



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΕΡΡΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Απόσπασμα της
Αριθμ. Συνεδρίασης: 15^η / 15-04-2025

Αριθμ. Απόφασης: 114 / 2025

ΘΕΜΑ: Έκδοση κανονιστικής απόφασης μελέτης κυκλοφοριακής οργάνωσης και ρυθμίσεων σε διάφορες οδούς της πόλης των Σερρών.

Στις Σέρρες και στο Διοικητήριο, σήμερα την **15^η** του μηνός **Απριλίου** του έτους **2025**, ημέρα της εβδομάδος **Τρίτη** και ώρα **14:00**, έλαβε χώρα **Τακτική Συνεδρίαση** του Δημοτικού Συμβουλίου Σερρών, κατόπιν της αριθμ. Πρωτ.: **12905/15η/11-04-2025** έγγραφης πρόσκλησης της Προέδρου του Δημοτικού Συμβουλίου, που εστάλη ηλεκτρονικά στον κάθε σύμβουλο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 74 του Ν. 4555/2018 (ΦΕΚ 133/19-07-2018 τ.Α') «Πρόγραμμα Κλεισθένης Ι».

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 96 του Ν. 3463/2006, δεδομένου ότι σε σύνολο **35** Δημοτικών Συμβούλων, παρόντες ήταν **22**, δηλαδή:

Παρόντες ήταν οι εξής (22):

Δρίγκα Χρυσούλα (Πρόεδρος Δ.Σ.)
Βαβατζιάνης Αθανάσιος
Γάτσιος Αθανάσιος
Δούκας Γεώργιος
Ιορδανίδου Άννα
Ιχτιάρη Σοφία
Καζακίδης Χρυσοβαλάντης
Καρασουλτάνη -Σιάκκα Χρυσούλα
Κεϊσογλου Παναγιώτης
Κουφοτόλης Νικόλαος
Μιχτσόγλου Δημήτριος

Μπάρμπα Μαγδαληνή
Μπέγος Κωνσταντίνος
Νυχτοπάτης Γεώργιος
Παπαδόπουλος Αθανάσιος
Παλάζη- Τσοχατζίδη Χρυσάνθη
Πανταζή Βασιλική
Πουλιάκας Παύλος
Τούσκα Ελένη (Γραμματέας Δ.Σ.)
Φρυδάς Νικόλαος
Χατζηγαβριήλ Δέσποινα
Χαλκιάπουλος Αλέξανδρος

ΑΠΟΝΤΕΣ (13): 1) Βαφειάδης Μιχαήλ, 2) Ηλιοπούλου Σταλακτή 3) Καδής Γεώργιος, 4) Καρακολίδης Παναγιώτης 5) Κατιρτζόγλου Βασίλειος, 6) Κεσούλη Λεμονιά 7) Μισιρλής Σπυρίδων, 8) Πάνου – Αναστασιάδου Σωτηρία, 9) Ταΐρης Γεώργιος, 10) Τουρτούρας Ιωάννης, 11) Χράπας Παντελής, 12) Χρυσανθίδης Βασίλειος, 13) Χρυσάφης Αλέξανδρος.

- Ο Δημοτικός Σύμβουλος κ. Γάτσιος Αθανάσιος, **αποχώρησε** κατά την συζήτηση του 7^{ου} εκτός ημερήσιας διάταξης θέματος.

Οι Πρόεδροι των Συμβουλίων των Τοπικών και Δημοτικών Κοινοτήτων, κλήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 8 του άρθρου 74 του Ν. 4555/2018 και παρών δεν ήταν **ΚΑΝΕΙΣ**.

Τα πρακτικά της Συνεδρίασης τηρήθηκαν από την γραμματέα του Δημοτικού Συμβουλίου και υπάλληλο του Τμήματος Υποστήριξης Συλλογικών Οργάνων κα. Κουκούτση Ελένη.

Η Πρόεδρος του Δ.Σ., μετά την διαπίστωση απαρτίας, με την παρουσία **22** μελών από συνολικά **35** μέλη, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου, στην οποία ήταν **παρούσα** η Δήμαρχος **κα. Μητλιάγκα Βαρβάρα**, που κλήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 74 του Ν. 4555/2018.

Κατόπιν, ενημέρωσε το Σώμα για την λήψη:

- των υπ' αριθμ. **102/02-04-2025 και 103/02-04-2025** αποφάσεων, που ελήφθησαν στην **14^η** Κατεπείγουσα δια περιφοράς Συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου σύμφωνα με το αρ. 184 του Ν. 4635/2019 - Ρύθμιση θεμάτων σύγκλησης δημοτικών και περιφερειακών συμβουλίων.

Το Δημοτικό Συμβούλιο στην παραπάνω συνεδρίασή του, στο **4^ο** θέμα της ημερήσιας διάταξης, ο εισηγητής του θέματος Αντιδήμαρχος **κ. Πουλιάκας Παύλος**, έθεσε υπόψη του συμβουλίου, την υπ' αριθμ. **11699/03-04-2025** εισήγηση του Τμήματος Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού και Συγκοινωνίας του Δήμου Σερρών έχει ως εξής:

<<Σας πληροφορούμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 73 του Ν. 3852/10 “Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης” τα μέτρα που λαμβάνονται για την ρύθμιση της οδικής κυκλοφορίας εγκρίνονται από τα κατά τόπους Δημοτικά Συμβούλια βάση κυκλοφοριακών μελετών που συνυποβάλλονται.

Κατά δε, τις διατάξεις των άρθρων 79 και 82 του Ν. 3463/2006, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν (άρθρο 40, παρ. 3 του Ν. 4735/2020 και άρθρο 26 του Ν. 5056/2023), για την έκδοση των Δημοτικών Κανονιστικών Αποφάσεων, η Δημοτική Επιτροπή εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο, αφού λάβει υπόψιν την γνωμοδότηση του Τοπικού Δημοτικού Συμβουλίου, τις προτάσεις των αρμόδιων κοινωνικών και επαγγελματικών φορέων, ομάδων πολιτών της περιφέρειας του Δήμου και την εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας.

Η απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου (κανονιστική απόφαση) δημοσιοποιείται υποχρεωτικά κατά το πλήρες κείμενο της στο Δημοτικό ή Κοινοτικό κατάστημα σύμφωνα με το άρθρο 284 του Ν. 3463/06 και περίληψη αυτής σε ημερήσια ή εβδομαδιαία τοπική εφημερίδα.

Επίσης, σε πρόσφατη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ 1115/2012, 49/2012 αποφάσεις του Δ' Τμήματος ΣτΕ) από τη διάταξη του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 46 παρ. 1 του Ν. 3542/2007, συνάγεται ότι η διαδικασία θέσπισης των κυκλοφοριακών και συναφών ρυθμίσεων των ΟΤΑ για τις οδούς της αρμοδιότητας τους δεν τελειούται προτού εγκριθούν ρητώς οι σχετικές αποφάσεις, ύστερα από την άσκηση πλήρους και ουσιαστικού ελέγχου από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας και ήδη της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Με την υπ' αριθμ. 54218/11-7-2013 απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Α.Δ.Μ.Θ. αρμόδια υπηρεσία της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας- Θράκης για την άσκηση πλήρους και ουσιαστικού ελέγχου των ανωτέρω αποφάσεων ορίστηκε η Δ/ση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού (ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ.Σ.) Κεντρικής Μακεδονίας στις οποίες θα αποστέλλονται πλέον όλες οι ανωτέρω αποφάσεις προς έγκριση, άλλως θα είναι ανυπόστατες.

Ιστορικό:

Η μελέτη συντάχθηκε μετά από διαπιστώσεις της Υπηρεσίας, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας σε διάφορες οδούς της πόλης των Σερρών.

Συγκεκριμένα προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις:

- 1. Μελέτη θεσμοθέτησης κυκλικής πορείας κίνησης οχημάτων στην διασταύρωση των οδών Δογάνης-Πιττακού-Σύρου.**
- 2. Δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων, Δ. Σπυρίδη, στρ. Μακρυγιάννη**
- 3. Απαγόρευση στάθμευσης στην οδό που οδηγεί στο αθλητικό πάρκο Ομόνοιας.**

Με τις ανωτέρω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επιτυγχάνεται βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, δημιουργία ενιαίου άξονα κίνησης, βελτίωση οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων. Για τις παραπάνω προτάσεις το Συμβούλιο της Κοινότητας Σερρών γνωμοδότησε θετικά με την υπ. αρ. 23/2025 Απόφασή του και η Δημοτική Επιτροπή με την υπ. αρ. 221/2025 Απόφαση.>>

και σχετική συζήτηση,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Α) Εκδίδει κανονιστική απόφαση μελέτης κυκλοφοριακής οργάνωσης και ρυθμίσεων σε διάφορες οδούς της πόλης των Σερρών, ύστερα από την αριθμ. **23/2025** Απόφαση - Γνωμοδότησης της Κοινότητας Σερρών και την αριθμ. **221/2025** Απόφαση - Γνωμοδότησης της Δημοτικής Επιτροπής και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 παρ. 1 του Ν. 3542/07 "ΝΕΟΥ Κ.Ο.Κ." και τις αντίστοιχες του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010, σύμφωνα με την επισυναπτόμενη μελέτη και συγκεκριμένα:

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

- 1.Μελέτη θεσμοθέτησης κυκλικής πορείας κίνησης οχημάτων στην διασταύρωση των οδών Δογάνης-Πιττακού-Σύρου.**
- 2.Δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων, Δ. Σπυρίδη, στρ. Μακρυγιάννη**
- 3. Απαγόρευση στάθμευσης στην οδό που οδηγεί στο αθλητικό πάρκο Ομόνοιας.**

<< 1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα μελέτη αφορά:

- Α. Την θεσμοθέτηση κυκλικής πορείας κίνησης των οχημάτων, νησίδων διαχωρισμού κίνησης και διαβάσεων πεζών.
- Β. Απαγόρευση στάθμευσης στην ανατολική οριογραμμή της οδού μεταξύ κόμβου με περιαστική και κάτω διάβασης για το αθλητικό πάρκο Ομόνοιας.
- Γ. Την δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων, των οδών Δ. Σπυρίδη και στρ. Μακρυγιάννη.

2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Α: Θεσμοθέτηση κυκλικής πορείας με δημιουργία υπερβατού αστικού κόμβου μίας λωρίδας κυκλοφορίας και διαβάσεων πεζών.

Α.2.1. Γενικά

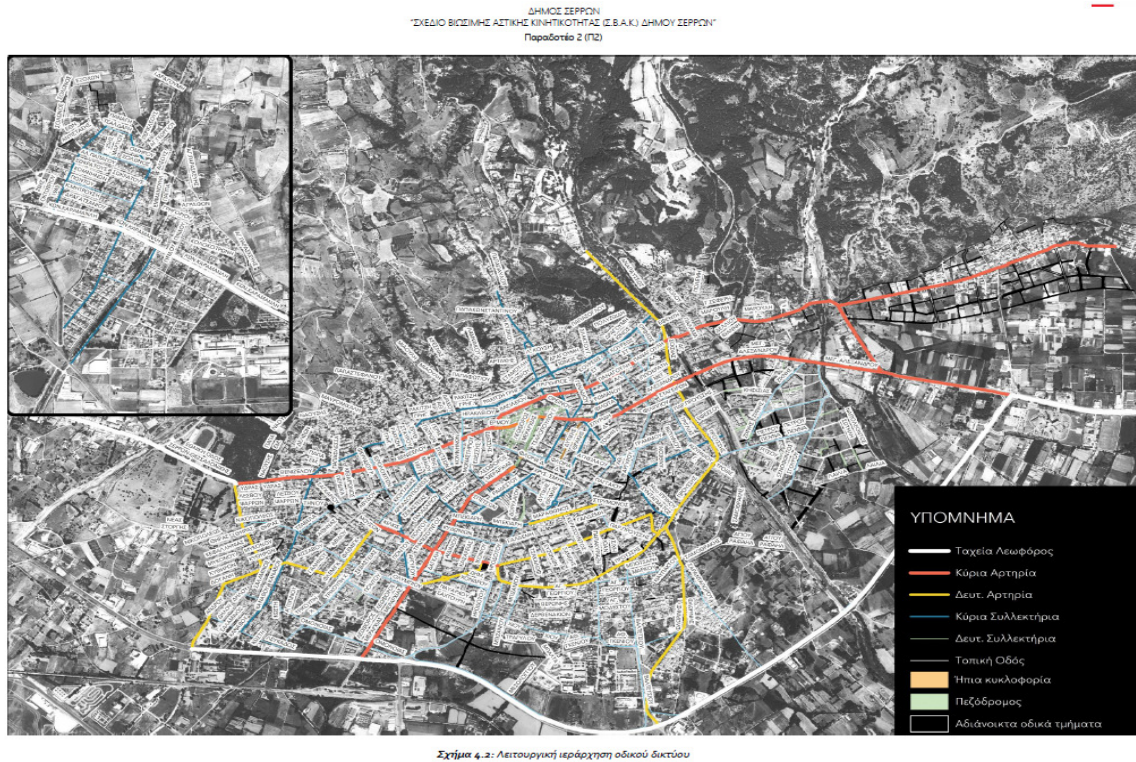
Στην διασταύρωση των οδών Δογάνης-Πιττακού-Σύρου, συμβάλλουν τέσσερις οδοί. Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ Δήμου Σερρών, ο κόμβος βρίσκεται στην συνοικία V και στην πολεοδομική ενότητα ΠΕ 12 «Ομόνοια-Καλύβια» (Εικόνα 2). Στο σημείο αυτό, προ δεκαετίας, έχει διαμορφωθεί λυόμενο κυκλοφοριακό κομβίδιο και έχει τοποθετηθεί σήμανση κυκλικής πορείας οχημάτων. Η κατασκευή αυτή έγινε στο πλαίσιο εφαρμογής δοκιμαστικών μέτρων τα οποία παλιότερα αποτελούσαν προσφιλή τακτική δοκιμής των κυκλοφοριακών μέτρων πριν την οριστική εφαρμογή τους. Για το μέτρο αυτό δεν λήφθηκε καμία οριστική Απόφαση. Με την αλλαγή της νομοθεσίας το 2013, ο τρόπος εφαρμογής των κυκλοφοριακών μέτρων άλλαξε ριζικά και για την εφαρμογή τέτοιων μέτρων απαιτείται σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης.

Το 2020, το Σχέδιο αστικής Προσβασιμότητας (ΣΒΑΚ), συμπεριέλαβε την μόνιμη κατασκευή κυκλικού κόμβου στην συμβολή των οδών Δογάνης-Πιττακού στο «σχέδιο δράσης» και συγκεκριμένα στον άξονα προτεραιότητας «Διαχείριση κυκλοφορίας». Κατόπιν, το 2024 ολοκληρώθηκε μέσω προγραμματικής σύμβασης με την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ ΑΕ, η μελέτη εννέα κυκλικών κόμβων, ανάμεσα στους οποίους συγκαταλέγεται και ο προαναφερόμενος κόμβος. Ωστόσο, η μελέτη για να εφαρμοστεί απαιτούνται αποζημιώσεις ιδιοκτησιών και η διάνοιξη μιας οδού εκτός αστικού ιστού.

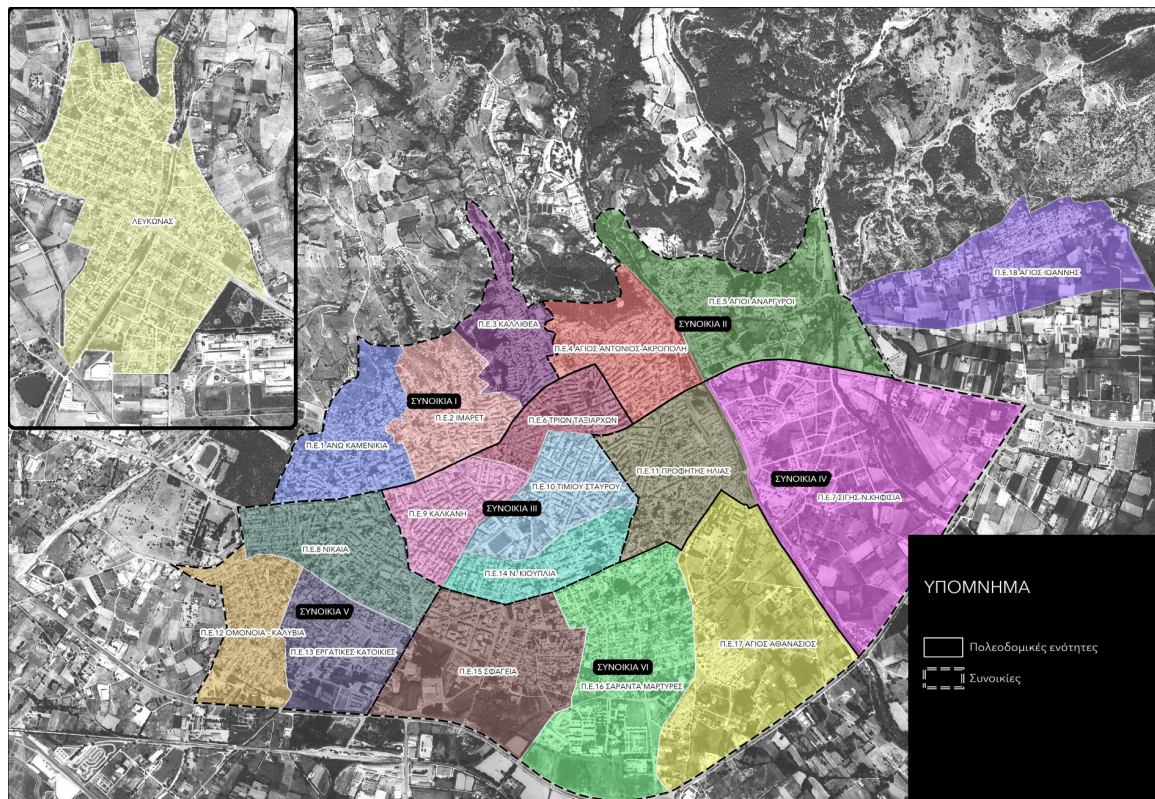
Δεδομένου ότι η κυκλική πορεία εξυπηρετεί την κυκλοφορία και προτάθηκε από το ΣΒΑΚ, ότι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του κόμβου που μελετήθηκε από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ δεν είναι άμεσα εφαρμόσιμη, προβήκαμε στην μελέτη αστικού κυκλικού κόμβου μίας λωρίδας κυκλοφορίας με πλήρως υπερβατή κεντρική νησίδα, για εξοικονόμηση χώρου ταυτόχρονα με την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας.

Α.2.2. Κυκλοφοριακά δεδομένα- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά

Η διασταύρωση των οδών βρίσκεται στην συνοικία V και στην πολεοδομική ενότητα «ΠΕ 12 ΟΜΟΝΟΙΑ – ΚΑΛΥΒΙΑ» (Εικόνα 2). Σύμφωνα με την λειτουργική ιεράρχηση (Εικόνα 1) η οδός Δογάνης και η οδός Πιττακού νότια κατατάσσονται στις κύριες αρτηρίες, ενώ η οδός Πιττακού βόρεια και η οδός Σύρου στις τοπικές οδούς. Στον κόμβο συμβάλλει και ανώνυμη οδός εκτός σχεδίου χωρίς πλήρη διαμόρφωση. Η κυκλοφορία των οχημάτων σε όλες τις οδούς γίνεται αμφίδρομα. Το πλάτος κυκλοφορίας της οδού Πιττακού βόρεια είναι 10,00 μέτρα, νότια 8,00 μέτρα και αντίστοιχα των οδών Δογάνης ανατολικά 7,80 μέτρα, ανατολικά εκτός σχεδίου 5,00 μέτρα και στην οδό Σύρου 6,60 μέτρα. Από τις οδούς δεν διέρχεται αστική συγκοινωνία. Στον κόμβο δεν καταγράφονται ατυχήματα.



Εικόνα 1: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου, Πηγή: ΣΒΑΚ, 2020



Εικόνα 2: Πολυενομοτικές ενότητες και συνοικίες στην περιοχή μελέτης, Πηγή: ΣΒΑΚ, 2020

Β. Την δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων, των οδών Δ. Σπυρίδη και στρ. Μακρυγιάννη.**B.2.1. Γενικά**

Οι οδοί Μακρυγιάννη και Δ. Σπυρίδη βρίσκονται στην συνοικία IV και την πολεοδομική ενότητα ΠΕ 11 «Προφήτης Ηλίας». Εκτείνονται ανάμεσα στις οδούς Αμύντα και Αθανασίου Αργυρού. Η κυκλοφορία των οχημάτων πραγματοποιείται αμφίδρομα (εικόνα 2).

B.2.2. Κυκλοφοριακά δεδομένα- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά

Η οδός Δ. Σπυρίδη έχει πλάτος οδοστρώματος 7,90 μέτρα μέτρα και εκατέρωθεν στάθμευση. Η οδός στρ. Μακρυγιάννη έχει πλάτος οδοστρώματος 7,90 μέτρα και εκατέρωθεν στάθμευση επίσης. Η λωρίδα κυκλοφορίας έχει πλάτος 3,50 μέτρα. Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ 2020, και οι δύο οδοί κατατάσσονται λειτουργικά στις τοπικές οδούς (Εικόνα 1). Από τις οδούς δεν διέρχεται δημόσια συγκοινωνία.

Γ. Απαγόρευση στάθμευσης στην οδό που οδηγεί στο αθλητικό πάρκο Ομόνοιας.**Γ.2.1. Γενικά**

Η οδός συνδέει την περιφερειακή οδό και το αθλητικό πάρκο Ομόνοιας και βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλης, προς νότο.

Γ.2.2. Κυκλοφοριακά δεδομένα- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά

Το πλάτος της οδού είναι 8,20 μέτρα. Λόγω των εγκαταστάσεων εκατέρωθεν αυτής (τελωνείο-ιδιωτικές αθλητικές εγκαταστάσεις-αθλητικό πάρκο Ομόνοιας), υπάρχει επισκεψιμότητα και πολλές φορές κατά την διάρκεια εκδηλώσεων, αγώνων κλπ παρατηρείται στάθμευση παρά την οδό. Το γεγονός αυτό μειώνει το ενεργό πλάτος της οδού. Το εναπομείναν πλάτος δεν επαρκεί για ασφαλή αμφίδρομη διέλευση οχημάτων.

3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**Α: Θεσμοθέτηση κυκλικής πορείας με δημιουργία υπερβατού αστικού κόμβου μίας λωρίδας κυκλοφορίας.**

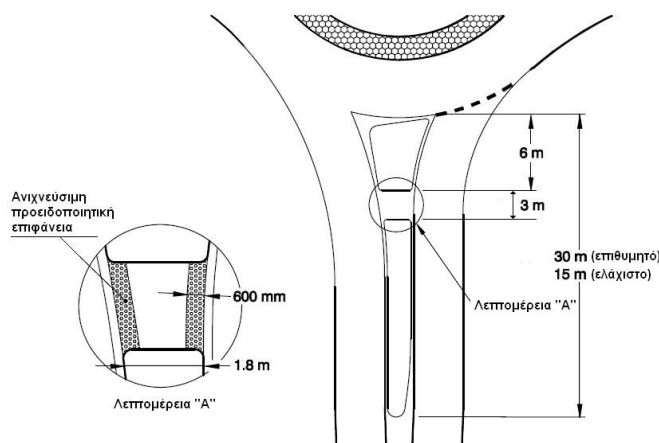
Για τον σχεδιασμό του κόμβου λήφθηκαν υπόψη οι «Οδηγίες μελετών οδικών έργων» -Κόμβοι κυκλικής κίνησης (ΟΜΟΕ-Κ3) του ΥΠΥΜΕΔΙ. Συγκεκριμένα, βάσει του πίνακα 1.3-1 Αρχικά επιλέγεται το όχημα κυκλοφορίας. Σύμφωνα με το Πίνακα 2.2.1. (ΟΜΟΕ Κ3) για αστικό κόμβο μίας λωρίδας κυκλοφορίας θα έπρεπε να επιλεγεί ως όχημα σχεδιασμού το φορτηγό 16,50 μέτρων. Για αστικό κόμβο μίας λωρίδας κυκλοφορίας η συνήθης διάμετρος περιμετρικού δακτυλίου κυκλοφορίας είναι 30-40 μέτρα. Στην προκειμένη περίπτωση είναι 32,00 μέτρα.

Εφόσον όμως πρόκειται για αστικό κόμβο στον οποίο συμβάλλουν κύριες αρτηρίες και εξυπηρετούνται βαρέα οχήματα επιλέγεται ως όχημα σχεδιασμού το φορτηγό 18,70μ.. Για να εξυπηρετείται τέτοιο όχημα η νησίδα κατασκευάζεται πλήρως υπερβατή. (Εικόνα 3).

Διαβάσεις:

Γενικά, συνιστάται οι διαβάσεις να τοποθετούνται σε αποστάσεις πολλαπλάσιες του μέσου μήκους οχήματος από την περίμετρο του δακτυλίου κυκλοφορίας. Ιδανικά, αυτή η απόσταση θα πρέπει να καλύπτει το μήκος τουλάχιστον ενός τυπικού μικρού επιβατηγού οχήματος και της απόστασής του από το όχημα που ακολουθεί, δηλαδή συνολικά περίπου 6 m.

Η κεντρική νησίδα συνιστάται να διακόπτεται και η πεζοδιάβαση να διέρχεται ισόπεδα, αντί να κατασκευάζονται ράμπες. Επίσης, στο σημείο εκείνο η νησίδα θα πρέπει να έχει πλάτος τουλάχιστον 2 m (min 1,8 m), ώστε να παρέχει καταφύγιο προστασίας σε πεζούς και ΑμΕΑ κατά την αναμονή τους, πριν να διασχίσουν και το οδόστρωμα της άλλης κατεύθυνσης κυκλοφορίας.



Εικόνα 1: Δημιουργία πεζοδιάβασης. ΠΗΓΗ: ΟΜΟΕ Κ3

Πίνακας 1: Γενικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ανά κατηγορία Κ3

Στοιχεία	f [m]	R1 [m]	b [m] ⁽¹⁾
Δακτύλιος κυκλοφορίας	2 Λωρίδων	80	29,5
		70	23,5
		60	18,5
		54	15,0
		46	10,5
	1 Λωρίδας	54	17,5
		46	12,0
		40	12,0
		34	9,0
		30	6,0
		24	3,5
		24	5,0
		16	1,0

(1) Το πλάτος υπερβατικής ζώνης καλύπτει την εξυπηρέτηση φορτηγού ρυμουλκού με ημιρυμουλκούμενο εκτός από τις επόμενες περιπτώσεις ⁽²⁾ και ⁽³⁾

(2) Προσφέρεται εξυπηρέτηση μόνο φορτηγού και λεωφορείου, ενώ για εξυπηρέτηση φορτηγού ρυμουλκού με ημιρυμουλκούμενο απαιτείται η κατασκευή πλήρως υπερβατικής κεντρικής νησίδας (βλ. Εικόνα 1.3.1-1)

(3) Εφόσον χρειάζεται να εξυπηρετείται η διέλευση φορτηγού ή και λεωφορείου τότε η κεντρική νησίδα κατασκευάζεται υπερυψωμένη κατά 100 mm (βλ. υπερβατό κράσπεδο στο Σχήμα 2.13.3-2) πάνω από την επιφάνεια του οδοστρώματος (βλ. Εικόνα 1.3.1-2)

a: Κράσπεδο κεντρικής νησίδας	e: Ελάχιστο πλάτος ασφαλτικού ερείσματος 1,0 m
b: Υπερβατή ζώνη κεντρικής νησίδας	f: Εξωτερική διάμετρος
p: Πλάτος ασφαλτικού οδοστρώματος	g: Πλάτος κυκλοφορίσμο μεταξύ κράσπεδων
c: Πλάτος δακτυλίου κυκλοφορίας	h: Πλάτος λωρίδας μόνο με χλοοτάπητα 1,0 m χωρίς οπτικά εμπόδια
d: Όχημα σχεδιασμού	

Σχήμα 2.2-1: Διαστάσεις γεωμετρικών παραμέτρων σχεδιασμού σε Κ³

Πίνακας 1.3-1: Γενικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ανά κατηγορία Κ³

Στοιχείο σχεδιασμού	Κομβίδια	Αστικοί			Υπεραστικοί	
		Συνεπτυγμένοι	1 λωρίδας	2 λωρίδων	1 λωρίδας	2 λωρίδων
Συνιστώμενη V_{max} εισόδου [km/h]	25	25	35	40	40	50
Μέγιστος αριθμός λωρίδων εισόδου ανά πρόσβαση	1	1	1	2	1	2
Συνήθης διάμετρος περιμέτρου δακτυλίου κυκλοφορίας D [m]	13-25	25-30	30-40	45-55	35-40	55-60
Δομική διαμόρφωση διαχωριστικής νησίδας	Υπερυψωμένη, εάν είναι δυνατόν, με διακοπή για πεζοδιάβαση	Υπερυψωμένη με διακοπή για πεζοδιάβαση			Υπερυψωμένη επιμήκης διακοπή για πεζοδιάβαση αν χρειάζεται	
Τυπική ημερήσια εξυπηρέτηση φόρτου σε 4-σκελή Κ ³ [οχη/ημέρα]	≤10.000	≤15.000	≤25.000	≤45.000	≤20.000	≤45.000

Πηγή: ΟΜΟΕ-Κ3

Εικόνα 3: Διαστάσεις γεωμετρικών παραμέτρων σχεδιασμού σε Κ3

Σύμφωνα με το «σχέδιο δράσης» του ΣΒΑΚ (2020), η δημιουργία μόνιμης κατασκευής κυκλικού κόμβου στην συμβολή των οδών Πιττακού -Δογάνης, συμπεριλαμβάνεται στα μέτρα βελτίωσης των υποδομών του άξονα προτεραιότητας 1: «Διαχείριση κυκλοφορίας», με άμεσο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης. Με την κατάλληλη διαμόρφωση του κόμβου θα εξασφαλίζεται βελτίωση της οδικής ασφάλειας οχημάτων και πεζών.

Β. Την δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων, των οδών Α. Σπυρίδη και στρ. Μακρυγιάννη.

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος της οδού Σπυρίδη από την οδό Α. Αργυρού έως την οδό Αμύντα με αυτή την κατεύθυνση κυκλοφορίας και της οδού Μακρυγιάννη με την αντίθετη κατεύθυνση. Η ανάληψη των φόρτων κυκλοφορίας από τις καταργούμενες κινήσεις επιτυγχάνεται με την δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων.

Με την ρύθμιση επιτυγχάνεται:

- Βελτίωση των συνθηκών κίνησης
- Δημιουργία ενιαίου άξονα κίνησης στο τμήμα της οδού από Α. Αργυρού έως την οδό Α. Θράκης
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας με μείωση των εμπλεκόμενων κινήσεων στην διασταύρωση με την οδό Α. Αργυρού, όσον αφορά στην διασταύρωση με την οδό Σπυρίδη

Γ. Απαγόρευση στάθμευσης στην οδό που οδηγεί στο αθλητικό πάρκο Ομόνοιας.

Προτείνεται η εκατέρωθεν απαγόρευση της στάθμευσης παρά την οδό. Η ανάγκες στάθμευσης λόγω των παρακείμενων εγκαταστάσεων μπορούν να εξυπηρετηθούν εντός των χώρων αυτών, όπου και υπάρχει χώρος στάθμευσης.

Με την ρύθμιση αυτή επιτυγχάνεται:

- Βελτίωση των συνθηκών κίνησης
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση που απαιτείται βαρύνουν τις δαπάνες του Τεχνικού Προγράμματος της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Σερρών (εκτιμώμενη δαπάνη 10.000,00 ευρώ).

Β) Δίδει εντολή στη Δ.Τ.Υ. του Δήμου (κα Ελένη Μαδεμλή) να δημοσιοποιήσει την παρούσα κατά το πλήρες κείμενό της στον πίνακα ανακοινώσεων του Δημοτικού Μεγάρου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 284 του Ν. 3463/2006 και περίληψη αυτής σε ημερήσια ή εβδομαδιαία τοπική εφημερίδα.

Αναθέτει στην κα. Δήμαρχο τις παραπέρα ενέργειες.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ Δ.Σ.

ΔΡΙΓΚΑ ΧΡΥΣΟΥΛΑ

ΤΟΥΣΚΑ ΕΛΕΝΗ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Όπως υπογράφουν στο πρακτικό

Σέρρες 22-04-2025

Πιστό Αντίγραφο

Η ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΣΕΡΡΩΝ

ΜΗΤΛΙΑΓΚΑ ΒΑΡΒΑΡΑ

Μ. Ε. Δ.

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ Δ. Σ.

ΚΟΥΚΟΥΤΣΗ ΕΛΕΝΗ