



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 104/2025

Απόσπασμα από τα πρακτικά της με αριθμό **6/2025** συνεδρίασης της Δημοτικής Επιτροπής Δήμου Αμυνταίου.

Θέμα: Έγκριση Προσωρινών Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για την υλοποίηση του έργου «Υποδομές Αντιπλημμυρικής Προστασίας Δ.Κ. Αμυνταίου».

Στο Αμύνταιο, στις 20 του μηνός Φεβρουαρίου του έτους 2025, ημέρα Παρασκευή και ώρα 14:00μ.μ., το Δ/Σ της Δημοτικής Επιτροπής του Δήμου Αμυνταίου συνήλθε σε Έκτακτη Συνεδρίαση, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 του ν. 3852/2010 (Α' 87) ως ισχύουν, του άρθρου 78 του ν. 4954/2022 (Α' 136) και του άρθρου 11 του ν.5043/2023 (Α' 91), με τηλεδιάσκεψη, ύστερα από την με αριθμό πρωτ. οικ.3709/19-02-2025 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου της Δημοτικής Επιτροπής, που δημοσιεύθηκε και επιδόθηκε με αποδεικτικό, σε καθένα χωριστά.

Διαπιστώθηκε από τον Πρόεδρο, πως υπήρχε η νόμιμη απαρτία της παραγράφου 1 του άρθρου 75 του Ν. 3852/2011, δεδομένου ότι σε σύνολο επτά (7) μελών παραβρέθηκαν παρόντα επτά (7) μέλη.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

1. Λιάσης Ιωάννης, Πρόεδρος
2. Ζαφειρίδου Ευδοξία
3. Κύρκου Κυριάκος
4. Αβραμίδης Ιωάννης
5. Λαζαρίδου Ασημούλα
6. Γιαννιτσοπούλου Σημέλα
7. Σονιάδου Σωτηρία

ΑΠΟΝΤΕΣ

Στη συνεδρίαση παρευρέθηκε και η Τσακίρογλου Ελευθερία δημοτική υπάλληλος για την τήρηση των πρακτικών.

Ο Πρόεδρος εισηγούμενος το **2ο** θέμα της ημερήσιας διάταξης, έθεσε υπόψη των μελών της Δημοτικής Επιτροπής την εισήγηση της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών & Περιβάλλοντος, ως εξής:

«ΜΕΛΕΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟ: «ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ Δ.Κ. ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ»

Α) ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1) Σκοπός

Σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας Λεκανών Απορροής Δυτικής Μακεδονίας [(Απόφ. υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΓρΕΓΥ/41387/331, έγκριση σχεδίου (ΦΕΚ 2689Β/06-7-2018)] οι οικισμοί, που βρίσκονται εντός των ζωνών δυνητικά υψηλού κινδύνου πλημμύρας είναι δυνατόν να αποτελέσουν περιοχές εμφάνισης αρνητικών συνεπειών σε μελλοντικά πλημμυρικά φαινόμενα – κατάκλιση περιοχών. Η υπό μελέτη περιοχή (οικισμός Αμυνταίου) εντοπίζεται στο βόρειο άκρο της Ζώνης Δυνητικά Υψηλού Κινδύνου Πλημμύρας «Χαμηλή ζώνη κλειστής λεκάνης Πτολεμαΐδας, παραλίμνιες εκτάσεις λιμνών Ζάζαρη, Χειμαδίτιδα, Πετρών και νότια της λίμνης Βεγορίτιδας (ΕΛ09ΡΑΚ0008, έκτασης 698km².)» στην υπολεκάνη της λίμνης

Βεγορίτιδας (2.095,5km²). Σύμφωνα με την αξιολόγηση του εν λόγω Σχεδίου Διαχείρισης η τρωτότητα στις πεδινές εκτάσεις είναι πολύ χαμηλή, ενώ στις παραλίμνιες καταγράφεται ως αυξημένη. Επιπρόσθετα, γίνεται αναφορά στην ανάγκη λήψης κατασκευαστικών μέτρων μείωσης της επιφανειακής απορροής και των επιπτώσεων πλημμύρας με διαχείριση όμβριων υδάτων. Στις λοιπές δράσεις του Σχεδίου συγκαταλέγονται οι διαδικασίες εκπόνησης έργων αντιπλημμυρικής προστασίας και δικτύων όμβριων.

Το έργο θα συμβάλει στην αντιμετώπιση τοπικών πλημμυρικών φαινομένων στη νοτιοανατολική ζώνη του Αμυνταίου με την ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης όμβριων υδάτων στο περιμετρικό οδικό δίκτυο, μέσω του λειτουργικού σχεδιασμού συλλεκτήρα αγωγού όμβριων, της παροχευετικότητας του αποδέκτη, των υφιστάμενων δικτύων και της δυνατότητας μελλοντικής σύνδεσης επιμέρους παροχών στο βασικό συλλεκτήρα. Επιπλέον, η κατασκευή του δικτύου όμβριων θα συμβάλλει τοπικά στην αποσυμφόρηση του υφιστάμενου παντορροϊκού δικτύου, το οποίο δεν αντιμετωπίζει ολοκληρωμένα την αποχέτευση τοπικά κατακλυζόμενων περιοχών και ιδιαίτερα σε μια περιοχή όπου οι χρήσεις γης και οι τεχνητές υποδομές εξελίσσονται συνέχεια.

2) Υφιστάμενη κατάσταση και προβλήματα στο οδόστρωμα

Από το μέσο περίπου του οικισμού διέρχονται οι σιδηροδρομικές γραμμές Θεσσαλονίκης – Φλώρινας και Θεσσαλονίκης – Κοζάνης, που διαχωρίζουν τον οικισμό στο βόρειο και νότιο τμήμα. Το Αμύνταιο διακρίνεται στον παλαιό οικισμό – κέντρο του οικισμού (πυκνοδομημένη περιοχή) και στην περιοχή επέκτασης που εκτείνεται περιμετρικά του παλαιού σχεδίου. Κύριο χαρακτηριστικό του Αμυνταίου είναι η απουσία γενικά χωριστικού δικτύου ομβρίων. Παράλληλα υπάρχει κατασκευασμένο δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων στο μεγαλύτερο τμήμα του περιμετρικού δικτύου (βόρειο-βορειοανατολικό και δυτικό τμήμα), το οποίο όμως δεν αφορά στην περιοχή μελέτης με αποτέλεσμα να μην αντιμετωπίζονται τοπικά φαινόμενα πλημμυρών στη νοτιοανατολική περιμετρική οδό και γενικά στην περιοχή ανάντη και κατόντη του Σταθμού Ο.Σ.Ε. Επιπλέον, δίκτυο ομβρίων, πλην του περιμετρικού, υφίσταται μόνο τοπικά, το οποίο είναι παλαιό και μη λειτουργικό και δεν καλύπτει σε κανένα βαθμό τις ανάγκες αντιπλημμυρικής προστασίας. Στο Αμύνταιο υπάρχουν επίσης υφιστάμενα δίκτυα ύδρευσης, ακαθάρτων (στο περιμετρικό οδικό δίκτυο) και τηλεθέρμανσης.

3) Συνοπτική Περιγραφή Επεμβάσεων - Προτεινόμενη λύση

Για το δίκτυο ομβρίων προτείνεται η κατασκευή σωληνωτών αγωγών στη ΝΑ περιμετρική οδό με κατάληξη μέσω των οδών Μεγ. Αλεξάνδρου και Αναλήψεως στον αποδέκτη, ήτοι τον κατασκευασμένο ορθογωνικό οχετό 2x1m του βόρειου περιμετρικού δικτύου, ώστε να αποσυμφορηστεί το υφιστάμενο παντορροϊκό δίκτυο και να αντιμετωπιστούν πλημμυρικά προβλήματα.

Το δίκτυο έχει διαστασιολογηθεί προκειμένου να αντιμετωπίζονται έντονα πλημμυρικά φαινόμενα, λαμβάνοντας υπόψη τη μορφολογία και τοπογραφική αποτύπωση της περιοχής, καθώς και τη γεωμετρία και τα υψόμετρα πυθμένα των υπαρχόντων δικτύων και του τελικού αποδέκτη. Όπως έχει αναφερθεί, η αρχή του νέου δικτύου βρίσκεται πλησίον του κυκλικού κόμβου στη νότια είσοδο του οικισμού (φρεάτιο Φ1). Η χάραξη διασχίζει προς τα ανατολικά την υφιστάμενη περιμετρική οδό με κατεύθυνση αρχικά ανατολικά και εν συνεχεία μετά την οδό Νέων Κοιμητηρίων βόρεια-βορειοδυτικά, για να διέλθει με διάτρηση από την υφιστάμενη Σ.Γ. (μεταξύ των φρεατίων Φ33-Φ34 με εσωτερική διάμετρο Ø1000mm). Στο φρεάτιο Φ34 αλλάζει και πάλι διεύθυνση με κατεύθυνση δυτικά επί της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι το φρεάτιο Φ36, όπου ξανά συνεχίζει με κατεύθυνση βόρεια-βορειοδυτικά επί της οδού Αναλήψεως μέχρι τη συμβολή στη διατομή N44 του υφιστάμενου ορθογωνικού οχετού 2x1m του βόρειου περιμετρικού οδικού δικτύου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των υδραυλικών υπολογισμών, το τμήμα από το φρεάτιο Φ1 έως το φρεάτιο Φ3, μήκους 83,00m,

αποτελείται από αγωγό διατομής Ø400mm. Το τμήμα από το φρεάτιο Φ3 έως το φρεάτιο Φ7, μήκους 161,00m, αποτελείται από αγωγό διατομής Ø600mm. Το επόμενο τμήμα Φ7-Φ20, μήκους 520,00m, αποτελείται από αγωγό διατομής Ø800mm, το τμήμα Φ20-Φ34, μήκους 601,00m, αποτελείται από αγωγό διατομής Ø1000mm και το τμήμα Φ34-Φ40, μήκους 292,00m, αποτελείται από αγωγό διατομής Ø1200mm. Για το τμήμα Φ40-Ν44, λόγω της συμβολής στον οχετό ύψους 1,00m, προτείνεται ορθογωνικός οχετός εσωτερικών διαστάσεων 1,5x1m (άνοιγμα x ύψος). Όλες οι εκτελούμενες εργασίες θα εκτελεσθούν κατά μήκος στο άκρο του ρεύματος –ή σε οποιαδήποτε θέση (δεξιά ή αριστερά) επιτρέπεται λόγω των υφιστάμενων υπόγειων δικτύων της περιοχής (ΟΤΕ, Τηλεθέρμανση, Ύδρευση, Τηλεπικοινωνίες) καθώς και οι απαιτούμενες εγκάρσιες τομές – αναμονές για σύνδεση των φρεατίων υδροσυλλογής..

Στην παρούσα έκθεση θα ασχοληθούμε με την οριζόντια διάτρηση κάτω από την Σ.Γ. που θα εκτελεστεί στην περιοχή από την οδό Ν. Κοιμητηρίων και την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου.

4)Προθεσμία περαίωσης των εργασιών

Η προθεσμία για την εκτέλεση των εργασιών διάτρησης ορίζεται έως 31-07-2025, από την ημερομηνία έγκρισης της απόφασης έγκρισης ρύθμισης κυκλοφοριακών μέτρων .

Β) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Όσον αφορά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού άξονα όπου γίνονται οι επεμβάσεις αφορά μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και το πλάτος της κυμαίνεται από 10,00μ. έως 14,00μ.

Γ) ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Τα μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας, για τα οδικά τμήματα όπου θα γίνουν οι επεμβάσεις, προτείνονται βάση της με αρ. ΔΜΕΟ/Ο/613/2011(ΦΕΚ905/Β/2011) Υ.Α «Έγκριση Προδιαγραφών και οδηγιών σήμανσης εκτελούμενων έργων (ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ)», λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη το χαρακτήρα της οδού, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της (πλάτος, αριθμό λωρίδων κ.λ.π.) καθώς και την φύση των εργασιών που πρόκειται να εκτελεστούν.

Η ανάπτυξη και υλοποίηση των μέτρων που προτείνονται, έγινε λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές και τους κανόνες που ισχύουν, αλλά ταυτόχρονα και τις πρακτικές λειτουργίες της οδού και είναι τα περισσότερα ενδεδειγμένα προκειμένου το έργο να εκτελεστεί, διασφαλίζοντας κατά το δυνατό, τη συνέχιση των αναγκαίων λειτουργιών της οδού, την ασφάλεια των διερχομένων οδηγών - οχημάτων καθώς και των εργαζομένων στο εργοτάξιο. Οι ρυθμίσεις αφορούν περιοχές εντός αστικού ιστού.

Τα προτεινόμενα μέτρα ρύθμισης για την διάτρηση από το φρεάτιο Φ33, δηλαδή επί της οδού Νέων Κοιμητηρίων πλάτους 9,00 μέτρων, και έως το φρεάτιο Φ34, δηλαδή επί της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου πλάτους οδοστρώματος 14 μέτρα περίπου, θα είναι για την οδό Νέων Κοιμητηρίων κλείσιμο της οδού σύμφωνα με το σχέδιο 3.1.4 και για την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου θα είναι στένωση λωρίδας όπως το σχέδιο 2.2.2 του προαναφερόμενου ΦΕΚ.

Για τις θέσεις των φρεατίων δεν απαιτείται καμία επιπρόσθετη σήμανση. Ο λόγος είναι ότι η κατασκευή τους θα γίνει με προκατασκευασμένα στοιχεία οπότε οι ανοιχτές θέσεις των φρεατίων θα επανειπώνονται εντός της ημέρας. Σε περίπτωση που θα υπάρχει ανοικτό σκάμμα φρεατίου αυτό θα περιφράσσεται και θα επισημαίνεται με σήματα και αναλάμποντες φανούς.

Η ασφάλεια των εργαζομένων εξασφαλίζεται επειδή το πλάτος από τον χώρο εκτέλεσης των έργων είναι επαρκές και μεγαλύτερο από 1.20mόπως ορίζεται από την νομοθεσία.

Στην περιοχή που θα γίνει αποκλεισμός της διασταύρωσης δεν υπάρχουν κατοικίες και επαγγελματικοί χώροι οπότε δεν απαιτείται ιδιαίτερη μέριμνα για αυτά.

Σημειώνεται ότι το πλάτος κατάληψης του πεδίου εργασίας είναι 3,5 μέτρα, Συμπεριλαμβανομένου και της ζώνης ασφαλείας 1,2 μέτρα, και το μη καταληφθέν πλάτος θα είναι περίπου 5,5 μέτρα.

Για τις λεωφορειακές διαδρομές δεν απαιτείται ιδιαίτερη αναφορά. Ο λόγος είναι ότι η μόνη λεωφορειακή διαδρομή που υπάρχει στην περιοχή επέμβασης του έργου, σύμφωνα με την έρευνα μας, είναι επί τη οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου όπου δεν υπάρχει αποκλεισμός οδού άλλα στένωση λωρίδας.

Στην περιοχή που θα γίνει αποκλεισμός συμβολής οδού το γεγονός αυτό απαιτείται διότι επί της οδού Βασ. Γεωργίου θα πρέπει να σκαφτεί το φρεάτιο εισόδου του διατηρητικού μηχανήματος σε όλο το πλάτος του οδού και η διέλευση των διερχόμενων οχημάτων θα γίνει από παρακείμενες δημοτικούς οδούς.

Οι οδηγοί θα ενημερώνονται με πληροφοριακές πινακίδες για τις διαδρομές παράκαμψης των κλειστών οδικών τμημάτων μέσω παρακείμενων οδών. Η χωροθέτηση της σήμανσης για την καθοδήγηση των οδηγών στη διαδρομή παράκαμψης του αποκλεισμένου οδικού τμήματος θα είναι κατατοπιστική, έγκαιρη και ευκρινής. Στην περίπτωση που οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του θέματος παραμείνουν και εκτός εργασιών, θα ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα (αναλαμπόντες φανοί, κ.λπ.) για την ασφαλή κίνηση πεζών και οχημάτων και μετά τη δύση του ηλίου. Το σκαρίφημα με τις εναλλακτικές διαδρομές φαίνεται στο συνημμένο σκαρίφημα.

Για την οριζόντια διάτρηση στο τμήμα Φ33 (οδός Εθνικής Αμύνης) με Φ34 (οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου) θα γίνει εργοτάξιο σε συμβολή οδού με αποκλεισμό πρόσβασης όπως το συνημμένο σχέδιο 3.1.4. Ο λόγος είναι ότι απαιτείται η κατασκευή φρεατίων εισόδου εξόδου του διατηρητικού μηχανήματος που είναι ιδιαίτερα μεγάλων διαστάσεων (περίπου 20 μέτρα μήκους και 5 μέτρα πλάτος). Στην περιοχή της οδού Εθνικής Αμύνης η παράκαμψη συμβολίζεται με κίτρινη διαδρομή στο σχέδιο 2 του παρόντος και λόγω μικρού κυκλοφοριακού φορτίου μπορεί να αναλάβει και τις δύο διευθύνσεις με ασφάλεια. Για την περιοχή της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου λόγω μεγάλου πλάτους οδού με μικρό κυκλοφοριακό φορτίο και μικρή σχετικά επιφάνεια φρεατίου κρίνεται ότι δεν απαιτείται παράκαμψη αλλά στένωση λωρίδας (το οδόστρωμα που θα είναι ελεύθερο θα έχει πλάτος μεγαλύτερο από 5,5 μέτρα). Οι οδοί παρακάμψεων μπορούν να παραλάβουν τον κυκλοφοριακό φόρτο με ασφάλεια. Μόνο στην περίπτωση κατασκευής του φρεατίου εξόδου, σε περίπτωση που απαιτηθεί θα εφαρμοστεί στένωση σύμφωνα με το Σχέδιο 3.1.7..

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επιβάλλονται για ειδικούς λόγους ασφαλείας σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. και αφορούν σε εντελώς προσωρινή κατάληψη τμήματος του οδοστρώματος, ολιγόωρης χρονικής διάρκειας και σε διαφορετικές θέσεις κατά μήκος των οδών.

Με βάση τα παραπάνω, τα προτεινόμενα μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας διασφαλίζουν, σε συνδυασμό με την Εργοταξιακή Σήμανση και καθ' όλη τη χρονική διάρκεια εκτέλεσης του έργου, τη συνέχιση κατά το δυνατόν με ασφάλεια, των αναγκαίων λειτουργιών της οδού (κίνηση οχημάτων, πεζών, δικυκλιστών, μέσων μαζικής μεταφοράς, προσπέλαση ιδιοκτησιών, ΟΚΩ). Ταυτόχρονα όμως, διασφαλίζουν και την έγκαιρη και ανεμπόδιστη εκτέλεση των εργασιών του έργου που αποσκοπεί στη βελτίωση των οδικών συνθηκών προς καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών.

Η σήμανση γενικώς θα τοποθετείται κατά τη διάρκεια των εργασιών ανά ημέρα και θα αποσύρεται μετά το πέρας τους ώστε η οδός να αποδίδεται πλήρως στην κυκλοφορία. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, οι σημάνσεις και τα περιοριστικά μέτρα θα είναι σύμφωνα με τις Προδιαγραφές και Οδηγίες Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων (ΟΜΟΕ

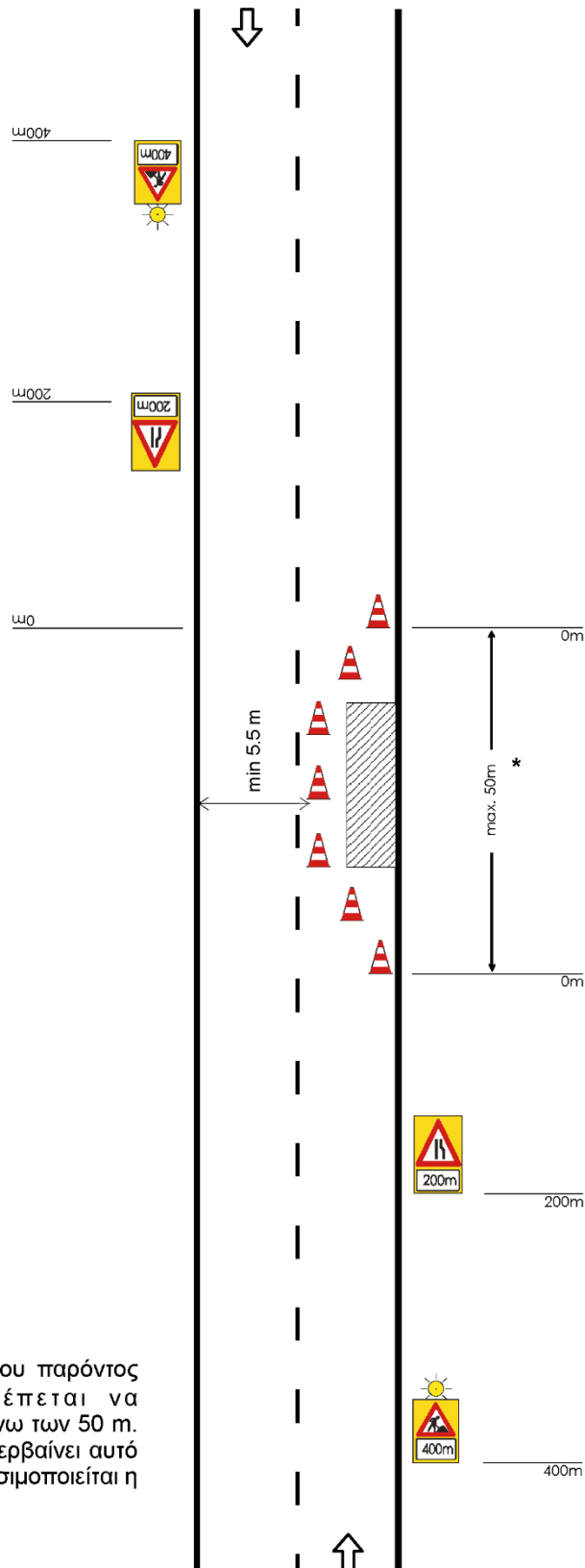
- ΣΕΕΟ) (ΦΕΚ 905/Β΄/20.05.2011). Θα εξασφαλίζεται η ασφαλής πρόσβαση των εργαζόμενων και των εργοταξιακών οχημάτων, από και προς τους χώρους εργασιών. Θα ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής διέλευση των πεζών σε όλο το μήκος της ζώνης των έργων. Θα ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα για την ασφαλή πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες. Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θα υποστηρίζουν και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ). Σε κάθε περίπτωση θα εξασφαλίζεται η ταχεία και ασφαλής διέλευση οχημάτων έκτακτης Ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, περιπολικά). Οι θέσεις των πινακίδων θα εξασφαλίζουν την ορατότητά τους από τα διερχόμενα οχήματα. Η πρόσβαση σε οχήματα εκτάκτου ανάγκης θα είναι εφικτή.

Συμπερασματικά προκύπτει ότι με τη λήψη των προτεινόμενων μέτρων θα υπάρχει μία ισορροπία ανάμεσα στην κυκλοφοριακή ροή και την ενόχληση των χρηστών των οδών, θα επιτυγχάνεται ασφάλεια των χρηστών των οδών και ασφάλεια των εργαζόμενων στο εργοτάξιο και τέλος αποτελεσματικός προγραμματισμός των εργασιών κατασκευής του έργου με αντίστοιχη οικονομία κυκλοφοριακής λειτουργίας.

Η ανάπτυξη και υλοποίηση των μέτρων που προτείνονται, έγινε λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές και τους κανόνες που ισχύουν, αλλά ταυτόχρονα και τις πρακτικές λειτουργίες της οδού και είναι τα περισσότερα ενδεδειγμένα προκειμένου το έργο να εκτελεστεί, διασφαλίζοντας κατά το δυνατό, τη συνέχιση των αναγκαίων λειτουργιών της οδού, την ασφάλεια των διερχομένων οδηγών - οχημάτων καθώς και των εργαζόμενων στο εργοτάξιο.

ΤΥΠΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ – ΣΗΜΑΝΣΗΣ

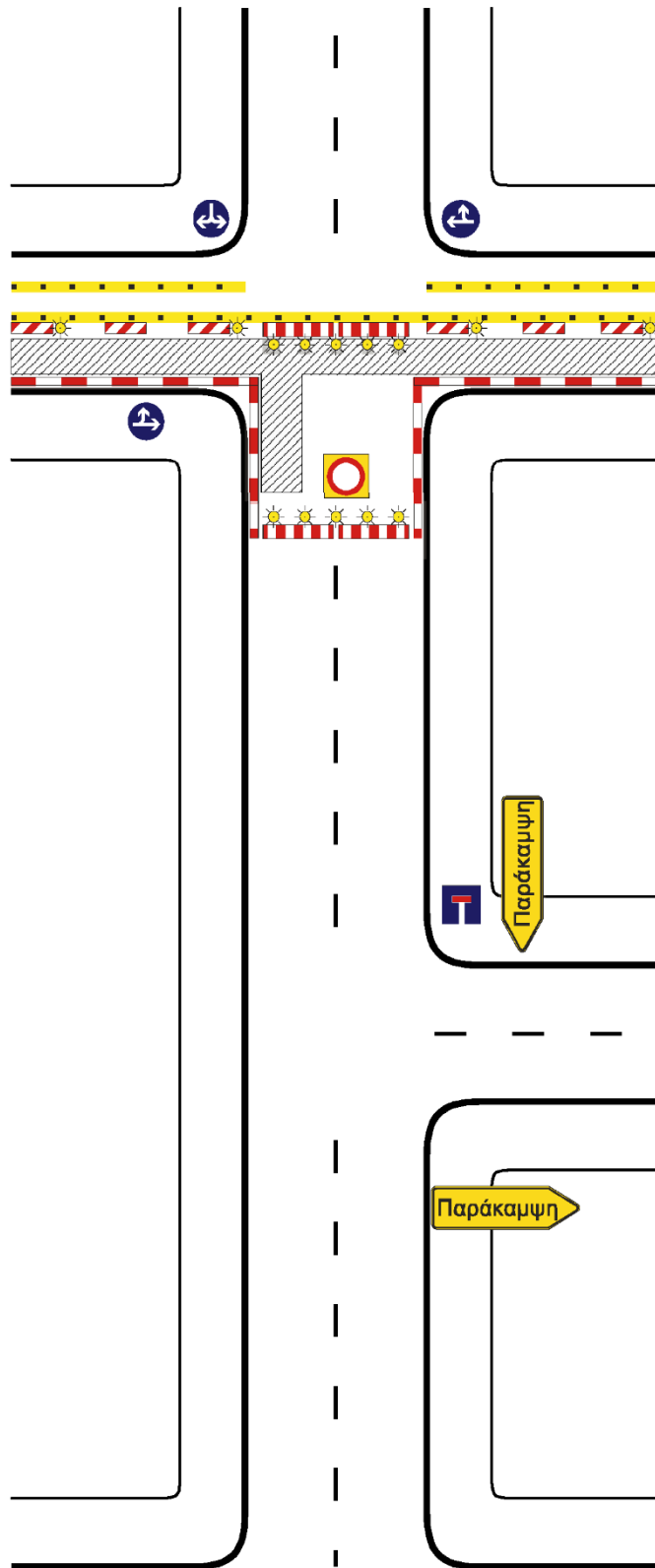
Σχέδιο 2.2.2 : Στένωση λωρίδας σε οδό με μικρή κυκλοφορία.



ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

* Η εργοταξιακή μορφή του παρόντος σχήματος δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται σε ζώνη άνω των 50 m. Αν η εργοταξιακή ζώνη υπερβαίνει αυτό το μήκος θα πρέπει να χρησιμοποιείται η διαρρύθμιση του Σχ. 2.1.1.

Σχέδιο 3.1.4 : Εργοτάξιο σε περιοχή συμβολής οδών με αποκλεισμό πρόσβασης.



ΣΧΕΔΙΟ 1



Η Δημοτική επιτροπή αφού ενέκρινε το κατεπείγον της συνεδρίασης, άκουσε τον Πρόεδρο και έλαβε υπόψη της:

1. Τις διατάξεις του αρθ. 72 του ν. 3852/2010 (Α' 87) ως ισχύουν
2. Τις διατάξεις του αρθ. 9 του ν. 5056/2023 (Α' 163)
3. Την εισήγηση της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών & Περιβάλλοντος
4. Την εισήγηση του Προέδρου

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

ΟΜΟΦΩΝΑ

Α. Εισηγείται - γνωμοδοτεί προς το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Αμυνταίου την έγκριση των Προσωρινών Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για την υλοποίηση του έργου «**Υποδομές Αντιπλημμυρικής Προστασίας Δ.Κ. Αμυνταίου**», όπως αυτά περιγράφονται στη Τεχνική Έκθεση, σύμφωνα με το σκεπτικό της παρούσας.

Β. Η προθεσμία για την εκτέλεση των εργασιών διάτρησης ορίζεται έως 31-07-2025, από την ημερομηνία έγκρισης της απόφασης έγκρισης ρύθμισης κυκλοφοριακών μέτρων.

Η απόφαση αυτή πήρε αύξοντα αριθμό **104/2025**
Αφού αναγνώστηκε το πρακτικό αυτό υπογράφεται ως ακολούθως

Ο Πρόεδρος

ΛΙΑΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Τα Μέλη

1. ΖΑΦΕΙΡΙΔΟΥ Ε.
2. ΚΥΡΚΟΥ Κ.
3. ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ Ι.
4. ΛΑΖΑΡΙΔΟΥ Α.
5. ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ.
6. ΣΟΝΙΑΔΟΥ Σ.