



Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Από το πρακτικό τής 27ης/2024 τακτικής συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου Ήλιδας

Αριθμός απόφασης 359/2024

**ΘΕΜΑ:** Έγκριση Μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων Υπογείου Χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στα Ο.Τ.-188 & Κ.Χ.- 247 για τις ανάγκες έργου, και των τροποποιήσεων που θα φέρει σε αυτό

Στην Αμαλιάδα, σήμερα, 17 Δεκεμβρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 19.00', στην αίθουσα συνεδριάσεων του Πολυλειτουργικού χώρου, συνήλθε σε τακτική δημόσια συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο Ήλιδας, κατόπιν της υπ' αριθμ. 27/27187/12.12.2024 έγγραφης πρόσκλησης της Πρόεδρου, η οποία δημοσιεύτηκε και επιδόθηκε νόμιμα σε όλα τα μέλη του Συμβουλίου και τον Δήμαρχο, σύμφωνα με το άρθρο 67 του ν. 3852/10 όπως τροποποιήθηκε εκ νέου με το άρθρο 6 του ν.5056/23.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκε ο Δήμαρχος κ. Χρήστος Χριστοδουλόπουλος.

Επίσης, σε σύνολο «25» δημοτικών συμβούλων βρέθηκαν παρόντες/ούσες «16», και ονομαστικά:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Γεωργοπούλου Θεώνη [Παράταξη «Ήλιδα συμμαχία για το αύριο»]- Πρόεδρος                 | 14. Παπαδόπουλος Βασίλειος /Ε.Π Πηνείας [Παράταξη «Ήλιδα νέα εποχή Γιάννης Λυμπέρης»] |
| 2. Παπαγιαννόπουλος Γεράσιμος- Αντιδήμαρχος Προγραμματισμού                              |   |
| 3. Τσεριώνης Κωνσταντίνος Αντιδήμαρχος Τεχνικών, Πολιτικής Προστασίας και Υδάτινων Πόρων |   |
| 4. Γεωργουλής Αλέξανδρος- Αντιδήμαρχος Διοικητικής Μέριμνας                              |   |
| 5. Νικολόπουλος Χρήστος  |   |
| 6. Ανδρουτσόπουλος Ανδρέας   |   |
| 7. Αθανασόπουλος Ιωάννης- Αντιδήμαρχος Παιδείας  |   |
| 8. Λαμπρινός Σπυρίδων  | 15. Κορτέση Άννα [Παράταξη «Ήλιδα 36»]  |
| 9. Κουτρομπής Κωνσταντίνος   |   |
| 10. Καραπιπέρης Γεώργιος   |   |
| 11. Κράλλης Γεώργιος-Αντιδήμαρχος Άθλησης, Νέας Γενιάς                                   |   |
| 12. Τρικόγιας Κωνσταντίνος- Αντιδήμαρχος Καθαριότητας /Υδάτινων Πόρων                    |   |
| 13. Αναγνωστόπουλος Κωνσταντίνος/ Αντιδήμαρχος Δ.Ε Πηνείας                               |   |
| 14. Γεωργούλιας Αθανάσιος/Ε.Π Πηνείας.   | 16. Πολύδωρος Βησσαρίων [Επικεφαλής παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση Ήλιδας»]              |

Απόντες/Απούσες

(Οι οποίοι/ες δεν προσήλθαν αν και κλήθηκαν νόμιμα)

1. Ευσταθόπουλος Ηλίας-Αντιδήμαρχος Υγείας, Πρόνοιας 2. Γεωργούλιας Αθανάσιος/Ε.Π Πηνείας 3. Λυμπέρης Ιωάννης [Επικεφαλής παράταξης «Ήλιδα νέα εποχή Γιάννης Λυμπέρης»] 4. Λυμπέρης Ερνέστο 5. Χριστοφόρου Ευάγγελος 6. Αστερής Ευγένιος - Αντιπρόεδρος 7. Παπαδάκος Ανδρέας [Επικεφαλής παράταξης «Ήλιδα 36»] 8. Κότσιφας Διονύσιος- Γραμματέας 9. Τσαγρής Νικόλαος.

Κατόπιν τούτου, η Πρόεδρος διαπίστωσε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία και κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης.

Η δημοτική υπάλληλος Αντωνία Γιαννοπούλου τήρησε τα πρακτικά.

Η Πρόεδρος, ανακοίνωσε το 2ο θέμα προ ημερήσιας διάταξης ως κατεπείγον, διότι η αίτηση υποβλήθηκε μετά την έκδοση της πρόσκλησης της συνεδρίασης. Το σώμα έκανε **ομόφωνα** δεκτό το κατεπείγον του θέματος, σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρ. 67 του ν. 3852/10.

Στη συνέχεια, ο Αντιδήμαρχος κ. Τσεριώνης εισηγήθηκε την έγκριση τροποποιήσεων που επιφέρει η Μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων υπογείου χώρου στάθμευσης, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **27564/Δ4/3350 /16.12.2024** εισήγηση της Δ/ΝΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, η οποία αναφέρει:

**ΘΕΜΑ :** Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Υπογείου Χώρου Στάθμευσης Αυτοκινήτων στα Ο.Τ.-188 & Κ.Χ.- 247 για τις ανάγκες έργου

Τίτλος έργου: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ & ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΟΧΙΑΣ - ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ (ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ)

Αρ. Μελ.: 22/2022

Φορέας: Δήμος Ήλιδας

Προϋπολογισμός: 7.018.400,00 € (με ΦΠΑ)

Ανάδοχος: «ΩΡΙΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», με δ.τ. «ΩΡΙΩΝ ΑΤΕ»

Χρηματοδότηση: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ», ΤΠΔ 6.162.333,00€ & ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ 856.066,99€ (Κ.Α. 64.7321.0001)

Σύμβαση: Αρ. πρωτ. 25787/22-12-2023 (ΑΔΑΜ: 23ΣΥΜΝ014046262)

Ύψος Σύμβασης: 6.709.225,42 € (με ΦΠΑ)

Προθεσμία Περαιώσης: 22-06-2025 (Αρχική εργασιών)

Έχοντας υπόψη:

- Τα συμβατικά τεύχη του παραπάνω έργου
- Τις διατάξεις του άρθρου 138 του Ν 4412/2016
- Την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων του Έργου

στο πλαίσιο εκτέλεσης του έργου «Διαμόρφωση ανατολικού & δυτικού τμήματος Σοχιάς - Πολυλειτουργικός χώρος (Δημαρχείο)», σας διαβιβάζουμε, φάκελο με την Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων, που αφορά τη λειτουργία του Υπόγειου Χώρου Στάθμευσης του έργου και την σύνδεσή του με το Δημοτικό Οδικό Δίκτυο, όπως συντάχθηκε από τον Ανάδοχο και εγκρίθηκε από την Υπηρεσία μας και παρακαλούμε για την λήψη απόφασης σχετικά με την έγκριση της.

Κατόπιν, η Πρόεδρος κάλεσε τα μέλη να τοποθετηθούν και να ψηφίσουν.

Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού έλαβε υπόψη του:

- 1) Την εισήγηση της Υπηρεσίας
- 2) Την παρ. 1 του άρθρου 65 «Αρμοδιότητες του δημοτικού συμβουλίου» ν. 3852/10.
- 3) Την ΑΔΣ 311/2024 «Καθορισμός χώρου για την κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης, ιδιοκτησίας Δήμου Ήλιδας, εντός ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Αμαλιάδας, στην περιοχή του Ο.Τ. 247 (Πλατεία) και των όμορων κοινόχρηστων χώρων αυτού, για τις ανάγκες του κτιρίου Διοικητηρίου Αμαλιάδας και για δημόσια χρήση «[ 96ΗΩΡΘ-4ΒΟ]

**Ομόφωνα αποφασίζει**

Γίνεται αποδεκτή η ενσωμάτωση του Υπόγειου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων, η σύνδεσή του με το δημοτικό δίκτυο, καθώς και οι επιπτώσεις που αυτό θα αποφέρει από τη λειτουργία του, σύμφωνα με τη συνημμένη Μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων, στα Ο.Τ.-188 & Κ.Χ.- 247.

Η απόφαση αυτή πήρε αριθμό -359- έτους 2024

Η Πρόεδρος

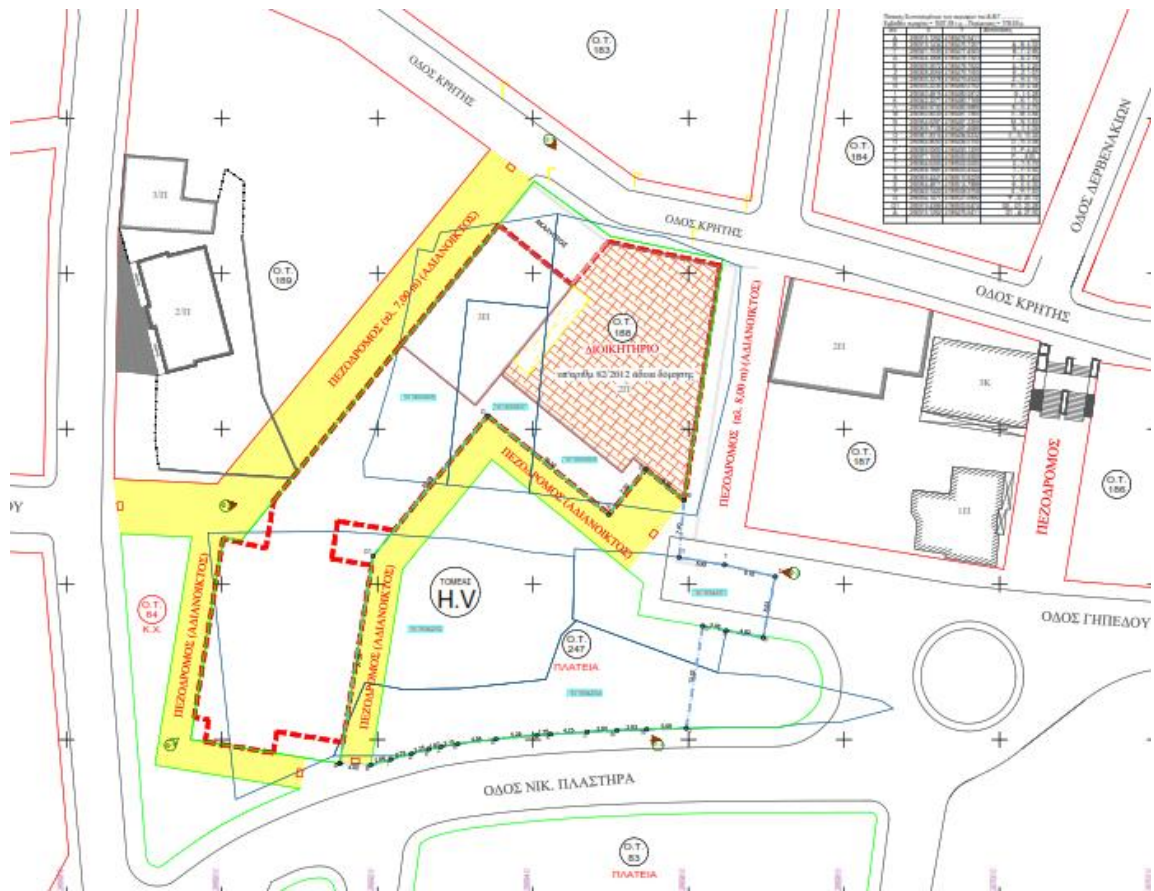
Ακριβές απόσπασμα  
Ο Δήμαρχος

Τα Μέλη

Χρήστος Χριστοδουλόπουλος

**ΩΡΙΩΝ ΑΤΕ**

**ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ)  
ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΟ ΥΠΟΓΕΙΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ  
ΑΜΑΛΙΑΔΑ ΗΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ :  
«ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΟΧΙΑΣ –  
ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ (ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ)».**

**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ****ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2024**

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

	<i>Σελίδα</i>
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
1.1 Αντικείμενο - Σκοπός	2
2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ	3
3. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΔΕΙΩΝ ΙΔΡΥΣΗΣ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΤΩΘΕΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ	5
4. ΘΕΣΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	6
5. ΕΙΣΟΔΟΣ – ΕΞΟΔΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	8
6. ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ – ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ	10
6.1 Απαιτούμενες Θέσεις - Συνολική Χωρητικότητα Χώρων Στάθμευσης	10
6.2 Χώρος αναμονής Εισόδου	10
7. ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ	12
7.1 Προσπέλαση	12
7.2 Συντελεστής καθοριστικού φόρτου	12
7.3 Διερεύνηση της επίδρασης από τη λειτουργία της εγκατάστασης στο άμεσα γειτνιάζον οδικό δίκτυο προσπέλασης	14
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΘΕΩΡΗΣΗΣ	16

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 Αντικείμενο - Σκοπός

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από την κατασκευαστική εταιρεία «ΩΡΙΩΝ ΑΤΕ», η οποία πρόκειται να υλοποιήσει την κατασκευή του Έργου: «**ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΟΧΙΑΣ – ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ (ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ)**», προκειμένου να αποτελέσει την μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων για τον σχεδιαζόμενο υπόγειο χώρο στάθμευσης συνολικής χωρητικότητας 62 θέσεων στάθμευσης ΙΧ οχημάτων **στην Αμαλιάδα Ηλείας**.

Η Κυκλοφοριακή Θεώρηση, εκπονείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Π.Δ. 455/76, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα. Η μελέτη θα περιλαμβάνει τις παρακάτω εργασίες:

- Κατάταξη των παρακείμενων οδών της εγκατάστασης.
- Διερεύνηση των προσπελάσεων στην εγκατάσταση
- Κυκλοφοριακή σύνδεση εγκατάστασης με το παρακείμενο οδικό δίκτυο. Απαιτούμενη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.
- Σύστημα ελέγχου εισόδου – εξόδου
- Εκτίμηση των καθοριστικών φόρτων αφίξεων και αναχωρήσεων κατά τις ώρες αιχμής.
- Διερεύνηση της επίδρασης από τη λειτουργία των εγκαταστάσεων στο άμεσα γειτνιάζον οδικό δίκτυο προσπέλασης (κυκλοφοριακή θεώρηση).

**Σκοπός** της Έκθεσης είναι να αποτελέσει την μελέτη κυκλοφοριακής θεώρησης από τη λειτουργία του υπόγειου χώρου στάθμευσης, η οποία θα υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία για έγκριση, όπως προβλέπεται από τη σχετική νομοθεσία (Π.Δ. 455/76 όπως ισχύει σήμερα).

## 2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ

Το Έργο με τίτλο «ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ & ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΟΧΙΑΣ – ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ (ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ)» με Φορέα τον Δήμο Ήλιδας, αφορά στην προσθήκη νέας δόμησης καθ' ύψος και καθ' επέκταση υφιστάμενου κτιρίου, που βρίσκεται εντός σχεδίου πόλεως Αμαλιάδας, στο Ο.Τ. 188 επί των οδών Κρήτης & Νικολάου Πλαστήρα. Στο πλαίσιο του έργου περιλαμβάνεται και η κατ' επέκταση κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης στο Ο.Τ. 247 καθώς και σε όμορους κοινόχρηστους χώρους (οδούς).

Η κατασκευή θα γίνει σε γεωτεμάχιο Α εμβαδού 1.946,02 τ.μ., στο Ο.Τ.- 188 ιδιοκτησίας του Δήμου Ήλιδας κατά πλήρη κυριότητα 100%. Εντός του οικοπέδου υπάρχει νομίμως υφιστάμενο κτίριο, το οποίο έχει ανεγερθεί με την υπ' αριθμ. 82 /2012 Άδεια Δόμησης

Η κατ' επέκταση κατασκευή υπογείου χώρου στάθμευσης θα γίνει και στο γεωτεμάχιο Β, εμβαδού 1.857,49 τ.μ. στο Ο.Τ.-247, με υπόγεια ζεύξη.

Το γεωτεμάχιο Α, συνορεύει βόρεια με την οδό Κρήτης, ανατολικά με μελλοντικό πεζόδρομο και πλατεία, νότια με την οδό Νικολάου Πλαστήρα και δυτικά με πεζόδρομο, είναι δε άρτιο και οικοδομήσιμο σύμφωνα με τους όρους δόμησης που περιγράφονται στο ΦΕΚ 37/ΑΑΠ/13-2-2013.

Το γεωτεμάχιο Β συνορεύει ανατολικά και νότια με διαμορφωμένη Κοινόχρηστη οδό Νικ. Πλαστήρα, δυτικά και βόρεια με πεζόδρομο. Είναι δε χαρακτηρισμένο ως πλατεία στο ΦΕΚ 37/ΑΑΠ/13-2-2013.

Η νέα δόμηση, που θα πραγματοποιηθεί, περιλαμβάνει την προσθήκη καθ' ύψος στο υφιστάμενο κτίριο με την ανέγερση δύο (2) νέων ορόφων (Β+Γ) και την δημιουργία απόληξης κλιμακοστασίου στο δώμα.

Η προσθήκη κατ' επέκταση, περιλαμβάνει την ανέγερση νέου ανεξάρτητου Ζοροφου κτηρίου. Τα δύο κτήρια θα συνδέονται με πεζογέφυρα ενώ θα δημιουργηθεί ένα ενιαίο υπόγειο μεταξύ των δυο κτιρίων και θα πραγματοποιηθεί επέκταση του υπογείου χώρου στάθμευσης στο όμορο οικόπεδο του ΟΤ-247 καθώς και σε όμορους κοινόχρηστους χώρους (οδούς), θέση όπου και πραγματοποιείται η είσοδος του ενιαίου υπόγειου χώρου στάθμευσης, με υπόγεια ζεύξη.

### ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Το υφιστάμενο κτίριο αποτελείται από ένα υπόγειο και τρεις ορόφους, στους οποίους πραγματοποιείται προσθήκη κατ' επέκταση στον Β' όροφο, καθώς και προσθήκη Γ' ορόφου. Επιπλέον, κατασκευάζεται νέο κτίριο με τρεις ορόφους και υπόγειο το οποίο ενοποιείται με το υφιστάμενο. Στα παραπάνω κτίρια προτείνονται οι παρακάτω διαρρυθμίσεις:

#### Ισόγειο

Το υφιστάμενο κτίριο αποτελείται από χώρο υποδοχής, φουαγιέ, μια αίθουσα πολλαπλών χρήσεων, καθιστικό, αποθήκες και WC κοινού και προσωπικού. Επιπλέον,

υπάρχουν δύο υφιστάμενα κλιμακοστάσια με ανελκυστήρες που εξυπηρετούν στην επικοινωνία με τον υποκείμενο και τους υπερκείμενους ορόφους.

Το ισόγειο του νέου κτιρίου αποτελείται από ενιαίο χώρο ΚΕΠ, γραφεία και WC, καθώς και δύο κλιμακοστάσια που συνδέουν τους υπόλοιπους ορόφους του κτιρίου.

#### Α' Όροφος:

Ο Α' όροφος του υφιστάμενου κτιρίου φιλοξενεί μία αίθουσα συσκέψεων, θάλαμο μεταφραστών και προβολών, γραφεία και WC.

Το νέο κτίριο αποτελείται από γραφεία διεύθυνσης διοικητικών υπηρεσιών, καθώς και wc εργαζομένων και κοινού.

#### Β' Όροφος:

Ο Β' όροφος του υφιστάμενου κτιρίου φιλοξενεί διεύθυνση Πολεοδομίας που αποτελείται από γραφεία συνέδρων, αίθουσα προβολής και δημοσιότητας και wc στο υφιστάμενο τμήμα του, καθώς και γραμματεία, προσωρινό αρχείο, γραφεία επισκεπτών μηχανικών, προϊσταμένου και διευθυντή στο νέο τμήμα που κατασκευάζεται.

Ο Β' όροφος του νέου κτιρίου αποτελείται από χώρο ανθρωπίνου δυναμικού και δημοτικής κατάστασης που αποτελείται από ενιαίο χώρο γραφείων προσωπικού, δημοτικής κατάστασης, πρωτοκόλλου, και ληξιαρχείου. Επιπλέον διαθέτει γραφείο προϊσταμένου, γραφείο διευθυντή, καθώς και WC εργαζομένων και κοινού.

#### Γ' Όροφος:

Ο Γ' όροφος που κατασκευάζεται στο υφιστάμενο κτίριο, φιλοξενεί διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών που αποτελείται από υποδοχή, ενιαίο χώρο μελετών τεχνικών έργων και περιβάλλοντος, προσωρινό αρχείο και WC. Επιπλέον, προστίθενται κλίμακες και ανελκυστήρες στα υφιστάμενα κλιμακοστάσια για την ενοποίηση του Γ' ορόφου με το υπόλοιπο κτίριο, ενώ κατασκευάζεται νέα κλίμακα που ενώνει τον Γ' με τον Β' όροφο για τις ανάγκες της μελέτης παθητικής πυροπροστασίας.

#### Υπόγειο:

Ο υπόγειος χώρος αποτελεί έναν ενοποιημένο χώρο που εξυπηρετεί και τα δύο κτίρια ενώ σύμφωνα με την μελέτη προβλέπεται η δημιουργία χώρου στάθμευσης συνολικού αριθμού 62 θέσεων, ο οποίος θα επεκταθεί κάτω από τον κοινόχρηστο χώρο του ΟΤ-247 καθώς και σε όμορους κοινόχρηστους χώρους (οδούς) με υπόγεια ζεύξη. Επίσης διαθέτει χώρους Η/Μ, αποθήκευσης και WC εργαζομένων. Παράλληλα, προβλέπεται η διαμόρφωση επιπλέον βοηθητικών χώρων που αφορούν στα Η/Μ του νέου κτιρίου, αποδυτήρια εργαζομένων και γραφείο κίνησης ελέγχου εισόδου στον χώρο στάθμευσης κάτω απ' το ΟΤ-247.

### 3. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΔΕΙΩΝ ΙΔΡΥΣΗΣ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΤΩΘΕΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

⇒ [Άρθρο: 324- ΚΩΔΙΚΑΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ - ΦΕΚ: Δ 580 . Υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων σε χώρους κοινόχρηστους και κοινής ωφέλειας (άρθρο 8 παρ.1 έως και 6 ν. 2052/1992)

είναι δυνατός ο καθορισμός:

α) Υπόγειων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και των απαιτούμενων για την εξυπηρέτηση αυτών υπέργειων εγκαταστάσεων σε προβλεπόμενους από τα εγκεκριμένα σχέδια κοινόχρηστους χώρους, καθώς και σε χώρους κοινής ωφέλειας που ανήκουν στο Δημόσιο ή σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου.

β) Υπόγειων χώρων άλλων χρήσεων, όπως υγιεινής, καταστημάτων, αποθηκών κ.λ.π. στους πιο πάνω κοινόχρηστους ή κοινωφελείς χώρους κατά τη δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης ή υπόγειων διαβάσεων. ]

.....  
.....

⇒ ΦΕΚ 37 ΑΑΠ/13-2-2013 Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Αμαλιάδας του Δήμου Ήλιδας (Ν. Ηλείας) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης

Αρ1 παρ στ. - τον καθορισμό νέων χώρων πλατείας

Το υπόγειο αποτελείται από ενοποιημένο στατικά φορέα και το περίγραμμα αυτού επεκτείνεται πέραν του ΟΤ 188 στο ΟΤ 247

.....  
.....

⇒ (ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4067/2012 Ν.Ο.Κ).

οι υπόγειοι όροφοι και οι επεκτάσεις τους σύμφωνα με το άρθρο 17 για : *ι. την εξυπηρέτηση χώρων στάθμευσης ανεξάρτητα κτιρίων*

*Για ειδικά κτίρια, ο πρώτος υπόγειος όροφος κύριας χρήσης κτιρίου θεάτρου, μουσείου, νοσοκομείου ή θεραπευτηρίου, εκπαιδευτηρίου, ξενοδοχείου, ερευνητικού κέντρου, πολυκινηματογράφων, ανεξάρτητα εκπλήρωσης προϋποθέσεων φυσικού φωτισμού - αερισμού, επιφάνειας ίσης με εκείνη που καταλαμβάνει το κτίριο, καθώς και αυτής εκτός του περιγράμματος της ανωδομής σύμφωνα με την περ. β της παρ.6 του άρθρου 17, εφόσον στο εκτός του περιγράμματος τμήμα εξυπηρετούνται χώροι στάθμευσης, χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων για τη λειτουργία του κτιρίου ή και απαραίτητων για την υποστήριξη του ενεργειακού σχεδιασμού του κτιρίου, χώροι για τη διαχείριση και εξοικονόμηση νερού, χώροι για Α.Π.Ε., χώροι για μονάδες Συμπαγωγής Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης (ΣΗΘΥΑ), χώροι για υδατοδεξαμενή ή δεξαμενή συλλογής λυμάτων, χώροι για πισίνα – μηχανοστάσιο πισίνας, χώροι για σάουνα - σπα, αποθήκες, χώροι υγιεινής, διάδρομοι,*



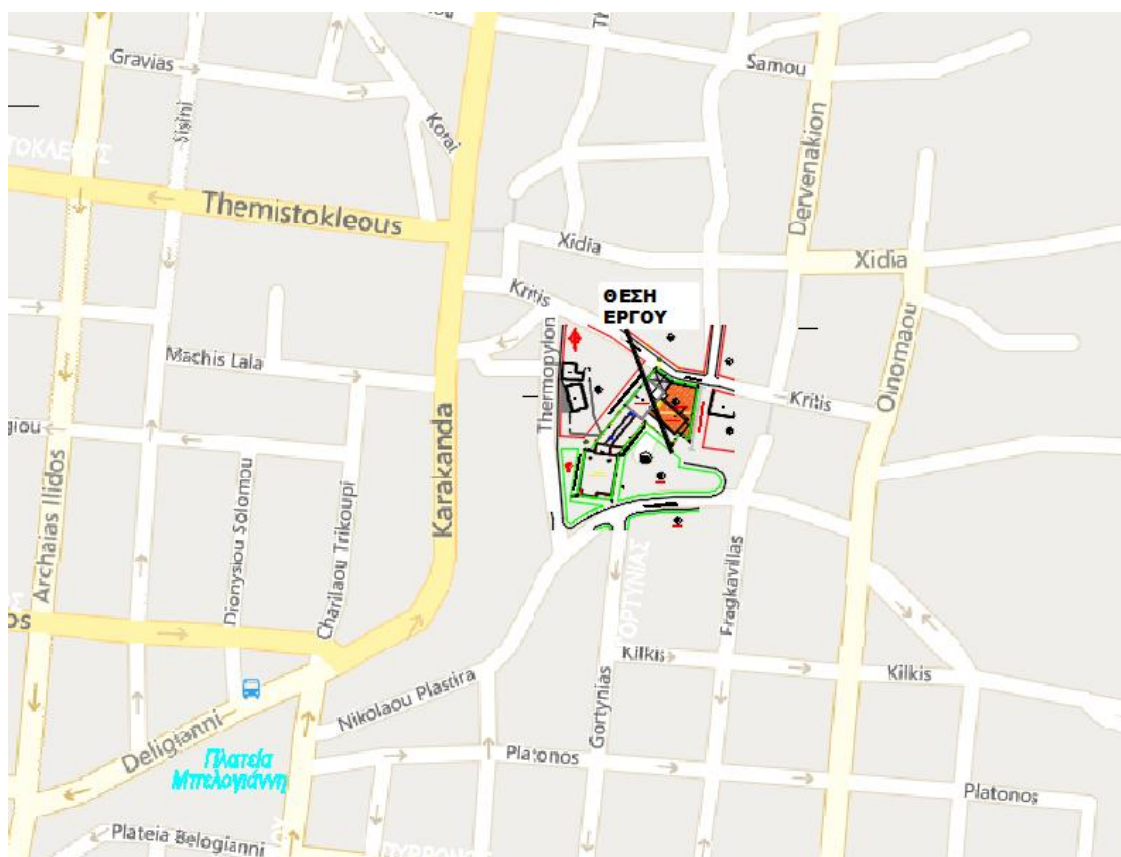
κλιμακοστάσια, ανελκυστήρες, όπως ορίζονται από τους ειδικούς κανονισμούς που δέπουν τις εγκαταστάσεις αυτές.

Ειδικά στις περιπτώσεις που η μελέτη και κατασκευή των ανωτέρω έργων γίνεται από Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας, απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση της οικοδομικής αδειάς είναι η προέγκριση του χώρου στάθμευσης η οποία χορηγείται από την Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Κτιριακών 9 (Ε.Υ.Δ.Ε.Κ ΦΕΚ 85Β / 2014).

#### 4. ΘΕΣΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Όπως παρουσιάζεται στο τοπογραφικό διάγραμμα (Σχέδιο Τ.Ο1) ο σχεδιαζόμενος υπόγειος χώρος στάθμευσης βρίσκεται στον τομέα ΗV εντός του ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Αμαλιάδας. Αποτελεί έναν ενοποιημένο χώρο που εξυπηρετεί και τα δύο κτίρια ενώ σύμφωνα με την μελέτη διαθέτει συνολικά 62 θέσεις. Ο χώρος στάθμευσης θα επεκταθεί κάτω από τον κοινόχρηστο χώρο του ΟΤ-247 καθώς και σε όμορους κοινόχρηστους χώρους (οδούς) με υπόγεια ζεύξη.

Σχήμα 1. Θέση υπόγειου χώρου στάθμευσης



Η εξυπηρέτηση των οχημάτων προς / από τον χώρο στάθμευσης θα εξυπηρετείται μέσω της δημοτικής οδού Πλαστήρα και Γηπέδου. Η πρόσβαση των οχημάτων θα πραγματοποιείται μέσω του υφιστάμενου κυκλικού κόμβου στη συμβολή της οδού με την οδό Γηπέδου.

Το κύριο οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής περιλαμβάνει τις οδούς:

- Ελ. Βενιζέλου
- Καρακανδά
- Θεμιστοκλέους
- Βύρωνος
- Δεληγιάννη

Το έργο βρίσκεται πλησίον της κεντρικής περιοχής του Δήμου. Συγκεκριμένα βρίσκεται σε απόσταση βαδίσματος (300μ) από χρήσεις με μεγάλη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης, όπως:

- τον σταθμό ΚΤΕΛ,
- την Πλατεία Μπελογιάννη
- Παπαχριστοπούλειος Βιβλιοθήκη
- το Δημοτικό κλειστό γυμναστήριο
- την Λαϊκή Αγορά Αμαλιάδας

Οι θέσεις στάθμευσης προορίζονται κυρίως για την εξυπηρέτηση των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της ευρύτερης περιοχής. Κάποια χρήση σε πιο μόνιμη βάση μπορεί να γίνεται από το προσωπικό και τους επισκέπτες του Διοικητικού Μεγάρου.

Τέλος, σε συνεργασία με τον Δήμο Ήλιδας πρέπει να γίνουν συμπληρώσεις στην οδική σήμανση του δικτύου της πόλης για την καθοδήγηση των οδηγών στον νέο σταθμό από όλα τα πιθανά σημεία προσέγγισης.

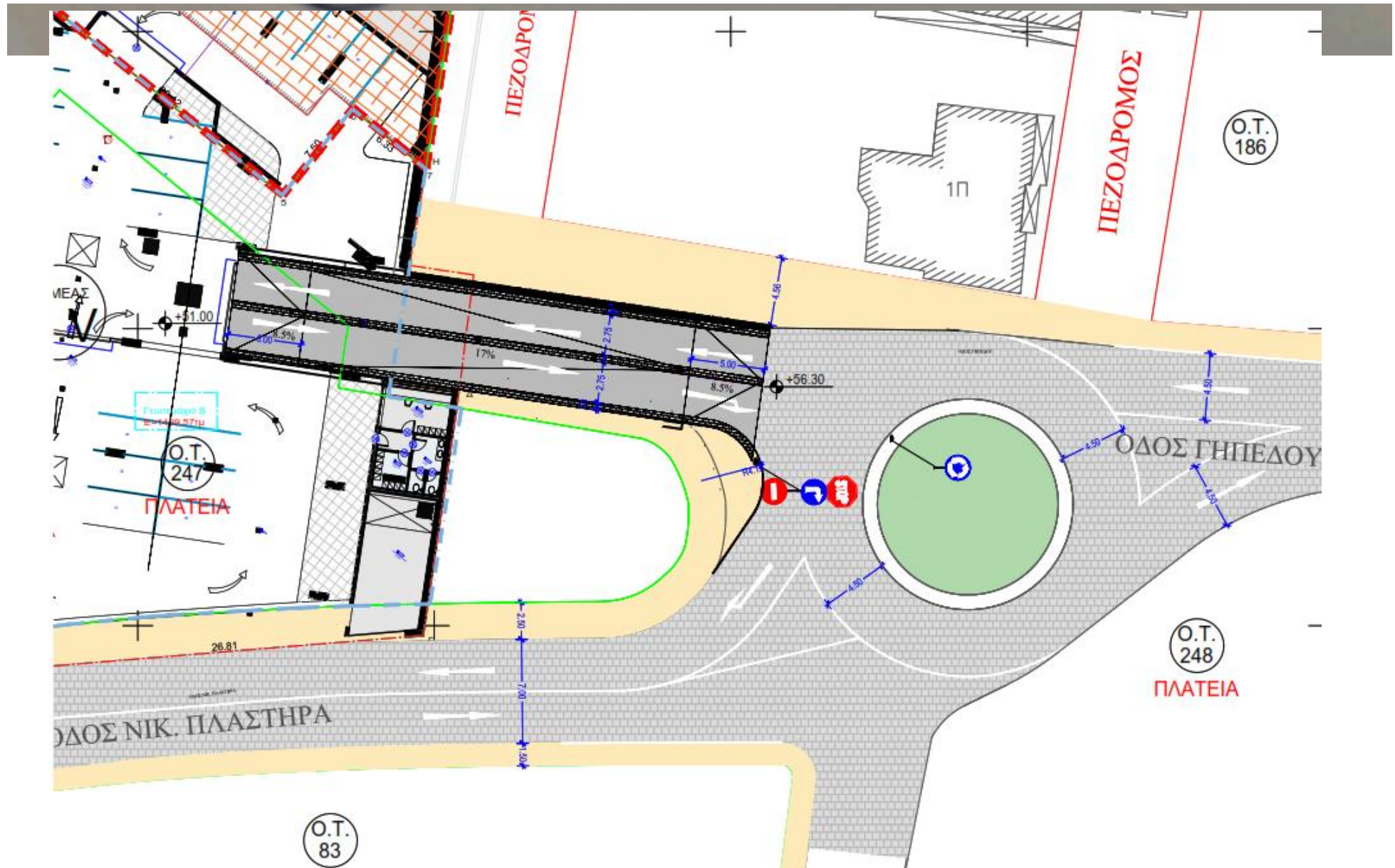
## 5. ΕΙΣΟΔΟΣ – ΕΞΟΔΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η είσοδος / έξοδος στον υπόγειο χώρο στάθμευσης θα εξυπηρετείται μέσω της οδού Γηπέδου. Για την άνοδο – κάθοδο των οχημάτων στον υπόγειο χώρο στάθμευσης δημιουργείται ευθύγραμμη ράμπα με πλάτος λωρίδων 2,75μ ανά κατεύθυνση, νησίδα πλάτους 0,50μ και πεζοδρόμια εκατέρωθεν πλάτους 0,50μ. Η ράμπα έχει κλίση 17% με συναρμογές 5μ με κλίση 8,5% στις απολήξεις της.

Δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενοι κόμβοι σε απόσταση μικρότερη των 30μ από τα σημεία εισόδου και εξόδου από τον χώρο στάθμευσης.

Στην άμεσα γειτνιάζουσα περιοχή δεν υπάρχουν σχολεία, παιδικές χαρές, γηροκομεία, ή άλλοι χώροι κοινωνικής πρόνοιας οι οποίοι να επηρεάζονται από τη λειτουργία του χώρου  
στάθμευση

ΣΧΗΜΑ 2. Είσοδος – έξοδος υπόγειου χώρου στάθμευσης



## 6. ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ – ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

### 6.1 Απαιτούμενες Θέσεις - Συνολική Χωρητικότητα Χώρων Στάθμευσης

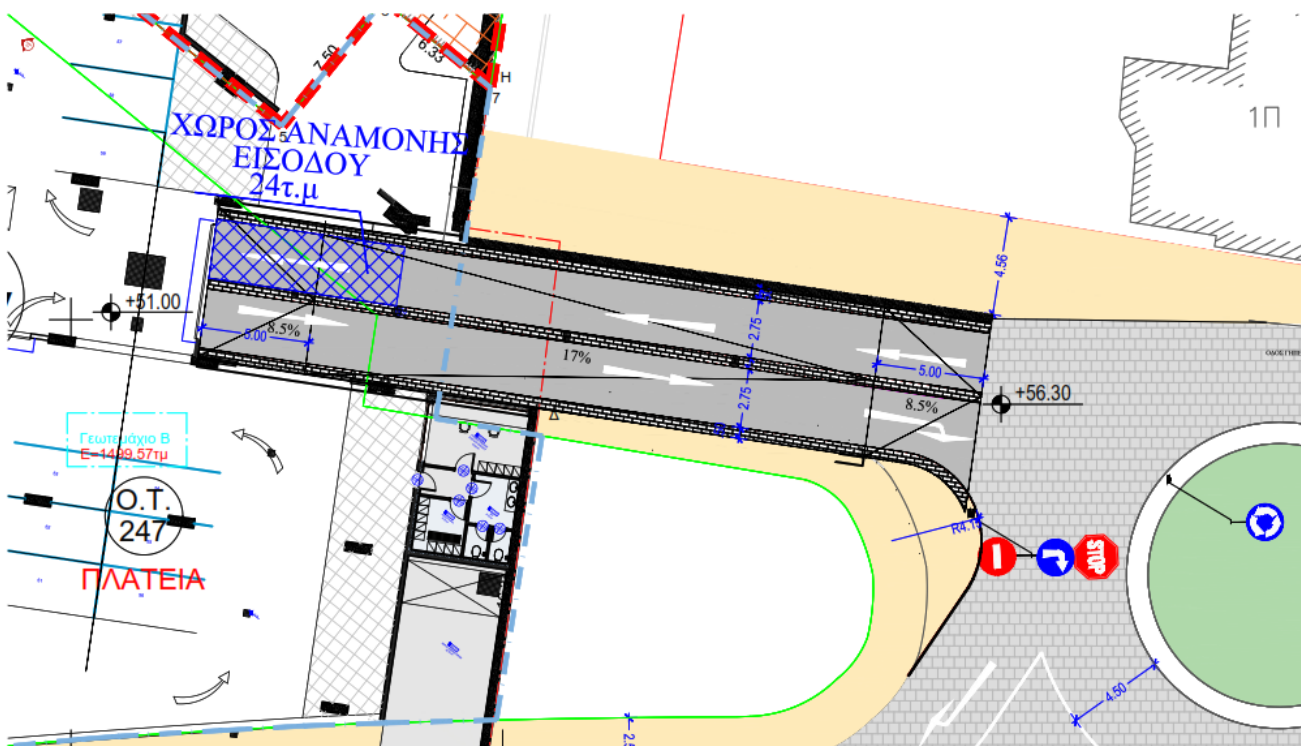
Για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης της ευρύτερης περιοχής, προβλέπεται η δημιουργία **62** συνολικά θέσεων στάθμευσης.

Ο υπόγειος χώρος στάθμευσης θα λειτουργεί με σύστημα αυτοεξυπηρέτησης. Η είσοδος – έξοδος στον υπόγειο χώρο στάθμευσης θα είναι ελεύθερη. Έχουν προβλεφθεί 3 θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ. Ο χώρος στάθμευσης έχει σχεδιαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΠΔ 455/76, όπως αναθεωρήθηκε με το ΠΔ326/91 και ισχύει σήμερα.

### 6.2 Χώρος αναμονής Εισόδου

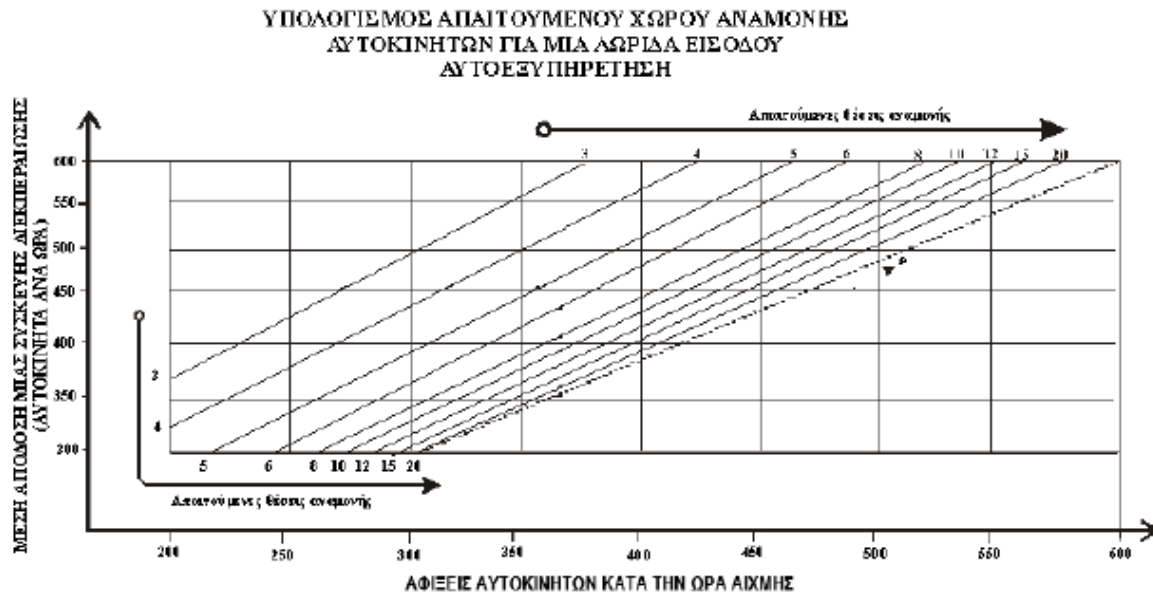
Όπως αναφέρθηκε παραπάνω ο χώρος στάθμευσης θα λειτουργεί με **σύστημα αυτοεξυπηρέτησης**. Η είσοδος – έξοδος θα είναι **ελεύθερη** συνεπώς με βάση τον Πίνακα 13.2 του Π.Δ 326/91 που ακολουθεί, η μέση απόδοση θα είναι 700 οχήματα ανά ώρα ανά λωρίδα. Επομένως, σύμφωνα με το Σχήμα 13.1 του Π.Δ που ακολουθεί, οι απαιτούμενες θέσεις αναμονής είναι 2 που αντιστοιχούν σε 24μ<sup>2</sup> (**Σχήμα 3**).

ΣΧΗΜΑ 3. Χώρος αναμονής



Σχήμα 13.1 του Π.Δ.

Διάγραμμα υπολογισμού απαιτούμενου χώρου αναμονής αυτοκινήτων για μία λωρίδα εισόδου σταθμού με αυτοεξυπηρετούμενη στάθμευση



Πίνακας 13.2 του Π.Δ 326/91.

Μέση απόδοση εγκαταστάσεων διεκπεραίωσης εισόδου

Περιγραφή διαδικασίας	Μέση απόδοση συσκευής (οχήματα ανά ώρα ανά λωρίδα)
- Έκδοση δελτίων στάθμευσης από υπαλλήλους, με χειρόγραφες αναγραφές	180
- Κάρτες διάρκειας σε αυτόματο μηχάνημα	400
- Έκδοση δελτίων στάθμευσης από υπαλλήλους με συσκευή έκδοσης	500
- Αυτόματη έκδοση δελτίου στάθμευσης με πάτημα ενός κουμπιού	400
- Αυτόματη έκδοση δελτίου στάθμευσης με το πάτημα επαγωγικού βρόγχου	
1. σε ευθεία	600
2. σε στροφή	450
<b>- Ελεύθερη είσοδος</b>	<b>700</b>

## 7. ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

### 7.1 Προσπέλαση

Για την αποτίμηση των επιπτώσεων που έχει η λειτουργία του υπόγειου χώρου στάθμευσης στο οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής, διερευνήθηκαν και παρουσιάζονται στο **Σχήμα 4**, οι κύριες διαδρομές, τις οποίες ακολουθούν τα οχήματα, κατά την προσέλευση προς και την αποχώρηση από τον χώρο στάθμευσης.

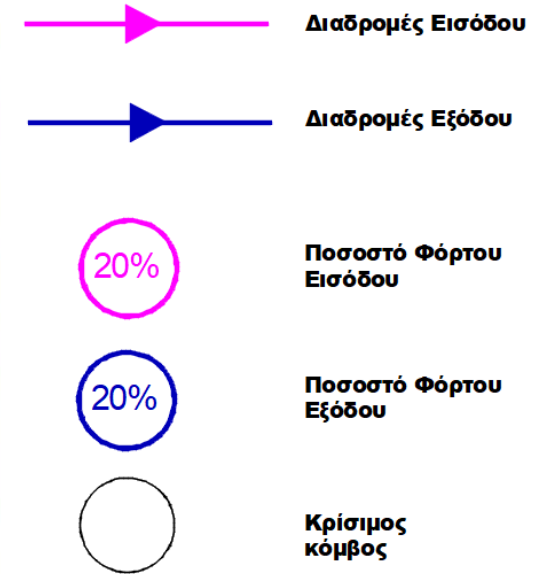
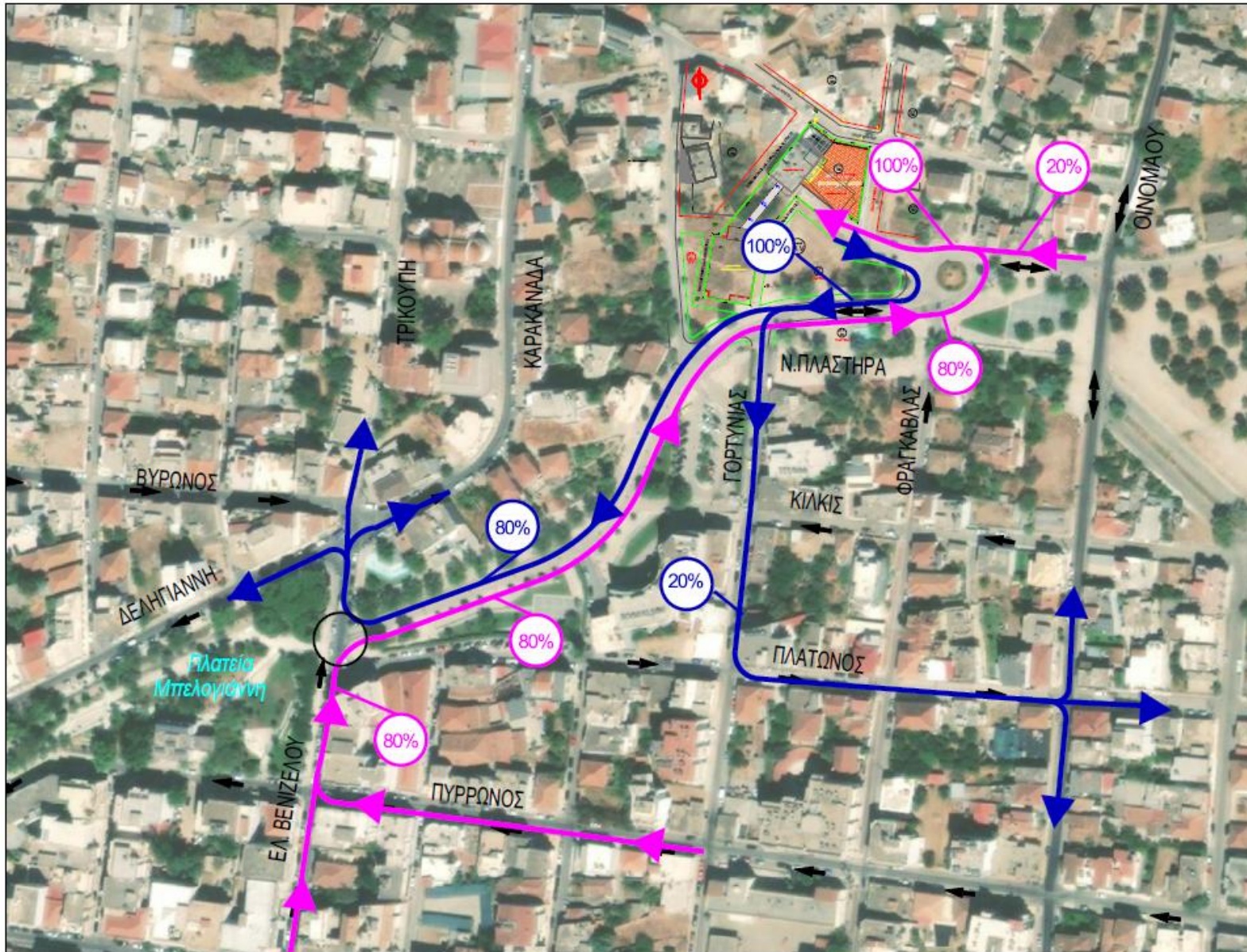
### 7.2 Συντελεστής καθοριστικού φόρτου

Ο μέσος ρυθμός αφίξεως οχημάτων κατά την ώρα αιχμής (καθοριστικός φόρτος εισόδου) προκύπτει εμπειρικά από τον πολλαπλασιασμό του αριθμού των θέσεων στάθμευσης επί τον συντελεστή καθοριστικού φόρτου Κ.

Για τον προσδιορισμό των τιμών των συντελεστών καθοριστικού φόρτου αφίξεων, αναχωρήσεων, η ελληνική νομοθεσία (ΠΔ 326/91) ορίζει τιμή  $K=0.30$  για σταθμούς αυτοκινήτων, οι οποίοι εξυπηρετούν "Απασχολούμενοι στην διοίκηση και παροχή υπηρεσιών, επισκέπτες του κέντρου πόλεως, επισκέπτες εκθέσεων".

Για τον υπολογισμό του κυκλοφοριακού φόρτου που θα επιβαρύνει την περιοχή λόγω της λειτουργίας του χώρου στάθμευσης, θεωρήθηκε ότι η δυναμικότητα του είναι 62 οχήματα, που με συντελεστή καθοριστικού φόρτου  $K=0.60$  δίνει  $62 \times 0.60 = 37$  οχήματα την ώρα αιχμής εισόδου-εξόδου. **Η παραπάνω επιβάρυνση, μετά και τον επιμερισμό του πρόσθετου κυκλοφοριακού φόρτου στις διαδρομές προσέλευσης και αποχώρησης, θεωρείται αρκετά μικρή.**

ΣΧΗΜΑ 4. Διαδρομές προσπέλασης στην εγκατάσταση





### 7.3 Διερεύνηση της επίδρασης από τη λειτουργία της εγκατάστασης στο άμεσα γειτνιάζον οδικό δίκτυο προσπέλασης

Με βάση την εμπειρία από παρόμοιες εγκαταστάσεις αναμένεται ότι η ώρα αιχμής λειτουργίας των εγκαταστάσεων θα είναι κατά την χρονική περίοδο 08:00-09:00, όπου αναμένεται η μέγιστη προσέλευση των χρηστών του σταθμού (μαζική προσέλευση) οι οποίοι θα είναι εργαζόμενοι και επισκέπτες του Δημοτικού Μεγάρου και της ευρύτερης περιοχής.

Η ώρα αιχμής του ευρύτερου οδικού δικτύου καταγράφεται κατά την μεσημβρινή ώρα αιχμής 13:00-14:00. Προκειμένου να εξεταστεί το χειρότερο σενάριο (worst case scenario) γίνεται η δυσμενής παραδοχή ότι η αιχμή λειτουργίας της εγκατάστασης θα ταυτίζεται με την ώρα αιχμής του εξωτερικού δικτύου. Επιπλέον, για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων επιλέγεται η εξαιρετικά δυσμενής περίπτωση η ώρα αιχμής εισόδου να 0, ταυτίζεται με την ώρα αιχμής εξόδου της εγκατάστασης αλλά και με την ώρα αιχμής του ευρύτερου οδικού δικτύου (13:00-14:00).

Προκειμένου να σχηματιστεί μια πλήρης εικόνα για τη λειτουργία του ευρύτερου οδικού δικτύου κατά την ώρα αιχμής λειτουργίας των εγκαταστάσεων, πραγματοποιήθηκε αυτοψία στο ευρύτερο οδικό δίκτυο που επηρεάζεται από τη λειτουργία της εγκατάστασης, την ώρα αιχμής 13:00 – 14:00, από την οποία προέκυψε ότι:

- Οι οδοί προσπέλασης δεν παρουσιάζουν σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους λόγω του ότι η περιοχή που εδράζεται η εν λόγω εγκατάσταση χαρακτηρίζεται από πολύ αραιή δόμηση.
- Οι κόμβοι στην ευρύτερη περιοχή δεν λειτουργούν με ιδιαίτερα προβλήματα (καθυστερήσεις, ουρές αναμονής κτλ).

Στο πλαίσιο της επί τόπου έρευνας των κυκλοφοριακών συνθηκών διενεργήθηκαν μετρήσεις κυκλοφορίας επί της οδού Πλαστήρα και στον κόμβο προτεραιότητας Πλαστήρα – Ελ. Βενιζέλου, ο οποίος δέχεται και τα μεγαλύτερα ποσοστά πρόσθετων κυκλοφοριακών φόρτων.

Στο **Σχήμα 5** που ακολουθεί παρουσιάζονται οι υφιστάμενοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι (σε ΜΕΑ) επί της οδού Πλαστήρα έμπροσθεν των εγκαταστάσεων και στον κρίσιμο κόμβο προτεραιότητας Ελ. Βενιζέλου – Πλαστήρα κατά την ώρα αιχμής 13:00 – 14:00. Επίσης, παρουσιάζονται και οι αναμενόμενοι πρόσθετοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο εξεταζόμενο δυσμενές σενάριο.

**Σχήμα 5.** Υφιστάμενοι και πρόσθετοι Κυκλοφοριακοί Φόρτοι (13:00-14:00)-Worst Case Scenario



Η ανάλυση της λειτουργίας του μη σηματοδοτούμενου κόμβου Ελ. Βενιζέλου – Πλαστήρα τόσο στην υφιστάμενη κατάσταση, όσο και ΜΕΤΑ τη λειτουργία του υπόγειου χώρου στάθμευσης έγινε με χρήση του HCS2000 (Παράρτημα Α).

Από την ανάλυση της λειτουργίας του κόμβου προκύπτει ότι οι προσβάσεις του κόμβου λειτουργούν σε ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης και οι πρόσθετοι κυκλοφοριακοί φόρτοι δεν έχουν καμία επίπτωση στη στάθμη εξυπηρέτησης των προσβάσεων.

## 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΘΕΩΡΗΣΗΣ

Ο σχεδιαζόμενος υπόγειος χώρος στάθμευσης βρίσκεται στον τομέα ΗV εντός του ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Αμαλιάδας. Αποτελεί έναν ενοποιημένο χώρο που εξυπηρετεί και τα δύο κτίρια ενώ σύμφωνα με την μελέτη διαθέτει συνολικά 62 θέσεις. Ο χώρος στάθμευσης θα επεκταθεί κάτω από τον κοινόχρηστο χώρο του ΟΤ-247 καθώς και σε όμορους κοινόχρηστους χώρους (οδούς) με υπόγεια ζεύξη.

Με βάση την Νομοθεσία (άρθρο 8 παρ.1 έως και 6 ν. 2052/1992) είναι δυνατός ο καθορισμός σε χώρους κοινόχρηστους και κοινής ωφέλειας :

*α) Υπόγειων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και των απαιτούμενων για την εξυπηρέτηση αυτών υπέργειων εγκαταστάσεων σε προβλεπόμενους από τα εγκεκριμένα σχέδια κοινόχρηστους χώρους, καθώς και σε χώρους κοινής ωφέλειας που ανήκουν στο Δημόσιο ή σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου.*

*β) Υπόγειων χώρων άλλων χρήσεων, όπως υγιεινής, καταστημάτων, αποθηκών κ.λ.π. στους πιο πάνω κοινόχρηστους ή κοινωφελείς χώρους κατά τη δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης ή υπόγειων διαβάσεων.*

Το Έργο βρίσκεται πλησίον της κεντρικής περιοχής του Δήμου. Συγκεκριμένα βρίσκεται σε απόσταση βαδίσματος (300μ) από χρήσεις με μεγάλη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης, όπως:

- τον σταθμό ΚΤΕΛ,
- την Πλατεία Μπελογιάννη
- Παπαχριστοπούλειος Βιβλιοθήκη
- το Δημοτικό κλειστό γυμναστήριο
- την Λαϊκή Αγορά Αμαλιάδας

Οι θέσεις στάθμευσης προορίζονται κυρίως για την εξυπηρέτηση των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της ευρύτερης περιοχής. Κάποια χρήση σε πιο μόνιμη βάση μπορεί να γίνεται από το προσωπικό και τους επισκέπτες του Διοικητικού Μεγάρου.

Η είσοδος / έξοδος στον υπόγειο χώρο στάθμευσης θα εξυπηρετείται μέσω της οδού Ν. Πλαστήρα. Δεν υπάρχουν σηματοδοτούμενοι κόμβοι σε απόσταση μικρότερη των 30μ από τα σημεία εισόδου και εξόδου από τον χώρο στάθμευσης. Στην άμεσα γειτνιάζουσα περιοχή δεν υπάρχουν σχολεία, παιδικές χαρές, γηροκομεία, ή άλλοι χώροι κοινωνικής πρόνοιας οι οποίοι να επηρεάζονται από τη λειτουργία του χώρου στάθμευσης.

Από την κυκλοφορική ανάλυση, προκύπτει ότι η λειτουργία του υπόγειου χώρου στάθμευσης, δεν δημιουργεί σημαντική επιβάρυνση στους κυκλοφοριακούς φόρτους του ευρύτερου οδικού δικτύου της περιοχής και στις προσβάσεις των επηρεαζόμενων κόμβων, αφού τόσο οι πρόσθετοι φόρτοι από τη λειτουργία των εγκαταστάσεων όσο και οι υφιστάμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο ευρύτερο οδικό δίκτυο είναι αρκετά χαμηλοί. Επισημαίνεται ότι διερευνήθηκε το εξαιρετικά δυσμενές σενάριο κατά το οποίο η αιχμή λειτουργίας της εγκατάστασης ταυτίζεται με την ώρα αιχμής του εξωτερικού δικτύου και ότι η

ώρα αιχμής εισόδου ταυτίζεται με την ώρα αιχμής εξόδου της εγκατάστασης. Στην πραγματικότητα οι κυκλοφοριακές συνθήκες θα είναι πολύ καλύτερες από το σενάριο, το οποίο μελετήθηκε στο πλαίσιο της παρούσης.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

### ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst				Intersection				
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed 25/11/2024				Analysis Year 2024				
Analysis Time Period 13:00-14:00								
Project Description								
East/West Street: PLASTIRA				North/South Street: EL. VENIZELOU				
Intersection Orientation: North-South				Study Period (hrs): 1.00				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	0	679	33	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
Hourly Flow Rate, HFR	0	679	33	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles	0	--	--	0	--	--		
Median Type	Undivided							
RT Channelized			0			0		
Lanes	0	1	0	0	0	0		
Configuration			TR					
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	0	0	109	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
Hourly Flow Rate, HFR	0	0	109	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles	0	0	0	0	0	0		
Percent Grade (%)	0			0				
Flared Approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized			0			0		
Lanes	0	0	1	0	0	0		
Configuration			R					
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>								
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration					R			
v (vph)					109			
C (m) (vph)					445			
v/c					0.24			
95% queue length					0.97			
Control Delay					15.7			
LOS					C			
Approach Delay	--	--	15.7					
Approach LOS	--	--	C					

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY									
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>					
Analyst				Intersection					
Agency/Co.				Jurisdiction					
Date Performed 25/11/2024				Analysis Year 2024					
Analysis Time Period 13:00-14:00									
Project Description META TH LEITORYGIA - ME PROSTHETOUS FORTOUS									
East/West Street: PLASTIRA				North/South Street: EL. VENIZELOU					
Intersection Orientation: North-South				Study Period (hrs): 1.00					
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>									
<b>Major Street</b>		Northbound			Southbound				
Movement		1	2	3	4	5	6		
		L	T	R	L	T	R		
Volume		0	679	63	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
Hourly Flow Rate, HFR		0	679	63	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles		0	--	--	0	--	--		
Median Type		Undivided							
RT Channelized				0				0	
Lanes		0	1	0	0	0	0	0	
Configuration				TR					
Upstream Signal			0			0			
<b>Minor Street</b>		Westbound			Eastbound				
Movement		7	8	9	10	11	12		
		L	T	R	L	T	R		
Volume		0	0	139	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
Hourly Flow Rate, HFR		0	0	139	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles		0	0	0	0	0	0		
Percent Grade (%)		0			0				
Flared Approach			N			N			
Storage			0			0			
RT Channelized				0				0	
Lanes		0	0	1	0	0	0	0	
Configuration				R					
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>									
Approach		NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement		1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration						R			
v (vph)						139			
C (m) (vph)						437			
v/c						0.32			
95% queue length						1.39			
Control Delay						17.1			
LOS						C			
Approach Delay		--	--	17.1					
Approach LOS		--	--	C					

&gt;

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΝΗΜΕΝΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ</b>	
1	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΟΥ <b>Σ-0</b>
2	ΕΙΣΟΔΟΣ – ΕΞΟΔΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ <b>Σ-01</b>
3	ΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ & ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ <b>Σ-02</b>
4	ΠΥΛΗ ΕΙΣΟΔΟΥ / ΕΞΟΔΟΥ ΟΔΟΥ ΓΗΠΕΔΟΥ <b>Σ-03</b>
5	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΦΙΞΕΩΝ- ΑΝΑΧΩΤΗΣΕΩΝ <b>Σ-04</b>
6	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΩΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ 13:00-14:00 <b>Σ-05</b>
7	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΩΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ ΑΦΙΞΗΣ 8:00-9:00 <b>Σ-06</b>

ΑΘΗΝΑ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2024