



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ  
ΑΡ. ΜΕΛΕΤΗΣ: 27 / 2014

**ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ:** Κυκλοφοριακή Μελέτη για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και την οργάνωση της στάθμευσης στον οικισμό των «40 Εκκλησιών» του Δήμου Θεσσαλονίκης.

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:** Δήμος Θεσσαλονίκης  
(Τέλη Ελεγχόμενης Στάθμευσης)

**ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ**  
**ΑΜΟΙΒΗ:** 27.570€ (συμπ/νου του Φ.Π.Α.)

## ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΟΥ

### ΓΕΝΙΚΑ - ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ -

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η περιοχή των 40 Εκκλησιών, ανήκει διοικητικά στην Α΄ Δημοτική Κοινότητα του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Στη βόρεια πλευρά της, συνορεύει με το δάσος του Σείχ Σου (Χίλια Δέντρα) και τα όριά της συμπίπτουν με τα όρια του Δήμου μας.

Στα βορειοδυτικά όριά της, συνορεύει με το δάσος του Σείχ Σου (Χίλια Δέντρα), στο οποίο όσον αφορά στις χρήσεις γης, εντάσσονται ο Ζωολογικός Κήπος και το Θέατρο Δάσους.

Στη δυτική πλευρά της, συνορεύει με τη Δημοτική Κοινότητα Αγίου Παύλου, που ανήκει στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών και εφάπτεται επίσης, με το συνοικισμό της Ευαγγελίστριας.

Στην ανατολική πλευρά της, συνορεύει με τη Δημοτική Κοινότητα Τριανδρίας.

Μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ο άξονας της οδού Αγίου Δημητρίου είναι το νότιο φυσικό όριο της περιοχής, με το κέντρο της πόλης.

Πρόκειται για περιοχή με κύρια χρήση την κατοικία, αλλά και ειδικές χρήσεις αθλητισμού και αναψυχής (γήπεδο, κολυμβητήριο) και πολιτισμού (Τελλόγλειο Ίδρυμα), αλλά και μία Κλινική, καθώς και τις Φοιτητικές Εστίες, που έλκουν επιπλέον κυκλοφοριακούς φόρτους. Οι χρήσεις αυτές είναι συγκεντρωμένες κυρίως στη νότια πλευρά της περιοχής.

Η περιοχή εξυπηρετείται από δύο λεωφορειακές γραμμές του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), με αφετηρία και τέρμα εντός της, στο σταθμαρχείο 40 Εκκλησιών και είναι οι εξής: 1) 15. Σαράντα Εκκλησιές και 2) 16. Ευαγγελίστρια.

Όσον αφορά στη μορφολογία της, παρουσιάζει έντονο ανάγλυφο με υψομετρικές διαφορές και κατά συνέπεια παρουσιάζει ιδιομορφία και στη μορφολογία όσον αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της, με έντονες κλίσεις και υψομετρικές διαφορές.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η περιοχή δεν εξυπηρετεί μόνο την τοπική κυκλοφορία, αλλά χρησιμοποιείται επίσης για την εξυπηρέτηση της διερχόμενης - διαμπερούς κυκλοφορίας από και προς την Περιφερειακή οδό, μέσω της οδού Σκουφά όσον αφορά στην έξοδο, με κυκλοφοριακή επιβάρυνση του συνόλου του οδικού της δικτύου. Επιπλέον, μεγάλος όγκος οχημάτων διέρχεται μέσω της οδού Αγαθουπόλεως από και προς το Ζωολογικό Κήπο και το Θέατρο Δάσους. Η οδός χρησιμοποιείται και ως είσοδος από την Περιφερειακή Οδό, με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα και οχλήσεις στους κατοίκους της περιοχής.

Τα ανωτέρω αναφερόμενα και η ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων, όσον αφορά στην υπερτοπική κυκλοφορία, από τους οδηγούς που διέρχονται μέσω της περιοχής των 40 Εκκλησιών με προορισμό την Περιφερειακή Οδό, παρά την κατακόρυφη σήμανση και τις υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο οδικό δίκτυο, καθιστούν αναγκαία την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης στην περιοχή, με σκοπό:

α) Τη συλλογή στοιχείων και ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, όσον αφορά στα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και στις υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

β) Την αξιολόγηση – επανεξέταση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και επεμβάσεων που έχουν εφαρμοσθεί στην περιοχή (μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, μέτρα οδικής ασφάλειας κλπ.), ώστε να προκύψουν προτάσεις νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ή τροποποιήσεις των υφιστάμενων.

γ) Τον προσδιορισμό και την ανάλυση των θέσεων του οδικού δικτύου με προβλήματα οδικής ασφάλειας, με σκοπό τη διατύπωση προτάσεων για την αύξησή της, με κατάλληλες διαμορφώσεις και τη βελτίωση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης.

δ) Την επανεξέταση και μελέτη πεζοδρομίων που έχουν καθορισθεί με Π.Δ. και την πρόταση μετατροπής μέρους αυτών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, αλλά και την πρόταση μετατροπής άλλων οδών της περιοχής, σε ήπιας κυκλοφορίας.

ε) Τη μελέτη για την άρτια κυκλοφοριακή ρύθμιση σε συγκεκριμένες διασταυρώσεις ή προκαθορισμένους από την Υπηρεσία κόμβους, που θα συμπεριλαμβάνει μελέτη σκοπιμότητας για την τοποθέτηση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, είτε προτάσεις για τη βελτίωση των γεωμετρικών στοιχείων των οδών που συμβάλλουν στον κόμβο.

στ) Τη μελέτη των χαρακτηριστικών της στάθμευσης και προτάσεις για την οργάνωσή της παρά το κράσπεδο με κατάλληλες διαμορφώσεις, με σκοπό τη μείωση του έντονου προβλήματος στάθμευσης που αντιμετωπίζει η περιοχή.

ζ) Προτάσεις για ανάπλαση των πεζοδρομίων, κυρίως αυτών που εξυπηρετούν μεγάλες ροές πεζών με μέριμνα στη διέλευση των πεζών και ΑμεΑ.

η) Προτάσεις για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης από την αστική συγκοινωνία του Ο.Α.Σ.Θ.

Το πρόγραμμα των απαιτούμενων μελετών και υπηρεσιών κατά την εκπόνηση της Κυκλοφορικής Μελέτης θα γίνει σύμφωνα με τα στάδια εκπόνησης που αναφέρονται στο Τεχνικό Αντικείμενο.

Η Συντάξασα

Ο Προϊστάμενος του τμήματος  
Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού

Ο Προϊστάμενος  
της Διεύθυνσης Βιώσιμης  
Κινητικότητας και Δικτύων

Σταυρούλα Ι. Λαζαρίδου

Παύλος Χαραλαμπίδης

Κωνσταντίνος Μπελιμπασάκης  
Αρχιτέκτων Μηχ/κός  
με β' βαθμό