



Δήμος
Αγίου Νικολάου



SCIENTRA
SCIENCE OF TRANSPORT

Μελέτη παρεμβάσεων κυκλοφορίας και στάθμευσης στο
Δήμο Αγίου Νικολάου Κρήτης



**Τεχνική έκθεση για την Ζώνη Εποχιακής-
Περιοδικής Απαγόρευσης
Κυκλοφορίας ΙΧ στον Άγιο Νικόλαο Κρήτης**

Αθήνα, Μάιος 2024

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή.....	14
2	Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	17
3	Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης	22
3.1	Ιεράρχηση οδικού δικτύου	22
3.2	Κύριοι είσοδοι στην περιοχή μελέτης	26
3.3	Ιδιωτικοί – Ελεύθεροι χώροι στάθμευσης.....	29
3.4	Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	30
3.5	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM).....	32
4	Ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων και στρεφουσών κινήσεων	34
4.1.1	Μετρήσεις Παρασκευή, 18:00 – 19:00.....	37
4.1.1.1	Κόμβος 1: Κοντογιάννη Μεραρχίας & Δημοκρατίας – Μελετίου Μεταξάκη.....	37
4.1.1.2	Κόμβος 2: Μεραρχίας – Δασκαλογιάννη.....	40
4.1.1.3	Κόμβος 3: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – 28ης Οκτωβρίου	43
4.1.1.4	Κόμβος 4: Μελετίου Μεταξάκη – Σοφοκλή Βενιζέλου	45
4.1.1.5	Κόμβος 5: Κυπρίων Αγωνιστών – Σοφοκλή Βενιζέλου.....	48
4.1.1.6	Κόμβος 6: Ηρώων Πολυτεχνείου – Ρούσσου Κουνδούρου.....	51
4.1.1.7	Κόμβος 7: 25 ^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Σφακιανάκη	54
4.1.1.8	Κόμβος 8: Κουνδούρου – 25 ^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου.....	57
4.1.1.9	Κόμβος 9: Ακτή Νεάρχου – Καπετάν Τάβλα.....	60
4.1.1.10	Κόμβος 10: Ρούσσου Κουνδούρου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου.....	62
4.1.1.11	Κόμβος 11: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – Φιλελλήνων	64
4.1.1.12	Κόμβος 12: Ακτή Κούνδουρου – Κων/νου Παλαιολόγου.....	67
4.1.1.13	Κόμβος 13: Θεμιστοκλέους	70
4.1.1.14	Κόμβος 14: Σοφοκλή Βενιζέλου – Ακτή Νεάρχου	73
4.1.2	Μετρήσεις Παρασκευή, 20:00 – 21:00.....	79
4.1.2.1	Κόμβος 1: Κοντογιάννη Μεραρχίας & Δημοκρατίας – Μελετίου Μεταξάκη.....	79
4.1.2.2	Κόμβος 2: Μεραρχίας – Δασκαλογιάννη.....	82
4.1.2.3	Κόμβος 3: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – 28ης Οκτωβρίου	84
4.1.2.4	Κόμβος 4: Μελετίου Μεταξάκη – Σοφοκλή Βενιζέλου	86
4.1.2.5	Κόμβος 5: Κυπρίων Αγωνιστών – Σοφοκλή Βενιζέλου.....	89
4.1.2.6	Κόμβος 6: Ηρώων Πολυτεχνείου – Ρούσσου Κουνδούρου.....	92
4.1.2.7	Κόμβος 7: 25 ^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Σφακιανάκη	95

4.1.2.8	Κόμβος 8: Κουνδούρου – 25ης Μαρτίου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου.....	98
4.1.2.9	Κόμβος 9: Ακτή Νεάρχου – Καπετάν Τάβλα.....	101
4.1.2.10	Κόμβος 10: Ρούσσου Κουνδούρου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου	103
4.1.2.11	Κόμβος 11: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – Φιλελλήνων	105
4.1.2.12	Κόμβος 12: Ακτή Κούνδουρου – Κων/νου Παλαιολόγου.....	107
4.1.2.13	Κόμβος 13: Θεμιστοκλέους	110
4.1.2.14	Κόμβος 14: Σοφοκλή Βενιζέλου – Ακτή Νεάρχου	113
4.1.3	Μετρήσεις Σάββατο, 13:00 – 14:00	119
4.1.3.1	Κόμβος 1: Κοντογιάννη Μεραρχίας & Δημοκρατίας – Μελετίου Μεταξάκη.....	119
4.1.3.2	Κόμβος 2: Μεραρχίας – Δασκαλογιάννη.....	122
4.1.3.3	Κόμβος 3: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – 28ης Οκτωβρίου..	124
4.1.3.4	Κόμβος 4: Μελετίου Μεταξάκη – Σοφοκλή Βενιζέλου	126
4.1.3.5	Κόμβος 5: Κυπρίων Αγωνιστών – Σοφοκλή Βενιζέλου.....	129
4.1.3.6	Κόμβος 6: Ηρώων Πολυτεχνείου – Ρούσσου Κουνδούρου.....	132
4.1.3.7	Κόμβος 7: 25 ^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Σφακιανάκη.....	135
4.1.3.8	Κόμβος 8: Κουνδούρου – 25 ^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου.....	138
4.1.3.9	Κόμβος 9: Ακτή Νεάρχου – Καπετάν Τάβλα.....	141
4.1.3.10	Κόμβος 10: Ρούσσου Κουνδούρου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου	143
4.1.3.11	Κόμβος 11: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – Φιλελλήνων	145
4.1.3.12	Κόμβος 12: Ακτή Κούνδουρου – Κων/νου Παλαιολόγου.....	147
4.1.3.13	Κόμβος 13: Θεμιστοκλέους	150
4.1.3.14	Κόμβος 14: Σοφοκλή Βενιζέλου – Ακτή Νεάρχου	153
4.2	Σύνοψη μετρήσεων κυκλοφορίας οχημάτων στους κόμβους	159
4.3	Καταγραφή κίνησης πεζών επί της Ρούσσου Κούνδουρου.....	168
5	Καταγραφή προβλημάτων και διατύπωση προτάσεων βελτίωσης.....	170
5.1	Γενικευμένα προβλήματα υφιστάμενης κατάστασης.....	170
5.1.1	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	170
5.1.2	Αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων.....	171
5.1.3	Παράνομη στάθμευση	171
5.1.4	Περιορισμένη προσβασιμότητα	171
5.2	Πρόταση Εφαρμογής Περιοδικής Εποχιακής Ζώνης Απαγόρευσης ΙΧ....	172
5.2.1	Περιγραφή γενικής λύσης	172
5.2.2	Επιπρόσθετες προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές.....	183

5.2.2.1	Αλλαγή κατεύθυνσης της οδού Καστ. Μιραμπέλλο.....	183
5.2.2.2	Αλλαγή κατεύθυνσης της οδού Φιλελλήνων	186
5.2.2.3	Προτεινόμενη εγκατάσταση τροχαίας σε επιλεγμένα σημεία.....	190
5.2.2.4	Προσθήκη κατακόρυφης σήμανσης με πρόσθετες πινακίδες.....	191
5.2.2.5	Απαγόρευση στάθμευσης σε επιλεγμένα οδικά τμήματα για ευκολότερη διέλευση.....	192
5.2.2.6	Προσθήκη παλλόμενου πορτοκαλί φωτεινού σηματοδότη και κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης για διάβαση πεζών.....	195
5.2.3	Διαδραστικός Χάρτης Ζώνης Περιοδικής Εποχιακής Απαγόρευσης ΙΧ στον Άγιο Νικόλαο.....	198
6	Συμπεράσματα.....	201
	Παράρτημα - Εξοπλισμός υποδομής	203
	Παράρτημα – Τοπογραφικό & Μηκοτομή Εδάφους Φιλελλήνων και Δημοκρατίας	207

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1	Βασικοί τύποι οχήματος και συντελεστές μετατροπής σε ΜΕΑ	35
Πίνακας 2	Επεξήγηση κλάσεων και χρωματικού κώδικα.....	36
Πίνακας 3	Εικονική απεικόνιση Κόμβου 1.....	37
Πίνακας 4	Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 1	38
Πίνακας 5	Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 1	39
Πίνακας 6	Εικονική απεικόνιση Κόμβου 2.....	40
Πίνακας 7	Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 1	41
Πίνακας 8	Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 1	42
Πίνακας 9	Εικονική απεικόνιση Κόμβου 3.....	43
Πίνακας 10	Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 1	44
Πίνακας 11	Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 1	44
Πίνακας 12	Εικονική απεικόνιση Κόμβου 4	45



Πίνακας 13 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K4. Λεπτομέρεια 1	46
Πίνακας 14 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K4	47
Πίνακας 15 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 5	48
Πίνακας 16 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K5. Λεπτομέρεια 1	49
Πίνακας 17 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K5. Λεπτομέρεια 1	50
Πίνακας 18 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 6	51
Πίνακας 19 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K6. Λεπτομέρεια 1	52
Πίνακας 20 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K6. Λεπτομέρεια 1	53
Πίνακας 21 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 7	54
Πίνακας 22 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K7. Λεπτομέρεια 1	55
Πίνακας 23 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K7. Λεπτομέρεια 1	56
Πίνακας 24 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 8	57
Πίνακας 25 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K8. Λεπτομέρεια 1	58
Πίνακας 26 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K8. Λεπτομέρεια 1	59
Πίνακας 27 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 9	60
Πίνακας 28 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K9. Λεπτομέρεια 1	61
Πίνακας 29 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K9. Λεπτομέρεια 1	61
Πίνακας 30 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 10	62
Πίνακας 31 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K10. Λεπτομέρεια 1	63
Πίνακας 32 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K10. Λεπτομέρεια 1	63



Πίνακας 33 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 11	64
Πίνακας 34 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 1	65
Πίνακας 35 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 1	66
Πίνακας 36 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 12	67
Πίνακας 37 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 1	68
Πίνακας 38 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 1	69
Πίνακας 39 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 13	70
Πίνακας 40 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 1	71
Πίνακας 41 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 1	72
Πίνακας 42 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 14	73
Πίνακας 43 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 1	74
Πίνακας 44 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 1	74
Πίνακας 45 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 1	79
Πίνακας 46 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 2	80
Πίνακας 47 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 2	81
Πίνακας 48 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 2	82
Πίνακας 49 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 2	83
Πίνακας 50 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 2	83
Πίνακας 51 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 3	84
Πίνακας 52 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 2	85



Πίνακας 53 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K3. Λεπτομέρεια 2	85
Πίνακας 48 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 4	86
Πίνακας 38 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K4. Λεπτομέρεια 2	87
Πίνακας 56 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K4. Λεπτομέρεια 2	88
Πίνακας 57 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 5	89
Πίνακας 58 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K5. Λεπτομέρεια 2	90
Πίνακας 59 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K5. Λεπτομέρεια 2	91
Πίνακας 60 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 6	92
Πίνακας 61 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K6. Λεπτομέρεια 2	93
Πίνακας 62 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K6. Λεπτομέρεια 2	94
Πίνακας 63 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 7	95
Πίνακας 64 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K7. Λεπτομέρεια 2	96
Πίνακας 65 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K7. Λεπτομέρεια 2	97
Πίνακας 66 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 8	98
Πίνακας 67 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K8. Λεπτομέρεια 2	99
Πίνακας 68 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K8. Λεπτομέρεια 2	100
Πίνακας 69 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 9	101
Πίνακας 70 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K9. Λεπτομέρεια 2	102
Πίνακας 71 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K9. Λεπτομέρεια 2	102
Πίνακας 72 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 10	103



Πίνακας 73 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 2	104
Πίνακας 74 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 2	104
Πίνακας 75 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 11	105
Πίνακας 76 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 2	106
Πίνακας 77 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 2	106
Πίνακας 78 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 12	107
Πίνακας 79 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 2	108
Πίνακας 80 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 2	109
Πίνακας 81 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 13	110
Πίνακας 82 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 2	111
Πίνακας 83 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 2	112
Πίνακας 84 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 14	113
Πίνακας 85 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 2	114
Πίνακας 86 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 2	114
Πίνακας 87 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 1	119
Πίνακας 88 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 3	120
Πίνακας 89 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 3	121
Πίνακας 90 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 2	122
Πίνακας 91 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 3	123
Πίνακας 92 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 3	123



Πίνακας 93 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 3	124
Πίνακας 94 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 3	125
Πίνακας 95 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 3	125
Πίνακας 96 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 4	126
Πίνακας 97 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ4. Λεπτομέρεια 3	127
Πίνακας 98 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ4. Λεπτομέρεια 3	128
Πίνακας 99 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 5	129
Πίνακας 100 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 3	130
Πίνακας 101 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 2	131
Πίνακας 48 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 6	132
Πίνακας 103 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 3	133
Πίνακας 104 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 3	134
Πίνακας 105 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 7	135
Πίνακας 106 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 3	136
Πίνακας 107 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 3	137
Πίνακας 108 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 8	138
Πίνακας 109 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 3	139
Πίνακας 110 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 3	140
Πίνακας 111 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 9	141
Πίνακας 112 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ9. Λεπτομέρεια 3	142



Πίνακας 113 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K9. Λεπτομέρεια 3	142
Πίνακας 114 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 10	143
Πίνακας 115 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K10. Λεπτομέρεια 2	144
Πίνακας 116 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K10. Λεπτομέρεια 3	144
Πίνακας 117 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 11	145
Πίνακας 118 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K11. Λεπτομέρεια 2	146
Πίνακας 119 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K11. Λεπτομέρεια 3	146
Πίνακας 120 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 12	147
Πίνακας 121 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K12. Λεπτομέρεια 3	148
Πίνακας 122 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K12. Λεπτομέρεια 3	149
Πίνακας 123 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 13	150
Πίνακας 124 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K13. Λεπτομέρεια 3	151
Πίνακας 125 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K13. Λεπτομέρεια 3	152
Πίνακας 126 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 14	153
Πίνακας 127 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο K14. Λεπτομέρεια 3	154
Πίνακας 128 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο K14. Λεπτομέρεια 3	154
Πίνακας 129 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 1	160
Πίνακας 130 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 2	161
Πίνακας 131 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 3	161
Πίνακας 132 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 4	162
Πίνακας 133 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 5	162
Πίνακας 134 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 6	163
Πίνακας 135 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 7	164

Πίνακας 136 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 8.....	164
Πίνακας 137 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 9.....	165
Πίνακας 138 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 10	165
Πίνακας 139 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 11	166
Πίνακας 140 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 12	167
Πίνακας 141 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 13	167
Πίνακας 142 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 14	168
Πίνακας 143 Μετρήσεις πεζών επί της Ρούσσου Κούνδουρου.....	168

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Απεικόνιση της περιοχής του Αγίου Νικολάου.....	14
Εικόνα 2 Στατιστικά στοιχεία πλάτους οδοστρώματος (Πηγή: ΣΒΑΚ).....	19
Εικόνα 3 Πλάτη Οδοστρώματος Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης (Πηγή: ΣΒΑΚ)	20
Εικόνα 4 Πλάτος πεζοδρομίων (Πηγή: ΣΒΑΚ)	21
Εικόνα 5 Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου στην περιοχή του Αγίου Νικολάου	25
Εικόνα 6 Πρώτη κύρια είσοδο στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 1	26
Εικόνα 7 Πρώτη κύρια είσοδο στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 2	27
Εικόνα 8 Δεύτερη κύρια είσοδο στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 1.....	28
Εικόνα 9 Δεύτερη κύρια είσοδος στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 2.....	28
Εικόνα 10 Συνολική απεικόνιση των κύριων εισόδων στην περιοχή ενδιαφέροντος	29
Εικόνα 11 Υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση Αγίου Νικολάου.....	31
Εικόνα 12 Αποτύπωση διαδρομής υπεραστικής γραμμής ΚΤΕΛ Αγίου Νικολάου.....	32
Εικόνα 13 Αποτύπωση διαδρομής αστικής γραμμής ΚΤΕΛ Αγίου Νικολάου.....	33
Εικόνα 14 Κόμβοι που δημιουργήθηκαν για την μέτρηση των φόρτων	35
Εικόνα 15 Χάρτης συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους. Λεπτομέρεια 1	76
Εικόνα 16 Χάρτης κυκλοφοριακών φόρτων κάθε κίνησης κάθε κόμβου. Λεπτομέρεια 1.....	77
Εικόνα 17 Χάρτης συνολικών κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο. Λεπτομέρεια 1	78



Εικόνα 18 Χάρτης συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους. Λεπτομέρεια 2	116
Εικόνα 19 Χάρτης κυκλοφοριακών φόρτων κάθε κίνησης κάθε κόμβου. Λεπτομέρεια 2.....	117
Εικόνα 20 Χάρτης συνολικών κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο. Λεπτομέρεια 2	118
Εικόνα 21 Χάρτης συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους. Λεπτομέρεια 3	156
Εικόνα 22 Χάρτης κυκλοφοριακών φόρτων κάθε κίνησης κάθε κόμβου. Λεπτομέρεια 3.....	157
Εικόνα 23 Χάρτης συνολικών κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο. Λεπτομέρεια 3	158
Εικόνα 24 Απεικόνιση κόμβων που μετρήθηκαν	159
Εικόνα 25 Τμήματα οδών που προτείνεται να απαγορευτεί η κυκλοφορία ΙΧ.....	173
Εικόνα 26 Χάρτης προτεινόμενων κυκλοφοριακών ροών κατά τις περιόδους απαγόρευσης κυκλοφορίας σε ορισμένα οδικά τμήματα.....	175
Εικόνα 27 Α' σενάριο: Προτεινόμενη κατεύθυνση οχημάτων προς τα σημεία ενδιαφέροντος (γαλάζιο βέλος) και έξοδος από αυτά (πράσινο βέλος)	178
Εικόνα 28 Β' σενάριο: Προτεινόμενη κατεύθυνση οχημάτων προς τα σημεία ενδιαφέροντος (γαλάζιο βέλος) και έξοδος από αυτά (πράσινο βέλος)	180
Εικόνα 29 Γ' σενάριο: Προτεινόμενη κατεύθυνση οχημάτων προς το κέντρο της πόλης (γαλάζιο βέλος) και έξοδος από αυτά (πράσινο βέλος).....	182
Εικόνα 30 Υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση στην οδό Καστ. Μιραμπέλο και επιτρεπόμενες κατευθύνσεις	184
Εικόνα 32 Προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση και κατευθύνσεις στην οδό Καστ. Μιραμπέλλο	185
Εικόνα 33 Υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση στην οδό Φιλελλήνων και επιτρεπόμενες κατευθύνσεις	186
Εικόνα 34 Ηλιακό παλλόμενο φανάρι σήμανσης.....	188
Εικόνα 35 Προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση και κατευθύνσεις στην Φιλελλήνων	189
Εικόνα 36 Σημεία προτεινόμενης αστυνόμευσης τις ώρες απαγόρευσης κυκλοφορίας ΙΧ.....	190
Εικόνα 37 Σήμανση περιοδικής απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων (P7)	191



Εικόνα 38 Πληροφοριακή πινακίδα Π8γ	192
Εικόνα 39 Οδός Καστ. Μιραμπέλλο. Λεπτομέρεια 1	192
Εικόνα 40 Οδός Καστ. Μιραμπέλλο. Λεπτομέρεια 2	193
Εικόνα 41 Σήμανση απαγόρευση στάσης και στάθμευσης οχημάτων (P 40)	194
Εικόνα 42 Σήμανση απαγόρευσης εισόδου σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους 3.5 τόνους (P-23)	194
Εικόνα 43 Eco Light κολωνάκια σήμανσης – ανακλαστικό, 75cm	194
Εικόνα 44 Οδός Νικ. Πλαστήρα.....	195
Εικόνα 45 Σήμανση για κίνδυνο λόγω διάβασης πεζών (K-15).....	196
Εικόνα 46 Ηλιακό παλλόμενο φανάρι σήμανσης.....	196
Εικόνα 47 Προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση στην περιοχή του Αγίου Νικολάου	197
Εικόνα 48 Διαδραστικός Γεωγραφικός Χάρτης Περιοδικής Εποχιακής Ζώνης Απαγόρευσης ΙΧ στον Άγιο Νικόλαο	199
Εικόνα 49 Αναλυτική περιγραφή κάθε σχεδιαστικής οντότητας.....	200

1 Εισαγωγή

Στο πλαίσιο εκπόνησης συγκοινωνιακής μελέτης θα εξετασθεί η κυκλοφοριακή κατάσταση στην περιοχή του **Άγιου Νικολάου**, αναδεικνύοντας τα τρέχοντα προβλήματα και αναζητώντας λύσεις που θα βελτιώσουν την κίνηση και την ασφάλεια των ανθρώπων που τη χρησιμοποιούν.

Η πόλη του Αγίου Νικολάου αποτελεί το μεγαλύτερο οικισμό του δήμου Αγίου Νικολάου (Εικόνα 1) στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου της Περιφέρειας Κρήτης. Ο δήμος του Αγίου Νικολάου βρίσκεται **βορειοανατολικά** στην Περιφέρεια της Κρήτης και καταλαμβάνει έκταση περίπου 512m², ενώ έχει πληθυσμό 27,074 κατοίκους, ενώ η πόλη του Αγίου Νικολάου έχει **11,421 κατοίκους** σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Η περιοχή του Αγίου Νικολάου, Κρήτης εμφανίζει αρκετά **υψηλό τουριστικό ενδιαφέρον** και μεγάλη ποικιλία υποδομών ωστόσο αντιμετωπίζει μοναδικές προκλήσεις όσον αφορά την κυκλοφορία και τη διαχείριση της.

Αντικείμενο της μελέτης είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η αναγνώριση των πιθανών σημείων αλλαγής, η εύρεση και πρόταση μέτρων βελτίωσης που θα οδηγήσουν σε μια πιο ομαλή και ασφαλή κυκλοφορία. Η βελτίωση των συνθηκών για τους κατοίκους, τους επισκέπτες και τους τουρίστες που επισκέπτονται την περιοχή παρέχοντας ταυτόχρονα και ασφάλεια αποτελεί κύριο στόχο της μελέτης.



Εικόνα 1 Απεικόνιση της περιοχής του Αγίου Νικολάου

Παραδοτέα της συνολικής μελέτης αποτελούν:

1. Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
2. Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης
3. Διαχείριση Στάθμευσης
4. Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας
5. Υποστήριξη σε λοιπά συγκοινωνιακά ζητήματα της περιοχής μελέτης

Το παραδοτέο αυτό του οποίου ο σκοπός είναι η τεκμηρίωση της εφαρμογής ζώνης περιοδικής εποχιακής απαγόρευσης ΙΧ του Αγίου Νικολάου περιλαμβάνει:

- **Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων** και μελετών της περιοχής μελέτης
- **Απογραφή Οδικού Δικτύου** περιοχής μελέτης περιλαμβάνει:
 - **Ιεράρχηση του οδικού δικτύου** (πρωτεύουσα και δευτερεύουσα αρτηρία, συλλεκτήρια, τοπική, ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομος), βάσει των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών της κάθε οδού.
 - Κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου. Θα απογραφούν οι **ισχύουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις** (κατευθύνσεις κίνησης οχημάτων, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας).
 - **Καταγραφή υφιστάμενης σήμανσης.**
- **Καταγραφή Μετακινήσεων**

Η ομάδα εργασίας του έργου θα συλλέξει όλα τα διαθέσιμα στοιχεία που αφορούν **κυκλοφοριακούς φόρτους, μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας, μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων** από υφιστάμενες εκπονηθείσες μελέτες. Παράλληλα θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις κυκλοφορίας με μετρητές σε κατάλληλα σημεία.
- **Προτάσεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης**

Θα διερευνηθεί η εφαρμογή μέτρων και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με σκοπό την άμεση εφαρμογή. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη διαδρομή του ΚΤΕΛ και στην περίπτωση που επιφέρουν αλλαγές θα



πρέπει να προταθούν εναλλακτικές διαδρομές οι οποίες θα είναι σύμφωνες και με τις **αρχές βιώσιμης κινητικότητας**. Επιπρόσθετα, θα προταθεί η κατάλληλη ρυθμιστική σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη), για την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων (κυκλοφορίας και στάθμευσης). Η κατακόρυφη σήμανση θα περιλαμβάνει οδική σήμανση βάση του ΚΟΚ. Η οριζόντια σήμανση θα περιλαμβάνει πεζοδιαβάσεις, βέλη κυκλοφορίας, stopline, σύμβολα οριζόντιας σήμανσης (STOP).

Κοινή συνισταμένη όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι:

- **η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας** για τους οδηγούς, επιβάτες, πεζούς και όλους τους χρήστες της οδού,
- **η βελτίωση και ηπιοποίηση των μετακινήσεων** με προτεραιότητα στην πεζή μετακίνηση ειδικά ορισμένες ώρες της ημέρας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς και
- **η βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας** του Δήμου.



2 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Για την εκπόνηση της μελέτης συλλέχθηκε από το Δήμο του Αγίου Νικολάου το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**, στο οποίο περιλαμβάνονται το σχέδιο δράσης σύμφωνα με το οποίο εξετάζονται υφιστάμενες και πιθανές προτεινόμενες αποφάσεις για θέματα κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Το ΣΒΑΚ Αγίου Νικολάου με δεδομένη την ιδιαιτερότητα της πόλης και τον τουριστικό της χαρακτήρα δανείστηκε επιμέρους χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες των Σχεδίων Τουριστικής Κινητικότητας. Παρακάτω παρουσιάζονται κάποια σημαντικά μέρη του ΣΒΑΚ, τα οποία λαμβάνονται υπόψιν στην μελέτη.

▪ Χρήσεις Γης

Στην περιοχή ενδιαφέροντος εντοπίζονται οι παρακάτω Χρήσεις γης:

Εμπορική Χρήση: Αυτή συγκεντρώνεται κατά μήκος της **28ης Οκτωβρίου**, της **Κούνδουρου**, της **Κοντογιάννη**, της **Καραμανλή** αλλά και γύρω από την **Πλατεία Βενιζέλου**. Η εμπορική ζώνη περιλαμβάνει τις εμπορικές χρήσεις αλλά και τις χρήσεις αναψυχής οι οποίες είναι αλληλένδετες μεταξύ τους. Το ποσοστό της εμπορικής ζώνης ανέρχεται στο **34,28%** επί των συνολικών χρήσεων που καταγράφηκαν. Στις εμπορικές χρήσεις επισημαίνεται και η λαϊκή αγορά η οποία λαμβάνει χώρα κάθε Τετάρτη στην οδό Αγ. Παντελεήμονος. Επίσης, εντοπίζονται μεγάλα εμπορικά καταστήματα (π.χ. supermarkets, Κωτσόβολος, κλπ.).

Χώροι Αναψυχής: Οι χώροι αναψυχής του Δήμου περιλαμβάνουν καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφετέριες και εστιατόρια) τα οποία συγκεντρώνονται κυρίως στην **εμπορική ζώνη** αλλά και κατά μήκος του **παραλιακού μετώπου** διότι πρόκειται για μια τουριστική περιοχή. Χώροι αναψυχής εντοπίζονται και διάσπαρτα σε όλη την έκταση του Δήμου.

Γραφεία – Υπηρεσίες: Διάσπαρτα στα όρια του Δήμου εντοπίστηκαν **γραφεία υπηρεσιών – εταιρειών και υποκαταστήματα τραπεζών** τα οποία συναντώνται, ως επί το πλείστον, επί των οδικών αξόνων της Επιμενίδου, της Λατούς, της Κοντογιάννη και της Κουνδούρου. (π.χ γραφεία Εθνικής Τράπεζας, Παγκρήτιας Συνεταιριστικής Τράπεζας)



Κοινόχρηστοι Χώροι – Χώροι Πρασίνου: Ως προς τους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, εντοπίζονται αρκετοί αλλά **διάσπαρτοι** σε όλο το Δήμο όπως πλατείες και παιδικές χαρές. Από τους πιο γνωστούς είναι το **Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής**, η **Πλατεία Ελευθέριου Βενιζέλου** και το **άλσος του Αγίου Χαράλαμπου**. Το σύνολο των χώρων αυτών καταλαμβάνει ποσοστό 22,33% επί των συνολικών χρήσεων.

Υποδομές Πολιτισμού: Αναφορικά με τις υποδομές πολιτισμού, εντοπίστηκαν εντός ορίων της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου το **Λύκειο Ελληνίδων** (Σφακιανάκη 9), το **αρχαιολογικό μουσείο** με σημαντικά ευρήματα από την νοτιοανατολική Κρήτη και το **Λαογραφικό Μουσείο** (Κων/νου Παλαιολόγου 41). Οι υποδομές αυτές καταλαμβάνουν το 2,82% των συνολικών χρήσεων που καταγράφηκαν.

▪ **Όρια Ταχυτήτων**

Στους περισσότερους οικισμούς το όριο ταχύτητας στην είσοδό τους περιορίζεται στα **40 χλμ/ώρα με σήμανση**, ενώ σε μεγαλύτερους οικισμούς από τους οποίους διέρχεται η Παλαιά Εθνική Οδός Οδού Ηρακλείου - Αγίου Νικολάου - Παχιάς Άμμου - Σητείας το όριο ταχύτητας ορίζεται στα **50 χλμ/ώρα** ή κατά περίπτωση και στα **70χλμ./ώρα**. Τέλος, σε πολύ μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου των μεγαλύτερων οικισμών του Αγίου Νικολάου και της Ελούντας έχουν επιβληθεί ως ανώτατα όρια ταχύτητας τα **30 χλμ/ώρα**.

▪ **Πλάτος Οδοστρώματος για κάθε οικισμό**

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία για το πλάτος οδοστρώματος για κάθε οικισμό του Δήμου. Όπως διακρίνεται στον Άγιο Νικόλαο το πλάτος αυτός είναι **αρκετά ικανοποιητικό** στο μεγαλύτερο μέρος της πόλης, κάτι το οποίο βοηθάει στην **ομαλότερη κίνηση** των οχημάτων.

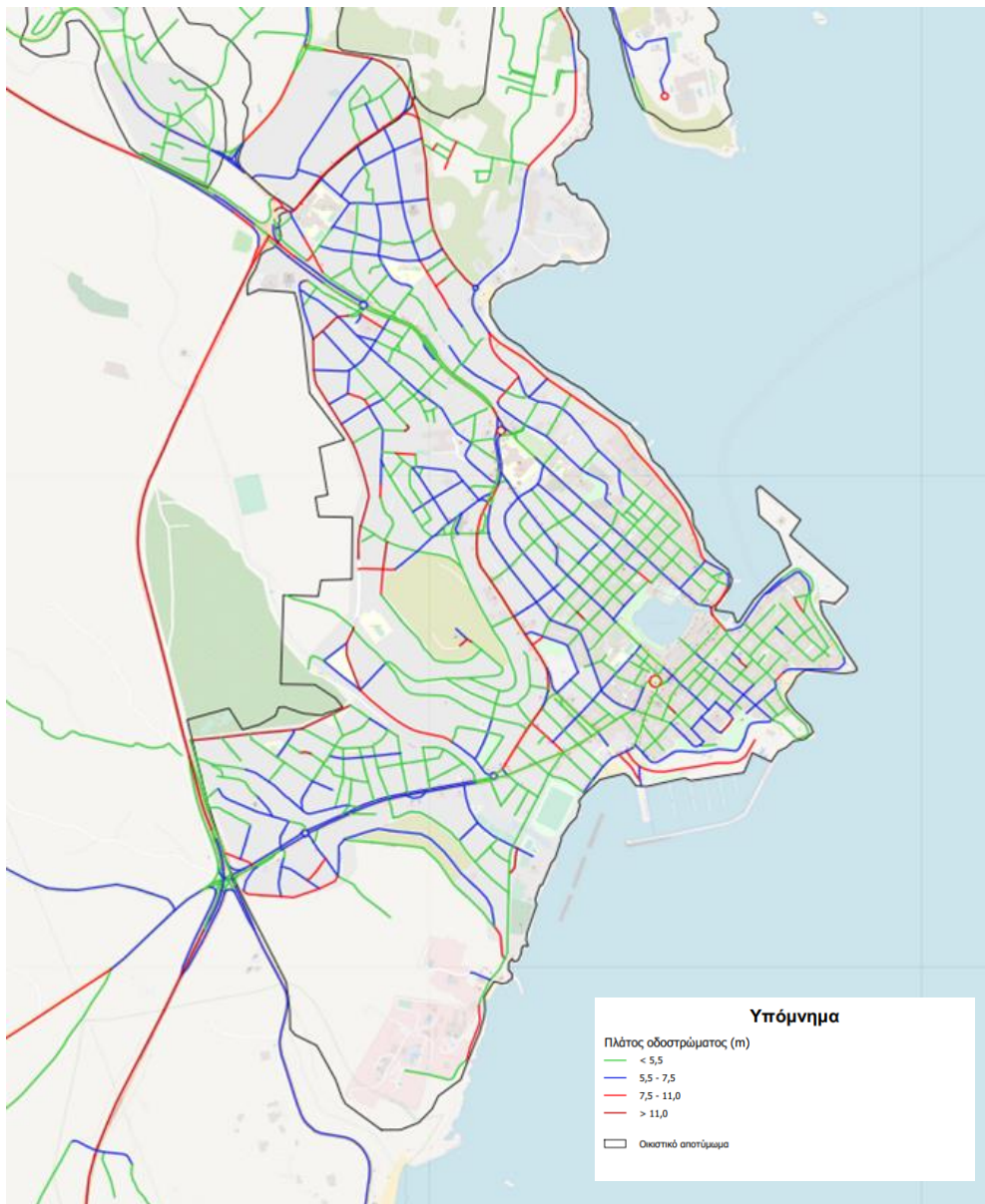


ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ (m)	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ (m)	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ (m)
Άγιος Νικόλαος	5,73	19	1,8
Ελούντα (Κάτω Ελούντα - Σχίσμα - Μαυρικιανό)	5,57	18,5	2,0
Κριτσά	4,79	16	2,0
Καλό Χωριό	3,27	6,1	1,8
Λοιποί Οικισμοί	4,2	19,0	1,8

Εικόνα 2 Στατιστικά στοιχεία πλάτους οδοστρώματος (Πηγή: ΣΒΑΚ)

▪ **Πλάτος Οδοστρώματος για την περιοχή του Αγίου Νικολάου**

Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζονται τα πλάτη του οδοστρώματος, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων που βρίσκονται κυρίως στο κέντρο της περιοχής του Αγίου Νικολάου έχουν πλάτος μεταξύ **3 έως και 10.5 μέτρων**.

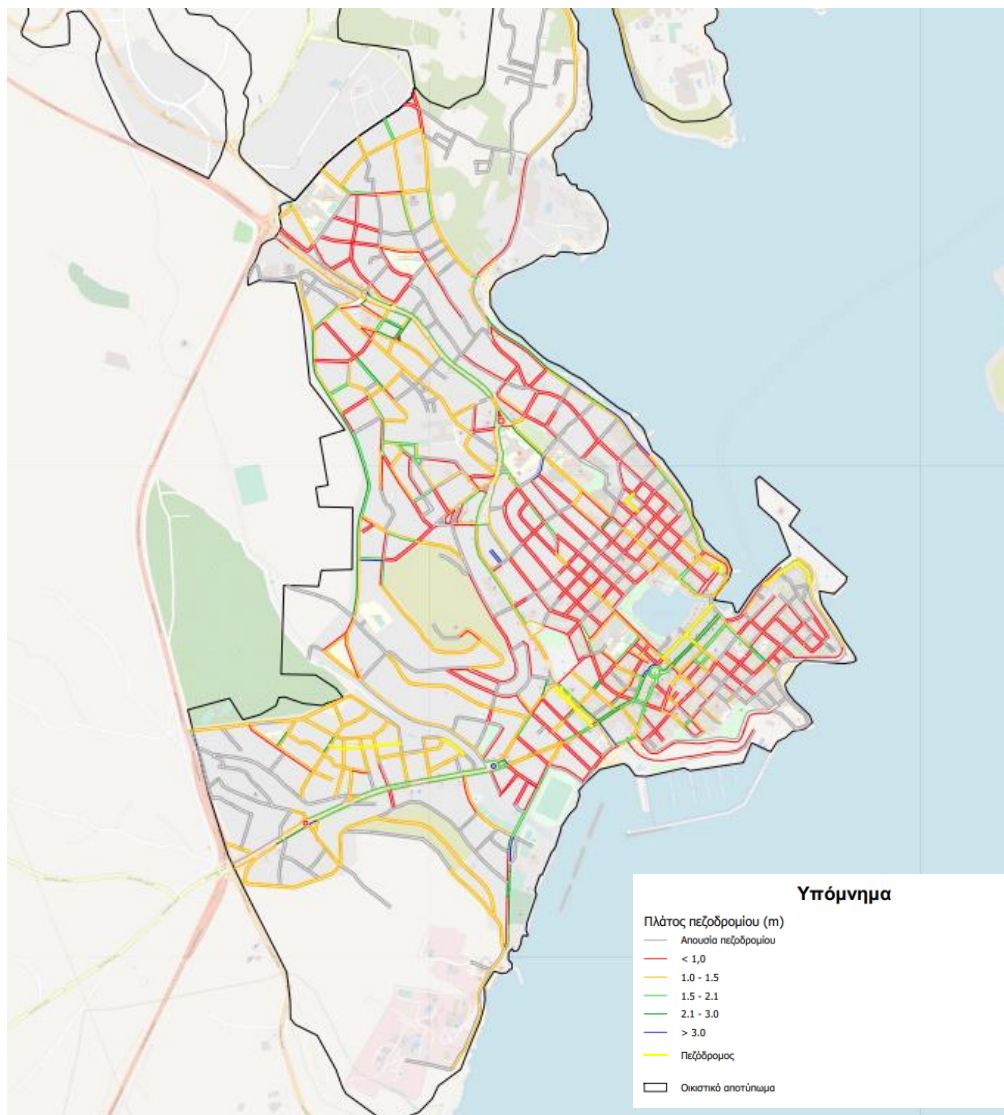


Εικόνα 3 Πλάτη Οδοστρώματος Οδικού Δικτύου Περιοχής Μελέτης (Πηγή: ΣΒΑΚ)

▪ Πεζοδρόμια

Στην Δημοτική Ενότητα του Αγίου Νικολάου το **37%** του αστικού ιστού **δεν διαθέτει πεζοδρόμια** ενώ σύμφωνα με το ΣΒΑΚ τονίζεται ότι σημαντικό ποσοστό διαμορφωμένων πεζοδρομίων συναντάται διάσπαρτα στην περιοχή ενδιαφέροντος καθώς το ανάγλυφο της περιοχής χαρακτηρίζεται από έντονες κλίσεις και για αυτό πολλές οδοί έχουν διαμορφωθεί από σκαλοπάτια τα οποία δεν ευνοούν την μετακίνηση των ευάλωτων χρηστών

του οδικού δικτύου. Όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα τα πλάτη πεζοδρομίων που κυριαρχούν είναι μεταξύ 1 με 1.5 μέτρων.



Εικόνα 4 Πλάτος πεζοδρομίων (Πηγή: ΣΒΑΚ)

3 Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης

Για την πληρέστερη αποτύπωση και συμπερίληψη όλων των στοιχείων που υπάρχουν στην υφιστάμενη κατάσταση, ακολουθεί η ανάλυση ανά υποκεφάλαιο σε επίπεδο:

- **Κυκλοφορίας** (π.χ. διαδρομές εισόδου στην πόλη, ιεράρχηση δικτύου, φόρτοι)
- **Στάθμευσης** (π.χ. θέσεις παρά την οδό και εκτός οδού, ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης)
- **Μέσων μαζικής μεταφοράς** (π.χ. διαδρομές και στάσεις ΚΤΕΛ)

Η συλλογή των απαραίτητων δεδομένων πραγματοποιήθηκε μέσω αξιόπιστων πηγών και επιτόπιας παρατήρησης για την αξιολόγηση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στην περιοχή. Παράλληλα, διεξήχθησαν συναντήσεις με τις δημοτικές αρχές για την ανάλυση των υφιστάμενων συνθηκών και τη συζήτηση των κυριότερων προβλημάτων της περιοχής.

Μέσω των παραπάνω διαδικασιών μελετήθηκαν και αξιολογήθηκαν όλα τα πιθανά σενάρια, από τα οποία προέκυψε η τελική πρόταση.

3.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου έχει σκοπό να δώσει σε κάθε τμήμα (οδικό σύνδεσμο) έναν χαρακτήρα, ο οποίος προσδιορίζεται από το είδος της εξυπηρέτησης που καλείται να προσφέρει.

Σύμφωνα με την υφιστάμενη **νομοθεσία**¹:

«[...] Η κατάταξη σε λειτουργικές βαθμίδες των οδών του οδικού δικτύου προσδιορίζει το είδος ή τα είδη της κυκλοφορίας (διερχόμενη, σύνδεσης, πρόσβασης) που εξυπηρετεί η οδός και παρέχει ένα πρώτο προσδιορισμό της σχέσης των ειδών μεταξύ τους. Πρώτος στόχος της κατάταξης μίας οδού σε λειτουργική βαθμίδα είναι η κατάλληλη κυκλοφοριακή και γεωμετρική επίλυση της οδού, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι κυκλοφοριακές απαιτήσεις των χρήσεων γης των οικιστικών περιοχών που καθορίζονται από το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, αλλά και οι κυκλοφοριακές απαιτήσεις των επιθυμητών παρόδιων χρήσεων γης. Δεύτερος

¹ Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ), ΥΠΕΧΩΔΕ, Έκδοση 2001.



στόχος είναι η επιλογή, με βάση τη λειτουργική βαθμίδα της οδού, των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στρατηγικών (σχεδιασμός, κανονιστικές διατάξεις, διαχειριστικές πολιτικές), προκειμένου να διατηρήσει η οδός τη λειτουργική της ικανότητα [...]»

Για τον προσδιορισμό της λειτουργικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου, λαμβάνονται υπόψη τα εξής κριτήρια:

- Το μέγεθος του **κυκλοφοριακού φόρτου** κατά μήκος του οδικού δικτύου (24ωρος φόρτος ή / και κατά την ώρα αιχμής).
- Οι λειτουργίες (**χρήσεις γης**) που εξυπηρετεί κάθε οδός καθώς και η **ένταση** αυτών. Είναι σαφές ότι το κάθε σύστημα χρήσεων γης / δραστηριοτήτων επηρεάζει αντίστοιχα και το σύστημα μεταφορών σε μια περιοχή (ήτοι συχνότητα μετακινήσεων, σκοπός μετακινήσεων, κ.α.).
- Τα **γεωμετρικά χαρακτηριστικά** του οδικού δικτύου (πλάτος οδού, αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας, ύπαρξη ή μη διαχωριστικής νησίδας, κλπ.).
- Το δίκτυο διέλευσης των **μέσων μαζικής μεταφοράς** (MMM). Κατά κανόνα, το δίκτυο αυτό έχει βαρύνουσα σημασία στην κυκλοφοριακή οργάνωση και τη δομή των μετακινήσεων μιας περιοχής.

Οι βαθμίδες ιεράρχησης των οδικών αξόνων που προκύπτουν, αναλύονται ως εξής:

- Ως **Πρωτεύουσα Αρτηρία** ορίζεται η οδός που κατά το μήκος της υπάρχουν διασταυρώσεις ελεγχόμενες - κατά κανόνα με φωτεινούς σηματοδότες - και οι προσβάσεις στις παρακείμενες ιδιοκτησίες περιορίζονται στο ελάχιστο. Εξυπηρετούν υπερτοπικές μετακινήσεις που φθάνουν ή διέρχονται από την περιοχή. Κατά κανόνα παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους κυκλοφορίας.
- Ως **Δευτερεύουσα Αρτηρία** ορίζεται η οδός που εξυπηρετεί μέσου μήκους μετακινήσεις, οι διασταυρώσεις είναι ελεγχόμενες και είναι δυνατόν να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Οι ταχύτητες είναι μικρότερες.
- Ως **Συλλεκτήρια Οδός** ορίζεται η οδός που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να τις διοχετεύσει στο δίκτυο των αρτηριών. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές/πολεοδομικές ενότητες. Οι ταχύτητες είναι μικρότερες από των αρτηριών, με μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Έχουν προτεραιότητα έναντι των τοπικών οδών.



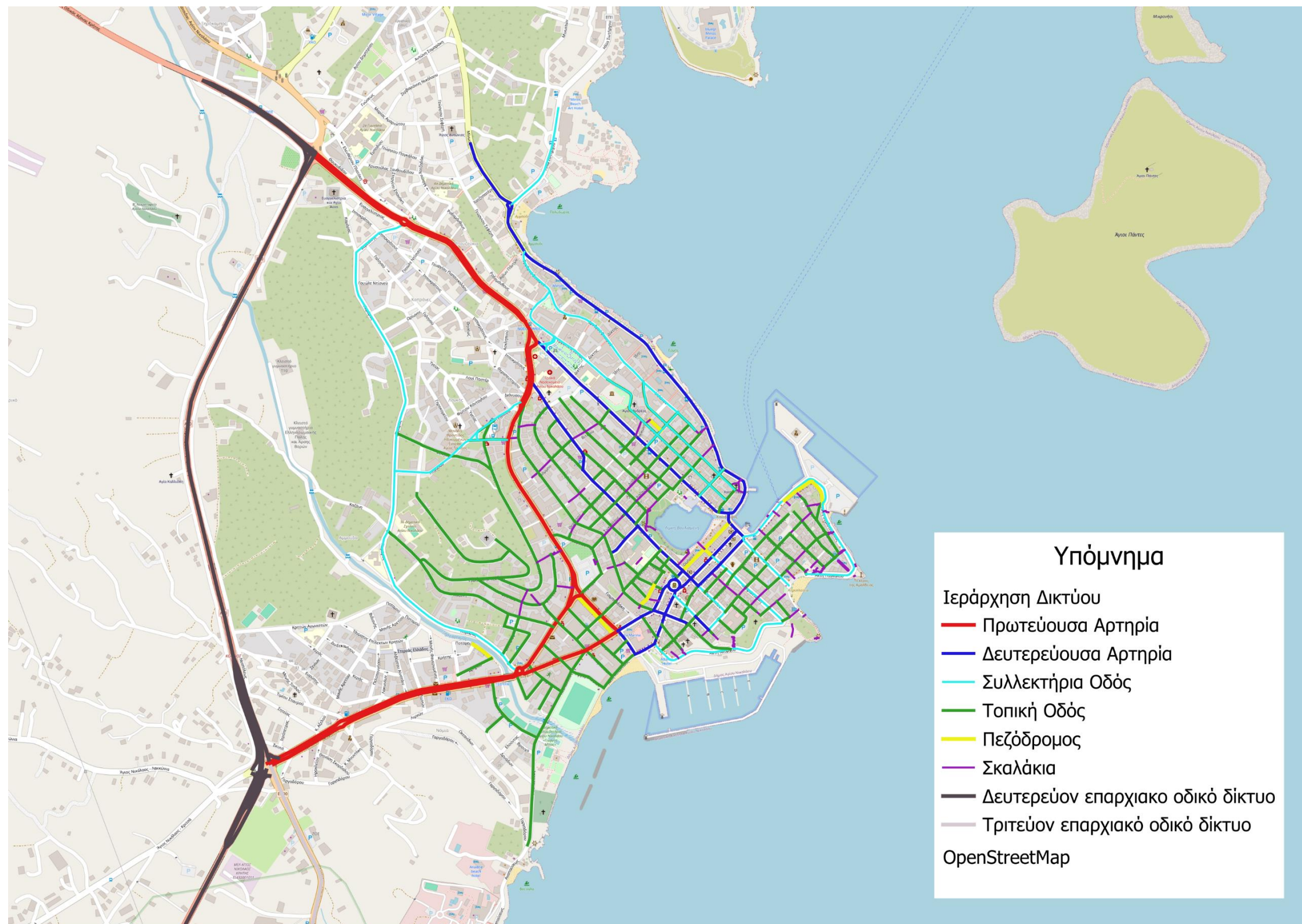
- Ως **Τοπική Οδός** ορίζεται η οδός που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις όπως κατοικία, εμπορικές, κ.α. Το μήκος μετακίνησης είναι πολύ μικρό, με πολύ μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Οι ταχύτητες κυκλοφορίας είναι αντίστοιχα μικρές. Η τοπική οδός παραχωρεί προτεραιότητα σε όλες τις παραπάνω οδούς.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου για την περιοχή του Αγίου Νικολάου παρουσιάζεται στους ακόλουθους χάρτες.

Σημειώνεται ότι η πλειοψηφία των οδών χαρακτηρίζονται ως «**τοπικές οδοί**», και η κυκλοφορία διοχετεύεται σε αυτές μέσω των εξής **δευτερευουσών αρτηριών**:

- Οδός Κωνσταντίνου Καραμανλή
- Οδός Λατούς
- Οδός Κριτσάς
- Οδός Ρούσσου Καπετανάκη
- Οδός Επιμενίδου
- Οδός Ανδρέα Παπανδρέου

Επιπλέον λόγω του ιδιαίτερου ανάγλυφου, των μεγάλων κλίσεων όπως αναφέρθηκαν και παραπάνω η ύπαρξη των σκαλοπατιών αποτρέπουν τα οχήματα περιορίζοντας την οδική πρόσβαση σε ορισμένα σημεία και επηρεάζοντας και την ομαλή κυκλοφορία. Στην μελέτη λήφθηκαν υπόψιν η επιρροή αυτή στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ενώ έγινε προσπάθεια δημιουργίας συγκεκριμένων συνθηκών οργάνωσης της ροής των οχημάτων.



Εικόνα 5 Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου στην περιοχή του Αγίου Νικολάου

3.2 Κύριοι είσοδοι στην περιοχή μελέτης

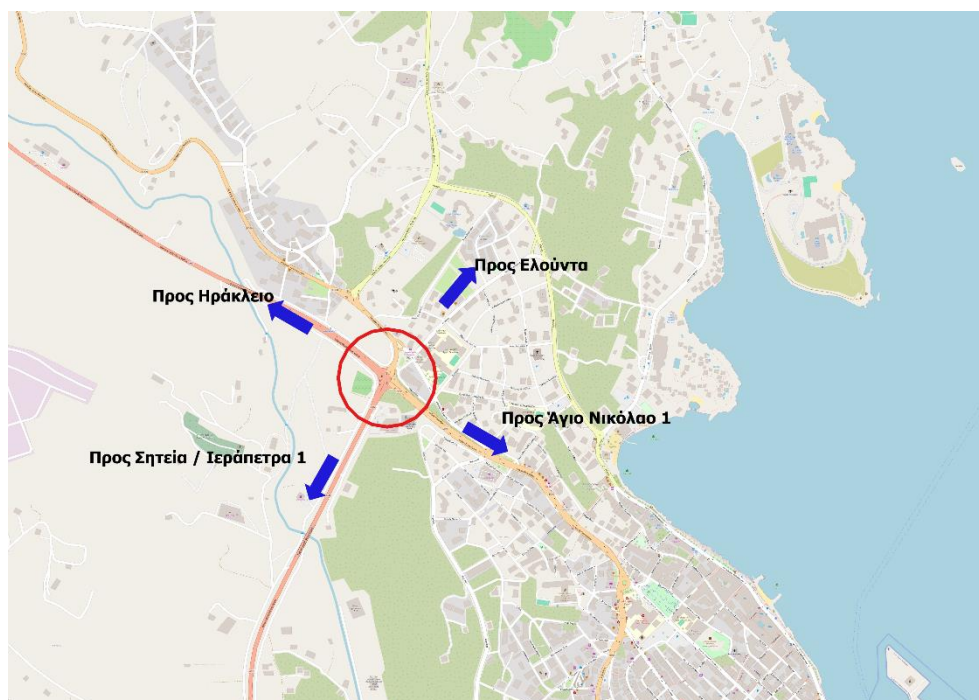
Στο παρόν υποκεφάλαιο παρουσιάζεται η **θέση των κύριων εισόδων** του εσωτερικού οδικού δικτύου της περιοχής του Αγίου Νικολάου, οι οποίοι θα ληφθούν υπόψη στην μελέτη.

▪ **Ευρωπαϊκός ΟΔ. 75 - Ανδρέα Παπανδρέου – ΒΟΑΚ**

Η δευτερεύουσα αρτηρία Ανδρέα Παπανδρέου αποτελεί προέκταση του αυτοκινητόδρομου Ευρωπαϊκό Οδικό Άξονα 75, με τον αυτοκινητόδρομο ΒΟΑΚ να αποτελεί το σημείο τομής. Υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες προς όλες τις κατευθύνσεις, που βελτιώνουν τη διαχείριση των στρεφουσών κινήσεων. Κινούμενος κάποιος επί το Ευρωπαϊκό Οδικό Άξονα 75 και συνεχίσει την πορεία του ευθεία οδηγείται στο δρόμο Ανδρέα Παπανδρέου, ο οποίος καταλήγει στο κέντρο του Αγίου Νικολάου. Οι δρόμοι αυτοί είναι διπλής κατεύθυνσης, με διαχωριστική νησίδα στον κόμβο και διαχωριστική γραμμή απαγόρευσης προσπέρασης κατά μήκος του υπόλοιπου τμήματος. Ο αυτοκινητόδρομος ΒΟΑΚ οδηγεί προς Σητεία / Ιεράπετρα και προς Ελούντα, ενώ ο ίδιος δρόμος με παρόμοια κατεύθυνση οδηγεί και στην δεύτερη κύρια είσοδο της περιοχής του Αγίου Νικολάου που περιγράφεται παρακάτω.



Εικόνα 6 Πρώτη κύρια είσοδο στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 1



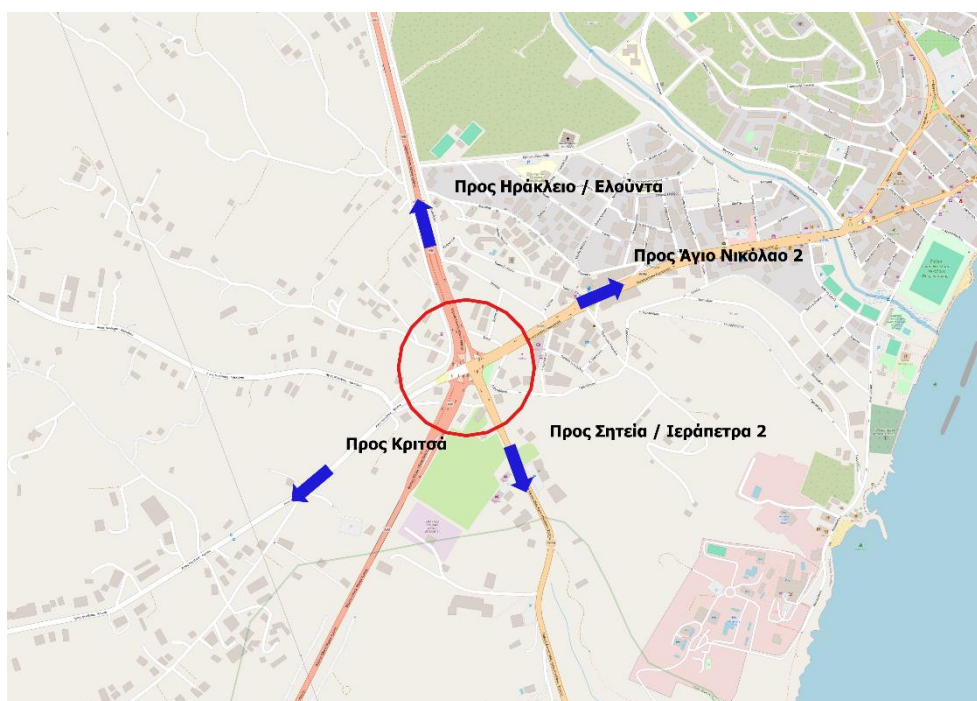
Εικόνα 7 Πρώτη κύρια είσοδο στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 2

- **Ευρωπαϊκός ΟΔ. 75 - ΒΟΑΚ – Κωνσταντίνου Καραμανλή – Επαρχιακή Οδός Αγίου Νικολάου / Πρίνας**

Η δευτερεύουσα αρτηρία Κωνσταντίνου Καραμανλή αποτελεί επέκταση της Επαρχιακής Οδού Αγίου Νικολάου / Πρίνας, με τον αυτοκινητόδρομο ΒΟΑΚ και τον Ευρωπαϊκό Οδικό Άξονα 75 να αποτελούν τα κύρια σημεία τομής. Η κυκλοφορία προς όλες τις κατευθύνσεις ρυθμίζεται με τη χρήση φωτεινών σηματοδοτών και κατάλληλης σήμανσης. Όταν κάποιος οδηγείται από τον αυτοκινητόδρομο ΒΟΑΚ προς τα δεξιά, κατευθύνεται προς το κέντρο του Αγίου Νικολάου, ενώ αν κινηθεί προς τα αριστερά, οδηγείται προς την περιοχή Κριτσά. Εάν, ωστόσο, συνεχίσει την κίνησή του ευθεία, έχει τη δυνατότητα να κατευθυνθεί προς το Ηράκλειο, την Ελούντα και την πρώτη κύρια είσοδο της πόλης του Αγίου Νικολάου, όπως αναλύθηκε παραπάνω.



Εικόνα 8 Δεύτερη κύρια είσοδο στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 1



Εικόνα 9 Δεύτερη κύρια είσοδος στην περιοχή ενδιαφέροντος. Λεπτομέρεια 2



Εικόνα 10 Συνολική απεικόνιση των κύριων εισόδων στην περιοχή ενδιαφέροντος

3.3 Ιδιωτικοί – Ελεύθεροι χώροι στάθμευσης

Στην περιοχή του Αγίου Νικολάου, παρατηρείται η ύπαρξη αρκετών ιδιωτικών χώρων στάθμευσης. Αυτοί οι χώροι είναι συγκεντρωμένοι στο **νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης**. Παράλληλα, είναι εφικτό να βρεθούν ελεύθεροι χώροι στάθμευσης κατά μήκος των οδών σε πολλά τμήματα της πόλης, κυρίως κοντά στο Λιμάνι. Αυτό ενδέχεται να διευκολύνει την κυκλοφορία και την εύρεση χώρου στάθμευσης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής. Επιπλέον, παρατηρείται η ύπαρξη ειδικών χώρων στάθμευσης που έχουν διαμορφωθεί ειδικά για την τροφοδοσία των καταστημάτων από φορτηγά και άλλα οχήματα. Γενικότερα παρατηρείται μια προσεκτική και οργανωμένη προσέγγιση στη διαχείριση του χώρου στάθμευσης, λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες ανάγκες και χρήσεις του, ωστόσο ανάλογα και με τις κυκλοφοριακές συνθήκες αυτό είναι κάτι που μεταβάλλεται.

Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ εντοπίζονται **29 χώροι στάθμευσης**, το ποσοστό των οποίων ανέρχεται στο 5.51% επί των συνολικών χρήσεων που καταγράφηκαν κατά τις μετρήσεις του 2020. Μέσω της αυτοψίας που πραγματοποιήθηκε βρέθηκε ότι σε απογευματινή ώρα εργάσιμη μέρα η **πληρότητα του χώρου στάθμευσης** κοντά στο Λιμάνι πλησίαζε το **60%**.

3.4 Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση

Στο πλαίσιο αυτού του υποκεφαλαίου παρουσιάζεται αναλυτικά η υφιστάμενη οριζόντια (διαγραμμίσεις) και κατακόρυφη σήμανση στην περιοχή ενδιαφέροντος. Πιο συγκεκριμένα έγινε πλήρης καταγραφή όλων των σημάνσεων και των επιτρεπόμενων κινήσεων που πραγματοποιούνται με επιβατικό ΙΧ.

Η σήμανση χωρίζεται σε δύο κατηγορίες: την κατακόρυφη και την οριζόντια σήμανση.

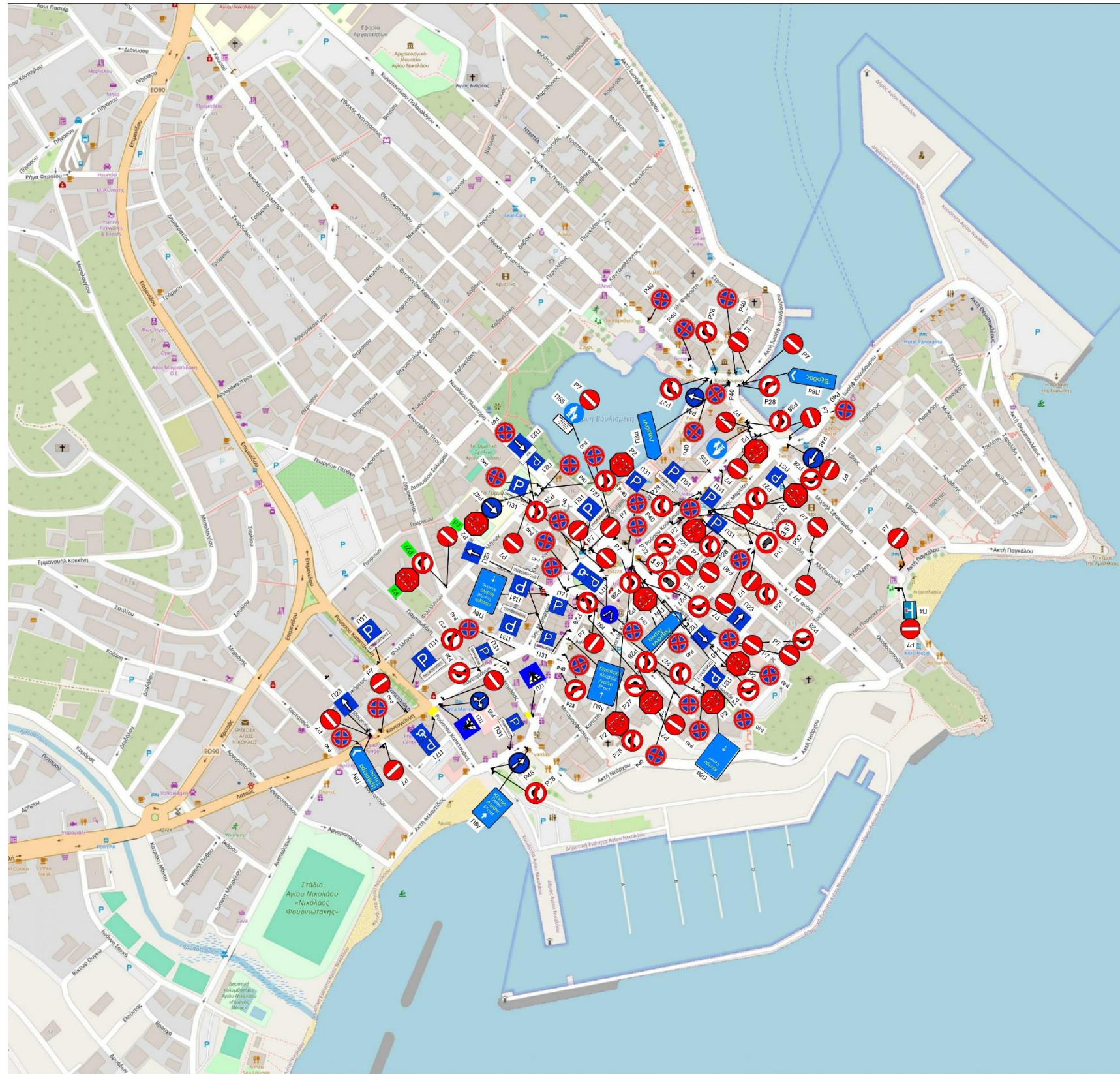
Η κατακόρυφη σήμανση περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες πινακίδων:

- Τις **πινακίδες αναγγελίας κινδύνου**, οι οποίες έχουν σχεδόν όλες τριγωνική μορφή με κόκκινο πλαίσιο και εσωτερικό υπόβαθρο κίτρινο
- Τις **ρυθμιστικές πινακίδες**, που είναι, συνήθως, κυκλικού σχήματος είτε με κόκκινο πλαίσιο και λευκό υπόβαθρο ή ολόκληρες χρώματος κυανού (μπλε).
- Τις **πληροφοριακές πινακίδες**, οι οποίες είτε ενημερώνουν τον οδηγό για οτιδήποτε πρόκειται να συναντήσει στη συνέχεια της πορείας του ή του υποδεικνύουν την πορεία που θα πρέπει να ακολουθήσει σε κάποια διασταύρωση.

Τέλος υπάρχουν και ορισμένες πρόσθετες πινακίδες, οι οποίες συνοδεύουν, πολλές φορές, κάποιες από τις τρεις προηγούμενες κατηγορίες με σκοπό να εξειδικεύσουν ή να αποσαφηνίσουν περισσότερο τα μηνύματά τους.

Η οριζόντια σήμανση τοποθετείται συμπληρωματικά και με απόλυτη συμβατότητα με την κατακόρυφη σήμανση (πινακίδες) και είναι ιδιαίτερα χρήσιμη ειδικά στις δύσκολες συνθήκες. Χωρίζεται σε δύο βασικές κατηγορίες:

- Τις **διαγραμμίσεις** - η πιο συχνά χρησιμοποιούμενη μορφή οριζόντιας σημάνσεως που ο ρόλος τους είναι συνήθως, ρυθμιστικός
- Τις **λοιπές οριζόντιες σημάνσεις** που περιλαμβάνουν βέλη επιλογής πορείας, ενδείξεις STOP, που συνοδεύουν την αντίστοιχη πινακίδα σε ιδιαίτερως επικίνδυνες διασταυρώσεις



Υπόμνημα

Κατακόρυφη σήμανση

P23	↑	P21	⚠	P2	⛔	P52	⚡
P7	⛔	P47	⬅	P27	⛔	P32	3.5
P28	⛔	P55	⬆	P48	➡	P13	⛔
P40	⛔	P8 γ	➡	P50	⬆	P71	P
P31	P	P4	⬆				

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ		
ΕΡΓΟ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΡΗΤΗΣ		
ΘΕΣΗ: ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		
ΜΕΛΕΤΗ: ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ / ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΧ ΣΤΟΝ ΑΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟ ΚΡΗΤΗΣ		
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΥΠΕΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ: Α 1	
ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΜΑΪΟΣ 2024		
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	ΕΤΕΡΟΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ: SCIENTRA SCIENCE OF TRANSPORT	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΕ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

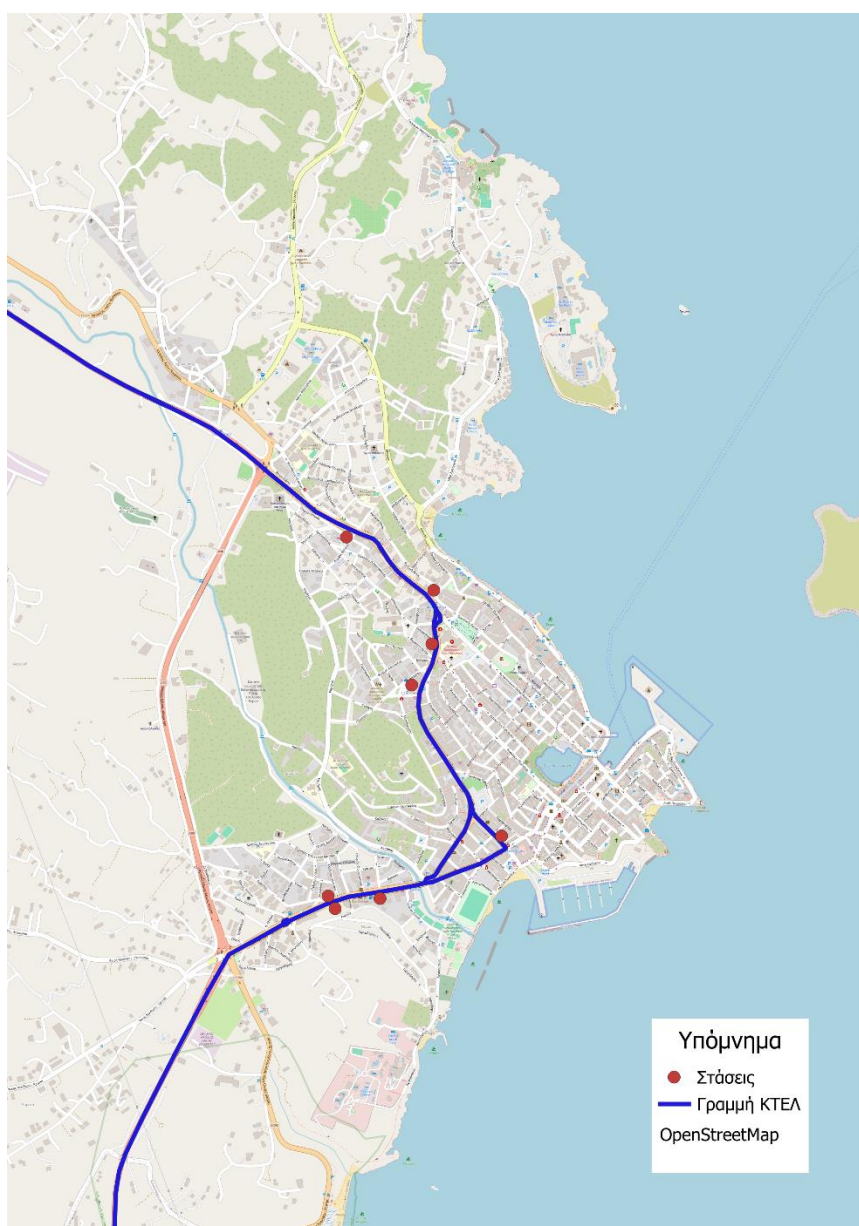
Εικόνα 11 Υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση Αγίου Νικολάου

3.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM)

Η περιοχή ενδιαφέροντος συνδέεται με συγκοινωνιακή γραμμή ΚΤΕΛ με περιοχές εντός και εκτός δήμου. Πιο συγκεκριμένα, κατέχει:

- **Υπεραστική Συγκοινωνία**

Πρόκειται για γραμμή υπεραστικού ΚΤΕΛ, η οποία ενώνει την περιοχή με κοντινούς Δήμους και μεγάλα κέντρα του Νομού, ενώ οι κάτοικοι της περιοχής μπορούν να εξυπηρετηθούν από αυτό καθώς υπάρχουν αρκετά σημεία περιμετρικά του κέντρου από τα οποία γίνεται στάση.



Εικόνα 12 Αποτύπωση διαδρομής υπεραστικής γραμμής ΚΤΕΛ Αγίου Νικολάου

▪ Αστική Συγκοινωνία

Στην περιοχή του Αγίου Νικολάου υπάρχει αστικό ΚΤΕΛ, που εξυπηρετεί τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής. Αυτό το δίκτυο επιτρέπει στους επιβάτες να μετακινούνται από και προς το κεντρικό κέντρο της πόλης, καλύπτοντας πολλές περιοχές και τμήματα της πόλης μέσω των διαφόρων στάσεων του.



Εικόνα 13 Αποτύπωση διαδρομής αστικής γραμμής ΚΤΕΛ Αγίου Νικολάου



4 Ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων και στρεφουσών κινήσεων

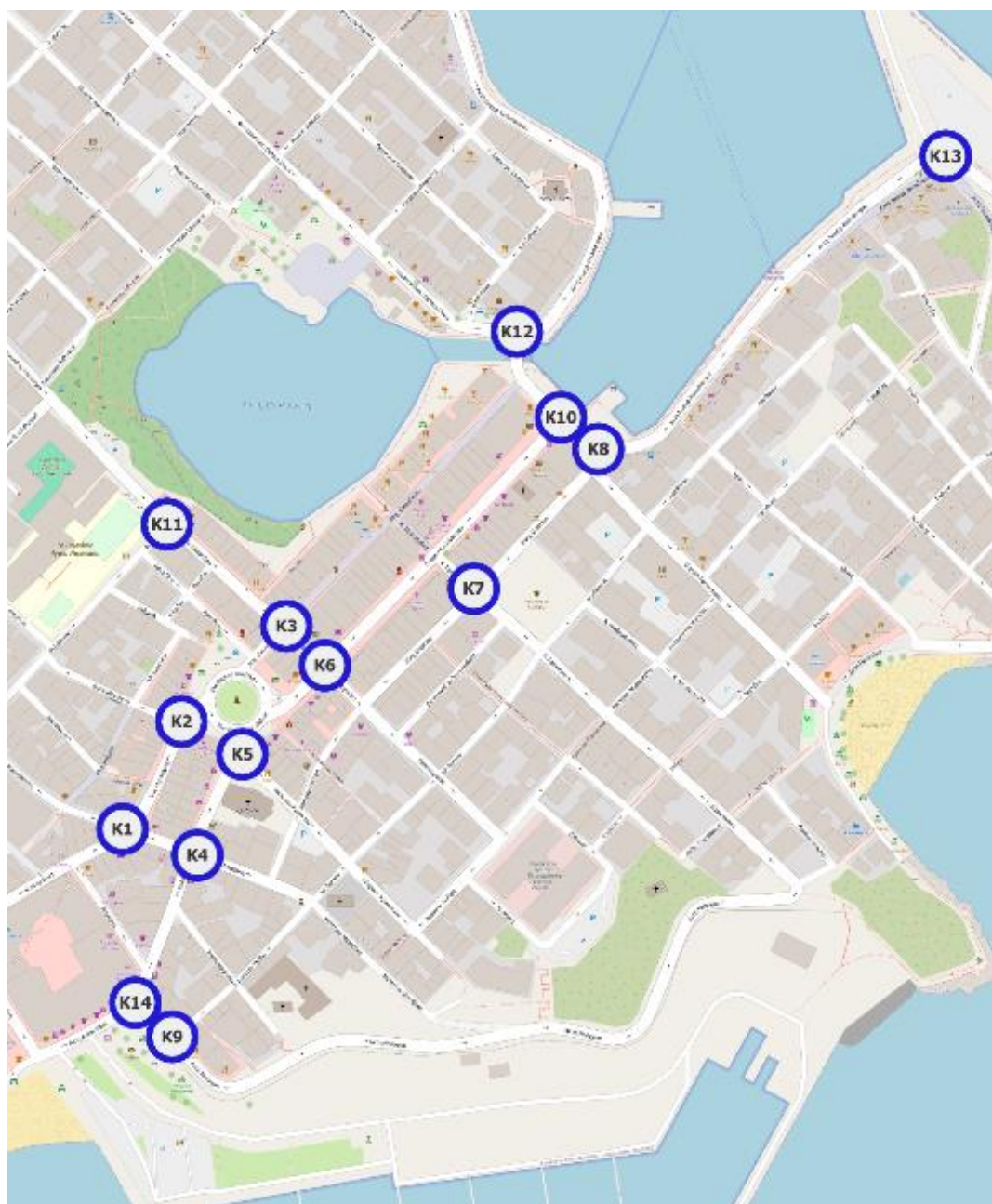
Τα αποτελέσματα των μετρήσεων **κυκλοφοριακών φόρτων** και **στρεφουσών κινήσεων** παρουσιάζονται στο παρόν υποκεφάλαιο μέσω της επεξεργασίας και παράθεσης των πινάκων και των σχετικών χαρτών, σύμφωνα με τα δεδομένα που μετρήθηκαν στην περιοχή του Αγίου Νικολάου.

Η **σύνθεση κυκλοφορίας** ανά κόμβο αφορά στην ποσοστιαία κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου ανά τύπο οχήματος. Αποτελεί σημαντική παράμετρο των κυκλοφοριακών μετρήσεων λόγω του ότι οι κατηγορίες οχημάτων απαιτούν διαφορετικές επιφάνειες οδού και προκαλούν διαφορετικό μέγεθος κυκλοφοριακής φόρτισης, ανάλογα με τις διαστάσεις τους και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας τους, σε σχέση με τις οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες. Εξαιτίας της κλιμακούμενης βαρύτητας που έχουν, θα πρέπει να μετατραπούν σε συγκρίσιμες μονάδες από άποψη κυκλοφοριακής ικανότητας οδού. Για την εν λόγω μετατροπή σε συγκρίσιμα μεγέθη, χρησιμοποιείται ως βασική μονάδα το επιβατικό αυτοκίνητο και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι εκφράζονται σε **Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ)**. Πρόκειται για μονάδες που είναι απαραίτητες σε κάθε συγκοινωνιακή μελέτη. Επομένως, στους παρακάτω πίνακες, εκτός από το πλήθος οχημάτων ανά ώρα, έχουν περιληφθεί και σχολιάζονται οι αντίστοιχες ΜΕΑ ανά ώρα.

Οι **βασικές κατηγορίες οχημάτων** που μετρήθηκαν για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης αστικών οδών, καθώς και οι **συντελεστές μετατροπής** τους σε ΜΕΑ συνοψίζονται στον Πίνακα που ακολουθεί, σύμφωνα με τους σχετικούς πίνακες των Εγχειριδίων Κυκλοφοριακής Τεχνικής. Σημειώνεται, πως οι συντελεστές μετατροπής δεν εξαρτώνται μόνο από το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας των οχημάτων αλλά και από τις οδικές συνθήκες (καμπυλότητα και κλίση οδού, πλάτος και ποιότητα οδοστρώματος, κλπ), τις κυκλοφοριακές συνθήκες (ποσοστό βαρέων οχημάτων, στρέφουσες κινήσεις, κλπ.) και τις συνθήκες λειτουργίας (σηματοδότηση, κλπ.).

Πίνακας 1 Βασικοί τύποι οχήματος και συντελεστές μετατροπής σε ΜΕΑ

Τύπος οχήματος	Συντελεστής μετατροπής σε ΜΕΑ
ΙΧ, Ταξί, Ημιφορτηγά	1
Δίκυκλο	0,5
Διαξονικό φορτηγό	2
Τριαξονικό φορτηγό, Λεωφορείο, πούλμαν	3



Εικόνα 14 Κόμβοι που δημιουργήθηκαν για την μέτρηση των φόρτων

Ακολουθεί αναλυτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων των κυκλοφοριακών φόρτων σε κάθε κόμβο. Για την ευκολότερη κατανόηση του αναγνώστη, χρησιμοποιείται ενιαίος χρωματικός κώδικας για την ανάδειξη των πιο κρίσιμων και βεβαρυμμένων κυκλοφοριακών φόρτων ανά κόμβο (κόκκινο), ενώ ακολουθούν οι αμέσως επόμενοι με πορτοκαλί, πράσινο ανοιχτό, και οι μικρότεροι φόρτοι με πράσινο σκούρο. Ο χρωματικός κώδικας ακολουθεί την ίδια λογική και στους Πίνακες ανά κόμβο που έχουν περιληφθεί στην παρούσα μελέτη.

Πίνακας 2 Επεξήγηση κλάσεων και χρωματικού κώδικα

Αντιπροσωπευτικό χρώμα	Διαβάθμιση σε φόρτους οδών	Διαβάθμιση σε κόμβους
	0 - 150 ΜΕΑ/ώρα	200 - 400 ΜΕΑ/ώρα
	151-300 ΜΕΑ/ώρα	401 - 600 ΜΕΑ/ώρα
	301-450 ΜΕΑ/ώρα	601 - 1000 ΜΕΑ/ώρα
	> 451 ΜΕΑ/ώρα	>1001 ΜΕΑ/ώρα

Η αποτύπωση των **ΜΕΑ ανά ώρα ανά κόμβο** συνοψίζεται στις παρακάτω εικόνες από τις οποίες αναδεικνύεται ως πιο κρίσιμοι και βεβαρυμμένοι οι κόμβοι :

- **K4** → Διασταύρωση των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου και Μελετίου Μεταξάκη
- **K8** → Διασταύρωση των οδών Κων/νου Παλαιολόγου, Κούνδουρου, 25^{ης} Μαρτίου και Μιχ. Σφακιανάκη
- **K12** → Διασταύρωση των οδών Κωνσταντίνου Παλαιολόγου και Ακτή Κούνδουρου
- **K14** → Διασταύρωση των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου και Ακτή Νεάρχου

Οι συγκεκριμένοι κόμβοι αποτελούν βασικά περάσματα των κινούμενων οχημάτων ωστόσο τα αριθμητικά δεδομένα τα οποία μετρήθηκαν βρίσκονται σε φυσιολογικά όρια και δεν δημιουργούν ασταθείς ταχύτητες και μεγάλες ουρές οχημάτων που να δυσχεραίνουν την κυκλοφορία. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν σε ώρες αιχμής την περίοδο του Πάσχα 2024 σε άριστες καιρικές συνθήκες. Έγιναν οι απαραίτητες μαθηματικές προσαρμογές για να αποτυπωθεί η κυκλοφορία της θερινής περιόδου. Τα διαστήματα μεταξύ των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις ήταν τα παρακάτω:

- Παρασκευή 19.04.24 → 18:00 – 19:00
- Παρασκευή 19.04.24 → 20:00 – 21:00
- Σάββατο 20.04.24 → 13:00 – 14:00

4.1.1 Μετρήσεις Παρασκευή, 18:00 – 19:00

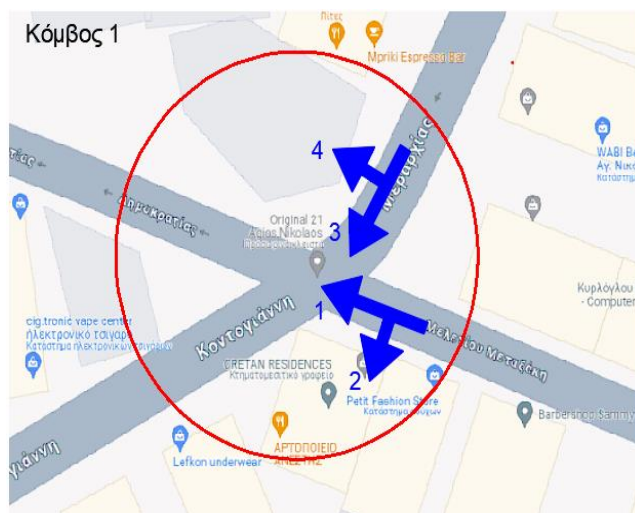
4.1.1.1 Κόμβος 1: Κοντογιάννη Μεραρχίας & Δημοκρατίας – Μελετίου Μεταξάκη

Πίνακας 3 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 1

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου κόμβου Κ1 της παρούσας μελέτης καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **σκαρίφημα**. Το εν λόγω σκαρίφημα παρατίθεται στην παραπάνω εικόνα, όπου φαίνονται οι 4 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθείες κινήσεις, αριστερές και δεξιές στροφές κάθε διασταυρούμενης οδού.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον Κόμβο Κ1 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση των δρόμων Μελετίου Μεταξάκη – Δημοκρατίας και Μεραρχίας – Κοντογιάννη, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **458 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Όπως προκύπτει από τον σχετικό Πίνακα που ακολουθεί, οι κινήσεις με τους **μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους** είναι οι Κινήσεις 2 και 3, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από την Μεραρχίας συνεχίζοντας ευθεία και από την Μελετίου Μεταξάκη αν στρίψει ο ενδιαφερόμενος δεξιά. Σημειώνεται ότι οι συγκεκριμένες κινήσεις 2 και 3 οδηγούν σε έξοδο από το κέντρο της πόλης του Αγίου Νικολάου. Ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος που δημιουργείται από τις επιτρεπόμενες αυτές κινήσεις αντιστοιχούν αντίστοιχα στο 36% και στο 45% επί

όλων των ΜΕΑ ανά ώρα. Επομένως, συμπεραίνεται πως το **συντριπτικό ποσοστό (81%)** ΜΕΑ συνεχίζει με ευθεία πορεία με κατεύθυνση προς την έξοδο του κέντρου, ενώ με **μεγάλη διαφορά** ακολουθούν με φθίνοντα ποσοστά οι στρέφουσες Κινήσεις 1,4, με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με 59 ΜΕΑ και 28 ΜΕΑ, αντίστοιχα.

Πίνακας 4 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	47	47	24	12	0	0	0	0	71	59	12,9%
Κίνηση: 2	135	135	60	30	0	0	0	0	195	165	36,0%
Κίνηση: 3	176	176	60	30	0	0	0	0	236	206	45,0%
Κίνηση: 4	24	24	8	4	0	0	0	0	32	28	6,1%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** συναντάται στην οδό Κοντογιάννη, στο οδικό τμήμα από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και Καπετάν Τάβλα προς Δημοκρατίας και Κοντογιάννη (Κινήσεις 2+3) και είναι ίσος με **371 ΜΕΑ**. Το σύνολο του ωριαίου αυτού κυκλοφοριακού φόρτου προκύπτει από τους κινούμενους με ευθεία κατεύθυνση από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς την Κοντογιάννη και από τους κινούμενους επί της Μελετίου Μεταξάκη προς την Κοντογιάννη. Αρκετά **υψηλός φόρτος** παρουσιάζεται και στην οδό Μεραρχίας όπου αποτελεί έξοδο από το οδικό τμήμα της Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου, **234 ΜΕΑ**. Σε πολύ **κοντινές τιμές** μετρήθηκε ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος του οδικού τμήματος Μελετίου Μεταξάκη, ήτοι οι κινούμενοι από την Καπετάν Τάβλα προς την Μεραρχίας κ' Κοντογιάννη και (Κινήσεις 1+2) ισούται με **224 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στο οδικό τμήμα Δημοκρατίας μετρήθηκε ο **μικρότερος κυκλοφοριακός φόρτος**, ο οποίος σχηματίζεται από του κινούμενους από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου που θα στρίψουν δεξιά στην διασταύρωση και τους κινούμενους επί της Μεταξάκη που θα συνεχίσουν ευθεία κίνηση στην διασταύρωση. Είναι ίσος με **87 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ1.

Πίνακας 5 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗ - ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ - ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00– 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+4	71	71	32	16	0	0	0	0	103	87
2+3	311	311	120	60	0	0	0	0	431	371
1+2	182	182	84	42	0	0	0	0	266	224
3+4	200	200	68	34	0	0	0	0	268	234

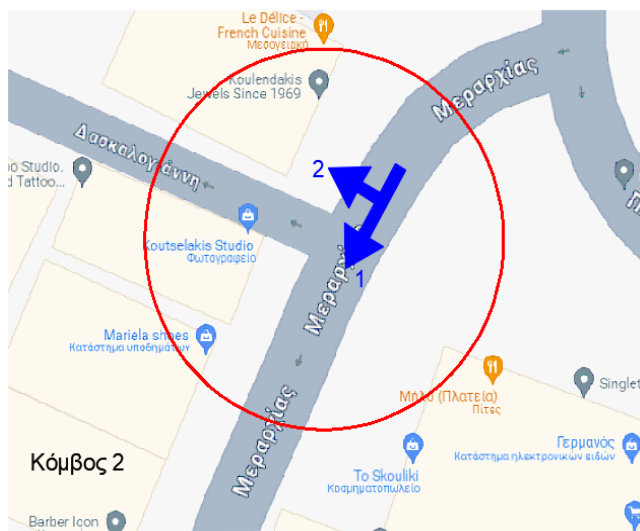
4.1.1.2 Κόμβος 2: Μεραρχίας – Δασκαλογιάννη

Πίνακας 6 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 2

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου κόμβου Κ2 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **σκαρίφημα**, το οποίο παρατίθεται στην παραπάνω εικόνα, όπου φαίνονται οι 2 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθεία κίνηση και δεξιά στροφή.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον κόμβο Κ2 ο οποίος βρίσκεται στην διασταύρωση μεταξύ των οδών Μεραρχίας και Δασκαλογιάννη, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **250 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, η κίνηση με τον **υψηλότερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η Κίνηση 1, που αναφέρεται στη ροή κυκλοφορίας που προέρχεται από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και κατευθύνεται προς τις οδούς Μεταξάκη, Δημοκρατίας και Κοντογιάννη. Αυτή η ροή κυκλοφορίας αντιστοιχεί σχεδόν στο **93,6%** του συνόλου των οχημάτων που διέρχονται από τον κόμβο.

Πολύ **μικρότερη διακύμανση** εμφανίζει ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει την οδό Δασκαλογιάννη και οδηγείται προς την Φιλελλήνων και

Δημοκρατίας. Εμφανίζει ποσοστό **6,4%** επί του συνόλου ΜΕΑ του κόμβου και ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **16 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Πίνακας 7 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	200	200	68	34	0	0	0	0	268	234	93,6%
Κίνηση: 2	8	8	16	8	0	0	0	0	24	16	6,4%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** στην έξοδο από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς την οδό Μεραρχίας είναι ίσος με **250 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2), ενώ παρατηρείται ότι οι περισσότεροι κινούμενοι επί αυτής επιθυμούν να συνεχίσουν **ευθεία πορεία** ενώ ελάχιστοι είναι αυτοί που στρίβουν δεξιά, στο οδικό τμήμα της Δασκαλογιάννη, για αυτό και στην κίνηση αυτή ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι πολύ μικρότερος.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ2.

Πίνακας 8 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ - ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	208	208	84	42	0	0	0	0	292	250
1	200	200	68	34	0	0	0	0	268	234
2	8	8	16	8	0	0	0	0	24	16

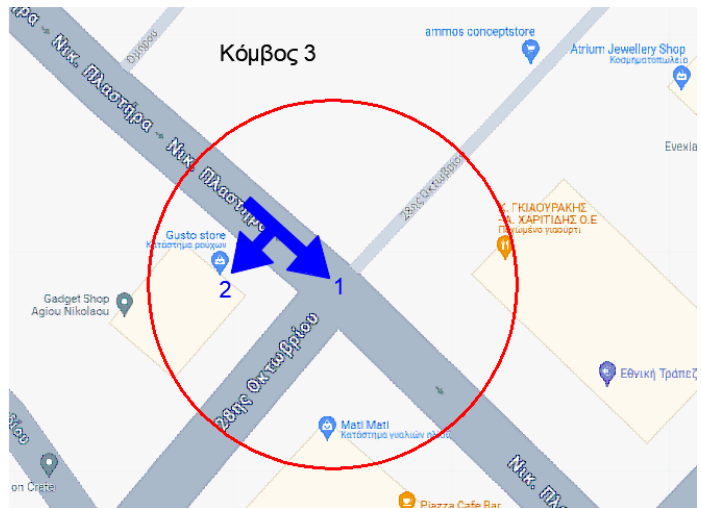
4.1.1.3 Κόμβος 3: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – 28ης Οκτωβρίου

Πίνακας 9 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 3

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου κόμβου Κ3 της παρούσας μελέτης καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το παραπάνω **σκαρίφημα**. Το εν λόγω σκαρίφημα που παρατίθεται απεικονίζει τις 2 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθεία κίνηση και δεξιά στροφή, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Ο εξεταζόμενος κόμβος Κ3 βρίσκεται στη διασταύρωση μεταξύ των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και Στρατηγού Νικολάου Πλαστήρα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα των πρώτων μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε εργάσιμη μέρα απογευματινή ώρα, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **200 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Η Κίνηση 1, ήτοι τα ΜΕΑ που συλλέγονται από τους κινούμενους επί τις οδούς Πλαστήρα και Κνωσού προς τις οδούς Ρούσσου Κούνδουρου και 25^{ης} Μαρτίου καλύπτουν το **υψηλότερο ποσοστό, 59%** επί το σύνολο των ΜΕΑ. Αντίθετα η κίνηση 2 όπου ο κυκλοφοριακός φόρτος δημιουργείται από τα οχήματα που επιλέγουν να μετακινηθούν προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου εμφανίζει αρκετά **κοντινό ποσοστό** επί του συνόλου των ΜΕΑ, που ισούται με **41%**.

Πίνακας 10 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	96	96	44	22	0	0	0	0	140	118	59,0%
Κίνηση: 2	64	64	36	18	0	0	0	0	100	82	41,0%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** των κινούμενων επί της Πλαστήρας είναι ίσος με **200 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2), ενώ παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του επιλέγει να συνεχίσει **ευθεία κίνηση** (118 ΜΕΑ) ενώ λιγότερο αλλά σημαντικό ποσοστό στρίβει με κατεύθυνση προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ3.

Πίνακας 11 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΠΛΑΣΤΗΡΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
1+2	160	160	80	40	0	0	0	0	240	200
1	96	96	44	22	0	0	0	0	140	118
2	64	64	36	18	0	0	0	0	100	82

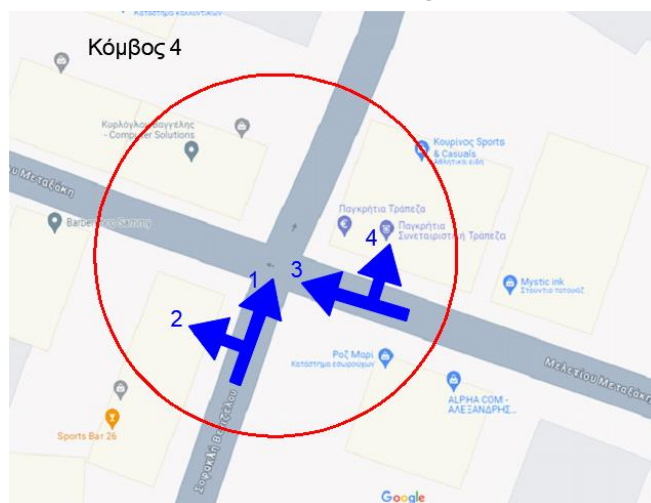
4.1.1.4 Κόμβος 4: Μελετίου Μεταξάκη – Σοφοκλή Βενιζέλου

Πίνακας 12 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 4

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου κόμβου K4 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το παραπάνω **σκαρίφημα**. Μέσω αυτού απεικονίζονται οι 4 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθείες κινήσεις, αριστερές και δεξιές στροφές, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Όσον αφορά τον κόμβο K4 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση μεταξύ των οδών Μελετίου Μεταξάκη και Σοφοκλή Βενιζέλου, ο συνολικός φόρτος είναι ίσος με **578 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τις πρώτες μετρήσεις.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Το ποσοστό του φτάνει περίπου το **56.2%** του συνόλου ΜΕΑ ενώ ακολουθούν οι υπόλοιπες κινήσεις με σχετικά μικρότερα ποσοστά. Πιο συγκεκριμένα η **Κίνηση 3**, δηλαδή από Μελετίου Μεταξάκη προς την διασταύρωση οδών Μεραρχίας και Κοντογιάννη εμφανίζει ποσοστό σχεδόν **24%** του συνόλου ενώ με την ίδια κατεύθυνση ωστόσο προερχόμενη από την οδό Σοφοκλή Βενιζέλου η **Κίνηση 2** κατέχει το **14.7%** του συνόλου. Το **μικρότερο ποσοστό** εμφανίζεται στην

Κίνηση 4, η οποία δημιουργείται από του ερχόμενους από Μελετίου Μεταξάκη προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και ισούται με **5%** του συνόλου.

Πίνακας 13 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ4. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	253	253	112	56	8	16	0	0	373	325	56,2%
Κίνηση: 2	69	69	32	16	0	0	0	0	101	85	14,7%
Κίνηση: 3	99	99	64	32	4	8	0	0	167	139	24,0%
Κίνηση: 4	25	25	8	4	0	0	0	0	33	29	5,0%

Ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στον συγκεκριμένο φόρτο παίρνει την **μεγαλύτερη τιμή** του στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, από τους κινούμενους προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (Κινήσεις 1+2) και ισούται με **410 ΜΕΑ**. Ακολουθεί με **υψηλό αριθμό** κινούμενων οχημάτων το οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, με κατεύθυνση από Μελετίου Μεταξάκη στρίβοντας δεξιά και Σοφοκλή Βενιζέλου συνεχίζοντας ευθεία (Κινήσεις 1+4) και ισούται με **354 ΜΕΑ**.

Οι κινούμενοι στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, από Καπετάν Κοζύρη προς Κοντογιάννη – Μεραρχίας μετρήθηκαν με **μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο, 224 ΜΕΑ**. Ο **μικρότερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Μελετίου Μεταξάκη, με κατεύθυνση από Καπετάν Κοζύρη προς Σοφοκλή Βενιζέλου (Κινήσεις 3+4) και είναι ίσος με **168 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ4.

Πίνακας 14 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ4

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΜΕΛΕΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΑΚΗ - ΣΟΦΟΚΛΗ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	322	322	144	72	8	16	0	0	474	410
3+4	124	124	72	36	4	8	0	0	200	168
1+4	278	278	120	60	8	16	0	0	406	354
2+3	168	168	96	48	4	8	0	0	268	224

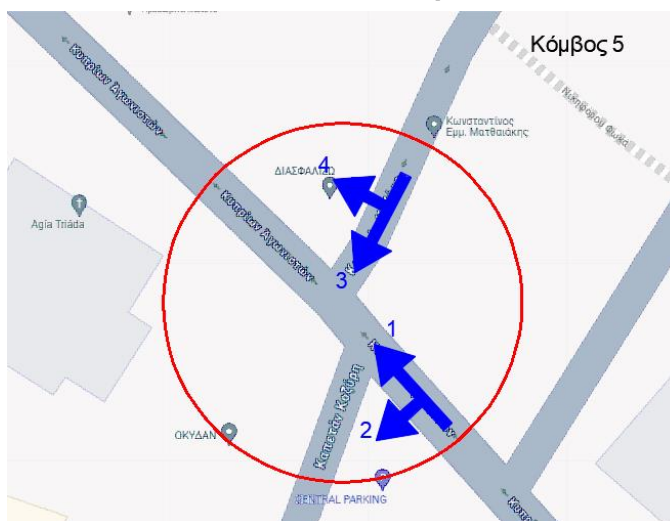
4.1.1.5 Κόμβος 5: Κυπρίων Αγωνιστών – Σοφοκλή Βενιζέλου

Πίνακας 15 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 5

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου κόμβου Κ5 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάστηκε το παραπάνω **σκαρίφημα υπό μορφή εικόνας**. Στο εν λόγω σκαρίφημα φαίνονται οι 4 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθείες κινήσεις, αριστερές και δεξιές στροφές, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον κόμβο Κ5 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση των δρόμων Κύπριων Αγωνιστών και Καπετάν Κοζύρη, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **336 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Όπως προκύπτει από τον σχετικό Πίνακα που ακολουθεί, οι κινήσεις με τους **μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους** είναι οι κινήσεις 3 και 4, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από τις οδούς 25^{ης} Μαρτίου και Ηρώων Πολυτεχνείου προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και την οδό Μελετίου Μεταξάκη. Ο κάθε ένας από τους φόρτους αυτούς αντιστοιχεί στο **42,3%** και στο **31,3%** αντίστοιχα επί των συνολικών ΜΕΑ ανά ώρα. Επομένως, συμπεραίνεται πως το **συντριπτικό ποσοστό (73,6%) ΜΕΑ** συνεχίζει με **ευθεία πορεία** με κατεύθυνση

προς την έξοδο του κέντρου ή επιλέγει να στρίψει δεξιά προς την πλατεία. Ακολουθούν με **μικρότερες τιμές κυκλοφοριακού φόρτου** οι στρέφουσες κινήσεις 1,2, με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **79 ΜΕΑ** και **10 ΜΕΑ**, αντίστοιχα.

Πίνακας 16 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	73	73	12	6	0	0	0	0	85	79	23,5%
Κίνηση: 2	8	8	4	2	0	0	0	0	12	10	3,0%
Κίνηση: 3	116	116	52	26	0	0	0	0	168	142	42,3%
Κίνηση: 4	81	81	48	24	0	0	0	0	129	105	31,3%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** είναι στην έξοδο της Καπετάν Κοζύρη ερχόμενοι από την 25^η Μαρτίου και Ηρώων Πολυτεχνείου και είναι ίσος με **247 ΜΕΑ**. Ακολουθούν με πολύ **κοντινές τιμές** ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου οι συνδυασμοί των κινήσεων 1+ 4 και 2+3, όπου αντίστοιχα οδηγούν στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και στην Μελετίου Μεταξάκη με φόρτους **184 ΜΕΑ** και **152 ΜΕΑ**.

Ο **μικρότερος ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στην έξοδο της οδού Κυπρίων Αγωνιστών με κατεύθυνση από Μοδάτσου προς Κοζύρη και Σοφοκλή Βενιζέλου και είναι ίσος με **89 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ5.



Πίνακας 17 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΥΠΡΙΩΝ ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ - ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΖΥΡΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	81	81	16	8	0	0	0	0	97	89
3+4	197	197	100	50	0	0	0	0	297	247
1+4	154	154	60	30	0	0	0	0	214	184
2+3	124	124	56	28	0	0	0	0	180	152

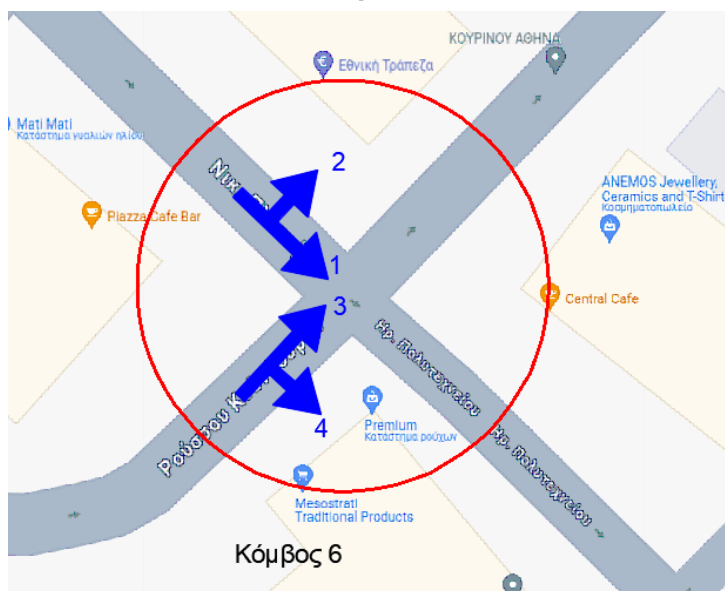
4.1.1.6 Κόμβος 6: Ηρώων Πολυτεχνείου – Ρούσσου Κουνδούρου

Πίνακας 18 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 6

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου κόμβου Κ6 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάστηκε το **σκαρίφημα** που απεικονίζεται παραπάνω με τις 4 επιτρεπόμενες κινήσεις. Περιλαμβάνονται ευθείες κινήσεις, αριστερές και δεξιές στροφές, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Ο κόμβος 6, ο οποίος βρίσκεται στην μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Ρούσσου Κούνδουρου και Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα και κατά την διάρκεια των πρώτων μετρήσεων είχε αρκετά υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **488 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Ο **υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στην κίνηση 3, δηλαδή αποτελείται από τα οχήματα που έχουν βγει από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και κατευθύνονται προς την Γέφυρα. Ισούται με 296 ΜΕΑ ενώ έχει **60,7%** ποσοστό επί τα συνολικά ΜΕΑ. Ακολουθεί με πολύ **λιγότερο ποσοστό**, ίσο με **16,8%** η κίνηση 2, δηλαδή περιλαμβάνει τα οχήματα όπου από την οδό Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα αποφάσισαν να στρίψουν αριστερά προς την Γέφυρα. Οι κινήσεις 1 και 4

κατέχουν πολύ **λιγότερο ποσοστό** επί τα συνολικά ΜΕΑ, **7,4% και 15,2%** αντίστοιχα, δηλαδή είναι πολύ λιγότερα τα οχήματα που επιλέγουν να κινηθούν προς την 25^η Μαρτίου.

Πίνακας 19 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	36	36	0	0	0	0	0	0	36	36	7,4%
Κίνηση: 2	46	46	72	36	0	0	0	0	118	82	16,8%
Κίνηση: 3	220	220	128	64	0	0	4	12	352	296	60,7%
Κίνηση: 4	68	68	12	6	0	0	0	0	80	74	15,2%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε επί της οδού Ρούσσου Κούνδουρου, δηλαδή από τους κινούμενους από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και Πλαστήρα προς τη Γέφυρα (Κινήσεις 2+3). Σύμφωνα με τις μετρήσεις ισούται με **378 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ακολουθεί με **αρκετά υψηλό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο** το οδικό τμήμα Ρούσσου Κούνδουρου που προέρχεται από την έξοδο της Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου, ίσο με **370 ΜΕΑ**.

Οι κινούμενοι από τις τοπικές οδούς του βόρειου τμήματος της περιοχής του Αγίου Νικολάου καθώς και της οδού Κνωσσού (κύρια είσοδος για το κέντρο της πόλης) με κατεύθυνση την Ρούσσου Κούνδουρου μετρήθηκαν με **χαμηλότερο** συνολικά ωριαίο φόρτο ίσο με **118 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2). Τον **μικρότερο ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο** εμφανίζει ο συνδυασμός των κινήσεων 1 και 4, δηλαδή είσοδος στην Ηρώων Πολυτεχνείου με κατεύθυνση την 25^η Μαρτίου, ο οποίος ισούται με **110 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ6.



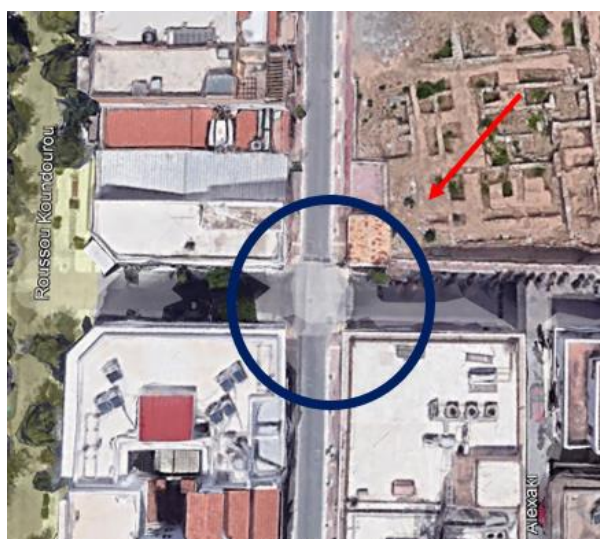
Πίνακας 20 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΡΟΥΣΣΟΥ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 - 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	82	82	72	36	0	0	0	0	154	118
3+4	288	288	140	70	0	0	4	12	432	370
1+4	104	104	12	6	0	0	0	0	116	110
2+3	266	266	200	100	0	0	4	12	470	378

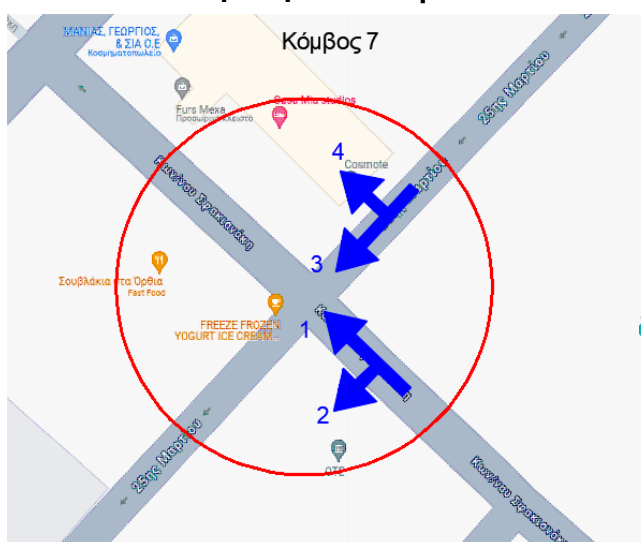
4.1.1.7 Κόμβος 7: 25^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Σφακιανάκη

Πίνακας 21 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 7

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου Κόμβου Κ7 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **Σκαρίφημα** του Κόμβου Κ7. Το εν λόγω Σκαρίφημα παρατίθεται στην εικόνα που ακολουθεί όπου φαίνονται οι 4 κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθείες κινήσεις, αριστερές και δεξιές στροφές, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Όσον αφορά τον Κόμβο Κ7 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της οδού Κωνσταντίνου Σφακιανάκη και 25^{ης} Μαρτίου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **191 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων της ομάδας μελέτης.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο ερχόμενος ή από την Παλαιολόγου και στρίβοντας δεξιά ή από την Ακτή Κούνδουρου στρίβοντας αριστερά. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **60,2%** του συνόλου ΜΕΑ. Ακολουθεί με **διαφορά** παραπάνω από 100 ΜΕΑ, η κίνηση 1 με **28,3%** επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της

Κωνσταντίνου Σφακιανάκη με κατεύθυνση από Μοδάτσου και Ακτή Νεάρχου προς 25^{ης} Μαρτίου.

Η **τρίτη σημαντικότερη κίνηση** του Κ7 είναι η στρέφουσα Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος ο οποίος, κινούμενος επί της Κωνσταντίνου Σφακιανάκη συνεχίζει ευθεία προς την Ρούσσου Κούνδουρου και έχει φόρτο ίσο με 22 ΜΕΑ. **Κανένα όχημα** δεν πραγματοποίησε την κίνηση 4.

Πίνακας 22 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	40	40	28	14	0	0	0	0	68	54	28,3%
Κίνηση: 2	8	8	28	14	0	0	0	0	36	22	11,5%
Κίνηση: 3	85	85	60	30	0	0	0	0	145	115	60,2%
Κίνηση: 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** σημειώθηκε στην 25^η Μαρτίου, με κατεύθυνση από Λιμάνι και Γέφυρα προς Ηρώων Πολυτεχνείου (Κινήσεις 2+3) είναι ίσος με **137 ΜΕΑ**. Αρκετά **υψηλός** μετρήθηκε και ο φόρτος του οδικού τμήμα 25^{ης} Μαρτίου (Κινήσεις 3+4), με κατεύθυνση από Γέφυρα και Λιμάνι προς Κωνσταντίνου Σφακιανάκη και ισούται με **115 ΜΕΑ**.

Οι κινούμενοι επί το οδικό τμήμα Κωνσταντίνου Σφακιανάκη, με κατεύθυνση από Ακτή Νεάρχου και Μοδάτσου προς την 25^η Μαρτίου δημιούργησαν τον **τρίτο μεγαλύτερο** κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **76 ΜΕΑ ανά ώρα** ενώ ο **μικρότερος** συνολικός ωριαίος φόρτος μετρήθηκε στο κάθετο οδικό τμήμα αυτού με κατεύθυνση προς την Ρούσσου Κούνδουρου. Σύμφωνα με τις μετρήσεις, είναι ίσος με **54 ΜΕΑ** την ώρα, τα οποία ακολουθούν την στρέφουσα κίνηση 1, καθώς η δεξιά στροφή 4, εμφανίζει μηδενική συμμετοχή.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ7.

Πίνακας 23 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	48	48	56	28	0	0	0	0	104	76
3+4	85	85	60	30	0	0	0	0	145	115
1+4	40	40	28	14	0	0	0	0	68	54
2+3	93	93	88	44	0	0	0	0	181	137

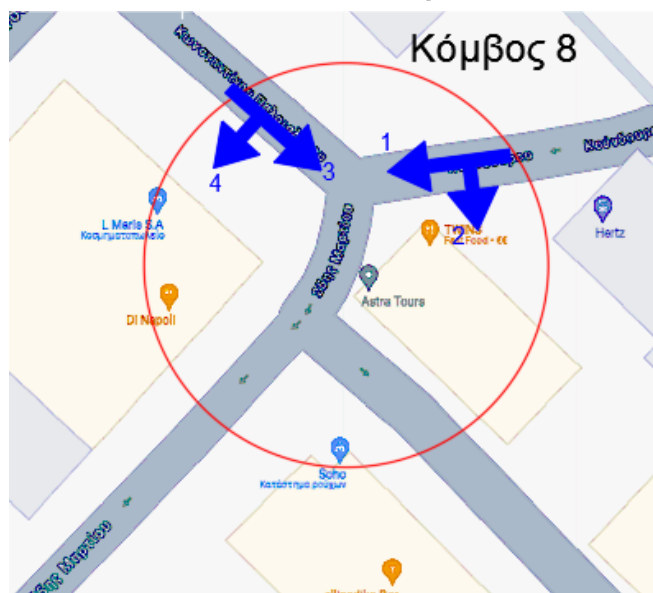
4.1.1.8 Κόμβος 8: Κουνδούρου – 25^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου

Πίνακας 24 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 8

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου κόμβου Κ8 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάστηκε το **παραπάνω σκαρίφημα**. Στο εν λόγω **σκαρίφημα** φαίνονται οι 3 κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθείες κινήσεις και στροφές, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Ο κόμβος 8, βρίσκεται στην διασταύρωση μεταξύ των οδών Κούνδουρου, Κων/νου Παλαιολόγου, 25^{ης} Μαρτίου και Μιχ. Σφακιανάκη ενώ ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **603 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο**, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος με κατεύθυνση από Κούνδουρου προς Κων/νου Παλαιολόγου και ισούται με 273 ΜΕΑ ανά ώρα. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **45,2%** του συνόλου ΜΕΑ. Η **δεύτερη σημαντικότερη κίνηση** του Κ7 είναι η στρέφουσα κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος με κατεύθυνση από την Ακτή Κούνδουρου και την Ρούσσου Κούνδουρου προς την Μιχ.

Σφακιανάκη. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **35,7%** του συνόλου ΜΕΑ με κυκλοφοριακό φόρτο 215 ΜΕΑ.

Η **τρίτη σημαντικότερη κίνηση** του Κ7 είναι η στρέφουσα κίνηση 4, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος ο οποίος, κινούμενος επί της Κων/νου Παλαιολόγου προς την 25^η Μαρτίου και έχει φόρτο ίσο με **65 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ο **χαμηλότερος φόρτος** μετρήθηκε στην κίνηση 2, όπου περιλαμβάνει τους κινούμενους από την Κούνδουρου προς την 25^η Μαρτίου και ισούται με **50 ΜΕΑ την ώρα**.

Πίνακας 25 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	226	226	69	35	0	0	4	12	299	273	45,2%
Κίνηση: 2	35	35	30	15	0	0	0	0	65	50	8,3%
Κίνηση: 3	187	187	56	28	0	0	0	0	243	215	35,7%
Κίνηση: 4	55	55	20	10	0	0	0	0	75	65	10,8%

Ο **υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος** το οδικό τμήμα Κούνδουρου, με κατεύθυνση από Λιμάνι προς Κων/νου Παλαιολόγου και 25^η Μαρτίου (Κινήσεις 1+2). Ισούται με **323 ΜΕΑ**. **Αρκετά υψηλός** κυκλοφοριακός φόρτος παρουσιάζεται και στο οδικό τμήμα Κων/νου Παλαιολόγου, με κατεύθυνση από Ρούσσου Κούνδουρου και Ακτή Κούνδουρου προς Μιχ. Σφακιανάκη και 25^η Μαρτίου (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με **280 ΜΕΑ**.

Ο **τρίτος σημαντικότερος** ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Μιχ. Σφακιανάκη όπου περιλαμβάνει αποκλειστικά τους κινούμενους από Κων/νου Παλαιολόγου που δεν επέλεξαν να στρίψουν δεξιά στην 25^η Μαρτίου και είναι ίσος με **215 ΜΕΑ**.

Οι **μικρότεροι συνολικά ωριαίοι φόρτοι** μετρήθηκαν στην οδικό τμήμα που οδηγεί στην 25^η Μαρτίου και στην κίνηση με κατεύθυνση από Λιμάνι προς Κων/νου

Παλαιολόγου. Οι κυκλοφοριακοί αυτοί φόρτοι ισούνται με **115 ΜΕΑ και 183 ΜΕΑ**, αντίστοιχα.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ8.

Πίνακας 26 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ - ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ - ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	261	261	99	50	0	0	4	12	364	323
3+4	242	242	76	38	0	0	0	0	318	280
2+4	90	90	50	25	0	0	0	0	140	115
1	226	226	69	35	0	0	4	12	299	273
3	187	187	56	28	0	0	0	0	243	215

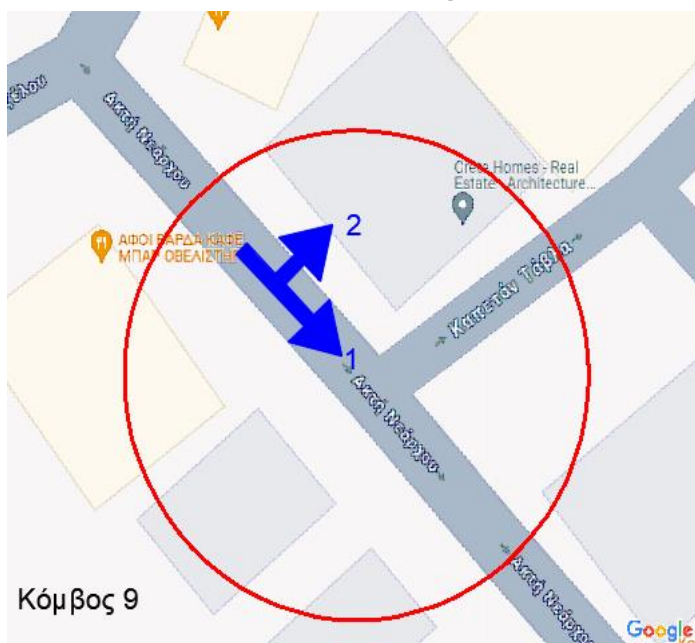
4.1.1.9 Κόμβος 9: Ακτή Νεάρχου – Καπετάν Τάβλα

Πίνακας 27 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 9

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου Κόμβου Κ9 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **σκαρίφημα** του κόμβου Κ9. Στο εν λόγω σκαρίφημα φαίνονται οι 2 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας ευθεία κίνηση και στροφή, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Όσον αφορά τον Κόμβο Κ9 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση της οδού Καπετάν Τάβλα και Ακτή Νεάρχου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **258 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της Ακτής Νεάρχου. Ο εν λόγω φόρτος έχει το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου ΜΕΑ, **93,8%**.

Η κίνηση 2, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος, ο οποίος δημιουργήθηκε από τους κινούμενους επί της Ακτής Νεάρχου που έστριψαν αριστερά προς την Καπετάν

Τάβλα, παρουσιάζει πολύ **μικρότερη διακύμανση**. Το ποσοστό επί του συνόλου ΜΕΑ είναι ίσο με **6,2%** και ο φόρτος αντιστοιχεί σε 16 ΜΕΑ.

Πίνακας 28 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ9. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	182	182	120	60	0	0	0	0	302	242	93,8%
Κίνηση: 2	4	4	24	12	0	0	0	0	28	16	6,2%

Κατά την ώρα των μετρήσεων μετρήθηκαν επί του οδικού τμήματος Ακτή Νεάρχου στην διασταύρωση του κόμβου Κ9 υπήρχαν **258 ΜΕΑ**. Από αυτό το σύνολο επέλεξαν την **ευθεία κίνηση** πολύ **μεγαλύτερο ποσοστό** οχημάτων ενώ το σύνολο που διάλεξε να κατευθυνθεί προς την Καπετάν Τάβλα ήταν πολύ μικρό και ίσο με 16 ΜΕΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ9.

Πίνακας 29 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ9. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ - ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ - ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	186	186	144	72	0	0	0	0	330	258
1	182	182	120	60	0	0	0	0	302	242
2	4	4	24	12	0	0	0	0	28	16

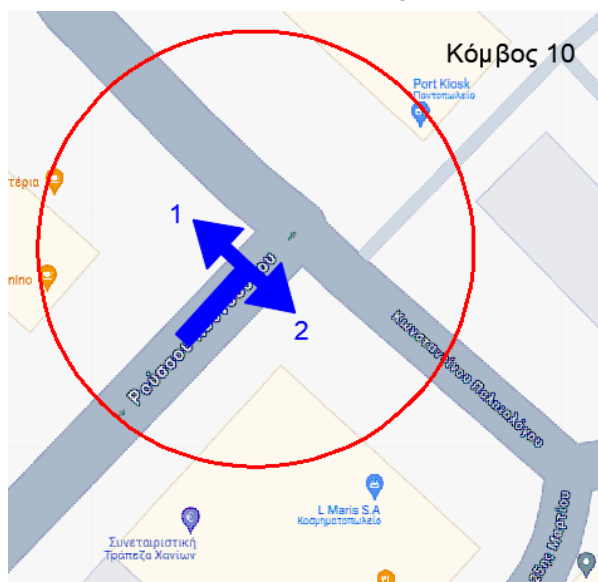
4.1.1.10 Κόμβος 10: Ρούσσου Κουνδούρου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου

Πίνακας 30 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 10

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου Κόμβου K10 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **παραπάνω σκαρίφημα**, στο οποίο παρουσιάζονται **οι 2 επιτρεπόμενες** κινήσεις. Περιλαμβάνονται μια δεξιά και μια αριστερή στροφή, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Όσον αφορά τον Κόμβο K10 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Ρούσου Κούνδουρου και Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **434 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων της ομάδας μελέτης.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας αριστερά και οδηγείται στην Γέφυρα. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **54,8%** του συνόλου ΜΕΑ την ώρα του κόμβου K4.

Ακολουθεί με **μικρή διαφορά** η, Κίνηση 2 με **45,2%** επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που κατευθύνεται από την Ρούσσου Κούνδουρου προς την 25^η Μαρτίου. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **196 ΜΕΑ**.

Πίνακας 31 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 19:00 - 20:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	208	208	60	30	0	0	0	0	268	238	54,8%
Κίνηση: 2	152	152	72	36	4	8	0	0	228	196	45,2%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** που καταλήγει στην οδό Παλαιολόγου Κωνσταντίνου μέσω της Ρούσσου Κούνδουρου είναι **αρκετά υψηλός** και ισούται με **434 ΜΕΑ την ώρα**. Το μεγαλύτερο μέρος των οχημάτων επιλέγει την κίνηση προς την Γέφυρα και την Λίμνη Βουλισμένη.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ10.

Πίνακας 32 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΡΟΥΣΣΟΥ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
1+2	360	360	132	66	4	8	0	0	496	434
1	208	208	60	30	0	0	0	0	268	238
2	152	152	72	36	4	8	0	0	228	196

4.1.1.11 Κόμβος 11: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – Φιλελλήνων

Πίνακας 33 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 11

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου Κόμβου K11 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **σκαρίφημα** του κόμβου K11. Το εν λόγω **σκαρίφημα** παρατίθεται στην εικόνα παραπάνω και στο οποίο φαίνονται οι 3 επιτρεπόμενες κινήσεις, μια ευθεία κίνηση και μια δεξιά στροφή από διαφορετικές ωστόσο κατευθύνσεις, για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Όσον αφορά τον κόμβο K11 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Νικ. Πλαστήρα και Φιλελλήνων, ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **218 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία προς την Ρούσσου Κούνδουρου. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **89%** του συνόλου ΜΕΑ την ώρα του κόμβου K11.

Ακολουθούν με **μεγάλη διαφορά** οι κινήσεις 2 και 3, όπου με βάση την 2 η κατεύθυνση είναι από Φιλελλήνων προς Ρούσσου Κούνδουρου ενώ η κίνηση 3 οδηγεί στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **6 ΜΕΑ και 18 ΜΕΑ**, αντίστοιχα.

Πίνακας 34 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	142	142	88	44	4	8	0	0	234	194	89,0%
Κίνηση: 2	2	2	8	4	0	0	0	0	10	6	2,8%
Κίνηση: 3	18	18	0	0	0	0	0	0	18	18	8,3%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** παρουσιάζεται στο οδικό τμήμα Νικολάου Πλαστήρα, με κατεύθυνση από τοπικές οδούς και Κνωσσού προς Ρούσσου Κούνδουρου (Κινήσεις 1+2) είναι ίσος με **244 ΜΕΑ**. Ακολουθεί με **κοντινό ποσοστό** ο συνδυασμός των κινήσεων 1+3, όπου κατευθύνονται προς την Ρούσσου Κούνδουρου και την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **252 ΜΕΑ την ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ11.



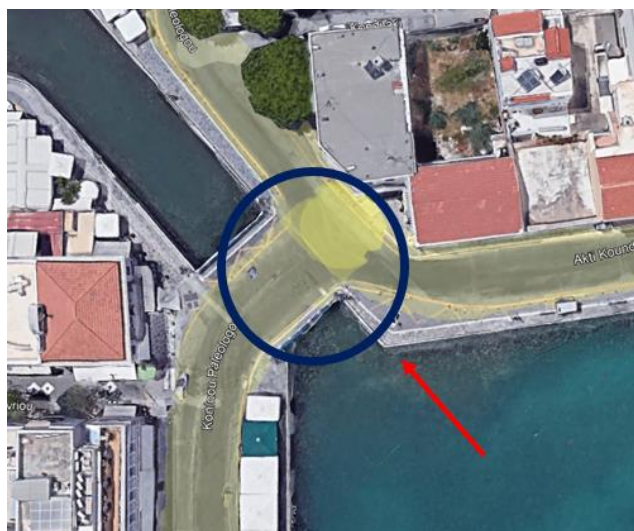
Πίνακας 35 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΠΛΑΣΤΗΡΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ - ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	144	144	96	48	4	8	0	0	244	200
1+3	160	160	88	44	4	8	0	0	252	212
3	18	18	0	0	0	0	0	0	18	18

4.1.1.12 Κόμβος 12: Ακτή Κούνδουρου – Κων/νου Παλαιολόγου

Πίνακας 36 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 12

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου Κόμβου K12 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάστηκε το παραπάνω **σκαρίφημα**. Το εν λόγω **σκαρίφημα** παρατίθεται στην παραπάνω εικόνα, φαίνονται οι 3 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας μια ευθεία κίνηση προς την Ακτή Κούνδουρου (έξοδος κέντρου Αγίου Νικολάου), μια δεξιά στροφή από την Παλαιολόγου προς την Ακτή Κούνδουρου και μια , για τις οποίες κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθούν μετρήσεις στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Όσον αφορά τον κόμβο K12, ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Ακτή Κούνδουρου και Κων/νου Παλαιολόγου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **685 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας αριστερά προς την Ακτή Κούνδουρου και οδηγεί σε έξοδο από το κέντρο της πόλης. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί σε κυκλοφοριακό φόρτο **511 ΜΕΑ**.



Ακολουθούν με **μικρή διαφορά μεταξύ τους οι κινήσεις 1 και 3**, οι οποίες έχουν **17%** επί του συνολικού φόρτου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος από Ακτή Κούνδουρου προς Κων/νου Παλαιολόγου και Ακτή Κούνδουρου προς έξοδο πόλης και είναι ίσοι με 88 και 86, αντίστοιχα.

Πίνακας 37 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	80	80	16	8	0	0	0	0	96	88	12,8%
Κίνηση: 2	431	431	136	68	0	0	4	12	571	511	74,6%
Κίνηση: 3	68	68	36	18	0	0	0	0	104	86	12,6%

Ο **υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα με κατεύθυνση την Ακτή Κούνδουρου (Κινήσεις 1+2) ισούται με **599 ΜΕΑ ανά ώρα**. Η κίνηση 2 παρουσιάζει **αρκετά υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο** και το οδικό τμήμα από Ακτή Κούνδουρου προς Γέφυρα, με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **511 ΜΕΑ την ώρα**. Ο **τρίτος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** που έρχεται από την παραλιακή οδό της Ακτής Κούνδουρου (Κίνηση 1+3) με φόρτο ίσο με **174 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Ο **μικρότερος συνολικός ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα με κατεύθυνση από Ακτή Κούνδουρου προς Κων/νου Παλαιολόγου ίσος με **86 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ12.



Πίνακας 38 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΑΚΤΗ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 - 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	511	511	152	76	0	0	4	12	667	599
1+3	148	148	52	26	0	0	0	0	200	174
2	431	431	136	68	0	0	4	12	571	511
3	68	68	36	18	0	0	0	0	104	86

4.1.1.13 Κόμβος 13: Θεμιστοκλέους

Πίνακας 39 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 13

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου Κόμβου K13 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **σκαρίφημα** του κόμβου K13. Στο εν λόγω σκαρίφημα φαίνονται οι 3 επιτρεπόμενες κινήσεις, περιλαμβάνοντας τους κινούμενους προς το χώρο του λιμανιού, τους κινούμενους που φεύγουν από το λιμάνι και αυτούς που κινούνται επί της Θεμιστοκλέους και συνεχίζουν την πορεία τους πάνω σε αυτή.

Όσον αφορά τον Κόμβο K13 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της Θεμιστοκλέους με την είσοδο προς το Λιμάνι του Αγίου Νικολάου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **359 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της Ακτής Θεμιστοκλέους κατευθυνόμενος προς την Γέφυρα. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **83,3%** του συνόλου.

Ακολουθεί με **μεγάλη διαφορά** ακολουθούν οι κινήσεις 2 και 3, οι οποίες περιλαμβάνουν την είσοδο και την έξοδο από το Λιμάνι του Αγίου Νικολάου, οι οποίες έχουν κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **36 ΜΕΑ και 24 ΜΕΑ την ώρα**.

Πίνακας 40 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	278	278	42	21	0	0	0	0	320	299	83,3%
Κίνηση: 2	36	36	0	0	0	0	0	0	36	36	10,0%
Κίνηση: 3	24	24	0	0	0	0	0	0	24	24	6,7%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** που μετρήθηκε στο οδικό τμήμα από Ακτή Θεμιστοκλέους και καταλήγει στο Λιμάνι (Κινήσεις 1+2) είναι ο **μεγαλύτερος** και ισούται με **356 ΜΕΑ την ώρα**. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** που οδηγεί από την Θεμιστοκλέους προς την Γέφυρα (Κινήσεις 1+3) και ισούται με **344 ΜΕΑ ανά ώρα**. Και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνεται από την κίνηση 1 που κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό ΜΕΑ για τον κόμβο 13.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ13.



Πίνακας 41 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+3	302	302	42	21	0	0	0	0	344	323
1+2	314	314	42	21	0	0	0	0	356	335
1	278	278	42	21	0	0	0	0	320	299
2	36	36	0	0	0	0	0	0	36	36
3	24	24	0	0	0	0	0	0	24	24

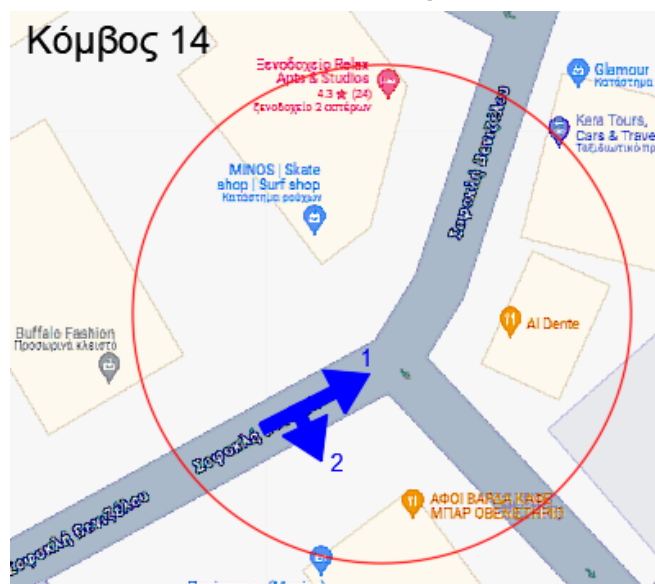
4.1.1.14 Κόμβος 14: Σοφοκλή Βενιζέλου – Ακτή Νεάρχου

Πίνακας 42 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 14

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Με βάση την πραγματική κατάσταση του εξεταζόμενου Κόμβου K14 καθώς και τη **δορυφορική του απεικόνιση** η οποία παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, σχεδιάσθηκε το **σκαρίφημα** του κόμβου K14. Στο εν λόγω σκαρίφημα παρατίθενται οι 2 επιτρεπόμενες κινήσεις.

Όσον αφορά τον κόμβο K14, ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου και Ακτή Νεάρχου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **668 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της οδού Σοφοκλή Βενιζέλου. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **61,4%** του συνόλου, **410 ΜΕΑ την ώρα**.

Ενώ η κίνηση 2 έχει **μικρότερη διακύμανση**, με ποσοστό **38,6%** επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που στρίβει δεξιά προς την Ακτή Νεάρχου **258 ΜΕΑ**.

Πίνακας 43 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	286	286	232	116	4	8	0	0	522	410	61,4%
Κίνηση: 2	252	252	12	6	0	0	0	0	264	258	38,6%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** του κόμβου 14 είναι ίσος με **668 ΜΕΑ την ώρα**, ο οποίος σχηματίζεται στο μεγαλύτερο μέρος του από την κίνηση 1, η οποία δημιουργείται από τους κινούμενους με ευθεία κίνηση κατευθυνόμενοι προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ14.

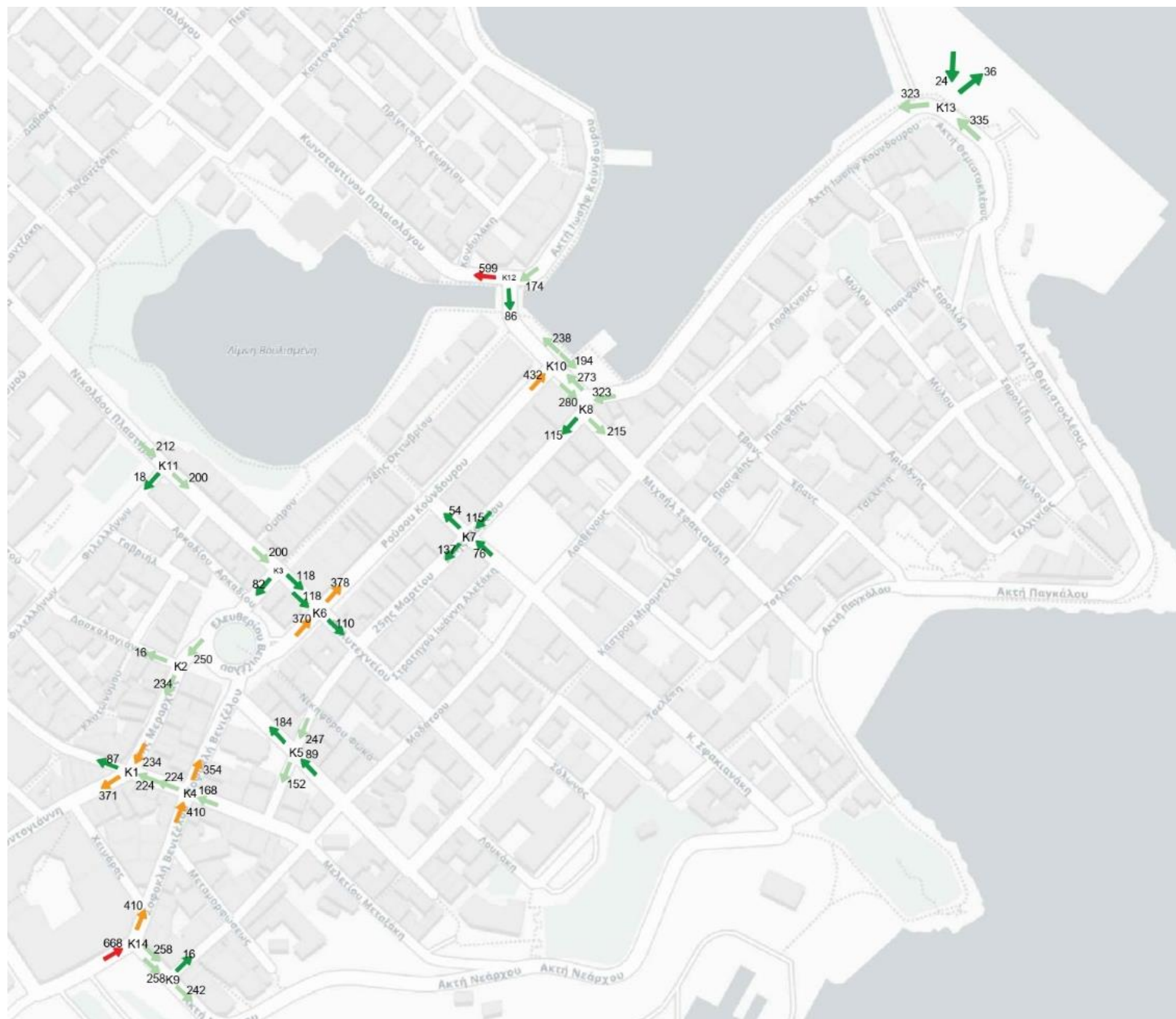
Πίνακας 44 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 1

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 18:00 – 19:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
1+2	538	538	244	122	4	8	0	0	786	668
1	286	286	232	116	4	8	0	0	522	410
2	252	252	12	6	0	0	0	0	264	258

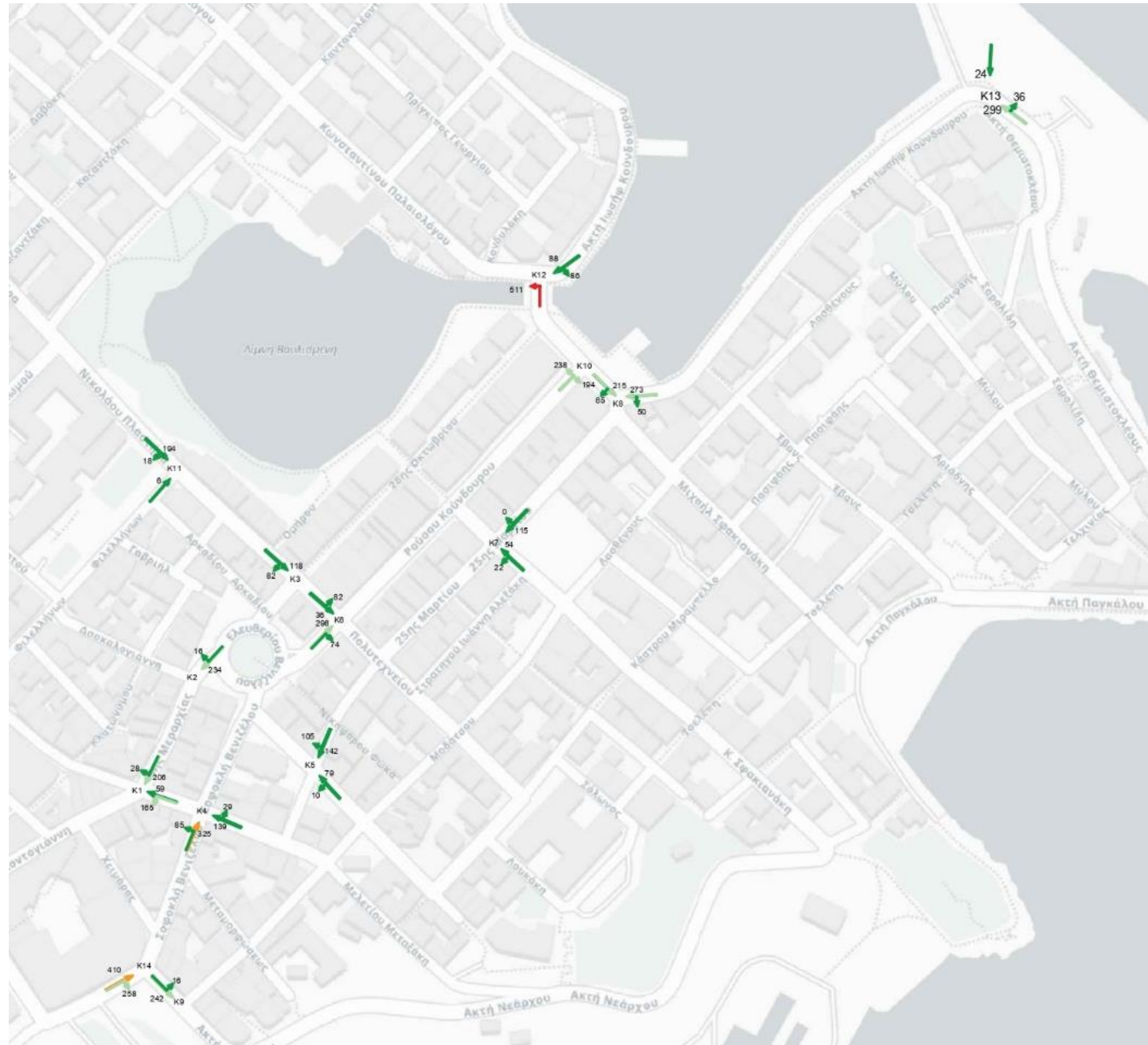


Ακολουθεί χαρτογραφική απεικόνιση των αριθμητικών αποτελεσμάτων των στρεφουσών κινήσεων που μετρήθηκαν. Πιο συγκεκριμένα:

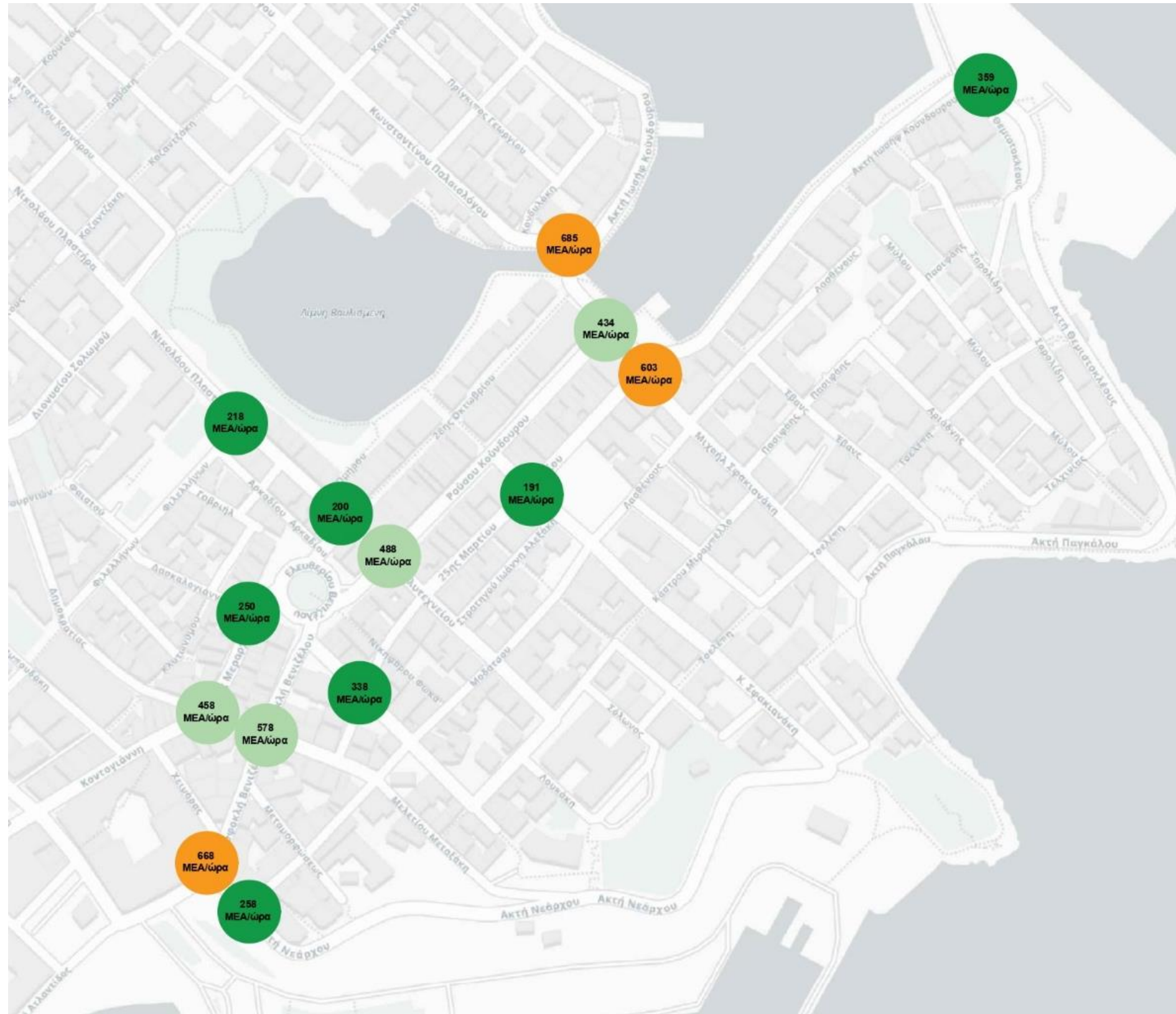
1. Χάρτης 1: περιλαμβάνει την απεικόνιση των συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους
2. Χάρτης 2: περιλαμβάνει τους κυκλοφοριακούς φόρτους κάθε κίνησης για κάθε φόρτο
3. Χάρτης 3: περιλαμβάνει τους συνολικούς κυκλοφοριακούς φόρτους που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο



Εικόνα 15 Χάρτης συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους. Λεπτομέρεια 1



Εικόνα 16 Χάρτης κυκλοφοριακών φόρτων κάθε κίνησης κάθε κόμβου. Λεπτομέρεια 1



Εικόνα 17 Χάρτης συνολικών κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο. Λεπτομέρεια 1

4.1.2 Μετρήσεις Παρασκευή, 20:00 – 21:00

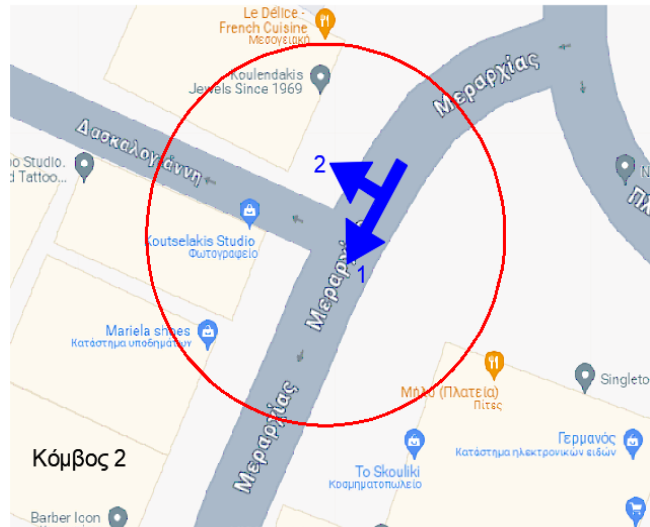
4.1.2.1 Κόμβος 1: Κοντογιάννη Μεραρχίας & Δημοκρατίας – Μελετίου Μεταξάκη

Πίνακας 45 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 1

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον κόμβο Κ1 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση των δρόμων Μελετίου Μεταξάκη – Δημοκρατίας και Μεραρχίας – Κοντογιάννη, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **516 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Όπως προκύπτει από τον σχετικό Πίνακα που ακολουθεί, οι κινήσεις με τους **μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους** είναι οι Κινήσεις 2 και 3, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από την Μεραρχίας συνεχίζοντας ευθεία και από την Μελετίου Μεταξάκη αν στρίψει ο ενδιαφερόμενος δεξιά. Σημειώνεται ότι οι συγκεκριμένες κινήσεις 2 και 3 οδηγούν σε έξοδο από το κέντρο της πόλης του Αγίου Νικολάου. Ο κάθε ένας από τους φόρτους αυτούς αντιστοιχεί στο **29,1%** και στο **43%** αντίστοιχα επί των συνολικών ΜΕΑ ανά ώρα. Επομένως, συμπεραίνεται πως το **συντριπτικό ποσοστό** ΜΕΑ συνεχίζει με **ευθεία πορεία** με κατεύθυνση προς την έξοδο του κέντρου, ενώ με **μεγάλη διαφορά** ακολουθούν με φθίνοντα ποσοστά οι στρέφουσες Κινήσεις 1,4. Δηλαδή σύμφωνα με τις μετρήσεις σημειώνεται κίνηση 87 ΜΕΑ ανά ώρα και 57 ΜΕΑ ανά ώρα, αντίστοιχα σε κάθε κίνηση.

Πίνακας 46 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	60	60	54	27	0	0	0	0	114	87	16,9%
Κίνηση: 2	132	132	36	18	0	0	0	0	168	150	29,1%
Κίνηση: 3	180	180	84	42	0	0	0	0	264	222	43,0%
Κίνηση: 4	48	48	18	9	0	0	0	0	66	57	11,0%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** συναντάται στην οδό Κοντογιάννη, στο οδικό τμήμα από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και Καπετάν Τάβλα προς Δημοκρατίας και Κοντογιάννη (Κινήσεις 2+3) και είναι ίσος με **372 ΜΕΑ**. Το σύνολο του ωριαίου αυτού κυκλοφοριακού φόρτου προκύπτει από τους κινούμενος με ευθεία κατεύθυνση από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς την Κοντογιάννη και από τους κινούμενους επί της Μελετίου Μεταξάκη προς την Κοντογιάννη. Αρκετά υψηλός φόρτος παρουσιάζεται και στην οδό Μεραρχίας όπου αποτελεί έξοδο από το οδικό τμήμα της Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου, 279 ΜΕΑ.

Οι **μικρότεροι συνολικά ωριαίοι φόρτοι** μετρήθηκαν στις παράλληλες οδούς από την Πλατεία (Μεταξάκη & Δημοκρατίας), οι οποίες διασταυρώνονται κάθετα με τις οδούς Μεραρχίας και Κοντογιάννη (Κινήσεις 1+2 & Κινήσεις 1+4). Στην οδό Μεταξάκη συναντάται ωριαίος φόρτος ίσος με 237 ΜΕΑ, από το οδικό τμήμα Καπετάν Τάβλα προς Μεραρχίας & Κοντογιάννη, ενώ στη οδό Δημοκρατίας είναι ίσος με 144 ΜΕΑ, από το οδικό τμήμα Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς Μεταξάκη & Δημοκρατίας.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ1.



Πίνακας 47 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗ - ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ - ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+4	108	108	72	36	0	0	0	0	180	144
2+3	312	312	120	60	0	0	0	0	432	372
1+2	192	192	90	45	0	0	0	0	282	237
3+4	228	228	102	51	0	0	0	0	330	279

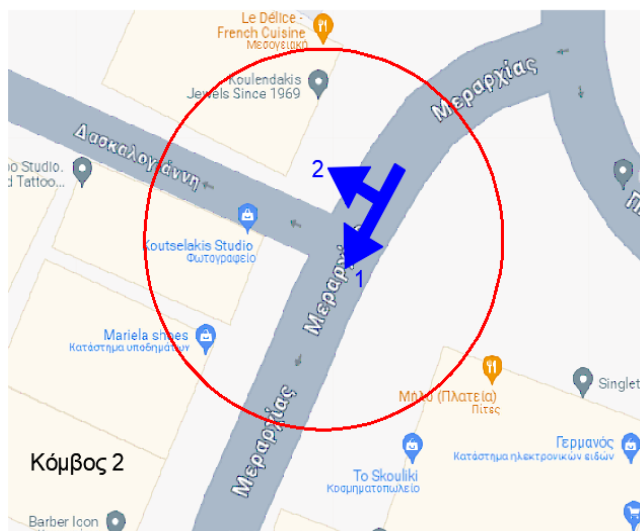
4.1.2.2 Κόμβος 2: Μεραρχίας – Δασκαλογιάννη

Πίνακας 48 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 2

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον κόμβο K2 ο οποίος βρίσκεται στην διασταύρωση μεταξύ των οδών Μεραρχίας και Δασκαλογιάννη, ο συνολικό ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **338 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, η κίνηση με **τον υψηλότερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η Κίνηση 1, που αναφέρεται στη ροή κυκλοφορίας που προέρχεται από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και κατευθύνεται προς τις οδούς Μεταξάκη, Δημοκρατίας και Κοντογιάννη. Αυτή η ροή κυκλοφορίας αντιστοιχεί σχεδόν στο **82,5%** του συνόλου των οχημάτων που διέρχονται από τον κόμβο.

Πολύ **μικρότερη διακύμανση** εμφανίζει ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει την οδό Δασκαλογιάννη και οδηγείται προς την Φιλελλήνων και Δημοκρατίας. Εμφανίζει ποσοστό **17,5%** επί του συνόλου ΜΕΑ του κόμβου και ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 16 ΜΕΑ ανά ώρα.

Πίνακας 49 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	215	215	128	64	0	0	0	0	343	279	82,5%
Κίνηση: 2	39	39	40	20	0	0	0	0	79	59	17,5%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στην έξοδο από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς την οδό Μεραρχίας και είναι ίσος με **338 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2), ενώ παρατηρείται ότι οι περισσότεροι κινούμενοι επί αυτής επιθυμούν να συνεχίσουν **ευθεία πορεία** ενώ ελάχιστοι είναι αυτοί που στρίβουν δεξιά, για αυτό και στην κίνηση αυτή ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι πολύ μικρότερος.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ2.

Πίνακας 50 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ - ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	208	208	84	42	0	0	0	0	292	250
1	200	200	68	34	0	0	0	0	268	234
2	8	8	16	8	0	0	0	0	24	16

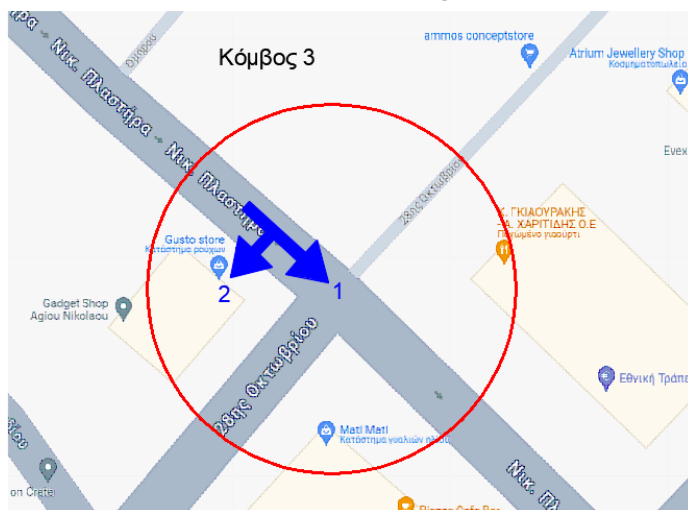
4.1.2.3 Κόμβος 3: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – 28ης Οκτωβρίου

Πίνακας 51 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 3

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Ο εξεταζόμενος κόμβος Κ3 βρίσκεται στη διασταύρωση μεταξύ των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα των πρώτων μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε εργάσιμη μέρα απογευματινή ώρα, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **330 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Σε σύγκριση με τους προηγούμενους κόμβους που αναλύθηκαν ο κόμβος αυτό συνδέει μια από τις βασικές εισόδους της πόλης με την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Ως **μεγαλύτερη κίνηση** μετρήθηκε η Κίνηση 1, ήτοι τα ΜΕΑ που συλλέγονται από τους κινούμενους επί τις οδούς Πλαστήρα και Κνωσού προς τις οδούς Ρούσσου Κούνδουρου και 25^{ης} Μαρτίου καλύπτουν το **60,9%** επί το σύνολο των ΜΕΑ. Αντίθετα η κίνηση 2 όπου ο κυκλοφοριακός φόρτος δημιουργείται από τα οχήματα που επιλέγουν να μετακινηθούν προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου εμφανίζει αρκετά **υψηλό ποσοστό αλλά μικρότερο από την Κίνηση 1** και ισούται με **39,1%**.

Πίνακας 52 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	185	185	32	16	0	0	0	0	217	201	60,9%
Κίνηση: 2	95	95	68	34	0	0	0	0	163	129	39,1%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στους κινούμενους επί της Πλαστήρας και είναι ίσος με **330 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2), ενώ παρατηρείται ότι το **μεγαλύτερο ποσοστό** του επιλέγει να συνεχίσει **ευθεία κίνηση** (201 ΜΕΑ) ενώ λιγότερο στρίβει με κατεύθυνση προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ3.

Πίνακας 53 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΠΛΑΣΤΗΡΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
1+2	280	280	100	50	0	0	0	0	380	330
1	185	185	32	16	0	0	0	0	217	201
2	95	95	68	34	0	0	0	0	163	129

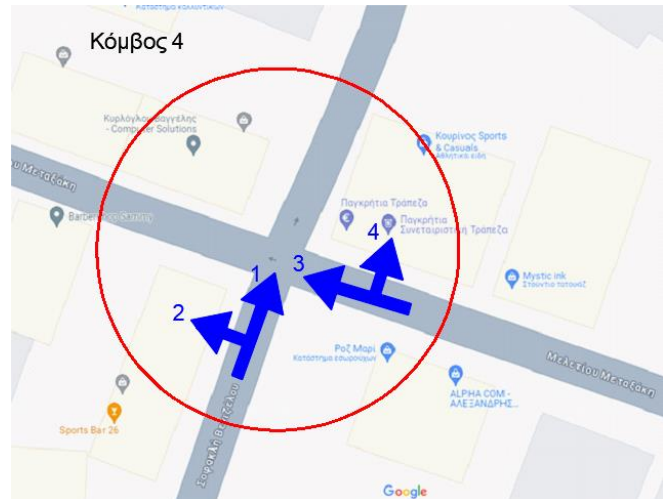
4.1.2.4 Κόμβος 4: Μελετίου Μεταξάκη – Σοφοκλή Βενιζέλου

Πίνακας 54 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 4

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον Κόμβο K4 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση μεταξύ των οδών Μελετίου Μεταξάκη και Σοφοκλή Βενιζέλου, ο συνολικός φόρτος είναι ίσος με **660 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τις πρώτες μετρήσεις.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Το ποσοστό του φτάνει περίπου το **55,8%** του συνόλου ΜΕΑ ενώ ακολουθούν οι υπόλοιπες κινήσεις με σχετικά **μικρότερα ποσοστά**. Πιο συγκεκριμένα η κίνηση 3 από την Μελετίου Μεταξάκη προς την διασταύρωση οδών Μεραρχίας και Κοντογιάννη εμφανίζει ποσοστό σχεδόν **25%** του συνόλου ενώ με την ίδια κατεύθυνση ωστόσο προερχόμενη από την οδό Σοφοκλή Βενιζέλου η κίνηση 2 κατέχει το **10,9%** του συνόλου. Το **μικρότερο ποσοστό** εμφανίζεται στην κίνηση 4, η οποία δημιουργείται από του ερχόμενους από Μελετίου Μεταξάκη προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και ισούται με **8,3%** του συνόλου.

Πίνακας 55 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ4. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	253	253	112	56	8	16	0	0	373	325	56,2%
Κίνηση: 2	69	69	32	16	0	0	0	0	101	85	14,7%
Κίνηση: 3	99	99	64	32	4	8	0	0	167	139	24,0%
Κίνηση: 4	25	25	8	4	0	0	0	0	33	29	5,0%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** στον συγκεκριμένο κόμβο παίρνει την **μεγαλύτερη τιμή** του στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, από τους κινούμενους προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (Κινήσεις 1+2) και ισούται με **440 ΜΕΑ**. Ακολουθεί κυκλοφοριακός φόρτος που δημιουργείται στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, με κατεύθυνση από Μελετίου Μεταξάκη στρίβοντας δεξιά και Σοφοκλή Βενιζέλου συνεχίζοντας ευθεία (Κινήσεις 1+4) και ισούται με **423 ΜΕΑ**.

Οι κινούμενοι στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, από Καπετάν Κοζύρη προς Κοντογιάννη – Μεραρχίας μετρήθηκαν με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **237 ΜΕΑ**. Ο μικρότερος κυκλοφοριακός φόρτος μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Μελετίου Μεταξάκη, με κατεύθυνση από Καπετάν Κοζύρη προς Σοφοκλή Βενιζέλου (Κινήσεις 3+4) και είναι ίσος με **220 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ4.

Πίνακας 56 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ4. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΜΕΛΕΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΑΚΗ - ΣΟΦΟΚΛΗ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	352	352	144	72	8	16	0	0	504	440
3+4	176	176	72	36	4	8	0	0	252	220
1+4	347	347	120	60	8	16	0	0	475	423
2+3	181	181	96	48	4	8	0	0	281	237

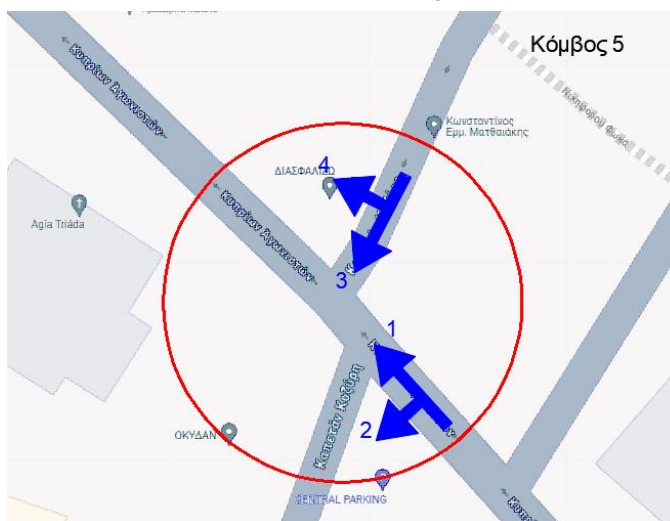
4.1.2.5 Κόμβος 5: Κυπρίων Αγωνιστών – Σοφοκλή Βενιζέλου

Πίνακας 57 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 5

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον Κόμβο K5 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση των δρόμων Κύπριων Αγωνιστών και Καπετάν Κοζύρη, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **348 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Όπως προκύπτει από τον σχετικό Πίνακα που ακολουθεί, οι κινήσεις με τους **μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους** είναι οι κινήσεις 3 και 4, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από τις οδούς 25^{ης} Μαρτίου και Ηρώων Πολυτεχνείου προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και την οδό Μελετίου Μεταξάκη. Ο κάθε ένας από τους φόρτους αυτούς αντιστοιχεί στο **48,3%** και στο **31%** αντίστοιχα επί των συνολικών ΜΕΑ ανά ώρα. Επομένως, συμπεραίνεται πως το **συντριπτικό ποσοστό** ΜΕΑ συνεχίζει με ευθεία πορεία με κατεύθυνση προς την έξοδο του κέντρου ή επιλέγει να στρίψει δεξιά προς την πλατεία. Ακολουθούν με **φθίνοντα ποσοστά** οι στρέφουσες κινήσεις 1,2, με ποσοστό **12,6%** και **8%** αντίστοιχα.

Πίνακας 58 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ &						ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00					
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	36	36	16	8	0	0	0	0	52	44	12,6%
Κίνηση: 2	28	28	0	0	0	0	0	0	28	28	8,0%
Κίνηση: 3	120	120	96	48	0	0	0	0	216	168	48,3%
Κίνηση: 4	88	88	40	20	0	0	0	0	128	108	31,0%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** είναι στην έξοδο της Καπετάν Κοζύρη ερχόμενοι από την 25^η Μαρτίου και Ηρώων Πολυτεχνείου και είναι ίσος με **276 ΜΕΑ**. Ακολουθούν με πολύ **κοντινές τιμές** ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου οι συνδυασμοί των κινήσεων 1+4 και 2+3, όπου αντίστοιχα οδηγούν στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και στην Μελετίου Μεταξάκη με φόρτους **152 ΜΕΑ** και **196 ΜΕΑ**.

Ο **μικρότερος ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στην έξοδο της οδού Κυπρίων Αγωνιστών με κατεύθυνση από Μοδάτσου προς Κοζύρη και Σοφοκλή Βενιζέλου και είναι ίσος με **89 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ5.

Πίνακας 59 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΥΠΡΙΩΝ ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ - ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΖΥΡΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	81	81	16	8	0	0	0	0	97	89
3+4	197	197	100	50	0	0	0	0	297	247
1+4	154	154	60	30	0	0	0	0	214	184
2+3	124	124	56	28	0	0	0	0	180	152

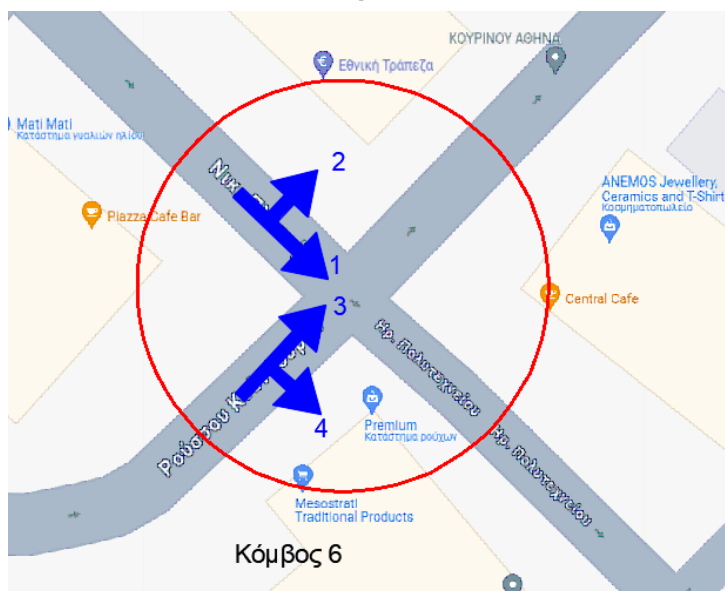
4.1.2.6 Κόμβος 6: Ηρώων Πολυτεχνείου – Ρούσσου Κουνδούρου

Πίνακας 60 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 6

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Ο κόμβος 6, ο οποίος βρίσκεται στην μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Ρούσσου Κούνδουρου και Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα και κατά την διάρκεια των πρώτων μετρήσεων είχε αρκετά υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **563 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Ο **υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στην κίνηση 3, δηλαδή αποτελείται από τα οχήματα που έχουν βγει από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και κατευθύνονται προς την Γέφυρα. Ισούται με **338 ΜΕΑ** ενώ έχει 60% ποσοστό επί τα συνολικά ΜΕΑ. Ακολουθεί με πολύ **λιγότερο ποσοστό**, ίσο με 29,3% η κίνηση 2, δηλαδή περιλαμβάνει τα οχήματα όπου από την οδό Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα αποφάσισαν να στρίψουν αριστερά προς την Γέφυρα. Οι κινήσεις 1 και 4 κατέχουν **πολύ μικρότερο ποσοστό** επί τα συνολικά ΜΕΑ, **6,4%** και **4,3%** αντίστοιχα, δηλαδή είναι πολύ λιγότερα τα οχήματα που επιλέγουν να κινηθούν προς την 25^{ης} Μαρτίου.

Πίνακας 61 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	22	22	28	14	0	0	0	0	50	36	6,4%
Κίνηση: 2	151	151	28	14	0	0	0	0	179	165	29,3%
Κίνηση: 3	278	278	96	48	0	0	4	12	378	338	60,0%
Κίνηση: 4	20	20	8	4	0	0	0	0	28	24	4,3%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε επί της οδού Ρούσσου Κούνδουρου, δηλαδή από τους κινούμενους από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και Πλαστήρα προς τη Γέφυρα (Κινήσεις 2+3). Σύμφωνα με τις μετρήσεις ισούται με **503 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ακολουθεί με **αρκετά υψηλό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο** το οδικό τμήμα Ρούσσου Κούνδουρου που προέρχεται από την έξοδο της Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου (Κινήσεις 3+4), ίσο με **362 ΜΕΑ**.

Οι κινούμενοι από τις τοπικές οδούς του βόρειου τμήματος της περιοχής του Αγίου Νικολάου καθώς και της οδού Κνωσσού (κύρια είσοδος για το κέντρο της πόλης) με κατεύθυνση την Ρούσσου Κούνδουρου μετρήθηκαν με **χαμηλότερο συνολικό ωριαίο φόρτο** ίσο με **201 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2). Το **μικρότερο ωριαίο φόρτο** εμφανίζει ο συνδυασμός των κινήσεων 1 και 4, δηλαδή είσοδος στην Ηρώων Πολυτεχνείου με κατεύθυνση την 25^η Μαρτίου (Κινήσεις 1+4), ο οποίος ισούται με **60 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ6.



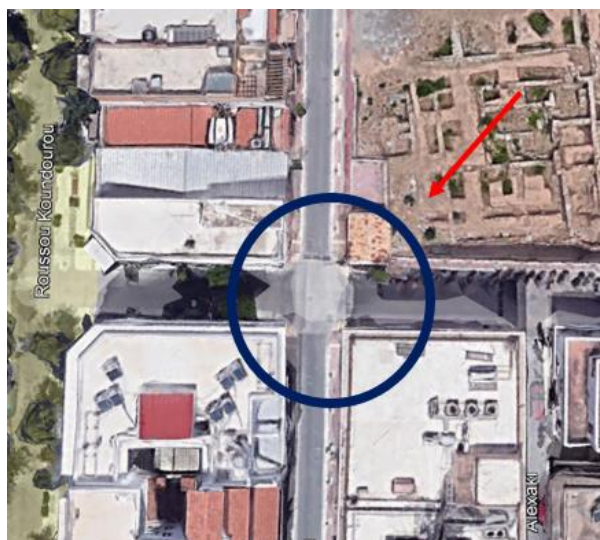
Πίνακας 62 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΡΟΥΣΣΟΥ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	173	173	56	28	0	0	0	0	229	201
3+4	298	298	104	52	0	0	4	12	406	362
1+4	42	42	36	18	0	0	0	0	78	60
2+3	429	429	124	62	0	0	4	12	557	503

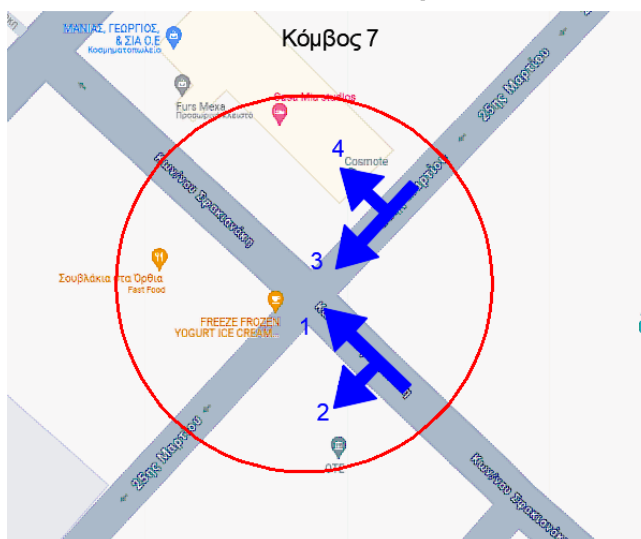
4.1.2.7 Κόμβος 7: 25^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Σφακιανάκη

Πίνακας 63 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 7

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο Κ7 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της οδού Κωνσταντίνου Σφακιανάκη και 25^{ης} Μαρτίου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **276 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων της ομάδας μελέτης.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο ερχόμενος ή από την Παλαιολόγου και στρίβοντας δεξιά ή από την Ακτή Κούνδουρου στρίβοντας αριστερά. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **62,3%** του συνόλου ΜΕΑ. Ακολουθεί με **μεγάλη διαφορά ΜΕΑ** η κίνηση 1 με **20,3%** επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της Κωνσταντίνου Σφακιανάκη με κατεύθυνση από Μοδάτσου και Ακτή Νεάρχου προς 25^{ης} Μαρτίου.

Η **τρίτη σημαντικότερη κίνηση** του Κ7 είναι η στρέφουσα Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος ο οποίος, κινούμενος επί της Κωνσταντίνου Σφακιανάκη συνεχίζει ευθεία προς την Ρούσσου Κούνδουρου και έχει φόρτο ίσο με **44 ΜΕΑ**, ενώ στην κίνηση 4, δηλαδή η κίνηση που συνδέει την 25^η Μαρτίου με την Ρούσσου Κούνδουρου μετρήθηκε με **4 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Πίνακας 64 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	42	42	28	14	0	0	0	0	70	56	20,3%
Κίνηση: 2	30	30	28	14	0	0	0	0	58	44	15,9%
Κίνηση: 3	142	142	60	30	0	0	0	0	202	172	62,3%
Κίνηση: 4	4	4	0	0	0	0	0	0	4	4	1,4%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** στην 25^η Μαρτίου, με κατεύθυνση από Λιμάνι και Γέφυρα προς Ηρώων Πολυτεχνείου (Κινήσεις 2+3) είναι ίσος με **216 ΜΕΑ**. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα 25^{ης} Μαρτίου (Κινήσεις 3+4), με κατεύθυνση από Γέφυρα και Λιμάνι προς Κωνσταντίνου Σφακιανάκη και ισούται με **176 ΜΕΑ**.

Οι κινούμενοι επί το οδικό τμήμα Κωνσταντίνου Σφακιανάκη, με κατεύθυνση από Ακτή Νεάρχου και Μοδάτσου προς την 25^η Μαρτίου δημιούργησαν τον **τρίτο μεγαλύτερο φόρτο** ίσο με **176 ΜΕΑ ανά ώρα** (Κινήσεις 3+4) ενώ ο **μικρότερος συνολικός ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στο κάθετο οδικό τμήμα αυτού με κατεύθυνση προς την Ρούσσου Κούνδουρου. Σύμφωνα με τις μετρήσεις, είναι ίσος με **100 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ7.

Πίνακας 65 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	72	72	56	28	0	0	0	0	128	100
3+4	146	146	60	30	0	0	0	0	206	176
1+4	46	46	28	14	0	0	0	0	74	60
2+3	172	172	88	44	0	0	0	0	260	216

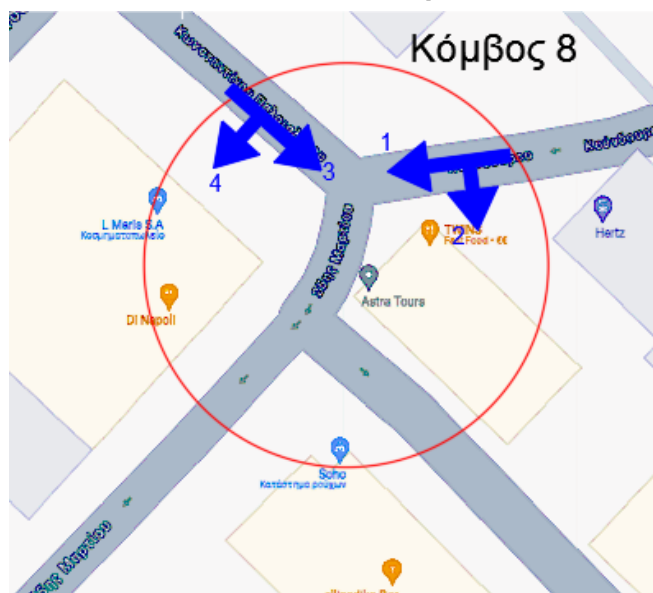
4.1.2.8 Κόμβος 8: Κουνδούρου – 25ης Μαρτίου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου

Πίνακας 66 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 8

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Ο κόμβος 8, βρίσκεται στην διασταύρωση μεταξύ των οδών Κούνδουρου, Κων/νου Παλαιολόγου, 25^{ης} Μαρτίου και Μιχ. Σφακιανάκη ενώ ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **691 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο**, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος με κατεύθυνση από την Ακτή Κούνδουρου και την Ρούσσου Κούνδουρου προς την Μιχ. Σφακιανάκη. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **37,6%** του συνόλου ΜΕΑ. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στην κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος με κατεύθυνση από Κούνδουρου προς Κων/νου Παλαιολόγου και ισούται με **255 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Η **τρίτη σημαντικότερη κίνηση** του Κ7 είναι η στρέφουσα κίνηση 4, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος ο οποίος, κινούμενος επί της Κων/νου Παλαιολόγου προς την 25^{ης} Μαρτίου και έχει φόρτο ίσο με **100 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ο **χαμηλότερος φόρτος** μετρήθηκε στην κίνηση 2, όπου περιλαμβάνει τους κινούμενους από την Κούνδουρου προς την 25^{ης} Μαρτίου και ισούται με **76 ΜΕΑ την ώρα**.

Πίνακας 67 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	215	215	56	28	0	0	4	12	275	255	36,9%
Κίνηση: 2	61	61	30	15	0	0	0	0	91	76	11,0%
Κίνηση: 3	232	232	56	28	0	0	0	0	288	260	37,6%
Κίνηση: 4	90	90	20	10	0	0	0	0	110	100	14,5%

Ο **υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Κων/νου Παλαιολόγου, με κατεύθυνση από Ρούσσου Κούνδουρου και Ακτή Κούνδουρου προς Μιχ. Σφακιανάκη και 25^{ης} Μαρτίου (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με **360 ΜΕΑ**. Ακολουθεί με **αρκετά υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο** το οδικό τμήμα Κούνδουρου, με κατεύθυνση από Λιμάνι προς Κων/νου Παλαιολόγου και 25^{ης} Μαρτίου (Κινήσεις 1+2). Ισούται με **331 ΜΕΑ**.

Ο **τρίτος σημαντικότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Μιχ. Σφακιανάκη όπου περιλαμβάνει αποκλειστικά τους κινούμενους από Κων/νου Παλαιολόγου που δεν επέλεξαν να στρίψουν δεξιά στην 25^η Μαρτίου και είναι ίσος με **255 ΜΕΑ**.

Οι **μικρότεροι συνολικά ωριαίοι φόρτοι** μετρήθηκαν στην οδικό τμήμα που οδηγεί στην 25^η Μαρτίου και στην κίνηση με κατεύθυνση από Λιμάνι προς Κων/νου Παλαιολόγου. Οι κυκλοφοριακοί αυτοί φόρτοι ισούται με **260 ΜΕΑ** και **176 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ8.

Πίνακας 68 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ - ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ - ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	276	276	86	43	0	0	4	12	366	331
3+4	322	322	76	38	0	0	0	0	398	360
2+4	151	151	50	25	0	0	0	0	201	176
1	215	215	56	28	0	0	4	12	275	255
3	232	232	56	28	0	0	0	0	288	260

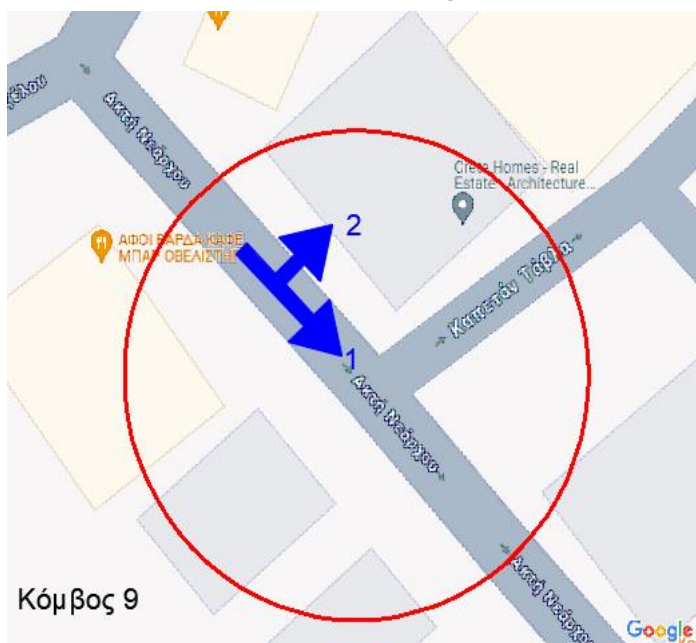
4.1.2.9 Κόμβος 9: Ακτή Νεάρχου – Καπετάν Τάβλα

Πίνακας 69 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 9

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο Κ9 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση της οδού Καπετάν Τάβλα και Ακτή Νεάρχου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **223 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της Ακτής Νεάρχου. Ο εν λόγω φόρτος έχει το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου ΜΕΑ, **91,9%**.

Η κίνηση 2, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος, ο οποίος δημιουργήθηκε από τους κινούμενους επί της Ακτής Νεάρχου που **έστριψαν αριστερά** προς την Καπετάν Τάβλα, παρουσιάζει πολύ μικρότερη διακύμανση. Το ποσοστό επί του συνόλου ΜΕΑ είναι ίσο με **6,2%** και ο φόρτος αντιστοιχεί σε 18 ΜΕΑ.

Πίνακας 70 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ9. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	145	145	120	60	0	0	0	0	265	205	91,9%
Κίνηση: 2	6	6	24	12	0	0	0	0	30	18	8,1%

Κατά την ώρα των μετρήσεων μετρήθηκαν επί του οδικού τμήματος Ακτή Νεάρχου στην διασταύρωση του κόμβου Κ9 υπήρχαν **223 ΜΕΑ**. Από αυτό το σύνολο επέλεξαν την **ευθεία κίνηση** πολύ **μεγαλύτερο ποσοστό** οχημάτων ενώ το σύνολο που διάλεξε να κατευθυνθεί προς την Καπετάν Τάβλα ήταν πολύ μικρό και ίσο με 18 ΜΕΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ9.

Πίνακας 71 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ9. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ - ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ - ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
1+2	151	151	144	72	0	0	0	0	295	223
1	145	145	120	60	0	0	0	0	265	205
2	6	6	24	12	0	0	0	0	30	18

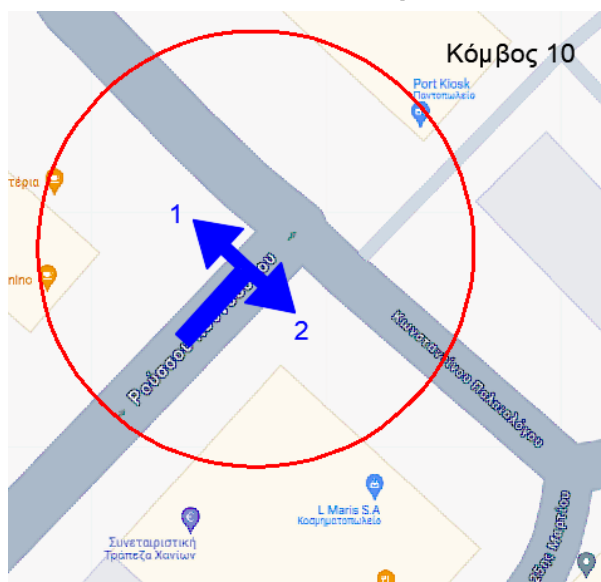
4.1.2.10 Κόμβος 10: Ρούσσου Κουνδούρου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου

Πίνακας 72 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 10

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K10 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Ρούσσου Κούνδουρου και Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **563 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων της ομάδας μελέτης.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας **αριστερά** και οδηγείται στην Γέφυρα. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **57,7%** του συνόλου ΜΕΑ την ώρα του κόμβου K4.

Ακολουθεί με **μικρή διαφορά** η, Κίνηση 2 με **42,3%** επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που κατευθύνεται από την Ρούσσου Κούνδουρου προς την 25^η Μαρτίου. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 238 ΜΕΑ.

Πίνακας 73 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	295	295	60	30	0	0	0	0	355	325	57,7%
Κίνηση: 2	194	194	72	36	4	8	0	0	270	238	42,3%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** που καταλήγει στην οδό Παλαιολόγου Κωνσταντίνου μέσω της Ρούσσου Κούνδουρου είναι αρκετά υψηλός και ισούται με **563 ΜΕΑ την ώρα**. Για τις ώρες που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις το μεγαλύτερο μέρος των οχημάτων κατευθύνεται προς την Λίμνη Βουλισμένη – Γέφυρα.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ10.

Πίνακας 74 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)											
Διασταύρωση: ΡΟΥΣΣΟΥ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ											
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
1+2	489	489	132	66	4	8	0	0	625		563
1	295	295	60	30	0	0	0	0	355		325
2	194	194	72	36	4	8	0	0	270		238

4.1.2.11 Κόμβος 11: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – Φιλελλήνων

Πίνακας 75 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 11

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K11 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Νικ. Πλαστήρα και Φιλελλήνων, ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **353 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία προς την Ρούσσου Κούνδουρου. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **90,7%** του συνόλου ΜΕΑ την ώρα του κόμβου K11.

Ακολουθούν με μεγάλη **διαφορά** οι κινήσεις 2 και 3, όπου με βάση την 2 η κατεύθυνση είναι από Φιλελλήνων προς Ρούσσου Κούνδουρου ενώ η κίνηση 3 οδηγεί στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **10 ΜΕΑ** και **23 ΜΕΑ**, αντίστοιχα.

Πίνακας 76 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	268	268	88	44	4	8	0	0	360	320	90,7%
Κίνηση: 2	6	6	8	4	0	0	0	0	14	10	2,8%
Κίνηση: 3	23	23	0	0	0	0	0	0	23	23	6,5%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος φόρτος** παρουσιάζεται, στο οδικό τμήμα που κατευθύνονται προς την Ρούσσου Κούνδουρου και την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (Κινήσεις 1+3) με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **343 ΜΕΑ την ώρα**.

Ο **δεύτερος υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Νικόλαου Πλαστήρα, με κατεύθυνση από τοπικές οδούς και Κνωσσού προς Ρούσσου Κούνδουρου (Κινήσεις 1+2) είναι ίσος με **330 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ11.

Πίνακας 77 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)											
Διασταύρωση: ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΠΛΑΣΤΗΡΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ - ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ											
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
1+2	274	274	96	48	4	8	0	0	374	330	
1+3	291	291	88	44	4	8	0	0	383	343	
3	23	23	0	0	0	0	0	0	23	23	

4.1.2.12 Κόμβος 12: Ακτή Κούνδουρου – Κων/νου Παλαιολόγου

Πίνακας 78 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 12

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K12 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Ακτή Κούνδουρου και Κων/νου Παλαιολόγου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **810 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας αριστερά προς την Ακτή Κούνδουρου και οδηγεί σε έξοδο από το κέντρο της πόλης. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **71,6%** των συνολικών ΜΕΑ και ισούται με 580 ΜΕΑ ανά ώρα.

Ακολουθούν με **μεγάλη διαφορά μεταξύ τους οι κινήσεις 1 και 3**, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος από Ακτή Κούνδουρου προς Κων/νου Παλαιολόγου και Ακτή Κούνδουρου προς έξοδο πόλης και είναι ίσοι με **108 ΜΕΑ ανά ώρα** και **122 ΜΕΑ ανά ώρα**, αντίστοιχα.

Πίνακας 79 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	82	82	28	14	0	0	4	12	114	108	13,3%
Κίνηση: 2	506	506	132	66	4	8	0	0	642	580	71,6%
Κίνηση: 3	81	81	50	25	8	16	0	0	139	122	15,1%

Ο **υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα με κατεύθυνση την Ακτή Κούνδουρου (Κινήσεις 1+2) ισούται με **688 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** του οδικού τμήματος που έρχεται από την Ακτή Κούνδουρου (Κινήσεις 1+3) και ισούται με **230 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ12.



Πίνακας 80 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΑΚΤΗ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	588	588	160	80	4	8	4	12	756	688
1+3	163	163	78	39	8	16	4	12	253	230
2	506	506	132	66	4	8	0	0	642	580
3	81	81	50	25	8	16	0	0	139	122

4.1.2.13 Κόμβος 13: Θεμιστοκλέους

Πίνακας 81 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 13

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K13 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της Θεμιστοκλέους με την είσοδο προς το Λιμάνι του Αγίου Νικολάου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **346 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της Ακτής Θεμιστοκλέους κατευθυνόμενος προς την Γέφυρα. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **89%** του συνόλου.

Ακολουθεί με **μεγάλη διαφορά** ακολουθούν οι κινήσεις 2 και 3, οι οποίες περιλαμβάνουν την είσοδο και την έξοδο από το Λιμάνι του Αγίου Νικολάου, οι οποίες έχουν κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **15 ΜΕΑ** και **23 ΜΕΑ την ώρα**.

Πίνακας 82 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	287	287	42	21	0	0	0	0	329	308	89,0%
Κίνηση: 2	15	15	0	0	0	0	0	0	15	15	4,3%
Κίνηση: 3	23	23	0	0	0	0	0	0	23	23	6,6%

Ο **υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα που οδηγεί από την Θεμιστοκλέους προς την Γέφυρα (Κινήσεις 1+3) και ισούται με **331 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** που μετρήθηκε στο οδικό τμήμα από Ακτή Θεμιστοκλέους και καταλήγει στο Λιμάνι (Κινήσεις 1+2) και ισούται με **323 ΜΕΑ την ώρα**. Και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνεται από την κίνηση 1 που κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό ΜΕΑ για τον κόμβο 13.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ13.



Πίνακας 83 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+3	310	310	42	21	0	0	0	0	352	331
1+2	302	302	42	21	0	0	0	0	344	323
1	287	287	42	21	0	0	0	0	329	308
2	15	15	0	0	0	0	0	0	15	15
3	23	23	0	0	0	0	0	0	23	23

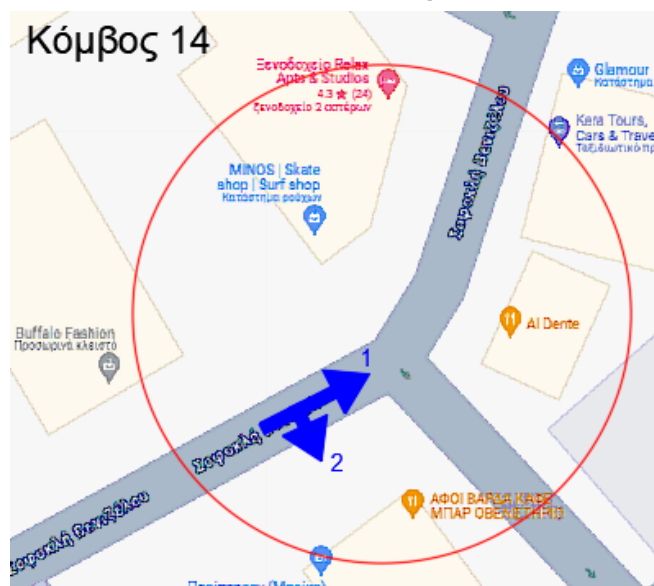
4.1.2.14 Κόμβος 14: Σοφοκλή Βενιζέλου – Ακτή Νεάρχου

Πίνακας 84 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 14

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K14 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου και Ακτή Νεάρχου, ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 663 ΜΕΑ την ώρα, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της οδού Σοφοκλή Βενιζέλου. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **66,4%** του συνόλου, 440 ΜΕΑ την ώρα.

Ακολουθεί η κίνηση 2 με 33,6% επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που στρίβει δεξιά προς την Ακτή Νεάρχου **223 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Πίνακας 85 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	316	316	232	116	4	8	0	0	552	440	66,4%
Κίνηση: 2	217	217	12	6	0	0	0	0	229	223	33,6%

Ο **υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** του κόμβου 14 είναι ίσος με **663 ΜΕΑ την ώρα**, ο οποίος σχηματίζεται στο μεγαλύτερο μέρος του από την κίνηση 1, η οποία δημιουργείται από τους κινούμενους με ευθεία κίνηση κατευθυνόμενοι προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ14.

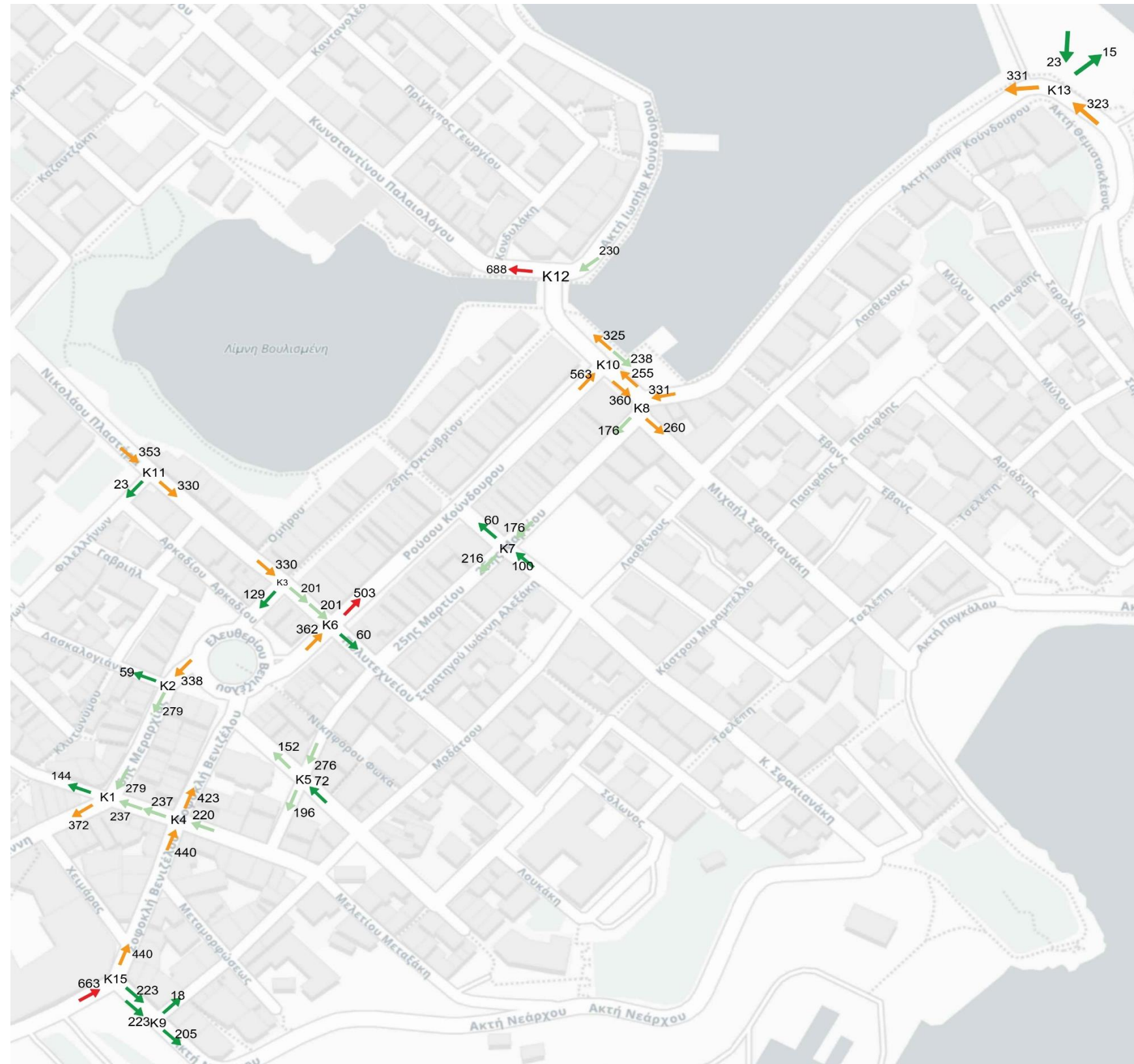
Πίνακας 86 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	533	533	244	122	4	8	0	0	781	663
1	316	316	232	116	4	8	0	0	552	440
2	217	217	12	6	0	0	0	0	229	223

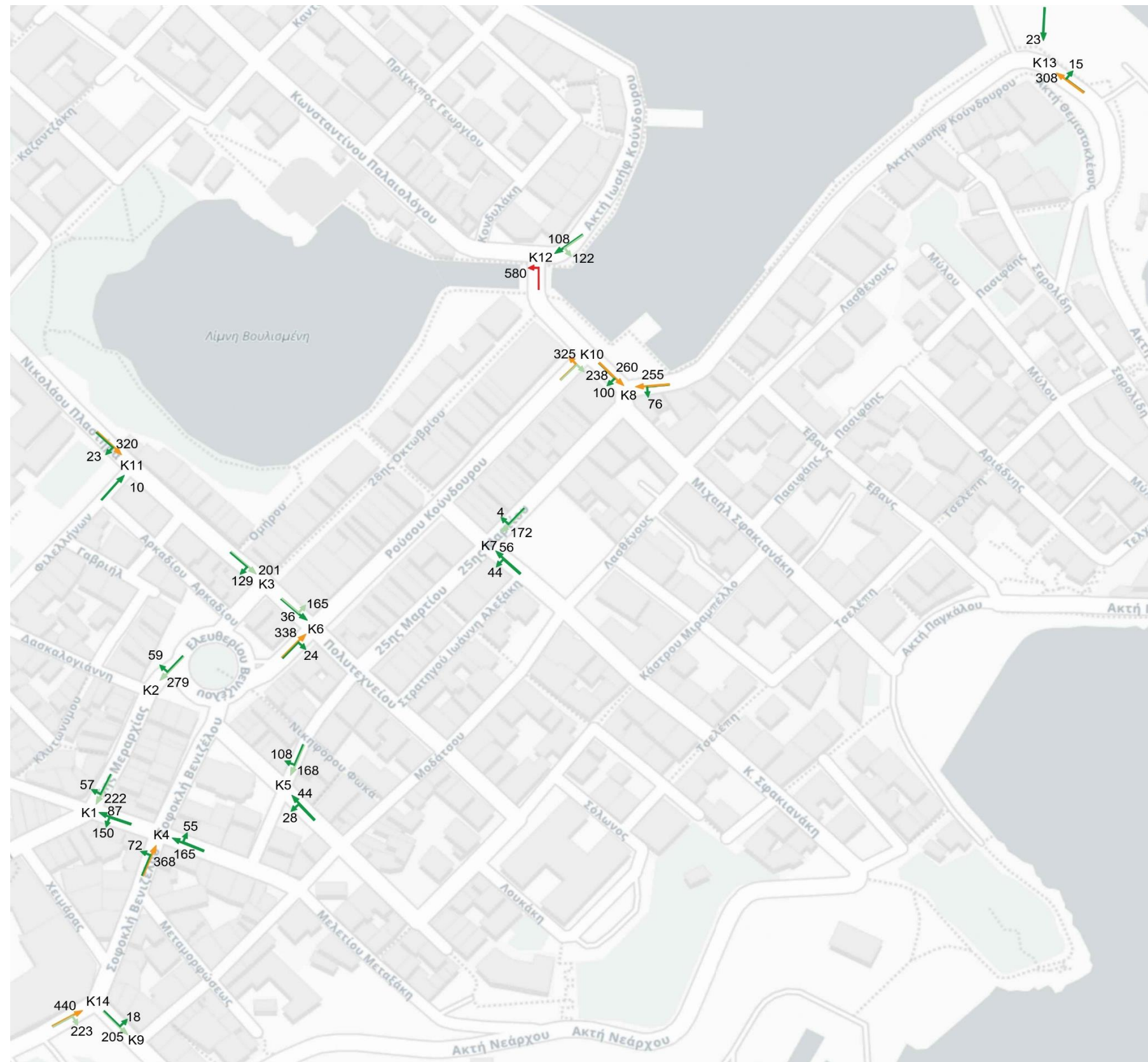


Ακολουθεί χαρτογραφική απεικόνιση των αριθμητικών αποτελεσμάτων των στρεφουσών κινήσεων που μετρήθηκαν. Πιο συγκεκριμένα:

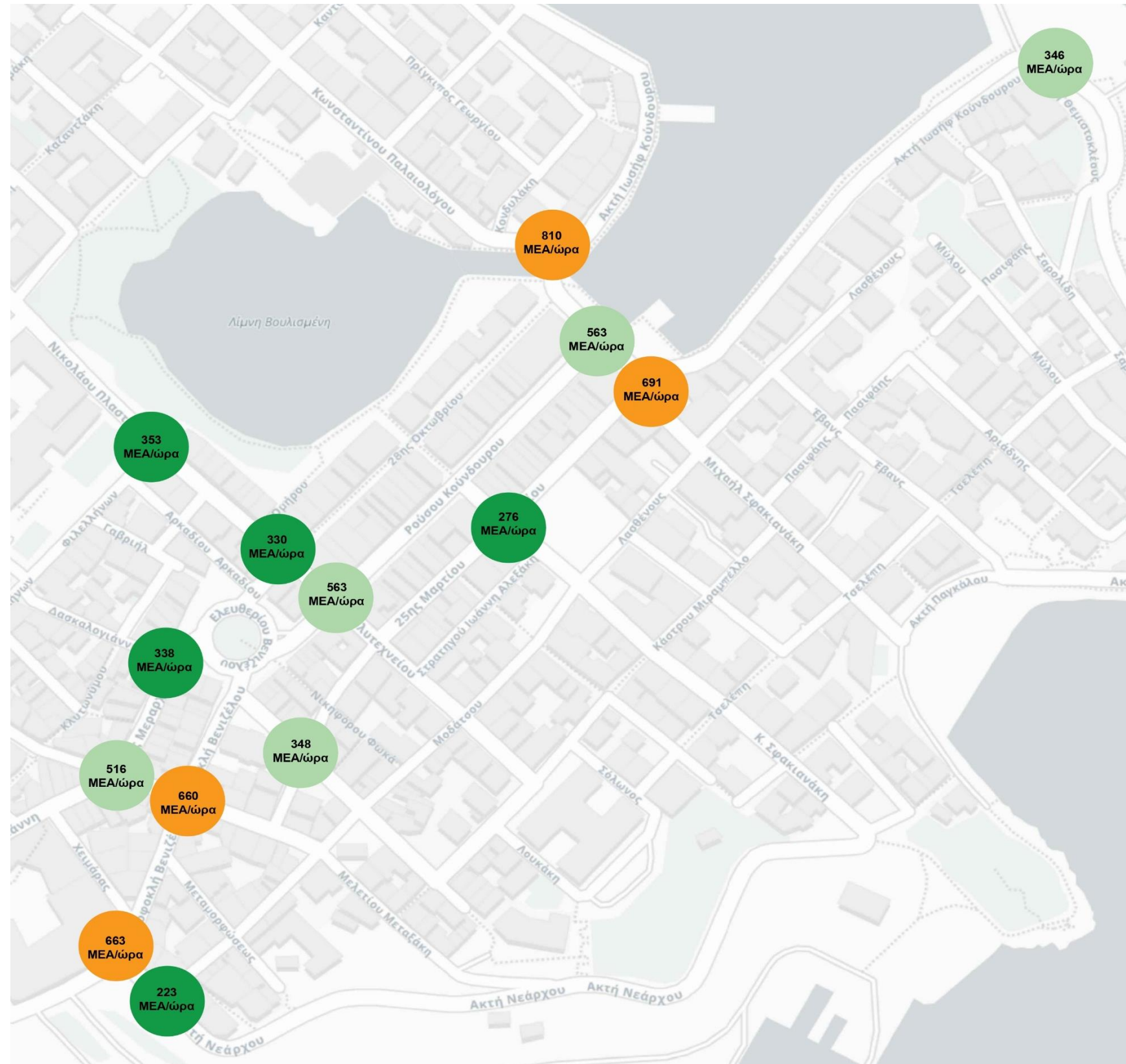
1. Χάρτης 1: περιλαμβάνει την απεικόνιση των συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους
2. Χάρτης 2: περιλαμβάνει τους κυκλοφοριακούς φόρτους κάθε κίνησης για κάθε φόρτο
3. Χάρτης 3: περιλαμβάνει τους συνολικούς κυκλοφοριακούς φόρτους που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο



Εικόνα 18 Χάρτης συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους. Λεπτομέρεια 2



Εικόνα 19 Χάρτης κυκλοφοριακών φόρτων κάθε κίνησης κάθε κόμβου. Λεπτομέρεια 2



Εικόνα 20 Χάρτης συνολικών κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο. Λεπτομέρεια 2

4.1.3 Μετρήσεις Σάββατο, 13:00 – 14:00

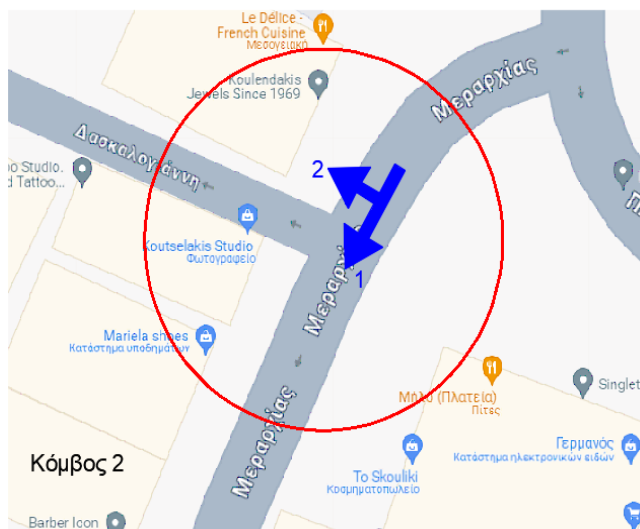
4.1.3.1 Κόμβος 1: Κοντογιάννη Μεραρχίας & Δημοκρατίας – Μελετίου Μεταξάκη

Πίνακας 87 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 1

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον κόμβο Κ1 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση των δρόμων Μελετίου Μεταξάκη – Δημοκρατίας και Μεραρχίας – Κοντογιάννη, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **323 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Όπως προκύπτει από τον σχετικό Πίνακα που ακολουθεί, οι κινήσεις με τους **μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους** είναι οι Κινήσεις 2 και 3, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από την Μεραρχίας συνεχίζοντας ευθεία και από την Μελετίου Μεταξάκη αν στρίψει ο ενδιαφερόμενος δεξιά. Σημειώνεται ότι οι συγκεκριμένες κινήσεις 2 και 3 οδηγούν σε έξοδο από το κέντρο της πόλης του Αγίου Νικολάου. Ο κάθε ένας από τους φόρτους αυτούς αντιστοιχεί στο **40,9%** και στο **33,4%** αντίστοιχα επί των συνολικών ΜΕΑ ανά ώρα. Επομένως, συμπεραίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των μετρημένων ΜΕΑ συνεχίζει με **ευθεία πορεία** με κατεύθυνση προς την έξοδο του κέντρου, ενώ με μεγάλη διαφορά ακολουθούν με φθίνοντα ποσοστά οι στρέφουσες Κινήσεις 1,4. Ο κυκλοφοριακός τους φόρτος είναι ίσος με 39 ΜΕΑ ανά ώρα και 44 ΜΕΑ ανά ώρα, αντίστοιχα.

Πίνακας 88 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	29	29	20	10	0	0	0	0	49	39	12,1%
Κίνηση: 2	92	92	64	32	4	8	0	0	160	132	40,9%
Κίνηση: 3	72	72	72	36	0	0	0	0	144	108	33,4%
Κίνηση: 4	32	32	8	4	4	8	0	0	44	44	13,6%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** συναντάται στην οδό Κοντογιάννη, στο οδικό τμήμα από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και Καπετάν Τάβλα προς Δημοκρατίας και Κοντογιάννη (Κινήσεις 2+3) και είναι ίσος με **240 ΜΕΑ**. Το σύνολο του ωριαίου αυτού κυκλοφοριακού φόρτου προκύπτει από τους κινούμενος με ευθεία κατεύθυνση από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς την Κοντογιάννη και από τους κινούμενους επί της Μελετίου Μεταξάκη προς την Κοντογιάννη. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** είναι του οδικού τμήματος Μεταξάκη, όπου ήτοι οι κινούμενοι από την οδό Καπετάν Τάβλα προς Μεραρχίας και Κοντογιάννη (Κινήσεις 1+2) και ισούται με **171 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ο **τρίτος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** παρουσιάζεται και στην οδό Μεραρχίας όπου αποτελεί έξοδο από το οδικό τμήμα της Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου, **152 ΜΕΑ**.

Ο **μικρότερος συνολικά ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα της Δημοκρατίας, ήτοι οι κινούμενοι από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και την οδό Μεταξάκη και ισούται με **83 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ1.

Πίνακας 89 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ1. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗ - ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ - ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+4	61	61	28	14	4	8	0	0	93	83
2+3	164	164	136	68	4	8	0	0	304	240
1+2	121	121	84	42	4	8	0	0	209	171
3+4	104	104	80	40	4	8	0	0	188	152

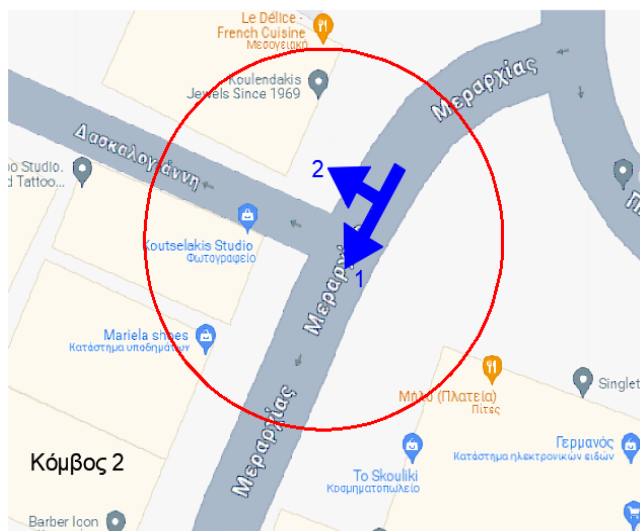
4.1.3.2 Κόμβος 2: Μεραρχίας – Δασκαλογιάννη

Πίνακας 90 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 2

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον κόμβο K2 ο οποίος βρίσκεται στην διασταύρωση μεταξύ των οδών Μεραρχίας και Δασκαλογιάννη, ο συνολικό ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **160 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, η κίνηση με τον **υψηλότερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η Κίνηση 1, που αναφέρεται στη ροή κυκλοφορίας που προέρχεται από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και κατευθύνεται προς τις οδούς Μεταξάκη, Δημοκρατίας και Κοντογιάννη. Αυτή η ροή κυκλοφορίας αντιστοιχεί σχεδόν στο **95%** του συνόλου των οχημάτων που διέρχονται από τον κόμβο.

Πολύ **μικρότερη διακύμανση** εμφανίζει ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει την οδό Δασκαλογιάννη και οδηγείται προς την Φιλελλήνων και Δημοκρατίας. Εμφανίζει ποσοστό **5%** επί του συνόλου ΜΕΑ του κόμβου και ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 8 ΜΕΑ ανά ώρα.



Πίνακας 91 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	88	88	128	64	0	0	0	0	216	152	95,0%
Κίνηση: 2	2	2	12	6	0	0	0	0	14	8	5,0%

Ο **υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στην έξοδο από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς την οδό Μεραρχίας είναι ίσος με **160 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2), ενώ παρατηρείται ότι οι περισσότεροι κινούμενοι επί αυτής επιθυμούν να συνεχίσουν **ευθεία πορεία** ενώ ελάχιστοι είναι αυτοί που στρίβουν δεξιά, για αυτό και στην κίνηση αυτή ο ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι πολύ μικρότερος.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ2.

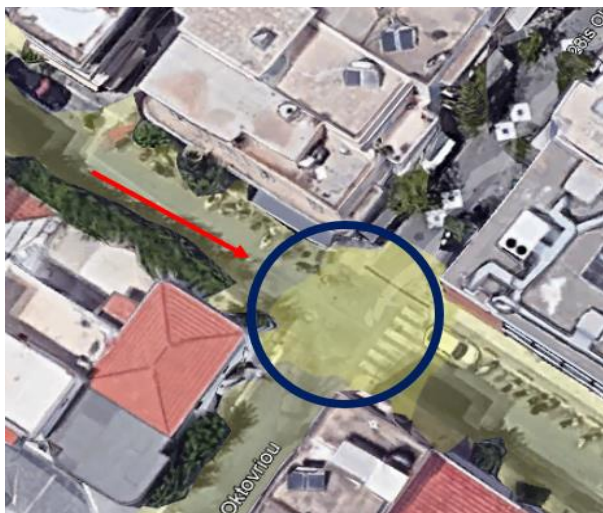
Πίνακας 92 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ2. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ - ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.04.24, 20:00 – 21:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	208	208	84	42	0	0	0	0	292	250
1	200	200	68	34	0	0	0	0	268	234
2	8	8	16	8	0	0	0	0	24	16

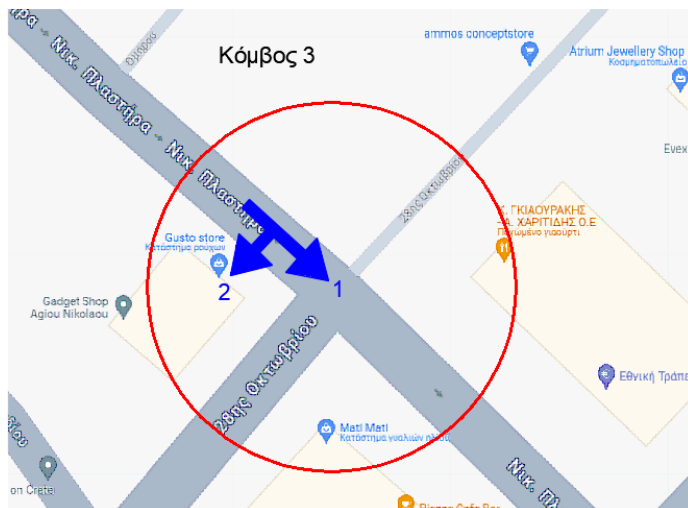
4.1.3.3 Κόμβος 3: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – 28ης Οκτωβρίου

Πίνακας 93 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 3

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Ο εξεταζόμενος κόμβος Κ3 βρίσκεται στη διασταύρωση μεταξύ των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα των πρώτων μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε εργάσιμη μέρα απογευματινή ώρα, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **156 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Η υψηλότερη σε φόρτο κίνηση είναι η Κίνηση 1, ήτοι τα ΜΕΑ που συλλέγονται από τους κινούμενους επί τις οδούς Πλαστήρα και Κνωσού προς τις οδούς Ρούσσου Κούνδουρου και 25^{ης} Μαρτίου καλύπτουν το **61,7%** επί το σύνολο των ΜΕΑ. Αντίθετα η κίνηση 2 όπου ο κυκλοφοριακός φόρτος δημιουργείται από τα οχήματα που επιλέγουν να μετακινηθούν προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου εμφανίζει **μικρότερο ποσοστό** επί του συνόλου των ΜΕΑ, που ισούται με **38,3%**.



Πίνακας 94 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	85	85	22	11	0	0	0	0	107	96	61,7%
Κίνηση: 2	48	48	23	12	0	0	0	0	71	60	38,3%

Ο **υψηλότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** είναι των κινούμενων επί της Πλαστήρας είναι ίσος με **156 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2), ενώ παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του επιλέγει να συνεχίσει **ευθεία κίνηση** (96 ΜΕΑ) ενώ λιγότερο στρίβει με κατεύθυνση προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ3.

Πίνακας 95 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ3. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΠΛΑΣΤΗΡΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
1+2	133	133	45	23	0	0	0	0	178	156
1	85	85	22	11	0	0	0	0	107	96
2	48	48	23	12	0	0	0	0	71	60

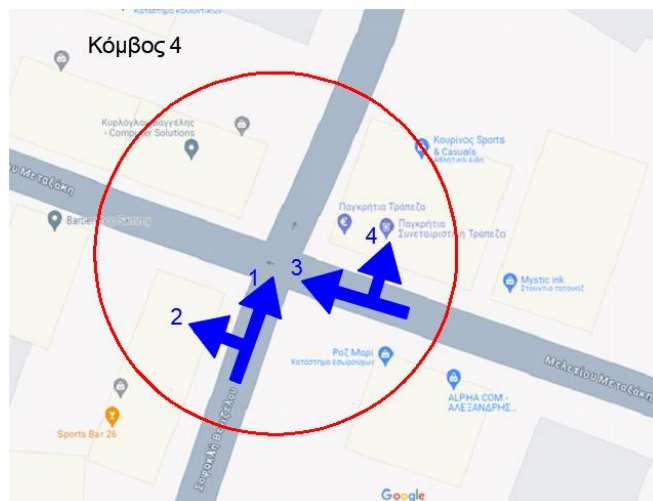
4.1.3.4 Κόμβος 4: Μελετίου Μεταξάκη – Σοφοκλή Βενιζέλου

Πίνακας 96 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 4

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο Κ4 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση μεταξύ των οδών Μελετίου Μεταξάκη και Σοφοκλή Βενιζέλου, ο συνολικός φόρτος είναι ίσος με 591 ΜΕΑ την ώρα, σύμφωνα με τις πρώτες μετρήσεις.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Το ποσοστό του φτάνει περίπου το **67,5%** του συνόλου ΜΕΑ ενώ ακολουθούν οι υπόλοιπες κινήσεις με σχετικά **μικρότερα ποσοστά**. Πιο συγκεκριμένα η κίνηση από την Μελετίου Μεταξάκη προς την διασταύρωση οδών Μεραρχίας και Κοντογιάννη εμφανίζει ποσοστό σχεδόν **22,3%** του συνόλου ενώ με την ίδια κατεύθυνση ωστόσο προερχόμενη από την οδό Σοφοκλή Βενιζέλου η κίνηση 2 κατέχει το **6,6%** του συνόλου. Το **μικρότερο ποσοστό** εμφανίζεται στην κίνηση 4, η οποία δημιουργείται από του ερχόμενους από Μελετίου Μεταξάκη προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και ισούται με **3,6%** του συνόλου.

Πίνακας 97 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ4. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	300	300	138	69	6	12	6	18	450	399	67,5%
Κίνηση: 2	24	24	30	15	0	0	0	0	54	39	6,6%
Κίνηση: 3	84	84	72	36	6	12	0	0	162	132	22,3%
Κίνηση: 4	18	18	6	3	0	0	0	0	24	21	3,6%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** στον συγκεκριμένο φόρτο παίρνει την **μεγαλύτερη τιμή** του στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, από τους κινούμενους προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (Κινήσεις 1+2) και ισούται με **438 ΜΕΑ**. Ακολουθεί κυκλοφοριακός φόρτος που δημιουργείται στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, με κατεύθυνση από Μελετίου Μεταξάκη στρίβοντας δεξιά και Σοφοκλή Βενιζέλου συνεχίζοντας ευθεία (Κινήσεις 1+4) και ισούται με **420 ΜΕΑ**.

Οι κινούμενοι στο οδικό τμήμα Σοφοκλή Βενιζέλου, από Καπετάν Κοζύρη προς Κοντογιάννη – Μεραρχίας μετρήθηκαν και κατέχουν το **τρίτο μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο** ίσο με **171 ΜΕΑ**. Ο **μικρότερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Μελετίου Μεταξάκη, με κατεύθυνση από Καπετάν Κοζύρη προς Σοφοκλή Βενιζέλου (Κινήσεις 3+4) και είναι ίσος με **153 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ4.



Πίνακας 98 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ4. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΜΕΛΕΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΑΚΗ - ΣΟΦΟΚΛΗ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	324	324	168	84	6	12	6	18	504	438
3+4	102	102	78	39	6	12	0	0	186	153
1+4	318	318	144	72	6	12	6	18	474	420
2+3	108	108	102	51	6	12	0	0	216	171

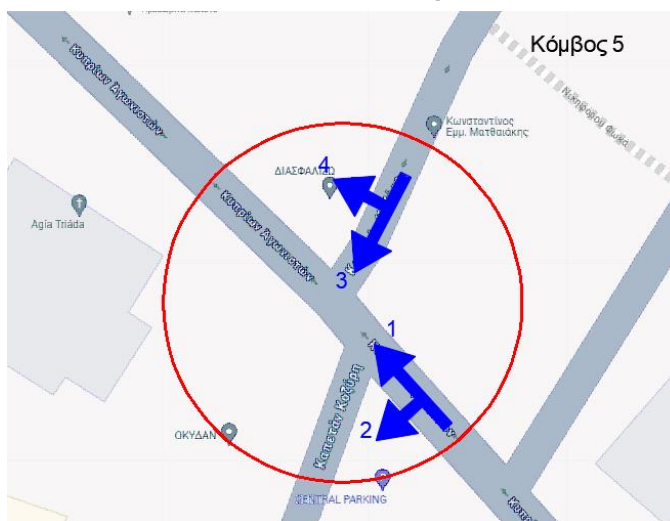
4.1.3.5 Κόμβος 5: Κυπρίων Αγωνιστών – Σοφοκλή Βενιζέλου

Πίνακας 99 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 5

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, όσον αφορά στον κόμβο Κ5 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση των δρόμων Κύπριων Αγωνιστών και Καπετάν Κοζύρη, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **225 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Όπως προκύπτει από τον σχετικό Πίνακα που ακολουθεί, η κίνηση με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η κίνηση 3, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από τις οδούς 25^{ης} Μαρτίου και Ηρώων Πολυτεχνείου προς την Κοζύρη. Ισούται με **145 ΜΕΑ ανά ώρα** και κατέχει το 64,4% των συνολικών ΜΕΑ. Ακολουθούν με **φθίνουσα σειρά** και πολύ μικρότερη διακύμανση των ΜΕΑ, οι κινήσεις 4, 2 και 1. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι ίσοι με **35 ΜΕΑ ανά ώρα**, **25 ΜΕΑ ανά ώρα** και **20 ΜΕΑ ανά ώρα** αντίστοιχα.

Πίνακας 100 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	17	17	6	3	0	0	0	0	23	20	8,9%
Κίνηση: 2	25	25	0	0	0	0	0	0	25	25	11,1%
Κίνηση: 3	97	97	96	48	0	0	0	0	193	145	64,4%
Κίνηση: 4	15	15	40	20	0	0	0	0	55	35	15,6%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** είναι στην έξοδο της Καπετάν Κοζύρη ερχόμενοι από την 25^η Μαρτίου και Ηρώων Πολυτεχνείου (Κινήσεις 3+4) και είναι ίσος με **180 ΜΕΑ**. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Καπετάν Κοζύρη (Κινήσεις 2+3) και είναι ίσος με **170 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ο **τρίτος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** είναι ίσος με **55 ΜΕΑ ανά ώρα** και μετρήθηκε στο οδικό τμήμα των Κύπριων Αγωνιστών, ήτοι οι κινούμενοι που επιλέγουν να μην κατευθυνθούν προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Ο **μικρότερος ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στην έξοδο της οδού Κυπρίων Αγωνιστών με κατεύθυνση από Μοδάτσου προς Κοζύρη και Σοφοκλή Βενιζέλου και είναι ίσος με **45 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ5.

Πίνακας 101 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ5. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΥΠΡΙΩΝ ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ - ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΖΥΡΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	42	42	6	3	0	0	0	0	48	45
3+4	112	112	136	68	0	0	0	0	248	180
1+4	32	32	46	23	0	0	0	0	78	55
2+3	122	122	96	48	0	0	0	0	218	170

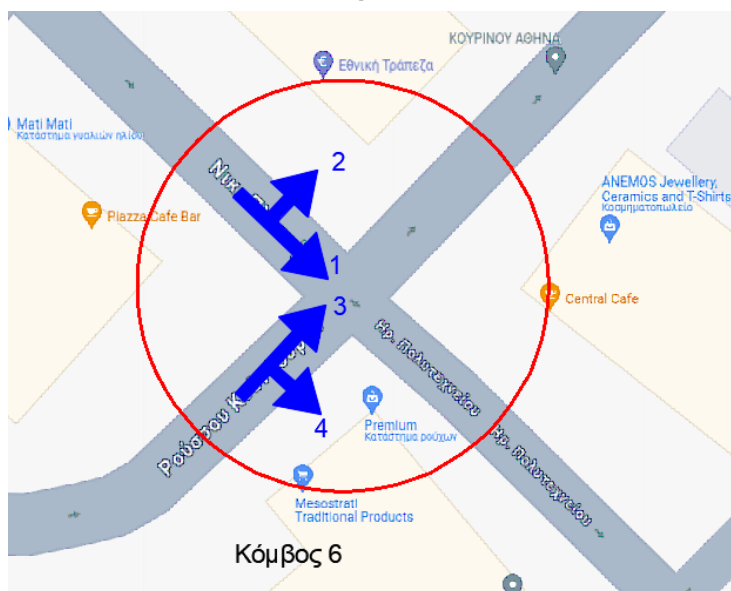
4.1.3.6 Κόμβος 6: Ηρώων Πολυτεχνείου – Ρούσσου Κουνδούρου

Πίνακας 102 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 6

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Ο κόμβος 6, ο οποίος βρίσκεται στην μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Ρούσσου Κούνδουρου και Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα και κατά την διάρκεια των πρώτων μετρήσεων είχε αρκετά υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **471 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Ο **υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στην κίνηση 3, δηλαδή αποτελείται από τα οχήματα που έχουν βγει από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και κατευθύνονται προς την Γέφυρα. Ισούται με **345 ΜΕΑ** ενώ έχει 73,2% ποσοστό επί τα συνολικά ΜΕΑ. Ακολουθεί με πολύ **λιγότερο ποσοστό**, ίσο με **16,6%** η κίνηση 2, δηλαδή περιλαμβάνει τα οχήματα όπου από την οδό Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα αποφάσισαν να στρίψουν αριστερά προς την Γέφυρα. Οι κινήσεις 1 και 4 κατέχουν ακόμα **πιο μικρό ποσοστό** επί τα συνολικά ΜΕΑ, **3,8%** και **6,4%** αντίστοιχα, δηλαδή είναι πολύ λιγότερα τα οχήματα που επιλέγουν να κινηθούν προς την 25^{ης} Μαρτίου.

Πίνακας 103 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	22	22	28	14	0	0	0	0	50	36	6,4%
Κίνηση: 2	151	151	28	14	0	0	0	0	179	165	29,3%
Κίνηση: 3	278	278	96	48	0	0	4	12	378	338	60,0%
Κίνηση: 4	20	20	8	4	0	0	0	0	28	24	4,3%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε επί της οδού Ρούσσου Κούνδουρου, δηλαδή από τους κινούμενους από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου και Πλαστήρα προς τη Γέφυρα (Κινήσεις 2+3). Σύμφωνα με τις μετρήσεις ισούται με **423 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ακολουθεί με **αρκετά υψηλό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο** το οδικό τμήμα Ρούσσου Κούνδουρου που προέρχεται από την έξοδο της Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου (Κινήσεις 3+4), ίσο με **375 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Οι κινούμενοι από τις τοπικές οδούς του βόρειου τμήματος της περιοχής του Αγίου Νικολάου καθώς και της οδού Κνωσσού (κύρια είσοδος για το κέντρο της πόλης) με κατεύθυνση την Ρούσσου Κούνδουρου μετρήθηκαν με **χαμηλότερο συνολικό ωριαίο φόρτο** ίσο με **96 ΜΕΑ** (Κινήσεις 1+2). Το **μικρότερο ωριαίο φόρτο** εμφανίζει ο συνδυασμός των κινήσεων 1 και 4, δηλαδή είσοδος στην Ηρώων Πολυτεχνείου με κατεύθυνση την 25^η Μαρτίου, ο οποίος ισούται με **48 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ6.



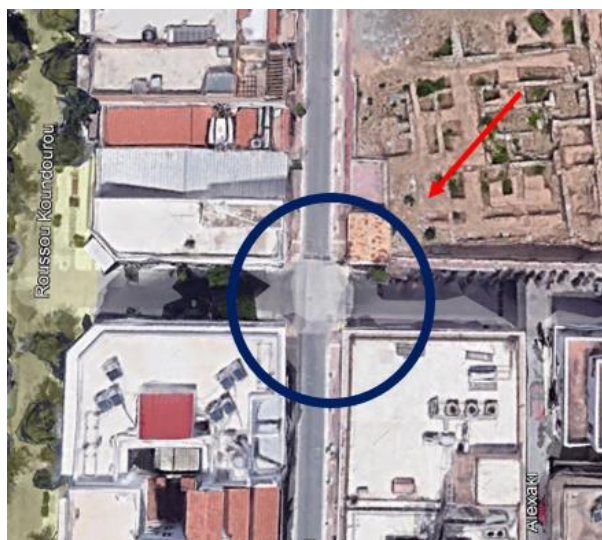
Πίνακας 104 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ6. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΡΟΥΣΣΟΥ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	90	90	12	6	0	0	0	0	102	96
3+4	294	294	126	63	0	0	6	18	426	375
1+4	48	48	0	0	0	0	0	0	48	48
2+3	336	336	138	69	0	0	6	18	480	423

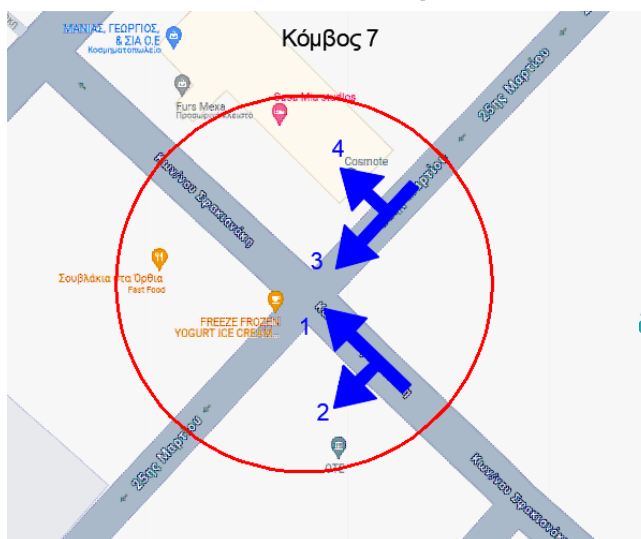
4.1.3.7 Κόμβος 7: 25^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Σφακιανάκη

Πίνακας 105 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 7

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο Κ7 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της οδού Κωνσταντίνου Σφακιανάκη και 25^{ης} Μαρτίου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **159 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων της ομάδας μελέτης.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο ερχόμενος ή από την Παλαιολόγου και στρίβοντας δεξιά ή από την Ακτή Κούνδουρου στρίβοντας αριστερά. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **75,5%** του συνόλου ΜΕΑ. Ακολουθεί με **μεγάλη διαφορά** η κίνηση 1 με **28,3%** επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της Κωνσταντίνου Σφακιανάκη με κατεύθυνση από Μοδάτσου και Ακτή Νεάρχου προς 25^{ης} Μαρτίου.

Η **τρίτη σημαντικότερη κίνηση** του Κ7 είναι η στρέφουσα Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος ο οποίος, κινούμενος επί της Κωνσταντίνου Σφακιανάκη συνεχίζει ευθεία προς την Ρούσσου Κούνδουρου και έχει φόρτο ίσο με **12 ΜΕΑ**. Η κίνηση 4 παρουσιάζει τον **μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο**, ο οποίος είναι ίσος με **2 ΜΕΑ** ανά ώρα.

Πίνακας 106 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	18	18	14	7	0	0	0	0	32	25	15,7%
Κίνηση: 2	7	7	10	5	0	0	0	0	17	12	7,5%
Κίνηση: 3	90	90	60	30	0	0	0	0	150	120	75,5%
Κίνηση: 4	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	1,3%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** στην 25^η Μαρτίου, με κατεύθυνση από Λιμάνι και Γέφυρα προς Ηρώων Πολυτεχνείου (Κινήσεις 2+3) είναι ίσος με **132 ΜΕΑ**. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα 25^{ης} Μαρτίου (Κινήσεις 3+4), με κατεύθυνση από Γέφυρα και Λιμάνι προς Κωνσταντίνου Σφακιανάκη και ισούται με **122 ΜΕΑ**.

Τον **τρίτο μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο** κατέχουν οι κινούμενοι επί το οδικό τμήμα Κωνσταντίνου Σφακιανάκη, με κατεύθυνση από Ακτή Νεάρχου και Μοδάτσου προς την 25^η Μαρτίου δημιουργήσαν φόρτο ίσο με **37 ΜΕΑ ανά ώρα** ενώ ο **μικρότερος συνολικός ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στο κάθετο οδικό τμήμα αυτού με κατεύθυνση προς την Ρούσσου Κούνδουρου. Σύμφωνα με τις μετρήσεις, είναι ίσος με **27 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ7.

Πίνακας 107 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ7. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	25	25	24	12	0	0	0	0	49	37
3+4	92	92	60	30	0	0	0	0	152	122
1+4	20	20	14	7	0	0	0	0	34	27
2+3	97	97	70	35	0	0	0	0	167	132

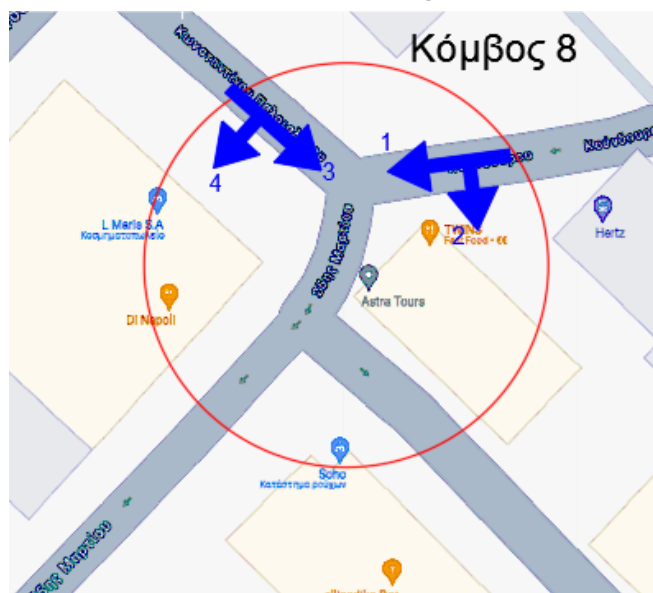
4.1.3.8 Κόμβος 8: Κουνδούρου – 25^{ης} Μαρτίου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου

Πίνακας 108 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 8

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Ο κόμβος 8, βρίσκεται στην διασταύρωση μεταξύ των οδών Κούνδουρου, Κων/νου Παλαιολόγου, 25^{ης} Μαρτίου και Μιχ. Σφακιανάκη ενώ ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **480 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο**, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος με κατεύθυνση από Κούνδουρου προς Κων/νου Παλαιολόγου και ισούται με **210 ΜΕΑ**. Ακολουθεί η κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος με κατεύθυνση από την Ακτή Κούνδουρου και την Ρούσου Κούνδουρου προς την Μιχ. Σφακιανάκη. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί σε **148 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Η **τρίτη σημαντικότερη κίνηση** του Κ7 είναι η στρέφουσα κίνηση 4, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος ο οποίος, κινούμενος επί της Κων/νου Παλαιολόγου προς την 25^{ης} Μαρτίου και έχει φόρτο ίσο με **82 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ο **χαμηλότερος φόρτος** μετρήθηκε στην κίνηση 2, όπου περιλαμβάνει τους κινούμενους από την Κούνδουρου προς την 25^{ης} Μαρτίου και ισούται με **40 ΜΕΑ την ώρα**.

Πίνακας 109 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	188	188	20	10	0	0	4	12	212	210	43,8%
Κίνηση: 2	25	25	30	15	0	0	0	0	55	40	8,3%
Κίνηση: 3	130	130	36	18	0	0	0	0	166	148	30,9%
Κίνηση: 4	65	65	33	17	0	0	0	0	98	82	17,0%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** Κούνδουρου, με κατεύθυνση από Λιμάνι προς Κων/νου Παλαιολόγου και 25^{ης} Μαρτίου (Κινήσεις 1+2). Ισούται με **250 ΜΕΑ** είναι ο **μεγαλύτερος φόρτος**. Ακολουθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος του οδικού τμήματος Κων/νου Παλαιολόγου, με κατεύθυνση από Ρούσσου Κούνδουρου και Ακτή Κούνδουρου προς Μιχ. Σφακιανάκη και 25^{ης} Μαρτίου (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με **230 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Ο **τρίτος σημαντικότερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Μιχ. Σφακιανάκη όπου περιλαμβάνει αποκλειστικά τους κινούμενους από Κων/νου Παλαιολόγου που δεν επέλεξαν να στρίψουν δεξιά στην 25^η Μαρτίου. Είναι ίσος με **210 ΜΕΑ**.

Οι **μικρότεροι συνολικά ωριαίοι φόρτοι** μετρήθηκαν στην οδικό τμήμα που οδηγεί στην 25^η Μαρτίου και στην κίνηση με κατεύθυνση από Λιμάνι προς Κων/νου Παλαιολόγου. Οι κυκλοφοριακοί αυτοί φόρτοι ισούται με **122 ΜΕΑ** και **148 ΜΕΑ**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ8.

Πίνακας 110 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ8. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ - ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ - ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	213	213	50	25	0	0	4	12	267	250
3+4	195	195	69	35	0	0	0	0	264	230
2+4	90	90	63	32	0	0	0	0	153	122
1	188	188	20	10	0	0	4	12	212	210
3	130	130	36	18	0	0	0	0	166	148

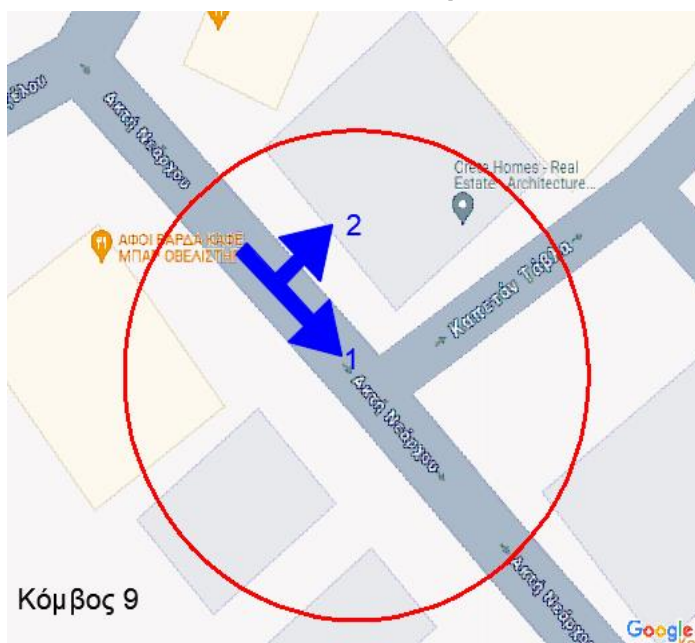
4.1.3.9 Κόμβος 9: Ακτή Νεάρχου – Καπετάν Τάβλα

Πίνακας 111 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 9

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K9 ο οποίος βρίσκεται στη διασταύρωση της οδού Καπετάν Τάβλα και Ακτή Νεάρχου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **170 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της Ακτής Νεάρχου. Ο εν λόγω φόρτος έχει το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου ΜΕΑ, **92,9%**.

Η κίνηση 2, δηλαδή ο κυκλοφοριακός φόρτος, ο οποίος δημιουργήθηκε από τους κινούμενους επί της Ακτής Νεάρχου που έστριψαν αριστερά προς την Καπετάν Τάβλα, παρουσιάζει πολύ μικρότερη διακύμανση. Το ποσοστό επί του συνόλου ΜΕΑ είναι ίσο με **7,1%** και ο φόρτος αντιστοιχεί σε 12 ΜΕΑ.

Πίνακας 112 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ9. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	145	145	120	60	0	0	0	0	265	205	91,9%
Κίνηση: 2	6	6	24	12	0	0	0	0	30	18	8,1%

Κατά την ώρα των μετρήσεων μετρήθηκαν επί του οδικού τμήματος Ακτή Νεάρχου στην διασταύρωση του κόμβου Κ9 υπήρχαν **170 ΜΕΑ ανά ώρα**. Από αυτό το σύνολο επέλεξαν την ευθεία κίνηση πολύ μεγαλύτερο ποσοστό οχημάτων ενώ το σύνολο που διάλεξε να κατευθυνθεί προς την Καπετάν Τάβλα ήταν πολύ μικρό και ίσο με 12 ΜΕΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ9.

Πίνακας 113 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ9. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ - ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ - ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	151	151	144	72	0	0	0	0	295	223
1	145	145	120	60	0	0	0	0	265	205
2	6	6	24	12	0	0	0	0	30	18

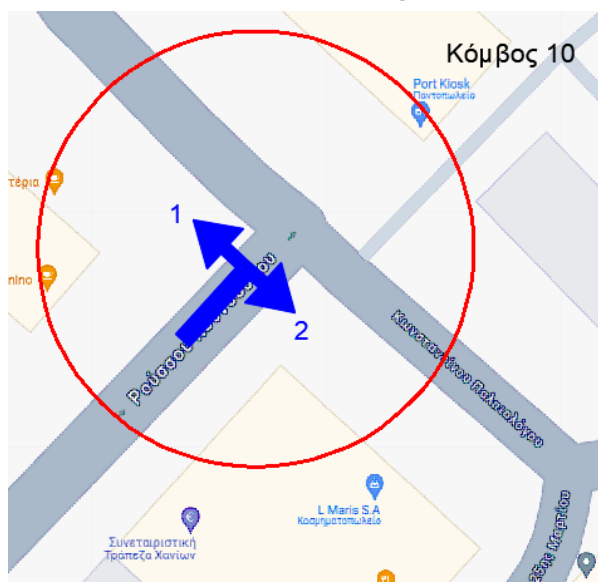
4.1.3.10 Κόμβος 10: Ρούσσου Κουνδούρου – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου

Πίνακας 114 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 10

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K10 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Ρούσσου Κούνδουρου και Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **450 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων της ομάδας μελέτης.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας αριστερά και οδηγείται στην Γέφυρα. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **60%** του συνόλου ΜΕΑ την ώρα των μετρήσεων στον K10.

Ακολουθεί με **μικρή διαφορά** η, Κίνηση 2 με **40%** επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που κατευθύνεται από την Ρούσσου Κούνδουρου προς την 25^η Μαρτίου. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με 180 ΜΕΑ.

Πίνακας 115 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	236	236	68	34	0	0	0	0	304	270	60,0%
Κίνηση: 2	144	144	56	28	4	8	0	0	204	180	40,0%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** που καταλήγει στην οδό Παλαιολόγου Κωνσταντίνου μέσω της Ρούσσου Κούνδουρου είναι **αρκετά υψηλός** και ισούται με **450 ΜΕΑ την ώρα**. Για τις ώρες που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις τα οχήματα βαριάς κυκλοφορίας επιλέγουν να κατευθυνθούν προς την 25^η Μαρτίου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ10.

Πίνακας 116 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ10. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)											
Διασταύρωση: ΡΟΥΣΣΟΥ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ											
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
1+2	380	380	124	62	4	8	0	0	508	450	
1	236	236	68	34	0	0	0	0	304	270	
2	144	144	56	28	4	8	0	0	204	180	

4.1.3.11 Κόμβος 11: Στρατηγού Πλαστήρα Νικολάου – Φιλελλήνων

Πίνακας 117 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 11

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K11 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Νικ. Πλαστήρα και Φιλελλήνων, ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **163 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία προς την Ρούσσου Κούνδουρου. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **95,7%** του συνόλου ΜΕΑ την ώρα του κόμβου K11.

Ακολουθούν με μεγάλη **διαφορά** οι κινήσεις 2 και 3, όπου με βάση την 2 η κατεύθυνση είναι από Φιλελλήνων προς Ρούσσου Κούνδουρου ενώ η κίνηση 3 οδηγεί στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **0 ΜΕΑ και 7 ΜΕΑ**, αντίστοιχα.

Πίνακας 118 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 2

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	104	104	88	44	4	8	0	0	196	156	95,7%
Κίνηση: 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Κίνηση: 3	7	7	0	0	0	0	0	0	7	7	4,3%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** παρατηρείται στο οδικό τμήμα που κατευθύνεται ο κινούμενος για την Ρούσσου Κούνδουρου και την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (Κίνηση 1+3) με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **163 ΜΕΑ την ώρα**. Ο **δεύτερος μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα Νικόλαου Πλαστήρα, με κατεύθυνση από τοπικές οδούς και Κνωσσού προς Ρούσσου Κούνδουρου (Κινήσεις 1+2) είναι ίσος με **156 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ11.

Πίνακας 119 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ11. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)											
Διασταύρωση: ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΠΛΑΣΤΗΡΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ - ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ											
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
1+2	274	274	96	48	4	8	0	0	374		330
1+3	291	291	88	44	4	8	0	0	383		343
3	23	23	0	0	0	0	0	0	23		23

4.1.3.12 Κόμβος 12: Ακτή Κούνδουρου – Κων/νου Παλαιολόγου

Πίνακας 120 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 12

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K12 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Ακτή Κούνδουρου και Κων/νου Παλαιολόγου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **493 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας αριστερά προς την Ακτή Κούνδουρου και οδηγεί σε έξοδο από το κέντρο της πόλης. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **80,4%**, ενώ η μέτρηση του σε ΜΕΑ είναι **396 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Ακολουθούν με **μικρή διαφορά μεταξύ τους οι κινήσεις 1 και 3**, οι οποίες έχουν **9,4%** και **10,2%** επί του συνολικού φόρτου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος από Ακτή Κούνδουρου προς Κων/νου Παλαιολόγου και Ακτή Κούνδουρου προς έξοδο πόλης και είναι ίσοι με 47 και 50, αντίστοιχα.

Πίνακας 121 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	22	22	25	13	0	0	4	12	51	47	9,4%
Κίνηση: 2	327	327	122	61	4	8	0	0	453	396	80,4%
Κίνηση: 3	30	30	8	4	8	16	0	0	46	50	10,2%

Ο **μεγαλύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα με κατεύθυνση την Ακτή Κούνδουρου (Κινήσεις 1+2) ισούται με **443 ΜΕΑ ανά ώρα**. Ακολουθεί η κίνηση 2 με **αρκετά υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο** και το οδικό τμήμα από Ακτή Κούνδουρου προς Γέφυρα, με κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **396 ΜΕΑ**. Ο **τρίτος συνολικός ωριαίος φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα με κατεύθυνση από Ακτή Κούνδουρου προς την Γέφυρα ίσος με **97 ΜΕΑ**, ενώ ο **μικρότερος** μετρήθηκε στους κινούμενους από την Ακτή Κούνδουρου προς την Κων/νου Παλαιολόγου και ισούται με **50 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ12.



Πίνακας 122 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ12. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΑΚΤΗ ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	349	349	147	74	4	8	4	12	504	443
1+3	52	52	33	17	8	16	4	12	97	97
2	327	327	122	61	4	8	0	0	453	396
3	30	30	8	4	8	16	0	0	46	50

4.1.3.13 Κόμβος 13: Θεμιστοκλέους

Πίνακας 123 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 13

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο K13 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της Θεμιστοκλέους με την είσοδο προς το Λιμάνι του Αγίου Νικολάου, ο συνολικός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **284 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας ευθεία πορεία επί της Ακτής Θεμιστοκλέους κατευθυνόμενος προς την Γέφυρα. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο **78,5%** του συνόλου.

Ακολουθεί με **μεγάλη διαφορά** ακολουθούν οι κινήσεις 2 και 3, οι οποίες περιλαμβάνουν την είσοδο και την έξοδο από το Λιμάνι του Αγίου Νικολάου, οι οποίες έχουν κυκλοφοριακό φόρτο ίσο με **34 ΜΕΑ** και **27 ΜΕΑ την ώρα**.

Πίνακας 124 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	202	202	42	21	0	0	0	0	244	223	78,5%
Κίνηση: 2	34	34	0	0	0	0	0	0	34	34	12,0%
Κίνηση: 3	27	27	0	0	0	0	0	0	27	27	9,5%

Ο **πρώτος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα από Ακτή Θεμιστοκλέους και καταλήγει στο Λιμάνι (Κινήσεις 1+2) είναι ο μεγαλύτερος και ισούται με **257 ΜΕΑ την ώρα**. Ο **δεύτερος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** μετρήθηκε στο οδικό τμήμα που οδηγεί από την Θεμιστοκλέους προς την Γέφυρα (Κινήσεις 1+3) και ισούται με **250 ΜΕΑ ανά ώρα**. Και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνεται από την κίνηση 1 που κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό ΜΕΑ για τον κόμβο 13.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ13.

Πίνακας 125 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ13. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+3	310	310	42	21	0	0	0	0	352	331
1+2	302	302	42	21	0	0	0	0	344	323
1	287	287	42	21	0	0	0	0	329	308
2	15	15	0	0	0	0	0	0	15	15
3	23	23	0	0	0	0	0	0	23	23

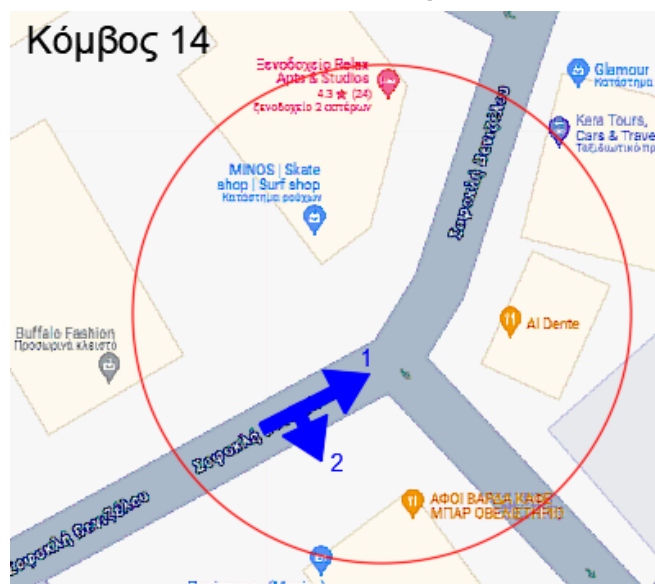
4.1.3.14 Κόμβος 14: Σοφοκλή Βενιζέλου – Ακτή Νεάρχου

Πίνακας 126 Εικονική απεικόνιση Κόμβου 14

Δορυφορική Απεικόνιση Κόμβου



Σκαρίφημα Κόμβου με επισήμανση των επιτρεπόμενων κινήσεων



Όσον αφορά τον κόμβο Κ14 ο οποίος βρίσκεται στη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση μεταξύ των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου και Ακτή Νεάρχου, ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος είναι ίσος με **608 ΜΕΑ την ώρα**, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Η κίνηση με τον **μεγαλύτερο ποσοστιαίο κυκλοφοριακό φόρτο** επί του συνόλου, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί, είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που διασχίζει τον κόμβο συνεχίζοντας **ευθεία πορεία** επί της οδού Σοφοκλή Βενιζέλου. Ο εν λόγω φόρτος αντιστοιχεί στο 72% του συνόλου, **438 ΜΕΑ την ώρα**.

Ακολουθεί η κίνηση 2 με 28% επί του συνόλου, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που στρίβει δεξιά προς την Ακτή Νεάρχου **170 ΜΕΑ ανά ώρα**.

Πίνακας 127 Κυκλοφοριακός φόρτος στρεφουσών κινήσεων στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ)											
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00											
	ΙΧ, ΤΑΞΙ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου επί των συνολικών ΜΕΑ
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1	314	314	232	116	4	8	0	0	550	438	72,0%
Κίνηση: 2	164	164	12	6	0	0	0	0	176	170	28,0%

Ο **ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος** του κόμβου 14 είναι ίσος με **608 ΜΕΑ την ώρα**, ο οποίος σχηματίζεται στο μεγαλύτερο μέρος του από την κίνηση 1, η οποία δημιουργείται από τους κινούμενους με ευθεία κίνηση κατευθυνόμενοι προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για όλα τα εξεταζόμενα οδικά τμήματα του κόμβου Κ14.

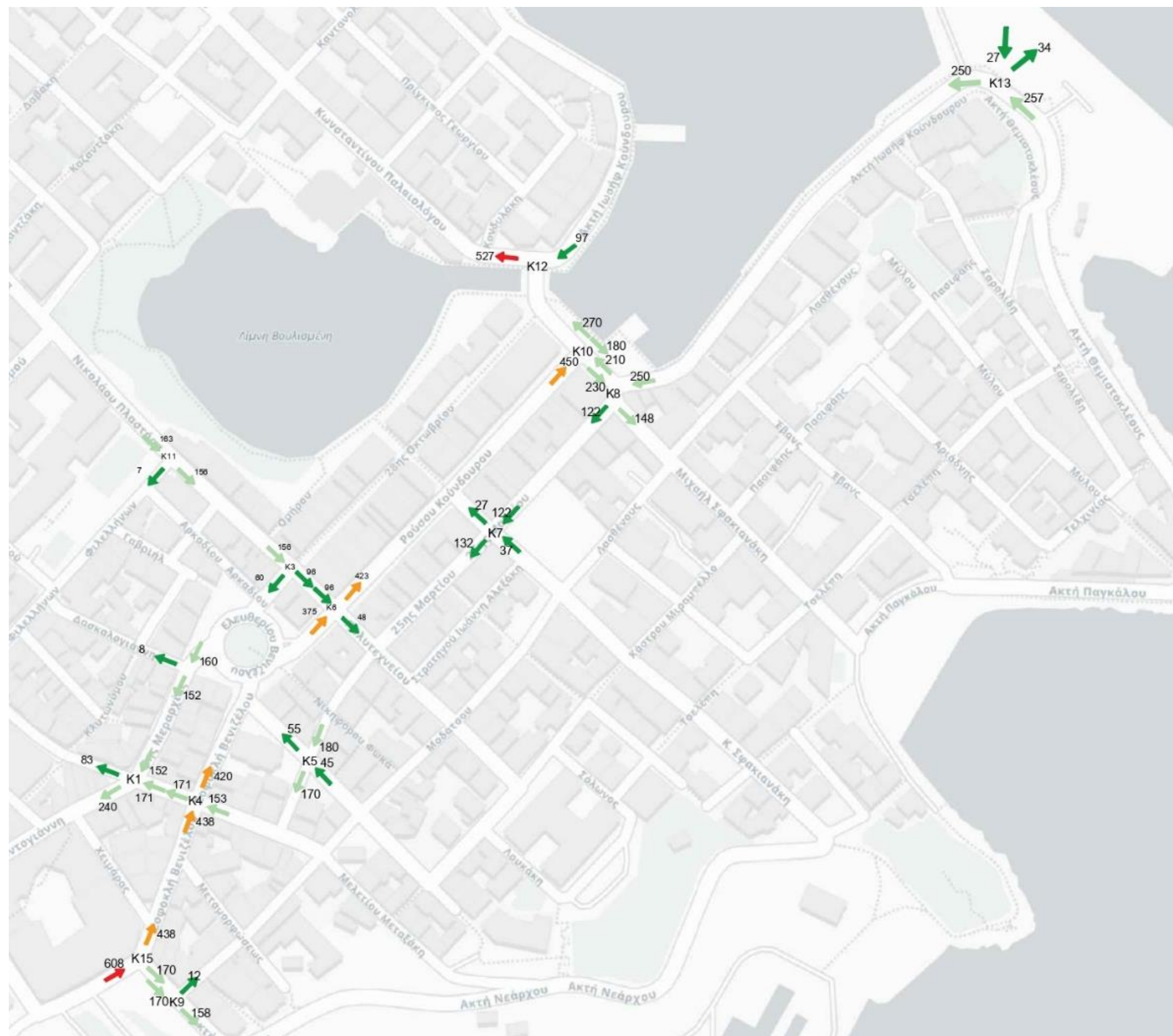
Πίνακας 128 Κυκλοφοριακός φόρτος ανά οδικό τμήμα και ανά τύπο οχήματος, με υπολογισμό ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας στον Κόμβο Κ14. Λεπτομέρεια 3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)										
Διασταύρωση: ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ										
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 20.04.24, 13:00 – 14:00										
ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ
1+2	478	478	244	122	4	8	0	0	726	608
1	314	314	232	116	4	8	0	0	550	438
2	164	164	12	6	0	0	0	0	176	170

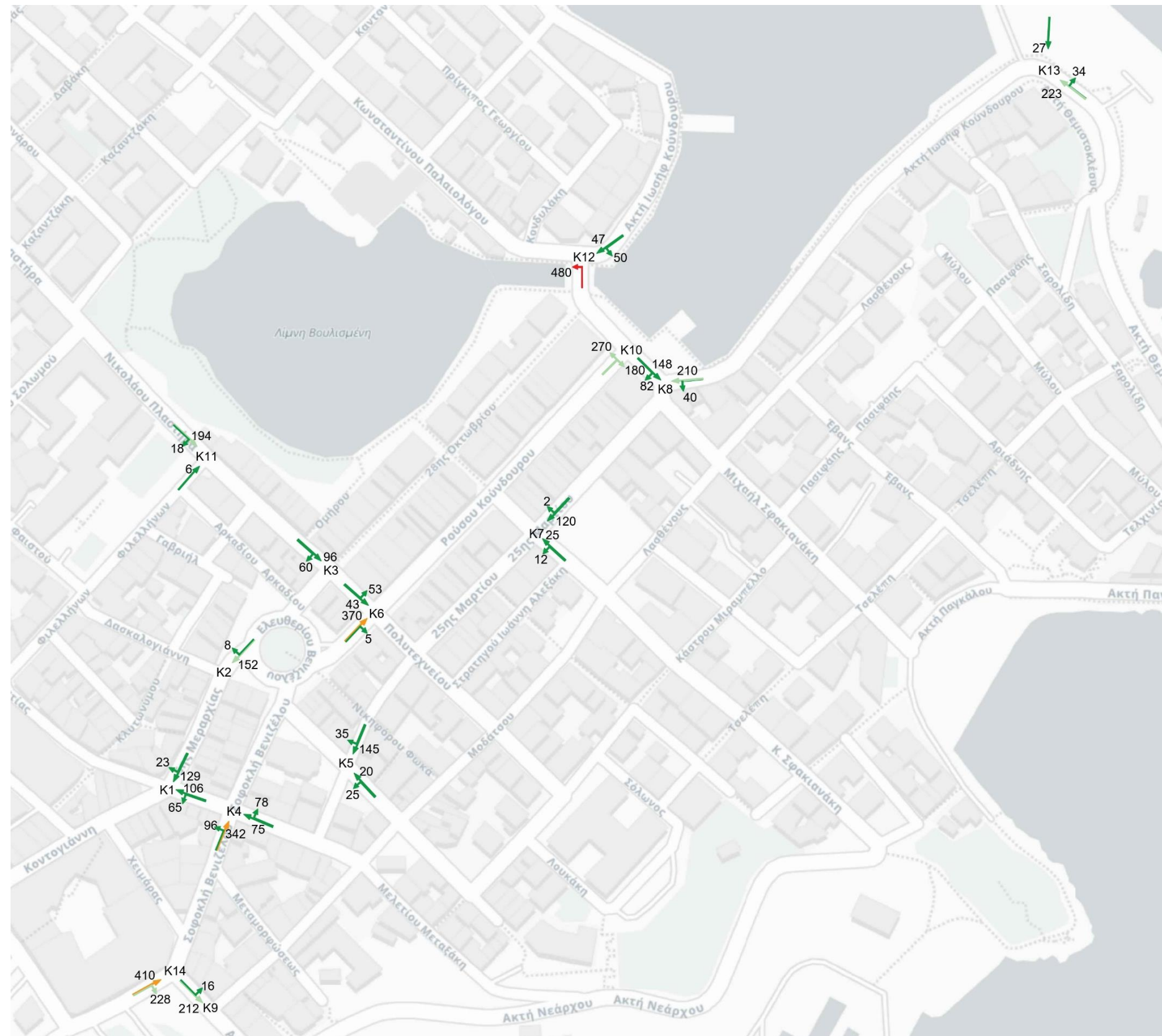


Ακολουθεί χαρτογραφική απεικόνιση των αριθμητικών αποτελεσμάτων των στρεφουσών κινήσεων που μετρήθηκαν. Πιο συγκεκριμένα:

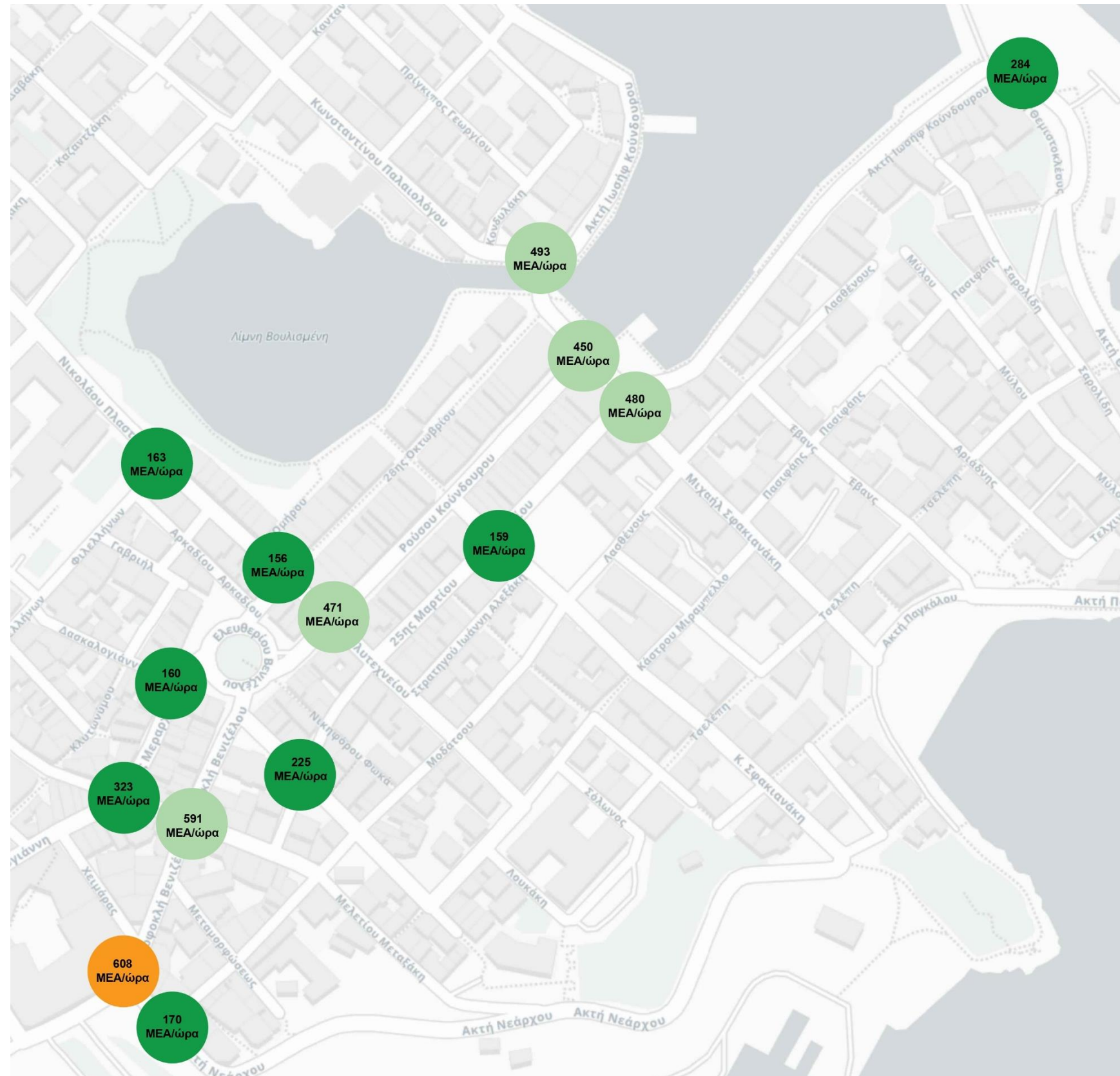
4. Χάρτης 1: περιλαμβάνει την απεικόνιση των συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους
5. Χάρτης 2: περιλαμβάνει τους κυκλοφοριακούς φόρτους κάθε κίνησης για κάθε φόρτο
6. Χάρτης 3: περιλαμβάνει τους συνολικούς κυκλοφοριακούς φόρτους που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο



Εικόνα 21 Χάρτης συγκεντρωτικών κυκλοφοριακών φόρτων των διασταυρούμενων οδών στους κόμβους. Λεπτομέρεια 3

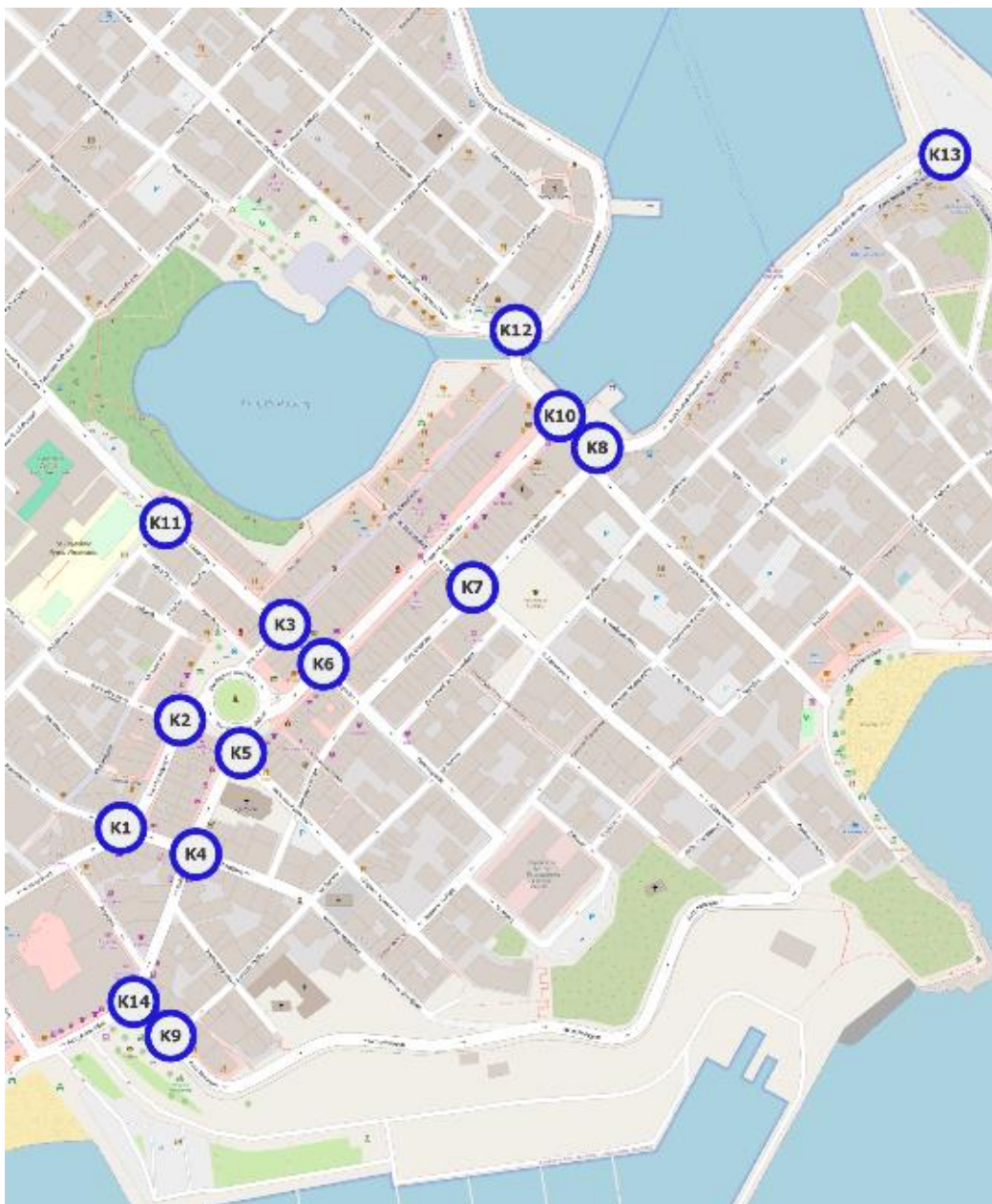


Εικόνα 22 Χάρτης κυκλοφοριακών φόρτων κάθε κίνησης κάθε κόμβου. Λεπτομέρεια 3



Εικόνα 23 Χάρτης συνολικών κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν σε κάθε κόμβο. Λεπτομέρεια 3

4.2 Σύνοψη μετρήσεων κυκλοφορίας οχημάτων στους κόμβους



Εικόνα 24 Απεικόνιση κόμβων που μετρήθηκαν

▪ Κόμβος 1

Σύμφωνα με τις τρεις διαφορετικές ώρες μετρήσεων, που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο 1, η κίνηση με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η κίνηση 1, δηλαδή οι κινούμενοι επί της οδού Μεραρχίας ερχόμενοι από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Παρατηρείται ότι η μεγαλύτερη τιμή της μετρήθηκε την **Παρασκευή στο διάστημα 20:00 – 21:00**. Η κίνηση 2 παρουσιάζει μια **μικρή αύξηση** στη δεύτερη μέτρηση, δηλαδή υπήρχε περισσότερη κίνηση οχημάτων από την Μεταξάκη προς την Κοντογιάννη ωστόσο στη τρίτη μέτρηση παρουσιάζει όμοια εικόνα με την 1^η μέτρηση να έχει αρκετά χαμηλό φόρτο. Η κίνηση 3 παρουσιάζει μια **σταδιακή αύξηση** καθόλη την διάρκεια των μετρήσεων ενώ αντίθετα η κίνηση 4 εμφανίζει μια σταθερή πτώση συγκριτικά μεταξύ των ωρών που έγιναν οι μετρήσεις.

Γενικότερα υπάρχει **έντονη κίνηση** προς την οδό Κοντογιάννη, δηλαδή τα περισσότερα οχήματα τις ώρες μετρήσεις επιλέγουν την συγκεκριμένη οδό για να φύγουν από το κέντρο της πόλης και οι περισσότεροι προέρχονται από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Πίνακας 129 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 1

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	206 ΜΕΑ / ώρα	222 ΜΕΑ / ώρα	129 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	28 ΜΕΑ / ώρα	57 ΜΕΑ / ώρα	23 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 3	59 ΜΕΑ / ώρα	87 ΜΕΑ / ώρα	106 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 4	165 ΜΕΑ / ώρα	150 ΜΕΑ / ώρα	65 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 2

Σύμφωνα με τις μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο 2 η κίνηση 1 έχει **αρκετά φορτωμένη κίνηση**, η οποία μεταξύ δύο πρώτων μετρήσεων έχει **σταθερή διακύμανση** ενώ στην τρίτη μέτρηση έχει αρκετά μικρότερη διακύμανση που φτάνει σχεδόν τα 100 ΜΕΑ. Μια παρόμοια εικόνα δημιουργείται και στην κίνηση 2, όπου στην διάρκεια των μετρήσεων την Παρασκευή νωρίς το απόγευμα και το Σάββατο το μεσημέρι έχει **πολύ χαμηλό φόρτο** ενώ την Παρασκευή αργά το βράδυ παρουσιάζει μια αισθητή αύξηση.



Γενικότερα το μεγαλύτερο μέρος των οχημάτων καθόλη την διάρκεια των μετρήσεων επιλέγει να κινηθεί από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς την Μεραρχίας και να συνεχίσει ευθεία κίνηση προς την έξοδο του κέντρου.

Πίνακας 130 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 2

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	234 ΜΕΑ / ώρα	279 ΜΕΑ / ώρα	152 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	16 ΜΕΑ / ώρα	59 ΜΕΑ / ώρα	8 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 3

Στον κόμβο 3 τα ποσοστά των κινούμενων οχημάτων μεταξύ των επιτρεπόμενων κινήσεων παρουσιάζουν όμοια διακύμανση. Ειδικότερα, στις μετρήσεις της Παρασκευής νωρίς το απόγευμα και οι δύο κινήσεις έχουν **αρκετά χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο**, κάτι το οποίο όσο περνάει η ώρα αλλάζει και αυξάνεται σε λογικά πλαίσια. Αντίθετα στις μετρήσεις του Σαββάτου στο διάστημα 13:00 με 14:00, υπάρχει αρκετά **χαμηλή διακύμανση** του κυκλοφοριακού φόρτου.

Γενικά, υπάρχει μέτρια προς χαμηλή κίνηση επί της οδού Πλαστήρα είτε ο ενδιαφερόμενος επιλέγει να κατευθυνθεί προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου είτε να συνεχίσει την πορεία του προς την Ρούσσου Κούνδουρου ή την Ηρώων Πολυτεχνείου.

Πίνακας 131 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 3

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	118 ΜΕΑ / ώρα	201 ΜΕΑ / ώρα	96 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	82 ΜΕΑ / ώρα	129 ΜΕΑ / ώρα	60 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 4

Σύμφωνα με τις μετρήσεις η επιτρεπόμενη κίνηση 1 παρουσιάζει μια **σταδιακή αύξηση** μεταξύ των μετρήσεων. Δηλαδή την Παρασκευή όσο περνάει η ώρα υπάρχει μεγαλύτερη θέληση για μετακίνηση προς το κέντρο της πόλης και το ίδιο ισχύει και για το Σάββατο το μεσημέρι.



Η κίνηση 2 σε όλες τις μετρήσεις έχει **αρκετά χαμηλό φόρτο** και παρουσιάζει μια σταδιακή μείωση. Πιο συγκεκριμένα μεταξύ των ωρών νωρίς το απόγευμα και αργά το απόγευμα την Παρασκευή υπάρχει μείωση μεγαλύτερη από 10 ΜΕΑ ανά ώρα ενώ το Σάββατο μεσημέρι υπάρχει ακόμα μεγαλύτερη μείωση στην συγκεκριμένη κίνηση. Η κίνηση 3 έχει μια **σταθερή διακύμανση** μεταξύ των μετρήσεων και γενικότερα ο φόρτος είναι μέτριος προς χαμηλός. Η κίνηση 4 έχει μια **σταδιακή αύξηση** στη δεύτερη μέτρηση ωστόσο παραμένει σε χαμηλά επίπεδα.

Πίνακας 132 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 4

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	325 ΜΕΑ / ώρα	368 ΜΕΑ / ώρα	399 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	85 ΜΕΑ / ώρα	72 ΜΕΑ / ώρα	39 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 3	139 ΜΕΑ / ώρα	165 ΜΕΑ / ώρα	132 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 4	29 ΜΕΑ / ώρα	55 ΜΕΑ / ώρα	21 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 5

Στον κόμβο 5 παρουσιάζεται **αρκετά χαμηλός κυκλοφοριακός φόρτος** σε όλα τις ώρες των μετρήσεων. Η κίνηση 1 παρουσιάζει μια **πτωτική πορεία** και γενικά είναι λίγο το ποσοστό των οχημάτων που επιλέγουν να κινηθούν προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Η κίνηση 2 έχει μια **σταθερή πορεία** μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης ώρας των μετρήσεων ενώ μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης υπάρχει σταδιακή αύξηση κατά σχεδόν 20 ΜΕΑ. Η κίνηση 3 είναι **σταθερή** και παρουσιάζει χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο ενώ η κίνηση 4 την Παρασκευή το απόγευμα έχει πολύ **μεγαλύτερο φόρτο** συγκριτικά με το Σάββατο το μεσημέρι.

Πίνακας 133 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 5

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	79 ΜΕΑ / ώρα	44 ΜΕΑ / ώρα	20 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	10 ΜΕΑ / ώρα	28 ΜΕΑ / ώρα	25 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 3	142 ΜΕΑ / ώρα	168 ΜΕΑ / ώρα	145 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 4	105 ΜΕΑ / ώρα	108 ΜΕΑ / ώρα	35 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 6

Η κίνηση 1 έχει **αρκετά χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο** όλες τις ώρες που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις και σταθερή διακύμανση την Παρασκευή ενώ το Σάββατο έντονη πτώση. Η κίνηση 2 την Παρασκευή αργά το απόγευμα εμφανίζει την **μεγαλύτερη τιμή** της και είναι σχεδόν διπλάσια από τις υπόλοιπες ώρες μετρήσεων. Η κίνηση 3 έχει **σταδιακή αύξηση** με την μέγιστη τιμή να έχει μετρηθεί το Σάββατο με μέτριο κυκλοφοριακό φόρτο. Η κίνηση 4 είναι **αρκετά χαμηλή**, γενικότερα την Παρασκευή νωρίς το απόγευμα έχει την υψηλότερη τιμή φόρτου ενώ τις υπόλοιπες ώρες είναι πολύ χαμηλός και σχεδόν έχει υποδιπλασιαστεί.

Πίνακας 134 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 6

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	36 MEA / ώρα	36 MEA / ώρα	18 MEA / ώρα
Κίνηση 2	82 MEA / ώρα	165 MEA / ώρα	78 MEA / ώρα
Κίνηση 3	296 MEA / ώρα	338 MEA / ώρα	345 MEA / ώρα
Κίνηση 4	74 MEA / ώρα	24 MEA / ώρα	30 MEA / ώρα

▪ Κόμβος 7

Σύμφωνα με τις μετρήσεις στο Κόμβο 7, η κίνηση 1 η πρώτη και η δεύτερη μέτρηση δείχνουν μια **σχετική σταθερότητα** με μικρές διακυμάνσεις. Η τρίτη μέτρηση παρουσιάζει μια **απότομη πτώση**, γεγονός που μπορεί να σημαίνει ότι υπήρξαν πολύ λιγότερα οχήματα που επέλεξαν να κινηθούν προς την 25^η Μαρτίου. Στην κίνηση 2 από την πρώτη στη δεύτερη μέτρηση υπάρχει **διπλασιασμός των MEA**, δηλαδή όσο πέρανε η ώρα υπήρχε μεγαλύτερη κίνηση προς την οδό Κοζύρη. Η τρίτη μέτρηση (12 MEA / ώρα) είναι **σημαντικά χαμηλότερη** από τη δεύτερη (44 MEA / ώρα) και πιο συγκεκριμένα αυτό αντιστοιχεί σε μείωση κατά 32 MEA / ώρα. Στην κίνηση 3 από την πρώτη στη δεύτερη μέτρηση παρατηρείται **αύξηση** κατά 57 MEA ανά ώρα συνεπώς περισσότερη κίνηση οχημάτων επί της 25^{ης} Μαρτίου, με το περάσματα της ώρας. Αντίθετα στην τρίτη μέτρηση υπάρχει **μείωση** σχεδόν 52 MEA ανά ώρα. Η κίνηση 4 έχει σε όλες τις μετρήσεις **μηδενικό** σχεδόν κυκλοφοριακό φόρτο.



Πίνακας 135 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 7

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	54 MEA / ώρα	56 MEA / ώρα	25 MEA / ώρα
Κίνηση 2	22 MEA / ώρα	44 MEA / ώρα	12 MEA / ώρα
Κίνηση 3	115 MEA / ώρα	172 MEA / ώρα	120 MEA / ώρα
Κίνηση 4	0 MEA / ώρα	4 MEA / ώρα	2 MEA / ώρα

▪ Κόμβος 8

Στην κίνηση 1 από την πρώτη ώρα μέτρησης στην δεύτερη υπάρχει μια **ελαφριά μείωση** κατά 18 MEA ανά ώρα ωστόσο ο φόρτος είναι μέτριος και η μείωση συνεχίζεται και στην τρίτη μέτρηση με διαφορά από την δεύτερη 45 MEA ανά ώρα. Άρα υπάρχει **μείωση** της κίνηση προς την Παλαιολόγου από Λιμάνι μεταξύ των ωρών μετρήσεις την Παρασκευή και συγκριτικά με το Σάββατο το μεσημέρι. Στην κίνηση 2 υπάρχει μια αρχική **αύξηση** από την πρώτη στη δεύτερη μέτρηση, ακολουθούμενη από μια σημαντική **πτώση** στην τρίτη μέτρηση. Η κυκλοφορία φαίνεται να είναι **ασταθής** ωστόσο ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι αρκετά χαμηλός. Στην κίνηση 3 υπάρχει **αύξηση** από την πρώτη στην δεύτερη κίνηση κατά 45 MEA ανά ώρα ενώ αντίθετα η τρίτη κίνηση δείχνει **αισθητή μείωση** του κυκλοφοριακού φόρτου που ξεπερνά τα 100 MEA ανά ώρα. Στην κίνηση 4 παρατηρείται μια αρχική **αύξηση** από την πρώτη στη δεύτερη μέτρηση, ακολουθούμενη από μια **μείωση** στην τρίτη μέτρηση, η οποία όμως παραμένει υψηλότερος ο κυκλοφοριακός φόρτος από την πρώτη μέτρηση. Η διακύμανση γενικότερα είναι χαμηλή και δεν υπάρχει τόσο θελήσει των κινούμενων οχημάτων να κατευθυνθούν από την Κων/νου Παλαιολόγου προς την 25^η Μαρτίου.

Πίνακας 136 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 8

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	273 MEA / ώρα	255 MEA / ώρα	210 MEA / ώρα
Κίνηση 2	50 MEA / ώρα	76 MEA / ώρα	40 MEA / ώρα
Κίνηση 3	215 MEA / ώρα	260 MEA / ώρα	148 MEA / ώρα
Κίνηση 4	65 MEA / ώρα	100 MEA / ώρα	82 MEA / ώρα

▪ Κόμβος 9

Σύμφωνα με τις μετρήσεις στον κόμβο 9 στην κίνηση 1 δηλαδή σε αυτούς που κατευθύνονται στην Ακτή Νεάρχου υπάρχει μια συνεχής **πτωτική πορεία** από την πρώτη στη δεύτερη και από τη δεύτερη στην τρίτη μέτρηση. Οι τιμές δείχνουν μια σταδιακή μείωση, υποδεικνύοντας πιθανώς ότι ειδικότερα ότι δεν υπάρχει έντονη ζήτηση κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση αργά το απόγευμα και τα το μεσημέρι. Στην κίνηση 2 υπάρχει μια **χαμηλή και σταθερή διακύμανση** του κυκλοφοριακού φόρτου.

Πίνακας 137 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 9

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	242 ΜΕΑ / ώρα	205 ΜΕΑ / ώρα	158 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	16 ΜΕΑ / ώρα	18 ΜΕΑ / ώρα	12 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 10

Η κίνηση 1, δηλαδή η κίνηση που έχει κατεύθυνση τη Γέφυρα και την Λίμνη Βουλισμένη παρουσιάζει **αύξηση** από την πρώτη στη δεύτερη μέτρηση κατά 87 ΜΕΑ ανά ώρα, δηλαδή υπάρχει **αρκετά υψηλό ποσοστό** οχημάτων που επιθυμούν να κατευθυνθούν σε έξοδο από το κέντρο της πόλης. Αντίθετα από την δεύτερη στην τρίτη μέτρηση υπάρχει **μείωση** κατά 55 ΜΕΑ ανά ώρα, ωστόσο ο κυκλοφοριακός φόρτος παραμένει υψηλός, αλλά υπάρχει λιγότερη κίνηση πιθανόν λόγω ημέρας μη εργάσιμης. Παρόμοια εικόνα παρουσιάζεται και στην κίνηση 2, δηλαδή αυτοί που επιθυμούν να κατευθυνθούν προς το Λιμάνι και την 25^η Μαρτίου. Υπάρχει αρχικά αύξηση μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης μέτρησης ωστόσο η τρίτη μέτρηση αριθμητικά είναι πού μικρότερη, δηλαδή έχει μικρότερη ζήτηση.

Πίνακας 138 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 10

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	238 ΜΕΑ / ώρα	325 ΜΕΑ / ώρα	270 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	196 ΜΕΑ / ώρα	238 ΜΕΑ / ώρα	180 ΜΕΑ / ώρα



▪ Κόμβος 11

Η κίνηση 1 έχει ασταθή διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου, δηλαδή μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης κίνησης υπάρχει έντονη **αύξηση** στα οχήματα που κινούνται επί της οδού Πλαστήρας και συνεχίζουν ευθεία κίνηση ενώ αντίθετα μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης μέτρησης υπάρχει **αισθητή μείωση** και ο κυκλοφοριακός φόρτος παίρνει την μικρότερη τιμή του. Η κίνηση 2 και 3 έχουν πολύ μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους και εμφανίζουν **σταθερές διακυμάνσεις**.

Πίνακας 139 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 11

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	194 ΜΕΑ / ώρα	320 ΜΕΑ / ώρα	156 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	6 ΜΕΑ / ώρα	10 ΜΕΑ / ώρα	0 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 3	18 ΜΕΑ / ώρα	23 ΜΕΑ / ώρα	7 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 12

Η κίνηση 1 έχει **ασταθή διακύμανση** μεταξύ των μετρήσεων. Αρχικά μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης μέτρησης υπάρχει αύξηση κατά 20 ΜΕΑ σχεδόν, άρα περισσότερα οχήματα κινούνται αργά το απόγευμα προς την συγκεκριμένη κατεύθυνση συγκριτικά με νωρίς το απόγευμα. Μεταξύ ωστόσο της δεύτερης και της τρίτης μέτρησης υπάρχει μείωση παραπάνω από τα διπλάσια ΜΕΑ, πιθανό λόγω ημέρας η κίνηση αυτή να μην έχει τόσο κίνηση σύμφωνα με τα αποτελέσματα της τρίτης μέτρησης. Η κίνηση 2 έχει **σταθερή διακύμανση** γενικότερα μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης μέτρησης και κυκλοφοριακός φόρτος παραμένει υψηλός για τα οχήματα που κατευθύνεται από την Κων/νου Παλαιολόγου προς τη Γέφυρα και την Λίμνη Βουλισμένη καταλήγοντας σε οδό που οδηγεί σε έξοδο από την πόλη. Ωστόσο η τρίτη μέτρηση είναι αρκετά πιο χαμηλά όσο αναφορά τον κυκλοφοριακό φόρτο, ο οποίος παραμένει υψηλός. Η κίνηση 3 έχει μια παρόμοια εικόνα με την κίνηση 1 με **αρχική αύξηση** και στο τέλος **μείωση** στην Τρίτη μέτρηση. Δηλαδή σε ώρα αργά το απόγευμα εργάσιμης ημέρας τα οχήματα που μπαίνουν στο κέντρο από την Ακτή Κούνδουρου και δεν συνεχίζουν αριστερά στην Γέφυρα είναι σχεδόν διπλάσια από αυτά που έχουν την ίδια κατεύθυνση ωστόσο σε χρονικό διάστημα μη εργάσιμης και μεσημέρι.

Πίνακας 140 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 12

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	88 ΜΕΑ / ώρα	108 ΜΕΑ / ώρα	47 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	511 ΜΕΑ / ώρα	580 ΜΕΑ / ώρα	396 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 3	86 ΜΕΑ / ώρα	122 ΜΕΑ / ώρα	50 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 13

Η κίνηση 1 παρουσιάζει **αύξηση** μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης μέτρησης ωστόσο είναι πολύ μικρή ενώ μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης μέτρησης υπάρχει **αισθητή μείωση** σχεδόν 100 ΜΕΑ ανά ώρα. Δηλαδή η Ακτή Θεμιστοκλέους είναι πιο επιβαρυνμένη εργάσιμες μέρες από την κίνηση των οχημάτων. Παρόμοια με την κίνηση 1, η κίνηση 2 με **πολύ μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο** έχει ίδιες σχεδόν τιμές μεταξύ της πρώτης και της τρίτης μέτρησης ενώ η δεύτερη μέτρηση είναι πιο μικρή από όλες, δηλαδή εισέρχονται πολύ λιγότερα άτομα στο λιμάνι πιθανό λόγω ώρας. Η κίνηση 3 έχει αρκετά χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο και **σταθερή διακύμανση** μεταξύ των μετρήσεων.

Πίνακας 141 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 13

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	299 ΜΕΑ / ώρα	308 ΜΕΑ / ώρα	223 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	36 ΜΕΑ / ώρα	15 ΜΕΑ / ώρα	34 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 3	24 ΜΕΑ / ώρα	23 ΜΕΑ / ώρα	27 ΜΕΑ / ώρα

▪ Κόμβος 14

Η κίνηση 1 έχει **μέτριο προς υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο** ωστόσο παρουσιάζει σταθερή διακύμανση καθόλη την διάρκεια των μετρήσεων. Πιο συγκεκριμένα διακρίνεται αύξηση μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης ώρας μέτρησης και μείωση μεταξύ της τρίτης και της δεύτερης. Η κίνηση 2 έχει **σταδιακή μείωση** με βάση της μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν, με την πρώτη μέτρηση, δηλαδή νωρίς το απόγευμα να παίρνει την μεγαλύτερη τιμή ο κυκλοφοριακός φόρτος ενώ αργά το



απόγευμα εργάσιμης μέρας και μεσημέρι μη εργάσιμης μέρας οι τιμές του είναι πολύ μικρότερες και κυμαίνονται σε φυσιολογικά όρια.

Πίνακας 142 Συγκριτικός πίνακας για όλες τις κινήσεις του Κόμβου 14

Ημερομηνία	Παρασκευή 18:00 – 19:00	Παρασκευή 20:00 – 21:00	Σάββατο 13:00 – 14:00
Κίνηση 1	410 ΜΕΑ / ώρα	440 ΜΕΑ / ώρα	438 ΜΕΑ / ώρα
Κίνηση 2	258 ΜΕΑ / ώρα	223 ΜΕΑ / ώρα	170 ΜΕΑ / ώρα

4.3 Καταγραφή κίνησης πεζών επί της Ρούσσου Κούνδουρου

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων που αναλύθηκαν παραπάνω με στόχο την μελέτη των κυκλοφοριακών φόρτων στην περιοχή μελέτης, πραγματοποιήθηκε και μέτρηση της κίνησης των πεζών στην οδό Ρούσσου Κούνδουρου.

Τονίζεται ότι η οδός αυτή λειτουργεί ως **σημαντικός άξονας σύνδεσης** μεταξύ της Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου και του κεντρικού πυρήνα της περιοχής, περιλαμβάνοντας τις περιοχές του Λιμανιού και της Λίμνης Βουλισμένης - Γέφυρα, και εξυπηρετεί ως κύρια οδός πρόσβασης από τις εισόδους της πόλης προς το κεντρικό τμήμα της. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν μεσημεριανή ώρα του Σαββάτου, διάρκειας μίας ώρας, με σκοπό να ανιχνευθούν τα άτομα που χρησιμοποιούν τη συγκεκριμένη οδό και προς ποια κατεύθυνση εκδηλώνουν ενδιαφέρον να κινηθούν. Ακολουθεί αναλυτικός πίνακας, στο οποίο παρουσιάζονται τα αριθμητικά δεδομένα των μετρήσεων της κίνησης των πεζών επί την οδό Ρούσσου Κούνδουρου.

Πίνακας 143 Μετρήσεις πεζών επί της Ρούσσου Κούνδουρου

Κατεύθυνση	Πλευρά Μέτρησης	Αριθμός Πεζών ανά ώρα
Από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς Παραλιακό τμήμα	Δεξιά πλευρά	128
Από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς Παραλιακό τμήμα	Αριστερή πλευρά	80
Από Παραλιακό τμήμα προς Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου	Δεξιά πλευρά	92
Από Παραλιακό τμήμα προς Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου	Αριστερή πλευρά	112



Μέσω του παραπάνω πίνακα, παρατηρείται ότι υπάρχει ένας **σημαντικός αριθμός πεζών** που επιθυμούν να μετακινηθούν από τη μία πλευρά της οδού στην άλλη. Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια της μίας ώρας παρατηρείται ότι ο συνολικός αριθμός των πεζών ανέρχεται σε **412 άτομα**, ανεξαρτήτως ηλικίας. Η μετακίνηση από την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου προς το παραλιακό τμήμα και αντίστροφα φαίνεται να είναι παρόμοια, με **208 άτομα** που κατευθύνονται προς το παραλιακό τμήμα και **204 άτομα** που κινούνται προς την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Είναι σημαντικό σε μια τέτοια περίπτωση να διευκολύνεται και να διασφαλίζεται η κίνηση των πεζών, δημιουργώντας ένα περιβάλλον για ασφαλές και εύκολο περπάτημα.



5 Καταγραφή προβλημάτων και διατύπωση προτάσεων βελτίωσης

Η αύξηση της τουριστικής κίνησης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες είναι κάτι πολύ σύννηθες σε πολλές ελληνικές πόλεις, και συνήθως επιφέρει εκτεταμένες αλλαγές στα κυκλοφοριακά τους χαρακτηριστικά. Τα κυριότερα προβλήματα που παρουσιάζονται είναι η αύξηση του αριθμού των οχημάτων στους δρόμους, προκαλώντας **εντονότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση** και **αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων**. Επιπλέον, τα **προβλήματα στάθμευσης** επιδεινώνονται, καθώς οι τουρίστες αναζητούν χώρους στάθμευσης στις πιο κεντρικές περιοχές της πόλης, προκαλώντας αφενός έλλειψη θέσεων για τους κατοίκους αφετέρου κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω παράνομης πολλές φορές στάθμευσης. Επιπλέον, η **προσβασιμότητα** σε σημαντικά σημεία της πόλης επηρεάζεται, καθώς οι κυκλοφοριακές συνθήκες καθίστανται πιο περίπλοκες και χρονοβόρες λόγω του μεγάλου όγκου των οχημάτων και των πεζών. Συνολικά, η αύξηση του τουρισμού καθώς και η ομαλή κίνηση μέσα στο κέντρο της πόλης συνεπάγεται την **ανάγκη για αποτελεσματικά μέτρα που θα αντιμετωπίσουν αυτά τα προβλήματα**, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια όλων των εμπλεκομένων.

5.1 Γενικευμένα προβλήματα υφιστάμενης κατάστασης

Μέσω του αυξημένου επιπέδου τουριστών ειδικότερα την καλοκαιρινή περίοδο δημιουργείται μια σειρά προβλημάτων που αναλύονται παρακάτω:

5.1.1 Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Η αύξηση του αριθμού των οχημάτων κατά την καλοκαιρινή περίοδο μπορεί να προκαλέσει **σοβαρές κυκλοφοριακές συμφορήσεις** σε κεντρικά σημεία της πόλης, καθιστώντας δυσκολότερη τη μετακίνηση των πεζών. Οι δρόμοι μπορεί να γεμίσουν με οχήματα, ενώ η κίνηση μπορεί να καθυστερεί λόγω της υψηλής κυκλοφοριακής πίεσης. Αυτό μπορεί να δυσχεράνει σημαντικά τη **μετακίνηση των πεζών**, καθώς πρέπει να προσαρμόσουν την πορεία τους για να αποφύγουν τις συνωστισμένες περιοχές και να βρουν εναλλακτικές διαδρομές. Επιπλέον, η αύξηση της κίνησης μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη ένταση και επικινδυνότητα για τους πεζούς, καθώς οι οδηγοί ενδέχεται να μην είναι σε θέση να τους προσέξουν επαρκώς λόγω της συγκεντρωμένης τους προσοχής στην οδήγηση σε συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης. Συνεπώς, η διαχείριση αυτών των συμφορήσεων είναι κρίσιμη για τη



διασφάλιση της ασφαλούς και ομαλής κυκλοφορίας των πεζών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

5.1.2 Αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων

Με την αυξημένη κίνηση των οχημάτων και των πεζών κατά την τουριστική περίοδο, υπάρχει **μεγαλύτερη πιθανότητα** να συμβούν ατυχήματα. Κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, οι πόλεις συχνά είναι γεμάτες από τουρίστες που εξερευνούν τα αξιοθέατα και τα μνημεία της περιοχής. Αυτό οδηγεί σε μια αύξηση της κίνησης τόσο στους δρόμους όσο και στα πεζοδρόμια. Με την αυξημένη πυκνότητα κυκλοφορίας, οι οδηγοί βρίσκονται αντιμέτωποι με μεγαλύτερο κίνδυνο ατυχημάτων λόγω της αυξημένης πιθανότητας σύγκρουσης. Επιπλέον, η συνύπαρξη μεγάλου αριθμού πεζών σε συνδυασμό με τα οχήματα μπορεί να οδηγήσει σε πιθανές **εμπλοκές και ατυχήματα**, ιδίως σε περιοχές με αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο. Συνεπώς, η προσεκτική οδήγηση και η προσοχή στους πεζούς είναι ζωτικής σημασίας κατά την τουριστική περίοδο προκειμένου να αποφευχθούν ατυχήματα και να διασφαλιστεί η ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού.

5.1.3 Παράνομη στάθμευση

Η αυξημένη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες μπορεί να οδηγήσει σε **παράνομη στάθμευση**. Κατά τη διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου, ο αριθμός των επισκεπτών που φτάνουν στην πόλη **αυξάνεται δραματικά**, και ως εκ τούτου, η ζήτηση για χώρους στάθμευσης αυξάνεται αναλογικά. Σημειώνεται ότι κυρίως στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου καθώς και σε κάποια οδικά τμήμα αρκετά μικρού πλάτους σταθμεύουν παράνομα οχήματα και **εμποδίζουν την κίνηση του πεζού** καθώς και των κινούμενων σε αυτών οχημάτων.

5.1.4 Περιορισμένη προσβασιμότητα

Οι υψηλές πυκνότητες κυκλοφορίας μπορεί να δυσκολέψουν την πρόσβαση σε σημαντικά σημεία της πόλης. Κατά την περίοδο των υψηλών κυκλοφοριακών ροών, οι δρόμοι μπορεί να είναι συχνά συμπληρωμένοι με οχήματα, καθιστώντας την **κίνηση πεζών δυσκολότερη** και πιο χρονοβόρα. Σημαντικά σημεία της πόλης, όπως αξιοθέατα, επιχειρηματικά κέντρα, ιστορικά κτίρια και άλλα σημεία ενδιαφέροντος, μπορεί να γίνουν **δύσκολα προσβάσιμα** λόγω του πλήθους των οχημάτων και των πεζών που επισκέπτονται αυτές τις περιοχές. Αυτό μπορεί να προκαλέσει ανασφάλεια και αναστάτωση στους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης, και



μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την τουριστική εμπειρία και το επίπεδο εξυπηρέτησης των επισκεπτών. Επιπλέον, οι υψηλές πυκνότητες κυκλοφορίας μπορεί να οδηγήσουν σε **αύξηση του χρόνου μετακίνησης** και της καθυστέρησης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης, με αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής.

5.2 Πρόταση Εφαρμογής Περιοδικής/Εποχιακής Ζώνης Απαγόρευσης ΙΧ

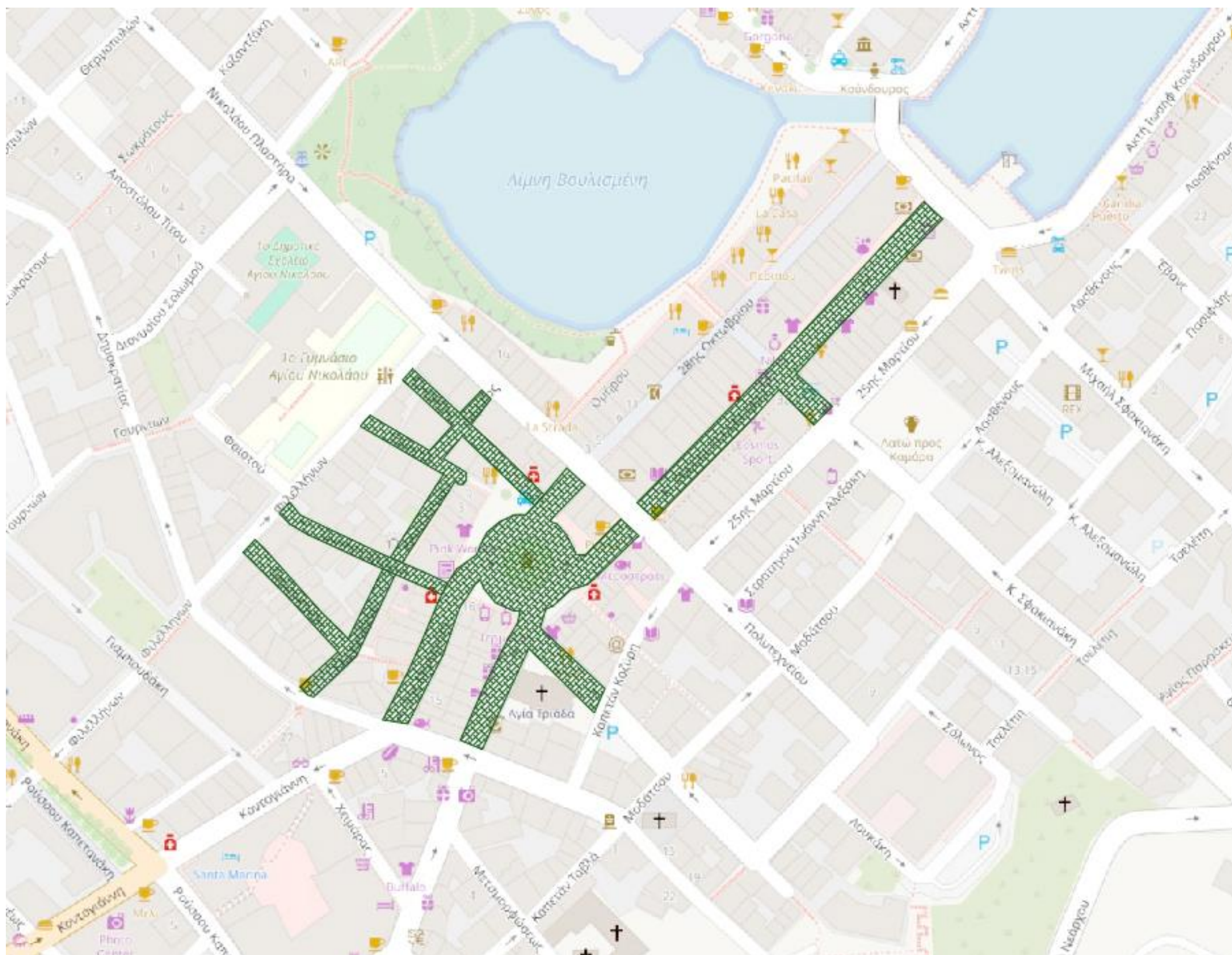
5.2.1 Περιγραφή γενικής λύσης

Σε αυτό το πλαίσιο προτείνεται εφαρμογή περιοδικής/εποχιακής ζώνης απαγόρευσης ΙΧ σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα του κέντρου του Αγίου Νικολάου όπως παρουσιάζεται στη συνέχεια:

Περιοδική/εποχιακή απαγόρευση κυκλοφορίας ΙΧ από 18:00 έως 24:00 και από 15 Ιουνίου έως 15 Σεπτεμβρίου κάθε έτους στα παρακάτω οδικά τμήματα:

- ο Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου
- ο Ρούσσου Κούνδουρου από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου έως Κων/νου Παλαιολόγου
- ο 28ης Οκτωβρίου από Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα έως Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου
- ο Αρκαδίου από Φιλελλήνων έως Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου
- ο Σοφοκλή Βενιζέλου από Μελετίου Μεταξάκη έως Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου
- ο Μεραρχίας από Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου έως Μελετίου Μεταξάκη
- ο Δασκαλογιάννη από Μεραρχίας έως Φιλελλήνων
- ο Θέμιδος από Γαβριήλ έως Στρατηγού Νικόλαου Πλαστήρα
- ο Γαβριήλ από Φιλελλήνων έως Κλυτωνύμου
- ο Κλυτωνύμου από Γαβριήλ έως Δασκαλογιάννη
- ο Κλυτωνύμου από Δασκαλογιάννη έως Δημοκρατίας
- ο Κλυτωνύμου του οδικού τμήματος που οδηγεί σε έξοδο προς την Δημοκρατία
- ο Κύπριων Αγωνιστών από Καπετάν Κοζύρη έως Σοφοκλή Βενιζέλου
- ο Κων/νου Σφακιανάκη από 25^η Μαρτίου έως Ρούσσου Κούνδουρου

Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζονται τα τμήματα (πράσινο) που αναφέρθηκαν παραπάνω:



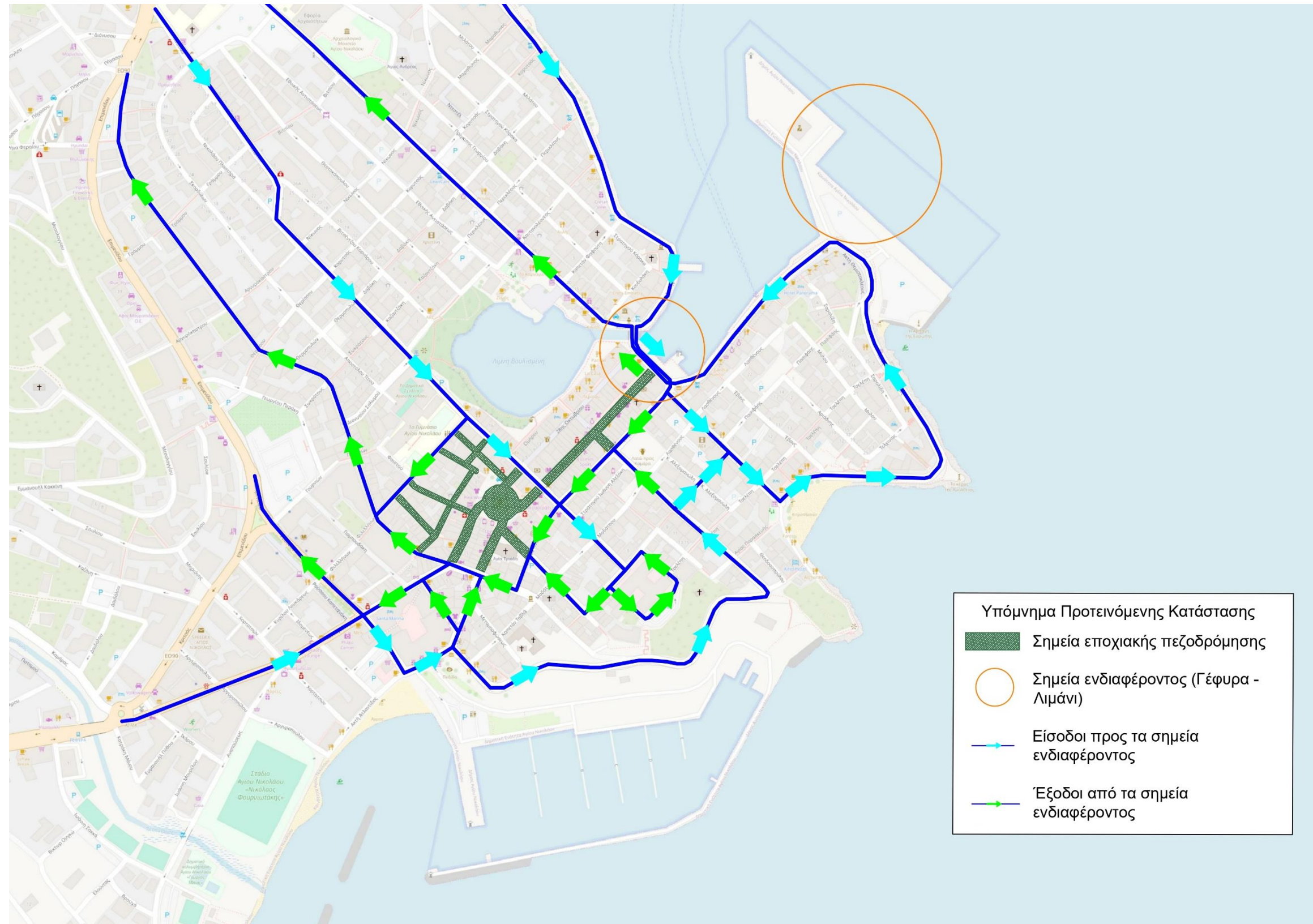
Εικόνα 25 Τμήματα οδών που προτείνεται να απαγορευτεί η κυκλοφορία ΙΧ

Σημειώνεται ότι από την απαγόρευση κυκλοφορίας εξαιρούνται οι παρακάτω κατηγορίες οχημάτων:

- Οχήματα Έκτακτης Ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστική, αστυνομία, κλπ.)
- Οχήματα ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ)
- Οχήματα εξυπηρέτησης Δημόσιων Υπηρεσιών
- Ταξί
- Αστική Συγκοινωνία

Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο χάρτης της νέας προτεινόμενης κατάστασης, ο οποίος περιλαμβάνει τα τμήματα οδών και τους τρόπους εισόδου και εξόδου που θα υπάρχουν για τα κύρια και κεντρικά σημεία ενδιαφέροντος που επηρεάζονται από τις εποχιακές απαγορεύσεις κυκλοφορίας ΙΧ (Λιμάνι και Γέφυρα).

- Με **πράσινο σκούρο χρώμα** απεικονίζονται τα τμήματα που προτείνεται να απαγορευτεί η κίνηση των ΙΧ,
- Με **σκούρο μπλε χρώμα** απεικονίζονται οι επιτρεπόμενες και προτεινόμενες πορείες των κύριων εισόδων και εξόδων από τα σημεία ενδιαφέροντος⁴
 - ο Βέλος ανεξαρτήτου χρώματος απεικονίζει επιτρεπόμενη κίνηση ΙΧ
 - ο Με **γαλάζιο βέλος** απεικονίζεται η κατεύθυνση των εισόδων στην πόλη
 - ο Με **πράσινο ανοιχτό βέλος** απεικονίζεται η κατεύθυνση των εξόδων από την πόλη



Εικόνα 26 Χάρτης προτεινόμενων κυκλοφοριακών ροών κατά τις περιόδους απαγόρευσης κυκλοφορίας σε ορισμένα οδικά τμήματα

Λόγω των προτεινόμενων πεζοδρομήσεων, πιθανώς, το πρώτο χρονικό διάστημα εφαρμογής να υπάρχει μια μικρή σύγχυση στους οδηγούς για **την είσοδο και την έξοδο στο κέντρο του Αγίου Νικολάου**. Για αυτό και παρακάτω παρουσιάζονται οι τρόποι εισόδου και εξόδου που θα υπάρχουν για τα κύρια και κεντρικά σημεία ενδιαφέροντος που επηρεάζονται από την εφαρμογή της περιοδικής εποχιακής ζώνης απαγόρευσης κυκλοφορίας (Λιμάνι και Λίμνη Βουλισμένη (Γέφυρα)), με αναλυτική περιγραφή βάση κάποιων **σεναρίων** περιπορίας που δημιουργήθηκαν.

Στους επόμενους χάρτες απεικονίζονται οι επιτρεπόμενες κινήσεις που μπορεί ο ενδιαφερόμενος να κάνει θέλοντας να μετακινηθεί από και προς το Λιμάνι και την Γέφυρα. Πιο συγκεκριμένα δίνονται τρία πιθανά σενάρια με τρεις διαφορετικές θέσεις στις οποίες βρίσκεται ο ενδιαφερόμενος και μπορεί να κατευθυνθεί.

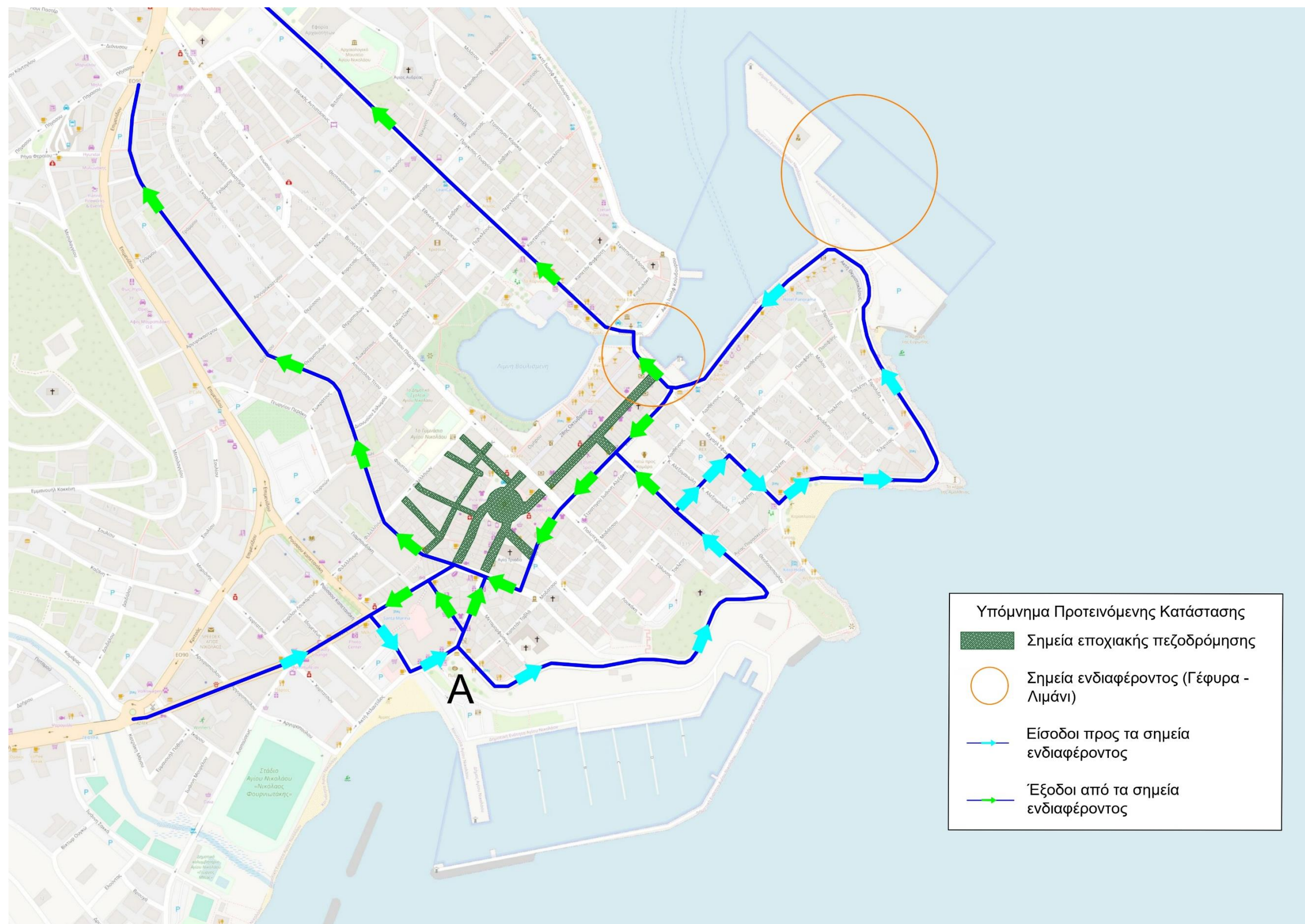
Α΄ Σενάριο (Είσοδος από Κωνσταντίνου Καραμανλή - Λατούς)

Ο ενδιαφερόμενος βρίσκεται στο σημείο Α, δηλαδή στην διασταύρωση των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου και Ακτή Νεάρχου. Με κατάλληλη σήμανση που περιγράφεται παρακάτω, ο οδηγός για να προσεγγίσει το Λιμάνι ή τη Γέφυρα πρέπει να **πραγματοποιήσει δεξιά στροφή** και να διασχίσει την Ακτή Νεάρχου μέχρι την διασταύρωση της οδού με την Κων/νου Σφακιανάκη, στην οποία **στρίβει αριστερά**. Στην συνέχεια κινούμενος επί της Κων/νου Σφακιανάκη πρέπει να **πραγματοποιήσει δεξιά στροφή** στην Καστ. Μιραμπέλλο και λόγω της αλλαγής κατεύθυνσης που θα περιγραφεί παρακάτω του οδικού τμήματος της Καστ. Μιραμπέλλο, μεταξύ των οδών Μιχ. Σφακιανάκη και Καπετάν Αλεξομανώλη, συνεχίζει ευθεία στην Καστ. Μιραμπέλλο και καταλήγει στην Μιχ. Σφακιανάκη. Στην συνέχεια **συνεχίζοντας ευθεία** στην Μιχ. Σφακιανάκη φτάνει στην Κιτροπλατεία. Λόγω της απαγορευμένης δεξιάς κίνησης συνεχίζει **αριστερά** στην Ακτή Πάγκαλου και οδηγείται στο Λιμάνι. Συνεχίζοντας έπειτα από το Λιμάνι αν ακολουθήσει την πορεία του δρόμου φτάνει στην οδό Κων/νου Παλαιολόγου που βρίσκεται η Γέφυρα.

Να αναφερθεί ότι αν ο οδηγός συνεχίσει **ευθεία** στην Σοφοκλή Βενιζέλου, βρίσκεται στην διασταύρωση Μελετίου – Βενιζέλου, όπου λόγω της περιοδικής εποχιακής απαγόρευσης ΙΧ δεν μπορεί να συνεχίσει ευθεία πορεία συνεπώς θα πρέπει να **στρίψει αριστερά** κατευθυνόμενος σε οδικά τμήματα της πόλης που οδηγούν **έξω από το κέντρο** της ή πριν την διασταύρωση Μελετίου – Βενιζέλου να στρίψει στην οδό Χειμάρας και μέσω της κάθετης οδού Κοντογιάννη να βρεθεί εκτός του κέντρου της πόλης. Επιπρόσθετα αν στην Κων/νου Σφακιανάκη συνεχίσει **ευθεία πορεία** και



δεν στρίψει δεξιά στην Καστ. Μιραμπέλλο οδηγείται στην 25^η Μαρτίου, δηλαδή σε οδό που δεν οδηγεί στα σημεία ενδιαφέροντος αλλά σε οδικά τμήματα εκτός κέντρου. Τέλος όταν φτάσει στην Κων/νου Παλαιολόγου μπορεί να βγει από το κέντρο της πόλης από την 25^η Μαρτίου ή αν στρίψει **αριστερά** ενώ έχει διασχίσει τη Γέφυρα.



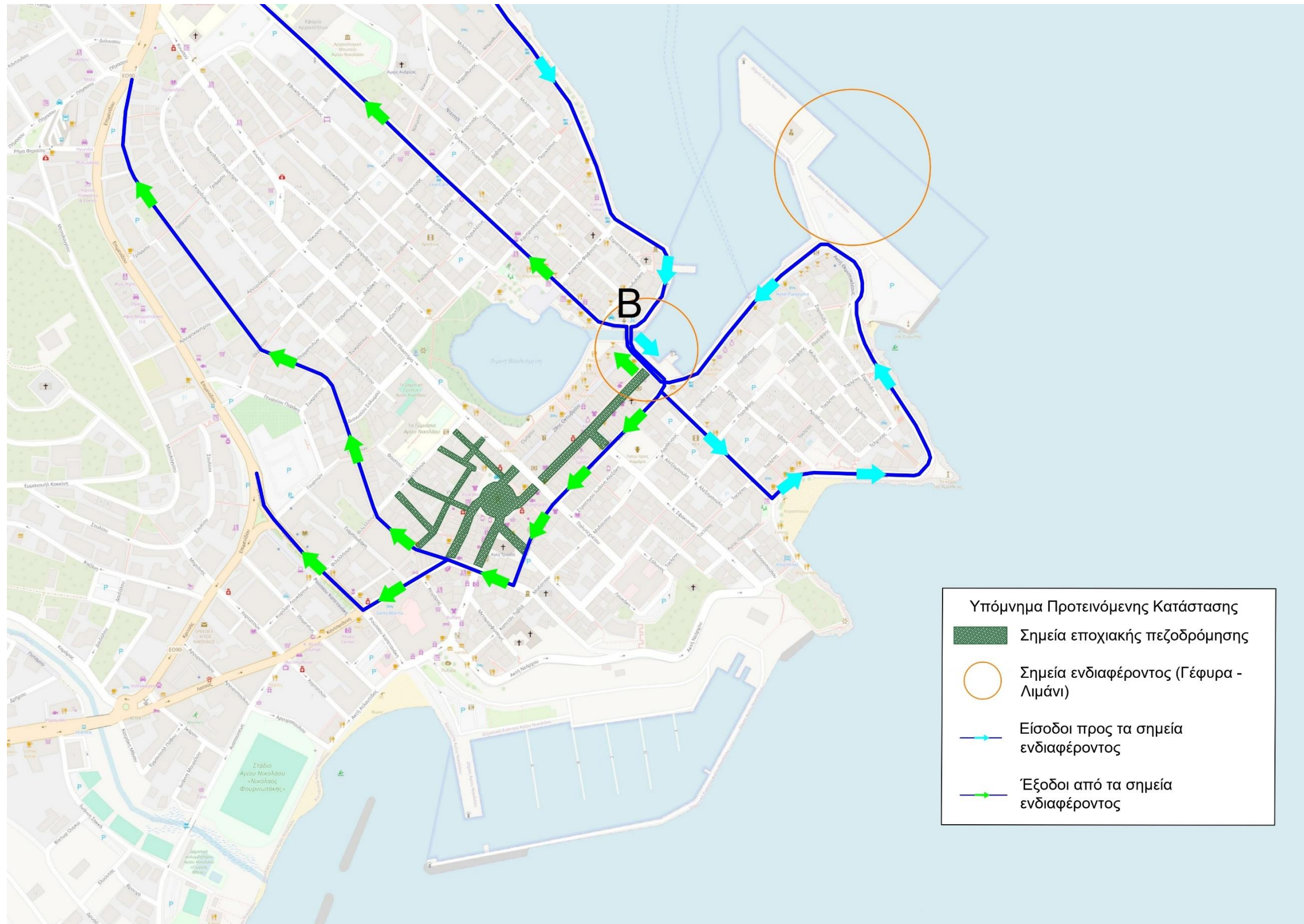
Εικόνα 27 Α' σενάριο: Προτεινόμενη κατεύθυνση οχημάτων προς τα σημεία ενδιαφέροντος (γαλάζιο βέλος) και έξοδος από αυτά (πράσινο βέλος)



Β' Σενάριο (Είσοδος από Ακτή Κούνδουρου)

Ο ενδιαφερόμενος βρίσκεται στο σημείο Β, δηλαδή στην διασταύρωση της Ακτής Κούνδουρου με την Κωνσταντίνου Παλαιολόγου. Με κατάλληλη σήμανση που περιγράφεται παρακάτω, ο οδηγός για να προσεγγίσει το Λιμάνι ή τη Γέφυρα **στρίβει αριστερά και βρίσκεται στη Γέφυρα**. Στην συνέχεια συνεχίζοντας με **ευθεία κίνηση** και αφού διασχίσει την Μιχ. Σφακιανάκη φτάνει στην Κιτροπλατεία, όπου λόγω της απαγορευμένης δεξιάς κίνησης συνεχίζει **αριστερά** στην Ακτή Πάγκαλου και οδηγείται στο Λιμάνι.

Να αναφερθεί ότι αν ο οδηγός συνεχίσει **ευθεία** στην Κωνσταντίνου Παλαιολόγου οδηγείται σε **έξοδο από το κέντρο της πόλης**. Επιπλέον αν έπειτα από την Γέφυρα συνεχίσει **ευθεία**, έπειτα από την κάθετη οδό Ρούσσου Κούνδουρου, βρίσκεται στην διασταύρωση των οδών Κων/νου Παλαιολόγου Κούνδουρου, Μιχ. Σφακιανάκη και 25^{ης} Μαρτίου, όπου στρίβοντας δεξιά στην 25^η Μαρτίου οδηγείται σε οδικά τμήματα εκτός του κέντρου και των σημείων ενδιαφέροντος.



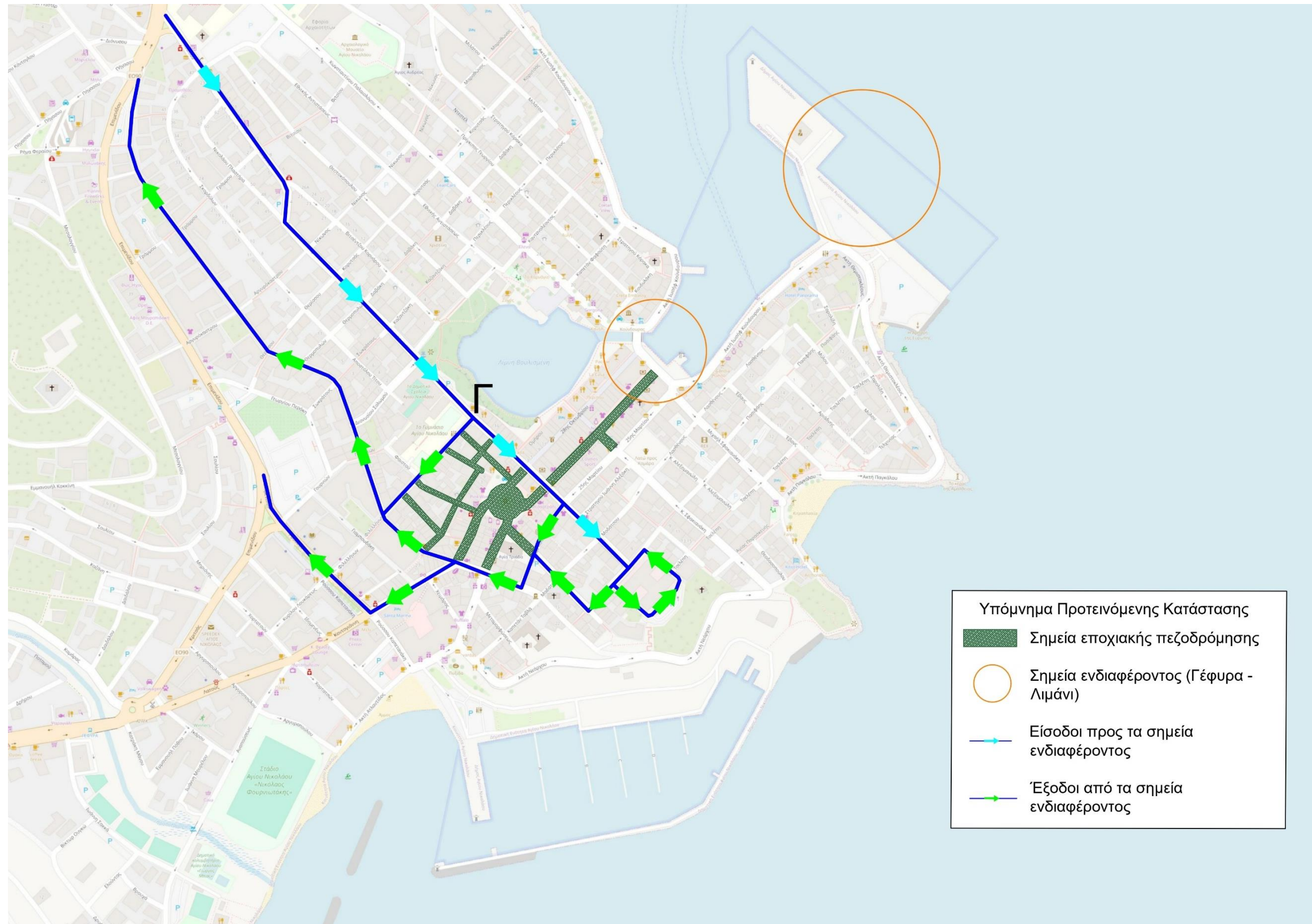
Εικόνα 28 Β' σενάριο: Προτεινόμενη κατεύθυνση οχημάτων προς τα σημεία ενδιαφέροντος (γαλάζιο βέλος) και έξοδος από αυτά (πράσινο βέλος)

Γ' Σενάριο (Είσοδος από Στρατηγού Νικολάου Πλαστήρα)

Ο ενδιαφερόμενος βρίσκεται στο σημείο Γ, δηλαδή στην διασταύρωση των οδών Νικ. Πλαστήρα και 28^{ης} Οκτωβρίου, ωστόσο τονίζεται ότι **δεν έχει την δυνατότητα να κατευθυνθεί προς το Λιμάνι και την Γέφυρα οδικώς λόγω της περιοδικής – εποχιακής ζώνης απαγόρευσης κυκλοφορίας ΙΧ**. Συνεπώς μπορεί να παρκάρει σε κάποιο σημείο που επιτρέπεται και να συνεχίσει πεζός την πορεία του προς αυτά, έχοντας πρόσβαση και στην Ρούσσου Κούνδουρου και στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.

Αν συνεχίσει ωστόσο οδικώς την πορεία του με την βοήθεια της κατακόρυφης σήμανσης καθώς και με βάση την πρόταση που περιγράφεται παρακάτω και αφορά την αλλαγή κατεύθυνσης του οδικού τμήματος Φιλελλήνων μεταξύ των οδών Δασκαλογιάννη και Αρκαδίου, μπορεί να **στρίψει δεξιά** στην διασταύρωση και να εισέλθει στη Φιλελλήνων. Έπειτα μπορεί να **συνεχίσει ευθεία** και να φτάσει στην οδό Δημοκρατίας, άρα έξω από το κέντρο, είτε ενώ κινείται επί της Φιλελλήνων να **στρίψει αριστερά** στην Φαιστού, θα φτάσει στο 1^ο Γυμνάσιο Αγίου Νικολάου, το οποίο θα διαθέτει ελεύθερο χώρο για να σταθμεύσει τις ώρες της περιοδικής απαγόρευσης.

Αν συνεχίσει **ευθεία** ενώ κινείται επί της Νικ. Πλαστήρα φτάνει στην Ηρώων Πολυτεχνείου και στην συνέχεια μπορεί να στρίψει **δεξιά** στην 25^η Μαρτίου, δηλαδή εκτός κέντρου πόλης. Επιπλέον μπορεί να συνεχίσει **ευθεία** και να οδηγηθεί από την Νικ. Πλαστήρα στην Ηρώων Πολυτεχνείου και στην συνέχεια να στρίψει **δεξιά** στην Ι. Κοζύρη και να βρεθεί **έξω από το κέντρο**. Τέλος μπορεί να συνεχίσει **ευθεία** και να οδηγηθεί από την Νικ. Πλαστήρα στην Ηρώων Πολυτεχνείου και στην συνέχεια να στρίψει **δεξιά** στην Ι. Κοζύρη και έπειτα πάλι **δεξιά** στην οδό Λουκάκη. Στην συνέχεια μπορεί να παρκάρει στο πάρκινγκ που υπάρχει στην συγκεκριμένη οδό ή οδικώς να οδηγηθεί και πάλι σε έξοδο από την Ι. Κοζύρη.



Εικόνα 29 Γ' σενάριο: Προτεινόμενη κατεύθυνση οχημάτων προς το κέντρο της πόλης (γαλάζιο βέλος) και έξοδος από αυτά (πράσινο βέλος)

Τονίζεται, στα πλαίσια της μελέτης αυτής, που απαγορεύεται εποχιακά η κυκλοφορία των ΙΧ σε συγκεκριμένους δρόμους και για λόγους πληρότητας, ειδικά το πρώτο διάστημα εφαρμογής, ότι στην περίπτωση που παρουσιασθεί κάποιο **έκτακτο πρόβλημα** ή δημιουργηθεί **μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος** κυρίως στην Νικ. Πλαστήρα και Κων/νου Σφακιανάκη, τα οχήματα θα επιτρέπεται εκτάκτως και για μικρό χρονικό διάστημα έως ότου αποκατασταθεί η ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων, να χρησιμοποιήσουν την Ρούσσου Κούνδουρου για να εξέλθουν από το κέντρο του Αγίου Νικολάου. Πρακτικά, η συγκεκριμένη οδός θα χρησιμοποιείται εκτάκτως ως **τρόπος εκτόνωσης και αποσυμφόρησης των συγκεκριμένων οδικών τμημάτων από τον μεγάλο αριθμό οχημάτων**, που μπορεί να δημιουργηθούν κατά την διάρκεια εφαρμογής του παραπάνω μέτρου ενώ παράλληλα αποφεύγεται ο κίνδυνος να δημιουργηθεί κάποιο σοβαρό ατύχημα.

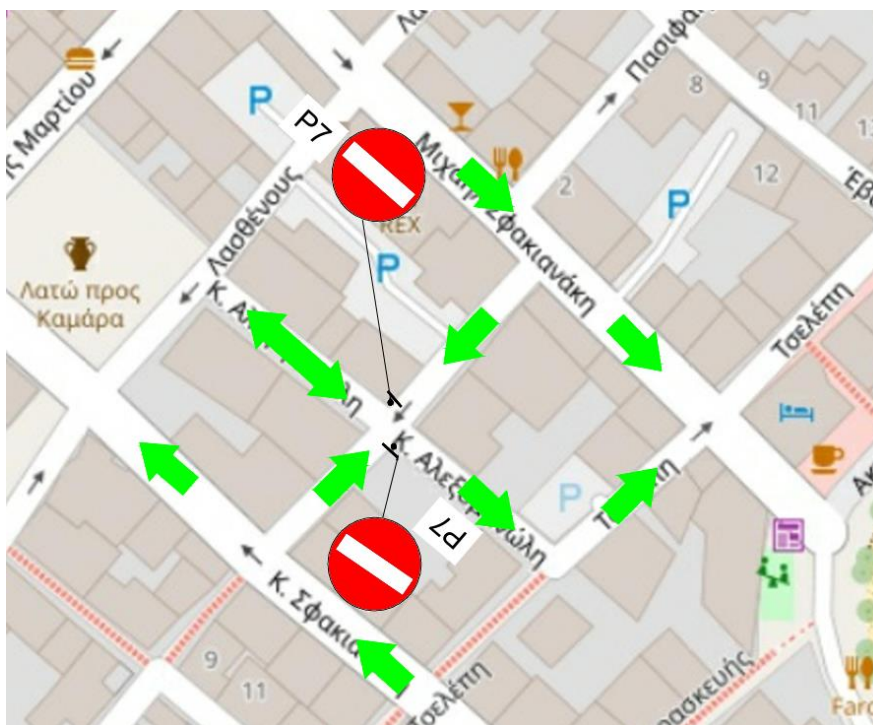
Σημειώνεται ότι μέσω της παραπάνω πρότασης η κίνηση των οχημάτων σε οδούς της **Χερσαίας Ζώνης Λιμένα** δεν διακόπτεται και δεν εμποδίζεται σε καμία περίπτωση.

5.2.2 Επιπρόσθετες προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές

5.2.2.1 Αλλαγή κατεύθυνσης της οδού Καστ. Μιραμπέλλο

Στην υφιστάμενη κατάσταση οι κινούμενοι επί της οδού Κων/νου Σφακιανάκη μπορούν να στρίψουν δεξιά στην οδό Καστ. Μιραμπέλλο ενώ στην πρώτη διασταύρωση που συναντάνε απαγορεύεται να συνεχίσουν ευθεία και πραγματοποιούν αποκλειστικά δεξιά ή αριστερή στροφή προς την Αλεξομανώλη. Συνεπώς η είσοδος προς το οδικό τμήμα της Καστ. Μιραμπέλλο, μεταξύ των οδών Μιχ. Σφακιανάκη και Καπετάν Αλεξομανώλη απευθείας από την Κων/νου Σφακιανάκη δεν πραγματοποιείται.

Ακολουθεί χάρτης με την **υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση** στο τμήμα της οδού Καστ. Μιραμπέλλο καθώς και σχετική απεικόνιση, στον ίδιο χάρτη, των υφιστάμενων επιτρεπόμενων κατευθύνσεων.

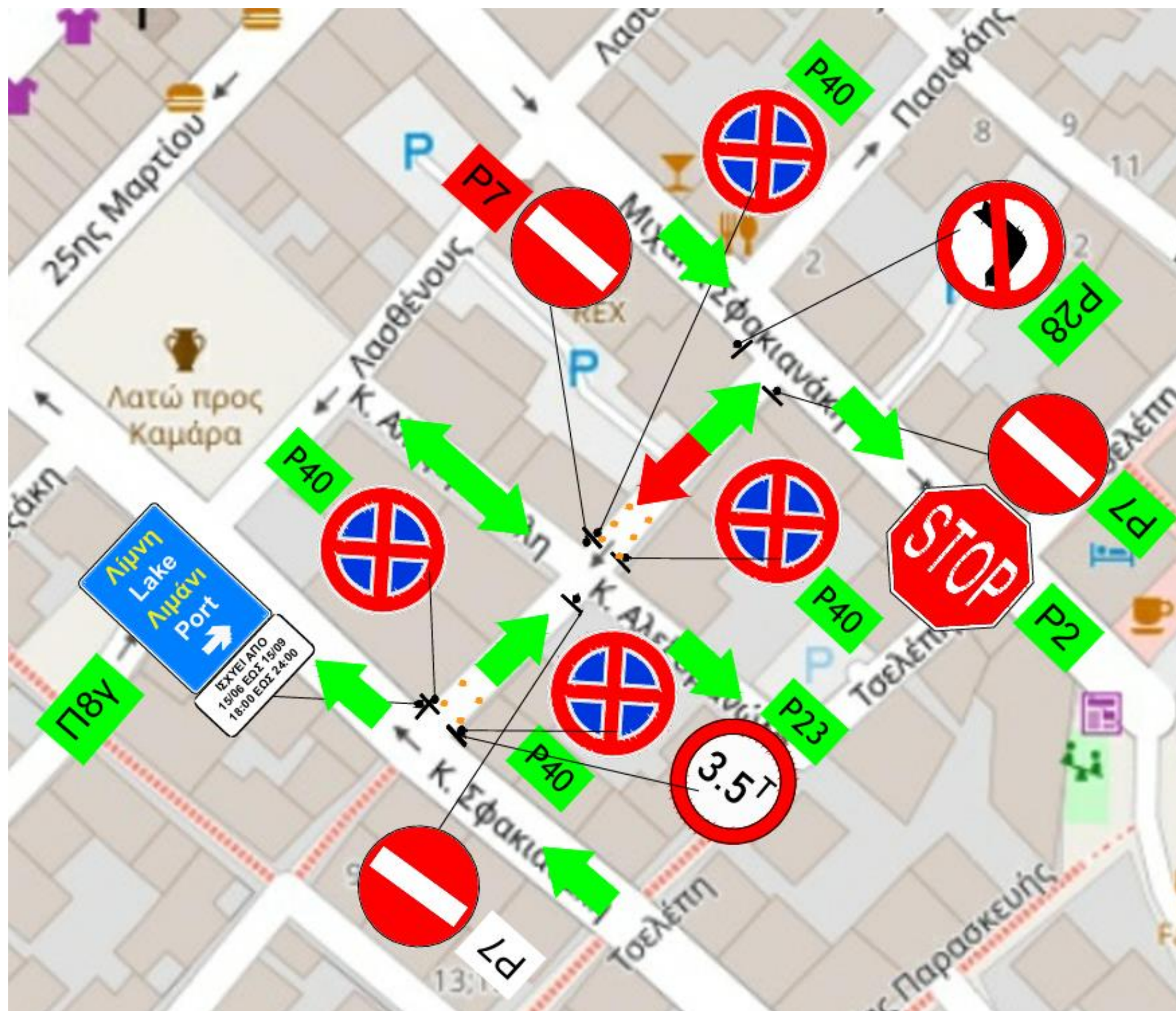


Εικόνα 30 Υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση στην οδό Καστ. Μιραμπέλλο και επιτρεπόμενες κατευθύνσεις

Πρόταση

Προτείνεται η **αλλαγή κατεύθυνσης του οδικού τμήματος** της Καστ. Μιραμπέλλο, μεταξύ των οδών Μιχ. Σφακιανάκη και Καπετάν Αλεξομανώλη. Πλέον, απαγορεύεται η είσοδος στο συγκεκριμένο τμήμα από την Μιχ. Σφακιανάκη, ενώ μέσω της πρότασης με κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση, ο κινούμενος επί την Κων/νου Σφακιανάκη, πραγματοποιεί δεξιά στροφή στην Κωστ. Μιραμπέλλο, μετά συνεχίζει ευθεία και να καταλήγουν στην Μιχ. Σφακιανάκη, όπου θα στρίψει δεξιά.

Λόγω της παραπάνω αλλαγής κατεύθυνσης προτείνονται στον παρακάτω χάρτη αλλαγές στην υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση για το συγκεκριμένο οδικό τμήμα. Πιο συγκεκριμένα με **πράσινο χρώμα** απεικονίζεται η **προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση και οι επιτρεπόμενες κατευθύνσεις**, με **κόκκινο χρώμα** η **κατακόρυφη σήμανση και οι κατευθύνσεις που προτείνεται να καταργηθούν** και με **άσπρο χρώμα** η **κατακόρυφη σήμανση που υπάρχει στην υφιστάμενη κατάσταση και παραμένει και στην προτεινόμενη**.



Εικόνα 31 Προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση και κατευθύνσεις στην οδό Καστ. Μιραμπέλλο

5.2.2.2 Αλλαγή κατεύθυνσης της οδού Φιλελλήνων

Στην υφιστάμενη κατάσταση οι κινούμενοι επί της οδού Νικ. Πλαστήρα μπορούν να στρίψουν δεξιά στην οδό Φιλελλήνων ενώ στην 1^η διασταύρωση που συναντάνε, έπειτα από την στροφή αυτή, λόγω της υφιστάμενης σήμανσης οδηγούνται σε υποχρεωτική πορεία προς τα αριστερά καθώς απαγορεύεται η ευθεία κίνηση και μέσω της οδού Αρκαδίου φτάνουν στην Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Συνεπώς **δεν υπάρχει πρόσβαση από την οδό Νικ. Πλαστήρα προς την Δημοκρατίας μέσω της οδού Φιλελλήνων ενώ η κίνηση από την Δασκαλογιάννη προς την Νι. Πλαστήρα επιτρέπεται**. Επιπλέον οι κινούμενοι επί της Δημοκρατίας έχουν πρόσβαση στην οδό Πλαστήρα μέσω της Διονυσίου Σολωμού.

Ακολουθεί χάρτης με την **υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση** στο τμήμα της οδού Φιλελλήνων καθώς και σχετική απεικόνιση, στον ίδιο χάρτη, των υφιστάμενων επιτρεπόμενων κατευθύνσεων.



Εικόνα 32 Υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση στην οδό Φιλελλήνων και επιτρεπόμενες κατευθύνσεις



Πρόταση

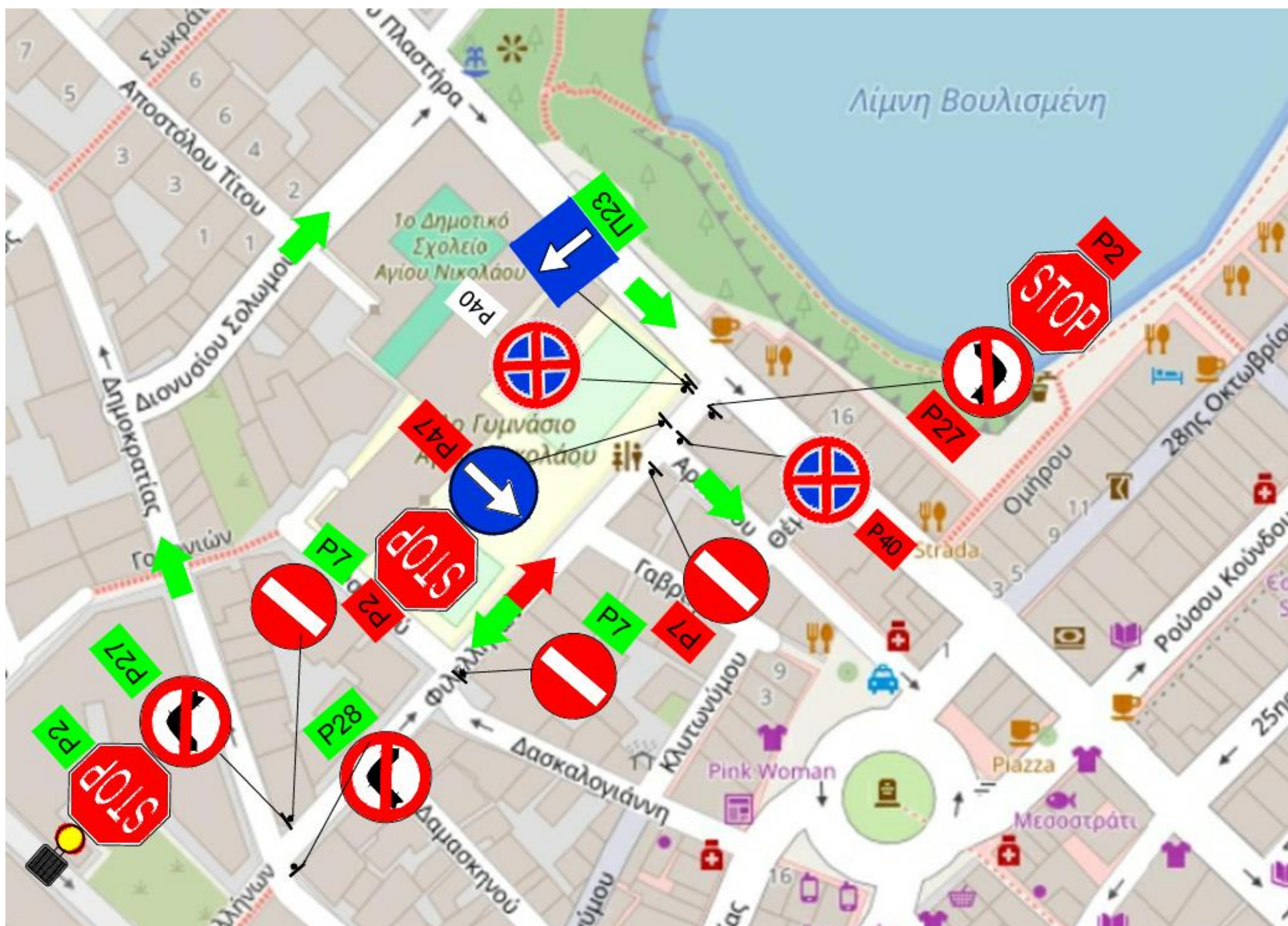
Προτείνεται η **αλλαγή κατεύθυνσης** του οδικού τμήματος Φιλελλήνων μεταξύ των οδών Δασκαλογιάννη και Αρκαδίου για να εξυπηρετεί το parking που θα λειτουργεί τις ώρες απαγόρευσης στην αυλή του Γυμνασίου. Πλέον, οι κινούμενοι επί της Νικ. Πλαστήρα θα μπορούν να πραγματοποιούν δεξιά στροφή στην Φιλελλήνων και να φτάνουν μέχρι την οδό Δημοκρατίας. Μέσω της παραπάνω πρότασης οι κινούμενοι επί της Νικ. Πλαστήρα μπορούν να φτάνουν στην οδό Δημοκρατίας χωρίς να χρειάζεται να εισέλθουν σε οδικά τμήματα του κέντρου της πόλης αποφεύγοντας να δημιουργήσουν μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους σε αυτά. Επιπρόσθετα με την αλλαγή αυτή κατεύθυνσης ο κινούμενος επί της Νικ. Πλαστήρα θα μπορεί αφού εισέλθει στην Φιλελλήνων, να στρίψει δεξιά στην οδό Φαιστού και να οδηγηθεί στο 1ο Γυμνάσιο Αγίου Νικολάου, το οποίο θα διαθέτει ελεύθερο χώρο για να σταθμεύσει τις ώρες της περιοδικής απαγόρευσης.

Τονίζεται στο σημείο τομής των οδών Φιλελλήνων και Δημοκρατίας η κλίση του εδάφους είναι **αρκετά μεγάλη και απότομη (κατηφορική)**. Πιο συγκεκριμένα έπειτα από μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν η κλίση στο συγκεκριμένο σημείο βρέθηκε να ισούται με **23%** μέχρι να συναντήσει την Δημοκρατίας. Προτείνεται να εφαρμοσθούν **κατάλληλες εργασίες εξομάλυνσης**, ασφαλτόστρωσης – οδοποιίας, μέσω των οποίων θα επιτευχθεί η **μείωση της κλίσης τουλάχιστον 14%**, που μειώνει σημαντικά σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση τον κίνδυνο πρόσκρουσης του προφυλακτήρα του οχήματος με το δρόμο. Επιπλέον για λόγους οδικής ασφάλειας προτείνεται να τοποθετηθεί **παλλόμενο φανάρι** πάνω από την πινακίδα «STOP», που υπάρχει στην υφιστάμενη κατάσταση. Με αυτό τον τρόπο ο οδηγός θα μειώνει την ταχύτητα του και η κίνηση του οχήματος θα γίνει πολύ πιο ομαλή.



Εικόνα 33 Ηλιακό παλλόμενο φανάρι σήμανσης

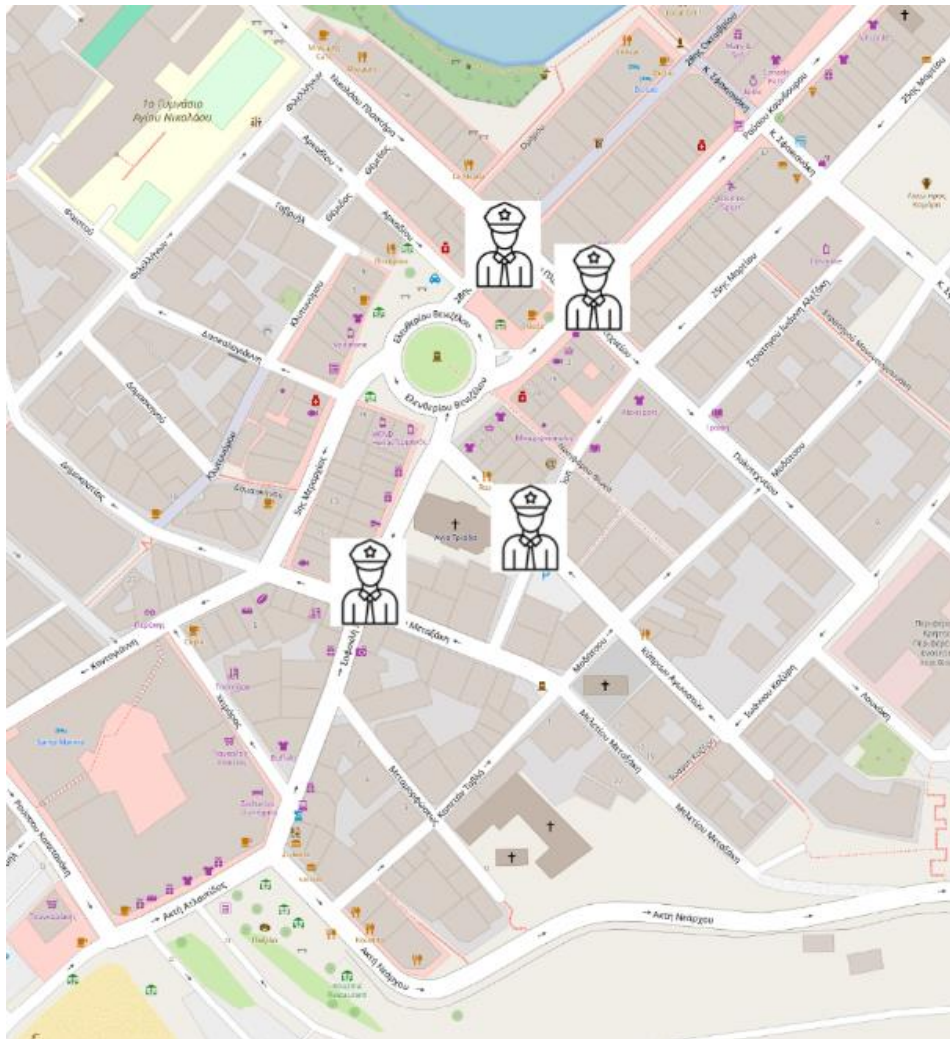
Λόγω της παραπάνω αντιστροφής κατεύθυνσης προτείνονται στον παρακάτω χάρτη αλλαγές στην υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση για το συγκεκριμένο οδικό τμήμα. Πιο συγκεκριμένα με **πράσινο χρώμα** απεικονίζεται **η προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση και οι επιτρεπόμενες κατευθύνσεις**, με **κόκκινο χρώμα** **η κατακόρυφη σήμανση και οι κατευθύνσεις που προτείνεται να καταργηθούν** και με **άσπρο χρώμα** **η κατακόρυφη σήμανση που υπάρχει στην υφιστάμενη κατάσταση και παραμένει και στην προτεινόμενη.**



Εικόνα 34 Προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση και κατευθύνσεις στην Φιλελλήνων

5.2.2.3 Προτεινόμενη εγκατάσταση τροχαίας σε επιλεγμένα σημεία

Προτείνεται (ιδιαίτερα το πρώτο χρονικό διάστημα εφαρμογής) η εγκατάσταση **δυνάμεων τροχαίας** σε συγκεκριμένα σημεία της περιοχής του Αγίου Νικολάου, με σκοπό τη σωστή καθοδήγηση των οδηγών, τη διασφάλιση της συμμόρφωσης του κοινού και την απρόσκοπτη κυκλοφοριακή ροή των οχημάτων. Οι αστυνομικές αρχές θα προβαίνουν σε ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις απαγορεύσεις και θα καθοδηγούν τους πολίτες προς τα σημεία που επιθυμούν, διασφαλίζοντας έτσι τη συνεργασία του κοινού για την τήρηση των κανονισμών και των μέτρων που λαμβάνονται. Παρακάτω ακολουθεί και σχετικός χάρτης με τα σημεία που προτείνεται να υπάρχει τουλάχιστον για το πρώτο διάστημα εφαρμογής δυνάμεις της τροχαίας:



Εικόνα 35 Σημεία προτεινόμενης αστυνόμευσης τις ώρες απαγόρευσης κυκλοφορίας ΙΧ

5.2.2.4 Προσθήκη κατακόρυφης σήμανσης με πρόσθετες πινακίδες

Εκτός από την αστυνόμευση σε ορισμένα σημεία του κέντρου, προτείνεται η **τοποθέτηση προειδοποιητικών πινακίδων** για την απαγόρευση της διέλευσης οχημάτων τις χρονικές περιόδους που θα λειτουργεί η απαγόρευση (P7). Αυτή η σήμανση θα περιλαμβάνει και μια επιπλέον **πρόσθετη πινακίδα**² στην οποία θα υπάρχει επεξηγηματικό κείμενο όπως θα παρουσιασθεί παρακάτω προσδιορίζοντας τα οχήματα που μπορούν να εισέλθουν στα τμήματα αυτά. Μέσω αυτής της προσέγγισης, οι ενδιαφερόμενοι θα ενημερώνονται άμεσα για τις ρυθμίσεις και θα καθοδηγούνται προς τις κατευθύνσεις που επιτρέπονται. Επιπλέον σε ορισμένα σημεία των οδών προτείνεται η τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων (Π8γ) ώστε να μπορεί ο ενδιαφερόμενος να κατευθυνθεί προς το Λιμάνι και την Λίμνη. **Το σύνολο των πινακίδων και η θέση που τοποθετούνται φαίνεται στους αντίστοιχους χάρτες της μελέτης.**



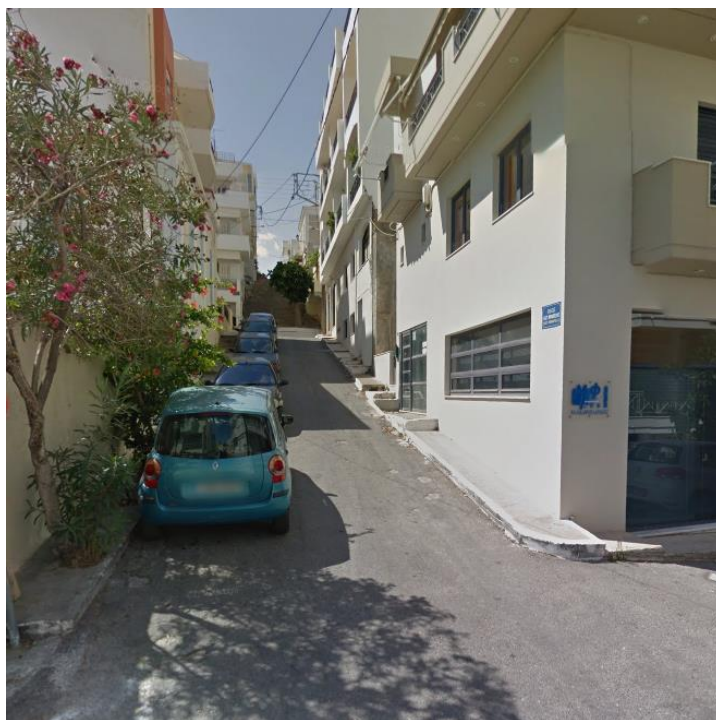
Εικόνα 36 Σήμανση περιοδικής απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων (P7)

² Οι πρόσθετες πινακίδες δεν χρησιμοποιούνται αυτόνομα, παρά μόνο για να συνοδεύουν τις πινακίδες των τριών κύριων κατηγοριών (Αναγγελίας Κινδύνου, Ρυθμιστικές, Πληροφοριακές). Σκοπός των πρόσθετων πινακίδων είναι είτε να κάνουν πιο σαφές είτε να εξειδικεύσουν το μήνυμα που εικονίζεται στην κύρια πινακίδα, την οποία συνοδεύουν.



Εικόνα 37 Πληροφοριακή πινακίδα Π8γ

5.2.2.5 Απαγόρευση στάθμευσης σε επιλεγμένα οδικά τμήματα για ευκολότερη διέλευση
Επιπλέον λόγω της **μεγάλης κλίσης** του εδάφους και **έντονης στενότητας** στην οδό
Καστ. Μιραμπέλλο, υπάρχει ανεπάρκεια ορατότητας και κίνδυνος εμπλοκών μεταξύ
κινούμενων οχημάτων μεταξύ τους καθώς και κινούμενων με σταθμευμένα
οχήματα.



Εικόνα 38 Οδός Καστ. Μιραμπέλλο. Λεπτομέρεια 1



Εικόνα 39 Οδός Καστ. Μιραμπέλλο. Λεπτομέρεια 2

Πρόταση

Προτείνεται η απαγόρευση στάσης και στάθμευσης στην οδό Καστ. Μιραμπέλλο καθώς και η εγκατάσταση Eco Light κολωνάκια σήμανσης με ανακλαστικό 75cm για να πετύχουμε ανεμπόδιστη κυκλοφορία. Για την διασφάλιση της οδικής ασφάλειας στην τομή των οδών Καστ. Μιραμπέλλο και Κων/νου Σφακιανάκη προτείνεται η απαγόρευση εισόδου σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους 3.5T (P-23). Η τοποθέτηση της συγκεκριμένης πινακίδας προστατεύει τον δρόμο από ζημιές που μπορεί να προκληθούν από βαριά οχήματα και διασφαλίζεται η ομαλή ροή της κυκλοφορίας κυρίως λόγω μεγάλων κλίσεων που σημειώνονται στο συγκεκριμένο τμήμα. Προτείνεται η κίνηση των βαρέων οχημάτων, που επιθυμούν να κινηθούν προς το Λιμάνι τις ώρες εφαρμογής της απαγόρευσης να πραγματοποιείται από την Ακτή Κούνδουρου.



Εικόνα 40 Σήμανση απαγόρευση στάσης και στάθμευσης οχημάτων (P 40)



Εικόνα 41 Σήμανση απαγόρευσης εισόδου σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους 3.5 τόνους (P-23)



Εικόνα 42 Eco Light κολωνάκια σήμανσης – ανακλαστικό, 75cm

5.2.2.6 Προσθήκη παλλόμενου πορτοκαλί φωτεινού σηματοδότη και κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης για διάβαση πεζών

Στα σημεία τομής των οδών Νικ. Πλαστήρα με 28^{ης} Οκτωβρίου και Ρούσσου Κούνδουρου παρατηρείται από την υφιστάμενη κατάσταση η ύπαρξη οριζόντιας σήμανσης διάβασης πεζών. Ωστόσο δεν υπάρχει κάποια προειδοποιητική πινακίδα, που να πληροφορεί τον οδηγό για την κίνηση των πεζών στα συγκεκριμένα τμήματα. Συνεπώς σε συνθήκες έντονης κυκλοφοριακής κίνησης ειδικότερα τις ώρες αιχμής υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να δημιουργηθεί κάποια εμπλοκή μεταξύ των οχημάτων και των ευάλωτων χρηστών της οδού.



Εικόνα 43 Οδός Νικ. Πλαστήρα

Πρόταση

Προτείνεται η προσθήκη παλλόμενου πορτοκαλί φωτεινού σηματοδότη και η τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης Κίνδυνος λόγω διάβασης πεζών (K-15) επί της οδού Νικ. Πλαστήρα στα σημεία που υπάρχουν διαβάσεις πεζών καθώς και βελτίωση της υφιστάμενης οριζόντιας διαγράμμισης. Με τον τρόπο αυτό ο οδηγός θα πληροφορείται για την κίνηση των πεζών επί των συγκεκριμένων σημείων ώστε

να μειώσει ταχύτητα και να έχει μεγαλύτερη προσοχή στους ευάλωτους χρήστες της οδού.

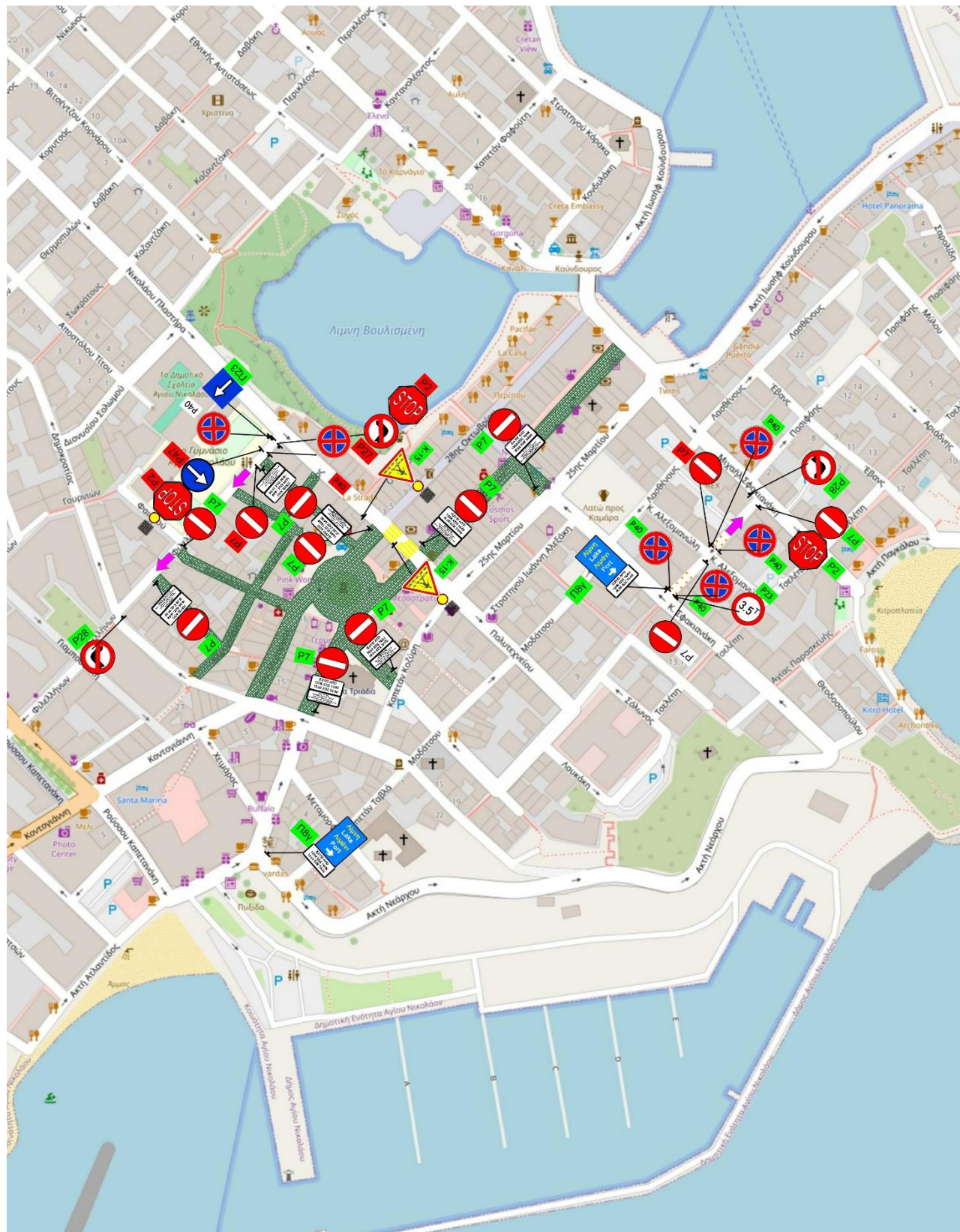


Εικόνα 44 Σήμανση για κίνδυνο λόγω διάβασης πεζών (Κ-15)



Εικόνα 45 Ηλιακό παλλόμενο φανάρι σήμανσης

Ακολουθεί ο χάρτης της συνολικής νέας προτεινόμενης κατακόρυφης σήμανσης:



Υπόμνημα

- Κατακόρυφη σήμανση
 - Σήμανση που προτείνεται
 - Σήμανση που καταργείται
 - Οδικά τμήμα στα οποία προτείνεται να εφαρμοσθεί εποχιακή/περιοδική ζώνη απαγόρευσης κυκλοφορίας ΙΧ
 - Προτεινόμενη κατεύθυνση
 - Παλλόμενο Φανάρι
 - Eco Light κολωνακίων σήμανσης - ανακλαστικό 75 cm
 - Οριζόντια σήμανση διάβασης πεζών
- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ		
ΕΡΓΟ:	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	
ΘΕΣΗ:	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
ΜΕΛΕΤΗ:	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ / ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΧ ΣΤΟΝ ΑΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟ ΚΡΗΤΗΣ	
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΚΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ: Α 2	
ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΜΑΙΟΣ 2024	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ: SCIENTRA ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΙΚΕ	
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	SCIENTRA SCIENCE OF TRANSPORT	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΕ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Εικόνα 46 Προτεινόμενη κατακόρυφη σήμανση στην περιοχή του Αγίου Νικολάου

5.2.3 Διαδραστικός Χάρτης Ζώνης Περιοδικής Εποχιακής Απαγόρευσης ΙΧ στον Άγιο Νικόλαο

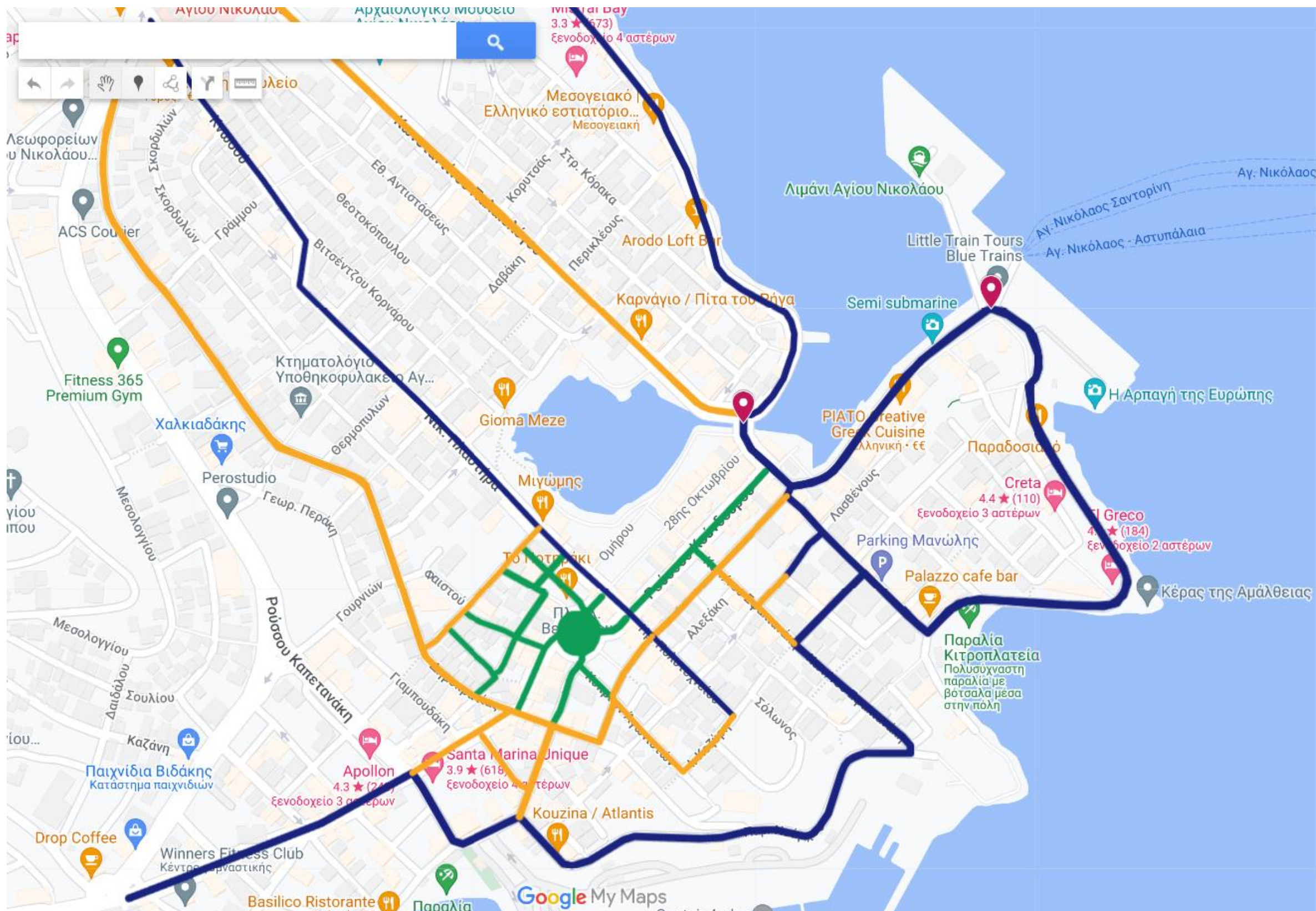
Στα πλαίσια εκπόνησης της παραπάνω πρότασης δημιουργήθηκε ένας **διαδραστικός θεματικός γεωγραφικός χάρτης**, προσβάσιμος μέσω του παρακάτω συνδέσμου, που παρουσιάζει τις διαδρομές (έξοδοι - είσοδοι), τις τοποθεσίες καθώς και επιπλέον σημειώσεις, σχετικά με την προτεινόμενη κατάσταση που παρατέθηκε παραπάνω. Ο χάρτης παρέχει πρόσθετη βοήθεια στον καθένα, επιτρέποντας την **εύκολη πλοήγηση** προς τα σημεία ενδιαφέροντος κατά τις ώρες που εφαρμόζεται η απαγόρευσης κυκλοφορίας ΙΧ σε συγκεκριμένες οδούς του κέντρου του Αγίου Νικολάου.

Σύνδεσμος διαδραστικού χάρτη:

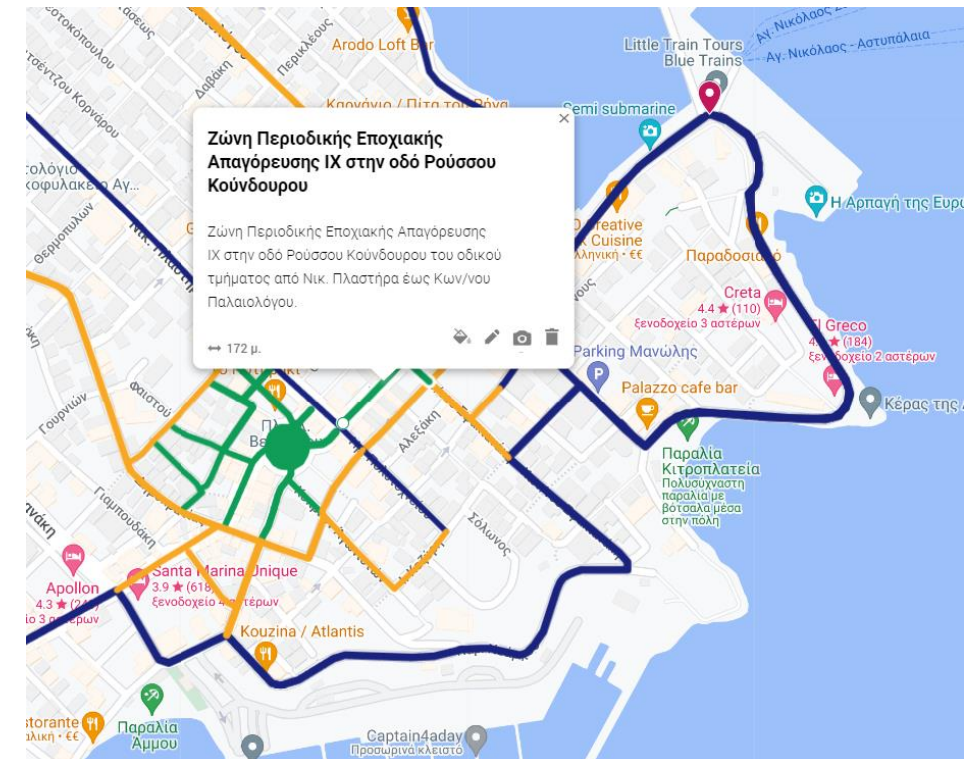
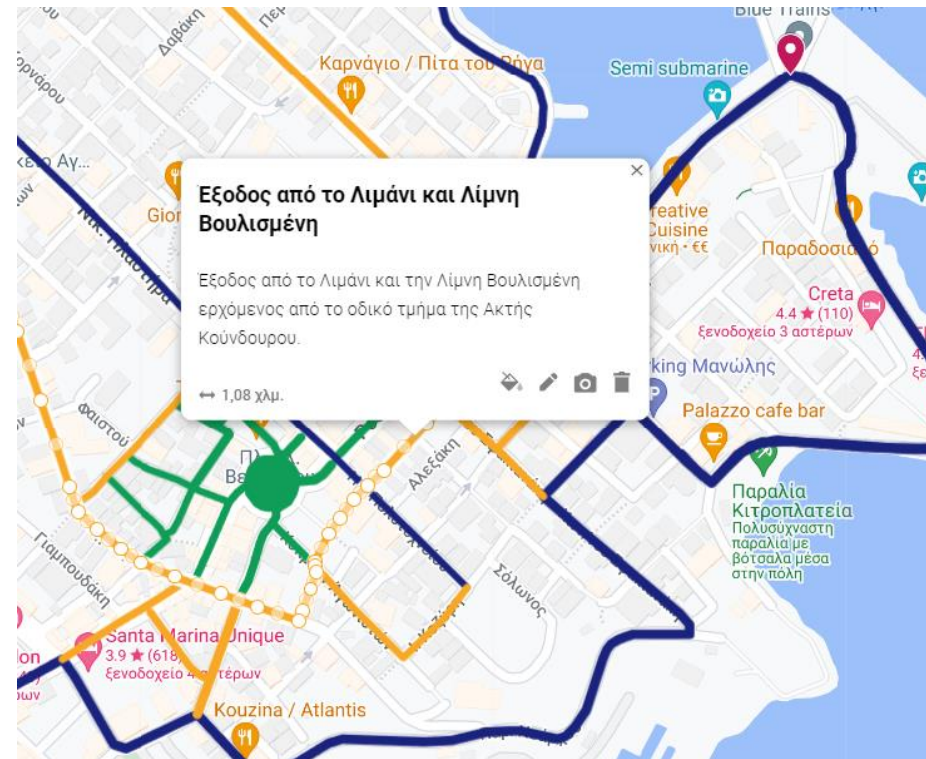
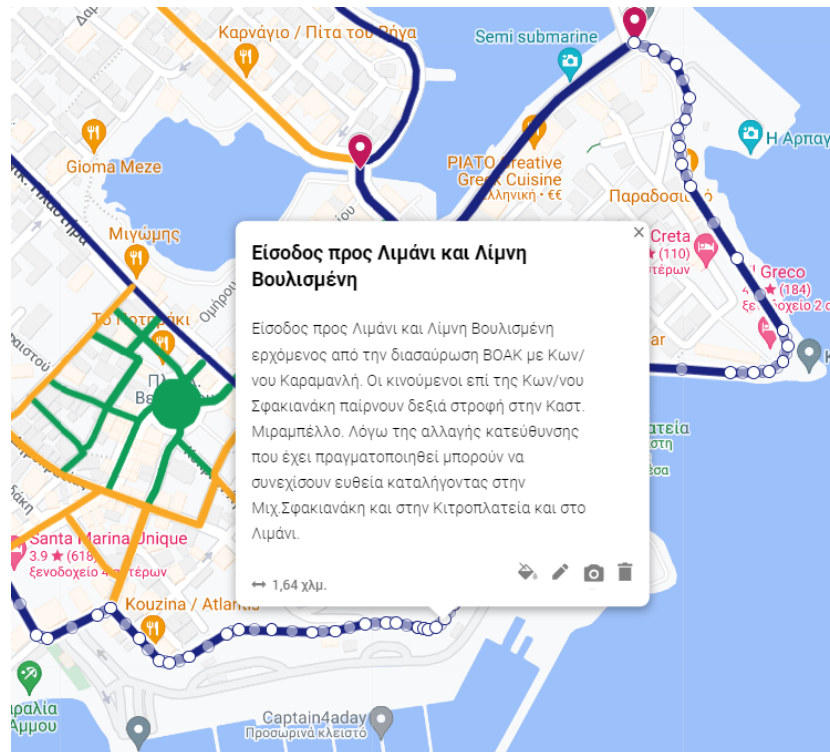
https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1M1aFosXkmHShJpONhtwFo646_SG4Qas&usp=sharing

Πιο συγκεκριμένα στο χάρτη έχουν σχεδιαστεί με **πράσινο χρώμα** οι οδοί στις οποίες προτείνονται να εφαρμοσθεί η ζώνη περιοδικής εποχιακής απαγόρευσης ΙΧ, με **μπλε σκούρο** οι **είσοδοι** προς τα σημεία ενδιαφέροντος (Λιμάνι - Γέφυρα - Λίμνη Βουλισμένη) και γενικότερα στο κέντρο της πόλης, με **πορτοκαλί** οι **έξοδοι** από αυτά ενώ έχουν τοποθετηθεί πινέζες στα σημεία ενδιαφέροντος για ευκολότερη αναγνώριση.

Ο κάθε χρήστης έχει τη δυνατότητα να πληροφορηθεί το όνομα της οδού και το τμήμα της στο οποίο απαγορεύεται η είσοδος κατά τις ώρες απαγόρευσης, απλώς πατώντας πάνω σε οποιαδήποτε σχεδιαστική γραμμή στον χάρτη. Με αυτόν τον τρόπο, ο κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να κατευθυνθεί προς τα σημεία ενδιαφέροντος μέσω των επιτρεπόμενων κινήσεων, ακολουθώντας τις οδηγίες του χάρτη.



Εικόνα 47 Διαδραστικός Γεωγραφικός Χάρτης Περιοδικής Εποχιακής Ζώνης Απαγόρευσης ΙΧ στον Αγιο Νικόλαο



Εικόνα 48 Αναλυτική περιγραφή κάθε σχεδιαστικής οντότητας

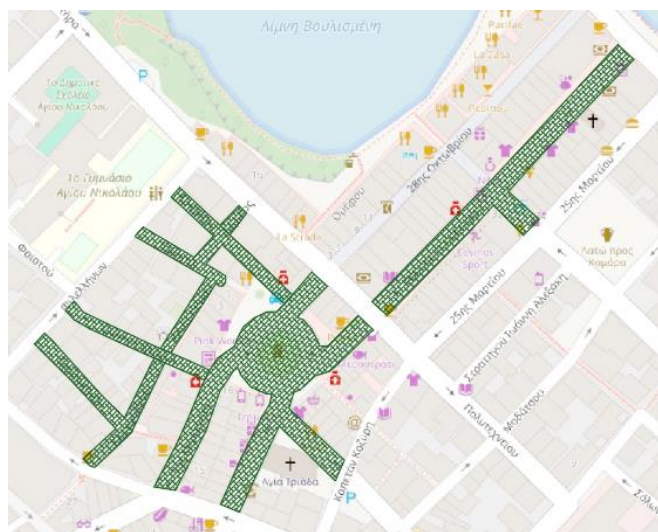
6 Συμπεράσματα

Η περιοχή του Αγίου Νικολάου Κρήτης αποτελεί έναν από τους πιο **δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς** του Νομού. Ωστόσο, η αυξανόμενη κίνηση οχημάτων καθημερινά στην περιοχή (και ειδικά τους θερινούς μήνες) οδηγεί σε συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης στο μεγαλύτερο μέρος της πόλης, ενώ επισημαίνεται η ανάγκη άμεσης εφαρμογής κατάλληλων μέτρων προς την κατεύθυνση της ασφάλειας και της βελτίωσης των υποδομών της πόλης.

Παράλληλα, είναι μεγάλη ανάγκη (και βασική ευρωπαϊκή στρατηγική σύγχρονου αστικού σχεδιασμού) να γίνει μια σημαντική προσπάθεια **αλλαγής των προτιμήσεων μετακίνησης στο κέντρο της πόλης, με προτεραιότητα την πεζή μετακίνηση**, σε σχέση με τα ΙΧ, τα οποία ρυπαίνουν, τελικώς είναι πιο αργά (λόγω των καθυστερήσεων) και δεν υπάρχει χώρος για να σταθμεύσουν νόμιμα.

Η μελέτη εστίασε στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με τη σήμανση των οδών, τους υφιστάμενους κυκλοφοριακούς φόρτους και την κίνηση των πεζών σε κρίσιμα οδικά τμήματα. Ανάλυση πραγματοποιήθηκε ώστε να κατανοηθεί η υπάρχουσα **δυναμική της κυκλοφορίας** και να προσδιοριστούν πιθανές **ανάγκες για βελτιώσεις**. Ειδική προσοχή δόθηκε στην αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την ομαλή ροή της κυκλοφορίας, καθώς και στη δημιουργία περιβάλλοντος που θα ενισχύει την ασφαλή κίνηση των πεζών.

Για την καλύτερη και ομαλότερη κίνηση των πεζών καθώς και για την δημιουργία ενός βιώσιμου περιβάλλοντος προτείνεται να εφαρμοσθεί **ζώνη περιοδικής εποχιακής απαγόρευσης ΙΧ σε ορισμένα τμήματα του κέντρου της πόλης**. Ειδικότερα τα τμήματα αυτά παρουσιάζονται παρακάτω ενώ η απαγόρευση θα ισχύει **από τις 18:00 – 24:00 από τις 15 Ιουνίου μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου**.





Για να διασφαλιστεί η ομαλή κυκλοφορία, ειδικά στην αρχική περίοδο εφαρμογής, θα επιτρέπεται εκτάκτως και για μικρό χρονικό διάστημα η χρήση της οδού Ρούσσου Κούνδουρου, εάν παρουσιαστεί κάποιο έκτακτο πρόβλημα ή δημιουργηθεί μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος κυρίως στις οδούς Νικ. Πλαστήρα και Κων/νου Σφακιανάκη. Αυτό το μέτρο αποσκοπεί στην αποσυμφόρηση των δρόμων και στην αποφυγή ατυχημάτων. Επισημαίνεται ότι η κυκλοφορία στις οδούς της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα δεν θα διακόπτεται ούτε θα εμποδίζεται.

Τα παραπάνω, συνοδευόμενα από κατάλληλη σήμανση, η οποία έχει περιγραφεί αναλυτικά στη συγκοινωνιακή μελέτη, θα συμβάλουν στην υιοθέτηση κατάλληλων μέτρων προς την κατεύθυνση της ασφάλειας και της βελτίωσης των υποδομών της πόλης καθώς και στην ομαλότερη κίνηση των πεζών.

Πιο συγκεκριμένα μέσω της παρέμβασης αυτής συνολικά επιτυγχάνεται ταυτόχρονα:

1. **Αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο κέντρο της πόλης** καθώς δεν υπάρχουν σημεία εμπλοκής ευάλωτων χρηστών της οδού με οχήματα
2. **Δημιουργία πιο φιλικού, σύγχρονου, βιώσιμου, καθαρού, ελκυστικού** (και στον επισκέπτη, στον κάτοικο και στον εργαζόμενο) κέντρου της πόλης
3. **Προώθηση της μετακίνησης πεζών**, ποδηλατών, σε συνδυασμό με την προώθηση χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς και γενικότερα πιο βιώσιμων μορφών μετακίνησης
4. **Εξασφάλιση της κυκλοφορίας των ΙΧ προς το κέντρο της πόλης**, παρά τις απαγορεύσεις, καθώς ο κυκλοφοριακός φόρτος διανέμεται (χωρίς σημαντική επιβάρυνση) σε περιτορίες

Η πρόταση αυτή αποσκοπεί στην αλλαγή κουλτούρας μετακίνησης για την πόλη του Αγίου Νικολάου, στα πρότυπα άλλων σύγχρονων τουριστικών πόλεων στην Ελλάδα και διεθνώς. Η αλλαγή κουλτούρας μετακίνησης βεβαίως και απαιτεί χρόνο για να εδραιωθεί και αφομοιωθεί, όμως η σταδιακή προτίμηση άλλων τρόπων μετακίνησης (κυρίως πεζή) έναντι του ΙΧ, ειδικά κατά τις απογευματινές ώρες και τους καλοκαιρινούς μήνες προς το κέντρο του Αγίου Νικολάου θα είναι μια πραγματικότητα που θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής της πόλης σε πολλά επίπεδα.



Παράρτημα - Εξοπλισμός υποδομής

Ακολουθεί μια συνολική περιγραφή του εξοπλισμού κατακόρυφης σήμανσης που προτείνεται να τοποθετηθεί με βάση την πρόταση που περιεγράφηκε παραπάνω:

Προτεινόμενη σήμανση:

- 2 πινακίδες Π-8γ (Πληροφοριακή πινακίδα για το Λιμάνι και την Λίμνη)
- 4 πινακίδες Ρ-40 (2 πινακίδες για το οδικό τμήμα της οδού Καστ. Μιραμπέλλο και 1 για το οδικό τμήμα της Τσελέπη)
- 9 πινακίδες Ρ-7 (7 από αυτές θα τοποθετηθούν μαζί με πρόσθετη πινακίδα ενώ οι άλλες 2 μόνες τους)
- 7 πρόσθετες πινακίδες με επεξηγηματικό κείμενο, οι οποίες θα τοποθετηθούν μαζί με τις Ρ-7
- 9 πρόσθετες πινακίδες με επεξηγηματικό κείμενο, οι οποίες θα τοποθετηθούν μαζί με τις Ρ-7 & Π-8γ
- 1 πινακίδα Ρ-23 (για το οδικό τμήμα της οδού Καστ. Μιραμπέλλο)
- 2 πινακίδα Ρ-28 (για την διασταύρωση των οδών Δημοκρατίας με Φιλελλήνων και Μιχ. Σφακιανάκη με Καστ. Μιραμπέλλο)
- 1 πινακίδα Ρ-2 (για το οδικό τμήμα της οδού Φιλελλήνων)
- 1 πινακίδα Π-23 (για το οδικό τμήμα της οδού Φιλελλήνων)
- 2 πινακίδες Κ-15 (για το οδικό τμήμα της ΝΙΚ. Πλαστήρα)
- 14 Eco Light κολωνάκια σήμανσης – ανακλαστικό 75cm
- 3 Ηλιακά παλλόμενα φανάρια σήμανσης, οι οποίες θα τοποθετηθούν μαζί με τις Κ-15

Εξοπλισμός Υποδομής	Λεπτομέρειες	Σήμανση	Διάσταση πινακίδας
Π-8γ (x2)	Κατεύθυνση για περισσότερες της μίας τοπωνυμίας με μορφή βέλους		0.40 x 0.60 m
P-40 (x4)	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Η απαγόρευση αυτή ισχύει από την θέση της πινακίδας μέχρι του επόμενου σημείου συνάντησης με οδό και στην πλευρά του οδοστρώματος στην οποία είναι τοποθετημένη αυτή		Φ45
P-7 (x9)	Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα		Φ45
Πρόσθετη πινακίδα (x7)	Πρόσθετη πινακίδα στην P-7	ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ: ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΟΧΗΜΑΤΑ ΑΜΕΑ, ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, ΤΑΞΙ, ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	0.45 x 0.15 m
Πρόσθετη πινακίδα (x9)	Πρόσθετη πινακίδα στην P-7 (x7) & Π-8γ (x2)	ΙΣΧΥΕΙ ΑΠΟ 15/06 ΕΩΣ 15/09 18:00 ΕΩΣ 24:00	0.45 x 0.20 m

P-23 (x1)	Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους 3.5 τόνους		Φ45
P-28 (x2)	Απαγορεύεται η δεξιά στροφή		Φ45
P-2 (x1)	Υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP).		Δ60
Π-23 (x1)	Μονόδρομος		0.45 x 0.45 m
K-15 (x2)	Κίνδυνος λόγω διάβασης πεζών		Δ60
(x14)	Eco Light κολωνακίων σήμανσης - ανακλαστικό		75 cm

(x3)	Ηλιακό παλλόμενο φανάρι σήμανσης		Φωτεινό πεδίο κίτρινου χρώματος διαμέτρου
------	-------------------------------------	--	--

Προδιαγραφές Σήμανσης

Όσον αφορά την κατακόρυφη σήμανση λήφθηκαν υπόψη οι εξής διατάξεις:

- σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κ.Ο.Κ. (Ν2696/99) σε συνδυασμό με τις ΠΤΠ Σ-301, Σ-302, Σ-303, Σ-304, Σ-305, Σ-306 (ΦΕΚ-676/Β/74) για τις πινακίδες σήμανσης,
- τις Τεχνικές Οδηγίες Κατακόρυφης Σήμανσης Τυπικού Οδικού Δικτύου του ΥΠΕΧΩΔΕ/1992
- η οδηγία 1-92 της ΓΓΔΕ (Αποφ –ΔΜΕΟ/ε/720/13-11-92) για θέματα σήμανσης που δεν καλύπτονταν από τις υπόλοιπες προδιαγραφές,
- η προσωρινή Προδιαγραφή της ΓΓΔΕ (ΦΕΚ-953/Β/24-10-97) για την επιλογή αντανakλαστικών μεμβρανών, κατά περίπτωση, και τον καθορισμό των χαρακτηριστικών του τύπου ΙΙΙ (υπερυψηλής αντανakλαστικότητας
- οι ΠΤΠ Σ-310 και Σ-311 (ΦΕΚ-954/Β/31-12-96) για τις χρωματικές συντεταγμένες και τα χαρακτηριστικά των αντανakλαστικών μεμβρανών τύπων Ι και ΙΙ,
- οι ΠΤΠ Σ-301-75 και Σ-302-75, οι οποίες αντικατέστησαν τα σχετικά άρθρα των ΠΤΠ Σ-301 και Σ-302, σχετικά με την ποιότητα του αλουμινίου των πινακίδων (ΦΕΚ-99/Β/28-1-76),
- οι ΠΤΠ για τους στύλους στήριξης των πινακίδων (ΦΕΚ-1061/Β/13-10-80), όπως συμπληρώθηκε με την διάταξη ΒΜ5/ο/40229/27-10-80,
- το Ελληνικό Πρότυπο ΕΛΟΤ, για την μετατροπή του Ελληνικού Αλφάβητου σε Λατινικούς χαρακτήρες για τις πληροφοριακές πινακίδες τοπωνυμίων (που τροποποιεί τις σχετικές ΠΤΠ).

Παράρτημα – Τοπογραφικό & Μηκοτομή Εδάφους Φιλελλήνων και Δημοκρατίας

