

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Του Πρακτικού 10/2025 της τακτικής συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου
Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Αριθ. Απόφασης 74/2025

ΠΕΡΙΛΗΨΗ: Έγκριση για την έκδοση απόφασης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για το έργο: «Βελτίωση οδικής ασφάλειας στο τμήμα της 10ης Επαρχιακής Οδού, εντός του Οικισμού Παληού Καβάλας».

Στην Κομοτηνή σήμερα **30-07-2025** ημέρα **Τετάρτη** και ώρα **18:00**, συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης με μικτό τρόπο στην αίθουσα συνεδριάσεων «**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ**» της Περιφερειακής Ενότητας Ροδόπης, μετά από την **οικ. 254262/4332/24-07-2025** έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου κ. Μιχαήλ Πιτιακούδη, η οποία επιδόθηκε στον Περιφερειάρχη κ. Χριστόδουλο Τοψίδη, και σε κάθε Περιφερειακό Σύμβουλο, σύμφωνα με το άρθρο 167 του Ν.3852/2010, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ :

Ο Περιφερειάρχης ΑΜΘ κ. Τοψίδης Χριστόδουλος

Ο Πρόεδρος του ΠΣ

κ Πιτιακούδης Σ. Μιχαήλ

Η Αντιπρόεδρος του ΠΣ

κα Γκουλιάμα Μανδαλίδου Αλεξάνδρα

Ο Γραμματέας του ΠΣ

κ Σεϊτανίδης Χαρίλαος

ΤΑ ΜΕΛΗ

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. ΜΟΥΡΒΕΤΙΔΗΣ ΜΙΧΑΗΛ | 20. ΜΠΡΙΚΑ ΠΟΛΥΞΕΝΗ |
| 2. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ | 21. ΓΙΟΥΡΟΥΚ ΣΑΛΗ |
| 3. ΒΕΝΕΤΙΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ | 22. ΠΑΥΛΑΚΑΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ |
| 4. ΜΠΑΧΑΡΙΔΟΥ ΦΑΝΗ | 23. ΟΣΜΑΝ ΠΕΧΛΙΒΑΝ ΑΧΜΕΤ |
| 5. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | 24. ΑΡΧΟΝΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ |
| 6. ΠΑΤΑΚΑΚΗΣ ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ | 25. ΜΕΤΙΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ |
| 7. ΙΩΣΗΦΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | 26. ΠΟΛΙΤΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ |
| 8. ΧΑΤΖΗΓΚΕΝΕ ΙΡΦΑΝ | 27. ΚΟΥΡΤΙΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ |
| 9. ΚΟΝΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ | 28. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ |
| 10. ΤΑΠΑΤΖΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ | 29. ΔΕΛΗΣΤΑΜΑΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ |
| 11. ΠΟΥΛΙΛΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ | 30. ΚΑΣΑΠ ΑΧΜΕΤ |
| 12. ΙΣΜΑΗΛΚΟ ΦΑΤΗΧ | 31. ΠΑΠΑΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ |
| 13. ΚΑΤΣΟΓΡΙΔΑΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ | 32. ΤΣΩΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ |
| 14. ΜΕΝΤΙΖΗΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ | 33. ΨΩΜΑ ΣΟΦΙΑ |
| 15. ΧΑΤΖΗ ΜΕΜΕΤ ΡΙΤΒΑΝ | 34. ΜΠΟΔΟΥΡΟΓΛΟΥ ΚΑΤΕΡΙΝΑ |
| 16. ΙΓΝΑΤΙΑΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ | 35. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ |
| 17. ΜΟΛΛΑ ΙΣΑ ΡΙΤΒΑΝ | 36. ΛΥΜΠΕΡΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ |
| 18. ΕΥΚΑΡΠΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 37. ΚΛΑΔΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ |
| 19. ΔΑΛΚΙΤΖΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ | |

ΑΠΟΝΤΕΣ**ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, 2. ΑΜΟΥΤΣΚΑ ΙΜΠΡΑΧΗΜ, 3. ΤΣΑΛΙΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ 4. ΜΟΥΜΙΝ ΚΑΑΝ, 5. ΚΑΓΓΕΛΙΔΗΣ ΔΑΜΙΑΝΟΣ

Παραβρέθηκε στη συνεδρίαση ο Εκτελεστικός Γραμματέας της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κ Χαλβατζής Παναγιώτης.

Χρέη υπηρεσιακών γραμματέων άσκησαν οι υπάλληλοι της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κα Παρασκευή Διαμαντοπούλου και κ Νεκτάριος Μπιτζίδης.

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία διότι σε σύνολο 45 μελών ήταν παρόντα τα 40 μέλη, ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κ. Μιχαήλ Σ. Πιτιακούδης έθεσε υπόψη των μελών θέματα εκτός ημερήσιας διάταξης και αποφασίστηκε ομόφωνα η συζήτηση των θεμάτων πριν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Εισηγούμενος το πέμπτο θέμα της ημερήσιας διάταξης ο Αντιπεριφερειάρχης ΠΕ Καβάλας Θεόδωρος Μαρκόπουλος έθεσε υπόψη των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου το υπ αρ πρωτ. 249930/5347/22.7.2025 έγγραφο της Δνσης Τεχνικών Έργων της ΠΕ Καβάλας το οποίο αναφέρει τα εξής:

Λαμβάνοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν.2696/1999-ΦΕΚ 57/Α'/ 23.3.1999) και ειδικότερα το άρθρου 52 αυτού, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το αρ. 48 του Ν. 4313/2014 (ΦΕΚ 261/Α').
2. Το Ν.271/2014 (ΦΕΚ 144Α/28.06.2014) περί: "Κύρωσης αποφάσεων υπαγωγής επενδυτικών σχεδίων του ν. 3908/2011 και άλλες διατάξεις" και ειδικότερα το αρ. 8 περί: "Ευρωπαϊκά Ενεργειακά Έργα Κοινού Ενδιαφέροντος (PCI)" που αφορούν την Ελλάδα.
3. Το αρ. 22 του Ν.2894/2010 περί: "Επιτάχυνσης και διαφάνειας υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων" (ΦΕΚ 204/02.12.2010).
4. Τις διατάξεις του Ν.3852/2010 «Νέα αρχιτεκτονική της αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 4071/2012 (ΦΕΚ 85Α/11.04.2012) «Ρυθμίσεις για την τοπική ανάπτυξη, την αυτοδιοίκηση και την αποκεντρωμένη διοίκηση Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/50ΕΚ)» και ισχύει σήμερα.
5. Τις διατάξεις του Π.Δ. 144/2010 (ΦΕΚ 237Α/27.12.2010) «Οργανισμός της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης».
6. Την με αριθμ. πρωτ. 3884/05-09-2007 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Α.Μ.Θ. περί «Καθορισμού των οδών που η αρμοδιότητα συντήρησής τους ανήκει στις υπηρεσίες της Περιφέρειας ΑΜΘ»
7. Την εγκύκλιο με αρ. πρωτ: ΔΟΥ/οικ/220/15.01.2015 του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων με ΑΔΑ Ω37Χ1-2ΥΑ.
8. Την Τεχνική Προδιαγραφή Σήμανσης, εκτελούμενων έργων σε οδούς εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών, όπως εγκρίθηκε με την ΔΙΠΑΔ/οικ/502/1.7.2003 Απόφαση Υφυπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
9. Την υπ. Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/613/16.2.2011 του ΥΠΥΜΕΔΙ (ΦΕΚ 905Β'/20.5.2011) απόφαση «Έγκριση Τεχνικής Προδιαγραφής Σήμανσης Εκτελούμενων Οδικών Έργων εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών ως ελάχιστα όρια» .
10. Την αρ.πρωτ. ΔΔ.οικ.1323/30-03-2016 (ΦΕΚ 952/Β'/06.04.2016) Απόφαση περί «Μεταβίβασης άσκησης αρμοδιοτήτων επί αποφάσεων εγγράφων και άλλων πράξεων στους Αντιπεριφερειάρχες της Περιφέρειας Α.Μ.Θ».
11. Την αρ. ΔΔ. οικ: 4099/14.06.2018 (ΦΕΚ 2696 Β') Απόφαση του Περιφερειάρχη Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στους Προϊσταμένους Γενικών Διευθύνσεων, Τμημάτων και Γραφείων Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης».
12. Το με αρ. πρωτ: 2674/09.06.2021 έγγραφο της Δ/νσης Διοίκησης της Γενικής Δ/νσης ΕΛ περί τροποποίησης της από: ΔΔ. οικ 4099/14.06.2018 Απόφασης Περιφερειάρχη Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης περί: «Μεταβίβασης αρμοδιοτήτων στους Προϊσταμένους Γενικών Διευθύνσεων, Τμημάτων και Γραφείων Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης» με εντολή Περιφερειάρχη.

13. Το γεγονός ότι το έργο αφορά σε βελτίωση της οδικής ασφάλειας τμήματος επί της 10ης επαρχιακής οδού, κυριότητας Περιφέρειας Α.Μ.Θ. – Π.Ε. Καβάλας, η συντήρηση του οποίου ανήκει στον Δήμο Καβάλας σύμφωνα με την αριθμ. οικ.937/20.09.2011 (ΑΔΑ: 4Α8Κ7ΛΒ-5ΝΖ) Απόφαση Περιφερειάρχη Α.Μ.-Θ.

14. Το με αρ. πρωτ: 40370/113596 (αρ. πρωτ. εισερχ: 367815/8488/13.11.2024) έγγραφο του Τμήματος Περιβαλλοντικού & Χωρικού Σχεδιασμού της Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης με το οποίο ζητήθηκε η γνωμοδότηση της Δ.Τ.Ε. Π.Ε. Καβάλας επί της μελέτης του έργου του θέματος στα πλαίσια έκδοσης Περιβαλλοντικών Όρων.

15. Το με αρ. πρωτ: 367518/8488/23.12.2024 έγγραφο σύμφωνης γνώμης για την μελέτη του έργου από τη ΔΤΕ ΠΕ Καβάλας.

16. Το από 03.02.2025 έγγραφο του Κου Ηλίου Νικόλαου ως Πιστοποιημένου Ελεγκτή Οδικής Ασφάλειας (ex officio), το οποίο έλαβε αρ. πρωτ: 57914/1133/19.02.2025 από την ΔΤΕ ΠΕ Καβάλας.

17. Το με αρ. πρωτ: 4688/18.02.2025 (αρ. πρωτ. εισερχ. 56615/1101/18.02.2025) έγγραφο του Δήμου Καβάλας με το οποίο κοινοποιήθηκε από τον Δήμο Καβάλας η συγκοινωνιακή μελέτη και τα τεύχη δημοπράτησης του έργου του θέματος.

18. Το με αρ. πρωτ: 56615/1101/20.02.2025 έγγραφο της ΔΤΕ ΠΕ Καβάλας με παρατηρήσεις επί της μελέτης του έργου.

19. Η με αρ. πρωτ: 18929/04.03.2025 Απόφαση του Τμήματος Περιβαλλοντικού & Χωρικού Σχεδιασμού της Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης περί έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου του θέματος.

20. Την ενημερωμένη τεχνική μελέτη, υπογεγραμμένη από τον κ. Ηλίου Ε. Νικόλαο, Πολιτικό Μηχανικό – Δρ. Συγκοινωνιολόγο στις 13.05.2025, όπως αυτή υποβλήθηκε με το υπ'αριθμ. 21654/17.07.2025 έγγραφο του Δήμου Καβάλας το οποίο έλαβε αρ. πρωτ. 245215/5239/17.07.2025 από την Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Καβάλας.

21. Την με αρ. πρωτ: 245215/5239/21.07.2025 απόφαση της ΔΤΕ ΠΕ Καβάλας με την οποία εγκρίθηκε η μελέτη του θέματος.

22. Ως φορέας υλοποίησης της κυκλοφοριακής μελέτης ορίστηκε το νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου-αστική εταιρεία με την επωνυμία «Δίκτυο Πόλεων για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κυκλική Οικονομία» με Δ.Τ. «Βιώσιμη Πόλη» σύμφωνα με την από 12/08/2021 Προγραμματική Σύμβαση μεταξύ του Δήμου Καβάλας και της Βιώσιμης Πόλης με τίτλο: «Τεχνική Υποστήριξη στην εκπόνηση μελετών για την υλοποίηση έργων υποδομής του Δήμου Καβάλας». Κατά την υλοποίηση της ως άνω Προγραμματικής Σύμβασης και της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς της Βιώσιμης Πόλης με Αρ.Πρ. 1825/02-09-2021 για την επιλογή «Εργολάβου» με βάση τις οικονομικές και τεχνικές απαιτήσεις του έργου, τις ικανότητες και την εμπειρία σε αντίστοιχα έργα, συνάφθηκε η από 01.10.2021 Σύμβαση μεταξύ της Βιώσιμης Πόλης και του Πολιτικού Μηχανικού-Δρα Συγκοινωνιολόγου Ηλίου Νικόλαου.

23. Την κυκλοφοριακή μελέτη σήμανσης όπως αυτή υποβλήθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Καβάλας σύμφωνα με την οποία θα υλοποιηθούν:

13 ανάγλυφες διαβάσεις πεζών, 1 υπερυψωμένη διασταύρωση, 3 υπερυψωμένες διαβάσεις και 3 κυκλικοί κόμβοι κατά μήκος της Επαρχιακής οδού 10, η οποία διέρχεται εντός του Οικισμού Παληού – Καβάλας.

24. Ότι Σκοπός της Μελέτης σύμφωνα με την Τεχνική έκθεση της Συγκοινωνιακής μελέτης αυτής είναι:

Η βέλτιστη κατά το δυνατό προσαρμογή στην υφιστάμενη χάραξη, τόσο οριζοντιογραφικά όσο και μηκοτομικά. Διατηρώντας τον οδικό άξονα ως έχει, αλλά ταυτόχρονα με τη μείωση του συνολικά διαθέσιμου κυκλοφορούμενου πλάτους για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και παράλληλη αύξηση του διαθέσιμου πλάτους των παρακείμενων πεζοδρομίων, δύναται να επιτευχθεί σημαντική αναβάθμιση των επιπέδων οδικής ασφάλειας της μελετώμενης περιοχής. Επιπρόσθετα, στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας θα συμβάλλει και η μείωση του επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα. Τα οδικά τμήματα της περιοχής μελέτης βρίσκονται στο σύνολό τους εντός των

ορίων εγκεκριμένου σχεδίου, σύμφωνα με το ΓΠΣ Καβάλας. Ο καθορισμός της Λειτουργικής Κατάταξης των οδικών τμημάτων εντός της μελετώμενης περιοχής έγινε κατά ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ και συγκεκριμένα:

- Οδός Μ. Μερκούρη: Αρτηρία (ΓΠΣ Καβάλας, ΦΕΚ 69/ΑΑΠ/11-03-2013) → ΒΙΙΙ – Αστική Αρτηρία
- Οδός Ψαθά: Συλλεκτήρια οδός (ΓΠΣ Καβάλας, ΦΕΚ 69/ΑΑΠ/11-03-2013) → ΔΙΥ – Συλλεκτήρια Οδός
- Οι υπόλοιπες οδοί εντός της περιοχής μελέτης που τέμνουν τον κεντρικό άξονα της Μ. Μερκούρη δεν χαρακτηρίζονται στα πλαίσια του ΓΠΣ Καβάλας, επομένως θα καταταχθούν με κριτήρια που ανταποκρίνονται με ρεαλιστικό τρόπο στο χαρακτήρα των οδών → ΔΥ – Τοπική Οδός
- Επιλογή τυπικής διατομής για την οδό Μ. Μερκούρη → δ2 με συνολικό πλάτος οδοστρώματος τα 7,00μ και καθαρό πλάτος λωρίδας τα 3,25μ. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η επιθυμητή μείωση του υφιστάμενου πλάτους της οδού, χωρίς να επηρεάζεται η κυκλοφοριακή της ικανότητα.
- Καθορισμός επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα. Το υφιστάμενο όριο των 50 χλμ/ώρα μειώνεται για την περεταίρω αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας. Τα προαναφερθέντα όρια ταχύτητας βρίσκονται εντός των προδιαγραφών για κατηγορία οδού ΒΙΙΙ και τυπική διατομή δ2. Το χαμηλότερο όριο ταχύτητας δύναται επίσης να εξυπηρετήσει ορθότερα το μεικτό χαρακτήρα της μελετώμενης περιοχής με πληθώρα κατοικιών και παρόδιων χρήσεων-επιχειρήσεων ως προς την πρόσβαση.

Το οδικό τμήμα έχει ενταχθεί στην κατηγορία ΒΙΙΙ. Στην ομάδα Β ανήκουν οδοί που διατρέχουν περιοχές εντός σχεδίου (ημιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών. Στην κατηγορία ΒΙΙΙ εντάσσονται οι αστικές αρτηρίες. Στόχος η κατά το δυνατότερο προσαρμογή στην υφιστάμενη οδό και για την ασφαλέστερη εξυπηρέτηση του πλήθους παρόδιων χρήσεων γης έχει επιλεγεί και εφαρμοστεί όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα.

Στην περιοχή μελέτης προτείνεται η υλοποίηση τριών ισόπεδων κυκλικών κόμβων στις Χ.Θ. 0+000, 0+900 και 4+255 αντίστοιχα. Τα γεωμετρικά στοιχεία των κυκλικών κόμβων επιλέχθηκαν σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (Τεύχος 10-Κόμβοι κυκλικής κίνησης ΟΜΟΕ-Κ3, Έκδοση 2011). πραγματοποιήθηκε έλεγχος περιτυπώματος οπισθοτροχιάς σε όλο το μήκος του προτεινόμενου έργου για αρθρωτό φορτηγό 16,50μ με τη χρήση του εξειδικευμένου λογισμικού Transoft AutoTURN.

Το συνολικό μήκος του μελετώμενου οδικού τμήματος υπολογίζεται περίπου σε 4500,00μ. Η χάραξη, ακολουθεί κατά το δυνατό την υφιστάμενη. Συγκεκριμένα, ο κεντρικός άξονας της υφιστάμενης οδού διατηρήθηκε ως έχει και αφού αποτυπώθηκε με όσο περισσότερη ακρίβεια ήταν εφικτό, προέκυψαν οι οριογραμμές του νέου οδοστρώματος έπειτα από την προτεινόμενη στένωση. Το πλάτος της μελετώμενης οδού μεταβάλλεται παραμετρικά στις περιοχές των προτεινόμενων κυκλικών κόμβων.

Το τμήμα της οδού που οριοθετείται από τον 1ο και 2ο κυκλικό κόμβο (Οδός ΡΑΛΙΟ Α) χαρακτηρίζεται από σταθερό πλάτος διατομής 7,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν) και καθαρό πλάτος λωρίδας ανά κατεύθυνση ίσο με 3,25 μ.

Το τμήμα της οδού που οριοθετείται από τον 2ο και 3ο κυκλικό κόμβο (Οδός ΡΑΛΙΟ Β) χαρακτηρίζεται από σταθερό πλάτος διατομής 7,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν) και καθαρό πλάτος λωρίδας ανά κατεύθυνση ίσο με 3,25 μ.

Εκατέρωθεν του οδοστρώματος προβλέπεται η ανακατασκευή διαπλατυμένων πεζοδρομίων μεταβαλλόμενου πλάτους, ανάλογα πάντα με το διαθέσιμο χώρο. Εξαιρεση αποτελεί το τμήμα από τη Χ.Θ. 3+104 έως Χ.Θ. 3+594 στην κατεύθυνση από Καβάλα, όπου προβλέπεται η κατασκευή σταθεροποιημένου ερείσματος πλάτους 1,50 μ. Η ρυμοτομία της περιοχής δεν θίγεται, επομένως η

διαπλάτυνση των πεζοδρομίων προκύπτει μόνο από τη στένωση του υφιστάμενου οδοστρώματος. Για την εξυπηρέτηση του Παλιού από τα ΜΜΜ, προβλέπεται στη Χ.Θ. 1+940 κατάλληλη διαμόρφωση εσοχής για στάθμευση λεωφορείου πλάτους 3,0 μ παρά την οδό.

Κυκλικός κόμβος 1 (Χ.Θ. 0+140)

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του κόμβου διαμορφώθηκαν ως εξής:

Εξωτερική διάμετρος κυκλικής διάταξης: $f = 20\mu$.

Ακτίνα κεντρικής κυκλικής νησίδας: $R1 = 3,15\mu$.

Πλάτος υπερβατής ζώνης: $b = 1,85\mu$.

Πλάτος δακτυλίου κυκλοφορίας: $c = 4,00\mu$.

Η επιλογή του πλάτους της υπερβατής ζώνης προέκυψε έπειτα από προσομοίωση κίνησης των οχημάτων που πρόκειται να διέρχονται από τον κυκλικό κόμβο. Στόχος είναι η ασφαλής, με μειωμένη ταχύτητα κίνηση από και προς όλους τους κλάδους του κόμβου. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές των ΟΜΟΕ-Κ3, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν προκύπτει ανάγκη για δημιουργία υπερβατής ζώνης, σχεδιάστηκε ωστόσο με σκοπό την περαιτέρω μείωση της ταχύτητας των εισερχόμενων οχημάτων αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση των βαρέων οχημάτων.

Η κυκλική πορεία των οχημάτων ορίζεται από μία υπερυψωμένη νησίδα με φύτευση πρασίνου εσωτερικά, ακτίνας 3,15 μ, η οποία περιβάλλεται από υπερβατή ζώνη πλάτους 1,85 μ. Η χρήση της υπερβατής ζώνης χρησιμεύει για να φιλοξενεί τις οπισθοτροχιές βαρέων οχημάτων. Ως όχημα σχεδιασμού χρησιμοποιήθηκε το SATTELZUG σύμφωνα με τις γερμανικές προδιαγραφές FGSV 2001(DE). Η υπερβατή ζώνη θα υψώνεται ελαφρώς του οδοστρώματος, ώστε να καθίσταται άβολη η προσπέλασή της. Ο δακτύλιος κυκλοφορίας διαμορφώνεται με πλάτος 4,00 μ και εξωτερικά αυτού προβλέπεται ασφατικό έρεισμα πλάτους 1,00 μ. Η εγκάρσια κλίση τόσο του δακτυλίου κυκλοφορίας όσο και του περιμετρικού ερείσματος υπολογίστηκε σταθερά σε 2,50% προς το εξωτερικό του κύκλου. Ακολουθεί περιγραφή διαμόρφωσης των συμβαλλόμενων κλάδων στον κυκλικό κόμβο, χαρακτηρισμένοι με τις ονομασίες που δόθηκαν κατά τη μελέτη.

Οδός 1

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 8,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν) έπειτα από διαγραμμισμένη ζώνη αποκλεισμού κατάλληλης διαμόρφωσης και μήκους 120,00 μ. Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 65 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,50 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 4,00 μ. Τέλος, στις θέσεις των πεζοδιαβάσεων, η υπερυψωμένη διαχωριστική νησίδα διακόπτεται για 3 μέτρα, μήκος ίσο με αυτό της διάβασης.

Οδός 2

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 7,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν). Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 15 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,08 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 3,94 μ. Τέλος, στις θέσεις των πεζοδιαβάσεων, η υπερυψωμένη διαχωριστική νησίδα διακόπτεται για 3 μέτρα, μήκος ίσο με αυτό της διάβασης.

Οδός 3

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 7,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα

πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν). Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 15 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 3,63 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 3,60 μ. Τέλος, στις θέσεις των πεζοδιαβάσεων, η υπερυψωμένη διαχωριστική νησίδα διακόπτεται για 3 μέτρα, μήκος ίσο με αυτό της διάβασης.

Οδός 4

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 7,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν). Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 20 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,16 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 4,02 μ. Τέλος, στις θέσεις των πεζοδιαβάσεων, η υπερυψωμένη διαχωριστική νησίδα διακόπτεται για 3 μέτρα, μήκος ίσο με αυτό της διάβασης.

Κυκλικός κόμβος 2 (Χ.Θ. 0+890)

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του κόμβου διαμορφώθηκαν ως εξής:

Εξωτερική διάμετρος κυκλικής διάταξης: $f = 19\mu$.

Ακτίνα κεντρικής κυκλικής υπερβατής νησίδας: $R1 = 4,50\mu$.

Πλάτος δακτυλίου κυκλοφορίας: $c = 4,00\mu$.

Η επιλογή της διαμόρφωσης της κεντρικής κυκλικής νησίδας ως υπερβατή προέκυψε λόγω περιορισμένου χώρου και επιβεβαιώθηκε έπειτα από προσομοίωση κίνησης των οχημάτων που πρόκειται να διέρχονται από τον κυκλικό κόμβο. Στόχος είναι η ασφαλής, με μειωμένη ταχύτητα κίνηση από και προς όλους τους κλάδους του κόμβου.

Η κυκλική πορεία των οχημάτων ορίζεται από μία ελαφρώς υπερυψωμένη υπερβατή νησίδα ακτίνας 4,50 μ. Η χρήση της υπερβατής νησίδας χρησιμεύει για να φιλοξενεί τις οπισθοτροχιές βαρέων οχημάτων. Στην παρούσα μελέτη, ως όχημα σχεδιασμού χρησιμοποιήθηκε το SATTELZUG σύμφωνα με τις γερμανικές προδιαγραφές FGSV 2001(DE). Σημειώνεται ότι η υπερβατή ζώνη θα υψώνεται ελαφρώς του οδοστρώματος, ώστε να καθίσταται άβολη η προσπέλασή της. Ο δακτύλιος κυκλοφορίας διαμορφώνεται με πλάτος 4,00 μ και εξωτερικά αυτού προβλέπεται ασφαλτικό έρεισμα πλάτους 1,00 μ. Η εγκάρσια κλίση τόσο του δακτυλίου κυκλοφορίας όσο και του περιμετρικού ερείσματος υπολογίστηκε σταθερά σε 2,50% προς το εξωτερικό του κύκλου. Ακολουθεί περιγραφή διαμόρφωσης των συμβαλλόμενων κλάδων στον κυκλικό κόμβο, χαρακτηρισμένοι με τις ονομασίες που δόθηκαν κατά τη μελέτη.

Οδός PALIO A

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 8,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν). Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 22 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,58 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 4,11 μ. Τέλος, στις θέσεις των πεζοδιαβάσεων, η υπερυψωμένη διαχωριστική νησίδα διακόπτεται για 3 μέτρα, μήκος ίσο με αυτό της διάβασης.

Οδός PALIO B

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 7,50 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα

πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν). Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 26 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,01 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 4,10 μ. Τέλος, στις θέσεις των πεζοδιαβάσεων, η υπερυψωμένη διαχωριστική νησίδα διακόπτεται για 3 μέτρα, μήκος ίσο με αυτό της διάβασης.

Οδός ΟΔ 5

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 7,00 μ (συνυπολογίζοντας ρείθρα πλάτους 0,25 μέτρων εκατέρωθεν). Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 8 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται διαγράμμιση ζώνης αποκλεισμού έναντι υπερυψωμένης νησίδας λόγω περιορισμένου. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 3,60 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 3,15 μ.

Κυκλικός κόμβος 3 (Χ.Θ. 4+270)

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του κόμβου διαμορφώθηκαν ως εξής:

Εξωτερική διάμετρος κυκλικής διάταξης: $f = 24\mu$.

Ακτίνα κεντρικής κυκλικής νησίδας: $R1 = 3,65\mu$.

Πλάτος υπερβατής ζώνης: $b = 2,35\mu$.

Πλάτος δακτυλίου κυκλοφορίας: $c = 5,00\mu$.

Η επιλογή του πλάτους της υπερβατής ζώνης προέκυψε έπειτα από προσομοίωση κίνησης των οχημάτων που πρόκειται να διέρχονται από τον κυκλικό κόμβο. Στόχος είναι η ασφαλής, με μειωμένη ταχύτητα κίνηση από και προς όλους τους κλάδους του κόμβου.

Η κυκλική πορεία των οχημάτων ορίζεται από μία υπερυψωμένη νησίδα με φύτευση πρασίνου εσωτερικά, ακτίνας 3,65 μ, η οποία περιβάλλεται από υπερβατή ζώνη πλάτους 2,35 μ. Η χρήση της υπερβατής ζώνης χρησιμεύει για να φιλοξενεί τις οπισθοτροχίες βαρέων οχημάτων. Στην παρούσα μελέτη, ως όχημα σχεδιασμού χρησιμοποιήθηκε το SATTELZUG σύμφωνα με τις γερμανικές προδιαγραφές FGSV 2001(DE). Σημειώνεται ότι η υπερβατή ζώνη θα υψώνεται ελαφρώς του οδοστρώματος, ώστε να καθίσταται άβολη η προσπέλασή της. Ο δακτύλιος κυκλοφορίας διαμορφώνεται με πλάτος 5,00 μ και εξωτερικά αυτού προβλέπεται ασφαλτικό έρεισμα πλάτους 1,00 μ. Η εγκάρσια κλίση τόσο του δακτυλίου κυκλοφορίας όσο και του περιμετρικού ερείσματος υπολογίστηκε σταθερά σε 2,50% προς το εξωτερικό του κύκλου. Ακολουθεί περιγραφή διαμόρφωσης των συμβαλλόμενων κλάδων στον κυκλικό κόμβο, χαρακτηρισμένοι με τις ονομασίες που δόθηκαν κατά τη μελέτη.

Οδός PALIO B

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 6,50 μ. Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 30 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,09 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 3,46 μ. Τέλος, λόγω του υπεραστικού χαρακτήρα της περιοχής στον συγκεκριμένο κόμβο, δεν προβλέπονται πεζοδρόμια εκατέρωθεν αυτής, όπως ισχύει και σήμερα. Αντ' αυτών, προβλέπονται εκατέρωθεν της οδού η κατασκευή σταθεροποιημένου ερείσματος πλάτους 1,50 μ. και αβαθούς τάφρου (gutter), ανάλογα με το υφιστάμενο ανάγλυφο, για την απορροή των ομβρίων.

Οδός PALIO C

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 7,50 μ. Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης,

σε απόσταση 25 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,44 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 4,10 μ. Τέλος, λόγω του υπεραστικού χαρακτήρα της περιοχής στον συγκεκριμένο κόμβο, προβλέπεται εκατέρωθεν της οδού η κατασκευή σταθεροποιημένου ερείσματος πλάτους 1,50 μ, ενώ από τη Χ.Θ. 4+300 έως τη Χ.Θ. 4+400 προβλέπεται διαγραμμισμένη ζώνη αποκλεισμού κατάλληλης διαμόρφωσης για την ορθή προσαρμογή του πλάτους του συγκεκριμένου κλάδου.

Οδός 6

Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση. Πλησιάζοντας στον προτεινόμενο κυκλικό κόμβο, το υφιστάμενο πλάτος προσαρμόζεται στα 5,50 μ.

Κεντρικά του κλάδου πρόσβασης, σε απόσταση 5 περίπου μέτρων από τη διασταύρωση με την κυκλική οδό, προβλέπεται η κατασκευή υπερυψωμένης διαχωριστικής νησίδας κατάλληλης διαμόρφωσης με εσωτερική χαμηλή φύτευση, όπως προτείνεται στις οδηγίες σχεδιασμού των προσβάσεων κυκλικών κόμβων των ΟΜΟΕ-Κ3. Το πλάτος εισόδου στον κλάδο πρόσβασης διαμορφώνεται στα 4,27 μ, ενώ το πλάτος εξόδου διαμορφώνεται στα 3,99 μ. Τέλος, λόγω του υπεραστικού χαρακτήρα της περιοχής στον συγκεκριμένο κόμβο, προβλέπεται εκατέρωθεν της οδού η κατασκευή σταθεροποιημένου ερείσματος πλάτους 1,50 μ.

Η σήμανση περιλαμβάνει την κατακόρυφη σήμανση δηλαδή, της πάσης φύσεως πινακίδες και την οριζόντια σήμανση, δηλαδή τις διαγραμμίσεις. Οι πινακίδες κατατάσσονται, τοποθετούνται και κατασκευάζονται σύμφωνα με τον Ν. 2094/1992 και τις τεχνικές προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ, την εγκύκλιο 1/1992 και τις αντίστοιχες ΟΜΟΕ. Οι πινακίδες διακρίνονται σε πληροφοριακές πινακίδες και πινακίδες σταθερού περιεχομένου (ρυθμιστικές, αναγγελίας κινδύνου και καθοδήγησης). Επίσης, για την στήριξη των πινακίδων σήμανσης προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν μεταλλικοί γαλβανισμένοι στύλοι ύψους 3,30μ. ονομαστικής διαμέτρου 3", πάχους τοιχωμάτων 3,65χλστ, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Πρότυπης Τεχνικής Προδιαγραφής ΒΜ5/0/40124/30-9-80 (Απόφαση του τ.Υ.Δ.Ε). Κατά τα λοιπά (προστασία των μεταλλικών στύλων, αντοχή στύλων, κατασκευαστικές λεπτομέρειες, πάκτωση κλπ.), ισχύουν τα αναφερόμενα στην ίδια Πρότυπη Τεχνική Προδιαγραφή.

Καθώς επίσης ότι:

τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας αφορούν το τμήμα της 10ης Επαρχιακής Οδού το οποίο διέρχεται εντός του Οικισμού Παληού – Καβάλας και συγκεκριμένα περιλαμβάνουν:

τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και των κατευθύνσεων αυτής,

την τροποποίηση της διατομής του οδοστρώματος της οδού (στένωση του πλάτους της οδού Μερκούρη με παράλληλη διαπλάτυνση των εκατέρωθεν πεζοδρομίων),

την επιβολή περιορισμών ή/και απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης,

και άρα εμπίπτουν στις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, και ειδικότερα στην παρ. 1 του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999,

εισηγούμαστε

στο Περιφερειακό Συμβούλιο της ΠΑΜΘ, την λήψη απόφασης έγκρισης των μέτρων που αφορούν την ρύθμιση της κυκλοφορίας για το έργο: «Βελτίωση οδικής ασφάλειας στο τμήμα της 10ης επαρχιακής οδού, εντός του οικισμού Παληού Καβάλας», σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 1 του αρ. 52 του Ν.2696/1999 όπως όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το άρθρο 48 του Ν. 4313/2014 (ΦΕΚ 261/Α').

Το Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης μετά από διαλογική συζήτηση έχοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 163 του Ν. 3852/2010, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Εγκρίνει την έκδοση απόφασης των μέτρων που αφορούν την ρύθμιση της κυκλοφορίας για το έργο: «Βελτίωση οδικής ασφάλειας στο τμήμα της 10ης επαρχιακής οδού, εντός του οικισμού Παληού Καβάλας», σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 1 του αρ. 52 του Ν.2696/1999 όπως όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το άρθρο 48 του Ν. 4313/2014 (ΦΕΚ 261/Α'), όπως ειδικότερα αναφέρεται στην εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας.

Κατά της ανωτέρω απόφασης ψήφισαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι 1.Μέτιος Χρήστος, 2.Πολίτης Αλέξιος, 3.Κουρτίδης Κων/νος, 4.Αντωνιάδης Κων/νος, 5.Δελησταμάτης Βασίλειος, 6.Κασάπ Αχμέτ, 7.Παπαεμμανουήλ Γρηγόριος, 8.Τσώνης Αθανάσιος, 9.Ψωμά Σοφία, 10.Μποδούρογλου Κατερίνα, 11.Γκουλιάμα Μανδαλίδου Αλεξάνδρα.

Η παρούσα απόφαση έλαβε α/α 74/2025.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ

Πιτιακούδης Σ. Μιχαήλ

Τα Μέλη

1. ΜΟΥΡΒΕΤΙΔΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	23. ΠΑΥΛΑΚΑΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	
2. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	24. ΑΜΟΥΤΣΚΑ ΙΜΠΡΑΧΗΜ	ΑΠΩΝ
3. ΒΕΝΕΤΙΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	25. ΟΣΜΑΝ ΠΕΧΛΙΒΑΝ ΑΧΜΕΤ	
4. ΜΠΑΧΑΡΙΔΟΥ ΦΑΝΗ	26. ΑΡΧΟΝΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	
5. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	27. ΜΕΤΙΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	
6. ΠΑΤΑΚΑΚΗΣ ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ	28. ΠΟΛΙΤΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ	
7. ΙΩΣΗΦΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	29. ΚΟΥΡΤΙΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	
8. ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	30. ΤΣΑΛΙΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΑΠΩΝ
9. ΧΑΤΖΗΓΚΕΝΕ ΙΡΦΑΝ	31. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	
10. ΚΟΝΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	32. ΔΕΛΗΣΤΑΜΑΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	
11. ΤΑΠΑΤΖΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	33. ΜΟΥΜΙΝ ΚΑΑΝ	ΑΠΩΝ
12. ΠΟΥΛΙΛΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	34. ΚΑΣΑΠ ΑΧΜΕΤ	
13. ΙΣΜΑΗΛΚΟ ΦΑΤΗΧ	35. ΠΑΠΑΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	
14. ΚΑΤΣΟΓΡΙΔΑΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	36. ΤΣΩΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	
15. ΜΕΝΤΙΖΗΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ	37. ΨΩΜΑ ΣΟΦΙΑ	
16. ΧΑΤΖΗ ΜΕΜΕΤ ΡΙΤΒΑΝ	38. ΓΚΟΥΛΙΑΜΑ ΜΑΝΔΑΛΙΔΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	
17. ΙΓΝΑΤΙΑΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	39. ΜΠΟΔΟΥΡΟΓΛΟΥ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	
18. ΜΟΛΛΑ ΙΣΑ ΡΙΤΒΑΝ	40. ΚΑΓΓΕΛΙΔΗΣ ΔΑΜΙΑΝΟΣ	ΑΠΩΝ
19. ΕΥΚΑΡΠΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	41. ΣΕΙΤΑΝΙΔΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ	
20. ΔΑΛΚΙΤΖΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	42. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ	
21. ΜΠΡΙΚΑ ΠΟΛΥΞΕΝΗ	43. ΛΥΜΠΕΡΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	
22. ΓΙΟΥΡΟΥΚ ΣΑΛΗ	44. ΚΛΑΔΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	