



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Αριθμός Απόφασης: **38/2026**

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το πρακτικό αριθμός: **7/2026**

Τακτικής Συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Ωραιοκάστρου

ΘΕΜΑ: Λήψη απόφασης για την έγκριση ή μη μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στα πλαίσια του έργου «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΔΡΥΜΟΥ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΡΕΣ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΝΤΕ ΒΡΥΣΣΕΣ)»

Στο Ωραιοκάστρο και στο Δημοτικό κατάστημα σήμερα **6-4-2026**, ημέρα της εβδομάδας Δευτέρα και ώρα 18:00, το Δημοτικό Συμβούλιο, συνήλθε σε **τακτική συνεδρίαση** δια ζώσης, ύστερα από την υπ' αριθμ. πρωτ. 5965/2-4-2026 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου, που επιδόθηκε σε καθένα από τα μέλη και δημοσιεύθηκε στον πίνακα ανακοινώσεων, σύμφωνα με το άρθρο 67 του Ν.3852/2010.

Διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, αφού σε σύνολο είκοσι εννιά (29) μελών, βρέθηκαν παρόντα τα είκοσι δύο (22):

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

1. ΚΑΡΑΣΑΒΒΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
2. ΚΑΖΑΝΤΖΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ
3. ΠΑΡΙΣΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
4. ΖΑΠΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
5. ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
6. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΥ ΣΟΦΙΑ
7. ΠΑΝΟΥΣΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
8. ΧΑΛΚΙΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
9. ΔΟΥΜΠΑΛΑΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ
10. ΣΑΡΑΜΟΥΡΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
11. ΑΛΙΡΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
12. ΓΑΒΟΤΣΗ ΟΛΓΑ
13. ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
14. ΜΟΣΧΟΒΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
15. ΙΩΣΗΦΙΔΗΣ ΔΑΜΙΑΝΟΣ
16. ΑΤΑΜΙΑΝ ΜΠΕΔΡΟΣ - ΕΣΑΗ

17. ΓΙΑΤΣΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
18. ΤΣΑΚΑΛΙΔΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ
19. ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
20. ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
21. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ-ΕΔΙΡΝΕΛΗ ΟΛΓΑ
22. ΘΕΜΕΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ

1. ΤΟΥΜΠΕΛΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ
2. ΔΡΟΣΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ
3. ΚΑΓΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
4. ΠΑΤΣΑΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
5. ΚΟΥΦΟΥΝΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
6. ΣΚΑΡΛΑΤΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
7. ΤΕΡΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
(με άδεια από ΔΣ)

Στη συνεδρίαση προσκλήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 67, 80 και 81 του Ν.3852/2010 οι Πρόεδροι των Δημοτικών και Τοπικών Κοινοτήτων του Δήμου:

ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΔΡΥΜΟΥ	ΔΙΑΜΕΛΑ ΟΛΓΑ	Απούσα
ΛΗΤΗΣ	ΤΟΛΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Παρών
ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙΟΥ	ΚΑΓΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Παρών
ΜΕΣΑΙΟΥ	ΚΟΥΓΙΟΥΜΤΖΙΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Απών
ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ	ΓΙΑΪΛΑΤΖΟΓΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Απών
ΝΕΟΧΩΡΟΥΔΑΣ	ΚΟΥΡΙΤΕΝΛΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Παρούσα
ΠΕΝΤΑΛΟΦΟΥ	ΓΡΑΙΚΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	Απούσα
ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ	ΚΟΤΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Απών

Στη συνεδρίαση προσκλήθηκε και ο Δήμαρχος Παντελεήμων Τσακίρης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν.3852/2010, ο οποίος παρέστη.

Παρών στη συνεδρίαση ήταν και ο Δημοτικός Υπάλληλος Πραξιτέλης Ζαχαριάδης για την τήρηση των πρακτικών.

Πριν την έναρξη της συνεδρίασης ο Πρόεδρος έθεσε υπόψη των μελών του συμβουλίου **δύο (2) θέματα εκτός ημερήσιας διάταξης** και ζήτησε την έγκριση του Δημοτικού Συμβουλίου για τη συζήτηση των θεμάτων ως κατεπείγοντα, λόγω των χρονικών περιορισμών και τα μέλη αποφάσισαν ομόφωνα τη συζήτηση των θεμάτων με την 30-2026 απόφαση.

Ο Δ.Σ. κ. Λαζαρίδης Γ. αποχώρησε μετά τη ψήφιση του 5ου θέματος Η.Δ.

Μετά τη διαπίστωση της απαρτίας, ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου, κ. **Άγγελος Πανούσης**, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και εισηγούμενος το **6ο** θέμα της ημερήσιας διάταξης, ανέφερε τα εξής:

Το τμήμα Τεχνικών Έργων με το υπ' αριθμ. 5170/18.3.2026 έγγραφό του μας ζητά την έγκριση μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στα πλαίσια του έργου **«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΔΡΥΜΟΥ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΡΕΣ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΝΤΕ ΒΡΥΣΕΣ)»**

Αναλυτικότερα, μας αναφέρει τα κάτωθι:

Η παρούσα μελέτη αφορά στη διευθέτηση μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις προτεινόμενες περιοχές παρεμβάσεων, στα πλαίσια του έργου «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΔΡΥΜΟΥ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΡΕΣ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΝΤΕ ΒΡΥΣΕΣ)»

Το έργο αφορά στη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του κεντρικού ελεύθερου, κοινόχρηστου χώρου του οικισμού του Δρυμού που συνιστούν οι τρεις αυτές πλατείες που βρίσκονται στο κέντρο του οικισμού, με συνολική έκταση περίπου 1700 τ.μ., και βρίσκονται η μια σε συνέχεια της άλλης. Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τις τρεις κεντρικές πλατείες του οικισμού (Κεντρική Πλατεία, Μπάρες και Πέντε Βρύσες), μία κλίμακα που οδηγεί στην πλατεία των Πέντε Βρυσών καθώς και τις οδούς Μεγ. Αλεξάνδρου και Εθν. Αντιστάσεως που συνδέουν τις άλλες δύο πλατείες μεταξύ τους. Πρόκειται για το κέντρο του Δρυμού, σημείο αναφοράς και αναγνώρισης, το οποίο συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό ατόμων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας. Οι υπό διαμόρφωση πλατείες διευρύνονται μέσα από την ορθολογική επαναχάραξη των οδών και των πεζοδρομίων και την απαγόρευση της στάθμευσης των οχημάτων, εξασφαλίζοντας, ωστόσο, την πρόσβαση όλων των κτιρίων και την τροφοδοσία όλων των λειτουργιών.

Στη συνέχεια, ο Πρόεδρος κάλεσε το Δημοτικό Συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά.

Το Δημοτικό Συμβούλιο μετά από διαλογική συζήτηση, η οποία έχει καταγραφεί (και με τεχνικά μέσα) και καταχωρηθεί στα πρακτικά μετά την απομαγνητοφώνηση, αφού έλαβε υπόψη του:

1. Την παραπάνω εισήγηση
2. Τις απόψεις των Δημοτικών Συμβούλων
3. Το Ν. 3463/2006
4. Το Ν. 3852/2010 (Τα άρθρο 65, 67 (όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 74 του Ν. 4555/2018) και το Άρθρο 67Α
5. Το Ν. 5056/2023
6. Την Υπουργική Απόφαση 2804/20-01-2025 (ΦΕΚ 109/Β'/21.01.2025)
1. Τη Μελέτη
7. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 5170/2026 εισήγηση του τμήματος Τεχνικών Έργων.
8. Την υπ' αριθμ. 173-2026 (ΑΔΑ: 68ΜΓΩΗΖ-ΜΕΞ) απόφαση Δ.Ε.

Αποφασίζει Ομόφωνα

Εγκρίνει τις μόνιμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στα πλαίσια του έργου «**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΔΡΥΜΟΥ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΡΕΣ, ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΝΤΕ ΒΡΥΣΕΣ)**» όπως αυτές αποτυπώνονται στην μελέτη που επισυνάπτεται και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της παρούσης απόφασης.

Η απόφαση αυτή πήρε αύξοντα αριθμό: **38/2026**

Μετά την εξάντληση των θεμάτων και της ημερησίας διάταξης ο Πρόεδρος κήρυξε τη λήξη της συνεδρίασης.

Αφού συντάχθηκε και αναγνώστηκε το πρακτικό αυτό, υπογράφεται ως κατωτέρω.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
υπογραφή

ΤΑ ΜΕΛΗ
υπογραφές

Ακριβές Απόσπασμα

Ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου

Άγγελος Πανούσης

ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:

ΔΗΜΟΣ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ

ΕΡΓΟ:

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΔΡΥΜΟΥ
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΡΕΣ -
ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΝΤΕ ΒΡΥΣΕΣ

ΜΕΛΕΤΗ:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΘΕΣΗ:

Τ.Κ. ΔΡΥΜΟΥ - Δ.Ε. ΜΥΓΔΟΝΙΑΣ - ΔΗΜΟΣ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΜΕΛΕΤΗ



Diolkos3D
Advanced Civil Engineer Services
Μεραρχίας 49 Σέρρες
Τηλ 2321064200, email mail@diolkos3d.com
www.diolkos3d.com

ΚΥΡΙΑΚΟΣ
ΚΟΥΚΝΑΚΟΣ

Digitally signed by
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΚΟΥΚΝΑΚΟΣ
Date: 2026.03.16 11:25:09
+02'00'

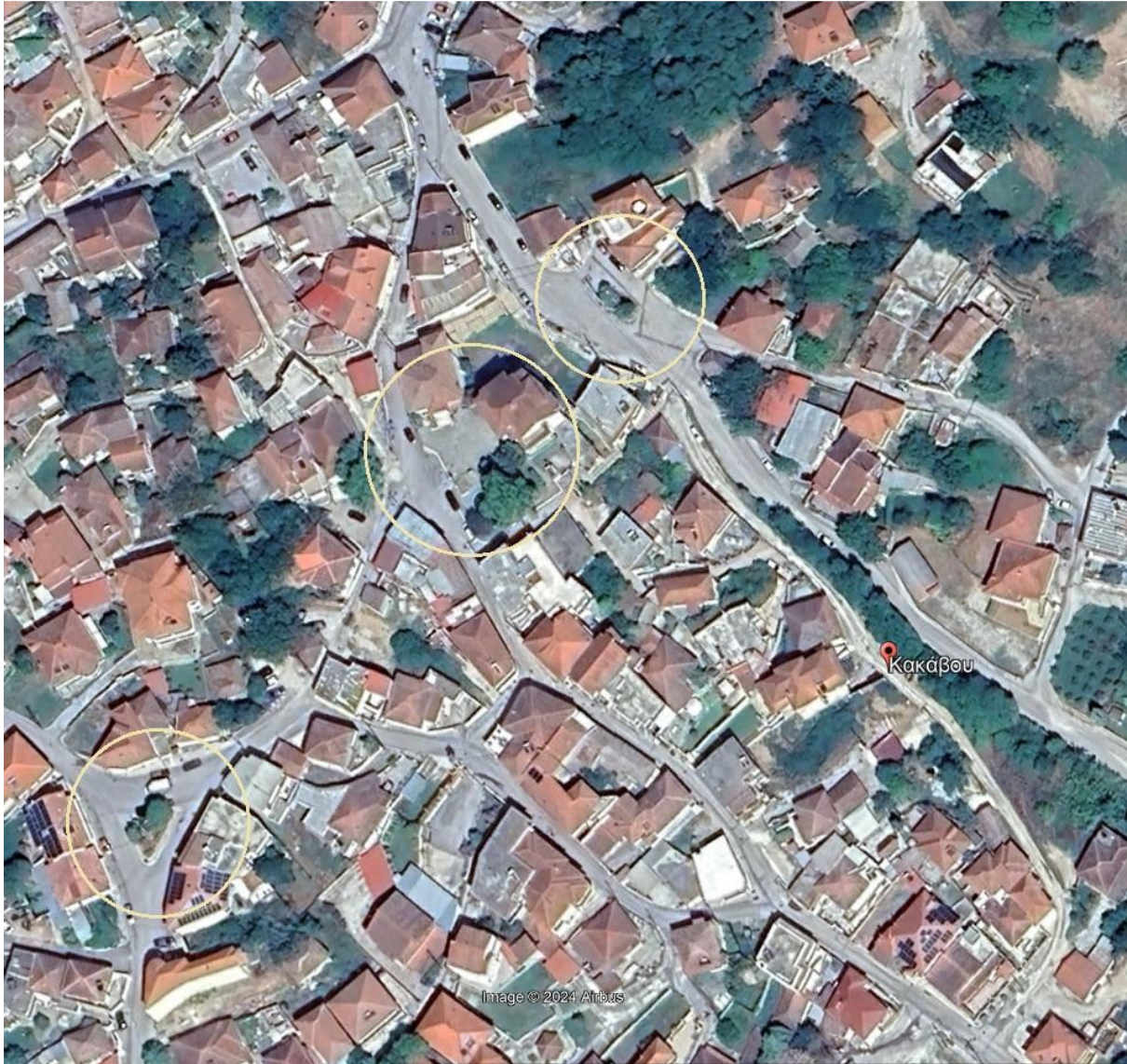
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2026

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Γενικά

Η παρούσα μελέτη κυκλοφοριακής ρύθμισης αφορά την κατασκευή του έργου με τίτλο: «Ανάπλαση Πλατειών Δρυμού: Κεντρική Πλατεία, Πλατεία Μπάρες και Πλατεία Πέντε Βρύσες».



Θέση εργασιών

Το έργο αφορά στη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του κεντρικού ελεύθερου, κοινόχρηστου χώρου του οικισμού του Δρυμού που συνιστούν οι τρεις αυτές πλατείες που βρίσκονται στο κέντρο του οικισμού, με συνολική έκταση περίπου 1700 τ.μ., και βρίσκονται η μια σε συνέχεια της άλλης. Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τις τρεις κεντρικές πλατείες του οικισμού (Κεντρική Πλατεία, Μπάρες και Πέντε Βρύσες). Πρόκειται για το κέντρο του Δρυμού, σημείο αναφοράς και αναγνώρισης, το οποίο συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό ατόμων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας. Οι υπό διαμόρφωση πλατείες διευρύνονται μέσα από την ορθολογική επαναχάραξη των οδών και των πεζοδρομίων και την απαγόρευση της στάθμευσης των οχημάτων, εξασφαλίζοντας, ωστόσο,

την πρόσβαση όλων των κτιρίων και την τροφοδοσία όλων των λειτουργιών. Η παρούσα μελέτη αφορά εργασίες που θα εκτελεστούν επί οδών που ανήκουν στο δημοτικό οδικό δίκτυο.

2. Πληθυσμός

Ο οικισμός αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες, ειδικά στις δεκαετίες του 1990 και του 2000 επιτυγχάνοντας σημαντική αύξηση του πληθυσμού ανά δεκαετία. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα στοιχεία της πληθυσμιακής αύξησης την τελευταία τριανταετία.

Έτος απογραφής	Πραγματικός πληθυσμός
1991	2032
2001	2467
2011	3653
2021	2866

Ο παραπάνω πίνακας παρουσιάζει την εξέλιξη του πραγματικού πληθυσμού του οικισμού κατά τις απογραφές των ετών 1991, 2001, 2011 και 2021. Παρατηρείται ότι ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά μεταξύ 1991 και 2011, ενώ από το 2011 έως το 2021 σημειώνεται μείωση.

Δεκαετία	Μεταβολή πληθυσμού (%)
1991-2001	+21,45%
2001-2011	+48,09%
2011-2021	-21,55%

Συγκεκριμένα, μεταξύ 1991 και 2001 ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 21,45%. Την επόμενη δεκαετία, 2001-2011, σημειώθηκε ακόμη μεγαλύτερη αύξηση, της τάξης του 48,09%. Ωστόσο, την περίοδο 2011-2021 παρατηρείται μείωση του πληθυσμού κατά 21,55%. Η τάση αυτή δείχνει ότι ο οικισμός γνώρισε έντονη ανάπτυξη τις δύο πρώτες δεκαετίες, ενώ στη δεκαετία 2011-2021 ο πληθυσμός υποχώρησε, πιθανόν λόγω δημογραφικών ή κοινωνικοοικονομικών παραγόντων.

3. Ανάγλυφο του εδάφους

Ο Δρυμός χαρακτηρίζεται από έντονο και ακανόνιστο ανάγλυφο, το οποίο αντανακλάται στην μορφή και τη διάταξη του οικισμού. Η περιοχή δεν είναι επίπεδη, αλλά παρουσιάζει ήπιες έως μέτριες κλίσεις, γεγονός που έχει επηρεάσει την ανάπτυξη του οδικού δικτύου και την κατανομή των κτιρίων. Οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια ακολουθούν τις φυσικές καμπύλες του εδάφους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν υψομετρικές διαφορές μεταξύ τμημάτων του οικισμού, ιδιαίτερα γύρω από τις κεντρικές πλατείες και τις οδούς που συνδέουν τις πλατείες μεταξύ τους. Το ανάγλυφο

συμβάλλει στην ιδιαίτερη αισθητική και στην ταυτότητα της περιοχής, ενώ απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό για την πρόσβαση, τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια των κατοίκων.

4. Ρυμοτομία

Η ρυμοτομία του Δρυμού Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από την ακανόνιστη και ιστορική διάταξη του οδικού δικτύου, η οποία ακολουθεί τις παλαιές χαράξεις του οικισμού. Οι δρόμοι είναι στενοί και συχνά ελιγμοί, γεγονός που αντανakλά τόσο το ανάγλυφο του εδάφους όσο και την παραδοσιακή δομή του οικισμού. Τα οικοδομικά τετράγωνα παρουσιάζουν ποικιλία σε σχήμα και μέγεθος, χωρίς αυστηρή γεωμετρική διάταξη, ενώ η σύνδεση μεταξύ των πλατειών και των κύριων οδών γίνεται μέσω μικρών οδικών τμημάτων και πεζοδρομίων που προσαρμόζονται στις φυσικές καμπύλες του εδάφους.

Η κεντρική περιοχή του οικισμού περιλαμβάνει τις τρεις βασικές πλατείες (Κεντρική Πλατεία, Μπάρες, Πέντε Βρύσες), οι οποίες διαμορφώνουν τον πυρήνα της κοινωνικής και εμπορικής ζωής του Δρυμού. Οι οδοί που τις συνδέουν έχουν μικρό πλάτος και συχνά ενιαίο οδόστρωμα, διευκολύνοντας κυρίως την τοπική κυκλοφορία. Η ρυμοτομία αυτή εξασφαλίζει την πρόσβαση σε όλες τις ιδιοκτησίες, ενώ ενισχύει τον παραδοσιακό χαρακτήρα και τη λειτουργικότητα του οικισμού, παρά τις περιορισμένες δυνατότητες για στάθμευση και διέλευση οχημάτων.

Συνολικά, η ρυμοτομία του Δρυμού Θεσσαλονίκης συνδυάζει στοιχεία παραδοσιακής δομής με σύγχρονες παρεμβάσεις, καθώς οι πρόσφατες αναπλάσεις στο κέντρο του οικισμού αποσκοπούν στη βελτίωση της λειτουργικότητας, της αισθητικής και της προσβασιμότητας των κοινόχρηστων χώρων, διατηρώντας παράλληλα την ιδιαίτερη ταυτότητα του τόπου.

5. Χρήση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης

Στον Δρυμό παρατηρείται έντονη χρήση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης για υπεραστικές μετακινήσεις, ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων συνθηκών και αναγκών των κατοίκων. Πρωταρχικός λόγος για αυτήν την τάση είναι η περιορισμένη διαθεσιμότητα και συχνότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ) στην περιοχή, γεγονός που καθιστά το αυτοκίνητο απαραίτητο μέσο για τις καθημερινές μετακινήσεις.

Επιπλέον, η σύνδεση του οικισμού με τη Θεσσαλονίκη αποτελεί βασική ανάγκη για τους κατοίκους, τόσο για λόγους εργασίας όσο και για την κάλυψη άλλων καθημερινών αναγκών, όπως η πρόσβαση σε υπηρεσίες, αγορές και εκπαιδευτικές δομές. Η απόσταση από το κέντρο της Θεσσαλονίκης και η έλλειψη απευθείας και συχνών δρομολογίων ΜΜΜ ενισχύουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Παράλληλα, οι κάτοικοι του Δρυμού χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις προς γειτονικούς οικισμούς, είτε για κοινωνικούς λόγους είτε για την εξυπηρέτηση άλλων αναγκών που δεν καλύπτονται εντός του οικισμού. Έτσι, η περιορισμένη προσβασιμότητα μέσω δημοσίων

μέσων και η ανάγκη διασύνδεσης με μεγαλύτερα αστικά κέντρα και όμορους οικισμούς καθιστούν το ιδιωτικό όχημα αναγκαίο μέσο μετακίνησης.

6. Μέσα μαζικής μεταφοράς

Η πόλη σήμερα εξυπηρετείται σήμερα από μία γραμμή λεωφορείων που εκτελείται από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Οι γραμμή αυτή είναι η 84 (Α και Β) που συνδέει απευθείας το Δρυμό, τη Λητή και το Μελισσοχώρι με το κέντρο της Θεσσαλονίκης. Η γραμμή διέρχεται από τις οδούς 21^{ης} Ιουνίου (Επ. Οδ. Λητής-Δρυμού), Ελευθερίου Βενιζέλου και 28^{ης} Οκτωβρίου που αποτελεί συνέχεια της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου. Οι οδοί Ελευθερίου Βενιζέλου και 28^{ης} Οκτωβρίου ανήκουν στον οδικό άξονα της Επ. Οδού Δρυμού-Μελισσοχωρίου.

7. Κύριοι οδικοί άξονες

Δυτικά του οικισμού και σε απόσταση περίπου 500 μ από τον οικισμό διέρχεται η Εθνική Οδός Θεσσαλονίκη-Κιλκίς. Ο άξονας αποτελεί την κύρια οδό σύνδεσης του Κιλκίς με την Θεσσαλονίκη.



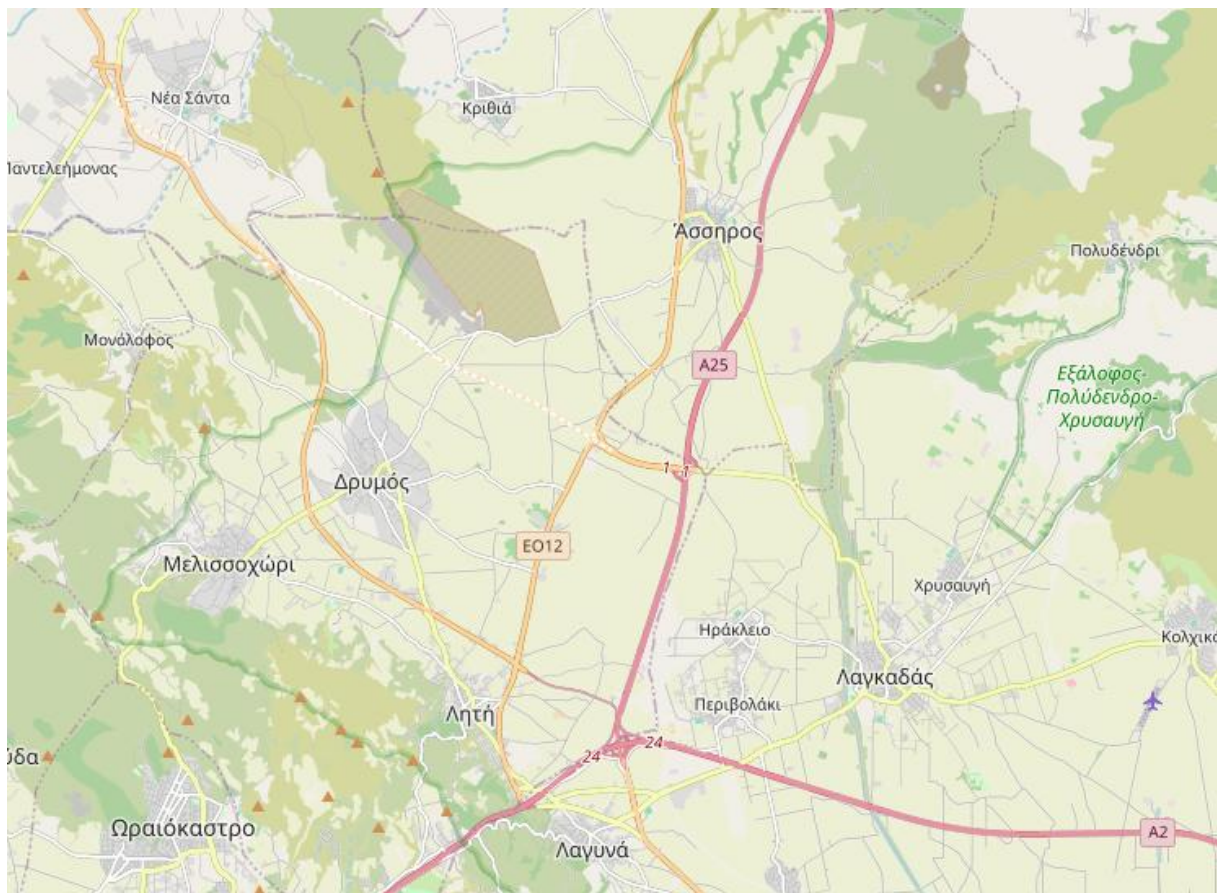
Οι άξονες του επαρχιακού δικτύου που διέρχονται από τον οικισμό είναι:

- Επ. Οδός Λητής-Δρυμού. Μέσα στον οικισμό διέρχεται από την οδό 21^{ης} Ιουνίου.
- Επ. Οδός Δρυμού-Μελισσοχωρίου. Μέσα στον οικισμό διέρχεται τις οδούς Ελευθερίου Βενιζέλου και 28^{ης} Οκτωβρίου.
- Επ. Οδός Δρυμού-Ν. Σάντας. Αποτελεί την συνέχεια τού άξονα Λητής-Δρυμού που διέρχεται από την οδό 21^{ης} Ιουνίου

Οι παραπάνω άξονες του επαρχιακού δικτύου διασταυρώνονται ή συμβάλλουν στην ΕΟ Θεσ/κης-Κιλκίς με ισόπεδους κόμβους.

8. Διερχόμενη κυκλοφορία

Οι εγγύτεροι οικισμοί στον Δρυμό είναι η Λητή και το Μελισσοχώρι οι οποίοι βρίσκονται δυτικά του Δρυμού. Οι εγγύτητα των τριών οικισμών τους συνδέει λειτουργικά μεταξύ τους. Μεταξύ του Δρυμού και των άλλων δύο οικισμών παρεμβάλλεται η ΕΟ Θεσ/κης-Κιλκίς. Από τους υπόλοιπους γειτονικούς οικισμούς, Η Άσσηρος βρίσκεται σε επαφή με την ΕΟ Θεσ/κης-Σερρών και η Νέα Σάντα βρίσκεται παράπλευρα της ΕΟ Θεσ/κης-Κιλκίς.



Προς την πλευρά του Λαγκαδά μεταξύ του Δρυμού και των οικισμών Ηράκλειο και Περιβολάκι, παρεμβάλλονται η ΕΟ Θεσ/κης-Σερρών και ο κάθετος άξονας της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας.

Με βάση τα παραπάνω, η γεωγραφική θέση του οικισμού Δρυμού σε σχέση με τους γύρω οικισμούς και το κύριο οδικό δίκτυο καθορίζει τη λειτουργία του δικτύου κυκλοφορίας εντός του

οικισμού. Ο Δρυμός δεν εξυπηρετεί διερχόμενη κυκλοφορία, καθώς δεν αποτελεί τμήμα διαδρομής που συνδέει άλλους οικισμούς ή περιοχές μέσω του εσωτερικού του. Οι κινήσεις που παρατηρούνται στους δρόμους του οικισμού προέρχονται κυρίως από τους κατοίκους του, οι οποίοι χρησιμοποιούν το δίκτυο για την πρόσβαση στις οικίες και τις ιδιοκτησίες τους.

Κατά συνέπεια, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που καταγράφονται στο δίκτυο του Δρυμού είναι αποτέλεσμα τοπικής δραστηριότητας και δεν ενισχύονται από εξωτερικές διερχόμενες κινήσεις. Η απουσία διερχόμενης κυκλοφορίας συμβάλλει στη διατήρηση των χαμηλών κυκλοφοριακών φόρτων και στην περιορισμένη χρήση των οδικών αξόνων του οικισμού από μη μόνιμους κατοίκους.

9. Προτεινόμενο έργο

Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τις τρεις κεντρικές πλατείες του οικισμού (Κεντρική Πλατεία, Μπάρες και Πέντε Βρύσες). Πρόκειται για το κέντρο του Δρυμού, σημείο αναφοράς και αναγνώρισης, το οποίο συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό ατόμων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Οι κοινόχρηστοι χώροι του οικισμού είναι κατακερματισμένοι, καθώς το κεντρικό τμήμα του οικισμού, είναι ασφαλτοστρωμένο και εκτός από χώρο κυκλοφορίας των οχημάτων λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης με μη οργανωμένο τρόπο. Έτσι, αποκόπτονται οι επιμέρους ζώνες των πλατειών. Πρόκειται για τρία κυρίως τμήματα, τα οποία δεν συνδέονται με πεζόδρομο ή ικανό πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα να μην επικοινωνούν άμεσα.

- Στο πρώτο τμήμα ("κεντρική πλατεία") βρίσκεται μπροστά από το κοινοτικό κτίριο (που σήμερα στεγάζει εκτός της Κοινότητας Δρυμού, Κοινωνική Υπηρεσία, Δημοτικό Ιατρείο και τα γραφεία του Πολιτιστικού Συλλόγου Δρυμού). Είναι διαμορφωμένη σε δύο επιμέρους χώρους-επίπεδα που δεν επικοινωνούν άμεσα και τα οποία είναι πλακοστρωμένα και έχουν καθιστικά καθώς και σε μικρότερους χώρους που αποτελούνται από χώμα και έχουν φυτεμένα δέντρα και θάμνους. Περιμετρικά, κατά μήκος των όμορων ιδιοκτησιών, υπάρχει υπερυψωμένο παρτέρι με δέντρα και θάμνους, όπου και είναι τοποθετημένο και ένα ηρώο.
- Στο δεύτερο τμήμα ("πλατεία Μπάρες"), στα δυτικά της πρώτης, περιλαμβάνει λίγες χρήσεις αναψυχής και καταστήματα εξυπηρέτησης (μίνι μαρκετ, φαρμακείο κ.α) και αποτελείται από ένα τριγωνικό παρτέρι και λίγα παγκάκια με πλάτη σε αυτό.
- Στο τρίτο τμήμα ("πλατεία Πέντε Βρύσες"), στα ανατολικά της πρώτης, πραγματοποιούνται οι κύριες πολιτιστικές εκδηλώσεις που διοργανώνει ο Πολιτιστικός Σύλλογος Δρυμού και υπάρχουν καταστήματα εξυπηρέτησης των κατοίκων και ένα τριγωνικό παρτέρι στο κέντρο όπου πάνω του υπάρχει το κεντρικό θέμα της πλατείας που είναι πέντε βρύσες που εκχέουν νερό σε μια μικρή πέτρινη δεξαμενή και λίγα παγκάκια με πλάτη στο παρτέρι. Είναι χαρακτηριστικό πως κατά τη διοργάνωση μεγάλων εκδηλώσεων που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών απαγορεύεται η κυκλοφορία στο τμήμα του δρόμου των δύο πλατειών (Κεντρική Πλατεία και Πλατεία Πέντε Βρύσες), ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής, ελεύθερος χώρος. Ο αστικός εξοπλισμός, περιλαμβάνει: φωτιστικά σώματα (σε

υψηλούς ιστούς στο κέντρο της "κεντρικής πλατείας, της πλατείας Μπάρες και της πλατείας Πέντε Βρύσες" καθώς και τα φωτιστικά των οδών που είναι προσαρμοσμένα σε κολώνες ηλεκτρικού ρεύματος, κάδους απορριμμάτων, μικρούς αλλά και μεγάλους.

Τέλος, χαρακτηριστική είναι η έλλειψη ικανών πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού που ενώνουν τις πλατείες μεταξύ τους καθώς και οι οδεύσεις τυφλών, οι ράμπες ΑΜΕΑ. Λόγω της ιδιαιτερότητας της πολεοδομίας του οικισμού, δεν είναι δυνατή η διαμόρφωση πεζοδρομίων για την κίνηση των πεζών μεταξύ των τριών πλατειών. Έτσι τα οδικά τμήματα της παρόδου Ελ. Βενιζέλου και Μεγ. Αλεξάνδρου που συνδέουν τις τρεις πλατείες θα πλακοστρωθούν για να αποκτήσουν χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

10 Τυπικές διατομές οδών

10.1 Γενική θεώρηση

Για τα διάφορα είδη της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας προκύπτουν, με βάση τις διαστάσεις των χαρακτηριστικών στοιχείων οχημάτων, οι αντίστοιχοι κυκλοφοριακοί χώροι, όπως οι ελεύθεροι εμποδίων χώροι και οι επιφάνειες κυκλοφορίας, ανάλογα με τις επιθυμητές στάθμες άνεσης κατά την κίνηση των οχημάτων. Ο Πίνακας 2-1 περιλαμβάνει τα χαρακτηριστικά γεωμετρικά μεγέθη των διαφόρων τυπικών οχημάτων. Αν και οι τιμές του Πίνακα αυτού προέκυψαν με βάση τις ισχύουσες προδιαγραφές στη Γερμανία, εν τούτοις έχουν γενικότερη ισχύ στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Πίνακας 2-1 : Χαρακτηριστικές διαστάσεις τυπικών βαρέων οχημάτων

Τύπος Οχήματος	Εξωτερικές Διαστάσεις [m]						
	Μήκος	Απόσταση αξόνων	Μήκος προβόλου		Πλάτος	Ύψος	Ακτίνα εξωτερικού κύκλου στροφής
			Εμπρόσθιος	Οπίσθιος			
Φορτηγό :	16,00				2,50	4,00	
Ρυμουλκό (24 t)	9,50	5,30	1,50	2,70	2,50	4,00	έως 10,50
Ρυμουλκούμενο (18 t)	7,10	4,70	1,10	1,30	2,50	4,00	
Λεωφορεία :							
Τουριστικά (πούλμαν)	12,00	6,30	2,55	3,15	2,50	3,40	11,50
Διώροφα	12,00	6,30	2,45	3,25	2,50	4,00	10,20
Γραμμής	11,48	5,88	2,56	3,04	2,50	3,05	11,00
Αρθρωτά	17,40	5,63/6,17	2,56	3,04	2,50	2,95	έως 12,00
Μέγιστες Τιμές							
Μεμονωμένο όχημα	12,00						
Ημρυμουλκούμενο (επικαθήμενο)	16,50				2,50	4,00	12,50
Αρθρωτό λεωφορείο	18,00				(2,60)*		
Φορτηγό	18,00						

Οι απαιτήσεις που τίθενται από την κυκλοφορία των οχημάτων στις αρτηρίες, προκύπτουν από τη σημασία των λειτουργιών της σύνδεσης και της πρόσβασης που κυρίως αναπτύσσονται σε αυτές τις κατηγορίες οδών.

Η έκταση των απαιτήσεων όσον αφορά τη χρήση μιας αρτηρίας μπορεί να ποικίλει σε μεγάλο βαθμό, όπως π.χ. σε μία αρτηρία που βρίσκεται στη περιφέρεια μιας πόλης με περιβάλλοντα χώρο και δεν απαιτεί προσβάσεις από την οδό, διαμορφώνεται ως καθοριστικός λειτουργικός χαρακτήρας η σύνδεση και επομένως από αυτήν αποκτά βαρύτητα η συνεχής και άνετη ροή της κυκλοφορίας (κατηγορία οδού ΓΙΙΙ). Αντίθετα, σε μία αρτηρία που διέρχεται από το κέντρο της πόλης με πυκνή δόμηση και μεγάλη πυκνότητα γραφείων και εμπορικών καταστημάτων, τίθενται υψηλές απαιτήσεις για πρόσβαση στον παρόδιο χώρο, παράλληλα με την έντονη ανάγκη για διαμπερή διήκουσα κίνηση των οχημάτων.

Κατά τον προσδιορισμό των επιφανειών που θα διατεθούν στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, στις οδούς κατηγορίας ΓΙΙΙ (αρτηρίες) λαμβάνεται, κατά κανόνα, υπόψη ως τυπικό όχημα το μεγαλύτερο όχημα που επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε αυτή την οδό, σύμφωνα με τον ΚΟΚ, δηλαδή το φορτηγό. Στις οδούς κατηγορίας ΓΙΥ (κύριες συλλεκτήριες) επιλέγεται το τυπικό όχημα ανάλογα με τις ισχύουσες τοπικές συνθήκες κυκλοφορίας.

Οι βασικές διαστάσεις των κυκλοφοριακών χώρων των διαφόρων τύπων οχημάτων προκύπτουν από τις διαστάσεις των οχημάτων (βλ. Πίνακα 2-1), καθώς επίσης και από τους απαιτούμενους χώρους αστάθειας άνω και πλευρικά ανάλογα με τον επιλεγόμενο τρόπο κίνησης των οχημάτων (βλ. Σχήματα 2-1α έως 2-1γ).

Κατά την αντίθετη ή παράλληλη κίνηση κάθε συνδυασμού οχημάτων (εκτός του συνδυασμού λεωφορείο/λεωφορείο)

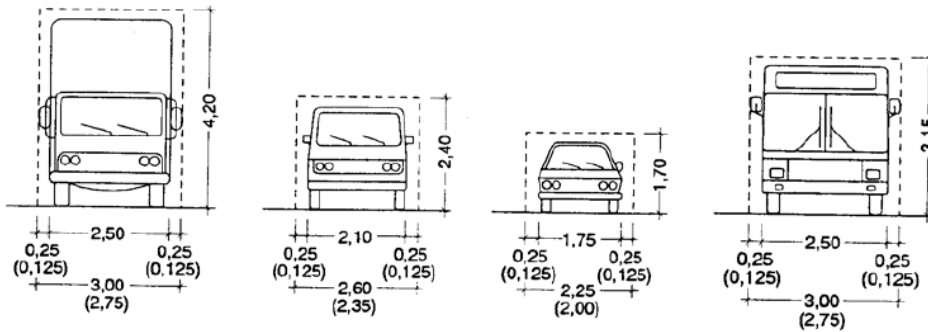
καθώς και κατά την κίνηση οποιουδήποτε τύπου οχημάτων δίπλα από σταθμευμένο όχημα, απαιτείται η αύξηση του κυκλοφοριακού χώρου κατά 0,25 m. Σε συνθήκες περιορισμένου χώρου κατά την κίνηση οποιουδήποτε τύπου οχήματος δίπλα από σταθμευμένο όχημα, η υπόψη αύξηση επιτρέπεται να παραλείπεται.

Κατά την αντίθετη ή παράλληλη κίνηση λεωφορείου/λεωφορείου, απαιτείται αύξηση του κυκλοφοριακού χώρου κατά 0,50 m.

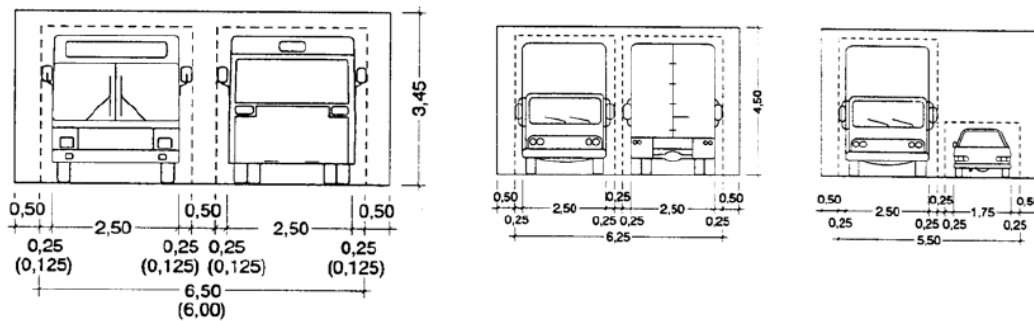
Οι προτεινόμενες τιμές πλάτους λωρίδων κυκλοφορίας εξαρτώνται από το μέγεθος των φόρτων των λεωφορείων γραμμής και των βαρέων οχημάτων, καθώς επίσης και από τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες σε κάποια περιοχή και το βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες της (βλ. Πίνακα 2-2).

Πίνακας 2-2 : Προτεινόμενα πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας

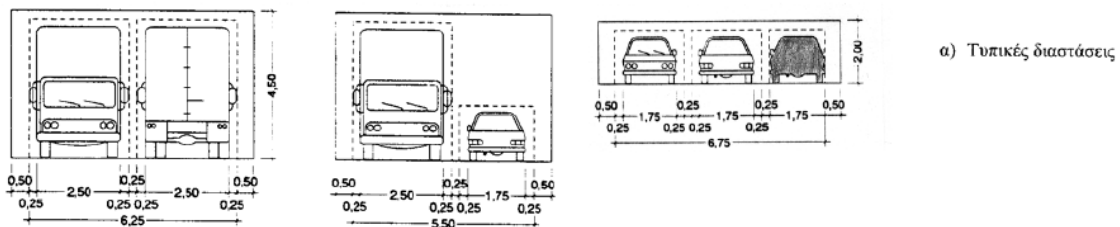
Φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας)	Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας σε βαθμό :	
	Ικανοποιητικό	Περιορισμένο
Υψηλοί ποσοστό > 20%	3,50 m	3,25 m
Μεσαίοι ποσοστό = 5 -20%	3,25 m	3,00 m
Μικροί ποσοστό < 5%	3,00 m	2,75 m



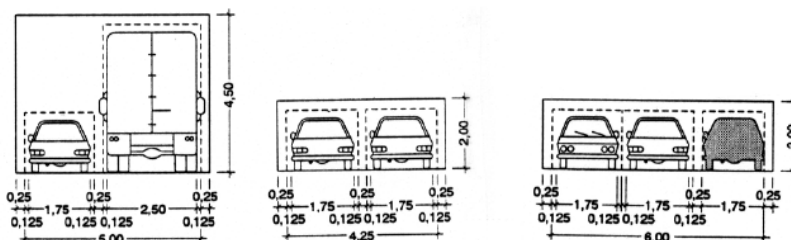
Σχήμα 2-1α : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου οχημάτων σχεδιασμού.

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

Σχήμα 2-1β : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου και χώρου ελεύθερου από εμπόδια, διαφόρων τύπων οχημάτων, κατά την αντίθετη κίνηση τους.

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

α) Τυπικές διαστάσεις

β) Διαστάσεις σε συνθήκες περιορισμένου χώρου, με επιβολή $V_{\text{επιτ}} \leq 40 \text{ km/h}$

10.2 Πλάτη επιφανειών κυκλοφορίας

Οι διαστάσεις των διατομών των οδών με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και μια λωρίδα ανά κατεύθυνση προκύπτουν με βάση τα πλάτη του Πίνακα 2-2, αφού ληφθούν υπόψη οι βασικές διαστάσεις του Σχήματος 2-1α, με τυπική την περίπτωση συνάντησης φορτηγού με λεωφορείο. Εξαιρέση αποτελούν τυχόν σημειακές στενώσεις της επιφάνειας κυκλοφορίας.

Οι διαστάσεις των επιφανειών κυκλοφορίας μιας κατεύθυνσης προκύπτουν με βάση τα πλάτη του Πίνακα 2-2, αφού ληφθούν υπόψη οι βασικές διαστάσεις του Σχήματος 2-1α. Η τυπική περίπτωση παράλληλης κίνησης είναι φορτηγό/φορτηγό ή λεωφορείο/λεωφορείο. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες, επιτρέπεται να μηδενίζεται το πρόσθετο πλάτος κυκλοφοριακού χώρου για παράλληλη κίνηση των οχημάτων, μόνο όταν με τον τρόπο αυτό μπορούν να δημιουργηθούν επιφάνειες για ποδηλατοδρόμους, λωρίδες στάθμευσης, νησίδες ή πεζοδρόμια.

Όσον αφορά τους αναπτυσσόμενους κυκλοφοριακούς φόρτους, καθοριστικός παράγοντας είναι στην προκειμένη περίπτωση η ικανότητα των εκατέρωθεν κόμβων. Επειδή, κατά κανόνα, είναι δύσκολη η μέτρηση των επιπτώσεων που επιφέρουν στην κυκλοφοριακή ικανότητα ενός τμήματος οδού οι ελιγμοί που οφείλονται στα σταθμευμένα ή στα προσωρινώς σταθμεύοντα οχήματα καθώς και στα οχήματα τροφοδοσίας, μπορούν εδώ να δοθούν μόνον ενδεικτικές τιμές :

– Οδοί με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δυο κατευθύνσεων, με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση :

1.400 έως 2.200 οχήματα/ώρα στο σύνολο της διατομής (και στις δυο κατευθύνσεις)

– Οδοί με διαχωρισμένες επιφάνειες κυκλοφορίας δυοκατευθύνσεων, με δυο λωρίδες ανά κατεύθυνση :

1.800 έως 2.600 οχήματα /ώρα ανά κατεύθυνση.

Οι διαστάσεις των επιφανειών κυκλοφορίας με τυπικά πλάτη προκύπτουν από τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας.

Επειδή η τυπική περίπτωση συνάντησης οχημάτων που λαμβάνεται υπόψη για το σχεδιασμό είναι φορτηγό/φορτηγό σε οδούς με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δυο κατευθύνσεων με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, το τυπικό πλάτος ανέρχεται σε 6,50 m. Όταν η περίπτωση συνάντησης λεωφορείου/λεωφορείου ή φορτηγού/φορτηγού είναι σπάνια, επαρκεί και πλάτος οδοστρώματος 6,0 μ.

Σε οδούς με διαχωρισμένες επιφάνειες κυκλοφορίας δυο κατευθύνσεων, δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση, θεωρείται ότι το τυπικό πλάτος για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας είναι κατά κανόνα 6,50 m. Όταν η περίπτωση παράλληλης κίνησης λεωφορείου/λεωφορείου, λεωφορείου/φορτηγού ή φορτηγού/φορτηγού είναι σπάνια, επαρκεί και πάλι πλάτος οδοστρώματος 6,0 μ ανά ρεύμα.

Όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες, μπορεί το πλάτος της επιφάνειας κυκλοφορίας να μειωθεί στα 6,00 m ή ακόμη και στα 5,50 m, όταν οι φόρτοι των βαρέων οχημάτων είναι μέτριοι ή μικροί αντιστοίχως.

10.3 Πλάτη επιφανειών κυκλοφορίας

Τα αναφερόμενα στις παραγράφους 2.1 και 2.2 κωδικοποιούνται σε ότι αφορά τις απαιτούμενες διαστάσεις του οδοστρώματος στον παρακάτω πίνακα 2-3.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ (μ)	
			τυπικό	ελάχιστο
ΟΔΟΙ / ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	μονόδρομη οδός 1 λωρίδας	για επιβατηγό ΙΧ	2,25	2
		για μεγάλο επιβατηγό ΙΧ	2,6	2,35
		για φορτηγό	3	2,75
		για λεωφορείο	3	2,75
		για ΙΧ και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	3,5	
		για φορτηγό και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4,25	
		σε κοινή χρήση με ποδήλατο	3,5	
		ήπιας κυκλοφορίας	3,5	3,25
		αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων	Λ / Λ	6,5
		Φ / Φ	6,25	5,5
		Φ / ΙΧ	5,5	4,75
		ΙΧ / ΙΧ	4,5	
		ήπιας κυκλοφορίας	5,5	
		σε κοινή χρήση με ποδήλατο	5,5	
		δύο κατευθύνσεων από την ίδια λωρίδα		
	μονόδρομη οδός 2 λωρίδων	Λ / Λ	6,5	6
Φ / Φ		6,25	5,5	4,5
Φ / ΙΧ		5,5	5	4,5
ΙΧ / ΙΧ		4,75	4,25	2
οδός 2 λωρίδων με φόρτους βαρέων οχημάτων	υψηλούς: >20%	7	6,5	-
	μεσαίους: 5-20%	6,5	6	-
	μικρούς: <5%	6	5,5	-

11. Προσαρμογή στα δεδομένα του Δρυμού

Ο Δρυμός αποτελεί παλιό οικισμό, προϋφιστάμενο του 1923, που δε διαθέτει ρυμοτομικό σχέδιο. Κυρίαρχη χρήση στον οικισμό είναι η κατοικία. Ο οικισμός είναι ιστορικός και το οδικό δίκτυο ακολουθεί τις παλαιές οδικές χαράξεις. Κατά συνέπεια, το οδικό δίκτυο, έχει ακανόνιστη γεωμετρία με μικρό και μεταβλητό πλάτος οδών και οδικά τμήματα μικρού μήκους. Τα πεζοδρόμια στο κέντρο είναι σχεδόν ανύπαρκτα καθώς τα μικρά πλάτη των οδικών τμημάτων δεν επιτρέπουν την διαμόρφωση τους. Επίσης στα περισσότερα σημεία του οδικού δικτύου στο κέντρο του οικισμού, οι οδοί οριοθετούνται από την εξωτερική κατοικία των κατοικιών.

Οι χρήστες του οδικού δικτύου είναι αποκλειστικά κάτοικοι του οικισμού και γνωρίζουν καλά τις ιδιαιτερότητες του χώρου. Στην πλειονότητα των οδικών τμημάτων δεν είναι εφικτή η τήρηση του ελάχιστου πλάτους καταστρώματος, που απαιτείται για την εξυπηρέτηση διπλής κυκλοφορίας. Παρ' όλα αυτά, η διπλή κυκλοφορία επιτρέπεται, καθώς πολλά τμήματα του δικτύου είναι αδιέξοδα. Σε περίπτωση εφαρμογής μονοδρόμησης, θα αποκόπτονταν πολλές κατοικίες από το οδικό δίκτυο, γεγονός που θα δημιουργούσε σημαντικά προβλήματα πρόσβασης για τους κατοίκους.

Η θέση επέμβασης βρίσκεται σε απόσταση από τους οδικούς άξονες του επαρχιακού δικτύου, που συγκεντρώνουν την κύρια κυκλοφορία του οικισμού. Έτσι τα οδικά τμήματα στις θέσεις επέμβασης χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά από τους τοπικούς κατοίκους.

12. Μεταβολές στις διατομές οδών

12.1 Κεντρική πλατεία

Στην οδό Εθν. Αντίστασης μπροστά στην πλατεία αφήνεται στην κυκλοφορία οδόστρωμα ελάχιστου πλάτους 5,60 μ ενσωματώνοντας στην επιφάνεια της πλατείας ζώνη οδοστρώματος μεταβλητού πλάτους 1.25-1.95 m. Το ελάχιστο εναπομείναν πλάτος είναι 5,60 μ και είναι αρκετό για την εξυπηρέτηση μονής κυκλοφορίας

Στην πάροδο Κακαβού μειώνεται στα 3,0 μ η διατομή της σε μήκος 8,0 μ. Η πάροδος είναι πολύ στενή με ακανόνιστη γεωμετρία και ελάχιστο πλάτος 2,56 μ. Στην παρούσα μελέτη προτείνεται η μονοδρόμηση της παρόδου Κακαβού από την κεντρική πλατεία έως την συμβολή της με την Κακαβού. Το πλάτος των 3,0 μ στην θέση της πλατείας είναι επαρκές για διέλευση μίας κατεύθυνσης.

12.2 Πλατεία Πέντε Βρύσες

Στην οδό Πολυτεχνείου διαμορφώνεται πεζοδρόμιο στην ανατολική παρειά και 4 θέσεις στάθμευσης στην δυτική. Το ελάχιστο πλάτος της οδού διαμορφώνεται στα 6,0 μ που είναι μπορεί να εξυπηρετήσει κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης. Η υφιστάμενη ασφαλτοστρωμένη επιφάνεια της πλατείας θα διαμορφωθεί ως μη βατή με την ανάπλαση.

12.3 Πλατεία Μπάρες

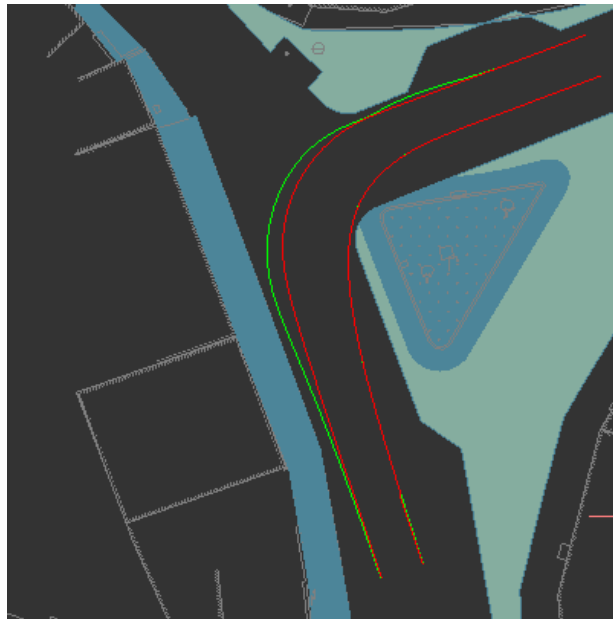
Το τμήμα της Μεγάλου Αλεξάνδρου από την Π. Μελά έως την Μετοχίου, διαμορφώνεται με πλάτος 5,50 μ που είναι μεγαλύτερο από το ελάχιστο υφιστάμενο στο τμήμα διπλής κυκλοφορίας. Το πλάτος των 5,50 μ αρκεί οριακά για κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης. Επίσης στο οδικό τμήμα διαμορφώνεται μία θέση στάθμευσης.

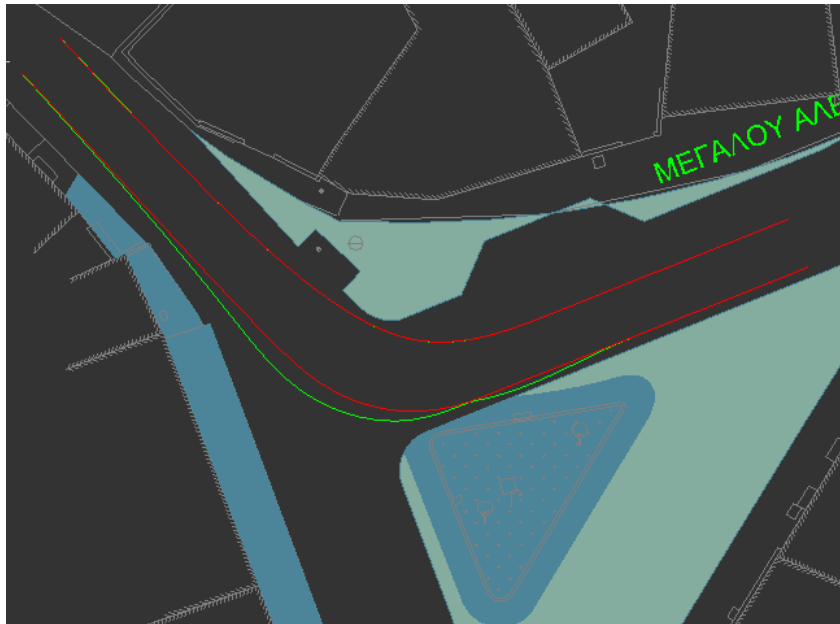
Το τμήμα της Π. Μελά έως την Αγ. Παρασκευής, διαμορφώνεται με πλάτος 6,60 μ που είναι μεγαλύτερο από το ελάχιστο υφιστάμενο. Το πλάτος των 6,60 μ αρκεί οριακά για κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης. Επίσης στο οδικό τμήμα διαμορφώνονται τρεις θέσεις στάθμευσης.

Με την διαμόρφωση καταργείται υφιστάμενη τριγωνική νησίδα με μη λειτουργική γεωμετρία καθώς δημιουργεί σύγχυση ως προς τις δυνατές κινήσεις.

13 Έλεγχος ελιγμών

Οι συνθήκες ελιγμών των οχημάτων μεταβάλλεται ως προς την υφιστάμενη κατάσταση μόνο στην θέση της πλατείας Μπάρες καθώς καταργείται η τριγωνική νησίδα.





Επιβεβαιώθηκε η ικανότητα της διαμόρφωσης για στροφή τριαξονικού φορτηγού. Στην κατηγορία αυτή των οχημάτων ανήκουν τα μεγάλα απορριματοφόρα, τα οχήματα κατασκευής έργων και τα φορτηγά τροφοδοσίας. Ο έλεγχος έγινε με το λογισμικό σχεδίασης οπισθοτροχιών DIOLKOS.

14 Αλλαγές στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

14.1 Μονοδρομήσεις

Επιδιώκεται η ελάχιστη δυνατή επέμβαση στις υφιστάμενες μονοδρομήσεις καθώς οι κάτοικοι είναι εξοικειωμένοι με αυτές και οποιαδήποτε αλλαγή μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στην κυκλοφορία λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου.

Μοναδική τροποποίηση των υφιστάμενων μονοδρομήσεων είναι η η μονοδρόμηση της παρόδου Κακαβού από την κεντρική πλατεία έως την συμβολή της με την Κακαβού.

14.2 Στάθμευση

Προβλέπεται η απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης κατά μήκος των οριογραμμών των πλατειών εκτός από τις θέσεις στάθμευσης που διαμορφώνονται με εσοχές στα πεζοδρόμια χωρίς να καταλαμβάνεται το οδόστρωμα από τα σταθμευμένα οχήματα.

15 Στοιχεία κυκλοφοριακής μελέτης

15.1 Κατάταξη κατά ΟΜΟΕ

Οι οδοί διατρέχουν αστική περιοχή και εξυπηρετούν κινήσεις πρόσβασης στα οικοδομικά πολύγωνα του οικισμού. Συνεπώς ανήκουν στην ομάδα οδών Γ. Επίσης, επειδή ο σκοπός τους είναι η πρόσβαση στις ιδιοκτησίες, κατατάσσονται στην λειτουργική βαθμίδα IV.

15.2 Χρήσεις παρόδιων εκτάσεων

Οι χρήσεις των παρόδιων εκτάσεων που εξυπηρετεί το μελετούμενο οδικό δίκτυο είναι κατοικίας, με ελάχιστες χρήσεις υπηρεσιών και εμπορικές.

15.3 Κυκλοφοριακοί φόρτοι

Ο δυσμενέστερος κυκλοφοριακός φόρτος εκτιμάται σε λιγότερο από 50 οχήματα/ώρα ή 625 οχήματα/ημέρα.

15.4 Επιτρεπόμενες ταχύτητες

Η υφιστάμενη επιτρεπόμενη ταχύτητα θεωρείται στα 30 χλμ/ώρα που είναι το όριο του νέου ΚΟΚ. Δεν τοποθετείται σήμανση επιτρεπόμενης ταχύτητας καθώς είναι επισφαλής ο καθορισμός ασφαλούς ταχύτητας κίνησης, τόσο λόγω στενότητας οδών, όσο και λόγω συνεχών θλάσεων των οδών. Σε τέτοιο οδικό δίκτυο δεν είναι δυνατός ο καθορισμός κοινού ασφαλούς ορίου ταχύτητας καθώς αυτό λόγω της φτωχής γεωμετρίας, είναι διαφορετικό για κάθε όχημα.

Η λειτουργική ταχύτητα εξαρτάται από την κατηγορία της οδού και από την λειτουργική βαθμίδα της (πίνακας 1.3 ΟΜΟΕ-Χ). Για κατηγορία οδού Γ και για λειτουργική βαθμίδα IV τίθεται $V_{85} \leq V_{επ} = 30$ χλμ/ω.

15.5 Ορατότητες

Απαιτούμενο μήκος ορατότητας για στάση Sh

Το απαιτούμενο μήκος ορατότητας για στάση Sh είναι το μήκος, που χρειάζεται ένας οδηγός κινούμενος με την ταχύτητα V_{85} , για να ακινητοποιήσει το όχημα του πριν από ένα απροσδόκητο ακίνητο εμπόδιο στο οδόστρωμα. Το μήκος ορατότητας για στάση είναι το άθροισμα του μήκους που διανύει το όχημα κατά τη διάρκεια του χρόνου αντίληψης, του χρόνου αντίδρασης, και του μήκους πέδησης. Σε όλο το μήκος των οδών πρέπει να διατίθεται κατ ελάχιστο το μήκος ορατότητας στάσης που ορίζεται από την ταχύτητα V_{85} , τον χρόνο αντίληψης-αντίδρασης t_r , την κατά μήκος κλίση της οδού s και έναν συντελεστή d εξαρτώμενο από την ταχύτητα V_{85} . Σε όλες τις περιπτώσεις εφαρμογής προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πρέπει να εξασφαλίζεται το μήκος ορατότητας για στάση πριν από οποιοδήποτε εμπόδιο εμφανίζεται στην πορεία του οδηγού. Ο υπολογισμός γίνεται κατά ΟΜΟΕ-Χ 10.1.1 σύμφωνα με τον τύπο:

$$Sh = (V_{85}f / 3.6) * t_r + (((V_{85} / 3.6)^2) / (2 * (d + 9.81 * s)))$$

Για κατηγορία οδού Γ τίθεται $t_r = 1.5 \text{ sec}$ ΟΜΟΕ-4 3.2.9. Για $V_{85} = 30 \text{ km/h}$ και για κατά μήκος κλίση 0.00% η ορατότητα για στάση είναι 24,56 μ.

Ορατότητα για απόφαση (ΟΜΟΕ-Χ παρ 10.1.4.)

Η απόσταση ορατότητας για απόφαση παρέχει στον οδηγό επαρκή χρόνο για να υλοποιήσει μια απόφαση από τη στιγμή που ανιχνεύει οπτικά μια απροσδόκητη ή δύσκολα αντιλήψιμη πηγή πληροφορίας, στη συνέχεια να προσαρμόσει κατάλληλα την ταχύτητα του, να επιλέξει την πορεία του και να αρχίσει και ολοκληρώσει με ασφάλεια και αποτελεσματικά όλους τους απαιτούμενους ελιγμούς. Η απόσταση ορατότητας για απόφαση πρέπει να δίνει στους οδηγούς πρόσθετο περιθώριο για ενδεχόμενο λάθος και να παρέχει σ' αυτούς επαρκές μήκος για αναπροσαρμογή της πορείας τους, μάλλον με την ίδια ταχύτητα που αυτοί κινούνται ή μικρότερη και όχι με στάση του οχήματος. Για αυτό τον λόγο οι τιμές της απόστασης ορατότητας για απόφαση είναι σημαντικά μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες τιμές για ορατότητα στάσης.

Για $V_{85} = 50 \text{ km/h}$ η ορατότητα για απόφαση είναι 190.00 μ. Δεν δίνονται στοιχεία για μικρότερες ταχύτητες.

15.6 Κανονιστικό πλαίσιο

Για την σύνταξη της παρούσας μελέτης, ελήφθησαν υπ' όψη οι παρακάτω κανονισμοί - προδιαγραφές:

- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων - Τεύχος 1 - Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου - ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ/2001.
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων - Τεύχος 2 - Διατομές - ΟΜΟΕ-Δ/2001.
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων - Τεύχος 3 - Χαράξεις - ΟΜΟΕ-Χ/2001.
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων - Τεύχος 9 - Σήμανση κατακόρυφη σήμανση οδών - ΟΜΟΕ-ΚΣΟ / 2012.

16. Κατακόρυφη σήμανση κυκλοφορίας

16.1 Πινακίδες για την μονοδρόμηση της παρόδου Κακαβού

Επί της συμβολής της παρόδου με την Κακαβού, τοποθετούνται πινακίδες P-27 και P-28 για την απαγόρευση εισόδου από την Κακαβού στην πάροδο. Επί της παρόδου τοποθετείται πινακίδα απαγόρευσης εισόδου P-7.

16.2 Πινακίδες απαγόρευσης στάθμευσης

Οι πινακίδες απαγόρευσης στάθμευσης P-40 τοποθετούνται στην αρχή κάθε κρασπέδου οριογραμμής ανάπλασης. Αν στην οριογραμμή υπάρχουν εσοχές στάθμευσης τότε οι πινακίδες P-40 συνοδεύονται με βέλη αρχής και τέλους της απαγόρευσης.

16.3 Λοιπές πινακίδες

Απαιτείται η αντικατάσταση των υφιστάμενων πινακίδων στις θέσεις των πλατειών καθώς απαιτείται μία ομοιόμορφη εμφάνιση της σήμανσης μετά την κατασκευή του έργου. Στην οριζοντιογραφία της παρούσας μελέτης παρουσιάζεται το σύνολο των πινακίδων των πλατειών, υφιστάμενων και νέων.

17. Διαστάσεις πινακίδων.

Με βάση την επιτρεπόμενη ταχύτητα του ΚΟΚ των 50 χλμ/ω σε αστικές περιοχές, τοποθετούνται πινακίδες μεσαίου μεγέθους. Έτσι οι διαστάσεις των πινακίδων ΚΟΚ δίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Τύπος Πινακίδας	Διάσταση (mm)
Αναγγελίας κινδύνου	600
Ρυθμιστικές	650
P-2 (STOP)	900

Επισημαίνεται ότι κάθε γωνία πινακίδας στρογγυλεύεται και περιβάλλεται με περιμετρικό προστατευτικό πλαίσιο, ώστε να μην αποτελεί έμμεσο φονικό όπλο σε περίπτωση πτώσης της.

18. Τοποθέτηση και στήριξη πινακίδων

Οι πινακίδες τοποθετούνται δεξιά του ρεύματος κυκλοφορίας με το επίπεδο τους κάθετα στον άξονα. Όπου το πεζοδρόμιο έχει πλάτος > 1,50 μ ή πινακίδα τοποθετείται σε απόσταση 0,50 μ από το μέτωπο του κρασπέδου. Σε διαφορετική περίπτωση θα απέχει 0,30 μ από το μέτωπο του κρασπέδου. Το κάτω άκρο των πινακίδων θα απέχει από την επιφάνεια του πεζοδρομίου 2,25μ. Η στήριξη των πινακίδων θα γίνει σύμφωνα με ΟΜΟΕ-ΚΣΑ (μέρος 4). Οι ορθοστάτες θα είναι χαλύβδινοι με ποιότητα χάλυβα S 235 JR, σύμφωνα με τον EC3. Οι διαστάσεις των ορθοστατών δίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Τύπος Πινακίδας	Διάμετρος ορθοστάτη (mm)	Πάχος (mm)	Βάθος θεμελίου με Φ300 (mm)
Κινδύνου	60,3	2	750
Ρυθμιστική	60,3	2	750
Κινδύνου+ρυθμιστική	76,1	2	850
Ρυθμιστική+Ρυθμιστική	76,1	2	850
Πινακίδα P-2	76,1	2	850

19. Τύπος μεμβράνης

Θα χρησιμοποιηθούν οι τύποι των αντανακλαστικών μεμβρανών του παρακάτω πίνακα (ΟΜΟΕ-ΚΣΟ παρ 6.1.2)

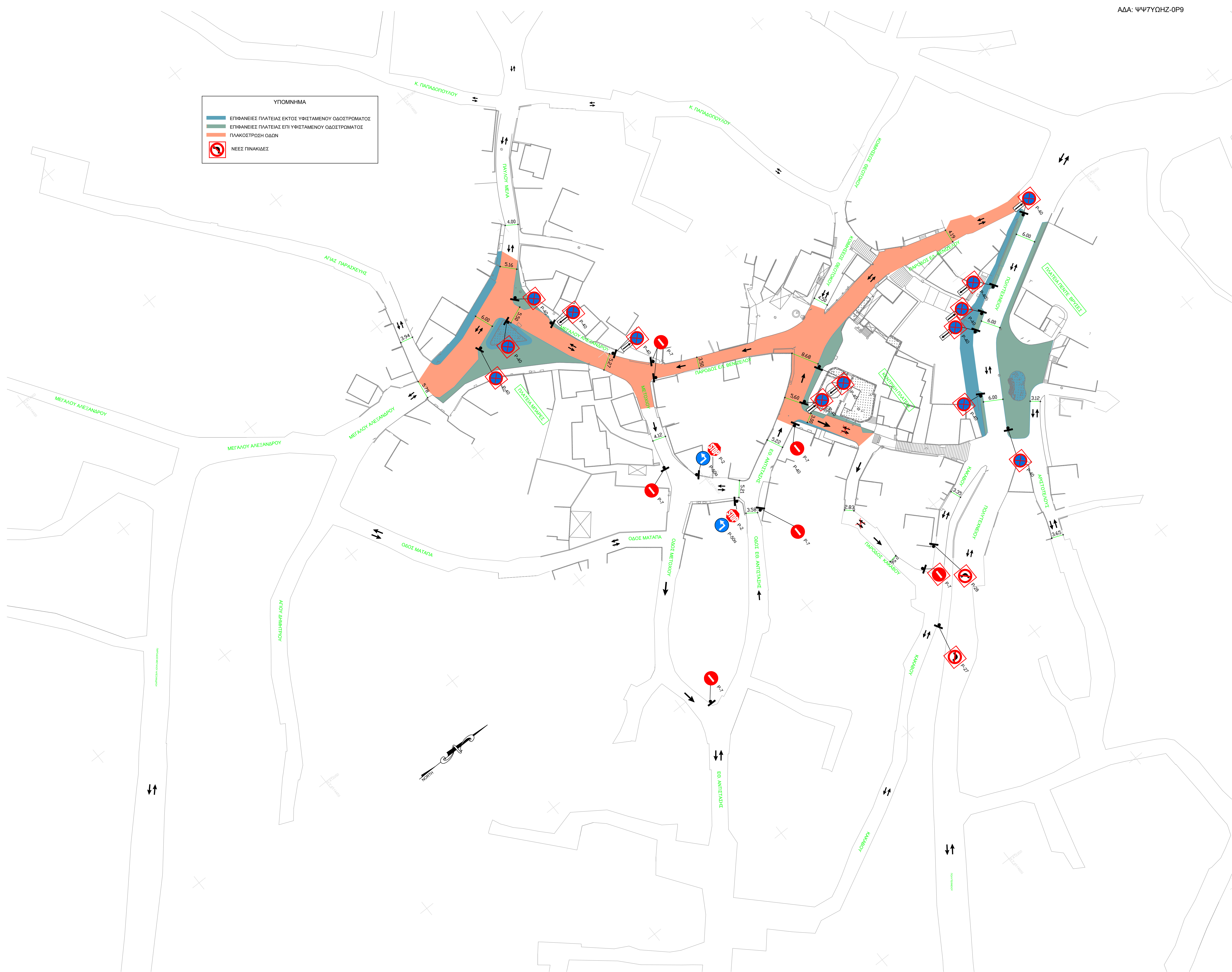
Τύπος Πινακίδας	Τύπος μεμβράνης
Πληροφοριακή	II
Αναγγελίας κινδύνου	III
Ρυθμιστικές	II

Ο Συντάξας

Κουκνάκος Κυριάκος
Πολ. Μηχανικός

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΠΙΦΑΝΕΙΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΕΚΤΟΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
- ΕΠΙΦΑΝΕΙΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΕΠΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
- ΠΛΑΚΟΣΤΡΩΣΗ ΟΔΩΝ
- ΝΕΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ



ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ

ΜΕΛΕΤΗ: ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΔΡΥΜΟΥ
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΠΑΡΕΣ -
ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΝΤΕ ΒΡΥΣΕΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΑΡΙΘ. ΣΧΕΔΙΟΥ	Θ Ε Μ Α
Ο	ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ	
1:500	

ΣΥΝΤΑΞΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
	ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΚΟΥΚΝΑΚΟΣ Digitally signed by ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΚΟΥΚΝΑΚΟΣ Date: 2026.03.16 11:25:46 +02'00' Κουκνάκος Κυριάκος Πολ. Μηχανικός
ΣΕΡΡΕΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2026	

ΕΛΕΓΧΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ	ΑΡ.

