



ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 749

ΘΕΜΑ: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας γύρω από τα Σχολικά Συγκροτήματα στην πόλη της Λάρισας – Τροποποίηση της υπ' αρ. 72 2024 Α.Δ.Ε., ως προς το σκέλος της οδού Ανθίμου Γαζή (Αθανασίου Διάκου – Κουμουνδούρου).

Στη Λάρισα σήμερα 04-09-2024 ημέρα της εβδομάδας Τετάρτη και ώρα 11.00 π.μ., η Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Λαρισαίων, συνήλθε σε συνεδρίαση ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 45258/30-08-2024 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτής Χρήστου Τερζούδη, που ορίστηκε με τη με αριθμ. 66/09-01-2024 απόφαση του Δημάρχου Λάρισας, παρευρεθέντων από τα μέλη οι κ. 1) Τερζούδης Χρήστος ως Πρόεδρος, 2) Τζατζάκης Φώτιος, 3) Καλόγηρος Κωνσταντίνος, 4) Ανδριτσόπουλος Ανδρέας, 5) Κουρδής Αναστάσιος, 6) Διαμάντος Κωνσταντίνος, 7) Αδαμόπουλος Αθανάσιος, 8) Βλαχούλης Κωνσταντίνος και 9) Δεληγιάννης Δημήτριος.

Η Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Λαρισαίων, αφού συζήτησε σχετικά με το θέμα: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας γύρω από τα Σχολικά Συγκροτήματα στην πόλη της Λάρισας – Τροποποίηση της υπ' αρ. 72 2024 Α.Δ.Ε., ως προς το σκέλος της οδού Ανθίμου Γαζή (Αθανασίου Διάκου – Κουμουνδούρου) και αφού έλαβε υπόψη:

1. Τα άρθρα 72, 73 & 74Α του Ν. 3852/2010 όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν.
2. Τις διατάξεις του Ν. 5056/2023.
3. Τα άρθρα 79 και 82 του Ν.3463/2006 όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν.
4. Το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
5. Τη με αριθμ. πρωτ. 44518/26-08-2024 αρνητική γνώμη του Αστικού ΚΤΕΛ Λάρισας.
6. Τη με αριθμ. πρωτ. 44520/26-08-2024 θετική γνώμη της Προέδρου της 2^{ης} Δημοτικής Κοινότητας Δήμου Λαρισαίων.
7. Τη με αριθμ. πρωτ. 37196/09-07-2024 εισήγηση της Δ/σης Βιώσιμης Κινητικότητας, Τμήμα Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού-ΣΒΑΚ, η οποία έχει ως εξής:

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

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,

"Σύμφωνα με το άρθρο 26 του ν.5056/23 (ΦΕΚ 163/06.10.2023 τεύχος Α'): "1.Από την αυτοδιοικητική περίοδο που άρχεται την 1η.1.2024, η οικονομική επιτροπή, η επιτροπή ποιότητας ζωής και η εκτελεστική επιτροπή των δήμων καταργούνται και τις αρμοδιότητές τους ασκεί η δημοτική επιτροπή που συγκροτείται και εκλέγεται με βάση το άρθρο 8. Σε δήμους με πληθυσμό κάτω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων, στους οποίους οι αρμοδιότητες της επιτροπής ποιότητας ζωής ασκούνται από το δημοτικό συμβούλιο, από την αυτοδιοικητική περίοδο που άρχεται την 1η.1.2024, ασκούνται από τη δημοτική επιτροπή.

[...]

3.Από την αυτοδιοικητική περίοδο που άρχεται την 1η.1. 2024, όπου στο Ένατο Μέρος του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων [ν. 3463/2006 (Α' 114)] γίνεται αναφορά ή παραπομπή στη

δημαρχιακή επιτροπή ή στο άρθρο 104 του ίδιου νόμου, εφεξής νοούνται η δημοτική επιτροπή και το άρθρο 8 του παρόντος, αντίστοιχα.

Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 54 του ν.5056/23 (ΦΕΚ 163/06.10.2023 τεύχος Α'): "2.Η ισχύς του Μέρους Β' αρχίζει την 1η.1.2024"."

- **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. **37231/09-07-2024**) προς την Πρόεδρο της 2^{ης} 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^{ης} Δημοτικής Κοινότητας Λάρισας (**έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 44520/26-08-2024**) .

Διατύπωση γνώμης του Αστικού ΚΤΕΛ ΛΑΡΙΣΑΣ

1α/ Έγγραφο της Υπηρεσίας (με αρ. πρωτ. **37233/09-08-2024**) 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 .

1β/ Διατύπωση άποψης από τον πρόεδρο του Αστικού ΚΤΕΛ ΛΑΡΙΣΑΣ (**έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 44518/26-08-2024**)

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, διευρυνμένων 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 τους άλλους, 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.

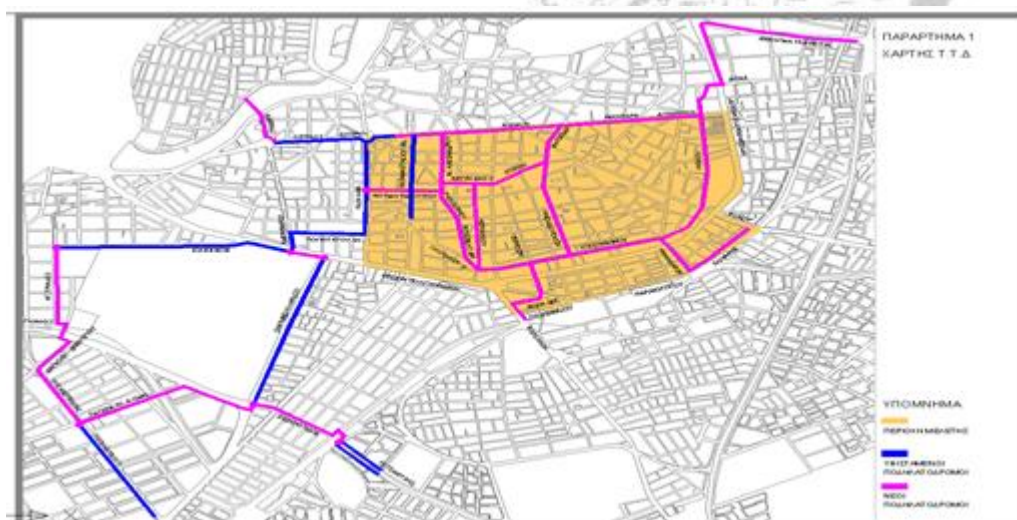


Περιοχή Επέμβασης

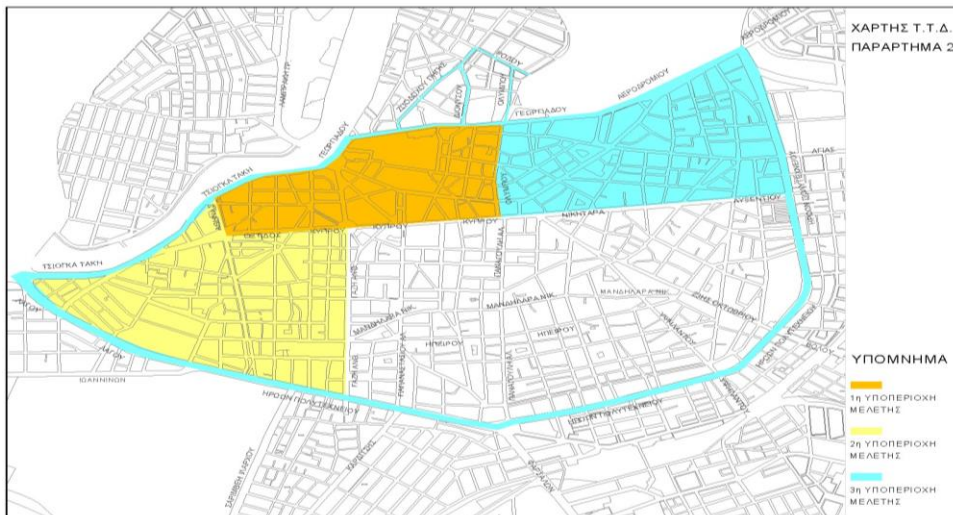
Τέλος στο πλαίσιο της σταδιακής εφαρμογής του Σχεδίου βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και της Μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Άμεσης Εφαρμογής:

α) εκπονήθηκε από την D ENCO 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"**

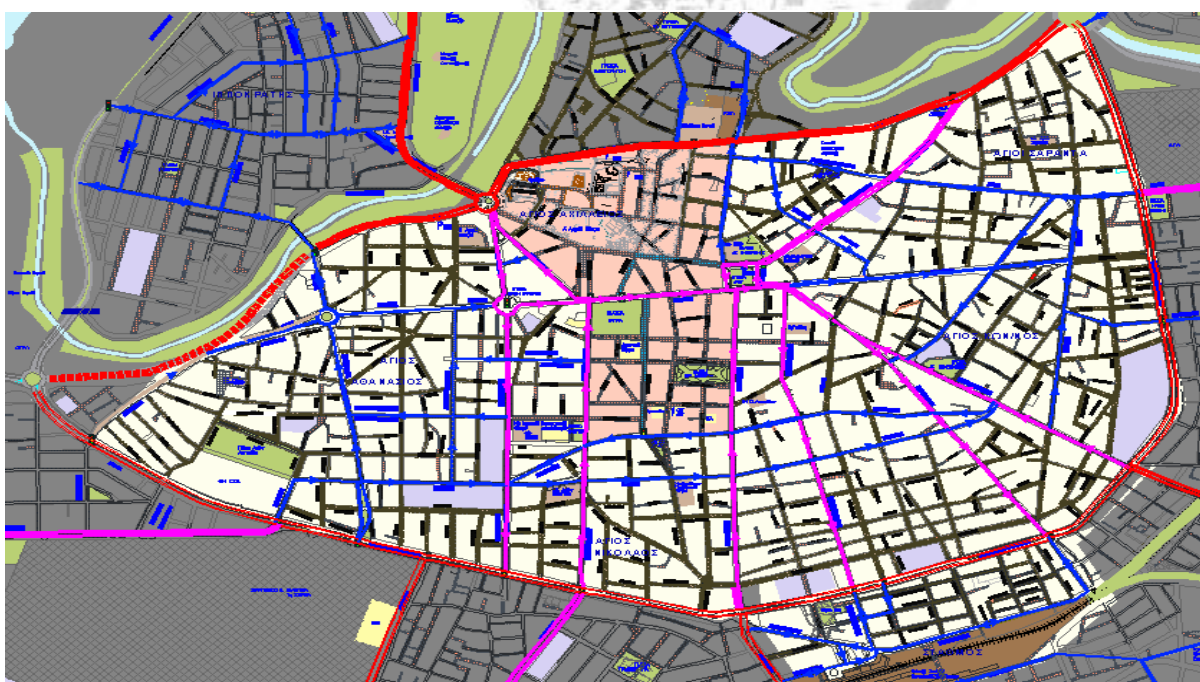


Περιοχή Επέμβασης που αφορούν την:

- 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 ΙV Κόρια Συλλεκτήρια οδός** - χρώματος magenta) και Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες οδούς (**Δ ΙV Συλλεκτήρια οδός**-χρώματος μπλε):

ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ

- Η οδός **Ανθίμου Γαζή**.
- **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^{ης} Οκτωβρίου έως Υψηλάντου)
- Η οδός Λ. Μαβίλη από Ερυθρού Σταυρού έως Α. Μαρίνης
- Η οδός Ερυθρού Σταυρού από 31^{ης} 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 ΒΡΑΙΑ ΑΡΜΕΝΗ (Ξενοφώντος-Καραθάνου)

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

Α.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 αμβλυθούν 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 ZONEΣ. 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 ροών πεζών και των διαδρομών ποδηλάτου να είναι με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδεικνύεται η ενότητα του χώρου, αλλά και η διαφοροποίηση της λειτουργίας και της μορφής του ανάλογα με το υποσύνολο στο οποίο ανήκει το κάθε επιμέρους τμήμα του.
- Στους δρόμους της κάθε γειτονιάς θα κυκλοφορούν κατά βάση και θα σταθμεύουν οι κάτοικοι των οικοδομικών τετραγώνων που την απαρτίζουν.
- Στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας θα έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα. Η συχνή εναλλαγή στη φορά της κίνησης, οι εναλλάξ γεωμετρικές διαμορφώσεις (παρτέρια φύτευσης και θέσεις στάθμευσης τοποθετούνται πότε στη μία πλευρά του δρόμου και πότε στην άλλη) και επιπρόσθετα το γεγονός ότι θα δίνεται η δυνατότητα να κυκλοφορούν ταυτόχρονα στο ίδιο κατάστρωμα, πεζοί και ποδήλατα, δεν θα παρέχει τη δυνατότητα ανάπτυξης ταχύτητας μεγαλύτερης των 20 - 30 χλμ/ώρα.
- Δεν θα είναι ελκυστικό για τον οδηγό που δεν έχει προορισμό κάποια γειτονιά να διέλθει μέσα από τους δρόμους της, αντί να πορευθεί μέσα από τους κύριους δρόμους του κέντρου, όπου και ταχύτερα θα μπορεί να κινηθεί και εμπόδια στην κίνησή του δεν θα συναντήσει (πεζούς, ποδήλατα, διαδρομή μαιάνδρου, συχνή αλλαγή δρόμου (κίνηση 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 επίστρωση του καταστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων και των χώρων στάθμευσης από κυβόλιθους, των πεζοδρομίων από τσιμεντόπλακες και των υποδομών ποδηλάτου είτε από Σκυρόδεμα είτε από Κυβόλιθους, ενώ παράλληλα 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 δένδροστοιχίας (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.

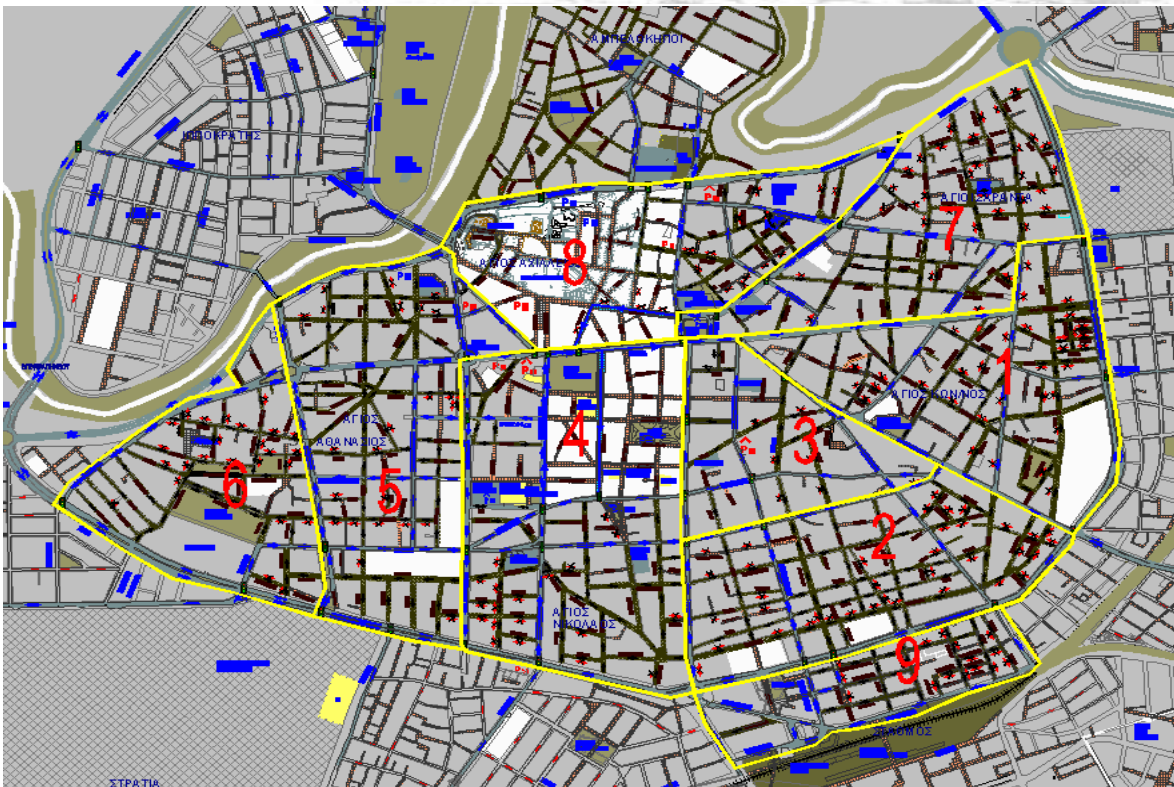
Οι νησίδες φύτευσης σχεδιάζονται με γνώμονα είτε τη σαφή διάκριση και οριοθέτηση του κυκλοφοριακού χώρου του κάθε χρήστη, είτε για την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής επέμβασης. Οι νησίδες φύτευσης και οι λωρίδες πρασίνου ενοποιούν το χώρο, ενώ ταυτόχρονα θα τον αναδεικνύουν.

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 αντλιοσθητικές 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

1. Για την οδό ισχύει το ΦΕΚ-2978 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».
2. Για την οδό ισχύει ΦΕΚ-2300/Β/18-04-2024 με θέμα Έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων της υπ' αρ. 56/2024 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Λαρισαίων που αφορά «Βελτίωση της οδικής ασφάλειας γύρω από τα Σχολικά Συγκροτήματα στην πόλη της Λάρισας - Μελέτες Κυκλοφοριακών ρυθμίσεων των οδών Ανθίμου Γαζή (Κύπρου - Ηρώων Πολυτεχνείου) και Ηπείρου (Τρικάλων - Ανθίμου Γαζή), σύμφωνα με την υπ' αρ. 72/2024 Α.Δ.Ε.»



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA

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 τροποποίηση** της Μελέτης Κυκλοφοριακής Ρύθμισης της οδού **Ανθίμου Γαζή** (Κύπρου -Ηρ. Πολυτεχνείου) όπως αυτή υποβλήθηκε με το (α) σχετικό.

Η Υπηρεσία ζητεί την λήψη κανονιστικής απόφασης για την κάτωθι οδό:

α) Αναδιαμόρφωση της οδού

ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ

Ανθίμου Γαζή (Κύπρου -Ηρ. Πολυτεχνείου)

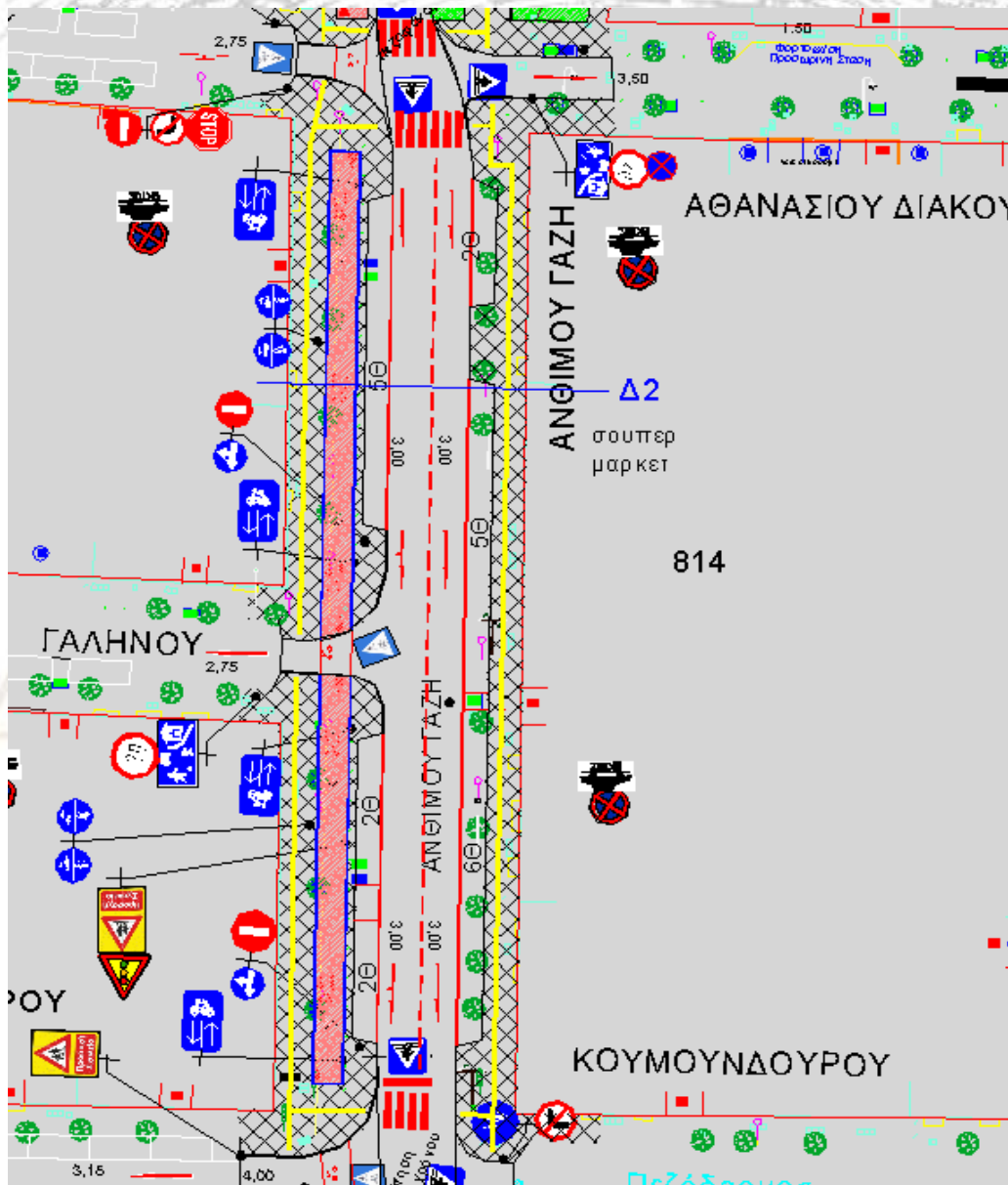
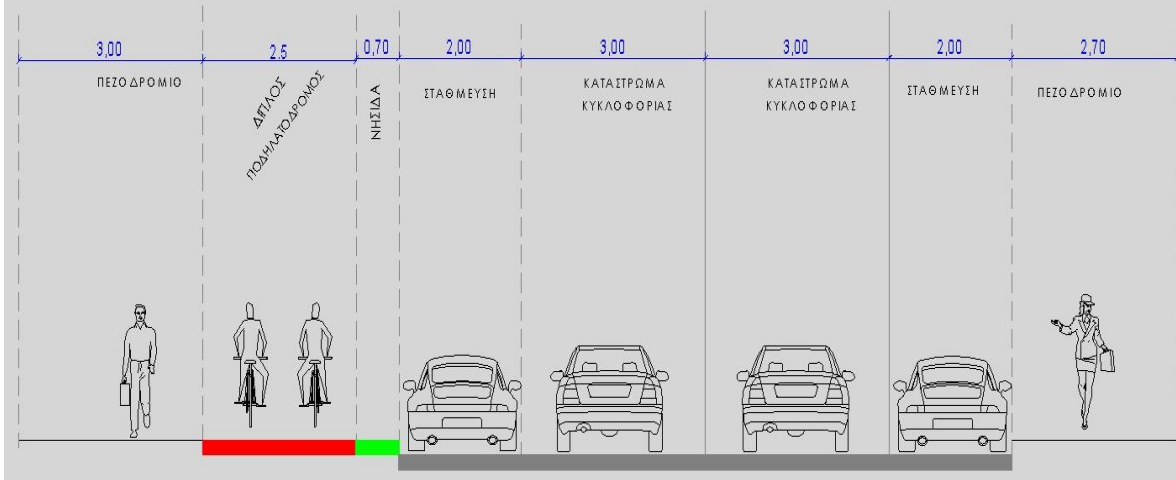
ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ

Ανθίμου Γαζή (Κύπρου -Ηρ. Πολυτεχνείου)

Σύμφωνα με την υπ' αρ. 72/2024 Α.Δ.Ε., για το τμήμα της οδού Ανθίμου Γαζή μεταξύ των οδών Αθανασίου Διάκου & Κουμουνδούρου :

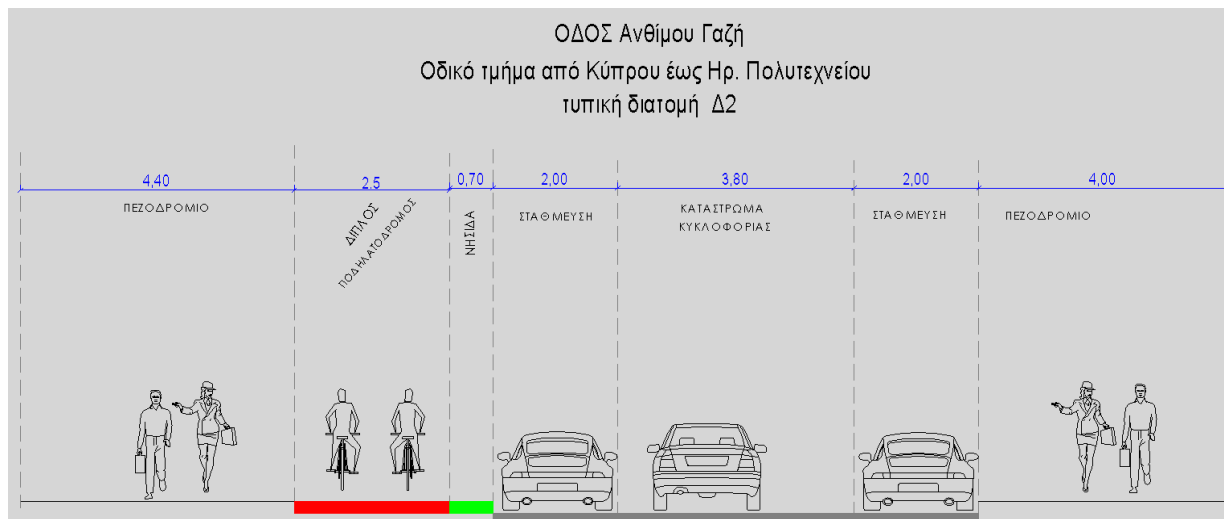
- Διαμορφώνονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου με πλάτος 3,25 μ η καθεμιά και το πλάτος της οδού Ανθίμου Γαζή από την διασταύρωση με την οδό Αθανασίου Διάκου μέχρι την διασταύρωση με την οδό Κουμουνδούρου γίνεται 6,5 μέτρα.
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Αθανασίου Διάκου με πλάτος 3,00 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Κουμουνδούρου με πλάτος 3,00 μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο ελεύθερο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης, παράλληλα στην οδό, με ελάχιστο πλάτος 2,5 μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) 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 Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Δημιουργία πέντε (5) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813B.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813A.
- Δημιουργία δεκατριών (13) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 814.

ΟΔΟΣ Ανθίμου Γαζή
 Οδικό τμήμα από Κύπρου έως Ηρ. Πολυτεχνείου
 τυπική διατομή Δ2



Ζητείται η τροποποίηση του παραπάνω τμήματος της οδού ως εξής :

- **Διαμορφώνεται ΜΙΑ λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου και το πλάτος της οδού Ανθίμου Γαζή από την διασταύρωση με την οδό Αθανασίου Διάκου μέχρι την διασταύρωση με την οδό Κουμουνδούρου γίνεται 3,80 μέτρα.**
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Αθανασίου Διάκου με πλάτος 3,00 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Κουμουνδούρου με πλάτος 3,00 μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο ελεύθερο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης, παράλληλα στην οδό, με ελάχιστο πλάτος 2,5 μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) 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 Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Δημιουργία πέντε (5) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813Β.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813Α.
 - Δημιουργία δεκατριών (13) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 814.



Ο Αρμόδιος Υπάλληλος
Δημήτριος Κ. ΞΗΡΟΜΕΡΗΣΙΟΣ
Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός
με Α βαθμό

Η Προϊσταμένη
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ-ΣΒΑΚ
Ειρήνη ΣΤΑΘΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
Αρχιτέκτον μηχανικός
με Α βαθμό

Ο Αν. Προϊστάμενος
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Αλέξανδρος ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ
Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός
με Α βαθμό

8. Τη διαφωνία των Δημοτικών Συμβούλων κ. Διαμάντου Κωνσταντίνου, Αδαμόπουλου Αθανασίου και Δεληγιάννη Δημητρίου.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας γύρω από τα Σχολικά Συγκροτήματα στην πόλη της Λάρισας και την τροποποίηση της με αριθμ. 72/2024 Α.Δ.Ε., ως προς το σκέλος της οδού Ανθίμου Γαζή (Αθανασίου Διάκου – Κουμουνδούρου) ως εξής:

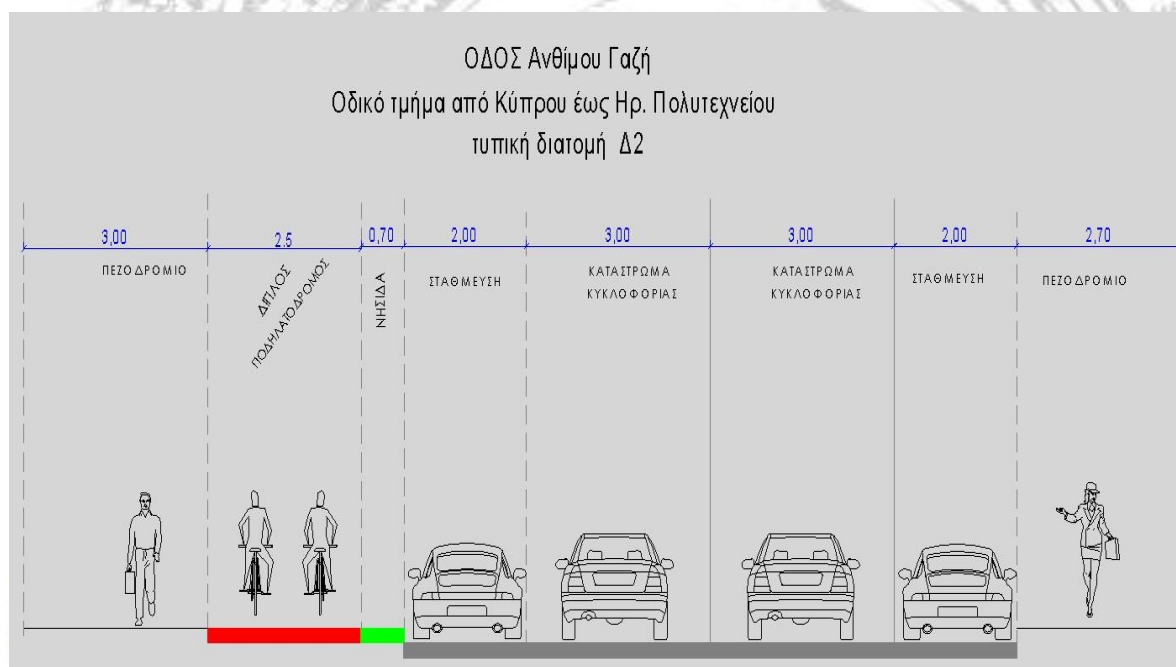
α) Αναδιαμόρφωση της οδού
ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ
Ανθίμου Γαζή (Κύπρου -Ηρ. Πολυτεχνείου)

ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ
Ανθίμου Γαζή (Κύπρου -Ηρ. Πολυτεχνείου)

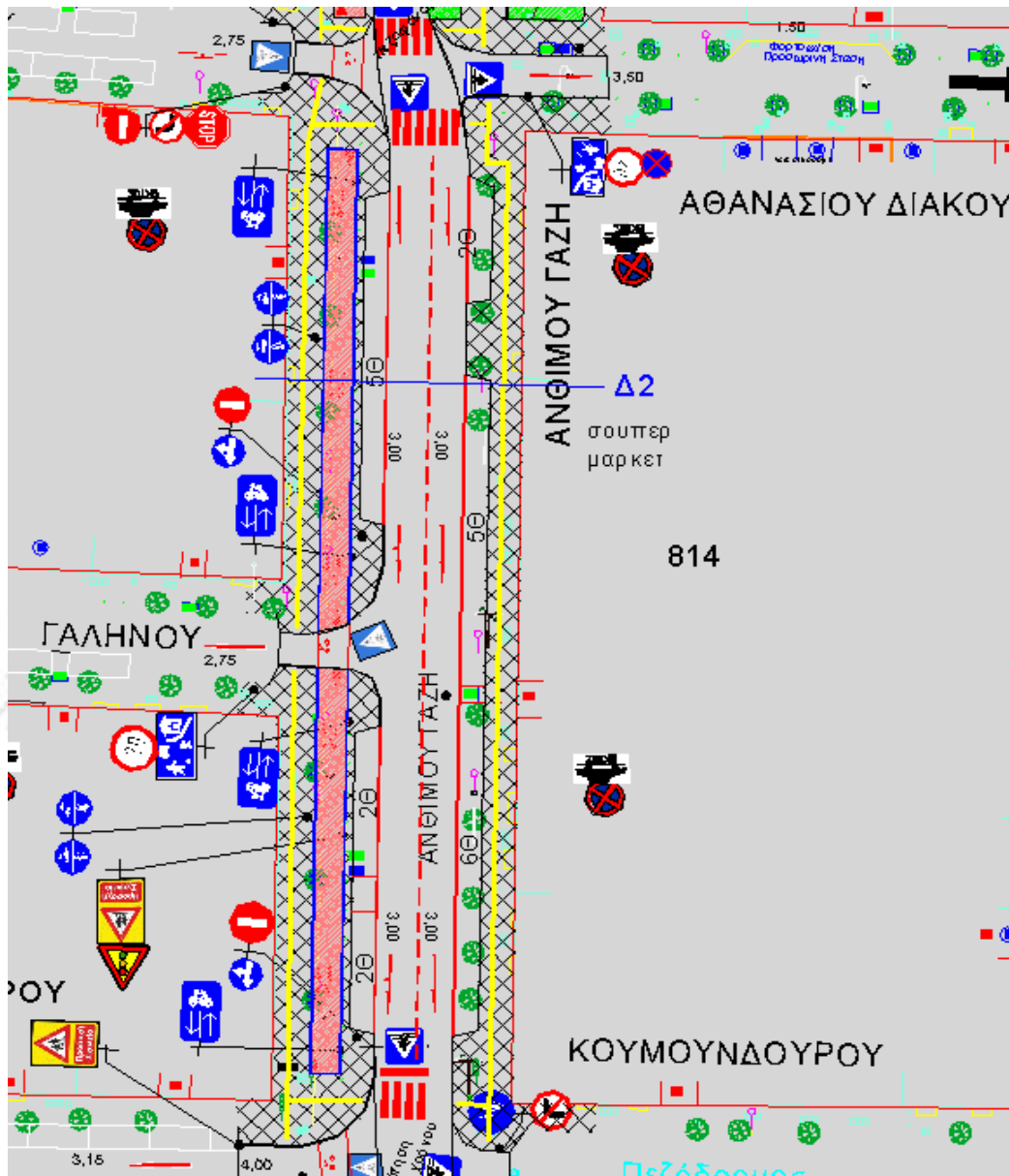
Σύμφωνα με την υπ' αρ. 72/2024 Α.Δ.Ε., για το τμήμα της οδού Ανθίμου Γαζή μεταξύ των οδών Αθανασίου Διάκου & Κουμουνδούρου :

- Διαμορφώνονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου με πλάτος 3,25 μ η καθεμιά και το πλάτος της οδού Ανθίμου Γαζή από την διασταύρωση με την οδό Αθανασίου Διάκου μέχρι την διασταύρωση με την οδό Κουμουνδούρου γίνεται 6,5 μέτρα.
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Αθανασίου Διάκου με πλάτος 3,00 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Κουμουνδούρου με πλάτος 3,00 μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο ελεύθερο πλάτος 1,50μ.

- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης, παράλληλα στην οδό, με ελάχιστο πλάτος 2,5 μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) 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 Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Δημιουργία πέντε (5) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813Β.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813Α.
- Δημιουργία δεκατριών (13) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 814.



M U N I C I P A L I T Y O F L A R I S S A



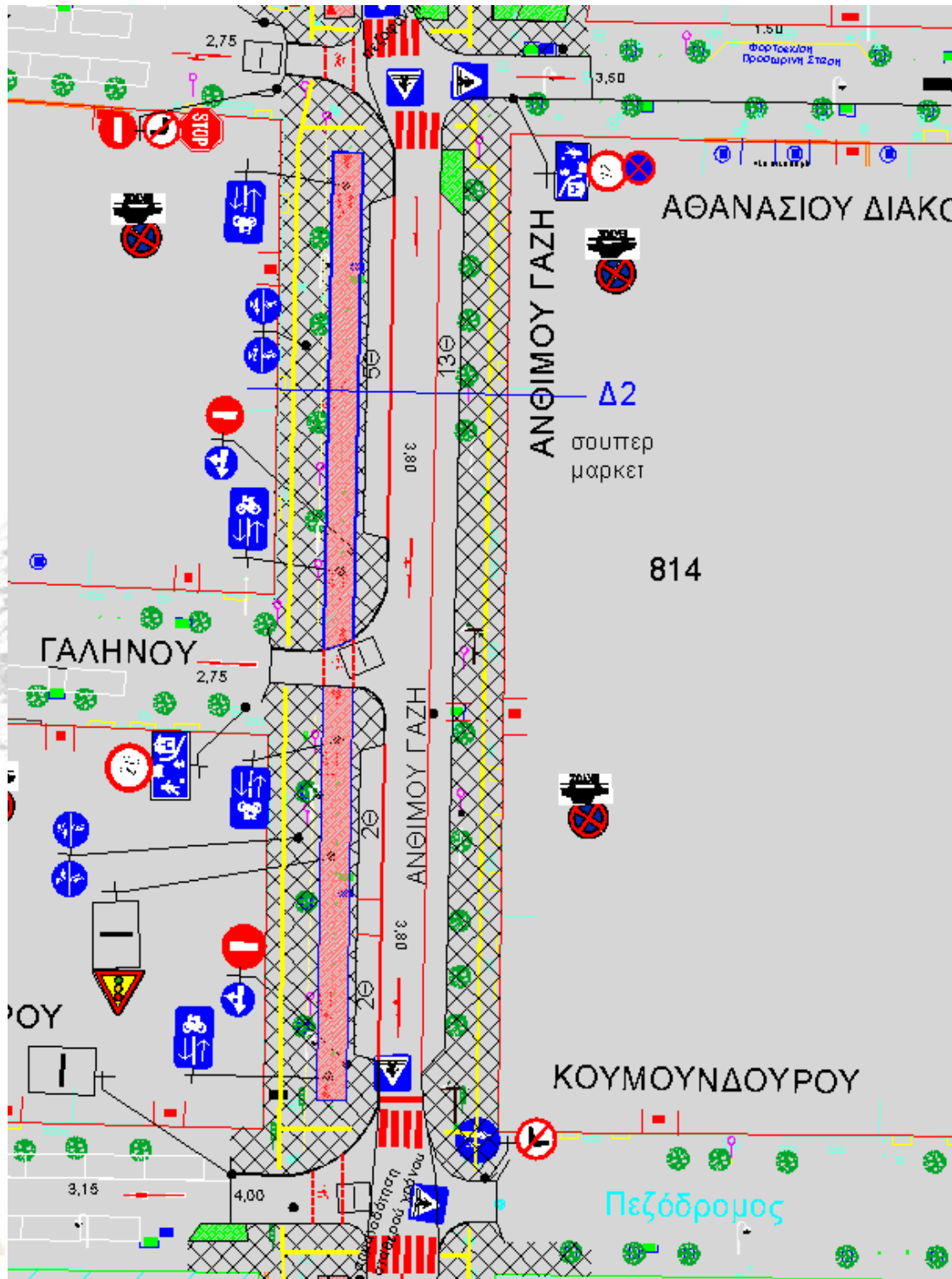
Ζητείται η τροποποίηση του παραπάνω τμήματος της οδού ως εξής :

- Διαμορφώνεται ΜΙΑ λωρίδα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου και το πλάτος της οδού Ανθίμου Γαζή από την διασταύρωση με την οδό Αθανασίου Διάκου μέχρι την διασταύρωση με την οδό Κουμουνδούρου γίνεται 3,80 μέτρα.
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Αθανασίου Διάκου με πλάτος 3,00 μ.
- Δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών στην διασταύρωση της οδού Ανθ. Γαζή με την οδό Κουμουνδούρου με πλάτος 3,00 μ.
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο ελεύθερο πλάτος 1,50μ.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης, παράλληλα στην οδό, με ελάχιστο πλάτος 2,5 μ.

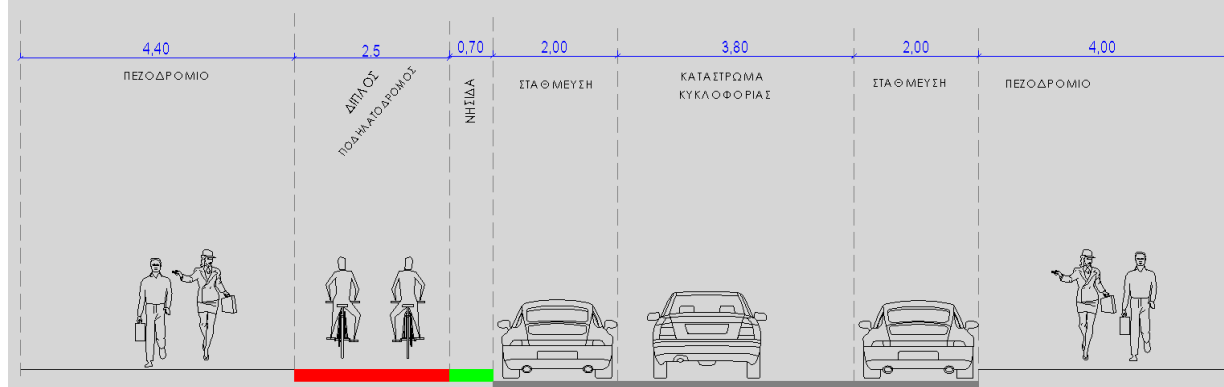
- Επανακατασκευή των πεζοδρομίων, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου) κατά την φορά κίνησης με ελάχιστο εφαρμοζόμενο πλάτος 1,50μ.
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην αριστερή πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών κατασκευάζεται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στην δεξιά πλευρά (του πεζοδρομίου) της οδού Ανθίμου Γαζή (τμήμα από Αθανασίου Διάκου έως Κουμουνδούρου).
- Δημιουργία πέντε (5) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813B.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην δεξιά πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 813A.
 - Δημιουργία δεκατριών (13) , εσοχών στάθμευσης παράλληλες στην οδό, στην αριστερή πλευρά της οδού Ανθίμου Γαζή κατά την φορά κίνησης από την οδό Κύπρου προς την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου στο ΟΤ 814.



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
M U N I C I P A L I T Y O F L A R I S S A



ΟΔΟΣ Ανθίμου Γαζή
Οδικό τμήμα από Κύπρου έως Ηρ. Πολυτεχνείου
τυπική διατομή Δ2



Κατά τα λοιπά η με αριθμ. 72/2024 Α.Δ.Ε. παραμένει ως έχει.

Αποφασίσθηκε, αναγνώσθηκε και υπογράφηκε.

Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΤΕΡΖΟΥΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

**ΤΖΑΤΖΑΚΗΣ ΦΩΤΙΟΣ
ΚΑΛΟΓΗΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΑΝΔΡΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
ΚΟΥΡΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΒΛΑΧΟΥΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA