



Κύριος Έργου: Μάρκετ Εγνατία Α.Ε.

Έργο: Κατάστημα τροφίμων

Θέση: Κ. Καρτάλη & Γαλλίας, Βόλος

Ημερομηνία: Αύγουστος 2017

Τίτλος: Μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων



1) Αντικείμενο

Αντικείμενο αυτής της μελέτης είναι η καταγραφή και αξιολόγηση της κατάστασης που επικρατεί σήμερα στην περιοχή γύρω από το Ο.Τ. (Καρτάλη, Γαζή, Αντωνοπούλου, Γαλλίας), όσον αφορά στην κυκλοφορία και τη στάθμευση. Πραγματοποιείται επίσης ανάλυση των επιπτώσεων, από την επικείμενη λειτουργία καταστήματος τροφίμων σε υφιστάμενη οικοδομή που έχει κατασκευαστεί εκεί, στο γειτονικό οδικό δίκτυο.

2. Θέση

Το κατάστημα θα λειτουργήσει σε κτίριο που έχει κατασκευαστεί στο κέντρο του Βόλου (πρώην κινηματογράφος LIDO). Το Ο.Τ. περιβάλλεται από τις οδούς:

- **Κ. Καρτάλη:** Μονόδρομος, με δύο ρεύματα κυκλοφορίας και αμφίπλευρη απαγόρευση στάθμευσης.
- **Γαζή:** Μονόδρομος, με ένα ρεύμα κυκλοφορίας και μία σειρά νόμιμης στάθμευσης παρά το νότιο κράσπεδο (εντός Σ.Ε.Σ.).
- **Αντωνοπούλου:** Πεζόδρομος.
- **Γαλλίας:** Μονόδρομος, με ένα ρεύμα κυκλοφορίας και μία σειρά νόμιμης στάθμευσης (μοτό) παρά το νότιο κράσπεδο.

3. Χρήση - Δυναμικότητα

Το κατάστημα που αφορά στην παρούσα μελέτη, θα λειτουργήσει ως κατάστημα τροφίμων σε τμήμα πολυώροφης οικοδομής. Βάσει οικοδομικής αδείας δεν έχουν προβλεφθεί θέσεις στάθμευσης.

4. Προσέλευση - Αποχώρηση

Η **προσέλευση** στο Ο.Τ. όπου θα λειτουργήσει το κατάστημα γίνεται εύκολα:

- είτε μέσω της οδού Κ. Καρτάλη (από νότο)
- είτε μέσω της οδού Γαλλίας (από δυσμάς)

Η **αποχώρηση** από το Ο.Τ. πραγματοποιείται επίσης εύκολα και εναλλακτικά :

- είτε μέσω της οδού Καρτάλη (προς βορρά).
- είτε μέσω της οδού Γαζή (προς δυσμάς).

Συμπερασματικά τόσο η πρόσβαση στο κατάστημα όσο και η αποχώρηση από αυτό γίνεται χωρίς προβλήματα.

5. Συνθήκες κυκλοφορίας στην περιοχή

5.1 Οδικά τμήματα

α. κυκλοφοριακοί φόρτοι

Σύμφωνα με την «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου», ο κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Κ. Καρτάλη μετρήθηκε σε διαδοχικούς κόμβους και βρέθηκε να είναι, σε συνθήκες μεσημβρινής αιχμής, μεταξύ 13.00 και 14.00: 550 ΜΕΑ / ώρα.

Από επιτόπιες μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή τον Αύγουστο του 2017, ο μέσος ωριαίος φόρτος της οδού Κ. Καρτάλη είναι 440 ΜΕΑ / ώρα ενώ ο μέγιστος ωριαίος φόρτος είναι 570 ΜΕΑ / ώρα.

β. Κυκλοφοριακή ικανότητα

Ο πλήρης έλεγχος της κυκλοφοριακής ικανότητας ενός οδικού τμήματος γίνεται με τη συσχέτιση της ταχύτητας που μπορεί να αναπτυχθεί στο τμήμα προς τα διάφορα επίπεδα εξυπηρέτησης (Level Of Service , LOS). Η οδός Κ. Καρτάλη παρουσιάζει ικανοποιητικά επίπεδα εξυπηρέτησης καθ' όλο το 24 ωρο.

5.2 Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι

α. Κυκλοφοριακοί φόρτοι

Οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι που μπορούν να συσχετιστούν με τη λειτουργία του καταστήματος και αυτοί

βρίσκονται εκτός της ακτίνας επιρροής είναι οι κόμβοι Κ. Καρτάλη – Γαλλίας και Κ. Καρτάλη - Γαζή.

β. Κυκλοφοριακή ικανότητα

Ο έλεγχος της κυκλοφοριακής ικανότητας ενός σηματοδοτούμενου κόμβου απαιτεί μια εξειδικευμένη διαδικασία υπολογισμών, προκειμένου να υπολογιστεί το Επίπεδο Εξυπηρέτησης (LOS) κάθε πρόσβασης στον κόμβο, καθώς και του κόμβου συνολικά.

Σύμφωνα με τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας, στους παραπάνω σηματοδοτούμενους κόμβους παρατηρούνται αποδεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης.

6. Επίδραση από τη λειτουργία του καταστήματος στην κυκλοφορία και τη στάθμευση

6.1. Επίδραση στη ροή της κυκλοφορίας

Εκτιμάται ότι το κατάστημα θα λειτουργεί με πελάτες που διαμένουν ή κινούνται στη γύρω περιοχή. Ωστόσο, θεωρώντας τη δυσμενέστατη κυκλοφοριακά περίπτωση πληρότητας του καταστήματος με πελάτες οι οποίοι έχουν μετακινηθεί με αυτοκίνητο, η επιβάρυνση του οδικού δικτύου της περιοχής δεν θα υπερβαίνει τα 20 οχήματα / ώρα.

Για την κατανομή της επιβάρυνσης θεωρούμε ότι το 1/2 των οχημάτων αυτών ακολουθούν την 1^η διαδρομή και το 1/2 τη 2^η διαδρομή. Επομένως, η τελική επιβάρυνση της οδού Κ. Καρτάλη είναι 10 οχήματα, ενώ της οδού Γαλλίας 10 οχήματα.

Επομένως, η κυκλοφοριακή επιβάρυνση του δικτύου από τη λειτουργία του καταστήματος είναι αμελητέα.

6.2. Επίδραση στους σηματοδοτούμενους κόμβους

Η λειτουργία του καταστήματος δεν επηρεάζει τους σηματοδοτούμενους κόμβους, καθώς οι φόρτοι που προκύπτουν από τη λειτουργία του καταστήματος είναι ιδιαίτερα χαμηλοί.

6.3. Επίδραση στη στάθμευση

Την γύρω περιοχή χρησιμοποιούν αρκετά οχήματα για να σταθμεύσουν. Υπάρχει δυνατότητα νόμιμης στάθμευσης στις οδούς Γαλλίας, Σπυρίδη και Γαζή. Υπάρχουν 5 (πέντε) θέσεις για φορτοεκφόρτωση στην οδό Κ. Καρτάλη (μεταξύ Γαλλίας και Γαζή), και μία στην οδό Γαλλίας, ανατολικά της οδού Κ. Καρτάλη, ενώ παράλληλα Σταθμοί Αυτοκινήτων λειτουργούν στις οδούς Ιωλκού και Σπυρίδη. Για πιθανές ανάγκες στάθμευσης των πελατών μπορούν να χρησιμοποιηθούν και θέσεις στάθμευσης του Σταθμού Αυτοκινήτων Σπυρίδη, κατόπιν ειδικής συμφωνίας.

7. Συμπεράσματα

Η λειτουργία του καταστήματος, στις οδούς Γαλλίας και Κ. Καρτάλη δεν επηρεάζει κυκλοφοριακά την περιοχή, καθώς οι επιπλέον φόρτοι που θα προκύψουν από τη λειτουργία του είναι ιδιαίτερα χαμηλοί, υπάρχουν θέσεις για φορτοεκφόρτωση επί της οδού Κ. Καρτάλη και Γαλλίας, θα διατεθούν θέσεις για τις ανάγκες των πελατών σε παρακείμενο χώρο στάθμευσης επί της οδού Σπυρίδη, ενώ ταυτόχρονα η προσφορά στάθμευσης στην γύρω περιοχή είναι ικανοποιητική.

Η Συντάξας Μηχανικός

Ισαβέλλα Κασαλιά Μορέ

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Πηγές σύνταξης της μελέτης :

- Σχετική Νομοθεσία

- «Γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας της πόλης του Βόλου» . Παπαβασιλείου – Μπίστης & Συν/τες «Άνυσμα» Ε.Ε.

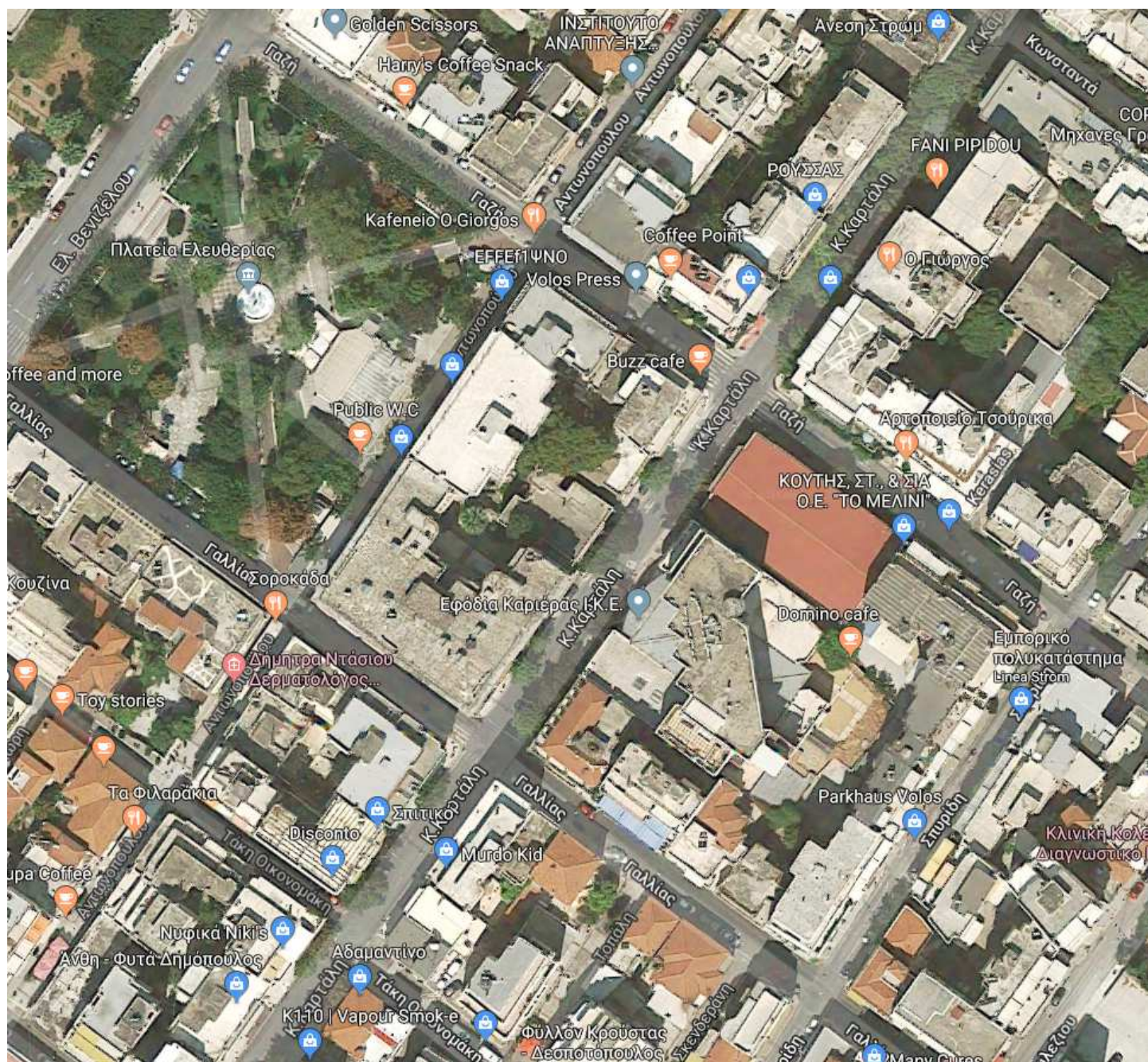
Τόμος Ι : Στάδιο Ι : Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης , Τελική έκθεση , Παραρτήματα .

Τόμος ΙΙ : Στάδιο ΙΙ : Προτάσεις για μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα μέτρα .

Τόμος ΙΙΙ : Στάδιο ΙΙΙ : Οριστική έκθεση .

- «Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική»

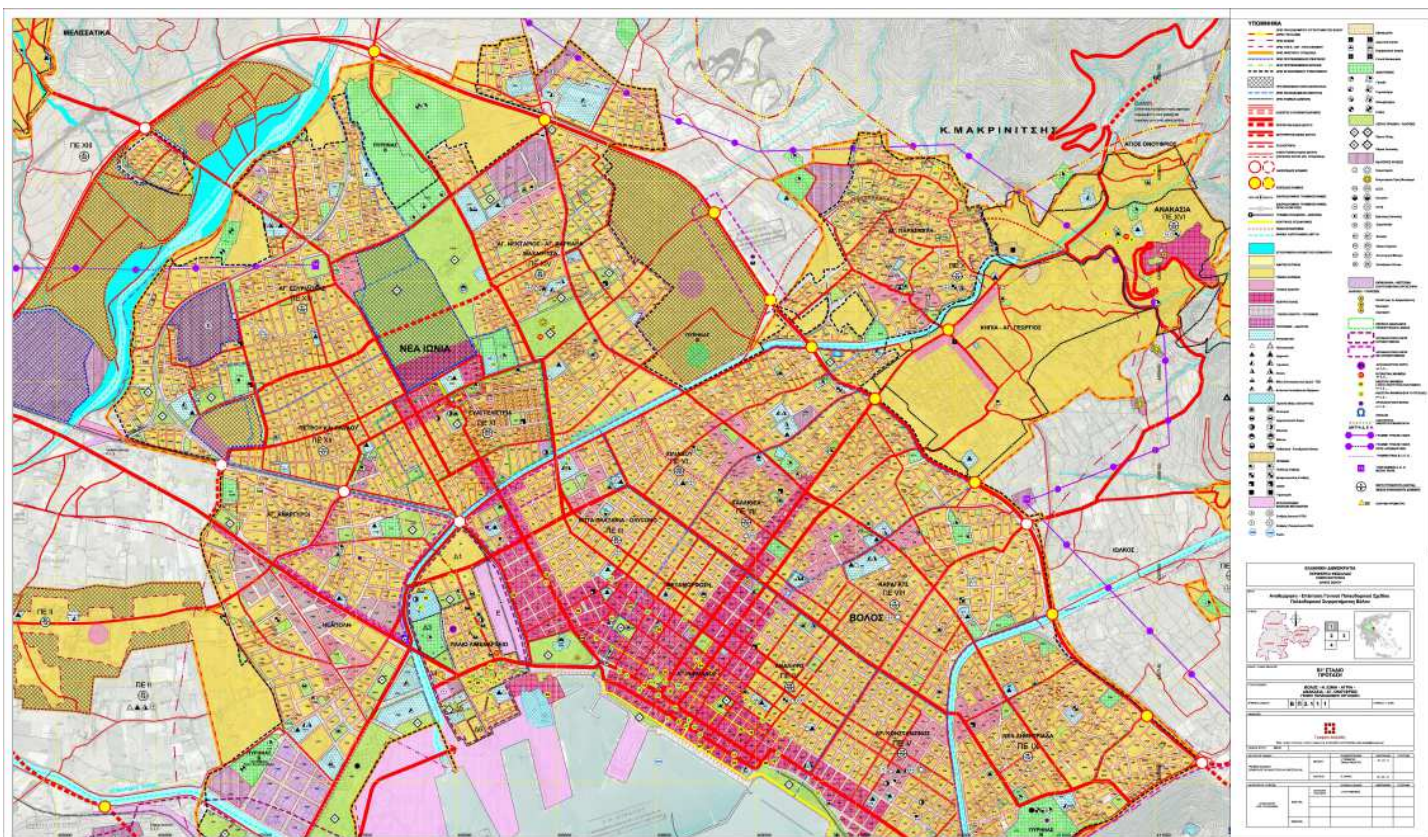
Τόμος 1 , Φραντζεσκάκης , Γιαννόπουλος .





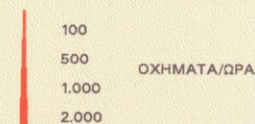
ΜΕΤΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΩΡΙΑΙΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ Κ. ΚΑΡΤΑΛΗ (ΓΑΛΛΙΑΣ - ΓΑΖΗ) ΠΡΟΣΒΑΣΗ από : Κ. ΚΑΡΤΑΛΗ (ΝΟΤΙΑ)	ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ
--	---	-------------------

ΟΧΗΜΑ >	I. X. & ΤΑΞΙ (X1.00)			ΔΙΚΥΚΛΑ (X0.33)			ΦΟΡΤΗΓΑ (X2.00)			ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (X3.00)		
Χρόνος	Κίνηση			Κίνηση			Κίνηση			Κίνηση		
	αριστερά	ευθεία	δεξιά	αριστερά	ευθεία	δεξιά	αριστερά	ευθεία	δεξιά	αριστερά	ευθεία	δεξιά
1ο τέταρτο		88			35			1			4	
2ο τέταρτο		82			46			1			4	
3ο τέταρτο		78			44			1			4	
4ο τέταρτο		76			51			2			4	
ΜΕΡΙΚΟ	0	324	0	0	176	0	0	5	0	0	16	0
ΣΥΝΟΛΟ		324			176			5			16	
Μ.Ε.Α.		324			58			10			48	
ΣΥΝΟΛΟ											440	





ΥΠΟΜΝΗΜΑ



--- ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
 --- ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ



ΔΗΜΟΣ Ν. ΙΩΝΙΑΣ



ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ

Υ. Π.Ε. Χ.Ω. Δ. Ε.
 ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
 Δ/ση Μελετών Έργων Οδοποιίας

ΕΡΓΟ :
 ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΣΤΑΔΙΟ III :
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

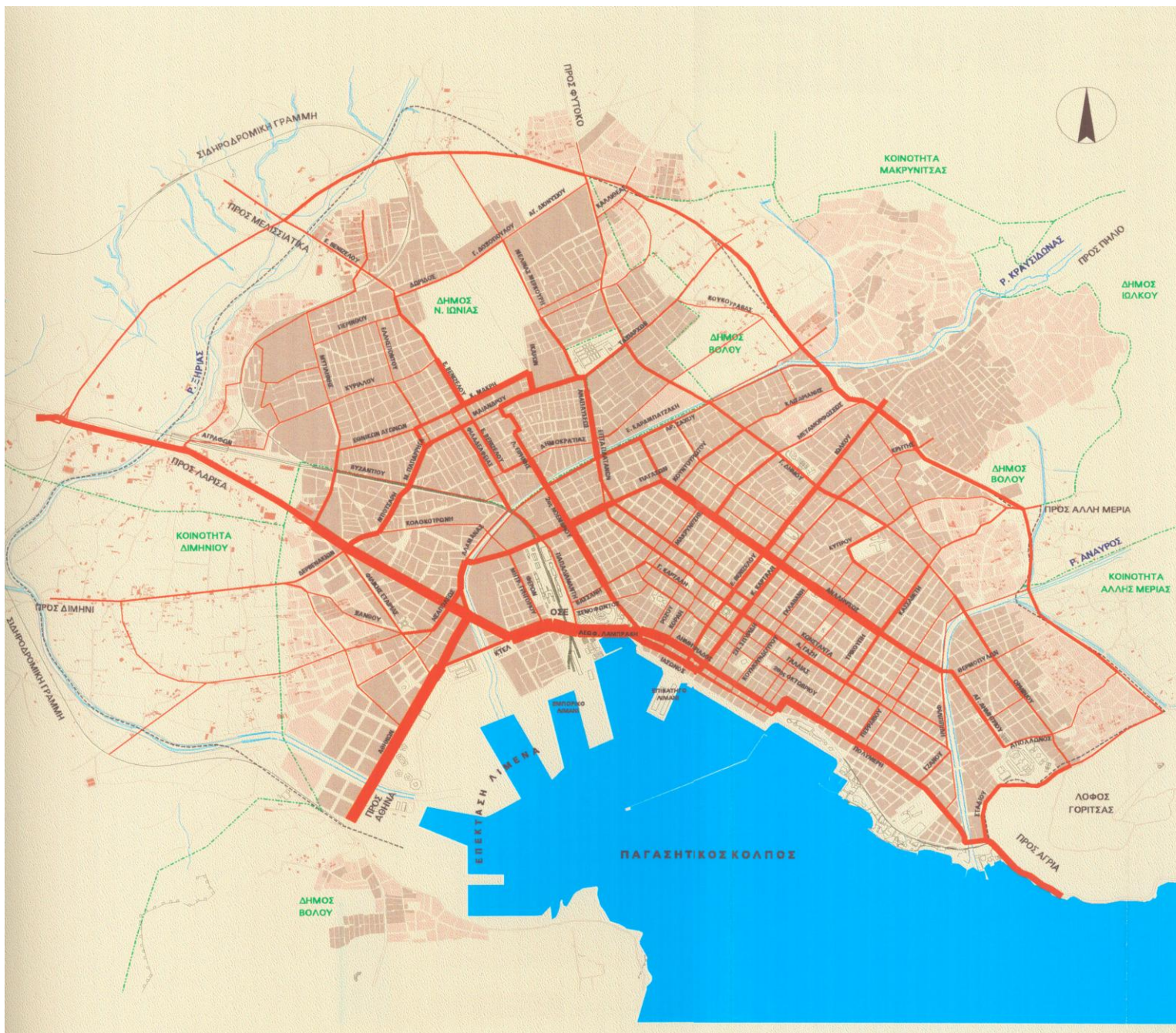
ΦΑΣΗ :
 ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΡΑ

ΘΕΜΑ :
 ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
 ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ (QRS II)

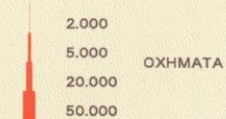
ΚΛΙΜΑΚΑ
 0 500 1000

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ
 3Α

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
 ΙΟΥΝΙΟΣ 1999



ΥΠΟΜΝΗΜΑ



ΟΧΗΜΑΤΑ

----- ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
 ----- ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ



ΔΗΜΟΣ Ν.ΙΩΝΙΑΣ



ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ

Υ. Π.Ε. Χ.Ω. Δ. Ε.

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
 Δ/νση Μελετών Έργων Οδοποιίας

ΕΡΓΟ :
 ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΣΤΑΔΙΟ III :
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΦΑΣΗ :
 ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΡΑ

ΘΕΜΑ :
 ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
 24ΩΡΟΥ (QRS II)



ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ

3

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΙΟΥΝΙΟΣ 1999

