



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Διπλωματική Εργασία

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ
ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΜΠΛΟΚΩΝ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΕΚΑΤΟΜΜΑΤΗΣ
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ



Υπεβλήθη για την εκπλήρωση μέρους των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Διπλώματος Πολιτικού Μηχανικού

ΒΟΛΟΣ 2024

© 2024 Παντελής Εκατομμάτης, Χρύσανθος Θεοδωρόπουλος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα (Ν. 5343/32 αρ. 202 παρ. 2).

Εγκρίθηκε από τα Μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

Πρώτος Εξεταστής Δρ. Ευτυχία Γ. Ναθαναήλ
(Επιβλέπων) Καθηγήτρια, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δεύτερος Εξεταστής Δρ. Νικόλαος Γαβανάς
Καθηγητής, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής
Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τρίτος Εξεταστής Δρ. Αθανάσιος Θεοφιλάτος
Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο
Θεσσαλίας

Ευχαριστίες

Πρώτα απ' όλα, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την επιβλέπουσα καθηγήτρια της διπλωματικής εργασίας μας, Καθηγήτρια κα. Ευτυχία Γ. Ναθαναήλ, για την πολύτιμη βοήθεια, συμβουλές και καθοδήγησή της καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας αυτής. Επίσης, είμαστε ευγνώμων σε όλους τους καθηγητές και συνεργάτες της σχολής μας για την ακαδημαϊκή υποστήριξη και τα εφόδια που μας παρείχαν στη διάρκεια των σπουδών μας. Ακόμα οφείλουμε πολλές ευχαριστίες στους συναδέλφους και φίλους, και συγκεκριμένα τους Σαράντη Μητατσέλη, Δημήτρη Κόντη και Ανδρέα Καμπουράκη για την ηθική υποστήριξή τους και την καθημερινή κατανόηση τους κατά την διάρκεια των σπουδών μας. Επίσης, δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε τις οικογένειες μας, κυρίως τους γονείς μας, για την υπομονή και την εμπιστοσύνη που έδειξαν στο πρόσωπο μας, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών της προσπάθειάς μας. Τέλος, ένα τεράστιο ευχαριστώ σε όσους βοήθησαν, άμεσα ή έμμεσα, στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας, η συμβολή τους ήταν πραγματικά ανεκτίμητη.

Παντελής Εκατομμάτης
Χρύσανθος Θεοδωρόπουλος

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΜΠΛΟΚΩΝ

Παντελής Εκατομμάτης

Χρύσανθος Θεοδωρόπουλος

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, 2024

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Ευτυχία Γ. Ναθαναήλ, Καθηγήτρια

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία επικεντρώνεται στην ανάλυση επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων του Βόλου, χρησιμοποιώντας μεθόδους καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών. Ο βασικός στόχος της είναι ο εντοπισμός των επικίνδυνων θέσεων, η αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας και οι προτάσεις βελτιώσεων για την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιλαμβάνει τη συλλογή δεδομένων μέσω παρατηρήσεων επί τόπου, τη χρήση εξειδικευμένων υπολογιστικών φύλλων για την καταγραφή και ανάλυση των κυκλοφοριακών συνθηκών και υπολογισμός ειδικών δεικτών για τη στατιστική ανάλυση των δεδομένων. Η πρωτοτυπία της εργασίας είναι η συνδυαστική ανάλυση των δεδομένων, με στόχο ακριβέστερες τεκμηριωμένες προτάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στη πόλη του Βόλου. Τα βασικά συμπεράσματα δείχνουν ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των εξεταζόμενων κόμβων παρουσιάζουν χαμηλή ή μέτρια επικινδυνότητα και σε όσους παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο κυκλοφοριακών εμπλοκών/ατυχημάτων προτείνονται παρεμβάσεις όπως η αλλαγή της οδικής γεωμετρίας, η αύξηση της αστυνόμευσης και η βελτίωση της σηματοδότησης για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Λέξεις Κλειδιά: Κυκλοφοριακοί Κόμβοι, Επικινδυνότητα Κόμβου, Κυκλοφορικές Εμπλοκές, Κυκλοφοριακός Φόρτος, Οδική Ασφάλεια, Καταγραφή Δεδομένων, Βελτίωση Υποδομών.

RISK ANALYSIS OF TRAFFIC INTERSECTIONS OF VOLOS, USING TRAFFIC CONGESTION RECORDING METHODS

Pantelis Ekatommatitis

Chrysanthos Theodoropoulos

University of Thessaly, Department of Civil Engineering, 2024

Supervisor: Eftihia Nathanail, Professor

Abstract

The present thesis focuses on the risk analysis of the traffic intersections of Volos, using traffic congestion recording methods. Its main objective is to identify dangerous locations, evaluate road safety and propose improvements to reduce traffic accidents. The methodology followed includes data collection through on-site observations, the use of specialized spreadsheets to record and analyze traffic conditions and the calculation of specific indicators for statistical analysis of the data. The originality of the study is the combined analysis of the data, aiming at more precise and well-founded recommendations for the improvement of road safety in the city of Volos. The main conclusions show that the majority of the studied intersections present low or moderate risk, and for those with a higher risk of traffic jams/accidents, interventions such as changing the road geometry, increasing policing and improving signaling are proposed to increase road safety.

Keywords: *Traffic Intersections, Intersection Danger, Traffic Congestion, Traffic Load, Road Safety, Data Recording, Infrastructure Improvement.*

Πίνακας Περιεχομένων

Πίνακας Περιεχομένων	7
Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή.....	9
1.1 Κίνητρο και υπόβαθρο	9
1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας	9
1.3 Οργάνωση διπλωματικής εργασίας	11
Κεφάλαιο 2 Βιβλιογραφική ανασκόπηση – βασικές έννοιες.....	12
2.1 Οδική Ασφάλεια	12
2.1.1 Το όχημα	13
2.1.2 Η οδός και το περιβάλλον	13
2.1.3 Οι χρήστες της οδού	13
2.2 Κυκλοφοριακοί κόμβοι.....	14
2.3 Κυκλοφοριακές εμπλοκές.....	14
2.3.1 Γενικά.....	14
2.3.2 Περίοδος μελέτης	15
2.3.3 Προσωπικό και διαδικασίες μετρήσεων	16
2.4 Τα βασικά μεγέθη της κυκλοφοριακής ροής	16
2.4.1 Κυκλοφοριακός φόρτος, πυκνότητα κυκλοφορίας και ρυθμός ροής	17
2.4.2 Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ) και Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΜΗΚ)	17
2.5 Σύνθεση της κυκλοφορίας	18
2.6 Μέθοδοι ανάλυσης επικινδυνότητας κόμβου	19
2.6.1 Στατιστικές Μέθοδοι.....	19
2.6.2 Ειδικοί δείκτες ατυχημάτων	21
2.6.3 Μέθοδος Highway Safety Manual (HSM)	24
2.6.3.1 ΟΡΟΛΟΓΙΑ	24
2.6.3.2 ΕΡΓΑΛΕΙΟ IDOT HSM, ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ	25
2.6.4 Κριτική των μεθόδων	29
2.7 Επιλογή μεθόδων για την ανάλυση των στοιχείων της εργασίας και λόγος επιλογής τους.....	31
Κεφάλαιο 3 Σχεδιασμός και υλοποίηση έρευνας	32
3.1 Γενικά στοιχεία μεθοδολογίας συλλογής στοιχείων	32
3.2 Περιοχή μελέτης κόμβων.....	32
3.3 Ομοιογενειοποίηση μετρήσεων.....	33
3.3.1 Κωδικοποίηση παραμέτρων	33
3.3.2 Μορφή φύλλων Excel για τις μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου	37

3.3.3 Μορφή φύλλων Excel για τις μετρήσεις των κυκλοφοριακών εμπλοκών.....	38
3.4 Καταγραφή Δεδομένων Κυκλοφοριακού Φόρτου & Εμπλοκών.....	39
Κεφάλαιο 4 Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων κυκλοφορίας	71
4.1 Εφαρμογή της μεθόδου του ειδικού δείκτη R_j	71
4.2 Εφαρμογή της μεθόδου Highway Safety Manual (HSM).....	98
Κεφάλαιο 5 Αξιολόγηση και σύγκριση στοιχείων.....	127
5.1 Κανονικοποίηση των τελικών τιμών των αναλύσεων	127
5.1.2 Υπολογισμός των τελικών κανονικοποιημένων τιμών των δύο αναλύσεων.....	128
5.2 Δημιουργία πίνακα δεικτών επικινδυνότητας βάσει του ειδικού δείκτη R_j	133
5.2.1 Μέση τιμή (μ_1) των τιμών K_1	133
5.2.2 Τυπική απόκλιση (σ_1) των τιμών.....	134
5.2.3 Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας (R_j).....	135
5.3 Δημιουργία πίνακα δεικτών επικινδυνότητας βάσει του Highway Safety Manual (HSM)	139
5.3.1 Μέση τιμή (μ_2) των τιμών K_2	139
5.3.2 Τυπική απόκλιση (σ_2) των τιμών K_2	139
5.3.3 Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας (HSM)	139
5.4 Δημιουργία πίνακα δεικτών επικινδυνότητας βάσει και των δύο μεθόδων	143
5.4.1 Άθροισμα (K) των κανονικοποιημένων τιμών	143
5.4.2 Μέση τιμή (μ) των τιμών K	146
5.4.3 Τυπική απόκλιση (σ) των τιμών K	146
Κεφάλαιο 6 Προτάσεις και συμπεράσματα	151
6.1 Σχολιασμός - σύγκριση αποτελεσμάτων ανά εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο	151
6.2 Συνολικός σχολιασμός αποτελεσμάτων	171
6.3 Συμπέρασμα για την Οδική Ασφάλεια της πόλης του Βόλου	172
Βιβλιογραφία	173
Παραρτήματα.....	174

Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή

1.1 Κίνητρο και υπόβαθρο

Η κυκλοφοριακή ασφάλεια αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες στη διαμόρφωση των αστικών κέντρων, καθώς επηρεάζει άμεσα την ποιότητα ζωής των κατοίκων και τη συνολική λειτουργικότητα της πόλης. Στην περίπτωση του Βόλου, μιας πόλης με έντονη κυκλοφοριακή κίνηση και συνεχώς αυξανόμενη αστικοποίηση, η διαχείριση της κυκλοφορίας και η ασφάλεια στους κυκλοφοριακούς κόμβους έχουν καταστεί κρίσιμα ζητήματα. Σε έρευνα του Εργαστηρίου Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης για το έτος 2019, δημιουργήθηκε ένας πίνακας κατάταξης των Περιφερειακών Ενότητων της χώρας, ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας τους και ο Νομός Μαγνησίας τοποθετήθηκε στην κατηγορία «Μέτριας Επικινδυνότητας», γεγονός το οποίο κάνει σαφές ότι η οδική ασφάλεια της περιοχής βρίσκεται σε ανεκτό επίπεδο, αλλά υπάρχουν και περιθώρια βελτίωσης της.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος βασίζεται στην ανάγκη για αναλυτική εξέταση των παραγόντων που επηρεάζουν την ασφάλεια στους κόμβους του Βόλου. Η ανάπτυξη της πόλης, οι αλλαγές στις κυκλοφοριακές συνήθειες και η αύξηση του αριθμού των οχημάτων καθιστούν αναγκαία την αξιολόγηση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών υποδομών. Μέσω της μελέτης αυτής, ο σκοπός μας είναι να εντοπιστούν οι επικίνδυνες περιοχές και να προταθούν λύσεις για την αναβάθμιση και τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών. Παράλληλα, η ανάλυση επικινδυνότητας στους κόμβους αυτούς αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς την επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας και αστικής ανάπτυξης. Με την εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων ανάλυσης και τη χρήση κατάλληλων τεχνολογικών εργαλείων, η παρούσα μελέτη αποσκοπεί στη δημιουργία ενός πλαισίου που θα συμβάλλει στη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων για την αστική ανάπτυξη και την προστασία των πολιτών.

1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας

Ο κύριος σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση μεθοδολογιών για την εκτίμηση επικινδυνότητας σε κυκλοφοριακούς κόμβους και η εφαρμογή τους συγκεκριμένα για την περιοχή του Βόλου και την ιεράρχηση των εξεταζόμενων κόμβων ως προς αυτή. Συγκεκριμένα, τους εξεταζόμενους κόμβους αποτελούν οι πιο πολυσύχναστοι κυκλοφοριακοί κόμβοι της πόλης κι επιδιώκεται η αναγνώριση αυτών που παρουσιάζουν αυξημένη επικινδυνότητα, καθώς και η κατανόηση των παραγόντων και αιτιών που συμβάλλουν στη δημιουργία αυτών των επικίνδυνων καταστάσεων.

Μέσω της ανάλυσης των δεδομένων που είχαμε στην κατοχή μας και σύγχρονων μεθοδολογιών, η εργασία αυτή φιλοδοξεί να ιεραρχήσει τους πιο κεντρικούς κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης σε κατηγορίες επικινδυνότητας και να προσφέρει προτάσεις για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας. Οι προτάσεις αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τις αρμόδιες αρχές για τη λήψη μέτρων που θα συμβάλλουν στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων σημαντικά, ενισχύοντας

παράλληλα την αποτελεσματική διαχείριση τη κυκλοφορίας και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης του Βόλου.

Επιπλέον, η εργασία στοχεύει να δημιουργήσει και να προσφέρει ένα ολοκληρωμένο εργαλείο που θα βοηθήσει στη βελτίωση της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας. Με αυτόν τον τρόπο, η έρευνα συμβάλλει στην προστασία των πολιτών και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη του Βόλου.

1.3 Οργάνωση διπλωματικής εργασίας

Το υπόλοιπο αυτής της διπλωματικής εργασίας χωρίζεται σε τέσσερις ενότητες που καταλαμβάνουν τα Κεφάλαιο 2 - 5, αντίστοιχα. Συγκεκριμένα:

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η βιβλιογραφική ανασκόπηση που σχετίζεται με την κυκλοφοριακή ασφάλεια και την ανάλυση επικινδυνότητας. Αναλύονται οι βασικές έννοιες που θα χρησιμοποιηθούν στην εργασία, όπως, η οδική ασφάλεια, το όχημα, οι χρήστες της οδού, η περίοδος μελέτης, η κυκλοφοριακή ροή, οι μέθοδοι ανάλυσης επικινδυνότητας κόμβων, στατιστικών μεθόδων και ειδικών δεικτών. Παράλληλα, γίνεται αναφορά στις σύγχρονες τεχνολογίες και στα εργαλεία ανάλυσης που χρησιμοποιούνται στη μελέτη της κυκλοφορίας.

Το τρίτο κεφάλαιο εστιάζει στον σχεδιασμό και την υλοποίηση της έρευνας. Περιγράφεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε, καθώς και τα εργαλεία και οι τεχνικές που χρησιμοποιήθηκαν για τη συλλογή και ανάλυση των δεδομένων. Εξετάζονται οι επιλογές δειγματοληψίας, οι παράμετροι της έρευνας και οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για τη διασφάλιση της ακρίβειας και της αξιοπιστίας των αποτελεσμάτων μέσω ειδικών δεικτών και εργαλείων ανάλυσης δεδομένων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης των κυκλοφοριακών δεδομένων μέσω της εφαρμογής του ειδικού δείκτη R_j και της εφαρμογής του εργαλείου HSM. Γίνεται κανονικοποίηση των τελικών τιμών των αναλύσεων κι έτσι δημιουργούνται τρεις πίνακες επικινδυνότητας βάσει δεικτών για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους, ένας για κάθε μέθοδο κι ένας ακριβέστερος μέσω του συνδυασμού αυτών. Η ανάλυση αυτή στηρίζεται στα δεδομένα που συλλέχθηκαν. Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο συνοψίζονται τα βασικά ευρήματα της μελέτης, παρουσιάζονται γραφήματα και πίνακες που αποτυπώνουν τα ευρήματα της έρευνας, γίνεται σχολιασμός των αποτελεσμάτων και παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση.

Κεφάλαιο 2 Βιβλιογραφική ανασκόπηση – βασικές έννοιες

2.1 Οδική Ασφάλεια

Το ζήτημα της οδικής ασφάλειας απασχολεί έντονα τις σύγχρονες πόλεις λόγω των μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων που εξυπηρετούν σε καθημερινή βάση σε μηχανοκίνητα (και μη) οχήματα. Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων στις μεταφορές. Η συνεχής αύξηση του απόλυτου αριθμού των οδικών ατυχημάτων η οποία ακολουθεί την αύξηση του πληθυσμού και του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν, έχει καταστήσει τα οδικά ατυχήματα μια από τις κύριες αιτίες θανάτου και μια πολύ μεγάλη κοινωνική δαπάνη.

Για να γίνουν συγκρίσιμα τα μεγέθη των ατυχημάτων χρησιμοποιούνται διεθνώς διάφοροι δείκτες ατυχημάτων που ανάγουν τον αριθμό ή τα αποτελέσματα των ατυχημάτων (νεκροί, τραυματίες, συνολικό κόστος ή κόστος υλικών ζημιών) ως προς κάποιο μέγεθος που εκφράζει το οδικό έργο στο οποίο αντιστοιχούν. Σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα χρησιμοποιούνται συνήθως οι παρακάτω τρεις δείκτες ατυχημάτων για ένα συγκεκριμένο έτος ή περίοδο:

- ο Ανά 10.000 κατοίκους
- ο Ανά 100.000 οχήματα που κυκλοφορούν
- ο Ανά 100 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα για την εξεταζόμενη περίοδο.

Προφανώς, ο τρίτος δείκτης είναι ο ακριβέστερος, καθώς λαμβάνει υπόψη και το βαθμό χρησιμοποίησης των οχημάτων και επιπλέον μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε μικροκλίμακα (οδός, κόμβος) όπου οι άλλοι δύο δείκτες δεν έχουν έννοια. Οι άλλοι δύο δείκτες εφαρμόζονται μόνο όταν δεν υπάρχουν αξιόπιστες στατιστικές οχηματοχιλιομέτρων για την εξεταζόμενη χώρα ή περιοχή. Ο πρώτος δείκτης μπορεί να δώσει συγκρίσιμα αποτελέσματα για περιοχές που έχουν περίπου τον ίδιο δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων (οχήματα ανά 100.000 κατοίκους) και τον ίδιο βαθμό χρησιμοποίησης των οχημάτων (διανυόμενα χιλιόμετρα ανά όχημα ανά έτος) και ο δεύτερος εκεί όπου υπάρχει ο ίδιος βαθμός χρησιμοποίησης των οχημάτων.

Οι δείκτες ατυχημάτων δεν είναι πάντα συγκρίσιμοι, γιατί πολλές φορές υπάρχουν από χώρα σε χώρα σημαντικές διαφορές στον τρόπο συγκέντρωσης και ανάλυσης των στοιχείων. Σαν παράδειγμα αναφέρεται η χρονική περίοδος που απαιτείται για την καταγραφή ενός θανάτου. Σε ορισμένες χώρες ο θάνατος καταγράφεται μόνο εφόσον συμβαίνει επί τόπου, ενώ για άλλες χώρες εξετάζεται περίοδος ενός μηνός ή ακόμα και ενός έτους.

Τρεις είναι οι βασικοί παράγοντες που επιδρούν στην οδική ασφάλεια. Κατά σειρά αυξανόμενης σπουδαιότητας είναι (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994):

- ο Το όχημα
- ο Η οδός και το περιβάλλον
- ο Οι χρήστες της οδού.

2.1.1 Το όχημα

Ένας μικρός αριθμός ατυχημάτων έχει ως κύρια αιτία τις μηχανικές ή άλλες βλάβες που οφείλονται στην ανεπαρκή συντήρηση και την παλαιότητα των οχημάτων καθώς και στην υπερφόρτωση των φορτηγών αυτοκινήτων.

Η κατασκευή ασφαλέστερων οχημάτων και η σωστή συντήρηση που εξασφαλίζεται με τον συστηματικό περιοδικό έλεγχο, μπορούν να μειώσουν τις πιθανότητες ατυχημάτων. Η δημιουργία των ΚΤΕΟ (Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων) έχει συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της προληπτικής συντήρησης των οχημάτων (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994).

2.1.2 Η οδός και το περιβάλλον

Ατυχήματα προκαλούν οι παρακάτω συνθήκες στην οδό και γενικότερα το περιβάλλον:

- ο Ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, όπως: λωρίδες κυκλοφορίας και ερείσματα με ανεπαρκές πλάτος, έλλειψη ή μικρό πλάτος μεσαίων διαχωριστικών νησίδων, μικρές ακτίνες οριζόντιας και κατακόρυφης χάραξης που μειώνουν την ορατότητα, κακή διαμόρφωση κόμβων.
- ο Χαμηλά πρότυπα κατασκευής, κυρίως μειωμένη πρόσφυση (ολισθηρά οδοστρώματα) και ανεπαρκής αποστράγγιση.
- ο Κακή μελέτη, τοποθέτηση και κατασκευή παρόδιων στοιχείων όπως: στύλων, στηθαίων, δένδρων, κρασπεδορείθρων, αναχωμάτων και τάφρων.
- ο Κακή οργάνωση της κυκλοφορίας όπως: έλλειψη ή ανεπαρκής σήμανση, ανεπαρκής έλεγχος προσβάσεων (είσοδοι, έξοδοι) και στάθμευση στην οδό.
- ο Πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια οδικού φωτισμού.
- ο Ανεπαρκής έλεγχος και σήμανση κατά τη διάρκεια κατασκευών.
- ο Δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες, κυρίως ομίχλη, βροχή, υγρές επιφάνειες, χιόνι και πάγος, αλλά και σκόνη, καπνός και άνεμος.

Η μείωση της επίδρασης της οδού και του περιβάλλοντος στην οδική ασφάλεια απαιτεί τη σωστή μελέτη, κατασκευή και συντήρηση των νέων οδών με βάση την εμπειρία από ατυχήματα σε παρόμοιες υφιστάμενες οδούς (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994).

2.1.3 Οι χρήστες της οδού

Ο άνθρωπος, είτε ως οδηγός ή επιβάτης ενός οχήματος είτε ως πεζός, αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα για τα οδικά ατυχήματα. Τα ατυχήματα που αποδίδονται στη χρήση της οδού προκαλούνται κυρίως από την παράβαση των κανόνων της οδικής κυκλοφορίας όπως:

- ο Λανθασμένη προσπέραση
- ο Λανθασμένη στροφή ή στάση
- ο Απρόσεχτη οδήγηση
- ο Μέθη ή χρήση ουσιών
- ο Μη συμμόρφωση με τη σήμανση και σηματοδότηση
- ο Απρόσεχτη διάσχιση οδών από πεζούς.

Απαιτείται εκπαίδευση των οδηγών και των εκπαιδευτών τους, των παιδιών στα σχολεία (ίδρυση μόνιμων πάρκων κυκλοφορίας για παιδιά) και γενικότερα αγωγή των οδηγών και πεζών με την κατάλληλη ενημέρωση για την εφαρμογή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ). Παράλληλα, η αστυνόμευση και ο έλεγχος των οδηγών (π.χ. αλκοτέστ) συμβάλλει στην εφαρμογή του ΚΟΚ (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994).

2.2 Κυκλοφοριακοί κόμβοι

Οι κυκλοφοριακοί κόμβοι είναι εκείνα τα στοιχεία τα οποία εξυπηρετούν διαφορετικές κινήσεις διερχόμενων οχημάτων και πεζών, οι οποίες έχουν ένα κοινό σημείο τομής. Η επιλογή του είδους του κόμβου γίνεται με βάση τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών που συναντώνται, αλλά και τα στοιχεία της κυκλοφορίας που εξυπηρετεί η ευρύτερη περιοχή του κόμβου.

Αρχικά οι κυκλοφοριακοί κόμβοι χωρίζονται σε:

- ο Κόμβους χωρίς φωτεινή σηματοδότηση
- ο Κόμβους με φωτεινή σηματοδότηση.

Μία τέτοια εγκατάσταση προκαλεί περιορισμό των μεγίστων ταχυτήτων και σκοπό έχει τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας της κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όταν ο κόμβος εξυπηρετεί μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους (Φραντζεσκάκης et al, 2005).

Επιπλέον, οι κόμβοι διαχωρίζονται και με κριτήριο το αν οι οδοί-κλάδοι τους συναντώνται στο ίδιο επίπεδο ή όχι. Έτσι διαχωρίζονται σε (AASHTO, 2018):

- ο Ισόπεδους κόμβους
 - Τριών κλάδων
 - Τεσσάρων κλάδων
 - Πολλαπλών κλάδων
 - Κυκλικοί κόμβοι
- ο Ανισόπεδους κόμβους
 - Με ράμπες σύνδεσης
 - Χωρίς ράμπες σύνδεσης.

2.3 Κυκλοφοριακές εμπλοκές

2.3.1 Γενικά

Ως κυκλοφοριακή εμπλοκή (traffic conflict) ορίζεται ένα γεγονός όπου συμμετέχουν δύο ή περισσότεροι χρήστες της οδού, κατά το οποίο ο ένας εκτελεί κάποια ασυνήθιστη (μη τυπική) ενέργεια που θέτει τον άλλο χρήστη σε κίνδυνο σύγκρουσης και τον αναγκάζει να εκτελέσει έναν ελιγμό αποφυγής ατυχήματος. Μία κυκλοφοριακή εμπλοκή μπορεί να προκύπτει και να γίνεται φανερή από δύο ενέργειες:

- Ο Από μία ενέργεια αποφυγής ατυχήματος, όπως η τροχοπέδηση που γίνεται φανερή από τα φώτα πέδησης ή μια παρέκκλιση από την κατεύθυνση κίνησης του οχήματος όπως εκδηλώνεται από την αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας.
- Ο Από μία τροχαία παράβαση των κανόνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Στις θέσεις όπου παρατηρείται μεγάλος αριθμός τροχαίων παραβάσεων και ενεργειών αποφυγής ατυχήματος υπάρχει μεγαλύτερη πιθανότητα να συμβούν ατυχήματα. Εφόσον επομένως μετρηθούν οι κυκλοφοριακές εμπλοκές σε μία θέση, μπορούν να προκύψουν συμπεράσματα για τον πιθανό αριθμό και το είδος των ατυχημάτων σε αυτή τη θέση, χωρίς να συγκεντρωθούν στοιχεία για τα ατυχήματα που έχουν πράγματι συμβεί εκεί. Έτσι αποφεύγονται και οι δυσχέρειες που υπάρχουν στη συγκέντρωση επαρκών και αξιόπιστων στατιστικών ατυχημάτων. Συνήθως η τεχνική των κυκλοφοριακών εμπλοκών εφαρμόζεται σε ισόπεδους κόμβους, περιοχές πλέξης, συμβολής και απόκλισης με σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους όπου συγκεντρώνεται μεγάλος αριθμός κυκλοφοριακών εμπλοκών, ο οποίος οδηγεί σε αυξημένο δείκτη ατυχημάτων (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994).

2.3.2 Περίοδος μελέτης

Οι μετρήσεις των κυκλοφοριακών εμπλοκών γίνονται κατά τις ώρες αιχμής οπότε παρατηρείται και ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος. Επειδή η κατανομή της κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια μιας ημέρας, θα πρέπει να γίνονται χωριστές μετρήσεις κατά τις διάφορες ώρες αιχμής της ημέρας. Οι μετρήσεις θα πρέπει να γίνονται υπό κανονικές καιρικές συνθήκες και συνθήκες κυκλοφορίας, εκτός αν η μελέτη γίνεται για να διαπιστωθεί η επίδραση των δυσμενών καιρικών συνθηκών (Φραντζεσκάκης Ι. et al, 2009).

2.3.3 Προσωπικό και διαδικασίες μετρήσεων

Οι μετρήσεις γίνονται από παρατηρητές, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα δελτία. Κάθε παρατηρητής καταγράφει τόσο τον συνολικό αριθμό οχημάτων, όσο και τον αριθμό των κυκλοφοριακών εμπλοκών για μία ή περισσότερες κινήσεις. Συνήθως οι μετρήσεις γίνονται για διαστήματα 15 πρώτων λεπτών. Η χρησιμοποίηση μετρητών χειρός (hand tallies) μπορεί να διευκολύνει πολύ τις μετρήσεις, ιδιαίτερα για περιπτώσεις μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων. (Φραντζεσκάκης I. et al, 2009).



Εικ.2.1: Μετρητής χειρός οχημάτων (hand tally counter) (Πηγή: Google)

2.4 Τα βασικά μεγέθη της κυκλοφοριακής ροής

Η κυκλοφοριακή ροή (traffic flow) αφορά στην κίνηση οχημάτων ή πεζών σε μία οδό και προσδιορίζεται από μεγέθη κυκλοφοριακής ροής, τα οποία μπορούν να μετρηθούν. Τα βασικά κυκλοφοριακά μεγέθη είναι ο κυκλοφοριακός φόρτος (traffic volume), η ταχύτητα (speed) των οχημάτων και η πυκνότητα (density) της κυκλοφορίας. Ανάλογα με το αν εξετάζεται η κίνηση κάθε οχήματος ξεχωριστά ή αν εξετάζεται συνολικά η κίνηση των οχημάτων σε ένα οδικό τμήμα, ορίζονται κυκλοφοριακά μεγέθη που εξετάζονται σε μικροσκοπικό και μακροσκοπικό επίπεδο. Παρακάτω παρουσιάζονται τα βασικά μεγέθη της κυκλοφοριακής ροής σε μικροσκοπικό επίπεδο, καθώς και τα αντίστοιχα τους μεγέθη σε μακροσκοπικό (Φραντζεσκάκης I. et al, 2009):

- Ο Μικροσκοπικό επίπεδο
 - i. Χρονικός διαχωρισμός
 - ii. Ταχύτητα σημείου
 - iii. Χωρικός διαχωρισμός
- Ο Μακροσκοπικό επίπεδο
 - i. Φόρτος
 - ii. Μέση ταχύτητα
 - iii. Πυκνότητα.

2.4.1 Κυκλοφοριακός φόρτος, πυκνότητα κυκλοφορίας και ρυθμός ροής

Ως κυκλοφοριακός φόρτος ορίζεται ο συνολικός αριθμός οχημάτων που περνούν από ένα σημείο ή μία διατομή οδού στη μονάδα του χρόνου. Εκφράζεται σε «οχήματα ανά μονάδα χρόνου» (π.χ. οχήματα ανά ώρα/ημέρα κ.α.).

Η πυκνότητα της κυκλοφορίας ορίζεται ως ο αριθμός των οχημάτων που κινούνται σε μία δεδομένη στιγμή στη μονάδα του μήκους της οδού (συνήθως οχήματα ανά χιλιόμετρο).

Ως ρυθμός ροής ορίζεται ο συνολικός αριθμός οχημάτων που περνούν από ένα σημείο ή διατομή οδού κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου μικρότερης της ώρας, ανηγμένος στην ώρα (ισοδύναμος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος). Προφανώς ορίζεται πάντοτε σε οχήματα ανά ώρα. Η περίοδος μέτρησης στην οποία αναφέρεται συνήθως ο ρυθμός ροής έχει διάρκεια 15 λεπτά. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, ανάλογα με το χρονικό διάστημα κατά το οποίο μελετώνται, καθώς και τον τύπο οδού και την περιοχή μελέτης, παρουσιάζουν διακύμανση στον τρόπο που κατανέμονται στο χρόνο και στο χώρο. Η διακύμανση αυτή επηρεάζει σημαντικά τη μελέτη και το σχεδιασμό των συγκοινωνιακών υποδομών (Φραντζεσκάκης I. et al, 2009).

2.4.2 Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ) και Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΜΗΚ)

Ιδιαίτερη σημασία στο σχεδιασμό και τη μελέτη οδικών τμημάτων έχει η Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία – ΕΜΗΚ (Average Annual Daily Traffic – AADT), η οποία ισούται με τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που περνούν από δεδομένο σημείο ή διατομή οδού σε ένα έτος διαιρεμένο με τον συνολικό αριθμό των ημερών του έτους. Αντίστοιχα, ως Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία – ΜΗΚ (Annual Daily Traffic – ADT) ορίζεται το πηλίκο του αριθμού των οχημάτων που περνούν από ένα δεδομένο σημείο ή διατομή οδού σε μία χρονική περίοδο ορισμένων ημερών διαιρεμένο με τον αριθμό των ημερών της χρονικής περιόδου που εξετάζεται. Συνήθως ως χρονική περίοδος χρησιμοποιείται ο μήνας.

Λόγω του ότι στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων για ολόκληρη τη διάρκεια του έτους, πραγματοποιούνται ειδικά επιλεγμένες μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε χαρακτηριστικές ώρες, ημέρες και μήνες του έτους και στη συνέχεια με τη χρήση ειδικά προσαρμοσμένων συντελεστών που προκύπτουν από την υφιστάμενη εμπειρία υπολογίζεται η ΕΜΗΚ. Στον παρακάτω Πίνακα 2.1 παρουσιάζονται χαρακτηριστικοί συντελεστές για την αναγωγή των κατά περίπτωση διαθέσιμων στοιχείων κυκλοφοριακών φόρτων σε μέσες τιμές ημερήσιας κυκλοφορίας. Σημειώνεται ότι η χρήση των διαφόρων συντελεστών αναγωγής των διαθέσιμων μετρήσεων σε τιμές της ΕΜΗΚ πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή και να προσαρμόζονται οι συντελεστές αυτοί στις ιδιαιτερότητες της κυκλοφορίας του εξεταζόμενου οδικού τμήματος. Για την επιλογή των κατάλληλων συντελεστών είναι απαραίτητη η ύπαρξη μετρήσεων σε οδικά τμήματα με παρόμοια χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, καθώς και κατάλληλη εμπειρία για προσαρμογή των συντελεστών αυτών από τον μελετητή (Φραντζεσκάκης I. et al, 2009).

Πίν.2.1: : Χαρακτηριστικοί συντελεστές αναγωγής Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΜΗΚ)
(Πηγή: **Transportation Research Board, Highway Capacity Manual 2000, Transportation Research Board, National Research Council, Washington DC, 2000**)

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΑΝΑΓΩΓΗΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ(ΜΗΚ)- ΕΜΠΛΟΚΩΝ		
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ- ΕΜΠΛΟΚΕΣ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ
Λεπτού(1')	0,30% ΜΗΚ	0,07% ΜΗΚ
Πεντάλεπτου(5')	1,20% ΜΗΚ	0,35% ΜΗΚ
Δεκαπενταλέπτου(15')	2,80% ΜΗΚ	1,14% ΜΗΚ
Ώρας(60')	10,00% ΜΗΚ	4,17% ΜΗΚ

2.5 Σύνθεση της κυκλοφορίας

Η σύνθεση της κυκλοφορίας αφορά στην ποσοστιαία κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου ανά τύπο οχήματος και χρησιμοποιείται για τη λεπτομερέστερη αναπαράσταση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε ένα οδικό τμήμα. Η σύνθεση της κυκλοφορίας εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων κάθε οδικού τμήματος. Για παράδειγμα, σε τουριστικές πόλεις, παρουσιάζεται μικρό ποσοστό φορτηγών αυτοκινήτων και μεγάλο ποσοστό επιβατικών αυτοκινήτων και λεωφορείων, ενώ σε αστικές περιοχές με επίπεδο έδαφος παρουσιάζονται μεγαλύτερα ποσοστά μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων. Επιπλέον, η σύνθεση της κυκλοφορίας μεταβάλλεται και χρονικά κατά τη διάρκεια της ημέρας, της εβδομάδας και του έτους. Παραδείγματος χάριν, η σύνθεση της κυκλοφορίας μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της ημέρας, καθώς εμφανίζεται μεγαλύτερο ποσοστό φορτηγών κατά τις πρωινές ώρες και μικρότερο ποσοστό φορτηγών κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες. Επίσης, το ποσοστό των φορτηγών στο σύνολο των οχημάτων είναι συνήθως χαμηλότερο τα Σαββατοκύριακα απ' ό,τι τις καθημερινές εργάσιμες ημέρες. Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τον βαθμό λεπτομέρειας κάθε μελέτης, τα στοιχεία σύνθεσης της κυκλοφορίας μπορεί να αφορούν σε διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων. Οι βασικές κατηγορίες οχημάτων που χρησιμοποιούνται συνήθως στις μελέτες αστικών οδών αφορούν στους παρακάτω βασικούς τύπους οχημάτων:

- ο Επιβατικά αυτοκίνητα
- ο Λεωφορεία
- ο Φορτηγά αυτοκίνητα
- ο Μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα
- ο Ποδήλατα

Οι παραπάνω κατηγορίες οχημάτων απαιτούν διάφορες επιφάνειες οδού και προκαλούν διαφορετικό μέγεθος κυκλοφοριακής φόρτισης, ανάλογα με τις διαστάσεις τους και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας τους, σε σχέση με τις οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες. Για τη μετατροπή των διάφορων κατηγοριών οχημάτων σε συγκρίσιμες μονάδες, από άποψη κυκλοφοριακής ικανότητας οδού, χρησιμοποιείται ως βασική μονάδα το επιβατικό αυτοκίνητο και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (Μ.Ε.Α.).

Για τη μετατροπή των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων σε ΜΕΑ, χρησιμοποιούνται συντελεστές μετατροπής, οι οποίοι δεν εξαρτώνται μόνο από το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας των οχημάτων αλλά και από τις οδικές συνθήκες (καμπυλότητα και κλίση οδού, πλάτος και ποιότητα οδοστρώματος), τις κυκλοφοριακές συνθήκες (ποσοστό βαρέων οχημάτων, στρέφουσες κινήσεις) και τις συνθήκες λειτουργίας (σηματοδότηση). Οι τιμές των συντελεστών μετατροπής σε Μ.Ε.Α. μπορεί να είναι μικρότερες της μονάδας για τις μοτοσυκλέτες και τα ποδήλατα, αλλά να φτάνουν και σε τιμές έως και 15 - 25 για τα βαρέα οχήματα σε ειδικά δυσμενείς συνθήκες (μεγάλη κατά μήκος κλίση για μεγάλο μήκος, χωρίς ορατότητα σε στενή οδό) (Φραντζεσκάκης I. et al, 2009).

2.6 Μέθοδοι ανάλυσης επικινδυνότητας κόμβου

2.6.1 Στατιστικές Μέθοδοι

Οι στατιστικές μέθοδοι χρησιμοποιούν μαθηματικά πρότυπα για τον προσδιορισμό των θέσεων στους κυκλοφοριακούς κόμβους με επικινδυνότητα η οποία είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αναμενόμενη. Σε αυτές τις μεθόδους χρησιμοποιείται στατιστική προσέγγιση, η οποία λαμβάνει υπόψη την τυχαιότητα στη διακύμανση του αριθμού των ατυχημάτων σε κάθε θέση. Οι συγκεκριμένες μέθοδοι βασίζονται στη θεωρία των πιθανοτήτων. Ως επικίνδυνες επιλέγονται οι θέσεις εκείνες στις οποίες ο αριθμός των ατυχημάτων δεν μπορεί να θεωρηθεί τυχαίος σε κάποιο επίπεδο σημαντικότητας (Φραντζεσκάκης I. & Γκόλιας I., 1994).

1. Μέθοδος Poisson

Η κατανομή Poisson είναι μία από τις παλαιότερες και πλέον διαδεδομένες κατανομές με σκοπό την στατιστική ανάλυση και πρόβλεψη οδικών ατυχημάτων. Η μέθοδος αυτή βασίζεται στη θεωρία των πιθανοτήτων κι ως επικίνδυνες επιλέγονται οι θέσεις εκείνες όπου ο αριθμός των ατυχημάτων δεν μπορεί να θεωρηθεί τυχαίος σε κάποιο επίπεδο σημαντικότητας.

Στην μέθοδο Poisson θεωρείται ότι τα ατυχήματα σε μία θέση στην εξεταζόμενη οδό ακολουθούν τη γνωστή κατανομή Poisson. Επομένως, η πιθανότητα να συμβούν k ατυχήματα σε μία θέση δίνεται από τον παρακάτω τύπο:

$$P(k) = (e^{-\lambda} \lambda^k) / k! \quad (2.1)$$

$P(k)$: η πιθανότητα να συμβούν k ατυχήματα σε δεδομένη θέση.

λ : ο μέσος όρος της κατανομής Poisson, δηλαδή ο αναμενόμενος αριθμός ατυχημάτων στην υπό έλεγχο θέση.

Με βάση τα παραπάνω, η πιθανότητα $\Pi(X_a)$ να συμβούν σε μία θέση το πολύ X_a ατυχήματα δίνεται από τον τύπο:

$$\Pi(X_a) = \sum_{Z=0}^{Z=X_a} [(e^{-\lambda} \lambda^Z) / Z!] \quad (2.2)$$

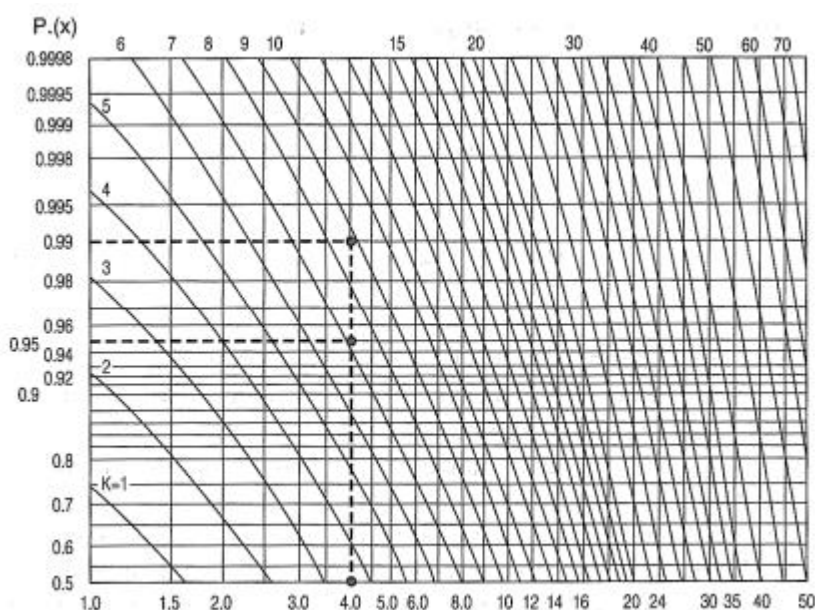
$\Pi(X_a)$: η πιθανότητα να συμβούν σε μία θέση το πολύ X_a ατυχήματα.

λ : ο μέσος όρος της κατανομής Poisson, δηλαδή ο αναμενόμενος αριθμός ατυχημάτων στην υπό έλεγχο θέση.

Η πιθανότητα αυτή αντιπροσωπεύει, σε μονόπλευρο έλεγχο, το επίπεδο εμπιστοσύνης στο οποίο μπορεί να υποθεθεί ότι ο αριθμός ατυχημάτων στην εξεταζόμενη περίοδο θα είναι μικρότερος του χ_a . Επομένως, αν επιλεγεί ένα επίπεδο εμπιστοσύνης, είναι δυνατόν να υπολογιστεί ο αριθμός των ατυχημάτων τον οποίο αν υπερβεί ο αριθμός ατυχημάτων σε μία θέση, τότε η θέση αυτή κρίνεται επικίνδυνη. Σημειώνεται ότι η σχέση 2.2 δίνει στη γενική περίπτωση δεκαδικό αριθμό ατυχημάτων για το επιθυμητό επίπεδο εμπιστοσύνης. Για τον λόγο αυτό ως κρίσιμος αριθμός ατυχημάτων χ_a , ο οποίος θεωρείται ως άνω όριο για την διακύμανση του αριθμού των ατυχημάτων σε μία θέση ώστε η εμφάνιση του αριθμού αυτού να θεωρείται τυχαίο γεγονός, λαμβάνεται ο αμέσως μικρότερος ακέραιος αριθμός. Σε περίπτωση που ο αριθμός των ατυχημάτων υπερβεί την τιμή χ_a , τότε η υπέρβαση αυτή δεν μπορεί να αποδοθεί, στο θεωρούμενο επίπεδο εμπιστοσύνης, σε τυχαιότητα, αλλά σε αυξημένη επικινδυνότητα της θέσης.

Για να υπολογιστεί το άνω όριο αυτό σε μία θέση, χρειάζεται αρχικά μία εκτίμηση του αναμενόμενου αριθμού ατυχημάτων στη θέση αυτή. Με την παρούσα μέθοδο ο αριθμός αυτός θεωρείται κοινός για όλες τις θέσεις και ίσος με τον μέσο όρο του αριθμού των ατυχημάτων όλων των θέσεων της εξεταζόμενης οδού, στο θεωρούμενο χρονικό διάστημα (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994)

Για την απλοποίηση των υπολογισμών είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί το διάγραμμα κατανομής τυχαίων γεγονότων κατά Poisson, το οποίο παρουσιάζεται στο παρακάτω σχήμα:



Σχ. 2.1: Διάγραμμα κατανομής τυχαίων γεγονότων κατά Poisson (Πηγή: Φραντζεσκάκης Ι., Γκόλιας Ι., Οδική Ασφάλεια, Παπασωτηρίου, Αθήνα, 1994)

2. Εμπειρική μέθοδος Bayes

Οι μέθοδοι Bayes είναι από τις πιο βασικές για την μελέτη τύπου «πριν και μετά».
Υπάρχουν τρία βασικά ήδη:

- ο Η εμπειρική μέθοδος Bayes (EB: Empirical Bayes method)
- ο Η ιεραρχική μέθοδος Bayes (Hierarchical Bayes method)
- ο Η πλήρης μέθοδος Bayes (Full Bayes method)

Το πλεονέκτημα της εμπειρικής μεθόδου σε σχέση με τις υπόλοιπες είναι το γεγονός ότι μπορεί να εφαρμοστεί κατευθείαν αφότου αναπτυχθεί ένα μοντέλο πρόβλεψης για μία περιοχή (AASHTO, 2010).

Για ένα συγκεκριμένο σημείο ενός οδικού δικτύου, αφότου έχει γίνει κάποια πρόβλεψη συγκρούσεων για τον εν λόγω σημείο, συνδυάζονται οι παρατηρηθείσες συγκρούσεις με τις προβλεπόμενες. Πιο συγκεκριμένα (AASHTO, 2010):

$$N_{expected} = w \cdot N_{predicted} + (1-w) \cdot N_{observed} \quad (2.3)$$

$N_{expected}$: η αναμενόμενη μέση συχνότητα συγκρούσεων κατά τη χρονική περίοδο μελέτης

w : συντελεστής βαρύτητας ο οποίος θα χρησιμοποιηθεί στην συνάρτηση επίδοσης ασφαλείας (SPF)

$N_{predicted}$: η προβλεπόμενη μέση συχνότητα συγκρούσεων που έχει υπολογιστεί

$N_{observed}$: η παρατηρηθείσα συχνότητα συγκρούσεων στο σημείο κατά τη χρονική περίοδο μελέτης.

Ο συντελεστής βαρύτητας w υπολογίζεται συναρτήσει της παραμέτρου υπερδιασποράς k της SPF (Safety Performance Function – συνάρτησης επίδοσης ασφαλείας) (AASHTO, 2010):

$$w = \frac{1}{1+k(\sum \text{all study years } N_{predicted})} \quad (2.4)$$

2.6.2 Ειδικοί δείκτες ατυχημάτων

1. Ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών/τροχαίων ατυχημάτων

Ο Δείκτης Εμπλοκών/Ατυχημάτων κατατάσσει τις θέσεις που ερευνήθηκαν με βάση τον αριθμό των ατυχημάτων ή εμπλοκών που έχουν συμβεί σε κάθε θέση σε προκαθορισμένη περίοδο, αλλά διαιρούμενο με ένα μέγεθος που αντιπροσωπεύει το ποσοστό χρήσης της επιθεωρούμενης τοποθεσίας-θέσης την ίδια περίοδο. Ο τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του δείκτη εμπλοκών/ατυχημάτων για μια τοποθεσία που αποτελείται από οδικά τμήματα είναι ο εξής (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994):

$$R_s = A \cdot 10^6 / (T \cdot V \cdot L) \quad (2.5)$$

R_s : ποσοστό ατυχήματος ανά εκατομμύριο χιλιόμετρα οχήματος

A : περιστατικά (εμπλοκές ή ατυχήματα) που καταγράφηκαν σε T ημέρες ή χρόνια

T: περίοδος καταγραφής περιστατικού (σε ημέρες ή χρόνια)

V: ετήσιος μέσος ημερήσιος όγκος κυκλοφορίας (οχήματα ανά ημέρα)

L: μήκος οδικού τμήματος σε χιλιόμετρα.

Σε περίπτωση που η εξεταζόμενη θέση είναι ένας κόμβος, ο παραπάνω τύπος διαφοροποιείται ως εξής (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994):

$$R_j = 2 \cdot A \cdot 10^4 / T(V_1 + V_2 + \dots + V_n) \quad (2.6)$$

R_j: δείκτης εμπλοκών/ατυχημάτων ανά 10 χιλιάδες οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο. Ο συντελεστής 2 χρησιμοποιείται γιατί υπάρχουν παραπάνω κυκλοφοριακοί φόρτοι (V₁, V₂ κλπ.), που αναφέρονται σε όλα τα οχήματα και όχι μόνο σε εκείνα που εισέρχονται στον κόμβο.

A: περιστατικά (εμπλοκές ή ατυχήματα) που καταγράφηκαν σε T ημέρες ή χρόνια

T: περίοδος καταγραφής περιστατικού (σε ημέρες ή χρόνια)

V₁, V₂, ... V_n: μέση ημερήσια κυκλοφορία έτους στα τμήματα V₁, V₂, ... V_n αντίστοιχα του κόμβου.

n: αριθμός τμημάτων του κόμβου.

2. Κρίσιμος δείκτης ατυχήματος

Ο δείκτης αυτός αποτελεί μια τροποποιημένη μορφή του ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών/τροχαίων ατυχημάτων που αναφέρθηκε παραπάνω. Η σχέση που εκφράζει τον συγκεκριμένο δείκτη είναι (Φραντζεσκάκης Ι. & Γκόλιας Ι., 1994):

$$U_{cj} = R_s + K \cdot \sqrt{\frac{R_s \cdot 10^6}{365,25 \cdot P \cdot L_j \cdot Q_j} + \frac{10^6}{730,5 \cdot P \cdot L_j \cdot Q_j}} \quad (2.7)$$

U_{cj}: κρίσιμος δείκτης ατυχημάτων (ατυχήματα/10⁶ οχηματοχιλιόμετρα)

R_s: ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών/τροχαίων ατυχημάτων για 10⁶ οχήματα

K: σταθερά με τιμές:

1,036 για επίπεδο εμπιστοσύνης 85%

1,282 για επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

1,645 για επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

2,326 για επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

P: χρονική περίοδος καταγραφής ατυχημάτων

L_j: μήκος οδικού τμήματος (χλμ.)

Q_j: Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ).

3. Δείκτης ISD – Η Νορβηγική προσέγγιση

Στη Νορβηγία έχει αναπτυχθεί μία σύνθετη σχέση η οποία ονομάζεται Injury Severity Density (ISD), και υπολογίζεται όπως φαίνεται παρακάτω (Arild Ragnøy et al, 2002):

$$ISD = \frac{33,20 FAT + 22,47 CRI + 7,56 SER + 1,00 SLI}{Length\ of\ Road\ (km)} \quad (2.8)$$

FAT: νεκροί

CRI: τραυματίες σε κρίσιμη κατάσταση

SER: βαριά τραυματίες

SLI: ελαφρά τραυματίες.

Στη συγκεκριμένη προσέγγιση παρατηρούμε ότι εισάγεται μια νέα κατηγορία παθόντων, οι τραυματίες σε κρίσιμη κατάσταση. Οι συντελεστές αντιπροσωπεύουν το κοινωνικό κόστος των παθόντων.

Στη Νορβηγία με βάση τον ISD, οι οδοί κατατάσσονται στις εξής τρεις κατηγορίες (Arild Ragnøy et al, 2002):

- ο Ερυθρές οδοί, εκείνες για τις οποίες το ISD είναι μεγαλύτερο του 1,2.
- ο Πράσινες οδοί, που περιλαμβάνει το 50% των ασφαλέστερων οδών με την πρόσθετη συνθήκη ότι δεν υπήρξε ατύχημα με νεκρό ή βαριά τραυματία τα τελευταία 8 χρόνια.
- ο Κίτρινες οδοί, όπου περιλαμβάνονται όλες οι υπόλοιπες.

2.6.3 Μέθοδος Highway Safety Manual (HSM)

Τα παραδοτέα του έργου του Εθνικού Συνεργατικού Ερευνητικού Προγράμματος Αυτοκινητοδρόμων (NCHRP) περιλαμβάνουν την ανάπτυξη ενημερωτικού υλικού και ενός εκπαιδευτικού προγράμματος για αναλυτές οργανισμών αυτοκινητοδρόμων που θα τους βοηθήσουν να κατανοήσουν και να χρησιμοποιήσουν το Εγχειρίδιο Ασφάλειας Αυτοκινητοδρόμων (HSM). Στο πλαίσιο αυτού του έργου, αναπτύχθηκαν τρία λογιστικά φύλλα Microsoft Excel για να βοηθήσουν τους αναλυτές να κατανοήσουν πώς να εφαρμόζουν τις μεθόδους πρόβλεψης ατυχημάτων για διάφορους τύπους εγκαταστάσεων. Τα μοντέλα πρόβλεψης έχουν στόχο οδούς δύο λωρίδων, δρόμους διπλής κατεύθυνσης, οδούς πολλαπλών λωρίδων και αστικές και προαστιακές αρτηρίες.

Το εργαλείο πρόβλεψης ατυχημάτων HSM του Υπουργείου Μεταφορών του Ιλινόις (εργαλείο HSM του IDOT) έχει δημιουργηθεί χρησιμοποιώντας τα λογιστικά φύλλα του NCHRP ως σημείο εκκίνησης και παρέχει ένα πιο ισχυρό και φιλικό προς το χρήστη περιβάλλον για την εφαρμογή των τριών μεθόδων πρόβλεψης HSM. (Bureau of Safety Engineering of Illinois, 2013)

2.6.3.1 ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Οι ακόλουθοι όροι είναι κρίσιμοι για την κατανόηση της μεθόδου πρόβλεψης HSM και περιλαμβάνονται εδώ:

- Συνάρτηση επιδόσεων ασφάλειας (SPF) - Εξίσωση που χρησιμοποιείται για την εκτίμηση ή την πρόβλεψη της αναμενόμενης μέσης συχνότητας ατυχημάτων ανά έτος σε μια θέση ως συνάρτηση του όγκου κυκλοφορίας και, σε ορισμένες περιπτώσεις, των χαρακτηριστικών της οδού ή της διασταύρωσης (όπως ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας, ο έλεγχος της κυκλοφορίας ή ο τύπος της διαχωριστικής νησίδας).
- Συντελεστής βαθμονόμησης - Συντελεστής για την προσαρμογή των εκτιμήσεων συχνότητας ατυχημάτων που παράγονται από μια διαδικασία πρόβλεψης ασφάλειας ώστε να προσεγγίζουν τις τοπικές συνθήκες. Ο συντελεστής βαθμονόμησης υπολογίζεται με σύγκριση των υφιστάμενων δεδομένων ατυχημάτων σε κρατικό και περιφερειακό επίπεδο με τις εκτιμήσεις που προκύπτουν από τα μοντέλα πρόβλεψης. Το HSM δεν κάνει διάκριση μεταξύ του κρατικού και του τοπικού οδικού συστήματος και ο συντελεστής βαθμονόμησης δεν είναι ειδικός μόνο για το τοπικό σύστημα ή μόνο για το κρατικό σύστημα. Ο συντελεστής βαθμονόμησης στο παρόν έγγραφο αναφέρεται ως «συντελεστής βαθμονόμησης του SPF του Ιλινόις».
- Μεθοδολογία Empirical Bayes (EB method) - Μέθοδος που χρησιμοποιείται για το συνδυασμό παρατηρούμενων δεδομένων συχνότητας ατυχημάτων για μια συγκεκριμένη τοποθεσία με προβλεπόμενα δεδομένα συχνότητας ατυχημάτων από πολλές παρόμοιες τοποθεσίες για την εκτίμηση της αναμενόμενης συχνότητας ατυχημάτων της περιοχής.
- Προβλεπόμενη συχνότητα σύγκρουσης (N_{predicted}) - Η εκτίμηση της μακροπρόθεσμης μέσης συχνότητας σύγκρουσης, η οποία προβλέπεται να συμβεί σε μια περιοχή χρησιμοποιώντας ένα μοντέλο πρόβλεψης που

βρίσκεται στο HSM. Τα μοντέλα πρόβλεψης στο HSM περιλαμβάνουν τη χρήση μοντέλων παλινδρόμησης, γνωστών ως SPF, σε συνδυασμό με παράγοντες τροποποίησης σύγκρουσης (CMF) και συντελεστές βαθμονόμησης για την προσαρμογή του μοντέλου στις ειδικές και τοπικές συνθήκες της περιοχής.

- Αναμενόμενη συχνότητα ατυχημάτων (Nexpected) - Η εκτίμηση της μακροπρόθεσμα αναμενόμενης μέσης συχνότητας ατυχημάτων σε μια τοποθεσία, εγκατάσταση ή δίκτυο υπό δεδομένες γεωμετρικές συνθήκες και μέσο ετήσιο ημερήσιο όγκο κυκλοφορίας (AADT) σε μια δεδομένη περίοδο ετών. Στη μεθοδολογία EB, η συχνότητα αυτή υπολογίζεται από την παρατηρούμενη συχνότητα ατυχημάτων στο σημείο και την προβλεπόμενη συχνότητα ατυχημάτων στο σημείο, με βάση εκτιμήσεις συχνότητας ατυχημάτων σε άλλες παρόμοιες τοποθεσίες.
- Βαθμολόγηση επικινδυνότητας - Η βαθμολογία επικινδυνότητας της οδού χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό του CMF σχεδιασμού της οδού. Δεδομένου ότι η βαθμολογία αυτή είναι υποκειμενική και μπορεί να διαφέρει οριακά με βάση τη γνώμη του εκτιμητή, είναι λογικό να υποθέσουμε ότι ένα «ομοιογενές» τμήμα μπορεί να έχει βαθμολογία οδικής επικινδυνότητας που να διαφέρει έως και δύο επίπεδα βαθμολογίας. Ο μέσος όρος των αξιολογήσεων οδικής επικινδυνότητας μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κατάρτιση ενός «ομοιογενούς» τμήματος, εφόσον η ελάχιστη και η μέγιστη τιμή δεν απέχουν μεταξύ τους τιμή μεγαλύτερη του 2. Για παράδειγμα, εάν η οδική επικινδυνότητα για μια συγκεκριμένη οδό κυμαίνεται από 5 έως 7, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο μέσος όρος είναι 6 και αυτό θα θεωρηθεί ως μια ομοιογενής κατάσταση σχεδιασμού της οδού. Εάν οι αξιολογήσεις επικινδυνότητας της οδού κυμαίνονται από 2 έως 5 (ένα εύρος μεγαλύτερο από 2), οι συνθήκες της οδού δεν θα θεωρούνταν «ομοιογενείς» και μικρότερα τμήματα μπορεί να είναι περισσότερο κατάλληλα.
- Συντελεστής τροποποίησης ατυχήματος (CMF) - Ένας δείκτης του πόσο αναμένεται να αλλάξει η εμπειρία ατυχημάτων μετά από μια τροποποίηση στο σχεδιασμό ή στον έλεγχο της κυκλοφορίας. Ο CMF είναι ο λόγος μεταξύ του αριθμού των ατυχημάτων ανά μονάδα χρόνου που αναμένεται μετά την εφαρμογή μιας τροποποίησης ή ενός μέτρου και του αριθμού των ατυχημάτων ανά μονάδα χρόνου που εκτιμάται εάν δεν πραγματοποιηθεί η αλλαγή (Bureau of Safety Engineering of Illinois, 2013).

2.6.3.2 ΕΡΓΑΛΕΙΟ IDOT HSM, ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ

1. Δρόμοι δύο λωρίδων, διπλής κατεύθυνσης:

Το κεφάλαιο αυτό του HSM παρέχει μια μεθοδολογία για την εκτίμηση της προβλεπόμενης μέσης συχνότητας σύγκρουσης, της σοβαρότητας σύγκρουσης και των τύπων σύγκρουσης για εγκαταστάσεις δύο λωρίδων και διπλής κατεύθυνσης. Το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται σε εγκαταστάσεις με κυκλοφορία δύο λωρίδων και διπλής κατεύθυνσης που δεν διαθέτουν έλεγχο πρόσβασης ή βρίσκονται εκτός πόλεων με πληθυσμό μικρότερο από 5.000 άτομα. Λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας μπορούν να φανούν περιεκτικά στους πίνακες των παραρτημάτων.

2. Αυτοκινητόδρομοι πολλαπλών λωρίδων

Το κεφάλαιο αυτό του HSM παρέχει μια μεθοδολογία για την εκτίμηση της προβλεπόμενης μέσης συχνότητας σύγκρουσης, της σοβαρότητας σύγκρουσης και των τύπων σύγκρουσης για τους αυτοκινητόδρομους πολλαπλών λωρίδων. Το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται σε όλους τις αυτοκινητόδρομους με πολλαπλές λωρίδες χωρίς πλήρη έλεγχο πρόσβασης που βρίσκονται εκτός αστικών περιοχών με πληθυσμό μικρότερο από 5.000 άτομα. Λεπτομέρειες σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής αυτής της ενότητας μπορούν να φανούν περιεκτικά στους πίνακες των παραρτημάτων.

3. Αστικές και προαστιακές αρτηρίες

Το κεφάλαιο αυτό του HSM παρέχει μια μεθοδολογία για την εκτίμηση της προβλεπόμενης μέσης συχνότητας σύγκρουσης, της σοβαρότητας σύγκρουσης και των τύπων σύγκρουσης για αστικές και προαστιακές εγκαταστάσεις. Το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται σε αρτηρίες χωρίς πλήρη έλεγχο πρόσβασης (εκτός από αυτοκινητόδρομο), με αδιαίρετες εγκαταστάσεις δύο ή τεσσάρων λωρίδων, τεσσάρων λωρίδων με διαχωρισμένες λωρίδες, καθώς και σε οδούς τριών και πέντε λωρίδων με κεντρικές λωρίδες διπλής κατεύθυνσης για αριστερή στροφή σε αστικές και προαστιακές περιοχές. Λεπτομέρειες σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής αυτής της ενότητας παρατίθενται παρακάτω, μιας και αυτή η μέθοδος εφαρμόστηκε για την ανάλυση της επικινδυνότητας των εξεταζόμενων κόμβων της παρούσας εργασίας-μελέτης (Bureau of Safety Engineering of Illinois, 2013).

2.6.3.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

Εξυπηρετώντας μια από τις πολυπληθέστερες αστικές περιοχές των Η.Π.Α., η Περιφέρεια 1/Περιοχή 1(District 1) του IDOT, που βρίσκεται στο βορειοανατολικό Ιλινόι, περιλαμβάνει την πιο αναγνωρίσιμη πόλη της πολιτείας, το Σικάγο. Η περιοχή αυτή φιλοξενεί τις εξής έξι κομητείες: Cook, Lake, McHenry, Kane, Dupage και Will. Επίσης εντός αυτής της περιοχής βρίσκονται και το πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο της χώρας (O'Hare), καθώς και το λιμάνι του Σικάγο. Ετησίως, τα 28.060 κεντρικά μίλια δρόμων της περιοχής (2.775 συντηρούνται από την πολιτεία) αισθάνονται τον αντίκτυπο περισσότερων από 650 εκατομμυρίων επιβατών που χρησιμοποιούν τα σιδηροδρομικά μέσα και τα λεωφορεία της Περιφερειακής Αρχής Μεταφορών (RTA). Η RTA είναι το μεγαλύτερο σύστημα μεταφορών στην πολιτεία και το τρίτο μεγαλύτερο σε εθνικό επίπεδο. Ο σιδηροδρομικός σταθμός Chicago Union Station, είναι ο τέταρτος πιο πολυσύχναστος σταθμός της μεγάλης σιδηροδρομικής εταιρείας στη χώρα, Amtrak. Επίσης, καθόλου αμελητέα δεν πρέπει να θεωρούνται και τα εκατοντάδες χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων που διασχίζονται από εκατομμύρια πολίτες καθημερινά. Ο συνδυασμός όλων αυτών κάνουν σαφές το γεγονός ότι η Περιφέρεια 1/Περιοχή 1(District 1) του IDOT αποτελεί έναν πολύπλοκο και πολυτροπικό κόμβο μεταφορών με ένα μέσο μεταφοράς για όλους (Engineer "Jose Rios", Illinois Department of transportation).

Για την χρήση του εργαλείου του εγχειριδίου Highway Safety Manual θα πρέπει να κατανοήσουμε ότι η περιοχή 1/District 1 που επιλέγουμε αργότερα για την πρόβλεψη των ατυχημάτων μας έγινε με βάση ότι οι οδικές μεταφορές τόσο στο Σικάγο του Ιλινόι όσο και στη πόλη του Βόλου είναι ανάλογες του μεγέθους κάθε πόλης και έχουν αρκετές ομοιότητες παρά τα διαφορετικά πολιτιστικά και γεωγραφικά τους πλαίσια. Ακολουθούν ορισμένες βασικές ομοιότητες:

- *Συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας:*

Και οι δύο πόλεις έχουν καθιερωμένα συστήματα δημόσιων μεταφορών. Το Σικάγο διαθέτει την Αρχή Μεταφορών του Σικάγο (CTA), η οποία περιλαμβάνει λεωφορεία και τρένα (Chicago Department of Transportation (CDOT)), ενώ ο Βόλος διαθέτει επίσης το δικό του δίκτυο λεωφορείων κι έναν σταθμό τρένων τα οποία συνδέουν την πόλη με τις γύρω περιοχές (Volos Official City Website).

- *Κυκλοφοριακή συμφόρηση:*

Και οι δύο πόλεις αντιμετωπίζουν κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδίως κατά τις ώρες αιχμής. Το Σικάγο, ως μεγάλο αστικό κέντρο, αντιμετωπίζει σημαντικές κυκλοφοριακές προκλήσεις, ενώ ο Βόλος, με τον αυξανόμενο πληθυσμό του και την μεγάλη τουριστική κίνηση, αντιμετωπίζει επίσης προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

- *Οδικές υποδομές:*

Και οι δύο πόλεις έχουν ανεπτυγμένες οδικές υποδομές που περιλαμβάνουν μεγάλες οδικές αρτηρίες, τοπικούς δρόμους και αυτοκινητόδρομους. Η χάραξη συχνά αντανakλά την ιστορική ανάπτυξη της κάθε πόλης και φιλοξενεί ένα ευρύ φάσμα τύπων οχημάτων, από ιδιωτικά αυτοκίνητα έως λεωφορεία.

- *Πρόσβαση πεζών και ποδηλάτων:*

Και στις δύο τοποθεσίες, δίνεται έμφαση στη βελτίωση της πεζοπορίας και των υποδομών για ποδήλατα. Το Σικάγο έχει καταβάλει προσπάθειες για να βελτιώσει τους ποδηλατοδρόμους και τους πεζόδρομους του (Chicago Transit Authority (CTA)), ενώ ο Βόλος προωθεί όλο και περισσότερο το ποδήλατο ως βιώσιμο μέσο μεταφοράς (Volos Official City Website).

- *Πολιτιστικές στάσεις απέναντι στην οδήγηση:*

Και στις δύο πόλεις, υπάρχει ένα μείγμα πολιτισμικών στάσεων απέναντι στην ιδιοκτησία αυτοκινήτου και στη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Ενώ η χρήση του αυτοκινήτου είναι κοινή και στις δύο πόλεις, υπάρχουν επίσης σημαντικά τμήματα του πληθυσμού που βασίζονται στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

- *Προκλήσεις πλοήγησης:*

Οι οδηγοί και στις δύο πόλεις μπορεί να αντιμετωπίσουν προκλήσεις όπως μονόδρομους, κατασκευές και παρακάμψεις, οι οποίες μπορεί να περιπλέξουν την πλοήγηση στην πόλη.

Μέθοδος ανάλυσης: Εάν δεν υπάρχουν διαθέσιμα παρατηρηθέντα δεδομένα ατυχημάτων, όπως είναι η περίπτωση αυτής της μελέτης-εργασίας αφού έχουν παρατηρηθεί και κατηγοριοποιηθεί μόνο οι εμπλοκές που έχουν συμβεί στους εξεταζόμενους κόμβους και όχι τα ατυχήματα, επιλέγουμε Estimate Predicted Number of Crashes (Εκτίμηση προβλεπόμενου αριθμού ατυχημάτων). Εάν υπήρχαν διαθέσιμα παρατηρηθέντα δεδομένα συγκρούσεων, θα επιλέγαμε τον Estimate Expected Number of Crashes (Εκτίμηση αναμενόμενου αριθμού συγκρούσεων). Η αναμενόμενη συχνότητα ατυχημάτων θα προέκυπτε με την εφαρμογή της μεθόδου EB (EB method). Αυτή η μέθοδος συνδυάζει την προβλεπόμενη μέση συχνότητα ατυχημάτων με τα παρατηρηθέντα δεδομένα ατυχημάτων για να παρέχει μια πιο αξιόπιστη εκτίμηση. Επιλέγοντας τον Estimate Expected Number of Crashes (Εκτίμηση αναμενόμενου αριθμού ατυχημάτων) θα ενεργοποιηθεί το πλαίσιο Analysis Report (Έκθεση ανάλυσης). Υπάρχουν δύο μέθοδοι για την εφαρμογή της μεθόδου EB με τη χρήση παρατηρούμενων δεδομένων σύγκρουσης: Το Observed Crash Data by Site Available χρησιμοποιείται όταν τα διαθέσιμα δεδομένα σύγκρουσης αναλύονται ανά τοποθεσία (τμήματα και/ή διασταυρώσεις) και το Observed Crash Data for the Project Available χρησιμοποιείται όταν τα παρατηρούμενα δεδομένα σύγκρουσης είναι διαθέσιμα μόνο σε συγκεντρωτικό επίπεδο/επίπεδο έργου σε όλες τις τοποθεσίες (Bureau of Safety Engineering of Illinois, 2013).

2.6.4 Κριτική των μεθόδων

Υπάρχει μεγάλη ποικιλία μεθόδων για τον προσδιορισμό του επιπέδου οδικής ασφάλειας και επικινδυνότητας ενός οδικού τμήματος, γεγονός που αποδεικνύει ότι όλες αυτές οι μέθοδοι παρουσιάζουν θετικά και αρνητικά στοιχεία.

Μέθοδος ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών/τροχαίων ατυχημάτων

Θετικά:

- ο Λαμβάνεται υπόψιν η κυκλοφορία του εξεταζόμενου οδικού τμήματος.
- ο Αποτελεί τον πλέον διαδεδομένο δείκτη παγκοσμίως, με αποτέλεσμα να επιτρέπει γενικότερες συγκρίσεις.
- ο Έχει και συγκεκριμένο τύπο εφαρμογής σε περίπτωση που η εξεταζόμενη θέση είναι κυκλοφοριακός κόμβος.

Αρνητικά:

- ο Απαιτείται πλήρη γνώση του κυκλοφοριακού φόρτου της εξεταζόμενης περιοχής.
- ο Δεν λαμβάνεται υπόψιν ότι το ατύχημα είναι τυχαίο γεγονός.
- ο Αδυναμία χρήσης της μεθόδου σε οδικά τμήματα χαμηλής κυκλοφορίας, καθώς τυχαία μεταβολή του αριθμού ατυχημάτων επηρεάζει έντονα τον δείκτη.
- ο Δεν λαμβάνεται καθόλου υπόψιν η βαρύτητα του κάθε ατυχήματος.
- ο Θεωρείται γραμμική η σχέση φόρτος – ατύχημα.

Μέθοδος κρίσιμου δείκτη ατυχήματος

Θετικά:

- ο Λαμβάνεται υπόψιν ότι τα τροχαία ατυχήματα είναι τυχαία συμβάντα.
- ο Λαμβάνεται υπόψιν η κυκλοφορία του εξεταζόμενου οδικού τμήματος.

Αρνητικά:

- ο Είναι σχετικά πολύπλοκη μέθοδος.
- ο Δεν λαμβάνεται καθόλου υπόψιν η βαρύτητα του κάθε ατυχήματος.
- ο Θεωρείται γραμμική η σχέση φόρτος – ατύχημα.

Μέθοδος δείκτη ISD – Νορβηγική προσέγγιση

Θετικά:

- ο Λαμβάνεται υπόψιν η βαρύτητα των παθόντων.
- ο Είναι σχετικά απλή μέθοδος.

Αρνητικά:

- ο Ο προσδιορισμός των παθόντων σε κρίσιμη κατάσταση είναι αβέβαιος.
- ο Οι συντελεστές της σχέσης προέκυψαν από δεδομένα στην Νορβηγία, γεγονός το οποίο δημιουργεί αβεβαιότητα αντιστοιχίας τους σε άλλες χώρες.

Μέθοδος Poisson

Θετικά:

- ο Λαμβάνεται υπόψιν η τυχαιότητα των τροχαίων συμβάντων.
- ο Η εφαρμογή της οδηγεί σε ακριβέστερο προσδιορισμό των θέσεων οι οποίες χρειάζονται επεμβάσεις βελτίωσης.

Αρνητικά:

- ο Σχετικά πολύπλοκη η εφαρμογή της.

Εμπειρική μέθοδος Bayes

Θετικά:

- ο Συνδυασμός παλιών και νέων δεδομένων.
- ο Μπορεί να εφαρμοστεί σε διάφορες περιπτώσεις και σε διαφορετικά είδη τοποθεσιών.

Αρνητικά:

- ο Σχετικά πολύπλοκη η εφαρμογή της.
- ο Βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην ακρίβεια των ιστορικών δεδομένων. Εάν τα δεδομένα είναι ανακριβή ή ακατάλληλα μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένες εκτιμήσεις.

Μέθοδος Highway Safety Manual (HSM)

Θετικά:

- ο Λαμβάνεται υπόψιν η κυκλοφορία του εξεταζόμενου οδικού τμήματος ή διασταύρωσης.
- ο Έχει μεγάλο εύρος σε τύπους οδών, οπότε για διαφορετικές οδούς χρησιμοποιείται μόνο αυτή η μέθοδος.
- ο Λαμβάνει υπόψιν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.
- ο Λαμβάνει υπόψιν παραμέτρους όπως ο φωτισμός και οι φωτεινοί σηματοδότες.
- ο Λαμβάνει υπόψιν τις κινήσεις της οδού όπως η αριστερή και η δεξιά στροφή, καθώς και που επιτρέπονται αυτές.
- ο Έχει ακριβής αποτελέσματα στον αριθμό των προβλεπόμενων και αναμενόμενων ατυχημάτων για ένα έτος ή για συνεχόμενα έτη.

Αρνητικά:

- ο Είναι σχετικά πολύπλοκη μέθοδος με αρκετές παραμέτρους.
- ο Απαιτείται πλήρη γνώση του κυκλοφοριακού φόρτου της εξεταζόμενης περιοχής.
- ο Για τον προβλεπόμενο αριθμό ατυχημάτων απαιτείται πλήρης γνώση των ατυχημάτων

2.7 Επιλογή μεθόδων για την ανάλυση των στοιχείων της εργασίας και λόγος επιλογής τους

Στόχος της εργασίας είναι η ανάλυση της επικινδυνότητας κυκλοφοριακών κόμβων στην πόλη του Βόλου, στους οποίους έχουμε συγκεκριμένες μετρήσεις. Βάσει του είδους των μετρήσεων που μας παρείχε το Εργαστήριο TTlog, αποφασίστηκε να επιλεγούν οι δύο παρακάτω μέθοδοι, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος της εργασίας:

1. Η μέθοδος του ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών/τροχαίων ατυχημάτων (R_j), καθώς μέσω της συγκεκριμένης μεθόδου μας δίνεται η δυνατότητα να υπολογίσουμε έναν δείκτη ατυχημάτων – εμπλοκών για κάθε εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο, χρησιμοποιώντας από τις μετρήσεις τις οποίες έχουμε τόσο τον αριθμό των κυκλοφοριακών εμπλοκών, όσο και τον αριθμό της Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας, κάτι το οποίο καμία άλλη αριθμητική μέθοδος δεν μας δίνει τη δυνατότητα να κάνουμε, μιας και η συγκεκριμένη μέθοδος είναι η μόνη στην οποία συνδυάζονται αυτά τα δύο μεγέθη.
2. Η Μέθοδος Highway Safety Manual (HSM) είναι μια μέθοδος πρόβλεψης ατυχημάτων για διάφορους τύπους εγκαταστάσεων-οδών και τα μοντέλα αυτής έχουν στόχο οδούς δύο λωρίδων, δρόμους διπλής κατεύθυνσης, οδούς πολλαπλών λωρίδων και αστικές και προαστιακές αρτηρίες οι οποίες καλύπτουν όλους τους τύπους οδών οι οποίοι αναλύονται σε αυτή την εργασία. Το εργαλείο πρόβλεψης ατυχημάτων HSM του Υπουργείου Μεταφορών του Ιλινόι (εργαλείο HSM του IDOT) παρέχει μία πιο ισχυρή και φιλική προς το χρήστη διεπαφή για την εφαρμογή των τριών μεθόδων πρόβλεψης HSM. Έτσι με αυτή τη μέθοδο μπορούμε να φτάσουμε σε συμπεράσματα και να κατανοήσουμε σε κάθε κόμβο τον αναμενόμενο ή και τον προβλεπόμενο αριθμό ατυχημάτων, αναλόγως και την πληρότητα των στοιχείων που χρειάζονται.

Κεφάλαιο 3 Σχεδιασμός και υλοποίηση έρευνας

3.1 Γενικά στοιχεία μεθοδολογίας συλλογής στοιχείων

Το αντικείμενο της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας περιλαμβάνει την έρευνα, την παρατήρηση, τον εντοπισμό, τη συλλογή, την ανάλυση και την επεξεργασία των στοιχείων εκείνων που απαιτούνται, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων όσον αφορά την επικινδυνότητα σε κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης του Βόλου. Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζεται η περιοχή μελέτης, ο τρόπος με τον οποίο συλλέχθηκαν τα απαιτούμενα δεδομένα, η ταξινόμηση των κινήσεων των κόμβων, οι κωδικοποιήσεις που έχουν χρησιμοποιηθεί, οι μετρήσεις των κινήσεων αλλά και τυχόν προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν προκειμένου να ολοκληρωθεί η εργασία πεδίου.

Βασικό βήμα αποτέλεσε η μελέτη και επεξεργασία των δεδομένων που μας παρείχε το Εργαστήριο TTLog, οι οποίες είχαν πραγματοποιηθεί από φοιτητές στο μάθημα «Οδική Ασφάλεια» του Συγκοινωνιακού Τομέα. Οι μετρήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν τα έτη 2011, 2012, 2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019 και 2021 σε βασικούς κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης του Βόλου.

3.2 Περιοχή μελέτης κόμβων

Η περιοχή μελέτης με στόχο την έρευνα σχετικά με την ανάλυση επικινδυνότητας σε κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης του Βόλου περιλαμβάνει τους παρακάτω κόμβους της πόλης:

Πίν.3.1: Πίνακας εξεταζόμενων κόμβων

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΙ	
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ
5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ
6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ
18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ

Η ανάλυση μας έγινε σε συγκεκριμένους κυκλοφοριακούς κόμβους και όχι στο σύνολο από αυτούς που μας παρείχε το Εργαστήριο TTLog, μιας και στους υπόλοιπους κυκλοφοριακούς κόμβους στους οποίους είχαν επίσης γίνει μετρήσεις φόρτου τα συγκεκριμένα έτη, υπήρχε έλλειψη βασικών στοιχείων (π.χ. έλλειψη στοιχείων μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών).

3.3 Ομοιογενειοποίηση μετρήσεων

Σε πρώτο στάδιο, για την μελέτη και επεξεργασία των κυκλοφοριακών μετρήσεων, έπρεπε να δημιουργηθεί μία βάση δεδομένων κοινής μορφής για όλους τους κόμβους και για όλα τα έτη για τα οποία υπήρχαν μετρήσεις, μιας και κάθε αρχείο μετρήσεων, παρόλο που παρείχε τις ίδιες πληροφορίες, τις παρείχε σε διαφορετική μορφή και με διαφορετικές κατηγοριοποιήσεις. Για τον λόγο αυτό, δημιουργήθηκε από τους συντάκτες της παρούσας Διπλωματικής ένα, κοινό για όλους τους κυκλοφοριακούς κόμβους, αρχείο Microsoft Excel, στο οποίο εισήχθησαν όλα εκείνα τα στοιχεία.

3.3.1 Κωδικοποίηση παραμέτρων

Πρώτο μέλημα αποτέλεσε η δημιουργία ενός κοινού συστήματος κωδικοποιήσεων, καθώς το μεγαλύτερο πρόβλημα το οποίο έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν οι διαφορετικές κωδικοποιήσεις των φοιτητών που έκαναν τις κυκλοφοριακές μετρήσεις ανά τα έτη στα έντυπα τους. Παρακάτω παρουσιάζονται οι πίνακες κωδικοποιήσεων οι οποίοι δημιουργήθηκαν:

Πίν.3.2: Πίνακας κωδικοποίησης τύπου οχήματος

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
1	ΙΧ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ
2	ΤΑΞΙ
3	ΔΙΚΥΚΛΟ
4	ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ
5	ΦΟΡΤΗΓΟ
6	ΠΟΔΗΛΑΤΟ
7	ΠΕΖΟΣ

Πίν.3.3: Πίνακας κωδικοποίησης τύπου εμπλοκών

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΩΝ
1	ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΤΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)
2	ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΜΕΙΩΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΤΡΟΦΗ)
3	ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑΣ ΠΛΕΞΗΣ)
4	ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)
5	ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΟΠΙΣΘΕΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)
6	ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΑΡΙΣΤΕΡΗΣ ΣΤΡΟΦΗΣ ΜΕ ΕΥΘΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗ)
7	ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΑΡΙΣΤΕΡΗΣ ΜΕ ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ)
8	ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)
9	ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ
10	ΕΞΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ
11	ΧΑΣΙΜΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
12	ΑΠΟΤΟΜΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ
13	ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)
14	ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ(ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΖΟΥ)
15	ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ
16	ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΠΕΖΟ
17	ΑΝΑΣΤΡΟΦΗ
18	ΣΤΑΣΗ / ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
19	ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΦΛΑΣ
20	ΑΛΛΗ

Πίν.3.4: Πίνακας κωδικοποίησης ημέρας μετρήσεων

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΜΕΡΑ
1	ΔΕΥΤΕΡΑ
2	ΤΡΙΤΗ
3	ΤΕΤΑΡΤΗ
4	ΠΕΜΠΤΗ
5	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
6	ΣΑΒΒΑΤΟ
7	ΚΥΡΙΑΚΗ

Πίν.3.5: Πίνακας κωδικοποίησης ημερομηνίας μετρήσεων

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
1	15/5/12
2	16/5/12
3	17/5/12
4	19/3/13
5	20/3/13
6	21/3/13
7	9/4/13
8	10/4/13
9	11/4/13
10	16/4/13
11	19/4/13
12	20/4/13
13	21/4/13
14	14/10/13
15	2/3/16
16	19/3/16
17	20/3/16
18	15/3/17
19	16/3/17
20	17/3/17
21	23/3/17
22	24/3/17
23	27/3/17
24	28/3/17
25	30/3/17
26	31/3/17
27	1/3/18
28	2/3/18
29	21/10/19
30	22/10/19
31	23/10/19
32	25/10/19
33	26/10/19
34	4/11/19
35	6/11/19
36	11/11/19
37	14/11/19

38	15/11/19
39	27/11/19
40	21/10/21
41	22/10/21
42	23/10/21
43	24/10/21
44	25/10/21
45	26/10/2021

Πίν.3.6: Πίνακας κωδικοποίησης φύλλου

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΦΥΛΛΟ
1	ΑΝΔΡΑΣ
2	ΓΥΝΑΙΚΑ

Πίν.3.7: Πίνακας κωδικοποίησης ηλικίας

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΗΛΙΚΙΑ
1	<25
2	25-35
3	35-65
4	>65

Πίν.3.8: Πίνακας κωδικοποίησης χρήσης ζώνης/κράνους

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ/ΚΡΑΝΟΥΣ
1	ΝΑΙ
2	ΟΧΙ

Πίν.3.9: Πίνακας κωδικοποίησης χρήσης κινητού τηλεφώνου

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΚΙΝΗΤΟΥ ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ
1	ΝΑΙ
2	ΟΧΙ

Πίν.3.10: Πίνακας κωδικοποίησης άλλης απασχόλησης

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΑΛΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ
1	ΝΑΙ
2	ΟΧΙ

Πίν.3.11: Πίνακας κωδικοποίησης κινήσεων κόμβων

<u>ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ (ΚΑΙ ΜΗ) ΚΟΜΒΟΙ</u>	
ΕΙΔΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	ΦΟΡΤΟΣ
ΚΥΡΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ

Πίν.3.12: Πίνακας κωδικοποίησης κινήσεων κυκλικών κόμβων

<u>ΚΥΚΛΙΚΟΙ ΚΟΜΒΟΙ</u>	
ΕΙΔΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	ΦΟΡΤΟΣ
ΚΥΡΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ
ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ

*Στο υποκεφάλαιο 4.2 αναλύονται οι παραπάνω όροι για του κυκλικούς κόμβους

3.3.2 Μορφή φύλλων Excel για τις μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου

Κάθε φύλλο Excel αντιστοιχεί σε μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου για έναν και μόνο κυκλοφοριακό κόμβο και παρέχει πληροφορίες για την κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου ανά τύπο οχήματος και ανά κίνηση, καθώς και για την ημερομηνία στην οποία αναφέρονται οι συγκεκριμένες μετρήσεις.

Πίν.3.13: Φόρμα καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου

Ημερομηνία	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15							
10:20-10:35							
10:40-10:55							
11:00-11:15							
11:20-11:35							
11:40-11:55							
Σύνολο (οχ.)							

3.3.3 Μορφή φύλλων Excel για τις μετρήσεις των κυκλοφοριακών

εμπλοκών

Κάθε φύλλο Excel αντιστοιχεί σε μετρήσεις κυκλοφοριακών εμπλοκών για έναν και μόνο κυκλοφοριακό κόμβο και παρέχει κωδικοποιημένες πληροφορίες (οι κωδικοί έχουν αναλυθεί στο Κεφ.3.3.1) για τον τύπο της κάθε εμπλοκής, τον τύπο των οχημάτων που συμμετείχαν σε αυτή, το φύλλο την ηλικία και την χρήση ζώνης/κράνους και κινητού τηλεφώνου των συμμετεχόντων καθώς και την μέρα και ημερομηνία που παρατηρήθηκε η κάθε κυκλοφοριακή εμπλοκή. Η μορφή η οποία δόθηκε σε κάθε ένα φύλλο Excel που αναφέρεται στις μετρήσεις κυκλοφοριακών εμπλοκών σε έναν κυκλοφοριακό κόμβο είναι η εξής:

Πίν.3.14: Φόρμα καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
A / A	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλος, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο, 7=Πεζός)	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλος, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο, 7=Πεζός)	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλος, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο, 7=Πεζός)	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1=<25, 2=25-35, 3=35-65, 4=>65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1											
2											
3											
4											
5											
6											

3.4 Καταγραφή Δεδομένων Κυκλοφοριακού Φόρτου & Εμπλοκών

Για την εύκολη κατανόηση των κινήσεων στους εξεταζόμενους, σηματοδοτούμενους και μη, κυκλοφοριακούς κόμβους, δημιουργήθηκε ένας πίνακας κωδικοποίησης από το ένα(1) έως το τέσσερα(4), και με φορά από τον νότο προς τον βορρά, αλλά και δεξιόστροφα ώστε να υπάρχει ομοιομορφία και συνοχή.

Πίν.3.15: Πίνακας κωδικοποίησης των κινήσεων

Κωδικός Κίνησης	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ
1	1ε	1δ	1α
2	2ε	2δ	2α
3	3ε	3δ	3α
4	4ε	4δ	4α

Παρακάτω Παρουσιάζονται οι κόμβοι που επιλέχθηκαν για την ανάλυση μας:

❖ Κόμβος 1



Εικ.3.1: Κυκλοφοριακός κόμβος Αθηνών Σέκερη (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.16: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 1

Κωδικός	3ε	1δ	1ε	3δ
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΘΗΝΩΝ ΑΠΟ ΑΘΗΝΑ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΘΗΝΩΝ ΣΕ ΣΕΚΚΕΡΗ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΘΗΝΩΝ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΘΗΝΩΝ ΣΕ ΣΕΚΚΕΡΗ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	4750.00	3892.86	8892.86	4821.43
	4285.71	5357.14	8821.43	5321.43
	2821.43	5250.00	8107.14	5071.43
	3178.57	3571.43	7607.14	5107.14
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	3758.93	4517.86	8357.14	5080.36

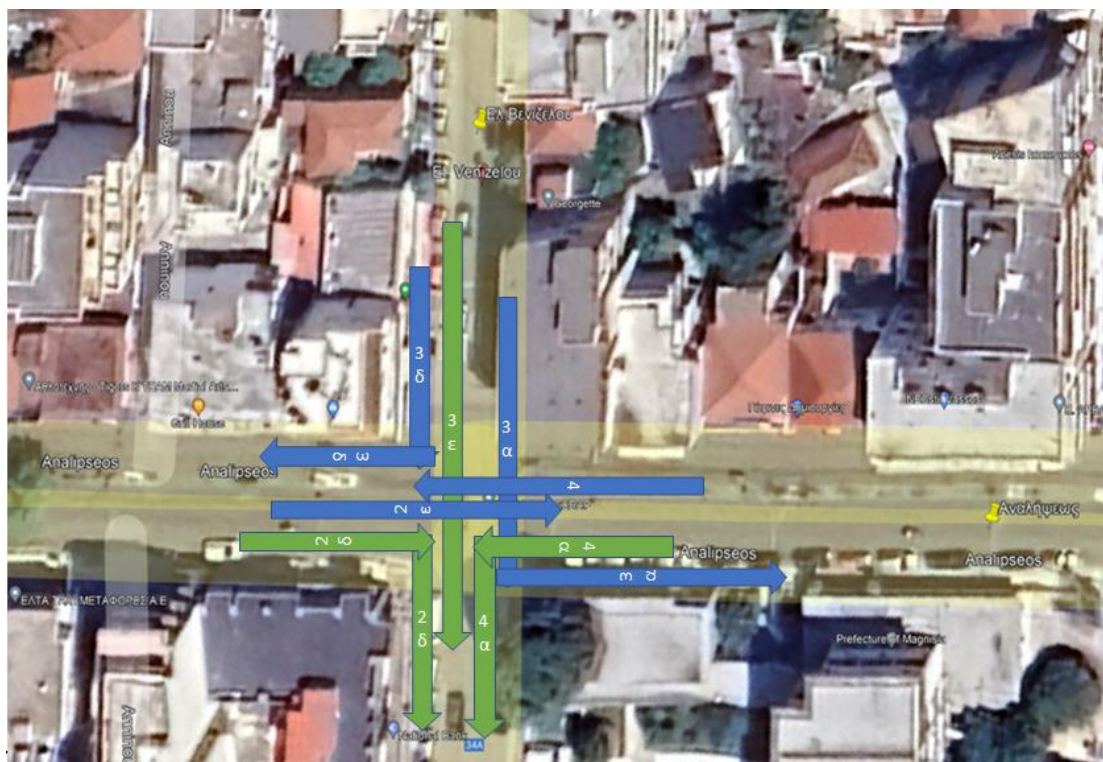
Πίν.3.17: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 1 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	12116.07
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	9598.21

Πίν.3.18: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 1

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ			
	21/10/2021	22/10/2021	10/25/2021	10/26/2021
129	50	43	15	21

❖ Κόμβος 2



Εικ.3.2: Κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Βενιζέλου (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.19: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 2

Κωδικός	3δ	4ε	4α	3α	2ε	3ε	2δ
Κίνηση	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΒΕΝΙΖΕΛ ΟΥ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥ ΝΣΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ	ΑΡΙΣΤΕΡ Η ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ ΣΕ ΒΕΝΙΖΕΛ ΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡ Η ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΒΕΝΙΖΕΛ ΟΥ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙ ΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥ ΝΣΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥ ΝΣΗ ΑΠΟ ΒΕΝΙΖΕΛ ΟΥ ΣΕ ΒΕΝΙΖΕΛ ΟΥ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨ ΕΩΣ ΣΕ ΒΕΝΙΖΕΛ ΟΥ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνί α μετρήσεων)	5678.57	7250.00	1392.86	1500.00	6714.29	8642.86	2464.29
	3392.86	7214.29	1607.14	1678.57	6571.43	8000.00	1714.29
	4964.29	5464.29	1535.71	1357.14	4928.57	5392.86	2107.14
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	4678.57	6642.86	1511.90	1511.90	6071.43	7345.24	2095.24

Πίν.3.20: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 2 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	18904.76
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	10952.38

Πίν.3.21: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 2

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	3/19/2013	3/20/2013	3/21/2013
415	151	129	135

❖ Κόμβος 3



Εικ.3.3: Κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Κασσαβέτη (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.22: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 3

Κωδικός	2ε	2α	2δ	4ε
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΕΥΘΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	5321.43	1464.29	1071.43	7607.14
	6107.14	1000.00	1321.43	7892.86
	6500.00	785.71	1250.00	7535.71
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	5976.19	1083.33	1214.29	7678.57

Κωδικός	4α	4δ	3ε	3α	3δ
Κίνηση	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΣΕ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	857.14	392.86	1750.00	607.14	1142.86
	678.57	750.00	1428.57	1107.14	964.29
	750.00	464.29	2178.57	714.29	1071.43
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	761.90	535.71	1785.71	809.52	1059.52

Πίν.3.23: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 3 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	15523.81
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	5380.95

Πίν.3.24: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 3

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	3/19/2013	3/20/2013	3/21/2013
341	55	134	152

❖ **Κόμβος 4**



Εικ.3.4: Κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Μεταμορφώσεως (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.25: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 4

Κωδικός	2ε	2α	1α	1ε
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ ΣΕ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	6464.29	1464.29	892.86	928.57
	5071.43	1428.57	464.29	821.43
	7785.71	2392.86	1035.71	1178.57
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	6440.48	1761.90	797.62	976.19

Κωδικός	1δ	4δ	4ε	3δ	3α
Κίνηση	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ ΣΕ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	821.43	2785.71	4535.71	2607.14	1500.00
	535.71	3178.57	4642.86	1000.00	428.57
	1500.00	3035.71	4964.29	2571.43	1714.29
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	952.38	3000.00	4714.29	2059.52	1214.29

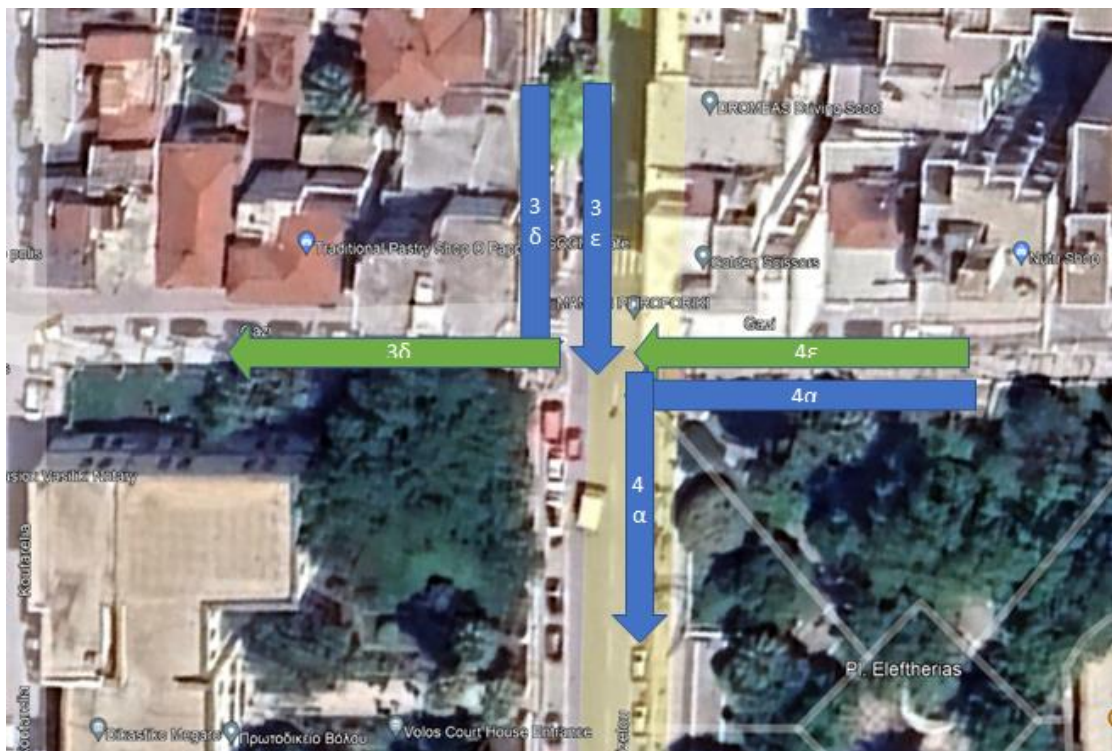
Πίν.3.26: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 4 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	16178.57
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	5738.10

Πίν.3.27: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 4

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	4/19/2013	4/20/2013	4/21/2013
71	21	34	16

❖ Κόμβος 5



Εικ.3.5: Κυκλοφοριακός κόμβος Βενιζέλου-Γαζή (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.28: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 5

Κωδικός	3ε	3δ	4ε	4α
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΌ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΣΕ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΌ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΣΕ ΓΑΖΗ	ΕΥΘΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΌ ΓΑΖΗ ΣΕ ΓΑΖΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΌ ΓΑΖΗ ΣΕ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	11607,14	1785,71	3464,29	1607,14
	7428,57	1392,86	3035,71	1500,00
	12571,43	1857,14	2892,86	2500,00
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	10535,71	1678,57	3130,95	1869,05

Πίν.3.29: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 5 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	12404,76
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	4809,52

Πίν.3.30: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 5

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013
84	36	20	28

❖ Κόμβος 6



Εικ.3.6: Κυκλοφοριακός κόμβος Βενιζέλου-Ιάσωνος (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.31: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 6

Κωδικός	3ε	3α	2ε	2δ
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠ'Ο ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΣΕ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠ'Ο ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΣΕ ΙΑΣΩΝΟΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠ'Ο ΙΑΣΩΝΟΣ ΣΕ ΙΑΣΩΝΟΣ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠ'Ο ΙΑΣΩΝΟΣ ΣΕ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	2178,57	4642,86	9500,00	1750,00
	1392,86	3285,71	12178,57	714,29
	2571,43	2571,43	11000,00	892,86
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	2047,62	3500,00	10892,86	1119,05

Πίν.3.32: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 6 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	14392,86
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	3166,67

Πίν.3.33: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 6

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013
247	83	77	87

❖ Κόμβος 7



Εικ.3.7: Κυκλοφοριακός κόμβος Γ.Δήμου-Κύπρου (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.34: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 7

Κωδικός	1ε	1δ	1α	3ε	3δ
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΚΥΠΡΟΥ ΣΕ ΚΥΠΡΟΥ(ΑΝΟ ΔΟΣ)	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΥΠΡΟΥ ΣΕ Γ.ΔΗΜΟΥ(ΑΝΟ ΔΟΣ)	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΥΠΡΟΥ ΣΕ Γ.ΔΗΜΟΥ(ΑΝΟ ΔΟΣ)	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΚΥΠΡΟΥ ΣΕ ΚΥΠΡΟΥ(ΚΑΘΟ ΔΟΣ)	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΥΠΡΟΥ ΣΕ Γ.ΔΗΜΟΥ(ΚΑΘ ΟΔΟΣ)
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομη νία μετρήσε ων)	1892,86	1107,14	1178,57	1750,00	500,00
	2857,14	1214,29	1357,14	2357,14	1000,00
	2285,71	1142,86	1357,14	2214,29	642,86
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	2345,24	1154,76	1297,62	2107,14	714,29

Κωδικός	3α	2ε	2δ	2α	4ε	4δ	4α
Κίνηση	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΥΠΡΟΥ ΣΕ Γ.ΔΗΜΟΥ(ΚΑΘΟ ΔΟΣ)	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥ ΝΣΗ ΑΠΟ ΓΙΑΝΝΗ ΔΗΜΟΥ ΣΕ ΑΓΡΙΑ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦ Η ΑΠΟ ΓΙΑΝΝ Η ΔΗΜΟ Υ ΠΡΟΣ ΚΥΠΡΟ Υ	ΑΡΙΣΤΕ ΡΗ ΣΤΡΟΦ Η ΑΠΟ ΓΙΑΝΝ Η ΔΗΜΟ Υ ΠΡΟΣ ΚΥΠΡΟ Υ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥ ΝΣΗ ΑΠΟ ΓΙΑΝΝΗ ΔΗΜΟΥ ΣΕ ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟ ΦΗ ΑΠΟ ΓΙΑΝΝ Η ΔΗΜΟ Υ ΠΡΟΣ ΚΥΠΡΟ Υ	ΑΡΙΣΤΕ ΡΗ ΣΤΡΟΦ Η ΑΠΟ ΓΙΑΝΝ Η ΔΗΜΟ Υ ΠΡΟΣ ΚΥΠΡΟ Υ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομη νία μετρήσε ων)	107,14	1428,57	785,71	1035,7 1	2000,00	678,5 7	785,71
	214,29	1714,29	1071,4 3	1142,8 6	2000,00	642,8 6	821,43
	142,86	1142,86	964,29	1250,0 0	1642,86	642,8 6	642,86
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	154,76	1428,57	940,48	1142,8 6	1880,95	654,7 6	750,00

Πίν.3.35: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 6 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	7940,48
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	6630,95

Πίν.3.36: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 6

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)		
	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013
56	17	24	15

*Για την ανάλυση στον εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο δεν χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα που υπήρχαν για τις κυκλοφοριακές εμπλοκές τύπου 16 (παραβίαση σηματοδότη από πεζό), λόγω της έλλειψης στοιχείων του συγκεκριμένου τύπου εμπλοκών στις περισσότερες των εξεταζόμενων διασταυρώσεων.

❖ Κόμβος 8



Εικ.3.8: Κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Γκλαβάνη (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.37: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 8

Κωδικός	4α	4ε	1ε	1α
Κίνηση	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠ'Ο ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ ΣΕ ΓΚΛΑΒΑΝΗ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠ'Ο ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ ΣΕ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠ'Ο ΓΚΛΑΒΑΝΗ ΣΕ ΓΚΛΑΒΑΝΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠ'Ο ΓΚΛΑΒΑΝΗ ΣΕ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	285,71	9535,71	750,00	1035,71
	535,71	9071,43	1250,00	928,57
	642,86	9571,43	1178,57	1678,57
	785,71	9607,14	1071,43	1785,71
	500,00	11000,00	1607,14	1678,57
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	550,00	9757,14	1171,43	1421,43

Πίν.3.38: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 8 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

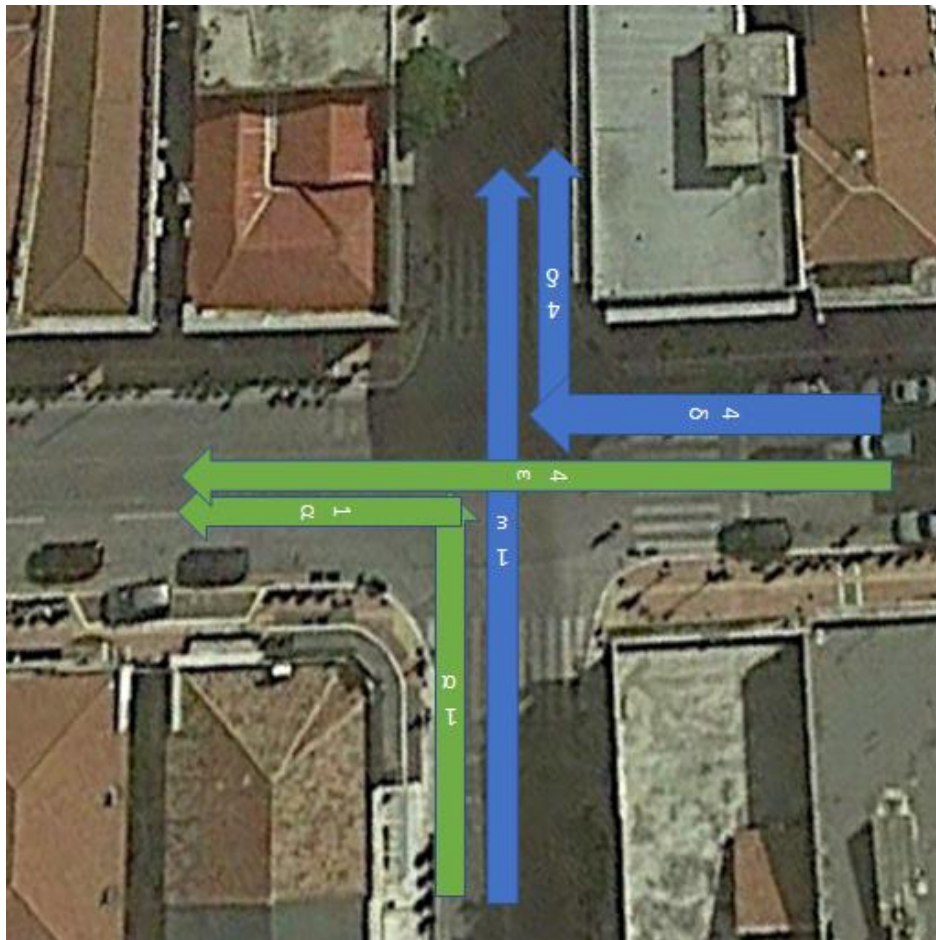
ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	11178,57
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	1721,43

Πίν.3.39: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 8

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)				
	17/3/2017	23/3/2017	24/3/2017	27/3/2017	31/3/2017
69	5	20	12	17	15

*Για την ανάλυση στον εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο δεν χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα που υπήρχαν για τις κυκλοφοριακές εμπλοκές τύπου 16 (παραβίαση σηματοδότη από πεζό), λόγω της έλλειψης στοιχείων του συγκεκριμένου τύπου εμπλοκών στις περισσότερες των εξεταζόμενων διασταυρώσεων.

❖ Κόμβος 9



Εικ.3.9: Κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Καρτάλη (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.40: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 9

Κωδικός	1ε	4δ	4ε	1α
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΚΑΡΤΑΛΗ ΣΕ ΚΑΡΤΑΛΗ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ ΣΕ ΚΑΡΤΑΛΗ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ ΣΕ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΑΡΤΑΛΗ ΣΕ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	11607,14	1357,14	7428,57	3321,43
	12500,00	1464,29	7428,57	3500,00
	14607,14	1250,00	7071,43	2285,71
	6000,00	3678,57	10535,71	1428,57
	5571,43	2535,71	9571,43	1071,43
	5821,43	2642,86	9464,29	1035,71
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	9351,19	2154,76	8583,33	2107,14

Πίν.3.41: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 9 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	11505,95
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	10690,48

Πίν.3.42: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 9

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ					
	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013	15/3/2017	16/3/2017	17/3/2017
210	15	8	5	62	53	67

❖ Κόμβος 10



Εικ.3.10: Κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Κοραή (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.43: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 10

Κωδικός	1ε	1α	4ε	4δ
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΚΟΡΑΗ ΣΕ ΚΟΡΑΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΟΡΑΗ ΣΕ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ ΣΕ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ ΣΕ ΚΟΡΑΗ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	1892,86	1071,43	13500,00	1535,71
	1535,71	1142,86	14035,71	1107,14
	1857,14	892,86	16714,29	1428,57
	1750,00	1142,86	13178,57	678,57
	1464,29	1142,86	13750,00	1250,00
	1678,57	964,29	12964,29	1464,29
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	1696,43	1059,52	14023,81	1244,05

Πίν.3.44: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 10 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

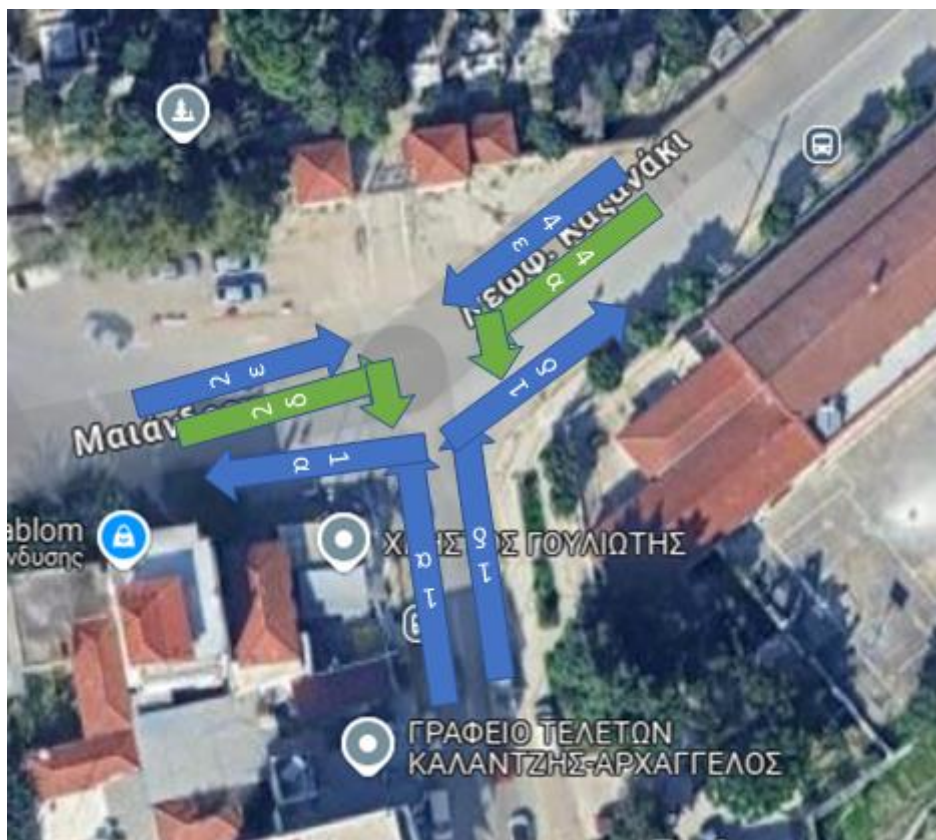
ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	15083,33
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	2940,48

Πίν.3.45: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 10

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)					
	2/3/2016	16/3/2017	17/3/2017	28/3/2017	30/3/2017	31/3/2017
180	55	28	42	10	31	14

*Για την ανάλυση στον εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο δεν χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα που υπήρχαν για τις κυκλοφοριακές εμπλοκές τύπου 16 (παραβίαση σηματοδότη από πεζό), λόγω της έλλειψης στοιχείων του συγκεκριμένου τύπου εμπλοκών στις περισσότερες των εξεταζόμενων διασταυρώσεων.

❖ Κόμβος 11



Εικ.3.11: Κυκλοφοριακός κόμβος Μαιάνδρου-Καζανάκι-Αναπαύσεως (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.46: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 11

Κωδικός	2ε	2δ	1α	1δ	4α	4ε
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ ΣΕ ΚΑΖΑΝΑΚΙ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ ΣΕ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ ΣΕ ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ ΣΕ ΚΑΖΑΝΑΚΙ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ ΣΕ ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟ ΚΑΖΑΝΑΚΙ ΣΕ ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	1285,71	4107,14	3821,43	714,29	1500,00	1785,71
	2035,71	4357,14	3785,71	964,29	1071,43	1464,29
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	1660,71	4232,14	3803,57	839,29	1285,71	1625,00

Πίν.3.47: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 11 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	7928,57
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	5517,86

Πίν.3.48: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 11

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(ΕΚΤΟΣ ΤΥΠΟΥ 16)	
	23/10/2019	11/11/2019
188	78	110

*Για την ανάλυση στον εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο δεν χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα που υπήρχαν για τις κυκλοφοριακές εμπλοκές τύπου 16 (παραβίαση σηματοδότη από πεζό), λόγω της έλλειψης στοιχείων του συγκεκριμένου τύπου εμπλοκών στις περισσότερες των εξεταζόμενων διασταυρώσεων.

❖ Κόμβος 12



Εικ.3.12: Κυκλοφοριακός κόμβος Πολυμέρη-Ερμού-Φιλελλήνων (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.49: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 12

Κωδικός	4ε	4α	3δ	3ε
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΌ ΠΟΛΥΜΕΡΗ ΣΕ ΕΡΜΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΌ ΠΟΛΥΜΕΡΗ ΣΕ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΌ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ ΣΕ ΕΡΜΟΥ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΌ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ ΣΕ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	803,57	6964,29	500,00	732,14
	607,14	8803,57	285,71	839,29
	696,43	9071,43	285,71	625,00
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	702,38	8279,76	357,14	732,14

Πίν.3.50: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 12 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	9011,90
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	1059,52

Πίν.3.51: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 12

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	15/5/2012	16/5/2012	17/5/2012
20	7	6	7

❖ **Κόμβος 13**



Εικ.3.13: Κυκλοφοριακός κόμβος Πολυμέρη-Κασσαβέτη (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.52: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 13

Κωδικός	4ε	2ε	4α	2δ	3δ	3ε	3α
Κίνηση	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥ ΝΣΗ ΑΠΟ ΠΟΛΥΜΕ ΡΗ ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ ΒΟΛΟΥ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝ ΣΗ ΑΠΟ ΠΟΛΥΜΕΡ Η ΠΡΟΣ ΝΟΣΟΚΟΜ ΕΙΟ	ΑΡΙΣΤΕΡ Η ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΠΟΛΥΜΕ ΡΗ ΣΕ ΚΑΣΣΑΒΕ ΤΗ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΠΟΛΥΜΕ ΡΗ ΣΕ ΚΑΣΣΑΒΕ ΤΗ	ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΑΣΣΑΒΕ ΤΗ ΣΕ ΠΟΛΥΜΕ ΡΗ	ΕΥΘΕΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥ ΝΣΗ ΑΠΟ ΚΑΣΣΑΒΕ ΤΗ ΠΡΟΣ ΚΑΣΣΑΒΕ ΤΗ	ΑΡΙΣΤΕΡ Η ΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ ΚΑΣΣΑΒΕ ΤΗ ΣΕ ΠΟΛΥΜΕ ΡΗ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομη νία μετρήσε ων)	6964,29	4821,43	107,14	35,71	1285,71	678,57	1321,43
	7142,86	7285,71	71,43	107,14	1178,57	607,14	1392,86
	7607,14	4821,43	35,71	107,14	2000,00	678,57	1142,86
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	7238,10	5642,86	71,43	83,33	1488,10	654,76	1285,71

Πίν.3.53: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 13 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	15654,76
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	809,52

Πίν.3.54: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 13

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	9/4/2013	10/4/2013	11/4/2013
101	31	35	35

❖ Κόμβος 14



Εικ.3.14: Κυκλικός κόμβος Αθηνών-Λαρίσης-Λαμπράκη (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.55: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 14

Κωδικός	1in	out	2out	2in
Κίνηση	ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΕΞΟΔΟΣ ΑΛΑΜΑΝΑΣ	ΕΞΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	10714,29	2571,43	9214,29	13035,71
	15928,57	2571,43	8678,57	13142,86
	10071,43	2392,86	7035,71	10750,00
	15392,86	2464,29	12785,71	13035,71
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	13026,79	2500,00	9428,57	12491,07

Κωδικός	3out	3in	1in
Κίνηση	ΕΞΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ	ΕΞΟΔΟΣ ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	10214,29	3785,71	9250,00
	8892,86	4821,43	9285,71
	6250,00	3785,71	7571,43
	7857,14	3035,71	8250,00
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	8303,57	3857,14	8589,29

Πίν.3.56: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 14 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	21767,86
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	12160,71

Πίν.3.57: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 14

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ			
	21/10/2021	22/10/2021	23/10/2021	24/10/2021
508	143	202	98	65

❖ **Κόμβος 15**



Εικ.3.15: Κυκλικός κόμβος Δημαρχείου Βόλου (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.58: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 15

Κωδικός	3out	4in	out2	2out
Κίνηση	ΕΞΟΔΟΣ ΙΑΣΩΝΟΣ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΕΞΟΔΟΣ ΙΑΣΩΝΟΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ	ΕΞΟΔΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	3750,00	821,43	10607,14	714,29
	5500,00	821,43	9250,00	821,43
	2607,14	1071,43	10250,00	607,14
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	3952,38	904,76	10035,71	714,29

Κωδικός	2in	4out	1in	out1	out3
Κίνηση	ΕΙΣΟΔΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟ Σ	ΕΞΟΔΟΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚ Η	ΕΙΣΟΔΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ(2)	ΕΞΟΔΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟ Σ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ	ΕΞΟΔΟΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚ Α
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	3071,43	1928,57	12428,57	4142,86	11678,57
	4392,86	2000,00	13000,00	3750,00	12964,29
	4000,00	1821,43	15035,71	4642,86	14678,57
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	3821,43	1916,67	13488,10	4178,57	13107,14

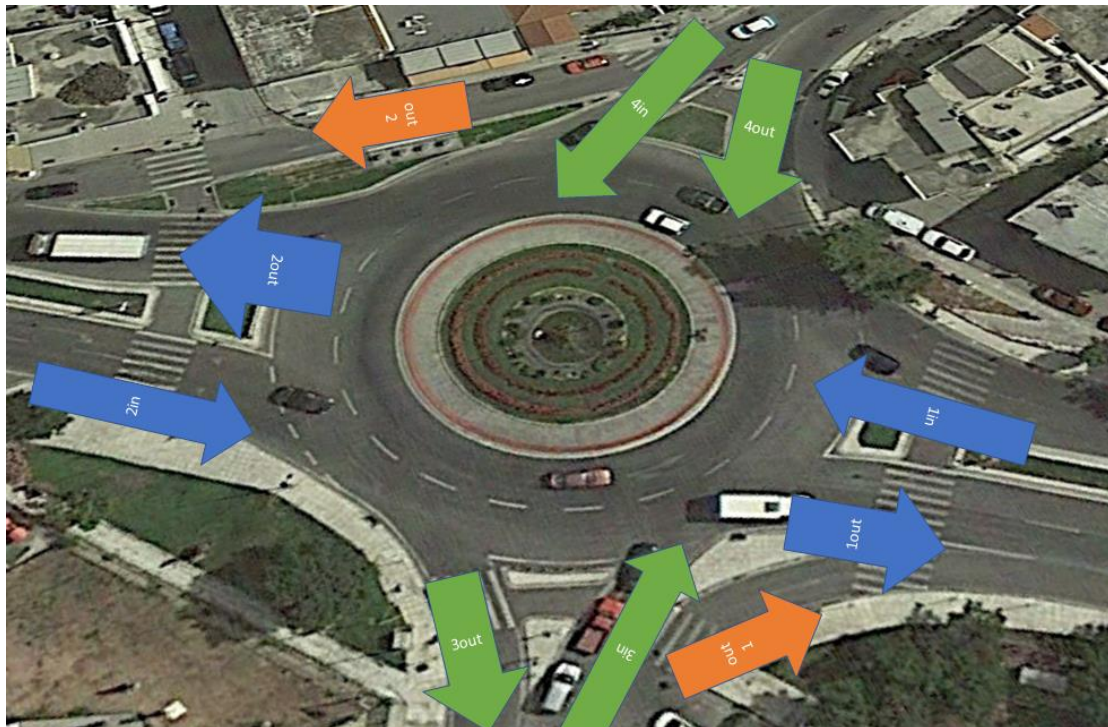
Πίν.3.59: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 15 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	15755,95
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	5363,10

Πίν.3.60: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 15

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	23/10/2019	4/11/2019	15/11/2019
365	140	132	93

❖ Κόμβος 16



Εικ.3.16: Κυκλικός κόμβος Διμηνίου Βόλου (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.61: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 16

Κωδικός	3in	1out	out1	2in	3out
Κίνηση	ΕΙΣΟΔΟΣ ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΩ N	ΕΞΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚ A	ΕΙΣΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ(2)	ΕΞΟΔΟΣ ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΩ N
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	3571,43	9571,43	71,43	8000,00	3607,14
	3357,14	9178,57	107,14	6964,29	3785,71
	3750,00	9178,57	142,86	7428,57	2750,00
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	3559,52	9309,52	107,14	7464,29	3380,95

Κωδικός	1in	2out	out2	4in	4out
Κίνηση	ΕΙΣΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	ΕΞΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ(2)	ΕΙΣΟΔΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ(2)	ΕΙΣΟΔΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	ΕΞΟΔΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	3035,71	7428,57	607,14	10321,43	6000,00
	2892,86	7250,00	571,43	8357,14	4321,43
	2500,00	7714,29	678,57	9142,86	5214,29
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	2809,52	7464,29	619,05	9273,81	5178,57

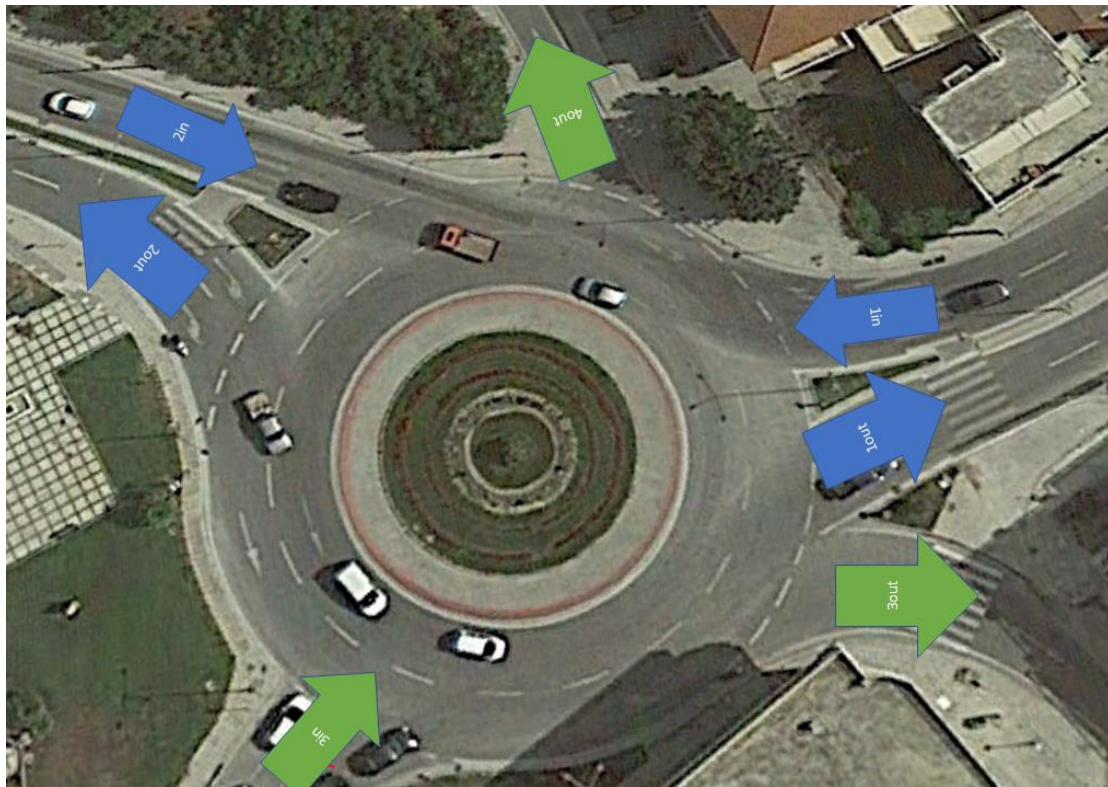
Πίν.3.62: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 16 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	13523,81
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	10696,43

Πίν.3.63: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 16

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	23/10/2019	4/11/2019	15/11/2019
196	49	54	93

❖ Κόμβος 17



Εικ.3.17: Κυκλικός κόμβος ΚΤΕΛ Βόλου (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.64: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 17

Κωδικός	3in	3out	2in	2out
Κίνηση	ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΕΚΕΡΗ	ΕΞΟΔΟΣ ΛΑΧΑΝΑ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ(2)	ΕΞΟΔΟΣ ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ(2)
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	13071,43	964,29	14821,43	15642,86
	7250,00	892,86	14500,00	13678,57
	5714,29	785,71	7357,14	13357,14
	8964,29	785,71	13107,14	13357,14
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	8750,00	857,14	12446,43	14008,93

Κωδικός	4out	1in	1out
Κίνηση	ΕΞΟΔΟΣ ΛΑΧΑΝΑ (2)	ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΕΞΟΔΟΣ ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	6642,86	12678,57	9250,00
	285,71	15107,14	14321,43
	357,14	6964,29	8964,29
	214,29	14107,14	6678,57
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	1875,00	12214,29	9803,57

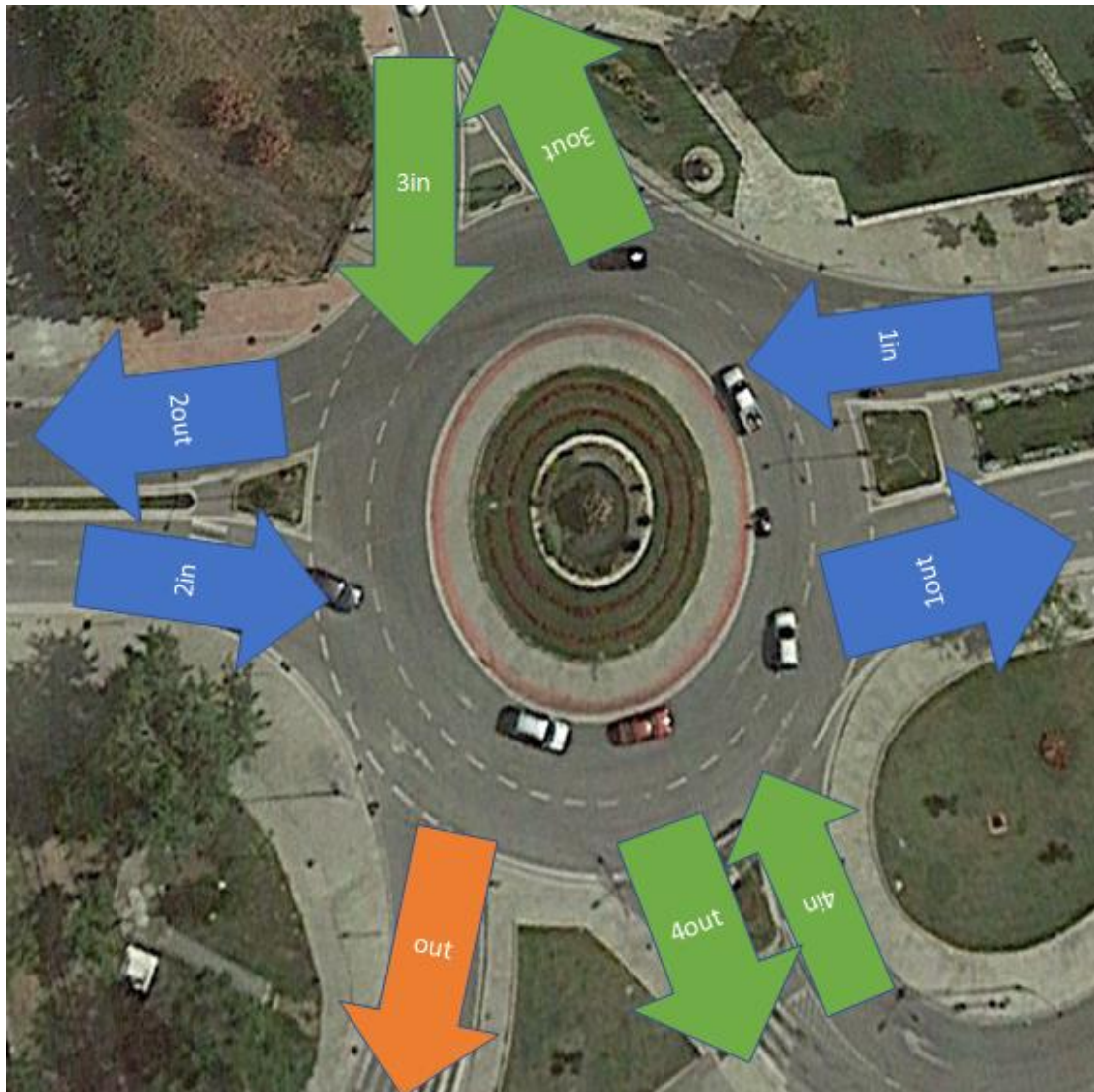
Πίν.3.65: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 17 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	24236,61
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	11482,14

Πίν.3.66: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 17

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ			
	21/10/2021	22/10/2021	25/10/2021	26/10/2021
61	20	26	11	4

❖ **Κόμβος 18**



Εικ.3.18: Κυκλικός κόμβος Τελωνείου Βόλου (Πηγή: Google Maps)

Πίν.3.67: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου του Κόμβου 18

Κωδικός	1in	3out	3in	2out
Κίνηση	ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΕΞΟΔΟΣ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗ	ΕΞΟΔΟΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ (2)
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	7642,86	2535,71	13035,71	4178,57
	9500,00	2678,57	15892,86	7392,86
	10964,29	3535,71	16000,00	4857,14
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	9369,05	2916,67	14976,19	5476,19

Κωδικός	2in	out	4out	4in	1out
Κίνηση	ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ (2)	ΕΞΟΔΟΣ ΠΥΡΑΣΣΟ Υ	ΕΞΟΔΟΣ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤ Η (2)	ΕΙΣΟΔΟΣ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤ Η (2)	ΕΞΟΔΟΣ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚ Η
ΜΗΚ (ανά κίνηση και ημερομηνία μετρήσεων)	1821,43	142,86	7464,29	1678,57	16321,43
	1714,29	71,43	6535,71	1678,57	15678,57
	1607,14	214,29	8142,86	6892,86	19321,43
ΕΜΗΚ (ανά κίνηση)	1714,29	142,86	7380,95	3416,67	17107,14

Πίν.3.68: Πίνακας κατηγοριοποίησης κυκλοφοριακού φόρτου μετρήσεων του Κόμβου 18 σε κύρια και δευτερεύουσα κίνηση

ΕΜΗΚ ΚΥΡΙΑΣ ΚΙΝ.	16833,33
ΕΜΗΚ ΔΕΥΤΕΡ. ΚΙΝ.	14345,24

Πίν.3.69: Πίνακας μετρήσεων κυκλοφοριακών εμπλοκών του Κόμβου 18

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΛΟΚΩΝ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		
	23/10/2019	11/11/2019	14/11/2019
340	56	96	188

Κεφάλαιο 4 Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων κυκλοφορίας

Σε αυτό το κεφάλαιο αναλύονται τα δεδομένα που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα μέσα από τις δύο μεθόδους επιλογής μας, της μεθόδου του ειδικού δείκτη R_j και της μεθόδου του εγχειριδίου Highway Safety Manual(HSM).

4.1 Εφαρμογή της μεθόδου του ειδικού δείκτη R_j

Η μέθοδος του ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών/τροχαίων ατυχημάτων μας δίνει την δυνατότητα χρησιμοποιώντας τα δεδομένα των κυκλοφοριακών φόρτων και εμπλοκών να υπολογίσουμε ένα δείκτη εμπλοκών/ατυχημάτων ώστε να μπορέσουμε να κατηγοριοποιήσουμε την επικινδυνότητα των κυκλοφοριακών κόμβων στην πόλη του Βόλου. Στην ανάλυση μας, στη συγκεκριμένη Διπλωματική εργασία, ο τύπος που χρησιμοποιήθηκε είναι ο εξής:

$$R_j = (2 * A * 10^4) / (T * V) \quad (2.6)$$

Πίν.4.1: Πίνακας συμβολισμών εξίσωσης R_j

ΕΞΙΣΩΣΗ	ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
$R_j = (2 * A * 10^4) / (T * V)$	A	ΕΜΠΛΟΚΕΣ/ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ Τ ΜΕΡΕΣ
	T	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΕΜΠΛΟΚΩΝ
	V	ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΝΑ ΜΕΡΕΣ
	R_j	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΜΠΛΟΚΩΝ/ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ 10 ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΙΣΕΡΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΚΟΜΒΟ

Όμως οι μετρήσεις φόρτου μας είναι σε διαφορετικές μέρες, ώρες και χρονολογίες μεταξύ τους. Επομένως, κρατώντας σταθερή την συμπεριφορά των οδηγών και την πυκνότητα των κινήσεων σύμφωνα με τον πίνακα (2.1), ο κυκλοφοριακός φόρτος του 15λεπτου αιχμής αποτελεί το 2,80% της ΜΗΚ του κάθε κόμβου. Οπότε η Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (y) υπολογίστηκε από την εξίσωση:

$$x * \left(\frac{100}{2.8} \right) = y \text{ οχήματα/ημέρα} \quad (4.1)$$

Όπου x είναι ο Κυκλοφοριακός φόρτος στο 15' αιχμής της ημέρας

Όσον αφορά τις κυκλοφοριακές Εμπλοκές, ομοίως, οι μετρημένες εμπλοκές μίας ώρας (60 λεπτών) σε ώρα αιχμής αποτελούν το 10% του συνολικού αριθμού των εμπλοκών του κάθε κόμβου. Οπότε οι Μέσες Ημερήσιες Κυκλοφοριακές Εμπλοκές (e) υπολογίστηκαν από την εξίσωση:

$$\frac{\omega}{t} * 10 = e \text{ εμπλοκές/ημέρα} \quad (4.2)$$

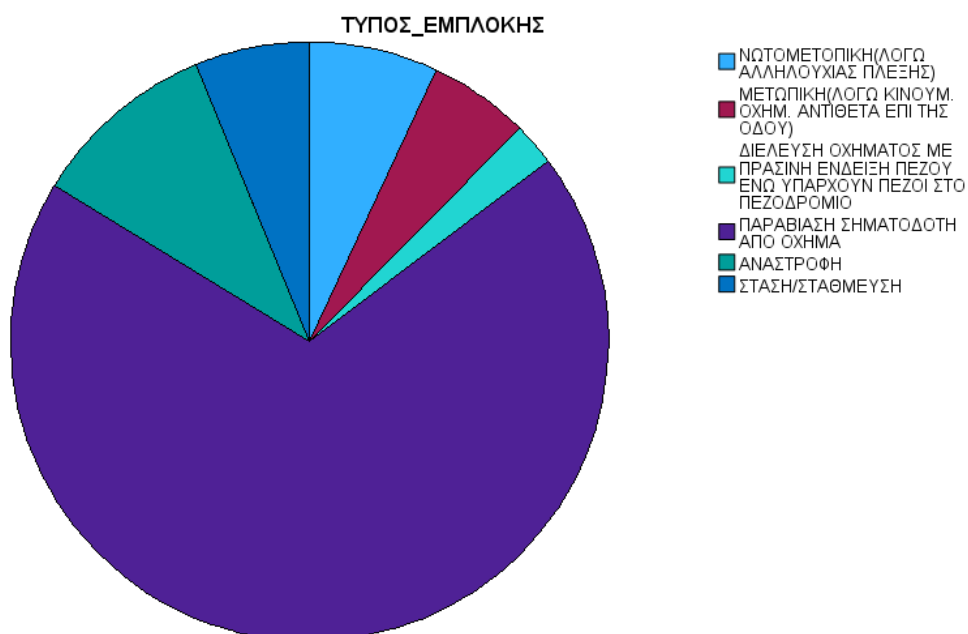
Όπου ω είναι ο αριθμός των εμπλοκών σε t ώρες μετρήσεων σε μια μέρα

Με αυτόν τον τρόπο όλα μεγέθη έγιναν συγκρίσιμα και μπορεί πλέον να υπολογιστεί ο δείκτης R_j . Ακολουθούν τα αποτελέσματα για κάθε κόμβο:

❖ Κόμβος 1

Πίν.4.2: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 1

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	R _j (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. R _j
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	33.33	1.00	17,321.43	38.49	83.35
		46.67	1.00	16,071.43	58.07	



Εικ.4.1: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

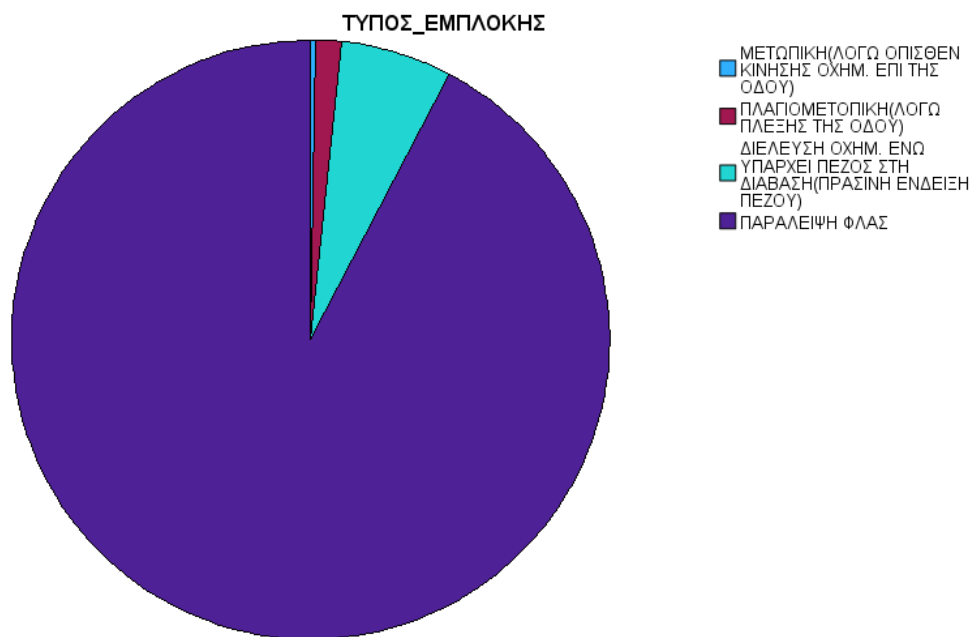
Πίν.4.3: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑΣ ΠΛΕΞΗΣ)	9	7%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	7	5,4%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	3	2,3%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ	89	69%
ΑΝΑΣΤΡΟΦΗ	13	10,1%
ΣΤΑΣΗ/ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	8	6,2%

❖ Κόμβος 2

Πίν.4.4: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 2

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		A ANA ΗΜΕΡΑ	T (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ANA ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	M.O. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1,006.67	1.00	31,178.57	645.74	666.31
		860.00	1.00	27,714.29	620.62	
		900.00	1.00	24,571.43	732.56	



Εικ.4.2: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

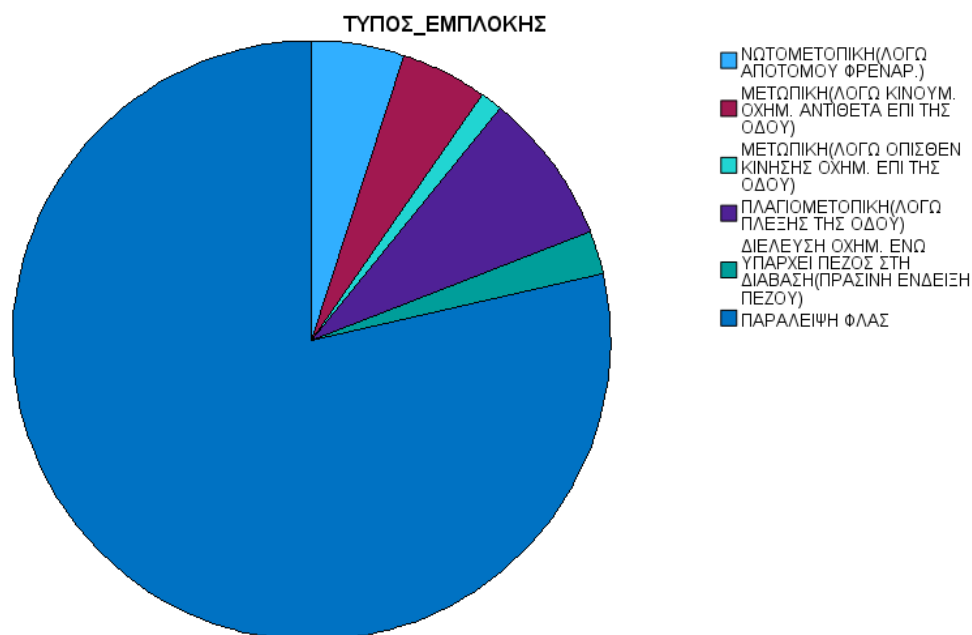
Πίν.4.5: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΛΟΓΩ ΟΠΙΣΘΕΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	1	0,2%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	6	1,4%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	25	6%
ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΦΛΑΣ	383	92,3%

❖ Κόμβος 3

Πίν.4.6: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 3

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		A ANA ΗΜΕΡΑ	T (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ANA ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	M.O. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	366.67	1.00	18,142.86	404.20	767.42
		893.33	1.00	20,714.29	862.53	
		1,013.33	1.00	19,571.43	1,035.52	



Εικ.4.3: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

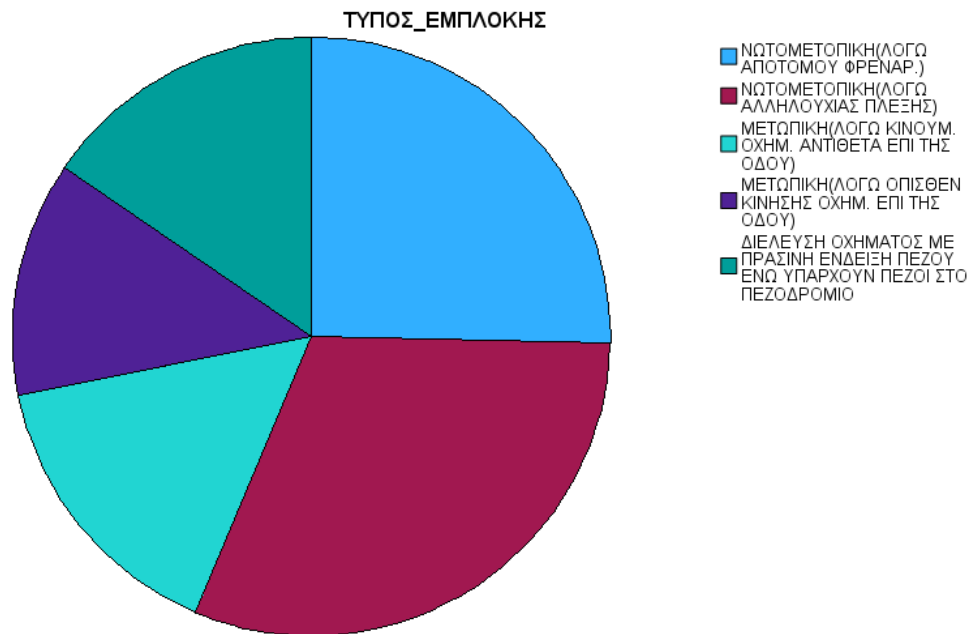
Πίν.4.7: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΠΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)	17	5%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	16	4,7%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΟΠΙΣΘΕΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	4	1,2%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	28	8,2%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	8	2,3%
ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΦΛΑΣ	268	78,6%

❖ Κόμβος 4

Πίν.4.8: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 4

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	140.00	1.00	18,928.57	147.92	165.82
		226.67	1.00	17,428.57	260.11	
		106.67	1.00	23,857.14	89.42	



Εικ.4.4: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

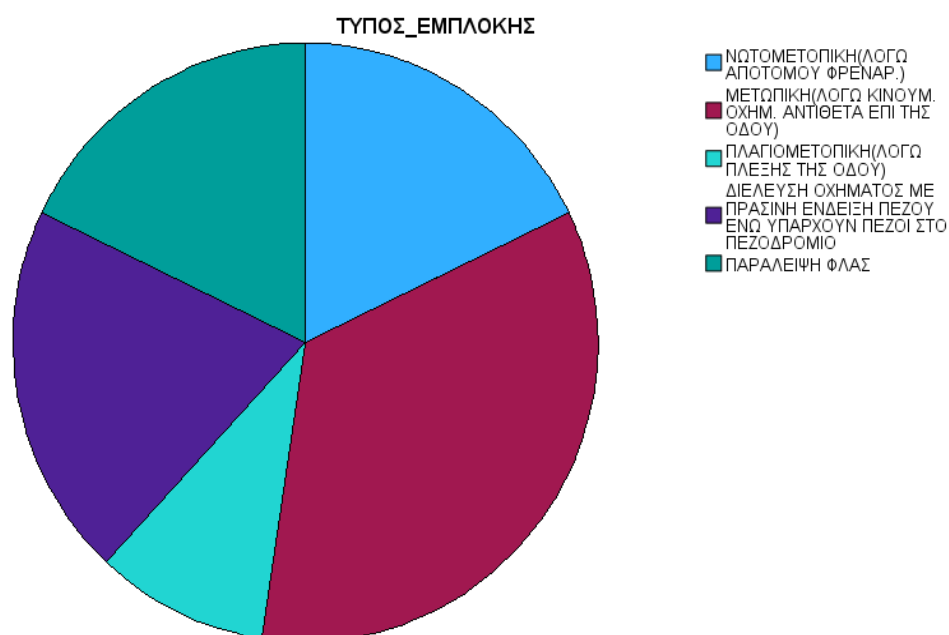
Πίν.4.9: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΠΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)	18	25,4%
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑΣ ΠΛΕΞΗΣ)	22	31%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	11	15,5%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΟΠΙΣΘΕΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	9	12,7%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	11	15,5%

❖ Κόμβος 5

Πίν.4.10: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 5

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/1 0 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
5	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ-ΓΑΖΗ	240,0 0	1,00	16.428,5 7	292,17	241,6 3
		133,3 3	1,00	11.857,1 4	224,90	
		186,6 7	1,00	17.964,2 9	207,82	



Εικ.4.5: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

Πίν.4.11: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

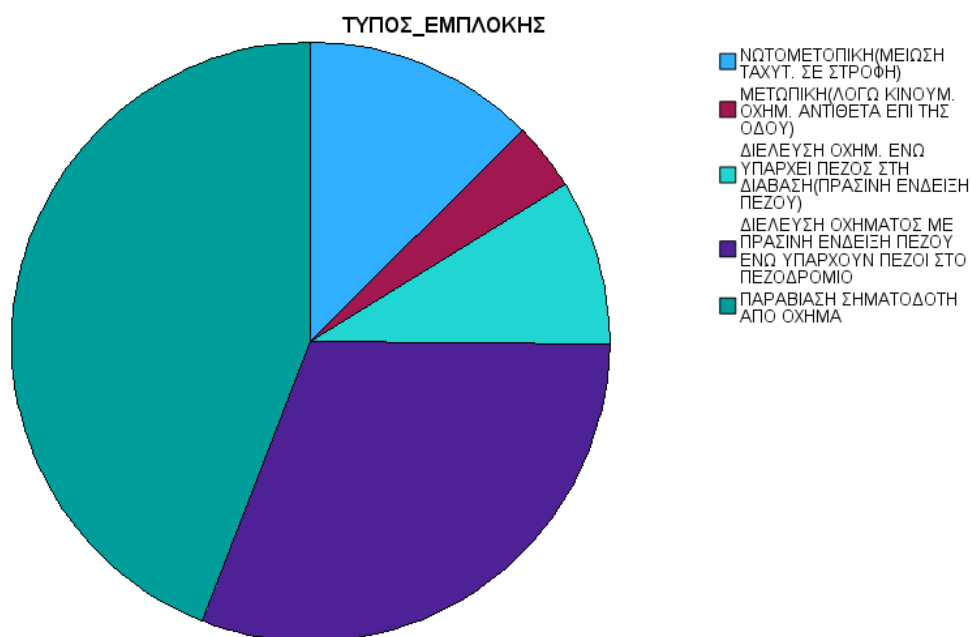
ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΠΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)	15	17,9%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	29	34,5%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	8	9,5%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	17	20,2%

ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΦΛΑΣ	15	17,9%
----------------	----	-------

❖ Κόμβος 6

Πίν.4.12: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 6

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
6	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	553,33	1,00	17.464,29	633,67	653,78
		513,33	1,00	16.357,14	627,66	
		580,00	1,00	16.571,43	700,00	



Εικ.4.6: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

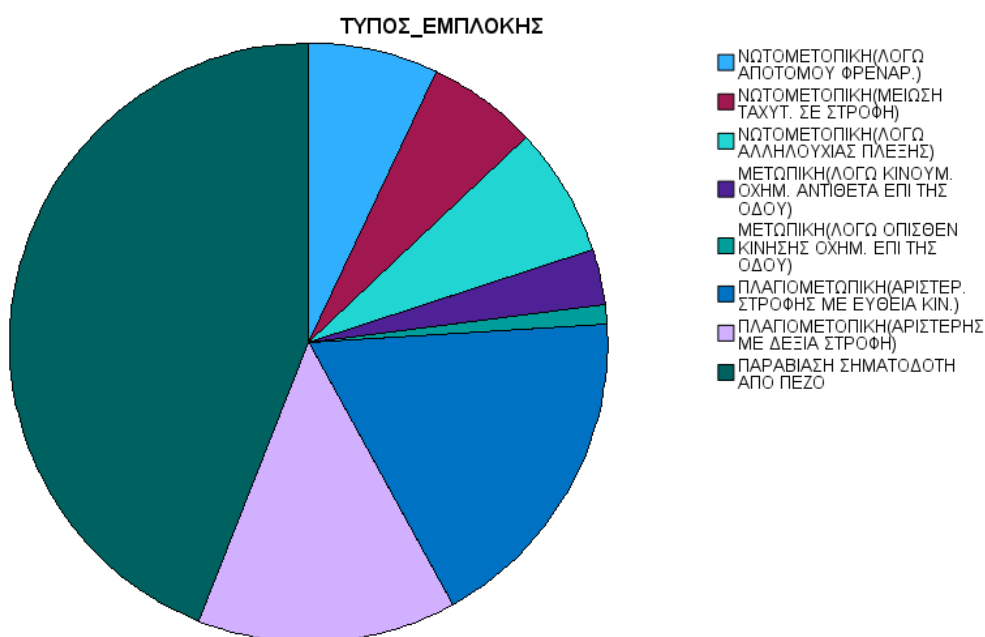
Πίν.4.13: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΜΕΙΩΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΤΡΟΦΗ)	31	12,6%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	9	3,6%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	22	8,9%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	76	30,8%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ	109	44,1%

❖ Κόμβος 7

Πίν.4.14: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 7

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		A ANA ΗΜΕΡΑ	T (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ANA ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	M.O. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	113,33	1,00	11.750,00	192,91	185,33
		160,00	1,00	14.678,57	218,00	
		100,00	1,00	13.785,71	145,08	



Εικ.4.7: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

Πίν.4.15: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

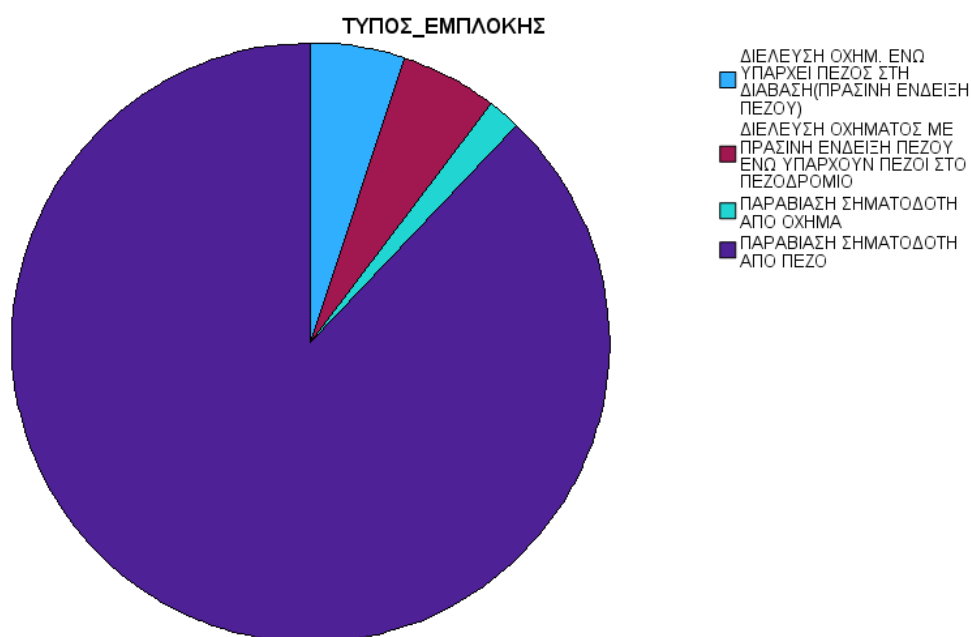
ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΠΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)	7	7%
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΜΕΙΩΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΤΡΟΦΗ)	6	6%
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑΣ ΠΛΕΞΗΣ)	7	7%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	3	3%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΟΠΙΣΘΕΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	1	1%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΑΡΙΣΤΕΡΗΣ ΣΤΡΟΦΗΣ ΜΕ ΕΥΘΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗ)	18	18%

ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΑΡΙΣΤΕΡΗΣ ΜΕ ΔΕΞΙΑ ΣΤΡΟΦΗ)	14	14%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΠΕΖΟ	44	44%

❖ Κόμβος 8

Πίν.4.16: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 8

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	50,00	1,00	11.178,57	89,46	220,72
		200,00	1,00	11.750,00	340,43	
		120,00	1,00	12.642,86	189,83	
		170,00	1,00	12.142,86	280,00	
		150,00	1,00	14.714,29	203,88	



Εικ.4.8: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

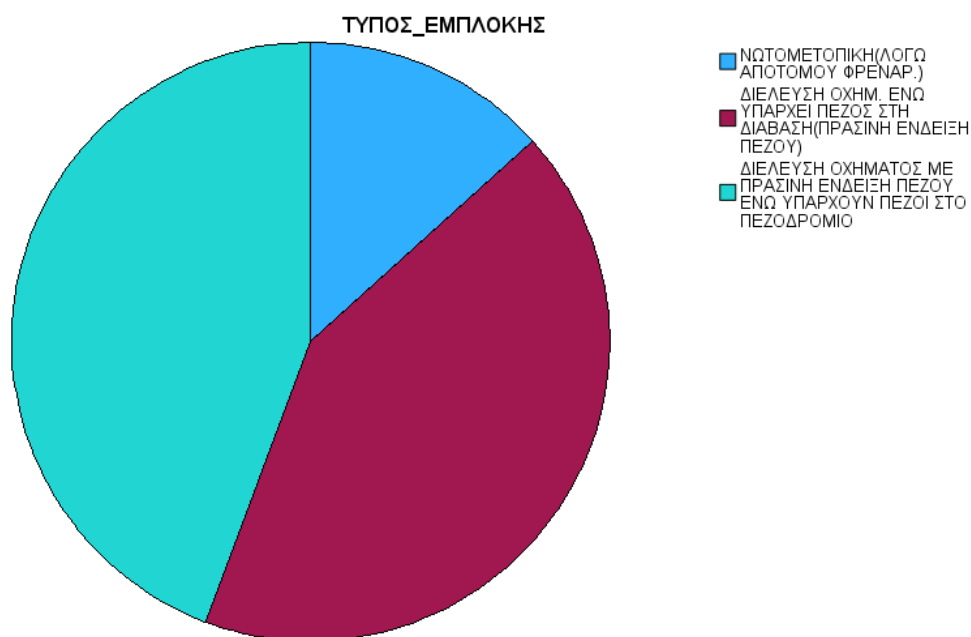
Πίν.4.17: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	29	5,1%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	30	5,3%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ	10	1,8%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΠΕΖΟ	502	87,9%

❖ Κόμβος 9

Πίν.4.18: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 9

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/ 10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	100,00	1,00	23.178,57	86,29	251,14
		53,33	1,00	24.285,71	43,92	
		33,33	1,00	24.964,29	26,70	
		310,00	1,00	19.857,14	312,23	
		265,00	1,00	17.464,29	303,48	
		670,00	1,00	18.250,00	734,25	



Εικ.4.9: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

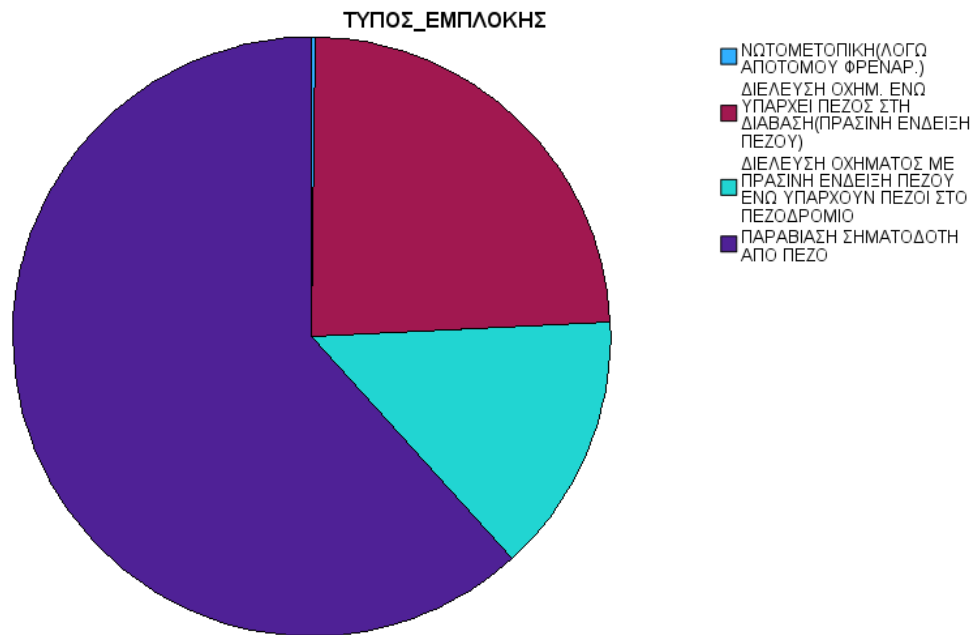
Πίν.4.19: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΠΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)	28	13,3%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	89	42,4%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	93	44,3%

❖ Κόμβος 10

Πίν.4.20: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 10

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	275,00	1,00	17.250,00	318,84	302,80
		280,00	1,00	12.578,95	445,19	
		420,00	1,00	20.500,00	409,76	
		100,00	1,00	16.607,14	120,43	
		310,00	1,00	17.607,14	352,13	
		140,00	1,00	16.428,57	170,43	



Εικ.4.10: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

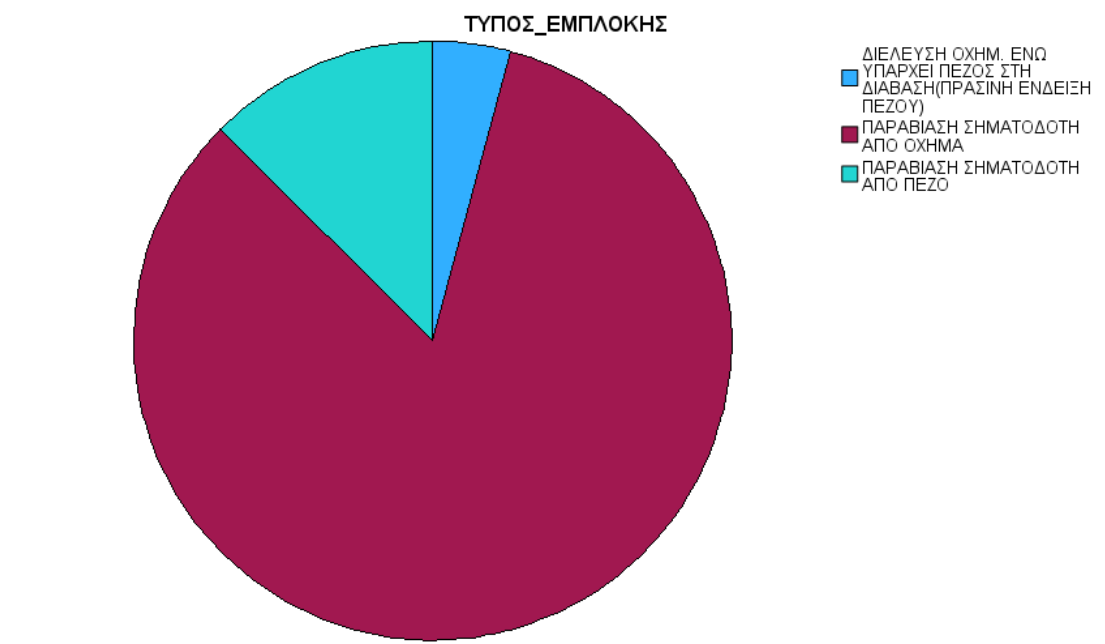
Πίν.4.21: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΠΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)	1	0,2%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	113	24%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΖΟΙ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	66	14%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΠΕΖΟ	290	61,7%

❖ Κόμβος 11

Πίν.4.22: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 11

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	390,00	1,00	11.642,86	669,94	556,23
		275,00	1,00	12.428,57	442,53	



Εικ.4.11: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

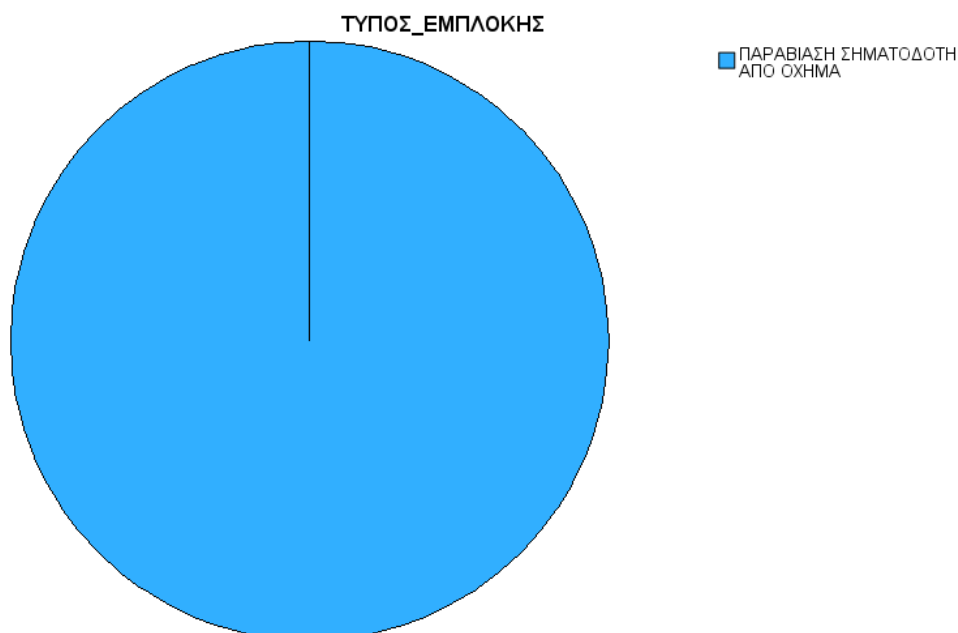
Πίν.4.23: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	9	4,2%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ	179	83,3%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΠΕΖΟ	27	12,6%

❖ Κόμβος 12

Πίν.4.24: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 12

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές /10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	46,67	1,00	9.392,86	99,37	87,42
		40,00	1,00	10.214,29	78,32	
		46,67	1,00	11.035,71	84,57	



Εικ.4.12: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

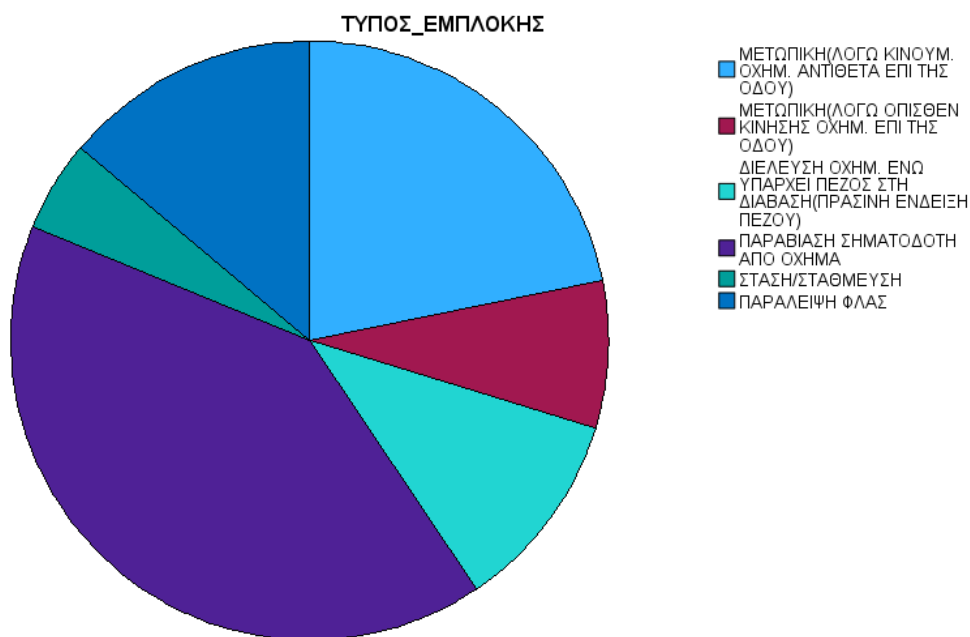
Πίν.4.25: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ	20	100%

❖ Κόμβος 13

Πίν.4.26: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 13

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές /10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	206,67	1,00	14.214,29	290,79	288,64
		233,33	1,00	17.071,43	273,36	
		233,33	1,00	15.464,29	301,77	



Εικ.4.13: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

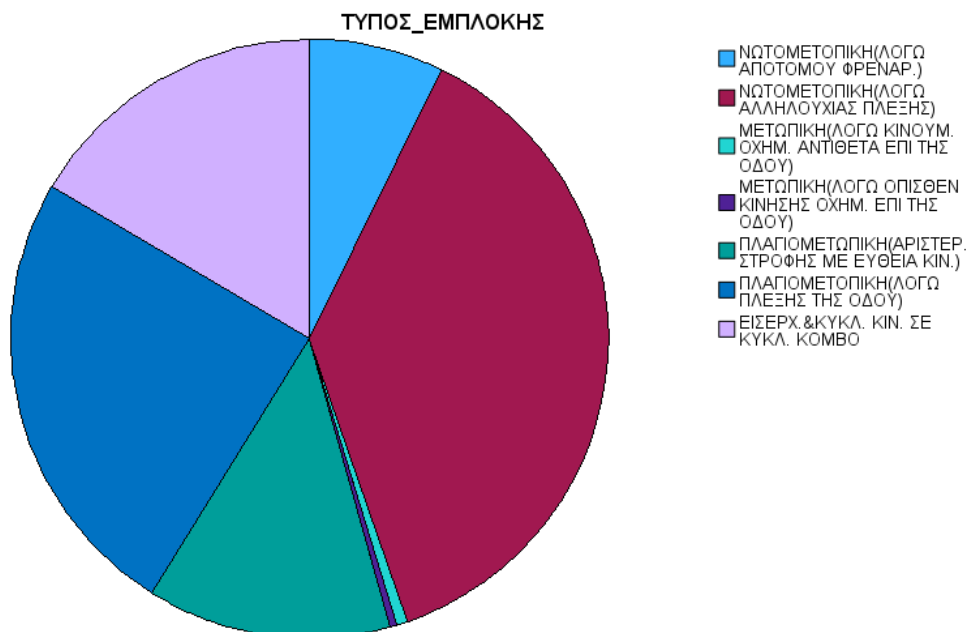
Πίν.4.27: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	22	21,8%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΟΠΙΣΘΕΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	8	7,9%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	11	10,9%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ	41	40,6%
ΣΤΑΣΗ/ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	5	5%
ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΦΛΑΣ	14	13,9%

❖ Κόμβος 14

Πίν.4.28: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 14

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές /10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ	476,67	1,00	52.678,57	180,97	210,97
		673,33	1,00	60.678,57	221,93	
		653,33	1,00	44.500,00	293,63	
		433,33	1,00	58.821,43	147,34	



Εικ.4.14: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

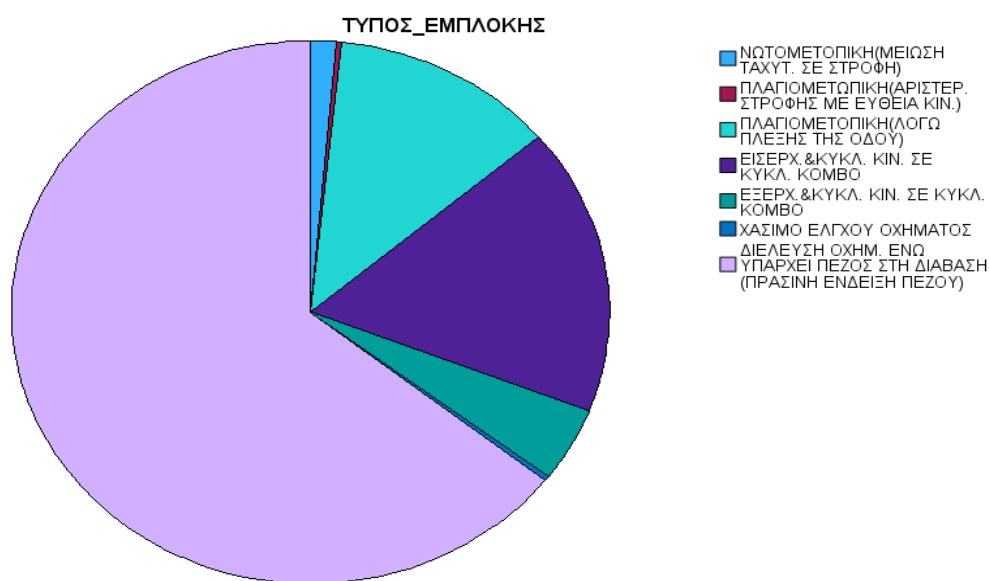
Πίν.4.29: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΠΟΤΟΜΟΥ ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑΤΟΣ)	37	7,3%
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑΣ ΠΛΕΞΗΣ)	190	37,4%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	3	0,6%
ΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΟΠΙΣΘΕΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	2	0,4%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΜΕ ΕΥΘΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗ)	67	13,2%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	125	24,6%
ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ	84	16,5%

❖ Κόμβος 15

Πίν.4.30: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 15

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές /10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	700,00	1,00	42.142,86	332,20	265,25
		660,00	1,00	46.857,14	281,71	
		465,00	1,00	51.142,86	181,84	



Εικ.4.15: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

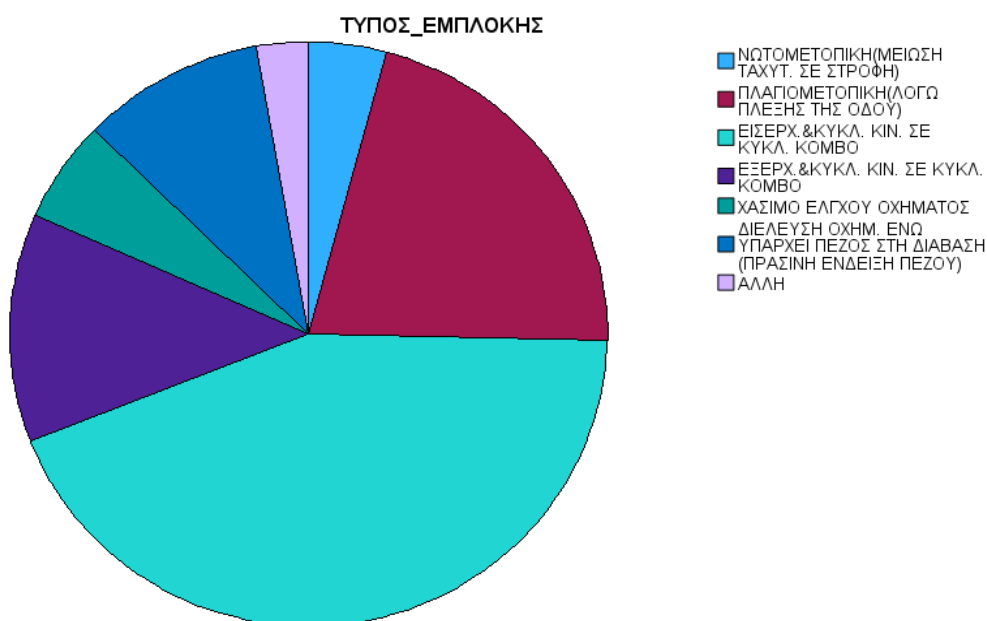
Πίν.4.31: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΜΕΙΩΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΤΡΟΦΗ)	5	1,4%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΣΤΡΟΦΗ ΜΕ ΕΥΘΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗ)	1	0,3%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	44	12,2%
ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ	62	17,1%
ΕΞΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ	16	4,4%
ΧΑΣΙΜΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	1	0,3%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	233	64,4%

❖ Κόμβος 16

Πίν.4.32: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 16

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		A ANA ΗΜΕΡΑ	T (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ANA ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές /10 χιλ. οχήματα)	M.O. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	245,0 0	1,00	46.642,8 6	105,05	148,03
		270,0 0	1,00	43.607,1 4	123,83	
		465,0 0	1,00	43.214,2 9	215,21	



Εικ.4.16: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

Πίν.4.33: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

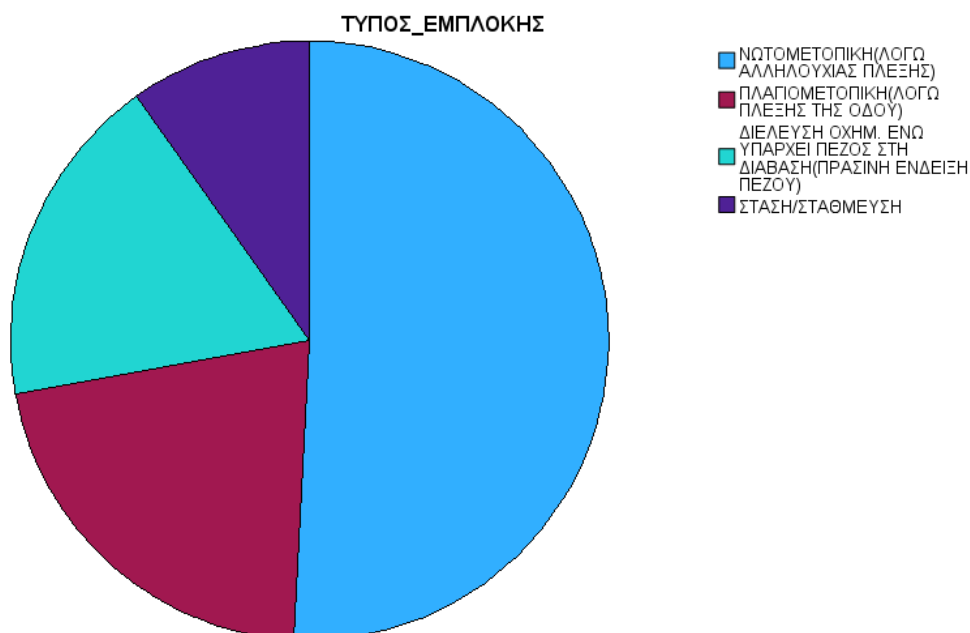
ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΜΕΙΩΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΤΡΟΦΗ)	6	4,2%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	30	21,1%
ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ	62	43,7%
ΕΞΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ	18	12,7%
ΧΑΣΙΜΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	8	5,6%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ	14	9,9%

ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)		
ΑΛΛΗ	4	2,8%

❖ Κόμβος 17

Πίν.4.34: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 17

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		A ANA ΗΜΕΡΑ	T (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ANA ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές /10 χιλ. οχήματα)	M.O. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	66,67	1,00	57.642,86	23,13	26,63
		86,67	1,00	47.357,14	36,60	
		73,33	1,00	40.464,29	36,25	
		26,67	1,00	50.571,43	10,55	



Εικ.4.17: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

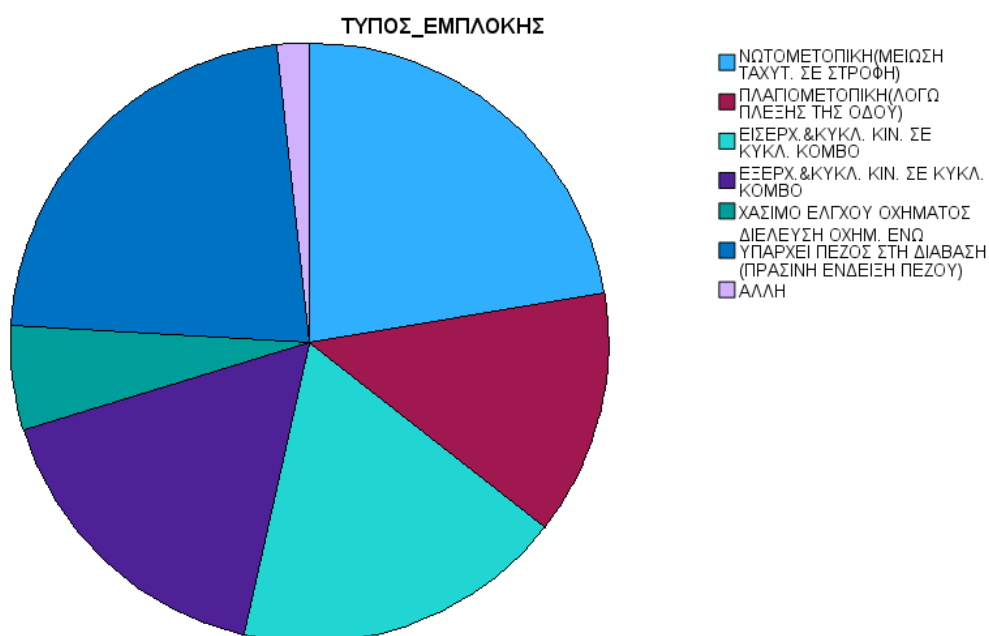
Πίν.4.35: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑΣ ΠΛΕΞΗΣ)	31	50,8%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	13	21,3%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	11	18%
ΣΤΑΣΗ/ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	6	9,8%

❖ Κόμβος 18

Πίν.4.36: Πίνακας αποτελεσμάτων για τον Κόμβο 18

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		A ANA ΗΜΕΡΑ	T (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ANA ΗΜΕΡΑ	Rj (εμπλοκές /10 χιλ. οχήματα)	M.O. Rj
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	280,0 0	1,00	46.821,4 3	119,60	196,48
		480,0 0	1,00	50.571,4 3	189,83	
		940,0 0	1,00	67.142,8 6	280,00	



Εικ.4.18: Γράφημα συχνότητας κυκλοφοριακών εμπλοκών για τον κυκλοφοριακό κόμβο

Πίν.4.37: Πίνακας συνολικών κυκλοφοριακών εμπλοκών ανά τύπο που μετρήθηκαν

ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΜΕΙΩΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΤΡΟΦΗ)	76	22,4%
ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ (ΛΟΓΩ ΠΛΕΞΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)	45	13,2%
ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ	61	17,9%
ΕΞΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΙΚΟ ΚΟΜΒΟ	57	16,8%

ΧΑΣΙΜΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	19	5,6%
ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ (ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΔΕΙΞΗ ΠΕΖΟΥ)	76	22,4%
ΑΛΛΗ	6	1,8%

Πίν.4.38: Συγκεντρωτικός πίνακας υπολογισμού του ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών R_j

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Α ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	Τ (ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ)	V ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ	R _j (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	Μ.Ο. R _j
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ					
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ- ΛΑΜΠΡΑΚΗ	476,67	1,00	52.678,57	180,97	210,97
		673,33	1,00	60.678,57	221,93	
		653,33	1,00	44.500,00	293,63	
		433,33	1,00	58.821,43	147,34	
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	111,11	1,00	16.285,71	136,45	83,35
		95,56	1,00	19.035,71	100,40	
		33,33	1,00	17.321,43	38,49	
		46,67	1,00	16.071,43	58,07	
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ- ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1.006,67	1,00	31.178,57	645,74	666,31
		860,00	1,00	27.714,29	620,62	
		900,00	1,00	24.571,43	732,56	
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ- ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	366,67	1,00	18.142,86	404,20	767,42
		893,33	1,00	20.714,29	862,53	
		1.013,33	1,00	19.571,43	1.035,52	
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ- ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	140,00	1,00	18.928,57	147,92	165,82
		226,67	1,00	17.428,57	260,11	
		106,67	1,00	23.857,14	89,42	
5	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ-ΓΑΖΗ	240,00	1,00	16.428,57	292,17	241,63
		133,33	1,00	11.857,14	224,90	
		186,67	1,00	17.964,29	207,82	
6	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	553,33	1,00	17.464,29	633,67	653,78
		513,33	1,00	16.357,14	627,66	
		580,00	1,00	16.571,43	700,00	
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	113,33	1,00	11.750,00	192,91	185,33
		160,00	1,00	14.678,57	218,00	
		100,00	1,00	13.785,71	145,08	
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ- ΓΚΛΑΒΑΝΗ	50,00	1,00	11.178,57	89,46	220,72
		200,00	1,00	11.750,00	340,43	
		120,00	1,00	12.642,86	189,83	
		170,00	1,00	12.142,86	280,00	
		150,00	1,00	14.714,29	203,88	
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ- ΚΑΡΤΑΛΗ	100,00	1,00	23.178,57	86,29	251,14
		53,33	1,00	24.285,71	43,92	
		33,33	1,00	24.964,29	26,70	
		310,00	1,00	19.857,14	312,23	
		265,00	1,00	17.464,29	303,48	
		670,00	1,00	18.250,00	734,25	
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	275,00	1,00	17.250,00	318,84	302,80
		280,00	1,00	12.578,95	445,19	

		420,00	1,00	20.500,00	409,76	
		100,00	1,00	16.607,14	120,43	
		310,00	1,00	17.607,14	352,13	
		140,00	1,00	16.428,57	170,43	
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	700,00	1,00	42.142,86	332,20	265,25
		660,00	1,00	46.857,14	281,71	
		465,00	1,00	51.142,86	181,84	
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	245,00	1,00	46.642,86	105,05	148,03
		270,00	1,00	43.607,14	123,83	
		465,00	1,00	43.214,29	215,21	
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	66,67	1,00	57.642,86	23,13	26,63
		86,67	1,00	47.357,14	36,60	
		73,33	1,00	40.464,29	36,25	
		26,67	1,00	50.571,43	10,55	
18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	280,00	1,00	46.821,43	119,60	196,48
		480,00	1,00	50.571,43	189,83	
		940,00	1,00	67.142,86	280,00	
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	390,00	1,00	11.642,86	669,94	556,23
		275,00	1,00	12.428,57	442,53	
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	46,67	1,00	9.392,86	99,37	87,42
		40,00	1,00	10.214,29	78,32	
		46,67	1,00	11.035,71	84,57	
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	206,67	1,00	14.214,29	290,79	288,64
		233,33	1,00	17.071,43	273,36	
		233,33	1,00	15.464,29	301,77	

Βάσει των τελικών τιμών των ειδικών δεικτών R_j προκύπτει το παρακάτω γράφημα, με ελάχιστο την τιμή $R_j=26,63$ του κυκλικού κόμβου ΚΤΕΛ Βόλου και μέγιστο την τιμή $R_j=767,42$ του σηματοδοτούμενου κυκλοφοριακού κόμβου Αναλήψεως-Κασσαβέτη.

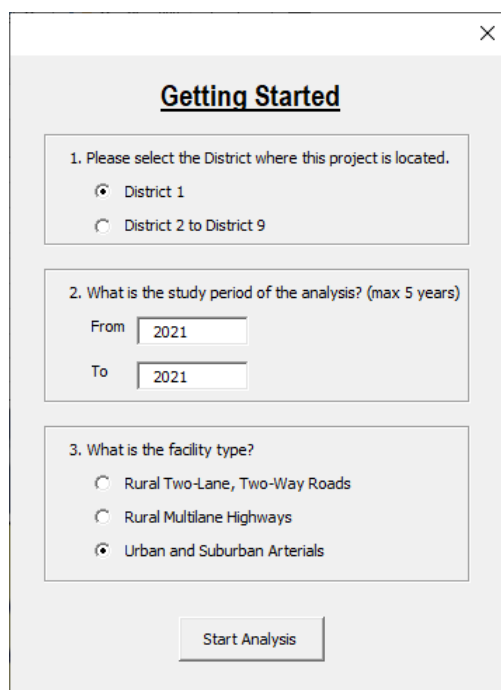


Γρ.4.1: Γράφημα τύπου «γραμμή» με τις τιμές ειδικού δείκτη R_j που υπολογίστηκαν για κάθε έναν κυκλοφοριακό κόμβο

4.2 Εφαρμογή της μεθόδου Highway Safety Manual (HSM)

Για την εφαρμογή του εργαλείου του εγχειριδίου Highway Safety Manual θα πρέπει αρχικά να κάνουμε εισαγωγή στοιχείων κάποια βασικά χαρακτηριστικά τα οποία είναι κοινά για όλους τους εξεταζόμενους κόμβους. Δηλαδή:

- ❖ Τοποθεσία κόμβου -> District 1, καθώς βρίσκεται στην πόλη του Βόλου (δηλαδή βρίσκεται σε αστικό κέντρο)
- ❖ Χρονική περίοδος -> π.χ. 2021, ανάλογα το έτος που έχουμε δεδομένα
- ❖ Τύπος οδού -> Urban and Suburban Arterials (αστικές και προ αστικές αρτηρίες)



The screenshot shows a 'Getting Started' dialog box with three steps:

1. Please select the District where this project is located.
 - ☒ District 1
 - ☐ District 2 to District 9
2. What is the study period of the analysis? (max 5 years)
 - From: 2021
 - To: 2021
3. What is the facility type?
 - ☐ Rural Two-Lane, Two-Way Roads
 - ☐ Rural Multilane Highways
 - ☒ Urban and Suburban Arterials

At the bottom is a button labeled 'Start Analysis'.

Εικ.4.19: Αρχικό menu για την εισαγωγή στοιχείων στο εργαλείο του HSM

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία οδικών τροχαίων ατυχημάτων στα εξεταζόμενα έτη της παρούσας εργασίας, παρατηρούμε ότι για την περιφέρεια της Θεσσαλίας ανά τα χρόνια υπάρχει ένας σχετικά σταθερός αριθμός τροχαίων ατυχημάτων χωρίς μεγάλη διακύμανση. Επομένως, γίνεται η παραδοχή ότι η κατάσταση στα εξεταζόμενη έτη παραμένει όμοια και δεν χρειάζεται να γίνει αναγωγή των δεδομένων ανά έτος.

Πίν.4.38: Πίνακας Οδικών τροχαίων ατυχημάτων ανά περιφέρεια(ΕΛΣΤΑΤ)

Οδικά τροχαία ατυχήματα, βασικά χαρακτηριστικά (2007-2022)									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Σύνολο ατυχημάτων	12.109	11.690	11.440	11.318	10.848	10.737	10.712	9.083	10.454
ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ									
Θανατηφόρο	814	739	741	772	679	645	656	552	584
Προκάλεσε Τραυματισμούς	11.295	10.951	10.699	10.546	10.169	10.092	10.056	8.531	9.870
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ									
Αττική	6.236	6.197	5.706	5.634	5.545	5.519	5.682	4.965	5.760
Λοιπή Χώρα	5.873	5.493	5.734	5.684	5.303	5.218	5.030	4.118	4.694
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ									
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	465	456	484	445	366	404	376	297	295
Κεντρική Μακεδονία	2.379	2.204	2.299	2.450	2.070	1.844	1.854	1.564	1.919
Δυτική Μακεδονία	131	76	100	89	75	61	62	47	51
Ήπειρος	148	157	136	140	119	146	103	108	106
Θεσσαλία	318	275	235	224	221	200	229	210	238
Ιόνιοι Νήσοι	198	168	184	187	174	146	196	117	172
Δυτική Ελλάδα	518	486	574	492	508	545	457	440	405
Στερεά Ελλάδα	478	408	432	431	502	471	456	413	482
Αττική	6.236	6.197	5.706	5.634	5.545	5.519	5.682	4.965	5.760
Πελοπόννησος	577	633	635	564	528	543	476	333	322
Βόρειο Αιγαίο	94	108	105	138	177	226	222	127	150
Νότιο Αιγαίο	278	317	341	320	393	464	433	325	408
Κρήτη	289	205	209	204	170	168	166	137	146

Σε δεύτερη φάση θα πρέπει να εισαχθούν πιο συγκεκριμένα στοιχεία για την ανάλυση κάθε κόμβου. Δηλαδή:

- ❖ Αριθμός διασταυρώσεων (Total Number of intersections)
- ❖ Αριθμός τμημάτων οδού (Total Number of Segments)
- ❖ Χρονική περίοδος -> π.χ. 2021, ανάλογα το έτος που έχουμε δεδομένα
- ❖ Επιλογή Υπολογισμού των προβλεπόμενων (NPredicted) τροχαίων ατυχημάτων για κάθε κυκλοφοριακό κόμβο

Εικ.4.20: Δεύτερο menu για την εισαγωγή στοιχείων στο εργαλείο του HSM

Σε αυτό το σημείο αφού έχουν εισαχθεί τα παραπάνω στοιχεία, ανοίγει το βασικό μενού ώστε να βάλουμε τα δεδομένα για τον υπολογισμό των προβλεπόμενων ατυχημάτων ανά έτος ($N_{predicted}$). Για την περίπτωση των κυκλικών κόμβων και τον υπολογισμό του N_{pred} γι' αυτούς, τους θεωρήσαμε σαν μία μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση με Stop τύπου T (3ST). Έτσι για την εισαγωγή στοιχείων στο εργαλείο ο κάθε κόμβος διαχωρίστηκε σε μία κύρια κίνηση και μία δευτερεύουσα, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των κινήσεων (οι κινήσεις περιμετρικά του κόμβου θεωρήθηκε ότι δεν επηρεάζουν την κυκλοφορία εντός του κόμβου). Τα αποτελέσματα μετατράπηκαν τελικώς στη περίπτωση κυκλικών κόμβων, όπως εξηγείται παρακάτω στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο. Έτσι για κάθε κόμβο υπολογίζεται:

❖ Κόμβος 1

Πίν.4.39: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3SG
AADT major (veh/day)	--	12.116
AADT minor (veh/day)	--	9.598

Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Not Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	1
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	0
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Not Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		7
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		1
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	1
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		2

Πίν.4.40: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 2,6	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,9	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 1,7	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 2

Πίν.4.41: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του Npredicted

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	18.905
AADT minor (veh/day)	--	10.952
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	2
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	2
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	3
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) - - Signalized intersections only		56
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		7
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	5
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Not Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		7

Πίν.4.42: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	7,9	0,3	0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	2,5	0,3	0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A	--	--
	5,3	0,0	0,0

❖ Κόμβος 3

Πίν.4.43: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	15.524
AADT minor (veh/day)	--	5.380
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	3
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	3
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	3
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	0
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		18
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		6
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	2

Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		5

Πίν.4.44: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 4,5	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 1,4	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 3,1	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 4

Πίν.4.45: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	16.179
AADT minor (veh/day)	--	5.738
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Calibration Factor, Cr	1,00	2,26
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	3
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	3
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	3
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1

Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Not Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		11
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		6
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	9
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Not Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		0

Πίν.4.46: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 4,5	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 1,4	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 3,1	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 5

Πίν.4.47: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3SG
AADT major (veh/day)	--	12.405
AADT minor (veh/day)	--	4.810
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	1

Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		17
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		3
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	2
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Not Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		6

Πίν.4.48: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 2,2	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,8	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 1,4	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 6

Πίν.4.49: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	14.393
AADT minor (veh/day)	--	3.167
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Not Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0

Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	1
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Not Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		98
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		3
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	2
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Not Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		3

Πίν.4.50: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 5,8	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,2	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 1,8	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,2	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 3,9	--	--
		0,0	0,0

❖ Κόμβος 7

Πίν.4.51: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	7.940
AADT minor (veh/day)	--	6.631

Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	4
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	4
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	4
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Protected
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	0
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		44
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		3
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	1
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		2

Πίν.4.52: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 2,0	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,2	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,6	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,2	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 1,4	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 8

Πίν.4.53: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του Npredicted

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	11.179
AADT minor (veh/day)	--	1.721
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Calibration Factor, Cr	1,00	2,26
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	1
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Not Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		1.122
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		2
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	1
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Not Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		3

Πίν.4.54: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 3,5	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,4	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 1,1	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,4	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 2,4	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 9

Πίν.4.55: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	11.506
AADT minor (veh/day)	--	10.690
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	1
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		364
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		3
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	3

Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Not Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		3

Πίν.4.56: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 5,8	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,7	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 1,8	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,7	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 4,0	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 10

Πίν.4.57: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	15.083
AADT minor (veh/day)	--	2.940
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Calibration Factor, Cr	1,00	2,26
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	1
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1

Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		670
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		3
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	3
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Not Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		4

Πίν.4.58: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 5,7	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,5	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 1,8	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,5	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 3,9	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 11

Πίν.4.59: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3SG
AADT major (veh/day)	--	7.929
AADT minor (veh/day)	--	5.518
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	2
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	2
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	2

Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	0
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		60
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		1
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	6
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		1

Πίν.4.60: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 1,2	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,4	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,1	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 0,7	--	--
		0,0	0,0

❖ Κόμβος 12

Πίν.4.61: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4ST
AADT major (veh/day)	--	9.012
AADT minor (veh/day)	--	1.060
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	1
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	2

Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		

Πίν.4.62: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 0,5	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,2	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 0,3	-- 0,0	-- 0,0

❖ Κόμβος 13

Πίν.4.63: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του Npredicted

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	4SG
AADT major (veh/day)	--	15.655
AADT minor (veh/day)	--	810
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	0
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	0
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	2
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	2
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	2
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	Protected
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	Not Applicable
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	Not Applicable
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	1
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	Present
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		24
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		0
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	3
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	Present
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		2

Πίν.4.64: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	3,6	0,1	0,1
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	1,2	0,1	0,1
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A	--	--
	2,4	0,0	0,0

❖ Κόμβος 14

Πίν.4.65: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3ST
AADT major (veh/day)	--	21.768
AADT minor (veh/day)	--	12.161
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	1
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	1
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	

Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) - - Signalized intersections only		
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		

Πίν.4.66: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 1,5	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,4	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 1,1	-- 0,0	-- 0,0

Για την μετατροπή του αποτελέσματος στην περίπτωση κυκλικού κόμβου, χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής μετατροπής AMF για διασταύρωση με έλεγχο STOP στη δευτερεύουσα πρόσβαση σε σύγχρονο κυκλικό κόμβο. Ο συντελεστής αυτός ισούται με $AMF=0,88$ (Ναθαναήλ Ε.. Οδική ασφάλεια, Ενότητα 7).

Επομένως, τελικό $N_{predicted}=0,88*1,5=1,32$ τροχαία ατυχήματα/έτος.

❖ Κόμβος 15

Πίν.4.67: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3ST
AADT major (veh/day)	--	15.756
AADT minor (veh/day)	--	5.363
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Calibration Factor, Cr	1,00	0,54
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	1
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	1
Data for signalized intersections only:	--	--

Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		

Πίν.4.68: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 0,8	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,2	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 0,6	-- 0,0	-- 0,0

Για την μετατροπή του αποτελέσματος στην περίπτωση κυκλικού κόμβου, χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής μετατροπής AMF για διασταύρωση με έλεγχο STOP στη δευτερεύουσα πρόσβαση σε σύγχρονο κυκλικό κόμβο. Ο συντελεστής αυτός ισούται με $AMF=0,88$ (Ναθαναήλ Ε.. Οδική ασφάλεια, Ενότητα 7).

Επομένως, τελικό $N_{predicted}=0,88*0,8=0,7$ τροχαία ατυχήματα/έτος.

❖ **Κόμβος 16**

Πίν.4.69: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του Npredicted

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3ST
AADT major (veh/day)	--	13.524
AADT minor (veh/day)	--	10.696
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	1
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	1
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) - - Signalized intersections only		
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		

Πίν.4.70: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	0,9	0,0	0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	0,3	0,0	0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A	--	--
	0,7	0,0	0,0

Για την μετατροπή του αποτελέσματος στην περίπτωση κυκλικού κόμβου, χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής μετατροπής AMF για διασταύρωση με έλεγχο STOP στη δευτερεύουσα πρόσβαση σε σύγχρονο κυκλικό κόμβο. Ο συντελεστής αυτός ισούται με $AMF=0,88$ (Ναθαναήλ Ε.. Οδική ασφάλεια, Ενότητα 7).

Επομένως, τελικό $N_{predicted}=0,88*0,9=0,79$ τροχαία ατυχήματα/έτος.

❖ Κόμβος 17

Πίν.4.71: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3ST
AADT major (veh/day)	--	24.237
AADT minor (veh/day)	--	11.482
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Calibration Factor, Cr	1,00	0,54
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	1
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	1
Data for signalized intersections only:	--	--

Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		

Πίν.4.72: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)
Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A 1,7	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A 0,5	(2) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0	(3) _{COMB} from Worksheet 3B 0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A 1,2	-- 0,0	-- 0,0

Για την μετατροπή του αποτελέσματος στην περίπτωση κυκλικού κόμβου, χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής μετατροπής AMF για διασταύρωση με έλεγχο STOP στη δευτερεύουσα πρόσβαση σε σύγχρονο κυκλικό κόμβο. Ο συντελεστής αυτός ισούται με $AMF=0,88$ (Ναθαναήλ Ε.. Οδική ασφάλεια, Ενότητα 7).

Επομένως, τελικό $N_{predicted}=0,88*1,7=1,5$ τροχαία ατυχήματα/έτος.

❖ Κόμβος 18

Πίν.4.73: Πίνακας εισαγωγή στοιχείων για τον υπολογισμό του $N_{predicted}$

Intersection Name	Select Intersection	Intersection 1
Intersection type (3ST, 3SG, 4ST, 4SG)	--	3ST
AADT major (veh/day)	--	16.833
AADT minor (veh/day)	--	14.345
Intersection lighting (present/not present)	Not Present	Present
Data for unsignalized intersections only:	--	--
Number of major-road approaches with left-turn lanes (0,1,2)	0	1
Number of major-road approaches with right-turn lanes (0,1,2)	0	1
Data for signalized intersections only:	--	--
Number of approaches with left-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with right-turn lanes (0,1,2,3,4) [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Number of approaches with left-turn signal phasing [for 3SG, use maximum value of 3]	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #1	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #2	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #3	--	
Type of left-turn signal phasing for Leg #4 (if applicable)	--	
Number of approaches with right-turn-on-red prohibited [for 3SG, use maximum value of 3]	0	
Intersection red light cameras (present/not present)	Not Present	
Sum of all pedestrian crossing volumes (PedVol) -- Signalized intersections only		
Maximum number of lanes crossed by a pedestrian (nlanesx)		
Number of bus stops within 300 m (1,000 ft) of the intersection	0	
Schools within 300 m (1,000 ft) of the intersection (present/not present)	Not Present	
Number of alcohol sales establishments within 300 m (1,000 ft) of intersection		

Πίν.4.74: Πίνακας αποτελεσμάτων του εργαλείου για τον υπολογισμό $N_{predicted}$

Worksheet 3C -- Site-Specific EB Method Summary Results for Urban and Suburban Arterials			
(1)	(2)	(3)	(4)

Crash severity level	$N_{predicted}$	N_{ped}	N_{bike}
Total	(2) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	1,3	0,0	0,0
Fatal and injury (FI)	(3) _{COMB} from Worksheet 3A	(2) _{COMB} from Worksheet 3B	(3) _{COMB} from Worksheet 3B
	0,3	0,0	0,0
Property damage only (PDO)	(4) _{COMB} from Worksheet 3A	--	--
	0,9	0,0	0,0

Για την μετατροπή του αποτελέσματος στην περίπτωση κυκλικού κόμβου, χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής μετατροπής AMF για διασταύρωση με έλεγχο STOP στη δευτερεύουσα πρόσβαση σε σύγχρονο κυκλικό κόμβο. Ο συντελεστής αυτός ισούται με $AMF=0,88$ (Ναθαναήλ Ε.. Οδική ασφάλεια, Ενότητα 7).

Επομένως, τελικό $N_{predicted}=0,88*1,3=1,14$ τροχαία ατυχήματα/έτος.

Συγκεντρωτικά, ο αριθμός των προβλεπόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων N_{pred} για κάθε έναν από τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους παρουσιάζεται παρακάτω.

Πίν.4.75: Συγκεντρωτικός πίνακας Npredicted για κάθε έναν εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο

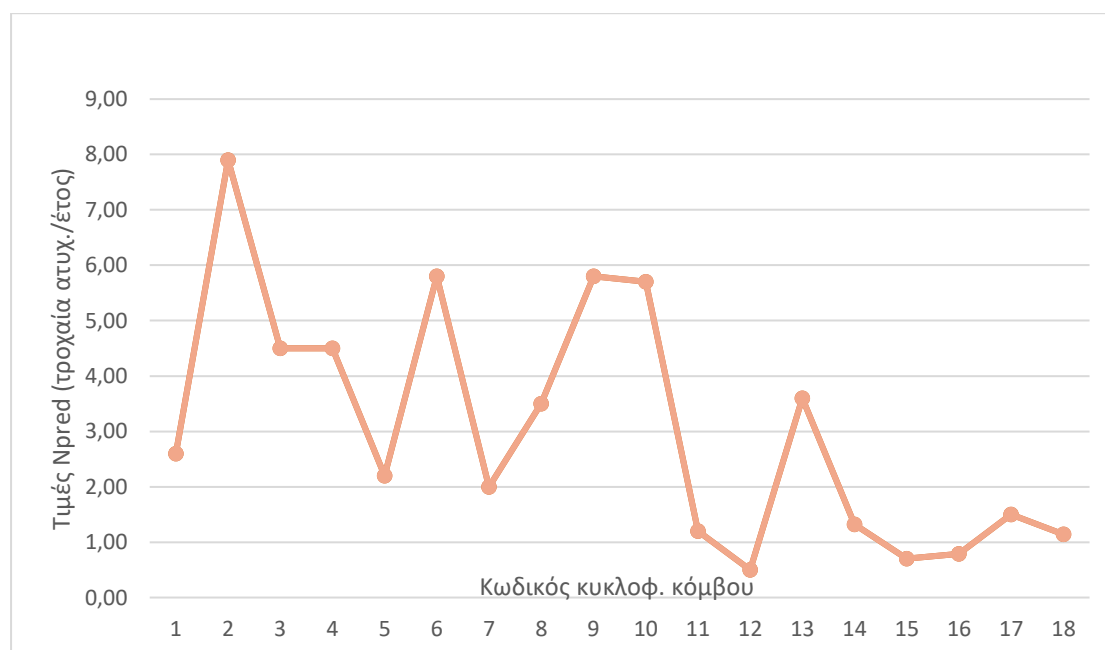
ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Npredicted (ατυχήματα/έτος)
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ	1,32
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	2,6
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ	7,9
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	4,5
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-METAMORΦΩΣΕΩΣ	4,5
5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ	2,2
6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	5,8
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	2

8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	3,5
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	5,8
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	5,7
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	0,7
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	0,79
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	1,5
18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	1,14

11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	1,2

12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	0,5
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	3,6

Βάσει των τελικών τιμών N_{pred} προκύπτει το παρακάτω γράφημα, με ελάχιστο την τιμή $N_{pred}=0,5$ του μη σηματοδοτούμενου κυκλοφοριακού κόμβου Πολυμέρη-Ερμού-Φιλελλήνων και μέγιστο την τιμή $N_{pred}=7,9$ του σηματοδοτούμενου κυκλοφοριακού κόμβου Αναλήψεως-Βενιζέλου.



Γρ.4.2: Γράφημα τύπου «γραμμή» με τις τιμές N_{pred} που υπολογίστηκαν για κάθε έναν κυκλοφοριακό κόμβο

Κεφάλαιο 5 Αξιολόγηση και σύγκριση στοιχείων

5.1 Κανονικοποίηση των τελικών τιμών των αναλύσεων

Από την ανάλυση που έχει γίνει στα προηγούμενα κεφάλαια, έχουν προκύψει από δύο διαφορετικές μεθόδους αποτελέσματα τελείως διαφορετικής κλίμακας, μιας και στη μία μέθοδο υπολογίζονται κυκλοφοριακές εμπλοκές ανά 10.000 οχήματα που εισέρχονται στο κάθε κόμβο, ενώ στην άλλη προβλεπόμενα τροχαία ατυχήματα ανά έτος για κάθε κόμβο. Επομένως, θεωρήθηκε πρόσφορο από τους συντάκτες της συγκεκριμένης εργασίας, οι τιμές αυτές να μετατραπούν σε ένα κοινό σταθερό εύρος, έτσι ώστε να μπορούν να συγκριθούν και να συνδυαστούν. Αυτό επιτεύχθηκε με την στατιστική μέθοδο της κανονικοποίησης (Min-Max scaling), όπως αναλύεται παρακάτω στο κεφάλαιο αυτό.

5.1.1 Τι είναι κανονικοποίηση (Min-Max scaling) και ποια η χρησιμότητα της

Η κανονικοποίηση (Min-Max scaling), γνωστή και ως αναγωγή σε κλίμακα, είναι μια τεχνική προ επεξεργασίας δεδομένων χρησιμοποιούμενη συχνά στη στατιστική και στη μηχανική μάθηση για να μετατρέψει τις τιμές μιας χαρακτηριστικής μεταβλητής σε ένα εύρος από 0 έως 1. Αυτή η μέθοδος είναι χρήσιμη όταν τα δεδομένα που υπάρχουν πρέπει να τεθούν σε μία κοινή κλίμακα. Ο μαθηματικός τύπος της μεθόδου είναι ο εξής (Χλουβεράκης Γ., 2012):

$$\chi' = \frac{\chi - \min(\chi)}{\max(\chi) - \min(\chi)} \quad (5.1)$$

Όπου, χ : η αρχική τιμή

$\min(\chi)$: η ελάχιστη τιμή του σετ δεδομένων

$\max(\chi)$: η μέγιστη τιμή του σετ δεδομένων

χ' : η κανονικοποιημένη τιμή

- *Πλεονεκτήματα της μεθόδου:*
 - Εύκολη εφαρμογή και κατανόηση.
 - Μετατρέπει τις τιμές σε ένα σταθερό εύρος, πράγμα το οποίο είναι αρκετά χρήσιμο όταν τα δεδομένα πρέπει να συγκριθούν ή να επεξεργαστούν σε ένα κοινό πλαίσιο.
- ❖ *Μειονεκτήματα της μεθόδου:*
 - Είναι ευαίσθητη στις έντονες διακυμάνσεις, μιας και μία πολύ υψηλή ή πολύ χαμηλή μεταβλητή μπορεί να παραμορφώσει το εύρος των υπόλοιπων κανονικοποιημένων τιμών.

5.1.2 Υπολογισμός των τελικών κανονικοποιημένων τιμών των δύο αναλύσεων

- ❖ Κανονικοποίηση των τιμών της μεθόδου του ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών R_j :

Πίν.5.1: Πίνακας υπολογισμού $\max(\chi)-\min(\chi)$ για το σετ δεδομένων των τιμών της μεθόδου ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών R_j

Ελάχιστη τιμή του σετ δεδομένων $\min(\chi)=26,63$
Μέγιστη τιμή του σετ δεδομένων $\max(\chi)=767,42$
$\max(\chi)-\min(\chi)=740,79$

Πίν.5.2: Συγκεντρωτικός πίνακας υπολογισμού Κανονικοποιημένης τιμής $R_j(K1)$ για κάθε εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		$\chi = R_j$ (εμπλοκές/10 χιλ. οχήματα)	$\chi' =$ Κανονικοποιημένη τιμή $R_j (K1)$
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ		
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ	210,97	0,25
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	83,35	0,08
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ	666,31	0,86
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	767,42	1,00
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-METAMOPΦΩΣΕΩΣ	165,82	0,19

5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ	241,63	0,29
6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	653,78	0,85
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	185,33	0,21
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	220,72	0,26
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	251,14	0,30
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	302,80	0,37
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	265,25	0,32
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	148,03	0,16

17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	26,63	0,00
18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	196,48	0,23
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ- ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	556,23	0,71
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ- ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	87,42	0,08
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	288,64	0,35

❖ Κανονικοποίηση των τιμών της μεθόδου Highway Safety Manual (HSM)

Πίν.5.3: Πίνακας υπολογισμού $\max(\chi)$ - $\min(\chi)$ για το σετ δεδομένων των τιμών της μεθόδου HSM

Ελάχιστη τιμή του σετ δεδομένων $\min(\chi)=0,5$
Μέγιστη τιμή του σετ δεδομένων $\max(\chi)=7,9$
$\max(\chi)-\min(\chi)=7,4$

Πίν.5.4: Συγκεντρωτικός πίνακας υπολογισμού Κανονικοποιημένης τιμής $N_{pred}(K2)$ για κάθε εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		$\chi = N_{predicted}$ (ατυχήματα/έτος)	$\chi' = \text{Κανονικοποιημένη τιμή } N_{predicted} (K2)$
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ		
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ	1,32	0,11
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	2,6	0,28
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ	7,9	1,00
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	4,5	0,54
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	4,5	0,54
5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ	2,2	0,23

6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	5,8	0,72
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	2	0,20
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	3,5	0,41
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	5,8	0,72
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	5,7	0,70
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	0,7	0,03
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	0,79	0,04
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	1,5	0,14

18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	1,14	0,09
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	1,2	0,09
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	0,5	0,00
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	3,6	0,42

5.2 Δημιουργία πίνακα δεικτών επικινδυνότητας βάσει του ειδικού δείκτη Rj

5.2.1 Μέση τιμή (μ1) των τιμών K1

Ο γενικός τύπος υπολογισμού της μέσης τιμής (μ) ενός εύρους τιμών είναι ο παρακάτω (Χλουβεράκης Γ., 2012):

$$\mu = (\sum_{i=1}^n x_i) / n \quad (5.2)$$

Όπου, x_i = η κάθε μία τιμή του εύρους τιμών

n = το μέγεθος του εύρους τιμών.

Το αποτέλεσμα της μέσης τιμής (μ1) των τιμών K1 των 18 εξεταζόμενων κυκλοφοριακών κόμβων φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίν.5.5: Μέσης τιμή (μ1) των Κανονικοποιημένων τιμών (κ1) Rj

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Μ.Ο. (μ1) ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΤΙΜΩΝ Rj
0.36

5.2.2 Τυπική απόκλιση (σ_1) των τιμών

Για τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης (σ) ενός εύρους τιμών ακολουθούμε τα παρακάτω βήματα (Χλουβεράκης Γ., 2012):

- i. Υπολογισμός της μέσης τιμής (μ)
- ii. Υπολογισμός των τετραγώνων των διαφορών της κάθε τιμής x_i και της μέσης τιμής (μ)
 $(x_i - \mu)^2$ (5.3)

- iii. Άθροισμα όλων των τιμών των τετραγώνων των διαφορών
 $\sum_{i=1}^n (x_i - \mu)^2$ (5.4)

- iv. Υπολογισμός της Διακύμανσης διαιρώντας το άθροισμα το άθροισμα των τετραγώνων με το πλήθος των σημείων n
Διακύμανση = $[\sum_{i=1}^n (x_i - \mu)^2] / n$ (5.5)

- v. Η τυπική απόκλιση είναι η τετραγωνική ρίζα της Διακύμανσης
 $\sigma = \sqrt{\text{Διακύμανση}}$ (5.6)

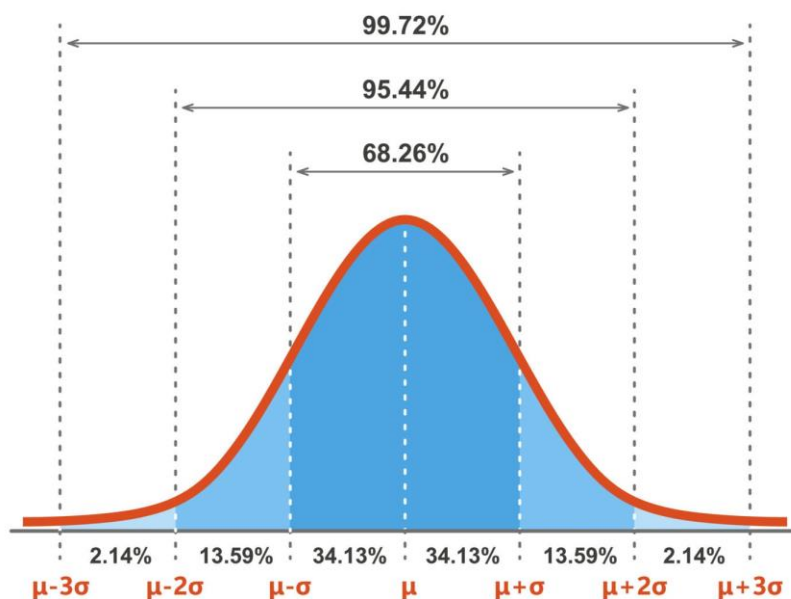
Το αποτέλεσμα της τυπικής απόκλισης (σ_1) των τιμών K1 των 18 εξεταζόμενων κυκλοφοριακών κόμβων φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίν.5.6: Τυπική απόκλιση (σ_1) των Κανονικοποιημένων τιμών (K1) Rj

ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ (σ_1) ΚΑΝΟΝΙΚΟΙΗΜΕΝΩΝ ΤΙΜΩΝ Rj
0.29

5.2.3 Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας (R_i)

Με την βοήθεια της τυπικής απόκλισης σ_1 του εύρους τιμών των κανονικοποιημένων τιμών K_1 που έχουν υπολογιστεί, δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας, ο οποίος ταξινομεί τους 18 εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης του Βόλου σε πέντε διαφορετικούς δείκτες επικινδυνότητας. Για την συγκεκριμένη ανάλυση, με βάση τις τιμές της μέσης τιμής μ_1 και της τυπικής απόκλισης σ_1 , επιλέχτηκε επίπεδο εμπιστοσύνης 68,26% για μοναδιαία κανονική κατανομή (Normal Distribution).



Γρ.5.1: Το γράφημα της κανονικής κατανομής (ή κωδωνοειδής καμπύλη) (Πηγή: Wikipedia)

Βάσει αυτών ο πίνακας που προκύπτει είναι ο παρακάτω:

Πίν.5.7: Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους με βάση την μέθοδο ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών/τροχαίων ατυχημάτων R_j

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ R_j			
ΤΙΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΤΙΜΗΣ R_j K_1	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΟΜΒΟΥ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ (1-5)
$K_1 < \mu_1 - \sigma_1 \Rightarrow K_1 < 0,07$	Αμελητέα: Η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ασήμαντη και δεν ενδέχεται να αυξηθεί στο κοντινό μέλλον	Δεν είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων για το κοντινό μέλλον.	1
$\mu_1 - \sigma_1 < K_1 < \mu_1 \Rightarrow 0,07 < K_1 < 0,36$	Χαμηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος	Τακτική παρακολούθηση του κόμβου και ενέργειες για την εξάλειψη του κινδύνου.	2
$\mu_1 < K_1 < \mu_1 + \sigma_1 \Rightarrow 0,36 < K_1 < 0,65$	Μέτρια: Η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά αλλά δεν αποκλείεται η εκδήλωση σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος.	Λήψη μέτρων για τη μείωση του κινδύνου, και μακροπρόθεσμα την εξάλειψή του.	3
$\mu_1 + \sigma_1 < K_1 < \mu_1 + 2\sigma_1 \Rightarrow 0,65 < K_1 < 0,94$	Υψηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται αποτελεσματικά και υπάρχει αυξημένη πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος	Απαιτούνται ενέργειες και δραστηκά μέτρα για την εξάλειψη του κινδύνου όσο το δυνατόν συντομότερα.	4
$K_1 > \mu_1 + 2\sigma_1 \Rightarrow K_1 > 0,94$	Πολύ Υψηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται και πρέπει να ληφθούν μέτρα άμεσα	Απαιτούνται άμεσες ενέργειες και δραστηκά μέτρα για την εξάλειψη του κινδύνου.	5

Παρακάτω παρουσιάζεται ο κάθε ένας εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος σε ποια κατηγορία επικινδυνότητας εντάσσεται τελικώς, βάση της τελικής τιμής των κανονικοποιημένων τιμών K_1 .

Πίν.5.8: Πίνακας κατηγορίας επικινδυνότητας για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους με βάση την μέθοδο ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών R_j

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Κανονικοποιημένη τιμή R_j (K_1)	Κατηγορία επικινδυνότητας (1-5) με βάση την Μέθοδο R_j
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ		
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ	0,25	2
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	0,08	2
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ	0,86	4
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	1,00	5
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	0,19	2
5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ	0,29	2
6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	0,85	4
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	0,21	2

8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	0,26	2
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	0,30	2
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	0,37	3
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	0,32	2
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	0,16	2
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	0,00	1
18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	0,23	2

11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	0,71	4
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	0,08	2
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	0,35	2

5.3 Δημιουργία πίνακα δεικτών επικινδυνότητας βάσει του Highway Safety Manual (HSM)

5.3.1 Μέση τιμή (μ_2) των τιμών K2

Με βάση τον τύπο (5.2) η μέση τιμή (μ_2) των τιμών K2 των 18 εξεταζόμενων κυκλοφοριακών κόμβων υπολογίζεται όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίν.5.9: Μέσης τιμή (μ_2) των Κανονικοποιημένων τιμών (K2) Npredicted

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Μ.Ο. (μ_2) ΑΘΡΟΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΤΙΜΩΝ Npredicted
0.35

5.3.2 Τυπική απόκλιση (σ_2) των τιμών K2

Με βάση τους τύπους (5.3), (5.4), (5.5), (5.6) για το εύρος τιμών των κανονικοποιημένων τιμών K2, το αποτέλεσμα που προκύπτει για την τυπική απόκλιση σ_2 φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίν.5.10: Τυπική απόκλιση (σ_2) των Κανονικοποιημένων τιμών (K2) Npredicted

ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ (σ_2) ΑΘΡΟΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΤΙΜΩΝ Npredicted
0.30

5.3.3 Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας (HSM)

Με την βοήθεια της τυπικής απόκλισης σ_2 του εύρους τιμών των κανονικοποιημένων τιμών K2 που έχουν υπολογιστεί, δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας, ο οποίος ταξινομεί τους 18 εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης του Βόλου σε πέντε διαφορετικούς δείκτες επικινδυνότητας. Για την συγκεκριμένη ανάλυση, με βάση της τιμές της μέσης τιμής μ_2 και της τυπικής απόκλισης σ_2 , επιλέχτηκε επίπεδο εμπιστοσύνης 68,26% για μοναδιαία κανονική κατανομή (Normal Distribution).

Βάσει αυτών ο πίνακας που προκύπτει είναι ο παρακάτω:

Πίν.5.11: Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους με βάση την μέθοδο Highway Safety Manual (HSM)

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ HSM			
ΤΙΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΤΙΜΗΣ NPRED K2	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΟΜΒΟΥ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ (1-5)
$K2 < \mu_2 - \sigma_2 \Rightarrow K2 < 0,05$	Αμελητέα: Η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ασήμαντη και δεν ενδέχεται να αυξηθεί στο κοντινό μέλλον	Δεν είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων για το κοντινό μέλλον.	1
$\mu_2 - \sigma_2 < K2 < \mu_2 \Rightarrow 0,05 < K2 < 0,35$	Χαμηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος	Τακτική παρακολούθηση του κόμβου και ενέργειες για την εξάλειψη του κινδύνου.	2
$\mu_2 < K2 < \mu_2 + \sigma_2 \Rightarrow 0,35 < K2 < 0,65$	Μέτρια: Η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά αλλά δεν αποκλείεται η εκδήλωση σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος.	Λήψη μέτρων για τη μείωση του κινδύνου, και μακροπρόθεσμα την εξάλειψή του.	3
$\mu_2 + \sigma_2 < K2 < \mu_2 + 2\sigma_2 \Rightarrow 0,65 < K2 < 0,95$	Υψηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται αποτελεσματικά και υπάρχει αυξημένη πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος	Απαιτούνται ενέργειες και δραστηριότητες μέτρα για την εξάλειψη του κινδύνου όσο το δυνατόν συντομότερα.	4
$K2 > \mu_2 + 2\sigma_2 \Rightarrow K2 > 0,95$	Πολύ Υψηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται και πρέπει να ληφθούν μέτρα άμεσα	Απαιτούνται άμεσες ενέργειες και δραστηριότητες μέτρα για την εξάλειψη του κινδύνου.	5

Παρακάτω παρουσιάζεται ο κάθε ένας εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος σε ποια κατηγορία επικινδυνότητας εντάσσεται τελικώς, βάσει της τελικής τιμής των κανονικοποιημένων τιμών K2.

Πίν.5.12: Πίνακας κατηγορίας επικινδυνότητας για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους με βάση την μέθοδο ειδικού δείκτη Highway Safety Manual(HSM)

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Npredicted	Κανονικοποιημένη τιμή Npredicted (K2)
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ		
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ	1,32	0,11
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	2,6	0,28
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ	7,9	1,00
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	4,5	0,54
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-METAMORΦΩΣΕΩΣ	4,5	0,54
5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ	2,2	0,23
6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	5,8	0,72

7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	2	0,20
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	3,5	0,41
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	5,8	0,72
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	5,7	0,70
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	0,7	0,03
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	0,79	0,04
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	1,5	0,14

18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	1,14	0,09
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	1,2	0,09
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	0,5	0,00
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	3,6	0,42

5.4 Δημιουργία πίνακα δεικτών επικινδυνότητας βάσει και των δύο μεθόδων

5.4.1 Άθροισμα (Κ) των κανονικοποιημένων τιμών

Για να δημιουργηθεί πίνακας δεικτών επικινδυνότητας για τους κόμβους που εξετάζονται, το πρώτο που πρέπει να γίνει είναι να προστεθούν για κάθε έναν κόμβο οι δύο κανονικοποιημένες τιμές που έχουν προκύψει από τις δύο μεθόδους. Τα αθροίσματα (Κ) των δύο κανονικοποιημένων τιμών για κάθε έναν κυκλοφοριακό κόμβο παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίν.5.13: Συγκεντρωτικός πίνακας Κανονικοποιημένης τιμής (Κ) για κάθε εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Άθροισμα κανονικοποιημένων τιμών Κ
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ- ΛΑΜΠΡΑΚΗ	0,36
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	0,36

2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ	1,86
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	1,54
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-METAMΟΡΦΩΣΕΩΣ	0,73
5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ	0,52
6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	1,56
7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	0,42
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	0,67
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	1,02
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	1,08

15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	0,35
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	0,20
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	0,14
18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	0,32
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ-ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	0,81
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ-ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	0,08
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	0,77

5.4.2 Μέση τιμή (μ) των τιμών K

Με βάση τον τύπο (5.2) η μέση τιμή (μ) των τιμών K των 18 εξεταζόμενων κυκλοφοριακών κόμβων υπολογίζεται όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίν.5.14: Μέσης τιμή (μ) των Κανονικοποιημένων τιμών (K)

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Μ.Ο. (μ) ΑΘΡΟΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΤΙΜΩΝ
0.71

5.4.3 Τυπική απόκλιση (σ) των τιμών K

Με βάση τους τύπους (5.3), (5.4), (5.5), (5.6) για το εύρος τιμών των κανονικοποιημένων τιμών K , το αποτέλεσμα που προκύπτει για την τυπική απόκλιση σ φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίν.5.15: Τυπική απόκλιση (σ) των Κανονικοποιημένων τιμών (K)

ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ (σ) ΑΘΡΟΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΤΙΜΩΝ
0.52

5.4.4 Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας βάσει και των δύο μεθόδων

Με την βοήθεια της τυπικής απόκλισης σ του εύρους τιμών των κανονικοποιημένων τιμών K που έχουν υπολογιστεί, δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας, ο οποίος ταξινομεί τους 18 εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης του Βόλου σε πέντε διαφορετικούς δείκτες επικινδυνότητας. Για την συγκεκριμένη ανάλυση, με βάση της τιμές της μέσης τιμής μ και της τυπικής απόκλισης σ , επιλέχτηκε επίπεδο εμπιστοσύνης 68,26% για μοναδιαία κανονική κατανομή (Normal Distribution).

Βάσει αυτών ο πίνακας που προκύπτει είναι ο παρακάτω:

Πίν.5.16: Πίνακας δεικτών επικινδυνότητας για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους με βάση και τις δύο μεθόδους αθροιστικά

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΥΟ ΜΕΘΟΔΟΥΣ			
ΤΙΜΗ ΑΘΡΟΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΤΙΜΩΝ Κ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΟΜΒΟΥ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ(1-5)
$K < \mu - \sigma \Rightarrow K < 0,19$	Αμελητέα: Η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ασήμαντη και δεν ενδέχεται να αυξηθεί στο κοντινό μέλλον	Δεν είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων για το κοντινό μέλλον.	1
$\mu - \sigma < K < \mu \Rightarrow 0,19 < K < 0,71$	Χαμηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος	Τακτική παρακολούθησή του κόμβου και ενέργειες για την εξάλειψη του κινδύνου.	2
$\mu < K < \mu + \sigma \Rightarrow 0,71 < K < 1,23$	Μέτρια: Η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά αλλά δεν αποκλείεται η εκδήλωση σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος.	Λήψη μέτρων για τη μείωση του κινδύνου, και μακροπρόθεσμα την εξάλειψή του.	3
$\mu + \sigma < K < \mu + 2\sigma \Rightarrow 1,23 < K < 1,75$	Υψηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται αποτελεσματικά και υπάρχει αυξημένη πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος	Απαιτούνται ενέργειες και δραστικά μέτρα για την εξάλειψη του κινδύνου όσο το δυνατόν συντομότερα.	4
$K > \mu + 2\sigma \Rightarrow K > 1,75$	Πολύ Υψηλή: Η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται και πρέπει να ληφθούν μέτρα άμεσα	Απαιτούνται άμεσες ενέργειες και δραστικά μέτρα για την εξάλειψη του κινδύνου.	5

Παρακάτω παρουσιάζεται ο κάθε ένας εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος σε ποια κατηγορία επικινδυνότητας εντάσσεται τελικώς, βάσει της τελικής τιμής του αθροίσματος των κανονικοποιημένων τιμών του Κ:

Πίν.5.17: Πίνακας κατηγορίας επικινδυνότητας για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους με βάση και τις δύο μεθόδους.

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		Άθροισμα κανονικοποιημένων τιμών Κ	Κατηγορία επικινδυνότητας (1- 5) με βάση και τις δύο Μεθόδους
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ		
14	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΑΘΗΝΩΝ- ΛΑΡΙΣΗΣ-ΛΑΜΠΡΑΚΗ	0,36	2
1	ΑΘΗΝΩΝ-ΣΕΚΕΡΗ	0,36	2
2	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-BENIZEΛΟΥ	1,86	5
3	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	1,54	4
4	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ- ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	0,73	3
5	BENIZEΛΟΥ-ΓΑΖΗ	0,52	2
6	BENIZEΛΟΥ-ΙΑΣΩΝΟΣ	1,56	4

7	Γ.ΔΗΜΟΥ-ΚΥΠΡΟΥ	0,42	2
8	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΓΚΛΑΒΑΝΗ	0,67	2
9	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΑΡΤΑΛΗ	1,02	3
10	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ-ΚΟΡΑΗ	1,08	3
15	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	0,35	2
16	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΜΗΝΙ	0,20	2
17	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΚΤΕΛ	0,14	1

18	ΚΥΚΛ. ΚΟΜΒΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ	0,32	2
11	ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ-ΚΑΖΑΝΑΚΙ- ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ	0,81	3
12	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΕΡΜΟΥ- ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	0,08	1
13	ΠΟΛΥΜΕΡΗ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	0,77	3

Κεφάλαιο 6 Προτάσεις και συμπεράσματα

Στο παρόν κεφάλαιο της εργασίας μας θα παρουσιαστούν τα συμπεράσματα για την επικινδυνότητα κάθε κόμβου βάσει των αποτελεσμάτων των μεθόδων μας και της κατηγορίας που κατατάχθηκαν και θα προταθούν ενέργειες για την διατήρηση της οδικής ασφάλειας ή μέτρα για την εξάλειψη των κινδύνων.

6.1 Σχολιασμός - σύγκριση αποτελεσμάτων ανά εξεταζόμενο κυκλοφοριακό κόμβο

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικότερα οι κατηγοριοποιήσεις των εξεταζόμενων κόμβων μαζί με κάποιες πιθανές προτάσεις βελτίωσης ή διατήρησης της οδικής ασφάλειας.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αθηνών-Σέκερη

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=83,35$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=2,6$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε επίσης στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (69% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παραβίαση φωτεινού σηματοδότη από όχημα. Αυτό υποδηλώνει ότι ορισμένοι οδηγοί αγνοούν τα φανάρια, γεγονός το οποίο αυξάνει την επικινδυνότητα στον κόμβο, τόσο για τα υπόλοιπα οχήματα, τόσο και για τους πεζούς. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της αναστροφής οχημάτων (13% σε σχέση με τις άλλες εμπλοκές), κάτι που μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην κυκλοφορία, ιδιαίτερα όταν γίνεται σε ακατάλληλα σημεία. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν βρίσκεται στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή στον κόμβο. Παρ' όλα αυτά, κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Αυστηρότερη αστυνόμευση και επιβολή προστίμων, λόγω της υψηλής συχνότητας παραβιάσεων των φωτεινών σηματοδοτών.
- Εκστρατείες ενημέρωσης και εκπαίδευσης των οδηγών, μιας και η εκπαίδευση των οδηγών σχετικά με την ασφάλεια στους κόμβους και τους κινδύνους από την παραβίαση των φωτεινών σηματοδοτών και των παράνομων αναστροφών μπορεί να μειώσει σημαντικά τις επικίνδυνες συμπεριφορές.

❖ **Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Ελευθερίου Βενιζέλου**

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=666,31$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=7,9$ τροχαία ατυχήματα/έτος (ο υψηλότερος που υπολογίστηκε βάσει της συγκεκριμένης μεθόδου) και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 5, δηλαδή πολύ υψηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 5, δηλαδή πολύ υψηλής επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (92,3% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παράλειψη φλας από το όχημα. Αυτό υποδηλώνει ότι αρκετοί οδηγοί δεν χρησιμοποιούν το φλας όταν αλλάζουν κατεύθυνση ή λωρίδα, γεγονός το οποίο προκαλεί αιφνίδια και απρόβλεπτη συμπεριφορά των οχημάτων και αυξάνει ραγδαία την επικινδυνότητα στον κόμβο, καθιστώντας τον, βάσει της ανάλυσης που έγινε, τον πιο επικίνδυνο της πόλης του Βόλου. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος βρίσκεται στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας, στην μέθοδο ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών R_j και στην κατηγορία επικινδυνότητας 5, δηλαδή πολύ υψηλής επικινδυνότητας, στις άλλες δύο περιπτώσεις, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται με τον καλύτερο τρόπο και πρέπει να ληφθούν μέτρα άμεσα. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Αυστηρότερη εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) για τη χρήση φλας, με αυστηρή αστυνόμευση ή και εγκατάσταση καμερών για τη καταγραφή των παραβάσεων, δεδομένου ότι αυτό είναι το μεγαλύτερο

πρόβλημα το οποίο παρατηρήθηκε, και με αυτόν τον τρόπο, θα μειωνόταν δραστικά ο κίνδυνος ατυχημάτων λόγω απρόβλεπτων ελιγμών.

- Σαφής σήμανση και εκπαίδευση των οδηγών, με τοποθέτηση επιπλέον πινακίδων υπενθύμισης της χρήσης του φλας και ενημέρωση των οδηγών μέσω καμπανιών εκπαίδευσης.
- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.
- Συχνότερη αστυνόμευση τη νύχτα και αλκοτέστ, μιας και γύρω από την εξεταζόμενη διασταύρωση υπάρχουν αρκετά καταστήματα πώλησης αλκοόλ, γεγονός σημαντικό και ιδιαίτερα επικίνδυνο.

❖ **Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Κασσαβέτη**

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=767,42$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο (ο υψηλότερος που υπολογίστηκε βάσει της συγκεκριμένης μεθόδου) και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 5, δηλαδή πολύ υψηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=4,5$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (78,6% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παράλειψη φλας από το όχημα. Αυτό υποδηλώνει ότι αρκετοί οδηγοί δεν χρησιμοποιούν το φλας όταν αλλάζουν κατεύθυνση ή λωρίδα, γεγονός το οποίο προκαλεί αιφνίδια και απρόβλεπτη συμπεριφορά των οχημάτων και αυξάνει ραγδαία την επικινδυνότητα στον κόμβο, καθιστώντας τον, βάσει της ανάλυσης που έγινε, από τους πιο επικίνδυνους της πόλης του Βόλου. Στην περίπτωση της συγκεκριμένης διασταύρωσης υπάρχει αρκετά μεγάλη απόκλιση των αποτελεσμάτων των δύο μεθόδων. Στην πρώτη μέθοδο ο ειδικός δείκτης προκύπτει πολύ υψηλός, μιας και αναλογικά με τον φόρτο κυκλοφορίας στον κόμβο, ο αριθμός των κυκλοφοριακών εμπλοκών είναι αρκετά μεγάλος. Αυτό φυσικά δεν προϋποθέτει ότι κι ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων θα είναι υψηλός, όπως υπολογίστηκε και μέσω της δεύτερης μεθόδου, όπου η διασταύρωση έχει έναν μέσο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων ετησίως. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, είναι ξεκάθαρο ότι λόγω του μεγάλου αριθμού κυκλοφοριακών εμπλοκών που παρατηρήθηκε, το πιθανότερο είναι να υπάρχουν αρκετές καθυστερήσεις στη ροή της κυκλοφορίας και υψηλή επικινδυνότητα λόγω αυτού, επομένως ορθώς τοποθετήθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4 του πίνακα επικινδυνότητας με βάση και τις δύο μεθόδους αθροιστικά. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Αυστηρότερη εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) για τη χρήση φλας, με αυστηρή αστυνόμευση ή και εγκατάσταση καμερών για τη καταγραφή των παραβάσεων, δεδομένου ότι αυτό είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα το οποίο παρατηρήθηκε, και με αυτόν τον τρόπο, θα μειωνόταν δραστικά ο κίνδυνος ατυχημάτων λόγω απρόβλεπτων ελιγμών.
- Σαφής σήμανση και εκπαίδευση των οδηγών, με τοποθέτηση επιπλέον πινακίδων υπενθύμισης της χρήσης του φλας και ενημέρωση των οδηγών μέσω καμπανιών εκπαίδευσης.
- Πιθανή βελτίωση του σχεδιασμού του κόμβου, μιας και δεν είναι καθόλου αμελητέος και ο αριθμός των πλαγιομετωπικών κυκλοφοριακών εμπλοκών, οι οποίες θα μπορούσαν να μειωθούν με την εισαγωγή φυσικών εμποδίων (π.χ. νησίδες) ή και καθρεπτών σε σημεία με μειωμένη ορατότητα.
- Συχνότερη αστυνόμευση τη νύχτα και αλκοτέστ, μιας και γύρω από την εξεταζόμενη διασταύρωση υπάρχουν αρκετά καταστήματα πώλησης αλκοόλ, γεγονός σημαντικό και ιδιαίτερα επικίνδυνο.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Μεταμορφώσεως

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=165,82$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=4,5$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε επίσης στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (31% και 25,4% αντίστοιχα σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε πιθανή νωτομετωπική σύγκρουση λόγω αλληλουχίας πλέξης και λόγω απότομου φρεναρίσματος. Αυτό υποδηλώνει ότι ορισμένοι οδηγοί πιθανώς δεν διατηρούν επαρκή απόσταση ασφαλείας μεταξύ των οχημάτων κι αντιμετωπίζουν δυσκολία στη συγχώνευση ή την αλλαγή λωρίδων στη διασταύρωση, γεγονός το οποίο μπορεί να οφείλεται σε κακή σηματοδότηση ή ανεπάρκεια του χώρου για πλέξη. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος βρίσκεται μεταξύ της κατηγορίας επικινδυνότητας 2 και της κατηγορίας επικινδυνότητας 3, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά, αλλά δεν αποκλείεται κιόλας η πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Ενίσχυση των κανόνων για την διατήρηση αποστάσεων ασφαλείας, με την τοποθέτηση πινακίδων που θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς την τήρηση απόστασης ασφαλείας.
- Εκστρατείες ενημέρωσης και εκπαίδευσης των οδηγών, μιας και η εκπαίδευση των οδηγών σχετικά με την τήρηση της απόστασης ασφαλείας μπορεί να μειώσει σημαντικά τις επικίνδυνες συμπεριφορές.
- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Ελευθερίου Βενιζέλου-Ανθίμου Γαζή

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=241,63$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=2,2$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε επίσης στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (34,5% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε πιθανή μετωπική σύγκρουση λόγω κινούμενου οχήματος αντίθετα επί της οδού, κάτι που δείχνει την άγνοια ορισμένων οδηγών για την σωστή κατεύθυνση της κυκλοφορίας. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της διέλευσης οχημάτων με πράσινη ένδειξη πεζού κι ενώ υπάρχει πεζός στο πεζοδρόμιο (20,2% σε σχέση με τις άλλες εμπλοκές), γεγονός αρκετά επικίνδυνο όσον αφορά τους πεζούς της διασταύρωσης. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος βρίσκεται στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή στον κόμβο. Παρ'όλα αυτά, κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Αυστηρότερη αστυνόμευση και επιβολή προστίμων, λόγω της υψηλής συχνότητας των οδηγών να κινούνται αντίθετα επί της οδού.
- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.
- Σαφής σήμανση και εκπαίδευση των οδηγών, με τοποθέτηση επιπλέον πινακίδων υπενθύμισης της χρήσης του φλας και ενημέρωση των οδηγών μέσω καμπανιών εκπαίδευσης.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Ελευθερίου Βενιζέλου-Ιάσωνος

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=653,78$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=5,8$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (44,1% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παραβίαση σηματοδότη από το όχημα. Αυτό υποδηλώνει ότι αρκετοί οδηγοί αγνοούν τα φανάρια, γεγονός το οποίο προκαλεί αιφνίδια και απρόβλεπτη συμπεριφορά των οχημάτων και αυξάνει ραγδαία την επικινδυνότητα στον κόμβο, καθιστώντας τον, βάσει της ανάλυσης που έγινε, από τους πιο επικίνδυνους της πόλης του Βόλου. Επίσης, μεγάλο είναι και το ποσοστό των κυκλοφοριακών εμπλοκών διέλευσης οχήματος με πράσινη ένδειξη πεζού, κι ενώ υπάρχουν πεζοί στο πεζοδρόμιο (30,8% σε σχέση με τις άλλες). Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος βρίσκεται στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο δεν ελέγχεται αποτελεσματικά και υπάρχει αυξημένη πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος και γι' αυτό το λόγο πρέπει να ληφθούν μέτρα άμεσα. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Αυστηρότερη αστυνόμευση και επιβολή προστίμων, μιας και αποτελεί συχνό φαινόμενο η παραβίαση του φωτεινού σηματοδότη από τους οδηγούς. Μία καλή ενέργεια επίσης θα ήταν η εγκατάσταση καμερών, για την επιβολή προστίμων στους παραβάτες, γεγονός το οποίο θα αποθαρρύνει τους οδηγούς από την παραβίαση του σηματοδότη.
- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.
- Συχνότερη αστυνόμευση τη νύχτα και αλκοτέστ, μιας και γύρω από την εξεταζόμενη διασταύρωση υπάρχουν αρκετά καταστήματα πώλησης αλκοόλ, γεγονός σημαντικό και ιδιαίτερα επικίνδυνο.

- Καμπάνιες ενημέρωσης και εκπαίδευσης των οδηγών, οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς τη σημασία του σεβασμού των σηματοδοτών και της προτεραιότητας των πεζών.
- Βελτίωση της οδικής σήμανσης και φωτισμού της οδού, μιας και η τοποθέτηση επιπλέον πινακίδων που θα ενημερώνουν τους οδηγούς για την παρουσία πεζών και η βελτίωση του φωτισμού ώστε οι πεζοί να είναι πιο ευδιάκριτοι από τους οδηγούς, σίγουρα θα βοηθούσε στην βελτίωση της επικινδυνότητας της εξεταζόμενης διασταύρωσης.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Γιάννη Δήμου-Κύπρου

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $Rj=185,33$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=2$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε επίσης στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (44% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παραβίαση σηματοδότη από πεζό, κάτι που δείχνει την άγνοια ορισμένων πεζών για τη σηματοδότηση της διασταύρωσης. Παρ' όλα αυτά, αυτού του τύπου οι εμπλοκές πιθανότατα δεν παίζουν κάποιο ιδιαίτερο ρόλο στη ροή της κυκλοφορίας, μιας και οι πεζοί, στις περισσότερες των περιπτώσεων, περνάνε το δρόμο την χρονική στιγμή που δεν διέρχεται κάποιο όχημα. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της πιθανής πλαγιομετωπικής σύγκρουσης (32% σε σχέση με τις άλλες), γεγονός το οποίο δείχνει την αδυναμία ορισμένων οδηγών να τηρήσουν τη σωστή θέση και ταχύτητα κατά την αλλαγή λωρίδας ή την είσοδο τους στη διασταύρωση. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος βρίσκεται στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή στον κόμβο. Παρ' όλα αυτά, κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Βελτίωση της σήμανσης στην διασταύρωση, με τοποθέτηση πινακίδων οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς την προτεραιότητα και τις σωστές λωρίδες κίνησης τους.
- Βελτίωση του φωτισμού του κόμβου, ώστε να ενισχυθεί η ορατότητα κατά τις βραδινές ώρες.
- Διαγραμμίσεις και καθορισμός λωρίδων, μιας και η ύπαρξη σαφών κι ευδιάκριτων διαγραμμίσεων μπορεί να βοηθήσει τους οδηγούς να τηρούν τις λωρίδες τους και να αποφευχθούν οι πλαγιομετωπικές συγκρούσεις.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Γκλαβάνη

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=220,72$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=3,5$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (87,9% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παραβίαση σηματοδότη από πεζό, κάτι που δείχνει την άγνοια ορισμένων πεζών για τη σηματοδότηση της διασταύρωσης. Παρ' όλα αυτά, αυτού του τύπου οι εμπλοκές πιθανότατα δεν παίζουν κάποιο ιδιαίτερο ρόλο στη ροή της κυκλοφορίας, μιας και οι πεζοί, στις περισσότερες των περιπτώσεων, περνάνε το δρόμο την χρονική στιγμή που δεν διέρχεται κάποιο όχημα. Οι υπόλοιποι τύποι κυκλοφοριακών εμπλοκών εντοπίστηκαν σε πολύ μικρότερο βαθμό. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος βρίσκεται μεταξύ της κατηγορίας επικινδυνότητας 2 και της κατηγορίας επικινδυνότητας 3, η επικινδυνότητα στον κόμβο είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή στον κόμβο. Παρ' όλα αυτά κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Βελτίωση του φωτισμού του κόμβου, ώστε να ενισχυθεί η ορατότητα κατά τις βραδινές ώρες και οι πεζοί να είναι πιο ευδιάκριτοι από τους οδηγούς.

- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Καρτάλη

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=251,14$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=5,8$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (86,7% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε διέλευση οχήματος με πράσινη ένδειξη πεζού κι ενώ υπάρχουν πεζοί στο πεζοδρόμιο ή στη διάβαση. Αυτό υποδηλώνει ότι αρκετοί οδηγοί αγνοούν επιδεικτικά τους πεζούς, γεγονός το οποίο αυξάνει ραγδαία επικινδυνότητα στον κόμβο, μιας και ο συγκεκριμένος αποτελεί έναν από τους πιο κεντρικούς της πόλης του Βόλου, με μεγάλους όγκους πεζών να τον διασχίζουν καθημερινά. Στην περίπτωση της συγκεκριμένης διασταύρωσης υπάρχει αρκετά μεγάλη απόκλιση των αποτελεσμάτων των δύο μεθόδων. Στην πρώτη μέθοδο ο ειδικός δείκτης προκύπτει αρκετά χαμηλός, μιας και αναλογικά με τον φόρτο κυκλοφορίας στον κόμβο, ο αριθμός των κυκλοφοριακών εμπλοκών είναι μικρός. Αυτό φυσικά δεν προϋποθέτει ότι κι ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων θα είναι χαμηλός, όπως υπολογίστηκε και μέσω της δεύτερης μεθόδου, όπου η διασταύρωση έχει έναν αρκετά υψηλό αριθμό τροχαίων ατυχημάτων ετησίως, συγκριτικά με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες διασταυρώσεις. Η διαφορά αυτή μεταξύ των αποτελεσμάτων των δύο μεθόδων πιθανότατα οφείλεται στο γεγονός ότι στη δεύτερη μέθοδο λαμβάνεται υπ' όψιν τόσο ο μεγάλος όγκος των πεζών που διασχίζουν την διασταύρωση καθημερινώς, όσο και η ύπαρξη κάποιων καταστημάτων πώλησης αλκοόλ γύρω από την διασταύρωση. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, είναι ξεκάθαρο ότι αν και υπάρχει μεγάλος όγκος πεζών που διασχίζει τη διασταύρωση, λόγω του μικρού αριθμού κυκλοφοριακών εμπλοκών που παρατηρήθηκε μεταξύ των οχημάτων, το πιθανότερο είναι να υπάρχουν σχετικά μικρές καθυστερήσεις στη ροή της κυκλοφορίας και χαμηλή επικινδυνότητα λόγω αυτού, επομένως ορθώς η διασταύρωση αυτή τοποθετήθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3 του πίνακα επικινδυνότητας με βάση και τις δύο μεθόδους

αθροιστικά, γεγονός το οποίο δηλώνει ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά, αλλά δεν αποκλείεται κιόλας η πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.
- Συχνότερη αστυνόμευση τη νύχτα και αλκοτέστ, μιας και γύρω από την εξεταζόμενη διασταύρωση υπάρχουν αρκετά καταστήματα πώλησης αλκοόλ, γεγονός σημαντικό και ιδιαίτερα επικίνδυνο.
- Καμπάνιες ενημέρωσης και εκπαίδευσης των οδηγών, οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς τη σημασία του σεβασμού των σηματοδοτών και της προτεραιότητας των πεζών.
- Βελτίωση της οδικής σήμανσης και φωτισμού της οδού, μιας και η τοποθέτηση επιπλέον πινακίδων που θα ενημερώνουν τους οδηγούς για την παρουσία πεζών και η βελτίωση του φωτισμού ώστε οι πεζοί να είναι πιο ευδιάκριτοι από τους οδηγούς, σίγουρα θα βοηθούσε στην βελτίωση της επικινδυνότητας της εξεταζόμενης διασταύρωσης.
- Ενίσχυση των κανόνων για την διατήρηση αποστάσεων ασφαλείας, με την τοποθέτηση πινακίδων που θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς την τήρηση απόστασης ασφαλείας.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Κοραή

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=302,80$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=5,7$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (61,7% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παραβίαση σηματοδότη από πεζό, κάτι που δείχνει την άγνοια ορισμένων πεζών για τη σηματοδότηση της διασταύρωσης. Παρ'όλα αυτά, αυτού του τύπου οι εμπλοκές

πιθανότατα δεν παίζουν κάποιο ιδιαίτερο ρόλο στη ροή της κυκλοφορίας, μιας και οι πεζοί, στις περισσότερες των περιπτώσεων, περνάνε το δρόμο την χρονική στιγμή που δεν διέρχεται κάποιο όχημα. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της διέλευσης οχημάτων με πράσινη ένδειξη πεζού, κι ενώ υπάρχουν πεζοί στο πεζοδρόμιο ή την διάβαση (36% σε σχέση με τις άλλες), γεγονός το οποίο υποδηλώνει ότι αρκετοί οδηγοί αγνοούν επιδεικτικά τους πεζούς. Στην περίπτωση της συγκεκριμένης διασταύρωσης υπάρχει απόκλιση των αποτελεσμάτων των δύο μεθόδων. Στην πρώτη μέθοδο υπολογίστηκε ένας ειδικός δείκτης μέσης κλίμακας, μιας και αναλογικά με τον φόρτο κυκλοφορίας στον κόμβο, ο αριθμός των κυκλοφοριακών εμπλοκών δεν ήταν ιδιαίτερα μεγάλος, σε σχέση με τον κυκλοφοριακό φόρτο της διασταύρωσης. Αυτό φυσικά δεν προϋποθέτει ότι κι ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων θα είναι χαμηλός, όπως υπολογίστηκε και μέσω της δεύτερης μεθόδου, όπου η διασταύρωση έχει έναν αρκετά υψηλό αριθμό τροχαίων ατυχημάτων ετησίως, συγκριτικά με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες διασταυρώσεις. Η διαφορά αυτή μεταξύ των αποτελεσμάτων των δύο μεθόδων πιθανότατα οφείλεται στο γεγονός ότι στη δεύτερη μέθοδο λαμβάνεται υπ' όψιν τόσο ο μεγάλος όγκος των πεζών που διασχίζουν την διασταύρωση καθημερινώς, όσο και η ύπαρξη κάποιων καταστημάτων πώλησης αλκοόλ γύρω από την διασταύρωση. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, είναι ξεκάθαρο ότι αν και υπάρχει μεγάλος όγκος πεζών που διασχίζει τη διασταύρωση, λόγω του μικρού αριθμού κυκλοφοριακών εμπλοκών που παρατηρήθηκε μεταξύ των οχημάτων, το πιθανότερο είναι να υπάρχουν σχετικά μικρές καθυστερήσεις στη ροή της κυκλοφορίας και χαμηλή επικινδυνότητα λόγω αυτού, επομένως ορθώς η διασταύρωση αυτή τοποθετήθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3 του πίνακα επικινδυνότητας με βάση και τις δύο μεθόδους αθροιστικά, γεγονός το οποίο δηλώνει ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά, αλλά δεν αποκλείεται κιόλας η πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.
- Συχνότερη αστυνόμευση τη νύχτα και αλκοτέστ, μιας και γύρω από την εξεταζόμενη διασταύρωση υπάρχουν αρκετά καταστήματα πώλησης αλκοόλ, γεγονός σημαντικό και ιδιαίτερα επικίνδυνο.
- Καμπάνιες ενημέρωσης και εκπαίδευσης των οδηγών, οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς τη σημασία του σεβασμού των σηματοδοτών και της προτεραιότητας των πεζών.
- Βελτίωση της οδικής σήμανσης και φωτισμού της οδού, μιας και η τοποθέτηση επιπλέον πινακίδων που θα ενημερώνουν τους οδηγούς για την παρουσία πεζών και η βελτίωση του φωτισμού ώστε οι πεζοί να είναι πιο

ευδιάκριτοι από τους οδηγούς, σίγουρα θα βοηθούσε στην βελτίωση της επικινδυνότητας της εξεταζόμενης διασταύρωσης.

❖ **Εξεταζόμενος κόμβος: Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος
Μαιάνδρου-Καζανάκι-Αναπαύσεως**

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=556,23$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 4, δηλαδή υψηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=1,2$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (83,3% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παραβίαση σηματοδότη από το όχημα. Αυτό υποδηλώνει ότι αρκετοί οδηγοί αγνοούν τα φανάρια, γεγονός το οποίο προκαλεί αιφνίδια και απρόβλεπτη συμπεριφορά των οχημάτων και αυξάνει ραγδαία την επικινδυνότητα στον κόμβο. Στην περίπτωση της συγκεκριμένης διασταύρωσης υπάρχει αρκετά μεγάλη απόκλιση των αποτελεσμάτων των δύο μεθόδων. Στην πρώτη μέθοδο ο ειδικός δείκτης προκύπτει αρκετά υψηλός, μιας και αναλογικά με τον φόρτο κυκλοφορίας στον κόμβο, ο αριθμός των κυκλοφοριακών εμπλοκών είναι σημαντικός. Αυτό φυσικά δεν προϋποθέτει ότι κι ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων θα είναι υψηλός, όπως υπολογίστηκε και μέσω της δεύτερης μεθόδου, όπου η διασταύρωση έχει έναν αρκετά χαμηλό αριθμό τροχαίων ατυχημάτων ετησίως, συγκριτικά με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες διασταυρώσεις. Η διαφορά αυτή μεταξύ των αποτελεσμάτων των δύο μεθόδων πιθανότατα οφείλεται στο γεγονός ότι στη πρώτη μέθοδο γίνεται ανάλυση με δεδομένα καθαρά τον κυκλοφοριακό φόρτο και τον υψηλό αριθμό των κυκλοφοριακών εμπλοκών του κόμβου, ενώ στη δεύτερη μέθοδο λαμβάνεται υπ' όψιν αντί για τον συνολικό αριθμό των κυκλοφοριακών εμπλοκών, ο όγκος των πεζών που διασχίζουν την διασταύρωση καθημερινώς, οι δυνατές κινήσεις εντός του κόμβου, καθώς και η ύπαρξη καταστημάτων πώλησης αλκοόλ κοντά στην διασταύρωση, που στη συγκεκριμένη περίπτωση υπάρχει μόνο ένα. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, είναι ξεκάθαρο ότι λόγω του σχετικά μεγάλου αριθμού κυκλοφοριακών εμπλοκών που παρατηρήθηκε μεταξύ των οχημάτων, το πιθανότερο είναι να υπάρχουν σχετικά καθυστερήσεις στη ροή της κυκλοφορίας, αλλά μέτρια επικινδυνότητα λόγω αυτού, επομένως ορθώς η διασταύρωση αυτή τοποθετήθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3 του πίνακα

επικινδυνότητας με βάση και τις δύο μεθόδους αθροιστικά, γεγονός το οποίο δηλώνει ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά, αλλά δεν αποκλείεται κιάλας η πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- Αυστηρότερη αστυνόμευση και επιβολή προστίμων, μιας και αποτελεί συχνό φαινόμενο η παραβίαση του φωτεινού σηματοδότη από τους οδηγούς. Μία καλή ενέργεια επίσης θα ήταν η εγκατάσταση καμερών, για την επιβολή προστίμων στους παραβάτες, γεγονός το οποίο θα αποθαρρύνει τους οδηγούς από την παραβίαση του σηματοδότη.
- Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.
- Καμπάνιες ενημέρωσης και εκπαίδευσης των οδηγών, οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς τη σημασία του σεβασμού των σηματοδοτών και της προτεραιότητας των πεζών.
- Βελτίωση της οδικής σήμανσης και φωτισμού της οδού, μιας και η τοποθέτηση επιπλέον πινακίδων που θα ενημερώνουν τους οδηγούς για την παρουσία πεζών και η βελτίωση του φωτισμού ώστε οι πεζοί να είναι πιο ευδιάκριτοι από τους οδηγούς, σίγουρα θα βοηθούσε στην βελτίωση της επικινδυνότητας της εξεταζόμενης διασταύρωσης.

❖ Μη σηματοδοτούμενος κόμβος Πολυμέρη-Ερμού-Φιλελλήνων

Για τον συγκεκριμένο μη σηματοδοτούμενο κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=87,42$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στον κόμβο ίσος με $N_{pred}=0,5$ τροχαία ατυχήματα/έτος (ο χαμηλότερος που υπολογίστηκε βάσει της συγκεκριμένης μεθόδου) και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας (η πιο ασφαλής διασταύρωση από τις εξεταζόμενες).

Στον εξεταζόμενο κόμβο από τον πολύ μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, όλες ήταν περιπτώσεις παραβίασης σηματοδότη από το όχημα. Αυτό υποδηλώνει ότι ορισμένοι οδηγοί αγνοούν τα φανάρια, γεγονός το οποίο προκαλεί αιφνίδια και απρόβλεπτη συμπεριφορά των οχημάτων και αυξάνει την

επικινδυνότητα στον κόμβο. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κόμβος βρίσκεται μεταξύ της κατηγορίας επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, και της κατηγορίας επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας, ενώ επίσης μέσω και των δύο μεθόδων αθροιστικά ο κόμβος είναι ο ασφαλέστερος της πόλης του Βόλου, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα του είναι απόλυτα ελεγχόμενη, με πολύ χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια αλλαγή σε αυτόν.

❖ Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Πολυμέρη-Κασσαβέτη

Για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=288,64$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στην διασταύρωση ίσος με $N_{pred}=3,6$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος ενσωματώθηκε επίσης στην κατηγορία επικινδυνότητας 3, δηλαδή μέτριας επικινδυνότητας.

Στην εξεταζόμενη διασταύρωση από τον αριθμό των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, η πλειονότητα τους (40,6 % σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε παραβίαση σηματοδότη από το όχημα. Αυτό υποδηλώνει ότι αρκετοί οδηγοί αγνοούν τα φανάρια, γεγονός το οποίο προκαλεί αιφνίδια και απρόβλεπτη συμπεριφορά των οχημάτων και αυξάνει ραγδαία την επικινδυνότητα στον κόμβο. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο σηματοδοτούμενο κυκλοφοριακό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κυκλοφοριακός κόμβος βρίσκεται μεταξύ της κατηγορίας επικινδυνότητας 2 και της κατηγορίας επικινδυνότητας 3, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα στον κόμβο ελέγχεται αποτελεσματικά, αλλά δεν αποκλείεται κιόλας η πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος. Κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στη διασταύρωση, οι εξής:

- ❖ Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, με τοποθέτηση επιπλέον φαναριών για πεζούς και φυσικά εμπόδια (π.χ. υπερυψωμένες διαβάσεις, «σαμαράκια»), ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να επιβραδύνουν κοντά στις διαβάσεις και να μην αγνοούν τους πεζούς.
- ❖ Αυστηρότερη αστυνόμευση και επιβολή προστίμων, μιας και αποτελεί συχνό φαινόμενο τόσο η παραβίαση του φωτεινού σηματοδότη από τους οδηγούς όσο και η κίνηση αντίθετα επί της οδού.
- ❖ Μία καλή ενέργεια επίσης θα ήταν η εγκατάσταση καμερών, για την επιβολή προστίμων στους παραβάτες, γεγονός το οποίο θα αποθαρρύνει τους οδηγούς από την παραβίαση του σηματοδότη.

❖ Κυκλικός κόμβος Αθηνών-Λαρίσης-Λαμπράκη

Για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=210,97$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στον κόμβο ίσος με $N_{pred}=1,32$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλικός κόμβος ενσωματώθηκε επίσης στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στον εξεταζόμενο κόμβο από τον σχετικά μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, συγκριτικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο που υπάρχει, η πλειονότητα τους (37,4% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε πιθανή νωτομετωπική σύγκρουση μεταξύ οχημάτων λόγω αλληλουχίας πλέξης. Αυτό υποδηλώνει ότι ορισμένοι οδηγοί πιθανώς αντιμετωπίζουν δυσκολία στη συγχώνευση ή την αλλαγή λωρίδων, γεγονός το οποίο μπορεί να οφείλεται σε ανεπάρκεια του χώρου για πλέξη. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της πιθανής πλαγιομετωπικής σύγκρουσης μεταξύ οχημάτων λόγω πλέξης (24,6% σε σχέση με τις άλλες), γεγονός το οποίο επίσης μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην κυκλοφορία, καθώς και καθυστερήσεις. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κόμβος βρίσκεται στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα του είναι ελεγχόμενη, με χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή σε αυτόν. Παρ'όλα αυτά, κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στον κόμβο, οι εξής:

- Βελτίωση της σήμανσης και των διαγραμμίσεων του κόμβου, μιας και η τοποθέτηση πιο σαφών σημάτων και οδηγιών διαγραμμίσεων θα μπορούσε να βοηθήσει τους οδηγούς να τηρούν τη σωστή λωρίδα καθώς κινούνται εντός του κόμβου.
- Καθιέρωση χαμηλότερων ορίων ταχύτητας, για να μπορέσουν να αποφευχθούν τυχόν συγκρούσεις εντός του κόμβου.
- Καμπάνιες ενημέρωσης για την ορθή χρήση των κυκλικών κόμβων, μιας και θα κάνει καλό στους οδηγούς της πόλης του Βόλου, μιας πόλης με αρκετούς κυκλικούς κόμβους στο κέντρο της, να εκπαιδευτούν με έμφαση στη σωστή τήρηση των προτεραιοτήτων και των αποστάσεων ασφαλείας.

❖ Κυκλικός κόμβος Δημαρχείου Βόλου

Για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=265,25$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στον κόμβο ίσος με $N_{pred}=0,7$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλικός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στον εξεταζόμενο κόμβο από τον σχετικά μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, συγκριτικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο που υπάρχει, η πλειονότητα τους (64,4% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε διέλευση οχήματος ενώ υπάρχουν πεζοί στη διάβαση. Αυτό υποδηλώνει ότι ορισμένοι οδηγοί αγνοούν επιδεικτικά τους πεζούς εντός του κυκλικού κόμβου. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της πιθανής σύγκρουσης μεταξύ οχημάτων κατά την εισερχόμενη κίνηση ενός οχήματος και της κυκλικής ενός άλλου, γεγονός το οποίο επίσης μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην κυκλοφορία, καθώς και καθυστερήσεις. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κόμβος βρίσκεται μεταξύ της κατηγορίας επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, και της κατηγορίας επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα του είναι ελεγχόμενη, με πολύ χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή σε αυτόν. Παρ'όλα αυτά, κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στον κόμβο, οι εξής:

- Βελτίωση της σήμανσης και των διαγραμμίσεων του κόμβου, μιας και η τοποθέτηση πιο σαφών σημάτων και οδηγιών διαγραμμίσεων θα μπορούσε να βοηθήσει τους οδηγούς να τηρούν τη σωστή λωρίδα καθώς κινούνται εντός του κόμβου.
- Καθιέρωση χαμηλότερων ορίων ταχύτητας, για να μπορέσουν να αποφευχθούν τυχόν συγκρούσεις εντός του κόμβου.
- Ευδιάκριτες πινακίδες και σημάνσεις, οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς ότι οι πεζοί έχουν προτεραιότητα στις διαβάσεις.

❖ Κυκλικός κόμβος Διμηνίου Βόλου

Για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=148,03$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στον κόμβο ίσος με $N_{pred}=0,79$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλικός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στον εξεταζόμενο κόμβο από τον σχετικά μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, συγκριτικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο που υπάρχει, η πλειονότητα τους (43,7% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε περίπτωση πιθανής σύγκρουσης μεταξύ οχημάτων κατά την εισερχόμενη κίνηση ενός οχήματος και της κυκλικής ενός άλλου, γεγονός το οποίο επίσης μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην κυκλοφορία, καθώς και καθυστερήσεις εντός του κυκλικού κόμβου. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της πιθανής πλαγιομετωπικής σύγκρουσης μεταξύ οχημάτων λόγω πλέξης εντός του κόμβου. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κόμβος βρίσκεται μεταξύ της κατηγορίας επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, και της κατηγορίας επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα του είναι ελεγχόμενη, με πολύ χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή σε αυτόν. Παρ'όλα αυτά, κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στον κόμβο, οι εξής:

- Βελτίωση της σήμανσης και των διαγραμμίσεων του κόμβου, μιας και η τοποθέτηση πιο σαφών σημάτων και οδηγιών διαγραμμίσεων θα μπορούσε να βοηθήσει τους οδηγούς να τηρούν τη σωστή λωρίδα καθώς κινούνται εντός του κόμβου.
- Καθιέρωση χαμηλότερων ορίων ταχύτητας, για να μπορέσουν να αποφευχθούν τυχόν συγκρούσεις εντός του κόμβου.
- Ευδιάκριτες πινακίδες και σημάνσεις, οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς ότι οι πεζοί έχουν προτεραιότητα στις διαβάσεις.

❖ Κυκλικός κόμβος ΚΤΕΛ Βόλου

Για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=26,63$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο (ο χαμηλότερος που υπολογίστηκε βάσει της συγκεκριμένης μεθόδου) και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στον κόμβο ίσος με $N_{pred}=1,5$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλικός κόμβος ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας (η μία από τις δύο εξεταζόμενες διασταυρώσεις της συγκεκριμένης κατηγορίας επικινδυνότητας).

Στον εξεταζόμενο κόμβο από τον πολύ μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, συγκριτικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο που υπάρχει, η πλειονότητα τους (50,8% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε περίπτωση πιθανής νωτομετωπικής σύγκρουσης μεταξύ οχημάτων, λόγω αλληλουχίας πλέξης, γεγονός το οποίο επίσης μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην κυκλοφορία, καθώς και καθυστερήσεις εντός του κυκλικού κόμβου. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό που εντοπίζεται στην περίπτωση της πιθανής πλαγιομετωπικής σύγκρουσης μεταξύ οχημάτων λόγω πλέξης εντός του κόμβου. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κόμβος βρίσκεται μεταξύ της κατηγορίας επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, και της κατηγορίας επικινδυνότητας 1, δηλαδή αμελητέας επικινδυνότητας, ενώ επίσης μέσω και των δύο μεθόδων αθροιστικά ο κόμβος είναι ο δεύτερος ασφαλέστερος της πόλης του Βόλου, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα του είναι απόλυτα ελεγχόμενη, με πολύ χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια αλλαγή σε αυτόν.

❖ Εξεταζόμενος κόμβος: Κυκλικός κόμβος Τελωνείου Βόλου

Για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο ο ειδικός δείκτης κυκλοφοριακών εμπλοκών υπολογίστηκε ίσος με $R_j=196,48$ εμπλοκές/10χιλ. οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Μέσω του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) υπολογίστηκε, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο αριθμός των αναμενόμενων ετήσιων τροχαίων ατυχημάτων στον κόμβο ίσος με $N_{pred}=1,14$ τροχαία ατυχήματα/έτος και βάσει αυτής της μεθόδου ενσωματώθηκε στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας. Επιπλέον, στον πίνακα επικινδυνότητας των κυκλοφοριακών κόμβων που δημιουργήθηκε με βάση τα αποτελέσματα και των δύο μεθόδων αθροιστικά, ο εξεταζόμενος κυκλικός κόμβος

ενσωματώθηκε επίσης στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας.

Στον εξεταζόμενο κόμβο από τον σχετικά μικρό αριθμό κυκλοφοριακών εμπλοκών που εντοπίστηκαν, συγκριτικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο που υπάρχει, η πλειονότητα τους (22,4% σε σχέση με τις άλλες) αποδίδεται σε διέλευση οχήματος ενώ υπάρχουν πεζοί στη διάβαση. Αυτό υποδηλώνει ότι ορισμένοι οδηγοί αγνοούν επιδεικτικά τους πεζούς εντός του κυκλικού κόμβου. Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό (επίσης 22,4% σε σχέση με τις άλλες) που εντοπίζεται στην περίπτωση της πιθανής νωτομετωπικής σύγκρουσης μεταξύ οχημάτων, λόγω μείωσης ταχύτητας σε στροφή, γεγονός το οποίο επίσης μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην κυκλοφορία, καθώς και καθυστερήσεις. Συμπερασματικά, για τον συγκεκριμένο κυκλικό κόμβο, το γεγονός ότι και στους τρεις πίνακες επικινδυνότητας που δημιουργήθηκαν ο εξεταζόμενος κόμβος βρίσκεται στην κατηγορία επικινδυνότητας 2, δηλαδή χαμηλής επικινδυνότητας, κάνει σαφές ότι η επικινδυνότητα του είναι ελεγχόμενη, με πολύ χαμηλή πιθανότητα εκδήλωσης ανεπιθύμητου συμβάντος και δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλλαγή σε αυτόν. Παρ' όλα αυτά, κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με σκοπό να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο την ασφάλεια και την ροή της κυκλοφορίας στον κόμβο θα ήταν, με βάση τα είδη των κυκλοφοριακών εμπλοκών που εμφανίζονται περισσότερο στον κόμβο, οι εξής:

- Βελτίωση της σήμανσης και των διαγραμμίσεων του κόμβου, μιας και η τοποθέτηση πιο σαφών σημάτων και οδηγών διαγραμμίσεων θα μπορούσε να βοηθήσει τους οδηγούς να τηρούν τη σωστή λωρίδα καθώς κινούνται εντός του κόμβου.
- Καθιέρωση χαμηλότερων ορίων ταχύτητας, για να μπορέσουν να αποφευχθούν τυχόν συγκρούσεις εντός του κόμβου.
- Ευδιάκριτες πινακίδες και σημάνσεις, οι οποίες θα υπενθυμίζουν στους οδηγούς ότι οι πεζοί έχουν προτεραιότητα στις διαβάσεις.

6.2 Συνολικός σχολιασμός αποτελεσμάτων

Συνολικά, και για τους 18 εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους, από τις δύο μεθόδους τα αποτελέσματα που προέκυψαν κατέταξαν 6 διασταυρώσεις σε κοινή κατηγορία επικινδυνότητας, 8 διασταυρώσεις σε κατηγορία επικινδυνότητας διαφοράς μιας κλίμακας σε σχέση με την άλλη και 3 διασταυρώσεις σε κατηγορία επικινδυνότητας διαφοράς δύο κλιμάκων σε σχέση με την άλλη. Η μέθοδος ειδικού δείκτη κυκλοφοριακών εμπλοκών, χρησιμοποιώντας για δεδομένα τον όγκο του κυκλοφοριακού φόρτου και των κυκλοφοριακών εμπλοκών, δίνει ένα αποτέλεσμα το οποίο αν και δεν αντικατοπτρίζει άμεσα τον αριθμό των πιθανών ατυχημάτων στον κόμβο, δίνει μία καλή εικόνα της ροής της κυκλοφορίας που υπάρχει. Η μέθοδος του εγχειριδίου Highway Safety Manual (HSM) από την άλλη, υπολογίζει τον αριθμό των προβλεπόμενων ατυχημάτων σε μία διασταύρωση, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως ο κυκλοφοριακός φόρτος αυτής, ο αριθμός των πεζών που την διασχίζουν, οι δυνατές κινήσεις εντός αυτής και ο τύπος της, καθώς κι εξωτερικά δεδομένα, όπως τα

καταστήματα πώλησης αλκοόλ και τα σχολεία γύρω της. Επομένως, ήταν αναμενόμενο να υπάρχουν αποκλίσεις στα αποτελέσματα των δύο μεθόδων, καθώς δίνουν αποτελέσματα για τους ίδιους κυκλοφοριακούς κόμβους, αλλά λαμβάνοντας ο καθένας υπ' όψιν κάποια διαφορετικά δεδομένα. Γι' αυτό το λόγο πιο ακριβή αποτελέσματα προκύπτουν από τον συνδυασμό των δύο μεθόδων, με την δημιουργία του πίνακα επικινδυνότητας για τους εξεταζόμενους κυκλοφοριακούς κόμβους της πόλης του Βόλου με βάση και των δύο μεθόδων.

6.3 Συμπέρασμα για την Οδική Ασφάλεια της πόλης του Βόλου

Η πλειονότητα των κυκλοφοριακών κόμβων της πόλης υπολογίστηκε να έχει, είτε αμελητέα επικινδυνότητα (δύο διασταυρώσεις), είτε χαμηλή επικινδυνότητα (οκτώ διασταυρώσεις). Αυτό υποδεικνύει ότι συνολικά η πόλη δεν παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας και οι περισσότερες περιοχές είναι σχετικά ασφαλείς για την κυκλοφορία. Επίσης, πέντε διασταυρώσεις υπολογίστηκε να έχουν μέτριο επίπεδο επικινδυνότητας, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι σε ορισμένα σημεία της πόλης, υπάρχει ένας αυξημένος κίνδυνος τροχαίων ατυχημάτων, αλλά όχι σε ανησυχητικό βαθμό. Τέλος, τρεις είναι οι διασταυρώσεις, οι οποίες υπολογίστηκε ότι έχουν υψηλό και πολύ υψηλό επίπεδο επικινδυνότητας (δύο και μία διασταύρωση αντίστοιχα) και χρειάζονται άμεσα κάποια παρέμβαση για τη μείωση της επικινδυνότητας, όπως αναλύθηκε πιο ακριβέστερα στο υποκεφάλαιο 7.1.

Σαν συνολική εικόνα, η πόλη φαίνεται να έχει κυκλοφοριακούς κόμβους που δεν είναι υπερβολικά επικίνδυνοι, με πολύ λίγες περιοχές να απαιτούν πιο σοβαρή προσοχή. Αυτό δίνει μια σχετικά θετική εικόνα για την οδική ασφάλεια της πόλης, με περιθώρια βελτίωσης σε συγκεκριμένα σημεία.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ)

Ναθαναήλ Ε.. Οδική ασφάλεια, Ενότητα 7. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών

Φραντζεσκάκης Ι., Γκόλιας Ι., Οδική Ασφάλεια, Παπασωτηρίου, Αθήνα, 1994

Φραντζεσκάκης Ι., Γιαννόπουλος Γ., Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή Τεχνική, Τόμος 1, Επίκεντρο, Αθήνα, 2005

Φραντζεσκάκης Ι., Γκόλιας Ι., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ., Κυκλοφοριακή Τεχνική, Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2009

Χλουβεράκης Γ., ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ, Πεδίο, Αθήνα, 2012

American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)

Arild Ragnøy, Peter Christensen, Rune Elvik, "Summary: injury severity density", Institut of Transport Economics, TOI report, 618/2002, Norway, p.i.

Bureau of Safety Engineering of Illinois, 2013, September. Highway Safety Improvement Program, IDOT HSM Crash Prediction Tool, User's Manual, Version 3.0. IDOT(.gov)

Chicago Department of Transportation (CDOT)

Chicago Transit Authority (CTA)

Google

Persaud B. & Lyon C.. Empirical Bayes before–after safety studies: Lessons learned from two decades of experience and future directions. Accident Analysis and Prevention, 2007

Region 1 Engineer, IDOT Region 1, Illinois Department of transportation

Transportation Research Board, Highway Capacity Manual 2000, Transportation Research Board, National Research Council, Washington DC, 2000

Volos Official City Website (for public transportation details)

Volos Urban Transport Organization

Wikipedia

Παραρτήματα

Βάση Δεδομένων για τον υπολογισμό του κυκλοφοριακού φόρτου και των κυκλοφοριακών εμπλοκών

1. Κυκλικός κόμβος Αθηνών-Λαρίσης-Λαμπράκη

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	139	2	51	9	36	3	240
14:20-14:35	157	5	73	9	29	4	277
14:40-14:55	178	7	69	6	35	5	300
15:00-15:15	149	14	49	7	46	4	269
15:20-15:35	126	6	56	8	35	3	234
15:40-15:55	117	4	63	8	34	2	228
Σύνολο (σχ.)	866	38	361	47	215	21	1548
18:00-18:15	182	7	20	5	15	4	233
18:20-18:35	178	5	19	5	10	2	219
18:40-18:55	181	4	21	6	11	3	226
19:00-19:15	159	3	18	4	9	2	195
19:20-19:35	147	4	20	3	6	1	181
19:40-19:55	143	2	16	2	7	1	171
Σύνολο (σχ.)	990	25	114	25	58	13	1225

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	210	7	70	15	45	4	351
14:20-14:35	266	5	61	6	55	1	394
14:40-14:55	323	6	58	4	50	5	446
15:00-15:15	280	10	50	14	21	4	379
15:20-15:35	237	17	42	9	22	5	332
15:40-15:55	215	5	38	7	26	3	294
Σύνολο (σχ.)	1531	50	319	55	219	22	2196
18:00-18:15	213	7	43	5	14	2	284
18:20-18:35	293	6	37	5	21	4	366
18:40-18:55	216	8	32	4	13	4	277
19:00-19:15	247	7	40	6	4	5	309
19:20-19:35	221	4	34	4	6	3	272
19:40-19:55	207	2	32	7	4	1	253
Σύνολο (σχ.)	1397	34	218	31	62	19	1761

23/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
16:00-16:15	225	3	35	5	12	2	282
16:20-16:35	190	5	29	3	16	2	245
16:40-16:55	182	5	26	6	13	4	236
17:00-17:15	208	5	28	10	16	5	272
17:20-17:35	182	8	21	4	13	3	231
17:40-17:55	191	7	25	6	15	2	246
Σύνολο (σχ.)	1178	33	164	34	85	18	1512

24/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	289	9	57	4	18	3	380
14:20-14:35	336	9	49	8	28	1	431
14:40-14:55	312	5	45	5	35	1	403
15:00-15:15	274	7	43	11	33	3	371
15:20-15:35	267	12	40	7	24	1	351
15:40-15:55	270	8	39	6	28	1	352
Σύνολο (σχ.)	1748	50	273	41	166	10	2288

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	56	1	12	1	2	0	72
14:20-14:35	33	1	8	0	4	1	47
14:40-14:55	47	2	5	1	3	0	58
15:00-15:15	45	3	10	1	6	2	67
15:20-15:35	51	2	7	1	3	2	66
15:40-15:55	34	2	9	1	2	3	51
Σύνολο (οχ.)	266	11	51	5	20	8	361
18:00-18:15	39	0	10	1	0	2	52
18:20-18:35	54	1	10	1	1	0	67
18:40-18:55	48	1	6	1	2	2	60
19:00-19:15	45	0	8	1	2	1	57
19:20-19:35	40	1	7	1	1	1	51
19:40-19:55	27	0	6	1	1	3	38
Σύνολο (οχ.)	253	3	47	6	7	9	325

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	37	1	11	1	2	0	52
14:20-14:35	42	1	7	1	4	1	56
14:40-14:55	58	0	8	2	3	1	72
15:00-15:15	50	1	10	3	2	2	68
15:20-15:35	47	0	10	1	1	1	60
15:40-15:55	45	1	6	1	3	0	56
Σύνολο (οχ.)	279	4	52	9	15	5	364
18:00-18:15	38	1	10	1	2	0	52
18:20-18:35	35	1	8	1	3	0	48
18:40-18:55	59	0	7	1	3	2	72
19:00-19:15	48	2	7	1	1	2	61
19:20-19:35	48	0	9	1	1	1	60
19:40-19:55	40	0	4	1	3	0	48
Σύνολο (οχ.)	268	4	45	6	13	5	341

23/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
16:00-16:15	4	0	6	1	3	5	19
16:20-16:35	32	0	7	0	5	1	45
16:40-16:55	51	1	7	2	2	4	67
17:00-17:15	42	0	4	1	1	2	50
17:20-17:35	46	0	5	2	4	0	57
17:40-17:55	39	1	6	1	3	2	52
Σύνολο (οχ.)	214	2	35	7	18	14	290

24/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	37	0	11	1	2	4	55
14:20-14:35	32	0	9	1	2	1	45
14:40-14:55	53	0	11	1	3	1	69
15:00-15:15	44	1	10	1	2	3	61
15:20-15:35	41	0	8	0	2	2	53
15:40-15:55	40	1	9	2	1	1	54
Σύνολο (οχ.)	247	2	58	6	12	12	337

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	174	6	27	8	16	2	233
14:20-14:35	198	6	40	4	9	1	258
14:40-14:55	191	4	21	5	18	2	241
15:00-15:15	178	10	33	9	23	3	256
15:20-15:35	177	3	24	4	18	0	226
15:40-15:55	147	4	22	4	12	4	193
Σύνολο (οχ.)	1065	33	167	34	96	12	1407
18:00-18:15	150	2	16	2	14	2	186
18:20-18:35	149	5	19	3	15	2	193
18:40-18:55	140	3	28	2	16	1	190
19:00-19:15	162	2	21	0	10	3	198
19:20-19:35	171	3	19	4	5	4	206
19:40-19:55	153	2	23	4	4	3	189
Σύνολο (οχ.)	925	17	126	15	64	15	1162

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	157	3	32	2	10	1	205
14:20-14:35	180	2	35	2	13	2	234
14:40-14:55	165	5	41	5	15	3	234
15:00-15:15	162	2	36	2	12	2	216
15:20-15:35	166	1	31	3	18	1	220
15:40-15:55	162	3	29	7	16	1	218
Σύνολο (οχ.)	992	16	204	21	84	10	1327
18:00-18:15	150	3	35	1	8	0	197
18:20-18:35	185	5	32	3	16	2	243
18:40-18:55	172	3	22	2	14	2	215
19:00-19:15	167	3	20	1	8	2	201
19:20-19:35	169	2	21	2	2	0	196
19:40-19:55	135	3	22	5	9	0	174
Σύνολο (οχ.)	978	19	152	14	57	6	1226

23/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
16:00-16:15	130	2	30	3	28	4	197
16:20-16:35	141	2	9	5	15	0	172
16:40-16:55	134	2	12	5	21	3	177
17:00-17:15	128	4	15	4	18	2	171
17:20-17:35	130	5	11	2	13	1	162
17:40-17:55	136	4	14	4	16	2	176
Σύνολο (οχ.)	799	19	91	23	111	12	1055

24/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	201	6	28	5	42	2	284
14:20-14:35	282	3	28	7	38	0	358
14:40-14:55	188	6	27	5	37	1	264
15:00-15:15	196	4	23	6	33	2	264
15:20-15:35	184	3	24	6	28	1	246
15:40-15:55	179	1	19	5	27	1	232
Σύνολο (οχ.)	1230	23	149	34	205	7	1648

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	203	3	57	10	17	4	294
14:20-14:35	278	6	58	8	13	2	365
14:40-14:55	242	5	45	6	8	0	306
15:00-15:15	248	4	33	10	22	4	321
15:20-15:35	235	4	46	7	22	4	318
15:40-15:55	215	5	36	6	17	2	281
Σύνολο (οχ.)	1421	27	275	47	99	16	1885
18:00-18:15	257	7	43	3	10	1	321
18:20-18:35	220	5	26	7	10	4	272
18:40-18:55	225	1	27	5	15	7	280
19:00-19:15	219	10	38	6	14	2	289
19:20-19:35	215	2	37	4	7	1	266
19:40-19:55	204	5	42	2	8	5	266
Σύνολο (οχ.)	1340	30	213	27	64	20	1694

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	225	8	36	10	23	4	306
14:20-14:35	257	6	42	6	20	2	333
14:40-14:55	270	5	42	3	39	1	360
15:00-15:15	300	12	32	6	16	2	368
15:20-15:35	253	5	38	7	20	0	323
15:40-15:55	267	5	43	5	21	3	344
Σύνολο (οχ.)	1572	41	233	37	139	12	2034
18:00-18:15	207	3	42	2	8	5	267
18:20-18:35	260	8	33	4	6	2	313
18:40-18:55	240	4	36	3	13	0	296
19:00-19:15	250	6	38	2	11	3	310
19:20-19:35	175	2	34	4	1	3	219
19:40-19:55	200	0	35	2	9	4	250
Σύνολο (οχ.)	1332	23	218	17	48	17	1655

23/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
16:00-16:15	232	8	21	3	20	1	285
16:20-16:35	248	1	25	7	16	3	300
16:40-16:55	255	3	18	1	16	1	294
17:00-17:15	222	8	22	3	14	3	272
17:20-17:35	230	8	15	6	12	6	277
17:40-17:55	239	12	29	2	15	4	301
Σύνολο (οχ.)	1426	40	130	22	93	18	1729

24/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	237	4	43	9	25	1	319
14:20-14:35	260	2	50	10	20	2	344
14:40-14:55	265	8	57	8	26	1	365
15:00-15:15	208	3	47	5	12	0	275
15:20-15:35	235	2	46	10	22	1	316
15:40-15:55	242	3	47	6	17	0	315
Σύνολο (οχ.)	1447	22	290	48	122	5	1934

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	173	3	38	4	18	1	237
14:20-14:35	217	4	40	3	19	3	286
14:40-14:55	168	4	35	4	34	0	245
15:00-15:15	178	4	40	4	21	2	249
15:20-15:35	154	4	34	4	28	2	226
15:40-15:55	139	3	33	3	25	2	205
Σύνολο (οχ.)	1029	22	220	22	145	10	1448
18:00-18:15	134	1	19	2	14	3	173
18:20-18:35	127	3	6	0	16	1	153
18:40-18:55	127	4	14	2	12	0	159
19:00-19:15	135	5	23	5	17	1	186
19:20-19:35	111	2	20	0	12	2	147
19:40-19:55	128	3	17	1	11	3	163
Σύνολο (οχ.)	762	18	99	10	82	10	981

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	154	3	55	4	30	3	249
14:20-14:35	115	2	32	2	30	0	181
14:40-14:55	170	2	32	3	23	2	232
15:00-15:15	170	5	32	7	17	0	231
15:20-15:35	141	6	32	4	14	1	198
15:40-15:55	128	3	27	2	22	1	183
Σύνολο (οχ.)	878	21	210	22	136	7	1274
18:00-18:15	122	2	13	3	9	1	150
18:20-18:35	168	2	16	1	15	4	206
18:40-18:55	119	4	15	1	15	1	155
19:00-19:15	163	7	24	5	7	1	207
19:20-19:35	115	3	22	1	11	1	153
19:40-19:55	133	3	22	3	9	3	173
Σύνολο (οχ.)	820	21	112	14	66	11	1044

23/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
16:00-16:15	70	2	6	0	4	0	82
16:20-16:35	124	3	21	2	10	3	163
16:40-16:55	136	3	15	3	10	3	170
17:00-17:15	129	3	17	7	15	4	175
17:20-17:35	106	5	8	2	10	4	135
17:40-17:55	117	0	8	1	8	4	138
Σύνολο (οχ.)	682	16	75	15	57	18	863

24/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	110	2	21	5	13	0	151
14:20-14:35	120	3	23	2	15	0	163
14:40-14:55	153	2	21	2	14	0	192
15:00-15:15	170	0	29	9	11	1	220
15:20-15:35	115	4	20	3	6	1	149
15:40-15:55	134	2	25	2	8	3	174
Σύνολο (οχ.)	802	13	139	23	67	5	1049

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	45	1	11	1	11	1	70
14:20-14:35	49	1	9	0	10	1	70
14:40-14:55	70	1	4	2	22	0	99
15:00-15:15	67	2	8	0	29	0	106
15:20-15:35	70	1	5	2	11	1	90
15:40-15:55	66	1	6	1	15	1	90
Σύνολο (οχ.)	367	7	43	6	98	4	525
18:00-18:15	52	0	8	1	10	1	72
18:20-18:35	63	1	9	0	9	0	82
18:40-18:55	61	1	9	0	11	0	82
19:00-19:15	70	0	8	0	7	0	85
19:20-19:35	55	0	11	0	8	0	74
19:40-19:55	43	0	5	1	4	1	54
Σύνολο (οχ.)	344	2	50	2	49	2	449

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	59	0	13	0	9	0	81
14:20-14:35	65	1	11	0	9	2	88
14:40-14:55	75	1	6	0	13	0	95
15:00-15:15	105	1	10	0	17	2	135
15:20-15:35	62	1	12	1	14	0	90
15:40-15:55	83	0	4	3	9	0	99
Σύνολο (οχ.)	449	4	56	4	71	4	588
18:00-18:15	45	1	11	0	5	0	62
18:20-18:35	57	2	9	0	8	0	76
18:40-18:55	94	0	13	0	7	0	114
19:00-19:15	61	3	3	0	6	0	73
19:20-19:35	59	0	8	0	3	0	70
19:40-19:55	42	0	4	3	9	0	58
Σύνολο (οχ.)	358	6	48	3	38	0	453

23/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
16:00-16:15	65	2	5	2	10	2	86
16:20-16:35	52	0	3	1	12	1	69
16:40-16:55	70	1	5	2	9	3	90
17:00-17:15	59	1	3	0	9	1	73
17:20-17:35	59	0	5	0	4	0	68
17:40-17:55	87	1	11	0	7	0	106
Σύνολο (οχ.)	392	5	32	5	51	7	492

24/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	61	1	3	3	16	0	84
14:20-14:35	55	3	5	1	10	1	75
14:40-14:55	72	0	8	0	5	0	85
15:00-15:15	51	0	4	3	11	0	69
15:20-15:35	67	1	1	0	9	0	78
15:40-15:55	48	2	10	1	6	0	67
Σύνολο (οχ.)	354	7	31	8	57	1	458

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	109	5	26	6	10	4	160
14:20-14:35	122	5	25	5	12	3	172
14:40-14:55	127	2	38	7	18	3	195
15:00-15:15	98	5	29	4	11	1	148
15:20-15:35	87	2	27	4	20	3	143
15:40-15:55	81	5	31	5	21	3	146
Σύνολο (οχ.)	624	24	176	31	92	17	964
18:00-18:15	198	8	30	3	17	3	259
18:20-18:35	186	4	25	4	13	2	234
18:40-18:55	179	5	27	4	17	1	233
19:00-19:15	161	6	23	6	21	2	219
19:20-19:35	158	4	16	4	22	2	206
19:40-19:55	146	3	13	3	13	1	179
Σύνολο (οχ.)	1028	30	134	24	103	11	1330

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	135	5	21	9	19	1	190
14:20-14:35	180	6	29	11	13	1	240
14:40-14:55	174	6	56	6	15	3	260
15:00-15:15	166	8	21	4	9	4	212
15:20-15:35	179	7	26	8	10	1	231
15:40-15:55	156	4	28	6	8	3	205
Σύνολο (οχ.)	990	36	181	44	74	13	1338
18:00-18:15	162	2	36	2	8	2	212
18:20-18:35	197	8	24	3	5	2	239
18:40-18:55	168	4	35	2	4	1	214
19:00-19:15	160	5	27	2	8	2	204
19:20-19:35	161	2	21	3	3	2	192
19:40-19:55	141	1	34	1	10	2	189
Σύνολο (οχ.)	989	22	177	13	38	11	1250

23/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
16:00-16:15	131	7	13	2	5	2	160
16:20-16:35	178	1	15	4	6	2	206
16:40-16:55	178	4	18	1	10	1	212
17:00-17:15	170	6	12	1	5	2	196
17:20-17:35	169	8	6	2	6	3	194
17:40-17:55	174	7	19	4	6	4	214
Σύνολο (οχ.)	1000	33	83	14	38	14	1182

24/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	149	6	20	7	15	1	198
14:20-14:35	172	7	29	7	14	2	231
14:40-14:55	170	4	13	6	11	0	204
15:00-15:15	162	5	27	7	13	1	215
15:20-15:35	160	7	26	6	12	2	213
15:40-15:55	165	6	25	8	15	1	220
Σύνολο (οχ.)	978	35	140	41	80	7	1281

21/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	1306
14:20-14:35	1475
14:40-14:55	1444
15:00-15:15	1416
15:20-15:35	1303
15:40-15:55	1194
18:00-18:15	1296
18:20-18:35	1220
18:40-18:55	1230
19:00-19:15	1229
19:20-19:35	1131
19:40-19:55	1060

22/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	1434
14:20-14:35	1526
14:40-14:55	1699
15:00-15:15	1609
15:20-15:35	1454
15:40-15:55	1399
18:00-18:15	1224
18:20-18:35	1491
18:40-18:55	1343
19:00-19:15	1365
19:20-19:35	1162
19:40-19:55	1145

23/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
16:00-16:15	1111
16:20-16:35	1200
16:40-16:55	1246
17:00-17:15	1209
17:20-17:35	1124
17:40-17:55	1233

24/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	1471
14:20-14:35	1647
14:40-14:55	1582
15:00-15:15	1475
15:20-15:35	1406
15:40-15:55	1414

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	21/10/2021	22/10/2021	23/10/2021	24/10/2021	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	15304	16851	7123	8995	48273
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	15976	16231	7460,5	9542,5	49210

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
A/A	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	8	5	1	0	1	3	2	2	2	40	4
2	3	1	1	0	1	3	2	1	2	40	4
3	3	1	3	0	1	2	1	2	2	40	4
4	3	3	1	0	1	1	2	2	2	40	4
5	3	1	1	0	1	1	1	2	2	40	4
6	3	2	1	0	1	3	2	2	2	40	4
7	3	1	1	0	2	3	1	2	2	40	4
8	3	1	1	0	2	3	2	2	2	40	4
9	8	5	1	0	1	3	2	2	2	40	4
10	8	5	1	0	1	3	2	2	1	40	4
11	8	2	1	0	1	3	2	2	2	40	4
12	8	1	1	0	1	2	1	2	2	40	4
13	8	1	1	0	2	2	1	2	2	40	4
14	8	3	1	0	1	2	2	2	2	40	4
15	3	1	1	0	1	3	2	2	2	40	4
16	9	1	1	0	1	3	1	2	2	40	4
17	6	1	1	0	2	3	1	1	2	40	4
18	6	1	3	0	1	3	1	2	2	40	4
19	6	5	1	0	1	3	2	2	2	40	4
20	6	1	1	0	1	2	1	2	2	40	4
21	6	3	1	0	1	1	2	2	2	40	4
22	3	1	1	0	1	3	2	1	2	40	4
23	3	1	1	0	2	3	2	2	2	40	4
24	1	1	5	0	1	3	2	2	2	40	4
25	1	1	1	0	2	3	2	2	2	40	4
26	8	1	7	0	1	3	1	2	2	40	4
27	8	1	7	0	1	2	2	2	2	40	4
28	3	4	1	0	1	3	2	2	2	40	4
29	3	6	1	0	1	2	2	2	2	40	4
30	3	1	3	0	1	3	1	2	2	40	4
31	3	1	1	0	1	2	2	1	2	40	4
32	3	1	1	0	1	3	1	2	2	40	4
33	3	1	1	0	2	2	1	2	2	40	4
34	3	3	1	0	2	3	1	2	2	40	4
35	8	1	1	0	2	3	1	2	2	40	4
36	8	5	6	0	1	3	2	2	2	40	4
37	8	3	4	0	1	2	2	2	2	40	4
38	6	4	1	0	1	3	2	2	2	40	4
39	6	1	1	0	2	3	1	1	2	40	4
40	6	6	1	0	1	4	2	2	2	40	4
41	5	5	1	0	1	3	2	2	2	40	4
42	8	5	1	0	1	3	2	2	2	42	6
43	3	5	1	0	1	3	2	2	2	42	6
44	3	1	3	0	1	2	1	2	2	42	6
45	3	3	1	0	1	1	2	2	2	42	6

2. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αθηνών-Σέκερη

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	14	0	3	0	2	0	19
10:20-10:35	13	0	1	1	0	0	15
10:40-10:55	13	2	2	0	1	0	18
11:00-11:15	7	1	1	0	2	1	12
11:20-11:35	9	0	3	0	4	0	16
11:40-11:55	10	0	1	0	0	1	12
Σύνολο (οχ.)	66	3	11	1	9	2	92
14:00-14:15	56	2	3	0	3	1	65
14:20-14:35	63	4	7	1	7	2	84
14:40-14:55	84	7	15	0	12	4	122
15:00-15:15	96	4	14	1	12	6	133
15:20-15:35	88	3	7	3	8	1	110
15:40-15:55	78	1	13	1	5	1	99
Σύνολο (οχ.)	465	21	59	6	47	15	613
18:00-18:15	51	0	4	1	2	1	59
18:20-18:35	55	0	6	0	2	0	63
18:40-18:55	56	1	5	0	2	2	66
19:00-19:15	48	0	6	0	3	0	57
19:20-19:35	46	0	6	0	3	0	55
19:40-19:55	30	2	7	0	1	0	40
Σύνολο (οχ.)	286	3	34	1	13	3	340

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	11	0	4	0	2	1	18
12:20-12:35	9	0	0	1	0	0	10
12:40-12:55	10	0	2	0	2	0	14
13:00-13:15	9	1	5	0	0	0	15
13:20-13:35	5	1	2	0	1	0	9
13:40-13:55	14	0	3	0	1	0	18
Σύνολο (οχ.)	58	2	16	1	6	1	84
14:00-14:15	41	1	5	1	4	1	53
14:20-14:35	48	1	8	0	5	0	62
14:40-14:55	68	2	5	0	10	0	85
15:00-15:15	98	1	10	3	6	2	120
15:20-15:35	57	1	5	1	5	0	69
15:40-15:55	76	0	5	1	2	0	84
Σύνολο (οχ.)	388	6	38	6	32	3	473
18:00-18:15	48	0	4	1	1	0	54
18:20-18:35	55	1	6	0	1	0	63
18:40-18:55	77	0	9	0	0	0	86
19:00-19:15	63	2	4	0	2	1	72
19:20-19:35	56	0	6	0	1	0	63
19:40-19:55	45	1	3	0	3	0	52
Σύνολο (οχ.)	344	4	32	1	8	1	390

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	13	2	2	0	2	0	19
10:20-10:35	11	1	0	0	1	0	13
10:40-10:55	15	0	2	0	2	1	20
11:00-11:15	14	1	3	0	2	2	22
11:20-11:35	13	0	0	1	1	0	15
11:40-11:55	10	0	0	0	3	0	13
Σύνολο (οχ.)	76	4	7	1	11	3	102
14:00-14:15	5	1	0	0	1	0	7
14:20-14:35	8	0	1	0	0	0	9
14:40-14:55	8	0	2	0	1	1	12
15:00-15:15	14	0	2	0	1	1	18
15:20-15:35	6	0	0	0	0	0	6
15:40-15:55	7	0	1	0	0	0	8
Σύνολο (οχ.)	48	1	6	0	3	2	60
16:00-16:15	52	0	2	1	3	0	58
16:20-16:35	57	0	2	1	7	0	67
16:40-16:55	60	1	5	0	5	1	72
17:00-17:15	47	2	1	0	6	1	57
17:20-17:35	60	0	2	0	4	0	66
17:40-17:55	64	1	10	0	4	0	79
Σύνολο (οχ.)	340	4	22	2	29	2	399

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	10	0	3	0	1	0	14
8:20-8:35	13	0	1	0	0	1	15
8:40-8:55	32	0	3	0	0	0	35
9:00-9:15	17	1	0	0	0	2	20
9:20-9:35	10	0	0	1	1	0	12
9:40-9:55	13	1	2	0	0	1	17
Σύνολο (οχ.)	95	2	9	1	2	4	113
14:00-14:15	58	1	7	0	5	1	72
14:20-14:35	65	1	9	1	7	0	83
14:40-14:55	70	0	14	0	4	1	89
15:00-15:15	49	0	5	1	11	0	66
15:20-15:35	53	1	8	1	6	2	71
15:40-15:55	63	1	6	1	4	1	76
Σύνολο (οχ.)	358	4	49	4	37	5	457
18:00-18:15	21	1	1	0	1	0	24
18:20-18:35	6	0	0	0	0	1	7
18:40-18:55	6	0	0	0	0	0	6
19:00-19:15	11	0	1	0	0	0	12
19:20-19:35	8	0	1	0	0	1	10
19:40-19:55	5	0	1	0	0	0	6
Σύνολο (οχ.)	57	1	4	0	1	2	65

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	57	1	7	0	7	1	73
10:20-10:35	61	3	11	0	13	1	89
10:40-10:55	60	2	5	1	15	0	83
11:00-11:15	68	1	8	0	8	1	86
11:20-11:35	63	1	5	0	10	0	79
11:40-11:55	62	2	4	0	8	2	78
Σύνολο (οχ.)	371	10	40	1	61	5	488
14:00-14:15	54	1	9	0	0	5	69
14:20-14:35	57	1	6	1	0	3	68
14:40-14:55	67	2	9	1	0	2	81
15:00-15:15	67	1	6	2	0	3	79
15:20-15:35	62	1	5	1	0	4	73
15:40-15:55	53	1	6	2	0	3	65
Σύνολο (οχ.)	360	7	41	7	0	20	435
18:00-18:15	80	2	10	1	1	3	97
18:20-18:35	73	4	15	0	0	3	95
18:40-18:55	90	3	13	1	0	2	109
19:00-19:15	92	0	12	0	2	2	108
19:20-19:35	75	2	9	1	1	3	91
19:40-19:55	82	1	9	2	1	0	95
Σύνολο (οχ.)	492	12	68	5	5	13	595

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	52	0	13	0	12	0	77
12:20-12:35	65	0	17	0	12	0	94
12:40-12:55	71	1	15	0	9	2	98
13:00-13:15	57	0	11	0	11	1	80
13:20-13:35	56	1	9	0	11	0	77
13:40-13:55	66	0	13	0	21	0	100
Σύνολο (οχ.)	367	2	78	0	76	3	526
14:00-14:15	70	2	14	0	0	2	88
14:20-14:35	74	1	16	1	0	0	92
14:40-14:55	96	2	16	1	1	1	117
15:00-15:15	123	2	21	1	2	1	150
15:20-15:35	75	4	13	3	1	0	96
15:40-15:55	89	2	8	2	1	3	105
Σύνολο (οχ.)	527	13	88	8	5	7	648
18:00-18:15	79	2	11	1	0	2	95
18:20-18:35	85	1	10	2	3	4	105
18:40-18:55	81	2	14	0	0	2	99
19:00-19:15	86	2	11	0	1	1	101
19:20-19:35	77	3	16	1	2	3	102
19:40-19:55	90	1	6	0	0	0	97
Σύνολο (οχ.)	498	11	68	4	6	12	599

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	40	2	5	0	12	1	60
10:20-10:35	49	1	7	0	14	1	72
10:40-10:55	44	1	4	0	12	1	62
11:00-11:15	61	0	9	0	13	1	84
11:20-11:35	60	1	4	1	14	0	80
11:40-11:55	54	0	4	0	16	1	75
Σύνολο (οχ.)	308	5	33	1	81	5	433
14:00-14:15	46	0	7	0	15	0	68
14:20-14:35	58	1	5	0	16	0	80
14:40-14:55	53	0	4	1	15	0	73
15:00-15:15	86	2	2	0	20	0	110
15:20-15:35	64	1	4	1	9	0	79
15:40-15:55	54	2	6	0	16	0	78
Σύνολο (οχ.)	361	6	28	2	91	0	488
16:00-16:15	47	1	12	1	0	2	63
16:20-16:35	59	3	4	2	2	1	71
16:40-16:55	87	2	9	1	0	2	101
17:00-17:15	84	0	10	3	0	0	97
17:20-17:35	105	3	14	1	4	2	129
17:40-17:55	137	1	5	2	1	1	147
Σύνολο (οχ.)	519	10	54	10	7	8	608

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	63	0	2	1	9	0	75
8:20-8:35	54	0	4	0	13	0	71
8:40-8:55	55	1	4	0	12	1	73
9:00-9:15	47	1	3	0	9	2	62
9:20-9:35	67	0	8	0	8	1	84
9:40-9:55	59	0	6	0	8	2	75
Σύνολο (οχ.)	345	2	27	1	59	6	440
14:00-14:15	68	2	11	2	1	3	87
14:20-14:35	83	1	15	1	0	0	100
14:40-14:55	74	0	12	2	1	1	90
15:00-15:15	78	0	9	0	1	1	89
15:20-15:35	73	2	4	1	1	0	81
15:40-15:55	58	2	2	0	0	2	64
Σύνολο (οχ.)	434	7	53	6	4	7	511
18:00-18:15	56	1	7	0	2	0	66
18:20-18:35	55	0	2	0	2	0	59
18:40-18:55	53	1	1	0	3	0	58
19:00-19:15	45	4	2	0	3	0	54
19:20-19:35	53	1	4	0	3	0	61
19:40-19:55	42	0	2	0	1	1	46
Σύνολο (οχ.)	304	7	18	0	14	1	344

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	163	4	26	1	18	0	212
10:20-10:35	107	4	25	1	11	1	149
10:40-10:55	176	7	33	2	13	1	232
11:00-11:15	134	5	27	3	16	1	186
11:20-11:35	135	9	26	1	17	3	191
11:40-11:55	143	4	25	0	10	1	183
Σύνολο (οχ.)	858	33	162	8	85	7	1153
14:00-14:15	153	4	25	3	6	3	194
14:20-14:35	182	3	28	3	5	0	221
14:40-14:55	204	3	27	4	8	3	249
15:00-15:15	142	5	26	2	7	2	184
15:20-15:35	176	4	29	2	6	1	218
15:40-15:55	148	3	24	3	8	4	190
Σύνολο (οχ.)	1005	22	159	17	40	13	1256
18:00-18:15	140	5	12	2	7	5	171
18:20-18:35	120	4	20	1	3	1	149
18:40-18:55	110	1	12	2	3	1	129
19:00-19:15	150	2	16	3	10	2	183
19:20-19:35	111	1	14	2	4	3	135
19:40-19:55	104	1	12	2	3	1	123
Σύνολο (οχ.)	735	14	86	12	30	13	890

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	128	5	36	4	15	4	192
12:20-12:35	133	6	32	1	14	3	189
12:40-12:55	145	2	27	4	20	4	202
13:00-13:15	164	5	35	6	16	2	228
13:20-13:35	160	2	28	1	15	0	206
13:40-13:55	142	6	29	3	13	0	193
Σύνολο (οχ.)	872	26	187	19	93	13	1210
14:00-14:15	195	4	35	4	6	1	245
14:20-14:35	167	3	34	3	7	0	214
14:40-14:55	187	3	35	4	7	1	237
15:00-15:15	192	6	36	5	6	2	247
15:20-15:35	170	4	26	3	3	0	206
15:40-15:55	162	5	30	2	8	1	208
Σύνολο (οχ.)	1073	25	196	21	37	5	1357
18:00-18:15	141	3	25	2	5	2	178
18:20-18:35	125	2	11	1	6	1	146
18:40-18:55	116	4	15	0	6	0	141
19:00-19:15	132	2	27	4	3	1	169
19:20-19:35	115	3	20	1	4	0	143
19:40-19:55	119	1	21	2	3	3	149
Σύνολο (οχ.)	748	15	119	10	27	7	926

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	151	3	10	1	20	3	188
10:20-10:35	146	6	15	2	19	3	191
10:40-10:55	163	3	14	3	26	3	212
11:00-11:15	151	5	19	2	30	3	210
11:20-11:35	123	1	19	1	17	1	162
11:40-11:55	149	2	13	1	24	1	190
Σύνολο (οχ.)	883	20	90	10	136	14	1153
14:00-14:15	153	7	26	4	11	0	201
14:20-14:35	168	4	26	5	22	2	227
14:40-14:55	184	7	20	2	12	2	227
15:00-15:15	169	1	25	6	14	0	215
15:20-15:35	143	3	20	2	14	2	184
15:40-15:55	133	2	12	2	25	1	175
Σύνολο (οχ.)	950	24	129	21	98	7	1229
16:00-16:15	123	2	18	2	3	2	150
16:20-16:35	108	3	16	1	5	1	134
16:40-16:55	124	2	15	2	2	2	147
17:00-17:15	119	3	20	4	4	1	151
17:20-17:35	106	4	10	1	3	2	126
17:40-17:55	114	1	7	1	4	2	129
Σύνολο (οχ.)	694	15	86	11	21	10	837

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	174	2	16	2	21	3	218
8:20-8:35	155	2	24	1	18	1	201
8:40-8:55	162	4	21	3	14	0	204
9:00-9:15	123	8	12	3	19	1	166
9:20-9:35	141	6	14	2	9	0	172
9:40-9:55	152	4	15	2	13	0	186
Σύνολο (οχ.)	907	26	102	13	94	5	1147
14:00-14:15	154	3	28	3	4	2	194
14:20-14:35	152	2	22	2	5	1	184
14:40-14:55	180	1	24	4	3	1	213
15:00-15:15	169	1	31	3	4	2	210
15:20-15:35	148	4	21	4	5	0	182
15:40-15:55	173	6	22	2	2	2	207
Σύνολο (οχ.)	976	17	148	18	23	8	1190
18:00-18:15	125	3	16	1	14	0	159
18:20-18:35	146	1	13	1	5	2	168
18:40-18:55	140	3	9	0	9	1	162
19:00-19:15	139	4	12	3	8	2	168
19:20-19:35	135	1	12	1	8	3	160
19:40-19:55	155	2	12	1	3	3	176
Σύνολο (οχ.)	840	14	74	7	47	11	993

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	102	3	23	1	3	3	135
10:20-10:35	95	9	24	1	1	0	130
10:40-10:55	87	7	14	2	1	1	112
11:00-11:15	96	3	25	1	5	4	134
11:20-11:35	94	1	17	1	2	6	121
11:40-11:55	89	6	30	0	4	2	131
Σύνολο (οχ.)	563	29	133	6	16	16	763
14:00-14:15	11	0	1	0	0	0	12
14:20-14:35	9	0	0	0	0	0	9
14:40-14:55	3	0	1	0	0	0	4
15:00-15:15	11	0	0	0	0	0	11
15:20-15:35	12	0	1	1	0	0	14
15:40-15:55	9	0	2	1	0	0	12
Σύνολο (οχ.)	55	0	5	2	0	0	62
18:00-18:15	7	0	0	0	0	0	7
18:20-18:35	6	0	0	1	0	0	7
18:40-18:55	7	1	2	0	0	0	10
19:00-19:15	7	1	1	0	0	0	9
19:20-19:35	5	0	0	0	0	0	5
19:40-19:55	7	0	0	0	0	1	8
Σύνολο (οχ.)	39	2	3	1	0	1	46

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	80	5	15	1	2	1	104
12:20-12:35	82	5	18	0	5	4	114
12:40-12:55	102	5	17	0	2	2	128
13:00-13:15	105	3	10	2	2	5	127
13:20-13:35	93	4	25	2	1	3	128
13:40-13:55	118	4	19	0	3	5	149
Σύνολο (οχ.)	580	26	104	5	15	20	750
14:00-14:15	14	0	0	0	0	0	14
14:20-14:35	11	0	1	0	0	0	12
14:40-14:55	5	0	0	0	1	0	6
15:00-15:15	13	0	1	0	2	0	16
15:20-15:35	15	0	1	1	0	1	18
15:40-15:55	9	0	1	1	0	0	11
Σύνολο (οχ.)	67	0	4	2	3	1	77
18:00-18:15	8	0	0	0	0	0	8
18:20-18:35	4	0	1	0	1	0	6
18:40-18:55	5	0	1	1	0	0	7
19:00-19:15	13	3	0	0	0	1	17
19:20-19:35	3	0	1	1	0	0	5
19:40-19:55	2	0	1	0	0	0	3
Σύνολο (οχ.)	35	3	4	2	1	1	46

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
10:00-10:15	78	2	13	0	4	7	104
10:20-10:35	79	2	16	1	4	3	105
10:40-10:55	99	4	12	1	4	0	120
11:00-11:15	110	6	14	0	3	4	137
11:20-11:35	105	3	13	1	2	1	125
11:40-11:55	90	1	10	1	0	3	105
Σύνολο (οχ.)	561	18	78	4	17	18	696
14:00-14:15	72	2	9	0	5	1	89
14:20-14:35	77	5	16	0	0	4	102
14:40-14:55	93	3	8	1	2	2	109
15:00-15:15	120	2	9	3	6	2	142
15:20-15:35	105	2	12	4	3	1	127
15:40-15:55	101	3	11	0	3	2	120
Σύνολο (οχ.)	568	17	65	8	19	12	689
16:00-16:15	12	0	0	0	0	0	12
16:20-16:35	4	0	0	0	1	0	5
16:40-16:55	9	1	0	1	0	0	11
17:00-17:15	11	0	2	0	0	2	15
17:20-17:35	11	2	2	0	0	0	15
17:40-17:55	11	0	1	0	0	0	12
Σύνολο (οχ.)	58	3	5	1	1	2	70

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	102	7	25	4	3	2	143
8:20-8:35	70	4	7	2	9	0	92
8:40-8:55	82	1	8	0	2	1	94
9:00-9:15	75	3	13	1	3	0	95
9:20-9:35	107	3	11	0	7	3	131
9:40-9:55	94	2	15	1	4	1	117
Σύνολο (οχ.)	530	20	79	8	28	7	672
14:00-14:15	13	0	0	0	0	0	13
14:20-14:35	10	0	0	0	0	0	10
14:40-14:55	3	0	1	0	2	1	7
15:00-15:15	11	0	2	1	0	2	16
15:20-15:35	10	0	1	0	0	0	11
15:40-15:55	15	0	0	1	0	0	16
Σύνολο (οχ.)	62	0	4	2	2	3	73
18:00-18:15	92	1	0	0	5	0	98
18:20-18:35	88	2	0	1	0	0	91
18:40-18:55	75	1	1	0	1	1	79
19:00-19:15	90	1	3	1	4	3	102
19:20-19:35	60	0	1	1	0	1	63
19:40-19:55	62	3	2	0	2	2	71
Σύνολο (οχ.)	467	8	7	3	12	7	504

21/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
10:00-10:15	439
10:20-10:35	383
10:40-10:55	445
11:00-11:15	418
11:20-11:35	407
11:40-11:55	404
14:00-14:15	340
14:20-14:35	382
14:40-14:55	456
15:00-15:15	407
15:20-15:35	415
15:40-15:55	366
18:00-18:15	334
18:20-18:35	314
18:40-18:55	314
19:00-19:15	357
19:20-19:35	286
19:40-19:55	266

22/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
12:00-12:15	391
12:20-12:35	407
12:40-12:55	442
13:00-13:15	450
13:20-13:35	420
13:40-13:55	460
14:00-14:15	400
14:20-14:35	380
14:40-14:55	445
15:00-15:15	533
15:20-15:35	389
15:40-15:55	408
18:00-18:15	335
18:20-18:35	320
18:40-18:55	333
19:00-19:15	359
19:20-19:35	313
19:40-19:55	301

25/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
10:00-10:15	371
10:20-10:35	381
10:40-10:55	414
11:00-11:15	453
11:20-11:35	382
11:40-11:55	383
14:00-14:15	365
14:20-14:35	418
14:40-14:55	421
15:00-15:15	485
15:20-15:35	396
15:40-15:55	381
16:00-16:15	283
16:20-16:35	277
16:40-16:55	331
17:00-17:15	320
17:20-17:35	336
17:40-17:55	367

26/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	450
8:20-8:35	379
8:40-8:55	406
9:00-9:15	343
9:20-9:35	399
9:40-9:55	395
14:00-14:15	366
14:20-14:35	377
14:40-14:55	399
15:00-15:15	381
15:20-15:35	345
15:40-15:55	363
18:00-18:15	347
18:20-18:35	325
18:40-18:55	305
19:00-19:15	336
19:20-19:35	294
19:40-19:55	299

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	21/10/2021	22/10/2021	25/10/2021	26/10/2021	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	6733	7086	6764	6509	27092
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	6718,5	7049	7077	6638	27482,5

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	4	3	3		1	1	1			40	4
2	14	1	7		1	3	1			40	4
3	18	1			1	3	2			40	4
4	18	1			1	3	2			40	4
5	15	1			1	2	1			40	4
6	3	1	1		1	3	1			40	4
7	15	3			1	2	1			40	4
8	17	3			1	3	1	2	2	40	4
9	17	3			1	3	1	2	2	40	4
10	18	1			1	1	2			40	4
11	15	6			1	2	2			40	4
12	15	1			1	3	1			40	4
13	15	1			1	2	1			40	4
14	15	1			1	2	1			40	4
15	3	1	4		1	3	1			40	4
16	17	1			1	3	2			40	4
17	17	1			2	3	2			40	4
18	3	1	1		1	3	2			40	4
19	4	7	3		1	3	2	2		40	4
20	18	1			1	3	2	1		40	4
21	3	1	1		1	3	1			40	4
22	15	1			1	3	1			40	4
23	15	3			1	1	1			40	4
24	15	1			1	2	1	1	2	40	4
25	15	1			1	2	1	1	2	40	4
26	15	1			1	2	1	2	2	40	4
27	15	1			1	2	2	2	2	40	4
28	15	1			1	2	2	2	2	40	4
29	15	1			1	2	2	2	2	40	4
30	15	1			1	2	2	2	2	40	4
31	15	1			2	2	2	2	2	40	4
32	15	1			2	3	2	2	2	40	4
33	15	1			1	3	2	2	2	40	4
34	15	3			1	3	1	2	2	40	4
35	15	1			1	2	2	1	1	40	4
36	15	1			1	2	2	1	2	40	4
37	15	1			1	2	2	2	2	40	4
38	15	1			2	2	2	2	2	40	4
39	15	3			2	2	2	2	2	40	4
40	15	3			2	2	2	2	2	40	4
41	15	3			1	2	2	2	1	40	4
42	15	3			1	2	2	1	1	40	4
43	15	1			1	3	1	1	2	40	4
44	15	1			1	3	1	2	2	40	4
45	15	3			2	2	2	2	2	40	4

3. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Βενιζέλου

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	86	6	18	2	3	6	121
17:20-17:35	96	6	18	3	4	8	135
17:40-17:55	117	6	21	0	3	4	151
18:00-18:15	119	6	20	4	6	4	159
18:20-18:35	94	4	22	2	3	3	128
18:40-18:55	92	3	13	3	2	10	123
Σύνολο (οχ.)	604	31	112	14	21	35	817
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	64	6	11	2	3	2	88
14:20-14:35	74	2	13	2	1	3	95
14:40-14:55	59	2	13	1	1	2	78
15:00-15:15	47	1	10	2	2	0	62
15:20-15:35	45	3	5	2	2	2	59
15:40-15:55	49	4	5	2	2	3	65
Σύνολο (οχ.)	338	18	57	11	11	12	447
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	108	3	18	2	3	3	137
8:20-8:35	107	4	21	3	1	3	139
8:40-8:55	100	6	24	3	5	1	139
8:00-8:15	105	3	20	2	4	0	134
8:20-8:35	76	3	15	1	6	3	104
8:40-8:55	82	5	31	2	4	1	125
Σύνολο (οχ.)	578	24	129	13	23	11	778

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	138	3	26	2	3	7	179
17:20-17:35	154	3	34	3	6	3	203
17:40-17:55	100	10	29	1	3	2	145
18:00-18:15	128	1	27	1	3	5	165
18:20-18:35	110	5	18	2	6	1	142
18:40-18:55	129	5	19	3	2	5	163
Σύνολο (οχ.)	759	27	153	12	23	23	997
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	125	4	38	0	4	5	176
14:20-14:35	146	6	33	2	9	6	202
14:40-14:55	93	5	28	2	3	9	140
15:00-15:15	122	4	31	1	3	5	166
15:20-15:35	120	2	32	2	3	6	165
15:40-15:55	122	1	31	4	3	7	168
Σύνολο (οχ.)	728	22	193	11	25	38	1017
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	108	6	26	2	6	0	148
8:20-8:35	94	6	10	2	6	0	118
8:40-8:55	97	5	27	2	9	4	144
8:00-8:15	111	6	21	2	8	5	153
8:20-8:35	112	2	18	2	8	2	144
8:40-8:55	123	4	24	2	7	1	161
Σύνολο (οχ.)	645	29	126	12	44	12	868

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	33	0	5	0	1	0	39
17:20-17:35	22	1	4	0	0	1	28
17:40-17:55	21	0	4	1	0	2	28
18:00-18:15	27	1	6	0	2	1	37
18:20-18:35	27	0	4	0	0	3	34
18:40-18:55	22	1	3	1	0	3	30
Σύνολο (οχ.)	152	3	26	2	3	10	196
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	32	1	9	1	1	1	45
14:20-14:35	15	0	4	1	0	1	21
14:40-14:55	23	1	7	4	0	1	36
15:00-15:15	23	1	5	5	1	0	35
15:20-15:35	26	0	6	0	0	0	32
15:40-15:55	27	0	3	0	0	0	30
Σύνολο (οχ.)	146	3	34	11	2	3	199
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	26	0	9	1	1	0	37
8:20-8:35	22	0	7	0	2	3	34
8:40-8:55	39	0	3	0	0	1	43
8:00-8:15	23	2	5	0	1	0	31
8:20-8:35	31	1	5	0	0	1	38
8:40-8:55	30	1	5	0	2	1	39
Σύνολο (οχ.)	171	4	34	1	6	6	222

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	31	0	4	1	0	1	37
17:20-17:35	32	1	8	0	0	0	41
17:40-17:55	23	0	7	1	0	3	34
18:00-18:15	30	0	5	0	0	1	36
18:20-18:35	38	1	2	0	1	0	42
18:40-18:55	31	2	4	0	1	4	42
Σύνολο (οχ.)	185	4	30	2	2	9	232
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	39	0	6	0	0	2	47
14:20-14:35	33	1	9	0	0	0	43
14:40-14:55	23	1	8	1	0	1	34
15:00-15:15	26	0	6	0	0	2	34
15:20-15:35	22	0	2	0	0	0	24
15:40-15:55	24	1	6	0	0	1	32
Σύνολο (οχ.)	167	3	37	1	0	6	214
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	26	0	7	1	0	2	36
8:20-8:35	26	1	7	0	1	0	35
8:40-8:55	24	1	4	1	2	1	33
8:00-8:15	20	0	3	0	0	1	24
8:20-8:35	29	0	6	0	1	2	38
8:40-8:55	28	0	7	1	2	0	38
Σύνολο (οχ.)	153	2	34	3	6	6	204

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	142	2	25	1	2	9	181
17:20-17:35	159	0	15	0	5	4	183
17:40-17:55	135	2	28	1	2	6	174
18:00-18:15	143	2	28	0	3	7	183
18:20-18:35	146	0	31	1	4	6	188
18:40-18:55	132	2	30	2	1	5	172
Σύνολο (οχ.)	857	8	157	5	17	37	1081
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	143	3	33	0	2	3	184
14:20-14:35	141	2	27	1	5	2	178
14:40-14:55	122	0	25	1	5	5	158
15:00-15:15	139	2	28	1	4	5	179
15:20-15:35	98	0	22	3	3	4	130
15:40-15:55	138	1	25	1	3	6	174
Σύνολο (οχ.)	781	8	160	7	22	25	1003
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	104	1	22	1	9	1	138
8:20-8:35	81	1	16	1	6	2	107
8:40-8:55	84	0	10	1	7	1	103
8:00-8:15	84	1	25	1	10	2	123
8:20-8:35	91	4	23	0	7	3	128
8:40-8:55	81	3	23	0	7	5	119
Σύνολο (οχ.)	525	10	119	4	46	14	718

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	160	11	29	4	3	6	213
17:20-17:35	159	12	27	4	3	6	211
17:40-17:55	186	13	29	4	5	5	242
18:00-18:15	175	13	28	3	4	7	230
18:20-18:35	165	11	32	3	5	6	222
18:40-18:55	179	11	29	2	3	6	230
Σύνολο (οχ.)	1024	71	174	20	23	36	1348
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	135	14	31	4	3	5	192
14:20-14:35	146	13	27	1	5	3	195
14:40-14:55	156	11	26	3	6	1	203
15:00-15:15	158	12	31	4	4	2	211
15:20-15:35	172	12	26	4	6	4	224
15:40-15:55	146	11	23	3	4	1	188
Σύνολο (οχ.)	913	73	164	19	28	16	1213
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	99	9	27	2	3	4	144
8:20-8:35	96	8	27	3	2	0	136
8:40-8:55	86	9	23	3	3	3	127
8:00-8:15	101	7	23	2	7	1	141
8:20-8:35	110	7	21	2	7	3	150
8:40-8:55	111	10	19	3	3	5	151
Σύνολο (οχ.)	603	50	140	15	25	16	849

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	40	6	11	4	2	3	66
17:20-17:35	43	6	11	5	1	1	67
17:40-17:55	38	7	10	6	1	0	62
18:00-18:15	41	3	11	5	2	1	63
18:20-18:35	44	5	13	5	1	1	69
18:40-18:55	44	6	11	4	2	2	69
Σύνολο (οχ.)	250	33	67	29	9	8	396
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	25	4	6	3	0	0	38
14:20-14:35	25	3	9	2	1	2	42
14:40-14:55	22	5	10	3	2	1	43
15:00-15:15	26	5	10	3	2	0	46
15:20-15:35	24	5	13	3	3	0	48
15:40-15:55	28	4	8	2	2	1	45
Σύνολο (οχ.)	150	26	56	16	10	4	262
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	29	2	7	4	2	3	47
8:20-8:35	25	3	9	4	4	2	47
8:40-8:55	31	6	11	3	1	7	59
8:00-8:15	33	4	12	2	3	3	57
8:20-8:35	28	3	9	2	2	3	47
8:40-8:55	31	6	7	4	3	4	55
Σύνολο (οχ.)	177	24	55	19	15	22	312

19/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	836
17:20-17:35	868
17:40-17:55	836
18:00-18:15	873
18:20-18:35	825
18:40-18:55	829
20/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	770
14:20-14:35	776
14:40-14:55	692
15:00-15:15	733
15:20-15:35	682
15:40-15:55	702
21/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	687
8:20-8:35	616
8:40-8:55	648
8:00-8:15	663
8:20-8:35	649
8:40-8:55	688

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	5067	4355	3951	13373
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	4894,5	4202,5	3888	12985

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
		Τύπος οχήματος A (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος B (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	13	1	7		1	3	1	2	2	4	2
2	13	1	7		1	3	1	2	2	4	2
3	13	1	7		2	3	1	2	2	4	2
4	13	1	7		1	3	1	2	2	4	2
5	13	1	7		1	2	2	2	2	4	2
6	8	1	1		1	2	2	2	2	4	2
7	8	1	1		2	2	1	2	2	4	2
8	19	1			1	2	1	2	2	4	2
9	19	1			1	3	1	2	2	4	2
10	19	1			1	3	1	1	2	4	2
11	19	1			2	3	1	1	2	4	2
12	19	1			2	2	2	1	2	4	2
13	19	1			2	2	2	2	2	4	2
14	19	1			2	1	2	2	2	4	2
15	19	1			1	1	2	2	2	4	2
16	19	1			2	2	1	2	2	4	2
17	19	1			1	4	1	2	2	4	2
18	19	1			2	3	1	2	2	4	2
19	19	1			1	3	1	2	2	4	2
20	19	1			1	3	1	1	2	4	2
21	19	1			1	3	1	1	2	4	2
22	19	1			1	3	1	2	2	4	2
23	19	1			2	2	1	2	2	4	2
24	19	1			2	2	2	2	2	4	2
25	19	1			2	2	2	2	2	4	2
26	19	2			1	4	2	2	2	4	2
27	19	1			1	1	2	2	2	4	2
28	19	1			2	4	1	2	2	4	2
29	19	2			2	1	2	2	2	4	2
30	19	1			1	2	1	2	2	4	2
31	19	3			1	2	2	2	2	4	2
32	19	1			1	2	1	2	2	4	2
33	19	1			2	3	2	2	2	4	2
34	19	1			1	3	1	2	2	4	2
35	19	1			1	3	2	1	2	4	2
36	19	1			1	3	1	1	2	4	2
37	19	1			2	3	1	1	2	4	2
38	19	1			1	3	1	2	2	4	2
39	19	1			1	3	1	2	2	4	2
40	19	1			1	2	1	2	2	4	2
41	19	1			2	1	2	1	2	4	2
42	19	1			2	4	2	1	2	4	2
43	19	1			2	4	2	1	2	4	2
44	19	1			1	4	2	2	2	4	2
45	19	1			1	4	1	2	2	4	2

4. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Κασσαβέτη

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	119	0	17	1	7	5	149
17:20-17:35	77	0	20	2	1	4	104
17:40-17:55	77	0	24	1	3	3	108
18:00-18:15	103	0	28	3	2	3	139
18:20-18:35	84	0	24	2	1	3	114
18:40-18:55	107	0	20	2	2	2	133
Σύνολο (οχ.)	567	0	133	11	16	20	747
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	118	0	37	2	5	3	165
14:20-14:35	126	0	29	2	8	6	171
14:40-14:55	104	0	26	2	4	0	136
15:00-15:15	107	0	25	5	1	7	145
15:20-15:35	80	0	24	2	4	3	113
15:40-15:55	99	0	24	2	7	6	138
Σύνολο (οχ.)	634	0	165	15	29	25	868
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	123	0	22	2	13	4	164
8:20-8:35	134	0	31	2	12	3	182
8:40-8:55	113	0	19	2	6	1	141
8:00-8:15	103	0	25	1	9	4	142
8:20-8:35	91	0	19	2	6	3	121
8:40-8:55	90	0	19	1	4	3	117
Σύνολο (οχ.)	654	0	135	10	50	18	867

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	20	0	5	0	0	2	27
17:20-17:35	21	0	2	0	0	1	24
17:40-17:55	32	0	9	0	0	0	41
18:00-18:15	22	0	3	0	0	0	25
18:20-18:35	22	0	4	0	0	1	27
18:40-18:55	24	0	5	0	0	3	32
Σύνολο (οχ.)	141	0	28	0	0	7	176
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	19	0	5	0	3	1	28
14:20-14:35	21	0	4	0	0	0	25
14:40-14:55	19	0	3	0	5	1	28
15:00-15:15	19	0	1	0	1	0	21
15:20-15:35	16	0	3	0	0	0	19
15:40-15:55	20	0	3	0	3	0	26
Σύνολο (οχ.)	114	0	19	0	12	2	147
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	12	0	6	0	3	1	22
8:20-8:35	9	0	2	0	2	0	13
8:40-8:55	12	0	4	0	0	2	18
8:00-8:15	10	0	2	0	3	0	15
8:20-8:35	9	0	0	0	0	0	9
8:40-8:55	8	0	2	0	1	0	11
Σύνολο (οχ.)	60	0	16	0	9	3	88

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	14	0	5	0	0	2	21
17:20-17:35	9	0	4	0	0	1	14
17:40-17:55	21	0	3	0	0	1	25
18:00-18:15	24	0	3	0	0	0	27
18:20-18:35	22	0	4	0	0	0	26
18:40-18:55	21	0	8	0	0	1	30
Σύνολο (οχ.)	111	0	27	0	0	5	143
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	23	0	9	0	0	5	37
14:20-14:35	20	0	6	0	1	2	29
14:40-14:55	17	0	4	0	2	0	23
15:00-15:15	17	0	3	0	0	2	22
15:20-15:35	13	0	3	0	1	0	17
15:40-15:55	14	0	4	0	2	0	20
Σύνολο (οχ.)	104	0	29	0	6	9	148
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	26	0	4	0	4	1	35
8:20-8:35	19	0	4	0	0	1	24
8:40-8:55	19	0	1	0	3	1	24
8:00-8:15	18	0	1	0	5	2	26
8:20-8:35	16	0	0	0	0	4	20
8:40-8:55	16	0	2	0	1	0	19
Σύνολο (οχ.)	114	0	12	0	13	9	148

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	132	0	31	1	0	5	169
17:20-17:35	99	0	25	2	2	6	134
17:40-17:55	144	0	22	2	0	1	169
18:00-18:15	148	0	44	0	0	6	198
18:20-18:35	161	0	26	2	0	2	191
18:40-18:55	164	0	39	2	1	7	213
Σύνολο (οχ.)	848	0	187	9	3	27	1074
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	159	0	44	7	6	5	221
14:20-14:35	155	0	32	6	2	6	201
14:40-14:55	149	0	31	4	2	7	193
15:00-15:15	106	0	20	2	1	2	131
15:20-15:35	99	0	22	3	3	4	131
15:40-15:55	117	0	18	3	4	5	147
Σύνολο (οχ.)	785	0	167	25	18	29	1024
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	144	0	33	2	11	2	192
8:20-8:35	155	0	44	2	6	4	211
8:40-8:55	129	0	34	1	10	2	176
8:00-8:15	125	0	31	2	10	3	171
8:20-8:35	106	0	41	1	9	1	158
8:40-8:55	93	0	37	1	5	3	139
Σύνολο (οχ.)	752	0	220	9	51	15	1047

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	8	0	3	0	0	2	13
17:20-17:35	14	0	3	0	0	0	17
17:40-17:55	15	0	4	0	0	0	19
18:00-18:15	16	0	6	0	0	2	24
18:20-18:35	16	0	4	0	0	0	20
18:40-18:55	16	0	1	0	0	0	17
Σύνολο (οχ.)	85	0	21	0	0	4	110
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	13	0	2	1	0	3	19
14:20-14:35	12	0	3	0	0	1	16
14:40-14:55	12	0	4	0	0	2	18
15:00-15:15	12	0	1	1	0	1	15
15:20-15:35	6	0	0	0	0	3	9
15:40-15:55	13	0	2	0	0	0	15
Σύνολο (οχ.)	68	0	12	2	0	10	92
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	8	0	4	1	1	3	17
8:20-8:35	8	0	1	0	1	1	11
8:40-8:55	11	0	5	0	2	3	21
8:00-8:15	7	0	5	0	1	0	13
8:20-8:35	10	0	7	0	0	1	18
8:40-8:55	7	0	3	0	0	3	13
Σύνολο (οχ.)	51	0	25	1	5	11	93

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	4	0	2	0	0	1	7
17:20-17:35	8	0	2	0	0	0	10
17:40-17:55	5	0	2	0	0	0	7
18:00-18:15	9	0	0	0	0	2	11
18:20-18:35	7	0	3	0	0	0	10
18:40-18:55	5	0	2	0	0	2	9
Σύνολο (οχ.)	38	0	11	0	0	5	54
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	14	0	5	0	0	0	19
14:20-14:35	13	0	6	0	0	2	21
14:40-14:55	7	0	5	0	0	1	13
15:00-15:15	13	0	1	0	0	0	14
15:20-15:35	7	0	1	0	0	0	8
15:40-15:55	9	0	4	0	0	1	14
Σύνολο (οχ.)	63	0	22	0	0	4	89
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	8	0	0	0	2	1	11
8:20-8:35	9	0	2	0	1	1	13
8:40-8:55	6	0	0	0	0	0	6
8:00-8:15	4	0	2	0	1	0	7
8:20-8:35	2	0	1	0	1	1	5
8:40-8:55	5	0	1	0	1	0	7
Σύνολο (οχ.)	34	0	6	0	6	3	49

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	28	0	8	0	0	2	38
17:20-17:35	29	0	4	0	0	1	34
17:40-17:55	33	0	9	1	1	1	45
18:00-18:15	42	0	6	0	0	1	49
18:20-18:35	37	0	9	0	0	0	46
18:40-18:55	30	0	11	0	0	0	41
Σύνολο (οχ.)	199	0	47	1	1	5	253
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	27	0	5	1	3	4	40
14:20-14:35	31	0	4	0	1	2	38
14:40-14:55	29	0	1	1	1	4	36
15:00-15:15	28	0	7	0	1	0	36
15:20-15:35	20	0	5	0	0	2	27
15:40-15:55	22	0	3	0	1	5	31
Σύνολο (οχ.)	157	0	25	2	7	17	208
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	44	0	11	1	3	2	61
8:20-8:35	44	0	7	1	0	0	52
8:40-8:55	35	0	6	0	2	3	46
8:00-8:15	45	0	10	0	0	3	58
8:20-8:35	29	0	7	0	0	1	37
8:40-8:55	30	0	6	1	1	2	40
Σύνολο (οχ.)	227	0	47	3	6	11	294

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	10	0	0	0	0	0	10
17:20-17:35	6	0	1	0	0	0	7
17:40-17:55	8	0	0	0	0	0	8
18:00-18:15	13	0	2	0	0	0	15
18:20-18:35	8	0	2	0	0	0	10
18:40-18:55	13	0	4	0	0	0	17
Σύνολο (οχ.)	58	0	9	0	0	0	67
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	14	0	6	0	1	3	24
14:20-14:35	17	0	6	0	1	4	28
14:40-14:55	21	0	7	0	0	1	29
15:00-15:15	12	0	4	0	0	0	16
15:20-15:35	12	0	4	0	1	3	20
15:40-15:55	23	0	4	0	1	3	31
Σύνολο (οχ.)	99	0	31	0	4	14	148
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	12	0	3	0	0	1	16
8:20-8:35	8	0	0	0	2	0	10
8:40-8:55	14	0	3	0	1	2	20
8:00-8:15	16	0	0	0	1	0	17
8:20-8:35	10	0	3	0	0	0	13
8:40-8:55	5	0	0	0	1	1	7
Σύνολο (οχ.)	65	0	9	0	5	4	83

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	16	0	3	0	1	3	23
17:20-17:35	13	0	6	0	1	0	20
17:40-17:55	20	0	9	0	0	3	32
18:00-18:15	12	0	5	0	0	3	20
18:20-18:35	15	0	6	0	0	0	21
18:40-18:55	18	0	5	0	1	1	25
Σύνολο (οχ.)	94	0	34	0	3	10	141
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	20	0	5	1	0	1	27
14:20-14:35	14	0	3	0	1	3	21
14:40-14:55	18	0	4	0	0	0	22
15:00-15:15	13	0	4	1	2	1	21
15:20-15:35	12	0	5	0	1	2	20
15:40-15:55	10	0	3	0	0	1	14
Σύνολο (οχ.)	87	0	24	2	4	8	125
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	19	0	5	1	2	3	30
8:20-8:35	17	0	4	0	1	3	25
8:40-8:55	18	0	8	0	2	0	28
8:00-8:15	15	0	2	0	0	1	18
8:20-8:35	14	0	7	2	1	0	24
8:40-8:55	13	0	5	0	0	2	20
Σύνολο (οχ.)	96	0	31	3	6	9	145

19/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	457
17:20-17:35	364
17:40-17:55	454
18:00-18:15	508
18:20-18:35	465
18:40-18:55	517
20/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	580
14:20-14:35	550
14:40-14:55	498
15:00-15:15	421
15:20-15:35	364
15:40-15:55	436
21/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	548
8:20-8:35	541
8:40-8:55	480
8:00-8:15	467
8:20-8:35	405
8:40-8:55	373

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	2765	2849	2814	8428
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	2540	2715	2725	7980

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
		Τύπος οχήματος A (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος B (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	1	1	1		1	2	2	2	2	4	2
2	1	1	1		2	3	2	2	2	4	2
3	1	1	1		1	2	2	2	2	4	2
4	1	3	1		1	2	2	2	2	4	2
5	13	1	7		2	3	2	2	2	4	2
6	8	3	1		2	2	1	2	2	4	2
7	8	1	2		1	2	2	2	2	4	2
8	8	3	1		1	4	1	2	2	4	2
9	8	1	1		1	3	1	2	2	4	2
10	8	1	1		1	3	2	2	2	4	2
11	8	1	1		2	3	2	1	2	4	2
12	8	3	2		1	3	2	2	2	4	2
13	8	3	3		2	2	2	2	2	4	2
14	8	2	1		1	2	1	2	2	4	2
15	8	1	1		1	3	1	2	2	4	2
16	4	1			2	3	1	2	2	4	2
17	4	1			1	3	2	2	2	4	2
18	4	3			2	2	2	2	2	4	2
19	4	3			2	2	2	2	2	4	2
20	19	1			1	2	1	2	2	4	2
21	19	1			1	3	1	2	2	4	2
22	19	1			2	3	2	2	2	4	2
23	19	1			1	3	2	2	2	4	2
24	19	1			1	2	1	2	2	4	2
25	19	2			1	2	1	2	2	4	2
26	19	1			2	3	2	2	2	4	2
27	19	1			1	2	1	2	2	4	2
28	19	1			1	3	2	2	2	4	2
29	19	1			2	3	2	2	2	4	2
30	19	3			1	2	1	2	2	4	2
31	19	1			1	2	1	2	2	4	2
32	19	1			1	1	2	2	2	4	2
33	19	3			1	3	2	2	2	4	2
34	19	3			1	3	2	2	2	4	2
35	19	1			1	3	2	1	2	4	2
36	19	1			2	3	1	2	2	4	2
37	19	1			1	4	1	2	2	4	2
38	19	1			2	2	2	2	2	4	2
39	19	3			1	3	2	2	2	4	2
40	19	2			1	3	2	2	2	4	2
41	19	1			1	3	1	2	2	4	2
42	19	3			1	4	1	2	2	4	2
43	19	1			1	1	2	2	2	4	2
44	19	1			2	2	1	2	2	4	2
45	19	1			2	3	2	2	2	4	2

5. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Αναλήψεως-Μεταμορφώσεως

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	107	0	18	3	11	6	145
17:20-17:35	98	0	18	2	4	9	131
17:40-17:55	82	0	28	3	9	10	132
18:00-18:15	90	0	29	3	9	17	148
18:20-18:35	104	0	30	3	9	8	154
18:40-18:55	123	0	29	3	9	17	181
Σύνολο (οχ.)	604	0	152	17	51	67	891
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	107	0	18	3	10	4	142
14:20-14:35	94	0	19	2	6	5	126
14:40-14:55	68	0	19	2	1	3	93
15:00-15:15	53	0	14	4	1	4	76
15:20-15:35	58	0	18	0	3	3	82
15:40-15:55	68	0	9	2	3	3	85
Σύνολο (οχ.)	448	0	97	13	24	22	604
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	123	0	33	3	11	8	178
17:20-17:35	148	0	44	4	8	11	215
17:40-17:55	151	0	47	4	8	8	218
18:00-18:15	139	0	51	4	9	9	212
18:20-18:35	127	0	50	5	8	13	203
18:40-18:55	143	0	39	4	13	12	211
Σύνολο (οχ.)	831	0	264	24	57	61	1237

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	32	0	5	0	3	0	40
17:20-17:35	35	0	4	0	2	0	41
17:40-17:55	25	0	5	1	5	3	39
18:00-18:15	17	0	9	0	1	0	27
18:20-18:35	13	0	4	0	5	1	23
18:40-18:55	12	0	4	0	6	1	23
Σύνολο (οχ.)	134	0	31	1	22	5	193
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	34	0	4	2	0	0	40
14:20-14:35	18	0	7	0	2	0	27
14:40-14:55	13	0	4	0	1	0	18
15:00-15:15	16	0	9	0	0	1	26
15:20-15:35	18	0	3	1	2	1	25
15:40-15:55	15	0	5	0	1	2	23
Σύνολο (οχ.)	114	0	32	3	6	4	159
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	31	0	8	2	6	7	54
17:20-17:35	31	0	9	0	4	8	52
17:40-17:55	39	0	9	1	5	8	62
18:00-18:15	29	0	9	0	2	10	50
18:20-18:35	33	0	15	0	9	10	67
18:40-18:55	32	0	18	1	5	5	61
Σύνολο (οχ.)	195	0	68	4	31	48	346

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	10	0	4	0	1	5	20
17:20-17:35	8	0	3	0	0	5	16
17:40-17:55	7	0	7	0	1	3	18
18:00-18:15	13	0	7	0	0	5	25
18:20-18:35	11	0	6	0	1	7	25
18:40-18:55	9	0	8	0	1	1	19
Σύνολο (οχ.)	58	0	35	0	4	26	123
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	10	0	1	0	0	2	13
14:20-14:35	7	0	1	0	0	1	9
14:40-14:55	6	0	0	0	0	0	6
15:00-15:15	3	0	0	0	0	0	3
15:20-15:35	1	0	1	0	0	0	2
15:40-15:55	5	0	0	0	0	0	5
Σύνολο (οχ.)	32	0	3	0	0	3	38
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	12	0	6	0	1	3	22
17:20-17:35	14	0	8	0	2	5	29
17:40-17:55	12	0	3	0	1	2	18
18:00-18:15	14	0	7	0	0	3	24
18:20-18:35	13	0	7	0	1	7	28
18:40-18:55	16	0	5	0	1	5	27
Σύνολο (οχ.)	81	0	36	0	6	25	148

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	17	0	4	0	0	4	25
17:20-17:35	14	0	8	0	1	3	26
17:40-17:55	14	0	7	0	0	2	23
18:00-18:15	10	0	6	1	0	5	22
18:20-18:35	11	0	11	0	3	1	26
18:40-18:55	15	0	5	0	0	5	25
Σύνολο (οχ.)	81	0	41	1	4	20	147
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	18	0	3	0	0	2	23
14:20-14:35	13	0	3	0	1	1	18
14:40-14:55	13	0	5	0	0	0	18
15:00-15:15	11	0	4	0	0	1	16
15:20-15:35	13	0	2	0	0	0	15
15:40-15:55	12	0	4	0	0	1	17
Σύνολο (οχ.)	80	0	21	0	1	5	107
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	17	0	6	1	5	4	33
17:20-17:35	19	0	8	0	3	2	32
17:40-17:55	17	0	8	1	1	1	28
18:00-18:15	15	0	5	0	0	0	20
18:20-18:35	17	0	10	0	0	2	29
18:40-18:55	18	0	15	0	1	5	39
Σύνολο (οχ.)	103	0	52	2	10	14	181

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	13	0	3	0	0	3	19
17:20-17:35	11	0	5	0	0	0	16
17:40-17:55	12	0	6	0	1	4	23
18:00-18:15	8	0	7	0	0	0	15
18:20-18:35	9	0	4	0	2	2	17
18:40-18:55	12	0	7	0	0	2	21
Σύνολο (οχ.)	65	0	32	0	3	11	111
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	13	0	1	0	0	1	15
14:20-14:35	7	0	1	0	0	0	8
14:40-14:55	12	0	1	0	0	1	14
15:00-15:15	5	0	0	0	0	0	5
15:20-15:35	4	0	0	0	0	0	4
15:40-15:55	8	0	0	0	0	0	8
Σύνολο (οχ.)	49	0	3	0	0	2	54
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	28	0	5	0	1	1	35
17:20-17:35	29	0	5	0	0	1	35
17:40-17:55	19	0	5	0	3	3	30
18:00-18:15	33	0	3	0	0	2	38
18:20-18:35	26	0	12	0	0	4	42
18:40-18:55	19	0	5	0	0	5	29
Σύνολο (οχ.)	154	0	35	0	4	16	209

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	49	0	16	4	2	14	85
17:20-17:35	45	0	4	2	1	0	52
17:40-17:55	52	0	12	2	2	10	78
18:00-18:15	18	0	7	1	0	6	32
18:20-18:35	13	0	7	3	0	3	26
18:40-18:55	23	0	12	2	0	7	44
Σύνολο (οχ.)	200	0	58	14	5	40	317
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	49	0	16	4	2	18	89
14:20-14:35	45	0	4	4	1	5	59
14:40-14:55	49	0	12	3	2	4	70
15:00-15:15	18	0	7	3	0	9	37
15:20-15:35	14	0	7	2	0	4	27
15:40-15:55	23	0	12	1	0	3	39
Σύνολο (οχ.)	198	0	58	17	5	43	321
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	23	0	11	4	3	8	49
17:20-17:35	28	0	11	2	3	9	53
17:40-17:55	31	0	12	2	0	15	60
18:00-18:15	41	0	12	2	3	9	67
18:20-18:35	46	0	12	1	1	8	68
18:40-18:55	55	0	19	2	1	8	85
Σύνολο (οχ.)	224	0	77	13	11	57	382

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	85	0	24	4	8	6	127
17:20-17:35	89	0	19	4	9	6	127
17:40-17:55	85	0	17	2	6	9	119
18:00-18:15	62	0	7	1	1	3	74
18:20-18:35	52	0	9	2	0	4	67
18:40-18:55	40	0	7	2	1	2	52
Σύνολο (οχ.)	413	0	83	15	25	30	566
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	85	0	24	4	8	6	127
14:20-14:35	89	0	19	4	9	9	130
14:40-14:55	85	0	17	4	9	5	120
15:00-15:15	62	0	7	1	1	3	74
15:20-15:35	52	0	9	1	0	4	66
15:40-15:55	46	0	7	2	1	4	60
Σύνολο (οχ.)	419	0	83	16	28	31	577
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	73	0	27	5	10	8	123
17:20-17:35	70	0	38	4	10	17	139
17:40-17:55	78	0	29	3	8	15	133
18:00-18:15	82	0	28	2	5	19	136
18:20-18:35	66	0	43	4	6	15	134
18:40-18:55	70	0	28	3	4	11	116
Σύνολο (οχ.)	439	0	193	21	43	85	781

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	35	0	24	0	0	5	64
17:20-17:35	47	0	19	0	1	6	73
17:40-17:55	44	0	17	0	1	6	68
18:00-18:15	51	0	7	1	4	7	70
18:20-18:35	45	0	9	0	1	6	61
18:40-18:55	45	0	7	0	0	5	57
Σύνολο (οχ.)	267	0	83	1	7	35	393
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	18	0	7	0	0	2	27
14:20-14:35	19	0	6	0	0	3	28
14:40-14:55	11	0	3	0	0	0	14
15:00-15:15	17	0	6	1	0	2	26
15:20-15:35	19	0	5	0	0	1	25
15:40-15:55	15	0	5	0	0	1	21
Σύνολο (οχ.)	99	0	32	1	0	9	141
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	34	0	15	2	3	12	66
17:20-17:35	31	0	20	0	5	7	63
17:40-17:55	41	0	13	2	1	14	71
18:00-18:15	32	0	17	0	0	7	56
18:20-18:35	31	0	21	1	2	7	62
18:40-18:55	39	0	19	1	2	11	72
Σύνολο (οχ.)	208	0	105	6	13	58	390

19/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	18	0	6	0	1	5	30
17:20-17:35	25	0	7	0	2	1	35
17:40-17:55	17	0	10	0	1	2	30
18:00-18:15	28	0	9	0	0	5	42
18:20-18:35	22	0	8	0	1	5	36
18:40-18:55	14	0	9	0	1	1	25
Σύνολο (οχ.)	124	0	49	0	6	19	198
20/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	9	0	2	0	1	0	12
14:20-14:35	8	0	2	0	0	2	12
14:40-14:55	6	0	2	0	0	0	8
15:00-15:15	8	0	2	0	1	0	11
15:20-15:35	6	0	3	0	0	0	9
15:40-15:55	6	0	3	0	0	1	10
Σύνολο (οχ.)	43	0	14	0	2	3	62
21/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	18	0	11	2	2	12	45
17:20-17:35	15	0	8	2	3	7	35
17:40-17:55	25	0	7	0	2	14	48
18:00-18:15	17	0	9	0	0	7	33
18:20-18:35	17	0	7	0	1	7	32
18:40-18:55	18	0	12	0	1	11	42
Σύνολο (οχ.)	110	0	54	4	9	58	235

19/4/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	555
17:20-17:35	517
17:40-17:55	530
18:00-18:15	455
18:20-18:35	435
18:40-18:55	447
20/4/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	488
14:20-14:35	417
14:40-14:55	361
15:00-15:15	274
15:20-15:35	255
15:40-15:55	268
21/4/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	605
17:20-17:35	653
17:40-17:55	668
18:00-18:15	636
18:20-18:35	665
18:40-18:55	682

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	19/4/2013	20/4/2013	21/4/2013	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	2939	2063	3909	8911
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ (ανά ημερομηνία μετρήσεων)	2755,5	1996,5	3588	8340

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Τύπος οχήματος Β (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Φύλο (1= άνδρας, 2= γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόλησ η (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡ ΟΜΗΝΙ Α	ΜΕΡΑ
1	1	1	1		1	3	2	2	2	11	5
2	1	1	1		2	2	1	2	2	11	5
3	1	1	1		1	3	1	1	2	11	5
4	1	1	1		1	3	2	2	1	11	5
5	1	1	1		1	4	1	2	2	11	5
6	1	2	1		1	3	2	2	2	11	5
7	1	3	1		1	3	2	2	1	11	5
8	1	1	1		2	2	1	2	2	11	5
9	1	1	1		1	4	1	2	2	11	5
10	14	1	7		1	1	1	2	2	11	5
11	14	1	7		2	2	1	1	2	11	5
12	4	1	1		1	2	1	2	1	11	5
13	3	1	1		1	2	1	2	2	11	5
14	3	1	1		1	4	1	2	2	11	5
15	3	1	1		1	1	1	2	2	11	5
16	3	1	1		1	2	2	1	1	11	5
17	3	1	1		2	2	1	2	2	11	5
18	3	1	1		1	2	2	2	2	11	5
19	3	1	1		1	2	1	2	2	11	5
20	5	1	1		2	3	2	2	2	11	5
21	5	1	1		1	4	1	2	2	11	5
22	5	1	1		1	3	1	2	1	12	6
23	1	1	3		2	2	1	2	2	12	6
24	1	1	3		1	3	1	2	1	12	6
25	1	1	1		1	2	2	2	2	12	6
26	1	2	2		1	3	1	2	2	12	6
27	14	1	7		2	4	2	1	1	12	6
28	14	1	7		1	2	1	1	2	12	6
29	14	2	7		1	3	2	2	2	12	6
30	14	1	7		1	2	2	2	1	12	6
31	14	1	1		2	3	1	1	2	12	6
32	14	1	1		1	2	1	2	2	12	6
33	4	1	1		2	2	1	2	2	12	6
34	4	1	1		2	3	2	1	2	12	6
35	4	1	1		2	1	1	2	1	12	6
36	4	1	1		2	3	1	2	1	12	6
37	4	1	1		1	3	2	1	1	12	6
38	3	1	7		1	2	2	1	1	12	6
39	3	1	7		2	1	1	2	2	12	6
40	3	1	7		1	3	2	2	2	12	6
41	3	1	7		1	3	1	2	2	12	6
42	3	1	1		1	2	2	1	2	12	6
43	3	1	1		1	2	1	2	2	12	6
44	3	1	1		2	4	2	2	2	12	6
45	5	1	1		1	1	1	2	2	12	6

6. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Ελ. Βενιζέλου-Ανθ. Γαζή

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	229	0	80	7	0	9	325
17:20-17:35	176	0	58	4	0	9	247
17:40-17:55	174	0	44	7	2	5	232
18:00-18:15	211	0	55	6	1	8	281
18:20-18:35	222	0	49	6	1	9	287
18:40-18:55	191	0	44	5	1	5	246
Σύνολο (οχ.)	1203	0	330	35	5	45	1618
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	127	0	37	9	6	5	184
14:20-14:35	150	0	24	10	5	2	191
14:40-14:55	137	0	29	5	6	5	182
15:00-15:15	166	0	26	7	3	6	208
15:20-15:35	135	0	17	8	2	6	168
15:40-15:55	108	0	23	6	0	4	141
Σύνολο (οχ.)	823	0	156	45	22	28	1074
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	209	0	76	7	6	8	306
8:20-8:35	227	0	71	8	4	7	317
8:40-8:55	249	0	78	10	7	8	352
8:00-8:15	185	0	72	11	3	14	285
8:20-8:35	235	0	59	11	3	8	316
8:40-8:55	218	0	79	6	3	9	315
Σύνολο (οχ.)	1323	0	435	53	26	54	1891

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	28	0	7	0	0	2	37
17:20-17:35	29	0	10	0	0	1	40
17:40-17:55	31	0	6	0	0	4	41
18:00-18:15	35	0	10	0	0	5	50
18:20-18:35	28	0	7	0	0	4	39
18:40-18:55	37	0	7	0	0	2	46
Σύνολο (οχ.)	188	0	47	0	0	18	253
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	19	0	3	0	2	0	24
14:20-14:35	32	0	3	1	2	1	39
14:40-14:55	16	0	6	0	0	0	22
15:00-15:15	16	0	3	0	1	2	22
15:20-15:35	29	0	6	0	0	1	36
15:40-15:55	18	0	8	0	0	0	26
Σύνολο (οχ.)	130	0	29	1	5	4	169
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	37	0	7	1	0	1	46
8:20-8:35	41	0	7	0	2	2	52
8:40-8:55	29	0	8	1	2	1	41
8:00-8:15	32	0	8	1	1	1	43
8:20-8:35	36	0	6	1	0	2	45
8:40-8:55	39	0	5	0	1	0	45
Σύνολο (οχ.)	214	0	41	4	6	7	272

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	62	0	11	4	0	5	82
17:20-17:35	68	0	15	4	0	10	97
17:40-17:55	69	0	12	6	0	9	96
18:00-18:15	64	0	16	5	0	10	95
18:20-18:35	56	0	16	3	0	7	82
18:40-18:55	66	0	15	3	0	4	88
Σύνολο (οχ.)	385	0	85	25	0	45	540
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	41	0	17	0	1	1	60
14:20-14:35	44	0	17	0	2	7	70
14:40-14:55	44	0	21	0	0	3	68
15:00-15:15	44	0	12	0	1	9	66
15:20-15:35	57	0	19	0	2	7	85
15:40-15:55	49	0	11	0	0	2	62
Σύνολο (οχ.)	279	0	97	0	6	29	411
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	59	0	20	0	0	2	81
8:20-8:35	51	0	15	0	4	3	73
8:40-8:55	43	0	6	0	0	0	49
8:00-8:15	43	0	13	0	0	1	57
8:20-8:35	27	0	9	1	1	1	39
8:40-8:55	53	0	10	1	1	1	66
Σύνολο (οχ.)	276	0	73	2	6	8	365

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	24	0	7	0	0	2	33
17:20-17:35	19	0	4	0	0	1	24
17:40-17:55	25	0	4	0	0	0	29
18:00-18:15	31	0	2	0	0	1	34
18:20-18:35	23	0	6	0	1	3	33
18:40-18:55	32	0	11	0	1	1	45
Σύνολο (οχ.)	154	0	34	0	2	8	198
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	31	0	7	0	4	0	42
14:20-14:35	23	0	3	0	0	1	27
14:40-14:55	32	0	2	0	1	1	36
15:00-15:15	28	0	6	0	0	2	36
15:20-15:35	28	0	5	0	1	0	34
15:40-15:55	25	0	4	0	2	0	31
Σύνολο (οχ.)	167	0	27	0	8	4	206
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	56	0	11	0	0	3	70
8:20-8:35	43	0	6	0	3	5	57
8:40-8:55	43	0	6	0	0	1	50
8:00-8:15	43	0	13	0	0	1	57
8:20-8:35	27	0	9	1	1	1	39
8:40-8:55	41	0	7	1	1	1	51
Σύνολο (οχ.)	253	0	52	2	5	12	324

19/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	477
17:20-17:35	408
17:40-17:55	398
18:00-18:15	460
18:20-18:35	441
18:40-18:55	425
20/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	310
14:20-14:35	327
14:40-14:55	308
15:00-15:15	332
15:20-15:35	323
15:40-15:55	260
21/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	503
8:20-8:35	499
8:40-8:55	492
8:00-8:15	442
8:20-8:35	439
8:40-8:55	477

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	2609	1860	2852	7321
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	2430	1806	2676	6912

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	1	1	1		1	3	1	2	2	4	2
2	1	1	1		1	3	1	2	2	4	2
3	1	1	2		1	2	1	2	2	4	2
4	1	1	3		1	3	1	2	2	4	2
5	1	1	1		2	3	1	2	2	4	2
6	1	1	1		1	2	2	1	2	4	2
7	1	1	1		1	2	2	2	2	4	2
8	1	1	1		1	1	2	2	2	4	2
9	1	1	1		1	4	1	2	2	4	2
10	14	1	7		1	3	1	2	2	4	2
11	14	1	7		1	3	1	2	2	4	2
12	14	2	7		2	3	1	2	2	4	2
13	14	3	7		2	3	1	2	2	4	2
14	14	1	7		1	2	1	2	2	4	2
15	14	1	7		1	2	1	2	2	4	2
16	8	1	2		1	2	2	2	2	4	2
17	8	1	1		1	2	2	1	2	4	2
18	4	1	3		2	1	2	2	2	4	2
19	4	1	3		2	1	1	2	2	4	2
20	4	1	3		2	1	1	2	2	4	2
21	4	2	1		1	2	1	2	2	4	2
22	4	2	3		1	2	1	2	2	4	2
23	4	1	3		1	2	2	2	2	4	2
24	4	1	3		1	3	2	2	2	4	2
25	4	1	3		1	3	1	1	2	4	2
26	4	1	3		2	3	1	2	2	4	2
27	4	1	3		1	3	1	2	2	4	2
28	19	1	3		1	2	2	2	2	4	2
29	19	1	1		1	2	1	1	2	4	2
30	19	3	1		1	3	2	2	2	4	2
31	19	3	1		2	3	1	2	2	4	2
32	19	3	3		2	3	1	2	2	4	2
33	19	3	3		2	3	1	2	2	4	2
34	19	1	1		2	2	2	1	2	4	2
35	19	1	1		1	2	1	2	2	4	2
36	19	3	1		1	2	1	2	2	4	2
37	1	1	2		1	3	1	2	2	5	3
38	1	1	3		1	3	1	1	2	5	3
39	1	1	1		2	3	1	2	2	5	3
40	14	3	7		2	1	2	2	2	5	3
41	8	4	3		1	1	2	2	2	5	3
42	8	1	1		2	4	2	2	2	5	3
43	8	1	2		1	3	1	2	2	5	3
44	8	1	1		2	3	1	2	2	5	3
45	4	1	3		1	3	1	2	2	5	3

7. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Ελ. Βενιζέλου-Ιάσωνος

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	34	0	11	0	1	2	48
17:20-17:35	38	0	10	0	2	4	54
17:40-17:55	38	0	13	0	0	4	55
18:00-18:15	37	0	16	0	1	3	57
18:20-18:35	34	0	15	0	3	3	55
18:40-18:55	43	0	13	0	0	5	61
Σύνολο (οχ.)	224	0	78	0	7	21	330
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	15	0	8	0	1	1	25
14:20-14:35	14	0	7	0	1	3	25
14:40-14:55	16	0	4	0	2	2	24
15:00-15:15	28	0	8	0	3	0	39
15:20-15:35	24	0	6	0	2	3	35
15:40-15:55	23	0	5	0	0	0	28
Σύνολο (οχ.)	120	0	38	0	9	9	176
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	41	0	24	0	0	7	72
8:20-8:35	38	0	25	0	1	5	69
8:40-8:55	42	0	17	0	1	9	69
8:00-8:15	42	0	17	1	1	5	66
8:20-8:35	40	0	17	0	6	6	69
8:40-8:55	33	0	27	0	1	4	65
Σύνολο (οχ.)	236	0	127	1	10	36	410

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	68	0	18	0	0	4	90
17:20-17:35	65	0	20	0	1	7	93
17:40-17:55	68	0	30	0	0	3	101
18:00-18:15	74	0	34	0	0	1	109
18:20-18:35	98	0	31	0	0	1	130
18:40-18:55	84	0	30	0	0	2	116
Σύνολο (οχ.)	457	0	163	0	1	18	639
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	69	0	21	0	1	1	92
14:20-14:35	40	0	19	1	1	0	61
14:40-14:55	63	0	14	0	1	1	79
15:00-15:15	67	0	10	0	0	2	79
15:20-15:35	53	0	12	0	3	3	71
15:40-15:55	50	0	8	0	1	1	60
Σύνολο (οχ.)	342	0	84	1	7	8	442
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	45	0	24	0	0	3	72
8:20-8:35	36	0	22	0	1	4	63
8:40-8:55	38	0	16	1	0	5	60
8:00-8:15	44	0	12	0	0	2	58
8:20-8:35	37	0	18	0	1	7	63
8:40-8:55	36	0	23	0	0	4	63
Σύνολο (οχ.)	236	0	115	1	2	25	379

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	201	0	22	6	6	2	237
17:20-17:35	191	0	35	8	7	5	246
17:40-17:55	209	0	32	7	2	4	254
18:00-18:15	214	0	18	7	6	2	247
18:20-18:35	226	0	15	8	8	9	266
18:40-18:55	208	0	20	6	6	9	249
Σύνολο (οχ.)	1249	0	142	42	35	31	1499
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	258	0	18	12	5	7	300
14:20-14:35	254	0	16	12	10	7	299
14:40-14:55	307	0	16	5	6	7	341
15:00-15:15	210	0	9	8	5	10	242
15:20-15:35	230	0	18	7	7	5	267
15:40-15:55	209	0	12	7	9	19	256
Σύνολο (οχ.)	1468	0	89	51	42	55	1705
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	262	0	10	5	14	17	308
8:20-8:35	197	0	16	3	8	17	241
8:40-8:55	209	0	15	4	5	13	246
8:00-8:15	184	0	14	2	2	25	227
8:20-8:35	159	0	13	4	15	17	208
8:40-8:55	170	0	19	4	9	25	227
Σύνολο (οχ.)	1181	0	87	22	53	114	1457

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	25	0	6	0	1	2	34
17:20-17:35	33	0	6	0	1	5	45
17:40-17:55	32	0	6	0	0	5	43
18:00-18:15	31	0	7	0	0	1	39
18:20-18:35	33	0	2	0	0	3	38
18:40-18:55	43	0	5	0	0	1	49
Σύνολο (οχ.)	197	0	32	0	2	17	248
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	8	0	2	0	1	2	13
14:20-14:35	8	0	8	0	2	1	19
14:40-14:55	7	0	6	0	0	1	14
15:00-15:15	10	0	6	0	1	0	17
15:20-15:35	10	0	5	0	0	2	17
15:40-15:55	13	0	7	0	0	0	20
Σύνολο (οχ.)	56	0	34	0	4	6	100
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	7	0	2	0	1	2	12
8:20-8:35	10	0	8	0	2	1	21
8:40-8:55	9	0	6	0	0	1	16
8:00-8:15	10	0	9	0	1	0	20
8:20-8:35	10	0	5	0	0	2	17
8:40-8:55	15	0	10	0	0	0	25
Σύνολο (οχ.)	61	0	40	0	4	6	111

19/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	409
17:20-17:35	438
17:40-17:55	453
18:00-18:15	452
18:20-18:35	489
18:40-18:55	475
20/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	430
14:20-14:35	404
14:40-14:55	458
15:00-15:15	377
15:20-15:35	390
15:40-15:55	364
21/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	464
8:20-8:35	394
8:40-8:55	391
8:00-8:15	371
8:20-8:35	357
8:40-8:55	380

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	2716	2423	2357	7496
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	2594	2427,5	2199	7220,5

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
		Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	15	1			1	1	1	2	2	4	2
2	15	1			2	1	1	1	2	4	2
3	15	1			2	3	1	2	2	4	2
4	15	1			2	2	2	1	2	4	2
5	15	3			2	3	1	2	2	4	2
6	15	3			1	2	2	1	2	4	2
7	15	1			1	3	1	1	2	4	2
8	15	1			1	2	1	2	2	4	2
9	15	1			1	4	1	2	2	4	2
10	15	1			2	1	1	1	2	4	2
11	14	1	7		1	1	2	2	2	4	2
12	14	1	7		1	3	1	2	2	4	2
13	14	3	7		1	4	1	2	2	4	2
14	14	3	7		1	2	1	2	2	4	2
15	14	3	7		1	2	2	2	2	4	2
16	14	3	7		2	2	2	1	2	4	2
17	14	1	7		1	3	1	2	2	4	2
18	14	1	7		2	3	1	1	2	4	2
19	14	1	7		1	3	1	2	2	4	2
20	14	1	7		2	2	2	2	2	4	2
21	14	3	7		1	3	1	2	2	4	2
22	14	3	7		1	2	2	2	2	4	2
23	14	3	7		1	3	1	2	2	4	2
24	14	1	7		1	4	2	2	2	4	2
25	14	1	7		1	4	1	1	2	4	2
26	14	1	7		1	4	1	2	2	4	2
27	2	1	3		2	4	1	2	2	4	2
28	2	1	1		2	2	1	2	2	4	2
29	2	1	1		2	2	2	2	2	4	2
30	2	1	3		2	2	1	1	2	4	2
31	2	3	3		1	2	2	2	2	4	2
32	4	3	3		1	2	1	2	2	4	2
33	15	3			1	1	1	2	2	4	2
34	15	1			2	1	1	2	2	4	2
35	15	1			1	3	1	1	2	4	2
36	15	1			1	3	1	1	2	4	2
37	15	1			2	3	2	2	2	4	2
38	15	1			1	2	2	2	2	4	2
39	15	3			2	2	2	2	2	4	2
40	15	3			1	2	1	2	2	4	2
41	15	3			1	1	1	2	2	4	2
42	15	1			1	2	1	1	2	4	2
43	15	1			1	3	1	2	2	4	2
44	15	1			1	3	1	2	2	4	2
45	15	1			2	3	2	2	2	4	2

8. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Γ. Δήμου-Κύπρου

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	43	0	8	0	0	2	53
17:20-17:35	35	0	8	1	1	0	45
17:40-17:55	32	0	7	1	0	3	43
18:00-18:15	29	0	7	0	1	0	37
18:20-18:35	25	0	5	1	0	1	32
18:40-18:55	22	0	7	1	0	5	35
Σύνολο (οχ.)	186	0	42	4	2	11	245
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	56	0	14	1	1	8	80
14:20-14:35	45	0	13	1	1	2	62
14:40-14:55	39	0	9	1	0	3	52
15:00-15:15	35	0	9	0	1	2	47
15:20-15:35	28	0	4	1	0	4	37
15:40-15:55	28	0	5	1	2	3	39
Σύνολο (οχ.)	231	0	54	5	5	22	317
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	48	0	12	1	0	3	64
8.20-8.35	38	0	9	1	0	1	49
8.40-8.55	35	0	9	1	0	1	46
9.00-9.15	29	8	0	0	0	0	37
9.20-9.35	25	0	4	1	0	2	32
9.40-9.55	24	0	6	1	0	6	37
Σύνολο (οχ.)	199	8	40	5	0	13	265

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	24	0	5	0	0	2	31
17:20-17:35	15	0	3	0	0	3	21
17:40-17:55	15	0	3	0	2	1	21
18:00-18:15	13	0	5	0	0	0	18
18:20-18:35	15	0	3	0	1	1	20
18:40-18:55	12	0	3	0	0	2	17
Σύνολο (οχ.)	94	0	22	0	3	9	128
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	27	0	5	0	0	2	34
14:20-14:35	17	0	3	1	1	3	25
14:40-14:55	18	0	1	0	1	4	24
15:00-15:15	17	0	3	0	0	2	22
15:20-15:35	15	0	3	0	1	1	20
15:40-15:55	17	0	4	1	0	1	23
Σύνολο (οχ.)	111	0	19	2	3	13	148
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	26	0	5	0	0	1	32
8.20-8.35	13	0	2	0	0	0	15
8.40-8.55	12	0	5	0	1	2	20
9.00-9.15	11	0	6	0	2	0	19
9.20-9.35	11	0	1	0	0	0	12
9.40-9.55	14	0	2	0	0	0	16
Σύνολο (οχ.)	87	0	21	0	3	3	114

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	21	0	7	0	1	4	33
17:20-17:35	16	0	3	0	0	1	20
17:40-17:55	11	0	3	1	0	2	17
18:00-18:15	11	0	4	0	0	3	18
18:20-18:35	13	0	3	0	0	2	18
18:40-18:55	11	0	4	0	1	2	18
Σύνολο (οχ.)	83	0	24	1	2	14	124
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	24	0	10	0	0	4	38
14:20-14:35	18	0	4	1	0	4	27
14:40-14:55	15	0	3	1	1	2	22
15:00-15:15	19	0	4	0	0	4	27
15:20-15:35	16	0	5	1	1	2	25
15:40-15:55	18	0	4	1	0	3	26
Σύνολο (οχ.)	110	0	30	4	2	19	165
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	25	0	9	0	1	3	38
8.20-8.35	15	0	3	0	0	3	21
8.40-8.55	11	0	4	0	1	1	17
9.00-9.15	11	0	4	0	0	1	16
9.20-9.35	11	0	3	0	0	2	16
9.40-9.55	11	0	3	0	1	2	17
Σύνολο (οχ.)	84	0	26	0	3	12	125

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	34	0	9	0	4	2	49
17:20-17:35	36	0	8	0	1	3	48
17:40-17:55	25	0	8	0	0	1	34
18:00-18:15	25	0	6	0	0	1	32
18:20-18:35	21	0	4	0	1	0	26
18:40-18:55	22	0	5	0	0	3	30
Σύνολο (οχ.)	163	0	40	0	6	10	219
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	51	0	9	2	3	1	66
14:20-14:35	52	0	6	0	2	3	63
14:40-14:55	38	0	8	0	2	1	49
15:00-15:15	50	0	9	0	4	1	64
15:20-15:35	28	0	7	0	0	0	35
15:40-15:55	25	0	3	0	1	1	30
Σύνολο (οχ.)	244	0	42	2	12	7	307
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	43	0	12	2	2	0	59
8.20-8.35	44	0	10	1	1	3	59
8.40-8.55	38	0	15	0	9	0	62
9.00-9.15	42	0	11	0	5	0	58
9.20-9.35	23	0	9	0	2	2	36
9.40-9.55	27	0	1	0	1	1	30
Σύνολο (οχ.)	217	0	58	3	20	6	304

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	10	0	2	0	2	0	14
17:20-17:35	6	0	1	0	1	0	8
17:40-17:55	4	0	2	0	0	1	7
18:00-18:15	2	0	2	0	0	0	4
18:20-18:35	3	0	0	0	0	1	4
18:40-18:55	3	0	1	1	0	0	5
Σύνολο (οχ.)	28	0	8	1	3	2	42
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	19	0	6	0	1	2	28
14:20-14:35	15	0	2	0	0	1	18
14:40-14:55	10	0	1	0	0	0	11
15:00-15:15	5	0	3	0	1	2	11
15:20-15:35	4	0	3	0	1	0	8
15:40-15:55	13	0	1	0	0	1	15
Σύνολο (οχ.)	66	0	16	0	3	6	91
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	14	0	0	4	0	0	18
8.20-8.35	10	0	2	1	0	1	14
8.40-8.55	6	0	1	0	1	1	9
9.00-9.15	2	0	3	0	0	1	6
9.20-9.35	4	0	3	0	0	1	8
9.40-9.55	9	0	2	0	1	0	12
Σύνολο (οχ.)	45	0	11	5	2	4	67

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	2	0	1	0	0	0	3
17:20-17:35	1	0	1	0	0	0	2
17:40-17:55	0	0	1	0	0	1	2
18:00-18:15	1	0	0	0	1	0	2
18:20-18:35	2	0	1	0	0	0	3
18:40-18:55	0	0	1	0	0	0	1
Σύνολο (οχ.)	6	0	5	0	1	1	13
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	4	0	1	0	0	0	5
14:20-14:35	4	0	1	0	0	1	6
14:40-14:55	4	0	2	0	0	0	6
15:00-15:15	5	0	1	0	0	0	6
15:20-15:35	4	0	2	0	0	0	6
15:40-15:55	4	0	1	0	0	1	6
Σύνολο (οχ.)	25	0	8	0	0	2	35
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	3	0	0	0	0	0	3
8.20-8.35	1	0	0	0	1	0	2
8.40-8.55	1	0	0	0	1	0	2
9.00-9.15	2	0	2	0	0	0	4
9.20-9.35	2	0	0	0	0	0	2
9.40-9.55	3	0	0	0	0	0	3
Σύνολο (οχ.)	12	0	2	0	2	0	16

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	26	0	7	1	2	4	40
17:20-17:35	20	0	4	1	1	1	27
17:40-17:55	24	0	5	2	3	1	35
18:00-18:15	19	0	3	0	0	5	27
18:20-18:35	23	0	7	2	1	3	36
18:40-18:55	14	0	7	1	1	1	24
Σύνολο (οχ.)	126	0	33	7	8	15	189
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	33	0	7	1	3	4	48
14:20-14:35	27	0	5	2	1	1	36
14:40-14:55	33	0	3	1	1	3	41
15:00-15:15	22	0	6	1	0	2	31
15:20-15:35	23	0	4	1	0	1	29
15:40-15:55	15	0	8	2	2	3	30
Σύνολο (οχ.)	153	0	33	8	7	14	215
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	29	0	7	1	1	1	39
8.20-8.35	20	0	3	4	1	0	28
8.40-8.55	27	0	1	1	1	2	32
9.00-9.15	19	0	4	2	2	4	31
9.20-9.35	21	0	5	1	2	1	30
9.40-9.55	12	0	7	3	5	3	30
Σύνολο (οχ.)	128	0	27	12	12	11	190

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	12	0	6	0	2	2	22
17:20-17:35	6	0	4	1	0	1	12
17:40-17:55	7	0	3	0	0	1	11
18:00-18:15	7	0	2	1	0	1	11
18:20-18:35	5	0	2	0	0	0	7
18:40-18:55	3	0	2	0	1	1	7
Σύνολο (οχ.)	40	0	19	2	3	6	70
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	10	0	2	1	1	1	15
14:20-14:35	8	0	5	0	1	0	14
14:40-14:55	4	0	3	1	0	0	8
15:00-15:15	17	0	7	1	1	4	30
15:20-15:35	13	0	5	2	3	3	26
15:40-15:55	10	0	4	1	0	2	17
Σύνολο (οχ.)	62	0	26	6	6	10	110
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	13	0	7	1	3	3	27
8.20-8.35	8	0	3	1	1	0	13
8.40-8.55	8	0	1	0	1	1	11
9.00-9.15	7	0	1	0	1	1	10
9.20-9.35	5	0	4	0	0	0	9
9.40-9.55	3	0	1	0	0	1	5
Σύνολο (οχ.)	44	0	17	2	6	6	75

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	16	0	4	0	4	5	29
17:20-17:35	6	0	2	0	1	0	9
17:40-17:55	6	0	2	0	1	3	12
18:00-18:15	4	0	1	0	1	0	6
18:20-18:35	3	0	2	0	1	2	8
18:40-18:55	3	0	2	0	1	4	10
Σύνολο (οχ.)	38	0	13	0	9	14	74
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	7	0	2	0	0	1	10
14:20-14:35	6	0	3	0	0	3	12
14:40-14:55	4	0	3	1	1	1	10
15:00-15:15	19	0	7	0	3	3	32
15:20-15:35	10	0	3	1	0	2	16
15:40-15:55	7	0	3	0	1	2	13
Σύνολο (οχ.)	53	0	21	2	5	12	93
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2α						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	17	0	6	0	4	8	35
8.20-8.35	7	0	1	0	0	1	9
8.40-8.55	8	0	1	0	1	1	11
9.00-9.15	7	0	1	0	1	1	10
9.20-9.35	5	0	4	0	0	0	9
9.40-9.55	3	0	1	0	0	1	5
Σύνολο (οχ.)	47	0	14	0	6	12	79

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	22	0	6	3	1	2	34
17:20-17:35	31	0	3	2	1	3	40
17:40-17:55	27	0	7	2	3	5	44
18:00-18:15	32	0	5	2	2	3	44
18:20-18:35	34	0	7	2	1	2	46
18:40-18:55	41	0	8	2	2	3	56
Σύνολο (οχ.)	187	0	36	13	10	18	264
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	31	0	7	3	3	2	46
14:20-14:35	48	0	3	2	0	3	56
14:40-14:55	35	0	6	3	1	2	47
15:00-15:15	15	0	2	2	1	2	22
15:20-15:35	24	0	7	2	3	1	37
15:40-15:55	13	0	2	2	0	2	19
Σύνολο (οχ.)	166	0	27	14	8	12	227
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	27	0	5	2	2	1	37
8.20-8.35	34	0	7	3	0	2	46
8.40-8.55	29	0	5	2	3	3	42
9.00-9.15	28	0	5	2	3	0	38
9.20-9.35	32	0	5	2	1	0	40
9.40-9.55	40	0	10	2	2	1	55
Σύνολο (οχ.)	190	0	37	13	11	7	258

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	6	0	2	0	0	1	9
17:20-17:35	5	0	5	0	0	1	11
17:40-17:55	3	0	3	0	0	0	6
18:00-18:15	5	0	2	0	0	0	7
18:20-18:35	8	0	1	0	0	2	11
18:40-18:55	11	0	6	0	1	1	19
Σύνολο (οχ.)	38	0	19	0	1	5	63
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	10	0	4	0	2	2	18
14:20-14:35	11	0	3	0	0	3	17
14:40-14:55	5	0	1	0	0	1	7
15:00-15:15	3	0	2	0	0	0	5
15:20-15:35	5	0	2	0	0	0	7
15:40-15:55	4	0	0	0	0	1	5
Σύνολο (οχ.)	38	0	12	0	2	7	59
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	10	0	3	1	1	1	16
8.20-8.35	7	0	0	0	0	1	8
8.40-8.55	1	0	3	0	0	0	4
9.00-9.15	5	0	2	0	1	1	9
9.20-9.35	8	0	5	0	0	1	14
9.40-9.55	10	0	5	0	1	2	18
Σύνολο (οχ.)	41	0	18	1	3	6	69

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	10	0	2	0	0	0	12
17:20-17:35	6	0	0	0	1	2	9
17:40-17:55	6	0	2	0	1	1	10
18:00-18:15	8	0	1	0	1	1	11
18:20-18:35	14	0	8	0	0	0	22
18:40-18:55	7	0	6	0	1	4	18
Σύνολο (οχ.)	51	0	19	0	4	8	82
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	12	0	6	1	2	2	23
14:20-14:35	5	0	3	0	1	0	9
14:40-14:55	9	0	3	0	0	0	12
15:00-15:15	4	0	1	0	0	0	5
15:20-15:35	7	0	2	0	1	0	10
15:40-15:55	2	0	3	0	0	0	5
Σύνολο (οχ.)	39	0	18	1	4	2	64
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	αυτοκίνη	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	13	0	3	0	1	1	18
8.20-8.35	6	0	5	0	1	0	12
8.40-8.55	11	0	1	0	0	0	12
9.00-9.15	8	0	1	1	2	0	12
9.20-9.35	8	0	5	0	1	0	14
9.40-9.55	13	0	10	0	0	0	23
Σύνολο (οχ.)	59	0	25	1	5	1	91

19/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	329
17:20-17:35	252
17:40-17:55	242
18:00-18:15	217
18:20-18:35	233
18:40-18:55	240
20/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	411
14:20-14:35	345
14:40-14:55	289
15:00-15:15	302
15:20-15:35	256
15:40-15:55	228
21/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8.00-8.15	386
8.20-8.35	276
8.40-8.55	268
9.00-9.15	250
9.20-9.35	222
9.40-9.55	251

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	19/4/2013	20/4/2013	21/4/2013	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	1513	1831	1653	4997
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	1424,5	1760	1621,5	4806

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Τύπος οχήματος Β (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Φύλο (1= άνδρας, 2= γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναί, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναί, 2: όχι)	Άλλη απασχόλησ η (1: ναί, 2: όχι)	ΗΜΕΡ ΟΜΗΝΙ Α	ΜΕΡΑ
1	4	1	3		1	3	1	2	2	4	2
2	2	1	1		1	3	1	2	2	4	2
3	2	1	1		1	3	1	1	2	4	2
4	3	1	1		1	2	1	2	2	4	2
5	1	1	3		2	3	2	2	2	4	2
6	2	1	1		1	2	2	2	2	4	2
7	3	1	2		1	2	1	2	2	4	2
8	6	1	1		1	1	1	1	2	4	2
9	6	1	1		2	2	1	2	2	4	2
10	6	1	2		2	3	2	2	2	4	2
11	6	1	1		2	3	1	2	2	4	2
12	6	1	3		2	2	1	2	2	4	2
13	6	1	1		1	3	2	2	2	4	2
14	7	1	1		1	3	1	2	2	4	2
15	7	1	1		1	2	2	2	2	4	2
16	7	1	1		1	3	2	2	2	4	2
17	7	2	3		2	4	2	2	2	4	2
18	16	7			1	4	1	1	2	4	2
19	16	7			2	2	2	2	2	4	2
20	16	7			1	2	1	2	2	4	2
21	16	7			2	3	2	1	2	4	2
22	16	7			1	1	2	1	2	4	2
23	16	7			1	1	2	2	2	4	2
24	16	7			1	2	1	2	2	4	2
25	16	7			1	3	2	2	2	4	2
26	16	7			2	2	2	1	2	4	2
27	16	7			1	1	2	2	2	4	2
28	16	7			2	2	1	2	2	4	2
29	16	7			1	3	2	2	2	4	2
30	16	7			2	2	1	1	2	4	2
31	16	7			1	1	2	1	2	4	2
32	5	1	3		1	2	2	2	2	5	3
33	4	1	3		1	3	2	2	2	5	3
34	1	1	1		1	2	1	1	2	5	3
35	1	2	1		2	1	2	2	2	5	3
36	2	1	3		2	2	1	2	2	5	3
37	3	1	1		2	3	2	2	2	5	3
38	3	1	1		1	3	2	2	2	5	3
39	1	3	3		2	3	2	2	2	5	3
40	1	1	1		1	2	2	2	2	5	3
41	2	1	2		2	4	1	2	2	5	3
42	6	1	2		1	4	2	2	2	5	3
43	6	1	1		1	1	1	2	2	5	3
44	6	3	3		1	2	2	2	2	5	3
45	6	2	3		1	2	1	2	2	5	3

9. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Γκλαβάνη

17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	2	0	2	0	0	0	4
8.15-8.30	6	0	2	0	0	0	8
8.30-8.45	0	1	1	0	0	2	4
8.45-9.00	1	0	4	0	0	2	7
Σύνολο (οχ.)	9	1	9	0	0	4	23
23/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	3	0	3	0	0	2	8
17.15-17.30	6	0	6	0	0	2	14
17.30-17.45	12	1	1	0	0	1	15
17.45-18.00	5	0	3	0	0	0	8
Σύνολο (οχ.)	26	1	13	0	0	5	45
24/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	5	0	10	0	0	3	18
17.15-17.30	1	0	2	0	0	1	4
17.30-17.45	3	0	4	0	0	1	8
17.45-18.00	10	0	5	0	0	2	17
Σύνολο (οχ.)	19	0	21	0	0	7	47
27/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	7	2	3	0	0	1	13
12.15-12.30	4	1	10	0	0	7	22
12.30-12.45	3	0	8	0	0	2	13
12.45-13.00	10	1	3	0	0	1	15
Σύνολο (οχ.)	24	4	24	0	0	11	63
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	10	0	3	0	0	1	14
12.15-12.30	6	0	7	0	0	1	14
12.30-12.45	5	0	2	0	0	4	11
12.45-13.00	4	1	6	0	0	2	13
Σύνολο (οχ.)	25	1	18	0	0	8	52

17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	179	11	45	6	9	1	251
8.15-8.30	197	11	44	5	8	2	267
8.30-8.45	186	16	31	1	7	0	241
8.45-9.00	177	11	35	3	8	1	235
Σύνολο (οχ.)	739	49	155	15	32	4	994
23/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	134	11	47	1	1	10	204
17.15-17.30	165	16	58	3	5	7	254
17.30-17.45	158	18	47	1	1	9	234
17.45-18.00	159	23	48	4	2	11	247
Σύνολο (οχ.)	616	68	200	9	9	37	939
24/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	161	17	62	2	2	8	252
17.15-17.30	143	15	43	1	3	6	211
17.30-17.45	182	15	49	3	2	17	268
17.45-18.00	186	10	56	4	2	5	263
Σύνολο (οχ.)	672	57	210	10	9	36	994
27/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	165	33	51	3	7	10	269
12.15-12.30	156	25	54	1	7	10	253
12.30-12.45	139	37	54	3	5	8	246
12.45-13.00	154	28	41	2	4	9	238
Σύνολο (οχ.)	614	123	200	9	23	37	1006
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	153	24	80	2	5	11	275
12.15-12.30	173	27	83	2	7	16	308
12.30-12.45	161	28	56	4	7	10	266
12.45-13.00	156	21	93	4	7	11	292
Σύνολο (οχ.)	643	100	312	12	26	48	1141

17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	11	0	2	0	0	0	13
8.15-8.30	18	0	3	0	0	0	21
8.30-8.45	9	0	4	0	0	1	14
8.45-9.00	9	3	3	0	0	0	15
Σύνολο (οχ.)	47	3	12	0	0	1	63
23/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	20	1	8	0	0	0	29
17.15-17.30	21	3	8	0	0	3	35
17.30-17.45	12	0	6	0	0	1	19
17.45-18.00	14	2	12	0	0	1	29
Σύνολο (οχ.)	67	6	34	0	0	5	112
24/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	9	0	7	0	0	1	17
17.15-17.30	20	0	12	0	0	1	33
17.30-17.45	11	0	4	0	0	2	17
17.45-18.00	20	1	5	0	0	1	27
Σύνολο (οχ.)	60	1	28	0	0	5	94
27/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	15	1	8	0	0	2	26
12.15-12.30	3	0	7	0	0	2	12
12.30-12.45	18	0	11	0	1	0	30
12.45-13.00	15	0	8	0	0	0	23
Σύνολο (οχ.)	51	1	34	0	1	4	91
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	13	2	11	0	2	3	31
12.15-12.30	22	2	19	0	0	2	45
12.30-12.45	17	3	11	0	0	0	31
12.45-13.00	14	0	11	0	0	0	25
Σύνολο (οχ.)	66	7	52	0	2	5	132

17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8.00-8.15	8	0	4	0	0	1	13
8.15-8.30	15	0	2	0	0	0	17
8.30-8.45	26	0	3	0	0	0	29
8.45-9.00	17	2	2	0	0	0	21
Σύνολο (οχ.)	66	2	11	0	0	1	80
23/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	14	0	4	0	0	0	18
17.15-17.30	18	5	3	0	0	0	26
17.30-17.45	14	1	5	0	0	0	20
17.45-18.00	20	3	3	0	0	1	27
Σύνολο (οχ.)	66	9	15	0	0	1	91
24/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17.00-17.15	17	0	7	0	0	0	24
17.15-17.30	22	0	5	0	0	1	28
17.30-17.45	18	0	7	0	1	2	28
17.45-18.00	29	1	16	0	0	1	47
Σύνολο (οχ.)	86	1	35	0	1	4	127
27/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	20	6	5	0	1	0	32
12.15-12.30	26	9	9	0	2	0	46
12.30-12.45	28	9	10	0	2	1	50
12.45-13.00	27	10	4	0	0	0	41
Σύνολο (οχ.)	101	34	28	0	5	1	169
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12.00-12.15	17	3	10	0	1	0	31
12.15-12.30	29	5	9	0	1	1	45
12.30-12.45	20	6	16	0	1	0	43
12.45-13.00	28	4	13	0	0	2	47
Σύνολο (οχ.)	94	18	48	0	3	3	166

17/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8.00-8.15	281
8.15-8.30	313
8.30-8.45	288
8.45-9.00	278
23/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17.00-17.15	259
17.15-17.30	329
17.30-17.45	288
17.45-18.00	311
24/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17.00-17.15	311
17.15-17.30	276
17.30-17.45	321
17.45-18.00	354
27/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
12.00-12.15	340
12.15-12.30	333
12.30-12.45	339
12.45-13.00	317
31/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
12.00-12.15	351
12.15-12.30	412
12.30-12.45	351
12.45-13.00	377

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/3/2017	23/3/2017	24/3/2017	27/3/2017	31/3/2017	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	1160	1187	1262	1329	1491	6429
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	1123,5	1059	1119	1206,5	1299	5807

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών										
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο)	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο)	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο)	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1=<25, 2=25-35, 3=35-65, 4=>65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
1	16	7			1	4	2	2	2	20
2	16	7			1	4	2	2	2	20
3	16	7			1	4	2	2	2	20
4	16	7			1	4	2	2	2	20
5	16	7			2	4	2	2	2	20
6	16	7			1	3	2	2	2	20
7	16	7			1	1	2	2	2	20
8	16	7			1	3	2	2	2	20
9	16	7			2	3	2	2	2	20
10	16	7			1	3	2	2	2	20
11	14	1	7		1	3	1	2	2	20
12	14	1	7		2	3	1	2	2	20
13	16	7			1	4	2	2	2	20
14	16	7			2	2	2	2	2	20
15	16	7			1	3	2	2	2	20
16	16	7			1	2	2	2	2	20
17	16	7			2	4	2	2	2	20
18	16	7			1	2	2	2	2	20
19	15	3			1	3	1	2	2	20
20	16	7			2	3	2	2	2	20
21	16	7			1	2	2	2	2	20
22	16	7			1	2	2	2	2	20
23	16	7			2	3	2	2	2	20
24	16	7			2	3	2	2	2	20
25	16	7			1	2	2	2	2	20
26	16	7			1	3	2	2	2	20
27	16	7			1	3	2	2	2	20
28	16	7			2	4	2	2	2	20
29	16	7			1	2	2	2	2	20
30	16	7			1	3	2	2	2	20
31	16	7			2	3	2	2	2	20
32	16	7			2	3	2	2	2	20
33	15	3			1	2	1	2	2	20
34	16	7			1	2	2	2	2	20
35	16	7			1	2	2	2	2	20
36	16	7			2	3	2	2	2	20
37	15	6			2	3	2	2	2	21
38	14	1	7		1	3	1	2	2	21
39	16	7			2	1	2	2	2	21
40	16	7			1	4	2	2	2	21
41	16	7			2	3	2	2	2	21
42	16	7			1	3	2	2	2	21
43	16	7			1	3	2	2	2	21
44	16	7			2	4	2	2	2	21
45	16	7			2	4	2	2	2	21

10. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Καρτάλη

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξι	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	225	0	73	3	3	6	310
17:20-17:35	230	0	67	4	5	5	311
17:40-17:55	200	0	65	3	2	6	276
18:00-18:15	230	0	80	4	4	7	325
18:20-18:35	192	0	59	1	5	9	266
18:40-18:55	219	0	57	3	4	7	290
Σύνολο (οχ.)	1296	0	401	18	23	40	1778
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξι	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	175	0	70	4	6	11	266
14:20-14:35	252	0	82	3	4	9	350
14:40-14:55	209	0	63	6	5	6	289
15:00-15:15	200	0	74	9	8	6	297
15:20-15:35	165	0	50	4	6	12	237
15:40-15:55	184	0	61	5	7	9	266
Σύνολο (οχ.)	1185	0	400	31	36	53	1705
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξι	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	271	0	49	5	5	4	334
8:20-8:35	266	0	58	7	18	6	355
8:40-8:55	299	0	63	6	16	2	386
9:00-9:15	229	0	59	2	7	2	299
9:20-9:35	302	0	76	5	17	9	409
9:40-9:55	263	0	81	0	13	5	362
Σύνολο (οχ.)	1630	0	386	25	76	28	2145

15/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	65	3	17	7	6	1	99
8:15-8:30	85	2	15	6	6	1	115
8:30-8:45	79	4	20	6	5	1	115
8:45-9:00	79	1	18	5	5	2	110
Σύνολο (οχ.)	308	10	70	24	22	5	439
12:00-12:15	90	10	35	5	5	4	149
12:15-12:30	97	8	36	9	4	4	158
12:30-12:45	106	8	38	6	6	4	168
12:45-13:00	93	0	39	4	5	1	142
Σύνολο (οχ.)	386	26	148	24	20	13	617
16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	75	2	13	9	6	1	106
8:15-8:30	70	7	11	4	5	3	100
8:30-8:45	79	2	19	7	9	3	119
8:45-9:00	74	5	17	4	9	0	109
Σύνολο (οχ.)	298	16	60	24	29	7	434
17:00-17:15	95	3	25	4	6	1	134
17:15-17:30	95	6	19	2	6	3	131
17:30-17:45	103	3	21	5	6	2	140
17:45-18:00	120	1	20	3	4	8	156
Σύνολο (οχ.)	413	13	85	14	22	14	561
17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	101	1	25	6	1	2	136
17:15-17:30	122	5	27	7	0	2	163
17:30-17:45	107	6	25	5	7	1	151
17:45-18:00	103	8	28	4	4	2	149
Σύνολο (οχ.)	433	20	105	22	12	7	599

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	33	0	3	0	1	1	38
17:20-17:35	30	0	4	0	0	2	36
17:40-17:55	25	0	2	0	1	3	31
18:00-18:15	28	0	3	0	0	0	31
18:20-18:35	21	0	5	0	1	1	28
18:40-18:55	27	0	3	0	1	0	31
Σύνολο (οχ.)	164	0	20	0	4	7	195
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	23	0	4	0	0	0	27
14:20-14:35	35	0	6	0	0	0	41
14:40-14:55	26	0	10	0	1	0	37
15:00-15:15	35	0	3	0	0	1	39
15:20-15:35	18	0	1	0	0	0	19
15:40-15:55	17	0	2	1	1	0	21
Σύνολο (οχ.)	154	0	26	1	2	1	184
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	23	0	5	0	4	1	33
8:20-8:35	29	0	5	0	1	0	35
8:40-8:55	20	0	4	0	0	0	24
9:00-9:15	24	0	8	0	0	1	33
9:20-9:35	22	0	6	0	1	2	31
9:40-9:55	20	0	4	0	2	0	26
Σύνολο (οχ.)	138	0	32	0	8	4	182

15/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	19	3	7	1	1	0	31
8:15-8:30	21	4	8	0	4	0	37
8:30-8:45	26	12	10	0	3	0	51
8:45-9:00	21	5	9	0	4	2	41
Σύνολο (οχ.)	87	24	34	1	12	2	160

12:00-12:15	28	14	20	0	1	0	63
12:15-12:30	39	24	35	0	3	2	103
12:30-12:45	27	20	26	1	4	1	79
12:45-13:00	32	19	25	0	0	5	81
Σύνολο (οχ.)	126	77	106	1	8	8	326

16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	16	5	4	0	3	0	28
8:15-8:30	18	2	6	0	4	0	30
8:30-8:45	17	6	8	0	4	0	35
8:45-9:00	23	6	10	0	4	0	43
Σύνολο (οχ.)	74	19	28	0	15	0	136

17:00-17:15	33	8	10	0	2	2	55
17:15-17:30	33	7	14	0	1	1	56
17:30-17:45	43	9	14	0	1	4	71
17:45-18:00	41	6	13	0	0	1	61
Σύνολο (οχ.)	150	30	51	0	4	8	243

17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	27	6	12	0	1	1	47
17:15-17:30	34	10	22	0	0	2	68
17:30-17:45	44	18	11	0	1	0	74
17:45-18:00	31	11	17	0	4	3	66
Σύνολο (οχ.)	136	45	62	0	6	6	255

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	162	0	34	7	0	5	208
17:20-17:35	123	0	28	6	0	5	162
17:40-17:55	137	0	29	7	0	3	176
18:00-18:15	131	0	35	6	1	1	174
18:20-18:35	119	0	28	6	0	1	154
18:40-18:55	158	0	33	5	1	3	200
Σύνολο (οχ.)	830	0	187	37	2	18	1074
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	154	0	39	8	5	2	208
14:20-14:35	140	0	35	9	7	0	191
14:40-14:55	138	0	26	6	5	1	176
15:00-15:15	132	0	24	9	3	3	171
15:20-15:35	134	0	29	6	4	2	175
15:40-15:55	119	0	29	5	6	1	160
Σύνολο (οχ.)	817	0	182	43	30	9	1081
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	122	0	25	10	4	2	163
8:20-8:35	136	0	28	8	6	0	178
8:40-8:55	111	0	30	10	3	2	156
9:00-9:15	118	0	42	7	3	0	170
9:20-9:35	151	0	36	8	3	0	198
9:40-9:55	129	0	33	6	4	9	181
Σύνολο (οχ.)	767	0	194	49	23	13	1046

15/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	180	6	37	4	5	1	233
8:15-8:30	235	8	32	6	12	2	295
8:30-8:45	195	14	37	1	6	5	258
8:45-9:00	167	11	38	4	6	1	227
Σύνολο (οχ.)	777	39	144	15	29	9	1013

12:00-12:15	136	18	63	3	13	4	237
12:15-12:30	143	22	61	4	8	22	260
12:30-12:45	142	26	75	1	6	16	266
12:45-13:00	136	34	55	4	11	18	258
Σύνολο (οχ.)	557	100	254	12	38	60	1021

16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	198	9	36	4	7	7	261
8:15-8:30	173	9	40	6	10	7	245
8:30-8:45	193	12	51	2	6	4	268
8:45-9:00	179	15	41	3	7	10	255
Σύνολο (οχ.)	743	45	168	15	30	28	1029

17:00-17:15	116	9	53	1	5	6	190
17:15-17:30	139	11	48	3	4	6	211
17:30-17:45	175	13	54	6	5	5	258
17:45-18:00	175	12	45	2	4	15	253
Σύνολο (οχ.)	605	45	200	12	18	32	912

17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	146	6	42	2	3	6	205
17:15-17:30	144	10	54	4	4	8	224
17:30-17:45	161	18	58	3	5	12	257
17:45-18:00	174	10	66	3	4	8	265
Σύνολο (οχ.)	625	44	220	12	16	34	951

19/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	62	0	25	0	4	2	93
17:20-17:35	47	0	16	0	0	0	63
17:40-17:55	64	0	18	0	0	1	83
18:00-18:15	62	0	22	0	0	0	84
18:20-18:35	59	0	30	0	0	1	90
18:40-18:55	49	0	24	0	1	1	75
Σύνολο (οχ.)	343	0	135	0	5	5	488
20/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	55	0	14	0	0	1	70
14:20-14:35	61	0	35	0	0	2	98
14:40-14:55	35	0	14	0	0	0	49
15:00-15:15	58	0	23	0	1	1	83
15:20-15:35	50	0	9	0	0	0	59
15:40-15:55	45	0	16	0	1	1	63
Σύνολο (οχ.)	304	0	111	0	2	5	422
21/3/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	41	0	8	0	2	2	53
8:20-8:35	33	0	9	0	2	0	44
8:40-8:55	34	0	10	0	1	0	45
9:00-9:15	30	0	15	0	3	0	48
9:20-9:35	48	0	8	0	3	2	61
9:40-9:55	42	0	13	0	9	0	64
Σύνολο (οχ.)	228	0	63	0	20	4	315

15/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	12	0	1	1	1	1	16
8:15-8:30	15	0	2	1	0	0	18
8:30-8:45	24	1	3	1	4	0	33
8:45-9:00	11	1	4	0	0	0	16
Σύνολο (οχ.)	62	2	10	3	5	1	83
12:00-12:15	25	1	9	0	3	2	40
12:15-12:30	27	1	4	1	1	1	35
12:30-12:45	21	0	6	1	0	3	31
12:45-13:00	24	0	11	0	2	3	40
Σύνολο (οχ.)	97	2	30	2	6	9	146
16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	12	0	3	1	3	0	19
8:15-8:30	15	1	0	1	1	0	18
8:30-8:45	16	2	4	0	6	0	28
8:45-9:00	18	0	3	0	0	0	21
Σύνολο (οχ.)	61	3	10	2	10	0	86
17:00-17:15	25	1	4	0	0	0	30
17:15-17:30	14	0	3	0	0	1	18
17:30-17:45	12	0	5	1	2	0	20
17:45-18:00	15	0	3	0	0	1	19
Σύνολο (οχ.)	66	1	15	1	2	2	87
17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	17	0	1	0	0	1	19
17:15-17:30	14	0	4	1	1	0	20
17:30-17:45	21	1	7	0	0	0	29
17:45-18:00	19	0	6	0	1	0	26
Σύνολο (οχ.)	71	1	18	1	2	1	94

19/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	649
17:20-17:35	572
17:40-17:55	566
18:00-18:15	614
18:20-18:35	538
18:40-18:55	596
20/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	571
14:20-14:35	680
14:40-14:55	551
15:00-15:15	590
15:20-15:35	490
15:40-15:55	510
21/3/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	583
8:20-8:35	612
8:40-8:55	611
9:00-9:15	550
9:20-9:35	699
9:40-9:55	633

15/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	379
8:15-8:30	465
8:30-8:45	457
8:45-9:00	394
12:00-12:15	489
12:15-12:30	556
12:30-12:45	544
12:45-13:00	521
16/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	414
8:15-8:30	393
8:30-8:45	450
8:45-9:00	428
17:00-17:15	409
17:15-17:30	416
17:30-17:45	489
17:45-18:00	489
17/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	407
17:15-17:30	475
17:30-17:45	511
17:45-18:00	506

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	19/3/2013	20/3/2013	21/3/2013	15/3/2017	16/3/2017	17/3/2017	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	3535	3392	3688	3479	3488	1899	19481
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	3272,5	3218,5	3601	3657,5	3400	1778,5	18928

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
		Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1= άνδρας, 2= γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	1	1			1	2	1	2	2	5	3
2	1	1			2	2	1	2	2	5	3
3	1	1			1	3	2	2	1	5	3
4	1	3			2	2	2	2	2	5	3
5	1	3			1	2	2	2	2	5	3
6	1	1			1	2	2	2	2	5	3
7	1	1			1	2	1	2	2	5	3
8	1	3			1	3	1	2	2	5	3
9	1	3			1	4	1	2	2	6	4
10	1	5			1	3	2	2	2	6	4
11	1	3			1	3	2	2	2	6	4
12	1	3			1	3	2	2	2	6	4
13	1	3			1	3	1	1	2	6	4
14	1	3			1	3	1	2	2	4	2
15	1	3			1	4	1	2	2	4	2
16	1	1			1	3	2	2	2	4	2
17	1	1			1	2	2	2	2	4	2
18	1	1			2	2	2	2	2	4	2
19	1	1			1	3	2	2	1	4	2
20	1	1			1	3	1	2	2	4	2
21	1	1			1	2	2	2	2	4	2
22	1	1			1	3	1	2	2	4	2
23	1	3			1	3	2	2	2	4	2
24	1	3			1	3	1	2	2	4	2
25	1	3			2	3	2	2	2	4	2
26	1	3			2	3	1	2	2	4	2
27	1	3			1	3	2	2	1	4	2
28	1	3			1	2	2	2	2	4	2
29	13	1	7		1	3	1	2	2	18	3
30	14	1	7		1	3	2	2	2	18	3
31	13	1	7		1	3	1	2	2	18	3
32	14	1	7		1	3	1	2	2	18	3
33	13	3	7		1	3	1	2	2	18	3
34	13	1	7		1	2	1	2	2	18	3
35	13	1	7		2	2	1	2	2	18	3
36	13	1	7		1	3	1	2	2	18	3
37	13	5	7		1	3	1	1	2	18	3
38	13	2	7		1	3	1	2	2	18	3
39	13	2	7		1	3	2	2	2	18	3
40	14	1	7		2	4	2	2	2	18	3
41	13	1	7		1	3	2	2	1	18	3
42	13	3	7		1	3	2	2	2	18	3
43	13	1	7		1	3	1	2	2	18	3
44	13	1	7		1	3	1	2	2	18	3
45	13	1	7		2	2	1	2	2	18	3

11. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Δημητριάδος-Κοραή

2/3/2016	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	22	3	12	0	0	4	41
8:15-8:30	27	2	9	0	1	1	40
8:30-8:45	20	2	11	0	0	2	35
8:45-9:00	35	2	12	0	2	2	53
9:00-9:15	36	2	11	0	0	3	52
9:15-9:30	27	5	4	0	0	5	41
9:30-9:45	26	3	7	0	3	0	39
9:45-10:00	30	4	5	0	1	3	43
Σύνολο (σχ.)	223	23	71	0	7	20	344
16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	29	1	13	0	0	0	43
12:15-12:30	26	0	13	0	0	0	39
12:30-12:45	21	0	11	0	0	0	32
12:45-13:00	21	4	10	0	0	0	35
Σύνολο (σχ.)	97	5	47	0	0	0	149
17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	26	1	9	0	0	0	36
12:15-12:30	24	0	14	0	0	0	38
12:30-12:45	27	2	11	0	0	0	40
12:45-13:00	37	1	14	0	0	0	52
Σύνολο (σχ.)	114	4	48	0	0	0	166
28/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	21	0	0	0	0	0	21
8:15-8:30	36	0	6	0	0	0	42
8:30-8:45	38	2	7	0	0	0	47
8:45-9:00	38	2	9	0	0	0	49
Σύνολο (σχ.)	133	4	22	0	0	0	159
30/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	17	0	3	0	0	0	20
17:15-17:30	18	0	7	0	0	0	25
17:30-17:45	27	0	10	0	0	0	37
17:45-18:00	33	1	7	0	0	0	41
Σύνολο (σχ.)	95	1	27	0	0	0	123
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	29	5	6	0	0	0	40
17:15-17:30	24	0	6	0	0	0	30
17:30-17:45	30	0	5	0	0	0	35
17:45-18:00	34	1	12	0	0	0	47
Σύνολο (σχ.)	117	6	29	0	0	0	152

2/3/2016	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	8	2	5	1	1	1	18
8:15-8:30	17	5	5	0	1	2	30
8:30-8:45	13	3	3	2	2	0	23
8:45-9:00	14	1	3	0	1	0	19
9:00-9:15	14	2	5	0	0	3	24
9:15-9:30	12	2	3	0	0	5	22
9:30-9:45	15	3	6	1	0	0	25
9:45-10:00	10	2	3	0	0	4	19
Σύνολο (οχ.)	103	20	33	4	5	15	180
16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	19	0	4	0	0	0	23
12:15-12:30	14	0	8	0	0	0	22
12:30-12:45	26	0	5	0	1	0	32
12:45-13:00	19	0	5	0	0	0	24
Σύνολο (οχ.)	78	0	22	0	1	0	101
17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	19	0	6	0	0	0	25
12:15-12:30	15	1	5	1	0	0	22
12:30-12:45	17	0	5	0	0	0	22
12:45-13:00	15	0	3	0	0	0	18
Σύνολο (οχ.)	66	1	19	1	0	0	87

28/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	15	0	1	0	0	0	16
8:15-8:30	19	2	4	1	0	0	26
8:30-8:45	16	0	3	0	0	0	19
8:45-9:00	22	2	8	0	0	0	32
Σύνολο (οχ.)	72	4	16	1	0	0	93
30/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	15	0	2	0	0	0	17
17:15-17:30	15	0	4	0	0	0	19
17:30-17:45	12	1	6	0	0	0	19
17:45-18:00	25	2	5	0	0	0	32
Σύνολο (οχ.)	67	3	17	0	0	0	87
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	18	0	3	0	0	0	21
17:15-17:30	22	2	2	0	0	0	26
17:30-17:45	22	0	5	0	0	0	27
17:45-18:00	17	2	2	0	0	0	21
Σύνολο (οχ.)	79	4	12	0	0	0	95

2/3/2016	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	223	8	43	6	1	6	287
8:15-8:30	205	4	76	4	9	5	303
8:30-8:45	287	11	25	8	6	4	341
8:45-9:00	304	6	52	8	3	5	378
9:00-9:15	286	21	39	7	3	5	361
9:15-9:30	254	16	18	9	5	4	306
9:30-9:45	212	4	12	11	2	3	244
9:45-10:00	198	8	21	9	6	2	244
Σύνολο (οχ.)	1969	78	286	62	35	34	2464
16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	254	31	86	10	5	0	386
12:15-12:30	221	25	109	10	5	0	370
12:30-12:45	225	20	75	10	4	0	334
12:45-13:00	266	20	95	11	1	0	393
Σύνολο (οχ.)	966	96	365	41	15	0	1483
17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	260	24	99	6	0	0	389
12:15-12:30	252	22	94	9	2	0	379
12:30-12:45	221	15	106	10	3	0	355
12:45-13:00	319	23	115	10	1	0	468
Σύνολο (οχ.)	1052	84	414	35	6	0	1591

28/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	300	9	38	15	3	0	365
8:15-8:30	289	12	45	10	2	0	358
8:30-8:45	281	10	39	12	1	0	343
8:45-9:00	294	15	49	10	1	0	369
Σύνολο (οχ.)	1164	46	171	47	7	0	1435
30/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	235	18	75	10	1	0	339
17:15-17:30	206	8	65	9	0	0	288
17:30-17:45	261	13	73	6	0	0	353
17:45-18:00	272	17	85	11	0	0	385
Σύνολο (οχ.)	974	56	298	36	1	0	1365
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	240	9	72	12	0	0	333
17:15-17:30	224	20	66	9	1	0	320
17:30-17:45	273	20	55	9	0	0	357
17:45-18:00	243	17	93	10	0	0	363
Σύνολο (οχ.)	980	66	286	40	1	0	1373

2/3/2016	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	19	4	18	0	0	2	43
8:15-8:30	14	5	8	0	3	4	34
8:30-8:45	21	2	12	0	1	0	36
8:45-9:00	19	2	6	0	4	2	33
9:00-9:15	14	1	11	0	4	3	33
9:15-9:30	21	2	6	0	2	2	33
9:30-9:45	16	0	10	0	1	0	27
9:45-10:00	14	3	1	0	0	5	23
Σύνολο (οχ.)	138	19	72	0	15	18	262
16/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	11	2	13	0	0	0	26
12:15-12:30	11	5	12	0	0	0	28
12:30-12:45	6	2	17	0	0	0	25
12:45-13:00	9	1	21	0	0	0	31
Σύνολο (οχ.)	37	10	63	0	0	0	110
17/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	18	5	17	0	0	0	40
12:15-12:30	8	3	14	0	0	0	25
12:30-12:45	5	2	16	0	0	0	23
12:45-13:00	15	3	17	0	1	0	36
Σύνολο (οχ.)	46	13	64	0	1	0	124

28/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	6	5	3	0	0	0	14
8:15-8:30	14	3	2	0	0	0	19
8:30-8:45	8	2	4	0	0	0	14
8:45-9:00	10	1	4	0	0	0	15
Σύνολο (οχ.)	38	11	13	0	0	0	62
30/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	12	5	13	0	0	0	30
17:15-17:30	17	6	10	0	0	0	33
17:30-17:45	13	1	12	0	0	0	26
17:45-18:00	22	2	11	0	0	0	35
Σύνολο (οχ.)	64	14	46	0	0	0	124
31/3/2017	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	14	1	10	0	0	0	25
17:15-17:30	11	2	8	0	0	0	21
17:30-17:45	25	1	15	0	0	0	41
17:45-18:00	13	0	6	0	0	0	19
Σύνολο (οχ.)	63	4	39	0	0	0	106

2/3/2016	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	389
8:15-8:30	407
8:30-8:45	435
8:45-9:00	483
9:00-9:15	470
9:15-9:30	402
9:30-9:45	335
9:45-10:00	329
16/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
12:00-12:15	478
12:15-12:30	459
12:30-12:45	423
12:45-13:00	483
17/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
12:00-12:15	490
12:15-12:30	464
12:30-12:45	440
12:45-13:00	574

28/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	416
8:15-8:30	445
8:30-8:45	423
8:45-9:00	465
30/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	406
17:15-17:30	365
17:30-17:45	435
17:45-18:00	493
31/3/2017	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	419
17:15-17:30	397
17:30-17:45	460
17:45-18:00	450

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	2/3/2016	16/3/2017	17/3/2017	28/3/2017	30/3/2017	31/3/2017	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	3250	1843	1968	1749	1699	1726	8985
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	3169,5	1692,5	1774,5	1741	1578	1624	8410

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
		Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	16	7			1	2		2	2	15	3
2	16	7			1	1		2	2	15	3
3	14	1			1	3		2	1	15	3
4	14	1			2	3		1	2	15	3
5	16	7			2	2		1	2	15	3
6	16	7			2	1		1	2	15	3
7	16	7			1	1		1	2	15	3
8	14	1			1	1		2	2	15	3
9	14	1			2	1		2	2	15	3
10	13	1			1	2		2	2	15	3
11	14	3			1	2		2	1	15	3
12	14	3			1	2		1	2	15	3
13	16	7			2	3		1	2	15	3
14	16	7			2	3		1	2	15	3
15	16	1			1	4		2	2	15	3
16	13	1			1	1		2	2	15	3
17	13	1			1	2		2	2	15	3
18	13	1			1	2		2	2	15	3
19	13	1			2	2		2	2	15	3
20	13	3			2	2		1	2	15	3
21	13	3			1	2		2	2	15	3
22	16	7			1	3		2	1	15	3
23	16	7			1	3		2	2	15	3
24	13	1			2	3		1	2	15	3
25	13	1			2	3		1	2	15	3
26	13	1			2	4		2	1	15	3
27	13	1			2	1		2	2	15	3
28	13	1			1	1		2	2	15	3
29	14	1			2	1		2	2	15	3
30	13	1			1	1		1	2	15	3
31	13	1			2	1		1	2	15	3
32	13	7			2	2		1	2	15	3
33	13	1			1	2		1	2	15	3
34	13	1			1	2		2	2	15	3
35	13	1			1	3		2	2	15	3
36	16	1			1	3		2	2	15	3
37	16	7			1	3		2	2	15	3
38	16	7			2	3		2	2	15	3
39	16	7			1	3		1	2	15	3
40	14	1			2	4		1	2	15	3
41	14	1			2	2		1	2	15	3
42	14	1			2	2		2	2	15	3
43	14	1			1	2		2	2	15	3
44	16	1			1	2		2	2	15	3
45	16	7			1	2		2	2	15	3

12. Κυκλικός κόμβος Δημαρχείου Βόλου

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	74	0	23	1	1	6	105
14:15-14:30	59	0	25	3	1	1	89
14:30-14:45	67	0	26	3	1	4	101
14:45-15:00	45	0	14	3	1	2	65
15:00-15:15	65	0	22	1	0	4	92
15:15-15:30	69	0	21	4	0	2	96
15:30-15:45	48	0	10	2	0	5	65
15:45-16:00	43	0	21	3	0	3	70
Σύνολο (οχ.)	470	0	162	20	4	27	683
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	65	0	30	2	1	7	105
8:15-8:30	70	0	30	3	2	6	111
8:30-8:45	70	0	35	2	1	5	113
8:45-9:00	63	0	17	4	0	13	97
9:00-9:15	85	0	21	2	0	13	121
9:15-9:30	93	0	47	2	1	11	154
9:30-9:45	80	0	43	2	4	8	137
9:45-10:00	60	0	28	1	0	6	95
Σύνολο (οχ.)	586	0	251	18	9	69	933
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	35	0	9	2	1	2	49
13:15-13:30	37	0	18	3	1	0	59
13:30-13:45	45	0	12	2	0	0	59
13:45-14:00	42	0	10	2	1	4	59
14:00-14:15	47	0	18	3	1	4	73
14:15-14:30	40	0	17	2	0	5	64
14:30-14:45	37	0	14	1	0	3	55
14:45-15:00	42	0	17	2	0	2	63
Σύνολο (οχ.)	325	0	115	17	4	20	481

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	16	0	5	1	1	0	23
14:15-14:30	9	0	2	1	0	0	12
14:30-14:45	14	0	0	0	0	3	17
14:45-15:00	11	0	2	0	1	0	14
15:00-15:15	15	0	3	0	1	0	19
15:15-15:30	13	0	2	1	0	0	16
15:30-15:45	12	0	2	0	0	0	14
15:45-16:00	11	0	2	0	0	2	15
Σύνολο (οχ.)	101	0	18	3	3	5	130
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	7	0	0	1	1	0	9
8:15-8:30	10	0	1	0	1	0	12
8:30-8:45	22	0	1	0	0	0	23
8:45-9:00	20	0	2	0	0	0	22
9:00-9:15	6	0	1	0	2	2	11
9:15-9:30	11	0	3	0	1	3	18
9:30-9:45	14	0	5	0	0	0	19
9:45-10:00	10	0	1	0	0	1	12
Σύνολο (οχ.)	100	0	14	1	5	6	126
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	12	0	3	0	0	0	15
13:15-13:30	25	0	4	0	0	1	30
13:30-13:45	15	0	2	0	0	1	18
13:45-14:00	14	0	2	1	1	0	18
14:00-14:15	13	0	1	0	3	0	17
14:15-14:30	3	0	3	1	0	1	8
14:30-14:45	8	0	2	0	0	0	10
14:45-15:00	10	0	1	0	0	1	12
Σύνολο (οχ.)	100	0	18	2	4	4	128

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out2						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	187	0	39	11	1	1	239
14:15-14:30	205	0	33	8	1	1	248
14:30-14:45	221	0	32	9	2	3	267
14:45-15:00	176	0	25	3	3	4	211
15:00-15:15	233	0	35	7	1	2	278
15:15-15:30	245	0	41	5	3	3	297
15:30-15:45	231	0	29	4	2	1	267
15:45-16:00	247	0	36	4	1	2	290
Σύνολο (οχ.)	1745	0	270	51	14	17	2097
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out2						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	142	0	31	8	1	1	183
8:15-8:30	183	0	25	4	0	0	212
8:30-8:45	212	0	29	5	3	5	254
8:45-9:00	201	0	31	4	1	4	241
9:00-9:15	212	0	33	5	2	2	254
9:15-9:30	131	0	37	3	0	1	172
9:30-9:45	211	0	38	5	3	2	259
9:45-10:00	147	0	34	5	1	5	192
Σύνολο (οχ.)	1439	0	258	39	11	20	1767
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out2						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	164	0	26	4	2	2	198
13:15-13:30	198	0	41	5	2	3	249
13:30-13:45	235	0	39	9	2	2	287
13:45-14:00	225	0	43	6	2	2	278
14:00-14:15	177	0	37	9	2	1	226
14:15-14:30	180	0	36	7	1	4	228
14:30-14:45	232	0	41	6	3	3	285
14:45-15:00	212	0	36	6	0	1	255
Σύνολο (οχ.)	1623	0	299	52	14	18	2006

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	11	0	5	1	0	2	19
14:15-14:30	5	0	1	0	2	0	8
14:30-14:45	11	0	6	0	0	3	20
14:45-15:00	6	0	2	0	1	0	9
15:00-15:15	8	0	2	0	0	1	11
15:15-15:30	6	0	1	0	1	0	8
15:30-15:45	5	0	2	0	1	3	11
15:45-16:00	2	0	1	0	0	1	4
Σύνολο (οχ.)	54	0	20	1	5	10	90
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	10	0	2	0	1	0	13
8:15-8:30	7	0	3	0	1	0	11
8:30-8:45	6	0	1	0	1	0	8
8:45-9:00	9	0	1	0	0	0	10
9:00-9:15	9	0	3	0	2	3	17
9:15-9:30	13	0	5	0	0	5	23
9:30-9:45	11	0	2	0	1	2	16
9:45-10:00	7	0	2	0	0	0	9
Σύνολο (οχ.)	72	0	19	0	6	10	107
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	9	0	3	0	2	3	17
13:15-13:30	8	0	2	0	0	2	12
13:30-13:45	10	0	4	0	0	0	14
13:45-14:00	7	0	2	0	1	0	10
14:00-14:15	7	0	3	1	0	1	12
14:15-14:30	6	0	3	0	0	2	11
14:30-14:45	8	0	1	0	0	0	9
14:45-15:00	3	0	2	0	0	0	5
Σύνολο (οχ.)	58	0	20	1	3	8	90

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	52	0	15	1	0	2	70
14:15-14:30	61	0	20	3	1	1	86
14:30-14:45	58	0	19	3	1	2	83
14:45-15:00	43	0	12	3	1	2	61
15:00-15:15	55	0	21	1	0	4	81
15:15-15:30	55	0	18	4	0	4	81
15:30-15:45	46	0	8	2	0	4	60
15:45-16:00	36	0	22	1	0	2	61
Σύνολο (οχ.)	406	0	135	18	3	21	583
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	67	0	34	2	4	7	114
8:15-8:30	63	0	34	3	2	5	107
8:30-8:45	72	0	36	2	2	6	118
8:45-9:00	59	0	24	3	0	10	96
9:00-9:15	68	0	28	1	1	13	111
9:15-9:30	62	0	42	3	2	12	121
9:30-9:45	65	0	44	2	5	7	123
9:45-10:00	42	0	29	1	1	9	82
Σύνολο (οχ.)	498	0	271	17	17	69	872
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	69	0	21	3	0	0	93
13:15-13:30	70	0	34	4	0	4	112
13:30-13:45	54	0	26	2	1	5	88
13:45-14:00	65	0	24	3	0	5	97
14:00-14:15	63	0	33	5	0	2	103
14:15-14:30	63	0	26	2	0	3	94
14:30-14:45	73	0	28	3	1	3	108
14:45-15:00	71	0	25	2	0	5	103
Σύνολο (οχ.)	528	0	217	24	2	27	798

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	24	0	4	0	3	2	33
14:15-14:30	29	0	1	0	2	2	34
14:30-14:45	44	0	7	0	1	2	54
14:45-15:00	35	0	4	0	0	2	41
15:00-15:15	22	0	4	0	1	0	27
15:15-15:30	25	0	3	2	0	0	30
15:30-15:45	12	0	1	0	1	0	14
15:45-16:00	22	0	3	0	2	2	29
Σύνολο (οχ.)	213	0	27	2	10	10	262
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	21	0	5	0	2	2	30
8:15-8:30	37	0	2	0	2	0	41
8:30-8:45	36	0	4	0	2	1	43
8:45-9:00	44	0	8	1	1	0	54
9:00-9:15	45	0	6	1	0	3	55
9:15-9:30	46	0	8	0	2	0	56
9:30-9:45	39	0	4	0	4	1	48
9:45-10:00	22	0	2	0	1	1	26
Σύνολο (οχ.)	290	0	39	2	14	8	353
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	32	0	11	0	1	3	47
13:15-13:30	42	0	5	0	2	2	51
13:30-13:45	38	0	5	0	0	0	43
13:45-14:00	35	0	1	1	2	1	40
14:00-14:15	35	0	2	1	0	1	39
14:15-14:30	47	0	3	0	0	1	51
14:30-14:45	30	0	2	0	0	0	32
14:45-15:00	31	0	3	0	0	1	35
Σύνολο (οχ.)	290	0	32	2	5	9	338

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	185	0	71	7	7	5	275
14:15-14:30	231	0	55	7	1	13	307
14:30-14:45	204	0	49	10	5	4	272
14:45-15:00	268	0	64	8	5	3	348
15:00-15:15	211	0	51	6	6	4	278
15:15-15:30	221	0	57	11	4	3	296
15:30-15:45	208	0	33	7	4	4	256
15:45-16:00	170	0	34	10	3	6	223
Σύνολο (οχ.)	1698	0	414	66	35	42	2255
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	288	0	53	12	7	4	364
8:15-8:30	237	0	44	9	5	5	300
8:30-8:45	248	0	53	7	8	3	319
8:45-9:00	217	0	49	7	4	4	281
9:00-9:15	211	0	43	8	6	5	273
9:15-9:30	207	0	41	10	4	3	265
9:30-9:45	194	0	58	7	5	6	270
9:45-10:00	186	0	45	8	3	5	247
Σύνολο (οχ.)	1788	0	386	68	42	35	2319
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	286	0	71	6	6	12	381
13:15-13:30	253	0	77	11	5	8	354
13:30-13:45	267	0	45	5	4	10	331
13:45-14:00	301	0	72	10	2	6	391
14:00-14:15	327	0	73	12	3	6	421
14:15-14:30	301	0	61	10	3	8	383
14:30-14:45	242	0	50	9	2	2	305
14:45-15:00	244	0	39	9	3	4	299
Σύνολο (οχ.)	2221	0	488	72	28	56	2865

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out1						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	67	0	32	5	1	11	116
14:15-14:30	71	0	20	2	3	6	102
14:30-14:45	64	0	18	3	1	3	89
14:45-15:00	59	0	25	2	3	5	94
15:00-15:15	61	0	23	1	2	2	89
15:15-15:30	54	0	18	1	0	1	74
15:30-15:45	48	0	19	3	1	5	76
15:45-16:00	46	0	18	1	2	4	71
Σύνολο (οχ.)	470	0	173	18	13	37	711
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out1						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	72	0	24	4	1	4	105
8:15-8:30	64	0	21	2	1	1	89
8:30-8:45	71	0	22	2	2	0	97
8:45-9:00	65	0	19	2	1	2	89
9:00-9:15	63	0	17	1	2	2	85
9:15-9:30	61	0	16	1	1	4	83
9:30-9:45	58	0	15	2	1	3	79
9:45-10:00	55	0	15	1	1	1	73
Σύνολο (οχ.)	509	0	149	15	10	17	700
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out1						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	68	0	26	2	1	14	111
13:15-13:30	71	0	22	2	3	5	103
13:30-13:45	56	0	21	2	3	4	86
13:45-14:00	69	0	23	1	2	4	99
14:00-14:15	82	0	31	4	1	12	130
14:15-14:30	64	0	28	3	1	4	100
14:30-14:45	60	0	21	2	2	2	87
14:45-15:00	56	0	17	2	1	6	82
Σύνολο (οχ.)	526	0	189	18	14	51	798

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out3						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	179	0	67	7	6	5	264
14:15-14:30	220	0	55	6	1	12	294
14:30-14:45	199	0	48	10	6	4	267
14:45-15:00	252	0	60	8	5	2	327
15:00-15:15	200	0	52	6	6	4	268
15:15-15:30	213	0	50	10	6	2	281
15:30-15:45	201	0	31	7	4	4	247
15:45-16:00	165	0	31	12	3	2	213
Σύνολο (οχ.)	1629	0	394	66	37	35	2161
4/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out3						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	295	0	41	12	5	2	355
8:15-8:30	294	0	50	8	5	6	363
8:30-8:45	280	0	42	5	6	4	337
8:45-9:00	256	0	48	8	1	5	318
9:00-9:15	275	0	59	14	3	3	354
9:15-9:30	249	0	39	12	5	1	306
9:30-9:45	209	0	60	8	0	7	284
9:45-10:00	189	0	44	7	1	3	244
Σύνολο (οχ.)	2047	0	383	74	26	31	2561
15/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out3						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	280	0	64	6	5	10	365
13:15-13:30	242	0	71	10	5	7	335
13:30-13:45	261	0	41	5	3	10	320
13:45-14:00	293	0	69	10	1	6	379
14:00-14:15	325	0	70	10	3	3	411
14:15-14:30	296	0	59	10	3	4	372
14:30-14:45	237	0	44	8	1	0	290
14:45-15:00	242	0	36	9	2	4	293
Σύνολο (οχ.)	2176	0	454	68	23	44	2765

23/10/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	1144
14:15-14:30	1180
14:30-14:45	1170
14:45-15:00	1170
15:00-15:15	1143
15:15-15:30	1179
15:30-15:45	1010
15:45-16:00	976
4/11/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	1278
8:15-8:30	1246
8:30-8:45	1312
8:45-9:00	1208
9:00-9:15	1281
9:15-9:30	1198
9:30-9:45	1235
9:45-10:00	980
15/11/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	1276
13:15-13:30	1305
13:30-13:45	1246
13:45-14:00	1371
14:00-14:15	1432
14:15-14:30	1311
14:30-14:45	1181
14:45-15:00	1147

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	23/10/2019	4/11/2019	15/11/2019	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	8972	9738	10269	28979
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	8677,5	9328,5	9843,5	27849,5

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
		Τύπος οχήματος A (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος B (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	9	1	1		1	2	1	2	2	31	3
2	13	1	7		1	3	1	2	2	31	3
3	9	1	1		2	3	1	2	2	31	3
4	9	1	1		2	1	2	1	2	31	3
5	13	1	7		1	3	1	2	2	31	3
6	10	1	1		1	3	1	2	2	31	3
7	9	1	1		1	1	1	2	2	31	3
8	9	1	3		1	1	1	2	2	31	3
9	8	2	1		1	3	1	2	2	31	3
10	13	1	7		1	3	1	2	2	31	3
11	13	1	7		1	4	1	2	2	31	3
12	8	1	1		1	3	1	2	2	31	3
13	9	2	1		1	3	1	2	2	31	3
14	13	1	7		1	3	1	1	2	31	3
15	9	2	1		1	3	1	2	2	31	3
16	13	1	7		1	3	1	2	2	31	3
17	13	1	7		2	3	2	2	2	31	3
18	13	1	7		1	2	1	2	2	31	3
19	9	2	3		1	3	1	2	2	31	3
20	2	2	1		1	3	1	2	2	31	3
21	13	1	7		1	3	1	2	2	31	3
22	8	2	1		1	2	2	2	2	31	3
23	13	1	7		1	2	2	1	2	31	3
24	9	2	1		1	2	1	2	2	31	3
25	8	2	1		1	2	2	2	2	31	3
26	13	1	7		1	3	1	2	2	31	3
27	8	2	1		1	2	2	2	2	31	3
28	9	2	1		1	1	1	2	2	31	3
29	13	1	7		1	2	1	2	2	31	3
30	9	2	1		1	2	1	2	2	31	3
31	13	1	7		1	4	2	2	2	31	3
32	8	2	1		2	2	2	2	2	34	1
33	13	1	7		1	3	2	2	2	34	1
34	13	1	7		1	3	1	2	2	34	1
35	13	1	7		1	2	2	2	2	34	1
36	8	2	1		1	2	2	2	2	34	1
37	9	2	1		2	3	2	2	2	34	1
38	2	1	1	1	1	2	2	2	2	34	1
39	9	1	1	1	2	2	2	2	2	34	1
40	13	1	7		1	1	1	1	2	34	1
41	9	1	1		1	2	2	2	2	34	1
42	2	1	1		1	2	1	2	2	34	1
43	13	1	7		1	3	2	2	2	34	1
44	8	2	1		1	2	2	2	2	34	1
45	9	2	1		1	3	2	2	2	34	1

13. Κυκλικός κόμβος Διμηνίου Βόλου

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	53	0	21	0	11	0	85
13:15-13:30	66	0	17	0	11	4	98
13:30-13:45	67	0	15	1	16	1	100
13:45-14:00	56	0	13	2	12	0	83
14:00-14:15	55	0	20	0	16	0	91
14:15-14:30	76	0	9	0	2	0	87
14:30-14:45	62	0	14	1	6	0	83
14:45-15:00	71	0	10	0	9	2	92
Σύνολο (οχ.)	506	0	119	4	83	7	719
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	51	0	6	0	6	0	63
8:15-8:30	41	0	12	0	12	0	65
8:30-8:45	43	0	16	0	18	0	77
8:45-9:00	59	0	10	0	9	1	79
9:00-9:15	59	0	10	0	18	1	88
9:15-9:30	60	0	19	0	14	1	94
9:30-9:45	52	0	14	0	10	0	76
9:45-10:00	59	0	14	0	12	1	86
Σύνολο (οχ.)	424	0	101	0	99	4	628
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	59	0	20	0	8	1	88
13:15-13:30	65	0	16	0	13	1	95
13:30-13:45	50	0	23	1	23	0	97
13:45-14:00	74	0	20	2	9	0	105
14:00-14:15	70	0	7	0	17	0	94
14:15-14:30	61	0	16	1	9	1	88
14:30-14:45	60	0	11	0	16	1	88
14:45-15:00	61	0	16	0	7	2	86
Σύνολο (οχ.)	500	0	129	4	102	6	741

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	155	0	29	4	20	2	210
13:15-13:30	131	0	20	5	23	1	180
13:30-13:45	152	0	23	6	27	0	208
13:45-14:00	151	0	20	3	29	1	204
14:00-14:15	207	0	32	7	18	4	268
14:15-14:30	163	0	24	8	25	1	221
14:30-14:45	159	0	16	5	22	0	202
14:45-15:00	170	0	20	3	27	1	221
Σύνολο (οχ.)	1288	0	184	41	191	10	1714
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	149	0	17	7	20	4	197
8:15-8:30	145	0	21	3	31	0	200
8:30-8:45	165	0	21	4	35	0	225
8:45-9:00	158	0	26	4	26	0	214
9:00-9:15	195	0	32	5	24	1	257
9:15-9:30	172	0	25	4	30	2	233
9:30-9:45	167	0	29	2	34	0	232
9:45-10:00	153	0	24	8	21	2	208
Σύνολο (οχ.)	1304	0	195	37	221	9	1766
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	130	0	21	3	34	0	188
13:15-13:30	127	0	15	6	34	0	182
13:30-13:45	154	0	21	6	34	1	216
13:45-14:00	190	0	22	4	39	2	257
14:00-14:15	177	0	21	8	23	0	229
14:15-14:30	160	0	28	4	29	0	221
14:30-14:45	146	0	17	2	24	2	191
14:45-15:00	202	0	21	4	29	2	258
Σύνολο (οχ.)	1286	0	166	37	246	7	1742

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out1						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	0	0	1	0	0	0	1
13:15-13:30	0	0	1	0	0	0	1
13:30-13:45	0	0	1	0	0	0	1
13:45-14:00	1	0	0	0	0	0	1
14:00-14:15	1	0	0	0	1	0	2
14:15-14:30	2	0	0	0	0	0	2
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	4	0	3	0	1	0	8
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out1						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0
8:15-8:30	0	0	0	0	0	0	0
8:30-8:45	0	0	0	0	0	0	0
8:45-9:00	0	0	0	0	0	0	0
9:00-9:15	0	0	0	0	1	0	1
9:15-9:30	3	0	0	0	0	0	3
9:30-9:45	0	0	0	0	0	0	0
9:45-10:00	2	0	0	0	0	0	2
Σύνολο (οχ.)	5	0	0	0	1	0	6
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out1						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	2	0	0	0	0	0	2
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	1	0	0	0	0	0	1
14:45-15:00	2	0	2	0	0	0	4
Σύνολο (οχ.)	5	0	2	0	0	0	7

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	112	0	24	4	11	5	156
13:15-13:30	134	0	20	4	16	2	176
13:30-13:45	144	0	9	2	14	1	170
13:45-14:00	132	0	23	6	16	0	177
14:00-14:15	166	0	29	7	20	2	224
14:15-14:30	152	0	26	6	21	1	206
14:30-14:45	172	0	16	3	25	1	217
14:45-15:00	142	0	13	3	16	2	176
Σύνολο (οχ.)	1154	0	160	35	139	14	1502
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	121	0	12	5	17	0	155
8:15-8:30	108	0	14	1	17	0	140
8:30-8:45	112	0	7	5	20	0	144
8:45-9:00	86	0	17	1	18	1	123
9:00-9:15	145	0	18	4	26	2	195
9:15-9:30	116	0	16	1	22	1	156
9:30-9:45	77	0	18	2	18	0	115
9:45-10:00	108	0	20	1	19	2	150
Σύνολο (οχ.)	873	0	122	20	157	6	1178
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	111	0	18	2	22	0	153
13:15-13:30	98	0	15	4	21	0	138
13:30-13:45	134	0	19	3	14	1	171
13:45-14:00	109	0	12	5	15	1	142
14:00-14:15	101	0	10	6	9	0	126
14:15-14:30	122	0	19	2	13	1	157
14:30-14:45	144	0	21	1	13	2	181
14:45-15:00	170	0	17	7	13	1	208
Σύνολο (οχ.)	989	0	131	30	120	6	1276

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	59	0	16	0	6	6	87
13:15-13:30	53	0	15	0	5	1	74
13:30-13:45	54	0	14	0	5	0	73
13:45-14:00	53	0	21	0	6	1	81
14:00-14:15	62	0	24	0	15	0	101
14:15-14:30	34	0	5	0	7	0	46
14:30-14:45	58	0	10	0	10	3	81
14:45-15:00	33	0	12	0	3	1	49
Σύνολο (οχ.)	406	0	117	0	57	12	592
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	72	0	8	0	7	3	90
8:15-8:30	66	0	13	5	0	0	84
8:30-8:45	44	0	9	8	0	1	62
8:45-9:00	46	0	13	0	5	0	64
9:00-9:15	59	0	20	0	5	2	86
9:15-9:30	89	0	11	0	5	1	106
9:30-9:45	65	0	13	0	3	2	83
9:45-10:00	51	0	10	0	7	0	68
Σύνολο (οχ.)	492	0	97	13	32	9	643
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	51	0	15	0	5	0	71
13:15-13:30	33	0	13	0	10	0	56
13:30-13:45	53	0	17	1	4	2	77
13:45-14:00	43	0	8	0	6	1	58
14:00-14:15	50	0	10	0	6	0	66
14:15-14:30	43	0	15	1	4	1	64
14:30-14:45	51	0	10	0	6	2	69
14:45-15:00	58	0	12	1	2	1	74
Σύνολο (οχ.)	382	0	100	3	43	7	535

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	42	0	16	1	3	3	65
13:15-13:30	55	0	13	1	1	0	70
13:30-13:45	52	0	17	2	4	0	75
13:45-14:00	59	0	16	4	4	2	85
14:00-14:15	41	0	9	2	3	1	56
14:15-14:30	54	0	14	3	3	0	74
14:30-14:45	58	0	12	2	0	1	73
14:45-15:00	45	0	12	2	0	1	60
Σύνολο (οχ.)	406	0	109	17	18	8	558
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	41	0	12	5	3	3	64
8:15-8:30	66	0	7	1	7	0	81
8:30-8:45	50	0	11	4	4	1	70
8:45-9:00	53	0	12	3	3	0	71
9:00-9:15	51	0	16	1	1	2	71
9:15-9:30	39	0	16	1	3	2	61
9:30-9:45	38	0	12	1	2	0	53
9:45-10:00	49	0	13	3	5	0	70
Σύνολο (οχ.)	387	0	99	19	28	8	541
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	35	0	13	2	4	0	54
13:15-13:30	45	0	14	2	3	0	64
13:30-13:45	32	0	16	3	3	2	56
13:45-14:00	37	0	10	1	2	0	50
14:00-14:15	39	0	15	6	3	1	64
14:15-14:30	38	0	11	3	2	0	54
14:30-14:45	50	0	11	2	3	0	66
14:45-15:00	54	0	10	2	2	2	70
Σύνολο (οχ.)	330	0	100	21	22	5	478

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	Σout						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	136	0	11	2	16	2	167
13:15-13:30	155	0	18	3	17	2	195
13:30-13:45	165	0	20	6	17	0	208
13:45-14:00	154	0	20	5	11	1	191
14:00-14:15	123	0	14	4	10	0	151
14:15-14:30	111	0	10	3	17	2	143
14:30-14:45	140	0	11	3	18	1	173
14:45-15:00	174	0	14	10	4	2	204
Σύνολο (οχ.)	1158	0	118	36	110	10	1432
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	Σout						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	168	0	13	2	20	0	203
8:15-8:30	128	0	12	2	33	1	176
8:30-8:45	136	0	18	0	30	0	184
8:45-9:00	135	0	18	8	29	1	191
9:00-9:15	130	0	24	5	24	0	183
9:15-9:30	135	0	12	3	22	2	174
9:30-9:45	129	0	15	1	15	1	161
9:45-10:00	159	0	25	4	26	0	214
Σύνολο (οχ.)	1120	0	137	25	199	5	1486
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	Σout						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	172	0	17	3	21	0	213
13:15-13:30	164	0	14	8	28	2	216
13:30-13:45	116	0	12	4	18	1	151
13:45-14:00	123	0	20	0	23	0	166
14:00-14:15	145	0	13	3	27	0	188
14:15-14:30	118	0	14	5	20	0	157
14:30-14:45	94	0	8	3	23	0	128
14:45-15:00	132	0	10	3	24	1	170
Σύνολο (οχ.)	1064	0	108	29	184	4	1389

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out2						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	11	0	0	0	1	0	12
13:15-13:30	10	0	3	0	0	0	13
13:30-13:45	12	0	3	1	1	0	17
13:45-14:00	7	0	0	2	0	0	9
14:00-14:15	5	0	0	0	2	0	7
14:15-14:30	10	0	2	0	0	0	12
14:30-14:45	5	0	2	0	0	0	7
14:45-15:00	9	0	2	0	0	0	11
Σύνολο (οχ.)	69	0	12	3	4	0	88
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out2						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	9	0	1	0	1	0	11
8:15-8:30	9	0	1	0	3	0	13
8:30-8:45	13	0	0	0	0	0	13
8:45-9:00	14	0	1	0	1	0	16
9:00-9:15	7	0	0	0	1	0	8
9:15-9:30	16	0	0	0	0	0	16
9:30-9:45	10	0	0	1	1	0	12
9:45-10:00	5	0	0	0	0	0	5
Σύνολο (οχ.)	83	0	3	1	7	0	94
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out2						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	14	0	4	1	0	0	19
13:15-13:30	14	0	0	1	1	0	16
13:30-13:45	2	0	0	0	1	0	3
13:45-14:00	8	0	1	0	2	2	13
14:00-14:15	4	0	2	0	2	0	8
14:15-14:30	6	0	2	0	2	0	10
14:30-14:45	7	0	1	0	2	0	10
14:45-15:00	12	0	1	0	0	1	14
Σύνολο (οχ.)	67	0	11	2	10	3	93

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	170	0	29	5	7	3	214
13:15-13:30	234	0	31	6	18	0	289
13:30-13:45	197	0	27	7	12	1	244
13:45-14:00	164	0	45	5	13	0	227
14:00-14:15	180	0	32	6	20	0	238
14:15-14:30	154	0	28	8	18	2	210
14:30-14:45	127	0	20	9	14	1	171
14:45-15:00	171	0	25	7	22	2	227
Σύνολο (οχ.)	1397	0	237	53	124	9	1820
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	174	0	16	3	34	0	227
8:15-8:30	173	0	23	5	42	0	243
8:30-8:45	145	0	22	2	43	0	212
8:45-9:00	155	0	30	9	34	1	229
9:00-9:15	143	0	33	6	28	1	211
9:15-9:30	173	0	23	5	32	1	234
9:30-9:45	157	0	21	3	41	3	225
9:45-10:00	181	0	26	8	47	0	262
Σύνολο (οχ.)	1301	0	194	41	301	6	1843
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	197	0	19	5	35	0	256
13:15-13:30	176	0	23	13	31	4	247
13:30-13:45	147	0	33	1	33	4	218
13:45-14:00	163	0	29	2	26	2	222
14:00-14:15	170	0	23	4	38	1	236
14:15-14:30	147	0	33	7	23	2	212
14:30-14:45	120	0	15	4	32	1	172
14:45-15:00	152	0	18	4	35	2	211
Σύνολο (οχ.)	1272	0	193	40	253	16	1774

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	76	0	31	3	1	2	113
13:15-13:30	117	0	22	3	9	3	154
13:30-13:45	92	0	23	2	9	1	127
13:45-14:00	81	0	23	5	7	0	116
14:00-14:15	110	0	45	2	11	0	168
14:15-14:30	115	0	25	1	2	1	144
14:30-14:45	95	0	25	4	10	0	134
14:45-15:00	81	0	19	2	15	1	118
Σύνολο (οχ.)	767	0	213	22	64	8	1074
6/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	57	0	11	2	7	0	77
8:15-8:30	52	0	27	5	5	0	89
8:30-8:45	66	0	18	2	11	0	97
8:45-9:00	65	0	15	3	10	2	95
9:00-9:15	73	0	19	1	26	2	121
9:15-9:30	75	0	17	3	16	3	114
9:30-9:45	75	0	17	1	14	1	108
9:45-10:00	56	0	23	2	17	1	99
Σύνολο (οχ.)	519	0	147	19	106	9	800
27/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	107	0	23	1	14	1	146
13:15-13:30	73	0	27	3	13	2	118
13:30-13:45	82	0	32	0	11	2	127
13:45-14:00	103	0	27	5	8	0	143
14:00-14:15	102	0	14	1	18	2	137
14:15-14:30	102	0	22	2	9	2	137
14:30-14:45	101	0	9	3	12	1	126
14:45-15:00	91	0	10	3	8	3	115
Σύνολο (οχ.)	761	0	164	18	93	13	1049

23/10/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	1110
13:15-13:30	1250
13:30-13:45	1223
13:45-14:00	1174
14:00-14:15	1306
14:15-14:30	1145
14:30-14:45	1141
14:45-15:00	1158
6/11/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	1087
8:15-8:30	1091
8:30-8:45	1084
8:45-9:00	1082
9:00-9:15	1221
9:15-9:30	1191
9:30-9:45	1065
9:45-10:00	1164
27/11/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	1188
13:15-13:30	1132
13:30-13:45	1116
13:45-14:00	1156
14:00-14:15	1150
14:15-14:30	1100
14:30-14:45	1032
14:45-15:00	1210

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	23/10/2019	6/11/2019	27/11/2019	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	9507	8985	9084	27576
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	10045	9910,5	9939,5	29895

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών										
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ
		Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1=<25, 2=25-35, 3=35-65, 4=>65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
1	9	1	1		1	3	2	2	2	31
2	9	6	1		1	3	2	2	2	31
3	9	1	1		1	2	2	2	2	31
4	9	1	1		1	2	2	2	2	31
5	13	1	7		2	2	2	2	2	31
6	8	2	1		1	2	2	2	2	31
7	2	3	1		1	3	1	2	2	31
8	9	1	1		2	2	2	2	2	31
9	2	1	1		1	3	2	2	2	31
10	9	1	1		1	3	1	2	2	31
11	2	1	2		2	2	1	2	2	31
12	8	1			1	3	2	2	2	31
13	2	1			1	2	1	2	2	31
14	8	1	1		2	3	1	2	2	31
15	8	1	2		1	3	1	2	2	31
16	8	1	3		1	2	2	2	1	31
17	10	1	1		2	2	1	2	2	31
18	10	1	1		1	3	2	2	2	31
19	13	1	7		1	3	2	2	2	31
20	11	1			1	2	2	2	2	31
21	8	1			2	3	2	2	2	31
22	10	1			1	3	2	2	1	31
23	11	1			1	3	2	2	2	31
24	11	1			1	1	1	2	1	31
25	11	1	1		1	1	1	2	2	31
26	9	2	1		2	3	2	2	2	31
27	9	1	1		1	3	2	2	2	31
28	9	1	1		1	2	2	2	2	31
29	9	2	1		1	2	2	2	2	31
30	8	1	1		2	2	1	2	1	31
31	20	3	1		1	2	2	2	2	31
32	9	1	1		1	2	1	2	2	31
33	9	1	1		1	3	2	2	2	31
34	13	1	7		1	3	2	1	2	31
35	10	1	1		1	4	1	2	1	31
36	10	1	2		1	4	2	2	1	31
37	10	1	1		1	1	2	1	1	31
38	13	1	7		1	1	1	1	1	31
39	9	1	1		1	2	2	2	2	31
40	9	1	2		1	3	2	2	2	31
41	10	1	1		1	3	1	2	2	31
42	10	1	1		1	3	1	2	2	31
43	10	1	1		1	1	2	2	2	31
44	10	1	1		1	3	1	2	2	31
45	8	1	1		1	3	2	2	2	31

14. Κυκλικός κόμβος ΚΤΕΛ Βόλου

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	114	4	28	5	6	2	159
12:20-12:35	102	14	21	9	6	5	157
12:40-12:55	110	6	25	11	1	1	154
13:00-13:15	138	9	25	9	3	3	187
13:20-13:35	145	9	20	9	2	2	187
13:40-13:55	103	20	22	9	6	6	166
Σύνολο (σχ.)	712	62	141	52	24	19	1010
16:00-16:15	97	2	24	2	10	13	148
16:20-16:35	159	3	13	8	8	10	201
16:40-16:55	188	16	31	6	8	14	263
17:00-17:15	241	16	20	11	10	4	302
17:20-17:35	257	4	18	8	16	4	307
17:40-17:55	289	11	33	5	18	10	366
Σύνολο (σχ.)	1231	52	139	40	70	55	1587

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	110	6	10	5	5	2	138
8:20-8:35	131	11	21	9	9	6	187
8:40-8:55	125	9	20	7	3	2	166
9:00-9:15	144	3	22	14	17	2	202
9:20-9:35	112	9	16	12	9	2	160
9:40-9:55	90	9	22	14	7	7	149
Σύνολο (σχ.)	712	47	111	61	50	21	1002
16:00-16:15	80	6	23	6	4	7	126
16:20-16:35	100	4	18	9	4	1	136
16:40-16:55	135	12	26	5	3	5	186
17:00-17:15	130	11	8	8	7	6	170
17:20-17:35	135	13	22	7	7	5	189
17:40-17:55	150	18	23	4	4	4	203
Σύνολο (σχ.)	730	64	120	39	29	28	1010

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
18:00-18:15	130	3	9	2	0	1	145
18:20-18:35	110	8	13	6	0	3	140
18:40-18:55	110	2	3	3	0	2	120
19:00-19:15	125	2	11	7	1	3	149
19:20-19:35	115	4	9	3	2	2	135
19:40-19:55	140	3	10	3	1	3	160
Σύνολο (σχ.)	730	22	55	24	4	14	849

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	195	14	7	12	20	3	251
13:20-13:35	179	12	7	19	13	3	233
13:40-13:55	155	4	1	11	6	10	187
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (σχ.)	529	30	15	42	39	16	671

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	8	3	1	5	6	1	24
12:20-12:35	5	1	2	3	2	0	13
12:40-12:55	4	3	1	4	2	1	15
13:00-13:15	13	1	3	4	5	1	27
13:20-13:35	9	2	1	4	3	0	19
13:40-13:55	4	1	0	3	1	0	9
Σύνολο (σχ.)	43	11	8	23	19	3	107
16:00-16:15	8	3	1	5	6	1	24
16:20-16:35	5	1	2	3	2	0	13
16:40-16:55	4	3	1	2	2	1	13
17:00-17:15	11	1	3	3	2	1	21
17:20-17:35	8	2	1	4	3	0	18
17:40-17:55	4	1	0	3	1	0	9
Σύνολο (σχ.)	40	11	8	20	16	3	98

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	8	3	1	5	6	1	24
8:20-8:35	5	1	2	3	2	0	13
8:40-8:55	4	3	1	2	2	1	13
9:00-9:15	11	1	3	3	2	1	21
9:20-9:35	8	2	1	4	3	0	18
9:40-9:55	4	1	0	3	1	0	9
Σύνολο (οχ.)	40	11	8	20	16	3	98
16:00-16:15	9	3	1	5	6	1	25
16:20-16:35	4	1	2	3	2	0	12
16:40-16:55	3	2	1	3	2	1	12
17:00-17:15	9	1	2	3	2	1	18
17:20-17:35	12	2	1	4	3	0	22
17:40-17:55	4	1	0	3	1	0	9
Σύνολο (οχ.)	41	10	7	21	16	3	98

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
18:00-18:15	7	3	3	5	3	1	22
18:20-18:35	3	1	2	3	1	0	10
18:40-18:55	6	2	2	3	2	1	16
19:00-19:15	9	2	1	3	4	1	20
19:20-19:35	12	2	1	2	3	0	20
19:40-19:55	4	1	0	3	2	0	10
Σύνολο (οχ.)	41	11	9	19	15	3	98

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	7	3	3	5	3	1	22
13:20-13:35	3	1	2	3	1	0	10
13:40-13:55	6	2	2	3	2	1	16
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	16	6	7	11	6	2	48

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	150	13	41	5	6	4	219
12:20-12:35	235	16	48	9	16	6	330
12:40-12:55	220	16	38	5	7	6	292
13:00-13:15	315	12	49	7	13	18	414
13:20-13:35	320	13	43	11	23	5	415
13:40-13:55	305	22	57	8	14	2	408
Σύνολο (οχ.)	1545	92	276	45	79	41	2078
16:00-16:15	235	11	42	4	12	15	319
16:20-16:35	265	11	31	9	5	9	330
16:40-16:55	250	13	41	3	6	16	329
17:00-17:15	220	15	34	4	6	5	284
17:20-17:35	190	10	35	7	4	4	250
17:40-17:55	275	11	57	6	10	11	370
Σύνολο (οχ.)	1435	71	240	33	43	60	1882

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	185	6	22	6	22	5	246
8:20-8:35	163	13	32	10	19	5	242
8:40-8:55	184	15	33	6	18	3	259
9:00-9:15	161	3	43	3	20	5	235
9:20-9:35	169	11	39	6	25	5	255
9:40-9:55	153	11	51	3	9	9	236
Σύνολο (οχ.)	1015	59	220	34	113	32	1473
16:00-16:15	185	7	31	3	1	5	232
16:20-16:35	240	6	36	10	3	3	298
16:40-16:55	340	18	35	3	4	6	406
17:00-17:15	280	13	46	4	1	8	352
17:20-17:35	235	18	46	5	3	9	316
17:40-17:55	170	6	18	3	3	2	202
Σύνολο (οχ.)	1450	68	212	28	15	33	1806

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
18:00-18:15	130	6	9	4	6	2	157
18:20-18:35	170	8	18	3	5	2	206
18:40-18:55	115	6	15	1	4	2	143
19:00-19:15	105	5	12	4	3	1	130
19:20-19:35	140	5	9	3	2	1	160
19:40-19:55	120	8	7	2	4	1	142
Σύνολο (οχ.)	780	38	70	17	24	9	938

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	135	6	19	11	20	2	193
13:20-13:35	120	3	19	1	20	1	164
13:40-13:55	313	5	20	5	21	3	367
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	568	14	58	17	61	6	724

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	216	11	24	6	17	5	279
12:20-12:35	249	14	50	4	31	4	352
12:40-12:55	253	10	59	3	34	3	362
13:00-13:15	306	9	71	4	37	11	438
13:20-13:35	268	6	52	9	36	3	374
13:40-13:55	274	9	54	7	26	6	376
Σύνολο (οχ.)	1566	59	310	33	181	32	2181
16:00-16:15	257	7	43	3	10	1	321
16:20-16:35	220	5	26	7	10	4	272
16:40-16:55	225	1	27	5	15	7	280
17:00-17:15	219	10	38	6	14	2	289
17:20-17:35	215	2	37	4	7	1	266
17:40-17:55	204	5	42	2	8	5	266
Σύνολο (οχ.)	1340	30	213	27	64	20	1694

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	205	7	27	8	8	2	257
8:20-8:35	305	9	42	7	18	2	383
8:40-8:55	235	4	32	6	10	7	294
9:00-9:15	255	7	32	8	16	17	335
9:20-9:35	175	10	29	3	20	1	238
9:40-9:55	235	9	47	5	20	3	319
Σύνολο (οχ.)	1410	46	209	37	92	32	1826
16:00-16:15	130	6	22	7	9	3	177
16:20-16:35	145	4	34	4	11	4	202
16:40-16:55	165	7	26	4	11	6	219
17:00-17:15	182	6	28	7	22	3	248
17:20-17:35	196	7	36	4	14	5	262
17:40-17:55	214	8	44	4	22	5	297
Σύνολο (οχ.)	1032	38	190	30	89	26	1405

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
18:00-18:15	195	6	10	6	12	0	229
18:20-18:35	320	7	25	6	15	1	374
18:40-18:55	295	11	24	8	7	7	352
19:00-19:15	240	1	23	7	8	3	282
19:20-19:35	211	9	10	7	6	14	257
19:40-19:55	150	5	1	7	3	2	168
Σύνολο (οχ.)	1411	39	93	41	51	27	1662

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	220	6	30	8	7	5	276
13:20-13:35	200	10	39	12	11	2	274
13:40-13:55	275	16	38	10	23	12	374
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	695	32	107	30	41	19	924

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	5	0	0	0	0	0	5
12:20-12:35	1	0	0	0	0	0	1
12:40-12:55	3	0	2	0	0	0	5
13:00-13:15	1	0	0	0	1	1	3
13:20-13:35	3	0	1	0	1	0	5
13:40-13:55	3	0	2	0	0	0	5
Σύνολο (οχ.)	16	0	5	0	2	1	24
16:00-16:15	134	1	19	2	14	3	173
16:20-16:35	127	3	6	0	16	1	153
16:40-16:55	127	4	14	2	12	0	159
17:00-17:15	135	5	23	5	17	1	186
17:20-17:35	111	2	20	0	12	2	147
17:40-17:55	128	3	17	1	11	3	163
Σύνολο (οχ.)	762	18	99	10	82	10	981

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	5	0	1	0	0	0	6
8:20-8:35	2	0	0	0	0	0	2
8:40-8:55	3	0	1	0	0	0	4
9:00-9:15	1	2	1	0	1	1	6
9:20-9:35	2	0	2	0	0	0	4
9:40-9:55	2	0	1	0	0	0	3
Σύνολο (οχ.)	15	2	6	0	1	1	25
16:00-16:15	6	0	1	0	0	0	7
16:20-16:35	3	0	0	0	0	0	3
16:40-16:55	2	0	2	0	0	0	4
17:00-17:15	2	2	1	0	2	1	8
17:20-17:35	1	0	1	0	0	0	2
17:40-17:55	1	0	1	0	0	0	2
Σύνολο (οχ.)	15	2	6	0	2	1	26

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
18:00-18:15	5	0	1	0	0	0	6
18:20-18:35	4	0	0	0	0	0	4
18:40-18:55	2	0	2	0	0	0	4
19:00-19:15	2	2	3	0	1	2	10
19:20-19:35	5	0	1	0	0	0	6
19:40-19:55	1	0	1	0	1	0	3
Σύνολο (οχ.)	19	2	8	0	2	2	33

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	5	0	1	0	0	0	6
13:20-13:35	4	0	0	0	0	0	4
13:40-13:55	2	0	2	0	0	0	4
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	11	0	3	0	0	0	14

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	135	11	26	6	22	7	207
12:20-12:35	223	10	53	7	23	6	322
12:40-12:55	220	9	49	7	22	1	308
13:00-13:15	237	9	61	8	33	7	355
13:20-13:35	223	7	51	7	30	2	320
13:40-13:55	212	9	33	8	24	6	292
Σύνολο (οχ.)	1250	55	273	43	154	29	1804
16:00-16:15	52	0	8	1	10	1	72
16:20-16:35	63	1	9	0	9	0	82
16:40-16:55	61	1	9	0	11	0	82
17:00-17:15	70	0	8	0	7	0	85
17:20-17:35	55	0	11	0	8	0	74
17:40-17:55	43	0	5	1	4	1	54
Σύνολο (οχ.)	344	2	50	2	49	2	449

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	195	3	20	5	27	1	251
8:20-8:35	294	5	31	4	43	2	379
8:40-8:55	313	3	27	4	26	3	376
9:00-9:15	297	6	29	6	32	6	376
9:20-9:35	319	6	32	5	32	1	395
9:40-9:55	349	12	29	8	23	2	423
Σύνολο (οχ.)	1767	35	168	32	183	15	2200
16:00-16:15	136	3	27	6	8	3	183
16:20-16:35	172	2	34	6	8	2	224
16:40-16:55	183	6	31	4	10	4	238
17:00-17:15	168	1	31	9	11	4	224
17:20-17:35	148	7	23	3	5	1	187
17:40-17:55	108	6	31	3	9	3	160
Σύνολο (οχ.)	915	25	177	31	51	17	1216

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
18:00-18:15	130	4	20	2	6	1	163
18:20-18:35	157	6	12	4	16	0	195
18:40-18:55	163	2	10	3	13	0	191
19:00-19:15	140	3	7	6	7	1	164
19:20-19:35	145	3	10	4	4	0	166
19:40-19:55	140	2	9	1	1	0	153
Σύνολο (οχ.)	875	20	68	20	47	2	1032

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	310	3	24	4	13	4	358
13:20-13:35	325	5	35	7	20	3	395
13:40-13:55	220	6	38	4	19	3	290
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	855	14	97	15	52	10	1043

21/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
12:00-12:15	136	4	22	8	16	3	189
12:20-12:35	142	6	25	3	10	1	187
12:40-12:55	135	7	26	2	18	3	191
13:00-13:15	143	4	23	3	13	4	190
13:20-13:35	126	3	23	7	19	0	178
13:40-13:55	151	6	29	4	13	2	205
Σύνολο (οχ.)	833	30	148	27	89	13	1140
16:00-16:15	198	8	30	3	17	3	259
16:20-16:35	186	4	25	4	13	2	234
16:40-16:55	179	5	27	4	17	1	233
17:00-17:15	161	6	23	6	21	2	219
17:20-17:35	158	4	16	4	22	2	206
17:40-17:55	146	3	13	3	13	1	179
Σύνολο (οχ.)	1028	30	134	24	103	11	1330

22/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	105	1	10	4	6	1	127
8:20-8:35	95	3	14	3	5	0	120
8:40-8:55	110	5	14	4	9	0	142
9:00-9:15	110	1	18	2	4	1	136
9:20-9:35	105	6	22	3	2	1	139
9:40-9:55	95	4	23	2	1	2	127
Σύνολο (οχ.)	620	20	101	18	27	5	791
16:00-16:15	224	19	73	19	59	7	401
16:20-16:35	180	1	1	0	3	0	185
16:40-16:55	180	1	0	0	0	0	181
17:00-17:15	188	4	22	2	16	8	240
17:20-17:35	170	4	22	5	9	0	210
17:40-17:55	165	5	14	5	12	1	202
Σύνολο (οχ.)	1107	34	132	31	99	16	1419

25/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
18:00-18:15	144	4	16	1	9	1	175
18:20-18:35	169	4	23	2	6	0	204
18:40-18:55	153	6	20	2	4	3	188
19:00-19:15	219	2	20	2	5	3	251
19:20-19:35	158	7	17	1	3	2	188
19:40-19:55	108	2	8	1	3	2	124
Σύνολο (οχ.)	951	25	104	9	30	11	1130

26/10/2021	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	150	2	10	12	4	3	181
13:20-13:35	165	4	8	5	4	1	187
13:40-13:55	150	5	5	9	6	3	178
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	465	11	23	26	14	7	546

21/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
12:00-12:15	1082
12:20-12:35	1362
12:40-12:55	1327
13:00-13:15	1614
13:20-13:35	1498
13:40-13:55	1461
16:00-16:15	1316
16:20-16:35	1285
16:40-16:55	1359
17:00-17:15	1386
17:20-17:35	1268
17:40-17:55	1407
22/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	1049
8:20-8:35	1326
8:40-8:55	1254
9:00-9:15	1311
9:20-9:35	1209
9:40-9:55	1266
16:00-16:15	1151
16:20-16:35	1060
16:40-16:55	1246
17:00-17:15	1260
17:20-17:35	1188
17:40-17:55	1075

25/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
18:00-18:15	897
18:20-18:35	1133
18:40-18:55	1014
19:00-19:15	1006
19:20-19:35	932
19:40-19:55	760
26/10/2021	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	1287
13:20-13:35	1267
13:40-13:55	1416
14:00-14:15	0
14:20-14:35	0
14:40-14:55	0

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	21/10/2021	22/10/2021	25/10/2021	26/10/2021	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	16365	14395	5742	3970	40472
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	16926,5	14967,5	5937,5	4280	42111,5

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	3	1	1		1	3	2	2	2	29	1
2	18	1			2	3	2	2	2	29	1
3	3	2	1		1	3	1	2	2	29	1
4	8	5	1		1	4	2	2	2	29	1
5	3	1	1		1	2	2	2	2	29	1
6	3	4	1		1	3	1	2	2	29	1
7	13	1	7		1	3	1	2	2	29	1
8	8	1	1		2	3	1	2	2	29	1
9	3	1	1		1	3	2	2	2	29	1
10	13	1	7		1	2	2	2	2	29	1
11	3	1	1		2	1	1	2	2	29	1
12	3	1	1		2	1	1	2	2	29	1
13	3	1	1		2	2	1	2	2	29	1
14	3	1	3		1	3	2	2	2	29	1
15	3	1	1		1	3	2	2	2	29	1
16	3	1	1		1	2	1	2	2	29	1
17	3	1	1		1	1	1	2	2	29	1
18	3	1	1		2	3	1	2	2	29	1
19	3	1	1		1	2	1	2	2	29	1
20	13	1	7		1	2	2	2	2	29	1
21	3	1	1		1	2	1	2	2	30	2
22	18	1	1		1	3	1	2	2	30	2
23	3	1	4		2	3	1	2	2	30	2
24	3	5	1		1	3	1	2	2	30	2
25	3	1	1		1	3	1	2	2	30	2
26	3	5	1		1	2	1	2	2	30	2
27	3	1	1		2	3	1	2	2	30	2
28	8	5	1		1	4	1	2	2	30	2
29	3	1	3		1	3	1	2	2	30	2
30	3	1	2		1	2	1	2	2	30	2
31	13	1	7		1	3	1	2	2	30	2
32	13	1	7		2	3	1	2	2	30	2
33	13	1	7		1	3	1	2	2	30	2
34	13	1	7		1	3	1	2	2	30	2
35	8	3	1		1	3	1	2	2	30	2
36	13	1	7		1	3	1	2	2	30	2
37	3	1	1		1	3	1	2	2	30	2
38	8	1	1		2	2	1	2	2	30	2
39	3	1	1		1	3	1	2	2	30	2
40	8	1	2		1	2	1	2	2	30	2
41	13	1	7		1	2	1	2	2	30	2
42	18	1			1	4	1	2	2	30	2
43	8	1	2		1	4	1	2	2	30	2
44	8	1	5		1	3	1	2	2	30	2
45	8	4	1		1	3	1	2	2	30	2

15. Κυκλικός κόμβος Τελωνείου Βόλου

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	124	0	58	8	2	3	195
13:15-13:30	67	0	13	2	3	3	88
13:30-13:45	103	0	8	8	1	1	121
13:45-14:00	82	0	14	6	2	1	105
14:00-14:15	119	0	14	7	2	1	143
14:15-14:30	167	0	27	9	1	10	214
14:30-14:45	123	0	29	10	4	4	170
14:45-15:00	35	0	6	6	1	0	48
Σύνολο (οχ.)	820	0	169	56	16	23	1084
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	208	0	36	10	8	4	266
8:15-8:30	199	0	15	3	3	2	222
8:30-8:45	185	0	9	4	2	4	204
8:45-9:00	131	0	15	5	0	2	153
9:00-9:15	161	0	2	15	0	0	178
9:15-9:30	132	0	8	3	2	2	147
9:30-9:45	129	0	12	4	2	4	151
9:45-10:00	116	0	8	5	1	2	132
Σύνολο (οχ.)	1261	0	105	49	18	20	1453
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	246	0	47	7	3	4	307
13:15-13:30	207	0	36	6	1	1	251
13:30-13:45	103	0	18	6	3	2	132
13:45-14:00	141	0	22	5	3	2	173
14:00-14:15	166	0	17	7	3	1	194
14:15-14:30	137	0	18	7	3	2	167
14:30-14:45	98	0	6	5	0	6	115
14:45-15:00	116	0	19	3	2	3	143
Σύνολο (οχ.)	1214	0	183	46	18	21	1482

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	25	0	11	1	1	2	40
13:15-13:30	19	0	5	0	3	1	28
13:30-13:45	44	0	9	0	1	2	56
13:45-14:00	18	0	8	0	0	1	27
14:00-14:15	22	0	10	0	1	2	35
14:15-14:30	47	0	18	0	3	3	71
14:30-14:45	43	0	5	0	1	0	49
14:45-15:00	12	0	2	0	1	1	16
Σύνολο (οχ.)	230	0	68	1	11	12	322
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	41	0	8	0	2	4	55
8:15-8:30	36	0	10	0	0	2	48
8:30-8:45	59	0	15	0	0	1	75
8:45-9:00	30	0	14	0	0	0	44
9:00-9:15	47	0	6	0	2	0	55
9:15-9:30	24	0	2	0	0	0	26
9:30-9:45	20	0	4	0	0	2	26
9:45-10:00	26	0	7	0	1	2	36
Σύνολο (οχ.)	283	0	66	0	5	11	365
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	60	0	20	0	0	2	82
13:15-13:30	61	0	5	0	1	6	73
13:30-13:45	69	0	19	0	3	0	91
13:45-14:00	56	0	15	1	0	1	73
14:00-14:15	79	0	11	5	2	2	99
14:15-14:30	39	0	25	0	2	2	68
14:30-14:45	33	0	7	0	1	1	42
14:45-15:00	32	0	14	0	0	3	49
Σύνολο (οχ.)	429	0	116	6	9	17	577

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	272	0	22	6	1	3	304
13:15-13:30	312	0	29	5	8	11	365
13:30-13:45	260	0	32	5	2	5	304
13:45-14:00	252	0	42	8	2	1	305
14:00-14:15	293	0	46	13	2	10	364
14:15-14:30	281	0	49	5	2	13	350
14:30-14:45	302	0	40	5	6	4	357
14:45-15:00	229	0	35	6	2	16	288
Σύνολο (οχ.)	2201	0	295	53	25	63	2637
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	272	0	30	6	6	11	325
8:15-8:30	224	0	43	3	2	6	278
8:30-8:45	295	0	52	4	10	10	371
8:45-9:00	276	0	63	6	4	15	364
9:00-9:15	340	0	87	4	5	9	445
9:15-9:30	240	0	69	5	3	17	334
9:30-9:45	261	0	74	5	7	23	370
9:45-10:00	285	0	56	8	2	16	367
Σύνολο (οχ.)	2193	0	474	41	39	107	2854
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	351	0	58	8	3	4	424
13:15-13:30	304	0	60	3	7	7	381
13:30-13:45	361	0	61	7	13	6	448
13:45-14:00	368	0	56	10	4	4	442
14:00-14:15	327	0	55	8	5	15	410
14:15-14:30	285	0	53	8	1	4	351
14:30-14:45	254	0	37	7	2	4	304
14:45-15:00	219	0	38	3	2	3	265
Σύνολο (οχ.)	2469	0	418	54	37	47	3025

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	103	0	11	0	0	3	117
13:15-13:30	79	0	19	0	4	6	108
13:30-13:45	65	0	6	0	0	3	74
13:45-14:00	47	0	27	0	0	7	81
14:00-14:15	61	0	20	0	0	6	87
14:15-14:30	63	0	14	0	1	3	81
14:30-14:45	67	0	10	0	2	3	82
14:45-15:00	51	0	12	0	0	13	76
Σύνολο (οχ.)	536	0	119	0	7	44	706
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	103	0	11	0	1	4	119
8:15-8:30	96	0	6	0	1	1	104
8:30-8:45	149	0	9	0	2	4	164
8:45-9:00	118	0	19	0	0	18	155
9:00-9:15	144	0	32	0	0	8	184
9:15-9:30	138	0	55	0	1	13	207
9:30-9:45	104	0	49	0	0	24	177
9:45-10:00	104	0	27	0	1	12	144
Σύνολο (οχ.)	956	0	208	0	6	84	1254
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	97	0	31	0	0	4	132
13:15-13:30	104	0	23	0	0	1	128
13:30-13:45	107	0	21	0	3	5	136
13:45-14:00	76	0	26	0	0	1	103
14:00-14:15	85	0	19	1	1	6	112
14:15-14:30	67	0	22	2	0	6	97
14:30-14:45	64	0	11	1	1	6	83
14:45-15:00	45	0	16	0	0	2	63
Σύνολο (οχ.)	645	0	169	4	5	31	854

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	21	0	6	0	1	0	28
13:15-13:30	15	0	4	0	0	0	19
13:30-13:45	31	0	5	0	1	0	37
13:45-14:00	37	0	7	1	0	3	48
14:00-14:15	38	0	9	1	2	1	51
14:15-14:30	27	0	7	0	1	0	35
14:30-14:45	8	0	4	0	0	0	12
14:45-15:00	12	0	3	0	0	1	16
Σύνολο (οχ.)	189	0	45	2	5	5	246
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	12	0	6	0	0	0	18
8:15-8:30	14	0	4	0	0	0	18
8:30-8:45	8	0	9	0	0	1	18
8:45-9:00	21	0	4	1	0	0	26
9:00-9:15	18	0	4	0	1	0	23
9:15-9:30	35	0	10	0	0	0	45
9:30-9:45	33	0	9	0	1	0	43
9:45-10:00	33	0	12	0	3	0	48
Σύνολο (οχ.)	174	0	58	1	5	1	239
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	25	0	10	0	1	1	37
13:15-13:30	12	0	5	0	2	5	24
13:30-13:45	20	0	4	0	0	0	24
13:45-14:00	24	0	15	0	2	4	45
14:00-14:15	24	0	6	0	1	2	33
14:15-14:30	9	0	10	0	0	3	22
14:30-14:45	9	0	4	0	0	1	14
14:45-15:00	12	0	5	0	0	1	18
Σύνολο (οχ.)	135	0	59	0	6	17	217

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	1	0	1	0	0	0	2
13:15-13:30	1	0	1	0	0	0	2
13:30-13:45	1	0	0	0	0	0	1
13:45-14:00	2	0	1	1	0	0	4
14:00-14:15	2	0	0	0	0	0	2
14:15-14:30	2	0	0	0	0	0	2
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	1	0	0	0	0	0	1
Σύνολο (οχ.)	10	0	3	1	0	0	14
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	1	0	0	0	0	0	1
8:15-8:30	1	0	0	0	0	0	1
8:30-8:45	1	0	0	0	0	0	1
8:45-9:00	0	0	0	0	0	0	0
9:00-9:15	0	0	0	0	0	0	0
9:15-9:30	1	0	0	0	0	0	1
9:30-9:45	2	0	0	0	0	0	2
9:45-10:00	0	0	2	0	0	0	2
Σύνολο (οχ.)	6	0	2	0	0	0	8
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	2	0	1	0	0	0	3
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	6	0	0	0	0	0	6
13:45-14:00	1	0	2	0	0	1	4
14:00-14:15	1	0	0	0	0	0	1
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	10	0	3	0	0	1	14

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	60	0	22	9	5	2	98
13:15-13:30	70	0	19	4	5	5	103
13:30-13:45	129	0	29	8	5	2	173
13:45-14:00	167	0	34	7	0	1	209
14:00-14:15	120	0	30	11	0	1	162
14:15-14:30	163	0	21	7	5	2	198
14:30-14:45	65	0	13	4	4	1	87
14:45-15:00	103	0	10	3	2	0	118
Σύνολο (οχ.)	877	0	178	53	26	14	1148
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	125	0	16	4	5	3	153
8:15-8:30	76	0	9	4	3	1	93
8:30-8:45	80	0	11	4	7	5	107
8:45-9:00	114	0	18	6	8	2	148
9:00-9:15	136	0	16	4	3	1	160
9:15-9:30	121	0	37	5	5	2	170
9:30-9:45	136	0	26	5	5	1	173
9:45-10:00	144	0	27	7	4	1	183
Σύνολο (οχ.)	932	0	160	39	40	16	1187
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	133	0	7	11	6	4	161
13:15-13:30	88	0	14	6	3	2	113
13:30-13:45	107	0	22	10	3	1	143
13:45-14:00	153	0	27	9	6	4	199
14:00-14:15	129	0	27	8	3	7	174
14:15-14:30	188	0	29	8	1	2	228
14:30-14:45	136	0	10	5	3	1	155
14:45-15:00	118	0	12	3	1	1	135
Σύνολο (οχ.)	1052	0	148	60	26	22	1308

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	25	0	3	0	2	2	32
13:15-13:30	24	0	4	0	0	1	29
13:30-13:45	25	0	11	0	0	4	40
13:45-14:00	21	0	11	0	1	5	38
14:00-14:15	18	0	5	0	0	2	25
14:15-14:30	31	0	4	0	1	3	39
14:30-14:45	28	0	11	0	0	8	47
14:45-15:00	15	0	7	0	0	1	23
Σύνολο (οχ.)	187	0	56	0	4	26	273
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	38	0	6	0	2	1	47
8:15-8:30	37	0	3	0	1	3	44
8:30-8:45	28	0	5	0	0	4	37
8:45-9:00	27	0	4	0	1	11	43
9:00-9:15	33	0	12	0	0	1	46
9:15-9:30	18	0	11	0	1	9	39
9:30-9:45	26	0	8	0	0	5	39
9:45-10:00	30	0	6	0	3	3	42
Σύνολο (οχ.)	237	0	55	0	8	37	337
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4in						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	176	0	11	0	0	6	193
13:15-13:30	27	0	12	0	2	4	45
13:30-13:45	29	0	11	0	0	5	45
13:45-14:00	24	0	16	0	0	2	42
14:00-14:15	35	0	9	0	0	3	47
14:15-14:30	19	0	6	0	0	9	34
14:30-14:45	17	0	6	0	0	1	24
14:45-15:00	19	0	4	0	0	2	25
Σύνολο (οχ.)	346	0	75	0	2	32	455

23/10/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	185	0	30	7	1	5	228
13:15-13:30	164	0	35	4	3	9	215
13:30-13:45	186	0	43	9	1	5	244
13:45-14:00	291	0	60	7	6	11	375
14:00-14:15	265	0	50	6	3	10	334
14:15-14:30	257	0	41	7	5	11	321
14:30-14:45	359	0	66	12	6	14	457
14:45-15:00	162	0	17	3	0	2	184
Σύνολο (οχ.)	1869	0	342	55	25	67	2358
11/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	300	0	48	14	7	6	375
8:15-8:30	319	0	26	7	6	3	361
8:30-8:45	380	0	37	7	7	8	439
8:45-9:00	273	0	50	8	6	5	342
9:00-9:15	326	0	49	8	8	1	392
9:15-9:30	347	0	47	9	13	14	430
9:30-9:45	315	0	40	7	10	10	382
9:45-10:00	272	0	61	7	12	5	357
Σύνολο (οχ.)	2532	0	358	67	69	52	3078
14/11/2019	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1out						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	457	0	62	10	5	7	541
13:15-13:30	279	0	64	6	5	14	368
13:30-13:45	319	0	59	9	6	11	404
13:45-14:00	268	0	49	7	7	7	338
14:00-14:15	326	0	50	8	5	5	394
14:15-14:30	232	0	43	9	4	7	295
14:30-14:45	252	0	38	6	3	8	307
14:45-15:00	279	0	43	4	2	6	334
Σύνολο (οχ.)	2412	0	408	59	37	65	2981

23/10/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	1044
13:15-13:30	957
13:30-13:45	1050
13:45-14:00	1192
14:00-14:15	1203
14:15-14:30	1311
14:30-14:45	1261
14:45-15:00	770
11/11/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	1359
8:15-8:30	1169
8:30-8:45	1416
8:45-9:00	1275
9:00-9:15	1483
9:15-9:30	1399
9:30-9:45	1363
9:45-10:00	1311
14/11/2019	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	1880
13:15-13:30	1383
13:30-13:45	1429
13:45-14:00	1419
14:00-14:15	1464
14:15-14:30	1262
14:30-14:45	1044
14:45-15:00	1032

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	23/10/2019	11/11/2019	14/11/2019	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	8788	10775	10913	30476
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	8584,5	10452	10595	29631,5

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Β (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=ΙΧ αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΜΕΡΑ
1	9	1	1		1	3	2	2	2	36	1
2	8	6	1		2	2	1	2	2	36	1
3	8	1	1		1	3	1	2	2	36	1
4	8	1	1		1	3	2	2	2	36	1
5	2	1	2		1	4	1	2	2	36	1
6	2	2	1		1	3	2	2	2	36	1
7	2	3	1		1	3	2	2	2	36	1
8	8	1	1		2	2	1	2	2	36	1
9	8	1	1		1	4	1	2	2	36	1
10	9	1	1		1	1	1	2	2	36	1
11	9	1	2		2	2	1	2	2	36	1
12	11	1	1		1	2	1	2	2	36	1
13	9	1	1		1	2	1	2	2	36	1
14	9	1	1		1	4	1	2	2	36	1
15	9	1	1		1	1	1	2	2	36	1
16	9	1	1		1	2	2	2	1	36	1
17	13	1	7		2	2	1	2	2	36	1
18	10	1	1		1	2	1	2	2	36	1
19	8	1	1		1	2	1	2	2	36	1
20	9	1	1		1	3	1	2	2	31	3
21	2	1	1		1	4	1	2	2	31	3
22	2	1	1		1	3	1	2	1	31	3
23	10	1	1		2	2	1	2	2	31	3
24	8	1	1		1	3	1	2	1	31	3
25	8	1	1		1	2	1	2	2	31	3
26	8	2	1		1	3	1	2	2	31	3
27	8	1	1		1	4	1	2	2	31	3
28	2	1	1		1	2	1	2	2	31	3
29	2	2	1		1	3	1	2	2	31	3
30	9	1	1		1	3	2	2	1	31	3
31	9	3	1		1	3	1	2	2	31	3
32	2	1	1		1	2	1	2	2	31	3
33	11	1			1	2	1	2	2	31	3
34	11	1			2	3	1	1	2	31	3
35	9	1	1		2	2	1	2	1	31	3
36	13	1	7		2	3	1	2	1	31	3
37	13	1	7		1	3	1	1	1	31	3
38	9	1	1		1	3	1	1	1	31	3
39	8	1	1		1	2	1	2	2	36	1
40	2	1	1		1	3	1	2	2	36	1
41	8	1	1		1	3	1	2	2	36	1
42	8	1	1		1	2	2	2	2	36	1
43	2	1	1		1	2	1	2	2	36	1
44	8	1	1		1	2	2	2	2	36	1
45	9	1	1		1	1	1	2	2	36	1

16. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Μαιάνδρου-Καζανάκι-Αναπαύσεως

1/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	26	0	0	0	1	0	27
8:15-8:30	19	0	1	0	0	0	20
8:30-8:45	30	0	5	0	0	1	36
8:45-9:00	24	0	1	0	1	0	26
9:00-9:15	20	0	2	0	1	0	23
9:15-9:30	28	0	1	0	1	0	30
9:30-9:45	21	0	2	0	0	0	23
9:45-10:00	19	0	3	0	0	0	22
Σύνολο (οχ.)	187	0	15	0	4	1	207
2/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	31	0	8	0	0	1	40
13:15-13:30	35	0	5	0	1	2	43
13:30-13:45	36	0	10	1	0	0	47
13:45-14:00	47	0	6	0	2	2	57
14:00-14:15	34	0	12	0	1	1	48
14:15-14:30	24	0	10	0	2	0	36
14:30-14:45	25	0	4	0	1	1	31
14:45-15:00	23	0	4	0	0	0	27
Σύνολο (οχ.)	255	0	59	1	7	7	329
18:00-18:15	28	0	11	0	0	0	39
18:15-18:30	45	0	11	0	1	0	57
18:30-18:45	30	0	12	0	1	0	43
18:45-19:00	43	0	6	0	0	0	49
19:00-19:15	31	0	17	0	1	0	49
19:15-19:30	32	0	6	0	2	0	40
19:30-19:45	31	0	8	0	0	0	39
19:45-20:00	28	0	7	0	0	0	35
Σύνολο (οχ.)	268	0	78	0	5	0	351

1/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	69	0	10	1	4	1	85
8:15-8:30	80	0	10	0	2	0	92
8:30-8:45	110	0	4	0	1	0	115
8:45-9:00	84	0	11	0	3	2	100
9:00-9:15	68	0	11	0	3	1	83
9:15-9:30	58	0	13	0	2	2	75
9:30-9:45	61	0	14	0	0	1	76
9:45-10:00	67	0	12	0	1	0	80
Σύνολο (οχ.)	597	0	85	1	16	7	706
2/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	80	0	11	2	2	1	96
13:15-13:30	75	0	17	0	0	0	92
13:30-13:45	47	0	14	0	1	1	63
13:45-14:00	65	0	22	1	2	5	95
14:00-14:15	62	0	9	2	1	1	75
14:15-14:30	64	0	17	2	2	0	85
14:30-14:45	41	0	8	0	3	2	54
14:45-15:00	40	0	10	0	5	0	55
Σύνολο (οχ.)	474	0	108	7	16	10	615
18:00-18:15	99	0	16	0	0	0	115
18:15-18:30	74	0	22	0	0	0	96
18:30-18:45	106	0	15	0	1	0	122
18:45-19:00	92	0	14	0	0	0	106
19:00-19:15	100	0	13	0	0	1	114
19:15-19:30	69	0	14	0	0	0	83
19:30-19:45	74	0	21	0	2	0	97
19:45-20:00	88	0	21	0	0	0	109
Σύνολο (οχ.)	702	0	136	0	3	1	842

1/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	93	0	11	0	2	1	107
8:15-8:30	71	0	6	2	1	0	80
8:30-8:45	50	0	4	1	0	0	55
8:45-9:00	62	0	10	0	1	1	74
9:00-9:15	54	0	11	0	0	0	65
9:15-9:30	62	0	10	0	0	0	72
9:30-9:45	58	0	7	1	3	2	71
9:45-10:00	56	0	10	0	1	0	67
Σύνολο (οχ.)	506	0	69	4	8	4	591
2/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	69	0	13	1	2	0	85
13:15-13:30	84	0	20	0	2	0	106
13:30-13:45	85	0	16	1	3	1	106
13:45-14:00	80	0	17	0	2	0	99
14:00-14:15	77	0	18	0	3	0	98
14:15-14:30	69	0	23	0	3	3	98
14:30-14:45	58	0	15	0	4	3	80
14:45-15:00	64	0	17	2	3	0	86
Σύνολο (οχ.)	586	0	139	4	22	7	758
18:00-18:15	62	0	10	0	0	0	72
18:15-18:30	64	0	3	0	0	1	68
18:30-18:45	71	0	11	0	0	1	83
18:45-19:00	71	0	18	0	0	0	89
19:00-19:15	80	0	13	0	1	0	94
19:15-19:30	71	0	5	0	0	2	78
19:30-19:45	63	0	9	0	0	1	73
19:45-20:00	80	0	10	0	0	0	90
Σύνολο (οχ.)	562	0	79	0	1	5	647

1/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	17	0	2	1	0	0	20
8:15-8:30	16	0	2	1	0	0	19
8:30-8:45	13	0	1	3	0	2	19
8:45-9:00	11	0	3	1	0	1	16
9:00-9:15	9	0	2	1	0	2	14
9:15-9:30	13	0	3	1	0	1	18
9:30-9:45	12	0	0	2	1	0	15
9:45-10:00	13	0	2	1	0	0	16
Σύνολο (οχ.)	104	0	15	11	1	6	137
2/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	1δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	14	0	2	1	0	0	17
13:15-13:30	17	0	3	2	0	0	22
13:30-13:45	16	0	3	1	0	1	21
13:45-14:00	19	0	2	0	1	0	22
14:00-14:15	13	0	5	1	0	0	19
14:15-14:30	14	0	4	2	1	0	21
14:30-14:45	17	0	6	0	4	0	27
14:45-15:00	22	0	2	3	0	0	27
Σύνολο (οχ.)	132	0	27	10	6	1	176
18:00-18:15	15	0	4	1	0	1	21
18:15-18:30	17	0	3	1	0	0	21
18:30-18:45	16	0	2	1	0	0	19
18:45-19:00	21	0	1	1	0	1	24
19:00-19:15	22	0	3	1	1	0	27
19:15-19:30	17	0	1	1	0	0	19
19:30-19:45	14	0	3	1	0	0	18
19:45-20:00	20	0	1	1	0	0	22
Σύνολο (οχ.)	142	0	18	8	1	2	171

1/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	31	0	4	1	1	0	37
8:15-8:30	28	0	3	1	2	0	34
8:30-8:45	24	0	2	3	2	1	32
8:45-9:00	37	0	2	1	2	0	42
9:00-9:15	21	0	1	2	3	0	27
9:15-9:30	14	0	6	1	1	0	22
9:30-9:45	23	0	4	1	2	0	30
9:45-10:00	16	0	2	3	2	0	23
Σύνολο (οχ.)	194	0	24	13	15	1	247
2/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	18	0	2	2	1	0	23
13:15-13:30	19	0	1	1	1	0	22
13:30-13:45	17	0	4	2	0	0	23
13:45-14:00	15	0	2	2	0	2	21
14:00-14:15	12	0	1	1	1	0	15
14:15-14:30	7	0	4	1	0	1	13
14:30-14:45	13	0	1	2	0	0	16
14:45-15:00	7	0	1	2	0	0	10
Σύνολο (οχ.)	108	0	16	13	3	3	143
18:00-18:15	21	0	0	2	0	0	23
18:15-18:30	17	0	1	0	0	0	18
18:30-18:45	24	0	5	1	0	0	30
18:45-19:00	21	0	1	2	1	4	29
19:00-19:15	25	0	1	0	1	1	28
19:15-19:30	16	0	2	2	0	0	20
19:30-19:45	13	0	0	0	3	0	16
19:45-20:00	13	0	2	1	0	1	17
Σύνολο (οχ.)	150	0	12	8	5	6	181

1/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	43	0	6	0	1	0	50
8:15-8:30	31	0	4	0	3	0	38
8:30-8:45	40	0	6	0	4	0	50
8:45-9:00	19	0	8	0	0	1	28
9:00-9:15	31	0	4	0	3	1	39
9:15-9:30	29	0	6	0	2	0	37
9:30-9:45	28	0	4	0	0	0	32
9:45-10:00	33	0	7	0	3	1	44
Σύνολο (οχ.)	254	0	45	0	16	3	318
2/3/2018	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	32	0	4	0	4	1	41
13:15-13:30	24	0	1	0	3	0	28
13:30-13:45	28	0	4	0	2	1	35
13:45-14:00	25	0	4	0	6	0	35
14:00-14:15	33	0	3	0	4	0	40
14:15-14:30	20	0	5	0	0	5	30
14:30-14:45	21	0	5	1	0	2	29
14:45-15:00	35	0	1	0	0	1	37
Σύνολο (οχ.)	218	0	27	1	19	10	275
18:00-18:15	27	0	6	0	0	0	33
18:15-18:30	24	0	5	0	0	0	29
18:30-18:45	30	0	3	0	0	4	37
18:45-19:00	21	0	5	0	0	1	27
19:00-19:15	35	0	0	0	1	0	36
19:15-19:30	19	0	2	0	1	0	22
19:30-19:45	25	0	3	0	0	0	28
19:45-20:00	19	0	5	0	0	0	24
Σύνολο (οχ.)	200	0	29	0	2	5	236

1/3/2018	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	326
8:15-8:30	283
8:30-8:45	307
8:45-9:00	286
9:00-9:15	251
9:15-9:30	254
9:30-9:45	247
9:45-10:00	252
2/3/2018	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	302
13:15-13:30	313
13:30-13:45	295
13:45-14:00	329
14:00-14:15	295
14:15-14:30	283
14:30-14:45	237
14:45-15:00	242
18:00-18:15	303
18:15-18:30	289
18:30-18:45	334
18:45-19:00	324
19:00-19:15	348
19:15-19:30	262
19:30-19:45	271
19:45-20:00	297

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	23/10/2019	11/11/2019	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	2206	4724	6930
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	2186,5	4525,5	6712

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών											
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	
	Τύπος εμπλοκής	Τύπος οχήματος Α (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Τύπος οχήματος Β (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=IX αυτοκίνη το, 2=ταξί, 3= δίκυκλο, 4=λεωφο ρείο, 5=φορτη γό, 6=ποδήλ ατο,	Φύλο (1= άνδρας, 2= γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόλησ η (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡ ΟΜΗΝΙ Α	ΜΕΡΑ
1	15	1			1	2	2	2	2	28	4
2	15	1			1	2	1	2	2	28	4
3	15	1			1	2	1	2	2	28	4
4	15	1			1	2	2	2	2	28	4
5	15	5			1	2	1	2	2	28	4
6	15	3			1	0	2	2	2	28	4
7	15	1			1	2	2	2	2	28	4
8	15	3			1	2	1	2	2	28	4
9	15	1			1	2	1	2	2	28	4
10	13	7			1	2	1	2	2	28	4
11	13	1	7		1	2	1	2	2	28	4
12	16	7			1	2	1	2	2	28	4
13	15	1			1	2	1	2	2	28	4
14	15	1			1	2	1	2	2	28	4
15	15	1			2	2	1	2	2	28	4
16	15	1			1	2	2	2	1	28	4
17	15	1			1	2	1	2	2	28	4
18	15	1			2	2	1	2	2	28	4
19	15	1			2	2	1	2	2	28	4
20	15	1			1	2	1	2	2	28	4
21	15	3			1	1	1	2	2	28	4
22	15	1			1	2	1	2	1	28	4
23	15	6			2	0	1	2	2	28	4
24	15	6			2	0	1	2	1	28	4
25	15	1			2	2	1	2	2	28	4
26	15	3			1	0	1	2	2	28	4
27	16	7			1	2	1	2	2	28	4
28	15	1			1	2	1	2	2	28	4
29	15	1			1	2	1	2	2	28	4
30	16	7			1	3	2	2	1	28	4
31	15	1			1	2	1	2	2	28	4
32	15	3			1	0	1	2	2	28	4
33	15	3			1	2	1	2	2	28	4
34	15	5			1	2	1	2	2	28	4
35	15	1			1	2	1	2	1	28	4
36	16	7			2	0	1	2	1	28	4
37	16	7			1	2	1	2	1	28	4
38	15	1			1	0	1	2	1	28	4
39	15	1			2	2	1	2	2	28	4
40	15	3			1	2	1	2	2	28	4
41	15	1			1	2	1	2	2	28	4
42	15	1			1	2	2	2	2	28	4
43	15	1			1	2	1	2	2	28	4
44	15	1			2	2	2	2	2	28	4
45	15	1			1	2	1	2	2	28	4

17. Μη σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Μαιάνδρου-Καζανάκι-Αναπαύσεως

15/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	12	0	12	0	1	3	28
17:20-17:35	12	0	10	0	0	4	26
17:40-17:55	15	0	11	0	0	4	30
18:00-18:15	14	0	7	0	0	6	27
18:20-18:35	17	0	3	0	0	0	20
18:40-18:55	10	0	7	0	0	3	20
Σύνολο (οχ.)	80	0	50	0	1	20	151
16/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	5	0	5	0	0	2	12
13:20-13:35	9	0	6	0	0	4	19
13:40-13:55	7	0	7	0	0	1	15
14:00-14:15	6	0	9	0	0	5	20
14:20-14:35	12	0	9	0	0	1	22
14:40-14:55	6	0	4	0	0	1	11
Σύνολο (οχ.)	45	0	40	0	0	14	99
17/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	12	0	5	0	0	0	17
8:20-8:35	8	0	2	0	1	2	13
8:40-8:55	6	0	2	0	0	3	11
9:00-9:15	10	0	12	0	0	7	29
9:20-9:35	10	0	8	0	0	1	19
9:40-9:55	11	0	5	0	0	2	18
Σύνολο (οχ.)	57	0	34	0	1	15	107

15/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	133	0	34	4	2	3	176
17:20-17:35	116	0	26	3	6	3	154
17:40-17:55	140	0	35	5	5	2	187
18:00-18:15	140	0	26	3	2	1	172
18:20-18:35	164	0	31	3	2	5	205
18:40-18:55	138	0	31	3	4	2	178
Σύνολο (οχ.)	831	0	183	21	21	16	1072
16/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	143	0	43	5	7	7	205
13:20-13:35	152	0	23	3	16	2	196
13:40-13:55	123	0	34	3	8	2	170
14:00-14:15	135	0	37	5	12	2	191
14:20-14:35	141	0	34	5	12	1	193
14:40-14:55	199	0	38	7	3	3	250
Σύνολο (οχ.)	893	0	209	28	58	17	1205
17/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	217	0	35	4	3	3	262
8:20-8:35	189	0	32	4	6	2	233
8:40-8:55	168	0	44	6	7	1	226
9:00-9:15	159	0	37	8	2	6	212
9:20-9:35	173	0	43	5	2	5	228
9:40-9:55	157	0	38	5	6	4	210
Σύνολο (οχ.)	1063	0	229	32	26	21	1371

15/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	11	0	1	0	0	0	12
17:20-17:35	8	0	1	0	0	0	9
17:40-17:55	7	0	3	0	0	1	11
18:00-18:15	12	0	0	0	0	1	13
18:20-18:35	13	0	2	0	0	0	15
18:40-18:55	11	0	2	0	0	0	13
Σύνολο (οχ.)	62	0	9	0	0	2	73
16/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	6	0	1	0	0	0	7
13:20-13:35	6	0	1	0	0	1	8
13:40-13:55	4	0	2	0	0	0	6
14:00-14:15	3	0	1	0	0	2	6
14:20-14:35	5	0	2	0	0	1	8
14:40-14:55	7	0	2	0	0	0	9
Σύνολο (οχ.)	31	0	9	0	0	4	44
17/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	5	0	2	0	0	1	8
8:20-8:35	3	0	0	0	1	1	5
8:40-8:55	4	0	2	0	0	1	7
9:00-9:15	3	0	4	0	0	1	8
9:20-9:35	4	0	3	0	0	1	8
9:40-9:55	7	0	1	0	0	1	9
Σύνολο (οχ.)	26	0	12	0	1	6	45

15/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	11	0	10	0	0	4	25
17:20-17:35	10	0	6	0	0	1	17
17:40-17:55	14	0	8	0	0	1	23
18:00-18:15	14	0	7	0	1	2	24
18:20-18:35	15	0	7	0	0	1	23
18:40-18:55	12	0	9	0	0	2	23
Σύνολο (οχ.)	76	0	47	0	1	11	135
16/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
13:00-13:15	14	0	2	0	0	1	17
13:20-13:35	12	0	3	0	0	0	15
13:40-13:55	14	0	7	0	2	4	27
14:00-14:15	12	0	4	0	1	1	18
14:20-14:35	9	0	3	0	0	1	13
14:40-14:55	8	0	5	0	0	3	16
Σύνολο (οχ.)	69	0	24	0	3	10	106
17/5/2012	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	11	0	7	0	0	4	22
8:20-8:35	13	0	5	0	0	2	20
8:40-8:55	12	0	6	0	1	1	20
9:00-9:15	13	0	8	0	0	1	22
9:20-9:35	10	0	3	0	0	3	16
9:40-9:55	9	0	4	0	1	2	16
Σύνολο (οχ.)	68	0	33	0	2	13	116

15/5/2012	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	241
17:20-17:35	206
17:40-17:55	251
18:00-18:15	236
18:20-18:35	263
18:40-18:55	234
16/5/2012	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
13:00-13:15	241
13:20-13:35	238
13:40-13:55	218
14:00-14:15	235
14:20-14:35	236
14:40-14:55	286
17/5/2012	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	309
8:20-8:35	271
8:40-8:55	264
9:00-9:15	271
9:20-9:35	271
9:40-9:55	253

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	15/5/2012	16/5/2012	17/5/2012	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	1431	1454	1639	4524
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	1327	1407,5	1551,5	4286

18. Σηματοδοτούμενος κυκλοφοριακός κόμβος Πολυμέρη-Κασσαβέτη

9/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	89	10	15	3	4	2	123
17:20-17:35	106	2	19	3	1	3	134
17:40-17:55	118	8	35	4	1	9	175
18:00-18:15	159	9	20	4	0	3	195
18:20-18:35	122	7	23	3	1	2	158
18:40-18:55	153	6	17	2	1	1	180
Σύνολο (οχ.)	747	42	129	19	8	20	965
10/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	124	7	38	3	3	5	180
14:20-14:35	143	13	23	4	4	4	191
14:40-14:55	134	6	21	3	2	3	169
15:00-15:15	153	6	35	4	2	0	200
15:20-15:35	133	6	29	7	1	3	179
15:40-15:55	104	10	22	8	1	1	146
Σύνολο (οχ.)	791	48	168	29	13	16	1065
11/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	162	5	27	7	5	0	206
8:20-8:35	175	17	15	3	3	0	213
8:40-8:55	141	9	20	4	2	3	179
9:00-9:15	156	9	23	4	3	5	200
9:20-9:35	147	17	27	6	1	4	202
9:40-9:55	128	17	27	3	1	2	178
Σύνολο (οχ.)	909	74	139	27	15	14	1178

9/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	105	4	8	4	1	2	124
17:20-17:35	101	4	11	3	2	0	121
17:40-17:55	72	5	24	2	1	1	105
18:00-18:15	109	5	16	3	0	2	135
18:20-18:35	85	5	11	3	0	6	110
18:40-18:55	104	5	17	2	0	0	128
Σύνολο (οχ.)	576	28	87	17	4	11	723
10/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	144	7	23	6	2	2	184
14:20-14:35	161	3	34	4	0	2	204
14:40-14:55	118	6	20	4	2	4	154
15:00-15:15	129	3	28	3	2	5	170
15:20-15:35	129	5	21	2	1	3	161
15:40-15:55	121	1	22	4	0	3	151
Σύνολο (οχ.)	802	25	148	23	7	19	1024
11/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	84	7	12	2	1	1	107
8:20-8:35	95	10	11	5	0	0	121
8:40-8:55	95	10	13	2	1	1	122
9:00-9:15	96	8	13	5	1	0	123
9:20-9:35	71	8	19	3	4	2	107
9:40-9:55	96	15	18	4	0	2	135
Σύνολο (οχ.)	537	58	86	21	7	6	715

9/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	2	0	0	0	0	0	2
17:20-17:35	0	0	0	0	0	0	0
17:40-17:55	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	2	0	0	0	0	0	2
18:20-18:35	2	0	0	0	0	0	2
18:40-18:55	2	0	0	0	0	1	3
Σύνολο (οχ.)	8	0	0	0	0	1	9
10/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:20-14:35	0	0	0	0	0	0	0
14:40-14:55	1	0	0	0	0	0	1
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:20-15:35	0	0	1	0	0	0	1
15:40-15:55	1	0	1	0	0	0	2
Σύνολο (οχ.)	2	0	2	0	0	0	4
11/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	4α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	0	0	1	0	0	0	1
8:20-8:35	0	0	0	0	0	0	0
8:40-8:55	0	0	0	0	0	0	0
9:00-9:15	1	0	0	0	0	0	1
9:20-9:35	0	0	0	0	0	0	0
9:40-9:55	0	0	1	0	0	0	1
Σύνολο (οχ.)	1	0	2	0	0	0	3

9/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:20-17:35	0	0	0	0	0	0	0
17:40-17:55	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	1	0	0	0	1
18:20-18:35	0	0	0	0	0	0	0
18:40-18:55	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο (οχ.)	0	0	1	0	0	0	1
10/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	0	0	0	2	0	0	2
14:20-14:35	1	1	0	0	1	0	3
14:40-14:55	2	0	0	0	0	0	2
15:00-15:15	2	0	0	0	0	0	2
15:20-15:35	1	0	0	0	0	0	1
15:40-15:55	1	0	0	0	0	0	1
Σύνολο (οχ.)	7	1	0	2	1	0	11
11/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	2δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	2	1	0	0	0	0	3
8:20-8:35	2	0	0	0	0	0	2
8:40-8:55	2	0	0	0	0	0	2
9:00-9:15	1	0	0	0	0	0	1
9:20-9:35	0	0	0	0	0	0	0
9:40-9:55	2	0	0	0	0	0	2
Σύνολο (οχ.)	9	1	0	0	0	0	10

9/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	16	0	4	0	0	2	22
17:20-17:35	14	1	2	0	0	1	18
17:40-17:55	19	1	2	0	0	1	23
18:00-18:15	32	0	4	0	0	0	36
18:20-18:35	27	1	3	0	0	0	31
18:40-18:55	24	1	1	0	0	0	26
Σύνολο (οχ.)	132	4	16	0	0	4	156
10/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	22	2	3	0	2	0	29
14:20-14:35	23	2	6	0	2	0	33
14:40-14:55	22	0	7	0	0	0	29
15:00-15:15	13	4	1	0	1	1	20
15:20-15:35	22	3	6	0	0	0	31
15:40-15:55	8	1	7	0	0	0	16
Σύνολο (οχ.)	110	12	30	0	5	1	158
11/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3δ						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	45	4	7	0	0	0	56
8:20-8:35	39	1	11	0	1	1	53
8:40-8:55	36	2	8	1	3	0	50
9:00-9:15	38	2	3	0	1	0	44
9:20-9:35	21	1	3	0	1	0	26
9:40-9:55	18	1	9	0	1	0	29
Σύνολο (οχ.)	197	11	41	1	7	1	258

9/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	2	0	0	0	0	3	5
17:20-17:35	12	0	4	0	1	2	19
17:40-17:55	10	0	3	0	0	1	14
18:00-18:15	3	1	1	0	0	3	8
18:20-18:35	13	0	1	0	0	0	14
18:40-18:55	12	0	0	0	0	0	12
Σύνολο (οχ.)	52	1	9	0	1	9	72
10/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	9	1	2	0	0	3	15
14:20-14:35	10	0	1	0	0	1	12
14:40-14:55	14	1	1	1	0	0	17
15:00-15:15	8	0	6	0	0	3	17
15:20-15:35	9	0	1	0	0	2	12
15:40-15:55	7	1	5	0	0	1	14
Σύνολο (οχ.)	57	3	16	1	0	10	87
11/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3ε						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορείο	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	6	1	0	0	0	5	12
8:20-8:35	10	1	0	0	0	1	12
8:40-8:55	14	0	1	0	0	4	19
9:00-9:15	10	0	3	0	0	1	14
9:20-9:35	9	0	3	0	0	2	14
9:40-9:55	8	0	3	0	0	0	11
Σύνολο (οχ.)	57	2	10	0	0	13	82

9/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
17:00-17:15	8	0	0	0	0	0	8
17:20-17:35	11	1	1	0	0	0	13
17:40-17:55	18	0	3	0	0	0	21
18:00-18:15	19	0	2	0	0	0	21
18:20-18:35	35	0	2	0	0	0	37
18:40-18:55	18	0	2	0	0	0	20
Σύνολο (οχ.)	109	1	10	0	0	0	120
10/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
14:00-14:15	18	0	0	0	0	1	19
14:20-14:35	30	0	5	0	0	0	35
14:40-14:55	12	2	3	0	0	0	17
15:00-15:15	25	0	6	0	1	1	33
15:20-15:35	33	0	4	0	0	2	39
15:40-15:55	25	0	3	0	0	0	28
Σύνολο (οχ.)	143	2	21	0	1	4	171
11/4/2013	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ						
Κίνηση	3α						
Τέταρτο	ΙΧ αυτοκίνητο	Ταξί	Δίκυκλο	Λεωφορεία	Φορτηγό	Ποδήλατο	Σύνολο
8:00-8:15	27	0	0	0	0	0	27
8:20-8:35	30	0	2	0	0	0	32
8:40-8:55	21	2	3	0	0	0	26
9:00-9:15	15	0	3	0	0	0	18
9:20-9:35	16	1	0	0	3	0	20
9:40-9:55	20	3	3	0	2	0	28
Σύνολο (οχ.)	129	6	11	0	5	0	151

9/4/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
17:00-17:15	284
17:20-17:35	305
17:40-17:55	338
18:00-18:15	398
18:20-18:35	352
18:40-18:55	369
10/4/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
14:00-14:15	429
14:20-14:35	478
14:40-14:55	389
15:00-15:15	442
15:20-15:35	424
15:40-15:55	358
11/4/2013	
Κίνηση	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ 15ΛΕΠΤΟ
Τέταρτο	
8:00-8:15	412
8:20-8:35	433
8:40-8:55	398
9:00-9:15	401
9:20-9:35	369
9:40-9:55	384

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	9/4/2013	10/4/2013	11/4/2013	Σύνολο
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	2046	2520	2397	6963
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ με χρήση ΜΕΑ	1982,5	2439,5	2367,5	6789,5

Έντυπο καταγραφής κυκλοφοριακών εμπλοκών										
A/A	ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ			ΦΥΛΟ	ΗΛΙΚΙΑ	ΚΡΑΝΟΣ/ΖΩΝΗ	ΚΙΝΗΤΟ	ΆΛΛΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ
		Τύπος οχήματος A (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος B (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Τύπος οχήματος Γ (1=IX αυτοκίνητο, 2=ταξί, 3=δίκυκλο, 4=λεωφορείο, 5=φορτηγό, 6=ποδήλατο,	Φύλο (1=άνδρας, 2=γυναίκα)	Ηλικία (1= <25, 2=25-35, 3=35-65, 4= >65)	Χρήση ζώνης/κράνους (1: ναι, 2: όχι)	Χρήση κινητού τηλεφώνου (1: ναι, 2: όχι)	Άλλη απασχόληση (1: ναι, 2: όχι)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
1	19	1	1		1	3	2	2	2	7
2	19	6	1		2	2	1	2	2	7
3	19	1	1		1	3	1	2	2	7
4	13	1	7		1	3	2	2	2	7
5	13	1	7		1	4	1	2	2	7
6	13	2	7		1	3	2	2	2	7
7	13	3	7		1	3	2	2	2	7
8	5	1	1		2	2	1	2	2	7
9	5	1	1		1	4	1	2	2	7
10	4	1	1		1	1	1	2	2	7
11	4	1	2		2	2	1	2	2	7
12	4	1	1		1	2	1	2	2	7
13	4	1	1		1	2	1	2	2	7
14	4	1	1		1	4	1	2	2	7
15	4	1	1		1	1	1	2	2	7
16	4	1	1		1	2	2	2	1	7
17	4	1	1		2	2	1	2	2	7
18	4	1	1		1	2	1	2	2	7
19	18	1	1		1	2	1	2	2	7
20	15	1			1	3	1	2	2	7
21	15	1			1	4	1	2	2	7
22	15	1			1	3	1	2	1	7
23	15	1			2	2	1	2	2	7
24	15	1			1	3	1	2	1	7
25	15	1			1	2	1	2	2	7
26	15	2			1	3	1	2	2	7
27	15	1			1	4	1	2	2	7
28	15	1			1	2	1	2	2	7
29	15	2			1	3	1	2	2	7
30	15	1			1	3	2	2	1	7
31	15	3			1	3	1	2	2	7
32	19	1	1		1	2	1	2	2	8
33	19	1			1	2	1	2	2	8
34	19	1			2	3	1	1	2	8
35	19	1	1		2	2	1	2	1	8
36	19	1	1		2	3	1	2	1	8
37	19	1	1		2	3	1	1	1	8
38	13	1	7		1	3	1	1	1	8
39	13	1	7		2	2	1	2	2	8
40	13	1	7		1	3	1	2	2	8
41	13	1	7		1	3	1	2	2	8
42	5	1	1		1	2	2	2	2	8
43	4	1	1		1	2	1	2	2	8
44	4	1	1		2	2	2	2	2	8
45	4	1	1		1	1	1	2	2	8

