



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΩΠΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ :ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΤΗΣ ΑΡΙΘΜ. 15/2026 ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΑΛΜΩΠΙΑΣ

Αριθμ.Απόφ. 101/2026

ΘΕΜΑ: Ακύρωση της με αρ. 55/2026 απόφασης (ΑΔΑ:9Μ7ΠΩΨΩ-7ΥΔ) Δ.Σ. και εκ νέου λήψη απόφασης για την Έγκριση Κυκλοφοριακής Μελέτης ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού “Αγ.Νικάνδρου” στην πόλη της Αριδαίας»

Σήμερα **22 Ιουλίου 2026**, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.00΄ το Δημοτικό Συμβούλιο Αλμωπίας συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση, στο Δημοτικό Κατάστημα Αριδαίας, στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου «ΣΥΜΕΩΝ ΣΩΤΗΡΙΑΔΗΣ», σύμφωνα με τα άρθρα 121 και 124 του ν.5314/2026, ύστερα από έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου Δ.Σ. με αριθμό 15063/17-7-2026, η οποία γνωστοποιήθηκε στον δήμαρχο, στους δημοτικούς συμβούλους και τους Προέδρους Κοινοτήτων με το από 17-7-2026 ηλεκτρονικό μήνυμα.

Διαπιστώθηκε πως υπήρχε νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι σε σύνολο είκοσι πέντε (25) μελών συμμετείχαν τα δεκαέξι (16) μέλη:

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

1. Δοβλέτης Ανέστης - Πρόεδρος Δημοτικού Συμβουλίου
2. Θεοδωρίδης Αναστάσιος
3. Ολλανδέζου Όλγα
4. Δερμεντζόγλου Πάυλος
5. Μήντης Νικόλαος
6. Χατζηδημητριάδης Γεώργιος
7. Λαζάρου – Παπαδοπούλου Σταυρούλα
8. Θεολόγου Ιωάννης
9. Τσαρκνιάς Πέτρος
10. Σαββίδης Γεώργιος
11. Καραμαριάς Αντώνιος
12. Χρυσίδης Πάυλος
13. Μπάτσης Χρήστος
14. Γιάντης Δημήτριος
15. Χατζηγιαννίδης Χρήστος
16. Χουρσόγλου Χρήστος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

1. Κωτσόπουλος Δημήτριος
2. Τζέκος Πέτρος
3. Σαμαράς Θεόδωρος
4. Σέλκος Ιωάννης
5. Νάνου Πολυξένη
6. Κετικίδης Ιωάννης
7. Ουργαντζόγλου Ιωσηφίνα
8. Μπίνος Δημήτριος
9. Αβραμίκας Στέφανος

ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Δ.ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ: τέσσερις (4)

1. Καρυπίδης Κωνσταντίνος – Δ.ΚΑψάλου
2. Θεοφυλάκτου Κωνσταντίνος – Δ.Κ.Πιπεριάς
3. Λαζαρίδης Χααρίλαος – Δ.Κ.Χρυσής
4. Κοβάτσης Θεολόγος – Δ.Κ.Φούστανης

ΑΠΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ: είκοσι έξι (26)

οι οποίοι προσκλήθηκαν νόμιμα σύμφωνα με την παρ.8 του αρθρ. 67 του Ν.3852/2010, όπως ισχύει.

Στη συνεδρίαση συμμετέχει ο Δήμαρχος Αλμωπίας, κ. Παρούτογλου Νικόλαος.

Παρούσες στη συνεδρίαση ήταν οι δημοτικοί υπάλληλοι του Τμήματος Υποστήριξης Πολιτικών Οργάνων, Θεοδωρίδου Μεταμόρφη και Παπασάββα Αργυρώ για την τήρηση των πρακτικών.

Ομόφωνα τα μέλη του Δ.Σ. συμφωνούν να συζητηθούν τα τρία θέματα εκτός ημερήσιας διάταξης πριν τη συζήτηση των θεμάτων ημερήσιας διάταξης.

Ο κ. Χουρσώγλου Χρήστος ο κ. Σαββίδης Γεώργιος και ο κ. Μπάτσης Χρήστος αποχώρησαν από τη συνεδρίαση πριν τη ψήφιση των θεμάτων εκτός ημερήσιας διάταξης.

Ο κ. Θεοδωρίδης Αναστάσιος απουσιάζει από τη συζήτηση και ψήφιση των θεμάτων εκτός ημερήσιας διάταξης.

Ο κ. Δερμεντζόγλου Παύλος και η κα Παπαδοπούλου – Λαζάρου Σταυρούλα απουσιάζουν από τη συζήτηση και ψήφιση των θεμάτων εκτός ημερήσιας διάταξης και 1^{ου} θέματος ημερήσιας διάταξης.

Αφού διαπιστώθηκε νόμιμη απαρτία και πριν την συζήτηση των θεμάτων ημερήσιας διάταξης ο Πρόεδρος του Δ.Σ. , εισηγούμενος το 11^ο θέμα ημερήσιας διάταξης έθεσε υπόψη του δημοτικού συμβουλίου τα εξής :

α) την ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ στο πλαίσιο του έργου «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας»

β) την από 13-7-2026 εισήγηση της Πρ/νης Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Αλμωπίας προς τη Δημοτική Επιτροπή , η οποία έχει ως εξής :

«ΘΕΜΑ: Ακύρωση της αρ.124/2026 (ΑΔΑ:ΨΩ83ΩΨΩ-6ΦΙ)απόφασης ΔΕ και εκ νέου Έγκριση Κυκλοφοριακής Μελέτης ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας»

Σχετικά:

1. Οι διατάξεις του Ν. 5209/2025 (ΦΕΚ 100/Α/13-06-2025) «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις» όπως ισχύει σήμερα
2. Οι διατάξεις του Ν. 5314/2026 (ΦΕΚ 103/Α/29-06-2026) «Κώδικας Τοπικής Αυτοδιοίκησης»
3. Το άρθρο 112 παρ.16 του Ν. 5314/2026 (ΦΕΚ 103/Α/29-06-2026)
4. Η αρ. 195-2024 (ΑΔΑ:ΨΣΧ9ΩΨΩ-ΙΘΕ) απόφαση ΔΣ έγκριση του κυκλοφοριακού μοντέλου της Αριδαίας
5. Η αρ. 55/2026 (ΑΔΑ:9Μ7ΠΩΨΩ-7ΥΔ) απόφαση ΔΣμε θέμα την Έγκριση Κυκλοφοριακής Μελέτης ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας»
6. Το με αρ. πρωτ. 53049/10-06-2026 έγγραφο του Τμήματος Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού της ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ.Σ Κεντρικής Μακεδονίας

Σε συνέχεια του σχετικού έξι (6) εγγράφου του Τμήματος Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού της ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ.Σ Κεντρικής Μακεδονίας και μετά τις διορθώσεις επί του τεύχους της κυκλοφοριακής μελέτης αναφορικά με την τεκμηρίωση της χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης και του τύπου των διαβάσεων που προτείνονται, διαβιβάζεται εκ νέου προς έγκριση η Κυκλοφοριακή Μελέτη ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας».

Η Κυκλοφοριακή μελέτη λαμβάνει υπόψη και εφαρμόζει σταδιακά τις προτάσεις του εγκεκριμένου με την αρ. 195-2024 (ΑΔΑ:ΨΣΧ9ΩΨΩ-ΙΘΕ) απόφαση ΔΣ κυκλοφοριακού μοντέλου της Αριδαίας.

Η εν λόγω κυκλοφοριακή μελέτη προτείνει:

1. Την αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος της Αγ. Νικάνδρου με μείωση του μεταβλητού πλάτους του σε σταθερό πλάτος 7 μέτρων, δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση -εφαρμογή στο τμήμα της οδού από τους κυκλικούς κόμβους μέχρι τη συμβολή με την οδό Φιλίππου.
2. Τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων σε εφαρμογή του άρθρου 38 του Ν. 5209/2025. Στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος με κατεύθυνση προς τους κόμβους, εσοχές για 14 θέσεις στάθμευσης, διαστάσεων 5,50 μ. x 2,00 μ. παράλληλες με τον άξονα της.
3. Τη διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης δυναμικότητας 6,00 συνολικά θέσεων μεταξύ των οποίων δύο προορίζονται ως ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, θέσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος.
4. Την κατασκευή δύο (2) διαβάσεων με αναλάμποντα φωτεινό σηματοδότη σύμφωνα με τους περιορισμούς και τις απαιτούμενες αποστάσεις (πχ την απαιτούμενη απόσταση από τις κάθετες οδούς) που προβλέπονται στο ΦΕΚ 85/Β/2018 περί Έγκρισης της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών, όπως φαίνονται στο συνημμένο τεχνικό σχέδιο (οριζοντιογραφία).
4. Την εφαρμογή κάθετης και οριζόντιας σήμανσης σύμφωνα με το συνημμένο σχέδιο σήμανσης.

Επειδή η λήψη μέτρων της παρ. 1 του άρθρου 55 του Ν. 5314/2026 που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας για το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας του Δήμου λαμβάνονται με απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου

Παρακαλείται το σώμα να αποφασίσει σχετικά για:

1. Την ακύρωση της αρ.124/2026 (ΑΔΑ:ΨΩ83ΩΨΩ-6ΦΙ)απόφασης ΔΕ και εκ νέου Έγκριση Κυκλοφοριακής Μελέτης

ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας»,

2. την αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος της Αγ. Νικάνδρου με μείωση του μεταβλητού πλάτους του, σε σταθερό πλάτος 7 μέτρων, δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση -εφαρμογή στο τμήμα της οδού από τους κυκλικούς κόμβους μέχρι τη συμβολή με την οδό Φιλίππου,

3. τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων σε εφαρμογή του άρθρου 38 του Ν. 5209/2025. Στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος με κατεύθυνση προς τους κόμβους, εσοχές για 14 θέσεις στάθμευσης, διαστάσεων 5,50 μ. x 2,00 μ. παράλληλες με τον άξονα της,

4. τη διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης δυναμικότητας 6,00 συνολικά θέσεων μεταξύ των οποίων δύο προορίζονται ως ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, θέσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος,

5. την κατασκευή δύο (2) διαβάσεων με αναλάμποντα φωτεινό σηματοδότη σύμφωνα με τους περιορισμούς και τις απαιτούμενες αποστάσεις (πχ την απαιτούμενη απόσταση από τις κάθετες οδούς) που προβλέπονται στο ΦΕΚ 85/Β/2018 περί Έγκρισης της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών», όπως φαίνονται στο συνημμένο τεχνικό σχέδιο (οριζοντιογραφία),

4. την εφαρμογή κάθετης και οριζόντιας σήμανσης σύμφωνα με το συνημμένο σχέδιο σήμανσης,

5.τη διαβίβαση προς έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο του θέματος «Ακύρωση της με αρ. 55/2026 απόφασης (ΑΔΑ:9Μ7ΠΩΨΩ-7ΥΔ) ΔΣ και εκ νέου Έγκριση Κυκλοφοριακής Μελέτης ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας»

**Η Πρ/νη Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών
Περιβάλλοντος και Πολεοδομίας
Παπαδοπούλου Σαπφώ
Πε Πολιτικός Μηχανικός»**

Βάσει της ανωτέρω εισήγησης, η Δημοτική Επιτροπή με την αριθ. 256/2026 Απόφαση εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο τη λήψη σχετικής απόφασης σύμφωνα με τα ανωτέρω σχετικά.

Ακολούθησε αναλυτική διαλογική συζήτηση με ερωτήσεις και απαντήσεις των μελών όπως καταγράφηκαν στα μαγνητοφωνημένα πρακτικά της με αριθ. 15/2026 συνεδρίασης Δ.Σ.

Το Δημοτικό Συμβούλιο λαμβάνοντας υπόψη την εισήγηση του Προέδρου Δ.Σ. καθώς και

- Τις διατάξεις του Ν. 5209/2025 (ΦΕΚ 100/Α/13-06-2025) «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις» όπως ισχύει σήμερα
- τις διατάξεις του Ν. 5314/2026 (ΦΕΚ 103/Α/29-06-2026) «Κώδικας Τοπικής Αυτοδιοίκησης»
- Το άρθρο 112 παρ.16 του Ν. 5314/2026 (ΦΕΚ 103/Α/29-06-2026)
- την αρ. 195-2024 (ΑΔΑ:ΨΣΧ9ΩΨΩ-ΙΘΕ) απόφαση ΔΣ έγκριση του κυκλοφοριακού μοντέλου της Αριδαίας
- την αρ. 55/2026 (ΑΔΑ:9Μ7ΠΩΨΩ-7ΥΔ) απόφαση ΔΣ με θέμα την Έγκριση Κυκλοφοριακής Μελέτης ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας
- την ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ στο πλαίσιο του έργου «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας»
- την από 13-7-2026 εισήγηση της Πρ/νης Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Αλμωπίας προς τη Δημοτική Επιτροπή.
- Τη με αριθ. 256/2026 Απόφαση Δ.Ε.
- την διαλογική συζήτηση όπως καταγράφηκε στα μαγνητοφωνημένα πρακτικά της ν. 15/2026 συνεδρίασης Δ.Σ.

Αποφασίζει ομόφωνα

1. Την ακύρωση της με αρ. 55/2026 (ΑΔΑ:9Μ7ΠΩΨΩ-7ΥΔ) απόφασης ΔΣ για τους λόγους που αναφέρονται στην εισήγηση της παρούσας απόφασης.
 2. Την εκ νέου Έγκριση Κυκλοφοριακής Μελέτης ως συνοδός της μελέτης με τίτλο : «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας», όπως διαβιβάστηκε με την αριθ. 256/2026 Απόφαση Δημοτικής Επιτροπής.
 3. την αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος της Αγ. Νικάνδρου με μείωση του μεταβλητού πλάτους του, σε σταθερό πλάτος 7 μέτρων, δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση -εφαρμογή στο τμήμα της οδού από τους κυκλικούς κόμβους μέχρι τη συμβολή με την οδό Φιλίππου,
 - 4.τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων σε εφαρμογή του άρθρου 38 του Ν. 5209/2025. Στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος με κατεύθυνση προς τους κόμβους, εσοχές για 14 θέσεις στάθμευσης, διαστάσεων 5,50 μ. x 2,00 μ. παράλληλες με τον άξονα της,
 - 5.τη διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης δυναμικότητας 6,00 συνολικά θέσεων μεταξύ των οποίων δύο προορίζονται ως ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, θέσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος,
 - 6.την κατασκευή δύο (2) διαβάσεων με αναλάμποντα φωτεινό σηματοδότη σύμφωνα με τους περιορισμούς και τις απαιτούμενες αποστάσεις (πχ την απαιτούμενη απόσταση από τις κάθετες οδούς) που προβλέπονται στο ΦΕΚ 85/Β/2018 περί "Έγκρισης της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών", όπως φαίνονται στο συνημμένο τεχνικό σχέδιο (οριζοντιογραφία),
 7. την εφαρμογή κάθετης και οριζόντιας σήμανσης σύμφωνα με το συνημμένο σχέδιο σήμανσης,
- ✓ Αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας απόφασης αποτελούν: η Μελέτη για τη «Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας», όπως συντάχθηκε και θεωρήθηκε από την Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Αλμωπίας τον 07° /2026.

Η παρούσα απόφαση έλαβε αριθμό **101/2026**

Αφού συντάχθηκε και αναγνώσθηκε το πρακτικό αυτό, υπογράφεται ως εξής:

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

(υπογραφή)

Ακριβές Απόσπασμα

Αριδαία **22-7-2026**

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΤΑ ΜΕΛΗ

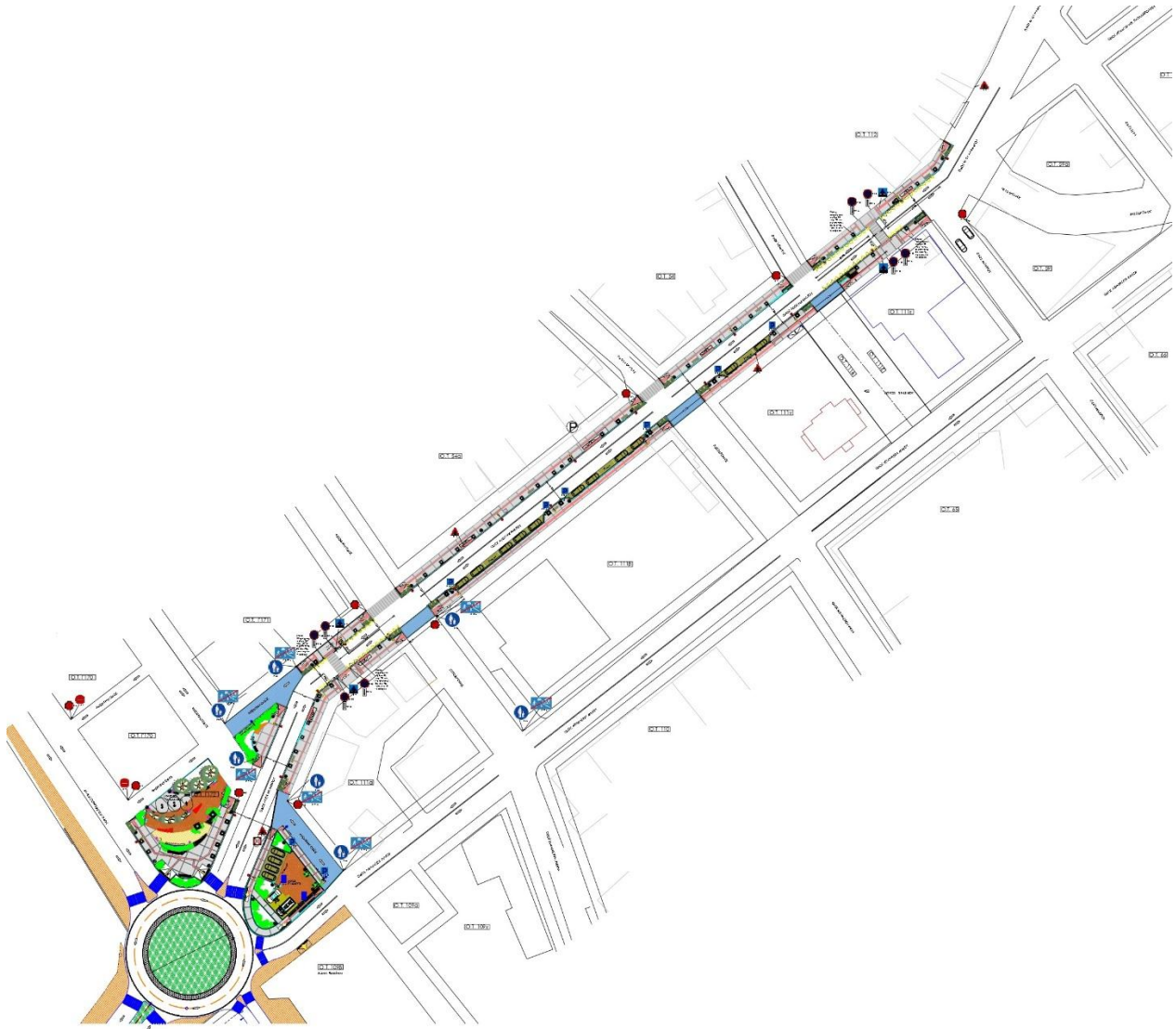
(υπογραφές)

ΔΟΒΛΕΤΗΣ ΑΝΕΣΤΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΩΠΙΑΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ στο πλαίσιο του έργου
«Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος
της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας»



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Κυκλοφοριακή Μελέτη συντάχθηκε στο πλαίσιο του έργου με τίτλο: «**Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας**».

Αντικείμενο του έργου «**Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας και Αναμόρφωση Αστικού Οδικού Περιβάλλοντος Τμήματος της Οδού "Αγ. Νικάνδρου" στην πόλη της Αριδαίας**» είναι η αναμόρφωση του εν λόγω τμήματος της οδού, ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και να αναπλασθεί συνολικά το αστικό οδικό περιβάλλον της περιοχής (οδόστρωμα και πεζοδρόμια), ώστε να επιτευχθούν βασικοί στόχοι της ανάκαμψης και ανθεκτικότητας. Το τμήμα αυτό θα αποκτήσει χαρακτηριστικά βιώσιμα από περιβαλλοντική άποψη, λειτουργικότητα για τη γειτονιά και την ευρύτερη πολεοδομική ενότητα και θα γίνει πιο φιλικό προς όλους τους χρήστες, καθημερινούς ή διερχόμενους.

Για τη σύνταξη της μελέτης λήφθηκε υπόψιν το εγκεκριμένο ΣΒΑΚ και ΣΑΠ του δήμου Αλμωπίας καθώς και το εγκεκριμένο με την αρ. 195/2024 (ΑΔΑ: ΨΣΧ9ΩΨΩ-ΙΘΕ) απόφαση ΔΣ κυκλοφοριακό μοντέλο της Αριδαίας.

Επισημαίνεται ότι το τμήμα αυτό της οδού Αγ. Νικάνδρου βρίσκεται εντός του αστικού ιστού και συνδέεται μέσω ενός εκ των δίδυμων κυκλικών κόμβων με τον Δυτικό Περιφερειακό δρόμο της πόλης. Στη μελέτη προβλέπονται:

- περιορισμοί στο πλάτος του οδοστρώματος, ανάλογα με τη θέση και αντίστοιχες αυξήσεις στα πλάτη των πεζοδρομίων,
- ολοκληρωμένος επανασχεδιασμός των γεωμετρικών χαρακτηριστικών τους για να διευκολυνθεί η ήπια μετακίνηση με δημιουργία όδευσης τυφλών παντού, εξασφάλιση κίνησης των ΑμεΑ σε όλα τα πεζοδρόμια και δαπεδοστρώσεις πεζοδρομίων με νέα υλικά φιλικά προς το περιβάλλον,
- χρήση διαφορετικών υλικών οδοστρώσεως (εγκιβωτισμένοι κυβόλιθοι) σε διασταυρώσεις κάθετων οδών και σε άλλα ειδικά τμήματα επιφανειών κυκλοφορίας, ανάλογα με τις προτεραιότητες χρήσης από πεζούς και οχήματα,
- νέο ολοκληρωμένο σύστημα οδοφωτισμού για ασφαλή χρήση της οδού όλες τις ώρες, τοποθέτηση νέων κρασπέδων, κατάλληλου ύψους ανάλογα με τη θέση, για ασφαλή διέλευση πεζών γενικά και ΑμεΑ ειδικότερα,
- επεμβάσεις στις θέσεις και στο σχεδιασμό των διαβάσεων πεζών και των κεκλιμένων επιπέδων,
- δημιουργία εσοχών σε πεζοδρόμια για ασφαλή, λειτουργική, νόμιμη, ελεγχόμενη παρόδια στάθμευση ΙΧ με είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης, εκ των οποίων δύο (2) για ΑμεΑ,
- τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων σε τμήματα των πεζοδρομίων, σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές, για παρεμπόδιση της παράνομης στάθμευσης ΙΧ πάνω σε πεζοδρόμια και αποτροπή της ανεξέλεγκτης διέλευσης πεζών από οποιοδήποτε σημείο του οδοστρώματος οριζόντια σήμανση – διαγραμμίσεις και
- κατακόρυφη σήμανση και οριζόντια σήμανση.

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1.1. Ιστορικό

Ο Δήμος Αλμωπίας είναι δήμος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Ο δήμος συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Αριδαίας και Εξαπλατάνου. Με έκταση 985,817 τ.χλμ. είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση δήμος του νομού Πέλλας και καταλαμβάνει το λεκανοπέδιο της Αλμωπίας, ενώ ο πληθυσμός του είναι 24.969 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2021 και η πυκνότητα πληθυσμού του 24,95 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Έδρα του δήμου και μοναδική κωμόπολη είναι η Αριδαία, ενώ οι υπόλοιποι οικισμοί είναι αποκλειστικά χωριά.

1.2. Περιοχή μελέτης

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η οδός Αγίου Νικάνδρου που διατρέχει το κέντρο της πόλης και είναι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

1.3. Στόχος και αντικείμενο της μελέτης

Αντικείμενο της μελέτης είναι η διαχείριση της ταχύτητας και το πώς εξασφαλίζεται η βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο.

Στόχος της μελέτης είναι η προστασία του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής του πληθυσμού, η προστασία πεζών, δικυκλιστών, παιδιών και ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα μέσω μιας πολιτικής υιοθέτησης μέτρων ήπιας κυκλοφορίας.

1.4. Μεθοδολογία

Για τις ανάγκες της μελέτης ελήφθησαν στοιχεία από πρόσφατες εγκεκριμένες μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την πόλη της Αριδαίας και συγκεκριμένα τις κάτωθι:

- Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακών, Δημογραφικών Και Κοινωνικοοικονομικών Δεδομένων Που Αφορούν Στον Δήμο Αλμωπίας
- Παροχή Υπηρεσιών Εξωτερικού Συμβούλου Για Την Επεξεργασία Και Την Ωρίμανση Μελετών Κυκλοφοριακών Δράσεων Του Δήμου Αλμωπίας

Συγκεκριμένα ελήφθησαν και περιγράφονται στο δεύτερο κεφάλαιο:

- τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης όπως τα πλάτη των οδών, των πεζοδρομίων και γενικότερα των διαμορφώσεων διευθέτησης της οδικής υποδομής.
- Δεδομένα για την οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης (συμπεριλαμβανομένης της σήμανσης που αφορά στη στάθμευση).
- Στοιχεία κυκλοφοριακών μετρήσεων καθώς και
- Στοιχεία για την οδική ασφάλεια

Στη συνέχεια, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και λαμβάνοντας υπόψη και την υφιστάμενη κατάσταση, διατυπώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η ασφαλής μετακίνηση των πεζών.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.1. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου

Ακολουθεί πίνακας όπου αναγράφονται τα βασικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού και των πεζοδρομίων (ομαδοποιημένα) της περιοχής μελέτης, όπως αυτά μετρήθηκαν σε επιτόπια αυτοψία. Ο χαρακτηρισμός των πεζοδρομίων (αριστερά-δεξιά) έγινε με φορά από αριστερά προς δεξιά και με βάση τον άξονα διεύθυνσης της κάθε οδού.

Οδός	Πλάτος οδού (μ)	Πλάτος πεζοδρομίου αριστερά (μ)	Πλάτος πεζοδρομίου δεξιά (μ)
Αγίου Νικάνδρου	11-12,5	0,00 – 2,20	0,00 - 2,00

Επίσης, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων δεν πληρούν τα κριτήρια για ελεύθερη όδευση πεζών βάσει των οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» (1,50μ του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ενώ ο

χώρος περιορίζεται περαιτέρω λόγω σταθερών εμποδίων όπως στύλοι, δέντρα, κάδοι απορριμμάτων κ.λπ. με αποτέλεσμα την αναγκαστική όδευση των πεζών στο οδόστρωμα ενώ παρατηρούνται περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης και ελλιπούς οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης. Ενδεικτικά:



Περιορισμός πλάτους όδευσης πεζών λόγω σταθερών εμποδίων και Περίπτωση παράνομης στάθμευσης οχημάτων εντός του χώρου κυκλοφορίας

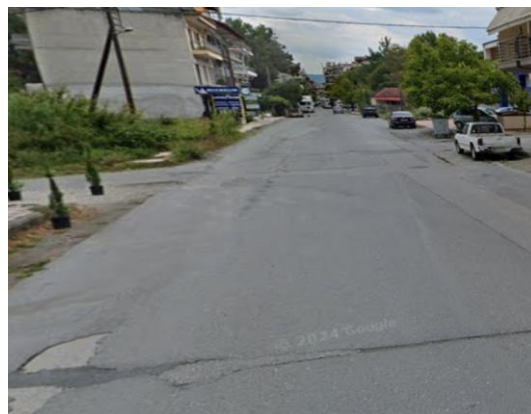


Περίπτωση παράνομης στάθμευσης οχημάτων εντός του χώρου κυκλοφορίας

2.2 Οριζόντια και κάθετη σήμανση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης

2.2.1 Οριζόντια σήμανση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης

Στην οδό παρατηρείται πλήρης απουσία οριζόντιας σήμανσης καθώς και πλήθος ρηγματώσεων στην επιφάνεια κυκλοφορίας.



Απουσία οριζόντιας σήμανσης

Οι θέσεις των διαβάσεων δεν είναι ασφαλείς, δεν υπάρχουν οι κατάλληλες διαμορφώσεις με ράμπες για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία και η περιοχή αναμονής των πεζών δεν είναι πλακοστρωμένη.

2.2.2 Κάθετη σήμανση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης

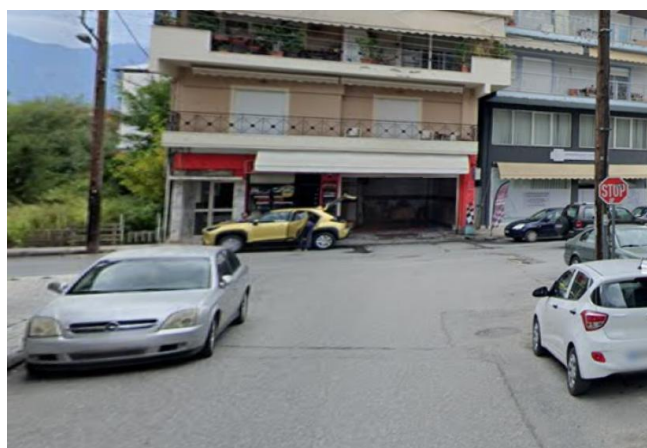
Επί της οδού Αγ. Νικάνδρου στο τμήμα της παρέμβασης, απουσιάζει η κάθετη σήμανση. Στις συμβολές των καθέτων οδών με την Αγ. Νικάνδρου, η υφιστάμενη σήμανση είναι ανεπαρκής και όπου υπάρχει καθορίζει ότι η οδός Αγ. Νικάνδρου είναι οδός προτεραιότητας. Συγκεκριμένα:

-στη συμβολή των οδών Κορυτσάς με Αγ. Νικάνδρου και Φιλίππου με Αγ. Νικάνδρου υπάρχουν τοποθετημένες ρυθμιστικές πινακίδες σήμανσης Ρ02 (Υποχρεωτική διακοπή πορείας) που ρυθμίζουν την προτεραιότητα στην κίνηση των οχημάτων επί της Αγ. Νικάνδρου, ενώ στη συμβολή της οδού Κονίτσης-Αγ. Νικάνδρου απουσιάζει η κάθετη σήμανση.

-στη συμβολή της Αγ. Νικάνδρου με τον κυκλικό κόμβο υπάρχουν ρυθμιστικές πινακίδες σήμανσης Ρ02 (Υποχρεωτική διακοπή πορείας) για να ρυθμίζουν την προτεραιότητα στην κίνηση των οχημάτων εντός του κόμβου.



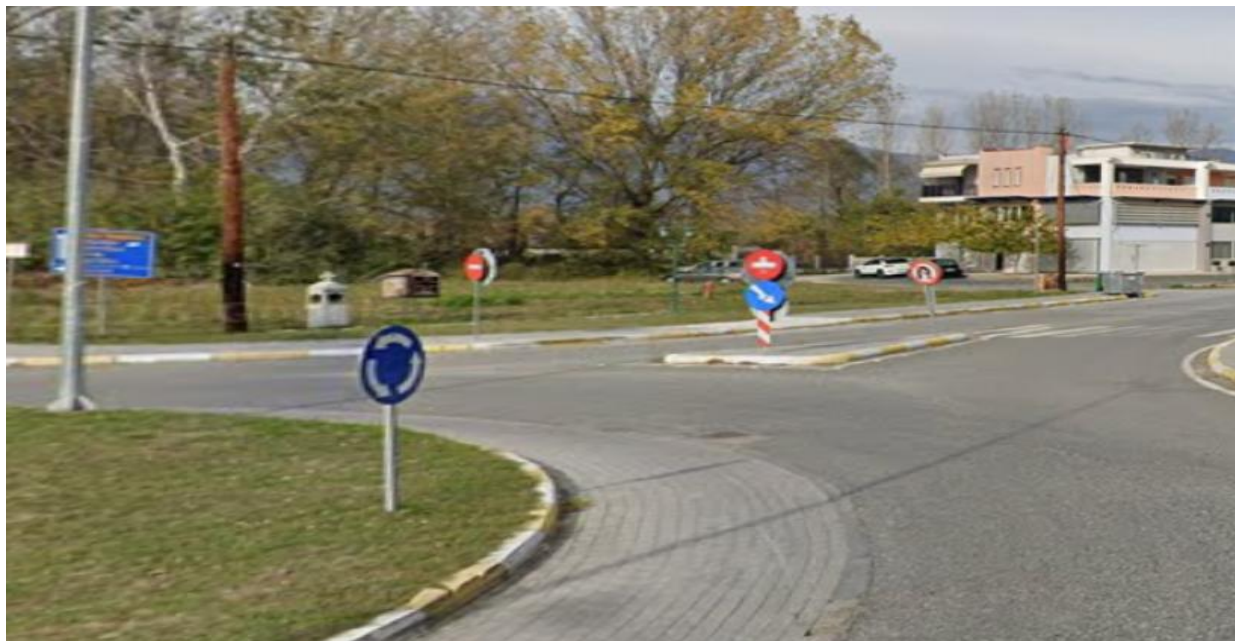
Συμβολή οδού Κορυτσάς-Αγ. Νικάνδρου



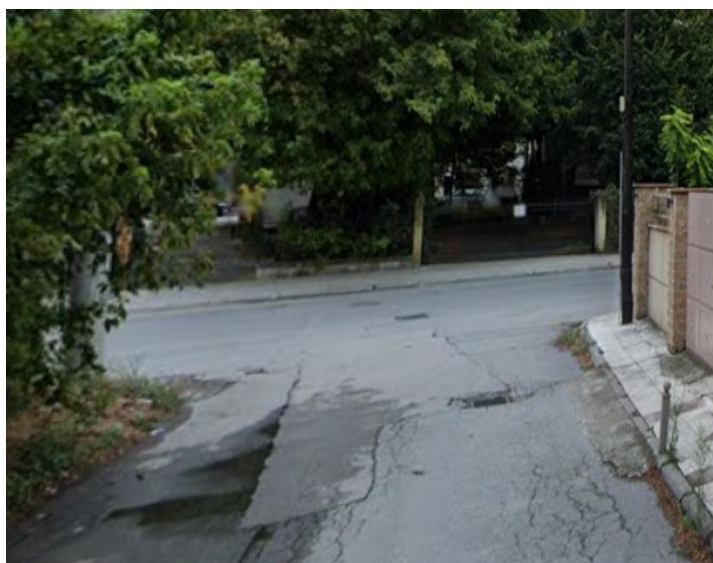
Συμβολή οδού Φιλίππου-Αγ. Νικάνδρου



Σήμανση (οριζόντια και κάθετη) στη συμβολή Αγ. Νικάνδρου με τον υφιστάμενο κόμβο

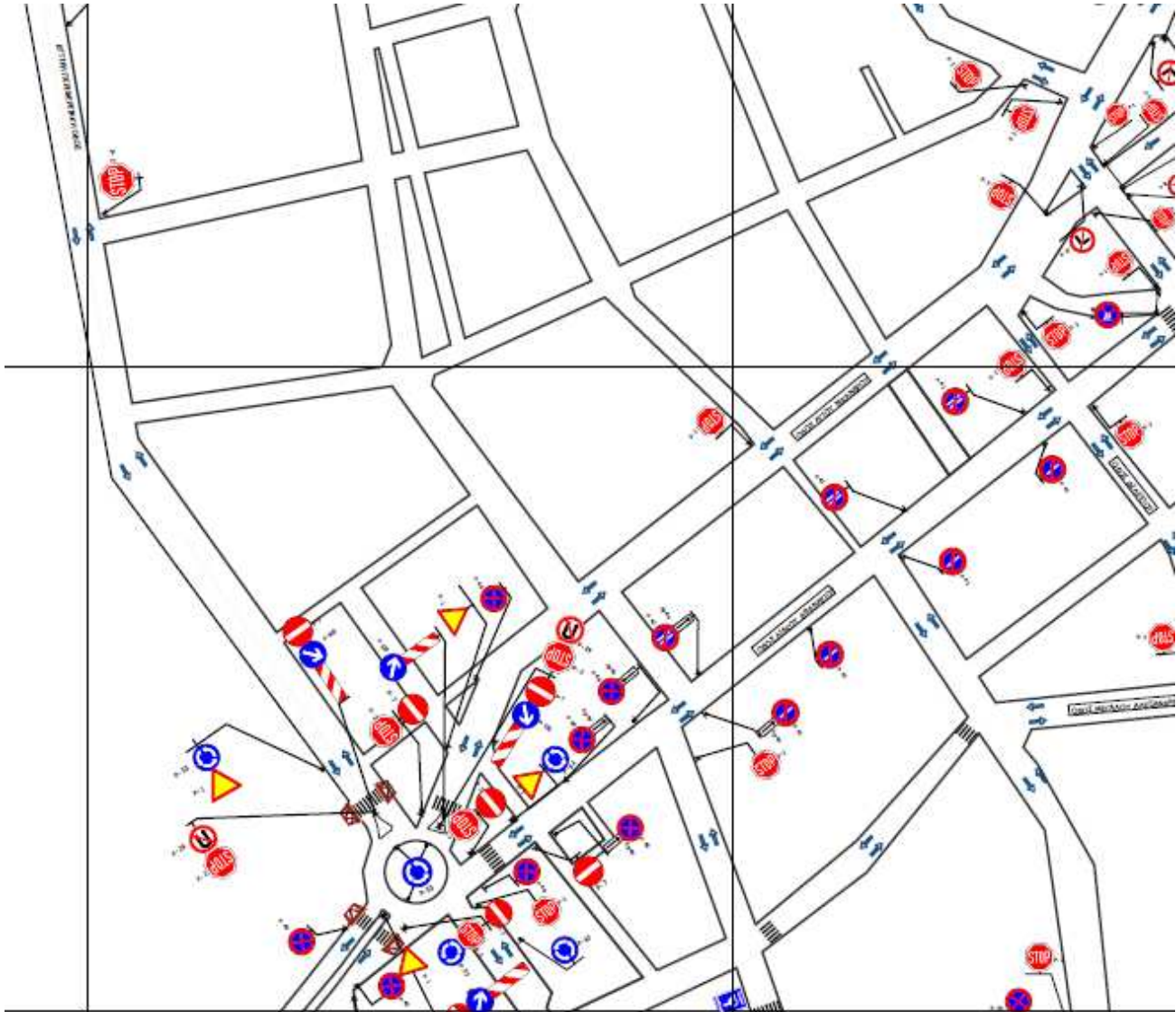


Σήμανση (οριζόντια και κάθετη) στον υφιστάμενο κόμβο στη συμβολή με την Αγ. Νικάνδρου



Συμβολή οδού Κονίτσης-Αγ. Νικάνδρου -Απουσία κάθετης σήμανσης

Το απόσπασμα χάρτη που ακολουθεί με την αποτύπωση της υφιστάμενης κάθετης σήμανσης είναι παραδοτέο της πρόσφατης μελέτης «ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΑΛΜΩΠΙΑΣ» που εκπονήθηκε για την πόλη της Αριδαίας και περιλαμβάνει και την υπόψη περιοχή.



Αποτύπωση της υφιστάμενης κάθετης σήμανσης(ρυθμιστικές πινακίδες)

2.3. Διαμόρφωση δίδυμων κόμβων επί της Αθ. Διάκου

Η ύπαρξη των δύο δίδυμων κυκλικών κόμβων, αποτελούν σημαντική πύλη εισόδου -εξόδου προς και από την πόλη της Αριδαίας από τους νοτιοδυτικούς οικισμούς του Δήμου Αλμωπίας, διοχετεύοντας μεγάλο φόρτο της κυκλοφορίας στην οδό Αγ. Νικάνδρου, τα οποία λόγω της προσέγγισης στους κόμβους πλέον κινούνται στην οδό με χαμηλές ταχύτητες.



Αεροφωτογραφία υλοποιημένης διαμόρφωσης κυκλικών κόμβων επί της οδού Αγ. Νικάνδρου

2.4. Κυκλοφοριακές μετρήσεις

Τα στοιχεία των κυκλοφοριακών μετρήσεων (Μετρήσεις Κυκλοφοριακού Φόρτου και Σύνθεσης Κυκλοφορίας) ελήφθησαν από τις πρόσφατες μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την πόλη της Αριδαίας και περιλαμβάνουν και την υπόψη περιοχή.

Οι κυκλοφοριακές μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν τον Ιούλιο 2023 ήταν εικοσιτετράωρες και αφορούσαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης της κυκλοφορίας, διάρκειας τουλάχιστον μίας εβδομάδας, σε 12 επιλεγμένες διατομές -έπειτα από συνεννόηση με την Τεχνική Υπηρεσία- με τη χρήση αυτόματων μετρητών.

Η ανάλυση των πρωτογενών δεδομένων πραγματοποιήθηκε μέσω του εξειδικευμένου λογισμικού MTExec v508 της ίδιας εταιρείας με αυτή των αυτόματων μετρητών, καθώς τα πρωτογενή δεδομένα (raw data) δεν είναι αλλιώς επεξεργάσιμα. Για κάθε θέση μέτρησης, τα εξαγόμενα από τη χρήση των αυτόματων μετρητών ήταν:

- Φόρτος οχημάτων ανά κατεύθυνση
- Σύνθεση της κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση
- Ταχύτητα V85 ανά κατεύθυνση

2.4.1 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

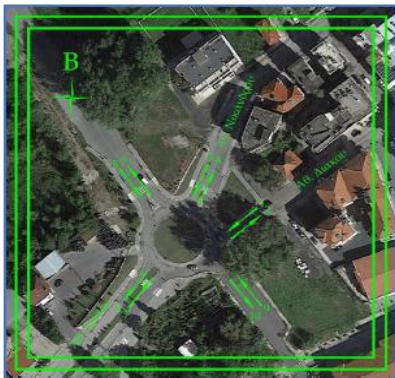
Από τα στοιχεία της μελέτης *ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΑΛΜΩΠΙΑΣ* η οδός Αγ. Νικάνδρου κατατάσσεται στην ομάδα οδών Γ κατηγορία ΓΙΝ με χαρακτηρισμό οδού Κύρια Συλλεκτήρια, περιλαμβάνει οδούς (οδικά τμήματα) που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) οι οποίες κατά κύριο λόγο εξυπηρετούν τους σκοπούς τόσο της σύνδεσης όσο και δευτερευόντως της πρόσβασης και της παραμονής. Οι οδοί ομάδας Γ που διατρέχουν περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως, αναφέρονται στις περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία στη χώρα επιτρέπεται η παρόδια δόμηση (συνήθως στις εισόδους των πόλεων) και προσφέρουν δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών. Καθοριστικός παράγοντας για τη διαμόρφωση των οδικών αυτών τμημάτων είναι οι ποιοτικές απαιτήσεις όσον αφορά τη λειτουργία της σύνδεσης, οι οποίες όμως συχνά μπορούν να περιορισθούν από το είδος και την έκταση της παρόδιας δόμησης.

Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδών		Παράμετροι μελέτης και λειτουργίας οδών				
Ομάδα οδών	Κατηγορία οδού Χαρακτηρισμός οδού	Είδος οχημάτων	Επιτρεπόμενη ταχύτητα V _{επιτ} [km/h]	Χαρακτηριστικά επιφάνειας κυκλοφορίας	Κόμβοι	Ταχύτητα Μελέτης V _μ [km/h]
1	2	3	4	5	6	7
A οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός σχεδίου (υπεραστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παροδίων ιδιοκτησιών <i>Σημείωση:</i> Η κατηγορία ΑΙ αφορά οδούς σύνδεσης ευρύτερων περιοχών και οι οποίες δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες	A I Αυτοκινητόδρομος	μηχ.	≤ 120	διαχωρισμένη	ανισοτ.	(130) 120 110 100
	Οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90 (100)	διαχωρισμένη / ενιαία	(ανισοτ.) ισοτ.	(100) 90 (80)
	A II Οδός μεταξύ νομών/επαρχιών	μηχ. (μηχ.) γεν.	≤ 110 ≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοτ. (ισοτ.) ισοτ.	(120) 110 100 90 (80) (100) 90 80 (70)
	A III Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών	μηχ. γεν.	≤ 90 ≤ 80	διαχωρισμένη ενιαία	(ανισοτ.) ισοτ. ισοτ.	90 80 70 (90) 80 70 (60)
	A IV Οδός μεταξύ μικρών οικισμών	γεν.	≤ 80	ενιαία	ισοτ.	(90) 80 70 60 (50)
	A V Δευτερεύουσα οδός	γεν.	≤ 60 (70)	ενιαία	ισοτ.	(70) 60 50 40 καμία*
B οδοί που διατρέχουν περιοχές εντός σχεδίου (ημιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών <i>Σημείωση:</i> Οι οδοί κατηγορίας ΒΙ και ΒΙΙ δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες	AVI Τριτεύουσα οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοτ.	50 40 καμία*
	B I Αστικές αυτοκινητόδρομοι	μηχ.	≤ 100	διαχωρισμένη	ανισοτ.	100 90 80 70
	B II Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοτ. (ισοτ.)	(100) 90 80 70 (60) 90 80 70 60
	B III Αστική αρτηρία	μηχ. γεν.	≤ 70 ≤ 70	διαχωρισμένη ενιαία	ισοτ. ισοτ.	(80) 70 60 (50) 70 60 (50)
Γ οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός** ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παροδίων ιδιοκτησιών	B IV Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 60	ενιαία	ισοτ.	60 50
	Γ III Αστική αρτηρία	γεν.	50 (≤ 70) 50 (≤ 60)	διαχωρισμένη ενιαία	ισοτ. ισοτ.	(70) (60) 50 (40) (60) 50 (40)
Δ οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές) με βασική λειτουργία την πρόσβαση	Γ IV Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50 (≤ 60)	ενιαία	ισοτ.	(60) 50 (40)
	Δ IV Συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοτ.	καμία*
Ε οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές) με βασική λειτουργία την παραμονή	Δ V Τοπική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοτ.	καμία*
	Ε V Τοπική οδός	γεν.	≤ 30 ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοτ.	καμία*
	Ε VI Τοπική οδός κατοικιών	γεν.	ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοτ.	καμία*

μηχ.= οχήματα με μέγιστη αναπτυσσόμενη ταχύτητα >60km/h
γεν.= οχήματα παντός είδους
(...) = εξαίρεση
* δεν απαιτείται καθορισμός ταχύτητας μελέτης V_μ
** νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση

Λειτουργικά χαρακτηριστικά και παράμετροι μελέτης οδών (Πηγή: ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ)

2.4.2 Κόμβοι

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΥ		Κ10			
ΣΥΝΤΕΛΑΓΜΕΝΟΣ (ΕΓΣΑ 87)		X: 336376	Ψ: 4537054		
ΕΙΔΟΣ ΚΟΜΒΟΥ		ΠΕΝΤΑΣΚΕΛΗΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ			
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ		10	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ 17/07/2023		
ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΟΔΩΝ		ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΑΓ. ΝΙΚΑΝΔΡΟΥ		
ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΚΟΜΒΟΥ					
					
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ					
ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ					
I.X.	Δίκυκλα	Ποδηλάτα	Λεωφορεία	Φορτηγά	Βαρέα φορτηγά
2278	266	39	2	88	2
ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΜΕΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ					
I.X.	Δίκυκλα	Ποδηλάτα	Λεωφορεία	Φορτηγά	Βαρέα φορτηγά
1907	222	12	2	61	14
ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΒΡΑΔΥΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ					
I.X.	Δίκυκλα	Ποδηλάτα	Λεωφορεία	Φορτηγά	Βαρέα φορτηγά
1709	194	34	0	29	0
ΜΕΣΟΣ ΩΡΛΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ (αχ/ώρα)				1338	
ΜΕΣΟΣ ΩΡΛΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΜΕΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ (αχ/ώρα)				1109	

Οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι εντοπίζονται στην πλειοψηφία τους σε κόμβους που βρίσκονται σε σημεία εισόδου-εξόδου από και προς την πόλη της Αριδαίας. Συγκεκριμένα, ο κόμβος που είναι στην συμβολή με την οδό Αγ. Νικάνδρου παρουσιάζει:

- μέσο ωριαίο φόρτο πρωινής αιχμής 1338 οχ./ώρα και
- μέσο ωριαίο φόρτο μεσημβρινής αιχμής 1109 οχ./ώρα

με μεγάλο ποσοστό του να διοχετεύεται μέσω της οδού Αγ. Νικάνδρου που είναι Κύρια Συλλεκτήρια Οδός.

2.5 Στάθμευση

Κατά μήκος της οδού παρατηρείται εκτεταμένη στάθμευση και στις δύο πλευρές, ελλιπής σήμανση που να περιορίζει, να απαγορεύει ή να προσδιορίζει το καθεστώς στάσης και στάθμευσης των οχημάτων καθώς μη σαφώς καθορισμένες νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό (νόμιμες θεωρούνται οι θέσεις που δεν παραβιάζουν το άρθρ. 38 του του Νόμου 5209/2025 (ΦΕΚ 100/Α/13-06-2025) «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις».

2.6 Οδική ασφάλεια

Τέλος, σχετικά με την οδική ασφάλεια στην περιοχή μελέτης, κατά την έρευνα μελανών σημείων που έλαβε χώρα για τα τελευταία 3 χρόνια (2021-2023), το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων που έχει συμβεί εντός του αστικού ιστού, επέφερε μόνο υλικές ζημιές. Εποπτικά, αναφέρεται ότι η πλειοψηφία των καταγεγραμμένων τροχαίων ατυχημάτων εντός του αστικού ιστού της Αριδαίας δεν εντοπίζεται επί της οδού Αγ. Νικάνδρου.

2.7. Δημόσιες συγκοινωνίες

Από το σύστημα μεταφορών της πόλης της Αριδαίας απουσιάζουν οι αστικές μαζικές μεταφορές. Εντός του δικτύου της πόλης λειτουργεί σταθμός υπεραστικών λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ. Νομού Πέλλας, ο οποίος εξυπηρετεί τις ανάγκες για μετακίνηση προσώπων και μεταφορά αντικειμένων του Δήμου Αλμωπίας, ως τερματικός ή ενδιάμεσος σταθμός, ανάλογα με τη διαδρομή.

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1. Ισχύουσες Προδιαγραφές – Οδηγίες που ελήφθησαν υπόψη / Νομοθεσία

Για την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων λαμβάνονται υπόψη:

- Η με αριθ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/16-09-2013 (ΦΕΚ Β' 2302) απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή της σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας»
- Οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (2001)
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ)-Τεύχος 4 : Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ – ΚΑΟ).
- Η Υ.Α. με αριθ. ΥΠΕΝ/ΓΓΧΣΑΠ/61667/95/2025 (ΦΕΚ 2859/Β/06-06-2025) «Τροποποίηση της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/28-11-2022 απόφασης με θέμα "Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών" (Β' 2621)" (Β' 6213)».
- Στο σημείο αυτό, τονίζεται ότι η τοποθέτηση των προτεινόμενων προστατευτικών εμποδίων τύπου «Π» και της προτεινόμενης σήμανσης, που αναφέρονται στις οδηγίες της Υ.Α. με αρ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/13 (ΦΕΚ 2302/Β/16-09-2013), στην περίπτωση νέου ή υφιστάμενου πεζοδρομίου πλάτους < 1,50 μ., θα πρέπει να τοποθετούνται κατόπιν έγκρισης από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΟΜΕΔΙ
- Οι Γενικές Οδηγίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./1998) «Σχεδιάζοντας για όλους»
- Οι Γενικές Οδηγίες για ποδηλατοδρόμους του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 2002

- Η με αριθ. Α6/0/1/118/27-6-1974 (ΦΕΚ 676/Β/06-07-1974) κοινή απόφαση Υπουργών Εσωτερικών, Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Περί πινακίδων σήμανσεων οδών»
- Η με αριθ. ΔΜΕΟ/ε/οικ./1102 (ΦΕΚ 953/Β/24-10-1997) «Έγκριση προσωρινής τεχνικής προδιαγραφής αντανakλαστικότητα πινακίδων σήμανσης οδών»
- Η με αριθ. ΔΜΕΟ/ο/769/ε/107 (ΦΕΚ 445/Β/14-03-2008) Έγκριση της μελέτης «Ανάπτυξη Πλαισίου Διαμόρφωσης Συστήματος Ταχυτήτων στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο»
- Οι διατάξεις του Ν. 5209/2025 (ΦΕΚ 100/Α/13-06-2025) «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις» όπως ισχύει σήμερα
- Οι διατάξεις του Ν. 5314/2026 (ΦΕΚ 103/Α/29-06-2026) «Κώδικας Τοπικής Αυτοδιοίκησης»
- Το με αριθ. πρωτ. 5748/02-04-2021 έγγραφο του Αστυνομικού Τμήματος Αλμωπίας «Απάντηση για χορήγηση στοιχείων οδικών συμβάντων στην πόλη της Αριδαίας»
- Το με αριθ. πρωτ. 7453/28-04-2021 έγγραφο του Κ.Τ.Ε.Λ. Ν. ΠΕΛΛΑΣ Α.Ε. «Χορήγηση σύμφωνης γνώμης σχετικά με τις διαμορφώσεις επί της οδού Λοχαγού Πασσιά στην πόλη της Αριδαίας»
- Τη με αριθ. 7/2021 απόφαση του Τοπικού Συμβουλίου της Δ.Κ. Αριδαίας «Γνωμοδότηση σύμφωνης γνώμης σχετικά με τις διαμορφώσεις επί της οδού Λοχαγού Πασσιά στην πόλη της Αριδαίας»
- Η με αριθ. ΔΜΕΟ/ε/ΟΙΚ/720/13-11-1992 «Τεχνικές Οδηγίες Κατακόρυφης Σήμανσης Τυπικού Οδικού Δικτύου» που συνοδεύουν την Εγκύκλιο 1/1992
- Οι διατάξεις του Ν. 5306/2026 (ΦΕΚ 88/Α/08-06-2026) «Κύρωση Κώδικα Χωροταξίας - Πολεοδομίας "Νικόλαος Ταγαράς"»
- Οι διατάξεις του Ν. 4266/2014 (ΦΕΚ Α' 135) Σύμβαση για την Οδική Κυκλοφορία «Α) «Κύρωση των τροποποιήσεων: αα) της Σύμβασης για την Οδική Κυκλοφορία και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση, αβ) της Σύμβασης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση, της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση και το Πρωτόκολλο για τις Διαγραμμίσεις της οδού που συμπληρώνει την Ευρωπαϊκή Συμφωνία» και Β) Κωδικοποίηση των διατάξεων των ως άνω Συμβάσεων σε ενιαίο κείμενο»
- Η με αριθ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/14-04-2016 (ΦΕΚ 1053/Β/2016) απόφαση του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων)»
- Η Υ.Α. με αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796/22-10-2021 (ΦΕΚ 5045/Β/01-11-2021) «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας»
- Ο Ν. 4784/16-03-2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα-Μικροκινητικότητα-Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τις διατάξεις» (ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021)

3.2 Προτάσεις

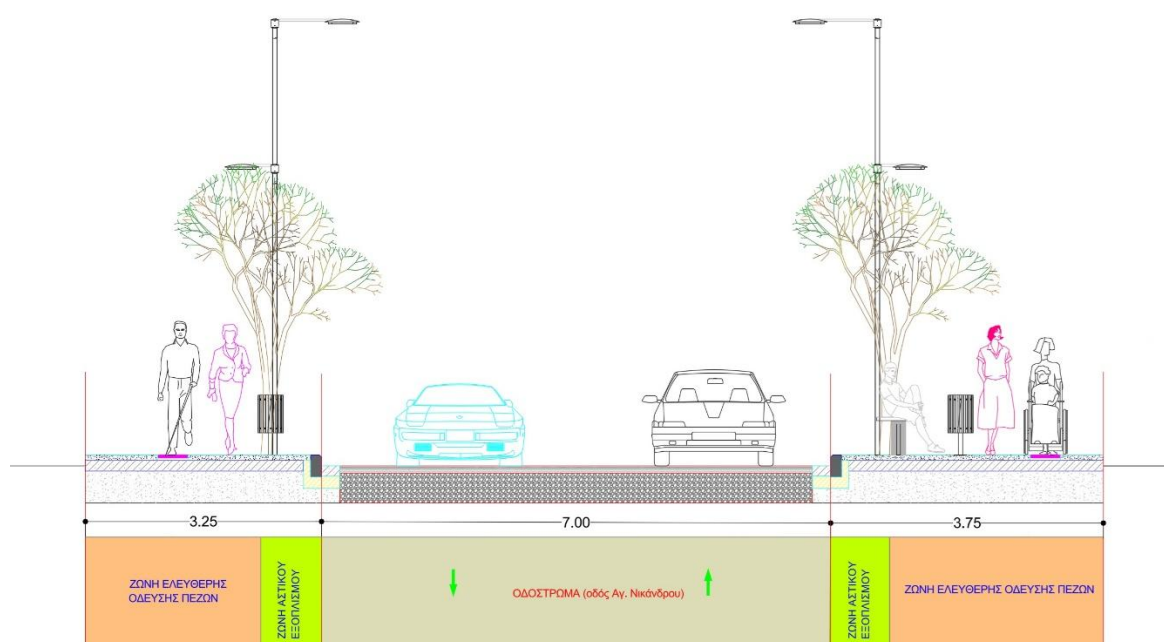
Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία η οδός Αγ. Νικάνδρου, διαστασιοποιείται ως εξής:

α) τυπική τομή (Ο.Τ.54α και Ο.Τ. 111β):

1. πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού πλάτους 3,25 μ και 3,75 μ, με ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών 2,05 μ και 2,55μ αντίστοιχα
2. ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και τυπικό πλάτος 7,00 μέτρα

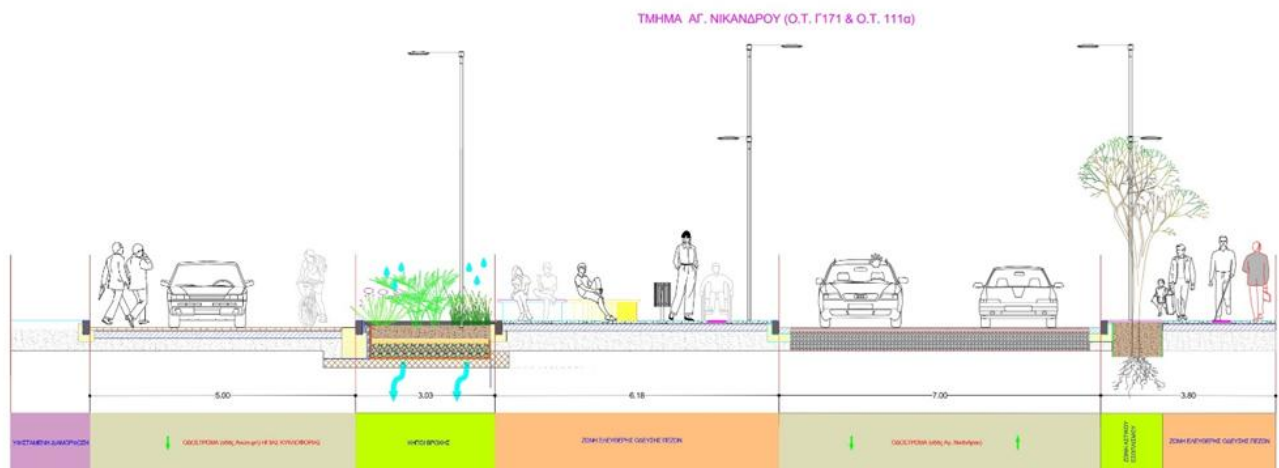
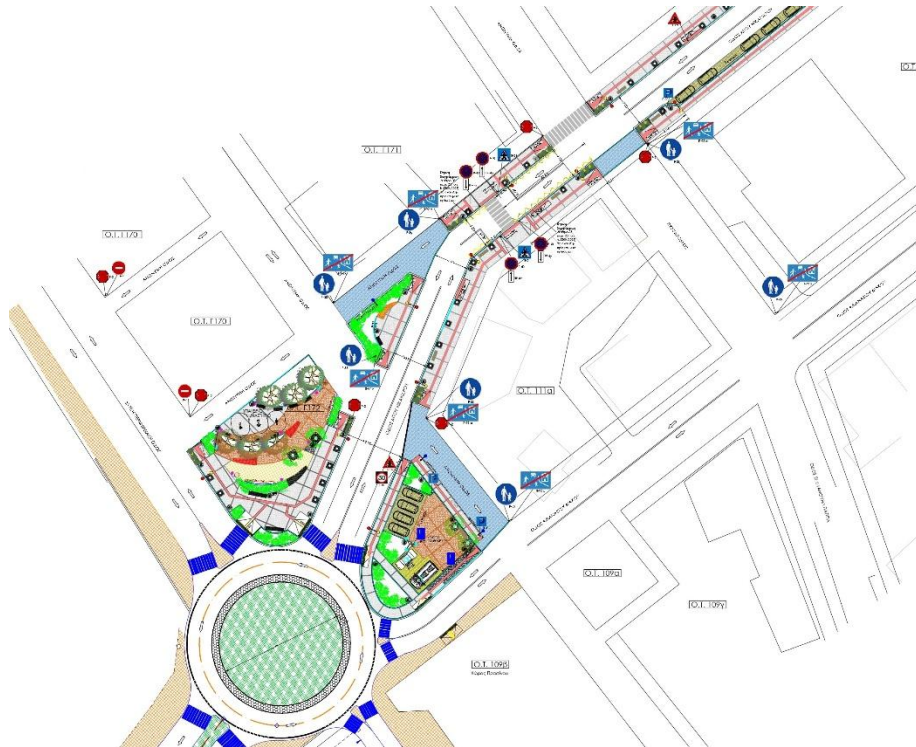


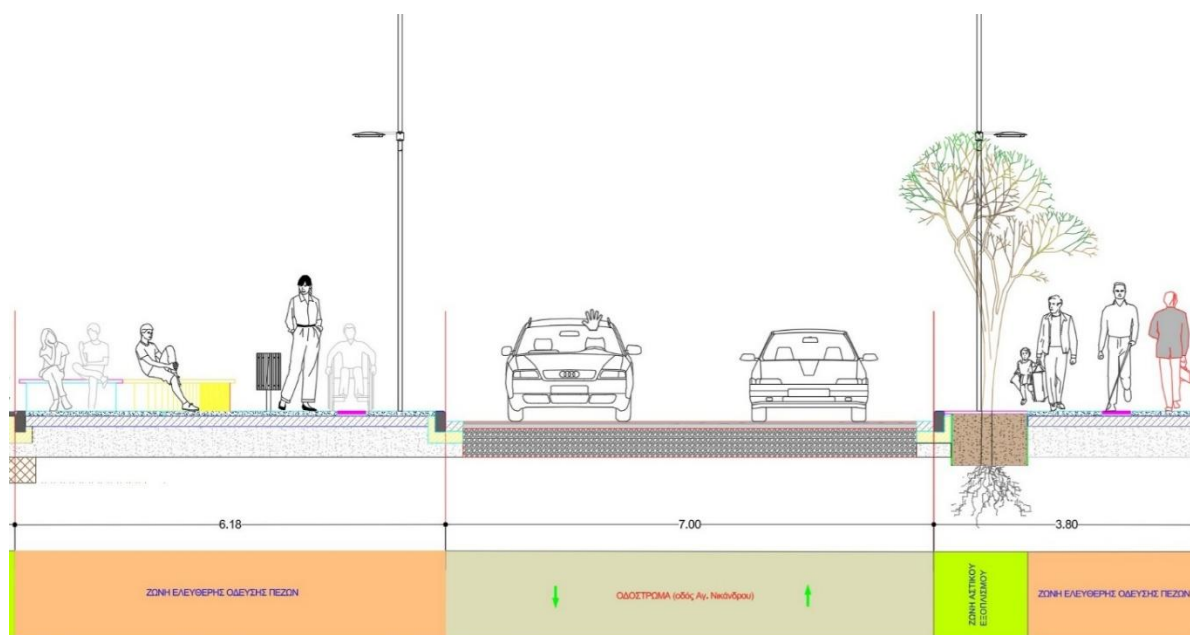
ΤΜΗΜΑ ΑΓ. ΝΙΚΑΝΔΡΟΥ (Ο.Τ. 54α & Ο.Τ. 111β)



β) τυπική τομή (Ο.Τ.171 και Ο.Τ.111α)

1. πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού πλάτους 6,18μ και 3,80μ, με ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών από 2,40μ έως 6,18μ και 2,60μ αντίστοιχα
2. ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και τυπικό πλάτος **7,00 μέτρα**





3.2.1 Διαστασιολόγηση οδού

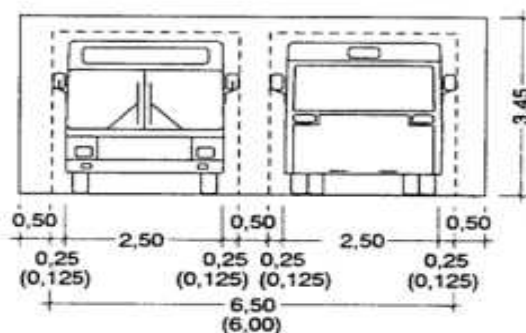
3.2.1.1 Οδοστρώμα

Το πλάτος της Αγίου Νικάνδρου (απόσταση από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή) ποικίλει κατά τμήματα από 13 έως 14 μέτρα.

Οι επιδιωκόμενες ταχύτητες διαδρομής των επιβατικών αυτοκινήτων αποτελούν βάση για την επιλογή της κατάλληλης διατομής σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) - Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ – ΚΑΟ). Οι προτεινόμενες τιμές πλάτους λωρίδων κυκλοφορίας εξαρτώνται από το μέγεθος των φόρτων των λεωφορείων γραμμής και των βαρέων οχημάτων, καθώς επίσης και από τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες σε κάποια περιοχή και τον βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες της.

Η τυπική περίπτωση συνάντησης οχημάτων που λαμβάνεται υπόψη για τον σχεδιασμό είναι φορτηγό/φορτηγό σε οδούς με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και το τυπικό πλάτος ανέρχεται σε 6,50 μέτρα.

Στην περίπτωση μας σχεδιάζουμε οδό με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και τυπικό πλάτος **7,00 μέτρα**

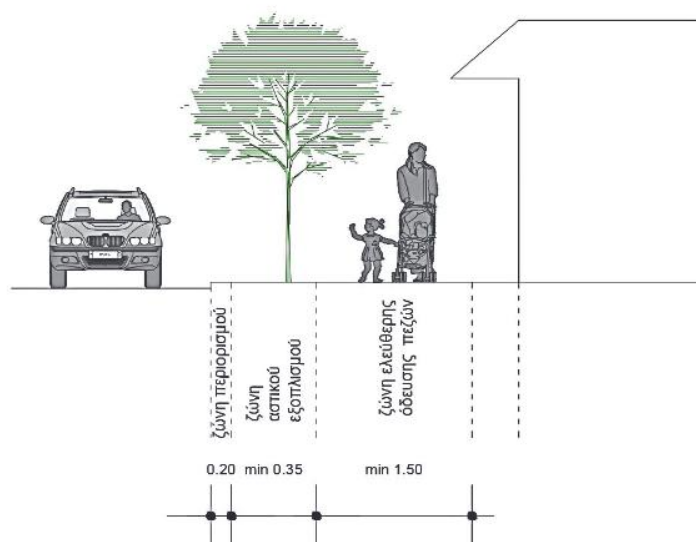


Απαιτούμενο πλάτος οδοστρώματος για αντίθετη κίνηση λεωφορείου-φορτηγού
πηγή: Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ), Τεύχος 4, 2001

Σημ.: (Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου επιβάλλεται $V_{\text{επιτρ}} \leq 40 \text{ km/h}$).

3.2.1.2 Πεζοδρόμια

Για το σχεδιασμό των πεζοδρομίων, λάβαμε υπ' όψη μας την Υ.Α. υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΓΓΧΣΑΠ/61667/95/2025 (ΦΕΚ Β'2859) «Τροποποίηση της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/28-11-2022 απόφασης με θέμα «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών" (Β' 2621)» (Β' 6213)», σύμφωνα με την οποία, το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών είναι τα 1,5 μέτρα.



Ζώνες χρήσεων πεζοδρομίων (πηγή: ΦΕΚ Β'2859/2025)

Επομένως προβλέπεται η μείωση του αιτούμενου πλάτους οδοστρώματος και η διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων έτσι ώστε στα πεζοδρόμια της περιοχής παρέμβασης να εξασφαλίζεται:

1. Ζώνη Ελεύθερης Όδευσης Πεζών που θα χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή, και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Το πλάτος της ζώνης αυτής είναι 1,50 m με μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Η επιστροφή της θα γίνει με επιμελές αρμολόγημα έτσι ώστε να μην επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση αναπηρικού αμαξιδίου.
2. Οδηγός όδευσης τυφλών σε μία ειδική λωρίδα του δαπέδου πλάτους 40cm εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών από πλάκες διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο, που αποσκοπεί στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης.
3. Κεκλιμένα επίπεδα. Κατά τη διαμόρφωση της οδού οι υψομετρικές διαφορές θα καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία θα είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. Ειδικότερα στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, θα κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα πλάτους ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ.

Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών Περιβάλλοντος και Πολεοδομίας / Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΣΥΝΘΗΚΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ		ΠΗΓΗ		ΣΧΟΛΙΑ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Απαγόρευση στάθμευσης	Διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων	5	ΚΟΚ	άρθρο 38	η επιβολή των απαγορεύσεων μπορεί να γίνει με διαπλάτυνση πεζοδρομίου ή/και εύκαμπτους οριοδείκτες, αν και δεν διευκρινίζεται
		Στάσεις ΜΜΜ	12			
		Κόμβους	10			
		Φωτεινούς σηματοδότες	20			
		STOP	12			
		Τομή Οικοδομικών Γραμμών	5			
		Είσοδοι/έξοδοι πεζοδρόμιων	πλάτος πεζοδρόμιου			

3.2.2.1.1 Γεωμετρία και Τεκμηρίωση Χωροθέτησης Θέσεων Στάθμευσης επί της οδού

Στο υπό μελέτη τμήμα, οι θέσεις στάθμευσης οργανώνονται συστηματικά στην **αριστερή πλευρά του οδοστρώματος** με κατεύθυνση κίνησης προς τους κόμβους, υπό μορφή διαμορφωμένων εσοχών, διασφαλίζοντας ότι η σταθερή διατομή κυκλοφορίας (7,00μ) παραμένει ελεύθερη:

- **Διάταξη & Διαστάσεις:** Παράλληλη με τον άξονα της οδού (γραμμική στάθμευση). Κάθε θέση διαθέτει μήκος **5,50 μέτρα** και πλάτος **2,00 μέτρα**, καλύπτοντας πλήρως τις προδιαγραφές για ασφαλείς ελιγμούς οχημάτων κατηγορίας Μ1.
- **Κατανομή Θέσεων:** Οι θέσεις χωρίζονται σε δύο διακριτά τμήματα εσοχών:
 1. Μια μεγάλη εσοχή χωρητικότητας **έντεκα (11) θέσεων** στάθμευσης.
 2. Μια μικρότερη εσοχή χωρητικότητας **τριών (3) θέσεων** στάθμευσης.
- **Μεταξύ τους Απόσταση:** Τα δύο τμήματα εσοχών απέχουν μεταξύ τους **31,00 μέτρα**. Η απόσταση αυτή λειτουργεί ως ζώνη ασφαλείας και εναρμονίζεται πλήρως με τη γεωμετρία των πεζοδρομίων, διευκολύνοντας την ορατότητα και τις παροδικές προσβάσεις.

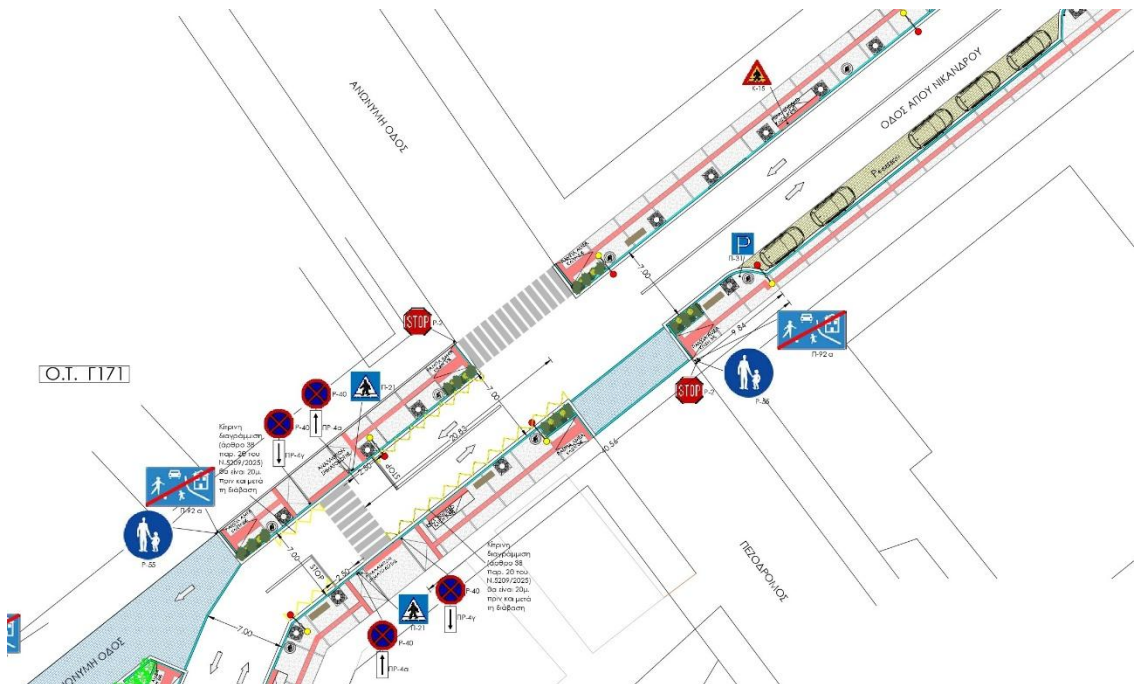
3.2.2.1.2 Ασφάλεια και Αποστάσεις από Κρίσιμα Σημεία:

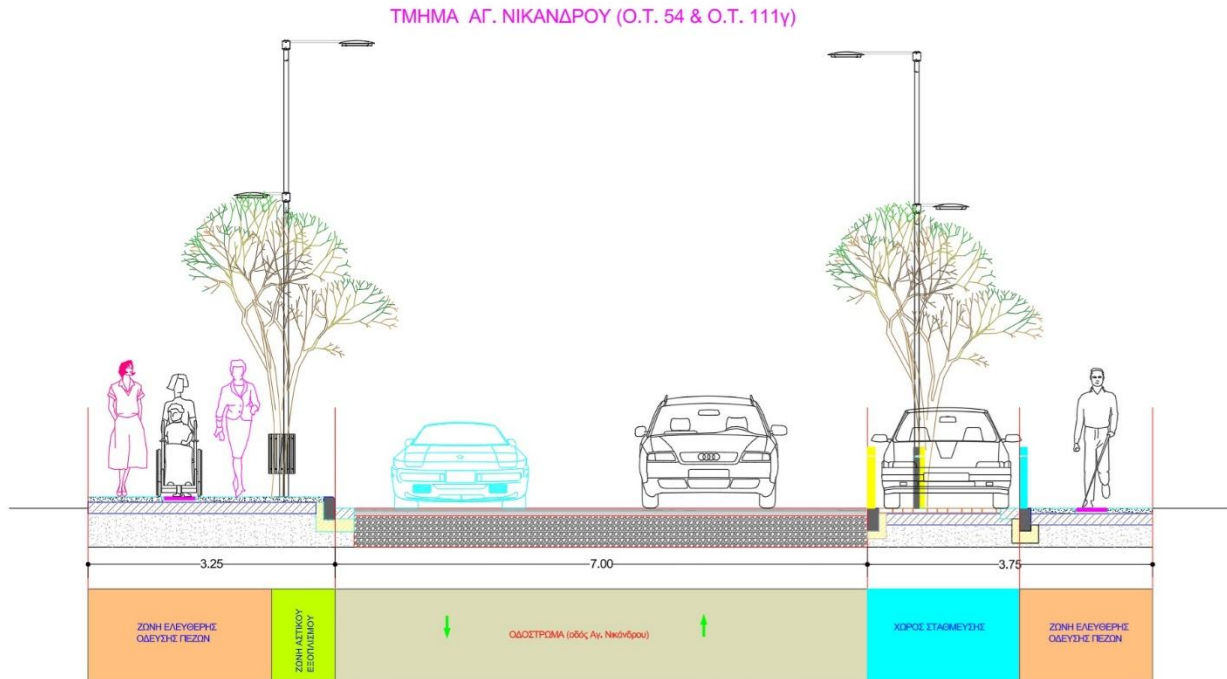
Η χωροθέτηση των εσοχών στάθμευσης τηρεί αυστηρά τις απαιτούμενες αποστάσεις ασφαλείας:

- **Απόσταση από τη Διάβαση Πεζών (Parking 3 θέσεων) (άρθρο 38 παρ2α του Ν. 5209/2025):** Το τμήμα των 3 θέσεων απέχει περίπου **44,00 μέτρα** από την προτεινόμενη διάβαση πεζών. Η απόσταση αυτή είναι υπερπολλαπλάσια της ελάχιστης (5,00μ.) νόμιμης, εξασφαλίζοντας ανεμπόδιστη ορατότητα (Sight Distance) για οδηγούς και πεζούς.



- **Απόσταση από τη Διάβαση Πεζών (Parking 11 θέσεων) (άρθρο 38 παρ. 2α του Ν. 5209/2025):** Το τμήμα των 11 θέσεων απέχει περίπου **40,00 μέτρα** από τη διάβαση. Η απόσταση αυτή είναι υπερπολλαπλάσια της ελάχιστης (5,00 μ.) νόμιμης, εξασφαλίζοντας ανεμπόδιση ορατότητα (Sight Distance) για οδηγούς και πεζούς.
- **Απόσταση από Κάθετο Πεζόδρομο (άρθρο 38 παρ. 2ι του Ν. 5209/2025):** Το τμήμα των 11 θέσεων απέχει **9,80 μέτρα** από τη συμβολή της οδού Αγίου Νικάνδρου με κάθετο πεζόδρομο. Η πρόβλεψη αυτή υπερβαίνει κατά πολύ την ελάχιστη απόσταση των 5 μέτρων που ορίζει το Άρθρο 38 του ΚΟΚ, διασφαλίζοντας την πλήρη ορατότητα των πεζών που εξέρχονται από τον πεζόδρομο και την απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης (π.χ. ασθενοφόρα).

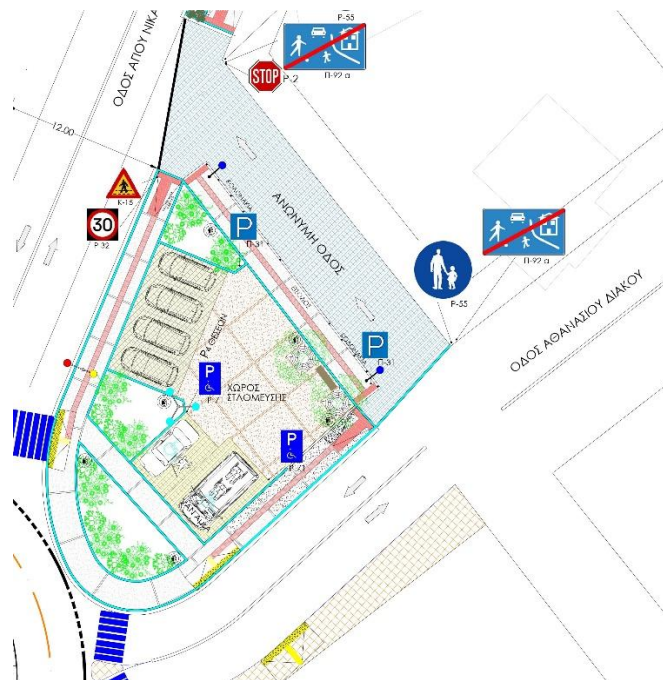




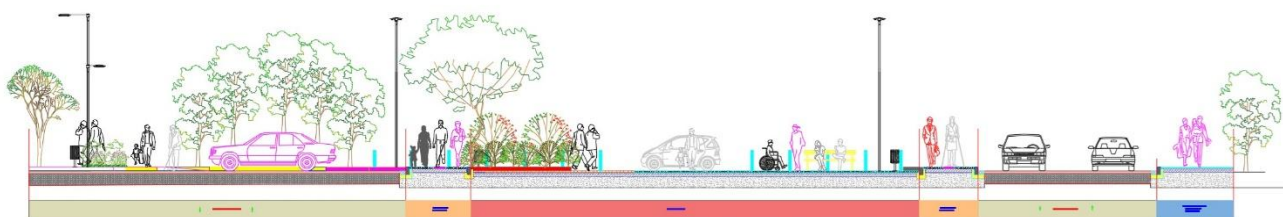
Διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης επί της οδού Αγ. Νικάνδρου – Τομή

3.2.2.2 Διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης

Στο γεωτεμάχιο με ΚΑΕΚ 380120282001 και χαρακτηρισμό με την αρ. 362/2026 βεβαίωση χρήσεων γης «Χώρος στάθμευσης», διαμορφώνεται υπαίθριος χώρος στάθμευσης δυναμικότητας 6,00 συνολικά θέσεων μεταξύ των οποίων δύο προορίζονται ως ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, θέσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος.



Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης επί της οδού Αγ. Νικάνδρου



Τυπική τομή(1) χώρου στάθμευσης επί της οδού Αγ. Νικάνδρου



Τυπική τομή (2) χώρου στάθμευσης επί της οδού Αγ. Νικάνδρου

3.2.3 Σηματοδοτούμενες διαβάσεις πεζών

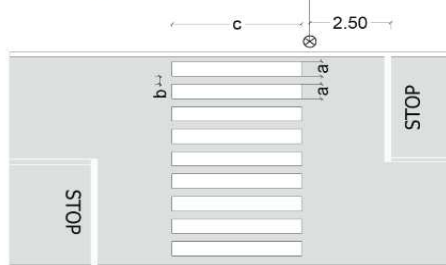
3.2.3.1 Γενικά

Όσον αφορά τις διαβάσεις πεζών, προτείνεται η κατασκευή δύο (2) διαβάσεων με αναλάμποντα φωτεινό σηματοδότη λαμβάνοντας υπ' όψιν τους περιορισμούς και τις απαιτούμενες αποστάσεις (πχ την απαιτούμενη απόσταση από τις κάθετες οδούς) που προβλέπονται από ΦΕΚ 85/Β/2018 περί "Έγκρισης της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλαμπόντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών".

Οι παραπάνω διαβάσεις θα φέρουν με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, όπως προβλέπεται στο παραπάνω ΦΕΚ.

Επίσης προβλέπεται η τοποθέτηση **κατά προτίμηση** αναλαμπόντων φωτεινών σηματοδοτών ενός πεδίου που θα βρίσκονται εκτός του "περιτυπώματος" της οδού καθώς και του άνω ύψους ασφαλείας της, δηλαδή θα τηρείται η πλευρική απόσταση 2,50μ από το άκρο του χώρου κυκλοφορίας και του άνω ύψους ασφαλείας τα 4,50μ (ΟΜΟΕ, Τεύχος 2, 2001).

Αναλάμπον φωτεινός σηματοδότης ενός πεδίου



Αναλάμπον φωτεινός σηματοδότης ενός πεδίου

$v \leq 50\text{km/h}$ (60km/h)

$a = 0.40 - 0.60 \text{ m}$

$c \geq 2.50\text{m}$

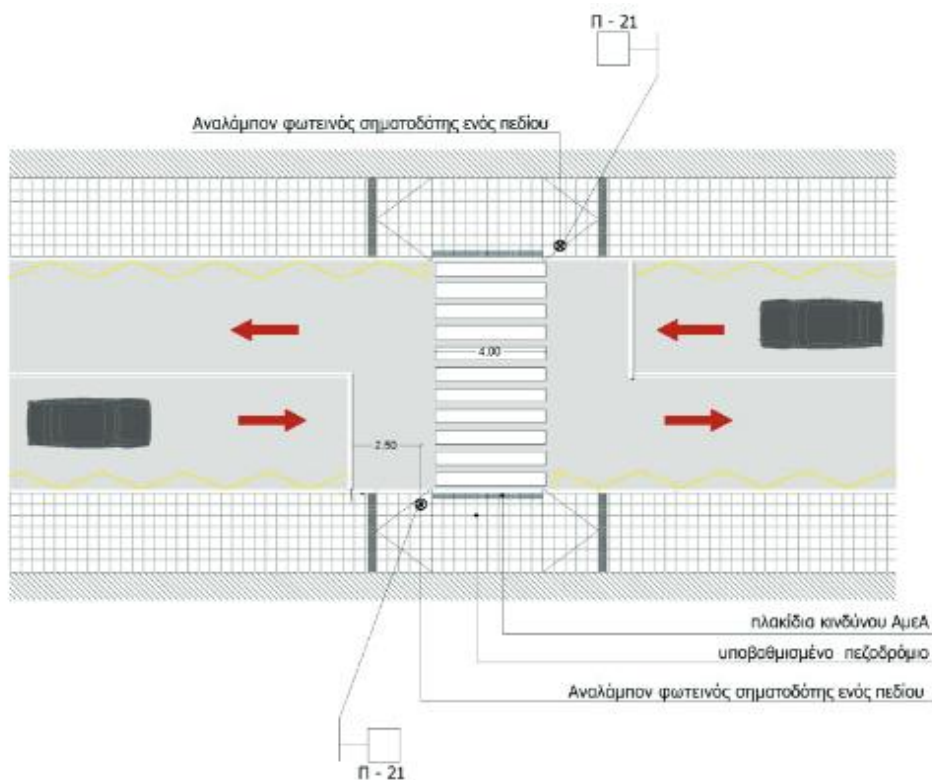
$a \leq b \leq 2a$

$0.80\text{m} \leq a+b \leq 1.40\text{m}$

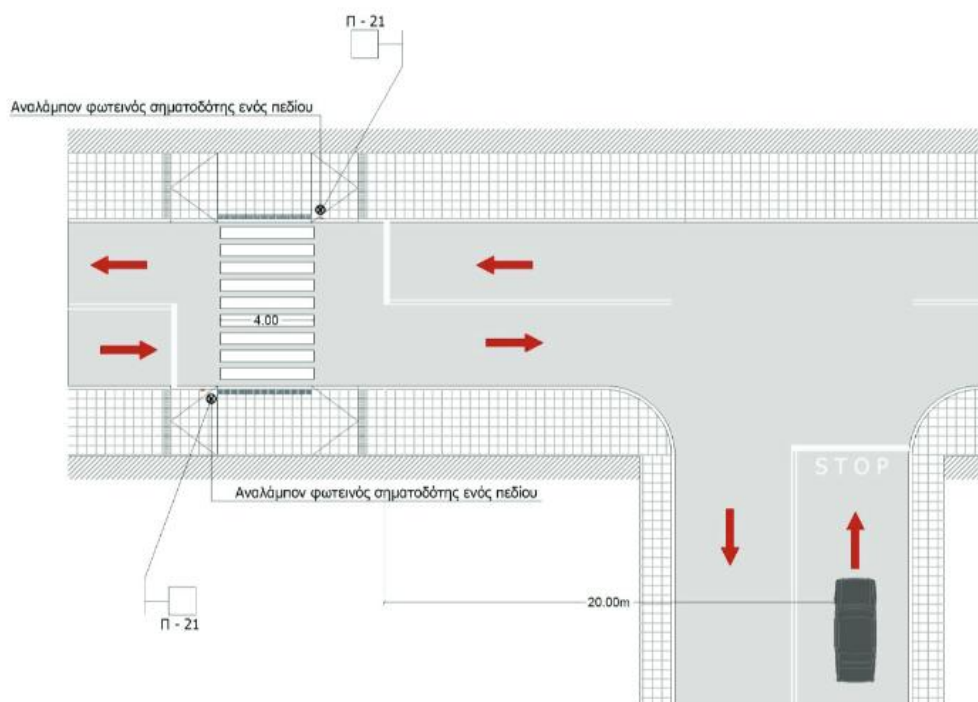
Οριζόντια σήμανση πεζοδιάβασης μεταξύ άκρων οικοδομικών τετραγώνων(Πηγή: ΦΕΚ 85/Β/2018)

Η διάβαση πεζών απαραίτητα συνδέεται με τα πεζοδρόμια με ράμπα για εμποδιζόμενα άτομα κατά τα αναγραφόμενα στην υπ' αριθ. ΥΠΕΝ/ΓΓΧΣΑΠ/61667/95/2025 υπουργική απόφαση (ΦΕΚ Β'2859). Στο σημείο εξόδου/εισόδου από και προς τη διάβαση, η υψομετρική διαφορά της ράμπας πρέπει να είναι μηδενική.

Οι διαβάσεις θα χαρακτηρίζονται και με σήμανση στο οδόστρωμα, που θα υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1,00 μ. πριν από τη διάβαση.



Τυπική διαμόρφωση πεζοδιάβασης με χρήση αναλάμποντος σηματοδότη (Πηγή: ΦΕΚ 85/Β/2018)



Ενδεικτική οριοθέτηση διάβασης πεζών σε σχέση με καθέτους οδούς (Πηγή: ΦΕΚ 85/Β/2018)

Συνιστάται σήμανση της οδού σε απόσταση είκοσι (20,00) μέτρων από τον φωτεινό σηματοδότη, με τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) (απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση) σε κάθε πλευρά του οδοστρώματος (άρθρο 38 και 8 του Νόμου 5209/2025, ΦΕΚ 100/Α/13-06-2025) προκειμένου να μη δημιουργούνται εμπόδια στην ορατότητα των χρηστών.



Οριζόντια διαγράμμιση απαγόρευσης στάθμευσης (Πηγή: ΦΕΚ 85/Β/2018)

3.2.3.2 Χωροθέτηση διαβάσεων πεζών

3.2.3.2.1 Διάβαση μεταξύ Ο.Τ. 112 και Ο.Τ. 111ε

Προτείνεται η χωροθέτηση, η κατασκευή και η σήμανση μιας νέας διάβασης πεζών επί της οδού Αγίου Νικάνδρου **μεταξύ Ο.Τ. 112 και Ο.Τ. 111ε** με αυτόνομο αναλάμποντα φανό (LED) για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού, εναρμονισμένη πλήρως με τις απαιτήσεις του **νέου ΚΟΚ (Νόμος 5209/2025)** για την προστασία των πεζών.

1. Γεωμετρικά & Κυκλοφοριακά Χαρακτηριστικά της Οδού

- **Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά:** Η οδός Αγίου Νικάνδρου, μετά τη διαμόρφωση των εκατέρωθεν πεζοδρομίων, διαθέτει **δύο (2) λωρίδες κυκλοφορίας** (μία ανά κατεύθυνση), με σταθερό πλάτος **3,50 μέτρων** εκάστη (συνολικό πλάτος οδοστρώματος 7,00 μέτρα).
- **Διαχωρισμός Ροών:** Δεν υφίσταται κεντρική διαχωριστική νησίδα, γεγονός που επιβάλλει τη συνεχή και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών από τη μία πλευρά της οδού στην άλλη.
- **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:** Η οδός **δεν χρησιμοποιείται** από αστικά λεωφορεία ή οχήματα ΚΤΕΛ. Συνεπώς, δεν υφίσταται εμπλοκή με θέσεις στάσεων ΜΜΕ, διασφαλίζοντας σταθερή ορατότητα κοντά στο σημείο παρέμβασης.
- **Εγγύτητα σε κάθετες οδούς:** Η διάβαση τοποθετείται σε απόσταση τουλάχιστον 20,00 μέτρων (παρ. 6.3 ΦΕΚ 85/Β/2018) από τη θέση του επιβατικού οχήματος που βρίσκεται στις κάθετες οδούς μέχρι τη γραμμή STOP της οδού Αγ. Νικάνδρου.

2. Τεκμηρίωση Σκοπιμότητας & Πόλοι Έλξης

Η επιλογή του συγκεκριμένου σημείου για τη χωροθέτηση της διάβασης υπαγορεύεται από την έντονη συγκέντρωση χρήσεων υγείας και αναψυχής:

- **Ιατρικές Υπηρεσίες:** Στο **Ο.Τ. 112** λειτουργεί ιδιωτικό ιατρείο, ενώ στο απέναντι **Ο.Τ. 111ε** λειτουργούν διαγνωστικά κέντρα και πολυιατρεία. Η μετακίνηση ασθενών, ηλικιωμένων και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα μεταξύ των δύο οικοδομικών τετραγώνων είναι καθημερινή και πυκνή.
- **Βιοκλιματικός Πεζόδρομος:** Στο Ο.Τ. 111ε καταλήγει διαμορφωμένος πεζόδρομος, αναπλασμένος με βιοκλιματικά στοιχεία. Ο χώρος αυτός αποτελεί ισχυρό πόλο έλξης για ανάπαυση και χρησιμοποιείται ως βασικός άξονας σύνδεσης και διέλευσης των πεζών από την οδό Αγ. Νικάνδρου προς την οδό Αθ. Διάκου.

3. Τεχνικές Προδιαγραφές Διάβασης & Προσβασιμότητας

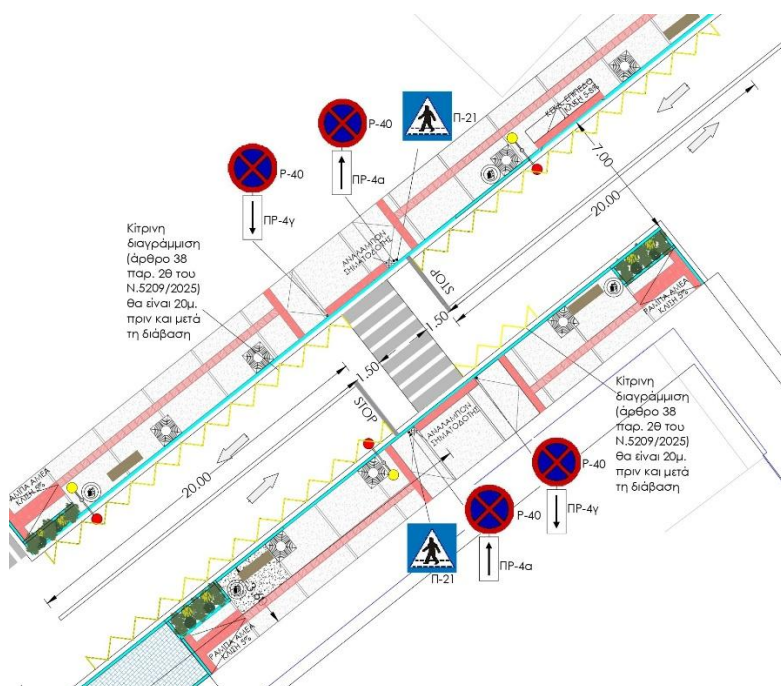
- **Γεωμετρία Διάβασης:** Η διάβαση θα έχει σταθερό πλάτος **3,00 μέτρων** (κατάλληλο για αυξημένη ροή πεζών) και θα αναπτυχθεί κάθετα στον άξονα της οδού, συνδέοντας άμεσα τα δύο πεζοδρόμια.
- **Οριζόντια Σήμανση:** Θα πραγματοποιηθεί διαγράμμιση τύπου **«Ζέβρα»** με εναλλάσσουσες λευκές ανακλαστικές λωρίδες (πλάτους 0,50μ. έκαστη), με χρήση ψυχροπλαστικού υλικού υψηλής αντοχής.
- **Ράμπες ΑμεΑ & Προσβασιμότητα:** Στα σημεία απόληξης της διάβασης στα πεζοδρόμια θα κατασκευαστούν πρότυπες **ράμπες πεζών** με κλίση έως 5%. Θα τοποθετηθεί **οδηγός όδευσης τυφλών** με ανάγλυφες πλάκες (τύπου "STOP" χρώματος κίτρινου) στην αρχή της ράμπας για την ασφάλεια των ατόμων με οπτική αναπηρία.

- **Ζώνη Ορατότητας (Απαγόρευση Στάθμευσης) (άρθρο 38 παρ.2θ του Ν. 5209/2025):** Για τη διασφάλιση της ορατότητας, απαγορεύεται η στάθμευση οχημάτων σε απόσταση **20 μέτρων πριν** τη διάβαση και **μετά** από αυτήν, με αντίστοιχη τοποθέτηση τεθλασμένης κίτρινης γραμμής (ζιγκ-ζαγκ).

4. Κατακόρυφη Σήμανση & Ηλεκτρονικός Εξοπλισμός (Αναλάμπων Φανός)

Λόγω της ιδιαιτερότητας των χρηστών (ασθενείς, ηλικιωμένοι), η διάβαση θα εξοπλιστεί με έξυπνο σύστημα προειδοποίησης:

- **Πινακίδες Σήμανσης (παρ. 5.1 ΦΕΚ Β85/2018):**
Θα τοποθετηθούν εκατέρωθεν της διάβασης οι εξής πινακίδες:
 - ο **Π-21** (Διάβαση πεζών) ακριβώς στη θέση της διάβασης. Στον ίδιο ιστό με τον αναλάμποντα σηματοδότη τοποθετείται πινακίδα τύπου Π21.
 - ο **Κ-15** (Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης πεζών) σε απόσταση 50 μέτρων πριν από τη διάβαση και στις δύο κατευθύνσεις.
- **Ηλεκτρονικό Σύστημα Αναλάμποντος Φανού:**
 - ο Εγκατάσταση κίτρινου αναλάμποντος φανού LED (διαμέτρου 200mm) στην κορυφή του ιστού των πινακίδων.



3.2.3.2.2 Διάβαση μεταξύ Ο.Τ. Γ171 και Ο.Τ. 111α

Προτείνεται η χωροθέτηση, η κατασκευή και η σήμανση μιας νέας διάβασης πεζών επί της οδού Αγίου Νικάνδρου, **μεταξύ των Ο.Τ. Γ171 και Ο.Τ. 111α** με αυτόνομο αναλάμποντα φανό (LED) (Νόμος 5209/2025 - ΦΕΚ 100/Α/2025), για την ασφαλή γεφύρωση των δύο πλευρών της οδού για εξαιρετικά ευάλωτες ομάδες πληθυσμού, όπως παιδιά, μαθητές, γονείς με καροτσάκια και Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ).

1. Γεωμετρικά & Κυκλοφοριακά Χαρακτηριστικά της Οδού

- **Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά:** Η οδός Αγίου Νικάνδρου, μετά τη διαμόρφωση των εκατέρωθεν πεζοδρομίων, διαθέτει **δύο (2) λωρίδες κυκλοφορίας** (μία ανά κατεύθυνση), με σταθερό πλάτος 3,50 μέτρων εκάστη (συνολικό πλάτος οδοστρώματος 7,00 μέτρα).
- **Διαχωρισμός Ροών:** Δεν υφίσταται μεσαία νησίδα, γεγονός που καθιστά αναγκαία την απρόσκοπτη και σύντομη διέλευση των πεζών.
- **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:** Η οδός δεν χρησιμοποιείται από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ή ΚΤΕΛ, εξασφαλίζοντας την απουσία στάσεων που θα μπορούσαν να εμποδίσουν την ορατότητα των οδηγών.
- **Εγγύτητα σε κάθετες οδούς:** Η διάβαση τοποθετείται σε απόσταση τουλάχιστον 20,00 μέτρων (παρ.6.3 ΦΕΚ Β85/2018) από τη θέση του επιβατικού οχήματος που βρίσκεται στις κάθετες οδούς μέχρι τη γραμμή STOP της οδού Αγ. Νικάνδρου.

- **Εγγύτητα σε Κυκλικό Κόμβο (Roundabout):** Σε απόσταση **100 μέτρων** από το σημείο χωροθέτησης της διάβασης λειτουργεί **κυκλικός κόμβος**, ο οποίος διοχετεύει μεγάλο φόρτο οχημάτων προς την οδό Αγίου Νικάνδρου. Η ύπαρξη του κόμβου συνεπάγεται συνεχή ροή οχημάτων με τάση επιτάχυνσης κατά την έξοδό τους από αυτόν, γεγονός που καθιστά την ανάγκη για έγκαιρη προειδοποίηση των οδηγών απολύτως κρίσιμη.

2. Τεκμηρίωση Σκοπιμότητας & Πόλοι Έλξης

Η χωροθέτηση στο συγκεκριμένο σημείο κρίνεται επιβεβλημένη, καθώς η περιοχή αποτελεί έναν εξαιρετικά πυκνό πυρήνα εκπαιδευτικών, αθλητικών και κοινωνικών υποδομών:

- **Εκπαιδευτικές Δομές & Παιδικός Πληθυσμός:** Στην άμεση περιοχή της διάβασης λειτουργούν Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών (ΚΔΑΠ) και φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης. Επιπλέον, η διάβαση αποτελεί τον βασικό άξονα μετακίνησης μαθητών και γονέων προς ένα μεγάλο σχολικό συγκρότημα (που περιλαμβάνει ένα Νηπιαγωγείο και δύο Δημοτικά Σχολεία).
- **Δομές Ειδικής Αγωγής:** Σε απόσταση μόλις 150 μέτρων βρίσκεται το Ειδικό Σχολείο της πόλης, γεγονός που αυξάνει κατακόρυφα τον αριθμό των μετακινούμενων μαθητών με κινητικές, νοητικές ή αισθητηριακές αναπηρίες.
- **Πολυλειτουργικός Χώρος Άθλησης και Αναψυχής:** Στο όμορο Ο.Τ. Γ170 (σε άμεση επαφή με το Ο.Τ. Γ171) σχεδιάζεται η κατασκευή ενός «Πολυλειτουργικού Χώρου Υπαίθριας Άθλησης, Αναψυχής και Καθολικής προσβασιμότητας ΑμεΑ». Ο χώρος αυτός θα περιλαμβάνει:
 - *Υπαίθριο Γυμναστήριο:* Πιστοποιημένα όργανα γυμναστικής εξωτερικού χώρου για ενήλικες (όργανα έλξεων, πιέσεων, στατικά ποδήλατα).
 - *Υποδομές για ΑμεΑ:* Ειδικά, προσβάσιμα όργανα άθλησης που διασφαλίζουν το δικαίωμα της καθολικής προσβασιμότητας.
 - *Χώρο Αναψυχής & Πρασίνου:* Αστικό εξοπλισμό (παγκάκια, κάδους), φωτιστικά LED χαμηλής κατανάλωσης και ενισχυμένο πράσινο για τη βελτίωση του μικροκλίματος και τη δημιουργία φυσικής σκίασης.

3. Τεχνικές Προδιαγραφές Σχεδιασμού & Προσβασιμότητας

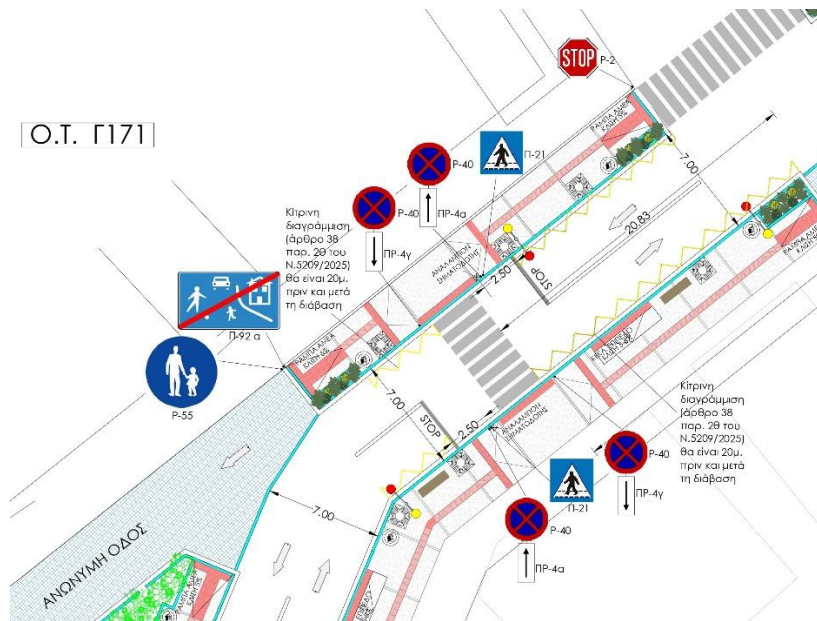
Λόγω της έντονης παρουσίας παιδιών και ατόμων με αναπηρία, εφαρμόζονται αυστηρά γεωμετρικά πρότυπα:

- **Γεωμετρία Διάβασης:** Το πλάτος της διάβασης ορίζεται **3,00 μέτρων** για την άνετη παράλληλη διέλευση ομάδων μαθητών και συνοδών.
- **Οριζόντια Διαγράμμιση:** Τύπου «Ζέβρα» με ανακλαστικό ψυχροπλαστικό υλικό υψηλής αντοχής και ολισθηρότητας, ώστε να παραμένει ορατή σε συνθήκες βροχόπτωσης.
- **Προσβασιμότητα ΑμεΑ (Ράμπες):** Στα εκατέρωθεν πεζοδρόμια κατασκευάζονται πρότυπες ράμπες με μέγιστη κλίση 5% και πλάτος τουλάχιστον 1,50 μέτρου. Τοποθετείται ανάγλυφος οδηγός όδευσης τυφλών με κίτρινες πλάκες τύπου "STOP" στην αρχή της υποβάθμισης του κρασπέδου.
- **Ζώνη Ορατότητας (Απαγόρευση Στάθμευσης) (άρθρο 38 παρ.2θ του Ν. 5209/2025):** Για τη διασφάλιση της ορατότητας, απαγορεύεται η στάθμευση οχημάτων σε απόσταση **20 μέτρων πριν** τη διάβαση και **μετά** από αυτήν, με αντίστοιχη τοποθέτηση τεθλασμένης κίτρινης γραμμής (ζγκ-ζγκ).

4. Κατακόρυφη Σήμανση & Ηλεκτρονικός Εξοπλισμός (Αναλάμπων Φανός)

Λόγω της γειτνίασης με τον κυκλικό κόμβο και του μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου, η κατακόρυφη σήμανση εντείνεται για την αποτροπή ατυχημάτων:

- **Ηλεκτρονικό Σύστημα Αναλάμποντος Φανού:**
 - Εγκατάσταση κίτρινου αναλάμποντος φανού LED (διαμέτρου 200mm) στην κορυφή του ιστού των πινακίδων.
- **Πινακίδες Σήμανσης (παρ.5.1 ΦΕΚ Β85/2018):**
 - **Π-21** (Διάβαση πεζών) ακριβώς στη θέση της διάβασης. Στον ίδιο ιστό με τον αναλάμποντα σηματοδότη τοποθετείται πινακίδα τύπου Π21.
 - **Κ-15** (Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών/σχολείου) σε απόσταση 50 μέτρων πριν από τη διάβαση με κατεύθυνση προς τους κόμβους. Ειδικά στην κατεύθυνση εξόδου από τον κυκλικό κόμβο, η πινακίδα Κ-15 θα τοποθετηθεί αμέσως μετά την έξοδο αυτού (στα 80 μέτρα περίπου πριν τη διάβαση) για έγκαιρη προειδοποίηση, συνοδευόμενη με πινακίδα ορίου ταχύτητας **30 χλμ/ώρα**.



Αποστάσεις Διαβάσεων: Η απόσταση μεταξύ των δύο προτεινόμενων διαβάσεων επί της οδού ορίζεται προσεγγιστικά στα **200 μέτρα**. Η απόσταση αυτή τηρεί τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές του Υπουργείου Υποδομών για την αποφυγή άσκοπης ανάσχεσης της ροής των οχημάτων, τα οποία όμως αναγκάζονται να **ελαττώσουν άμεσα ταχύτητα στα 30 χλμ/ώρα, χωρίς να διαταράσσεται η ομαλή κυκλοφορία (Νόμος 5209/2025 - ΦΕΚ 100/Α/2025)** και προσφέροντας ταυτόχρονα πυκνά και ασφαλή σημεία διέλευσης για τους πεζούς εντός του αστικού ιστού.

3.2.4 Κάθετη σήμανση

Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου όσον αφορά στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας τοποθετούνται στις επικίνδυνες θέσεις ή σε προσβάσεις κόμβων. Σκοπό έχουν να εφιστούν την προσοχή των οδηγών για τους κινδύνους που υπάρχουν στην οδό προς την κατεύθυνση κίνησής τους, ώστε να λαμβάνουν έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα, μειώνοντας τις ταχύτητές τους.

Στις θέσεις που σχεδιάζονται διαβάσεις πεζών, προτείνεται η τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης Π-21.



Π-21: Διάβαση πεζών



P-40: Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση.
Και οι συνδυαστικές ΠΡ-4α και ΠΡ-4γ



**K-15** : Κίνδυνος λόγω διάβασης πεζών**P-02**: Υποχρεωτική διακοπή πορείας**P-32**: Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό των 30 χλμ/ώρα**P-71**: Πληροφοριακή πινακίδα του Κ.Ο.Κ χώρου στάθμευσης ΑΜΕΑ.**Π-31**: Πληροφοριακή πινακίδα σήμανσης του Κ.Ο.Κ που υποδηλώνει χώρο επιτρεπόμενης στάθμευσης

3.2.5 Οριζόντια σήμανση

Σκοπός της οριζόντιας σήμανσης σε συνδυασμό με την κατακόρυφη σήμανση είναι :

- Η ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων
- Η προειδοποίηση των χρηστών μιας οδού και
- Η οπτικής καθοδήγηση των χρηστών της οδού

Η τυπική οριζόντια σήμανσης είναι χρώματος λευκού και αποτελείται από διαμήκη διαγράμμιση, εγκάρσια διαγράμμιση, βέλη, επιφάνειες αποκλεισμού, γράμματα και αριθμούς, ανάγλυφα στοιχεία ανάκλασης φωτός, άλλα στοιχεία διαγράμμισης επί του καταστρώματος της οδού.

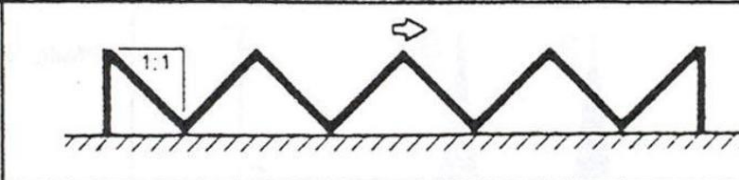
3.2.5.1.Οριοθέτηση λωρίδων κυκλοφορίας

Οριοθέτηση λωρίδων κυκλοφορίας με συνεχή γραμμή όπου δεν επιτρέπεται στα οχήματα να υπερβούν το όριο της λωρίδας και πρέπει να παραμείνουν στο δεξιό μέρος της διαγράμμισης.

Ονομασία	Μορφή (m)	Εφαρμογή
Συνεχής λεπτή γραμμή (Σ), πλάτους 0,12(0,10)m		Οριοθέτηση λωρίδας κυκλοφορίας και οδοστρώματος, οριοθέτηση επιφάνειας στάθμευσης

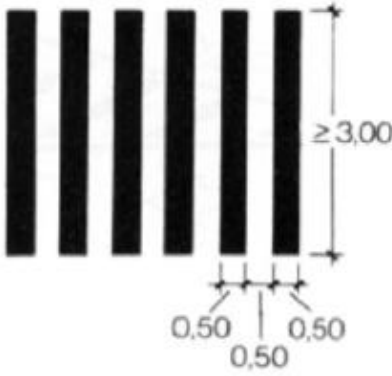
3.2.5.2.Διαγραμμίσεις καθορισμού περιοχής απαγόρευσης στάθμευσης και στάσης

Τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) για απαγόρευση στάθμευσης θα είναι 5 μ. πριν και 5 μ. μετά τη διάβαση.

Ονομασία	Μορφή (m)	Εφαρμογή
Πλήρης γραμμή (ζιγκ-ζαγκ), πλάτους 0,12(0,10)m		Οριοθέτηση περιοχής απαγόρευσης στάθμευσης ή στάσης

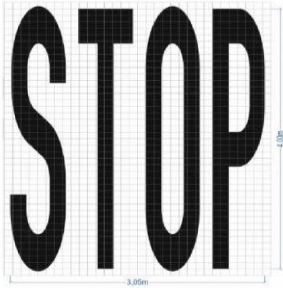
3.2.5.3.Εγκάρσιες διαγραμμίσεις- Διαβάσεις πεζών

Οι διαβάσεις πεζών διαγραμμίζονται με φάρδος γραμμής 0,50μ η μία κάτω από την άλλη με κατεύθυνσης παράλληλη με αυτή της κίνησης των οχημάτων και έχουν απόσταση μεταξύ τους ίση με 0,50μ, δίνοντας προτεραιότητα σε πεζούς και υποχρέωση διακοπής πορείας οχημάτων. Η διαμόρφωση διαβάσεων πεζών σε συνδυασμό με φωτεινή σηματοδότηση είναι καταχρηστική.

Ονομασία	Μορφή (m)	Εφαρμογή
Ζέβρα		Διάβαση οδού από πεζούς-Δίνει προτεραιότητα διάσχισης της οδού από πεζούς χωρίς να υφίσταται σηματοδότηση στη θέση αυτή

3.2.5.4.Λοιπές μορφές διαγράμμισης

Οι λοιπές μορφές διαγράμμισης περιλαμβάνουν γράμματα, αριθμούς, απεικονίσεις πινακίδων και πικτογράμματα.

Ονομασία	Μορφή (m)	Εφαρμογή
STOP		Σήμανση STOP (3,05μ x 4,00μ) επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1,00 μ. πριν από τη διάβαση

4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1 Συμπεράσματα

Το σύνολο των μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης ικανοποιούν τους κανόνες της επιστήμης και τις ορθές πρακτικές, με στόχο την αύξηση της οδικής ασφάλειας στο τμήμα του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.

Οι επιδιωκόμενες ταχύτητες κίνησης των οχημάτων είναι 30 χλμ./ώρα, εφαρμόζοντας μέτρα και παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός του οδικού χώρου σε καμία περίπτωση δεν είναι εχθρικός στη χρήση των μηχανοκίνητων οχημάτων και δεν έχει καμία επίπτωση στον κυκλοφοριακό φόρτο άλλων τοπικών οδών επιβαρύνοντας τες. Εξακολουθεί το οδικό αυτό τμήμα να εξυπηρετεί τον ίδιο κυκλοφοριακό φόρτο, προσφέροντας όμως ασφάλεια και προτεραιότητα σε πεζούς.

Συνεπώς, η εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων αφορά σε κατασκευή έργου για τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων, στην κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου με την εφαρμογή κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και λοιπών παρεμβάσεων, όπως περιγράφονται στο κεφάλαιο 3.2 του παρόντος.

Αριδαία, Ιούλιος 2026

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Προϊσταμένη Τμήματος
Τεχνικών Υπηρεσιών

Η Προϊσταμένη Διεύθυνσης Τεχνικών
Υπηρεσιών, Περιβάλλοντος &
Πολεοδομίας

Μήτκα Ασημένια
Αρχιτέκτων Μηχ/κός

Μήτκα Σουλτάνα
Πολιτικός Μηχ/κός

Χριστοπούλου Μαρία
Ηλεκτρολόγος Μηχ/κός

Παπαδοπούλου Σαπφώ
Πολιτικός Μηχ/κός