



Λάρισα 19-10-2016

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 37**

ΘΕΜΑ: Έγκριση της μελέτης προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης εργοταξιακού χαρακτήρα, με σκοπό τον ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων τμήματος της οδού Θεοφράστου (από την οδό ΑΓΟΡΟΓΙΑΝΝΗ έως την οδό ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ) προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες κατασκευής του έργου «4/15 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΑΛΥΒΔΟΣΩΛΗΝΩΝ» της ΔΕΥΑΛ (ΦΑΣΗ Β'). «Ανάδοχος: Η τεχνική εταιρεία «MA.CON.STRUCTURE A.E.».

Στη Λάρισα σήμερα 19-10-2016 ημέρα της εβδομάδας Τετάρτη και ώρα 12:30 μ.μ., η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Λαρισαίων, συνήλθε σε συνεδρίαση ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 68619/14-10-2016 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτής κ. Μαβίδη Δημήτριου, που ορίστηκε με την 1374/03-09-2014 απόφαση του Δημάρχου Λάρισας, παρευρεθέντων από τα μέλη οι κ. 1) Μαβίδης Δημήτριος ως Πρόεδρος, 2) Βλησαρούλης Αθανάσιος, 3) Ζαούτσος Γεώργιος, 4) Καλτσάς Νικόλαος, 5) Τσιαούσης Κωνσταντίνος και 6) Τσακίρης Μιχαήλ.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Λαρισαίων, μετά από συζήτηση σχετικά με το Θέμα: Έγκριση της μελέτης προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης εργοταξιακού χαρακτήρα, με σκοπό τον ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων τμήματος της οδού Θεοφράστου (από την οδό ΑΓΟΡΟΓΙΑΝΝΗ έως την οδό ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ) προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες κατασκευής του έργου «4/15 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΑΛΥΒΔΟΣΩΛΗΝΩΝ» της ΔΕΥΑΛ (ΦΑΣΗ Β'). «Ανάδοχος: Η τεχνική εταιρεία «MA.CON.STRUCTURE A.E.» και αφού έλαβε υπόψη:

1. Το άρθρο 73 του Ν. 3852/10.

2. Τη με αριθμ. πρωτ. 68306/13-10-2016 εισήγηση της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, η οποία έχει ως εξής:

Μετά την από 66287/7-10-2016 αίτηση της τεχνικής εταιρείας MA.CON.STRUCTURE A.E. για την έγκριση της μελέτης των προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες κατασκευής του έργου «4/15 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΑΛΥΒΔΟΣΩΛΗΝΩΝ» και

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 3463/2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» (άρθρα 79 και 82).
2. Τις διατάξεις του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87Α'/07-06-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει (άρθρο 73).
3. Τις διατάξεις του Ν. 2696/99 (ΦΕΚ 57Α/99) (άρθρο 52, 9, 10, 47, 48) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει (Ν. 4313/2014 (ΦΕΚ 261Α/17.12.2014) άρθρο 48 (παρ.9)).
4. Τις διατάξεις της υπ. αριθμ. ΔΜΕΟ/0/613/16.02.2011 Απόφασης Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΦΕΚ905/Β/20.05.2011) που αφορά στην έγκριση: 1) Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων Κατακόρυφης Σήμανσης Αυτοκινητοδρόμων (ΟΜΟΕ-ΚΣΑ) και 2) Προδιαγραφών και Οδηγιών Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων (ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ).
5. Το με αριθμό 4145/Φ15/20-04-2016 έγγραφο των Αστικών Συγκοινωνιών Λάρισας σχετικά με την συναίνεση του τμηματικού κλεισίματος της οδού Θεοφράστου.

Αφού είδαμε:

1. Την «κυκλοφοριακή μελέτη εργοταξιακής σήμανσης έργων ύδρευσης οδού Θεοφράστου – Β' φάση» που κατατέθηκε για το έργο του θέματος. Συνοπτικά:

Το έργο που προβλέπεται να κατασκευάσει η ανάδοχος τεχνική εταιρεία «MA.CON.STRUCTURE A.E.» είναι η αντικατάσταση υπόγειου αγωγού ύδρευσης συνολικού μήκους 1,4Km σε τμήμα της οδού Θεοφράστου (από τις οδούς Ξυλοκάστρου –Τζένης Καρέζης έως την οδό Παιωνίου). Το

συνολικό μήκος του εργοταξίου επιβάλλει την διαμέριση του έργου σε **τέσσερις (Α', Β', Γ' και Δ') Φάσεις κατασκευής** μήκους περίπου 350m έκαστη. Οι κυκλοφορικές ρυθμίσεις κάθε φάσης κατασκευής υφίστανται κατά τρόπο κυκλοφοριακώς ανεξάρτητο από τις λοιπές φάσεις του ίδιου έργου διότι κάθε εργοτάξιο υλοποιείται σε διαφορετικό χρονικό ορίζοντα από τα άλλα. Ο παραπάνω ανάδοχος υπέβαλλε στην υπηρεσία μας μελέτη προσωρινής – εργοταξιακής σήμανσης για την **δεύτερη (Β') Φάση κατασκευής του έργου, δηλαδή για το εργοτάξιο του τμήματος της οδού Θεοφράστου από την οδό ΑΓΟΡΟΓΙΑΝΝΗ έως την οδό ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ.**

Η κατατεθείσα από τον ανάδοχο «κυκλοφοριακή μελέτη εργοταξιακής σήμανσης έργων ύδρευσης οδού Θεοφράστου – Β' Φάση» περιλαμβάνει:

α. Την **Τεχνική Έκθεση** της «Κυκλοφοριακής μελέτης εργοταξιακής σήμανσης έργων ύδρευσης οδού Θεοφράστου – Β' Φάση»

β. Τα κάτωθι **Σχέδια :**

E2.1 : « Οριζοντιογραφία Εργοταξιακής Ζώνης Εργοταξίου 2/4» σε κλίμακα 1:2000

E2.2 : «Οριζοντιογραφία Εργοταξίου 2/4» σε κλίμακα 1:500

E2.3 : «Οριζοντιογραφία Εργοταξίου 2/4 Λοιπές Διασταυρώσεις» σε κλίμακα 1:500

γ. Την Στατική μελέτη μέτρων αντιστήριξης

Η προτεινόμενη προσωρινή κυκλοφοριακή ρύθμιση αφορά τον:

«Ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων στο τμήμα της οδού Θεοφράστου, από την οδό ΑΓΟΡΟΓΙΑΝΝΗ έως την οδό ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ, με προσωρινή σήμανση σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση και τα Σχέδια E2.1, E2.2 και E2.3 που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της μελέτης, ώστε να λειτουργήσει το εργοτάξιο της δεύτερης (Β') Φάσης κατασκευής του έργου».

2.Το ότι η μελέτη σήμανσης και ασφάλισης, σε εργοτάξια κατά μήκος οδού, εκπονείται από μηχανικό, κάτοχο μελετητικού πτυχίου στην κατηγορία των συγκοινωνιακών έργων, με μέριμνα και ευθύνη του αναδόχου του έργου.

Ε ι σ η γ ο ύ μ α σ τ ε

την έγκριση της μελέτης της προσωρινής εργοταξιακής σήμανσης της δεύτερης (Β') Φάσης κατασκευής του έργου στο τμήμα της οδού Θεοφράστου, από την οδό ΑΓΟΡΟΓΙΑΝΝΗ έως την οδό ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ, που προτείνει τον ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων στο παραπάνω τμήμα της οδού Θεοφράστου σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση και τα Σχέδια E2.1, E2.2 και E2.3 τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της μελέτης, λαμβανομένων υπόψη των κάτωθι παρατηρήσεων οι οποίες έχουν ως εξής:

- Οι αναγκαίες παρεμβάσεις για την υλοποίηση των εν λόγω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (π.χ. τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης, χρήση κατάλληλων υλικών κλπ) θα είναι **σύμφωνες με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας**, με τις προδιαγραφές του ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ και τις ισχύουσες ευρωπαϊκές προδιαγραφές.
- Να **διασφαλίζεται η πρόσβαση σε πεζούς** που χρησιμοποιούν την οδό ιδιαίτερα των ατόμων με κινητικά προβλήματα (θα πρέπει να καλύπτονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από τις ισχύουσες διατάξεις για τα ΑΜΕΑ).
- Το **βάθος εκσκαφών δεν θα υπερβαίνει τα 50 εκατοστά μετά το τέλος των ημερήσιων εργασιών.**
- Να εξασφαλιστεί η συντήρηση (τακτική & έκτακτη) της σήμανσης ώστε να διασφαλιστεί ότι θα παραμένει σε καλή κατάσταση καθ' όλη τη χρονική διάρκεια εφαρμογής των ρυθμίσεων, όπως προβλέπεται από την σχετική νομοθεσία. Προς τούτο αλλά και για να διασφαλιστεί αποδεκτό επίπεδο λειτουργίας να γίνεται **συστηματική επιτήρηση** τόσο της σήμανσης όσο και της ασφάλειας με κατάλληλη οργάνωση και προγραμματισμό των εκάστοτε αναγκαιών ενεργειών από τον ανάδοχο του έργου και έλεγχο από την επιβλέπουσα υπηρεσία της ΔΕΥΑΛ.

- Η Μόνιμη υφιστάμενη σήμανση η οποία έρχεται σε σύγκρουση με αυτήν που προτείνεται θα πρέπει να καλυφθεί ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση των χρηστών του οδικού δικτύου κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες (ημέρα-νύχτα).
- Να εξασφαλιστεί ο **αναγκαίος εργοταξιακός φωτισμός** στην περιοχή των έργων και ειδικότερα την **νύχτα**.
- Σε κάθε περίπτωση οι προτεινόμενες προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις **πρέπει να**
- **α) υποστηρίζουν την ταχεία και ασφαλή διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης** (ασθενοφόρα, πυροσβεστική, περιπολικά αστυνομίας) και **β) εξασφαλίζουν την 24ωρη λειτουργία της Γενικής Κλινικής- Εντύχιος Πατσιδής** λόγω της ύπαρξης σ' αυτήν μονάδων χημειοθεραπείας και χρόνιας αιμοκάθαρσης.
- Μετά το πέρας των εργασιών (ολοκλήρωση του έργου) οι εργοταξιακές πινακίδες και άλλα μέσα εργοταξιακής σήμανσης δεν επιτρέπεται να παραμένουν στην περιοχή. Η αφαίρεση της εργοταξιακής σήμανσης και ασφάλειας θα πρέπει να εκτελεστεί σε ώρες μειωμένου κυκλοφοριακού φόρτου, επαναφέροντας την πρότερη σήμανση του οδικού δικτύου της περιοχής.
- **Οι ως άνω προτεινόμενες προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θα έχουν χρονική διάρκεια η οποία θα καθοριστεί από τις αρμόδιες αρχές αστυνόμευσης της οδού με δυνατότητα παράτασης κατόπιν σχετικού αιτήματος. Σε περίπτωση που απαιτηθεί οποιαδήποτε παράταση του χρόνου, αυτή θα χορηγείται από τις αρχές αστυνόμευσης της οδού, και εφόσον δεν έχουν τροποποιηθεί τα τεχνικά στοιχεία της εφαρμοζόμενης μελέτης δεν θα απαιτείται πρόσθετη συναίνεση μας.**
- **Η εγκατάσταση της προσωρινής σήμανσης και η απομάκρυνσή της θα γίνει με ευθύνη & έξοδα του αναδόχου, με την επίβλεψη της ΔΕΥΑΛ του Δήμου Λαρισαίων.**
- Να γίνει πιστή εφαρμογή των συμπερασμάτων της Στατικής μελέτης μέτρων αντιστήριξης του έργου.
- Με την παρούσα εισήγηση για έγκριση της προσωρινής και εργοταξιακής σήμανσης επί της οδού Θεοφράστου δεν νομιμοποιούνται τυχόν παράνομες ενέργειες ούτε υποκαθίστανται άλλες αδειοδοτήσεις & εγκρίσεις που τυχόν απαιτούνται για την υλοποίηση των εν λόγω παρεμβάσεων και την κατασκευή του υπόψη έργου (π.χ. άδεια εκτέλεσης εργασιών από το τμήμα Οδοποιίας κλπ.).

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο:

Την έγκριση της μελέτης της προσωρινής εργοταξιακής σήμανσης της δεύτερης (Β') Φάσης κατασκευής του έργου στο τμήμα της οδού Θεοφράστου, από την οδό ΑΓΟΡΟΓΙΑΝΝΗ έως την οδό ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ, που προτείνει τον ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων στο παραπάνω τμήμα της οδού Θεοφράστου σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση και τα Σχέδια Ε2.1, Ε2.2 και Ε2.3 τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της μελέτης, λαμβάνομένων υπόψη των κάτωθι παρατηρήσεων οι οποίες έχουν ως εξής:

- Οι αναγκαίες παρεμβάσεις για την υλοποίηση των εν λόγω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (π.χ. τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης, χρήση κατάλληλων υλικών κλπ) θα είναι **σύμφωνες με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας**, με τις προδιαγραφές του ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ και τις ισχύουσες ευρωπαϊκές προδιαγραφές.
- Να **διασφαλίζεται η πρόσβαση σε πεζούς** που χρησιμοποιούν την οδό ιδιαίτερα των ατόμων με κινητικά προβλήματα (θα πρέπει να καλύπτονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από τις ισχύουσες διατάξεις για τα ΑΜΕΑ).
- **Το βάθος εκσκαφών δεν θα υπερβαίνει τα 50 εκατοστά μετά το τέλος των ημερήσιων εργασιών.**
- Να εξασφαλιστεί η συντήρηση (τακτική & έκτακτη) της σήμανσης ώστε να διασφαλιστεί ότι θα παραμένει σε καλή κατάσταση καθ' όλη τη χρονική διάρκεια εφαρμογής των ρυθμίσεων, όπως προβλέπεται από την σχετική νομοθεσία. Προς τούτο αλλά και για να διασφαλιστεί αποδεκτό επίπεδο λειτουργίας να γίνεται **συστηματική επιτήρηση** τόσο της σήμανσης όσο και της

ασφάλειας με κατάλληλη οργάνωση και προγραμματισμό των εκάστοτε αναγκαίων ενεργειών από τον ανάδοχο του έργου και έλεγχο από την επιβλέπουσα υπηρεσία της ΔΕΥΑΛ.

- Η Μόνιμη υφιστάμενη σήμανση η οποία έρχεται σε σύγκρουση με αυτήν που προτείνεται θα πρέπει να καλυφθεί ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση των χρηστών του οδικού δικτύου κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες (ημέρα-νύχτα).
- Να εξασφαλιστεί ο **αναγκαίος εργοταξιακός φωτισμός** στην περιοχή των έργων και ειδικότερα την **νύχτα**.
- Σε κάθε περίπτωση οι προτεινόμενες προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις **πρέπει να**
- **α) υποστηρίζουν την ταχεία και ασφαλή διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης** (ασθενοφόρα, πυροσβεστική, περιπολικά αστυνομίας) και **β) εξασφαλίζουν την 24ωρη λειτουργία της Γενικής Κλινικής- Εντύχιος Πατσίδης** λόγω της ύπαρξης σ' αυτήν μονάδων χημειοθεραπείας και χρόνιας αιμοκάθαρσης.
- Μετά το πέρας των εργασιών (ολοκλήρωση του έργου) οι εργοταξιακές πινακίδες και άλλα μέσα εργοταξιακής σήμανσης δεν επιτρέπεται να παραμένουν στην περιοχή. Η αφαίρεση της εργοταξιακής σήμανσης και ασφάλειας θα πρέπει να εκτελεστεί σε ώρες μειωμένου κυκλοφοριακού φόρτου, επαναφέροντας την πρότερη σήμανση του οδικού δικτύου της περιοχής.
- **Οι ως άνω προτεινόμενες προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θα έχουν χρονική διάρκεια η οποία θα καθοριστεί από τις αρμόδιες αρχές αστυνόμευσης της οδού με δυνατότητα παράτασης κατόπιν σχετικού αιτήματος. Σε περίπτωση που απαιτηθεί οποιαδήποτε παράταση του χρόνου, αυτή θα χορηγείται από τις αρχές αστυνόμευσης της οδού, και εφόσον δεν έχουν τροποποιηθεί τα τεχνικά στοιχεία της εφαρμοζόμενης μελέτης δεν θα απαιτείται πρόσθετη συναίνεση μας.**
- **Η εγκατάσταση της προσωρινής σήμανσης και η απομάκρυνσή της θα γίνει με ευθύνη & έξοδα του αναδόχου, με την επίβλεψη της ΔΕΥΑΛ του Δήμου Λαρισαίων.**
- Να γίνει πιστή εφαρμογή των συμπερασμάτων της Στατικής μελέτης μέτρων αντιστήριξης του έργου.
- Με την παρούσα εισήγηση για έγκριση της προσωρινής και εργοταξιακής σήμανσης επί της οδού Θεοφράστου δεν νομιμοποιούνται τυχόν παράνομες ενέργειες ούτε υποκαθίστανται άλλες αδειοδοτήσεις & εγκρίσεις που τυχόν απαιτούνται για την υλοποίηση των εν λόγω παρεμβάσεων και την κατασκευή του υπόψη έργου (π.χ. άδεια εκτέλεσης εργασιών από το τμήμα Οδοποιίας κλπ.).

Αποφασίσθηκε, αναγνώσθηκε και υπογράφηκε.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΜΑΒΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΒΛΗΣΑΡΟΥΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΖΑΟΥΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΑΛΤΣΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΤΣΙΑΟΥΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

Τεχνική Έκθεση

Έργο : Κυκλοφοριακή μελέτη εργοταξιακής σήμανσης έργων ύδρευσης οδού Θεοφράστου – Β Φάση
Περιοχή : Οδός Θεοφράστου, Δήμος Λαρισαίων

Ανάδοχος : MA.CON.STRUCTION A.E.
Μελετητές : Γεώργιος Καλαφατάς, Συγκοινωνιολόγος, PhD, A.M.M.Δ.Ε. 23496, Κατ. 10
Κωνσταντίνος Νάστος, Συγκοινωνιολόγος, M.Sc.
Μαρίζα Λάγιου, Συγκοινωνιολόγος, M.Sc.

Χρόνος Μελέτης : Αύγουστος 2016



Περιεχόμενα

	Σελίδα
1. Περιγραφή έργου	1
2. Περιγραφή εργοταξιακής ζώνης	1
3. Κυκλοφοριακά δεδομένα ψηφιακού υποβάθρου	1
4. Τύπος αποκλεισμού της κυκλοφορίας	2
5. Τύπος και τοποθέτηση εργοταξιακών πινακίδων	3
6. Μέσα μαζικής μεταφοράς	5
i. Αστική λεωφορειακή γραμμή	5
ii. Σιδηροδρομική γραμμή	6
7. Νέα δρομολόγηση κυκλοφορίας οχημάτων	6
8. Κτίριο ειδικού κυκλοφοριακού ενδιαφέροντος	7
Παράρτημα ειδικών τεχνικών παρατηρήσεων	10

1. Περιγραφή έργου

Κατά μήκος της οδού Θεοφράστου, στα νότια περίχωρα του Δήμου Λαρισαίων, από την οδό Τζένης Καρέζη (βορειοδυτικό άκρο) μέχρι την οδό Παιωνίου (ανατολικό άκρο) θα κατασκευαστεί υπόγειος αγωγός ύδρευσης συνολικού μήκους περί τα 1,4 km. Το συνολικό μήκος του εργοταξίου επιβάλλει την διαμέριση του έργου σε τέσσερα επιμέρους εργοτάξια με μήκος περίπου 350 μ. το καθένα. Οι κυκλοφορικές ρυθμίσεις κάθε εργοταξίου υφίστανται κατά τρόπο κυκλοφοριακώς ανεξάρτητο από τα λοιπά εργοτάξια του ίδιου έργου διότι κάθε εργοτάξιο υλοποιείται σε διαφορετικό χρονικό παράθυρο.

2. Περιγραφή εργοταξιακής ζώνης

Η περιοχή της οδού Θεοφράστου χαρακτηρίζεται από χρήσεις κατοικίας και καταστημάτων με πολύ ελαφρά αστική/ημιαστική πυκνότητα και μικρής κλίμακας βιοτεχνική δραστηριότητα.

Στο βορειοδυτικό άκρο της οδού Θεοφράστου βρίσκεται κόμβος εισόδου και εξόδου στον νέο περιφερειακό δρόμο της Λάρισας. Με βάση την υφιστάμενη οριζόντια σήμανση ο κόμβος εξυπηρετεί νόμιμα την κατεύθυνση από ΒΔ προς ΝΑ της περιφερειακής οδού. Στην πράξη, ο κόμβος εξυπηρετεί το σύνολο της κυκλοφορίας. Η οριοθέτηση της ζώνης έργων θα υλοποιηθεί κατά τρόπο που επιτρέπει την απρόσκοπτη λειτουργία του κόμβου.

Στο ανατολικό άκρο της οδού βρίσκονται μία σειρά σχολικών κτιρίων (δημοτικό, νηπιαγωγείο, παιδικός σταθμός) με είσοδο από την οδό Αγίας Λαύρας (πρώτη νότια παράλληλη της οδού Θεοφράστου). Παρατηρείται ότι πλήθος μαθητών του δημοτικού χρησιμοποιούν ποδήλατο. Για το λόγο αυτό η διαμπερής οδική κυκλοφορία και η κίνηση των αστικών ΚΤΕΛ προτείνεται να μην καθοδηγηθεί μέσω της οδού Αγίας Λαύρας.

Δεν παρατηρήθηκαν στην περιοχή άλλα εργοτάξια μεγέθους ικανού να αλληλεπιδράσουν κυκλοφοριακά με το υπό μελέτη εργοτάξιο της οδού Θεοφράστου.

3. Κυκλοφοριακά δεδομένα ψηφιακού υποβάθρου

Η παρούσα κυκλοφοριακή μελέτη αρχικά μελετήθηκε στο ψηφιακό υπόβαθρο τύπου G.I.S. του Δήμου Λαρισαίων. Η πληροφορία είναι πολεοδομικού/ρυμοτομικού χαρακτήρα. Το υπόβαθρο έχει επικαιροποιηθεί ώστε να παρουσιάζεται η υφιστάμενη κυκλοφοριακή πραγματικότητα (διανοίξεις οδών, μονοδρομήσεις). Κατόπιν, η μελέτη αξιοποίησε ψηφιακό υπόβαθρο τύπου G.I.S., επίσης του Δ. Λαρισαίων, με επιπρόσθετη πληροφορία ορίων οικοπέδων, κράσπεδων και κτιρίων.

Ενδεικτικά, παρατηρήθηκε ότι: 1) τμήμα της οδού Τζένης Καρέζη μεταξύ των οδών Μέμου Μακρή και Καρούζου δεν φέρει τελική επιφάνεια ασφαλτόστρωσης και δεν έχει ρυμοτομηθεί τμήμα ιδιωτικού οικοπέδου με αποτέλεσμα την απομείωση του πλάτους της οδού, 2) η μονοδρόμηση της οδού Καλαμπάκας μεταξύ των οδών Ξυλοκάστρου και Ι. Φυτάλη είναι διαφορετική από αυτή των ψηφιακών υποβάθρων. Όλες οι κυκλοφοριακές διαφορές που έχουν εντοπιστεί αποτυπώνονται επί των τεχνικών σχεδίων.

4. Τύπος αποκλεισμού της κυκλοφορίας επί της οδού Θεοφράστου

Κατά μήκος και των δύο πλευρικών οριογραμμίων της οδού Θεοφράστου βρίσκονται πλήθος εισόδων κατοικιών και καταστημάτων, οι οποίες πρέπει να εξυπηρετηθούν ως προς: i) την πεζή πρόσβαση των κατοίκων, των εργαζομένων και των καταναλωτών μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου, ii) την πεζή κίνηση των κατοίκων κατά μήκος του δημόσιου χώρου, iii) την αντίστοιχη πρόσβαση και κίνηση των ιδιωτικών οχημάτων και τέλος, iv) την κίνηση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστική, αστυνομία, κτλ).

Καθότι το συνολικό μήκος των κατασκευαστικών έργων ταυτίζεται πρακτικά με το σύνολο του κατά μήκος άξονα της οδού Θεοφράστου, η τοποθέτηση του εργοταξίου θα παρεμποδίσει την κυκλοφορία περί τα 1,4 km. Μεγάλο ποσοστό αυτού του άξονα χαρακτηρίζεται από μικρό διαθέσιμο πλάτος μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών και διαφόρων τύπων αστικών υποδομών και εξοπλισμού (π.χ. στύλοι ηλεκτρικού ρεύματος ή τηλεφωνικών καλωδίων). Στα τμήματα αυτά επιβάλλεται ο ολικός αποκλεισμός του πλάτους της οδού με

επιτρεπόμενη μόνο την διέλευση των πεζών σε δύο προστατευμένους πεζοδιαδρόμους, έναν σε κάθε πλευρά της οδού, με πλάτος τουλάχιστον 1,2 m μεταξύ της εργοταξιακής περιφράξης και της ρυμοτομικής γραμμής, σύμφωνα με ΟΜΟΕ-τ.7. Η ειδικότερη τοποθέτηση του πεζοδιαδρόμου υλοποιείται τοπικά με βάση τον αστικό εξοπλισμό και το συνολικό διαθέσιμο πλάτος οδού. Σε κάθε περίπτωση πρέπει το πλάτος του προστατευόμενου πεζοδιαδρόμου να είναι μικρότερο των 2,0 m ώστε να αποφεύγεται η μη σχεδιασμένη χρήση του ως λωρίδας κυκλοφορίας ή χώρο στάθμευσης οχημάτων.

Υπάρχουν τμήματα της οδού για τα οποία τοπικά υπάρχει ικανό πλάτος ώστε ο αποκλεισμός της οδού να είναι μερικός και συνεπώς να επιτρέπεται η μερική διέλευση των οχημάτων σε αυτά. Στην περίπτωση που υλοποιηθεί σε κάποια τμήματα μερικός και σε άλλα ολικός αποκλεισμός της οδού τότε παράγεται ένα οδικό περιβάλλον πολλαπλών υποχρεωτικών ελιγμών και συνεπώς αυξημένης πολυπλοκότητας και χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Ο ολικός αποκλεισμός της οδού θα αποδώσει στα τεχνικά συνεργεία που εργάζονται εντός του εργοταξίου το μέγιστο δυνατό πλάτος της οδού και συνεπώς θα επιταχύνει την υλοποίηση του έργου (Indianapolis I-65/70 Hyperfix project (2003), πρωτεύων στόχος ΟΜΟΕ τ.7). Η προσέγγιση των ειδικών οχημάτων (αστυνομικά, πυροσβετικά οχήματα, ασθενοφόρα, κτλ) στην περιοχή είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί από τις κάθετες οδούς, ή - υπό την επίβλεψη του επιβλέποντα μηχανικού - από κατάλληλους διαδρόμους εντός του εργοταξίου. Τις νυχτερινές ώρες προβλέπεται να μην υπάρχει ανοικτή εκσκαφή (υψομετρική διαφορά στάθμης εκσκαφής, στάθμης εδάφους μικρότερη από 0,5 μ.).

Κατά συνέπεια, επιλέγεται ο ολικός αποκλεισμός της διατομής της οδού σε όλα τα τμήματά της. Ο αποκλεισμός αυτός θα υλοποιηθεί τμηματικά σε ανεξάρτητα χρονικά διαστήματα. Για λόγους καλύτερης οργάνωσης και λειτουργίας της δραστηριότητας του εργοταξίου προτείνεται αλληλοεπικάλυψη περί τα 20 m μεταξύ των διαδοχικών επιμέρους εργοταξίων. Οι περιοχές αλληλοεπικάλυψης των επιμέρους εργοταξίων χωροθετούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε το μέτωπό τους στην κυκλοφορία να είναι ιδιαίτερα εμφανές στα οχήματα που το προσεγγίζουν, δηλαδή να μην βρίσκονται σε μικρή απόσταση κατάντη οριζοντιογραφική θάλαση του άξονα της οδού π.χ. διασταύρωση Θεοφράστου, Δ. Διαμαντίδου και Μπάτζιου.

Βάση μελέτης και κατά την κρίση του επιβλέποντος μηχανικού του έργου παρέχονται προστατευόμενοι πεζοδιαδρόμοι με πλάτος από 1,20m έως 2,00m κάθετοι στον κύριο άξονα της οδού περίπου ανά 150 μ.

Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση της Β Φάσης του έργου, από Αθ. Αγορογιάννη έως Ι. Θεοδωρακοπούλου, παρουσιάζεται αναλυτικότερα στα σχετικά συνημμένα τεχνικά σχέδια Ε2.1 σε κλίμακα 1:2000 και στα Ε.2.2 και Ε.2.3 σε κλίμακα 1:500. Η κατακόρυφη σήμανση αποτυπώνεται συγκεντρωτικά στους Πίνακες 1 και 2.

5. Τύπος και τοποθέτηση εργοταξιακών πινακίδων

Βάση ΟΜΟΕ τ.7, το σώμα των πινακίδων κατασκευάζεται από υλικό ίδιο με αυτό των πινακίδων της μόνιμης σήμανσης του εκάστοτε οδικού τμήματος. Το αντανakλαστικό υλικό (της πρόσθιας επιφάνειας) των πινακίδων θα είναι τύπου ΙΙΙ. Ειδικά όμως οι πινακίδες οριοθέτησης των έργων, θα φέρουν αντανakλαστικό υλικό κατηγορίας τύπου ΙΙ (βλ. προδιαγραφή Σ-311/86 και ΔΜΕΟ/ε/Ο/1102/1977).

Η ακριβής τοποθέτηση των εργοταξιακών πινακίδων γίνεται με διόρθωση κατά την κρίση του επιβλέποντα μηχανικού σε θέσεις που εμποδίζουν κατά το ελάχιστο δυνατό τις λοιπές λειτουργίες της οδού και συγχρόνως διασφαλίζεται η ασφάλεια του συνεργείου τοποθέτησης. Για παράδειγμα γενικά αποφεύγεται η τοποθέτηση πινακίδων επί γέφυρας ή ο πλήρης αποκλεισμός ενός πεζοδρομίου.

Οι πινακίδες θα κατασκευαστούν βάση του ΦΕΚ Β2011-905, Παράρτημα ΣΤ, Οδηγίες Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων σε Αστικές Οδούς, Τόμος 1, Εγχειρίδιο Οδηγιών Μελέτης και Εφαρμογής, παρ. 2.7.1, σ. 13568:

Πίνακας 2.4-1: Μεγέθη πινακίδων σταθερού περιεχομένου

		Μέγεθος ανάλογο της ταχύτητας [mm]		
Ταχύτητα Οδού V [km/h]		V ≤ 50	50 < V ≤ 80	V > 80
Σχήμα πινακίδας ^{*)}		Μικρό	Μεσαίο	Μεγάλο
Τριγωνικό	[μήκος πλευράς]	600	900	1 200
Κυκλικό	[μήκος διαμέτρου]	450	650	900
Τετραγωνικό	[μήκος πλευράς]	450	650	900
Ρομβοειδές	[μήκος πλευράς]	400	600	800
Οκταγωνικό	[μήκος πλευράς]	247	370	494
Ορθογωνικό	[βάση x ύψος]	600 x 450	800 x 600	

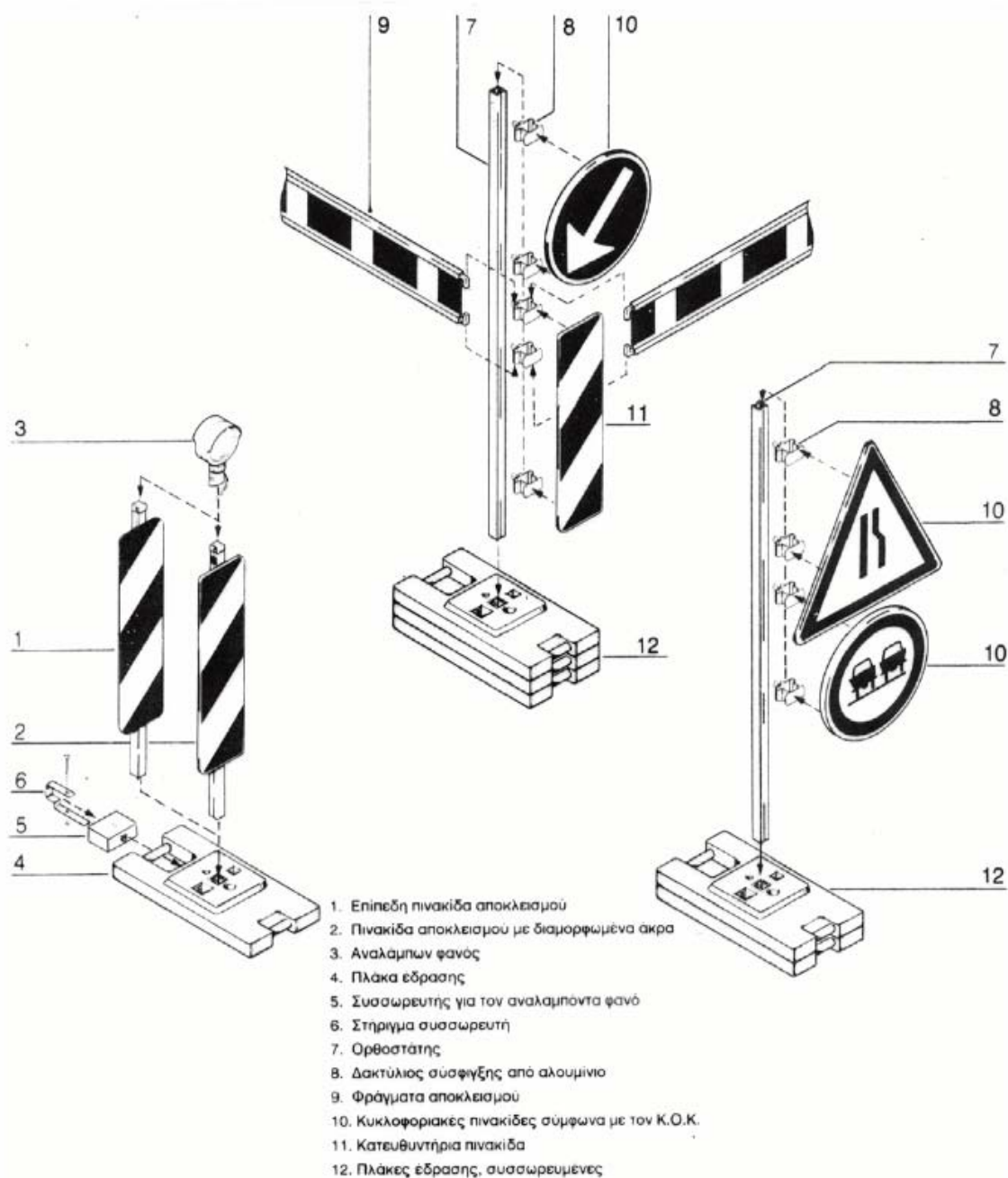
Πίνακας 2.4-2: Μεγέθη πρόσθετων πινακίδων

		Μέγεθος ανάλογο της ταχύτητας [mm]		
Ταχύτητα Οδού V [km/h]		V ≤ 50	50 < V ≤ 80	V > 80
Κατηγορία Πινακίδας ^{*)}		Μικρό (70%)	Μεσαίο (100%)	Μεγάλο (125%)
Καθ' ύψος 1 σύμβολο		231 x 420	330 x 600	412 x 750
Καθ' ύψος 2 σύμβολα		315 x 420	450 x 600	562 x 750
Καθ' ύψος 3 σύμβολα		420 x 420	600 x 600	750 x 750

Λόγω κινδύνου τραυματισμού (κυρίως πτώση πινακίδας) πρέπει οι γωνίες όλων των πινακίδων να στρογγυλεύονται. Η ακτίνα στρογγύλευσης για μεσαίου μεγέθους πινακίδες είναι r=40mm και για τις μικρού μεγέθους πινακίδες r=30mm.

Το πλαίσιο με υπόβαθρο μεμβράνης κίτρινο-φθορίζον χρώμα κατασκευάζεται ώστε να έχει ελάχιστο πλάτος 100 mm γύρω από την πινακίδα του ΚΟΚ.

Η στήριξη των πινακίδων που τοποθετούνται προσωρινά θα πρέπει να γίνεται με βάσεις, οι οποίες διασφαλίζουν την ευστάθειά τους έναντι ανεμοπίεσης, όπως αυτές που παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.7.3-1, ΟΜΟΕ τ.7.



Σχήμα 2.7.3-1: Διάταξη στήριξης μετακινητών πινακίδων σε θέσεις εκτελούμενων έργων

6. Μέσα μαζικής μεταφοράς

ι. Αστική λεωφορειακή γραμμή

Η γραμμή αστικού ΚΤΕΛ Ν10 κινείται επί της οδού Θεοφράστου με μοναδική κατεύθυνση εξυπηρέτησης από την οδό Παιωνίου μέχρι την οδό Ι. Φυτάλη. Κατόπιν μέσω της οδού Ι. Φυτάλη κατευθύνεται βόρεια προς την οδό Δρόση.

Το παραπάνω τμήμα είναι δυνατό να υποκατασταθεί με κατάλληλη νέα δρομολόγηση της γραμμής στις οδούς Μέγα Γεωργίου, Ι. Θεοδωρακοπούλου ή Τ. Λειβαδίτη, και Λ. Δρόση σε αντιστοιχία με τα τμήματα της οδού Θεοφράστου που θα αποκλειστούν. Δεν προτείνεται η

υποκατάσταση από την οδό Αγ. Λαύρας ώστε να μην τέμνεται εκ νέου με το εργοτάξιο της οδού Θεοφράστου κατά την αναγκαία διέλευσή της από Νότο προς Βορρά.

Η μέση επιπρόσθετη απόσταση βαδίσματος των επιβατών από την «πόρτα» του προορισμού τους μέχρι τις νέες στάσεις στις παραπάνω οδούς είναι μικρή διότι η περιοχή νότια της οδ. Θεοφράστου: i) έχει εξαιρετικά χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, και ii) σημαντικό τμήμα της καλύπτεται από την υφιστάμενη διέλευση της γραμμής από την οδό Παιωνίου νότια της οδ. Θεοφράστου.

Η πρόταση αποκλεισμού της οδού Θεοφράστου, όπως παρουσιάζεται στα σχετικά τεχνικά σχέδια E2.1, E2.2 και E2.3, φέρει την έγκριση της εταιρίας λειτουργίας του αστικού ΚΤΕΛ Λαρίσης (βλ. σχετική απαντητική επιστολή).

ii. Σιδηροδρομική γραμμή

Η εργοταξιακή ζώνη εφάπτεται με την υπεραστική σιδηροδρομική γραμμή του εθνικού σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας-Λάρισας-Θεσσαλονίκης. Στην περιοχή αυτή η σιδηροδρομική γραμμή είναι πλήρως διαχωρισμένη από την οδική κυκλοφορία και συνεπώς λειτουργεί ανεξάρτητα από την ζώνη κυκλοφοριακής επιρροής του εργοταξίου.

7. Νέα δρομολόγηση κυκλοφορίας οχημάτων

Αντικείμενο της νέας δρομολόγησης της κυκλοφορίας των οχημάτων αποτελεί το τμήμα της διαμπερούς κυκλοφορίας. Διαμπερής ορίζεται η κυκλοφορία των οχημάτων η οποία διέρχεται μέσα από μία οριοθετημένη περιοχή χωρίς τα σημεία προέλευσης και προορισμού των μετακινήσεων των οχημάτων να βρίσκονται εντός αυτής της περιοχής. Η οδός Θεοφράστου, σε συνδυασμό με την γενικότερη τοπολογία της περιοχής μελέτης, εξυπηρετεί κινήσεις επί του άξονα Ανατολής-Δύσης. Ανάλογα με το ποιο από τα 4 επιμέρους εργοτάξια είναι υπό λειτουργία καθορίζονται και οι άξονες νέας δρομολόγησης της κυκλοφορίας.

Η επιλογή των οδικών αξόνων που θα φέρουν την νέα δρομολόγηση της κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε λαμβάνοντας υπόψη τα πλάτη και την συνέχεια των οδών, την ελαχιστοποίηση των αλλαγών κατεύθυνσης και τον σεβασμό των υπαρχουσών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (μονόδρομων, αδιεξόδων, προσπελασιμότητας οικοδομικών τετραγώνων και παρόδων). Ενδεικτικά, κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου είναι : 1) τμήμα της οδού Λ. Δρόση μεταξύ των οδών Ι. Φυτάλη και Ξυλοκάστρου το οποίο είναι μονόδρομος μικρού πλάτους, 2) τμήμα της οδού Τζ. Καρέζη μεταξύ των οδών Μέμου Μακρή και Καρούζου το οποίο δεν φέρει τελική επιφάνεια ασφαλτόστρωσης και δεν έχει ρυμοτομηθεί τμήμα ιδιωτικού οικοπέδου με αποτέλεσμα την απομείωση του πλάτους της οδού, 3) τμήμα της οδού Ληθαίου στην συμβολή με την οδό Θεοφράστου, το οποίο δεν έχει ρυμοτομηθεί, 4) τμήμα της οδού Α. Μάτεση στην συμβολή με την οδό Θεοφράστου, το οποίο δεν έχει ρυμοτομηθεί, 5) τμήμα της οδού Καλαμπάκας στην συμβολή με την οδό Τ. Λειβαδίτη, το οποίο δεν έχει ρυμοτομηθεί, και 6) τμήμα της οδού Πολυμνίας στην συμβολή με την οδό Τερψιχόρης το οποίο δεν έχει ρυμοτομηθεί.

Η πρόταση νέας δρομολόγησης της διαμπερούς κυκλοφορίας παρουσιάζεται αναλυτικά στα τεχνικά σχέδια E2.1, E2.2 και E2.3.

8. Κτίρια με χρήση ειδικού κυκλοφοριακού ενδιαφέροντος

Επί της διασταύρωσης ανώνυμης οδού που αποτελεί νότια επέκταση της οδ. Τ. Λειβαδίτη με ανώνυμη οδό που είναι η πρώτη νότια παράλληλη της οδ. Θεοφράστου λειτουργεί Ιατρικό Κέντρο Αιμοκάθαρσης. Προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση ασθενών και επισκεπτών από την πλευρά της οδού Θεοφράστου προβλέπονται δύο πεζοδιαδρομοί επί των διασταυρώσεων των οδών Τ. Λειβαδίτη και Μάρκου Κυπρίου με την οδ. Θεοφράστου ώστε τα οχήματα επισκεπτών/ασθενών να είναι δυνατό να σταθμεύσουν επί των αποκλεισμένων οδ. Τ. Λειβαδίτη και Μάρκου Κυπρίου και κατόπιν να παρέχεται άμεση πεζή πρόσβαση στο Ιατρικό Κέντρο Αιμοκάθαρσης. Το επιπρόσθετο μήκος πεζής διαδρομής είναι περί τα 45 μέτρα.

Πίνακας 1. Κωδικός και περιγραφή κατακόρυφης εργοταξιακής σήμανσης Β Φάσης.

Κωδικός κατακόρυφης εργοταξιακής σήμανσης	Περιγραφή
K-20	Προσοχή έργα
K-20-Πρ-1-200	Προσοχή Έργα σε 200μ
K-20-Πρ-1-400	Προσοχή Έργα σε 400μ
K-20-Πρ-1-600	Προσοχή Έργα σε 600μ
Π-25	Αδιέξοδο
Π-76	Πινακίδα οριοθέτησης με φανό
P-8	Κλειστή οδός για όλα τα οχήματα και στις δύο κατευθύνσεις
P-32	Όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα
P-52α	Υποχρεωτική πορεία αριστερά
P-52β	Υποχρεωτική πορεία δεξιά
E.Π.1.α	Παράκαμψη αριστερά, ελληνικά/αγγλικά,
E.Π.1.β	Παράκαμψη δεξιά, ελληνικά/αγγλικά
E.Π.1.γ	Τέλος παράκαμψης, ελληνικά/αγγλικά
E.Π.2	Ειδική πληροφοριακή πινακίδα "Έργα Ύδρευσης"
E.Π.3	Ειδική πληροφοριακή πινακίδα "Οδ. Θεοφράστου κλειστή"

Πίνακας 2. Συγκεντρωτικός πίνακας κατακόρυφης σήμανσης Β Φάσης.

A/A	Οδός τοποθέτησης	Οδός πλησιέστερης διασταύρωσης	Πινακίδα 1	Πινακίδα 2	Πινακίδα 3	Ταχύτητα διαστασιολόγησης πινακίδας
Σ1	Ιλιάδος	Γκιουλμπασάνη	K-20-Πρ-1-600	E.Π.2	E.Π.3	50
Σ2	Ξυλοκάστρου	Πύρρου	K-20-Πρ-1-600	E.Π.2		50
Σ3	Ξυλοκάστρου	Δρόση	P-32	E.Π.3		50
Σ4	Θεοφράστου	Τ. Καρέζη	P-32	K-20-Πρ-1-400		50
Σ5	Θεοφράστου	Τ. Καρέζη	E.Π.1.γ			50
Σ6	Θεοφράστου	Ι. Μ. Παναγιωτόπουλου	P-32	K-20-Πρ-1-200		50

Σ7	Θεοφράστου	Z. Καλπάνη	E.Π.1.α			50
Σ8	I. Φυτάλη	Θεοφράστου	Π-25	K-20		50
Σ9	I. Φυτάλη	Θεοφράστου	E.Π.1.β	E.Π.3		50
Σ10	Θεοφράστου	A. Αγορογιάννη	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ11	Θεοφράστου	I. Χαλδούπη	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ12	Θεοφράστου	I. Χαλδούπη	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ13	Θεοφράστου	T. Λειβαδίτη	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ14	Θεοφράστου	T. Λειβαδίτη	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ15	Θεοφράστου	M. Κυπρίου	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ16	Θεοφράστου	Γ. Μέγα	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ17	Θεοφράστου	Σινοπούλου	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ18	Θεοφράστου	Σινοπούλου	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ19	Θεοφράστου	Άγνωστη οδός / Σινοπούλου	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ20	Θεοφράστου	Δούκα Στεφάνου	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ21	Θεοφράστου	Μακρή	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ22	Θεοφράστου	Τερψιχόρης	P-8	Π-76 (x5 / 1m)		50
Σ23	Θεοφράστου	Τερψιχόρης	Π-25	K-20		50
Σ24	Θεοδωρακοπού- λου	Θεοφράστου	E.Π.1.β			50
Σ25	Θεοφράστου	Θεοδωρακοπού- λου	E.Π.1.β	E.Π.3		50
Σ26	Θεοφράστου	Θεοδωρακοπού- λου	E.Π.1.γ			50
Σ27	Θεοφράστου	Μπάτζιου	K-20-Πρ-1- 200	P-32		50
Σ28	Θεοφράστου	Ρηγοπούλου	K-20-Πρ-1- 400	P-32		50
Σ29	Παιωνίου	Θεοφράστου	K-20-Πρ-1- 600	E.Π.2	E.Π.3	50
Σ30	Θεοφράστου	Παιωνίου	E.Π.1.β	E.Π.3		50
Σ31	Θεοφράστου	Παιωνίου	K-20-Πρ-1- 600	E.Π.2		50
Σ32	Παιωνίου	Δρόση	E.Π.1.α	E.Π.3		50
Σ33	I. Θεοδωρακοπού- λου	Δρόση	E.Π.1.α	E.Π.3		50
Σ34	Δρόση	I. Θεοδωρακοπού- λου	E.Π.1.β	E.Π.3		50
Σ35	Λ. Δρόση	Φυτάλη	E.Π.1.α	E.Π.3		50
Σ36	Φυτάλη	Λ. Δρόση	E.Π.1.β	E.Π.3		50

Σ37	Χαλδούπη	Α. Μάτεση	Π-25	Κ-20		50
Σ38	Τ. Λειβαδίτη	Α. Μάτεση	Π-25	Κ-20		50
Σ39	Μ. Κυπρίου	Α. Μάτεση	Π-25	Κ-20		50
Σ40	Γεωργίου Μέγα	Σινοπούλου	Π-25	Κ-20		50
Σ41	Σινοπούλου	Γεωργίου Μέγα	Π-25	Κ-20		50
Σ42	Μακρή	Γεωργίου Μέγα	Π-25	Κ-20		50
Σ43	Περιφερειακή Λάρισας	Εγγονοπούλου	Κ-20	Ε.Π.2	Ε.Π.3	90
Σ44	Περιφερειακή Λάρισας	Ι. Χαλδούπη	Κ-20	Ε.Π.2	Ε.Π.3	90
Σ45	Ι. Χαλδούπη	Νότια παράλληλος Θεοφράστου	Π-25	Κ-20		50
Σ46	Νότια επέκταση Τ. Λειβαδίτη	Περιφερειακή Λάρισας	Π-25	Κ-20		50
Σ47	Περιφερειακή Λάρισας	Νότια επέκταση Σινοπούλου	Κ-20	Ε.Π.2	Ε.Π.3	90
Σ48	Νότια επέκταση Σινοπούλου	Περιφερειακή Λάρισας	Π-25	Κ-20		90
Σ49	Περιφερειακή Λάρισας	Δυτική επέκταση Πολυμνίας	Κ-20	Ε.Π.2	Ε.Π.3	90
Σ50	Περιφερειακή Λάρισας	Δυτική επέκταση Αγίας Λαύρας	Κ-20	Ε.Π.2	Ε.Π.3	90
Σ51	Ματθαιοπούλου	Τ. Καρέζη	Π-25	Κ-20		50
Σ52	Ι. Χαλδούπη	Τ. Καρέζη	Π-25	Κ-20		50

Παράρτημα ειδικών τεχνικών παρατηρήσεων

i. Μεταβολή λειτουργικής ικανότητας της κυκλοφορίας οχημάτων επί της οδού

Η οδός Θεοφράστου θα αποκλειστεί πλήρως κατά την διάρκεια των εργασιών άρα η λειτουργική της ικανότητα για την κυκλοφορία οχημάτων θα είναι μηδενική. Η κυκλοφορία παροχετεύεται σε όμορες οδούς των οποίων η λειτουργική ικανότητα δεν μεταβάλλεται λόγω μεταβολής του πλάτους (Πίνακας 1.1-1, ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ, ΦΕΚ 905Β/20-05-2011)).

ii. Μεταβολή λειτουργικής ικανότητας της κυκλοφορίας πεζών επί της οδού

Η κυκλοφορία των πεζών στην εργοταξιακή περιοχή θα επιτρέπεται μόνο σε ειδικά διαμορφωμένους πεζοδιαδρόμους πλάτους 1,2 μεταξύ εργοταξίου και υφιστάμενης ρυμοτομικής γραμμής ώστε να εξασφαλίζεται πλήρως η πρόσβαση των πεζών σε παρακείμενες ιδιοκτησίες και η κίνηση κατά μήκος της οδού. Σημειώνεται ότι κατά το μεγαλύτερο μήκος της οδού Θεοφράστου δεν υφίστανται βατά πεζοδρόμια. Η ακριβής οριοθέτηση των πεζοδιαδρόμων σε επίπεδο σχεδίου εφαρμογής δεν είναι δυνατή στην παρούσα μελέτη καθώς απαιτεί επικαιροποιημένη τοπογραφική αποτύπωση του αστικού χώρου. Για το λόγο αυτό η χωροθέτηση των πεζοδιαδρόμων είναι ενδεικτική με ακρίβεια αντίστοιχη του παρεχόμενου ψηφιακού υποβάθρου. Πεζοδιάδρομοι κάθετοι στον άξονα της οδού Θεοφράστου ορίζονται ανά 150 μ. περίπου.

iii. Κάλυψη υφιστάμενης σήμανσης

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις είναι σε συμφωνία με την υφιστάμενη σήμανση της οδού, συμπεριλαμβανομένων των ορίων ταχύτητας (30 χλμ/ώρα). Στο τμήμα της οδού Θεοφράστου που θα τελεί υπό πλήρη αποκλεισμό κατά την διάρκεια των έργων η υφιστάμενη σήμανση θα τελεί υπό φυσικό αποκλεισμό και δεν θα επηρεάζει την κυκλοφορική πληροφόρηση των χρηστών του υπολοίπου της οδού.

iv. Φωτισμός της οδού

Επί της οδού Θεοφράστου υφίσταται υποδομή αστικού δημόσιου φωτισμού με στύλους φωτισμού περίπου ανά 30 μ. Η υφιστάμενη υποδομή φωτισμού διαφαίνεται να είναι εξαιρετικά επαρκής και εναπομένει η επιβεβαίωση της λειτουργικής της ικανότητας κατά την διάρκεια των έργων.

v. Οριζόντια σήμανση

Στην παρούσα μελέτη δεν υφίσταται ανάγκη οριζόντιας σήμανσης καθώς προτείνεται μόνο ο πλήρης αποκλεισμός της οδού

