

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		
ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: <u>ΜΕΛΕΤΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΠΕΡΙΓΙΑΛΙΟΥ</u>		
<u>ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ</u>		
ΘΕΜΑ ΤΕΥΧΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ	
ΕΚΘΕΣΗ	A.1	
ΑΝΑΔΟΧΟΣ		
ΓΕΩΑΠΟΔΟΣΗ ΑΕΜΓΕ		
ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ: Αρ. Απόφασης		
Συντάχθηκε	Ημερομηνία/...../2023	ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΑΣΤΙΚΗ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΗΜ. ΤΟΥΝΑΡΗ 25 - 165 62 ΓΛΥΦΑΔΑ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ ΤΗΛ. 215 2154808 ΑΦΜ: 997038605 - ΔΟΥ: ΓΛΥΦΑΔΑΣ - ΓΕΜΗ: 143106245030
Ελέγχθηκε	Ημερομηνία/...../2023	
Θεωρήθηκε	Ημερομηνία/...../2023	

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	4
Συμβατικά στοιχεία της μελέτης	4
Λοιπά στοιχεία που ελήφθησαν υπόψιν	4
Αντικείμενο της μελέτης-Σκοπός	5
Ανθρωπογενές Περιβάλλον	5
Χαρακτηριστικά περιοχής.....	5
Διοικητική διάρθρωση	6
Δημογραφικά χαρακτηριστικά	6
Υφιστάμενες χρήσεις γης-Πολυεοδομικός σχεδιασμός.....	8
Οδικό δίκτυο.....	12
Στάθμευση	13
Λειτουργική κατάταξη οδού.....	15
Έτος-στόχος	15
Κυκλοφοριακή Θεώρηση	16
Διαθέσιμα στοιχεία	16
Κυκλοφοριακά προβλήματα περιοχής επέμβασης	16
Αποτελέσματα κυκλοφοριακών μετρήσεων	16
Κυκλοφοριακός φόρτος σχεδιασμού	19
Εκτίμηση κυκλοφοριακών φόρτων και ροών πεζών.....	21
Ταχύτητες κύριας και λοιπών συμβαλλουσών οδών.....	69
Εφαρμοστέοι κανονισμοί-οδηγίες.....	81
Οριακά στοιχεία μελέτης-αποκλίσεις.....	82
Ταχύτητα σχεδιασμού.....	82
Τυπική διατομή κύριας και συμβαλλουσών οδών	82
Γεωμετρικά στοιχεία κύριας και λοιπών συμβαλλουσών οδών	82
Γεωμετρικά χαρακτηριστικά κόμβων	84
Έλεγχος κριτηρίων ασφαλείας κατά ΟΜΟΕ-Χ.....	87
Όχημα σχεδιασμού – Επιτρεπόμενες συνθήκες στις γωνίες στροφής του κόμβου.....	87
Χαρακτηριστικά και περιορισμοί τοπικοί και διαθέσιμων χώρων προς απαλλοτρίωση	87
Διαμορφώσεις ισόπεδων κόμβων	88
Χωματοургικές εργασίες	88
Οδοστρώματα.....	88
Τεχνικά Έργα.....	88

Δευτερεύουσες οδοί	88
Κανονισμοί εκπόνησης-Οριακά στοιχεία μελέτης-αποκλίσεις από τα πρότυπα	88
Τυπικές διατομές & Λοιπές διαμορφώσεις.....	89
Περιγραφή των Έργων-Δευτερεύοντες κόμβοι και συνδέσεις	89
Ορατότητα οδών	89
Δίκτυα ΟΚΩ.....	89
Δαπάνη για μετάθεση δικτύων ΟΚΩ	89
Δαπάνη για αρχαιολογικές έρευνες	89
Συνοπτική περιγραφή της κατασκευής.....	89

Εισαγωγή

Η μελέτη του οδικού άξονα Περιγιαλίου είναι ένα από τα βασικότερα έργα υποδομής για την ανάπτυξη της τελευταίας χρονολογικά –αν και όχι και τόσο πρόσφατη χρονικά– επέκτασης της πόλης της Καβάλας στον τελευταίο ζωτικό χώρο για την οικιστική της ανάπτυξη, στην περιοχή του Περιγιαλίου. Ο οδικός αυτός άξονας εκτείνεται από την περιοχή των νεκροταφείων στα ανατολικά μέχρι το σημείο της θέσης του κτιρίου της πρώην στρατολογίας στα δυτικά, διαμέσου των αθλητικών εγκαταστάσεων του γηπέδου «Ανθή Καραγιάννη» και του κλειστού κολυμβητηρίου, παρακάμπτοντας έτσι τον παραλιακό άξονα. Διαχρονικό απότοκο του χωρικού σχεδιασμού, προβλέπεται η δημιουργία του τόσο από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της εποχής της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, όσο και με το μεταγενέστερο αυτό που κυρώθηκε το 2013. Και τα δύο αυτά στρατηγικά χωρικά σχέδια, προέβλεψαν την μετακίνηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εντός του οικιστικού ιστού, αφήνοντας έτσι το παραλιακό μέτωπο ελεύθερο για αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση. Αυτό αποτελεί και το δυνατό σημείο της περιοχής του Περιγιαλίου και το οποίο αναμένεται να λειτουργήσει ως ατμομηχανή για την ανάπτυξη της περιοχής αλλά και της πόλης γενικότερα. Άλλωστε υπάρχει η βούληση για την ένταξη των δυο αυτών οδικών αξόνων με διαφορετικές βεβαία λειτουργίες στο επόμενο σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, προκειμένου να χρηματοδοτηθούν από το νέο ΕΣΠΑ 2023-2027.

Συμβατικά στοιχεία της μελέτης

Η μελέτη αυτή ανατέθηκε βάσει της σύμβασης μεταξύ του αναδόχου «ΓΕΩΑΠΟΔΟΣΗ ΑΕΜΓΕ» και της αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρείας «ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ», δυνάμει της από 12/08/2021 προγραμματικής σύμβασης μεταξύ του Δήμου Καβάλας και της «Βιώσιμης Πόλης», προκειμένου ο πρώτος να εκπονήσει και να ωριμάσει έργα με σκοπό την υποβολή προτάσεων σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της προγραμματικής περιόδου 2023-2027, μεταξύ των οποίων και η μελέτη με τίτλο «Μελέτη Οδικού Άξονα Περιγιαλίου». Η διάρκεια της σύμβασης άρχιζε από την υπογραφή της και τελειώνει στις 31/08/2023 σύμφωνα με την 55/2023 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Καβάλας (ΑΔΑ: 639ΞΩΕ6-50Ε).

Λοιπά στοιχεία που ελήφθησαν υπόψιν

Για την εκπόνηση της παρακάτω μελέτης ελήφθησαν υπόψιν:

- Το ρυμοτομικό σχέδιο Περιγιαλίου, π.δ της 15^{ης} Μαρτίου 1990 (ΦΕΚ 124 Δ' 1990)
- Το γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου Καβάλας (Γ.Π.Σ), αποφ. 5248π.ε./04-02-2013 (ΦΕΚ 69/ΑΑΠ/11-03-2013)
- Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Καβάλας

Αντικείμενο της μελέτης-Σκοπός

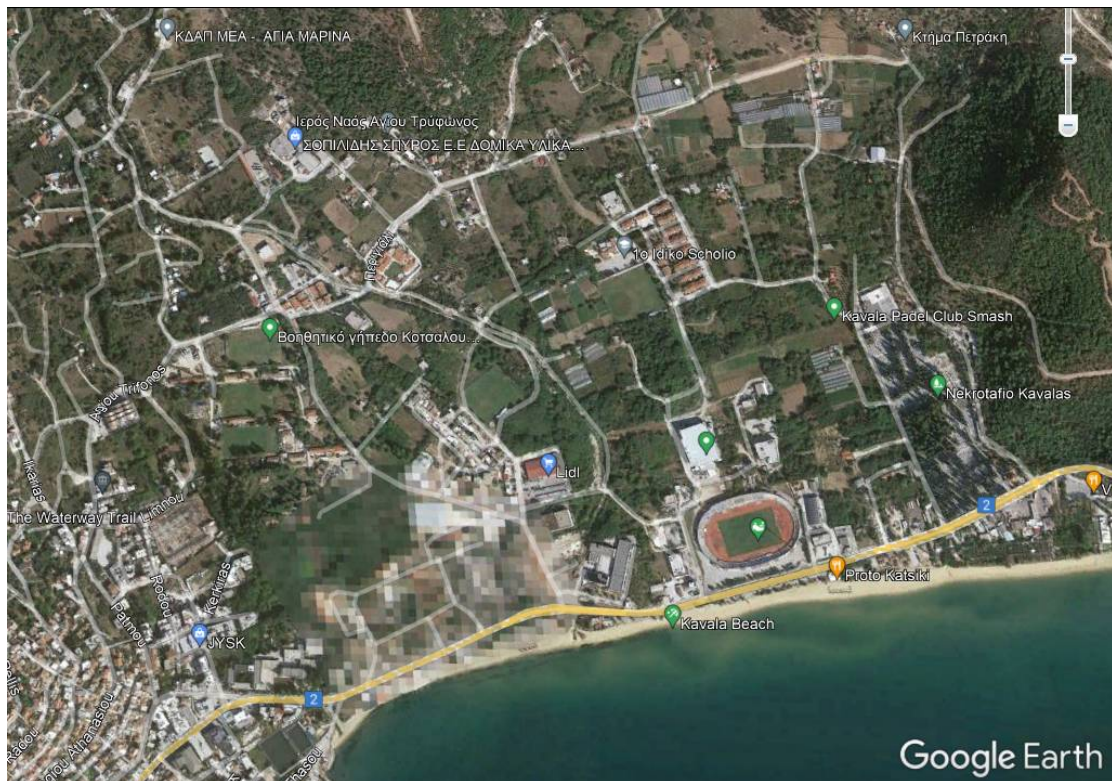
Αντικειμενικός σκοπός της μελέτης είναι η πραγμάτωση μιας εκ των δυο κύριων προβλέψεων του Χωρικού Σχεδιασμού για την περιοχή του Περιγιαλίου σε σχέση με τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό και τις οδικές υποδομές. Ανατρέχοντας στα κείμενα και τα σχέδια των δύο Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (τόσο του 1989 όσο και στην αναθεώρηση του 2013), ο χαρακτήρας των οποίων σύμφωνα με την νομολογία είναι και κατευθυντήριος και κανονιστικός ανάλογα με την περίπτωση, θα δει ότι το σχέδιο της ΠΕ Περιγιαλίου, προβλέπει την μετατόπιση του κύριου οδικού άξονα εισόδου στην πόλη από ανατολικά, από την παραλιακή περιοχή προς το εσωτερικό του οικιστικού ιστού και την μετατροπή του σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, με σκοπό την άμεση σύνδεση των παραλιακών οικοδομικών τετραγώνων με την ακτή.

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί η παραγωγή όλων εκείνων των υπολογισμών, των κειμένων και σχεδίων που προβλέπονται από την νομοθεσία και τις προδιαγραφές, προκειμένου να παραχθεί η οριστική μελέτη η οποία αφού λάβει τις απαραίτητες εγκρίσεις και υπαχθεί σε περιβαλλοντικό έλεγχο, να υποβληθεί στην συνέχεια σε χρηματοδοτούμενο πρόγραμμα του ΕΣΠΑ προκειμένου να υλοποιηθεί.

Ανθρωπογενές Περιβάλλον

Χαρακτηριστικά περιοχής

Ο υπό μελέτη οδικός άξονας εκτείνεται κατά μήκος της Πολεοδομικής Ενότητας του Περιγιαλίου, και ειδικότερα διατρέχει την περιοχή από το νότιο άκρο με διεύθυνση Ανατολικά-Δυτικά. Η περιοχή του Περιγιαλίου είναι περιοχή επέκτασης του Σχεδίου Πόλης της Καβάλας, το οποίο είναι απόρροια του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του 1987 (ΦΕΚ 221 Δ'1987). Εκτείνεται σε μια περιοχή 174 περίπου εκταρίων η οποία εντάχθηκε στο σχέδιο με το από 15/3/1990 π.δ (ΦΕΚ 124 Δ'1990).



Εικόνα 1. Περιοχή Περιγιαλίου

Στην σημερινή της εικόνα η περιοχή έχει δομηθεί σε μικρό βαθμό αλλά τα τελευταία χρόνια και μετά την κύρωση της Πράξης Εφαρμογής η δόμηση έχει επιταχυνθεί αισθητά. Περιλαμβάνει αρκετές υπερτοπικές λειτουργίες όπως το στάδιο «Ανή Καραγιάννη», το δημοτικό κολυμβητήριο, τα νεκροταφεία κλπ.

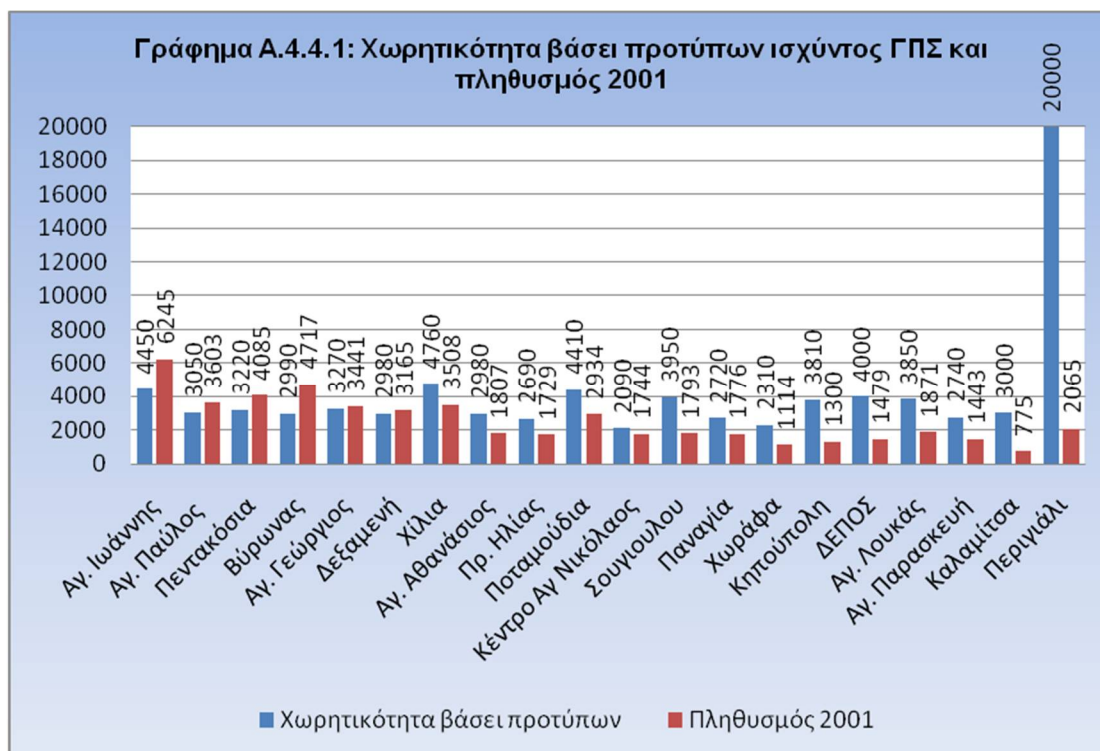
Στα δυτικά συνορεύει με την περιοχή των Σφαγείων και του Αγίου Αθανασίου, ανατολικά και βόρεια ορίζεται από δασικές εκτάσεις και νότια από τη θάλασσα. Σε μικρή απόσταση στα ανατολικά βρίσκεται ο οικισμός της Άσπρης Άμμου.

Διοικητική διάρθρωση

Η περιοχή του Περιγιαλίου αποτελεί την 20η Πολεοδομική Ενότητα του ΓΠΣ της πόλης του Δήμου Καβάλας. Διοικητικά ανήκει στον δήμο Καβάλας και στην Τοπική Κοινότητα Καβάλας.

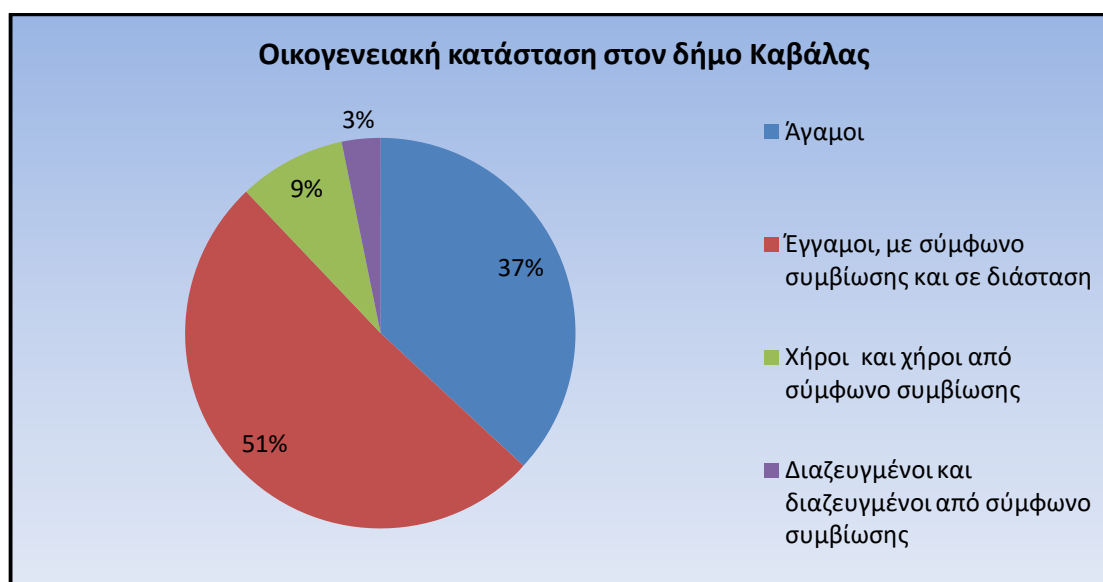
Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Η ΠΕ Περιγιαλίου όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα έχει έκταση 174,3 εκταρίων και περίπου 2100 κατοίκους. Η χωρητικότητα της περιοχής είναι 20.000 κάτοικοι πράγμα που σημαίνει ότι έχει εξαντληθεί μόνο το 10% αυτής, ο ρυθμός όμως αύξησης εγκατάστασης νέων κατοίκων στην περιοχή είναι μεγάλος.

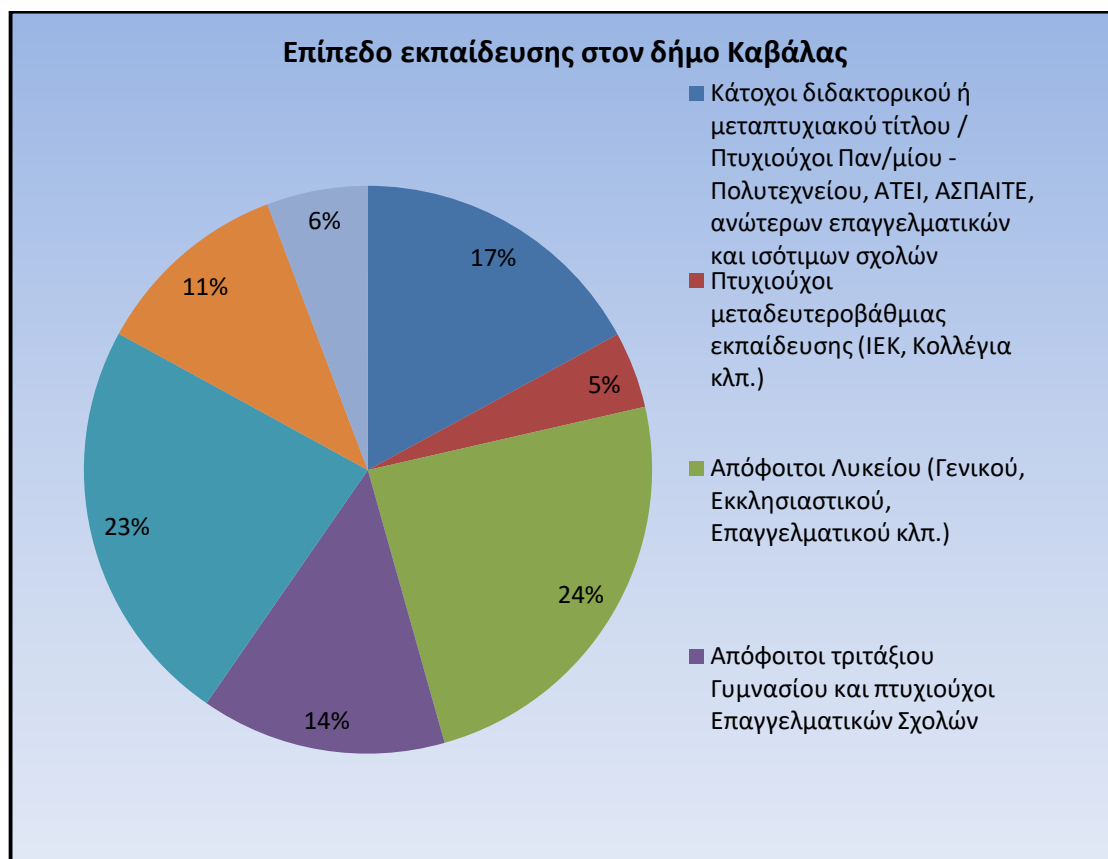


Γράφημα 1.Χωρητικότητα και πληθυσμός της ΠΕ Περιγαλίου

Όσον αφορά γενικά δημογραφικά στοιχεία, αυτά αφορούν το σύνολο της πόλης της Καβάλας και παρουσιάζονται σε γραφήματα παρακάτω η οικογενειακή κατάσταση, και το επίπεδο εκπαίδευσης.



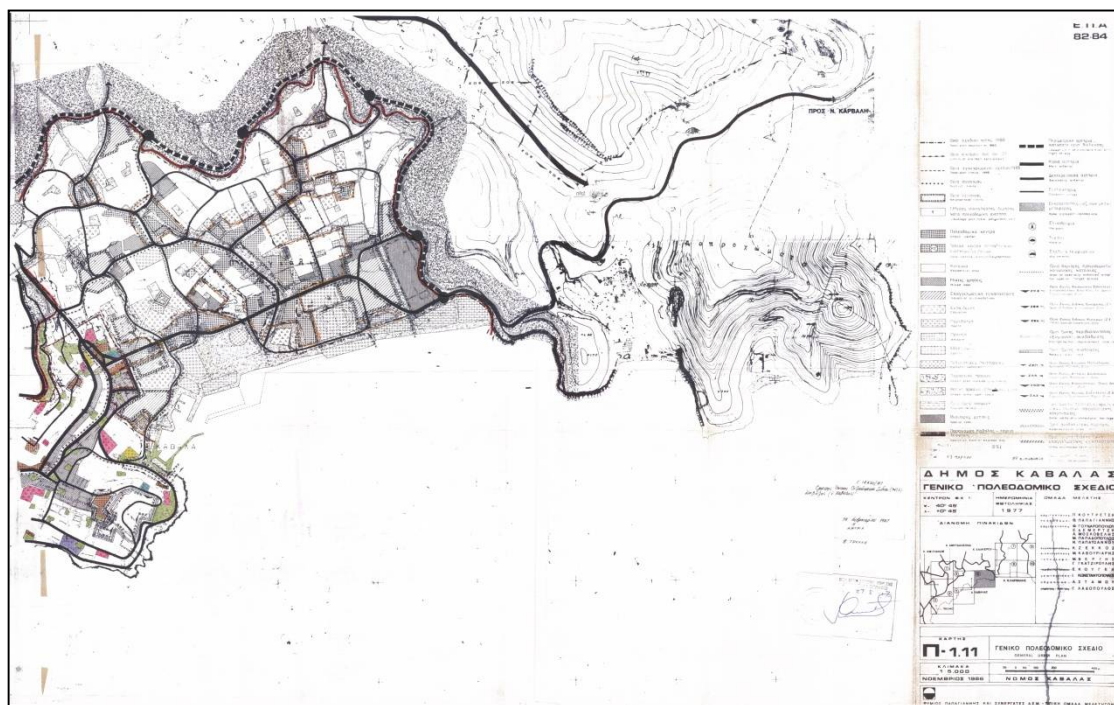
Γράφημα 2. Οικογενειακή κατάσταση στον δήμο Καβάλας



Γράφημα 3. Επίπεδο εκπαίδευσης

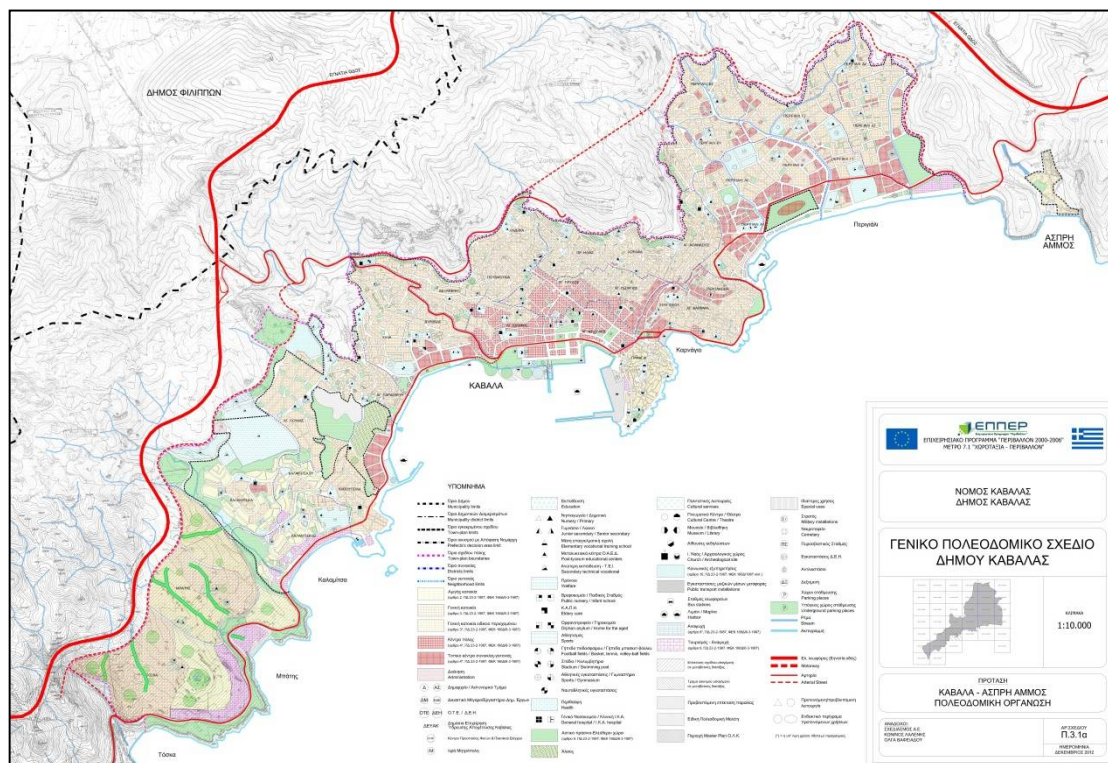
Υφιστάμενες χρήσεις γης-Πολεοδομικός σχεδιασμός

Με την Υπουργική Απόφαση ΠΕΧΩΔΕ 14420/508/18.2.87 «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Καβάλας (Ν. Καβάλας)» (ΦΕΚ 221/Δ/13.3.87) εγκρίθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης της Καβάλας, που προέβλεπε την επέκταση του σχεδίου πόλης στην περιοχή του Περιγιαλίου με διάφορες αστικές χρήσεις όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.



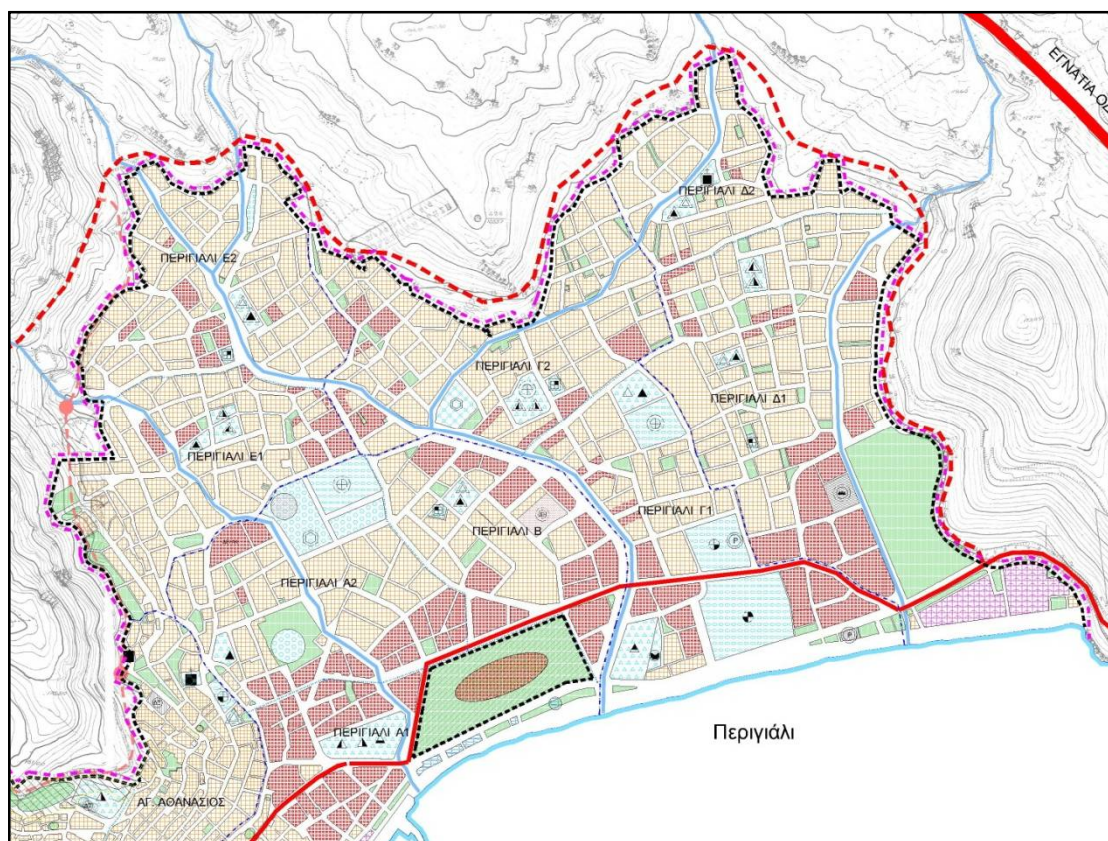
Εικόνα 2.Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο σύμφωνα με το νόμο 1337/1983

Με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας-Θράκης υπογράφηκε η Έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Καβάλας Νομού Καβάλας (σχ. αποφ. 5248π.ε./04-02-2013) και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 69/ΑΑΠ/11-03-2013. Οι προβλέψεις για την περιοχή του Περιγιαλίου και των προαναφερόμενων στρατοπέδων φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο σύμφωνα με το νόμο 2508/1997.

Με το π.δ της 15^{ης} Μαρτίου 1990 (ΦΕΚ 124 Δ' 1990) εγκρίθηκε η πολεοδομική μελέτη της περιοχής του Περιγιαλίου Καβάλας (συγκεκριμένα έγινε η «Έγκριση της πολεοδομικής μελέτης των περιοχών Άγιος Αθανάσιος ΠΕ.5 και Περιγιάλι ΠΕ 12, 13, 14 και 15 του δήμου Καβάλας).



Εικόνα 4. Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Περιγιαλίου

Όπως φαίνεται και από την παραπάνω εικόνα 5, οι χρήσεις γης της περιοχής είναι κυρίως η γενική κατοικία, το πολεοδομικό κέντρο και διάσπαρτες χρήσεις κοινωνικής και τεχνικής υποδομής, όπως πχ εκπαίδευση και αθλητισμός. Σε σχέση με την επήρεια στην κυκλοφορία και την κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής, μπορεί να ειπωθούν τα εξής:

1. Η ύπαρξη κατοικίας σε συνδυασμό με τον αυξημένο δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων (Σύμφωνα την Eurostat η Ελλάδα είχε 350 οχήματα ανά χίλιους κατοίκους ο 2001 και 530 ανά χίλιους κατοίκους το 2021) και τις ανεπαρκείς απαιτήσεις της νομοθεσίας (ΠΔ-350/96, ΠΔ-18/31-12-97, μια θέση στάθμευσης ανά 100 έως 250 μ2) για εξασφάλιση θέσεων κατά την δόμηση εκτός οδού δημιουργεί κατ' αρχάς πρόβλημα στάθμευσης που έρχεται να καλυφθεί από την στάθμευση επί της οδού.
2. Η ύπαρξη δύο μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων σε άμεση γειτνίαση και εκατέρωθεν της υπό μελέτης οδού δημιουργεί έλξη και γένεση μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων «σημειακά» καθώς και μεγάλες ανάγκες σε στάθμευση εκτός οδού οι οποίες δεν υπάρχουν.
3. Η παραλιακή ζώνη και οι χρήσεις τουρισμού-αναψυχής που αναπτύσσονται γραμμικά επίσης θα απαιτήσουν θέσεις στάθμευσης και πρόσβαση. Λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός της μετατροπής της παραλιακής οδού σε ήπιας κυκλοφορίας, μπορούμε να κάνουμε την βασίμη υπόθεση ότι οι οδοί σε άμεση εγγύτητα θα κληθούν να μεταφέρουν επιπλέον φόρτους και να εξυπηρετήσουν επιπλέον στάθμευση.

4. Η πρόβλεψη για δημιουργία σχολικών μονάδων στο κεντροδυτικό σημείο της περιοχής του Περιγιαλίου θα δημιουργήσουν επιπλέον φόρτους, κυρίως στην συμβολή των οδών μεταξύ του στρατοπέδου «Ασημακοπούλου» και εργατικών κατοικιών.
5. Η συνέχεια της λειτουργίας των κοιμητηρίων παρά την μετατροπή τους σε μουσειακό πράσινο στο ανατολικό άκρο της ΠΕ, δημιουργεί εκτεταμένη ζήτηση για στάθμευση και προβλήματα πρόσβασης εξαιτίας της αριστερής στροφής προκειμένου για την είσοδο σε αυτά.
6. Αρκετά μεγάλη έλξη και γένεση μετακινήσεων δημιουργεί και η τουριστική εγκατάσταση στο ανατολικό άκρο της ΠΕ, αλλά κυρίως δημιουργεί θέματα πρόσβασης και κυρίως ασφαλούς αποχώρησης από αυτή.
7. Τέλος, η μελλοντική αξιοποίηση του στρατοπέδου «Ασημακοπούλου» θα δημιουργήσει επιπλέον πιέσεις στην κυκλοφορία της περιοχής.

Οδικό δίκτυο

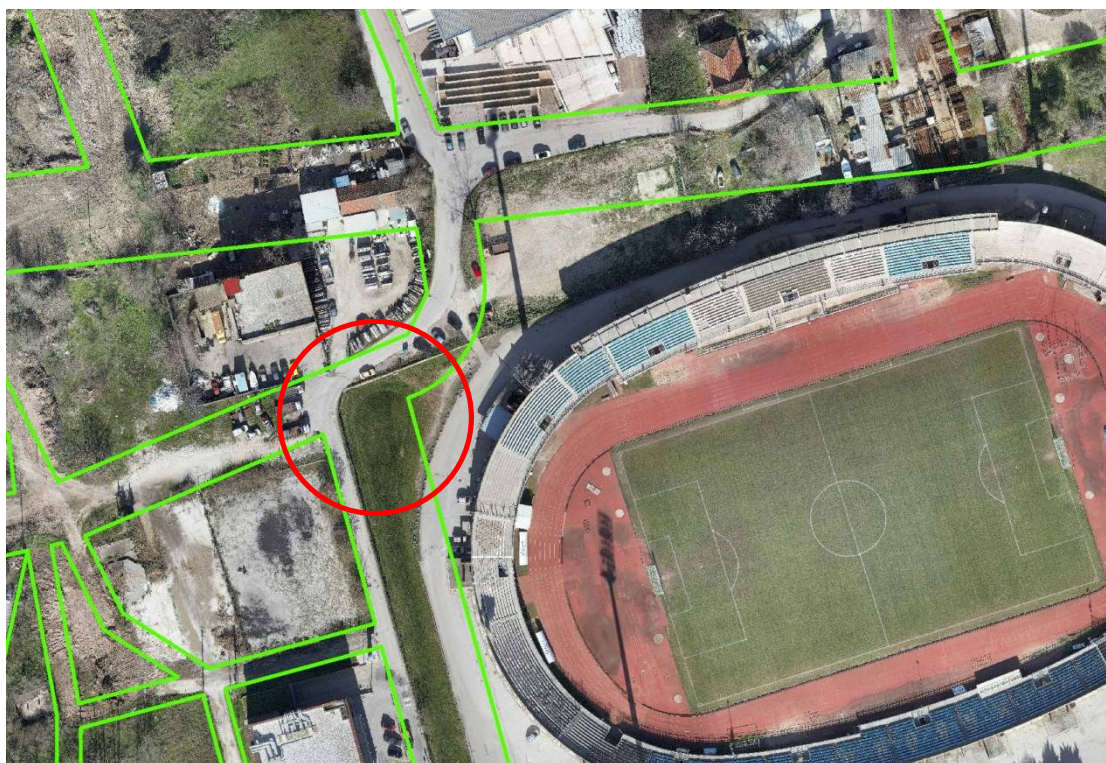
Το οδικό δίκτυο της περιοχής προέκυψε από τον πολεοδομικό σχεδιασμό της περιοχής σύμφωνα με το π.δ της 15^{ης} Μαρτίου 1990 (ΦΕΚ 124 Δ' 1990). Δημιουργεί σε εφαρμογή των προβλέψεων του ΓΠΣ μια κεντρική αρτηρία (η υπό μελέτη οδός) η οποία διέρχεται μεταξύ των δύο κύριων αθλητικών εγκαταστάσεων (γήπεδο-κολυμβητήριο), μεταξύ των πρώην στρατόπεδων «Ασημακοπούλου» και «Κωτσάλου» και καταλήγει στο τεχνικό λύκειο.

Προβλέπει την μετατροπή της παραλιακής οδού η οποία ανήκει στο εθνικό οδικό δίκτυο, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.

Δημιουργεί ένα δαιδαλώδες οδικό δίκτυο, χωρίς πρόβλεψη για την δημιουργία συλλεκτηρίων οδών κατά την διεύθυνση Βορρά-Νότου, με αποτέλεσμα την διοχέτευση της διαμπερούς κίνησης σε ανεπαρκούς πλάτους τοπικές οδούς. Η μελλοντική κατασκευή της περιμετρικής οδού θα αντιμετωπίσει προβλήματα διοχέτευσης της κυκλοφορίας προς τα παράλια της ΠΕ. Λύση ανάγκης ίσως να αποτελεί η παραρεμάτια περιοχή του κεντρικού ρέματος που εκβάλλει στον ΟΑΕΔ, παρά το γεγονός ότι σε όλες τις περιπτώσεις ορθολογικού σχεδιασμού αυτός ο χώρος χρησιμοποιείται για την δημιουργία πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και λειτουργιών αναψυχής.

Δημιουργεί εκτεταμένους πεζοδρόμους με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, σε περιοχές χωρίς προφανείς ικανές κυκλοφοριακές ροές πεζών, χωρίς συνέχεια και που συχνά δημιουργούν πρόβλημα πρόσβασης από οχήματα σε πλήθος οικόπεδων.

Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από την έλλειψη ευθυγραμμιών, γεγονός το οποίο δημιουργεί προβλήματα ορατότητας και κατά συνέπεια οδικής ασφάλειας. Αυτό είναι ιδιαίτερα παράδοξο δεδομένου ότι πρόκειται για επίπεδη περιοχή, η οποία και σήμερα αλλά κυρίως κατά τον χρόνο πολεοδόμησης ήταν αδόμητη.



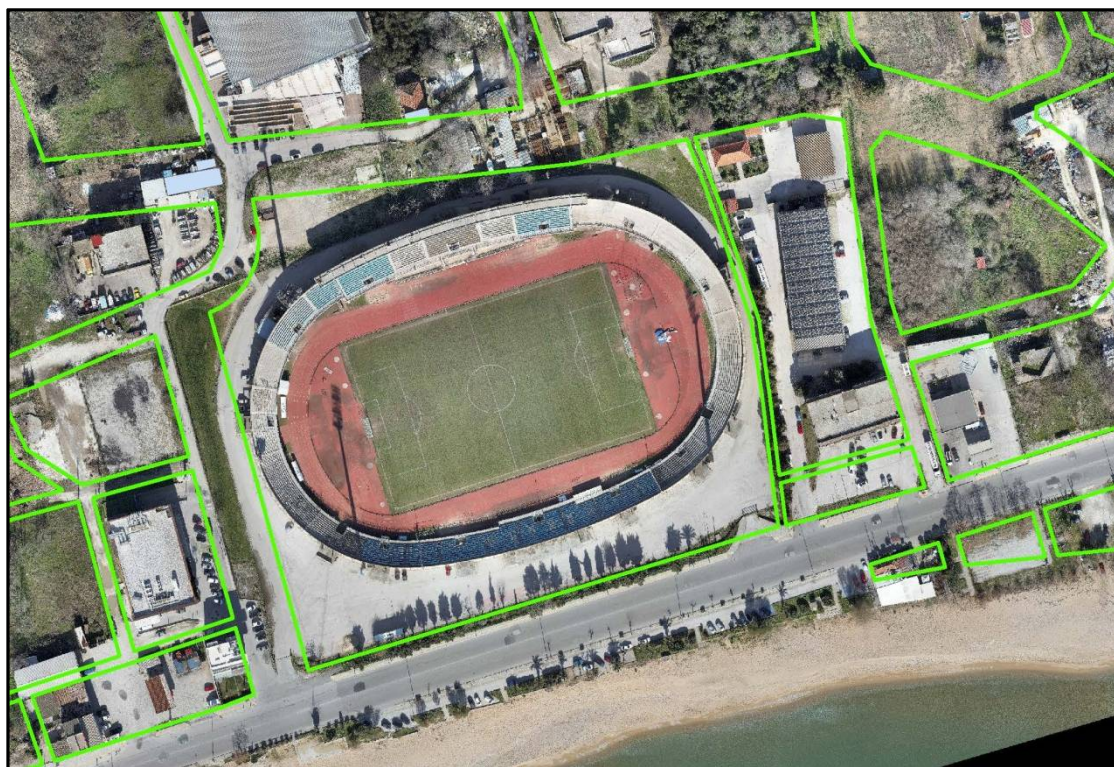
Εικόνα 5. Πρόσβαση και αποχώρηση από το "Ανθή Καραγιάννη"

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η παραπάνω εικόνα όπου η πρόσβαση και η αποχώρηση μεγάλου αριθμού οχημάτων κατά την διενέργεια αγώνων θα πραγματοποιείται από την εμφανιζόμενη στην εικόνα χάραξη.

Στάθμευση

Η στάθμευση αποτελεί ένα από τα κύρια προβλήματα των αστικών περιοχών και βαίνει συνεχώς επιδεινούμενο. Όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα ο δείκτης ιδιοκτησίας στην Ελλάδα είναι 530 οχήματα ανά χίλιους κατοίκους. Επίσης το θεσμικό πλαίσιο το οποίο προβλέπει ανάγκες σε στάθμευση εκτός οδού για διάφορες χρήσεις γης είναι του έτους 1997 και για την πόλη της Καβάλας προβλέπει μια θέση στάθμευσης ανά 100-250μ² κατοικίας, μια θέση ανά 200-250μ² αθλητικών εγκαταστάσεων με επιπλέον πρόσθεση μιας θέσης ανά 15 θέσεις θεατών κλπ. Η έλλειψη προσφοράς στάθμευσης εκτός οδού είναι προφανής και παρακάτω δίνονται μερικά τέτοια παραδείγματα:

Το γήπεδο «Ανθή Καραγιάννη» επιφάνειας Ο.Τ 33.123μ² δεν περιλαμβάνει κανένα οργανωμένο χώρο στάθμευσης εκτός οδού. Στην παρακάτω εικόνα φαίνεται η θέση του γηπέδου εντός του οικοδομικού τετραγώνου. Είναι προφανές ότι η δυνατότητα δημιουργίας θέσεων στάθμευσης εντός του Ο.Τ είναι εξαιρετικά περιορισμένη έως αδύνατη. Τυπικά το γήπεδο σύμφωνα με τις προδιαγραφές έπρεπε κατ' ελάχιστον να έχει οκτακόσιες εξήντα θέσεις εκτός οδού, ενώ στην πραγματικότητα είναι ζήτημα αν μπορεί να δημιουργήσει τριάντα.



Εικόνα 6. Ο.Τ του γηπέδου "Ανθή Καραγιάννη"

Βόρεια του γηπέδου και σε γειτνίαση με αυτό βρίσκεται το δημοτικό κλειστό κολυμβητήριο. Το εμβαδόν του Ο.Τ που το φιλοξενεί είναι $14.078\mu^2$. Οι ανάγκες σε στάθμευση υπολογίζονται σε 170 τουλάχιστον. Ο εναπομένον χώρος έχει έκταση $5.600\mu^2$ περίπου οπότε μπορεί να δημιουργηθούν 280 θέσεις στάθμευσης.

Σε εγγύτητα με τις προαναφερόμενες αθλητικές εγκαταστάσεις υπάρχουν δυο υπεραγορές τροφίμων με αρκετές θέσεις στάθμευσης εκτός οδού, που όμως στις περιόδους αιχμής πληρώνονται, με συνέπεια στο μέλλον μετά την αύξηση της δόμησης της περιοχής να μην επαρκούν επιβαρύνοντας επιπλέον την περιοχή.

Κατά τους θερινούς μήνες η ακτή του Περιγιαλίου προσελκύει μεγάλο αριθμό λουομένων και κατά συνέπεια δημιουργείται επίσης μεγάλη ζήτηση για στάθμευση. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι η παραλιακή οδός θα μεταπέσει σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας, είναι πολύ πιθανό η προσφορά στάθμευσης να είναι δυσανάλογα μικρή, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση των γειτνιαζόντων περιοχών.

Το παραπάνω πρόβλημα εντείνεται και από την ύπαρξη της υπεραγοράς απέναντι από το γήπεδο, όπου συνήθως κατά τις ώρες αιχμής οι θέσεις στάθμευσης του καταστήματος δεν επαρκούν, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση των γύρω οδών.

Τέλος σημαντικό πρόβλημα τόσο για την παρόδια όσο και για την εκτός οδού στάθμευση δημιουργεί τόσο η μορφή όσο και η επιλογή πλάτους των οδών του υφιστάμενου ρυμοτομικού σχεδίου. Το σχέδιο της περιοχής εγκρίθηκε πριν από 33 χρόνια και πλέον είναι αναχρονιστικό. Από τότε έχουν αλλάξει πολλά πράγματα τόσο σε σταθερότυπα, όσο και σε προδιαγραφές που αφορούν τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, με αποτέλεσμα το εν λόγω ρυμοτομικό να απέχει εξαιρετικά πολύ από την παροχή στους

κατοίκους το αντίστοιχο για την παρούσα χρονική στιγμή επίπεδο διαβιώσεως, όπως αυτό περιγράφεται από την πολεοδομική επιστήμη. Παραδείγματος χάρη, μεγάλος αριθμός οδών που στο σχέδιο δεν είναι χαρακτηρισμένοι ως πεζόδρομοι και κατά συνέπεια ο μελετητής του προόριζε για την εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, σήμερα βάσει των προτύπων του οδηγού σχεδιάζοντας για όλους πρέπει να μετατραπούν σε πεζοδρόμους, με αποτέλεσμα την αλλαγή των χαρακτηριστικών κυκλοφοριακής οργάνωσης και την αφαίρεση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.

Λειτουργική κατάταξη οδού

Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, στόχος της λειτουργικής κατάταξης του δικτύου είναι η κατάταξη του στα πλαίσια του χωροταξικού, πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, ανάλογα με τις λειτουργικές ανάγκες όλων των επί μέρους τμημάτων του κατά ενιαίο τρόπο. Επιπλέον, αναφέρεται ότι η λειτουργική κατάταξη αφορά την λειτουργία της οδού και δεν αφορά την διοικητική κατάταξη.

Σύμφωνα με το ΓΠΣ (ΦΕΚ 221 Δ'1987), αλλά και το ισχύον (ΦΕΚ 69/ΑΑΠ/11-03-2013) ο βασικός οδικός άξονας του Περιγιαλίου χαρακτηρίζεται κύρια αρτηρία. Συνέπεια του παραπάνω είναι η χάραξη μιας οδού πλάτους 24 μέτρων από το ρυμοτομικό σχέδιο, προκειμένου να εξυπηρετήσει τον σκοπό των ΓΠΣ. Εδώ βέβαια πρέπει να αναφερθεί η σημαντική αστοχία του ρυμοτομικού σχεδίου η οποία φαίνεται να αντιμετωπίζει την εν λόγω οδό, ως οδό εξυπηρέτησης της διαμπερούς κυκλοφορίας από το κέντρο της Καβάλας προς την ανατολική έξοδο και ανάποδα, αφού όλες οι συνδέσεις επ' αυτής είναι τοπικές οδοί. Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρέτησης του εσωτερικού του Περιγιαλίου δεν έχουν προβλεφθεί, με ότι αυτό σημαίνει για την κυκλοφορία εντός της ΠΕ και της σύνδεσης της με την περιμετρική.

Ο προσδιορισμός της κατηγορίας της οδού γίνεται βάσει του διαγράμματος 3-1 των ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ. Συγκριμένα αρχικά ορίζεται η λειτουργική βαθμίδα όπου για την εν λόγω οδό είναι η κατηγορία ΙΙΙ. Στη συνέχεια εξετάζεται εάν η οδός είναι εντός ή εκτός σχεδίου, όπου στην περίπτωση μας η υπό μελέτη οδός βρίσκεται εξ ολοκλήρου εντός σχεδίου. Στη συνέχεια εξετάζεται ένα η οδός παρέχει εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών, όπου στην περίπτωση μας, όπου εξυπηρετείται μια ταινιόσχημη περιοχή τοπικού κέντρου, γενικής κατοικίας και αθλητικών εγκαταστάσεων και άρα υπάρχει άμεση εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών. Κατά συνέπεια όλων των παραπάνω ο οδικός άξονας του Περιγιαλίου κατατάσσεται στην **κατηγορία ΓΙΙΙ** (οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών-**αστική αρτηρία**) κατά ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ. Οι υπόλοιπες οδοί που συμβάλουν σε αυτή ακολουθώντας την ίδια διαδικασία τις κατατάσσουμε στην **κατηγορία ΔV** (οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών-**Κύριοι τοπικές οδοί**).

Έτος-στόχος

Είναι σύνηθες οι οδικές υποδομές να σχεδιάζονται με ορίζοντα εικοσαετίας. Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-Δ, ο σχεδιασμός μιας οδού γίνεται με βάση το 30ο μέγιστο ωριαίο φόρτο για το

έτος στόχο του έργου. Ως έτος στόχος λαμβάνεται το 20ο έτος μετά την έναρξη λειτουργίας της οδού. Η προσέγγιση για τον υπολογισμό της κυκλοφοριακής ζήτησης και εν γένει των κυκλοφοριακών μεγεθών που ορίζουν την υπό μελέτη οδική υποδομή βασίζεται στην ανάλυση της μεταβολής ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτου, στην ανάλυση της μεταβολής του ΑΕΠ και την μεταβολή του πληθυσμού. Η ανάλυση της μελλοντικής μεταβολής της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου μπορεί να μελετηθεί με βάση ιστορικά δεδομένα που υπάρχουν σχετικά. Στο παρακάτω διάγραμμα δίνεται για τα έτη 2016-2020 ο αριθμός οχημάτων ανά έτος:

Έτος	2016	2017	2018	2019	2020	
Αριθμός οχημάτων	6.235.761	6.288.455	6.311.567	6.408.994	6.491.063	
		2017-2016	2018-2017	2019-2018	2020-2019	Μ.Ο
Μεταβολή (%)		0,85	0,37	1,54	1,28	1,01

Κυκλοφοριακή Θεώρηση

Διαθέσιμα στοιχεία

Όσον αφορά κυκλοφοριακά στοιχεία για την περιοχή υπάρχουν σε πολύ περιορισμένη έκταση από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Καβάλας. Σύμφωνα με αυτό κατά την μεσημεριανή αιχμή (μετρήσεις του 2020) στο ρεύμα εισόδου παρατηρούνται 411 οχήματα ανά ώρα και στο ρεύμα εξόδου από την πόλη 341 οχήματα ανά ώρα. Στην πρωινή αιχμή οι τιμές αυτές είναι 313 οχήματα ανά ώρα και 463 οχήματα ανά ώρα αντίστοιχα.

Κυκλοφοριακά προβλήματα περιοχής επέμβασης

Λόγω του γεγονότος ότι κατά το παρόν χρονικό διάστημα το οδικό δίκτυο της περιοχής είναι εξαιρετικά περιορισμένο, τα κυκλοφοριακά προβλήματα της περιοχής εμφανίζονται στον οδικό άξονα και γύρω από τις εγκαταστάσεις του δημοτικού γηπέδου και του κολυμβητηρίου καθώς και της υπεραγοράς της περιοχής.

Αποτελέσματα κυκλοφοριακών μετρήσεων

Η ύπαρξη ικανού μεγέθους και αξιόπιστων μετρήσεων κυκλοφοριακών μεγεθών είναι απαραίτητο στοιχείο προκειμένου να εκτιμηθούν οι ανάγκες σε οδική υποδομή και να αποφευχθεί είτε η υποδιαστασιολόγηση, η οποία θα οδηγήσει σε ανεπάρκεια, είτε η υπερδιαστασιολόγηση, η οποία θα οδηγήσει σε αυξημένα μη απαραίτητα κόστη.

Προκειμένου να μετρηθούν τα διάφορα κυκλοφοριακά μεγέθη χρησιμοποιήθηκε ο εξής παρακάτω εξοπλισμός:

- Drone DJI Matrice 300 με κάμερα DJI P1, με την οποία λήφθηκαν βίντεο στον κόμβο



Εικόνα 7. Κόμβος ΟΑΕΔ

- SISAS DTS 1000 Compact Traffic Counter and Classifier, με το οποίο έγιναν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, ταχυτήτων και σύνθεσης κυκλοφορίας



Εικόνα 8. Συσκευή μέτρησης φόρτων και σύνθεσης της κυκλοφορίας

- GoodVision, Traffic Data Analytics Platform



Η μέθοδος η οποία εφαρμόστηκε για την δημιουργία των πρωτογενών δεδομένων μπορεί να διακριθεί σε δύο κατηγορίες:

Η πρώτη αφορά την λήψη κυκλοφοριακών φόρτων, ταχυτήτων και σύνθεσης της κυκλοφορίας. Για αυτό το σκοπό εγκαταστάθηκε το ραντάρ DTS 1000 σε πυλώνα οδοφωτισμού στο ύψος του γηπέδου «Ανθή Καραγιάννη». Η εγκατάσταση του έγινε με τέτοιο τρόπο, ώστε αφενός να λειτουργεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές καλής λειτουργίας, αφετέρου να μην γίνεται αντιληπτό από τους οδηγούς και έτσι να παρέχει αμερόληπτες μετρήσεις. Σκοπός της επιλογής του συγκεκριμένου σημείου ήταν η μέτρηση του συνόλου της εισερχόμενης και εξερχόμενης από την πόλη κυκλοφορίας, το οποίο θα παράσχει στοιχεία προκειμένου να υπολογιστούν οι ανάγκες σε οδικές υποδομές (διατομή οδού, τύπος και μέγεθος κόμβων), μετά από αναγωγή των παραπάνω σε οριζόντα εικοσαετίας.

Η δεύτερη αφορά την λήψη συνεχούς βίντεο από ύψος 50 μέτρων με την χρήση του drone DJI Matrice 300 με την χρήση κάμερας DJI P1, και στην συνέχεια την χρήση της πλατφόρμας Goodvision προκειμένου να εξαχθούν πρωτογενή και δευτερογενή στοιχεία που αφορούν διάφορα κυκλοφοριακά μεγέθη.

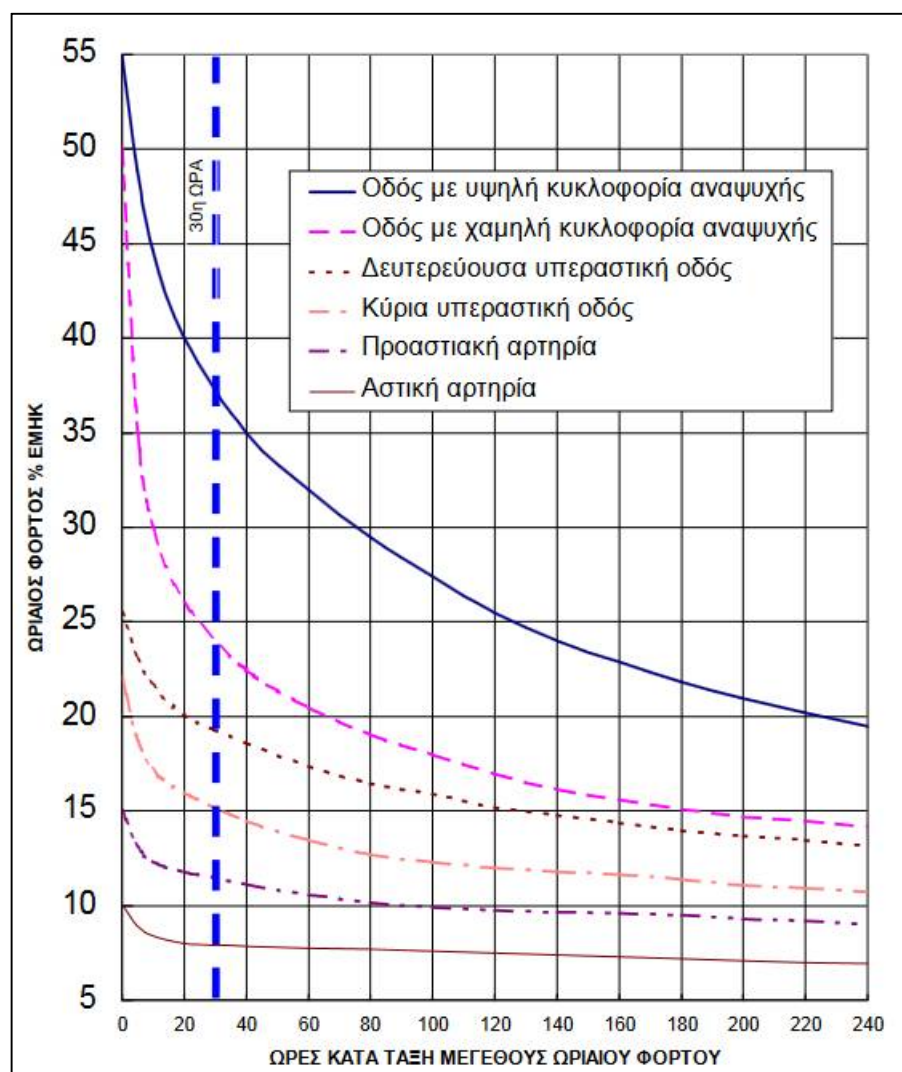
Η επεξεργασία των στοιχείων έγινε με την χρήση στατιστικών προγραμμάτων, και προγραμμάτων ανάλυσης της κυκλοφοριακής ικανότητας κόμβων όπως το SIDRA.

Κατά τον σχεδιασμό και την μελέτη κάποιας οδικής υποδομής είναι απαραίτητη η χρήση χαρακτηριστικών μεγεθών της κυκλοφορίας που καθορίζουν ποιοτικά και ποσοτικά το είδος της ροής των οχημάτων που αναμένεται να χρησιμοποιούν την υπό μελέτη νέα οδική υποδομή. Τα χαρακτηριστικά αυτά μεγέθη που συνήθως χρησιμοποιούνται είναι ο κυκλοφοριακός φόρτος -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 μέση ταχύτητα χρόνου ο αριθμητικός μέσος όρος των ταχυτήτων των οχημάτων που περνούν από μία διατομή της οδού σε μια δεδομένη χρονική περίοδο (συνήθως χιλιόμετρα ανά ώρα), η μέση ταχύτητα χώρου και η πυκνότητα κυκλοφορίας.

Όσον αφορά τον φόρτο κυκλοφορίας, η γνώση της διακύμανσης του είναι απαραίτητη στον σχεδιασμό και στην μελέτη λειτουργίας μιας υποδομής προκειμένου να προσδιοριστεί ο κατάλληλος κυκλοφοριακός φόρτος μελέτης, ώστε η σχεδιαζόμενη υποδομή να λειτουργεί σε αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Κυκλοφοριακός φόρτος σχεδιασμού

Η τιμή του φόρτου στην χαρακτηριστική ώρα για τον σχεδιασμό είναι ο **Ωριαίος Φόρτος Μελέτης**. Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι ο καταλληλότερος ωριαίος φόρτος μελέτης είναι ο τριακοσιοστός υψηλότερος φόρτος του έτους, δηλαδή ο ωριαίος φόρτος που μπορεί να ξεπεραστεί μόνο κατά είκοσι εννέα συνολικά ώρες κατά τη διάρκεια ενός έτους. Η επιλογή του 30ου υψηλότερου κυκλοφοριακού φόρτου ως ωριαίου φόρτου μελέτης για τις υπεραστικές οδούς προέκυψε από τη μορφή των καμπύλων κατανομής των ωριαίων φόρτων, όπως αυτές παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα.



Διάγραμμα 1. Ωριαίος φόρτος ως ποσοστό του ΕΜΗΚ και ώρες υπέρβασης του

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι των συνήθων υπεραστικών οδών παρουσιάζονται σημαντικά αυξημένοι κατά τις πρώτες 30 ώρες μέγιστης κυκλοφορίας του έτους. Η μελέτη μιας οδού, σύμφωνα με τους αυξημένους

αυτούς φόρτους, θα σήμαινε μια σημαντική επιπλέον δαπάνη για εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας λίγων ωρών μέσα σε ένα χρόνο. Πέρα από την 30η ώρα ο ρυθμός μείωσης των ωριαίων φόρτων είναι σημαντικά μικρότερος.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται χαρακτηριστικές τιμές του 30ου υψηλότερου ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου, όπως προκύπτουν από τη διεθνή και την ελληνική πρακτική. Σημειώνεται πάντως ότι για την επιλογή των κατάλληλων τιμών του 30ου υψηλότερου φόρτου είναι απαραίτητη η ύπαρξη μετρημένων τιμών σε οδικά τμήματα με παρόμοια χαρακτηριστικά κυκλοφορίας καθώς και κατάλληλη εμπειρία για προσαρμογή των τιμών αυτών από τον μελετητή. (πηγή: ΕΝΝΟΙΕΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Γ. Γιαννής - Ι. Γκόλιας - Γ. Κανελλαΐδης)

Σε υπεραστικές οδούς (γενικά)	15 – 20% ΕΜΗΚ
Σε υπεραστικές οδούς (με μεγάλη εποχιακή διακύμανση)	20 – 40% ΕΜΗΚ
Σε αστικές οδούς	7% – 8% ΕΜΗΚ

Πίνακας 1.Χαρακτηριστικές τιμές 30ου υψηλότερου ωριαίου φόρτου

Για τον σχεδιασμό της υπό μελέτη οδικής υποδομής προσδιορίστηκε μεταξύ άλλων και η **διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου μέσα στην ώρα**. Αυτός λαμβάνεται υπόψιν στο σχεδιασμό της οδού με τη χρήση του Συντελεστή Ώρας Αιχμής, ο οποίος εκφράζει την ομοιομορφία της ζήτησης και ορίζεται ως ο λόγος του αριθμού των οχημάτων που περνούν από μια διατομή οδού προς τον τετραπλάσιο αριθμό των οχημάτων που περνούν από την ίδια διατομή κατά την διάρκεια των 15 συνεχόμενων λεπτών της ώρας που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο φόρτο κυκλοφορίας. Η ανώτερη τιμή του Συντελεστή Ώρας Αιχμής είναι 1,00 ενώ η κατώτερη τιμή είναι 0,25. Η τιμή 1,00 αντιστοιχεί σε περιπτώσεις απόλυτα ομοιόμορφης κατανομής της κυκλοφορίας κατά την ώρα αιχμής οπότε στα 15 συνεχόμενα λεπτά μέγιστης κυκλοφορίας αντιστοιχεί το ένα τέταρτο της όλης κυκλοφοριακής ροής της ώρας. Η κατώτερη τιμή 0,25 αφορά στη θεωρητική περίπτωση όπου το σύνολο του ωριαίου φόρτου διέρχεται σε μία μόνη περίοδο 15 λεπτών ενώ στα υπόλοιπα 45 λεπτά η κυκλοφορία είναι μηδενική.

Επίσης υπολογίστηκε η **ωριαία διακύμανση κατά την διάρκεια της ημέρας**. Εδώ πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό μέγεθος καθώς εκφράζει τις καθημερινές συνήθειες ζωής και εργασίας.

Άλλο ένα πολύ χρήσιμο μέγεθος για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την πρόβλεψη των μελλοντικών κυκλοφοριακών φόρτων είναι η **Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία** για την εξεταζόμενη περίοδο που στην περίπτωση μας είναι η εβδομάδα. Λόγω του γεγονότος ότι δεν προβλεπόταν κυκλοφοριακές μετρήσεις για όλη την διάρκεια του έτους έγινε χρήση ειδικά προσαρμοσμένων συντελεστών που προκύπτουν από την βιβλιογραφία. Παρακάτω δίνονται χαρακτηριστικοί συντελεστές αναγωγής Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας.

Κυκλοφοριακός φόρτος	Ωρα αιχμής	Ομοιόμορφη κατανομή
Λεπτού	0,30% ΜΗΚ	0,07% ΜΗΚ
Πενταλέπτου	1,20% ΜΗΚ	0,35% ΜΗΚ
Δεκαπενταλέπτου	2,80% ΜΗΚ	1,14% ΜΗΚ
Ωρας	8,00% ΜΗΚ	4,17% ΜΗΚ

Ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος πρωινής αιχμής	
Εισόδου	8% ΜΗΚ
Εξόδου	5% ΜΗΚ

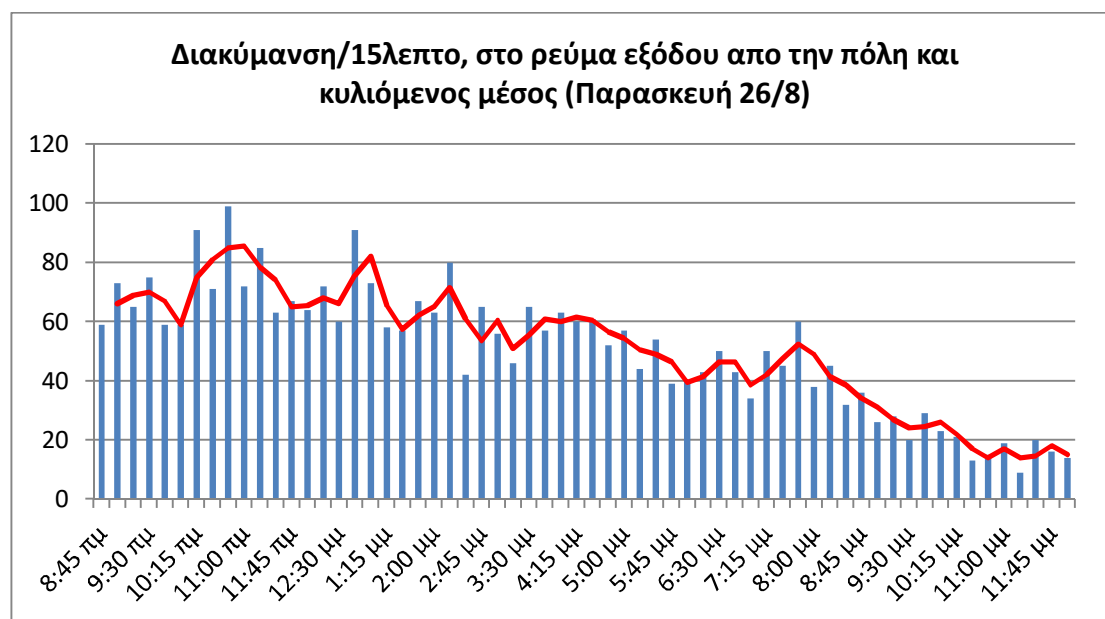
Πίνακας 2. Χαρακτηριστικοί συντελεστές αναγωγής Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (TRB, 2000)

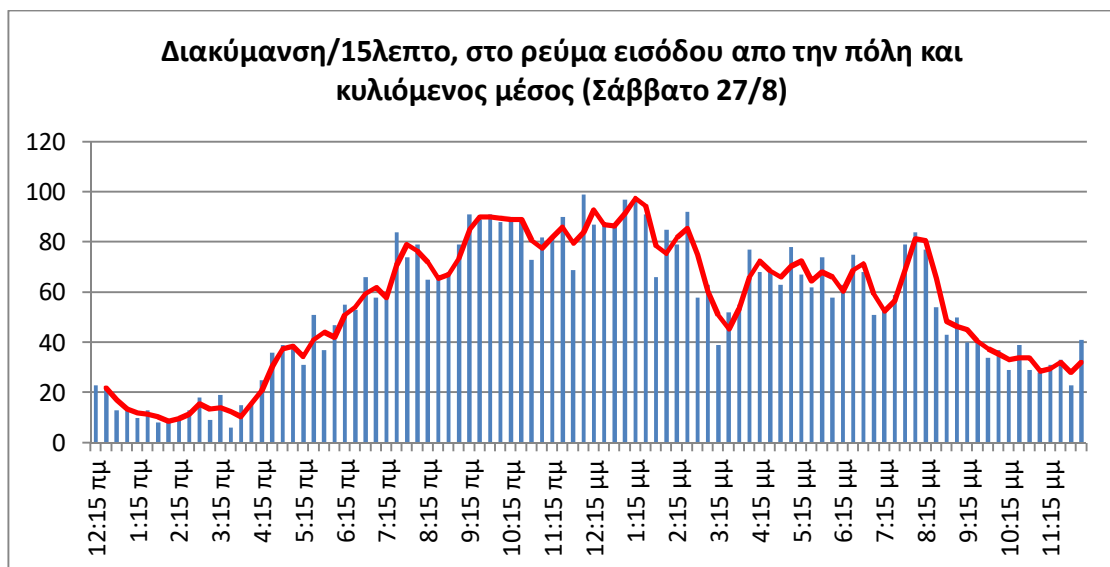
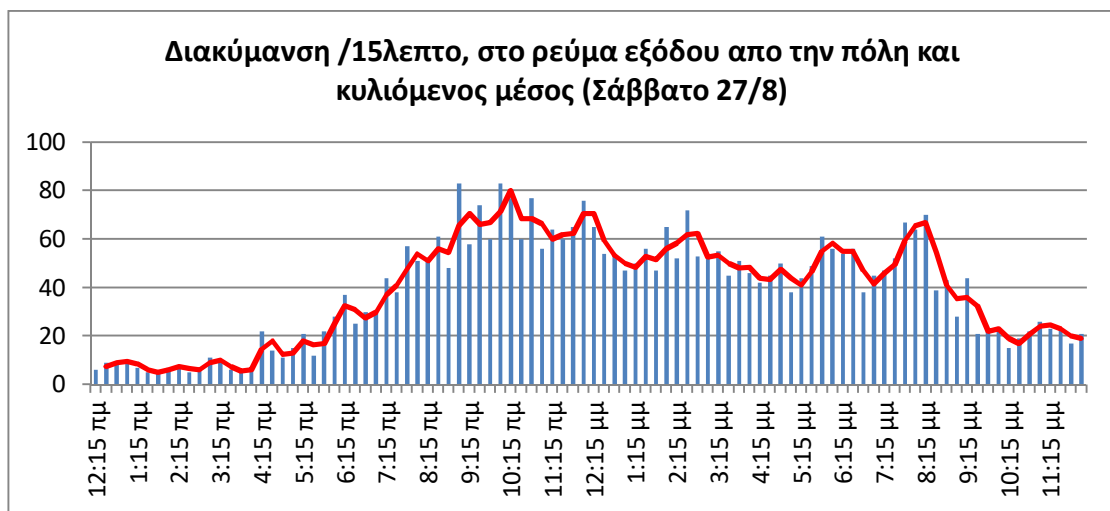
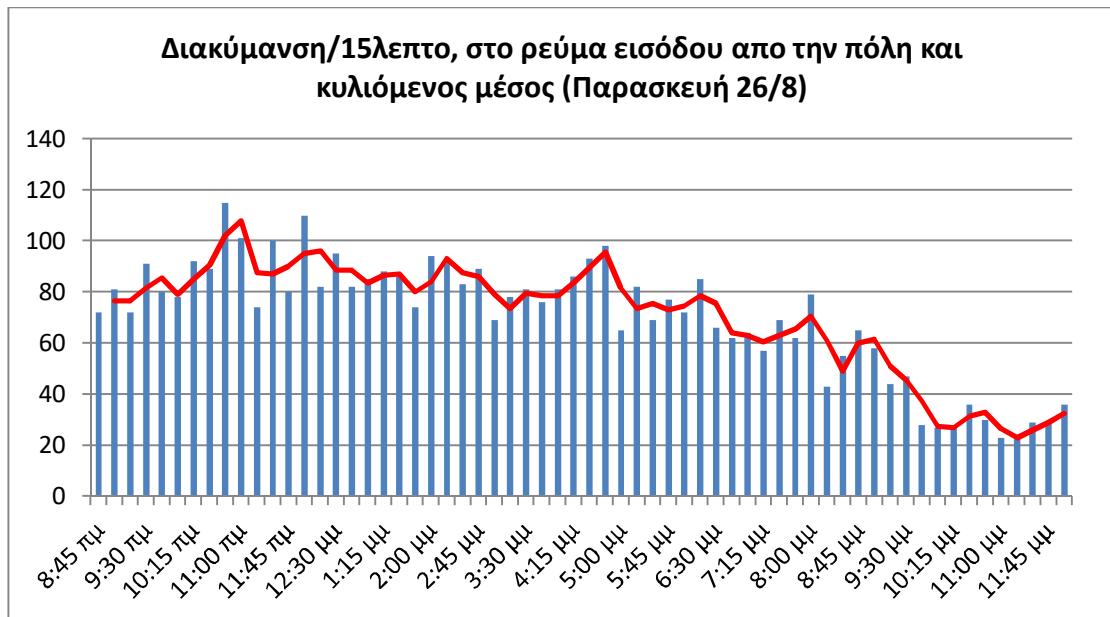
Ένα άλλο χαρακτηριστικό μέγεθος που υπολογίστηκε και λήφθηκε υπόψιν κατά τον σχεδιασμό είναι η σύνθεση κυκλοφορίας, η οποία χρησιμοποιήθηκε προκειμένου να αναπαρασταθούν τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του μελετώμενου οδικού τμήματος. Οι βασικές κατηγορίες οχημάτων που χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να αναχθεί το σύνολο το σύνολο των κυκλοφοριακών φόρτων σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ) είναι τα επιβατικά αυτοκίνητα, τα Λεωφορεία, τα Βαρέα Οχήματα και τα δίκυκλα. Προκειμένου να γίνει αυτή η μετατροπή έχουν χρησιμοποιηθεί οι συντελεστές μετατροπής του Transport Research Laboratory.

Εκτίμηση κυκλοφοριακών φόρτων και ροών πεζών

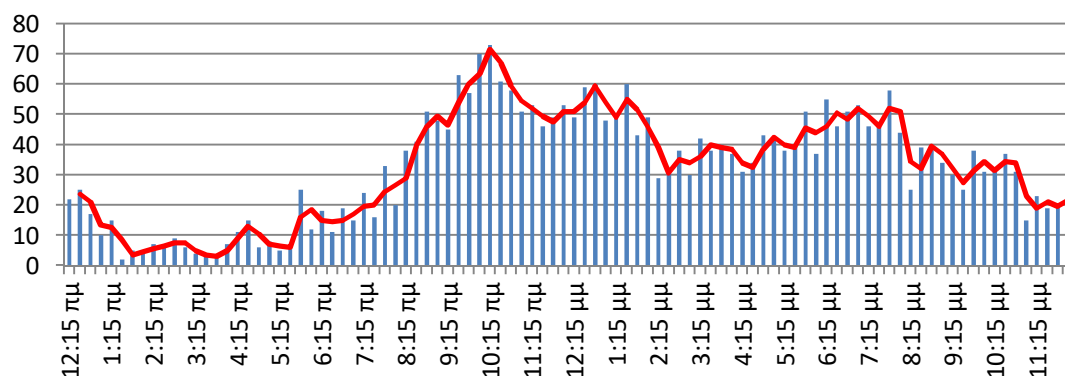
Στην προηγούμενη παράγραφο αναφέρθηκαν τα εργαλεία συλλογής δεδομένων κυκλοφορίας, η μέθοδος επεξεργασίας και τα χαρακτηριστικά μεγέθη που υπολογίστηκαν προκειμένου να υπολογιστούν οι ανάγκες σε οδική υποδομή. Σε αυτή την παράγραφο θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της επεξεργασίας και οι τιμές των απαιτούμενων κυκλοφοριακών μεγεθών.

Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου μέσα στην ώρα

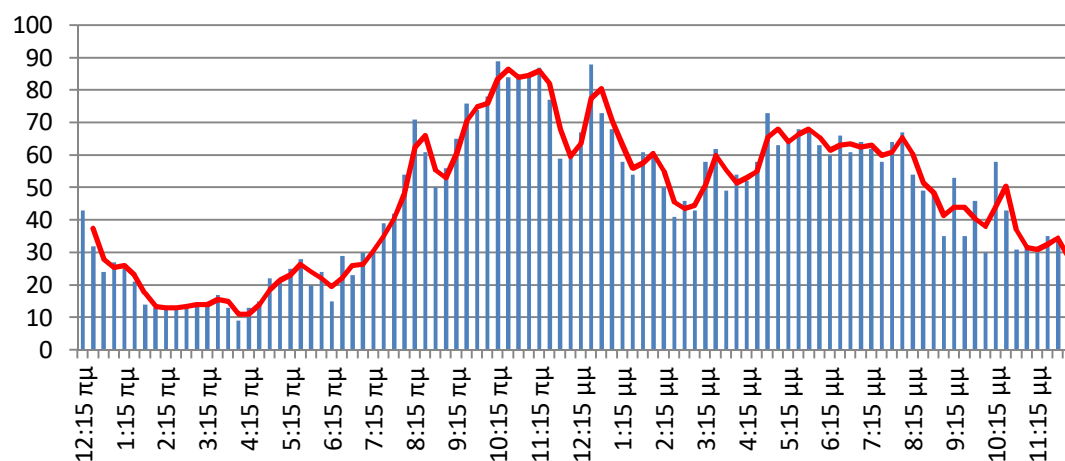




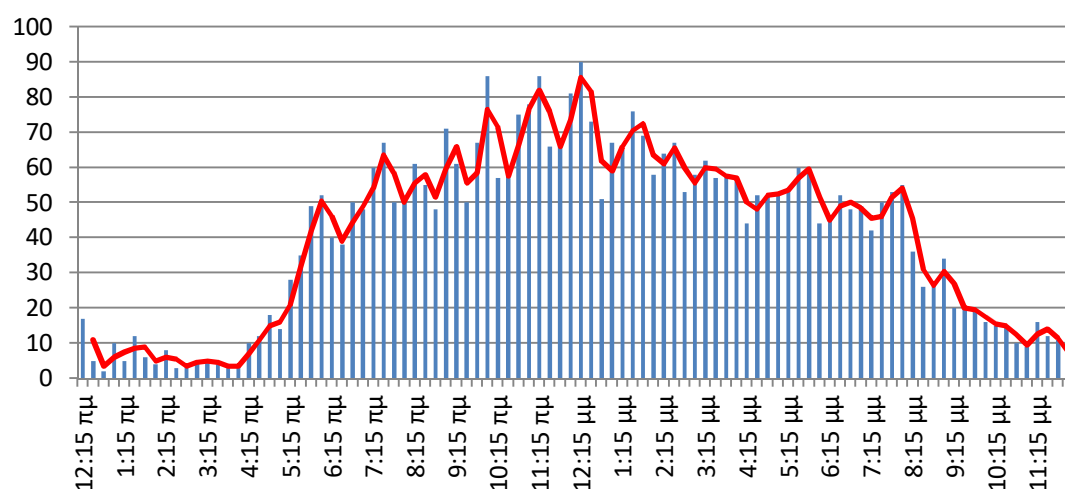
Διακύμανση (οχήμ) /15λεπτο, στο ρεύμα εξόδου απο την πόλη και κυλιόμενος μέσος (Κυριακή 28/8)

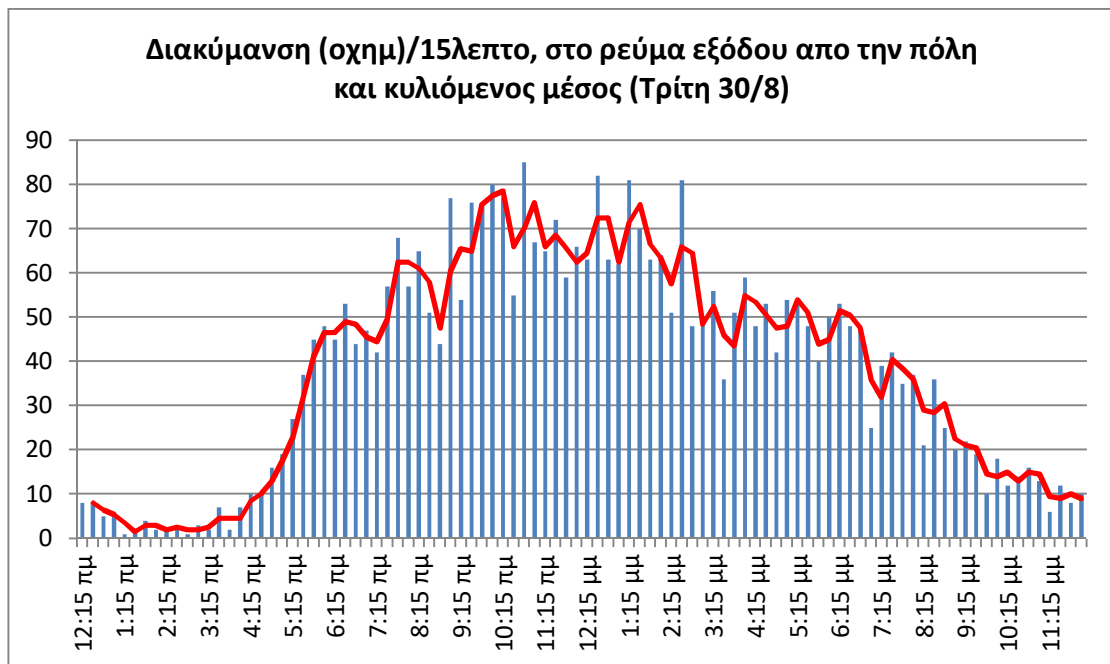


Ωριαία διακύμανση, στο ρεύμα εισόδου στην πόλη και κυλιόμενος μέσος (Κυριακή 28/8)

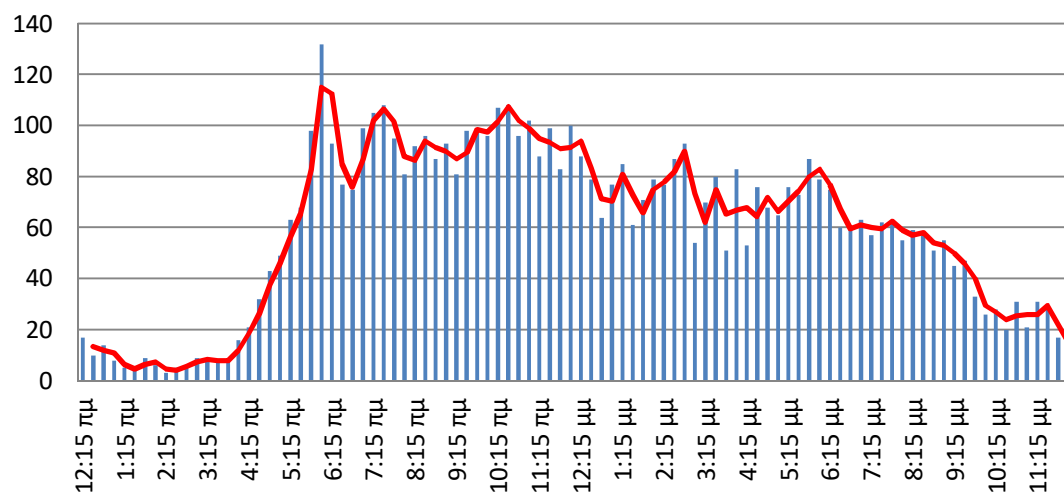


Διακύμανση (οχήμ)/15λεπτο, στο ρεύμα εξόδου απο την πόλη και κυλιόμενος μέσος (Δευτέρα 29/8)

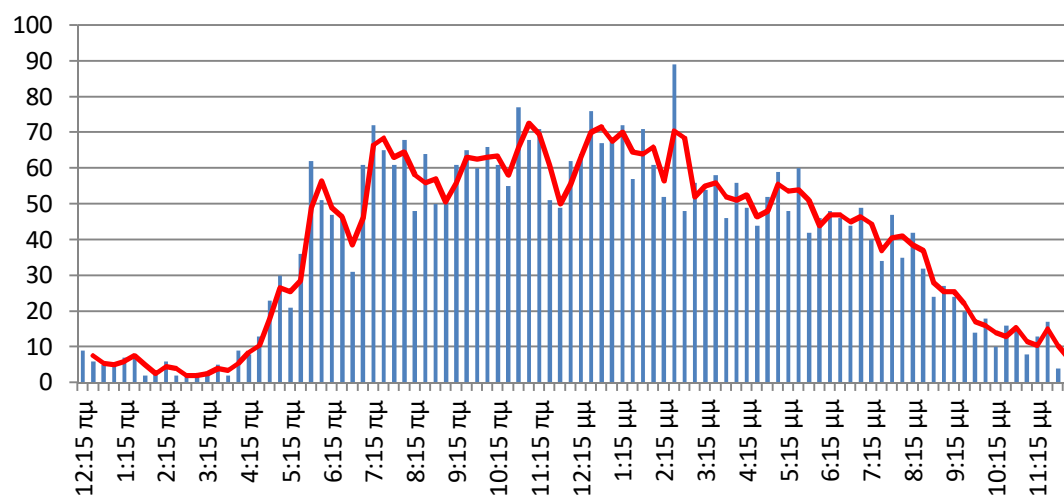




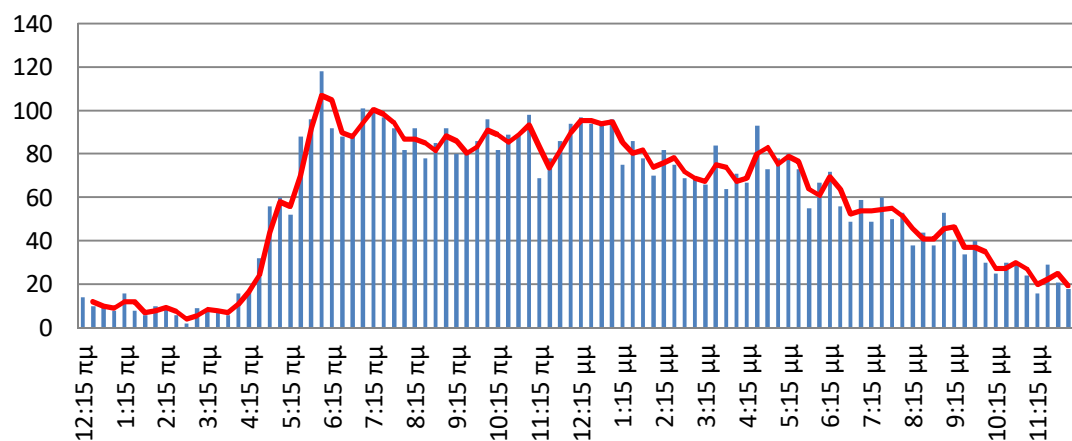
**Διακύμανση/15λεπτο, στο ρεύμα εισόδου στην πόλη και
κυλιόμενος μέσος (Τρίτη 28/8)**



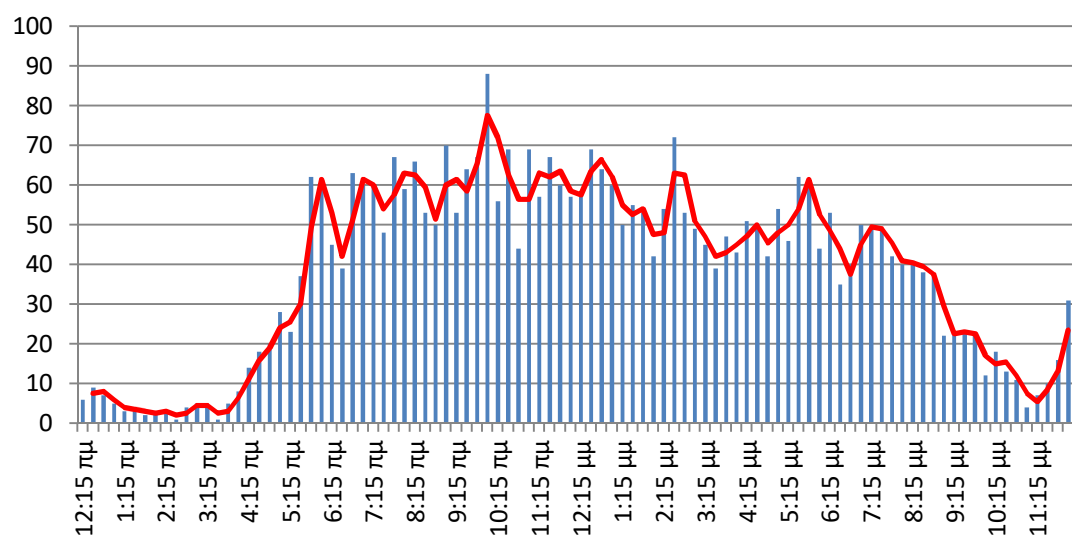
**Ωριαία διακύμανση, στο ρεύμα εξόδου απο την πόλη και
κυλιόμενος μέσος (Τετάρτη 31/8)**



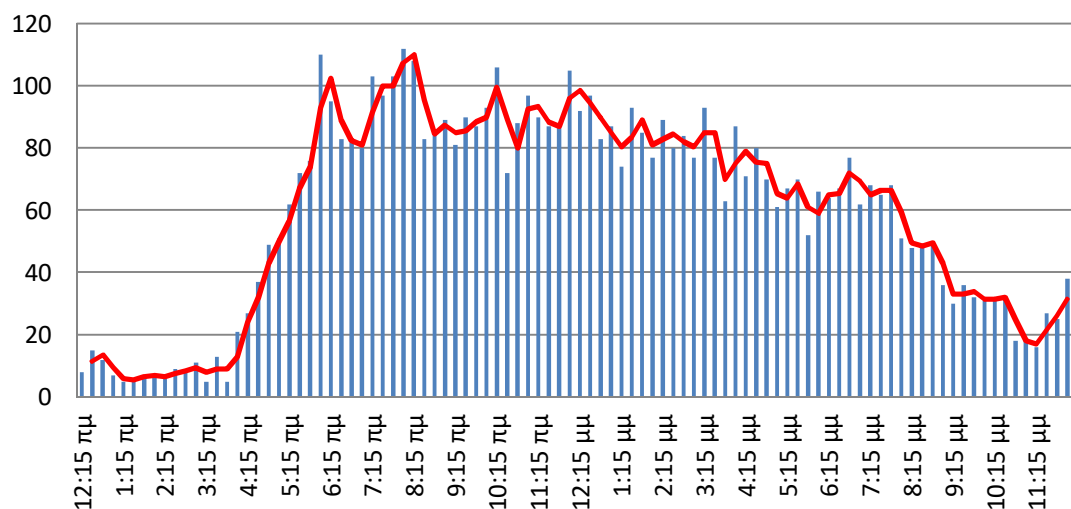
**Ωριαία διακύμανση, στο ρεύμα εισόδου στην πόλη και
κυλιόμενος μέσος (Τετάρτη 31/8)**



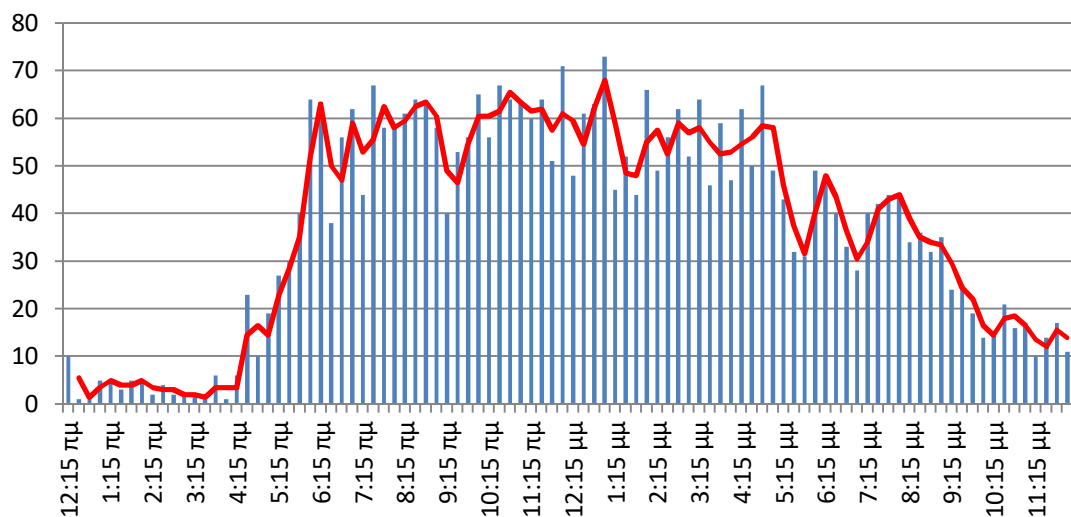
**Ωριαία διακύμανση, στο ρεύμα εξόδου απο την πόλη (Πέμπτη
01/9)**

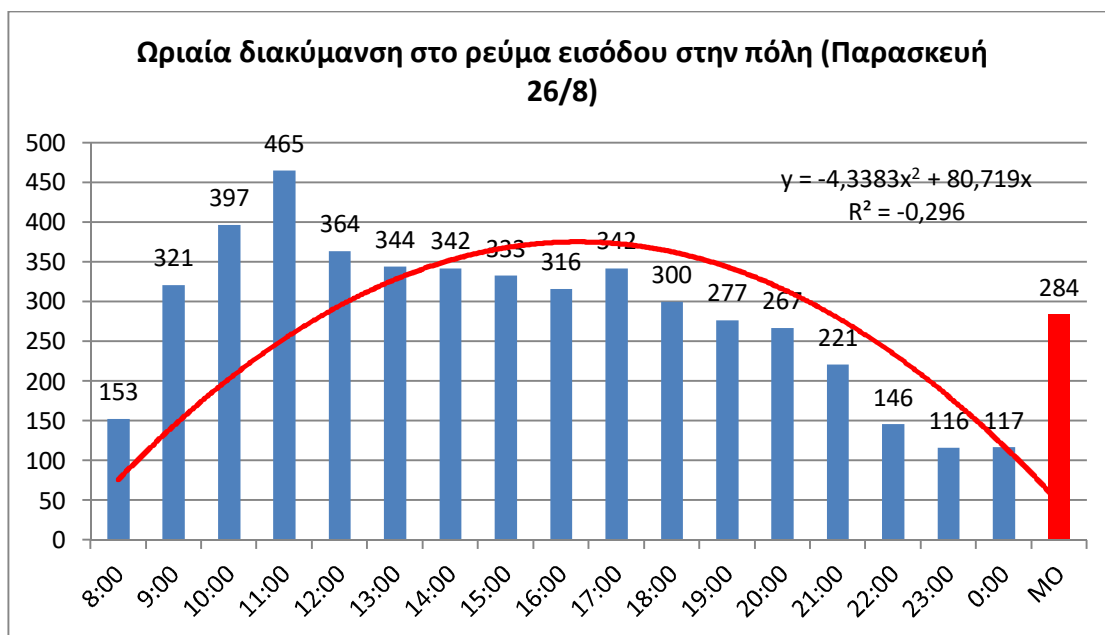
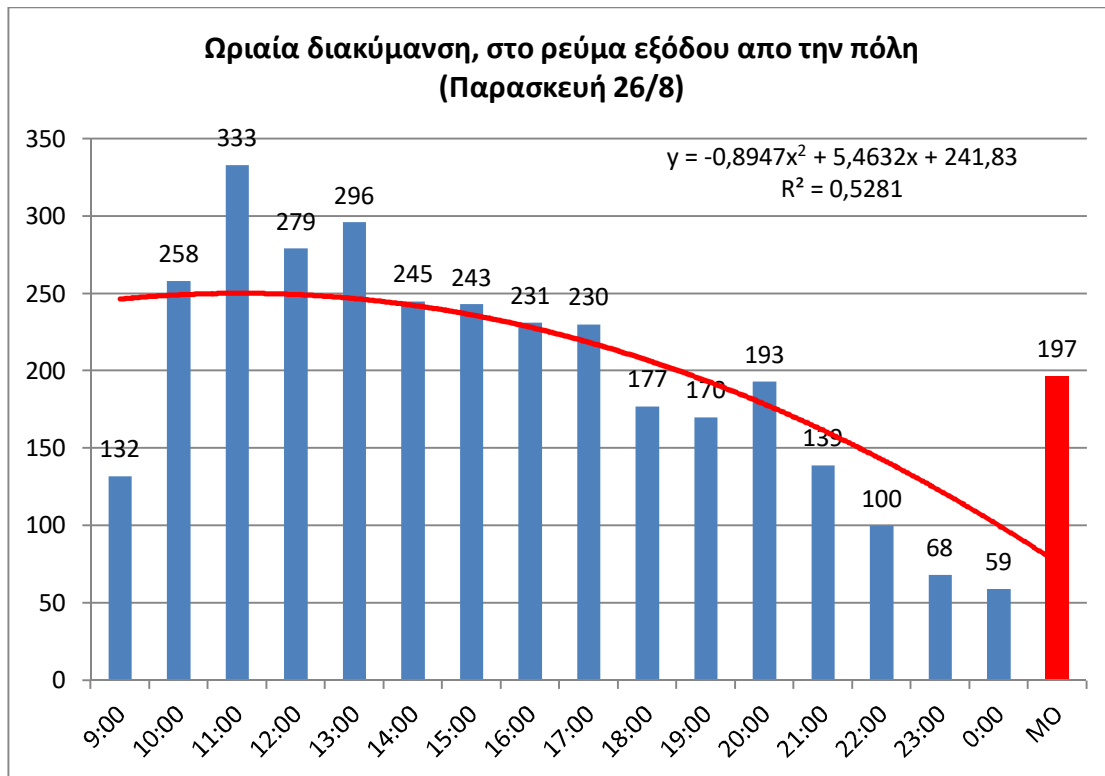


Ωριαία διακύμανση, στο ρεύμα εισόδου στην πόλη (Πέμπτη 01/09)

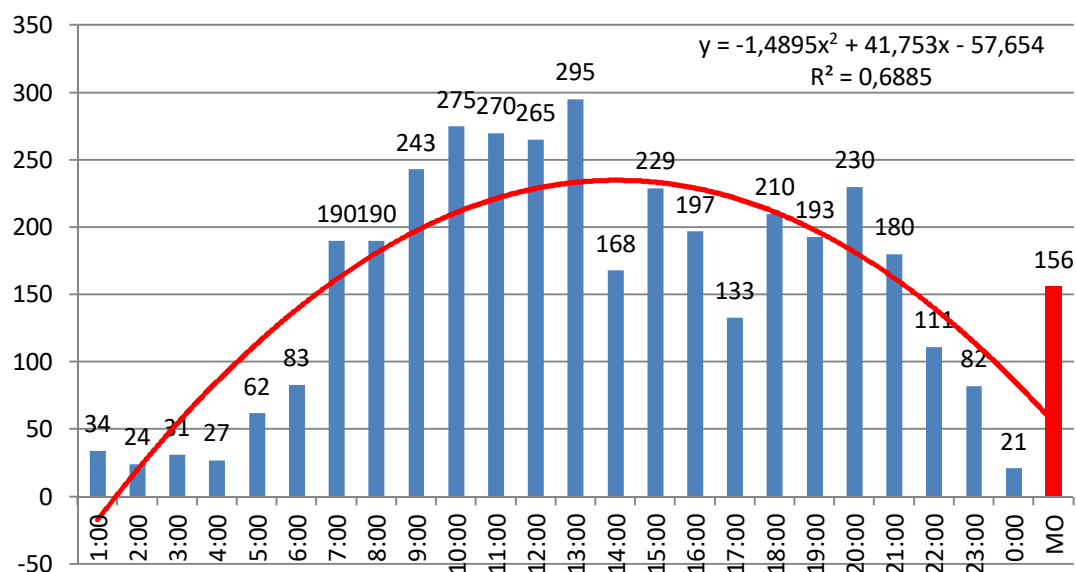


Ωριαία διακύμανση, στο ρεύμα εξόδου απο την πόλη (Παρασκευή 02/9)

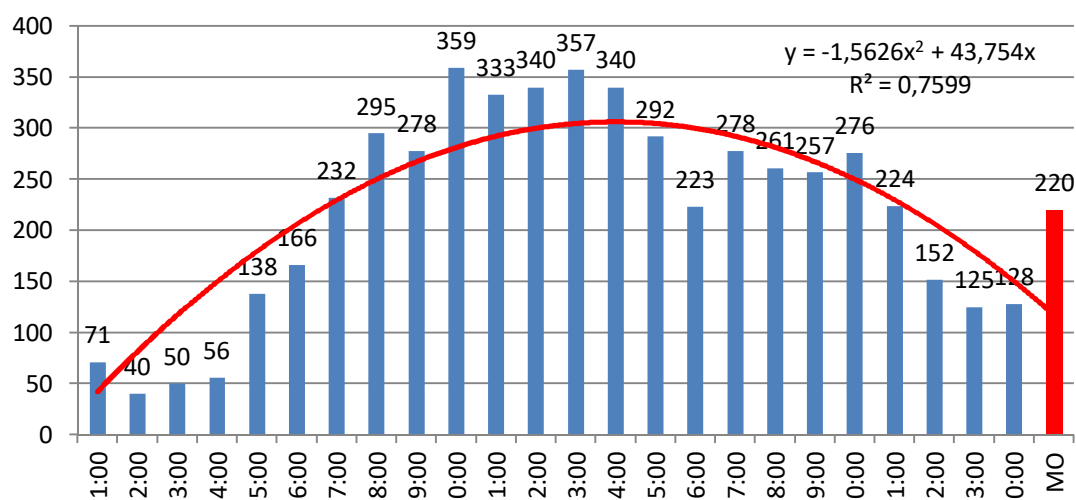


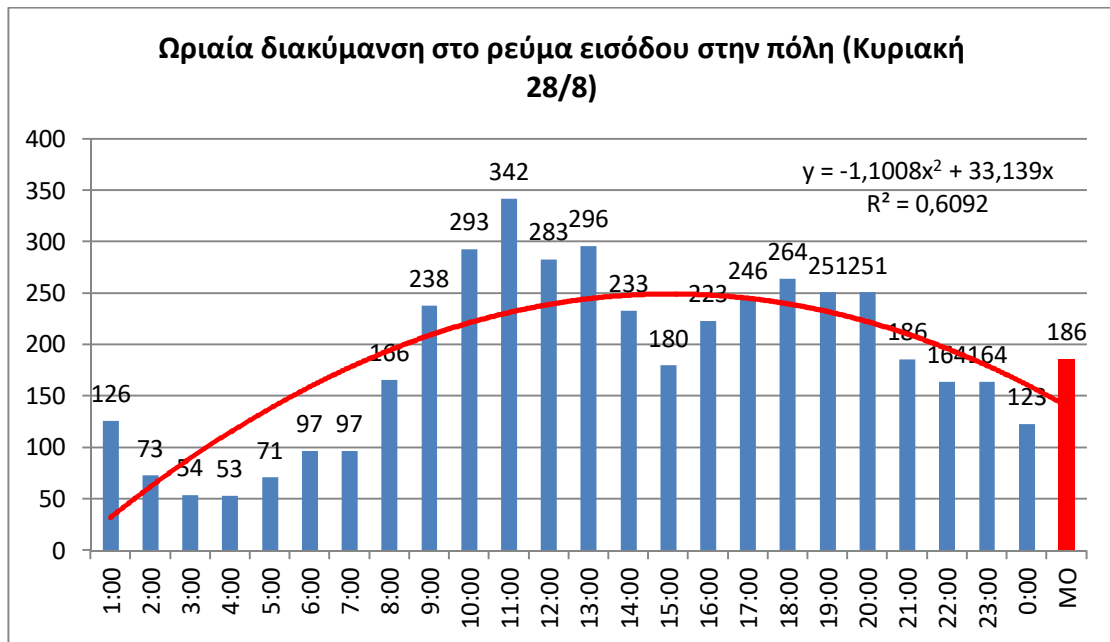
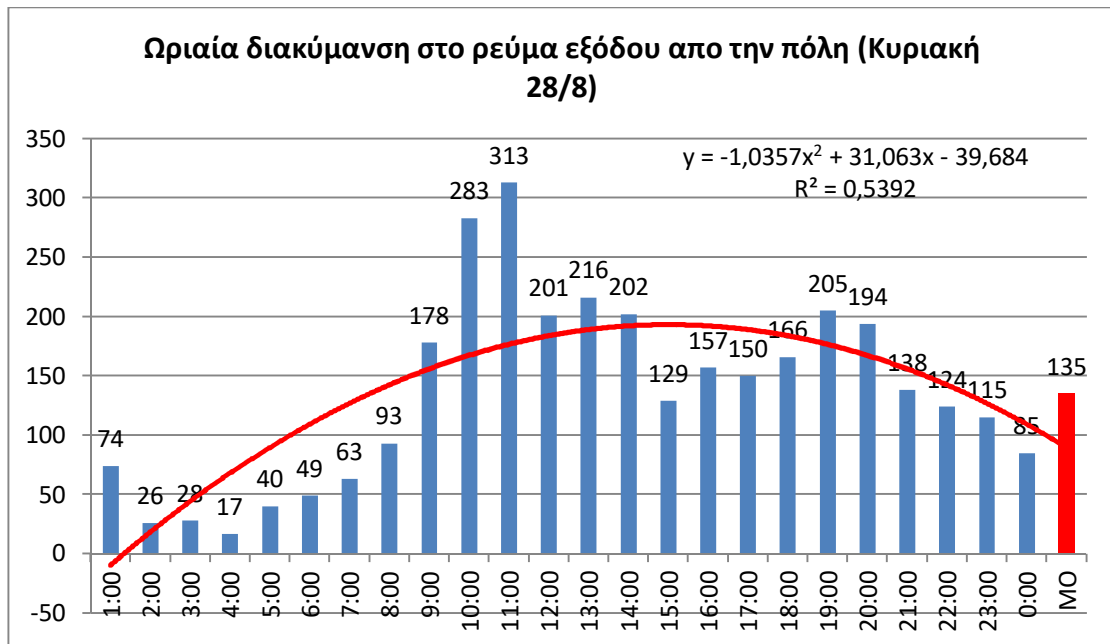


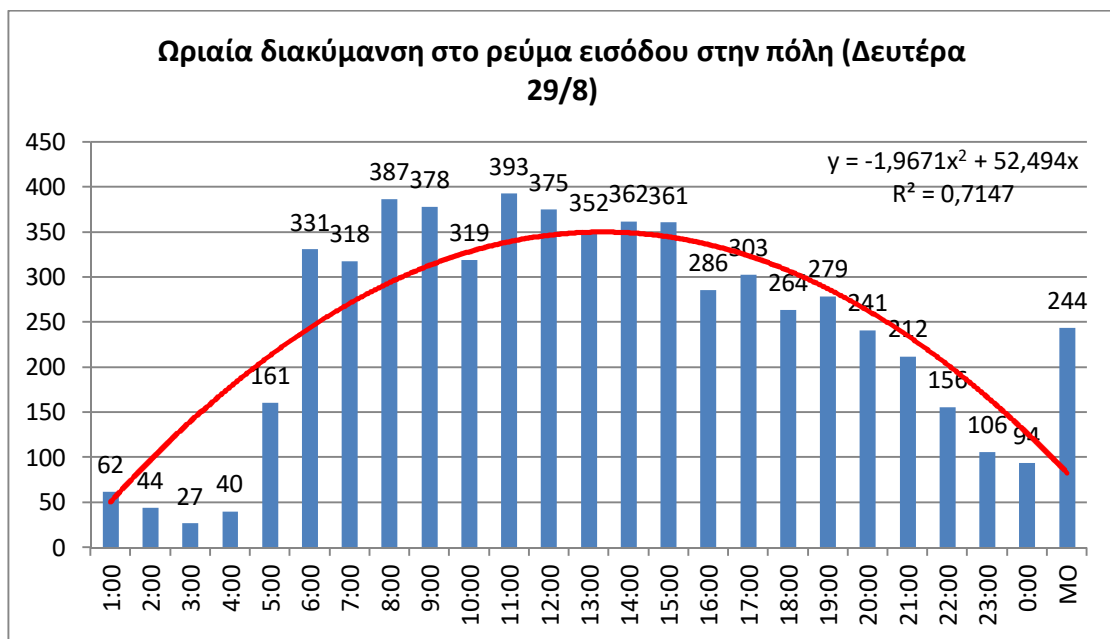
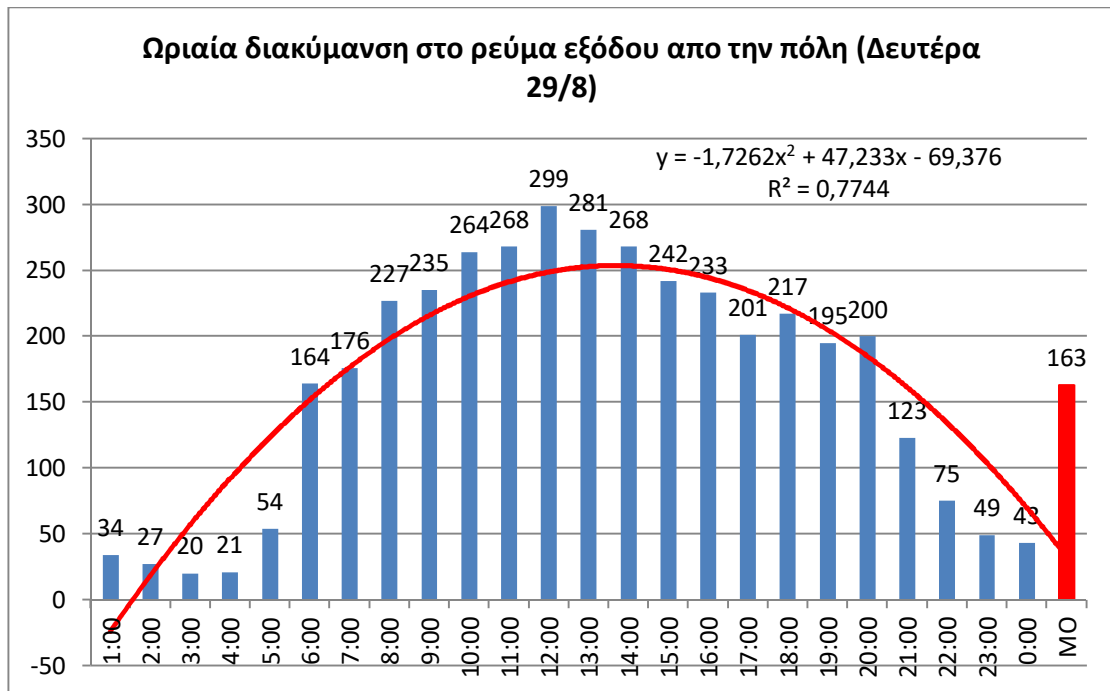
Ωριαία διακύμανση στο ρεύμα εξόδου απο την πόλη (Σάββατο 27/8)

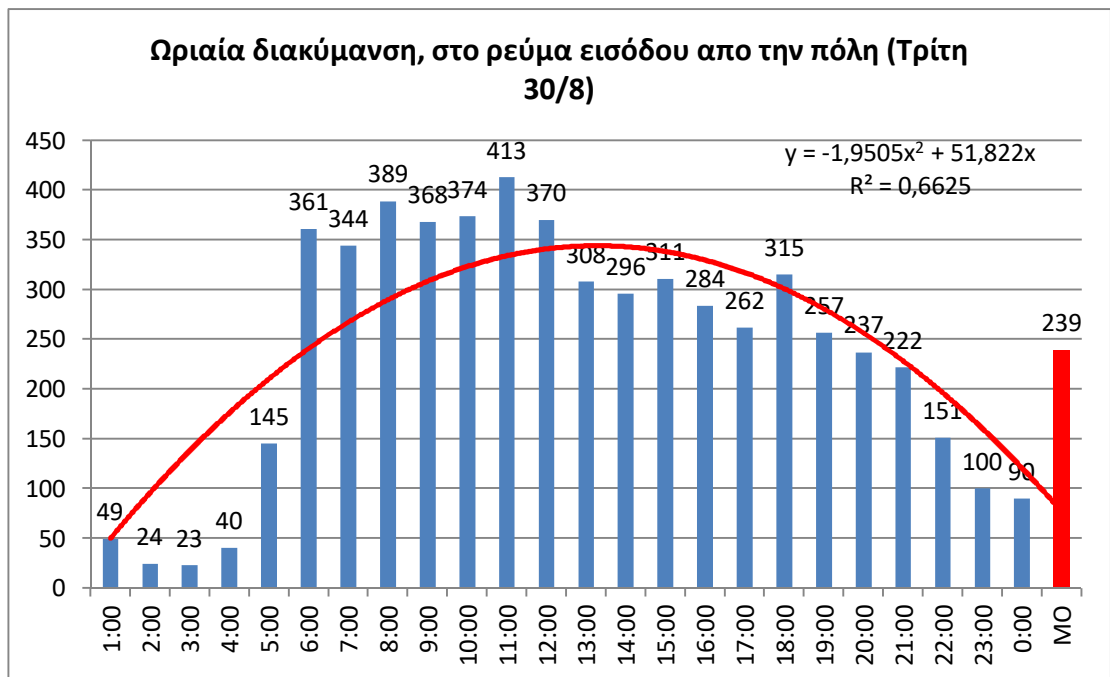
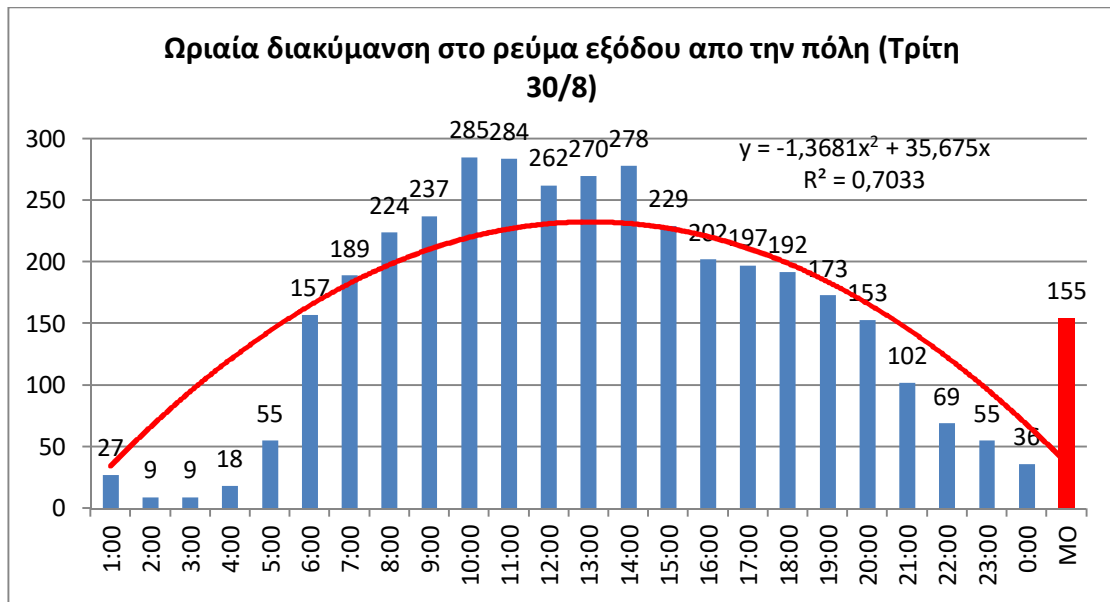


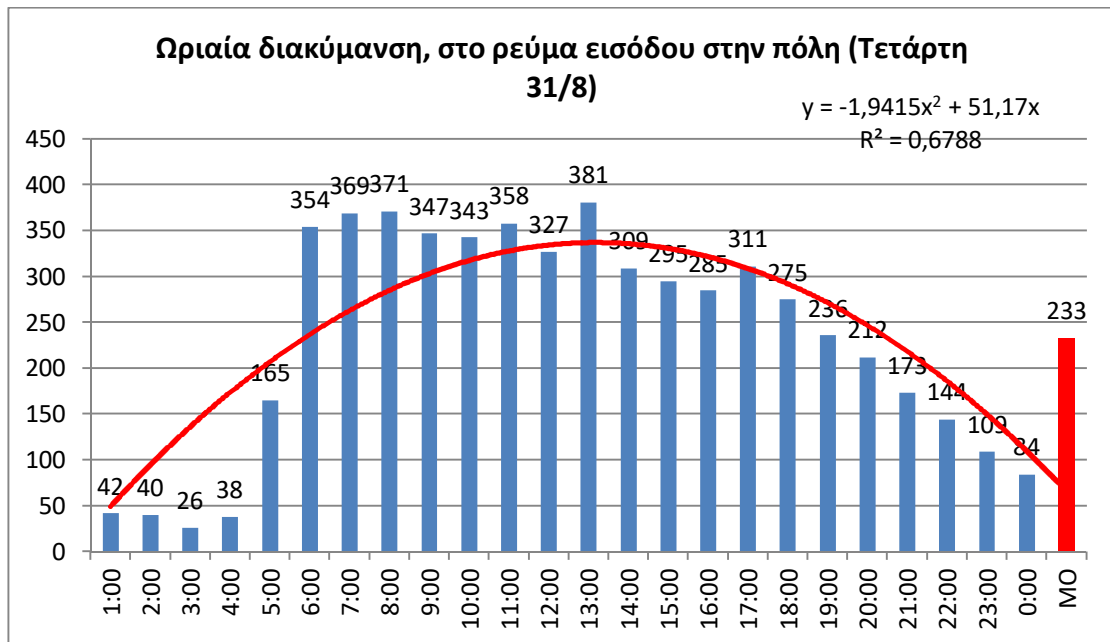
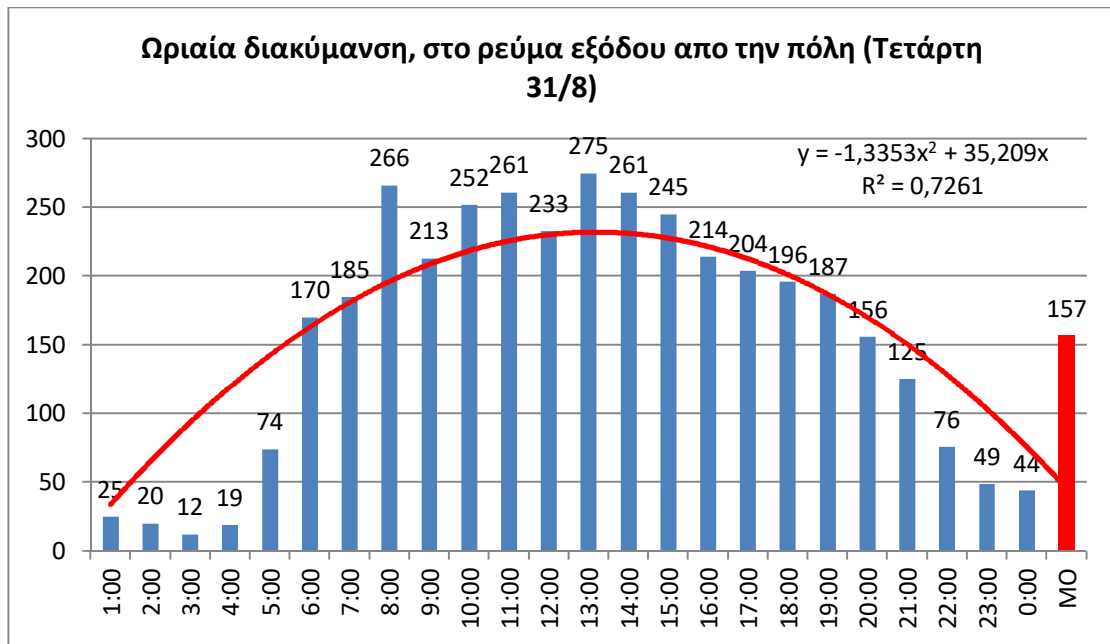
Ωριαία διακύμανση, στο ρεύμα εισόδου στην πόλη (Σάββατο 27/8)

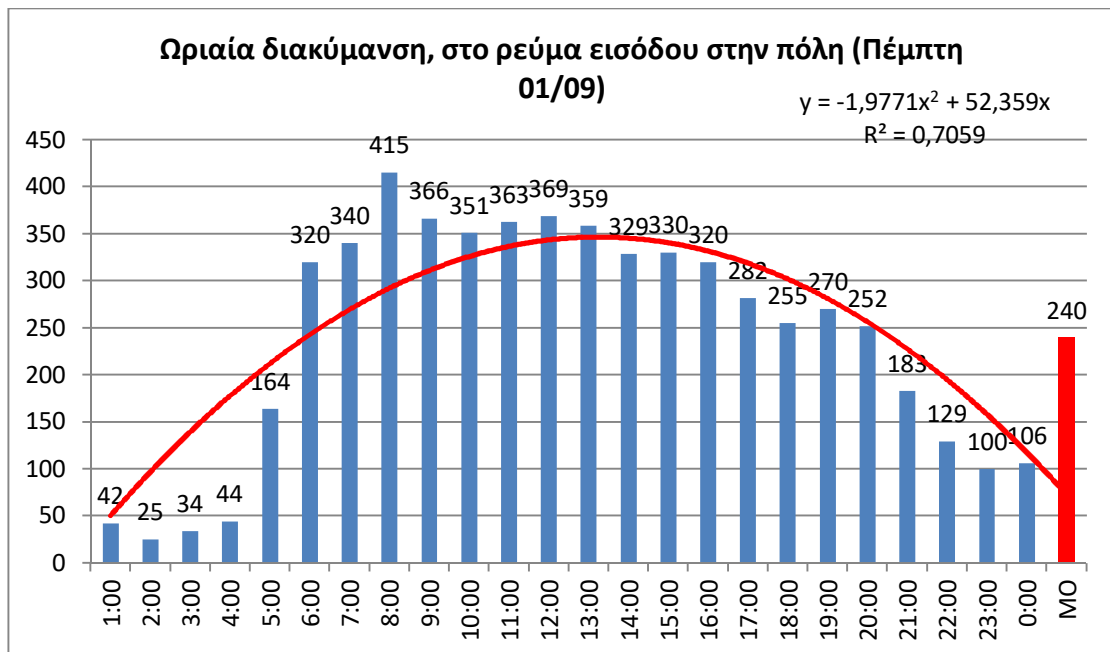
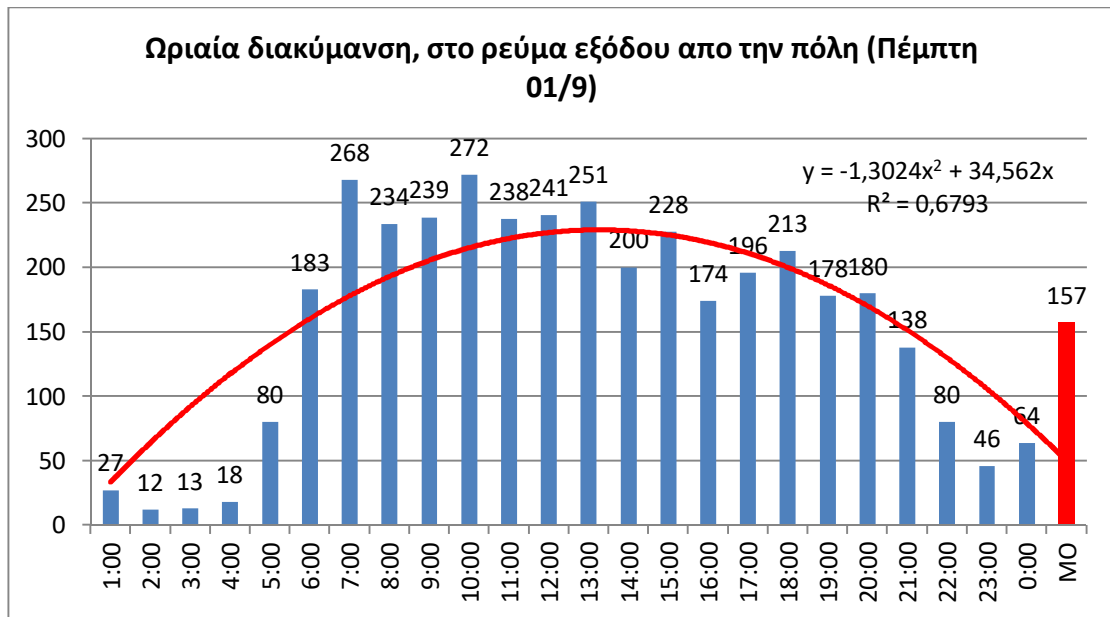


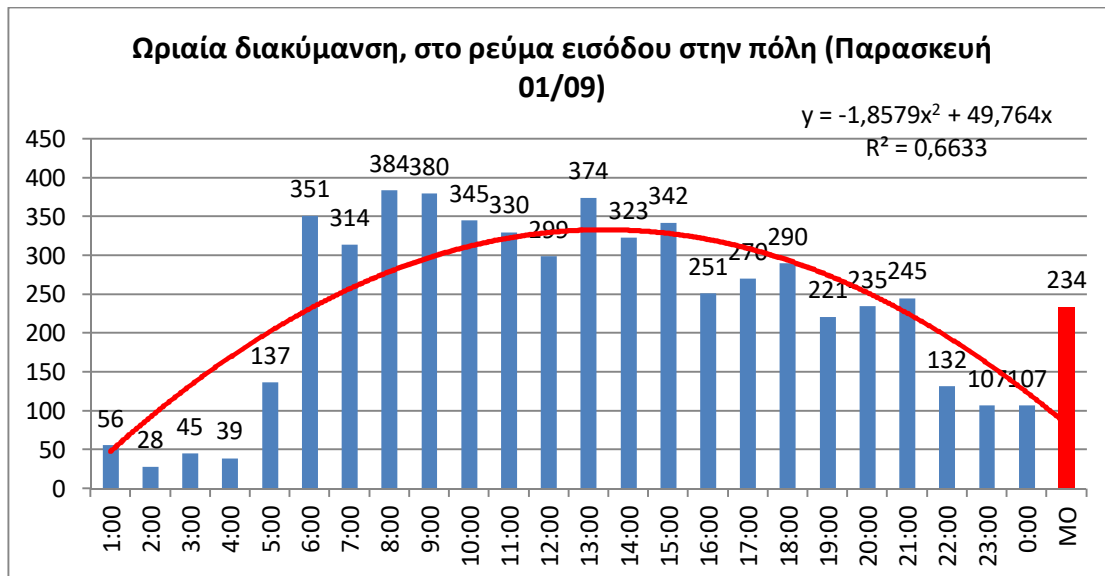
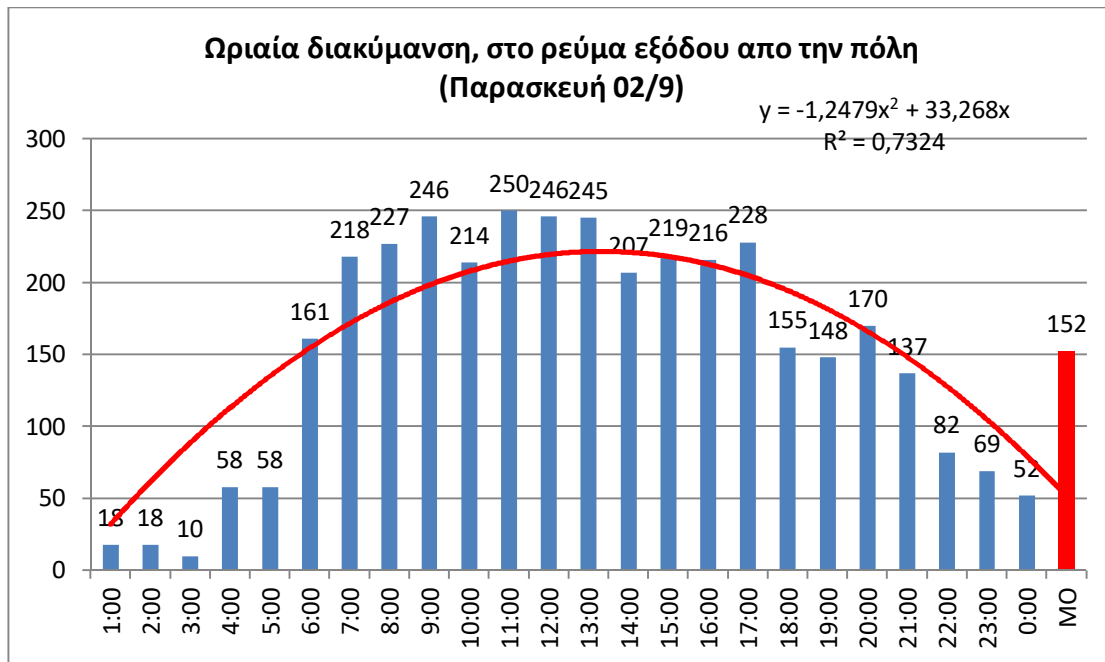












Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Παρασκευή 26/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
8:30 πμ	8:45 πμ	59	236	0,60
8:45 πμ	9:00 πμ	73	292	0,74
9:00 πμ	9:15 πμ	65	260	0,66
9:15 πμ	9:30 πμ	75	300	0,76
9:30 πμ	9:45 πμ	59	236	0,60
9:45 πμ	10:00 πμ	59	236	0,60
10:00 πμ	10:15 πμ	91	364	0,92
10:15 πμ	10:30 πμ	71	284	0,72
10:30 πμ	10:45 πμ	99	396	1,00

10:45 πμ	11:00 πμ	72	288	0,73
11:00 πμ	11:15 πμ	85	340	0,86
11:15 πμ	11:30 πμ	63	252	0,64
11:30 πμ	11:45 πμ	67	268	0,68
11:45 πμ	12:00 μμ	64	256	0,65
12:00 μμ	12:15 μμ	72	288	0,73
12:15 μμ	12:30 μμ	60	240	0,61
12:30 μμ	12:45 μμ	91	364	0,92
12:45 μμ	1:00 μμ	73	292	0,74
1:00 μμ	1:15 μμ	58	232	0,59
1:15 μμ	1:30 μμ	57	228	0,58
1:30 μμ	1:45 μμ	67	268	0,68
1:45 μμ	2:00 μμ	63	252	0,64
2:00 μμ	2:15 μμ	80	320	0,81
2:15 μμ	2:30 μμ	42	168	0,42
2:30 μμ	2:45 μμ	65	260	0,66
2:45 μμ	3:00 μμ	56	224	0,57
3:00 μμ	3:15 μμ	46	184	0,46
3:15 μμ	3:30 μμ	65	260	0,66
3:30 μμ	3:45 μμ	57	228	0,58
3:45 μμ	4:00 μμ	63	252	0,64
4:00 μμ	4:15 μμ	60	240	0,61
4:15 μμ	4:30 μμ	61	244	0,62
4:30 μμ	4:45 μμ	52	208	0,53
4:45 μμ	5:00 μμ	57	228	0,58
5:00 μμ	5:15 μμ	44	176	0,44
5:15 μμ	5:30 μμ	54	216	0,55
5:30 μμ	5:45 μμ	39	156	0,39
5:45 μμ	6:00 μμ	40	160	0,40
6:00 μμ	6:15 μμ	43	172	0,43
6:15 μμ	6:30 μμ	50	200	0,51
6:30 μμ	6:45 μμ	43	172	0,43
6:45 μμ	7:00 μμ	34	136	0,34
7:00 μμ	7:15 μμ	50	200	0,51
7:15 μμ	7:30 μμ	45	180	0,45
7:30 μμ	7:45 μμ	60	240	0,61
7:45 μμ	8:00 μμ	38	152	0,38
8:00 μμ	8:15 μμ	45	180	0,45
8:15 μμ	8:30 μμ	32	128	0,32
8:30 μμ	8:45 μμ	36	144	0,36
8:45 μμ	9:00 μμ	26	104	0,26
9:00 μμ	9:15 μμ	28	112	0,28
9:15 μμ	9:30 μμ	20	80	0,20
9:30 μμ	9:45 μμ	29	116	0,29
9:45 μμ	10:00 μμ	23	92	0,23
10:00 μμ	10:15 μμ	21	84	0,21

10:15 μμ	10:30 μμ	13	52	0,13
10:30 μμ	10:45 μμ	15	60	0,15
10:45 μμ	11:00 μμ	19	76	0,19
11:00 μμ	11:15 μμ	9	36	0,09
11:15 μμ	11:30 μμ	20	80	0,20
11:30 μμ	11:45 μμ	16	64	0,16
11:45 μμ	12:00 πμ	14	56	0,14
	ΜΟ	51	203	0,51

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εισόδου (Παρασκευή 26/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
8:30 πμ	8:45 πμ	72	288	0,63
8:45 πμ	9:00 πμ	81	324	0,70
9:00 πμ	9:15 πμ	72	288	0,63
9:15 πμ	9:30 πμ	91	364	0,79
9:30 πμ	9:45 πμ	80	320	0,70
9:45 πμ	10:00 πμ	78	312	0,68
10:00 πμ	10:15 πμ	92	368	0,80
10:15 πμ	10:30 πμ	89	356	0,77
10:30 πμ	10:45 πμ	115	460	1,00
10:45 πμ	11:00 πμ	101	404	0,88
11:00 πμ	11:15 πμ	74	296	0,64
11:15 πμ	11:30 πμ	100	400	0,87
11:30 πμ	11:45 πμ	80	320	0,70
11:45 πμ	12:00 μμ	110	440	0,96
12:00 μμ	12:15 μμ	82	328	0,71
12:15 μμ	12:30 μμ	95	380	0,83
12:30 μμ	12:45 μμ	82	328	0,71
12:45 μμ	1:00 μμ	85	340	0,74
1:00 μμ	1:15 μμ	88	352	0,77
1:15 μμ	1:30 μμ	86	344	0,75
1:30 μμ	1:45 μμ	74	296	0,64
1:45 μμ	2:00 μμ	94	376	0,82
2:00 μμ	2:15 μμ	92	368	0,80

2:15 μμ	2:30 μμ	83	332	0,72
2:30 μμ	2:45 μμ	89	356	0,77
2:45 μμ	3:00 μμ	69	276	0,60
3:00 μμ	3:15 μμ	78	312	0,68
3:15 μμ	3:30 μμ	81	324	0,70
3:30 μμ	3:45 μμ	76	304	0,66
3:45 μμ	4:00 μμ	81	324	0,70
4:00 μμ	4:15 μμ	86	344	0,75
4:15 μμ	4:30 μμ	93	372	0,81
4:30 μμ	4:45 μμ	98	392	0,85
4:45 μμ	5:00 μμ	65	260	0,57
5:00 μμ	5:15 μμ	82	328	0,71
5:15 μμ	5:30 μμ	69	276	0,60
5:30 μμ	5:45 μμ	77	308	0,67
5:45 μμ	6:00 μμ	72	288	0,63
6:00 μμ	6:15 μμ	85	340	0,74
6:15 μμ	6:30 μμ	66	264	0,57
6:30 μμ	6:45 μμ	62	248	0,54
6:45 μμ	7:00 μμ	64	256	0,56
7:00 μμ	7:15 μμ	57	228	0,50
7:15 μμ	7:30 μμ	69	276	0,60
7:30 μμ	7:45 μμ	62	248	0,54
7:45 μμ	8:00 μμ	79	316	0,69
8:00 μμ	8:15 μμ	43	172	0,37
8:15 μμ	8:30 μμ	55	220	0,48
8:30 μμ	8:45 μμ	65	260	0,57
8:45 μμ	9:00 μμ	58	232	0,50
9:00 μμ	9:15 μμ	44	176	0,38
9:15 μμ	9:30 μμ	47	188	0,41
9:30 μμ	9:45 μμ	28	112	0,24
9:45 μμ	10:00 μμ	27	108	0,23
10:00 μμ	10:15 μμ	27	108	0,23
10:15 μμ	10:30 μμ	36	144	0,31
10:30 μμ	10:45 μμ	30	120	0,26
10:45 μμ	11:00 μμ	23	92	0,20
11:00 μμ	11:15 μμ	23	92	0,20
11:15 μμ	11:30 μμ	29	116	0,25
11:30 μμ	11:45 μμ	29	116	0,25
11:45 μμ	12:00 πμ	36	144	0,31
	MO	70	281	0,61

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Σάββατο 27/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	6	24	0,07
12:15 πμ	12:30 πμ	9	36	0,11
12:30 πμ	12:45 πμ	9	36	0,11
12:45 πμ	1:00 πμ	10	40	0,12
1:00 πμ	1:15 πμ	7	28	0,08
1:15 πμ	1:30 πμ	5	20	0,06
1:30 πμ	1:45 πμ	5	20	0,06
1:45 πμ	2:00 πμ	7	28	0,08
2:00 πμ	2:15 πμ	8	32	0,10
2:15 πμ	2:30 πμ	5	20	0,06
2:30 πμ	2:45 πμ	7	28	0,08
2:45 πμ	3:00 πμ	11	44	0,13
3:00 πμ	3:15 πμ	9	36	0,11
3:15 πμ	3:30 πμ	6	24	0,07
3:30 πμ	3:45 πμ	5	20	0,06
3:45 πμ	4:00 πμ	7	28	0,08
4:00 πμ	4:15 πμ	22	88	0,27
4:15 πμ	4:30 πμ	14	56	0,17
4:30 πμ	4:45 πμ	11	44	0,13
4:45 πμ	5:00 πμ	15	60	0,18
5:00 πμ	5:15 πμ	21	84	0,25
5:15 πμ	5:30 πμ	12	48	0,14
5:30 πμ	5:45 πμ	22	88	0,27
5:45 πμ	6:00 πμ	28	112	0,34
6:00 πμ	6:15 πμ	37	148	0,45
6:15 πμ	6:30 πμ	25	100	0,30
6:30 πμ	6:45 πμ	30	120	0,36
6:45 πμ	7:00 πμ	30	120	0,36
7:00 πμ	7:15 πμ	44	176	0,53
7:15 πμ	7:30 πμ	38	152	0,46
7:30 πμ	7:45 πμ	57	228	0,69
7:45 πμ	8:00 πμ	51	204	0,61
8:00 πμ	8:15 πμ	51	204	0,61
8:15 πμ	8:30 πμ	61	244	0,73
8:30 πμ	8:45 πμ	48	192	0,58
8:45 πμ	9:00 πμ	83	332	1,00
9:00 πμ	9:15 πμ	58	232	0,70
9:15 πμ	9:30 πμ	74	296	0,89
9:30 πμ	9:45 πμ	60	240	0,72
9:45 πμ	10:00 πμ	83	332	1,00
10:00 πμ	10:15 πμ	77	308	0,93
10:15 πμ	10:30 πμ	60	240	0,72
10:30 πμ	10:45 πμ	77	308	0,93

10:45 πμ	11:00 πμ	56	224	0,67
11:00 πμ	11:15 πμ	64	256	0,77
11:15 πμ	11:30 πμ	60	240	0,72
11:30 πμ	11:45 πμ	65	260	0,78
11:45 πμ	12:00 μμ	76	304	0,92
12:00 μμ	12:15 μμ	65	260	0,78
12:15 μμ	12:30 μμ	54	216	0,65
12:30 μμ	12:45 μμ	53	212	0,64
12:45 μμ	1:00 μμ	47	188	0,57
1:00 μμ	1:15 μμ	50	200	0,60
1:15 μμ	1:30 μμ	56	224	0,67
1:30 μμ	1:45 μμ	47	188	0,57
1:45 μμ	2:00 μμ	65	260	0,78
2:00 μμ	2:15 μμ	52	208	0,63
2:15 μμ	2:30 μμ	72	288	0,87
2:30 μμ	2:45 μμ	53	212	0,64
2:45 μμ	3:00 μμ	52	208	0,63
3:00 μμ	3:15 μμ	55	220	0,66
3:15 μμ	3:30 μμ	45	180	0,54
3:30 μμ	3:45 μμ	51	204	0,61
3:45 μμ	4:00 μμ	46	184	0,55
4:00 μμ	4:15 μμ	42	168	0,51
4:15 μμ	4:30 μμ	45	180	0,54
4:30 μμ	4:45 μμ	50	200	0,60
4:45 μμ	5:00 μμ	38	152	0,46
5:00 μμ	5:15 μμ	44	176	0,53
5:15 μμ	5:30 μμ	49	196	0,59
5:30 μμ	5:45 μμ	61	244	0,73
5:45 μμ	6:00 μμ	56	224	0,67
6:00 μμ	6:15 μμ	54	216	0,65
6:15 μμ	6:30 μμ	56	224	0,67
6:30 μμ	6:45 μμ	38	152	0,46
6:45 μμ	7:00 μμ	45	180	0,54
7:00 μμ	7:15 μμ	47	188	0,57
7:15 μμ	7:30 μμ	52	208	0,63
7:30 μμ	7:45 μμ	67	268	0,81
7:45 μμ	8:00 μμ	64	256	0,77
8:00 μμ	8:15 μμ	70	280	0,84
8:15 μμ	8:30 μμ	39	156	0,47
8:30 μμ	8:45 μμ	43	172	0,52
8:45 μμ	9:00 μμ	28	112	0,34
9:00 μμ	9:15 μμ	44	176	0,53
9:15 μμ	9:30 μμ	21	84	0,25
9:30 μμ	9:45 μμ	23	92	0,28
9:45 μμ	10:00 μμ	23	92	0,28
10:00 μμ	10:15 μμ	15	60	0,18

10:15 μμ	10:30 μμ	19	76	0,23
10:30 μμ	10:45 μμ	22	88	0,27
10:45 μμ	11:00 μμ	26	104	0,31
11:00 μμ	11:15 μμ	23	92	0,28
11:15 μμ	11:30 μμ	23	92	0,28
11:30 μμ	11:45 μμ	17	68	0,20
11:45 μμ	12:00 πμ	21	84	0,25
	ΜΟ	39	156	0,47

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εισόδου (Σάββατο 27/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	23	92	0,23
12:15 πμ	12:30 πμ	21	84	0,21
12:30 πμ	12:45 πμ	13	52	0,13
12:45 πμ	1:00 πμ	14	56	0,14
1:00 πμ	1:15 πμ	10	40	0,10
1:15 πμ	1:30 πμ	13	52	0,13
1:30 πμ	1:45 πμ	8	32	0,08
1:45 πμ	2:00 πμ	9	36	0,09
2:00 πμ	2:15 πμ	10	40	0,10
2:15 πμ	2:30 πμ	13	52	0,13
2:30 πμ	2:45 πμ	18	72	0,18
2:45 πμ	3:00 πμ	9	36	0,09
3:00 πμ	3:15 πμ	19	76	0,19
3:15 πμ	3:30 πμ	6	24	0,06
3:30 πμ	3:45 πμ	15	60	0,15
3:45 πμ	4:00 πμ	16	64	0,16
4:00 πμ	4:15 πμ	25	100	0,25
4:15 πμ	4:30 πμ	36	144	0,36
4:30 πμ	4:45 πμ	39	156	0,39
4:45 πμ	5:00 πμ	38	152	0,38
5:00 πμ	5:15 πμ	31	124	0,31
5:15 πμ	5:30 πμ	51	204	0,52
5:30 πμ	5:45 πμ	37	148	0,37
5:45 πμ	6:00 πμ	47	188	0,47
6:00 πμ	6:15 πμ	55	220	0,56
6:15 πμ	6:30 πμ	53	212	0,54
6:30 πμ	6:45 πμ	66	264	0,67
6:45 πμ	7:00 πμ	58	232	0,59
7:00 πμ	7:15 πμ	58	232	0,59
7:15 πμ	7:30 πμ	84	336	0,85
7:30 πμ	7:45 πμ	74	296	0,75
7:45 πμ	8:00 πμ	79	316	0,80
8:00 πμ	8:15 πμ	65	260	0,66
8:15 πμ	8:30 πμ	66	264	0,67

8:30 πμ	8:45 πμ	68	272	0,69
8:45 πμ	9:00 πμ	79	316	0,80
9:00 πμ	9:15 πμ	91	364	0,92
9:15 πμ	9:30 πμ	89	356	0,90
9:30 πμ	9:45 πμ	91	364	0,92
9:45 πμ	10:00 πμ	88	352	0,89
10:00 πμ	10:15 πμ	90	360	0,91
10:15 πμ	10:30 πμ	88	352	0,89
10:30 πμ	10:45 πμ	73	292	0,74
10:45 πμ	11:00 πμ	82	328	0,83
11:00 πμ	11:15 πμ	82	328	0,83
11:15 πμ	11:30 πμ	90	360	0,91
11:30 πμ	11:45 πμ	69	276	0,70
11:45 πμ	12:00 μμ	99	396	1,00
12:00 μμ	12:15 μμ	87	348	0,88
12:15 μμ	12:30 μμ	87	348	0,88
12:30 μμ	12:45 μμ	86	344	0,87
12:45 μμ	1:00 μμ	97	388	0,98
1:00 μμ	1:15 μμ	98	392	0,99
1:15 μμ	1:30 μμ	91	364	0,92
1:30 μμ	1:45 μμ	66	264	0,67
1:45 μμ	2:00 μμ	85	340	0,86
2:00 μμ	2:15 μμ	79	316	0,80
2:15 μμ	2:30 μμ	92	368	0,93
2:30 μμ	2:45 μμ	58	232	0,59
2:45 μμ	3:00 μμ	63	252	0,64
3:00 μμ	3:15 μμ	39	156	0,39
3:15 μμ	3:30 μμ	52	208	0,53
3:30 μμ	3:45 μμ	55	220	0,56
3:45 μμ	4:00 μμ	77	308	0,78
4:00 μμ	4:15 μμ	68	272	0,69
4:15 μμ	4:30 μμ	69	276	0,70
4:30 μμ	4:45 μμ	63	252	0,64
4:45 μμ	5:00 μμ	78	312	0,79
5:00 μμ	5:15 μμ	67	268	0,68
5:15 μμ	5:30 μμ	62	248	0,63
5:30 μμ	5:45 μμ	74	296	0,75
5:45 μμ	6:00 μμ	58	232	0,59
6:00 μμ	6:15 μμ	63	252	0,64
6:15 μμ	6:30 μμ	75	300	0,76
6:30 μμ	6:45 μμ	68	272	0,69
6:45 μμ	7:00 μμ	51	204	0,52
7:00 μμ	7:15 μμ	54	216	0,55
7:15 μμ	7:30 μμ	59	236	0,60
7:30 μμ	7:45 μμ	79	316	0,80
7:45 μμ	8:00 μμ	84	336	0,85

8:00 μμ	8:15 μμ	77	308	0,78
8:15 μμ	8:30 μμ	54	216	0,55
8:30 μμ	8:45 μμ	43	172	0,43
8:45 μμ	9:00 μμ	50	200	0,51
9:00 μμ	9:15 μμ	40	160	0,40
9:15 μμ	9:30 μμ	41	164	0,41
9:30 μμ	9:45 μμ	34	136	0,34
9:45 μμ	10:00 μμ	37	148	0,37
10:00 μμ	10:15 μμ	29	116	0,29
10:15 μμ	10:30 μμ	39	156	0,39
10:30 μμ	10:45 μμ	29	116	0,29
10:45 μμ	11:00 μμ	28	112	0,28
11:00 μμ	11:15 μμ	31	124	0,31
11:15 μμ	11:30 μμ	33	132	0,33
11:30 μμ	11:45 μμ	23	92	0,23
11:45 μμ	12:00 πμ	41	164	0,41
	ΜΟ	55	220	0,55

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Κυριακή 28/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	22	88	0,30
12:15 πμ	12:30 πμ	25	100	0,34
12:30 πμ	12:45 πμ	17	68	0,23
12:45 πμ	1:00 πμ	10	40	0,14
1:00 πμ	1:15 πμ	15	60	0,21
1:15 πμ	1:30 πμ	2	8	0,03
1:30 πμ	1:45 πμ	5	20	0,07
1:45 πμ	2:00 πμ	4	16	0,05
2:00 πμ	2:15 πμ	7	28	0,10
2:15 πμ	2:30 πμ	6	24	0,08
2:30 πμ	2:45 πμ	9	36	0,12
2:45 πμ	3:00 πμ	6	24	0,08
3:00 πμ	3:15 πμ	4	16	0,05
3:15 πμ	3:30 πμ	3	12	0,04
3:30 πμ	3:45 πμ	3	12	0,04
3:45 πμ	4:00 πμ	7	28	0,10
4:00 πμ	4:15 πμ	11	44	0,15
4:15 πμ	4:30 πμ	15	60	0,21
4:30 πμ	4:45 πμ	6	24	0,08
4:45 πμ	5:00 πμ	8	32	0,11
5:00 πμ	5:15 πμ	5	20	0,07
5:15 πμ	5:30 πμ	7	28	0,10
5:30 πμ	5:45 πμ	25	100	0,34
5:45 πμ	6:00 πμ	12	48	0,16
6:00 πμ	6:15 πμ	18	72	0,25

6:15 πμ	6:30 πμ	11	44	0,15
6:30 πμ	6:45 πμ	19	76	0,26
6:45 πμ	7:00 πμ	15	60	0,21
7:00 πμ	7:15 πμ	24	96	0,33
7:15 πμ	7:30 πμ	16	64	0,22
7:30 πμ	7:45 πμ	33	132	0,45
7:45 πμ	8:00 πμ	20	80	0,27
8:00 πμ	8:15 πμ	38	152	0,52
8:15 πμ	8:30 πμ	41	164	0,56
8:30 πμ	8:45 πμ	51	204	0,70
8:45 πμ	9:00 πμ	48	192	0,66
9:00 πμ	9:15 πμ	45	180	0,62
9:15 πμ	9:30 πμ	63	252	0,86
9:30 πμ	9:45 πμ	57	228	0,78
9:45 πμ	10:00 πμ	70	280	0,96
10:00 πμ	10:15 πμ	73	292	1,00
10:15 πμ	10:30 πμ	61	244	0,84
10:30 πμ	10:45 πμ	58	232	0,79
10:45 πμ	11:00 πμ	51	204	0,70
11:00 πμ	11:15 πμ	53	212	0,73
11:15 πμ	11:30 πμ	46	184	0,63
11:30 πμ	11:45 πμ	49	196	0,67
11:45 πμ	12:00 μμ	53	212	0,73
12:00 μμ	12:15 μμ	49	196	0,67
12:15 μμ	12:30 μμ	59	236	0,81
12:30 μμ	12:45 μμ	60	240	0,82
12:45 μμ	1:00 μμ	48	192	0,66
1:00 μμ	1:15 μμ	50	200	0,68
1:15 μμ	1:30 μμ	60	240	0,82
1:30 μμ	1:45 μμ	43	172	0,59
1:45 μμ	2:00 μμ	49	196	0,67
2:00 μμ	2:15 μμ	29	116	0,40
2:15 μμ	2:30 μμ	32	128	0,44
2:30 μμ	2:45 μμ	38	152	0,52
2:45 μμ	3:00 μμ	30	120	0,41
3:00 μμ	3:15 μμ	42	168	0,58
3:15 μμ	3:30 μμ	38	152	0,52
3:30 μμ	3:45 μμ	40	160	0,55
3:45 μμ	4:00 μμ	37	148	0,51
4:00 μμ	4:15 μμ	31	124	0,42
4:15 μμ	4:30 μμ	34	136	0,47
4:30 μμ	4:45 μμ	43	172	0,59
4:45 μμ	5:00 μμ	42	168	0,58
5:00 μμ	5:15 μμ	38	152	0,52
5:15 μμ	5:30 μμ	40	160	0,55
5:30 μμ	5:45 μμ	51	204	0,70

5:45 μμ	6:00 μμ	37	148	0,51
6:00 μμ	6:15 μμ	55	220	0,75
6:15 μμ	6:30 μμ	46	184	0,63
6:30 μμ	6:45 μμ	51	204	0,70
6:45 μμ	7:00 μμ	53	212	0,73
7:00 μμ	7:15 μμ	46	184	0,63
7:15 μμ	7:30 μμ	46	184	0,63
7:30 μμ	7:45 μμ	58	232	0,79
7:45 μμ	8:00 μμ	44	176	0,60
8:00 μμ	8:15 μμ	25	100	0,34
8:15 μμ	8:30 μμ	39	156	0,53
8:30 μμ	8:45 μμ	40	160	0,55
8:45 μμ	9:00 μμ	34	136	0,47
9:00 μμ	9:15 μμ	30	120	0,41
9:15 μμ	9:30 μμ	25	100	0,34
9:30 μμ	9:45 μμ	38	152	0,52
9:45 μμ	10:00 μμ	31	124	0,42
10:00 μμ	10:15 μμ	32	128	0,44
10:15 μμ	10:30 μμ	37	148	0,51
10:30 μμ	10:45 μμ	31	124	0,42
10:45 μμ	11:00 μμ	15	60	0,21
11:00 μμ	11:15 μμ	23	92	0,32
11:15 μμ	11:30 μμ	19	76	0,26
11:30 μμ	11:45 μμ	20	80	0,27
11:45 μμ	12:00 πμ	23	92	0,32
	ΜΟ	33	130	0,45

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εισόδου (Κυριακή 28/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	43	172	0,48
12:15 πμ	12:30 πμ	32	128	0,36
12:30 πμ	12:45 πμ	24	96	0,27
12:45 πμ	1:00 πμ	27	108	0,30
1:00 πμ	1:15 πμ	25	100	0,28
1:15 πμ	1:30 πμ	21	84	0,24
1:30 πμ	1:45 πμ	14	56	0,16
1:45 πμ	2:00 πμ	13	52	0,15
2:00 πμ	2:15 πμ	13	52	0,15
2:15 πμ	2:30 πμ	13	52	0,15
2:30 πμ	2:45 πμ	14	56	0,16
2:45 πμ	3:00 πμ	14	56	0,16
3:00 πμ	3:15 πμ	14	56	0,16
3:15 πμ	3:30 πμ	17	68	0,19
3:30 πμ	3:45 πμ	13	52	0,15
3:45 πμ	4:00 πμ	9	36	0,10

4:00 πμ	4:15 πμ	13	52	0,15
4:15 πμ	4:30 πμ	15	60	0,17
4:30 πμ	4:45 πμ	22	88	0,25
4:45 πμ	5:00 πμ	21	84	0,24
5:00 πμ	5:15 πμ	25	100	0,28
5:15 πμ	5:30 πμ	28	112	0,31
5:30 πμ	5:45 πμ	20	80	0,22
5:45 πμ	6:00 πμ	24	96	0,27
6:00 πμ	6:15 πμ	15	60	0,17
6:15 πμ	6:30 πμ	29	116	0,33
6:30 πμ	6:45 πμ	23	92	0,26
6:45 πμ	7:00 πμ	30	120	0,34
7:00 πμ	7:15 πμ	31	124	0,35
7:15 πμ	7:30 πμ	39	156	0,44
7:30 πμ	7:45 πμ	42	168	0,47
7:45 πμ	8:00 πμ	54	216	0,61
8:00 πμ	8:15 πμ	71	284	0,80
8:15 πμ	8:30 πμ	61	244	0,69
8:30 πμ	8:45 πμ	50	200	0,56
8:45 πμ	9:00 πμ	56	224	0,63
9:00 πμ	9:15 πμ	65	260	0,73
9:15 πμ	9:30 πμ	76	304	0,85
9:30 πμ	9:45 πμ	74	296	0,83
9:45 πμ	10:00 πμ	78	312	0,88
10:00 πμ	10:15 πμ	89	356	1,00
10:15 πμ	10:30 πμ	84	336	0,94
10:30 πμ	10:45 πμ	84	336	0,94
10:45 πμ	11:00 πμ	85	340	0,96
11:00 πμ	11:15 πμ	87	348	0,98
11:15 πμ	11:30 πμ	77	308	0,87
11:30 πμ	11:45 πμ	59	236	0,66
11:45 πμ	12:00 μμ	60	240	0,67
12:00 μμ	12:15 μμ	67	268	0,75
12:15 μμ	12:30 μμ	88	352	0,99
12:30 μμ	12:45 μμ	73	292	0,82
12:45 μμ	1:00 μμ	68	272	0,76
1:00 μμ	1:15 μμ	58	232	0,65
1:15 μμ	1:30 μμ	54	216	0,61
1:30 μμ	1:45 μμ	61	244	0,69
1:45 μμ	2:00 μμ	60	240	0,67
2:00 μμ	2:15 μμ	50	200	0,56
2:15 μμ	2:30 μμ	41	164	0,46
2:30 μμ	2:45 μμ	46	184	0,52
2:45 μμ	3:00 μμ	43	172	0,48
3:00 μμ	3:15 μμ	58	232	0,65
3:15 μμ	3:30 μμ	62	248	0,70

3:30 μμ	3:45 μμ	49	196	0,55
3:45 μμ	4:00 μμ	54	216	0,61
4:00 μμ	4:15 μμ	52	208	0,58
4:15 μμ	4:30 μμ	58	232	0,65
4:30 μμ	4:45 μμ	73	292	0,82
4:45 μμ	5:00 μμ	63	252	0,71
5:00 μμ	5:15 μμ	65	260	0,73
5:15 μμ	5:30 μμ	68	272	0,76
5:30 μμ	5:45 μμ	68	272	0,76
5:45 μμ	6:00 μμ	63	252	0,71
6:00 μμ	6:15 μμ	60	240	0,67
6:15 μμ	6:30 μμ	66	264	0,74
6:30 μμ	6:45 μμ	61	244	0,69
6:45 μμ	7:00 μμ	64	256	0,72
7:00 μμ	7:15 μμ	62	248	0,70
7:15 μμ	7:30 μμ	58	232	0,65
7:30 μμ	7:45 μμ	64	256	0,72
7:45 μμ	8:00 μμ	67	268	0,75
8:00 μμ	8:15 μμ	54	216	0,61
8:15 μμ	8:30 μμ	49	196	0,55
8:30 μμ	8:45 μμ	48	192	0,54
8:45 μμ	9:00 μμ	35	140	0,39
9:00 μμ	9:15 μμ	53	212	0,60
9:15 μμ	9:30 μμ	35	140	0,39
9:30 μμ	9:45 μμ	46	184	0,52
9:45 μμ	10:00 μμ	30	120	0,34
10:00 μμ	10:15 μμ	58	232	0,65
10:15 μμ	10:30 μμ	43	172	0,48
10:30 μμ	10:45 μμ	31	124	0,35
10:45 μμ	11:00 μμ	32	128	0,36
11:00 μμ	11:15 μμ	30	120	0,34
11:15 μμ	11:30 μμ	35	140	0,39
11:30 μμ	11:45 μμ	34	136	0,38
11:45 μμ	12:00 πμ	24	96	0,27
	ΜΟ	47	186	0,52

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Δευτέρα 29/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	17	68	0,19
12:15 πμ	12:30 πμ	5	20	0,06
12:30 πμ	12:45 πμ	2	8	0,02
12:45 πμ	1:00 πμ	10	40	0,11
1:00 πμ	1:15 πμ	5	20	0,06
1:15 πμ	1:30 πμ	12	48	0,13
1:30 πμ	1:45 πμ	6	24	0,07

1:45 πμ	2:00 πμ	4	16	0,04
2:00 πμ	2:15 πμ	8	32	0,09
2:15 πμ	2:30 πμ	3	12	0,03
2:30 πμ	2:45 πμ	4	16	0,04
2:45 πμ	3:00 πμ	5	20	0,06
3:00 πμ	3:15 πμ	5	20	0,06
3:15 πμ	3:30 πμ	4	16	0,04
3:30 πμ	3:45 πμ	3	12	0,03
3:45 πμ	4:00 πμ	4	16	0,04
4:00 πμ	4:15 πμ	10	40	0,11
4:15 πμ	4:30 πμ	12	48	0,13
4:30 πμ	4:45 πμ	18	72	0,20
4:45 πμ	5:00 πμ	14	56	0,16
5:00 πμ	5:15 πμ	28	112	0,31
5:15 πμ	5:30 πμ	35	140	0,39
5:30 πμ	5:45 πμ	49	196	0,54
5:45 πμ	6:00 πμ	52	208	0,58
6:00 πμ	6:15 πμ	40	160	0,44
6:15 πμ	6:30 πμ	38	152	0,42
6:30 πμ	6:45 πμ	50	200	0,56
6:45 πμ	7:00 πμ	48	192	0,53
7:00 πμ	7:15 πμ	60	240	0,67
7:15 πμ	7:30 πμ	67	268	0,74
7:30 πμ	7:45 πμ	50	200	0,56
7:45 πμ	8:00 πμ	50	200	0,56
8:00 πμ	8:15 πμ	61	244	0,68
8:15 πμ	8:30 πμ	55	220	0,61
8:30 πμ	8:45 πμ	48	192	0,53
8:45 πμ	9:00 πμ	71	284	0,79
9:00 πμ	9:15 πμ	61	244	0,68
9:15 πμ	9:30 πμ	50	200	0,56
9:30 πμ	9:45 πμ	67	268	0,74
9:45 πμ	10:00 πμ	86	344	0,96
10:00 πμ	10:15 πμ	57	228	0,63
10:15 πμ	10:30 πμ	58	232	0,64
10:30 πμ	10:45 πμ	75	300	0,83
10:45 πμ	11:00 πμ	78	312	0,87
11:00 πμ	11:15 πμ	86	344	0,96
11:15 πμ	11:30 πμ	66	264	0,73
11:30 πμ	11:45 πμ	66	264	0,73
11:45 πμ	12:00 μμ	81	324	0,90
12:00 μμ	12:15 μμ	90	360	1,00
12:15 μμ	12:30 μμ	73	292	0,81
12:30 μμ	12:45 μμ	51	204	0,57
12:45 μμ	1:00 μμ	67	268	0,74
1:00 μμ	1:15 μμ	65	260	0,72

1:15 μμ	1:30 μμ	76	304	0,84
1:30 μμ	1:45 μμ	69	276	0,77
1:45 μμ	2:00 μμ	58	232	0,64
2:00 μμ	2:15 μμ	64	256	0,71
2:15 μμ	2:30 μμ	67	268	0,74
2:30 μμ	2:45 μμ	53	212	0,59
2:45 μμ	3:00 μμ	58	232	0,64
3:00 μμ	3:15 μμ	62	248	0,69
3:15 μμ	3:30 μμ	57	228	0,63
3:30 μμ	3:45 μμ	58	232	0,64
3:45 μμ	4:00 μμ	56	224	0,62
4:00 μμ	4:15 μμ	44	176	0,49
4:15 μμ	4:30 μμ	52	208	0,58
4:30 μμ	4:45 μμ	52	208	0,58
4:45 μμ	5:00 μμ	53	212	0,59
5:00 μμ	5:15 μμ	54	216	0,60
5:15 μμ	5:30 μμ	60	240	0,67
5:30 μμ	5:45 μμ	59	236	0,66
5:45 μμ	6:00 μμ	44	176	0,49
6:00 μμ	6:15 μμ	46	184	0,51
6:15 μμ	6:30 μμ	52	208	0,58
6:30 μμ	6:45 μμ	48	192	0,53
6:45 μμ	7:00 μμ	49	196	0,54
7:00 μμ	7:15 μμ	42	168	0,47
7:15 μμ	7:30 μμ	50	200	0,56
7:30 μμ	7:45 μμ	53	212	0,59
7:45 μμ	8:00 μμ	55	220	0,61
8:00 μμ	8:15 μμ	36	144	0,40
8:15 μμ	8:30 μμ	26	104	0,29
8:30 μμ	8:45 μμ	27	108	0,30
8:45 μμ	9:00 μμ	34	136	0,38
9:00 μμ	9:15 μμ	20	80	0,22
9:15 μμ	9:30 μμ	20	80	0,22
9:30 μμ	9:45 μμ	19	76	0,21
9:45 μμ	10:00 μμ	16	64	0,18
10:00 μμ	10:15 μμ	15	60	0,17
10:15 μμ	10:30 μμ	15	60	0,17
10:30 μμ	10:45 μμ	10	40	0,11
10:45 μμ	11:00 μμ	9	36	0,10
11:00 μμ	11:15 μμ	16	64	0,18
11:15 μμ	11:30 μμ	12	48	0,13
11:30 μμ	11:45 μμ	11	44	0,12
11:45 μμ	12:00 πμ	4	16	0,04
	MO	41	163	0,45

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εισόδου (Δευτέρα 29/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ωρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	16	64	0,14
12:15 πμ	12:30 πμ	19	76	0,17
12:30 πμ	12:45 πμ	16	64	0,14
12:45 πμ	1:00 πμ	11	44	0,10
1:00 πμ	1:15 πμ	11	44	0,10
1:15 πμ	1:30 πμ	11	44	0,10
1:30 πμ	1:45 πμ	13	52	0,11
1:45 πμ	2:00 πμ	9	36	0,08
2:00 πμ	2:15 πμ	10	40	0,09
2:15 πμ	2:30 πμ	6	24	0,05
2:30 πμ	2:45 πμ	5	20	0,04
2:45 πμ	3:00 πμ	6	24	0,05
3:00 πμ	3:15 πμ	7	28	0,06
3:15 πμ	3:30 πμ	8	32	0,07
3:30 πμ	3:45 πμ	13	52	0,11
3:45 πμ	4:00 πμ	12	48	0,11
4:00 πμ	4:15 πμ	19	76	0,17
4:15 πμ	4:30 πμ	35	140	0,31
4:30 πμ	4:45 πμ	49	196	0,43
4:45 πμ	5:00 πμ	58	232	0,51
5:00 πμ	5:15 πμ	58	232	0,51
5:15 πμ	5:30 πμ	71	284	0,62
5:30 πμ	5:45 πμ	88	352	0,77
5:45 πμ	6:00 πμ	114	456	1,00
6:00 πμ	6:15 πμ	88	352	0,77
6:15 πμ	6:30 πμ	75	300	0,66
6:30 πμ	6:45 πμ	67	268	0,59
6:45 πμ	7:00 πμ	88	352	0,77
7:00 πμ	7:15 πμ	102	408	0,89
7:15 πμ	7:30 πμ	95	380	0,83
7:30 πμ	7:45 πμ	91	364	0,80
7:45 πμ	8:00 πμ	99	396	0,87
8:00 πμ	8:15 πμ	83	332	0,73
8:15 πμ	8:30 πμ	94	376	0,82
8:30 πμ	8:45 πμ	106	424	0,93
8:45 πμ	9:00 πμ	95	380	0,83
9:00 πμ	9:15 πμ	81	324	0,71
9:15 πμ	9:30 πμ	86	344	0,75
9:30 πμ	9:45 πμ	68	272	0,60
9:45 πμ	10:00 πμ	84	336	0,74
10:00 πμ	10:15 πμ	89	356	0,78
10:15 πμ	10:30 πμ	101	404	0,89
10:30 πμ	10:45 πμ	108	432	0,95

10:45 πμ	11:00 πμ	95	380	0,83
11:00 πμ	11:15 πμ	112	448	0,98
11:15 πμ	11:30 πμ	94	376	0,82
11:30 πμ	11:45 πμ	78	312	0,68
11:45 πμ	12:00 μμ	91	364	0,80
12:00 μμ	12:15 μμ	70	280	0,61
12:15 μμ	12:30 μμ	99	396	0,87
12:30 μμ	12:45 μμ	94	376	0,82
12:45 μμ	1:00 μμ	89	356	0,78
1:00 μμ	1:15 μμ	91	364	0,80
1:15 μμ	1:30 μμ	96	384	0,84
1:30 μμ	1:45 μμ	85	340	0,75
1:45 μμ	2:00 μμ	90	360	0,79
2:00 μμ	2:15 μμ	109	436	0,96
2:15 μμ	2:30 μμ	91	364	0,80
2:30 μμ	2:45 μμ	87	348	0,76
2:45 μμ	3:00 μμ	74	296	0,65
3:00 μμ	3:15 μμ	88	352	0,77
3:15 μμ	3:30 μμ	57	228	0,50
3:30 μμ	3:45 μμ	79	316	0,69
3:45 μμ	4:00 μμ	62	248	0,54
4:00 μμ	4:15 μμ	59	236	0,52
4:15 μμ	4:30 μμ	84	336	0,74
4:30 μμ	4:45 μμ	79	316	0,69
4:45 μμ	5:00 μμ	81	324	0,71
5:00 μμ	5:15 μμ	60	240	0,53
5:15 μμ	5:30 μμ	66	264	0,58
5:30 μμ	5:45 μμ	57	228	0,50
5:45 μμ	6:00 μμ	81	324	0,71
6:00 μμ	6:15 μμ	79	316	0,69
6:15 μμ	6:30 μμ	68	272	0,60
6:30 μμ	6:45 μμ	63	252	0,55
6:45 μμ	7:00 μμ	69	276	0,61
7:00 μμ	7:15 μμ	62	248	0,54
7:15 μμ	7:30 μμ	63	252	0,55
7:30 μμ	7:45 μμ	66	264	0,58
7:45 μμ	8:00 μμ	50	200	0,44
8:00 μμ	8:15 μμ	54	216	0,47
8:15 μμ	8:30 μμ	64	256	0,56
8:30 μμ	8:45 μμ	47	188	0,41
8:45 μμ	9:00 μμ	47	188	0,41
9:00 μμ	9:15 μμ	52	208	0,46
9:15 μμ	9:30 μμ	41	164	0,36
9:30 μμ	9:45 μμ	36	144	0,32
9:45 μμ	10:00 μμ	27	108	0,24
10:00 μμ	10:15 μμ	32	128	0,28

10:15 μμ	10:30 μμ	22	88	0,19
10:30 μμ	10:45 μμ	27	108	0,24
10:45 μμ	11:00 μμ	25	100	0,22
11:00 μμ	11:15 μμ	22	88	0,19
11:15 μμ	11:30 μμ	32	128	0,28
11:30 μμ	11:45 μμ	20	80	0,18
11:45 μμ	12:00 πμ	20	80	0,18
	ΜΟ	61	244	0,53

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Τρίτη 30/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	8	32	0,09
12:15 πμ	12:30 πμ	8	32	0,09
12:30 πμ	12:45 πμ	5	20	0,06
12:45 πμ	1:00 πμ	6	24	0,07
1:00 πμ	1:15 πμ	1	4	0,01
1:15 πμ	1:30 πμ	2	8	0,02
1:30 πμ	1:45 πμ	4	16	0,05
1:45 πμ	2:00 πμ	2	8	0,02
2:00 πμ	2:15 πμ	2	8	0,02
2:15 πμ	2:30 πμ	3	12	0,04
2:30 πμ	2:45 πμ	1	4	0,01
2:45 πμ	3:00 πμ	3	12	0,04
3:00 πμ	3:15 πμ	2	8	0,02
3:15 πμ	3:30 πμ	7	28	0,08
3:30 πμ	3:45 πμ	2	8	0,02
3:45 πμ	4:00 πμ	7	28	0,08
4:00 πμ	4:15 πμ	10	40	0,12
4:15 πμ	4:30 πμ	10	40	0,12
4:30 πμ	4:45 πμ	16	64	0,19
4:45 πμ	5:00 πμ	19	76	0,22
5:00 πμ	5:15 πμ	27	108	0,32
5:15 πμ	5:30 πμ	37	148	0,44
5:30 πμ	5:45 πμ	45	180	0,53
5:45 πμ	6:00 πμ	48	192	0,56
6:00 πμ	6:15 πμ	45	180	0,53
6:15 πμ	6:30 πμ	53	212	0,62
6:30 πμ	6:45 πμ	44	176	0,52
6:45 πμ	7:00 πμ	47	188	0,55
7:00 πμ	7:15 πμ	42	168	0,49
7:15 πμ	7:30 πμ	57	228	0,67
7:30 πμ	7:45 πμ	68	272	0,80
7:45 πμ	8:00 πμ	57	228	0,67

8:00 πμ	8:15 πμ	65	260	0,76
8:15 πμ	8:30 πμ	51	204	0,60
8:30 πμ	8:45 πμ	44	176	0,52
8:45 πμ	9:00 πμ	77	308	0,91
9:00 πμ	9:15 πμ	54	216	0,64
9:15 πμ	9:30 πμ	76	304	0,89
9:30 πμ	9:45 πμ	75	300	0,88
9:45 πμ	10:00 πμ	80	320	0,94
10:00 πμ	10:15 πμ	77	308	0,91
10:15 πμ	10:30 πμ	55	220	0,65
10:30 πμ	10:45 πμ	85	340	1,00
10:45 πμ	11:00 πμ	67	268	0,79
11:00 πμ	11:15 πμ	65	260	0,76
11:15 πμ	11:30 πμ	72	288	0,85
11:30 πμ	11:45 πμ	59	236	0,69
11:45 πμ	12:00 μμ	66	264	0,78
12:00 μμ	12:15 μμ	63	252	0,74
12:15 μμ	12:30 μμ	82	328	0,96
12:30 μμ	12:45 μμ	63	252	0,74
12:45 μμ	1:00 μμ	62	248	0,73
1:00 μμ	1:15 μμ	81	324	0,95
1:15 μμ	1:30 μμ	70	280	0,82
1:30 μμ	1:45 μμ	63	252	0,74
1:45 μμ	2:00 μμ	64	256	0,75
2:00 μμ	2:15 μμ	51	204	0,60
2:15 μμ	2:30 μμ	81	324	0,95
2:30 μμ	2:45 μμ	48	192	0,56
2:45 μμ	3:00 μμ	49	196	0,58
3:00 μμ	3:15 μμ	56	224	0,66
3:15 μμ	3:30 μμ	36	144	0,42
3:30 μμ	3:45 μμ	51	204	0,60
3:45 μμ	4:00 μμ	59	236	0,69
4:00 μμ	4:15 μμ	48	192	0,56
4:15 μμ	4:30 μμ	53	212	0,62
4:30 μμ	4:45 μμ	42	168	0,49
4:45 μμ	5:00 μμ	54	216	0,64
5:00 μμ	5:15 μμ	54	216	0,64
5:15 μμ	5:30 μμ	48	192	0,56
5:30 μμ	5:45 μμ	40	160	0,47
5:45 μμ	6:00 μμ	50	200	0,59
6:00 μμ	6:15 μμ	53	212	0,62
6:15 μμ	6:30 μμ	48	192	0,56
6:30 μμ	6:45 μμ	47	188	0,55
6:45 μμ	7:00 μμ	25	100	0,29
7:00 μμ	7:15 μμ	39	156	0,46
7:15 μμ	7:30 μμ	42	168	0,49

7:30 μμ	7:45 μμ	35	140	0,41
7:45 μμ	8:00 μμ	37	148	0,44
8:00 μμ	8:15 μμ	21	84	0,25
8:15 μμ	8:30 μμ	36	144	0,42
8:30 μμ	8:45 μμ	25	100	0,29
8:45 μμ	9:00 μμ	20	80	0,24
9:00 μμ	9:15 μμ	22	88	0,26
9:15 μμ	9:30 μμ	19	76	0,22
9:30 μμ	9:45 μμ	10	40	0,12
9:45 μμ	10:00 μμ	18	72	0,21
10:00 μμ	10:15 μμ	12	48	0,14
10:15 μμ	10:30 μμ	14	56	0,16
10:30 μμ	10:45 μμ	16	64	0,19
10:45 μμ	11:00 μμ	13	52	0,15
11:00 μμ	11:15 μμ	6	24	0,07
11:15 μμ	11:30 μμ	12	48	0,14
11:30 μμ	11:45 μμ	8	32	0,09
11:45 μμ	12:00 πμ	10	40	0,12
	ΜΟ	39	155	0,45

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Τετάρτη 31/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	9	36	0,10
12:15 πμ	12:30 πμ	6	24	0,07
12:30 πμ	12:45 πμ	5	20	0,06
12:45 πμ	1:00 πμ	5	20	0,06
1:00 πμ	1:15 πμ	7	28	0,08
1:15 πμ	1:30 πμ	8	32	0,09
1:30 πμ	1:45 πμ	2	8	0,02
1:45 πμ	2:00 πμ	3	12	0,03
2:00 πμ	2:15 πμ	6	24	0,07
2:15 πμ	2:30 πμ	2	8	0,02
2:30 πμ	2:45 πμ	2	8	0,02
2:45 πμ	3:00 πμ	2	8	0,02
3:00 πμ	3:15 πμ	3	12	0,03
3:15 πμ	3:30 πμ	5	20	0,06
3:30 πμ	3:45 πμ	2	8	0,02
3:45 πμ	4:00 πμ	9	36	0,10
4:00 πμ	4:15 πμ	8	32	0,09
4:15 πμ	4:30 πμ	13	52	0,15
4:30 πμ	4:45 πμ	23	92	0,26
4:45 πμ	5:00 πμ	30	120	0,34
5:00 πμ	5:15 πμ	21	84	0,24
5:15 πμ	5:30 πμ	36	144	0,40
5:30 πμ	5:45 πμ	62	248	0,70

5:45 πμ	6:00 πμ	51	204	0,57
6:00 πμ	6:15 πμ	47	188	0,53
6:15 πμ	6:30 πμ	46	184	0,52
6:30 πμ	6:45 πμ	31	124	0,35
6:45 πμ	7:00 πμ	61	244	0,69
7:00 πμ	7:15 πμ	72	288	0,81
7:15 πμ	7:30 πμ	65	260	0,73
7:30 πμ	7:45 πμ	61	244	0,69
7:45 πμ	8:00 πμ	68	272	0,76
8:00 πμ	8:15 πμ	48	192	0,54
8:15 πμ	8:30 πμ	64	256	0,72
8:30 πμ	8:45 πμ	50	200	0,56
8:45 πμ	9:00 πμ	51	204	0,57
9:00 πμ	9:15 πμ	61	244	0,69
9:15 πμ	9:30 πμ	65	260	0,73
9:30 πμ	9:45 πμ	60	240	0,67
9:45 πμ	10:00 πμ	66	264	0,74
10:00 πμ	10:15 πμ	61	244	0,69
10:15 πμ	10:30 πμ	55	220	0,62
10:30 πμ	10:45 πμ	77	308	0,87
10:45 πμ	11:00 πμ	68	272	0,76
11:00 πμ	11:15 πμ	71	284	0,80
11:15 πμ	11:30 πμ	51	204	0,57
11:30 πμ	11:45 πμ	49	196	0,55
11:45 πμ	12:00 μμ	62	248	0,70
12:00 μμ	12:15 μμ	64	256	0,72
12:15 μμ	12:30 μμ	76	304	0,85
12:30 μμ	12:45 μμ	67	268	0,75
12:45 μμ	1:00 μμ	68	272	0,76
1:00 μμ	1:15 μμ	72	288	0,81
1:15 μμ	1:30 μμ	57	228	0,64
1:30 μμ	1:45 μμ	71	284	0,80
1:45 μμ	2:00 μμ	61	244	0,69
2:00 μμ	2:15 μμ	52	208	0,58
2:15 μμ	2:30 μμ	89	356	1,00
2:30 μμ	2:45 μμ	48	192	0,54
2:45 μμ	3:00 μμ	56	224	0,63
3:00 μμ	3:15 μμ	54	216	0,61
3:15 μμ	3:30 μμ	58	232	0,65
3:30 μμ	3:45 μμ	46	184	0,52
3:45 μμ	4:00 μμ	56	224	0,63
4:00 μμ	4:15 μμ	49	196	0,55
4:15 μμ	4:30 μμ	44	176	0,49
4:30 μμ	4:45 μμ	52	208	0,58
4:45 μμ	5:00 μμ	59	236	0,66
5:00 μμ	5:15 μμ	48	192	0,54

5:15 μμ	5:30 μμ	60	240	0,67
5:30 μμ	5:45 μμ	42	168	0,47
5:45 μμ	6:00 μμ	46	184	0,52
6:00 μμ	6:15 μμ	48	192	0,54
6:15 μμ	6:30 μμ	46	184	0,52
6:30 μμ	6:45 μμ	44	176	0,49
6:45 μμ	7:00 μμ	49	196	0,55
7:00 μμ	7:15 μμ	40	160	0,45
7:15 μμ	7:30 μμ	34	136	0,38
7:30 μμ	7:45 μμ	47	188	0,53
7:45 μμ	8:00 μμ	35	140	0,39
8:00 μμ	8:15 μμ	42	168	0,47
8:15 μμ	8:30 μμ	32	128	0,36
8:30 μμ	8:45 μμ	24	96	0,27
8:45 μμ	9:00 μμ	27	108	0,30
9:00 μμ	9:15 μμ	24	96	0,27
9:15 μμ	9:30 μμ	20	80	0,22
9:30 μμ	9:45 μμ	14	56	0,16
9:45 μμ	10:00 μμ	18	72	0,20
10:00 μμ	10:15 μμ	10	40	0,11
10:15 μμ	10:30 μμ	16	64	0,18
10:30 μμ	10:45 μμ	15	60	0,17
10:45 μμ	11:00 μμ	8	32	0,09
11:00 μμ	11:15 μμ	13	52	0,15
11:15 μμ	11:30 μμ	17	68	0,19
11:30 μμ	11:45 μμ	4	16	0,04
11:45 μμ	12:00 πμ	10	40	0,11
	ΜΟ	39	157	0,44

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εισόδου (Τετάρτη 31/8)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	14	56	0,12
12:15 πμ	12:30 πμ	10	40	0,08
12:30 πμ	12:45 πμ	10	40	0,08
12:45 πμ	1:00 πμ	8	32	0,07
1:00 πμ	1:15 πμ	16	64	0,14
1:15 πμ	1:30 πμ	8	32	0,07
1:30 πμ	1:45 πμ	6	24	0,05
1:45 πμ	2:00 πμ	10	40	0,08
2:00 πμ	2:15 πμ	9	36	0,08
2:15 πμ	2:30 πμ	6	24	0,05
2:30 πμ	2:45 πμ	2	8	0,02
2:45 πμ	3:00 πμ	9	36	0,08
3:00 πμ	3:15 πμ	8	32	0,07
3:15 πμ	3:30 πμ	8	32	0,07

3:30 πμ	3:45 πμ	6	24	0,05
3:45 πμ	4:00 πμ	16	64	0,14
4:00 πμ	4:15 πμ	17	68	0,14
4:15 πμ	4:30 πμ	32	128	0,27
4:30 πμ	4:45 πμ	56	224	0,47
4:45 πμ	5:00 πμ	60	240	0,51
5:00 πμ	5:15 πμ	52	208	0,44
5:15 πμ	5:30 πμ	88	352	0,75
5:30 πμ	5:45 πμ	96	384	0,81
5:45 πμ	6:00 πμ	118	472	1,00
6:00 πμ	6:15 πμ	92	368	0,78
6:15 πμ	6:30 πμ	88	352	0,75
6:30 πμ	6:45 πμ	88	352	0,75
6:45 πμ	7:00 πμ	101	404	0,86
7:00 πμ	7:15 πμ	100	400	0,85
7:15 πμ	7:30 πμ	97	388	0,82
7:30 πμ	7:45 πμ	92	368	0,78
7:45 πμ	8:00 πμ	82	328	0,69
8:00 πμ	8:15 πμ	92	368	0,78
8:15 πμ	8:30 πμ	78	312	0,66
8:30 πμ	8:45 πμ	85	340	0,72
8:45 πμ	9:00 πμ	92	368	0,78
9:00 πμ	9:15 πμ	80	320	0,68
9:15 πμ	9:30 πμ	81	324	0,69
9:30 πμ	9:45 πμ	86	344	0,73
9:45 πμ	10:00 πμ	96	384	0,81
10:00 πμ	10:15 πμ	82	328	0,69
10:15 πμ	10:30 πμ	89	356	0,75
10:30 πμ	10:45 πμ	89	356	0,75
10:45 πμ	11:00 πμ	98	392	0,83
11:00 πμ	11:15 πμ	69	276	0,58
11:15 πμ	11:30 πμ	78	312	0,66
11:30 πμ	11:45 πμ	86	344	0,73
11:45 πμ	12:00 μμ	94	376	0,80
12:00 μμ	12:15 μμ	97	388	0,82
12:15 μμ	12:30 μμ	94	376	0,80
12:30 μμ	12:45 μμ	94	376	0,80
12:45 μμ	1:00 μμ	96	384	0,81
1:00 μμ	1:15 μμ	75	300	0,64
1:15 μμ	1:30 μμ	86	344	0,73
1:30 μμ	1:45 μμ	78	312	0,66
1:45 μμ	2:00 μμ	70	280	0,59
2:00 μμ	2:15 μμ	82	328	0,69
2:15 μμ	2:30 μμ	75	300	0,64
2:30 μμ	2:45 μμ	69	276	0,58
2:45 μμ	3:00 μμ	69	276	0,58

3:00 μμ	3:15 μμ	66	264	0,56
3:15 μμ	3:30 μμ	84	336	0,71
3:30 μμ	3:45 μμ	64	256	0,54
3:45 μμ	4:00 μμ	71	284	0,60
4:00 μμ	4:15 μμ	67	268	0,57
4:15 μμ	4:30 μμ	93	372	0,79
4:30 μμ	4:45 μμ	73	292	0,62
4:45 μμ	5:00 μμ	78	312	0,66
5:00 μμ	5:15 μμ	80	320	0,68
5:15 μμ	5:30 μμ	73	292	0,62
5:30 μμ	5:45 μμ	55	220	0,47
5:45 μμ	6:00 μμ	67	268	0,57
6:00 μμ	6:15 μμ	72	288	0,61
6:15 μμ	6:30 μμ	56	224	0,47
6:30 μμ	6:45 μμ	49	196	0,42
6:45 μμ	7:00 μμ	59	236	0,50
7:00 μμ	7:15 μμ	49	196	0,42
7:15 μμ	7:30 μμ	60	240	0,51
7:30 μμ	7:45 μμ	50	200	0,42
7:45 μμ	8:00 μμ	53	212	0,45
8:00 μμ	8:15 μμ	38	152	0,32
8:15 μμ	8:30 μμ	44	176	0,37
8:30 μμ	8:45 μμ	38	152	0,32
8:45 μμ	9:00 μμ	53	212	0,45
9:00 μμ	9:15 μμ	40	160	0,34
9:15 μμ	9:30 μμ	34	136	0,29
9:30 μμ	9:45 μμ	40	160	0,34
9:45 μμ	10:00 μμ	30	120	0,25
10:00 μμ	10:15 μμ	25	100	0,21
10:15 μμ	10:30 μμ	30	120	0,25
10:30 μμ	10:45 μμ	30	120	0,25
10:45 μμ	11:00 μμ	24	96	0,20
11:00 μμ	11:15 μμ	16	64	0,14
11:15 μμ	11:30 μμ	29	116	0,25
11:30 μμ	11:45 μμ	21	84	0,18
11:45 μμ	12:00 πμ	18	72	0,15
	ΜΟ	58	233	0,49

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Πέμπτη 01/9)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	6	24	0,07
12:15 πμ	12:30 πμ	9	36	0,10
12:30 πμ	12:45 πμ	7	28	0,08
12:45 πμ	1:00 πμ	5	20	0,06
1:00 πμ	1:15 πμ	3	12	0,03

1:15 πμ	1:30 πμ	4	16	0,05
1:30 πμ	1:45 πμ	2	8	0,02
1:45 πμ	2:00 πμ	3	12	0,03
2:00 πμ	2:15 πμ	3	12	0,03
2:15 πμ	2:30 πμ	1	4	0,01
2:30 πμ	2:45 πμ	4	16	0,05
2:45 πμ	3:00 πμ	5	20	0,06
3:00 πμ	3:15 πμ	4	16	0,05
3:15 πμ	3:30 πμ	1	4	0,01
3:30 πμ	3:45 πμ	5	20	0,06
3:45 πμ	4:00 πμ	8	32	0,09
4:00 πμ	4:15 πμ	14	56	0,16
4:15 πμ	4:30 πμ	18	72	0,20
4:30 πμ	4:45 πμ	20	80	0,23
4:45 πμ	5:00 πμ	28	112	0,32
5:00 πμ	5:15 πμ	23	92	0,26
5:15 πμ	5:30 πμ	37	148	0,42
5:30 πμ	5:45 πμ	62	248	0,70
5:45 πμ	6:00 πμ	61	244	0,69
6:00 πμ	6:15 πμ	45	180	0,51
6:15 πμ	6:30 πμ	39	156	0,44
6:30 πμ	6:45 πμ	63	252	0,72
6:45 πμ	7:00 πμ	60	240	0,68
7:00 πμ	7:15 πμ	60	240	0,68
7:15 πμ	7:30 πμ	48	192	0,55
7:30 πμ	7:45 πμ	67	268	0,76
7:45 πμ	8:00 πμ	59	236	0,67
8:00 πμ	8:15 πμ	66	264	0,75
8:15 πμ	8:30 πμ	53	212	0,60
8:30 πμ	8:45 πμ	50	200	0,57
8:45 πμ	9:00 πμ	70	280	0,80
9:00 πμ	9:15 πμ	53	212	0,60
9:15 πμ	9:30 πμ	64	256	0,73
9:30 πμ	9:45 πμ	67	268	0,76
9:45 πμ	10:00 πμ	88	352	1,00
10:00 πμ	10:15 πμ	56	224	0,64
10:15 πμ	10:30 πμ	69	276	0,78
10:30 πμ	10:45 πμ	44	176	0,50
10:45 πμ	11:00 πμ	69	276	0,78
11:00 πμ	11:15 πμ	57	228	0,65
11:15 πμ	11:30 πμ	67	268	0,76
11:30 πμ	11:45 πμ	60	240	0,68
11:45 πμ	12:00 μμ	57	228	0,65
12:00 μμ	12:15 μμ	58	232	0,66
12:15 μμ	12:30 μμ	69	276	0,78
12:30 μμ	12:45 μμ	64	256	0,73

12:45 μμ	1:00 μμ	60	240	0,68
1:00 μμ	1:15 μμ	50	200	0,57
1:15 μμ	1:30 μμ	55	220	0,63
1:30 μμ	1:45 μμ	53	212	0,60
1:45 μμ	2:00 μμ	42	168	0,48
2:00 μμ	2:15 μμ	54	216	0,61
2:15 μμ	2:30 μμ	72	288	0,82
2:30 μμ	2:45 μμ	53	212	0,60
2:45 μμ	3:00 μμ	49	196	0,56
3:00 μμ	3:15 μμ	45	180	0,51
3:15 μμ	3:30 μμ	39	156	0,44
3:30 μμ	3:45 μμ	47	188	0,53
3:45 μμ	4:00 μμ	43	172	0,49
4:00 μμ	4:15 μμ	51	204	0,58
4:15 μμ	4:30 μμ	49	196	0,56
4:30 μμ	4:45 μμ	42	168	0,48
4:45 μμ	5:00 μμ	54	216	0,61
5:00 μμ	5:15 μμ	46	184	0,52
5:15 μμ	5:30 μμ	62	248	0,70
5:30 μμ	5:45 μμ	61	244	0,69
5:45 μμ	6:00 μμ	44	176	0,50
6:00 μμ	6:15 μμ	53	212	0,60
6:15 μμ	6:30 μμ	35	140	0,40
6:30 μμ	6:45 μμ	40	160	0,45
6:45 μμ	7:00 μμ	50	200	0,57
7:00 μμ	7:15 μμ	49	196	0,56
7:15 μμ	7:30 μμ	49	196	0,56
7:30 μμ	7:45 μμ	42	168	0,48
7:45 μμ	8:00 μμ	40	160	0,45
8:00 μμ	8:15 μμ	41	164	0,47
8:15 μμ	8:30 μμ	38	152	0,43
8:30 μμ	8:45 μμ	37	148	0,42
8:45 μμ	9:00 μμ	22	88	0,25
9:00 μμ	9:15 μμ	23	92	0,26
9:15 μμ	9:30 μμ	23	92	0,26
9:30 μμ	9:45 μμ	22	88	0,25
9:45 μμ	10:00 μμ	12	48	0,14
10:00 μμ	10:15 μμ	18	72	0,20
10:15 μμ	10:30 μμ	13	52	0,15
10:30 μμ	10:45 μμ	11	44	0,13
10:45 μμ	11:00 μμ	4	16	0,05
11:00 μμ	11:15 μμ	7	28	0,08
11:15 μμ	11:30 μμ	10	40	0,11
11:30 μμ	11:45 μμ	16	64	0,18
11:45 μμ	12:00 πμ	31	124	0,35
	MO	39	155	0,44

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εισόδου (Πέμπτη 01/9)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ωρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	8	32	0,07
12:15 πμ	12:30 πμ	15	60	0,13
12:30 πμ	12:45 πμ	12	48	0,11
12:45 πμ	1:00 πμ	7	28	0,06
1:00 πμ	1:15 πμ	5	20	0,04
1:15 πμ	1:30 πμ	6	24	0,05
1:30 πμ	1:45 πμ	7	28	0,06
1:45 πμ	2:00 πμ	7	28	0,06
2:00 πμ	2:15 πμ	6	24	0,05
2:15 πμ	2:30 πμ	9	36	0,08
2:30 πμ	2:45 πμ	8	32	0,07
2:45 πμ	3:00 πμ	11	44	0,10
3:00 πμ	3:15 πμ	5	20	0,04
3:15 πμ	3:30 πμ	13	52	0,12
3:30 πμ	3:45 πμ	5	20	0,04
3:45 πμ	4:00 πμ	21	84	0,19
4:00 πμ	4:15 πμ	27	108	0,24
4:15 πμ	4:30 πμ	37	148	0,33
4:30 πμ	4:45 πμ	49	196	0,44
4:45 πμ	5:00 πμ	51	204	0,46
5:00 πμ	5:15 πμ	62	248	0,55
5:15 πμ	5:30 πμ	72	288	0,64
5:30 πμ	5:45 πμ	76	304	0,68
5:45 πμ	6:00 πμ	110	440	0,98
6:00 πμ	6:15 πμ	95	380	0,85
6:15 πμ	6:30 πμ	83	332	0,74
6:30 πμ	6:45 πμ	82	328	0,73
6:45 πμ	7:00 πμ	80	320	0,71
7:00 πμ	7:15 πμ	103	412	0,92
7:15 πμ	7:30 πμ	97	388	0,87
7:30 πμ	7:45 πμ	103	412	0,92
7:45 πμ	8:00 πμ	112	448	1,00
8:00 πμ	8:15 πμ	108	432	0,96
8:15 πμ	8:30 πμ	83	332	0,74
8:30 πμ	8:45 πμ	86	344	0,77
8:45 πμ	9:00 πμ	89	356	0,79
9:00 πμ	9:15 πμ	81	324	0,72
9:15 πμ	9:30 πμ	90	360	0,80
9:30 πμ	9:45 πμ	87	348	0,78
9:45 πμ	10:00 πμ	93	372	0,83
10:00 πμ	10:15 πμ	106	424	0,95
10:15 πμ	10:30 πμ	72	288	0,64
10:30 πμ	10:45 πμ	88	352	0,79

10:45 πμ	11:00 πμ	97	388	0,87
11:00 πμ	11:15 πμ	90	360	0,80
11:15 πμ	11:30 πμ	87	348	0,78
11:30 πμ	11:45 πμ	87	348	0,78
11:45 πμ	12:00 μμ	105	420	0,94
12:00 μμ	12:15 μμ	92	368	0,82
12:15 μμ	12:30 μμ	97	388	0,87
12:30 μμ	12:45 μμ	83	332	0,74
12:45 μμ	1:00 μμ	87	348	0,78
1:00 μμ	1:15 μμ	74	296	0,66
1:15 μμ	1:30 μμ	93	372	0,83
1:30 μμ	1:45 μμ	85	340	0,76
1:45 μμ	2:00 μμ	77	308	0,69
2:00 μμ	2:15 μμ	89	356	0,79
2:15 μμ	2:30 μμ	80	320	0,71
2:30 μμ	2:45 μμ	84	336	0,75
2:45 μμ	3:00 μμ	77	308	0,69
3:00 μμ	3:15 μμ	93	372	0,83
3:15 μμ	3:30 μμ	77	308	0,69
3:30 μμ	3:45 μμ	63	252	0,56
3:45 μμ	4:00 μμ	87	348	0,78
4:00 μμ	4:15 μμ	71	284	0,63
4:15 μμ	4:30 μμ	80	320	0,71
4:30 μμ	4:45 μμ	70	280	0,63
4:45 μμ	5:00 μμ	61	244	0,54
5:00 μμ	5:15 μμ	67	268	0,60
5:15 μμ	5:30 μμ	70	280	0,63
5:30 μμ	5:45 μμ	52	208	0,46
5:45 μμ	6:00 μμ	66	264	0,59
6:00 μμ	6:15 μμ	64	256	0,57
6:15 μμ	6:30 μμ	67	268	0,60
6:30 μμ	6:45 μμ	77	308	0,69
6:45 μμ	7:00 μμ	62	248	0,55
7:00 μμ	7:15 μμ	68	272	0,61
7:15 μμ	7:30 μμ	65	260	0,58
7:30 μμ	7:45 μμ	68	272	0,61
7:45 μμ	8:00 μμ	51	204	0,46
8:00 μμ	8:15 μμ	48	192	0,43
8:15 μμ	8:30 μμ	49	196	0,44
8:30 μμ	8:45 μμ	50	200	0,45
8:45 μμ	9:00 μμ	36	144	0,32
9:00 μμ	9:15 μμ	30	120	0,27
9:15 μμ	9:30 μμ	36	144	0,32
9:30 μμ	9:45 μμ	32	128	0,29
9:45 μμ	10:00 μμ	31	124	0,28
10:00 μμ	10:15 μμ	32	128	0,29

10:15 μμ	10:30 μμ	32	128	0,29
10:30 μμ	10:45 μμ	18	72	0,16
10:45 μμ	11:00 μμ	18	72	0,16
11:00 μμ	11:15 μμ	16	64	0,14
11:15 μμ	11:30 μμ	27	108	0,24
11:30 μμ	11:45 μμ	25	100	0,22
11:45 μμ	12:00 πμ	38	152	0,34
	ΜΟ	60	240	0,53

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εξόδου (Παρασκευή 02/9)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ώρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	10	40	0,14
12:15 πμ	12:30 πμ	1	4	0,01
12:30 πμ	12:45 πμ	2	8	0,03
12:45 πμ	1:00 πμ	5	20	0,07
1:00 πμ	1:15 πμ	5	20	0,07
1:15 πμ	1:30 πμ	3	12	0,04
1:30 πμ	1:45 πμ	5	20	0,07
1:45 πμ	2:00 πμ	5	20	0,07
2:00 πμ	2:15 πμ	2	8	0,03
2:15 πμ	2:30 πμ	4	16	0,06
2:30 πμ	2:45 πμ	2	8	0,03
2:45 πμ	3:00 πμ	2	8	0,03
3:00 πμ	3:15 πμ	2	8	0,03
3:15 πμ	3:30 πμ	1	4	0,01
3:30 πμ	3:45 πμ	6	24	0,08
3:45 πμ	4:00 πμ	1	4	0,01
4:00 πμ	4:15 πμ	6	24	0,08
4:15 πμ	4:30 πμ	23	92	0,32
4:30 πμ	4:45 πμ	10	40	0,14
4:45 πμ	5:00 πμ	19	76	0,27
5:00 πμ	5:15 πμ	27	108	0,38
5:15 πμ	5:30 πμ	30	120	0,42
5:30 πμ	5:45 πμ	40	160	0,56
5:45 πμ	6:00 πμ	64	256	0,90
6:00 πμ	6:15 πμ	62	248	0,87
6:15 πμ	6:30 πμ	38	152	0,54
6:30 πμ	6:45 πμ	56	224	0,79
6:45 πμ	7:00 πμ	62	248	0,87
7:00 πμ	7:15 πμ	44	176	0,62
7:15 πμ	7:30 πμ	67	268	0,94
7:30 πμ	7:45 πμ	58	232	0,82
7:45 πμ	8:00 πμ	58	232	0,82
8:00 πμ	8:15 πμ	61	244	0,86
8:15 πμ	8:30 πμ	64	256	0,90

8:30 πμ	8:45 πμ	63	252	0,89
8:45 πμ	9:00 πμ	58	232	0,82
9:00 πμ	9:15 πμ	40	160	0,56
9:15 πμ	9:30 πμ	53	212	0,75
9:30 πμ	9:45 πμ	56	224	0,79
9:45 πμ	10:00 πμ	65	260	0,92
10:00 πμ	10:15 πμ	56	224	0,79
10:15 πμ	10:30 πμ	67	268	0,94
10:30 πμ	10:45 πμ	64	256	0,90
10:45 πμ	11:00 πμ	63	252	0,89
11:00 πμ	11:15 πμ	60	240	0,85
11:15 πμ	11:30 πμ	64	256	0,90
11:30 πμ	11:45 πμ	51	204	0,72
11:45 πμ	12:00 μμ	71	284	1,00
12:00 μμ	12:15 μμ	48	192	0,68
12:15 μμ	12:30 μμ	61	244	0,86
12:30 μμ	12:45 μμ	63	252	0,89
12:45 μμ	1:00 μμ	73	292	1,03
1:00 μμ	1:15 μμ	45	180	0,63
1:15 μμ	1:30 μμ	52	208	0,73
1:30 μμ	1:45 μμ	44	176	0,62
1:45 μμ	2:00 μμ	66	264	0,93
2:00 μμ	2:15 μμ	49	196	0,69
2:15 μμ	2:30 μμ	56	224	0,79
2:30 μμ	2:45 μμ	62	248	0,87
2:45 μμ	3:00 μμ	52	208	0,73
3:00 μμ	3:15 μμ	64	256	0,90
3:15 μμ	3:30 μμ	46	184	0,65
3:30 μμ	3:45 μμ	59	236	0,83
3:45 μμ	4:00 μμ	47	188	0,66
4:00 μμ	4:15 μμ	62	248	0,87
4:15 μμ	4:30 μμ	50	200	0,70
4:30 μμ	4:45 μμ	67	268	0,94
4:45 μμ	5:00 μμ	49	196	0,69
5:00 μμ	5:15 μμ	43	172	0,61
5:15 μμ	5:30 μμ	32	128	0,45
5:30 μμ	5:45 μμ	31	124	0,44
5:45 μμ	6:00 μμ	49	196	0,69
6:00 μμ	6:15 μμ	47	188	0,66
6:15 μμ	6:30 μμ	40	160	0,56
6:30 μμ	6:45 μμ	33	132	0,46
6:45 μμ	7:00 μμ	28	112	0,39
7:00 μμ	7:15 μμ	40	160	0,56
7:15 μμ	7:30 μμ	42	168	0,59
7:30 μμ	7:45 μμ	44	176	0,62
7:45 μμ	8:00 μμ	44	176	0,62

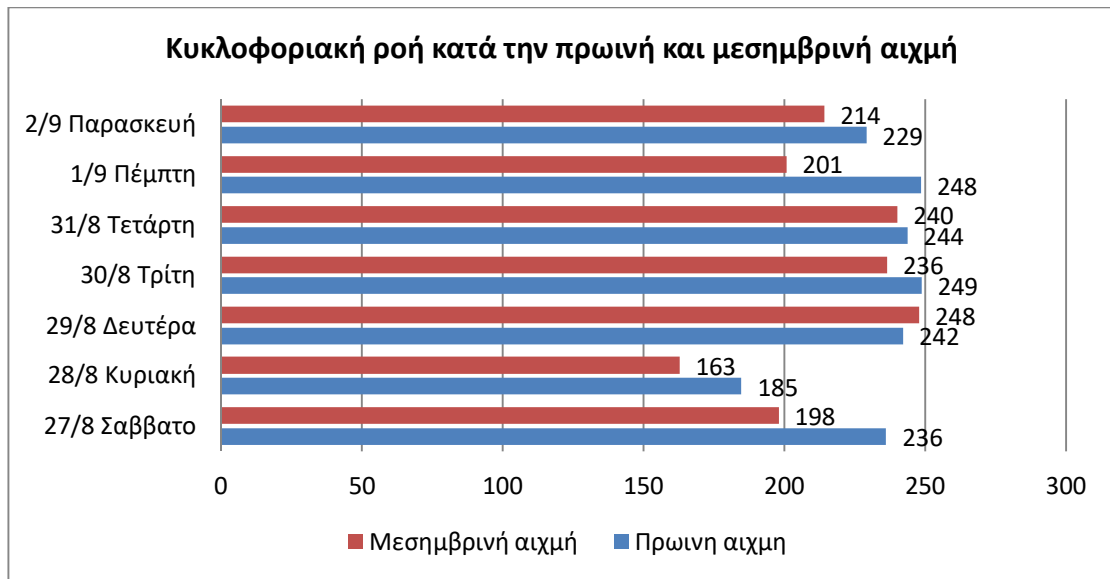
8:00 μμ	8:15 μμ	34	136	0,48
8:15 μμ	8:30 μμ	36	144	0,51
8:30 μμ	8:45 μμ	32	128	0,45
8:45 μμ	9:00 μμ	35	140	0,49
9:00 μμ	9:15 μμ	24	96	0,34
9:15 μμ	9:30 μμ	25	100	0,35
9:30 μμ	9:45 μμ	19	76	0,27
9:45 μμ	10:00 μμ	14	56	0,20
10:00 μμ	10:15 μμ	15	60	0,21
10:15 μμ	10:30 μμ	21	84	0,30
10:30 μμ	10:45 μμ	16	64	0,23
10:45 μμ	11:00 μμ	17	68	0,24
11:00 μμ	11:15 μμ	10	40	0,14
11:15 μμ	11:30 μμ	14	56	0,20
11:30 μμ	11:45 μμ	17	68	0,24
11:45 μμ	12:00 πμ	11	44	0,15
	ΜΟ	38	150	0,53

Πίνακας Ωριαίας Διακύμανσης του ρεύματος εισόδου (Παρασκευή 02/9)				
		Φόρτος (Οχήματα/15λεπτο)	Ρυθμός ροής (οχ/ώρα)	Συντελεστής Ωρας Αιχμής
12:00 πμ	12:15 πμ	21	84	0,19
12:15 πμ	12:30 πμ	13	52	0,12
12:30 πμ	12:45 πμ	9	36	0,08
12:45 πμ	1:00 πμ	13	52	0,12
1:00 πμ	1:15 πμ	11	44	0,10
1:15 πμ	1:30 πμ	3	12	0,03
1:30 πμ	1:45 πμ	6	24	0,06
1:45 πμ	2:00 πμ	8	32	0,07
2:00 πμ	2:15 πμ	12	48	0,11
2:15 πμ	2:30 πμ	11	44	0,10
2:30 πμ	2:45 πμ	8	32	0,07
2:45 πμ	3:00 πμ	14	56	0,13
3:00 πμ	3:15 πμ	9	36	0,08
3:15 πμ	3:30 πμ	11	44	0,10
3:30 πμ	3:45 πμ	7	28	0,06
3:45 πμ	4:00 πμ	12	48	0,11
4:00 πμ	4:15 πμ	15	60	0,14
4:15 πμ	4:30 πμ	26	104	0,24
4:30 πμ	4:45 πμ	47	188	0,43
4:45 πμ	5:00 πμ	49	196	0,45
5:00 πμ	5:15 πμ	68	272	0,62
5:15 πμ	5:30 πμ	89	356	0,82
5:30 πμ	5:45 πμ	90	360	0,83
5:45 πμ	6:00 πμ	104	416	0,95
6:00 πμ	6:15 πμ	72	288	0,66

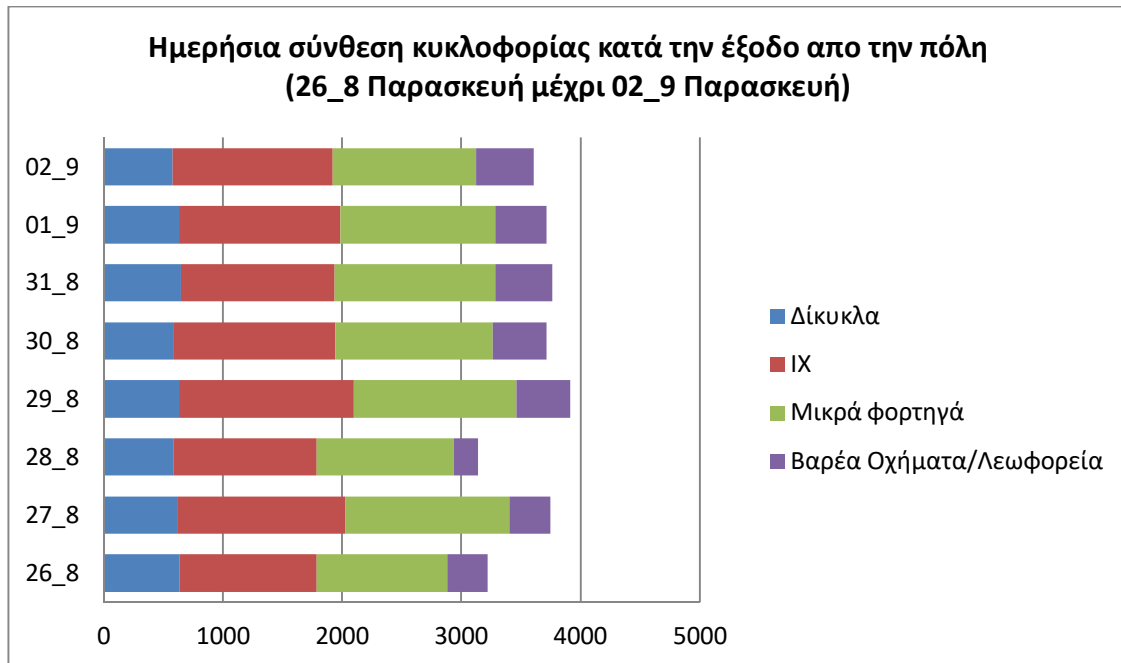
6:15 πμ	6:30 πμ	77	308	0,71
6:30 πμ	6:45 πμ	63	252	0,58
6:45 πμ	7:00 πμ	102	408	0,94
7:00 πμ	7:15 πμ	106	424	0,97
7:15 πμ	7:30 πμ	84	336	0,77
7:30 πμ	7:45 πμ	85	340	0,78
7:45 πμ	8:00 πμ	109	436	1,00
8:00 πμ	8:15 πμ	105	420	0,96
8:15 πμ	8:30 πμ	79	316	0,72
8:30 πμ	8:45 πμ	99	396	0,91
8:45 πμ	9:00 πμ	97	388	0,89
9:00 πμ	9:15 πμ	84	336	0,77
9:15 πμ	9:30 πμ	93	372	0,85
9:30 πμ	9:45 πμ	81	324	0,74
9:45 πμ	10:00 πμ	87	348	0,80
10:00 πμ	10:15 πμ	73	292	0,67
10:15 πμ	10:30 πμ	74	296	0,68
10:30 πμ	10:45 πμ	84	336	0,77
10:45 πμ	11:00 πμ	99	396	0,91
11:00 πμ	11:15 πμ	87	348	0,80
11:15 πμ	11:30 πμ	66	264	0,61
11:30 πμ	11:45 πμ	71	284	0,65
11:45 πμ	12:00 μμ	75	300	0,69
12:00 μμ	12:15 μμ	88	352	0,81
12:15 μμ	12:30 μμ	95	380	0,87
12:30 μμ	12:45 μμ	100	400	0,92
12:45 μμ	1:00 μμ	91	364	0,83
1:00 μμ	1:15 μμ	75	300	0,69
1:15 μμ	1:30 μμ	89	356	0,82
1:30 μμ	1:45 μμ	79	316	0,72
1:45 μμ	2:00 μμ	80	320	0,73
2:00 μμ	2:15 μμ	86	344	0,79
2:15 μμ	2:30 μμ	83	332	0,76
2:30 μμ	2:45 μμ	97	388	0,89
2:45 μμ	3:00 μμ	76	304	0,70
3:00 μμ	3:15 μμ	65	260	0,60
3:15 μμ	3:30 μμ	62	248	0,57
3:30 μμ	3:45 μμ	62	248	0,57
3:45 μμ	4:00 μμ	62	248	0,57
4:00 μμ	4:15 μμ	65	260	0,60
4:15 μμ	4:30 μμ	80	320	0,73
4:30 μμ	4:45 μμ	62	248	0,57
4:45 μμ	5:00 μμ	63	252	0,58
5:00 μμ	5:15 μμ	79	316	0,72
5:15 μμ	5:30 μμ	82	328	0,75
5:30 μμ	5:45 μμ	69	276	0,63

5:45 μμ	6:00 μμ	60	240	0,55
6:00 μμ	6:15 μμ	64	256	0,59
6:15 μμ	6:30 μμ	55	220	0,50
6:30 μμ	6:45 μμ	49	196	0,45
6:45 μμ	7:00 μμ	53	212	0,49
7:00 μμ	7:15 μμ	57	228	0,52
7:15 μμ	7:30 μμ	61	244	0,56
7:30 μμ	7:45 μμ	65	260	0,60
7:45 μμ	8:00 μμ	52	208	0,48
8:00 μμ	8:15 μμ	61	244	0,56
8:15 μμ	8:30 μμ	70	280	0,64
8:30 μμ	8:45 μμ	68	272	0,62
8:45 μμ	9:00 μμ	46	184	0,42
9:00 μμ	9:15 μμ	40	160	0,37
9:15 μμ	9:30 μμ	33	132	0,30
9:30 μμ	9:45 μμ	32	128	0,29
9:45 μμ	10:00 μμ	27	108	0,25
10:00 μμ	10:15 μμ	31	124	0,28
10:15 μμ	10:30 μμ	29	116	0,27
10:30 μμ	10:45 μμ	19	76	0,17
10:45 μμ	11:00 μμ	28	112	0,26
11:00 μμ	11:15 μμ	23	92	0,21
11:15 μμ	11:30 μμ	22	88	0,20
11:30 μμ	11:45 μμ	30	120	0,28
11:45 μμ	12:00 πμ	32	128	0,29
	ΜΟ	58	234	0,54

Κυκλοφοριακή ροή σε πρωινή και μεσημβρινή αιχμή (ρεύμα εξόδου)							
	27/8 Σάββατο	28/8 Κυριακή	29/8 Δευτέρα	30/8 Τρίτη	31/8 Τετάρτη	1/9 Πέμπτη	2/9 Παρασκευ ή
7:00	190	93	227	224	266	234	227
8:00	243	178	235	237	213	239	246
9:00	275	283	264	285	252	272	214
ΜΟ ΠρΑιχμ	236	185	242	249	244	248	229
14:00	168	202	268	278	261	200	207
15:00	229	129	242	229	245	228	219
16:00	197	157	233	202	214	174	216
ΜΟ ΜεσΑιχμ	198	163	248	236	240	201	214

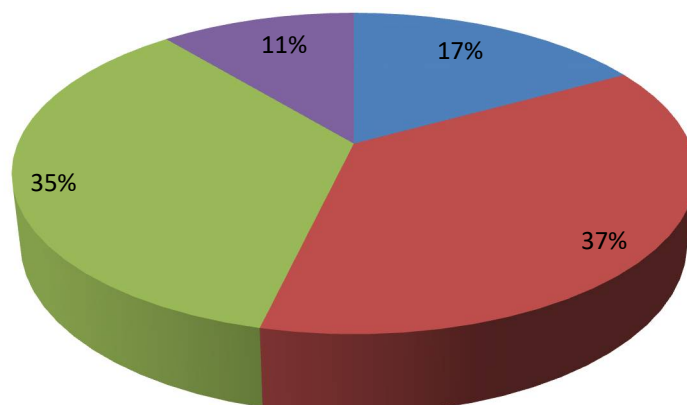


Σύνθεση κυκλοφορίας



Μέσος Όρος Εβδομαδιαίας σύνθεσης κυκλοφορίας, στο ρεύμα εξόδου από την πόλη

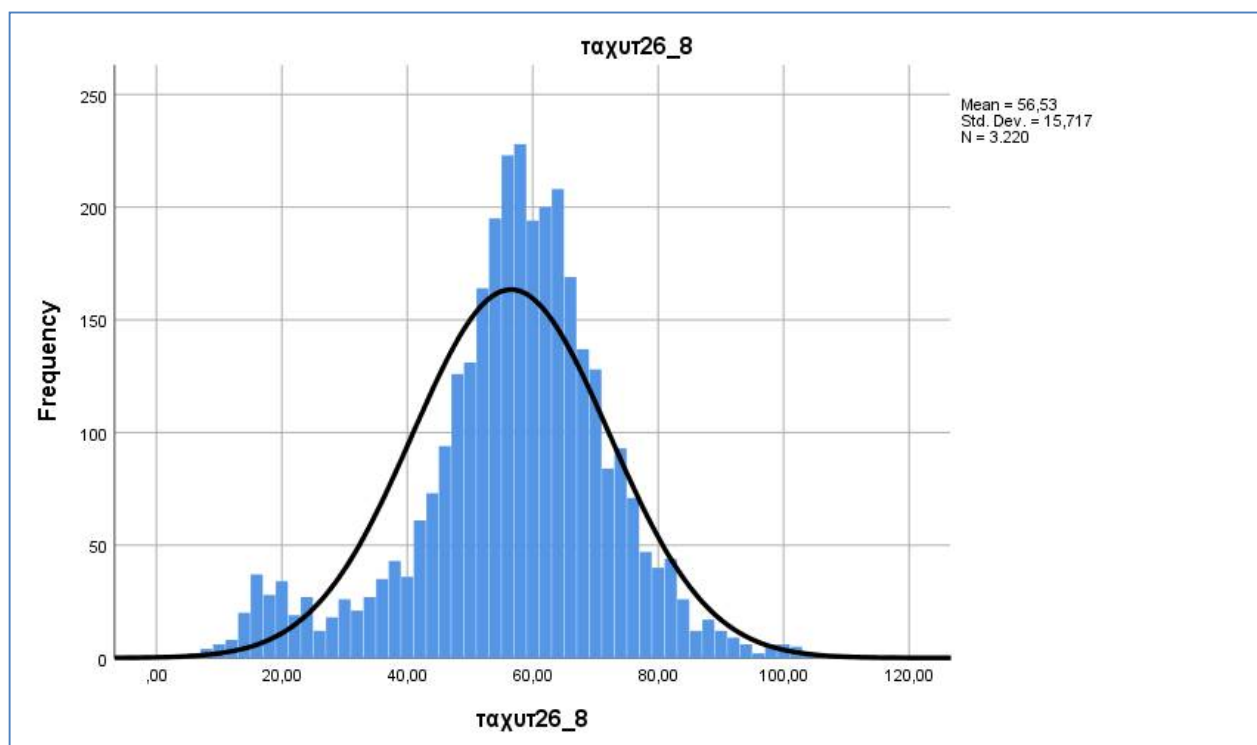
■ Δίκυκλα ■ ΙΧ ■ Μικρά φορτηγά ■ Βαρέα Οχήματα/Λεωφορεία



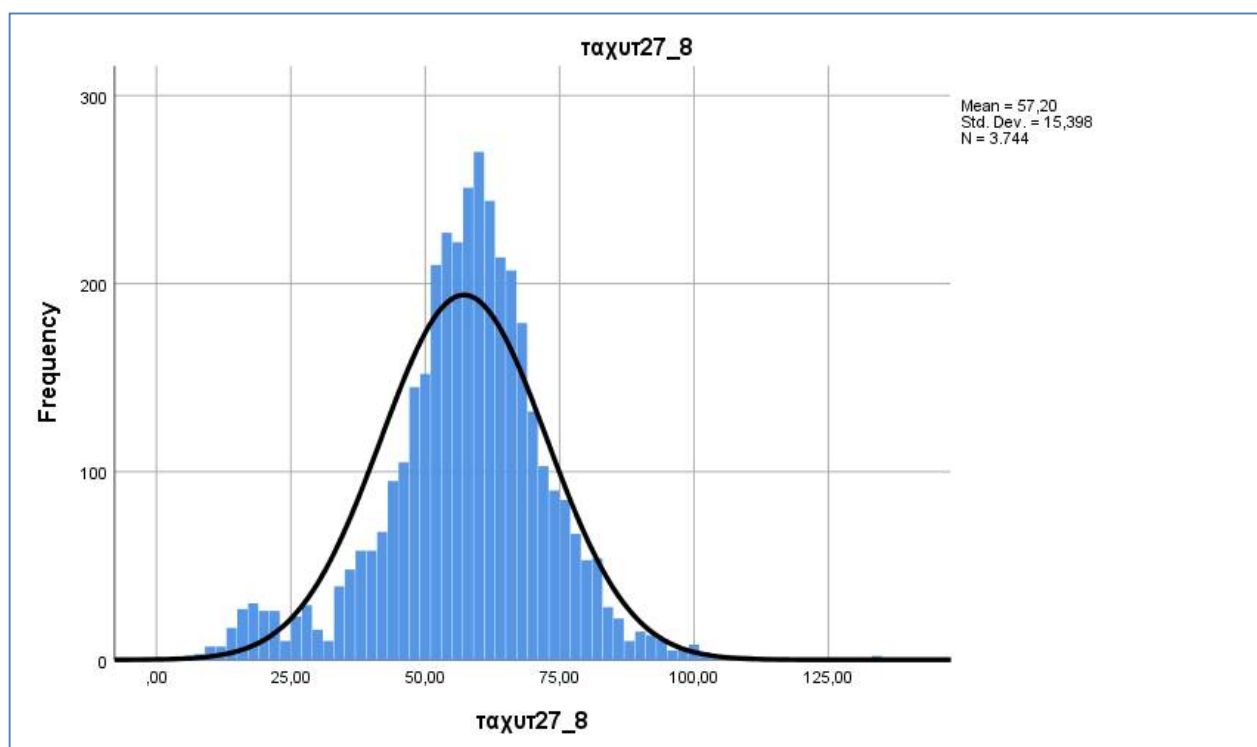
Ταχύτητες κύριας και λοιπών συμβαλλουσών οδών

Περιγραφική στατιστική ταχυτήτων εξόδου από την πόλη κατά το χρονικό διάστημα 26/8-02/09

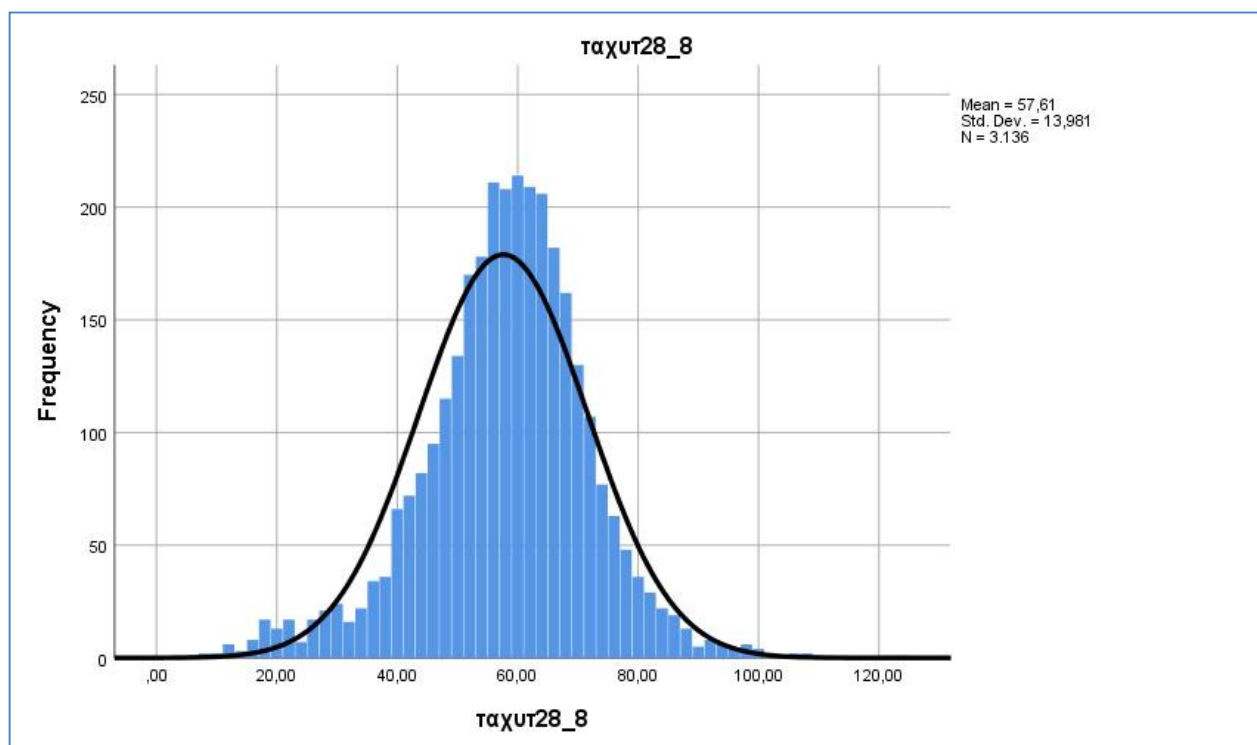
		ταχυτ26_8	ταχυτ27_8	ταχυτ28_8	ταχυτ29_8	ταχυτ30_8	ταχυτ31_8	ταχυτ01_9	ταχυτ02_9
N	Valid	3220	3744	3136	3911	3712	3762	3713	3602
Mean		56,5289	57,1968	57,6071	55,7855	56,4755	56,5189	58,0431	56,2213
Std. Error of Mean		,27697	,25165	,24966	,26297	,26685	,25934	,25597	,27640
Median		58,0000	58,0000	58,0000	58,0000	58,0000	58,0000	59,0000	58,0000
Mode		58,00	60,00	59,00	59,00	58,00	58,00	59,00	56,00
Std. Deviation		15,71682	15,39792	13,98094	16,44553	16,25844	15,90671	15,59721	16,58841
Skewness		-,523	-,315	-,277	-,517	-,302	-,523	-,588	-,500
Std. Error of Skewness		,043	,040	,044	,039	,040	,040	,040	,041
Kurtosis		1,004	1,446	1,344	,849	1,504	,963	1,113	,889
Std. Error of Kurtosis		,086	,080	,087	,078	,080	,080	,080	,082
Minimum		6,00	4,00	6,00	5,00	6,00	8,00	7,00	5,00
Maximum		118,00	134,00	124,00	124,00	155,00	124,00	130,00	137,00
Percentiles	25	49,0000	50,0000	50,0000	49,0000	49,0000	49,0000	51,0000	49,0000
	50	58,0000	58,0000	58,0000	58,0000	58,0000	58,0000	59,0000	58,0000
	75	66,0000	66,0000	66,0000	66,0000	66,0000	66,0000	68,0000	66,0000



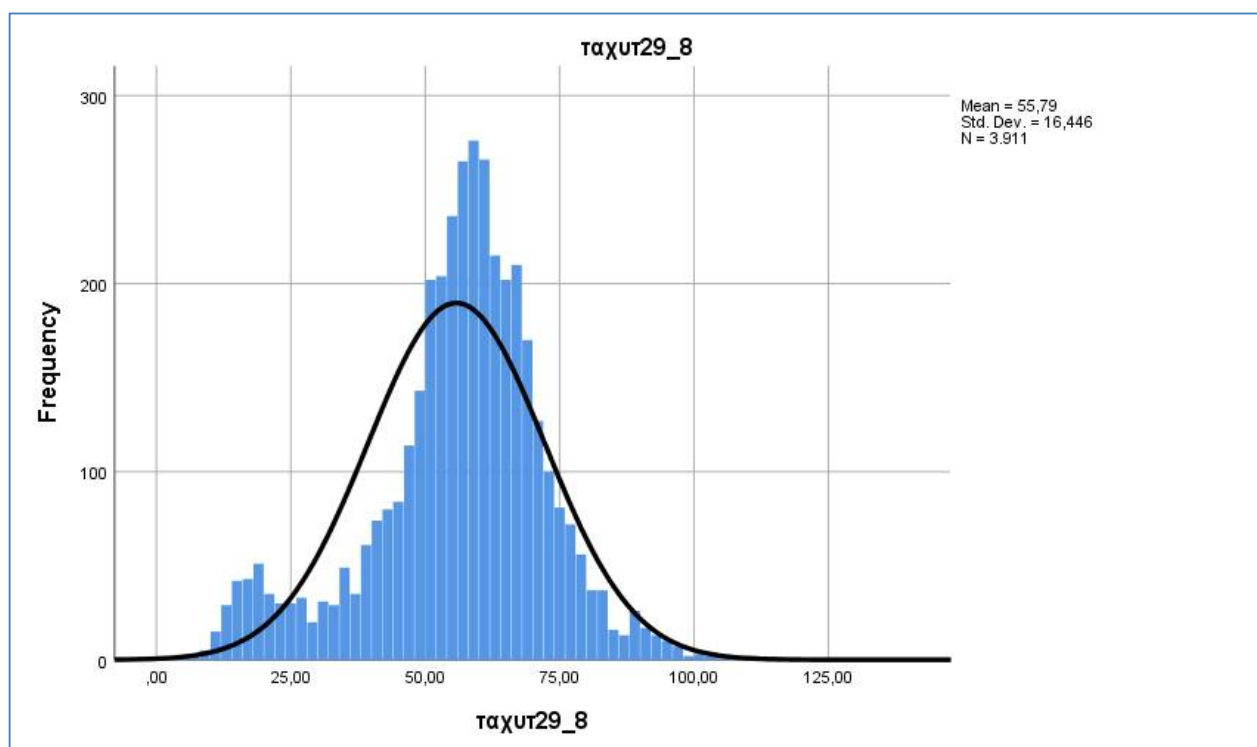
Διάγραμμα 2. Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 26/8 (ρεύμα εξόδου)



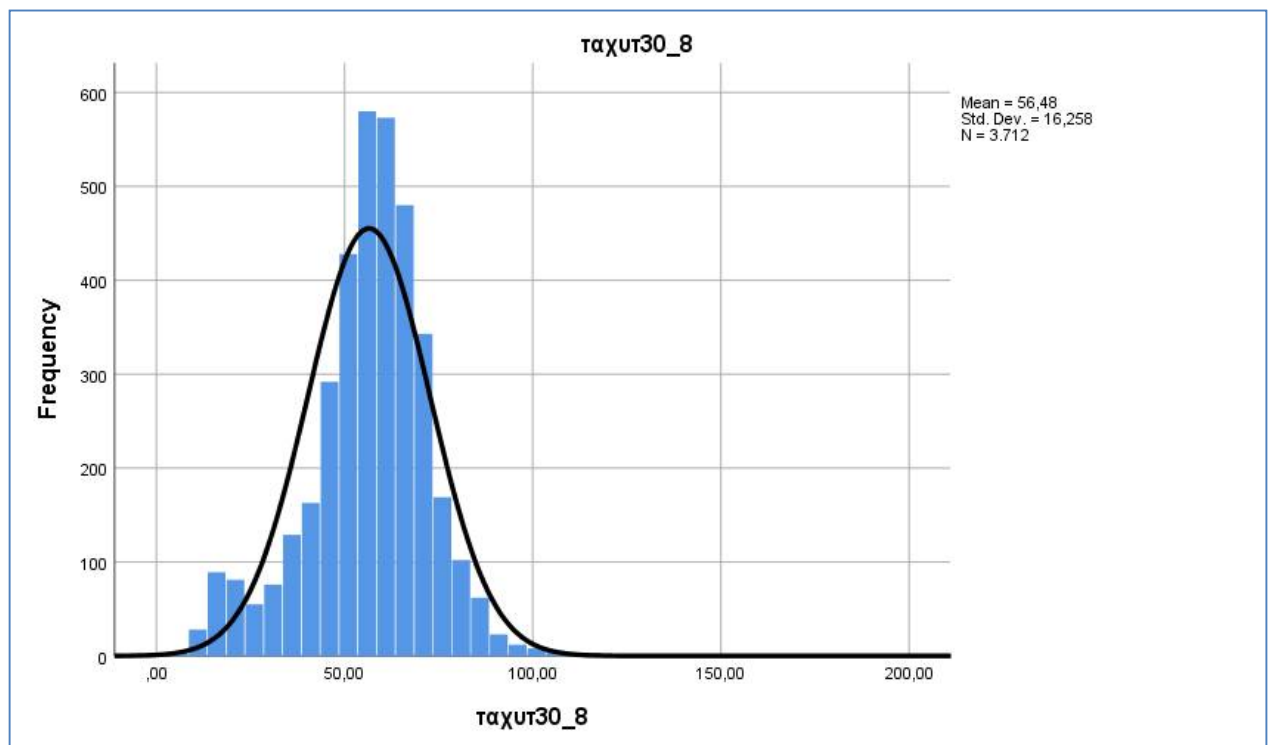
Διάγραμμα 3. Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 27/8 (ρεύμα εξόδου)



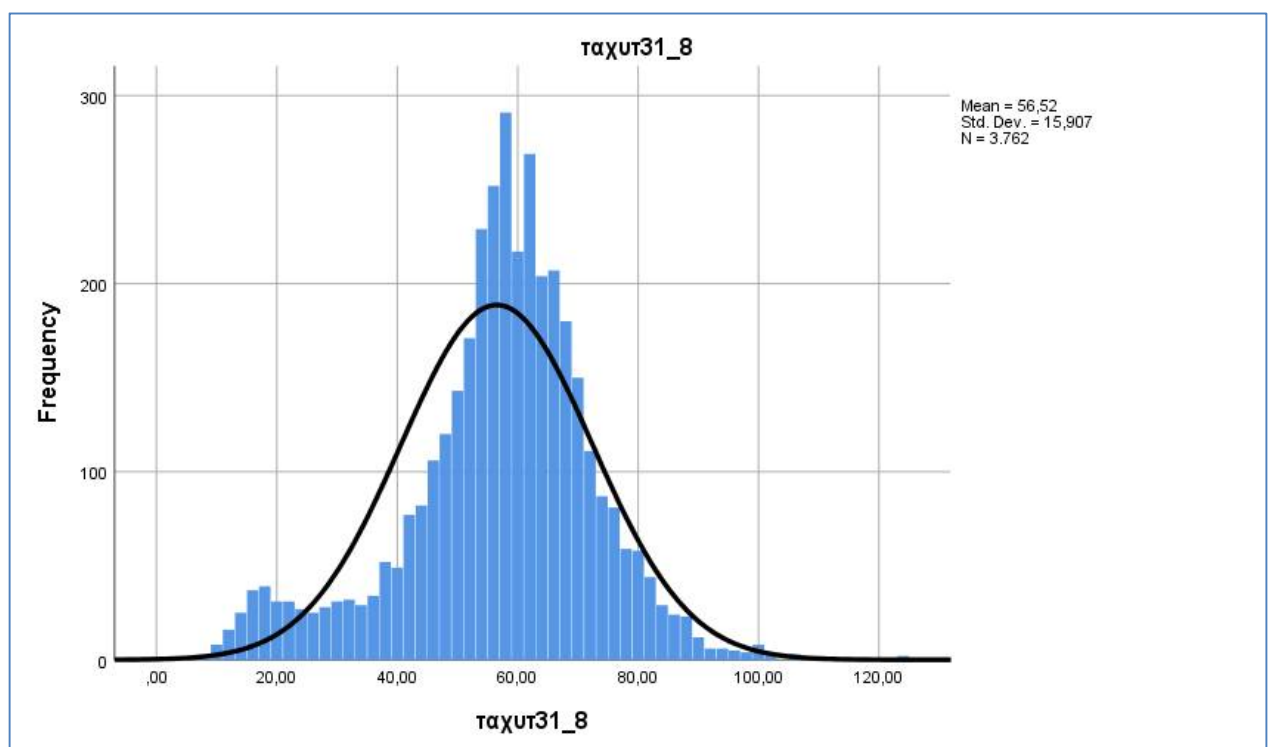
Διάγραμμα 4.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 28/8 (ρεύμα εξόδου)



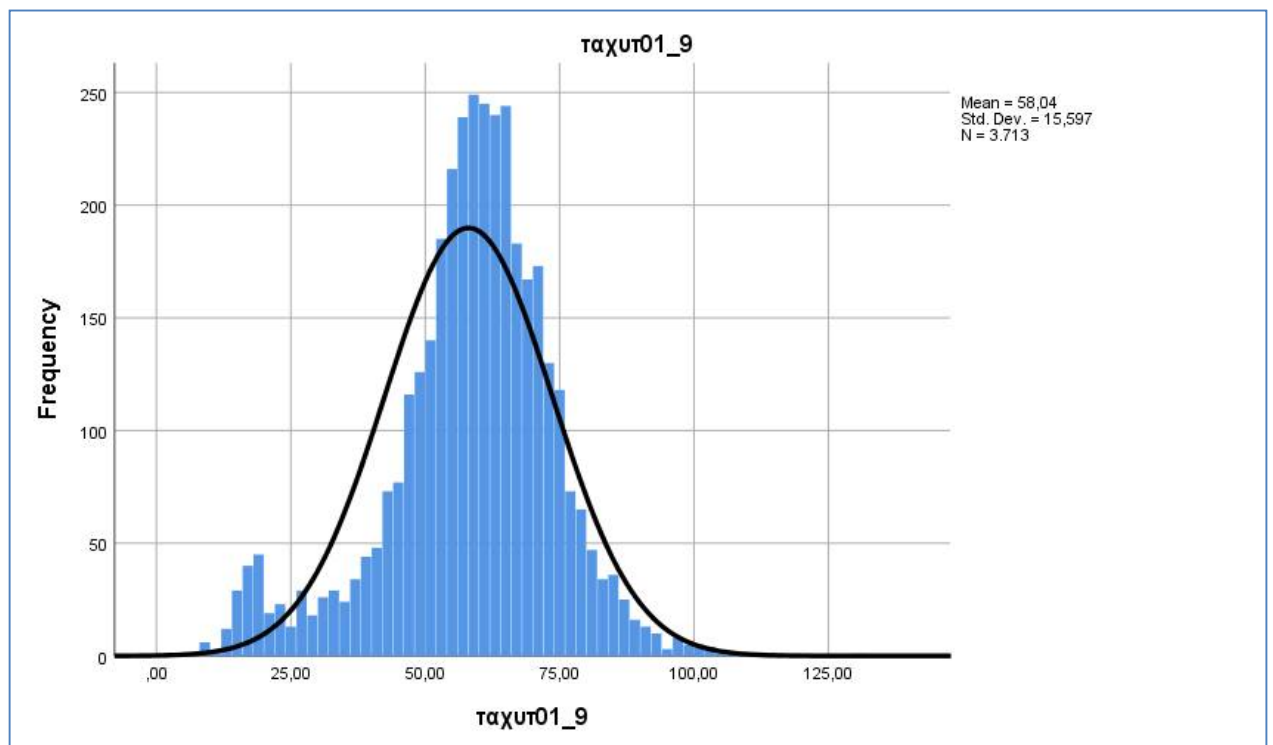
Διάγραμμα 5.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 29/8 (ρεύμα εξόδου)



Διάγραμμα 6.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 30/8 (ρεύμα εξόδου)

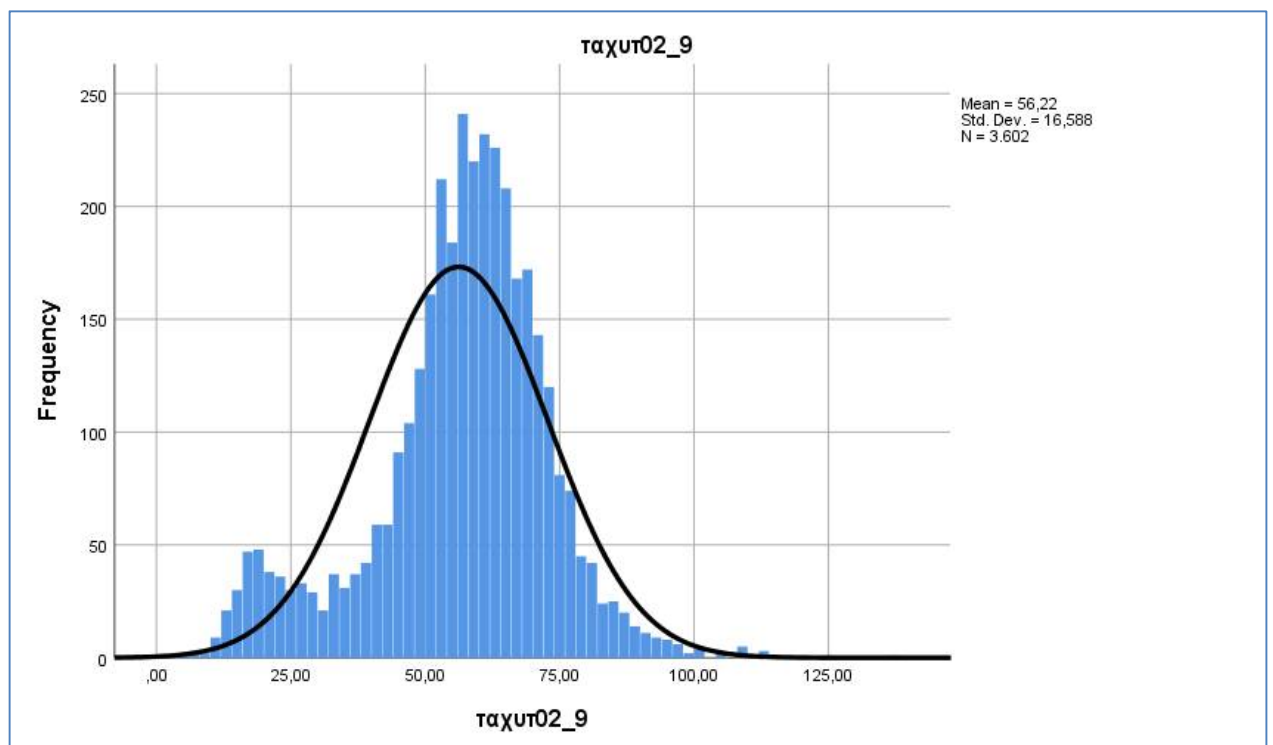


Διάγραμμα 7.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 31/8 (ρεύμα εξόδου)



Διάγραμμα 8.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 01/9 (ρεύμα εξόδου)

2

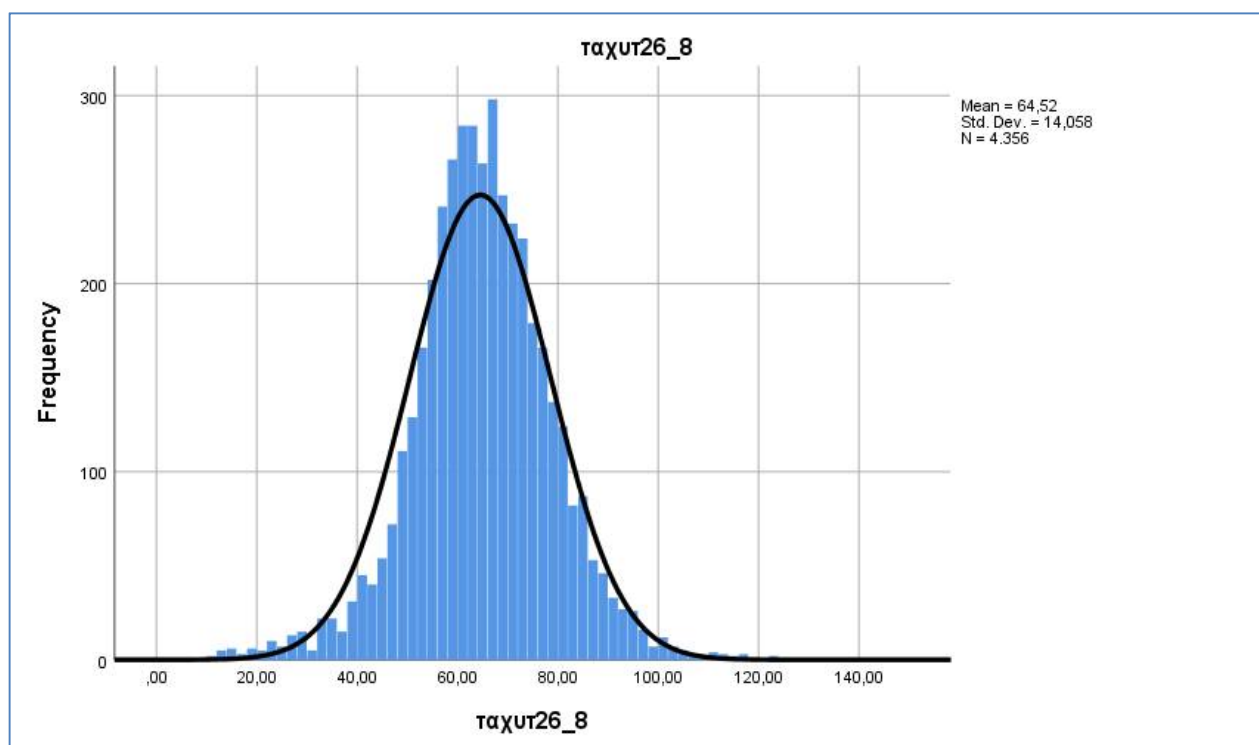


Διάγραμμα 9.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 02/9 (ρεύμα εξόδου)

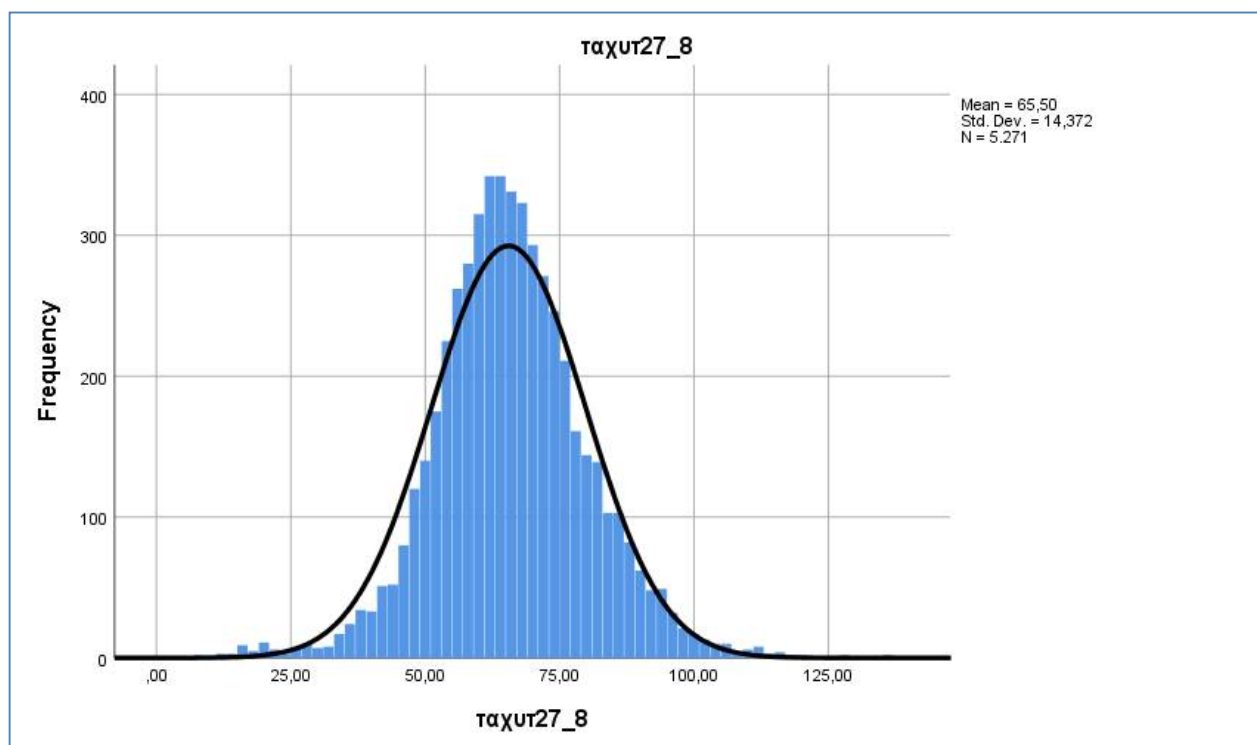
Περιγραφική στατιστική ταχυτήτων εισόδου από την πόλη κατά το χρονικό διάστημα 26/8-

02/09

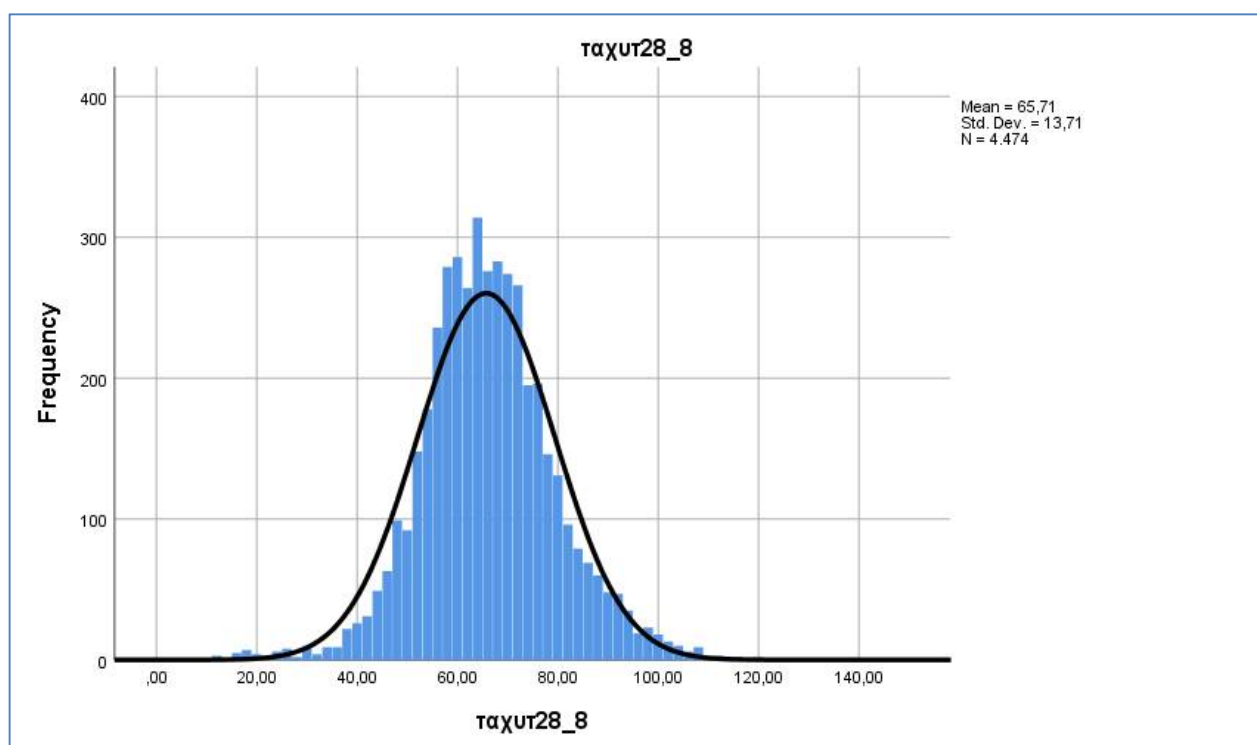
		ταχυτ26_8	ταχυτ27_8	ταχυτ28_8	ταχυτ29_8	ταχυτ30_8	ταχυτ01_9	ταχυτ02_9
N	Valid	4356	5271	4474	5851	5733	5594	5748
Mean		64,5246	65,4955	65,7137	64,8930	65,6210	65,7304	65,7984
Std. Error of Mean		,21301	,19796	,20497	,19175	,18918	,18742	,18441
Median		64,0000	65,0000	65,0000	65,0000	65,0000	65,0000	65,0000
Mode		66,00	62,00	64,00	60,00	61,00	63,00	61,00
Skewness		-,031	,110	,186	-,027	,070	,039	-,001
Std. Error of Skewness		,037	,034	,037	,032	,032	,033	,032
Kurtosis		1,700	1,417	1,616	1,233	2,094	1,476	1,583
Std. Error of Kurtosis		,074	,067	,073	,064	,065	,065	,065
Minimum		9,00	8,00	10,00	10,00	9,00	9,00	6,00
Maximum		145,00	137,00	146,00	136,00	157,00	158,00	150,00
Percentiles	25	56,0000	57,0000	57,0000	56,0000	57,0000	57,0000	58,0000
	50	64,0000	65,0000	65,0000	65,0000	65,0000	65,0000	65,0000
	75	73,0000	74,0000	73,0000	74,0000	74,0000	74,0000	74,0000



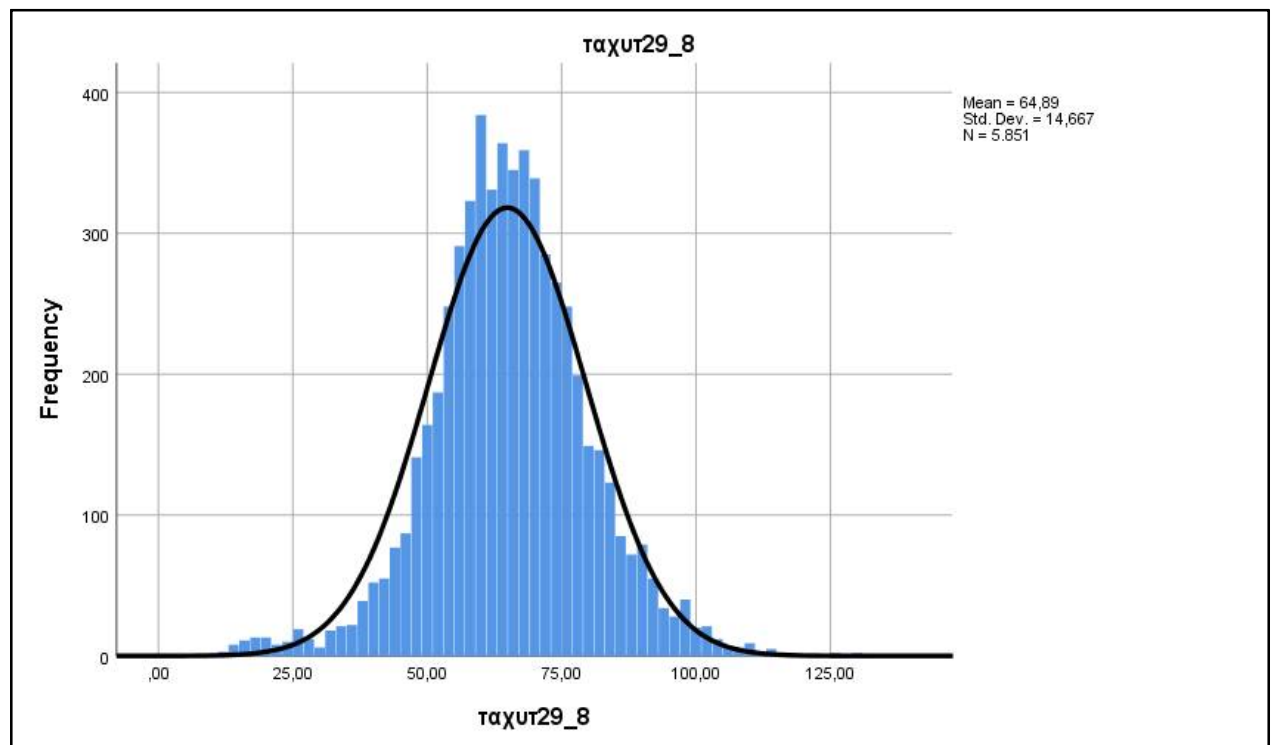
Διάγραμμα 10. Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 26/8 (ρεύμα εισόδου)



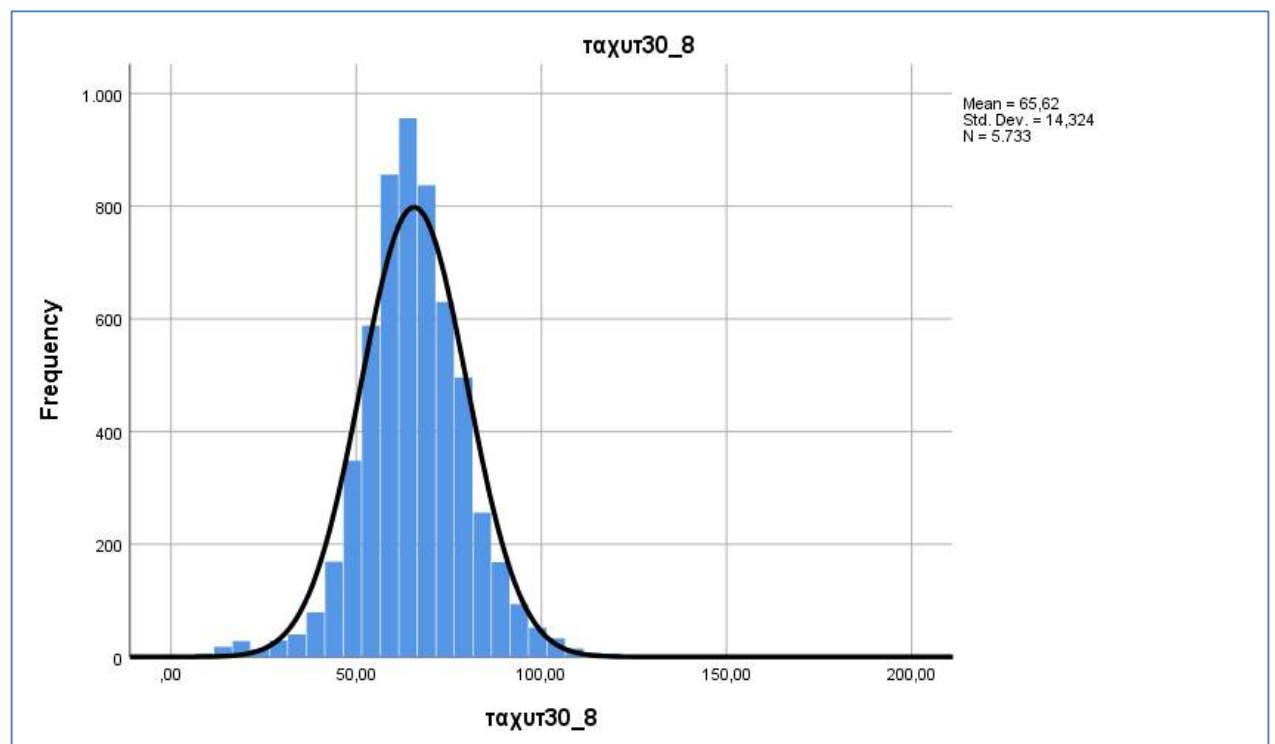
Διάγραμμα 11.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 27/8 (ρεύμα εισόδου)



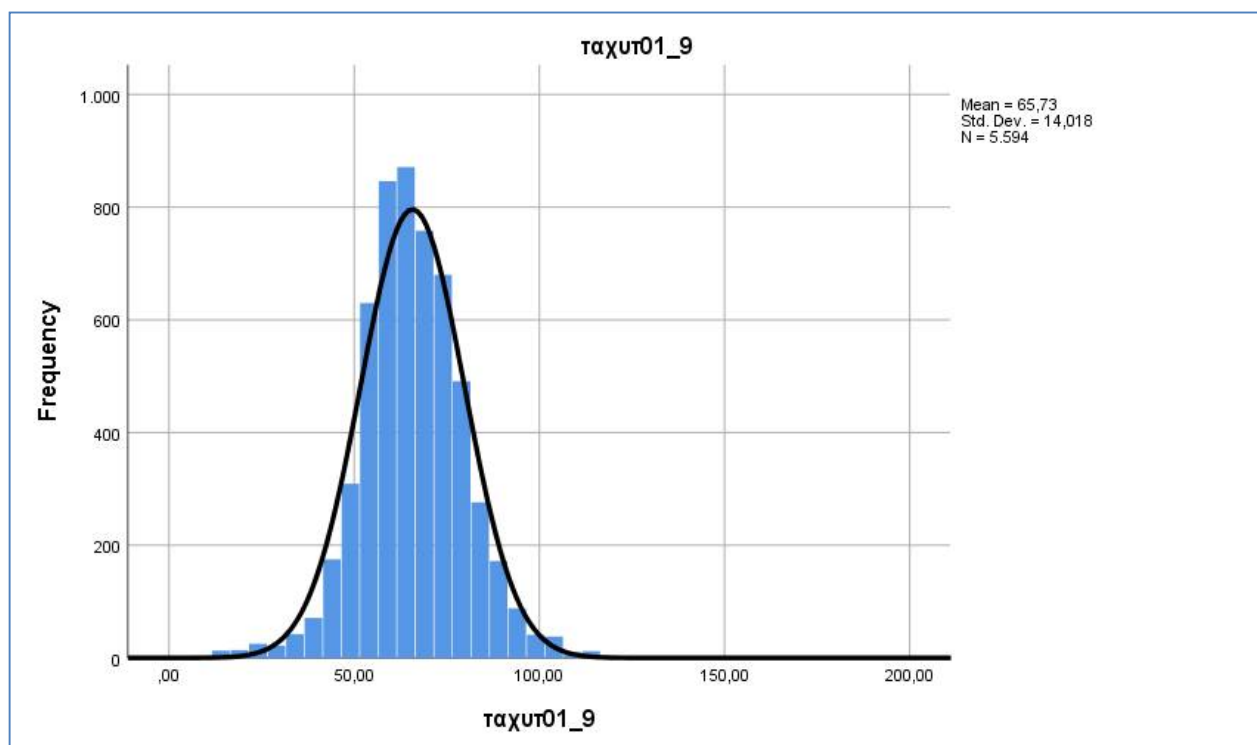
Διάγραμμα 12.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 28/8 (ρεύμα εισόδου)



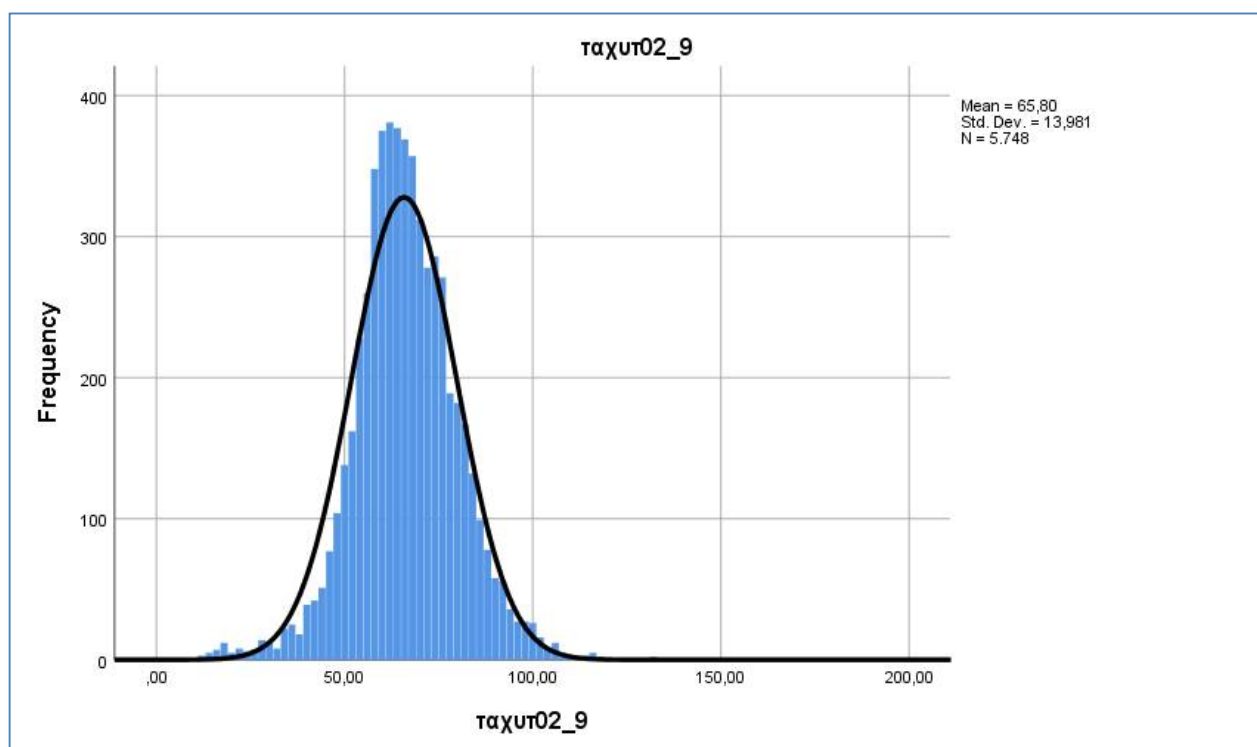
Διάγραμμα 13.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 29/8 (ρεύμα εισόδου)



Διάγραμμα 14.Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 30/8 (ρεύμα εισόδου)

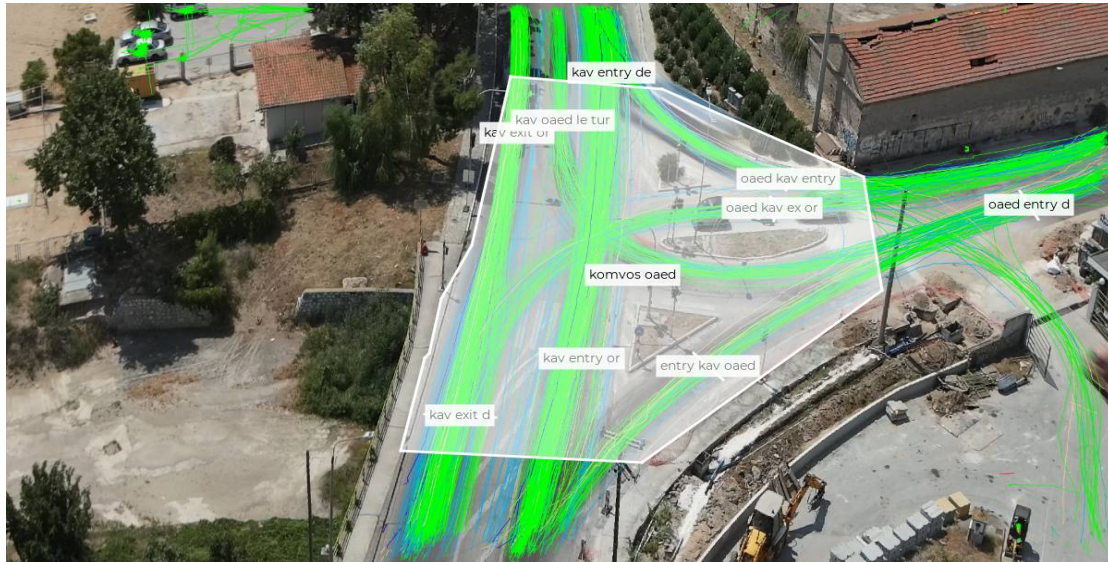


Διάγραμμα 15. Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 01/9 (ρεύμα εισόδου)

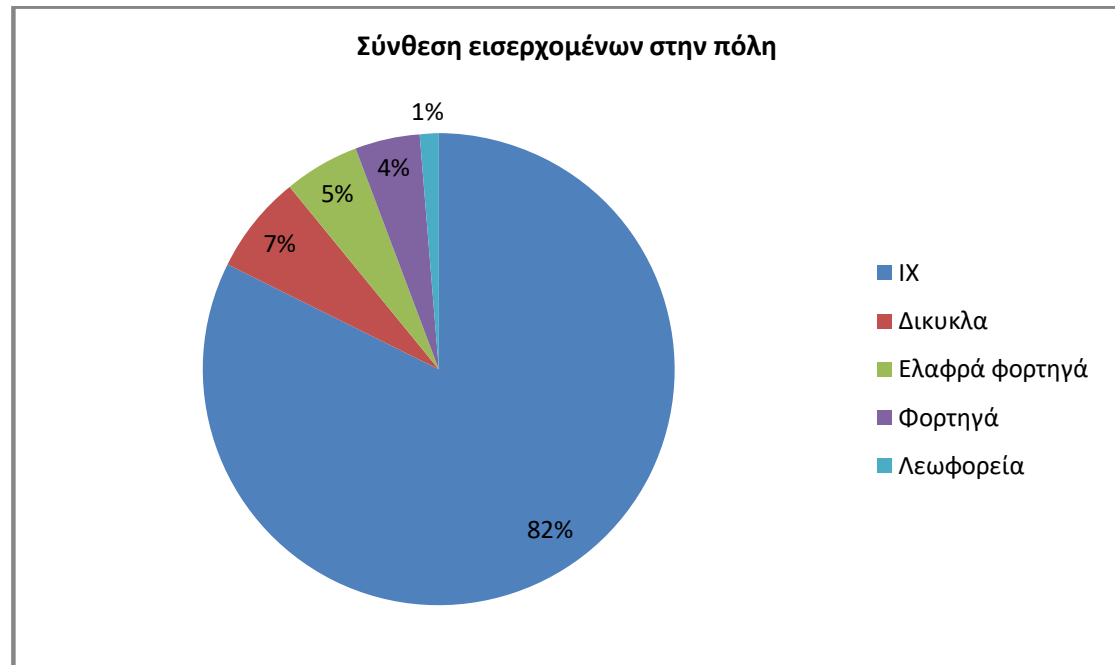


Διάγραμμα 16. Κατανομή συχνότητας εμφάνισης τιμών ταχυτήτων στις 02/9 (ρεύμα εισόδου)

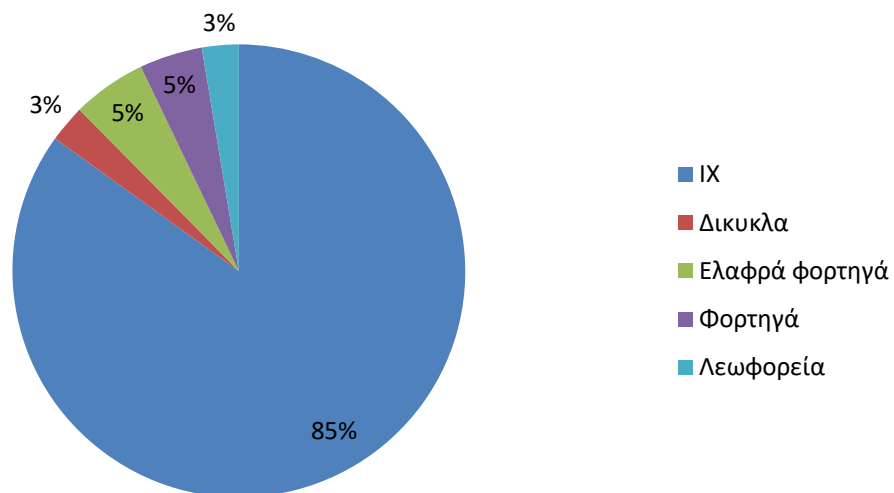
Μετρήσεις επίσης έγιναν και στον κόμβο του ΟΑΕΔ με σκοπό να υπολογιστούν κατά το δυνατόν οι ροές που κατευθύνονται από και προς το εσωτερικό του Περιγιαλίου. Στην παρακάτω εικόνα δίνεται σχηματικά ο όγκος των τροχιών των οχημάτων που διασχίζουν τον κόμβο κατά την πρωινή αιχμή. Αντίστοιχη είναι και η εικόνα για την μεσημεριανή αιχμή.



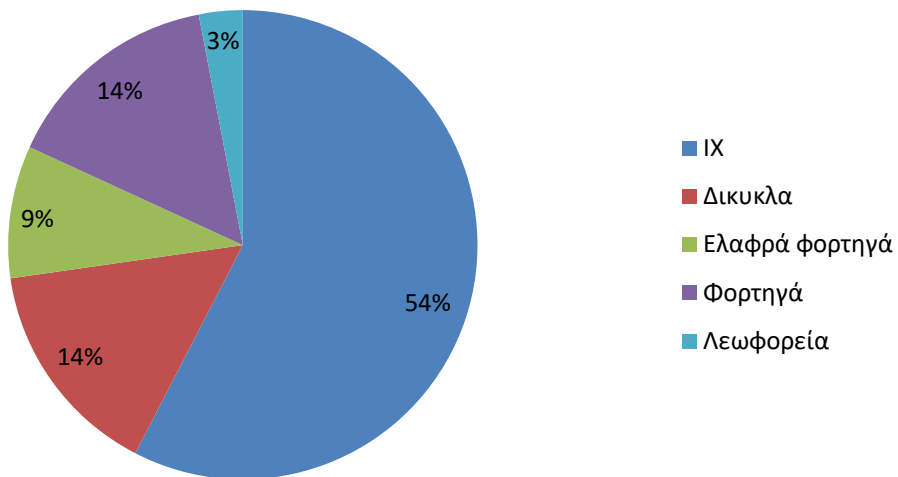
Παρακάτω παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας και ο φόρτος σε πρωινή και μεσημεριανή αιχμή στον κόμβο του ΟΑΕΔ.



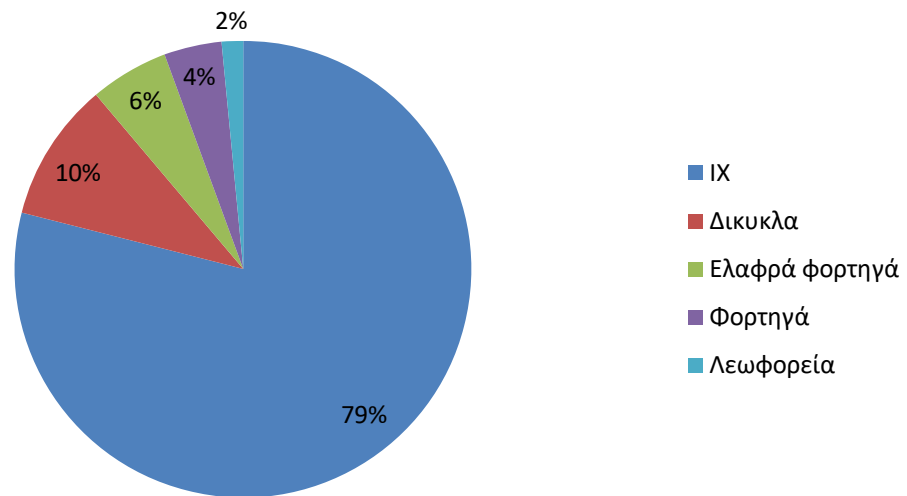
Σύνθεση εξερχομένων από την πόλη με κίνηση ανατολικά (διαμπερής κυκλοφορία)



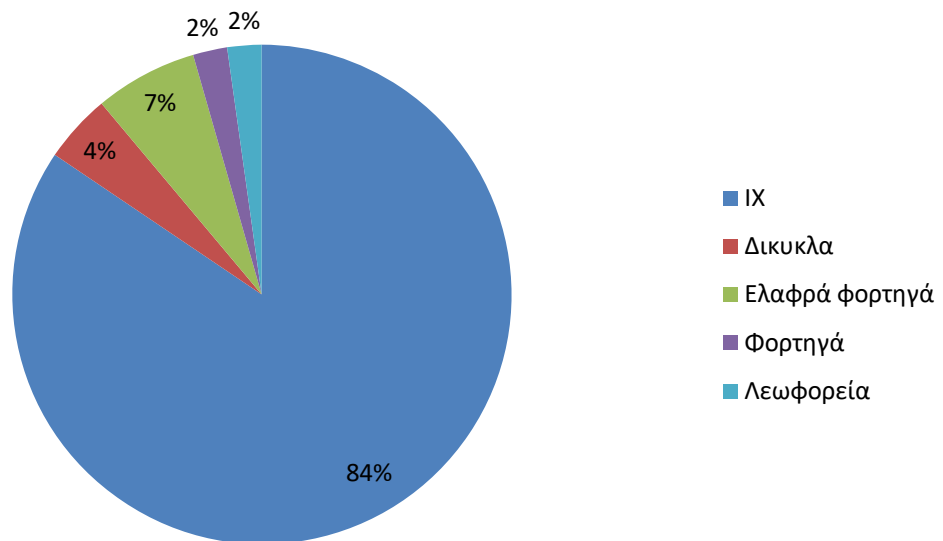
Σύνθεση εισερχομένων στην πόλη οχημάτων που στρίβουν δεξιά στον κόμβο του ΟΑΕΔ



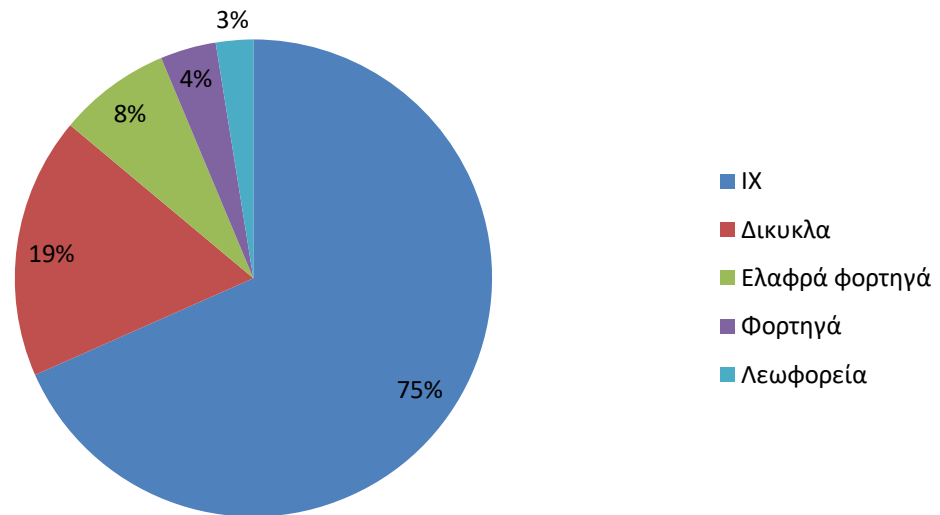
Σύνθεση εισερχομένων στην πόλη που στρίβουν δεξιά από τον κόμβο του ΟΑΕΔ



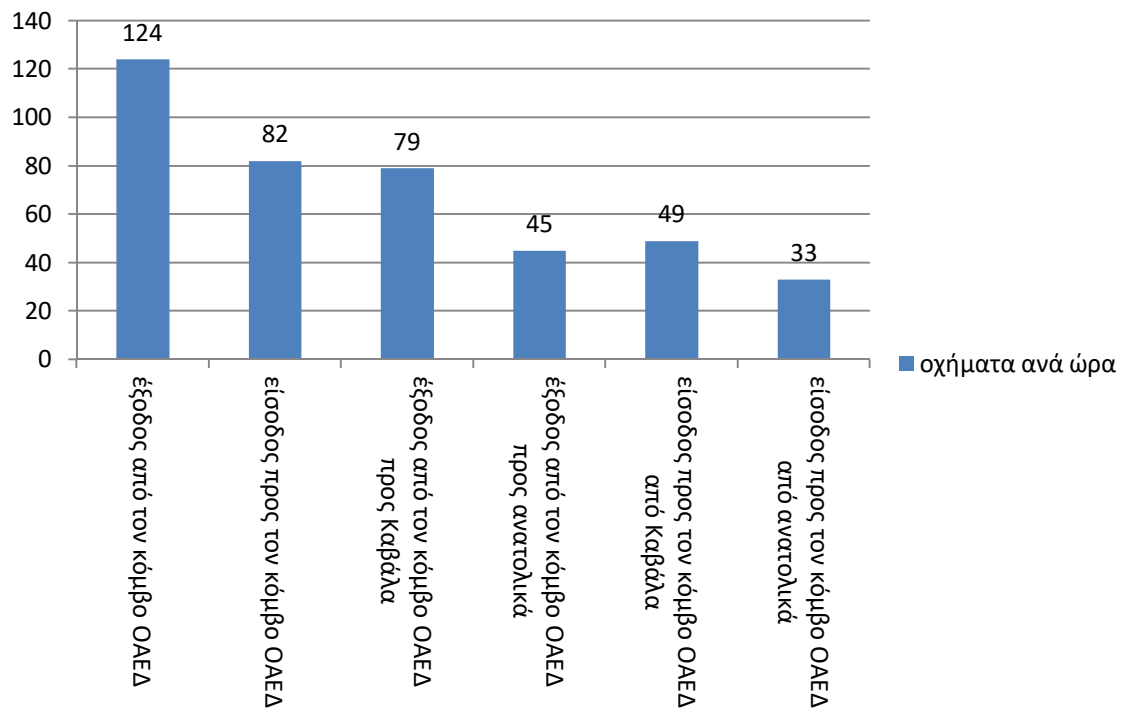
Σύνθεση εισερχομένων από την πόλη προς τον κόμβο ΟΑΕΔ



Σύνθεση εισερχομένων από τον κόμβο ΟΑΕΔ προς την πόλη



Κυκλοφοριακή ροή απο και προς τον κόμβο του ΟΑΕΔ (πρωινή αιχμή)



Εφαρμοστέοι κανονισμοί-οδηγίες

Οι κανονισμοί που ισχύουν είναι οι ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, οι ΟΜΟΕ-ΚΑΟ και έχουν ληφθεί υπόψιν οι ΟΜΟΕ-Κ3 και οι ΟΜΟΕ-ΙΚ.

Οριακά στοιχεία μελέτης-αποκλίσεις

Τα οριακά στοιχεία αφορούν μέγιστες και ελάχιστες ακτίνες καμπυλότητας, την ταχύτητα μελέτης, τις επικλίσεις της οδού, το πλάτος κυκλοφορίας κλπ. Λόγω του γεγονότος ότι η μελετώμενη οδός ανήκει στο αστικό δίκτυο κυκλοφορίας και μάλιστα στην κατηγορία ΓΙΙΙ, σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΚΑΟ: «Σε κύριες αστικές οδούς με παρόδια δόμηση κατά το συνεχές σύστημα, με στενούς οδικούς χώρους και έντονα τα στοιχεία της καθοδήγησης (π.χ. συστοιχίες δέντρων) δεν απαιτείται πάντοτε η αυστηρή τήρηση των κριτηρίων της δυναμικής κίνησης των οχημάτων για τον προσδιορισμό της οριζοντιογραφίας ή της μηκοτομής αυτών των οδών. Αυτό συμβαίνει επειδή κατά κανόνα οι οδηγοί επηρεάζονται άμεσα από την εικόνα του οδικού χώρου κατά την επιλογή της ταχύτητας οδήγησης και ακόμη επειδή η μελέτη της οδού σύμφωνα με τη δυναμική της κίνησης των οχημάτων, θα επέφερε αδικαιολόγητες επεμβάσεις στον παρόδιο χώρο και στον πολεοδομικό ιστό. Παράλληλα, δομικά οριοθετημένοι οδικοί χώροι πρέπει να διατηρούνται αναλλοίωτοι, όσο είναι δυνατόν, ακόμα και σε περιπτώσεις ανακατασκευών για αναβάθμιση της οδού, όπου η χάραξη πρέπει να προσαρμόζεται απόλυτα στις επικρατούσες τοπογραφικές συνθήκες και μορφές δόμησης».

Ταχύτητα σχεδιασμού

Η εν λόγω οδός αποτελεί κύρια αρτηρία του αστικού οδικού δικτύου της περιοχής του Περιγιαλίου. Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΚΑΟ για την κατηγορία ΓΙΙΙ, η επιτρεπόμενη ταχύτητα ισούται με την ταχύτητα μελέτης, αυτήν των 50 χλμ/ώρα. Οι υπόλοιπες οδοί που συμβάλλουν σε αυτή τοπικές οδούς της κατηγορίας Δ, οπότε δεν απαιτείται καθορισμός της ταχύτητας μελέτης V_e.

Τυπική διατομή κύριας και συμβαλλουσών οδών

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη παράγραφο ο οδικός άξονας του Περιγιαλίου (κύρια οδός) κατατάσσεται στην **κατηγορία ΓΙΙΙ** (οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών-**αστική αρτηρία**) κατά ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ. Οι υπόλοιπες οδοί που συμβάλλουν σε αυτή ακολουθώντας την ίδια διαδικασία τις κατατάσσουμε στην **κατηγορία ΔV** (οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών-**Κύριοι τοπικές οδοί**).

Αυτή η κατηγορία έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Χρησιμοποιείται από όλα τα είδη οχημάτων
2. Το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας είναι 50 χλμ/ώρα.
3. Ως διατομή μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο διατομή δύο λωρίδων κυκλοφορίας (ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας)

Γεωμετρικά στοιχεία κύριας και λοιπών συμβαλλουσών οδών

Όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα κύριος σκοπός της παρούσας μελέτης αποτελεί η κατασκευή του βασικού οδικού άξονα του Περιγιαλίου, ο οποίος θα επιτελεί τρεις κύριες λειτουργίες. Η πρώτη ανάγεται στην μεταφορά του όγκου της κυκλοφορίας που σήμερα εξυπηρετεί η παραλιακή οδός, προκειμένου η δεύτερη να μετατραπεί σε οδό ήπιας

κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις επιταγές του χωρικού σχεδιασμού. Η δεύτερη λειτουργία θα είναι η εξυπηρέτηση της διαμπερούς κυκλοφορίας από και προς την πόλη από το ανατολικό άκρο της και η τρίτη λειτουργία είναι αρτηρία στην οποία καταλήγουν συλλεκτήριες και τοπικές οδοί του σχεδίου του Περιγιαλίου, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η εντός της Πολεοδομικής Ενότητας κυκλοφορία.

Έχοντας υπόψιν τα παραπάνω και ιδιαίτερα την τρίτη λειτουργία μελετήθηκαν και οι κάθετες προς την κύρια αρτηρία οδοί προκειμένου μετά την κατασκευή της να μπορεί να λειτουργήσει και να εξυπηρετήσει τις ανάγκες κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών της περιοχής, δεδομένου ότι εκτός των άλλων χρήσεων της περιοχής, διέρχεται και μεταξύ δύο κύριων υπερτοπικών αθλητικών εγκαταστάσεων, αυτών του κολυμβητηρίου και του γηπέδου «Ανθή Καραγιάννη».

Η κύριος βασικός άξονας έχει σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο του Περιγιαλίου διατομή πλάτους εικοσιτεσσάρων μέτρων και αποτελείται από δύο λωρίδες πλάτους τριών μέτρων ανά κατεύθυνση, νησίδα πλάτους δύο μέτρων, παρόδια στάθμευση εκατέρωθεν της οδού πλάτους δύο μέτρων και εικοσιπέντε εκατοστών και πεζοδρόμια μεταβλητού μέσου πλάτους δύο μέτρων και εβδομήντα πέντε εκατοστών.

Οι παραπάνω επιλογές έγιναν με βάση τις κυκλοφοριακές μετρήσεις φόρτων και σύνθεσης της κυκλοφορίας και σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΚΑΟ. Ειδικότερα, οι παρατηρούμενοι, σύμφωνα με τις μετρήσεις φόρτοι βαρέων οχημάτων και λεωφορείων ανέρχονται στο 11% της συνολικής κυκλοφορίας. Σύμφωνα με την παράγραφο 2.1 των παραπάνω ΟΜΟΕ, οι φόρτοι των λεωφορείων και των βαρέων οχημάτων χαρακτηρίζονται μεσαίοι όταν ανέρχονται σε 5-20% της συνολικής κυκλοφορίας. Λόγω του παραπάνω σε συνδυασμό με τους σχετικά χαμηλούς φόρτους κυκλοφορίας σε σχέση με την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού (1800 με 2600 οχήματα/ώρα), έγινε η επιλογή των τριών μέτρων ανά κατεύθυνση, λαμβάνοντα επιπλέον υπόψιν ότι η παράλληλη κίνηση βαρέων οχημάτων ή λεωφορείων είναι περιορισμένη, καθώς και το γεγονός ότι με την κατασκευή της περιμετρικής οδού αυτή η κυκλοφορία θα μειωθεί. Το **πλάτος της νησίδας διαμορφώθηκε στα δύο μέτρα** σύμφωνα με την παράγραφο 2.2 των ΟΜΟΕ, προκειμένου να φιλοξενήσει ιστούς φωτισμού και να διαθέσει επαρκή χώρο αναμονής των πεζών κατά την διάβαση. Τα πλάτη των πεζοδρομίων σχεδιάστηκαν σύμφωνα με τις προδιαγραφές του «Σχεδιάζοντας για όλους», εξασφαλίζοντας το πλάτος των 2,05 μέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 1.2. Έτσι, το **πλάτος των 2,75 μέτρων**, κρίνεται ότι επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες του αστικού εξοπλισμού, των δραστηριοτήτων του δρόμου, της πιθανής φύτευσης και της οπτικής συναλλαγής εμπροσθεν των καταστημάτων που θα δημιουργηθούν. Η κατά μήκος κλίσεις των πεζοδρομίων καλύπτουν τις προδιαγραφές για την ικανότητα κίνησης, λαμβάνοντας υπόψιν και το γεγονός ότι το έδαφος είναι πεδινό.

Όσον αφορά την οριζοντιογραφική χάραξη της οδού αυτή όπως φαίνεται και από τα σχέδια Ο-1 έως Ο-8, περιλαμβάνει τέσσερις κυκλικούς κόμβους και πολλούς τρισκελείς, σύμφωνα με το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο. Όπως αναλύθηκε και στο κεφάλαιο της κυκλοφοριακής οργάνωσης αποφευχθήκαν οι τετρασκελείς κόμβοι που επιτρέπουν αριστερές στροφές. Έτσι, ο κύριος οδικός άξονας έχει μήκος 1.670,93 μέτρα και εκτός των κόμβων περιλαμβάνει και αρκετές καμπές. Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΚΑΟ, η «εναρμόνιση

μεταξύ των διαδοχικών ακτινών ομόρροπων ή αντίρροπων κυκλικών τόξων σύμφωνα με τις αρχές της “αρμονικής χάραξης”, ή της “ομοιογένειας της χάραξης” (βλ. ΟΜΟΕ-Χ) δεν θεωρείται απαραίτητη στις περιπτώσεις κύριων αστικών οδών, δεδομένου ότι η γεωμετρική μορφή της οδού γίνεται απόλυτα αντιληπτή κατά κανόνα μέσω της οριοθέτησης του οδικού χώρου». Επιπλέον, «Τα τόξα συναρμογής θεωρούνται απαραίτητα στοιχεία μελέτης στις κύριες αστικές οδούς με αραιή παρόδια δόμηση, ενώ η εφαρμογή τους είναι επιθυμητή σε κύριες αστικές οδούς με πυκνή παρόδια δόμηση, όταν αυτές μελετώνται με βάση τη δυναμική της κίνησης των οχημάτων, ανεξαρτήτως κατηγορίας (ΓΙΙΙ ή ΓΙΥ)». Παρόλα αυτά έγινε προσπάθεια να τηρηθούν οι προδιαγραφές της ελάχιστης ακτίνας καμπύλης για καθοριστική ταχύτητα 50 χλμ/ώρα, η οποία είναι 70 μέτρα. Οι ακτίνες φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Κορυφή	K2	K4	K5	K6	K8	K9	K10	K12	K13	K14	K15	K16	K17	K18	K20
Ακτίνα (μ)	80	80	24	30	80	80	70	60	80	80	80	80	80	80	80

Σε σχέση με την μηκοτομική χάραξη της οδού, αυτή έχει προσαρμοσθεί στις ήδη εγκεκριμένες ερυθρές που συνοδεύουν την εγκεκριμένη πράξη εφαρμογή της περιοχής του Περιγιάλιου. Προφανώς έχουν γίνει κάποιες μικρές προσαρμογές για λόγους ομαλότητας της χάραξης.

Όσον αφορά τις συμβάλλουσες οδούς αυτές είναι κατά κύριο λόγο τοπικές οδοί. Σε αυτές παρά το γεγονός ότι όπως αναφέρθηκε και στις αρχικές παραγράφους του παρόντος, το σχέδιο πόλης είναι εξαιρετικά προβληματικό και περιορίζει το εύρος των επιλογών του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, έγινε προσπάθεια ώστε να εξυπηρετηθεί η δυνατότητα της μηχανοκίνητης πρόσβασης, της στάθμευσης καθώς πρέπει να δοθεί δυνατότητα στάθμευσης παρά την οδό σε μια αστική περιοχή κατοικίας και των απαραίτητων πεζοδρομίων για την εξυπηρέτηση της πεζή μετακίνησης. Σε κάθε περίπτωση είτε πρόκειται για μονοδρόμους είτε δρόμους αμφίδρομης κυκλοφορίας, διατηρείται πλάτος κυκλοφορίας τρία μέτρα ανά κατεύθυνση. Επιπλέον, σε οδούς που αυτό είναι δυνατό διατηρείται παρόδια στάθμευση και τηρούνται οι προδιαγραφές του πλάτους πεζοδρομίου.

Γεωμετρικά χαρακτηριστικά κόμβων

Οι λόγοι επιλογής της συγκεκριμένης μορφής κόμβων καθώς και η κυκλοφοριακή ανάλυση τους περιγράφηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια. Παρακάτω, περιγράφεται ο γεωμετρικός σχεδιασμός για κάθε ένα από αυτούς.

Πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι ο σχεδιασμός τους προήλθε α) με βάση το όχημα σχεδιασμού, που όπως αναφέρθηκε για τον βασικό οδικό άξονα είναι το ρυμουλκό με ρυμουλκούμενο μήκους 16,5 μέτρων, ενώ για τις τοπικές οδούς που αποτελούν κλάδους των κόμβων το αστικό λεωφορείο μήκους 12 μέτρων και το απορριμματοφόρο μήκους 6,5 μέτρων και β) σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-Κ3. Εφόσον η διατομή της οδού περιλαμβάνει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και οι κυκλικοί κόμβοι περιλαμβάνουν δύο λωρίδες στον δακτύλιο κυκλοφορίας, μη συμπεριλαμβανομένης προφανώς της υπερβατής ζώνης.

Ο κυκλικός κόμβος ΚΚ1 (πρώτος κυκλικός κόμβος από τα δυτικά), είναι τετρασκελής κόμβος και έχει σχεδιαστεί όπως αναφέρθηκε με βάση το ρυμουλκό με ρυμουλκούμενο. Προφανώς η κίνηση αυτού του οχήματος προς το νότιο κλάδο είναι δυνατή λόγω μικρού κυκλοφοριακού φόρτου, αλλά θα απαγορεύεται καθώς οδηγεί σε μια αστική περιοχή με χαρακτηριστικά αμιγούς κατοικίας, οπότε η πρόσβαση τέτοιων οχημάτων δεν είναι αναγκαία και ως εκ τούτου θα απαγορεύεται.

Ο περιγεγραμμένος κύκλος του κόμβου έχει διάμετρο 44 μέτρα και σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές ροές που πρόκειται να αναπτυχθούν επί αυτού, σε συνδυασμό με τις επιθυμητές ταχύτητες και τον διαθέσιμο χώρο από το ρυμοτομικό σχέδιο, είναι εξαιρετικά ικανοποιητικός.

Το πλάτος εισόδου μεταξύ των κρασπέδων είναι έξι (6μ) μέτρα για τον δυτικό κλάδο, τρία (3,75μ) μέτρα και εβδομήντα πέντε εκατοστά για το νότιο κλάδο που αποτελείται από μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, τέσσερα μέτρα και τριάντα εκατοστά (4,30μ) για τον ανατολικό κλάδο (επίσης μιας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση) και έξι μέτρα και πενήντα εκατοστά (6,50μ) στον βόρειο κλάδο. Ο νότιος κλάδος όπως αναφέρθηκε οδηγεί σε μια περιορισμένης έκτασης περιοχή κατοικίας και ο ανατολικός κλάδος θα μετατραπεί σε οδός ήπιας κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια έγινε η επιλογή της μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση.

Η ακτίνα εισόδου στον δυτικό κλάδο είναι είκοσι τέσσερα μέτρα, στο νότιο κλάδο είκοσι τέσσερα μέτρα και είκοσι εκατοστά, στον ανατολικό κλάδο είκοσι μέτρα και στον βόρειο κλάδο είκοσι έξι μέτρα.

Η γωνία εισόδου στον δυτικό κλάδο είναι 17° , στον νότιο κλάδο είναι 30° , στον ανατολικό κλάδο 33° , ενώ στον βόρειο κλάδο είναι 21° .

Το πλάτος δακτυλίου κυκλοφορίας είναι δέκα (10μ) μέτρα, με υπερβατή ζώνη τρία (3μ) μέτρα και λοιπό δακτύλιο κυκλοφορίας έξι (6) μέτρα.

Ο κυκλικός κόμβος ΚΚ2 (δεύτερος κόμβος από τα δυτικά), είναι τρισκελής και επίσης έχει σχεδιαστεί με βάση τα προαναφερόμενα οχήματα.

Ο περιγεγραμμένος κύκλος του κόμβου έχει διάμετρο 42 μέτρα και επίσης σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές ροές που πρόκειται να αναπτυχθούν επί αυτού, σε συνδυασμό με τις επιθυμητές ταχύτητες και τον διαθέσιμο χώρο από το ρυμοτομικό σχέδιο, είναι εξαιρετικά ικανοποιητικός.

Το πλάτος εισόδου μεταξύ των κρασπέδων είναι έξι μέτρα και τριάντα δύο (6,32μ) εκατοστά για τον δυτικό κλάδο, επτά μέτρα και τριάντα έξι (7,36μ) για τον ανατολικό κλάδο και πέντε μέτρα και πενήντα εκατοστά (5,50μ) στον βόρειο κλάδο. Ο βόρειος κλάδος όπως αναφέρθηκε οδηγεί σε περιοχή κατοικίας και αποτελεί συλλεκτήρια οδό, με μικρούς αναμενόμενους μελλοντικά φόρτους. Κατά συνέπεια έγινε η επιλογή της μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση.

Η γωνία εισόδου στον δυτικό κλάδο είναι 5° , στον ανατολικό κλάδο 30° , ενώ στον βόρειο κλάδο είναι 42° . Από τα παραπάνω είναι φανερό ότι η γωνία εισόδου από την δυτικό κλάδο είναι μακριά από τις προδιαγραφές, γεγονός το οποίο συμβαίνει λόγω περιορισμών από το

ρυμοτομικό σχέδιο. Παρόλα αυτά η εκτροπή της κυκλοφορίας και κατά συνέπεια η μείωση της ταχύτητας εισόδου επιτυγχάνεται μέσω της παρεκτροπής που δημιουργείται τουλάχιστον για τον μεγάλο όγκο της κυκλοφορίας των ΙΧ οχημάτων, με την χρήση της υπερβατής ζώνης.

Το πλάτος δακτυλίου κυκλοφορίας είναι δέκα (10μ) μέτρα, με υπερβατή ζώνη τρία (3μ) μέτρα και λοιπό δακτύλιο κυκλοφορίας έξι (6) μέτρα.

Ο κυκλικός κόμβος ΚΚ3 (τρίτος κόμβος από τα δυτικά), είναι τετρασκελής και επίσης έχει σχεδιαστεί με βάση τα προαναφερόμενα οχήματα.

Ο δυτικός και ο ανατολικός κλάδος ως τμήμα της αστικής αρτηρίας είναι με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και νησίδα στην μέση. Το πλάτος εισόδου μεταξύ των κρασπέδων είναι εννιά μέτρα και δέκα εκατοστά (9,10μ) για τον δυτικό κλάδο, τέσσερα (4μ) μέτρα για το νότιο κλάδο που αποτελείται από μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, επτά μέτρα και τριάντα εκατοστά (7,30μ) για τον ανατολικό κλάδο και πέντε μέτρα (5μ) στον βόρειο κλάδο. Ο νότιος κλάδος οδηγεί σε μια περιορισμένης έκτασης περιοχή κατοικίας αλλά πρόκειται να εξυπηρετεί την λειτουργία των εγκαταστάσεων του ΟΑΕΔ, την υπεραγορά που λειτουργεί στο Ο.Τ Γ982 καθώς και την εγκατάσταση του δημοτικού γηπέδου, ιδίως μετά την μετατροπή του παραλιακού δρόμου σε ήπιας κυκλοφορίας. Η επιλογή σε μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση δικαιολογείται από την κυκλοφοριακή ανάλυση που αναφέρεται σε προηγούμενη παράγραφο. Παρόμοια λειτουργία εξυπηρετεί και ο βόρειος κλάδος ο οποίος πρόκειται να επιτρέπει την είσοδο στην λειτουργία του κολυμβητηρίου από ανατολικά.

Η γωνία εισόδου στον δυτικό κλάδο είναι 31° , στον ανατολικό κλάδο 32° , στον βόρειο κλάδο είναι 25° ενώ στο νότιο κλάδο επίσης 25° . Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι γωνίες εισόδου κυμαίνονται εντός του πλαισίου των προδιαγραφών για την ελάττωση της ταχύτητας εισόδου στον κόμβο.

Ο κυκλικός κόμβος ΚΚ4 (τέταρτος κόμβος από τα δυτικά, στην δυτική άκρη των νεκροταφείων), είναι και αυτός τετρασκελής και επίσης έχει σχεδιαστεί με βάση τα προαναφερόμενα οχήματα.

Ο δυτικός και ο ανατολικός κλάδος ως τμήμα της αστικής αρτηρίας είναι με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και νησίδα στην μέση. Το πλάτος εισόδου μεταξύ των κρασπέδων είναι εννιά μέτρα και πενήντα οκτώ εκατοστά (9,58μ) για τον δυτικό κλάδο, τρία μέτρα και ογδόντα εκατοστά (3,80μ) για το νότιο κλάδο που αποτελείται από μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, οκτώ μέτρα και εβδομήντα εκατοστά (8,70μ) για τον ανατολικό κλάδο και πέντε μέτρα και πενήντα εκατοστά (5,50μ) στον βόρειο κλάδο. Ο νότιος κλάδος θα οδηγεί στην παραλιακή περιοχή η οποία θα λειτουργεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, για αυτό επιλέχθηκε και μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και με βάση την κυκλοφοριακή ανάλυση. Ο βόρειος κλάδος λειτουργεί μεν ως συλλεκτήρια οδός αλλά η μία λωρίδα ανά κατεύθυνση είναι επαρκής για τους αναμενόμενους κυκλοφοριακούς φόρτους.

Η γωνία εισόδου στον δυτικό κλάδο είναι 45° , στον ανατολικό κλάδο 36° , στον βόρειο κλάδο είναι 22° ενώ στο νότιο κλάδο 23° . Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι γωνίες

εισόδου κυμαίνονται εντός του πλαισίου των προδιαγραφών για την ελάττωση της ταχύτητας εισόδου στον κόμβο, εκτός του δυτικού κλάδου που παρουσιάζει λόγω περιορισμών του ρυμοτομικού κάπως μεγαλύτερη γωνία εισόδου.

Έλεγχος κριτηρίων ασφαλείας κατά ΟΜΟΕ-Χ

Όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΚΑΟ η «εναρμόνιση μεταξύ των διαδοχικών ακτινών ομόρροπων ή αντίρροπων κυκλικών τόξων σύμφωνα με τις αρχές της “αρμονικής χάραξης”, ή της “ομοιογένειας της χάραξης” (βλ. ΟΜΟΕ-Χ) δεν θεωρείται απαραίτητη στις περιπτώσεις κύριων αστικών οδών, δεδομένου ότι η γεωμετρική μορφή της οδού γίνεται απόλυτα αντιληπτή κατά κανόνα μέσω της οριοθέτησης του οδικού χώρου». Επιπλέον, «Τα τόξα συναρμογής θεωρούνται απαραίτητα στοιχεία μελέτης στις κύριες αστικές οδούς με αραιή παρόδια δόμηση, ενώ η εφαρμογή τους είναι επιθυμητή σε κύριες αστικές οδούς με πυκνή παρόδια δόμηση, όταν αυτές μελετώνται με βάση τη δυναμική της κίνησης των οχημάτων, ανεξαρτήτως κατηγορίας (ΓΙΙΙ ή ΓΙΥ).

Όχημα σχεδιασμού – Επιτρεπόμενες συνθήκες στις γωνίες στροφής του κόμβου

Το όχημα σχεδιασμού που υιοθετήθηκε, όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα, για τον σχεδιασμό του κεντρικού άξονα διαφέρει από το όχημα σχεδιασμού των υπόλοιπων οδών της παρούσας μελέτης. Το όχημα σχεδιασμού καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψιν αλλά όπως αναφέρεται και στις ΟΜΟΕ-Κ3 όχι περιοριστικά, την λειτουργική κατηγορία της οδού τον χαρακτήρα της περιοχής την οποία διασχίζει, την σύνθεση της κυκλοφορίας και τον κυκλοφοριακό φόρτο. Έτσι, για τον κεντρικό άξονα το όχημα σχεδιασμού επιλέχθηκε να είναι το αρθρωτό φορτηγό όχημα, καθώς πρέπει διαμέσου της εν λόγω οδού να υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης τέτοιων οχημάτων για τις ανάγκες τροφοδοσίας των υφιστάμενων και μελλοντικών επιχειρήσεων, καθώς επίσης και για την ανοικοδόμηση της περιοχής. Στις συλλεκτήριες οδούς που οδηγούν από τον κύριο οδικό άξονα στο κολυμβητήριο και στο γήπεδο, επιλέχθηκε το υπεραστικό λεωφορείο, καθώς είναι ανάγκη να υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης. Τέλος στις υπόλοιπες τοπικές οδούς δίνεται η δυνατότητα τουλάχιστον στα συνήθη απορριμματοφόρα να μπορούν να κινηθούν ανεμπόδια.

Χαρακτηριστικά και περιορισμοί τοπικοί και διαθέσιμων χώρων προς απαλλοτρίωση

Όπως αναφέρθηκε και στις εισαγωγικές παραγράφους το σχέδιο του Περιγιαλίου είναι εξαιρετικά προβληματικό, ιδίως όσον αφορά τις δυνατότητες επιλογών του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Τα ανεπαρκώς πλάτους δρομάκια, τα οποία βρίσκονται πολύ κοντά μεταξύ τους, σε συνδυασμό με την συμβολή τεσσάρων και περισσότερων οδών σε ένα σημείο και μάλιστα με οξείες γωνίες, δημιουργούν δυσεπίλυτα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

Προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι σύγχρονες ανάγκες των κατοίκων της περιοχής για κοινόχρηστους χώρους αλλά και για οδούς είναι απαραίτητη η αναθεώρηση του ρυμοτομικού σχεδίου.

Διαμορφώσεις ισόπεδων κόμβων

Η αναλυτική περιγραφή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των κόμβων περιγράφηκαν παραπάνω, στην παράγραφο των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των κόμβων.

Χωματοургικές εργασίες

Για την κατασκευή του συνόλου του οδικού δικτύου απαιτούνται εκτεταμένες χωματοургικές εργασίες. Λόγω της γεωλογικής μορφής της περιοχής, επιλέχθηκε η λύση της εκσκαφής του εδάφους όπου αυτό είναι απαραίτητο από την μηκοτομική επίλυση, σε βάθος τουλάχιστον σαράντα εκατοστών προκειμένου να εφαρμοστούν δυο στρώσεις υπόβασης και δυο στρώσεις βάσης για την μετέπειτα έδραση των ασφαλικών στρώσεων.

Οδοστρώματα

Η επιλογή της λύσης των οδοστρωμάτων έγινε με γνώμονα την ασφάλεια, το χαρακτήρα της οδού (αστική αρτηρία), τον φόρτο και την σύνθεση της κυκλοφορίας που πρόκειται να φέρει, τις κλιματολογικές συνθήκες καθώς και το κόστος κατασκευής. Έτσι, επιλέχθηκε η εφαρμογή μιας ασφαλικής στρώσης συμπυκνωμένου πάχους 0,05μ και μια ασφαλική στρώση κυκλοφορίας αστικής οδού.

Τεχνικά Έργα

Αναλυτική περιγραφή των τεχνικών έργων που πρόκειται να γίνουν προκειμένου να υποστηρίξουν την οδοποιία στα σημεία διέλευσης από τα ρέματα της περιοχής γίνεται στην σχετική συνοδή μελέτη.

Δευτερεύουσες οδοί

Κανονισμοί εκπόνησης-Οριακά στοιχεία μελέτης-αποκλίσεις από τα πρότυπα

Οι κανονισμοί που ακολουθήθηκαν προκειμένου να σχεδιαστούν οι δευτερεύουσες οδοί είναι κυρίως οι ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, οι ΟΜΟΕ-ΚΑΟ και το Σχεδιάζοντας για όλους. Όλοι οι προηγούμενοι κανονισμοί βέβαια έγιναν στα ανελαστικά πλαίσια του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Περιγιαλίου, το οποίο όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα είναι προβληματικό.

Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΚΑΟ η «εναρμόνιση μεταξύ των διαδοχικών ακτινών ομόρροπων ή αντίρροπων κυκλικών τόξων σύμφωνα με τις αρχές της “αρμονικής χάραξης”, ή της “ομοιογένειας της χάραξης” (βλ. ΟΜΟΕ-Χ) δεν θεωρείται απαραίτητη στις περιπτώσεις κύριων αστικών οδών, δεδομένου ότι η γεωμετρική μορφή της οδού γίνεται απόλυτα αντιληπτή κατά κανόνα μέσω της οριοθέτησης του οδικού χώρου».

Κατά συνέπεια η οριζοντιογραφική χάραξη υπαγορεύεται από το ρυμοτομικό σχέδιο. Επίσης η μηκοτομική χάραξη υπακούει στις εγκεκριμένες ερυθρές. Πάντως σε όλες τις περιπτώσεις επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη πρόσβαση του απορριμματοφόρου και στις

οδούς που οδηγούν στις αθλητικές εγκαταστάσεις ως όχημα σχεδιασμού χρησιμοποιήθηκε το υπεραστικό λεωφορείο. Τέλος, όσον αφορά τα πλάτη πεζοδρομίων εφαρμόστηκαν οι προδιαγραφές του Σχεδιάζοντας για Όλους.

Τυπικές διατομές & Λοιπές διαμορφώσεις

Οι διατομές που υιοθετήθηκαν προήλθαν από ένα συνδυασμό α) της εξυπηρέτησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με βάση το περιτύπωμα του οχήματος σχεδιασμού από τις τυπικές διαστάσεις των ΟΜΟΕ-ΚΑΟ, β) της φιλοξενίας της παρόδιας στάθμευσης η οποία είναι απαραίτητη και γ) το πλάτος πεζοδρομίου όπως αυτό υπαγορεύεται από τις προδιαγραφές του Σχεδιάζοντας για Όλους.

Περιγραφή των Έργων-Δευτερεύοντες κόμβοι και συνδέσεις

Οι δευτερεύοντες κόμβοι που δημιουργούνται από τις συμβολές των οδών του ρυμοτομικού σχεδίου είναι κόμβοι προτεραιότητας, οι οποίοι διαμορφώνονται ως τέτοιοι λόγω των φόρτων που καλούνται να εξυπηρετήσουν και του είδους των οδών (κυρίως τοπικές οδοί) που καλούνται να συνδέσουν.

Ορατότητα οδών

Η ορατότητα των δευτερευουσών οδών λόγω και των μικρών ταχυτήτων που αναπτύσσονται σε αυτές είναι σημαντική κυρίως στα σημεία συμβολής. Για την βελτίωση της ορατότητας έγινε η επιλογή των προεξοχών των πεζοδρομίων στις συμβολές ώστε αυτές να είναι ελεύθερες εμποδίων και σταθμευμένων οχημάτων.

Δίκτυα ΟΚΩ

Τα δίκτυα ΟΚΩ περιγράφονται στις συνοδές μελέτες των Η/Μ και δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης ακαθάρτων και ομβρίων.

Δαπάνη για μετάθεση δικτύων ΟΚΩ

Στον προϋπολογισμό του έργου περιλαμβάνεται το κόστος για την δημιουργία ορύγματος και την επανεπίχωση (η τοποθέτηση θα γίνει από τον ΔΕΔΔΗΕ) του καλωδίου μέσης τάσης που διέρχεται κατά μήκος της περιοχής.

Δαπάνη για αρχαιολογικές έρευνες

Στην πρόβλεψη χρηματοδότησης υπάρχει ξεχωριστό υποέργο για αρχαιολογικές έρευνες.

Συνοπτική περιγραφή της κατασκευής

Οι εργασίες που περιλαμβάνει το έργο του οδικού άξονα του Περιγιαλίου είναι:

1. Κατεδάφιση, αποξήλωση και καθαίρεση των υφιστάμενων κτιρίων, κατασκευών, περιφράξεων κλπ που βρίσκονται εντός του ρυμοτομούμενου από τις οδούς χώρου. Αυτό περιλαμβάνει κτίρια του πρώην στρατοπέδου Ασημακοπούλου, περιφράξεις οικοπέδων εντός των οδών, καθαίρεση άλλων κατασκευών από σκυρόδεμα, λαμαρίνες, πλίνθους κλπ.

2. Κατασκευή-επέκταση των τεχνικών που υπάρχουν επί των χειμάρρων Χ1, Χ3 και Χ5, προκειμένου να εδραστούν επί αυτών οι κόμβοι που προβλέπονται γι' αυτές τις περιοχές
3. Εκσκαφές στο προβλεπόμενο βάθος και επιχώσεις στο προβλεπόμενο από τις ερυθρές των οδών ύψος, προκειμένου να κατασκευασθούν οι προβλεπόμενοι οδοί και κόμβοι. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι και λόγω της φύσης του εδάφους της περιοχής η οδοστρωσία περιλαμβάνει δύο στρώσεις υπόβασης και δύο στρώσεις βάσης.
4. Εγκατάσταση των αγωγών των δικτύων ομβρίων, ακαθάρτων, ΗΜ κλπ στο προβλεπόμενο βάθος και θέση. Επίσης όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα θα γίνει από το εν λόγω έργο και το όρυγμα υπογειοποίησης του καλωδίου της μέσης τάσης της ΔΕΗ, καθώς και η κατάλληλη προβλεπόμενη επαναεπίχωση του.
5. Εφαρμογή των κρασπέδων, των ρείθρων, της οδοστρωσίας, των φρεατίων, σχαρών κλπ.
6. Δημιουργία των πεζοδρομίων, διάστρωση με πλάκες, δημιουργία των ραμπών στα σημεία των διαβάσεων, κατασκευή θέσεων εγκατάστασης του αστικού εξοπλισμού, της φύτευσης και φωτισμού.
7. Εγκατάσταση των ιστών φωτισμού, πύλλαρ και λοιπού ΗΜ εξοπλισμού.
8. Ασφαλτόστρωση με μια στρώση ασφάλτου πέντε εκατοστών και μια στρώση κυκλοφορίας αστικής οδού.
9. Εγκατάσταση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.