

**ΑΡ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ:** .....

## **ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

### **1. Γενικά στοιχεία**

Η Σταυρούπολη είναι οικισμός του δήμου Ξάνθης, της περιφερειακής ενότητας Ξάνθης, στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Η Σταυρούπολη βρίσκεται στα βορειοδυτικά όρια με την Περιφερειακή Ενότητα Καβάλας. Είναι κτισμένη κοντά στις ανατολικές όχθες του Νέστου, απέναντι των στενών του Νέστου σε υψόμετρο 130 μέτρων. Απέχει 28 χλμ. Δ.-ΒΔ. από την Ξάνθη και 56 χλμ. ΒΑ. από την Καβάλα. Η Σταυρούπολη διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό επί της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης.

Με το πρόγραμμα Καποδίστριας είχε οριστεί έδρα του δήμου Σταυρουπόλεως, και παλαιότερα ήταν έδρα της κοινότητας Σταυρούπολης, στην επαρχία Ξάνθης. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 είχε 536 κατοίκους. Η δημοτική κοινότητα Σταυρούπολης, που περιλαμβάνει και τους οικισμούς Δασικό Χωριό, Καλλιθέα, Λυκοδρόμι και Μαργαρίτι, σύμφωνα με την απογραφή του 2021 είχε 420 κατοίκους, από 574 το 2011.

### **2. Ιστορικά στοιχεία**

Η περιοχή άνηκε στα αρχαία χρόνια την εποχή του Μακεδονικού Βασιλείου. Δείγμα της ακμής είναι ο μακεδονικός τάφος Σταυρούπολης ο οποίος θεωρείται ο πιο καλοδιατηρημένος και εντυπωσιακός από τους μέχρι σήμερα αποκαλυφθέντες μακεδονικούς τάφους της Θράκης. Στα νεότερα χρόνια αποτέλεσε μεγάλο καπνοπαραγωγικό κέντρο. Μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή και την επακόλουθη ανταλλαγή πληθυσμών του 1923, στη Σταυρούπολη εγκαταστάθηκαν πρόσφυγες. Στη διάρκεια της βουλγαρικής Κατοχής, στη Σταυρούπολη λειτούργησε στρατόπεδο συγκέντρωσης Βουλγάρων αντιφρονούντων και Εβραίων. Μέχρι τη δεκαετία του 1960, όταν οι τιμές του καπνού διαμορφώθηκαν κάτω του κόστους, με αποτέλεσμα η καλλιέργειά του να γίνει οικονομική ασύμφορη, η Σταυρούπολη ήταν σημαντικό κέντρο της καλλιέργειας καπνού και είχε αποκτήσει οικονομική ευημερία και ο πλούτος αυτός αντικατοπτρίζεται στα κτήρια της Σταυρούπολης. Στο χωριό σώζονται καλοδιατηρημένα κτήρια των αρχών του 20ού αιώνα. Τα κτήρια αυτά ήταν διώροφα, λιθόκτιστα, είχαν εξοχές στηριγμένες σε ξύλινους δοκούς, ενώ υπάρχουν κτήρια με νεοκλασικές επιρροές.

### **3. Οδικό δίκτυο του οικισμού**

Η διάμετρος του οικισμού είναι της τάξης των 500 μ. Ο οικισμός έχει πυκνή δόμηση με την ρυμοτομία του να έχει ακανόνιστη γεωμετρία με οδούς μικρού πλάτους που οφείλεται σε:

Α) Στην ιστορικότητα του οικισμού, με το οδικό δίκτυο να έχει διαμορφωθεί πριν από την απελευθέρωση της Θράκης και την ανάπτυξη της αυτοκίνησης.

Β) Στις σημαντικές κλίσεις του εδάφους που υποχρεώνει τις οδούς να ακολουθούν τις ισουψείς του εδάφους κατά το δυνατόν.

Γενικά η πλειοψηφία των οδών έχουν επιμελώς λιθοστρωθεί πρόσφατα, αναβαθμίζοντας κατακόρυφα την αισθητική του οικισμού. Η λιθόστρωση των οδών αποθαρρύνει γενικά την κυκλοφορία των οχημάτων και σε κάθε περίπτωση αποτρέπει την διαμπερή κυκλοφορία μέσω του οικισμού.

#### 4. Ε.Ο. 14

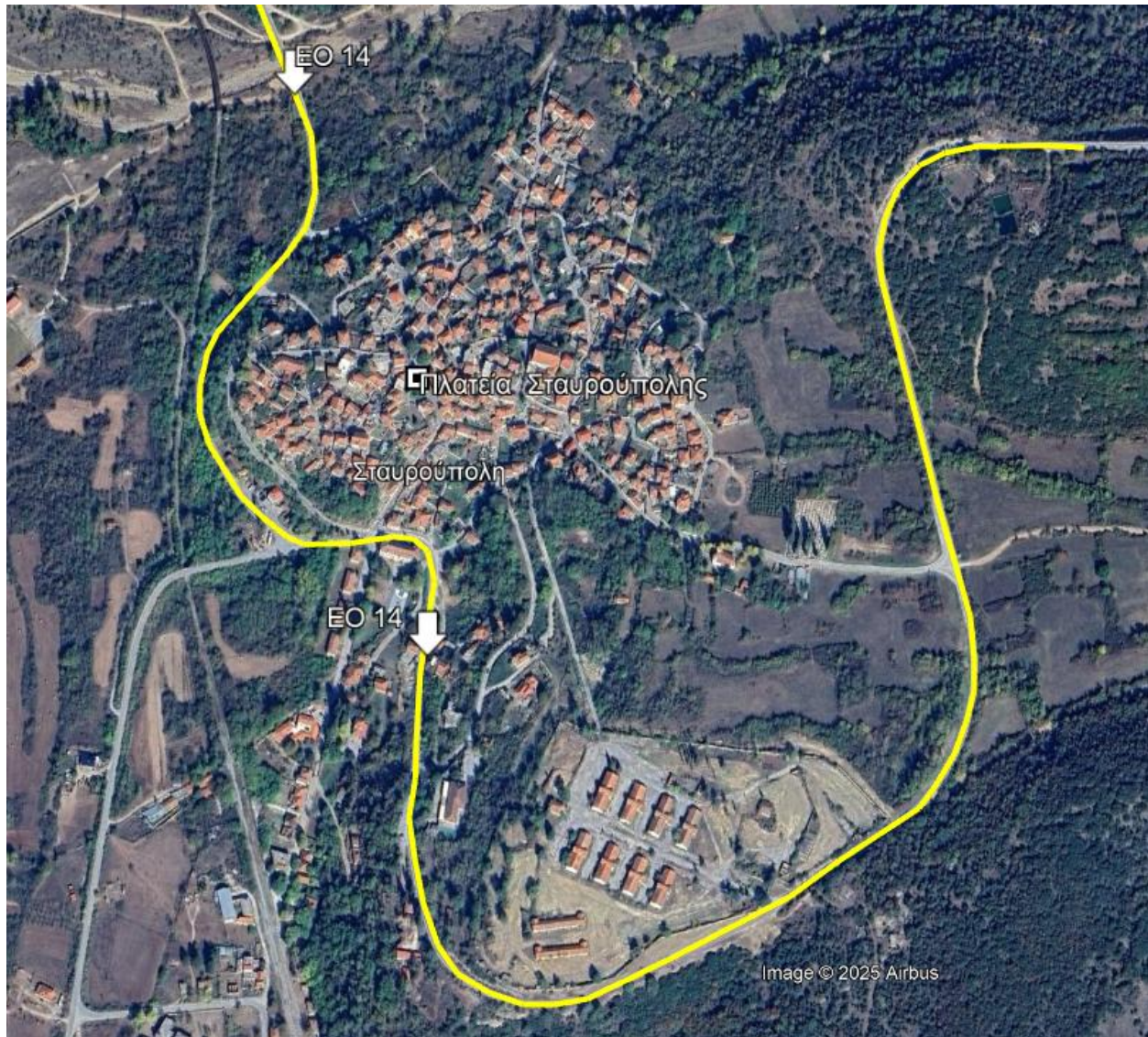
Η οδός ανήκει στο εθνικό οδικό δίκτυο και συνδέει την Ξάνθη με την Δράμα. Το τμήμα αρμοδιότητας ΠΕ Ξάνθης, είναι τυπική υπεραστική οδός, ενιαίου καταστρώματος με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Η χάραξη της εθνικής οδού στο μελετούμενο τμήμα είναι έντονα ελυσσόμενη, καθώς το ανάγλυφο του εδάφους είναι ορεινό. Γενικά το πλάτος του ασφαλτικού της οδού είναι μεταβλητό με τυπικό πλάτος κυκλοφορίας 7,0 μ με εκατέρωθεν ασύνδετα ερείσματα πλάτους 1,0 μ. Στις περιοχές των ελιγμών μικρής ακτίνας, το παραπάνω πλάτος αυξάνεται προκειμένου να καλυφθεί ο απαιτούμενος χώρος συνάντησης βαρέων οχημάτων. Δεν υπάρχουν παρόδιες εγκαταστάσεις.



Η ΕΟ14 διέρχεται σχεδόν περιμετρικά και σε επαφή με τον οικισμό της Σταυρούπολης. Σημειώνεται ότι στον οικισμό υπάρχει ο Σιδηροδρομικός σταθμός Σταυρούπολης με πολλαπλές γραμμές, που δηλώνει ότι ο οικισμός αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο της περιοχής. Στο



παρακάτω απόσπασμα ορθοφωτοχάρτη φαίνεται η χωροθέτηση της ΕΟ14 σε σχέση με τον οικισμό.

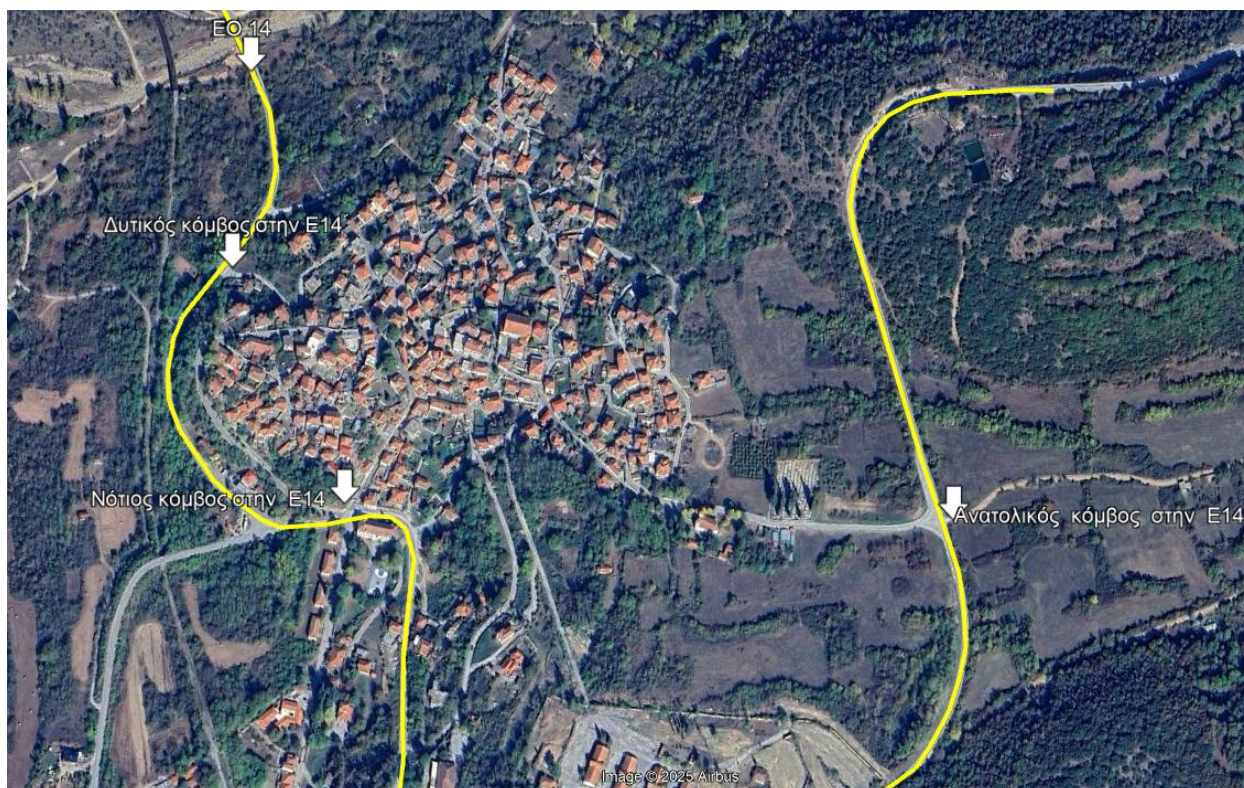


##### 5. Σύνδεση Ε.Ο. 14 με τον οικισμό

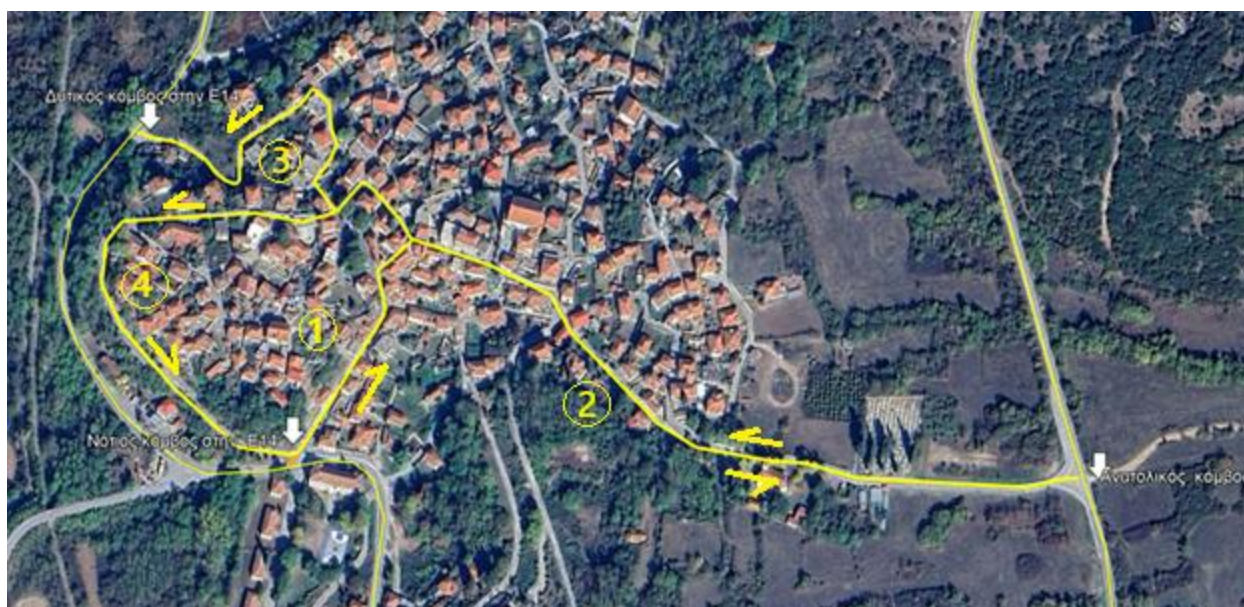
Ο οικισμός συνδέεται με τον οικισμό με τρεις ισόπεδους κόμβους. Οι παραπάνω κόμβοι ονοματίζονται στην παρούσα μελέτη ως Ανατολικός, Δυτικός και Νότιος κόμβος. Από τους παραπάνω κόμβους, ο νότιος και ο ανατολικός εξυπηρετούν όλες τις κινήσεις, ενώ ο Δυτικός εξυπηρετεί μόνο δεξιές κινήσεις εξόδου από τον οικισμό.

Ο κύριος κόμβος εισόδου στον οικισμό είναι ο νότιος καθώς βρίσκεται εγγύτερα στο κέντρο του οικισμού. Στον παρακάτω ορθοφωτοχάρτη φαίνεται η χωροθέτηση των τριών κόμβων.





Από τους παραπάνω κόμβους ο οικισμός εξυπηρετείται κυκλοφοριακά μέσω τριών οδικών τριών οδικών αξόνων οι οποίοι διασχίζουν τον οικισμό και εξυπηρετούν την πρόσβαση σε κάθε σημείο του οικισμού.



Οι παραπάνω άξονες αριθμούνται από 1 έως 4 στην παρούσα μελέτη. Επίσης μόνο ο άξονας 2 είναι διπλής κυκλοφορίας και οι υπόλοιποι είναι μονοδρομημένοι στο μεγαλύτερο μήκος τους. Η μονοδρόμηση των αξόνων 1 και 4 γίνεται ώστε να υπάρχει κατά το δυνατόν συνεχόμενη



φορά κυκλοφορίας, σχηματίζοντας έναν μεγάλο δακτύλιο μέσα στον οικισμό επαναφέροντας την εισερχόμενη στον οικισμό κυκλοφορία από τον νότιο κόμβο πίσω σε αυτόν. Επίσης ο άξονας 3 έχει φορά προς τον δυτικό κόμβο εξόδου στην ΕΟ14. Και οι δύο άξονες έχουν πλάτος της τάξης των 4,0 μ. Η μονοδρόμηση τους είναι εύλογη καθώς το παραπάνω πλάτος δεν μπορεί να υποστηρίξει διπλή κυκλοφορία.



Οδικός άξονας 1



Οδικός άξονας 3





Οδικός άξονας 4

Ο οδικός άξονας 2 είναι διπλής κατεύθυνσης. Το πλάτος του οδοστρώματος είναι της τάξης των 4,5 μ που επίσης είναι οριακά επαρκές για διπλής κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων. Δεδομένου όμως ότι ο άξονας αυτός έχει πολύ μικρή κυκλοφορία αλλά και αυτή αφορά τοπικούς χρήστες που γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες και περιορισμούς του οδικού δικτύου.



Οδικός άξονας 2



**6. Υφιστάμενη κυκλοφοριακή διαμόρφωση στην περιοχή της πλατείας του οικισμού**  
Η πλατεία του οικισμού έχει λιθόστρωτο οδόστρωμα και μία ελεύθερη επιφάνεια έκτασης 460 μ<sup>2</sup>. Περιμετρικά της πλατείας διέρχεται ο οδικός άξονας 1, στον οποίο συμβάλλει ο άξονας 2 ενώ βόρεια της πλατείας ξεκινά και ο άξονας 4.

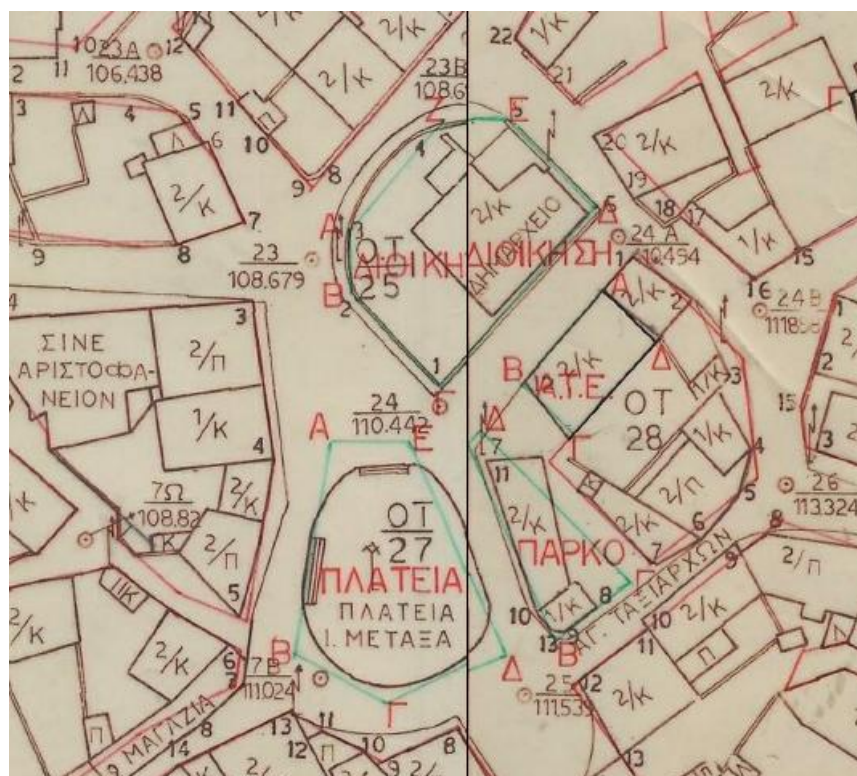


Γύρω από την ελεύθερη επιφάνεια της πλατείας σημάνθηκε δακτύλιος κυκλικής κίνησης που σε συνδυασμό με ένα τμήμα μικρού μήκους 18 m, επιτρέπουν την κυκλοφορία δια μέσω της πλατείας. Στην παρακάτω φωτογραφία φαίνεται η ελεύθερη επιφάνειας της πλατείας με την υφιστάμενη σήμανση κυκλικής πορείας.





Άποψη της πλατείας



Απόσπασμα πολεοδομικής μελέτης στην περιοχή της πλατείας



## **7. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής ρύθμισης στην πλατεία**

Η συνολική ελεύθερη έκταση της πλατείας είναι 1,3 στρέμματα περίπου. Η έκταση αυτή είναι πολύ μικρή για να φιλοξενοούνται δραστηριότητες αναψυχής ταυτόχρονα με την κίνηση οχημάτων. Η διέλευση οχημάτων δεν βελτιώνει την ροή της κυκλοφορίας, δεδομένων των περιορισμών των οδικών αξόνων που οδηγεί σε αυτήν.

Επιπρόσθετα η ύπαρξη μεγάλων δέντρων μέσα στην πλατεία περιορίζουν κατακόρυφα την ορατότητα, αυξάνοντας τον κίνδυνο για τους πεζούς. Επισημαίνεται στην πλατεία υπάρχουν αρκετά καταστήματα εστίασης και συνεπώς η έντονη κίνηση πεζών είναι δεδομένη. Η πρόσφατα τοποθετημένη σε πολλά σημεία, υφιστάμενη σήμανση απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης υποδηλώνει τα προβλήματα που προκαλεί η κυκλοφορία στις χρήσεις της πλατείας.

## **8. Προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις**

Με την παρούσα μελέτη σε όλη την επιφάνεια της πλατείας απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων. Η τελευταία θα εξυπηρετείται από τις οδούς περιμετρικά της πλατείας. Πέρα από την παραπάνω απαγόρευση δεν προτείνεται κάποια άλλη αλλαγή κυκλοφοριακής ρύθμισης.

Στις εισόδους της πλατείας θα τοποθετηθούν πινακίδες P-55 που επιτρέπουν την είσοδο μόνο οχημάτων ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες. Επίσης θα συμπληρωθεί η υπάρχουσα σήμανση μονοδρόμησης με πρόσθετες πινακίδες P-7 και πινακίδες υποχρεωτικής κατεύθυνσης P-50<sup>α</sup> και P-50<sup>δ</sup>.

## **9. Εφαρμοζόμενοι κανονισμοί**

Εφαρμόζονται οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (Ο.Μ.Ο.Ε.), Τεύχος 9: Κατακόρυφη σήμανση οδών, Έκδοση 2022 (σχέδιο) και ο ισχύων κώδικας οδικής κυκλοφορίας.

## **10. Ταχύτητες**

Οι αναπτυσσόμενες ταχύτητες είναι μειωμένες τόσο λόγω του λιθόστρωτου οδοστρώματος, όσο και της στενότητας των οδών. Συνεπώς οι τοποθετούμενες πινακίδες θα είναι κατάλληλες για ταχύτητες  $20 < V < 50$  χλμ/ω.

## **11. Κατακόρυφη σήμανση**

Θα τοποθετηθούν πινακίδες μικρού μεγέθους. Έτσι οι διαστάσεις των πινακίδων ΚΟΚ δίνονται στον παρακάτω πίνακα (ΟΜΟΕ 9 - ΚΣΟ – πιν. Ε2-1).

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

Οι πινακίδες τοποθετούνται δεξιά του ρεύματος κυκλοφορίας με το επίπεδο τους κάθετα στον άξονα. Ο ορθοστάτης τους θα απέχει 0,50 μ. από τον κυκλοφοριακό χώρο. Το κάτω άκρο των πινακίδων θα απέχει από την επιφάνεια του εδάφους 2,00 μ.

Η στήριξη των πινακίδων θα γίνει σύμφωνα με ΟΜΟΕ 6 – 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
Πινακίδα P-2	60,3	2	750

Θα χρησιμοποιηθούν οι τύποι των αντανakλαστικών μεμβρανών του παρακάτω πίνακα (ΟΜΟΕ 9 – ΚΣΟ παρ 6.1.2)

Τύπος Πινακίδας	Τύπος μεμβράνης
Πληροφοριακή	II
Αναγγελίας κινδύνου	III
Ρυθμιστικές	II

## 12. Οριζόντια σήμανση

Δεν απαιτείται η εφαρμογή διαγράμμισης.