

«ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ»

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2016

ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:

ΛΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Αγρ. Τοπογράφος Μηχ., Msc Συγκοινωνιολόγος

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Μαυροπούλου Ελένη, Πολιτικός Μηχανικός

Μπαλιώτη Βασιλική, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

Περιεχόμενα

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
1.1	Ιστορικό – Ανάθεση.....	4
1.2	Περιοχή Μελέτης	4
1.3	Γενική θεώρηση για την ανάγκη υλοποίησης της προτεινόμενης μελέτης	4
1.4	Τα ΣΒΑΚ και η σημασία τους στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό των σύγχρονων	5
	ευρωπαϊκών πόλεων.....	5
1.5	Αντικείμενο Μελέτης	7
1.6	Σκοπός και στόχος	7
1.7	Μεθοδολογία	8
1.8	Ομάδα Μελέτης	8
2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ	9
2.1	Κυκλοφοριακή Μελέτη Άμφισσας	9
2.2	Αναθεώρηση συγκοινωνιακής μελέτης κέντρου πόλης	10
2.3	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας Δήμου Δελφών.....	11
3	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ	13
3.1	Αξιολόγηση λειτουργίας οδικού δικτύου	13
3.2	Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων	15
3.3	Υπολογισμός κυκλοφοριακής ικανότητας και επιπέδου εξυπηρέτησης.....	18
3.3	Στάθμευση.....	23
3.4	Υποδομές πεζών	25
3.5	Λαϊκή αγορά	25
3.6	Καταγραφή προβλημάτων	26
4	ΣΕΝΑΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΜΦΙΣΣΑΣ	29
4.1	Περιγραφή Σεναρίου 1.....	29
4.1.1	Πεζοδρομήσεις.....	29
4.1.2	Μονοδρομήσεις	32
4.1.3	Στάθμευση.....	34
4.1.4	Χωροθέτηση Λαϊκής Αγοράς.....	37
4.1.5	Άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	39
4.2	Περιγραφή Σεναρίου 2.....	40
4.2.1	Πεζοδρομήσεις.....	40
4.2.2	Μονοδρομήσεις	41
4.2.3	Στάθμευση.....	43

4.2.4 Χωροθέτηση λαϊκής αγοράς	43
4.2.5 Άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	45
5 ΣΗΜΑΝΣΗ	46
5.1 Προμέτρηση Ρυθμιστικής Σήμανσης	46
5.2 Προδιαγραφές τοποθέτησης κατακόρυφης σήμανσης.....	54
5.2.1 Συσώρευση Πινακίδων ανά Ιστό.....	54
5.2.2 Διαστάσεις και Επιλογή Μεγέθους Πινακίδων.....	54
5.2.3 Θέση Τοποθέτησης Ιστών	55
5.2.4 Υλικά Κατασκευής Πινακίδων	57
5.2.5 Αντανakλαστικότητα.....	57
5.2.6 Στηρίξεις Πινακίδων Ρυθμιστικής και Πληροφοριακής Σήμανσης	58
6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	60
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	62

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

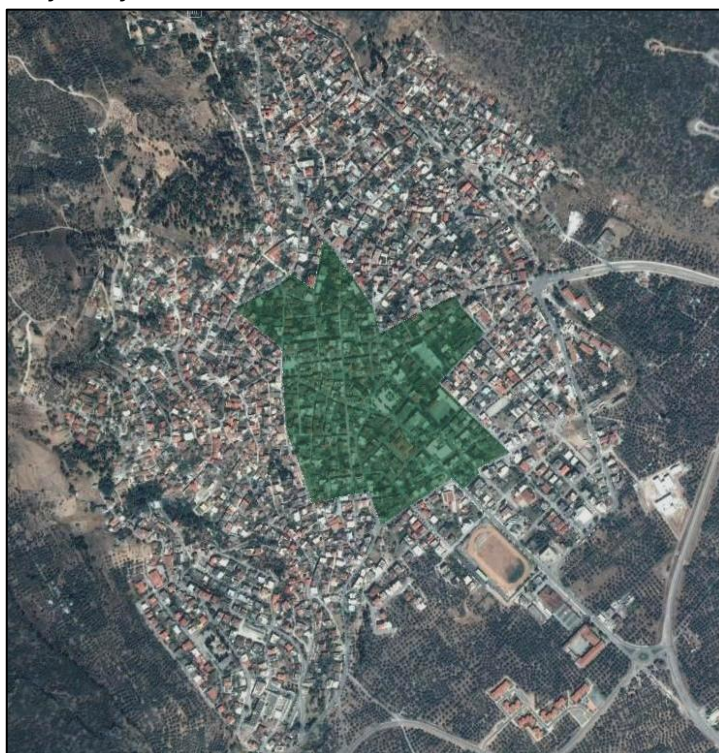
1.1 Ιστορικό – Ανάθεση

Η Άμφισσα χαρακτηρίζεται ως Νομαρχιακό, Διοικητικό Κέντρο και Κέντρο Εξυπηρέτησεων της χωρικής ενότητας Άμφισσας – Ιτέας – Δελφών, καθώς και Κέντρο Εξυπηρέτησεων (Εμπορίου, Αναψυχής, Αστικού Τουρισμού και Κοινωνικών Υπηρεσιών και Πολιτιστικών Υποδομών) αναλόγων των διοικητικών της ρόλων και της πληθυσμιακής δυναμικότητάς της. Η πόλη έχει ένα εμπορικό κέντρο, ικανοποιητικού μεγέθους, σαφώς καθορισμένο χωρικά το οποίο όμως παρουσιάζει προβληματική κυκλοφοριακή λειτουργία.

Ο Δήμος Δελφών, ανέθεσε τη μελέτη «**Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δ.Κ. Άμφισσας**» στον Αγρονόμο και Τοπογράφο Μηχανικό Λίγκα Ιωάννη, με την υπ' αριθμ. 12/99/06.04.2016 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου, με την οποία επελέγη ως Ανάδοχος της μελέτης, με στόχο τη βελτίωση και ομαλοποίηση των συνθηκών μετακίνησης εντός της πόλης. Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 09/05/2016.

1.2 Περιοχή Μελέτης

Ως περιοχή μελέτης αφορά το εμπορικό κέντρο της πόλης της Άμφισσας και πιο συγκεκριμένα το πολύγωνο που σχηματίζεται από τις οδούς: «ΛΕΩΦ. ΣΑΛΩΝΩΝ – ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ – ΟΔΟΣ ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΥ – ΛΙΑΝΟΠΟΥΛΟΥ – ΓΙΔΟΓΙΑΝΝΟΥ – ΚΟΝΤΟΥ – ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ – ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ – ΣΑΘΑ – ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ – ΚΩΤΟΡΟΥ – ΔΗΜΗΤΡΑ – ΚΕΧΑΓΙΑ – ΦΡΟΥΡΙΟΥ – ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ – ΜΑΧΑΙΡΑ – ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ – ΡΗΓΑ ΚΟΝΤΟΡΗΓΑ – ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ – ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ» καθώς και τις επηρεαζόμενες από αυτές οδούς.



Εικόνα 1.1: Περιοχή μελέτης όπως περιγράφεται στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων σε σχέση με το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος

1.3 Γενική θεώρηση για την ανάγκη υλοποίησης της προτεινόμενης μελέτης

Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου κυκλοφοριακού σχεδιασμού για το κέντρο των σύγχρονων ελληνικών πόλεων, προκύπτει μέσα από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με

την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης. Συγκεκριμένα ενώ στα πρώτα χρόνια της αστικοποίησης, η προτεραιότητα για την εκάστοτε πολιτική αρχή ήταν το πώς θα διευκολύνει το αυτοκίνητο, στη σημερινή εποχή η πρόκληση για τον εκάστοτε Δήμο και αστική περιοχή γενικότερα, είναι το πώς θα αποτραπεί η χρήση του αυτοκινήτου και θα καταστεί βιώσιμη η μετακίνηση. Πάνω σε αυτή την προαναφερόμενη λογική ο Δήμος Δελφών έθεσε τρεις ξεκάθαρους πολιτικούς στόχους μέσω της ανάθεσης της συγκεκριμένης μελέτης που είναι: 1. Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός για τις μετακινήσεις, 2. Περιορισμός χρήσης ΙΧ και 3. Άνετη και ασφαλής κυκλοφορία πεζών. Αυτοί οι προαναφερόμενοι στόχοι/προτεραιότητες του Δήμου στον κυκλοφοριακό και στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό ταυτίζονται με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, έτσι ώστε η δημοτική αρχή να επιλέξει και να προωθήσει έργα και παρεμβάσεις που θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των πολιτών της.

Κεντρικός στόχος της μελετητικής ομάδας είναι η προτεινόμενη κυκλοφοριακή μελέτη να αποτελέσει ένα σημαντικό κομμάτι σε έναν ευρύτερο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό γύρω από θέματα αστικής κυκλοφορίας και μετακίνησης. Η άμεση υλοποίηση της θα στοχεύσει στην κάλυψη των αναγκών κινητικότητας (ανθρώπων και επιχειρήσεων) στην πόλη και με απώτερο σκοπό την βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσα σε αυτή. Άλλωστε ο σχεδιασμός που προτείνεται στα πλαίσια της μελέτης είναι ανθρωποκεντρικός κι αυτό σημαίνει: «κυρίαρχο στοιχείο ο άνθρωπος με κυκλοφοριακές συνθήκες φιλικές προς το περιβάλλον». Τέλος θα πρέπει να επισημανθεί ότι η συγκεκριμένη μελέτη θα λειτουργήσει ως μια αφετηρία και ορθή βάση για τη διαμόρφωση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την πόλη της Αμφισσας. Θα πρέπει σε αυτό το σημείο να τονιστεί ότι η ύπαρξη ΣΒΑΚ αποτελεί την αναγκαία προϋπόθεση για τη συμμετοχή ενός Δήμου σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά τη νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020.

1.4 Τα ΣΒΑΚ και η σημασία τους στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό των σύγχρονων ευρωπαϊκών πόλεων

Είναι γνωστό ότι στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων μιας πόλης υπάρχει μια προτίμηση προς την χρήση του ιδιωτικού επιβατικού αυτοκινήτου. Ακόμη και για μικρές αποστάσεις τα άτομα επιλέγουν το αυτοκίνητο, αντί να περπατήσουν ή να κάνουν ποδήλατο. Γιατί όμως λειτουργούν έτσι και γιατί όλοι ρίχνουν το φταίξιμο στον πολίτη λέγοντας του ότι σε ατομικό επίπεδο όλοι φταίνε; Μήπως η κατάσταση δεν είναι τελικά έτσι; Παρ' όλο που η κυρίαρχη ιδέα είναι ότι όλοι είναι σημαντικά εξαρτημένοι από το αυτοκίνητο, εντούτοις, ίσως τελικά αυτό να είναι αποτέλεσμα ενός πλημμελούς σχεδιασμού αστικής κινητικότητας, παρά η αιτία του προβλήματος.

Η θεωρία έλεγε ότι η όποια οικονομική ανάπτυξη σε μια πόλη προέρχεται από τη χρήση ΕΙΧ. Αυτό με τη σειρά του οδήγησε τους πολεοδόμους και τους συγκοινωνιολόγους να σχεδιάσουν μεγαλύτερα και πυκνότερα δίκτυα μεταφορών βασισμένα στη χρήση ΕΙΧ και αν συνυπολογίσουμε και την αστική εξάπλωση, τότε φτάνουμε στο σήμερα με όλα τα γνωστά προβλήματα: Οι σημαντικά αυξημένες μετακινήσεις με ΕΙΧ δημιουργούν εκπομπές θερμοκηπίου, οι οποίες σήμερα είναι περίπου 40 % υψηλότερες σε σχέση με το 1990. Το 2030 αναμένεται να έχουν αυξηθεί κατά 27 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2000 και θα συνιστούν το 29 % των συνολικών εκπομπών στην ΕΕ.

Με την Λευκή Βίβλο των Μεταφορών το 2011 η ΕΕ δεσμεύτηκε να μειώσει τουλάχιστον 20 % τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μέχρι το 2020 (Εικόνα 2). Σε αυτόν το σχεδιασμό βελτίωσης της κατάστασης αυτής, οι Μεταφορές θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο.



Εικόνα 1.2: Ενεργειακοί στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι το 2020

Ως Βιώσιμη αστική κινητικότητα ορίζεται αυτή που εξυπηρετεί τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας για ελεύθερη μετακίνηση, προσβασιμότητα, επικοινωνία, δραστηριοποίηση και κοινωνική επαφή, χωρίς να «θυσιάζει» βασικές ανθρώπινες ή περιβαλλοντικές απαιτήσεις και προοπτικές σήμερα ή στο μέλλον.

Οι βασικές αρχές επιγραμματικά μπορούν να συνοψιστούν στους παρακάτω άξονες:

- Προστασία φυσικού περιβάλλοντος
- Ασφάλεια και προστασία της ανθρώπινης υγείας
- Εξυπηρέτηση απαιτήσεων του πληθυσμού για μετακίνηση
- Υποστήριξη της υγιούς & κοινωνικά δίκαιης οικονομικής δραστηριότητας
- Μείωση κόστους μετακίνησης
- Περιορισμός κόστους υποδομών
- Ενεργειακή οικονομία και διατηρησιμότητα
- Εξασφάλιση βιωσιμότητας συστήματος μεταφορών

Η Ε.Ε. έχοντας αναγνωρίσει ότι το πρόβλημα ανάπτυξης και υλοποίησης ενός «καλού» Βιώσιμου Αστικού Σχεδιασμού προέρχεται κυρίως από την περιορισμένη γνώση των στελεχών τόσο της κεντρικής κυβέρνησης, όσο και πολύ περισσότερο των δημοτικών /τοπικών οργανισμών. Σε αυτό το πλαίσιο χρηματοδοτεί διάφορα ερευνητικά έργα, (όπως το SOLUTIONS ή το ADVANCE) για να βελτιώσουν το σχεδιασμό των ΣΒΑΚ.

Κάθε ΣΒΑΚ είναι ένας τρόπος για μια αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων μεταφορών σε αστικές περιοχές. Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα νομικά πλαίσια των κρατών-μελών, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός τέτοιου σχεδίου είναι:

- ✓ Ενοποιημένη προσέγγιση που λαμβάνει υπόψη της όλες τις διαθέσιμες μορφές μετακινήσεων
- ✓ Σαφές όραμα, επιδιώξεις και ιδιαίτερη έμφαση στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων που ενσωματώνονται σε μια συνολική στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης
- ✓ Συμμετοχική προσέγγιση που περιλαμβάνει τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς από την έναρξη και καθ' όλη τη διαδικασία σχεδιασμού
- ✓ Δέσμευση στο υψηλότερο επίπεδο για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ - η βιωσιμότητα πλέον αποκτά κεντρικό ρόλο
- ✓ Ανάλυση του πραγματικού κόστους μετακίνησης λαμβάνοντας υπόψη τις ευρύτερες κοινωνικές δαπάνες και οφέλη

Συμπερασματικά το ΣΒΑΚ είναι το αποτέλεσμα μιας συνολικής στρατηγικής, που περιλαμβάνει ορθό χωροταξικό σχεδιασμό, αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, ευέλικτες και αξιόπιστες δημόσιες συγκοινωνίες, κατάλληλες υποδομές για περπάτημα και ποδηλασία και χρήση καθαρών οχημάτων για τη μείωση της συμφόρησης και των εκπομπών.

1.5 Αντικείμενο Μελέτης

Η πόλη της Άμφισσας με καθορισμένο εμπορικό κέντρο, όπως αυτό περιγράφεται και στο ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας του Δήμου Δελφών, σύμφωνα με το ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013, αντιμετωπίζει το ζήτημα των στενών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του υφιστάμενου οδικού δικτύου, αποτέλεσμα που είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το ισχύον ρυμοτομικό διάταγμα. Η δυσκολία στην προσπελασιμότητα του κέντρου είναι εμφανής τόσο στους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες της πόλης. Το ίδιο μειονεκτικά αισθάνονται παράλληλα και διάφορες άλλες ασθενείς ομάδες του πληθυσμού όπως ηλικιωμένοι, παιδιά και ΑΜΕΑ με εμφανή την αδυναμία της πραγματοποίησης μίας εύκολης και ισότιμης μετακίνησης σε σχέση με όλους τους υπόλοιπους χρήστες του δικτύου. Στην στενή γεωμετρία των δρόμων έρχεται να προστεθεί και η έλλειψη χώρων στάθμευσης παρά την οδό, αλλά και εκτός αυτής, με συνέπεια την παράνομη και καταχρηστική κατάληψη κοινόχρηστων χώρων όπως τα πεζοδρόμια και οι πεζόδρομοι.

Την ίδια στιγμή από στοιχεία που περιγράφονται στο Γ.Π.Σ., της Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας του Δήμου Δελφών, ο πληθυσμός της πόλης αναμένεται σχεδόν να διπλασιαστεί το έτος 2024 (εκτίμηση 13.311) έναντι του έτους 2011 (εκτίμηση 7.240), γεγονός που θα έχει επιρροή και επίδραση και στα κυκλοφοριακά δεδομένα της πόλης δυσχεραίνοντας ακόμα περισσότερο την υφιστάμενη κατάσταση.

Βασικό αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η περιγραφή παρεμβάσεων άμεσης εφαρμογής με στόχο την επίλυση ή βελτίωση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών προβλημάτων με γνώμονα πάντα την προστασία και την ενίσχυση των πιο αδύναμων χρηστών του δικτύου (πεζοί, ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι), αλλά και την τόνωση της λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων του κέντρου. Σύμφωνα με την υπογραφείσα Σύμβαση, η μελέτη θα εκπονηθεί σε επιμέρους φάσεις Α,Β όπως αυτές περιγράφονται στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων.

1.6 Σκοπός και στόχος

Άμεσος σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η ανάδειξη των μέγιστων δυνατοτήτων του δικτύου, περιοριζόμενο στην περιοχή μελέτης, με στόχο τη βελτίωση των κυκλοφοριακών δεδομένων (μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) αλλά και των δεδομένων της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης της Άμφισσας. Οι παρεμβάσεις που πρόκειται να πραγματοποιηθούν θα εστιάζουν στην ενίσχυση της πεζής μετακίνησης και της εμπορικής κίνησης, δημιουργώντας ένα ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμων που θα είναι εύκολα προσπελάσιμοι τόσο στους δημότες της πόλης, όσο και στους επισκέπτες αυτής. Η αλλαγή της κατάστασης στο κέντρο της Άμφισσας θα αναβαθμίσει το επίπεδο κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης, μειώνοντας τις καθυστερήσεις στις μετακινήσεις τους, αλλά και αναβαθμίζοντας το επίπεδο ασφαλείας του συστήματος πεζοί – οχήματα, βελτιώνοντας συνολικά το βιοτικό επίπεδο των πολιτών της, αλλά και των επισκεπτών της πόλης.

Σαφώς σε όλα αυτά τα μέτρα, βασικό ρόλο και λόγο θα έχουν και οι καταστηματαρχές της περιοχής, οι οποίοι πρώτοι θα δουν τις επιπτώσεις αυτών των παρεμβάσεων. Έτσι θα ληφθούν μέτρα ώστε να μην θίγονται οι μέχρι πρότινος τακτικές τους ενέργειες, κυρίως αυτές του ανεφοδιασμού των καταστημάτων τους, βοηθώντας και αυτοί με τη σειρά τους στην ορθή αξιολόγηση των μέτρων σε δεύτερο επίπεδο μέσω της διαβούλευσης, με γνώμονα την εξέλιξη της λειτουργίας του κέντρου της πόλης. Βασικός επίσης στόχος της μελέτης αποτελεί η λειτουργία ενός δικτύου στάθμευσης με αριθμό προσφερόμενων θέσεων ικανό να καλύψει τις ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης. Παραδείγματα με παράνομα σταθμευμένα οχήματα πάνω σε διαβάσεις ή σε πεζοδρόμια πρέπει να εξαλειφτούν, καθώς στην πράξη δεν επιφέρουν κανένα όφελος.

Εν ολίγοις η αντιμετώπιση των διαπιστωμένων προβλημάτων σε βραχύ χρονικό ορίζοντα, μπορεί να επιτευχθεί με τη λήψη συντονισμένων και ολοκληρωμένων μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής μελέτης και όχι με αποσπασματικές παρεμβάσεις, κάτι που αποτελεί συνήθη πρακτική στην σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα και πολλές φορές οδηγεί είτε σε αντίθετα αποτελέσματα, είτε καθιστά τους δημότες επιφυλακτικούς ή ακόμα και αντίθετους σε οποιαδήποτε παρέμβαση που διαταράσσει το υφιστάμενο καθεστώς. Τα μέτρα διαχείρισης θα πρέπει να είναι σαφή, αιτιολογημένα, απόλυτα κατανοητά από τους κατοίκους της πόλης και να οδηγούν σε άμεσα και απτά αποτελέσματα, μετά την εφαρμογή τους.

Ιδιαίτερα σημαντική ωστόσο είναι και η διαχείριση της χωροθέτησης της λαϊκής αγοράς του Σαββάτου. Θα πρέπει να αξιολογηθεί η υπάρχουσα θέση της και η επιβάρυνση του οδικού δικτύου κατά την ημέρα και ώρες λειτουργίας της και παράλληλα να εξεταστεί και ένα εναλλακτικό σενάριο χωροθέτησης της σε αντίστοιχα οδικά τμήματα του υφιστάμενου δικτύου.

1.7 Μεθοδολογία

Τα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας έχουν ως στόχο τη βελτίωση της ροής των οχημάτων και της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, την επίτευξη της επιθυμητής ταχύτητας στα πλαίσια της μετακίνησης εντός αστικού περιβάλλοντος και τη μείωση των ατυχημάτων, της ρύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας. Ο τρόπος προσέγγισης και εκπόνησης της κυκλοφοριακής μελέτης για την πόλη της Άμφισσας επιτυγχάνεται ως εξής:

- Α. Συγκέντρωση και αξιολόγηση υφιστάμενων κυκλοφοριακών μελετών
- Β. Κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου στην περιοχή του κέντρου της Άμφισσας
- Γ. Επισήμανση των προβλημάτων κατά τη λειτουργία του δικτύου
- Δ. Διατύπωση δύο εναλλακτικών σεναρίων
- Ε. Οργάνωση της στάθμευσης

1.8 Ομάδα Μελέτης

Ο σχεδιασμός, η οργάνωση και η ολοκλήρωση της κυκλοφοριακής μελέτης ήταν αποτέλεσμα συνεργασίας του Λίγκα Ιωάννη Αγρ. Τοπογράφου Μηχανικού-Συγκοινωνιολόγου, Αναδόχου και επικεφαλής της μελέτης με τους:

- Μαυροπούλου Ελένη, Πολιτικός Μηχανικός
- Μπαλιώτη Βασιλική Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

Ιδιαίτερα καίρια και καθοριστική υπήρξε η συμβολή του κ. Λαΐου Παναγιώτη, Μηχανικού Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης στην ολοκλήρωση της μελέτης. Επίσης ιδιαίτερα σημαντική ήταν και η συμβολή του κ. Ν. Λύτρα προϊστάμενου της Τ.Υ. του Δήμου Δελφών, του επιβλέποντα της μελέτης κ. Δημητρίου Αθανάσιου και κυρίως του Δημάρχου Δελφών κ. Παναγιωτόπουλου Αθανασίου, του οποίου οι καινοτόμες ιδέες και πρωτοβουλίες υπήρξαν καθοριστικές στο να ξεπεραστούν εμπόδια και δυσκολίες που παρουσιάστηκαν σε διάφορα στάδια υλοποίησης της παρούσας μελέτης.

2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

Στο πλαίσιο της αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης και της κατανόησης της λειτουργίας του οδικού δικτύου στην πόλη της Άμφισσας, αναζητήθηκαν μελέτες και προτάσεις σχετικές με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο κέντρο της πόλης προκειμένου να ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση των προτάσεων στην παρούσα μελέτη. Αυτές που μας χορηγήθηκαν από το Δήμο Δελφών ήταν οι εξής:

2.1 Κυκλοφοριακή Μελέτη Άμφισσας

Στο παρελθόν έχει εκπονηθεί, για την πόλη της Άμφισσας, η μελέτη με διακριτικό τίτλο «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΜΦΙΣΣΑΣ». Η χρονολογία σύνταξης της είναι τον Νοέμβριο του 1997. Η συγκεκριμένη μελέτη ανετέθη στις 07/08/1997 στο Τεχνικό Γραφείο Ν. Τσιανταβή και παραλήφθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Άμφισσας στις 07/11/1997, ενώ έγινε ομόφωνα δεκτή από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Άμφισσας με την απόφαση 237/1997.

Στην πράξη η Κυκλοφοριακή Μελέτη αποτελεί τη μοναδική εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη της περιοχής. Αρκετά από τα μέτρα άμεσης εφαρμογής που περιγράφονται εντός της μελέτη έχουν ήδη εκτελεστεί και εφαρμοστεί με ορατά αποτελέσματα. Στην πλειοψηφία τους τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν πεζοδρομήσεις και μονοδρομήσεις οδικών αξόνων, ιδιαίτερος σημαντικών για τη λειτουργία της πόλης. Αναλυτικότερα η Κυκλοφοριακή Μελέτη Άμφισσας που συντάχθηκε από τον κ. Τσιανταβή, έκανε μια περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης το 1997 και προχωρούσε ακόμα ένα βήμα παραπάνω με τον εντοπισμό των βασικών προβλημάτων του δικτύου της πόλης, η πλειοψηφία των οποίων είναι κοινά και σήμερα και αναφέρονται αναλυτικότερα σε επόμενη ενότητα. Η μελέτη στη συνέχεια προχωρούσε σε προτάσεις πεζοδρομήσεων συγκεκριμένων οδικών τμημάτων που θα διευκόλυναν την πεζή μετακίνηση και οι οποίες είναι:

- ❖ Παπαχρήστου (από Ανδρούτσου μέχρι Γιαγτζή)
- ❖ Κραββαρίτη (από Πλατεία Κεχαγιά μέχρι Α. Διάκου)
- ❖ Ανώνυμος (από Ι. Γάτου μέχρι Παπαχρήστου)
- ❖ Ανώνυμος (από Παπαχρήστου μέχρι Α. Διάκου)
- ❖ Οι περιβάλλοντες οδοί στην πλατεία Ηρώων στην Μητρόπολη από Ι. Γάτου μέχρι Σταλλού και τα αρχαία ευρύματα
- ❖ Κοκκινόπουλου (από Α. Διάκου μέχρι Πλατεία Κεχαγιά)
- ❖ Ν. Κορδώνη (από Γιδογιάννου μέχρι Πλατεία Ησαΐα)
- ❖ Αδιέξοδος Ε. Παπούλια
- ❖ Αδιέξοδος δίπλα στη Σχολή Εικαστικών του Δήμου Άμφισσας

Από τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις εφαρμόστηκαν όλες με εξαίρεση της οδού Παπαχρήστου και των περιβάλλοντων οδών στην Πλατεία Ηρώων στην Μητρόπολη. Οι παραπάνω πεζοδρομήσεις έγιναν χωρίς διαμόρφωση και ανάπλασή, με αποτέλεσμα το χαμηλώμα του ύψους των πεζοδρομίων, τα οποία μετατράπηκαν σε άναρχο χώρο στάθμευσης επί του δρόμου.

Επίσης προτάθηκε η αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων, η ταυτόχρονη απαγόρευση της στάσης ή της στάθμευσης των οχημάτων παρά το κράσπεδο και η διατήρηση μιας λωρίδας κυκλοφορίας με πλάτος 3 μ. στα ακόλουθα οδικά τμήματα:

- ❖ Ησαΐα (γύρω από την Πλατεία Ησαΐα)
- ❖ Ανδρούτσου (από Πλατεία Ησαΐα μέχρι Πλατεία Κεχαγιά) (ναι)
- ❖ Ι. Γάτου (από Ανδρούτσου μέχρι Κόκκαλη) (ναι)
- ❖ Γιαγτζή (από Σταλλού μέχρι Πλατεία Κεχαγιά) (ναι)
- ❖ Α. Διάκου (από Κόκκαλη μέχρι Ανδρούτσου) (ναι)
- ❖ Επισκόπου Φιλοθέου (από Ι. Γάτου μέχρι Μαχαιρά) (ναι)

- ❖ Θοάντος (από Πλατεία Ησαΐα μέχρι Πλατεία Λαού)
- ❖ Κεχαγιά (γύρω από την Πλατεία Κεχαγιά)
- ❖ Σταλλού (από Θοάντος μέχρι Πλατεία Ησαΐα)

Από τα προαναφερόμενα οδικά τμήματα το μέτρο εφαρμόστηκε στην Ανδρούτσου, στην Γάτου, στη Γιαγτζή, στη Διάκου, στην Επισκόπου Φιλοθέου. Η εφαρμογή του μέτρου ήταν σε ορισμένες περιπτώσεις επιτυχής και σε ορισμένες ανεπιτυχής, λόγω της ανακατασκευής του οδοστρώματος με κυβόλιθους, με συνέπεια τα πεζοδρόμια να γίνουν πολύ χαμηλά και να έχουμε έξαρση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης κάθε είδους οχημάτων πάνω σε αυτά και σε βάρος των 3μ. λωρίδας κυκλοφορίας. Αποτέλεσμα ήταν σε αρκετές περιπτώσεις η επιδείνωση της κυκλοφορίας αντί τη βελτίωση της.

Η μελέτη ολοκληρώνεται με μια σειρά ρηξικέλευθων προτάσεων για την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, οι οποίες είναι:

- ❖ Μεταφορά του σταθμού των ΚΤΕΛ από το κέντρο της πόλης σε εξωτερικό οικόπεδο στον Περιφερειακό δρόμο
- ❖ Μεταφορά της «πιάτσας» των ταξί από την Πλατεία Εθνικής Αντίστασης
- ❖ Διαμόρφωση ειδικών θέσεων στάθμευσης για μοτοποδήλατα στην Πλατεία Ησαΐα
- ❖ Κατασκευή ειδικών ραμπών ανόδου-καθόδου για κυκλοφορία ατόμων με ειδικές ανάγκες
- ❖ Οριοθέτηση μόνιμων θέσεων για δοχεία απορριμμάτων
- ❖ Απαγόρευση της διερχόμενης κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων στο κέντρο
- ❖ Κατασκευή Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης δυναμικότητας 200-250 θέσεων σε ένα ή περισσότερα διαθέσιμα δημοτικά οικόπεδα
- ❖ Διαμόρφωση ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης περίπου 350 θέσεων στην κεντρική περιοχή που ορίζεται από την Πλατεία Εθνικής Αντίστασης και οριοθετείται τις οδούς Δελμούζου, Λιανουλοπούλου, Γιαγτζή, Γερογιάννη, Γάτου, Κόκκαλη, Κοττορού, Δημητρά, Γάτου, Μαχαιρά, Κανάρη, Δελμούζου. Η χρέωση θα γίνεται ανά ώρα (με κάρτα ή εισιτήριο), θα είναι μέγιστης διάρκειας ανά περίπτωση 3 ώρες, ενώ οι μόνιμοι κάτοικοι θα σταθμεύουν ελεύθερα με τη χρήση ειδικής κάρτας του Δήμου
- ❖ Η διάνοιξη οδικών τμημάτων εγκεκριμένων από το σχέδιο της πόλης, κυρίως σε Τέχολη και Χάρμαινα
- ❖ Η ίδρυση δημοτικής λεωφορειακής γραμμής μικρού οχήματος (Mini Bus) για τη διασύνδεση περιφερειακών συνοικιών της πόλης
- ❖ Η ίδρυση σταθμού στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων εκτός δρόμου, σε οικόπεδο κοντά στον Περιφερειακό δρόμο
- ❖ Η μεταφορά του χώρου του «παζαριού» της πόλης από το κέντρο σε άλλο σημείο (ή στην Υλαίθου ή στο βόρειο τμήμα του Περιφερειακού)

Από τις παραπάνω προτάσεις αυτές που υλοποιήθηκαν αφορούν την μεταφορά του σταθμού ΚΤΕΛ και του παζαριού από το κέντρο της πόλης, καθώς και τη λειτουργία αστικής γραμμής λεωφορείου εντός της πόλης.

2.2 Αναθεώρηση συγκοινωνιακής μελέτης κέντρου πόλης

Επόμενη μελέτη που υλοποιήθηκε μετά από 12 χρόνια από τον ίδιο μελετητή είχε τίτλο: «Αναθεώρηση συγκοινωνιακής μελέτης κέντρου πόλης» και στην ουσία αποτελούσε την αξιολόγηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Άμφισσας. Η συγκεκριμένη μελέτη εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Άμφισσας με την απόφαση 192/2009. Στην συγκεκριμένη μελέτη αξιολογούνται τα μέτρα που προτάθηκαν προ 12ετίας και αν εφαρμόστηκαν, καθώς επίσης προχωράει η μελέτη και ένα στάδιο παρακάτω προτείνοντας και κάποια επιπλέον μέτρα για την αποτελεσματικότερη κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης, προσαρμοσμένα στα τότε υφιστάμενα κυκλοφορικά δεδομένα.

Η εξεταζόμενη μελέτη πραγματοποιεί σε μια πρώτη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο (2009) και προχωράει στη διατύπωση προτάσεων/λύσεων απέναντι στα κυκλοφοριακά προβλήματα της πόλης. Οι λύσεις αυτές περιλαμβάνουν την πεζοδρόμηση κάποιων οδικών τμημάτων και συγκεκριμένα:

- ❖ Οδός Γιαγτζή (νότιο τμήμα από Σταλλού μέχρι Γάτου)
- ❖ Οδός Γιαγτζή (βόρειο τμήμα από Διάκου μέχρι Πλατεία Κεχαγιά)
- ❖ Πλατεία Κεχαγιά (από Ανδρούτσου μέχρι Δημαρχείο)
- ❖ Πλατεία Μητροπόλεως (από κεντρική είσοδο εκκλησίας μέχρι Γάτου)
- ❖ Σταλλού (από Θοάντος μέχρι Πλατεία Ησαΐα)
- ❖ Πλατεία Ησαΐα (από Θοάντος μέχρι Ανδρούτσου)

Από όλες τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις δεν εφαρμόστηκε καμία. Επίσης η μελέτη προτείνει ορισμένες σημειακές παρεμβάσεις μέσα στο δίκτυο, όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο, κυρίως με την τοποθέτηση εμποδίων για στάση και στάθμευση σε συγκεκριμένα και προβληματικά σημεία του δικτύου, καθώς και στη διατύπωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με κεντρικό στόχο την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης των οχημάτων από κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές και στην αναζήτηση εναλλακτικών περιφερειακών διαδρομών εκτός κέντρου. Τέτοιες ρυθμίσεις είναι η διατήρηση λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,75 μ. και η μονόπλευρη αύξηση του πεζοδρομίου προς την πλευρά των κτιρίων στην Πλατεία Ησαΐα από Ανδρούτσου μέχρι Θοάντος, η δημιουργία δυο θέσεων στάθμευσης ειδικής κατηγορίας και περιορισμένης διάρκειας για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων στο κεντρικό τμήμα της Γιαγτζή, καθώς και η απαγόρευση στάθμευσης στην οδό Σαλώνων στην πλευρά των δικαστηρίων μέχρι το ύψος της πλατείας Εθνικής Αντιστάσεως. Από όλα τα παραπάνω μέτρα, η πλειοψηφία τους δεν εφαρμόστηκε.

Τέλος υπήρξε μια σειρά από προτεινόμενα μεσοπρόθεσμα μέτρα εφαρμογής, τα οποία ήταν τα εξής:

- ❖ Ίδρυση σταθμού στάθμευσης εκτός δρόμου και συγκεκριμένα είτε στο οικόπεδο ιδιοκτησίας Κουτσαγγέλου, στην οδό Γιδογιάννου, είτε στο οικόπεδο ιδιοκτησίας Κανάτα, στην οδό Σαλώνων. Για κανένα από τα δυο οικόπεδα δεν προχώρησε η διαδικασία διαμόρφωσης σταθμού στάθμευσης. Μάλιστα αποκλείστηκε και η περίπτωση κατασκευής υπόγειου σταθμού στάθμευσης στην Πλατεία Ησαΐα, καθώς κάτι τέτοιο θα προκαλούσε τεράστια κυκλοφοριακή αναστάτωση την περίοδο κατασκευής του σε όλη την πόλη μιας και δεν υπάρχει διαθέσιμη εναλλακτική διαδρομή και ταυτόχρονα υπήρχε και η μεγάλη πιθανότητα ανακάλυψης αρχαιοτήτων που θα επέκτεινε χρονικά τον προγραμματισμένο χρόνο περαίωσης ενός τέτοιου έργου
- ❖ Επιτάχυνση διαδικασιών διάνοιξης οδών
- ❖ Κατασκευή νέου περιφερειακού δρόμου προς Κάστρο και Χάρμαινα
- ❖ Ίδρυση σταθμού εξυπηρέτησης φορτηγών αυτοκινήτων και λεωφορείων εκτός δρόμου.

Από τις παραπάνω προτάσεις μέχρι σήμερα δεν υλοποιήθηκε καμία.

2.3 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας Δήμου Δελφών

Ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός της Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας καθορίζεται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 490/ΑΑΠ/2013. Οι βασικότερες προτάσεις πολεοδομικής οργάνωσης σχετικές με το δίκτυο της κυκλοφορίας στην Άμφισσα περιλαμβάνουν τα εξής:

- Ιεράρχηση οδικού δικτύου για την κυκλοφοριακή ρύθμιση εσωτερικά της πόλης. Συγκεκριμένα καθορίστηκαν οι συλλεκτικές οδοί που διασχίζουν τον αστικό ιστό της πόλης που είναι οι ακόλουθες οδοί:

- ❖ Σαλώνων
- ❖ Καραϊσκάκη
- ❖ Κανάρη
- ❖ Κορδώνη

- ❖ Μαχαιρά (με την επέκταση της Αθανασοπούλου)
- ❖ Γάτου (με την επέκταση της Πανουργιά)
- ❖ Κεχαγιά
- ❖ Γιδογιάννου
- ❖ Τμήμα Εθνικής Αντιστάσεως (από Κανάρη μέχρι Κορδώνη)

Οι προαναφερθέντες οδοί υπάγονται στην εξεταζόμενη περιοχή της παρούσας μελέτης. Αντίστοιχα ταξινομήθηκαν και οδοί ως συλλεκτήριοι, που βρίσκονται εκτός περιοχής μελέτης και είναι οι εξής:

- ❖ Λεωφόρος Καραμανλή
 - ❖ Υλαίθου
 - ❖ Φρουρίου
 - ❖ Ψαρού
- Διατήρηση της σημερινής θέσης των κεντρικών λειτουργιών γύρω από την περιοχή των πλατειών Ησαΐα και Κεχαγιά, καθώς και κατά μήκος του άξονα εισόδου της πόλης από Ιτέα
 - Βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών της οδού Φρουρίου – βασικής αρτηρία για την εξυπηρέτηση κέντρου – παλιάς πόλης με ήδη χαραγμένη διαδρομή στα πλαίσια της εκπόνησης και της μελέτης αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου της Άμφισσας
 - Διαμόρφωση πεζοδρόμων σε οδούς στενούς, δύσβατους και με μεγάλη κλίση, στις περιοχές της παλαιάς πόλης, στην Χάρμαινα και στο Γκιρίζι
 - Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στην δυτική πλευρά της πόλης όπου βρίσκονται πολλά αξιόλογα στοιχεία της και διαμόρφωση ενός συνεκτικού δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης δημιουργώντας έναν συνεκτικό ιστό μεταξύ των οδών Εθν. Αντίστασης – 41^η Οδός – Αθανασοπούλου – Κόκκαλη – Πανουργιά – πλατεία Ηρώων και Μητρόπολη – Σταλλού – Παύλου Μπακογιάννη – Εθν. Αντίστασης.
 - Μετατροπή των δρόμων με πλάτος μικρότερο των 4 μέτρων σε πεζόδρομους
 - Δημιουργία υπέργειου δημοτικού χώρου στάθμευσης επί της οδού Κόντου, απέναντι από το κτίριο της Νομαρχίας Φωκίδας
 - Δημιουργία ποδηλατοδρόμου από το Κέντρο της πόλης μέχρι τις αθλητικές εγκαταστάσεις στην περιοχή του Σίφωνα Μόρνου

Από τις παραπάνω προτάσεις οι περισσότερες δεν έχουν υλοποιηθεί, λόγω του σύντομου χρονικού διαστήματος που έχει παρέλθει από την έγκριση του ΓΠΣ (Δεκέμβριος 2013) μέχρι και σήμερα, ενώ κάποιες άλλες υπάγονται στις προτεινόμενες λύσεις της παρούσας μελέτης.

3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΜΦΙΣΣΑΣ

Το κέντρο της Άμφισσας, όπως άλλωστε και τα περισσότερα κέντρα των ελληνικών πόλεων αντιμετωπίζει κυκλοφοριακά προβλήματα, τα οποία σχετίζονται αφενός με την ανάπτυξη των παρόδων χρήσεων γης, που οδηγεί στη συσσώρευση κυκλοφορίας και στάθμευσης καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, καθώς και στην ελλιπή εφαρμογή μέτρων διευθέτησης της κυκλοφορίας στην κατεύθυνση της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος.

Η συσσώρευση κυκλοφορίας και στάθμευσης σε συνδυασμό με την απόδοση μεγάλης ελευθερίας κινήσεων στα ΙΧ οχήματα, οδηγεί στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, στη διαμόρφωση δυσμενών συνθηκών για τις μετακινήσεις των πεζών και τελικά σε αρνητικά αποτελέσματα τόσο για το εμπόριο, που αποτελεί και την κύρια κεντρική οικονομική δραστηριότητα, όσο και για την αναψυχή και την κίνηση στο κέντρο, καθώς και για την ψυχολογία των κατοίκων.

Είναι γενικά και διεθνώς παραδεκτό πως η αναβάθμιση των κεντρικών περιοχών των σύγχρονων πόλεων περνά αναγκαστικά μέσα από την υλοποίηση και εφαρμογή μέτρων υποβάθμισης της εποχούμενης κυκλοφοριακής τους λειτουργίας (με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς) και αναβάθμισης των συνθηκών προσπέλασης με δημόσια μέσα μεταφοράς και κίνησης των πεζών. Αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα αυτή και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, ο Δήμος Δελφών έχει προχωρήσει τα προηγούμενα χρόνια σε σημαντικές παρεμβάσεις και αναπλάσεις με τη δημιουργία/διαμόρφωση πλατειών και πεζοδρόμων στην στενή περιοχή του κέντρου της Δημοτικής Ενότητας Άμφισσας. Ως στενό εμπορικό κέντρο ορίζεται η περιοχή που οριοθετείται από την πλατεία Ησαΐα, την οδό Σταλλού, την πλατεία Μητροπόλεως, την οδό Γάτου, την οδό Κόκκαλη, την οδό Μαχαιρά και την οδό Ανδρούτσου.

3.1 Αξιολόγηση λειτουργίας οδικού δικτύου

Η πόλη της Άμφισσας αντιμετωπίζει ένα ιδιαίτερα μεγάλο θέμα με τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά στην πλειονότητα του οδικού της δικτύου. Υπάρχουν αρκετοί δρόμοι με πλάτος ακόμα και μικρότερο από τέσσερα (4) μέτρα που λειτουργούν ως οδοί διπλής κατεύθυνσης με σταθμευμένα οχήματα στο άκρο της οδού.

Την πόλη της Άμφισσας διατρέχει ένα πλήρως ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο στο μεγαλύτερο τμήμα του. Στην κεντρική περιοχή που εξετάζεται, δεν υπάρχει σχεδόν καμία αδιάνοικτη οδός και το οδικό δίκτυο έχει πάρει τη μορφή που προβλέπεται από το ρυμοτομικό σχέδιο. Στον Πίνακα που ακολουθεί φαίνονται οι οδοί της περιοχής καθώς και τα λειτουργικά τους χαρακτηριστικά, όπως καταγράφηκαν επί τόπου από την ομάδα μελέτης.

Πίνακας 3.1: Οδοί περιοχής μελέτης και λειτουργικά χαρακτηριστικά

Όνομα	Από	Έως	Λειτουργία
Σαλώνων	Πλ. Εθν. Αντίστασης	Γιδογιάννου	Διπλής
Σαλώνων	Γιδογιάννου	Πλ. Ησαΐα	Διπλής
Καραϊσκάκη	Σε όλο το μήκος της		Διπλής
Κοντορήγα	Σε όλο το μήκος της		Διπλής
Κανάρη	Διάκου	Εθν. Αντιστάσεως	Διπλής
Κανάρη	Εθν. Αντιστάσεως	Καραϊσκάκη	Μονής
Εθν. Αντιστάσεως	Σε όλο το μήκος της		Διπλής
Διάκου	Γιαγτζή	Ανδρούτσου	Μονής
Διάκου	Ανδρούτσου	Κορδώνη	Μονής
Διάκου	Κορδώνη	Μαχαιρά	Διπλής
Γιδογιάννου	Όριο Μελέτης	Γιαγτζή	Διπλής
Γιδογιάννου	Γιαγτζή	Εθν. Αντιστάσεως	Μονής
Γιαγτζή	Κοντού	Πλ. Κεχαγιά	Μονής

Γάτου	Κανάρη	Κορδώνη	Διπλής
Γάτου	Κορδώνη	Πλ. Ηρώων	Μονής
Γάτου	Κανάρη	Κοντορήγα	Αδιέξοδο
Πανουριά	Πλ. Ηρώων	Σάθα	Μονής
Ανδρούτσου	Κόμνα Τράκα	Πλ. Ησαΐα (άνω)	Μονής
Ανδρούτσου	Πλ. Ησαΐα (άνω)	Πλ. Ησαΐα (κάτω)	Μονής
Κορδώνη	Μαχαιρά	Διάκου	Μονής
Μαχαιρά	Κονιάκου	Κορδώνη	Διπλής
Μαχαιρά	Κορδώνη	Πλ. Κεχαγιά	Μονής
Αθανασοπούλου	Φρουρίου	Α. Κεχαγιά	Μονής
Αθανασοπούλου	Φρουρίου	Πλ. Κεχαγιά	Μονής
Πλατεία Ησαΐα	-	-	Μονής
Σταλλού	Θοάντος	Μητρόπολη	Διπλής
Σταλλού	Θοάντος	Πλ. Ησαΐα	Μονής
Θοάντος	Πλ. Ησαΐα	Γάτου	Μονής
Θοάντος	Γάτου	Παπαχρήστου	Πεζόδρομος
Σάθα	Γάτου	Γερογιάννη	Μονής
Παπαχρήστου	Κορδώνη	Γιαγιά	Μονής
Ζαχαρίου	Κόμνα Τράκα	Μαχαιρά	Μονής
Γκούρα	Διάκου	Μαχαιρά	Μονής
Ηλ. Λαχανά	Κοντορήγα	Κανάρη	
Συγγρού	Μαρκίδου	Βασιλοπούλου	
Δελμούζου	Κανάρη	Σαλώνων	Μονής
Π. Λύτρα	Γιδογιάννου	Δελμούζου	Μονής
Κοττορού	Πανταζή	Γιαγιά	Μονής
Κόκκαλη	Αθανασοπούλου	Πανουριά	Μονής
Επ. Φιλ. Σαλώνων	Πανουριά	Αθανασοπούλου	Μονής
Πλατεία Ηρώων	Πανουργιά	Μητρόπολη	Μονής
Πλατεία Κεχαγιά	Δημαρχείο	Κόμνα Τράκα	Μονής
Α. Μιχαλοπούλου	Γερογιάννη	Πανουριά	Μονής
Α. Δημητρά	Κοττορού	Αρ. Πάγου	Μονής
Γερογιάννη	Μητρόπολη	Σάθα	Διπλής
Βασιλοπούλου	Γερογιάννη	Κοντού	Μονής
Κοντού	Βασιλοπούλου	Γιδογιάννου	Μονής
Λιανοπούλου	Γιδογιάννου	Μαρκίδου	Μονής
Λιανοπούλου	Γιδογιάννου	Κοντογιώργου	Διπλής
Πλ.Εθν.Αντίσταση	ΝΑ Πλευρά		Μονής
Πλ.Εθν.Αντίσταση	ΒΔ Πλευρά		Μονής
Ν.Κορδώνη	Πλ.Εθν.Αντίστασης	Πλ. Ησαΐα	Πεζόδρομος
Π.Μπακογιάννη	Λιανοπούλου	Πλ. Ησαΐα	Πεζόδρομος
Δελμούζου	Σαλώνων	Λιανοπούλου	Πεζόδρομος
Σαλώνων	Πλ. Ησαΐα	Θοάντος	Πεζόδρομος
Ευαγ. Παπούλια	Παπαχρήστου	Διάκου	Πεζόδρομος
Κραβαρίτη	Πλ. Κεχαγιά	Διάκου	Πεζόδρομος
Επ. Φιλοθέου	Διάκου	Πλ. Κεχαγιά	Πεζόδρομος
Αγ. Νικολάου		Πλ. Κεχαγιά	Πεζόδρομος
Ανώνυμος	Πλατείας Ησαΐας	Θοάντου	Πεζόδρομος

Όλα τα παραπάνω εμφανίζονται στο Σχέδιο ΚΡ0 αναλυτικά. Το γενικότερο συμπέρασμα είναι ότι το οδικό δίκτυο της πόλης παρέχει την απαραίτητη υποδομή, ώστε να εφαρμοστούν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, αφού σε κάθε περίπτωση υπάρχουν οι εναλλακτικές διαδρομές, στις οποίες μπορεί να εκτραπεί η κίνηση των οχημάτων εξασφαλίζοντας την απρόσκοπτη κυκλοφοριακή ροή σε ολόκληρο το δίκτυο.

Για την εξέταση της ομαλής λειτουργικότητας του οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης, κρίθηκε σκόπιμο να μετρηθούν οι υφιστάμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι που διατρέχουν το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης και να εξεταστεί ακολούθως η κυκλοφοριακή ικανότητα (traffic capacity) και η στάθμη εξυπηρέτησης (level of service) για τους κόμβους εκείνους του οδικού δικτύου που επιβαρύνονται περισσότερο από τις προτεινόμενες αλλαγές.

3.2 Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων

Κατά τον σχεδιασμό και τη μελέτη της οδικής υποδομής είναι απαραίτητη η χρήση χαρακτηριστικών μεγεθών της κυκλοφορίας τα οποία καθορίζουν ποιοτικά και ποσοτικά το είδος της ροής των οχημάτων που αναμένεται να κυκλοφορούν στις νέες ή υπό αναβάθμιση οδούς. Πολυετής έρευνα και μελέτη των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας έχει οδηγήσει στη χρήση συγκεκριμένων χαρακτηριστικών μεγεθών, όπως είναι ο κυκλοφοριακός φόρτος Q . Ως κυκλοφοριακός φόρτος (Q) είναι ο συνολικός αριθμός οχημάτων που περνούν από τη διατομή μιας λωρίδας ή οδού κατά τη διάρκεια ενός δεδομένου χρονικού διαστήματος (συνήθως οχήματα ανά ώρα).

Η σύνθεση της κυκλοφορίας αφορά στην ποσοστιαία κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου ανά τύπο οχήματος και χρησιμοποιείται για τη λεπτομερέστερη αναπαράσταση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε ένα οδικό τμήμα. Η σύνθεση της κυκλοφορίας εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων κάθε οδικού τμήματος. Παραδείγματος χάριν, σε τουριστικές πόλεις, παρουσιάζεται μικρό ποσοστό φορτηγών αυτοκινήτων και μεγάλο ποσοστό επιβατικών αυτοκινήτων και λεωφορείων, ενώ σε αστικές περιοχές με επίπεδο έδαφος παρουσιάζονται μεγαλύτερα ποσοστά μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων.

Επιπλέον, η σύνθεση της κυκλοφορίας μεταβάλλεται και χρονικά κατά τη διάρκεια της ημέρας, της εβδομάδας και του έτους. Παραδείγματος χάριν, η σύνθεση της κυκλοφορίας μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της ημέρας, όπου εμφανίζεται μεγαλύτερο ποσοστό φορτηγών κατά τις πρωινές ώρες και μικρότερο ποσοστό φορτηγών κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες. Επίσης, το ποσοστό των φορτηγών στο σύνολο των οχημάτων είναι συνήθως χαμηλότερο τα Σαββατοκύριακα απ' ό,τι τις καθημερινές εργάσιμες ημέρες. Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τον βαθμό λεπτομέρειας κάθε μελέτης, τα στοιχεία σύνθεσης της κυκλοφορίας μπορεί να αφορούν σε διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων. Οι βασικές κατηγορίες οχημάτων που χρησιμοποιούνται συνήθως στις μελέτες αστικών οδών αφορούν στους βασικούς τύπους οχημάτων που ακολουθούν [1]:

- ❖ Επιβατικά οχήματα, ταξί και ημιφορτηγά
- ❖ Μεσαία φορτηγά αυτοκίνητα
- ❖ Μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα
- ❖ Λεωφορεία
- ❖ Δίκυκλα και ποδήλατα

Οι παραπάνω κατηγορίες οχημάτων απαιτούν διάφορες επιφάνειες οδού και προκαλούν διαφορετικό μέγεθος κυκλοφοριακής φόρτισης, ανάλογα με τις διαστάσεις τους και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας τους, σε σχέση με τις οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες. Για τη μετατροπή των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων σε συγκρίσιμες μονάδες, από άποψη κυκλοφοριακής ικανότητας οδού, χρησιμοποιείται ως βασική μονάδα το επιβατικό αυτοκίνητο και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (Μ.Ε.Α.). Για τη μετατροπή των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων σε ΜΕΑ, χρησιμοποιούνται συντελεστές μετατροπής, οι οποίοι δεν εξαρτώνται μόνο από το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας των οχημάτων, αλλά και από τις οδικές συνθήκες (καμπυλότητα και κλίση οδού, πλάτος και ποιότητα οδοστρώματος, κλπ), τις κυκλοφοριακές συνθήκες (ποσοστό βαρέων οχημάτων, στρέφουσες κινήσεις, κλπ.) και τις συνθήκες λειτουργίας (σηματοδότηση, κλπ.). Οι τιμές των συντελεστών αυτών έχουν υπολογιστεί για κάθε κατηγορία οχήματος και κάθε συνδυασμό οδικών και κυκλοφοριακών συνθηκών και περιέχονται στους σχετικούς πίνακες των Εγχειριδίων Κυκλοφοριακής Τεχνικής [2].

Πίνακας 3.2: Συντελεστές αναγωγής οχημάτων σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ)

Κατηγορία οχήματος	Συντελεστής αναγωγής σε ΜΕΑ
Επιβατικά οχήματα, ταξί, ημιφορτηγά	1,0
Μεσαία Φορτηγά	2,0
Μεγάλα Φορτηγά	2,5
Λεωφορεία	2,5
Δίκυκλα, ποδήλατα	0,5

Πηγή: [2]

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων (στρέφουσες κινήσεις και σύνθεση της κυκλοφορίας) πραγματοποιήθηκαν με στόχο την εύρεση της φόρτισης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης και της σύνθεσης της κυκλοφορίας. Οι μετρήσεις έγιναν σε διασταυρώσεις εντός του εμπορικού κέντρου της πόλης με τις σημαντικότερες οδούς του τοπικού οδικού δικτύου. Κρίθηκε από τη μελετητική ομάδα η αναγκαιότητα μετρήσεων σε όσο το δυνατόν περισσότερους κόμβους στο εξεταζόμενο οδικό δίκτυο της πόλης. Οι εν λόγω μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν από υπαλλήλους του Δήμου, Δημοτικούς - Τοπικούς Συμβούλους και επιστημονικούς συνεργάτες του Δημάρχου σε ώρες αιχμής για τους συγκεκριμένους εξεταζόμενους κόμβους. Οι θέσεις μετρήσεων και καταγραφών των κυκλοφοριακών φόρτων φαίνονται αναλυτικά στην Εικόνα 3.1 που ακολουθεί, αλλά και στο Σχέδιο ΚΡ0.



Εικόνα 3.1: Θέσεις μετρήσεως κυκλοφοριακών φόρτων

Αναλυτικότερα οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων έγιναν στους παρακάτω κόμβους (η κωδικοποίηση με το όνομα Κ+αρίθμηση, έγινε για διευκόλυνση αναγνώρισης και επεξεργασίας των κόμβων από τη μελετητική ομάδα):

- Κόμβος Κ1: Καραϊσκάκη - Σαλώνων
- Κόμβος Κ2: Κανάρη - Κοντορήγα
- Κόμβος Κ3: Καραϊσκάκη – Ψαρού
- Κόμβος Κ4: Καραϊσκάκη – Εθνικής Αντιστάσεως
- Κόμβος Κ5: Διάκου – Μαχαίρα
- Κόμβος Κ6: Κανάρη – Εθνικής Αντιστάσεως
- Κόμβος Κ7: Ανδρούτσου – Πλατεία Ησαΐα
- Κόμβος Κ8: Γιδογιάννου – Σαλώνων
- Κόμβος Κ9: Σταλλού – Μακρίδου
- Κόμβος Κ10: Διάκου – Γιαγτζή

Κόμβος K11: Πανουργιά – Φιλοθέου Επ. Σαλώνων
 Κόμβος K12: Γερογιάννη – Βασιλοπούλου
 Κόμβος K13: Γάτου – Γιαγτζή
 Κόμβος K14: Γάτου – Θοάντου
 Κόμβος K15: Αθανασοπούλου – Φρουρίου
 Κόμβος K16&17: Αθανασοπούλου – Πλατεία Κεχαγιά
 Κόμβος K18: Κορδώνη – Μαχαίρα
 Κόμβος K19: Κορδώνη – Γάτου
 Κόμβος K20: Κανάρη – Γάτου
 Κόμβος K21: Ανδρούτσου – Γάτου
 Κόμβος K22: Διάκου – Κορδώνη
 Κόμβος K23: Πλατεία Ησαΐα – Παύλου Μπακογιάννη
 Κόμβος K24: Αθανασοπούλου – Κόκκαλη
 Κόμβος K25: Κοππορού – Δημητρά
 Κόμβος K26: Κόκκαλη – Πανουργιά
 Κόμβος K27: Κοππορού – Φιλοθέου Επ. Σαλώνων
 Κόμβος K30: Κοντού – Βασιλοπούλου
 Κόμβος K31: Πανουργιά – Κ. Σαθά

Σε όλους τους κόμβους οι μετρήσεις διεξήχθησαν με τη μέθοδο των παρατηρητών και τη συμπλήρωση ειδικού εντύπου, το οποίο επισυνάπτουμε στο Παράρτημα Ι. Οι ημέρες διεξαγωγής των μετρήσεων επιλέχθηκαν κατά τέτοιο τρόπο, ούτως ώστε τα αποτελέσματα των μετρήσεων να ανταποκρίνονται στις πραγματικές κυκλοφοριακές συνθήκες σε περίοδο αιχμής. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν στις ημερομηνίες μεταξύ 10/02/2016 μέχρι 11/04/2016 και ήταν ωριαίες σε περιόδους αιχμής (είτε πρωινές, είτε απογευματινές), όπως κρίθηκαν από τους παρατηρητές που είναι κάτοικοι της Άμφισσας, άρα γνωρίζουν καλύτερα την περιοχή μελέτης. Η ομάδα μελέτης συγκέντρωσε τα πρωτογενή δεδομένα μετρήσεων που συλλέχθηκαν από τους παρατηρητές για κάθε κατηγορία οχήματος και τα μετέτρεψε σε ΜΕΑ/ώρα, ενώ ταυτόχρονα έδωσε και την ποσοστιαία σύνθεση της κυκλοφορίας ανά τύπο οχήματος. Τα αποτελέσματα όλων των μετρήσεων παραθέτονται στο Παράρτημα ΙΙ.

3.3 Υπολογισμός κυκλοφοριακής ικανότητας και επιπέδου εξυπηρέτησης

Οι προαναφερόμενες μετρήσεις στην παραπάνω ενότητα έγιναν για ένα πολύ συγκεκριμένο λόγο που αφορά τον υπολογισμό της κυκλοφοριακής ικανότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης στους κρίσιμους κόμβους του οδικού δικτύου της Άμφισσας. Συγκεκριμένα η κυκλοφοριακή ικανότητα (traffic capacity) αποτελεί την ποσοτική έκφραση της ικανότητας των διαφόρων στοιχείων του οδικού συστήματος να εξυπηρετεί συγκεκριμένους κυκλοφοριακούς φόρτους. Η έννοια της κυκλοφοριακής ικανότητας χρησιμοποιείται κατά την εξέταση της λειτουργίας και κατά τον σχεδιασμό και τη μελέτη ενός οδικού συστήματος μεταφορών. 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 [1]. Οι συνθήκες αυτές παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3.3: Παράγοντες που επηρεάζουν την κυκλοφοριακή ικανότητα

Οδικές Συνθήκες	Κυκλοφοριακές Συνθήκες
Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας και οδοστρώματος	Ποσοστό φορτηγών αυτοκινήτων
Απόσταση κατακόρυφων εμποδίων	Ποσοστό διερχομένων λεωφορείων
Ερείσματα	Ποσοστό λεωφορείων που σταματούν για επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών
Βοηθητικές λωρίδες (στάθμευσης, αλλαγής ταχύτητας, στροφής και αναμονής, πλέξης, ανωφέρειας)	Κατανομή κυκλοφορίας ανά λωρίδα
Κατάσταση επιφάνειας κύλισης	Ποσοστό οχημάτων που στρέφουν δεξιά ή αριστερά
Χάραξη οδού	Διακυμάνσεις της κυκλοφορίας, ιδιαίτερα ο ΣΩΑ
Κατά μήκος κλίση	Στάθμευση παρά το κράσπεδο, στάσεις λεωφορείων στην οδό
Ορατότητα	Ροές πεζών
	Είδος οδηγών (τακτικοί και μη)
Συνθήκες Λειτουργίας	Λειτουργία της οδού ως μονόδρομου ή ως οδού δύο κατευθύνσεων
	Ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης
	Ύπαρξη προτεραιότητας με οδική σήμανση

Πηγή: [3]

Η στάθμη εξυπηρέτησης καθορίζεται ως ένα ποιοτικό μέγεθος που εκφράζει τις επικρατούσες συνθήκες λειτουργίας σε ένα ρεύμα κυκλοφορίας, όπως τις αντιλαμβάνονται οι οδηγοί και οι επιβάτες. Αποτελεί ποιοτική έκφραση του αποτελέσματος διαφόρων παραμέτρων όπως η ταχύτητα και ο χρόνος μετακίνησης, οι διακοπές της πορείας, η ελευθερία πραγματοποίησης ελιγμών, η οδική ασφάλεια, η άνεση οδήγησης και το κόστος λειτουργίας. Σύμφωνα με έρευνες στις ΗΠΑ, έχουν καθιερωθεί από το 1965 έξι στάθμες εξυπηρέτησης, που χαρακτηρίζονται με τα στοιχεία Α έως F και καλύπτουν όλες τις πιθανές συνθήκες λειτουργίας, από τις καλύτερες μέχρι τις χειρότερες [1]. Τα βασικά χαρακτηριστικά κάθε στάθμης εξυπηρέτησης περιγράφονται παρακάτω [3]:

- ❖ Στάθμη Εξυπηρέτησης Α: 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 Β: 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.

Η μεθοδολογία προσδιορισμού της κυκλοφοριακής ικανότητας και της στάθμης εξυπηρέτησης βασίζεται στο «Highway Capacity Manual 2000» [4]. Στην παρούσα μελέτη εξετάζονται οι 23 κόμβοι στο κέντρο της Άμφισσας:

Κόμβος K1: Καραϊσκάκη – Σαλώνων
 Κόμβος K2: Κανάρη - Κοντορήγα
 Κόμβος K3: Καραϊσκάκη – Ψαρού
 Κόμβος K4: Καραϊσκάκη – Εθνικής Αντιστάσεως
 Κόμβος K5: Διάκου – Μαχαίρα
 Κόμβος K6: Κανάρη – Εθνικής Αντιστάσεως
 Κόμβος K7: Ανδρούτσου – Πλατεία Ησαΐα
 Κόμβος K8: Γιδογιάννου – Σαλώνων
 Κόμβος K9: Σταλλού – Μακρίδου
 Κόμβος K10: Διάκου – Γιαγτζή
 Κόμβος K11: Πανουργιά – Φιλοθέου Επ. Σαλώνων
 Κόμβος K12: Γερογιάννη – Βασιλοπούλου
 Κόμβος K13: Γάτου – Γιαγτζή
 Κόμβος K14: Γάτου – Θοάντου
 Κόμβος K15: Αθανασοπούλου – Φρουρίου
 Κόμβος K18: Κορδώνη – Μαχαίρα
 Κόμβος K19: Κορδώνη – Γάτου
 Κόμβος K20: Κανάρη – Γάτου
 Κόμβος K21: Ανδρούτσου – Γάτου
 Κόμβος K22: Διάκου – Κορδώνη
 Κόμβος K26: Κόκκαλη – Πανουργιά
 Κόμβος K27: Κοππορού – Φιλοθέου Επ. Σαλώνων
 Κόμβος K30: Κοντού – Βασιλοπούλου

Αναλυτικότερα οι φόρτοι που συλλέχτηκαν (και έγινε αναφορά στην προηγούμενη ενότητα) πρέπει να μετατραπούν σε ισοδύναμους ρυθμούς ροής με τη βοήθεια του Συντελεστή Ωριαίας Αιχμής – ΣΩΑ (Peak Hour Factor – PHF), που ορίζεται ως ο λόγος του αριθμού των οχημάτων που περνούν από μία διατομή λωρίδας ή οδούς σε μίας ώρα, προς τον τετραπλάσιο αριθμό των οχημάτων που περνούν από την ίδια διατομή κατά τη διάρκεια των 15 συνεχόμενων λεπτών της ώρας που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο φόρτο κυκλοφορίας.

Η βασική κυκλοφοριακή ικανότητα για κάθε δευτερεύουσα κίνηση δίνεται από τη σχέση: [3]

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

όπου:

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

$v_{c,x}$: ο δισταυρούμενος 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 [1]. Βασικές τιμές των κρίσιμων κυκλοφοριακών κενών και των χρονικών διαχωρισμών ακολουθίας για επιβατικά αυτοκίνητα δίνονται στον Πίνακα 3.4 που ακολουθεί.

Πίνακας 3.4: Βασικοί χρόνοι t_c και t_f

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

Πηγή: [3]

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:

$$t_{f,x} = t_{f,base} + t_{f,HV} \cdot P_{HV}$$

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 παρακάτω σχέση υπολογίζει 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 , 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 3.5

Πίνακας 3.5: Κριτήριο για στάθμη εξυπηρέτησης σε κόμβους με έλεγχο προσβάσεων

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

Πηγή: [3]

Με βάση τους παραπάνω τύπους υπολογίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ της παρούσης μελέτης τα επίπεδα εξυπηρέτησης των υπό εξέταση 23 κρίσιμων κόμβων στο οδικό δίκτυο της Άμφισσας. Στο συγκεκριμένο παράρτημα δίνεται για κάθε κόμβο ο πίνακας με τους αναγκαίους υπολογισμούς, καθώς και η σκαριφηματική απεικόνιση των κινήσεων που μπορούν να πραγματοποιηθούν στον κάθε κόμβο. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το οδικό δίκτυο στο σύνολο του δεν αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα και ότι υπάρχει μια ομαλή κυκλοφοριακή ροή, καθώς οι υπολογιζόμενες στάθμες εξυπηρέτησης κινούνται μεταξύ Α και Β. Επομένως αξιολογώντας το οδικό δίκτυο στο σύνολο του μπορούμε να πούμε ότι λειτουργεί χωρίς σοβαρά προβλήματα με την υφιστάμενη μορφή του.

3.3 Στάθμευση

Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι ένα από τα σημαντικότερα που σχετίζονται με την κυκλοφορία στις ελληνικές πόλεις. Έτσι και στην Άμφισσα, στην κεντρική της περιοχή παρουσιάζεται μεγάλη ζήτηση για στάθμευση όλες τις ώρες της ημέρας. Τα σταθμευμένα οχήματα καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος του διαθέσιμου δημόσιου χώρου υποβαθμίζοντας το αστικό περιβάλλον και δυσχεραίνοντας σε πολλές περιπτώσεις την κίνηση των πεζών και άλλων ευάλωτων χρηστών. Συγκεκριμένα παρατηρείται παράνομη στάθμευση τόσο σε οδικά τμήματα όπου αυτή απαγορεύεται, όσο και πάνω σε πεζοδρόμια, όπου αυτά έχουν ικανό πλάτος. Σε ότι αφορά στάθμευση εκτός οδού διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν τρεις (3) οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (Βλέπε Χάρτη ΚΡ0), οι οποίοι είναι οι εξής: α. Χώρος Μουσείου Πανουριά με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα τριάντα (30) οχήματα, β. Χώρος στην οδό Ι. Κορδώνη με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα δέκα επτά (17) οχήματα και γ. Χώρος στην οδό Δημητρά με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα δέκα οχτώ (18) οχήματα. Συνολικά οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης σε οργανωμένους χώρους είναι συνολικά εξήντα πέντε (65) θέσεις.



Εικόνα 3.2: Άποψη του αύλειου χώρου στάθμευσης του μουσείου Πανουριά (εκτιμώμενες θέσεις 30)



Εικόνα 3.3: Άποψη του χώρου στάθμευσης στην οδό Ι. Κορδώνη (εκτιμώμενες θέσεις 17)



Εικόνα 3.4: Άποψη του χώρου στάθμευσης στην οδό Δημητρά (εκτιμώμενες θέσεις 18)

3.4 Υποδομές πεζών

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην περιοχή μελέτης έχουν εκτελεστεί έργα ανάπλασης, με πεζοδρομήσεις οδών (αλλαγή οδοστρωμάτων, φυτεύσεις, αστική επίπλωση). Έχει δημιουργηθεί έτσι ένας βασικός πυρήνας εντός του οποίου έχει αποκλειστεί η κίνηση των οχημάτων και στον οποίο οι πεζοί μπορούν να κινηθούν και να σταθούν με ασφάλεια και μέσα σε αναβαθμισμένες περιβαλλοντικές συνθήκες. Ταυτόχρονα σε ορισμένους κόμβους έχουν διαμορφωθεί διαπλατύνσεις στις γωνίες, οι οποίες έχουν θετική επίπτωση στην ασφάλεια κίνησης των πεζών αφού μειώνουν την απόσταση διάσχισης του οδοστρώματος και ενισχύουν καθοριστικά την ορατότητα. Επίσης έχουν τοποθετηθεί ράμπες για ΑμεΑ σε αρκετές διασταυρώσεις της περιοχής.

Από την άλλη πλευρά, παρατηρήθηκε ότι σε πολλές οδούς όπου κυκλοφορούν οχήματα έχουν ανά τμήματα περιορισμένο πλάτος και δεν μπορούν να προσφέρουν άνετη και ασφαλή μετακίνηση των πεζών και των ΑμεΑ. Σε αρκετές περιπτώσεις τα σταθμευμένα οχήματα καταλαμβάνουν μέρος ή και ολόκληρο το πεζοδρόμιο, υποβαθμίζοντας περαιτέρω τις συνθήκες κίνησης των πεζών και δημιουργώντας διάφορα περαιτέρω προβλήματα ασφάλειας (μειωμένη ορατότητα κλπ).

3.5 Λαϊκή αγορά

Η λαϊκή αγορά σήμερα πραγματοποιείται κάθε Σάββατο κατά τις πρωινές ώρες 7:00-12:00 π.μ., κατά μήκος της οδού Ι. Γάτου από το ύψος της οδού Κορδώνη έως την οδό Θοάντου. Δεδομένης της κεντροβαρικής θέσης μέσα στο οδικό δίκτυο του αστικού ιστού της πόλης της Άμφισσας και της κοινής ώρας λειτουργίας με το ωράριο των εμπορικών καταστημάτων δημιουργείται έντονο το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Επιπλέον η χωροθέτηση της είναι σε περιοχή με πολλές κατοικίες, γεγονός που προκαλεί τη δυσaráσκεια των ιδιοκτητών των ακινήτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εναλλακτικές διαδρομές προσπελασιμότητας του κέντρου με τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς, κρίνονται προβληματικές με δεδομένο τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών που περικλείουν την περιοχή.



Εικόνα 3.5: Άποψη της οδού Ι. Γάτου κατά τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς



Εικόνα 3.6: Άποψη 2 της οδού Ι. Γάτου κατά τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς

3.6 Καταγραφή προβλημάτων

Η επιτόπια έρευνα στην περιοχή κατέδειξε ότι το βασικότερο πρόβλημα εντοπίζεται στο κέντρο της πόλης και ιδιαίτερα κατά τις πρωινές ώρες αιχμής (08:00 – 13:00). Τα βασικότερα αίτια διαμόρφωσης του κυκλοφοριακού προβλήματος είναι τα εξής:

- Χρησιμοποίηση του οδοστρώματος κίνησης και των πεζοδρομίων για στάθμευση των οχημάτων, έτσι ώστε συχνά να μην υπάρχει ελευθερία για την κυκλοφορία των οχημάτων ή να μην υπάρχει αντίστοιχα χώρος για την κίνηση των πεζών στο πεζοδρόμιο
- Ανεπαρκής και κατεστραμμένη σε αρκετές περιπτώσεις οδική σήμανση και συχνά παντελής έλλειψη εφαρμογής της
- Μικρό πλάτος πεζοδρομίων
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός δρόμου
- Παρεμπόδιση της κυκλοφορίας από φορτηγά τροφοδοσίας καταστημάτων τα οποία όλες τις εργάσιμες ώρες είναι σταθμευμένα παρά το κράσπεδο. Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει στα Δ.Χ. επαγγελματικά τριαξονικά φορτηγά οχήματα, τα οποία είναι πολλά σε σχέση με τους κατοίκους της πόλης λόγω ειδικών συνθηκών εργασίας (μεταφορά βωξίτη στα μεταλλεία), τα οποία στις ώρες εκτός λειτουργίας ή συντήρησης είναι σταθμευμένα παρά το κράσπεδο με αποτέλεσμα μεγάλα κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά αλλά και προβλήματα ασφάλειας οχημάτων και πεζών
- Έλλειψη σύγχρονης κυκλοφοριακής αγωγής από μεγάλο μέρος του πληθυσμού της πόλης της Αμφισσας, οι οποίοι θέλουν να χρησιμοποιηθούν το Ι.Χ. αυτοκίνητο σε μικρών αποστάσεων μετακινήσεις για εργασία ή διασκέδαση
- Τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων σε συνδυασμό με την επιτρεπόμενη κίνηση και προς τις δύο κατευθύνσεις αλλά και την στάθμευση (παράνομη και μη) και στις δύο πλευρές του δρόμου καθιστούν την κυκλοφορία των οχημάτων ιδιαίτερος δύσκολη.



Εικόνα 3.7: Δυσκολίες προσπελασιμότητας στην οδό Ι. Γάτου



Εικόνα 3.8: Δυσκολίες προσπελασιμότητας στην οδό Σταλλού



Εικόνα 3.9: Ύπαρξη σε κάποια σημεία στενών πεζοδρομίων



Εικόνα 3.10: Ύπαρξη κατεστραμμένης σήμανσης

4 ΣΕΝΑΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΜΦΙΣΣΑΣ

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο κέντρο της πόλης της Άμφισσας, αποσκοπούν στην καλύτερη εξυπηρέτηση όλων των χρηστών του δικτύου με ελάφρυνση των κυκλοφοριακών επιβαρύνσεων, ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνεται κατάλληλη και αποτελεσματική διαχείριση της παράνομης αλλά και νόμιμης στάθμευσης, ενισχύοντας ταυτόχρονα περαιτέρω την πεζή μετακίνηση ιδιαίτερα στο στενό εμπορικό κέντρο της πόλης. Αυτό επιτυγχάνεται με μία σειρά από επεμβάσεις όπως η επέκταση του δικτύου των πεζοδρόμων, καθώς και οι μονοδρομήσεις συγκεκριμένων οδικών τμημάτων. Στην συγκεκριμένη μελέτη θα εξεταστούν δυο διαφορετικά σενάρια κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του στενού εμπορικού κέντρου της πόλης της Άμφισσας καθώς και της ευρύτερης περιοχής που το περικλύει. Ταυτόχρονα για κάθε σενάριο προτείνεται και εξετάζεται η χωροθέτηση της λαϊκής αγοράς σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα και πως αυτή επηρεάζει την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης κατά τις ώρες λειτουργίας της, συγκεκριμένη ημέρα (δηλ. το Σάββατο). Τα επιμέρους δύο σενάρια αναλύονται ως εξής:

4.1 Περιγραφή Σεναρίου 1

4.1.1 Πεζοδρομήσεις

Η επεξεργασία του Σεναρίου 1 μας όρισε την μετατροπή υφιστάμενων οδικών τμημάτων σε νέους πεζόδρομους και την ενοποίηση τους με το υπάρχον δίκτυο πεζοδρόμων, διευρύνοντας το σε μεγάλο βαθμό. Πιο αναλυτικά στο Σενάριο 1:

1) **Πεζοδρομείται** η οδός Γιαγτζή από το ύψος της οδού Σταλλού μέχρι την κάτω πλευρά της πλατείας Κεχαγιά. Κατά μήκος του τμήματος αυτού ο πεζόδρομος διακόπτεται στις διασταυρώσεις με τις οδούς Ι. Γάτου και Αθ. Διάκου με σκοπό να διέρχονται τα οχήματα. Κατά τη λειτουργία του πεζοδρόμου θα επιτρέπεται η είσοδος σε αυτόν από τα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων καθημερινά από τις ώρες 07:00 π.μ. έως τις 10:00 π.μ. Προτείνεται ταυτόχρονα και η επικουρική τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης για την είσοδο οχημάτων φορτοεκφόρτωσης οχημάτων στον πεζόδρομο τις προαναφερόμενες ώρες με σκοπό την απρόσκοπτη λειτουργία των καταστημάτων.



Εικόνα 4.1: Άποψη της οδού Γιαγτζή πριν την πεζοδρόμηση

2) **Πεζοδρομείται** το τμήμα της οδού Σταλλού από το ύψος της πλατείας Ησαΐα έως την οδό Θοάντου.

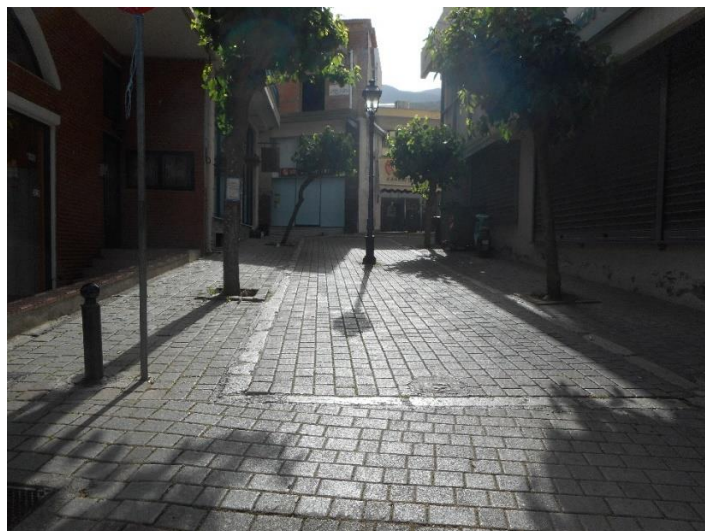


Εικόνα 4.2: Άποψη της οδού Σταλλού πριν την πεζοδρόμηση

3) **Πεζοδρομείται** η οδός Παπαχρήστου από το ύψος της Εθνική τράπεζα έως τον προτεινόμενο πεζόδρομο της Γιαγτζή ενώ ταυτόχρονα καταργείται και η λειτουργία του υφιστάμενου πεζοδρόμου της οδού Θεάντος (για το κάθετο τμήμα στην οδό Παπαχρήστου μπροστά από την νότια πλευρά της Εθνικής τράπεζας). Σε αυτό το τμήμα επιτρέπεται η κίνηση από την οδό Παπαχρήστου προς την οδό Ι.Γάτου.



Εικόνα 4.3: Άποψη της οδού Παπαχρήστου πριν την πεζοδρόμηση



Εικόνα 4.4: Άποψη του υφιστάμενου πεζοδρόμου μπροστά από την Εθνική Τράπεζα που καταργείται

4) **Πεζοδρομείται** η Βορειοανατολική πλευρά τμήμα της πλατείας Εθν. Αντίστασης επί της οδού Κορδώνη. Ταυτόχρονα πεζοδρομείται και η συνέχεια της οδού Κορδώνη από την 103^η οδό έως την οδό Δεστερλή.



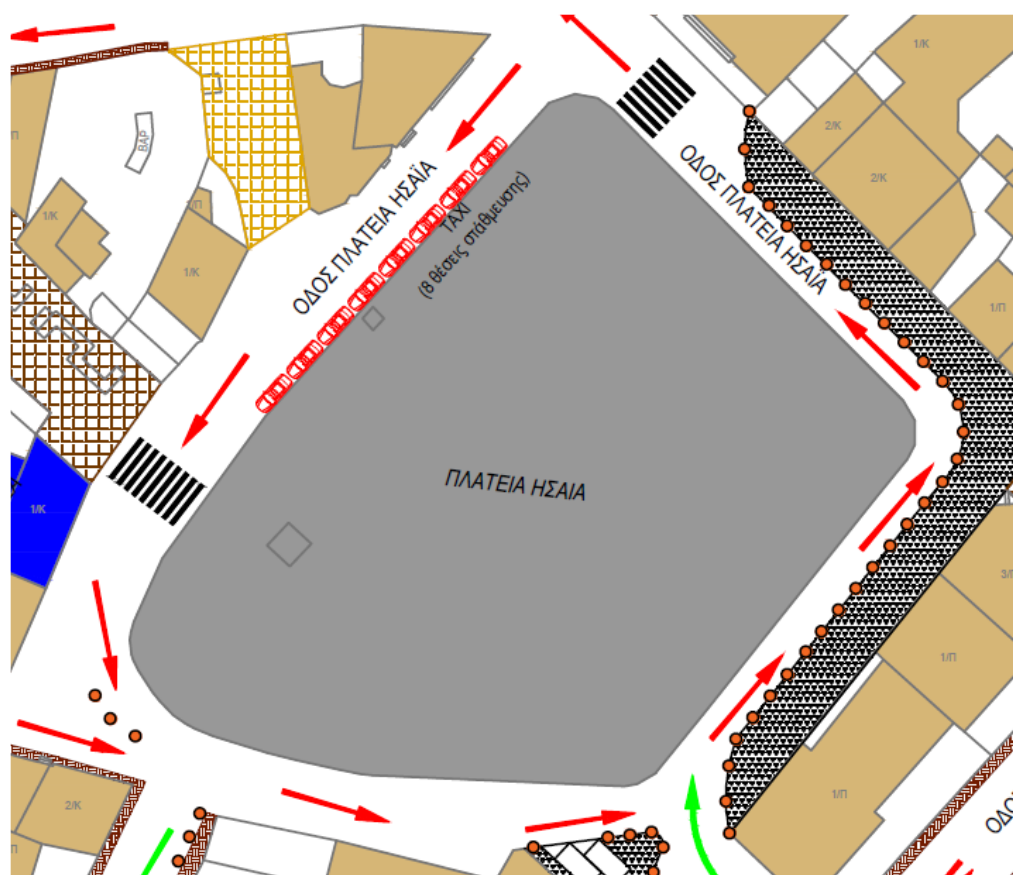
Εικόνα 4.5: Άποψη της Βορειοανατολικής πλευράς της πλατείας Εθν. Αντίστασης πριν την πεζοδρόμηση



Εικόνα 4.6: Άποψη της οδού Κορδώνη πριν την πεζοδρόμηση

Κατά τη διαμόρφωση του Σεναρίου 1 δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα και στην αποσυμφόρηση της κυκλικής κίνησης περιμετρικά της πλατείας Ησαΐας. Σήμερα, τα σταθμευμένα οχήματα κυρίως στην Νότια και Ανατολική πλευρά της πλατείας δημιουργούν μία δυσκολία στην κυκλοφορία των υπολοίπων χρηστών του δικτύου είτε είναι οχήματα είτε είναι πεζοί. Εύκολα μπορεί κάποιος να διαπιστώσει παράλληλα ότι και η οπτική προς το εσωτερικό της πλατείας, κυρίως για τους διερχόμενους εκτός Άμφισσας χρήστες του οδικού δικτύου αλλά και τους τουρίστες, είναι ελλιπής και δεν αναδεικνύει τον χαρακτήρα της περιοχής. Προτείνεται λοιπόν η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, έως του πλάτους των (6μ.), στο τμήμα της οδού που περικλείει την πλατεία Ησαΐα και πιο συγκεκριμένα από τη συμβολή με την οδό Γιδογιάννου έως το κτήριο του Πνευματικού Κέντρου, με σκοπό την ενίσχυση της πεζής μετακίνησης, την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής της πλατείας αλλά και την τόνωση της λειτουργίας των παρόδιων καταστημάτων, ενώ ταυτόχρονα διευκολύνεται η ανεμπόδιση και συνεχόμενη ροή των οχημάτων στο υπόλοιπο πλάτος του δρόμου των (4.5μ.). Για να πραγματοποιηθεί αυτός ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται συνολικά είκοσι εννέα (29) πλαστικοί κώνοι. Παράλληλα δημιουργείται, με τη χρήση επιπλέον δέκα (10) πλαστικών κώνων και μία τριγωνική νησίδα στην κάθοδο από την οδό Ανδρούτσου και μετά τη διασταύρωση με την οδό Εθν. Αντιστάσεως, έτσι ώστε να

αποτρέπεται η συνέχιση της κίνησης προς την οδό Σαλώνων και την διασταύρωση με την οδό Γιδογιάννου. Διατηρείται δηλαδή υποχρεωτικά μία κυκλική κίνηση περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει και στο γεγονός πως πλέον καταργείται η στάση και η στάθμευση περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα, δίνοντας αναλογικά περισσότερο χώρο στους αδύναμους χρήστες του δικτύου, ενισχύοντας παράλληλα τον εμπορικό και τουριστικό χαρακτήρα της κεντρικής πλατείας της πόλης της Άμφισσας. Στο παρόν Σενάριο 1 δεν απαιτεί καμία μετεγκατάσταση του σταθμού των ΤΑΞΙ, ο οποίος παραμένει ως έχει (βλέπε Σχέδιο ΚΡ1). Η θέση ΑΜΕΑ που βρίσκεται κατά στην είσοδο της πλατείας από την οδό Γιδογιάννου (δεξιά κατά την φορά της κίνησης), διατηρείται και διαμορφώνεται αποκλειστική ζώνη εισόδου και εξόδου μόνο για τη συγκεκριμένη θέση. Ιδιαίτερη βαρύτητα και προσοχή θα δοθεί, σε δεύτερο επίπεδο, στην προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ δημιουργώντας κατάλληλες ράμπες πρόσβασης σε κοινόχρηστους χώρους όπως πλατείες, πεζοδρόμια και πεζόδρομοι διασφαλίζοντας ένα ενιαίο δίκτυο ασφαλούς μετακίνησής τους.



Εικόνα 4.7: Απόσπασμα από το σχέδιο με την προτεινόμενη κυκλοφοριακή διαμόρφωση περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα

4.1.2 Μονοδρομήσεις

Κατά το σχεδιασμό του **Σεναρίου 1** κρίθηκε σκόπιμο να προχωρήσουμε σε **μονοδρομήσεις** οδικών τμημάτων που είναι απαραίτητες για να αποσυμφορηθεί το κυκλοφοριακό στο κέντρο της πόλης, κυρίως σε οδούς που είναι ήδη υπερφορτισμένοι. Σαν βασικός κανόνας σχεδιασμού αποτέλεσε το γεγονός πως ένα σύστημα μονοδρόμων πρέπει να προσφέρει περίπου ίση κυκλοφοριακή ικανότητα ανά κατεύθυνση. Σε ένα ορθογώνιο σύστημα οδών αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με τη δημιουργία ζευγών μονοδρόμων μεταξύ δύο παράλληλων γειτονικών οδών που έχουν τον ίδιο αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας και συγκρίσιμες λειτουργικές ταχύτητες. Τα βασικότερα πλεονεκτήματα των μονοδρομήσεων είναι καταρχήν η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας, επομένως βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης και περιορισμός των περιόδων κυκλοφοριακής συμφόρησης ενώ παράλληλα αυξάνεται και η ασφάλεια στην λειτουργία του δικτύου. Με τη μονοδρομηση επιτυγχάνεται σημαντική μείωση των σημείων συνάντησης ("εμπλοκής") των κυκλοφοριακών

ρευμάτων στην κρίσιμη περιοχή του κόμβου, και αυξάνεται η κυκλοφοριακή ικανότητα. Επιπλέον επιτυγχάνεται καλύτερη χρησιμοποίηση των οδών. Οδοί με περιττό αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας ή με περιορισμένο πλάτος δεν προσφέρονται για να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά κίνηση δύο κατευθύνσεων. Επίσης με τη μονοδρομηση γίνεται δυνατή η στάθμευση σε οδούς μικρού πλάτους, η οποία δεν θα ήταν δυνατή σε συνθήκες κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων. Υπάρχουν ταυτόχρονα περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη από την βελτιωμένη και πιο ασφαλή κίνηση των οχημάτων που εμφανίζονται με την πάροδο του χρόνου οφείλονται στην αποτελεσματικότητα της λειτουργίας αυτού του μέτρου. Παρόλο βέβαια που είναι επεμβάσεις με μικρό κόστος και χρόνο εφαρμογής παρουσιάζουν και κάποια μειονεκτήματα. Το σημαντικότερο είναι η αύξηση του μήκους της διαδρομής ορισμένων οχημάτων. Οι μονοδρομήσεις άλλωστε απαιτούν και επιπλέον σήμανση που κάποιες φορές ίσως να προκαλεί και σύγχυση στους οδηγούς. Πηγή [6]

Συνοψολογίζοντας όλα τα παραπάνω στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στις παρακάτω οδούς:

- 1) **Μονοδρομείται η οδός Σαλώνων** από τη διασταύρωση με την οδό Γιδογιάννου έως τη διασταύρωση με το Νότιο τμήμα της πλατείας Ησαΐας (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 2) **Μονοδρομείται η οδός Καραϊσκάκη** από τη διασταύρωση με την οδό Εθν. Αντιστάσεως έως τη διασταύρωση με την οδό Σαλώνων (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 3) **Μονοδρομείται η οδός Κανάρη** από τη διασταύρωση με την οδό Διάκου έως τη διασταύρωση με την οδό Εθν. Αντίστασης (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη) και παραμένει μονόδρομος το υπόλοιπο τμήμα της μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Κοντορήγα.
- 4) **Μονοδρομείται η οδός Εθν. Αντίστασης** από τη διασταύρωση με την οδό Ανδρούτσου έως τη διασταύρωση με την οδό Καραϊσκάκη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 5) **Μονοδρομείται η οδός Κοντορήγα** από τη διασταύρωση με την οδό Κανάρη έως τη διασταύρωση με την οδό Διάκου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 6) **Μονοδρομείται η οδός Διάκου** από τη διασταύρωση με την οδό Κορδώνη έως τη συμβολή με την οδό Μαχαιρά (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 7) **Μονοδρομείται η οδός Γάτου** από τη διασταύρωση με την οδό Κανάρη έως τη διασταύρωση με την οδό Κορδώνη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 8) **Μονοδρομείται η οδός Μαχαιρά** από τη διασταύρωση με την οδό Κονιάκου έως τη διασταύρωση με την οδό Κορδώνη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 9) **Μονοδρομείται η οδός Σταλλού** από τη διασταύρωση με την οδό Θοάντου έως τη διασταύρωση με την Μητρόπολη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 10) **Μονοδρομείται η οδός 103** από τη διασταύρωση με την οδό Λιανουλοπούλου έως τη διασταύρωση με την Ν. Κορδώνη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 11) **Μονοδρομείται η Ν. Κορδώνη** από τη διασταύρωση με την πλατεία Εθν. Αντίστασης έως τη διασταύρωση με την 10η Απριλίου 1821 (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 12) **Μονοδρομείται η Θ. Σταματοπούλου** από τη διασταύρωση με την οδό Μαρκίδου έως τη διασταύρωση με την οδό Βασιλοπούλου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 13) **Μονοδρομείται η Α. Συγγρού** από τη διασταύρωση με την οδό Βασιλοπούλου έως τη διασταύρωση με την οδό Μαρκίδου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 14) **Μονοδρομείται η Λιανουλοπούλου** από τη διασταύρωση με την οδό Δελμούζου έως τη διασταύρωση με την οδό Γιδογιάννου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)

Πίνακας 4.1: Προτεινόμενοι οδοί προς μονοδρόμηση στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Οδοί	Μονοδρομήσεις οδικών τμημάτων της πόλης		
	Από	Προς	Κατεύθυνση
1.Σαλώνων	Γιδογιάννου	Πλ. Ησαΐα (Κάτω)	Μονής
2.Καραισκάκη	Εθν. Αντιστάσεως	Σαλώνων	Μονής
3.Κανάρη	Διάκου	Εθν. Αντιστάσεως	Μονής
4.Εθν. Αντιστάσεως	Ανδρούτσου	Καραισκάκη	Μονής
5.Κοντορήγα	Κανάρη	Διάκου	Μονής
6.Διάκου	Κορδώνη	Συμβολή με Μαχαιρά	Μονής
7.Γάτου	Κανάρη	Κορδώνη	Μονής
8.Μαχαιρά	Κονιάκου	Ν. Κορδώνη	Μονής
9.Σταλλού	Θοάντου	Μητρόπολη	Μονής
10.Οδός 103	Λιανοπούλου	Κορδώνη	Μονής
11.Ν. Κορδώνη	Πλ. Εθν. Αντίστασης	10 ^η Απριλίου 1821	Μονής
12.Θ.Σταματοπούλου	Μαρκίδου	Βασιλοπούλου	Μονής
13.Α.Συγγρού	Βασιλοπούλου	Μαρκίδου	Μονής
14.Λιανουλοπούλου	Δελμούζου	Γιδογιάννου	Μονής

Επιπλέον των παραπάνω βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων πραγματοποιείται επίσης και **αλλαγή φοράς της κίνησης (Α.Κ.)** σε κάποιους δρόμους του κέντρου της πόλης της Άμφισσας καθώς και τρία οδικά τμήματα επανέρχονται σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης.

Πίνακας 4.2: Προτεινόμενοι οδοί προς αλλαγή κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Οδοί	Αλλαγή κατεύθυνσης μονόδρομων σε οδικά τμήματα της πόλης		
	Από	Προς	Κατεύθυνση
1.Μαχαιρά	Κορδώνη	Πλατεία Κεχαγιά	Μονής με Α.Κ.

Πίνακας 4.3: Προτεινόμενοι οδοί προς αλλαγή σε διπλής κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Οδοί	Αλλαγή κατεύθυνσης μονόδρομου σε διπλής κατεύθυνσης		
	Από	Προς	Κατεύθυνση
1.Κανάρη	Κοντορήγα	Καραισκάκη	Διπλής
2.Αθ. Δημητρά	Γ. Κοπορού	Αρείου Πάγου	Διπλής
3.Μητρόπολη	Το τμήμα έμπροσθεν της Μητρόπολης μεταξύ των καθέτων της πλατείας Ηρώων		Διπλής

4.1.3 Στάθμευση

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι νέες πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων του κέντρου της πόλης της Άμφισσας έχουν σαν αποτέλεσμα οι παρεχόμενες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό μειώνονται κατά περίπου εβδομήντα (70) θέσεις. Προκειμένου να διατηρηθεί αυτό το ισοζύγιο δημιουργούνται οργανωμένοι χώροι στάθμευσης που να καλύπτουν αυτές τις ανάγκες. Αυτοί οι χώροι είναι οι εξής: α. Χώρος Μουσείου Πανουριά με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα τριάντα (30) οχήματα, β. Χώρος στην οδό Ι. Κορδώνη με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα δέκα επτά (17) οχήματα και γ. Χώρος στην οδό Δημητρά με μέγιστη εκτιμώμενη χωρητικότητα τα δέκα οχτώ (18) οχήματα. Συνολικά οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης σε οργανωμένους χώρους είναι εξήντα πέντε (65) θέσεις. Επιπλέον, μετά και τις προτεινόμενες αλλαγές στις μονοδρομήσεις σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα όπως περιγράφονται και πιο πάνω, οργανώνονται και οι θέσεις στάθμευσης παρά την οδό (μόνο για αυτά τα τμήματα) όπως αυτές απεικονίζονται και στα Σχέδια Στάθμευσης (Βλέπε Σχέδια ΣΜ1,ΣΜ2) που συνοδεύει την Τεχνική Έκθεση. Πιο συγκεκριμένα για κάθε οδικό τμήμα προκύπτουν τα εξής:

1. Στο τμήμα της οδού Καραϊσκάκη, από την οδό Εθν. Αντιστάσεως έως την οδό Σαλώνων που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 52. Η υφιστάμενη σήμανση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου ανάλογα με τα αν ο μήνας είναι μονός ή ζυγός. Όφελος στάθμευσης 26 θέσεις. (+26 οχήματα)
2. Στο τμήμα της οδού Εθν. Αντιστάσεως, από την οδό Ανδρούτσου έως την οδό Καραϊσκάκη που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στην μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στην αριστερή πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 35. Η υφιστάμενη σήμανση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από την μία πλευρά του δρόμου (δεξιά κατά τη σημερινή φορά της κίνησης). Δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
3. Στο τμήμα της οδού Ι. Γάτου, από την οδό Κανάρη έως την οδό Κορδώνη που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στην μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στην δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 13. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Μετά και από την επιτόπια αυτοψία προέκυψε ότι πράγματι οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματα τους και στις δύο πλευρές παρότι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου είναι στενά. Αλλάζει ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα με αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης κατά 13 οχήματα. (-13 οχήματα)
4. Στο τμήμα της οδού Αθ. Διάκου, από την οδό Κορδώνη έως την συμβολή με την οδό Μαχαιρά που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στην μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στην δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 15. Η υφιστάμενη σήμανση στην περιοχή επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από την μία πλευρά του δρόμου ανάλογα με τα αν ο μήνας είναι μονός ή ζυγός. Τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου δεν παρέχουν καμία άλλη δυνατότητα στους οδηγούς. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
5. Στο τμήμα της οδού Μαχαιρά, από την οδό Παν. Κονιάκου έως την συμβολή με την οδό Κορδώνη που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στην μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στην δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 15. Η υφιστάμενη σήμανση στην περιοχή επιτρέπει τη στάθμευση μόνο από την μία πλευρά του δρόμου. Τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου δεν παρέχουν καμία άλλη δυνατότητα στους οδηγούς. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
6. Στο τμήμα της οδού Κοντορήγα, από την οδό Κανάρη έως την συμβολή με την οδό Λαχανά που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στην μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στην δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 25. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Μετά και από την επιτόπια αυτοψία προέκυψε ότι πρακτικά οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματα τους μόνο στη μία πλευρά του δρόμου, ιδιαίτερα για το τμήμα της οδού από την Εθν. Αντιστάσεως έως την οδό Λαχανά. Για το τμήμα της οδού Κοντορήγα από την οδό Κανάρη έως την οδό Εθν. Αντίστασης η στάθμευση γίνεται και στις δύο πλευρές του δρόμου. Αλλάζει λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα με αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης κατά 10 οχήματα. (-10 οχήματα)
7. Στο τμήμα της οδού Κανάρη, από την οδό Λαχανά έως την συμβολή με την οδό Εθν. Αντίστασης που μονοδρομείται, προτείνεται η στάθμευση στην μία πλευρά του δρόμου και πιο συγκεκριμένα στην δεξιά πλευρά κατά τη νέα φορά της κίνησης. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 11. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση).

Μετά και από την επιτόπια αυτοψία προέκυψε ότι πρακτικά οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματα τους μόνο στη μία πλευρά του δρόμου. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)

8. Στο τμήμα της οδού Κ. Κορδώνη (τμήμα εντός περιοχής μελέτης), από την Πλ. Εθν. Αντίστασης έως την συμβολή με την οδό 10η Απριλίου 1821, προτείνεται η στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 24. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
9. Στο τμήμα της οδού Σταλλού, από την οδό Θοάντου έως την συμβολή με την οδό Βασιλοπούλου (Μητρόπολη), προτείνεται η στάθμευση στην αριστερή πλευρά του δρόμου κατά τη νέα φορά της οδού. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 6 και μία θέση φορτοεκφόρτωσης (υφιστάμενη θέση). Η υπάρχουσα σήμανση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση δε μία πλευρά του δρόμου. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)
10. Στο τμήμα της οδού Λιανουλοπούλου, από την οδό Δελμούζου έως την συμβολή με την οδό Γιδογιάννου, προτείνεται η στάθμευση στην αριστερή πλευρά του δρόμου κατά τη νέα φορά της οδού. Οι οργανωμένες θέσεις στάθμευσης υπολογίζονται σε 11. Η υφιστάμενη κατάσταση στην οδό επιτρέπει τη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου (δεν υπάρχει σήμανση που να απαγορεύει σε κάποια πλευρά τη στάθμευση). Μετά και από την επιτόπια αυτοψία προέκυψε ότι πρακτικά οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματα τους μόνο στη μία πλευρά του δρόμου. Διατηρείται λοιπόν ο τρόπος της στάθμευσης σε αυτό το οδικό τμήμα και δεν προκύπτει όφελος στάθμευσης. (Καμία διαφορά)

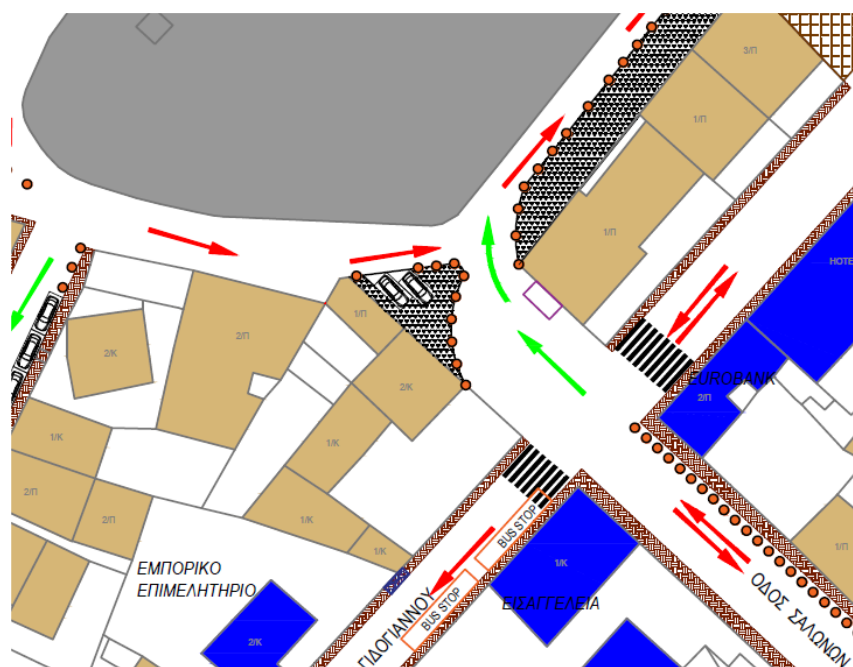
Συνολικά λοιπόν προκύπτει πλεόνασμα των θέσεων στάθμευσης εξαιτίας των μονοδρομήσεων, το οποίο υπολογίζεται σε τρία (3) οχήματα. Με βάση τα προαναφερόμενα (εξήντα πέντε 65 θέσεις σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης και τρεις 3 προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης λόγω μονοδρομήσεων) το σύνολο των εξήντα οχτώ (68) θέσεων έρχεται να φέρει μία ισορροπία με τον αριθμό των εβδομήντα (70) θέσεων στάθμευσης που χάνονται απώλεια των θέσεων στάθμευσης λόγω πεζοδρομήσεων.

Επιπλέον των παραπάνω θέσεων, διαμορφώνεται και ο χώρος στάθμευσης περιμετρικά της Μητρόπολης. Έτσι οργανώνονται (7) θέσεις (υπό γωνία 45°), στο τμήμα αριστερά μετά τη συμβολή της οδού Σταλλού (νέα φορά) με την οδό Βασιλοπούλου και (9) θέσεις (κάθετα στο κράσπεδο υπό γωνία 90°) στο αδιέξοδο μετά την Μητρόπολη δεξιά (πίσω από τα αρχαία, Βλέπε Σχέδια Στάθμευσης ΣΜ1, ΣΜ2).

Ειδικές θέσεις στάθμευσης

Κατά τη λειτουργία του Σεναρίου 1, δημιουργούνται δύο νέες θέσεις στάθμευσης εντός της τριγωνικής νησίδας, που οριοθετείται από τα πλαστικά κολωνάκια νότια της πλατείας Ησαΐα (Βλέπε Σχέδιο ΚΡ1). Οι δύο θέσεις αυτές καλύπτουν τις ανάγκες λειτουργίας παρόδων καταστημάτων.

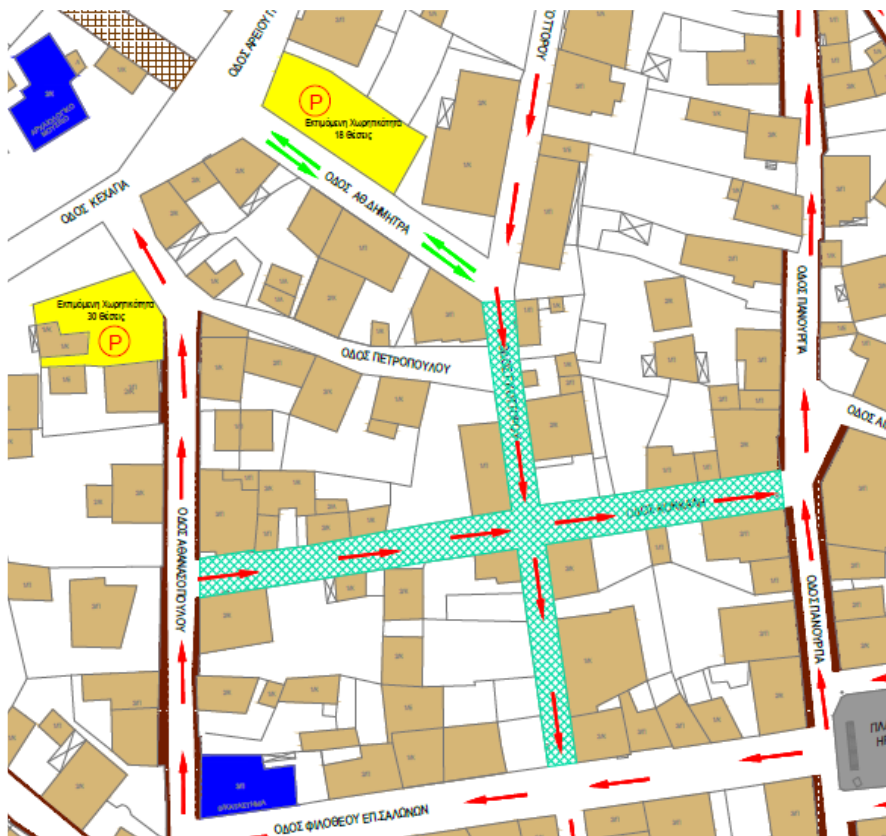
Κατά τη μελέτη και του Σεναρίου 1 καμία ειδική θέση (φορτοεκφόρτωσης, ΑΜΕΑ, θέσεις στάθμευσης δημοτικών οχημάτων, τουριστικών λεωφορείων κ.α.) δεν καταργείται ή αλλάζει θέση.



Εικόνα 4.8: Απόσπασμα από το σχέδιο που απεικονίζει τις δύο ειδικές θέσεις στάθμευσης εντός της τριγωνικής νησίδας

4.1.4 Χωροθέτηση Λαϊκής Αγοράς

Κατά την αξιολόγηση του Σεναρίου 1, παράλληλα με τις κυκλοφοριακές αλλαγές, προτάθηκε και η χωροθέτηση της λαϊκής αγοράς, που πραγματοποιείται τις πρωινές ώρες κάθε Σαββάτου, σε διαφορετικό σημείο απ' ότι είναι σήμερα. Έτσι η νέα θέση, που έρχεται να αντικαταστήσει την χωροθέτηση στην Ι. Γάτου, βρίσκεται στη συμβολή των οδών Κόκκαλη με Κοππορού. Η διασταύρωση των οδών σε σχήμα «σταυρού», διευκολύνει τόσο την ομοιόμορφη ανάπτυξη της λαϊκής αγοράς, σε δρόμους όχι τόσο εμπορικούς, ενώ παράλληλα εύκολα απομονώνεται από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο δίνοντας τη δυνατότητα στα οχήματα εύκολα να μπορούν να την παρακάμψουν. Έτσι όταν οι οδοί Κόκκαλη και Κοππορού τίθενται εκτός δικτύου προς εξυπηρέτηση των αναγκών της υπαίθριας λαϊκής αγοράς του Σαββάτου πραγματοποιείται η εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας ως εξής: 1. Για την παράκαμψη της οδού Κόκκαλη, για αυτούς που κινούνται από την οδό Αθανασοπούλου με κατεύθυνση την οδό Πανουργιά, πραγματοποιείται η κίνηση μέσω των οδών Κεχαγιά – Φρουρίου - Πλατείας Κεχαγιάς – Ανδρούτσου – Ι. Γάτου και τέλος Πανουργιά και 2. Για την παράκαμψη της οδού Κοππορού, για αυτούς που κινούνται από την οδό Κοππορού – πριν το ύψος της λαϊκής αγοράς - με κατεύθυνση Νότια, πραγματοποιείται η παράκαμψη μέσω των οδών Δημητρά – Κεχαγιά – Φρουρίου - Πλατείας Κεχαγιάς και τέλος Ανδρούτσου, με εναλλακτική παράκαμψη της υπαίθριας λαϊκής αγοράς μέσω των οδών Δημητρά - Αρείου Πάγου – Σιμοπούλου – Σάθα – Γερογιάννη – Βασιλοπούλου - Κόντου – Γιδογιάννου - Σαλώνων και τέλος στην Πλατεία Ησαΐα. Το συνολικό εμβαδό του χώρου που μπορεί να διατεθεί για την λαϊκή αγορά είναι περίπου 1.430 τ.μ. Η χωροθέτηση της λαϊκής στο προπεριγραφέν σημείο έχει το πλεονέκτημα να βρίσκεται πλησίον δύο οργανωμένων χώρων στάθμευσης της πόλης της Άμφισσας, πρώτον του αύλειου χώρου του μουσείου Πανουριά και δεύτερον του υπαίθριου χώρου στάθμευσης στη διασταύρωση των οδών Δημητρά και Αρείου Πάγου.



Εικόνα 4.9: Απόσπασμα από το σχέδιο που απεικονίζει την προτεινόμενη θέση της λαϊκής αγοράς στο Σενάριο 1 (οδοί Κόκκαλη και Κοττορού)



Εικόνα 4.10: Άποψη της οδού Κοττορού στην προτεινόμενη νέα θέση για χωροθέτηση της λαϊκής στο Σενάριο 1



Εικόνα 4.11: Άποψη της οδού Κόκκαλη στην προτεινόμενη νέα θέση για χωροθέτηση της λαϊκής στο Σενάριο 1

4.1.5 Άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Εκτός από τις κυκλοφοριακές αλλαγές που περιεγράφηκαν στις προηγούμενες ενότητες, σημαντικές αλλαγές επέρχονται και στην λειτουργία ενός κεντρικού οδικού άξονα της πόλης, της οδού Σαλώνων. Σε τμήμα της συλλεκτήριας αυτής οδού (κατά την λειτουργική της κατάταξη στο εγκεκριμένο ΓΠΣ της Άμφισσας, ΦΕΚ 490ΑΑΠ/2013) από τη διασταύρωση με την οδό Β. Καματά, αμέσως μετά την πλατεία Εθν. Αντίστασης, έως και την συμβολή με την οδό Γιδογιάννου τοποθετούνται πλαστικοί κώνοι (εξήντα εννέα 69 στο σύνολο), σε απόσταση ενός (1) μέτρου από το υφιστάμενο πεζοδρόμιο της ανοδικής πορείας του δρόμου προς την πλατεία Ησαΐα και ανά δύο (2) μέτρα στην μεταξύ τους απόσταση. Παράλληλα απελευθερώνεται η στάθμευση παρά ο κράσπεδο για τον κλάδο που απομακρύνεται από την πλατεία Ησαΐα και κινείται προς την έξοδο της πόλης. Στόχος του μέτρου είναι να περιορίσει την σημερινή άναρχη στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου γεγονός που καθιστά πολύ δύσκολη την προσπελασιμότητα του συγκεκριμένου τμήματος της οδού Σαλώνων. Το μέτρο αυτό αναμένεται να ανακουφίσει την κυκλοφορία των οχημάτων, αρκεί να αστυνομευθεί για να αποφευχθεί η καταστρατήγηση του.

Πλαστικοί κώνοι έχουν τοποθετηθεί και σε άλλα σημεία του οδικού δικτύου (τριάντα τέσσερις 34 στο σύνολο). Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε ότι έχουν μπει σε σημεία διασταυρώσεων με στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά

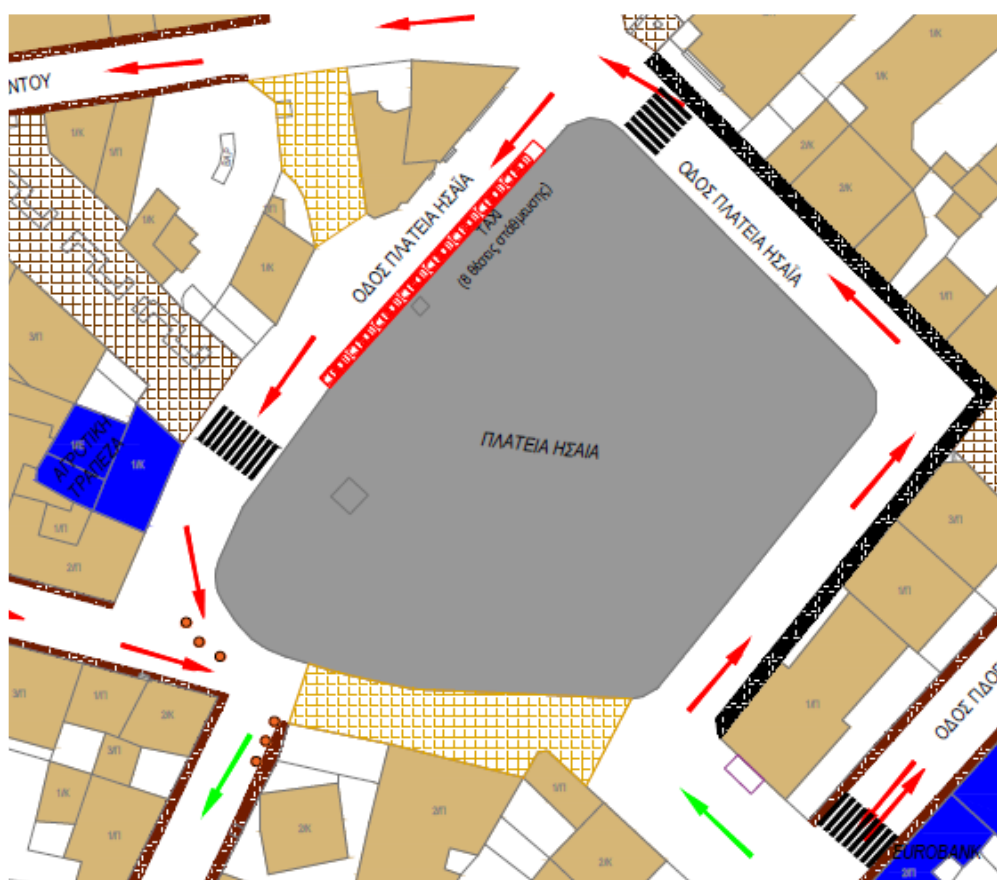
4.2 Περιγραφή Σεναρίου 2

4.2.1 Πεζοδρομήσεις

Α.ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ (Σενάριο2)

Η επεξεργασία του Σεναρίου 2 μας όρισε την μετατροπή υφιστάμενων οδικών τμημάτων σε νέους πεζόδρομους και την ενοποίηση τους με το υπάρχον δίκτυο πεζοδρόμων, διευρύνοντας το σε μεγάλο βαθμό. Πιο αναλυτικά στο Σενάριο 2:

1) **Πεζοδρομείται** ένα μικρό οδικό τμήμα της πλατείας Ησαΐα και πιο συγκεκριμένα αυτό που περικλείεται μεταξύ των οδών Εθν. Αντίστασης και Σαλώνων. Το τμήμα είναι συνολικού μήκους 40 μ. και βρίσκεται στην νότια πλευρά της πλατείας Ησαΐα.



Εικόνα 4.12: Απόσπασμα από το σχέδιο που απεικονίζει την προτεινόμενη πεζοδρόμηση τμήματος της πλατείας Ησαΐα κατά το Σενάριο 2

2) **Πεζοδρομείται** η οδός Γιαγτζή από το ύψος της οδού Σταλλού μέχρι την κάτω πλευρά της πλατείας Κεχαγιά. Κατά μήκος του τμήματος αυτού ο πεζόδρομος διακόπτεται στις διασταυρώσεις με τις οδούς Ι. Γάτου και Αθ. Διάκου με σκοπό να διέρχονται τα οχήματα. Κατά τη λειτουργία του πεζοδρόμου θα επιτρέπεται η είσοδος σε αυτόν από τα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων καθημερινά από τις ώρες 07:00 π.μ. έως τις 10:00 π.μ. Προτείνεται ταυτόχρονα και η επικουρική τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης για την είσοδο οχημάτων φορτοεκφόρτωσης οχημάτων στον πεζόδρομο τις προαναφερόμενες ώρες με σκοπό την απρόσκοπτη λειτουργία των καταστημάτων (Βλέπε Εικόνα 4.1).

3) **Πεζοδρομείται** το τμήμα της οδού Σταλλού από το ύψος της πλατείας Ησαΐα έως την οδό Θοάντου (Βλέπε Εικόνα 4.2).

4) **Πεζοδρομείται** η οδός Παπαχρήστου σε όλο το μήκος της μέχρι την οδό Ανδρούτσου και ενώνεται με τον υφιστάμενο πεζόδρομο μπροστά από την Εθνική Τράπεζα.



Εικόνα 4.13: Άποψη της οδού Παπαχρήστου από το ύψος που προτείνεται η πεζοδρόμηση της

5) **Πεζοδρομείται** η Βορειανατολική πλευρά τμήμα της πλατείας Εθν. Αντίστασης επί της οδού Κορδώνη. Ταυτόχρονα πεζοδρομείται και η συνέχεια της οδού Κορδώνη από την 103^η οδό έως την οδό Δεστερλή (Βλέπε **Εικόνα 4.3** και **Εικόνα 4.4**).

Η πεζοδρόμηση του τμήματος της πλατείας Ησαΐα έχει σαν στόχο η πλατεία να δημιουργήσει μία κατευθυνόμενη κίνηση οχημάτων η οποία δεν θα παρεμποδίζεται από άλλες διασταυρούμενες ροές. Με ένα σημείο εισόδου, στη συμβολή της πλατείας με την Σαλώνων και δύο διαφορετικά σημεία εξόδου, ένα στη συμβολή με την οδό Θοάντου και ένα στη συμβολή με την οδό Εθν. Αντίστασης, αποτρέπει η κυκλική κίνηση στην πλατεία και περιορίζονται οι ανατιολόγητες μετακινήσεις γύρω από αυτήν. Το γεγονός αυτό θα διευκολύνει την ομαλή ροή των οχημάτων καθώς δεν θα υπάρχουν διασταυρούμενες κινήσεις, παρά μόνο η συμβολή στην διασταύρωση με την οδό Εθν. Αντίστασης. Ο σταθμός των ΤΑΞΙ παραμένει ως έχει και δεν χρειάζεται να μετεγκατασταθεί (βλέπε Σχέδιο ΚΡ2). Ιδιαίτερη βαρύτητα και προσοχή θα δοθεί στην προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ δημιουργώντας κατάλληλες ράμπες πρόσβασης σε κοινόχρηστους χώρους όπως πλατείες, πεζοδρόμια και πεζόδρομοι διασφαλίζοντας ένα ενιαίο δίκτυο ασφαλούς μετακίνησης τους.

4.2.2 Μονοδρομήσεις

Κατά το σχεδιασμό του **Σεναρίου 2** κρίθηκε σκόπιμο να προχωρήσουμε σε **μονοδρομήσεις** οδικών τμημάτων που είναι απαραίτητες για να αποσυμφορηθεί το κυκλοφοριακό στο κέντρο της πόλης, κυρίως σε οδούς που είναι ήδη υπερφορτισμένοι. Έτσι πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στις παρακάτω οδούς

- 1) **Μονοδρομείται η οδός Σαλώνων** από τη διασταύρωση με την οδό Γιδογιάννου έως τη διασταύρωση με το Νότιο τμήμα της πλατείας Ησαΐας (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 2) **Μονοδρομείται η οδός Καραϊσκάκη** από τη διασταύρωση με την οδό Εθν. Αντιστάσεως έως τη διασταύρωση με την οδό Σαλώνων (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 3) **Μονοδρομείται η οδός Κανάρη** από τη διασταύρωση με την οδό Διάκου έως τη διασταύρωση με την οδό Εθν. Αντίστασης (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη) και παραμένει μονόδρομος το υπόλοιπο τμήμα της μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Κοντορήγα.
- 4) **Μονοδρομείται η οδός Εθν. Αντίστασης** από τη διασταύρωση με την οδό Ανδρούτσου έως τη διασταύρωση με την οδό Καραϊσκάκη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 5) **Μονοδρομείται η οδός Κοντορήγα** από τη διασταύρωση με την οδό Κανάρη έως τη διασταύρωση με την οδό Διάκου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)

- 6) **Μονοδρομείται η οδός Διάκου** από τη διασταύρωση με την οδό Κορδώνη έως τη διασταύρωση με την οδό Μαχαιρά (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 7) **Μονοδρομείται η οδός Γάτου** από τη διασταύρωση με την οδό Κανάρη έως τη διασταύρωση με την οδό Κορδώνη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 8) **Μονοδρομείται η οδός Κορδώνη** από τη διασταύρωση με την οδό Διάκου έως τη διασταύρωση με την οδό Γάτου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 9) **Μονοδρομείται η οδός Σταλλού** από τη διασταύρωση με την οδό Θοάντου έως τη διασταύρωση με την Μητρόπολη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 10) **Μονοδρομείται η οδός 103** από τη διασταύρωση με την οδό Λιανουλοπούλου έως τη διασταύρωση με την Ν. Κορδώνη (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 11) **Μονοδρομείται η Ν. Κορδώνη** από τη διασταύρωση με την πλατεία Εθν. Αντίστασης έως τη διασταύρωση με την 10η Απριλίου 1821 (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 12) **Μονοδρομείται η Θ.Σταματοπούλου** από τη διασταύρωση με την οδό Μαρκίδου έως τη διασταύρωση με την οδό Βασιλοπούλου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 13) **Μονοδρομείται η Α.Συγγρού** από τη διασταύρωση με την οδό Βασιλοπούλου έως τη διασταύρωση με την οδό Μαρκίδου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)
- 14) **Μονοδρομείται η Λιανουλοπούλου** από τη διασταύρωση με την οδό Δελμούζου έως τη διασταύρωση με την οδό Γιδογιάννου (με κατεύθυνση από την πρώτη προς τη δεύτερη)

Πίνακας 4.4: Προτεινόμενοι οδοί προς μονοδρόμηση στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Οδοί	Μονοδρομήσεις οδικών τμημάτων της πόλης		
	Από	Προς	Κατεύθυνση
1.Σαλώνων	Γιδογιάννου	Πλ. Ησαΐα (Κάτω)	Μονής
2.Καραισκάκη	Εθν. Αντιστάσεως	Σαλώνων	Μονής
3.Κανάρη	Διάκου	Εθν. Αντιστάσεως	Μονής
4.Εθν. Αντιστάσεως	Ανδρούτσου	Καραισκάκη	Μονής
5.Κοντορήγα	Κανάρη	Διάκου	Μονής
6.Διάκου	Κορδώνη	Συμβολή με Μαχαιρά	Μονής
7.Γάτου	Κανάρη	Κορδώνη	Μονής
8.Μαχαιρά	Κονιάκου	Ν. Κορδώνη	Μονής
9.Σταλλού	Θοάντου	Μητρόπολη	Μονής
10.Οδός 103	Λιανοπούλου	Κορδώνη	Μονής
11.Ν. Κορδώνη	Πλ. Εθν. Αντίστασης	10η Απριλίου 1821	Μονής
12.Θ.Σταματοπούλου	Μαρκίδου	Βασιλοπούλου	Μονής
13.Α.Συγγρού	Βασιλοπούλου	Μαρκίδου	Μονής
14.Λιανουλοπούλου	Δελμούζου	Γιδογιάννου	Μονής

Επιπλέον των παραπάνω βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων πραγματοποιήθηκε επίσης και **αλλαγή φοράς της κίνησης** σε κάποιους δρόμους του κέντρου της πόλης της Άμφισσας καθώς και ένα οδικό τμήμα επανήλθε σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης.

Πίνακας 4.5: Προτεινόμενοι οδοί προς αλλαγή κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Οδοί	Αλλαγή κατεύθυνσης μονόδρομων σε οδικά τμήματα της πόλης		
	Από	Προς	Κατεύθυνση
Μαχαιρά	Κορδώνη	Κεχαγιά	Μονής με Α.Κ.

Πίνακας 4.6: Προτεινόμενοι οδοί προς αλλαγή σε διπλής κατεύθυνσης στο οδικό δίκτυο της πόλης της Άμφισσας

Οδοί	Αλλαγή κατεύθυνσης μονόδρομου σε διπλής κατεύθυνσης		
	Από	Προς	Κατεύθυνση
Κανάρη	Κοντορήγα	Καραισκάκη	Διπλής
Αθ. Δημητρά	Γ. Κοπορού	Αρείου Πάγου	Διπλής
Μητρόπολη	Το τμήμα έμπροσθεν της Μητρόπολης μεταξύ των καθέτων της πλατείας Ηρώων		Διπλής

4.2.3 Στάθμευση

Ισχύει ότι προαναφέρθηκε για την στάθμευση στο Σενάριο1 (Παράγραφος 4.1.3).

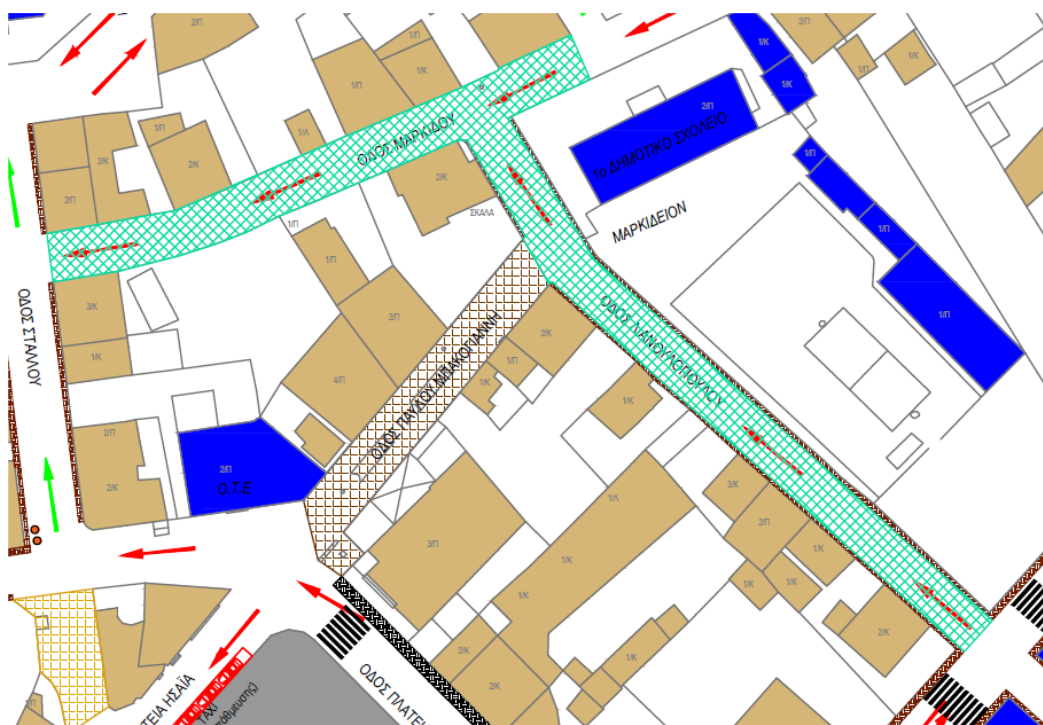
Ειδικές θέσεις στάθμευσης

Κατά τη λειτουργία του Σεναρίου 2, δημιουργούνται δύο νέες θέσεις στάθμευσης στην αριστερή πλευρά της οδού Σαλώνων μετά τη συμβολή με την οδό Γιδογιάννου (Βλέπε Σχέδιο Σεναρίου 2). Οι δύο θέσεις αυτές καλύπτουν τις ανάγκες λειτουργίας παρόδιων καταστημάτων.

Κατά τη μελέτη και του Σεναρίου 2 καμία ειδική θέση (φορτοεκφόρτωσης, ΑΜΕΑ, θέσεις στάθμευσης δημοτικών οχημάτων, τουριστικών λεωφορείων κ.α.) δεν καταργείται ή αλλάζει θέση.

4.2.4 Χωροθέτηση λαϊκής αγοράς

Κατά την αξιολόγηση του Σεναρίου 2, παράλληλα με τις κυκλοφοριακές αλλαγές, προτάθηκε και η χωροθέτηση της λαϊκής αγοράς, που πραγματοποιείται τις πρωινές ώρες κάθε Σαββάτου, σε άλλο σημείο της πόλης της Άμφισσας. Έτσι η νέα θέση χωροθετείται επί των οδών Μαρκίδου και Λιανουλοπούλου. Πιο συγκεκριμένα καταλαμβάνει το κομμάτι της Μαρκίδου από το ύψος της οδού Σταλλού μέχρι την διασταύρωση με την οδό Λιανουλοπούλου και σε όλο το μήκος της δεύτερης μέχρι τη συμβολή με την οδό Γιδογιάννου. Το συνολικό εμβαδό του χώρου που μπορεί να διατεθεί για την λαϊκή αγορά είναι περίπου 1.530 τμ. Κατά τις ώρες λειτουργίας της λαϊκής αγοράς τα Σάββατα, θα γίνονται τροποποιήσεις στις κυκλοφοριακές ροές. Έτσι όταν τα τμήματα των οδών Μαρκίδου και Λιανουλοπούλου τίθενται εκτός δικτύου προς εξυπηρέτηση των αναγκών της υπαίθριας λαϊκής αγοράς του Σαββάτου πραγματοποιείται η εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας ως εξής: 1. Για την παράκαμψη του τμήματος της οδού Λιανουλοπούλου με κατεύθυνση την οδό Σταλλού, θα πραγματοποιείται η κυκλοφορία μέσω των οδών Γιδογιάννου – Σαλώνων – Πλατεία Ησαΐα – Θοάντου με τελικό προορισμό την οδό Σταλλού και 2. Για την παράκαμψη του τμήματος της οδού Μαρκίδου, για αυτούς που κινούνται επί της ίδιας οδού, θα παρακάμπτουν από τον μονόδρομο της οδού Σταματοπούλου και μετά μέσω της Βασιλοπούλου – Κόντου – Γιδογιάννου – Σαλώνων – Πλατεία Ησαΐα – Θοάντου θα καταλήγουν στην οδό Σταλλού.



Εικόνα 4.14: Απόσπασμα από το σχέδιο που απεικονίζει την προτεινόμενη θέση της λαϊκής αγοράς στο Σενάριο 2 (οδοί Μαρκίδου και Λιανουλοπούλου)



Εικόνα 4.15: Άποψη της οδού Λιανουλοπούλου στην προτεινόμενη νέα θέση για χωροθέτηση της λαϊκής στο Σενάριο 2



Εικόνα 4.16: Άποψη της οδού Μαρκίδου στην προτεινόμενη νέα θέση για χωροθέτηση της λαϊκής στο Σενάριο 2

4.2.5 Άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Ισχύει ότι προαναφέρθηκε για τις άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Σενάριο1 (Παράγραφος 4.1.5).

5 ΣΗΜΑΝΣΗ

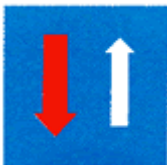
5.1 Προμέτρηση Ρυθμιστικής Σήμανσης

Η εφαρμογή των 2 προαναφερθέντων σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης του κέντρου της Άμφισσας, βασίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην τοποθέτηση και εφαρμογή της αναγκαίας κατακόρυφης σήμανσης με βάση τις προτεινόμενες ρυθμίσεις σε κάθε περίπτωση, αλλά και στην κατάργηση υφιστάμενης σήμανσης, σε περιπτώσεις που αυτή δεν εξυπηρετεί τις αλλαγές που προτείνει η μελετητική ομάδα. Αναλυτικά η νέα προτεινόμενη σήμανση και η καταργούμενη για κάθε σενάριο, φαίνεται στα Σχέδια ΣΜ1 και ΣΜ2.

Στους Πίνακες 5.1 και 5.2 που ακολουθούν δίνονται αναλυτικά ποσοτικοποιημένα δεδομένα γύρω από τις πινακίδες που ορίζει ο Κ.Ο.Κ. (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας) και συγκεκριμένα πόσες καταργούνται και πόσες νέες τοποθετούνται σε κάθε σενάριο.

Πίνακας 5.1: Καταγραφή καταργούμενης σήμανσης ανά προτεινόμενο σενάριο

Σχέδια πινακιδίων σήμανσης οδών	Σενάριο 1	Σενάριο 2
	Αριθμός σημάτων	Αριθμός σημάτων
 P-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας	6	6
 P-7 Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα	6	6
 P-27 Απαγορεύεται η αριστερή στροφή	5	5

 P-28 Απαγορεύεται η δεξιά στροφή	6	6
 P-50α Υποχρεωτική κατεύθυνη πορείας με στροφή αριστερά	0	0
 P-50δ Υποχρεωτική κατεύθυνη πορείας με στροφή δεξιά	0	0
 P-6 Προτεραιότητα έναντι επερχόμενης κυκλοφορίας, λόγω στενότητας οδοστρώματος	0	0
 Π-25 Οδός αδιέξοδη	0	0
 Π-23 Μονόδρομος	0	0

 P-55 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων εκτός πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο-έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες)	0	0
 P-53 Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή	1	1
 P-40 Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση (συμπεριλαμβανομένης σήμανσης: Πλην φορτοεκφόρτωσης)	4	4
 P-41 Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς μήνες	14	14
 P-42 Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους ζυγούς μήνες	16	16

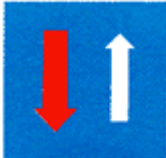
 P-39 Απαγορεύεται η στάθμευση	0	0
 P-71 Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα απόρων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια	0	0
 P-70 Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων π.χ. ταξί	0	0
 P-13 Απαγορεύεται η είσοδος σε φορτηγά αυτοκίνητα (συμπεριλαμβανομένης σήμανσης: Άνω 3 τόννων)	5	5
 K-16 Κίνδυνος λόγω της συχνής κίνησης παιδιών (Σχολεία, Γήπεδα κλπ.)	0	0

 Κ-15 Κίνδυνος λόγω της διάβασης πεζών	0	0
--	---	---

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 5.2: Καταγραφή νέας σήμανσης ανά προτεινόμενο σενάριο

Σχέδια πινακιδίων σήμανσης οδών	Σενάριο 1	Σενάριο 2
	Αριθμός σημάτων	Αριθμός σημάτων
 P-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας	25	24
 P-7 Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα	30	30
 P-27 Απαγορεύεται η αριστερή στροφή	18	19
 P-28 Απαγορεύεται η δεξιά στροφή	20	19

 P-50α Υποχρεωτική κατεύθυνη πορείας με στροφή αριστερά	1	0
 P-50δ Υποχρεωτική κατεύθυνη πορείας με στροφή δεξιά	3	3
 P-6 Προτεραιότητα έναντι επερχόμενης κυκλοφορίας, λόγω στενότητας οδοστρώματος	0	0
 Π-25 Οδός αδιέξοδη	1	1
 Π-23 Μονόδρομος	12	12

 P-55 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων εκτός πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο-έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες)	22	26
 P-53 Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή	0	1
 P-40 Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση (συμπεριλαμβανομένης σήμανσης: i) Σάββατο από 06:00-16:00 Λαϊκή Αγορά και ii) πλην ενός οχήματος της τράπεζας)	37	31
 P-41 Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς μήνες	0	0

 P-42 Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους ζυγούς μήνες	0	0
 P-39 Απαγορεύεται η στάθμευση	0	0
 P-71 Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια	0	0
 P-70 Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων π.χ. ταξί	0	0
 P-13 Απαγορεύεται η είσοδος σε φορτηγά αυτοκίνητα	0	0

 K-16 Κίνδυνος λόγω της συχνής κίνησης παιδιών (Σχολεία, Γήπεδα κλπ.)	0	0
 K-15 Κίνδυνος λόγω της διάβασης πεζών	2	2

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

5.2 Προδιαγραφές τοποθέτησης κατακόρυφης σήμανσης

5.2.1 Συσσώρευση Πινακίδων ανά Ιστό

Η Εγκύκλιος 1/92 της ΔΜΕΟ/ΥΠΕΧΩΔΕ. περιλαμβάνει σαφείς κανόνες για τον μέγιστο αριθμό πινακίδων που μπορούν να τοποθετηθούν σε ένα ιστό, ανάλογα με τον τύπο τους. Η γενική αρχή είναι να μην τοποθετούνται πάνω από 3 πινακίδες στον ίδιο ιστό. Όταν δύο ιστοί στην ίδια πλευρά της οδού απέχουν μικρή απόσταση μεταξύ τους, δεν μπορούν να φέρουν συνολικά πάνω από τρεις αναρτημένες πινακίδες. Σε σχέση με την πληροφοριακή σήμανση, σύμφωνα με την νομοθεσία στους ίδιους ιστούς δεν μπορούν να αναρτώνται πινακίδες που να περιέχουν πάνω από έξι συνολικά αναγραφές (Ελληνικές και Αγγλικές).

5.2.2 Διαστάσεις και Επιλογή Μεγέθους Πινακίδων

Οι ακριβείς διαστάσεις όλων των πινακίδων κινδύνου, ρυθμιστικών και πρόσθετων, καθορίζονται αναλυτικά στα Σχέδια κατασκευής που περιέχονται στις ισχύουσες Προδιαγραφές του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Οι διαστάσεις των πινακίδων τυποποιούνται σε τρεις κατηγορίες μεγέθους (μικρό, μεσαίο, μεγάλο) ανάλογα με το τύπο και το σχήμα της πινακίδας, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 5.3: Τυποποίηση Μεγέθους Πινακίδων

	Μέγεθος (χιλιοστά)		
	Μικρό	Μεσαίο	Μεγάλο
Κυκλικές (διάμετρος)	450	650	900

Τριγωνικές (πλευρά ισόπλευρου τριγώνου)	600	900	1200
Οκταγωνική P-2 (διάμετρος εγγεγραμμένου κύκλου)	600	900	1200
Τετραγωνικές (πλευρά) P-3, P-4	400	600	800
P-6, P-43, P-44	450	650	900

Πηγή: [5]

5.2.3 Θέση Τοποθέτησης Ιστών

α. Πλευρά Οδού

Σε οδούς διπλής κατεύθυνσης οι πινακίδες κατά κανόνα πρέπει να τοποθετούνται μόνο στην δεξιά πλευρά της οδού κατά την κατεύθυνση κίνησης των οχημάτων στα οποία αναφέρεται το περιεχόμενο της πινακίδας. Κατ' εξαίρεση η πινακίδα μπορεί να τοποθετηθεί και στις δύο πλευρές της οδού, υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα δημιουργηθεί παρανόηση για το αν ο δρόμος είναι μονόδρομος:

- ✓ Εάν οι συνθήκες τοποθέτησης στην δεξιά πλευρά της οδού δεν εξασφαλίζουν την επαρκή ορατότητα της πινακίδας από τους οδηγούς.
- ✓ Εάν το μήνυμα της πινακίδας είναι ιδιαίτερα σημαντικό.
- ✓ Σε οδόστρωμα τριών ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας με κεντρική νησίδα, επιβάλλεται η τοποθέτηση της πινακίδας και επί της νησίδας.

Σε μονόδρομους, ανάλογα με την σημαντικότητα του μηνύματος, τον αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας και τις συνθήκες ορατότητας, μπορεί να τοποθετείται είτε μία πινακίδα στη δεξιά πλευρά της οδού κατά την κατεύθυνση κίνησης, είτε δύο πινακίδες στο ίδιο σημείο εκατέρωθεν της οδού.

β. Ελεύθερο Ύψος

Σε περίπτωση που η σήμανση τοποθετείται επί πεζοδρομίων ή ποδηλατοδρόμων, η απόσταση από το κατώτερο άκρο της πινακίδας μέχρι την επιφάνεια του πεζοδρομίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2.25 μ., ώστε να μην παραβιάζεται ο χώρος κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατών. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις η απόσταση αυτή κυμαίνεται από 0.60 μ. κατ' ελάχιστο (περίπτωση πινακίδων που τοποθετούνται επί νησίδων) έως 2.00μ. Η απόσταση αυτή πρέπει να τηρείται κατά το δυνατόν ενιαία για πινακίδες της ίδιας κατηγορίας κατά μήκος του ίδιου δρόμου.

γ. Πλευρική Απόσταση από το Οδόστρωμα

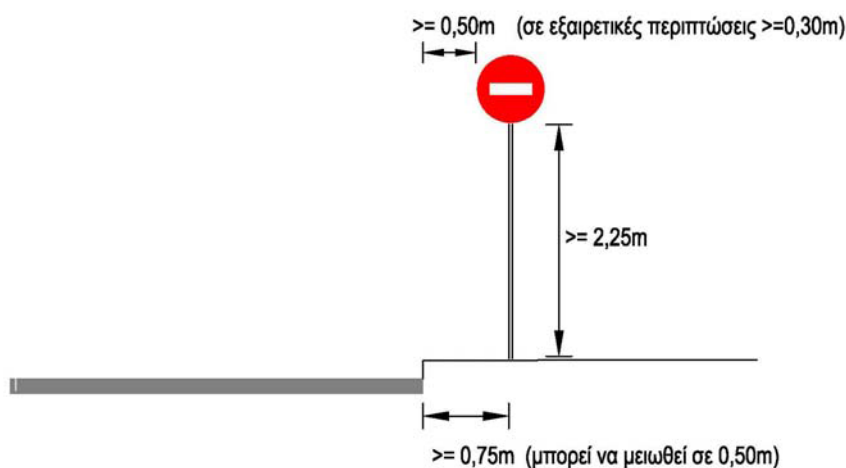
Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) [6], το πλάτος του πλευρικού χώρου ασφαλείας (SLV) εξαρτάται από την μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα (V_{επιτρ}) ως εξής:

Υεπιτρ. (km/h)	≤ 50	≤ 70	>70
SLV (m)	≥ 0,75	≥ 1,00	≥ 1,25

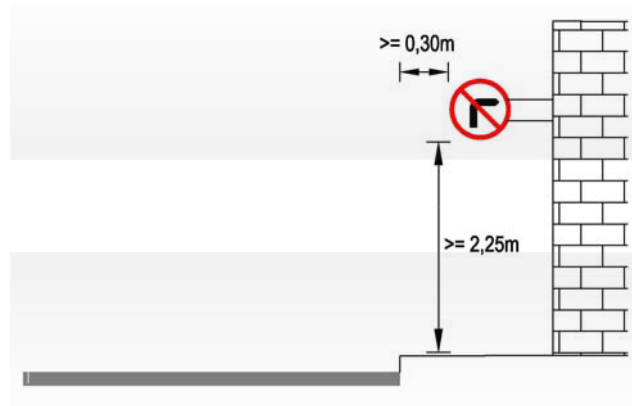
Οι αποστάσεις αυτές:

- ❖ Αφορούν την ελάχιστη απαιτούμενη απόσταση από τον άξονα του ιστού μέχρι το άκρο του οδοστρώματος.
- ❖ Πρέπει να προσ αυξάνονται κατά 0.25 μ σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει ούτε κράσπεδο, ούτε λωρίδα καθοδήγησης.
- ❖ Σε περιπτώσεις όπου υφίσταται κράσπεδο, σταθεροποιημένο έρεισμα (Λ.Ε.Α. ή Λ.Π.Χ.) ή κεντρική νησίδα, οι παραπάνω αποστάσεις μπορούν να μειωθούν κατά 0.25 μ.

Επιπλέον της τήρησης των ελάχιστων αυτών αποστάσεων, το άκρο της πινακίδας που είναι πλησιέστερα προς το οδόστρωμα θα πρέπει να απέχει από αυτό τουλάχιστον 0.50 μ. Σε ειδικές περιπτώσεις, εντός αστικών περιοχών, όταν δεν επαρκεί ο χώρος η απόσταση αυτή μπορεί να μειωθεί σε 0.30 μ. Στα Σχήματα που ακολουθούν δίδονται τυπικά παραδείγματα εφαρμογής των παραπάνω αποστάσεων σε αστικό δίκτυο. Εάν ο διαθέσιμος πλευρικός χώρος δεν επαρκεί για την εγκατάσταση της πινακίδας σε ιστό, συνίσταται η απευθείας στήριξη της σε παράπλευρο τοίχο.



Εικόνα 5.1: Τοποθέτηση Πινακίδας σε Αστική Οδό με Πεζοδρόμιο (ταχύτητα ≤ 50km/h)



Εικόνα 5.2: Στήριξη Πινακίδας σε Τοίχο σε Αστικές Περιοχές

5.2.4 Υλικά Κατασκευής Πινακίδων

Οι ρυθμιστικές και πληροφοριακές πινακίδες θα διαθέτουν μεμβράνες με ιδιότητες υπερυψηλής αντανakλαστικότητας τύπου Ι. Προτείνονται τα ακόλουθα υλικά (μεμβράνες) μόρφωσης των πληροφοριακών πινακίδων:

- Κυρίως υπόβαθρα: Μπλε, όπως σειρά 3995 VIP 3M
- Χαρακτήρες αναγραφών: Λευκή μεμβράνη, όπως σειρά 3990 VIP 3M
- Κίτρινοι ελληνικοί χαρακτήρες, όπως σειρά 3991 VIP 3M

5.2.5 Αντανakλαστικότητα

Η αντανakλαστικότητα των πινακίδων σήμανσης καθορίζεται στις Τεχνικές Προδιαγραφές / Οδηγίες που περιλαμβάνονται στο Φ.Ε.Κ. 953/1997. Όλες οι πινακίδες σήμανσης ανεξαρτήτως μορφής και τύπου οδού θα πρέπει να είναι πλήρως αντανakλαστικές με εξαίρεση τα μαύρα σύμβολα. Η αντανakλαστικότητα εξασφαλίζεται με την ορθή επιλογή ανακλαστικών μεμβρανών, τύπου Ι, ΙΙ ή ΙΙΙ. Στον Πίνακα που ακολουθεί δίνονται οι γενικές αρχές επιλογής του κατάλληλου τύπου αντανakλαστικής μεμβράνης, (τύποι Ι, ΙΙ ή ΙΙΙ), σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια για οδούς αστικού δικτύου.

Πίνακας 5.4: Επιλογή του Κατάλληλου Τύπου Αντανakλαστικής Μεμβράνης

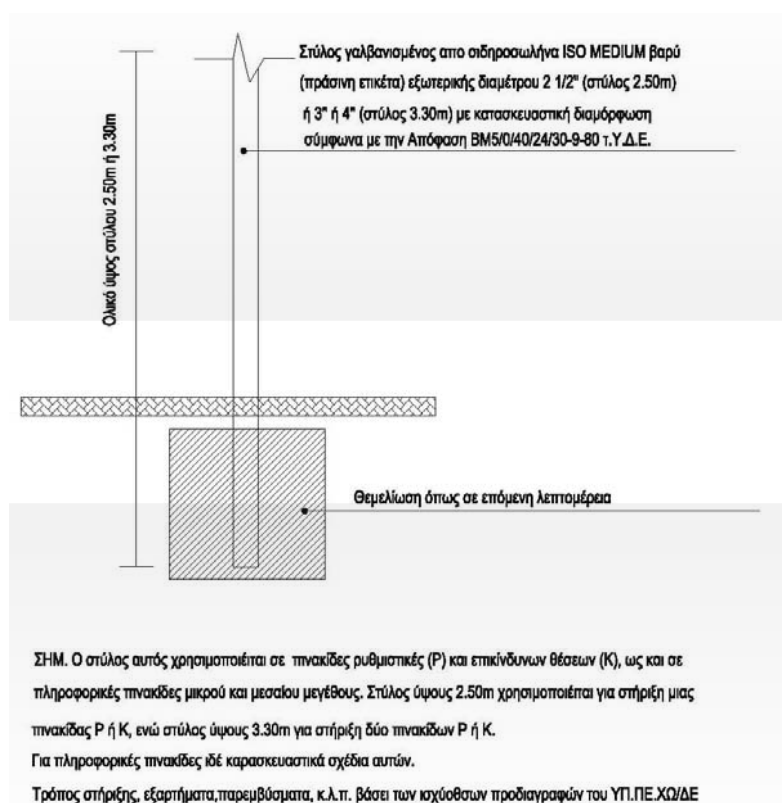
ΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ				
Τύπος Πινακίδας	Κινδύνου		Ρυθμιστική	
Περιβαλλοντική Οχληση	Υψηλή	Χαμηλή	Υψηλή	Χαμηλή
Δεξιά της Οδού	ΙΙ ή ΙΙΙ	ΙΙ	ΙΙ	Ι
Αριστερά της Οδού	ΙΙΙ	ΙΙ	ΙΙ	Ι ή ΙΙ

Σε γέφυρα Σήμανσης	(III)	(III)	(II)	(II)
--------------------	-------	-------	------	------

Οι πρόσθετες πινακίδες θα πρέπει να χρησιμοποιούν σε κάθε περίπτωση υλικό επιφάνειας ίδιου τύπου με αυτό της πινακίδας που συνοδεύουν. Πέραν των γενικών αρχών επιλογής αντανakλαστικού υλικού που παρουσιάζεται στον Πίνακα 5.4, ορισμένοι συγκεκριμένοι τύποι πινακίδων που θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικοί για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας πρέπει να κατασκευάζονται από αντανakλαστική μεμβράνη τουλάχιστον τύπου II. Επιπλέον των συγκεκριμένων αυτών πινακίδων, αντανakλαστική μεμβράνη τουλάχιστον τύπου II πρέπει να χρησιμοποιείται και σε κυκλοφοριακά επικίνδυνα σημεία πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου.

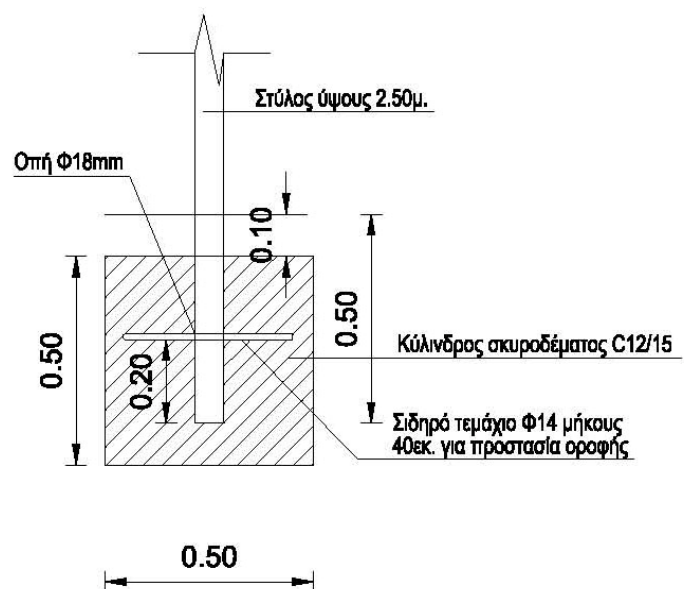
5.2.6 Στηρίξεις Πινακίδων Ρυθμιστικής και Πληροφοριακής Σήμανσης

Οι πινακίδες ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης στηρίζονται ν επί δύο σωληνωτών μεταλλικών ιστών 3" η καθεμία. Οι αποστάσεις μεταξύ των ιστών δεν θα ξεπερνούν το 1.50m. Η τοποθέτηση των ιστών στήριξης θα γίνεται με διάνοιξη επί του εδάφους κυλινδρικής οπής διαμέτρου 0.50m και βάθους κατά το 1/5 του συνολικού ύψους κάθε πινακίδας, προσωρινή στήριξη των ιστών κατά τη κορύφωσή τους και πάκτωσή τους στο έδαφος με πλήρωση της οπής με σκυρόδεμα τύπου C12/15. Στις εικόνες που ακολουθούν φαίνονται οι κύριες λεπτομέρειες τοποθέτησης της σήμανσης.

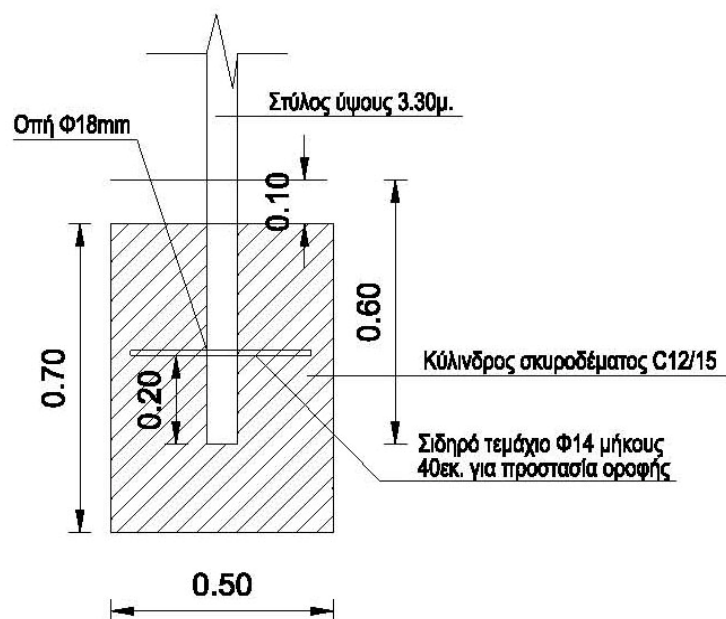


Εικόνα 5.3: Στύλοι Στήριξης Πινακίδων

α. Στύλος Ύψους 2.50μ



β. Στύλος Ύψους 3.30μ



Εικόνα 5.4: Θεμελίωση Στύλων Στήριξης Πινακίδων

6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παρατηρώντας προσεχτικά τα 2 προτεινόμενα σενάρια διαπιστώνουμε ότι παρουσιάζουν μια κύρια διαφοροποίηση και αυτή αφορά τη λειτουργία της Πλατείας Ησαΐα. Συγκεκριμένα στην μια περίπτωση (Σενάριο 1) προτείνεται η αποσυμφόρηση της κυκλικής κίνησης περιμετρικά της πλατείας Ησαΐα για τη διευκόλυνση της μετακίνησης τόσο των οχημάτων, όσο και των πεζών μέσω της απομάκρυνσης των σταθμευμένων οχημάτων και της διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου που την περιβάλλει. Στην άλλη περίπτωση (Σενάριο 2) έχουμε την πεζοδρόμηση τμήματος της Πλατείας Ησαΐα με στόχο την διαμόρφωση μίας κατευθυνόμενης κίνησης οχημάτων η οποία δεν θα παρεμποδίζεται από άλλες διασταυρούμενες ροές και συγκεκριμένα αποτρέπεται η κυκλική κίνηση στην πλατεία και περιορίζονται οι ανατιολόγητες μετακινήσεις γύρω από αυτήν. Τα υπόλοιπα προτεινόμενα μέτρα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (πεζοδρομήσεις, μονοδρομήσεις κ.ά) και στα δυο σενάρια λειτουργούν επικουρικά στον βασικό στόχο που είναι η ενίσχυση της πεζής μετακίνησης και της εμπορικής κίνησης στο κέντρο της Άμφισσας, διαμορφώνοντας ένα δίκτυο κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων που θα είναι εύκολα προσπελάσιμο τόσο στους δημότες της πόλης, όσο και στους επισκέπτες.

Με βάση τα όσα παρατηρήθηκαν από τον υπολογισμό της κυκλοφοριακής ικανότητας των εξεταζόμενων κόμβων στο σενάριο do nothing (υφιστάμενη κατάσταση), προκύπτει ότι το δίκτυο λειτουργεί σήμερα χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα, σε συνθήκες σταθερής ροής ως επί το πλείστον. Αυτές οι συνθήκες δεν αναμένεται να μεταβληθούν ιδιαίτερα στα δυο προτεινόμενα σενάρια, όπως μας έδειξε η πειραματική διαδικασία σε κάποιους κόμβους που εξετάστηκαν. Συγκεκριμένα αναμένεται να συνεχίσουν να υφίστανται αποδεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης και μη ύπαρξη σημείων κυκλοφοριακής συμφόρησης στο δίκτυο (διατήρηση επιπέδου εξυπηρέτησης κόμβων Α και Β) με την εφαρμογή των προτεινόμενων αλλαγών των σεναρίων.

Το παραπάνω συμπέρασμα είναι αποτέλεσμα της θεωρητικής προσέγγισης των προτεινόμενων αλλαγών που έχουμε στα σενάρια. Συγκεκριμένα οι χαμηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που υπάρχουν στο δίκτυο αναμένεται να παραμείνουν στα ίδια επίπεδα (αν όχι και να ελαττωθούν λόγω των συνεχόμενων αυξήσεων των τιμών των καυσίμων, αλλά και λόγω της διαμόρφωσης υποδομών, όπως πεζοδρόμων που ενισχύουν την πεζή μετακίνηση έναντι των μηχανοκίνητων μέσων). Επίσης σημαντικό ρόλο ως προς τη διατήρηση και σε κάποιες περιπτώσεις τη βελτίωση των υφιστάμενων επιπέδων εξυπηρέτησης των κόμβων, αναμένεται να παίξει και η φύση των προτεινόμενων μέτρων που χαρακτηρίζονται από μονοδρομήσεις και πεζοδρομήσεις. Η χρήση των συγκεκριμένων μέτρων ως προτεινόμενων εργαλείων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, οδηγεί σε μείωση των εμπλεκόμενων κινήσεων στους «προβληματικούς» κόμβους του αστικού οδικού δικτύου, άρα και σε μείωση της επικινδυνότητας των κόμβων αυτών.

Ο έλεγχος της επιτυχημένης ή μη εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων και τα τυχόν προβλήματα που αναμένεται να προκύψουν, θα γίνουν αντιληπτά με το πέρας ενός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος που σε πρώτη φάση θα μπορούσε να προσδιοριστεί σε χρονικό ορίζοντα ενός εξαμήνου. Με άλλα λόγια η πρακτική εφαρμογή των μέτρων αυτών θα μας δείξει το τι πραγματικά ζητήματα θα ανακύψουν. Επίσης μια πολύ καλή προσέγγιση για πιθανά προβλήματα που μπορεί να παρουσιαστούν από την εφαρμογή των προτεινόμενων αλλαγών/μέτρων στο οδικό δίκτυο της πόλης, μπορεί να δοθεί με σχετική ακρίβεια μέσα από την χρήση ενός μοντέλου προσομοίωσης κυκλοφορίας (όπως π.χ. με τη χρήση του λογισμικού VISUM ή του λογισμικού AIMSUN κ.α.)

Κλείνοντας θεωρούμε πως δυο είναι τα κρίσιμα σημεία για την εφαρμογή ενός από τα δυο προτεινόμενα σενάρια:

- Το πρώτο αφορά στην επιλογή του Σεναρίου που είναι συνάρτηση αφενός του ποιο από τα δυο κρίνει η δημοτική αρχή κατάλληλο για την βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης, αλλά και το τι πιστεύουν οι πολίτες για αυτή την πρόταση. Το δεύτερο σκέλος της γνώμης των πολιτών είναι και το ποιο κρίσιμο, καθώς αυτοί θα είναι που σε τελική ανάλυση θα εφαρμόσουν τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, οπότε θα πρέπει οι προτάσεις να τεθούν σε διαδικασία διαβούλευσης για ένα χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο ώστε να συγκεντρωθούν όλες οι απόψεις και να αξιολογηθούν τα προτεινόμενα σενάρια.
- Το δεύτερο αφορά την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων, η οποία για να υλοποιηθεί θα πρέπει να υπάρξει ενημέρωση από τοπικά μέσα προς τους πολίτες, ώστε να αντιληφθούν ότι οι προτεινόμενες αλλαγές είναι προς το συμφέρον τους, να προβλεφθεί διανομή ενημερωτικού υλικού στους κατοίκους γύρω από το ποιες αλλαγές επίκεινται να γίνουν και να υπάρξει στενή συνεργασία με την Τροχαία για την εφαρμογή των προτεινόμενων λύσεων

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

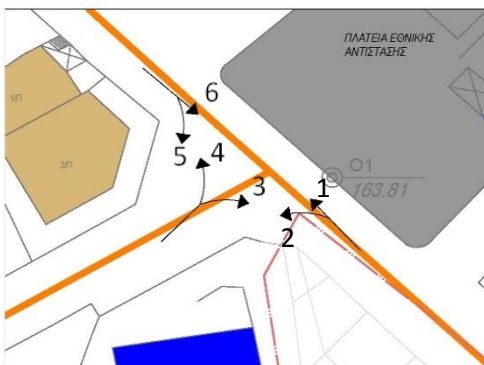
- [1] Φραντζεσκάκης Ι. Μ., Γκόλιας Ι. Κ., Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μ. Χ. , «Κυκλοφοριακή Τεχνική», Παπασωτηρίου, 2009
- [2] Transportation Research Board, *Highway Capacity Manual 2000*, Transportation Research Board, National Research Council, Washington, DC, 2000
- [3] Φραντζεσκάκης Ι. Μ., Γιαννόπουλος Γ. Α., «Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Τόμος 1, Βασικές Έννοιες», Γ' Έκδοση, Παρατηρητής, 1986
- [4] «Highway Capacity Manual 2000», Transportation Research Board, National Research Council, Washington D.C., 2000
- [5] Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Γενική Διεύθυνσις Δημοσίων Έργων, Τμήμα Κυκλοφορίας (Α6), «Πινακίδες Σημάνσεων Οδών. Απόφασις Καθορισμού. Πρότυποι Προδιαγραφαι. Σχέδια Κατασκευής», Νοέμβριος 1974
- [6] Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, «Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ). Τεύχος 2: Διατομές (ΟΜΟΕ-Δ)», ΝΑΜΑ Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές Α.Ε., 2001
- [7] Φραντζεσκάκης Ι. Μ., Γκόλιας Ι. Κ., Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μ. Χ. , Τσαμπούλας Δ.Α. «Διαχείριση Κυκλοφορίας», Παπασωτηρίου, 1997

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

[illegible]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κόμβος Κ1: Καραϊσκάκη – Σαλώνων



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

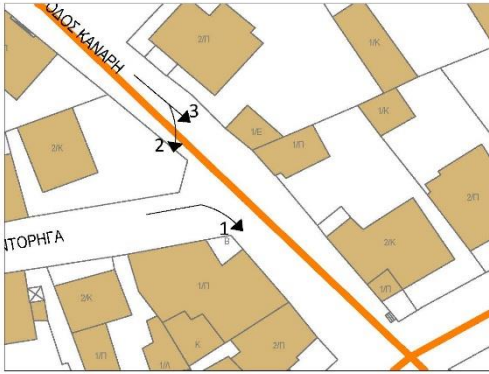
							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	8/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Καραϊσκάκη - Σαλώνων			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:30-08:45	3	2	32	3	3	1	
	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	
	1,5	2	32	3	6	3	9
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό
	47,5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
08:50-09:05	5	3	29	4	2	1	
	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	
	2,5	3	29	4	4	3	7
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό
	45,5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:10-09:25	4	1	31	2	1	0	
	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	
	2	1	31	2	2	0	2
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό
	38						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
	16,0	8,0	122,7	12,0	8,0	2,7	Σύνολο οχ/ώρα
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	169,3
	174,666667						
	Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
	9,4	4,7	72,4	7,1	4,7	1,6	100,0
	6,3						

[illegible]

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	8/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Καραϊσκάκη - Σαλώνων			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	3						
Απογραφείας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:30-08:45	1 οχ/15λεπτο 0,5 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	8 οχ/15λεπτο 8 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 ΜΕΑ/15λεπτο
	12,5						
	Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
08:50-09:05	3 οχ/15λεπτο 1,5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	10 οχ/15λεπτο 10 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	12,5						
	Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:50-09:25	4 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	8 οχ/15λεπτο 8 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 3 ΜΕΑ/15/λεπτο	5 ΜΕΑ/15λεπτο
	19						
	Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	10,7 οχ/ώρα	4,0 οχ/ώρα	34,7 οχ/ώρα	5,3 οχ/ώρα	2,7 οχ/ώρα	1,3 οχ/ώρα	58,7
	58,66666667						
	Συνολο ΜΕΑ/ώρα						
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
	18,2	6,8	59,1	9,1	4,5	2,3	100,0
	6,8						

[illegible]

Κόμβος Κ2: Κανάρη - Κοντορήγα



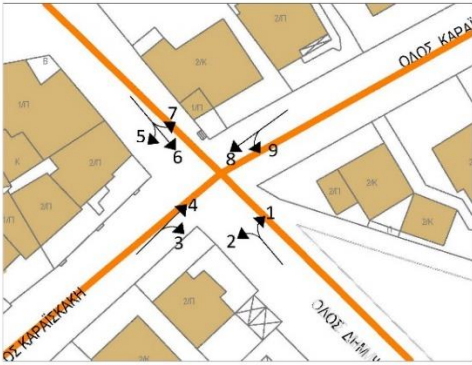
DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

							Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΟΡΙΔΑ								
Πόλη :		Άμφισσα			Ημερομηνία :		8/4/2016	
Περιοχή :		Δ. Δελφών			Ωρες :		08:30 - 09:30	
Οδός :		Κόμβος Κανάρη - Κοντορήγα			Καιρός :		Αίθριος	
Κίνηση :		1						
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		
08:30-08:45	1	0	6	0	0	0		
	οχ/15λεπτό 0.5	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 6	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0		0
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό		ΜΕΑ/15/λεπτό
	6.5							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό								
08:50-09:05	3	1	5	1	0	0		
	οχ/15λεπτό 1.5	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 5	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0		0
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό		ΜΕΑ/15/λεπτό
	8.5							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό								
09:10-09:25	2	1	7	2	1	0		
	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 7	οχ/15λεπτό 2	οχ/15λεπτό 2	οχ/15λεπτό 0		2
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό		ΜΕΑ/15/λεπτό
	13							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό								
8.0 οχ/ώρα								40.0
2.7 οχ/ώρα								
24.0 οχ/ώρα								
4.0 οχ/ώρα								
1.3 οχ/ώρα								
0.0 οχ/ώρα								
37.33333333								
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα								
Ποσοστάια σύνθεση/ώρα								
20.0		6.7		60.0		10.0		100.0
3.3								

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα				Ημερομηνία :	8/4/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ώρες :	08:30 - 09:30	
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Κοντορήγα				Καιρός :	Αίθριος	
Κίνηση :	2						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:30-08:45	1	0	1	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 0.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	1.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	8/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Κοντορήγα			Καιρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	3						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:30-08:45	1 οχ/15λεπτό 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	3 οχ/15λεπτό 3 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 ΜΕΑ/15λεπτό
	5.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
08:50-09:05	2 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	4 οχ/15λεπτό 4 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 ΜΕΑ/15λεπτό
	5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
09:10-09:25	3 οχ/15λεπτό 1.5 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	5 οχ/15λεπτό 5 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 ΜΕΑ/15λεπτό
	8.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
8.0 οχ/ώρα 2.7 οχ/ώρα 16.0 οχ/ώρα 2.7 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα							Σύνολο οχ/ώρα 29.3
25.33333333							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
27.3 9.1 54.5 9.1 0.0 0.0							100.0
							0.0

Κόμβος Κ3: Καραϊσκάκη - Ψαρού



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ						
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ						
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	29/3/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30	
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Εθν. Αντιστάσεως			Καιρός :	Αίθριος	
Κίνηση :	1					
Απογραφείας :						

ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	I.X.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:30-09:45	1	0	3	0	0	0	0 MEΑ/15λεπτο
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	3	0	0	0	
	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	
	3.5						
	Σύνολο MEΑ/15λεπτο						
09:50-10:05	2	0	2	1	0	0	0 MEΑ/15λεπτο
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	2	1	0	0	
	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	
	4						
	Σύνολο MEΑ/15λεπτο						
10:10-10:25	2	0	3	1	0	0	0 MEΑ/15λεπτο
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	3	1	0	0	
	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	MEΑ/15/λεπτο	
	5						
	Σύνολο MEΑ/15λεπτο						
							Σύνολο οχ/ώρα
							20.0
16.6666667							
Σύνολο MEΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
33.3 0.0 53.3 13.3 0.0 0.0							100.0
							0.0

[illegible]

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	29/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30		
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Εθν. Αντιστάσεως			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	4						
Απογραφείς :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	1	1	14	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	1	14	1	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	16.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:30-09:45	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0
	2	1	16	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	1	16	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	18						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	09:50-10:05	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	
2		0	13	2	0	0	
οχ/15λεπτο		οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
1		0	13	2	0	0	
ΜΕΑ/15/λεπτο		ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
16							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
10:10-10:25		ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	2	0	13	2	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	13	2	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	16						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	67.3333333						Σύνολο οχ/ώρα
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						70.7	
9.4	3.8	81.1	5.7	0.0	0.0		
0.0						100.0	

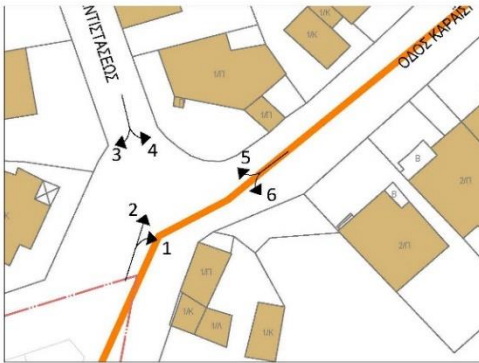
							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	29/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30		
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Εθν. Αντιστάσεως			Καυρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	5						
Απογραφέας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:30-09:45	1	0	2	0	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	2	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
2.5							ΜΕΑ/15λεπτο
Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:50-10:05	1	0	3	0	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	3	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
3.5							ΜΕΑ/15λεπτο
Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
10:10-10:25	1	0	2	0	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	2	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
2.5							ΜΕΑ/15λεπτο
Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
							Σύνολο οχ/ώρα
4.0							13.3
οχ/ώρα							οχ/ώρα
11.33333333							
Συνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
30.0							100.0
0.0							

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Κόμβος Κ4: Καραϊσκάκη - Εθνικής Αντιστάσεως



DO NOTHING
KLIMAKA 1:500

[illegible]

[illegible]

							Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ								
Πόλη :	Άμφισσα				Ημερομηνία :	29/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Καραϊσκάκη - Εθνικής Αντιστάσεως				Καιρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	3							
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
08:30-08:45	1	1	6	1	0	1		
	οχ/15λεπτο 0.5	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 6	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 3	3	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	11.5							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
08:50-09:05	2	0	7	2	0	0		
	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 7	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	10							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:10-09:25	2	1	9	0	0	0		
	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 9	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	11							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	6.7 οχ/ώρα	2.7 οχ/ώρα	29.3 οχ/ώρα	4.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	44.0	
43.33333333								
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα								
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα								
15.2		6.1		66.7		9.1		100.0
						0.0 3.0		

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Κόμβος Κ5: Διάκου-Μαχαίρα



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

							Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ								
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	10/2/2016			
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30			
Οδός :	Κόμβος Διάκου - Μαχαίρα			Καιρός :	Αιθριος			
Κίνηση :	1							
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
08:50-08:45	1	0	6	1	0	0		
	οχ/15λεπτό 0.5	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 6	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό	
	7.5							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό							
08:50-09:05	0	1	5	1	0	0		
	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 5	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό	
	7							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό							
09:10-09:25	3	0	8	0	0	0		
	οχ/15λεπτό 1.5	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 8	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό	
	9.5							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό							
	5.3 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	25.3 οχ/ώρα	2.7 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	34.7	
32								
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα								
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα								
15.4		3.8		73.1		7.7		
						0.0		100.0
						0.0		

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα				Ημερομηνία :	10/2/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ώρες :	08:30 - 09:30	
Οδός :	Κόμβος Διάκου - Μαχαίρα				Καθρός :	Αιθριος	
Κίνηση :	2						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:30-08:45	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	5 οχ/15λεπτο 5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	5.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
08:50-09:05	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	6 οχ/15λεπτο 6 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	8						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:10-09:25	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	5 οχ/15λεπτο 5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	5.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
5.3 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα 21.3 οχ/ώρα 1.3 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα							Σύνολο οχ/ώρα 28.0
25.33333333							
Συνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
19.0		0.0		76.2		4.8	
							100.0
							0.0

[illegible]

[illegible]

Κόμβος Κ6: Κανάρη - Εθν. Αντιστάσεως



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

							Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ								
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	29/3/2016			
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30			
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Εθν. Αντιστάσεως			Καιρός :	Αίθριος			
Κίνηση :	1							
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
09:30-09:45	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	3 οχ/15λεπτο 3 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο	
	3.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:50-10:05	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο	
	4 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
10:10-10:25	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	3 οχ/15λεπτο 3 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο	
	3.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	5.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	10.7 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 17.3	
	14.66666667 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	30.8	0.0	61.5	7.7	0.0	0.0	100.0	
					0.0			

[illegible]

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	29/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30		
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Εθν. Αντιστάσεως			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	4						
Απογραφείας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:30-09:45	2	1	2	0	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	1	2	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
4							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:30-10:05	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0
	2	0	3	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	3	0	0	0	
ΜΕΑ/15/λεπτο							
ΜΕΑ/15/λεπτο							
4							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
10:10-10:25	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	0
	2	0	4	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	4	0	0	0	
ΜΕΑ/15/λεπτο							
ΜΕΑ/15/λεπτο							
5							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
8.0							
1.3							
12.0							
0.0							
0.0							
0.0							
οχ/ώρα							
οχ/ώρα							
οχ/ώρα							
οχ/ώρα							
οχ/ώρα							
οχ/ώρα							
17.33333333							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
37.5							
6.3							
56.3							
0.0							
0.0							
0.0							
100.0							
0.0							

[illegible]

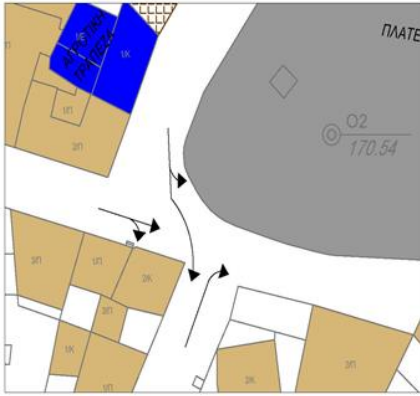
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Κόμβος Κ7: Ανδρούτσου - Πλατεία Ησαΐα



DO NOTHING
KΛΙΜΑΚΑ 1:500

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΟΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	28/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	09:30 - 10:30		
Οδός :	Κόμβος Ανδρούτσου - Πλατεία Ησαΐα			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:30-09:45	2 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	15 οχ/15λεπτό 15 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 3 ΜΕΑ/15/λεπτό	3 ΜΕΑ/15λεπτό
	21 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
09:50-10:05	3 οχ/15λεπτό 1.5 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	18 οχ/15λεπτό 18 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 2 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	2 ΜΕΑ/15λεπτό
	22.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
10:10-10:25	3 οχ/15λεπτό 1.5 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 1 ΜΕΑ/15/λεπτό	14 οχ/15λεπτό 14 ΜΕΑ/15/λεπτό	2 οχ/15λεπτό 2 ΜΕΑ/15/λεπτό	0 οχ/15λεπτό 0 ΜΕΑ/15/λεπτό	1 οχ/15λεπτό 3 ΜΕΑ/15/λεπτό	3 ΜΕΑ/15λεπτό
	21.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
10.7 οχ/ώρα 4.0 οχ/ώρα 62.7 οχ/ώρα 4.0 οχ/ώρα 1.3 οχ/ώρα 2.7 οχ/ώρα 86.66666667 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							85.3
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
12.5 4.7 73.4 4.7 1.6 3.1 4.7							100.0

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Κόμβος Κ8: Γιδογιάννου – Σαλώνων



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	28/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Γυδογιάννου - Σαλώνων			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:30-08:45	2	0	16	3	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	16	3	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	20						
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
08:50-09:05	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	1	1	18	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	1	18	1	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
20.5							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:10-09:25	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	4	0	15	2	1	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	2	0	15	2	2	0	2
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
21							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	9.3	1.3	65.3	8.0	1.3	0.0	Σύνολο οχ/ώρα
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	85.3
82							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	10.9	1.6	76.6	9.4	1.6	0.0	100.0
1.6							

[illegible]

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	28/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Γιογιάννου - Σαλώνων			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	4						
Απογραφάς :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	1	0	5	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	5	1	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	6.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
08:30-08:45	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	1	0	7	1	1	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	7	1	2	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	10.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
08:50-09:05	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	2	1	8	2	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	1	8	2	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	12						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:10-09:25	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	5.3	1.3	26.7	5.3	1.3	0.0	
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	
	38.6666667						
	Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
13.3	3.3	66.7	13.3	3.3	0.0	100.0	
3.3							

[illegible]

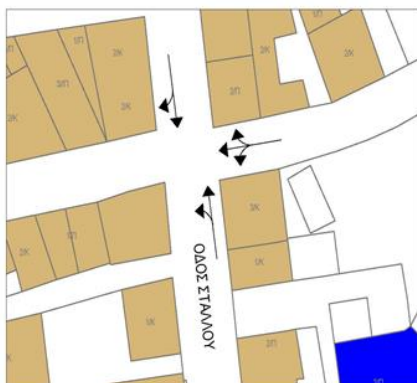
[illegible]

[illegible]

[illegible]

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	28/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Γιδογιάννου - Σαλώνων			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	9						
Απογραφάς :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	1	1	9	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	1	9	0	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	10.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
08:30-08:45	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	3	1	8	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1.5	1	8	1	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	11.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
08:50-09:05	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	2	0	11	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	11	1	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	13						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:10-09:25	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	8.0	2.7	37.3	2.7	0.0	0.0	Σύνολο οχ/ώρα
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	50.7
	46.6666667						
	Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	15.8	5.3	73.7	5.3	0.0	0.0	100.0
	0.0						

Κόμβος Κ9: Σταλλού - Μακρίδου



DO NOTHING
KLIMAKA 1:500

						Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	8/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	10:30 - 11:30		
Οδός :	Κόμβος Σταλλού - Μαρκίδου			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
10:30-10:45	4	0	9	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	2	0	9	1	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	12						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
10:50-11:05	5	1	10	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	2.5	1	10	0	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	13.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
11:10-11:25	4	0	8	0	1	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	2	0	8	0	2	0	2
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	12						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
17.3						Σύνολο οχ/ώρα	
οχ/ώρα						57.3	
1.3							
οχ/ώρα							
36.0							
οχ/ώρα							
1.3							
οχ/ώρα							
1.3							
οχ/ώρα							
0.0							
οχ/ώρα							
50							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
30.2		2.3	62.8	2.3	2.3	0.0	100.0
						2.3	

Αρ.Φύλλου:

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ

Πόλη :	Άμφισσα					Ημερομηνία :	8/4/2016				
Περιοχή :	Δ. Δελφών					Ώρες :	10:30 - 11:30				
Οδός :	Κόμβος Σταλαιού - Μαρκίδου					Καιρός :	Αίθριος				
Κίνηση :	2										
Απογραφείας :											

ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ					
10:30-10:45	5 οχ/15λεπτο 2.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	14 οχ/15λεπτο 14 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο					
	19.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο											
10:50-11:05	4 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	12 οχ/15λεπτο 12 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο					
	14 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο											
11:10-11:25	3 οχ/15λεπτο 1.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	9 οχ/15λεπτο 9 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο					
	12.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο											
16.0 οχ/ώρα							2.7 οχ/ώρα	46.7 οχ/ώρα	4.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 69.3
61.33333333 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα												
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα												
23.1		3.8		67.3		5.8		0.0		0.0		100.0
0.0												

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ						Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ						
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	8/4/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	10:30 - 11:30	
Οδός :	Κόμβος Σταλλού - Μαρκίδου			Καιρός :	Αίθριος	
Κίνηση :	4					
Απογραφέας :						
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ					
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	16	2	14	1	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο
	8	2	14	1	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο
	25					
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο					
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	9	1	11	2	1	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο
	4.5	1	11	2	2	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο
	20.5					
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο					
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	7	0	17	1	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο
	3.5	0	17	1	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο
	21.5					
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο					
Σύνολο οχ/ώρα						
42.7						109.3
οχ/ώρα						
4.0						
οχ/ώρα						
56.0						
οχ/ώρα						
5.3						
οχ/ώρα						
1.3						
οχ/ώρα						
0.0						
οχ/ώρα						
89.33333333						
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
39.0						100.0
3.7						
51.2						
4.9						
1.2						
0.0						
1.2						

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

						Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ						
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ						
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	11/2/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	11:30 - 12:30	
Οδός :	Κόμβος Διάκου - Γιαντζή			Καιρός :	Αίθριος	
Κίνηση :	4					
Απογραφείας :						
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ					
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	6	1	20	3	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο
	3	1	20	3	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο
	27					
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο					
11:30-11:45	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	5	0	24	1	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο
	2.5	0	24	1	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο
	27.5					
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο					
11:50-12:05	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	7	1	27	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο
	3.5	1	27	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο
	31.5					
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο					
12:10-12:25	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	24.0	2.7	94.7	5.3	0.0	0.0
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα
114.666667						
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
18.9	2.1	74.7	4.2	0.0	0.0	100.0
0.0						

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα				Ημερομηνία :	11/4/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ωρες :	09:30 - 10:30	
Οδός :	Κόμβος Πανουργιά - Φλοθέου Επ. Σαλώνων				Καιρός :	Αίθριος	
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
09:30-09:45	5	1	14	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 2.5	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 14	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	17.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:50-10:05	4	0	15	2	0	0	
	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 15	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	19						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
10:10-10:25	4	1	17	1	1	0	
	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 17	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	2
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	23						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	17.3 οχ/ώρα	2.7 οχ/ώρα	61.3 οχ/ώρα	4.0 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 86.7
79.33333333							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	20.0	3.1	70.8	4.6	1.5	0.0	100.0
						1.5	

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30		
Οδός :	Κόμβος Πανουργιά - Φλοθέου Επ. Σαλώνων			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	2						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
09:30-09:45	2	1	5	1	0	0	
	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 5	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	8						
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:50-10:05	3	0	7	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 7	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	8.5						
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
10:10-10:25	3	1	5	2	0	0	
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 5	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	9.5						
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
							Σύνολο οχ/ώρα
	10.7 οχ/ώρα	2.7 οχ/ώρα	22.7 οχ/ώρα	4.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	40.0
34.66666667							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	26.7	6.7	56.7	10.0	0.0	0.0	100.0
							0.0

[illegible]

Αρ.Φύλλου:

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ

Πόλη :
Άμφισσα

Ημερομηνία :
11/4/2016

Περιοχή :
Δ. Δελφών

Ώρες :
09:30 - 10:30

Οδός :
Κόμβος Πανουργιά - Φλοθέου Επ. Σαλώνων

Καιρός :
Αιθριος

Κίνηση :
4

Απογραφείας :

ΩΡΕΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ

ΔΙΚΥΚΛΑ

ΤΑΞΙ

ΙΧ.

ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

09:30-09:45

0

0

6

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30		
Οδός :	Κόμβος Γερογάννην - Βασιλόπουλου			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
09:30-09:45	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	1.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:50-10:05	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	3 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
10:10-10:25	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	3.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
							Σύνολο οχ/ώρα
	5.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	6.7 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	13.3
10.66666667 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	40.0	0.0	50.0	10.0	0.0	0.0	100.0
					0.0		

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα				Ημερομηνία :	11/4/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ωρες :	09:30 - 10:30	
Οδός :	Κόμβος Γεραγιάνην - Βασιλόπουλου				Καιρός :	Αιθριος	
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
09:30-09:45	3	0	14	0	1	0	
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 14	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	2
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	17.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:50-10:05	4	1	12	1	0	0	
	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 12	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	16						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
10:10-10:25	5	1	13	2	1	0	
	οχ/15λεπτο 2.5	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 13	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	2
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	20.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
16.0 οχ/ώρα							77.3
2.7 οχ/ώρα							
52.0 οχ/ώρα							
4.0 οχ/ώρα							
2.7 οχ/ώρα							
0.0 οχ/ώρα							
72							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
20.7 3.4 67.2 5.2 3.4 0.0							100.0
3.4							

[illegible]

[illegible]

[illegible]

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30		
Οδός :	Κόμβος Γεραγιάννη - Βασιλόπουλου			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	6						
Απογραφές :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:30-09:45	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	2.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:50-10:05	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	1						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
10:10-10:25	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	2						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	4.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	5.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 9.3
	7.33333333						
	Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
	42.9	0.0	57.1	0.0	0.0	0.0	100.0
	0.0						

Κόμβος Κ13: Γάτου-Γιαντζή



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	10:30 - 11:30		
Οδός :	Κόμβος Γάτου - Γιαντζή			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
10:30-10:45	12 οχ/15λεπτο 6 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	25 οχ/15λεπτο 25 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	34 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
10:50-11:05	9 οχ/15λεπτο 4.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	27 οχ/15λεπτο 27 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	32.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
11:10-11:25	6 οχ/15λεπτο 3 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	24 οχ/15λεπτο 24 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 ΜΕΑ/15λεπτο
	32 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	36.0 οχ/ώρα	5.3 οχ/ώρα	101.3 οχ/ώρα	4.0 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 148.0
	131.333333 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
	24.3	3.6	68.5	2.7	0.9	0.0	100.0
						0.9	

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	10:30 - 11:30		
Οδός :	Κόμβος Γάτου - Γιαντζή			Καιρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	3						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
10:30-10:45	1	0	3	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 0.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 3	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	3.5						
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
10:50-11:05	3	0	2	1	0	0	
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	4.5						
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
11:10-11:25	2	0	3	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 3	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	4						
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	8.0	0.0	10.7	1.3	0.0	0.0	Σύνολο οχ/ώρα 20.0
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	
16							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	40.0	0.0	53.3	6.7	0.0	0.0	100.0
					0.0		

Αρ.Φύλλου:

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ

Πόλη :

Αμφισσα

Περιοχή :

Δ. Δελφών

Οδός :

Κόμβος Γάτου - Γιαντζή

Κίνηση :

4

Απογραφές :

Ημερομηνία :

11/4/2016

Ώρες :

10:30 - 11:30

Καιρός :

Αίθριος

ΩΡΕΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

ΔΙΚΥΚΛΑ

ΤΑΞΙ

ΙΧ.

ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ

10:30-10:45

3

0

13

2

1

0

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

1.5

0

13

2

2

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

2

ΜΕΑ/15λεπτο

18.5

Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο

</

Κόμβος Κ14: Γάτου-Θοάντου



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

[illegible]

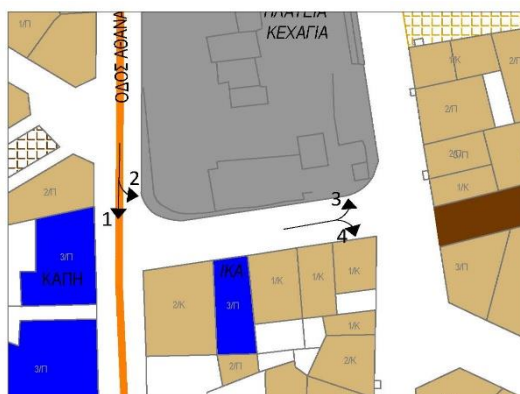
[illegible]

[illegible]

							Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ								
Πόλη : Άμφισσα				Ημερομηνία :		12/2/2016		
Περιοχή : Δ. Δελφών				Ώρες :		08:30 - 09:30		
Οδός : Κόμβος Αθανασοπούλου - Φρουρίου				Καιρός :		Αίθριος		
Κίνηση : 2								
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
08:00-08:45	2	0	2	0	0	0		
	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό	οχ/15λεπτό		
	1	0	2	0	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό	
	3							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό								

[illegible]

Κόμβοι Κ1+-Κ17: Αθανασοπούλου - Πλατεία Κεχαγιά



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

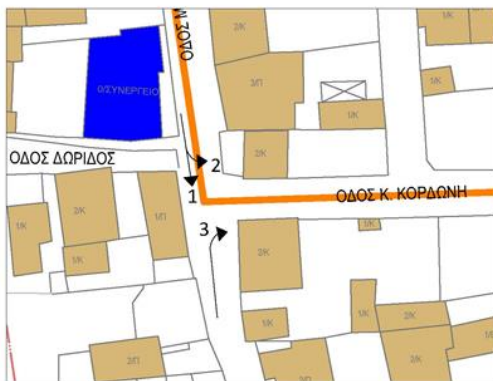
							Αρ. Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ								
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	12/2/2016			
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:00 - 10:00			
Οδός :	Κόμβος Αθανασοπούλου - Πλατεία Κεχαγιά			Καιρός :	Αίθριος			
Κίνηση :	1							
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
09:00-09:15	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο	
	3 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:20-09:35	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	3 οχ/15λεπτο 3 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο	
	4.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:40-09:55	4 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	3 οχ/15λεπτο 3 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο	
	6 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	9.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	10.7 οχ/ώρα	2.7 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 22.7	
	18 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	41.2	0.0	47.1	11.8	0.0	0.0	100.0	
					0.0			

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Κόμβος Κ18: Κορδώνη-Μαχαίρα



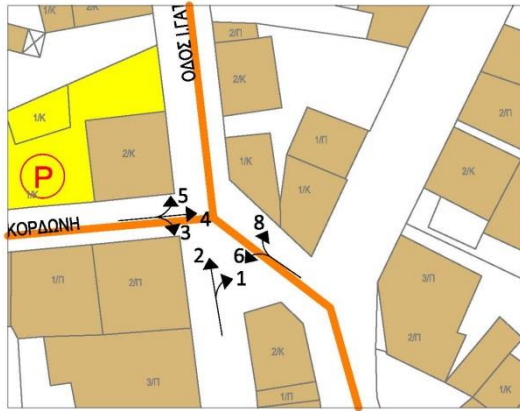
DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	7/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	09:00 - 10:00		
Οδός :	Κόμβος Κορδώνη - Μαχαίρα			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
09:00-09:15	0	0	5	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0	0	5	0	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
			5				
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:20-09:35	1	0	7	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	7	0	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
			7.5				
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:40-09:55	2	0	4	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	4	1	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
			6				
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	4.0	0.0	21.3	1.3	0.0	0.0	
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	26.7
	24.66666667						
	Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
	15.0	0.0	80.0	5.0	0.0	0.0	100.0
					0.0		

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	7/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	09:00 - 10:00		
Οδός :	Κόμβος Κορδώνης - Μαχαιρά			Καιρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	2						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
09:00-09:15	0	0	3	1	0	0	
	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 3	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	4						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:20-09:35	2	0	5	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	6						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:40-09:55	3	0	4	2	0	0	
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 4	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	7.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	6.7 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	16.0 οχ/ώρα	4.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 26.7
23.33333333							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
25.0	0.0	60.0	15.0	0.0	0.0		100.0
						0.0	

[illegible]

Κόμβος Κ19: Κορδώνη-Γάτου



DO NOTHING
KLIMAKA 1:500

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Αρ.Φύλλου:

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ

Πόλη :

Αμφισσα

Ημερομηνία :

7/4/2016

Περιοχή :

Δ. Δελφών

Ώρες :

09:30 - 10:30

Οδός :

Κόμβος Κορδώννη - Γάτου

Καιρός :

Αίθριος

Κίνηση :

4

Απογραφέας :

ΩΡΕΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

ΔΙΚΥΚΛΑ

ΤΑΞΙ

Ι.Χ.

ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ

09:30-09:45

2

0

7

0

1

0

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

1

0

7

0

2

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

2

ΜΕΑ/15λεπτο

10

Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο

09:50-10:05

3

0

6

1

0

0

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

1.5

0

6

1

0

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

0

ΜΕΑ/15λεπτο

8.5

Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο

10:10-10:25

2

0

5

2

1

0

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

1

0

5

2

2

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

2

ΜΕΑ/15λεπτο

10

Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο

9.3

0.0

24.0

4.0

2.7

0.0

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

40.0

38

Συνολο ΜΕΑ/ώρα

Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα

23.3

0.0

60.0

10.0

6.7

0.0

100.0

6.7

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ						Αρ.Φύλλου:	
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	7/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	09:30 - 10:30		
Όδός :	Κόμβος Κορθώνη - Γάτου			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	5						
Απογραφείας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	0	0	0	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0	0	0	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	0						
	Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:30-09:45	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	0	0	1	0	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0	0	1	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	1						
	Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:50-10:05	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	0	0	2	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0	0	2	1	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	3						
	Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
10:10-10:25	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	0	0	4	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0	0	4	1	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	5						
	Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
0.0							
0.0							
4.0							
1.3							
0.0							
0.0							
0.0							
0.0							
5.333333333							
Συνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
0.0							
0.0							
75.0							
25.0							
0.0							
0.0							
100.0							
0.0							

[illegible]

Αρ.Φύλλου:

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ

Πόλη :

Αμφισσα

Ημερομηνία :

7/4/2016

Περιοχή :

Δ. Δελφών

Ώρες :

09:30 - 10:30

Οδός :

Κόμβος Κορδώννη - Γάτου

Καιρός :

Αίθριος

Κίνηση :

7

Απογραφείας :

ΩΡΕΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

ΔΙΚΥΚΛΑ

ΤΑΞΙ

Ι.Χ.

ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ

09:30-09:45

0

0

5

0

0

0

0

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

0

0

0

5

0

0

0

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15λεπτο

5

Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο

ΔΙΚΥΚΛΑ

ΤΑΞΙ

Ι.Χ.

ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

2

0

3

0

0

0

0

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

0

1

0

3

0

0

0

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15λεπτο

4

Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο

ΔΙΚΥΚΛΑ

ΤΑΞΙ

Ι.Χ.

ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

3

0

3

1

1

0

2

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

0

1.5

0

3

1

2

0

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15λεπτο

7.5

Συνολο ΜΕΑ/15λεπτο

6.7

0.0

14.7

1.3

1.3

0.0

24.0

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

οχ/ώρα

22

Συνολο ΜΕΑ/ώρα

Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα

27.8

0.0

61.1

5.6

5.6

0.0

100.0

5.6

Αρ.Φύλλου:

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ

Πόλη :

Αμφισσα

Ημερομηνία :

7/4/2016

Περιοχή :

Δ. Δελφών

Ώρες :

09:30 - 10:30

Οδός :

Κόμβος Κορδώνη - Γάτου

Καιρός :

Αίθριος

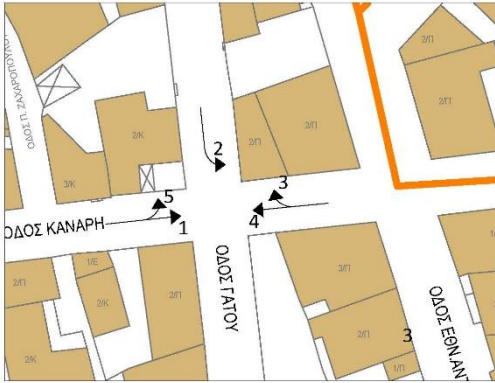
Κίνηση :

8

Απογραφέας :

ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:30-09:45	1	0	8	2	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	8	2	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
10.5							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:50-10:05	2	0	10	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	10	1	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
12							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
10:10-10:25	2	0	10	1	0	0	
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	0	10	1	0	0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
12							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
							Σύνολο οχ/ώρα
6.7 οχ/ώρα							49.3
0.0 οχ/ώρα							
37.3 οχ/ώρα							
5.3 οχ/ώρα							
0.0 οχ/ώρα							
0.0 οχ/ώρα							
46							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
13.5 0.0 75.7 10.8 0.0 0.0							100.0
						0.0	

Κόμβος K20: Κανάρη-Γάτου



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	7/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Κανάρη - Γατου			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
08:30-08:45	1	0	3	1	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	3	1	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
4.5							ΜΕΑ/15λεπτο
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
08:50-09:05	2	1	2	0	1	0	2
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	1	1	2	0	2	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
6							ΜΕΑ/15λεπτο
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:10-09:25	1	0	4	0	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	4	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
4.5							Σύνολο οχ/ώρα
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
5.3							21.3
οχ/ώρα							
1.3							
οχ/ώρα							
12.0							21.3
οχ/ώρα							
1.3							
οχ/ώρα							
1.3							21.3
οχ/ώρα							
0.0							
οχ/ώρα							
20							100.0
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							100.0
25.0							
6.3							
56.3							
6.3							100.0
0.0							
6.3							

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ										Αρ.Φύλλου:					
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ															
Πόλη :		Άμφισσα			Ημερομηνία :		7/4/2016								
Περιοχή :		Δ. Δελφών			Ώρες :		08:30 - 09:30								
Οδός :		Κόμβος Κανάρη - Γατου				Καιρός :		Αιθριος							
Κίνηση :		3													
Απογραφείας :															
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ															
ΩΡΕΣ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΑΞΙ		Ι.Χ.		ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
08:00-08:45		1		0		3		0		0		0			
		οχ/15λεπτο 0.5		οχ/15λεπτο 0		οχ/15λεπτο 3		οχ/15λεπτο 0		οχ/15λεπτο 0		οχ/15λεπτο 0		0	
		ΜΕΑ/15/λεπτο		ΜΕΑ/15/λεπτο		ΜΕΑ/15/λεπτο		ΜΕΑ/15/λεπτο		ΜΕΑ/15/λεπτο		ΜΕΑ/15/λεπτο		ΜΕΑ/15λεπτο	
		3.5													
		Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο													

[illegible]

Κόμβος K21: Ανδρούτσου-Ι.Γατου



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	17/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	18:30 - 19:30		
Οδός :	Κόμβος Ανδρούτσου - Ι.Γατού			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
18:30-18:45	1	0	13	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 0.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 13	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	13.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
18:50-19:05	1	1	11	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 0.5	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 11	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	12.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
19:10-19:25	2	0	14	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 14	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	15						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	5.3 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	50.7 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	57.3
54.66666667 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστία σύνθεση/ώρα							
9.3	2.3	88.4	0.0	0.0	0.0		100.0
						0.0	

[illegible]

							Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ								
Πόλη :	Άμφισσα				Ημερομηνία :	17/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ώρες :	18:30 - 19:30		
Οδός :	Κόμβος Ανδρούτσου- Ι.Γατού				Καιρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	3							
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
18:30- 18:45	5	0	19	0	3	0		
	οχ/15λεπτο 2.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 19	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 6	οχ/15λεπτο 0	6	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	27.5							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		
18:50- 19:05	5	0	17	0	1	0		
	οχ/15λεπτο 2.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 17	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	2	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	21.5							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		
19:10- 19:25	6	1	19	0	2	0		
	οχ/15λεπτο 3	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 19	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 4	οχ/15λεπτο 0	4	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	27							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	21.3 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	73.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	8.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	104.0	
101.3333333								
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα								
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα								
	20.5	1.3	70.5	0.0	7.7	0.0	100.0	
					7.7			

[illegible]

ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΡΑΓΙΩΝΗ

ΟΔΟΣ ΔΙΑΚΟΥ

1 2 3 4 5

1m² 2m² 3m² 4m² 5m²

[illegible]

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	16/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Διάκου-Κ.Κορδώνειη			Καιρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	3						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:30-08:45	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	1						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
08:50-09:05	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	2						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
09:10-09:25	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	2.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	1.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	6.7 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 8.0
7.333333333							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	16.7	0.0	83.3	0.0	0.0	0.0	100.0
					0.0		

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ

Αρ.Φύλλου:

Πόλη :

Άμφισσα

Ημερομηνία :

16/3/2016

Περιοχή :

Δ. Δελφών

Ώρες :

08:30 - 09:30

Οδός :

Κόμβος Διάκου-Κ.Καρδώνη

Καιρός :

Αίθριος

Κίνηση :

4

Απογραφείς :

ΩΡΕΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ

08:30-08:45

ΔΙΚΥΚΛΑ

ΤΑΞΙ

ΙΧ.

ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

1

0

6

0

0

0

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

οχ/15λεπτο

0.5

0

6

0

0

0

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

ΜΕΑ/15/λεπτο

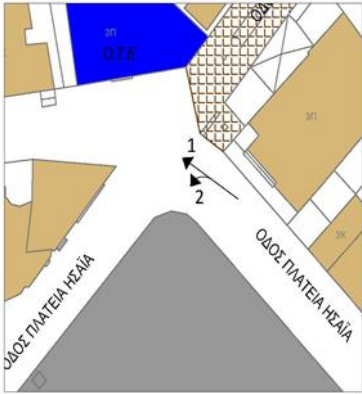
ΜΕΑ/15/λεπτο

6.5

Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	16/3/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Διάκου-Κ.Κορδώνη			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	5						
Απογραφέας :							
ΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
08:30-08:45	1	0	4	1	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	0	4	1	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	5.5						ΜΕΑ/15λεπτο
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
08:50-09:05	1	1	6	0	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0.5	1	6	0	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	7.5						ΜΕΑ/15λεπτο
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
09:10-09:25	0	1	8	1	0	0	0
	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	οχ/15λεπτο	
	0	1	8	1	0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	
	10						ΜΕΑ/15λεπτο
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	2.7	2.7	24.0	2.7	0.0	0.0	Σύνολο οχ/ώρα
	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	οχ/ώρα	32.0
	30.66666667						
	Σύνολο ΜΕΑ/ώρα						
	Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα						
	8.3	8.3	75.0	8.3	0.0	0.0	100.0
	0.0						

Κόμβος Κ23: Πλατεία Ησαΐα-Παυλου Μπακογιάννη



DO NOTHING
KLIMAKA 1:500

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	8/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	10:30 - 11:30		
Οδός :	Κόμβος Πλατεία Ησάια-Παύλου Μπακογιάννη			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
10:30-10:45	10	0	25	4	0	0	
	οχ/15λεπτο 5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 25	οχ/15λεπτο 4	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	34						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
10:50-11:05	9	0	22	4	0	0	
	οχ/15λεπτο 4.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 22	οχ/15λεπτο 4	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	30.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
11:10-11:25	12	1	29	5	0	0	
	οχ/15λεπτο 6	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 29	οχ/15λεπτο 5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	41						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
41.3 οχ/ώρα 1.3 οχ/ώρα 101.3 οχ/ώρα 17.3 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα							Σύνολο οχ/ώρα 161.3
140.666667 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
25.6		0.8		62.8		10.7	
				0.0		0.0	
100.0							
0.0							

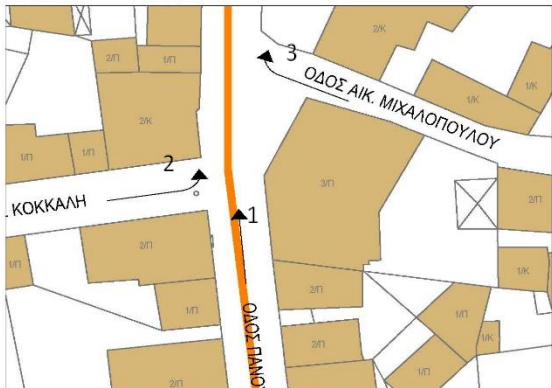
[illegible]

[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα				Ημερομηνία :	11/4/2016	
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ώρες :	11:30 - 12:30	
Οδός :	Κόμβος Αθανασπούλου-Κόκκαλη				Καιρός :	Αίθριος	
Κίνηση :	2						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
11:30-11:45	3	0	6	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 6	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	7.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
11:50-12:05	4	1	5	0	0	0	
	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	8						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
12:10-12:25	3	0	6	1	0	0	
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 6	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο
	8.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
	13.3 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	22.7 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	Σύνολο οχ/ώρα 38.7
32							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
34.5		3.4		58.6		3.4	
						0.0	
						0.0	
						100.0	

[illegible]

Κόμβος K26: Κοκκαλη-Πανουργιά



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	10:30 - 11:30		
Οδός :	Κόμβος Κοκκάλη-Πανουργιά			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
10:30-10:45	2	3	7	0	0	0	
	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 3	οχ/15λεπτό 7	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό
	11						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
10:50-11:05	3	1	8	1	0	0	
	οχ/15λεπτό 15	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 8	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 0	0
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό
	11.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
11:10-11:25	3	0	7	1	1	0	
	οχ/15λεπτό 15	οχ/15λεπτό 0	οχ/15λεπτό 7	οχ/15λεπτό 1	οχ/15λεπτό 2	οχ/15λεπτό 0	2
	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15/λεπτό	ΜΕΑ/15λεπτό
	11.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτό						
45.33333333 Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
21.6	10.8	59.5	5.4	2.7	0.0		100.0
2.7							

							Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ								
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ								
Πόλη :	Άμφισσα				Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών				Ώρες :	10:30 - 11:30		
Οδός :	Κόμβος Κοκκάλη-Πανουργιά				Καιρός :	Αιθριος		
Κίνηση :	2							
Απογραφείας :								
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ								
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ	
10:30-10:45	3	1	6	0	0	0		
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 6	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	8.5							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
10:50-11:05	4	0	8	1	0	0		
	οχ/15λεπτο 2	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 8	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	11							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
11:10-11:25	3	0	7	1	0	0		
	οχ/15λεπτο 1.5	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 7	οχ/15λεπτο 1	οχ/15λεπτο 0	οχ/15λεπτο 0	0	
	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15/λεπτο	ΜΕΑ/15λεπτο	
	9.5							
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
							Σύνολο οχ/ώρα	
13.3 οχ/ώρα		1.3 οχ/ώρα	28.0 οχ/ώρα	2.7 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	45.3	
38.66666667								
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα								
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα								
29.4		2.9	61.8	5.9	0.0	0.0	100.0	
							0.0	

[illegible]

Κόμβος K27: Κοττορού-Φιλόθεου Επ. Σαλώνων



DO NOTHING
KLIMAKA 1:500

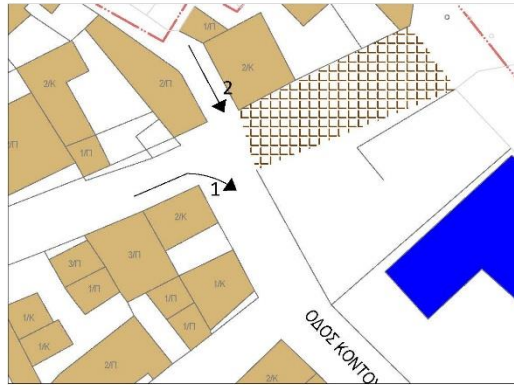
[illegible]

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							Αρ.Φύλλου:
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Άμφισσα			Ημερομηνία :	11/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ωρες :	08:30 - 09:30		
Οδός :	Κόμβος Γ. Κωττορού - Φυλάθεου Επ. Σαλώνων			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	2						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΟΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	ΙΧ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
08:00-08:45	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	7 οχ/15λεπτο 7 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
9							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
08:50-09:05	4 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	8 οχ/15λεπτο 8 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
11							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
09:10-09:25	3 οχ/15λεπτο 1.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	6 οχ/15λεπτο 6 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 2 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	2 ΜΕΑ/15λεπτο
10.5							
Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο							
	12.0 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	28.0 οχ/ώρα	2.7 οχ/ώρα	1.3 οχ/ώρα	0.0 οχ/ώρα	45.3
40.66666667							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
	26.5	2.9	61.8	5.9	2.9	0.0	100.0
2.9							

[illegible]

[illegible]

Κόμβος Κ30: Κοντού – Βασιλοπούλου



DO NOTHING
KAIMAKA 1:500

						Αρ.Φύλλου:	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :		Αμφισσα		Ημερομηνία :		7/4/2016	
Περιοχή :		Δ. Δελφών		Ώρες :		10:30 - 11:30	
Οδός :		Κόμβος Κοντού - Βασιλοπούλου			Καιρός :		Αίθριος
Κίνηση :		1					
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΟΡΟΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
10:30-10:45	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	4 οχ/15λεπτο 4 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
10:50-11:05	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	5 οχ/15λεπτο 5 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	5.5						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
11:10-11:25	2 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	4 οχ/15λεπτο 4 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	6						
	Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
6.7 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα 17.3 οχ/ώρα 1.3 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα 0.0 οχ/ώρα							Σύνολο οχ/ώρα 25.3
22							
Σύνολο ΜΕΑ/ώρα							
Ποσοστιαία σύνθεση/ώρα							
26.3 0.0 68.4 5.3 0.0 0.0							100.0
0.0							

[illegible]

Κόμβος Κ31: Πανουργιά - Κ. Σαθά



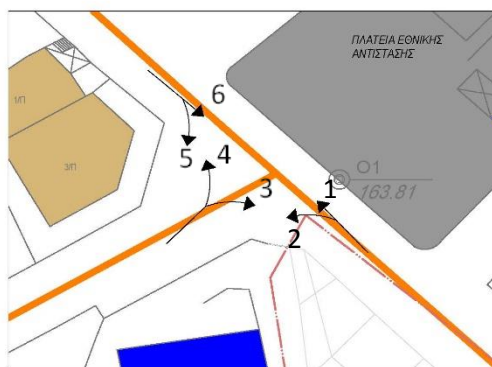
DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

							Αρ.Φύλλου:
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ							
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΛΩΡΙΔΑ							
Πόλη :	Αμφισσα			Ημερομηνία :	7/4/2016		
Περιοχή :	Δ. Δελφών			Ώρες :	10:30 - 11:30		
Οδός :	Κόμβος Πανουργιά - Κ. Σαθά			Καιρός :	Αίθριος		
Κίνηση :	1						
Απογραφείας :							
ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							
ΩΡΕΣ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΑΞΙ	Ι.Χ.	ΕΛΑΦΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΒΑΡΕΑ ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΡΕΩΝ
10:30-10:45	1 οχ/15λεπτο 0.5 ΜΕΑ/15/λεπτο	1 οχ/15λεπτο 1 ΜΕΑ/15/λεπτο	9 οχ/15λεπτο 9 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 οχ/15λεπτο 0 ΜΕΑ/15/λεπτο	0 ΜΕΑ/15λεπτο
	10.5 Σύνολο ΜΕΑ/15λεπτο						
				</			

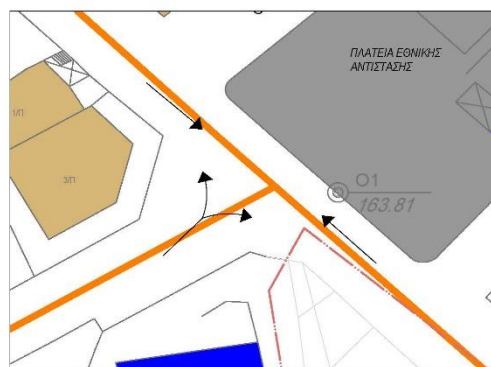
[illegible]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ				
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ				
ΚΟΜΒΟΣ 1 Καραϊσκάκη - Σαλώνων				
Υφιστάμενη Κατάσταση				
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Καραισκάκη (προς Σαλώνων) (3)		Από οδό Καραισκάκη (προς Σαλώνων) (4)
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα		Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V _x :	58.67	V _x : 30
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} :	6.2	t _{c,base} : 7.1
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	t _{f,base} :	3.3	t _{f,base} : 3.5
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G:	0	G: 0
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	P _{HV} :	0.068	P _{HV} : 0
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	V _{c,x} :	181.67	V _{c,x} : 444.34
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} :	0.000	t _{c,T} : 1.000
4.	Αριστερές στροφές	t _{3,LT} :	0.000	t _{3,LT} : 0.700
5.	Βαρέα Οχήματα	t _{f,HV} :	0.900	t _{f,HV} : 0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1.	Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	t _{c,x} =	6.27	t _{c,x} = 5.40
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	t _{f,x} =	3.36	t _{f,x} = 3.50
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	c _{p,x} =	848.69	c _{p,x} = 650.44
4.	Μήκος ουράς	Q ₉₅ =	0.22	Q ₉₅ = 0.14
5.	Καθυστερήση	d=	9.56	d= 10.80
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	A		B

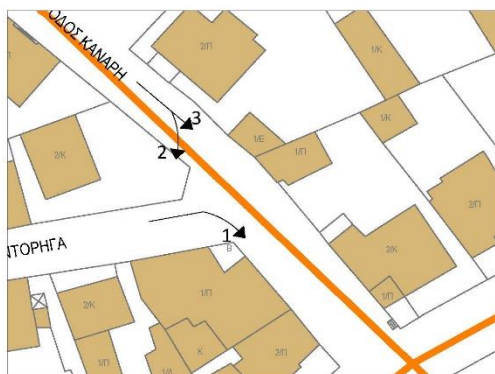


DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

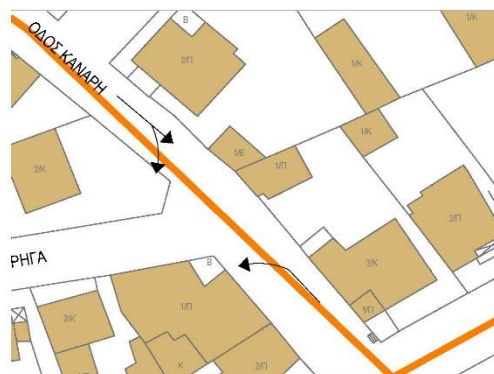


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ		
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΕ		
ΚΟΜΒΟΣ 2 Κανάρη - Κοντορήγα		
Υφιστάμενη Κατάσταση		
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Κοντορήγα (προς Κανάρη) (1)
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη απ ό δευτερεύουσα
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 37.33
2.	Αριθμός λωρίδων	N : 1
3.	Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5
4.	Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 7.1
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3.5
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0.033
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 31.33
9.	Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1.	Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1.000
2.	Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0.000
3.	Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0.000
4.	Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0.000
5.	Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1.	Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 7.13
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3.53
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 973.33
4.	Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.12
5.	Καθυστέρηση	d : 8.85
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



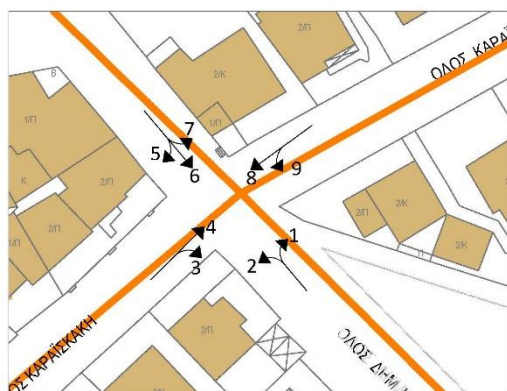
SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

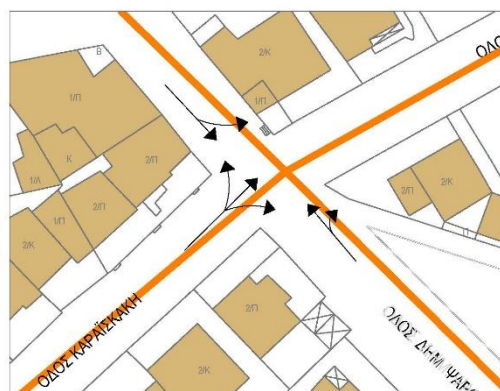
ΚΟΜΒΟΣ 3 Καραϊσκάκη - Ψαρού

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ				
		Από οδό Κανάρη (προς Καραϊσκάκη) (5)	Από οδό Κανάρη (προς Καραϊσκάκη) (7)	Από οδό Κανάρη (προς Ψαρών) (6)
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη απ ό δευτερεύουσα	Αριστερόστροφη απ ό δευτερεύουσα	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V _x : 11.33	V _x : 27.33	V _x : 20
2.	Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1
3.	Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3.5	W: 3.5	W: 3.5
4.	Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	tc,base: 6.2	tc,base: 7.1	tc,base: 6.5
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	tf,base: 3.3	tf,base: 3.5	tf,base: 4
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0.02	G: 0	G: 0
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0	PHV: 0	PHV: 0
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	V _{c,x} : 116.66	V _{c,x} : 198.28	V _{c,x} : 196
9.	Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ				
1.	Βαρέα Οχήματα	tc,HV: 1.000	tc,HV: 1.000	tc,HV: 1.000
2.	Κατά μήκος κλίση	tc,G: 0.100	tc,G: 0.000	tc,G: 0.100
3.	Αποδοχή του tc σε δύο φάσεις	tc,T: 0.000	tc,T: 1.000	tc,T: 1.000
4.	Αριστερές στροφές	t3,LT: 0.000	t3,LT: 0.000	t3,LT: 0.000
5.	Βαρέα Οχήματα	tf,HV: 0.900	tf,HV: 0.900	tf,HV: 0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1.	Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	tc,x= 6.20	tc,x= 6.10	tc,x= 5.50
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	tf,x= 3.30	tf,x= 3.50	tf,x= 4.00
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	cp,x= 940.85	cp,x= 808.18	cp,x= 742.38
4.	Μήκος ουράς	Q ₉₅ = 0.04	Q ₉₅ = 0.10	Q ₉₅ = 0.08
5.	Καθυστέρηση	d= 8.87	d= 9.61	d= 9.98
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	A	A	A

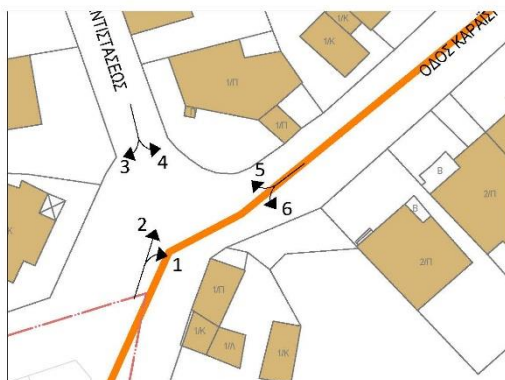


DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ			
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ			
ΚΟΜΒΟΣ 4 Καραϊσκάκη - Εθνικής Αντιστάσεως			
Υφιστάμενη Κατάσταση			
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Εθ.Αντίστασης (προς Καραϊσκάκη) (3)	Από οδό Εθ.Αντίστασης (προς Καραϊσκάκη) (4)	
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα	Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 43.33	V_x : 39.34	
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1	
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5	W : 3.5	
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6.2	$t_{c,base}$: 7.1	
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3.3	$t_{f,base}$: 3.5	
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0.03	G : 0	
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0.03	P_{HV} : 0.107	
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 70.34	$V_{c,x}$: 269.01	
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	$t_{c,T}$: 0.000	$t_{c,T}$: 1.000	
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0.000	$t_{3,LT}$: 0.700	
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0.900	$t_{f,HV}$: 0.900	
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ			
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6.23	$t_{c,x}$: 5.51	
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3.33	$t_{f,x}$: 3.60	
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 989.52	$c_{p,x}$: 756.45	
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.14	Q_{95} : 0.16	
5. Καθυστερήση	d : 8.80	d : 10.02	
6. Στάθμη εξυπηρέτησης	A	B	



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

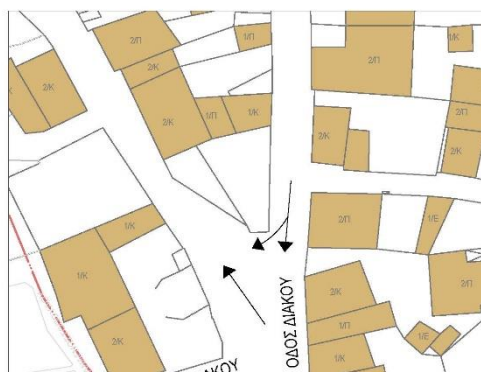


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ				
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ				
ΚΟΜΒΟΣ 5 Διάκου-Μαχαίρα				
Υφιστάμενη Κατάσταση				
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Διάκου (προς Μαχαίρα) (2)		Από οδό Διάκου (προς Μαχαίρα) (3)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30		Αριστερόστροφη από κύρια		Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)		V_x :	25.34	V_x : 21.33
2. Αριθμός λωρίδων		N:	1	N: 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)		W:	3	W: 3
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$:	4.1		$t_{c,base}$: 6.2
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$:	2.2		$t_{f,base}$: 3.3
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G:	0		G: 0.02
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} :	0		P_{HV} : 0
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$:	37.33		$V_{c,x}$: 37.33
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	$t_{c,x}$:	3.10		$t_{c,x}$: 6.20
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$:	2.20		$t_{f,x}$: 3.30
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$:	1602.74		$c_{p,x}$: 1040.58
4. Μήκος ουράς	Q_{95} :	0.05		Q_{95} : 0.06
5. Καθυστέρηση	d:	7.28		d: 8.53
6. Στάθμη εξυπηρέτησης		A		A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ						
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ						
ΚΟΜΒΟΣ 6 Κανάρη - Εθν. Αντιστάσεως						
Υφιστάμενη Κατάσταση						
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Κανάρη (προς Εθν. Αντιστάσεως) (4)	Από οδό Κανάρη (προς Εθν. Αντιστάσεως) (6)	Από οδό Κανάρη (προς Κανάρη) (5)		
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα	Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα		
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V _x : 17.33	V _x : 14	V _x :	23.34	
2.	Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N:	1	
3.	Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3.5	W: 3.5	W:	3.5	
4.	Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	tc,base: 6.2	tc,base: 7.1	tc,base:	6.5	
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	tf,base: 3.3	tf,base: 3.5	tf,base:	4	
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G:	0	
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0	PHV: 0	PHV:	0.056	
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	Vc,x: 105.34	Vc,x: 326.02	Vc,x:	333.34	
9.	Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T:	1	
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ						
1.	Βαρέα Οχήματα	tc,HV: 1.000	tc,HV: 1.000	tc,HV:	1.000	
2.	Κατά μήκος κλίση	tc,G: 0.000	tc,G: 0.000	tc,G:	0.000	
3.	Αποδοχή του tc σε δύο φάσεις	tc,T: 0.000	tc,T: 1.000	tc,T:	1.000	
4.	Αριστερές στροφές	t3,LT: 0.000	t3,LT: 0.000	t3,LT:	0.000	
5.	Βαρέα Οχήματα	tf,HV: 0.900	tf,HV: 0.900	tf,HV:	0.900	
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ						
1.	Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	tc,x= 6.20	tc,x= 6.10	tc,x=	5.56	
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	tf,x= 3.30	tf,x= 3.50	tf,x=	4.05	
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	cp,x= 954.55	cp,x= 690.77	cp,x=	637.20	
4.	Μήκος ουράς	Q95= 0.06	Q95= 0.06	Q95=	0.11	
5.	Καθυστέρηση	d= 8.84	d= 10.32	d=	10.86	
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	A	B		B	



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

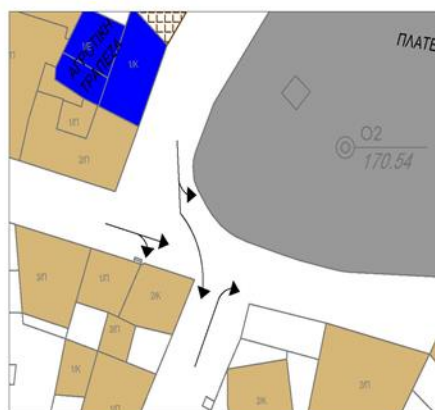


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

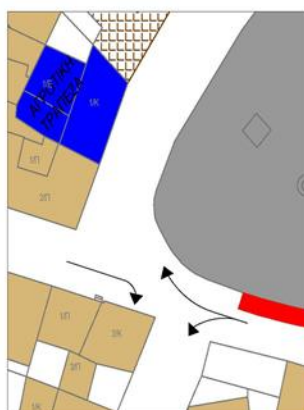
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ 7 Ανδρούτσου - Πλατεία Ησαΐα

Υφιστάμενη Κατάσταση

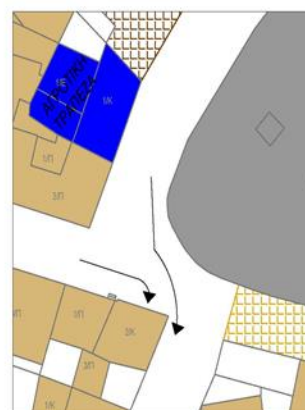
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Ανδρούτσου (ευθεία κίνηση) (3)	Ανδρούτσου (προς Εθν. Αντίστασης) (2)
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 164.67	V_x : 38
2.	Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1
3.	Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5	W : 3.5
4.	Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6.5	$t_{c,base}$: 6.2
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3.3
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0.015	P_{HV} : 0
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 367.33	$V_{c,x}$: 142
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	$t_{c,x}$: 6.20
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 4.01	$t_{f,x}$: 3.30
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 622.71	$c_{p,x}$: 911.04
4.	Μήκος ουράς	Q_{95} : 1.07	Q_{95} : 0.13
5.	Καθυστέρηση	d : 12.86	d : 9.12
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	B	A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ 8 Γιδογιάννου - Σαλώνων

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Γιδογιάννου (προς Σαλώνων) (7)	Από οδό Γιδογιάννου (ευθεία κίνηση) (8)	Από οδό Γιδογιάννου (προς Σαλώνων) (9)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη απ'ό δευτερεύουσα	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	Αριστερόστροφη απ'ό δευτερεύουσα
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 77.33	V_x : 62.67	V_x : 46.67
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1	N : 1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5	W : 3.5	W : 3.5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6.2	$t_{c,base}$: 6.5	$t_{c,base}$: 7.1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3.3	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3.5
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0.016	P_{HV} : 0	P_{HV} : 0
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 205	$V_{c,x}$: 696.34	$V_{c,x}$: 677
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ			
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 0.000	$t_{c,HV}$: 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
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0.000	$t_{c,T}$: 1.000	$t_{c,T}$: 1.000
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	$t_{c,x}$: 6.20	$t_{c,x}$: 5.50	$t_{c,x}$: 6.10
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3.31	$t_{f,x}$: 4.00	$t_{f,x}$: 3.50
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 837.35	$c_{p,x}$: 446.12	$c_{p,x}$: 445.81
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.30	Q_{95} : 0.49	Q_{95} : 0.35
5. Καθυστέρηση	d : 9.74	d : 14.39	d : 14.02
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>	A	B	B

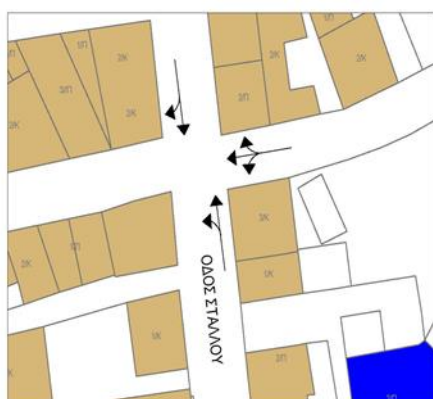


DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

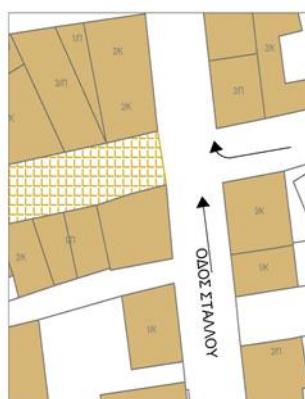


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

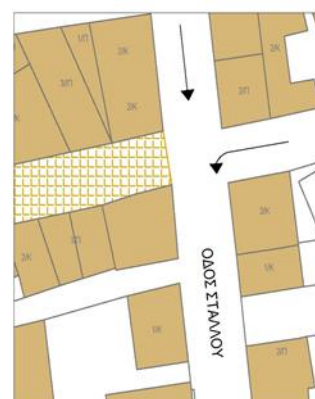
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ			
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ			
ΚΟΜΒΟΣ 9 Σταλλού - Μακρίδου			
Υφιστάμενη Κατάσταση			
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Μακρίδου (προς Σταλλού) (5)	Από οδό Μακρίδου (προς Σταλλού) (7)	
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα	Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 28	V_x : 29.33	
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1	
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5	W : 3.5	
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6.2	$t_{c,base}$: 7.1	
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3.3	$t_{f,base}$: 3.5	
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0.02	G : 0.02	
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0	P_{HV} : 0	
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 50	$V_{c,x}$: 280.33	
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	$t_{c,G}$: 0.100	$t_{c,G}$: 0.200	
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0.000	$t_{c,T}$: 1.000	
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	$t_{c,x}$: 6.20	$t_{c,x}$: 6.10	
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3.30	$t_{f,x}$: 3.50	
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 1023.98	$c_{p,x}$: 730.54	
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.08	Q_{95} : 0.13	
5. Καθυστέρηση	d : 8.61	d : 10.13	
6. Στάθμη εξυπηρέτησης	A	B	



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

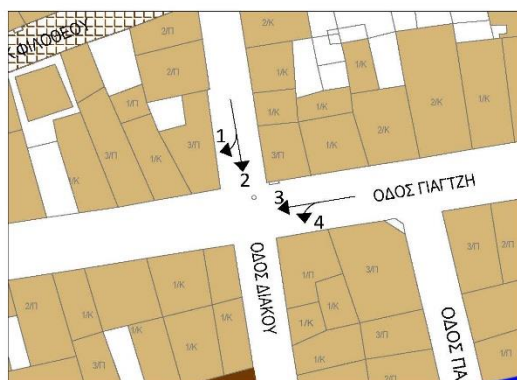


SCENARIO 2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

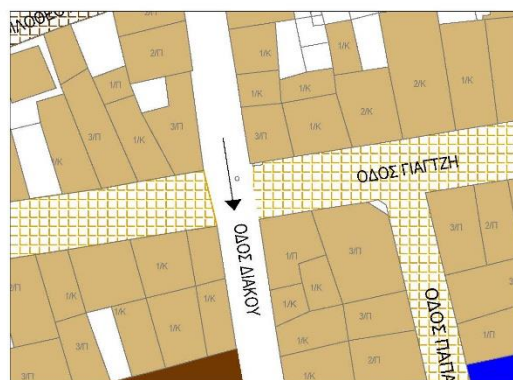
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ 10 Διάκου-Γιαντζή

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Γιατζή (προς Διάκου)	Από οδό Γιατζή (ευθεία κίνηση)
		(4)	(3)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30		Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 114.66	V_x : 55.33	
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1	
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5	W : 3.5	
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 7.1	$t_{c,base}$: 6.5	
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3.5	$t_{f,base}$: 4	
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0.02	G : 0.02	
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0	P_{HV} : 0.021	
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 64.34	$V_{c,x}$: 72	
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	$t_{c,G}$: 0.200	$t_{c,G}$: 0.200	
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 1.000	$t_{c,T}$: 1.000	
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	$t_{c,x}$: 6.10	$t_{c,x}$: 5.53	
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3.50	$t_{f,x}$: 4.02	
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 951.41	$c_{p,x}$: 834.72	
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.41	Q_{95} : 0.21	
5. Καθυστέρηση	d : 9.30	d : 9.62	
6. Στάθμη εξυπηρέτησης	A	A	



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ		
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ		
ΚΟΜΒΟΣ 11 Πανουργιά - Φιλοθέου Επ. Σαλώνων		
Υφιστάμενη Κατάσταση		
Από οδό Επ. Σαλώνων (προς Πανουργιά) (5)		
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x :	22
2. Αριθμός λωρίδων	N :	1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W :	3.5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$:	6.2
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$:	3.3
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G :	0.02
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} :	0
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$:	34.67
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T :	1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$:	1.000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$:	0.100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$:	0.000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$:	0.000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$:	0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$:	6.20
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$:	3.30
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$:	1044.07
4. Μήκος ουράς	Q_{95} :	0.06
5. Καθυστέρηση	d :	8.52
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>		A

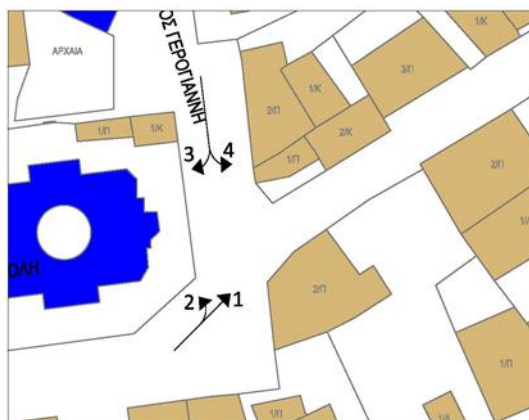


DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

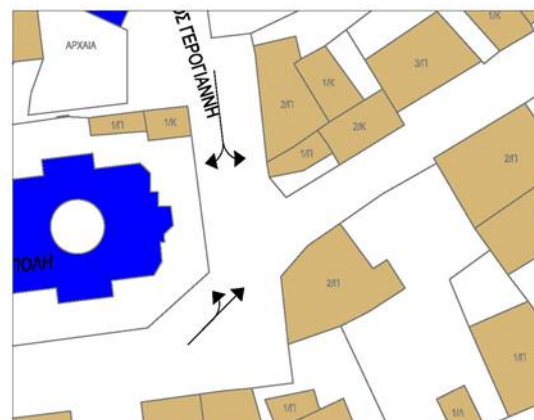


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ		
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ		
ΚΟΜΒΟΣ 12 Γερογιάννη - Βασιλοπούλου		
Υφιστάμενη Κατάσταση		
ΠΡΟΣΒΑΣΗ Από οδό Γερογιάννη (προς Βασιλοπούλου) (4)		
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Αριστερόστροφη από κύρια	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x :	10.66
2. Αριθμός λωρίδων	N :	1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W :	3.5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$:	4.1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$:	2.2
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G :	0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} :	0
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$:	82.67
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T :	1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$:	1.000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$:	0.000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$:	0.000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$:	0.000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$:	0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$:	4.10
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$:	2.20
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$:	1527.26
4. Μήκος ουράς	Q_{95} :	0.02
5. Καθυστέρηση	d :	7.37
6. Στάθμη εξυπηρέτησης		A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

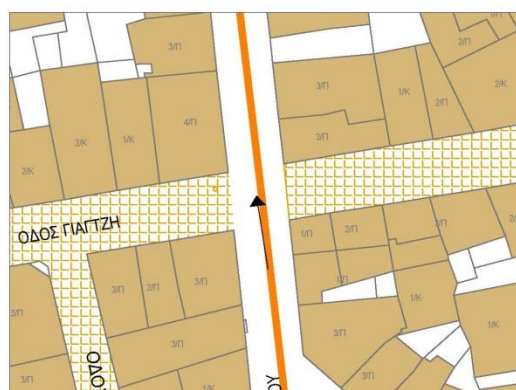
ΚΟΜΒΟΣ 13 Γάτου-Γιαντζή

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Γάτου (προς Γιατζή) (2)		Από οδό Γάτου (ευθεία κίνηση) (1)	
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα		Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V _x :	68.67	V _x :	131.33
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:	7.1	t _c ,base:	6.5
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	t _f ,base:	3.5	t _f ,base:	4
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G:	0	G:	0
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	P _{HV} :	0.036	P _{HV} :	0.09
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	V _{c,x} :	82	V _{c,x} :	90
9.	Χρονική περίοδος (ώρες)	T:	1	T:	1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ					
1.	Βαρέα Οχήματα	t _c ,H _V :	1.000	t _c ,H _V :	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:	1.000
4.	Αριστερές στροφές	t ₃ ,L _T :	0.000	t ₃ ,L _T :	0.000
5.	Βαρέα Οχήματα	t _f ,H _V :	0.900	t _f ,H _V :	0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ					
1.	Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	t _c ,x=	6.14	t _c ,x=	5.59
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	t _f ,x=	3.53	t _f ,x=	4.08
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	c _p ,x=	922.33	c _p ,x=	806.88
4.	Μήκος ουράς	Q ₉₅ =	0.24	Q ₉₅ =	0.58
5.	Καθυστέρηση	d=	9.22	d=	10.33
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	A		B	



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



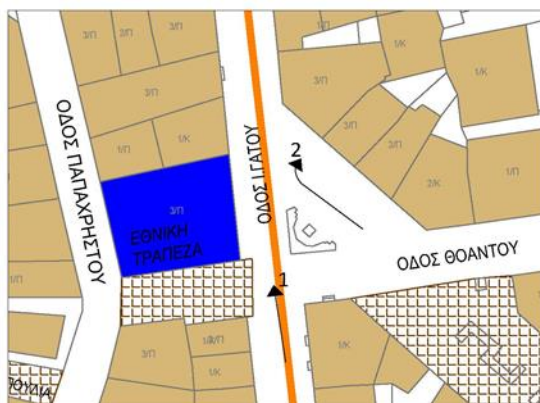
SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

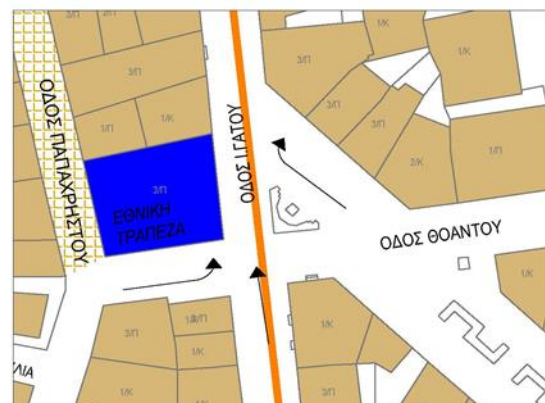
ΚΟΜΒΟΣ 14 Γάτου-Θοάντου

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Θοάντου (προς Γάτου) (2)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30		Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x :	82
2. Αριθμός λωρίδων	N :	1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W :	3.5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$:	6.2
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$:	3.3
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G :	0.03
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} :	0.015
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$:	102.67
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T :	1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$:	1.000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$:	0.100
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$:	0.000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$:	0.000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$:	0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$:	6.22
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$:	3.31
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$:	953.58
4. Μήκος ουράς	Q_{95} :	0.28
5. Καθυστέρηση	d :	9.13
6. Στάθμη εξυπηρέτησης		A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

ΚΟΜΒΟΣ 15 Αθανασοπούλου - Φρουρίου

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ **Από οδό Φιλ.
Επισκόπου (προς
Αθανασοπούλου)
(3)**

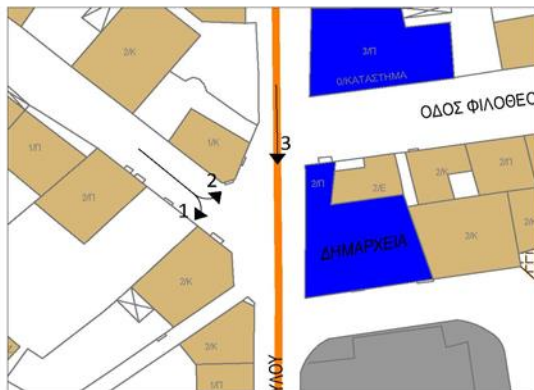
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x :	52.67
2. Αριθμός λωρίδων	N :	1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W :	3.5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$:	7.1
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$:	3.5
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G :	0.05
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} :	0
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$:	15.33
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T :	1

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ

1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$:	1.000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$:	0.200
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$:	1.000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$:	0.700
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$:	0.900

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$:	5.41
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$:	3.50
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$:	1012.66
4. Μήκος ουράς	Q_{95} :	0.16
5. Καθυστέρηση	d :	8.75
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>		A

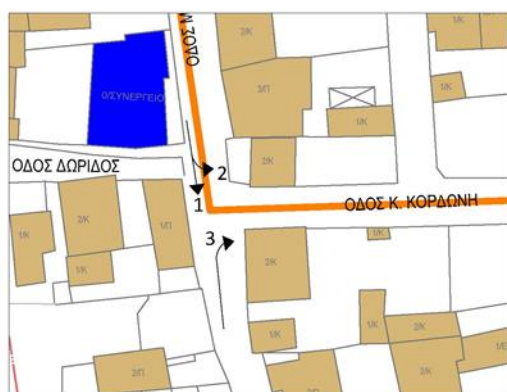


DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

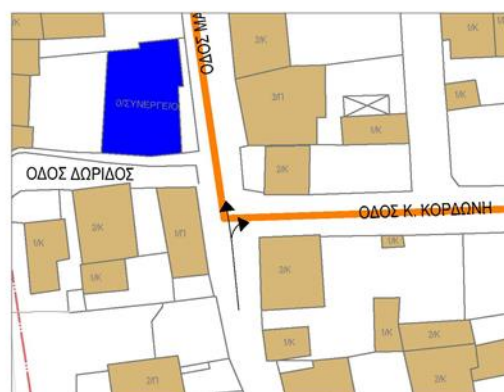


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ		
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ		
ΚΟΜΒΟΣ 18 Κορδώνη-Μαχαιρά		
Υφιστάμενη Κατάσταση		
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Μαχαιρά (προς Κορδώνη) (3)
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 25.33
2.	Αριθμός λωρίδων	N : 1
3.	Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5
4.	Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6.2
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3.3
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0.02
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 23.33
9.	Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1.	Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$: 1.000
2.	Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$: 0.100
3.	Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$: 0.000
4.	Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0.000
5.	Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1.	Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 6.20
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3.30
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 1059.18
4.	Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.07
5.	Καθυστέρηση	d : 8.48
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



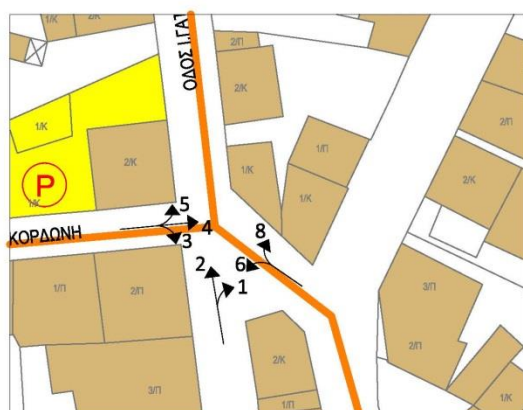
SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

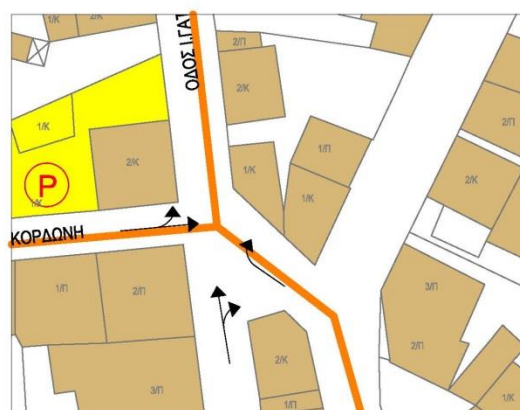
ΚΟΜΒΟΣ 19 Κορδώνη-Γάτου

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Κορδώνη (προς Γάτου) (5)	Από οδό Κορδώνη (ευθεία κίνηση) (4)	Από διασταύρωση (προς Γάτου) (8)
	Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα
1.	Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V _x : 5.33	V _x : 38	V _x : 46
2.	Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	N: 1
3.	Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3	W: 3	W: 3.5
4.	Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	tc,base: 7.1	tc,base: 6.5	tc,base: 6.2
5.	Βασικός χρονικός διαχωρισμός	tf,base: 3.5	tf,base: 4	tf,base: 3.3
6.	Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0	G: 0.05
7.	Αναλογία βαρέων οχημάτων	PHV: 0	PHV: 0.067	PHV: 0
8.	Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	Vc,x: 73.34	Vc,x: 45.34	Vc,x: 39.34
9.	Χρονική περίοδος (ώρες)	T: 1	T: 1	T: 1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ				
1.	Βαρέα Οχήματα	tc,HV: 1.000	tc,HV: 1.000	tc,HV: 1.000
2.	Κατά μήκος κλίση	tc,G: 0.000	tc,G: 0.000	tc,G: 0.100
3.	Αποδοχή του tc σε δύο φάσεις	tc,T: 1.000	tc,T: 1.000	tc,T: 0.000
4.	Αριστερές στροφές	t3,LT: 0.000	t3,LT: 0.000	t3,LT: 0.000
5.	Βαρέα Οχήματα	tf,HV: 0.900	tf,HV: 0.900	tf,HV: 0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ				
1.	Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	tc,x= 6.10	tc,x= 5.57	tc,x= 6.21
2.	Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	tf,x= 3.50	tf,x= 4.06	tf,x= 3.30
3.	Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	cp,x= 941.14	cp,x= 847.91	cp,x= 1037.88
4.	Μήκος ουράς	Q95= 0.02	Q95= 0.14	Q95= 0.14
5.	Καθυστέρηση	d= 8.85	d= 9.44	d= 8.63
6.	Στάθμη εξυπηρέτησης	A	A	A

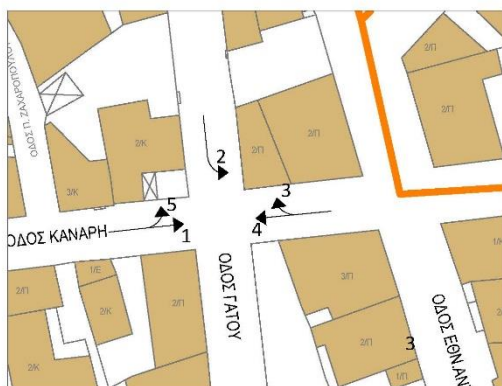


DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

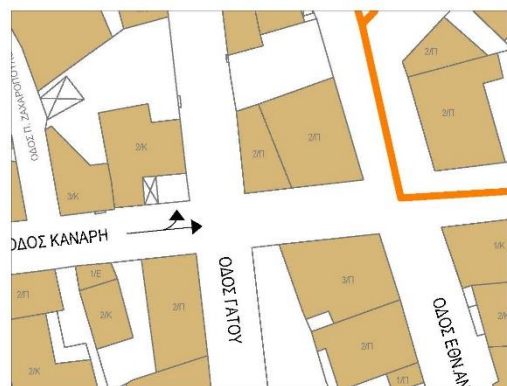


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ		
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ		
ΚΟΜΒΟΣ 20 Κανάρη-Γατου		
Υφιστάμενη Κατάσταση		
Από οδό Κανάρη (ευθεία κίνηση) ΠΡΟΣΒΑΣΗ (1)		
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x :	20
2. Αριθμός λωρίδων	N :	1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W :	3.5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$:	6.5
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$:	4
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G :	0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} :	0.063
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$:	26.66
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T :	1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$:	1.000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$:	0.000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$:	1.000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$:	0.000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$:	0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$:	5.56
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$:	4.06
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$:	864.46
4. Μήκος ουράς	Q_{95} :	0.07
5. Καθυστέρηση	d :	9.26
6. <u>Στάθμη εξυπηρέτησης</u>		A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ			
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ			
ΚΟΜΒΟΣ 21 Ανδρούτσου-Ι.Γατου			
Υφιστάμενη Κατάσταση			
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Γάτου (ευθεία κίνηση) (2)	Από οδό Γάτου (προς Ανδρούτσου) (1)	
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 66.67	V_x : 54.67	
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1	
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3	W : 3	
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 6.5	$t_{c,base}$: 6.2	
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3.3	
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0.02	G : 0.02	
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0	P_{HV} : 0.077	
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 221.33	$V_{c,x}$: 101.33	
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	$t_{c,G}$: 0.200	$t_{c,G}$: 0.100	
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	$t_{c,x}$: 5.50	$t_{c,x}$: 6.28	
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 4.00	$t_{f,x}$: 3.37	
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 723.75	$c_{p,x}$: 938.51	
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.30	Q_{95} : 0.19	
5. Καθυστέρηση	d : 10.48	d : 9.07	
6. Στάθμη εξυπηρέτησης	B	A	



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

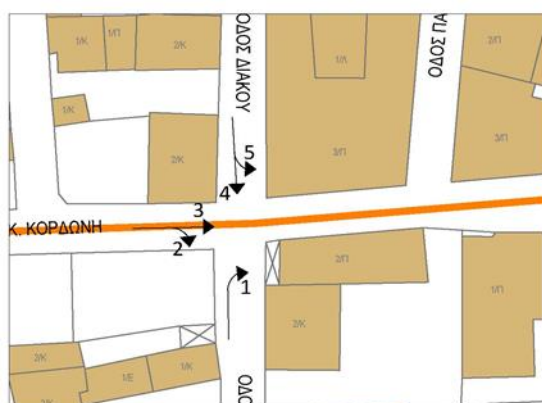


SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

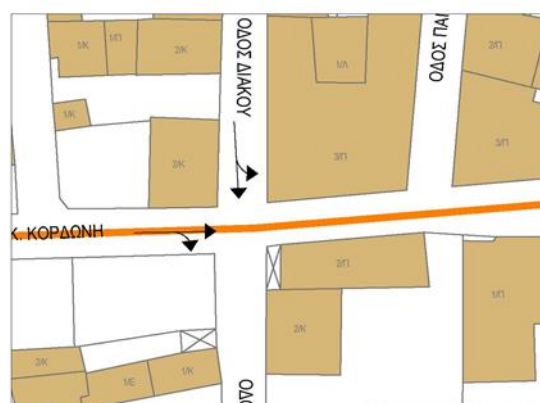
**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ 22 Διάκου-Κ.Κορδώνη**

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Κορδώνη (ευθεία κίνηση) (3)	Από οδό Κορδώνη (προς Διάκου) (2)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 7.33	V_x : 7.33
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	$t_{c,base}$: 6.2
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 4	$t_{f,base}$: 3.3
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0	G : 0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0	P_{HV} : 0
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 131.34	$V_{c,x}$: 25.33
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	$t_{c,x}$: 5.50	$t_{c,x}$: 6.20
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 4.00	$t_{f,x}$: 3.30
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 791.41	$c_{p,x}$: 1056.51
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.03	Q_{95} : 0.02
5. Καθυστέρηση	d : 9.59	d : 8.43
6. Στάθμη εξυπηρέτησης	A	A



DO NOTHING
ΚΑΙΜΑΚΑ 1:500



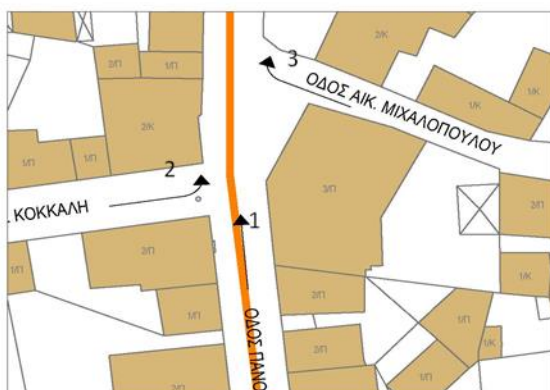
SCENARIO 1,2
ΚΑΙΜΑΚΑ 1:500

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

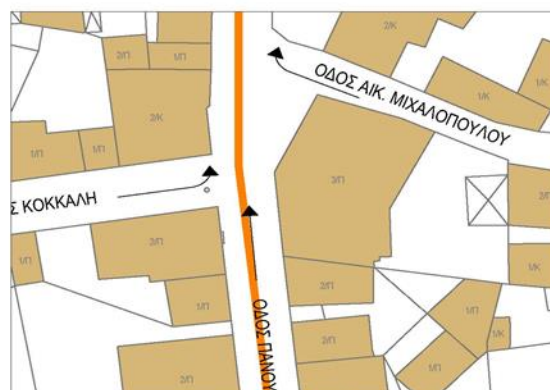
ΚΟΜΒΟΣ 26 Κοκκαλη-Πανουργια

Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Κοκκάλη (προς Πανουριά) (2)	Από οδό Μιχαλοπούλου (προς Πανουριά) (3)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30		Αριστερόστροφη από δευτερεύουσα	Δεξιόστροφη από δευτερεύουσα
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 38.67	$V_{x:(1+2)}$: 2.67	
2. Αριθμός λωρίδων	N: 1	N: 1	
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W: 3.5	W: 3.5	
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$: 7.1	$t_{c,base}$: 6.2	
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$: 3.5	$t_{f,base}$: 3.3	
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G: 0	G: 0.05	
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0	P_{HV} : 0	
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 45.33	$V_{c,x}$: 84	
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	$t_{c,T}$: 1.000	$t_{c,T}$: 0.000	
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0.700	$t_{3,LT}$: 0.000	
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$: 0.900	$t_{f,HV}$: 0.900	
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ			
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$: 5.40	$t_{c,x}$: 6.21	
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$: 3.50	$t_{f,x}$: 3.30	
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 982.29	$c_{p,x}$: 980.67	
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.12	Q_{95} : 0.01	
5. Καθυστέρηση	d= 8.82	d= 8.68	
6. Στάθμη εξυπηρέτησης	A	A	



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ			
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ			
ΚΟΜΒΟΣ 27 Κοππορού-Φιλόθεου Επ. Σαλώνων			
Υφιστάμενη Κατάσταση			
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Από οδό Επ.Σαλώνων (ευθεία κίνηση) (3)	Από οδό Επ.Σαλώνων (προς Κοππορού) (4)	
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30	Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα	Αριστερόστροφη απ'ό δευτερεύουσα	
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x : 58	V_x : 68.67	
2. Αριθμός λωρίδων	N : 1	N : 1	
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W : 3.5	W : 3.5	
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$tc,base$: 6.5	$tc,base$: 7.1	
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$tf,base$: 4	$tf,base$: 3.5	
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G : 0.05	G : 0.05	
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} : 0.021	P_{HV} : 0.036	
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$: 62.67	$V_{c,x}$: 51.67	
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T : 1	T : 1	
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ			
1. Βαρέα Οχήματα	tc,HV : 1.000	tc,HV : 1.000	
2. Κατά μήκος κλίση	tc,G : 0.200	tc,G : 0.200	
3. Αποδοχή του tc σε δύο φάσεις	tc,T : 1.000	tc,T : 1.000	
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$: 0.000	$t_{3,LT}$: 0.000	
5. Βαρέα Οχήματα	tf,HV : 0.900	tf,HV : 0.900	
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ			
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	tc,x : 5.53	tc,x : 6.15	
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	tf,x : 4.02	tf,x : 3.53	
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$: 842.33	$c_{p,x}$: 956.94	
4. Μήκος ουράς	Q_{95} : 0.22	Q_{95} : 0.23	
5. Καθυστέρηση	d : 9.59	d : 9.05	
6. Στάθμη εξυπηρέτησης	A	A	

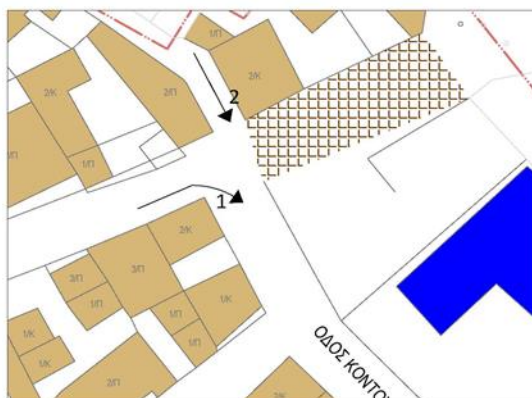


DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ		
ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΜΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ		
ΚΟΜΒΟΣ 30 Κοντού - Βασιλοπούλου		
Υφιστάμενη Κατάσταση		
ΠΡΟΣΒΑΣΗ		Από οδό Κόντου (ευθεία κίνηση) (2)
Τυπική Καθημερινή Τέταρτο αιχμής: 8:15-8:30		Ευθύγραμμη της δευτερεύουσα
1. Φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)	V_x :	8.67
2. Αριθμός λωρίδων	N :	1
3. Πλάτος λωρίδων (μ)	W :	3.5
4. Βασικό κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,base}$:	6.5
5. Βασικός χρονικός διαχωρισμός	$t_{f,base}$:	4
6. Κλίση (διαιρούμενη με το 100)	G :	0
7. Αναλογία βαρέων οχημάτων	P_{HV} :	0
8. Διασταυρούμενη ροή (ΜΕΑ/ώρα)	$V_{c,x}$:	22
9. Χρονική περίοδος (ώρες)	T :	1
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ		
1. Βαρέα Οχήματα	$t_{c,HV}$:	1.000
2. Κατά μήκος κλίση	$t_{c,G}$:	0.000
3. Αποδοχή του t_c σε δύο φάσεις	$t_{c,T}$:	1.000
4. Αριστερές στροφές	$t_{3,LT}$:	0.000
5. Βαρέα Οχήματα	$t_{f,HV}$:	0.900
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
1. Κρίσιμο κυκλοφοριακό κενό	$t_{c,x}$:	5.50
2. Χρονικός διαχωρισμός ακολουθίας	$t_{f,x}$:	4.00
3. Βασική κυκλοφοριακή ικανότητα	$c_{p,x}$:	880.93
4. Μήκος ουράς	Q_{95} :	0.03
5. Καθυστέρηση	d :	9.13
6. Στάθμη εξυπηρέτησης		A



DO NOTHING
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500



SCENARIO 1,2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500