

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA I

ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ Α' ΦΑΣΗ

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Χ. Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχ. Ε.Μ.Π - Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

Α. Τίλλης, Πολ. Μηχ. - Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

Α. Τσιάνος, Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π – Συγκοινωνιολόγος



ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

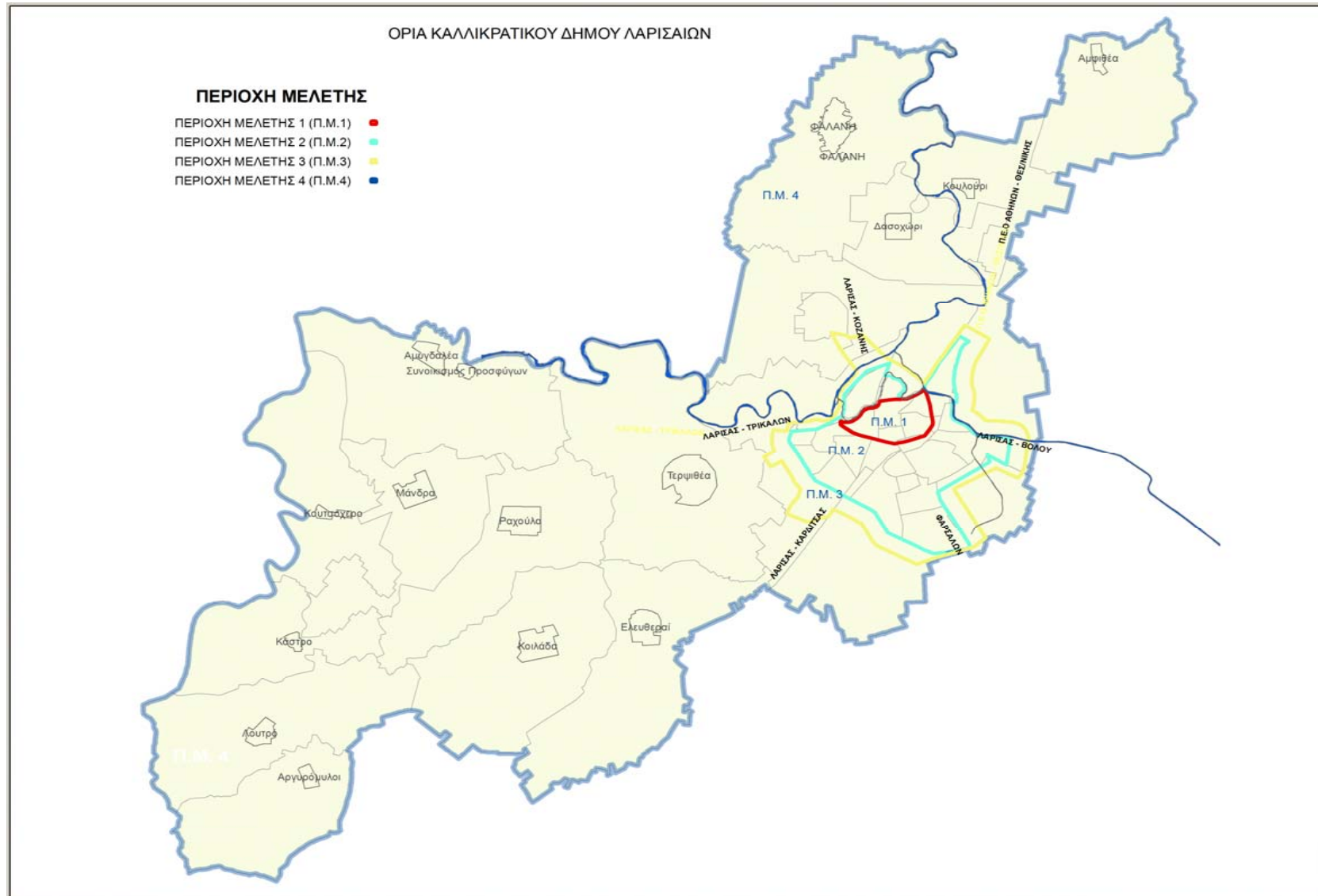
Α' ΦΑΣΗ

- ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Β' ΦΑΣΗ

- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
- ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

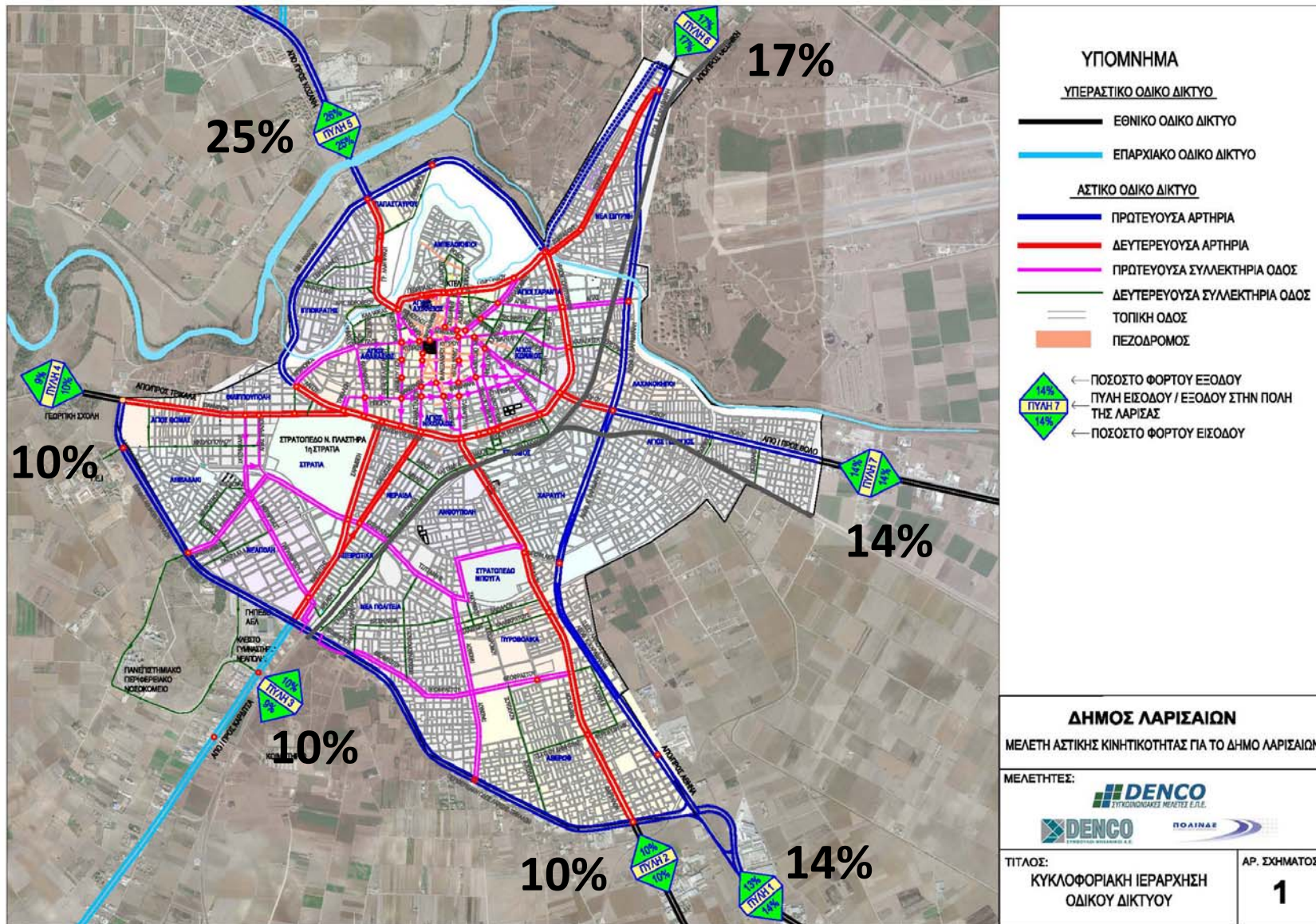
ΟΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ



ΠΥΛΕΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ

- **ΠΥΛΗ 1. Π.Ε.Ο. Αθηνών – Λαρίσης (Κ. Καραμανλή) από / προς Αθήνα**
- **ΠΥΛΗ 2. Ε.Ο. Λάρισας - Φαρσάλων από / προς Φάρσαλα .**
- **ΠΥΛΗ 3. Επαρχ. Οδός Λάρισας - Καρδίτσας (Λάρισας - Μαυροβουνίου) από / προς Καρδίτσα.**
- **ΠΥΛΗ 4. Ε.Ο. Λάρισας - Τρικάλων από / προς Τρίκαλα.**
- **ΠΥΛΗ 5. Ε.Ο. Λάρισας - Ελασσόνας από / προς Κοζάνη.**
- **ΠΥΛΗ 6. Π.Ε.Ο. Λάρισας – Θεσσαλονίκης (Κ. Καραμανλή) από / προς Θεσσαλονίκη.**
- **ΠΥΛΗ 7. Οδός Βόλου από / προς Βόλο.**

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΙ ΔΑΚΤΥΛΙΟΙ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ

Εξωτερικός Περιμετρικός Δακτύλιος

- **Υφιστάμενα τμήματα :**
 - Οδός Κ. Καραμανλή, Π.Ε.Ο. Αθηνών – Θεσσαλονίκης (ανατολικός κλάδος),
 - Ε.Ο. Λαρίσης - Τρικάλων (νότιος κλάδος),
 - Οδός Α. Παπανδρέου
- **Τμήματα υπό κατασκευή :**
 - Οδός Σάκη Καράγιωργα,
 - Οδός Κιμ. Σανδράκη,
 - απαιτείται η δημοπράτηση του συνδετήριου τμήματος μεταξύ των κόμβων Λαγού και Γεωργικής Σχολής

ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΙ ΔΑΚΤΥΛΙΟΙ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΑΣ

❖ Εσωτερικός Περιμετρικός Δακτύλιος.

- Λαγού
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Αεροδρομίου
- και Γεωργιάδου

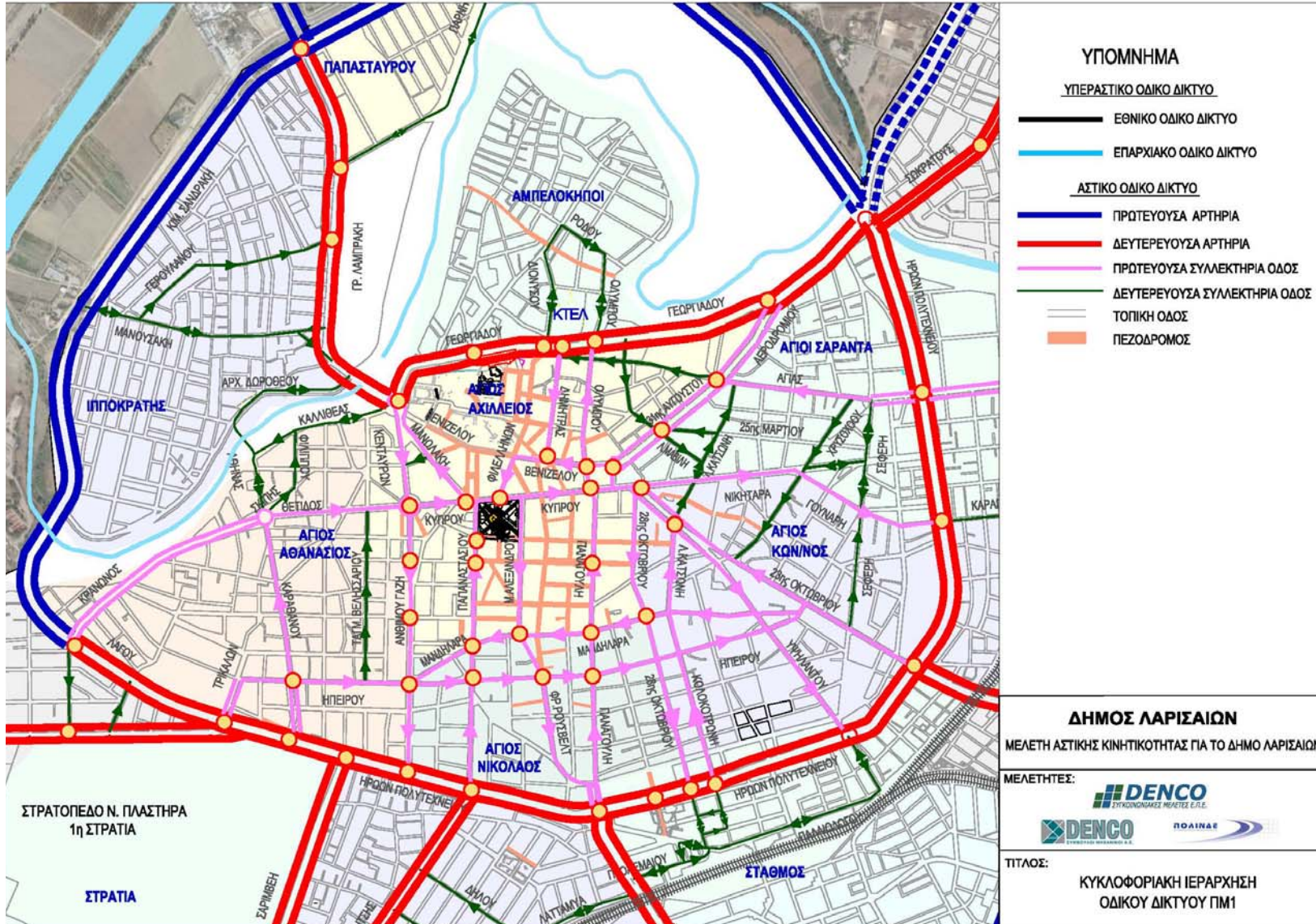
Δεν υπάρχει δυτικός συνδετήριος άξονας, κατά μήκος του ποταμού, ο οποίος να ενώνει την οδό Γεωργιάδου με την οδό Λαγού

❖ Κεντρικός πυρήνας – Μικρός εσωτερικός δακτύλιος

- Άνθιμου Γαζή,
- Κύπρου
- 23ης Οκτωβρίου
- Ηπείρου

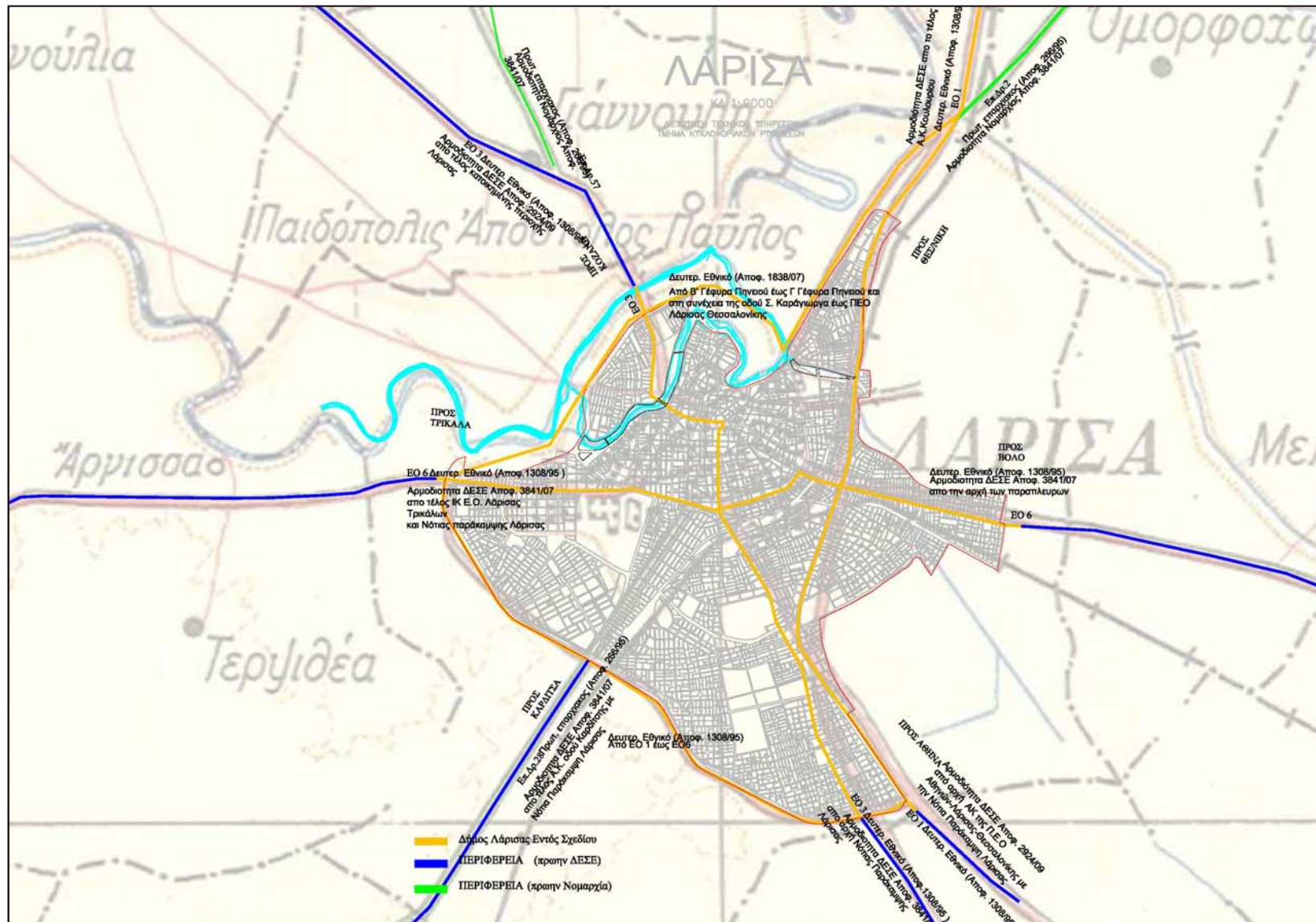
Ο αδύναμος σύνδεσμος αυτού του περιμετρικού δακτυλίου, είναι το ζεύγος μονοδρόμων Μανδηλαρά και Ηπείρου

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΜ1



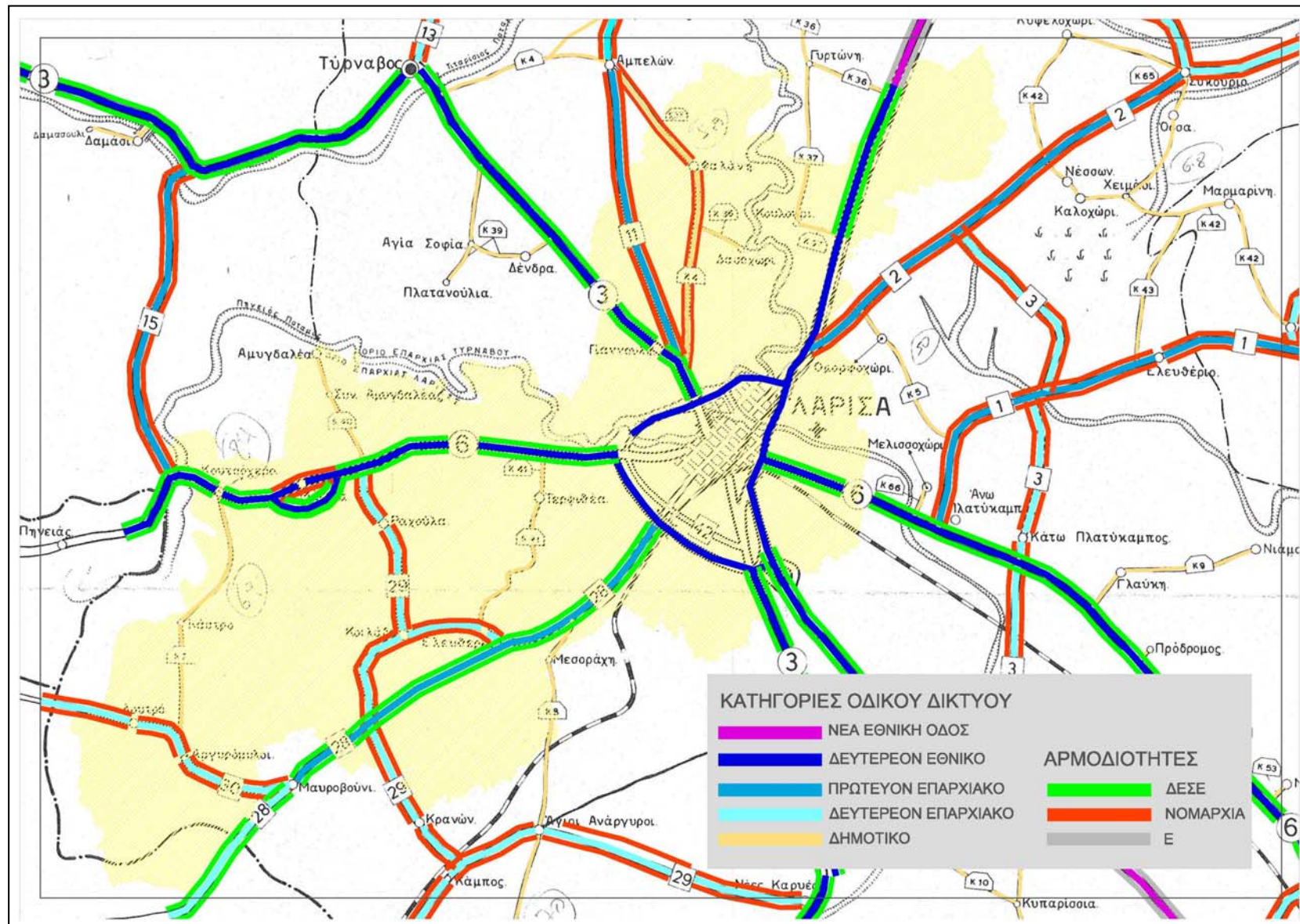
ΕΘΝΙΚΟ - ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

(ΠΗΓΗ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ)



ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

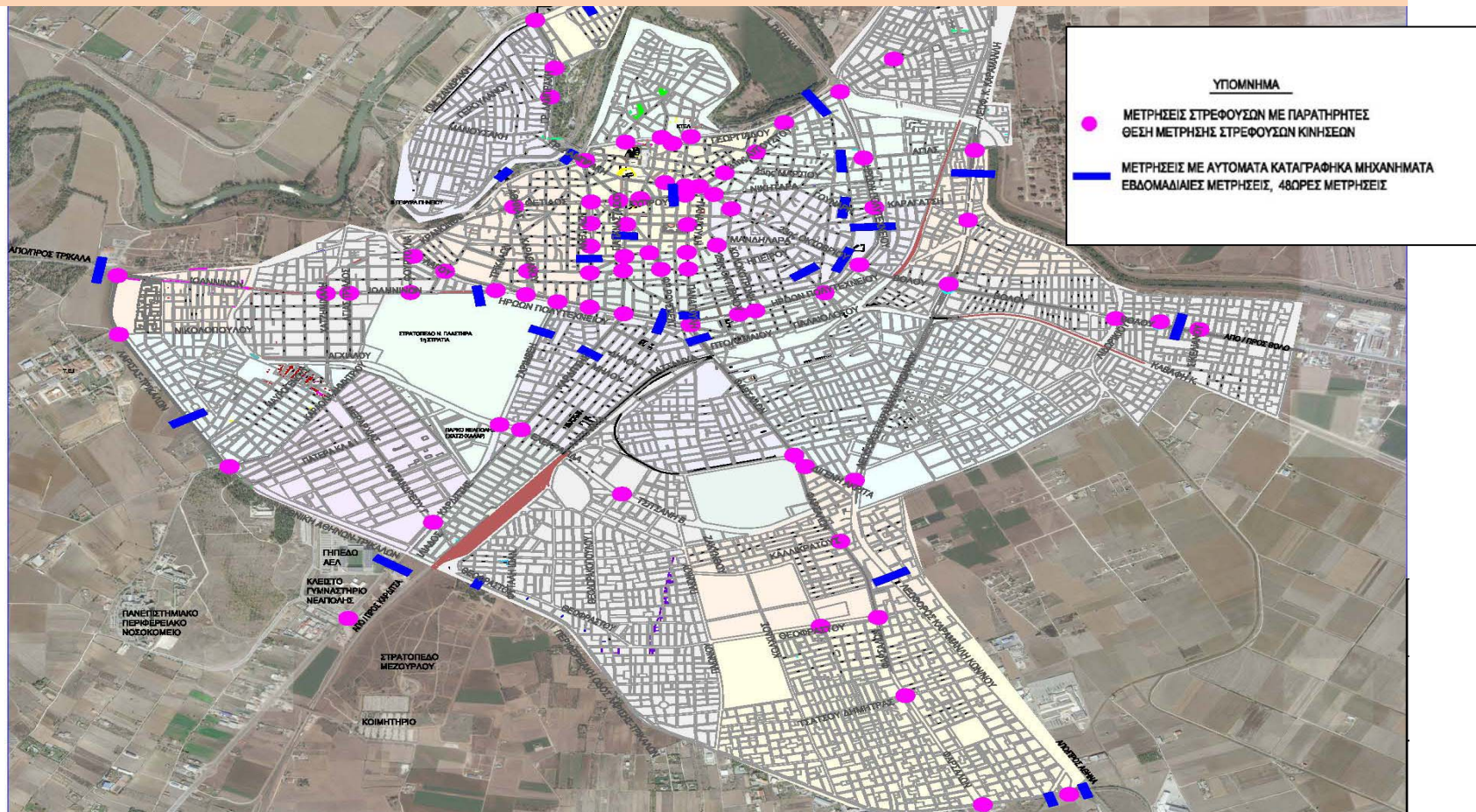
(ΠΗΓΗ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ)



ΘΕΣΕΙΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

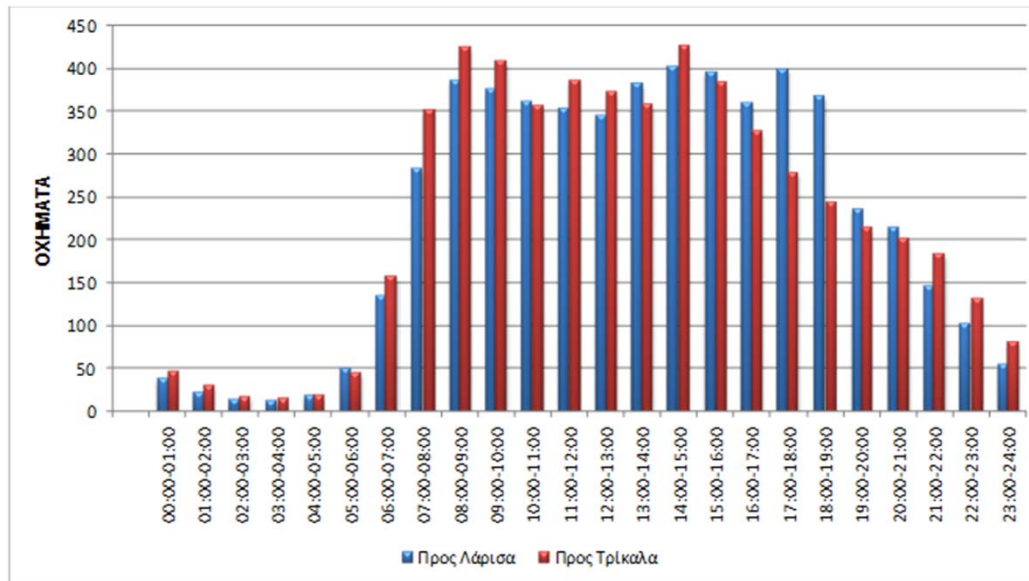
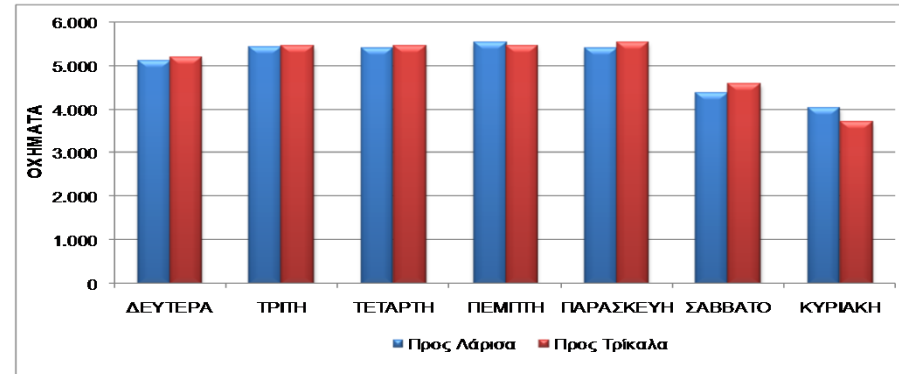
Μετρήσεις με αυτογραφικά μηχανήματα σε 30 χαρακτηριστικές διατομές, στο βασικό αρτηριακό και συλλεκτήριο οδικό δίκτυο

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε συνολικά 78 κόμβους



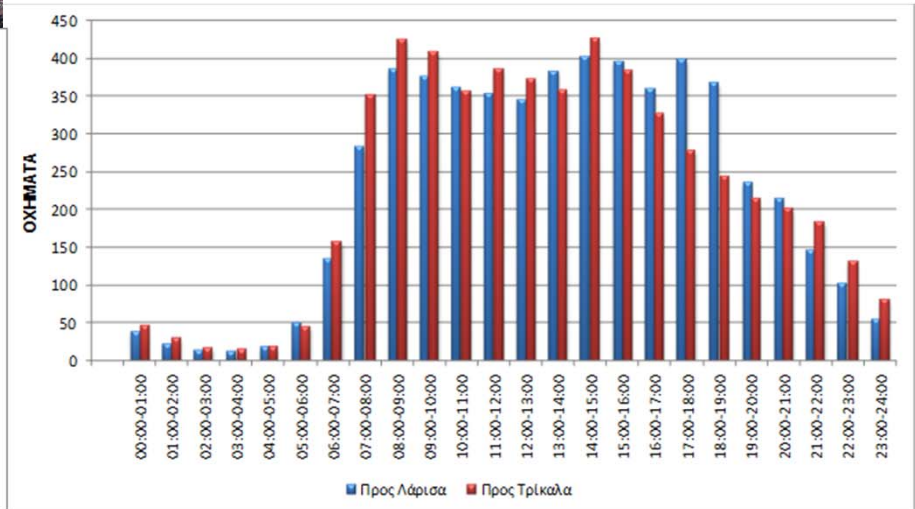
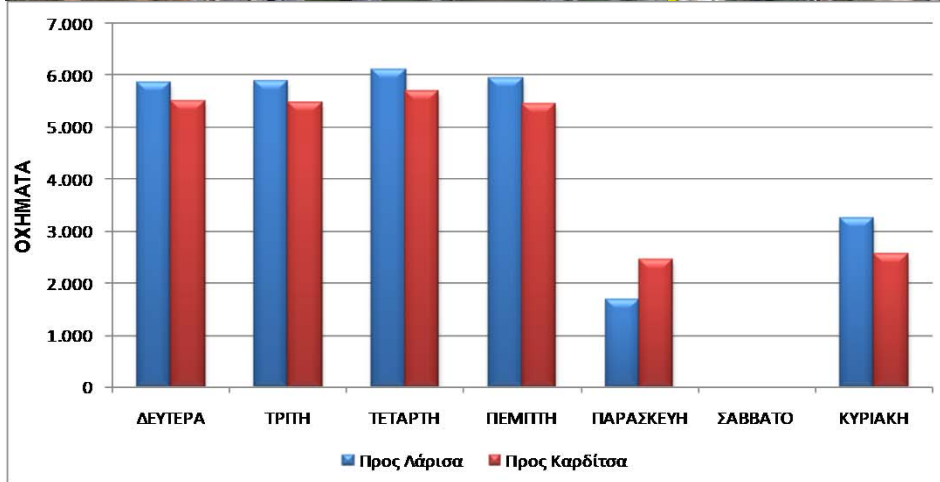
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

Διατομή Λ2- Ε.Ο. Λάρισας - Τρικάλων



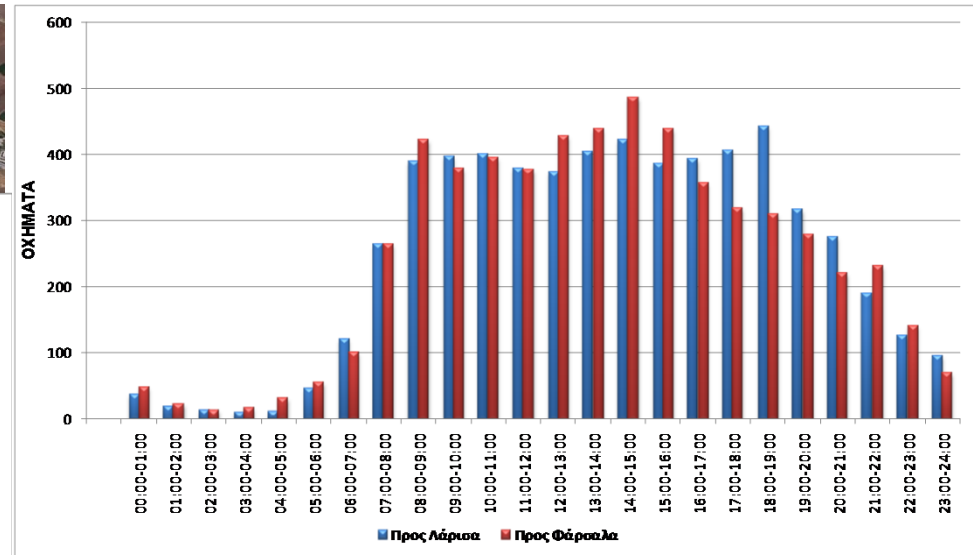
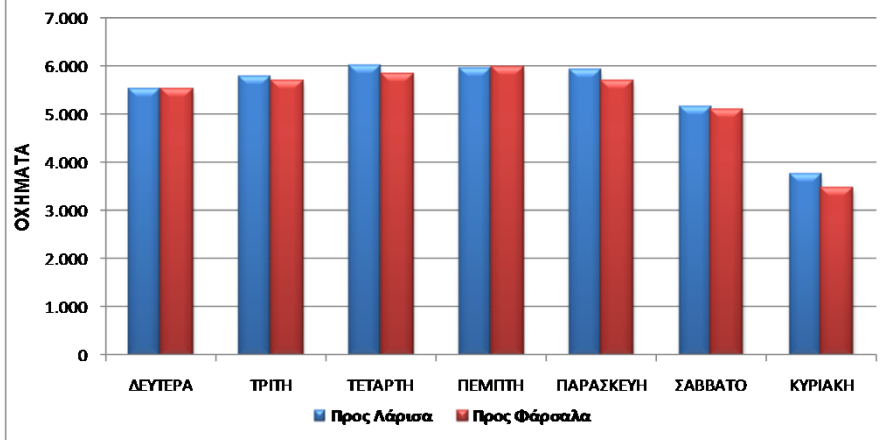
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

Διατομή Λ3- Λάρισας - Καρδίτσας



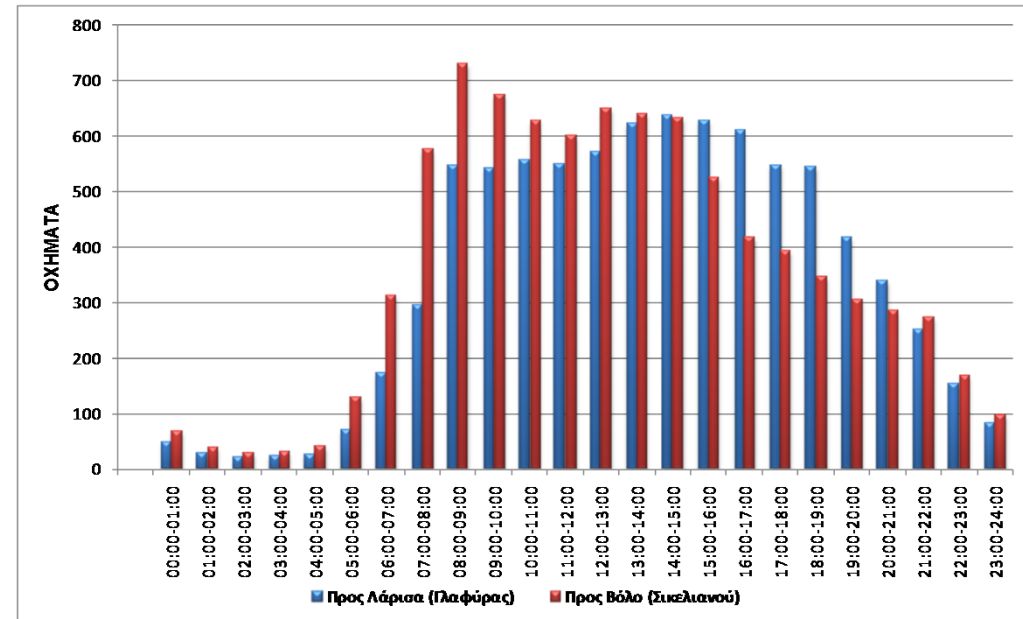
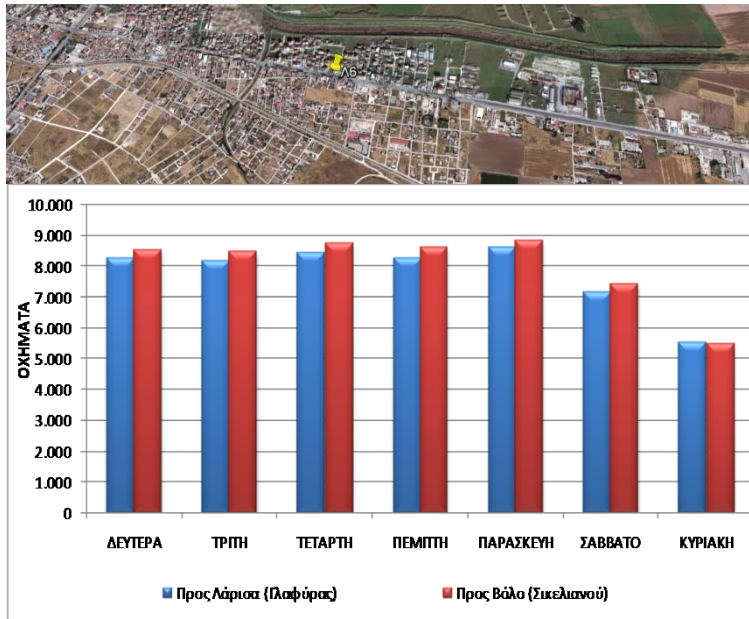
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

Διατομή Λ4- Λάρισας - Φαρσάλων



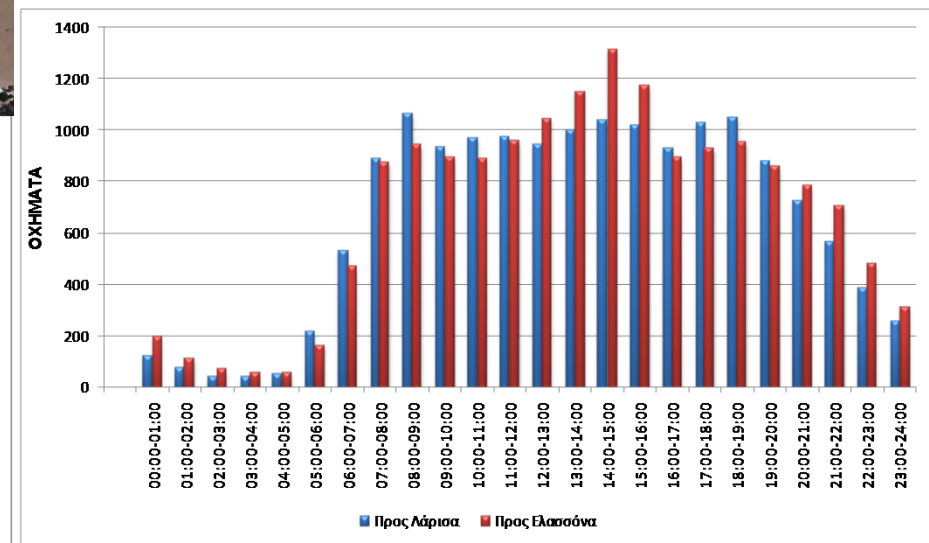
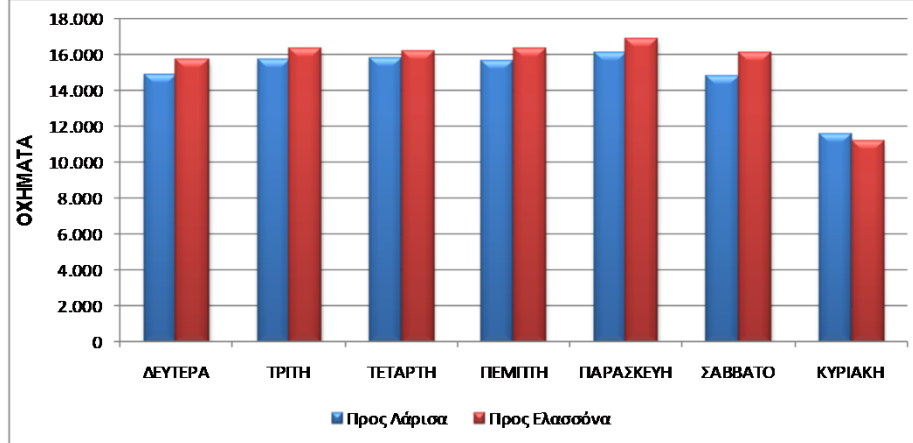
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

Διατομή Λ6- οδός Βόλου



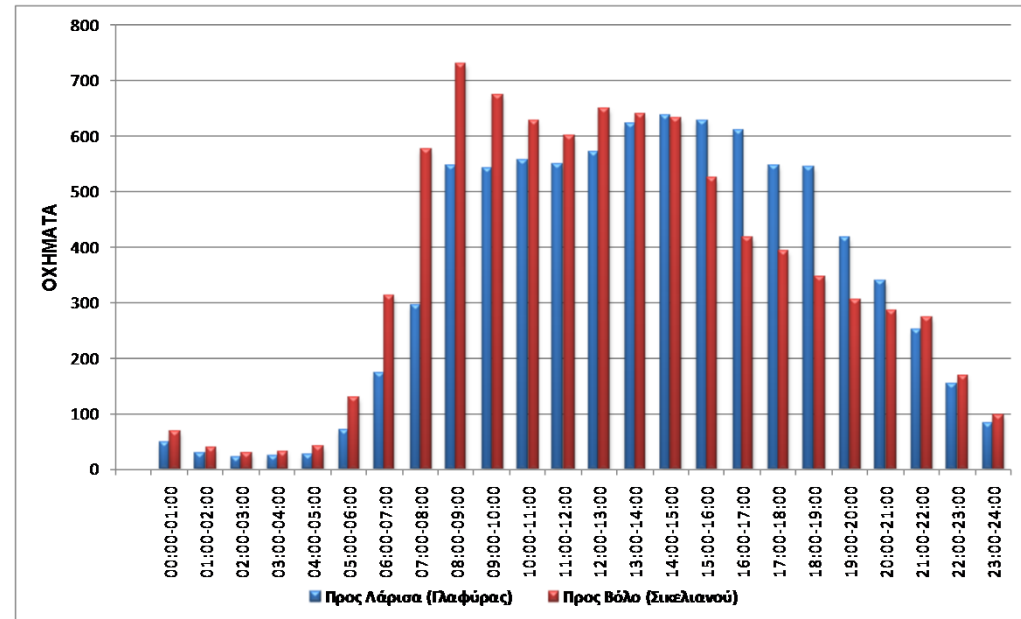
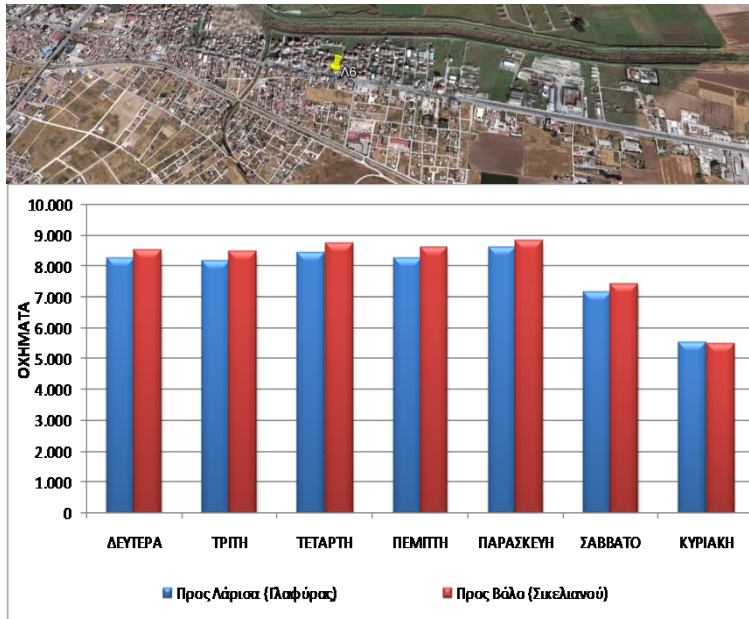
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

Διατομή Λ8- Λάρισας - Ελασσόνας



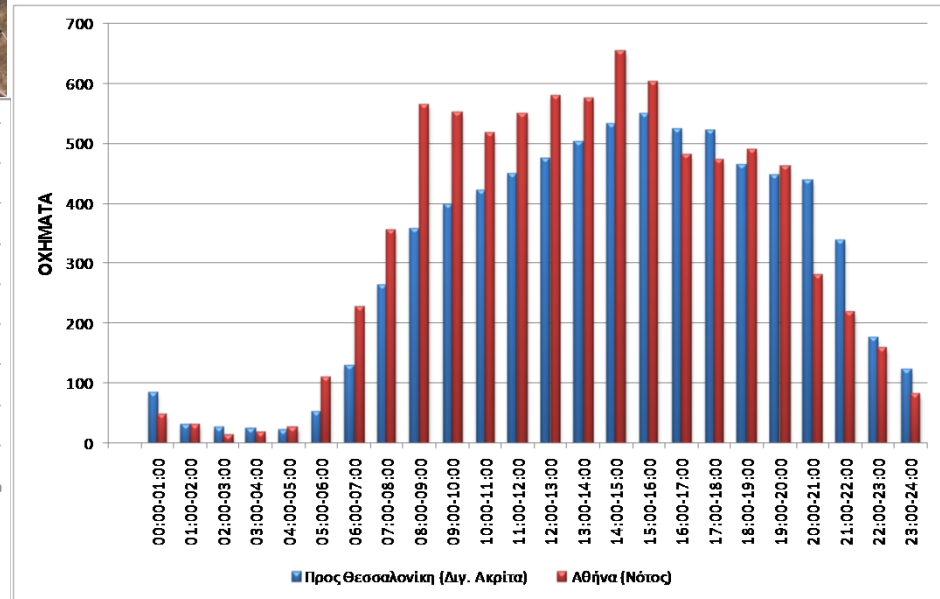
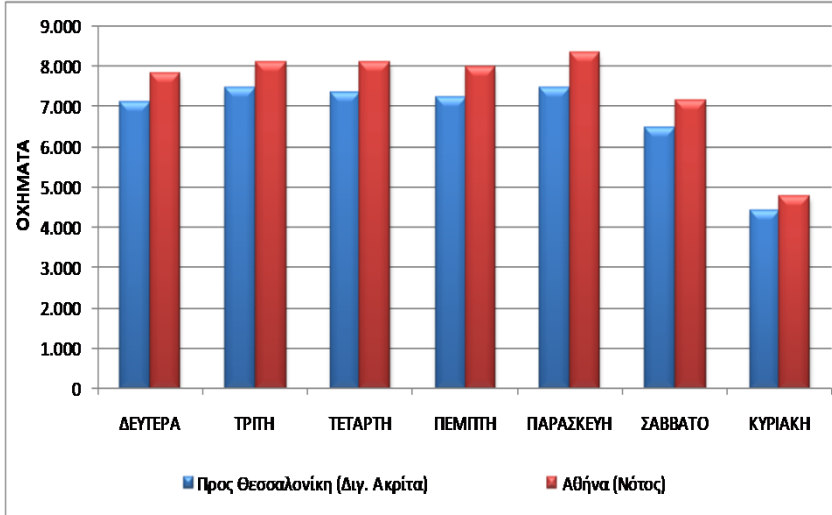
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

Διατομή Λ6- οδός Βόλου



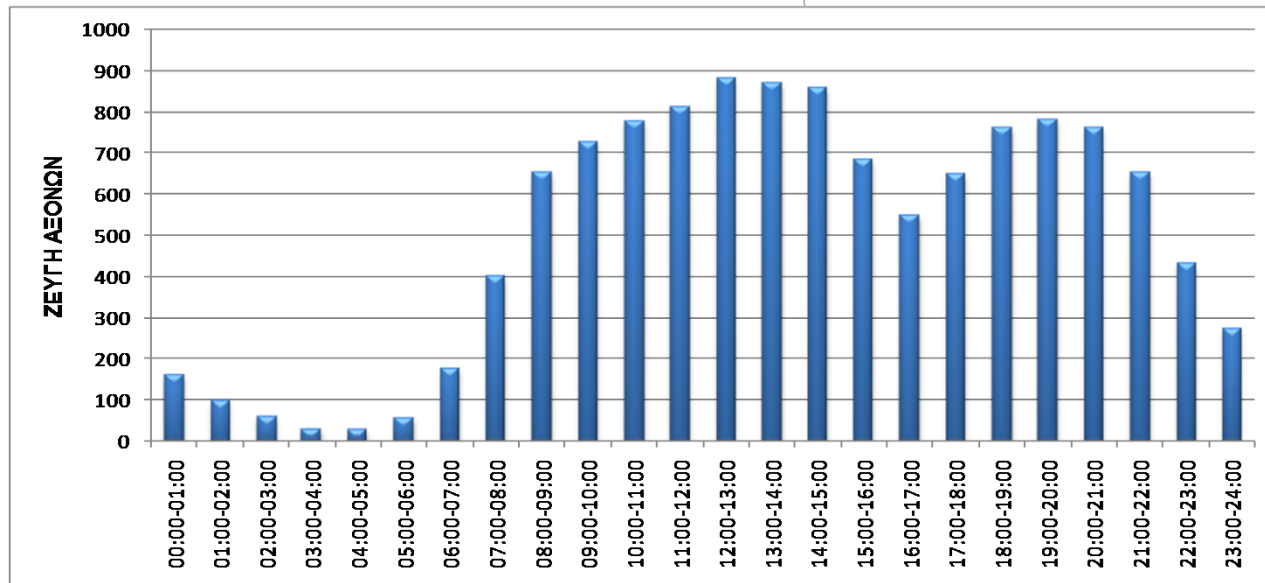
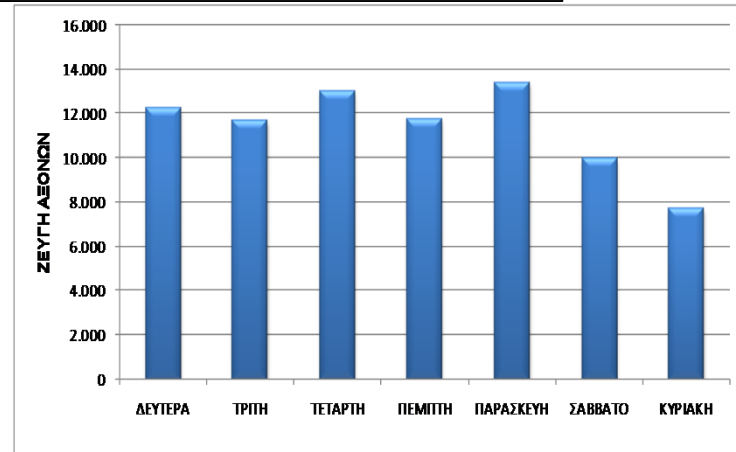
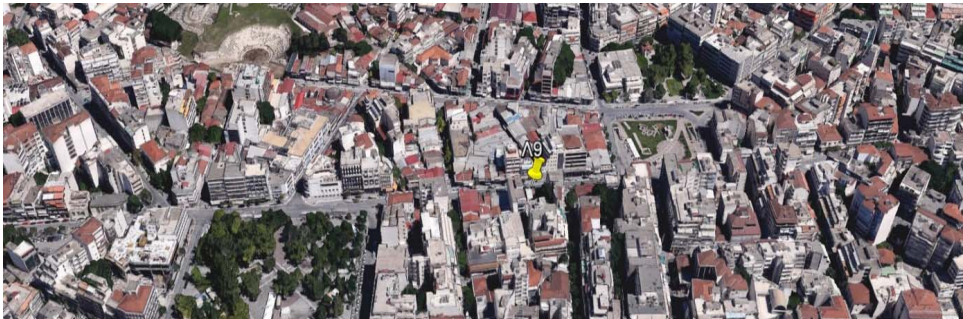
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

Διατομή Λ18- Π.Ε.Ο. Αθηνών - Θεσσαλονίκη (Κ. Καραμανλή)



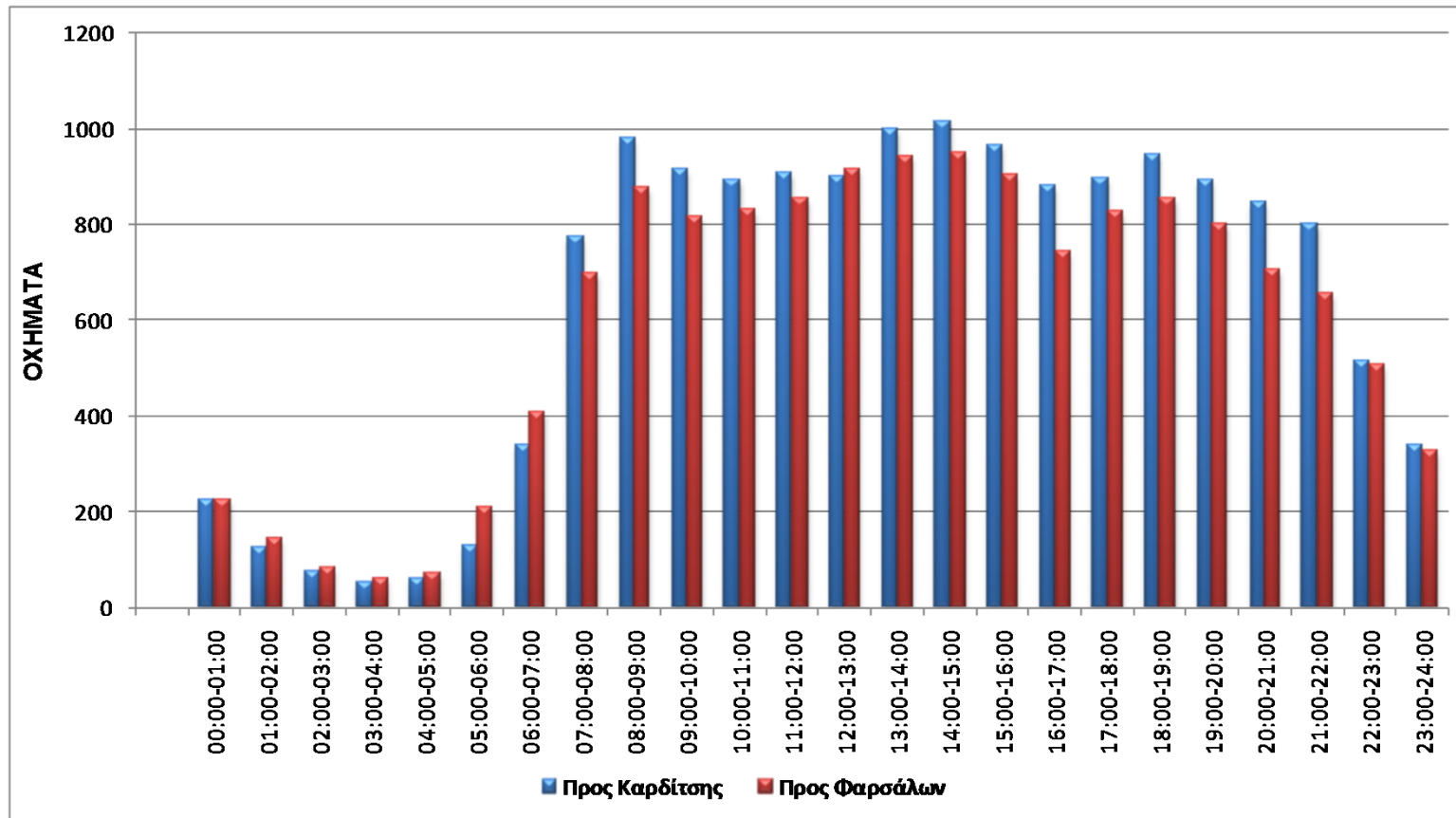
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

Διατομή Λ9- οδός Κύπρου



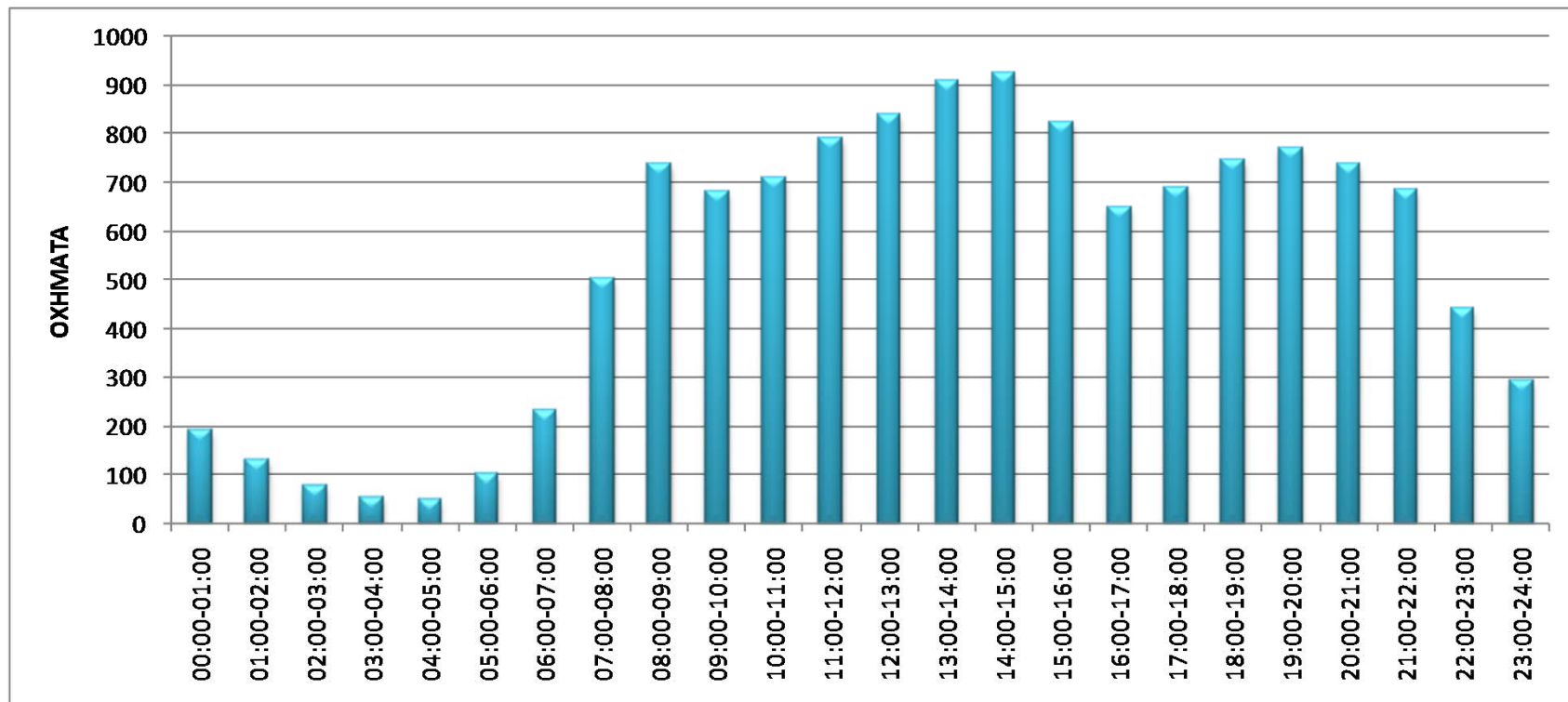
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

Διατομή Λ10- οδός Ηρώων Πολυτεχνείου



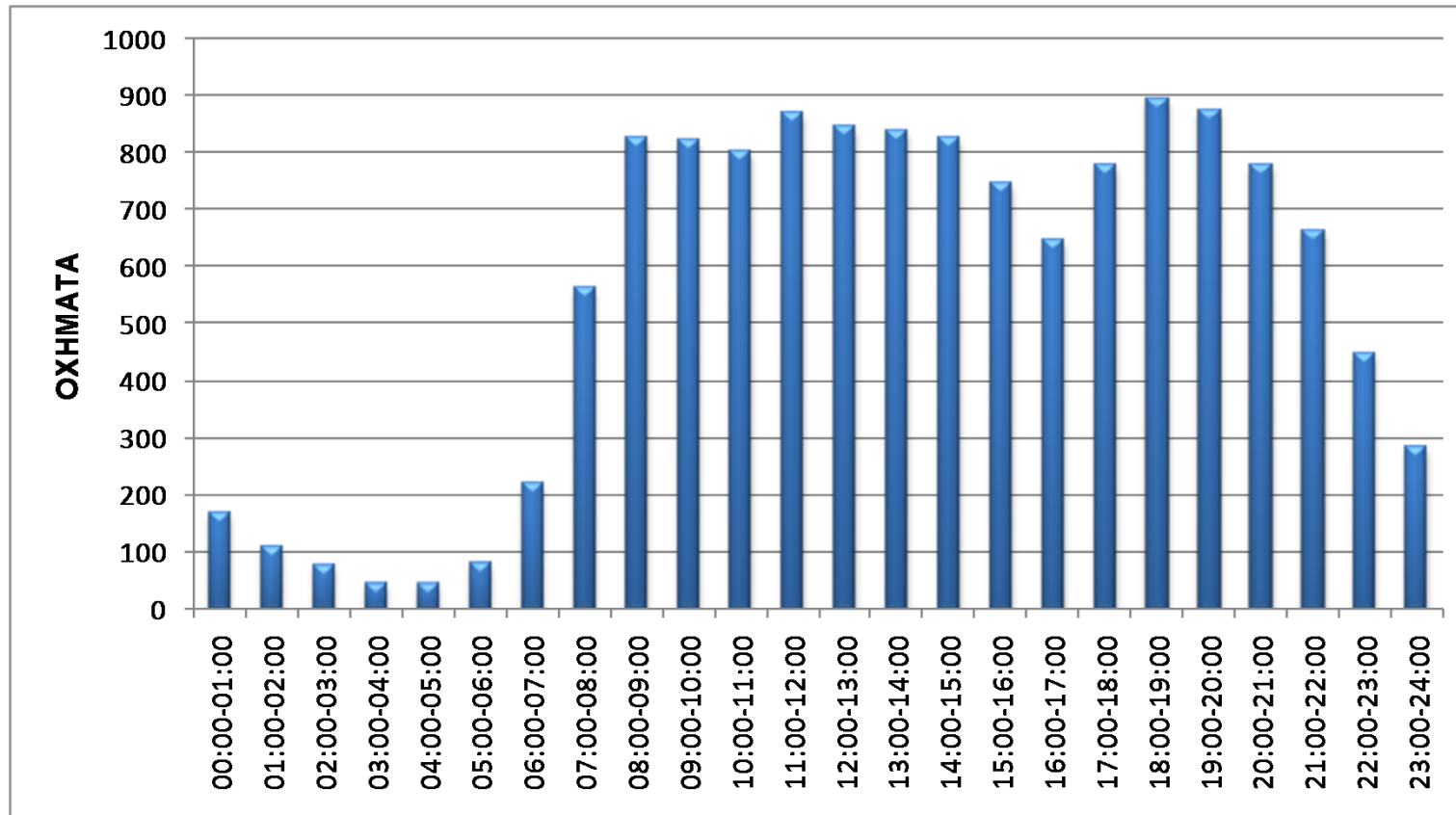
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

Διατομή Λ28- οδός Ανθ. Γαζή



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

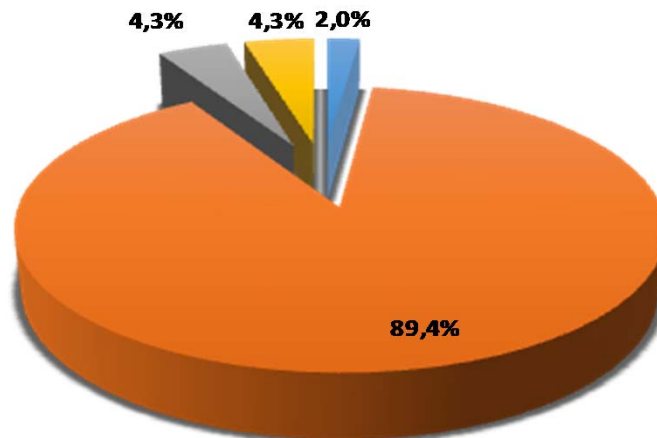
Διατομή Λ29- οδός Παπαναστασίου



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

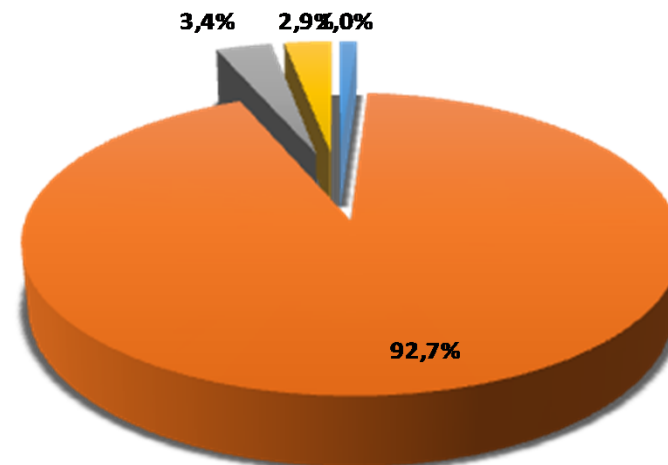
Διατομή Λ2- Ε.Ο. Αθηνών - Τρικάλων

ΠΡΟΣ ΤΡΙΚΑΛΑ



■ ΔΙΚΥΚΛΑ ■ IX ■ ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ, ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΚΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ■ 4+ΑΞΟΝΙΚΑ ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΠΡΟΣ ΛΑΡΙΣΑ

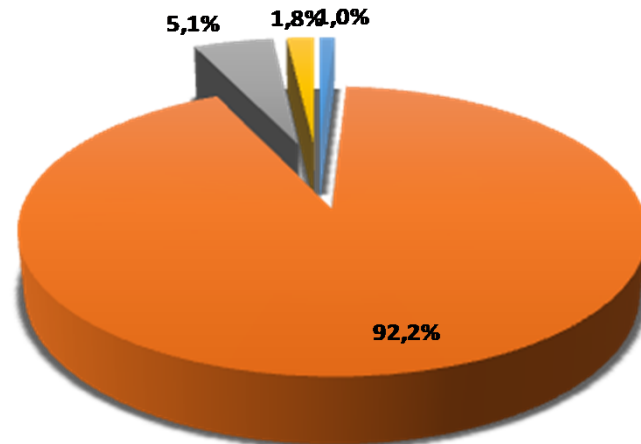


■ ΔΙΚΥΚΛΑ ■ IX ■ ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ, ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΚΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ■ 4+ΑΞΟΝΙΚΑ ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

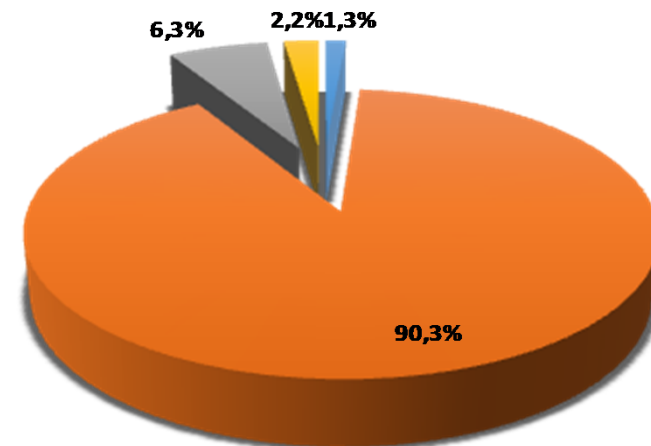
Διατομή Λ6- Ε.Ο. Λάρισας - Βόλου

ΠΡΟΣ ΒΟΛΟ



■ ΔΙΚΥΚΛΑ ■ IX ■ ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ, ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΚΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ■ 4+ΑΞΟΝΙΚΑ ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΠΡΟΣ ΛΑΡΙΣΑ

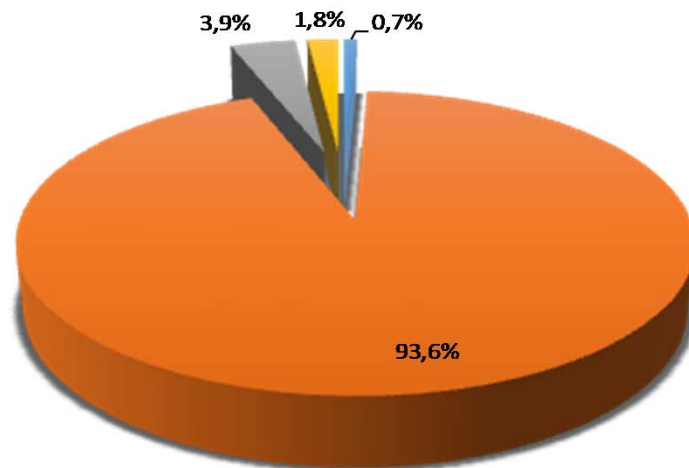


■ ΔΙΚΥΚΛΑ ■ IX ■ ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ, ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΚΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ■ 4+ΑΞΟΝΙΚΑ ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΗ ΟΔΟ

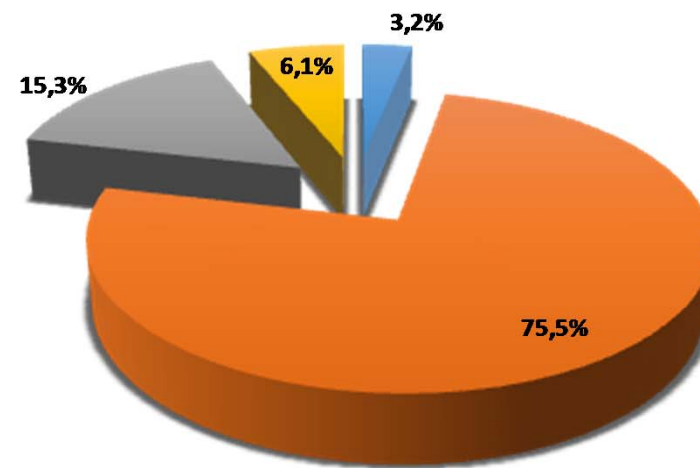
Διατομή Λ18- Π.Ε.Ο. Λάρισας - Θεσσαλονίκης

ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



■ ΔΙΚΥΚΛΑ ■ IX ■ ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ, ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΚΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ■ 4+ΑΞΟΝΙΚΑ ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

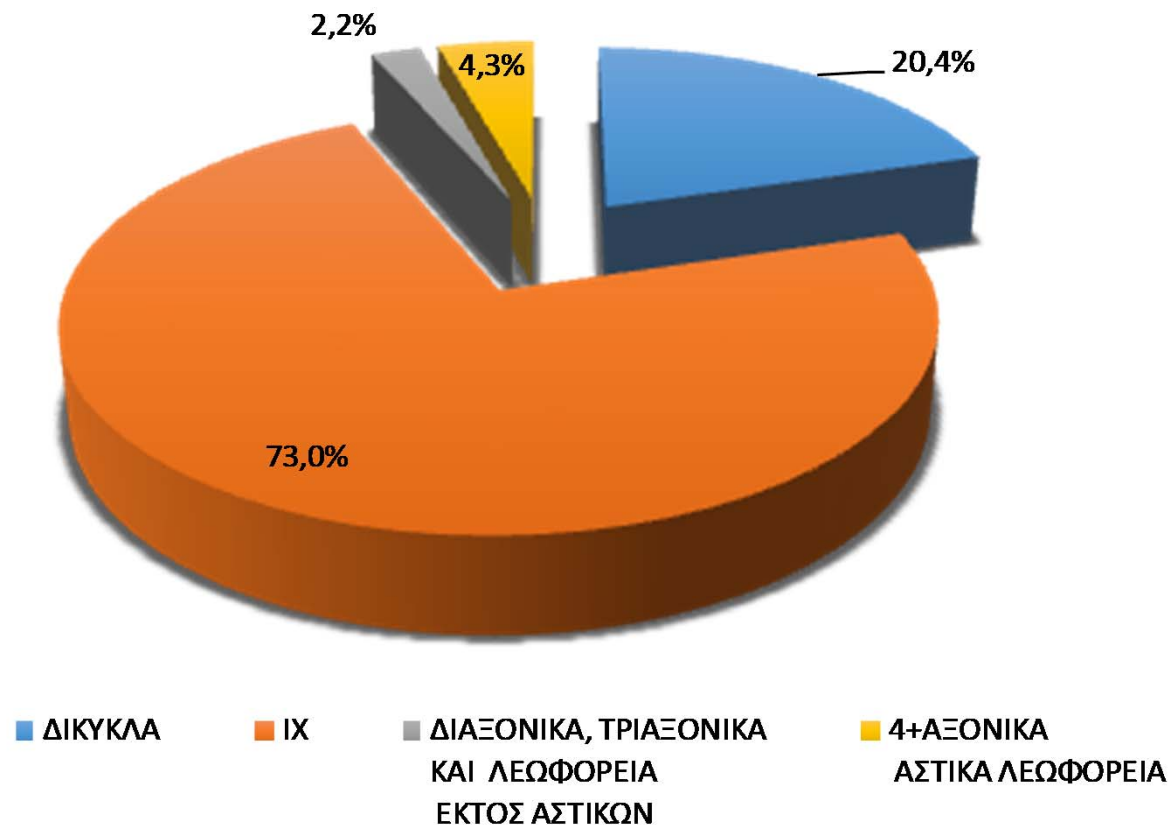
ΠΡΟΣ ΛΑΡΙΣΑ



■ ΔΙΚΥΚΛΑ ■ IX ■ ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ, ΤΡΙΑΞΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΚΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ■ 4+ΑΞΟΝΙΚΑ ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

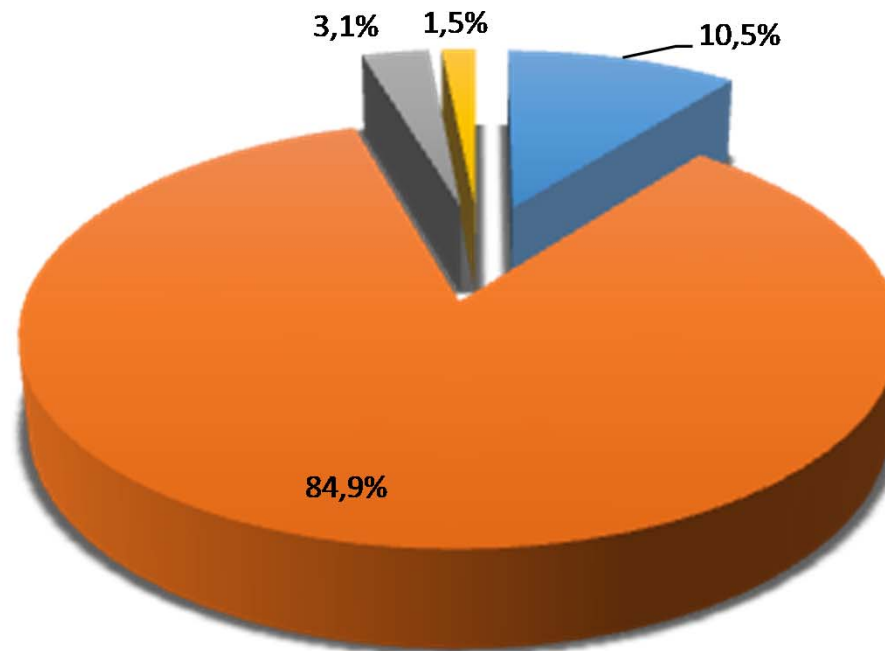
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Διατομή Λ9- οδός Κύπρου



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Διατομή Λ28- οδός Α. Γαζή



■ ΔΙΚΥΚΛΑ

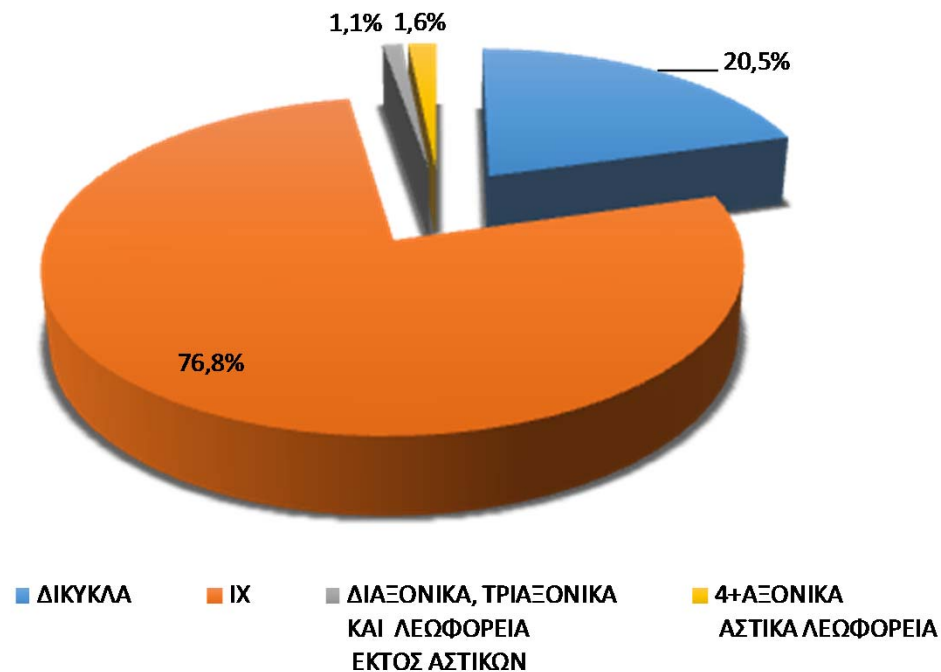
■ ΙΧ

■ ΔΙΑΞΕΝΙΚΑ, ΤΡΙΑΞΕΝΙΚΑ
ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
ΕΚΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ

■ 4+ΑΞΕΝΙΚΑ
ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Διατομή Λ25- οδός Παναγούλη



ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΚΥΡΙΩΝ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ΠΜ1) ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ TRRL.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ)
Πρωινή Αιχμή 08:00 - 09:00

ΠΕΡΙΟΔΟΣ : 70

K36. ΚΥΠΡΟΥ - ΑΝΘΙΜΟΥ ΓΑΖΗ - ΚΕΝΤΑΥΡΩΝ (φόρτοι 08:00 - 09:00)

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΣΗΜ-ΑΤ.	N	W	G	F _n	P _r	R _r	P _l	R _l	ΡΟΗ ΚΟΡΕΣΜΟΥ		ΠΡΑΣΙΝΟ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	V/C	L _s
										ΠΡΟΣΒ.	ΣΥΝ.					
Κύπρου	1	1	3,50	0	1	1,00	12	0,00	0	1.764	3.749	20	1.125	359	32%	A
		1	3,50	0	1	0,00	0	0,00	0	1.985						
Κενταύρων	2	1	3,50	0	1	0,00	0	0,00	0	1.985	3.801	42	2.335	654	28%	A
		1	3,50	0	1	0,00	0	0,93	15	1.816						

*L_s : Ενδεικτική Στάθμη Εξυπηρέτησης

ΠΕΡΙΟΔΟΣ : 70

K28. ΚΥΠΡΟΥ - ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΣΗΜ-ΑΤ.	N	W	G	F _n	P _r	R _r	P _l	R _l	ΡΟΗ ΚΟΡΕΣΜΟΥ		ΠΡΑΣΙΝΟ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	V/C	L _s
										ΠΡΟΣΒ.	ΣΥΝ.					
Κύπρου προς φιλελλήνων	3	2	3,00	0	1	0,00	0	0,00	0	3.870	3.870	31	1.769	343	19%	A
Κύπρου προς Μανωλάκη	4	1	4,00	0	1	0,00	0	0,00	0	2.035	2.035	21	640	259	40%	A
Παπαναστασίου δεξιά	5	1	3,00	0	1	1,00	6	0,00	0	1.548	1.548	32	730	403	55%	A
Μανωλάκη	6	2	3,00	0	1	0,00	0	0,00	0	3.870	3.870	49	2.764	485	18%	A
Κύπρου αριστερά προς Μανωλάκη	7	1	4,00	0	1	0,00	0	1,00	9	1.744	1.744	8	224	67	30%	A
Παπαναστασίου αριστερά προς Μανωλάκη	8	1	3,00	0	1	0,00	0	1,00	12	1.720	1.720	25	639	226	35%	A

*L_s : Ενδεικτική Στάθμη Εξυπηρέτησης

ΠΕΡΙΟΔΟΣ : 70

K29. ΚΥΠΡΟΥ - ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΣΗΜ-ΑΤ.	N	W	G	F _n	P _r	R _r	P _l	R _l	ΡΟΗ ΚΟΡΕΣΜΟΥ		ΠΡΑΣΙΝΟ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	V/C	L _s
										ΠΡΟΣΒ.	ΣΥΝ.					
Κύπρου	1	2	3,50	0	1	0,00	0	0,00	0	3.970	3.970	40	2.325	733	32%	A
Φιλελλήνων	2	1	2,75	0	1	1,00	6	0,00	0	1.528	3.165	22	1.040	622	60%	A
		1	2,75	0	1	0,00	0	1,00	9	1.637						

ΠΕΡΙΟΔΟΣ : 70

K20. ΚΥΠΡΟΥ - ΟΛΥΜΠΟΥ - ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ (φόρτοι 08:00 - 09:00)

ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΣΗΜ-ΑΤ.	N	W	G	F _n	P _r	R _r	P _l	R _l	ΡΟΗ ΚΟΡΕΣΜΟΥ		ΠΡΑΣΙΝΟ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	V/C	L _s
										ΠΡΟΣΒ.	ΣΥΝ.					
Κύπρου	1	2	3,00	0	1	0,00	0	0,00	0	3.870	3.870	25	1.437	599	42%	A
Ολύμπου	2	1	4,00	0	1	0,00	0	1,00	9	1.744	1.744	9	249	213	86%	D
Ολύμπου έξοδος Παρκινγκ	2	1	3,50	0	1	0,00	0	1,00	15	1.805	1.805	9	258	24	9%	A
		1	3,00	0	1	1,00	6	0,00	0	1.548	3.207					
Παναγούλη	3	1	3,00	0	1	1,00	6	0,00	0	1.548	3.207	17	825	396	48%	A
		1	3,00	0	1	1,00	9	0,00	0	1.659						

ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΚΥΡΙΩΝ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΜΒΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ΠΜ1) ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ TRRL.

Οι κόμβοι στην κεντρική περιοχή δεν λειτουργούν με ιδιαίτερα προβλήματα, (στάθμη εξυπηρέτησης A έως D). Προβλήματα κορεσμού παρουσιάζονται στις παρακάτω προσβάσεις:

ΚΟΜΒΟΣ	ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
Λ.ΚΑΤΣΩΝΗ-23ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	Η κίνηση της 23ης Οκτωβρίου προς την οδό Κύπρου	E
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ - ΒΟΛΟΥ - 23ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	Αριστερή στροφή Ηρώων Πολυτεχνείου προς οδό Βόλου	E
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ - ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ - ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ	Αριστερή στροφή Ηρώων Πολυτεχνείου προς Παπαναστασίου	F
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ - ΦΑΡΣΑΛΩΝ - ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ	Η ευθεία κίνηση της οδού Φαρσάλων προς την οδό Παναγούλη	F

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην κεντρική περιοχή δεν είναι τόσο υψηλοί ώστε να δικαιολογούν τις καθυστερήσεις, τις ουρές αναμονής και τις συνθήκες κορεσμού που παρατηρούνται. Οι καθυστερήσεις οφείλονται:

- στην εκτεταμένη παράνομη στάθμευση στις προσβάσεις των κόμβων
- στις τριβές στην κυκλοφορία λόγω των ελιγμών στάθμευσης.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (ΣΕ ΜΕΑ) ΣΤΙΣ ΠΥΛΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ - ΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

	ΠΥΛΗ 1	ΠΥΛΗ 2	ΠΥΛΗ 3	ΠΥΛΗ 4	ΠΥΛΗ 5	ΠΥΛΗ 6	ΠΥΛΗ 7
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	από / προς Αθήνα Π.Ε.Ο. Αθηνών - Θεσσαλονίκης	Από / προς Φάρσαλα Ε.Ο. Λάρισας - Φαρσάλων	Από / προς Καρδίτσα Ε.Ο. Λάρισας - Καρδίτσας	από / προς Τρίκαλα Ε.Ο. Λάρισας - Τρικάλων	από / προς Κοζάνη Ε.Ο. Λάρισας - Ελασσόνας	από / προς Θεσσαλονίκη Π.Ε.Ο. Αθηνών - Θεσσαλονίκης	από / προς Βόλο οδός Βόλου
ΕΙΣΟΔΟΥ	8250 ΜΕΑ	6300 ΜΕΑ	6150 ΜΕΑ	6200 ΜΕΑ	15850 ΜΕΑ	10950 ΜΕΑ	8900 ΜΕΑ
ΠΟΣΟΣΤΟ %	13%	10%	10%	10%	25%	17%	14%
ΕΞΟΔΟΥ	8920 ΜΕΑ	6200 ΜΕΑ	5650 ΜΕΑ	6050 ΜΕΑ	16950 ΜΕΑ	11200 ΜΕΑ	9300 ΜΕΑ
ΠΟΣΟΣΤΟ %	14%	10%	9%	9%	26%	17%	14%

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΡΙΑΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (ΣΕ ΜΕΑ) ΣΤΙΣ ΠΥΛΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ - ΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (08:00-09:00)

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	ΠΥΛΗ 1	ΠΥΛΗ 2	ΠΥΛΗ 3	ΠΥΛΗ 4	ΠΥΛΗ 5	ΠΥΛΗ 6	ΠΥΛΗ 7
	από / προς Αθήνα	Από / προς Φάρσαλα	Από / προς Καρδίτσα	από / προς Τρίκαλα	από / προς Κοζάνη	από / προς Θεσσαλονίκη	από / προς Βόλο
ΕΙΣΟΔΟΣ	410 ΜΕΑ	415 ΜΕΑ	310 ΜΕΑ	445 ΜΕΑ	1080 ΜΕΑ	510 ΜΕΑ	580 ΜΕΑ
ΠΟΣΟΣΤΟ	11%	11%	8%	12%	29%	14%	15%
ΕΞΟΔΟΣ	610 ΜΕΑ	445 ΜΕΑ	565 ΜΕΑ	475 ΜΕΑ	985 ΜΕΑ	820 ΜΕΑ	775 ΜΕΑ
ΠΟΣΟΣΤΟ	13%	10%	10%	10%	22%	18%	17%

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΩΡΙΑΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (ΣΕ ΜΕΑ) ΣΤΙΣ ΠΥΛΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ - ΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (14:00-15:00)

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	ΠΥΛΗ 1	ΠΥΛΗ 2	ΠΥΛΗ 3	ΠΥΛΗ 4	ΠΥΛΗ 5	ΠΥΛΗ 6	ΠΥΛΗ 7
	από / προς Αθήνα	Από / προς Φάρσαλα	Από / προς Καρδίτσα	από / προς Τρίκαλα	από / προς Κοζάνη	από / προς Θεσσαλονίκη	από / προς Βόλο
ΕΙΣΟΔΟΣ	585 ΜΕΑ	445 ΜΕΑ	540 ΜΕΑ	455 ΜΕΑ	1050 ΜΕΑ	980 ΜΕΑ	675 ΜΕΑ
ΠΟΣΟΣΤΟ	12%	9%	11%	10%	22%	21%	14%
ΕΞΟΔΟΣ	705 ΜΕΑ	515 ΜΕΑ	445 ΜΕΑ	470 ΜΕΑ	1365 ΜΕΑ	765 ΜΕΑ	670 ΜΕΑ
ΠΟΣΟΣΤΟ	14%	10%	9%	10%	28%	16%	14%

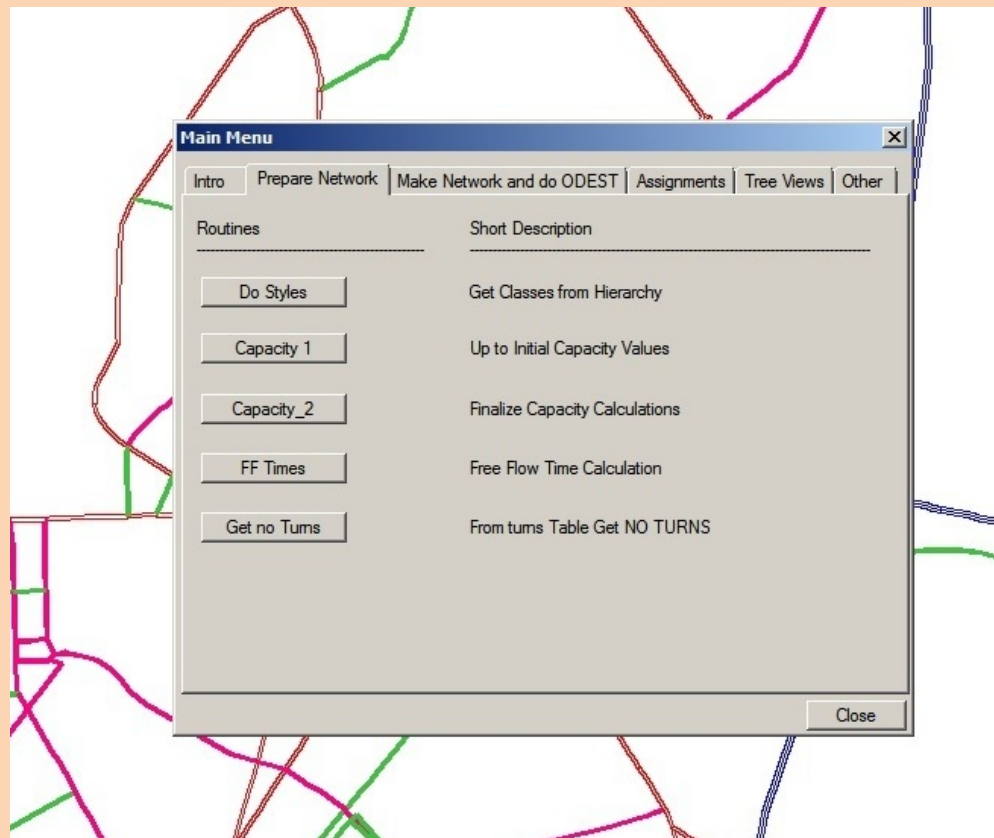
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ

- Λογισμικό TransCad
- Πλαίσιο ανάπτυξης μοντέλου μέσω ειδικής γλώσσας προγραμματισμού (GISDK)
- Π.χ.

```
//Start the loop
rec = GetFirstRecord(theview +"|ROADS", order)
while rec<> null do
//Get record values
vals = GetRecordValues(theview, null, {"Dir",
"AB_LNWDTH", "BA_LNWDTH", "T_ABHV", "T_BAHV", "CLASS", "T_ABGRD", "T_BAGRD", "AB_PARK", "BA_PARK", "AB_LANES", "BA_LANES", "DEV
_TYPE" })
Direction=vals[1][2]
ab1=vals[2][2]           //First Calculate Lane width adjustment factor fW
ba1=vals[3][2]
    if (Direction=0 or Direction=1) and ab1<>null then
        fW_AB=1+((ab1-3.6)/9)
    if (Direction=0 or Direction=1) and ab1=null then
        fW_AB=1+((Lane_W-3.6)/9)
```

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΟΝΤΕΛΟΥ (ΕΦΑΡΜΟΓΗ)

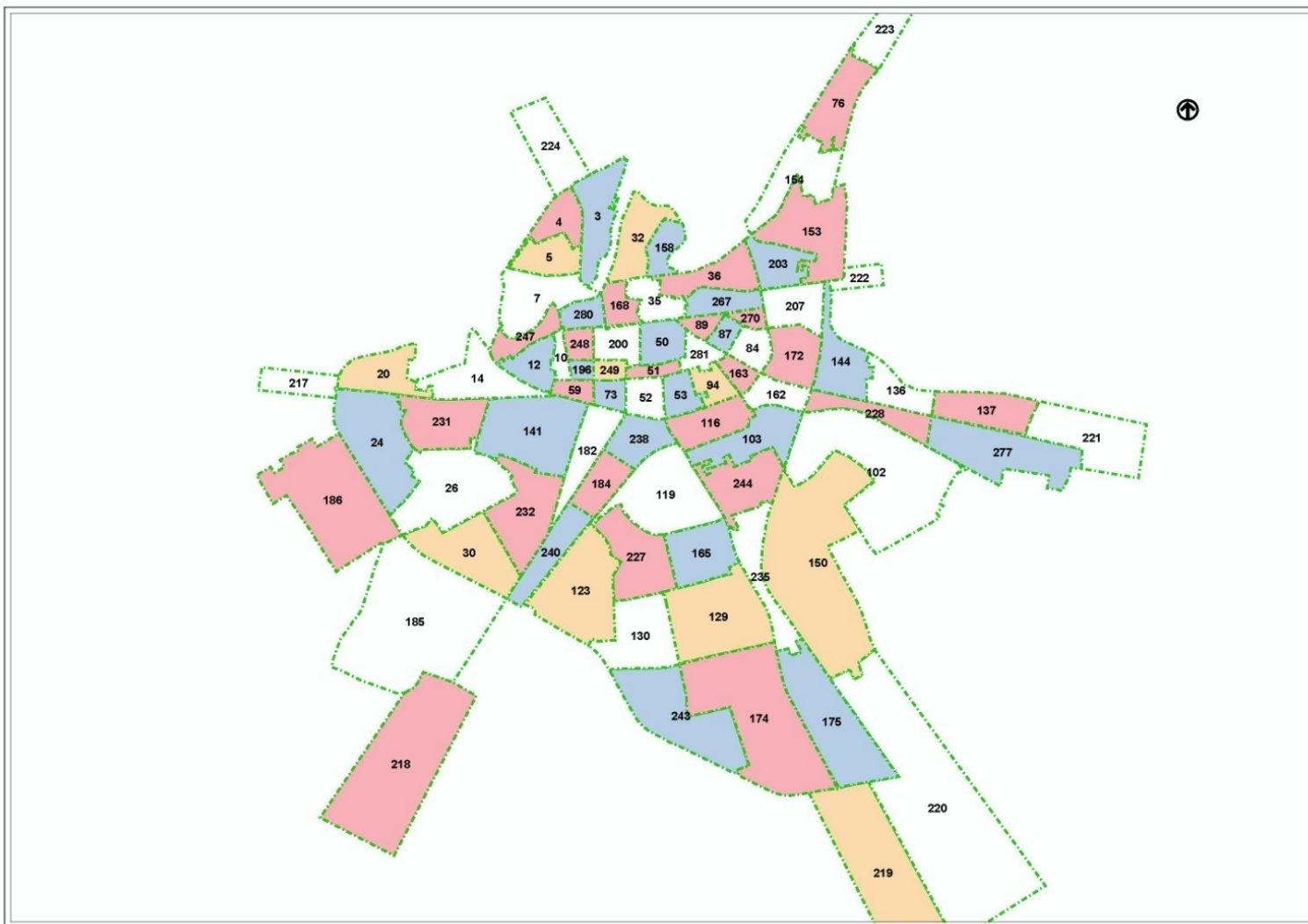
- Σχεδιάζεται διεπαφή (interface)



ΒΗΜΑΤΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- Ζώνες
- Δίκτυο
- Στοιχεία δικτύου
- Κυκλοφοριακοί φόρτοι
- Υπολογισμός μέσω διεπαφής

ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (80)



ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ 1

Υπολογισμός Κυκλοφοριακής Ικανότητας

- Για κάθε οδό υπολογίζεται αρχικά η ροή κορεσμού (ανά κατεύθυνση) με την ακόλουθη εξίσωση:
 - ✓ $c = s_o * N * f_w * f_{HV} * f_p * f_a * f_{LU} * f_{LT} * f_{RT} * f_{Lpb} * f_{Rpb}$
- Σε οδούς όπου υπάρχουν σηματοδότες η ροή κορεσμού πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή ώρας αιχμής (PHF) και τον λόγο g/C , δηλαδή
 - ✓ $c = \text{ροή κορεσμού} * PHF * g/C$

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ 2

Ταχύτητα ελεύθερης ροής

- Η ταχύτητα ελεύθερης ροής υπολογίζεται σύμφωνα με την εξίσωση :
 - ✓ $S_o = L / R_o$
- Σε περίπτωση που υπάρχουν σηματοδότες στην οδό τότε ο χρόνος διέλευσης αυξάνεται υπολογίζοντας την καθυστέρηση στους σηματοδότες όταν ο φόρτος είναι μηδενικός (zero-flow control delay). Ο υπολογισμός γίνεται σύμφωνα με την εξίσωση:
 - ✓ $D_o = (N/3600) * DF * C/2(1-g/C)^2$

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ 3

Μετρήσεις Φόρτων

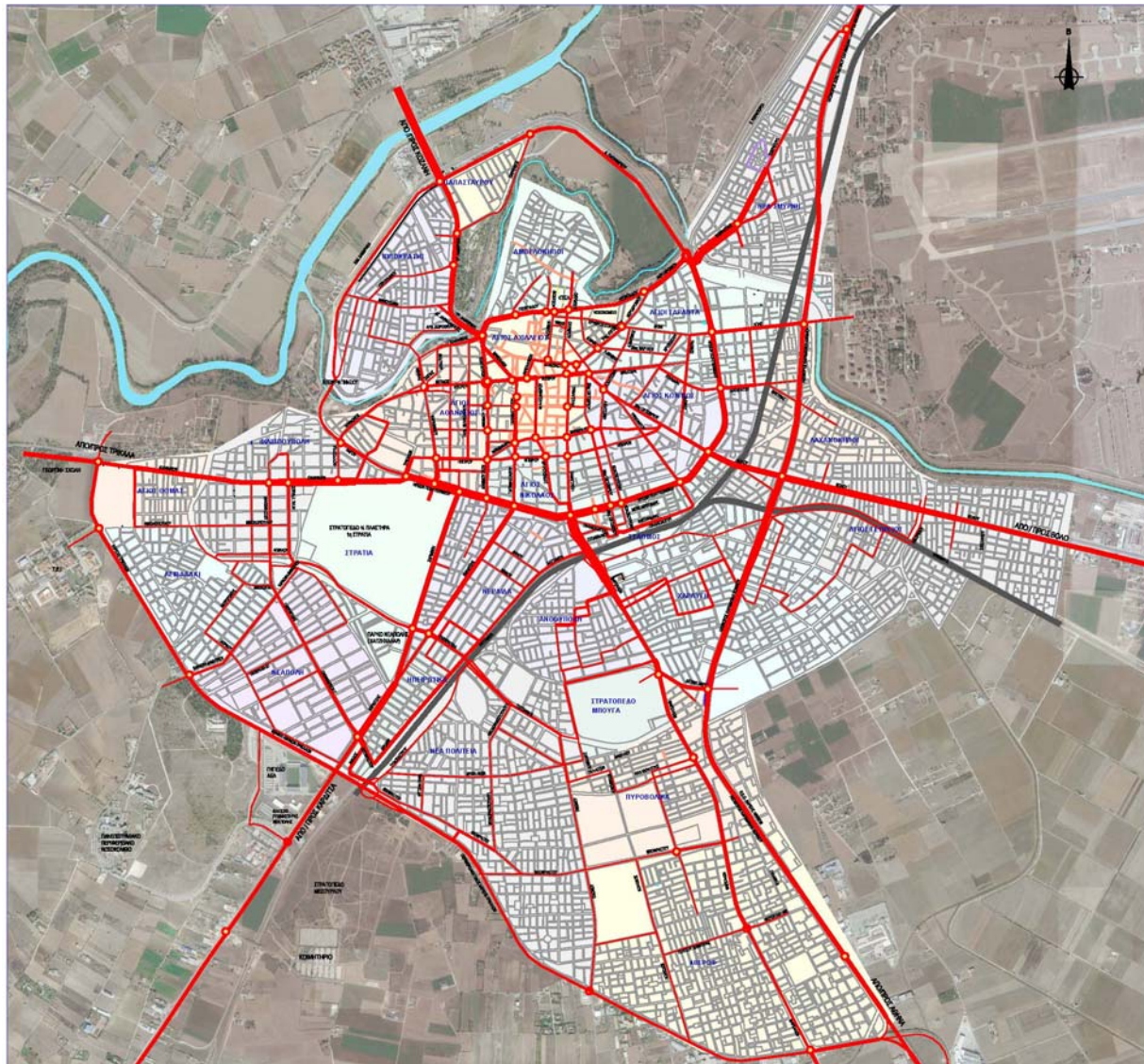
- Μέσω διεπαφής υπολογισμός μητρώου προέλευσης προορισμού από φόρτους
- (O-D estimation from traffic counts)

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ 1

Ανάλυση ωρών αιχμής (08:00 -09:00, 14:00 -15:00)

- Η αναπαράσταση των μετρήσεων είναι εξαιρετικά ικανοποιητική
- Δεν διαπιστώθηκε κάποιο πρόβλημα κυκλοφοριακής ικανότητας (λόγος $V/C > 1$)
- Όπου υπάρχει αυξημένος λόγος $v/c > 0.7 < 1.0$) οφείλεται σε στάθμευση σε προσβάσεις κόμβων.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΩΙΝΗ ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ 08:00 - 09:00 (ΠΜ2)



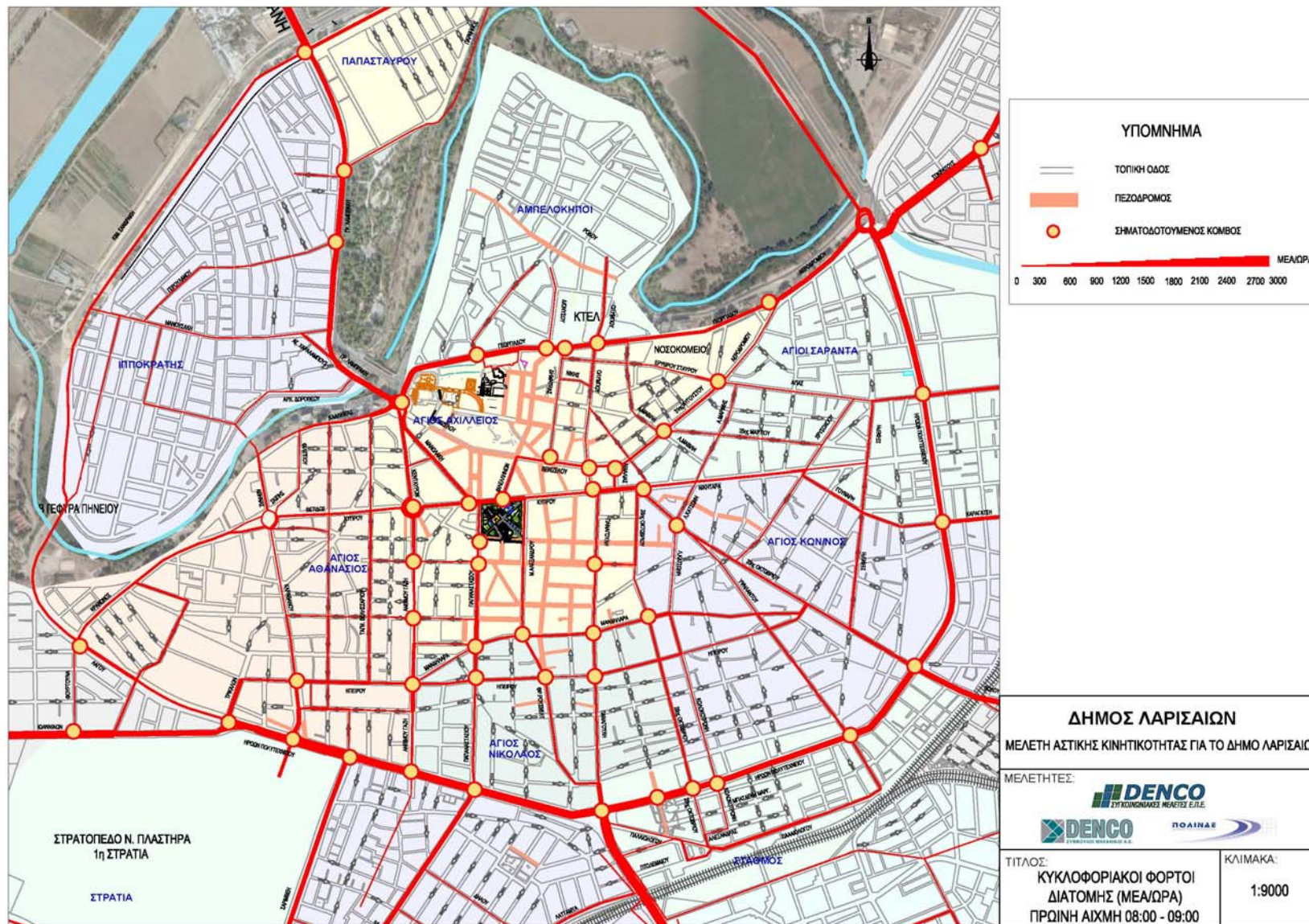
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	
ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	
ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:	
  	
ΤΙΤΛΟΣ:	ΚΑΙΜΑΚΑ:
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΔΙΑΤΟΜΗΣ (ΜΕΛΩΡΑ) ΠΡΩΙΝΗ ΑΙΧΜΗ 08:00 - 09:00	1:25000

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ 2

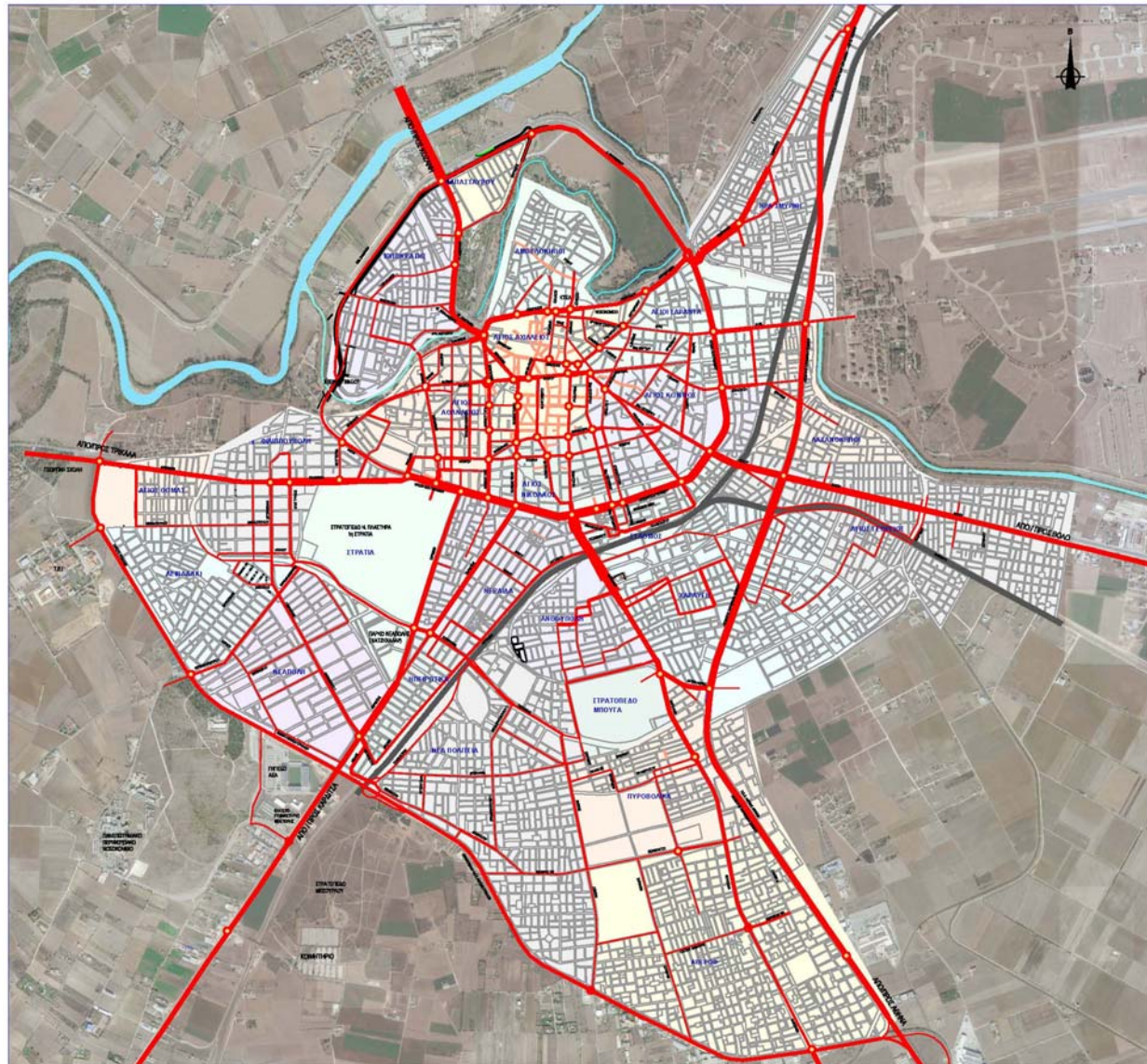
Αξιοπιστία μοντέλου υψηλή. Μπορεί να αξιοποιηθεί για ανάλυση διαφόρων κυκλοφοριακών σεναρίων :

- Επιπτώσεις νέων οδικών συνδέσεων
- Επιπτώσεις τροποποίησης χαρακτηριστικών υφιστάμενων οδών
- Και συνδυασμών των ανωτέρω

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΩΙΝΗ ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ 08:00 - 09:00 (ΠΜ1)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ ΩΡΑ ΔΙΧΜΗΣ 14:00 - 15:00 (ΠΜ2)



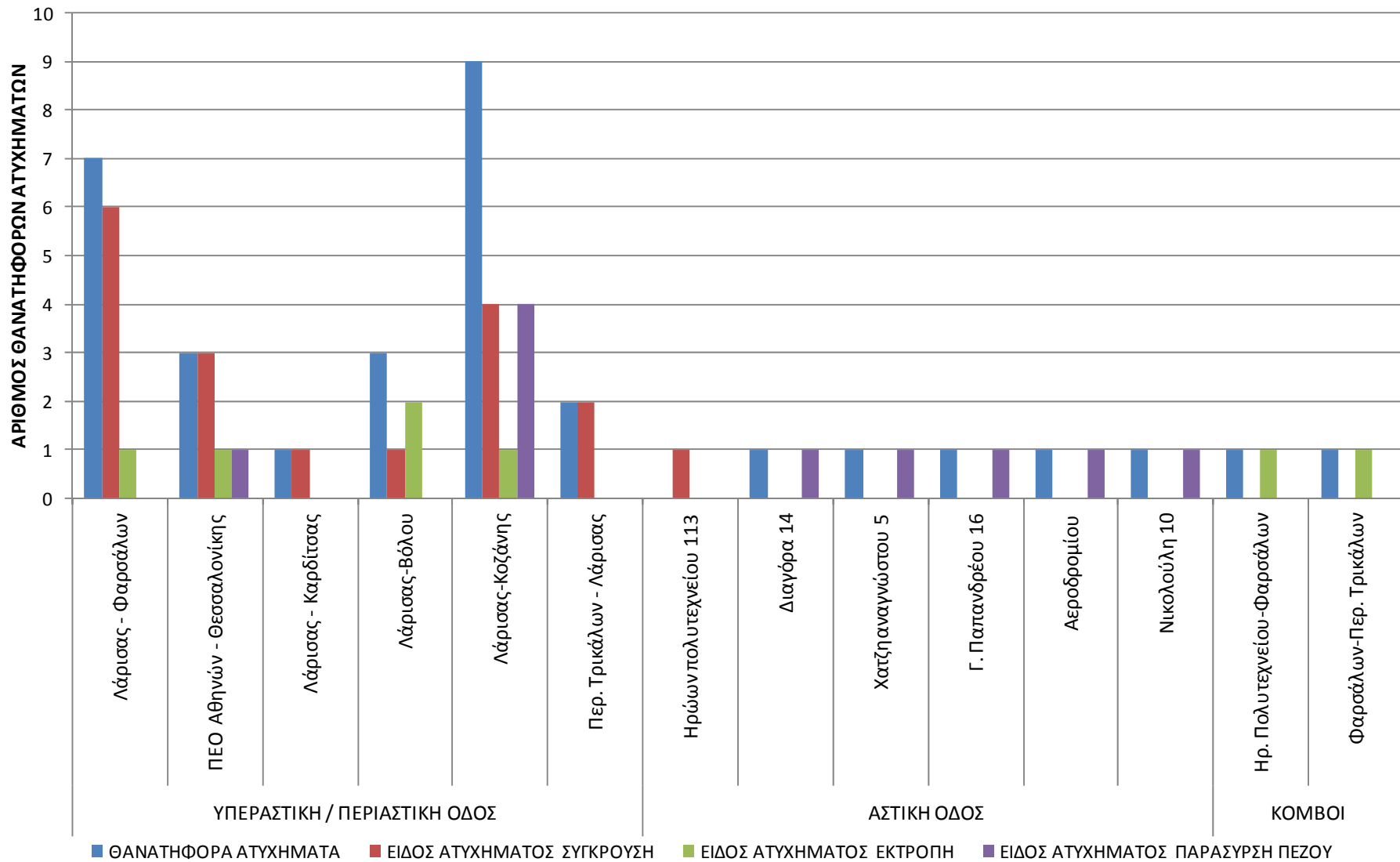
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	
ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	
ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:	
 	
ΤΙΤΛΟΣ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΔΙΑΤΟΜΗΣ (ΜΕΛ/ΩΡΑ) ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ ΔΙΧΜΗ 14:00 - 15:00	ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:25000

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΣ

Έτος	2012	2013	2014
Θανατηφόρα Ατυχήματα	10	22	10
Σοβαρά	22	11	13
Ελαφρά	20	23	24
Υλικών ζημιών*	1329	1293	1329
Παθόντες			
Ελαφρά τραυματίες	50	23	34
Βαριά τραυματίες	29	14	14
Νεκροί	12	25	11

* Τα ατυχήματα κατηγορίας υλικών ζημιών αφορούν τις περιπτώσεις που έχει καταγραφεί το ατύχημα από την τροχαία.

ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΟΔΟ



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

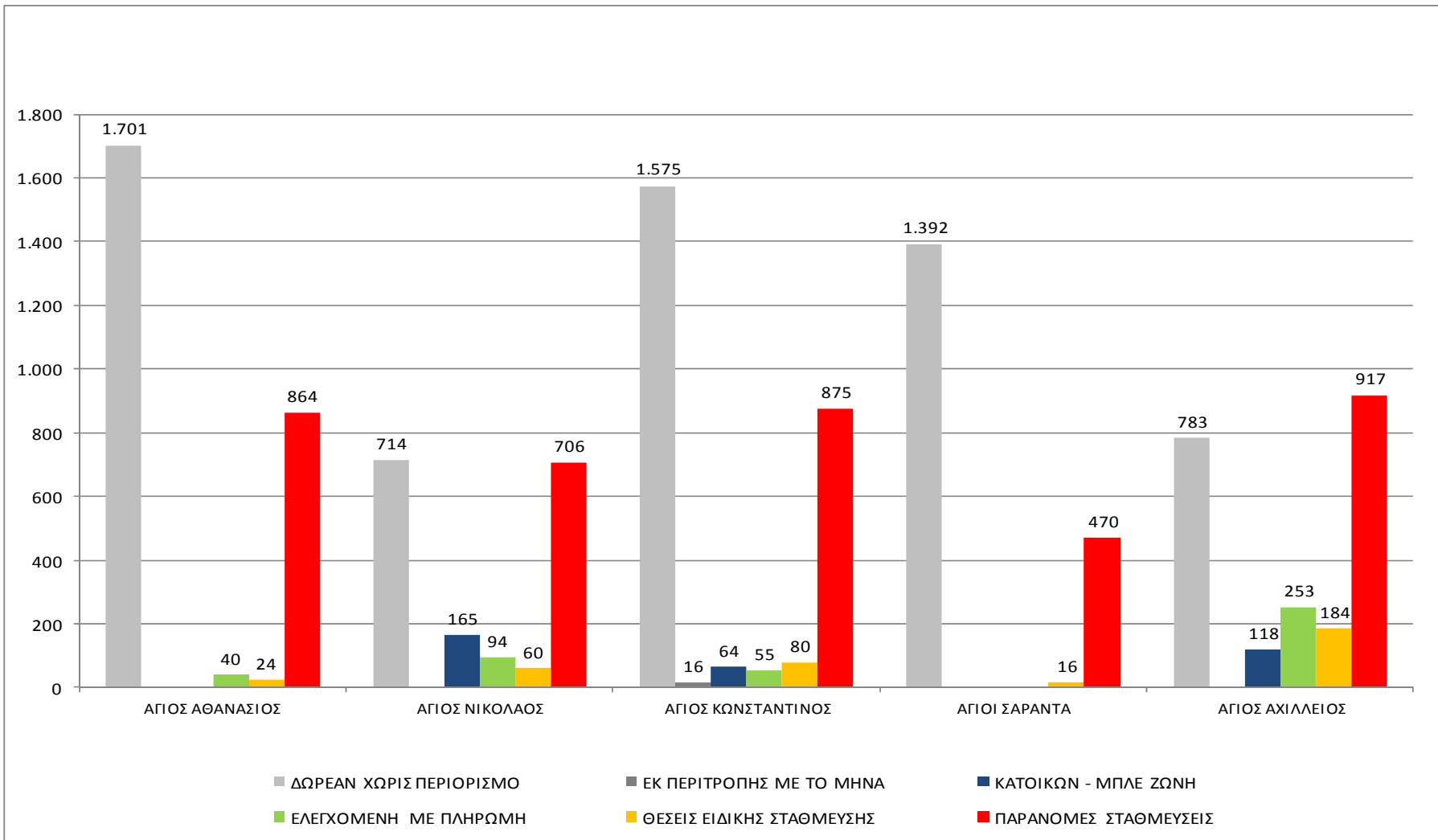
Είδος Στάθμευσης	Αριθμός θέσεων	Κατάληψη
Δωρεάν χωρίς περιορισμό	7 511	6 298
Εκ περιτροπής με το μήνα <i>(νόμιμες θέσεις το Φεβρουάριο, μήνα απογραφής)</i>	16	13
Κατοίκων (Μπλε Ζώνη)	347	344
Ελεγχόμενη με πληρωμή	444	442
<i>Πράσινη Ζώνη</i>	321	319
<i>Φούξια Ζώνη</i>	29	29
<i>Πορτοκαλί Ζώνη</i>	94	94
Σύνολο	8 318	7 097
<i>Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων</i>		<i>4 708</i>
<i>Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)</i>		<i>11 805</i>
<i>Σύνολο μεταμεσονύκτιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)</i>		<i>10 032</i>
Θέσεις Ειδικής Στάθμευσης	412	

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΣΥΝΟΙΚΙΑ

ΣΥΝΟΙΚΙΑ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ										ΘΕΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ		
	ΔΩΡΕΑΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ		ΕΚ ΠΕΡΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕ ΤΟ ΜΗΝΑ			ΚΑΤΟΙΚΩΝ		ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ						
	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΚΑΤΑΛΗΨΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΚΑΤΑΛΗΨΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΚΑΤΑΛΗΨΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΚΑΤΑΛΗΨΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΚΑΤΑΛΗΨΗ				
ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	1 701	1 483	87.2%						42	40	95.2%	24	864	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	714	701	98.2%			165	165	100%	94	94	100%	60	706	
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	1 575	1 340	85.1%	16	13	81.3%	64	62	96.9%	55	55	100%	80	875
ΑΓΙΟΙ ΣΑΡΑΝΤΑ	1 392	975	70.0%									16	470	
ΑΓΙΟΣ ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ	783	707	90.3%				118	117	99.2%	253	253	100%	184	917
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ	6 165	5 206	84.4%	16	13	81.3%	347	344	99.1%	444	442	99.5%	364	3 832
ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΗ	48	30	62.5%									6	14	
ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ	67	57	85.1%										32	
ΝΕΡΑΪΔΑ	37	29	78.4%										15	
ΣΤΡΑΤΙΑ	20	14	70.0%										1	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΜ1	6 337	5 336	84.2%	16	13	81.3%	347	344	99.1%	444	442	99.5%	370	3 894
ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΑΘΜΟΥ	654	552	84.4%									37	369	
ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ	520	410	78.8%									5	445	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	7 511	6 298	83.9%	16	13	81.3%	347	344	99.1%	444	442	99.5%	412	4 708

ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

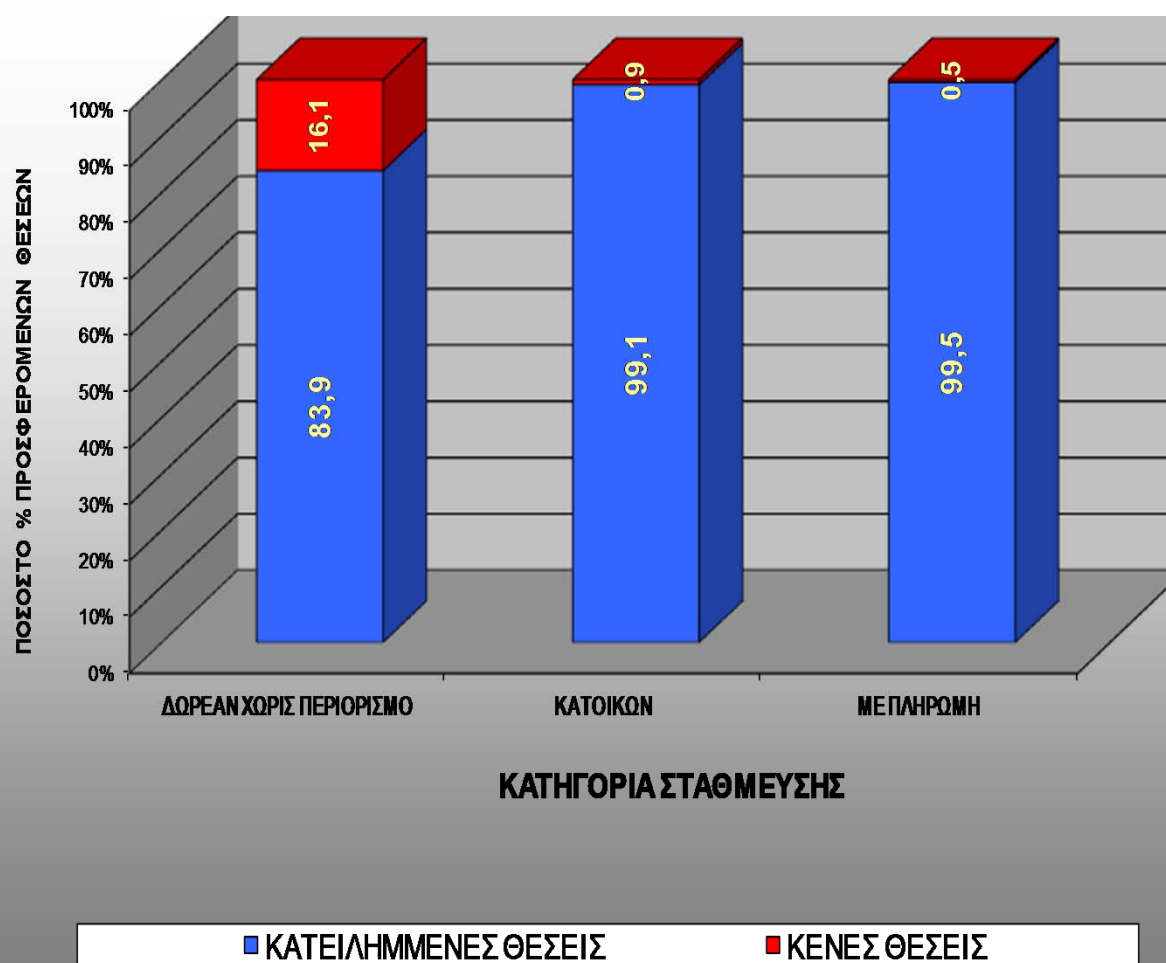
ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ



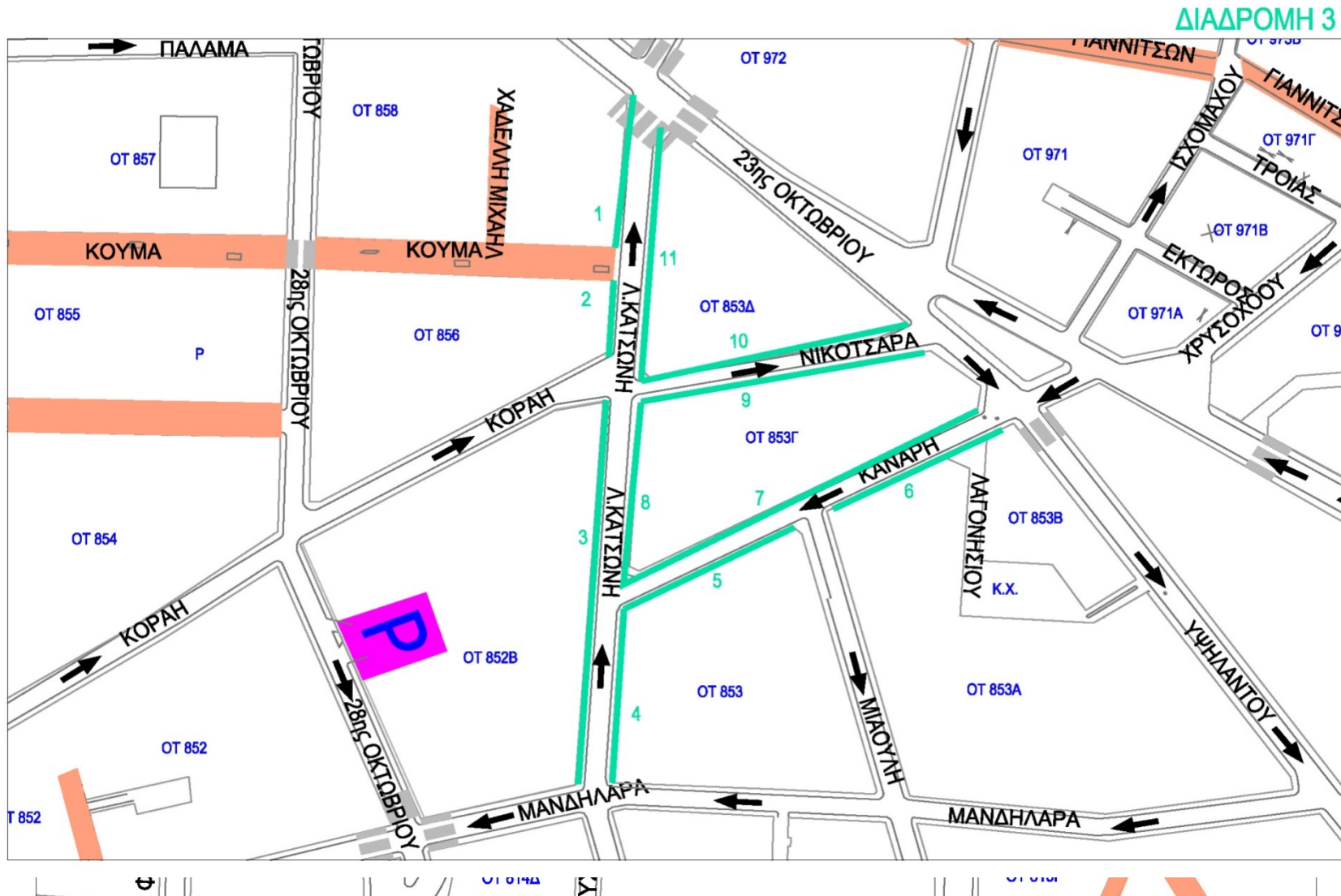
ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΥΡΗΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΣΥΝΟΙΚΙΑ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ									
	ΔΩΡΕΑΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ		ΚΑΤΟΙΚΩΝ		ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ		ΘΕΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ	ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ
	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	% ΚΑΤΑΛΗΨΗ				
ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ					42	95.2	2	16	56	22
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	19	94.7	165	100	94	100	16	145	422	291
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	265	94.0	64	96.9	55	100	35	254	620	527
ΑΓΙΟΣ ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ	26	96.2	118	99.2	253	100	115	215	610	269
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΝΤΡΟΥ	310	94.2	347	99.1	444	99.5	168	630	1 708	1 109
ΘΕΣΕΙΣ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ			ΠΡΟΣΦΟΡΑ				ΚΑΤΑΛΗΨΗ			
ΠΡΑΣΙΝΗ ΖΩΝΗ			321				319			
ΦΟΥΞΙΑ ΖΩΝΗ			29				29			
ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ			94				94			

ΒΑΘΜΟΣ ΚΑΤΑΛΗΨΗΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1

Γενικά Στοιχεία		Είδος Στάθμευσης		
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	P	66	31	65
Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	Σ	263	75	260
Πρωινή Παρουσία (κάτοικοι)	A	29	18	30
Ποσοστό (%)	pA	11%	24%	12%
Αριθμός Οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν (κάτοικοι)	A2	2	11	5
Ποσοστό (%)	pA2	1%	15%	2%
Αριθμός οχημάτων που ήρθαν και έφυγαν	B	175	39	170
Ποσοστό (%)	pB	67%	52%	65%
Βραδινή Παρουσία	Γ	61	29	65
Ποσοστό (%)	pΓ	23%	39%	25%
Διάρκεια Στάθμευσης Διαβατικών Οχημάτων (οχημάτων που αφίχθησαν και αναχώρησαν μέσα στην περίοδο της έρευνας)		Είδος Στάθμευσης		
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	3.2	3.4	2.5
Διάρκεια Στάθμευσης με το Μεγαλύτερο Ποσοστό (h)	d1	1	1	1
Ποσοστό (%)	p1	35	31	48
Διάρκεια Στάθμευσης με το Δεύτερο Ποσοστό (h)	d2	2	2	2
Ποσοστό (%)	p2	23	18	18
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης Συνόλου Οχημάτων στην περίοδο της έρευνας (σε 16άωρη βάση, δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς οι ώρες στάθμευσης εκτός της περιόδου της έρευνας)		Είδος Στάθμευσης		
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	3.6	5.9	3.3
Συσσώρευση Οχημάτων		Είδος Στάθμευσης		
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Χρονική περίοδος με τη μέγιστη συσσώρευση (h)	tmax	18:00	9:00	21:00
Μέγιστη Συσσώρευση (%)	Amax	98	97	100
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τον Αριθμό Θέσεων		Είδος Στάθμευσης		
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχημ./θέση)	E	4.0	2.4	4.0
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχημ./θέση/h)	Eh	0.25	0.15	0.25
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τη Μέγιστη Συσσώρευση		Είδος Στάθμευσης		
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχημ./θέση)	Ea	4.0	2.5	4.0
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχημ./θέση/h)	Eah	0.25	0.16	0.25
Ρυθμός Προσέλευσης - Αναχώρησης		Είδος Στάθμευσης		
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Μέσος Ρυθμός Προσέλευσης ανά θέση (οχημ./θέση/h)	AR	0.24	0.12	0.24
Μέσος Ρυθμός Αναχώρησης ανά θέση (οχημ./θέση/h)	DE	0.20	0.10	0.20
Συντελεστής Καθοριστικού Φόρτου Προσελεύσεων (οχημ./θέση)	Kin	0.369	0.233	0.400
Συντελεστής Καθοριστικού Φόρτου Αναχώρησης (οχημ./θέση)	Kout	0.400	0.233	0.462

* Ο μέγιστος αριθμός καταγραφέντων παράνομα σταθμευμένων οχημάτων σε χρονική περίοδο μιας ώρας

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2

Γενικά Στοιχεία		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Φούξια)	Ελεγχόμενη (Πορτοκ.)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	P	15	29	38	43
Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	Σ	68	89	107	196
Πρωινή Παρουσία (κάτοικοι)	A	4	15	25	18
Ποσοστό (%)	pA	6%	17%	23%	9%
Αριθμός Οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν (κάτοικοι)	A2	1	6	14	6
Ποσοστό (%)	pA2	1%	7%	13%	3%
Αριθμός οχημάτων που ήρθαν και έφυγαν	B	50	53	60	144
Ποσοστό (%)	pB	74%	60%	56%	73%
Βραδινή Παρουσία	Γ	15	27	36	40
Ποσοστό (%)	pΓ	22%	30%	34%	20%
Διάρκεια Στάθμευσης Διαβατικών Οχημάτων (οχημάτων που αφίχθησαν και αναχώρησαν μέσα στην περίοδο της έρευνας)		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Φούξια)	Ελεγχόμενη (Πορτοκ.)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	2.6	3.3	3.1	1.9
Διάρκεια Στάθμευσης με το Μεγαλύτερο Ποσοστό (h)	d1	1	1	1	1
Ποσοστό (%)	p1	42	32	40	67
Διάρκεια Στάθμευσης με το Δεύτερο Ποσοστό (h)	d2	2	2	2	2
Ποσοστό (%)	p2	26	25	17	13
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης Συνόλου Οχημάτων στην περίοδο της έρευνας (σε 16άωρη βάση, δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς οι ώρες στάθμευσης εκτός της περιόδου της έρευνας)		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Φούξια)	Ελεγχόμενη (Πορτοκ.)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	3.2	4.5	5.3	2.7
Συσσώρευση Οχημάτων		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Φούξια)	Ελεγχόμενη (Πορτοκ.)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Χρονική περίοδος με τη μέγιστη συσσώρευση (h)	tmax	12:00	8:00	11:00	20:00
Μέγιστη Συσσώρευση (%)	Amax	100	93	100	100
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τον Αριθμό Θέσεων		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Φούξια)	Ελεγχόμενη (Πορτοκ.)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχημ./θέση)	E	4.5	3.1	2.8	4.6
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχημ./θέση/h)	Eh	0.28	0.19	0.18	0.28
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τη Μέγιστη Συσσώρευση		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Φούξια)	Ελεγχόμενη (Πορτοκ.)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχημ./θέση)	Ea	4.5	3.3	2.8	4.6
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχημ./θέση/h)	Eah	0.28	0.21	0.18	0.28
Ρυθμός Προσέλευσης - Αναχώρησης		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Φούξια)	Ελεγχόμενη (Πορτοκ.)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση
Μέσος Ρυθμός Προσέλευσης ανά θέση (οχημ./θέση/h)	AR	0.28	0.17	0.14	0.28
Μέσος Ρυθμός Αναχώρησης ανά θέση (οχημ./θέση/h)	DE	0.24	0.14	0.12	0.24
Συντελεστής Καθοριστικού Φόρτου Προσελεύσεων (οχημ./θέση)	Kin	0.600	0.593	0.342	0.488
Συντελεστής Καθοριστικού Φόρτου Αναχώρησης (οχημ./θέση)	Kout	0.667	0.333	0.316	0.395

* Ο μέγιστος αριθμός καταγραφέντων παράνομη σταθμευμένων οχημάτων σε χρονική περίοδο μιας ώρας

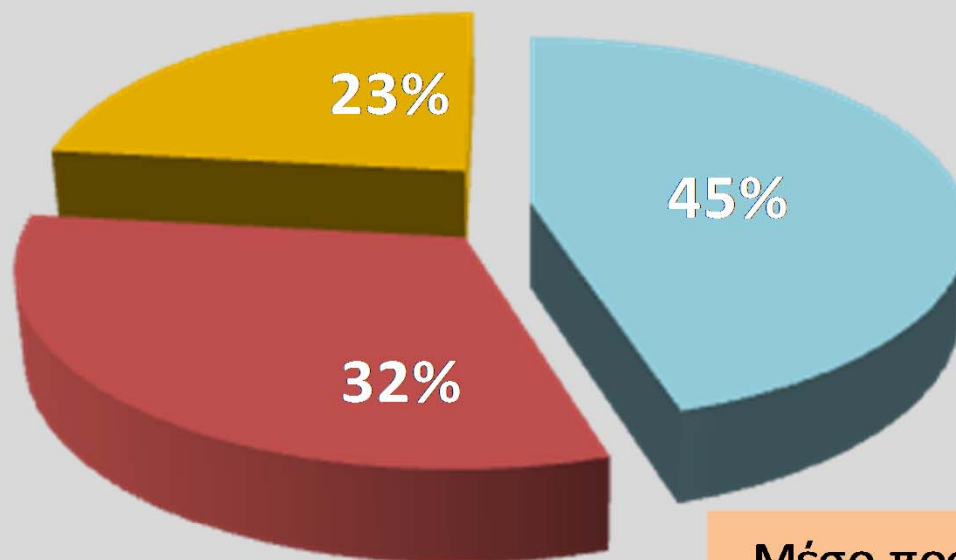
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3

Γενικά Στοιχεία		Είδος Στάθμευσης			
		Χωρίς Περιορισμό	Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	P	49	21	31	37
Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	Σ	138	72	82	109
Πρωινή Παρουσία (κάτοικοι)	A	45	16	26	17
Ποσοστό (%)	pA	33%	22%	32%	16%
Αριθμός Οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν (κάτοικοι)	A2	19	5	11	6
Ποσοστό (%)	pA2	14%	7%	13%	6%
Αριθμός οχημάτων που ήρθαν και έφυγαν	B	65	43	37	70
Ποσοστό (%)	pB	47%	60%	45%	64%
Βραδινή Παρουσία	Γ	47	18	30	28
Ποσοστό (%)	pΓ	34%	25%	37%	26%
Διάρκεια Στάθμευσης Διαβατικών Οχημάτων (οχημάτων που αφήχθησαν και αναχώρησαν μέσα στην περίοδο της έρευνας)		Είδος Στάθμευσης			
		Χωρίς Περιορισμό	Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	2.9	3.1	2.8	2.2
Διάρκεια Στάθμευσης με το Μεγαλύτερο Ποσοστό (h)	d1	1	1	1	1
Ποσοστό (%)	p1	43	35	43	53
Διάρκεια Στάθμευσης με το Δεύτερο Ποσοστό (h)	d2	2	3	6	3
Ποσοστό (%)	p2	15	21	16	16
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης Συνόλου Οχημάτων στην περίοδο της έρευνας (σε 16άωρη βάση, δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς οι ώρες στάθμευσης εκτός της περιόδου της έρευνας)		Είδος Στάθμευσης			
		Χωρίς Περιορισμό	Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	5.4	4.2	5.7	3.9
Συσσώρευση Οχημάτων		Είδος Στάθμευσης			
		Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Κατοίκων	Παράνομη Στάθμευση
Χρονική περίοδος με τη μέγιστη συσσώρευση (h)	tmax	9:00	9:00	17:00	19:00
Μέγιστη Συσσώρευση (%)	Amax	100	100	100	100
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τον Αριθμό Θέσεων		Είδος Στάθμευσης			
		Χωρίς Περιορισμό	Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχημ./θέση)	E	2.8	3.4	2.6	2.9
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχημ./θέση/h)	Eh	0.18	0.21	0.17	0.18
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τη Μέγιστη Συσσώρευση		Είδος Στάθμευσης			
		Χωρίς Περιορισμό	Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχημ./θέση)	Ea	2.8	3.4	2.6	2.9
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχημ./θέση/h)	Eah	0.18	0.21	0.17	0.18
Ρυθμός Προσέλευσης - Αναχώρησης		Είδος Στάθμευσης			
		Χωρίς Περιορισμό	Ελεγχόμενη (Πράσινη)	Κατοίκων (Μπλε)	Παράνομη Στάθμευση*
Μέσος Ρυθμός Προσέλευσης ανά θέση (οχημ./θέση/h)	AR	0.13	0.18	0.12	0.17
Μέσος Ρυθμός Αναχώρησης ανά θέση (οχημ./θέση/h)	DE	0.12	0.17	0.11	0.15
Συντελεστής Καθοριστικού Φόρτου Προσελεύσεων (οχημ./θέση)	Kin	0.204	0.381	0.258	0.324
Συντελεστής Καθοριστικού Φόρτου Αναχωρήσεων (οχημ./θέση)	Kout	0.265	0.524	0.226	0.405

* Ο μέγιστος αριθμός καταγραφέντων παράνομα σταθμευμένων οχημάτων σε χρονική περίοδο μιας ώρας

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

Διαδρομή Ελέγχου 3



■ Διαβατικά Οχήματα

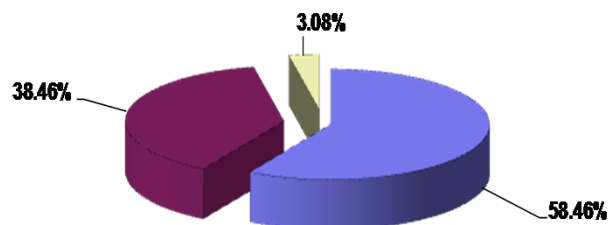
■ Οχήματα που δεν μετακινήθηκαν

■ Οχήματα που βρέθηκαν σταθμευμένα στην αρχή ή το τέλος της έρευνας

Μέσο ποσοστό σταθμευμένων
οχημάτων με κάρτα κατοίκου
51.8%

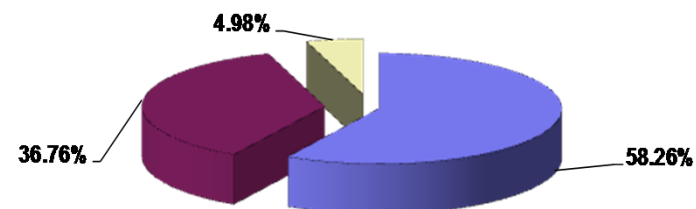
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ (ΔΙΑΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ) – ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ



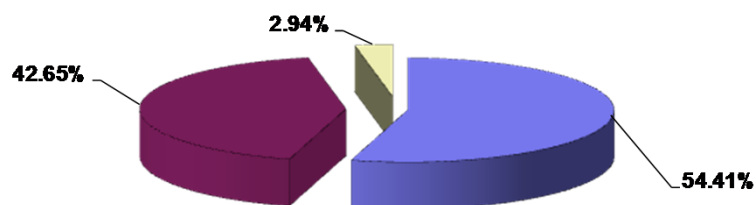
■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-2 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 2-8 ώρες □ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ



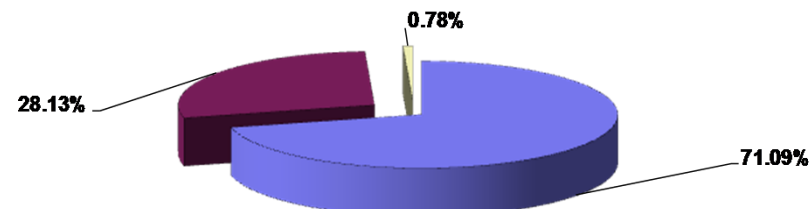
■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-2 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 2-8 ώρες □ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΘΕΣΕΙΣ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ



■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-2 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 2-8 ώρες □ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

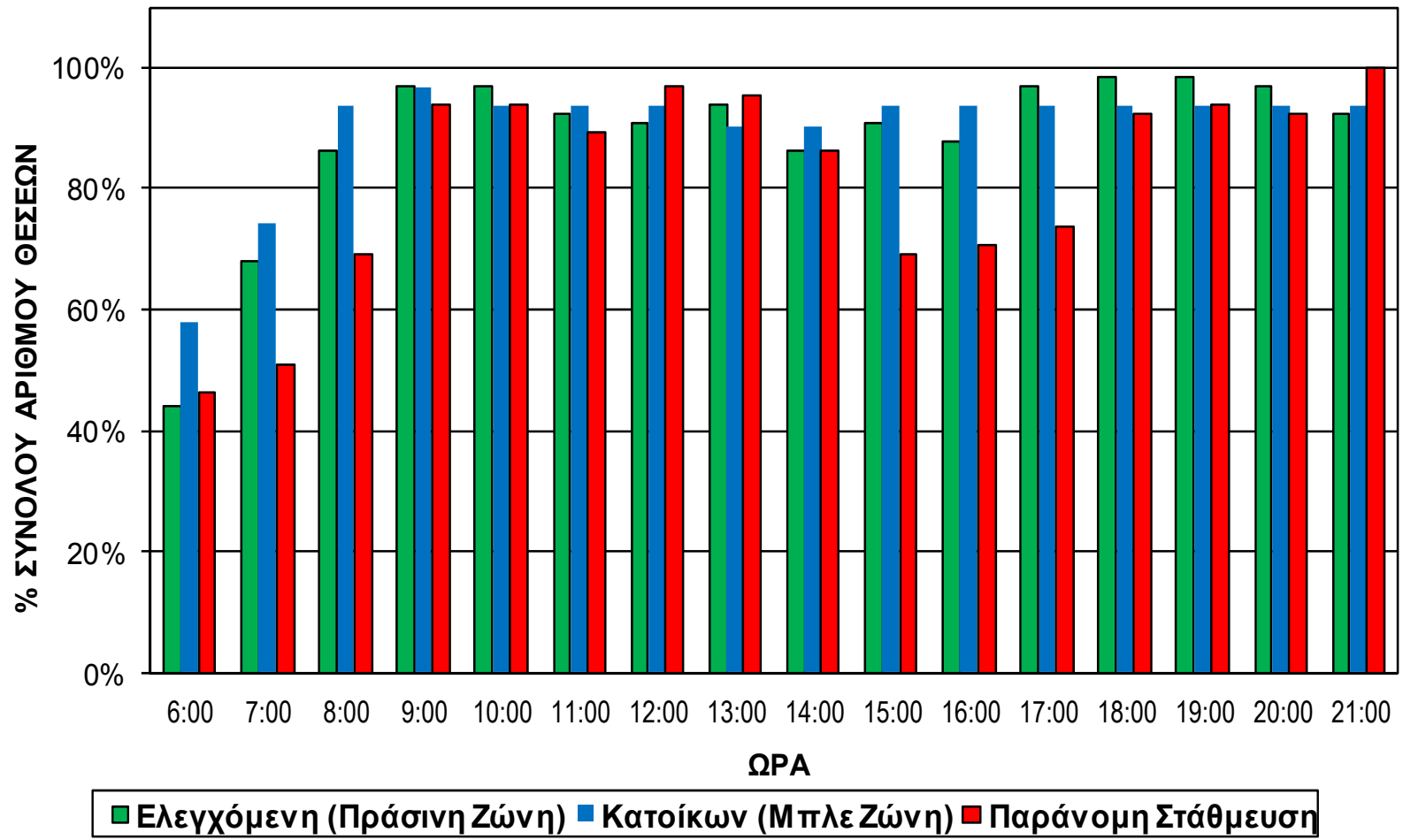
ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-2 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 2-8 ώρες □ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

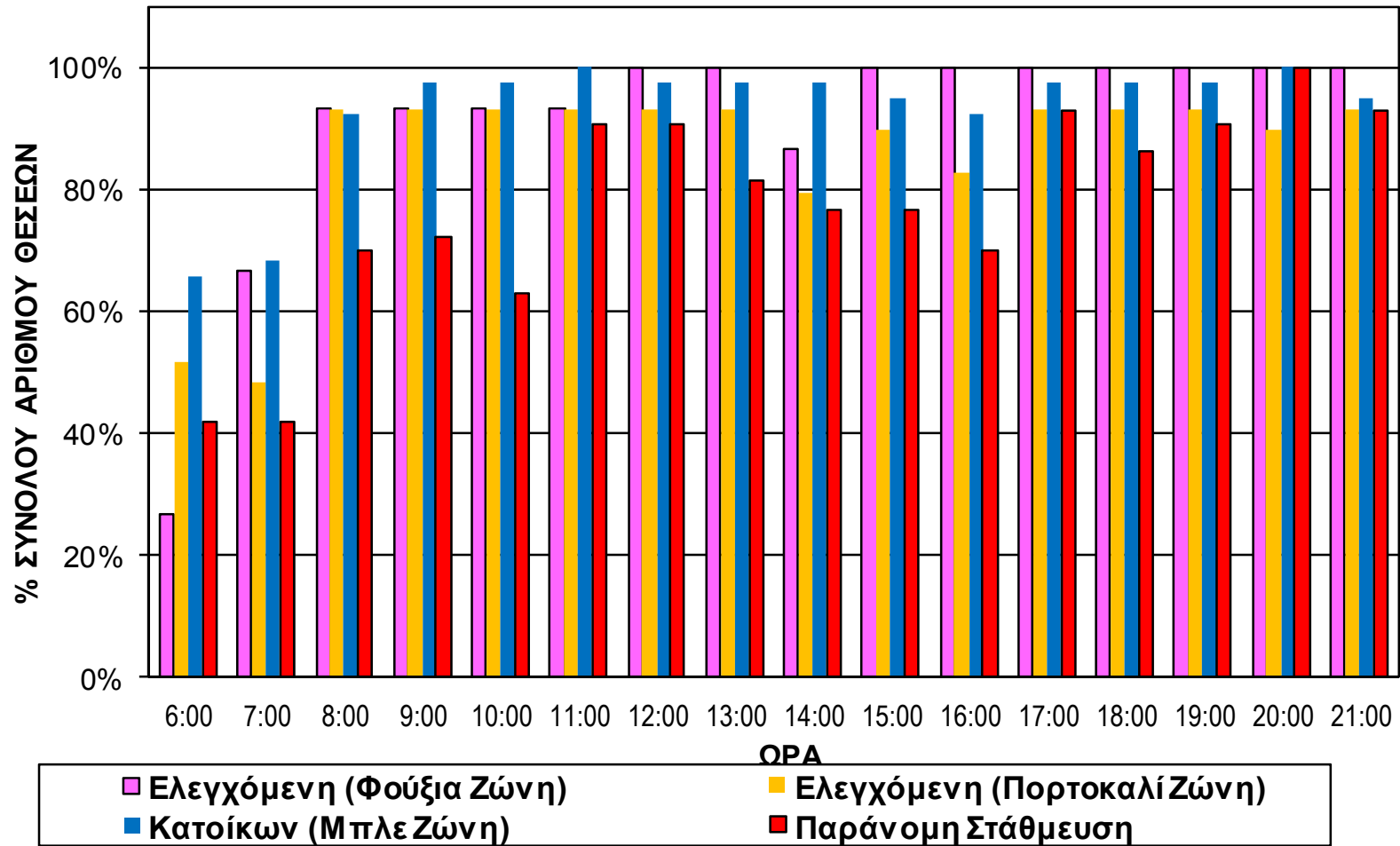
ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1



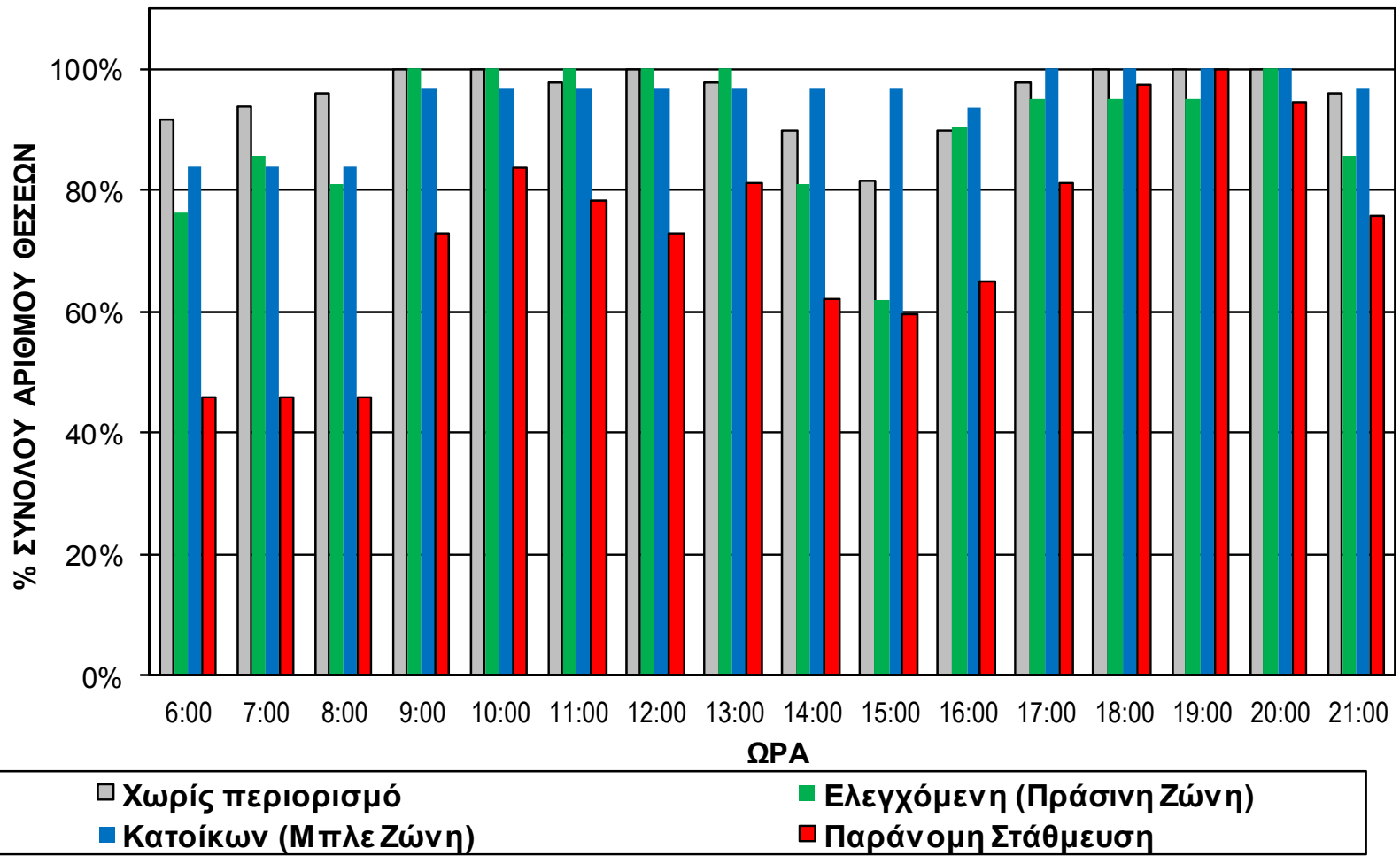
ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2



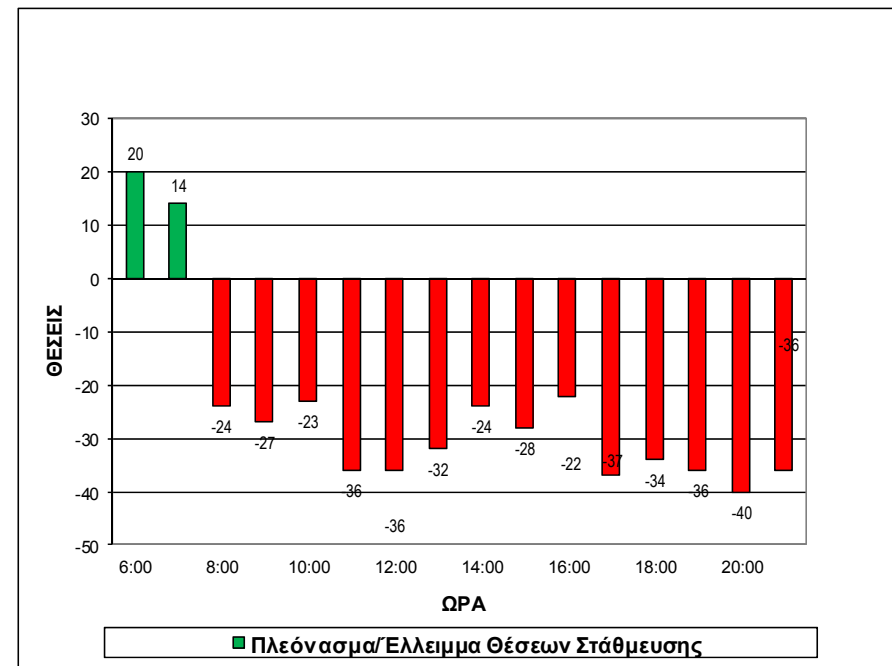
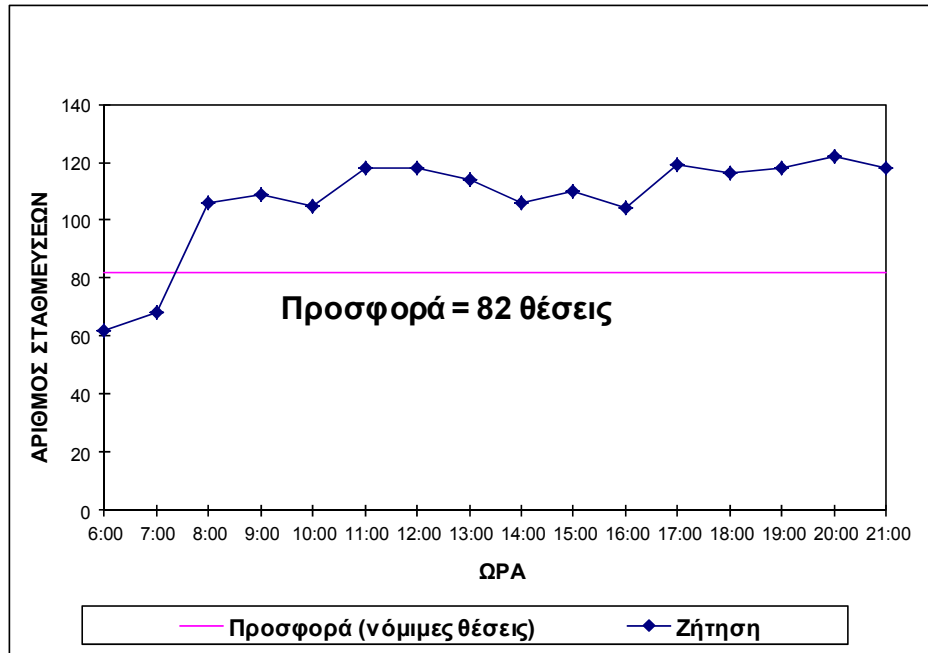
ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3



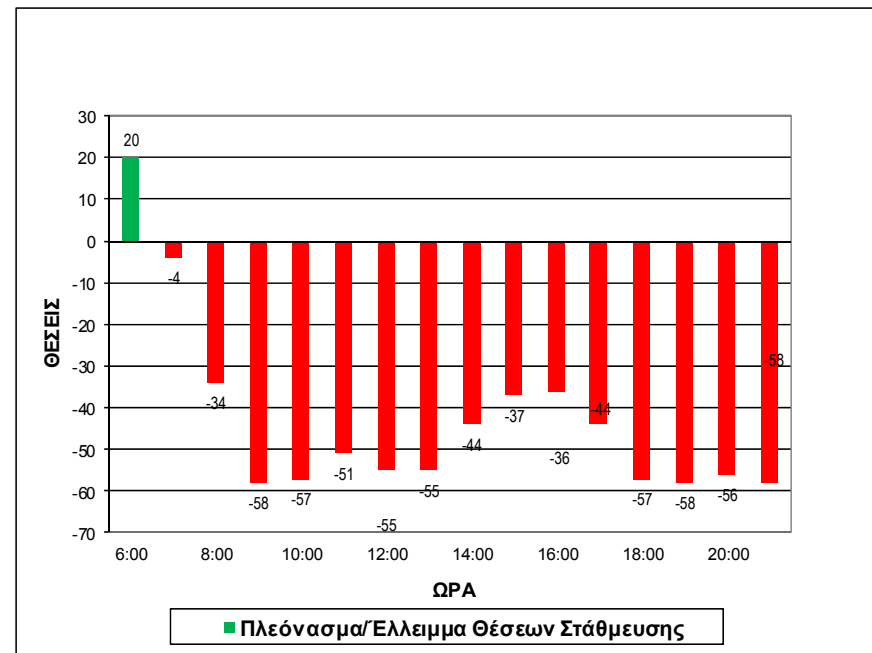
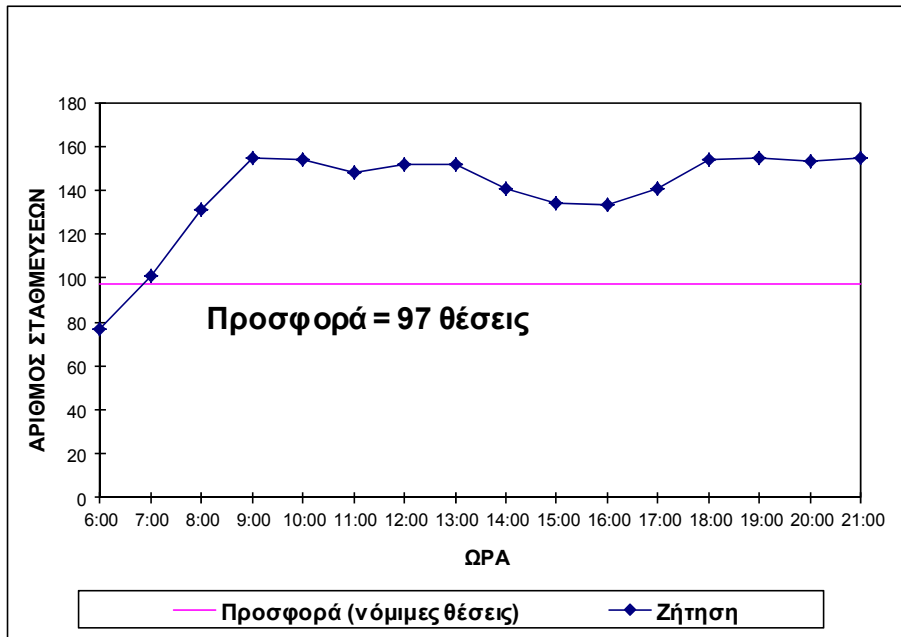
ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ-ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2



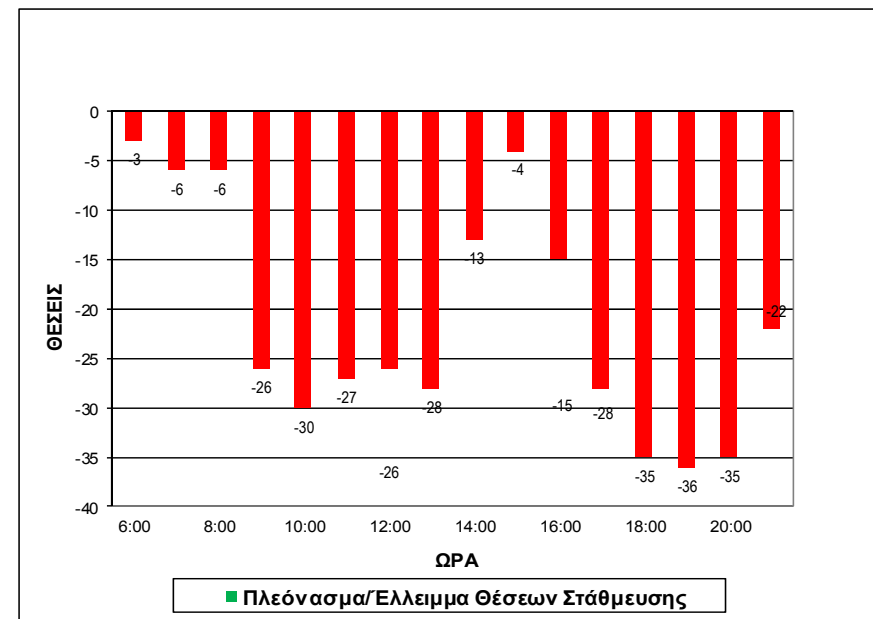
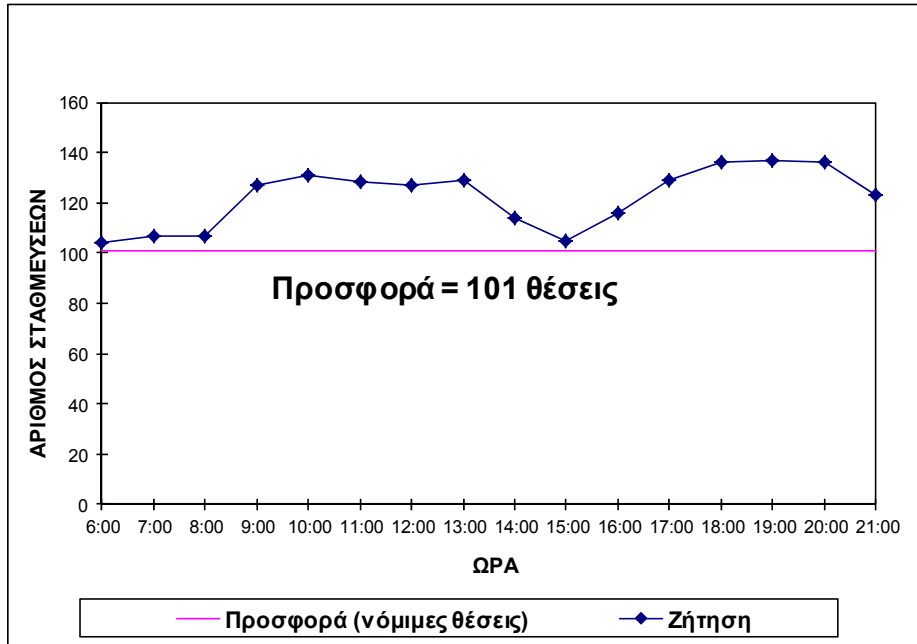
ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ-ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1



ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ-ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

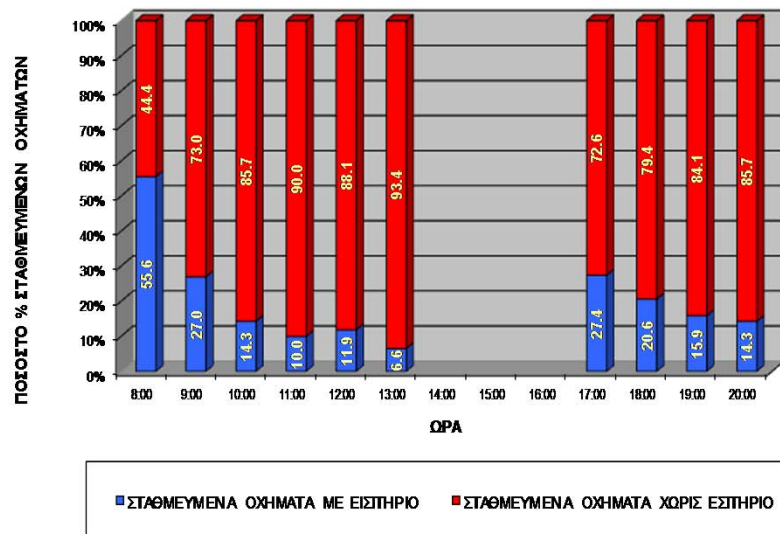
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3



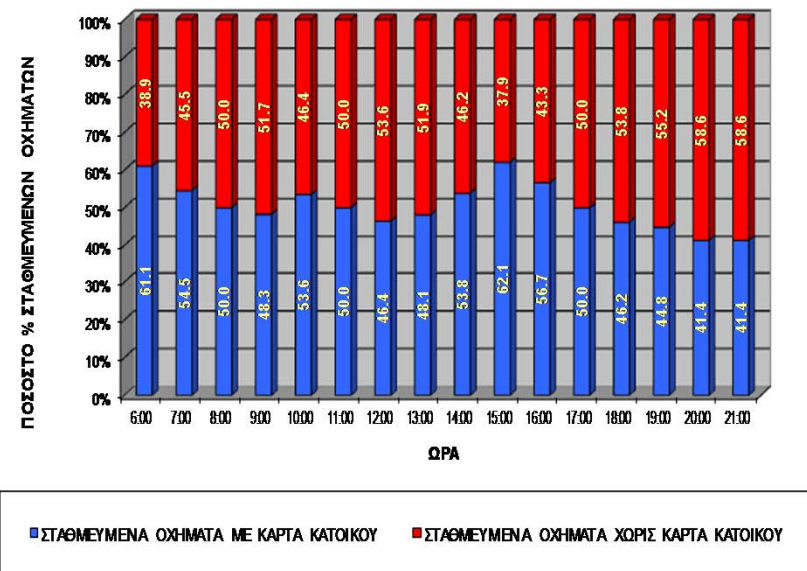
ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1

ΘΕΣΕΙΣ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ



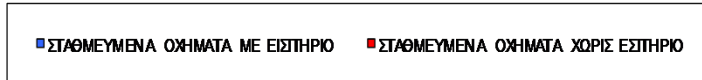
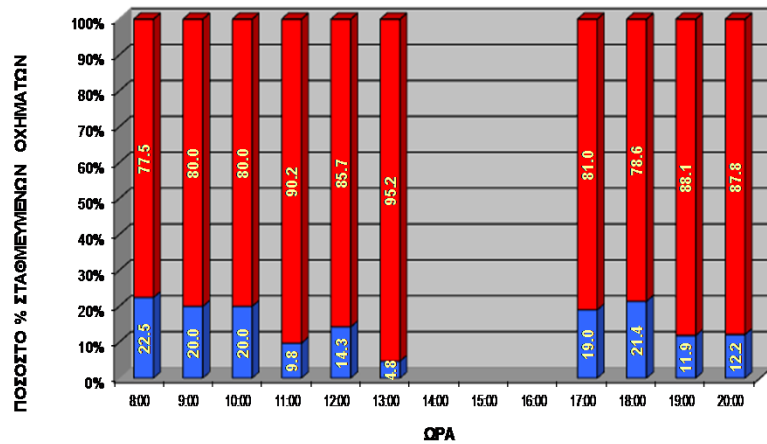
ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ



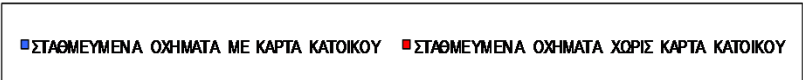
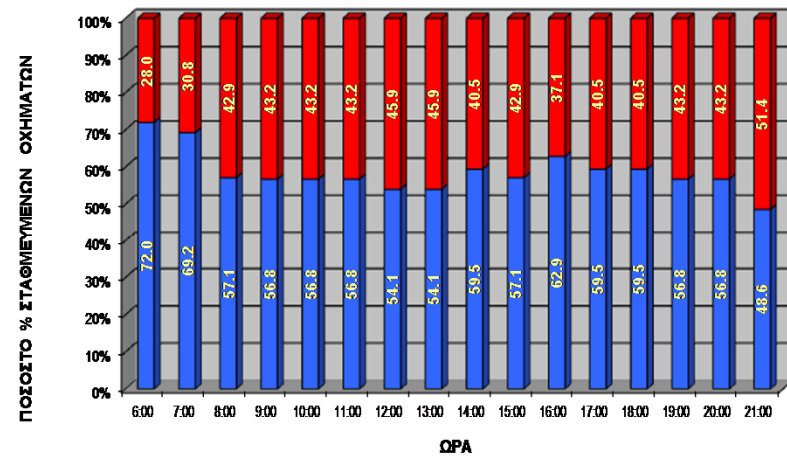
ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2

ΘΕΣΕΙΣ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ



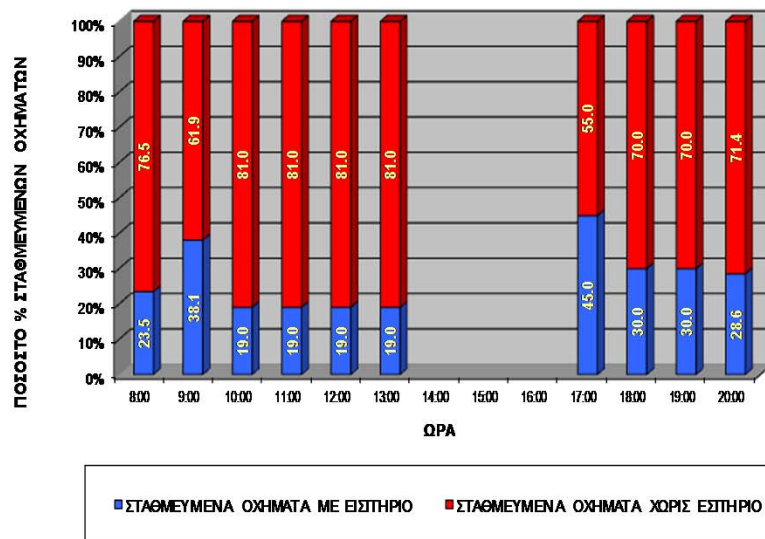
ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ



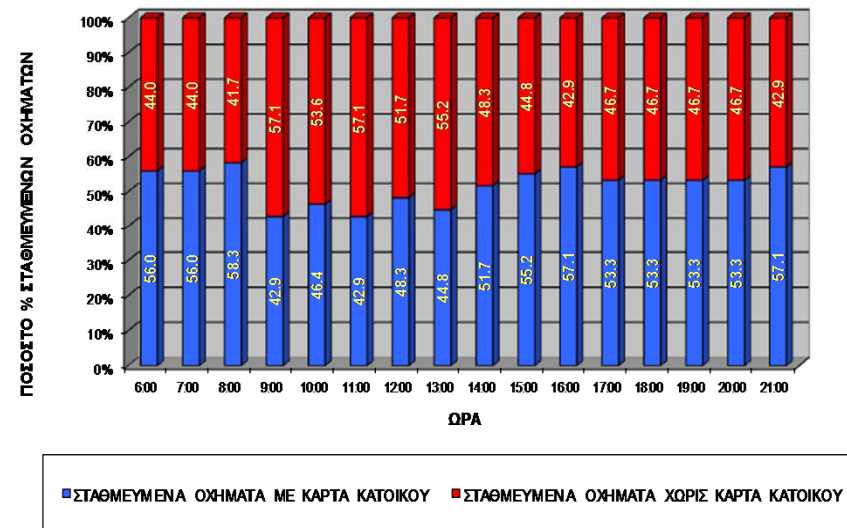
ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3

ΘΕΣΕΙΣ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ

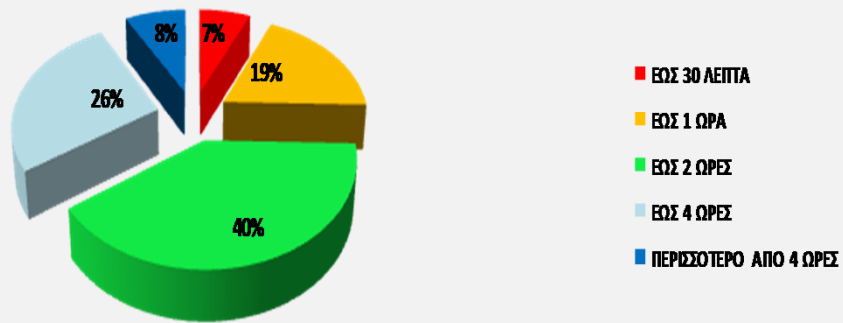


ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

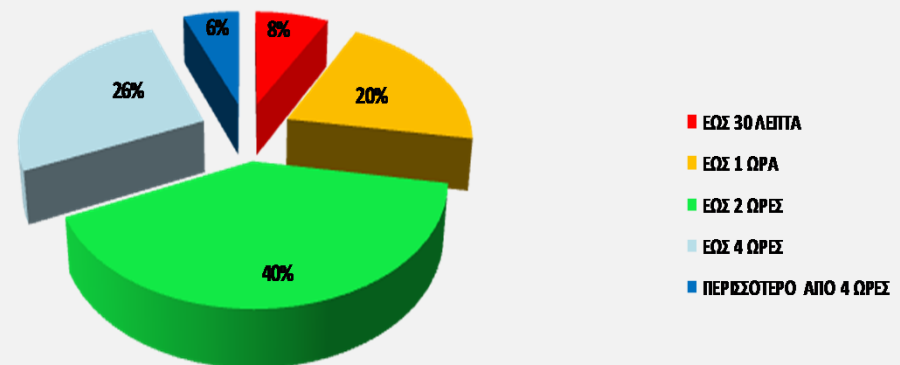


ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ

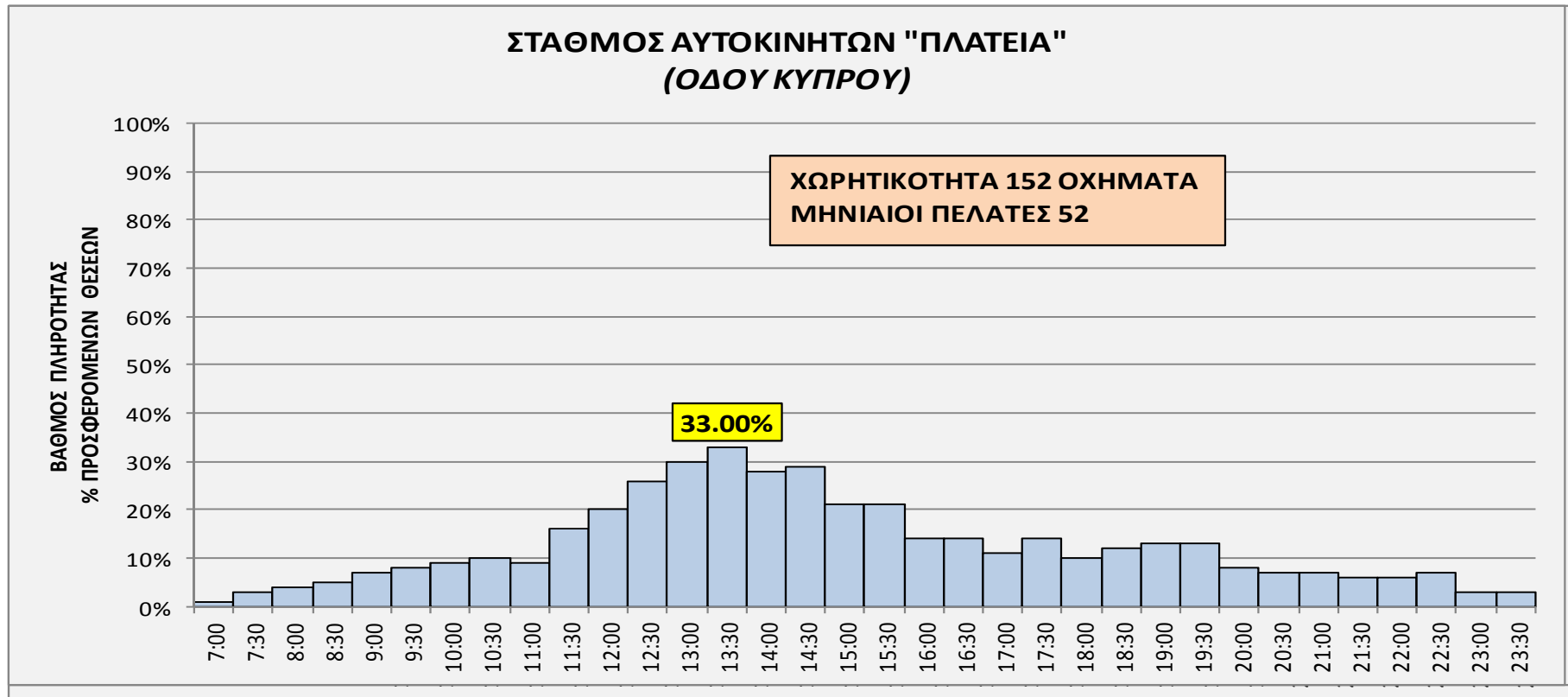
ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΥΗΛ Α.Ε.



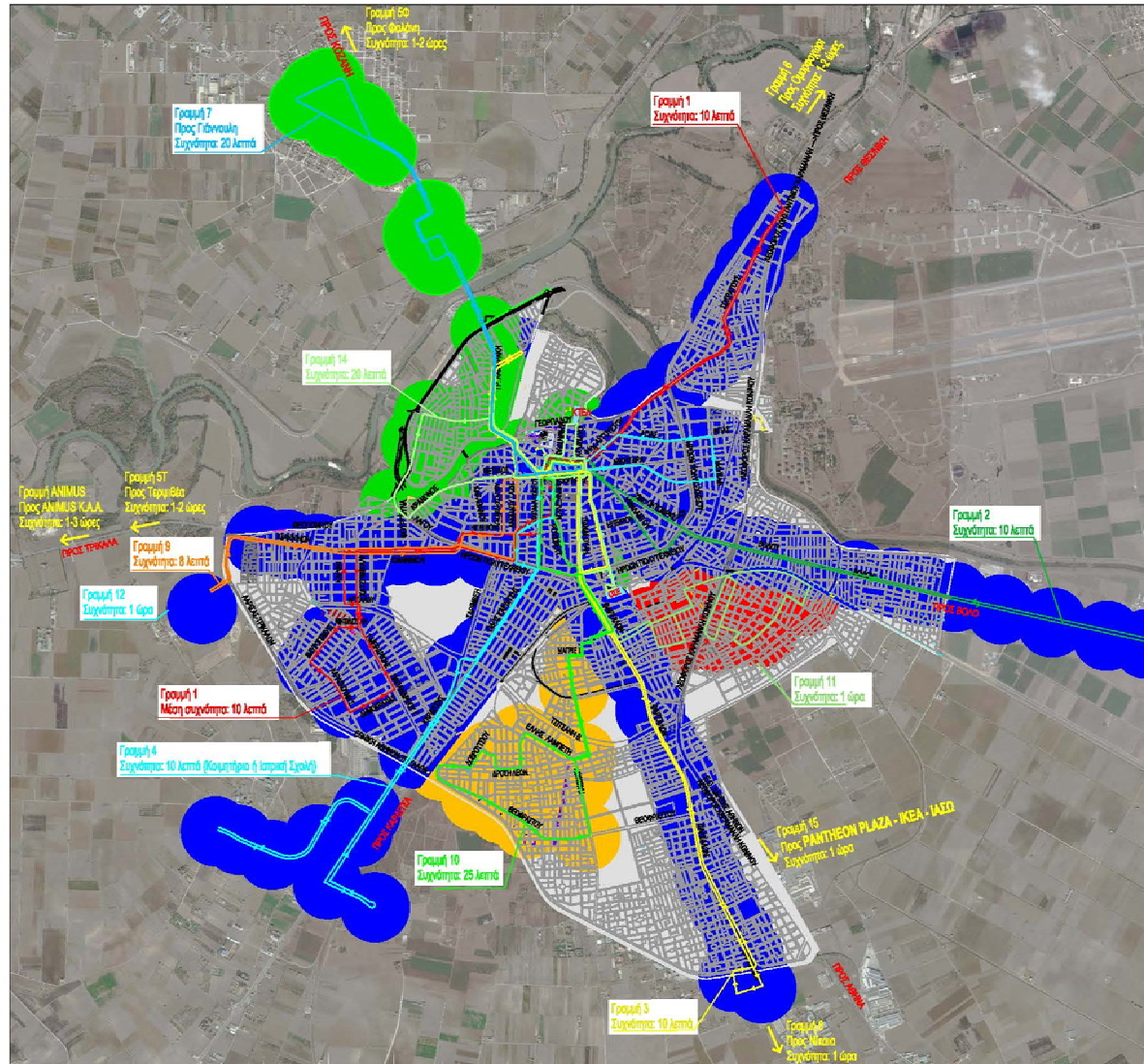
**ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Σ.Α.Α.Β. Α.Ε.
(ΑΠΟΥ ΒΗΣΣΑΡΙΩΝΟΣ-ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΛΑΟΥ)**



ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ



ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

- Γραμμή Ν1 (Νέα Σμύρνη - Φαλλοπούλη - Νεάπολη - Κεντρική Πλατεία - Νέα Σμύρνη)
- Γραμμή Ν2 (Κεντρική Πλατεία - Άγιος Γεώργιος - Τέρμα Οδού Βόλου - Κεντρική Πλατεία)
- Γραμμή Ν3 (Αλκαζάρ - Κεντρική Πλατεία - ΟΣΕ - Αβέρωφ - Praktiker - ΟΣΕ - Δημοτικό Ωδείο - Αλκαζάρ)
- Γραμμή Ν4 (Καραγάτσι - ΑΤΑ - Δημοτικό Ωδείο - ΑΕΛ F.C. ARENA - Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο ή Κοιμητήριο - Κεντρική Πλατεία - Καραγάτσι - ΑΤΑ)
- Γραμμή Ν5 Φ (Από Πλατεία Εβραίων για Φαλάνη)
- Γραμμή Ν5 Τ (Από Πλατεία Εβραίων για Τερψιθέα)
- Γραμμή Ν8 (Από Κεντρική Πλατεία για Μελισσοχώρα)
- Γραμμή Ν7 (Από Κεντρική Πλατεία για Γιάννουλη)
- Γραμμή Ν8 (Από Άγιο Θηροσκόφωνα για Νικαία)
- Γραμμή Ν9 (Πλατεία Εβραίων - 1η Στρατιά - Ιωαννίνων - Άγιο Θωμά - Σχολές Τ.Ε.Ι. Θεσσαλίας - Πλατεία Εβραίων)
- Γραμμή Ν10 (Από Κεντρική Πλατεία για Νέα Πολίτεια)
- Γραμμή Ν11 (Από Κεντρική Πλατεία για Χαραυγή)
- Γραμμή Ν12 (Από Πλατεία Λαού για ΤΕΙ)
- Γραμμή Ν14 (ΟΣΕ - Αργυρούπολη - Κεντρική Πλατεία - ΔΕΥΑΛ)
- Γραμμή Ν15 (PANTHEON PLAZA - ΙΚΕΑ - ΙΑΣΩ)
- Γραμμή ANIMUS Κ.Α.Α.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΑΤΟ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

- Δρομολόγια έως 10'
- Δρομολόγια από 10' έως 20'
- Δρομολόγια από 20' έως 30'
- Δρομολόγια από 30'

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ:



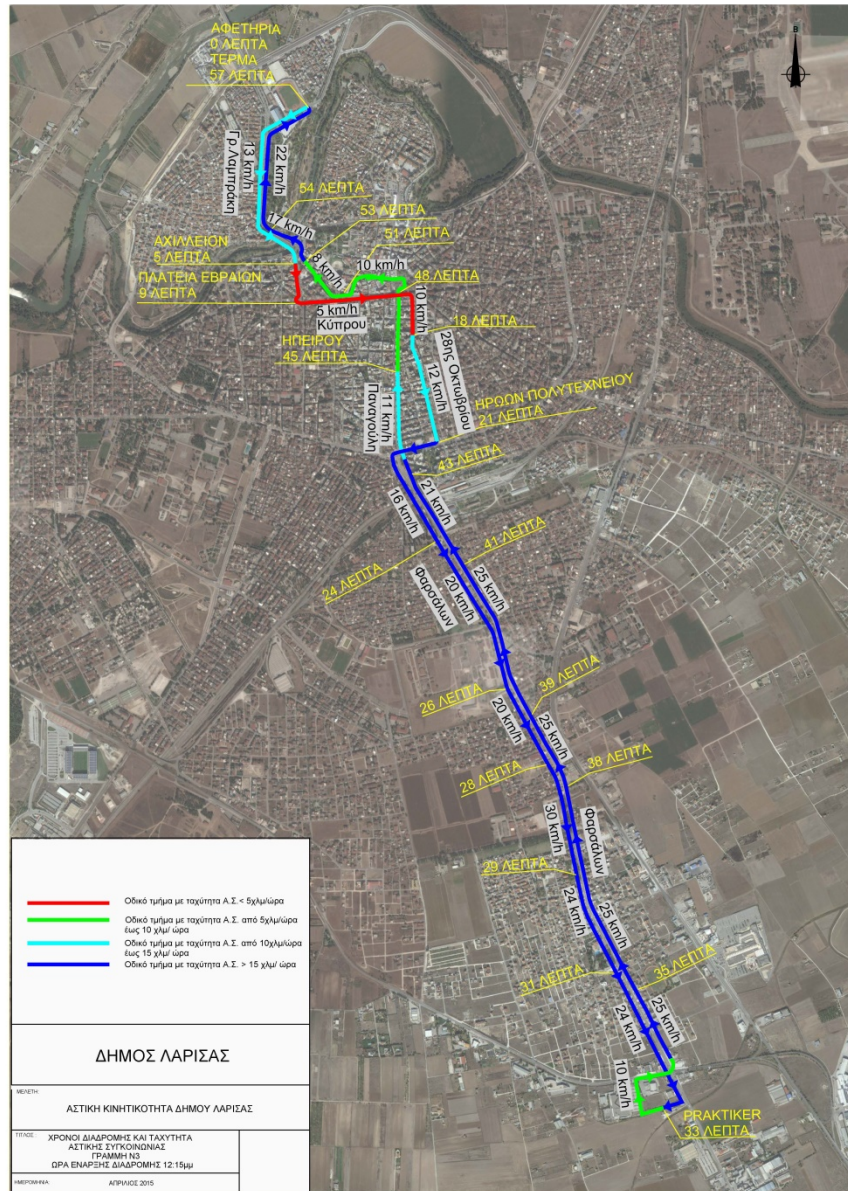
ΤΙΤΛΟΣ:

ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

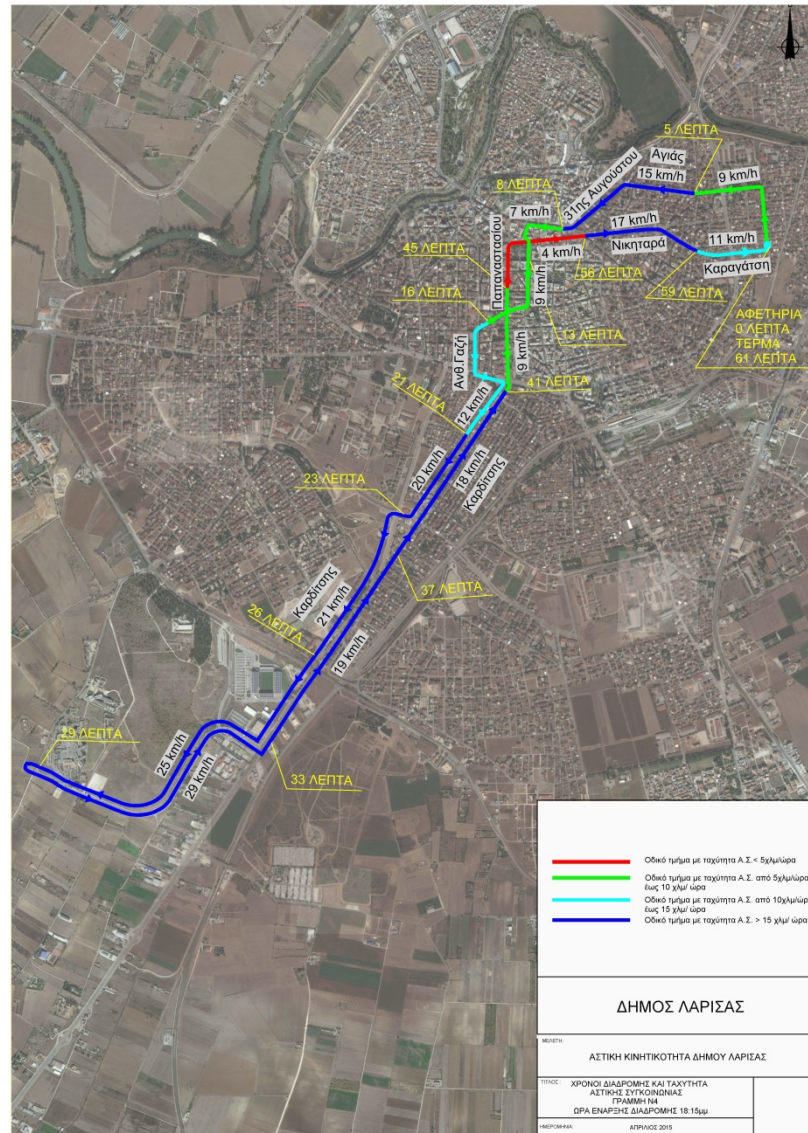
ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΣΥΝΟΙΚΙΑ, ΑΝΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

ΣΥΝΟΙΚΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΝΑ 10' (%)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΝΑ 20' (%)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΝΑ 25' (%)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΝΑ 60' (%)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ ΜΕ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ <10'
ΝΕΑΠΟΛΗ	4892	98%	2%	4784	108	98%	0%	0%	0%	108
ΛΕΙΒΑΔΑΚΙ	3938	61%	39%	2414	1524	61%	0%	0%	0%	1524
ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΗ	7536	96%	4%	7250	286	89%	8%	0%	0%	861
ΧΑΡΑΥΓΗ	6043	81%	19%	4866	1177	23%	0%	0%	58%	4668
ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ	3970	95%	5%	3757	213	48%	0%	46%	0%	2052
ΠΥΡΟΒΟΛΙΚΑ	3521	74%	26%	2607	914	55%	0%	19%	0%	1588
ΑΒΕΡΩΦ	3770	46%	54%	1726	2044	43%	0%	3%	0%	2154
ΛΑΧΑΝΟΚΗΠΟΙ	3016	55%	45%	1662	1354	55%	0%	0%	0%	1354
ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ	7378	82%	18%	6055	1323	82%	0%	0%	0%	1323
ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ	4483	30%	70%	1346	3137	4%	26%	0%	0%	4307
ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ	6064	95%	5%	5748	316	39%	55%	0%	0%	3680
ΝΕΡΑΙΔΑ	6834	95%	5%	6514	320	95%	0%	0%	0%	333
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΑ	2008	100%	0%	2008	0	100%	0%	0%	0%	0
ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ	916	79%	21%	728	188	69%	11%	0%	0%	286
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	5520	85%	15%	4680	840	72%	0%	0%	12%	1520
ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	12008	100%	0%	12008	0	78%	22%	0%	0%	2685
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	9654	100%	0%	9653	1	100%	0%	0%	0%	1
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	15772	100%	0%	15772	0	99%	1%	0%	0%	180
ΑΓΙΟΙ ΣΑΡΑΝΤΑ	11055	94%	6%	10417	638	94%	0%	0%	0%	638
ΑΓΙΟΣ ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ	6976	100%	0%	6975	1	99%	1%	0%	0%	63
ΑΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ	2504	85%	15%	2120	384	85%	0%	0%	0%	384
ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΑΘΜΟΥ	5147	94%	6%	4825	322	80%	9%	0%	5%	1043
ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑ	5436	78%	22%	4227	1209	5%	0%	73%	0%	5174
ΣΤΡΑΤΙΑ	1012	58%	42%	582	430	58%	0%	0%	0%	430
ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΜΠΟΥΓΑ	1191	78%	22%	930	261	43%	0%	35%	0%	678

ΓΡΑΜΜΗ Ν3



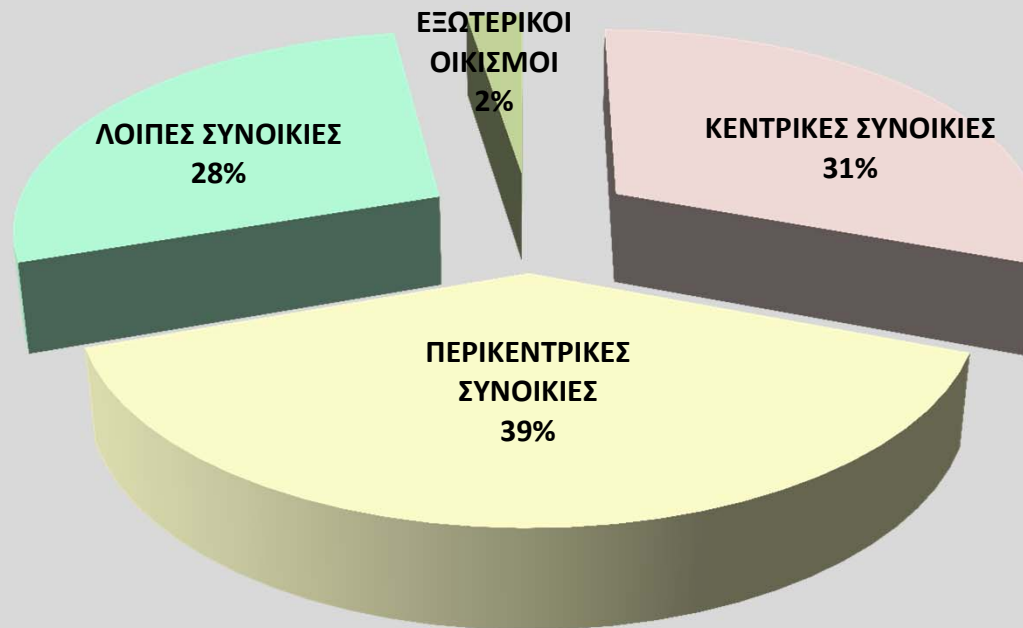
ΓΡΑΜΜΗ Ν4



ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΘΕΣΕΩΝ

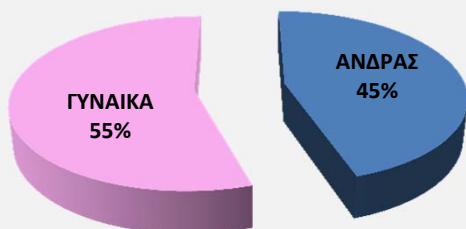
908 ερωτηματολόγια

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

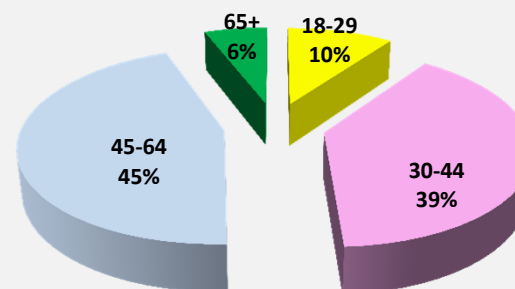


ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ 1

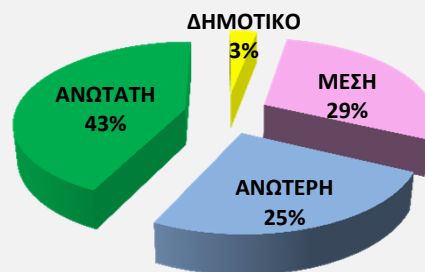
ΦΥΛΟ



ΗΛΙΚΙΑ

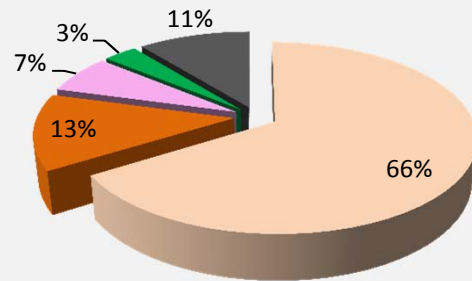


ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ



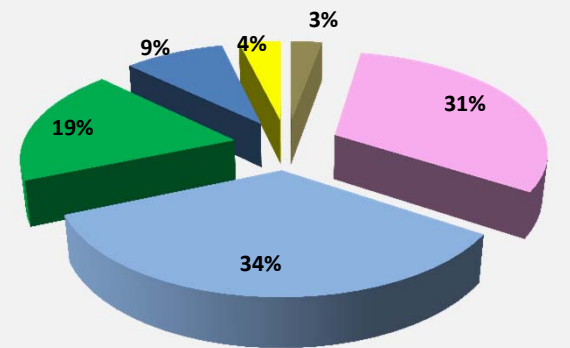
ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ 2

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ



ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ ΟΙΚΙΑΚΑ ΦΟΙΤΗΤΗΣ ΑΝΕΡΓΟΣ

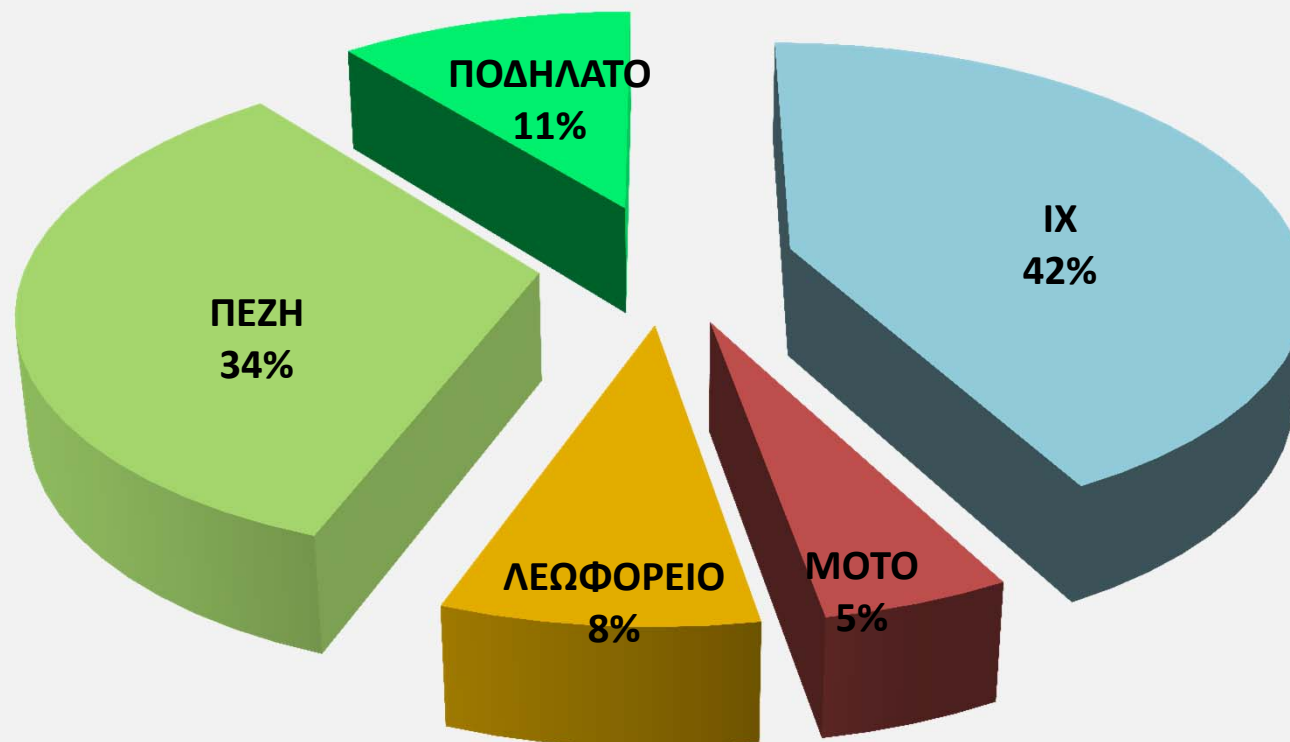
ΕΙΣΟΔΗΜΑ



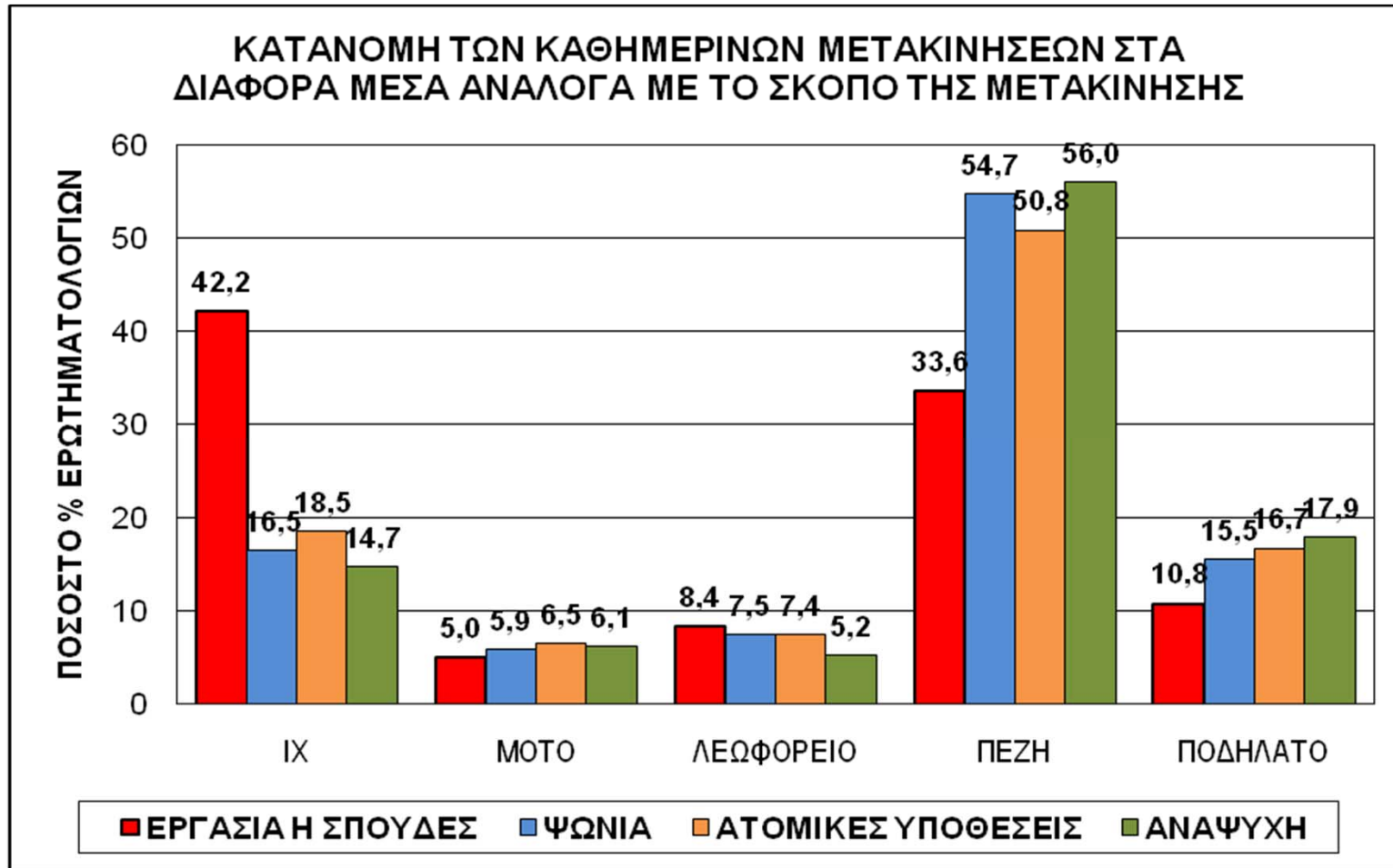
0 10000 20000 30000 40000 >40000

ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΣΟΥ

ΣΥΝΟΛΟ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ



ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΣΟΥ ΑΝΑ ΣΚΟΠΟ



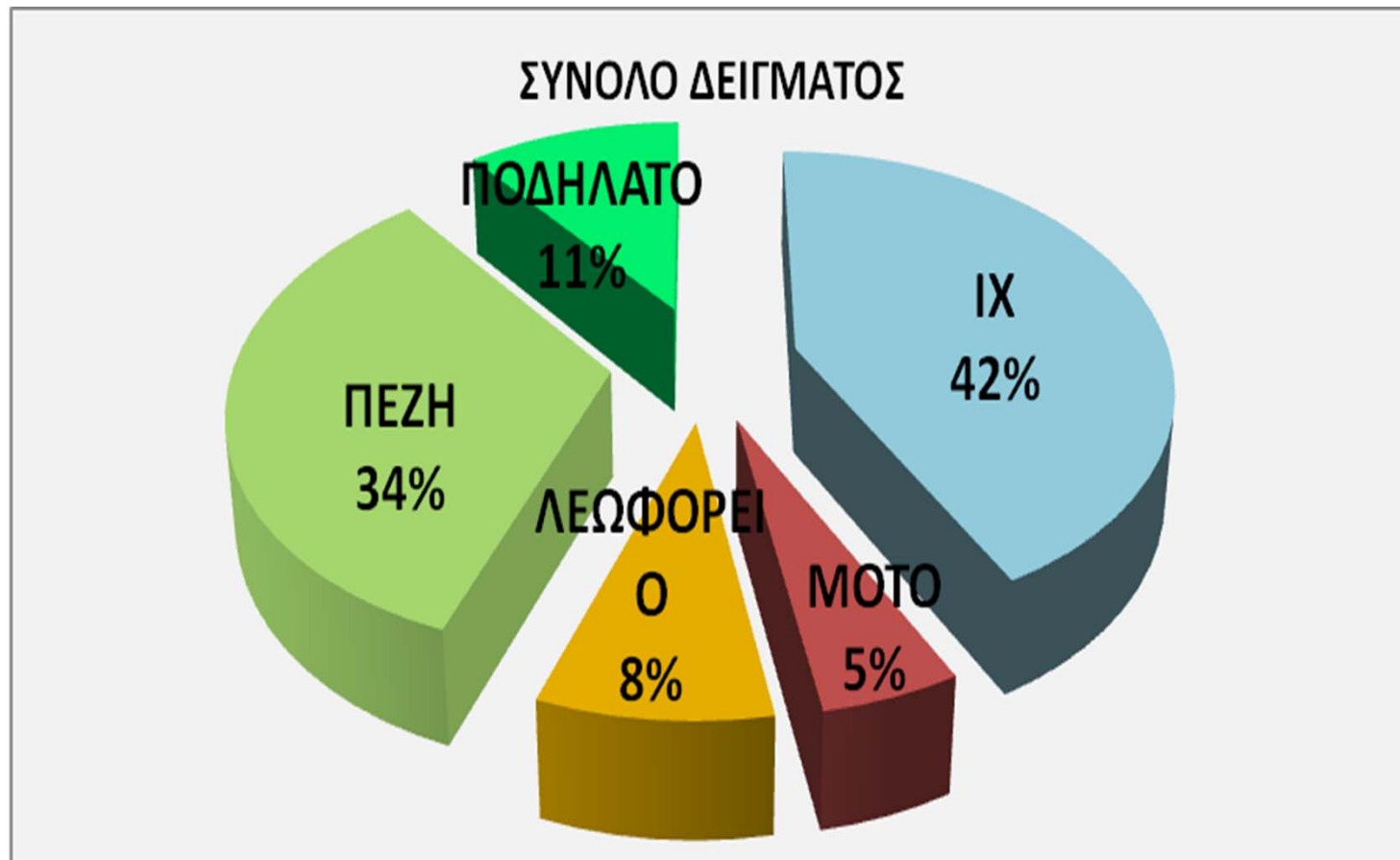
ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΣΟΥ – ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Καθοριστικός παράγοντας

Ο ΧΩΡΟΣ

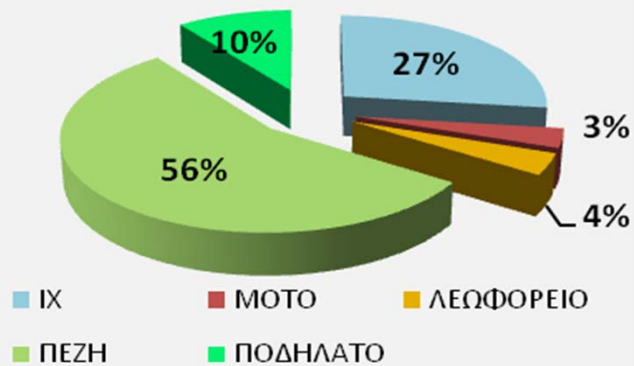
Όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο η επιλογή μέσου αλλάζει σημαντικά

ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ Η ΣΠΟΥΔΕΣ

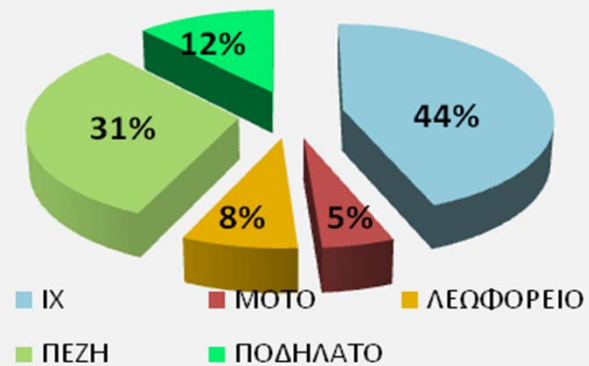


ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ Η ΣΠΟΥΔΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

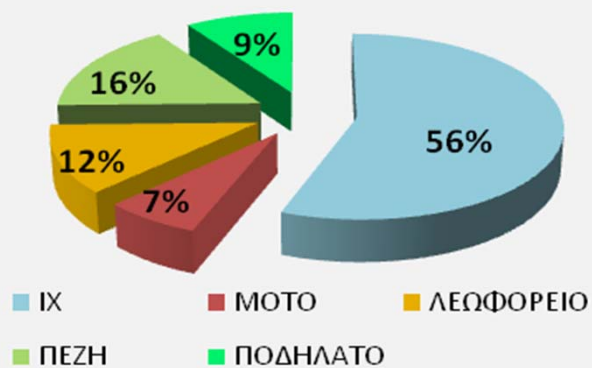
ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ



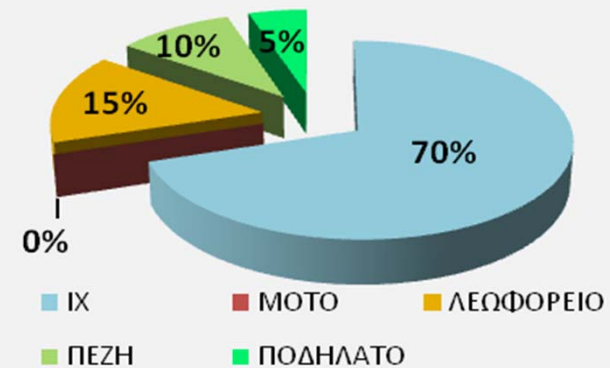
ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ



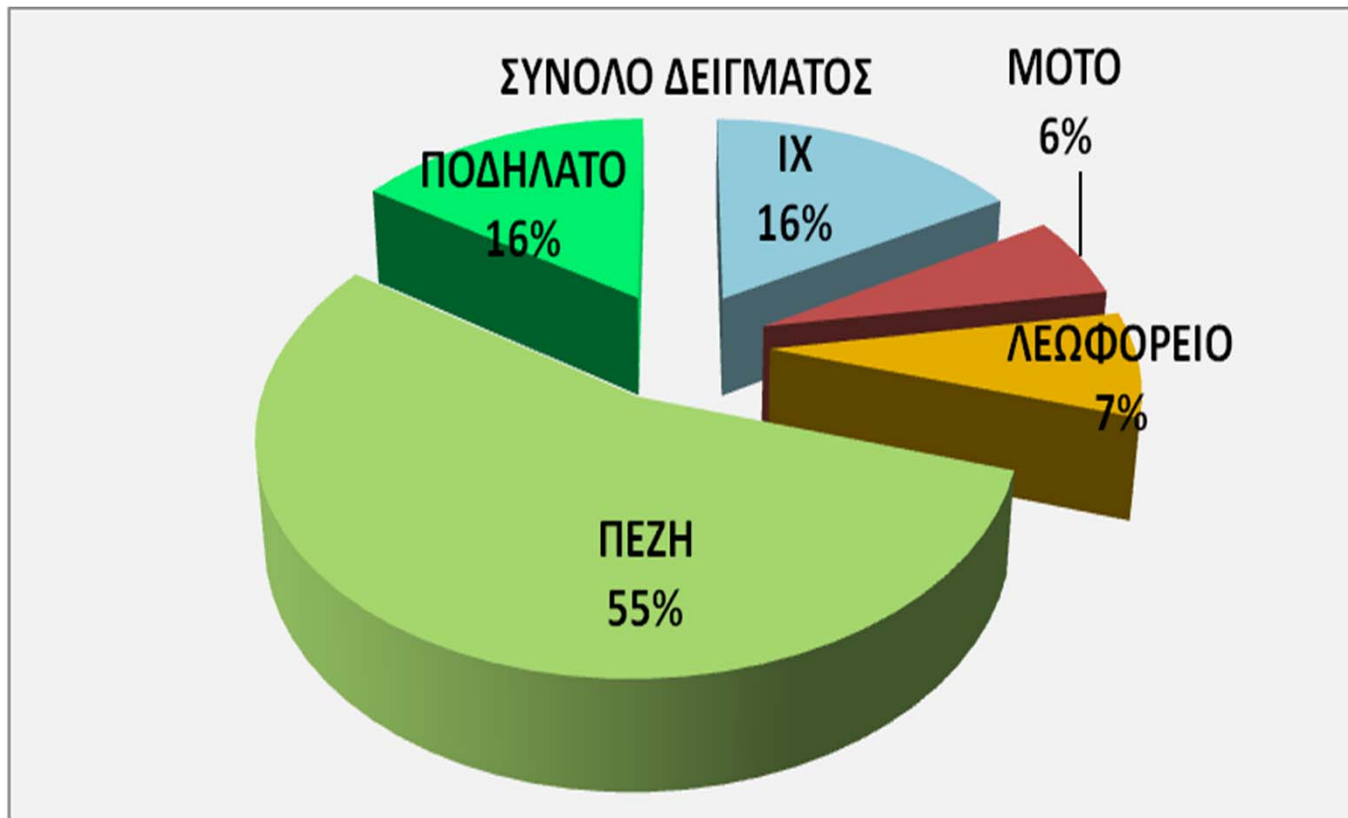
ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΛΟΙΠΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ



ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ

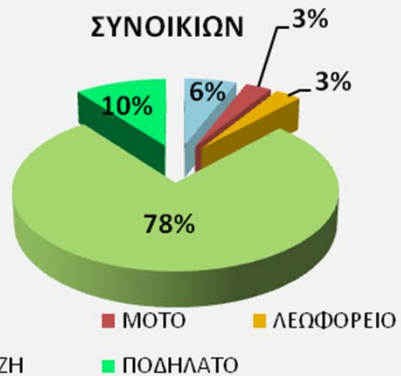


ΣΚΟΠΟΣ ΑΓΟΡΕΣ

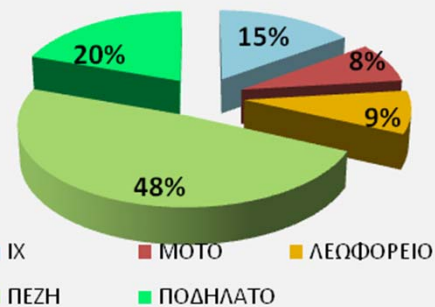


ΣΚΟΠΟΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

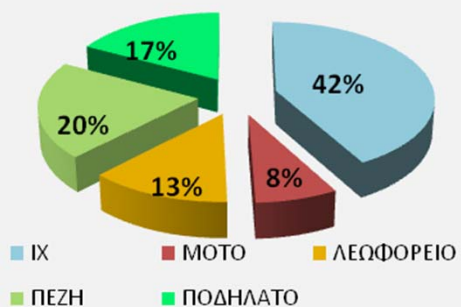
ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ



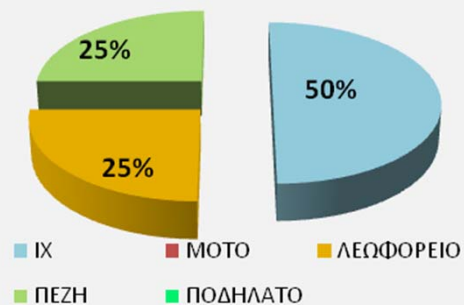
ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ



ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΛΟΙΠΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ



ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ



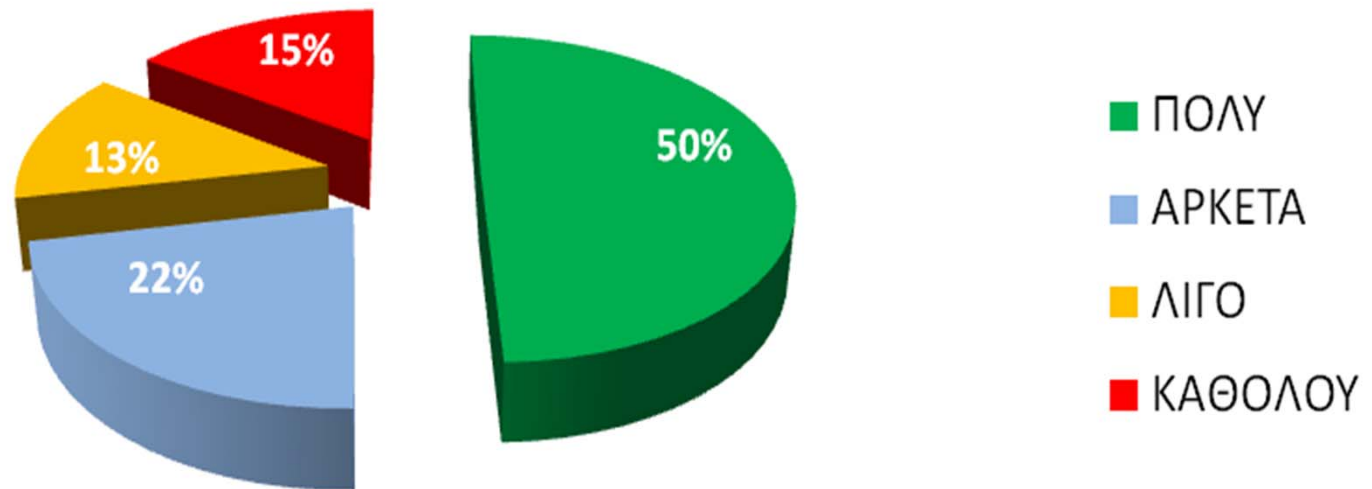
ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ

Οι προθέσεις των πολιτών όσον αφορά τη **χρήση ποδηλάτου** και Δ.Σ (εάν γίνουν βελτιώσεις) είναι εξαιρετικά **θετικές**

Υπάρχουν διαφοροποιήσεις λόγω ηλικίας, φύλου, εισοδήματος και περιοχής κατοικίας.

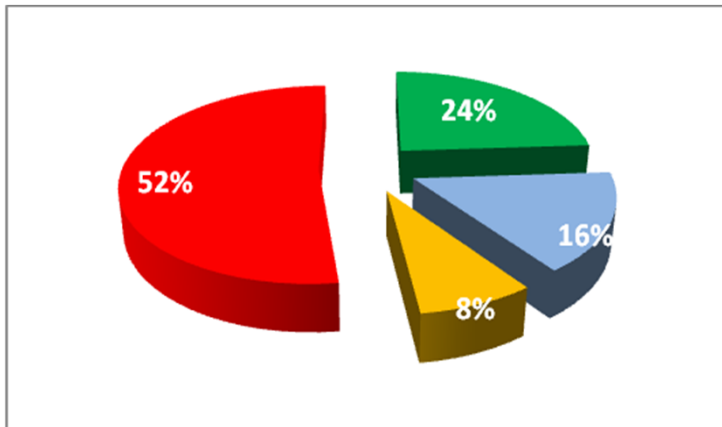
ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Θα χρησιμοποιούσα το ποδήλατο για τις μετακινήσεις μου, αν υπήρχαν ποδηλατόδρομοι

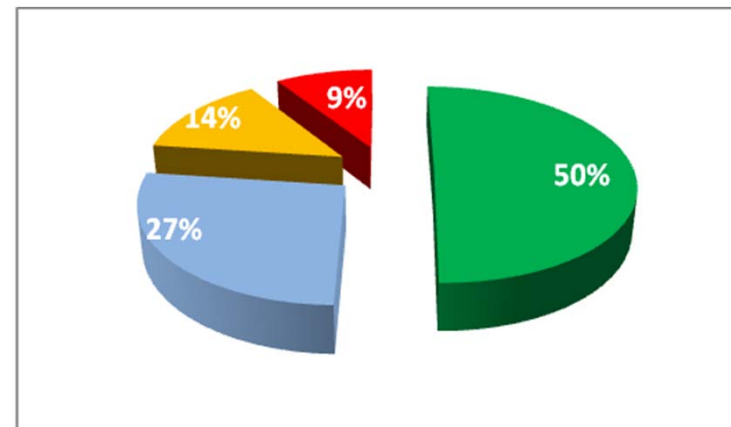


ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ – ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ - ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ ΠΡΟΘΕΣΕΩΝ

Ηλικία 65+



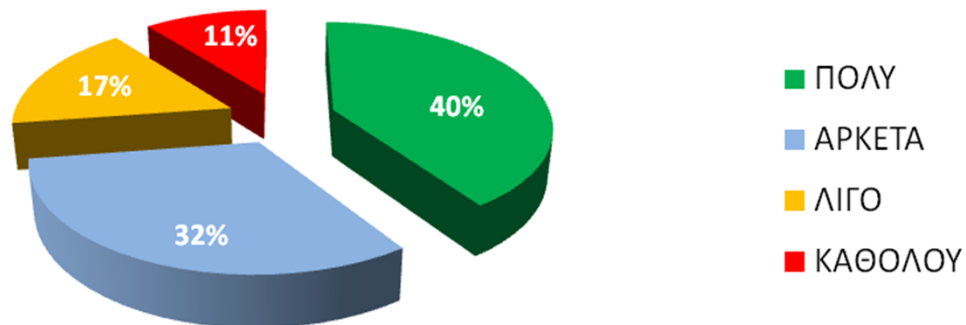
Ηλικία 30-64



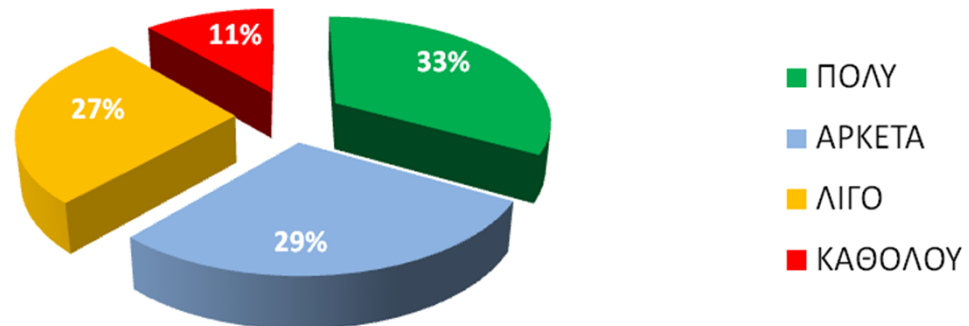
- Δεν υπάρχουν διαφορές μεταξύ περιοχών (θετική αποδοχή 70% - 73%)
- Ποσοστό περίπου 15% του συνόλου των ερωτηθέντων δεν θα χρησιμοποιούσε ΠΟΤΕ ποδήλατο

ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΔΣ

Θα χρησιμοποιούσα Δημόσια Συγκοινωνία αν ο χρόνος μετακίνησης ήταν πιο σύντομος



Θα χρησιμοποιούσα Δημόσια Συγκοινωνία αν υπήρχε στάση κοντά στο σπίτι μου

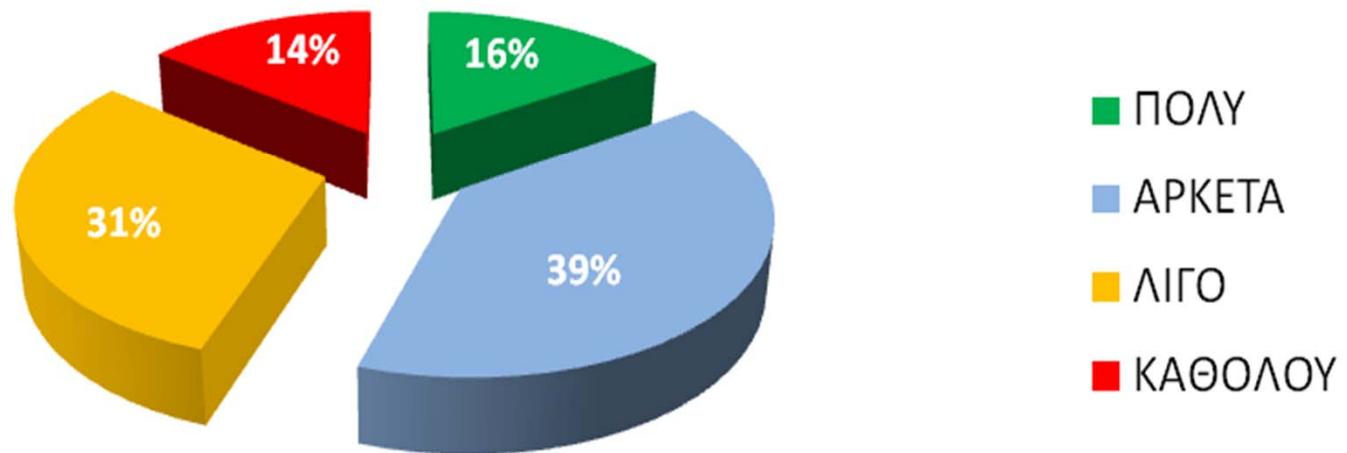


ΧΡΗΣΗ ΔΣ – ΑΡΝΗΤΙΚΗ ΣΤΑΣΗ

- Η όποια βελτίωση αποστάσεων βαδίσματος δεν οδηγεί σε αλλαγή συμπεριφοράς για:
 - 14% των ανδρών και 9% των γυναικών.
 - 11% - 16% των ατόμων ηλικίας 18 – 60
 - 9% - 14% των ατόμων ανάλογα με το επίπεδο εκπαίδευσης
 - 7% - 13% των ατόμων ανάλογα με την απασχόληση
 - 9% -19% των ατόμων ανάλογα με το επίπεδο οικογενειακού εισοδήματος
 - Η όποια βελτίωση χρόνων μετακίνησης δεν οδηγεί σε αλλαγή συμπεριφοράς για:
 - 12% των ανδρών και 10% των γυναικών.
 - 11% - 13% των ατόμων ηλικίας 18 – 60
 - 10% - 12% των ατόμων ανάλογα με το επίπεδο εκπαίδευσης
 - 10% - 13% των ατόμων ανάλογα με την απασχόληση
 - 9% -15% των ατόμων ανάλογα με το επίπεδο οικογενειακού εισοδήματος
- Υπάρχει επομένως ένα ποσοστό κατοίκων, η συμπεριφορά του οποίου δεν μπορεί να αλλάξει (επιλογή ΔΣ). Το ποσοστό αυτό είναι μικρό αλλά όχι ασήμαντο της τάξης του 10% - 15%.

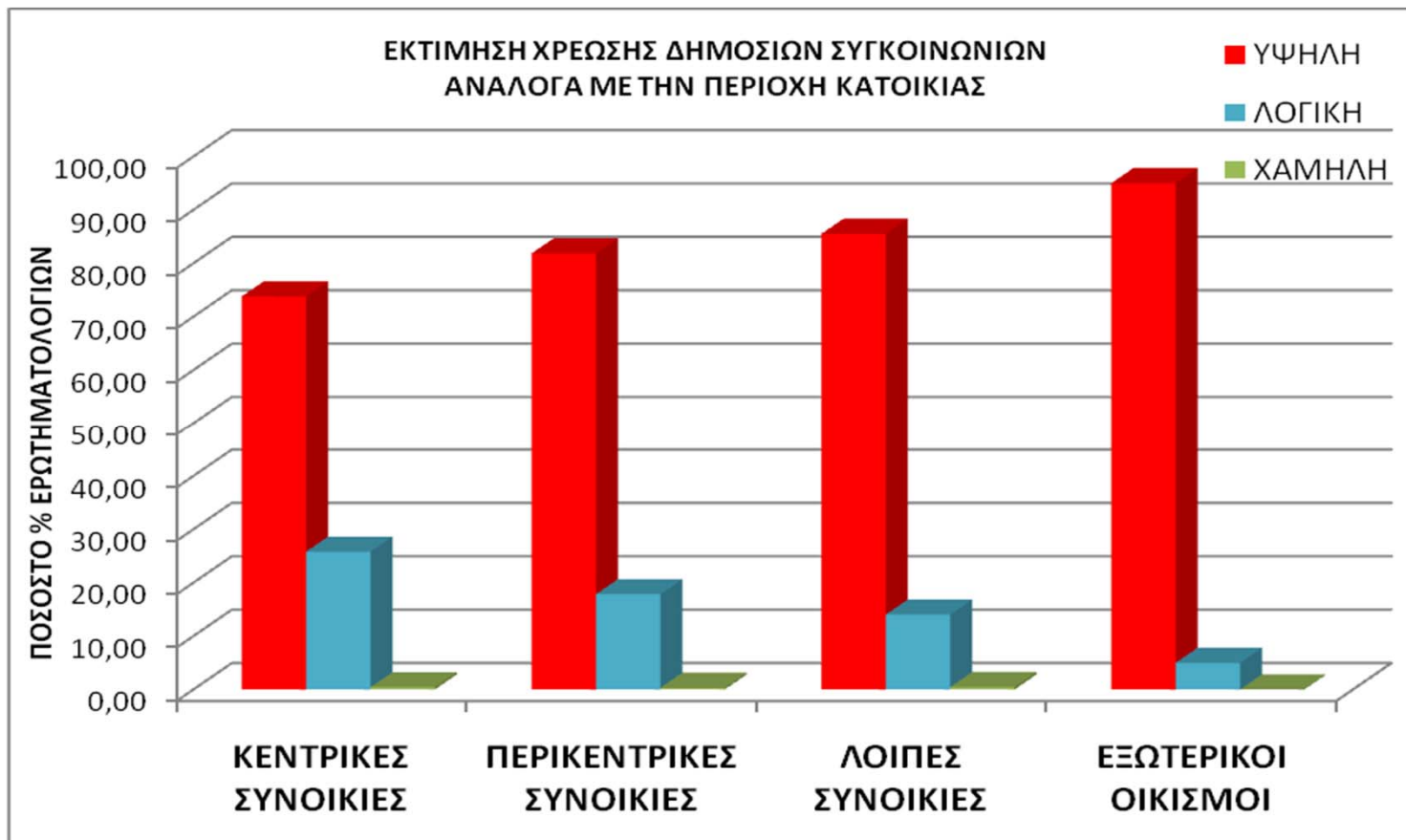
ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ – ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΧΡΗΣΤΩΝ

Γνωρίζω καλά τα δρομολόγια και τις διαδρομές της
Δημόσιας Συγκοινωνίας στην πόλη



ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΚΟΜΙΣΤΡΟ

- Γενικά αρνητική στάση για το ύψος κομίστρου





**ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ
ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
Α' ΦΑΣΗ – ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**



ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Έχει στόχο να:

- Διασφαλίσει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- Βελτιώσει την ασφάλεια (safety and security) των χρηστών του,
- Μειώσει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- Βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και να
- Βελτιώσει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προκαταρκτικές προτάσεις που τίθενται σε δημόσια διαβούλευση, αφορούν τις ακόλουθες θεματικές ενότητες:

- Οδικό Δίκτυο - Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας
- Δίκτυα ροών Πεζών και Ποδηλάτων.
- Διαχείριση της στάθμευσης
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΟΜΗ – ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

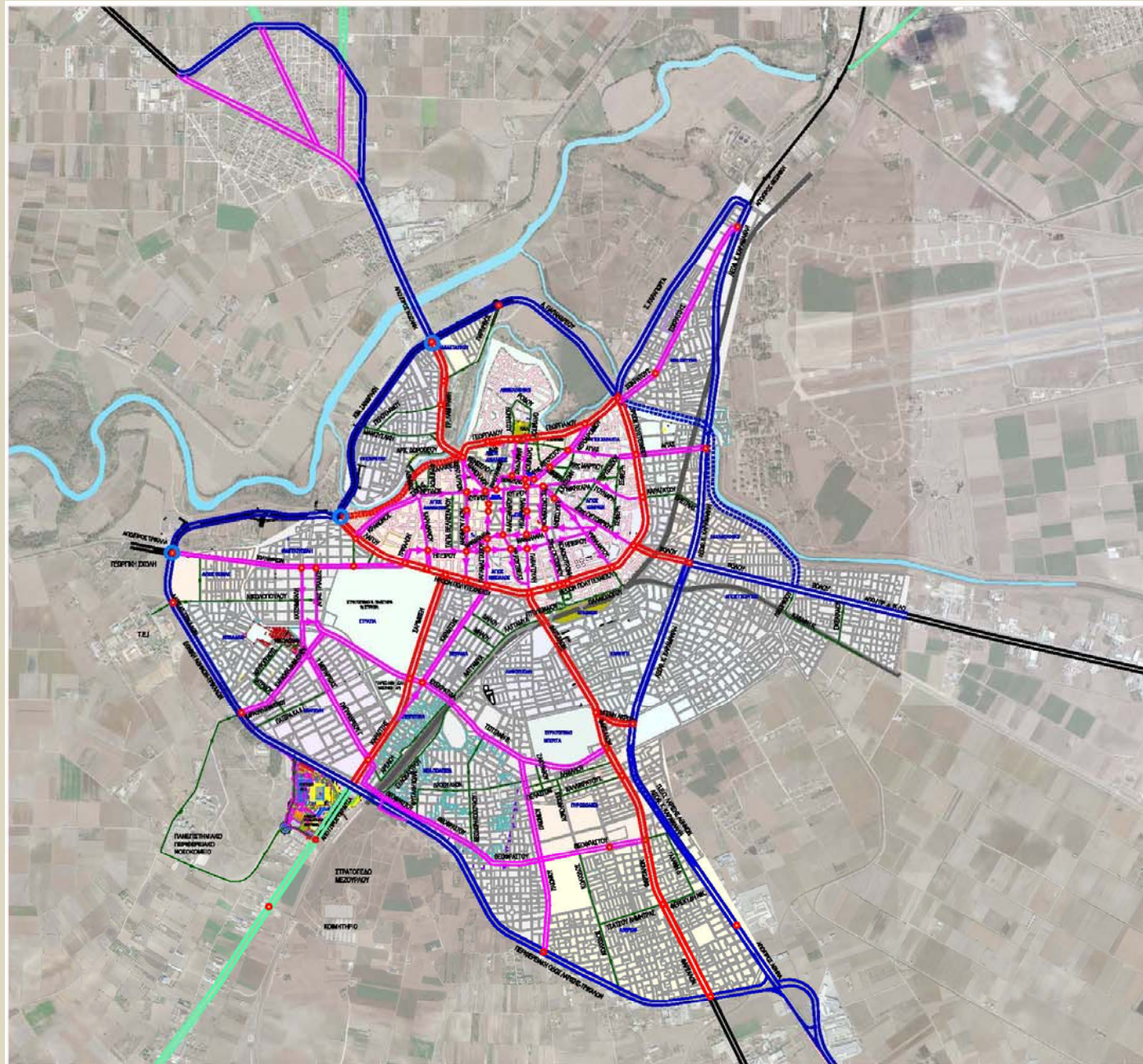
ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΥ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ

- **ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΠΥΛΩΝ ΕΙΣΟΔΟΥ – ΕΞΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ**
- **ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΔΙΑΜΠΕΡΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ**
- **ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ:**
 - 2 ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
 - ΜΕΣΑΙΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ
 - ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΟΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΦΙΚΤΟ)
 - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΜΕ ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ή ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ή ΚΥΚΛΙΚΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ
- **ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ**
 - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ
 - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΟΜΒΩΝ ΛΑΓΟΥ ΚΑΙ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ
 - ΜΕΛΕΤΗ-ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (Ε. Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ)
- **ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΕΡΓΑ : ΣΥΝΔΕΣΗ ΟΔΟΥ ΒΟΛΟΥ ΜΕ ΟΔΟ ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ (ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΧΑΝΔΑΚΑ 1)**

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΟΜΗ – ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΥ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ

- ΠΕΡΙΒΑΛΛΕΙ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
- ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΔΙΑΜΠΕΡΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΥΡΗΝΑ
- ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ:
 - 2 ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
 - ΜΕΣΑΙΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ
 - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ή ΚΥΚΛΙΚΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ
- ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ:
 - ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΙΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕΤΑΞΥ ΟΔΩΝ ΓΕΩΡΓΙΑΔΟΥ ΚΑΙ ΛΑΓΟΥ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

-  ΕΘΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ
-  ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΝΕΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ:

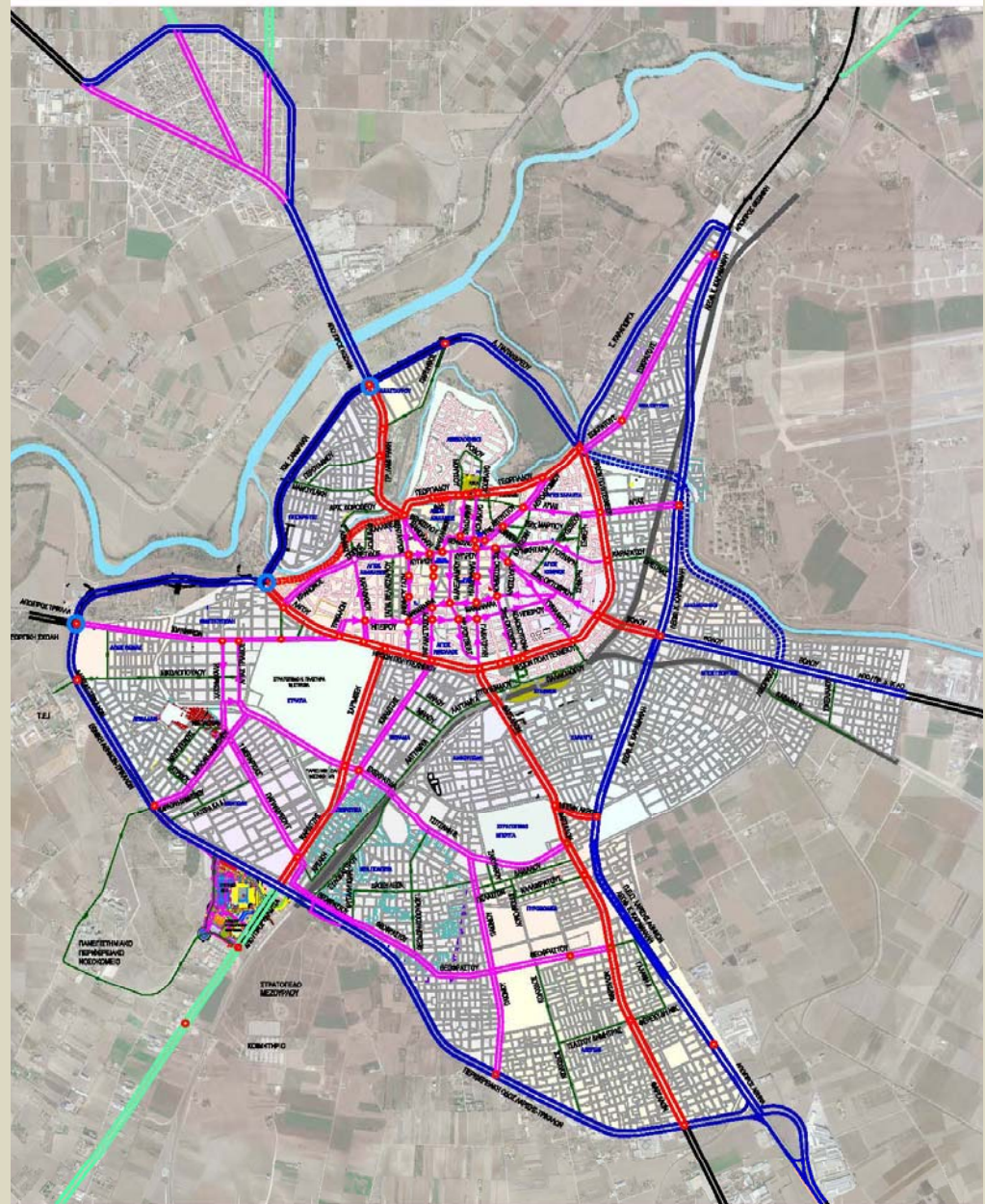


ΤΙΤΛΟΣ:

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ 1

ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ / ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ

- Κ. Καραμανλή
- Σάκη Καράγιωργα
- Ανδρέα Παπανδρέου
- Κίμωνα Σανδράκη
- Συνδετήριο τμήμα μεταξύ των κόμβων Λαγού και Γεωργικής Σχολής
- Εθνική οδός Λαρίσης - Τρικάλων



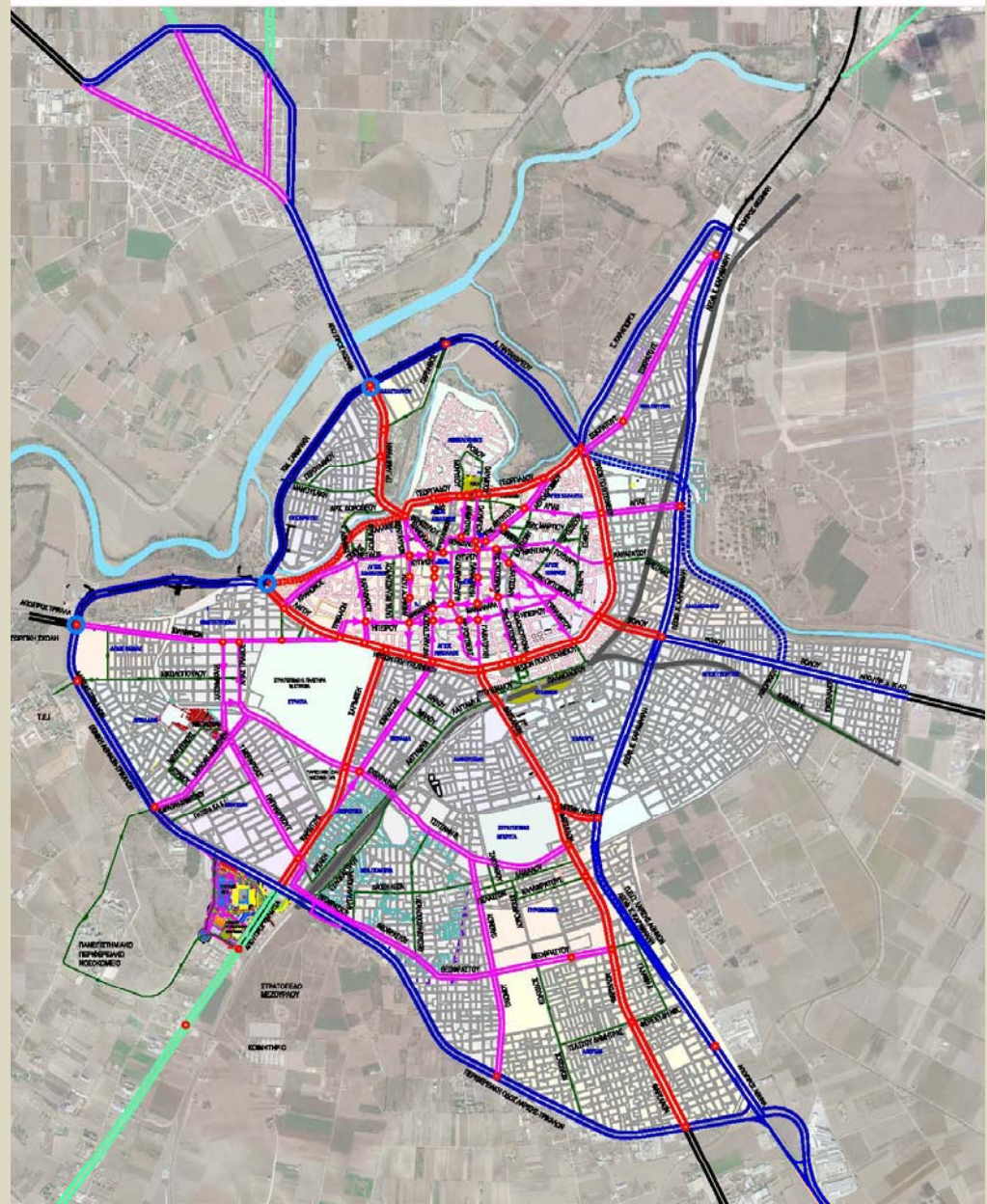
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

➤ Τα τμήματα του εσωτερικού δακτυλίου:

- Λαγού
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Αεροδρομίου
- Γεωργιάδου
- Δυτικός συνδετήριος άξονας

➤ Οι ακτινικοί σύνδεσμοι:

- Καρδίτσης -Ιλ. Σαρίμβεη
- Φαρσάλων
- Διγενή Ακρίτα
- Γρ. Λαμπράκη



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Προτεινόμενα διαχειριστικά μέτρα (1/2):

- Δημιουργία ενός βασικού συλλεκτηρίου οδικού δικτύου το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους) χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια, με απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.
- Μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κατεύθυνσης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα εξυπηρετεί μόνο την πρόσβαση στις παράδιες ιδιοκτησίες με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα) και ταυτόχρονα θα κάνει αρμονική τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλατών και αυτοκινήτων.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Προτεινόμενα διαχειριστικά μέτρα (2/2):

- Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ροής πεζών (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και διευρυμένων πεζοδρομίων)
- Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου κίνησης στο κέντρο της πόλης (ποδηλατόδρομοι, οριοθετημένοι διάδρομοι κίνησης στους πεζόδρομους, οδοί ήπιας κυκλοφορίας)
- Προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς.









Προτεινόμενες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις προς διερεύνηση κατά τη Β' φάση:

- ❑ Μετατροπή της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου σε άξονα αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων, στο τμήμα της από την οδό Κύπρου έως την οδό Μανδηλαρά, με διερεύνηση και πιθανής πλήρους πεζοδρόμησης της. Με την προτεινόμενη παρέμβαση ενοποιούνται οι δύο πυρήνες πεζοδρόμων που έχουν αναπτυχθεί ανατολικά και δυτικά της οδού και ενισχύονται οι συνθήκες ασφάλειας των ροών πεζών και ποδηλατών.
- ❑ Μονοδρόμηση των οδών 31ης Αυγούστου και Αεροδρομίου, έως τη διασταύρωση με την οδό Γεωργιάδου, με κατεύθυνση εξόδου από το κέντρο. Συμπληρωματικά προτείνεται η αλλαγή φοράς κατεύθυνσης των οδών Δήμητρας και Ολύμπου. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις στοχεύουν στη μείωση των διαμπερών κινήσεων μέσω της διαδρομής 31 Αυγούστου – Βενιζέλου – Κύπρου – Μανωλάκη, ενώ παράλληλα θα ανακουφισθεί κυκλοφοριακά η ευρύτερη περιοχή γύρω από την πλ. Λαού, αλλά και ο κόμβος Γεωργιάδου - Αεροδρομίου

ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου « έξυπνου» συστήματος κυκλοφορίας (ITS) με στόχο την:

- ❖ Διαχείριση σηματοδοτών και παροχή προτεραιότητας σε λεωφορεία και οχήματα εκτάκτου ανάγκης.
- ❖ Διαχείριση πρόσβασης πεζοδρομημένων ζωνών (στα κέντρα των πόλεων). Ιδιαίτερα σημαντικό για την τροφοδοσία, την πρόσβαση των κατοίκων σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού και γενικότερα για τον έλεγχο της εισόδου οχημάτων στους πεζοδρόμους σε 24ωρη βάση.
- ❖ Πληροφόρηση οδηγών για κενές θέσεις σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού, δημόσιας χρήσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την μείωση των διαδρομών για αναζήτηση θέσης.
- ❖ Διαχείριση στόλου λεωφορείων – πληροφόρηση επιβατικού κοινού.

ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Κεντρική περιοχή:

- Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με το δίκτυο πεζοδρόμων θα επιτρέψει την προσπελασιμότητα με τα πόδια και με ποδήλατο σε κάθε σημείο της κεντρικής περιοχής της πόλης σε μία ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 1000 μ. από τον κεντρικό πυρήνα της (Πλατείες)
- Σε όσους από τους συλλεκτήριους (κύριους) δρόμους της κεντρικής περιοχής δεν έχουν γίνει ήδη έργα ανάπλασης, θα πρέπει να ανακατασκευασθούν τα πεζοδρόμια, σύμφωνα με τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και υλικών.

ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

- Δημιουργούνται κύριοι άξονες μεγάλου μήκους οι οποίοι θα συνδέουν τις χρήσεις του κέντρου με τις συνοικίες :
 - Παπαναστασίου – Γρηγορίου Ε΄
 - Κολοκοτρώνη – Λ. Κατσώνη (σε συνδυασμό με διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας)
 - Ασκληπιού (σε συνδυασμό με διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας)
 - Νικηταρά – Αυξεντίου (σε συνδυασμό με διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας)
 - Ιουστινιανού (σε συνδυασμό με διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας)
 - Ηρώων Πολυτεχνείου (από τον κόμβο με τη Γεωργιάδου έως την Νικηταρά)
 - 31^{ης} Αυγούστου
 - Γεωργιάδου (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως τα ΚΤΕΛ)
 - Περιμετρικά της συνοικίας των Αμπελοκήπων (στο ανάχωμα σε συνδυασμό με διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας)

ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Οι βασικοί προβλεπόμενοι άξονες στις Συνοικίες (1/2):

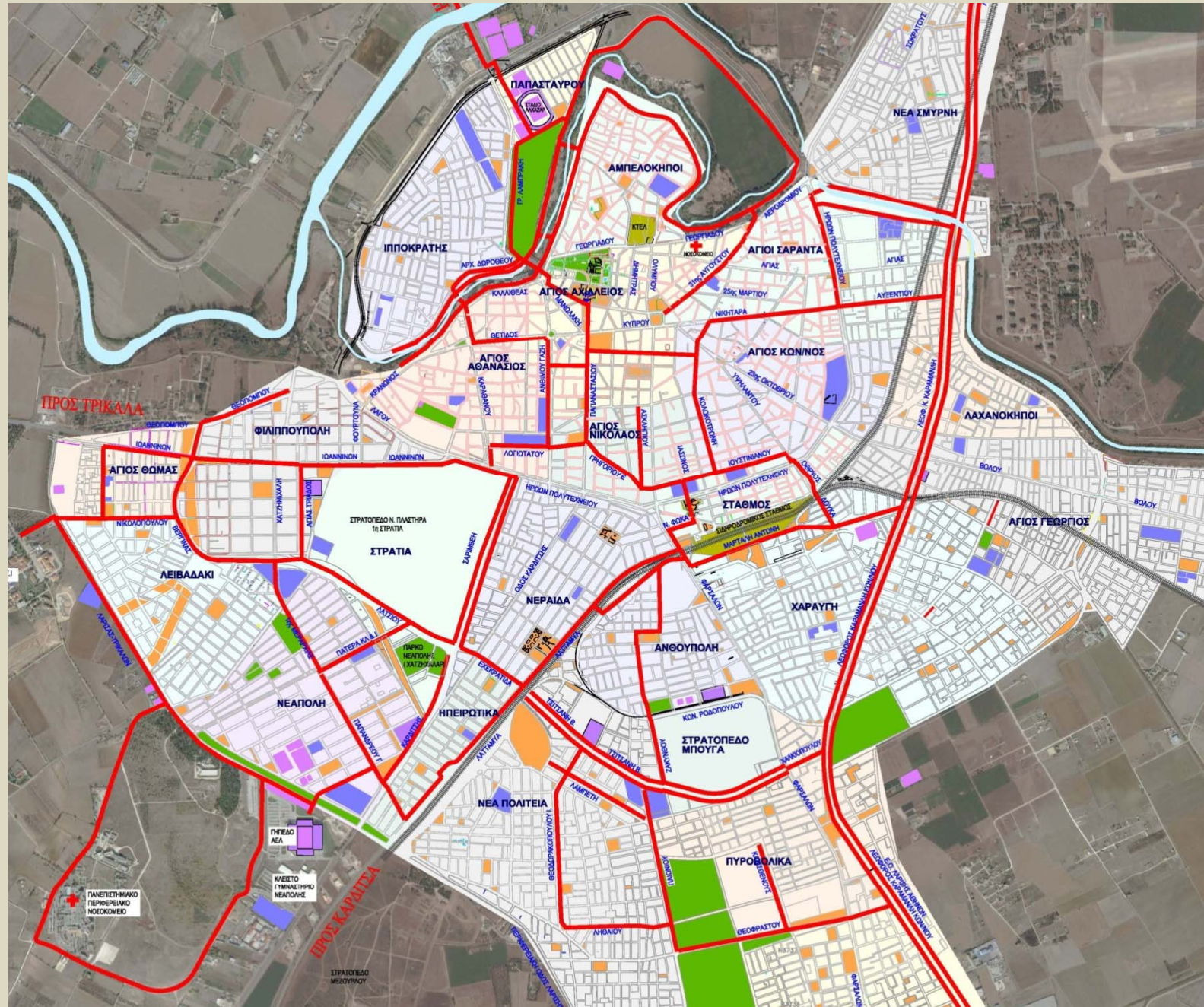
- Κατά μήκος των υφιστάμενων και προβλεπόμενων παράπλευρων οδών της οδού Κ. Καραμανλή (ΠΕΟ Αθήνας – Λάρισας – Θεσσαλονίκης)
- Κατά μήκος της οδού Λάρισας – Τρικάλων, δημιουργείται δίκτυο που συνδέει τα ΤΕΙ, το Περιφερειακό Νοσοκομείο, τις αθλητικές εγκαταστάσεις και το νέο Μουσείο, τόσο μεταξύ τους όσο και με τις παρακείμενες συνοικίες και το κέντρο.
- Στις νότιες συνοικίες, όπου συμπληρώνει και βελτιώνει το υφιστάμενο δίκτυο και το ενοποιεί με τα υπόλοιπα. Δημιουργία ποδηλατόδρομου επί της Σαρίμβεη προς την πλευρά της Στρατιάς, για την ταχεία και ανεμπόδιστη πρόσβαση στο κέντρο.

ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Οι βασικοί προβλεπόμενοι άξονες στις Συνοικίες (1/2):

- Κατά μήκος των οδών Μαρτάλη και Λατταμύα που ενώνει τις συνοικίες Λαχανόκηποι και Άγιος Γεώργιος , με το Σιδ. Σταθμό, το κέντρο και τις υπόλοιπες συνοικίες.
- Συμπληρώνεται το παραποτάμιο δίκτυο και το δίκτυο του Αλκαζάρ, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για αθλητική ποδηλασία.
- Ποδηλατόδρομος ο οποίος θα συνδέει τη Γιάννουλη με το Αλακαζάρ και το κέντρο της πόλης.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου κατά μήκος του Χάνδακα 1, που συνδέει την Κ. Καραμανλή με την Ηρώων Πολυτεχνείου.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΡΟΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Πρόσθετες δράσεις για την ενίσχυση χρήσης του ποδηλάτου αποτελούν:

- Δημιουργία θέσεων στάθμευσης των ποδηλάτων (ποδηλατοστάσια) σε όλα τα σημεία συνάθροισης του κοινού στο κέντρο της πόλης.
- Δημιουργία χώρων ενοικίασης ποδηλάτων, με τοποθέτηση αυτόματων μηχανημάτων πληρωμής, σε επίκαιρες θέσεις τόσο στην περίμετρο του κέντρου (Αλκαζάρ, Σιδηροδρομικός Σταθμός, ΚΤΕΛ, χώροι μετεπιβίβασης, κλπ)







27 17:36





ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Επικαιροποιημένο Σχέδιο Διαχείρισης της Στάθμευσης στο κέντρο της πόλης με στόχο την:

- Πλήρης εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση,.
- Διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων, με μετατροπή των θέσεων στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας σε **θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων**.
- Δημιουργία **θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών**, με πληρωμή τέλους στάθμευσης, και επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια έως τρεις ώρες. Θα χωροθετούνται μόνο στις κύριες (δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες) οδούς, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις και οι κινήσεις για ανεύρεση ελεύθερης θέσης στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας των γειτονιών.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Δημιουργία **θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών και εργαζομένων**, έως 24 ώρες, με χαμηλή τιμολόγηση, κατά μήκος του εσωτερικού δακτυλίου, όπου το επιτρέπει η κυκλοφοριακή ικανότητα.
- Δημιουργία **χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής**, όπου οι επισκέπτες θα σταθμεύουν τα οχήματα τους και θα συνεχίζουν τη μετακίνησή τους είτε πεζή, είτε με ποδήλατο (πρόβλεψη χώρων ενοικίασης ποδηλάτων), είτε με μετεπιβίβαση σε δημόσια συγκοινωνία. Ως παραδείγματα αναφέρονται η περιοχή του Αλκαζάρ, η περιοχή πίσω από το σιδηροδρομικό σταθμό, η περιοχή του τελωνείου.
- Δημιουργία **θέσεων μηχανοκίνητων δικύκλων**.
- Δημιουργία **θέσεων φορτοεκφόρτωσης**.
- **Ορθολογική διαχείριση των ειδικών θέσεων**.

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Διασφάλιση υψηλού επιπέδου λειτουργίας του δικτύου ΔΣ με:

- ITS-Ευφυείς Συγκοινωνίες
- Οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον (Πράσινος στόλος ΔΣ)
- Καθημερινά δρομολόγια σε τακτά χρονικά διαστήματα
- Επαρκής γεωγραφική κάλυψη με απόσταση βαδίσματος έως 300μ
- Ελκυστικές χρεώσεις για μαθητές/φοιτητές, ηλικιωμένους, τακτικούς επιβάτες, άνεργους κτλ.
- Νυχτερινά λεωφορεία που καλύπτουν όλη την επιφάνεια της πόλης
- Χαμηλά οχήματα για την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε όλους
- Υπηρεσίες μετακίνησης κατόπιν κλήσης
- Συγχρονισμός χρονοδιαγραμμάτων των υπηρεσιών ΔΣ
- Κάμερες ασφαλείας (ασφάλεια)
- Πληροφόρηση ΔΣ σε πραγματικό χρόνο
- Σύστημα πληρωμών βάσει τεχνολογίας GSM
- Ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων(εισιτήρια μέσω SMS, online-εισιτήρια)
- Λωρίδες αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων
- Έλεγχος φωτεινής σηματοδότησης, πράσινο κύμα για ΔΣ