



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
 Δ/ΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
 ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 890
ΑΠΟ ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 40/2017 ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΘΕΜΑ: Λήψη Κανονιστικής απόφασης που αφορά την Έγκριση της μελέτης κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών Κολοκοτρώνη (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά), Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23ης Οκτωβρίου) και Κοραή (από Λ. Κατσώνη έως 28ης Οκτωβρίου) σύμφωνα με την αριθ. 75/2017 Α.Ε.Π.Ζ.

Στη Λάρισα, σήμερα 12^η του μηνός Δεκεμβρίου, του έτους 2017, ημέρα Τρίτη και ώρα 19.00 μ.μ. το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Λαρισαίων συνήλθε σε συνεδρίαση, ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 83875/08-12-2017 πρόσκληση του Προέδρου αυτού, η οποία έγινε σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 67 του Ν. 3852/7-6-2010.

Ήταν δε παρόντες από τα μέλη του οι κ.κ: 1) Τάχος Δημήτριος, ως Πρόεδρος, 2) Αδαμόπουλος Αθανάσιος, 3) Αναστασίου Μιχαήλ, 4) Αντωνίου Νέστωρ, 5) Αράγκουλε Δέσποινα, 6) Βαγενά Αγγελική, 7) Βλησαρούλης Αθανάσιος, 8) Γεωργάκης Δημήτριος, 9) Δαούλας Θωμάς, 10) Διαμάντος Κωνσταντίνος, 11) Ζαούτσος Γεώργιος, 12) Καλαμπαλίκης Κων/νος, 13) Καλτσάς Νικόλαος, 14) Καμηλαράκη-Σαμαρά Μαρία, 15) Καραλαριώτου Ειρήνη, 16) Καφφές Θεόδωρος, 17) Κρίκης Πέτρος, 18) Κυριτσάκας Ν. Βάϊος, 19) Κωσταρόπουλος Γεώργιος, 20) Μαβίδης Δημήτριος, 21) Μπαμπαλής Δημήτριος, 22) Μπαράς Νικόλαος, 23) Μπατζανούλης Αλέξανδρος, 24) Μπουσμπούκης Ιωάννης, 25) Νταής Παναγιώτης, 26) Ξηρομερίτης Μάριος, 27) Παζιάνας Γεώργιος, 28) Παναγιωτακοπούλου-Δαλαμπύρα Αγγελική, 29) Παπαδημητρίου Βασίλειος, 30) Πράπας Αντώνιος, 31) Πράπας Κωνσταντίνος, 32) Ρεβήσιος Κωνσταντίνος, 33) Σάπκας Παναγιώτης, 34) Σούλτης Γεώργιος, 35) Σουρλαντζής Απόστολος, 36) Τζανακούλης Κων/νος, 37) Τσακίρης Μιχαήλ, 38) Τσεκούρα – Ζαχαρού Βάϊα, 39) Τσιαούσης Κωνσταντίνος, 40) Τσιλιμίγκας Χρήστος και 41) Ψάρρα – Περίφανου Άννα.

και δεν προσήλθαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ.κ. 1) Γελαλή Πολυξένη, 2) Δεληγιάννης Δημήτριος, 3) Ζιαζιά – Σουφλιά Αικατερίνη, 4) Κοτάκου Μαρία, 5) Μαμάκος Αθανάσιος, 6) Νασιώκας Έκτορας, 7) Σουλούκου Ασπασία και 8) Τερζούδης Χρήστος.

Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού βρέθηκε σε νόμιμη απαρτία (σε σύνολο αριθμού συμβούλων 49 παρευρίσκονταν οι 41, αποτελούντες την απόλυτη πλειοψηφία αυτού, άρθρο 96 παράγραφος 2 του ΔΚΚ (Ν. 3463/8-6-2006), δηλαδή τον αμέσως μεγαλύτερο ακέραιο του μισού του νομίμου αριθμού των μελών του Συμβουλίου), εισέρχεται στη συζήτηση των θεμάτων παρόντος του Δημάρχου κ. Απόστολου Καλογιάννη.

Κατά τη συζήτηση του θέματος απουσίαζαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ. Παπαδημητρίου Βασίλειος, Καραλαριώτου Ειρήνη, Ξηρομερίτης Μάριος, Καλαμπαλίκης Κων/νος, Τζανακούλης Κων/νος, Τσακίρης Μιχαήλ, Κυριτσάκας Ν. Βάιος, Πράπας Αντώνιος, Γεωργάκης Δημήτριος, Μπαράς Νικόλαος και Παναγιωτακοπούλου-Δαλαμπύρα Αγγελική.

Το Δημοτικό Συμβούλιο Λαρισαίων αφού συζήτησε εκτός ημερήσιας διάταξης, με τη σύμφωνη γνώμη 40 μελών και την αρνητική γνώμη του Δημοτικού Συμβούλου κ. Καλαμπαλίκη Κωνσταντίνου (σε σύνολο παρόντων μελών 41), λόγω του κατεπείγοντος λήψης απόφασης, σχετικά με το θέμα: Λήψη Κανονιστικής απόφασης που αφορά την Έγκριση της μελέτης κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών Κολοκοτρώνη (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά), Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23ης Οκτωβρίου) και Κοραή (από Λ. Κατσώνη έως 28ης Οκτωβρίου) σύμφωνα με την αριθ. 75/2017 Α.Ε.Π.Ζ. και αφού έλαβε υπόψη:

1. Τα άρθρα 79 & 82 του Ν. 3463/06
2. Τα άρθρα 65 και 73 του Ν. 3852/10
3. Τη με αρ.75/2017 Α.Ε.Π.Ζ. με θέμα Μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών Κολοκοτρώνη (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά), Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23ης Οκτωβρίου) και Κοραή (από Λ. Κατσώνη έως 28ης Οκτωβρίου).
4. Τη συνταχθείσα τεχνική μελέτη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, η οποία επισυνάπτεται.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ

Τη Λήψη Κανονιστικής Απόφασης, που αφορά την Έγκριση της μελέτης κυκλοφοριακής ρύθμισης των οδών Κολοκοτρώνη (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά), Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23ης Οκτωβρίου) και Κοραή (από Λ. Κατσώνη έως 28ης Οκτωβρίου) σύμφωνα με την αριθ. 75/2017 Α.Ε.Π.Ζ.την Τεχνική Περιγραφή και τα Σχέδια, τα οποία επισυνάπτονται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας, ως εξής:

Αναδιαμόρφωση της οδού Κολοκοτρώνη (από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά)

Περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

Τμήμα από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Ιουστινιανού

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη,δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,50m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου προς την οδό Ιουστινιανού.
- Δημιουργία επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου προς την οδό Ιουστινιανού.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης

Τμήμα από Ιουστινιανού έως Γαλάτη

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Ιουστινιανού. προς την οδό Γαλάτη.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Ιουστινιανού προς την οδό Γαλάτη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού, κατά την φορά κίνησης από την οδό Ιουστινιανού προς την οδό Γαλάτη.

- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Γαλάτη προς την οδό Ιουστινιανού δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Γαλάτη έως Τσιμισκή

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γαλάτη προς την οδό Τσιμισκή.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Γαλάτη προς την οδό Τσιμισκή
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού, κατά την φορά κίνησης από την οδό Γαλάτη προς την οδό Τσιμισκή .
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Γαλάτη δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Τσιμισκή έως Οικονόμου εξ Οικονόμων

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων.
- Δημιουργία επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού καθώς και σε όλα τα τμήματα της οδού που βρίσκονται στην δεξιά πλευρά και δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Τσιμισκή δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Οικονόμου εξ Οικονόμων έως Ηλείου (περιλαμβάνει Βουλγαροκτόνου και Παπατσώνη)

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Ηλείου.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού καθώς και σε όλα τα τμήματα της οδού που βρίσκονται στην δεξιά πλευρά και δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Ηλείου προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ, σε όλο το μήκος της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού Ηλείου έναντι της οδού Κολοκοτρώνη.

Τμήμα από Ηλείου έως Μανδηλαρά

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Ηλείου .
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού καθώς και σε όλα τα τμήματα της οδού που βρίσκονται στην δεξιά πλευρά και δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Ηλείου προς την οδό Μανδηλαρά δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με μη υπερβατό κράσπεδο, ελάχιστου πλάτους 0,30 μ. και ύψους 0,15-0,17 μ , σε όλο το μήκος της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού Ηλείου έναντι της οδού Κολοκοτρώνη.

Αναδιαμόρφωση της οδού Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23^{ης} Οκτωβρίου)

Περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

Τμήμα από Μανδηλαρά έως Κανάρη

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Λ. Κατσώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Μανδηλαρά.
- Δημιουργία μιας (1) εσοχής στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Μανδηλαρά.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην δεξιά και αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Μανδηλαρά.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Κανάρη δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης -στάθμευσης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Κανάρη έως Κοραή -Νικοτσάρα

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Λ. Κατσώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα.
- Δημιουργία οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα .
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την οδό Κανάρη δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Κοραή -Νικοτσάρα έως 23^{ης} Οκτωβρίου (περιλαμβάνει και την Κούμα)

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Λ. Κατσώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την 23^{ης} Οκτωβρίου.

- Δημιουργία έντεκα (11) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την 23^η Οκτωβρίου.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την 23^η Οκτωβρίου.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό 23^η Οκτωβρίου προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού 23^η Οκτωβρίου έναντι της οδού Λ. Κατσώνη.

Αναδιαμόρφωση της οδού Κοραή (από Λ. Κατσώνη έως 28^η Οκτωβρίου)

Περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Κοραή, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,50m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό 28^η Οκτωβρίου.
- Δημιουργία έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά και οκτώ (8)εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό ,κατά την φορά κίνησης από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό 28^η Οκτωβρίου.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Προτεραιότητα της οδού 28^η Οκτωβρίου έναντι της οδού Κοραή.

Το παρόν συντάχθηκε αναγνώσθηκε και αφού βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως παρακάτω.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΤΑΧΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΖΙΑΖΙΑ-ΣΟΥΦΛΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2017

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

MUNICIPALITY OF LARISSA

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

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

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Σταματία ΜΑΓΛΑΡΑ

ΤΗΛ. : 2413 – 500275

FAX : 2410 – 251339

e-mail : kyklof@larissa-dimos.gr

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Γενικά

Η παρούσα μελέτη αποτελεί υποβολή της **"ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ"** η οποία ανατέθηκε από το Δήμο Λαρισαίων στην DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ, με το από 30-12-2016 συμφωνητικό. Η υποβολή αφορά τη μελέτη αναδιαμόρφωσης των οδών Κολοκοτρώνη (από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά), Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23^{ης} Οκτωβρίου) και της οδού Κοραή (από Λ. Κατσώνη έως 28^{ης} Οκτωβρίου)

Ιστορικό -Αναγκαιότητα

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 περιφερειακής περιοχής:
 - ο 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.
 - ο 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.
 - ο 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

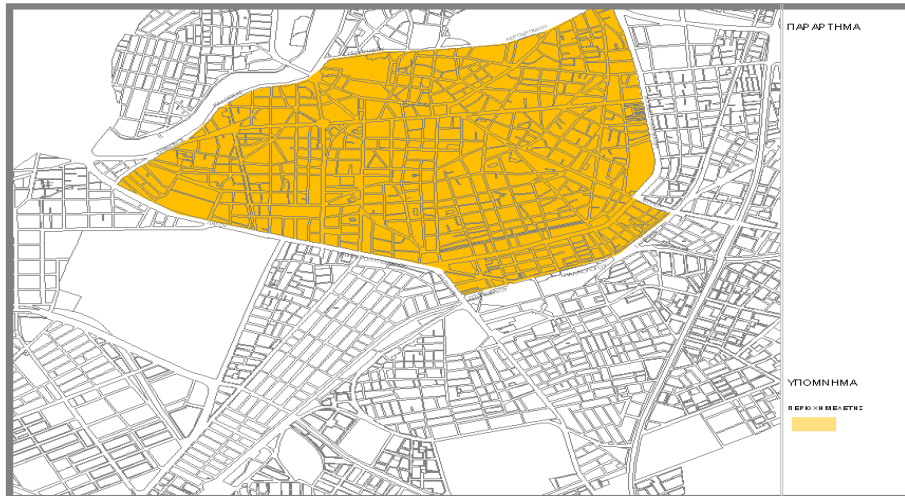
«εναλλακτικών» μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, κλπ) θα οργανώσει κυκλοφοριακά την κεντρική περιοχή της πόλης με τη φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας και θα δημιουργήσει συνθήκες μείωσης των αναγκών μετακίνησης με Ι.Χ.

- 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.

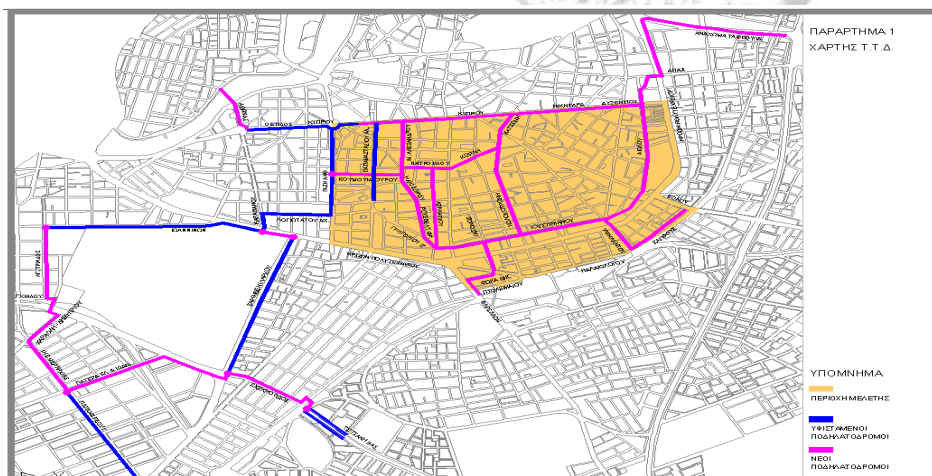
Περιοχή Επέμβασης



Τέλος στο πλαίσιο της **"ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ"** θα συνταχθούν μελέτες εφαρμογής (γεωμετρικών παρεμβάσεων) για την σταδιακή εφαρμογή του Σχεδίου βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και της Μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Άμεσης Εφαρμογής που αφορούν την:

- Κυκλοφοριακή οργάνωση του τοπικού 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.

Περιοχή Επέμβασης



Στα πλαίσια της ανωτέρω κυκλοφοριακής μελέτης με την παρούσα τεχνική έκθεση κατατίθεται η αναδιαμόρφωση των οδών Κολοκοτρώνη (από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά), Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23^{ης} Οκτωβρίου) και της οδού Κοραή (από Λ. Κατσώνη έως 28^{ης} Οκτωβρίου) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Οδοί Ήπιας κυκλοφορίας

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

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

Η διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας εντάσσεται στην εφαρμογή των πρακτικών 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.

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού των οδών ήπιας κυκλοφορίας είναι:

- ✓ 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 ποδηλάτα, 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.



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 χαρακτηρισθεί 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.»

Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας (γενικοί κανόνες)

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 θα δημιουργηθεί 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 θα γίνει 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 θα σηματοδοτεί και τις εκάστοτε χρήσεις ή κινήσεις.

Η κατασκευή στις περιοχές των κόμβων θα 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).

Θα χρησιμοποιηθούν 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 έχουν σχεδιαστεί 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.

Δημιουργία ξεχωριστού χώρου κίνησης πεζών πλάτους >1,50μ στον οποίο θα κατασκευαστούν οδεύσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες (προβλήματα όρασης). Ο οδηγός όδευσης τυφλών θα κατασκευαστεί εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, με τετράγωνες αντιστοίχτες πλάκες πλευράς 0,40μ., διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης. Οι πλάκες θα επιστρωθούν ευθύγραμμα και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή και καθ' ύψος 2,20μ από προεξοχή κτηρίου

Γεωμετρικός Σχεδιασμός

Στοιχεία Σχεδιασμού

Τα απαιτούμενα γεωμετρικά στοιχεία του σχεδιασμού και οι προδιαγραφές που λήφθηκαν υπόψη είναι:

- 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 ποδηλατόδρομους»,
 - 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.

Αναδιαμόρφωση της οδού Κολοκοτρώνη (από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά)

Η πρόταση ανάπλασης της οδού Κολοκοτρώνη (από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά) σε οδό ήπιας κυκλοφορίας παρουσιάζεται στο **Σχέδιο 1** οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

Η Αναδιαμόρφωση της οδού Κολοκοτρώνη (από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Μανδηλαρά) 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. Οι παρεμβάσεις έγιναν με γνώμονα την λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών, οχημάτων και ποδηλάτων. Η διάρθρωση της προτεινόμενης διαμόρφωσης των υπαίθριων χώρων, των ροών πεζών και των διαδρομών ποδηλάτου 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.

Η οδός Κολοκοτρώνη ανήκει σε δύο περιοχές ήπιας κυκλοφορίας που περιβάλλονται η πρώτη μεταξύ των οδών Ηρ. Πολυτεχνείου , 28^{ης} Οκτωβρίου ,Ηπείρου και Υψηλάντου , ενώ η δεύτερη από τις οδούς 28^{ης} Οκτωβρίου, Μανδηλαρά , Υψηλάντου και Ηπείρου

Περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

Τμήμα από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Ιουστινιανού

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη,δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,50m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου προς την οδό Ιουστινιανού.

- Δημιουργία επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και δύο (2) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου προς την οδό Ιουστινιανού.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης

Τμήμα από Ιουστινιανού έως Γαλάτη

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Ιουστινιανού. προς την οδό Γαλάτη.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Ιουστινιανού προς την οδό Γαλάτη.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού, κατά την φορά κίνησης από την οδό Ιουστινιανού προς την οδό Γαλάτη.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Γαλάτη προς την οδό Ιουστινιανού δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Γαλάτη έως Τσιμισκή

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Γαλάτη προς την οδό Τσιμισκή.
- Δημιουργία τεσσάρων (4) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Γαλάτη προς την οδό Τσιμισκή
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού, κατά την φορά κίνησης από την οδό Γαλάτη προς την οδό Τσιμισκή .
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Γαλάτη δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Τσιμισκή έως Οικονόμου εξ Οικονόμων

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων.
- Δημιουργία επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων.

- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού καθώς και σε όλα τα τμήματα της οδού που βρίσκονται στην δεξιά πλευρά και δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Τσιμισκή προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Τσιμισκή δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Οικονόμου εξ Οικονόμων έως Ηλείου (περιλαμβάνει Βουλγαροκτόνου και Παπατσώνη)

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Ηλείου.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού καθώς και σε όλα τα τμήματα της οδού που βρίσκονται στην δεξιά πλευρά και δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Ηλείου προς την οδό Οικονόμου εξ Οικονόμων δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού Ηλείου έναντι της οδού Κολοκοτρώνη.

Τμήμα από Ηλείου έως Μανδηλαρά

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία πέντε (5) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Ηλείου .
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού καθώς και σε όλα τα τμήματα της οδού που βρίσκονται στην δεξιά πλευρά και δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Ηλείου.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Ηλείου προς την οδό Μανδηλαρά δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με μη υπερβατό κράσπεδο, ελάχιστου πλάτους 0,30 μ. και ύψους 0,15-0,17 μ , σε όλο το μήκος της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού Ηλείου έναντι της οδού Κολοκοτρώνη.

Αναδιαμόρφωση της οδού Α. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23^{ης} Οκτωβρίου)

Η πρόταση ανάπλασης της οδού Α. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23^{ης} Οκτωβρίου) παρουσιάζεται στο **Σχέδιο 2** οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

Η Αναδιαμόρφωση της οδού Α. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23^{ης} Οκτωβρίου) 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. Οι παρεμβάσεις έγιναν με γνώμονα την λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Η διάρθρωση της προτεινόμενης διαμόρφωσης των υπαίθριων χώρων, των ροών πεζών 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.

Η οδός **Λ. Κατσώνη (από Μανδηλαρά έως 23^{ης} Οκτωβρίου)** ανήκει στην περιοχή ήπιας κυκλοφορίας που περιβάλλεται από τις οδούς Μανδηλαρά, 28^{ης} Οκτωβρίου, 23^{ης} Οκτωβρίου και Υψηλάντου.

Περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

Τμήμα από Μανδηλαρά έως Κανάρη

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Λ. Κατσώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Μανδηλαρά.
- Δημιουργία μιας (1) εσοχής στάθμευσης στην δεξιά πλευρά και επτά (7) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Μανδηλαρά.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην δεξιά και αριστερή πλευρά της οδού, σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Μανδηλαρά.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Μανδηλαρά προς την οδό Κανάρη δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης -στάθμευσης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Κανάρη έως Κοραή -Νικοτσάρα

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση της οδού Λ. Κατσώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα.
- Δημιουργία οκτώ (8) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού , κατά την φορά κίνησης από την οδό Κανάρη προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα .
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την οδό Κανάρη δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ , σε όλο το μήκος της οδού.

Τμήμα από Κοραή -Νικοτσάρα έως 23^{ης} Οκτωβρίου (περιλαμβάνει και την Κούμα)

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα

- Μονοδρόμηση της οδού Λ. Κατσώνη, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,00m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την 23^η Οκτωβρίου.
- Δημιουργία έντεκα (11) εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την 23^η Οκτωβρίου.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευση στην αριστερή πλευρά της οδού, κατά την φορά κίνησης από την οδό Κοραή-Νικοτσάρα προς την 23^η Οκτωβρίου.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου μονής κατεύθυνσης πλάτους 1,50μ ο οποίος θα έχει κατεύθυνση από την οδό 23^η Οκτωβρίου προς την οδό Κοραή-Νικοτσάρα δηλ. αντίθετη με την κατεύθυνση κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και θα διαχωρίζεται σε σχέση με την λωρίδα κίνησης με νησίδα πλάτους 0,70μ, σε όλο το μήκος της οδού.
- Προτεραιότητα της οδού 23^η Οκτωβρίου έναντι της οδού Λ. Κατσώνη.

Αναδιαμόρφωση τμήματος της οδού Κοραή (από 28^η Οκτωβρίου -Λ. Κατσώνη)

Η πρόταση ανάπλασης του τμήματος της οδού Κοραή (από 28^η Οκτωβρίου έως Λ. Κατσώνη) παρουσιάζεται στο **Σχέδιο 3** οριζοντιογραφίας –σήμανσης.

Η Αναδιαμόρφωση του τμήματος της οδού Ιουστινιανού εντάσσεται στην εφαρμογή των πρακτικών του ΣΒΑΚ για αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ. στο κέντρο της πόλης και ενθάρρυνση της κίνησης με ήπια μέσα. Οι παρεμβάσεις έγιναν με γνώμονα την λειτουργικότητα και την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων τροφοδοσίας και έκτακτης ανάγκης. Η διάρθρωση της προτεινόμενης διαμόρφωσης των υπαίθριων χώρων, των ροών πεζών 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.

Περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

- Εφαρμόζεται ανώτερο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα
- Μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Κοραή, δημιουργώντας μια λωρίδα κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης πλάτους 3,50m με δυνατότητα να κινηθούν όλα τα οχήματα, με φορά κίνησης από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό 28^η Οκτωβρίου.
- Δημιουργία έξι (6) εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά και οκτώ (8)εσοχών στάθμευσης στην δεξιά πλευρά παράλληλες στην οδό, κατά την φορά κίνησης από την οδό Λ. Κατσώνη προς την οδό 28^η Οκτωβρίου.
- Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης σε όλα τα τμήματα της οδού που δεν είναι διαμορφωμένα για χώροι στάθμευσης
- Προτεραιότητα της οδού 28^η Οκτωβρίου έναντι της οδού Κοραή.

Με την εφαρμογή των ανωτέρω παρεμβάσεων επιτυγχάνεται:

- η **διασφάλιση συνθηκών ανεμπόδιστης και ασφαλούς κίνησης των πεζών των οχημάτων και των ποδηλατιστών**. Οι ζώνες πρασίνου λειτουργούν ως εμπόδιο για τους πεζούς να κινηθούν εγκάρσια, πέραν των συγκεκριμένων διαβάσεων πεζών που υλοποιούνται με διαφορετικό υλικό επίστρωσης από αυτό του καταστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων.
- η **διασφάλιση Ελεύθερης Ζώνης και Ελεύθερου Ύψους Όδευσης Πεζών**, σύμφωνα με τις “Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών”.

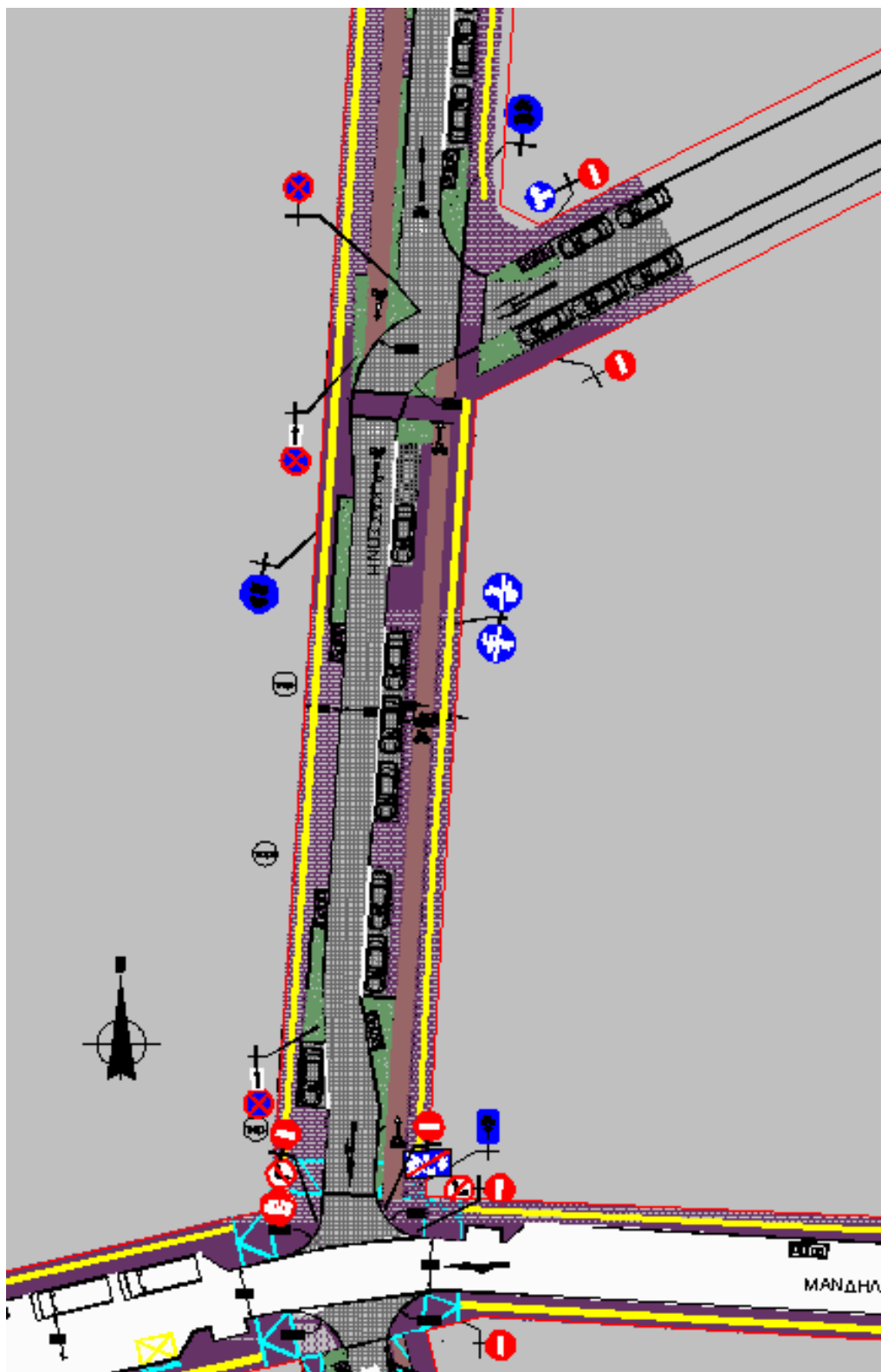
- η **ανεμπόδιστη και ασφαλής κίνηση των ΑμεΑ** . Συγκεκριμένα λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές για την εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Η **ασφαλής κίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης**. Θα κατασκευαστεί, σύμφωνα με τις «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», οδηγός όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Ο οδηγός όδευσης τυφλών θα κατασκευαστεί εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, με τετράγωνες αντιολισθητικές πλάκες πλευράς 0,40μ., διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης. Οι πλάκες θα επιστρωθούν ευθύγραμμα και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή και καθ' ύψος 2,20μ από προεξοχή κτηρίου .
- η εξασφάλιση κατά το δυνατόν, **ευελιξίας και προσαρμοστικότητας σε αλλαγές μελλοντικών αναγκών** σε χρήσεις.

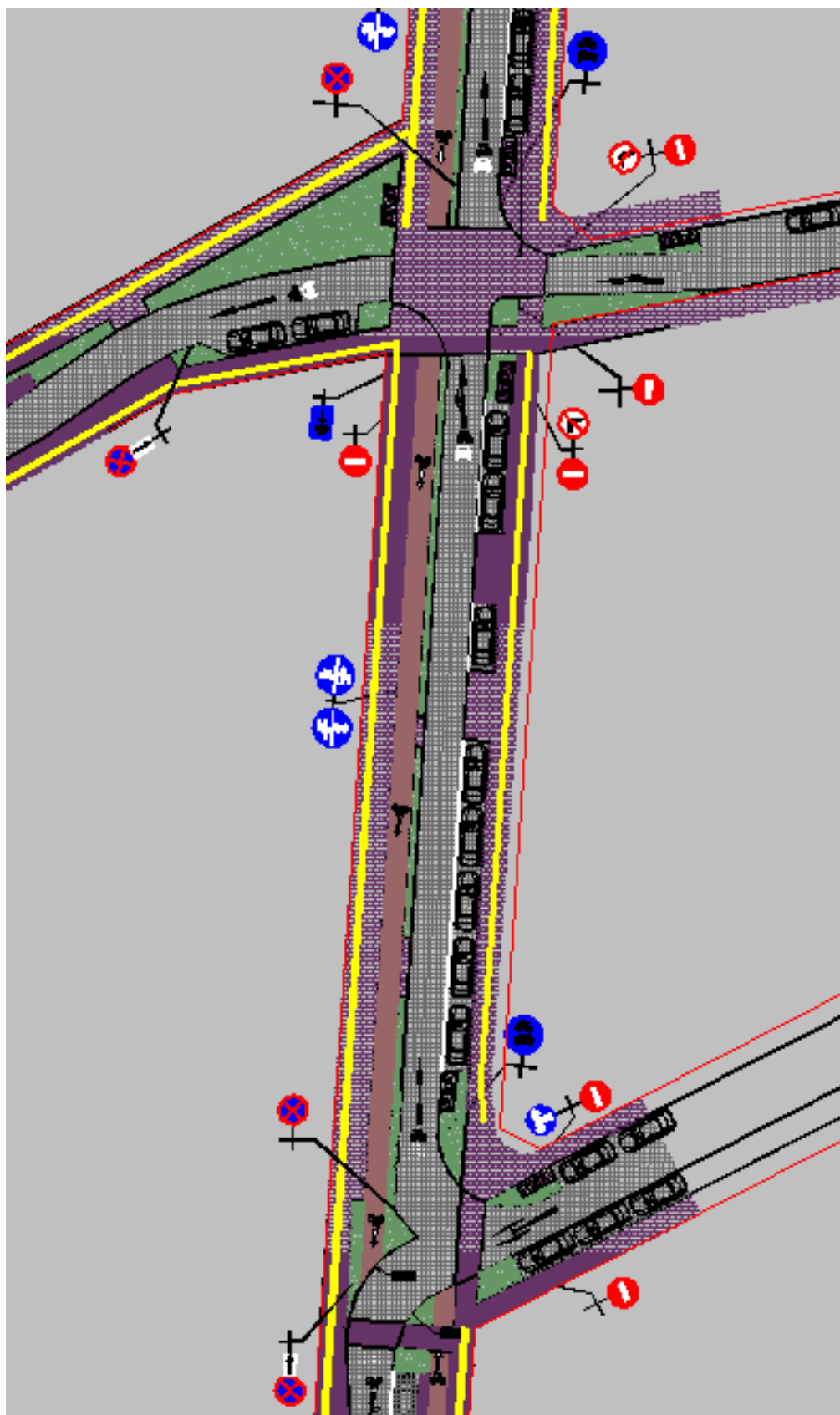
Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ
Σταματία ΜΑΓΛΑΡΑ

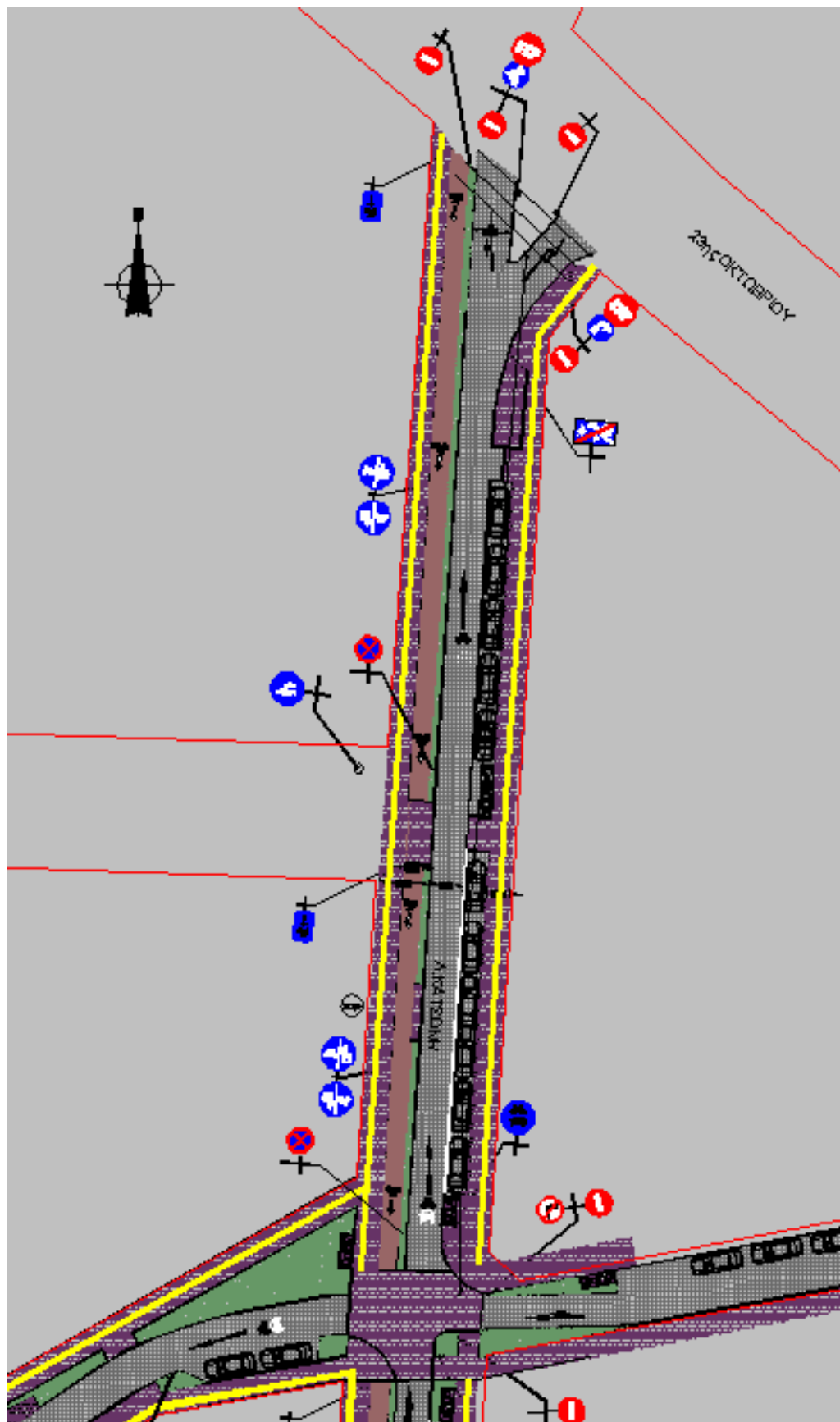
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
Αλέξανδρος ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ

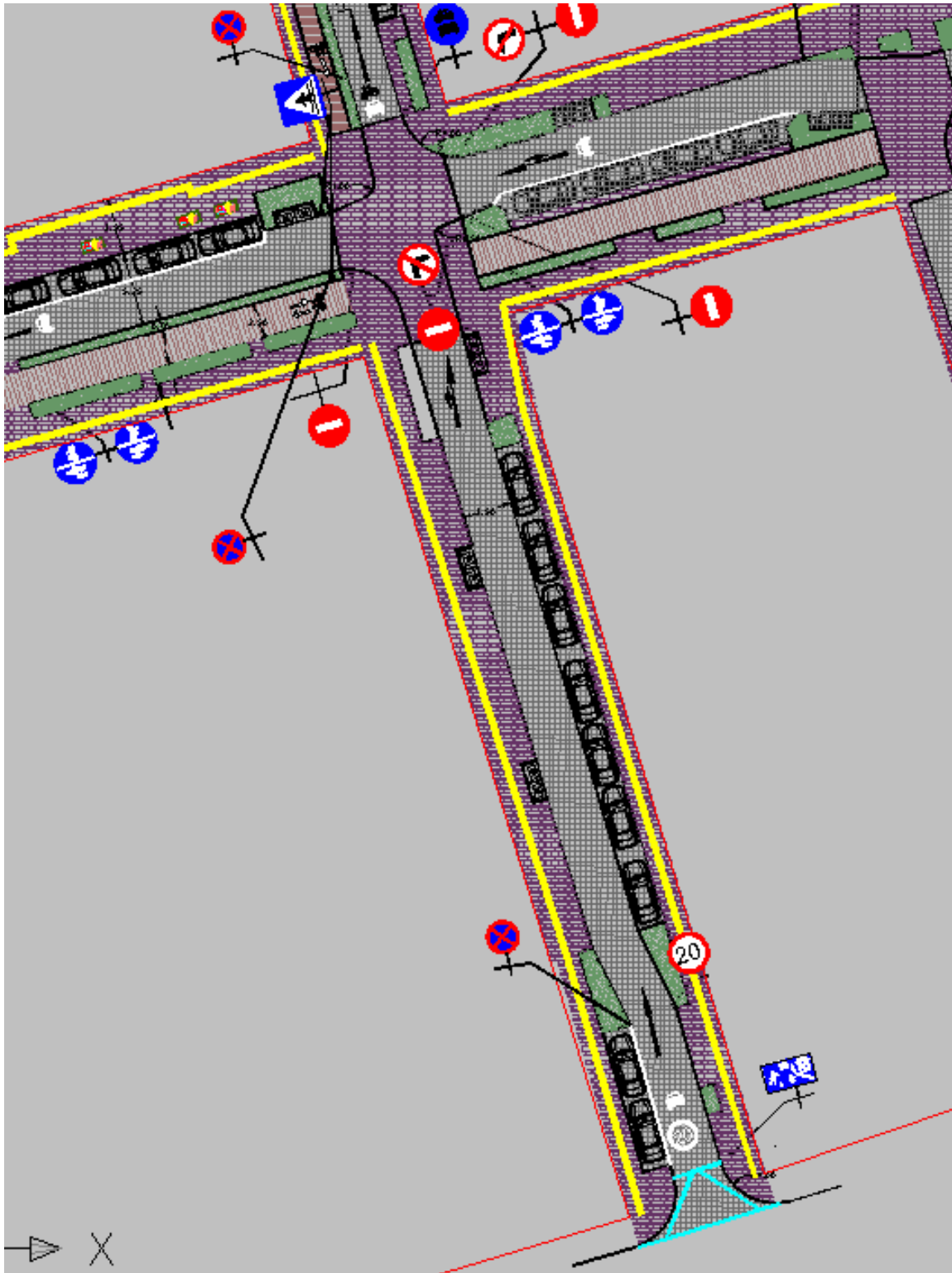
ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο ΑΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Αθανάσιος ΠΑΤΣΙΟΥΡΑΣ

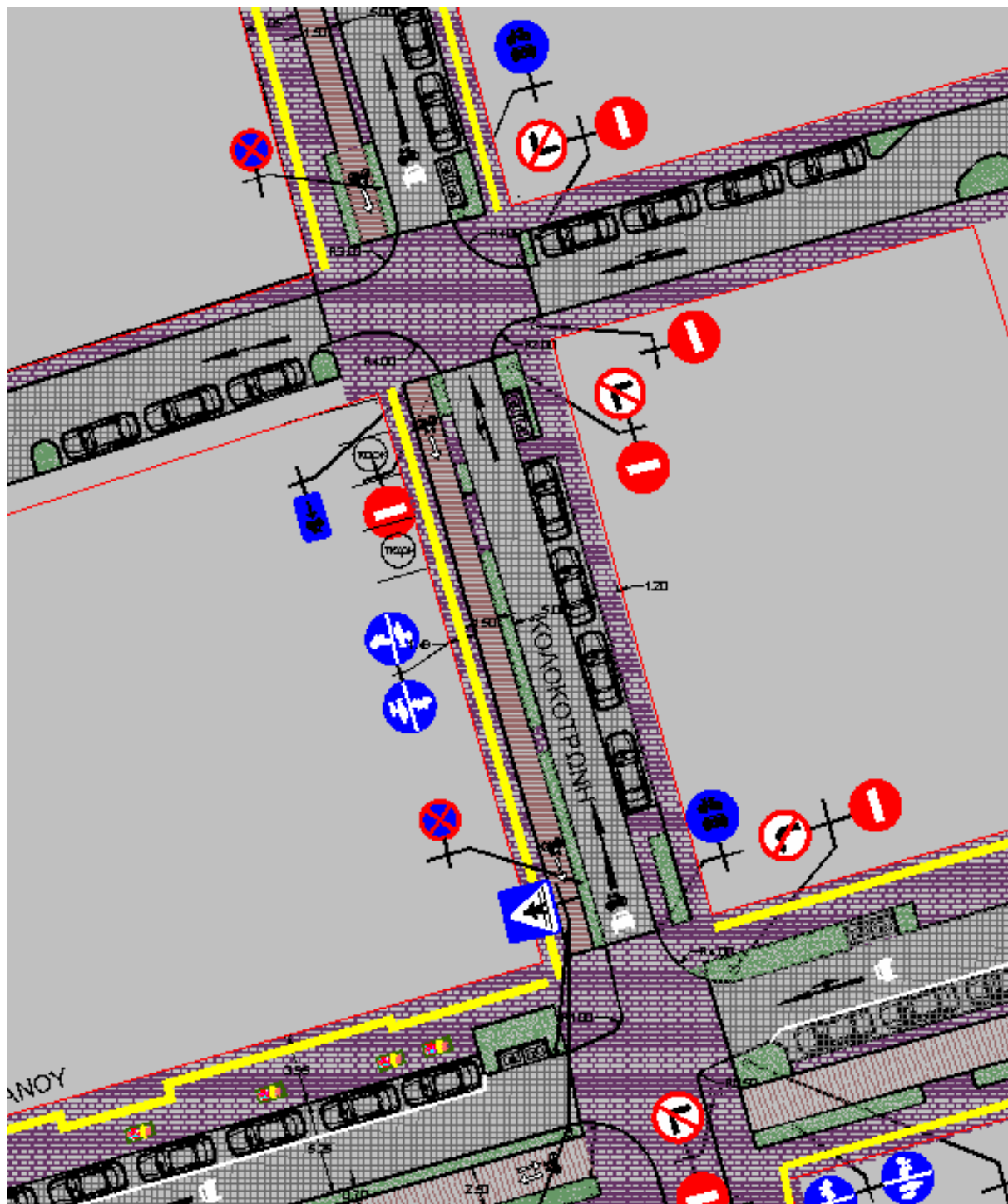
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
M U N I C I P A L I T Y O F L A R I S S A

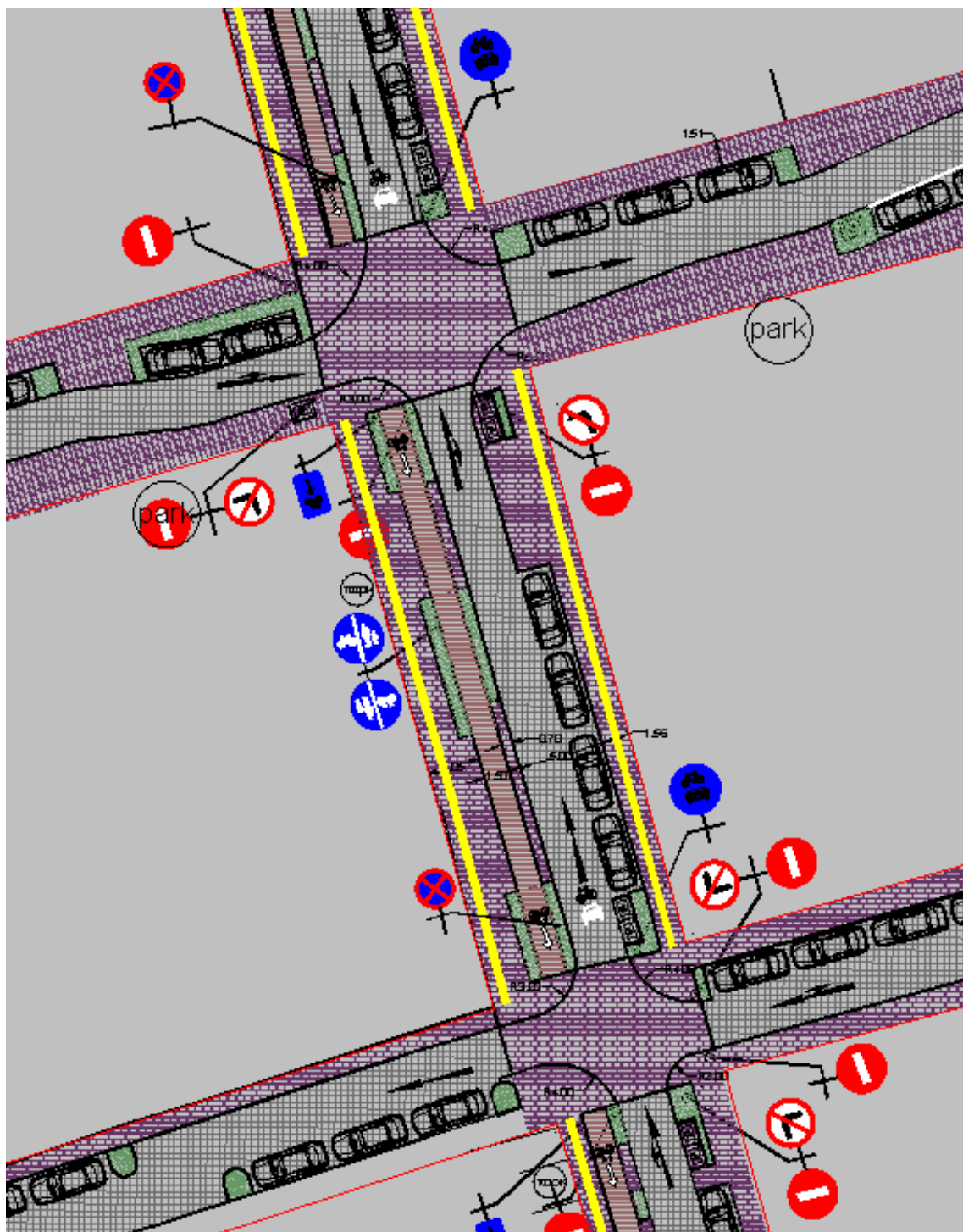


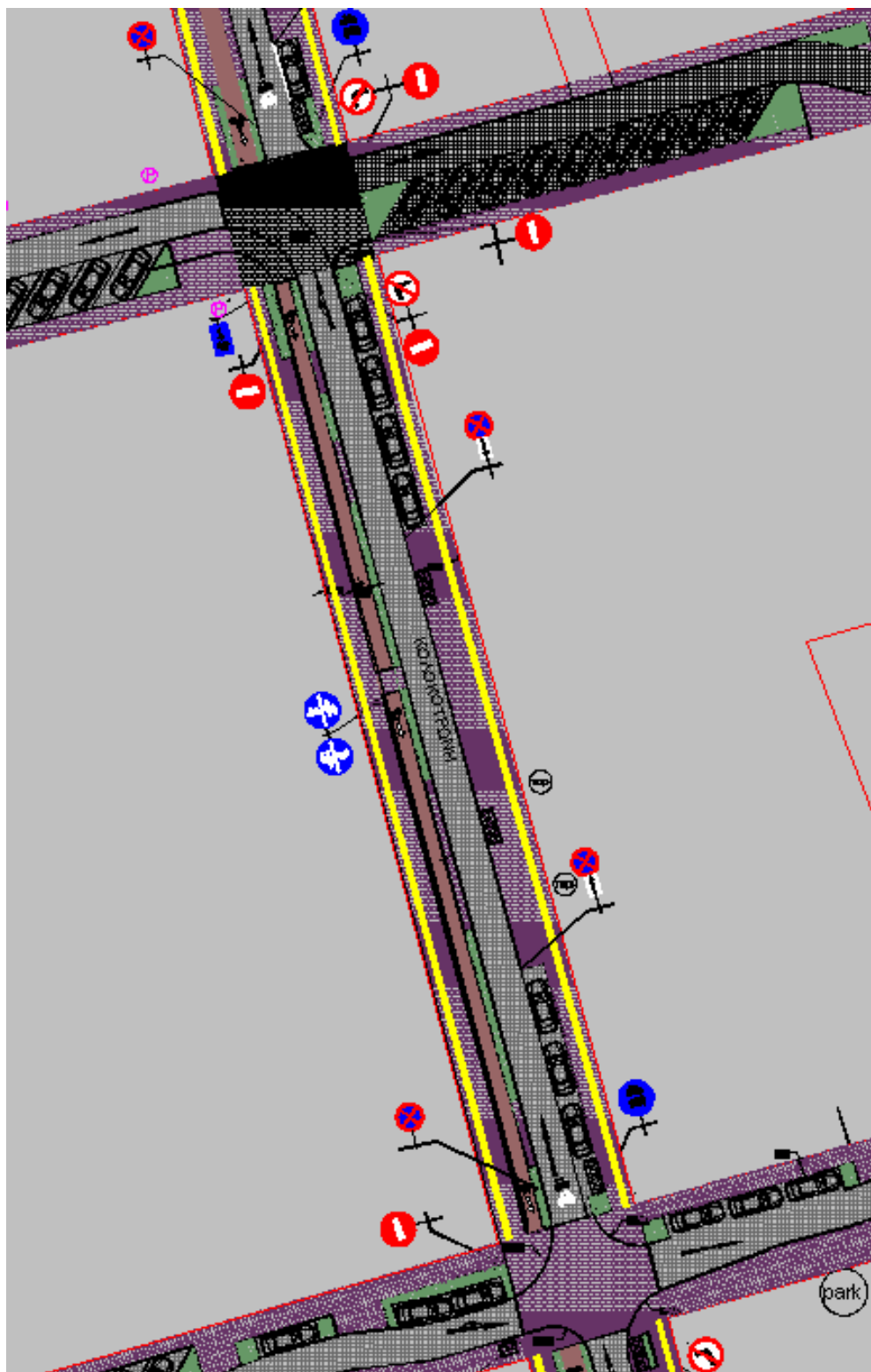


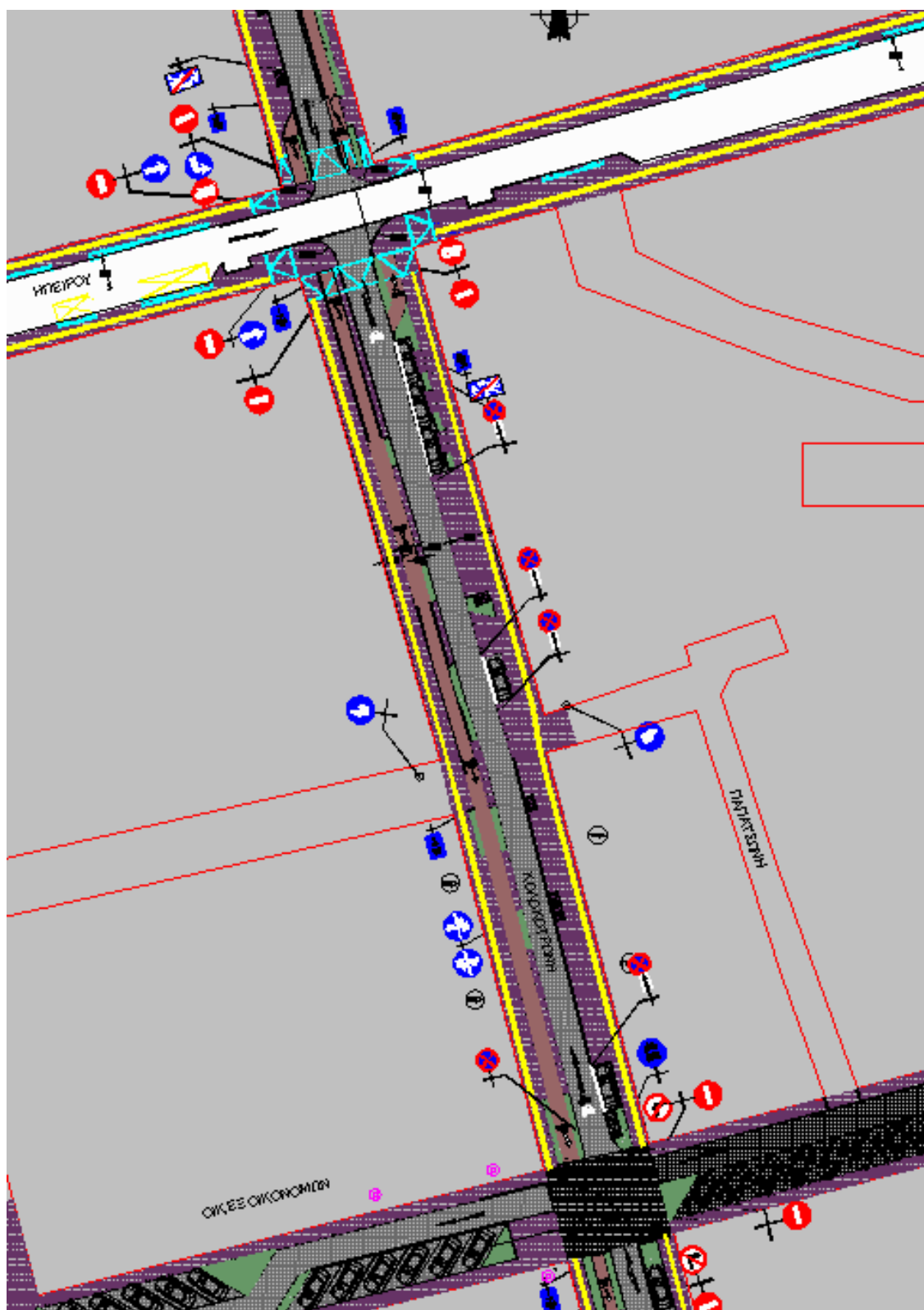


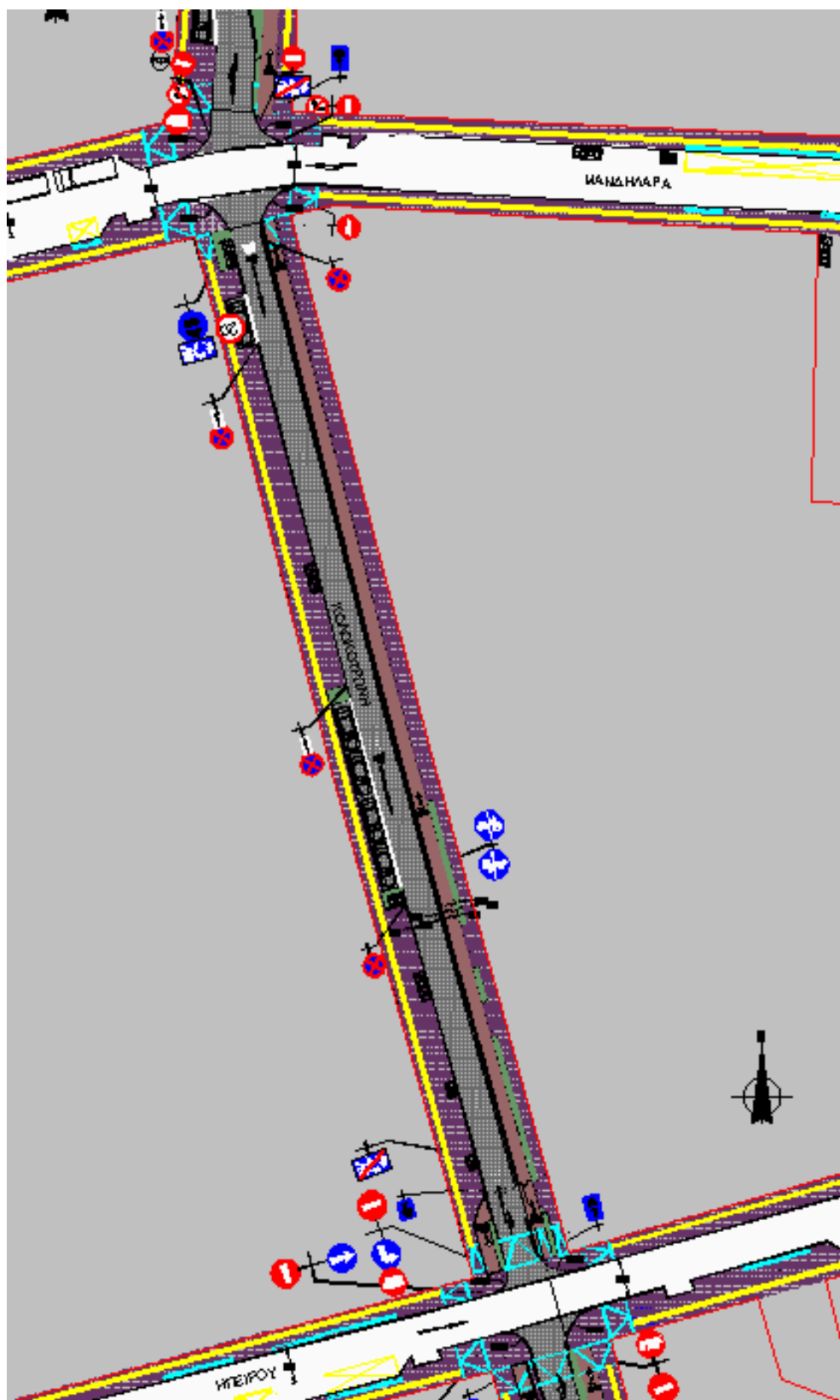


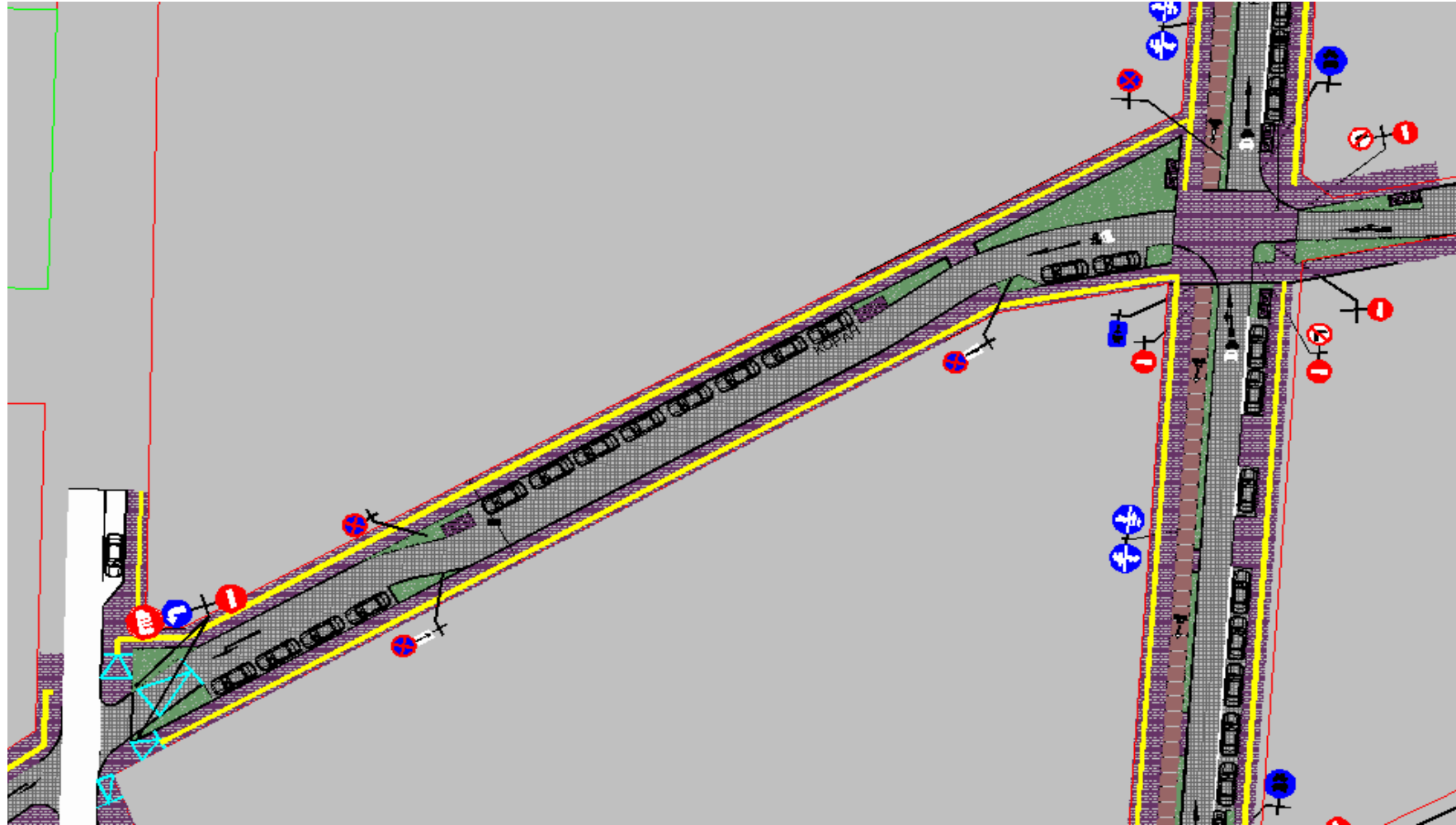












MUNICIPALITY OF LARISSA