

**ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**  
MUNICIPALITY OF LARISSA

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

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

ΤΗΛ. : 2413 – 500274, 234

FAX : 2410 – 251339

e-mail : kyklof@larissa-dimos.gr

**ΛΑΡΙΣΣΑ 05-12-2023**

**Αριθμ. Πρωτ.: 60956**

**ΠΡΟΣ:**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

**ΘΕΜΑ:« Διασύνδεση Αρχαιολογικών -Πολιτιστικών σημείων στην πόλη της Λάρισσας -**

Μελέτες Κυκλοφοριακών ρυθμίσεων των οδών **Μανωλάκη** (Κύπρου -Βενιζέλου), **Κενταύρων** (Τσόγκα - Κύπρου), **Μελετίου** (Μανωλάκη – Κενταύρων), **Εργατικής Πρωτομαγιάς** (Κενταύρων - Ταγμ. Βελησσαρίου), **Κύπρου** (Σκαρλάτου Σούτσου - Παπαναστασίου) **Ηφαίστου** (Ταγμ. Βελησσαρίου - Κενταύρων), **Ταγμ. Βελησσαρίου** (Τσόγκα - Παλαιστίνης) **Παλαιστίνης** (Σκαρλάτου Σούτσου -Αριστείδου), **Πλατεία Εβραίων Μαρτύρων Κατοχής, Γεωργιάδου** (Ξάνθου - Ολύμπου), **Δήμητρας** ( Γεωργιάδου - Βύρωνος) και **Νίκης**.

ΣΧΕΤΙΚΑ: α) "ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΣΑΣ"

Νομικό πλαίσιο

- **Άρθρο 73 Ν3852/2010 Καλλικράτη (ΦΕΚ 87/07.06.2010 τεύχος Α')**Επιτροπή Ποιότητας Ζωής – Αρμοδιότητες α. Αποφασίζει, με την επιφύλαξη του άρθρου 83, για:αδ. τη χορήγηση, ύστερα από γνώμη του προέδρου της οικείας δημοτικής κοινότητας, **θέσεων στάθμευσης** στους δικαιούχους κατοίκους, με βάση την κείμενη νομοθεσία και τις κανονιστικές αποφάσεις του Δήμου ή με βάση ισχύον σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, καθώς και την ανάκληση ή την τροποποίηση της χορήγησης αυτών, (όπως τροποποιήθηκε από την παρ. 3 του άρθρου 40 του Ν. 4735/20) β. **Εισηγείται στο δημοτικό συμβούλιο:βε. το σχέδιο κανονιστικών αποφάσεων των άρθρων 79 και 82** του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων,
- **Άρθρο 79 Ν3463/2006 Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ΦΕΚ 114/8.6.2006 τεύχος Α')** Κανονιστικές Αποφάσεις 1. Οι δημοτικές και κοινοτικές

αρχές ρυθμίζουν θέματα της αρμοδιότητάς τους εκδίδοντας τοπικές κανονιστικές αποφάσεις, στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας, με τις οποίες: α) Θέτουν κανόνες: α4. Για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, των μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης των οχημάτων, καθώς και για την τοποθέτηση και λειτουργία μετρητών ή εγκαταστάσεων ρύθμισης της στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους.

- **Άρθρο 82 Ν3463/2006 Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ΦΕΚ 114/8.6.2006 τεύχος Α')** Ρύθμιση κυκλοφορίας 1. Οι κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους, εκδίδονται, μετά προηγούμενη κατάρτιση σχετικών μελετών, οι οποίες έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του οικείου Δήμου ή Κοινότητας ή από τις Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμων και Κοινοτήτων των Περιφερειών. Κατ' εξαίρεση εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 52 παρ. 1 του Ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α'), όπως ισχύει, εφόσον τα μέτρα της προηγούμενης παραγράφου αφορούν: .....
- Ο πρόεδρος της κοινότητας έως και τριακοσίων (300) κατοίκων διατυπώνει γνώμη για την κυκλοφορία και τη συγκοινωνία της περιοχής της κοινότητας. (**παρ.3 άρθρο 82 Ν.3852/10**, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 83 του Ν.4555/18)
- Το άρθρο 52 του Ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α') «Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

#### Διατύπωση γνώμης των Προέδρων των Δημοτικών Κοινοτήτων Λάρισας

1α/ Έγγραφο της Υπηρεσίας (με αρ. πρωτ. 56044/09-11-2023) προς την Πρόεδρο της 2<sup>ης</sup>

**Δημοτικής Κοινότητας Λάρισας** για την διατύπωση γνώμης σχετικά με την κυκλοφορία και τη συγκοινωνία της περιοχής της κοινότητας .

2β/ Διατύπωση άποψης από την πρόεδρο της 2<sup>ης</sup> Δημοτικής Κοινότητας Λάρισας (**έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 56509/13-11-2023**) .

#### Διατύπωση γνώμης του Αστικού & Υπεραστικού ΚΤΕΛ ΛΑΡΙΣΑΣ

1α/ Έγγραφο της Υπηρεσίας (με αρ. πρωτ. 56045/09-11-2023) προς την Πρόεδρο του

Υπεραστικού ΚΤΕΛ ΛΑΡΙΣΑΣ για την διατύπωση γνώμης σχετικά με τις παραχωρήσεις

στάθμευσης και τις Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οδών (φορά -προτεραιότητα & καθεστώς στάθμευσης) στην πόλη της Λάρισας .

1β/ Διατύπωση άποψης από τον πρόεδρο του Υπεραστικού ΚΤΕΛ ΛΑΡΙΣΑΣ (**έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 59352/27-11-2023**)

2α/ Έγγραφο της Υπηρεσίας (**με αρ. πρωτ. 56047/09-11-2023**) προς την Πρόεδρο του Αστικού ΚΤΕΛ ΛΑΡΙΣΑΣ για την διατύπωση γνώμης σχετικά με τις παραχωρήσεις στάθμευσης και τις Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οδών (φορά -προτεραιότητα & καθεστώς στάθμευσης) στην πόλη της Λάρισας .

2β/ Διατύπωση άποψης από τον πρόεδρο του Αστικού ΚΤΕΛ ΛΑΡΙΣΑΣ (**έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 60333/01-12-2023**)

## **A. ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

### **A.1. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ**

Λήφθηκαν υπόψη:

- η Υ.Α 52907/2009 "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών",
- οι Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για όλους»,
- η "Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατόδρομους (Υποδομές Ποδηλάτων) (ΦΕΚ 1053-14/4/2016) και οι «Γενικές Οδηγίες για ποδηλατοδρόμους»,
- η απόφαση ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302-16-9-2013) "Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας,
- οι οδηγίες των ΟΜΟΕ,
- οι διατάξεις του ΝΟΚ και
- ο Ν.2696/1999 (ΦΕΚ 57/23.03.1999 τεύχος Α') Κύρωση του Κ.Ο.Κ. όπως τροποποιήθηκε και ισχύει

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

### **A.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ**

Στα πλαίσια της μελέτης με τίτλο «**ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**» που εκπονήθηκε από την εταιρεία DENCO Συγκοινωνιακές Μελέτες ΕΠΕ και ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2015, εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο, Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας μετά από δημόσια διαβούλευση , το οποίο περιγράφει προτάσεις χωρισμένες σε βραχυπρόθεσμες με υλοποίηση εντός

πενταετίας, και μεσοπρόθεσμες - μακροπρόθεσμες με υλοποίηση από δέκα έως είκοσι χρόνια και οι οποίες αφορούν

- Την κυκλοφοριακή οργάνωση της περικεντρικής περιοχής:
  1. Τη δημιουργία ενός βασικού συλλεκτήριου οδικού δικτύου, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους), χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια, με απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.
  2. Τη μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κατεύθυνσης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα εξυπηρετεί μόνο την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα) και ταυτόχρονα θα κάνει αρμονική τη συνύπαρξη πεζών ποδηλατών και αυτοκινήτων.
  3. Την ενοποίηση δικτύου πεζοδρόμων και δημιουργία ενός ευρύτερου κεντρικού πυρήνα της πόλης.
- Τη δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου κίνησης πεζών (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, διευρυμένων πεζοδρομίων) που σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ήπιων «εναλλακτικών» μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, κλπ) θα οργανώσει κυκλοφοριακά την κεντρική περιοχή της πόλης με τη φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας και θα δημιουργήσει συνθήκες μείωσης των αναγκών μετακίνησης με Ι.Χ.
- Τη δημιουργία δικτύου κίνησης ποδηλάτων. Προτάθηκε η δημιουργία ενός πλέγματος νέων ποδηλατοδρόμων μήκους 45 χλμ, σε όλη την έκταση της πόλης, το οποίο έρχεται να προστεθεί στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους μήκους 13 χλμ. Έτσι δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο βασικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 58 περίπου χλμ (χωρίς να συνυπολογίζονται οι ποδηλατικές διαδρομές δια μέσω των οδών ήπιας κυκλοφορίας).
- Την προώθηση - διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς, σε επίπεδο πληροφόρησης αλλά και παροχής προτεραιότητας, όπου αυτό είναι δυνατό.
- Τη διαχείριση Στάθμευσης. Η διαχείριση της στάθμευσης είναι εκ των βασικών εργαλείων για την επίτευξη ενός από τους βασικούς στόχους του ΣΒΑΚ, τη μείωση δηλαδή της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης. Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης της πληθώρας των συλλεχθέντων στοιχείων απογραφών και ερευνών στάθμευσης, προκύπτει η απαίτηση εφαρμογής ενός νέου Σχεδίου Διαχείρισης της

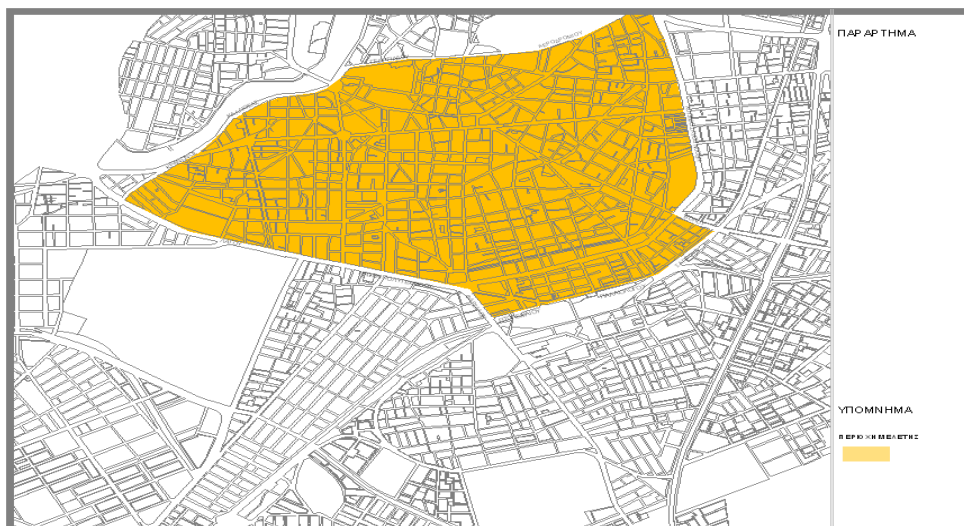
Στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, το οποίο, συν τοις άλλοις, θα ενσωματώνει τη νέα φιλοσοφία κυκλοφοριακής οργάνωσης.

- Την δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας. Η δημιουργία ενός ενιαίου κέντρου για την παρακολούθηση και διαχείριση του συστήματος μεταφορών της πόλης τέθηκε ως μεσοπρόθεσμος στόχος για το Δήμο της Λάρισας με τη σταδιακή ενσωμάτωση διαφόρων εφαρμογών σε βάθος 10ετίας. Οι τεχνολογικές δυνατότητες ήδη υπάρχουν. Για την προώθηση της δημιουργίας του κέντρου αυτού θα απαιτηθεί η σύνταξη ειδικής μελέτης αρχιτεκτονικής του συστήματος και η στενή συνεργασία δημοσίων φορέων και ιδιωτικών εταιρειών (π.χ. εκμετάλλευσης σταθμών αυτοκινήτων).

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

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

Περιοχή Επέμβασης

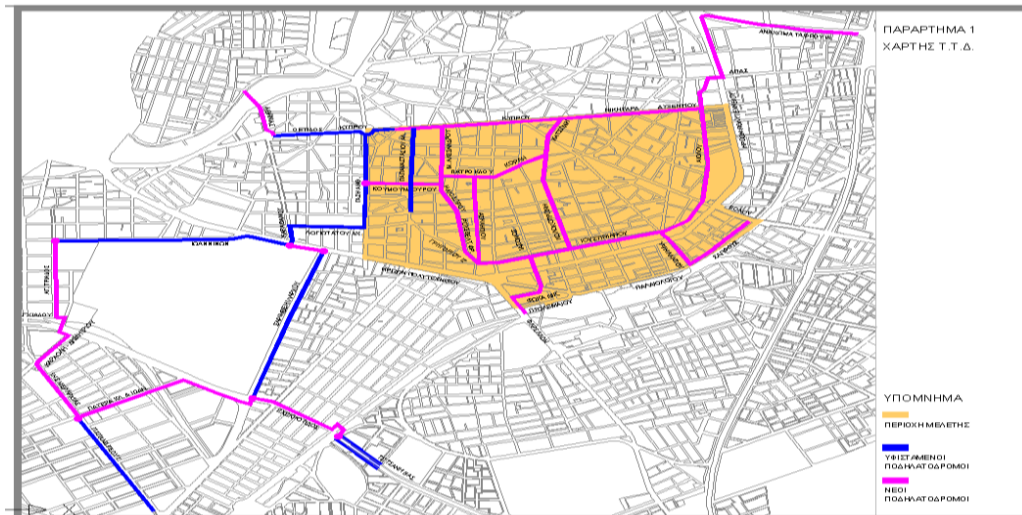


Τέλος στο πλαίσιο της σταδιακής εφαρμογής του Σχεδίου βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και της Μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Άμεσης Εφαρμογής:



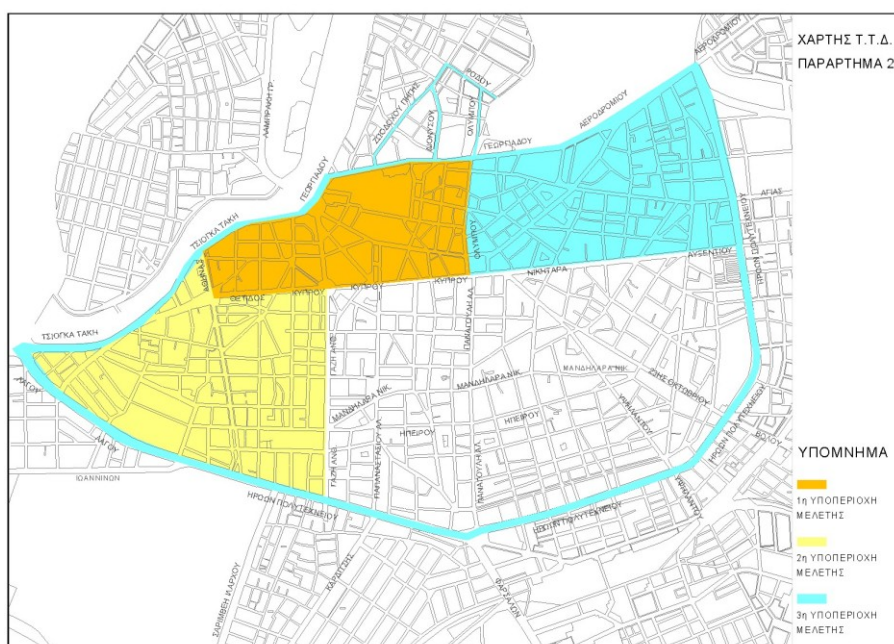
α) εκπονήθηκε από την DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ η μελέτη γεωμετρικών παρεμβάσεων με τίτλο **"ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ"** που ολοκληρώθηκε και παραλήφθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Λαρισαίων τον Οκτώβριο του 2018.

Περιοχή Επέμβασης



β) εκπονείται από το ίδιο μελετητικό γραφείο, με ημερομηνία παραλαβής τον Απρίλιο του 2022, η μελέτη γεωμετρικών παρεμβάσεων με τίτλο **"ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ Β ΜΕΡΟΣ"**

Περιοχή Επέμβασης

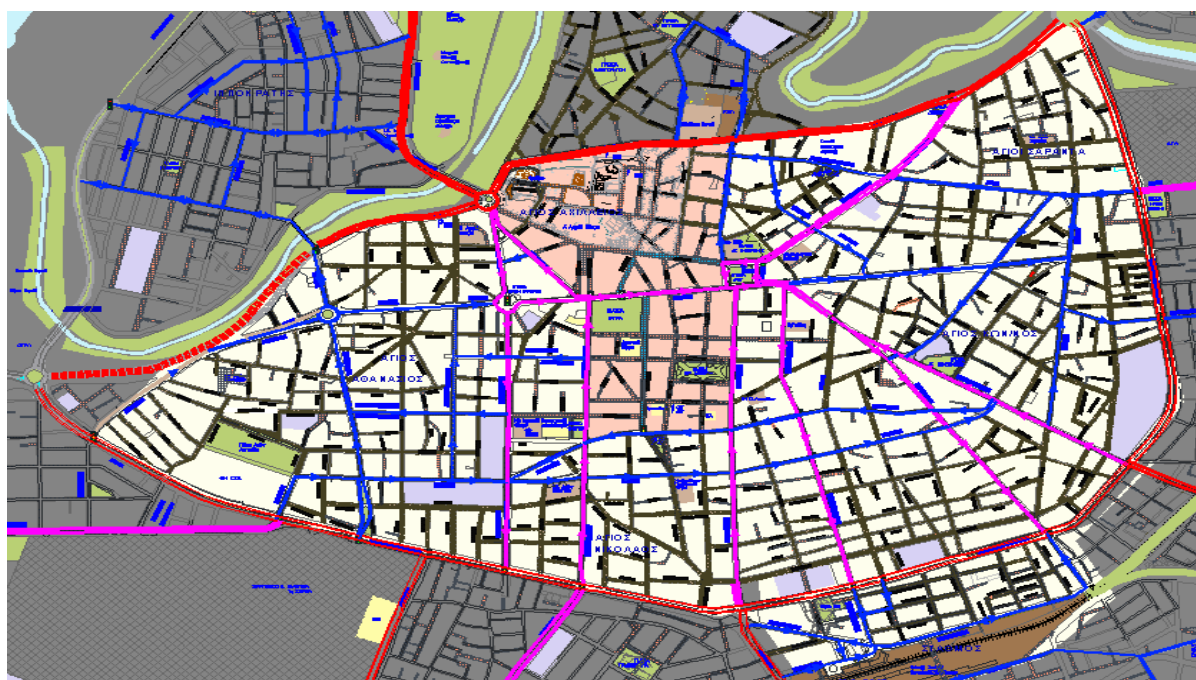


που αφορούν την:

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

### Α.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου όπως αυτή προέκυψε από τις μετρήσεις και την ανάλυση του ΣΒΑΚ και όλων των προηγούμενων μελετών, βασίζεται στις λειτουργίες που εξυπηρετούν οι οδοί (σύνδεση με το κύριο δίκτυο, πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις) σε συνδυασμό με τους κυκλοφοριακούς φόρτους, τη διατομή και τα γενικότερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του κάθε οδικού τμήματος. Σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, οι οδοί της κεντρικής περιοχής πόλης της Λάρισας (περικλείεται από τον εσωτερικό δακτύλιο της πόλης της Λάρισας, δηλαδή τις οδούς Λαγού - Τάκη Τσιόγκα και το μη διανοιγμένο τμήμα του - Γεωργιάδου - Αεροδρομίου - Ηρώων Πολυτεχνείου) και την περιοχή του Σταθμού κατατάσσονται ως ακολούθως:



**α) Δευτερεύουσες Αρτηρίες ( Γ ΙΙΙ – Αστική Αρτηρία)** με σχετικά υψηλούς φόρτους, που εξυπηρετούν μεσαίου και μεγάλου μήκους διαμπερείς κινήσεις και κινήσεις εισόδων και εξόδων προς/από την κεντρική περιοχή. (με χρώμα κόκκινο). Αποτελούν τον εσωτερικό δακτύλιο της πόλης της Λάρισας . Συγκεκριμένα οι οδοί:

- Λαγού
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Αεροδρομίου (από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Γεωργιάδου)
- Γεωργιάδου
- Τάκη Τσόγκα (πρών Καλλιθέας)
- Βόλου (Ηρ. Πολυτεχνείου – όριο σχεδίου πόλης)

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

#### ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ

- Η οδός **Κύπρου** από Κενταύρων έως 28ης Οκτωβρίου
- Η οδός **31ης Αυγούστου**
- Η οδός **Αμαλίας**
- Η οδός **Ολύμπου** μεταξύ Βενιζέλου και Κύπρου
- Η οδός **Βενιζέλου** μεταξύ Αμαλίας και Ολύμπου
- Η οδός Α. Γαζή
- Η οδός Παπαναστασίου
- Η οδός **28ης Οκτωβρίου** από Κύπρου έως Ηρ. Πολυτεχνείου
- Η οδός Παναγούλη
- Η οδός Υψηλάντου από 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Ηρ. Πολυτεχνείου
- Η οδός **23ης Οκτωβρίου**
- Η οδός Κενταύρων
- Η οδός Μανωλάκη.

#### ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ

##### ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

- Η οδός Νικηταρά
- Η οδός Ηπείρου
- Η οδός Μανδηλαρά
- Η οδός Τρικάλων από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Ηπείρου
- Η οδός Καραθάνου
- Η οδός Θέτιδος
- Η οδός Αθηνάς



- Η οδός Κύπρου μεταξύ Κενταύρων και Θέτιδος
- Η οδός Κουμουνδούρου μεταξύ Καραθάνου και Α. Γαζή
- Η οδός Ταγματάρχη Βελησσάριου μεταξύ Ηπείρου και Κύπρου
- Η οδός Σεφέρη από Αγιάς έως 23ης Οκτωβρίου
- Η οδός Χρυσοχόου από Αγιάς έως 23ης Οκτωβρίου
- Η οδός Κανάρη (από 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)
- Η οδός Λ. Μαβίλη από Ερυθρού Σταυρού έως Α. Μαρίνης
- Η οδός Ερυθρού Σταυρού από 31<sup>ης</sup> Αυγούστου έως Ολύμπου
- Η οδός Α. Μαρίνης από Λ.Μαβίλη έως Νικηταρά
- Η οδός Αγιάς από Αεροδρομίου έως Ηρώων Πολυτεχνείου
- Η οδός Γούναρη μεταξύ Γ. Σεφέρη και Ηρώων Πολυτεχνείου
- Η οδός Ολύμπου μεταξύ των οδών Βενιζέλου και Γεωργιάδου
- Η οδός Παλαιολόγου
- Η οδός 28ης Οκτωβρίου από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Παλαιολόγου
- Η οδός Πτολεμαίου
- Η οδός Υψηλάντου από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Παλαιολόγου
- Η οδός ΚΡΑΝΩΝΟΣ (Τσόγκα -Ξενοφώντος)
- Η οδός ΒΡΑΙΛΑ ΑΡΜΕΝΗ (Ξενοφώντος-Καραθάνου)

**γ) Τοπικές οδοί (ΕΝ Τοπική οδός),** για άμεση πρόσβαση με χαμηλές ταχύτητες και στάθμευση. Ως τοπικές έχουν χαρακτηρισθεί όλες οι υπόλοιπες οδοί της κεντρικής περιοχής και της περιοχής του Σταθμού.

#### **A.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΟΔΩΝ – ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Στο δίκτυο των τοπικών οδών και των ευρύτερων υποπεριοχών στις οποίες αυτό εντάσσεται, παρατηρείται ότι:

- υπάρχουν μεγάλα προβλήματα στην πρόσβαση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης λόγω των μικρών διατομών των οδών και του υφιστάμενου καθεστώτος στάθμευσης. Σε οικόπεδα με πρόσωπο στο τοπικό δίκτυο έχουν ανεγερθεί πολυκατοικίες που κατασκευάστηκαν με παλαιότερα συστήματα δόμησης (προ ΓΟΚ 1985) οι οποίες διαθέτουν ελάχιστους ή και μηδενικούς χώρους στάθμευσης εντός των οικοπέδων τους. Στα ισόγεια των κτιρίων αυτών, έχουν αναπτυχθεί χρήσεις πολεοδομικού κέντρου ωστόσο στους υπόλοιπους ορόφους έχουν αναπτυχθεί χρήσεις γραφείων και στην συντριπτική τους πλειοψηφία χρήσεις κατοικιών
- υπάρχει αυξημένη ζήτηση για στάθμευση παρά την οδό για την ικανοποίηση των αναγκών των επισκεπτών του κέντρου της πόλης αλλά κυρίως των κατοίκων των τοπικών οδών.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι βάσει των μετρήσεων και αναλύσεων του ΣΒΑΚ, εκτιμάται ότι τα ιδιόκτητα ΕΙΧ σε όλη την πόλη ανέρχονται σε 51.500 οχήματα, εκ των οποίων τα 19.200 ανήκουν σε κατοίκους της Κεντρικής περιοχής

Σε μια προσπάθεια να αμβλυνθούν τα ανωτέρω προβλήματα και δεδομένου του ελάχιστου κοινόχρηστου χώρου που παρουσιάζεται με έμφαση στο τοπικό δίκτυο, οι τοπικές οδοί της κεντρικής περιοχής της πόλης της Λάρισας διαμορφώνονται ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας - HOME ZONES. Στις οδούς, στο άμεσο μέλλον δρομολογείται να υλοποιηθούν αποκλειστικές ζώνες στάθμευσης κατοίκων. Απώτερος στόχος αποτελεί:

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

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

α) Βασικές αρχές σχεδιασμού των οδών ήπιας κυκλοφορίας:

- ✓ Οι παρεμβάσεις να αναβαθμίζουν την περιοχή και την ποιότητα ζωής των κατοίκων και να αυξάνουν την λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων. Η διάρθρωση των προτεινόμενων διαμορφώσεων των υπαίθριων χώρων, των 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 - 30 χλμ/ώρα.
- ✓ Δεν θα είναι ελκυστικό για τον οδηγό που δεν έχει προορισμό κάποια γειτονιά να διέλθει μέσα από τους δρόμους της, αντί να πορευθεί μέσα από τους κύριους δρόμους του κέντρου, όπου και ταχύτερα θα μπορεί να κινηθεί και εμπόδια στην κίνησή του δεν θα συναντήσει (πεζούς, ποδήλατα, διαδρομή μαιάνδρου, συχνή αλλαγή δρόμου (κίνηση ζιγκ – ζαγκ) λόγω αλλαγής στη φορά της κίνησης.



1. Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), περιοχή ήπιας κυκλοφορίας είναι η περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

Στο Άρθρο 39 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς» προβλέπονται τα ακόλουθα:

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

α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.

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

γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.

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

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

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

β) Κατασκευαστικά χαρακτηριστικά των οδών ήπιας κυκλοφορίας:

Το κατάστρωμα κυκλοφορίας των πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων θα είναι στο ίδιο επίπεδο με κατάλληλες επικλίσεις για την αποτελεσματική απορροή των ομβρίων. Η δημιουργία της ενιαίας επιφάνειας δημιουργείται με την επιστροφή του καταστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων και των χώρων στάθμευσης από κυβόλιθους, των πεζοδρομίων από τσιμεντόπλακες και των υποδομών

ποδηλάτου είτε από Σκυρόδεμα είτε από Κυβόλιθους, ενώ παράλληλα γίνεται η ανάλογη φύτευση ώστε να εξασφαλιστεί αφενός μεν μία διαρκής οπτική επαφή με το πράσινο και αφετέρου σκίαση και δροσισμός. Η εναλλαγή στα υλικά του δαπέδου καθώς και ο χρωματισμός των υποδομών σηματοδοτεί και τις εκάστοτε χρήσεις ή κινήσεις.

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

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

Χρησιμοποιούνται τρεις διαφορετικές υποδομές ποδηλατοδρόμων.

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

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

Όπου αυτό είναι δυνατό, δημιουργείται ξεχωριστός χώρος κίνησης πεζών πλάτους >1,50μ στον οποίο κατασκευάζονται οδεύσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες (προβλήματα όρασης). Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, με τετράγωνες αντιστοιχιστικές πλάκες πλευράς 0,40μ., διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης. Οι πλάκες επιστρώνονται ευθύγραμμα και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή και καθ' ύψος 2,20μ από προεξοχή κτηρίου.

#### **A.5. Υφιστάμενες εγκρίσεις περιοχών**

Για την οδό ισχύει το ΦΕΚ2978 Β/10-06-2022 με θέμα Έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που εγκρίθηκαν με την υπ' αρ. 92/2022 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Λαρισαίων «Λήψη κανονιστικής απόφασης που αφορά: Μελέτη Κυκλοφοριακής Οργάνωσης της **Περιοχής 5** που περικλείεται από τις οδούς Ανθίμου Γαζή, Κύπρου,Μανωλάκη, Κενταύρων, Τσόγκα, Αθηνάς, Καραθάνου και Ηρ. Πολυτεχνείου, στον Δήμο Λαρισαίων».





## ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω σχετικά σας διαβιβάζουμε (σύμφωνα με το άρθρο 73 του Ν.3852/2010) την εισήγηση της Υπηρεσίας για την **λήψη κανονιστική απόφασης** για την Μελέτη Κυκλοφοριακής Ρύθμισης των οδών: **Μανωλάκη** (Κύπρου -Βενιζέλου) , **Κενταύρων** (Τσόγκα - Κύπρου), **Μελετίου** (Μανωλάκη – Κενταύρων), **Εργατικής Πρωτομαγιάς** (Κενταύρων - Ταγμ. Βελησσαρίου), **Κύπρου** ( Σκαρλάτου Σούτσου - Παπαναστασίου) **Ηφαίστου** (Ταγμ. Βελησσαρίου - Κενταύρων), **Ταγμ. Βελησσαρίου** ( Τσόγκα - Παλαιστίνης) **Παλαιστίνης** ( Σκαρλάτου Σούτσου -Αριστείδου), **Πλατεία Εβραίων Μαρτύρων Κατοχής, Γεωργιάδου** ( Ξάνθου - Ολύμπου), **Δήμητρας** ( Γεωργιάδου - Βύρωνος) όπως αυτές υποβλήθηκαν με το (α) σχετικό.

Η Υπηρεσία ζητεί την λήψη κανονιστικής απόφασης για τις κάτωθι οδούς:

α) Αναδιαμόρφωση των οδών

### **ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ**

Γεωργιάδου (Ξάνθου – Ολύμπου)

### **ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ**

Μανωλάκη (Κύπρου – Βενιζέλου)

Κενταύρων (Τσόγκα- Κύπρου)

Κύπρου (Σκαρλάτου Σούτσου – Παπαναστασίου)

### **ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ**

Ταγματάρχου Βελησσαρίου (Τσόγκα Τάκη– Παλαιστίνης)

### **ΤΟΠΙΚΕΣ ΟΔΟΙ - HOME ZONES**

Μελετίου (Μανωλάκη – Κενταύρων)

Εργατικής Πρωτομαγιάς (Κενταύρων – Ταγμ. Βελησσαρίου)

Ηφαίστου (Ταγμ. Βελησσαρίου - Κενταύρων)

Παλαιστίνης (Σκαρλάτου Σούτσου – Αριστείδου)

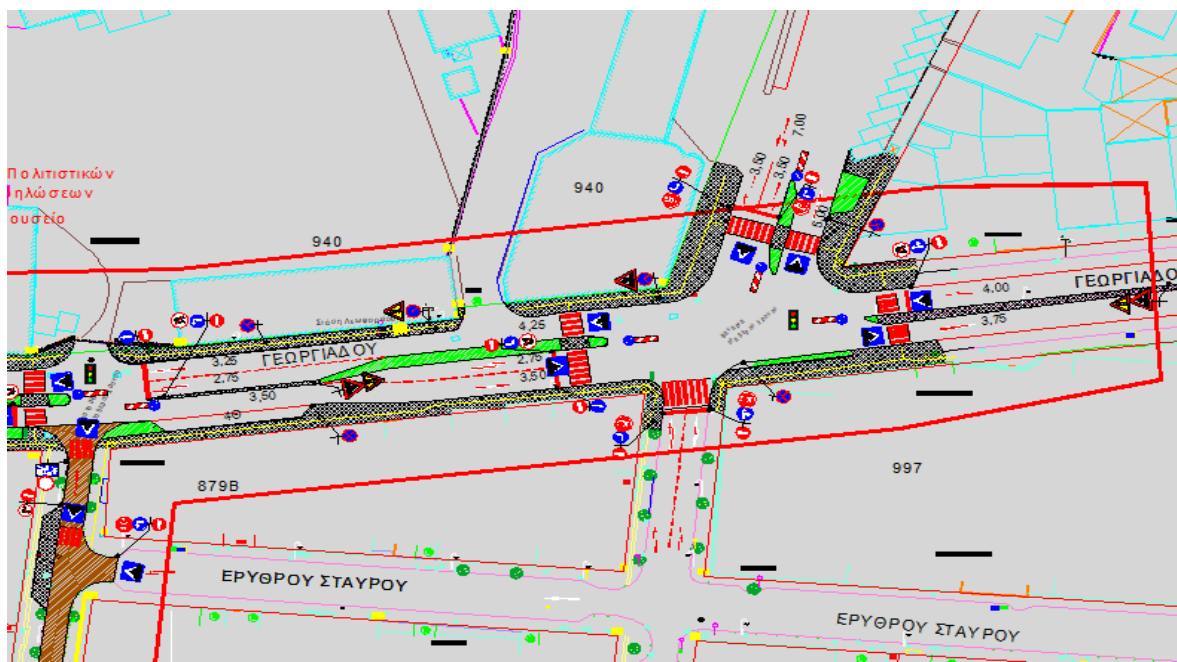
Πλατεία Εβραίων Μαρτύρων κατοχής

Δήμητρας (Γεωργιάδου – Βύρωνος)

## ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

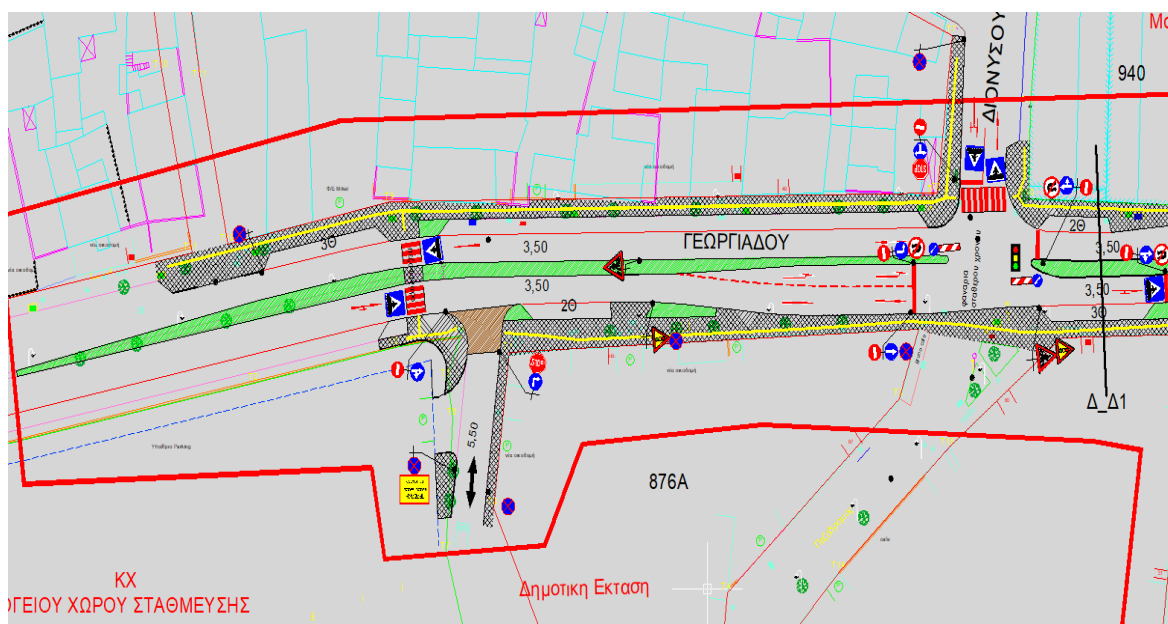
### Οδός Γεωργιάδου (από Ξάνθου έως Ολύμπου)

- Η οδός Γεωργιάδου είναι οδός διπλής κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο και στο τμήμα μεταξύ των οδών Ξάνθου και Ολύμπου. Δημιουργία δύο λωρίδων κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση πλάτους 3,50μ –έκαστη, οι οποίες διαχωρίζονται με διπλή συνεχόμενη γραμμή στον άξονα της οδού (διαχωρισμός αντίθετων κατευθύνσεων) ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Διαμορφώνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Ξάνθου προς την οδό Ολύμπου με αρχικό πλάτος 3,50μ, με διαχωριστική νησίδα. Στα τελευταία 38.50μ. πριν την διασταύρωση με την οδό Διονύσου προστίθεται επιπλέον λωρίδα κυκλοφορίας εξόδου πλάτους 2,75μ. για την έξοδο αριστερά και μειώνεται το πλάτος της διαχωριστικής νησίδας σε 1,00μ. Μεταξύ των οδών Διονύσου και Δήμητρας διαμορφώνεται διαχωριστική νησίδα πλάτους 2,00μ. Όπου ενσωματώνεται διάβαση πεζών.

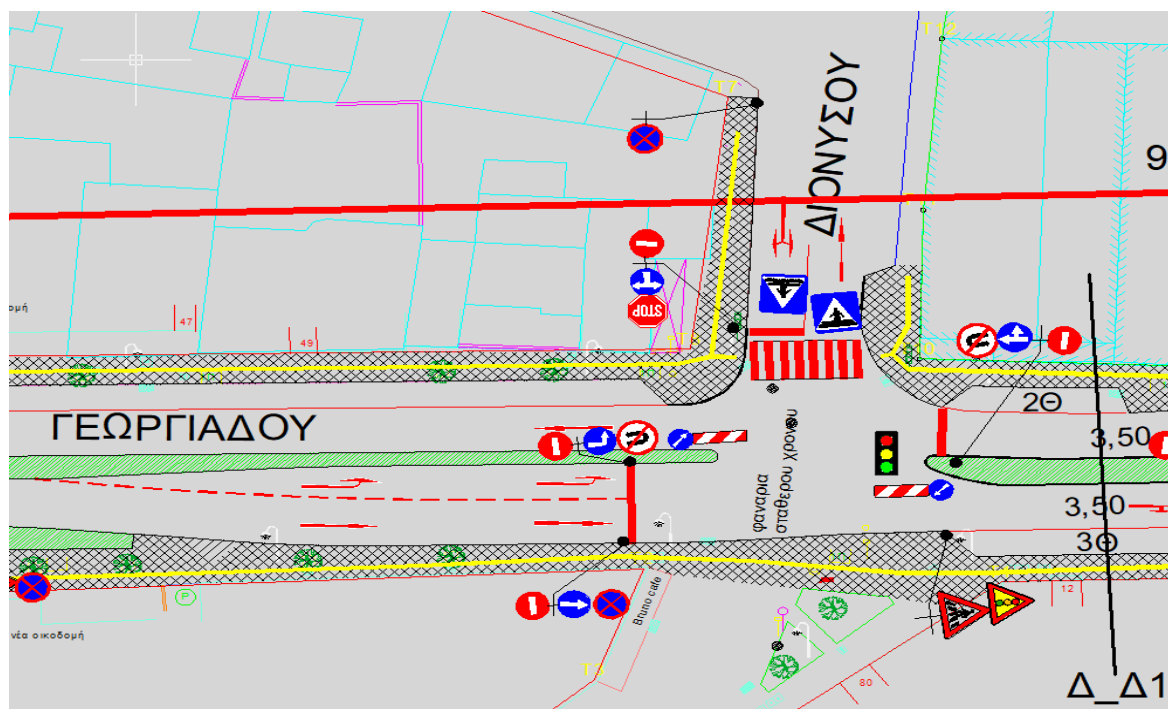


- Αντίστοιχα, μετά την οδό Διονύσου και σε απόσταση 42,00μ. πριν την διασταύρωση με την Ολύμπου, διαμορφώνεται νησίδα πλάτους 2,00μ. και λωρίδα εξόδου προς τα αριστερά πλάτους 2,75μ.
- Διαμορφώνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Ολύμπου προς την οδό Ξάνθου, με διαχωριστική νησίδα, με αρχικό πλάτος 4,25μ έως την είσοδο των

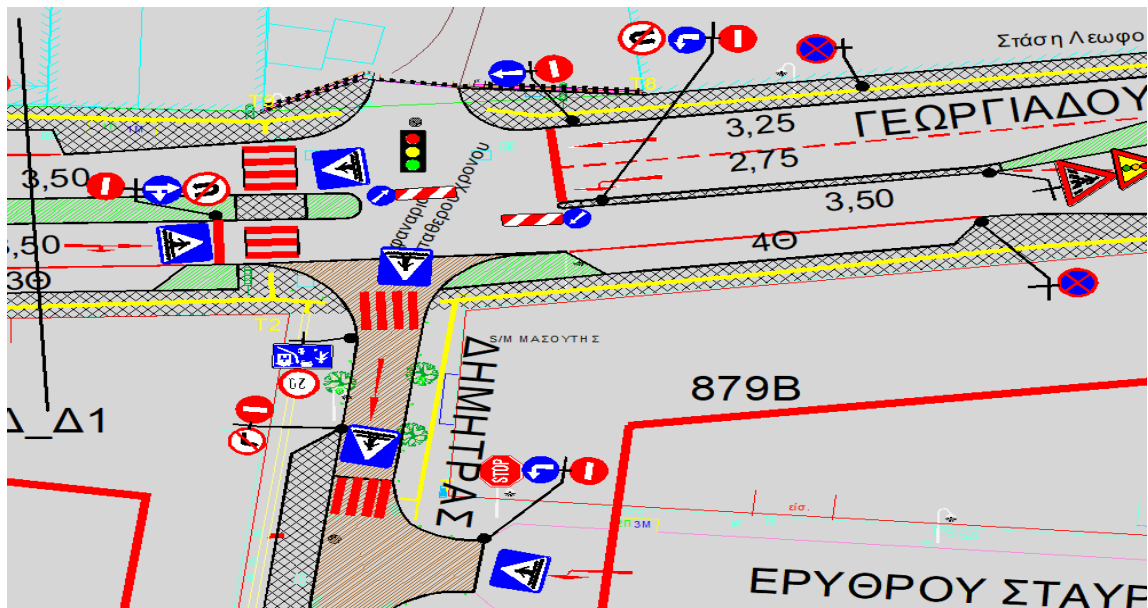
λεωφορείων του ΚΤΕΛ, στην συνέχεια μειώνεται σε 3,25μ. έως την διασταύρωση με την οδό Δήμητρας. Στην συνέχεια το πλάτος αυξάνεται σε 3,50μ. έως την οδό Ξάνθου (και με κατεύθυνση προς τον κυκλικό κόμβο Αλκαζάρ).



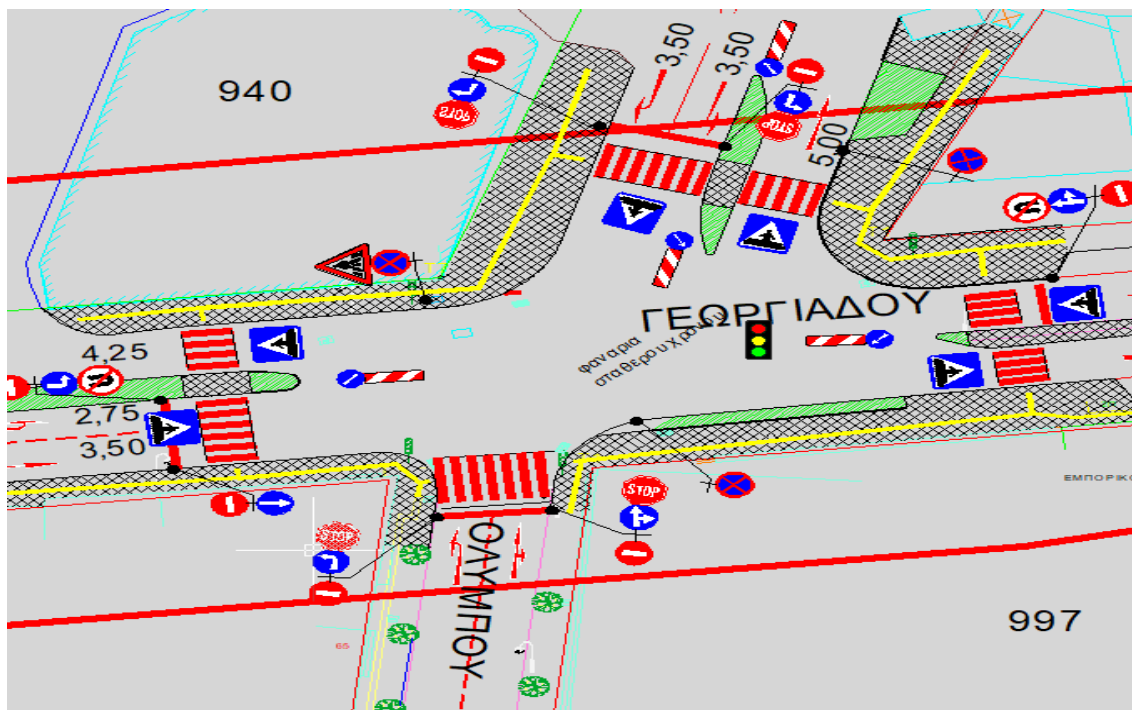
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Γεωργιάδου με την οδό Διονύσου με πλάτος 2,00μ με κεντρική νησίδα ως καταφύγιο πεζών (πλάτους 2,00μ)



- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Γεωργιάδου με την οδό Δημήτρας με πλάτος 2,00μ με κεντρική νησίδα ως καταφύγιο πεζών (πλάτους 2,00μ)



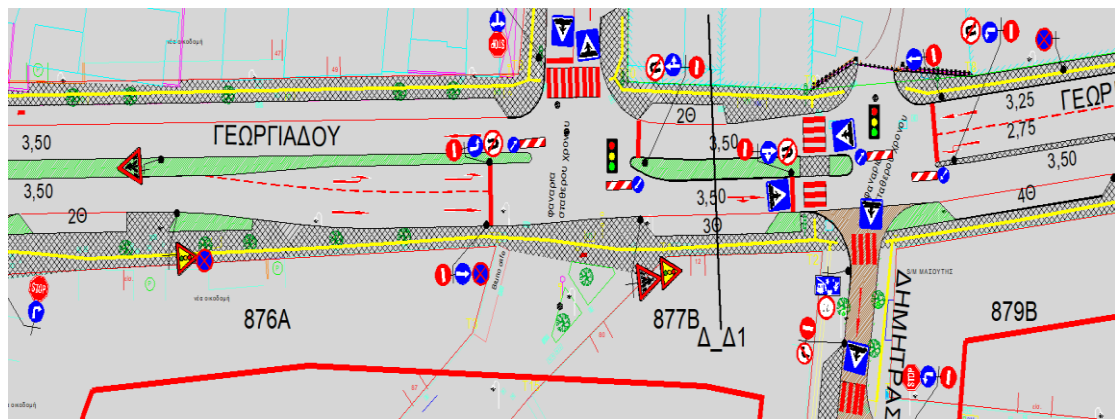
- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Γεωργιάδου με την οδό Ολύμπου με πλάτος 2,00μ με κεντρική νησίδα ως καταφύγιο πεζών (πλάτους 2,00μ)



-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας-σήμανσης.

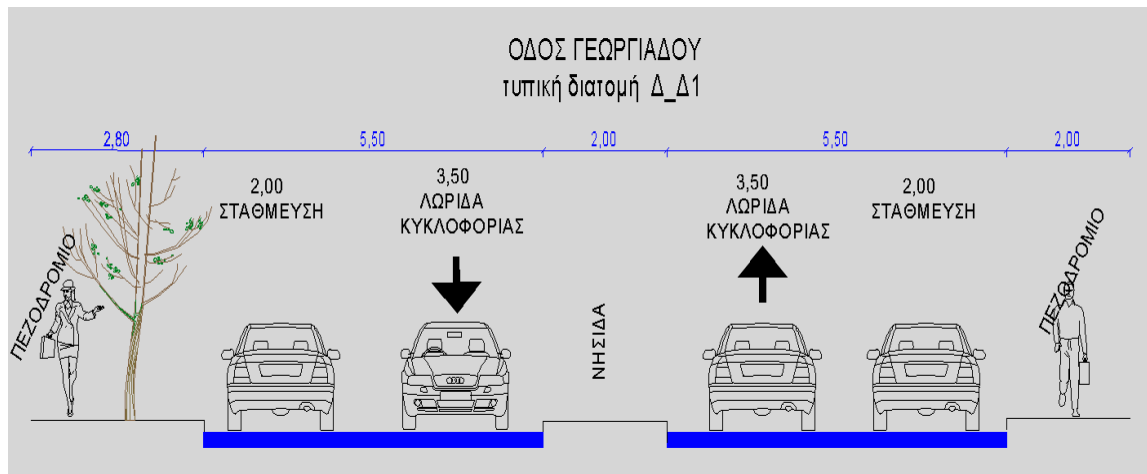
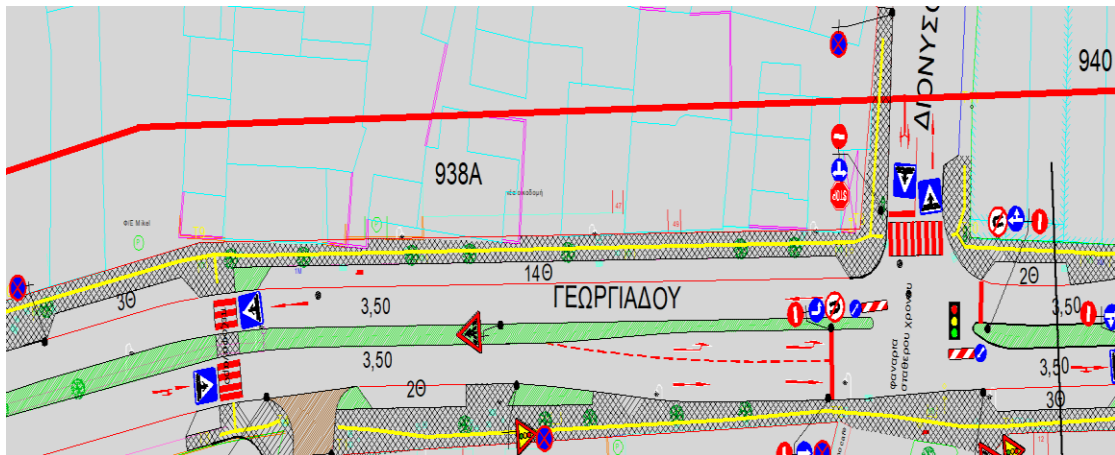
Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου)

- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου ) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ξάνθου προς την οδό Ολύμπου – με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου ) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ολύμπου προς την οδό Ξάνθου – με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου ) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ξάνθου προς την οδό Ολύμπου.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου ) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ξάνθου προς την οδό Ολύμπου.
- Απαγόρευση στάσης & στάθμευσης όλων των οχημάτων, στην δεξιά πλευρά της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ξάνθου προς την οδό Ολύμπου , για τα πρώτα περίπου 70,0μ από την οδό Ξάνθου και για τα 90,0 μ περίπου πριν την οδό Ολύμπου.
- Απαγόρευση στάσης & στάθμευσης όλων των οχημάτων, στην αριστερή πλευρά της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ξάνθου προς την οδό Ολύμπου , για τα πρώτα περίπου 140,0μ από την οδό Ξάνθου
- Δημιουργία εννέα (9) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ξάνθου προς την οδό Ολύμπου – στα ΟΤ 876Α, ΟΤ 877Β & 879 Β.





- Δημιουργία δεκαεννέα (19) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Γεωργιάδου (τμήμα από Ξάνθου έως Ολύμπου) κατά την φορά κίνησης από την οδό Ολύμπου Ξάνθου προς την οδό Ξάνθου – στα ΟΤ 940 & 938 Α.

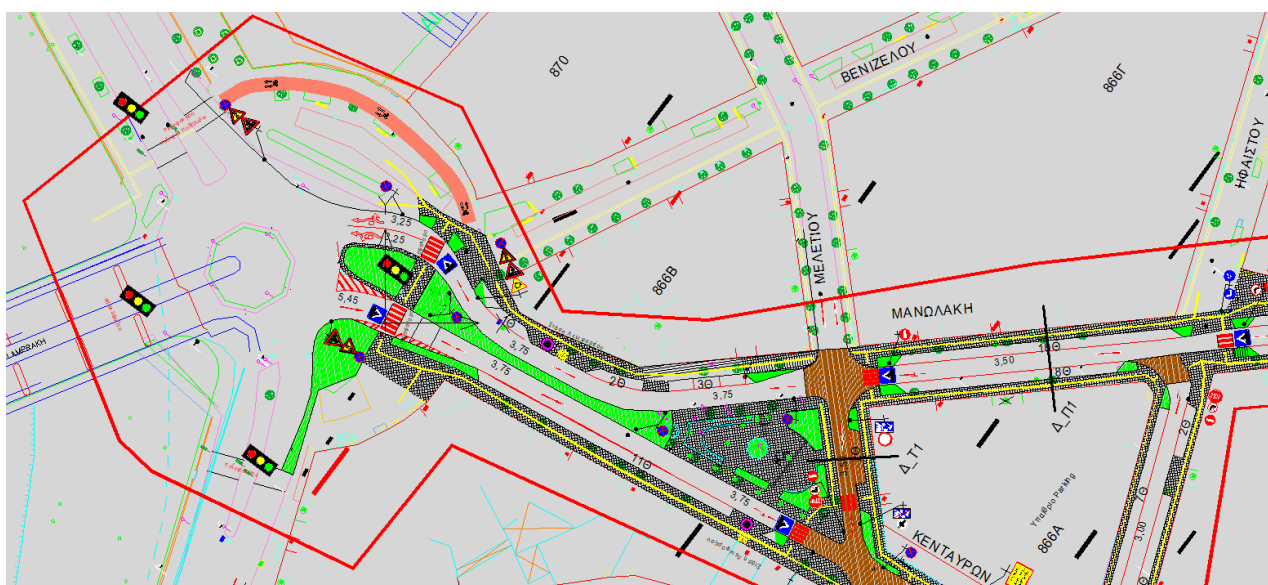
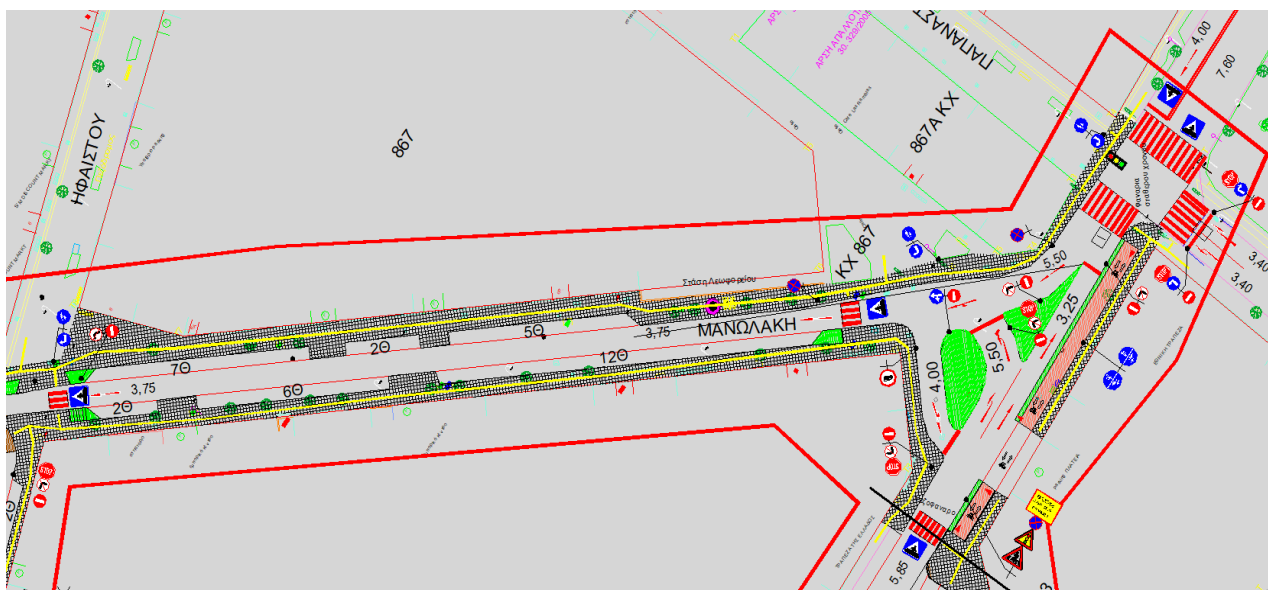


## ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ

### Μανωλάκη (Κύπρου – Βενιζέλου)

- Η οδός Μανωλάκη είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο και στο τμήμα μεταξύ των οδών Κύπρου και Βενιζέλου. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,50μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Διαμορφώνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Κύπρου προς την οδό Βενιζέλου με αρχικό πλάτος 5,50μ, για τα πρώτα 50,0 μ περίπου, με δυνατότητα αριστερής στροφής και έξοδο επί της οδού Κύπρου. Στα επόμενα 300.00μ. μέχρι την διασταύρωση με την οδό Βενιζέλου η λωρίδα κυκλοφορίας γίνεται

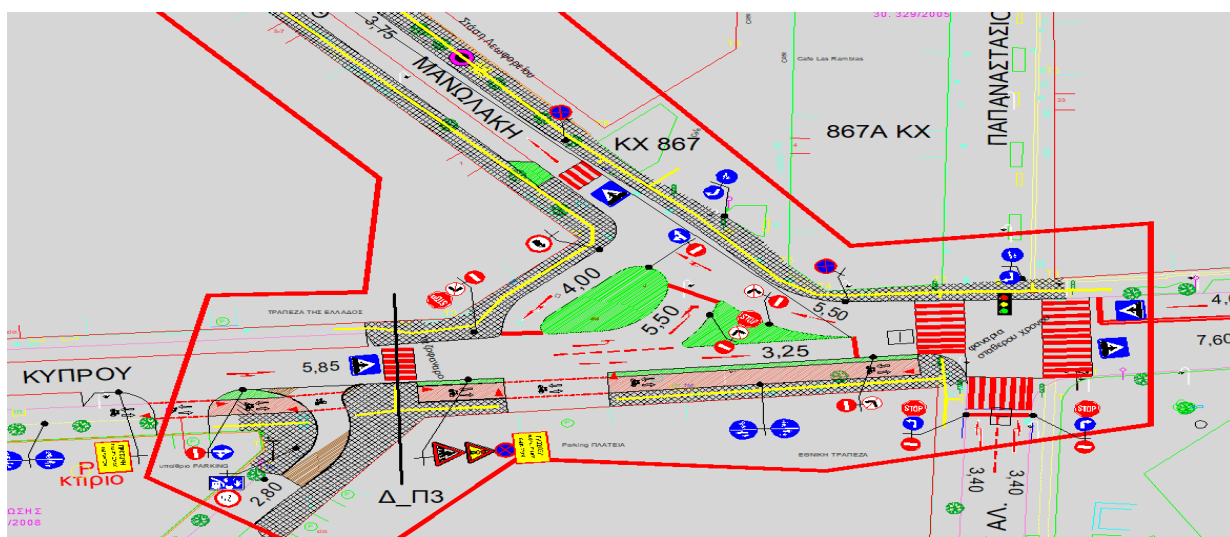
πλάτους 3,75μ., και μέχρι τον κυκλικό κόμβο διαμορφώνονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,25 μ έκαστη για την έξοδο δεξιά και ενσωματώνεται διάβαση πεζών.



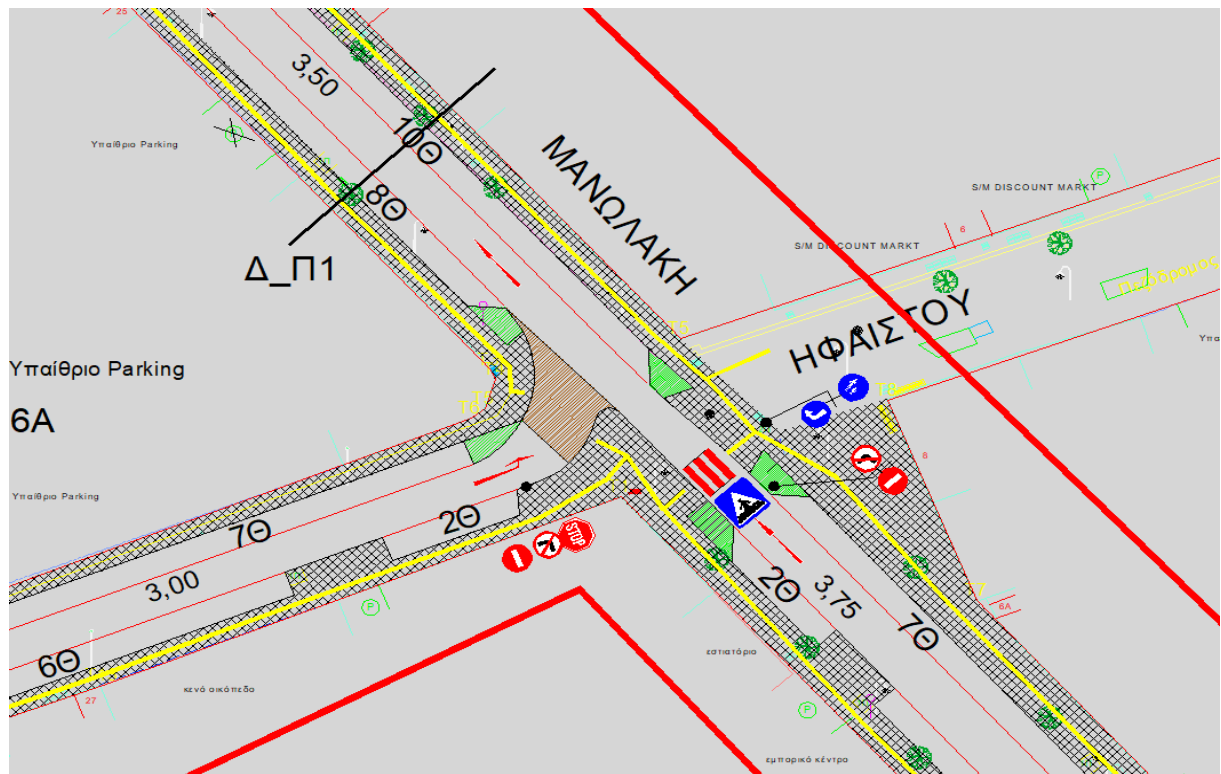
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** στην διασταύρωση της οδού Μανωλάκη με την οδό Κύπρου με πλάτος 5,00μ



- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** στην διασταύρωση της οδού Παπαναστασίου με την οδό Κύπρου με πλάτος 5,00μ
- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** επί της οδού Κύπρου (μεταξύ Ο.Τ867Β & ΚΧ 825Β) με πλάτος 5,00μ



- Δημιουργία **νέων διαβάσεων πεζών** στην διασταύρωση της οδού Μανωλάκη με τον πεζόδρομο της Οδού Απολλωνος και με τις οδούς Ηφαίστου και Μελετίου πλάτους 3,00 μ. έκαστη

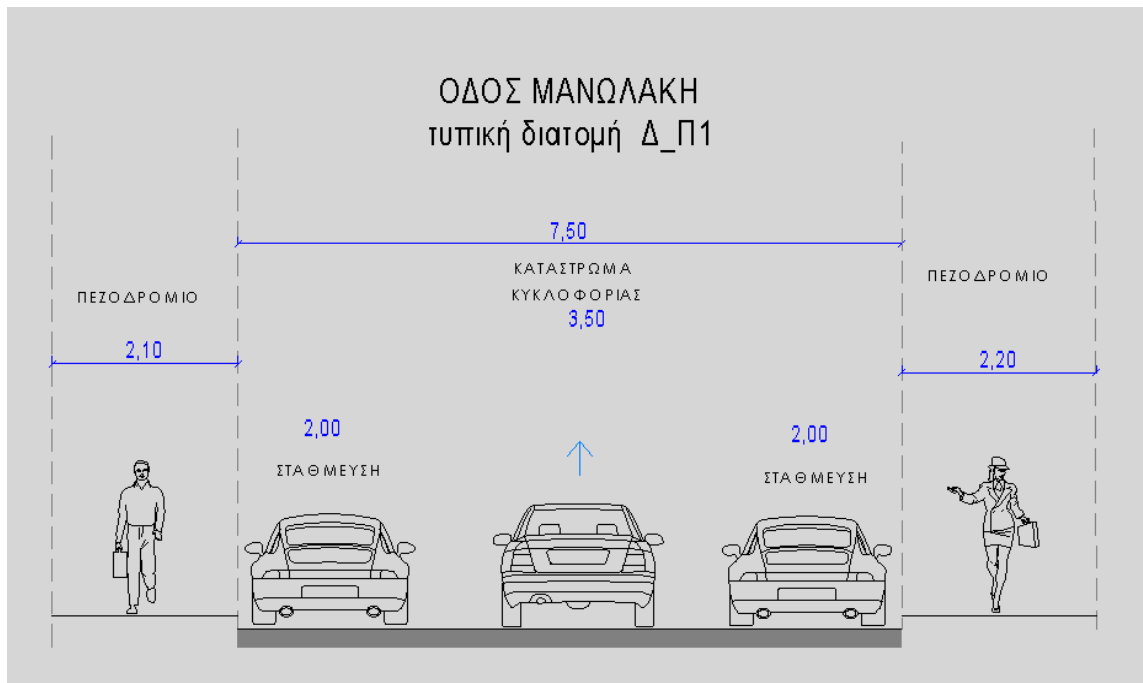


-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

#### **Μανωλάκη (Κύπρου – Βενιζέλου)**

- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Μανωλάκη (τμήμα από Κύπρου έως Βενιζέλου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της Μανωλάκη (τμήμα από Κύπρου έως Βενιζέλου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Μανωλάκη (τμήμα από Κύπρου έως Βενιζέλου)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Μανωλάκη (τμήμα από Κύπρου έως Βενιζέλου)
- Απαγόρευση στάσης & στάθμευσης όλων των οχημάτων, στην δεξιά πλευρά της οδού Μανωλάκη (τμήμα από Κύπρου έως Βενιζέλου) κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Βενιζέλου , για τα πρώτα περίπου 70,0μ από την οδό Κύπρου

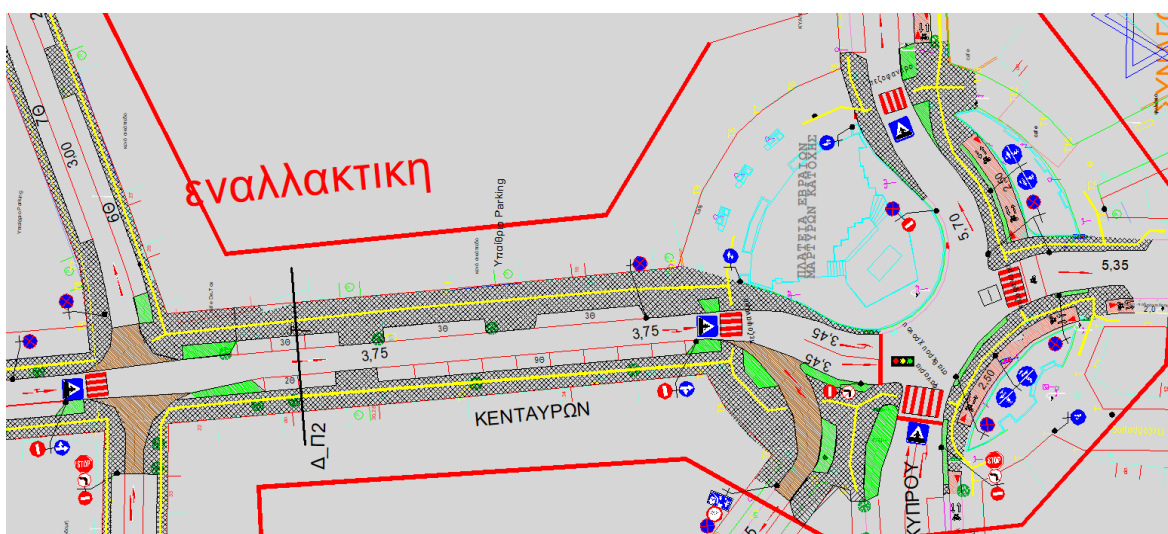
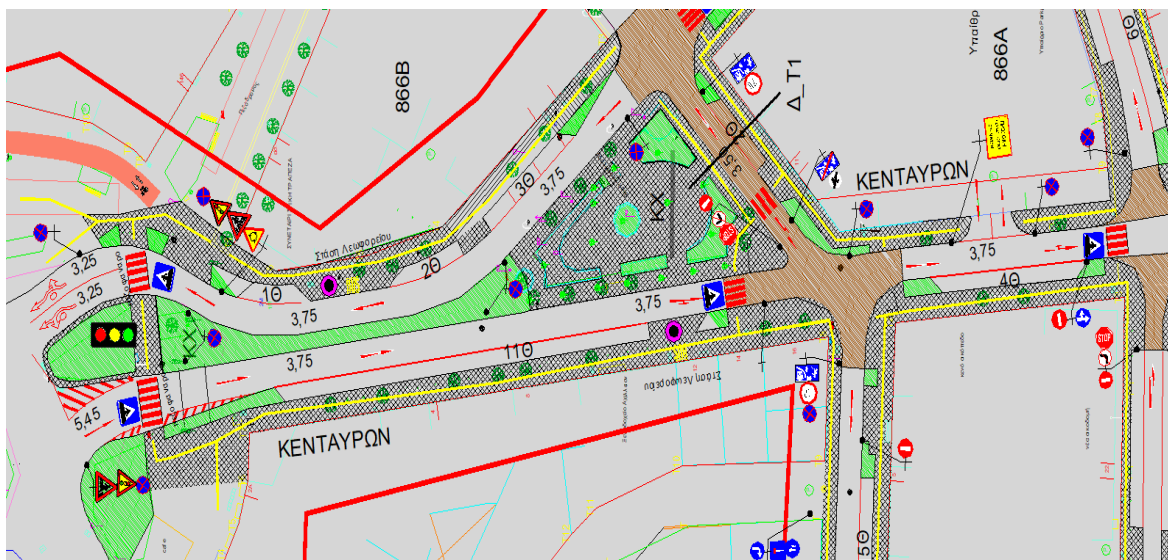
- Απαγόρευση στάσης & στάθμευσης όλων των οχημάτων, στην αριστερή πλευρά της οδού Μανωλάκη (τμήμα από Κύπρου έως Βενιζέλου) κατά την φορά κίνησης από την οδό διασταύρωση της οδού Μελετίου και μέχρι την είσοδο στον Κυκλικό Κόμβο.
- Δημιουργία δέκα τεσσάρων (14) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Μανωλάκη κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Βενιζέλου στο ΟΤ 867.
- Δημιουργία δέκα (10) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Μανωλάκη κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Βενιζέλου στο ΟΤ 866Γ.
- Δημιουργία έξι (6) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Μανωλάκη κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Βενιζέλου στο ΟΤ 866Β.
- Δημιουργία είκοσι (20) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Μανωλάκη κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Βενιζέλου στο ΟΤ 866.
- Δημιουργία οκτώ (8) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Μανωλάκη κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Βενιζέλου στο ΟΤ 866Α.



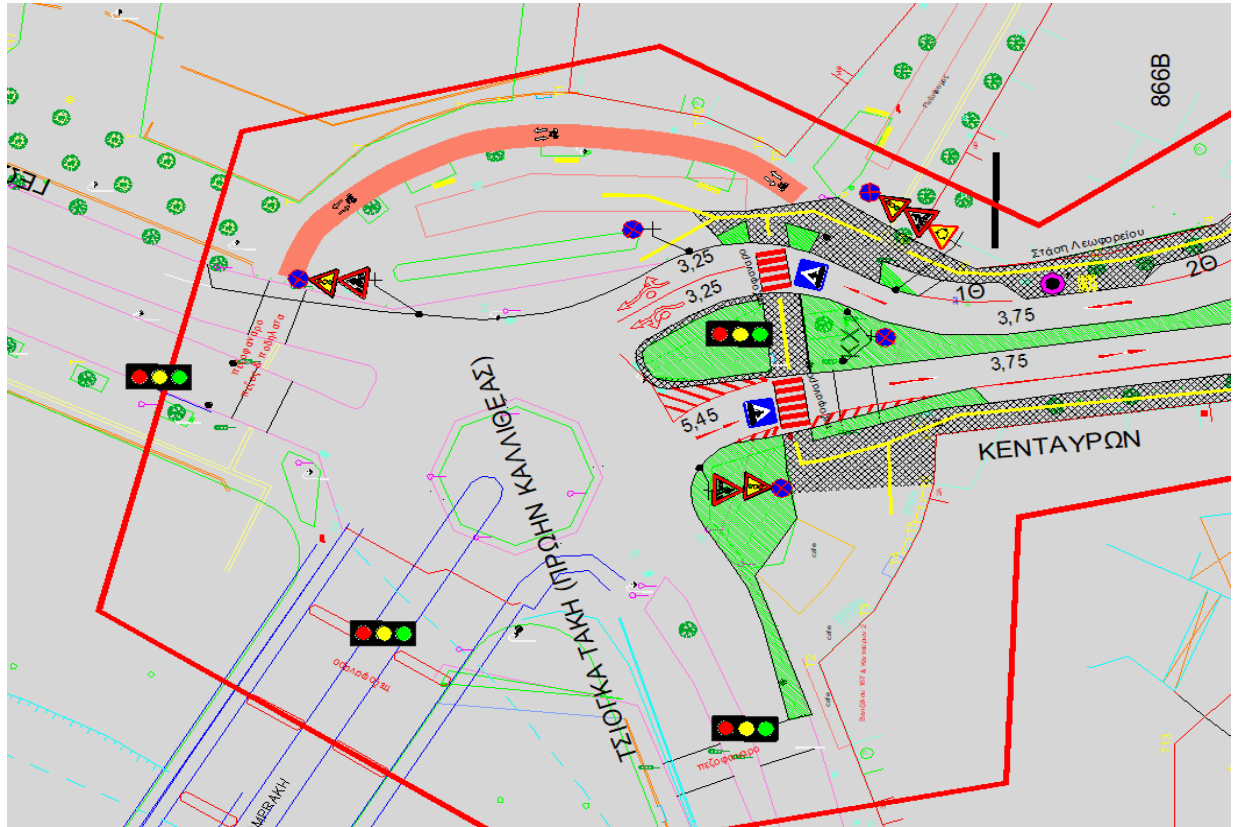


### Κενταύρων (Τσόγκα- Κύπρου)

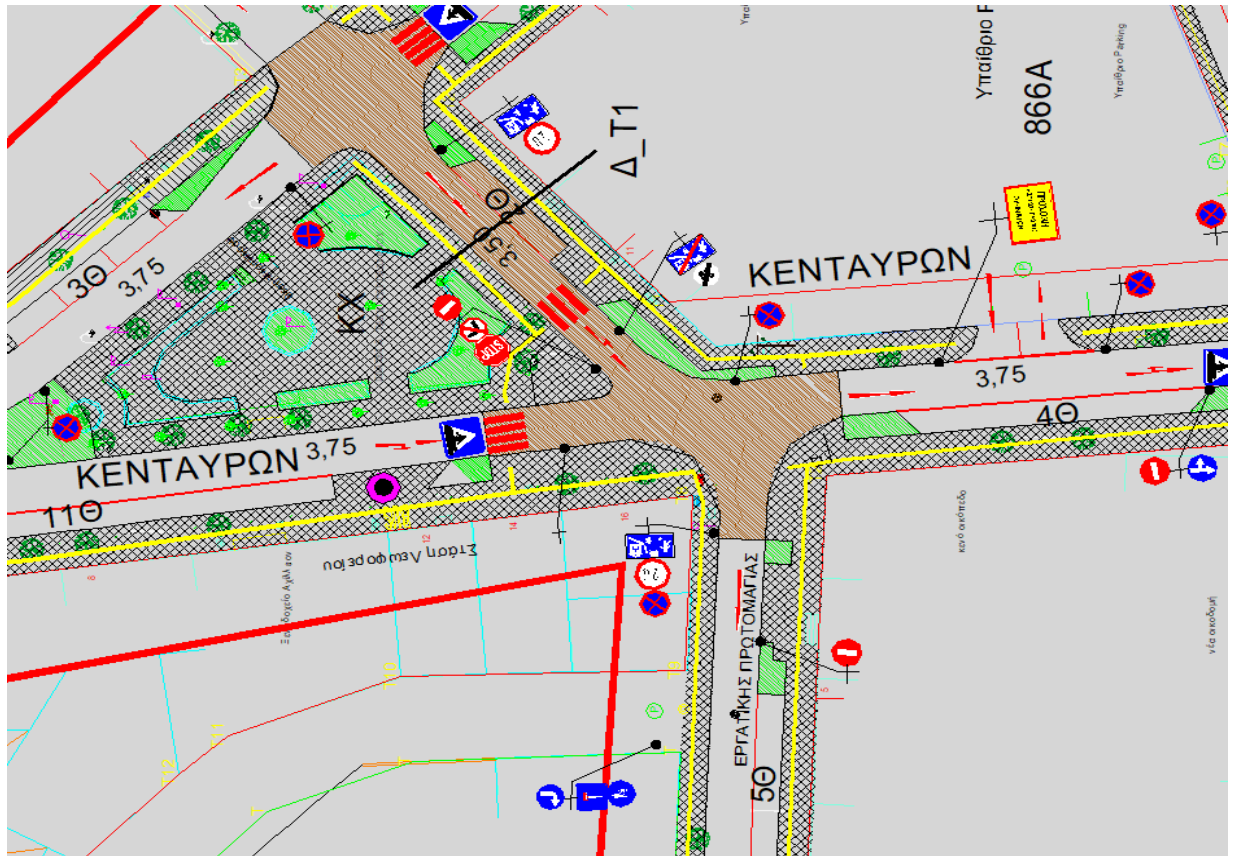
- Η οδός Κενταύρων είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο και στο τμήμα μεταξύ των οδών Τσόγκα και Κύπρου. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,75μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Διαμορφώνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Τσόγκα προς την οδό Κύπρου με αρχικό πλάτος 5,40μ, που καταλήγει σε 3,75 μ για τα πρώτα 30,0 μ περίπου. Στα επόμενα 230.00μ. μέχρι την διασταύρωση με την οδό Πηνειού η λωρίδα κυκλοφορίας γίνεται πλάτους 3,75μ., και μέχρι την διασταύρωση με την οδό Κύπρου διαμορφώνονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,45 μ έκαστη για την έξοδο αριστερά στην πλατεία Εβραίων Μαρτύρων.



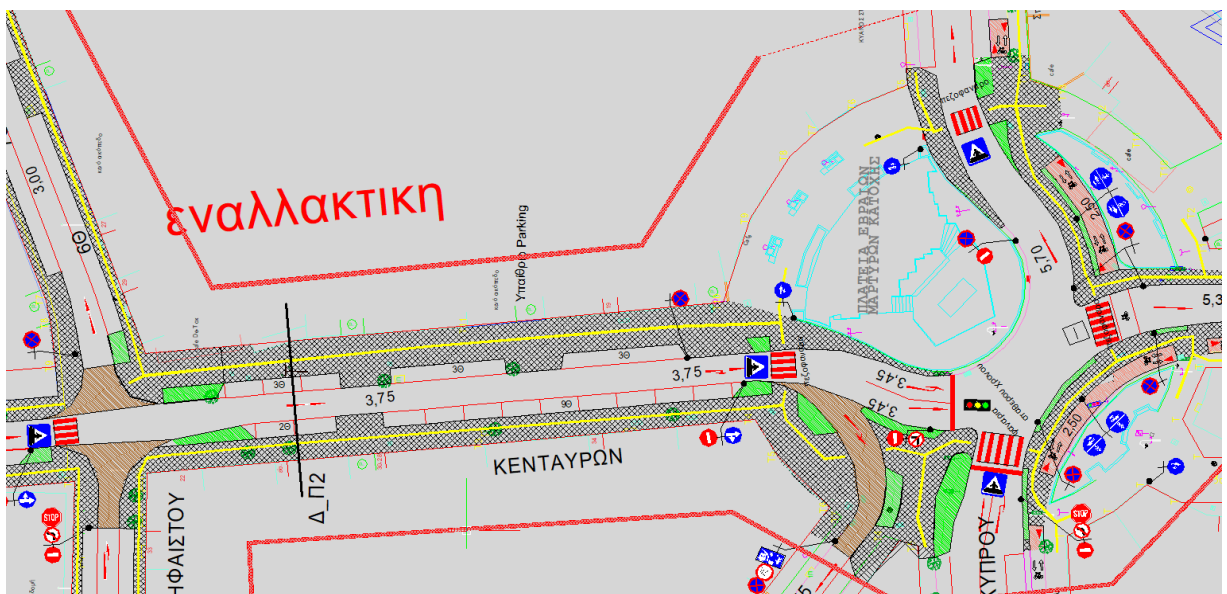
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** στην διασταύρωση της οδού Κενταύρων με την οδό Τσόγκα με πλάτος 3,00μ με ταυτόχρονη εγκατάσταση σηματοδότησης πεζών (πεζοφάναρο)



- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** στην διασταύρωση της οδού Κενταύρων με την οδό Εργ. Πρωτομαγιάς με πλάτος 3,00μ



- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών επί της οδού Κενταύρων με την οδό Ηφαίστου με πλάτος 3,00μ
- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών επί της οδού Κενταύρων με την οδό Πηνειού με πλάτος 3,00μ με ταυτόχρονη εγκατάσταση σηματοδότησης πεζών (πεζοφάναρο)

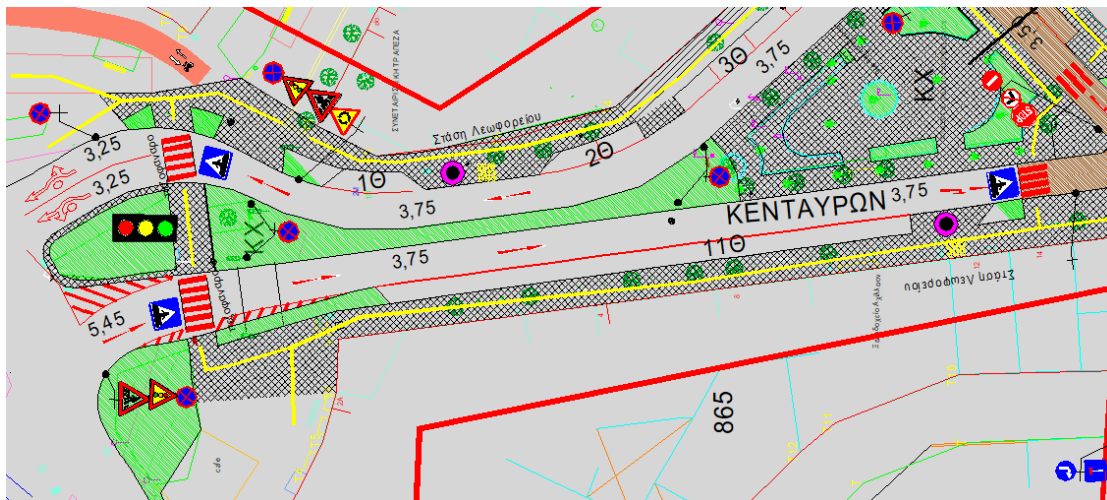


-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας-σήμανσης.

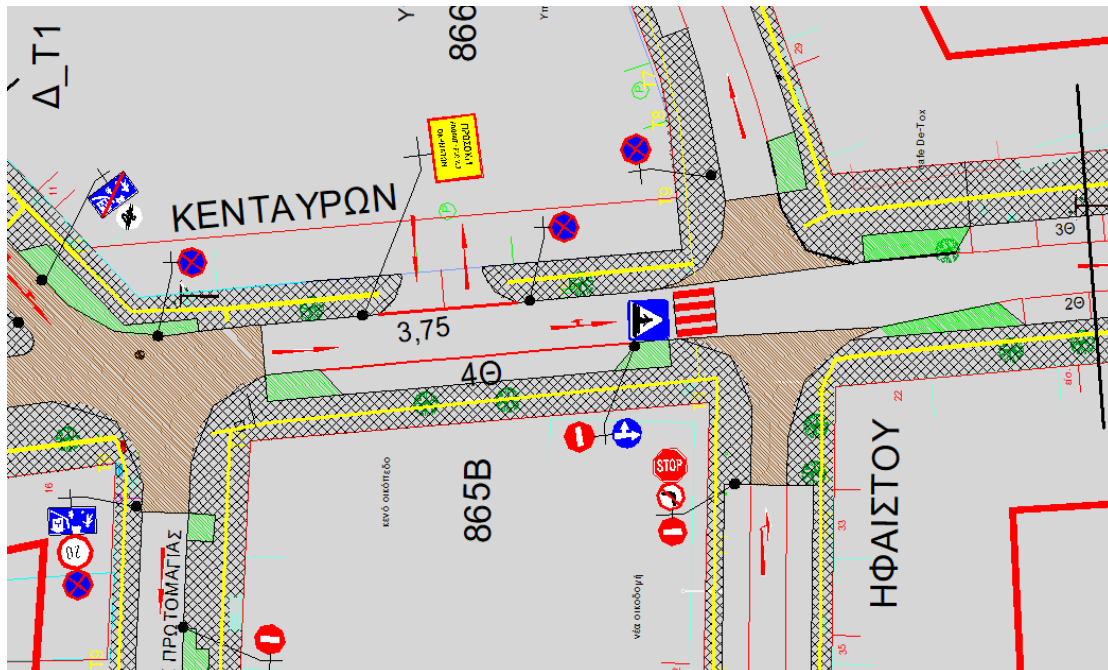


### Κενταύρων (Τσόγκα- Κύπρου)

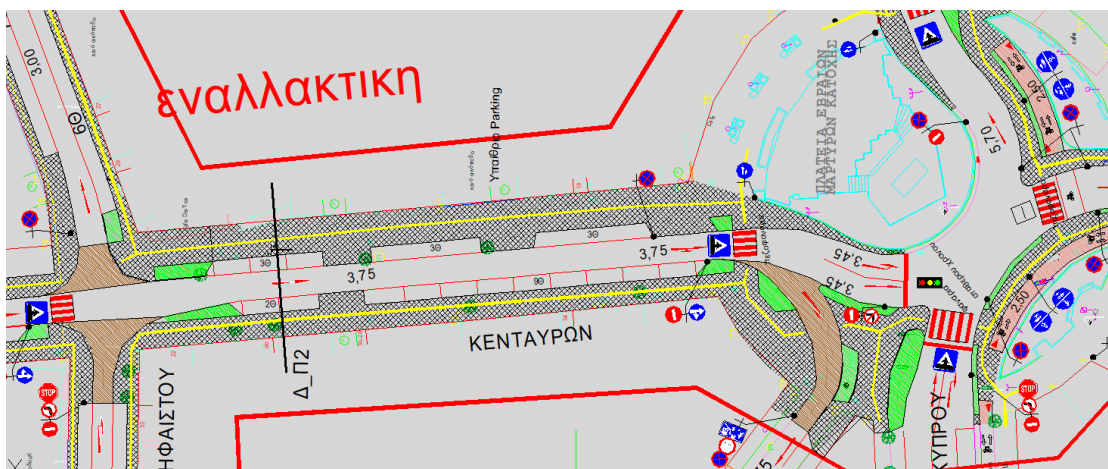
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Κενταύρων (τμήμα από Τσόγκα έως Κύπρου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Κενταύρων (τμήμα από Τσόγκα έως Κύπρου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Κενταύρων (τμήμα από Τσόγκα έως Κύπρου)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Κενταύρων (τμήμα από Τσόγκα έως Κύπρου)
- Απαγόρευση στάσης & στάθμευσης όλων των οχημάτων, στην δεξιά πλευρά της οδού Κενταύρων (τμήμα από Τσόγκα έως Κύπρου) κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσόγκα προς την οδό Κύπρου, για τα πρώτα περίπου 30,0μ από την οδό Τσόγκα.
- Απαγόρευση στάσης & στάθμευσης όλων των οχημάτων, στην αριστερή πλευρά της οδού Κενταύρων (τμήμα από Τσόγκα έως Κύπρου) κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσόγκα μέχρι την διασταύρωση της οδού Ηφαίστου.
- Δημιουργία έντεκα (11) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Κενταύρων κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσόγκα προς την οδό Κύπρου στο ΟΤ 865.



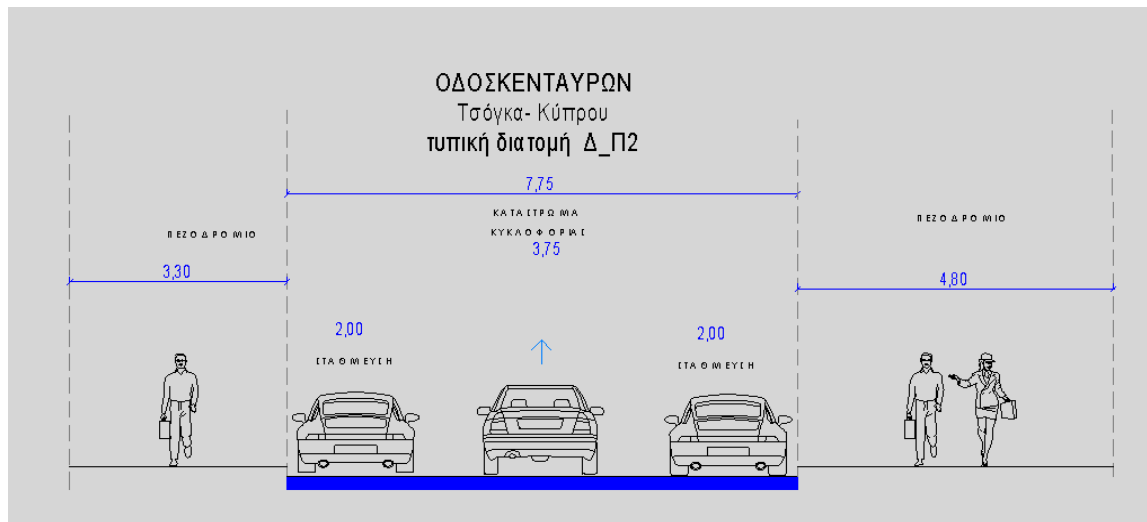
- Δημιουργία τεσσάρων (4) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Κενταύρων κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσόγκα προς την οδό Κύπρου στο ΟΤ 865B.



- Δημιουργία έντεκα (11) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Κενταύρων κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσόγκα προς την οδό Κύπρου στο ΟΤ 862Α.
- Δημιουργία εννέα (9) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Κενταύρων κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσόγκα προς την οδό Κύπρου στο ΟΤ 866.



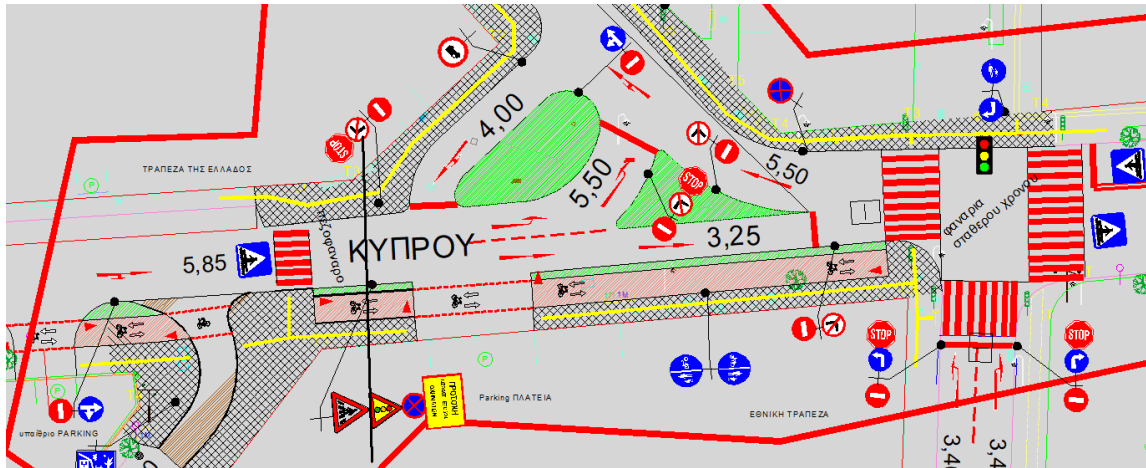




### Κύπρου (Σκαρλάτου Σούτσου – Παπαναστασίου)

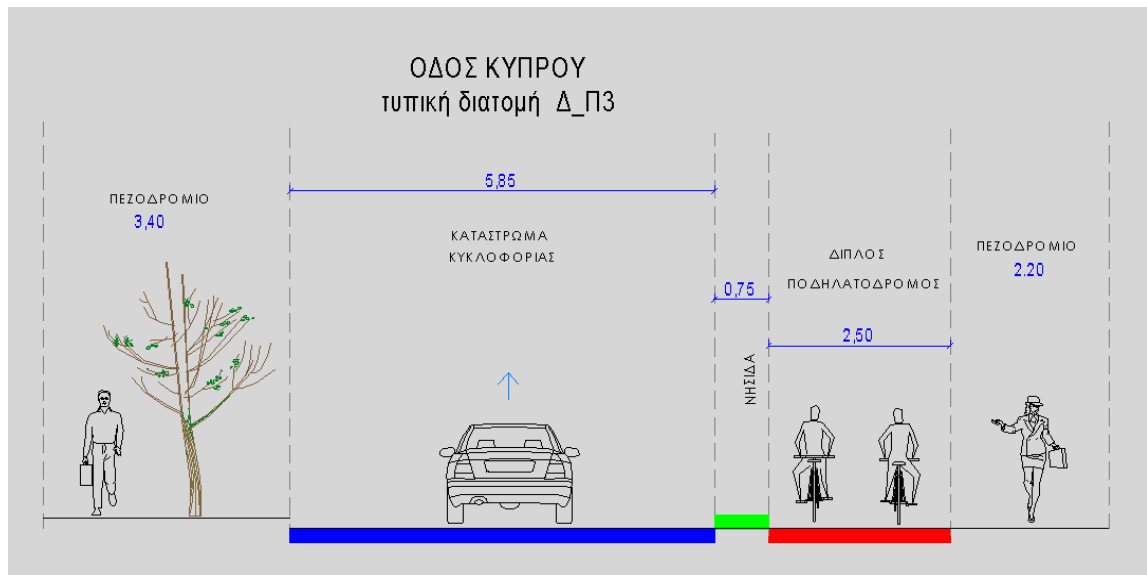
- Η οδός Κύπρου είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο και στο τμήμα μεταξύ των οδών Σκαρλάτου Σούτσου και Παπαναστασίου. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,50μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Διαμορφώνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Παπαναστασίου με αρχικό πλάτος 5,85 μ, για τα πρώτα 40,0 μ περίπου, με δυνατότητα δεξιάς στροφής και έξοδο επί της οδού Σκαρλάτου Σούτσου. Στα επόμενα 30.00μ. μέχρι την διασταύρωση με την οδό Παπαναστασίου η λωρίδα κυκλοφορίας γίνεται πλάτους 3,25μ., και ενσωματώνεται διάβαση πεζών.
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** στην διασταύρωση της οδού Κύπρου με την οδό Σκαρλάτου Σούτσου με πλάτος 3,00μ
- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** στην διασταύρωση της οδού Παπαναστασίου με την οδό Κύπρου με πλάτος 5,00μ
- Δημιουργία **νέας διάβασης πεζών** επί της οδού Κύπρου (μεταξύ Ο.Τ867Β & ΚΧ 825Β) με πλάτος 5,00μ

-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας –σήμανσης.



### Κύπρου (Σκαρλάτου Σούτσου – Παπαναστασίου)

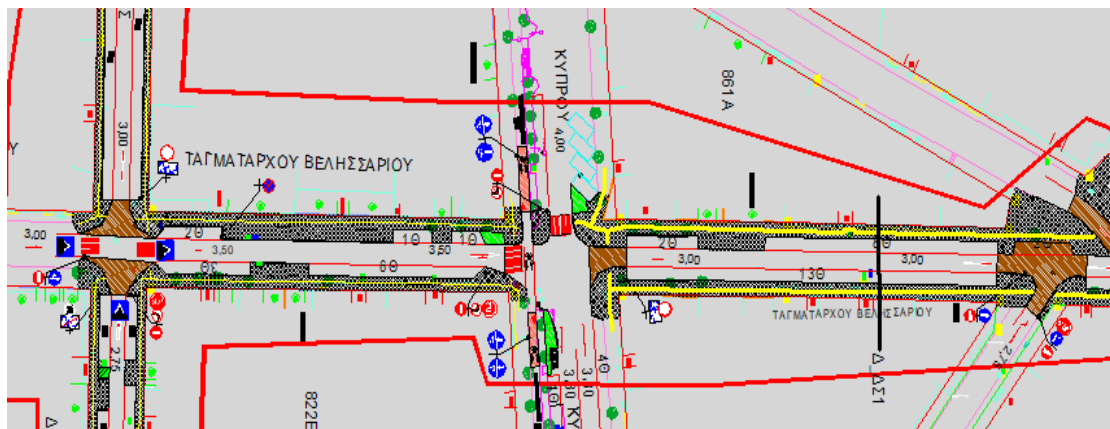
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Κύπρου (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου έως Παπαναστασίου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Κύπρου (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου έως Παπαναστασίου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Κύπρου (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου έως Παπαναστασίου)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Κύπρου (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου έως Παπαναστασίου)
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης πλάτους 2,50μ, στην δεξιά πλευρά της οδού Κύπρου (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου έως Παπαναστασίου) παράλληλου στην οδό – επί του πεζοδρομίου, ο οποίος διαχωρίζεται από τον χώρο κυκλοφορίας οχημάτων με πεζοδρόμιο πλάτους 0,70μ.

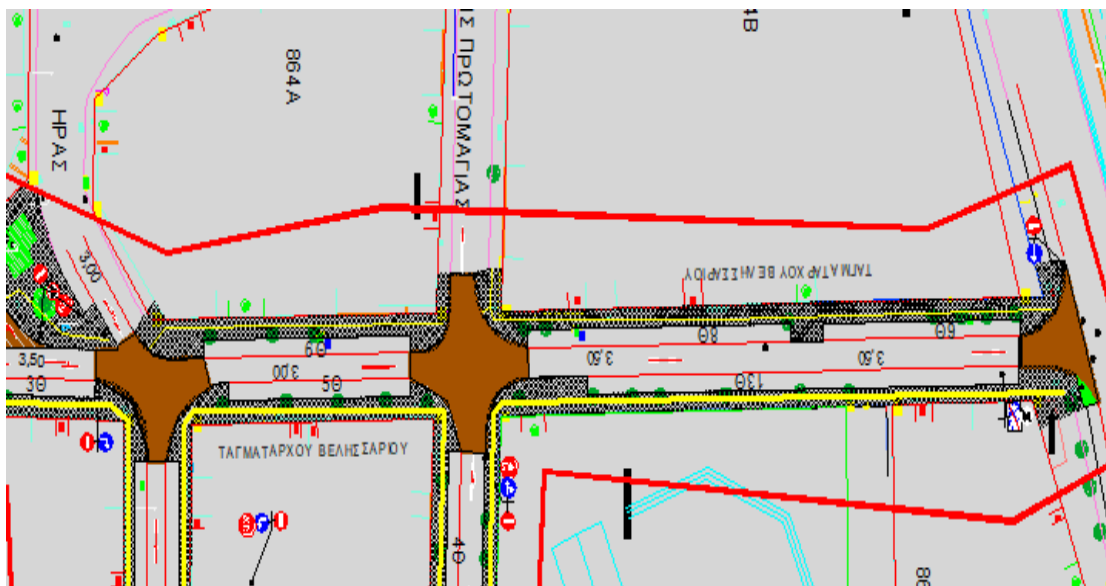


### ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ

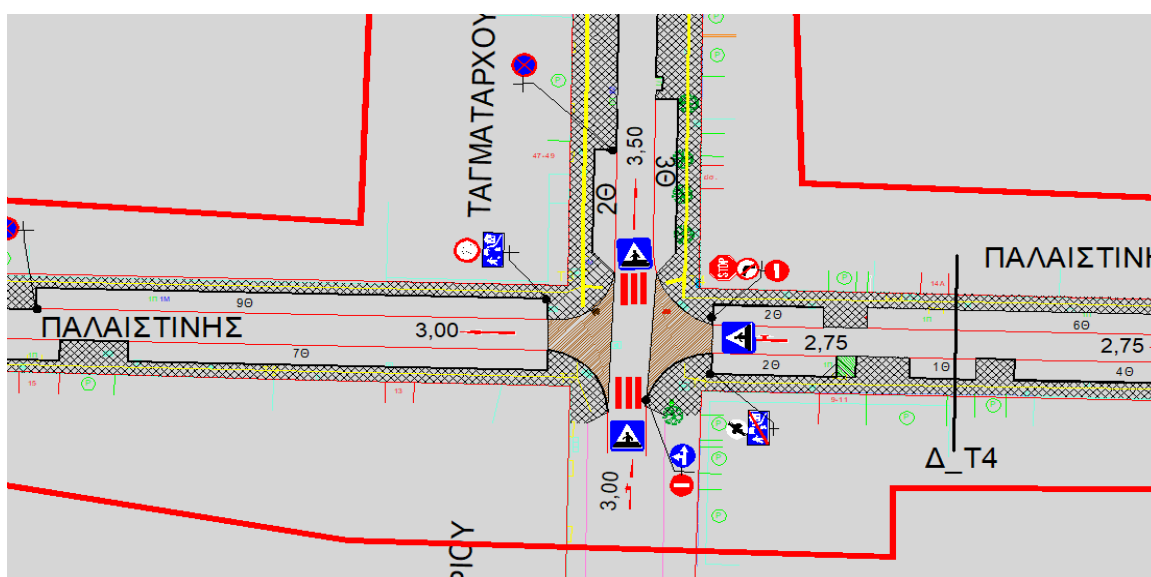
#### Ταγματάρχου Βελήσσαριού (Τσιόγκα Τάκη– Παλαιστίνης)

- Η οδός Ταγματάρχου Βελήσσαριού είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο και στο τμήμα μεταξύ των οδών Παλαιστίνης και Τσιόγκα Τάκη. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,50μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Διαμορφώνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη με αρχικό πλάτος 3,50 μ, για τα πρώτα 200,0 μ περίπου (διασταύρωση με οδό Ήρας) , με δυνατότητα δεξιάς στροφής επί της οδού Κύπρου. Στα επόμενα 40.00μ. μέχρι την διασταύρωση με την οδό Εργατικής Πρωτομαγιάς η λωρίδα κυκλοφορίας γίνεται πλάτους 3,00μ., με δυνατότητα αριστερής στροφής επί της οδού Εργατικής Πρωτομαγιάς. Στα επόμενα 80.00μ. η λωρίδα κυκλοφορίας γίνεται πλάτους 3,50μ μέχρι την διασταύρωση με την οδό Τσιόγκα Τάκη με υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά επί της οδού Τσιόγκα Τάκη.

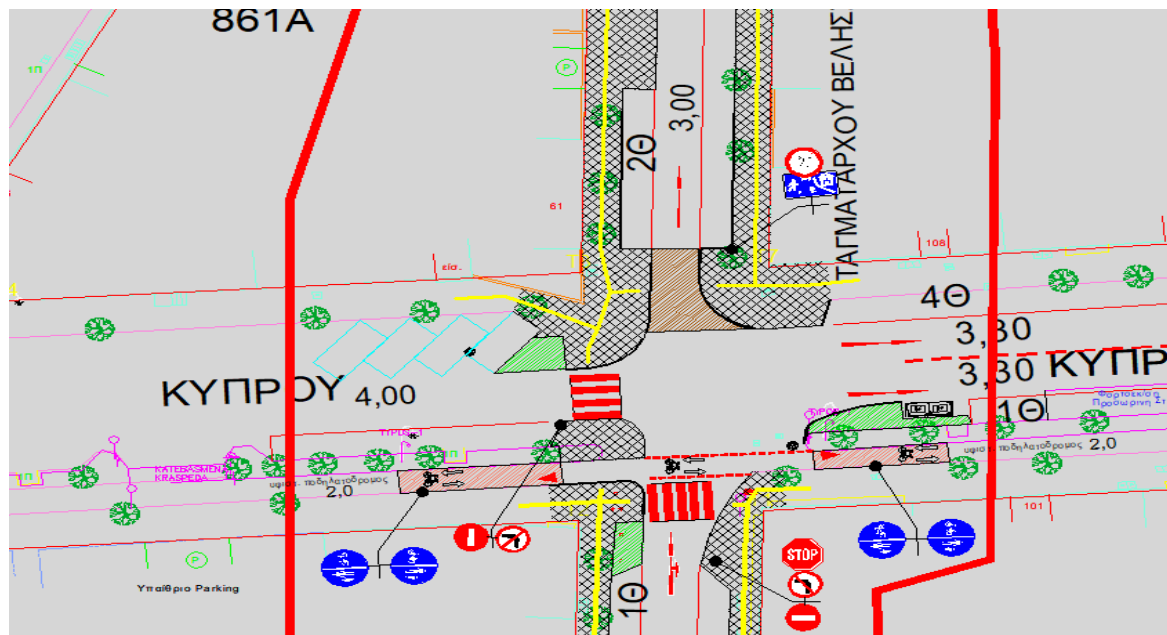




- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία **νέων διαβάσεων πεζών** στην διασταύρωση της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου με την οδό Παλαιστίνης με πλάτος 3,00μ



- Δημιουργία **νέων διαβάσεων πεζών** στην διασταύρωση της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου με την οδό Κύπρου με πλάτος 3,00μ



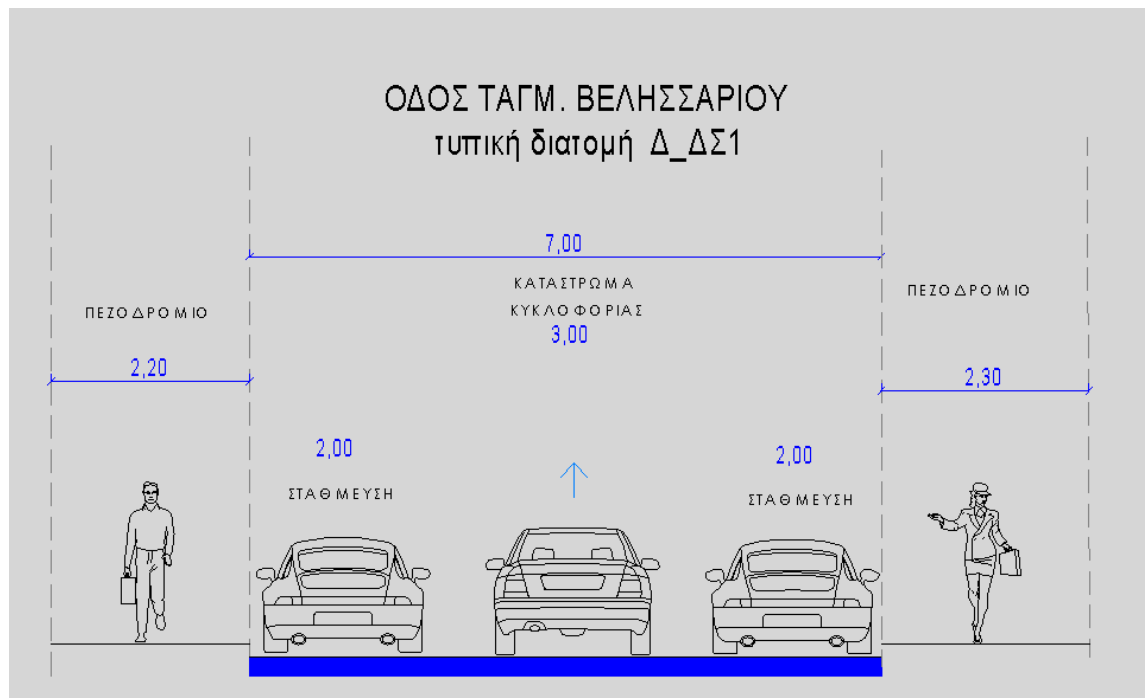
-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας-σήμανσης.

#### Ταγματάρχου Βελησσαρίου (Τσιόγκα Τάκη – Παλαιστίνης)

- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου (τμήμα από Παλαιστίνης έως Τσιόγκα Τάκη) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου (τμήμα από Παλαιστίνης έως Τσιόγκα Τάκη) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου (τμήμα από Παλαιστίνης έως Τσιόγκα Τάκη)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου (τμήμα από Παλαιστίνης έως Τσιόγκα Τάκη)
- Δημιουργία εννέα (9) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 822Ε.

- Δημιουργία δεκατριών (13) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 862.
- Δημιουργία τριών (3) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 862Α.
- Δημιουργία πέντε (5) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 865Β.
- Δημιουργία δεκατριών (13) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 865.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 821Α.
- Δημιουργία δέκα (10) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 861Α.
- Δημιουργία έξι (6) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 864Α.
- Δημιουργία δεκατεσσάρων (14) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ταγματάρχου Βελησσαρίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Παλαιστίνης προς την οδό Τσιόγκα Τάκη στο ΟΤ 864Β.

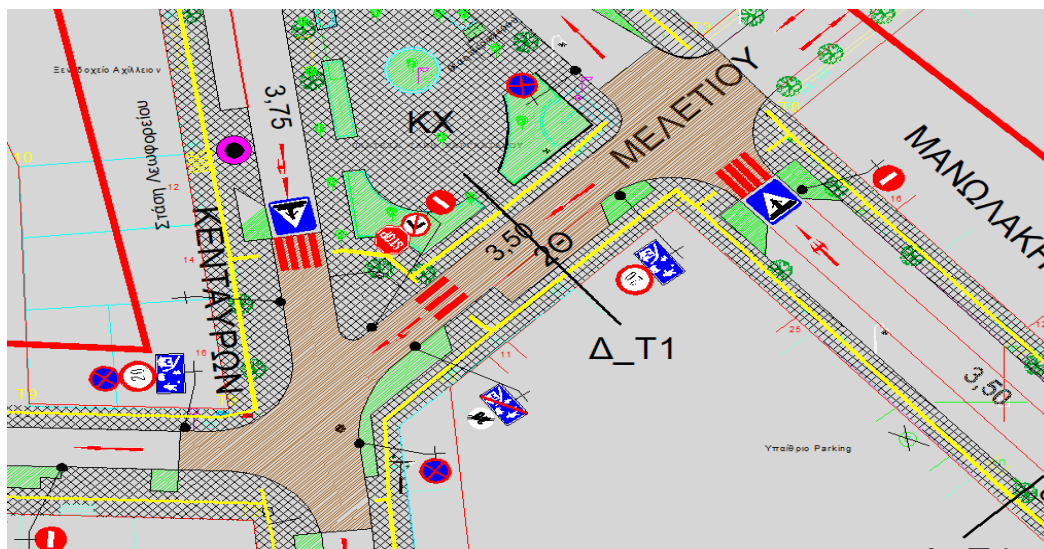




## ΤΟΠΙΚΕΣ ΟΔΟΙ - HOME ZONES

### Μελετίου (Μανωλάκη – Κενταύρων)

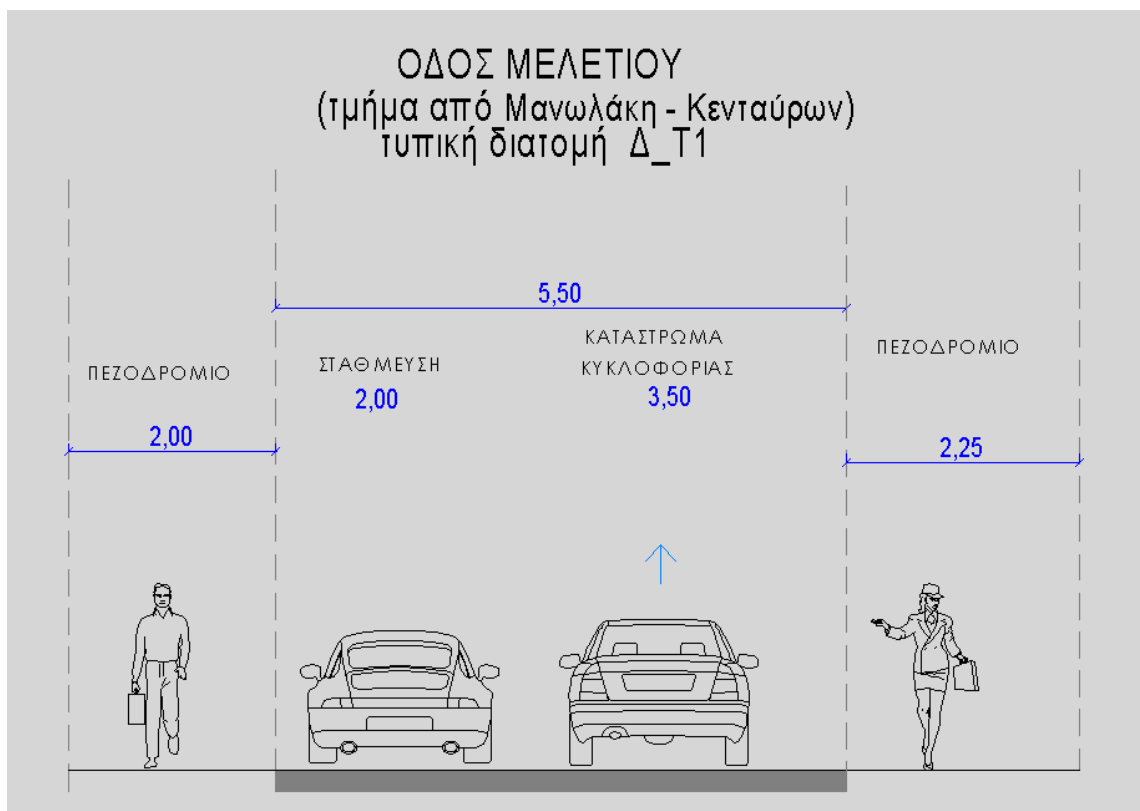
- Η οδός Μελετίου είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο στο τμήμα μεταξύ των οδών Μανωλάκη και Κενταύρων. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,50μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση με δυνατότητα δεξιάς στροφής επί της οδού Κενταύρων και ανακατασκευή των πεζοδρομίων με ενιαίο οδόστρωμα με την οδό Μελετίου.
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Μελετίου με την οδό Μανωλάκη με πλάτος 3,00μ
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Μελετίου με την οδό Κενταύρων με πλάτος 3,00μ.



-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

#### Μελετίου (Μανωλάκη – Κενταύρων)

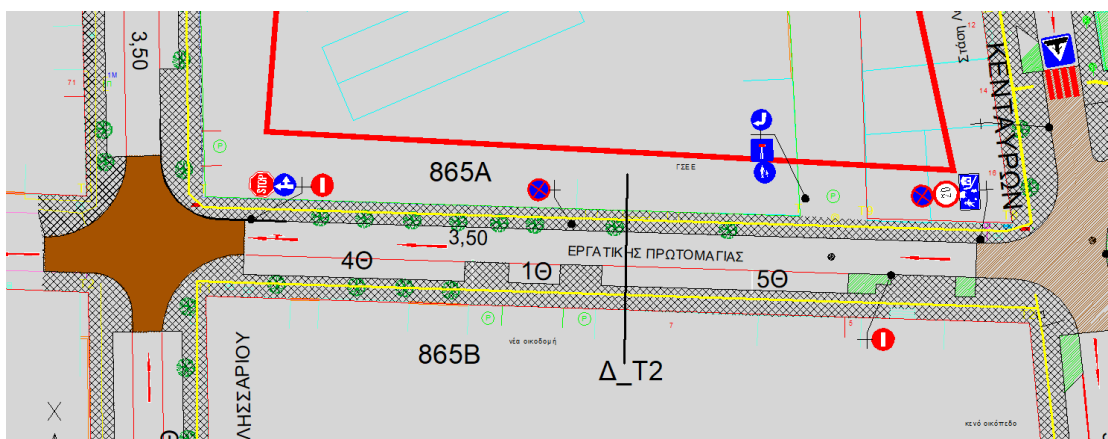
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων με ενιαίο οδόστρωμα με την οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Μελετίου (τμήμα από Μανωλάκη έως Κενταύρων) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ .
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων με ενιαίο οδόστρωμα με την οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Μελετίου (τμήμα από Μανωλάκη έως Κενταύρων) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της Μελετίου (τμήμα από Μανωλάκη έως Κενταύρων)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της Μελετίου (τμήμα από Μανωλάκη έως Κενταύρων)
- Δημιουργία δύο (2) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Μελετίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Μανωλάκη προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 866Α.



#### Εργατικής Πρωτομαγιάς (Κενταύρων – Ταγμ. Βελησσαρίου)

- Η οδός Εργατικής Πρωτομαγιάς είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο στο τμήμα μεταξύ των οδών Κενταύρων και Ταγμ. Βελησσαρίου. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,50μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση με δυνατότητα αριστερής στροφής επί της οδού Ταγμ. Βελησσαρίου.
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.

-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας –σήμανσης.



### Εργατικής Πρωτομαγιάς (Κενταύρων – Ταγμ. Βελησσαρίου)

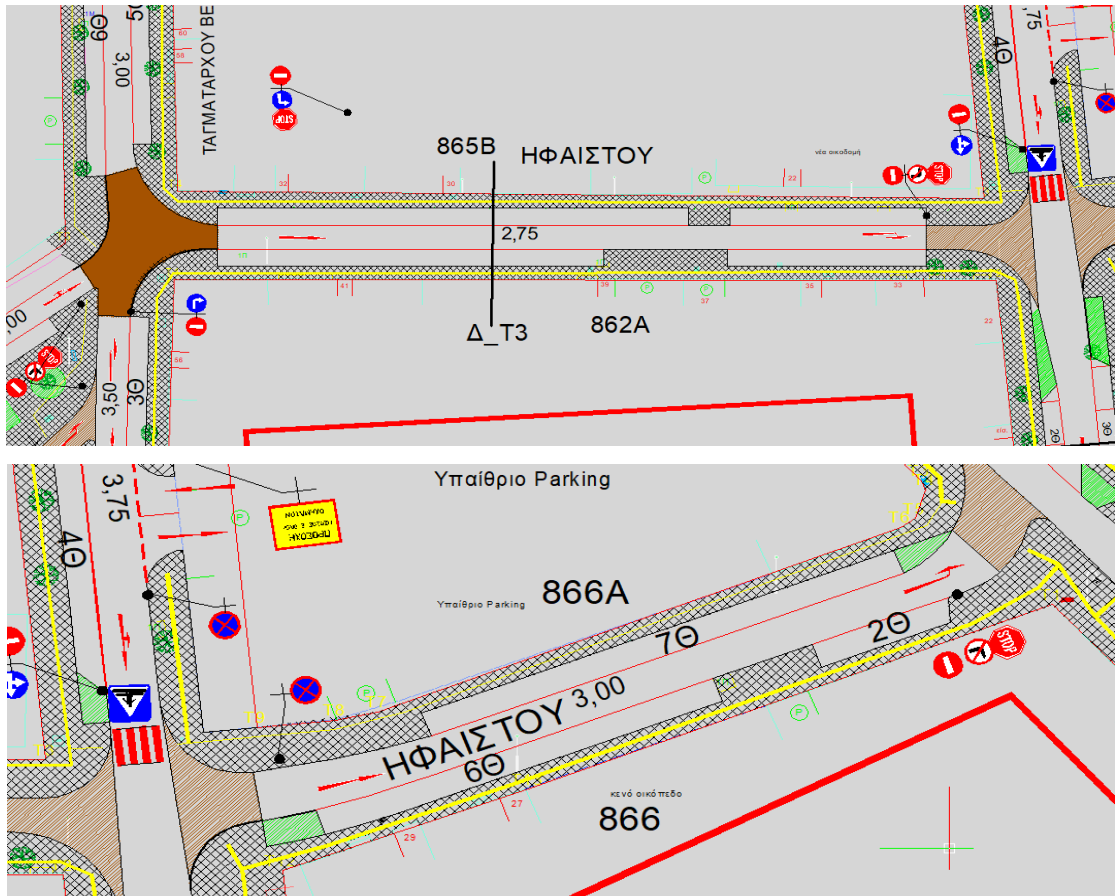
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Εργατικής Πρωτομαγιάς (τμήμα από Κενταύρων έως Ταγμ. Βελησσαρίου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Εργατικής Πρωτομαγιάς (τμήμα από Κενταύρων έως Ταγμ. Βελησσαρίου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της Εργατικής Πρωτομαγιάς (τμήμα από Κενταύρων έως Ταγμ. Βελησσαρίου)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της Εργατικής Πρωτομαγιάς (τμήμα από Κενταύρων έως Ταγμ. Βελησσαρίου)
- Δημιουργία δέκα (10) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Μελετίου κατά την φορά κίνησης από την οδό Κενταύρων προς την οδό Ταγμ. Βελησσαρίου στο ΟΤ 865Β.



### Ηφαίστου (Ταγμ. Βελησσαρίου - Μανωλάκη)

- Η οδός **Ηφαίστου** είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο στο τμήμα μεταξύ των οδών **Ταγμ. Βελησσαρίου** και **Μανωλάκη**. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 2,75μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση με δυνατότητα δεξιάς στροφής επί της οδού Κενταύρων στο τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Ταγμ. Βελησσαρίου και Κενταύρων. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,00μ ακολουθώντας την

υπάρχουσα ρύθμιση με δυνατότητα αριστερής στροφής επί της οδού **Μανωλάκη** στο τμήμα της οδού μεταξύ Κενταύρων και Μανωλάκη.



- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.

-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας-σήμανσης.

#### **Ηφαίστου (Ταγμ. Βελησσαρίου - Μανωλάκη)**

- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Ηφαίστου (τμήμα από Ταγμ. Βελησσαρίου έως Μανωλάκη) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Ηφαίστου (τμήμα από Ταγμ. Βελησσαρίου έως Μανωλάκη) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.



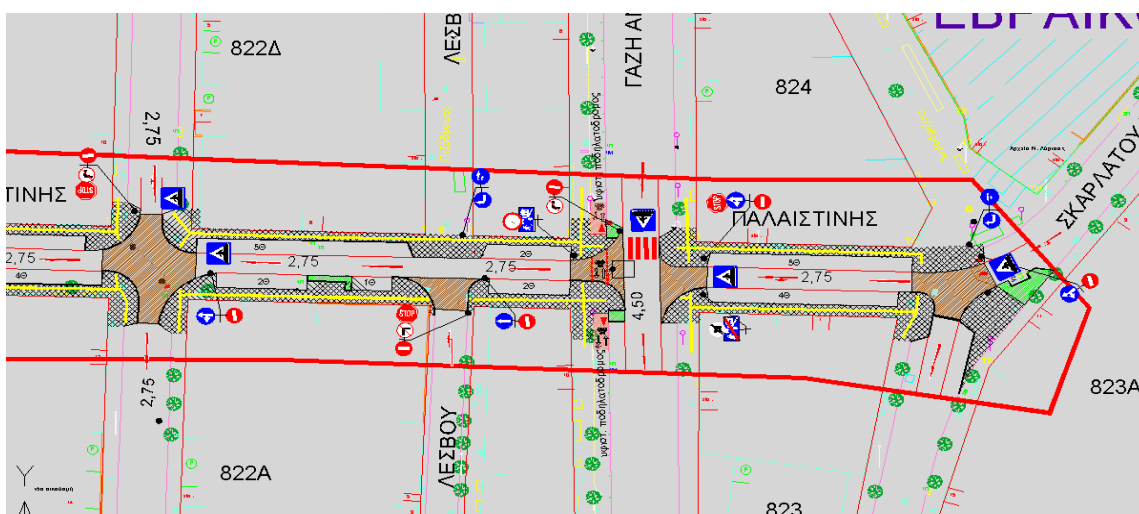
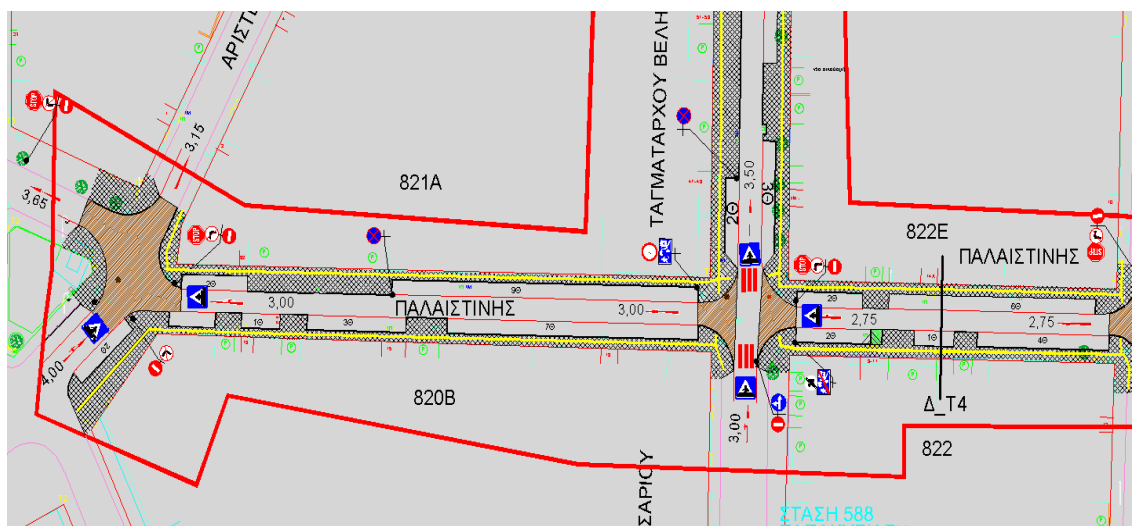
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της Ηφαίστου (τμήμα από Ταγμ. Βελησσαρίου έως Μανωλάκη)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της Ηφαίστου (τμήμα από Ταγμ. Βελησσαρίου έως Μανωλάκη)
- Δημιουργία δεκατεσσάρων (14) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ηφαίστου κατά την φορά κίνησης από την οδό Ταγμ. Βελησσαρίου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 865Β.
- Δημιουργία επτά (7) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ηφαίστου κατά την φορά κίνησης από την οδό Κενταύρων προς την οδό Μανωλάκη στο ΟΤ 866Α.
- Δημιουργία δώδεκα (12) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ηφαίστου κατά την φορά κίνησης από την οδό Ταγμ. Βελησσαρίου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 862Α.
- Δημιουργία οκτώ (8) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ηφαίστου κατά την φορά κίνησης από την οδό Κενταύρων προς την οδό



Μανωλάκη στο ΟΤ 866.

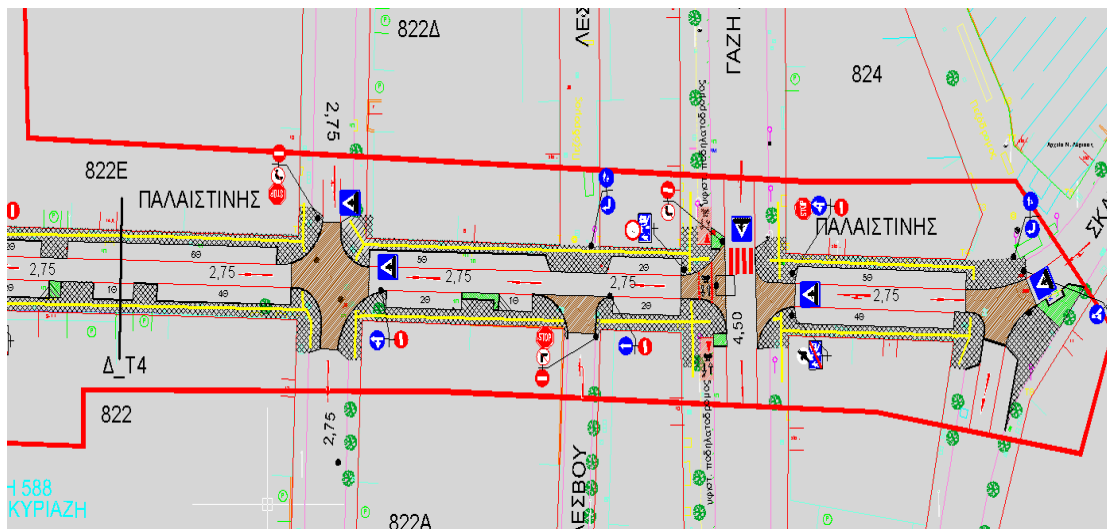
### Παλαιστίνης (Σκαρλάτου Σούτσου – Αριστείδου)

- Η οδός Παλαιστίνης είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο και στο τμήμα μεταξύ των οδών Σκαρλάτου Σούτσου και Αριστείδου. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 2,75μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.
- Διαμορφώνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Αριστείδου με αρχικό πλάτος 2,75 μ, για τα πρώτα 150,0 μ περίπου (διασταύρωση με οδό Ταγμ. Βελησσαρίου) , με δυνατότητα αριστερής στροφής επί των οδών Ανθιμου Γαζή, Φαρμακίδου και Ταγμ. Βελησσαρίου . Στα επόμενα 90.00μ. μέχρι την διασταύρωση με την οδό Αριστείδου η λωρίδα κυκλοφορίας γίνεται πλάτους 3,00μ., με δυνατότητα δεξιάς στροφής επί της οδού Αριστείδου.



- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της Παλαιστίνης με την οδό Σκαρλάτου Σούτσου με πλάτος 3,00μ
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της Παλαιστίνης με την οδό Ανθιμου Γαζή με πλάτος 3,00μ
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της Παλαιστίνης με την οδό Φαρμακίδου με πλάτος 3,00μ
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της Παλαιστίνης με την οδό Ταγμ. Βελησσαρίου με πλάτος 3,00μ
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της Παλαιστίνης με την οδό Αριστείδου με πλάτος 3,00μ

-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

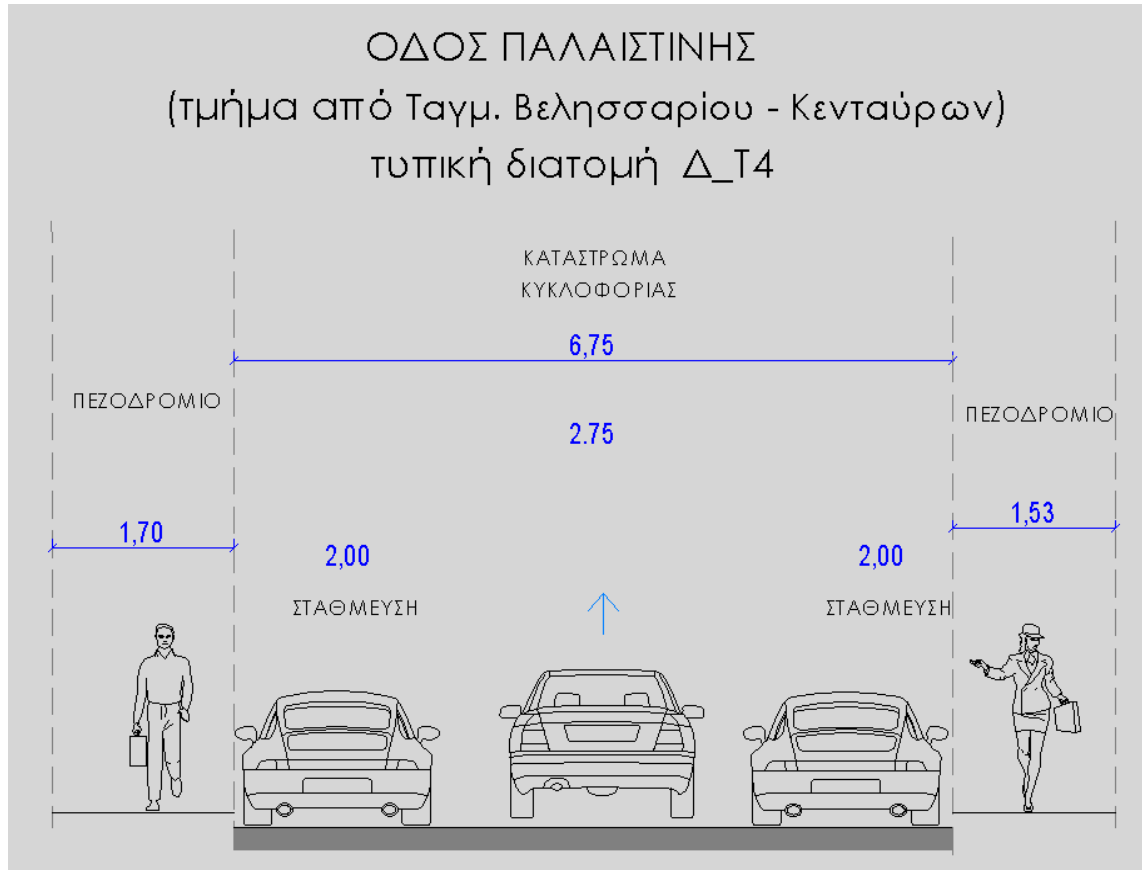


#### **Παλαιστίνης (Σκαρλάτου Σούτσου – Αριστείδου)**

- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Παλαιστίνης (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου – Αριστείδου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Παλαιστίνης (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου – Αριστείδου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.

- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της Παλαιστίνης (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου – Αριστείδου)
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της Παλαιστίνης (τμήμα από Σκαρλάτου Σούτσου – Αριστείδου)
- Δημιουργία τεσσάρων (4) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 823.
- Δημιουργία δύο (2) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 822B.
- Δημιουργία τριών (3) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 822A.
- Δημιουργία επτά (7) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 822.
- Δημιουργία δώδεκα (12) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 820B.
- Δημιουργία πέντε (5) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 824.
- Δημιουργία δυο (2) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 822Γ.
- Δημιουργία πέντε (5) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 822Δ.
- Δημιουργία οκτώ (8) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 822Ε.

- Δημιουργία έντεκα (11) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Παλαιστίνης κατά την φορά κίνησης από την οδό Σκαρλάτου Σούτσου προς την οδό Κενταύρων στο ΟΤ 821Α.

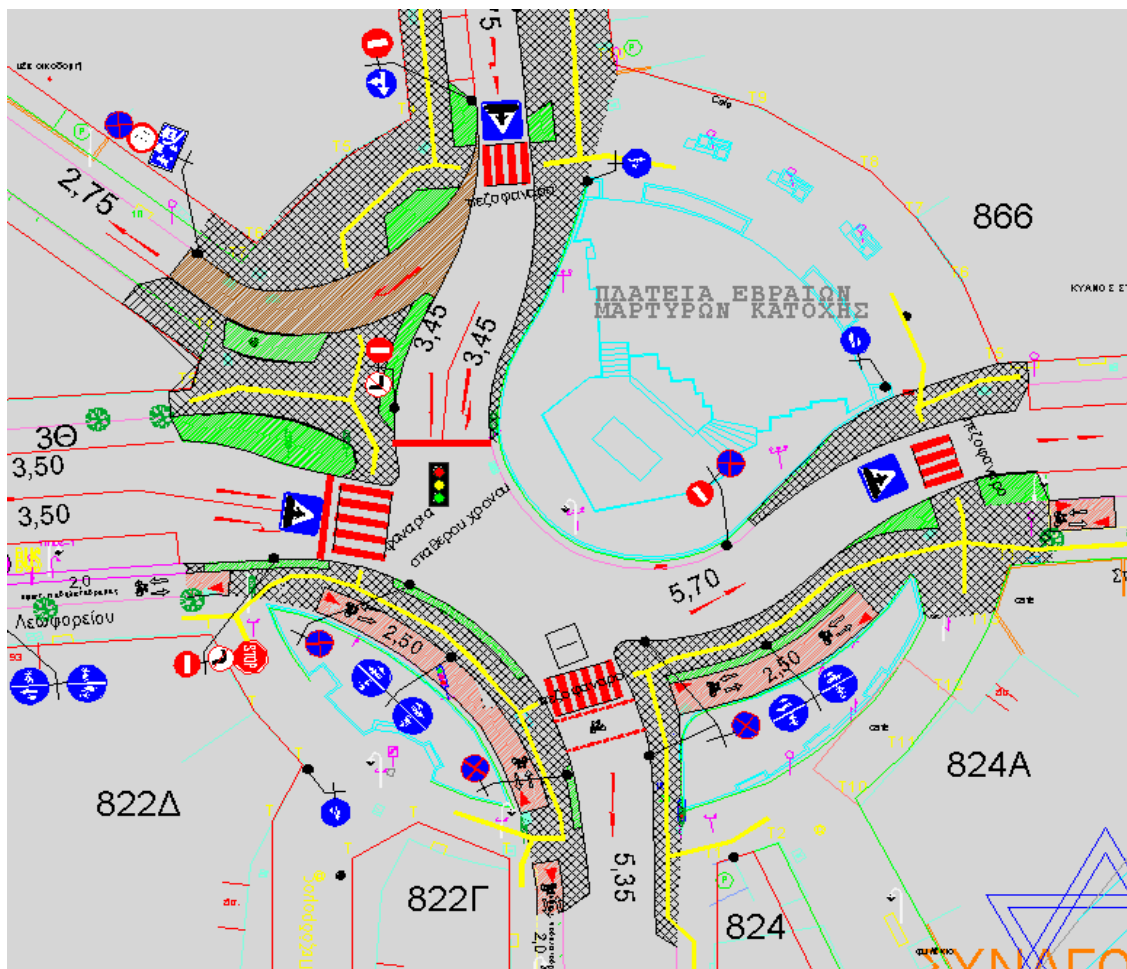


#### Πλατεία Εβραίων Μαρτύρων κατοχής

- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων με ενιαίο οδόστρωμα με την οδό Πηνειού
- μέχρι την οδό Πηνειού η λωρίδα κυκλοφορίας γίνεται πλάτους 3,75μ., και μέχρι την διασταύρωση με την οδό Κύπρου διαμορφώνονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,45 μ έκαστη για την έξοδο αριστερά στην πλατεία Εβραίων Μαρτύρων.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων στα Ο.Τ.822Γ & Ο.Τ. 822Δ, με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης πλάτους 2,50.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στα Ο.Τ.822Γ & Ο.Τ. 822Δ



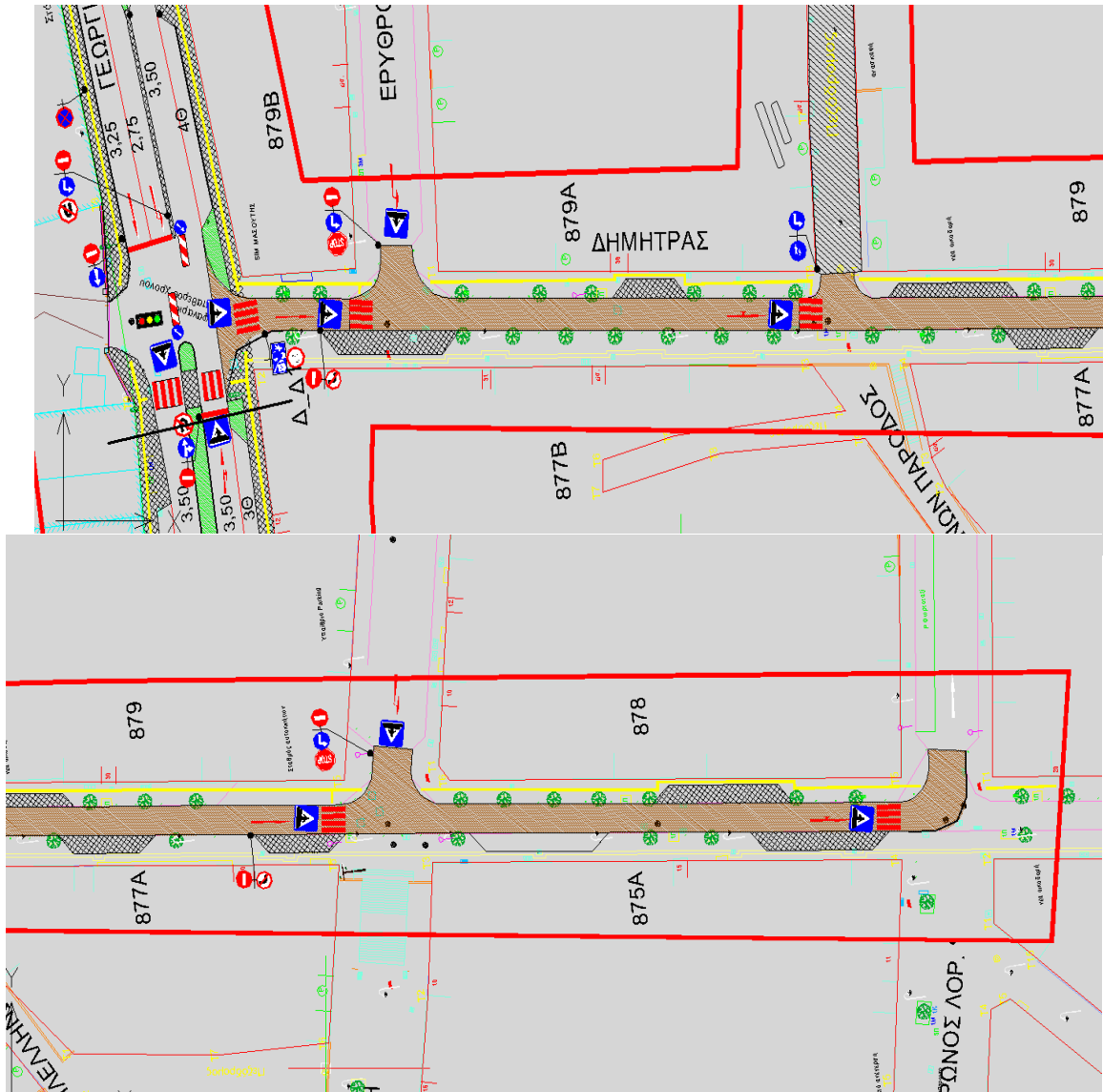
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην αρχή της οδού Πηνειού, στις συμβολές της οδού Κύπρου με την Πλατεία Εβραίων Μαρτύρων και στην αρχή της οδού Ανθ. Γαζή πλάτους 3,00μ
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων στα Ο.Τ.824 & Ο.Τ. 824Α, με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης πλάτους 2,50.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στα Ο.Τ.824 & Ο.Τ. 824Α



-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

#### **Δήμητρας (Γεωργιάδου – Βύρωνος)**

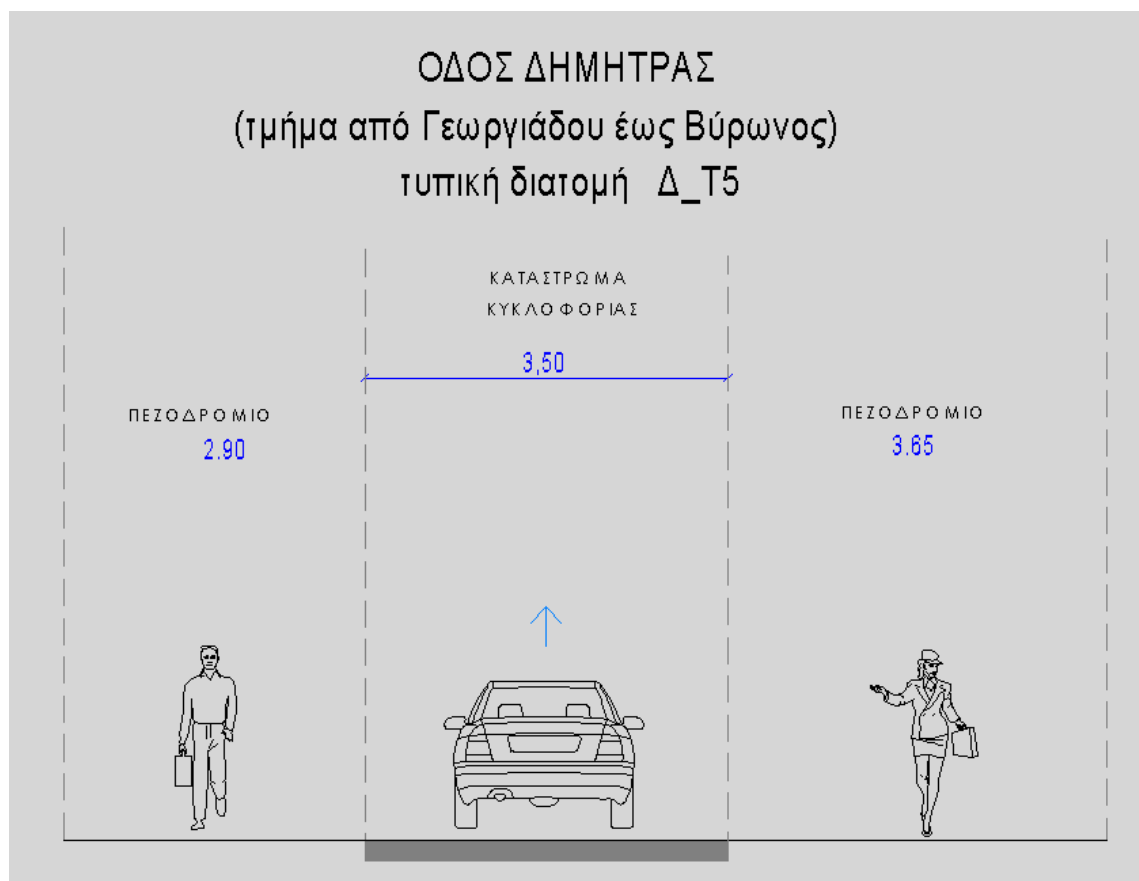
- Η οδός Δήμητρας είναι οδός μονής κυκλοφορίας ΧΩΡΙΣ διαχωριστική νησίδα και διαμορφώνεται κατά τον ίδιο τρόπο και στο τμήμα μεταξύ των οδών Γεωργιάδου και Βύρωνος. Δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, μέσου πλάτους 3,50μ ακολουθώντας την υπάρχουσα ρύθμιση.



- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- ανακατασκευή των πεζοδρομίων με ενιαίο οδόστρωμα με την οδό Δήμητρας.
- κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Δήμητρας (τμήμα από Γεωργιάδου έως Βύρωνος)
- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Δήμητρας με την οδό Γεωργιάδου με πλάτος 3,00μ .
- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Δήμητρας με την οδό Ερυθρού Σταυρού με πλάτος 3,00μ .
- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Δήμητρας με την οδό Νίκης (Πεζόδρομος) με πλάτος 3,00μ .

- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Δήμητρας με την οδό Γαριβάλδη με πλάτος 3,00μ .
- Δημιουργία νέας διάβασης πεζών στην διασταύρωση της οδού Δήμητρας με την οδό Βύρωνος Λορ. με πλάτος 3,00μ .

-όπως αποτυπώνεται στο επισυναπτόμενο Σχέδιο οριζοντιογραφίας –σήμανσης.



- Ο -  
Αρμόδιος Υπάλληλος

- Η -  
Προϊσταμένη  
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ  
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ-ΣΒΑΚ

- Ο -  
Αν. Προϊστάμενος  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Δημήτριος Κ. ΞΗΡΟΜΕΡΗΣΙΟΣ  
Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός  
με Α βαθμό

Ειρήνη ΣΤΑΘΑΚΟΠΟΥΛΟΥ  
Αρχιτέκτων μηχανικός  
με Α βαθμό

Αλέξανδρος ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ  
Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός  
με Α βαθμό