



STREET

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΙ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΛΟΓΟΙ
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

**ΣΤΑΥΡΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ
& συνεργάτες**



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ



ΣΥΝΤΑΞΑΣ:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ – ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2015



STREET

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΙ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΛΟΓΟΙ
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

**ΣΤΑΥΡΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ
& συνεργάτες**

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:

Κωνσταντινίδης Σταύρος

Συγκοινωνιολόγος - Πολιτικός Μηχανικός

Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος

Δρ. Συγκοινωνιολόγος – Πολιτικός Μηχανικός

Μπρισίμης Γιώργος

Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος – Πολιτικός Μηχανικός

Τσακιροπούλου Ανθή

Συγκοινωνιολόγος – Τοπογράφος Μηχανικός

Μητρ. Ιωσήφ 1
546 22 Θεσ/νίκη
Σκουφά 62α
106 80 Αθήνα

Τ. 2103 602 710
F. 2103 602 705
Μ. 6948 607 547
E. stkon@otenet.gr

Νοέμβριος 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
1.1. Αντικείμενο της Μελέτης – Περιοχή Μελέτης.....	3
1.2. Ομάδα Μελέτης.....	5
2. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ.....	6
2.1. Εκπονημένες κυκλοφοριακές μελέτες.	6
2.2. Βασικά συμπεράσματα και προτάσεις.....	7
2.3. Βαθμός εφαρμογής.....	9
3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	11
3.1. Χρήσεις γης επί της παραλιακής οδού.....	11
3.2. Ιεράρχηση οδικού δικτύου.....	11
3.3. Κυκλοφορία οχημάτων – Στάθμευση.....	13
3.4. Δημόσια συγκοινωνία.....	16
3.5. Κίνηση πεζών-ποδηλάτων.....	19
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ.....	21
4.1. Γεωμετρία και Λειτουργία του οδικού δικτύου.....	21
4.1.1. Προβληματικά οδικά τμήματα και σημεία.....	21
4.1.2. Προβληματικοί κόμβοι.....	22
4.2. Στάθμευση.....	35
4.3. Δημόσια Συγκοινωνία.....	36
4.4. Κίνηση πεζών - ποδηλατών.....	39
4.5. Οριζόντια και Κατακόρυφη Σήμανση.....	41
5. ΣΤΟΧΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	43
6. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	44
6.1. Πρόταση Ιεράρχησης οδικού δικτύου.....	44
6.2. Πρόταση Κυκλοφοριακής Οργάνωσης.....	46
6.3. Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας και βελτίωσης της κυκλοφορίας στους προβληματικούς κόμβους.....	63
6.4. Διαχείριση λειτουργίας παραλιακού πεζόδρομου.....	71
6.4.1. Χρονικότητα εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.....	72
6.4.2. Κυκλοφορία οχημάτων.....	74
6.4.3. Στάθμευση.....	77

6.4.4.Τροφοδοσία καταστημάτων	78
6.4.5.Κυκλοφορία πεζών και ποδηλατών.....	78
6.5. Προτεινόμενη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση.....	79
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ	82
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	83
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. Καταγραφή κυκλοφοριακών φόρτων	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2. Μέθοδος υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης μη σηματοδοτούμενου κόμβου	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3. Αποτελέσματα υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης μη σηματοδοτούμενων κόμβων	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4. Τυπικά Σχέδια Διατάξεων Μείωσης Ταχύτητας	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5. Σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας Πεζοδρόμου	

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα κυκλοφοριακή μελέτη συντάσσεται για λογαριασμό του Δήμου Θερμαϊκού και αντικείμενό της είναι η μελέτη και αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του οικισμού της Περαιάς.

Η Μελέτη ανατέθηκε βάσει της υπ' αριθ. 134/2015 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Θερμαϊκού στον Συγκοινωνιολόγο-Πολιτικό Μηχανικό Σταύρο Κωνσταντινίδη, μελετητή τάξης Β' στην κατηγορία μελετών 10 (συγκοινωνιακά).

Η σχετική σύμβαση μεταξύ του Μελετητή και του Δήμου, υπογράφηκε στις 22.07.2015 και έλαβε Α.Π. 17627/22.07.2015

1.1. Αντικείμενο της Μελέτης – Περιοχή Μελέτης

Αντικείμενο της μελέτης είναι η διερεύνηση των απαραίτητων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στον οικισμό της Περαιάς με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κυκλοφορία, την αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση της λειτουργικότητας του δικτύου.

Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη περιλαμβάνει:

- Καταγραφή και έλεγχο υφιστάμενης κατάστασης του οικισμού της Περαιάς και πιο συγκεκριμένα **της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς Ξενίου Διός, Θεσσαλονίκης-Μηχανιώνας, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, Κουντουριώτου**, ήτοι: λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονόδρομοι – αμφίδρομοι – απαγορεύσεις στρεφουσών κινήσεων), καταγραφή σήμανσης υπάρχουσας κατάστασης (συμπεριλαμβανομένης και της σχετικής με τη στάθμευση).

- Εντοπισμό διασταυρώσεων που παρουσιάζουν στοιχεία δυσλειτουργίας και διενέργεια μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων σε κόμβους για τους οποίους κρίνεται απαραίτητη η ποσοτικοποίηση των κυκλοφοριακών μεγεθών με στόχο τον εντοπισμό δυσλειτουργικών κόμβων, με κριτήρια οδικής ασφάλειας, ιεράρχησης οδικού δικτύου, ελλειμματικής κυκλοφοριακής ρύθμισης (σήμανση, γεωμετρία, λειτουργικά χαρακτηριστικά).
- Εντοπισμό προβληματικών σημείων κυκλοφοριακής ροής και ρύθμισης (οδοί, φωτεινή σηματοδότηση, κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση, στάθμευση, πεδία κυκλοφορίας ευάλωτων χρηστών), με κριτήρια οδικής ασφάλειας (συσσώρευση αυξημένου αριθμού τροχαίων ατυχημάτων – black spots, επικίνδυνων διαδρόμων κυκλοφορίας πεζών, απουσία επαρκούς ορατότητας, έλλειψη ή ανεπάρκεια οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης) και δυσλειτουργικής κυκλοφοριακής οργάνωσης (ανεπάρκεια γεωμετρικών χαρακτηριστικών, κατευθύνσεις οδών, κατάχρηση στάθμευσης παρά την οδό).
- Κατάρτιση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων, συμπεριλαμβανομένης πρότασης νέας ιεράρχησης του οδικού δικτύου του οικισμού και πιο συγκεκριμένα της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς Ξενίου Διός, Θεσσαλονίκης-Μηχανιώνας, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, Κουντουριώτου, εάν και όπου αυτή απαιτείται, με έμφαση στη βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας των δυσλειτουργικών κόμβων και των οδικών στοιχείων που εντοπίστηκαν ως “προβληματικά”: μονοδρομήσεις - αντιδρομήσεις, απαγορεύσεις στρεφουσών κινήσεων και καθορισμός προτεραιότητας.
- Προτάσεις σήμανσης, οι οποίες συνάδουν με το παραπάνω προτεινόμενο πλαίσιο παρεμβάσεων, που αφορούν:
 - την κατακόρυφη σήμανση (επισήμανση υφιστάμενης σήμανσης που παραμένει, επισήμανση υφιστάμενης σήμανσης που απομακρύνεται, επισήμανση νέας απαιτούμενης σήμανσης) και
 - την οριζόντια σήμανση (συμπεριλαμβανομένης της απαγόρευσης στάθμευσης).

- Καταγραφή του υφιστάμενου πλαισίου λειτουργίας του παραλιακού μετώπου της Περαιάς ως οδικού στοιχείου, τόσο από άποψη κυκλοφορίας οχημάτων, όσο και από άποψη κινητικότητας των ευάλωτων χρηστών, ήτοι πεζών, ποδηλατιστών, λαμβάνοντας υπόψη και τις υφιστάμενες χρήσεις γης.
- Κατάρτιση ολοκληρωμένης πρότασης - πλαισίου για τη λειτουργία του παραλιακού μετώπου με γνώμονα την βέλτιστη δυνατή αξιοποίησή του, βάσει και των καταγραφών που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο της μελέτης.

1.2. Ομάδα Μελέτης

Στην εκπόνηση και σύνταξη της παρούσας κυκλοφοριακής μελέτης συνεργάστηκαν οι παρακάτω μηχανικοί:

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ

Msc Συγκοινωνιολόγος - Πολιτικός Μηχανικός

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Δρ Συγκοινωνιολόγος – Πολιτικός Μηχανικός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΡΙΣΙΜΗΣ

Msc Συγκοινωνιολόγος–Πολεοδόμος/Χωροτάκτης - Πολιτικός Μηχανικός

ΑΝΘΗ ΤΣΑΚΙΡΟΠΟΥΛΟΥ

Msc Συγκοινωνιολόγος – Τοπογράφος Μηχανικός

2. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

2.1. Εκπονημένες κυκλοφοριακές μελέτες.

Η τελευταία κυκλοφοριακή μελέτη που είχε ως αντικείμενο τη δημοτική κοινότητα Περαιάς παραδόθηκε τον Ιούλιο του 2004 και είχε τίτλο *«Πρότυπες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις και Σήμανση Οδικού Δικτύου της Περιοχής Παρέμβασης: Παραθαλάσσια Ζώνη Περαιάς και Νέων Επιβατών Δήμου Θερμαϊκού»* από την συγκοινωνιολόγο κ. Μαρία Μορφουλάκη. Εκπονήθηκε για λογαριασμό του Οργανισμού Θεσσαλονίκης και εγκρίθηκε με την 4/11/18.10.2004 απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής του. Ως παραλιακή ζώνη ορίστηκε η περιοχή μεταξύ της οδού Δημοκρατίας και της θάλασσας.

Οι προτάσεις της μελέτης αυτής εναρμονίζονται με τα πορίσματα των προηγούμενων μελετών που αφορούν τον οικισμό:

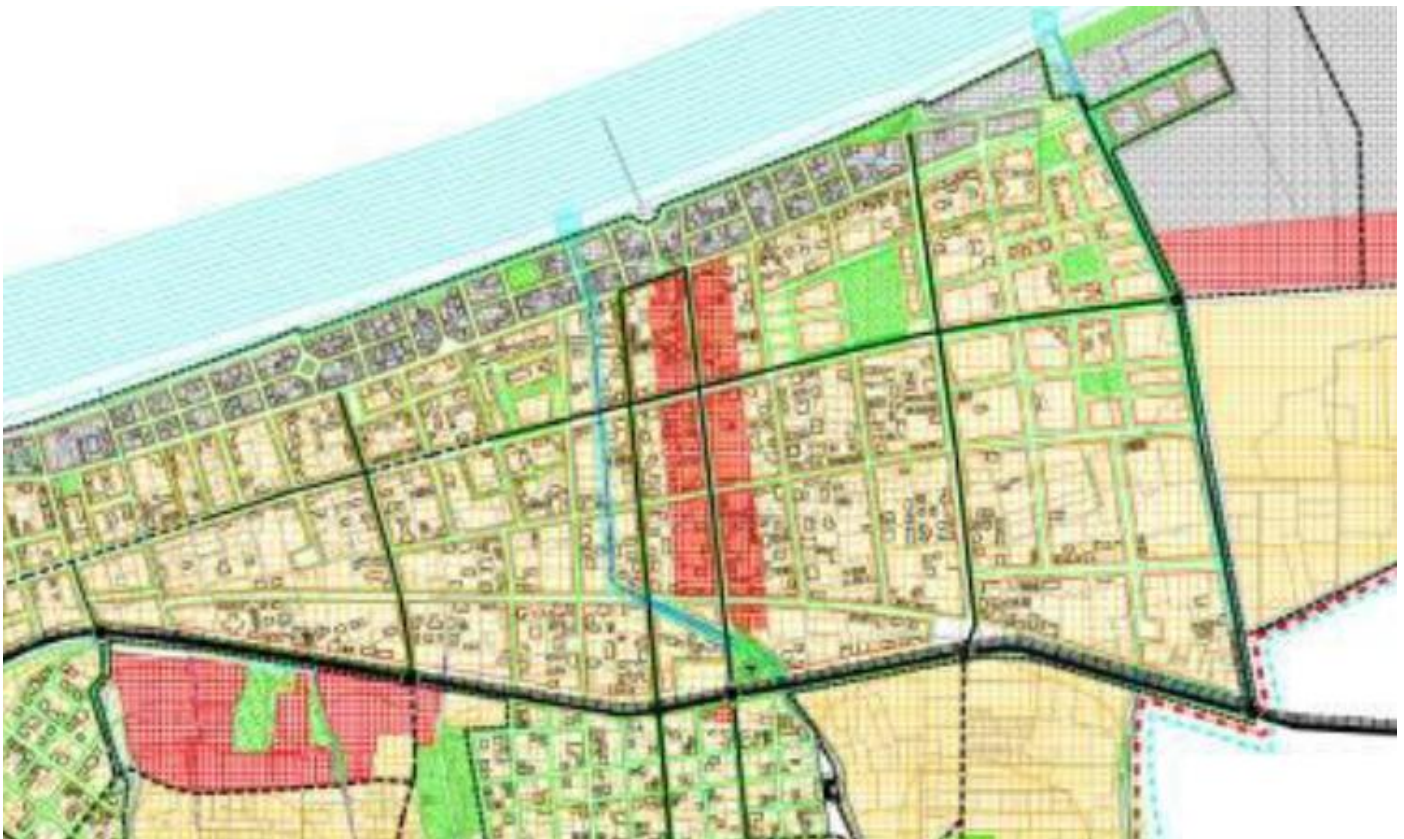
- α) την κυκλοφοριακή μελέτη της Κάτω Περαιάς που εκπονήθηκε το 1997
- β) τη μελέτη πεζοδρόμησης της παραλιακής οδού της Κάτω Περαιάς
- γ) τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης και την Περιαστική Ζώνη που παραδόθηκε το 1999 για λογαριασμό του Οργανισμού Θεσσαλονίκης. Στη μελέτη αυτή προτάθηκε η νηολόγηση γραμμών θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας για τη σύνδεση της Περαιάς με την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Εκτός από τις παραπάνω κυκλοφοριακές μελέτες για τη Δημοτική Ενότητα Θερμαϊκού έχει εγκριθεί Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) με την υπ. αρ. 8207/21.02.2007 απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΦΕΚ 110/ΑΑΠΘ/27.03.2007) που δίνει τις γενικές κατευθύνσεις που αφορούν τη μελλοντική ανάπτυξη της πόλης και του συγκοινωνιακού της συστήματος.

2.2. Βασικά συμπεράσματα και προτάσεις

Στο εγκεκριμένο ΓΠΣ (εικ. 1) προβλέπεται:

- η διαμόρφωση της επαρχιακής οδού 27 Θεσσαλονίκης – Μηχανιώνας σε κύρια αρτηρία, η ρύθμιση συνδέσεων κόμβων και υπέργειων-υπόγειων διαβάσεων επί αυτής,
- ο καθορισμός χώρων στάθμευσης,
- η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων-πεζοδρόμων,
- η επέκταση του μέσου σταθερής τροχιάς της Θεσσαλονίκης για την εξυπηρέτηση της περιοχής (προτάθηκε η κίνησή του παράλληλα στην επαρχιακή οδό) και
- η δημιουργία θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας για τη σύνδεση του δήμου με το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (προβλέφθηκε στάση στην προβλήτα της Περαίας).



εικ.1. Τμήμα του εγκεκριμένου ΓΠΣ για την Περαία

Από την κυκλοφοριακή μελέτη του 2004 που είχε ως αντικείμενο κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην παραθαλάσσια ζώνη της Περαιάς προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η αμφίδρομη λειτουργία των οδών της παραλιακής ζώνης, η υψηλή κυκλοφοριακή φόρτιση, η παρόδια στάθμευση και τα στενά πεζοδρόμια έχουν ως αποτέλεσμα τη χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης της πεζής κυκλοφορίας και τον περιορισμό της ορατότητας στις διασταυρώσεις. Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση έχει ως στόχο την εξυπηρέτηση μετακινήσεων με μηχανικά μέσα και όχι στην εξυπηρέτηση μετακινήσεων πεζή ή με ποδήλατο.
- Προτείνεται σε ολόκληρη την παραλιακή ζώνη (Ακτή Κουντουριώτου, Δημοκρατίας και κάθετες συνδετήριες) η κατάργηση του υψομετρικού διαχωρισμού πεζοδρομίου-οδοστρώματος και η τεθλασμένη χάραξη των διαδρόμων κυκλοφορίας, ώστε να μειωθούν οι ταχύτητες κίνησης. Ο χώρος κίνησης των πεζών προτείνεται να προστατεύεται με την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης, πρασίνου ή άλλου αστικού εξοπλισμού. Στους κόμβους προτείνεται διαπλάτυνση πεζοδρομίων.
- Προτείνεται επιπλέον μονοδρόμηση του περιμετρικού οδικού δικτύου και η δημιουργία δακτυλίου, ώστε να απορροφηθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος που επιδιώκεται να εκτραπεί από την περιοχή της παραθαλάσσιας ζώνης. Κατά μήκος του δακτυλίου τα οχήματα θα πρέπει να κινούνται ταχύτερα απ' ότι στο εσωτερικό του.
- Στόχος του προτεινόμενου κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι ο διαχωρισμός των κινήσεων πεζή από τις μηχανικές, ώστε να προστατευθεί η παραθαλάσσια ζώνη από την υψηλή κυκλοφοριακή φόρτιση και από διαμπερείς μετακινήσεις.
- Ως βασικό μέτρο κυκλοφοριακού ανασχεδιασμού της παραλιακής οδού προτάθηκε η μετατροπή της σε αμιγή πεζόδρομο με ποδηλατόδρομο από την οδό Φιλίππου μέχρι την οδό Ξενοφώντος. Σε μικρό μόνο τμήμα της προτάθηκε η παραλιακή οδός να είναι προσπελάσιμη από ΙΧ οχήματα και να λειτουργεί ως ήπιας κυκλοφορίας με συνοδευτικό και εκεί

ποδηλατόδρομο (από Ξενοφώντος και δυτικά). Στο τμήμα ήπιας κυκλοφορίας προτάθηκε η αμφίδρομη λειτουργία της οδού.

- Προτάθηκε η μονοδρόμηση της οδού Δημοκρατίας με φορά από την Περαιά προς τους Νέους Επιβάτες και η δημιουργία θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.
- Τέλος προτάθηκε η μονοδρόμηση όλων των οδών μεταξύ της οδού Δημοκρατίας και της Ακτής Κουντουριώτη με τη λογική των εφαιπόμενων βρόγχων, ώστε να μη δημιουργούνται σημεία διασταύρωσης, να μειωθεί η κυκλοφορία στις τοπικές αυτές οδούς και να αυξηθεί η προσφορά στάθμευσης παρά την οδό.
- Σε όλο το δίκτυο επέμβασης προτείνεται η οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης με διεύρυνση των πεζοδρομίων πριν από τους κόμβους και δημιουργία ειδικών εμποδίων για την αποθάρρυνση της παράνομης στάθμευσης.

2.3. Βαθμός εφαρμογής

Το ΓΠΣ και η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης και την Περιαστική Ζώνη προτείνουν τη δρομολόγηση θαλάσσιας συγκοινωνίας. Από τον Ιούνιο του 2014 και για τη θερινή περίοδο (από Ιούνιο μέχρι Οκτώβριο) η θαλάσσια συγκοινωνία έχει δρομολογηθεί στη Θεσσαλονίκη με στάση και στο σταθμό της Περαιάς. Το σύστημα της θαλάσσιας συγκοινωνίας δεν λειτουργεί σε όλη του την προβλεπόμενη ανάπτυξη (με όλες τις ενδιάμεσες στάσεις). Παρ' όλα αυτά, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχει η σύνδεση της παραλίας Περαιάς με το κέντρο της Θεσσαλονίκης. Δεν προβλέπεται ωστόσο ακόμη η επέκταση μέσων σταθερής τροχιάς στην Περαιά, όπως προβλέπει το ΓΠΣ.

Από την οδό Φιλίππου μέχρι την οδό Ξενοφώντος η παραλιακή οδός Κουντουριώτου έχει διαμορφωθεί σε πεζόδρομο, όπως προβλέπει η κυκλοφοριακή μελέτη του 2004. Από την οδό Ξενοφώντος μέχρι την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου έχουν διαμορφωθεί μεγάλα πεζοδρόμια από την

πλευρά της θάλασσας. Δεν υπάρχει ωστόσο σήμανση για ποδηλατόδρομο, όπως προβλέπει η μελέτη του 2004. Επιπλέον η οδός είναι μονόδρομη και όχι αμφίδρομη.

Από την κυκλοφοριακή μελέτη δεν έχει εφαρμοστεί ούτε η μονοδρόμηση της οδού Δημοκρατίας, ούτε έχει δρομολογηθεί η δημιουργία εφαιπτομενικών μονόδρομων βρόγχων στο οδικό δίκτυο ανάμεσα στην οδό Δημοκρατίας και στην παραλιακή οδό. Υπάρχει σημειακά σχετική κατακόρυφη σήμανση, όμως είναι ελλιπής και οι περισσότερες τοπικές οδοί ανάμεσα στην οδό Δημοκρατίας και στην Ακτή Κουντουριώτου λειτουργούν αμφίδρομα.

3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

3.1. Χρήσεις γης επί της παραλιακής οδού

Από την οδό Φιλίππου μέχρι την οδό Μακεδονίας η παραλιακή οδός Κουντουριώτου έχει έντονη τουριστική ανάπτυξη. Στα ισόγεια αναπτύσσονται εστιατόρια, καφετέριες, μπαρ, αναψυκτήρια και στους υπέργειους ορόφους κατοικίες, ενοικιαζόμενα δωμάτια και ξενοδοχεία. Η διάταξη των τραπεζοκαθισμάτων επί του πεζόδρομου και στη γειτονική ακτή είναι πυκνή και έχει αφεθεί ελεύθερος για την κίνηση πεζών ο ελάχιστος επιτρεπόμενος χώρος.

Δυτικότερα της οδού Μακεδονίας τα χαρακτηριστικά του πεζόδρομου είναι πιο ήπια με πολυκατοικίες σε πυλωτές (κενά ισόγεια), θέσεις στάθμευσης, χωρίς να λείπουν σημειακά κάποιες δραστηριότητες αναψυχής στα ισόγεια.

Στην υπόλοιπη περιοχή μελέτης κυρίαρχη χρήση είναι αυτή της κύριας κατοικίας. Υπάρχουν συσσωρεύσεις εμπορικών χρήσεων και υπηρεσιών, κυρίως επί των αξόνων των οδών Δημοκρατίας, Ανθέων, Αμπελοκήπων και Ρωμανού, που είναι και οι βασικότερες οδοί του οικισμού.

3.2. Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου παρουσιάζεται στο Σχέδιο 1.

Για την καταγραφή της υφιστάμενης ιεράρχησης ελήφθη υπ' όψη:

- Ο χαρακτηρισμός του οδικού δικτύου (επαρχιακή, δημοτική οδός).
- Ο τρόπος που κατευθύνει η πληροφοριακή σήμανση τη διαμπερή κυκλοφορία.

- Διαμπερείς κινήσεις που είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν με βάση τους διανοιγμένους οδικούς άξονες.

Πιο συγκεκριμένα στο οδικό δίκτυο ως επαρχιακή (επαρχιακή οδός 27) είναι χαρακτηρισμένη η εφαπτομενική της εξεταζόμενης περιοχής οδός που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τη Νέα Μηχανιώνα και διέρχεται περιμετρικά των οικισμών της Περαιάς, των Νέων Επιβατών και της Αγίας Τριάδας. Αυτή η οδός έχει κυρίως διαμπερή χαρακτήρα συνδέοντας το κύριο περιφερειακό κέντρο (Θεσσαλονίκη) με την Νέα Μηχανιώνα.

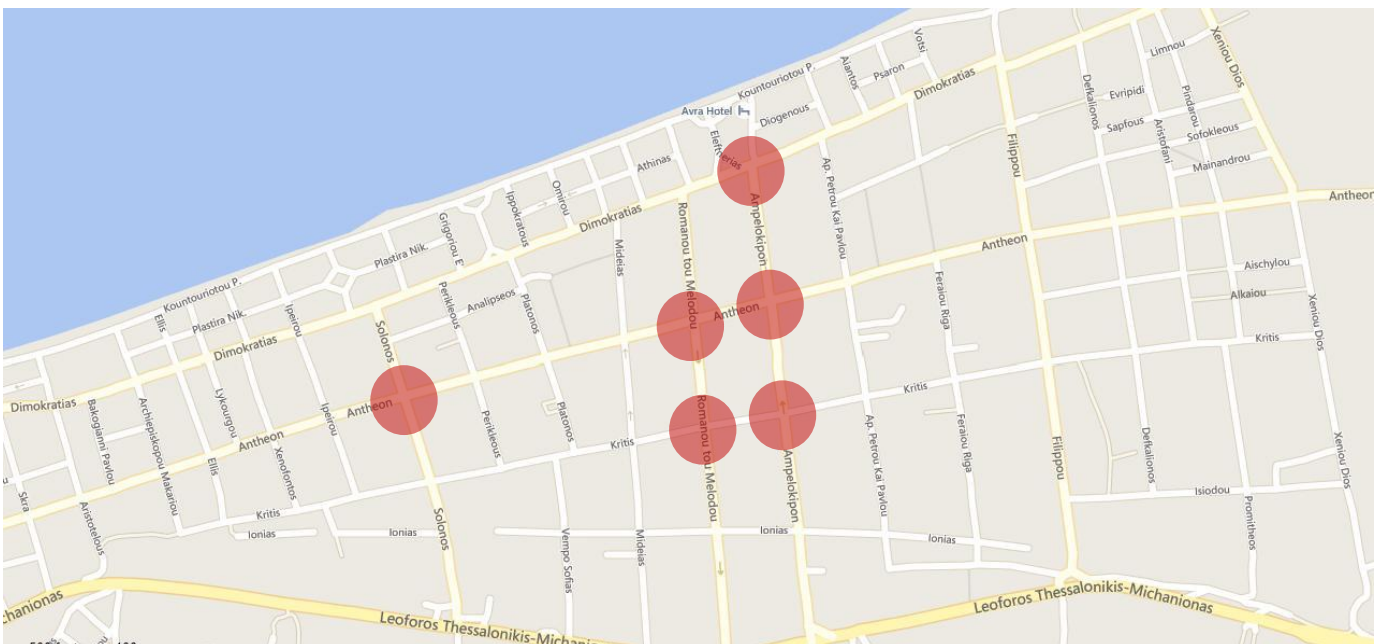
Οι οδοί που συνδέουν την επαρχιακή οδό με τον οικισμό της Περαιάς και αυτές που συνδέουν τον οικισμό της Περαιάς με τους Νέους Επιβάτες χαρακτηρίζονται ως αστικές αρτηρίες. Η μόνη οδός στην οποία κατευθύνει η πληροφοριακή σήμανση τους οδηγούς που προέρχονται από την επαρχιακή οδό για την είσοδο στον οικισμό είναι η οδός Αμπελοκήπων, η οποία είναι μονόδρομη με φορά από την επαρχιακή οδό προς τον οικισμό. Λειτουργεί ως ζεύγος με την οδό Ρωμανού, η οποία έχει αντίθετη φορά, από τον οικισμό της Περαιάς προς την επαρχιακή οδό. Τον οικισμό της Περαιάς με τους Νέους Επιβάτες συνδέει η οδός Ανθέων που έχει άνετα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και η οδός Δημοκρατίας που έχει φτωχότερα. Οι 4 αυτές οδοί αποτελούν τις κύριες αρτηρίες του οικισμού της Περαιάς.

Ως κύριες συλλεκτήριες χαρακτηρίζονται οι οδοί που τροφοδοτούν τις κύριες αρτηρίες και έχουν προτεραιότητα έναντι των τοπικών οδών, καθώς και διαμπερότητα. Αυτές είναι η οδός Σόλωνος δυτικά του οικισμού, που ενώνει την επαρχιακή οδό με τις παράλληλές τις οδούς Ανθέων και Δημοκρατίας, η οδός Μηδείας δυτικά της οδού Ρωμανού, που επιτελεί τον ίδιο ρόλο καθώς και οι οδοί Φιλίππου και Ξένιου Διός στα ανατολικά που επίσης συνδέουν την επαρχιακή οδό με τον οικισμό της Περαιάς.

3.3. Κυκλοφορία οχημάτων – Στάθμευση

Γενικά η ποιότητα του οδικού δικτύου και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών είναι ικανοποιητικά στην Περαιά και δεν εντοπίστηκαν προβληματικά σημεία στο κύριο και συλλεκτήριο οδικό δίκτυο όσον αφορά τη γεωμετρία του.

Οι μετρήσεις φόρτων επί των κύριων κόμβων του οικισμού (εικ. 2) και η αξιολόγηση της κυκλοφοριακής τους ικανότητας παρουσιάζονται στα Παραρτήματα 1 και 3. Πιο συγκεκριμένα εξετάστηκαν οι κόμβοι Ανθέων – Αμπελοκήπων, Ρωμανού – Ανθέων και Ανθέων - Σόλωνος, Κρήτης – Αμπελοκήπων, Κρήτης – Ρωμανού και Δημοκρατίας - Αμπελοκήπων σε έξι χρονικές στιγμές: πρωί – απόγευμα δύο τυπικών καθημερινών (Τρίτη, 29 Σεπτεμβρίου και Πέμπτη, 1 Οκτωβρίου 1015) και πρωί – απόγευμα Σαββάτου (3 Οκτωβρίου 2015).



εικ.2. κόμβοι στους οποίους καταγράφηκαν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι

Κάποιοι από τους κόμβους σήμερα λειτουργούν με οριακό επίπεδο εξυπηρέτησης, παρ' όλο που οι μετρήσεις δεν έγιναν κατά τη διάρκεια της

καλοκαιρινής αιχμής, συνεπώς, το δίκτυο χρήζει αποφόρτισης. Αυτό ισχύει ιδίως για τον κόμβο Ανθέων – Ρωμανού, και σε μικρότερο βαθμό για τον κόμβο Ανθέων – Αμπελοκήπων.

Υπάρχουν 7 χώροι στάθμευσης εκτός οδού στον οικισμό. Ένας υπάρχει στην απόληξη της οδού Δημοκρατίας γύρω από τον κόμβο Δημοκρατίας και Φιλίππου. Έχουν διαμορφωθεί θέσεις στάθμευσης επί της οδού Φιλίππου κατάντη του κόμβου και επί της οδού Δημοκρατίας υπάρχουν αδιαμόρφωτες εκτάσεις από τις δύο πλευρές του κόμβου. Ο κόμβος Δημοκρατίας και Φιλίππου απέχει περίπου 90 μέτρα από τον παραλιακό πεζόδρομο. Συνολικά, στο κεντρικό αυτό κομμάτι του οικισμού υπάρχει χωρητικότητα 60 περίπου οχημάτων.

Λίγο ανατολικότερα, στην κατάληξη της οδού Ξενίου Διός έχει διαμορφωθεί χώρος στάθμευσης κατάλληλος και για μεγάλα οχήματα (φορτηγά, λεωφορεία) χωρητικότητας περίπου 15 οχημάτων. Ο χώρος αυτός απέχει περίπου 300 μέτρα από τον κεντρικό πεζόδρομο.

Επί του κεντρικού πεζόδρομου και σε απόσταση περίπου 250 μέτρων δυτικά της πλατείας Ελευθερίας λειτουργεί δημοτικός χώρος στάθμευσης χωρητικότητας περίπου 60 θέσεων. Πληροφοριακή σήμανση ειδοποιεί τους οδηγούς για την ύπαρξη του χώρου αυτού επί της οδού Δημοκρατίας.

Στη διασταύρωση των οδών Μηδείας και Ανθέων 300 μέτρα περίπου νοτιότερα (500 περίπου μέτρα από την πλατεία Ελευθερίας) λειτουργεί χώρος στάθμευσης 50 περίπου θέσεων.

Ανάντη και κατάντη του ναού των Αγίων Αποστόλων (δίπλα από το 4^ο Δημοτικό Σχολείο Περαιάς και το 2^ο Γυμνάσιο Περαιάς) λειτουργούν δύο οργανωμένοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης συνολικής χωρητικότητας περίπου 50 οχημάτων. Οι υπαίθριοι χώροι αυτοί βρίσκονται περίπου 300 μέτρα νότια του παραλιακού πεζόδρομου στο πιο κεντρικό του σημείο (στο ύψος της οδού

Πέτρου και Παύλου). Συνδέονται επιπλέον και με ποδηλατόδρομο με τον παραλιακό πεζόδρομο.

Τέλος λειτουργεί χώρος στάθμευσης στη διασταύρωση των οδών Φιλίππου και Ανθέων. Ο χώρος αυτός απέχει περίπου 400 μέτρα από τον παραλιακό πεζόδρομο και συνδέεται με ποδηλατόδρομο με αυτόν.

Όλοι οι παραπάνω χώροι στάθμευσης εκτός οδού έχουν αποτυπωθεί στο Σχέδιο 1 και περιλαμβάνονται και στα υπόλοιπα σχέδια της μελέτης.

Πίεση για στάθμευση παρατηρείται γύρω από τον κεντρικό πεζόδρομο, εκεί που συγκεντρώνονται οι περισσότερες χρήσεις και πιο συγκεκριμένα από την πλατεία Ελευθερίας μέχρι την οδό Φιλίππου.

Πιο συγκεκριμένα στην κατάληξη του πεζόδρομου που οδηγεί στην πλατεία Ελευθερίας έχει διαμορφωθεί άτυπα χώρος στάθμευσης, ο οποίος απλώνεται και απέναντι επί της οδού Δημοκρατίας, όπου παραβιάζονται τα σήματα απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης που υπάρχουν επί αυτής. Στο σημείο αυτό παραβιάζονται οι πινακίδες απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης που υπάρχουν επί της οδού Δημοκρατίας και υποβαθμίζεται τοπικά η κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού από τη συχνή είσοδο και έξοδο οχημάτων. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι υποβαθμίζεται το αστικό περιβάλλον στο κεντρικό αυτό τμήμα της πόλης που είναι και η πρώτη εικόνα των επισκεπτών που προσεγγίζουν την περιοχή με το αυτοκίνητο.

Πυκνή στάθμευση και στις δύο πλευρές που δε συνάδει με την αμφίδρομη λειτουργία της οδού υπάρχει δυτικά του κόμβου με την οδό Αμπελοκήπων επί της οδού Δημοκρατίας.

Στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού υπάρχει καθ' όλο το μήκος της οδού Αμπελοκήπων και της οδού Ρωμανού, όμως εξαιτίας των μονόδρομης κίνησης των οχημάτων αυτή δε δημιουργεί προβλήματα.

Πυκνή στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού υπάρχουν στις τοπικές οδούς πλησίον του παραλιακού πεζόδρομου βόρεια της οδού Δημοκρατίας (οδοί Διογένους και Πέτρου και Παύλου). Η στάθμευση αυτή σε συνδυασμό με τη μη ύπαρξη πεζοδρομίων οδηγεί σε αναγκαστική συνύπαρξη αυτοκινήτων και πεζών στις οδούς αυτές.

Στο υπόλοιπο τμήμα του οικισμού η στάση και στάθμευση είναι γενικά ελεύθερη, χωρίς να δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κυκλοφορία, λόγω του τοπικού χαρακτήρα των οδών και των χαμηλών κυκλοφοριακών φόρτων.

3.4. Δημόσια συγκοινωνία

Ο οικισμός της Περαιάς εξυπηρετείται από τις λεωφορειακές γραμμές με τον αριθμό 72 και 76 του ΟΑΣΘ και πιο συγκεκριμένα:

72: Α.Σ. IKEA – Ν. Μηχανιώνα

72^A: Α.Σ. IKEA – Ν. Μηχανιώνα μέσω Αγγελοχωρίου

72^B: Α.Σ. IKEA – Αγγελοχώρι – Μηχανιώνα Κέντρο Υγείας.

Οι 3 γραμμές αυτές έχουν κοινή πορεία εντός του οικισμού της Περαιάς. Η κοινή τους πορεία βρίσκεται πάνω στις αστικές αρτηρίες του οικισμού. Η πορεία της κατεύθυνσης προς Ν. Επιβάτες, είναι διαφορετική της κατεύθυνσης προς Θεσσαλονίκη. Πιο συγκεκριμένα στην κατεύθυνση προς Ν. Επιβάτες οι γραμμές ακολουθούν τη διαδρομή Επαρχιακή Οδό Θεσσαλονίκης – Ν. Μηχανιώνας, Αμπελοκήπων, Δημοκρατίας, ενώ στην κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη ακολουθούν την πορεία Ανθέων, Ρωμανού και Επαρχιακή Οδός Θεσσαλονίκης - Ν. Μηχανιώνας. Η μέση περίοδος δρομολόγησης λεωφορείων στη γραμμή 72 είναι κάθε 11 λεπτά (κάθε 9 λεπτά τις ώρες αιχμής).

Η λεωφορειακή γραμμή 72 ενώνει τον οικισμό της Περαιάς με τους οικισμούς Νέοι Επιβάτες, Αγία Τριάδα, Νέα Κερασιά, Νέα Μηχανιώνα στην κατεύθυνση

προς Ν. Επιβάτες και ενώνει στην άλλη κατεύθυνση τον οικισμό της Περαιάς με τη Θεσσαλονίκη (απαιτείται μετεπιβίβαση στο ΙΚΕΑ σε γραμμές υψηλών συχνοτήτων προς Θεσσαλονίκη).

76: Α.Σ. ΙΚΕΑ – Αγγελοχώρι

Η γραμμή αυτή διέρχεται από την επαρχιακή οδό Θεσσαλονίκης – Ν. Μηχανιώνας στα όρια της δημοτικής κοινότητας Επανομής, έχει λοιπόν κοινή πορεία με τις προηγούμενες μέχρι τη διασταύρωση της επαρχιακής οδού με την οδό Αμπελοκήπων. Η μέση περίοδος δρομολόγησης λεωφορείων της γραμμής αυτής είναι κάθε 55 λεπτά.

Στη μία κατεύθυνση συμπληρώνει τη γραμμή 72 για τη σύνδεση με Θεσσαλονίκη, ενώ στην άλλη κατεύθυνση συνδέει τον οικισμό της Περαιάς με το νότιο τμήμα του οικισμού Νέοι Επιβάτες, με την Αγία Τριάδα και το Αγγελοχώρι, έχει δηλαδή διαφορετική χάραξη από τη γραμμή 72.

Στο κοινό τμήμα των γραμμών αυτών (από τη στάση «Δημαρχείο» στον κόμβο της επαρχιακής οδού με την οδό Αμπελοκήπων και δυτικότερα επί της επαρχιακής οδού) εξασφαλίζεται μέση περίοδος δρομολόγησης λεωφορείων κάθε 9 λεπτά (κάθε 7,5 λεπτά τις ώρες αιχμής) προς/από Θεσσαλονίκη.

Η συχνότητα κίνησης λεωφορείων που εξασφαλίζεται από τον παραπάνω σχεδιασμό του ΟΑΣΘ, οι θέσεις των στάσεων και η γεωγραφική κάλυψη του οικισμού φαίνονται στο Σχέδιο 3. Ως περιοχή κάλυψης έχει θεωρηθεί απόσταση 400 μέτρων από τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας.

Από το σχέδιο φαίνεται ότι οι ανατολικές συνοικίες της Περαιάς δεν καλύπτονται από το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας.

Εκτός από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ που όπως αναλύθηκε παραπάνω προσφέρουν πολύ πυκνή δρομολόγηση λεωφορείων προς Νέους

Επιβάτες, Αγία Τριάδα, Νέα Μηχανιώνα και Θεσσαλονίκη (με μετεπιβίβαση) για τις κεντρικές και δυτικές περιοχές της υπό μελέτη περιοχής, την περιοχή καλύπτει και θαλάσσια συγκοινωνία.

Η θαλάσσια συγκοινωνία ενώνει την Περαιά με τους Νέους Επιβάτες και τη Θεσσαλονίκη σε δύο σημεία (Λευκό Πύργο και Λιμάνι). Η δρομολόγηση πλοίων γίνεται μόνο από Ιούνιο μέχρι Οκτώβριο, τον Ιούνιο έχει μόλις 5 δρομολόγια/ημέρα, την καλοκαιρινή περίοδο έχει περίπου 1 δρομολόγιο την ώρα, ενώ από το Σεπτέμβριο έχει μόλις 4 δρομολόγια/ημέρα.

Το κόστος του εισιτηρίου με τη θαλάσσια συγκοινωνία είναι 2,7 €, ενώ με τα λεωφορεία για την ίδια μετακίνηση είναι 1,2 € (χρήση δύο λεωφορειακών γραμμών), δηλαδή το κόστος είναι υπερδιπλάσιο. Η διάρκεια μετακίνησης από το Λευκό Πύργο προς την Περαιά είναι περίπου 35 λεπτά, ενώ από το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς την Περαιά είναι περίπου 45 λεπτά. Οι αντίστοιχοι χρόνοι με τα λεωφορεία από το Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι το Δημαρχείο της Περαιάς είναι περίπου 80 λεπτά, ενώ από τη στάση Αγίας Σοφίας μέχρι το Δημαρχείο της Περαιάς είναι περίπου 70 λεπτά (στοιχεία από την τηλεματική του ΟΑΣΘ), δηλαδή το λεωφορείο χρειάζεται διπλάσιο χρόνο από τη θαλάσσια συγκοινωνία για την κάλυψη της ίδιας περίπου απόστασης, έτσι δικαιολογείται και η υψηλότερη τιμή της θαλάσσιας συγκοινωνίας.

Η θαλάσσια συγκοινωνία είναι η μόνη ανταγωνιστική σε χρόνο επιλογή σε σχέση με το αυτοκίνητο, το οποίο από το Λευκό Πύργο μέχρι την Περαιά χρειάζεται περίπου 30 λεπτά, ενώ από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι την Περαιά 40 λεπτά (όσο περίπου και η θαλάσσια συγκοινωνία – στοιχεία από google maps). Το κόστος χρήσης αυτοκινήτου (θεωρώντας κόστος καυσίμου 1,4 €/lt και κατανάλωση 8 lt/100 km) είναι περίπου 3,4 € από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και 2,8 € από τον Λευκό Πύργο. Κατά συνέπεια η θαλάσσια συγκοινωνία είναι η βέλτιστη επιλογή από πλευράς κόστους και χρόνου.

Μειονέκτημα της θαλάσσια συγκοινωνίας είναι η μικρή γεωγραφική της κάλυψη (καλύπτει μόνο μία ακτίνα περίπου 350 μέτρα από την πλατεία Ελευθερίας). Πρόκειται για το πιο κεντρικό κομμάτι της πόλης, πόλο έλξης για τους επισκέπτες, χωρίς όμως να είναι και η κύρια περιοχή κατοικίας.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά από πλευράς γεωγραφικής κάλυψης δικαιολογούν τη χρήση της θαλάσσιας συγκοινωνίας κυρίως τους θερινούς μήνες (όποτε αυξάνεται η ζήτηση για μετακινήσεις από επισκέπτες).

3.5. Κίνηση πεζών-ποδηλάτων

Στον οικισμό της Περαιάς έχει κατασκευαστεί πρόσφατα ποδηλατόδρομος στα πλαίσια του έργου «Βελτίωση και ενοποίηση κοινοχρήστων χώρων και κοινωφελών εγκαταστάσεων στα Κ.Χ. 101-109 και 42Τ Τ.Δ. Περαιάς - Σύνδεση με το θαλάσσιο μέτωπο» που συγχρηματοδοτήθηκε από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και εντάχθηκε στο ΕΣΠΑ 2007-2013 και παραδόθηκε το 2013. Ο ποδηλατόδρομος ενώνει τους τρεις περιμετρικούς υπαίθριους χώρους στάθμευσης που κατασκευάστηκαν στα πλαίσια του ίδιου έργου (ανάντη και κατάντη των Αγίων Αποστόλων και στη συμβολή των οδών Ανθέων και Φιλίππου – βλ. παραπάνω) με τον παραλιακό πεζόδρομο και διέρχεται κατά μήκος της οδού Φιλίππου.

Ο παραλιακός πεζόδρομος κατασκευάστηκε στα πλαίσια του έργου «Πεζοδρόμηση – Ανάπλαση – Δενδροφύτευση – Τοποθέτηση Αστικού Εξοπλισμού και Κατασκευή Ποδηλατόδρομου Οδών Ακτή – Κουντουριώτη» που χρηματοδοτήθηκε από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και παραδόθηκε το 2007. Η παραλιακή οδός πεζοδρομήθηκε πλήρως από την οδό Φιλίππου μέχρι την οδό Ξενοφώντος, όπως προέβλεπε η κυκλοφοριακή μελέτη του 2004, ενώ από την οδό Ξενοφώντος και δυτικά δημιουργήθηκαν προς την πλευρά της θάλασσας πεζοδρόμια με πολύ μεγάλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ενώ ο χώρος του οδοστρώματος περιορίστηκε σημαντικά, οπότε η κίνηση των πεζών και των

ποδηλάτων είναι τελείως ανεμπόδιστη στο μεγαλύτερο μήκος του παραλιακού μετώπου του οικισμού από την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου μέχρι την οδό Φιλίππου (μήκος περίπου 1,5 χλμ.).

Για τους πεζούς – εκτός από το παραλιακό μέτωπο - υπάρχουν ικανοποιητικές συνθήκες κίνησης και στην οδό Αμπελοκήπων και στην οδό Φιλίππου, που έχουν μεγάλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, και στο μεγαλύτερο μήκος των οδών Ανθέων, Ρωμανού και Μήδεας. Γενικά, στις νέες περιοχές που έχουν ενταχθεί στο σχέδιο οι υποδομές για τους πεζούς είναι ικανοποιητικές.

Ανεπαρκείς υποδομές εντοπίζονται στο παλαιό τμήμα του οικισμού κοντά στην παραλία και πιο συγκεκριμένα σε όλη την παραθαλάσσια ζώνη μεταξύ των οδών Κουντουριώτη και οδό Δημοκρατίας. Στο οδικό αυτό δίκτυο είτε δεν υπάρχουν καθόλου πεζοδρόμια είτε είναι ανεπαρκούς πλάτους και σε άσχημη κατάσταση (οδός Δημοκρατίας).

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

4.1. Γεωμετρία και Λειτουργία του οδικού δικτύου

4.1.1. Προβληματικά οδικά τμήματα και σημεία

Από άποψη γεωμετρίας ο χώρος που διατίθεται στο ΙΧ είναι επαρκής στους κύριους άξονες κυκλοφορίας.

Τα σημεία που είναι προβληματικά είναι οι αδιέξοδες τοπικές οδοί που καταλήγουν στον παραλιακό πεζόδρομο. Στις οδούς Βότση, Ρήγα Φεραίου, Πέτρου και Παύλου, Ρωμανού, Μακεδονίας, 26^{ης} Οκτωβρίου, Ομήρου, Ιπποκράτους, 28^{ης} Οκτωβρίου, Γρηγορίου Ε΄, Χρυσ. Σμύρνης, Σωκράτους και Ηπείρου (δηλαδή όλων των κάθετων στον παραλιακό πεζόδρομο οδών ανατολικά της οδού Ξενοφώντος πλην των οδών Ελευθερίας και Αμπελοκήπων) ο οδηγός οδηγείται μέχρι τον πεζόδρομο, όπου υπάρχει σήμα απαγόρευσης εισόδου, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα αναστροφής (εικ. 3,4). Η μόνη επιλογή που έχει τότε είναι να παραβιάσει τον ΚΟΚ κάνοντας οπισθοπορεία.



εικ. 3,4. τυπική κατάσταση στις κάθετες στον παραλιακό πεζόδρομο οδούς

4.1.2. Προβληματικοί κόμβοι

Όπως φαίνεται από την αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των κύριων κόμβων του οδικού δικτύου της Περαίας (βλ. Παράρτημα 3), οι κεντρικοί κόμβοι στον οικισμό (κόμβοι Ανθέων με Αμπελοκήπων και Ρωμανού) είναι αρκετά φορτισμένοι κυκλοφοριακά και λειτουργούν με οριακό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Τα περισσότερα προβλήματα εντοπίζονται στον κόμβο Ρωμανού και Ανθέων, ο οποίος δεν έχει αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης στην πρόσβαση της οδού Ρωμανού (εικ.5). Οι ευθύγραμμες προσβάσεις της οδού Ανθέων έχουν επίπεδο εξυπηρέτησης Α, διότι έχουν προτεραιότητα. Τα προβλήματα εντοπίζονται κυρίως το Σάββατο (αιχμή κίνησης λόγω μετακινήσεων αγορών), αλλά και τις υπόλοιπες ημέρες ο κόμβος λειτουργεί οριακά.

Η οριακή εξυπηρέτηση την τυπική καθημερινή επιβεβαιώθηκε με την ευνοϊκή θεώρηση ότι η διάσχιση του κόμβου των οχημάτων από την οδό Ρωμανού μπορεί να γίνει σε δύο φάσεις λόγω της ύπαρξης νησίδας στην οδό Ανθέων, ένας τρόπος διάσχισης του κόμβου που δεν εξασφαλίζει ωστόσο απόλυτη ασφάλεια και προστασία.

Η κυκλοφοριακή λειτουργία του κόμβου Ανθέων – Αμπελοκήπων είναι καλύτερη, κυρίως λόγω της προτεραιότητας της οδού Αμπελοκήπων. Όμως είναι μία επιλογή που δημιουργεί ζητήματα οδικής ασφάλειας, καθώς σταματούν τα οχήματα που κινούνται στο μεγαλύτερο γεωμετρικά δρόμο. Είναι βασική αρχή του κυκλοφοριακού σχεδιασμού το οδικό περιβάλλον να προσαρμόζεται στην επιδιωκόμενη κυκλοφοριακή λειτουργία και ο οδηγός δεν πρέπει να εκπλήσσεται από τα κυκλοφοριακά σήματα. Κάτι τέτοιο συμβαίνει στον κόμβο Αμπελοκήπων και Ανθέων. Όσοι κινούνται στην οδό Ανθέων, το οδικό περιβάλλον τους παρακινεί να αναπτύξουν ταχύτητα, καθώς κινούνται σε μία μεγάλη οδό με νησίδα και ξαφνικά συναντούν σήμα υποχρεωτικής διακοπής πορείας (εικ.6).



εικ.5/6. Οι προβληματικές προσβάσεις των κόμβων Ανθέων-Ρωμανού/Ανθέων-Αμπελοκήπων

Παρόμοιο θέμα υπάρχει για τα οχήματα που κινούνται επί της οδού Φιλίππου που έχει μεγάλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, όταν συναντούν την οδό Ανθέων, όπου ξαφνικά πρέπει να διακόψουν την πορεία τους, χωρίς το οδικό περιβάλλον να τους προετοιμάζει. Η τοποθέτηση μειωτών ταχύτητας (σαμαράκια) έχει αμβλύνει το πρόβλημα, ωστόσο ο σωστός γεωμετρικός σχεδιασμός με μείωση της διατομής της οδού πλησίον του κόμβου θα πρόσφερε πιο μόνιμη οδική ασφάλεια, καθώς οι μειωτές ταχύτητας όταν δε συντηρούνται αποκολλώνται από το οδόστρωμα.

Εμφανή έλλειψη σωστού γεωμετρικού σχεδιασμού υπάρχει στον κόμβο Δημοκρατίας και Αμπελοκήπων, καθώς τα οχήματα επί της οδού Αμπελοκήπων έχουν προτεραιότητα και μία μεγάλη ανοιχτή καμπύλη στη διάθεσή τους που τους δίνει την ικανότητα να πραγματοποιήσουν την αριστερόστροφη κίνηση προς την οδό Δημοκρατίας με σχετικά μεγάλη ταχύτητα (εικ.7). Αντίθετα τα οχήματα που έρχονται από την οδό Δημοκρατίας δεν έχουν ορατότητα, ώστε να παραχωρήσουν με ασφάλεια προτεραιότητα στα οχήματα της οδού Αμπελοκήπων.



εικ.7/8. Προβληματική γεωμετρία κόμβου Δημοκρατίας-Αμπελοκήπων/Μειωμένη ορατότητα κόμβου Ανθέων-Σόλωνος

Τέλος, ζητήματα οδικής ασφάλειας εντοπίστηκαν στον κόμβο των οδών Ανθέων και Σόλωνος όπου έχει καταγραφεί σημαντικός αριθμός τροχαίων ατυχημάτων. Δεδομένου ότι η γεωμετρία του κόμβου δεν παρουσιάζει προβλήματα, καθώς αποτελεί μια τυπική διασταύρωση μιας οδού με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και ενδιάμεση διαχωριστική νησίδα (Ανθέων) με μία οδό με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας, αμφότερες με άνετα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, οι παράμετροι στις οποίες οφείλονται τα ατυχήματα πρέπει να αναζητηθούν αλλού.

Συγκεκριμένα, εντοπίστηκαν δύο δυσμενείς παράγοντες οι οποίοι ευνοούν την ανάπτυξη συνθηκών που μπορούν να προκαλέσουν συγκρούσεις: η μειωμένη ορατότητα και οι μεγάλες ταχύτητες.

Η μειωμένη ορατότητα οφείλεται στο γεγονός ότι τα πλάτη των πεζοδρομίων επί της Ανθέων στο συγκεκριμένο σημείο είναι μικρά με αποτέλεσμα οι τοίχοι των περιφράξεων των γωνιακών οικοδομών να είναι πολύ κοντά στο οδόστρωμα κυκλοφορίας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις υψηλές και πυκνές φυτεύσεις που υπάρχουν εντός της πρασιάς των γωνιακών οικοδομών (εικ.8), εμποδίζει τους οδηγούς των οχημάτων που κινούνται επί της οδού Σόλωνος από το να έχουν καλή εικόνα των οχημάτων που κινούνται επί της οδού Ανθέων. Έτσι, αυτοί είναι αναγκασμένοι να εξέρχονται μερικώς εντός της

οδού Ανθέων ούτως ώστε να εξασφαλίσουν την απαιτούμενη ορατότητα και να τη διασχίσουν. Εφόσον, η ρυμοτομία στο σημείο έχει εφαρμοστεί σύμφωνα με το Σχέδιο Πόλης και δεν υπάρχει δυνατότητα μετατόπισης των περιφράξεων, κρίνεται απαραίτητο, τουλάχιστον να απομακρυνθούν ή να κουρευτούν σε ύψος χαμηλότερο από το ύψος του ματιού των οδηγών (περίπου 1,05μ), τα φυτά που βρίσκονται στις γωνίες, στο εσωτερικό των περιβόλων των οικοδομών ή στα αδόμητα οικοπέδα. Η περιποίηση των φυτών μπορεί να γίνει είτε με δημοτικά συνεργεία, είτε μετά από υπόδειξη του Δήμου στους ιδιοκτήτες των παρακείμενων οικοδομών. Φυσικά, αν η περιτείχιση των οικοδομών έχει τοποθετηθεί εκτός ρυμοτομικής γραμμής, αυτές θα πρέπει να μετακινηθούν και να τοποθετηθούν στη θέση που προβλέπεται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Από την άλλη, λόγω της προτεραιότητας έναντι των άλλων κόμβων, των χαμηλών φόρτων, των άνετων γεωμετρικών χαρακτηριστικών, της ευθείας χάραξης και της χαμηλής πυκνότητας της παρόδιας στάθμευσης επί της οδού Ανθέων, πολλοί οδηγοί τείνουν αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες σε αυτό το τμήμα της οδού. Για παρόμοιους λόγους, κάποιοι οδηγοί αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες και επί της οδού Σόλωνος, όπου παρατηρείται και παραβίαση του STOP, ειδικά από οδηγούς που γνωρίζουν τις κυκλοφοριακές συνθήκες της περιοχής (χαμηλοί φόρτοι επί της Ανθέων) οι οποίοι είναι, λογικά, κάτοικοι.

Τέλος, σημειακά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης εντοπίστηκαν επί των συμβολών της οδού Κρήτης με τις οδούς Ρωμανού και Αμπελοκήπων. Τα προβλήματα οφείλονται στην παρόδια στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού σε συνδυασμό με την σε δύο κατευθύνσεις διεξαγωγή της κυκλοφορίας, Επίσης, στους σχετικά αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους επί της οδού Κρήτης στο συγκεκριμένο τμήμα της (σε σχέση με τους φόρτους που εξυπηρετεί στα υπόλοιπα τμήματά της), καθώς αποτελεί κεντρικό σημείο του οικισμού.

Στους υπόλοιπους κόμβους του δικτύου δεν διαπιστώθηκαν κυκλοφοριακά ή γεωμετρικά προβλήματα.

Αξιολόγηση σκοπιμότητας σηματοδότησης κόμβων

Είναι σημαντικό στα πλαίσια της αξιολόγησης της λειτουργικότητας των κυκλοφοριακών κόμβων για τους οποίους έχει εντοπιστεί ότι υπάρχει προβληματική λειτουργία να εξεταστεί το κατά πόσο συντρέχουν οι προϋποθέσεις για τη σηματοδότησή τους. Με τη σηματοδότηση των κόμβων εξασφαλίζεται η ασφαλής είσοδος των οχημάτων σε αυτούς και η κατανομή των καθυστερήσεων στις διάφορες προσβάσεις, ανάλογα με τους φόρτους που εξυπηρετεί η κάθε μία. Παρ' όλα αυτά, αν δεν πληρούνται κάποια ελάχιστα κριτήρια, η σηματοδότηση ενός κόμβου προσθέτει ανεπιθύμητες καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο. Για το λόγο αυτό προχωράμε στην παρακάτω αξιολόγηση.

Προϋποθέσεις σηματοδότησης

Γενικές Προϋποθέσεις

Σαν προϋποθέσεις (warrants) σηματοδότησης νοούνται οι γενικές κυκλοφοριακές συνθήκες που πρέπει να επικρατούν σε ένα κόμβο για να δικαιολογηθεί η εγκατάσταση ενός ορισμένου συστήματος σηματοδότησης. Σύμφωνα με την εμπειρία των ΗΠΑ, έχουν διατυπωθεί οι παρακάτω οκτώ προϋποθέσεις σηματοδότησης.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 1. ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ. Η προϋπόθεση αυτή εφαρμόζεται όταν ο κύριος λόγος για τον οποίο εξετάζεται η εγκατάσταση μιας φωτεινής σηματοδότησης είναι οι υψηλοί φόρτοι κυκλοφορίας των διασταυρούμενων ρευμάτων. Η προϋπόθεση ικανοποιείται όταν για κάθε μία από οποιεσδήποτε οκτώ ώρες μιας μέσης ημέρας παρουσιάζονται, στην κύρια οδό και στην πρόσβαση της δευτερεύουσας οδού

που παρουσιάζει τους μεγαλύτερους φόρτους (για το ίδιο οκτάωρο), οι ελάχιστες τιμές ωριαίων κυκλοφοριακών φόρτων που δίνονται στον πίνακα 6. Όταν η ταχύτητα που δεν υπερβαίνεται στα 85% των περιπτώσεων είναι μεγαλύτερη από 48 χλμ/ώρα για την κύρια οδό μέσα ή έξω από μια πόλη, ή όταν ο κόσμος βρίσκεται στην κτισμένη περιοχή μιας απομονωμένης κοινότητας με πληθυσμό μικρότερο από 10.000, η προϋπόθεση του ελάχιστου κυκλοφοριακού φόρτου μειώνεται στο 70% των παραπάνω απαιτήσεων.

Λωρίδες ανά πρόσβαση		Αριθμός οχημάτων ανά ώρα	
Κύρια οδός	Δευτερεύουσα οδός	Κύρια οδός (Σύνολο και των δύο προσβάσεων)	Δευτερεύουσα οδός (Πρόσβαση μεγαλύτερης κυκλοφορίας)
1	1	500	150
2 και άνω	1	600	150
2 και άνω	2 και άνω	600	200
1	2 και άνω	500	200

Πίνακας 1. Ελάχιστοι κυκλοφοριακοί φόρτοι για την 1^η προϋπόθεση σηματοδότησης

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 2. ΔΙΑΚΟΠΗ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ. Η προϋπόθεση αυτή οδηγεί στη σηματοδότηση ενός κόμβου όπου υπάρχουν υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι στην κύρια οδό, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σημαντικές καθυστερήσεις και επικίνδυνες συνθήκες για τα οχήματα των δευτερευουσών οδών που εισέρχονται ή διασταυρώνουν την κύρια οδό. Η σηματοδότηση ενός κόμβου στην περίπτωση αυτή θεωρείται αναγκαία όταν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι για κάθε μία από οποιεσδήποτε 8 ώρες μιας μέσης ημέρας υπερβαίνουν τόσο για την κύρια όσο και για την πρόσβαση από τη δευτερεύουσα οδό με το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο, τις τιμές του Πίνακα 7 και η εγκατάσταση της φωτεινής σηματοδότησης δεν πρόκειται να επηρεάσει σημαντικά την προοδευτική κίνηση των οχημάτων στην κύρια και τη δευτερεύουσα οδό.

Ισχύει και εδώ η μείωση των απαιτήσεων στο 70% για τις συνθήκες που αναφέρθηκαν στην προϋπόθεση 1.

Λωρίδες ανά πρόσβαση		Αριθμός οχημάτων ανά ώρα	
Κύρια οδός	Δευτερεύουσα οδός	Κύρια οδός (Σύνολο και των δύο προσβάσεων)	Δευτερεύουσα οδός (Πρόσβαση μεγαλύτερης κυκλοφορίας)
1	1	750	75
2 και άνω	1	900	75
2 και άνω	2 και άνω	900	100
1	2 και άνω	750	100

Πίνακας 2. Ελάχιστοι κυκλοφοριακοί φόρτοι για την 2^η προϋπόθεση σηματοδότησης

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 3. ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΦΟΡΤΩΝ ΠΕΖΩΝ. Η προϋπόθεση αυτή ικανοποιείται όταν, για κάθε μία από οποιεσδήποτε οκτώ ώρες μιας μέσης ημέρας παρουσιάζονται οι παρακάτω κυκλοφοριακές συνθήκες:

1. Τουλάχιστον 600 οχήματα ανά ώρα εισέρχονται στον κόμβο και από τις δύο προσβάσεις της κύριας οδού, ή 1000 οχήματα αν υπάρχει υπερυψωμένη μεσαία νησίδα με πλάτος μεγαλύτερο από 1.20 μ.
2. Κατά τις ίδιες οκτώ ώρες υπάρχουν τουλάχιστον 150 πεζοί ανά ώρα στη διάβαση επί της κύριας οδού με το μεγαλύτερο φόρτο πεζών.

Ισχύει και εδώ η μείωση των απαιτήσεων στο 70% για τις συνθήκες που αναφέρθηκαν στην προϋπόθεση 1.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 4. ΣΧΟΛΙΚΗ ΔΙΑΒΑΣΗ. Η σηματοδότηση δικαιολογείται όταν μία κυκλοφοριακή μελέτη της συχνότητας και της επάρκειας των κενών στο κυκλοφοριακό ρεύμα σε σχέση με τον αριθμό και το μέγεθος των ομάδων των μαθητών στη διάβαση, δείχνει ότι ο αριθμός των επαρκών κενών στο κυκλοφοριακό ρεύμα κατά τη χρονική περίοδο που οι μαθητές χρησιμοποιούν τη διάβαση είναι μικρότερος από τον αριθμό των πρώτων λεπτών στην ίδια χρονική περίοδο. Π.Χ. ο αριθμός των επαρκών κενών σε μια χρονική περίοδο 15 λεπτών πρέπει να είναι τουλάχιστον 15.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 5. ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ. Ο έλεγχος της προοδευτικής κίνησης των οχημάτων απαιτεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, την εγκατάσταση σηματοδότησης και αυτό για να διατηρηθεί ο κατάλληλος σχηματισμός των οχημάτων σε ομάδες και να ρυθμιστεί αποτελεσματικά η ταχύτητά τους.

Η σηματοδότηση σύμφωνα με την προϋπόθεση αυτή δεν πρέπει να γίνεται όταν προκύπτει απόσταση σηματοδοτών μικρότερη από 300 μ.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 6. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ. Η προϋπόθεση σηματοδότησης βάσει ατυχημάτων υπάρχει όταν:

1. Η δοκιμή άλλων, λιγότερο περιοριστικών, μέτρων (π.χ. διοχετευτική διαρρύθμιση κόμβου, απαγόρευση στροφών κλπ) δεν μείωσε τη συχνότητα των ατυχημάτων.
2. Αναφέρθηκαν σε μια περίοδο 12 μηνών πέντε ή περισσότερα ατυχήματα με σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές. Υπολογίζονται μόνο τα ατυχήματα που είναι δυνατό να εξαιρεθούν με τη σηματοδότηση, δηλαδή ατυχήματα με συγκρούσεις σε γωνία, από αριστερές στροφές, από μεγάλη ταχύτητα, σε διαβάσεις πεζών κλπ.
3. Η κυκλοφορία οχημάτων και πεζών υπερβαίνει το 80% εκείνης που καθορίζεται από τις προϋποθέσεις 1, 2 και 3.
4. Η εγκατάσταση σηματοδότησης δεν πρόκειται να προκαλέσει δυσχέρειες στην προοδευτική κίνηση των οχημάτων.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 7. ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΩΝ. Η σηματοδότηση σε ορισμένους κόμβους μπορεί να δικαιολογείται για να ενθαρρύνει τη συγκέντρωση και οργάνωση δικτύων κυκλοφοριακών ροών. Η προϋπόθεση αυτή εφαρμόζεται όταν κοινή διασταύρωση δύο ή περισσότερων κύριων οδών παρουσιάζει συνολικό εισερχόμενο φόρτο τουλάχιστον 800 οχημάτων/ώρα κατά την ώρα αιχμής μιας τυπικής καθημερινής ή για κάθε μία από οποιεσδήποτε πέντε ώρες ενός Σαββάτου και Κυριακής ή μόνο Κυριακής.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 8. ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η σηματοδότηση μπορεί να δικαιολογηθεί σε κόμβους όπου δεν υπάρχει καμία

από τις παραπάνω προϋποθέσεις αλλά δύο ή περισσότερες από τις προϋποθέσεις αυτές ικανοποιούνται κατά 80% ή περισσότερο.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με προσοχή και μόνο σαν γενικοί ενδεικτικοί κανόνες. Κάθε κόμβος θα πρέπει να εξετάζεται λεπτομερέστερα με βάση τις ειδικές τοπικές συνθήκες, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις κόμβων σε διασταυρώσεις μονόδρομων ή σε κόμβους ειδικής μορφής.

Στους παρακάτω πίνακες συγκεντρώνονται οι φόρτοι ανά ώρα αιχμής στον κάθε κόμβο του οποίου έχει καταγραφεί ο φόρτος. Οι φόρτοι που εμφανίζονται παρακάτω αντιστοιχούν στο σύνολο των οχημάτων (ΜΕΑ/ώρα) που εισέρχονται από την κάθε ξεχωριστή οδό στον κόμβο. Όταν η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός φόρτος που εισέρχεται στον κόμβο και από τις δύο κατευθύνσεις της οδού. Στους πίνακες έχει σκιαστεί η στήλη με τους φόρτους της οδού που σε κάθε περίπτωση λαμβάνεται ως κύρια.

Ανθέων - Αμπελοκήπων			
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	Ανθέων	Αμπελοκήπων
Τρίτη, 29/09/2015	7:00-8:00	404	232
	8:00-9:00	522	427
	14:00-15:00	565	424
	15:00-16:00	473	333
Πέμπτη, 1/10/2015	7:00-8:00	389	199
	8:00-9:00	510	391
	14:00-15:00	589	371
	15:00-16:00	460	304
Σάββατο, 3/10/2015	7:00-8:00	505	363
	8:00-9:00	603	462
	14:00-15:00	714	514
	15:00-16:00	601	436

Πίνακας 3. Φόρτοι ανά ώρα αιχμής κόμβου Ανθέων – Αμπελοκήπων (Κ1)

Ανθέων - Ρωμανού			
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	Ανθέων	Ρωμανού
Τρίτη, 29/09/2015	7:00-8:00	457	120
	8:00-9:00	693	230
	14:00-15:00	688	175
	15:00-16:00	540	130
Πέμπτη, 1/10/2015	7:00-8:00	437	110
	8:00-9:00	673	173
	14:00-15:00	718	187
	15:00-16:00	544	100
Σάββατο, 3/10/2015	7:00-8:00	584	202
	8:00-9:00	760	223
	14:00-15:00	910	281
	15:00-16:00	674	212

Πίνακας 4. Φόρτοι ανά ώρα αιχμής κόμβου Ανθέων – Ρωμανού (Κ2)

Ανθέων - Σόλωνος			
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	Ανθέων	Σόλωνος
Τρίτη, 29/09/2015	7:00-8:00	373	101
	8:00-9:00	551	139
	14:00-15:00	576	130
	15:00-16:00	395	81
Πέμπτη, 1/10/2015	7:00-8:00	344	98
	8:00-9:00	486	124
	14:00-15:00	493	135
	15:00-16:00	394	81
Σάββατο, 3/10/2015	7:00-8:00	395	109
	8:00-9:00	551	160
	14:00-15:00	610	140
	15:00-16:00	486	142

Πίνακας 5. Φόρτοι ανά ώρα αιχμής κόμβου Ανθέων – Σόλωνος (Κ3)

Κρήτης - Αμπελοκήπων			
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	Κρήτης	Αμπελοκήπων
Τρίτη, 29/09/2015	7:00-8:00	77	237
	8:00-9:00	154	432
	14:00-15:00	105	450
	15:00-16:00	88	376
Πέμπτη, 1/10/2015	7:00-8:00	90	217
	8:00-9:00	154	430
	14:00-15:00	103	424
	15:00-16:00	63	399
Σάββατο, 3/10/2015	7:00-8:00	111	371
	8:00-9:00	167	485
	14:00-15:00	190	532
	15:00-16:00	115	457

Πίνακας 6. Φόρτοι ανά ώρα αιχμής κόμβου Κρήτης – Αμπελοκήπων (Κ4)

Κρήτης - Ρωμανού			
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	Κρήτης	Ρωμανού
Τρίτη, 29/09/2015	7:00-8:00	95	217
	8:00-9:00	207	402
	14:00-15:00	177	338
	15:00-16:00	117	235
Πέμπτη, 1/10/2015	7:00-8:00	95	209
	8:00-9:00	158	281
	14:00-15:00	163	345
	15:00-16:00	139	230
Σάββατο, 3/10/2015	7:00-8:00	122	285
	8:00-9:00	200	418
	14:00-15:00	209	468
	15:00-16:00	160	345

Πίνακας 7. Φόρτοι ανά ώρα αιχμής κόμβου Κρήτης – Ρωμανού (Κ5)

Δημοκρατίας - Αμπελοκήπων			
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	Δημοκρατίας	Αμπελοκήπων
Τρίτη, 29/09/2015	7:00-8:00	79	121
	8:00-9:00	139	229
	14:00-15:030	135	240
	15:00-16:00	112	157
Πέμπτη, 1/10/2015	7:00-8:00	92	115
	8:00-9:00	125	180
	14:00-15:030	153	231
	15:00-16:00	91	165
Σάββατο, 3/10/2015	7:00-8:00	82	105
	8:00-9:00	155	274
	14:00-15:030	194	337
	15:00-16:00	168	248

Πίνακας 8. Φόρτοι ανά ώρα αιχμής κόμβου Δημοκρατίας – Αμπελοκήπων (Κ6)

Από τη σύγκριση των πινάκων 3-8 με τις προϋποθέσεις σηματοδότησης που αναλύονται παραπάνω (και σχηματοποιούνται στον πίνακα 9 προκύπτει ο παρακάτω πίνακας 10 πλήρωσης ή μη των κριτηρίων σηματοδότησης.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ	Φόρτοι Κύριας	Φόρτοι δευτ/σας	Φόρτοι Κύριας	Φόρτοι δευτ/σας
	100%		80%	
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 1*	600	150	480	120
	500	200	400	160
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 2*	900	75	720	60
	750	100	600	80
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 3	600	150 (πεζοί)	480	120 (πεζοί)
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 4	Ύπαρξη Σχολικής Διάβασης			
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 5	Ρύθμιση Προοδευτικής Κίνησης Οχημάτων			
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 6	Ύπαρξη πολλών ατυχημάτων / εφαρμογή διαχειριστικών μέτρων			

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 7	800 (σύνολο κόμβου) – συμβολή κύριων οδών	640 (σύνολο κόμβου) – συμβολή κύριων οδών -
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ 8	Συνδυασμός Προϋποθέσεων 1-7 (80%)	

*ανάλογα με τον αριθμό λωρίδων κύριας και δευτερεύουσας οδού

Πίνακας 9. Κωδικοποίηση Προϋποθέσεων Σηματοδότησης Κόμβου

ΚΟΜΒΟΣ	ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ								ΣΗΜ/ΣΗ
	1	2	3	4	5	6	7	8	
K1	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
K2	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
K3	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
K4	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
K5	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
K6	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

Πίνακας 10. Αξιολόγηση προϋποθέσεων σηματοδότησης κόμβων

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, **σε δύο** από τους κόμβους που εξετάστηκαν **πληρούνται οι προϋποθέσεις** για σηματοδότηση. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τους κόμβους της οδού Ανθέων με τις οδούς Ρωμανού και Αμπελοκήπων. Στους κόμβους αυτούς όπου διασταυρώνονται οι αντίστοιχες οδοί, οι οποίες λειτουργούν ως κύριες οδοί, σύμφωνα με την υφιστάμενη και την προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου, εισέρχονται πάνω από 800 ΜΕΑ/ώρα αιχμής. Έτσι, πληρούνται η προϋπόθεση 7 και οι κόμβοι χρήζουν σηματοδότησης ήδη στην υφιστάμενη κατάσταση. Η σηματοδότηση των δύο αυτών κόμβων θα οδηγήσει στη συγκέντρωση των κυκλοφοριακών ροών εντός του δικτύου που ορίζουν οι αστικές αρτηρίες της Περαιάς και στην υλοποίηση της λειτουργικής ιεράρχησης του δικτύου, όπως προτείνεται στα επόμενα κεφάλαια της παρούσας μελέτης.

Επισημαίνεται πως, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σύμφωνα και με τις παρατηρήσεις της Τεχνικής Υπηρεσίας έχει παρατηρηθεί σημαντική συχνότητα ατυχημάτων στον κόμβο Ανθέων και Σόλωνος. Ο αυξημένος αριθμός ατυχημάτων αποτελεί λόγο σηματοδότησης ενός κόμβου. Επειδή, όμως, τα περισσότερα ατυχήματα στο σημείο προκαλούνται λόγω των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσουν τα οχήματα, πριν προκριθεί η λύση της σηματοδότησης θα πρέπει να δοκιμαστούν άλλα διαχειριστικά μέτρα. Συγκεκριμένα, στον κόμβο αυτό προτείνεται να τοποθετηθούν διατάξεις μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων και συγκεκριμένα εγκάρσιες υπερυψωμένες λωρίδες. Λεπτομέρειες της συγκεκριμένη παρέμβασης περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 6.3. της παρούσας.

Τα διάφορα άλλα προβλήματα που εντοπίστηκαν θα αντιμετωπιστούν με τα διαχειριστικά μέτρα που προτείνονται στα επόμενα κεφάλαια της μελέτης (μονοδρομήσεις οδών, αλλαγές προτεραιοτήτων, φυσικές διαμορφώσεις κόμβων κλπ).

4.2. Στάθμευση

Μεγάλο πρόβλημα προκαλεί η παράνομη στάθμευση, η οποία μειώνει το διατιθέμενο πλάτος των οδών, και προκαλεί σημαντικές καθυστερήσεις κατά τη στάθμευση των οχημάτων, όταν γίνεται σε σημεία που δεν επιτρέπεται λόγω κυκλοφοριακών λειτουργιών (π.χ. πλησίον κόμβων ή σε οδούς με μεγάλη κυκλοφορία). Αν η παράνομη στάθμευση γίνεται εις βάρος του χώρου κίνησης πεζών επί πεζοδρόμων ή πεζοδρομίων δημιουργεί σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις, καθώς υποβαθμίζεται το περιβάλλον για τους καταναλωτές έξω από τα καταστήματα. Ο οικισμός της Περαιάς έχει ικανοποιητικές υποδομές για τη στάθμευση των οχημάτων παρά την οδό και εκτός οδού και δε δικαιολογείται η ανοχή από το Δήμο στην παράνομη στάθμευση που εκτός από τα κυκλοφοριακά προβλήματα που προκαλεί, υποβαθμίζει γενικότερα το αστικό περιβάλλον και την εικόνα που αποκομίζουν οι επισκέπτες από τον οικισμό της Περαιάς.

Ένα άλλο πρόβλημα που εντοπίζεται είναι ότι οι οδηγοί εκμεταλλεύονται τα μεγάλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού Αμπελοκήπων για να σταθμεύουν υπό γωνία σε όλο το μήκος της οδού από την επαρχιακή οδό μέχρι την οδό Δημοκρατίας. Η έξοδος των οχημάτων που είναι σταθμευμένα υπό γωνία όμως δημιουργεί ζητήματα οδικής ασφάλειας, καθώς δεν υπάρχει επαρκής ορατότητα, ενώ αυξάνει και το χρόνο εξόδου των οχημάτων. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι ανεπιθύμητα κατά μήκος μιας κύριας αρτηρίας. Απαιτείται γεωμετρικός σχεδιασμός είτε με οριζόντια σήμανση (βραχυπρόθεσμα) είτε με ανασχεδιασμό του οδικού περιβάλλοντος (μακροπρόθεσμα) για αν αποφεύγεται η στάθμευση υπό γωνία. Στο χώρο που θα κερδηθεί θα μπορούσε να γίνει μία ανακατασκευή του οδικού περιβάλλοντος προς όφελος των ποδηλάτων, όπως έγινε στην οδό Φιλίππου. Και στην αντιμετώπιση του φαινομένου της υπό γωνία στάθμευσης στην οδό Αμπελοκήπων θα μπορούσε να συμβάλλει η αστυνόμευση.

Τέλος, παρατηρήθηκε ότι απουσιάζει μία ολοκληρωμένη καθοδήγηση των επισκεπτών-οδηγών που επισκέπτονται πρώτη φορά την Περαιά για τα σημεία που μπορούν να σταθμεύουν τα οχήματά τους χωρίς να προκαλούν κυκλοφοριακά προβλήματα, δηλαδή στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού. Η σήμανση αυτή μπορεί να είναι χρήσιμη και για τους μόνιμους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής που συνηθίζουν να σταθμεύουν παράνομα τα οχήματά τους.

4.3. Δημόσια Συγκοινωνία

Όπως φαίνεται από την ανάλυση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας που έγινε στο κεφάλαιο 3 αυτή λειτουργεί από πλευράς συχνότητων σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα, για τις περιοχές που καλύπτει.

Τα προβλήματα που εντοπίζονται είναι δύο:

- η απουσία κάλυψης των ανατολικών συνοικιών της Περαιάς και

- ο μεγάλος χρόνος που απαιτείται για τη μετάβαση με λεωφορεία προς τη Θεσσαλονίκη και η ανάγκη μετεπιβίβασης που δημιουργεί ένα σαφώς χαμηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης για τους χρήστες δημόσιας συγκοινωνίας, συγκρινόμενο με όσους χρησιμοποιούν το ΙΧ τους.

Για να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας στην Περαιά, να περιοριστεί το φαινόμενο της άναρχης στάθμευσης που υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον και να βελτιωθεί η εικόνα του οικισμού πρέπει ο Δήμος Θερμαϊκού να ασκήσει την επιρροή του, ώστε να εφαρμοστεί από τους υπεύθυνους (ΟΑΣΘ – Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας) μία ενεργή πολιτική που θα κάνει το επίπεδο εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας εφάμιλλο του ΙΧ.

Το πρόβλημα της μειωμένης γεωγραφικής κάλυψης από τη δημόσια συγκοινωνία των ανατολικών περιοχών του οικισμού δε μπορεί να αντιμετωπιστεί χωρίς υποβάθμιση των υπάρχουσών γραμμών. Από την άλλη είναι δύσκολο να δρομολογηθούν νέες γραμμές κάτω από τις σημερινές οικονομικές συνθήκες από τον ΟΑΣΘ.

Μία ενδιαφέρουσα πολιτική για την αύξηση της περιοχής κάλυψης των υπάρχουσών γραμμών που εφαρμόζεται στο εξωτερικό και είναι αποκλειστικής αρμοδιότητας του Δήμου είναι η εφαρμογή πολιτικής bike & ride, δηλαδή η δημιουργία στις στάσεις χώρων για την ασφαλή στάθμευση ποδηλάτων και η δημιουργία υποδομών για την κίνηση του ποδηλάτη προς αυτές, ώστε η δημόσια συγκοινωνία να τροφοδοτείται με επιβάτες που έρχονται με ποδήλατα στη στάση. Ενώ ο πεζός χρειάζεται περίπου 6 λεπτά να διανύσει 400 μέτρα, στον ίδιο χρόνο ο ποδηλάτης διανύει 1200 μέτρα, οπότε τριπλασιάζεται η εμβέλεια των στάσεων.

Μία παρόμοια πολιτική που εφαρμόζεται ιδίως στη Γερμανία είναι η δυνατότητα να εισέρχονται εντός του λεωφορείου ποδήλατα, οπότε αυτό αυξάνει και την εμβέλεια του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς και της δημόσιας συγκοινωνίας. Θα μπορούσε ο Δήμος να συνεργαστεί και με τον

ΟΑΣΘ στον τομέα αυτό, δηλαδή τις ώρες και σε τμήματα των διαδρομών που παρατηρούνται χαμηλές πληρότητες θα μπορούσε να εφαρμοστεί η πολιτική αυτή. Ήδη η εταιρία που διαχειρίζεται τη θαλάσσια συγκοινωνία (Thessaloniki Waterways) δίνει τη δυνατότητα για την είσοδο ποδηλάτων και μόνο στα πλοία της γραμμής (αποκλείονται τα μηχανοκίνητα δίκυκλα).

Όσον αφορά στο δεύτερο ζήτημα, δηλαδή στη βελτίωση του χρόνου σύνδεσης με τη Θεσσαλονίκη δύο είναι οι στρατηγικές που μπορούν να ακολουθηθούν από το δήμο:

- Η διαβούλευση με τον ΟΑΣΘ για τη δρομολόγηση λεωφορειακών γραμμών-express που θα ενώνουν το δήμο Θερμαϊκού με τη Θεσσαλονίκη.
- Η διαβούλευση με την Περιφέρεια και τον ΟΑΣΘ για την αναβάθμιση της θαλάσσιας συγκοινωνίας με πυκνά δρομολόγια όλο το χρόνο και η αναδιάταξη των λεωφορειακών γραμμών, ώστε να την τροφοδοτούν. Κανονικά πρέπει η θαλάσσια συγκοινωνία και οι λεωφορειακές γραμμές στο Δήμο Θερμαϊκού να ενταχθούν σε ένα ενιαίο φορέα που θα εργάζεται για το συντονισμό τους, ώστε να αποτελέσουν ένα ενιαίο εναλλακτικό του ΙΧ σύστημα μετακινήσεων, όπως συμβαίνει με το δίκτυο του ΟΣΕ και των υπόλοιπων μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα. Η αναδιάταξη των λεωφορειακών γραμμών, ώστε να μην είναι ακτινικές, αλλά να τροφοδοτούν τη θαλάσσια συγκοινωνία της Περαιάς θα δώσει και την ευκαιρία για την κάλυψη περιοχών που σήμερα δεν έχουν πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία και θα αυξήσει την εμβέλεια της θαλάσσιας συγκοινωνίας που σήμερα περιορίζεται μόνο στο κέντρο του οικισμού.

Πλεονεκτήματα της αναβάθμισης της θαλάσσιας συγκοινωνίας αποτελούν:

- η δημιουργία συγκριτικού πλεονεκτήματος της δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς θα εξασφαλίζει σαφώς πιο ποιοτικό περιβάλλον μετακίνησης
- η πιο εύκολη δυνατότητα συνεργασίας με το ποδήλατο.

- η εμπορική τόνωση του κέντρου και της παραλίας της Περαιάς, καθώς θα συγκεντρώνει όλους τους κατοίκους που μετακινούνται από/προς τη Θεσσαλονίκη και τους επισκέπτες της περιοχής.

4.4. Κίνηση πεζών - ποδηλατών

Τοπικά προβλήματα στην κίνηση των πεζών εντοπίζονται σε σημεία που δεν έχει ολοκληρωθεί η οικιστική ανάπτυξη και υπάρχουν ασυνέχειες στην πλακόστρωση. Γενικά, για τα δεδομένα των ελληνικών πόλεων η εικόνα των υποδομών για τους πεζούς είναι καλή.

Τα μεγαλύτερα προβλήματα εντοπίζονται στον άξονα της οδού Δημοκρατίας, όπου η ποιότητα των πεζοδρομίων δεν είναι καλή (στο μεγαλύτερο μέρος τους λείπει πλακόστρωση) και τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά είναι ανεπαρκή. Η οδός αυτή καλύπτει σήμερα διαμπερείς μετακινήσεις και δημιουργούνται σοβαρά ζητήματα οδικής ασφάλειας για τους πεζούς.

Παρόμοια θέματα έλλειψης πεζοδρομίων παρατηρούνται στις τοπικές οδούς μεταξύ των οδών Δημοκρατίας και του παραλιακού πεζοδρόμου, όμως εκεί υπάρχουν μικρότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας, καθώς είναι εφικτή η συνύπαρξη πεζών και οχημάτων.

Ο ποδηλατόδρομος που έχει κατασκευαστεί επί της οδού Φιλίππου και σε μικρό τμήμα της οδού Ανθέων καταλήγει στην παραλιακή οδό Κουντουριώτου, η οποία είναι πλήρως πεζοδρομημένη μέχρι την οδό Ξενοφώντος, ενώ δυτικά της οδού Ξενοφώντος τα πεζοδρόμια της Κουντουριώτου είναι μεγαλύτερα από τον ασφαλτοστρωμένο χώρο και μπορούν να συνυπάρχουν άνετα πεζοί και ποδηλάτες σε αυτά. Η παραλιακή υποδομή σε συνδυασμό με την υποδομή ποδηλατόδρομου δημιουργούν μία προστατευμένη διαδρομή για τα ποδήλατα μήκους 2,5 χλμ. εντός της περιοχής μελέτης, μία υποδομή σπάνια για τον ελληνικό χώρο. Ωστόσο στην οδό Κουντουριώτου δεν υπάρχει σήμανση που να επιτρέπει την κίνηση

ποδηλάτων και οι ποδηλάτες που χρησιμοποιούν τις παραλιακές υποδομές είναι έκθετοι σε περίπτωση ατυχήματος με τους πεζούς.

Σε γενικές γραμμές η εικόνα του Δήμου είναι ικανοποιητική και έχει επιτευχθεί ένα ικανοποιητικό περιβάλλον για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων για τα ελληνικά δεδομένα (εικ.9,10). Αυτό συνδυάζεται με το όμορφο τοπίο κατά μήκος του παραλιακού πεζοδρόμου.

Ο οικισμός της Περαιάς συγκεντρώνει λοιπόν συγκριτικά πλεονεκτήματα που θα μπορούσαν να αυξήσουν ακόμη περισσότερο τη χρήση των ήπιων αυτών μέσων για τη μετακίνηση εντός του οικισμού ή και εκτός αυτού (με τη συνδυασμένη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας).



εικ.9/10, Ο παραλιακός πεζόδρομος/ο ποδηλατόδρομος επί της οδού Φιλίππου

Η στρατηγική της περαιτέρω ενεργητικής προώθησης των ήπιων αυτών μέσων μετακίνησης θα μπορούσε να συνεισφέρει στην εικόνα ενός οικισμού – πρότυπου για τα ελληνικά δεδομένα που θα τόνωνε την οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή εξαιτίας της αύξησης των ανθρώπων που θα αποφάσιζαν να εγκατασταθούν στην Περαιά ή λόγω της συχνότερης έλευσης επισκεπτών για αναψυχή.

4.5. Οριζόντια και Κατακόρυφη Σήμανση

Το σημαντικότερο ζήτημα που αφορά την κατακόρυφη σήμανση εντοπίζεται στις αδιέξοδες κάθετες στον πεζόδρομο οδούς. Η κατακόρυφη σήμανση θα πρέπει να αποθαρρύνει τους οδηγούς από τη χρήση τους, ώστε να αποφεύγεται η πραγματοποίηση δύσκολων ελιγμών από τους οδηγούς και η παραβίαση του ΚΟΚ. Σήμερα δεν υπάρχει κατακόρυφη σήμανση και οι οδηγοί εγκλωβίζονται όταν φθάνουν στον παραλιακό πεζόδρομο.

Ένα σημαντικό ζήτημα που αφορά στην κατακόρυφη σήμανση παρατηρείται και στις οδούς που έχουν μεγάλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και αναγκάζουν τους οδηγούς σε απότομη διακοπή πορείας και παραχώρηση προτεραιότητας (οδός Ανθέων και οδός Φιλίππου). Πρέπει στα σημεία αυτά (κόμβος Ανθέων και Φιλίππου και Ανθέων και Αμπελοκήπων) να τοποθετηθούν μεγαλύτερα σχετικά σήματα (P-2) και στις δύο πλευρές της οδού, ώστε να δημιουργηθεί το οδικό περιβάλλον που θα προκαλέσει την προσοχή των οδηγών.

Παρατηρήθηκαν, επιπλέον, κάποιες ελλείψεις σε σήματα P-2 (STOP) σε οδούς που δεν έχουν προτεραιότητα βάσει του γεωμετρικού σχεδιασμού τους και της υφιστάμενης λειτουργικής τους ιεράρχησης. Τέτοια έλλειψη παρατηρήθηκε σε όλες τις κάθετες προσβάσεις που τερματίζουν στο ανατολικό όριο του οικισμού, στην οδό Ξενίου Διός και σε κάποιες κάθετες της οδού Δημοκρατίας οδούς στο σημείο που συμβάλλουν με αυτήν. Επίσης, λείπουν αρκετά από τα σήματα που προειδοποιούν για την ύπαρξη διάβασης πεζών.

Στις τοπικές οδούς ανάμεσα στην οδό Δημοκρατίας και στον παραλιακό πεζόδρομο έχουν τοποθετηθεί πολλές ρυθμιστικές πινακίδες υποχρεωτικής κατεύθυνσης, οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στη φορά των οδών και απευθύνονται σε όσους εξέρχονται του πεζόδρομου (δηλαδή μόνο σε οχήματα τροφοδοσίας και στους παρόδιους ιδιοκτήτες). Προτείνεται η απομάκρυνσή

τους, καθώς προκαλούν σύγχυση για τη φορά κίνησης στις οδούς, που είναι πολύ επικίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Τέλος όπως προαναφέρθηκε υπάρχουν ελλείψεις σε:

- πληροφοριακή σήμανση που θα καθοδηγεί τους οδηγούς σε χώρους στάθμευσης που προκαλούν τα λιγότερα δυνατά προβλήματα περιμετρικά του κέντρου του οικισμού.
- Σήμανση που θα νομιμοποιεί τη χρήση του παραλιακού πεζόδρομου από ποδηλάτες.

Ο πλήρης χάρτης με τη καταγεγραμμένη κατακόρυφη σήμανση παρουσιάζεται στο Σχέδιο 2.

Οι ελλείψεις που παρατηρούνται σε ζητήματα οριζόντιας σήμανσης αφορούν κυρίως την οριοθέτηση των κινήσεων στους κόμβους, της στάθμευσης πλησίον των κόμβων και σε οδούς που παρατηρείται άναρχη στάθμευση (π.χ. οδός Αμπελοκήπων).

5. ΣΤΟΧΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι προτάσεις που αναπτύσσονται παρακάτω έχουν ως στόχο:

- Την προστασία και την ποιοτική αναβάθμιση της λειτουργίας του παραλιακού πεζοδρόμου.
- Την ορθολογικότερη ιεράρχηση του οδικού δικτύου με στόχο την εξυπηρέτηση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στόχων.
- Την καλύτερη κυκλοφοριακή λειτουργία των κόμβων που χαρακτηρίστηκαν ως προβληματικοί στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.
- Την καλύτερη διαχείριση των κάθετων στον παραλιακό πεζόδρομο οδών, η οποία συνδέεται άμεσα με την εικόνα του οικισμού, την επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων και την οδική ασφάλεια στην κεντρική παραλιακή ζώνη του οικισμού.
- Την αντιμετώπιση ζητημάτων οδικής ασφάλειας και τη συμπλήρωση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης στα σημεία που κρίθηκαν ως προβληματικά.
- Την οργάνωση της κίνησης και στάθμευσης στον οικισμό για τη βελτίωση της εικόνας του στους κατοίκους και επισκέπτες.
- Τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας πεζών και ποδηλατών και την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας, ώστε να προωθηθούν φιλικά στο περιβάλλον μέσα μεταφοράς για την κίνηση εντός του οικισμού.

6. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

6.1. Πρόταση Ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το οδικό δίκτυο στην Περαία είναι ιεραρχημένο και έχει ικανοποιητική δομή, με την περιμετρική επαρχιακή οδό να παραλαμβάνει την κύρια διαμπερή κυκλοφορία και την οδό Ανθέων, ως ενδιάμεση αστική αρτηρία να συνδέει τον οικισμό της Περαίας με τους Νέους Επιβάτες.

Η μόνη προτεινόμενη αλλαγή στην ιεράρχηση αφορά την οδό Δημοκρατίας, η οποία σήμερα παραλαμβάνει διαμπερή ροή προς τους Νέους Επιβάτες, καθώς απουσιάζει πληροφοριακή σήμανση στον κόμβο Ανθέων και Αμπελοκήπων που θα καθοδηγούσε τους οδηγούς προς την οδό Ανθέων. Η οδός Δημοκρατίας διέρχεται εφάπτομενικά του κέντρου του οικισμού και έχει αρκετές εμπορικές χρήσεις κατά μήκος της. Επιπλέον, τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά δεν της επιτρέπουν να επιτελεί σημαντικό κυκλοφοριακό ρόλο χωρίς επιπτώσεις στις παρόδιες ιδιοκτησίες και στην ασφάλεια των πεζών. Προτείνεται η κυκλοφοριακή της υποβάθμιση, ώστε να συλλέγει κινήσεις τοπικές και να τις κατευθύνει προς την έξοδο του οικισμού και να μην επιβαρύνεται από διαμπερή κυκλοφορία από/προς τους Νέους Επιβάτες.

Συμπληρωματικά της προτεινόμενης κυκλοφοριακής υποβάθμισης προτείνεται η δημιουργία δικτύου ποδηλάτου σε όλη την έκταση του οικισμού που θα συλλέγει τις κινήσεις από τις γειτονιές προς τον παραλιακό πεζόδρομο, ώστε να γίνει το ποδήλατο μία σοβαρή εναλλακτική για την κίνηση εντός του οικισμού σε σχέση με τη χρήση ΙΧ αυτοκινήτου.

Για τις τοπικές οδούς μεταξύ του παραλιακού πεζόδρομου και της οδού Δημοκρατίας προτείνεται η εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης του 2004 που πρότεινε τη δημιουργία συνεχόμενων κλειστών μονόδρομων βρόγχων με στόχο τον αποκλεισμό της διαμπερούς κυκλοφορίας, την απλοποίηση όλων των κόμβων του τοπικού δικτύου, τη μείωση της κυκλοφορίας, τη μείωση των ταχυτήτων και την αύξηση της ασφάλειας των πεζών. Σημειώνεται ότι εξαιτίας

της έλλειψης πεζοδρομίων στις οδούς αυτές οι πεζοί κυκλοφορούν επί του οδοστρώματος.

Τους χειμερινούς μήνες ο παραλιακός πεζόδρομος εξαιτίας της απομάκρυνσης των παραθεριστών και των επισκεπτών χάνει τη ζωντάνια του και μειώνεται η ελκυστικότητά του ως τόπος προορισμού. Η μειωμένη κίνηση των αυτοκινήτων και τα πολύ στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του πεζόδρομου στην περιοχή μεταξύ πλατείας Ελευθερίας και οδού Βότση, θα επέτρεπαν τους μήνες αυτούς τη συνύπαρξη των πεζών με οχήματα σε συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας. Αυτό θα τόνωνε και τη διέλευση έξω από τις έντονα εξωστρεφείς χρήσεις που βρίσκονται κυρίως στην περιοχή αυτή και ενδεχομένως να ήταν εφικτό να διατηρηθεί η λειτουργία τους και τους χειμερινούς μήνες. Η απόλυτη απαγόρευση κυκλοφορίας ερημώνει τον πεζόδρομο τις ημέρες που οι καιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν την παραμονή των ανθρώπων σε υπαίθριους χώρους. Για τους παραπάνω λόγους προτείνεται μία συμπληρωματική ιεράρχηση του οδικού δικτύου που θα ισχύει μόνο τους χειμερινούς μήνες, στην οποία η οδός Αμπελοκήπων θα φθάνει ως συλλεκτήρια μέχρι τον παραλιακό πεζόδρομο και εκεί μέσω ενός κλειστού βρόγχου θα οδηγείται μέσω της οδού Πέτρου και Παύλου πίσω στην οδό Δημοκρατίας. Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία ενός αντίρροπου εφαπτομενικού κλειστού βρόγχου, ο οποίος θα οδηγεί από την οδό Δημοκρατίας μέσω της οδού Βότση τα οχήματα στον παραλιακό πεζόδρομο και από την οδό Πέτρου και Παύλου πάλι στην οδό Δημοκρατίας. Το σχέδιο αυτό προκρίθηκε:

- για τη διατήρηση μικρών ταχυτήτων και τον αποκλεισμό της δυνατότητας πραγματοποίησης μεγάλου μήκους μετακινήσεις με μηχανοκίνητα οχήματα στον παραλιακό πεζόδρομο και
- για να είναι συμβατό με το σύστημα των κλειστών βρόγχων που προτείνεται να εφαρμοστεί στις οδούς Βότση, Πέτρου και Παύλου και Αμπελοκήπων τους χειμερινούς μήνες.

- Ο χάρτης της προτεινόμενης ιεράρχησης του οδικού δικτύου τους θερινούς μήνες φαίνεται στο **σχέδιο 5** και τους χειμερινούς μήνες στο **σχέδιο 6**.

6.2. Πρόταση Κυκλοφοριακής Οργάνωσης

Για την επίτευξη της προτεινόμενης κυκλοφοριακής ιεράρχησης προτείνονται οι ακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Εξετάζονται και αξιολογούνται τρία βασικά σενάρια, με βασική διαφοροποίησή τους τον τρόπο λειτουργίας της οδού Δημοκρατίας (διατήρηση ως αμφίδρομη, μονοδρόμηση με κατεύθυνση προς Νέους Επιβάτες, μονοδρόμηση με φορά προς Περαιά).

Σενάριο Κυκλοφοριακής Λειτουργίας 1.

1. Δυνατότητα εισόδου οχημάτων στον πεζόδρομο μεταξύ των οδών Αμπελοκήπων και Βότση τους χειμερινούς μήνες.

Προτείνεται η τροποποίηση της ειδικής πληροφοριακής σήμανσης που υπάρχει στον κόμβο Αμπελοκήπων και Διογένους, ώστε να δίνεται η δυνατότητα τους χειμερινούς μήνες τα οχήματα να εισέρχονται στον πεζόδρομο. Παράλληλα προτείνεται η τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων P-50δ υποχρεωτικής δεξιάς στροφής, ώστε τους θερινούς μήνες να καθοδηγούνται τα οχήματα προς την οδό Διογένους. Προτείνεται για την αποφυγή φθοράς της πινακίδας η διατήρησή της και τους χειμερινούς μήνες, παρ' όλο που έρχεται σε αντίθεση με τη δυνατότητα εισόδου στον πεζόδρομο, καθώς αφενός δε δημιουργεί ζήτημα οδικής ασφάλειας η διατήρησή της, αφετέρου συνεισφέρει στη διατήρηση χαμηλών επιπέδων κυκλοφορίας στον πεζόδρομο. Παρόμοιες ρυθμίσεις γίνονται και στη διασταύρωση των οδών Βότση και Ψαρών, ώστε να επιτρέπεται και παράλληλα να αποθαρρύνεται η είσοδος των οχημάτων στον παραλιακό πεζόδρομο. Τοποθετείται σήμα υποχρεωτικής αριστερής στροφής στη συμβολή της οδού Βότση με τον παραλιακό πεζόδρομο και σήμα υποχρεωτικής δεξιάς στροφής στη συμβολή της οδού Αμπελοκήπων με τον παραλιακό πεζόδρομο, ώστε να αποκλειστεί η δυνατότητα εισόδου οχημάτων

στην πλατεία Ελευθερίας. Στη συμβολή των οδών Πέτρου και Παύλου με τον παραλιακό πεζόδρομο τοποθετούνται επί του πεζόδρομου σήματα απαγόρευσης εισόδου και ρυθμιστικές πινακίδες υποχρεωτικής κατεύθυνσης προς την οδό Πέτρου και Παύλου (P-50α) και (P-50δ) αντίστοιχα, ώστε να υλοποιηθεί το σύστημα των δύο εφαπτομενικών κλειστών βρόγχων που προβλέπεται στο σχέδιο της χειμερινής ιεράρχησης του οδικού δικτύου επί του παραλιακού πεζόδρομου.

2. Πεζοδρόμηση όλων των καθέτων στον παραλιακό πεζόδρομο οδών κατά μήκος του τελευταίου οικοδομικού τετραγώνου επί της παραλίας.

Σήμερα, τα οχήματα που κινούνται επί των καθέτων στην παραλία οδό, φθάνουν στον παραλιακό πεζόδρομο, όπου ξαφνικά πληροφορούνται την απαγόρευση εισόδου, χωρίς να έχουν εκεί το χώρο και τη δυνατότητα να αλλάξουν πορεία ή να γυρίσουν πίσω.

Το πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με δύο τρόπους:

- Με την τοποθέτηση ρυθμιστικών πινακίδων που θα υποχρεώνουν τους οδηγούς να αλλάξουν πορεία και θα απαγορεύουν την είσοδο τουλάχιστον ένα οικοδομικό τετράγωνο πριν οδηγηθούν στον πεζόδρομο.
- Με την τοποθέτηση σήματος αδιεξόδου στο ίδιο σημείο.

Προκρίθηκε ο πρώτος τρόπος αντιμετώπισης, καθώς με αυτόν τον τρόπο επεκτείνεται η πεζοδρομημένη περιοχή δίνοντας τη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής και στις κάθετες οδούς αν συνδυαστεί και με μία πολιτική αναπλάσεων από το δήμο μακροπρόθεσμα. Αντίθετα, η δεύτερη πολιτική σήμανσης μονιμοποιεί τη σημερινή εικόνα των κάθετων προσβάσεων που δίνουν την αίσθηση του «ακάλυπτου» χώρου πίσω από τη βιτρίνα του παραλιακού πεζόδρομου.

Με σκοπό, λοιπόν, την απλοποίηση των κινήσεων των οχημάτων, την επέκταση της πεζοδρομημένης περιοχής, τη δυνατότητα επέκτασης των

χρήσεων αναψυχής στο εσωτερικό του οικιστικού ιστού και την έγκαιρη εκτροπή της κυκλοφορίας των οχημάτων, ώστε να μη δημιουργούνται εμπλοκές και αναγκαστικές παραβιάσεις του ΚΟΚ, προτείνεται η πεζοδρόμηση όλων των καθέτων στον παραλιακό πεζόδρομο οδών κατά μήκος του τελευταίου οικοδομικού τετραγώνου επί της παραλίας.

Πιο συγκεκριμένα προτείνεται στις οδούς Ρήγα Φεραίου και Αίαντος στη συμβολή τους με την οδό Ψαρών η τοποθέτηση ειδικών πινακίδων απαγόρευσης εισόδου που θα δίνουν πληροφοριακά στοιχεία για τον πεζόδρομο και ρυθμιστικές πινακίδες υποχρεωτικής κατεύθυνσης που θα εκτρέπουν την κυκλοφορία προς την οδό Ψαρών. Η πληροφοριακή πινακίδα θα επιτρέπει την κίνηση ποδηλάτων στον πεζόδρομο. Το ίδιο προτείνεται στις οδούς Ρωμανού, Μακεδονίας, 26^{ης} Οκτωβρίου, Ομήρου και Ιπποκράτους στη συμβολή τους με την οδό Αθηνάς, στην οδό 28^{ης} Οκτωβρίου στη συμβολή της με την οδό Δημοκρατίας και στις οδούς Γρηγορίου Ε' και Σωκράτους στη συμβολή τους με την οδό Νικ. Πλαστήρα.

3. Δημιουργία εφαπτομενικών κλειστών μονόδρομων βρόγχων για την κίνηση στις τοπικές οδούς μεταξύ Δημοκρατίας και παραλιακού πεζόδρομου.

Προτείνεται η μονοδρόμηση όλων των τοπικών οδών μεταξύ Δημοκρατίας και παραλιακού πεζόδρομου με τέτοιο τρόπο, ώστε να σχηματίζονται εφαπτομενικοί αντίρροποι κλειστοί βρόγχοι, όπως πρότεινε η κυκλοφοριακή μελέτη του 2004. Σκοπός της ρύθμισης αυτής είναι η αποθάρρυνση χρήσης του τοπικού αυτού δικτύου, η προστασία των κατοικιών επί των τοπικών αυτών οδών από διαμπερείς κινήσεις, η μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων, η απλοποίηση όλων των κόμβων του δικτύου και η εξασφάλιση ενός κατάλληλου περιβάλλοντος για τη συνύπαρξη πεζών και οχημάτων στο οδόστρωμα, καθώς ένα σημαντικό ποσοστό των οδών αυτών δε διαθέτει πεζοδρόμια. Προτείνεται από αυτό το σχέδιο να εξαιρεθεί η οδός Αθηνάς από την οδό Ομήρου μέχρι την οδό Μακεδονίας για να διατηρήσει την αμφίδρομη

λειτουργία της, ώστε να εξυπηρετήσει την πρόσβαση και την έξοδο από το δημοτικό χώρο στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται:

- Η μονοδρόμηση της οδού Βότση προς τον παραλιακό πεζόδρομο.
- Η μονοδρόμηση της οδού Ρήγα Φεραίου από Ψαρών μέχρι Δημοκρατίας με κατεύθυνση προς την οδό Δημοκρατίας.
- Η μονοδρόμηση της οδού Αίαντος από Δημοκρατίας μέχρι Ψαρών με κατεύθυνση προς την οδό Ψαρών.
- Η μονοδρόμηση της οδού Ψαρών από Βότση έως Ρήγα Φεραίου με κατεύθυνση προς την οδό Ρήγα Φεραίου.
- Η μονοδρόμηση της οδού Ψαρών από Αίαντος έως Ρήγα Φεραίου με κατεύθυνση προς την οδό Ρήγα Φεραίου.
- Η μονοδρόμηση της οδού Ρωμανού από Δημοκρατίας μέχρι οδό Αθηνάς με κατεύθυνση προς την οδό Αθηνάς.
- Η μονοδρόμηση της οδού Μακεδονίας από Αθηνάς μέχρι Δημοκρατίας με κατεύθυνση προς την οδό Δημοκρατίας.
- Η μονοδρόμηση της οδού 26^{ης} Οκτωβρίου από Δημοκρατίας μέχρι Αθηνάς με κατεύθυνση προς την οδό Αθηνάς.
- Η μονοδρόμηση της οδού Ομήρου από Αθηνάς μέχρι Δημοκρατίας με κατεύθυνση προς την οδό Δημοκρατίας.
- Η μονοδρόμηση της οδού Ιπποκράτους από Δημοκρατίας μέχρι Αθηνάς με κατεύθυνση προς την οδό Αθηνάς.
- Η μονοδρόμηση της οδού Αθηνάς από Ρωμανού μέχρι Μακεδονίας με κατεύθυνση προς την οδό Μακεδονίας.
- Η μονοδρόμηση της οδού Αθηνάς από Ιπποκράτους μέχρι Ομήρου με κατεύθυνση προς την οδό Ομήρου.
- Η μονοδρόμηση της οδού Γρηγορίου Ε' από Δημοκρατίας έως Πλαστήρα με κατεύθυνση προς την οδό Πλαστήρα.
- Η μονοδρόμηση της οδού Χρυσοστόμου Σμύρνης από Πλαστήρα έως Δημοκρατίας με κατεύθυνση προς την οδό Δημοκρατίας.
- Η μονοδρόμηση της οδού Σωκράτους από Δημοκρατίας μέχρι Πλαστήρα με κατεύθυνση προς την οδό Πλαστήρα.

- Η μονοδρόμηση της οδού Ηπείρου από Πλαστήρα μέχρι Δημοκρατίας με κατεύθυνση προς την οδό Δημοκρατίας.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Ξενοφώντος από Δημοκρατίας μέχρι Κουντουριώτου με κατεύθυνση την οδό Κουντουριώτου.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Λυκούργου από Κουντουριώτου μέχρι Δημοκρατίας με κατεύθυνση την οδό Δημοκρατίας.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Έλλης από Δημοκρατίας μέχρι Κουντουριώτου με κατεύθυνση την οδό Κουντουριώτου.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Αρχ. Μακαρίου από Κουντουριώτου μέχρι Δημοκρατίας με κατεύθυνση την οδό Δημοκρατίας.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα από Γρηγορίου Ε΄ μέχρι Χρυσοστόμου Σμύρνης με κατεύθυνση προς οδό Χρυσοστόμου Σμύρνης.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα από Σωκράτους μέχρι Χρυσοστόμου Σμύρνης με κατεύθυνση την οδό Χρυσοστόμου Σμύρνης.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα από Σωκράτους μέχρι Ηπείρου με κατεύθυνση την οδό Ηπείρου.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα από Ξενοφώντος μέχρι Ηπείρου με κατεύθυνση την οδό Ηπείρου.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα από Ξενοφώντος μέχρι Λυκούργου με κατεύθυνση την οδό Λυκούργου.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα από Έλλης μέχρι Λυκούργου με κατεύθυνση την οδό Λυκούργου.
 - Η μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα από Έλλης μέχρι Αρχιεπισκόπου Μακαρίου με κατεύθυνση την οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου.
4. Τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης στον κόμβο Αμπελοκήπων και Ανθέων για αποθάρρυνση χρήσης της οδού Δημοκρατίας.
- Καθοδηγούνται τα οχήματα που κατευθύνονται προς Νέους Επιβάτες μέσω της οδού Ανθέων για την υποβάθμιση της οδού Δημοκρατίας σε συλλεκτήρια.

5. Επέκταση του δικτύου ποδηλατόδρομων της Περαιάς.

Ένα πρώτο βήμα για την επέκταση του δικτύου των ποδηλατόδρομων είναι η αλλαγή της κατακόρυφης σήμανσης σε όλο το μήκος του παραλιακού πεζοδρόμου, ώστε να κινούνται οι ποδηλάτες νόμιμα σε αυτόν. Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται ένα δίκτυο μήκους 2,5 χλμ.

Προτείνεται η περαιτέρω επέκταση του δικτύου αυτού κατά 800 μέτρα μέσω τοποθέτησης κατακόρυφης σήμανσης στο πεζοδρόμιο της οδού Αμπελοκήπων, που έχει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά να υποδεχθεί ποδηλάτες, και στον πεζόδρομο της οδού Ελευθερίας. Ο προτεινόμενος ποδηλατικός άξονας Ελευθερίας – Αμπελοκήπων απαιτεί για τη δημιουργία του βραχυπρόθεσμα μόνο κατακόρυφη σήμανση και οριζόντια σήμανση μόνο στις περιοχές των διασταυρώσεων με τις κάθετες οδούς, αλλά μακροπρόθεσμα θα έπρεπε να δημιουργηθεί μία υποδομή, όπως στην οδό Φιλίππου, ώστε να αντιμετωπιστεί και το πρόβλημα της υπό γωνία στάθμευσης στην οδό Αμπελοκήπων που υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον της οδού. Η οδός Αμπελοκήπων συγκεντρώνει αρκετές εμπορικές δραστηριότητες, αποτελεί μέρος του κέντρου του οικισμού και πρέπει να δίνει μία ελκυστική εικόνα στους επισκέπτες και τους κατοίκους.

Ο νέος αυτός ποδηλατικός άξονας προτείνεται να συνδεθεί με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο που φθάνει μέχρι την συμβολή των οδών Πέτρου και Παύλου και Ανθέων μέσω της αλλαγής θέσης στάθμευσης ταξί από τη συμβολή των οδών Ανθέων και Αμπελοκήπων στη συμβολή των οδών Ανθέων και Πέτρου και Παύλου και της δημιουργίας μέσω κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης λωρίδας ποδηλάτου μήκους 200 μέτρων επί της οδού Ανθέων από την οδό Πέτρου και Παύλου μέχρι την οδό Αμπελοκήπων. Πάλι η λύση αυτή προτείνεται για τη βραχυπρόθεσμη υλοποίηση του έργου, ενώ μακροπρόθεσμα θα ήταν ελκυστικό αν ο ποδηλατόδρομος είχε εφάμιλλη εικόνα με το υπόλοιπο δίκτυο.

Επίσης, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου επί της οδού Σόλωνος και Σωκράτους στα δυτικά για τη συμπλήρωση του δικτύου με την τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης και τη δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου (οριζόντια σήμανση). Λόγω στένωσης της οδού Σόλωνος στο τμήμα της μεταξύ των οδών Ιωνίας και ΕΠΟ 27, ο ποδηλατόδρομος είναι εφικτό να δημιουργηθεί στο τμήμα από την παραλία ως και τη συμβολή της οδού Σόλωνος με την οδό Ιωνίας.

Τέλος, το δίκτυο των ποδηλατόδρομων του οικισμού συμπληρώνουν και ολοκληρώνουν η επέκταση του ποδηλατόδρομου της οδού Φιλίππου έως την ΕΠΟ 27, και η οριζόντια σύνδεση του ποδηλατόδρομου της οδού Ανθέων με αυτόν της οδού Σόλωνος. Δεδομένου ότι ο προτεινόμενος παραλιακός ποδηλατόδρομος δεν απέχει σημαντικά από την οδό Ανθέων (250 μέτρα, δηλαδή 2 λεπτά με το ποδήλατο), δεν προτείνεται η δημιουργία βαριάς υποδομής κατά μήκος της οδού Ανθέων μεταξύ των οδών Αμπελοκήπων και Σόλωνος, που προϋποθέτει και την απομάκρυνση της στάθμευσης, αλλά η οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης, η διατήρηση μίας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και η δημιουργία δύο μονόδρομων λωρίδων επί του οδοστρώματος ανάμεσα στη λωρίδα κυκλοφορίας και τη στάθμευση σε κάθε κατεύθυνση, συνοδευόμενη από την κατάλληλη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Το ίδιο ισχύει και για την οδό Φιλίππου, δεδομένου ότι κατά μήκος της οδού Αμπελοκήπων, σε απόσταση δηλαδή 400 μέτρων, θα λειτουργεί προστατευμένος ποδηλατόδρομος επί του πεζοδρομίου.

Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων φαίνεται στα Σχέδια 4 ως 6.

Η λειτουργία των ποδηλατόδρομων είναι αμφίδρομη. Αναλυτικά για κάθε έναν προβλεπόμενο ποδηλατόδρομο ισχύουν τα ακόλουθα:

- **Οδός Ανθέων από Πέτρου και Παύλου μέχρι Αμπελοκήπων:** Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού από ρυμοτομική σε ρυμοτομική είναι επαρκή. Όπως αναφέρεται και παραπάνω η στάθμευση στο σημείο αυτό

είναι νόμιμη, ενώ λειτουργεί πιάτσα taxi παρά την οδό. Η απομάκρυνση της στάθμευσης επαρκεί για τη χωροθέτηση του ποδηλατόδρομου, ενδεχομένως και με μία μικρή απομείωση του πεζοδρομίου ή της λωρίδας κυκλοφορίας. Επίσης, όπως προτείνεται παραπάνω, η πιάτσα taxi θα πρέπει να μεταφερθεί επί της οδού Ανθέων λίγο δυτικότερα έξω από την εκκλησία Πέτρου και Παύλου.

- **Άξονας Αμπελοκήπων - Ελευθερίας:** Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού από ρυμοτομική σε ρυμοτομική είναι επαρκή, ενώ πρέπει να τοποθετηθεί και οριζόντια σήμανσης στις διασταυρώσεις του ποδηλατόδρομου με τις κάθετες οδούς, όπως αναφέρεται παραπάνω (εκτός της οριζόντιας σήμανσης των υπολοίπων τμημάτων του).
- **Παραλιακός Άξονας:** Ο ποδηλατόδρομος θα έχει αμφίδρομη λειτουργία. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του παραλιακού πεζοδρόμου είναι επαρκή.
- **Άξονας Σωκράτους-Σόλωνος.**
 - **Οδός Σωκράτους:** Το πλάτος της οδού από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή είναι 10 μέτρα, πλάτος επαρκές για μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων και αμφίδρομο ποδηλατόδρομο. Επιπλέον, στην οδό έχει διαμορφωθεί διευρυμένο πεζοδρόμιο, επί του οποίου μπορεί να χωροθετηθεί ο ποδηλατόδρομος.
 - **Οδός Σόλωνος από Δημοκρατίας μέχρι Ιωνίας:** Το πλάτος της οδού από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή είναι 15 μέτρα, πλάτος επαρκές για αμφίδρομη κίνηση αυτοκινήτων και αμφίδρομο ποδηλατόδρομο.

Στους πίνακες της επόμενης σελίδας παρατίθενται τα ελάχιστα και μέγιστα πλάτη για τις υποδομές του ποδηλάτου και τα ανάλογα απαιτούμενα πλάτη για τις οδούς στις οποίες εντάσσονται ανάλογα με τη λειτουργία τους. Για τον ακριβή καθορισμό των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών των προτεινόμενων ποδηλατοδρόμων θα πρέπει να εκπονηθούν μελέτες εφαρμογής οι οποίες θα μπορούν να αποτελούν μέρος των μελετών που θα

απαιτηθούν για τις οδικές αναπλάσεις που προτείνονται σε άλλο σημείο της μελέτης.

Κατηγορία υποδομής	Διαστάσεις υποδομής ποδηλάτου		Απαιτούμενο πλάτος οδοστρώματος (μ.). Περίπτωση μη ύπαρξης στάθμευσης				Απαιτούμενο πλάτος οδοστρώματος (μ.). Περίπτωση διατήρησης μονόπλευρης στάθμευσης				Απαιτούμενο πλάτος οδοστρώματος (μ.). Περίπτωση διατήρησης αμφίπλευρης στάθμευσης			
			Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων		Αμφίδρομη κίνηση αυτοκινήτων		Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων		Αμφίδρομη κίνηση αυτοκινήτων		Μονόδρομη κίνηση αυτοκινήτων		Αμφίδρομη κίνηση αυτοκινήτων	
			ελάχιστο	μέγιστο	ελάχιστο	μέγιστο	ελάχιστο	μέγιστο	ελάχιστο	μέγιστο	ελάχιστο	μέγιστο	ελάχιστο	μέγιστο
A1	2	2,5	5	5,5	8	3,5	6,8	7,3	9,8	10,3	8,6	9,1	11,6	12,1
A2	1	1,5	4	4,5	7	7,5	5,8	6,3	8,8	9,3	7,6	8,1	10,6	11,1
B1	2+0,5	2,5+0,5	5,5	6	8,5	9	7,3	7,8	10,3	10,8	9,1	9,6	12,1	12,6
B2	1*0,5	1,5+0,5	1,5	5	7,5	8	6,3	6,8	9,3	9,8	8,1	8,6	11,1	11,6
Γ1	2	2,5	5	5,5	8	8,5	6,8	7,3	9,8	10,3	8,6	9,1	11,6	12,1
Γ2	2	2,5	5	5,5	8	8,5	6,8	7,3	9,8	10,3	8,6	9,1	11,6	12,1
Δ1	1,5	2	4,5	5	7,5	8	6,3	6,8	9,3	9,6	6,1	6,6	11,1	11,6
Δ2	0,75	1	3,75	4	6,75	7	5,55	5,8	6,55	8,6	7,35	7,6	10,35	10,6
E1	(3)+1	(3)+1,5	7	7,5	10	10,5	8,8	9,3	11,8	12,3	10,6	11,1	13,6	14,1
E2	(3)+14-0,5	(3)+1,5+0,5	4,5	5	7,5	8	6,3	6,8	9,3	9,8	6,1	8,6	11,1	11,6
E3	(3)+0,75	(3)+1	3,75	4	6,75	7	5,55	5,8	8,55	8,8	7,35	7,6	10,35	10,6

A1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίου για αμφίδρομη κίνηση
A2	Διαπλάτυνση πεζοδρομίου για μονόδρομη κίνηση
B1	Φυσικός διαχωρισμός με νησίδα για μονόδρομη κίνηση
B2	Φυσικός διαχωρισμός με νησίδα για αμφίδρομη κίνηση
Γ1	Υποχρεωτική λωρίδα επί του οδοστρώματος για αμφίδρομη κίνηση
Γ2	Υποχρεωτική λωρίδα επί του οδοστρώματος για αμφίδρομη κίνηση
Δ1	Συνιστώμενη λωρίδα επί του οδοστρώματος για μονόδρομη κίνηση
Δ2	Συνιστώμενη λωρίδα επί του οδοστρώματος για αμφίδρομη κίνηση
E1	Συνύπαρξη ποδηλάτου με τα αυτοκίνητα που κινούνται ομόρροπα και διαπλάτυνση πεζοδρομίου για την αντίρροπη κίνηση
E2	Συνύπαρξη ποδηλάτου με τα αυτοκίνητα που κινούνται ομόρροπα και φυσικός διαχωρισμός με νησίδα για την αντίρροπη κίνηση
E3	Συνύπαρξη ποδηλάτου με τα αυτοκίνητα που κινούνται ομόρροπα και συνιστώμενη λωρίδα για την αντίρροπη κίνηση

Πίνακας 11. Πλάτη των τύπων υποδομής ποδηλάτου σε συνάρτηση με τα πλάτη των δρόμων και τη λειτουργία τους και τύποι υποδομής

6. Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Η Περαιά έχει πλήθος επισκεπτών τους θερινούς μήνες και ένα πολύ μεγάλο παραλιακό μέτωπο. Παράλληλα έχει υποδομές ασφαλείς για ποδηλάτες και πεζούς. Η εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων στο σημείο στάσης της θαλάσσιας συγκοινωνίας και σε κεντρικά σημεία διάσπαρτα στον

οικισμό και στο παραλιακό μέτωπο θα ενθάρρυνε περαιτέρω τη χρήση του από επισκέπτες και κατοίκους.

Η παραπάνω πολιτική σε συνδυασμό με μία πολιτική πύκνωσης της θαλάσσιας συγκοινωνίας θα πρόσφερε σε κατοίκους έναν συνδυασμό (χρήση ποδηλάτου και θαλάσσιας συγκοινωνίας) εξαιρετικά ελκυστικό και αναζωογονητικό για τις καθημερινές μετακινήσεις από/προς τη Θεσσαλονίκη. Παράλληλα, θα έδινε ο δήμος το μήνυμα στους επισκέπτες ότι υπάρχει ένας εναλλακτικός τρόπος να τον επισκεφθούν, μειώνοντας τη ζήτηση για στάθμευση και τον όγκο της κυκλοφορίας στον οικισμό με ευεργετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον της Περαίας.

7. Διαχείριση παρόδιας στάθμευσης

Η διαχείριση της παρόδιας στάθμευσης αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της συνολικής κυκλοφοριακής διαχείρισης του οικισμού. Στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα τα οποία ξεκινώντας από τις ιεραρχικά ανώτερες οδούς του δικτύου να επεκτείνονται σταδιακά στις τοπικές οδούς και σε ολόκληρο τον οικισμό. Συγκεκριμένα:

- Θα πρέπει να υλοποιηθούν οδικές αναπλάσεις οι οποίες θα οριοθετούν με φυσικό τρόπο επί των οδών τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης. Η οριοθέτηση μπορεί να εξασφαλιστεί με τη δημιουργία εσοχών για στάθμευση (και αντίστοιχων διαπλατυνσεων των πεζοδρομίων στις περιοχές των διασταυρώσεων, βλ. και παρακάτω το κεφάλαιο 6.3).
- Στις οδούς όπου δεν είναι δυνατή η στάθμευση και στις δύο πλευρές λόγω στενότητας των γεωμετρικών χαρακτηριστικών, η πλευρά όπου θα χωροθετούνται οι θέσεις στάθμευσης θα επιλέγεται βάσει της μεγαλύτερης προσφοράς (π.χ. στην πλευρά όπου υπάρχει μικρότερος αριθμός εισόδων σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού, μικρότερος αριθμός διασταυρώσεων, δεν υπάρχουν σχολεία και άλλες ευαίσθητες χρήσεις μπροστά από τις οποίες πρέπει να υπάρχουν διαπλατυνσεις πεζοδρομίων κλπ).

- Ειδικά στις οδούς που λειτουργούν ως αστικές αρτηρίες και ως κύριες συλλεκτήριες οδοί, η παρόδια στάθμευση θα πρέπει να περιοριστεί και σε κάθε περίπτωση που απομειώνει την απαιτούμενη επιφάνεια κυκλοφορίας (ιδίως για τις οδούς όπου η κυκλοφορία διεξάγεται σε διπλή κατεύθυνση) να απαγορευτεί. Οι οδοί αυτές πρέπει κατά προτεραιότητα να αναπλαστούν και να οριοθετηθούν στο έδαφος οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης και η διάταξή τους. Σε περίπτωση που το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και στις δύο πλευρές, η επιλογή της πλευράς όπου θα γίνεται η στάθμευση θα γίνεται με το κριτήριο της *μικρότερης* προσφοράς, με στόχο να μειωθούν οι ελιγμοί στάθμευσης που δημιουργούν εμπόδια στην ομαλή ροή της κυκλοφορίας.
- Στις οδούς στις οποίες προτείνεται μονοδρόμηση, ο χώρος ο οποίος εξοικονομείται από την κατάργηση του ενός ρεύματος κυκλοφορίας θα πρέπει να αποδίδεται σε νόμιμες θέσεις στάθμευσης, αφού εξασφαλιστούν οι υποδομές για τους πεζούς και τους ποδηλάτες (όπου προβλέπονται).
- Στις περιοχές των διασταυρώσεων, των διαβάσεων πεζών, των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας, εντός των κυκλοφοριακών κόμβων οι οποίοι είναι σήμερα αδιαμόρφωτοι και σε σημεία μειωμένης ορατότητας η παρόδια στάθμευση θα πρέπει να απαγορευτεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΟΚ (άρθρο 34).
- Στα τμήματα του οδικού δικτύου όπου υπάρχει σήμερα κατακόρυφη σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης, αυτή διατηρείται έως ότου οι οδοί αναπλαστούν και οριοθετηθούν με κράσπεδα και εσοχές οι θέσεις στάθμευσης που δεν δημιουργούν πρόβλημα στην κυκλοφορία.
- Η προτεινόμενη σειρά για την υλοποίηση των οδικών αναπλάσεων που χωροθετούν τις θέσεις στάθμευσης (δημιουργία διαπλατύνσεων/εσοχών στάθμευσης) είναι η εξής, ξεκινώντας από αυτές πρώτης προτεραιότητας:
 - i. διασταυρώσεις βασικού οδικού δικτύου (αστικών αρτηριών και συλλεκτήριων οδών).
 - ii. αναπλάσεις αστικών αρτηριών και έπειτα των συλλεκτήριων οδών και όλων των συμβολών τους με τις τοπικές οδούς.
 - iii. αναπλάσεις τοπικών οδών.

8. Σημειακές παρεμβάσεις στην οδό Κρήτης

Η οδός Κρήτης έχει διαμπερότητα, όχι όμως πλήρη διαμπερότητα όπως η οδός Ανθέων (στο δυτικό της κομμάτι έχει πολύ στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και δε μπορεί να λειτουργήσει ως συλλεκτήρια). Εξαιτίας των χαρακτηριστικών της αυτών και εξαιτίας της εγγύτητάς της με την οδό Ανθέων είναι επιθυμητό να διατηρήσει τον τοπικό της χαρακτήρα και να μην αναβαθμιστεί λειτουργικά, ώστε να προστατεύεται και η ποιότητα ζωής στις κατοικίες εκατέρωθεν της οδού. Συνεπώς, η οδός Κρήτης λειτουργεί και πρέπει να λειτουργεί ως αμφίδρομη οδός καθώς είναι η μοναδική διαμπερή οδός του οικισμού η οποία έχει χαρακτηριστικά τοπικής κυκλοφορίας, δίνοντας τη δυνατότητα για επικοινωνία μεταξύ των γειτονιών, χωρίς τα οχήματα να αναγκαστούν να εξέλθουν στις συλλεκτήριες οδούς.

Η κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης εξασφαλίζει την επικοινωνία από και προς όλες τις γειτονιές από τις οποίες διέρχεται η οδός. Από την άλλη, σε συνδυασμό με τη στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού και με τους σε γενικές γραμμές χαμηλούς φόρτους, δημιουργούνται συνθήκες χαμηλών ταχυτήτων οι οποίες συνάδουν με τον χαρακτήρα της οδού (τοπική οδός) και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών και την ποιότητα ζωής των περίοικων. Τυχόν τοπική μονοδρόμηση της οδού θα οδηγούσε στην διακοπή της (σε δύο κατευθύνσεις) επικοινωνίας μεταξύ των γειτονιών, ενώ ταυτόχρονα θα οδηγούσε σε αύξηση των ταχυτήτων των οχημάτων, η οποία δεν συνάδει με τον τοπικό χαρακτήρα της οδού.

Παρ' όλα αυτά, επειδή το πρόβλημα της τοπικής κυκλοφοριακής συμφόρησης γύρω από τις κεντρικές διασταυρώσεις της οδού με τις οδούς Αμπελοκήπων και Ρωμανού είναι υπαρκτό, προτείνεται η τοποθέτηση πλαστικών κώνων (κολωνάκια) επί του άξονα της οδού ανά 3m, από τη γραμμή της συμβολής με κάθε μία από τις οδούς Αμπελοκήπων και Ρωμανού και σε βάθος 20m. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η διπλή κυκλοφορία στην οδό Κρήτης, ενώ λόγω της οριοθέτησης των δύο ρευμάτων γίνεται αδύνατη η παρόδια στάθμευση. Σε περίπτωση που συνεχίσουν να παρατηρούνται προβλήματα στο ενδιάμεσο

τμήμα της οδού Κρήτης από την οδό Αμπελοκήπων ως και την οδό Ρωμανού, θα πρέπει οι κώνοι επί του άξονα της οδού να επεκταθούν σε όλο το συγκεκριμένο τμήμα. Τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης αναμένεται να εξουδετερωθούν με τη συγκεκριμένη παρέμβαση και να αποκατασταθεί η ομαλή λειτουργία της οδού και των αντίστοιχων κρίσιμων κόμβων.

Η κατακόρυφη σήμανση που απαιτείται για την εφαρμογή του Σεναρίου 1 φαίνεται στο Σχέδιο 8.

Σενάριο Κυκλοφοριακής Λειτουργίας 2.

Το δεύτερο κυκλοφοριακό σενάριο δε διαφοροποιείται με το πρώτο παρά μόνο στο ότι συμπληρωματικά των παραπάνω κυκλοφοριακών μέτρων προτείνεται επιπρόσθετα η μονοδρόμηση της οδού Δημοκρατίας με φορά από την Περαιά προς τους Νέους Επιβάτες. Το σενάριο αυτό έχει πλεονέκτημα στο ότι δεν απαιτεί τροποποίηση των λεωφορειακών γραμμών, όπως και στο ότι δεν επηρεάζει τον τρόπο εισόδου στον οικισμό (παρ' όλο που η τροποποίηση της διαδρομής της γραμμής 72 είναι προγραμματισμένη από το ΣΑΣΘ ώστε αυτή να διέρχεται και στις δύο κατευθύνσεις από την οδό Ανθέων, η αλλαγή αυτή δεν υποβάλλεται από τις ανάγκες του συγκεκριμένου σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης), οπότε προκαλεί μικρότερη αναστάτωση στις συνήθειες των κατοίκων (σε σχέση με το σενάριο κυκλοφοριακής λειτουργίας 3). Το μειονέκτημα της λύσης αυτής είναι ότι διατηρείται η αριστερόστροφη κίνηση από την οδό Αμπελοκήπων προς την οδό Δημοκρατίας, που αποτελούσε από παλιά τον κύριο τρόπο κίνησης από Θεσσαλονίκη, οπότε αναμένεται μικρότερη αποφόρτιση του άξονα της οδού Δημοκρατίας, στο ευαίσθητο μάλιστα σημείο της συμβολής της με τον πεζόδρομο της οδού Ελευθερίας, όπου έχουν αναπτυχθεί κεντρικές λειτουργίες. Η υιοθέτηση αυτού του σεναρίου από τον Δήμο θα πρέπει να συνοδεύεται από το αντίστοιχο έργο ανάπλασης της οδού Δημοκρατίας (με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία τοπικών διαπλάτυνσεων στις διασταυρώσεις, εσοχών για την οριοθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης κλπ), αντίστοιχο περιορισμό του πλάτους

κυκλοφορίας της οδού και βελτίωση της γεωμετρίας του κόμβου Ανθέων-Δημοκρατίας, όπως αναφέρεται σε άλλο σημείο της Τεχνικής Έκθεσης.

Για την ανάλυση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από την εφαρμογή του σεναρίου αυτού θεωρήθηκε ότι οι μισές κινήσεις των οχημάτων που χρησιμοποιούν τον άξονα Αμπελοκήπων – Δημοκρατίας (βρέθηκε από τις μετρήσεις ότι είναι 290 ΜΕΑ/ώρα στη δυσμενέστερη αιχμή – μεσημέρι Σαββάτου) θα προστεθούν στο φόρτο της οδού Ανθέων στην κατεύθυνση από Νέους Επιβάτες. Αυτή η θεώρηση έγινε διότι θεωρήθηκε επί το δυσμενέστερο ότι ο φόρτος της οδού Δημοκρατίας στην κατεύθυνση προς Περαιά είναι ο μισός του φόρτου στην κατεύθυνση προς Νέους Επιβάτες. Καθώς τα κυκλοφοριακά σενάρια εντοπίζουν το μεγαλύτερο πρόβλημα στην πρόσβαση της οδού Ρωμανού στον κόμβο Ρωμανού και Ανθέων, θεωρήθηκε επί το δυσμενέστερο ότι η πρόσβαση αυτή θα ελαφρυνθεί μόλις κατά 145 ΜΕΑ/ώρα, τα οποία θα προστεθούν στην πρόσβαση της οδού Ανθέων.

Η επίδραση στο επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού Σόλωνος στον κόμβο Σόλωνος και Ανθέων δεν είναι σημαντική, ακόμα και αν αυξηθεί – εκτός από την οδό Ανθέων – και η φόρτιση της οδού Σόλωνος μετά τη μονοδρόμηση (βλ. Παράρτημα). Η επιπλέον ενδεχόμενη φόρτιση στην οδό Σόλωνος (η οποία πιθανώς να μη συμβεί) αφορά το τμήμα της μεταξύ των οδών Δημοκρατίας και Ανθέων. Προέρχεται από τα οχήματα που, ξεκινώντας από το τμήμα του οικισμού που βρίσκεται βόρεια και ανατολικά της οδού Σόλωνος, θα θέλουν να κινηθούν προς τα ανατολικά. Επειδή η οδός Δημοκρατίας θα λειτουργεί μόνο προς τη μία κατεύθυνση (προς τα δυτικά), θα κινούνται αναγκαστικά, αρχικά, προς τους Νέους Επιβάτες και θα χρησιμοποιούν τις κάθετες οδούς -όπως την οδό Σόλωνος - για να κινηθούν προς την οδό Ανθέων που θα είναι η μόνη που θα επιτρέπει κίνηση προς τα ανατολικά.

Από την εφαρμογή του σεναρίου αυτού διαπιστώθηκε ότι ο κόμβος Ανθέων – Ρωμανού λειτουργεί καλύτερα σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση από την εφαρμογή του σεναρίου αυτού (βλ. Παράρτημα 3).

Για τον υπολογισμό της επίπτωσης στον κόμβο Ανθέων – Αμπελοκήπων θεωρήθηκε ότι ο κόμβος στην πρόσβαση της οδού Ανθέων (προς Θεσσαλονίκη) επί το δυσμενέστερο θα επιβαρυνθεί με όλες τις κινήσεις που προέρχονται από την πρόσβαση της οδού Δημοκρατίας στον κόμβο Δημοκρατίας και Αμπελοκήπων. Η φόρτιση αυτή είναι 144 ΜΕΑ/ώρα τη δυσμενέστερη αιχμή (μεσημέρι Σαββάτου). Η φόρτιση αυτή μοιράστηκε στις δύο προσβάσεις (ο μισός φόρτος θεωρήθηκε ότι θα κινείται αριστερά προς οδό Αμπελοκήπων, ενώ ο άλλος μισός θα κινείται ευθεία).

Η ανάλυση του κόμβου αυτού (βλ. Παράρτημα 3) αποδεικνύει ότι η επίδραση στο επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού Ανθέων στον κόμβο Ανθέων και Αμπελοκήπων είναι σημαντική λόγω της αύξησης των καθυστερήσεων στην οδό Ανθέων, επειδή αυξάνεται ο φόρτος της. Όμως στον κόμβο αυτό η προηγούμενη ανάλυση έδειξε ότι πρέπει να τοποθετηθεί σηματοδότηση ακόμα και με τη σημερινή φόρτιση, κατά συνέπεια η μονοδρόμηση της οδού Δημοκρατίας δε θα δρομολογήσει επεμβάσεις που δεν ήταν απαραίτητες και πριν.

Η κατακόρυφη σήμανση που απαιτείται για την εφαρμογή του Σεναρίου 2 φαίνεται στο Σχέδιο 7.

Σενάριο Κυκλοφοριακής Λειτουργίας 3.

Το τρίτο κυκλοφοριακό σενάριο δε διαφοροποιείται με το δεύτερο παρά μόνο στο ότι αλλάζει η φορά κίνησης της οδού Δημοκρατίας, η οποία παραμένει μονόδρομη, όμως με φορά πλέον από Νέους Επιβάτες προς Περαιά. Το μέτρο αυτό προτείνεται για την περαιτέρω κυκλοφοριακή της υποβάθμιση και την ενίσχυση του άξονα της οδού Ανθέων, ως κύρια αρτηρία σύνδεσης των Νέων Επιβατών και της Περαιάς. Η υιοθέτηση και αυτού του σεναρίου από τον Δήμο θα πρέπει να συνοδεύεται από το αντίστοιχο έργο ανάπλασης της οδού Δημοκρατίας (με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία τοπικών διαπλάτυνσεων στις διασταυρώσεις, εσοχών για την οριοθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης κλπ), αντίστοιχο περιορισμό του πλάτους κυκλοφορίας

της οδού και βελτίωση της γεωμετρίας του κόμβου Ανθέων-Δημοκρατίας, όπως αναφέρεται σε άλλο σημείο της Τεχνικής Έκθεσης.

Για την ανάλυση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από την εφαρμογή του σεναρίου αυτού θεωρήθηκε ότι όλες οι κινήσεις των οχημάτων που χρησιμοποιούν τον άξονα Αμπελοκήπων – Δημοκρατίας θα κινούνται πλέον στον άξονα Αμπελοκήπων – Ανθέων στην κατεύθυνση προς Νέους Επιβάτες. Από τις μετρήσεις βρέθηκε ότι η αριστερόστροφη κίνηση από την οδό Αμπελοκήπων προς την οδό Δημοκρατίας είναι τη δυσμενέστερη αιχμή (μεσημέρι Σαββάτου) 290 ΜΕΑ/ώρα. Ο φόρτος αυτός θεωρήθηκε ότι θα επιβαρύνει την αριστερόστροφη κίνηση από την οδό Αμπελοκήπων προς την οδό Ανθέων και στη συνέχεια το ρεύμα της οδού Ανθέων από την οδό Αμπελοκήπων μέχρι τους Νέους Επιβάτες (επί το δυσμενέστερο).

Η ανάλυση των κόμβων (βλ. Παράρτημα) αποδεικνύει ότι η επίδραση στο επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού Ρωμανού στον κόμβο Ανθέων και Ρωμανού είναι σημαντική λόγω της αύξησης των καθυστερήσεων στη Ρωμανού, επειδή αυξάνεται ο φόρτος της οδού Ανθέων. Όμως ο κόμβος αυτός δε λειτουργεί με αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης ούτε σήμερα και κατά συνέπεια η μονοδρόμηση της οδού Δημοκρατίας δε θα δρομολογήσει επεμβάσεις που δεν ήταν απαραίτητες και πριν.

Η επίδραση στο επίπεδο εξυπηρέτησης της οδού Σόλωνος στον κόμβο Σόλωνος και Ανθέων δεν είναι σημαντική, ακόμα και αν αυξηθεί – εκτός από την οδό Ανθέων – και η φόρτιση της οδού Σόλωνος μετά τη μονοδρόμηση (βλ. Παράρτημα). Η επιπλέον φόρτιση της οδού Σόλωνος, αντίστοιχα με το Σενάριο 2, αναφέρεται ως ενδεχόμενη και πιθανώς να μην προκύψει τελικά. Η πρόβλεψη για την αύξηση των φόρτων αφορά και πάλι κυρίως το τμήμα μεταξύ των οδών Δημοκρατίας και Ανθέων. Θα προέρχεται, σε αυτή την περίπτωση, από οχήματα που εκκινούν από βόρεια και δυτικά της οδού Σόλωνος και θέλουν να κινηθούν προς Νέους Επιβάτες, οπότε αναγκαστικά θα χρησιμοποιούν τις κάθετες οδούς (άρα και την οδό Σόλωνος) που δίνει

πρόσβαση στην οδό Ανθέων μέσω της οποίας θα είναι δυνατή η κίνηση προς Νέους Επιβάτες (αφού η οδός Δημοκρατίας θα είναι μονοδρομημένη με φορά προς ανατολικά).

Το ίδιο ισχύει και για τον κόμβο Αμπελοκήπων και Ανθέων, δηλαδή η επίδραση στο επίπεδο εξυπηρέτησης δεν θα είναι σημαντική.

Κατά συνέπεια η δρομολόγηση του σεναρίου αυτού θα αυξήσει τον φόρτο της οδού Ανθέων, η οποία όμως έχει την υποδομή να την υποδεχθεί εκτός από τον κόμβο Ανθέων και Ρωμανού, ο οποίος και σήμερα δεν λειτουργεί με αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης και χρήζει σηματοδότησης (κεφ. 4.2.).

Η κατακόρυφη σήμανση που απαιτείται για την εφαρμογή του Σεναρίου 3 φαίνεται στο Σχέδιο 9.

Με τη δρομολόγηση του σεναρίου αυτού προκαλούνται ωστόσο επιπτώσεις στο σχεδιασμό του ΟΑΣΘ και απαιτείται η αλλαγή της χάραξης της γραμμής 72 στην κίνηση με κατεύθυνση προς Νέα Μηχανιώνα, ώστε να διέρχεται πλέον από την οδό Ανθέων και όχι από την οδό Δημοκρατίας. Η αλλαγή αυτή θα έχει θετικές επιπτώσεις στη γεωγραφική κάλυψη της γραμμής, καθώς θα καλύπτονται πλέον και οι περιοχές νότια της οδού Ανθέων, οι οποίες με την προηγούμενη χάραξη βρίσκονταν μακριά από τις στάσεις με κατεύθυνση τη Νέα Μηχανιώνα. Η αλλαγή αυτή των διαδρομών της αστικής συγκοινωνίας είναι ήδη προγραμματισμένη έπειτα από σχετικό σχεδιασμό και απόφαση του ΣΑΣΘ.

Συγκεκριμένα όλα τα λεωφορεία της γραμμής 72 θα εκτελούν τις εξής διαδρομές εντός της περιοχής μελέτης:

Μετάβαση: ΕΠΟ 27 – Αμπελοκήπων – Ανθέων – 25^{ης} Μαρτίου.

Επιστροφή: 25^{ης} Μαρτίου – Ανθέων – Ρωμανού – ΕΠΟ 27.

Τα λεωφορεία της γραμμής 76 θα συνεχίσουν να διέρχονται κανονικά από την ΕΠΟ 27 αφού η λειτουργία τους δεν επηρεάζεται.

Αξιολογώντας τα θετικά και τα αρνητικά στοιχεία από όλα τα κυκλοφοριακά σενάρια που εξετάστηκαν προκύπτει ότι το σενάριο 2 συγκεντρώνει τα περισσότερα θετικά χαρακτηριστικά, χωρίς όμως να υπερτερεί σαφώς των υπόλοιπων σεναρίων.

6.3. Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας και βελτίωσης της κυκλοφορίας στους προβληματικούς κόμβους

Φωτεινή σηματοδότηση των κόμβων Ανθέων-Αμπελοκήπων και Ανθέων-Ρωμανού.

Όπως προέκυψε από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των κρίσιμων κόμβων του οικισμού, οι δύο κόμβοι πρέπει να σηματοδοτηθούν. Η ανάγκη προκύπτει λόγω του γεγονότος πως πρόκειται για διασταυρώσεις των αστικών αρτηριών του οικισμού και πως εξυπηρετούν σημαντικούς φόρτους οχημάτων (πάνω από 800 ΜΕΑ/ώρα αιχμής).

Η σηματοδότησή τους θα συμβάλλει στη συγκέντρωση των κυκλοφοριακών φόρτων στο ανώτερο ιεραρχικά δίκτυο, όπως αυτό προτείνεται στο προηγούμενο κεφάλαιο. Επίσης, θα κατανεμηθούν με ορθολογικότερο τρόπο οι καθυστερήσεις στους κόμβους αυτούς και θα αυξηθεί η κυκλοφοριακή τους ικανότητα.

Προσθήκη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης στους κόμβους Ανθέων-Αμπελοκήπων και Ανθέων-Φιλίππου.

Όπως προέκυψε από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης οι δύο αυτοί κόμβοι αντιμετωπίζουν θέματα οδικής ασφάλειας, καθώς τα γεωμετρικά

τους χαρακτηριστικά δεν προετοιμάζουν τους οδηγούς για υποχρεωτική διακοπή πορείας. Πρέπει να συμπληρωθεί η κατακόρυφη σήμανση με μεγαλύτερα σήματα υποχρεωτικής διακοπής πορείας P-2 και η οριζόντια σήμανση, με συνεχόμενη κάθετη στο οδόστρωμα γραμμή εκεί που επιβάλλεται η διακοπή της πορείας.

Κόμβος Δημοκρατίας και Αμπελοκήπων

Στον κόμβο αυτό προτείνονται τα ακόλουθα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με βάση τα σενάρια που θα εφαρμοστούν.

Βάσει του Σεναρίου Κυκλοφοριακής Οργάνωσης 1.

Πρέπει να απομακρυνθεί η αριστερόστροφη κίνηση από την οδό Αμπελοκήπων προς την οδό Δημοκρατίας από το αριστερό πεζοδρόμιο, καθώς η ανοιχτή αριστερή στροφή με υψηλές ταχύτητες στην οδό Αμπελοκήπων και η περιορισμένη ορατότητα της οδού Δημοκρατίας δημιουργούν έναν δυσμενή συνδυασμό με επιδράσεις στην οδική ασφάλεια. Προς την κατεύθυνση αυτή θα μπορούσε να απομακρυνθεί η κυκλοφορία από το αριστερό πεζοδρόμιο της οδού Αμπελοκήπων κατά 2,5 μέτρα μέσω οριζόντιας σήμανσης και πλαστικών οριοδεικτών βόρεια του κόμβου και από τη νοητή προέκταση του κρασπέδου της οδού Δημοκρατίας μέχρι 10 μέτρα βόρεια του κόμβου, στην περιοχή που δεν επιτρέπεται η στάθμευση κατά τον ΚΟΚ. Στο σημείο τομής της νοητής προέκτασης του δυτικού κρασπέδου της οδού Δημοκρατίας με τη νοητή προέκταση του νότιου κρασπέδου της οδού Αμπελοκήπων πρέπει να τοποθετηθεί πινακίδα P-2 από την πλευρά της οδού Δημοκρατίας, και συνεχόμενη κάθετη στην οδό Δημοκρατίας γραμμή που θα υποδηλώνει τη θέση της διακοπής πορείας. Η νοητή προέκταση του κρασπέδου της οδού Δημοκρατίας θα σχηματίζεται με οριζόντια σήμανση (λευκή συνεχόμενη γραμμή και πλαστικούς οριοδείκτες). Με τον τρόπο αυτό δε θα μπορούν τα οχήματα να στρίβουν από την οδό Αμπελοκήπων προς την οδό Δημοκρατίας με ανοιχτή καμπύλη, αλλά θα πρέπει να ανακόπτουν τελείως ταχύτητα για να

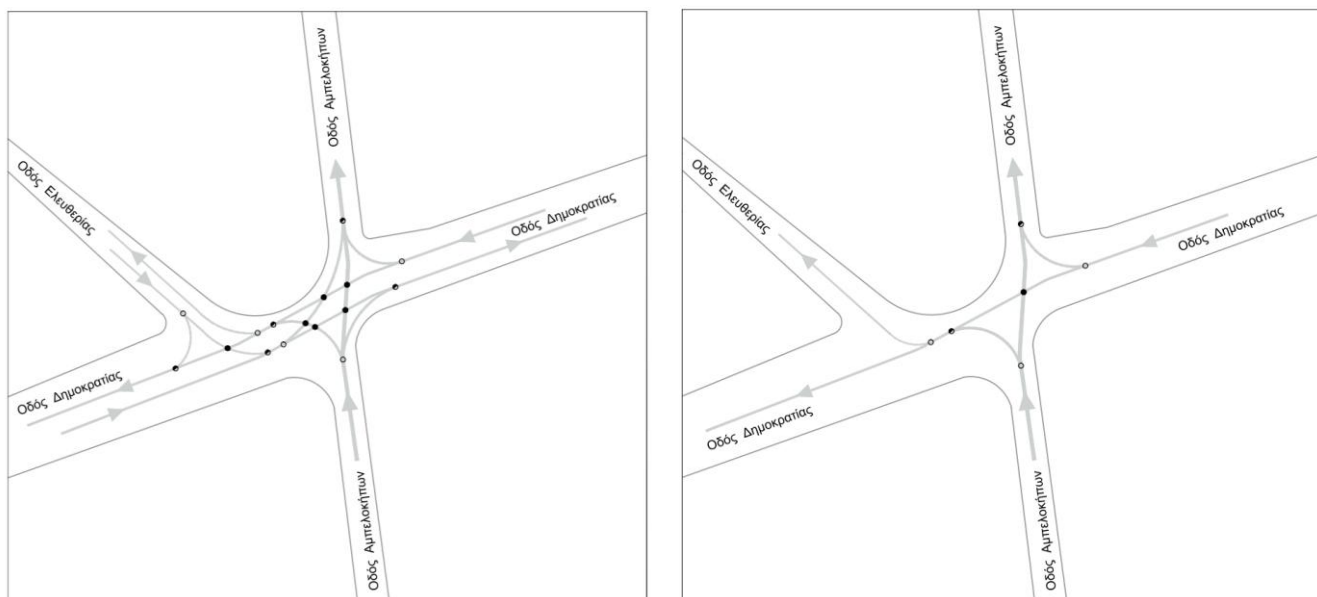
κάνουν τον ελιγμό, ενώ και τα αυτοκίνητα που έρχονται από την οδό Δημοκρατίας θα διακόπτουν την πορεία τους σε σημείο που έχουν ορατότητα. Η συγκεκριμένη παρέμβαση μπορεί να γίνει κι με ανασχεδιασμό του κόμβου στα πλαίσια του δρομολογημένου έργου ανάπλασης της οδού Δημοκρατίας, ώστε να βελτιωθεί συνολικά η γεωμετρία του κόμβου. Ενδεικτική μορφή του κόμβου μετά από την ανάπλασή του φαίνεται στην παρακάτω εικ.11.



εικ.11. Ενδεικτική διαμόρφωση κόμβου Αμπελοκήπων – Δημοκρατίας στο Σενάριο 1

Βάσει των Σεναρίων Κυκλοφοριακής Οργάνωσης 2 και 3.

Τα σενάρια απλοποιούν τον κόμβο (εικ.12,13) και δε χρειάζονται άλλες παρεμβάσεις για την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Παρ' όλα αυτά μια βελτίωση της γεωμετρίας ώστε να αποκατασταθούν σε μέγιστο βαθμό οι ορατότητες στον κόμβο είναι θεμιτή. Θα μπορούσε και πρέπει να υλοποιηθεί στα πλαίσια ανάπλασης της οδού Δημοκρατίας και η ενδεικτική μορφή του κόμβου φαίνεται στην εικόνα 14.



εικ.12/13. Κινήσεις και εμπλοκές στον κόμβο Αμπελοκήπων-Δημοκρατίας πριν/μετά τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του σεναρίου 2.



εικ.14. Ενδεικτική διαμόρφωση κόμβου Αμπελοκήπων – Δημοκρατίας στο Σενάριο 2

Στους υπόλοιπους κόμβους του δικτύου δεν εντοπίστηκε η ανάγκη παρεμβάσεων, πέραν της συμπλήρωσης της κατακόρυφης σήμανσης απόδοσης προτεραιοτήτων, καθώς και της κατακόρυφης σήμανσης

προειδοποίησης για την ύπαρξη διάβασης πεζών. Η σήμανση που πρέπει να τοποθετηθεί φαίνεται στα Σχέδια 7,8 και 9.

Κόμβος Ανθέων και Σόλωνος

Όπως αναφέρθηκε στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, βασικά προβλήματα του κόμβου είναι η έλλειψη ορατότητας και οι μεγάλες ταχύτητες που αναπτύσσουν οι οδηγοί στο σημείο. Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων πέριξ του κόμβου μπορεί να επιτευχθεί με την εφαρμογή των μέτρων για τη δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας που προβλέπονται στην υπ' αριθ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2015) Απόφαση του Υπουργού ΥΠΟΜΕΔΙ. Ειδικότερα, προτείνεται η τοποθέτηση εγκάρσιων υπερυψωμένων λωρίδων οδοστρώματος και θορυβωδών λωρίδων.

Βάσει της παραπάνω απόφασης, τα κριτήρια ώστε να είναι δυνατό να τοποθετηθούν υπερυψωμένες λωρίδες (σαμαράκια) σε μία οδό είναι τα εξής:

1. Να εξυπηρετεί αποκλειστικά τοπική κυκλοφορία οχημάτων
2. Να μπορεί να εφαρμοστεί ανώτατο όριο ταχύτητας των οχημάτων τριάντα (30) χλμ/ώρα χωρίς να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα.
3. Να έχουν μήκος για μειωμένη ταχύτητα τριάντα (30) χλμ/ώρα τουλάχιστον εκατό μέτρων (100μ.) και η κατά μήκος κλίση τους σε ανωφέρεια ή κατωφέρεια να είναι μικρότερη από 4%.

Οι προϋποθέσεις αυτές δεν πληρούνται για την οδό Ανθέων η οποία αποτελεί αστική αρτηρία σύμφωνα με το σχέδιο ιεράρχησης που προτείνεται, αλλά πληρούνται για την οδό Σόλωνος. Έτσι, προτείνεται η τοποθέτηση εγκάρσιων υπερυψωμένων λωρίδων επί της οδού Σόλωνος σε απόσταση 25μ. από τη συμβολή με την οδό Ανθέων (οδός ανώτερης κατηγορίας) ώστε να πληρούνται τα κριτήρια θέσης που προβλέπει η παραπάνω Απόφαση. Ο τύπος που προτείνεται να εφαρμοστεί είναι ο κυκλικός τύπος από θερμοπλαστικά υλικά, καθώς επί της οδού Σόλωνος προτείνεται η δημιουργία

ποδηλατόδρομου και ο συγκεκριμένος τύπος είναι αυτός που δημιουργεί τα μικρότερα προβλήματα και τη μικρότερη δυσφορία στους ποδηλάτες. Επίσης, ο συγκεκριμένος τύπος έχει το χαμηλότερο κόστος και τη μεγαλύτερη ευκολία τοποθέτησης.

Με την παρέμβαση αυτή εξασφαλίζεται η είσοδος των οχημάτων από την οδό Σόλωνος στον κόμβο με τη χαμηλότερη δυνατή ταχύτητα και ο σχεδόν υποχρεωτικός σεβασμός της κατακόρυφης σήμανσης (STOP) που παραχωρεί προτεραιότητα στην οδό Ανθέων.

Για τον περιορισμό των ταχυτήτων επί της οδού Ανθέων, δεδομένου ότι δεν είναι δυνατό να τοποθετηθούν σαμαράκια, προτείνεται ο συνδυασμός δύο μέτρων, η εγκατάσταση θορυβωδών λωρίδων και ανακλαστήρων οδοστρώματος. Οι θορυβώδεις λωρίδες, γενικά, δεν προτείνεται να τοποθετούνται σε αστικό περιβάλλον, λόγω ακριβώς του θορύβου που προκαλούν ώστε να προειδοποιήσουν τους οδηγούς ότι πρέπει να μειώσουν την ταχύτητά τους. Παρ' όλα αυτά, η χρήση τους δεν απαγορεύεται. Στη συγκεκριμένη περίπτωση και λόγω της αδυναμίας τοποθέτησης ριζικότερων διατάξεων μείωσης της ταχύτητας, και της ανάγκης για αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας του κόμβου προτείνεται η χρήση τους. Προτείνεται να υλοποιηθούν είτε ως 10 διαδοχικές λωρίδες από θερμοπλαστικό υλικό, είτε ως επιφάνεια ενιαίου πλάτους με άλλο υλικό επιστρώσης (π.χ. λιθόστρωτο). Η θέση τους προβλέπεται να είναι αμέσως μετά τις συμβολές με τις οδούς Περικλέους και Ηπείρου (προς την πλευρά του κόμβου με την οδό Σόλωνος και στο αντίστοιχο κάθε φορά ρεύμα κυκλοφορίας), ώστε να προειδοποιούνται εγκαίρως οι οδηγοί για το επόμενο μέτρο μείωσης της ταχύτητας που θα είναι οι διατάξεις με του ανακλαστήρες οδοστρώματος (μάτια γάτας).

Οι ανακλαστήρες οδοστρώματος προτείνεται να τοποθετηθούν σε απόσταση 20μ. πριν από τον κόμβο, σε κάθε ρεύμα κυκλοφορίας της οδού Ανθέων και να είναι μονής όψης. Η διαδοχή των δύο προτεινόμενων μέτρων αναμένεται να προκαλέσει γενική μείωση των ταχυτήτων στον κόμβο και άρα να μειώσει

τη συχνότητα των ατυχημάτων. Σε περίπτωση που αυτό δεν συμβεί, θα πρέπει να εξεταστεί η λύση της σηματοδότησης του κόμβου Ανθέων – Σόλωνος.

Τα σημεία τοποθέτησης των διατάξεων φαίνονται στα Σχέδια 7,8 και 9. Λεπτομέρειες των διατάξεων που προτείνονται φαίνονται στα σχέδια του Παραρτήματος 4.

Σε όλους τους κόμβους που αναφέρονται παραπάνω θα πρέπει κατά προτεραιότητα να προχωρήσουν οι αναπλάσεις μέσω των οποίων θα διαπλατυνθούν τα πεζοδρόμια και θα αποτραπεί η παράνομη στάθμευση, όπως αναφέρεται παραπάνω (Κεφ. 6.2., σημείο 7).

Παρεμβάσεις για την ασφάλεια των πεζών

Ήδη η πρόβλεψη για την πλήρη πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού στο μεγαλύτερο τμήμα της, καθώς και των περισσότερων από τις κάθετες οδούς, θα οδηγήσει σε σημαντική αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των πεζών, στο πιο προβληματικό, από άποψη υποδομών για πεζούς, τμήμα του οικισμού.

Παρ' όλα αυτά, οι πεζοδρομήσεις αυτές κρίνεται σκόπιμο να συνοδεύονται και από μία δέσμη παρεμβάσεων η οποία σταδιακά θα βελτιώνει τις συνθήκες και την ασφάλεια κίνησης των πεζών σε όλο τον οικισμό της Περαιάς. Προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις οι οποίες παρατίθενται με σειρά προτεραιότητας, ξεκινώντας από την πιο σημαντική και επείγουσα:

- i. πεζοδρόμηση (μέσω της τοποθέτησης της αντίστοιχης ρυθμιστικής σήμανσης) της παραλιακής οδού και των κάθετων οδικών τμημάτων, όπως αυτή αναφέρεται στα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης.
- ii. τοποθέτηση διαβάσεων πεζών σε όλες τις βασικές διασταυρώσεις του οδικού δικτύου και τις εισόδους σε πεζοδρόμους, η οποία σε περίπτωση που στο σημείο παρατηρείται παράνομη στάθμευση επί των διαβάσεων θα πρέπει να συνοδεύεται από τοποθέτηση πλαστικών κώνων (κολωνάκια) που να την αποτρέπουν. Τα σημεία των νέων κατά

- προτεραιότητα διαβάσεων φαίνονται στα Σχέδια 7 έως 9 για τα αντίστοιχα σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης.
- iii. Μέτρα ασφαλείας γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα. Στα σημεία του οικισμού όπου έχουν χωροθετηθεί σχολεία θα πρέπει να εφαρμοστούν μέτρα ήπιας κυκλοφορίας όπως αυτά προβλέπονται στην Απόφαση Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» του Υπουργού ΥΠΟΜΕΔΙ (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013). Οι παρεμβάσεις αυτές πρέπει να υλοποιηθούν στο βαθμό που δεν έχει γίνει ως σήμερα, καθώς σε γενικές γραμμές ο Δήμος έχει προχωρήσει σε αντίστοιχα μέτρα γύρω από τα σχολεία.
- iv. Οδικές αναπλάσεις των βασικών διασταυρώσεων ώστε να υπάρξουν, όπου είναι δυνατό διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων στις γωνίες των Ο.Τ. και να μειωθεί το μήκος διάσχισης του οδοστρώματος από τους πεζούς. Στις διαπλατύνσεις θα πρέπει να διαμορφώνονται και ράμπες για ΑμεΑ σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές. Επίσης, οι διαβάσεις μπορούν σε αυτό το στάδιο να διαμορφωθούν με διαφοροποίηση της επιφάνειας κυκλοφορίας (π.χ. με χρήση κυβόλιθων) ώστε αυτές να λειτουργούν και ως διατάξεις μείωσης της ταχύτητας στο βασικό δίκτυο.
- v. Ανάπλαση των νέων οδών που πεζοδρομούνται, με πλακόστρωσή τους ώστε να τους δοθεί ο τελικός χαρακτήρας του πεζόδρομου, μέσω του φυσικού σχεδιασμού τους.
- vi. Οδική ανάπλαση των οδών του δικτύου ξεκινώντας από τις ιεραρχικές ανώτερες και καταλήγοντας στις τοπικές οδούς και η κατασκευή πεζοδρομίων σύμφωνα με τα πρότυπα (βλ. Οδηγίες στον τόμο «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997). Συγκεκριμένα, ανάλογα με το πλάτος της κάθε οδού τα ελάχιστα πλάτη νέων πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τα εξής:
- για δρόμους πλάτους άνω των 12,00 μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2,05 μ.

- για δρόμους πλάτους από 9,00-12,00 μ., υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2,05 μ.
 - για δρόμους πλάτους από 6,00-9,00 μ., ελάχιστο πλάτος 1,50 μ. (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2,05 μ.
 - για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00 μ., πεζοδρόμηση.
Είναι σημαντικό κατά τις αναπλάσεις των οδικών τμημάτων, αφού καθοριστούν τα ελάχιστα απαιτούμενα πλάτη των πεζοδρομίων/ποδηλατοδρόμων και οριστεί το καθεστώς στάθμευσης (μονόπλευρη ή αμφίπλευρη), να χρησιμοποιούνται για τις υποδομές των οχημάτων οι ελάχιστες δυνατές διαστάσεις:
 - για λωρίδα κυκλοφορίας σε αστική αρτηρία και συλλεκτήρια οδό πλάτος 3,50-4,00m
 - για λωρίδα κυκλοφορίας σε τοπική οδό πλάτος όχι μεγαλύτερο από 3,00m
 - για την παρόδια στάθμευση πλάτος 1,80-2,00m.
- Όλο το υπόλοιπο πλάτος οδού κατά περίπτωση, πρέπει να αποδίδεται στα πεζοδρόμια.

Για την εφαρμογή των παρεμβάσεων iii) ως iv) για την ασφάλεια των πεζών, θα απαιτηθεί η εκπόνηση μελετών εφαρμογής που θα καθορίσει τη συγκεκριμένη τους μορφή ανάλογα με την περιοχή και τους οδικούς άξονες στους οποίους θα υλοποιηθούν. Προφανώς, οι παρεμβάσεις αυτές θα πρέπει να συμβαδίζουν με το σχεδιασμό για την δημιουργία ποδηλατοδρόμων στον οικισμό.

Με τη σταδιακή υλοποίηση των παραπάνω παρεμβάσεων για τους πεζούς θα δημιουργείται ένα συνεχώς πιο ευρύ και όλο και πιο αναβαθμισμένο δίκτυο για την ασφαλή κυκλοφορία τους στον οικισμό.

6.4. Διαχείριση λειτουργίας παραλιακού πεζόδρομου

Ο παραλιακός πεζόδρομος αποτελεί ένα από τα κρίσιμότερα τμήματα της Περαιάς. Όπως έχει αναφερθεί, συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό κατοίκων, αλλά

αποτελεί και το σημαντικότερο σημείο του οικισμού το οποίο υποδέχεται επισκέπτες. Επίσης, το σημείο συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων αναψυχής και τουριστικών επιχειρήσεων. Είναι, συνεπώς, μεγάλης σημασίας η προσπάθεια καθοριστεί ένας τρόπος λειτουργίας του ο οποίος θα οδηγεί σε ένα περιβάλλον με υψηλή περιβαλλοντική ποιότητα και επίπεδα ασφάλειας για την κίνηση των πεζών, αλλά και των ποδηλατών. Άλλωστε, μαζί με τον πρώτο ποδηλατόδρομο της Περαίας (οδός Φιλίππου και πέριξ του οικοδομικού τετραγώνου του 2^{ου} Δημοτικού και 2^{ου} Γυμνασίου) αποτελούν τις μοναδικές, αλλά μεγάλης σημασίας υποδομές για του ποδηλάτες.

Στις παρακάτω παραγράφους αναλύονται όλες οι σχετικές παρεμβάσεις και διαχειριστικές λύσεις οι οποίες θα διασφαλίσουν τον στόχο της προστασίας και της ποιοτικής αναβάθμισης του πεζοδρόμου, όπως τέθηκε στο Κεφάλαιο 5 και θα αναιρούν όλα τα προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.

Επίσης, στο Παράρτημα 5, έχει περιληφθεί Σχέδιο Κανονισμού για τη Λειτουργία του Παραλιακού Πεζοδρόμου όπου έχουν συγκεντρωθεί όλες οι απαιτούμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, οι δυνατότητες πρόσβασης για τα διάφορα οχήματα τροφοδοσίας, έκτακτης ανάγκης, δημοτικά, κατοίκων κλπ, οι πληροφορίες σχετικά με τον χώρο που μπορεί να παραχωρηθεί για την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων και γενικά κάθε πληροφορία που αφορά τη λειτουργία του.

6.4.1. Χρονικότητα εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων

Όπως είναι φυσικό, ένας παραλιακός οικισμός με τα χαρακτηριστικά της Περαίας, δέχεται πολύ μεγαλύτερες πιέσεις κατά τους καλοκαιρινούς μήνες οπότε έλκεται και ο μεγαλύτερος αριθμός επισκεπτών. Η ταυτόχρονη ανάγκη να προστατευτεί όσο το δυνατό περισσότερο ο παραλιακός πεζοδρόμος και να εξασφαλιστεί η δυνατότητα τοπικής κυκλοφορίας και κινητικότητας σε αυτόν κατά τους χειμερινούς μήνες που η κίνηση είναι μειωμένη, οδήγησε στη

διαμόρφωση δύο βασικών σεναρίων λειτουργίας, ενός για τους χειμερινούς και ενός για τους καλοκαιρινούς μήνες του έτους.

Στην πραγματικότητα, οι δύο διαφορετικοί τρόποι λειτουργίας οι οποίοι αποτυπώνονται στα Σχέδια 5 (χειμερινή λειτουργία) και 6 (θερινή λειτουργία) θα υλοποιούνται αντίστοιχα τις περιόδους του έτους που η Περαιά δεν δέχεται ή δέχεται μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Συγκεκριμένα:

Το σενάριο χειμερινής λειτουργίας προτείνεται να εφαρμόζεται:

- από 1^η Οκτωβρίου μέχρι 28-29^η Φεβρουαρίου καθ' όλες τις ημέρες και ώρες, εκτός από τις ημέρες των επίσημων Γιορτών και Αργιών.
- από 1^η Μαρτίου μέχρι 31^η Μαΐου καθ' όλες τις ημέρες και ώρες, εκτός από τα Σαββατοκύριακα (από Παρασκευή 11:00 π.μ. έως Δευτέρα 01:00 π.μ.) και τις ημέρες επίσημων Γιορτών και Αργιών.

Το σενάριο θερινής λειτουργίας προτείνεται να εφαρμόζεται:

- από 1^η Οκτωβρίου μέχρι 28-29^η Φεβρουαρίου, τις ημέρες των επίσημων Γιορτών και Αργιών.
- από 1^η Μαρτίου μέχρι 31^η Μαΐου, τα Σαββατοκύριακα (από Παρασκευή 11:00 π.μ. έως Δευτέρα 01:00 π.μ.) και τις ημέρες επίσημων Γιορτών και Αργιών.
- από 1^η Ιουνίου μέχρι την 31^η Σεπτεμβρίου, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου.

Παρακάτω, περιγράφονται αναλυτικά τα δύο σενάρια λειτουργίας, ως προς την κυκλοφορία των οχημάτων, τη στάθμευση, την τροφοδοσία των καταστημάτων και την κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων.

6.4.2. Κυκλοφορία οχημάτων

Σενάριο Θερινής Λειτουργίας

Η κυκλοφορία των οχημάτων σύμφωνα με αυτό το σενάριο απαγορεύεται επί του πεζοδρόμου σε όλο του το μήκος. Λόγω της μεγάλης συσσώρευσης πεζών και ποδηλατών, προκρίνεται η προστασία του πεζοδρόμου από κάθε μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ώστε να εξασφαλιστούν συνθήκες άνεσης και ασφάλειας για τους χρήστες.

Ταυτόχρονα, αποκλείεται η πρόσβαση σε όλες τις κάθετες στον πεζόδρομο οδούς ως και την εκάστοτε πρώτη παράλληλη οδό. Τα οχήματα μπορούν να προσεγγίζουν την παραλία μέσω του παρακείμενου οδικού δικτύου, το οποίο ρυθμίζεται κυκλοφοριακά με το σύστημα των εφαπτόμενων βρόχων, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 6.2.

Στον πεζόδρομο και τα κάθετα πεζοδρομούμενα τμήματα θα είναι δυνατό να εισέρχονται μόνο οχήματα τα οποία διαθέτουν ειδική άδεια από το Δήμο και συγκεκριμένα:

- οχήματα κατοίκων της περιοχής οι οποίοι διαθέτουν χώρο ιδιόκτητο χώρο στάθμευσης εκτός οδού (π.χ. σε pilotis).
- οχήματα καταστηματαρχών ή/και εργαζόμενων στις επιχειρήσεις της περιοχής, εφόσον διαθέτουν ιδιόκτητους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.
- οχήματα των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και των άλλων τουριστικών καταλυμάτων μόνο για την επιβίβαση και αποβίβαση των διαμενόντων σε αυτά. Η επιβίβαση/αποβίβαση θα γίνεται από τις κάθετες οδούς, χωρίς τα οχήματα αυτά να εισέρχονται στον παραλιακό πεζόδρομο.
- ΤΑΞΙ που επιβιβάζουν/αποβιβάζουν διαμένοντες στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις της περιοχής. Και σε αυτή την περίπτωση, τα ΤΑΞΙ κινούνται

μόνο μέχρι και τις κάθετες οδούς και όχι επί του παραλιακού πεζοδρόμου.

- οχήματα της αστυνομίας, της πυροσβεστικής, ασθενοφόρα, καθώς και οχήματα του Δήμου κυκλοφορούν ελεύθερα επί όλων των πεζοδρόμων.
- οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο κεφάλαιο 6.5.4.

Για την κυκλοφορία των οχημάτων που εξαιρούνται της απαγόρευσης, θα πρέπει να εξασφαλίζεται ελεύθερος διάδρομος κίνησης που δεν θα καλύπτεται από τραπεζοκαθίσματα. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου αυτού ο οποίος έχει πλάτος τουλάχιστον 3,8 μέτρα ανάλογα με το πλάτος του πεζοδρόμου, φαίνονται στο Σχέδιο 10 της μελέτης.

Ο αποκλεισμός των οδικών τμημάτων που πεζοδρομούνται γίνονται με ειδικές διατάξεις (μπάρες ή μεταλλικά κολωνάκια) τα οποία είναι κινητά σε κάθε περίπτωση, καθώς πρέπει να είναι δυνατή η απομάκρυνσή τους, τόσο για να εισέρχονται τα οχήματα τροφοδοσίας όσο και τα υπόλοιπα οχήματα που εξαιρούνται των απαγορεύσεων. Η ευθύνη για την τοποθέτηση/απομάκρυνση των διατάξεων αποκλεισμού θα είναι του Δήμου (σε συνεργασία με τους καταστηματάρχες) για τις ώρες κατά τις οποίες θα επιτρέπεται η τροφοδοσία. Οι κάτοικοι με ειδική άδεια εισόδου, θα είναι δυνατό να εφοδιαστούν με αντίστοιχα κλειδιά των διατάξεων ώστε να μπορούν να εισέρχονται στους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης.

Σενάριο Χειμερινής Λειτουργίας

Σε αυτό το σενάριο η κυκλοφορία επί του παραλιακού πεζοδρόμου και των κάθετων πεζοδρομούμενων τμημάτων από την οδό Αμπελοκήπων ως και την οδό Ξενοφώντος διεξάγεται, όπως και στο σενάριο θερινής λειτουργίας. Η κυκλοφορία, δηλαδή, απαγορεύεται σε όλο αυτό το μήκος για όλα τα οχήματα με τις εξαιρέσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Στο τμήμα του παραλιακού πεζοδρόμου από την οδό Αμπελοκήπων ως την οδό Βότση είναι δυνατή η κυκλοφορία όλων των ΙΧ οχημάτων και των δικύκλων. Τα οχήματα θα μπορούν να εισέρχονται μέσω των οδών Αμπελοκήπων και Βότση και να εξέρχονται μέσω της οδού Πέτρου και Παύλου. Η συγκεκριμένη κυκλοφοριακή ρύθμιση στοχεύει στη διάσπαση της διαμπερότητας του πεζοδρόμου. Έτσι, ενώ η χρήση του συγκεκριμένου τμήματος που συγκεντρώνει αρκετούς κατοίκους κατά τους χειμερινούς μήνες θα είναι εφικτή, η διάσπαση της συνέχειας της κίνησης θα οδηγήσει σε υποδιπλασιασμό των φόρτων σε κάθε τμήμα και άρα σε μικρότερη κυκλοφορία και μικρότερη φθορά του πεζοδρόμου από τα οχήματα.

Για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας σε αυτό το τμήμα του πεζοδρόμου, θα παραμένουν ανοιχτές οι οδοί Αμπελοκήπων, Πέτρου και Παύλου και Βότση σε όλο τους το μήκος από την οδό Δημοκρατίας ως την οδό Κουντουριώτου.

Με την κυκλοφοριακή ρύθμιση που εφαρμόζεται σύμφωνα με αυτό το σενάριο, εξασφαλίζεται κατά τους χειμερινούς μήνες μια ελάχιστη κίνηση των οχημάτων που ίσως κάνει πιο ελκυστικό το συγκεκριμένο τμήμα του πεζοδρόμου το οποίο συγκεντρώνει και τις περισσότερες επιχειρήσεις αναψυχής. Η φόρτιση του πεζοδρόμου δεν αναμένεται να είναι σημαντική σε βαθμό που να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πεζών και των ποδηλατών.

Παρ' όλα αυτά, θα πρέπει να γίνουν προσπάθειες ώστε, σταδιακά να καταργηθεί αυτό ο τρόπος λειτουργίας και να εφαρμοστεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ο πλήρης αποκλεισμός του παραλιακού πεζοδρόμου και των κάθετων τμημάτων για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, όπως προβλέπεται από το θερινό σενάριο λειτουργίας. Έτσι, θα επιτευχθεί για ολόκληρο το έτος ο μέγιστος βαθμός προστασίας και περιβαλλοντικής αναβάθμισης της σημαντικότερης περιοχής της Περαιάς.

6.4.3. Στάθμευση

Η στάθμευση επί του πεζοδρόμου σε γενικές γραμμές απαγορεύεται. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, θα είναι δυνατό να δοθεί ειδική άδεια σε όσους κατοίκους, επιχειρηματίες, εργαζόμενους μπορούν να εξασφαλίσουν χώρο στάθμευσης εκτός οδού, ώστε να μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αυτόν.

Η στάθμευση απομακρύνεται, επίσης, και από τα κάθετα οδικά τμήματα του παραλιακού πεζοδρόμου, στο μήκος που πεζοδρομούνται και αυτά. Η μείωση της προσφοράς στάθμευσης, αναμένεται να αντισταθμιστεί από την αύξηση που θα προκύψει από τις μονοδρομήσεις του παρακείμενου οδικού δικτύου.

Τέλος, έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε η κατακόρυφη σήμανση της Περαιάς να συμπληρωθεί με πινακίδες οι οποίες θα καθοδηγούν τους επισκέπτες στους δύο παραλιακούς χώρους στάθμευσης που βρίσκονται ο πρώτος στη διασταύρωση των οδών Φιλίππου και Δημοκρατίας και ο δεύτερος επί της παραλίας μεταξύ των οδών 26^{ης} Οκτωβρίου και Ομήρου. Η μέγιστη εκμετάλλευση και ατών των δύο χώρων στάθμευσης θα οδηγήσει στη συνολική απορρόφηση της μείωσης προσφοράς στάθμευσης που θα προκύψει κυρίως από τον αποκλεισμό των κάθετων στον παραλιακό πεζοδρόμο οδών.

Κατά τα χρονικά διαστήματα που εφαρμόζεται το χειμερινό σενάριο λειτουργίας του πεζοδρόμου, τα οχήματα θα μπορούν να σταθμεύουν στα τμήματα των οδών Αμπελοκήπων, Κουντουριώτη, Πέτρου και Παύλου και Βότση, τα οποία αποδίδονται στην κυκλοφορία. Ειδικά επί του παραλιακού πεζοδρόμου η στάθμευση θα πρέπει να γίνεται με τρόπο που να μην εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ποδηλατών και να μην αποκλείει τον ελάχιστο απαιτούμενο διάδρομο κίνησης, όπως προβλέπεται στο Σχέδιο 10.

6.4.4. Τροφοδοσία καταστημάτων

Η λειτουργία του πεζοδρόμου δεν πρέπει να δημιουργεί προβλήματα στην τροφοδοσία και τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων. Αντιστρόφως, όμως, η τροφοδοσία των καταστημάτων δεν πρέπει να γίνεται με τρόπο ανεξέλεγκτο ο οποίος θα υποσκάπτει την σωστή και ασφαλή λειτουργία του πεζοδρόμου. Για το λόγο αυτό πρέπει να οριστεί το σαφές πλαίσιο εντός του οποίου θα εκτελείται η συγκεκριμένη λειτουργία.

Προτείνεται, κατ' αρχήν, να οριστούν τα χρονικά διαστήματα εντός των οποίων θα επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός των καταστημάτων. Οι ώρες αυτές της ημέρας πρέπει να είναι αυτές κατά τις οποίες οι φόρτοι των πεζών και των ποδηλατών που κινούνται στην περιοχή είναι οι ελάχιστοι, ώστε να δημιουργείται η μικρότερη δυνατή όχληση. Προτείνεται οι ώρες κατά τις οποίες θα επιτρέπεται η τροφοδοσία των καταστημάτων να είναι από 07:00 έως 11:00 π.μ.

Τα οχήματα τροφοδοσίας θα μπορούν να κινούνται μόνο επί των κάθετων στον πεζόδρομο οδικών τμημάτων, να προσεγγίζουν τον παραλιακό πεζόδρομο, αλλά χωρίς να εισέρχονται σε αυτόν. Η μεταφορά των εμπορευμάτων από τα φορτηγά προς τα καταστήματα θα διεξάγεται με χειροκίνητα καρότσια των μεταφορέων.

Κατ' εξαίρεση, τα οχήματα τροφοδοσίας θα μπορούν να εισέρχονται στο τμήμα της οδού Κουντουριώτου από την οδό Αμπελοκήπων ως την οδό Βότση, κατά τα διαστήματα που εφαρμόζεται το χειμερινό σενάριο λειτουργίας και σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ισχύουν.

6.4.5. Κυκλοφορία πεζών και ποδηλατών

Ο όλος σχεδιασμός του παραλιακού πεζοδρόμου στοχεύει στην προστασία και αναβάθμιση των συνθηκών κίνησης των πεζών και των ποδηλατών. Γίνεται

προσπάθεια να απελευθερωθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό και χρόνο ο πεζόδρομος από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, σήμερα, ενώ υπάρχει χρήση του παραλιακού πεζοδρόμου από ποδηλάτες δεν υφίσταται η κατάλληλη κατακόρυφη και σήμανση που να το προβλέπει. Στο Σχέδιο 7 της μελέτης (προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση) αποκαθίσταται η συγκεκριμένη παράλειψη.

Επίσης, βάσει των όσων προβλέπονται στον Κανονισμό Λειτουργίας Πεζοδρόμου (Παράρτημα 5, Σχέδιο 10) γίνεται προσπάθεια απελευθέρωσης του μεγαλύτερου δυνατού χώρου για την κυκλοφορία πεζών και ποδηλατών, χωρίς να θίγεται ταυτόχρονα ο χαρακτήρας της αναψυχής που δίνουν τα παραλιακά καταστήματα.

Από την άλλη, λόγω της πεζοδρόμησης των κάθετων οδών σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου επεκτείνεται σημαντικά ο απελευθερωμένος χώρος για την κίνηση των πεζών και δημιουργούνται συνθήκες για τη συνολική ανάπλαση της παραλιακής ζώνης, ώστε και οι συνθήκες πρόσβασης από τον υπόλοιπο οικισμό προς την παραλία να γίνονται στις καλύτερες δυνατές συνθήκες.

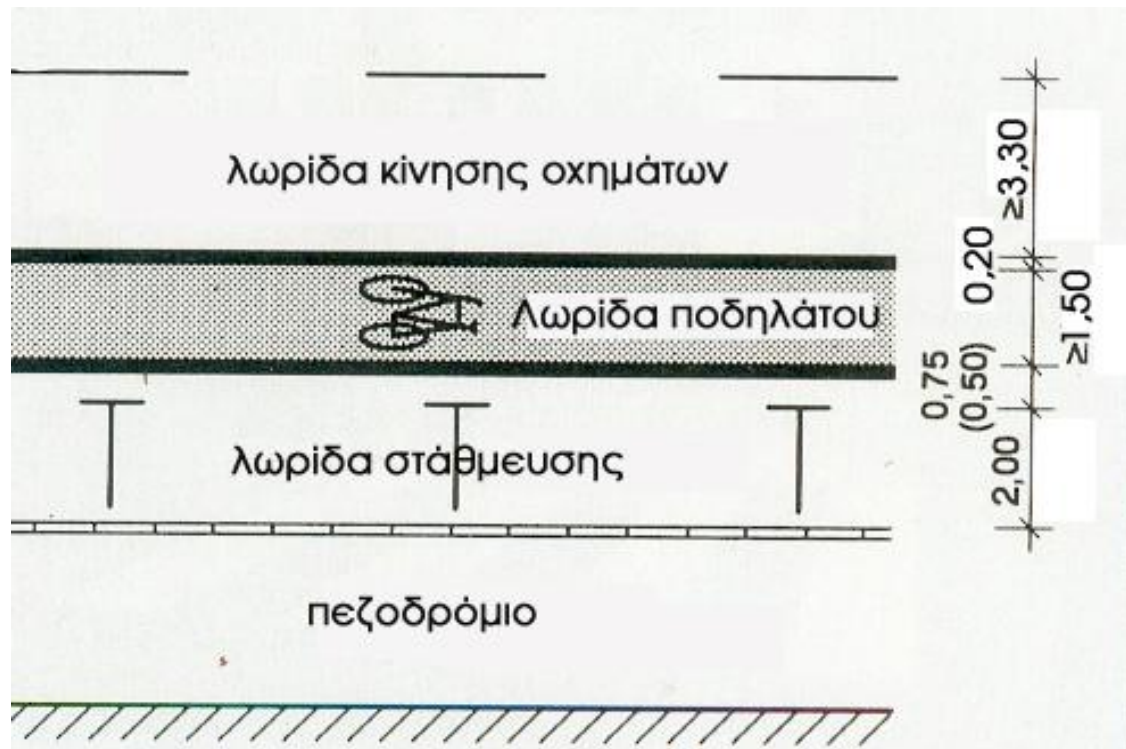
Βάσει του συνολικού πακέτου κυκλοφοριακών και λειτουργικών παρεμβάσεων που προτείνονται στο παρόν κεφάλαιο για τον πεζόδρομο, προβλέπεται πως θα δημιουργηθούν σαφώς αναβαθμισμένες συνθήκες για την κίνηση πεζών και ποδηλατών, κατοίκων και επισκεπτών οι οποίες θα έχουν αντίκτυπο στην ελκυστικότητα της περιοχής και στην οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη.

6.5. Προτεινόμενη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση

Στα Σχέδια 7,8 και 9 φαίνεται η προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση για το σύνολο του οικισμού, με σκοπό να εφαρμοστεί όλη η κυκλοφοριακή πολιτική όπως περιγράφηκε παραπάνω, για τα Σενάρια Κυκλοφοριακής Οργάνωσης 2

που προκρίθηκε ως το καταλληλότερο για τον οικισμό, αλλά και τα Σενάρια 1 και 3, αντίστοιχα.

Στην παρακάτω εικ. 15 δίνονται ένα ενδεικτικό σχήμα για την εφαρμογή της οριζόντιας σήμανσης στα σημεία που δημιουργείται λωρίδα ποδηλατόδρομου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2002 – Γενικές Οδηγίες για ποδηλατόδρομους).



εικ. 15. Οριζόντια σήμανση ποδηλατόδρομου (σε περίπτωση που δεν οριοθετούνται θέσεις στάθμευσης δεν απαιτούνται δύο συνεχείς γραμμές πάχους 0,20 μέτρων, αλλά μόνο μία, η οποία απέχει τουλάχιστον 1,5 μέτρα από το κράσπεδο).

Στα σημεία των κόμβων σύμφωνα με τον ΚΟΚ (Άρθρο 5, §4) η διάβαση ποδηλατών σημειώνεται με εγκάρσια διαγράμμιση αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σχήματα.

Στα σημεία που απομακρύνεται η στάθμευση πλησίον των κόμβων (σύμφωνα με τον ΚΟΚ σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του

κάθετου οδοστρώματος δεν επιτρέπεται η στάθμευση) προτείνεται η χρήση τεθλασμένης κίτρινης γραμμής (ζιγκ-ζαγκ), όπως προβλέπεται στο άρθρο 5, παρ.5 του ΚΟΚ, καθώς η γραμμή αυτή είναι περισσότερο ορατή από την εναλλακτική συνεχόμενη κίτρινη γραμμή παράλληλη στο κράσπεδο.

Στο κεφάλαιο 6.3 επισημάνθηκαν οι επεμβάσεις μέσω οριζόντιας σήμανσης που είναι αναγκαίες στους κόμβους που δεν εξασφαλίζουν συνθήκες οδικής ασφάλειας.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Περαιά είναι ένας οικισμός προνομιούχος από πλευράς φυσικού περιβάλλοντος που πρέπει να στρέψει την πολιτική της προς τα μέσα αυτά τα οποία φέρνουν τους χρήστες τους σε μεγαλύτερη επαφή με το τοπίο. Τα μέσα αυτά είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία. Ήδη τα τελευταία χρόνια ο δήμος έχει επενδύσει σε υποδομές (πεζόδρομοι, πεζοδρόμια και ποδηλατόδρομοι) που προάγουν την κίνηση με τα μέσα αυτά.

Η στροφή προς τα φιλικά στο περιβάλλον μέσα εκτιμάται ότι θα προσδώσει μία ιδιαίτερη ταυτότητα στον οικισμό με αποτέλεσμα να επιτύχει ακόμα μεγαλύτερη επισκεψιμότητα από επισκέπτες και παραθεριστές της ευρύτερης περιοχής. Η Περαιά έχει αναπτύξει εξωστρεφείς χρήσεις και η προσέλκυση επισκεπτών, παραθεριστών και κατοίκων θα τις προσδώσει σημαντικά οικονομικά οφέλη.

Στην παρούσα μελέτη περιγράφεται όλο το πλέγμα των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, μέτρων και πολιτικών που είναι αναγκαία για την αύξηση του μεριδίου των φιλικών στο περιβάλλον μέσων μεταφοράς, αλλά και για την αύξηση της οδικής ασφάλειας όσων επιμείνουν να κινούνται στην πόλη με το ΙΧ.

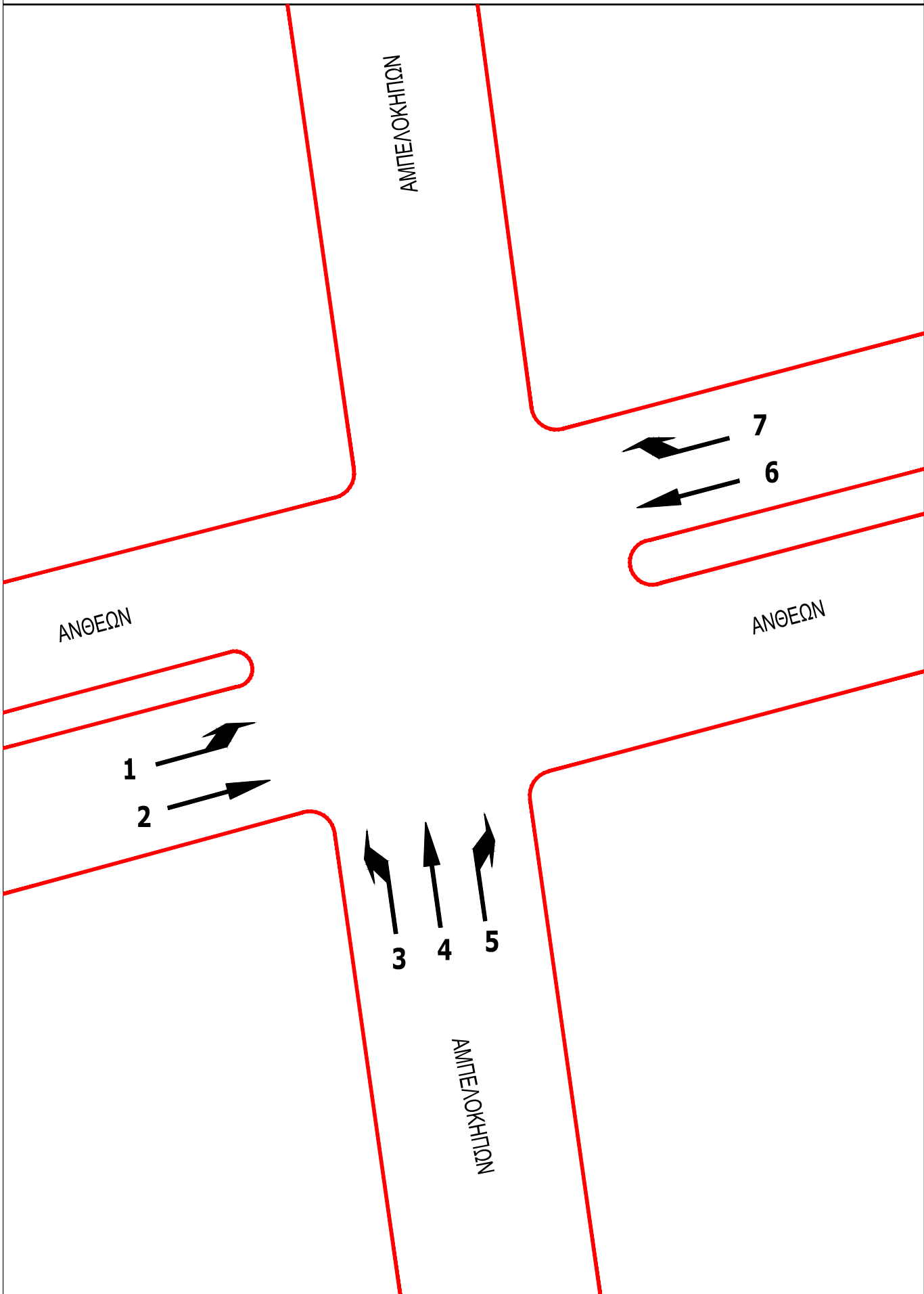
Στην Περαιά, περισσότερο από κάθε άλλο οικισμό, λόγω αναγλύφου, τοπίου γεωγραφίας και υποδομών είναι εφικτή η εφαρμογή μίας βιώσιμης κυκλοφοριακής πολιτικής.

Η Επιβλέπουσα	Η Προϊσταμένη Τ.Μ.Ε.Τ.Ε.	Ο Προϊστάμενος Δ/σης Τ.Υ. & Περιβάλλοντος
Χρ. Γαλανοπούλου	Ελ. Κατσαντωνοπούλου	Δρ. Σπυρίδων Μαυρικάκης
ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών/ Γ΄	ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών/ Γ΄	ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών/ Β΄

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. Καταγραφή κυκλοφοριακών φόρτων

ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΟΜΒΟΥ ΑΝΘΕΩΝ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΤΡΙΤΗ 29.09.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	3,00	1,00	-	-	5,00	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00
2	40,00	2,00	1,00	-	47,00	70,00	4,00	2,00	1,00	84,50	57,00	-	-	1,00	57,50	60,00	-	2,00	3,00	67,50
3	9,00	3,00	-	-	15,00	6,00	2,00	1,00	-	13,00	13,00	1,00	-	-	15,00	14,00	-	-	1,00	14,50
4	10,00	-	2,00	-	16,00	12,00	-	1,00	-	15,00	12,00	-	3,00	-	21,00	25,00	1,00	2,00	1,00	33,50
5	12,00	-	1,00	-	15,00	17,00	1,00	2,00	-	25,00	28,00	-	-	1,00	28,50	20,00	-	-	-	20,00
6	13,00	3,00	1,00	-	22,00	17,00	-	1,00	-	20,00	25,00	-	1,00	-	28,00	37,00	1,00	-	1,00	39,50
7	3,00	1,00	-	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00	10,00	-	-	-	10,00	10,00	-	-	-	10,00
άθροισμα	87,00	9,00	5,00	-	120,00	129,00	8,00	7,00	1,00	166,50	146,00	1,00	4,00	2,00	161,00	169,00	2,00	4,00	6,00	188,00

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	3,00	1,00	-	-	5,00	13,00	1,00	-	-	15,00	5,00	-	-	-	5,00	12,00	1,00	-	-	14,00
2	87,00	1,00	1,00	-	92,00	69,00	1,00	-	-	71,00	58,00	-	1,00	-	61,00	59,00	2,00	-	1,00	63,50
3	21,00	-	-	1,00	21,50	42,00	2,00	-	1,00	46,50	38,00	-	-	1,00	38,50	36,00	-	-	-	36,00
4	27,00	1,00	2,00	2,00	36,00	42,00	-	1,00	-	45,00	24,00	-	1,00	-	27,00	27,00	-	1,00	-	30,00
5	45,00	-	-	-	45,00	48,00	-	-	4,00	50,00	33,00	-	-	2,00	34,00	37,00	1,00	1,00	-	42,00
6	69,00	-	1,00	-	72,00	34,00	-	1,00	2,00	38,00	32,00	1,00	-	1,00	34,50	35,00	-	-	1,00	35,50
7	16,00	-	-	1,00	16,50	20,00	1,00	-	1,00	22,50	14,00	-	-	1,00	14,50	9,00	1,00	-	-	11,00
άθροισμα	268,00	3,00	4,00	4,00	288,00	268,00	5,00	2,00	8,00	288,00	204,00	1,00	2,00	5,00	214,50	215,00	5,00	2,00	2,00	232,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	8,00	-	-	-	8,00	13,00	-	-	1,00	13,50	9,00	-	-	1,00	9,50	7,00	1,00	-	1,00	9,50
2	56,00	2,00	1,00	3,00	64,50	58,00	2,00	1,00	2,00	66,00	40,00	-	2,00	4,00	48,00	38,00	1,00	2,00	-	46,00
3	57,00	2,00	1,00	3,00	65,50	32,00	-	-	1,00	32,50	33,00	1,00	-	5,00	37,50	22,00	-	-	1,00	22,50
4	35,00	3,00	2,00	3,00	48,50	40,00	-	1,00	1,00	43,50	20,00	1,00	1,00	-	25,00	20,00	-	2,00	2,00	27,00
5	44,00	-	-	-	44,00	30,00	-	-	1,00	30,50	24,00	1,00	-	1,00	26,50	20,00	-	-	1,00	20,50
6	80,00	-	-	3,00	81,50	42,00	1,00	1,00	3,00	48,50	42,00	1,00	-	1,00	44,50	65,00	-	1,00	3,00	69,50
7	14,00	-	-	2,00	15,00	9,00	-	-	-	9,00	17,00	-	-	-	17,00	9,00	1,00	1,00	1,00	14,50
άθροισμα	294,00	7,00	4,00	14,00	327,00	224,00	3,00	3,00	9,00	243,50	185,00	4,00	3,00	12,00	208,00	181,00	3,00	6,00	9,00	209,50

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	2,00	-	-	-	2,00	7,00	-	-	3,00	8,50	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	1,00	6,50
2	25,00	-	-	1,00	25,50	43,00	-	-	3,00	44,50	37,00	-	-	2,00	38,00	38,00	1,00	2,00	2,00	47,00
3	22,00	-	-	-	22,00	27,00	-	-	3,00	28,50	23,00	1,00	-	3,00	26,50	17,00	-	-	1,00	17,50
4	33,00	-	1,00	3,00	37,50	23,00	-	2,00	1,00	29,50	24,00	1,00	1,00	-	29,00	30,00	1,00	1,00	1,00	35,50
5	23,00	-	-	2,00	24,00	14,00	-	1,00	-	17,00	11,00	-	-	-	11,00	21,00	-	-	-	21,00
6	40,00	1,00	-	1,00	42,50	43,00	-	-	2,00	44,00	38,00	-	1,00	4,00	43,00	37,00	1,00	2,00	3,00	46,50
7	11,00	-	-	2,00	12,00	9,00	-	-	-	9,00	19,00	-	-	2,00	20,00	24,00	-	-	1,00	24,50
άθροισμα	156,00	1,00	1,00	9,00	165,50	166,00	-	3,00	12,00	181,00	157,00	2,00	2,00	11,00	172,50	173,00	3,00	5,00	9,00	198,50

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	-	47,00	15,00	16,00	15,00	22,00	5,00	120,00
7:15-7:30	5,00	84,50	13,00	15,00	25,00	20,00	4,00	166,50
7:30-7:45	1,00	57,50	15,00	21,00	28,50	28,00	10,00	161,00
7:45-8:00	3,00	67,50	14,50	33,50	20,00	39,50	10,00	188,00
8:00-8:15	5,00	92,00	21,50	36,00	45,00	72,00	16,50	288,00
8:15-8:30	15,00	71,00	46,50	45,00	50,00	38,00	22,50	288,00
8:30-8:45	5,00	61,00	38,50	27,00	34,00	34,50	14,50	214,50
8:45-9:00	14,00	63,50	36,00	30,00	42,00	35,50	11,00	232,00
άθροισμα	48,00	544,00	200,00	223,50	259,50	289,50	93,50	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	8,00	64,50	65,50	48,50	44,00	81,50	15,00	327,00
14:15-14:30	13,50	66,00	32,50	43,50	30,50	48,50	9,00	243,50
14:30-14:45	9,50	48,00	37,50	25,00	26,50	44,50	17,00	208,00
14:45-15:00	9,50	46,00	22,50	27,00	20,50	69,50	14,50	209,50
15:00-15:15	2,00	25,50	22,00	37,50	24,00	42,50	12,00	165,50
15:15-15:30	8,50	44,50	28,50	29,50	17,00	44,00	9,00	181,00
15:30-15:45	5,00	38,00	26,50	29,00	11,00	43,00	20,00	172,50
15:45-16:00	6,50	47,00	17,50	35,50	21,00	46,50	24,50	198,50
άθροισμα	62,50	379,50	252,50	275,50	194,50	420,00	121,00	

αντικείμενα Διακοπτόμενοι σε ώρα (πρωινή αήχη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	20,00	368,00	86,00	144,00	180,00	288,00	66,00	1.152,00
	60,00	284,00	186,00	180,00	200,00	152,00	90,00	1.152,00

αντικείμενα Διακοπτόμενοι σε ώρα (βραδινή αήχη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	32,00	258,00	262,00	194,00	176,00	326,00	60,00	1.308,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΠΕΜΠΤΗ 01.10.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	1,00	-	-	-	1,00	-	1,00	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00	8,00	-	-	-	8,00
2	42,00	-	1,00	2,00	46,00	68,00	1,00	1,00	-	73,00	57,00	-	-	-	57,00	56,00	1,00	3,00	-	67,00
3	7,00	-	-	-	7,00	10,00	1,00	1,00	-	15,00	12,00	1,00	-	-	14,00	13,00	1,00	-	-	15,00
4	4,00	1,00	2,00	-	12,00	9,00	-	1,00	-	12,00	6,00	1,00	3,00	1,00	17,50	21,00	-	2,00	1,00	27,50
5	8,00	1,00	1,00	-	13,00	13,00	1,00	3,00	-	24,00	19,00	-	-	-	19,00	23,00	-	-	-	23,00
6	9,00	-	3,00	-	18,00	20,00	-	-	1,00	20,50	21,00	-	1,00	-	24,00	46,00	-	1,00	1,00	49,50
7	2,00	-	1,00	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	-	4,00
άθροισμα	73,00	2,00	8,00	2,00	102,00	124,00	4,00	6,00	1,00	150,50	125,00	2,00	4,00	1,00	141,50	171,00	2,00	6,00	2,00	194,00

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	1,00	4,50	3,00	-	-	-	3,00	9,00	1,00	-	-	11,00
2	96,00	-	-	-	96,00	51,00	1,00	3,00	2,00	63,00	55,00	-	1,00	-	58,00	55,00	2,00	-	1,00	59,50
3	21,00	-	-	-	21,00	36,00	1,00	-	2,00	39,00	35,00	-	-	-	35,00	33,00	-	-	-	33,00
4	27,00	1,00	2,00	3,00	36,50	27,00	-	1,00	-	30,00	22,00	-	1,00	-	25,00	25,00	-	1,00	-	28,00
5	30,00	-	-	-	30,00	48,00	-	1,00	-	51,00	27,00	-	-	-	27,00	30,00	1,00	1,00	-	35,00
6	58,00	-	-	-	58,00	31,00	1,00	-	-	33,00	32,00	1,00	-	-	34,00	37,00	-	-	1,00	37,50
7	13,00	-	-	1,00	13,50	13,00	-	-	-	13,00	11,00	-	-	-	11,00	8,00	1,00	-	-	10,00
άθροισμα	250,00	1,00	2,00	4,00	260,00	210,00	3,00	5,00	5,00	233,50	185,00	1,00	2,00	-	193,00	197,00	5,00	2,00	2,00	214,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	19,00	-	-	1,00	19,50	9,00	-	-	3,00	10,50	5,00	-	-	-	5,00	8,00	-	-	1,00	8,50
2	61,00	1,00	2,00	6,00	72,00	48,00	1,00	1,00	2,00	54,00	46,00	-	2,00	3,00	53,50	37,00	1,00	-	3,00	40,50
3	55,00	-	-	2,00	56,00	32,00	-	-	3,00	33,50	23,00	-	-	4,00	25,00	22,00	-	-	1,00	22,50
4	28,00	-	2,00	2,00	35,00	22,00	3,00	1,00	2,00	32,00	29,00	-	1,00	2,00	33,00	16,00	-	2,00	2,00	23,00
5	39,00	-	-	-	39,00	30,00	-	-	-	30,00	16,00	1,00	-	-	18,00	21,00	1,00	-	1,00	23,50
6	79,00	-	1,00	3,00	83,50	67,00	-	1,00	4,00	72,00	57,00	-	-	1,00	57,50	45,00	1,00	1,00	3,00	51,50
7	18,00	-	-	2,00	19,00	8,00	1,00	-	1,00	10,50	12,00	1,00	-	1,00	14,50	13,00	-	1,00	1,00	16,50
άθροισμα	299,00	1,00	5,00	16,00	324,00	216,00	5,00	3,00	15,00	242,50	188,00	2,00	3,00	11,00	206,50	162,00	3,00	4,00	12,00	186,00

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	9,00	-	-	1,00	9,50	9,00	-	-	1,00	9,50	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	-	6,00
2	31,00	-	-	1,00	31,50	38,00	-	-	3,00	39,50	37,00	-	-	3,00	38,50	38,00	1,00	2,00	3,00	47,50
3	27,00	1,00	-	3,00	30,50	30,00	2,00	-	1,00	34,50	23,00	1,00	-	4,00	27,00	17,00	-	-	2,00	18,00
4	26,00	2,00	1,00	2,00	34,00	20,00	1,00	2,00	2,00	29,00	24,00	1,00	1,00	-	29,00	30,00	1,00	1,00	1,00	35,50
5	19,00	-	-	1,00	19,50	16,00	-	1,00	-	19,00	11,00	-	-	-	11,00	21,00	-	-	-	21,00
6	54,00	1,00	-	1,00	56,50	54,00	1,00	-	1,00	56,50	39,00	-	1,00	5,00	44,50	39,00	1,00	2,00	3,00	48,50
7	10,00	-	-	1,00	10,50	12,00	-	-	-	12,00	19,00	-	-	2,00	20,00	24,00	-	-	1,00	24,50
άθροισμα	176,00	4,00	1,00	10,00	192,00	179,00	4,00	3,00	8,00	200,00	158,00	2,00	2,00	14,00	175,00	175,00	3,00	5,00	10,00	201,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	1,00	46,00	7,00	12,00	13,00	18,00	5,00	102,00
7:15-7:30	2,00	73,00	15,00	12,00	24,00	20,50	4,00	150,50
7:30-7:45	2,00	57,00	14,00	17,50	19,00	24,00	8,00	141,50
7:45-8:00	8,00	67,00	15,00	27,50	23,00	49,50	4,00	194,00
8:00-8:15	5,00	96,00	21,00	36,50	30,00	58,00	13,50	260,00
8:15-8:30	4,50	63,00	39,00	30,00	51,00	33,00	13,00	233,50
8:30-8:45	3,00	58,00	35,00	25,00	27,00	34,00	11,00	193,00
8:45-9:00	11,00	59,50	33,00	28,00	35,00	37,50	10,00	214,00
άθροισμα	36,50	519,50	179,00	188,50	222,00	274,50	68,50	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	19,50	72,00	56,00	35,00	39,00	83,50	19,00	324,00
14:15-14:30	10,50	54,00	33,50	32,00	30,00	72,00	10,50	242,50
14:30-14:45	5,00	53,50	25,00	33,00	18,00	57,50	14,50	206,50
14:45-15:00	8,50	40,50	22,50	23,00	23,50	51,50	16,50	186,00
15:00-15:15	9,50	31,50	30,50	34,00	19,50	56,50	10,50	192,00
15:15-15:30	9,50	39,50	34,50	29,00	19,00	56,50	12,00	200,00
15:30-15:45	5,00	38,50	27,00	29,00	11,00	44,50	20,00	175,00
15:45-16:00	6,00	47,50	18,00	35,50	21,00	48,50	24,50	201,00
άθροισμα	73,50	377,00	247,00	250,50	181,00	470,50	127,50	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (πρωινή ατζέντα)								
	20,00	384,00	84,00	146,00	120,00	232,00	54,00	1.040,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (βραδινή ατζέντα)								
	78,00	288,00	224,00	140,00	156,00	334,00	76,00	1.296,00

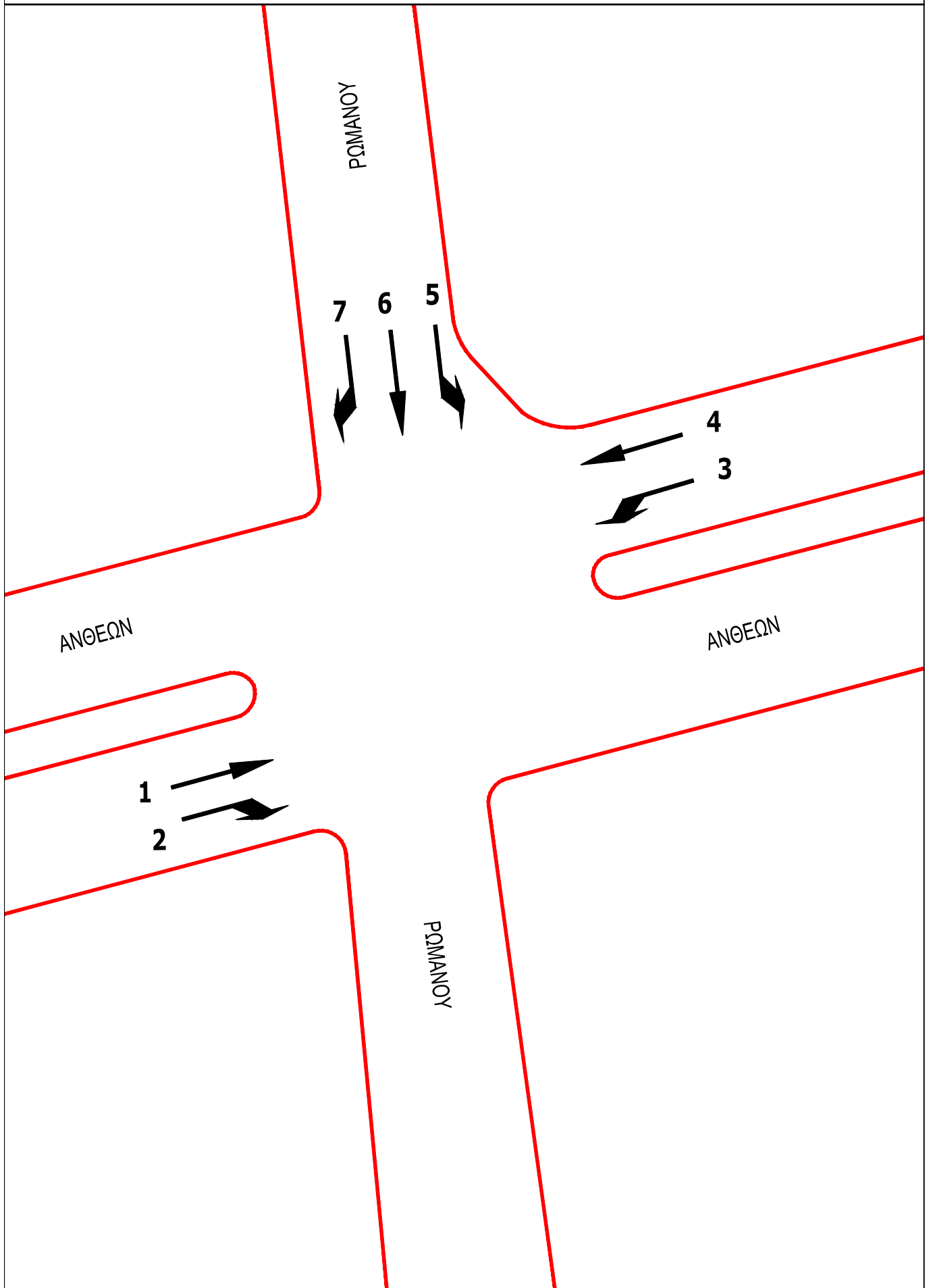
ΗΜΕΡΑ: ΣΑΒΒΑΤΟ 03.10.2015

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. – πριμορτυγή	Φορτυγή	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτυγή	Φορτυγή	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτυγή	Φορτυγή	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτυγή	Φορτυγή	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	10,00	-	-	1,00	10,50	16,00	2,00	-	2,00	21,00	14,00	-	-	1,00	14,50	13,00	-	-	1,00	13,50
2	41,00	2,00	-	3,00	46,50	63,00	3,00	-	4,00	71,00	53,00	1,00	-	5,00	57,50	46,00	1,00	-	2,00	49,00
3	41,00	1,00	-	4,00	46,00	32,00	-	4,00	-	34,00	30,00	1,00	-	3,00	33,50	26,00	-	-	2,00	27,50
4	40,00	1,00	1,00	3,00	46,50	30,00	-	1,00	3,00	41,00	45,00	-	-	3,00	41,00	31,00	-	1,00	1,00	34,50
5	34,00	1,00	-	-	37,00	31,00	-	-	1,00	31,50	22,00	1,00	-	-	24,00	25,00	-	-	2,00	26,00
6	47,00	-	-	4,00	49,00	56,00	1,00	-	5,00	60,50	52,00	-	-	4,00	54,00	65,00	2,00	-	5,00	71,50
7	25,00	-	-	-	26,00	15,00	1,00	-	2,00	18,00	17,00	-	-	-	18,00	17,00	1,00	-	2,00	20,00
αθροισμα	238,00	5,00	1,00	17,00	259,50	248,00	7,00	1,00	24,00	277,00	233,00	3,00	-	18,00	248,00	223,00	4,00	1,00	16,00	242,00

	1	2	3	4	5	6	7	δραστηρία
13:00-13:15	18,00	66,00	54,00	55,00	44,00	86,50	17,00	340,50
13:15-13:30	12,50	55,00	56,00	43,00	38,50	77,00	16,00	298,00
13:30-13:45	21,50	77,50	37,00	56,50	31,50	75,00	17,00	316,00
13:45-14:00	18,00	63,50	34,50	39,50	24,00	70,00	23,50	273,00
14:00-14:15	10,50	46,50	44,00	46,50	37,00	49,00	26,00	259,50
14:15-14:30	21,00	71,00	34,00	41,00	31,50	60,50	18,00	277,00
14:30-14:45	14,50	57,50	33,50	46,50	24,00	54,00	18,00	248,00
14:45-15:00	13,50	49,00	27,50	34,50	26,00	71,50	20,00	242,00
σύνολο	129,50	486,00	320,50	362,50	256,50	543,50	155,50	

	1	2	3	4	5	6	7	всего
Бюджетная организация	72,00	264,00	216,00	220,00	176,00	346,00	68,00	1.362,00

ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΟΜΒΟΥ ΑΝΘΕΩΝ - ΡΩΜΑΝΟΥ



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΡΩΜΑΝΟΥ

ΗΜΕΡΑ: ΤΡΙΤΗ 29.09.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	27,00	1,00	1,00	-	32,00	54,00	5,00	2,00	1,00	70,50	57,00	-	-	1,00	57,50	47,00	2,00	2,00	3,00	58,50
2	6,00	-	-	-	6,00	22,00	1,00	3,00	-	33,00	14,00	-	3,00	-	23,00	16,00	3,00	2,00	1,00	28,50
3	5,00	1,00	-	-	7,00	10,00	1,00	-	-	12,00	13,00	1,00	1,00	-	18,00	20,00	-	-	1,00	20,50
4	11,00	5,00	1,00	-	24,00	10,00	1,00	1,00	-	15,00	19,00	-	-	-	19,00	30,00	1,00	-	1,00	32,50
5	11,00	-	1,00	-	14,00	9,00	-	-	-	9,00	9,00	-	-	-	9,00	11,00	-	-	1,00	11,50
6	15,00	1,00	-	-	17,00	17,00	1,00	1,00	-	22,00	10,00	-	1,00	-	13,00	17,00	-	-	-	17,00
7	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00
άθροισμα	76,00	8,00	3,00	-	101,00	124,00	9,00	7,00	1,00	163,50	125,00	1,00	5,00	1,00	142,50	142,00	6,00	4,00	7,00	169,50

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	89,00	-	1,00	-	92,00	76,00	1,00	-	-	78,00	52,00	-	-	2,00	53,00	58,00	-	-	2,00	59,00
2	40,00	1,00	2,00	2,00	49,00	33,00	-	1,00	-	36,00	17,00	2,00	1,00	2,00	25,00	17,00	1,00	2,00	2,00	26,00
3	48,00	-	-	-	48,00	31,00	-	-	1,00	31,50	29,00	-	-	-	29,00	30,00	-	-	-	30,00
4	47,00	-	1,00	2,00	51,00	52,00	3,00	-	2,00	59,00	38,00	-	-	1,00	38,50	40,00	-	-	1,00	40,50
5	11,00	1,00	-	-	13,00	9,00	-	-	-	9,00	13,00	2,00	-	-	17,00	13,00	1,00	-	-	15,00
6	32,00	1,00	1,00	-	37,00	30,00	1,00	-	1,00	32,50	26,00	-	-	6,00	29,00	28,00	-	-	3,00	29,50
7	5,00	-	-	-	5,00	10,00	1,00	-	-	12,00	3,00	1,00	-	-	5,00	4,00	1,00	-	-	6,00
άθροισμα	272,00	3,00	5,00	4,00	295,00	241,00	6,00	1,00	4,00	258,00	178,00	5,00	1,00	11,00	196,50	190,00	3,00	2,00	8,00	206,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	52,00	2,00	2,00	4,00	64,00	50,00	-	-	1,00	50,50	24,00	-	2,00	4,00	32,00	31,00	-	-	3,00	32,50
2	31,00	-	3,00	-	40,00	11,00	-	1,00	1,00	14,50	9,00	-	2,00	-	15,00	13,00	-	1,00	2,00	17,00
3	54,00	-	-	2,00	55,00	23,00	1,00	1,00	-	28,00	24,00	-	-	2,00	25,00	25,00	-	-	1,00	25,50
4	88,00	-	-	3,00	89,50	61,00	-	2,00	5,00	69,50	64,00	4,00	-	6,00	75,00	58,00	1,00	-	4,00	62,00
5	15,00	-	-	2,00	16,00	7,00	-	-	1,00	7,50	6,00	-	-	2,00	7,00	7,00	1,00	-	2,00	10,00
6	25,00	1,00	1,00	1,00	30,50	20,00	-	-	-	20,00	26,00	-	-	-	26,00	24,00	1,00	1,00	3,00	30,50
7	10,00	-	-	1,00	10,50	5,00	-	-	1,00	5,50	2,00	2,00	-	-	6,00	3,00	-	-	-	3,00
άθροισμα	275,00	3,00	6,00	13,00	305,50	177,00	1,00	4,00	9,00	195,50	155,00	6,00	4,00	14,00	186,00	161,00	3,00	2,00	15,00	180,50

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	25,00	-	-	3,00	26,50	43,00	-	-	2,00	44,00	32,00	-	-	1,00	32,50	39,00	1,00	1,00	1,00	44,50
2	10,00	1,00	1,00	1,00	15,50	9,00	-	1,00	3,00	13,50	14,00	-	1,00	-	17,00	15,00	-	1,00	-	18,00
3	17,00	-	-	1,00	17,50	24,00	1,00	-	1,00	26,50	19,00	-	-	2,00	20,00	19,00	-	1,00	2,00	23,00
4	49,00	1,00	-	3,00	52,50	74,00	1,00	-	1,00	76,50	49,00	2,00	1,00	4,00	58,00	40,00	-	-	-	40,00
5	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	2,00	7,00	8,00	-	-	-	8,00	8,00	-	-	1,00	8,50
6	17,00	-	-	4,00	19,00	14,00	1,00	-	-	16,00	17,00	-	-	1,00	17,50	23,00	-	-	-	23,00
7	4,00	1,00	-	1,00	6,50	5,00	-	-	1,00	5,50	5,00	-	-	-	5,00	5,00	-	-	-	5,00
άθροισμα	127,00	3,00	1,00	13,00	142,50	175,00	3,00	1,00	10,00	189,00	144,00	2,00	2,00	8,00	158,00	149,00	1,00	3,00	4,00	162,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	32,00	6,00	7,00	24,00	14,00	17,00	1,00	101,00
7:15-7:30	70,50	33,00	12,00	15,00	9,00	22,00	2,00	163,50
7:30-7:45	57,50	23,00	18,00	19,00	9,00	13,00	3,00	142,50
7:45-8:00	58,50	28,50	20,50	32,50	11,50	17,00	1,00	169,50
8:00-8:15	92,00	49,00	48,00	51,00	13,00	37,00	5,00	295,00
8:15-8:30	78,00	36,00	31,50	59,00	9,00	32,50	12,00	258,00
8:30-8:45	53,00	25,00	29,00	38,50	17,00	29,00	5,00	196,50
8:45-9:00	59,00	26,00	30,00	40,50	15,00	29,50	6,00	206,00
άθροισμα	500,50	226,50	196,00	279,50	97,50	197,00	35,00	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	64,00	40,00	55,00	89,50	16,00	30,50	10,50	305,50
14:15-14:30	50,50	14,50	28,00	69,50	7,50	20,00	5,50	197,50
14:30-14:45	32,00	15,00	25,00	75,00	7,00	26,00	6,00	186,00
14:45-15:00	32,50	17,00	25,50	62,00	10,00	30,50	3,00	180,50
15:00-15:15	26,50	15,50	17,50	52,50	5,00	19,00	6,50	142,50
15:15-15:30	44,00	13,50	26,50	76,50	7,00	16,00	5,50	189,00
15:30-15:45	32,50	17,00	20,00	58,00	8,00	17,50	5,00	158,00
15:45-16:00	44,50	18,00	23,00	40,00	8,50	23,00	5,00	162,00
άθροισμα	326,50	150,50	220,50	523,00	69,00	182,50	47,00	

ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (πρωινή ατζέντα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	368,00	196,00	192,00	204,00	52,00	148,00	20,00	1.180,00

ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (βραδινή ατζέντα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	256,00	160,00	220,00	358,00	64,00	122,00	42,00	1.222,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΡΩΜΑΝΟΥ

ΗΜΕΡΑ: ΠΕΜΠΤΗ 01.10.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA
1	30,00	-	1,00	1,00	33,50	56,00	2,00	1,00	-	63,00	50,00	-	-	-	50,00	64,00	-	-	-	64,00
2	9,00	1,00	1,00	-	14,00	5,00	-	2,00	-	11,00	15,00	-	2,00	1,00	21,50	20,00	-	3,00	-	29,00
3	6,00	-	1,00	-	9,00	13,00	-	-	-	13,00	8,00	1,00	-	-	10,00	27,00	-	-	-	27,00
4	8,00	1,00	2,00	-	16,00	17,00	1,00	1,00	1,00	22,50	21,00	-	1,00	-	24,00	27,00	1,00	-	1,00	29,50
5	13,00	-	-	-	13,00	13,00	-	-	-	13,00	8,00	-	-	-	8,00	9,00	-	-	-	9,00
6	8,00	-	-	-	8,00	12,00	-	1,00	-	15,00	16,00	-	-	-	16,00	19,00	-	-	-	19,00
7	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	1,00	-	-	4,00
άθροισμα	75,00	2,00	5,00	1,00	94,50	118,00	3,00	5,00	1,00	139,50	120,00	1,00	3,00	1,00	131,50	168,00	2,00	3,00	1,00	181,50

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA
1	90,00	1,00	-	-	92,00	57,00	1,00	2,00	1,00	65,50	43,00	-	1,00	-	46,00	51,00	-	-	-	51,00
2	35,00	-	1,00	2,00	39,00	20,00	1,00	2,00	-	28,00	18,00	-	1,00	-	21,00	31,00	-	1,00	-	34,00
3	49,00	1,00	-	-	51,00	26,00	-	-	1,00	26,50	28,00	-	-	1,00	28,50	30,00	-	-	1,00	30,50
4	38,00	-	-	-	38,00	40,00	2,00	1,00	1,00	47,50	31,00	2,00	-	-	35,00	37,00	1,00	-	-	39,00
5	14,00	1,00	-	-	16,00	7,00	-	-	-	7,00	18,00	-	-	-	18,00	10,00	-	-	-	10,00
6	25,00	-	1,00	1,00	28,50	18,00	2,00	1,00	-	25,00	23,00	2,00	-	1,00	27,50	20,00	-	-	-	20,00
7	3,00	-	-	-	3,00	11,00	-	-	-	11,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00
άθροισμα	254,00	3,00	2,00	3,00	267,50	179,00	6,00	6,00	3,00	210,50	164,00	4,00	2,00	2,00	179,00	183,00	1,00	1,00	1,00	188,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA
1	67,00	-	2,00	7,00	76,50	44,00	-	2,00	4,00	52,00	38,00	-	2,00	1,00	44,50	34,00	-	-	4,00	36,00
2	30,00	1,00	3,00	1,00	41,50	18,00	-	-	1,00	18,50	8,00	-	1,00	2,00	12,00	17,00	-	2,00	2,00	24,00
3	49,00	-	-	1,00	49,50	32,00	-	1,00	2,00	36,00	29,00	-	-	1,00	29,50	18,00	-	-	1,00	18,50
4	95,00	-	-	5,00	97,50	64,00	-	-	9,00	68,50	62,00	-	-	1,00	62,50	46,00	1,00	-	6,00	51,00
5	13,00	-	-	-	13,00	8,00	-	-	-	8,00	15,00	-	-	1,00	15,50	7,00	1,00	-	2,00	10,00
6	28,00	-	-	2,00	29,00	32,00	-	-	2,00	33,00	19,00	-	-	2,00	20,00	24,00	1,00	1,00	4,00	31,00
7	10,00	-	-	-	10,00	7,00	1,00	-	-	9,00	4,00	-	-	2,00	5,00	3,00	-	-	-	3,00
άθροισμα	292,00	1,00	5,00	16,00	317,00	205,00	1,00	3,00	18,00	225,00	175,00	-	3,00	10,00	189,00	149,00	3,00	3,00	19,00	173,50

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	MEA
1	36,00	-	-	3,00	37,50	43,00	-	-	2,00	44,00	29,00	-	-	1,00	29,50	38,00	1,00	2,00	1,00	46,50
2	13,00	1,00	1,00	1,00	18,50	9,00	-	2,00	3,00	16,50	14,00	-	1,00	-	17,00	15,00	-	1,00	-	18,00
3	17,00	-	-	1,00	17,50	19,00	1,00	-	1,00	21,50	19,00	-	-	2,00	20,00	19,00	-	1,00	2,00	23,00
4	56,00	2,00	-	3,00	61,50	75,00	1,00	-	2,00	78,00	43,00	2,00	1,00	6,00	53,00	38,00	-	-	-	38,00
5	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	2,00	7,00	10,00	-	-	-	10,00	8,00	-	-	1,00	8,50
6	17,00	-	-	4,00	19,00	14,00	1,00	-	-	16,00	17,00	-	-	1,00	17,50	23,00	-	-	-	23,00
7	8,00	1,00	-	1,00	10,50	5,00	-	-	1,00	5,50	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00
άθροισμα	152,00	4,00	1,00	13,00	169,50	171,00	3,00	2,00	11,00	188,50	135,00	2,00	2,00	10,00	150,00	146,00	1,00	4,00	4,00	162,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	33,50	14,00	9,00	16,00	13,00	8,00	1,00	94,50
7:15-7:30	63,00	11,00	13,00	22,50	13,00	15,00	2,00	139,50
7:30-7:45	50,00	21,50	10,00	24,00	8,00	16,00	2,00	131,50
7:45-8:00	64,00	29,00	27,00	29,50	9,00	19,00	4,00	181,50
8:00-8:15	92,00	39,00	51,00	38,00	16,00	28,50	3,00	267,50
8:15-8:30	65,50	28,00	26,50	47,50	7,00	25,00	11,00	210,50
8:30-8:45	46,00	21,00	28,50	35,00	18,00	27,50	3,00	179,00
8:45-9:00	51,00	34,00	30,50	39,00	10,00	20,00	4,00	188,50
άθροισμα	465,00	197,50	195,50	251,50	94,00	159,00	30,00	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	76,50	41,50	49,50	97,50	13,00	29,00	10,00	317,00
14:15-14:30	52,00	18,50	36,00	68,50	8,00	33,00	9,00	225,00
14:30-14:45	44,50	12,00	29,50	62,50	15,50	20,00	5,00	189,00
14:45-15:00	36,00	24,00	18,50	51,00	10,00	31,00	3,00	173,50
15:00-15:15	37,50	18,50	17,50	61,50	5,00	19,00	10,50	169,50
15:15-15:30	44,00	16,50	21,50	78,00	7,00	16,00	5,50	188,50
15:30-15:45	29,50	17,00	20,00	53,00	10,00	17,50	3,00	150,00
15:45-16:00	46,50	18,00	23,00	38,00	8,50	23,00	5,00	162,00
άθροισμα	366,50	166,00	215,50	510,00	77,00	188,50	51,00	

συνολικά Διακοπτόμενοι στην οδό (πρωινή αιχμή)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	368,00	156,00	204,00	152,00	64,00	114,00	12,00	1.070,00

συνολικά Διακοπτόμενοι στην οδό (βραδινή αιχμή)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	306,00	166,00	198,00	390,00	52,00	116,00	40,00	1.268,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΡΩΜΑΝΟΥ

ΗΜΕΡΑ: ΣΑΒΒΑΤΟ 03.10.2015

Κίνηση	09:00-09:15					09:15-09:30					09:30-09:45					09:45-10:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	58,00	2,00	-	3,00	63,50	55,00	1,00	-	-	57,00	53,00	-	-	1,00	53,50	60,00	1,00	-	-	62,00
2	8,00	-	2,00	2,00	15,00	14,00	-	1,00	1,00	17,50	22,00	-	2,00	-	28,00	16,00	1,00	-	-	18,00
3	23,00	-	-	-	23,00	20,00	-	-	1,00	20,50	26,00	1,00	-	-	28,00	25,00	1,00	-	2,00	28,00
4	37,00	-	-	1,00	37,50	35,00	-	-	1,00	35,50	44,00	1,00	-	-	46,00	50,00	-	-	2,00	51,00
5	22,00	-	-	-	22,00	16,00	-	-	-	16,00	13,00	-	-	2,00	14,00	14,00	-	-	1,00	14,50
6	25,00	-	-	-	25,00	27,00	1,00	-	1,00	29,50	29,00	-	-	-	29,00	29,00	1,00	-	1,00	31,50
7	7,00	-	-	-	7,00	5,00	-	-	1,00	5,50	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00
άθροισμα	180,00	2,00	2,00	6,00	193,00	172,00	2,00	1,00	5,00	181,50	190,00	2,00	2,00	3,00	201,50	199,00	4,00	-	6,00	210,00

Κίνηση	10:00-10:15					10:15-10:30					10:30-10:45					10:45-11:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	52,00	1,00	-	-	54,00	60,00	1,00	-	2,00	63,00	64,00	-	-	2,00	65,00	78,00	-	-	1,00	78,50
2	25,00	-	2,00	-	31,00	35,00	-	1,00	-	38,00	22,00	-	1,00	1,00	25,50	33,00	1,00	2,00	-	41,00
3	30,00	-	-	-	30,00	6,00	-	-	-	6,00	37,00	-	-	1,00	37,50	39,00	-	-	1,00	39,50
4	57,00	2,00	-	-	61,00	30,00	-	-	1,00	30,50	55,00	-	-	1,00	55,50	59,00	1,00	-	2,00	62,00
5	18,00	-	-	-	18,00	14,00	-	-	-	14,00	12,00	-	-	-	12,00	12,00	-	-	-	12,00
6	35,00	-	-	1,00	35,50	30,00	-	-	1,00	30,50	30,00	1,00	-	2,00	33,00	39,00	-	-	1,00	39,50
7	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	-	6,00	9,00	1,00	-	-	11,00	6,00	-	-	-	6,00
άθροισμα	222,00	3,00	2,00	1,00	234,50	181,00	1,00	1,00	4,00	188,00	229,00	2,00	1,00	7,00	239,50	266,00	2,00	2,00	5,00	278,50

Κίνηση	13:00-13:15					13:15-13:30					13:30-13:45					13:45-14:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	62,00	2,00	-	2,00	67,00	56,00	3,00	-	4,00	64,00	69,00	1,00	-	3,00	72,50	57,00	1,00	-	5,00	61,50
2	49,00	-	1,00	2,00	53,00	22,00	-	2,00	1,00	28,50	32,00	-	1,00	1,00	35,50	21,00	2,00	-	1,00	25,50
3	51,00	-	-	-	51,00	10,00	-	-	-	10,00	40,00	-	-	-	40,00	42,00	-	-	2,00	43,00
4	93,00	2,00	-	1,00	97,50	42,00	1,00	-	3,00	45,50	67,00	2,00	-	4,00	73,00	54,00	1,00	-	3,00	57,50
5	27,00	-	-	-	27,00	12,00	-	-	-	12,00	17,00	1,00	-	2,00	20,00	21,00	-	-	1,00	21,50
6	47,00	1,00	-	3,00	50,50	42,00	1,00	-	3,00	45,50	25,00	-	-	1,00	25,50	27,00	1,00	-	4,00	31,00
7	19,00	-	-	-	19,00	10,00	-	-	-	10,00	8,00	-	-	-	8,00	11,00	-	-	-	11,00
άθροισμα	202,00	-	-	-	365,00	194,00	5,00	2,00	11,00	215,50	258,00	4,00	1,00	11,00	274,50	233,00	5,00	-	16,00	251,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	47,00	2,00	-	2,00	52,00	61,00	1,00	-	1,00	63,50	42,00	-	-	6,00	45,00	33,00	1,00	-	1,00	35,50
2	23,00	-	-	3,00	24,50	23,00	-	2,00	2,00	30,00	13,00	-	-	3,00	14,50	18,00	-	-	2,00	19,00
3	36,00	2,00	-	2,00	41,00	2,00	-	-	-	2,00	19,00	-	-	1,00	19,50	18,00	-	-	3,00	19,50
4	54,00	-	-	5,00	56,50	25,00	-	-	4,00	27,00	58,00	1,00	-	1,00	60,50	39,00	-	-	2,00	40,00
5	11,00	-	-	1,00	11,50	11,00	-	-	1,00	11,50	15,00	-	-	1,00	15,50	16,00	1,00	-	1,00	18,50
6	33,00	1,00	-	3,00	36,50	25,00	-	-	4,00	27,00	28,00	-	-	2,00	29,00	25,00	-	-	3,00	26,50
7	14,00	-	-	-	14,00	2,00	-	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00	2,00	-	-	-	2,00
άθροισμα	218,00	5,00	-	16,00	236,00	149,00	1,00	2,00	12,00	163,00	181,00	1,00	-	14,00	190,00	151,00	2,00	-	12,00	161,00

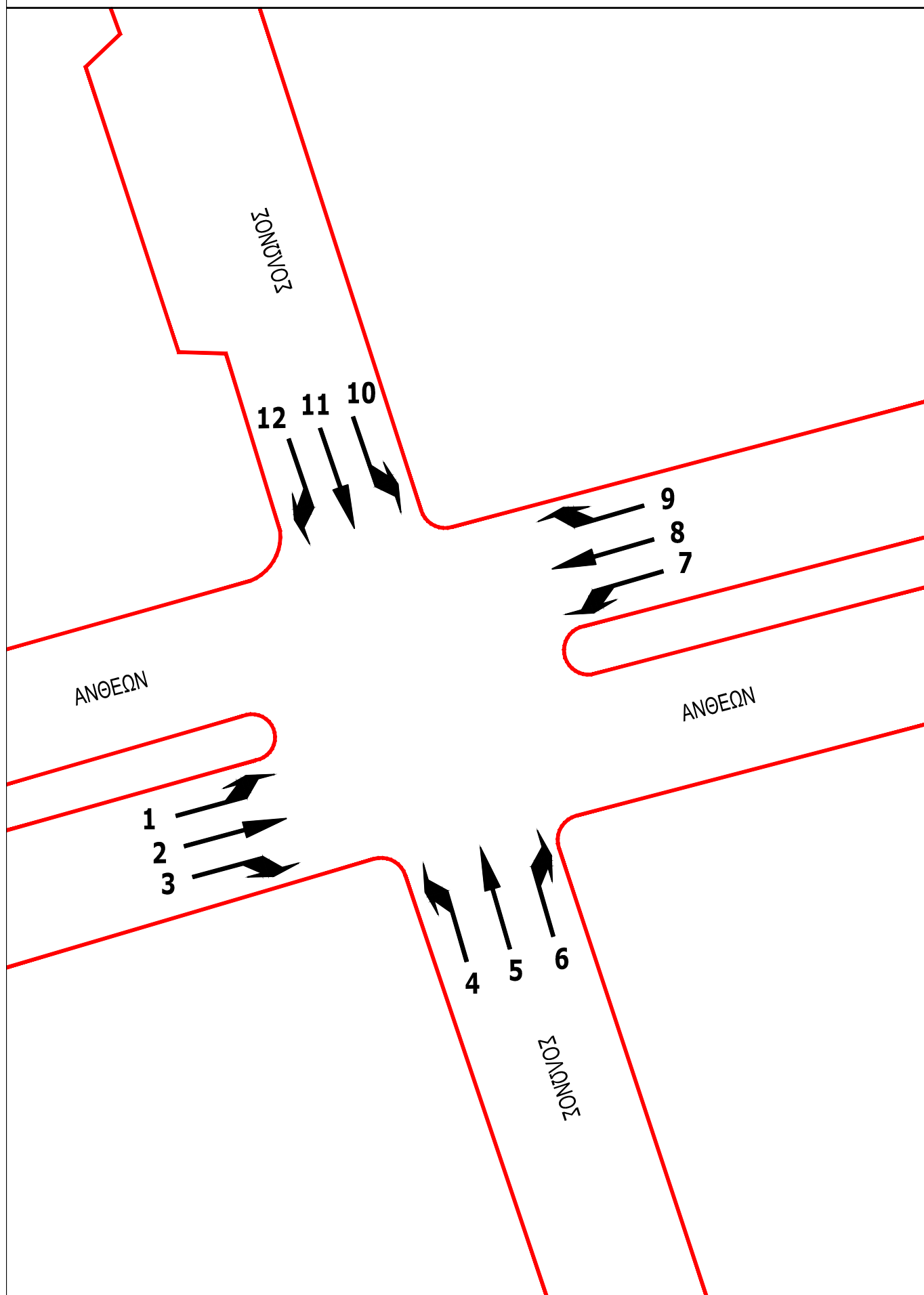
	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
9:00-9:15	63,50	15,00	23,00	37,50	22,00	25,00	7,00	193,00
9:15-9:30	57,00	17,50	20,50	35,50	16,00	29,50	5,50	181,50
9:30-9:45	53,50	28,00	28,00	46,00	14,00	29,00	3,00	201,50
9:45-10:00	62,00	18,00	28,00	51,00	14,50	31,50	5,00	210,00
10:00-10:15	54,00	31,00	30,00	61,00	18,00	35,50	5,00	234,50
10:15-10:30	63,00	38,00	30,50	6,00	14,00	30,50	6,00	188,00
10:30-10:45	65,00	25,50	37,50	55,50	12,00	33,00	11,00	239,50
10:45-11:00	78,50	41,00	39,50	62,00	12,00	39,50	6,00	278,50
άθροισμα	496,50	214,00	237,00	354,50	122,50	253,50	48,50	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
13:00-13:15	67,00	53,00	51,00	97,50	27,00	50,50	19,00	365,00
13:15-13:30	64,00	28,50	10,00	45,50	12,00	45,50	10,00	215,50
13:30-13:45	72,50	35,50	40,00	73,00	20,00	25,50	8,00	274,50
13:45-14:00	61,50	25,50	43,00	57,50	21,50	31,00	11,00	251,00
14:00-14:15	52,00	24,50	41,00	56,50	11,50	36,50	14,00	236,00
14:15-14:30	63,50	30,00	2,00	27,00	11,50	27,00	2,00	163,00
14:30-14:45	45,00	14,50	19,50	60,50	15,50	29,00	6,00	190,00
14:45-15:00	35,50	19,00	19,50	40,00	18,50	26,50	2,00	161,00
άθροισμα	461,00	230,50	226,00	457,50	137,50	271,50	72,00	

αναγνώστης Διατεταγμένοι Διατεταγμένοι σε ώρα (πρωινή ατζέντα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	314,00	164,00	158,00	248,00	48,00	158,00	24,00	1.114,00

αναγνώστης Διατεταγμένοι Διατεταγμένοι σε ώρα (πρωινή ατζέντα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	268,00	212,00	204,00	390,00	108,00	202,00	76,00	1.460,00

ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΟΜΒΟΥ ΑΝΘΕΩΝ - ΣΟΛΩΝΟΣ



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΣΟΛΩΝΟΣ

ΗΜΕΡΑ: ΤΡΙΤΗ 29.09.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00
2	29,00	1,00	4,00	1,00	43,50	50,00	3,00	4,00	1,00	68,50	42,00	1,00	3,00	3,00	54,50	62,00	2,00	2,00	-	72,00
3	2,00	1,00	1,00	1,00	7,50	2,00	-	-	1,00	2,50	1,00	-	-	-	1,00	6,00	-	-	-	6,00
4	5,00	-	-	-	5,00	2,00	-	-	1,00	2,50	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00
5	1,00	-	-	-	1,00	6,00	-	-	-	6,00	6,00	-	-	-	6,00	2,00	-	-	-	2,00
6	2,00	-	1,00	-	5,00	6,00	1,00	-	-	8,00	9,00	1,00	1,00	1,00	14,50	6,00	2,00	1,00	-	13,00
7	-	1,00	-	-	2,00	-	-	-	-	-	3,00	-	-	-	3,00	11,00	-	-	-	11,00
8	11,00	5,00	1,00	-	24,00	10,00	1,00	-	1,00	12,50	17,00	-	-	-	17,00	33,00	-	1,00	1,00	36,50
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,00	-	1,00	-	5,00	-	-	-	-	-
10	1,00	-	1,00	-	4,00	4,00	-	1,00	-	7,00	-	-	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00
11	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	1,00	-	8,00
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	53,00	8,00	8,00	2,00	94,00	82,00	5,00	5,00	4,00	109,00	89,00	2,00	5,00	4,00	110,00	137,00	4,00	5,00	1,00	160,50

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	1,00	-	-	-	1,00	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00
2	91,00	1,00	2,00	2,00	100,00	67,00	-	2,00	2,00	74,00	58,00	-	1,00	1,00	61,50	58,00	-	1,00	-	61,00
3	5,00	1,00	-	-	7,00	1,00	-	1,00	-	4,00	5,00	-	-	-	5,00	7,00	-	-	-	7,00
4	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00
5	12,00	-	-	-	12,00	9,00	-	-	-	9,00	11,00	-	-	-	11,00	4,00	-	-	-	4,00
6	18,00	-	1,00	-	21,00	5,00	-	-	1,00	5,50	4,00	-	1,00	-	7,00	12,00	-	-	-	12,00
7	7,00	-	1,00	-	10,00	4,00	-	1,00	-	7,00	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00
8	46,00	-	-	2,00	47,00	53,00	2,00	-	1,00	57,50	41,00	-	-	-	41,00	35,00	1,00	-	1,00	37,50
9	9,00	-	-	-	9,00	4,00	-	-	-	4,00	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00
10	6,00	-	-	-	6,00	3,00	1,00	-	-	5,00	8,00	-	-	-	8,00	2,00	-	-	-	2,00
11	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	1,00	4,50	2,00	-	-	-	2,00	5,00	-	-	-	5,00
12	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	215,00	2,00	4,00	4,00	233,00	162,00	3,00	4,00	5,00	182,50	147,00	-	2,00	1,00	153,50	137,00	1,00	1,00	1,00	142,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00	-	-	1,00	-	3,00
2	58,00	2,00	3,00	2,00	72,00	53,00	3,00	2,00	2,00	66,00	32,00	1,00	-	2,00	35,00	40,00	1,00	1,00	1,00	45,50
3	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	1,00	-	-	4,00	5,00	-	-	-	5,50
4	7,00	1,00	-	-	9,00	3,00	-	-	-	3,00	7,00	-	-	-	7,00	2,00	-	-	-	2,00
5	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	1,00	7,50
6	6,00	-	1,00	-	9,00	6,00	-	1,00	-	9,00	11,00	-	-	1,00	11,50	1,00	-	-	1,00	1,50
7	10,00	-	-	-	10,00	10,00	-	-	2,00	11,00	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00
8	106,00	2,00	-	4,00	112,00	71,00	-	-	3,00	72,50	59,00	-	-	3,00	60,50	47,00	-	-	1,00	47,50
9	13,00	-	-	-	13,00	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	-	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00
10	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00
11	5,00	-	-	-	5,00	5,00	-	-	-	5,00	10,00	-	-	-	10,00	1,00	-	-	-	1,00
12	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	1,00	2,50
άθροισμα	224,00	5,00	4,00	6,00	249,00	170,00	3,00	3,00	7,00	188,50	144,00	2,00	-	6,00	151,00	116,00	1,00	2,00	6,00	127,00

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00	4,00	-	-	-	4,00
2	37,00	-	-	4,00	39,00	38,00	1,00	-	2,00	41,00	35,00	1,00	2,00	-	43,00	37,00	1,00	-	2,00	40,00
3	4,00	-	-	-	4,00	5,00	1,00	-	-	7,00	5,00	-	1,00	1,00	8,50	1,00	1,00	-	-	3,00
4	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00	1,00	-	-	-	1,00	7,00	-	-	-	7,00
5	6,00	-	1,00	-	9,00	7,00	-	-	-	7,00	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00
6	4,00	-	-	1,00	4,50	6,00	-	-	1,00	6,50	6,00	-	-	-	6,00	11,00	-	-	1,00	11,50
7	6,00	-	-	-	6,00	4,00	-	-	1,00	4,50	5,00	-	-	-	5,00	5,00	-	-	-	5,50
8	56,00	1,00	-	1,00	58,50	58,00	-	-	3,00	59,50	39,00	1,00	1,00	1,00	44,50	53,00	-	-	2,00	54,00
9	2,00	1,00	-	-	4,00	5,00	-	-	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00
10	3,00	1,00	-	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00	1,00	-	-	-	1,00
11	5,00	-	-	1,00	5,50	5,00	-	-	-	5,00	8,00	-	-	-	8,00	10,00	-	-	-	10,00
12	2,00	-	-	2,00	3,00	2,00	-	-	1,00	2,50	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	1,00	1,50
άθροισμα	130,00	3,00	1,00	9,00	143,50	140,00	2,00	-	8,00	148,00	107,00	2,00	4,00	2,00	124,00	140,00	2,00	-	7,00	147,50

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	άθροισμα
7:00-7:15	-	43,50	7,50	5,00	1,00	5,00	2,00	24,00	-	4,00	2,00	-	94,00
7:15-7:30	1,00	68,50	2,50	2,50	6,00	8,00	-	12,50	-	7,00	1,00	-	109,00
7:30-7:45	2,00	54,50	1,00	1,00	6,00	14,50	3,00	17,00	5,00	2,00	3,00	1,00	110,00
7:45-8:00	3,00	72,00	6,00	3,00	2,00	13,00	11,00	36,50	-	6,00	8,00	-	160,50
8:00-8:15	1,00	100,00	7,00	8,00	12,00	21,00	10,00	47,00	9,00	6,00	8,00	4,00	233,00
8:15-8:30	5,00	74,00	4,00	4,00	9,00	5,50	7,00	57,50	4,00	5,00	4,50	3,00	182,50
8:30-8:45	3,00	61,50	5,00	3,00	11,00	7,00	5,00	41,00	5,00	8,00	2,00	2,00	153,50
8:45-9:00	5,00	61,00	7,00	2,00	4,00	12,00	3,00	37,50	4,00	2,00	5,00	-	142,50
άθροισμα	20,00	535,00	40,00	28,50	51,00	86,00	41,00	273,00	27,00	40,00	33,50	10,00	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	άθροισμα
14:00-14:15	1,00	72,00	5,00	9,00	8,00	9,00	10,00	112,00	13,00	3,00	5,00	2,00	249,00
14:15-14:30	3,00	66,00	3,00	3,00	4,00	9,00	11,00	72,50	4,00	4,00	5,00	4,00	188,50
14:30-14:45	4,00	35,00	4,00	7,00	4,00	11,50	5,00	60,50	6,00	2,00	10,00	2,00	151,00
14:45-15:00	3,00	45,50	5,50	2,00	7,50	1,50	4,00	47,50	5,00	2,00	1,00	2,50	1

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΣΟΛΩΝΟΣ

ΗΜΕΡΑ: ΠΕΜΠΤΗ 01.10.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00
2	23,00	1,00	1,00	1,00	28,50	47,00	1,00	4,00	-	61,00	42,00	-	1,00	1,00	45,50	70,00	-	3,00	1,00	79,50
3	-	-	-	-	-	3,00	1,00	1,00	-	8,00	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	1,00	2,50
4	2,00	-	-	-	2,00	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00
5	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00	6,00	-	-	-	6,00
6	-	1,00	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00	14,00	-	2,00	-	20,00
7	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	1,00	-	4,00	7,00	-	-	-	7,00
8	4,00	1,00	-	1,00	6,50	13,00	-	1,00	1,00	16,50	18,00	-	-	-	18,00	17,00	2,00	-	1,00	21,50
9	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00
10	2,00	-	1,00	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	-	7,00
11	-	-	-	-	-	3,00	-	1,00	-	6,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00
12	1,00	1,00	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
άθροισμα	34,00	4,00	2,00	2,00	49,00	84,00	2,00	7,00	1,00	109,50	86,00	-	2,00	1,00	92,50	137,00	2,00	5,00	3,00	157,50

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	4,00	1,00	-	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00
2	95,00	1,00	1,00	1,00	100,50	40,00	-	2,00	2,00	47,00	48,00	-	1,00	1,00	51,50	48,00	-	1,00	-	51,00
3	4,00	1,00	-	-	6,00	3,00	-	1,00	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00	7,00	-	-	-	7,00
4	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00
5	10,00	-	-	-	10,00	5,00	-	-	1,00	5,50	9,00	-	-	-	9,00	4,00	-	-	-	4,00
6	10,00	-	-	-	10,00	6,00	-	2,00	-	12,00	4,00	-	1,00	-	7,00	10,00	-	-	-	10,00
7	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	1,00	-	7,00	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00
8	39,00	1,00	-	-	41,00	48,00	1,00	-	1,00	50,50	36,00	-	-	-	36,00	28,00	1,00	-	1,00	30,50
9	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00
10	6,00	-	-	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	-	6,00	2,00	-	-	-	2,00
11	6,00	-	-	-	6,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	5,00	-	-	-	5,00
12	3,00	1,00	-	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	190,00	5,00	1,00	1,00	203,50	126,00	1,00	6,00	4,00	148,00	128,00	-	2,00	1,00	134,50	118,00	1,00	1,00	1,00	123,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00
2	50,00	-	3,00	4,00	61,00	32,00	1,00	-	2,00	35,00	27,00	-	2,00	2,00	34,00	34,00	-	1,00	1,00	37,50
3	3,00	-	-	1,00	3,50	1,00	1,00	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00	-	-	-	-	-
4	3,00	-	-	2,00	4,00	7,00	-	-	-	7,00	3,00	-	1,00	-	6,00	1,00	-	1,00	1,00	4,50
5	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	1,00	7,50	4,00	-	-	-	4,00
6	12,00	-	2,00	1,00	18,50	11,00	-	-	1,00	11,50	3,00	-	1,00	-	6,00	6,00	-	-	1,00	6,50
7	9,00	-	-	-	9,00	5,00	-	-	1,00	5,50	4,00	-	-	1,00	4,50	5,00	1,00	-	-	7,00
8	111,00	-	-	6,00	114,00	59,00	-	-	4,00	61,00	50,00	-	-	-	50,00	30,00	-	1,00	3,00	34,50
9	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	-	6,00	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00
10	3,00	-	-	1,00	3,50	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00
11	8,00	-	-	-	8,00	10,00	-	-	-	10,00	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00
12	5,00	-	-	-	5,00	1,00	-	-	1,00	1,50	3,00	1,00	-	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00
άθροισμα	221,00	-	5,00	15,00	243,50	141,00	2,00	-	9,00	149,50	113,00	1,00	4,00	4,00	129,00	91,00	1,00	3,00	6,00	105,00

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	2,00	-	-	-	2,00	-	-	1,00	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
2	30,00	-	-	6,00	33,00	40,00	1,00	1,00	1,00	45,50	25,00	1,00	1,00	-	30,00	35,00	1,00	3,00	-	46,00
3	4,00	-	-	-	4,00	5,00	-	-	1,00	5,50	1,00	-	-	-	1,00	5,00	-	1,00	1,00	8,50
4	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	1,00	4,50	1,00	-	-	-	1,00
5	6,00	-	1,00	-	7,00	7,00	-	-	1,00	7,50	1,00	-	-	-	1,00	4,00	-	-	-	4,00
6	4,00	-	-	1,00	4,50	1,00	-	-	1,00	1,50	3,00	-	-	-	3,00	6,00	-	-	-	6,00
7	6,00	-	-	-	6,00	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	-	7,00	-	-	-	-	-
8	40,00	2,00	-	1,00	44,50	46,00	-	-	1,00	46,50	36,00	1,00	1,00	5,00	43,50	38,00	1,00	1,00	-	43,00
9	2,00	1,00	-	-	4,00	5,00	-	-	-	5,00	5,00	-	1,00	-	8,00	2,00	-	-	-	2,00
10	3,00	1,00	-	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	4,00	-	-	-	4,00
11	5,00	-	-	1,00	5,50	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00	8,00	-	-	-	8,00
12	-	-	-	2,00	1,00	2,00	-	-	1,00	2,50	-	-	-	-	-	2,00	-	-	-	2,00
άθροισμα	105,00	4,00	1,00	11,00	121,50	115,00	1,00	2,00	6,00	126,00	86,00	2,00	3,00	6,00	102,00	106,00	2,00	5,00	1,00	125,50

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	άθροισμα
7:00-7:15	-	28,50	-	2,00	1,00	2,00	-	6,50	1,00	5,00	-	3,00	49,00
7:15-7:30	1,00	61,00	8,00	-	3,00	6,00	1,00	16,50	3,00	2,00	6,00	2,00	109,50
7:30-7:45	3,00	45,50	1,00	1,00	3,00	5,00	4,00	18,00	4,00	4,00	3,00	1,00	92,50
7:45-8:00	5,00	79,50	2,50	2,00	6,00	20,00	7,00	21,50	2,00	7,00	4,00	1,00	157,50
8:00-8:15	6,00	100,50	6,00	4,00	10,00	10,00	5,00	41,00	4,00	6,00	6,00	5,00	203,50
8:15-8:30	5,00	47,00	6,00	3,00	5,50	12,00	7,00	50,50	2,00	5,00	3,00	2,00	148,00
8:30-8:45	3,00	51,50	5,00	3,00	9,00	7,00	5,00	36,00	5,00	6,00	2,00	2,00	134,50
8:45-9:00	5,00	51,00	7,00	2,00	4,00	10,00	3,00	30,50	4,00	2,00	5,00	-	123,50
άθροισμα	28,00	464,50	35,50	17,00	41,50	72,00	32,00	220,50	25,00	37,00	29,00	16,00	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	άθροισμα
14:00-14:15	4,00	61,00	3,50	4,00	8,00	18,50	9,00	114,00	5,00	3,50	8,00	5,00	243,50
14:15-14:30	4,00	35,00	3,00	7,00	4,00	11,50	5,50	61,00	6,00	1,00	10,00	1,50	149,50
14:30-14:45	1,00	34,00	5,00	6,00	7,50	6,00	4,50	50,00	3,00	3,00	4,00	5,00	129,00
14:45-15:00	2,00	37,50	-	4,50	4,00	6,50	7,00	34,50	3,00	2,00	2,00	2,00	105,00
15:00-15:15	2,00	33,00	4,00	3,00	9,00	4,50	6,00	44,50	4,00	5,00	5,50	1,00	121,50
15:15-15:30	3,00	45,50	5,50	2,00	7,50	1,50	4,00	46,50	5,00	2,00	1,00	2,50	126,00
15:30-15:45	1,00	30,00	1,00	4,50	1,00	3,00	7,00	43,50	8,00	1,00	2,00	-	102,00
15:45-16:00	1,00	46,00	8,50	1,00	4,00	6,00	-	43,00	2,00	4,00	8,00	2,00	125,50
άθροισμα	18,00	322,00	30,50	32,00	45,00	57,50	43,00	437,00	36,00	21,50	40,50	19,00	

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΑΝΘΕΩΝ - ΣΟΛΩΝΟΣ

ΗΜΕΡΑ: ΣΑΒΒΑΤΟ 03.10.2015

Κίνηση	09:00-09:15					09:15-09:30					09:30-09:45					09:45-10:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	1,00	-	-	-	1,00	4,00	-	-	1,00	4,50	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00
2	33,00	1,00	1,00	3,00	39,50	41,00	1,00	2,00	3,00	50,50	35,00	1,00	1,00	-	40,00	54,00	1,00	-	1,00	56,50
3	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00	9,00	-	-	-	9,00	6,00	-	-	-	6,00
4	4,00	-	-	-	4,00	9,00	-	-	-	9,00	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00
5	5,00	-	-	-	5,00	7,00	-	-	-	7,00	7,00	-	-	2,00	8,00	5,00	-	-	-	5,00
6	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	-	-	6,00	10,00	-	-	-	10,00	8,00	-	-	-	8,00
7	1,00	1,00	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00	6,00	-	-	-	6,00	4,00	-	-	-	4,00
8	33,00	-	-	1,00	33,50	34,00	-	-	-	34,00	36,00	1,00	-	-	38,00	42,00	-	-	2,00	43,00
9	2,00	-	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00	2,00	-	-	-	2,00	7,00	-	-	-	7,00
10	6,00	1,00	-	-	8,00	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00
11	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00
12	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	98,00	3,00	1,00	4,00	109,00	119,00	1,00	2,00	4,00	129,00	119,00	2,00	1,00	2,00	127,00	135,00	1,00	-	3,00	138,50

Κίνηση	10:00-10:15					10:15-10:30					10:30-10:45					10:45-11:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	4,00	-	-	-	4,00	8,00	-	-	-	8,00	8,00	-	-	-	8,00	3,00	-	-	-	3,00
2	53,00	-	2,00	-	61,00	63,00	-	2,00	2,00	70,00	56,00	-	-	2,00	57,00	86,00	-	2,00	1,00	92,50
3	5,00	-	-	-	5,00	7,00	-	-	-	7,00	8,00	1,00	-	-	10,00	5,00	-	-	-	5,00
4	6,00	-	-	-	6,00	7,00	-	-	-	7,00	10,00	-	-	-	10,00	9,00	-	-	-	9,00
5	7,00	-	-	-	7,00	9,00	-	-	-	9,00	5,00	-	-	1,00	5,50	13,00	-	-	-	13,00
6	4,00	-	-	-	4,00	9,00	1,00	-	-	11,00	12,00	2,00	-	-	16,00	14,00	-	-	-	14,00
7	6,00	-	-	-	6,00	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	5,00	-	-	1,00	5,50
8	55,00	-	-	1,00	55,50	41,00	-	-	-	41,00	42,00	1,00	-	-	44,00	54,00	-	-	2,00	55,00
9	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00
10	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	-	7,00	4,00	-	-	-	4,00	1,00	-	-	-	1,00
11	3,00	1,00	-	-	5,00	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00
12	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00	5,00	1,00	-	1,00	7,50
άθροισμα	155,00	1,00	2,00	1,00	163,50	163,00	1,00	2,00	2,00	172,00	155,00	4,00	-	3,00	164,50	200,00	1,00	2,00	5,00	210,50

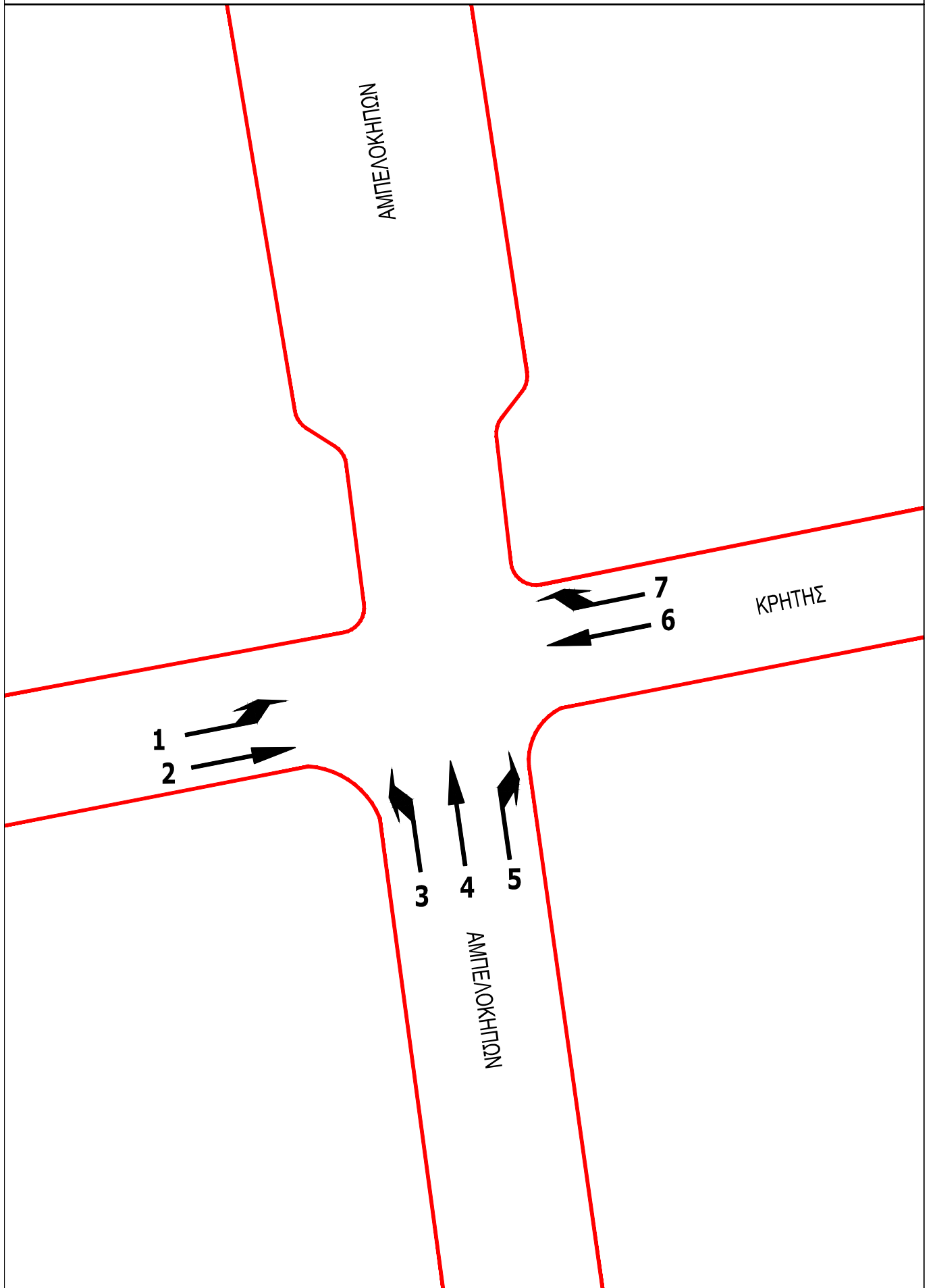
Κίνηση	13:00-13:15					13:15-13:30					13:30-13:45					13:45-14:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	2,00	-	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00	-	-	-	-	-	2,00	-	-	-	2,00
2	63,00	1,00	1,00	-	68,00	50,00	1,00	2,00	3,00	59,50	60,00	-	1,00	5,00	65,50	46,00	-	2,00	2,00	53,00
3	10,00	-	-	-	10,00	16,00	1,00	-	-	18,00	4,00	-	-	-	4,00	6,00	1,00	-	-	8,00
4	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	-	-	6,00	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	2,00	5,00
5	8,00	1,00	-	1,00	10,50	4,00	-	-	1,00	4,50	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00
6	9,00	1,00	-	-	11,00	12,00	-	-	-	12,00	12,00	-	-	1,00	12,50	8,00	-	-	-	8,00
7	9,00	-	-	1,00	9,50	5,00	-	-	-	5,00	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	-	6,00
8	85,00	-	-	1,00	85,50	66,00	-	-	3,00	67,50	50,00	1,00	-	2,00	53,00	56,00	-	-	7,00	59,50
9	6,00	-	-	-	6,00	4,00	-	-	2,00	5,00	8,00	-	-	1,00	8,00	3,00	-	-	-	3,00
10	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00
11	6,00	-	-	1,00	6,50	3,00	-	-	1,00	3,50	7,00	-	-	-	7,00	4,00	-	-	-	4,00
12	8,00	-	-	-	8,00	7,00	-	-	-	7,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00
άθροισμα	214,00	3,00	1,00	4,00	225,00	181,00	2,00	2,00	10,00	196,00	163,00	1,00	1,00	9,00	172,50	142,00	1,00	2,00	11,00	155,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. – πριμορτηγ	Φορτηγ	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	6,00	-	-	-	6,00	-	-	-	-	-	5,00	-	-	-	5,00	2,00	-	-	1,00	2,50
2	48,00	1,00	-	3,00	51,50	51,00	1,00	2,00	6,00	62,00	41,00	-	1,00	3,00	45,50	47,00	-	-	6,00	50,00
3	8,00	-	-	-	8,00	3,00	-	-	1,00	3,50	5,00	-	-	-	5,00	5,00	-	-	-	5,00
4	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	1,00	7,50	9,00	-	-	2,00	10,00	5,00	-	-	-	5,00
5	7,00	1,00	-	-	9,00	9,00	-	-	-	9,00	10,00	-	-	-	10,00	13,00	-	-	1,00	13,50
6	8,00	-	-	-	8,00	8,00	1,00	-	-	10,00	7,00	-	-	1,00	7,50	7,00	-	-	1,00	7,50
7	2,00	-	-	1,00	2,50	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00
8	55,00	-	-	3,00	56,50	46,00	1,00	-	3,00	49,50	55,00	1,00	-	-	57,00	50,00	1,00	-	3,00	53,50
9	6,00	-	-	-	6,00	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00
10	5,00	-	-	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00
11	4,00	-	-	-	4,00	8,00	-	-	-	8,00	7,00	-	-	-	7,00	6,00	-	-	2,00	7,00
12	-	-	-	1,00	0,50	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	0,50	2,00	-	-	-	2,00
άθροισμα	153,00	2,00	-	8,00	161,00	143,00	3,00	2,00	11,00	160,50	146,00	1,00	1,00	7,00	154,50	143,00	1,00	-	14,00	152,00

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	άθροισμα
9:00-9:15	1,00	39,50	2,00	4,00	5,00	4,00	3,00	33,50	2,00	8,00	3,00	4,00	109,00
9:15-9:30	4,50	50,50	3,00	9,00	7,00	6,00	1,00	34,00	6,00	1,00	4,00	3,00	129,00
9:30-9:45	2,00	40,00	9,00	4,00	8,00	10,00	6,00	38,00	2,00	2,00	4,00	2,00	127,00
9:45-10:00	1,00	56,50	6,00	4,00	5,00	8,00	4,00	43,00	7,00	1,00	3,00	-	138,50
10:00-10:15	4,00	61,00	5,00	6,00	7,00	4,00	6,00	55,50	3,00	4,00	5,00	3,00	163,50
10:15-10:30	8,00	70,00	7,00	7,00	9,00	11,00	2,00	41,00	2,00	7,00	5,00	3,00	172,00
10:30-10:45	8,00	57,00	10,00	10,00	5,50	16,00	1,00	44,00	2,00	4,00	3,00	4,00	164,50
10:45-11:00	3,00	92,50	5,00	9,00	13,00	14,00	5,50	55,00	3,00	1,00	2,00	7,50	210,50
άθροισμα	31,50	467,00	47,00	53,00	59,50	73,00	28,50	344,00	27,00	28,00	29,00	26,50	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	άθροισμα
13:00-13:15	2,00	68,00	10,00	4,00	10,50	11,00	9,50	85,50	6,00	4,00	6,50	8,00	225,00
13:15-13:30	6,00	59,50	18,00	6,00	4,50	12,00	5,00	67,50	5,00	2,00	3,50	7,00	196,00
13:30-13:45	-	65,50	4,00	8,00	4,00	12,50	5,00	53,00	8,50	3,00	7,00	2,00	172,50
13:45-14:00	2,00	53,00	8,00	5,00	2,00	8,00	6,00	59,50	3,00	3,00	4,00	2,00	155,50
14:00-14:15	6,00	51,50	8,00	4,00	9,00	8,00	2,50	56,50	6,00	5,00	4,00	0,50	161,00
14:15-14:30	-	62,00	3,50	7,50	9,00	10,00	4,00	49,50	4,00	2,00	8,00	1,00	160,50
14:30-14:45	5,00	45,50	5,00	10,00	10,00	7,50	2,00	57,00	3,00	2,00	7,00	0,50	154,50
14:45-15:00	2,50	50,00	5,00	5,00	13,50	7,50	2,00	53,50	2,00	2,00	7,00	2,00	152,00
άθροισμα	23,50	455,00	61,50	49,50	62,50	76,50	36,00	482,00	37,50	23,00	47,00	23,00	

ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΟΜΒΟΥ ΚΡΗΤΗΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΚΡΗΤΗΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΤΡΙΤΗ 29.09.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	3,00	1,00	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00	8,00	-	-	1,00	8,50	9,00	-	-	1,00	9,50
2	-	-	-	-	-	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00
3	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	1,00	4,50	21,00	-	-	-	21,00
4	18,00	1,00	2,00	-	26,00	36,00	3,00	2,00	-	48,00	51,00	-	2,00	-	57,00	46,00	1,00	2,00	2,00	55,00
5	1,00	-	-	-	1,00	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	-	6,00	6,00	-	-	-	6,00
6	2,00	-	-	1,00	2,50	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	11,00	-	-	-	11,00
7	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	1,00	-	5,00	10,00	-	-	-	10,00
άθροισμα	33,00	2,00	2,00	1,00	43,50	55,00	3,00	2,00	-	67,00	76,00	-	3,00	2,00	86,00	107,00	1,00	2,00	3,00	116,50

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	11,00	-	-	-	11,00	10,00	1,00	-	-	12,00	14,00	-	-	1,00	14,50	11,00	-	-	-	11,00
2	9,00	-	-	-	9,00	7,00	-	-	2,00	8,00	5,00	-	-	1,00	5,50	6,00	-	-	1,00	6,50
3	19,00	1,00	-	-	21,00	18,00	1,00	-	-	20,00	17,00	-	-	-	17,00	15,00	-	-	-	15,00
4	81,00	2,00	2,00	7,00	94,50	91,00	1,00	1,00	1,00	96,50	58,00	-	1,00	-	61,00	63,00	2,00	2,00	1,00	73,50
5	3,00	-	-	-	3,00	9,00	-	-	-	9,00	6,00	1,00	-	-	8,00	6,00	-	-	-	6,00
6	17,00	-	-	-	17,00	5,00	-	-	-	5,00	7,00	-	-	-	7,00	7,00	-	-	-	7,00
7	13,00	-	-	-	13,00	12,00	-	-	-	12,00	8,00	1,00	-	1,00	10,50	3,00	-	-	-	3,00
άθροισμα	153,00	3,00	2,00	7,00	168,50	152,00	3,00	1,00	3,00	162,50	115,00	2,00	1,00	3,00	123,50	111,00	2,00	2,00	2,00	122,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	9,00	-	-	-	9,00	7,00	-	-	-	7,00	4,00	-	-	-	4,00	5,00	-	-	-	5,00
2	7,00	-	-	-	7,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00
3	22,00	-	-	-	22,00	26,00	-	-	-	26,00	15,00	-	-	-	15,00	17,00	-	-	-	17,00
4	105,00	3,00	2,00	3,00	118,50	77,00	-	1,00	2,00	81,00	61,00	1,00	1,00	6,00	69,00	55,00	-	3,00	4,00	66,00
5	7,00	-	-	-	7,00	10,00	-	-	-	10,00	14,00	-	-	-	14,00	4,00	-	-	-	4,00
6	15,00	-	-	1,00	15,50	7,00	-	-	-	7,00	6,00	-	-	-	6,00	10,00	-	-	-	10,00
7	10,00	-	-	-	10,00	8,00	-	-	1,00	8,50	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00
άθροισμα	175,00	3,00	2,00	4,00	189,00	138,00	-	1,00	3,00	142,50	108,00	1,00	1,00	6,00	116,00	96,00	-	3,00	4,00	107,00

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	7,00	-	-	-	7,00	9,00	-	-	-	9,00	4,00	-	-	-	4,00	7,00	1,00	-	-	9,00
2	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	2,00	4,00	5,00	-	-	1,00	5,50	4,00	-	-	-	4,00
3	17,00	-	-	-	17,00	14,00	-	-	2,00	15,00	17,00	1,00	-	-	22,00	23,00	1,00	1,00	-	28,00
4	64,00	-	-	3,00	65,50	54,00	-	3,00	3,00	64,50	48,00	-	1,00	2,00	52,00	66,00	-	2,00	4,00	74,00
5	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	-	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00	3,00	-	-	-	3,00
6	3,00	-	1,00	-	6,00	4,00	-	-	-	4,00	8,00	-	-	-	8,00	12,00	-	-	-	12,00
7	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	2,00	4,00
άθροισμα	100,00	-	1,00	3,00	104,50	94,00	-	3,00	7,00	106,50	89,00	1,00	2,00	3,00	98,50	118,00	2,00	3,00	6,00	134,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	5,00	-	4,00	26,00	1,00	2,50	5,00	43,50
7:15-7:30	3,00	4,00	3,00	48,00	5,00	1,00	3,00	67,00
7:30-7:45	8,50	2,00	4,50	57,00	6,00	3,00	5,00	86,00
7:45-8:00	9,50	4,00	21,00	55,00	6,00	11,00	10,00	116,50
8:00-8:15	11,00	9,00	21,00	94,50	3,00	17,00	13,00	168,50
8:15-8:30	12,00	8,00	20,00	96,50	9,00	5,00	12,00	162,50
8:30-8:45	14,50	5,50	17,00	61,00	8,00	7,00	10,50	123,50
8:45-9:00	11,00	6,50	15,00	73,50	6,00	7,00	3,00	122,00
άθροισμα	74,50	39,00	105,50	511,50	44,00	53,50	61,50	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	9,00	7,00	22,00	118,50	7,00	15,50	10,00	189,00
14:15-14:30	7,00	3,00	26,00	81,00	10,00	7,00	8,50	142,50
14:30-14:45	4,00	4,00	15,00	69,00	14,00	6,00	4,00	116,00
14:45-15:00	5,00	2,00	17,00	66,00	4,00	10,00	3,00	107,00
15:00-15:15	7,00	1,00	17,00	65,50	4,00	6,00	4,00	104,50
15:15-15:30	9,00	4,00	15,00	64,50	6,00	4,00	4,00	106,50
15:30-15:45	4,00	5,50	22,00	52,00	5,00	8,00	2,00	98,50
15:45-16:00	9,00	4,00	28,00	74,00	3,00	12,00	4,00	134,00
άθροισμα	54,00	30,50	162,00	590,50	53,00	68,50	39,50	

αντικείμενα δραστηριοτήτων σε ώρα (πρωινή σήμη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	44,00	36,00	84,00	378,00	12,00	68,00	52,00	674,00

αντικείμενα δραστηριοτήτων σε ώρα (βραδινή σήμη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	36,00	28,00	88,00	474,00	28,00	62,00	40,00	756,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΚΡΗΤΗΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΠΕΜΠΤΗ 01.10.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	5,00	2,00	-	-	9,00	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00	9,00	-	-	-	9,00
2	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00	8,00	-	-	-	8,00	2,00	-	-	-	2,00
3	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	-	5,00	16,00	1,00	-	1,00	18,50
4	16,00	1,00	3,00	-	27,00	22,00	1,00	5,00	-	39,00	38,00	3,00	1,00	2,00	48,00	51,00	-	2,00	1,00	57,50
5	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	4,00	-	-	-	4,00	9,00	-	-	-	9,00
6	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00	15,00	-	-	-	15,00
7	2,00	-	-	-	2,00	9,00	-	-	-	9,00	5,00	-	1,00	-	8,00	6,00	-	-	-	6,00
άθροισμα	32,00	3,00	3,00	-	47,00	46,00	1,00	5,00	-	63,00	67,00	3,00	2,00	2,00	80,00	108,00	1,00	2,00	2,00	117,00

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	11,00	-	-	-	11,00	16,00	-	-	2,00	17,00	12,00	-	-	1,00	12,50	9,00	-	-	-	9,00
2	5,00	-	-	-	5,00	8,00	-	-	-	8,00	6,00	-	-	-	6,00	10,00	-	-	1,00	10,50
3	17,00	-	-	1,00	17,50	16,00	-	-	-	16,00	10,00	-	-	-	10,00	16,00	-	-	-	16,00
4	73,00	3,00	1,00	4,00	84,00	89,00	-	1,00	1,00	92,50	85,00	1,00	1,00	1,00	90,50	67,00	2,00	2,00	1,00	77,50
5	11,00	-	-	-	11,00	11,00	-	-	-	11,00	7,00	-	-	-	7,00	8,00	-	-	-	8,00
6	13,00	-	-	-	13,00	6,00	-	-	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00	7,00	-	-	-	7,00
7	12,00	-	-	-	12,00	5,00	1,00	-	-	7,00	8,00	1,00	-	-	10,00	3,00	-	-	-	3,00
άθροισμα	142,00	3,00	1,00	5,00	153,50	151,00	1,00	1,00	3,00	157,50	133,00	2,00	1,00	2,00	141,00	120,00	2,00	2,00	2,00	131,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	10,00	-	-	-	10,00	14,00	-	-	1,00	14,50	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	1,00	6,50
2	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	1,00	3,50	4,00	-	-	-	4,00	4,00	-	-	-	4,00
3	29,00	-	1,00	-	32,00	21,00	-	-	1,00	21,50	21,00	-	-	1,00	21,50	11,00	-	1,00	-	14,00
4	92,00	-	2,00	5,00	100,50	59,00	3,00	1,00	4,00	70,00	63,00	-	1,00	8,00	70,00	47,00	1,00	2,00	4,00	57,00
5	12,00	-	-	-	12,00	4,00	-	-	1,00	4,50	11,00	-	-	-	11,00	9,00	-	-	1,00	9,50
6	13,00	-	-	-	13,00	7,00	-	-	1,00	7,50	6,00	-	-	1,00	6,50	5,00	-	-	1,00	5,50
7	7,00	-	-	-	7,00	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00	5,00	-	-	-	5,00
άθροισμα	4,00	-	-	-	176,50	113,00	3,00	1,00	9,00	126,50	114,00	-	1,00	10,00	122,00	87,00	1,00	3,00	7,00	101,50

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	3,00	-	-	-	3,00	-	-	-	-	-	1,00	-	-	2,00	2,00	4,00	-	-	-	4,00
2	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	2,00	-	-	-	2,00
3	24,00	-	-	1,00	24,50	10,00	-	-	2,00	11,00	16,00	-	2,00	1,00	22,50	22,00	-	1,00	-	25,00
4	62,00	1,00	1,00	6,00	70,00	57,00	2,00	4,00	3,00	74,50	52,00	2,00	3,00	2,00	66,00	71,00	-	2,00	3,00	78,50
5	2,00	-	-	-	2,00	6,00	-	-	1,00	6,50	10,00	-	-	-	10,00	8,00	-	-	1,00	8,50
6	6,00	-	1,00	-	9,00	3,00	-	-	-	3,00	7,00	-	1,00	1,00	10,50	7,00	-	-	1,00	7,50
7	4,00	1,00	-	1,00	6,50	4,00	-	-	-	4,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
άθροισμα	105,00	2,00	2,00	8,00	119,00	83,00	2,00	4,00	6,00	102,00	89,00	2,00	6,00	6,00	114,00	115,00	-	3,00	5,00	126,50

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	9,00	2,00	3,00	27,00	2,00	2,00	2,00	47,00
7:15-7:30	4,00	4,00	3,00	39,00	1,00	3,00	9,00	63,00
7:30-7:45	4,00	8,00	5,00	48,00	4,00	3,00	8,00	80,00
7:45-8:00	9,00	2,00	18,50	57,50	9,00	15,00	6,00	117,00
8:00-8:15	11,00	5,00	17,50	84,00	11,00	13,00	12,00	153,50
8:15-8:30	17,00	8,00	16,00	92,50	11,00	6,00	7,00	157,50
8:30-8:45	12,50	6,00	10,00	90,50	7,00	5,00	10,00	141,00
8:45-9:00	9,00	10,50	16,00	77,50	8,00	7,00	3,00	131,00
άθροισμα	75,50	45,50	89,00	516,00	53,00	54,00	57,00	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	10,00	2,00	32,00	100,50	12,00	13,00	7,00	176,50
14:15-14:30	14,50	3,50	21,50	70,00	4,50	7,50	5,00	126,50
14:30-14:45	5,00	4,00	21,50	70,00	11,00	6,50	4,00	122,00
14:45-15:00	6,50	4,00	14,00	57,00	9,50	5,50	5,00	101,50
15:00-15:15	3,00	4,00	24,50	70,00	2,00	9,00	6,50	119,00
15:15-15:30	-	3,00	11,00	74,50	6,50	3,00	4,00	102,00
15:30-15:45	2,00	2,00	22,50	66,00	10,00	10,50	1,00	114,00
15:45-16:00	4,00	2,00	25,00	78,50	8,50	7,50	1,00	126,50
άθροισμα	45,00	24,50	172,00	586,50	64,00	62,50	33,50	

αναγνώστης (ήδη δεκατετράλεπτοι σε ώρα (πρωινή σήμη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	68,00	32,00	64,00	370,00	44,00	24,00	28,00	630,00

αναγνώστης (ήδη δεκατετράλεπτοι σε ώρα (βραδινή σήμη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	40,00	8,00	128,00	402,00	48,00	52,00	28,00	706,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΚΡΗΤΗΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΣΑΒΒΑΤΟ 03.10.2015

Κίνηση	09:00-09:15					09:15-09:30					09:30-09:45					09:45-10:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	10,00	-	-	-	10,00	4,00	-	-	1,00	4,50	8,00	-	-	-	8,00	10,00	-	-	-	10,00
2	1,00	-	-	-	1,00	5,00	-	-	1,00	5,50	6,00	-	-	-	6,00	6,00	-	-	-	6,00
3	10,00	-	-	1,00	10,50	9,00	-	-	-	9,00	16,00	-	-	1,00	16,50	19,00	-	-	1,00	19,50
4	53,00	-	2,00	2,00	60,00	64,00	-	1,00	2,00	68,00	60,00	1,00	1,00	3,00	66,50	90,00	-	1,00	-	93,00
5	6,00	-	-	-	6,00	4,00	-	-	-	4,00	8,00	-	-	1,00	8,50	9,00	-	-	-	9,00
6	3,00	-	-	-	3,00	12,00	-	-	1,00	12,50	5,00	-	-	-	5,00	9,00	-	-	-	9,00
7	11,00	-	-	-	11,00	8,00	-	-	1,00	8,50	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	-	1,00	6,50
άθροισμα	94,00	-	2,00	3,00	101,50	106,00	-	1,00	6,00	112,00	107,00	1,00	1,00	5,00	114,50	149,00	-	1,00	2,00	153,00

Κίνηση	10:00-10:15					10:15-10:30					10:30-10:45					10:45-11:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	11,00	-	-	-	11,00	13,00	-	-	-	13,00	8,00	-	-	-	8,00	13,00	-	-	1,00	13,50
2	3,00	-	-	1,00	3,50	15,00	-	-	-	15,00	5,00	-	-	-	5,00	14,00	-	-	-	14,00
3	20,00	-	-	2,00	21,00	18,00	-	-	1,00	18,50	22,00	-	-	-	22,00	13,00	-	-	-	13,00
4	68,00	-	2,00	1,00	74,50	86,00	3,00	1,00	2,00	96,00	99,00	-	-	2,00	100,00	94,00	1,00	2,00	5,00	104,50
5	10,00	1,00	-	2,00	13,00	6,00	1,00	-	2,00	9,00	5,00	-	-	1,00	5,50	7,00	-	-	1,00	7,50
6	16,00	1,00	-	-	18,00	7,00	-	-	1,00	7,50	5,00	-	-	-	5,00	8,00	-	-	-	8,00
7	28,00	-	-	-	28,00	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	-	4,00	5,00	-	-	-	5,00
άθροισμα	156,00	2,00	2,00	6,00	169,00	153,00	4,00	1,00	6,00	167,00	148,00	-	-	3,00	149,50	154,00	1,00	2,00	7,00	165,50

Κίνηση	13:00-13:15					13:15-13:30					13:30-13:45					13:45-14:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	16,00	-	-	-	16,00	13,00	-	-	-	13,00	9,00	-	-	2,00	10,00	16,00	-	-	-	16,00
2	13,00	-	-	1,00	13,50	3,00	-	-	-	3,00	5,00	-	-	1,00	5,50	6,00	-	-	1,00	6,50
3	23,00	1,00	-	1,00	25,50	23,00	-	-	1,00	23,50	24,00	-	-	1,00	24,50	24,00	-	-	1,00	24,50
4	113,00	1,00	1,00	7,00	121,50	113,00	1,00	1,00	6,00	121,00	71,00	4,00	2,00	6,00	88,00	71,00	1,00	-	4,00	75,00
5	8,00	-	-	-	8,00	11,00	-	-	-	11,00	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	1,00	4,50
6	19,00	-	-	1,00	19,50	21,00	-	-	1,00	21,50	14,00	-	-	-	14,00	8,00	-	-	-	8,00
7	10,00	-	-	3,00	11,50	10,00	-	-	3,00	11,50	9,00	-	-	1,00	9,50	11,00	-	-	-	11,00
άθροισμα	202,00	-	-	-	215,50	194,00	1,00	1,00	11,00	204,50	137,00	4,00	2,00	11,00	156,50	140,00	1,00	-	7,00	145,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	ΜΕΑ
1	11,00	-	-	-	11,00	14,00	-	-	1,00	14,50	5,00	-	-	-	5,00	9,00	-	-	-	9,00
2	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	4,00	8,00	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00
3	12,00	-	-	1,00	12,50	12,00	-	-	1,00	12,50	21,00	-	-	1,00	21,50	24,00	1,00	-	2,00	27,00
4	99,00	1,00	1,00	5,00	106,50	79,00	-	1,00	9,00	86,50	85,00	-	-	6,00	88,00	65,00	-	1,00	7,00	71,50
5	10,00	-	-	1,00	10,50	6,00	-	-	-	6,00	6,00	-	-	-	6,00	8,00	-	-	-	8,00
6	4,00	-	-	2,00	5,00	8,00	-	-	-	8,00	10,00	-	-	2,00	11,00	6,00	-	-	-	6,00
7	11,00	1,00	-	-	13,00	5,00	-	-	1,00	5,50	5,00	-	-	-	5,00	2,00	-	-	-	2,00
άθροισμα	152,00	2,00	1,00	9,00	163,50	130,00	-	1,00	16,00	141,00	136,00	-	-	9,00	140,50	117,00	1,00	1,00	9,00	126,50

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
9:00-9:15	10,00	1,00	10,50	60,00	6,00	3,00	11,00	101,50
9:15-9:30	4,50	5,50	9,00	68,00	4,00	12,50	8,50	112,00
9:30-9:45	8,00	6,00	16,50	66,50	8,50	5,00	4,00	114,50
9:45-10:00	10,00	6,00	19,50	93,00	9,00	9,00	6,50	153,00
10:00-10:15	11,00	3,50	21,00	74,50	13,00	18,00	28,00	169,00
10:15-10:30	13,00	15,00	18,50	96,00	9,00	7,50	8,00	167,00
10:30-10:45	8,00	5,00	22,00	100,00	5,50	5,00	4,00	149,50
10:45-11:00	13,50	14,00	13,00	104,50	7,50	8,00	5,00	165,50
άθροισμα	78,00	56,00	130,00	662,50	62,50	68,00	75,00	

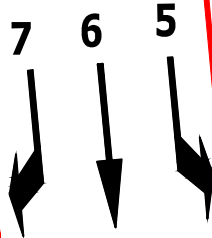
	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
13:00-13:15	16,00	13,50	25,50	121,50	8,00	19,50	11,50	215,50
13:15-13:30	13,00	3,00	23,50	121,00	11,00	21,50	11,50	204,50
13:30-13:45	10,00	5,50	24,50	88,00	5,00	14,00	9,50	156,50
13:45-14:00	16,00	6,50	24,50	75,00	4,50	8,00	11,00	145,50
14:00-14:15	11,00	5,00	12,50	106,50	10,50	5,00	13,00	163,50
14:15-14:30	14,50	8,00	12,50	86,50	6,00	8,00	5,50	141,00
14:30-14:45	5,00	4,00	21,50	88,00	6,00	11,00	5,00	140,50
14:45-15:00	9,00	3,00	27,00	71,50	8,00	6,00	2,00	126,50
άθροισμα	94,50	48,50	171,50	758,00	59,00	93,00	69,00	

αντικείμενο δραστηριότητας (ήδη σε ώρα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
44,00	14,00	84,00	298,00	52,00	72,00	112,00		676,00

αντικείμενο δραστηριότητας (ήδη σε ώρα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
64,00	54,00	102,00	486,00	32,00	78,00	46,00		862,00

ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΟΜΒΟΥ ΚΡΗΤΗΣ - ΡΩΜΑΝΟΥ

ΡΩΜΑΝΟΥ



ΚΡΗΤΗΣ



ΡΩΜΑΝΟΥ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΚΡΗΤΗΣ - ΡΩΜΑΝΟΥ

ΗΜΕΡΑ: ΤΡΙΤΗ 29.09.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA
1	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	6,00	-	-	1,00	6,50	6,00	-	-	-	6,00
2	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	1,00	-	5,00	7,00	-	1,00	-	10,00	18,00	-	-	-	18,00
3	6,00	-	-	1,00	6,50	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	25,00	-	-	-	25,00
4	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00
5	2,00	-	-	-	2,00	8,00	-	-	-	8,00	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00
6	26,00	1,00	2,00	-	34,00	35,00	2,00	2,00	-	45,00	29,00	-	5,00	-	44,00	63,00	1,00	2,00	2,00	72,00
7	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	40,00	1,00	2,00	1,00	48,50	49,00	2,00	3,00	-	62,00	54,00	-	6,00	1,00	72,50	120,00	1,00	2,00	2,00	129,00

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA
1	14,00	-	-	-	14,00	9,00	-	-	-	9,00	8,00	-	-	-	8,00	5,00	-	-	-	5,00
2	15,00	-	-	-	15,00	10,00	1,00	-	-	12,00	12,00	-	-	-	12,00	12,00	-	-	-	12,00
3	31,00	1,00	-	-	33,00	20,00	-	-	-	20,00	20,00	-	-	-	20,00	26,00	-	-	-	26,00
4	3,00	-	-	-	3,00	7,00	-	-	-	7,00	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	-	7,00
5	8,00	-	-	-	8,00	19,00	-	-	2,00	20,00	16,00	-	-	2,00	17,00	17,00	-	1,00	1,00	20,50
6	98,00	1,00	4,00	2,00	113,00	62,00	1,00	2,00	2,00	71,00	65,00	-	1,00	7,00	71,50	60,00	-	1,00	2,00	64,00
7	3,00	-	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00	7,00	-	-	1,00	7,50	1,00	-	1,00	2,00	5,00
άθροισμα	172,00	2,00	4,00	2,00	189,00	128,00	2,00	2,00	4,00	140,00	132,00	-	1,00	10,00	140,00	128,00	-	3,00	5,00	139,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA
1	8,00	-	-	-	8,00	4,00	1,00	-	-	6,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00
2	8,00	1,00	-	1,00	10,50	4,00	-	-	-	4,00	1,00	-	-	-	1,00	8,00	-	-	-	8,00
3	27,00	1,00	-	3,00	30,50	24,00	-	-	-	24,00	20,00	-	-	-	20,00	20,00	-	-	-	20,00
4	14,00	1,00	-	-	16,00	13,00	-	-	-	13,00	6,00	-	-	-	6,00	5,00	-	-	-	5,00
5	9,00	-	-	-	9,00	6,00	-	-	-	6,00	6,00	-	-	-	6,00	4,00	-	-	-	4,00
6	81,00	3,00	4,00	3,00	100,50	55,00	-	2,00	-	61,00	50,00	-	2,00	2,00	57,00	55,00	-	4,00	6,00	70,00
7	6,00	-	-	2,00	7,00	9,00	-	-	-	9,00	2,00	-	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00
άθροισμα	153,00	6,00	4,00	9,00	181,50	115,00	1,00	2,00	-	123,00	88,00	-	2,00	2,00	95,00	100,00	-	4,00	6,00	115,00

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δικύκλα	MEA
1	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	2,00	5,00	2,00	-	-	1,00	2,50	5,00	1,00	-	-	7,00
2	5,00	-	-	-	5,00	3,00	1,00	-	-	5,00	7,00	-	-	-	7,00	5,00	-	-	-	5,00
3	14,00	-	1,00	-	17,00	14,00	-	1,00	2,00	18,00	20,00	1,00	1,00	-	25,00	23,00	-	2,00	-	29,00
4	6,00	-	-	-	6,00	2,00	-	-	-	2,00	3,00	-	-	-	3,00	11,00	-	-	-	11,00
5	6,00	-	-	-	6,00	8,00	-	-	-	8,00	8,00	-	-	-	8,00	6,00	-	-	-	6,00
6	40,00	-	-	3,00	41,50	42,00	-	2,00	1,00	48,50	39,00	-	2,00	2,00	46,00	45,00	1,00	4,00	2,00	60,00
7	4,00	-	-	-	4,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	5,00	-	-	-	5,00
άθροισμα	77,00	-	1,00	3,00	81,50	74,00	1,00	3,00	5,00	87,50	80,00	1,00	3,00	3,00	92,50	100,00	2,00	6,00	2,00	123,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	2,00	3,00	6,50	-	2,00	34,00	1,00	48,50
7:15-7:30	1,00	5,00	1,00	1,00	8,00	45,00	1,00	62,00
7:30-7:45	6,50	10,00	3,00	3,00	5,00	44,00	1,00	72,50
7:45-8:00	6,00	18,00	25,00	4,00	4,00	72,00	-	129,00
8:00-8:15	14,00	15,00	33,00	3,00	8,00	113,00	3,00	189,00
8:15-8:30	9,00	12,00	20,00	7,00	20,00	71,00	1,00	140,00
8:30-8:45	8,00	12,00	20,00	4,00	17,00	71,50	7,50	140,00
8:45-9:00	5,00	12,00	26,00	7,00	20,50	64,00	5,00	139,50
άθροισμα	51,50	87,00	134,50	29,00	84,50	514,50	19,50	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	8,00	10,50	30,50	16,00	9,00	100,50	7,00	181,50
14:15-14:30	6,00	4,00	24,00	13,00	6,00	61,00	9,00	123,00
14:30-14:45	3,00	1,00	20,00	6,00	6,00	57,00	2,00	95,00
14:45-15:00	2,00	8,00	20,00	5,00	4,00	70,00	6,00	115,00
15:00-15:15	2,00	5,00	17,00	6,00	6,00	41,50	4,00	81,50
15:15-15:30	5,00	5,00	18,00	2,00	8,00	48,50	1,00	87,50
15:30-15:45	2,50	7,00	25,00	3,00	8,00	46,00	1,00	92,50
15:45-16:00	7,00	5,00	29,00	11,00	6,00	60,00	5,00	123,00
άθροισμα	35,50	45,50	183,50	62,00	53,00	484,50	35,00	

αντικείμενο δραστηριότητας (αριθμός σε ώρα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
56,00	60,00	132,00	12,00	32,00	452,00	12,00		756,00

αντικείμενο δραστηριότητας (αριθμός σε ώρα)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
32,00	42,00	122,00	64,00	36,00	402,00	28,00		726,00

ΗΜΕΡΑ: ΠΕΜΠΤΗ 01.10.2015

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
Λειτουργικά έξοδα	16,00	58,00	98,00	92,00	48,00	406,00	32,00	750,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΚΡΗΤΗΣ - ΡΩΜΑΝΟΥ

ΗΜΕΡΑ: ΣΑΒΒΑΤΟ 03.10.2015

Κίνηση	09:00-09:15					09:15-09:30					09:30-09:45					09:45-10:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	6,00	-	-	-	6,00	1,00	-	-	-	1,00	6,00	-	-	-	6,00	7,00	-	-	-	7,00
2	7,00	-	-	-	7,00	2,00	-	-	-	2,00	8,00	-	-	-	8,00	3,00	-	-	-	3,00
3	10,00	-	-	1,00	10,50	13,00	1,00	-	-	15,00	12,00	-	-	1,00	12,50	18,00	-	-	1,00	18,50
4	5,00	-	-	-	5,00	6,00	-	-	1,00	6,50	7,00	-	-	-	7,00	7,00	-	-	-	7,00
5	3,00	-	-	-	3,00	10,00	-	-	-	10,00	7,00	-	-	-	7,00	10,00	-	-	-	10,00
6	41,00	-	1,00	1,00	44,50	50,00	-	1,00	2,00	54,00	63,00	-	2,00	-	69,00	66,00	3,00	-	4,00	74,00
7	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	-	-	6,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	75,00	-	1,00	2,00	79,00	86,00	1,00	1,00	3,00	92,50	109,00	-	2,00	1,00	115,50	111,00	3,00	-	5,00	119,50

Κίνηση	10:00-10:15					10:15-10:30					10:30-10:45					10:45-11:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	7,00	-	-	-	7,00	12,00	-	-	-	12,00	7,00	-	-	-	7,00	10,00	1,00	-	2,00	13,00
2	7,00	-	-	1,00	7,50	17,00	-	-	1,00	17,50	4,00	1,00	-	-	6,00	6,00	-	-	-	6,00
3	27,00	1,00	-	1,00	29,50	15,00	1,00	-	1,00	17,50	24,00	-	-	-	24,00	22,00	-	-	1,00	22,50
4	5,00	-	-	1,00	5,50	8,00	-	-	-	8,00	8,00	-	-	-	8,00	9,00	-	-	-	9,00
5	12,00	-	-	-	12,00	8,00	-	-	-	8,00	9,00	-	-	-	9,00	18,00	-	-	-	18,00
6	73,00	-	2,00	1,00	79,50	80,00	1,00	1,00	3,00	86,50	72,00	1,00	1,00	5,00	79,50	101,00	1,00	2,00	2,00	110,00
7	4,00	-	-	-	4,00	2,00	-	-	-	2,00	6,00	-	-	-	6,00	3,00	-	-	1,00	3,50
άθροισμα	135,00	1,00	2,00	4,00	145,00	142,00	2,00	1,00	5,00	151,50	130,00	2,00	1,00	5,00	139,50	169,00	2,00	2,00	6,00	182,00

Κίνηση	13:00-13:15					13:15-13:30					13:30-13:45					13:45-14:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	8,00	-	-	-	8,00	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	1,00	-	6,50	2,00	-	-	1,00	2,50
2	9,00	-	-	-	9,00	4,00	-	-	1,00	4,50	4,00	-	-	-	4,00	7,00	-	-	-	7,00
3	34,00	1,00	-	1,00	36,50	37,00	2,00	-	-	41,00	31,00	-	2,00	-	32,00	25,00	-	-	-	25,00
4	7,00	-	-	2,00	8,00	9,00	-	-	2,00	10,00	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	-	1,00	6,50
5	20,00	-	-	-	20,00	15,00	-	-	-	15,00	10,00	-	1,00	-	10,50	17,00	-	-	-	17,00
6	109,00	1,00	1,00	6,00	117,00	93,00	1,00	2,00	8,00	105,00	73,00	-	1,00	2,00	77,00	66,00	1,00	2,00	7,00	77,50
7	7,00	-	-	-	7,00	6,00	-	-	-	6,00	8,00	-	-	-	8,00	7,00	-	-	1,00	7,50
άθροισμα	202,00	-	-	-	205,50	168,00	3,00	2,00	11,00	185,50	136,00	-	1,00	6,00	142,00	130,00	1,00	2,00	10,00	143,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	4,00	-	-	-	4,00	8,00	-	-	3,00	9,50	3,00	-	-	-	3,00	4,00	-	-	1,00	4,50
2	2,00	-	-	-	2,00	7,00	-	-	-	7,00	6,00	-	-	-	6,00	14,00	-	-	-	14,00
3	9,00	-	-	3,00	10,50	20,00	-	-	1,00	20,50	18,00	-	-	-	18,00	23,00	1,00	-	2,00	26,00
4	5,00	-	-	1,00	5,50	5,00	-	-	-	5,00	13,00	-	2,00	-	14,00	10,00	-	-	1,00	10,50
5	14,00	-	-	-	14,00	10,00	-	-	2,00	11,00	8,00	-	-	-	8,00	7,00	-	-	-	7,00
6	80,00	1,00	-	8,00	86,00	61,00	-	2,00	6,00	70,00	60,00	1,00	-	6,00	65,00	61,00	-	1,00	5,00	66,50
7	11,00	-	-	-	11,00	1,00	-	-	1,00	1,50	4,00	-	-	-	4,00	-	-	-	1,00	0,50
άθροισμα	125,00	1,00	-	12,00	133,00	112,00	-	2,00	13,00	124,50	112,00	1,00	-	8,00	118,00	119,00	1,00	1,00	10,00	129,00

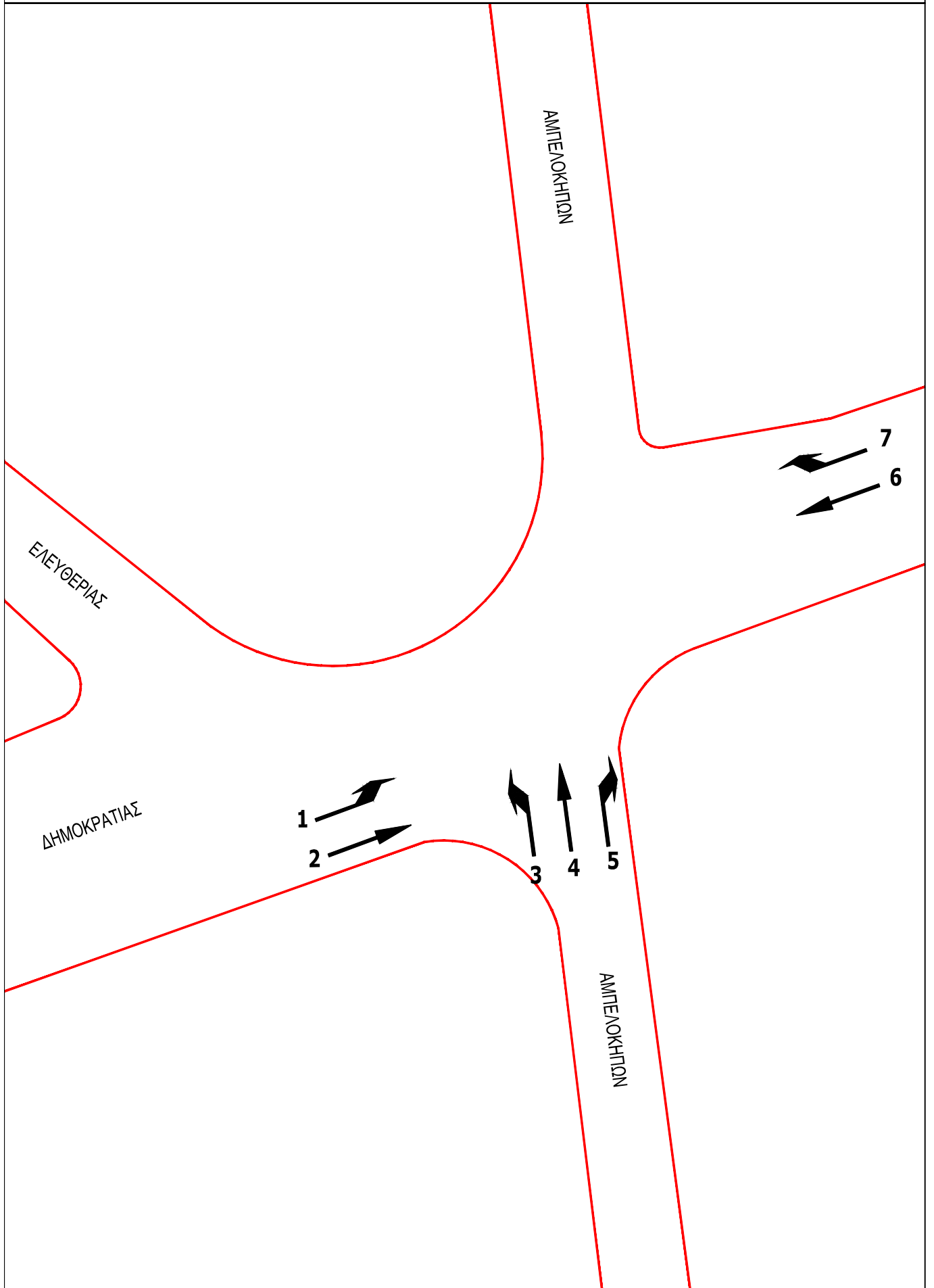
	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
9:00-9:15	6,00	7,00	10,50	5,00	3,00	44,50	3,00	79,00
9:15-9:30	1,00	2,00	15,00	6,50	10,00	54,00	4,00	92,50
9:30-9:45	6,00	8,00	12,50	7,00	7,00	69,00	6,00	115,50
9:45-10:00	7,00	3,00	18,50	7,00	10,00	74,00	-	119,50
10:00-10:15	7,00	7,50	29,50	5,50	12,00	79,50	4,00	145,00
10:15-10:30	12,00	17,50	17,50	8,00	8,00	86,50	2,00	151,50
10:30-10:45	7,00	6,00	24,00	8,00	9,00	79,50	6,00	139,50
10:45-11:00	13,00	6,00	22,50	9,00	18,00	110,00	3,50	182,00
άθροισμα	59,00	57,00	150,00	56,00	77,00	597,00	28,50	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
13:00-13:15	8,00	9,00	36,50	8,00	20,00	117,00	7,00	205,50
13:15-13:30	4,00	4,50	41,00	10,00	15,00	105,00	6,00	185,50
13:30-13:45	6,50	4,00	32,00	4,00	10,50	77,00	8,00	142,00
13:45-14:00	2,50	7,00	25,00	6,50	17,00	77,50	7,50	143,00
14:00-14:15	4,00	2,00	10,50	5,50	14,00	86,00	11,00	133,00
14:15-14:30	9,50	7,00	20,50	5,00	11,00	70,00	1,50	124,50
14:30-14:45	3,00	6,00	18,00	14,00	8,00	65,00	4,00	118,00
14:45-15:00	4,50	14,00	26,00	10,50	7,00	66,50	0,50	129,00
άθροισμα	42,00	53,50	209,50	63,50	102,50	664,00	45,50	

αντικείμενο Σημείο Διακοπής σε ώρα (πρωινή αήχη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
52,00	24,00	90,00	36,00	72,00	440,00	14,00		728,00

αντικείμενο Σημείο Διακοπής σε ώρα (βραδινή αήχη)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
32,00	36,00	146,00	32,00	80,00	468,00	28,00		822,00

ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΟΜΒΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΤΡΙΤΗ 29.09.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00
2	7,00	-	-	-	7,00	6,00	-	-	-	6,00	15,00	-	-	-	15,00	18,00	2,00	1,00	-	25,00
3	13,00	-	1,00	1,00	16,50	18,00	1,00	1,00	-	23,00	18,00	-	2,00	-	24,00	18,00	1,00	2,00	1,00	26,50
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	4,00	-	-	-	4,00	-	-	-	-	-	5,00	-	1,00	-	8,00	16,00	-	-	-	16,00
6	4,00	-	-	-	4,00	4,00	1,00	-	-	6,00	4,00	-	-	-	4,00	6,00	-	1,00	-	9,00
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
άθροισμα	28,00	-	1,00	1,00	31,50	29,00	2,00	1,00	-	36,00	43,00	-	3,00	-	52,00	60,00	3,00	4,00	1,00	78,50

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-
2	37,00	1,00	-	-	39,00	15,00	-	-	-	15,00	14,00	-	-	-	14,00	16,00	-	-	-	16,00
3	25,00	2,00	2,00	1,00	35,50	43,00	2,00	1,00	-	50,00	29,00	-	1,00	-	32,00	36,00	2,00	2,00	-	46,00
4	-	-	-	2,00	1,00	3,00	-	-	-	3,00	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00
5	16,00	-	-	1,00	16,50	17,00	-	-	-	17,00	7,00	-	-	-	7,00	15,00	-	-	-	15,00
6	17,00	-	-	-	17,00	11,00	1,00	-	-	13,00	6,00	-	-	-	6,00	16,00	-	-	-	16,00
7	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	96,00	3,00	2,00	4,00	110,00	89,00	3,00	1,00	-	98,00	60,00	-	1,00	-	63,00	87,00	2,00	2,00	-	97,00

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	4,00	1,00	-	1,00	6,50	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
2	20,00	-	-	2,00	21,00	14,00	-	-	-	14,00	10,00	-	-	1,00	10,50	16,00	-	-	2,00	17,00
3	46,00	2,00	2,00	1,00	56,50	31,00	-	1,00	2,00	35,00	27,00	1,00	1,00	1,00	32,50	23,00	2,00	3,00	2,00	37,00
4	2,00	-	-	1,00	2,50	8,00	-	-	-	8,00	5,00	-	-	-	5,00	-	-	-	-	-
5	14,00	1,00	-	2,00	17,00	18,00	1,00	-	1,00	20,50	15,00	-	-	1,00	15,50	9,00	-	-	2,00	10,00
6	19,00	-	-	1,00	19,50	12,00	-	-	-	12,00	17,00	-	-	-	17,00	11,00	-	-	1,00	11,50
7	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
άθροισμα	107,00	4,00	2,00	8,00	125,00	85,00	1,00	1,00	3,00	91,50	75,00	1,00	1,00	3,00	81,50	60,00	2,00	3,00	7,00	76,50

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	2,00	-	-	-	2,00	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
2	10,00	1,00	-	1,00	12,50	12,00	-	-	-	12,00	16,00	-	-	1,00	16,50	12,00	-	-	1,00	12,50
3	32,00	-	1,00	3,00	36,50	33,00	-	2,00	1,00	39,50	28,00	-	1,00	-	31,00	34,00	2,00	1,00	2,00	42,00
4	3,00	-	-	1,00	3,50	2,00	-	-	1,00	2,50	1,00	-	-	-	1,00	5,00	-	-	-	5,00
5	11,00	-	-	2,00	12,00	13,00	-	-	-	13,00	11,00	-	-	5,00	13,50	4,00	-	-	1,00	4,50
6	13,00	-	-	3,00	14,50	12,00	-	-	1,00	12,50	11,00	-	-	1,00	11,50	12,00	-	-	-	12,00
7	-	1,00	-	-	2,00	-	-	-	-	-	2,00	-	-	-	2,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	71,00	2,00	1,00	10,00	83,00	72,00	-	2,00	3,00	79,50	70,00	-	1,00	7,00	76,50	68,00	2,00	1,00	4,00	77,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	-	7,00	16,50	-	4,00	4,00	-	31,50
7:15-7:30	1,00	6,00	23,00	-	-	6,00	-	36,00
7:30-7:45	-	15,00	24,00	-	8,00	4,00	1,00	52,00
7:45-8:00	1,00	25,00	26,50	-	16,00	9,00	1,00	78,50
8:00-8:15	-	39,00	35,50	1,00	16,50	17,00	1,00	110,00
8:15-8:30	-	15,00	50,00	3,00	17,00	13,00	-	98,00
8:30-8:45	1,00	14,00	32,00	2,00	7,00	6,00	1,00	63,00
8:45-9:00	-	16,00	46,00	4,00	15,00	16,00	-	97,00
άθροισμα	3,00	137,00	253,50	10,00	83,50	75,00	4,00	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	6,50	21,00	56,50	2,50	17,00	19,50	2,00	125,00
14:15-14:30	1,00	14,00	35,00	8,00	20,50	12,00	1,00	91,50
14:30-14:45	1,00	10,50	32,50	5,00	15,50	17,00	-	81,50
14:45-15:00	1,00	17,00	37,00	-	10,00	11,50	-	76,50
15:00-15:15	2,00	12,50	36,50	3,50	12,00	14,50	2,00	83,00
15:15-15:30	-	12,00	39,50	2,50	13,00	12,50	-	79,50
15:30-15:45	1,00	16,50	31,00	1,00	13,50	11,50	2,00	76,50
15:45-16:00	1,00	12,50	42,00	5,00	4,50	12,00	-	77,00
άθροισμα	13,50	116,00	310,00	27,50	106,00	110,50	7,00	

αναγνώστης Σημείο (ήδη Σημείο) σε ώρα (πρωινή αμμή)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
-	-	156,00	142,00	4,00	66,00	68,00	4,00	440,00

αναγνώστης Σημείο (ήδη Σημείο) σε ώρα (πρωινή αμμή)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
-	26,00	84,00	226,00	10,00	68,00	78,00	8,00	500,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΠΕΜΠΤΗ 01.10.2015

Κίνηση	07:00-07:15					07:15-07:30					07:30-07:45					07:45-08:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	-	-	1,00	-	3,00	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00
2	5,00	-	-	-	5,00	4,00	-	-	-	4,00	13,00	-	-	-	13,00	28,00	-	2,00	-	34,00
3	6,00	-	2,00	-	12,00	9,00	-	1,00	-	12,00	19,00	-	2,00	1,00	25,50	19,00	-	2,00	1,00	25,50
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	1,00	-	-	3,00	3,00	-	-	-	1,00
5	3,00	-	-	-	3,00	3,00	1,00	-	-	5,00	4,00	1,00	1,00	-	9,00	19,00	-	-	-	19,00
6	4,00	-	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00	6,00	1,00	-	-	8,00	12,00	1,00	1,00	-	17,00
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
άθροισμα	18,00	-	2,00	-	24,00	19,00	1,00	2,00	-	27,00	43,00	3,00	3,00	1,00	58,50	80,00	1,00	5,00	1,00	97,50

Κίνηση	08:00-08:15					08:15-08:30					08:30-08:45					08:45-09:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-
2	22,00	-	2,00	-	28,00	10,00	-	-	-	10,00	12,00	-	-	-	12,00	15,00	-	-	-	15,00
3	29,00	2,00	1,00	1,00	36,50	15,00	-	1,00	-	18,00	27,00	-	1,00	-	30,00	34,00	2,00	1,00	1,00	41,50
4	1,00	1,00	-	2,00	4,00	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00
5	15,00	-	-	-	15,00	8,00	-	-	-	8,00	5,00	-	-	1,00	5,50	14,00	-	-	-	14,00
6	13,00	1,00	1,00	1,00	18,50	10,00	-	-	-	10,00	4,00	-	-	-	4,00	15,00	-	-	-	15,00
7	3,00	-	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	83,00	4,00	4,00	4,00	105,00	47,00	-	1,00	-	50,00	52,00	-	1,00	1,00	55,50	82,00	2,00	1,00	1,00	89,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	0,50	3,00	-	-	-	3,00
2	16,00	1,00	-	2,00	19,00	16,00	-	-	2,00	17,00	12,00	1,00	-	3,00	15,50	14,00	-	-	1,00	14,50
3	42,00	-	2,00	3,00	49,50	25,00	3,00	1,00	3,00	35,50	33,00	1,00	1,00	4,00	40,00	25,00	-	3,00	3,00	35,50
4	4,00	-	-	1,00	4,50	3,00	-	-	1,00	3,50	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00
5	16,00	-	-	3,00	17,50	16,00	1,00	-	-	18,00	6,00	-	-	3,00	7,50	13,00	-	-	-	13,00
6	22,00	1,00	-	2,00	25,00	20,00	1,00	-	1,00	22,50	12,00	-	-	1,00	12,50	13,00	-	-	2,00	15,00
7	3,00	-	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00	-	-	-	-	-
άθροισμα	105,00	2,00	2,00	11,00	120,50	82,00	5,00	1,00	7,00	98,50	68,00	2,00	1,00	12,00	81,00	71,00	-	3,00	6,00	83,00

Κίνηση	15:00-15:15					15:15-15:30					15:30-15:45					15:45-16:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00	0,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	7,00	-	-	3,00	8,50	10,00	-	-	3,00	11,50	10,00	1,00	-	1,00	12,50	9,00	1,00	-	2,00	12,00
3	27,00	1,00	1,00	1,00	32,50	28,00	1,00	3,00	2,00	40,00	24,00	2,00	1,00	-	31,00	39,00	1,00	1,00	-	44,00
4	6,00	-	-	-	6,00	3,00	-	-	1,00	3,50	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	2,00	4,00
5	13,00	-	-	2,00	14,00	9,00	-	-	4,00	11,00	11,00	-	1,00	2,00	15,00	11,00	-	-	2,00	12,00
6	6,00	-	-	1,00	6,50	7,00	-	-	4,00	9,00	11,00	-	1,00	2,00	15,00	6,00	1,00	-	3,00	9,50
7	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
άθροισμα	62,00	1,00	1,00	7,00	70,50	58,00	1,00	3,00	15,00	76,50	60,00	3,00	3,00	5,00	77,50	69,00	3,00	1,00	9,00	82,50

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
7:00-7:15	-	5,00	12,00	-	3,00	4,00	-	24,00
7:15-7:30	3,00	4,00	12,00	-	5,00	3,00	-	27,00
7:30-7:45	-	13,00	25,50	3,00	9,00	8,00	-	58,50
7:45-8:00	1,00	34,00	25,50	1,00	19,00	17,00	-	97,50
8:00-8:15	-	28,00	36,50	4,00	15,00	18,50	3,00	105,00
8:15-8:30	2,00	10,00	18,00	1,00	8,00	10,00	1,00	50,00
8:30-8:45	1,00	12,00	30,00	2,00	5,50	4,00	1,00	55,50
8:45-9:00	-	15,00	41,50	4,00	14,00	15,00	-	89,50
άθροισμα	7,00	121,00	201,00	15,00	78,50	79,50	5,00	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
14:00-14:15	2,00	19,00	49,50	4,50	17,50	25,00	3,00	120,50
14:15-14:30	1,00	17,00	35,50	3,50	18,00	22,50	1,00	98,50
14:30-14:45	0,50	15,50	40,00	3,00	7,50	12,50	2,00	81,00
14:45-15:00	3,00	14,50	35,50	3,00	13,00	14,00	-	83,00
15:00-15:15	1,00	8,50	32,50	6,00	14,00	6,50	2,00	70,50
15:15-15:30	0,50	11,50	40,00	3,50	11,00	9,00	1,00	76,50
15:30-15:45	-	12,50	31,00	3,00	15,00	15,00	1,00	77,50
15:45-16:00	-	12,00	44,00	4,00	12,00	9,50	1,00	82,50
άθροισμα	8,00	110,50	308,00	30,50	108,00	114,00	11,00	

ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (πρωινή αshift)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
-	-	112,00	146,00	16,00	60,00	74,00	12,00	420,00

ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (βραδινή αshift)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
-	8,00	76,00	198,00	18,00	70,00	100,00	12,00	482,00

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ: ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ

ΗΜΕΡΑ: ΣΑΒΒΑΤΟ 03.10.2015

Κίνηση	09:00-09:15					09:15-09:30					09:30-09:45					09:45-10:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	2,00	-	-	-	2,00
2	14,00	-	-	-	14,00	13,00	-	-	1,00	13,50	15,00	-	-	2,00	16,00	25,00	-	-	-	25,00
3	29,00	-	1,00	1,00	32,50	28,00	-	1,00	-	31,00	30,00	-	1,00	1,00	33,50	33,00	2,00	1,00	-	40,00
4	2,00	1,00	-	-	4,00	2,00	1,00	-	-	4,00	2,00	1,00	-	-	4,00	3,00	-	-	-	3,00
5	8,00	-	-	1,00	8,50	7,00	-	-	1,00	7,50	8,00	-	-	-	8,00	16,00	-	-	-	16,00
6	14,00	1,00	-	-	16,00	13,00	1,00	-	-	15,00	15,00	1,00	-	-	17,00	16,00	2,00	-	1,00	20,50
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
άθροισμα	68,00	2,00	1,00	2,00	76,00	64,00	2,00	1,00	2,00	72,00	71,00	2,00	1,00	3,00	79,50	95,00	4,00	1,00	1,00	106,50

Κίνηση	10:00-10:15					10:15-10:30					10:30-10:45					10:45-11:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	-	-	-	-	-	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-
2	11,00	-	-	-	11,00	17,00	1,00	-	-	19,00	15,00	-	-	-	15,00	26,00	-	-	-	26,00
3	39,00	-	2,00	-	45,00	48,00	3,00	1,00	1,00	57,50	48,00	-	1,00	1,00	51,50	49,00	-	-	2,00	50,00
4	4,00	-	-	-	4,00	3,00	1,00	-	-	5,00	-	1,00	-	-	2,00	4,00	-	-	-	4,00
5	27,00	-	-	-	27,00	23,00	-	-	-	23,00	14,00	-	-	-	14,00	27,00	-	-	-	27,00
6	39,00	-	-	2,00	40,00	32,00	-	-	1,00	32,50	6,00	-	-	-	6,00	10,00	-	-	-	10,00
7	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
άθροισμα	121,00	-	2,00	2,00	128,00	126,00	5,00	1,00	2,00	140,00	84,00	1,00	1,00	1,00	89,50	116,00	-	-	2,00	117,00

Κίνηση	13:00-13:15					13:15-13:30					13:30-13:45					13:45-14:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	4,00	-	-	-	4,00	-	-	-	-	-	2,00	-	-	-	2,00	1,00	-	-	-	1,00
2	32,00	-	-	-	32,00	15,00	1,00	-	1,00	17,50	19,00	1,00	-	1,00	21,50	22,00	-	-	3,00	23,50
3	66,00	1,00	1,00	3,00	72,50	38,00	2,00	1,00	4,00	47,00	49,00	-	2,00	2,00	56,00	54,00	1,00	-	3,00	57,50
4	11,00	-	-	1,00	11,50	9,00	-	-	1,00	9,50	4,00	-	-	1,00	4,50	3,00	-	-	-	3,00
5	15,00	-	-	-	15,00	7,00	-	-	1,00	7,50	30,00	1,00	-	3,00	33,50	19,00	-	-	-	19,00
6	33,00	-	-	1,00	33,50	12,00	-	-	2,00	13,00	13,00	-	-	1,00	13,50	25,00	1,00	-	1,00	27,00
7	2,00	-	-	1,00	2,50	1,00	-	-	-	1,00	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	1,00
άθροισμα	202,00	-	-	-	171,00	82,00	3,00	1,00	9,00	95,50	117,00	2,00	2,00	8,00	131,00	125,00	2,00	-	7,00	132,50

Κίνηση	14:00-14:15					14:15-14:30					14:30-14:45					14:45-15:00				
	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ	Ι.Χ. - ημιφορτηγά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα	ΜΕΑ
1	3,00	-	-	-	3,00	3,00	-	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00
2	21,00	-	-	-	21,00	12,00	1,00	-	1,00	14,50	16,00	1,00	-	2,00	19,00	18,00	-	-	4,00	20,00
3	60,00	1,00	1,00	1,00	65,50	40,00	-	1,00	5,00	45,50	46,00	-	-	3,00	47,50	40,00	-	1,00	3,00	44,50
4	4,00	-	-	1,00	4,50	6,00	-	-	1,00	6,50	8,00	-	-	1,00	8,50	9,00	-	-	2,00	10,00
5	21,00	1,00	-	1,00	23,50	15,00	2,00	-	4,00	21,00	20,00	-	-	1,00	20,50	15,00	-	-	1,00	15,50
6	17,00	-	-	2,00	18,00	20,00	-	-	-	20,00	19,00	2,00	-	-	23,00	14,00	1,00	-	4,00	18,00
7	1,00	-	-	-	1,00	1,00	-	-	-	1,00	3,00	-	-	-	3,00	1,00	-	-	-	1,00
άθροισμα	127,00	2,00	1,00	5,00	136,50	97,00	3,00	1,00	11,00	111,50	113,00	3,00	-	7,00	122,50	98,00	1,00	1,00	14,00	110,00

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
9:00-9:15	1,00	14,00	32,50	4,00	8,50	16,00	-	76,00
9:15-9:30	1,00	13,50	31,00	4,00	7,50	15,00	-	72,00
9:30-9:45	1,00	16,00	33,50	4,00	8,00	17,00	-	79,50
9:45-10:00	2,00	25,00	40,00	3,00	16,00	20,50	-	106,50
10:00-10:15	-	11,00	45,00	4,00	27,00	40,00	1,00	128,00
10:15-10:30	2,00	19,00	57,50	5,00	23,00	32,50	1,00	140,00
10:30-10:45	1,00	15,00	51,50	2,00	14,00	6,00	-	89,50
10:45-11:00	-	26,00	50,00	4,00	27,00	10,00	-	117,00
άθροισμα	8,00	139,50	341,00	30,00	131,00	157,00	2,00	

	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
13:00-13:15	4,00	32,00	72,50	11,50	15,00	33,50	2,50	171,00
13:15-13:30	-	17,50	47,00	9,50	7,50	13,00	1,00	95,50
13:30-13:45	2,00	21,50	56,00	4,50	33,50	13,50	-	131,00
13:45-14:00	1,00	23,50	57,50	3,00	19,00	27,50	1,00	132,50
14:00-14:15	3,00	21,00	65,50	4,50	23,50	18,00	1,00	136,50
14:15-14:30	3,00	14,50	45,50	6,50	21,00	20,00	1,00	111,50
14:30-14:45	1,00	19,00	47,50	8,50	20,50	23,00	3,00	122,50
14:45-15:00	1,00	20,00	44,50	10,00	15,50	18,00	1,00	110,00
άθροισμα	15,00	169,00	436,00	58,00	155,50	166,50	10,50	

ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (πρωινή αshift)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	8,00	76,00	230,00	20,00	92,00	130,00	4,00	560,00

ανάλογα δραστηριότητες σε ώρα (βραδινή αshift)	1	2	3	4	5	6	7	άθροισμα
	16,00	128,00	290,00	46,00	60,00	134,00	10,00	684,00

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2. Μέθοδος υπολογισμού επιπέδου
εξυπηρέτησης μη σηματοδοτούμενου κόμβου**

Για την εξέταση του επιπέδου εξυπηρέτησης στους κρίσιμους κόμβους του οδικού δικτύου της Επανομής στα διάφορα σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης που εξετάζονται στην παρούσα μελέτη, υπολογίζεται η κυκλοφοριακή ικανότητα (traffic capacity) και η στάθμη εξυπηρέτησης (level of service) των κόμβων αυτών σύμφωνα με τη μέθοδο του Highway Capacity Manual 2000 για τους μη σηματοδοτούμενους κόμβους). Σύμφωνα με τη μεθοδολογία αυτή η στάθμη εξυπηρέτησης μιας πρόσβασης σηματοδοτούμενου κόμβου καθορίζεται από τη μέση καθυστέρηση στάσης (d) ανά όχημα.

Για κάθε έναν από τους κόμβους που εξετάστηκαν βρέθηκε η κυκλοφοριακή ικανότητα και η στάθμη εξυπηρέτησης για κάθε ένα από τα σενάρια.

Η κυκλοφοριακή ικανότητα εκφράζει το μέγιστο ωριαίο ρυθμό ροής οχημάτων ή προσώπων, δηλαδή τα οχήματα ή τα πρόσωπα που μπορεί να περάσουν από ένα δεδομένο σημείο ή ένα ομοιόμορφο τμήμα λωρίδας κυκλοφορίας ή οδού, κατά μία κατεύθυνση ή και κατά τις δύο κατευθύνσεις, κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου, υπό τις οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες καθώς και τις συνθήκες ελέγχου της κυκλοφορίας που επικρατούν.

Η στάθμη εξυπηρέτησης είναι ένα ποιοτικό μέγεθος που εκφράζει τις συνθήκες λειτουργίας μέσα σε ένα ρεύμα κυκλοφορίας, όπως τις αντιλαμβάνονται οι οδηγοί, οι επιβάτες ή οι πεζοί. Από τη συνεχιζόμενη εργασία για κυκλοφοριακές ικανότητες που γίνεται στις ΗΠΑ, έχουν καθιερωθεί από το 1965 έξι στάθμες εξυπηρέτησης, οι οποίες χαρακτηρίζονται με τα στοιχεία A έως F και καλύπτουν όλες τις πιθανές συνθήκες λειτουργίας, από την καλύτερη: A, ελεύθερη ροή, μέχρι τη χειρότερη: F, κορεσμός.

Οι στάθμες αυτές περιγράφονται παρακάτω:

Στάθμη Εξυπηρέτησης A: Συνθήκες ελεύθερης ροής με χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και υψηλές ταχύτητες. Η πυκνότητα κυκλοφορίας είναι μικρή και οι ταχύτητες καθορίζονται μόνο από τις επιθυμίες των οδηγών, τα όρια ταχυτήτων που δείχνονται στις πινακίδες σήμανσης και τις επικρατούσες οδικές συνθήκες.

Στάθμη Εξυπηρέτησης B: Σταθερή ροή με ταχύτητες που αρχίζουν να περιορίζονται κάπως από τις κυκλοφοριακές συνθήκες. Οι οδηγοί έχουν ακόμη τη δυνατότητα, μέσα σε

λογικά περιθώρια, να διαλέξουν την ταχύτητά τους και, εφόσον επιτρέπεται, τη λωρίδα κυκλοφορίας.

Στάθμη Εξυπηρέτησης C: Το επίπεδο εξυπηρέτησης C βρίσκεται ακόμη στη ζώνη σταθερής ροής αλλά η ταχύτητα και οι ελιγμοί ελέγχονται περισσότερο από τους υψηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους. Η ελευθερία αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας και προσπεράσματος περιορίζεται για τους περισσότερους οδηγούς. Η ταχύτητα λειτουργίας όμως βρίσκεται ακόμη σε ικανοποιητικό επίπεδο.

Στάθμη Εξυπηρέτησης D: Το επίπεδο εξυπηρέτησης D πλησιάζει την ασταθή ροή, αλλά διατηρούνται ανεκτές ταχύτητες. Μεταβολές στον κυκλοφοριακό φόρτο και προσωρινοί περιορισμοί της ροής μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές πτώσεις στην ταχύτητα. Οι οδηγοί έχουν μειωμένη ελευθερία ελιγμών και η άνεση οδήγησης είναι μικρή. Οι συνθήκες αυτές είναι ανεκτές για περιορισμένα χρονικά διαστήματα.

Στάθμη Εξυπηρέτησης E: Ταχύτητες λειτουργίας μικρότερες από το επίπεδο D, με κυκλοφοριακούς φόρτους κοντά στην κυκλοφοριακή ικανότητα. Η ροή είναι ασταθής με αναγκαστικές διακοπές πορείας για μικρά χρονικά διαστήματα.

Στάθμη Εξυπηρέτησης F: Αναγκαστική ροή με μικρή ταχύτητα, όπου οι κυκλοφοριακοί φόρτοι βρίσκονται κάτω από την κυκλοφοριακή ικανότητα. Οι συνθήκες αυτές προκύπτουν συνήθως από ουρές οχημάτων που δημιουργούνται από κάποιο περιορισμό της κυκλοφορίας και εκτείνονται μέχρι το εξεταζόμενο οδικό τμήμα που χρησιμεύει σαν περιοχή αποθήκευσης κατά διαστήματα, ή σε όλη την περίοδο της κυκλοφοριακής αιχμής. Οι ταχύτητες μειώνονται σημαντικά και μπορεί να συμβούν διακοπές πορείας για μικρά ή και μεγάλα χρονικά διαστήματα από τη συμφόρηση. Σε ακραίες περιπτώσεις, η ταχύτητα, και επομένως και ο κυκλοφοριακός φόρτος, μπορεί να μηδενιστούν.

Σους κόμβους που εξετάστηκε το επίπεδο εξυπηρέτησής τους αρχικά η φόρτιση είναι η υφιστάμενη και στη συνέχεια η αναμενόμενη μετά τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Η υφιστάμενη φόρτιση βρέθηκε από επί τόπου καταγραφή.

Για τον υπολογισμό της μέσης καθυστέρησης ανά όχημα **στους μη σηματοδοτούμενους κόμβους** έγιναν αναλυτικότερα τα παρακάτω βήματα:

Η βασική κυκλοφοριακή ικανότητα για κάθε δευτερεύουσα κίνηση δίνεται από τη σχέση:

$$C_{p,x} = v_{c,x} \frac{e^{-v_{c,x} t_{c,x}/3600}}{1 - e^{-v_{c,x} t_{f,x}/3600}} \quad \text{όπου:}$$

$C_{p,x}$ η βασική κυκλοφοριακή ικανότητα για την κίνηση x (οχήματα/ώρα)

$v_{c,x}$: ο διασταυρούμενος με την κίνηση x ρυθμός ροής (οχήματα/ώρα)

$t_{c,x}$ και $t_{f,x}$: το κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό και ο χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας για την κίνηση x αντίστοιχα.

Το κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό ορίζεται ως ο ελάχιστος χρονικός διαχωρισμός μεταξύ δύο διαδοχικών οχημάτων στο ρεύμα της κύριας οδού που επιτρέπει την είσοδο σε όχημα της δευτερεύουσας οδού.

Ο χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας ορίζεται ως ο χρόνος που μεσολαβεί μεταξύ της εκκίνησης δύο διαδοχικών οχημάτων σε συνθήκες «ουράς» της δευτερεύουσας οδού που χρησιμοποιούν το ίδιο κενό για να μπουν στην κύρια οδό.

Βασικές τιμές των κρίσιμων κυκλοφοριακών κενών και των χρονικών διαχωρισμών ακολουθίας για επιβατικά αυτοκίνητα δίνονται στον Πίνακα Π.1 που ακολουθεί.

Κίνηση	Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό t_c (δευτ.)		Βασικός χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας t_f (δευτ.)
	Κύρια οδός 2 λωρίδων	Κύρια οδός 4 λωρίδων	
Αριστερή στροφή από την κύρια οδό	4.1	4.1	2.2
Δεξιά στροφή από τη δευτερεύουσα οδό	6.2	6.9	3.3
Απευθείας κίνηση στη δευτερεύουσα οδό	6.5	6.5	4.0
Αριστερή στροφή από τη δευτερεύουσα οδό	7.1	7.5	3.5

Πίνακας Π.1: Βασικοί χρόνοι t_c και t_f

Οι βασικοί χρόνοι του πίνακα προσαρμόζονται για την ύπαρξη βαρέων οχημάτων, την κλίση της πρόσβασης, τις αριστερές στροφές, την αποδοχή κρίσιμου διαστήματος σε δύο φάσεις και δίνονται για κάθε κίνηση της δευτερεύουσας οδού από τη σχέση:

$$t_{c,x} = t_{c,base} + t_{c,HV} \cdot P_{HV} + t_{c,G} \cdot G - t_{c,T} - t_{3,Lt} \quad \text{όπου:}$$

$t_{c,x}$	κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό για την κίνηση x
$t_{c,base}$	βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό (Πίνακας 7)
$t_{c,HV}$	συντελεστής προσαρμογής για βαρέα οχήματα (1.0 δευτ. για κύρια οδό δύο λωρίδων και 2.0 δευτ. για κύρια οδό τεσσάρων λωρίδων)
P_{HV}	η αναλογία βαρέων οχημάτων για τη δευτερεύουσα οδό
$t_{c,G}$	συντελεστής προσαρμογής για κλίση (0.1 δευτ. για δεξιόστροφη κίνηση από τη δευτερεύουσα οδό και 0.2 για ευθεία και αριστερόστροφη κίνηση από τη δευτερεύουσα οδό)
G	κλίση της πρόσβασης διαιρούμενης δια του 100
$t_{c,T}$	συντελεστής προσαρμογής για την αποδοχή του κρίσιμου κυκλοφοριακού κενού σε δύο φάσεις (1.0 δευτ. για πρώτη ή δεύτερη φάση, 0 στην περίπτωση μιας φάσης)
$t_{3,LT}$	συντελεστής προσαρμογής για αριστερές στροφές (0.7 δευτ. για αριστερή κίνηση από δευτερεύουσα οδό σε διασταύρωση τύπου T, αλλιώς 0.0)

Ο χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας δίνεται από τη σχέση:

$$t_{f,x} = t_{f,base} + t_{f,HV} \cdot P_{HV} \quad \text{όπου:}$$

$t_{f,x}$	ο χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας για την κίνηση x της δευτερεύουσας οδού (δευτ.)
$t_{f,base}$	βασικός χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας (Πίνακας 7)
$t_{f,HV}$	συντελεστής προσαρμογής για βαρέα οχήματα (0.9 δευτ. για κύρια οδό δύο λωρίδων και 1.0 δευτ. για κύρια οδό τεσσάρων λωρίδων)
P_{HV}	η αναλογία βαρέων οχημάτων για τη δευτερεύουσα οδό

Η βασική κυκλοφοριακή ικανότητα, που υπολογίστηκε από τις παραπάνω σχέσεις προσαρμόστηκε στην πιθανότητα η αριστερόστροφη κίνηση από τη δευτερεύουσα οδό να εμποδίζεται από σχηματισμένη ουρά στην κύρια οδό για αριστερή κίνηση στη

δευτερεύουσα οδό. Πιο συγκεκριμένα βρέθηκε η πιθανότητα $p_{o,j}$ η αριστερόστροφη κίνηση της κύριας οδού να μη λειτουργεί σε συνθήκες ουρά κατά τη σχέση:

$$p_{o,j} = 1 - \frac{v_j}{c_{p,j}}$$

Η κυκλοφοριακή ικανότητα της εμποδιζόμενης δευτερεύουσας πρόσβασης λόγω της ουράς στην κύριο οδό κίνησης $c_{m,k}$ δίνεται από τη σχέση:

$$c_{m,k} = p_{o,j} \times c_{p,x}$$

Το 95ο εκατοστημόριο μήκος ουράς (δηλαδή το μήκος ουράς που δεν ξεπερνιέται στο 95% των περιπτώσεων) για κάθε κίνηση στη δευτερεύουσα οδό, συναρτήσει του λόγου v/c , υπολογίζεται από την παρακάτω σχέση και εκφράζεται σε οχήματα:

$$Q_{95} = 900T \left[\frac{v_x}{c_{m,x}} - 1 + \sqrt{\left(\frac{v_x}{c_{m,x}} - 1 \right)^2 + \frac{\left(\frac{3600}{c_{m,x}} \right) \left(\frac{v_x}{c_{m,x}} \right)}{150T}} \right] \left(\frac{c_{m,x}}{3600} \right)$$

όπου:

- Q_{95} 95ο εκατοστημόριο ουράς (οχήματα)
- v_x ρυθμός ροής της κίνησης x (οχήματα/ώρα)
- $c_{m,x}$ κυκλοφοριακή ικανότητα της κίνησης x (οχήματα/ώρα)
- T χρονική περίοδος (ώρες) ($T = 0.25$ για περίοδο 15 λεπτών)

Η καθυστέρηση που υπολογίζεται στη συνέχεια είναι η λειτουργική καθυστέρηση (control delay), η οποία οφείλεται στις συνθήκες ελέγχου (σήματα STOP).

Η μέση λειτουργική καθυστέρηση για κάθε κίνηση της δευτερεύουσας οδού είναι συνάρτηση της κυκλοφοριακής ικανότητας της πρόσβασης και του βαθμού κορεσμού και δίνεται από τη σχέση:

$$d = \frac{3600}{c_{m,x}} + 900T \left[\frac{v_x}{c_{m,x}} - 1 + \sqrt{\left(\frac{v_x}{c_{m,x}} - 1 \right)^2 + \frac{\left(\frac{3600}{c_{m,x}} \right) \left(\frac{v_x}{c_{m,x}} \right)}{450T}} \right] + 5$$

όπου:

- d λειτουργική καθυστέρηση (δευτ./όχημα)
 v_x ρυθμός ροής της κίνησης x (οχήματα/ώρα)
 $c_{m,x}$ κυκλοφοριακή ικανότητα της κίνησης x (οχήματα/ώρα)
T χρονική περίοδος (ώρες) (T= 0.25 για περίοδο 15 λεπτών)

Ο σταθερός όρος 5 δευτερόλεπτα αναφέρεται στο χαμένο χρόνο κατά την επιβράδυνση των οχημάτων από την ταχύτητα ελεύθερης ροής στην ταχύτητα των οχημάτων της ουράς και κατά την επιτάχυνση των οχημάτων που ξεκινούν από τη γραμμή στάσης για να φτάσουν την ταχύτητα ελεύθερης ροής.

Βάσει της καθυστέρησης, υπολογίζεται η στάθμη εξυπηρέτησης από τον Πίνακα Π.2.

Επίπεδο εξυπηρέτησης	Μέση καθυστέρηση (δευτ./όχημα)
A	0 – 10
B	> 10 – 15
C	> 15 – 25
D	> 25 – 35
E	> 35 – 50
F	> 50

Πίνακας Π.2: Κριτήριο για στάθμη εξυπηρέτησης σε κόμβους με έλεγχο προσβάσεων

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3. Αποτελέσματα υπολογισμού επιπέδου
εξυπηρέτησης μη σηματοδοτούμενων κόμβων**

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Αμπελοκήπων

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ανθέων (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Αμπελοκήπων	Από οδό Ανθέων (προς Νέους Επιβάτες)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30			
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 284	V_x : 60	V_x : 242
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3,5	W: 3,5	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 7,1	$t_{c,base}$: 6,4
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3,5	$t_{f,base}$: 3,8
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,02	PHV: 0,1	PHV: 0,04
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 566	$V_{c,x}$: 708	$V_{c,x}$: 466
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ			
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ			
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,52	$t_{c,x}$: 7,20	$t_{c,x}$: 6,44
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 4,02	$t_{f,x}$: 3,59	$t_{f,x}$: 3,84
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 433,59	$c_{p,x}$: 339,29	$c_{p,x}$: 517,32
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 5,32	Q_{95} : 0,64	Q_{95} : 2,59
5. Καθυστέρηση	d= 28,68	d= 17,89	d= 18,04
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	D	C	C

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Αμπελοκήπων

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ανθέων (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Αμπελοκήπων	Από οδό Ανθέων (προς Νέους Επιβάτες)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 14:00-14:15			
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 258	V_x : 32	V_x : 386
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3,5	W : 3,5	W : 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 7,1	$t_{c,base}$: 6,5
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3,5	$t_{f,base}$: 3,9
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV : 0,06	PHV : 0,02	PHV : 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 632	$V_{c,x}$: 930	$V_{c,x}$: 514
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ			
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ			
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,56	$t_{c,x}$: 7,12	$t_{c,x}$: 6,52
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 4,05	$t_{f,x}$: 3,52	$t_{f,x}$: 3,92
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 392,36	$c_{p,x}$: 247,57	$c_{p,x}$: 472,90
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 5,34	Q_{95} : 0,44	Q_{95} : 10,69
5. Καθυστέρηση	d : 31,32	d : 21,70	d : 43,53
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	D	C	E

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Αμπελοκήπων**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ανθέων (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Αμπελοκήπων	Από οδό Ανθέων (προς Νέους Επιβάτες)
Σάββατο			
Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15			
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 264	V_x : 72	V_x : 414
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3,5	W: 3,5	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 7,1	$t_{c,base}$: 6,5
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3,5	$t_{f,base}$: 3,9
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,04	PHV: 0,02	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 612	$V_{c,x}$: 938	$V_{c,x}$: 484
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ			
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ			
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,54	$t_{c,x}$: 7,12	$t_{c,x}$: 6,52
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 4,04	$t_{f,x}$: 3,52	$t_{f,x}$: 3,92
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 405,51	$c_{p,x}$: 244,49	$c_{p,x}$: 491,95
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 5,21	Q_{95} : 1,23	Q_{95} : 12,15
5. Καθυστέρηση	d= 30,02	d= 25,84	d= 46,97
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	D	D	E

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Αμπελοκήπων

Σενάριο 2

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ανθέων (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Αμπελοκήπων	Από οδό Ανθέων (προς Νέους Επιβάτες)
Σάββατο			
Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15			
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 336	V_x : 144	V_x : 414
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3,5	W: 3,5	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 7,1	$t_{c,base}$: 6,5
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3,5	$t_{f,base}$: 3,9
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,04	PHV: 0,02	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 612	$V_{c,x}$: 938	$V_{c,x}$: 484
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ			
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ			
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,54	$t_{c,x}$: 7,12	$t_{c,x}$: 6,52
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 4,04	$t_{f,x}$: 3,52	$t_{f,x}$: 3,92
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 405,51	$c_{p,x}$: 244,49	$c_{p,x}$: 491,95
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 11,01	Q_{95} : 3,98	Q_{95} : 12,15
5. Καθυστέρηση	d= 52,06	d= 40,25	d= 46,97
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	F	E	E

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Ρωμανού**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ρωμανού	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Ρωμανού
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:00-8:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 220	V_x : 192
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3,5	W: 3,5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,6	$t_{c,base}$: 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,9	$t_{f,base}$: 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,06	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 1043	$V_{c,x}$: 584
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5,66	$t_{c,x}$: 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,95	$t_{f,x}$: 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 296,73	$C_{p,x}$: 990,53
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 7,24	Q_{95} : 0,72
5. Καθυστέρηση	d= 49,65	d= 9,51
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	E	A

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Ρωμανού**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ρωμανού	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Ρωμανού
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 14:00-14:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 208	V_x : 198
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3,5	W: 3,5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,02	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 1020	$V_{c,x}$: 472
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5,52	$t_{c,x}$: 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,72	$t_{f,x}$: 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 327,80	$C_{p,x}$: 1089,84
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 4,82	Q_{95} : 0,67
5. Καθυστέρηση	d= 34,53	d= 9,04
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	D	A

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Ρωμανού**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ρωμανού	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Ρωμανού
Σάββατο		
Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 386	V_x : 204
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3,5	W: 3,5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,01	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 1023	$V_{c,x}$: 480
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5,51	$t_{c,x}$: 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,71	$t_{f,x}$: 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 328,09	$C_{p,x}$: 1082,44
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 42,56	Q_{95} : 0,70
5. Καθυστέρηση	d= 394,99	d= 9,10
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	F	A

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Ρωμανού

Σενάριο 3

ΠΡΟΣΒΑΣΗ

Σάββατο

Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15

1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)
2. Αριθμός λωρίδων
3. Πλάτος λωρίδων (μ)
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)
9. Χρονική περίοδος (ώρες)

Από οδό Ρωμανού

V_x : 386
 N : 1
 W : 3,5
 $t_{c,base}$: 6,5
 $t_{f,base}$: 3,7
 G : 0
 PHV : 0,01
 $V_{c,x}$: 1313
 T : 1

**Από οδό Ανθέων αριστερά
προς Ρωμανού**

V_x : 204
 N : 1
 W : 3,5
 $t_{c,base}$: 4,1
 $t_{f,base}$: 2,2
 G : 0
 PHV : 0,02
 $V_{c,x}$: 480
 T : 1

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ

1. Βαρέα Οχήματα
2. Κατά μήκος κλίση
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις
4. Αριστερές στροφές
5. Βαρέα Οχήματα

$t_{c,HV}$: 1,000
 $t_{c,G}$: 0,000
 $t_{c,T}$: 1,000
 $t_{3,LT}$: 0,000
 $t_{f,HV}$: 0,900

$t_{c,HV}$: 1,000
 $t_{c,G}$: 0,000
 $t_{c,T}$: 0,000
 $t_{3,LT}$: 0,000
 $t_{f,HV}$: 0,900

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα
4. Μήκος ουράς
5. Καθυστερήση
6. Στάθμη εξυπηρέτησης

$t_{c,x}$: 5,51
 $t_{f,x}$: 3,71
 $C_{p,x}$: 237,36
 Q_{95} : 81,43
 d : 1185,50
F

$t_{c,x}$: 4,12
 $t_{f,x}$: 2,22
 $C_{p,x}$: 1082,44
 Q_{95} : 0,70
 d : 9,10
A

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Ρωμανού

Σενάριο 2

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Ρωμανού	Από οδό Ανθέων αριστερά προς Ρωμανού
Σάββατο		
Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 241	V_x : 204
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3,5	W : 3,5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0,01	P_{HV} : 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 1168	$V_{c,x}$: 625
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5,51	$t_{c,x}$: 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,71	$t_{f,x}$: 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 279,30	$C_{p,x}$: 956,39
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 11,71	Q_{95} : 0,81
5. Καθυστέρηση	d : 82,22	d : 9,78
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	F	A

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Σόλωνος

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από παραλία)	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από επαρχιακή οδό)	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς παραλία	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς επαρχ.οδό
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:00-8:15				
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	$V_x: 72$	$V_x: 164$	$V_x: 4$	$V_x: 40$
2. Αριθμός λωρίδων	$N: 1$	$N: 1$	$N: 1$	$N: 1$
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	$W: 3$	$W: 3$	$W: 3$	$W: 3$
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}: 6,5$	$t_{c,base}: 6,5$	$t_{c,base}: 4,1$	$t_{c,base}: 4,1$
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}: 3,5$	$t_{f,base}: 3,5$	$t_{f,base}: 2,2$	$t_{f,base}: 2,2$
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	$G: 0$	$G: 0$	$G: 0$	$G: 0$
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	$PHV: 0,02$	$PHV: 0,03$	$PHV: 0,02$	$PHV: 0,14$
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}: 625$	$V_{c,x}: 567$	$V_{c,x}: 428$	$V_{c,x}: 224$
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	$T: 1$	$T: 1$	$T: 1$	$T: 1$
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ				
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}: 1,000$	$t_{c,HV}: 1,000$	$t_{c,HV}: 1,000$	$t_{c,HV}: 1,000$
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}: 0,000$	$t_{c,G}: 0,000$	$t_{c,G}: 0,000$	$t_{c,G}: 0,000$
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}: 1,000$	$t_{c,T}: 1,000$	$t_{c,T}: 0,000$	$t_{c,T}: 0,000$
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}: 0,000$	$t_{3,LT}: 0,000$	$t_{3,LT}: 0,000$	$t_{3,LT}: 0,000$
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}: 0,900$	$t_{f,HV}: 0,900$	$t_{f,HV}: 0,900$	$t_{f,HV}: 0,900$
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}= 5,52$	$t_{c,x}= 5,53$	$t_{c,x}= 4,12$	$t_{c,x}= 4,24$
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}= 3,52$	$t_{f,x}= 3,53$	$t_{f,x}= 2,22$	$t_{f,x}= 2,33$
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}= 524,45$	$C_{p,x}= 556,79$	$C_{p,x}= 1131,40$	$C_{p,x}= 1276,92$
4. Μήκος ουράς	$Q_{95}= 0,48$	$Q_{95}= 1,24$	$Q_{95}= 0,01$	$Q_{95}= 0,10$
5. Καθυστέρηση	$d= 12,96$	$d= 14,16$	$d= 8,19$	$d= 7,91$
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	B	A	A

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Σόλωνος

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από παραλία)	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από επαρχιακή οδό)	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς παραλία	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς επαρχ.οδό
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 14:00-14:15				
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 40	V_x : 104	V_x : 4	V_x : 40
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3	W: 3	W: 3	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 6,6	$t_{c,base}$: 4,1	$t_{c,base}$: 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 3,6	$t_{f,base}$: 2,2	$t_{f,base}$: 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,02	PHV: 0,05	PHV: 0,02	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$v_{c,x}$: 798	$v_{c,x}$: 678	$v_{c,x}$: 500	$v_{c,x}$: 308
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ				
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5,52	$t_{c,x}$: 5,65	$t_{c,x}$: 4,12	$t_{c,x}$: 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,72	$t_{f,x}$: 3,65	$t_{f,x}$: 2,22	$t_{f,x}$: 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 418,15	$c_{p,x}$: 471,03	$c_{p,x}$: 1064,16	$c_{p,x}$: 1252,60
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,32	Q_{95} : 0,85	Q_{95} : 0,01	Q_{95} : 0,10
5. Καθυστέρηση	d= 14,52	d= 14,81	d= 8,40	d= 7,97
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	B	A	A

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Σόλωνος

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από παραλία)	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από επαρχιακή οδό)	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς παραλία	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς επαρχ.οδό
Σάββατο				
Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15				
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 74	V_x : 102	V_x : 8	V_x : 16
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3	W: 3	W: 3	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,6	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 4,1	$t_{c,base}$: 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,5	$t_{f,base}$: 3,6	$t_{f,base}$: 2,2	$t_{f,base}$: 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,02	PHV: 0,1	PHV: 0,02	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$v_{c,x}$: 588	$v_{c,x}$: 555	$v_{c,x}$: 366	$v_{c,x}$: 312
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ				
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5,62	$t_{c,x}$: 5,60	$t_{c,x}$: 4,12	$t_{c,x}$: 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,52	$t_{f,x}$: 3,69	$t_{f,x}$: 2,22	$t_{f,x}$: 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 537,24	$c_{p,x}$: 539,54	$c_{p,x}$: 1192,55	$c_{p,x}$: 1248,37
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,48	Q_{95} : 0,70	Q_{95} : 0,02	Q_{95} : 0,04
5. Καθυστέρηση	d= 12,77	d= 13,23	d= 8,04	d= 7,92
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	B	A	A

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Σόλωνος

Σενάριο 3

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από παραλία)	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από επαρχιακή οδό)	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς παραλία	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς επαρχ.οδό
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 14:00-14:15				
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 60	V_x : 104	V_x : 4	V_x : 40
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3	W: 3	W: 3	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,5	$t_{c,base}$: 6,6	$t_{c,base}$: 4,1	$t_{c,base}$: 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 3,6	$t_{f,base}$: 2,2	$t_{f,base}$: 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0,02	PHV: 0,05	PHV: 0,02	PHV: 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$v_{c,x}$: 1088	$v_{c,x}$: 823	$v_{c,x}$: 500	$v_{c,x}$: 308
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ				
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 1,000	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5,52	$t_{c,x}$: 5,65	$t_{c,x}$: 4,12	$t_{c,x}$: 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,72	$t_{f,x}$: 3,65	$t_{f,x}$: 2,22	$t_{f,x}$: 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 303,99	$c_{p,x}$: 400,04	$c_{p,x}$: 1064,16	$c_{p,x}$: 1252,60
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,73	Q_{95} : 1,05	Q_{95} : 0,01	Q_{95} : 0,10
5. Καθυστέρηση	d= 19,75	d= 17,15	d= 8,40	d= 7,97
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	C	A	A

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

ΚΟΜΒΟΣ Ανθέων - Σόλωνος

Σενάριο 3

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από παραλία)	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΝΟΣ (από επαρχιακή οδό)	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς παραλία	ΟΔΟΣ ΑΝΘΕΩΝ αριστερά προς επαρχ.οδό
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 14:00-14:15				
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V _x : 60	V _x : 104	V _x : 4	V _x : 40
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3	W: 3	W: 3	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	t _{c,base} : 6,5	t _{c,base} : 6,6	t _{c,base} : 4,1	t _{c,base} : 4,1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	t _{f,base} : 3,7	t _{f,base} : 3,6	t _{f,base} : 2,2	t _{f,base} : 2,2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0	G: 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P _{HV} : 0,02	P _{HV} : 0,05	P _{HV} : 0,02	P _{HV} : 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	V _{c,x} : 943	V _{c,x} : 823	V _{c,x} : 500	V _{c,x} : 308
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ				
1. Βαρέα Οχήματα	t _{c,HV} : 1,000	t _{c,HV} : 1,000	t _{c,HV} : 1,000	t _{c,HV} : 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	t _{c,G} : 0,000	t _{c,G} : 0,000	t _{c,G} : 0,000	t _{c,G} : 0,000
3. Αποδοχή του t _c σε δύο φάσεις	t _{c,T} : 1,000	t _{c,T} : 1,000	t _{c,T} : 0,000	t _{c,T} : 0,000
4. Αριστερές στροφές	t _{3,LT} : 0,000	t _{3,LT} : 0,000	t _{3,LT} : 0,000	t _{3,LT} : 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	t _{f,HV} : 0,900	t _{f,HV} : 0,900	t _{f,HV} : 0,900	t _{f,HV} : 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	t _{c,x} = 5,52	t _{c,x} = 5,65	t _{c,x} = 4,12	t _{c,x} = 4,12
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	t _{f,x} = 3,72	t _{f,x} = 3,65	t _{f,x} = 2,22	t _{f,x} = 2,22
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	C _{p,x} = 356,85	C _{p,x} = 400,04	C _{p,x} = 1064,16	C _{p,x} = 1252,60
4. Μήκος ουράς	Q ₉₅ = 0,60	Q ₉₅ = 1,05	Q ₉₅ = 0,01	Q ₉₅ = 0,10
5. Καθυστέρηση	d= 17,12	d= 17,15	d= 8,40	d= 7,97
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	C	A	A

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Κρήτης - Αμπελοκήπων**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Κρήτης (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Κρήτης (προς Νέους Επιβάτες)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:00-8:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 80	V_x : 120
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3	W : 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,9	$t_{c,base}$: 6,4
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 3,7
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0,02	P_{HV} : 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 534	$V_{c,x}$: 468
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,92	$t_{c,x}$: 6,42
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,72	$t_{f,x}$: 3,72
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 451,31	$C_{p,x}$: 529,99
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,64	Q_{95} : 0,87
5. Καθυστέρηση	d : 14,69	d : 13,78
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	B

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Κρήτης - Αμπελοκήπων**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Κρήτης (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Κρήτης (προς Νέους Επιβάτες)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 14:00-14:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 64	V_x : 102
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3	W : 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,9	$t_{c,base}$: 6,4
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 3,7
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0,02	P_{HV} : 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 627	$V_{c,x}$: 576
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,92	$t_{c,x}$: 6,42
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,72	$t_{f,x}$: 3,72
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 394,11	$C_{p,x}$: 459,91
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,58	Q_{95} : 0,85
5. Καθυστέρηση	d : 15,90	d : 15,05
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	C	C

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Κρήτης - Αμπελοκήπων**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Κρήτης (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Κρήτης (προς Νέους Επιβάτες)
Σάββατο, Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 118	V_x : 124
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3,5	W : 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,9	$t_{c,base}$: 6,4
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,7	$t_{f,base}$: 3,8
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0,02	P_{HV} : 0,02
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 666	$V_{c,x}$: 604
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,92	$t_{c,x}$: 6,42
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,72	$t_{f,x}$: 3,82
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 372,26	$C_{p,x}$: 434,88
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 1,38	Q_{95} : 1,19
5. Καθυστέρηση	d : 19,14	d : 16,57
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	C	C

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Κρήτης - Ρωμανού**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Κρήτης (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Κρήτης (προς Νέους Επιβάτες)
Τυπική Καθημερινή, Τέταρτο αιχμής: 8:00-8:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 116	V_x : 144
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3	W : 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,3	$t_{c,base}$: 6,5
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,6	$t_{f,base}$: 4
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0,06	P_{HV} : 0,05
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$v_{c,x}$: 490	$v_{c,x}$: 548
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,36	$t_{c,x}$: 6,55
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,65	$t_{f,x}$: 4,05
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 526,15	$c_{p,x}$: 439,78
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,84	Q_{95} : 1,45
5. Καθυστερήση	d : 13,77	d : 17,16
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	C

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ Κρήτης - Ρωμανού**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Κρήτης (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Κρήτης (προς Νέους Επιβάτες)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 14:00-14:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 74	V_x : 190
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3	W : 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,3	$t_{c,base}$: 6,5
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,4	$t_{f,base}$: 4
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0,06	P_{HV} : 0,05
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$v_{c,x}$: 452	$v_{c,x}$: 507
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,36	$t_{c,x}$: 6,55
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,45	$t_{f,x}$: 4,05
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 578,03	$c_{p,x}$: 464,10
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,44	Q_{95} : 2,05
5. Καθυστέρηση	d : 12,14	d : 18,11
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	C

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

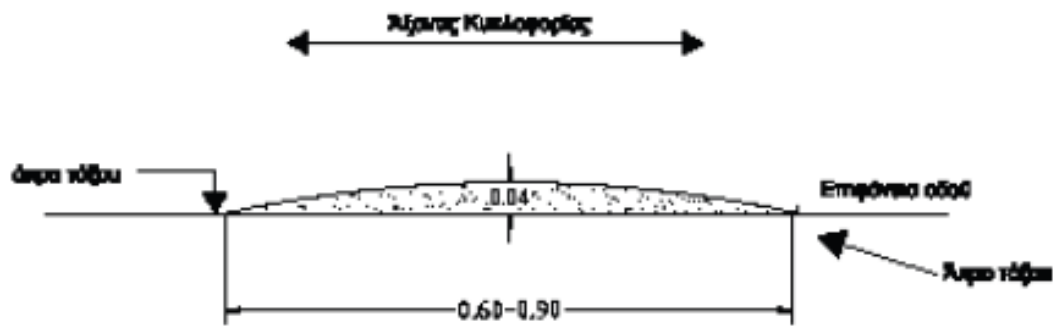
ΚΟΜΒΟΣ Κρήτης - Ρωμανού

Υφιστάμενη Κατάσταση

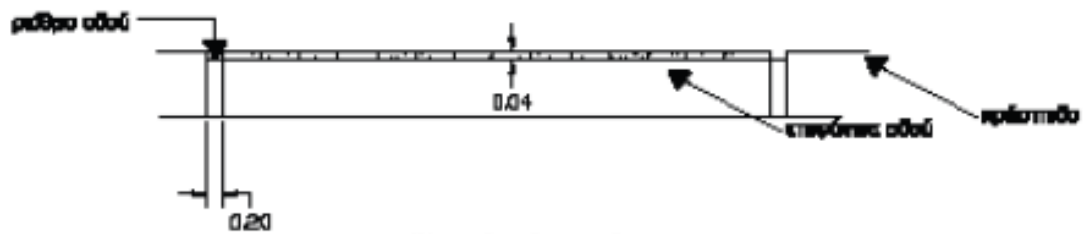
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Κρήτης (προς Θεσσαλονίκη)	Από οδό Κρήτης (προς Νέους Επιβάτες)
Σάββατο, Τέταρτο αιχμής: 13:00-13:15		
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 68	V_x : 178
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3,5	W : 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6,3	$t_{c,base}$: 7
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3,6	$t_{f,base}$: 3,6
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0,06	P_{HV} : 0,05
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 522	$V_{c,x}$: 570
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1,000	$t_{c,HV}$: 1,000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0,000	$t_{c,G}$: 0,100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0,000	$t_{c,T}$: 0,000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0,000	$t_{3,LT}$: 0,000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0,900	$t_{f,HV}$: 0,900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6,36	$t_{c,x}$: 7,05
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3,65	$t_{f,x}$: 3,65
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$C_{p,x}$: 504,67	$C_{p,x}$: 425,73
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0,47	Q_{95} : 2,12
5. Καθυστέρηση	d : 13,24	d : 19,50
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	B	C

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4. Τυπικά Σχέδια Διατάξεων Μείωσης Ταχύτητας

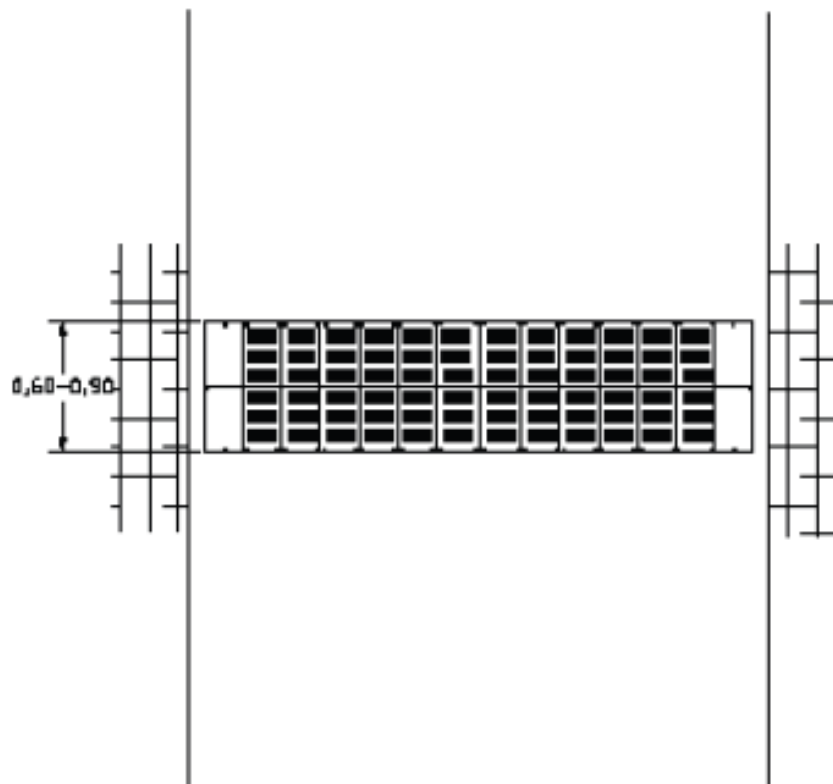
ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ ΑΠΟ ΘΕΡΜΟΠΛΑΣΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ



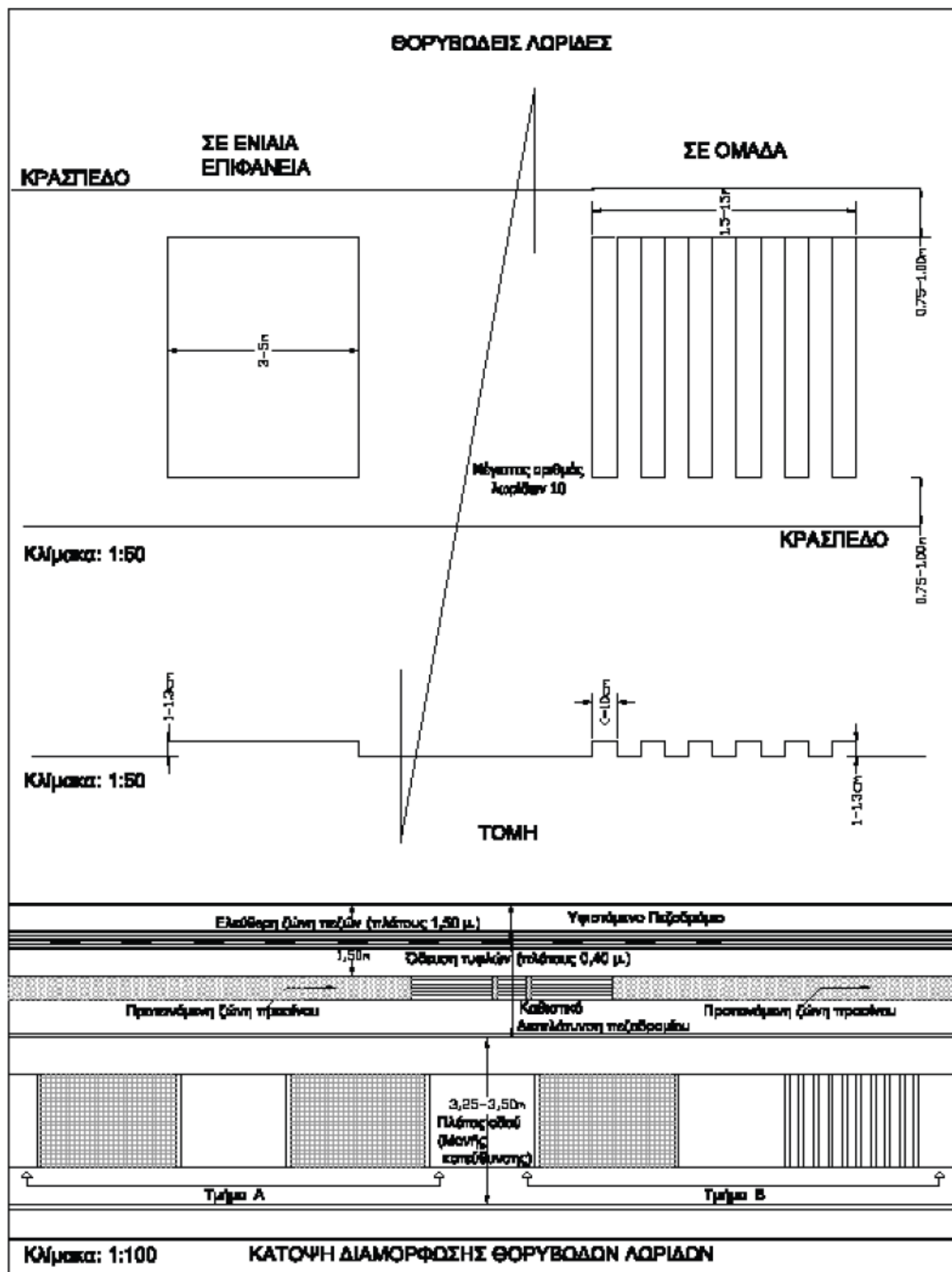
(α) Κατά μήκος τομή



(β) Κατά πλάτος τομή



(γ) Κάτωψη



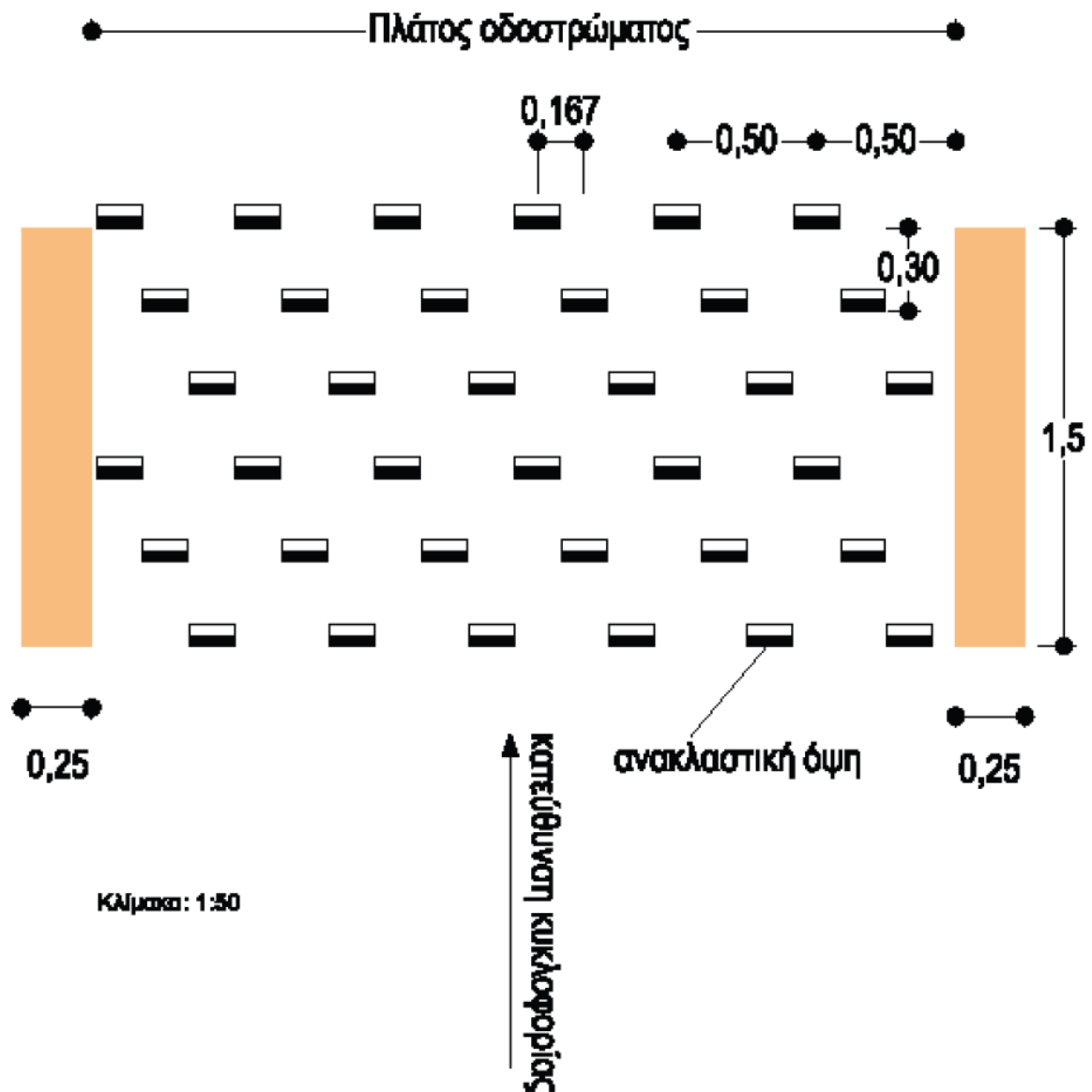
ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΧΗΜΑΤΟΣ 7 (Τμήμα Α) - ΘΟΥΡΥΒΩΔΕΣ ΛΩΡΙΔΕΣ



ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΧΗΜΑΤΟΣ 7 (Τμήμα Β) - ΘΟΥΡΥΒΩΔΕΣ ΛΩΡΙΔΕΣ



ΔΙΑΤΑΞΗ ΑΝΑΣΧΕΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
ΜΕ ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5. Σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας Πεζοδρόμου

ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ:

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΟΔΟΥ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ

ΣΤΗΝ ΠΕΡΑΙΑ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ

ΑΡΘΡΟ 1^ο

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

1. Η οδός Κουντουριώτη έχει χαρακτηριστεί πεζόδρομος, σύμφωνα με την απόφαση μεταξύ των οδών Φιλίππου και Αρχ. Μακαρίου.
2. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί:
 - στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών.
 - στην ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας.
 - στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.
 - στην αισθητική προστασία και βελτίωση του πεζόδρομου.
 - στην εξασφάλιση ασφαλών και άνετων συνθηκών κυκλοφορίας για τους πεζούς,
 - στη διευκόλυνση της κίνησης των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.
 - στην πρόληψη κινδύνων που δημιουργούνται με την ανεξέλεγκτη εναπόθεση αντικειμένων σε οδούς, πεζοδρόμια κλπ.
 - στην εξυπηρέτηση των αναγκών προσπέλασης και τροφοδοσίας του πεζοδρόμου.

ΑΡΘΡΟ 2^ο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Α) Κατευθύνσεις οδών – μονοδρομήσεις - πεζοδρομήσεις.

Εφαρμόζονται οι παρακάτω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στον πεζόδρομο της Κουντουριώτου και στις κάθετες σε αυτή οδούς:

- Η οδός Βότση μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό Δημοκρατίας προς την οδό Κουντουριώτου.
- Η οδός Ρήγα Φεραίου μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό Ψαρών προς την οδό Δημοκρατίας.
- Η οδός Αίαντος μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό Δημοκρατίας προς την οδό Ψαρών.

- Η οδός Πέτρου και Παύλου μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό Κουντουριώτου προς την οδό Δημοκρατίας.
- Η οδός Αμπελοκήπων μονοδρομείται με κατεύθυνση από την οδό Δημοκρατίας προς την οδό Κουντουριώτου.
- Η οδός Κουντουριώτου μονοδρομείται (για τα οχήματα που επιτρέπεται να κινούνται σε αυτή σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού) με κατεύθυνση από την οδό Αμπελοκήπων προς την οδό Πέτρου και Παύλου και από την οδό Βότση ως την οδό Πέτρου και Παύλου.
- Η οδός Κουντουριώτου στο τμήμα της μεταξύ των οδών Αμπελοκήπων και Ξενοφώντος πεζοδρομείται μόνιμα.

Β) Πεζοδρομήσεις

- Το τμήμα της οδού Ρήγα Φεραίου από οδό Ψαρών ως οδό Κουντουριώτου πεζοδρομείται μόνιμα.
- Το τμήμα της οδού Αίαντος από οδό Ψαρών ως οδό Κουντουριώτου πεζοδρομείται μόνιμα.
- Η οδός Κουντουριώτου πεζοδρομείται σε όλο της το μήκος τους μήνες του χρόνου που προβλέπονται από τα υπόλοιπα άρθρα του παρόντος κανονισμού.
- Τα τμήματα των οδών Αμπελοκήπων, Πέτρου και Παύλου και Βότση μεταξύ των οδών Ψαρών και Κουντουριώτη πεζοδρομούνται τους μήνες του χρόνου που προβλέπονται από τα υπόλοιπα άρθρα του παρόντος κανονισμού.
- Όλες οι κάθετες στον παραλιακό πεζόδρομο οδοί μεταξύ της οδού Αμπελοκήπων και της οδού Ξενοφώντος πεζοδρομούνται μόνιμα στο τμήμα του από τον παραλιακό πεζόδρομο έως την πρώτη κάθε φορά παράλληλη σε αυτόν οδό. Συγκεκριμένα πρόκειται για τις οδούς: Ρωμανού, Μακεδονίας, 26^{ης} Οκτωβρίου, Ομήρου, Ιπποκράτους, 28^{ης} Οκτωβρίου, Γρηγορίου Ε', Χρυσοστόμου Σμύρνης, Σωκράτους και Ηπείρου.

Όλες οι πεζοδρομήσεις πλην των οδικών τμημάτων των οδών Κουντουριώτου, Αμπελοκήπων, Πέτρου και Παύλου και Βότση είναι μόνιμες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Οι υπόλοιπες εφαρμόζονται σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα που περιλαμβάνονται στα υπόλοιπα άρθρα του παρόντος.

Γ) Στάθμευση

Απαγορεύεται η παρόδια στάθμευση σε όλα τα τμήματα που πεζοδρομούνται είτε μόνιμα, είτε για κάποιο χρονικό διάστημα. Επιτρέπεται η στάση μόνο των οχημάτων τροφοδοσίας, κατά τα χρονικά διαστήματα που προβλέπονται στην επόμενη παράγραφο.

Δ) Ανεφοδιασμός καταστημάτων .

- Ο Ανεφοδιασμός των καταστημάτων τα οποία βρίσκονται επί της οδού Κουντουριώτη και εντός της πλατείας Ελευθερίας θα πραγματοποιείται κατά τις πρωινές ώρες από 07.00πμ μέχρι 11.00πμ έκτος Σαββάτου-Κυριακής και Επισήμων Εορτών και Αργιών.
- Τα οχήματα τροφοδοσίας θα μπορούν να εισέρχονται επί της οδού Κουντουριώτου μόνο στο τμήμα από την οδό Αμπελοκήπων ως την οδό Ξενίου Διός, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας που έχουν οριστεί παραπάνω.
- Απαγορεύεται η είσοδος οχημάτων τροφοδοσίας στο υπόλοιπο τμήμα της οδού Κουντουριώτου. Τα οχήματα τροφοδοσίας θα μπορούν να εισέρχονται στα κάθετα πεζοδρομημένα οδικά τμήματα και από εκεί να ανεφοδιάζουν τα παραλιακά καταστήματα.

Ε) Μεταφορά διαμενόντων σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και ενοικιαζόμενα δωμάτια

- Οι παραπάνω επιχειρήσεις στο βαθμό που διαθέτουν όχημα για την μεταφορά των διαμενόντων σε αυτές, επιτρέπεται να εισέρχονται με αυτό στις κάθετες οδούς για να τους επιβιβάσουν και αποβιβάσουν. Η είσοδος στην οδό Κουντουριώτου απαγορεύεται.

ΣΤ) Καθιερώνεται ειδική κάρτα εισόδου

- Καθιερώνεται ειδική κάρτα εισόδου για την οδό Κουντουριώτη (πεζόδρομο) και την πλατεία Ελευθερίας η οποία θα τοποθετείται σε εμφανές σημείο του αυτοκίνητου ή του δίκυκλου το οποίο εισέρχεται στην οδό ή στην πλατεία.

Δικαιούχοι της κάρτας εισόδου.

- Δημότες οι οποίοι κατοικούν επί της οδού Κουντουριώτη, της πλατείας Ελευθερίας και όλων των κάθετων πεζοδρομούμενων οδικών τμημάτων και η είσοδος της κατοικίας αλλά και ο ιδιωτικός χώρος στάθμευσης του οχήματος τους βρίσκεται επί αυτών. Απαγορεύεται η στάθμευση των οχημάτων τους επί όλων των οδικών τμημάτων που πεζοδρομούνται και επί της πλατείας.
- Επαγγελματίες-ιδιοκτήτες και εργαζόμενοι σε επιχειρήσεις που βρίσκονται επί της οδού Κουντουριώτη, της πλατείας Ελευθερίας και των κάθετων πεζοδρομούμενων οδικών τμημάτων και διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης .

- Ξενοδόχοι και Ενοικιαστές δωματίων σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και ξενοδοχεία τα οποία διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Επίσης τα οχήματα μεταφοράς διαμενόντων στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια. Απαγορεύεται η στάθμευση και αυτών των οχημάτων επί των πεζοδρόμων.

ΑΡΘΡΟ 3ο

ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Οι πεζόδρομοι προορίζονται:

1. Για την αποκλειστική χρήση των πεζών και ποδηλάτων (Απαγορεύεται η διέλευση όλων των οχημάτων χωρίς ειδική άδεια).

2. Για την είσοδο και έξοδο των οχημάτων προς και από ιδιωτικούς νομίμως υφιστάμενους χώρους στάθμευσης παρόδων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης. Σε κάθε είσοδο του πεζόδρομου ειδική πινακίδα αναγγέλλει την χρήση του και προειδοποιεί για τον τρόπο λειτουργίας του. Καθιερώνεται ειδική κάρτα εισόδου για την οδό Κουντουριώτη και την πλατεία Ελευθερίας, η οποία θα τοποθετείται σε εμφανές σημείο του οχήματος το οποίο εισέρχεται στην ελεγχόμενη περιοχή. Δικαιούχοι της κάρτας εισόδου είναι:

- Μόνιμοι κάτοικοι επί της οδού Κουντουριώτη και της πλατείας Ελευθερίας των οποίων η είσοδος της κατοικίας και του ιδιωτικού χώρου στάθμευσης βρίσκεται επί της οδού ή της πλατείας
- Επαγγελματίες – οι επιχειρήσεις των οποίων διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης με είσοδο επί της οδού ή της πλατείας
- Ενοικιαστές δωματίων σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και ξενοδοχεία τα οποία διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης με είσοδο επί της οδού ή της πλατείας.

3. Η πρόσβαση οχημάτων στον Πεζόδρομο περιορίζεται με τη χρήση μόνο κινητών μεταλλικών εμποδίων στις συμβολές των κάθετων οδών που πεζοδρομούνται με τις οδούς: Ψαρών, Διογένους, Αθηνάς, Νικ. Πλαστήρα. Επίσης στη συμβολή του πεζοδρόμου με την οδό Φιλίππου.

Τα κινούμενα εμπόδια που τοποθετούνται στις συμβολές των οδών Αμπελοκήπων/Διογένους, Πέτρου και Παύλου/Διογένους, Βότση/Ψαρών θα παραμένουν ανοιχτά τους μήνες Οκτώβριο, Νοέμβριο, Δεκέμβριο, Ιανουάριο, Φεβρουάριο, καθ' όλο το 24ωρο εκτός των επισήμων αργιών και εορτών.

Κατά τους μήνες Μάρτιο, Απρίλιο, Μάιο και από Παρασκευή 11:00 πμ μέχρι την

Δευτέρα 01.00 πμ όλα τα εμπόδια θα παραμένουν κλειστά. Τις υπόλοιπες ημέρες και ώρες θα ανοίγουν τα εμπόδια που τοποθετούνται στις συμβολές των οδών Αμπελοκήπων/Διογένους, Πέτρου και Παύλου/Διογένους, Βότση/Ψαρών.

Κατά τους μήνες Ιούνιο Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο τα εμπόδια θα παραμένουν κλειστά καθ όλη την διάρκεια της ημέρας. Τις μεταμεσονύκτιες ώρες από 01:00 πμ - 11:00 πμ θα ανοίγουν τα εμπόδια στις συμβολές των οδών Αμπελοκήπων/Διογένους, Πέτρου και Παύλου/Διογένους, Βότση/Ψαρών.

Σε κάθε περίπτωση τα εμπόδια που παραμένουν κλειστά απομακρύνονται μόνο για την είσοδο-έξοδο οχημάτων με ειδική άδεια και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Την ευθύνη χειρισμού των κινητών εμποδίων αναλαμβάνουν ιδιοκτήτες των παρακείμενων επιχειρήσεων και σε περίπτωση μη ύπαρξης επιχειρήσεων, μόνιμων κατοικιών.

4. Στον Πεζόδρομο επιτρέπεται κατ' εξαίρεση:

α) Όλο το 24ωρο:

Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων παροχής πρώτων βοηθειών, των αυτοκινήτων που μεταφέρουν ασθενείς, των απορριματοφόρων, των αυτοκινήτων της Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, των οχημάτων των Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και του Δήμου για την αντιμετώπιση περιπτώσεων επείγουσας ανάγκης καθώς και νεκροφόρων οχημάτων. Τα οχήματα αυτά μπορούν να κινούνται ελεύθερα σε όλα τα πεζοδρομούμενα τμήματα και σε όλο τους το μήκος.

Επίσης, η είσοδος – έξοδος ΤΑΞΙ μόνο για την επιβίβαση ή αποβίβαση διαμενόντων και αποσκευών στις τουριστικές επιχειρήσεις των πεζοδρόμων. Η κυκλοφορία των ΤΑΞΙ επί των πεζοδρόμων γίνεται με αντίστοιχο τρόπο με αυτόν των οχημάτων τροφοδοσίας.

β) Όλο το 24ωρο με ειδική άδεια περιορισμένης χρονικής ισχύος:

- Η κίνηση οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών από ή προς την περιοχή, τροφοδοσίας καυσίμων μικτού βάρους μέχρι τεσσάρων (4) τόνων, εφόσον είναι εφοδιασμένα με ειδική άδεια περιορισμένης χρονικής ισχύος, η οποία χορηγείται από τον Δήμο και η οποία αναφέρει τον χρόνο ισχύος και τον αριθμό κυκλοφορίας.
- Η κίνηση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως που οι ιδιοκτήτες τους κατοικούν ή έχουν καταστήματα επί του Πεζόδρομου, για να διέρχονται από αυτόν εφόσον συντρέχει ιδιαίτερος και σημαντικός λόγος και είναι

εφοδιασμένα με ειδική άδεια περιορισμένης χρονικής ισχύος, η οποία χορηγείται από τον Δήμο και αναφέρει τον χρόνο ισχύος και τον αριθμό κυκλοφορίας.

γ) Όλο το 24ωρο, με ειδική άδεια ισχύος ενός έτους:

- Η κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων μεταφοράς αναπήρων που έχουν πιστοποιητικό αναπηρίας και ανήμπορων υπερηλίκων, εφόσον είναι εφοδιασμένα με ειδική άδεια περιορισμένης χρονικής ισχύος, η οποία χορηγείται από τον Δήμο και αναφέρει τον χρόνο ισχύος και τον αριθμό κυκλοφορίας.
- Η κίνηση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως που ανήκουν σε κατοίκους του πεζοδρόμου, για να σταθμεύουν σε ιδιόκτητο χώρο στάθμευσης νομίμως υφιστάμενο, εφόσον είναι εφοδιασμένα με ειδική άδεια περιορισμένης χρονικής ισχύος, η οποία χορηγείται από τον Δήμο και αναφέρει τον χρόνο ισχύος και τον αριθμό κυκλοφορίας.
- Η κίνηση οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως που ανήκουν σε επιχειρήσεις ξενοδοχείων και ενοικιαζόμενων δωματίων των πεζοδρόμων, για να αποβιβάζουν και επιβιβάζουν διαμένοντες σε αυτές καθώς και για να σταθμεύουν σε ιδιόκτητο χώρο στάθμευσης νομίμως υφιστάμενο, εφόσον είναι εφοδιασμένα με ειδική άδεια περιορισμένης χρονικής ισχύος, η οποία χορηγείται από τον Δήμο και αναφέρει τον χρόνο ισχύος και τον αριθμό κυκλοφορίας. Τα τουριστικά καταλύματα (Ενοικιαζόμενα Δωμάτια που φέρουν την σήμανση του ΕΟΤ καθώς και τα Ξενοδοχεία) τα οποία διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης επί της οδού ή της πλατείας Ελευθερίας δύνανται να εφοδιάζουν στους ενοικιαστές τους την ειδική κάρτα εισόδου μετά από συνεννόηση με την αρμοδία υπηρεσία του Δήμου. Η επιβίβαση και αποβίβαση θα γίνεται μόνο από τις κάθετες οδούς και από την οδό Κουντουριώτου μεταξύ των οδών Αμπελοκήπων και Βότση καθώς και επί της πλατείας Ελευθερίας. Εφόσον δεν διατίθεται χώρος στάθμευσης εκτός οδού, το όχημα θα πρέπει να εξέλθει της πεζοδρομημένης περιοχής.

δ) Κατά τις παρακάτω ώρες: Από 07:00 πμ. έως 11:00 πμ., για όλες τις ημέρες εξαιρουμένων των Σαββάτων, Κυριακών και Αργιών, η κίνηση οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων μικτού βάρους μέχρι τεσσάρων (4) τόνων.

Η κυκλοφορία όλων των παραπάνω οχημάτων, πλην αυτών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της ανωτέρω παραγράφου 4.α) του παρόντος άρθρου, θα διεξάγεται σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ορίζονται στο Άρθρο 2^ο του παρόντος κανονισμού.

5. Όροι, περιορισμοί και απαγορεύσεις κίνησης στον Πεζόδρομο:

α) Η ταχύτητα των αυτοκινήτων δεν θα υπερβαίνει τα 20 χλμ/ώρα, ενώ οι πεζοί σε οποιαδήποτε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.

β) Η πορεία των αυτοκινήτων στα τμήματα των πεζοδρόμων όπου αυτή επιτρέπεται γίνεται σύμφωνα με την αντίστοιχη κατακόρυφη σήμανση που θα τοποθετηθεί..

γ) Απαγορεύεται η όπισθεν κίνηση των αυτοκινήτων εκτός αν καθοδηγούνται από πεζό.

δ) Απαγορεύονται οι επί τόπου στροφές.

ε) Ο χρόνος στάθμευσης οχημάτων για τροφοδοσία θα περιορίζεται στον απολύτως απαραίτητο.

στ) Η στάθμευση αυτοκινήτου τροφοδοσίας δεν θα παρεμποδίζει την τροφοδοσία παρόδιων.

ζ) Απαγορεύεται παντελώς η στάθμευση οποιουδήποτε οχήματος (μηχανοκίνητου, τρικύκλου, δίκύκλου, ποδηλάτου, κλπ.) στις εισόδους του Πεζόδρομου καθ' όλο το 24ωρο.

η) Απαγορεύεται η κίνηση σχημάτων μικτού βάρους άνω των 4 τόνων εκτός:

- Των αυτοκινήτων αποκομιδής προϊόντων εκσκαφών ή κατεδαφίσεων ή μεταφοράς οικοδομικών υλικών που έχουν σχέση με ανέγερση, επισκευή ή κατεδάφιση οικοδομής για τα οποία επιτρέπεται μικτού βάρους μέχρι 16 τόνων.
- Των αυτοκινήτων μεταφοράς έτοιμου σκυροδέματος για τα οποία επιτρέπεται μικτού βάρους μέχρι 20 τόνων.

θ) Απαγορεύεται εντελώς η χρήση ερπυστριοφόρων οχημάτων.

ι) Αν αποδειχθεί ότι είναι ανάγκη για λόγους ασφαλείας, ανετότερης κυκλοφορίας ή προστασίας των πεζών, η επιτρεπόμενη κυκλοφορία των οχημάτων διανομής εμπορευμάτων μπορεί να απαγορευτεί σε ειδικές περιπτώσεις.

ια) Η τοποθέτηση εμπορευμάτων σκευών και εν γένει αντικειμένων από τους παρόδιους απαγορεύεται παντελώς εκτός των τραπεζοκαθισμάτων ζαχαροπλαστέϊων, εστιατορίων, καφετεριών και συναφών καταστημάτων καθώς και πρόχειρων κατασκευών ύστερα από άδεια των αρμοδίων οργάνων

του Δήμου με όρους ή προϋποθέσεις που ορίζει το Δημοτικό Συμβούλιο.

ιβ) Κάθε κάτοχος οχήματος υποχρεούται να αποζημιώσει τον Δήμο βάσει του προϋπολογισμού της Τεχνικής του Υπηρεσίας, θεωρημένου από τον Δήμαρχο, για τις ζημιές που τυχόν θα προκληθούν από την κυκλοφορία και την στάθμευση του οχήματος του μέσα στη ζώνη του Πεζόδρομου.

ιγ) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου, επιτρέπεται η είσοδος και η στάθμευση αναπηρικών Ι.Χ. επιβατικών οχημάτων, επί της οδού Κουντουριώτη, χωρίς να είναι απαραίτητη η ύπαρξη ιδιωτικού χώρου στάθμευσης και σε σημείο το οποίο θα καθοριστεί από την αρμόδια υπηρεσία του Δήμου.

ιδ) Απαγορεύεται η χρήση (διέλευση – στάση) μηχανοκίνητων δικύκλων σε όλη την έκταση του πεζόδρομου (ισχύει και για τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος με χρήση δικύκλων για την μεταφορά των ειδών τους) εκτός των δικύκλων των κατοίκων τα οποία φέρουν ειδική άδεια του Δήμου. Τα δίκυκλα των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος που χρησιμοποιούνται για την τροφοδοσία τους ακολουθούν τους κανόνες που έχουν οριστεί για τα οχήματα τροφοδοσίας γενικώς.

ιε) Επιτρέπεται η χρήση ποδηλάτου επί της οδού Κουντουριώτη και επί του πεζοδρομημένου τμήματος της οδού Σόλωνος όπου προβλέπεται να δημιουργηθεί ποδηλατόδρομος, αρκεί η ταχύτητα να μην υπερβαίνει κατά πολύ την ταχύτητα βαδίσματος των πεζών.

ΑΡΘΡΟ 4^ο

ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Α) Κατά το διάστημα από 1^η Οκτωβρίου μέχρι 28-29η Φεβρουαρίου:

Θα αποδίδεται στην κυκλοφορία και στάθμευση το τμήμα της οδού Κουντουριώτη από οδό Αμπελοκήπων ως οδό Βότση όλες της ημέρες και ώρες της εβδομάδος, εκτός από τις επίσημες Γιορτές και Αργίες. Επίσης, αποδίδονται στην κυκλοφορία και στάθμευση τα τμήματα των οδών Αμπελοκήπων, Πέτρου και Παύλου και Βότση από την οδό Διογένους και Ψαρών ως την οδό Κουντουριώτου. Κατά τις Εορτές και Αργίες η κυκλοφορία διεξάγεται σύμφωνα με αυτά που προβλέπονται στο σημείο Γ) του παρόντος Άρθρου.

- Επιτρέπεται η είσοδος και η στάθμευση ΙΧ επιβατικών οχημάτων και δικύκλων στα παραπάνω οδικά τμήματα.

- Απαγορεύεται η είσοδος και η στάθμευση σε όλα τα υπόλοιπα πεζοδρομούμενα οδικά τμήματα, πλην των εξαιρέσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Β) Κατά το διάστημα από 1η Μαρτίου μέχρι και τις 31^η Μαΐου:

Το τμήμα της οδού Κουντουριώτου από την οδό Αμπελοκήπων ως την οδό Βότση θα παραμένει κλειστό από Παρασκευή 11:00 π.μ. μέχρι τη Δευτέρα στις 01:00 π.μ. Κλειστά θα παραμένουν επίσης τα τμήματα των οδών Αμπελοκήπων, Πέτρου και Παύλου και Βότση από την οδό Διογένους και Ψαρών ως την οδό Κουντουριώτου. Τις υπόλοιπες ημέρες και ώρες η κυκλοφορία και η στάθμευση θα διεξάγονται σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο σημείο Α) του παρόντος Άρθρου

- Απαγορεύεται η είσοδος στάθμευση ΙΧ οχημάτων και δικύκλων στα παραπάνω οδικά τμήματα.
- Απαγορεύεται η είσοδος και η στάθμευση σε όλα τα υπόλοιπα πεζοδρομούμενα οδικά τμήματα, πλην των εξαιρέσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Γ) Κατά το διάστημα από 1^η Ιουνίου μέχρι και την 31^η Σεπτεμβρίου .

Το τμήμα της οδού Κουντουριώτου από την οδό Αμπελοκήπων ως την οδό Βότση θα παραμένει κλειστό καθ' όλη τη διάρκεια του παραπάνω χρονικού διαστήματος. Κλειστά θα παραμένουν επίσης τα τμήματα των οδών Αμπελοκήπων, Πέτρου και Παύλου και Βότση από την οδό Διογένους και Ψαρών ως την οδό Κουντουριώτου.

- Απαγορεύεται η είσοδος στάθμευση ΙΧ οχημάτων και δικύκλων στα παραπάνω οδικά τμήματα.
- Απαγορεύεται η είσοδος και η στάθμευση σε όλα τα υπόλοιπα πεζοδρομούμενα οδικά τμήματα, πλην των εξαιρέσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Καθ' όλη τη διάρκεια του έτους απαγορεύεται η είσοδος και η στάθμευση καθ' στην πλατεία Ελευθερίας. Σε όλες τις περιπτώσεις όπου απαγορεύεται η κυκλοφορία και η στάθμευση οχημάτων επί των πεζοδρομούμενων τμημάτων, ισχύουν οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στα υπόλοιπα Άρθρα του παρόντος κανονισμού.

ΑΡΘΡΟ 5°

ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ Ή ΑΝΕΓΕΡΣΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ

1. Σε κάθε περίπτωση που για την κατεδάφιση, επισκευή ή ανέγερση οικοδομών απαιτείται οικοδομική άδεια, οι αιτούντες οφείλουν να προσκομίζουν στην αρμόδια Πολεοδομική Αρχή βεβαίωση του Δήμου για την κατάθεση εγγυητικής επιστολής. Το ύψος της εγγυητικής επιστολής καθορίζεται από το Δήμο για κάθε περίπτωση, ανάλογα με τη φύση των εργασιών που θα εκτελεστούν ώστε να χρησιμεύει, σε περίπτωση φθορών, για την επαναφορά και αποκατάσταση του οδοστρώματος και του εξοπλισμού της οδού στην προηγούμενη κατάσταση από το Δήμο, εφόσον ο ενδιαφερόμενος δεν προβεί στην άρτια εκτέλεση των εργασιών αυτών, μετά από σχετική πρόσκληση και μέσα σε τακτή προθεσμία.
2. Προκειμένου περί ανεγέρσεως νέας οικοδομής, η κατεδάφιση του υπάρχοντος κτίσματος και η εκσκαφή του οικοπέδου επιτρέπεται να γίνεται με μηχανικά μέσα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις επόμενες παραγράφους του παρόντος άρθρου. Απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση, η κίνηση ερπυστριοφόρου μηχανήματος στον Πεζόδρομο. Ο ιδιοκτήτης του ακινήτου στο οποίο γίνονται οι ανωτέρω εργασίες, μεριμνά καθημερινά μετά το πέρας των εργασιών, για τον καθαρισμό και την απομάκρυνση κάθε υλικού που έχει μείνει στην επιφάνεια της οδού (χώματα, λάσπες, μπάζα υπολείμματα σκυροδέματος, κλπ).
3. Κατά την κατεδάφιση, ανέγερση ή επισκευή οικοδομής ή ανακαίνιση καταστήματος, θα περιφράσσεται υποχρεωτικά ο προς αυτής χώρος σε απόσταση το πολύ 1,50 μ. από την ρυμοτομική και σε περίπτωση που αυτή ταυτίζεται με την οικοδομική, από την οικοδομική γραμμή και σε ύψος 2,50 μ. από την στάθμη της οδού, με αδιαπέραστο από τις σκόνες υλικό. Το είδος αυτού του υλικού μπορεί να ορίζεται από τον Δήμο. Απαγορεύεται η απόθεση κάθε είδους υλικών έξω από το περίφραγμα αυτό.
4. Οι κοινόχρηστοι χώροι θα παραχωρούνται με την προϋπόθεση να μη δημιουργείται όχληση στα καταστήματα, να διασφαλίζεται η ομαλή κυκλοφορία πεζών & οχημάτων από παράπλευρες οδούς και να τηρούνται οι ώρες κοινής ησυχίας.
5. Ο Δήμος διατηρεί το δικαίωμα να ζητήσει την κατάθεση εγγυητικής επιστολής από τους ενδιαφερομένους, το ύψος της οποίας θα καθορίζεται από το Τέλος Διακοπής ή παρεμπόδισης κυκλοφορίας που ισχύει για το τρέχον έτος.
6. Όταν οι εργασίες ανεγέρσεως νέας οικοδομής, φθάσουν στο στάδιο

περαιώσεως του φέροντος οργανισμού του ισογείου και της πλάκας οροφής του, τότε το περίφραγμα θα αφαιρείται και αφού αποκατασταθεί πλήρως το οδόστρωμα από τυχόν φθορές, θα τοποθετηθεί ικρίωμα, έτσι ώστε να είναι δυνατή η χρησιμοποίηση από το κοινό όλου του πλάτους του Πεζοδρόμου, μέχρι την οικοδομική γραμμή. Το ικρίωμα αυτό θα επενδύεται από ύψος τουλάχιστον 2,50 μ. με το ανωτέρω υλικό ώστε κατά την διάρκεια των εργασιών να μην ρυπαίνεται το οδόστρωμα.

7. Σε κάθε περίπτωση οιασδήποτε εργασίας ανασκαφής του οδοστρώματος, για την σύνδεση κτιρίων με τα Δίκτυα Κοινής Ωφελείας η αποκατάσταση του οδοστρώματος στην αρχική του μορφή, με τα αυτά υλικά και την αυτή επιμέλεια είναι υποχρεωτική και βαρύνει εξ ολοκλήρου τον εκτελούντα το έργο, οργανισμό ή ιδιοκτήτη του ακινήτου.

ΑΡΘΡΟ 6°

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΡΕΝΟΥ

Καθορίζεται η λειτουργία του «Τουριστικού Τρένου», η οποία θα πραγματοποιείται προκειμένου να προωθηθεί η διασύνδεση των περιοχών αστικής κινητικότητας της πόλης, κατά τρόπο που θα ενσωματώνεται αρμονικά εντός του οδικού δικτύου της πόλης και σε συμφωνία με τις υπάρχουσες προδιαγραφές του Πεζοδρόμου, προς εξυπηρέτηση της τουριστικής ανάπτυξης και αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή, επιτρέποντας ταυτόχρονα την ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία των πεζών, οχημάτων και ευρισκόμενων εντός της ακτίνας λειτουργίας του. Προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία συνθηκών κυκλοφοριακής συμφόρησης τις ώρες αιχμής, η λειτουργία του «Τουριστικού Τρένου» θα δύναται να πραγματοποιείται κατά τις ώρες 10:00 - 14:00 και 16:00 - 21:00 ώστε να μην επιβαρύνεται κυκλοφορικά η πόλη.

Η διαδρομή του «Τουριστικού Τραίνου» θα εγκριθεί από τις υπηρεσίες του Δήμου και θα περιορίζεται στο τμήμα πέραν του προσδιοριζόμενου τμήματος στο Άρθρο 1 τμήματος πεζοδρόμου με αφετηρία την τοποθεσία «Κοχύλι» και κατεύθυνση προς Ν. Επιβάτες.

ΑΡΘΡΟ 7°

ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ

1. Προκειμένου να παραχωρηθεί κοινόχρηστος χώρος του Δήμου για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων πρέπει να εξασφαλίζονται κατ' ελάχιστο τα

ακόλουθα στην περίπτωση Πεζοδρόμου:

α) Η παραχωρούμενη για τραπεζοκαθίσματα και συναφή στοιχεία επιφάνεια, πρέπει:

- να ακολουθεί το Σχέδιο Διαχείρισης Πεζοδρόμου που συνοδεύει τον παρόντα κανονισμό, ως προς τα όρια των τραπεζοκαθισμάτων.
- να αφήνει ελεύθερο διάδρομο για τη διέλευση των πεζών και των ποδηλατών, καθώς και των οχημάτων που εξαιρούνται από την απαγόρευση κυκλοφορίας, με πλάτος όσο προβλέπεται για κάθε τμήμα του από το Σχέδιο Διαχείρισης Πεζοδρόμου.
- να μην υπερβαίνει το 40% του πλάτους του πεζοδρόμου.

β) Τυχόν υπάρχουσες οδεύσεις τυφλών πρέπει να παραμένουν ελεύθερες, καθώς και τουλάχιστον 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών.

γ) Ο παραχωρούμενος χώρος δεν μπορεί να ξεπερνά σε μήκος το μήκος του προσώπου του καταστήματος, σύμφωνα και με την κείμενη νομοθεσία.

δ) Η παραχώρηση και χρήση τμήματος πεζοδρόμου για τραπεζοκαθίσματα, δεν πρέπει να βλάπτει καθ' οιονδήποτε τρόπο τα στοιχεία διαμόρφωσης του πεζοδρόμου (δάπεδο, φύτευση, καθιστικά, φωτισμός, κλπ) και δεν αποτελεί λόγο για την αλλαγή της διαμόρφωσής του. Οι χρήστες των εκδοθεισών αδειών οφείλουν να προστατεύουν την υπάρχουσα φύτευση και διαμόρφωση εν γένει των κοινόχρηστων χώρων και να φροντίζουν για την καθαριότητα αυτών.

2. Στην περίπτωση Πλατείας πρέπει να εξασφαλίζονται κατ' ελάχιστο:

α) Η παραχωρούμενη για τραπεζοκαθίσματα συναφή στοιχεία επιφάνεια, πρέπει να μην υπερβαίνει λωρίδα πλάτους 4,00μ. στη νοητή προέκταση της πρόσοψης του καταστήματος υγειονομικού ενδιαφέροντος και να μην υπερβαίνει το 40% του ημίσεως του πλάτους της πλατείας.

β) Η παραχώρηση και χρήση τμήματος πλατείας ή κοινόχρηστου χώρου για τραπεζοκαθίσματα, δεν πρέπει να βλάπτει καθ' οιονδήποτε τρόπο τα στοιχεία διαμόρφωσης (δάπεδο, φύτευση, καθιστικά, φωτισμός, κλπ) και δεν αποτελεί λόγο για την αλλαγή της διαμόρφωσής της. Οι χρήστες των εκδοθεισών αδειών οφείλουν να προστατεύουν την υπάρχουσα φύτευση και διαμόρφωση εν γένει των κοινόχρηστων χώρων και να φροντίζουν για την καθαριότητα αυτών.

γ) Ο παραχωρούμενος χώρος δεν μπορεί να ξεπερνά σε μήκος το μήκος του προσώπου του καταστήματος, σύμφωνα και με την κείμενη νομοθεσία.

δ) Τα προαναφερόμενα (2.α & 2.β) μπορούν να διαφοροποιηθούν μόνο βάση

ειδικής μελέτης, για το σύνολο της πλατείας - κοινόχρηστου χώρου.

ε) Τυχόν Υπάρχουσες οδεύσεις τυφλών πρέπει να παραμένουν ελεύθερες, καθώς και τουλάχιστον 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών.

στ) Εφόσον στο χώρο υπάρχει τοποθετημένο γλυπτό έργο τέχνης, η παραχωρούμενη επιφάνεια πρέπει να οριοθετείται σε ικανή απόσταση από αυτό, ανάλογα με το μέγεθος του γλυπτού και πάντως σε απόσταση όχι μικρότερη των 3,00μ.

3. Εφόσον η παραχωρούμενη σε κατάσταση υγειονομικού ενδιαφέροντος, εμπίπτει σε δύο διαφορετικές κατηγορίες κοινόχρηστου χώρου, για κάθε επιμέρους τμήμα, ισχύουν αντίστοιχα τα οριζόμενα για κάθε κατηγορία.

4. Η παραχωρούμενη επιφάνεια κοινόχρηστου χώρου, περιλαμβάνει το σύνολο των στοιχείων τα οποία κατά περίπτωση επιτρέπονται, καθώς και τους μεταξύ τους διαδρόμους ή αναγκαίες αποστάσεις. Συγκεκριμένα, για χώρους που γειτνιάζουν με την ακτογραμμή πρέπει να εξασφαλίζεται ελεύθερη πρόσβαση στην ακτή από τον πεζόδρομο. Το κάθε κατάστημα οφείλει να διατηρεί 0,50μ. στα όρια του κοινοχρήστου χώρου που παραχωρήθηκε ως πρόσβαση για τους λουόμενους.

5. Ο Δήμος θα πρέπει να φροντίσει ώστε να τοποθετηθούν ράμπες ώστε να εξυπηρετούνται τα ΑμεΑ.

6. Ανεξάρτητα των προαναφερόμενων, εφόσον ο κοινόχρηστος χώρος εμπίπτει σε περιοχή για την οποία ισχύουν ειδικοί όροι και περιορισμοί, υπερισχύουν οι ειδικοί όροι προστασίας, στο βαθμό που αυτοί αφορούν και στον κοινόχρηστο χώρο.

7. Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση μεγαφωνικών εγκαταστάσεων καθώς και διαφημιστικών στοιχείων σε παραχωρούμενους κοινόχρηστους χώρους.

8. Οι καταστηματαρχές έχουν υποχρέωση να απομακρύνουν τα τραπεζοκαθίσματα και εμπορεύματα από τους χώρους σε περίπτωση που το Τμήμα Καθαριότητας του Δήμου προβαίνει στον καθαρισμό τους.

9. Δεν επιτρέπεται η αποθήκευση τραπεζοκαθισμάτων, εμπορευμάτων και λοιπών στοιχείων εξοπλισμού επί του πεζοδρόμου.

10. Απαγορεύεται η με οποιοδήποτε τρόπο ηλεκτροδότηση των παραχωρούμενων κοινόχρηστων χώρων που βρίσκονται επί των πλατειών, με την τοποθέτηση εναέριων καλωδίων.

Η άδεια ανακαλείται υποχρεωτικά από τη Δημοτική Αρχή, με αιτιολογημένη απόφασή της, μέσα σε δέκα (10) ημέρες από την έγγραφη ειδοποίηση της ΕΛ.ΑΣ ότι συντρέχουν λόγοι ασφάλειας της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων ή ένεκα ληφθέντων μέτρων από δημόσια αρχή. Επίσης ανακαλείται η άδεια όταν διαπιστωθεί παράβαση των όρων της κατεχόμενης άδειας, οπότε και επιβάλλεται πρόστιμο απομάκρυνση των ειδών από την αρμόδια υπηρεσία του Δήμου, με επιβάρυνση του υπαιτίου, με το συνολικό κόστος .

ΑΡΘΡΟ 8°

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΩΡΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ – ΔΙΑΚΟΣΜΗΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Για να είναι δυνατό να εγκριθεί τοποθέτηση στοιχείων εξοπλισμού, θα πρέπει να ισχύουν τα παρακάτω:

- Ο εξοπλισμός, στο σύνολό του, πρέπει να βρίσκεται εντός των παραχωρούμενων κοινόχρηστων χώρων.
- Κάθε κατάληψη εκτός των ορίων του παραχωρούμενου χώρου θεωρείται αυθαίρετη και την ευθύνη φέρει ο υπεύθυνος του καταστήματος. Η σκίαση των χώρων θα καλύπτει επιφάνεια το πολύ ίση με αυτή του παραχωρούμενου κοινόχρηστου χώρου.
- Δεν επιτρέπεται καμία παρέμβαση που να εμποδίζει την απρόσκοπτη και ελεύθερη χρήση του αστικού εξοπλισμού που έχει εγκαταστήσει ο Δήμος στον κοινόχρηστο χώρο.
- Δεν επιτρέπεται καμία επέμβαση στην υποδομή ή άλλη μόνιμη κατασκευή στον παραχωρούμενο κοινόχρηστο χώρο.

1. Τραπεζοκαθίσματα:

α) Τα τραπέζια και καθίσματα, πρέπει να είναι κατασκευασμένα από καλής ποιότητας υλικά, κατάλληλα για υπαίθριο χώρο και σε καμία περίπτωση από πλαστικό.(Δίνεται στους ιδιοκτήτες των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος προθεσμία δυο(2) ετών για την αντικατάσταση των πλαστικών τραπεζοκαθισμάτων Η συντήρηση των τραπεζοκαθισμάτων και η αντικατάστασή τους σε περίπτωση φθοράς αποτελεί υποχρέωση του καταστήματος Υ.Ε.

β) Η αισθητική, το μέγεθος και τα υλικά των τραπεζοκαθισμάτων, πρέπει να εναρμονίζονται με τον κοινόχρηστο χώρο και δεν επιτρέπεται αυτά να λειτουργούν ως διαχωριστικά (π.χ. καθίσματα πολλών θέσεων με πολύ υψηλή πλάτη) ή ως μέσα σκίασης (π.χ. ενσωματωμένη τέντα).

γ) Δεν επιτρέπεται η χρήση τραπεζοκαθισμάτων που φέρουν επιγραφές ή διαφημίσεις καθώς και η τοποθέτηση, επί αυτών οποιουδήποτε σχετικού στοιχείου.

δ) Δεν επιτρέπεται η στερέωση με σταθερό τρόπο, των τραπεζιών και καθισμάτων, στο δάπεδο ή σε στοιχεία του κοινόχρηστου χώρου, ούτε η κατασκευή σταθερών τραπεζιών και καθισμάτων. Η ασφάλιση των τραπεζοκαθισμάτων, σε ώρες μη λειτουργίας του καταστήματος, γίνεται με τρόπο ανεξάρτητο από τον κοινόχρηστο χώρο και τον εξοπλισμό του. Για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα (π.χ. χειμερινοί μήνες) εφόσον είναι αναγκαία η προστασία και αποθήκευση, τα τραπεζοκαθίσματα αποσύρονται, καθώς δεν είναι επιτρεπτή η χρήση του κοινόχρηστου χώρου για αποθήκευση.

ε) Σε περίπτωση κατά την οποία στον παραχωρούμενο χώρο υπάρχουν καθιστικά, που αποτελούν μέρος της εγκεκριμένης διαμόρφωσης του κοινόχρηστου χώρου, δεν επιτρέπεται η κατάργηση ή αλλοίωσή τους (π.χ. σταθερή επικάλυψη ή επένδυση).

2. Σκιαδία (ομπρέλες):

α) Τα σκιαδία μπορεί να έχουν κυκλική ή τετράγωνη κάτοψη και μόνο ένα κατακόρυφο στοιχείο στήριξης στο έδαφος. Πρέπει να έχουν μηχανισμό που επιτρέπει το κλείσιμό τους και δεν επιτρέπεται στα σκιαδία να στερεώνονται, κατακόρυφα ή οριζόντια, οποιουδήποτε είδους πρόσθετα στοιχεία.

β) Το ελεύθερο ύψος του σκιαδίου δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 2,20μ. και το συνολικό ύψος δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο των 3,00μ. Το μέγεθος των σκιαδίων προσδιορίζεται κατά περίπτωση, σε συνάρτηση με τις διαστάσεις του παραχωρούμενου χώρου και τα χαρακτηριστικά του κοινόχρηστου χώρου.

γ) Η στήριξη κάθε σκιαδίου επί του δαπέδου είναι ανεξάρτητη και γίνεται με τρόπο ανάλογο του μεγέθους του, ώστε να εξασφαλίζεται η στατική επάρκεια και η σταθερότητά του. Για μεγάλου μεγέθους ομπρέλες και εφόσον απαιτείται σταθερή στερέωση επί του δαπέδου του κοινόχρηστου χώρου, αυτή πρέπει να γίνεται με τρόπο που δεν απαιτεί αποξήλωση της δαπεδόστρωσης ή εκτεταμένη φθορά της. Μετά την προσωρινή ή οριστική απομάκρυνση του σκιαδίου, δεν μπορεί να παραμένουν ή να εξέχουν στοιχεία στο δάπεδο του κοινόχρηστου χώρου, ενώ σε περίπτωση που η στήριξη του σκιαδίου προκάλεσε φθορά, η ευθύνη αποκατάστασης βαρύνει το κατάστημα Υ.Ε.

δ) Τα σκιαδία, πρέπει να είναι κατασκευασμένα από καλής ποιότητας υλικά. Η καθαριότητα, συντήρηση ή αντικατάστασή τους σε περίπτωση φθοράς αποτελεί υποχρέωση του καταστήματος Υ.Ε.

ε) Το πανί των σκιαδίων μπορεί να είναι μονόχρωμο ή δίχρωμο και πάντως πρέπει να είναι ανοιχτόχρωμο, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται θερμική άνεση το καλοκαίρι και φωτεινότητα το χειμώνα.

στ) Τα σκιάδια ενός καταστήματος πρέπει να είναι ομοιόμορφα ως προς τα υλικά, τον τρόπο κατασκευής και το χρώμα.

ζ) Δεν επιτρέπεται η χρήση σκιαδίων που φέρουν επιγραφές ή διαφημίσεις, εξαιρούμενης της εκτύπωσης της επωνυμίας ή σήματος του καταστήματος στο ελεύθερο κατακόρυφο τμήμα του πανιού.

3. Στοιχεία φύτευσης (γλάστρες – ζαρντινιέρες)

α) Τα στοιχεία φύτευσης ενός καταστήματος πρέπει να είναι ομοιόμορφα ως προς τα υλικά, τον τρόπο κατασκευής και το χρώμα και τοποθετούνται σε διάταξη που να μην καθιστούν τον κοινόχρηστο χώρο περικόλειστο αλλά και να επιτρέπουν την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών.

Μπορεί να είναι κυκλικής ή παραλληλόγραμμης κάτοψης και να είναι χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για φύτευση δένδρων, θάμνων ή εποχιακών φυτών (απαγορεύεται η τοποθέτηση σε αυτά απομιμήσεων φυτών) και τοποθετούνται εντός του περιγράμματος του χώρου παραχώρησης.

β) Οι διαστάσεις, το υλικό και το χρώμα των στοιχείων φύτευσης προσδιορίζονται κατά περίπτωση, σε συνάρτηση με τις διαστάσεις του παραχωρούμενου χώρου και τα χαρακτηριστικά του κοινόχρηστου χώρου.

γ) Τα στοιχεία φύτευσης τοποθετούνται επί του δαπέδου του κοινόχρηστου χώρου, χωρίς να προκαλείται οποιαδήποτε αλλοίωση ή εκτεταμένη φθορά του. Μετά την προσωρινή ή οριστική απομάκρυνση του στοιχείου φύτευσης, δεν μπορεί να παραμένουν ή να εξέχουν στοιχεία στο δάπεδο του κοινόχρηστου χώρου, ενώ σε περίπτωση που προκλήθηκε φθορά, η ευθύνη αποκατάστασης βαρύνει το κατάστημα Υ.Ε.

δ) Η φροντίδα των φυτών και η συντήρηση ή αντικατάστασή των στοιχείων φύτευσης σε περίπτωση φθοράς αποτελούν υποχρέωση του καταστήματος Υ.Ε.

ε) Τα στοιχεία φύτευσης ενός καταστήματος είναι ομοιόμορφα ως προς τα υλικά, τον τρόπο κατασκευής και το χρώμα.

στ) Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση επιγραφών ή διαφημίσεων επί των στοιχείων φύτευσης.

ζ) Σε κάθε περίπτωση για την τοποθέτηση στοιχείων φύτευσης στον πεζόδρομο θα απαιτείται αδειοδότηση από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου.

4. Βοηθητικοί πάγκοι

α) Οι βοηθητικοί πάγκοι δεν μπορούν να υπερβαίνουν το 1,10μ. στο ύψος και μπορούν να λειτουργούν παράλληλα και ως χώροι προσωρινής αποθήκευσης.

β) Το πλήθος των επιτρεπόμενων, ανά κατάσταση, βοηθητικών πάγκων προσδιορίζεται κατά περίπτωση, σε συνάρτηση με τις διαστάσεις του παραχωρούμενου χώρου και τα χαρακτηριστικά του κοινόχρηστου χώρου.

γ) Η στήριξη κάθε βοηθητικού πάγκου επί του δαπέδου είναι ανεξάρτητη και γίνεται με τρόπο ανάλογο του μεγέθους του, ώστε εξασφαλίζεται η σταθερότητά του. Απαγορεύεται η σταθερή στερέωση επί του δαπέδου του κοινόχρηστου χώρου.

δ) Οι βοηθητικοί πάγκοι, πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από καλής ποιότητας υλικά, και πρέπει να εναρμονίζονται με τα τραπεζοκαθίσματα. Η συντήρηση ή αντικατάστασή τους σε περίπτωση φθοράς αποτελεί υποχρέωση του καταστήματος Υ.Ε.

ε) Δεν επιτρέπεται η σύνδεση των βοηθητικών πάγκων με δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, ηλεκτρικού ρεύματος, κλπ.

στ) Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση επιγραφών ή διαφημίσεων, επί των βοηθητικών πάγκων.

ζ) Σε κάθε περίπτωση, για τη χρήση βοηθητικών πάγκων θα ζητείται ειδική άδεια από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου.

5. Θερμαντικά σώματα

α) Είναι δυνατή η τοποθέτηση φορητών θερμαντικών σωμάτων κατά τη χειμερινή περίοδο, τα οποία όμως αποσύρονται όταν δεν είναι αναγκαία η χρήση τους.

β) Τα θερμαντικά σώματα πρέπει να φέρουν πιστοποίηση, και η τακτική συντήρησή τους αποτελεί υποχρέωση του καταστήματος Υ.Ε.

γ) Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση επιγραφών ή διαφημίσεων, επί των θερμαντικών σωμάτων.

δ) Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση θερμαντικών σωμάτων σε επαφή με δένδρα ή

θάμνους.

6. Δάπεδα

Στα παραχωρούμενα τμήματα των κοινοχρήστων χώρων, για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, δεν επιτρέπεται η κάλυψη με οποιοδήποτε υλικό ή η αλλοίωση των δαπεδοστρώσεων και ο αποκλεισμός ή τροποποίηση υφιστάμενων φρεατίων δικτύων υποδομής.

7. Διαχωριστικά στοιχεία – στοιχεία οριοθέτησης

α) Στα παραχωρούμενα τμήματα των κοινοχρήστων χώρων, για την οριοθέτηση - διαχωρισμό των χώρων ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων, επιτρέπεται αποκλειστικά η χρήση στοιχείων φύτευσης όπως προσδιορίζονται στην ενότητα 3.

β) Στους κεντρικούς χώρους πλατείας (εξαιρουμένων των πεζοδρομίων σε συνέχεια και έναντι πλατείας), είναι δυνατή η τοποθέτηση ειδικών κατασκευών οριοθέτησης – διαχωρισμού χώρων ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων.

- Τα διαχωριστικά είναι αυτοτελή στοιχεία ενδεικτικού πλάτους 1,00μ και μέγιστου ύψους 1,50μ, τα οποία είτε στερεώνονται μεταξύ τους και επί του εδάφους είτε είναι αυτοφερόμενα, καθώς συνδυάζονται με στοιχείο φύτευσης.
- Εφόσον απαιτείται σταθερή στερέωση επί του δαπέδου του κοινόχρηστου χώρου, αυτή πρέπει να γίνεται με τρόπο που δεν απαιτεί αποξήλωση της δαπεδοστρώσης ή εκτεταμένη φθορά της. Μετά την προσωρινή ή οριστική απομάκρυνση των διαχωριστικών, δεν μπορεί να παραμένουν ή να εξέχουν στοιχεία στο δάπεδο του κοινόχρηστου χώρου, ενώ σε περίπτωση που η στήριξή τους προκάλεσε φθορά, η ευθύνη αποκατάστασης βαρύνει το κατάστημα Υ.Ε.
- Τα διαχωριστικά πρέπει να είναι καλής κατασκευής, με μεταλλικό ή ξύλινο πλαίσιο, εντός του οποίου τοποθετείται διαφανές άθραυστο υλικό ή πλέγμα.
- Τα διαχωριστικά τοποθετούνται με τρόπο που δεν περιφράσσει πλήρως τον παραχωρούμενο χώρο και πάντως αφήνει ελεύθερη τουλάχιστον μία πλευρά.
- Η ευθύνη για τη συντήρηση και ασφάλεια των διαχωριστικών στοιχείων, βαρύνει το κατάστημα Υ.Ε.

γ) η πρόβλεψη για τοποθέτηση διαχωριστικών στοιχείων και στοιχείων οριοθέτησης αδειοδοτείται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου.

8. Ανεξάρτητα των προαναφερόμενων, εφόσον ο κοινόχρηστος χώρος εμπίπτει

σε περιοχή για την οποία ισχύουν ειδικοί όροι και περιορισμοί, υπερισχύουν οι ειδικοί όροι προστασίας, στο βαθμό που αυτοί αφορούν και στον εξοπλισμό του κοινόχρηστου χώρου.

9. Τα ανωτέρω οριζόμενα σχετικά με τον εξοπλισμό των χώρων ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων, είναι δυνατόν να διαφοροποιούνται σε περίπτωση ειδικής Κανονιστικής Πράξης για κοινόχρηστο χώρο που έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, καθώς και στο πλαίσιο μελέτης συνολικού ανασχεδιασμού – ανάπλασης κοινόχρηστου χώρου.

10. Η άδεια για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, δεν συνεπάγεται την έγκριση τοποθέτησης και λοιπών στοιχείων.

11. Εφόσον κατά την έγκριση της παρούσας Κανονιστικής Πράξης, υπάρχουν σε κοινόχρηστο χώρο στοιχεία διαφορετικά από τα ανωτέρω προσδιοριζόμενα, θεωρούνται νομίμως υφιστάμενα υπό την προϋπόθεση ότι έχουν τοποθετηθεί κατόπιν Απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου και σύμφωνα με τα οριζόμενα σε αυτή.

ΑΡΘΡΟ 9^ο

ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

1. Για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων σε κοινόχρηστο χώρο προαπαιτείται η έκδοση, από την αρμόδια υπηρεσία του Δήμου, Άδειας Χρήσης κοινόχρηστου χώρου για τραπεζοκαθίσματα, Πρακτικό Οριοθέτησης και καταβολή του αντίστοιχου τέλους. Ο παραχωρούμενος προς χρήση χώρος, καθορίζεται επιτόπου από τους υπαλλήλους της αρμόδιας Διεύθυνσης προκειμένου να συνταχθεί το Πρακτικό Οριοθέτησης. Η Άδεια Χρήσης είναι ετήσια και λήγει στις 31/12 κάθε έτους, ανεξάρτητα από το χρόνο έκδοσής της.

2. Για την τοποθέτηση διακοσμητικών ή λειτουργικών στοιχείων, συναφών με τα τραπεζοκαθίσματα, προαπαιτείται η έκδοση, από την αρμόδια τεχνική υπηρεσία του Δήμου, Άδειας Τοποθέτησης των συγκεκριμένων στοιχείων, η οποία έπεται της Άδειας Χρήσης. Η Άδεια Τοποθέτησης είναι ετήσια και λήγει στις 31/12 κάθε έτους, ανεξάρτητα από το χρόνο έκδοσής της.

3. Οι προαναφερθείσες άδειες δεσμεύουν τον ιδιοκτήτη του καταστήματος υγειονομικού ενδιαφέροντος, ο οποίος επιπροσθέτως είναι απολύτως υπεύθυνος και οφείλει:

- να μην επιβαρύνει, βλάπτει ή αλλοιώνει, με οποιονδήποτε τρόπο τον

- κοινόχρηστο χώρο.
- να διατηρεί σε άριστη κατάσταση τον επιτρεπόμενο εξοπλισμό που χρησιμοποιεί.
 - να απομακρύνει το σύνολο των στοιχείων που τοποθέτησε και να αποκαθιστά τον κοινόχρηστο χώρο, μετά τη λήξη της Άδειας Χρήσης και της Άδειας Τοποθέτησης.
4. Οι οδηγίες και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την έκδοση των προαναφερόμενων αδειών, προσδιορίζονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου.
5. Υποχρεώσεις - Παραβάσεις:
- α) Η έγκαιρη αίτηση έκδοσης και ανανέωσης των αναγκαίων αδειών ανά έτος, αποτελούν ευθύνη του ιδιοκτήτη του καταστήματος υγειονομικού ενδιαφέροντος.
- β) Οι άδειες που έχουν χορηγηθεί από τον Δήμο, τηρούνται στο κατάστημα υγειονομικού ενδιαφέροντος και επιδεικνύονται κατά τη διενέργεια ελέγχου από αρμόδια όργανα του Δήμου Θερμαϊκού.
- γ) Σε περίπτωση που διαπιστώνεται αυθαίρετη κατάληψη κοινόχρηστου χώρου, εφαρμόζονται οι ισχύουσες διατάξεις του Νόμου.

ΑΡΘΡΟ 10^ο

ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Οι παραβάτες του παρόντος κανονισμού τιμωρούνται για μεν τις παραβάσεις που αφορούν θέματα κινήσεως και σταθμεύσεως, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) όπως ισχύουν κάθε φορά, για δε τις παραβάσεις που αφορούν θέματα επισκευής, κατεδαφίσεως ή ανεγέρσεως οικοδομών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού, του Κανονισμού Καθαριότητας του Δήμου, του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (Γ.Ο.Κ.) και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).

ΑΡΘΡΟ 11^ο

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1. Ο παρών Κανονισμός ισχύει μετά την έγκρισή του από το Δημοτικό Συμβούλιο και από την επόμενη της δημοσιεύσεως της σχετικής Κανονιστικής

Απόφασης που επέχει θέση Αστυνομικής διάταξης.

2. Η συμπλήρωση, τροποποίηση και κατάργηση διατάξεων του παρόντος Κανονισμού θα γίνεται μετά από σχετική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.