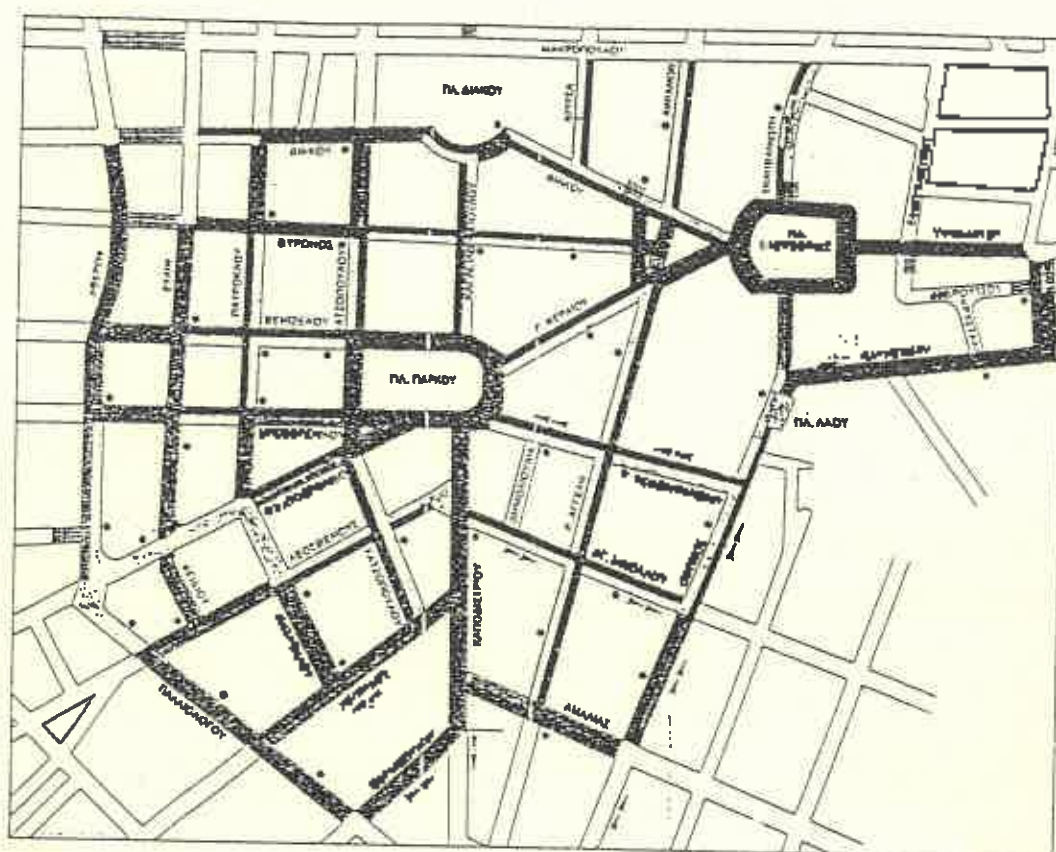


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ : ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ : ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ



ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ : Ι. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
Δ. ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΡΙΖΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ : ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

**ΤΟΜΕΑΣ : ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ**

1

**ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ : Ι. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
Δ. ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ**

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΡΙΖΟΠΟΥΛΟΣ**

ΑΘΗΝΑ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1995

ΤΟΜΟΣ Α'

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΟΜΟΣ Α΄

Σελίδα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

1

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

2

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

1.1 Χαρακτηρισμός και διάγνωση της πόλης Λαμίας και η θέση της
στον Περιφερειακό, Εθνικό και Ευρωπαϊκό χώρο

7

1.2 Υφιστάμενη κατάσταση στάθμευσης

(πριν την εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης)

10

ΜΕΡΟΣ Β΄

2. ΕΥΡΕΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΑΡΧΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ)

2.1 Χαρακτηριστικά στάθμευσης (Καταγραφή - Έρευνα)

24

2.5 Αναλυτική πρόταση αρχικού σχεδίου στάθμευσης (Α΄ φάση)

28

ΜΕΡΟΣ Γ΄

3. ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

3.1 Πηγές πληροφοριών

46

3.2 Δείκτης εναλλαγής στάθμευσης

46

3.3 Παράνομη στάθμευση

47

3.4 Συμπεράσματα

48

3.5 Προτάσεις για το οριστικό σχέδιο στάθμευσης

48

ΜΕΡΟΣ Δ΄

4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ - ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 Έρευνα Συμμόρφωσης

66

4.2 Έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης

72

4.3 Συγκεντρωτικά αποτελέσματα ερευνών πριν και μετά την
εφαρμογή σχεδίου στάθμευσης

91

4.4 Αξιολόγηση μελετών - συγκεντρωτικά συμπεράσματα

112

Σελίδα

4.5 Γενικά συμπεράσματα

119

ΤΟΜΟΣ Β΄

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄ ΜΕΡΟΥΣ

- | | |
|---|-----|
| 1. Προτάσεις ΕΠΑ για το κυκλοφοριακό Λαμίας | 123 |
| 2. Προτάσεις κυκλοφοριακής μελέτης Δήμου Λαμίας | 126 |

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄ ΜΕΡΟΥΣ

- | | |
|--|-----|
| 1. Πίνακες καταγραφής μελέτης SETEX - HELLAS | 128 |
| 2. Αναλυτική πρόταση στάθμευσης για κάθε οδό μελέτης | 146 |

SETEX - HELLAS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄ ΜΕΡΟΥΣ

- | | |
|--|-----|
| 1. Πίνακες έρευνας χαρακτηρ. στάθμευσης μετά την Α΄ φάση
σχεδίου της SETEX - HELLAS | 165 |
| 2. Υπολογισμοί Η/Υ | 176 |

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι η διερεύνηση των χαρακτηριστικών του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης στην Κεντρική Περιοχή της πόλης Λαμίας με συνδιαχείριση Δήμου Λαμίας και της Εταιρείας SETEX - HELLAS, που εφαρμόζεται στην πόλη της Λαμίας, από το έτος 1992 μέχρι σήμερα, καθώς και η απόπειρα εξαγωγής κάποιων πρώτων συμπερασμάτων για την αποτελεσματικότητα και επιτυχία του συστήματός αυτού.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πριν από όλα όμως αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις βαθύτατες ευχαριστίες μου στους Καθηγητές κ.κ. Ιωάννη Φραντζεσκάκη και Δημήτριο Τσαμπούλα του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ, για την πολύτιμη βοήθειά τους.

Ευχαριστώ επίσης τις υπηρεσίες του Δήμου Λαμίας και τον Διευθυντή της Εταιρείας SETEX - HELLAS κ. Αθανάσιο Αγγελή για τα στοιχεία και τις πληροφορίες που έθεσαν στην διάθεσή μου και αποτέλεσαν την βάση για την εκπόνηση αυτής της εργασίας.

Αθήνα Σεπτέμβριος 1995

Γεώργιος Α. Ριζόπουλος

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα τελευταία χρόνια έγινε προσπάθεια βελτίωσης της διαχείρισης του συστήματος στάθμευσης του Δήμου Λαμίας, για να ανταπεξέλθει στην υψηλή ανελαστική ζήτηση για στάθμευση της κεντρικής της ιδιαίτερα περιοχής.

Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας, δόθηκε η ευκαιρία για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Η εργασία ασχολήθηκε με την ανάλυση και αξιολόγηση των χαρακτηριστικών ελεγχόμενης στάθμευσης στην Κεντρική περιοχή της πόλης Λαμίας, όπως εφαρμόσθηκε από τον Δήμο Λαμίας και την εταιρεία SETEX - HELLAS με το σύστημα της συνδιαχείρισης.

Την βάση για την διερεύνηση που επιχειρεί η παρούσα εργασία αποτέλεσαν οι μελέτες και τα στοιχεία του Δήμου Λαμίας για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης, καθώς οι μελέτες και τα στοιχεία της SETEX - HELLAS.

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για την έρευνα της οργάνωσης και διαχείρισης του συστήματος στάθμευσης κατά την περίοδο του Νοεμβρίου 1994.

Η παρούσα εργασία επιχειρεί σε 4 μέρη να παρουσιάσει τον τρόπο με τον οποίο η πρόταση της εγκεκριμένης από τον Δήμο Λαμίας κυκλοφοριακής μελέτης για ελεγχόμενη στάθμευση στην κεντρική περιοχή αυτής υλοποιήθηκε και εφαρμόζεται με επιτυχία.

Α. Στο πρώτο μέρος παρουσιάζεται συνοπτικά η υφιστάμενη κατάσταση της πόλης Λαμίας πριν την εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης ώστε να εκτιμηθούν οι ανάγκες που έπρεπε να εξυπηρετηθούν από τον σχεδιασμό, τη μελέτη και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης.

Β. Στο δεύτερο μέρος παρουσιάζεται η καταγραφή των συνθηκών της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης και πως έγινε η

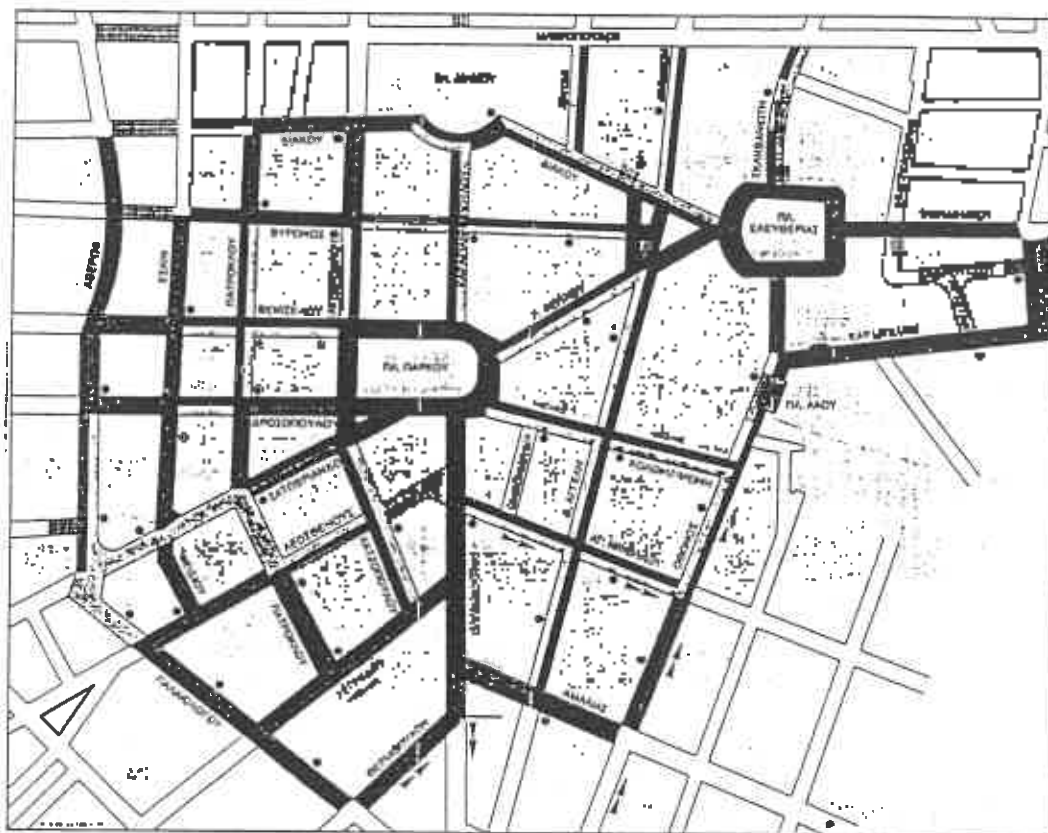
συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών, οι οποίες αναλύθηκαν, και επεξεργάστηκαν σε ειδικό πρόγραμμα πληροφορικής της SETEX και αποτέλεσαν τη βάση για την μελέτη στάθμευσης του Δήμου Λαμίας και η παρουσίαση περιλαμβάνει;

1. Τον τρόπο διεξαγωγής των μετρήσεων
2. Την περιοχή που έγιναν οι μετρήσεις
3. Αποτελέσματα της έρευνας εναλλαγής
4. Αναλυτική πρόταση για την δοκιμαστική πρώτη φάση του σχεδίου στάθμευσης.

Γ. Στο τρίτο μέρος παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας στην περιοχή της ελεγχόμενης στάθμευσης μετά από 4 μήνες λειτουργίας του συστήματος βάση των οποίων διαμορφώνονται το οριστικό σχέδιο στάθμευσης και κάποιες προτάσεις για μια ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του Κέντρου της Λαμίας.

Δ. Στο τελευταίο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας λειτουργίας του συστήματος στάθμευσης στη Λαμία που πραγματοποιήθηκαν εντός των ορίων της ελεγχόμενης περιοχής, κατά την περίοδο του Νοεμβρίου 1994, τα αποτελέσματα της έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης μετά την εφαρμογή του οριστικού σχεδίου στάθμευσης που έγινε τον Μάιο του 1995, τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα όλων των ερευνών πριν και μετά την εφαρμογή του σχεδίου στάθμευσης, και επιχειρείται μια κριτική αξιολόγηση των μελετών που έγιναν για την ελεγχόμενη στάθμευση στην κεντρική περιοχή της Λαμίας και μια διατύπωση Γενικών Συμπερασμάτων σχετικά με τις προβλέψεις των μελετών, την εφαρμογή τους και την σημερινή κατάσταση της πόλης.

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ : ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ : ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ



ΜΕΡΟΣ Α΄

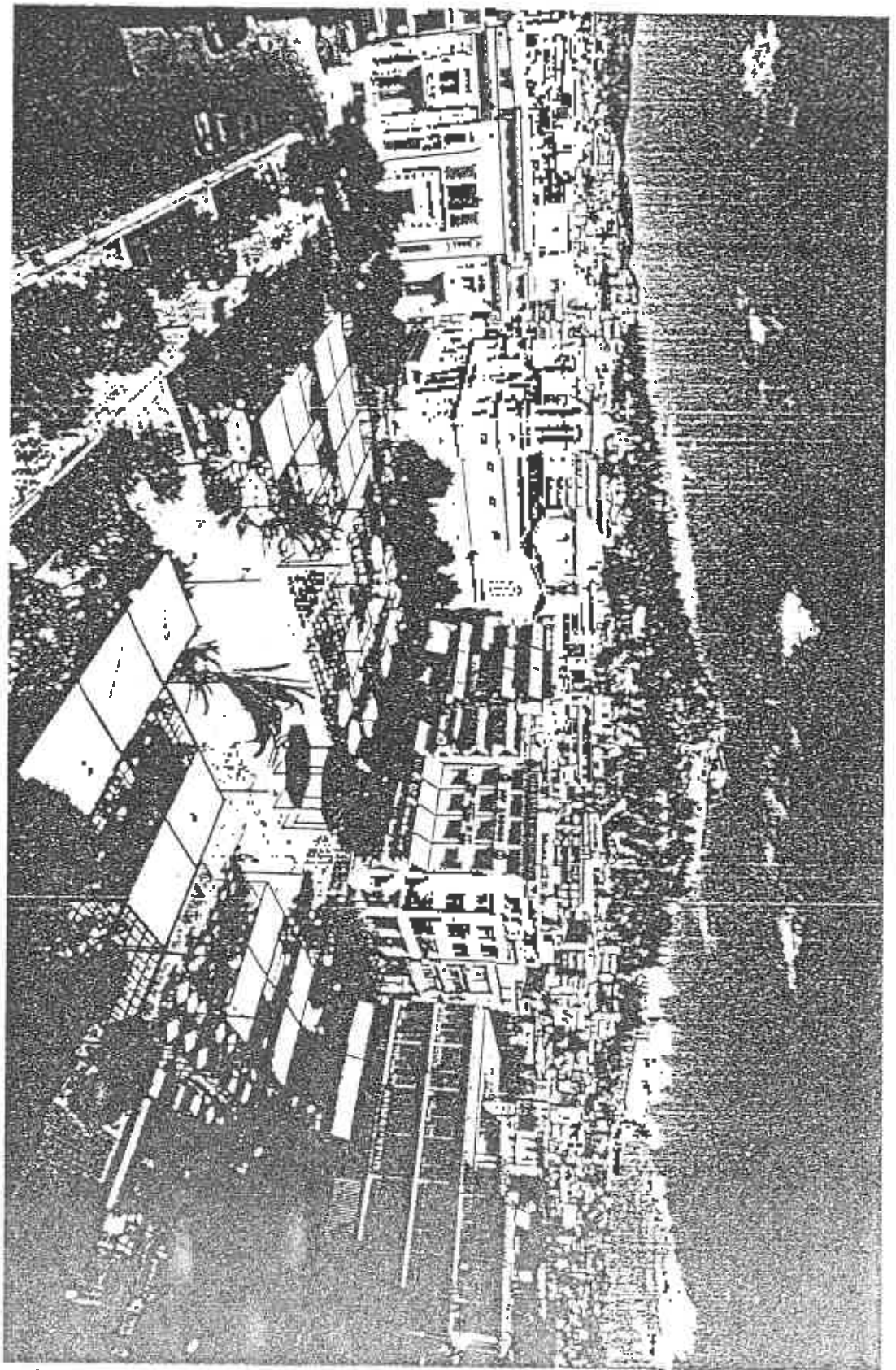
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

(ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ
ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)

ΜΕΡΟΣ Α'

**ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
ΛΑΜΙΑΣ**

(ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)



ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ
(ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ)

ΜΕΡΟΣ Α'

1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

(ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)

1.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΑΜΙΑΣ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ, ΕΘΝΙΚΟ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η Λαμία είναι μία πόλη που τόσο από πληθυσμιακή άποψη, όσο και από το ρόλο της στη περιφερειακή λειτουργία του χώρου αποτελεί μια σημαντική "μεσαία πόλη" για το Ελληνικό αστικό σύστημα.

Η πόλη στα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος της εκτιμάται ότι έχει σήμερα 65.000 κατοίκους.

Είναι η πρωτεύουσα και η μεγαλύτερη πόλη της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος, 5ης σε πληθυσμό Ελληνικής Περιφέρειας (570.000 κάτοικοι) με εξαίρεση των Περιφερειών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Η ίδια πόλη κατέχει επίσης πληθυσμιακά την 5η θέση ανάμεσα στις Περιφερειακές Πρωτεύουσες και την 12η θέση ανάμεσα στις μεγαλύτερες πόλεις του Ελληνικού χώρου με εξαίρεση την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

Στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας η πόλη ανταποκρίνεται επίσης σε ένα τύπο "μεσαίας ευρωπαϊκής πόλης" τόσο λόγω του περιφερειακού της ρόλου που την κάνει συγκρίσιμη με πόλεις μεγαλύτερης πληθυσμιακής τάξης όσο και της μορφής και της ιστορίας της εξέλιξης, χαρακτηριστικής της μεγάλης πληθώρας των ευρωπαϊκών πόλεων που δεν απορροφήθηκαν από το φαινόμενο "της αχανούς μεγαλούπολης".

Στην άμεση περιοχή της η πόλη γειτνιάζει με την Αθήνα, Ελληνική Πρωτεύουσα και Ευρωπαϊκή Μητρόπολη, και με την Θεσσαλονίκη, Ευρωπαϊκή μεγαλούπολη, καθώς και με τις μεγαλύτερου της μεγέθους μεσαίες πόλεις του Ελληνικού χώρου, την Λάρισα και το Βόλο. Η

διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Κεντρική Ευρώπη και η συνεργασία με τον χώρο των Βαλκανίων βελτιώνει αρκετά τη θέση της και το ρόλο της σαν "ενδιάμεσου" σε δίκτυο "μεσαίων πόλεων" Ευρωπαϊκής εμβέλειας.

Η καίρια γεωγραφική θέση της πόλης σε κομβικό σημείο του κεντρικού τμήματος του Ελληνικού χώρου τόσο για την φυσική προσπέλαση προς Αθήνα όσο και την νότια και νοτιοδυτική Ελλάδα, έκανε την πόλη στρατηγικό κέντρο επικοινωνίας και διανομής αγαθών και υπηρεσιών σε όλη την μακραίωνη ιστορία της και ως εκ τούτου κέντρο διοικητικής εξουσίας μιας ευρύτερης περιοχής.

Η πόλη έχει πλεονεκτική θέση στο δίκτυο των Εθνικών και Διεθνών μεταφορών, οδικών και σιδηροδρομικών, που κυρίως εξυπηρετούν την καλή επικοινωνία της με τον Ελληνικό Εθνικό και Περιφερειακό χώρο, αφού εξυπηρετείται από τη Διεθνή Οδό Αθηνών - Θεσ/νίκης και την Διεθνή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Θεσ/νίκης, και αποτελεί κόμβο του παραπάνω οδικού δικτύου με το περιφερειακό δίκτυο.

Όσον αφορά την θέση της στο Ευρωπαϊκό επίγειο μεταφορικό δίκτυο, η Λαμία έχει κυρίως τα μειονεκτήματα που προκύπτουν από την απομάκρυνση του Ελληνικού χώρου από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κέντρα αποφάσεων, τις μεγαλουπόλεις του και τις μεσαίες πόλεις του.

Η απόστασή της από μεγαλουπόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (περίπου 220 και 300 χλμ. αντίστοιχα) κρατά την πόλη έξω από φαινόμενα "μητροπολιτικής περιφερειοποίησης" ή "έρπουσας παλεοδομικής επέκτασης τύπου τούννελ", ενώ της επιτρέπει "σε λογικό χρόνο" την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και εξυπηρετήσεις "μεγάλης κλίμακας" καθώς και στο διεθνές αεροπορικό και θαλάσσιο συγκοινωνιακό δίκτυο μεταφορών.

Το παραπάνω γεγονός σε συνδυασμό με το ότι μετά τα 100 χλμ. από την πόλη αναπτύσσονται αστικά κέντρα ίσης ή μεγαλύτερης

κλίμακας από την πόλη αφήνουν στη πόλη μία αξιόλογη ζωτική ενδοχώρα που εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύει περίπου 105.000 σταθερούς καταναλωτές για την αγορά της πόλης.

Αυτή η ενδοχώρα στήριξε μέχρι σήμερα την δυναμική δημογραφική εξέλιξη της πόλης καθώς και την εμπορική της αγορά και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που χαρακτηρίζουν την περιοχή.

Τα διεθνή οικονομικά ανοίγματα της πόλης οφείλονται κυρίως στην λειτουργία της "Βιομηχανικής ζώνης Λαμίας" που τροφοδοτείται από την αποκέντρωση "της βιομηχανικής συγκέντρωσης" στη "γειτονική Αθήνα". Τη τελευταία δεκαετία παρατηρείται μια έντονη εξαγωγική δραστηριότητα κυρίως στο τομέα των τροφίμων με την παρουσία και υπερεθνικών επιχειρήσεων (Chirila, Agroinvest).

Η εκτίμηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων της πόλης δίνει την παρακάτω εικόνα:

Πλεονεκτήματα

- Η καίρια γεωγραφική της θέση "κεντροβαρική" ενός περιφερειακού χώρου ευρύτερου του σημερινού.
- Η καλή οδική συγκοινωνιακή της θέση σε σχέση με τις γειτονικές πόλεις στην άμεση και την γειτονική της περιφέρεια.
- Ο δυναμισμός του "κέντρου της πόλης".
- Ο ανοιχτός χαρακτήρας της τοπικής κοινωνίας.

Μειονεκτήματα

- Η έλλειψη σύγχρονων "διοικητικών υποδομών" τόσο στο κτηριακό όσο και τον τομέα εφαρμογής σύγχρονων τεχνολογιών.
- Η έλλειψη υποδομών Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης και Έρευνας.
- Η έλλειψη κανού δικτύου οδών με μεγάλα πλάτος και δυνατότητες στάθμευσης και η ύπαρξη κυκλοφοριακού προβλήματος κυρίως στην κεντρική περιοχή της πόλης.

1.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

(Πριν την εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης)

Στον Δήμο της Λαμίας και ειδικότερα στην εν λόγω Κεντρική Περιοχή που αφορά η παρούσα μελέτη στάθμευσης παρατηρείται σημαντική συγκέντρωση δραστηριοτήτων που προσελκύουν επισκέπτες, δημιουργώντας έτσι αυξημένη κίνηση με τις συνεπακόλουθες συγκοινωνιακές επιπτώσεις.

Παρουσιάζονταν έντονα προβλήματα κυκλοφοριακής ροής, ασφάλειας και αναμονής στους κόμβους, όχλησης (σημαντικής) των κατοίκων και εξυπηρέτησης στάθμευσης.

Ειδικότερα όσον αφορά την στάθμευση το πρόβλημα παρουσιάζονταν ιδιαίτερα οξυμένο ως προς την εξυπηρέτηση της αυξημένης ζήτησης θέσεων στάθμευσης κυρίως κατά τις ώρες αιχμής.

Υπήρχαν συνολικά στην Κεντρική Περιοχή 940 διαθέσιμες μόνιμες θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων οι 540 βρίσκονταν παρά το κράσπεδο (ποσοστό $\approx 57\%$).

Η μέγιστη συσσώρευση των οχημάτων στην περιοχή μελέτης παρουσιάζεται στις 9.00 π.μ. και φθάνει τα 1600 οχήματα.

Παρατηρείται ένα έλλειμμα προσφοράς - αιχμής ζήτησης της τάξης των 700 θέσεων.

Δεδομένης της στενότητας στάθμευσης όλες οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης ήταν σχεδόν μόνιμα κατελειμένες.

Το πρόβλημα της στάθμευσης παρουσιάζονταν τόσο οξύ ώστε μια "γενναία" αντιμετώπισή του θα απαιτούσε ως εκ των "οικ άνευ" εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης "εκτός οδού" (Υπαίθρια ή υπόγεια γκαράζ) και συστηματική εκμετάλλευση ή αύξηση - σε συνδυασμό με καλύτερη αστυνόμευση και έλεγχο των θέσεων στάθμευσης "παρά το κράσπεδο".

Η μελέτη η οποία ασχολήθηκε στα παρελθόν με το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης Λαμίας ήταν η μελέτη της ΕΠΑ (Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης).

Η μελέτη της ΕΠΑ πρότεινε διάφορες εναλλακτικές λύσεις με γενικό προσανατολισμό ως προς την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της κυκλοφοριακής ικανότητας, αλλά δεν παρουσιάστηκε συγκεκριμένη πρόταση - λύση ως προς το ρεύ θέμα της στάθμευσης.

Στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας παρουσιάζονται στοιχεία της κυκλοφοριακής μελέτης που είχε εκπονηθεί για την πόλη της Λαμίας σε συνδυασμό με κάποιες προτάσεις της ΕΠΑ, όπου διαπιστώνεται σημαντική ^{χώρα} έλλειψη στάθμευσης και επισημαίνεται ότι στόχος του σχεδιασμού των κυκλοφοριακών διαχειριστικών μέτρων εκτός των άλλων πρέπει να είναι και η αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης με εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής και με εξασφάλιση κατά προτεραιότητα θέσεων στάθμευσης εκτός οδού.

ΓΕΝΙΚΑ: Τις τελευταίες δεκαετίες σημειώθηκαν σημαντικές εξελίξεις σε όλα τα βασικά πληθυσμιακά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της πόλης της Λαμίας.

Το γεγονός αυτό συνδυάστηκε μ' ένα μη ορθολογικό τρόπο ανάπτυξης και δόμησης και με σημαντική υστέρηση της υποδομής του οδικού δικτύου και των δημόσιων συγκοινωνιών σε σχέση με την διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά.

Το αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία σημαντικών προβλημάτων στο φυσικό, ανθρωπογενές και οικονομικό περιβάλλον της πόλης.

Η συσσώρευση των προβλημάτων αυτών οδηγούσε σε υποβάθμιση την πόλη και την ζωή των κατοίκων της.

Βασικά χαρακτηριστικά και προβλήματα της κυκλοφορίας στην πόλη της Λαμίας πριν την εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης.

Υποδομή και λειτουργία Οδικού Δικτύου:

Στην κεντρική περιοχή της πόλης το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου έχει μικρή ικανότητα και περιορισμένες δυνατότητες λόγω μικρού πλάτους των οδών (μικρότερο των 10 μέτρων στις περισσότερες οδούς).

Η μορφή του κύριου οδικού δικτύου είναι σε γενικές γραμμές ακτινική. Υπάρχουν δηλαδή αρτηρίες όπως η Υψηλάντη, η Όθωνος, η Καποδιστρίου, η Θερμοπυλών και η Λεωνίδου που συγκεντρώνουν την κυκλοφορία και συμβάλλουν στο κέντρο της πόλης.

Λόγω ύπαρξης των λόφων του Αγίου Λουκά και του Κάστρου, δεν λειτουργούν περιφερειακές αρτηρίες με κατεύθυνση βορρά - νότου, τόσο δυτικά όσο και ανατολικά του κέντρου.

Η διαμόρφωση του δικτύου της κεντρικής περιοχής είναι τέτοια, ώστε δεν παρέχεται ικανοποιητική κυκλοφοριακή ικανότητα.

Παρουσιάζεται πρόβλημα συγκέντρωσης της κυκλοφορίας στις εισόδους του κέντρου στη νότια και στη δυτική περιοχή. Συγκεκριμένα πρόβλημα παρουσιάζουν οι εισόδοι: Δροσοπούλου, Ξατιωβριάνδου, Λεωνίδου, Θερμοπυλών, Καποδιστρίου και Όθωνος.

Τα προβλήματα κυκλοφορίας της κεντρικής περιοχής ήταν κυρίως προβλήματα στάθμευσης και εμπλοκής της κυκλοφορίας με τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα καθώς και πρόβλημα γεωμετρικής επάρκειας των οδών.

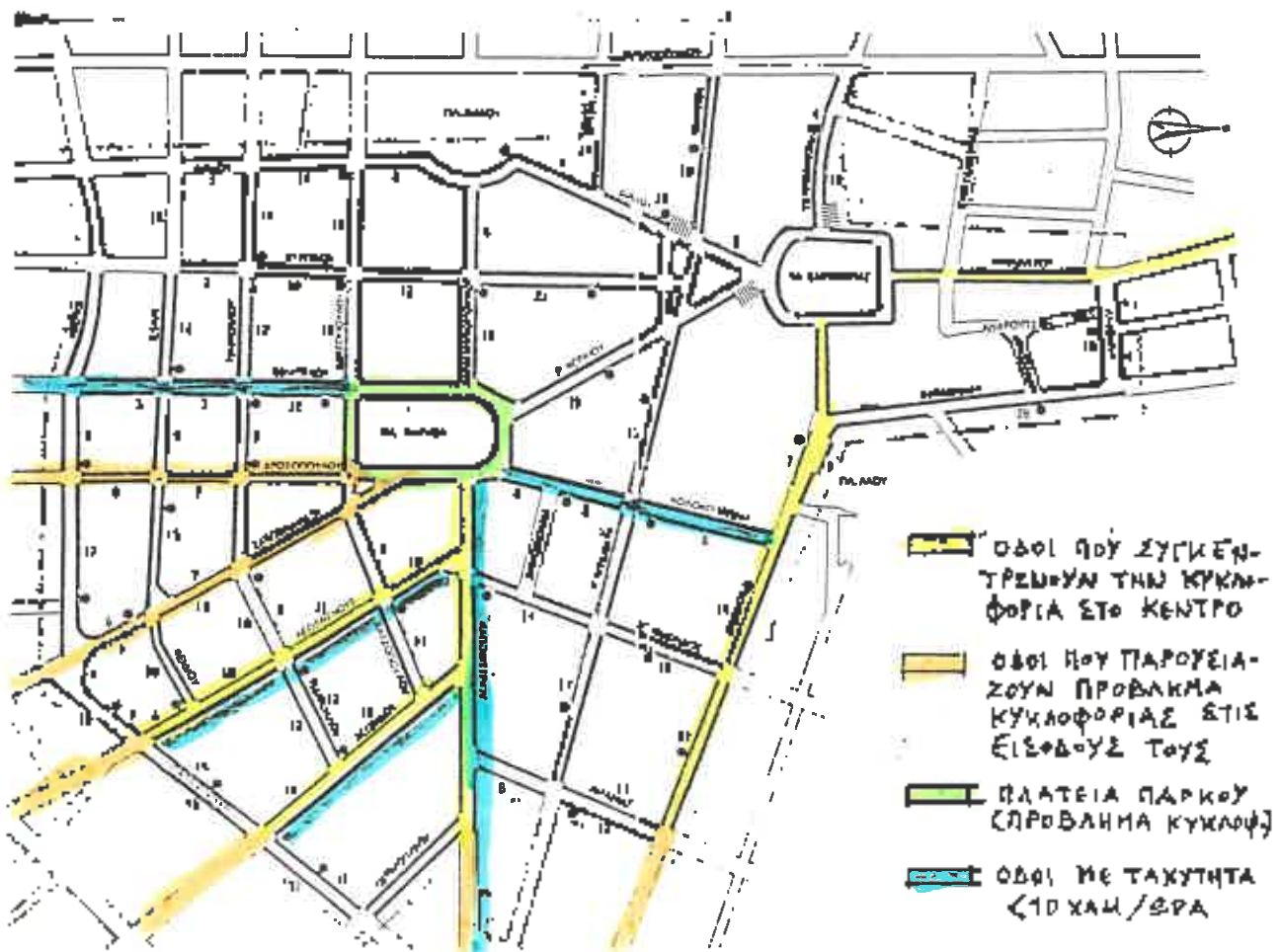
Ήταν φανερό ότι υπήρχαν αρκετά περιθώρια βελτίωσης της εικόνας της κυκλοφορίας με διαχειριστικά μέτρα.

Επίσης σημαντικά προβλήματα κυκλοφορίας υπήρχαν στην Πλατεία Πάρκου κυρίως λόγω της συγκέντρωσης πολλών οδικών αξόνων με αναποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις.

Η ανεπάρκεια του περιφερειακού δικτύου οδηγεί στην συγκέντρωση μεγάλου ποσοστού των περιφερειακών μετακινήσεων προς την κεντρική περιοχή σαν διερχόμενη κυκλοφορία.

Στους δρόμους της κεντρικής περιοχής η ταχύτητα κυκλοφορίας όπως προέκυψε από την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου Λαμίας σπάνια ξεπερνά τα 20 χλμ/ώρα ενώ η μεγάλη πλειοψηφία των οδικών τμημάτων έχει ταχύτητα μικρότερη από 15 χλμ/ώρα. Ορισμένοι δε δρόμοι όπως η Καζούλη, η Κολοκατρώνη, η Βενιζέλου, η Θερμοπυλών, η Λεωνίδου και η Καποδιστρίου εμφανίζουν κατά διαστήματα ταχύτητα μικρότερη από 10 χλμ/ώρα.

Από την ίδια μελέτη προέκυψε ότι οι βασικές αιτίες ώστε να μην εξυπηρετεί επαρκώς το δίκτυο στην κεντρική περιοχή ήταν η χαμηλή ικανότητα του οδικού δικτύου, η ύπαρξη αρκετών οδών διπλής κατεύθυνσης και η σημαντική έλλειψη θέσεων στάθμευσης.



Η οξύτητα των προβλημάτων της κεντρικής περιοχής δημιούργησε την ανάγκη εφαρμογής "δακτυλίου" στην είσοδο προς την περιοχή αυτή. Δηλαδή αποκλείονται ορισμένες ώρες της ημέρας, τα βαρεία φορτηγά και τα ημιφορτηγά, αλλά και αυτό το μέτρο κρίθηκε μονομερές και ανεπαρκές.

Τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των κατοίκων της Λαμίας είναι προσαρμοσμένα στο μέγεθος και τη φύση της πόλης. Έτσι οι χρόνοι μετακίνησης είναι μικροί συγκρινόμενοι με εκείνους κατοίκων μεγάλων πόλεων όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη.

Η κατοικία αποτελεί σε πολύ μεγάλο βαθμό το κέντρο των μετακινήσεων και η Λαμία αποτελεί τον πόλο έλξης για την ευρύτερη περιοχή του Νομού όχι μόνο σαν εμπορικό κέντρο και χώρος παροχής υπηρεσιών αλλά και σαν τόπος εργασίας.

Κύριο χρησιμοποιούμενα μεταφορικό μέσο είναι το Ι.Χ. αυτοκίνητο και το αγροτικό / ημιφορτηγό.

Από την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου Λαμίας προέκυψε ότι κατά την ώρα αιχμής (13:00 - 14:00) το ποσοστό των εξωτερικών οχηματομετακινήσεων αποτελεί το 14,3% του συνόλου που είναι 8.700 οχηματομετακινήσεις.

Το ποσοστό επιβατομετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες, παρ'όλα που δεν κρίνεται αμελητέο (10% περίπου του συνόλου) έχει μεγάλα περιθώρια βελτίωσης και είναι ένας άξονας γύρω από τον οποίο πρέπει κατά την μελέτη να κινηθούν τα μέτρα βελτίωσης της κυκλοφορίας.

Από την ίδια κυκλοφοριακή μελέτη προέκυψε πόσο οξύ ήταν το πρόβλημα στάθμευσης στην Λαμία τόσο από απόψεως χωρητικότητας των δρόμων της κεντρικής περιοχής που καθιστούσε προβληματική τη στάθμευση όσο και από απόψεως διαθεσιμότητας οικοπέδων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για στάθμευση.

Παρά την έλλειψη κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων της κεντρικής περιοχής μόνο το 43% των προσφερομένων θέσεων ήταν εκτός οδού. Στην κεντρική περιοχή υπήρχαν διαθέσιμες 940 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, από τις οποίες οι 540 βρίσκονταν παρά την οδό (περίπου 57%).

Η αιχμή της συσσώρευσης των οχημάτων στην κεντρική περιοχή παρουσιάζεται στις 9:00 π.μ. και φθάνει τα 1800 οχήματα. Από την μελέτη προέκυψε ότι η διαφορά ανάμεσα στην προσφορά και στην αιχμή της ζήτησης για στάθμευση είναι τουλάχιστον 660 θέσεις και φθάνει τις 750 θέσεις με χρήση του συντελεστού χρήσης θέσης: 0,9.

Τα προβλήματα στάθμευσης υπήρχαν για όλη την περίοδο του 24 ωρου εκτός από τις "νεκρές" περιόδους (1:00 - 7:30 και 14:00 - 16:30).

Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης για λεωφορεία και φορτηγά δεν υπάρχουν. Ο οργανωμένος ανοικτός σταθμός αυτοκινήτων επί της Λεωνίδου (Δημοτικός Σταθμός) δεν θα καλύψει από απόψεως χωρητικότητας την ζήτηση.

Στην ουσία οι αιχμές της συσσώρευσης προκύπτουν από την παράνομη στάθμευση, δεδομένου ότι οι νόμιμες θέσεις ήταν σχεδόν μόνιμα κατειλημμένες.

Ένα άλλο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης ήταν η επικίνδυνη συνύπαρξη πεζών και οχημάτων κυρίως στα σημεία διασταύρωσης των αξόνων κίνησης των πεζών (πλατείες κεντρικής περιοχής) και εκτός κέντρου σε σημεία πρόσβασης μεγάλων σχολικών συγκροτημάτων.

Τα τελευταία χρόνια στη Λαμία ξεκίνησε η διάθεση δρόμων του κέντρου με έντονη εμπορική δραστηριότητα και με προβληματική κίνηση οχημάτων λόγω μικρού πλάτους, αποκλειστικά στους πεζούς (πεζόδρομοι).

Όλα τα παραπάνω προβλήματα οδηγούσαν σταδιακά σε σημαντική υποβάθμιση του περιβάλλοντος για τους κατοίκους της κεντρικής

περιοχής, τους πεζούς τους καταστηματοάρχες και τους εργαζόμενους που μακροπρόθεσμα θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο και την οικονομία της περιοχής.

Έπρεπε να γίνουν κάποιες προτάσεις βελτίωσης του κυκλοφοριακού προβλήματος και αυτό απασχολούσε μόνιμως το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης.

Όπως και στην αρχή της παρούσας εργασίας αναφέρθηκε η μελέτη που ασχολήθηκε στο παρελθόν με το κυκλοφοριακό πρόβλημα ήταν η μελέτη της ΕΠΑ (Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης).

Προτάθηκαν διάφορες εναλλακτικές λύσεις με γενικό προσανατολισμό ως προς την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της κυκλοφοριακής ικανότητας αλλά δεν παρουσιάστηκε συγκεκριμένη πρόταση - λύση ως προς το αξύ θέμα της στάθμευσης.

Στη συνέχεια ο Δήμος Λαμίας ανέθεσε την εκπόνηση της κυκλοφοριακής μελέτης από την οποία προέκυψαν τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν όπου διαπιστώνεται μεταξύ άλλων σημαντική έλλειψη χώρων στάθμευσης και επισημαίνεται ότι στόχος του σχεδιασμού των κυκλοφοριακών διαχειριστικών μέτρων εκτός των άλλων πρέπει να είναι και η αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης με εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής και με εξασφάλιση κατά προτεραιότητα θέσεων στάθμευσης εκτός οδού.

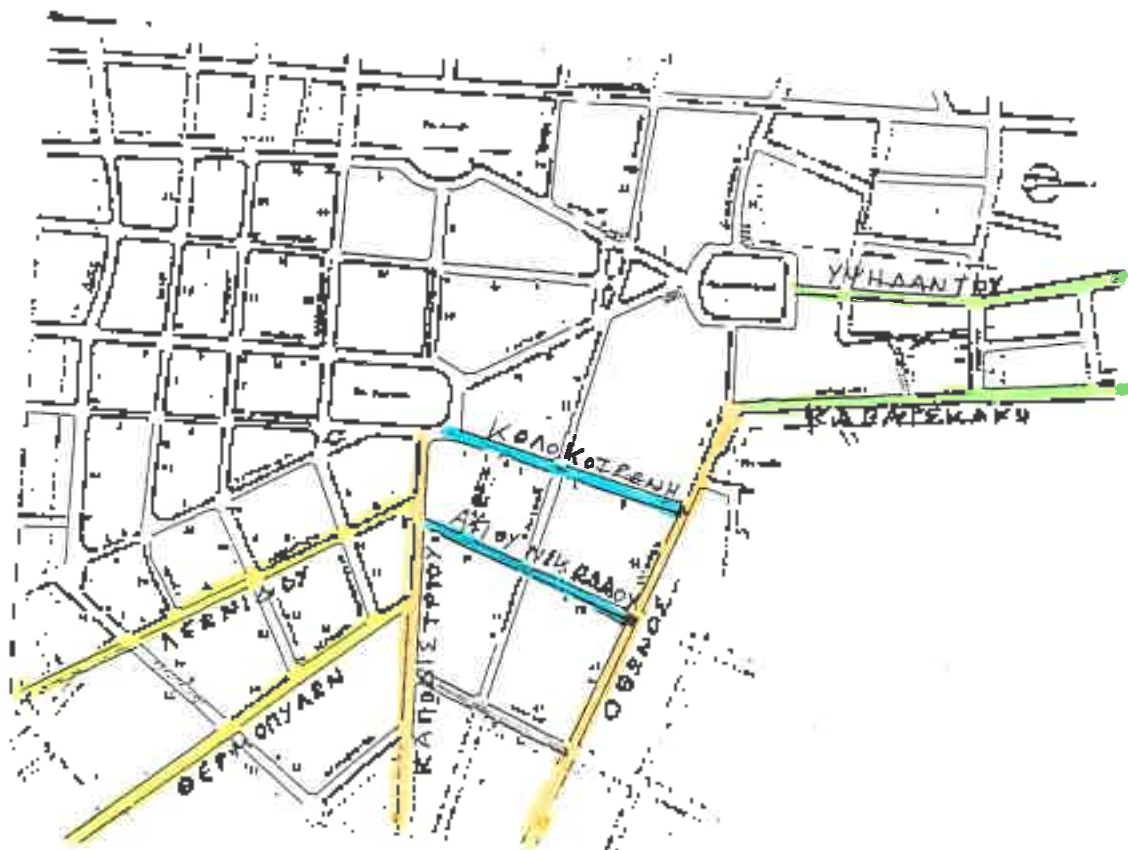
Στο παράρτημα που συνοδεύει την παρούσα εργασία υπάρχουν οι προτάσεις της ΕΠΑ και της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Λαμίας σχετικές με την μεταφορική υποδομή της πόλης Λαμίας. Οι προτάσεις της μελέτης του Δήμου Λαμίας συνοψίζονται σε 5 εναλλακτικές λύσεις για την διαμόρφωση των οποίων έγινε επισήμανση των εξής αρτηριών που μπορούν να λειτουργήσουν σαν ζεύγη μονοδρόμων:

α. Λεωνίδου - Θερμοπυλών

β. Καποδιστρίου - Όθωνος

γ. Υψηλάντη - Καραϊσκάκη

δ. Κολοκοτρώνη - Αγίου Νικολάου.



Οι δυνατοί συνδυασμοί μονοδρόμησης των δρόμων αυτών αποτέλεσαν την κύρια παράμετρο διαμόρφωσης των εναλλακτικών λύσεων της μελέτης.

Επισημαίνεται ότι βασικό στοιχείο των εναλλακτικών λύσεων είναι η διαμόρφωση πολιτικής στάθμευσης στην οδό και εκτός οδού.

Μ Ε Ρ Ο Σ Β.

ΕΥΡΕΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΜΕΡΟΣ Β' ΑΡΧΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (Α' φάση σχεδίου)

Κατά το έτος 1992 το Δημοτικό Συμβούλιο Λαμίας ανέθεσε στην εταιρεία SETEX - HELLAS την εκπόνηση του Σχεδίου Στάθμευσης για την πόλη της Λαμίας.

Ο στόχος του Σχεδίου Στάθμευσης έπρεπε να είναι:

- α) η βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης για κάθε κατηγορία ζήτησης
- β) η εξασφάλιση της άνετης διακίνησης των πεζών.

Οι στόχοι αυτοί έπρεπε να επιτευχθούν με την εξειδίκευση της υπάρχουσας Μελέτης Κυκλοφορίας του Δήμου Λαμίας, που περιελάμβανε όλες τις πολιτικές επιλογές του Δημοτικού Συμβουλίου της Λαμίας, όπως συνοπτικά παρουσιάστηκε στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας.

Από την μελέτη φάνηκε ότι το πρόβλημα της στάθμευσης στη Λαμία ήταν οξύ. Το γεγονός αυτό δημιουργούσε ένα δυσβάστακτο κόστος για την οικονομική ζωή της πόλης και υποβάθμιζε άμεσα την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Οι κυριότεροι λόγοι γι αυτό ήταν:

- α) Οι ρυθμίσεις που ίσχυαν για το που επιτρέπεται και που απαγορεύεται η στάθμευση δεν βασίζονταν σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό που θα είχε ως στόχο την εξάλειψη του προβλήματος. Ακόμα όμως και αν αυτό ίσχυε το αποτέλεσμα θα ήταν ελάχιστο επειδή δεν υπήρχε αποτελεσματικό σύστημα εποπτείας της στάθμευσης.

Η δικαιολογία για την μη τήρηση των κανόνων ήταν ότι δεν υπάρχει άλλη δυνατότητα από το να σταθμεύει κανείς παράνομα.

- β) Δεν υπήρχε σύστημα διαχείρισης που να εξασφαλίζει θέσεις για την κάλυψη της βραχυχρόνιας ζήτησης. Όπως θα φανεί και από την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων σε περιοχές όπου ήταν έντονη η ζήτηση στάθμευσης για 1-3 ώρες οι θέσεις

καταλαμβάνονταν από "αυτοκίνητα - βδέλλες" που στάθμευαν για 8-10 ώρες μετατρέποντας τη ζήτηση βραχυχρόνιας στάθμευσης σε παράνομη.

- γ) Στην περιοχή του κέντρου της Λαμίας υπήρχε όχι μόνο εμπορική δραστηριότητα αλλά και κατοικία γεγονός που ενισχύει το φαινόμενο που περιγράφηκε παραπάνω.

ΤΡΟΠΟΣ ΕΥΡΕΣΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Το πρώτο βήμα για να γίνει η έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης ήταν η Καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στην περιοχή του Δήμου Λαμίας όπου είχε εντοπισθεί το πρόβλημα στάθμευσης.

Για να γίνει η αρχική μελέτη στάθμευσης προσδιορίστηκε η περιοχή της μελέτης σε μια ευρύτερη ζώνη στο κέντρο της πόλης Λαμίας και έγινε η συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών οι οποίες αναλύθηκαν και επεξεργάστηκαν σε ειδικό πρόγραμμα πληροφορικής της SETEX - HELLAS.

Η ζώνη της μελέτης συμπεριλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή του Κέντρου όπου διαπιστώθηκαν και τα εντονότερα προβλήματα.

Μετά τον καθορισμό της ζώνης μελέτης ακολούθησε η καταγραφή με σκοπό τον ακριβή καθορισμό της προσφοράς σε θέσεις στάθμευσης και παράλληλα την συγκέντρωση όλων των απαραίτητων στοιχείων που συνθέτουν την πλήρη εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης της στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

Πιο συγκεκριμένα τα στοιχεία που καταγράφηκαν συστηματικά, δρόμο προς δρόμο είναι τα εξής:

- Κωδικοποίηση των δρόμων με τις επίσημες ονομασίες τους
- Καταγραφή των ρυθμίσεων στάθμευσης που ίσχυαν όπως:
 - Ελεύθερη στάθμευση (ΕΣ)
- Εκ περιτροπής στάθμευση με τον μήνα (ΕκΠ)
- Εδικές θέσεις (π.χ. Τράπεζες, αναπήρων, TAXI κλπ)
 - Απαγορευμένη στάθμευση (ΑΣ)
- Καταμέτρηση των προσφερομένων θέσεων και τυχόν πρόσθετων δυνατοτήτων αύξησης της προσφοράς
- Πολεοδομικό Περιβάλλον (χρήσεις γης) σε κάθε περιοχή στάθμευσης (καταστήματα, κατοικία, γραφεία κλπ)

- Κυκλοφοριακή ρύθμιση σε κάθε οδό (μονόδρομος, διπλής κατεύθυνσης, πεζόδρομος κλπ), ύπαρξη σταθμού ταξί, στάση λεωφορείου και κάθε στοιχείο που θα μπορούσε να επηρεάσει τη στάθμευση.

Με βάση την καταγραφή αυτή:

- Προσδιορίστηκαν τα ακριβή χαρακτηριστικά της προσφοράς στάθμευσης
- Εντοπίστηκαν κατ' αρχήν οι προβληματικές περιοχές όπου η ζήτηση δεν καλύπτεται ικανοποιητικά
- Προσεγγίσθηκαν τα προβλήματα συμπεριφοράς των οδηγών.

Τα στοιχεία της καταγραφής συλλέχθηκαν δρόμο - δρόμο κατά τις ώρες λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών και των καταστημάτων, όπου η ζήτηση γίνεται μέγιστη.

Με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης καθορίστηκαν αντιπροσωπευτικές διαδρομές στις οποίες διεξήχθη η έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης.

Η έρευνα αυτή αποβλέπει αφ' ενός στην διερεύνηση του τρόπου που χρησιμοποιούνται οι υφιστάμενες θέσεις και αφ' ετέρου στην εκτίμηση της υφιστάμενης ζήτησης.

Για την συλλογή των στοιχείων έγινε καταγραφή των πινακίδων κυκλοφορίας των σταθμευμένων οχημάτων με τη βοήθεια φορητών τερματικών ηλεκτρονικού υπολογιστή, κάθε ώρα, σε όλη τη διάρκεια της ημέρας (6:00 - 23:00) και σε κάθε δρόμο των επιλεγμένων διαδρομών.

Τα στοιχεία της βάσης δεδομένων που δημιουργήθηκαν έγιναν αντικείμενο επεξεργασίας και ανάλυσης σε κατάλληλο ειδικό πρόγραμμα πληροφορικής που διαθέτει η εταιρεία

2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ως περιοχή μελέτης προσδιορίστηκε μια ευρύτερη ζώνη στο κέντρο της Λαμίας στην οποία έχουμε το εμπορικό κέντρο της πόλης με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα αλλά και μία ευρεία ζώνη κατοικίας.

Η ζώνη της μελέτης προσδιορίστηκε από την μελετούσα εταιρεία SETEX - HELLAS στην οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Λαμίας ανέθεσε την εκπόνηση σχεδίου στάθμευσης, σε συνεργασία με την Δημοτική Αρχή και τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου.

Η ζώνη μελέτης περιβάλλεται από τις οδούς:

Αχιλλέως - Μακροπούλου, Αγν. Στρατιώτου,

Καραϊσκάκη, Ησαΐα, Μιαούλη, Πανουργιά,

Σατωβριάνδου, Αβέρωφ.

Το μεγαλύτερο μέρος της προσφοράς θέσεων στάθμευσης της περιοχής αποτελείται από θέσεις στάθμευσης "παρά το κράσπεδο".

2.2 Καταγραφή συνθηκών στάθμευσης:

Η καταγραφή πραγματοποιήθηκε από τις 21 έως 23 Απριλίου 1992.

Τα στοιχεία συλλέχθηκαν κατά τις ώρες λειτουργίας των δημοσίων Υπηρεσιών, των καταστημάτων και των Τραπεζών κατά τις ώρες 7:30 - 15:00 και 17:00 - 20:00.

Ορίσθηκε σαφές και μονοσήμαντο σύστημα κωδικογράφησης ανά οδό με την επίσημη ονομασία τους.

Καταγράφηκαν οι κριστάμενες ρυθμίσεις στάθμευσης.

Καταμετρήθηκαν οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο.

Καταγράφηκαν η κατεύθυνση κυκλοφορίας ανά οδό, οι σταθμοί των ταξί και των λεωφορείων.

Η έρευνά (μετρήσεις) έγινε με την μέθοδο καταγραφής πινακίδων που αποσκοπεί στον καθορισμό της διάρκειας στάθμευσης, του δείκτη εναλλαγής, της συσώρευσης και άλλων μεγεθών στάθμευσης.

Για την συλλογή των στοιχείων έγινε καταμέτρηση των σταθμευμένων οχημάτων ανά ώρα σε κάθε δρόμο της εκάστοτε διαδρομής.

Η συχνότητα επανάληψης των διαδρομών ανά ώρα δεν θεωρείται εν γένει κανονποιητική, για μια τόσο κεντρική περιοχή με σημαντικότητα εμπορική και διοικητική δραστηριότητα, όπου η εναλλαγή στάθμευσης αναμένεται μεγάλη με συνέπεια να "χάνονται", ενδιαμέσες βραχείες σταθμεύσεις.

2.3 Έρευνα εναλλαγής οχημάτων:

Η έρευνα εναλλαγής δεν έγινε σε όλους τους δρόμους της ζώνης μελέτης, αλλά σε ορισμένους αντιπροσωπευτικούς της κατάστασης που χαρακτηρίζει μια ευρύτερη περιοχή.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στις 7 και 8 Μαΐου του 1992 από τις 7:00 μέχρι τις 22:00 σε 3 διαδρομές που καλύπτουν ένα μεγάλο τμήμα της υπό μελέτη περιοχής.

Μελετήθηκε η συμπεριφορά των οδηγών σε 473 θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων οι 322 είναι νόμιμες θέσεις και οι υπόλοιπες 151 θέσεις βρίσκονται σε τμήματα οδών που απαγορεύεται η στάθμευση και συγκεκριμένα:

Στην διαδρομή 1 σε 153 θέσεις επιτρέπεται στάθμευση σε 80 θέσεις και απαγορεύεται η στάθμευση σε 73 θέσεις.

Στη διαδρομή 2 σε 154 ΕΣ = 154 και ΑΣ = 0.

Στη διαδρομή 3 σε 166 ΕΣ = 88 και ΑΣ = 78.

Από την ανάλυση των στοιχείων και την σύγκριση της υπάρχουσας νόμιμης προσφοράς θέσεων στάθμευσης που διαπιστώθηκαν από την καταγραφή και της καταμετρημένης στα πλαίσια της έρευνας εναλλαγής

ζήτησης θέσεων στάθμευσης έγιναν συγκεκριμένες προτάσεις προς το Δήμο Λαμίας για ένα πρώτο Σχέδιο Στάθμευσης ώστε να βελτιωθεί η κατάσταση της στάθμευσης στο κέντρο της Λαμίας.

Γενικά παρατηρήθηκε ότι σε μια τυπική ημέρα στη Λαμία από τις 7:00 το πρωί έως τις 10:00 το βράδυ στη ζώνη έρευνας σταθμεύουν 3.175 αυτοκίνητα, από τα οποία τα 1269 σε νόμιμες θέσεις (εναλλαγή 3,94).

Ο μεγαλύτερος αριθμός σταθμευμένων αυτοκινήτων διαπιστώνεται στις 10:00 το πρωί, εκτός από την διαδρομή 1 όπου η ώρα αιχμής είναι στις 12:00 το μεσημέρι.

Επίσης αυξημένη ζήτηση θέσεων παρουσιάζεται στις 16:00 το απόγευμα.

Το 60% των καταμετρημένων αυτοκινήτων βρίσκονται σε παράνομες θέσεις.

Όλοι οι τομείς καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας είναι κορεσμένοι (γενικός ημερήσιος δείκτης κορεσμού 1,27 και 1,54 στην ώρα αιχμής).

Υπάρχει συνεχές έλλειμμα θέσεων (129 θέσεις κατά μέσο όρο) και ειδικά την ώρα αιχμής όπου φθάνει στις 257 θέσεις. Στις νόμιμες θέσεις υπάρχει ένα περίσσειμα κατά μέσο όρο 34 θέσεων.

Η ζήτηση βραχείας διάρκειας στάθμευσης (έως 3 ώρες) στο σύνολο των διαδρομών φθάνει το 72%.

Το 4,8% της ζήτησης είναι ζήτηση μακράς διάρκειας (πέρα από 8 ώρες). Στις νόμιμες θέσεις αυτό το ποσοστό φθάνει το 7,8% της ζήτησης.

Επίσης παρατηρήθηκε ότι 113 αυτοκίνητα παραμένουν πέρα από 11 ώρες στη θέση που καταλαμβάνουν, δηλαδή μονοπωλούν 113 θέσεις, πρόκειται για το φαινόμενο που ονομάζεται "αυτοκίνητα - βδέλλες" που δημιουργούν προβλήματα στη στάθμευση στο κέντρο.

Την ώρα αιχμής 730 αυτοκίνητα σταθμεύουν στο κέντρο της πόλης, από τα οποία 401 παράνομα (55%) ενώ ο δείκτης κορεσμού φτάνει το 154% και το έλλειμμα είναι 250 θέσεις.

Υπάρχει επομένως στη ζώνη έρευνας συνεχής κορεσμός καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Αν ληφθεί υπ' όψη ότι ένας δρόμος θεωρείται κορεσμένος όταν ο δείκτης κορεσμού ξεπερνάει το 0,85, τότε γίνεται κατανοητό πόσο οξύμενο είναι το πρόβλημά στα κέντρα όπου ο κορεσμός φθάνει το 1,54 στις 10:00 το πρωί.

Ο γενικός συντελεστής εναλλαγής (6,71) φαίνεται ικανοποιητικός αλλά πρέπει να αυξηθεί η εναλλαγή σχημάτων, στις νόμιμες θέσεις.

Η ζήτηση βραχείας διάρκειας υπερέχει στη ζώνη έρευνας, το 71% των σταθμευμένων αυτοκινήτων, παραμένουν λιγότερο από 3 ώρες κατά μέσο όρο.

2.4 Αποτελέσματα

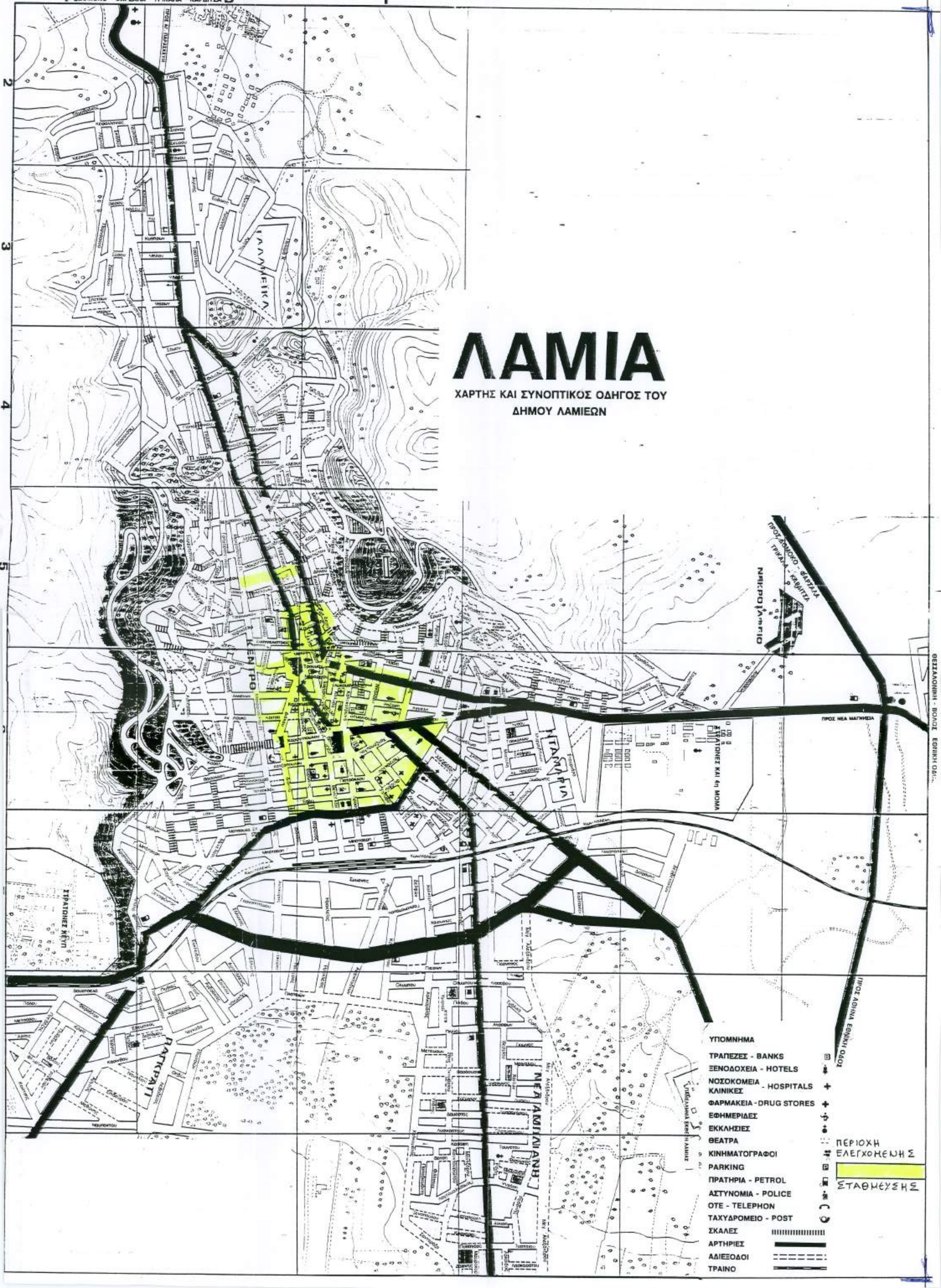
Ύστερα από τα παραπάνω γενικά αποτελέσματα της έρευνας έγινε η πρόταση για ένα Σχέδιο Στάθμευσης που αφορούσε σε πρώτη φάση σε 257 θέσεις στάθμευσης στο κέντρο με ανώτατη διάρκεια στάθμευσης 2 ώρες και τέλος στάθμευσης 100 δρχ. την ώρα.

Προτάθηκε η εγκατάσταση 24 ρυθμιστών στάθμευσης σε θέσεις που αφήνονται στο συνημμένο σχέδιο.

Η κατάσταση που θα προέκυπτε με τη λειτουργία της πρώτης φάσης επί ένα τετράμηνο θα αποτελούσε την βάση για την δημιουργία του οριστικού Σχεδίου Στάθμευσης.

ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΟΥ
ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΩΝ



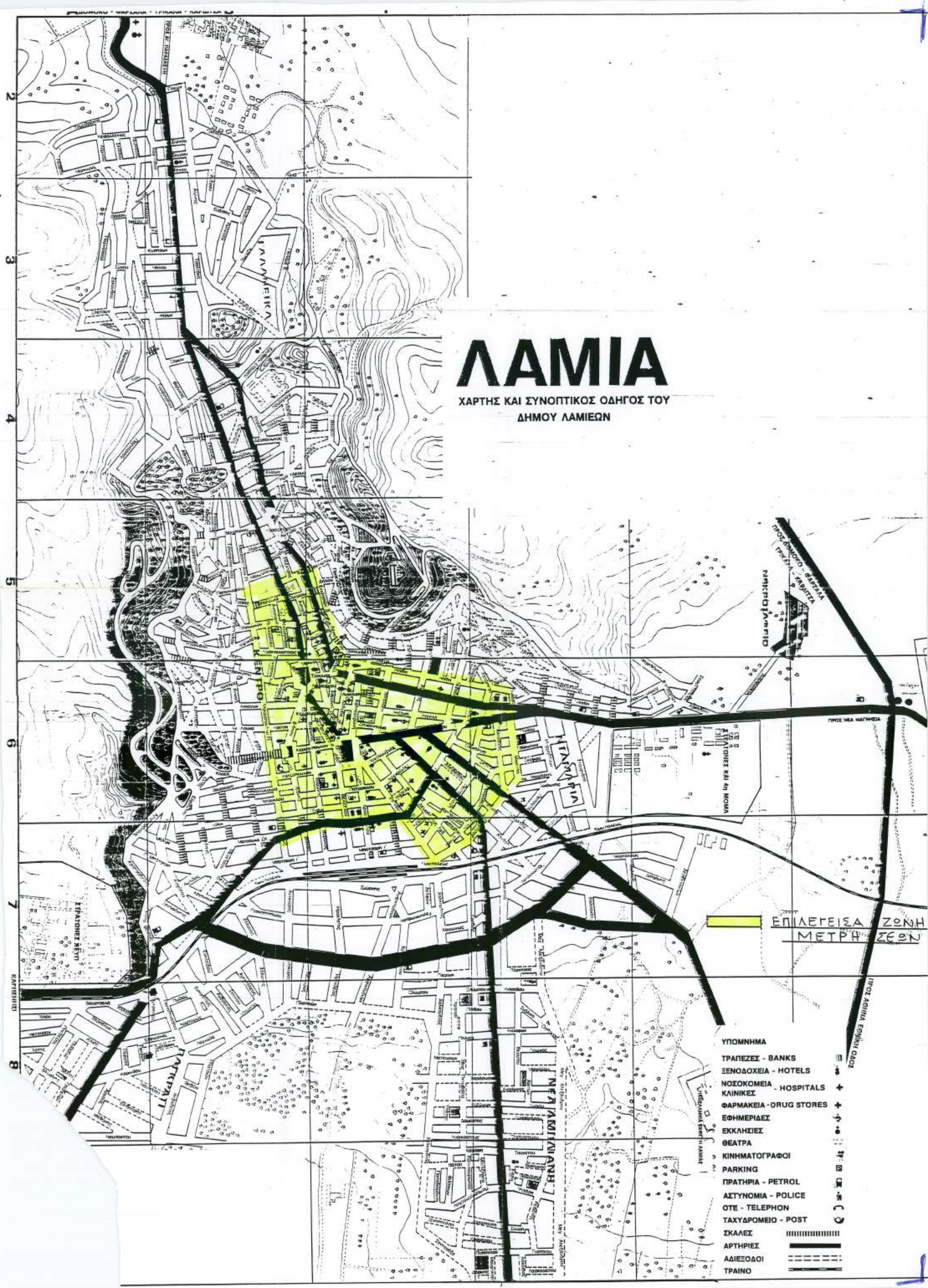
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΤΡΑΠΕΖΕΣ - BANKS
- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ - HOTELS
- ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ - HOSPITALS
- ΚΛΙΝΙΚΕΣ
- ΦΑΡΜΑΚΕΙΑ - DRUG STORES
- ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ
- ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ
- ΘΕΑΤΡΑ
- ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΙ
- PARKING
- ΠΡΑΤΗΡΙΑ - PETROL
- ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ - POLICE
- ΟΤΕ - TELEPHON
- ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ - POST
- ΣΚΑΛΕΣ
- ΑΡΤΗΡΙΕΣ
- ΑΔΙΕΞΟΔΟΙ
- ΤΡΑΙΝΟ

ΠΕΡΙΟΧΗ
ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΟΥ
ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΠΡΟΣ ΔΗΜΟΤΟ - ΒΑΡΤΑΛΑ
ΤΡΙΚΑΛΑ - ΚΑΡΠΙΤΤΑ
ΜΙΚΡΟΔΡΑΜΙΟ

ΠΡΟΣ ΝΕΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑ

ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΖΩΝΗ
ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ

ΠΡΟΣ ΛΟΝΙΝΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ΤΡΑΠΕΖΕΣ - BANKS
 - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ - HOTELS
 - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ - HOSPITALS
 - ΚΛΙΝΙΚΕΣ
 - ΦΑΡΜΑΚΕΙΑ - DRUG STORES
 - ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ
 - ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ
 - ΘΕΑΤΡΑ
 - ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΙ
 - PARKING
 - ΠΡΑΤΗΡΙΑ - PETROL
 - ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ - POLICE
 - ΟΤΕ - TELEPHON
 - ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ - POST
 - ΣΚΑΛΕΣ
 - ΑΡΤΗΡΙΕΣ
 - ΑΔΙΕΞΟΔΟΙ
 - TRAINO

2.5 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ ΤΟΥ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ.

Πρ = Προσφορά Θέσεων Σταθμευσης

ΖΗΤ = Ζήτηση Θέσεων Σταθμευσης

ΠΑΡ = Παράνομα Σταθμευμένα Οχήματα

ΕΝΑ = Συντελεστής Εναλλαγής

ΚΟΡ = Δείκτης Κορεσμού

ΒΡ = Ποσοστό Συνολικής Ζήτησης για Σταθμευση
Βραχείας Διάρκειας (έως 3 ωρες)

ΜΕΣ = Ποσοστό της Συνολικής Ζήτησης για Στάθμευση
Μέσης Διάρκειας (3 - 8 ώρες)

ΜΕΓ = Ποσοστό της Συνολικής Ζήτησης για Στάθμευση
Μακράς Διάρκειας (πέρα των 8 ωρών)

Αρ = Αριθμός Αυτοκινήτων που σταθμεύουν
περισσότερο από 8 ώρε (ενδεχόμενοι μόνιμοι
κάτοικοι)

ΕΛΠ = Ελλειμμα (-) ή Περίσσευμα (+) Θέσεων
Στάθμευσης

Σήμανση

Εκ Π = Εκ Περιτροπής Στάθμευση

ΑΣ = Απαγόρευση Στάθμευσης

ΕΣ = Ελεύθερη Στάθμευση

Πίνακας αποτελεσμάτων έρευνας εναλλαχής
και αναλυτική πρόταση για κάθε οδό.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΟΔΟΣ	Ρήγα Φεραίου	Σκαλίουπόλη	Διάκου	Διάκου	Διάκου	Πλατεία Διάκου	Καραχίαν- νοπούλου	Καραχίαν- νοπούλου
	Μεταξύ			Πλ. Ελευθέριος Αινεσίμων	Αινεσίμων- Κρίτσας	Κρίτσας- Πλ. Διάκου		(Πλ. Διάκου- Βύρωνος)	(Βύρωνος- Πλ. Πατρών)
	Πρ	21		22	22	22		20	20
	ΖΗΤ.	150		140	140	140		147	147
	ΠΑΡ.	150		140	140	140		147	147
	%	100		100	100	100		100	100
	ΕΝΑ	7,14		6,36	6,36	6,36		7,35	7,35
	ΚΟΡ.	0,85		1,02	1,02	1,02		1,23	1,23
	ΒΡ.	94%		83%	83%	83%		75%	75%
	ΜΕΣ.	6%		15%	15%	15%		22%	22%
	ΜΕΓ			2%	2%	2%		3%	3%
	Αρ.	0		3	3	3		5	5
	ΕΛΠ	+ 6,5		-0,53	-0,53	-0,53		-4,67	-4,67
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ	Αριστερά	ΕΣ	ΑΣ	ΕΣ	ΕΣ	ΕΣ	ΑΣ 2 θέσεις στάθμ.	ΑΣ	ΑΣ
	Δεξιά	ΑΣ	ΕΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΤΑΞΙ	ΑΣ εκτός ΤΑΞΙ
	Χρήση Ισογείων	100% καταστήμ. (εμπορικός άξονας)	85% υψηλότερο 15% κατοικίες	100% καταστήμ.	100% καταστήμ.	100% καταστήμ.	Ξενοδοχείο ΕΛΤΑ καυτήριος Πλατεία	100% καταστήμ. (Εμπρ. άξονας)	100% καταστήμ.
	Σημάνση	2 βήματα ΑΣΣ δεξιά (Αποσφ. βτάσης κ/γ σταθμεύσης)	2 βήματα ΑΣΣ επιπλέον 2 βήματα ΑΣΣ Τελικά	1 βήμα ΑΣΣ δεξιά	1 βήμα ΑΣΣ δεξιά	1 βήμα ΑΣΣ δεξιά	1 βήμα ΑΣΣ εκτ. από 1 βήμα ΑΣΣ (Τελικά)	1 βήμα ΑΣΣ αριστερά	2 βήματα ΑΣΣ (αριστερά)
ΠΡΟΤΑΣΗ	Αριστερά	ΑΣ	ΕΠ (4)	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ εκτός ΕΠ αυτοκ.	ΕΠ	ΕΠ
	Δεξιά	ΕΠ	ΕΠ (14)	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΑΣ	ΑΣ εκτ. Τορ. Χέμ.	ΑΣ εκτός ΤΑΞΙ
	Θέσεις	19 πορτ.	16 πορτ. 2 βτάς. κ/γ 1 ΔΕΥΑΑ	5 πορτοκ.	12 πορτοκ.	4 πορτοκ.	2 χ/γ στάθμ. 5 πορτοκ.	9 πορτοκ. 2 ΑΒΟΦ. Τοιχοποιία	10 πορτοκ.
	Σημάνση	1 ΑΣ	1 βήμα Ρ	1 βήμα ΑΣ	1 βήμα ΑΣ	1 βήμα ΑΣ	-	1 βήμα ΑΣΣ αυτοκ. 1 βήμα Ρ τοιοθ.	Αυτοκ. 2 βήμα ΑΣΣ Τορ. 1 Ρ
ΠΡΟΤΑΣΗ	Αριστερά	1 ΑΣ	1 βήμα Ρ	1 βήμα ΑΣ	1 βήμα ΑΣ	1 βήμα ΑΣ	-	1 βήμα ΑΣΣ αυτοκ. 1 βήμα Ρ τοιοθ.	Αυτοκ. 2 βήμα ΑΣΣ Τορ. 1 Ρ
	Δεξιά	Αυτοκ. 2 βήματα 2 βήματα ΑΣΣ	1 βήμα Ρ 1 βήμα ΑΣ χωρίς βήματα	1 βήμα ΑΣ 1 βήμα Ρ	1 βήμα Ρ Αυτοκ. 1 βήμα ΑΣΣ	1 βήμα Ρ Αυτοκ. 1 βήμα ΑΣΣ	-	2 ΑΣΣ εκτός ΤΑΞΙ 2 ΑΣΣ εκτός Τορ. Χέμ.	Αυτοκ. 1 ΑΣΣ Τορ. 1 ΑΣ εκτός ΤΑΞΙ

Πίνακας αποτελεσμάτων έρευνας εναλλαχώς
και αναλυτική πρόταση για κάθε οδό.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΟΔΟΣ	Βύρωνος	Βύρωνος	Βύρωνος	Βύρωνος	Βενιζέλου	Βενιζέλου	Αραβοπούλου	Αραβοπούλου
	Μεταξύ	Εβλιν - Πατρώνου	Πατρώνου - Χατζοπούλου	Χατζοπούλου - Καραγιάννη	Καραγιάννη - Κολοκοιτώνη	Χατζοπούλου - Πατρώνου	Πατρώνου - Εβλιν	Εβλιν - Πατρώνου	
	Πρ	15	15	11	22	19	19	6	
ΖΗΤ.	188	188	188	84	135	64	64	26	
ΠΑΡ.	93	93	93	51	80	5	5	1	
%	49,5	49,5	49,5	60,7	59%	7,8	7,8	3,8	
ΕΝΑ	12,5	12,5	12,5	7,64	6,1 2,5	3,37 3,11	3,37 3,11	4,33	
ΚΟΡ.	2,12	2,12	2,12	1,72	1,7	0,82	0,82	0,98	
ΒΡ.	77,1	77,1	77,1	69%	50,4	57,8	57,8	69	
ΜΕΣ.	18,6	18,6	18,6	25%	40	32,8	32,8	23	
ΜΕΓ	4,3	4,3	4,3	6%	9,6	9,4	9,4	8	
Αρ.	8	8	8	5	13	6	6	2	
ΕΛΠ	16,8	16,8	16,8	-7,9	-15,5	+3,5	+3,5	0,13	
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ	Αριστερά	ΕκΠ	ΕκΠ	ΕκΠ	ΕκΠ	ΕΣ	ΑΣ	ΕκΠ	ΕκΠ
	Δεξιά	ΕκΠ	ΕκΠ	ΕκΠ	ΕκΠ	ΑΣ	ΕΣ	ΕκΠ	ΤΑΞΙ
	Χρήση 160υέιων	75% Κατ. 67% Κατ. 25% Κατ.	75% Κατ. 67% Κατ. 25% Κατ.	75% Κατ. 67% Κατ. 25% Κατ.	100% Κατ. 67% Κατ. 33% Κατ.	100% Κατ. 67% Κατ. 33% Κατ.	100% Κατ. 67% Κατ. 33% Κατ.	100% Κατ. 67% Κατ. 33% Κατ.	100% Κατ. 67% Κατ. 33% Κατ.
	Σημάνση	1 ΕΚΠ αριστερά	1 ΕΚΠ αριστερά	1 ΕΚΠ αριστερά	1 ΕΚΠ αριστερά	1 ΑΣΣ δεξιά	1 ΑΣΣ αριστερά	1 ΕΚΠ αριστερά	1 ΕΚΠ αριστερά
ΠΡΟΤΑΣΗ	Αριστερά	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΑΣ
	Δεξιά	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΤΑΞΙ
	ΘΕΣΕΙΣ	7 Πορτοκ.	10 Πορτοκ.	12 Πορτοκ.	22 Πορτοκ.	12 Πορτοκ.	7 Πορτοκ.	7 Πορτοκ.	0 Πορτοκ.
	ΣΗΜΑΝΣΗ	Αριστερά: 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	—	Αρ. 1 ΕΚΠ (αριστερά) 1 ΑΣ	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	1 ΑΣ αριστερά	1 ΑΣ αριστερά	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	Αριστερά: 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ
ΠΡΟΤΑΣΗ	Αριστερά	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	—	Αρ. 1 ΕΚΠ (αριστερά) 1 ΑΣ	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	1 ΑΣ αριστερά	1 ΑΣ αριστερά	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	Αριστερά: 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ
	Δεξιά	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	—	Αρ. 1 ΕΚΠ (αριστερά) 1 ΑΣ	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	1 ΑΣ αριστερά	1 ΑΣ αριστερά	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	Αριστερά: 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ
	ΘΕΣΕΙΣ	7 Πορτοκ.	10 Πορτοκ.	12 Πορτοκ.	22 Πορτοκ.	12 Πορτοκ.	7 Πορτοκ.	7 Πορτοκ.	0 Πορτοκ.
	ΣΗΜΑΝΣΗ	Αριστερά: 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	—	Αρ. 1 ΕΚΠ (αριστερά) 1 ΑΣ	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	1 ΑΣ αριστερά	1 ΑΣ αριστερά	Αρ. 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ	Αριστερά: 1 ΕΚΠ 1 ΑΣ

Πίνακας αποτελεσμάτων έρευνας εναλλακτής
και αναλυτική πρόταση για κάθε οδό.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ		ΟΔΟΣ	Χατζοπούλ	Χατζοπούλ	Χατζοπούλ	Χατζοπούλ	Πατρόκλου	Πατρόκλου	Πατρόκλου	Πατρόκλου
		Μεταξύ	Βενιζέλου- Βύρωνος	Βύρωνος- Διαίκου	Ερμούπολης- Λεωφόρος	Λεωφόρος- Λεωνίδα	Διαίκου- Βύρωνος	Βύρωνος- Βενιζέλου	Βενιζέλου- Αραχθούδης	Λεωφόρος- Λεωνίδα
		Πρ	18	18	9		30	30	30	17
		ZHT.	108	108	35		123	123	123	128
		ΠΑΡ.	51	51	9		12	12	12	47
		%	47%	47%	25,7		10%	10%	10%	36,7
		ΕΝΑ	6	6	383 2,89		4,10 3,7	4,10 3,7	4,10 3,7	7,53
		KOP.	1,54	1,54	1,04		0,85	0,85	0,85	1,32
		BP.	60	60	54,5		70	70	70	72,7
		ΜΕΣ.	26	26	37		23	23	23	27,3
		ΜΕΓ	14	14	14,5		7	7	7	0
		Αρ.	15	15	4		9	9	9	0
		ΕΛΠ	-9,8	-9,8	-0,33		+4,5	+4,5	+4,5	-5,4
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ		Αριστερά	Εκ Π	Εκ Π	Εκ Π	ΕΣ	Εκ Π	Εκ Π	Εκ Π	ΕΣ + ΑΣ Ευρώ ΔΧ
		Δεξιά	Εκ	Εκ Π	Εκ Π	ΑΣ	Εκ Π	Εκ Π	Εκ Π	ΕΣ
		Χρήση ιδιογείων	85% καταστή- γραμμά κατοικία 15%	60% καταστή- πραγία 40% κατ.	100% καταστή- ερμπορικά Αφονά	100% καταστή- διμαβήρη	100% καταστή- (Εμπλ. Άφο)	100% καταστή-	100% καταστ.	90% καταστήματα 10% κατοικ
		Συνήματα	Αριστερά: 1 Εκ Π	Αριστερά: 1 Εκ Π	Αριστερά: 1 Εκ Π		Αριστερά: 1 Εκ Π	Αριστερά: 1 Εκ Π	Αριστερά: 1 Εκ Π	Αριστερά: 2 ΑΣ Ευρώ ΔΧ.
			Δεξιά: 1 Εκ Π	Δεξιά: 1 Εκ Π	Δεξιά: 1 Εκ Π		Δεξιά: 1 Εκ Π	Δεξιά: 1 Εκ Π	Δεξιά: 1 Εκ Π	-
ΠΡΟΤΑΣΗ		Αριστερά	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ
		Δεξιά	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΕΠ
		ΘΕΩΡΙΣ	12 Πορτοκ	10 Πορτοκ	9 Πορτοκ	11 Πορτοκ 2% Δ. καστ.	10 Πορτοκ	12 Πορτοκ	9 Πορτοκ	26 Πορτοκ. (13 + 13)
ΣΗΜΑΝΣΗ		Αριστερά	Αφ. 1 Εκ Π Τοη. 1 Ρ	Αφ. 1 Εκ Π Τοη. 1 Ρ	Αφ. 1 Εκ Π Τοη. 1 Ρ	Αριστερά: Τοη. 1 Ρ	Αριστερά: Αφ. 1 Εκ Π Τοη. 1 Ρ	Αριστερά: 1 Εκ Π κρ Τοη. 1 Ρ	Αριστερά: 1 Εκ Π κρ 1 Ρ ταρβ.	Αριστερά: 2 ΑΣ κρ. Ευρώ ΔΧ
		Δεξιά	Αφ. 1 Εκ Π 1 ΑΣ	1 Εκ Π κρ 1 ΑΣ Ταρβ.	Αφ. 1 Εκ Π Τοη. 1 ΑΣ	Δεξιά: -	Δεξιά: 1 Εκ Π 1 ΑΣ	Δεξιά: Αφ. 1 Εκ Π Τοη. 1 ΑΣ	Δεξιά: κρ. 1 Εκ Π Τοη. 1 ΑΣ	Δεξιά: Τοη. 1 Ρ

Πίνακας αποτελεσμάτων έρευνας εναλλαγής
και αναλυτική πρόταση για κάθε οδό.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΟΔΟΣ	Λεωνίδου	Ροϊκή-Αγ.Αντωνίου	Ροϊκή-Αγ.Αντωνίου	Κορυμνή-Κορυμνή	Κορυμνή-Κορυμνή	Αγ. Νικολάου	Αγ. Νικολάου
	Μεταξύ	Χατζοπούλου Παπαδόπουλου	Κορυμνή-Αγ.Αντωνίου	Αγ.Αντωνίου-Αγ.Αντωνίου	Πλ. Πόρτου-Ροϊκή	Ροϊκή-Αγ.Αντωνίου	Οθωνίου-Ροϊκή	Ροϊκή-Αγ.Αντωνίου
	Πρ	24		17		13	16	16
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ	ΖΗΤ.	102		150		77	210	210
	ΠΑΡ.	102		85		23	88	88
	%	100%		57%		30%	42%	42%
	ΕΝΑ	4,25		8,82		5,92	4,15	13,12
	ΚΟΡ.	0,85		1,56		1,17	2,7	2,7
	ΒΡ.	68,5		74		71,5	79%	79%
	ΜΕΣ.	26,5		23,3		22	18%	18%
	ΜΕΓ	5		2,7		6,5	3%	3%
	Αρ.	5		9		5	7	7
	ΕΛΠ	3,67		-9,47		-2,3	-17,7	-17,7
ΠΡΟΤΑΣΗ	Αριστερά	ΑΣ	ΕκΠ	ΕκΠ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ ΕκΠ	
	Δεξιά	ΑΣ	ΕκΠ	ΕκΠ	ΕΣ	ΕΣ	ΑΣ ΕκΠ	
	Χρήση Ισογείων	100% Καταστήμ.	100% Καταστήμ.	100% Καταστήμ.	100% Καταστήμ. Τράπεζες	100% Καταστήμ. + Τράπεζες	100% Καταστήμ. Αγορά Εμπόρ. Αγορά	100% Καταστήμ.
	Σημάνσεις	Αριστερά: 1 ΑΣ Δεξιά: 1 ΑΣ 1 ούγκ. Αφονες Προτεραιότητα	Αριστερά: 2 ΕκΠ Δεξιά: 1 ΕκΠ	Αριστερά: 1 ΕκΠ Δεξιά: 1 ΕκΠ	Αριστερά: 1 ΑΣ Δεξιά: 1 ΑΣ ΕκΠ Τράπεζες (Δημολύνονται)	Αριστερά: 1 ΑΣ Δεξιά: 2 ούγκ. Ρ 1 ΑΣ 1 ΕκΠ	Αριστερά: 1 ΑΣ 1 ΕκΠ Δεξιά: 1 ΑΣ 1 ΕκΠ	Αριστερά: 1 ΕκΠ Δεξιά: 2 ΕκΠ
ΠΡΟΤΑΣΗ	Αριστερά	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΑΣ	ΕΠ	ΕΠ
	Δεξιά	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΕΠ	ΑΣ	ΑΣ
	Θέσεις	10 Πορτοκ	12 Πορτοκ	12 Πορτοκ	10 Πορτοκ. + 2 θέσεις Το αίσθημα	8 Πορτοκ	15 Πορτοκ	14 Πορτοκ
ΣΗΜΑΝΣΗ	Αριστερά	-	Αριστερά: 2 ΕκΠ 2 ΑΣ	Αριστερά: Αγ. 1 ΕκΠ 2 ΑΣ	-	Αριστερά: 2 Ρ (Παρά) 2 Ρ 2 ΑΣ ΕκΠ ΕκΠ ΕκΠ ΕκΠ	Αριστερά: 1 ΑΣ 1 ΕκΠ 2 ΑΣ ΕκΠ ΕκΠ ΕκΠ	Αριστερά: 1 ΕκΠ 2 ΑΣ
	Δεξιά	αγ. 1 ΑΣ 2 ΑΣ	αγ. 1 ΕκΠ 2 ΑΣ	αγ. 1 ΕκΠ 2 ΑΣ	2 ούγκ. Ρ	2 ΑΣ ΕκΠ ΕκΠ ΕκΠ ΕκΠ	αγ. 1 ΑΣ 2 ΑΣ	αγ. 2 ΕκΠ 2 ΑΣ

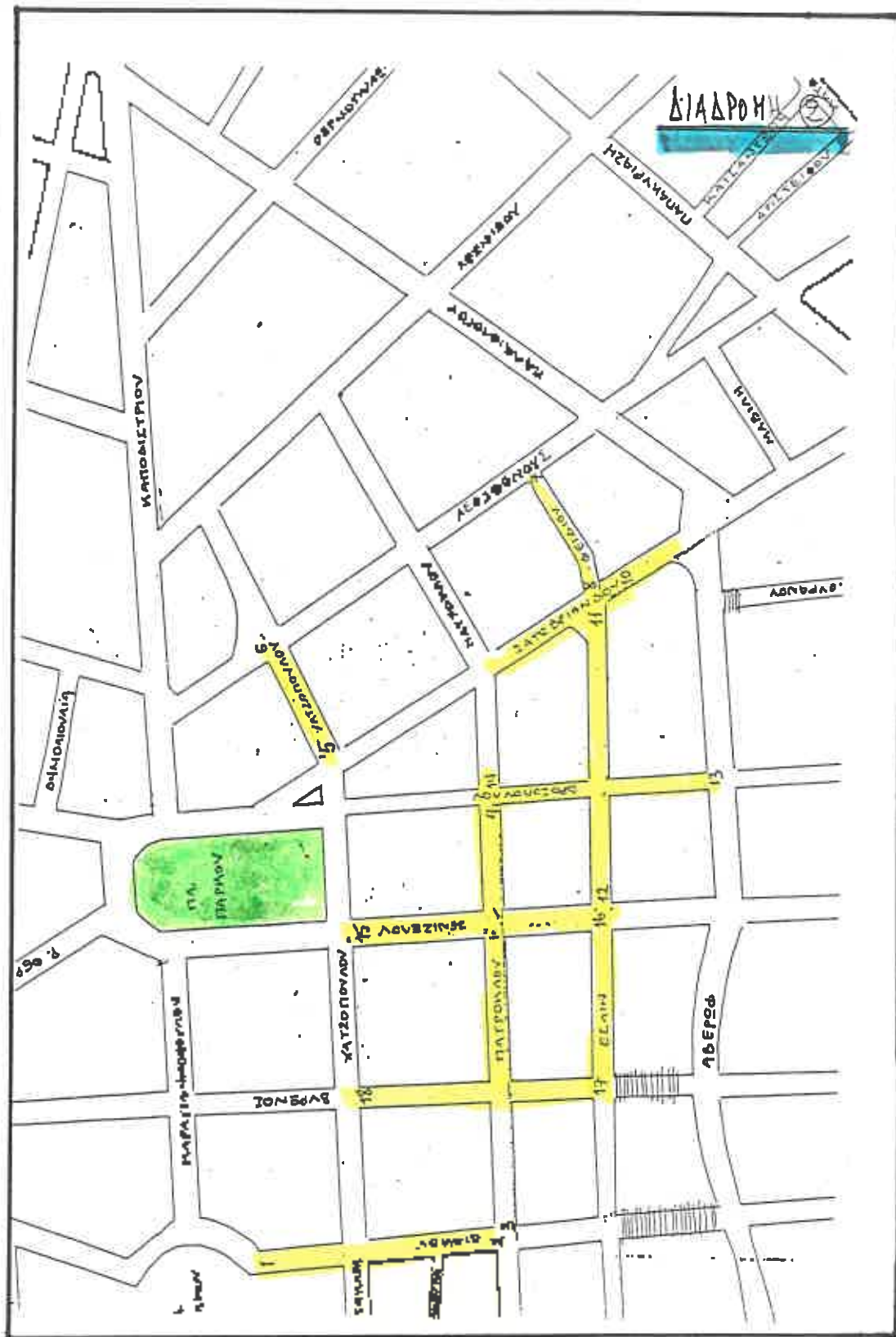
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ
ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ

ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΕΡΕΥΝΑ 7-8 Μαΐου 1992

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ①

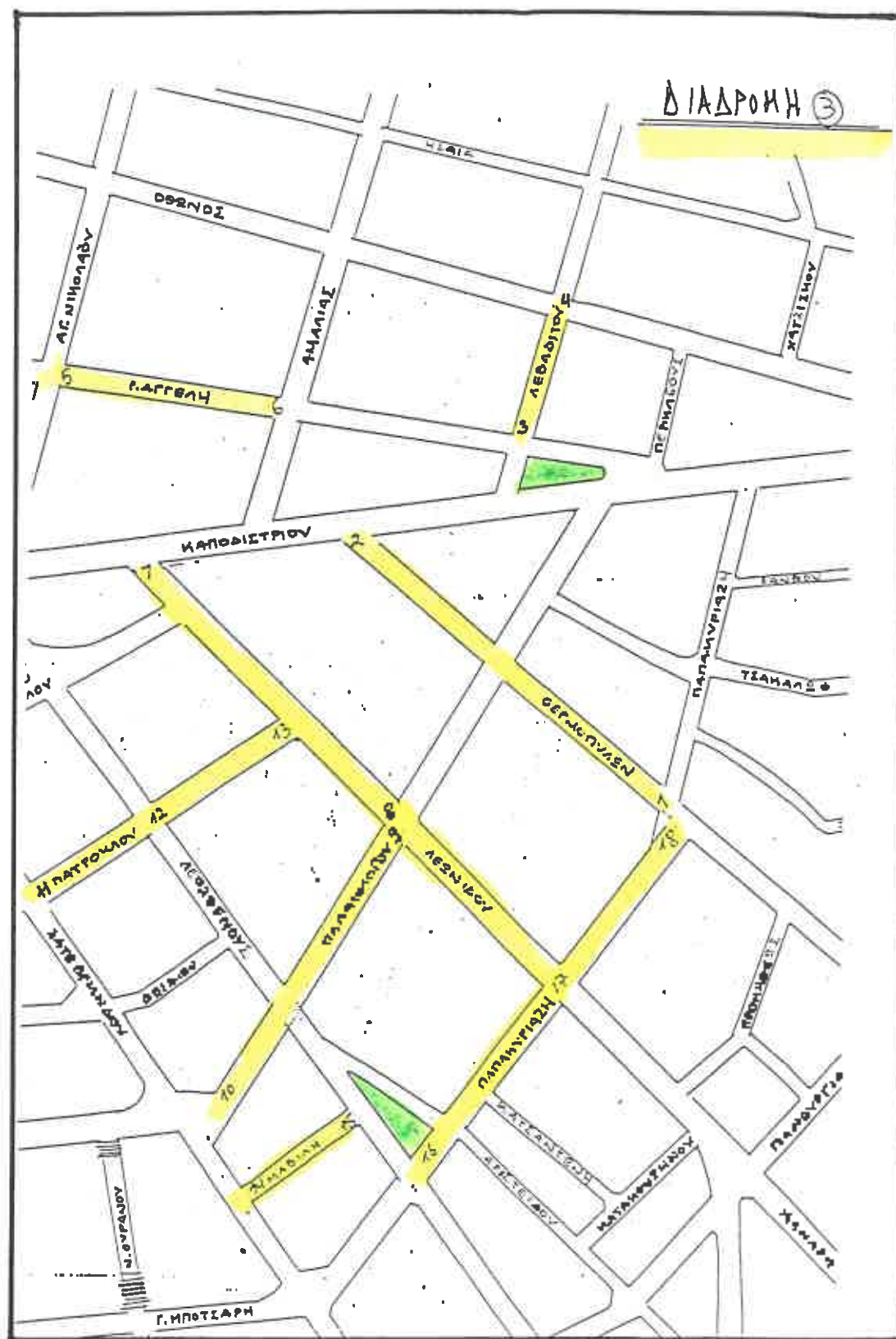
ΤΗΜΗ ΚΣΔ.	ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ				ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
		ΕΞ	ΕΠ	ΑΣ		
45	ΡΗΓΑ ΦΕΡΡΑΙΟΥ (Πλατεία Πάρκου - Ρ. Αγγελή)			24		Δεξιά
33	ΔΙΑΚΟΥ (Πλ. Ελευθερίας - Πλ. Διακού)			22		Δεξιά
15	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ (Πλ. Διακού - Πλ. Πάρκου)			20		Αριστερά
16	ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ (Βενιζέλου - Διακού)	18				Εκ Περιτομής Αριστερά
36	ΒΥΡΕΝΟΣ (Χατζοπούλου - Καραγιάννη)	11				Εκ Περιτρ. αριστερά
37	ΒΥΡΕΝΟΣ (Καραγιάννη - Ρ. Αγγελή)	22				Εκ Περιτρ. αριστερά
44	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (Ρ. Αγγελή - Οθωνος)	13				Δεξιά
93	ΟΘΩΝΟΣ (Κολοκοτρώνη - Αγ. Νικολ.)			10		Δεξιά
103	ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (Οθωνος - Καλοδισαρίου)	16				Εκ Περιτρ. + Απλ. Είσοδ.
	ΣΥΝΟΛΟ	80		73		



ΔΙΑΔΡΟΜΗ (2)

ΕΡΕΥΝΑ 7-8 Μαΐου 1992

ΤΗΧΗ ΚΩΔ.	ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ				ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
		ΕΣ	ΕΠ	ΑΖ		
35	ΔΙΑΚΟΥ (Πα. Διακού - Πατρόκλου)	18				Αριστερά
50	ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ (Διάκου - Δροσοπούλου)	30				Εκ Περιτροχιάς
87	ΧΑΤΣΟΠΟΥΛΟΥ (Σατωβριάνδου - Λεωσθένους)	9				Εκ Περιτροχιάς
56	ΦΕΙΔΙΟΥ (Λεωσθένους - Σατωβριάνδου)	10				Εκ. Περιτροχιάς
76	ΣΑΤΩΒΡΙΑΝΔΟΥ (Παλακκυριαγή - Φειδίου)	16				Εκ Περιτροχιάς (Μηχανικά στο έδαφος)
54	ΕΞΛΙΝ (Σατωβριάνδου - Βενιζέλου)	23				Εκ Περιτροχιάς
80	ΔΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ (Αβερών - Εβλιν)	8				Δεξιά
81	ΔΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ (Εβλιν - Πατρόκλου)	6				Εκ Περιτροχιάς
83	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (Χατσοπούλου - Εβλιν)	19				Δεξιά
84	ΒΥΡΕΝΟΣ (Εβλιν - Χατσοπούλου)	15				Εκ Περιτροχιάς
	ΣΥΝΟΛΟ	154				



ΔΙΑΔΡΟΜΗ (3)

ΕΡΕΥΝΑ 7-8 Μαΐου 1992

ΤΗΗΚ. ΚΕΔ.	ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
		ΕΣ	ΕΠ	ΛΣ		
70	ΘΕΡΜΟΠΥΛΕΝ (Παπακυριαζη - Καποδιστρίου)			27		
106	ΛΕΒΑΔΙΤΟΥ (Αγγελή - Οθωνος)	10				Αρκετοί
94	ΡΟΖ. ΑΓΓΕΛΗ (Αχ. Νικολάου - Αμαλίας)	17				
89	ΛΕΩΝΙΔΟΥ (Καποδιστρίου - Παλαιολόγου)			24		Δεξιά
62	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ (Λεωνίδου - Σατωβριάνδου)	21				Εκ Περιτροπής
52	ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ (Σατωβριάνδου - Λεωσθένους)	9				Εκ Περιτροπής
53	ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ (Λεωσθένους - Λεωνίδου)	17				Δ.Χ.
67	ΜΑΒΙΛΗ (Σατωβριάνδου - Λεωσθένους)			12		Δεξιά
64	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ (Λεωσθένους - Λεωνίδου)			15		Αρκετοί
65	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ (Λεωνίδου - Θερμοπυλίων)	14				Εκ Περιτροπής
	ΣΥΝΟΛΟ	80		78		

ΕΡΕΥΝΑ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ (7-8 Μαΐου 1992)

(ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)

	ΔΙΑΔΡΟΜΗ (1)			ΔΙΑΔΡΟΜΗ (2)		
	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΜΗ ΕΤΑΘΜ.	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΕΤΑΘΜ.	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΜΗ ΕΤΑΘΜ.	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΕΤΑΘΜ.
Ωρα αιχμής	12,00			10,00		
Νομική φρεσφώρα	153	80	73	154	154	
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΗΜΕΡΑΣ						
Αριθμός σταθ. οχημάτων	1110	321	789	875	591	284
Ποσοστιαία Αναλογία	100%	28,9%	71,1%			
Συντελ. εναλλαγής	7,85	4,01	10,81	5,68	3,84	
Δείκτης κορεσμού	1,32	0,99		1,17	0,86	
Κατανομή της διάρκειας κατά τη διάρκεια σταθμ.	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΜΗ	ΠΑΡΑΝ.	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΜΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ
- βραχεία (0-3 ώρες)	79,7%	52,5%		68,3%	64,5%	
- μέση (3-8 ώρες)	20,5%	26,5%		25,7%	27,9%	
- μεγάλη > 8 ώρες	4,8%	10,9%		6,0%	7,6%	
Μέσο έλλειμμα / περίσσεια	-49	1		-26	22	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΘΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ						
Αριθμός σταθ. οχημ.	245	84	161	218	156	
Ποσοστιαία Αναλογία		34%	66%			
Δείκτης κορεσμού	1,6	1,05	2,2	1,42	1	
Κατανομή διάρκειας κατά τη διάρκεια σταθμ. έντασης						
- βραχεία (0-3 ώρες)						
- μέση (3-8 ώρες)						
- μεγάλη > 8 ώρες						
Μέσο έλλειμμα / περίσσεια	-92	-4		-64	-2	

ΕΡΕΥΝΑ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ (7-8 Μαΐου 1992)
(ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΚΕΥΣΗΣ)

	ΔΙΑΔΡΟΜΗ ③			ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΙΣ 3 ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ		
	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΚΗ ΣΤΑΘΜ.	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜ.	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΚΗ ΣΤΑΘΚΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜ.
Ώρα αιχμής	10,00			10,00		
Νομική προβόρα	166	88	78	473	322	151
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΗΜΕΡΑΣ						
Αριθ. σταθμ. οχημάτων	1100	357	743	3175	1269	1906
Προβόρα ανάλογα				100 %	40,0 %	60,0 %
Συνεχ. εναλλαγής	6,63	4,06	9,52	6,71	3,94	12,62
Δείκτης Κορεσμού	1,23	0,87		1,27	0,89	
Κατανομή της γήτευσης κατά τη διάρκεια στάθμευσης	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΚΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΚΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ
- βραχεία (0-3 ώρες)	71,10 %	65,5 %		71,9 %	64,3 %	77,0 %
- μέση (3-8 ώρες)	24,8 %	29,1 %		23,3 %	27,9 %	20,3 %
- μεγάλη > 8 ώρες	4,1 %	5,4 %		4,8 %	7,8 %	2,70 %
Μέσο Ελλείμμα / Περίσσευμα	-41	11		-129	34	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΩΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ						
Αριθ. σταθμ. οχημάτων	254	88	166	730	329	401
Προβόρα ανάλογα						
Δείκτης Κορεσμού	1,53	1	2,12	1,54	1,02	2,66
Κατανομή της γήτευσης κατά τη διάρκεια στάθμ.						
- βραχεία (0-3 ώρες)						
- μέση (3-8 ώρες)						
- μεγάλη > 8 ώρες						
Μέσο Ελλείμμα / Περίσσευμα	88		88	-257	-7	-250

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΑΡΧΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (Α' ΦΑΣΗ)
(ΜΟΝΟ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΣΕΝΗ - ΘΕΣΕΙΣ 457 -

ΣΕΛΙΣ 1

ΟΔΟΣ	ΑΠΟ - ΕΩΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ	
		ΔΕΞΙΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ
ΡΗΓΑ ΦΕΡΡΑΙΟΥ	Πλ. Πάρκου - Ρ. Αγγελή	19	
ΕΚΛΗΘΑΝΙΩΤΗ	Πλ. Ελευθερ. - Μακρόματ	14	4
ΔΙΑΚΟΥ	Πλ. Ελευθερ. - Αινιάνων	5	
ΔΙΑΚΟΥ	Αινιάνων - Κρίτσας	12	
ΔΙΑΚΟΥ	Κρίτσας - Πλ. Διακού	5	
ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΙΑΚΟΥ			5
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ	Πλ. Διακού - Βύρωνος		9
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ	Βύρωνος - Πλ. Πάρκου		10
ΒΥΡΩΝΟΣ	Εελίν - Πατρόκλου	7	
ΒΥΡΩΝΟΣ	Πατρόκλου - Χατζοπούλου	10	
ΒΥΡΩΝΟΣ	Χατζοπ. - Καραγιάννη	12	
ΒΥΡΩΝΟΣ	Καραγιάν. - Κολωνιά	22	
ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	Χατζοπούλου - Πατρόκλ.		12
ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	Πατρόκλου - Εελίν		7
ΔΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ	Εελίν - Πατρόκλου	7	
ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ	Βενιζέλου - Βύρωνος		12
ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ	Βύρωνος - Διακού		10
ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ	Σατωβριένδ. - Λεωσθ.		9
ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ	Λεωσθ. - Λεωσιδίου		11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ	Διακού - Βύρωνος		10
ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ	Βύρωνος - Βενιζέλου		12
ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ	Βενιζέλου - Δρόσοη.		9
	ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ 1.	108	120

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΑΡΧΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΗΚΕΥΣΗΣ (Α' ΦΑΣΗ)
(ΜΟΝΟ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ - ΘΕΣΕΙΣ 457.

ΣΕΛΙΣ 2

ΟΔΟΣ	ΑΠΟ - ΕΩΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ	
		ΔΕΞΙΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ
ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ	Σατωβριάνου - Λεωθένους	10	8
ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ	Λεωθένους - Λεωνίδου	13	13
ΣΑΤΕΘΡΙΑΝΟΥ	Αβέρωφ - Φειδίου	6	6
ΣΑΤΕΘΡΙΑΝΟΥ	Φειδίου - Πατρόκλου	10	7
ΛΕΞΘΕΝΟΥΣ	Καποδιστρίου - Χατζοπούλου	10	1
ΛΕΞΘΕΝΟΥΣ	Χατζοπούλου - Πατρόκλου	11	
ΛΕΞΘΕΝΟΥΣ	Πατρόκλου - Φειδίου	10	
ΛΕΞΘΕΝΟΥΣ	Φειδίου - Παλαιολόγου	6	
ΦΕΪΔΙΟΥ	Λεωθ. - Σατωβριάνου		10
ΛΕΩΝΙΔΟΥ	Χατζοπ. - Πατρόκλου	10	-
ΡΟΖ. ΑΓΓΕΛΗ	Ρ. Φερραίου - Κολοκοτρ.	17	
ΡΟΖ. ΑΓΓΕΛΗ	Κολοκοτρ. - Αχ. Νικολ.	12	
ΡΟΖ. ΑΓΓΕΛΗ	Αχ. Νικολ. - Αμυαλίας	17	
ΚΟΛΟΚΟΤΡΕΝΗ	Πλ. Πάρκου - Ροζ. Αγγελή	10	
ΚΟΛΟΚΟΤΡΕΝΗ	Ροζ. Αγγελή - Θωμάς	8	
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	Θωμάς - Ροζ. Αγγελή		15
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	Ροζ. Αγγελή - Καποδιστρίου		14
ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ 2		150	74

ΣΥΝΟΛΟ = 1+2 = 457

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ 457 ΘΕΣΕΙΣ
(ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ)

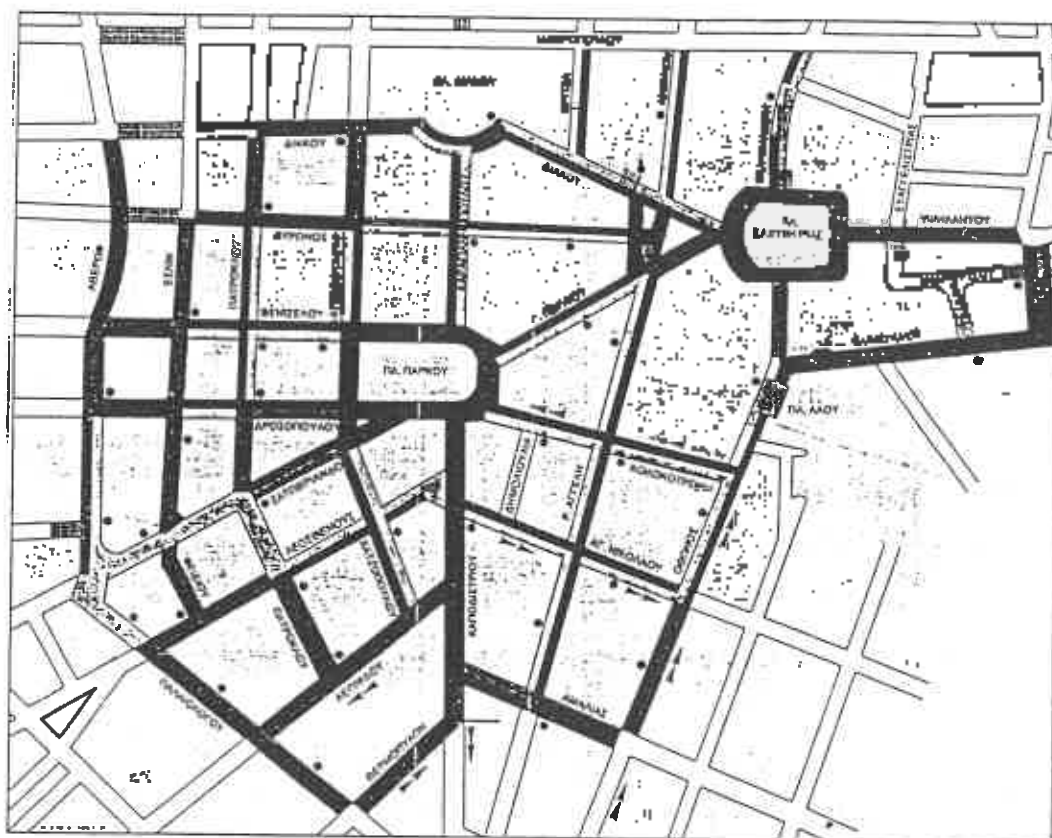
А' ФАЭНН.

- ΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΟ ΣΤΑΘΕΥΣΗΣ
ΛΑΦΑΞΗ
ΣΠΟΤΑΞΗ ΒΕΤΕΧ-ΗΕΛΛΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ : ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ : ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ



ΜΕΡΟΣ Γ'

ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΜΕΡΟΣ Γ'

3. ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Έπειτα από την έγκριση της Α' φάσης του σχεδίου Στάθμευσης και την εφαρμογή του έχουμε πλέον διαθέσιμες πληροφορίες που αποτέλεσαν την βάση για τροποποιήσεις και για την εκπόνηση του οριστικού σχεδίου στάθμευσης.

3.1 Πηγές πληροφοριών:

Οι πληροφορίες προέρχονται από τις παρακάτω πηγές:

1. Στατιστικά στοιχεία παρκομέτρων.
2. Έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης.
3. Έρευνες χρήσης και συμμόρφωσης.
4. Στατιστικά στοιχεία κλήσεων.

Η έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης έγινε από 10 έως 15 Σεπτεμβρίου 1992 με σκοπό να αναλυθεί η νέα κατάσταση που προέκυψε από τη λειτουργία της επί πληρωμή στάθμευσης σχετικά με τους 5 τύπους στάθμευσης:

1. Την επί πληρωμή στάθμευση (ελεγχόμενη ζώνη)
2. Την παράνομη στάθμευση στην ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
3. Την ελεύθερη (δωρεάν) στάθμευση που επιτρέπεται στην περικφέρεια της επί πληρωμή ζώνης
4. Την παράνομη στάθμευση στην περιοχή εκτός ελέγχου
5. Την παράνομη στάθμευση που δεν παρεμποδίζει.

3.2 Δείκτης εναλλαγής στάθμευσης:

Μελετήθηκε ο δείκτης εναλλαγής ανά θέση, η διάρκεια στάθμευσης, η κατάληψη ανά ώρα, ανά τμήμα οδού σε κάθε κατηγορία στάθμευσης.

Το πρώτο συμπέρασμα που εξάγεται είναι ότι αυξήθηκε κατά 55% ο αριθμός των οχημάτων που εξυπηρετούνται στις νόμιμες θέσεις, ενώ συγχρόνως παρατηρείται μια μείωση στις παράνομες σταθμεύσεις της τάξης του 18%.

Η μη θεαματική μείωση στις παράνομες σταθμεύσεις οφείλεται στο γεγονός ότι οι οδηγοί που θέλουν να σταθμεύσουν για μέσο ή μεγάλο χρονικό διάστημα, οδηγούνται αναγκαστικά στη ζώνη ελεύθερης στάθμευσης που όπως φαίνεται και στα επόμενα είναι αυτή τη στιγμή υπερκορεσμένη.

Ο Δείκτης εναλλαγής στάθμευσης πριν την εφαρμογή της Α' φάσης του Σχεδίου Στάθμευσης ήταν 3,94 οχήματα ανά νόμιμη θέση στάθμευσης.

Μετά την εφαρμογή, στις θέσεις της ελεγχόμενης ζώνης ο δείκτης ανέρχεται σε 5,46 οχήματα ανά θέση, σημειώθηκε δηλαδή αύξηση της τάξης του 40%.

Αντίθετα στις θέσεις ελεύθερης στάθμευσης (εκτός ελεγχόμενης ζώνης) παρατηρήθηκε μείωση του συντελεστή εναλλαγής κατά 22% (3,07 οχήματα / θέση).

Αυτή η μείωση οφείλεται στο γεγονός ότι η περιοχή δέχεται τώρα μεγάλο ποσοστό σταθμεύσεων μέσης και μεγάλης διάρκειας.

Συγκρίνοντας τις 2 ζώνες συμπεραίνουμε ότι μια θέση επί πληρωμή στάθμευσης καταλαμβάνεται σχεδόν 2 φορές περισσότερο από μία δωρεάν θέση.

3.3 Παράνομη στάθμευση

Η παράνομη στάθμευση στην περιοχή της ελεγχόμενης ζώνης αντιστοιχεί στο 14% του συνόλου των σταθμεύσεων της ζώνης ενώ αντίθετα στην περιοχή της ελεύθερης στάθμευσης στο 41%.

Παρατηρήθηκε περίσσειμα νόμιμων θέσεων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας στη ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης, όπου ακόμη και στην περίοδο αιχμής είναι εύκολη η ανεύρεση θέσεων στάθμευσης.

Κατά την περίοδο του Οκτωβρίου 1992 έγιναν δύο έρευνες χρήσης και συμμόρφωσης και από την επεξεργασία των στοιχείων προκύπτει ότι το ποσοστό συμμόρφωσης δηλαδή ο λόγος Νόμιμα οχήματα ως προς το σύνολο των οχημάτων είναι 75% κατά μέσον όρο.

Το ποσοστό αυτό μειώνεται στο τέλος της επί πληρωμή περιόδου (65% από 6 μ.μ. έως 8:30 μ.μ., 35% από 8:30 έως 9 μ.μ.).

3.4 Συμπεράσματα

Τα θετικά αποτελέσματα από την εφαρμογή της Α' φάσης του σχεδίου στάθμευσης κατά γενική ομολογία είναι τα ακόλουθα:

1. Η επί πληρωμή στάθμευση βελτίωσε την κατάσταση στο κέντρο της πόλης
2. Η ανεύρεση θέσης στάθμευσης για αγορές, γίνεται με μεγαλύτερη ευκολία σε όλες τις ζώνες, ουσιαστικά μπροστά από το κατάστημα
3. Η κυκλοφορία των οχημάτων γίνεται με μεγαλύτερη άνεση, έχει εξαλειφθεί η οχλούσα παράνομη στάθμευση, ενώ υπάρχει ελαστικότητα ως προς τις ολιγόλεπτες στάσεις που δεν παρεμποδίζουν την ομαλή ροή των οχημάτων.

Στα αρνητικά αποτελέσματα παρατηρείται το πρόβλημα που δημιουργήθηκε για τους μόνιμους κατοίκους, το οποίο πρόβλημα θα γίνει προσπάθεια με το οριστικό σχέδιο στάθμευσης να αντιμετωπισθεί. Ο αριθμός των οχημάτων των μόνιμων κατοίκων υπολογίζεται μεταξύ 200 και 250.

Μόνο τα μισά από αυτά εκτελούν το πρωί το δρομολόγιο "κατοικία - εργασία".

3.5 Πρατάσεις:

Ύστερα από τα παραπάνω, προτάθηκε το οριστικό Σχέδιο Στάθμευσης το οποίο προσπαθεί να ανταποκριθεί στους ακόλουθους στόχους:

1. Προσαρμογή της προσφοράς της επί πληρωμή στάθμευσης στη μεταβαλλόμενη ζήτηση, όπως διαμορφώθηκε κατά τη διάρκεια της λειτουργίας.
2. Προσφορά μεγαλύτερης άνεσης στους μόνιμους κατοίκους των οικοδομικών τετραγώνων που συνορεύουν με το κέντρο.

3. Υλοποίηση των απαραίτητων τοπικών βελτιώσεων ώστε να διευκολυνθεί η εκμετάλλευση της επί πληρωμή στάθμευσης και να αυξηθεί η δυνατότητα πρόσβασης
4. Κατασκευή των απαραίτητων χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Για να υλοποιηθούν οι παραπάνω στόχοι προτάθηκαν από την SETEX εκτός του οριστικού σχεδίου στάθμευσης, σχέδια οργάνωσης στάθμευσης μόνιμων κατοίκων και σχέδια εκτέλεσης έργων.

Πράγματι από τις έρευνες που έγιναν διαπιστώθηκαν οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής του κέντρου, όπου εφαρμόζουν η επί πληρωμή στάθμευση.

Οι μόνιμοι κάτοικοι που δεν χρησιμοποιούσαν το όχημά τους κατά τη διάρκεια της ημέρας δεν ήταν δυνατόν να σταθμεύσουν κοντά στο σπίτι τους επειδή δεν επιτρέπονται να ξεπεράσουν 2 ώρες στάθμευσης σε επί πληρωμή ζώνη, και το κόστος στάθμευσης ήταν υψηλό για αυτήν την κατηγορία χρηστών.

Επίσης οι μόνιμοι κάτοικοι που χρησιμοποιούσαν το όχημά τους κατά τη διάρκεια της ημέρας για τα ψώνια τους και επέστρεφαν αργά το απόγευμα, αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες να βρουν θέση για το βράδυ σε αραιμένες ζώνες, όπου το ποσοστό κορεσμού γύρω στις 8 μ.μ. ήταν πολύ υψηλό (μέχρι και 100%).

Οι θέσεις δωρεάν στάθμευσης στην περιφέρεια της επί πληρωμή ζώνης ήταν συνεχώς καταλλημένες.

Έτσι ήταν απαραίτητη να δημιουργηθεί μια ζώνη μακροχρόνιας στάθμευσης η λεγόμενη "πράσινη ζώνη" για την κατηγορία αυτή των χρηστών, με ανώτατη διάρκεια στάθμευσης 24 ώρες και λήξη στάθμευσης ως εξής:

Τις 2 πρώτες ώρες η ζώνη θα λειτουργεί όπως η πορτακαλί ζώνη, δηλαδή με το ίδιο τιμολόγιο.

12 λεπτά της ώρας = 20 δραχμές

1 ώρα = 100 δρχ.

και 2 ώρες = 200 δρχ.

Μετά τις 2 πρώτες ώρες το τέλος στάθμευσης μειώνεται σε 50 δρχ. ανά ώρα κι έτσι με δεδομένο ότι το σύστημα λειτουργεί 10 ώρες (8-2 και 5-9) η στάθμευση για ολόκληρο το 24 ωρο στην πράσινη ζώνη θα στοιχίζει 600 δραχμές.

Επί πλέον οι μόνιμοι κάτοικοι θα μπορούν να σταθμεύουν στην πράσινη ή την πορτοκαλί ζώνη με ειδικό χαμηλό τιμολόγιο και συγκεκριμένα:

8:00 έως 17:00 με 50 δρχ.

και 17:00 έως 8:00 με 50 δρχ.

Αυτό θα επιτυγχάνεται εάν οι μόνιμοι κάτοικοι πιέζουν ένα ειδικό κουμπί που θα υπάρχει μόνο στα μηχανήματα της πράσινης ζώνης και που θα αναγνωρίζεται από το διαφορετικό χρώμα του (κίτρινο) και στη συνέχεια θα ακολουθούν την διαδικασία έκδοσης εισιτηρίου.

Για τον έλεγχο, όσα οχήματα δικαιούνται αυτής της τιμολόγησης θα έχουν στο παρμπρίζ μια ειδική κάρτα που θα δηλώνει ότι ανήκουν σε μόνιμο κάτοικο της περιοχής, και η οποία κάρτα που χορηγείται από το Δήμο Λαμίας.

Από μια εκτίμηση της έρευνας που έγινε, βρέθηκε ότι υπάρχουν περίπου 300 οχήματα μόνιμων κατοίκων στην περιοχή της ελεγχόμενης στάθμευσης. Στη διευρυμένη ζώνη υπολογίζονται σε 400. Οι χρήστες που μετακινούνται μεταξύ κατοικίας - εργασίας υπολογίζονται περίπου σε 200. Οι χρήστες που δεν μετακινούνται και πληρώνουν σε 100 και οι χρήστες που δεν μετακινούνται και σταθμεύουν εκτός της επί πληρωμή ζώνης σε 100.

Επομένως οι θέσεις που θα καταλαμβάνονται από κάτοικους κατά τις ώρες λειτουργίας του συστήματος αναμένεται να είναι περίπου 100.

Απ' όλα τα παραπάνω και με δεδομένο ότι έπρεπε να εφαρμοστεί και η υπάρχουσα κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου Λαμίας και οι προβλεπόμενες απ' αυτή τη μελέτη μονοδρομήσεις, προτάθηκαν οι τροποποιήσεις στο ισχύον σχέδιο στάθμευσης και έτσι το οριστικό σχέδιο στάθμευσης διαμορφώθηκε ως εξής:

ΖΩΝΗ Α:

1. **Πορτοκαλί ζώνη στάθμευσης:** (διάρκεια στάθμευσης 2 ώρες)
Στην ζώνη αυτή εντάσσεται η πλατεία Λαού, το τμήμα της οδού Όθωνος από Καραϊσκάκη έως Αγίου Νικολάου όπου απαγορεύονταν η στάθμευση λόγω του ότι ήταν οδός διπλής κυκλοφορίας.
Η οδός Αιωνίωνων μεταξύ Διάκου και Μακροπούλου.
Η οδός Κρίτσα στην 1 πλευρά της προς την Διάκου.
2. **Πράσινη ζώνη:** (διάρκεια στάθμευσης 24 ώρες)
Στην ζώνη αυτή εντάσσεται η οδός Όθωνος μεταξύ Αγ. Νικολάου και Αιωνίωνων όπου σήμερα απαγορεύεται η στάθμευση.
Η οδός Αμαλίας μεταξύ Όθωνος & Καποδιστρίου.

ΖΩΝΗ Β:

1. **Πορτοκαλί ζώνη:** (διάρκεια στάθμευσης 2 ώρες)
Εντάσσεται η οδός Αβέρωφ από Σατωβριάνδου έως Δροσοπούλου
Η οδός Παλαιολόγου μεταξύ Σατωβριάνδου και Λεωσθένους
2. **Πράσινη ζώνη:** (διάρκεια στάθμευσης 24 ώρες)
Εντάσσεται η οδός Παλαιολόγου και η οδός Αβέρωφ.
Επίσης μετατρέπεται η πορτοκαλί ζώνη στάθμευσης σε πράσινη ζώνη στα ακόλουθα τμήματα:
Στην οδό Λεωνίδα μεταξύ Χατζοπούλου και Πατρόκλου.
Στην οδό Λεωσθένους μεταξύ Πατρόκλου και Παλαιολόγου.
Στην οδό Φειδίου.
Στην οδό Πατρόκλου μεταξύ Λεωνίδα και Λεωσθένους.
Στην οδό Εύρωνος, Πατρόκλου, Χατζοπούλου.

Στην οδό Έσλιν (μεταξύ Βαρώνος και Σατωβριάνδου).

Έτσι διαμορφώθηκε το οριστικό σχέδιο στάθμευσης που απεικονίζεται στο συνημμένο σχέδιο.

Οι τροποποιήσεις και επεκτάσεις που επιφέρει το οριστικό σχέδιο ανακεφαλαιώνεται όπως παρακάτω:

<u>Τελικό σύνολο θέσεων στάθμευσης:</u>		758
Στην πορτοκαλί ζώνη	θέσεις:	445
Στην πράσινη ζώνη	θέσεις:	313

Συμπληρωματικά όταν προτάθηκε το παραπάνω οριστικό σχέδιο στάθμευσης έγινε και μία κατ'αρχήν πρόταση από την εταιρεία για κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης και οργάνωσης υπαίθριων χώρων σε αδόμητα οικοπέδα, προκειμένου να ικανοποιηθεί η ζήτηση των μέσης και μακράς διάρκειας σταθμεύσεων δεδομένου ότι με βάση τις αναλύσεις που έγιναν φαίνεται ότι η περιοχή του κέντρου γύρω από τους πεζόδρομους κυρίως παρουσιάζει έλλειμμα σε θέσεις στάθμευσης.

Έτσι προτάθηκε εκτός του υπό αποπεράτωση Δημοτικού σταθμού αυτοκινήτων στην οδό Λεωνόδου χωρητικότητας 200 θέσεων, να χωροθετηθούν 3 θέσεις που είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν στο εγγύς μέλλον ήτοι:

1. Η πλατεία Πάρκου που βρίσκεται στην καρδιά του κέντρου της Λαμίας με πολύ καλή προσπέλαση από τα οδικά δίκτυα.

2. Η περιοχή της οδού Αινάνων και

3. Η περιοχή της κρεαταγοράς στην οδό Όθωνος.

Με πρώτη προτεραιότητα την περιοχή της πλατείας Πάρκου που έχει δυνατότητα για 165 περίπου θέσεις ανά επίπεδο όπως φαίνεται στα συνημμένα στο παράρτημα ενδεικτικά διαγράμματα κατόψεων.

Σύγκριση αριθμού βλαθμεύσεων πριν και μετά την εφαρμογή του Αρχικού Σχεδίου Σταθμεύσεως (Α' φάση)

(Έρευνα: 10-15 Σεπτεμβρίου 1992)

1. Αύξηση κατά 55% του αριθμού οχημάτων που εξυπηρετούνται στις νόμιμες θέσεις.
2. Μείωση στις παράνομες βλαθμεύσεις κατά 18%

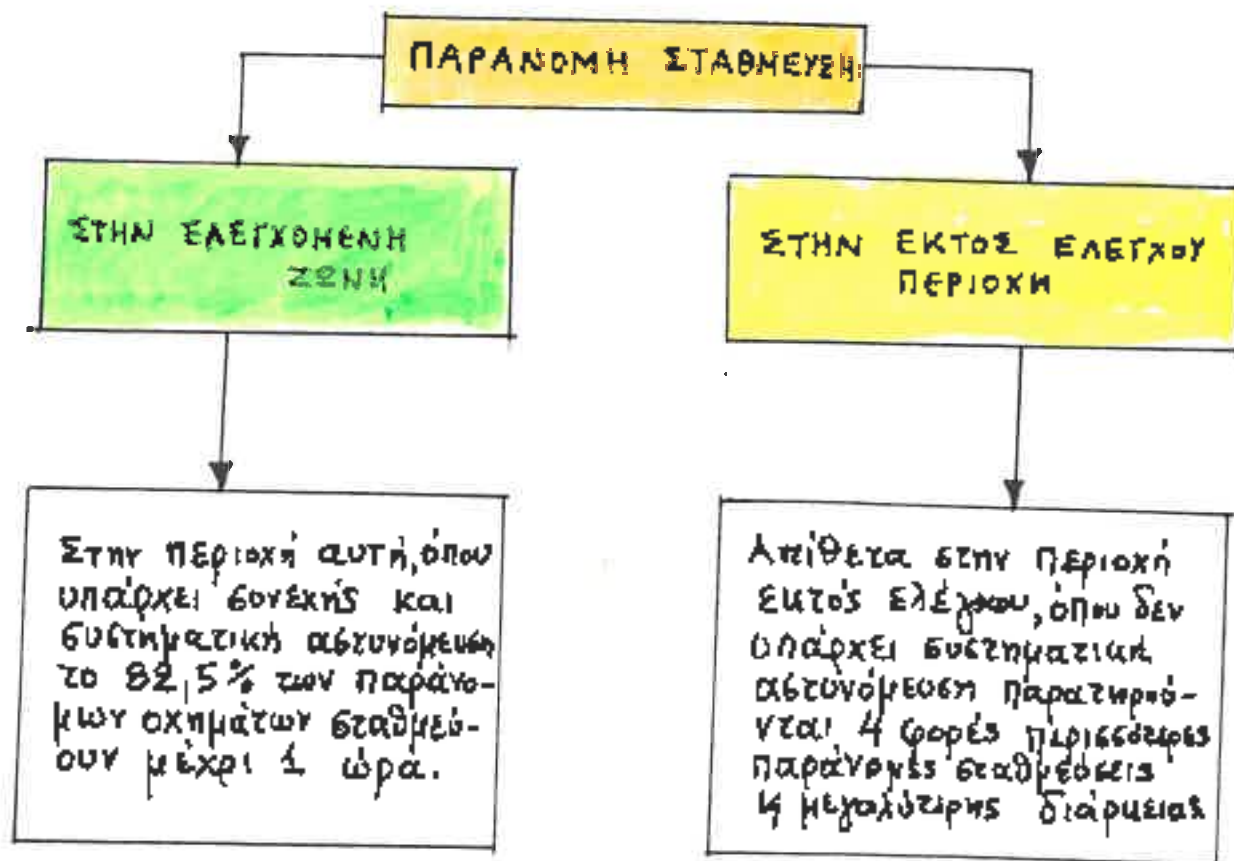
Συνολικό δείγμα θέσεων 500	Πριν την εφαρμογή της επι πληρωμή βλαθμεύσεως		Μετά την εφαρμογή της επι πληρωμή βλαθμεύσεως		Μεταβολή
	Προβόρα	Ζήτηση	Προβόρα	Ζήτηση	
Επιτρεπόμενη δωρεάν βλαθμεύση	473 θέσεις	1269	262 θέσεις	735	
Επι πληρωμή βλαθμεύση			248 θέσεις	1233	
ΣΥΝΟΛΟ		1269	510 θέσεις	1968	+ 55 %
Παράνομη βλαθμεύση		1406		1570	- 18 %
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		3175		3538	- 12 %

ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΗ.
(10-15 . ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1992) .

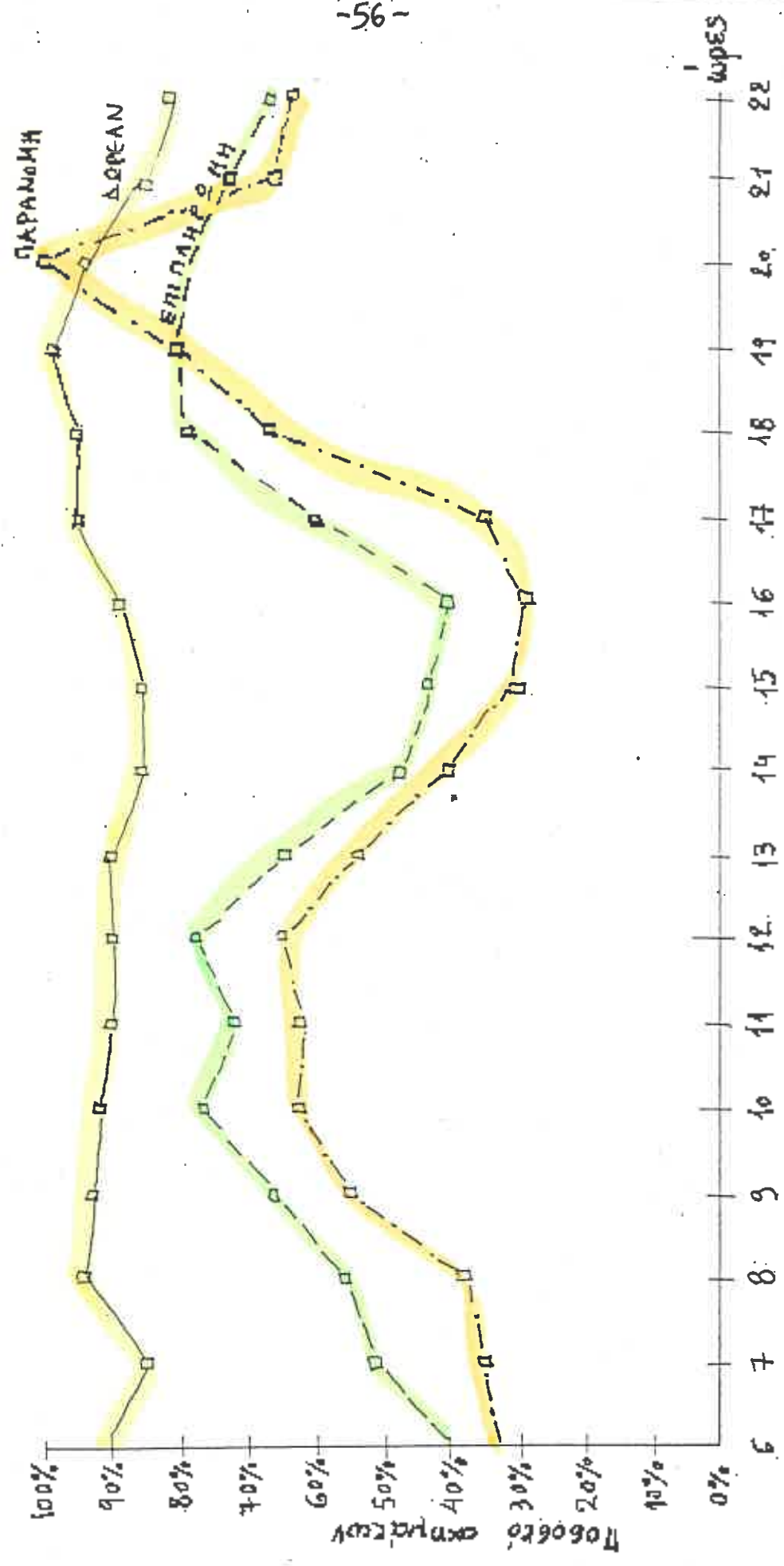
	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
Ωρα αιχμής	20,00		
Νομική ωροβόρα	248	248	40
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΤΗΝ ΗΜΕΡΑ			
Αριθμός σταθ. οχημάτων ..	1567	1355	212
Ποσοστιαία αναλογία	100%	86%	14%
Συντελεστής εναλλαγής	5,44	5,46	5,3
Συνολική γήτευη / προβόρα	0,6		
ΜΕΣΗ Κατάληψη		64%	
Κατανόση της γήτευης με βάση τη διάρκεια σταθμεύσεως	ΣΥΝΟΛΙΚΑ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ
- βραχεία (0-2 ώρες)	86%	85%	93%
- μέση (2-7 ώρες)	13%	14%	6%
- μεγάλη > 7 ώρες	1%	1%	1%
Ελλείμματα / περίσσεια	73	90	-17
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΩΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ			
Αριθμός σταθ. οχημάτων	236	196	40
Ποσοστιαία αναλογία	100%	83%	17%
Συνολική γήτευη / προβόρα	0,95		
Κατάληψη		79%	
Ελλείμματα / περίσσεια	12	52	-40

Ανάλυση παράνομης σταθμεύσης κατά ζώνες

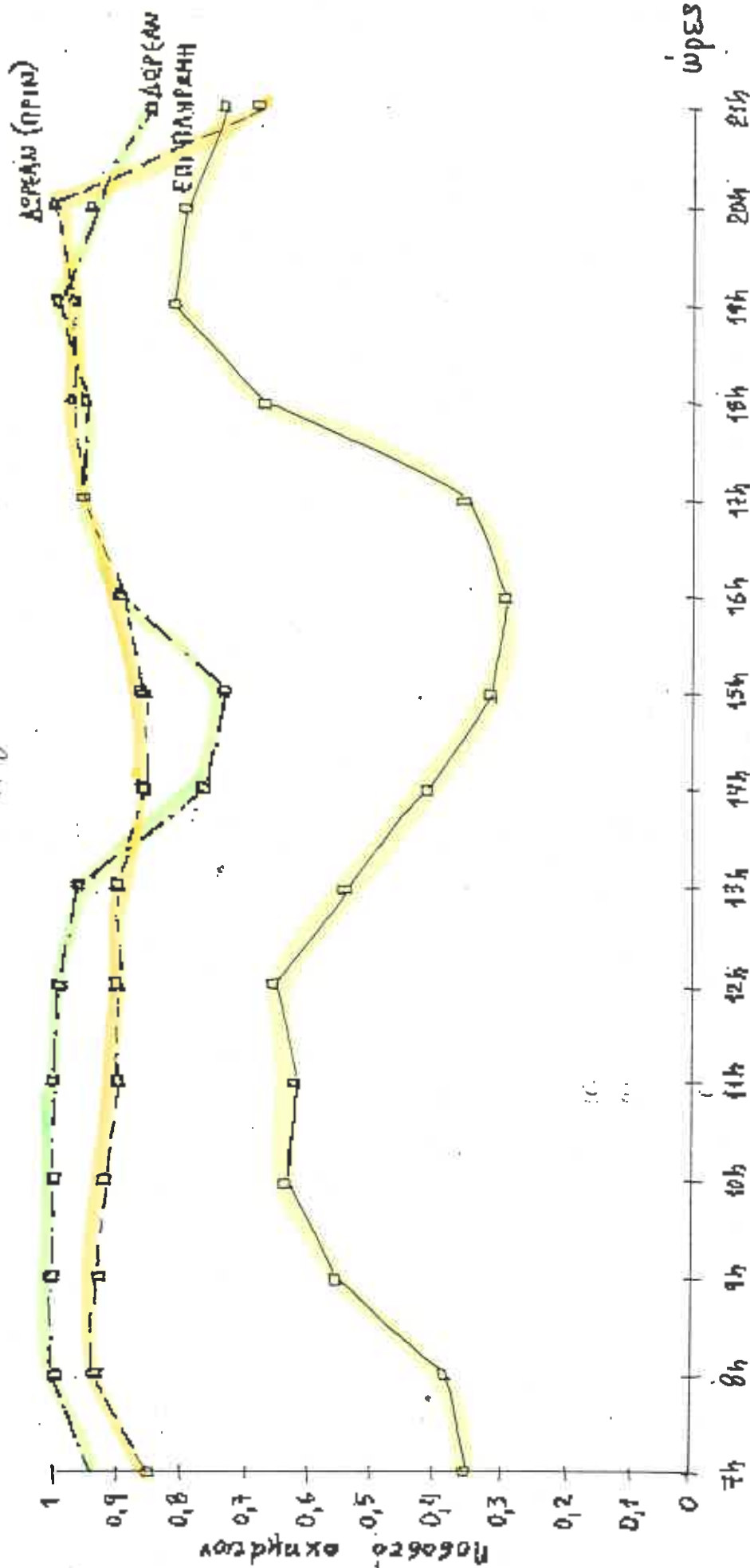
	Αριθμός οχημάτων	0-1 ώρα	1-2 ώρες	2-3 ώρες	> 3 ώρες
Παράνομη σταθμεύση στην Ελεγχόμενη ζώνη	212 (100%)	175 (82,5)	23 (10,8%)	8 (3,8%)	6 (2,9%)
Παράνομη στην υπόλοιπη περιοχή	896 (100%)	489 (54,6%)	110 (12,3%)	92 (10,3%)	205 (22,8%)
Σύνολο	1108 (100%)	664 (80%)	133 (12%)	100 (9%)	211 (19%)



Συββώρεση Οχημάτων ανά Κατηγορία Βαθμολογίας.



ΣΧΗΜΑ: Πριζία Διακυμάνει Συσσωρευμένης Οσμότητας ανά Κατηγορία Στάθμευσης
ΠΡΙΝ και ΜΕΤΑ Την Εφαρμογή Σχεδίου Ελάττωσης



ZINH A': 0E2E1E 78

ΣΥΝΔΑΘ: 21 197

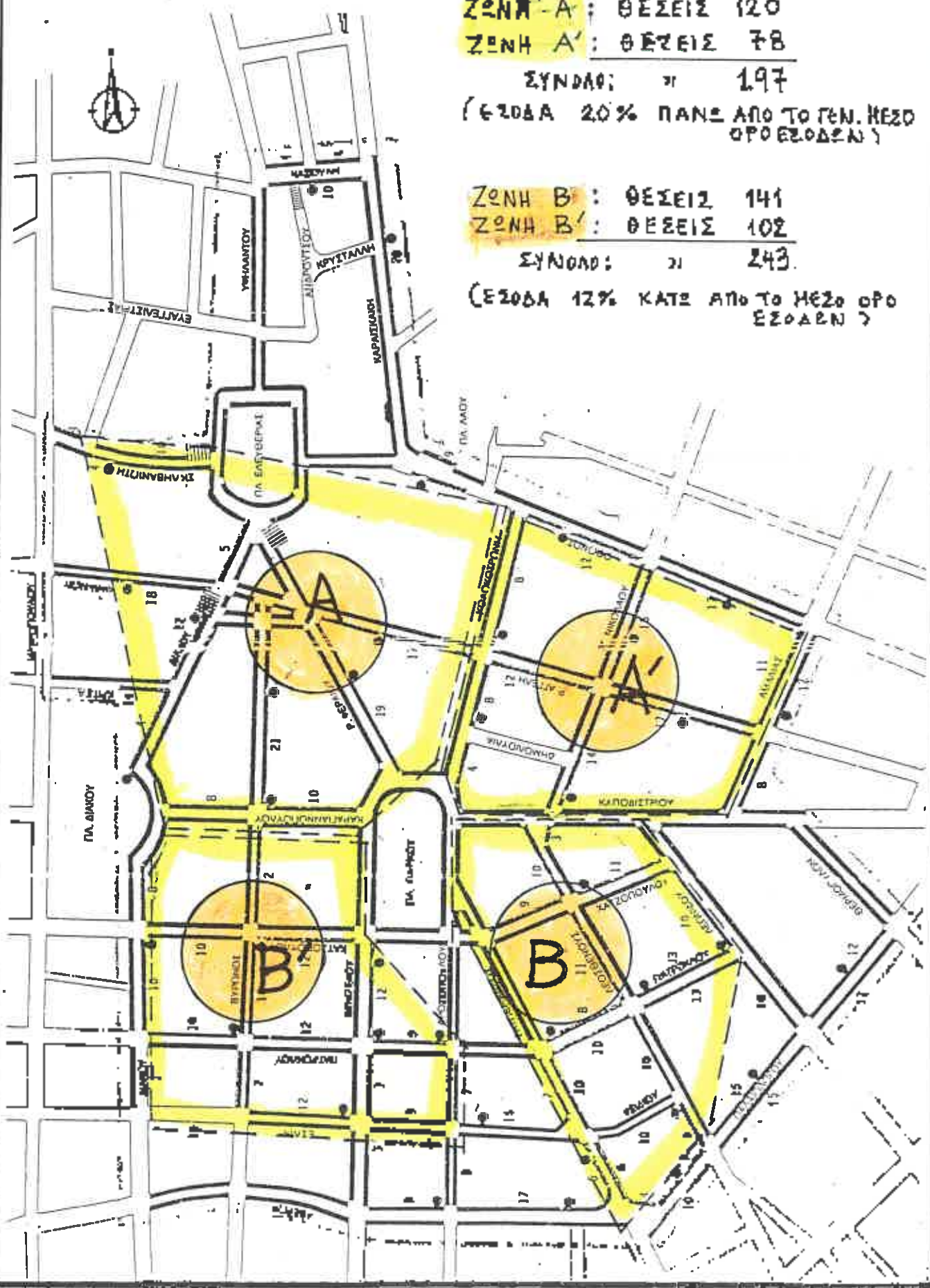
(6308A 20% PAN= APO TO GEN. REZO
OPOEZOEN)

ZONH B : ΘΕΣΕΙΣ 141

ZONA B': ΘΕΣΕΙΣ 102

SYNOPSIS: 21 243.

(EZ08A 12% KATE ANO TO HEZ0 OFO
EZ08BN ?

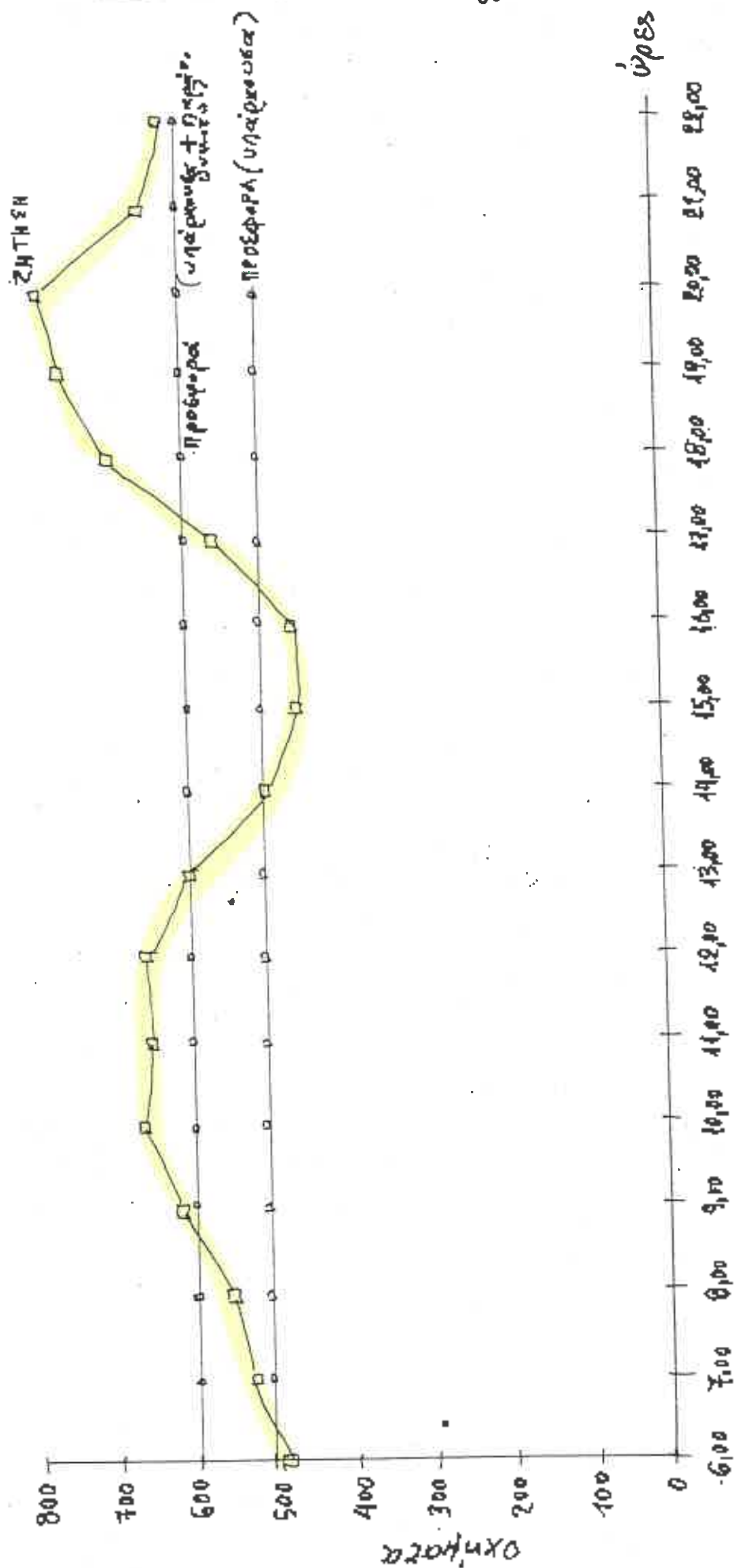


ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΤΑΛΗΨΗΣ

ΖΩΝΗ	Πρωί 08μ-2μ.μ.	Βράδυ 5μ.μ.-9μ.μ.	Σύνολο
A-A' 198 ΘΕΣΕΙΣ	62%	81%	70%
B-B' 243 ΘΕΣΕΙΣ	47%	64%	53%
Σταθμισμένος μέσος όρος	56%	74%	63%



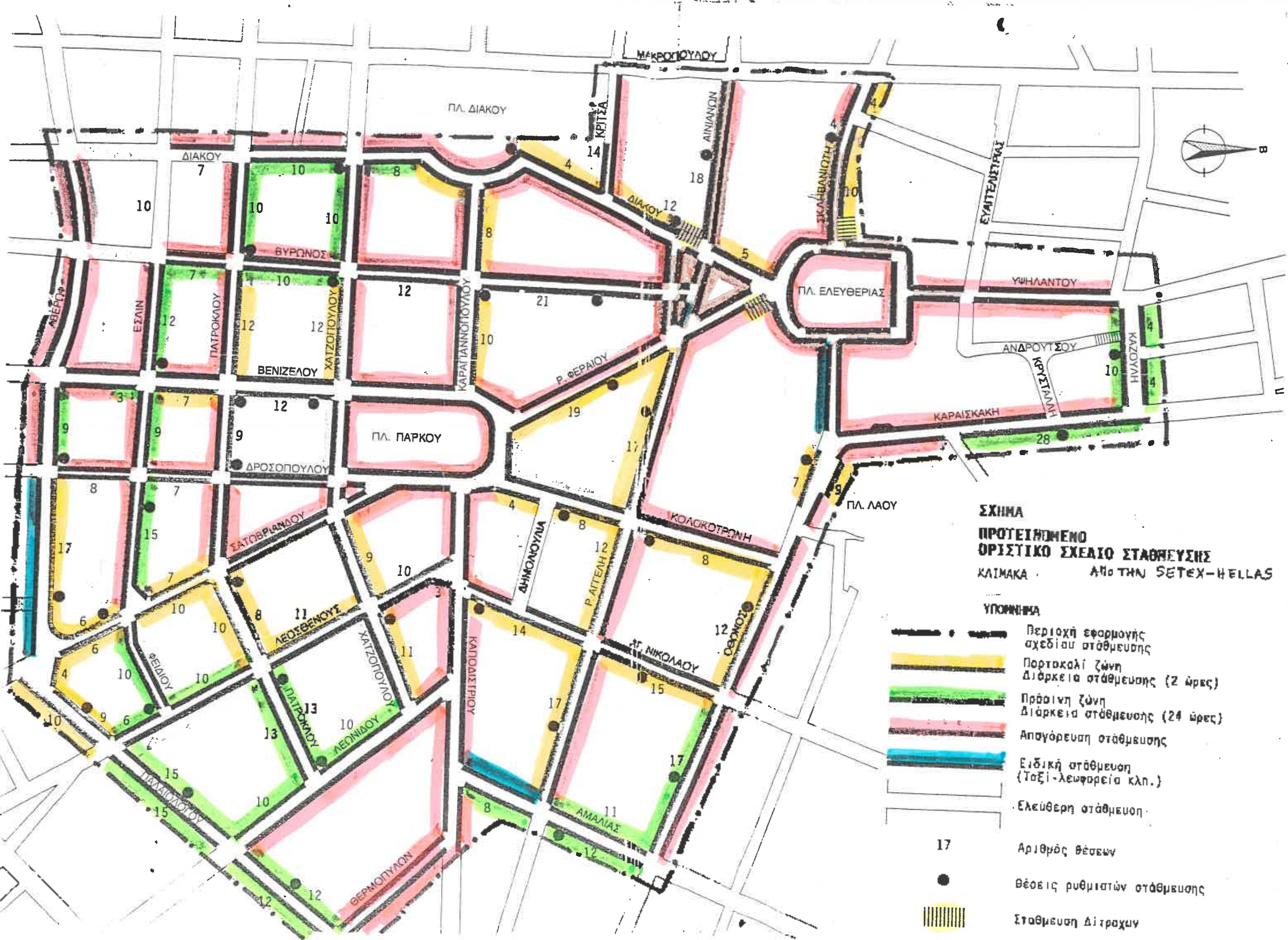
ΣΧΗΜΑ: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΔΙΑΚΟΜΗΣ ΣΥΝΑΓΩΓΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΕΤΕΡΩΝ ΕΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



Πίνακας τροποποιήσεων και επεμβάσεων του αρχικού σχεδίου ανά ζώνη και ανά οδό.

ΕΝΕΡΓΕΙΑ	ΟΔΟΣ	ΤΟΜΕΑΣ	ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ	ΠΡΑΞΗ	
ΚΑΚΗΙΑ	Σκληθανιώτη	Α	18		
	Διάκου	Α	21		
	Πλ. Διάκου	Α	5		
	Ρ. Φερραίου	Α	19		
	Καραγιαννοπούλου	Α	18		
	Βύρωνος 1	Α	21		
	Ρ. Αγγελή (Φερ. - Κορκ.)	Α	17		
	Κολομστρώνη	Α'	20		
	Αγίου Νικολάου	Α'	29		
	Ρ. Αγγελή (Κορκ. - Αμκ.)	Α'	29		
	ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ Α + Α'		197		197
ΚΑΚΗΙΑ	Βύρωνος 2	Β'	12	17	
	Χατζοπούλου (Διάκ. - Βαγ.)	Β'	12	10	
	Πατρόκλου (Διάκ. - Βενδ.)	Β'	12	10	
	Βενιζέλου	Β'	19	3	
	Πατρόκλου (Βαγ. - Σατωβριάντου)	Β'	9		
	Αρσενόπουλου	Β'	7	8	
	ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ Β'		71	48	119
ΚΑΚΗΙΑ	Χατζοπ. (Σατω. - Αμκ.)	Β	20		
	Πατρόκλου (Σατ. - Αμκ.)	Β	18	26	
	Φειδίου	Β		10	
	Σατωβριάντου	Β	29		
	Λεωθ. (Καποδ. - Πκτρ.)	Β	24		
	Λεωθ. (Πατρ. - Παχκ.)	Β		16	
	ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ Β		91	52	143
	ΣΥΝΟΛΟ Β - Β'		162	100	262
	ΣΥΝΟΛΟ		359	100	459

ΕΝΕΡΓΕΙΑ	ΟΔΟΣ	ΤΟΚΕΑΣ	ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ	ΠΡΑΣΙΝΗ	
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΖΩΝΗ Α	Αιγιάων	Α	18		
	Κρίται	Α	4		
	Πλατεία Λαού	Α	16		
	Καρφιδιάκη	Α		28	
	Κοιζούλη	Α		18	
	Ορώνος	Α,	12	17	
	Αμαλία	Α,		31	
	ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΚΤΑΣΗ Α ΖΩΝΗΣ		50	94	142
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΖΩΝΗ Β-Β'	Παλατολόγου	Β	19	54	
	Ελλάς	ΒΒ'		36	
	Λεωνίδου	Β		20	
	Αθέρων	Β	17	9	
	Λεωθ. (Παλ. - Μαβίλη)	Β			
	ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΚΤΑΣΗ Β		36	119	155
ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΣΕ ΠΡΑΣΙΝΗ	Βύρωνος	Β'	-17	17	
	Χατζοπούλου	Β'	-10	10	
	Πατρόκλου (Διακ. - Θένης)	Β'	-10	10	
	Πατρόκλου (Λεωθ. - Λεων.)	Β	-26	26	
	Λεωνίδου	Β	-20	20	
	ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΤΡΟΠΩΝ		-83	83	
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ-ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ			445	313	758



ΣΧΗΜΑ
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΕΥΣΗΣ
 ΚΑΙΜΑΚΑ ΑΠΟ ΤΗΝ SETEX-HELLAS

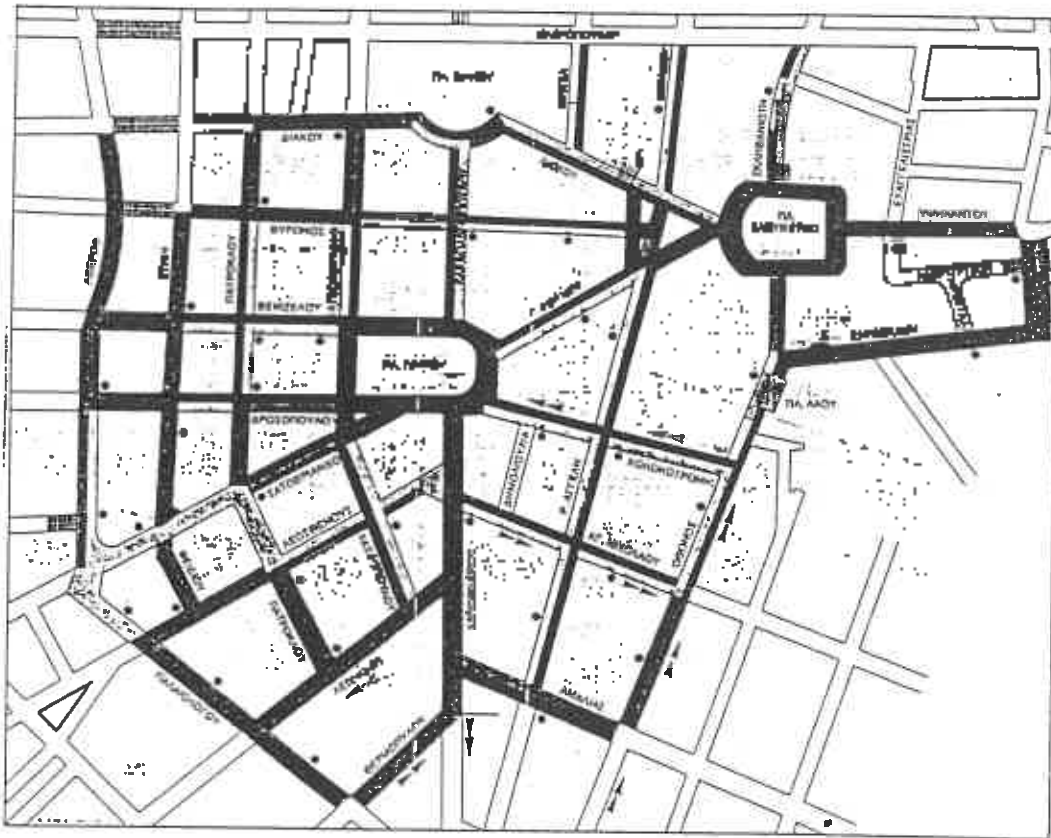
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Περιοχή εφαρμογής σχεδίου στάθμευσης
-  Πορτοκαλί ζώνη Διάρκεια στάθμευσης (2 ώρες)
-  Πράσινη ζώνη Διάρκεια στάθμευσης (24 ώρες)
-  Απαγόρευση στάθμευσης
-  Ειδική στάθμευση (Ταξί-Λεωφορεία κλπ.)
-  Ελεύθερη στάθμευση
-  Αριθμός θέσεων
-  Θέσεις ρυθμιστών στάθμευσης
-  Στάθμευση Διτροχών

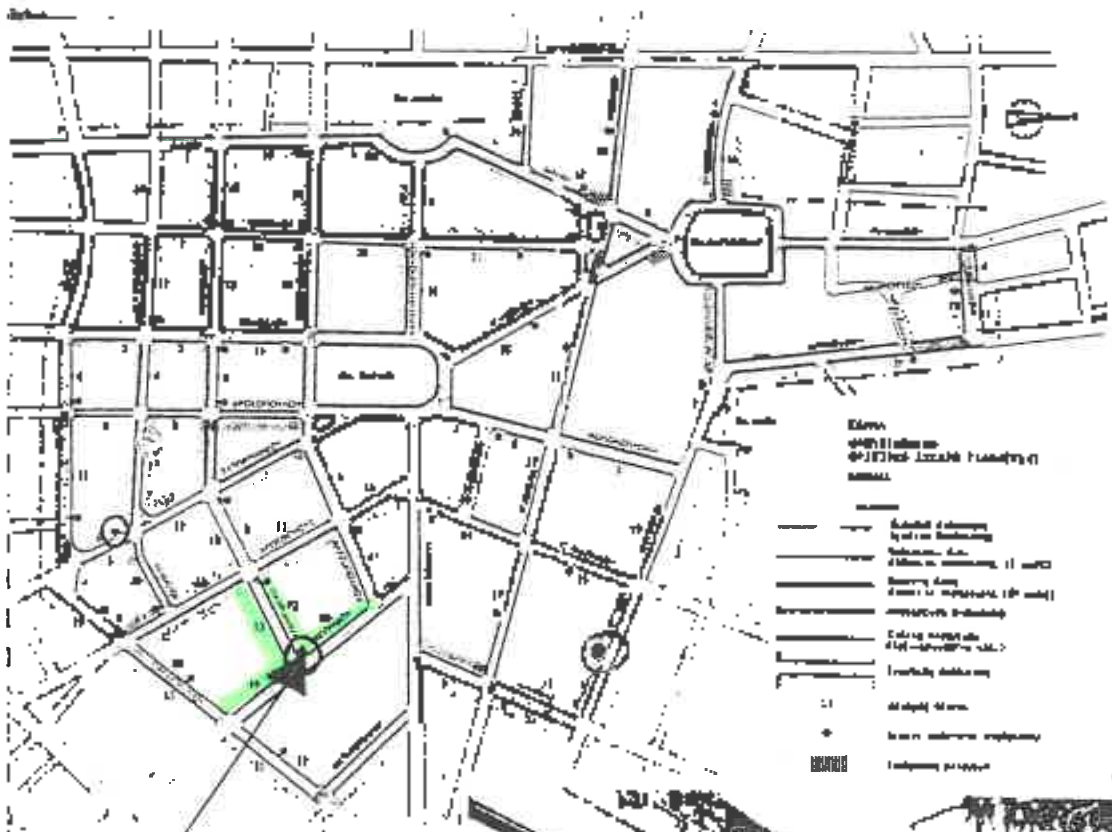
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ : ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ : ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ



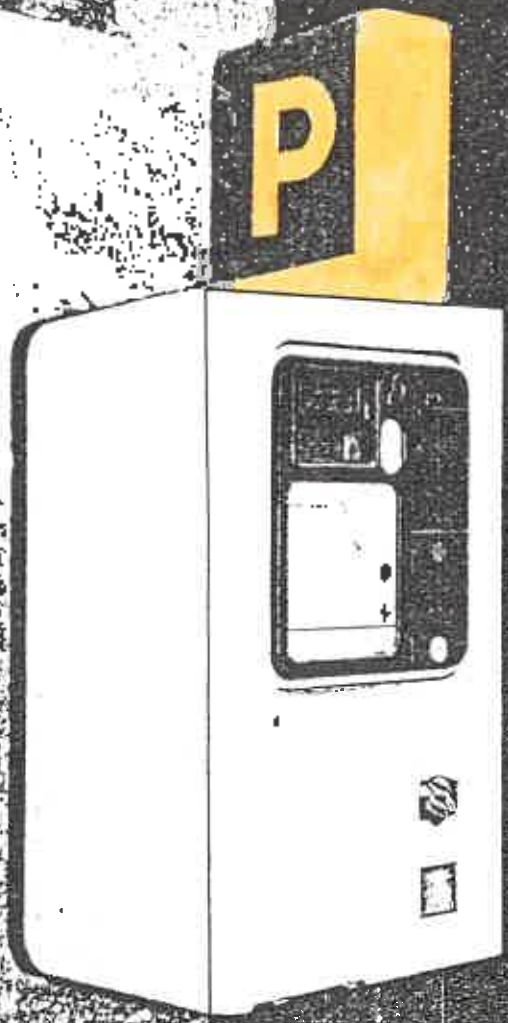
ΜΕΡΟΣ Δ΄



ΠΑΡΚΟΜΕΤΡΟ ΣΕ ΠΡΑΣΙΝΗ
ΖΩΝΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΛΕΩΝΙΔΑ
(Σταθμεύση με πληρωμή
μέχρι 24 ώρες)



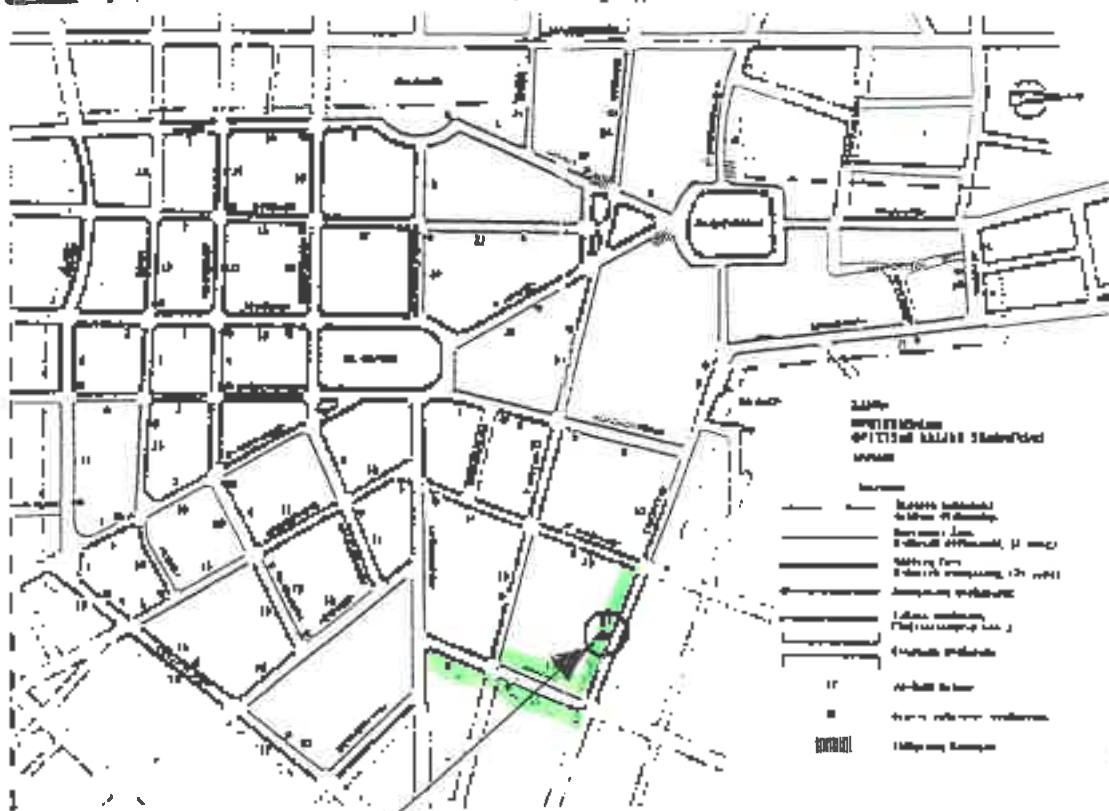
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ



ΠΑΡΚΟΜΕΤΡΟ ΣΕ ΠΟΡΤΟΚΑΛΗ ΖΩΝΗ
ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΑΤΟΥΡΙΑΝΟΥ

(ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΕΧΡΙ
2 ΏΡΕΣ)





ΠΑΡΚΟΚΕΤΡΟ ΣΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΖΩΝΗ
 ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΟΘΕΝΟΣ

(Σταθμεύση με πληρωμή μέχρι 24 ώρες)



ΜΕΡΟΣ Δ'

4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 ΕΡΕΥΝΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Κατά την περίοδο της 17 και 18 Νοεμβρίου 1994 έγινε έρευνα της λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης εντός των ορίων της ελεγχόμενης περιοχής στο Δήμο Λαμίας.

Η περιοχή ελέγχου συγκαταλέγεται στις περιοχές με κύρια χρήση το εμπόριο, τη διοίκηση και την κατοικία.

Η συλλογή των στοιχείων έγινε κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων, των δημοσίων Υπηρεσιών και των Τραπεζών και εξετάσθηκαν 393 θέσεις στάθμευσης στην πορτοκαλί ζώνη (92% ποσοστό) και 175 θέσεις στην πράσινη ζώνη (58% ποσοστό).

Εάν υπολογίσουμε τον λόγο των οχημάτων με εισιτήριο ως προς το σύνολο των οχημάτων στην ελεγχόμενη ζώνη κατά μέσο όρο βρέθηκε ότι ο λόγος αυτός ήτοι το ποσοστό Συμμόρφωσης είναι:

1) 90% στην πορτοκαλί ζώνη

2) 95% στην πράσινη ζώνη

Επομένως η συμπεριφορά των οδηγών ως προς το σύστημα είναι άριστη.

Αναλυτικά βρέθηκε ότι το ποσοστό συμμόρφωσης στην πορτοκαλί ζώνη είναι κατά μέσο όρο 87% την πρωινή περίοδο και 94% την βραδυνη περίοδο.

Στην πράσινη ζώνη το ποσοστό συμμόρφωσης είναι κατά μέσο όρο 94% το πρωί και 96% το βράδυ.

Η μέγιστη τιμή συμμόρφωσης βρέθηκε και στις 2 ζώνες το χρονικό διάστημα 18:00 - 19:00 είναι δε 95% στην πορτοκαλί ζώνη και 33% στην πράσινη ζώνη.

Η χαμηλότερη τιμή του ποσοστού συμμόρφωσης βρέθηκε και για τις 2 ζώνες το χρονικό διάστημα 9:00 - 10:00 είναι δε 66% στην πορτοκαλί

ζώνη και 91% στην πράσινη, ερευνήθηκε στη συνέχεια το ποσοστό γενικής συμμόρφωσης δηλαδή ο λόγος των νόμιμων οχημάτων ως προς το σύνολο των οχημάτων στο σύνολο της περιοχής και είναι κατά μέσο όρο 86% στην πορτοκαλί ζώνη και 84% στην πράσινη ζώνη. .

Τα ποσοστά είναι πολύ υψηλά και για τις 2 ζώνες γεγονός που οφείλεται στην σωστή αστυνόμευση των απαγορευμένων θέσεων στάθμευσης.

Η μέση κατάληψη στις προσφερόμενες νόμιμες θέσεις του σχεδίου στάθμευσης είναι 83% στην πορτοκαλί ζώνη και 85% στην πράσινη ζώνη, γεγονός που καθιστά δύσκολη την ανεύρεση θέσης καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του συστήματος εκτός από τα χρονικά διαστήματα 9:00 - 10:00 και 13:00 - 14:00.

Έτσι παρατηρήσαμε ότι:

1. Στην πορτοκαλί ζώνη σ' ένα σύνολο σταθμεύσεων 2.738 γίνονται σταθμεύσεις σε νόμιμες θέσεις 2.599 (ποσοστό 95%) και σταθμεύσεις σε απαγορευμένες θέσεις 139 (ποσοστό 5%).

2. Στην πράσινη ζώνη σ' ένα σύνολο σταθμεύσεων 1349 γίνονται 1195 σταθμεύσεις σε νόμιμες θέσεις (ποσοστό 89%) και 154 σταθμεύσεις σε απαγορευμένες θέσεις (ποσοστό 11%) επομένως στο σύνολο της ελεγχόμενης ζώνης σε 4.087 σταθμεύσεις γίνονται 3.794 σταθμεύσεις σε νόμιμες θέσεις (ποσοστό 93%) και 293 σταθμεύσεις σε απαγορευμένες θέσεις (ποσοστό 7%).

Παρατηρούμε λοιπόν ότι τα ποσοστά των παράνομων σταθμεύσεων στην ελεγχόμενη ζώνη είναι πολύ χαμηλό (7%) και οφείλεται στην σωστή αστυνόμευση.

Από τα οχήματα που σταθμεύουν παράνομα, το ποσοστό αυτών με εισιτήριο είναι 50% στην πορτοκαλί ζώνη και 23% στην πράσινη ζώνη. Οι οδηγοί στην προσπάθειά τους να εξυπηρετηθούν κατά τις ώρες αιχμής και επειδή δεν βρίσκουν νόμιμη θέση στάθμευσης, σταθμεύουν παράνομα,

βγάζοντας το αντίστοιχο εισιτήριο ώστε να αποφύγουν τη βεβαίωση παράβασης.

Ως προς τα ποσοστά προστίμων από τους επιόπτες στο σύνολο των παραβάσεων παρατηρήθηκε ότι:

1. Στην πορτοκαλί ζώνη: επί συνόλου παραβάσεων 247 καταγράφηκαν συνολικά 15 πρόστιμα και δόθηκαν 30 πρόστιμα ήτοι ποσοστό προστίμων ως προς τις παραβάσεις 6,00 % (φαινομενικό ποσοστό καταστολής).
2. Στην πράσινη ζώνη: επί συνόλου παραβάσεων 60 καταγράφηκαν 12 πρόστιμα και δόθηκαν 5 πρόστιμα ήτοι ποσοστό προστίμων ως προς τις παραβάσεις 20,0 % (φαινομενικό ποσοστό καταστολής).
3. Στην απαγορευμένη στάθμευση: επί συνόλου παραβάσεων 283, καταγράφηκαν 9 πρόστιμα και δόθηκαν 11 ήτοι ποσοστό προστίμων που καταγράφηκαν ως προς τις παραβάσεις 3%.

Άρα τα ποσοστά καταστολής είναι ικανοποιητικά και κυμαίνονται στα συνηθισμένα όρια (0-20% σε όλες τις ζώνες στάθμευσης).

Στην πορτοκαλί ζώνη λόγω της μεγάλης εναλλαγής, καταγράφηκαν τα μισά πρόστιμα απ'αυτά που πραγματικά δόθηκαν. Αντίθετα, στην πράσινη ζώνη καταγράφηκαν περισσότερες κλίσεις (12) απ'αυτές που δόθηκαν (5), άρα κάποιες κλίσεις σημειώθηκαν περισσότερες από μία φορές, κατά τη διάρκεια της έρευνας, λόγω της μικρής εναλλαγής που παρατηρείται στην ζώνη αυτή.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα που προέκυψαν από την έρευνα συμμόρφωσης περιέχονται στον πίνακα και στα διαγράμματα της ωριαίας διακύμανσης της ζήτησης θέσεων στάθμευσης και του αριθμού προστίμων στην πορτοκαλί και πράσινη ζώνη.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

(17-18 Οκτωβρίου 1994)

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΓΙΑ 393 ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ
ΚΑΙ ΓΙΑ 175 ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΖΩΝΗ

$$\Sigma. \Sigma. \tau = \text{ΜΕ} + \text{ΜΚ} + \text{ΑΠ}$$

$$\Sigma \Gamma = (\text{ΜΕ} + \text{ΜΚ}) \times 100 / \Sigma \Sigma \tau$$

$$\Sigma \Sigma \tau \epsilon = \text{ΜΕ} + \text{ΜΚ} + \text{ΑΠ} - \text{ΑΣ}$$

Εάν $\Sigma \Sigma \tau > 0,7$ Αρίστη κατάσταση

$\Sigma \Sigma \tau (0,6 - 0,7)$ Καλό ιακάνει.

$\Sigma \Sigma \tau (0,45 - 0,6)$ Μέτρια >
(ανάλογη εθ-ηθελία)

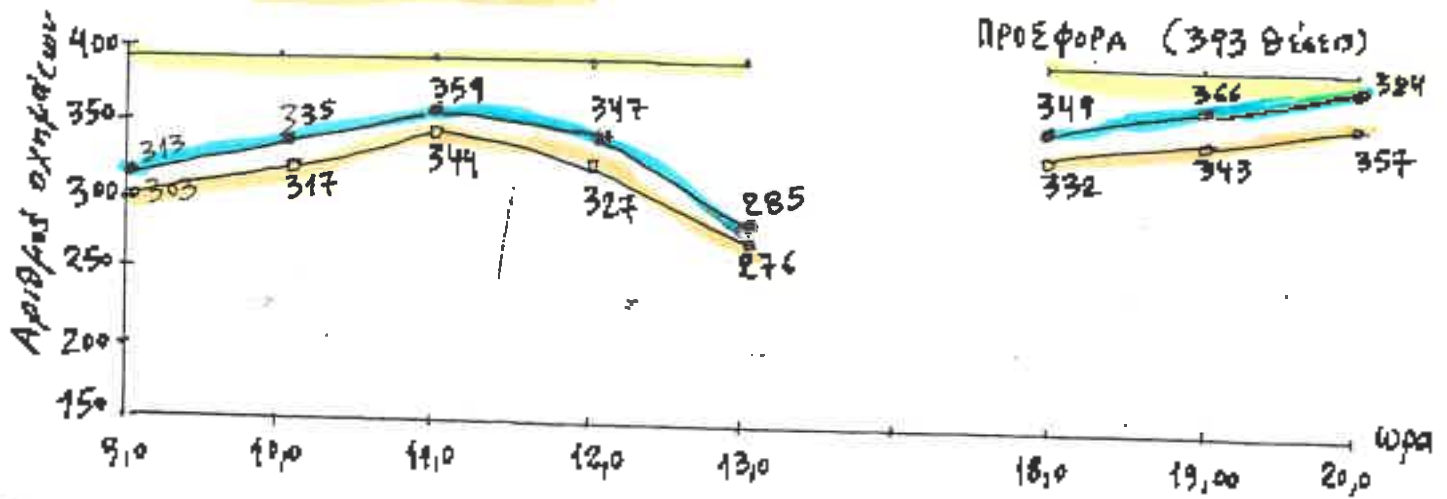
$$\text{ΑΠ} = \text{ΧΕ} + \gamma > 10 + \text{ΚΧΕ} + \text{ΚΛΖ} + \text{ΑΣ}$$

$$\text{ΑΠ} = \Sigma \Sigma \tau - \text{ΜΕ} - \text{ΜΚ}$$

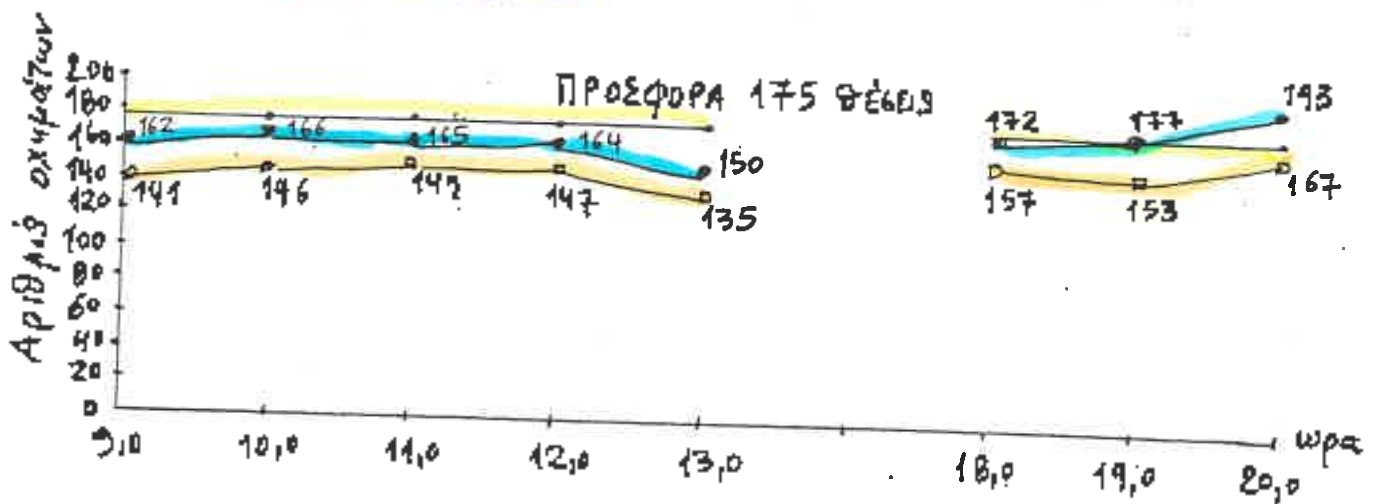
$$\Sigma \Sigma \tau = (\text{ΜΕ} + \text{ΜΚ}) \times 100 / \Sigma \Sigma \tau \epsilon$$

	ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ (393 ΘΕΣ)		ΠΡΑΣΙΝΗ ΖΩΝΗ (175 ΘΕΣΕΙΣ)	
Αθροίσμα οχημάτων ανεξαρτήτου Είδους βελτιστοποίησης (Σ.Σ.Τ.)	342	87%	169	96%
Αθροίσμα οχημάτων στην Πορτοκαλί ζώνη (Σ.Σ.Τ.Ε)	325	83%	149	85%
ΜΕ Εισιτήριο ΜΕ	294	86%	61	36%
ΜΕ κάρτα ΜΚ	0	0%	81,13	48%
Αριθμός παραβατών ΑΠ	48,3	14%	27	16%
Χωρίς εισιτήριο Χ.Ε	17	5%	5	3%
Υπέρβαση $\gamma > 10$ λεπτών $\gamma > 10$	13	4%	2	1%
Κάτοικοι Χωρίς εισιτήριο Κ.Χ.Ε	0		0,25	
Κάτοικοι σε λάθος ζώνη Κ.Λ.Ζ	1	0%	0	0%
Απαγόρευση βελτιστοποίησης ΑΣ	17	5%	19	11%
Πρόβλημα ΡΥ	2	1%	2,25	1%
Συμμόρφωση στο σύστημα $\Sigma \Sigma \tau$		90%		95%
Γενική συμμόρφωση $\Sigma. \tau$		86%		84%

Ωριαία Διακύμανση Ζήτησης Θέσεων Σταθμεύσης στην ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ



Ωριαία Διακύμανση της Ζήτησης Θέσεων - Σταθμεύσης στην ΠΡΑΣΙΝΑ ΖΩΝΗ

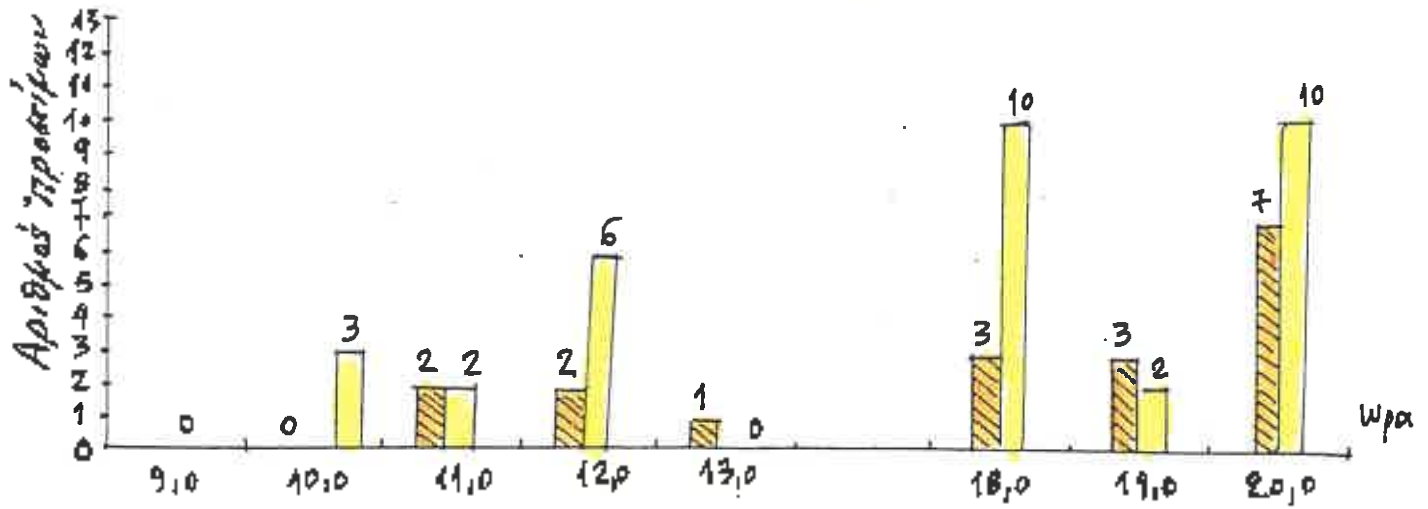


ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

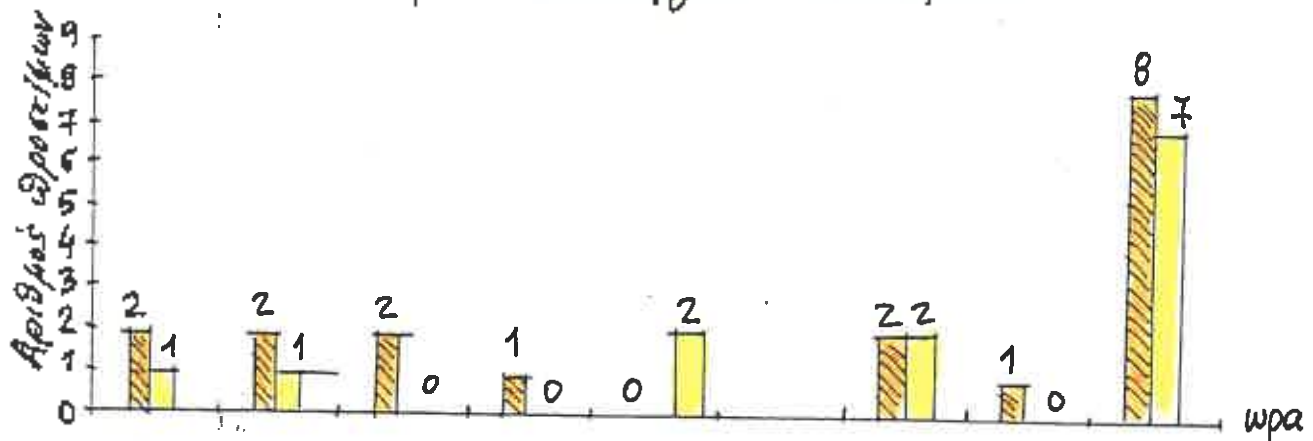
ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ
ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ

ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Αριθμός προτίμων στην **ΠΟΡΤΟΚΑΛΗ ΖΩΝΗ** κατά τη διάρκεια λειτουργίας του δότηματος



Αριθμός προτίμων στην **ΠΡΑΣΙΝΗ ΖΩΝΗ** κατά τη διάρκεια λειτουργίας του δότηματος



Πρότιμα που καταχράφηκαν

Πρότιμα που δόθηκαν

4.2 ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Αργότερα στις 18 και 19 Μαΐου το 1995 από τις 6:00 μέχρι τις 23:00 έγινε έρευνα των χαρακτηριστικών της στάθμευσης στις δύο διαδρομές που φαίνονται στο συνημμένο διάγραμμα και καλύπτουν το μεγαλύτερο τμήμα της δωρεάν στάθμευσης στην περίμετρο του σχεδίου στάθμευσης.

Έτσι μελετήθηκε η συμπεριφορά των οδηγών 1.424 οχημάτων που σταθμεύουν στην περιοχή μελέτης όπου η προσφορά είναι 202 θέσεις νόμιμης στάθμευσης, σε μια τυπική μέρα στη Λαμία από τις 6:00 το πρωί έως τις 11:00 το βράδυ.

Από αυτά, 712 οχήματα σταθμεύουν στις 202 προσφερόμενες θέσεις νόμιμης στάθμευσης και πιο συγκεκριμένα 426 οχήματα στις 141 θέσεις δωρεάν στάθμευσης και 256 στις 61 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, ενώ 712 (δηλ. το 50% των καταμετρηθέντων οχημάτων) σταθμεύουν παράνομα, εκ των οποίων 212 οχήματα (το 15% των καταμετρημένων οχημάτων) σταθμεύουν σε θέσεις όπου απαγορεύεται η στάθμευση αλλά δεν δημιουργείται πρόβλημα στην ομαλή ροή των οχημάτων (παράνομη - δυνατή).

Η τελευταία αυτή κατηγορία αφορά τμήματα των οδών Αβέρωφ, Παπακυριαζή, Λεωνίδου και στην πλατεία Πάρκου όπου η παράνομη στάθμευση έχει παγιωθεί. Είναι η περιοχή με έντονη εμπορική δραστηριότητα.

Τα γενικά ποσοτικά στοιχεία της έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης περιέχονται σε πίνακα του παραρτήματος.

Έτσι με βάση αυτά τα στοιχεία έχουμε

Ένα Μέσο συντελεστή εναλλαγής για το σύνολο των σταθμεύσεων 3,9 οχήματα ανά θέση.

Στις νόμιμες θέσεις η εναλλαγή είναι 3,0 οχήματα ανά θέση

Στην πορτοκαλί ζώνη 6,0 οχήματα ανά θέση

Στην πράσινη ζώνη 4,1 οχήματα ανά θέση

Στις παράνομες θέσεις 4,6 οχήματα ανά θέση

Ενώ στην παράνομη - δυνατή 5 οχήματα ανά θέση.

Ο υπολογισμός της εναλλαγής της παράνομης και της παράνομης - δυνατής στάθμευσης γίνεται με την παραδοχή ότι ο αριθμός των παράνομων θέσεων ισούται με την μέγιστη συσσώρευση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.

Από την έρευνα προέκυψε ακόμη ότι η μέγιστη συσσώρευση του συνόλου των σταθμευμένων οχημάτων εμφανίζεται στις 19,0 και αντιστοιχεί σε 335 οχήματα.

Η μέγιστη συσσώρευση στη δωρεάν στάθμευση ανέρχεται σε 138 οχήματα (8,00 το πρωί) και αντιστοιχεί στο 98% των θέσεων ενώ στην επί πληρωμή ζώνη φθάνει τα 80 οχήματα (19,00) και αντιστοιχεί στο 98% των θέσεων.

Η συσσώρευση υπερβαίνει το 85% του αριθμού των νόμιμων θέσεων στα χρονικά διαστήματα 8:00 - 14:00 και 17:00 - 23:00 γεγονός που σημαίνει ότι είναι δύσκολο να βρεθεί θέση κατά τις χρονικές αυτές περιόδους.

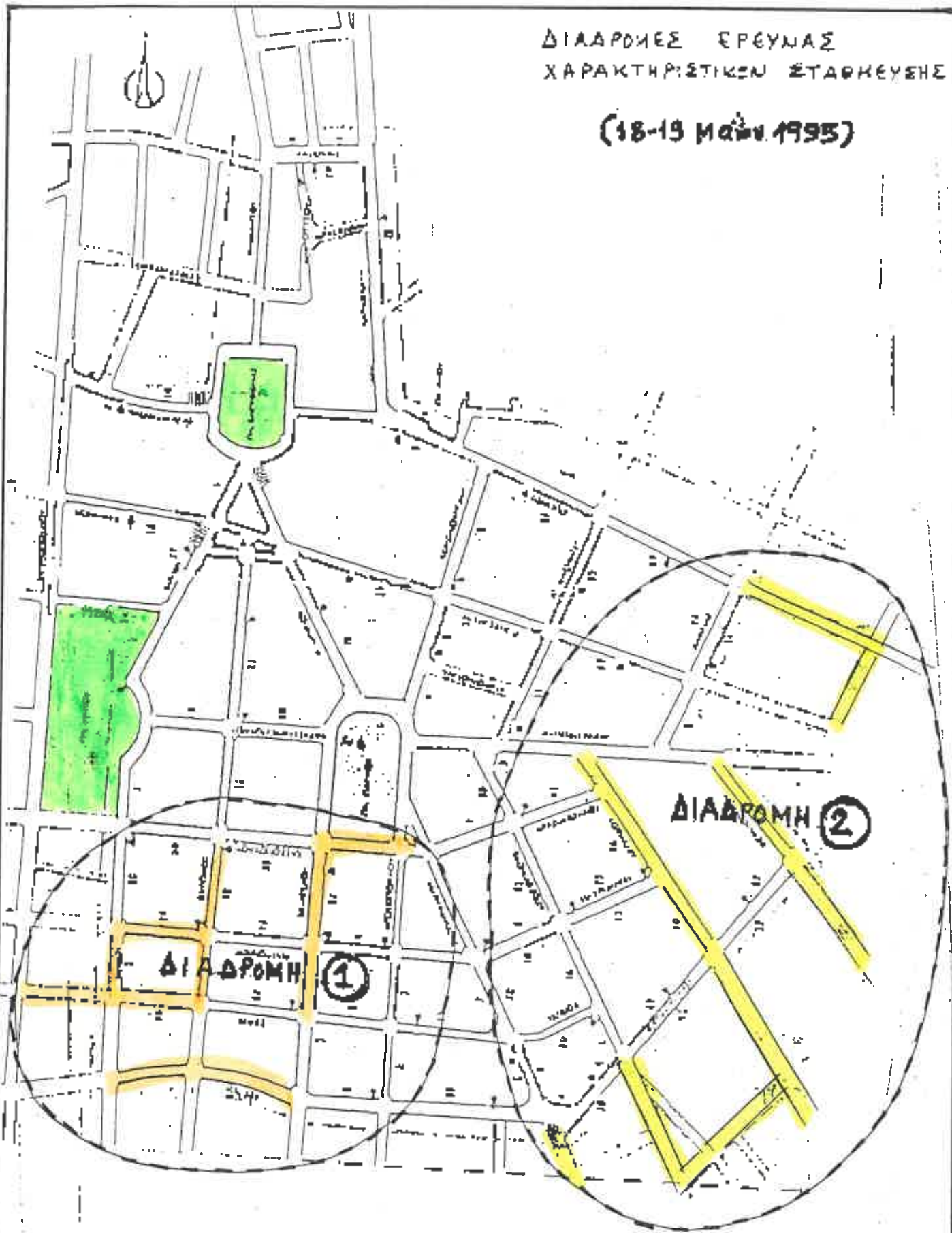
Στις απαγορευμένες θέσεις, η μέγιστη συσσώρευση παρουσιάζεται επίσης στις 13:00 το μεσημέρι (146 οχήματα) ενώ η συσσώρευση υπερβαίνει το 85% της μέγιστης τιμής κατά τις χρονικές περιόδους 8:00 - 14:00 και 17:00 - 23:00.

Αυτό σημαίνει ότι στην περιοχή της έρευνας υπήρχαν συνεχώς στις 2 αυτές περιόδους αιχμής, περίπου 130 οχήματα παράνομα σταθμευμένα.

Σε όλη τη χρονική διάρκεια των μετρήσεων, η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά, με μέγιστη τιμή τα 214 οχήματα (18,00) σε σύνολο προσφεραμένων νόμιμων θέσεων 141. Σχετικά με αυτά υπάρχει απεικόνιση της διακύμανσης της συνολικής συσσώρευσης και της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης (δωρεάν στάθμευση) κατά την διάρκεια της ημέρας σε όλη την περιοχή έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης σε σχήμα που υπάρχει στα συνημμένα σχέδια.

ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΚΕΥΣΗΣ

(18-19 Μαΐου 1995)



ΔΙΑΔΡΟΜΗ 1



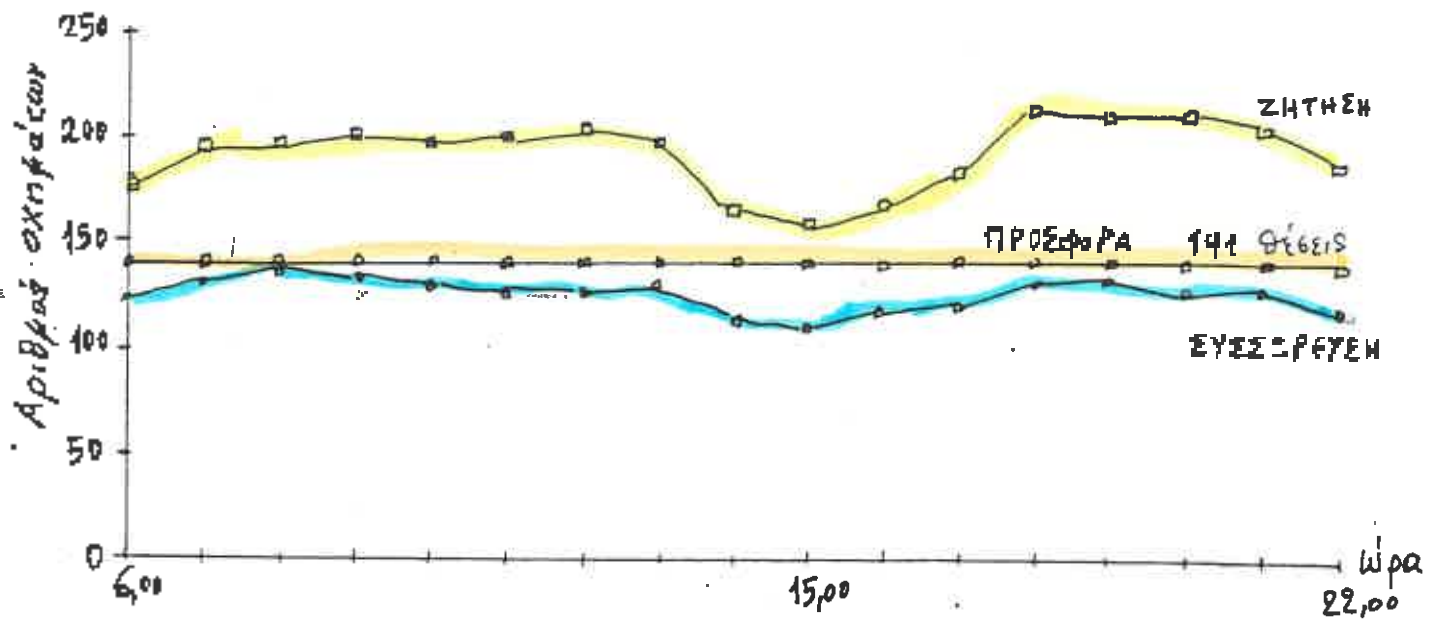
ΔΙΑΔΡΟΜΗ 2



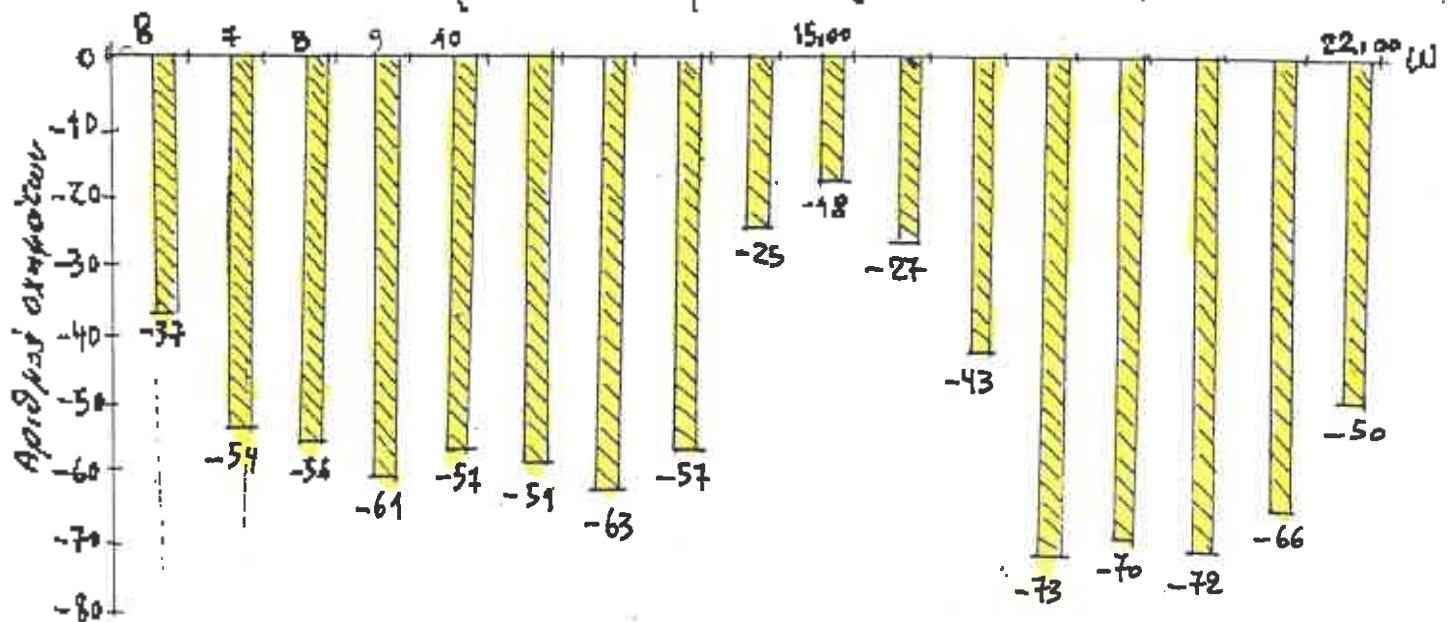
ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΚΕΥΣΗΣ
(18-19 ΜΑΪΟΥ 1995)

	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ	ΔΕΡΕΑΝ ΣΤΑΘΚΕΥΣΗ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΗ ΜΗ ΣΤΑΘΚΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΔΥΝΑΤΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΚΕΥΣΗ
Ωρα . αιχμής	19,00				
Αριθμός θέσεων	202	141	61	43	108
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ					
Αριθμός σταθμ. οχημάτων	1424	426	256	212	500
Ποσοστιαία αναλογία	100%	30%	20%	15%	35%
Συντελεστής. Εναλλαχώς	3,91	3,02	4,69	4,93	4,63
Συνολική γήτευση / Προβόρα	1,47				
Μέση κατάληψη		90%	81%	65%	
Μέση διάρκεια σταθμικής	3,5	5,1	2,9	2,8	2,9
Κατανόηση της γήτευσης με βάση τη διάρκεια σταθμικής.	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΕΡΕΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡ. ΔΥΝ.	ΠΑΡΑΝΟΜΗ
- Βραχεία (0-2 ώρες)	61%	41%	70%	75%	66%
- μέση (2-7 ώρες)	26%	35%	21%	16%	25%
- μεγάλη > 7 ώρες	13%	24%	9%	9%	9%
Ελλείμμα / περίσσειμα	-94	14	12	-35	-85
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΩΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ					
Αριθμός σταθμ. οχημάτων	335	135	60	43	97
Ποσοστιαία αναλογία	100%	40%	18%	13%	29%
Συνολική γήτευση / Προβόρα	1,66				
Κατάληψη		96%	98%	80%	
Ελλείμμα / περίσσειμα	-133	6	1	-43	-97

ωριαία Διακύμανση της Ζήτησης Θέσεων Σταθμικής
στην Περιοχή Δωρεάν Σταθμικής (Σύνολο οχημάτων)



Ελλείμμα/Περίσσευμα Θέσεων Σταθμικής στην Περιοχή
Δωρεάν Σταθμικής (Σύνολο οχημάτων)



ΑΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ
ΤΗΣ 18-19 ΜΑΪΟΥ 1995

ωριαία Διακείμενη Ζήτησης Σταθμεύσης και Ελλείμματος/Περικελεύματος
(Σύνολο Οχημάτων)

ΩΡΑ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΘΕΣΕΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΕΡΕΑΝ	ΖΗΤΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΕΤΑΘΜΗΤΕ.				ΕΛΛΕΙΜ./ ΠΕΡΙΣΣΕΥΣΗ		ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΛΛ./ΠΕΡ.
				ΕΠΙ ΠΛΗΡΕΙΑ		ΠΑΡΑΝΟΜΗ		ΔΟΡΕΑΝ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΕΙΑ	
				ΣΥΝΟΛ	ΠΑΡ.ΔΥΝ.	ΔΕΡ.	ΠΑΡ.ΔΥΝ.			
6,00	202	262	125	38	33	53	3	-37	13	-60
7,00	202	289	132	43	33	63	8	-54	8	-87
8,00	202	305	138	45	41	59	10	-56	4	-103
9,00	202	309	134	50	40	68	10	-61	4	-107
10,00	202	308	130	54	36	68	7	-57	-6	-106
11,00	202	317	127	54	42	73	7	-59	-7	-115
12,00	202	326	128	57	39	76	15	-63	-7	-124
13,00	202	304	130	48	38	68	9	-57	2	-102
14,00	202	245	115	35	28	51	10	-25	20	-43
15,00	202	230	111	38	23	48	7	-18	20	-28
16,00	202	253	114	45	28	49	9	-27	11	-53
17,00	202	269	122	43	28	62	7	-43	11	-67
18,00	202	333	132	59	34	82	14	-73	-10	-131
19,00	202	335	133	60	43	76	11	-70	-9	-133
20,00	202	332	130	59	38	85	13	-72	-7	-130
21,00	202	318	130	54	34	77	12	-66	-4	-116
22,00	202	299	120	55	36	71	8	-50	-3	-97
ΣΥΝΟΛΟ	202	1424	426	286	212	344	63			

ΑΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ
ΤΗΣ 18-19 ΜΑΪΟΥ 1995

Επίσης σε άλλο σχήμα παριστάνεται ανά ώρα το μέγεθος του ελλείμματος ή του περισσεύματος θέσεων στάθμευσης για τις θέσεις δωρεάν στάθμευσης. Όπως είναι φυσικό το έλλειμμα θέσεων στάθμευσης συμπίπτει χρονικά με τις περιόδους όπου η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά σε νόμιμες θέσεις.

Το έλλειμμα κυμαίνεται από 55 έως 85 περίπου θέσεις στάθμευσης με μέγιστη τιμή την ώρα αιχμής (18,00 έλλειμμα 73 θέσεις).

Θα πρέπει να τονισθεί εδώ ότι παρατηρείται μικρό περίσσειμα νόμιμων θέσεων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Από την έρευνα προέκυψαν αναλυτικά ανά ώρα τα ποσοτικά μεγέθη της ζήτησης ανά κατηγορία στάθμευσης καθώς και η ωριαία διακύμανση του ελλείμματος - περισσεύματος και απεικονίζονται σε αντίστοιχο πίνακα στο συνημμένο παράρτημα.

Η κατανομή της συνολικής ημερήσιας ζήτησης (δωρεάν στάθμευση) με βάση τη διάρκεια στάθμευσης είναι:

1. 41% βραχείας διάρκειας στάθμευση (0-2 ώρες)
2. 35% μέσης διάρκειας στάθμευση (2-7 ώρες)
3. 24% μακράς διάρκειας στάθμευση (> 7 ώρες).

Η μέση διάρκεια στάθμευσης στη δωρεάν στάθμευση είναι 5,1 ώρες, στην επί πληρωμή 2,9 ώρες, ενώ στις απαγορευμένες θέσεις 2,8 - 2,9 ώρες.

Η ζήτηση βραχείας διάρκειας στάθμευσης (έως 2 ώρες) για το σύνολο των σταθμεύσεων (όλες οι κατηγορίες) ανέρχεται σε 61%. Στις δωρεάν θέσεις το ποσοστό είναι 41% στις επί πληρωμή 70% στις παράνομες - δυνατές θέσεις 75% και στις παράνομες 68%.

Τα στοιχεία για το ποσοστό ζήτησης μακράς διάρκειας στάθμευσης είναι: Από τα 426 αυτοκίνητα που σταθμεύουν νόμιμα στην ζώνη δωρεάν στάθμευσης τα 101 (24%) σταθμεύουν για ένα διάστημα μεγαλύτερο των 7 ωρών, 51 δε από αυτά σταθμεύουν για 11 και παραπάνω ώρες.

Επομένως το 24% της ημερήσιας συνόλου της ζήτησης δωρεάν στάθμευσης μονοπωλεί πάνω από 7 ώρες, 101 θέσεις, δηλαδή το 72% των διαθέσιμων νόμιμων θέσεων στάθμευσης.

Έτσι το υπόλοιπο 76% της ζήτησης (325 αυτοκίνητα) προσπαθεί να ικανοποιηθεί από τις 40 δωρεάν θέσεις που απομένουν διαθέσιμες (28% της προσφοράς).

Αυτό το φαινόμενο κατεβάζει τον συντελεστή εναλλαγής και αναγκάζει τους οδηγούς που θέλουν να σταθμεύσουν μόνο για 1-2 ώρες (41% των οδηγών) να ικανοποιηθούν από κάποιες σκόρπιες θέσεις στην πόλη, αλλά κυρίως ωθεί μεγάλο αριθμό οδηγών στο να σταθμεύει παράνομα.

Το έλλειμμα δωρεάν θέσεις την ώρα της αιχμής (18:00 - 19:00) είναι 73 θέσεις, και οφείλεται στα 82 παράνομα σταθμευμένα οχήματα (μείον 9 κενές δωρεάν θέσεις). Από αυτά τα 20 ζητούν θέση για βραχύ διάστημα.

Δηλαδή την ώρα αιχμής το 27% περίπου του ελλείμματος (20 παράνομα - 73 ελλειπούσες θέσεις) είναι στην ουσία έλλειμμα θέσεων βραχείας διάρκειας.

Εν τούτοις την ώρα αιχμής, το 88% των δωρεάν θέσεων (122 στις 141) είναι κατειλημμένες από οχήματα που σταθμεύουν περισσότερο από 2 ώρες, τη στιγμή που η ζήτηση βραχείας διάρκειας (έως 2 ώρες) αντιστοιχεί στο 41% της ημερήσιας ζήτησης.

Υστερα από αυτά η επέκταση της πράσινης ζώνης στις περιμετρικές οδούς θα ανακούφισει τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής από τις σταθμεύσεις των οδηγών που καταφεύγουν εκεί για να αποφύγουν την πληρωμή τελών στάθμευσης και θα δώσει τη δυνατότητα στη ζήτηση βραχείας διάρκειας να σταθμεύει σε νόμιμες θέσεις.

Από την έρευνα προέκυψαν τέσσερις κατηγορίες χρηστών κεντρικής περιοχής.

1. Επισκέπτες: (πλήρης μετακίνηση, δηλαδή καταγραφέα αφίξη και αναχώρηση)
2. Πρωινή παρουσία: (οχήματα που κατεγράφησαν στις 8:00 το πρωί)
3. Βραδινή παρουσία: (οχήματα που κατεγράφησαν στις 11 το βράδυ)
4. Συνεχής παρουσία: (οχήματα που δεν μετακινήθηκαν σε όλη την χρονική περίοδο των μετρήσεων).

Στοιχεία για την κατηγορία: Επισκέπτες:

- Το 61% της συνολικής καταγεγραμμένης ζήτησης για στάθμευση αντιστοιχεί σε χρήστες που δεν διαμένουν στην περιοχή.
- Το 88% του συνόλου των επισκεπτών σταθμεύει στην περιοχή για χρονικό διάστημα μέχρι 2 ώρες.
- Η μεγάλη πλειοψηφία (78%) των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων στην περιοχή μελέτης ανήκει σε επισκέπτες.
- Από τους 640 οδηγούς - επισκέπτες της περιοχής έρευνας οι 429 (ποσοστό 67%) αναγκάζονται ή μερικές φορές προτιμούν, να σταθμεύσουν σε θέσεις που απαγορεύεται η στάθμευση.

Στοιχεία για την ωριαία κατανομή αφίξεων - αναχωρήσεων των οχημάτων των επισκεπτών:

- ώρα αιχμής αφίξεως 8:00 - 9:00 --> καταγράφονται 59 αφίξεις οχημάτων.
- ώρα αιχμής αναχωρήσεων 14:00 - 15:00 --> καταγράφονται 81 αναχωρήσεις οχημάτων.

Πράκειται στην ουσία για οχήματα των εργαζομένων στην περιοχή του κέντρου.

Στις υπόλοιπες ώρες το πρωί (9:00 - 13:00) η κατανομή των αφίξεων και αναχωρήσεων είναι σχεδόν ομοιόμορφη.

Από την κατανομή των αφίξεων στο διάστημα 7:00 - 9:00 το πρωί, και των αναχωρήσεων στο διάστημα 14:00 - 16:00 το μεσημέρι συνάγεται το συμπέρασμα ότι τα σταθμευμένα οχήματα των εργαζομένων στην κεντρική περιοχή (Υπηρεσίες - Καταστήματα) είναι της τάξης του 18% - 20% των επισκεπτών.

Το απόγευμα και το βράδυ οι περισσότερες αφίξεις παρατηρούνται στο διάστημα 18:00 - 19:00, ενώ οι περισσότερες αναχωρήσεις στο διάστημα 21:00 - 22:00.

Η μέγιστη συσσώρευση εμφανίζεται στις 12:00 και αντιστοιχεί σε 150 οχήματα. Το βράδυ η μέγιστη συσσώρευση εμφανίζεται στις 18:00 και αντιστοιχεί σε 119 οχήματα.

Περίπου 30 οχήματα δεν μετακινούνται καθόλου σε όλη τη διάρκεια της ημέρας (συνεχής παρουσία) και συνεπώς δεσμεύουν το 21% των δωρεάν θέσεων στην περιοχή μελέτης.

Κατά τις περιόδους αιχμής, δηλαδή από 8:00 - 14:00 και 18:00 - 23:00 υπάρχουν διαθέσιμες για τους επισκέπτες κατά μέσο όρο 60 θέσεις το πρωί και 45 το βράδυ, από τις 141 θέσεις της υφιστάμενης προσφοράς.

Όσον αφορά την "βραδυνή παρουσία" παρατηρήθηκε ότι στις 11:00 το βράδυ καταμετρήθηκαν 120 οχήματα σταθμευμένα στην περιοχή εκ των οποίων τα 54 αφίχθηκαν μετά τις 8:00 (εδώ συμπεριλαμβάνονται και τα 30 οχήματα της "συνεχούς παρουσίας").

Συμπεράσματα

Από την όλη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στάθμευσης στην περιοχή μελέτης προκύπτουν οι ακόλουθες επισημάνσεις:

- * Κατά την περίοδο πρωινής αιχμής (8.00 - 14.00) το έλλειμμα θέσεων που καταγράφηκε στην περιοχή δωρεάν στάθμευσης που διερευνήθηκε είναι κατά μέσο όρο 59 θέσεις, ενώ κατά την περίοδο της βραδυνής αιχμής (18.00 - 23.00) το μέσο έλλειμμα είναι 66 θέσεις.

- * Το 24% της ημερήσιας συνολικής δωρεάν ζήτησης στην περιοχή της έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης μονοπωλεί πάνω από 7 ώρες, το 72% των διαθέσιμων δωρεάν θέσεων.

- * Το 61% περίπου των καταγραφέντων δωρεάν σταθμεύσεων της περιοχής έρευνας ανήκει σε επισκέπτες της περιοχής (πρόκειται για οχήματα με καταγεγραμμένη άφιξη και αναχώρηση στην χρονική περίοδο των μετρήσεων 8.00 - 23.00).

- * Ο αριθμός των καταγραφέντων οχημάτων στις δωρεάν νόμιμες θέσεις στάθμευσης στις 6.00 το πρωί ανέρχεται σε 125 και αντιστοιχεί στο 29% του συνόλου των σταθμεύσεων της ημέρας. Τα οχήματα αυτά ανήκουν στη συντριπτική πλειοψηφία τους σε κατοίκους της περιοχής όπου έγιναν οι μετρήσεις.

Αντίστοιχα ο αριθμός των οχημάτων που παρέμειναν μετά τις 11.00 το βράδυ ανέρχεται σε 120 (28% επί του συνόλου) και ανήκουν σε κατοίκους της περιοχής.

- * Κατά τη διάρκεια της πρωινής αιχμής (8.00 - 14.00) κατά μέσο όρο οι 45 από τις 141 δωρεάν θέσεις της περιοχής έρευνας είναι κατευληγμένες από οχήματα κατοίκων, ενώ κατά την απογευματινή αιχμή (18.00 - 23.00) περίπου οι 66.

- * Το 76% των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων στην περιοχή έρευνας αφορά οχήματα επισκεπτών.

* Οι 7 στους 10 επισκέπτες επιζητούν μια θέση στάθμευσης για χρονικό διάστημα έως 2 ώρες.

* Παρατηρείται σημαντικός αριθμός καθιερωμένης παράνομης στάθμευσης η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις όπως π.χ. η επί της οδού Παπακυριαζή δεν είναι οχλούσα.

Ανακεφαλαιώνοντας βλέπουμε ότι η ανάλυση και η επεξεργασία των στοιχείων, επιτρέπει το σχηματισμό ακριβούς εικόνας της κατάστασης της στάθμευσης για κάθε ώρα της ημέρας καθώς και της εξέλιξης της ζήτησης σε κάθε δρόμο που μελετήθηκε.

Για συγκεκριμένα διερευνήθηκαν συνολικά οι παρακάτω παράμετροι:

α) Ο αριθμός και η ποσοστιαία αναλογία των οχημάτων ανά κατηγορία στάθμευσης.

β) Ο δείκτης εναλλαγής (οχήματα / θέση).

γ) Η κατανομή της ζήτησης, με βάση τη χρονική διάρκεια σε τρεις κατηγορίες:

1) Βραχείας διάρκειας στάθμευση (έως 2 ώρες)

2) Μέσης διάρκειας στάθμευση (2 - 7 ώρες)

3) Μακράς διάρκειας στάθμευση (> 7 ώρες).

δ) Η μέση κατάληψη στο χρονικό διάστημα 8.00 - 23.00.

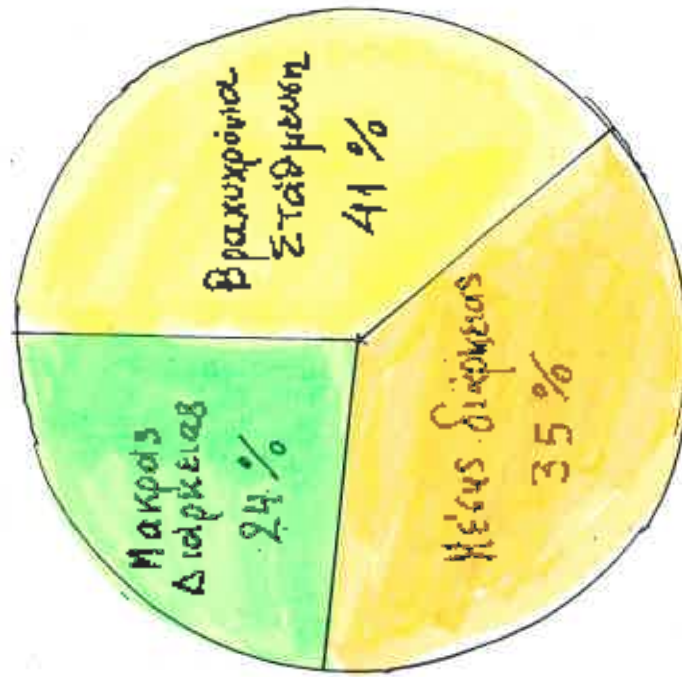
ε) Η ωριαία διακύμανση της ζήτησης για στάθμευση.

ζ) Η εξέλιξη της σχέσης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης κατά τη διάρκεια της ημέρας.

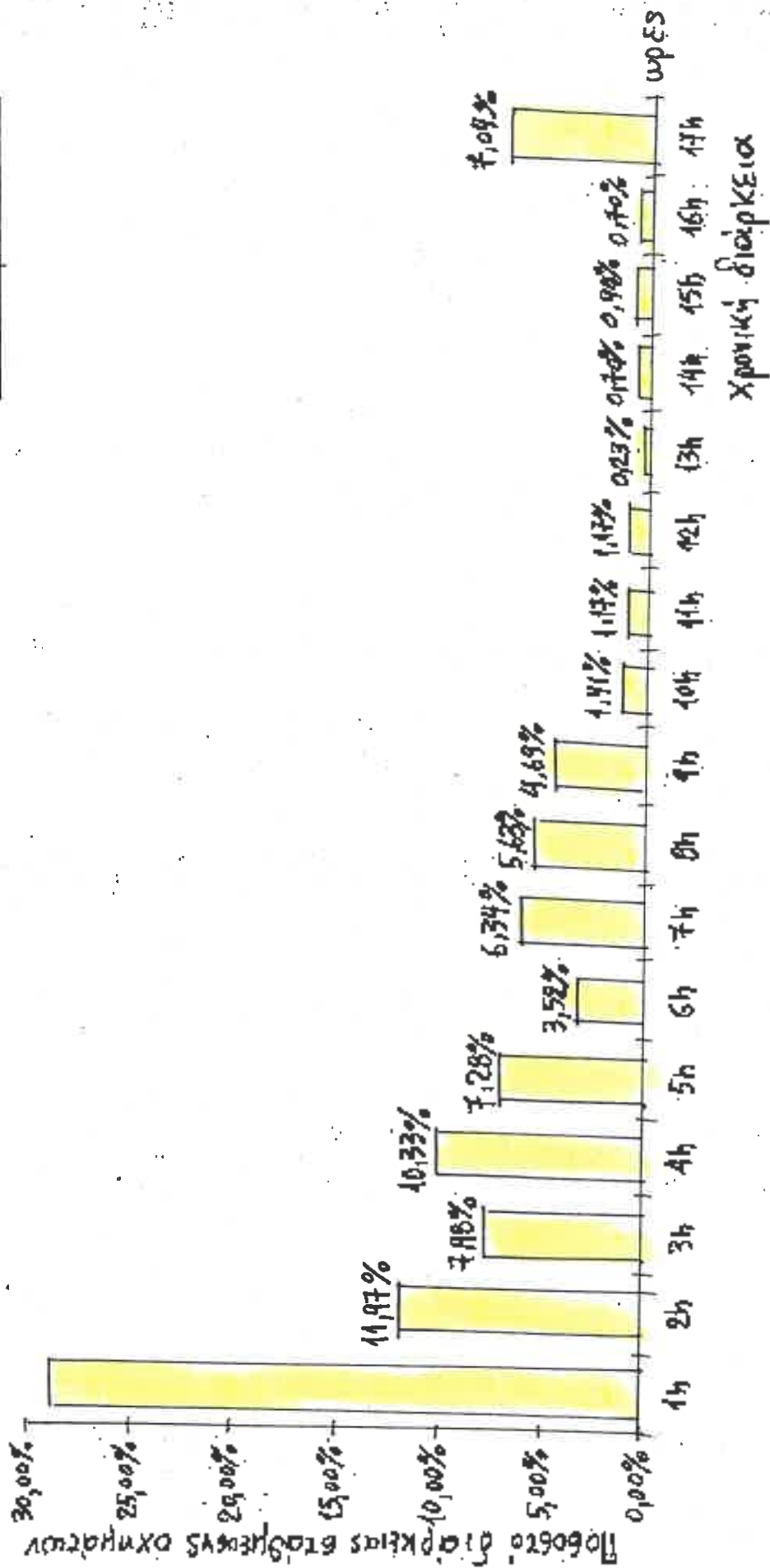
στ) Τα χαρακτηριστικά μεγέθη κατά την ώρα αιχμής.

Από τα καταγραφέν έλλειμμα θέσεων στάθμευσης και τη δηλωμένη θέληση των κατοίκων της περιοχής σε συνδυασμό με την αφαίρεση θέσεων λόγω καταργήσεως θέσεων στάθμευσης στις οδούς Βάρωνος και Ρήγα Φερραίου λόγω μετατροπής τους σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας καθώς και την προσωρινή άρση της λειτουργίας των θέσεων επί των οδών Διάκου και Αινιάνων λόγω εκτέλεσης Δημοτικών έργων προέκυψε επιτακτική η ανάγκη για επέκταση και ανακατανομή των ορίων της πορτοκαλί και πράσινης ζώνης σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα στο οποίο φαίνονται αναλυτικά οι προτεινόμενες τροποποιήσεις του οριστικού σχεδίου στάθμευσης.

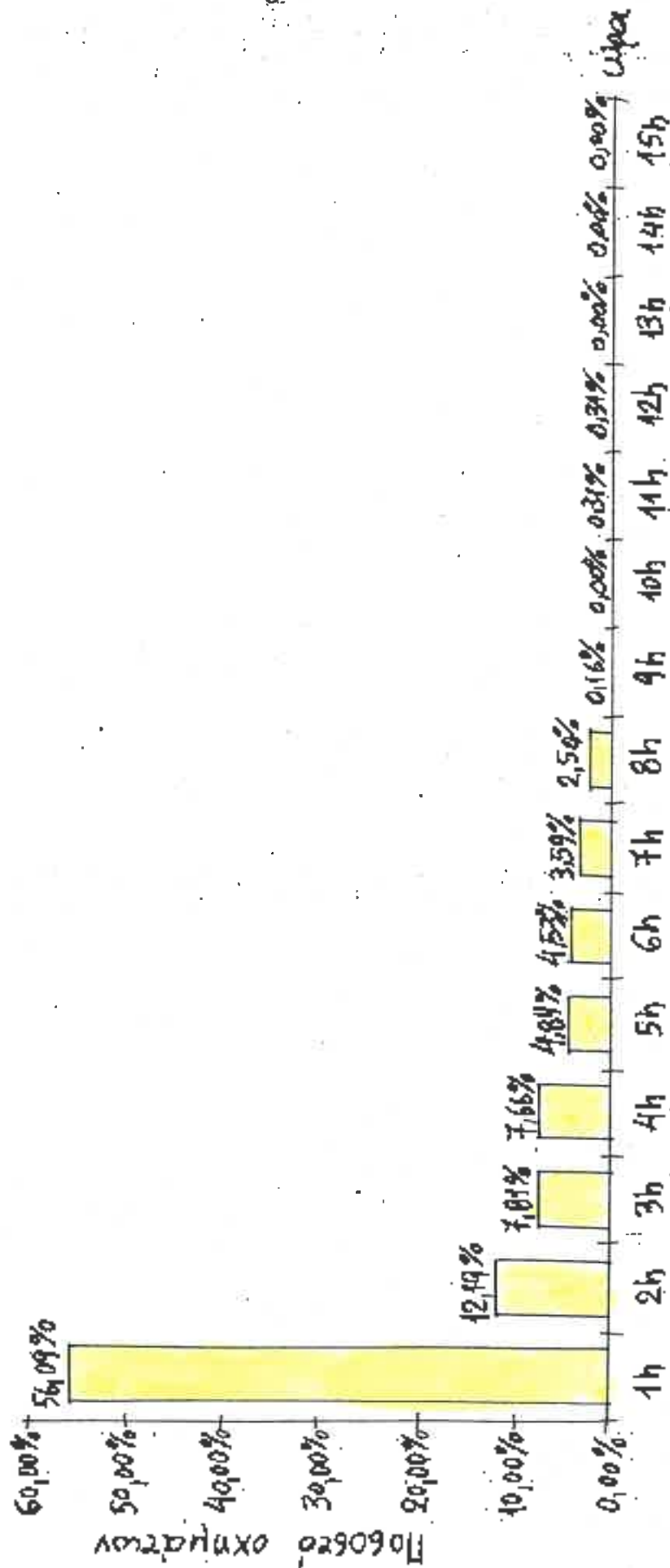
ΣΧΗΜΑ : Κατανομή της συνολικής πληθυσμιακής ζήτησης με βάση τη διάρκεια
στάθμευσης (ΔΕΡΓΑΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ)



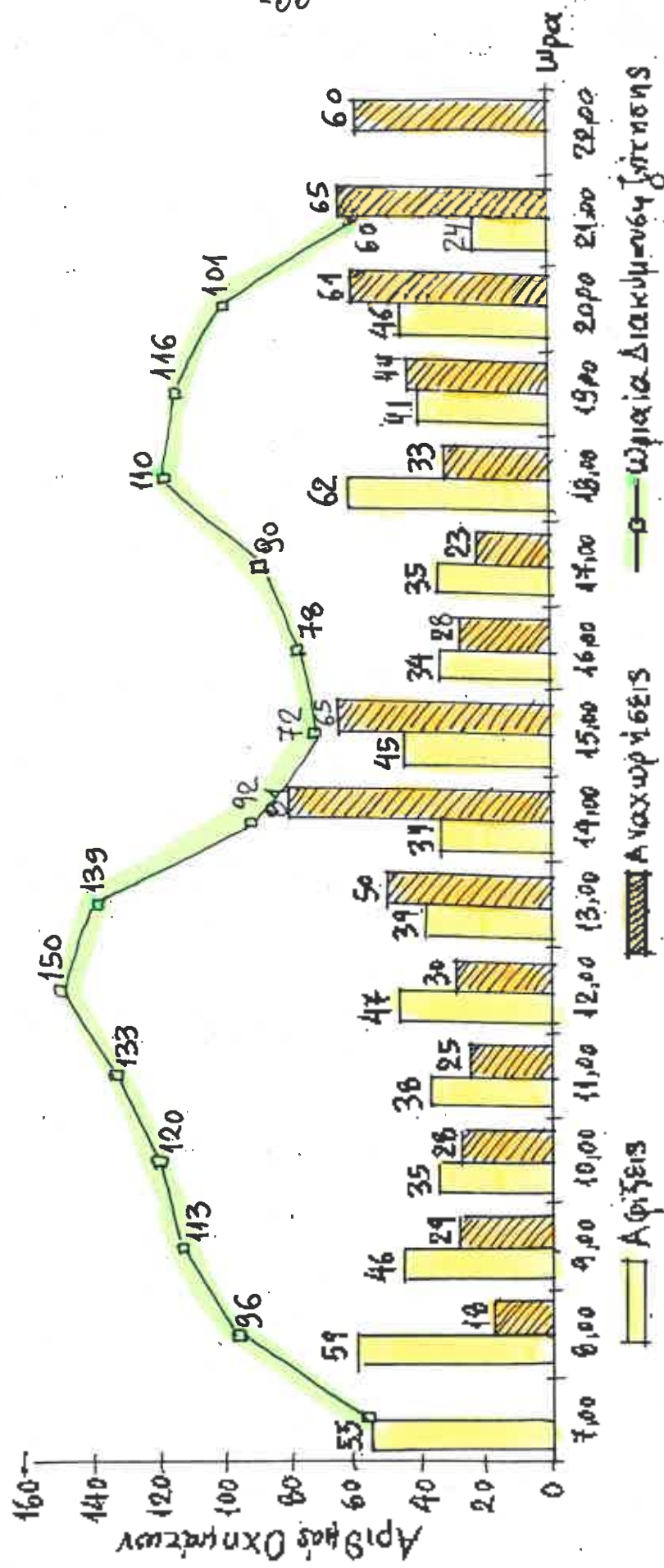
Υπρία Διακύμανση Διαρκείας Στάθμευσης 6718 Θέσεις Δοκίμης
Στάθμευσης



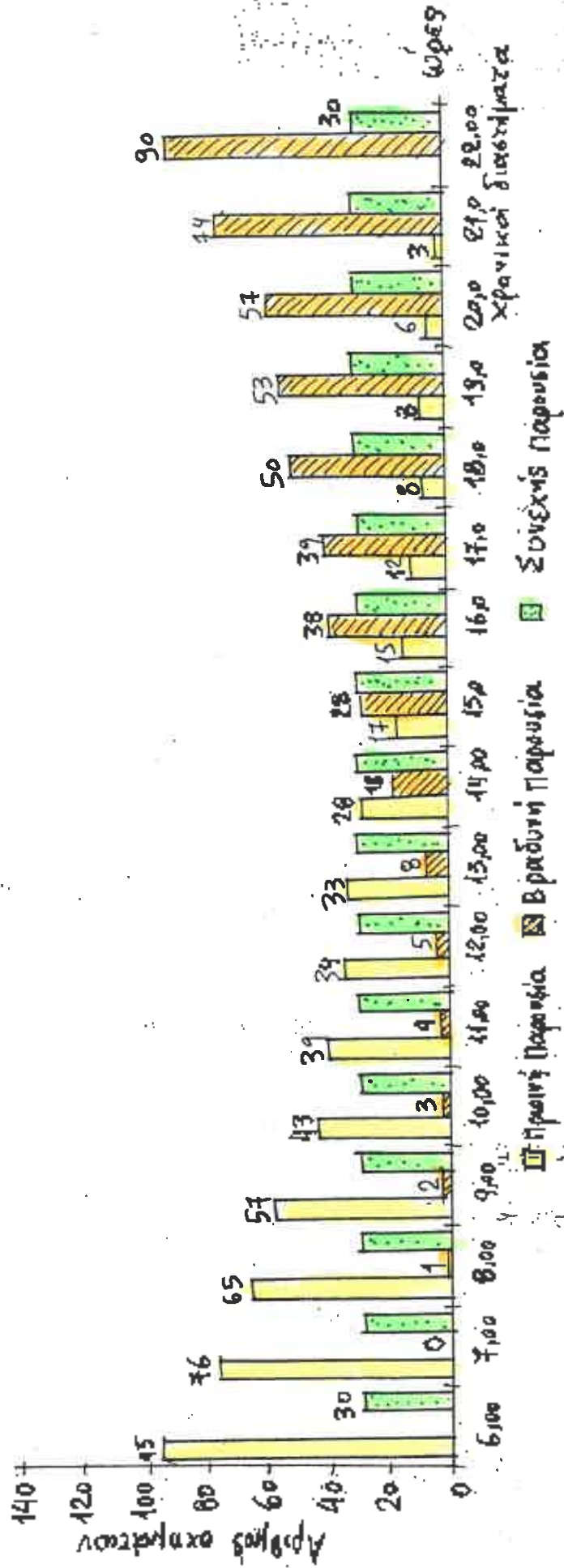
Υπάρχει Διαφορετική Διαρκείας Στοιγμεύουσες Ενισκευτές
(ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ)



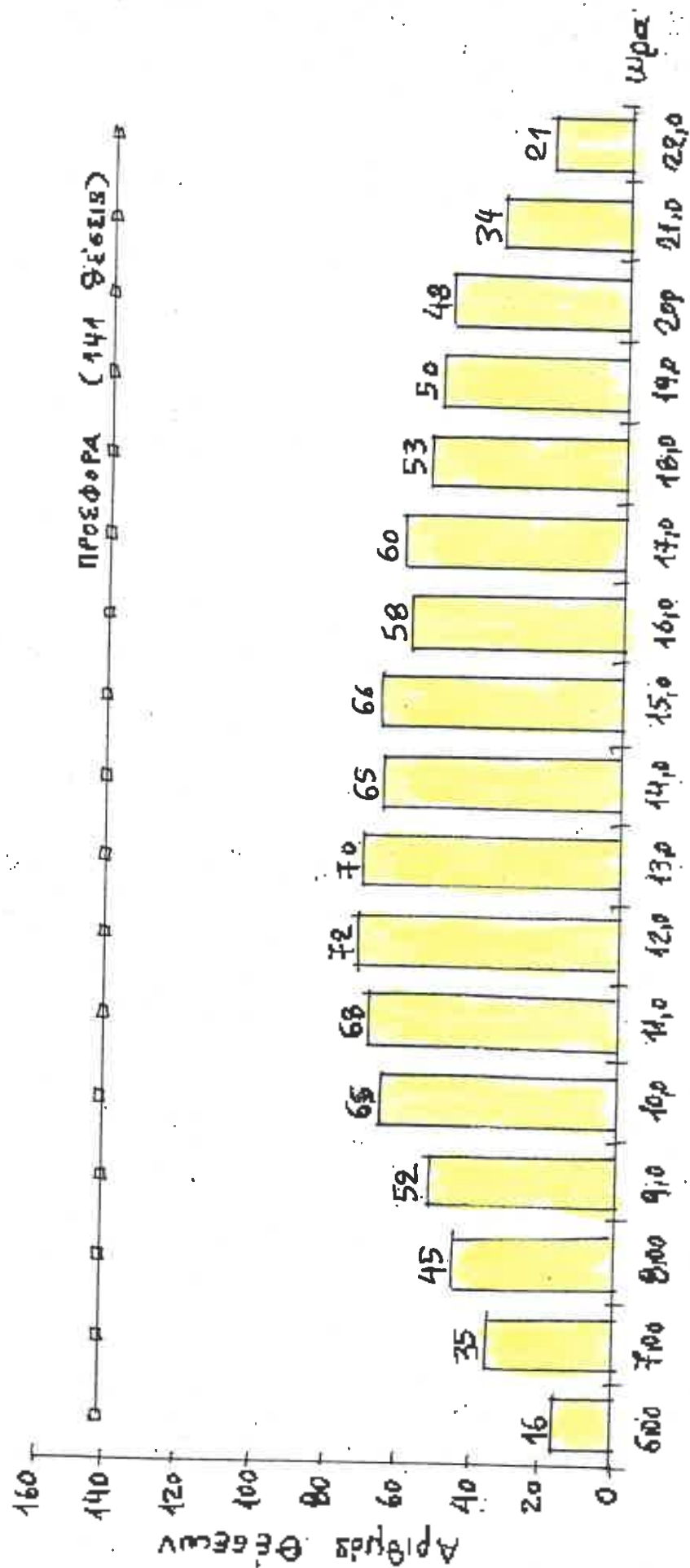
ΣΧΗΜΑ: Διαγράμμα Μηνιαίας Διακύμανσης της Ψύξης Θέσεων Στοιχείων
 και Αφίσεων-Αναχωρήσεων των ΕΟΚΕΛΕΣΤΩΝ

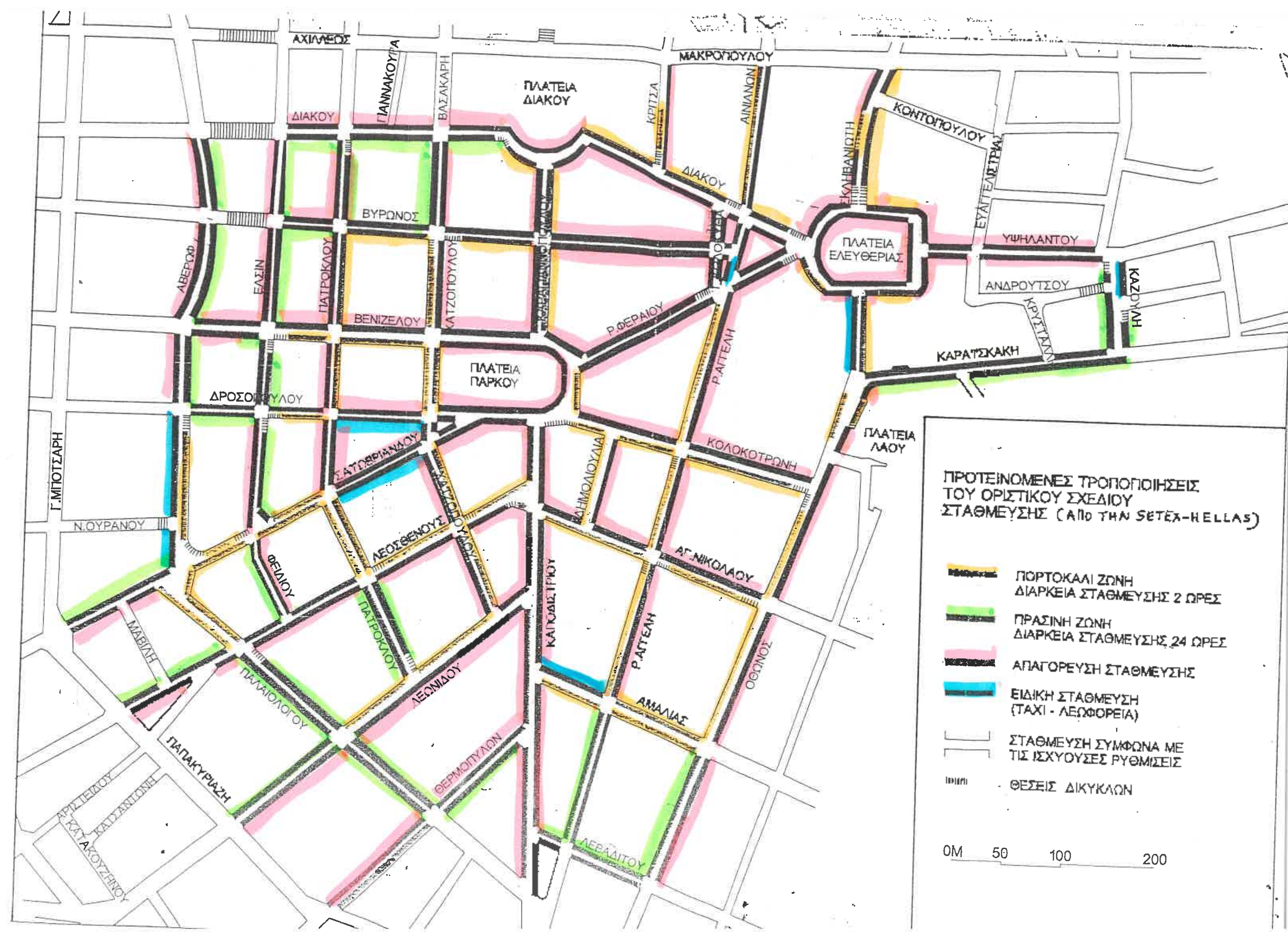


Ρυθμός απώσεων - αναχωρήσεων των οχημάτων που καταγγράφηκαν στις 6:00 (πρωινή παρουσία) στις 22:00 (βραδυνή παρουσία) και όλων που παρέμειναν στα δελτία των υαδ'όλη τη διάρκεια των μετρήσεων (συνέχης παρουσία) στην περιοχή ΔΕΡΕΑΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.



Διαθέσιμες ανά ώρα θέσεις για τους επιβαίνοντες της περιοχής
Δωρεάν ενοίκιο.





4.3 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

**(ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)**

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΡΕΥΝΩΝ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ
ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΑΡΧΙΚΟΥ ΚΑΙ ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ)

	Α'			Β'			Γ'					ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (7-8 ΜΑΪΟΥ 1992)			ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΑΡΧΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ) (10-15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1992)			ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΟΡΙΣΤΙ- ΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (18-19 ΜΑΪΟΥ 1995)					
	ΓΕΝΙΚΑ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΕΡΕΑΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΗ ΣΤΑΘΜ.	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ- ΔΥΝΑΤΗ	
Ωρα αιχμής	10,00			20,00			19,00					
Νομική θροβόρα	473	322	151	248	248	40	202	141	19	108	43	
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ												
Αριθμός σταθμ. οχημάτων	3173	1263	1906	1567	1353	212	1424	426	256	500	212	
Ποσοστιαία αναλογία	100%	40%	60%	100%	86%	14%	100%	30%	20%	35%	15%	
Ευνοηθείς εναλλαγής	6,71	3,94	12,62	5,44	5,46	5,3	3,91	3,02	4,69	4,63	4,93	
Συνολική Ζήτηση / προφορά				0,6			1,47					
Μέση καταληψή					64%			90%	81%		65%	
Κατανομή της Ζήτησης με βάση τη διάρκεια σταθμεύσεως				ΣΥΝΟΛΙΚΑ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΕΡΕΑΝ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ	ΠΑΡΑΝ.-ΔΥΝ.	
- βραχεία (0-2 ώρες)	71,90%	64,30%	77,10%	86%	85%	93%	61%	41%	70%	66%	75%	
- μέση (2-7 ώρες)	23,30%	27,90%	20,30%	13%	14%	6%	26%	35%	21%	25%	16%	
- μεγάλη > 7 ώρες	4,80%	7,80%	2,70%	1%	1%	1%	13%	24%	9	9	9	
Ελλείμμα / Περίσσεια	-129	34		73	90	-17	-94	14	12	-85	-35	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ												
Αριθμός σταθμ. οχημάτων	730	329	401	236	196	40	335	135	60	97	43	
Ποσοστιαία αναλογία				100%	83%	17%	100%	40%	18%	29%	13%	
Συνολική Ζήτηση / προφορά				0,95			1,66					
Καταληψή					79%			96%	98%		80%	
Ελλείμμα / Περίσσεια	-257	-7	-250	12	52	-40	-133	6	1	-97	-43	

Α' ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)

(ΕΡΕΥΝΑ 7-8 Μαΐου σε 3 ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ)

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις 7 και 8 Μαΐου 1992 πριν δηλαδή την εφαρμογή ενός σχεδίου στάθμευσης προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα:

1) Υπήρχε συνεχής κορεσμός στη ζώνη έρευνας καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Έπρεπε συνεπώς να μεταφερθούν αναγκαστικά μερικά αυτοκίνητα από το κέντρο που ασφυκτιούσε στην περιφέρεια.

2) Διαπιστώθηκε μεγάλο έλλειμμα θέσεων στάθμευσης σχεδόν κάθε ώρα.

3) Ο Γενικός συντελεστής εναλλαγής φάνηκε ικανοποιητικός (8,71). Όμως εμπεριείχε τον αριθμό παράνομα σταθμευμένων αυτοκινήτων. Αν περιορισθούμε στις νόμιμες θέσεις παρατηρούμε ότι αυτός ο συντελεστής είναι πολύ χαμηλότερος, δηλαδή 3,94. Επομένως έπρεπε να αυξηθεί η εναλλαγή οχημάτων στις νόμιμες θέσεις από 3,94 που ήταν σε 6-7 που θεωρείται μια φυσιολογική κατάσταση στις Ευρωπαϊκές πόλεις.

4) Υπήρχε ποσοστό 80% παράνομα σταθμευμένων αυτοκινήτων. Αυτό έδειχνε ότι η ζήτηση ξεπερνούσε την προσφορά θέσεων και χρειαζόταν να δημιουργηθούν νέες θέσεις στο κέντρο.

5) Η ζήτηση βραχείας διάρκειας είναι μεγαλύτερη. Το 71% των σταθμευμένων αυτοκινήτων παραμένουν λιγότερο από 3 ώρες κατά μέσο όρο.

Αυτή η μεγάλη ζήτηση είναι φυσιολογική για το Εμπορικά - Διοικητικό Κέντρο της πόλης.

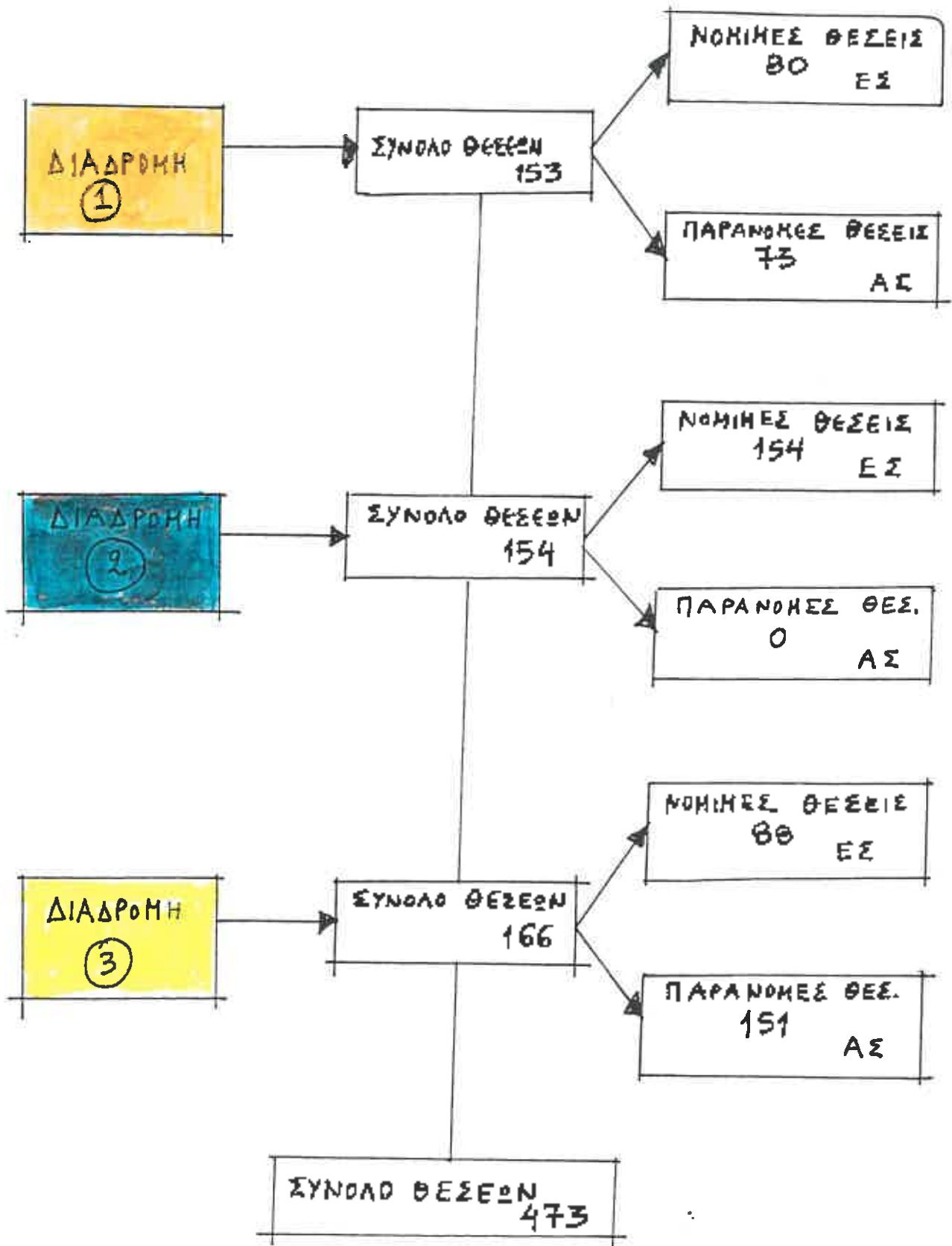
Για το λόγο αυτό προέκυψε η ανάγκη δημιουργίας μιας ζώνης βραχυχρόνιας στάθμευσης (ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ) στο κέντρο της πόλης.

Στόχος της προτάσεως για την εφαρμογή πορτοκαλί ζώνης (Αρχικό σχέδιο στάθμευσης - Α' φάση) ήταν:

1) Να διοχετευθεί η ζήτηση που ικανοποιείται στις παράνομες θέσεις προς νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

2) Να βελτιωθεί η πρόσβαση των αυτοκινήτων στο κέντρο και τις διάφορες υπηρεσίες που υπάρχουν εκεί (καταστήματα, γραφεία κλπ).

3) Να βελτιωθεί η κυκλοφορία στη πόλη και ειδικότερα στο κέντρο με τις θετικές επιπτώσεις που αυτό μπορεί να έχει στις τοπικές συγκοινωνίες, στην κυκλοφορία των πεζών, δικύκλων κ.λ.π.



ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ 3.175
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΕ
ΜΙΑ ΤΥΠΙΚΗ ΗΜΕΡΑ

→ Νόμιμα σταθμευμένα 1269 ποσ. 40%

→ Παράνομα σταθμευμένα 1906 " 60%

Ωρα αιχμής 10π.μ
Νόμιμη πρόβλεψη 473

→ Δείκτης κορεσμού 1,27
- Δείκτης κορεσμού για τα 1269
νόμιμα σταθμευμ. = 0,89
- Δείκτης κορεσμού σε ώρα
αιχμής = 1,54

→ Συντελεστής εναλλαγής = 6,71
→ Συντελεστής για τα νόμιμα σταθμ. = 3,94

Νόμιμες θέσεις
Παρά το κτίριο
473 οχήματα

→ Ελλείμμα επί συνολ. σταθ. 129 οχ.

→ Ελλείμμα επί παρκιν. 163

→ Ελλείμμα στην ώρα αιχμής 257

→ Περύσσεια κατά μέσο όρο
στις νόμιμες θέσεις 34

→ Παράνομα σταθμ. 401 ποσ. 55%

Κατανομή Ζήτησης

Βραχεία
0-3 ώρες

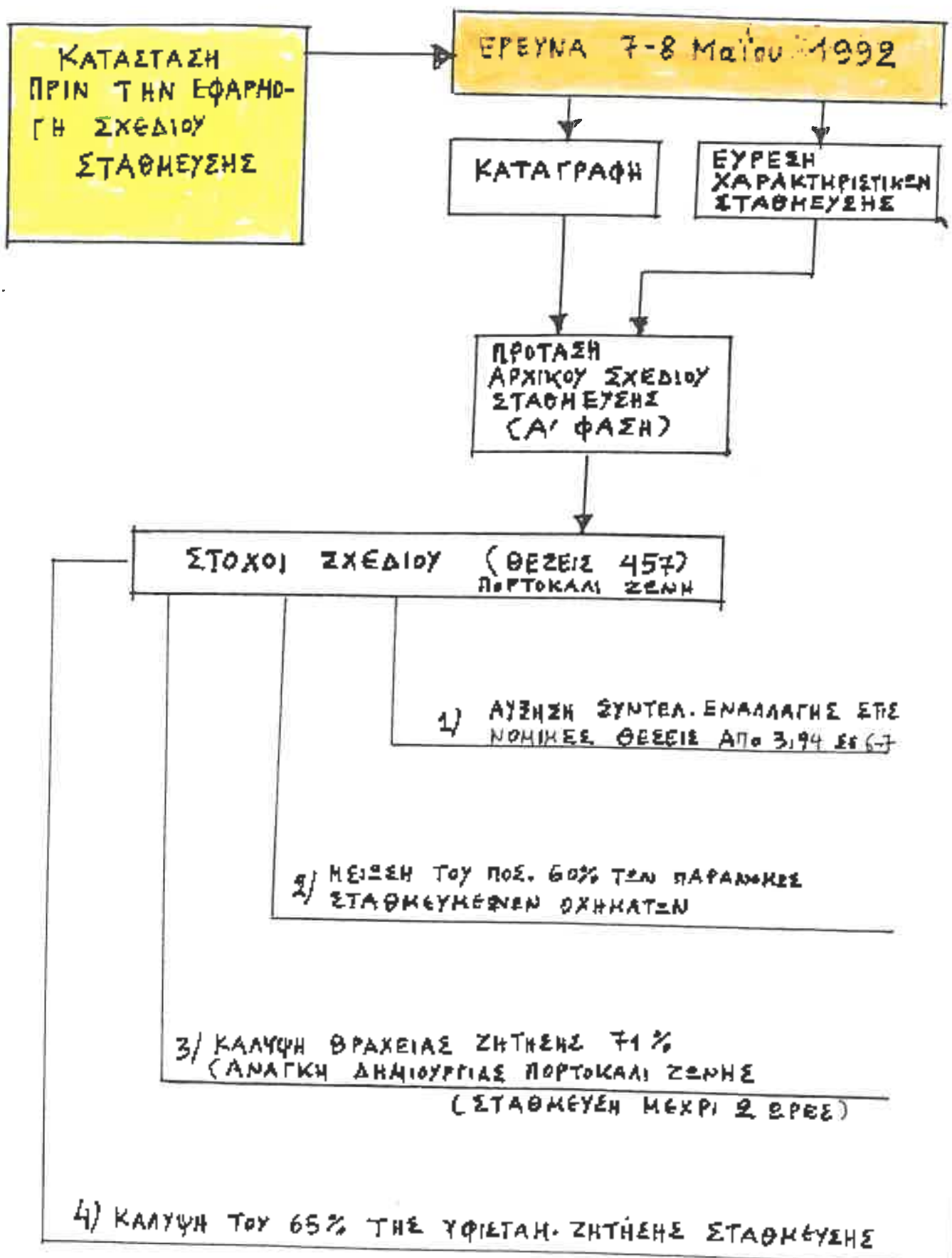
στα 3175	ποσ. 71,90% (σύνολ.)
στα 1269	ποσ. 64,30% (νόμ.)
στα 1906	ποσ. 77,00% (παράν.)

Μεση
3-8 ώρ.

στα 3175	ποσ. 23,30% (σύνολ.)
» 1269	ποσ. 27,90% (νόμ.)
» 1906	ποσ. 20,30% (παράν.)

Μεγάλη
> 8 ώρες

στα 3175	ποσ. 4,80% (σύνολ.)
στα 1269	ποσ. 7,80% (νόμ.)
στα 1906	ποσ. 2,70% (παράν.)



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΡΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (Α' ΦΑΣΗ)

Έρευνα

10-16 Σεπτεμβρίου 1992

Από την έρευνα που έγινε κατά την περίοδο 10 έως 16 Σεπτεμβρίου 1992 στην περιοχή όπου εφαρμόσθηκε για 457 θέσεις το Αρχικό σχέδιο στάθμευσης (Α' φάση) προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα:

1) Το πρώτο συμπέρασμα είναι ότι αυξήθηκε κατά 55% ο αριθμός των οχημάτων που εξυπηρετούνται στις νόμιμες θέσεις, ενώ συγχρόνως παρατηρήθηκε μια μείωση στις παράνομες σταθμεύσεις της τάξης του 18%.

Δεν παρουσιάζεται θεαματική μείωση στις παράνομες σταθμεύσεις επειδή πολλοί οδηγοί που θέλουν να σταθμεύσουν για μέσο ή μεγάλο χρονικό διάστημα οδηγούνται στη ζώνη ελεύθερης στάθμευσης που όπως φαίνεται από την έρευνα είναι υπερκορεσμένη.

Από μια πρώτη σύγκριση των 2 παραπάνω ερευνών παρατηρείται ότι μετά την εφαρμογή του Α' σχεδίου στάθμευσης ο δείκτης εναλλαγής που ήταν 3,94 οχήματα ανά νόμιμη θέση στάθμευσης ανέρχεται σε 5,48 οχήματα ανά θέση, σημειώθηκε δηλαδή αύξηση 40%.

Αντίθετα στις θέσεις ελεύθερης στάθμευσης (εκτός ελεγχόμενης ζώνης) παρατηρείται μείωση του συντελεστή εναλλαγής κατά 22% (3,07 οχήματα/θέση). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η περιοχή δέχεται ένα μεγάλο ποσοστό σταθμεύσεων μέσης και μεγάλης διάρκειας.

Ένα άλλο συμπέρασμα που βγαίνει από τα παραπάνω είναι ότι μια θέση επί πληρωμή στάθμευσης καταλαμβάνεται σχεδόν 2 φορές περισσότερο από μια δωρεάν θέση.

Η παράνομη στάθμευση στη ζώνη εκτός ελέγχου είναι 4 φορές περισσότερη από την παράνομη στάθμευση στη ζώνη ελέγχου αλλά και πολύ μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας.

Η ανεύρεση θέσης σε όλη τη διάρκεια της ημέρας είναι πολύ εύκολη στη ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης (έρευνα συσσωρεύσης στάθμευσης).

Κατά την ώρα αιχμής το έλλειμμα ανέρχεται σε 270 περίπου θέσεις και αντιστοιχεί στο 53% περίπου της υφιστάμενης νόμιμης προσφοράς.

Παρατηρείται όμως περίσσειμα νόμιμων θέσεων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας στη ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης.

Από την ανάλυση του περισσεύματος/ελλείμματος σε κάθε τμήμα οδού, προέκυψαν με ακρίβεια τα σημεία που έπρεπε να αυξηθεί η προσφορά σε νόμιμες θέσεις ή από τα οποία έπρεπε να εκτραπεί η ζήτηση προς γειτονικές λιγότερο επιβαρυνόμενες οδούς.

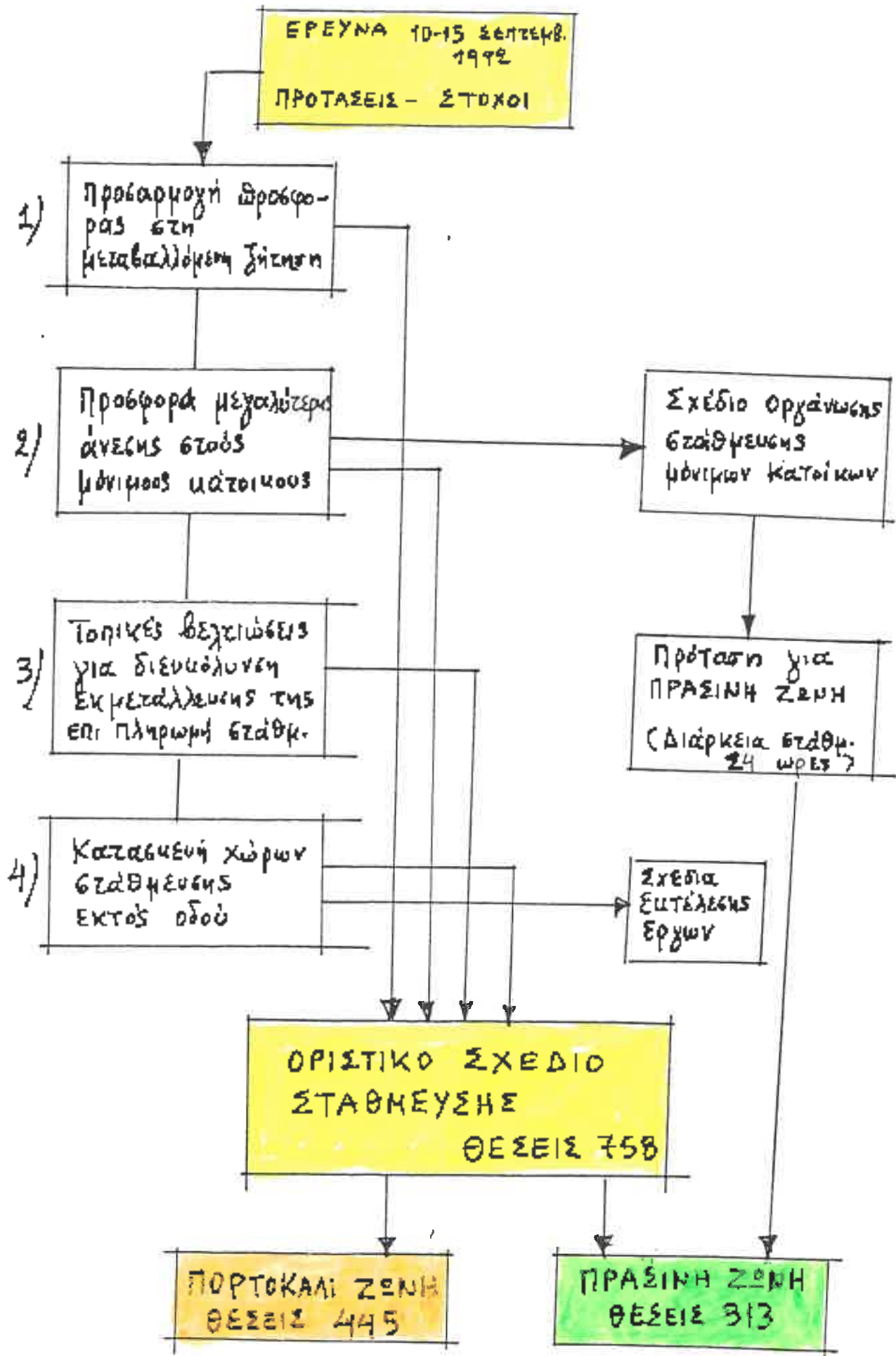
Την 21η Οκτωβρίου 1992 έγινε ειδική έρευνα σε 180 θέσεις της ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης για την ανάλυση συμπεριφοράς των μόνιμων κατοίκων της περιοχής. Από αυτή προέκυψε ότι υπάρχουν 300 περίπου οχήματα μόνιμων κατοίκων στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης για τους οποίους δεν προέβλεψε ειδική ρύθμιση το αρχικό σχέδιο στάθμευσης.

Το μειονέκτημα αυτό οδήγησε στην πρόταση κατά την εκπόνηση του οριστικού σχεδίου να προβλεφθεί η πράσιμη ζώνη στην οποία θα επιτρέπεται στάθμευση επί πληρωμή για 24 ώρες.

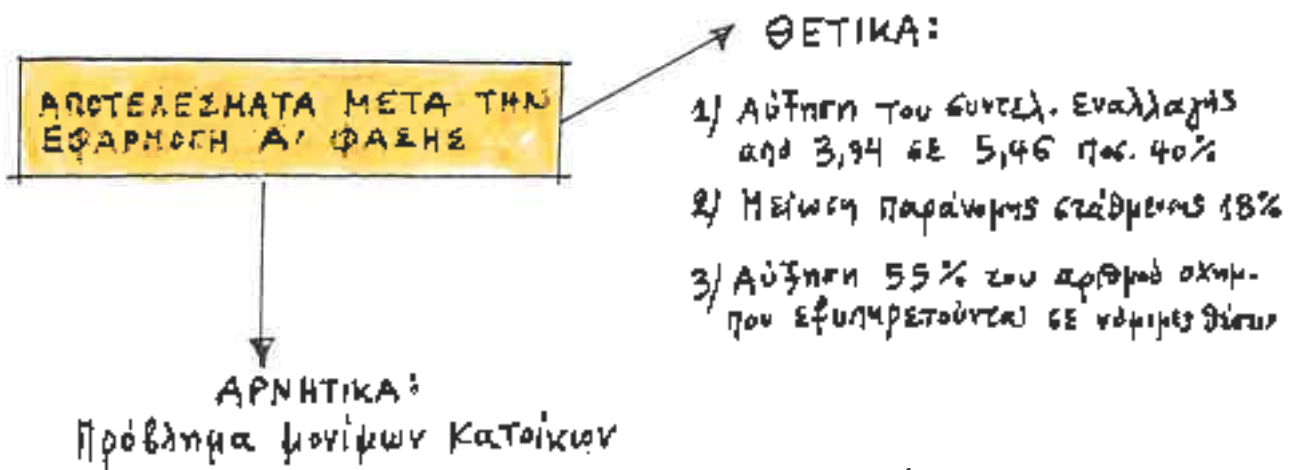
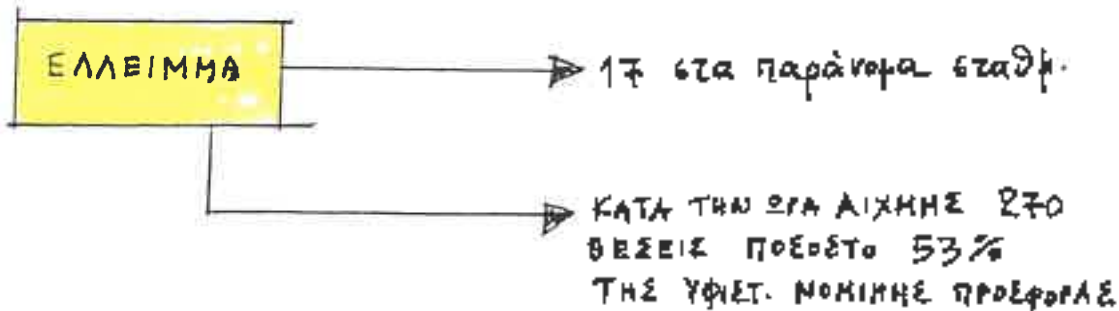
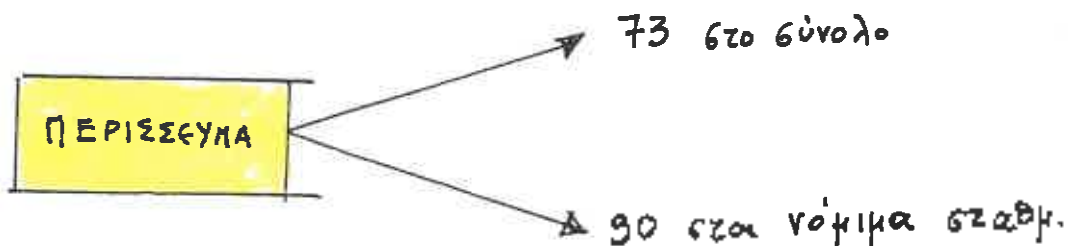
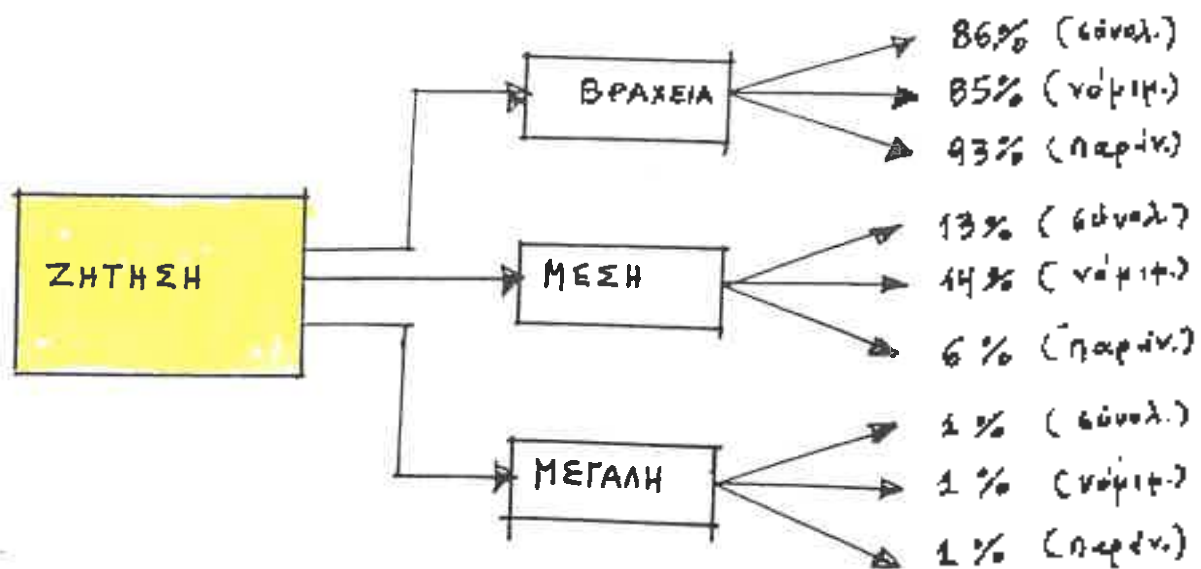
Κατά τα άλλα η βελτίωση που επέφερε στην κυκλοφοριακή κατάσταση στο κέντρο της πόλης μπορεί να συνομειωθεί στα παρακάτω:

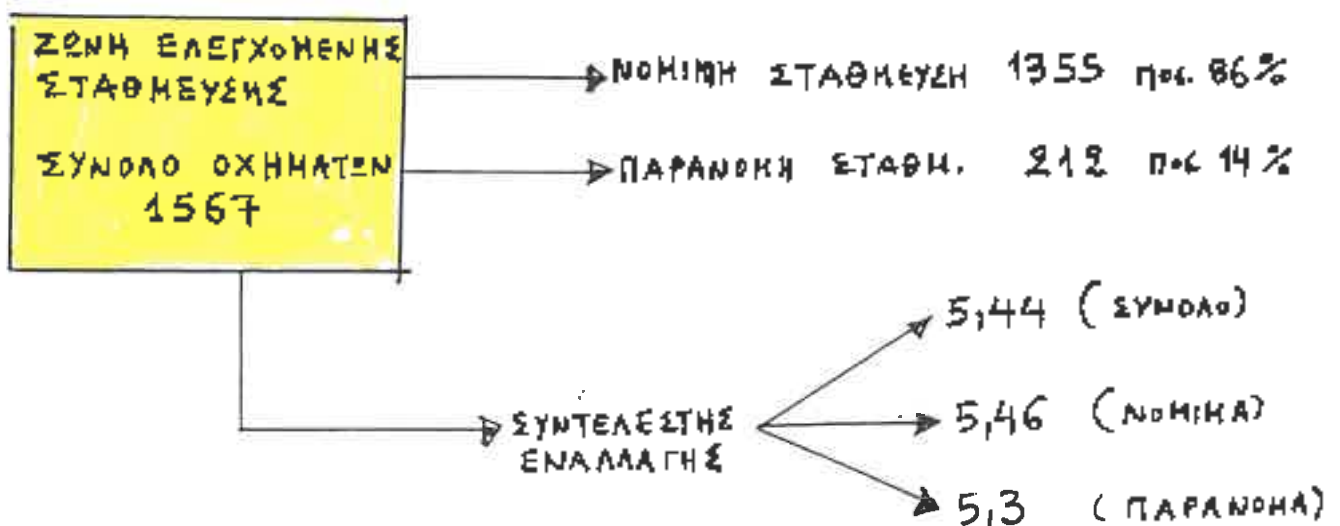
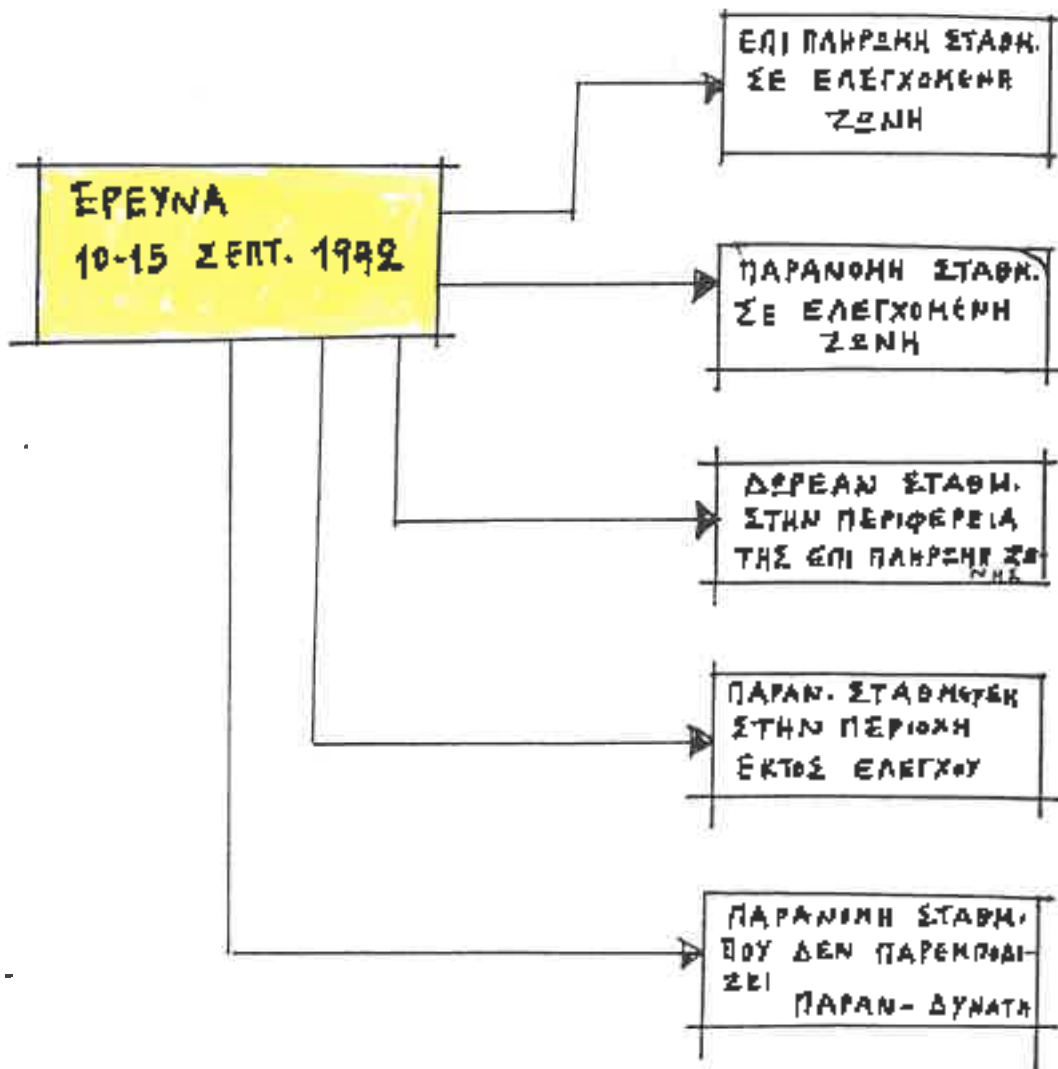
1) Μεγαλύτερη ευκολία ανεύρεσης θέσεως στάθμευσης για αγορές σε όλες τις ζώνες.

2) Μεγαλύτερη άνεση στην κυκλοφορία των οχημάτων λόγω εξαλείψεως της οχλούσας παράνομης στάθμευσης.



-100-





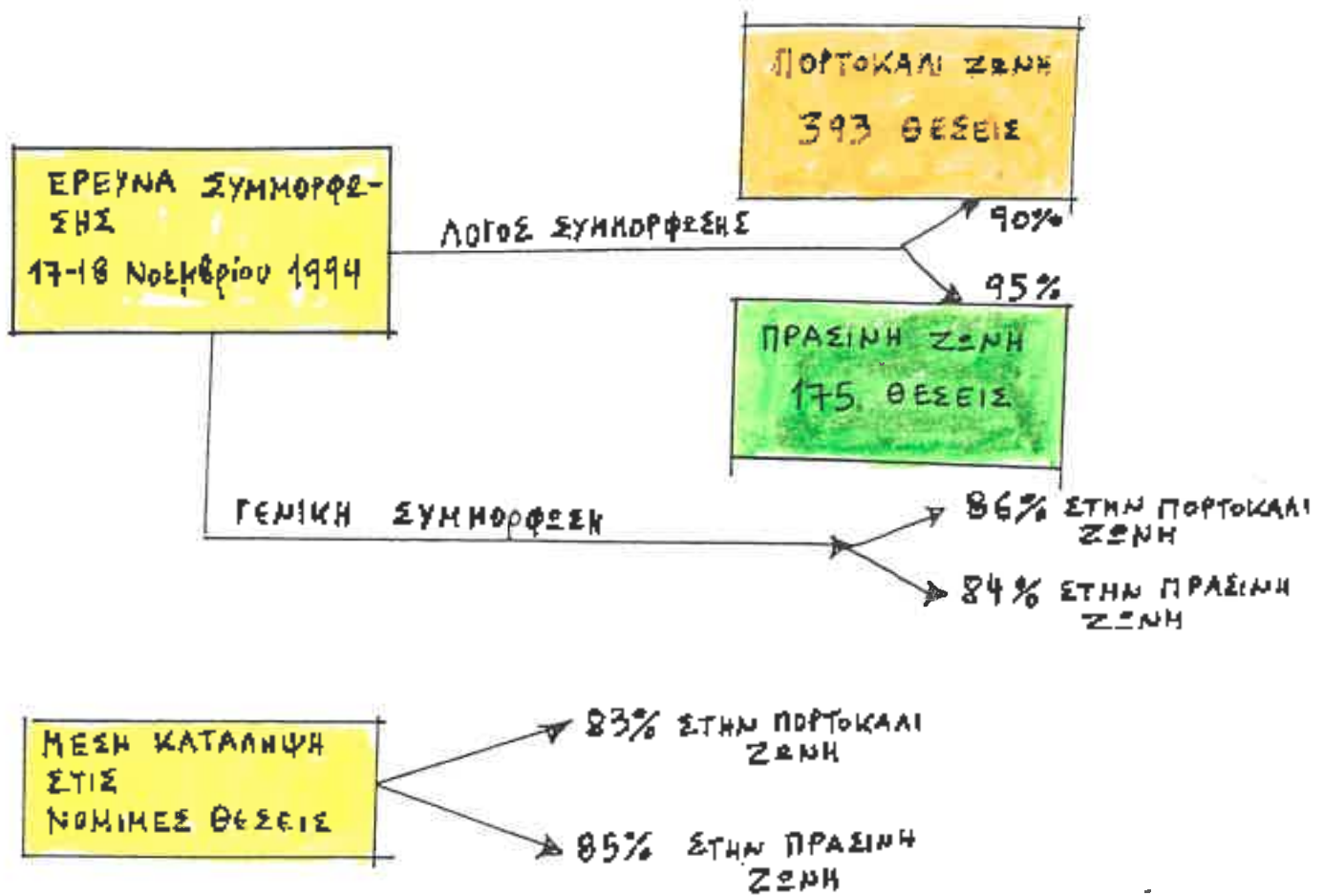
**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ
ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

**Α' ΕΡΕΥΝΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
(17-18 Νοεμβρίου 1994)**

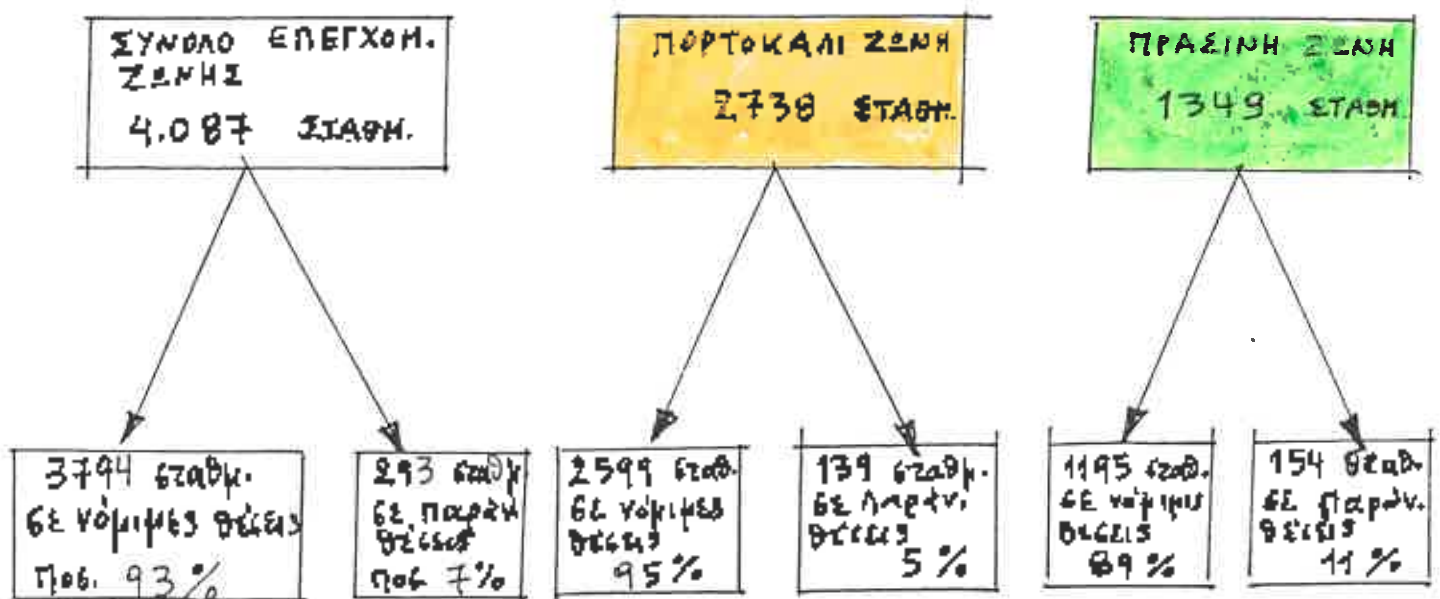
Μετά την εφαρμογή του οριστικού σχεδίου στάθμευσης για 758 θέσεις (445 στην πορτοκαλί ζώνη και 313 στην πράσινη ζώνη) έγινε στις 17-18 Νοεμβρίου 1994 έρευνα του ποσοστού συμμόρφωσης, το οποίο βρέθηκε για την πορτοκαλί ζώνη 86% και για την πράσινη ζώνη 84%.

Η μέση κατάληψη στις προσφερόμενες νόμιμες θέσεις του σχεδίου ελεγχόμενης στάθμευσης είναι 83% στην πορτοκαλί ζώνη και 85% στην πράσινη ζώνη δηλαδή σε υψηλά ποσοστά με αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η ανεύρεση θέσης καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του συστήματος.

Το σύνολο των παράνομα σταθμεύσεων στην ελεγχόμενη ζώνη βρέθηκε πολύ χαμηλό (7%).



ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ



Το πολύ χαμηλό ποσοστό
παρανομών σταθμεύσεων
στην ελεγχόμενη τώνη 7%
οφείλεται στην εωρτή ελεγχόμενη

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Β' ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

(18-19 Μαΐου 1995)

Από την τελευταία έρευνα που έγινε στις 18 και 19 Μαΐου 1995 προέκυψε η ανάγκη να γίνει επέκταση και ανακατανομή των ορίων της πορτοκαλί και πράσινης ζώνης λόγω του ότι ο Δήμος Λαμίας απεφάσισε να καταργηθούν θέσεις σταθμεύσεως στις οδούς Βύρωνος και Ρήγα Φεραίου λόγω μετατροπής τους σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, καθώς και την προσωρινή άρση της λειτουργίας των θέσεων επί των οδών Διάκου και Αινιάνων λόγω εκτέλεσης έργων υποδομής.

Σε όλη την χρονική περίοδο των μετρήσεων, η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά με μέγιστη τιμή τα 214 οχήματα σε σύνολο προσφερομένων νόμιμων θέσεων 141.

Το έλλειμμα κυμαίνεται από 55 έως 65 περίπου θέσεις στάθμευσης με μέγιστη τιμή την ώρα οαχμής (18:00) έλλειμμα 73 θέσεις.

Παρατηρείται μικρό περίσσειμα νόμιμων θέσεων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Η μέση διάρκεια στάθμευσης στη δωρεάν στάθμευση είναι 5.1 ώρες, στην επί πληρωμή 2,9 ώρες, ενώ στις απαγορευμένες θέσεις 2,8 - 2,9 ώρες.

Η ζήτηση διαρκείας στάθμευσης (έως 2 ώρες) για το σύνολο των σταθμεύσεων ανέρχεται σε 61%.

Στις δωρεάν θέσεις το ποσοστό είναι 41%, στις επί πληρωμή 70%, στις παράνομες - δυνατές θέσεις 75% και στις παράνομες 66%.

Από την ίδια έρευνα προέκυψε ότι η επέκταση της πράσινης ζώνης στις περιμετρικές του Σχεδίου Στάθμευσης οδούς, θα ανακουφίσει τους

μόνιμους κατοίκους της περιοχής από τις σταθμεύσεις των οδηγών που καταφεύγουν εκεί για να αποφύγουν την πληρωμή τελών στάθμευσης και θα δώσει τη δυνατότητα στη ζήτηση βραχείας διάρκειας να σταθμεύει σε νόμιμες θέσεις.

Ύστερα από τα παραπάνω παρατηρούμε ότι:

Το αρχικό σχέδιο μελέτης (Α' φάση) προέβλεπε 457 θέσεις στάθμευσης (λειτουργία πορτοκαλί ζώνης) με τις οποίες θα εκάλυπτε πλήρως το μεγαλύτερο τμήμα 65% της ικριστάμενης ζήτησης.

Όπως αναμενότανε και από την μελέτη υπήρξε αμέσως μετά την λειτουργία της φάσης αυτής αύξηση της ζήτησης στην περίμετρο της ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης. Το μειονέκτημα αυτό θα εξακολουθήσει να υπάρχει και μετά την εφαρμογή του οριστικού σχεδίου στάθμευσης.

Υπήρξε άμεση ανάγκη τροποποίησης του αρχικού σχεδίου και εκπόνησης του οριστικού σχεδίου που προέβλεπε στάθμευση σε 758 θέσεις (446 στην πορτοκαλί ζώνη και 313 στην πράσινη ζώνη).

Αλλά και μετά την εφαρμογή του οριστικού σχεδίου παρατηρείται έλλειμμα θέσεων και χαμηλός συντελεστής εναλλαγής φαινόμενα που εξαναγκάζουν τους οδηγούς που επιθυμούν να σταθμεύσουν μόνο για 1-2 ώρες να ικανοποιούνται από κάποιες σκόρπιες θέσεις στην πόλη, αλλά κυρίως ωθούν μεγάλο αριθμό οδηγών στο να σταθμεύουν παράνομα.

Έτσι παρ' όλη την βελτίωση κυκλοφορίας και στάθμευσης που επέφερε το σχέδιο ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή του κέντρου της Λαμίας εξακολουθούν να υπάρχουν στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν με τροποποιήσεις του ισχύοντος σήμερα οριστικού σχεδίου στάθμευσης π.χ. η επέκταση της πράσινης ζώνης στις περιμετρικές του σχεδίου στάθμευσης οδούς, που θα ανακουφίσει όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής

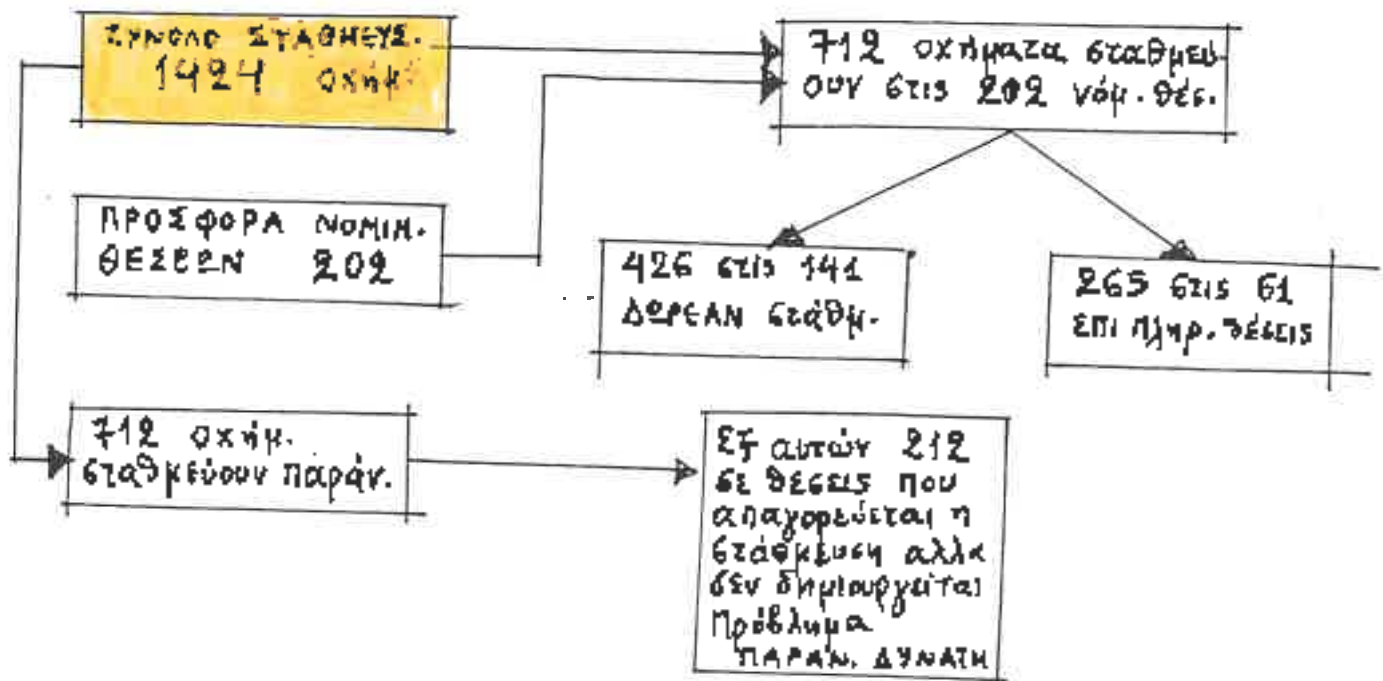
Ένας άλλος τρόπος ανακούφισης του συνωστισμού των οχημάτων στην περίμετρο του δακτυλίου θα μπορούσε να είναι η ύπαρξη μεταβατικού δακτυλίου με μειωμένο τέλος στάθμευσης.

Απαιτείται ένας επανασχεδιασμός της κυκλοφορίας της πόλης, ώστε να διευκολυνθούν και οι συνθήκες στάθμευσης και τέλος:

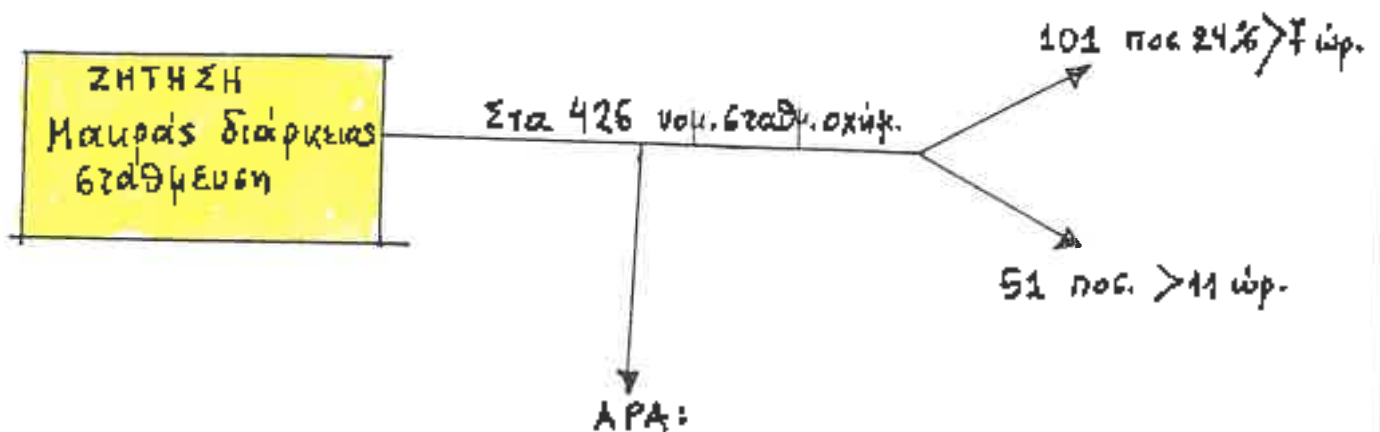
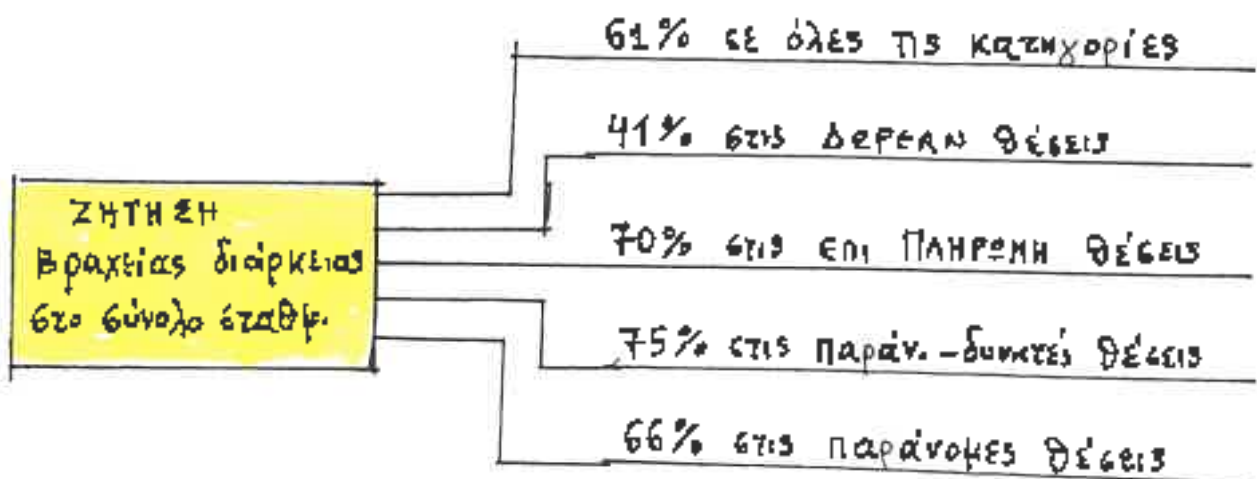
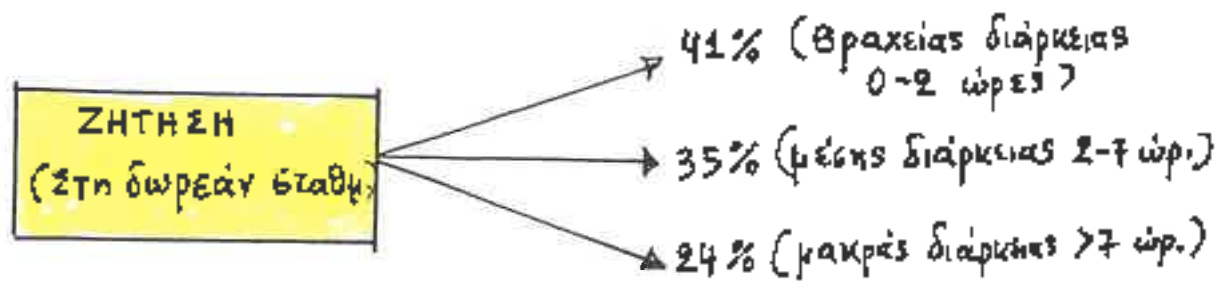
Επειδή τα πλάτη των οδών της Λαμίας είναι περιορισμένα και οι δρόμοι για τους οποίους μπορεί να επιτραπεί στάθμευση ολγόκι, μακροπρόθεσμα η επίλυση του προβλήματος στάθμευσης το οποίο μειώθηκε σημαντικά με την λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, πρέπει να αντιμετωπισθεί παράλληλα με:

- 1) Κατασκευή υπόγειων σταθμών στάθμευσης (Γκαράζ).
- 2) Μεταφορά των δραστηριοτήτων εκτός του κέντρου της πόλης (π.χ. κατασκευή Διοικητηρίου εκτός του κέντρου της πόλης).

ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ 18-19 Μαΐου 1995



ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ	ΜΕΓΟΣ ΕΥΝΤ. ΓΙΑ ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜ. 3,9
	ΣΤΙΣ ΝΟΜΙΜΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ 3,0
	ΣΤΗΝ ΠΟΡΤΟΚΑΛΗ ΖΩΝΗ 6,0
	ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΖΩΝΗ 4,1
	ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣ. 4,6
	ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ - ΔΥΝΑΤΕΙΣ ΘΕΣ 5,0

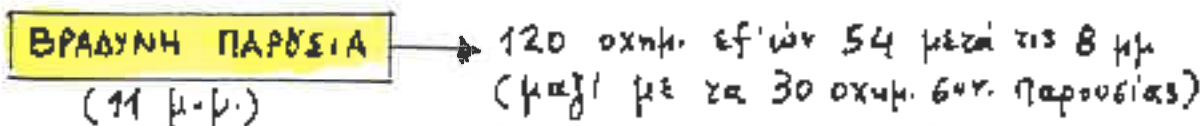
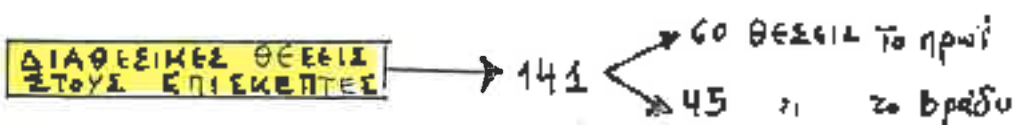
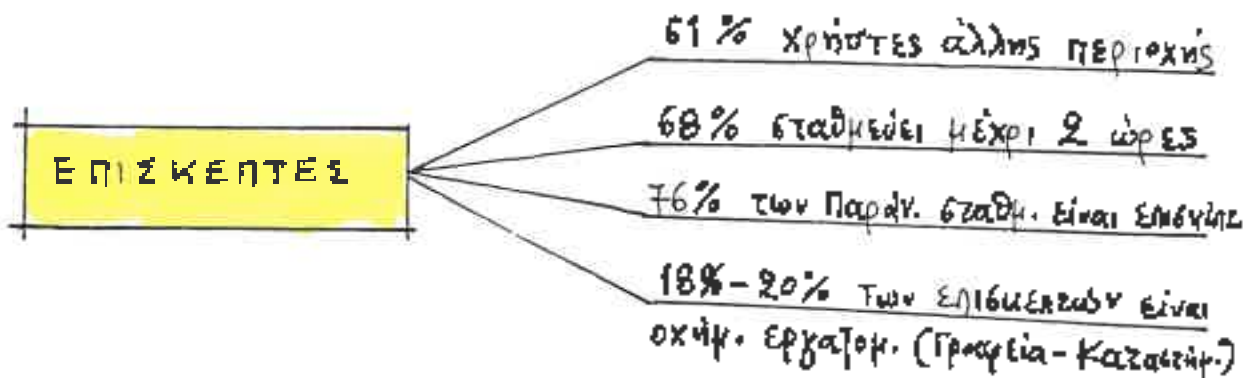
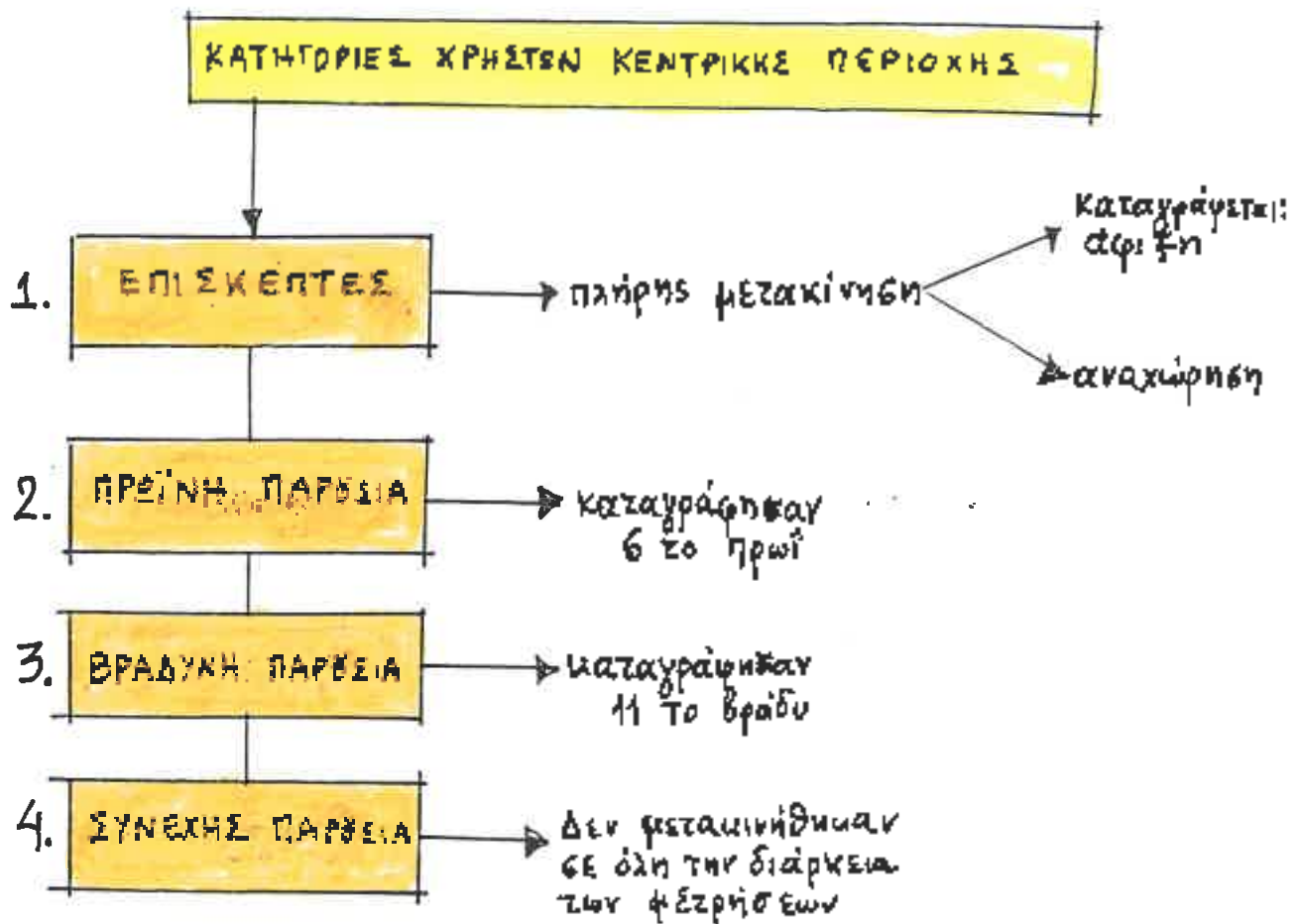


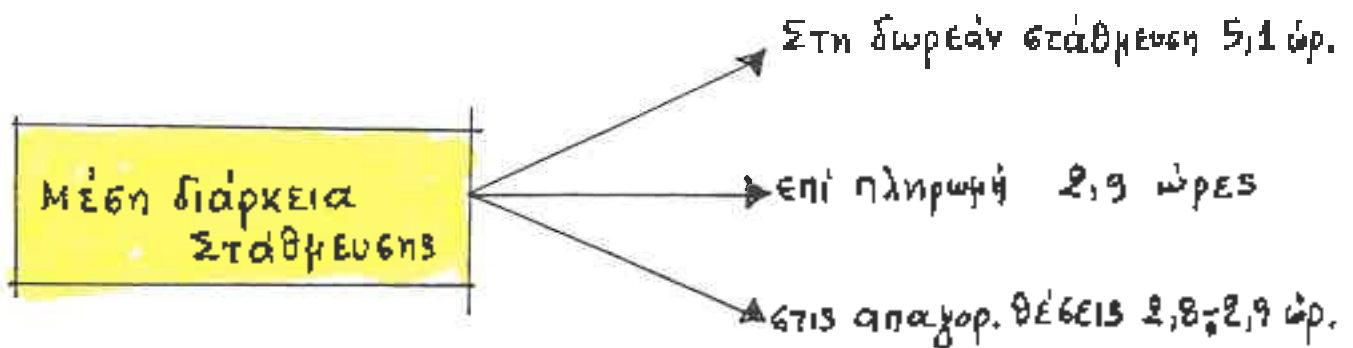
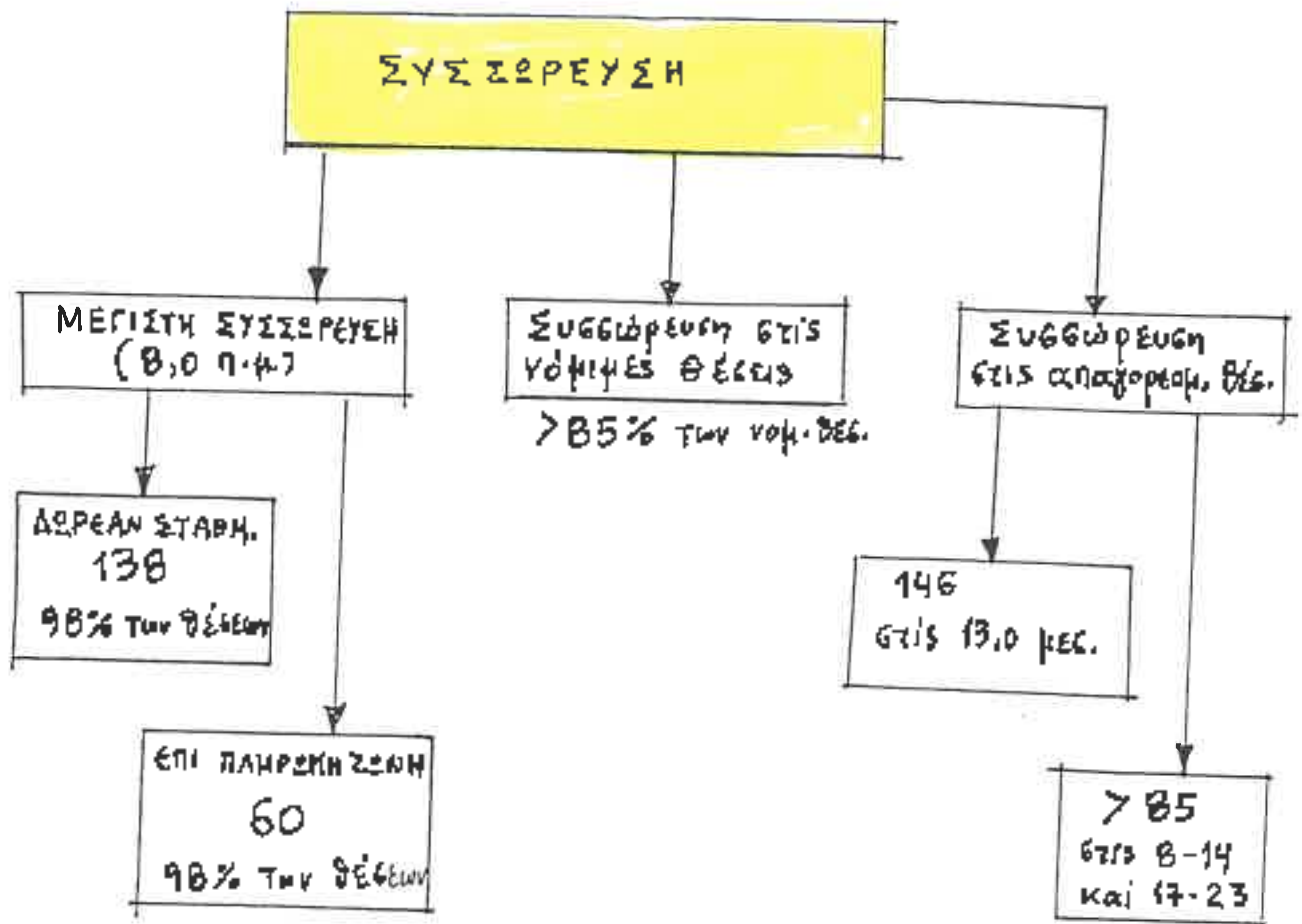
24% της ημερήσιας ζήτησης δωρεάν στάθμευσης
μονοπωλεί πάνω από 7 ώρες 101 θέσεις δηλ.
το 72% των διαθέσιμων νόμιμων θέσεων στάθμ.
Το υπόλοιπο 76% = 325 οχήμ. για 40 διαθέσιμες
Δωρεάν θέσεις.

ΖΗΤΗΣΗ > ΠΡΟΣΦΟΡΑ

214 οχήμ σε σύνολο προσφ. 141

Το φαινόμενο κατεβά-
ζει τον συντελ. εναλλαγής.





ΕΛΛΕΙΜΜΑ
ΣΤΗ ΔΩΡΕΑΝ ΒΣΑΘΜ.

Πρωινή αγωγή → 59 θέσεις
(8-14)

Βραδυνή αγωγή → 66 θέσεις
(18-23)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1

24% της ημερ. συνολ. δωρεάν ημερ. της
μονοπωλεί πάνω από 7 ώρες το 72%
των διαθεσίμων δωρεάν θέσεων.

2

61% των δωρεάν σταθμεύσεων καταλ.
από οχήμ. Επισκεπτών

3

125 οχήματα στις νόμιμες δωρεάν
θέσεις το πρωί (6.0 πμ) 29%
ανήκουν σε κατοίκους περιοχής.

4

76% των παρτών σταθμεύσεων είναι
οχήματα Επισκεπτών.

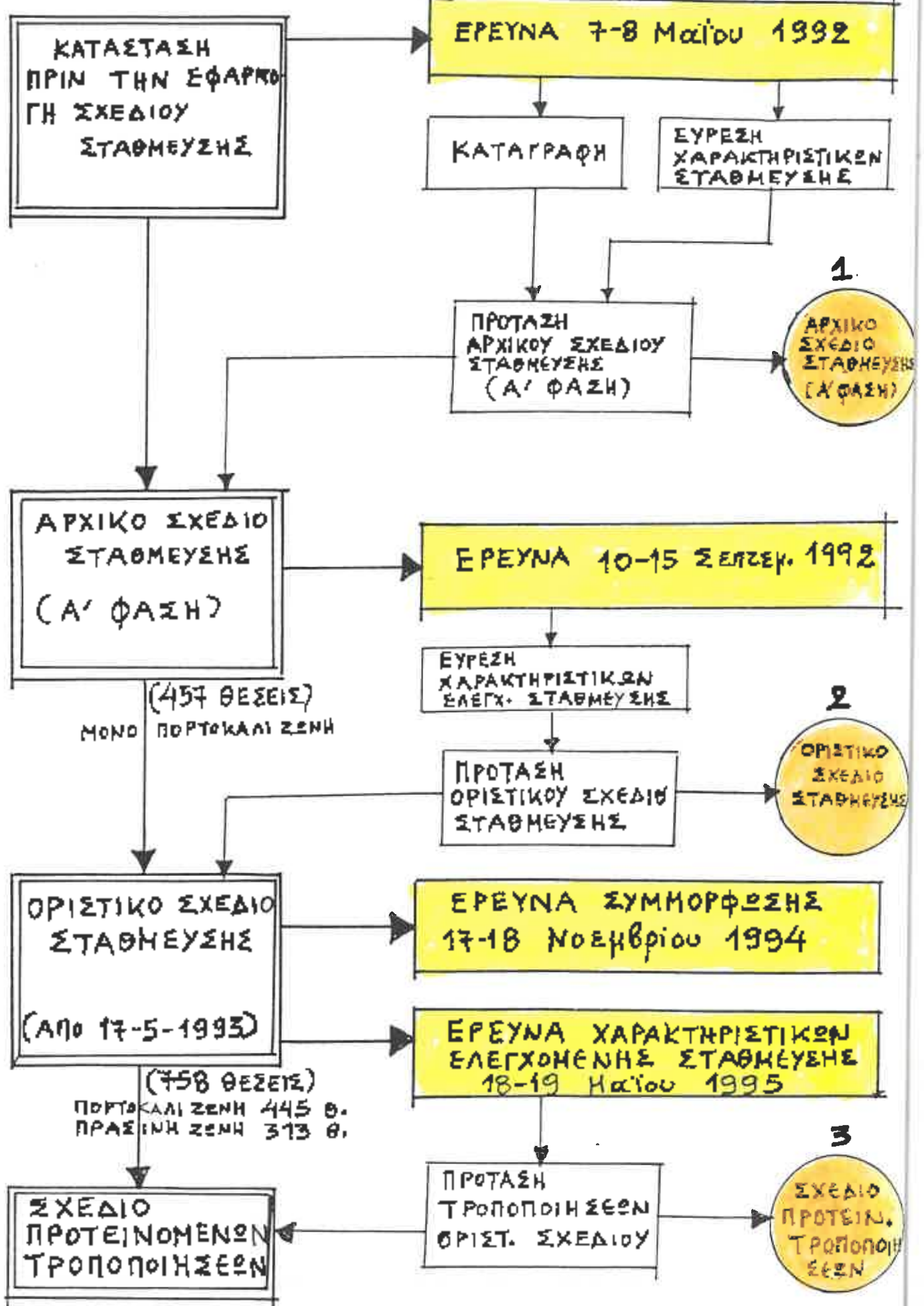
5

Γενικώς καταγράφεται ελλείμμα θέσεων
σταθμεύσης.

Επιβάλλεται προηγήσιμη σχεδίαση - επένδυση
και ανακατανομή προνοητέ ή πράσινης ζώνης

4.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΦΑΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ
ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ
ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

		Α'	Β'	Γ'	
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	Πρίν την Εφαρμογή ΣΧΕΔΙΟΥ σταθμεύσης πρίν 5/1992	Μετά την Εφαρμογή Α' ΣΧΕΔΙΟΥ (10-15/9/ 1992	Μετά την Εφαρμογή ΟΡΙΣΤ. ΣΧΕΔΙΟΥ (18-19/5/ 1993)	
Ποσοστιαία ποσολο- γία σταθμευμένων αυτοκινήτων. (εξοικεία 1 ημέρας)	Συνολική σταθμεύση	100 %	100 %	100 %	
	Νόμιμη σταθμ.	40 %	86 %	20 %	
	Παράνομη σταθμ.	60 %	14 %	35 %	
	Δωρεάν σταθμ.	—	—	30 %	
	Παράνομη-δυνατή	—	—	15 %	
Συντελεστής Εγαλλαγής	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΤΑΘΗ.	6,71	5,44	3,91	
	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΗ.	3,94	5,46	4,67	
	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΗ.	12,62	5,3	4,63	
	ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΑΘΗ.	—	—	3,02	
	ΠΑΡΑΝΟΜΗ-ΔΥΝΑΤΗ	—	—	4,73	
Μέση κατάληψη	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΤΑΘΗ.				
	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΗ.		64 %	81 %	
	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΗ.				
	ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΑΘΗ.			30 %	
	ΠΑΡΑΝ. - ΔΥΝΑΤΗ			65 %	
Κατανομή της Ζήτησης με βάση τη διάρκεια σταθμεύσης. — βραχεία(0-2 ώρ.) — μέση (2-7 ώρ.) — μακρά(7-7 ώρ.)	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	βραχεία	71,9 %	86,0 %	61,0 %
		μέση	23,3 %	13,0 %	26,0 %
		μακρά	4,8 %	1,0 %	13,0 %
	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	βραχεία	64,3 %	85,0 %	70,0 %
		μέση	27,9 %	14,0 %	21,0 %
		μακρά	7,8 %	1,0 %	9,0 %
	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	βραχεία	77,0 %	93,0 %	66,0 %
		μέση	20,3 %	6,0 %	25,0 %
		μακρά	2,7 %	1,0 %	9,0 %
	ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	βραχ.			41,0 %
		μέση			35,0 %
		μακρά			24,0 %
	ΠΑΡΑΝΟΜΗ- ΔΥΝΑΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	βραχ.			75,0 %
		μέση			16,0 %
		μακρά			9,0 %
Ελλείμμα- Περίσσειμα	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΤΑΘΗ.	- 129	+ 73	- 94	
	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΗ.	+ 34	+ 90	+ 12	
	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΗ.		- 17	- 85	
	ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΑΘΗ.			+ 14	
	ΠΑΡΑΝ. - ΔΥΝΑΤΗ			- 35	

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

44.1 Μελέτη αρχικού σχεδίου στάθμευσης (Α' φάση) (Μάιος 1992)

Το αρχικό σχέδιο στάθμευσης (Α' φάση) προέβλεπε 457 θέσεις στάθμευσης σε πορτοκαλί ζώνη (διάρκεια στάθμευσης μέχρι 2 ώρες) και προέβλεπε:

α) να διαχετευθεί η ζήτηση που ικανοποιείται στις παράνομες θέσεις προς νόμιμες θέσεις στάθμευσης

β) να βελτιωθεί η πρόσβαση των αυτοκινήτων στο κέντρο και τις διάφορες υπηρεσίες (καταστήματα - γραφεία κλπ)

γ) να βελτιωθεί η κυκλοφορία στην πόλη και ειδικότερα στο κέντρο με τις θετικές επιπτώσεις που αυτό έχει στις τοπικές συγκοινωνίες, στην κυκλοφορία των πεζών κ.λ.π.

Οι συγκεκριμένοι στόχοι του σχεδίου αυτού ήταν:

α) Να αυξηθεί ο συντελεστής εναλλαγής στις νόμιμες θέσεις από 3,94 σε 6-7

β) Να μειωθεί το ποσοστό 80% των παρανόμως σταθμευμένων αυτοκινήτων

γ) Να καλυφθεί η ζήτηση βραχείας στάθμευσης 71% με την δημιουργία πορτοκαλί ζώνης (στάθμευση μέχρι 2 ώρες) και

δ) Να καλυφθεί το 65% της υφιστάμενης ζήτησης στάθμευσης.

4.4.2. Μελέτη οριστικού σχεδίου στάθμευσης (Σεπτέμβριος 1992)

Το Σχέδιο αυτό προβλέπει συνολικά 758 θέσεις στάθμευσης. Πριν εκπονηθεί το οριστικό σχέδιο στάθμευσης αξιολογήθηκαν τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την εφαρμογή του αρχικού σχεδίου και τα οποία ήταν σε γενικές γραμμές θετικά ήτοι:

α) Αυξήθηκε κατά 55% ο αριθμός των οχημάτων που εξυπηρετούνται στις νόμιμες θέσεις, χωρίς όμως θεαματική μείωση του ποσοστού των παρανόμως σταθμευμένων αυτοκινήτων.

β) Η ανεύρεση θέσης σε όλη τη διάρκεια της ημέρας ήταν πολύ εύκολη στη ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης, όπου παρατηρείται περίσσειμα νόμιμων θέσεων σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.

γ) Υπήρχε μεγαλύτερη ευκολία ανεύρεσης θέσεως στάθμευσης για αγορές σε όλες τις ζώνες.

δ) Υπήρχε μεγαλύτερη άνεση στην κυκλοφορία των οχημάτων λόγω εξαλείψεως της αχλαύσας παράνομης στάθμευσης.

Το οριστικό σχέδιο εκπονήθηκε με προβλέψεις που θα εξυπηρετούσαν τους παρακάτω στόχους:

1) Προσφορά μεγαλύτερης άνεσης για στάθμευση στους μόνιμους κατοίκους της περιοχής, κάτι που δεν είχε προβλεφθεί στο αρχικό σχέδιο (δημιουργία πράσινης ζώνης - θέσεις 313).

2) Προσαρμογή της προσφοράς στη μεταβαλλόμενη ζήτηση στάθμευσης.

3) Τοπικές βελτιώσεις για διευκόλυνση εκμετάλλευσης της επί πληρωμή στάθμευσης.

4) Προτάσεις για κατασκευή χώρων στάθμευσης εκτός οδού

4.4.3. Υφιστάμενη κατάσταση (Μετά την εφαρμογή του πρακτικού σχεδίου στάθμευσης)

Από την αξιολόγηση των στοιχείων που προέκυψαν από την έρευνα συμμόρφωσης του έτους 1994 καθώς και από την πρόσφατη έρευνα του Μαΐου 1995 προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα;

1) Υπάρχει υψηλό ποσοστό συμμόρφωσης στο ισχύον σύστημα διαχείρισης της ελεγχόμενης δότθμευσης στην πόλη της Λαμίας (86% για την πορτοκαλί ζώνη και 84% για την πράσινη ζώνη).

2) Ο Συντελεστής εναλλαγής αυξήθηκε από 3,94 σε 4,69.

3) Το σύνολο των παράνομα σταθμευμένων αυτοκινήτων στην ελεγχόμενη ζώνη είναι πολύ χαμηλό (7%).

4) Υπάρχει δυσκολία ανεύρεσης θέσης καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του συστήματος επειδή η μέση κατάληψη στις προσφερόμενες νόμιμες θέσεις είναι 83% στην πορτοκαλί ζώνη και 85% στην πράσινη ζώνη.

5) Η ζήτηση εξακολουθεί να υπερβαίνει την προσφορά των νόμιμων θέσεων στάθμευσης.

6) Το έλλειμμα μειώθηκε αλλά εξακολουθεί να είναι μεγάλο.

7) Υπάρχει μικρό περίσσειμα νόμιμων θέσεων στάθμευσης σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Αξιολογούμενων των παραπάνω συμπερασμάτων κρίνεται ορθή η άποψη να γίνουν τροποποιήσεις στο σχέδιο στάθμευσης και επέκταση της πράσινης ζώνης στις περιμετρικές του σχεδίου στάθμευσης οδούς, ώστε να ανακουφισθούν οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής από τις σταθμεύσεις των οδηγών που δεν θέλουν να καταβάλουν τέλη στάθμευσης και θα δώσει τη δυνατότητα στους έχοντες ζήτηση στάθμευσης βραχείας διάρκειας να σταθμεύουν σε νόμιμες θέσεις.

Επίσης παρατηρείται και μετά την εφαρμογή του σχεδίου στάθμευσης έλλειμμα θέσεων και χαμηλός συντελεστής εναλλαγής.

φαινόμενα που εξαναγκάζουν τους οδηγούς που θέλουν βραχεία στάθμευση να σταθμεύουν παράνομα.

Τέλος παρατηρούμε ότι αν και η εφαρμογή του σχεδίου στάθμευσης βελτίωσε την εικόνα της κεντρικής περιοχής της πόλεως από απόψεως κυκλοφορίας και στάθμευσης, εν τούτοις το σχέδιο αυτό δεν παύει να διατηρεί το δυναμικό χαρακτήρα του, ώστε να πρέπει να τροποποιείται και να διαμορφώνεται σύμφωνα με τις ανάγκες της πόλης Λαμίας, την αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων καθώς και την αύξηση του πληθυσμού, των νέων κατοικιών των λειτουργιών και των δραστηριοτήτων.

4.5 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία έγινε προσπάθεια να παρουσιασθούν όλα τα χαρακτηριστικά της σταθμεύσεως στο κέντρο της πόλης Λαμίας, τα οποία περιγράφουν ποσοτικά και καοικτικά την υφιστάμενη κατάσταση πριν και μετά την εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας όπου παρουσιάσθηκε συνοπτικά η υφιστάμενη κατάσταση της πόλης Λαμίας πριν την εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης διαπιστώθηκε ότι στην Κεντρική περιοχή της πόλης υπήρχαν έντονα προβλήματα κυκλοφοριακής ροής, ασφάλειας και αναμονής στους κόμβους, και πρόβλημα στάθμευσης ιδιαίτερα οξύ κυρίως κατά τις ώρες αιχμής, το οποίο θα έπρεπε να αντιμετωπισθεί ώστε να εξασφαλισθούν θέσεις στάθμευσης εκτός οδού και συστηματική εκμετάλλευση ή αύξηση σε συνδυασμό με καλύτερη αστυνόμευση και έλεγχο των θέσεων στάθμευσης "παρά το κράσπεδο".

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας παρουσιάσθηκε η καταγραφή των συνθηκών στάθμευσης και συγκεκριμένα μελετήθηκε η συμπεριφορά των οδηγών σε 473 θέσεις και από την ανάλυση των στοιχείων και την σύγκριση της υπάρχουσας νόμιμης προσφοράς θέσεων στάθμευσης που διαπιστώθηκαν από την καταγραφή της καταμετρημένης στα πλαίσια της έρευνας εναλλαγής ζήτησης θέσεων στάθμευσης έγιναν συγκεκριμένες προτάσεις προς το Δήμο Λαμίας από την εταιρεία SETEX - HELLAS για την εφαρμογή ενός πρώτου Σχεδίου Στάθμευσης. Το σχέδιο αυτό αφορούσε σε πρώτη φάση στάθμευση σε 257 θέσεις με ανώτατη διάρκεια στάθμευσης 2 ώρες και εγκατάσταση 24 ρυθμιστών στάθμευσης σε διάφορες θέσεις.

Η κατάσταση που θα προέκυπτε από τη λειτουργία της πρώτης φάσης επί ένα τετράμηνο θα αποτελούσε την βάση για την δημιουργία του οριστικού Σχεδίου Στάθμευσης.

Στο τρίτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας μετά από 4 μήνες λειτουργίας του συστήματος.

Σύμφωνα με αυτά η πρώτη φάση του Σχεδίου ολοκληρώθηκε με επιτυχία, η ανεύρεση θέσης στάθμευσης έγινε πιο εύκολη, το κέντρο της Λαμίας ανέπνευσε, η κυκλοφορία έγινε πιο άνετη, ενώ μειώθηκαν οι παράνομες σταθμεύσεις και οι άσκοπες μετακινήσεις με αυτοκίνητο.

Τώρα υπήρχαν πληροφορίες από στατιστικά στοιχεία παρκομέτρων, από έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης, από έρευνα χρήσης και συμμόρφωσης και στατιστικά στοιχεία κλήσεων και οι πληροφορίες αυτές και έρευνες απέτελεσαν την βάση για ορισμένες τροποποιήσεις ώστε να εκπονηθεί το οριστικό σχέδιο στάθμευσης, το οποίο προσέγγισε πιο ρεαλιστικά τα προβλήματα, έγινε πιο ολοκληρωμένο και προσέφερε λύσεις και ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της πόλης.

Με το σχέδιο αυτό αντιμετωπίσθηκαν οι δυσκολίες των μόνιμων κατοίκων της περιοχής του κέντρου, και συγκεκριμένα δημιουργήθηκε μια ζώνη μακροχρόνιας στάθμευσης η λεγόμενη "πράσινη ζώνη" με ανώτατη διάρκεια στάθμευσης 24 ώρες.

Έτσι το οριστικό σχέδιο στάθμευσης προβλέπει συνολικά 758 θέσεις στάθμευσης ήτοι 445 στην πορτοκαλί ζώνη και 313 στην πράσινη ζώνη.

Συμπληρωματικά γίνονται προτάσεις για κατασκαφή υπόγειων χώρων στάθμευσης και οργάνωσης υπαίθριων χώρων σε αδόμητα οικοπέδα, προκειμένου να ικανοποιηθεί η ζήτηση των μέσης και μακράς διάρκειας σταθμεύσεων.

Διαπιστώθηκε επίσης ότι το σχέδιο διατηρεί το δυναμικό του χαρακτήρα καθώς είναι ένα σύστημα που εξελίσσεται σύμφωνα με τις ανάγκες της πόλης και ως γνωστόν δύο είναι οι κύριες αιτίες που προκαλούν την αύξηση των αναγκών σταθμεύσεως σε μια περιοχή.

(«Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή Τεχνική, Τόμος 3
Στάθμευση του καθηγητή του Ε.Μ.Π.Ι. Φραντζεσκάκη).

α) Η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων
Ι.Χ. Αποτέλεσμα της αύξησης αυτής είναι η μεγαλύτερη χρησιμοποίηση του επιβατικού αυτοκινήτου Ι.Χ. για τις μετακινήσεις, με αντίστοιχη μείωση της χρησιμοποίησης των δημόσιων συγκοινωνιών. Η αύξηση του αριθμού των μετακινουμένων με επιβατικά αυτοκίνητα δημιουργεί μεγαλύτερες ανάγκες για χώρους σταθμεύσεως, τόσο στις περιοχές κατοικίας, όσο και στις περιοχές των άλλων χρήσεων γης.

β) Η αύξηση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων. Με την ανάπτυξη μιας περιοχής δημιουργούνται όπως είναι φυσικό, πρόσθετες ανάγκες σταθμεύσεως, τόσο από την ανέγερση νέων κατοικιών, όσο και από την αύξηση των λειτουργιών.

Από τις μετρήσεις και έρευνες που παρουσιάζονται στο Δ' μέρος της παρούσης εργασίας και που έγιναν τον Νοέμβριο του 1994 και τον Μάιο του 1995 προέκυψε ήδη η ανάγκη για κάποιες τροποποιήσεις στο σχέδιο στάθμευσης που είχε γίνει.

Από πρόσφατες βολιδοσκοπήσεις των κατοίκων προκύπτει το συμπέρασμα ότι υπάρχει επιθυμία να γίνει μια επέκταση του σχεδίου στάθμευσης και το γεγονός αυτό δείχνει ότι η εφαρμογή ενός καλά οργανωμένου σχεδίου στάθμευσης σε μια πόλη μπορεί να έχει άριστα αποτελέσματα.

ΤΟΜΟΣ Β'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' ΜΕΡΟΥΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

1. Προτάσεις ΕΠΑ για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης Λαμίας.
2. Προτάσεις κυκλοφοριακής μελέτης Δήμου Λαμίας για το κυκλοφοριακό πρόβλημα Λαμίας.

1. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΑ για το κυκλοφοριακό πρόβλημα Λαμίας

Η μελέτη η οποία ασχολήθηκε στο παρελθόν με το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης, ήταν η Μελέτη ΕΠΑ.

Το τμήμα της μελέτης ΕΠΑ που ασχολείται με την μεταφορική υποδομή της Λαμίας χωρίζεται σε δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα ασχολείται με την ευρύτερη περιοχή της Λαμίας και την μακροσκοπική μεταφορική σύνδεση της πόλης με τον υπόλοιπο Νομό καθώς και τους γειτονικούς Νομούς. Το δεύτερο τμήμα του ασχολείται με την περιοχή του οικισμού θεωρείται, από άποψη κλίμακας, το περισσότερο συναφές με την παρούσα μελέτη. Οι προτάσεις γενικά, έχοντας "ποιοτικό" και μακροπρόθεσμο χαρακτήρα, αποσκοπούν να ελευθερώσουν τις αρτηρίες της πόλης από την διαμπερή κυκλοφορία του εθνικού δικτύου και να ανακουφίσουν το κέντρο με την διαμόρφωση περιφερειακού δικτύου.

Οι βασικές προτάσεις έχουν ως εξής:

- α. Κατασκευή της Νέας Εθνικής Οδού Λαμίας - Φαρσάλων - Λάρισας η οποία θα διέρχεται κατά μήκος της Γερμανικής Τάφρου και θα συνδέει της Νέα Εθνική Οδό Ια με την Εθνική Οδό 38. Αναμένεται να λειτουργήσει σαν παρακαμπτήριος άξονας της πόλης για μετακινήσεις μεταξύ ανατολής - δύσης καθώς και για μετακινήσεις μεταξύ βορρά - νότου.
- β. Διάνοιξη του Περιφερειακού του Κόστρου στη περιοχή Νταμάρια και σύνδεση με την Εθνική Οδό Ι που διέρχεται παράλληλα με την πόλη στα ανατολικά της. Κατασκευή εναλλακτικής εισόδου στη Λαμία από την Εθνική Οδό Ι με την αξιοποίηση του δρόμου που ξεκινά λίγο νοτιότερα από το Λαγοβούνι και συνεχίζει με δύο κλάδους, από τους οποίους ο ένας καταλήγει στον Περιφερειακό του Κόστρου και ο άλλος στις Εργατικές Κατοικίες. Αναμένεται το περιφερειακό αυτό δίκτυο να ανακουφίσει τις κεντρικές αρτηρίες της πόλης.

- γ. Απομάκρυνση του σιδηροδρομικού σταθμού από το κέντρο της πόλης. Μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής νοτιότερα κατά μήκος της Γερμανικής Τάφρου.

Ο αντίστοιχος σχολιασμός των παραπάνω έχει ως εξής:

- α. Η Νέα Εθνική Οδός Λαμίας - Φρσάλων - Λάρισας, παρ'όλο που σε επίπεδο εθνικού δικτύου κρίνεται απαραίτητη, δεν αναμένεται να επιφέρει σημαντική μεταβολή στην κυκλοφοριακή εικόνα της κεντρικής περιοχής τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα. Λειτουργεί ήδη άξονας που παρακάμπτει την πόλη για μετακινήσεις μεταξύ βορρά - νότου, πρόκειται για την Εθνική Οδό Ι. Για μετακινήσεις μεταξύ ανατολής - δύτης λειτουργεί ο άξονας Καρπενησίου - Κύπρου - Βασιλικών και υπάρχει δυνατότητα μελλοντικά να λειτουργήσει με τον ίδιο ρόλο η Αλατόστρατα, εφ'όσον διανοιχθεί.
- β. Η πρόταση διαμόρφωσης περιφερειακού δικτύου με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά εντός της περιοχής μελέτης, κρίνεται θετική. Είναι φανερό η έλλειψη περιφερειακών αρτηριών τόσο ανατολικά όσο και δυτικά της κεντρικής περιοχής.
- γ. Θετική κρίνεται και η πρόταση της απομάκρυνσης των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ και της σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη. Στη θέση της σιδ. γραμμής μπορεί να λειτουργήσει οδικός άξονας δευτερεύουσας σημασίας που θα παρακάμπτει την κεντρική περιοχή και θα εξυπηρετεί το προβλεπόμενο τοπικό κέντρο.

2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΑΣ

Στόχοι του Σχεδιασμού

Οι στόχοι του σχεδιασμού εκφράζουν τις γενικές αρχές και την επιθυμητή κατεύθυνση προς την οποία θα προσανατολιστεί η διαχείριση της κυκλοφορίας.

Οι στόχοι αυτοί διαμορφώνονται με γνώμονα την επίλυση των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί από την Ανάλυση της Υπάρχουσας Κατάστασης και τις διαφαινόμενες τάσεις για ανάπτυξη της περιοχής μελέτης.

Μακροπρόθεσμα, βασικός στόχος του συγκοινωνιακού σχεδιασμού είναι η αποκέντρωση λειτουργιών που αποτελούν σημαντικό πύλο έλξης μετακινήσεων στην κεντρική περιοχή.

Η προβλεπόμενη μεταφορά των Δημόσιων Υπηρεσιών στη θέση του σημερινού Στρατοπέδου Τσαλτάκη, αναμένεται να προσφέρει σημαντική κυκλοφοριακή αποφόρτιση του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής.

Η διαμόρφωση των περιφερειακών αξόνων στους λόφους του Αγίου Λουκά και του Κάστρου, πράγματι θα ελαφρύνει τις κυκλοφοριακές συνθήκες της κεντρικής περιοχής. Όμως δεν αναμένεται η ολοκλήρωση της υλοποίησης των αξόνων αυτών εντός της δετίας. Για το λόγο αυτό, τα προτεινόμενα διαχειριστικά μέτρα δεν λαμβάνουν υπ' όψη τους άξονες αυτούς.

Οι στόχοι του σχεδιασμού κυκλοφοριακών διαχειριστικών μέτρων, συνοψίζονται στα παρακάτω:

- α. Αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής και γενικά βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών με κατάλληλα μέτρα ρύθμισης ή/και αποθάρρυνσης της κυκλοφορίας και με περισσότερο αποτελεσματική χρήση της υπάρχουσας υποδομής του οδικού δικτύου.

- β. Αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών, τόσο σε υποδομή όσο και σε λειτουργία, με αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και καλύτερη οργάνωση του τρόπου λειτουργίας και της εξυπηρέτησης που προσφέρουν. Αντικειμενικός σκοπός είναι η όσο το δυνατό μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με το μέσο αυτό.
- γ. Αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης με εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής και με εξασφάλιση κατά προτεραιότητα θέσεων στάθμευσης εκτός οδού.
- δ. Έγκλη μεταχείριση οδηγών και πεζών. Βελτίωση της εξυπηρέτησης και της ασφάλειας των πεζών.
- ε. Αναβάθμιση του περιβάλλοντος με μείωση των αρνητικών συνεπειών της κυκλοφορίας.
- στ. Ελαχιστοποίηση της διερχόμενης κυκλοφορίας από την κεντρική περιοχή.
- ζ. Βελτίωση της εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών και της κυκλοφορίας των φορτηγών οχημάτων.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΑΣ

Γενικά

Η διαδικασία της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του σχεδιασμού των μεταφορών απαιτεί τη διαμόρφωση εναλλακτικών προτάσεων σχετικά με τη μελλοντική μεταφορική υποδομή, ώστε με εξέταση και σύγκριση των προτάσεων αυτών να γίνει επιλογή της βελτίωσης.

Κάθε μία από τις εναλλακτικές προτάσεις επιχειρεί να δώσει μια λύση συνολικά στα προβλήματα της κυκλοφορίας και των μεταφορών, στα πλαίσια μιας πολιτικής που υλοποιεί τις στόχους του σχεδιασμού σε συνάρτηση πάντα με την παράμετρο του κόστους.

Η πολιτική που ακολουθείται προϋποθέτει ουσιαστικές αλλαγές στην οργάνωση και διαχείριση του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής με την μονοδρόμηση όλων σχεδόν των βασικών αρτηριών. Στόχος είναι αφ'ενός μεν η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών ασφαλείας στις βασικές διασταυρώσεις του δικτύου, αφ'ετέρου δε η σχετική αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των επιβατηγών αυτοκινήτων στο κέντρο. Η αποθάρρυνση αυτή είναι συνέπεια του περιορισμού των δυνατοτήτων κυκλοφορίας στο δίκτυο της κεντρικής περιοχής.

Είναι απαραίτητη πλέον η πολιτική αυτή, δεδομένης της συνεχούς αύξησης της ζήτησης και της περιορισμένης προσφοράς. Αποτελεί επίσης ένα μήνυμα προς τους χρήστες του συστήματος, ώστε να στραφούν περισσότερο προς τις μαζικές μεταφορές, χωρίς να εφαρμόζονται τελείως περιοριστικά μέτρα, όπως π.χ. πλήρης απαγόρευση κυκλοφορίας στο δακτύλιο, είτε κίνηση μονών - ζυγών.

Στα πλαίσια της προηγούμενης πολιτικής εξετάσθηκαν 5 εναλλακτικές λύσεις μονοδρομήσεων των αρτηριών της κεντρικής περιοχής σε μία προσπάθεια να επιλεγεί η βελτίωση.

Τα βασικά στοιχεία των εναλλακτικών λύσεων της πολιτικής αυτής είναι:

- α. Ουσιαστική παρέμβαση στην οργάνωση και διαχείριση του οδικού δικτύου με μονοδρομήσεις των βασικών αρτηριών της κεντρικής περιοχής και ανάλογη προσαρμογή της σήμανσης και της σηματοδότησης.
- β. Αναδιάρθρωση των δημόσιων συγκοινωνιών και λειτουργία γραμμών *mini-bus*.
- γ. Διαμόρφωση πολιτικής στάθμευσης, οργάνωση της στάθμευσης στην οδό και δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- δ. Πεζοδρομήσεις στα εμπορικά κέντρα και σε δρόμους που παρουσιάζουν κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω ανεπαρκούς γεωμετρίας.

Για την διαμόρφωση των εναλλακτικών λύσεων, έγινε επισήμανση των εξής αρτηριών που μπορούν να λειτουργήσουν σαν ζεύγη μονοδρόμων:

- α. Λεωνίδου - Θερμοπυλών
- β. Καποδιστρίου - Όθωνος
- γ. Υψηλάντη - Καραϊσκάκη
- δ. Κολοκοτρώνη - Αγίου Νικολάου

Οι δυνατοί συνδυασμοί μονοδρόμησης των δρόμων αυτών, αποτέλεσαν την κύρια παράμετρο διαμόρφωσης των εναλλακτικών λύσεων που περιγράφονται στη συνέχεια. Σημαντική επίσης παράμετρο αποτέλεσε ο επαθυμητός βαθμός πεζοδρόμησης των δρόμων της κεντρικής περιοχής.

Σημειώνεται ότι οι περιγραφόμενες επεμβάσεις στο κύριο δίκτυο αναφέρονται πάντα στην υπάρχουσα κατάσταση.

Εναλλακτική Λύση 2

Τα βασικά στοιχεία της λύσης αυτής, όσον αφορά την λειτουργία του οδικού δικτύου, παρουσιάζονται στο Σχέδιο 3 και είναι τα εξής:

- α. Μονοδρόμηση της Λεωνίδου στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πανουργιά, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- β. Μονοδρόμηση της Θερμοπυλών στο τμήμα από την Πανουργιά μέχρι την Καποδιστρίου, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- γ. Μονοδρόμηση της Καποδιστρίου στο τμήμα από την Θερμοπυλών μέχρι την Όθωνος, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- δ. Μονοδρόμηση της Όθωνος στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πλατεία Λαού, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- ε. Μονοδρόμηση της Υψηλάντη στο τμήμα από Καζούλη μέχρι την Πλατεία Ελευθερίας, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- στ. Διακοπή λειτουργίας της Αποστόλη Κουνούπη (πρώην Τρούμαν) που συνδέει την Πλατεία Ελευθερίας με την Πλατεία Λαού. Ο δρόμος αυτός θα αναβαθμισθεί και θα διαμορφωθεί σε πρόσβαση του μελλοντικού υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων της Πλατείας Ελευθερίας.
- ζ. Διαμόρφωση της Ρήγα Φερραίου σε ειδικού τύπου πεζόδρομο (τύπος *Woonerf*) που επιτρέπει και την ελεγχόμενη στάθμευση αυτοκινήτων, αποθαρρύνει όμως σαφώς την κυκλοφορία.
- η. Σε πεζόδρομο τύπου *Woonerf* διαμορφώνεται και η Ροζάκη Αγγελή από την Αθανασίου Διάκου μέχρι την Ρήγα Φερραίου. Πεζοδρομείται

κανονικά στα τμήματα από Ρήγα Φεραίου μέχρι Κολοκοτρώνη και από Κολοκοτρώνη μέχρι Αγίου Νικολάου.

- β. Πεζοδρόμηση τύπου Woonerf του ανατολικού ημικυκλίου της Πλατείας Ελευθερίας από την Ρήγα Φεραίου μέχρι την Υψηλάντη.
- γ. Πεζοδρομείται η Βύρωνος από Καραγιαννοπούλου μέχρι Ροζάκη Αγγελή.
- ια. Διάνοιξη της Παπαφλέσσα στο τμήμα μεταξύ των οδών Θερμοπυλών και Στουρνάρα.

Εναλλακτική Λύση 3

Τα βασικά στοιχεία της λύσης αυτής, όσον αφορά την λειτουργία του οδικού δικτύου, είναι τα εξής:

- α. Μονοδρόμηση της Λεωνίδου στο τμήμα από την Πανουργιά μέχρι την Καποδιστρίου, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- β. Μονοδρόμηση της Θερμοπυλών στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πανουργιά, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- γ. Μονοδρόμηση της Καποδιστρίου στο τμήμα από την Λεωνίδου μέχρι την Όθωνος, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- δ. Μονοδρόμηση της Όθωνος στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πλατεία Λαού, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- ε. Αντιστροφή της μονοδρόμησης της Κολοκοτρώνη, με κατεύθυνση από Όθωνος προς Πλατεία Πάρκου.
- στ. Αντιστροφή της μονοδρόμησης της Αγίου Νικολάου, με κατεύθυνση από Καποδιστρίου προς Όθωνος.
- ζ. Διακοπή λειτουργίας της Αποστολή Κουνούπη (πρώην Τρούμαν) που συνδέει την Πλατεία Ελευθερίας με την Πλατεία Λαού. Ο δρόμος αυτός θα διαμορφωθεί σε πρόσβαση του μελλοντικού υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων της Πλατείας Ελευθερίας.
- η. Πεζοδρόμηση της Ροζάκη Αγγελή στα τμήματα από Ρήγα Φερραίου μέχρι Κολοκοτρώνη και από Κολοκοτρώνη μέχρι Αγίου Νικολάου.
- θ. Διάνοιξη της Παπαφλέσσα στο τμήμα μεταξύ των οδών Θερμοπυλών και Στουρνάρα.

Εναλλακτική Λύση 4 Τα βασικά στοιχεία της λύσης αυτής, όσον αφορά την λειτουργία του οδικού δικτύου, είναι τα εξής:

- α. Μονοδρόμηση της Λεωνίδου στο τμήμα από την Πανουργιά μέχρι την Καποδιστρίου, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- β. Μονοδρόμηση της Θερμοπυλών στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πανουργιά, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- γ. Μονοδρόμηση της Καποδιστρίου στο τμήμα από την Λεωνίδου μέχρι την Όθωνος, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- δ. Μονοδρόμηση της Όθωνος στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πλατεία Λαού, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- ε. Μονοδρόμηση της Υψηλάντη στο τμήμα από Καζούλη μέχρι την Πλατεία Ελευθερίας, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- στ. Διακοπή λειτουργίας της Αποστόλη Κουνούπη (πρώην Τρούμαν) που συνδέει την Πλατεία Ελευθερίας με την Πλατεία Λαού. Ο δρόμος αυτός θα διαμορφωθεί σε πρόσβαση του μελλοντικού υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων της Πλατείας Ελευθερίας.
- ζ. Διαμόρφωση της Ρήγα Φερραίου σε ειδικού τύπου πεζόδρομο (τύπος Wooperf) που επιτρέπει και την ελεγχόμενη στάθμευση αυτοκινήτων, αποθαρρύνει όμως σαφώς την κυκλοφορία.
- η. Σε πεζόδρομο τύπου Wooperf διαμορφώνεται και η Ροζάκη Αγγελή από την Αθανασίου Διάκου μέχρι την Ρήγα φερραίου.
Πεζοδρομείται κανονικά στα τμήματα από Ρήγα φερραίου μέχρι Κολοκοτρώνη και από Κολοκοτρώνη μέχρι Αγίου Νικολάου.

- θ. Πεζοδρόμηση του ανατολικού ημικυκλίου της Πλατείας Ελευθερίας από την Ρήγα Φερραίου μέχρι την Υψηλάντη.
- ι. Πεζοδρομείται η Βύρωνος από Καραγιαννοπούλου μέχρι Ροζάκη Αγγελή.
- ια. Διάνοιξη της Παπαφλέσσα στο τμήμα μεταξύ των οδών Θερμοπυλών και Στουρνάρα.

Εναλλακτική Λύση 5

Τα βασικά στοιχεία της λύσης αυτής, όσον αφορά την λειτουργία του οδικού δικτύου, είναι τα εξής:

- α. Μονοδρόμηση της Λεωνίδου στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πανουργιά, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- β. Μονοδρόμηση της Θερμοπυλών στο τμήμα από την Πανουργιά μέχρι την Καποδιστρίου, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- γ. Μονοδρόμηση της Καποδιστρίου στο τμήμα από την Θερμοπυλών μέχρι την Όθωνος, με κατεύθυνση εξόδου από την κεντρική περιοχή.
- δ. Μονοδρόμηση της Όθωνος στο τμήμα από την Καποδιστρίου μέχρι την Πλατεία Λαού, με κατεύθυνση εισόδου προς την κεντρική περιοχή.
- ε. Αντιστροφή της μονοδρόμησης της Κολοκοτρώνης, με κατεύθυνση από Όθωνος προς Πλατεία Πάρκου.
- στ. Αντιστροφή της μονοδρόμησης της Αγίου Νικολάου, με κατεύθυνση από Καποδιστρίου προς Όθωνος.
- ζ. Αντιστροφή μονοδρόμησης της Μακροπούλου (και της Αχυλλέως), με κατεύθυνση από νότο προς βορρά.
- η. Διακοπή λειτουργίας της Αποστάλη Κουνούπη (πρώην Τρούμαν) που συνδέει την Πλατεία Ελευθερίας με την Πλατεία Λαού. Ο δρόμος αυτός θα διαμορφωθεί σε πρόσβαση του μελλοντικού υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων της Πλατείας Ελευθερίας.
- θ. Πεζοδρόμηση της Ροζακή Αγγελή στα τμήματα από Ρήγα Φερραίου μέχρι Κολοκοτρώνη και από Κολοκοτρώνη μέχρι Αγίου Νικολάου.
- ι. Διάνοξη της Παπαφλέσσα στο τμήμα μεταξύ των οδών Θερμοπυλών και Στουρνάρα.

Προκαταρκτική Αξιολόγηση Εναλλακτικών Λύσεων

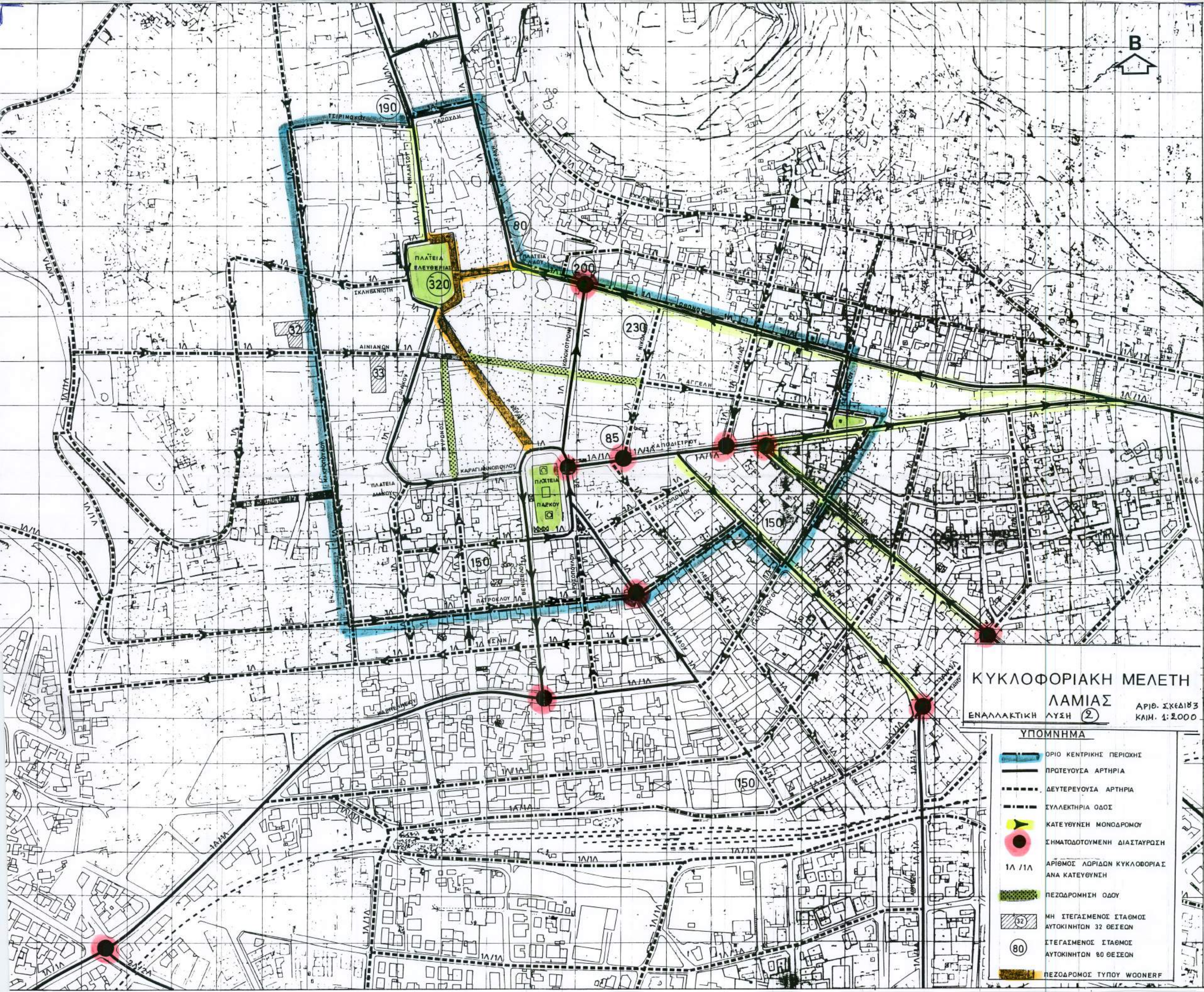
Σε προκαταρκτικό στάδιο κρίθηκε σκόπιμο να γίνει μία πρώτη αξιολόγηση των διαμορφωμένων εναλλακτικών λύσεων ώστε να διαπιστωθεί η λειτουργικότητα του οδικού δικτύου κάτω από τον αντίστοιχο συνδυασμό επεμβάσεων.

Η μονοδρόμηση ζεύγους των αρτηριών Λεωνίδου και Θερμοπυλών, όταν συμφωνεί με την σχετική θέση τους (Λεωνίδου έξοδος, Θερμοπυλών είσοδος), δεν εμφανίζει κατ'αρχήν κυκλοφοριακά προβλήματα. Στην αντίθετη μονοδρόμηση (Λεωνίδου είσοδος, Θερμοπυλών έξοδος), οι αρτηρίες αυτές είναι πιθανόν να εμφανίσουν κυκλοφοριακά προβλήματα στις διασταυρώσεις στις οποίες μεταπίπτουν σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης.

Λόγω αριστερών στροφών, διασταυρώνονται κυκλοφοριακά ρεύματα σημαντικών φόρτων, με αποτέλεσμα πιθανή κυκλοφοριακή συμφόρηση και αύξηση των καθυστερήσεων.

Η περίπτωση της μονοδρόμησης της Μακροπούλου από νότο προς βορρά πιθανόν επίσης να εμφανίσει κυκλοφοριακό πρόβλημα. Η Υψηλάντη στην διασταύρωση της με την Μακροπούλου, εκτιμάται ότι θα λειτουργεί δύσκολα και με μεγάλες καθυστερήσεις.

Οι παραπάνω θεωρήσεις εξετάζονται, με πλήρη κωδικοποίηση των λύσεων, με την βοήθεια του κυκλοφοριακού προτύπου CONTRAM, με το οποίο γίνεται προσομοίωση της λειτουργίας του δικτύου κάθε Εναλλακτικής Λύσης.



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΛΑΜΙΑΣ
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ ②

ΑΡΙΘ. ΣΧΕΔΙΟΥ
ΚΛΙΜ. 1:2000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΡΙΟ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
- ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
- ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΥ
- ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ
- 1Λ / 1Λ
- ΑΡΙΘΜΟΣ ΛΟΡΙΑΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΟΔΟΣ
- ΜΗ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 32 ΘΕΣΕΩΝ
- 80
- ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 80 ΘΕΣΕΩΝ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΤΥΠΟΥ WOONERF

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Β'

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Πίνακες καταγραφής μελέτης SETEX - HELLAS
(7 - 8 Μαΐου 1992)
2. Αναλυτική πρόταση στάθμευσης για κάθε οδό
(Μελέτη 7-8 Μαΐου 1992 SETEX - HELLAS)

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ

ΚΩΔ.	=	Κωδικός οδού
ΡΥΘΜ.	=	Ρύθμιση Στάθμευσης
ΑΣ=		Απαγορευμένη Στάθμευση
ΕΣ=		Επιτρεπόμενη Στάθμευση
ΠΡ=		Προσφορά Θέσεων Στάθμευσης
ΖΗ=		Ζήτηση Θέσεων Στάθμευσης
ΠΑ=		Παράνομα Σταθμευμένα Οχήματα
G=		Γκαράζ (Στεγασμένο ή μη)
P=		Πάρκινγκ (Στεγασμένο ή μη)

ΚΩΔ.	ΟΔΟΣ	ΡΥΘΜ.	ΠΡ	ΖΗ	ΠΑ	ΧΡΗΣΗ	%	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
01	ΑΓΝΩΣΤΟΥ ΣΤΡΑΤΩΤΗ Ηλέκτρας -Καραϊσκάκη	ΑΣ ΕΣ	12	9	6	Κατοικίες	100%	
02	ΟΜΗΡΟΥ Υψηλάντου -Καραϊσκάκη	ΕΣ	20	19		Κατοικίες Δημοτ. Θέατρο	70% 30%	
03	ΤΣΙΡΙΜΩΚΟΥ Μακροπούλου -Υψηλάντου	ΕΣ	19	16	8	Κατοικίες Σχολείο	50% 50%	Μεγάλη κλίση
04	ΚΑΖΟΥΛΗ Υψηλάντου- Καραϊσκάκη	ΕΣ ΑΣ	8	6	2 4	Καταστήματα Κατοικίες	90% 10%	
05	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ Ανδρούτσου- Καραϊσκάκη	ΕΣ	10	10	1	Κατοικίες	100%	
06	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ Μακροπούλου-Κοντοπούλου	ΕΣ			4	Κατοικίες	100%	Δεν υπάρχει δυνατότητα
07	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ Κοντοπούλου- Υψηλάντου	ΕΣ ΑΣ				Καταστ. + Υψηλ. Κατοικίες	70% 30%	Δεν υπάρχει δυνατότητα
08	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ Υψηλάντου- Ανδρούτσου	ΔΧ	6	1	3	Καταστήματα+ Εκκλησία	100%	
09	ΣΚΛΗΒΑΝΙΚΤΟΥ Πλ.Ελευθερίας- Μακροπούλου	ΑΣ /38 ΕΣ /18Α	3 14	3 14	9 1	Καταστ. + Υπηρεσίες Κατοικίες	85% 15%	
10	ΑΙΝΙΑΝΟΝ Μακροπούλου-Διάκου	ΑΣ ΕΣ		18	2	Καταστήματα Κατοικίες	30% 70%	P/G 60 Θέσεων
11	ΚΡΙΤΣΑ Μακροπούλου-Διάκου	ΕΣ ΕΣ	6 14	18 13		Καταστήματα	100%	Δεν χωράνε σταθμευμένα σε δύο πλευρές
12	ΡΟΖΑΚΗ ΑΓΓΕΛΗ Α Ρ. Φερσίου-Κολοκοτρώνη	Εκ.Περ.	18	18	2	Καταστήματα	100%	
13	ΡΟΖΑΚΗ ΑΓΓΕΛΗ Διάκου-Ρ.Φερσίου	ΤΑΞ	5		5	Καταστήματα	100%	
14	ΡΟΖΑΚΗ ΑΓΓΕΛΗ Κολοκοτρώνη - Αιμαλίας	Εκ.Π	27	23	1 10	Καταστήματα	100%	Αστική G 1, G 1, G 10
15	ΡΟΖΑΚΗ ΑΓΓΕΛΗ Αιμαλίας - Λεβαδίου	ΑΣ				Καταστήματα Κατοικίες	50% 50%	
16	ΡΟΖΑΚΗ ΑΓΓΕΛΗ	ΑΣ			2	Καταστήματα	50%	ΚΤΕΛ Σπυλίδας, Λαμίας

ΤΜ	ΚΩΔ	ΠΟΛΗ:	ΟΔΟΣ	ΡΥΘΜ. ΠΡΟΣΦ.			ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ		
14	ΚΟΛΟΚΥΘΑ Ρ. Φερδίου-Διάκου	ΑΣ					Καταστήματα	100%	Δεν υπάρχει δυνατότητα για θέσεις ΔΥΝΑΤΕΣ 20
15	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ Πλ. Διάκου-Πλ. Πάρκου	ΑΣ ΤΑΞ		10	6	4	Καταστήματα	100%	
16	ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ Α Βενιζέλου-Διάκου	Εκ Περ.		18	8	6	Καταστήματα + Γραφ. Κατακίς	85%	P 20, G1, G1, P13
41	ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ Πλ. Πάρκου	ΑΣ				6	Καταστήμ.-Γραφ. Πλατεία	15% 50% 50%	Εκ Περ. Δεν τηρείται ΔΥΝΑΤΕΣ 6 ΣΤ.
87	ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ C Σατωβράνδου - Λεωφένους	ΕΚΠ		9	9		Καταστήματα	100%	
88	ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ Λεωφένους - Λεωφίδου	ΕΣ ΑΣ		11	11	1	Καταστήματα + Δικαστήρια		P 4 Δικαστηρίων
17	ΒΑΣΑΚΑΡΗ Διάκου-Αχιλλεύς	ΕΣ		9	8	1	Κατοικίες	100%	Θέσεις στην μία πλευρά
18	ΜΑΚΡΟΠΟΥΛΟΥ Τσιριμώκου-Σκληροβώτου	ΑΣ ΕΣ		22	20	3	Καταστήματα Κατοικίες	5% 95%	G3, G1, G1, G3, G1, G1
19	ΜΑΚΡΟΠΟΥΛΟΥ Σκληροβώτου-Αιμαίων	ΑΣ ΕΣ		9	8		Καταστήματα Κατοικίες	40% 60%	P25, G1
20	ΜΑΚΡΟΠΟΥΛΟΥ Αιμαίων-Κρίστα	ΕΣ ΑΣ		12	12	3	Καταστήματα Κατοικίες	20% 80%	
21	ΜΑΚΡΟΠΟΥΛΟΥ Κρίστα-Βασακάρη	ΕΣ/ΑΣ2 ΑΣ		22	21	4	Καταστ. + Μουσείο Κατοικίες	20% 80%	Δύο θέσεις ΑΣ στο Μουσείο, G1, G1
22	ΒΑΛΑΩΡΙΤΗ Ευαγγελιστρίας-Τσιριμώκου	ΕΣ		10	8		Καταστήματα Κατοικίες	10% 90%	G2, G2 Στενός δρόμος
23	ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Σκληροβώτου-Ευαγγελιστρίας	ΕΣ ΑΣ		13	12	9	Καταστήματα	100%	G1
24	ΜΑΝΩΛΙΔΟΥ Τσιριμώκου-Ευαγγελιστρίας	ΕΣ				7	Δ/ση Μεσ. Εκπαίδ. Κατοικίες		Στενός δρόμος, δεν χωράνε θέσεις, G1
25	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ Καζούλη-Πλ. Ελευθερίας	ΑΣ				1	Καταστήματα	100%	Βασικός Αξονας

26	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ Καζούλη- Ανω.Στρατιώτη	ΑΣ					Καταστήματα	100%	
27	ΗΛΕΚΤΡΑΣ Ομήρου-Ανω.Στρατιώτη	ΕΣ	9	8			Κατοικίες	100%	
28	ΗΛΕΚΤΡΑΣ Ανω.Στρατιώτη-Μαυραδαίου	ΕΣ	24	24	2		Κατοικίες	100%	
29	ΑΝΤΙΓΩΝΗΣ Καζούλη-Ομήρου	ΕΣ	24	24	2		ΚΑΠΗ	100%	
30	ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ Ευαγγελιστρίδας-Καζούλη	ΕΣ	10	8	2		Κατοικίες	5%	
31	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ Π.Λαού-Καζούλη	ΑΣ			21		Καταστήματα	95%	
32	ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	ΑΣ					Κατοικίες	50%	Πολύ ΒΑΡ
33	ΔΙΑΚΟΥ Α Π.Ελευθερίας-Π.Διάκου	ΕΣ			29		Καταστήματα	70%	Δεν τηρείται ΑΣ δεξ.
34	ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΙΑΚΟΥ	ΑΣ					Κατοικίες	30%	ΔΥΝΑΤΕΣ 29
35	ΔΙΑΚΟΥ Γ Π.Διάκου-Πατρόκλου	ΕΣ	18	17	5		Καταστήματα	Δεν τηρείται	Δημοχρ. Στ.
36	ΔΙΑΚΟΥ Πατρόκλου - Εσών	ΑΣ	7	6	9		Κατοικίες	75%	ΔΥΝΑΤΕΣ 22
37	ΒΥΡΩΝΟΣ Α Εσών - Χατζοπούλου	ΕΚΠ	15	15	15		Καταστήματα	25%	ΔΥΝΑΤΕΣ 7
38	ΒΥΡΩΝΟΣ Β Χατζοπούλου-Καραγιάν/λου	Εκ Περ.	11	11	1		Κατοικίες	30%	Ταχυδρομείο
39	ΒΥΡΩΝΟΣ Γ Καραγιάννοπούλου-Ραζ.Αγγελή	Εκ Περ.	22	21	1		Καταστήματα	70%	Ταχυδρομείο
40	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΡΚΟΥ Κολοκοτρώνη-Ρ.Φερσίου	ΑΣ			22		Κατοικίες	75%	ΔΥΝΑΤΕΣ 7
41							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
42							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
43							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
44							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
45							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
46							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
47							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
48							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
49							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
50							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
51							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
52							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
53							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
54							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
55							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
56							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
57							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
58							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
59							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
60							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
61							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
62							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
63							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
64							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
65							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
66							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
67							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
68							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
69							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
70							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
71							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
72							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
73							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
74							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
75							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
76							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
77							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
78							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
79							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
80							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
81							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
82							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
83							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
84							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
85							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
86							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
87							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
88							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
89							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
90							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
91							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
92							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
93							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
94							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
95							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
96							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
97							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
98							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο
99							Καταστήματα	25%	Ταχυδρομείο
100							Κατοικίες	75%	Ταχυδρομείο

	Ρ.Φερέσιου-Καραγιαννοπούλου	ΕΣ/ΑΣ	3	1	6	Τράπεζα	100% ΣΥ.
40	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΡΚΟΥ					Καταστήματα	100% ΔΥΝΑΤΕΣ 9
	Καραγιανν/λου-Χατζοπούλου						Τουριστικά Λαβφ.
40	ΑΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ Α	ΑΣ	8	8	1	Καταστ. + Γραφεία	90%
	Αβέρωφ - Εοίν	ΕΣ				Κατοικίες	10%
41	ΑΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ Β	ΕκΠ	6	6	1	Καταστήματα	100%
	Εοίν - Πατρόκληι						
42	ΑΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΣ	11	11	2	Καταστήματα	100%
	Πατρόκληι-Χατζοπούλου	ΥΑΞ			3		Λόθος Σήμανση
42	ΑΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΣ				Καταστήματα +	
	Χατζοπούλου-Κολοκ/νη					Τράπεζα	100%
43	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΑΣ			13	Καταστήματα +	Δεν τηρείται ΑΣ δεξ.
	Πλατεία Πάρκου-Ροζ.Αγγελή					Τράπεζα	ΔΥΝΑΤΕΣ 16
44	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ Β	ΑΣ				Καταστήματα +	Σε ανέξοδο 4 θέσεις
45	Ροζ.Αγγελή-Θωνας	ΕΣ	13	13	3	Τράπεζα	100%
	ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ	ΕΣ	21	0	23	Καταστήματα	Δεν σταθμεύουν αρ.
46	Πλατ.Πάρκου-Ροζ.Αγγελή	ΑΣ					DF Β δεξ.
	ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ	ΑΣ			3	Καταστήματα +	P 5 Λέσχης ΑΣ/κών
47	Ροζ.Αγγελή-Πλ.Ελευθερίας	ΑΣ			7	Λέσχη ΑΣ/κών	ΔΥΝΑΤΕΣ 8
	ΟΘΩΝΟΣ	ΑΣ				Καταστήματα	P / G 200 θέσεων
48	Καλοκατρίωνη-Καραϊσκάκη	ΑΣ					ΔΥΝΑΤΕΣ 7
	ΟΘΩΝΟΣ	ΥΑΞ Β				Καταστήματα	
92	ΟΘΩΝΟΣ	ΑΣ			16	Καταστ. + Γρ. + Υπηρ.	30%
	Λεβαδίτου - Αμαλίας					Κατοικίες	70%
95	ΟΘΩΝΟΣ	ΑΣ			17	Καταστήματα	100%
93	Αμαλίας -Αγ.Νικολάου	ΑΣ			10	Καταστήματα	100%
	ΟΘΩΝΟΣ	ΑΣ					
92	Αγ.Νικολάου-Καλοκατρίωνη	ΑΣ				Καταστ. + Νηπιαγωγ.	20%
49	ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΥ	ΕΣ	10	11	2	Κατοικίες	80%
	Αχιλλεύς-Διάκου	Εκ Περ.	30	29	1	Καταστήματα + ΒΑΡ	100%
50	ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΥ Β						
	Διάκου-Δροσποπούλου						
51	ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΥ	ΕΛΛ. ΑΣ	8	8	1	Καταστήματα +	Στενός δρόμος, θέσεις
	Δροσποπούλου-Σταθερίδου	ΑΣ				ΕΛ.ΑΣ.	σε μία πλευρά

53	Σατωβριάνδου-Λεωσθένους ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ D Λεωσθένους-Λεωνίδου	ΕΣ ΕΣ	5 12	1 12	9 5	Κατοικίες Καταστήματα Κατοικίες	10% 90% 10%	ΔΧ+ΘΘΕΣ. (Περιασείουν) Μεγάλο κενό οικόπεδο, Δεν τηρείται ΕκΠ.
54	ΕΣΛΙΝ D Σατωβριάνδου-Βενιζέλου	ΕκΠ	23	21	19	Καταστήματα Κατοικίες	95% 5%	
55	ΕΣΛΙΝ C Βενιζέλου-Αχιλλεύς	ΕΣ ΑΣ	35	37	5 12	Καταστήματα Κατοικίες	60% 40%	P 2, P 1
56	ΦΕΙΔΙΟΥ Λεωσθένους - Σατωβριάνδου	ΕκΠ	10	8	1	Καταστήματα + Κλινική	100%	Σ Κλινικής
57	ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ Αχιλλεύς-Ευρυπύλινος	ΑΣ ΑΣ			13 13	Καταστήματα	100%	Μεγάλη κυκλοφορία
58	ΑΒΕΡΩΦ Ευρυπύλινος-Βενιζέλου	ΕΣ ΕΣ	7	7		Καταστήματα	100%	Στ. ΟΣΕ, Στ.
59	ΑΒΕΡΩΦ Βενιζέλου-Δροσοπούλου							
60	ΑΒΕΡΩΦ Δροσοπούλου-Σατωβριάνδου	ΑΣ / 2Ε ΥΑΞ	2 14	2 6	2 7	Καταστήματα Κατοικίες	90% 10%	ΔΥΝΑΤΕΣ 15
61	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ Θερμοπυλίων-Λεωνίδου	ΕκΠ	11	11	2 12	Καταστήματα Κατοικίες	70% 30%	Υπό κατ. κτήριο κατοικ. με 4 καταστ. + Γ25
62	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ Α Λεωνίδου-Σατωβριάνδου	ΕκΠ	21	25	3 28	Καταστ. + Εκκλησ. Κατοικίες	80% 20%	Χωρὸν θέσεις σε δύο πλευρές, G 1, G 2
63	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ Σατωβριάνδου-Λεωσθένους	ΕΣ / ΑΣ ΑΣ	5 5	5	11 9	Καταστ. + Ιατρεία Κατοικίες	90% 10%	ΔΥΝΑΤΕΣ 19 ΚΤΕΛ
64	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ Β Λεωσθένους-Λεωνίδου	ΑΣ ΔΧ			20	Καταστήματα Κατοικίες	80% 20%	ΔΥΝΑΤΕΣ 28
65	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ C Λεωνίδου-Θερμοπυλίων	ΕκΠ	14	12	3	Καταστήματα Κατοικίες	80% 20%	Τα κατοικ. έχουν μικρή κίνηση
111	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ Τσακόλη - Καποδιστρίου	ΑΣ ΕΣ	14	13		Καταστ. + Εκκλησία Κατοικίες	80% 20%	
112	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ Θερμοπυλίων - Τσακόλη	ΕΣ	9 4	8 3		Καταστήματα Κατοικίες	20% 80%	Καταστήματα μικρής κίνησης
66	ΚΑΤΑΚΟΥΖΗΝΟΥ Αριστείδου-Λεωνίδου	ΕΣ ΑΣ	9 5	7 4	2 4	Καταστήματα Κατοικίες	20% 80%	Στενός δρόμος
67	ΜΑΒΙΑΗ Σατωβριάνδου - Λεωσθένους	ΕΣ	12	12	7	Καταστήματα Κατοικίες	80% 20%	Σ Εργοστασίου θέσεις σε μια πλευρά
68	ΠΡΟΜΗΘΕΩΣ Λεωνίδου-Θερμοπυλίων	ΕΣ ΕΣ	14	9	1	Κατοικίες	100%	

70	Χατζοπούλου-Εσάν ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ Α Καποδιστρίου-Πανουργιά	ΕΣ ΑΣ		10	41	1 Κατοικίες Καταστήματα	90% 100%	Μικρή κίνηση μεταζών, G 35, ΔΥΝΑΤΕΣ 12 ΔΥΝΑΤΕΣ 28
71	ΛΕΩΝΙΔΟΥ Πανουργιά - Παλαιολόγου	ΑΣ			39	Καταστήματα	100%	
89	ΛΕΩΝΙΔΟΥ Α Παλαιολόγου - Καποδιστρίου	ΑΣ			26 19	Καταστήματα	100%	ΔΥΝΑΤΕΣ 24 Μελλοντικό Ρ.
72	ΚΑΤΣΑΝΤΩΝΗ Πανουργιά - Κατακουζηνού	ΕΣ	13	11	4	Κατοικίες	100%	
73	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ Λεωφθόνους - Παπακυριαζή	ΕΣ	9	8	2	Καταστήματα Κατοικίες	80% 20%	Στενός δρόμος G 1
74	ΛΕΩΣΘΕΝΟΥΣ Β Χατζοπούλου - Παλαιολόγου	ΕκΠ	26	21	28	Καταστήματα	100%	G 25
75	ΛΕΩΣΘΕΝΟΥΣ Παλαιολόγου - Παπακυριαζή	ΕΣ	26	21	3	Καταστήματα	100%	Λαϊκή Αγορά Ισως λείπουν σήματα ΔΥΝΑΤΕΣ 14
76	ΣΑΤΩΒΡΙΑΝΔΟΥ Παπακυριαζή-Παλαιολόγου	ΕκΠ	13	13	16	Καταστήματα + Σχολείο	100%	
77	ΣΑΤΩΒΡΙΑΝΔΟΥ Παλαιολόγου - Φειδίου	ΕκΠ	7	7	8	Καταστήματα	100%	
78	ΣΑΤΩΒΡΙΑΝΔΟΥ Φειδίου - Πατράκλου	ΑΣ ΕΣ	9	9	16	Καταστήματα	100%	ΔΥΝΑΤΕΣ 7
79	ΣΑΤΩΒΡΙΑΝΔΟΥ Γιατράκλου - Χατζοπούλου	ΑΣ ΤΑΞ	12	4	7	Καταστήματα + Φροντιστήριο	100%	
83	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ Β Χατζοπούλου - Εσάν	ΕΣ ΑΣ	19	19		Καταστήματα	100%	
91	ΗΣΑΙΑ Π. Λαού - Αμάλιας	ΕκΠ	30	29	4	Καταστήματα Κατοικίες	40% 60%	G 30, πληρώτης 50%
90	ΗΣΑΙΑ Αμάλιας - Χατζίσκου	ΕκΠ	30	24		Καταστήματα Κατοικίες	10% 90%	Τηρείται ΕκΠ
97	ΑΔΙΕΞΟΔΟ Ροζ. Αγγελή - Λαϊκή	ΑΣ				Καταστήματα	100%	Μόνον οχήματα τροφο- δοσίας
98	ΔΗΜΟΛΙΟΥΔΙΑ Καλακοτρώνη - Αγ. Νικολάου	ΑΣ			3	Καταστ. + Τράπεζα	100%	P/G, 11000δρχ/μήνα μνη ημέρα 400δρχ

99	ΚΑΙ ΙΟΔΙΣΤΗΙΟΥ	Α2			1	2	3	4	5
100	Μυρμηδόνων - Αλαμάνας	ΑΣ			8	Κατοικίες	10%		
	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ				2	Καταστήματα	90%	P 25	
	Αλαμάνας - Παλαιολόγου				6	Κατοικίες	10%		
101	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	ΑΣ				Καταστήματα + Δικαστήριο	100%	ΚΤΕΛ Αγιάς - Αμαλιάδος	
	Παλαιολόγου - Πλατεία								
102	ΑΠΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	ΕΣ	8	5		Καταστήματα	100%	G 1	
	Ησαΐα - Οθωνος		7	5					
103	ΑΠΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Α	ΕκΠ	16	13	7	Καταστήματα	100%	Προτείνεται μόνο αρ 268	
	Οθωνος - Καποδιστρίου						G 3		
104	ΑΜΑΛΙΑΣ	ΕΣ	7	7		Καταστήματα	100%	G 3	
	Ησαΐα - Οθωνος	ΑΣ	7	5	1				
105	ΑΜΑΝΙΑΣ	ΕΣ	29	22	4	Καταστ. + Γραφεία	100%	SUPER MARKET	
	Οθωνος - Καποδιστρίου	ΤΑΞ	11	8	1				
106	ΛΕΒΑΔΙΤΟΥ	ΕΣ	18	14	3	Καταστήματα	20%	Μαγαζιά με μικρή	
	Αγγελή - Ησαΐα	ΑΣ				Κατοικίες	90%	κίνηση	
107	ΞΑΝΘΟΥ	ΕΣ	7	5	1			Στενός δρόμος	
	Μισούλη - Αλαμάνας					Κατοικίες	100%		
108	ΞΑΝΘΟΥ	ΑΣ							
	Αλαμάνας - Παπακυριαζή	ΕΣ	10	7	1	Κατοικίες	100%		
109	ΤΣΑΚΑΛΙΩΦ	ΕκΠ	18	13	8	Κατοικίες	100%	G Μεγάλο	
	Μισούλη - Παπακυριαζή								
110	ΤΣΑΚΑΛΙΩΦ	ΕΣ	10	9	2	Κατοικίες	100%	Στενός δρόμος	
	Παπακυριαζή - Παλαιολόγου	ΑΣ							
111	ΣΚΟΥΦΑ	ΕΣ				Κατοικίες	100%	Στενός δρόμος	
	Παπακυριαζή - Μισούλη								
114	ΑΛΑΜΑΝΑΣ					Κατοικίες	100%	Στενός δρόμος	
	Πανουργιά - Καποδιστρίου								
115	ΜΙΑΟΥΛΗ	ΕκΠ	29	22	1	Καταστήματα	30%	ΕΛΠΑ	
	Αγ. Βαρβάρας - Καποδιστρίου				20	Κατοικίες	70%		

Καταγραφή

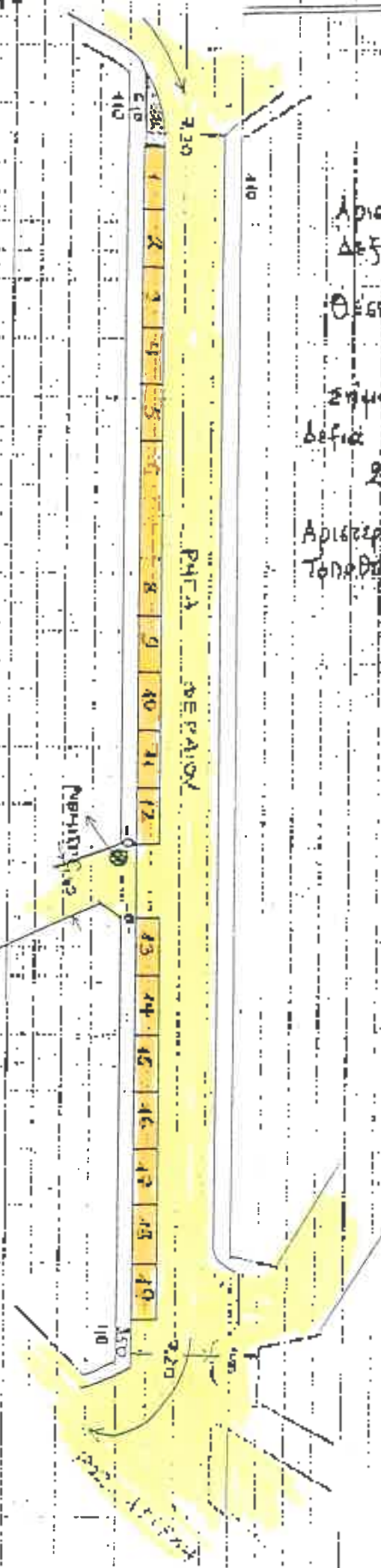
ΠΡ	21
ΖΗΤ	150
ΒΑΡ	150
%	100
ΕΝΔ	100
ΚΟΡ	100
ΕΡ	100
ΜΕΣ	100
ΜΕΤ	100
ΑΟ	0
ΕΑΔ	+65

Υπερμετρη Προβλεπ:

Αριστερά	ΕΣ
Δεξιά	ΑΣ

Χανη. Κόστων:
100% Κλάση/πάζα
(Εκδορικοί κόπτες)

Σημανει:
Πλάκα ΑΣΣ Τμή
(Αποχρηστική Στάση
και Στάθμευση)



ΠΡΟΤΑΣΗ:

Αριστερά ΑΣ
Δεξιά ΕΠ

Θέση: 18 ο τοκαλι

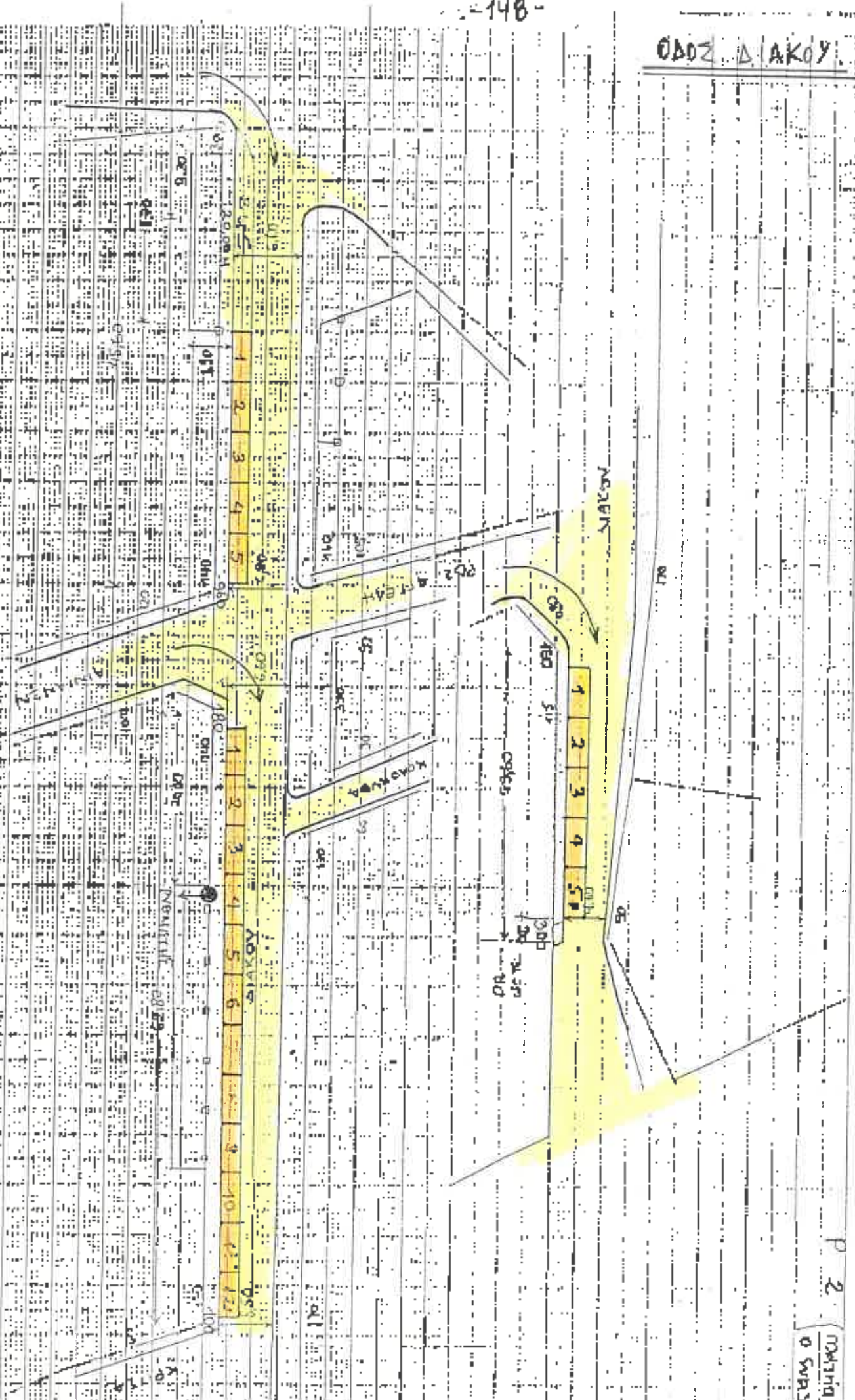
Σημανει:

Δεξιά: Αφαιρέση
2 ΜΗ. ΑΣΣ

Αριστερά
Τοποθέτηση 1 ΑΣ

Θ
49

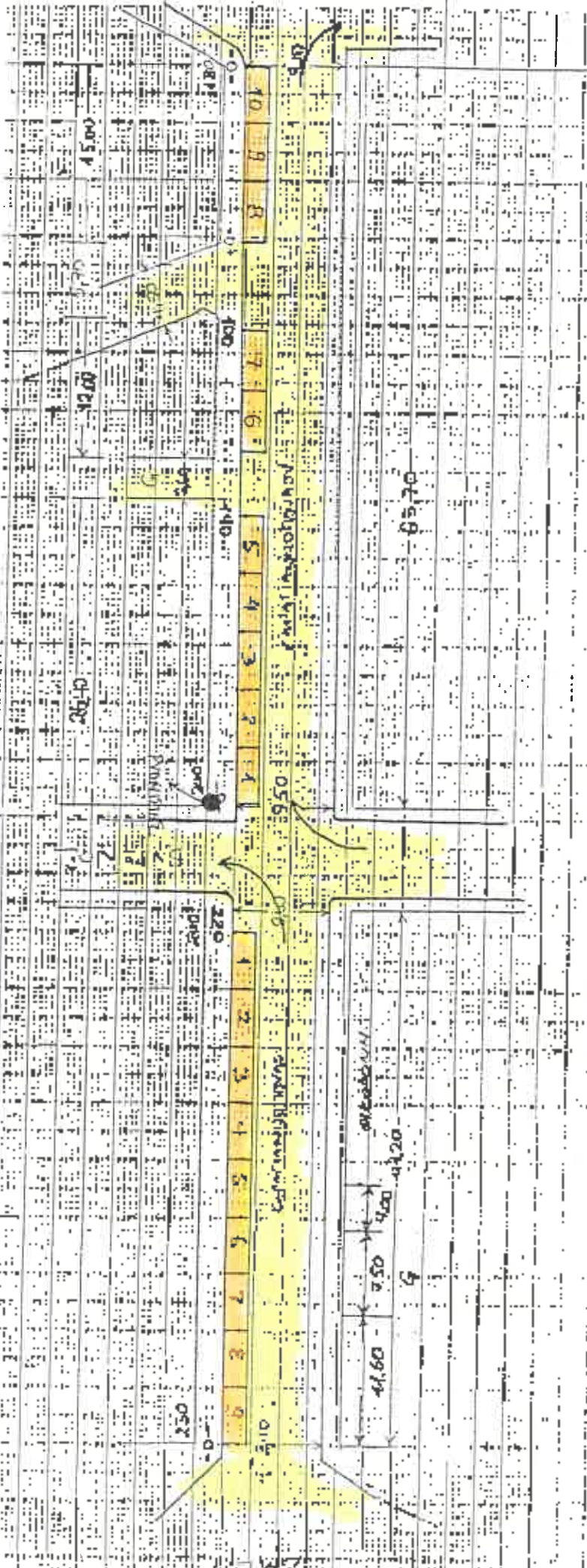
0002 Δ AKOY



Δ AKOY
0-22

P 2
0001
0 SWAS

ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΕΩΝ

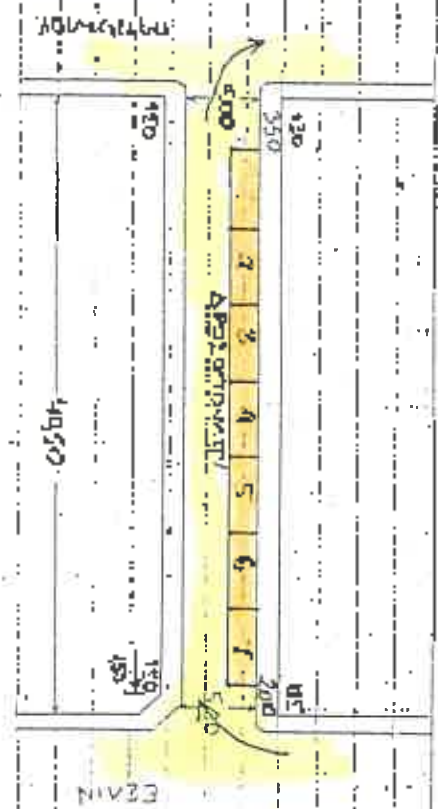


ΚΑΡΤΑ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ

8-19
2-1

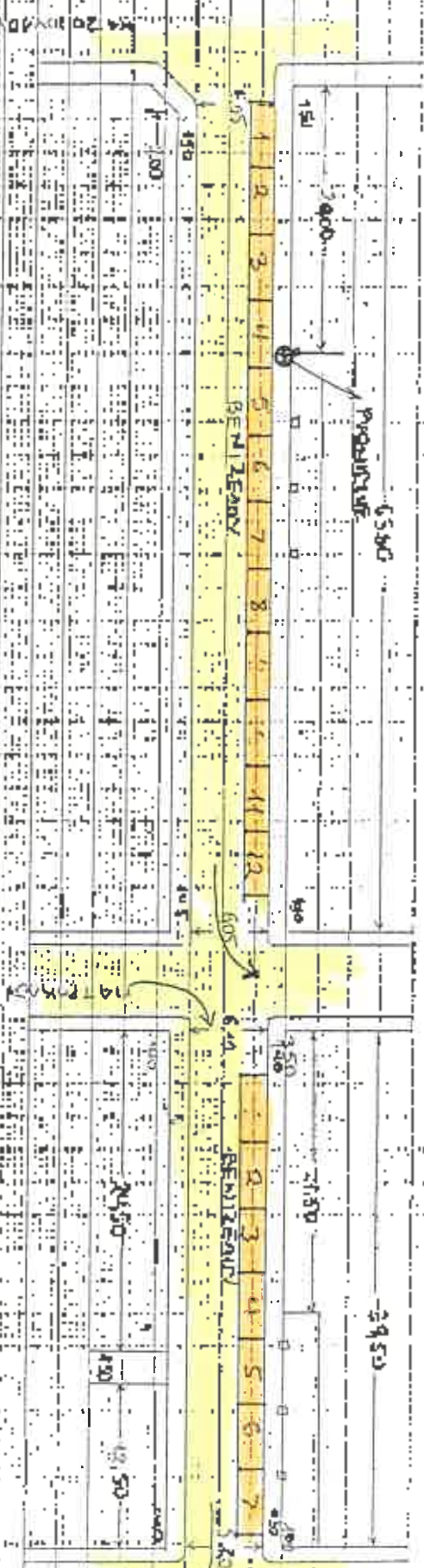
0002 BENIZANDY

0002 AP420000Y



8-26
P 1

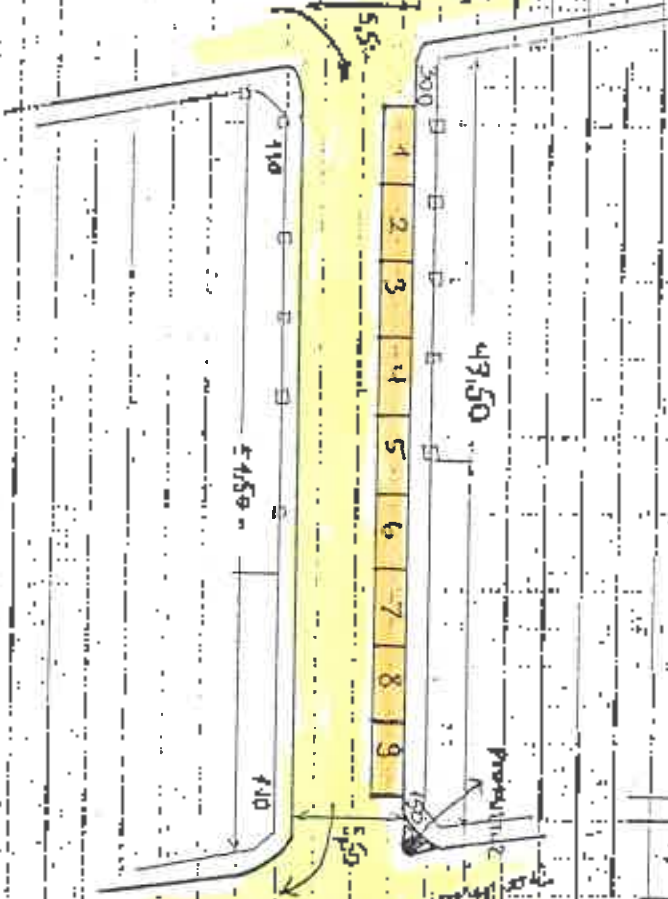
-191-



ОДНОЕ ЗАТВОРНОЕ

-152-

ЗАТВОРНОЕ



1670

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

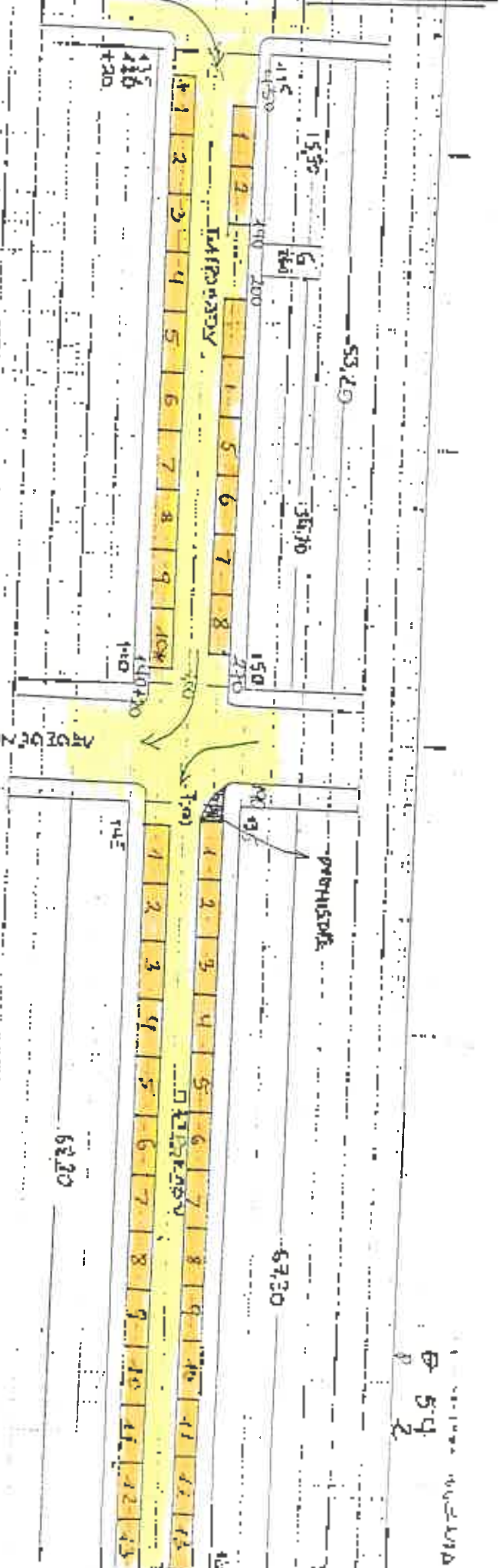
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

ЗАТВОРНОЕ

ЗАТВОРНОЕ



ЗАТВОРНОЕ



0 54
2

Προσάβη:

Αριστερά: ΕΠ
Δεξιά: ΕΠ
Θέσεις: 12 (6+6) πορτάκι.

Σημανση:

Δεξιά: Αριστερά 1 βήμα
Εκ Π
Τοιχώρ. 1 βήμα Ρ
Αριστερά: 1 βήμα Ρ

Καταγραφή:

ΠΡ	16	
ΣΥΝ	162	
ΠΑΡ	30	
%	55,6	
ΕΝΑ	10,12	4,5
ΚΟΡ	2	
ΒΡ	63%	
ΗΕΕ	27%	
ΗΕΓ	4%	
ΑΡ	6	
ΕΛΠ	-16,2	

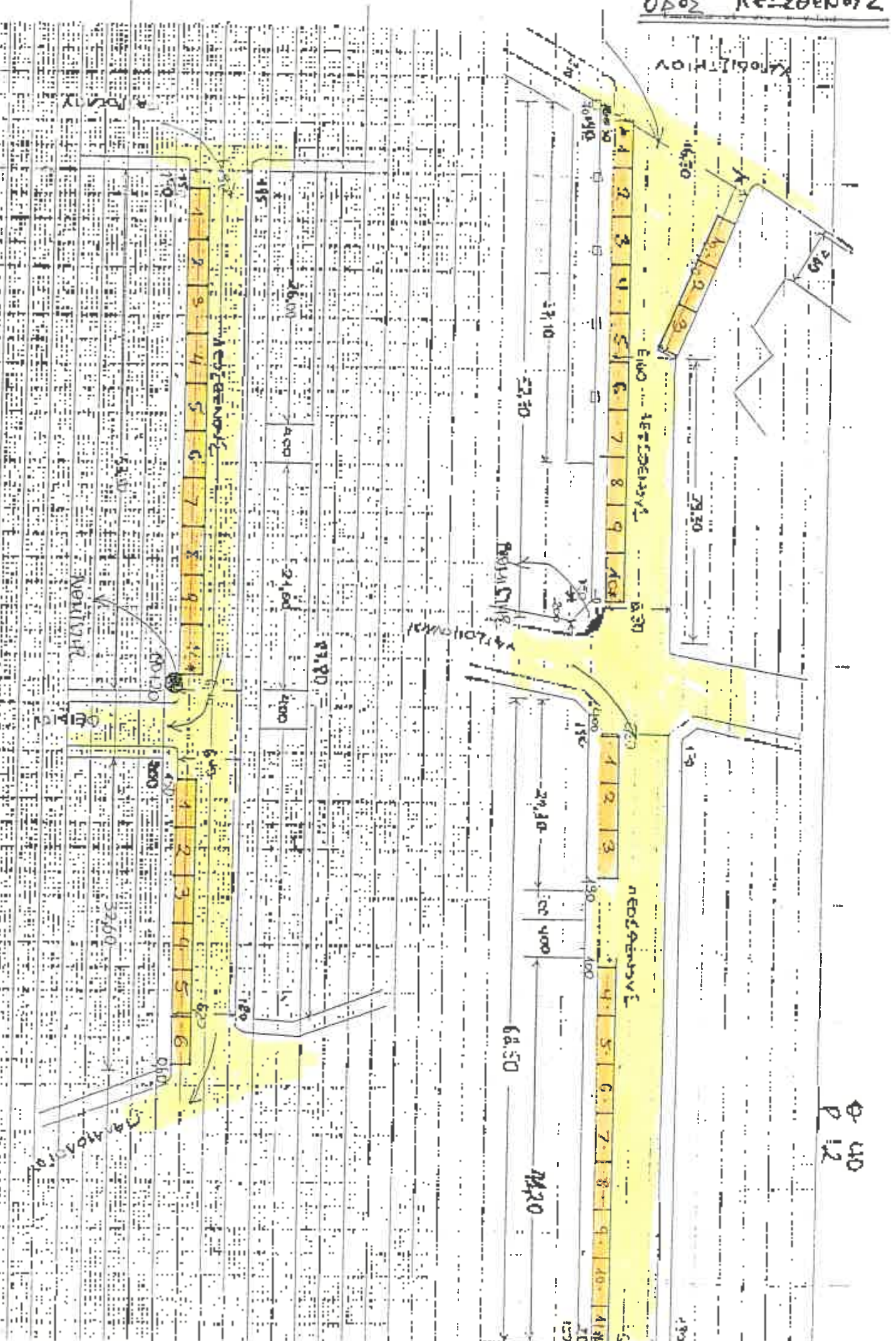
Χρησ. ρυθμιση:

Αριστερά: Εκ Π
Δεξιά: Εκ Π

Χρησ. 160 κιλών: 100% Καταστήματα
(Εμπορικός οργάνος)

Σημανση: 1 βήμα Εκ Π

19 0 29
2



040
P 12

Προσέχει:

Αριθμός: ΕΠ
Δελία: ΑΕ
Προσέχει: 10 πόντοι.

Σημάνση:

Αριθμός: 1 κύμα Ρ
Δελία: 2 κύμα ΕΚΠ
(καταργείται)
Τμήμα: 1 κύμα ΑΕ

Καταγραφή:

Αριθμός: ΕΚΠ
Δελία: ΕΚΠ

Χρήση: 100% Καταγραφή

+ 4 κύμα

Σημάνση: 1 κύμα ΕΚΠ

Α Ε Δ Ι Ο Π Ρ - 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10



Α Ε Δ Ι Ο Π Ρ - 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10

Καταγραφή:

Αριθμ. ΕΚΠ
Δεφ. ΕΚΠ

Χρήση ιδιοκτησίας:

100% Κατασκευαστάς
(Ε.Π.Ο.Α. Κ.Ε.Π.Ο.Α.Σ.)

Εγκλησ. :
αριθμ. Β.Ε.Π. ΕΚΠ
Δεφ. 3 " ΕΚΠ



ΠΥΛ. ΕΚΠ.

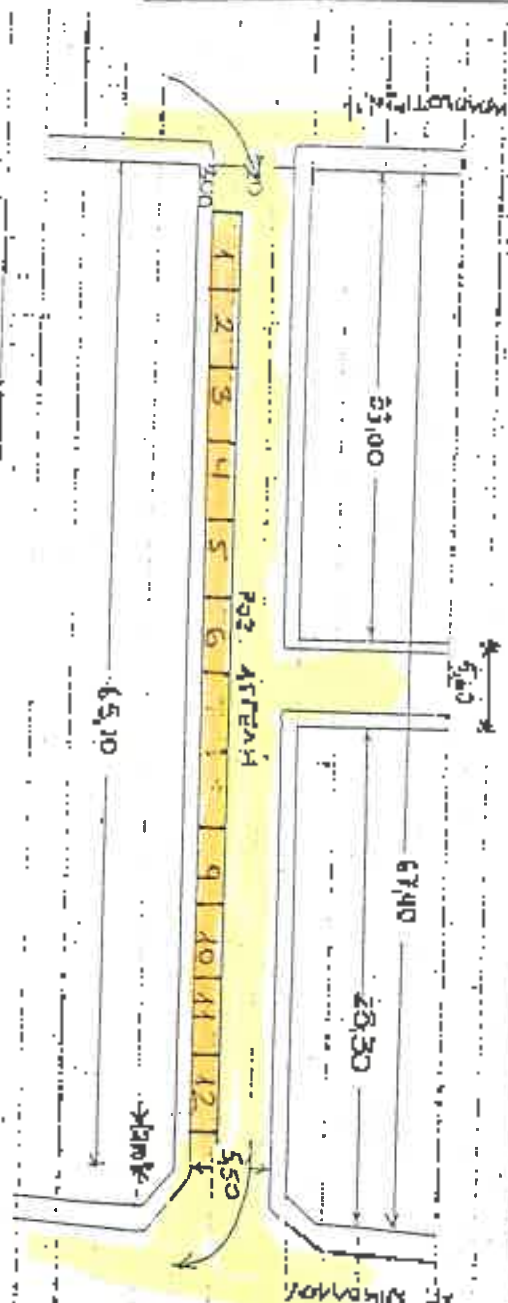
Α.Π.Ε.Ρ.Α. Δεφ. ΕΚΠ

ΔΕΦ. 17 ΠΥΛ. ΕΚΠ.

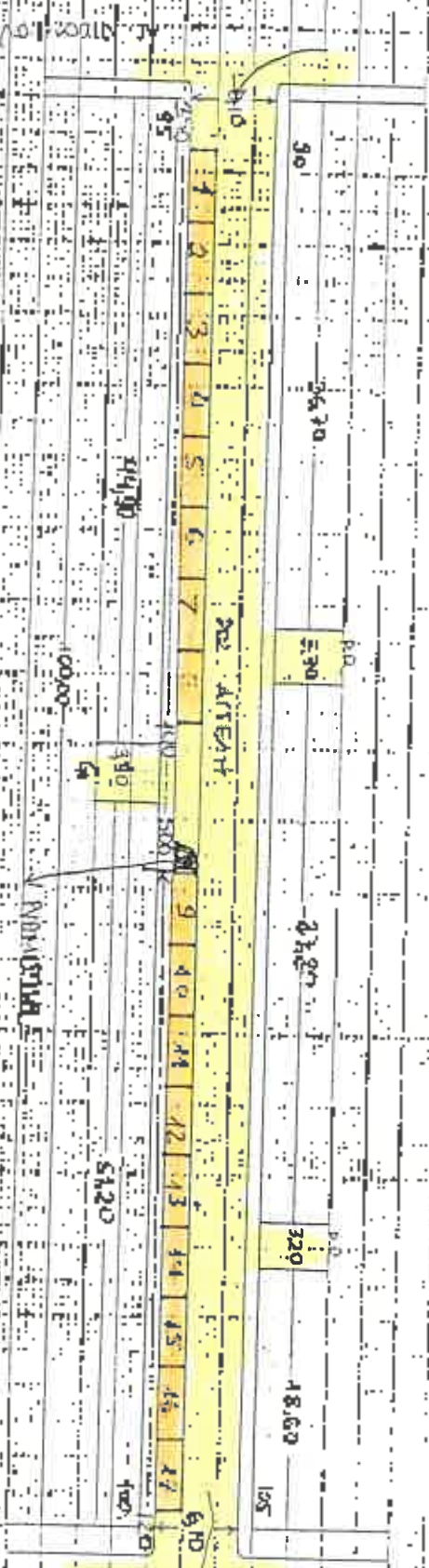
Σ.Ε.Κ.Α.Ε.Π.

Α.Π.Ε.Ρ.Α. :
ΠΥΛ. 1 Ε.Π.Ο.Α. Ε
ΔΕΦ. 3 Ε.Π.Ο.Α. ΕΚΠ

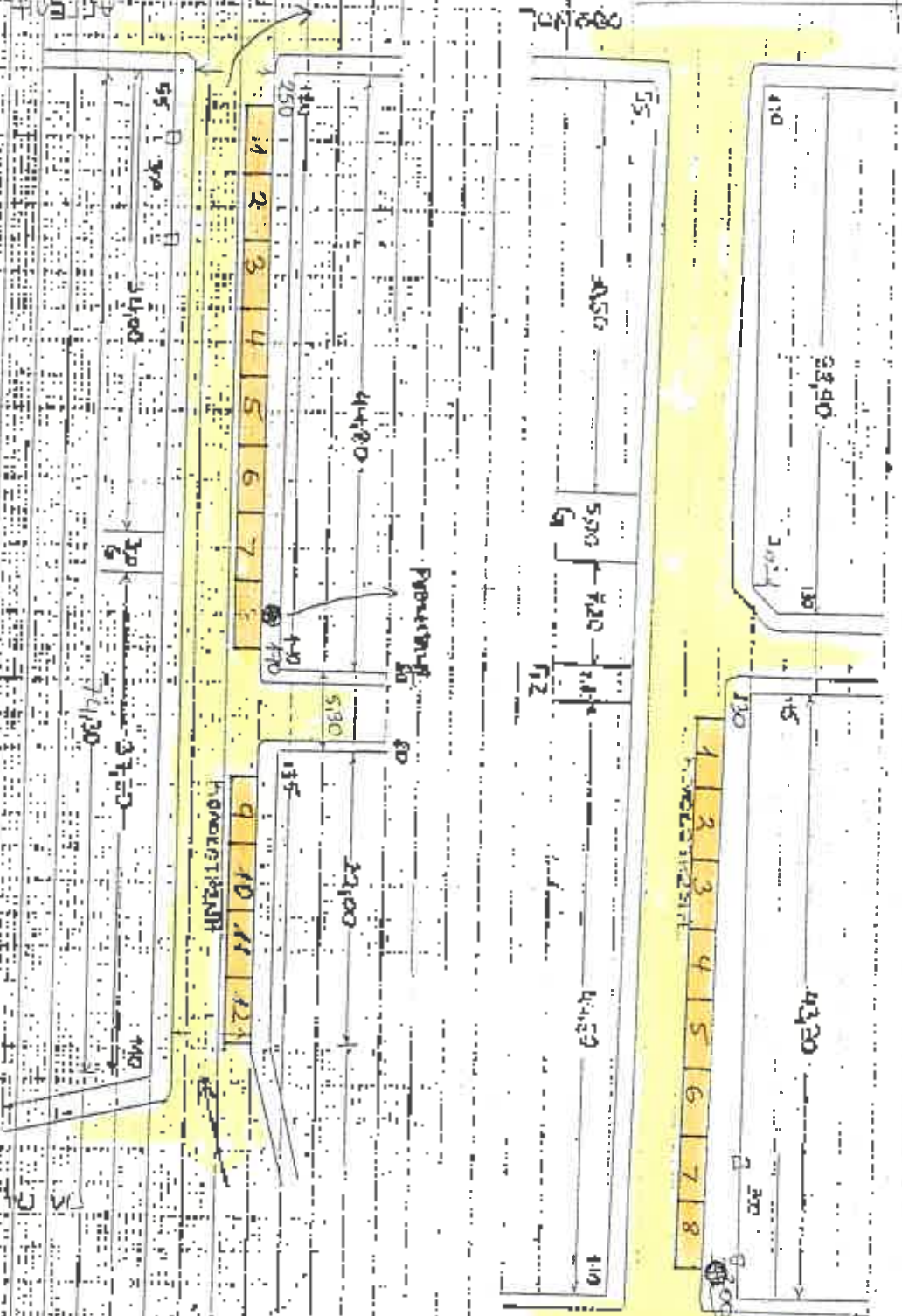
ΔΕΦ. 1 Ε.Π.Ο.Α. Ε
ΔΕΦ. 3 Ε.Π.Ο.Α. ΕΚΠ



АТРЕАН
9.29



ДЛОЕ КОЛОКОТРЕНН



0-20
P 2

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
(457 ΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ)

1) ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ

Αριθμός θέσεων	457*
Αριθμός θέσεων ανά DG4	19
Αριθμός Ρυθμιστών DG4	24
Ημέρες λειτουργίας του Σχεδίου Σταθμεύσης ετησίως	300

2) - ΤΙΜΕΣ ΜΟΝΑΔΟΣ (χωρίς ΦΠΑ)

Για τις επενδύσεις	
Εξόδα πρώτης εγκατάστασης	16.600.000 δρχ.
Εξόδα για 1 εγκαταστημένο DG4	1.350.000 δρχ.
Εξόδα για 1 θέση στο οδόστρωμα	15.000 δρχ.
Ποσοστό της αρχικής επένδυσης για απόσβεση	20%
Για τη διαχείριση	
Μηνιαία έξοδα ανά θέση στο οδόστρωμα	4.340 δρχ.

3) - ΥΦΟΣ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΓΙΑ 457 ΘΕΣΕΙΣ

Εξόδα της εγκατάστασης	16.600.000 δρχ.
Σύνολο επένδυσης για τους Ρυθμιστές DG4	32.400.000 δρχ.
Σύνολο επένδυσης για τις θέσεις	6.855.000 δρχ.
Σύνολο ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	55.855.000 δρχ.

4) ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΤΗΣ SETEX-HELLAS

Απόσβεση επενδύσεως	11.171.000 δρχ.
Εξόδα διαχείρισης	23.800.560 δρχ.

5) ΕΣΟΔΑ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ

ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	34.971.560 δρχ.
Φ.Π.Α	18%

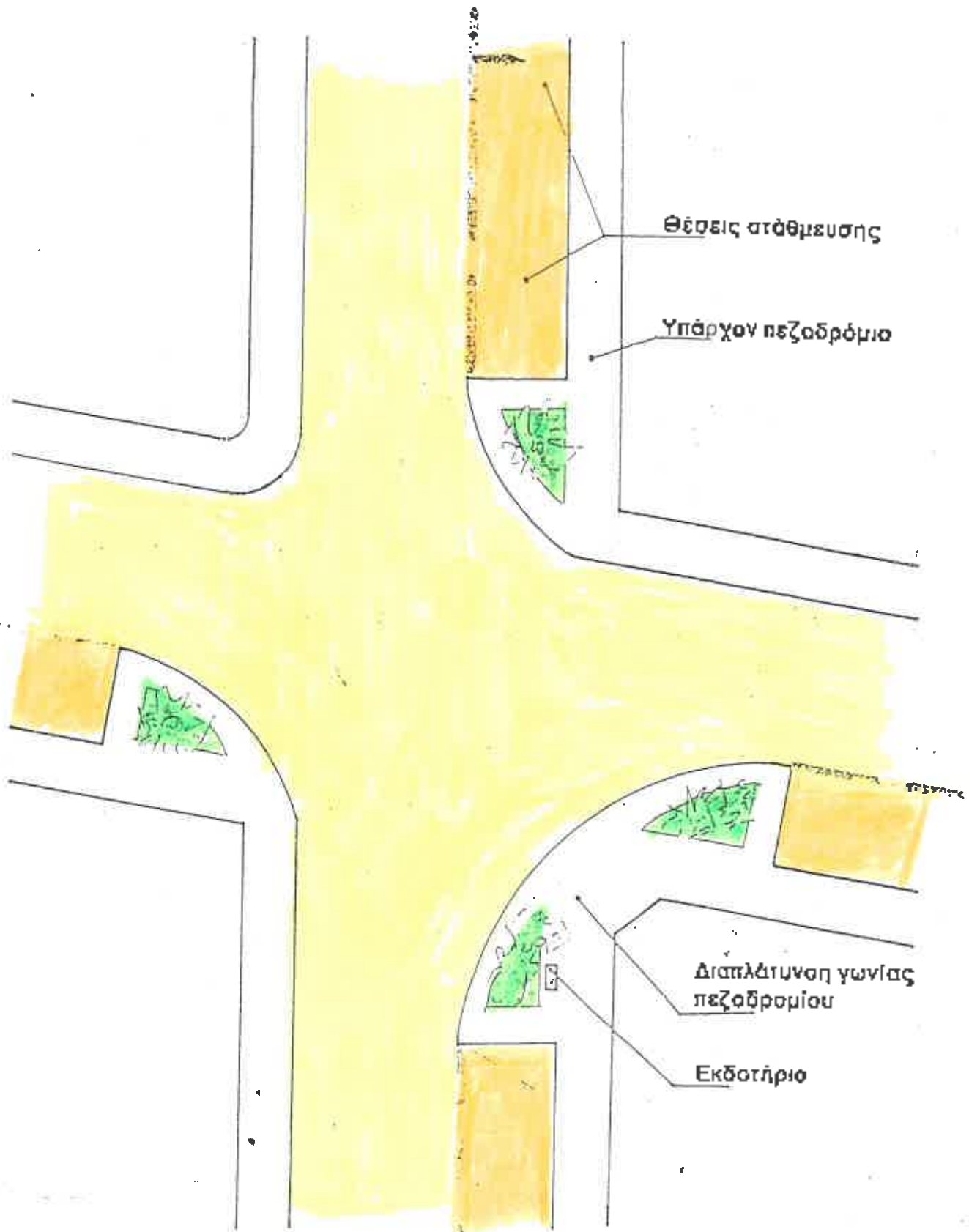
ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ ΣΧΕΔΙΟΥ 41.266.440 δρχ.

Για τον πρώτο χρόνο : / 12 ----> 3,4 εκατ. δρχ/μήνα

: ή 860 χιλ δρχ/εβδομάδα

* Από τις 457 θέσεις οι 32 εξυπηρετούν ανάγκες φορτωσης - εκφόρτωσης σύμφωνα με τις προτάσεις των επανειληπτικών του κέντρου. Μετά τις 18 00 η.μ.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΓΩΝΙΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Γ'

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

1. Πίνακες έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης
μετά την Α' φάση του σχεδίου .(Μελέτη 10-15 Σεπτ.1992)

SETEX - HELLAS

2. Υπολογισμοί Η/Υ (Μελέτη 18-19 Μαΐου 1995)

SETEX -HELLAS

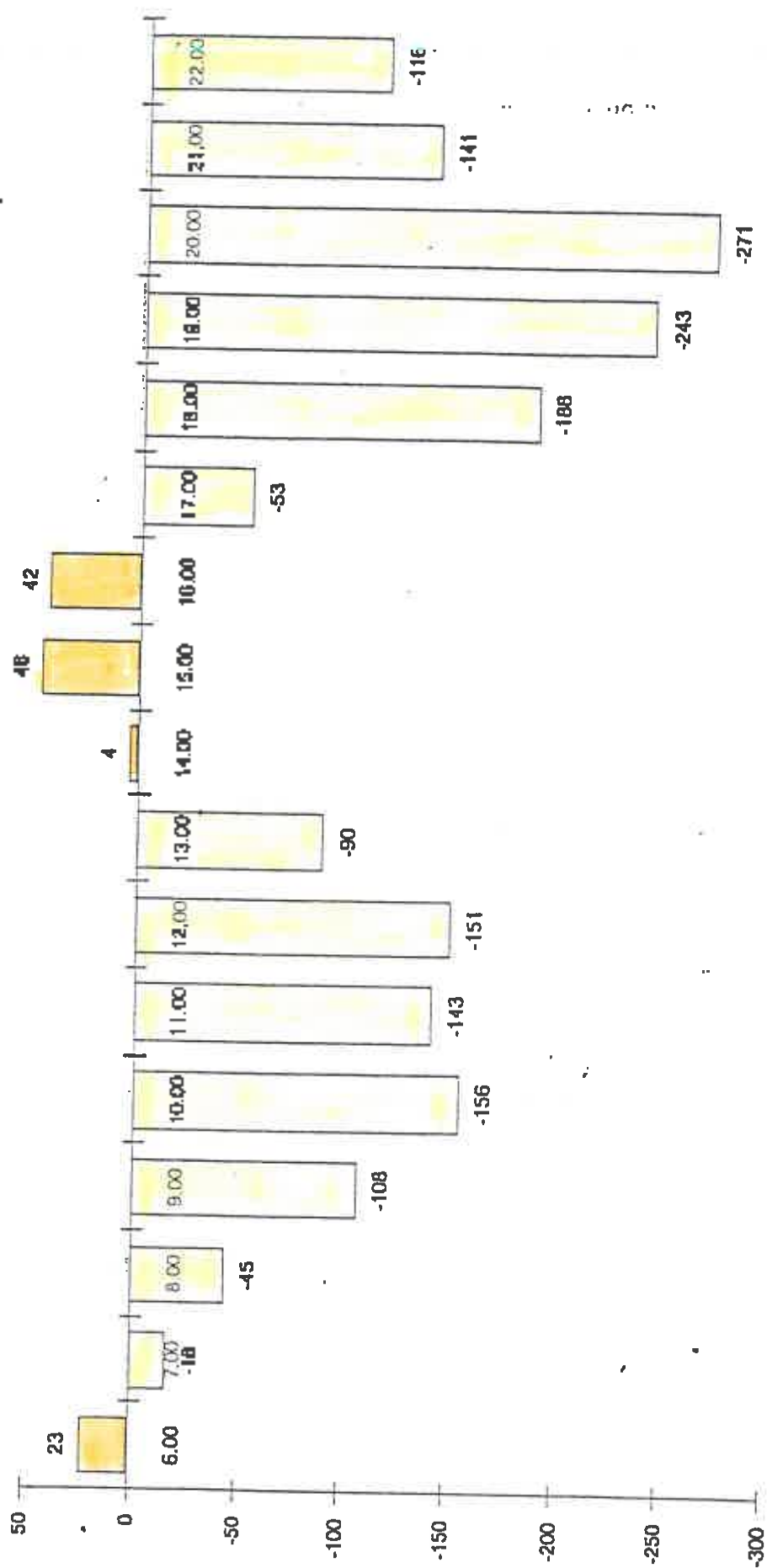
ΠΙΝΑΚΑΣ 1					
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΚΟΜΕΤΡΩΝ					
ΜΕΧΡΙ ΤΙΣ 13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1992					
Α/Α	ΕΣΟΔΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ
ΠΑΡΚΟΜΕΤΡΟΥ	(ΔΡΧ)	ΕΙΣΠΗΡΙΩΝ	ΕΙΣΠΗΡΙΩ(ΔΡΧ)	ΘΕΣΕΩΝ	ΘΕΣΗ/ΩΡΑ
1	548881	7049	78	18	48
2	742722	9927	75	17	66
3	325463	3995	81	8	62
4	572282	7347	78	15	58
5	662830	11831	73	26	50
6	683292	9254	75	27	38
7	617112	8581	72	28	33
8	503781	6636	76	19	40
9	394631	5180	76	12	50
10	345680	4688	71	18	32
11	727861	9853	74	23	48
12	281922	4488	63	16	27
13	569972	7578	74	17	51
14	591000	7800	76	32	22
15	325700	4643	70	18	27
16	1045282	13144	80	33	48
17	337982	4743	71	10	51
18	482994	6584	73	14	52
19	383421	5987	66	17	35
20	547840	7310	75	15	55
21	543781	8830	73	20	49
22	536282	7389	72	12	68
23	578187	7713	75	17	52
24	825753	10758	77	19	52
ΣΥΝΟΛΟ	13497000	181700	74	448	47

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 -

ΓΕΝΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ (ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ)

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΕΠΙ ΠΛΗΡΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΝΟΜΗ - ΔΥΝΑΤΗ*	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
* Όρα αιχμής	20.00	262	248	91	249
* Νόμιμη προσφορά	510				
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ					
* Αριθμός σταθμ. οχημάτων	3730	805	1355	452	1108
* Ποσοστιαία αναλογία	100%	22%	36%	12%	30%
* Συντελεστής εναλλαγής	4.39	3.07	5.46	5.08	4.45
* Συνολική ζήτηση / Προσφορά	1.19				
* Μέση Κατάληψη		90%	64%		
* Κατανόμη της ζήτησης με βάση τη διάρκεια στάθμευσης					
- βραχεία [0 -2 ώρες]	70%	44%	85%	66%	72%
- μεση [2 -7 ώρες]	22%	32%	14%	28%	22%
- μεγάλη >7 ώρες	8%	24%	1%	6%	6%
* Έλλειμμα/Περίσσειμα	-121	25	80	-76	-160
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΩΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ					
* Αριθμός σταθμ. οχημάτων	781	245	195	91	249
* Ποσοστιαία αναλογία	100%	31%	25%	12%	32%
* Συνολική ζήτηση / Προσφορά	1.53	94%	79%		
* Κατάληψη		17	52	91	-249
* Έλλειμμα/Περίσσειμα	-271				

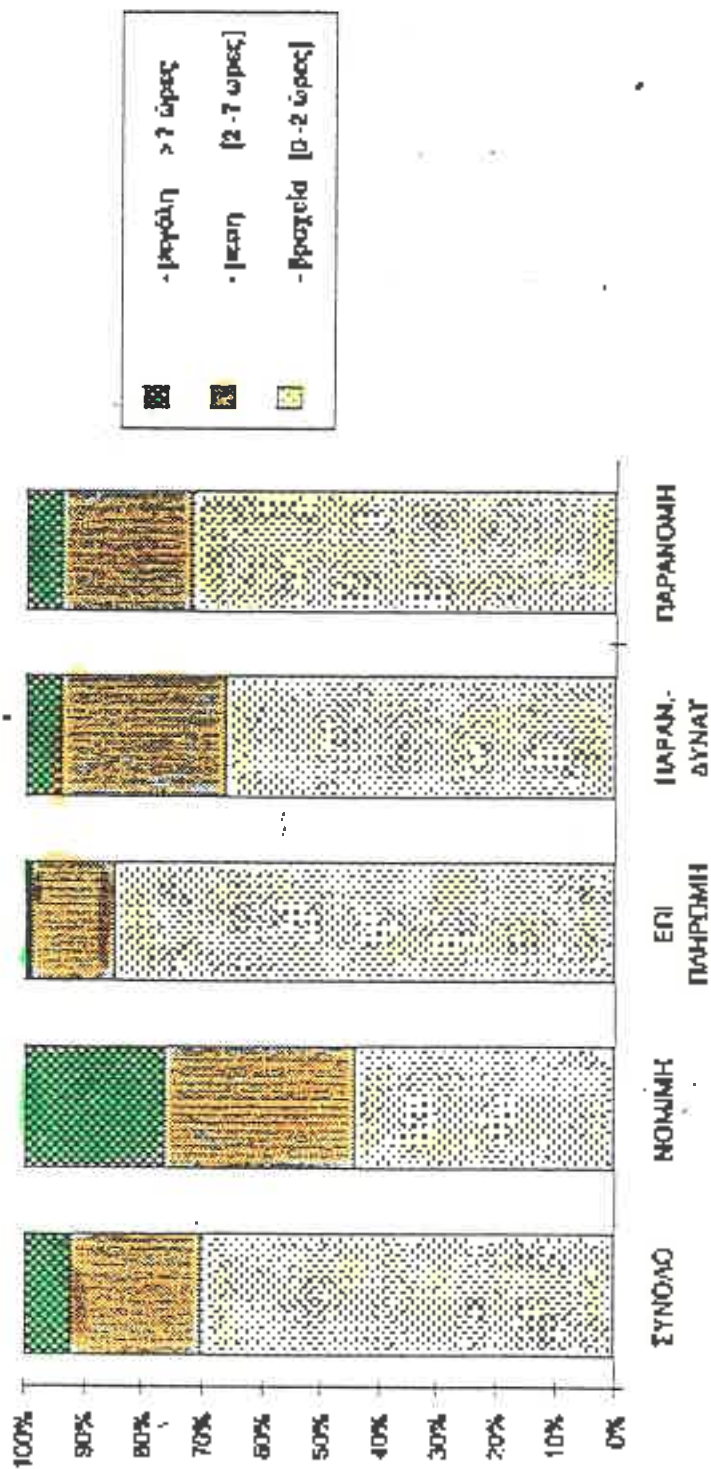
ΣΧΗΜΑ 6 : Ελλειμμα/Περίσσειμα Θέσεων Στάθμευσης στο Σύνολο της Περιοχής Μελέτης



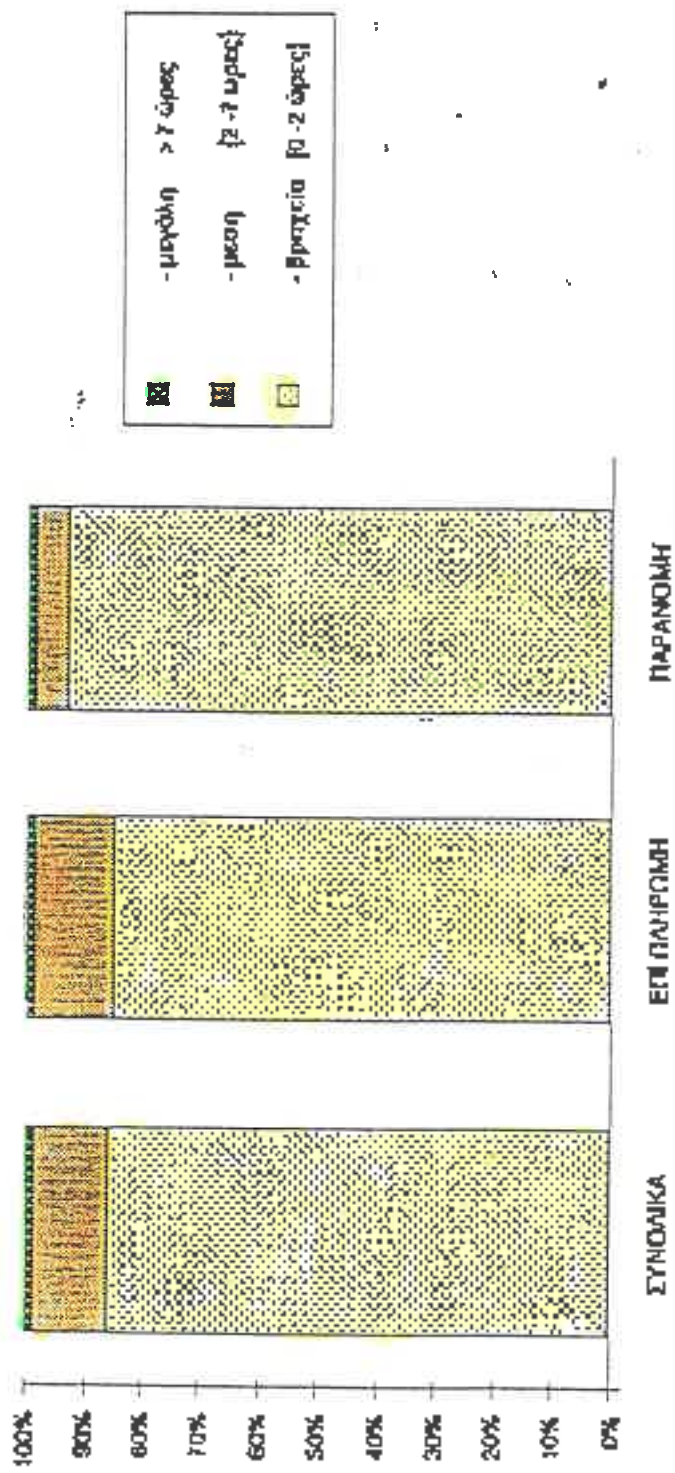
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Πορεία Διακύμανση Ζήτησης Στάθμευσης και
Ελλείμματος/Περισσεύματος (στο σύνολο της περιοχής μελέτης)

ΩΡΑ	ΠΡΟΣΦ. ΘΕΣΕΩΝ	ΖΗΤΗΣΗ		ΘΕΣΕΩΝ		ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΛΛ/ΠΕΡ	ΕΛΛ/ΠΕΡ σε νομ. θέσ.	ΕΛΛ/ΠΕΡ σε επι πλ.ρ. θέσ.
		Σύνολο	Νόμιμες	Επι Πληρωμή	Παρ. Φυν. / Παρόνομες				
6.00	510	467	238	83	63	101	23	24	185
7.00	510	526	224	88	88	126	-18	38	160
8.00	510	555	245	93	77	140	-45	17	155
9.00	510	518	243	137	73	155	-108	19	111
10.00	510	556	241	156	77	192	-156	21	82
11.00	510	553	236	153	84	180	-143	28	85
12.00	510	561	235	160	73	193	-151	27	89
13.00	510	600	235	133	89	163	-90	27	115
14.00	510	508	226	101	61	118	4	36	147
15.00	510	464	225	77	54	108	46	37	171
16.00	510	468	232	72	54	100	42	30	178
17.00	510	563	248	89	77	150	-53	14	180
18.00	510	638	249	163	87	197	-188	13	83
19.00	510	753	260	202	89	202	-243	2	46
20.00	518	781	245	196	91	249	-271	17	52
21.00	510	651	224	182	79	186	-141	38	66
22.00	510	626	218	166	64	180	-116	48	82
ΣΥΝΟΛΟ	510	3730	306	1355	462	1108			

ΣΧΗΜΑ 7 : Κατανομή της Ζήτησης με βάση τη διάρκεια στόθρευσης
(στο σύνολο της περιοχής μελέτης)



ΣΧΗΜΑ 8 : Κατανομή της Ζήτησης με βάση τη διάρκεια στάθμευσης
(στην ελεγχόμενη ζώνη)

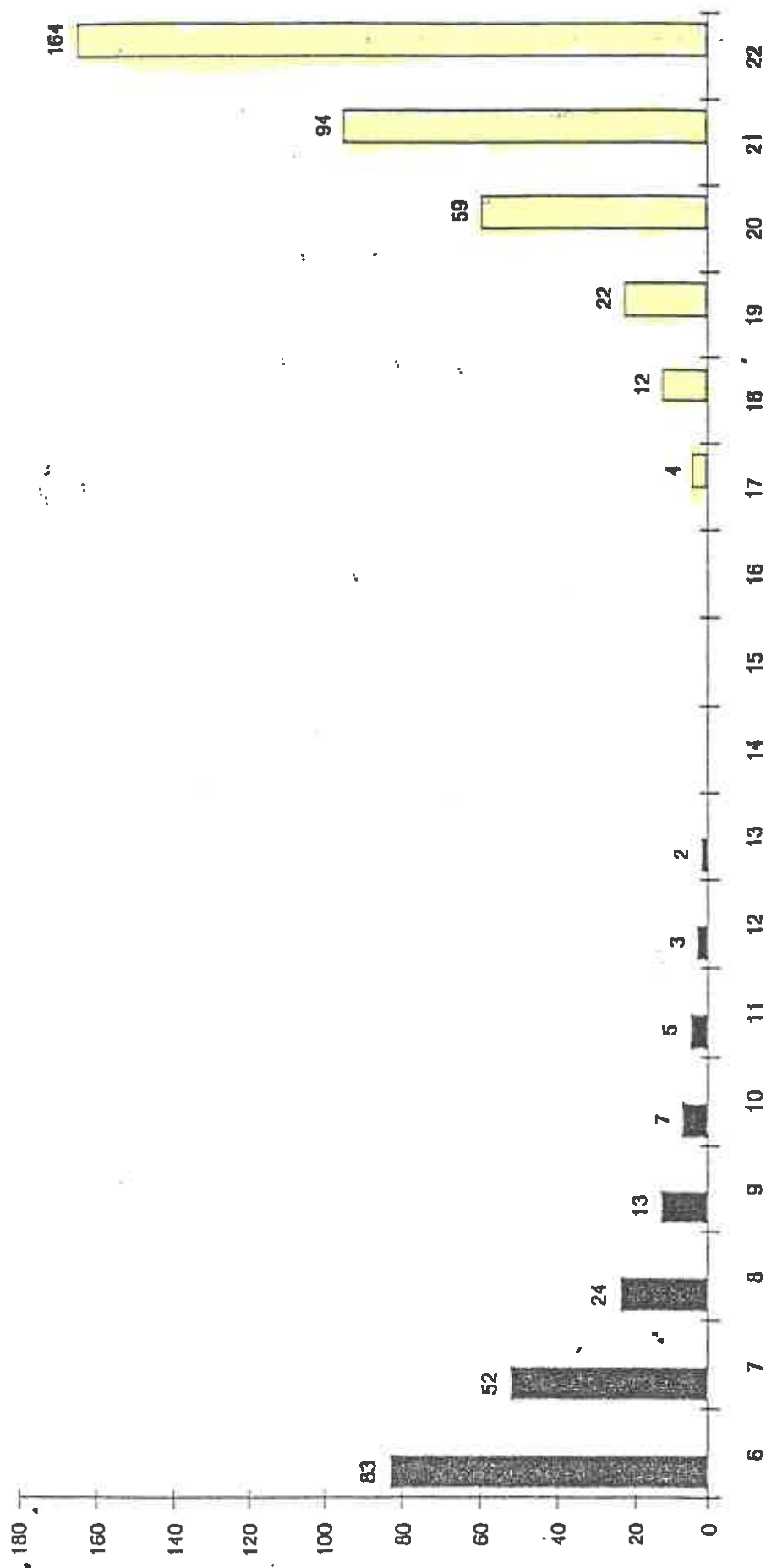


ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Ανάλυση διάρκειας σταθμεύσεων των καταγραφέντων οχημάτων, κατά την πρωινή και βραδυνή αιχμή

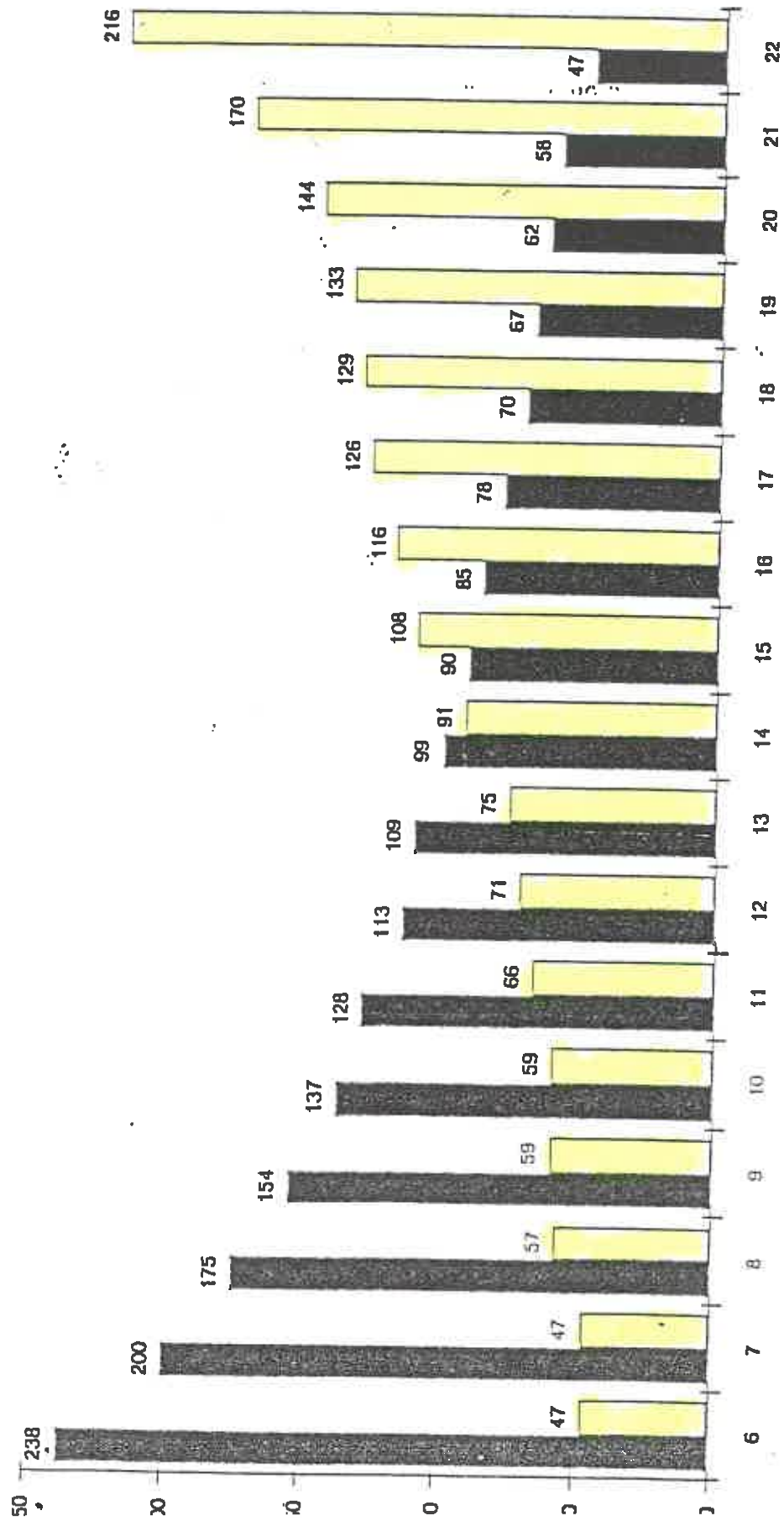
			ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ 12.00						
			Παρέμειναν στις						
			12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
Ηρθαν στις	12.00	104 οχήματα	104	20	8	2	2	2	2
	11.00	85	29	7	6	3	2	1	
	10.00	118	10	4	3	3	2	1	
	9.00	89	9	6	2	0			
	8.00	60	5	4	1	0			
	7.00	38							
	6.00	53	2	2	2	2	2	2	
ΣΥΝΟΛΟ			160						

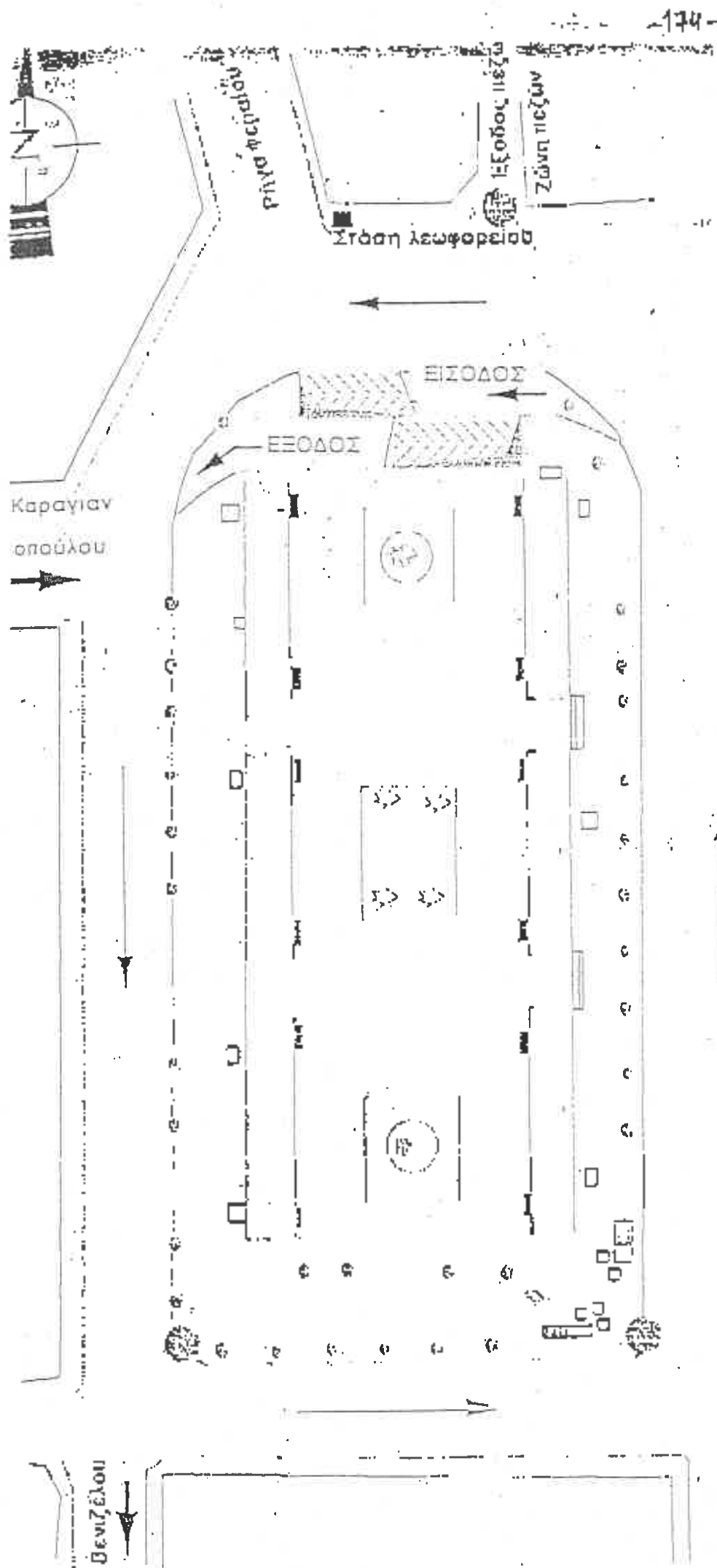
			ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ 20.00		
			Παρέμειναν στις		
			20.00	21.00	22.00
Ηρθαν στις	20.00	128 οχήματα	128	68	37
	19.00	112	27	18	10
	18.00	131	28	14	8
	17.00	46	3	1	0
	16.00	29	4	4	2
	15.00	34	0	0	0
	14.00	30	2	2	2
ΣΥΝΟΛΟ			190		

ΣΧΗΜΑ 9 : Ρυθμός αφίξεων-αναχωρήσεων των οχημάτων που καταγράφηκαν στις 6.00 (πρώτη παρουσία) και στις 22.00 (βρυδινή παρουσία) στην ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

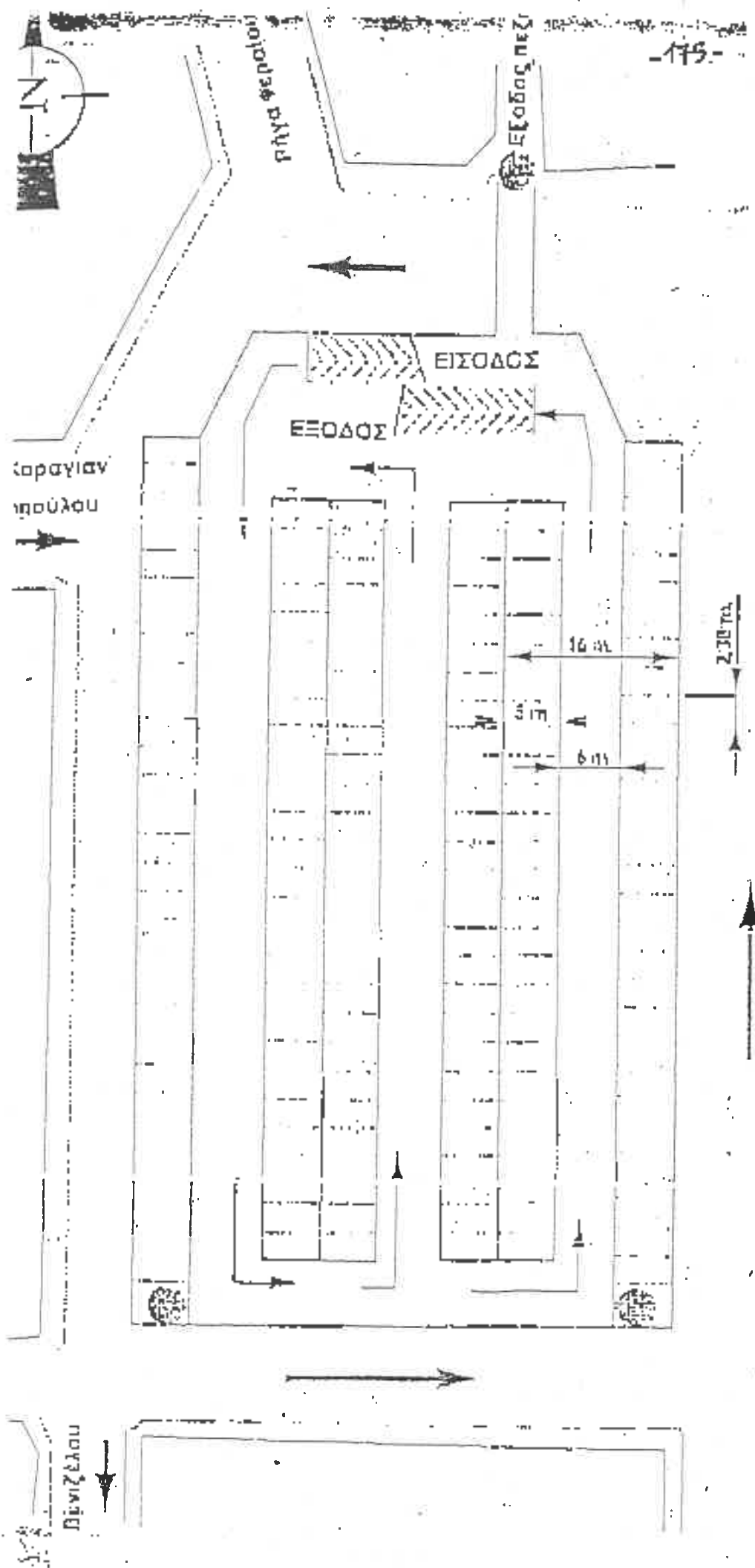


ΣΧΗΜΑ 10 : Ρυθμός σφίξεων-αναχωρήσεων των σχηματισμών που καταγράφηκαν στις 6.00 (πρωινή παρουσία) και στις 22.00 (βραδινή παρουσία) στην ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΟΡΕΑΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ





ΣΧΗΜΑ 12: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΟΧΗ ΠΡΟΓΡΑΦΟΥ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΠΛ. ΠΑΪΚΟΥ



-175-

ΣΧΗΜΑ 13: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΗ ΤΥΠΙΚΟΥ ΟΡΟΦΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΠΛ. ΠΑΡΚΟΥ

ΧΩΡΙΠΙΚΟΤΗΤΑ 150 ΘΕΣΕΙΣ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΗΛΥ

ΕΡΕΥΝΑΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

(ΜΕΛΕΤΗ SETEX - HELLAS της 18 -19 Μαΐου 1995)

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI.

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

Αφίξεις - Αποχωρήσεις

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

R E C A P I T U L A T I F

TOUS STATUTS

Offre totale de stationnement: 256, Nombre véhicules: 1424
Coeff. de rotation: 5.56

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	252	42	42	20	20	8	13	8	12	17	4	8	68
07H00	69	26	5	3	2	4	3	15	11	0	0	1	0
08H00	84	40	7	2	2	4	15	8	2	0	0	1	3
09H00	69	32	8	2	5	8	9	0	0	0	0	0	5
10H00	61	34	6	4	8	6	0	0	1	1	0	0	1
11H00	63	40	8	7	4	2	0	0	1	0	0	0	1
12H00	76	55	12	4	2	0	0	0	0	0	0	3	0
13H00	64	45	5	1	2	0	0	1	2	0	8	0	0
14H00	63	30	2	3	4	2	3	1	1	16	1	0	0
15H00	79	22	12	5	5	5	6	2	22	0	0	0	0
16H00	60	16	10	4	7	5	1	16	1	0	0	0	0
17H00	55	17	8	9	10	4	7	0	0	0	0	0	0
18H00	106	47	24	13	11	20	0	1	0	0	0	0	0
19H00	76	41	19	7	9	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	80	41	20	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	88	37	50	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	69	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	1424	634	228	103	92	68	56	52	53	34	13	13	78

Page 1

Edité le : Thu Jul 13 14:55:59 1995

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 092, Libellé: OTHONOS
 Offre stationnement: 17, Nombre véhicules: 101, Coeff. de rotation: 5.94

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au. Delà
06H00	17	6	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	6
07H00	12	3	2	0	0	1	0	3	1	0	0	0	0
08H00	8	4	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0
09H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	6	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	9	6	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
15H00	4	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
16H00	7	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17H00	7	3	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	6	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	5	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	101	51	11	8	7	1	2	12	2	1	0	0	6

Page 2

Edité le : Thu Jul 13 14:55:59 1995

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 121, Libellé: LEBADITOV

Offre stationnement: 10, Nombre véhicules: 46, Coeff. de rotation: 4.60

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	11	2	1	1	1	0	0	0	1	1	1	2	1
07H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
11H00	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15H00	3	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
16H00	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17H00	3	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
18H00	6	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	46	16	5	5	4	5	2	1	2	2	1	2	1

Page 3

Edité le : Thu Jul 13 14:55:59 1995

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 122, Libellé: THERMOPILON

Offre stationnement: 12, Nombre véhicules: 36, Coeff. de rotation: 3.00

Heure	Nb. véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	12	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	6
07H00	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
08H00	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15H00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
16H00	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17H00	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	36	9	8	0	3	1	2	3	3	1	0	0	6

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 124, Libellé: THERMOPILON

Offre stationnement: 15, Nombre véhicules: 54, Coeff. de rotation: 3.60

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	9	0	0	1	3	1	1	0	0	0	0	0	3
07H00	5	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0
08H00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	5	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
17H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	7	3	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0
19H00	4	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	54	22	3	5	8	4	1	1	6	1	0	0	3

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 064, Libellé: PAPAKYRIAZI

Offre stationnement: 14, Nombre véhicules: 54, Coeff. de rotation: 3.86

Heure	Nb. Véhic.	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	10	0	2	2	0	2	1	0	0	0	0	0	3
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	8	0	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0
09H00	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
10H00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
11H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
12H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	3	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
17H00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	54	17	9	7	3	4	4	2	2	1	0	1	4

Page 6

Edité le : Thu Jul 13 14:55:59 1995

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMY

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVÉES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 075, Libellé: LEOSTHENOYS

Offre stationnement: 12, Nombre véhicules: 39, Coeff. de rotation: 3.25

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	12	2	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	6
07H00	3	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0
08H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	3	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	4	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ena.	39	12	5	3	6	2	2	2	0	1	0	0	6

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 076, Libellé: SATOBRIANDOY

Offre stationnement: 12, Nombre véhicules: 82, Coeff. de rotation: 6.83

Heure	Np. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au. Dela
06H00	21	0	0	0	0	0	2	3	0	3	1	1	11
07H00	4	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0
08H00	3	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
10H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	5	3	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
14H00	3	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
15H00	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
16H00	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	3	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18H00	12	4	0	2	1	5	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	6	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	5	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	82	29	6	9	2	7	4	4	2	5	1	2	11

Société: SETEX S.A.
Ville: LAMI Libellé: LAMIA
Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 123, Libellé: LEONIDOV
Offre stationnement: 14, Nombre véhicules: 112, Coeff. de rotation: 8.00

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	23	2	2	3	2	1	1	1	2	5	1	0	3
07H00	7	2	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0
08H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
09H00	4	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10H00	7	4	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
11H00	4	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	6	3	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0
15H00	11	3	0	1	1	1	1	0	4	0	0	0	0
16H00	5	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	14	4	3	2	1	4	0	0	0	0	0	0	0
19H00	4	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	5	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	7	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	112	46	13	12	8	7	2	4	8	7	2	0	3

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 089, Libellé: LEONIDOV

Offre stationnement: 16, Nombre véhicules: 93, Coeff. de rotation: 5.81

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	17	0	3	2	1	0	1	0	1	3	0	4	2
07H00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
08H00	7	4	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
09H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	5	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	7	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	6	2	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
14H00	3	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0
15H00	5	0	2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0
16H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	6	1	1	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0
18H00	6	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19H00	6	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	4	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	93	33	25	4	7	2	8	1	3	3	1	4	2

Code Tronçon: 125, Libellé: LEONIDOY
Offre stationnement: 10, Nombre véhicules: 64, Coeff. de rotation: 6.40

[illegible]

-188-

Société: SETEX S.A.
 Ville: LAMI Libellé: LAMIA
 Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 120, Libellé: PLATEIA PARKOY
 Offre stationnement: 12, Nombre véhicules: 69, Coeff. de rotation: 5.75

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	7	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	8	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	69	57	9	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Page 12
Edité le : Thu Jul 13 14:55:59 1995

Société: SETEX S.A.
Ville: LAMI Libellé: LAMIA
Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 083, Libellé: BENIZELOY
Offre stationnement: 19, Nombre véhicules: 120, Coeff. de rotation: 6.32

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	8	3	3	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
07H00	9	7	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
08H00	6	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	8	3	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	10	5	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
11H00	10	6	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	9	7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
15H00	5	1	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
16H00	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18H00	12	6	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
19H00	9	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	9	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	8	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	120	69	29	10	4	6	0	0	1	1	0	0	0

Société: SETEX S.A.
Ville: LAMI Libellé: LAMIA
Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 038, Libellé: ASEROF
Offre stationnement: 9, Nombre véhicules: 52, Coeff. de rotation: 5.78

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	10	0	2	1	2	0	0	0	1	0	0	0	4
07H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	6	4	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
09H00	4	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
10H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	3	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
16H00	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	52	29	4	3	3	1	2	2	2	0	0	0	5

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 116, Libellé: ABEROF

Offre stationnement: 9, Nombre véhicules: 36, Coeff. de rotation: 4.00

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	10	0	1	1	2	0	1	0	1	0	0	0	4
07H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
13H00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
14H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	3	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	36	14	6	2	4	1	1	0	2	0	1	1	4

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 117, Libellé: ESLIN

Offre stationnement: 10, Nombre véhicules: 65, Coeff. de rotation: 6.50

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	16	7	0	1	2	0	0	2	1	0	0	0	3
07H00	3	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
08H00	4	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
09H00	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
10H00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	6	2	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0
15H00	3	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
16H00	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17H00	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	6	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	7	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	65	32	6	4	3	2	5	3	3	3	0	0	4

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 084, Libellé: BYRONOS

Offre stationnement: 17, Nombre véhicules: 113, Coeff. de rotation: 6.65

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	14	4	2	0	0	2	1	2	1	0	0	0	2
07H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	7	4	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
09H00	4	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10H00	9	6	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	9	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	8	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
13H00	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
14H00	5	3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
15H00	4	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
16H00	5	1	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0
17H00	5	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	6	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	15	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	113	68	19	3	2	4	1	5	4	1	3	1	2

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 118, Libellé: PATROKLOY

Offre stationnement: 9, Nombre véhicules: 53, Coeff. de rotation: 5.89

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	9	2	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
07H00	3	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
08H00	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
09H00	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
16H00	4	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
19H00	5	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	53	25	14	3	1	1	2	4	0	0	0	0	3

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 086, Libellé: DIAKOY

Offre stationnement: 7, Nombre véhicules: 39, Coeff. de rotation: 5.57

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	12	0	3	2	1	0	0	0	1	0	1	0	4
07H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	3	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
10H00	3	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
11H00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
12H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
15H00	3	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0
16H00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
17H00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	39	7	5	5	4	6	1	1	3	1	1	0	5

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 119, Libellé: ESLIN

Offre stationnement: 11, Nombre véhicules: 53, Coeff. de rotation: 4.82

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	17	2	2	4	1	0	1	0	2	1	0	0	5
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1
09H00	4	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
10H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15H00	4	3	1	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0
16H00	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	53	15	10	4	4	4	3	0	4	2	0	0	7

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVÉES / TRANCHE DE DUREE

TOUS STATUTS

Code Tronçon: 021, Libellé: XATZOPOYLOY

Offre stationnement: 21, Nombre véhicules: 143, Coeff. de rotation: 6.81

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	An Del3
06H00	28	8	8	0	2	2	2	0	0	2	0	1	3
07H00	10	1	1	0	1	0	1	3	3	0	0	0	0
08H00	7	2	0	1	0	1	2	1	0	0	0	0	0
09H00	13	2	0	0	2	2	5	0	0	0	0	0	1
10H00	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11H00	5	2	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
12H00	7	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
13H00	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
14H00	5	1	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0
15H00	7	1	0	1	1	0	1	0	3	0	0	0	0
16H00	8	0	1	0	2	2	0	3	0	0	0	0	0
17H00	9	2	2	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0
18H00	6	0	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0
19H00	9	2	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	9	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ena.	143	35	28	11	18	10	14	7	6	4	3	2	5

2198-

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

R E C A P I T U L A T I F

Παράνομη Στάθμευση

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

II Offre totale de stationnement: 0, Nombre véhicules: 500

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	An Delà
06H00	66	15	13	7	1	0	3	5	3	5	2	1	11
07H00	81	17	17	8	1	0	4	9	6	5	2	1	11
08H00	81	19	4	8	2	2	11	9	7	5	2	1	11
09H00	85	13	0	2	5	7	19	9	7	5	2	1	15
10H00	88	10	3	3	5	8	19	9	7	6	2	1	15
11H00	94	12	4	4	6	9	19	9	7	6	2	1	15
12H00	102	23	4	4	6	9	16	9	7	6	2	1	15
13H00	88	18	5	3	4	7	15	4	8	6	2	1	15
14H00	67	13	3	2	4	2	8	0	6	11	2	1	15
15H00	58	10	3	1	4	2	4	1	9	6	2	1	15
16H00	63	9	8	0	6	2	4	3	9	6	0	1	13
17H00	76	7	9	5	9	3	10	3	9	6	0	0	15
18H00	108	26	7	12	10	10	10	3	9	6	0	0	4
19H00	97	12	7	14	15	10	10	3	9	5	0	0	4
20H00	107	19	10	18	12	9	10	3	9	5	0	0	4
21H00	100	20	20	11	9	8	6	3	8	5	0	0	0
22H00	88	23	13	9	7	7	6	2	7	5	0	0	0
Ens.	500	266	65	37	27	19	29	12	16	11	2	1	15

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 092, Libellé: OTHONOS
 Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 46

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	7	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	7	4	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	4	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
10H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
11H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
12H00	5	3	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
13H00	5	3	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
14H00	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	6	2	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	7	3	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
19H00	6	2	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0
20H00	6	1	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0
21H00	6	3	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
22H00	4	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Ens.	46	35	4	2	3	0	2	0	0	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 121, Libellé: LEBADITOV

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 9

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
08H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
09H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
12H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
13H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18H00	3	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19H00	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20H00	4	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21H00	3	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22H00	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Ens.	9	5	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 122, Libellé: THERMOPILON

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 5

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
19H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
20H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
21H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
22H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Ens.	5	3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 124, Libellé: THERMOPILON

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 4

Heure	Nb. véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
08H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
09H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
12H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
13H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	4	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 064, Libellé: PAPAKYRIAZI
Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 14

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
09H00	3	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
10H00	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
11H00	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
12H00	3	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
13H00	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
15H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17H00	3	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
18H00	5	0	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0
19H00	5	0	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0
20H00	4	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
21H00	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
22H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	14	6	2	2	1	1	1	0	1	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 075, Libellé: LEOSTHENOYS

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 3

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Belà
06H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
07H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
08H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
09H00	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
10H00	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11H00	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
12H00	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
13H00	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	3	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 076, Libellé: SATOBRIANDOT
Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 57

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	13	0	0	0	0	0	2	3	0	0	1	1	6
07H00	15	1	0	0	0	0	2	4	0	0	1	1	6
08H00	17	1	0	0	1	0	3	4	0	0	1	1	6
09H00	18	1	0	0	1	0	4	4	0	0	1	1	6
10H00	18	1	0	0	1	0	4	4	0	0	1	1	6
11H00	18	1	0	0	1	0	4	4	0	0	1	1	6
12H00	15	1	0	0	0	0	2	4	0	0	1	1	6
13H00	16	3	0	1	0	0	2	1	1	0	1	1	6
14H00	14	0	1	1	0	0	1	0	1	2	1	1	6
15H00	16	2	1	1	0	1	0	0	1	2	1	1	6
16H00	13	0	2	0	0	1	0	0	1	2	0	1	6
17H00	14	0	2	1	0	2	0	0	1	2	0	0	6
18H00	13	2	0	1	0	5	0	0	1	2	0	0	0
19H00	12	0	0	4	0	5	0	0	1	2	0	0	0
20H00	15	1	0	7	0	4	0	0	1	2	0	0	0
21H00	14	1	2	5	0	4	0	0	0	2	0	0	0
22H00	14	3	2	4	0	3	0	0	0	2	0	0	0
Ens.	57	18	5	9	1	5	4	4	1	2	1	1	6

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 123, Libellé: LEONIDOV
 Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 62

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	10	2	2	2	0	0	1	1	1	1	0	0	0
07H00	14	2	2	3	0	0	1	3	2	1	0	0	0
08H00	12	1	0	3	0	0	1	3	3	1	0	0	0
09H00	12	2	0	1	0	1	1	3	3	1	0	0	0
10H00	13	1	0	2	0	1	1	3	3	2	0	0	0
11H00	24	0	1	2	1	1	1	3	3	2	0	0	0
12H00	14	1	1	2	1	1	0	3	3	2	0	0	0
13H00	11	2	0	0	1	1	0	2	3	2	0	0	0
14H00	8	1	0	0	2	0	0	0	2	3	0	0	0
15H00	10	2	0	0	1	0	1	0	4	2	0	0	0
16H00	11	2	1	0	2	0	1	0	3	2	0	0	0
17H00	9	0	1	0	2	0	1	0	3	2	0	0	0
18H00	16	4	2	2	1	1	1	0	1	2	0	0	0
19H00	13	1	2	2	2	1	1	0	3	1	0	0	0
20H00	12	3	1	2	1	1	1	0	3	1	0	0	0
21H00	9	1	2	0	1	1	0	0	3	1	0	0	0
22H00	10	3	1	0	1	1	0	0	3	1	0	0	0
Ens.	62	27	8	7	4	2	2	3	6	3	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT.

Code Tronçon: 089, Libellé: LEONIDOV
 Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 25

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	4	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
07H00	5	0	1	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0
08H00	7	2	0	1	0	0	1	1	0	2	0	0	0
09H00	5	1	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0
10H00	5	0	1	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0
11H00	5	0	1	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0
12H00	8	3	1	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0
13H00	7	2	1	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0
14H00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
15H00	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
16H00	3	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
17H00	4	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0
18H00	5	1	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0
19H00	5	1	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0
20H00	4	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
21H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
22H00	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Ena.	25	13	3	1	1	0	4	1	0	2	0	0	0

Société: SETEX S.A.

City: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 125, Libellé: LEONTIDOV

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 4

[illegible]

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 120, Libellé: PLATEIA PARKOV
Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 11

[illegible]

Page 12

Edité le : Thu Jul 13 14:59:03 1995

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 083, Libellé: BENIZELOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 7

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	An Dela
06H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
07H00	3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
08H00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
09H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
10H00	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
11H00	3	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
12H00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
13H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ene.	7	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 050, Libellé: ABEROF

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 28

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
07H00	4	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
08H00	6	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1
09H00	5	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
10H00	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
11H00	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
12H00	7	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
13H00	5	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
14H00	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
15H00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
16H00	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
17H00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
18H00	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
19H00	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
20H00	5	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
21H00	4	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	4	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	28	21	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	3

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 116, Libellé: ABEROF

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 6

Heure	Nb. véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
07H00	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
08H00	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
09H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
10H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
11H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12H00	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15H00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
17H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
18H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	6	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 117, Libellé: ESLIN

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 37

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	7	5	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
07H00	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
08H00	3	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
09H00	3	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
10H00	4	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
11H00	3	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
12H00	5	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
13H00	4	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
14H00	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
15H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
16H00	3	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
17H00	5	1	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
18H00	6	2	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0
19H00	6	2	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0
20H00	9	3	1	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0
21H00	9	4	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
22H00	6	2	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Ens.	37	24	4	3	0	1	3	2	0	0	0	0	0

Edité le : Thu Jul 13 14:59:04 1995

Societate: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 084, Libellé: BYRONOS

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 45

[illegible]

Societate: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 118, Libellé: PATROKLOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 16

[illegible]

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 086, Libellé: DIAKOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 23

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	6	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
07H00	7	1	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
08H00	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
09H00	6	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	2
10H00	7	1	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	2
11H00	8	1	0	1	0	3	0	0	0	0	1	0	2
12H00	6	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	2
13H00	7	0	0	0	1	3	0	0	0	0	1	0	2
14H00	7	0	0	0	1	2	0	0	0	1	1	0	2
15H00	8	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0	2
16H00	7	0	0	0	2	0	0	1	1	1	0	0	2
17H00	7	0	0	0	2	0	0	1	1	1	0	0	2
18H00	5	0	0	0	2	0	0	1	1	1	0	0	0
19H00	5	0	0	0	2	0	0	1	1	1	0	0	0
20H00	5	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0
21H00	4	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0
22H00	5	2	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Ens.	23	6	2	2	4	3	0	1	1	1	1	0	2

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

OCCUPATION EN NOMBRE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 021, Libellé: XATZOPOYLOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 71

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	7	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
07H00	9	1	5	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
08H00	7	2	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1
09H00	16	2	0	0	2	2	7	0	1	0	0	0	2
10H00	16	0	1	0	3	2	7	0	1	0	0	0	2
11H00	19	2	1	1	3	2	7	0	1	0	0	0	2
12H00	20	2	1	2	3	2	7	0	1	0	0	0	2
13H00	16	1	2	2	1	1	6	0	1	0	0	0	2
14H00	12	0	1	1	0	0	6	0	1	1	0	0	2
15H00	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
16H00	7	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2
17H00	14	1	3	2	0	1	2	1	1	1	0	0	2
18H00	14	0	3	2	1	2	2	1	1	1	0	0	1
19H00	20	2	3	3	4	2	2	1	1	1	0	0	1
20H00	20	3	3	2	4	2	2	1	1	1	0	0	1
21H00	17	0	4	2	5	1	2	1	1	1	0	0	0
22H00	16	2	3	1	4	1	2	1	1	1	0	0	0
Ens.	71	20	18	6	8	4	9	1	2	1	0	0	2

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

R E C A P I T U L A T I F

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

I Offre totale de stationnement: 0, Nombre véhicules: 500

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	66	15	13	7	1	0	3	5	3	5	2	1	11
07H00	30	17	4	1	0	0	1	4	3	0	0	0	0
08H00	30	19	0	0	1	2	7	0	1	0	0	0	0
09H00	34	13	0	1	3	5	8	0	0	0	0	0	4
10H00	18	10	3	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0
11H00	16	12	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
12H00	28	23	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	23	18	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
14H00	21	13	1	0	1	0	0	0	1	5	0	0	0
15H00	25	10	2	0	1	1	4	1	6	0	0	0	0
16H00	22	9	6	0	3	1	0	2	1	0	0	0	0
17H00	26	7	3	5	4	1	6	0	0	0	0	0	0
18H00	46	26	4	7	2	7	0	0	0	0	0	0	0
19H00	23	12	3	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	35	19	7	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	34	20	13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	23	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	500	266	65	37	27	19	29	12	16	11	2	1	15

Page 1

Edité le : Thu Jul 13 14:59:14 1995

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 092, Libellé: OTHONOS

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 46

Heure	Nb. véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	7	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	5	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	5	2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	4	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	46	35	4	2	3	0	2	0	0	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMT Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 121, Libellé: LEBADITQY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 9

Heure	Nb. Véhic.	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	9	5	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 122, Libellé: THERMOPILON

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 5

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	5	3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMY

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 124, Libellé: THERMOPILON

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 4

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
08H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	4	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 064, Libellé: PAPAKYRIAZI

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 14

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
09H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	14	6	2	2	1	1	1	0	1	0	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 075, Libellé: LEOSTHENOYS

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 3

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	An Dela
06H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	3	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 076, Libellé: SATOERLANDOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 57

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	13	0	0	0	0	0	2	3	0	0	1	1	6
07H00	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
08H00	3	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
10H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	5	3	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
14H00	3	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
15H00	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
16H00	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18H00	7	2	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0
19H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	5	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	57	18	5	9	1	5	4	4	1	2	1	1	6

Société: SETEX S.A.
Ville: LAMI Libellé: LAMIA
Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 123, Libellé: LEONIDOV
Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 62

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	10	2	2	2	0	0	1	1	1	1	0	0	0
07H00	6	2	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0
08H00	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
09H00	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10H00	4	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
11H00	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	3	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
15H00	6	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0
16H00	4	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	9	4	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	62	27	8	7	4	2	2	3	6	3	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREX

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 089, Libellé: LEONIDOV

Offre stationnement: 0, Nombre véhiculés: 25

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	4	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
07H00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
08H00	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
16H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	25	13	3	1	1	0	4	1	0	2	0	0	0

Page 12

Edité le : Thu Jul 13 14:59:14 1995

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 063, Libellé: BENIZELOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 7

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
07H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	7	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 058, Libellé: ABEROF

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 28

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
07H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	4	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09H00	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	28	21	0	2	-1	0	1	0	0	0	0	0	3

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREX

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 116, Libellé: ABEROF

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 6.

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
07H00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	6	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 117, Libellé: ESLIN

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 37

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	7	5	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
10H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
16H00	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17H00	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18H00	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	5	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	5	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	37	24	4	3	0	1	3	2	0	0	0	0	0

Societate: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95..

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 084, Libellé: BYRONOS

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 45

[illegible]

Societate: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LANTA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 11B, Libellé: PATROCKLOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 16

[illegible]

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 086, Libellé: DIAKOV
 Offra stationnement: 0, Nombre véhicules: 23

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	6	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
07H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H00	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10H00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
11H00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
12H00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
16H00	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	23	6	2	2	4	3	0	1	1	1	1	0	2

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 119, Libellé: ESLIN

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 27

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Dela
06H00	6	2	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08H00	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
09H00	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
10H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15H00	5	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17H00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18H00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19H00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	27	10	6	2	3	1	2	0	2	0	0	0	1

Société: SETEX S.A.

Ville: LAMI

Libellé: LAMIA

Dates traitées: 18/05/95 au 19/05/95

NOMBRE D'ARRIVEES / TRANCHE DE DUREE

Statut: SI, STATIONNEMENT INTERDIT

Code Tronçon: 021, Libellé: KATZOPOVLOY

Offre stationnement: 0, Nombre véhicules: 71

Heure	Nb. Véhic	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	Au Delà
06H00	7	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
07H00	4	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
08H00	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
09H00	12	2	0	0	2	1	6	0	0	0	0	0	1
10H00	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11H00	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12H00	4	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13H00	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14H00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15H00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16H00	3	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
17H00	7	1	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0
18H00	3	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
19H00	8	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
20H00	5	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21H00	4	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22H00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ens.	71	20	18	6	8	4	9	1	2	1	0	0	2

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ι. Μ. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ "Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή Τεχνική"
Τόμος 3 Στάθμευση, 1988.
2. Ι. Μ. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ - Γ. Α. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ "Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακής Τεχνική"
Τόμος 1, 1986.
3. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΑΣ.
4. SETEX HELLAS A.E. "Οργάνωση - Διοίκηση συστήματος στάθμευσης κεντρικής περιοχής Δήμου Λαμίας"
Μάιος 1995.