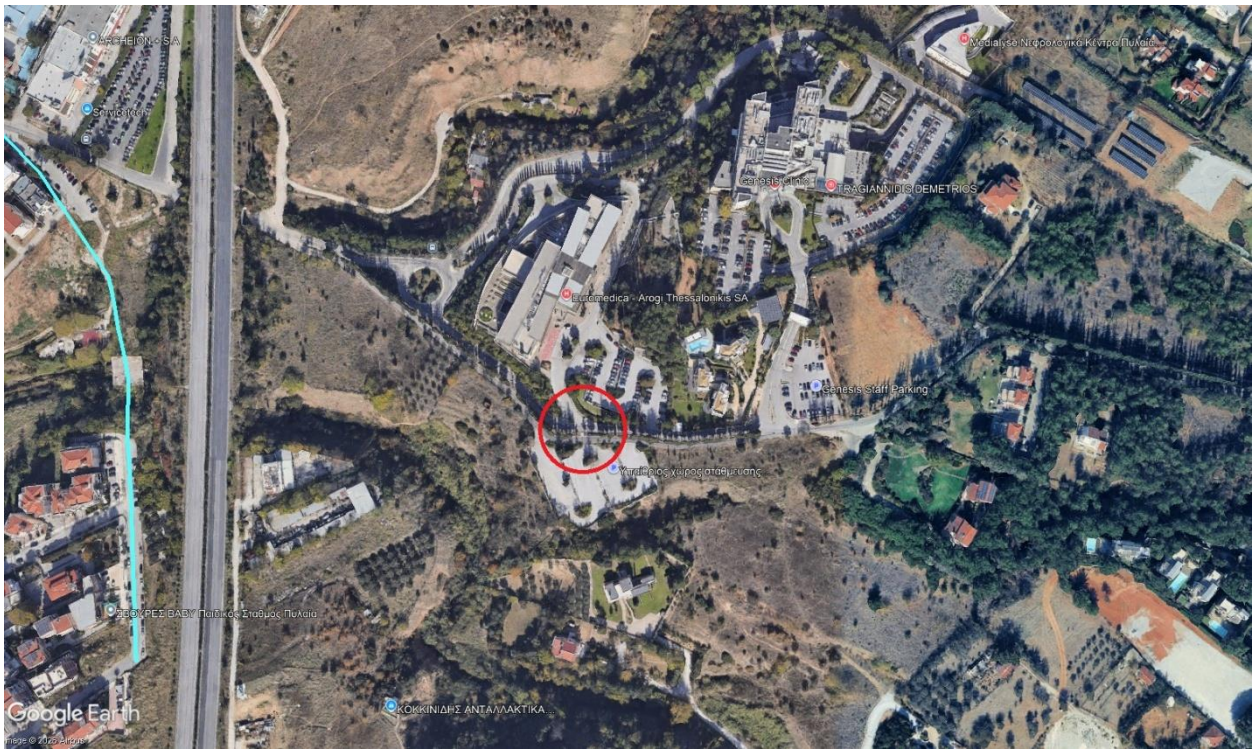
ΚΑΡΑΝΑΣΙΟΣ
ΒΑΡΣΑΜΗ
& συνεργάτες

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΗ
ΑΝΑΛΑΜΠΟΝΤΟΣ ΦΩΤΕΙΝΟΥ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΕΝΟΣ ΠΕΔΙΟΥ
ΣΤΟ ΥΨΟΣ ΤΟΥ ΙΑΤΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΡΩΓΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 17 ΝΟΕΜΒΡΗ ΔΗΜΟΥ ΠΥΛΑΙΑΣ-ΧΟΡΤΙΑΤΗ

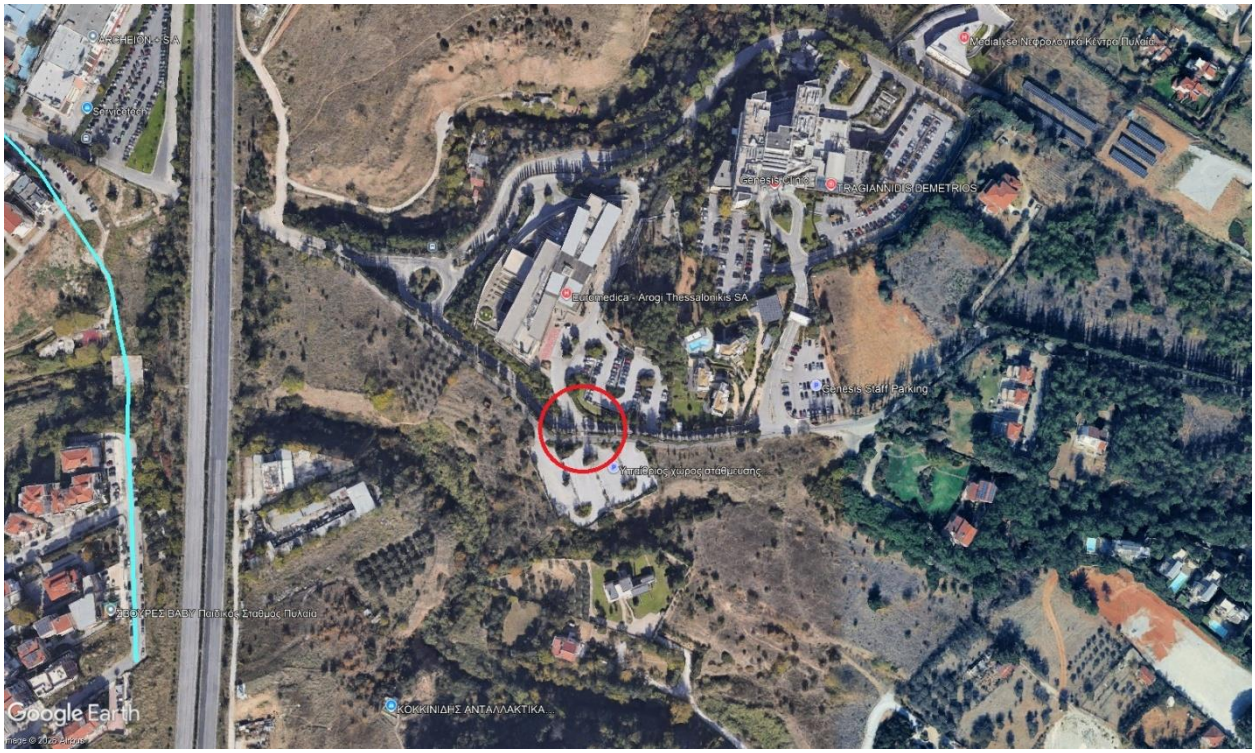


Σεπτέμβριος 2026

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα μελέτη αφορά τη διερεύνηση της σκοπιμότητας και, υπό την προϋπόθεση πλήρωσης των προβλεπόμενων κριτηρίων, τον σχεδιασμό μίας διάβασης πεζών με χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου στην προέκταση της οδού 17 Νοέμβρη, στο ύψος του Ιατρικού Κέντρου «Αρωγή». Η επέμβαση αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας των πεζών κατά τη διέλευση της οδού μεταξύ του χώρου στάθμευσης και του Ιατρικού Κέντρου.

Η μελέτη αφορά μία ενιαία διάβαση, η οποία λόγω της υφιστάμενης διαχωριστικής νησίδας λειτουργεί σε δύο διαδοχικά στάδια: νότιος κλάδος - καταφύγιο πεζών και καταφύγιο πεζών - βόρειος κλάδος. Ο αναλάμπων κίτρινος σηματοδότης αποτελεί συμπληρωματικό εξοπλισμό επισήμανσης και δεν συνιστά πλήρη φωτεινή σηματοδότηση ούτε εναλλάσσει την προτεραιότητα μεταξύ πεζών και οχημάτων.



Εικόνα : Αεροφωτογραφία περιοχής

2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η υπό μελέτη θέση βρίσκεται επί της προέκτασης της οδού 17 Νοέμβρη, ανατολικά της ανισόπεδης διάβασης της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, στην περιοχή του Ιατρικού Κέντρου «Αρωγή». Η οδός εξυπηρετεί, μεταξύ άλλων, τις εγκαταστάσεις των ιατρικών κέντρων «Αρωγή» και «Γένεσις» και παρουσιάζει μεταβλητή διατομή.

Στο ύψος της προτεινόμενης διάβασης οι δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας διαχωρίζονται με φυτεμένη κεντρική νησίδα. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, κάθε κλάδος έχει πλάτος περίπου 4,00 m και η νησίδα ελάχιστο πλάτος περίπου 2,50 m. Στη βόρεια πλευρά βρίσκεται το Ιατρικό Κέντρο

«Αρωγή», ενώ στη νότια πλευρά βρίσκεται χώρος στάθμευσης που εξυπηρετεί εργαζόμενους και επισκέπτες. Η διάταξη δημιουργεί σαφή γραμμή επιθυμίας πεζών μεταξύ χώρου στάθμευσης και εισόδου του ιατρικού κέντρου.

ΕΓΣΑ87 Συν/νες (ΧΥ)	415393.07 / 4494995.94
Χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς	Ιατρικό Κέντρο Αρωγή
Ιδιοκτησιακό και διοικητικό καθεστώς οδού	Εκτός Σχεδίου οδός Αρμοδιότητας Δήμου Πυλάιας – Χορτιάτη
Λειτουργική κατηγορία οδού	Ε (Τοπική Οδός)
Ισχύον όριο ταχύτητας	30 km/h



Εικόνα : Απόσπασμα e-poleodomia

3. ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης αποτελεί μέτρο ρύθμισης της κυκλοφορίας κατά το άρθρο 55 του ν. 5209/2025 και προϋποθέτει την προβλεπόμενη διοικητική έγκριση από τα αρμόδια όργανα. Εφόσον επηρεάζεται λεωφορειακή γραμμή, απαιτείται και η προβλεπόμενη σύμφωνη γνώμη του αρμόδιου φορέα συγκοινωνιακού έργου

Κείμενο / πρότυπο	Αντικείμενο εφαρμογής
Υ.Α. Δ13/ο/1372/2017, ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018	Τεχνική Οδηγία για χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών. Αποτελεί τη βασική τεχνική αναφορά της μελέτης.
Ν. 5209/2025, ΦΕΚ 100/Α/13.06.2025, όπως ισχύει	Νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Ιδίως άρθρα 7 (πινακίδες), 8 (διαγραμμίσεις), 10 (φωτεινή σηματοδότηση), 38 (στάση και στάθμευση), 42-43 (πεζοί και συμπεριφορά οδηγών) και 55 (μέτρα ρύθμισης κυκλοφορίας).
Υ.Α. 52907/2009, ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009	Ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους, μαζί με τις σχετικές εγκυκλίους.
ΦΕΚ 3007/Β/26.11.2013	Εθνικές απαιτήσεις για φωτεινούς σηματοδότες ρύθμισης κυκλοφορίας.

4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

Η αξιολόγηση ακολουθεί τα δύο στάδια του κεφαλαίου 4 του ΦΕΚ 85/Β/2018. Στο πρώτο στάδιο πραγματοποιείται επιτόπια αυτοψία σε μήκος τουλάχιστον 100 m εκατέρωθεν της προτεινόμενης θέσης και καταγράφονται τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, οι παρόδιες χρήσεις, οι στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, η στάθμευση, η ορατότητα, οι κάθετες οδοί, ο φωτισμός, οι υφιστάμενες διαβάσεις και οι υποδομές προσβασιμότητας. Στο δεύτερο στάδιο συλλέγονται και επεξεργάζονται οι φόρτοι οχημάτων και πεζών, η σύνθεση κυκλοφορίας και το ιστορικό ατυχημάτων.

Οι μετρήσεις φόρτων καλύπτουν περίοδο 12 ωρών (07:00-19:00) και να κωδικοποιούνται ανά ημίωρο κάθε ώρας. Για τη συγκεκριμένη θέση, καλύπτονται οι ώρες προσέλευσης και αποχώρησης εργαζομένων και επισκεπτών του ιατρικού κέντρου, καθώς και τυχόν αλλαγές βαρδιών

Με βάση την διενεργθείσα αυτοψία προέκυψαν τα παρακάτω:

Παράμετρος	Απαίτηση / έλεγχος
Έκταση αυτοψίας ≥100 m εκατέρωθεν	Ο βόρειος άξονας κυκλοφρίας βρίσκεται σε σημείο εισόδου κυκλικού κόμβου
Λωρίδες κυκλοφορίας	Μία ανά κατεύθυνση
Πλάτος βόρειου κλάδου	4μ
Πλάτος νότιου κλάδου	4,3μ
Πλάτος κεντρικής νησίδας	2,50 m ελάχιστο
Πεζοδρόμιο / ζώνη αναμονής βόρεια	~1,50 m
Πεζοδρόμιο / ζώνη αναμονής νότια	~1,50 m

Κλίσεις ραμπών	Δεν υφίστανται ράμπες
Στάση ΜΜΜ	Δεν υφίσταται διελευση αστικης συγκοινωνιας από το συγκεκριμένο σημείο
Κάθετη οδός	Απόσταση περίπου 6μ από εξωτερική διάμετρο κυκλικού κόμβου βορείου κλάδου
Άλλη διάβαση	Δεν υφίσταται σε απόσταση 300μ
Εμπόδια ορατότητας	Βλάστηση κεντρικής νησίδας
Ιστορικό ατυχημάτων	Δεν διατίθενται

4.1 Κυκλοφοριακά Στοιχεία

Η καταγραφή πραγματοποιείται χωριστά για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και για τους πεζούς που διασχίζουν κάθε κλάδο. Τα οχήματα ταξινομούνται τουλάχιστον σε δίκυκλα, επιβατικά/ταξί/ελαφρά φορτηγά, βαρέα φορτηγά και λεωφορεία. Παράλληλα καταγράφονται οι ευάλωτοι χρήστες (ηλικιωμένοι, παιδιά, άτομα με κινητική ή αισθητηριακή αναπηρία), οι χρόνοι αναμονής και τα επαρκή χρονικά διάκενα.

Κυκλοφοριακά Στοιχεία	
Ημερομηνίες μετρήσεων	1/9/26
Ώρες μετρήσεων	07:00-19:00
Καιρικές / ειδικές συνθήκες	Αιθριος

Ώρα	**Οχήματα προς Β**	**Οχήματα προς Α**	**Σύνολο οχημάτων**	**Πεζοί**	**Επαρκή διάκενα/ώρα**
07:00-08:00	170	140	310	25	100
08:00-09:00	300	250	550	42	70
09:00-10:00	210	190	400	32	90
10:00-11:00	90	80	170	22	75
11:00-12:00	50	50	100	20	48
12:00-13:00	120	135	255	28	95
13:00-14:00	240	265	505	40	65
14:00-15:00	270	300	570	48	62
15:00-16:00	190	220	410	35	82
16:00-17:00	110	125	235	25	90
17:00-18:00	230	275	505	38	64
18:00-19:00	50	50	100	20	48

4.2 Αξιολόγηση Σκοπιμότητας και επιλογής τύπου Διάβασης Πεζών

Ως δυσμενέστερη ώρα προκύπτει το διάστημα 14:00–15:00, με συνολικό φόρτο 570 οχήματα/ώρα, 48 πεζούς/ώρα και 62 επαρκή διάκενα/ώρα. Σύμφωνα με τον Πίνακα 2 του ΦΕΚ 85/Β/2018, ο συνδυασμός αυτός εμπίπτει στην κατηγορία Υ, δηλαδή σε θέση όπου η εγκατάσταση διάβασης είναι υποχρεωτική και μπορεί να συνοδεύεται από αναλάμποντα φωτεινό σηματοδότη ενός πεδίου:

Πεζοί/ώρα	0-200	200 300	300-450	450-600	600-750	>750 οχ./ώρα
≤100	Δ	Δ	Δ	Υ	Σ	Σ
100-150	Δ	Δ	Υ	Υ	Σ	Σ
>150	Δ	Δ	Σ	Σ	Σ	Σ

Δ = πιθανή θέση διάβασης, Υ = υποχρεωτική θέση διάβασης, Σ = πλήρως σηματοδοτημένη διάβαση. Για Δ και Υ επιτρέπεται οριζόντια/κατακόρυφη σήμανση με ή χωρίς αναλάμποντα σηματοδότη. Πηγή: Πίνακας 2, ΦΕΚ 85/Β/2018.

4.3 Φύλλο τελικής αξιολόγησης

Κριτήριο	Αποτέλεσμα
Πεδίο εφαρμογής: αστικό δίκτυο Β-Ε	ΝΑΙ
Όριο ταχύτητας ≤50 km/h (κατ' εξαίρεση 60)	ΝΑΙ
Μία λωρίδα ανά κατεύθυνση	ΝΑΙ
Επαρκής υποδομή αναμονής και προσβασιμότητα	ΝΑΙ
Απόσταση ≥100 m από πλήρως σηματοδοτημένο κόμβο	ΝΑΙ
Δεν υπάρχει λωρίδα λεωφορείων	ΝΑΙ
Φόρτοι εντός περιοχής Δ ή Υ	Υ
Δεν Συντρέχουν κριτήρια πλήρους σηματοδότησης	ΝΑΙ
Επαρκής ορατότητα στάσης	ΝΑΙ
Καταλληλότητα νησίδας για αναμονή χρηστών Αρωγής	Προς Κατασκευή

4.4. Προτεινόμενη Διάταξη

Προτείνεται μία διάβαση πεζών κάθετη προς τον άξονα των δύο κλάδων, ευθυγραμμισμένη με τη φυσική γραμμή κίνησης μεταξύ του χώρου στάθμευσης και του Ιατρικού Κέντρου. Η φυτεμένη νησίδα διακόπτεται στο πλάτος της διάβασης και διαμορφώνεται ως προσβάσιμο καταφύγιο στο επίπεδο του οδοστρώματος, ώστε η διέλευση να πραγματοποιείται σε δύο στάδια.

Το σύστημα περιλαμβάνει αναλάμποντα κίτρινο σηματοδότη ενός πεδίου στραμμένο προς κάθε επερχόμενη κυκλοφοριακή ροή, πινακίδες Π-21, προειδοποιητικές πινακίδες Κ-15 όπου απαιτούνται,

πλήρη οριζόντια σήμανση, γραμμές υποχρεωτικής διακοπής πορείας, απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στην απαιτούμενη ζώνη. Ο ακριβής αριθμός και η θέση των ιστών/κεφαλών θα καθοριστούν στο σχέδιο οριζοντιογραφίας και στην ηλεκτρομηχανολογική μελέτη, με τουλάχιστον μία σαφώς ορατή ένδειξη για κάθε προσέγγιση.



4.5 Κατακόρυψη και Οριζόντια Σήμανση

Σύμφωνα με τον Ν.5209/25 (ΚΟΚ) οι πινακίδες σήμανσης οδών, κατατάσσονται στις παρακάτω κατηγορίες.

- Πληροφοριακές πινακίδες και πινακίδες κατεύθυνσης (Π)
- Ρυθμιστικές πινακίδες (Ρ)
- Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ)
- Πρόσθετες πινακίδες (Πρ)

Η τοποθέτηση, το σχήμα, οι διαστάσεις και ο χρωματισμός των ρυθμιστικών πινακίδων και των πινακίδων αναγγελίας κινδύνου καθορίζονται στην Κ.Υ.Α. με Α.Π. Α6/0/1/118/27-6-74, (ΦΕΚ 676Β, 6-7-74).

Σχετικά με τις διαστάσεις των πινακίδων διευκρινίζεται ότι τα τρία μεγέθη (μεγάλο, μεσαίο και μικρό) χρησιμοποιούνται ως εξής:

- **Μεγάλο μέγεθος:** Στους αυτοκινητοδρόμους και σε υπεραστικές οδούς κατηγορίας ανώτερης από Γ και γενικότερα στις οδούς με επιτρεπόμενη ταχύτητα V > 80 Km/h
- **Μεσαίο μέγεθος:** Στο επαρχιακό οδικό δίκτυο και στις παλιές Ε.Ο. με επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας V < 80 Km/h και σε αρτηρίες αστικών περιοχών με όριο ταχύτητας V = 60 Km/h
- **Μικρό μέγεθος:** Σε υπεραστικές οδούς κατηγορίας Η και σε οδούς κατοικημένων περιοχών με όριο ταχύτητας V < 50 Km/h

Η παρούσα μελέτη προβλέπει πινακίδες **μικρού μεγέθους.**

Ολόκληρη η επιφάνεια των πινακίδων, εκτός από τα μελανά σύμβολα, θα είναι αντανακλαστική και θα χρησιμοποιούνται μεμβράνες υψηλής αντανακλαστικότητας, σύμφωνα με την Προσωρινή Τεχνική Προδιαγραφή αντανακλαστικότητας πινακίδων ΔΜΕΟ/ε/οικ/1102/2-1097 ΦΕΚ 953Β' / 24-10-97 (τύπου Ι ή τύπου ΙΙ, σύμφωνα με την προδιαγραφή Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Σ311 (ΦΕΚ 954Β/ 8-12-86). Για τα μη αντανακλαστικά σύμβολα ισχύει η Π.Τ.Π. Σ310 (ΦΕΚ 954Β/ 8-12-86).

Κατά τα λοιπά η τοποθέτηση, το σχήμα, οι διαστάσεις και ο χρωματισμός των ρυθμιστικών πινακίδων και των πινακίδων αναγγελίας κινδύνου καθορίζονται στην κοινή Απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών με Α.Π. Α6/0/1/118/27-6-74. Οι διαστάσεις των πινακίδων κυκλικού, τριγωνικού, τετράγωνου σχήματος αλλά και της πινακίδας STOP απεικονίζονται στην Εικ.7. Οι πινακίδες τοποθετούνται κατά κανόνα στο δεξιό άκρο της οδού κατά την κατεύθυνση της κυκλοφορίας και εκτός του περιτυπώματος της (ή τουλάχιστον ακριβώς στο όριο του περιτυπώματος). Στην παρούσα μελέτη το πλάτος του πλευρικού χώρου ασφαλείας για επιτρεπόμενη ταχύτητα V< 50Km/h σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ ορίζεται σε SLv >= 0,75μ. Κατ' εξαίρεση λόγω της ύπαρξης κρασπέδων το παραπάνω πλάτος μπορεί να μειωθεί κατά 0,25μ. δηλαδή να ισχύει SLv >= 0,50μ. Η στήριξη των πινακίδων θα γίνει με απλούς σωληνωτούς ορθοστάτες Φ2 ½ για την στήριξη μικρών πινακίδων (επιφάνειας < 2 m2).

Σήμα	Τρόπος εφαρμογής
Π-21	Στον ίδιο ιστό με τον αναλάμποντα, επάνω από αυτόν.
Κ-15	Ενισχυτική προειδοποίηση σε απόσταση 50μ πριν από τη

	διάβαση.

Σε ότι αφορά την οριζόντια σήμανση, για τη διαβαση πεζών θα κατασκευαστουν λευκές, ανακλαστικές γραμμές, παράλληλες στον άξονα της οδού, πλάτος 0,50m· μήκους ≥4,00 m, με διακενο ίσο με το πλάτος λωρίδας

4.6 Ορατότητα

Η θέση εξασφαλίζει αμοιβαία οπτική επαφή οδηγών και πεζών και από τις δύο κατευθύνσεις για μήκος άνω των 50μ

4.7. Προσβασιμότητα και Κετρική Νησίδα

Στις δύο εξωτερικές προσβάσεις και στο καταφύγιο της νησίδας προβλέπονται συνεχείς, ισόπεδες και αντιολισθηρές επιφάνειες κίνησης. Οι ράμπες έχουν πλάτος ίσο με το πλάτος της διάβασης ή τουλάχιστον 1,50 m και κλίση έως 8%. Το πλάτος καταφυγίου είναι 2,50 m.

4.8. Συμπεράσματα

Η χωροθέτηση διάβασης πεζών στο ύψος του Ιατρικού Κέντρου «Αρωγή» δικαιολογείται κατ' αρχήν από την άμεση σχέση μεταξύ του χώρου στάθμευσης στη νότια πλευρά και της εγκατάστασης στη βόρεια πλευρά. Η υφιστάμενη νησίδα επιτρέπει τη διερεύνηση διέλευσης σε δύο στάδια, υπό την προϋπόθεση ότι θα διαμορφωθεί ως πλήρως προσβάσιμο και επαρκές καταφύγιο.

Σεπτέμβριος 2026

Ο Συντάξας Μηχανικός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΕΤΑΞΑΣ
ΔΙΠΛ. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ
ΜΕΛΟΣ Τ.Ε.Ε. ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ 63798
ΓΟΥΝΑΡΗ 14 ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 15343
ΤΗΛ: 210 6000046 - 210 6000804