ διαφόρων ή του ίδιου χρώματος αντανακλαστικών ή μη μεμβρανών πρέπει να είναι αφανείς.

Για την στήριξη των πινακίδων σήμανσης προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν μεταλλικοί γαλβανισμένοι στύλοι ύψους 3,30 m ονομαστικής διαμέτρου 3", πάχους τοιχωμάτων 3,65 mm, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Πρότυπης Τεχνικής Προδιαγραφής ΒΜ5/0/40124/30-9-80 (Απόφαση του τ.Υ.Δ.Ε). Κατά τα λοιπά (προστασία των μεταλλικών στύλων, αντοχή στύλων, κατασκευαστικές λεπτομέρειες, πάκτωση κλπ.), ισχύουν τα αναφερόμενα στην ίδια Πρότυπη Τεχνική Προδιαγραφή.



Εικόνα 109: Στύλοι στήριξης πινακίδων σήμανσης



Εικόνα 110: Λεπτομέρεια θεμελίωσης στύλων στήριξης πινακίδων σήμανσης

### 3.7 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ

Κατά μήκος των υπό ανάπλαση οδών διαμορφώνονται διαβάσεις πεζών, ανά 100m στις κεντρικές οδούς και ανά 200m στις υπόλοιπες αστικές οδούς.

Στην οδό Αναλήψεως και στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας (Παπαδοπούλου, Αναλήψεως, Σχολείου, Κύρου Α, Πηλείδη, Πλαστήρα, Οινόης, Παχατουρίδου, Γαλανού, Αγίου Γεωργίου και Σοφούλη), θα διαμορφωθούν διαβάσεις πεζών με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Αναφορικά με την οριζόντια σήμανσή τους, το πλάτος των γραμμών στις διαβάσεις πεζών θα είναι 50cm και η μεταξύ τους απόσταση 50cm. Επομένως, το πλάτος μίας γραμμής και ενός κενού μαζί θα είναι 100cm. Το μήκος της διάβασης πεζών θα είναι 2,5m. Πριν και μετά τη διάβαση πεζών προβλέπεται γραμμή διακοπής πορείας των οχημάτων, η οποία θα είναι συνεχής και θα έχει πάχος 30cm. Η διαγράμμιση των διαβάσεων θα γίνει με θερμοπλαστικό ή ψυχοπλαστικό υλικό και θα είναι λευκού χρώματος.

Αναφορικά με την κατακόρυφη σήμανση, πριν από κάθε διάβαση, στη γραμμή διακοπής πορείας, θα τοποθετηθεί από μία πληροφοριακή πινακίδα Π-21.

Στην οδό Βενιζέλου, στις διαβάσεις πεζών ανάντη και κατάντη του κυκλικού κόμβου και στην οδό Θέρμης – Πανοράματος στη διάβαση μπροστά από το πάρκο, επειδή οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των οχημάτων κυμαίνονται μεταξύ 450-600 οχήματα/ ώρα και ο φόρτος πεζών είναι μικρότερος από 100 πεζούς/ ώρα, αυτές θα διαμορφωθούν ως διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με χρήση αναλαμπόντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου για τα οχήματα.

Στην οδό Θέρμης – Πανοράματος στη διάβαση μπροστά από το τρίγωνο Σαμανίδη, επειδή οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των οχημάτων κυμαίνονται μεταξύ 600-750 οχήματα/ ώρα και ο φόρτος πεζών είναι μικρότερος από 100 πεζούς/ ώρα, η διάβαση θα διαμορφωθεί ως διάβαση πλήρως σηματοδοτούμενη (φωτεινός σηματοδότης τριών πεδίων για τα οχήματα και δύο πεδίων για τους πεζούς).

Γενικά οι πεζοδιαβάσεις με αναλαμπόντα σηματοδότη ενός πεδίου συνίσταται να διατάσσονται:

- Εντός κατοικημένων περιοχών
- Σε οδικά τμήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 50km/h
- Σε θέσεις οδικού δικτύου με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση
- Σε θέσεις όπου υπάρχει επαρκές πεζοδρόμιο (τυπικού ελάχιστου πλάτους 1,5m) κατά μήκος και των δύο οριογραμμών του οδοστρώματος,

προϋποθέσεις που ικανοποιούνται στις εξεταζόμενες πεζοδιαβάσεις.

Η χρήση του αναλαμπόντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου (κίτρινο αναλάμπον) θα ακολουθεί τις αντίστοιχες απαιτήσεις βάσει των Ευρωπαϊκών και Εθνικών Προτύπων/ Οδηγιών/ Κανονισμών, όπως και του Τεχνικού Κανονισμού για τον καθορισμό των Εθνικών απαιτήσεων για φωτεινούς σηματοδότες ρύθμισης κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών (ΦΕΚ 3007/26-11-2013/Τεύχος Β').

Ο σηματοδότης θα τοποθετηθεί πριν από την αρχή της διάβασης στην κατεύθυνση των επερχόμενων οχημάτων, ώστε να είναι ελεύθερο το συνολικό πλάτος της διάβασης σε συνδυασμό με τον υπάρχοντα εξοπλισμό της οδού, προκειμένου να διασφαλισθεί ο κυκλοφοριακός χώρος των πεζών και των ποδηλατών.

Προκειμένου η διάβαση να είναι προσπελάσιμη από εμποδιζόμενα άτομα, κατά τη διαμόρφωση της διάβασης λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις της Υπουργικής Απόφασης ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΠΠ/124964/1564 «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2099 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους

χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (ΦΕΚ 6213β΄/2022) και οι Γενικές Οδηγίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./1998/ «Σχεδιάζοντας για όλους»).

Κατ' αρχάς, για την ασφαλή κίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης χρειάζεται η κατασκευή κατάλληλου οδηγού όδευσης για την καθοδήγησή τους προς την πεζοδιάβαση. Επίσης στη θέση υποβιβασμού της στάθμης του πεζοδρομίου στη στάθμη του οδοστρώματος θα κατασκευαστεί εγκάρσιως του πεζοδρομίου κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) με πλάτος ίσο με το πλάτος της διάβασης ή τουλάχιστον 1,50μέτρο με κλίση μέχρι 5%).

Οποιοδήποτε στοιχείο εξυπηρέτησης, όπως σήμανση (πινακίδες πληροφόρησης, φωτεινοί σηματοδότες), φύτευση (λάκκοι δένδρων, παρτέρια), αστικός εξοπλισμός (καθιστικά, κάδοι απορριμμάτων, κάλαθοι αχρήστων, επίστευλα φωτιστικά κ.ά.), θα τοποθετηθεί εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Επιπλέον, σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, το πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης είναι τουλάχιστον 2,20μ.

### Κατακόρυφη Σήμανση

Στον ίδιο ιστό με τον αναλάμποντα σηματοδότη θα τοποθετηθεί πληροφοριακή πινακίδα Π-21, η οποία θα τοποθετηθεί πάνω από τον αναλάμποντα σηματοδότη και για τη βέλτιστη ορατότητα της πινακίδας από τα οχήματα, αλλά και για τη μείωση πιθανότητας καταστροφής ή βανδαλισμού της.

Έχει επιλεγεί η τοποθέτηση εσωτερικά φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης LED απλής ή διπλής όψης. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται καλύτερη ορατότητα των πινακίδων και από μεγαλύτερη απόσταση, μεγαλύτερη ευκρίνεια ακόμα και σε άσχημες περιβαλλοντικές συνθήκες καθώς και βέλτιστη προσέκλυση της προσοχής των οδηγών. Επίσης, οι πινακίδες πρέπει να είναι υδατοστεγείς και εφοδιασμένες με σύστημα ασφαλείας και σε κάθε περίπτωση τηρούνται οι απαιτήσεις του προτύπου EN 12899-1 «Σταθερές πινακίδες κατακόρυφης οδικής σήμανσης – Πινακίδες σταθερού περιεχομένου» και της λοιπής συναφούς ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας.

Η τοποθέτηση των πινακίδων πρέπει να διασφαλίζει από το πεζοδρόμιο ελεύθερο ύψος 2,20 μέτρων και ελάχιστη πλευρική απόσταση από τον κυκλοφοριακό χώρο της οδού 0,50 μέτρων.

Τέλος, βασικές παραμέτρους για την αναγνωρισιμότητα και την αναγνωσιμότητα των πινακίδων αποτελούν τα χρησιμοποιούμενα υλικά. Για την κατακόρυφη σήμανση των πεζοδιαβάσεων προτείνεται να χρησιμοποιείται αντανακλαστική μεμβράνη τύπου III.

### Οριζόντια Σήμανση

Τα υλικά της οριζόντιας σήμανσης πρέπει σε κάθε περίπτωση να τηρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις των ευρωπαϊκών και εθνικών προτύπων ΕΛΟΤ.

Η οριζόντια σήμανση αποτελείται από λωρίδες/ ταινίες λευκού χρώματος με αντανακλαστικό υλικό, πλάτους 0,50m και ελάχιστου μήκους 2,50 μέτρων, παράλληλες προς τον άξονα της οδού, οι οποίες οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών. Το μήκος τους είναι 4m. Το διάστημα μεταξύ των λωρίδων είναι 0,5m. Το πλάτος μίας τέτοιας λωρίδας και ενός διαστήματος αθροιστικά είναι 1m.

Η οριζόντια σήμανση ολοκληρώνεται με τη γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP). Η γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας ορίζεται ως μία συνεχής λευκή γραμμή επί του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας (εγκάρσια), πλάτους 0,50m. Ακολουθώντας

τους κανονισμούς εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης η γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP) τοποθετείται σε απόσταση 2,50 μέτρων από τον αναλάμποντα σηματοδότη.

Προκειμένου να μη δημιουργούνται εμπόδια στην ορατότητα των χρηστών θα απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση σε απόσταση είκοσι (20) μέτρων από τον φωτεινό σηματοδότη.

### **3.8 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Οι στάσεις των αστικών λεωφορείων στις οδούς από όπου διέρχονται τα λεωφορεία δε θα μετακινηθούν. Μετά την ανακατασκευή των πεζοδρομίων θα τοποθετηθεί εκ νέου ο εξοπλισμός των στάσεων.