

**Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων
από την ανέγερση Αθλητικού Κέντρου ΚΟΠ στον Κόρνο**

Μάϊος 2022

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Οι βασικοί μελετητές του Οίκου **A.L.A. Planning Partnership** που ετοίμασαν την παρούσα Μελέτη είναι οι ακόλουθοι:

- Άννα Καραμοντάνη – Πολιτικός Μηχανικός, Πολεοδόμος
- Λουκάς Ζωδιάτης – Συγκοινωνιολόγος
- Χρίστος Γκαρτζονίκας – Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος

Η παρούσα μελέτη αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της Εταιρείας **A.L.A. Planning Partnership Consultancy L.L.C.** για τη μοναδική χρήση του εργοδότη. Για οποιαδήποτε χρήση της Μελέτης, ο εργοδότης θα την προβάλλει στο σύνολο της και χωρίς παραποιήσεις και θα περιλαμβάνει τα διακριτικά των Συμβούλων Μελετητών.

Περίληψη στα Ελληνικά

Η παρούσα μελέτη αναλύει τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις από την ανέγερση αθλητικού κέντρου της Κυπριακής Ομοσπονδίας Ποδοσφαίρου (ΚΟΠ) στην κοινότητα Κόρνου της επαρχίας Λάρνακας. Η προτεινόμενη ανάπτυξη βρίσκεται περίπου 27 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της Λευκωσίας και περίπου 20 χιλιόμετρα δυτικά της Λάρνακας. Η ανάπτυξη βρίσκεται δυτικά του Α1 εθνικού αυτοκινητόδρομου Λεμεσού – Λευκωσίας. Το τεμάχιο προς ανάπτυξη είναι το τεμάχιο με αριθμό 999 (Φ./Σχ.: 39/56 και 39/64). Η περιοχή περιμετρικά του χώρου ανάπτυξης περιλαμβάνει στα δυτικά οικιστικές αναπτύξεις και στα βόρεια αγροτικές αναπτύξεις ή δεν είναι ανεπτυγμένη σε κάποια τμήματα. Στα νότια της ανάπτυξης βρίσκεται ο Ιερός Ναός Τιμίου Προδρόμου Κόρνου και το Κοινοτικό Γήπεδο του Κόρνου. Ο χώρος της ανάπτυξης σε υπόβαθρο χωρομετρικού σχεδίου φαίνεται στο συνημμένο **Σχέδιο 1.1**. Τα αρχιτεκτονικά σχέδια της προτεινόμενης ανάπτυξης περιλαμβάνονται στο **Παράρτημα Α**.

Μετά από συνεννόηση με το αρμόδιο Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ) καθορίστηκαν οι θέσεις των κυκλοφοριακών μετρήσεων (στρέφουσες κινήσεις) και ορίστηκε όπως οι κυκλοφοριακές μετρήσεις πραγματοποιηθούν κατά τη περίοδο 17:00–18:30 μιας καθημερινής ημέρας. Οι κυκλοφοριακές μετρήσεις για στρέφουσες κινήσεις και για τον κυκλοφοριακό φόρτο της πρόσβασης προς την ανάπτυξη, συμφωνήθηκαν να πραγματοποιηθούν στα πλαίσια της παρούσας Μελέτης, στις ακόλουθες έξι (6) οδικές συμβολές:

1. Αρχ. Μακαρίου / 1^{ης} Μαΐου / Γρ. Αυξεντίου / Απ. Ανδρέα (Συμβολή Προτεραιότητας)
2. Αρχ. Μακαρίου / 1^{ης} Μαΐου (Συμβολή Προτεραιότητας)
3. Ε143 / Αρχ. Μακαρίου (Συμβολή Προτεραιότητας)
4. Ε143 / Α1 Αυτοκινητόδρομος Λεμεσού – Λευκωσίας (δυτικά) (Συμβολή Προτεραιότητας)
5. Ε143 / ράμπα Α1 Αυτοκινητόδρομος Λεμεσού – Λευκωσίας (ανατολικά) (Συμβολή Προτεραιότητας)
6. Β1 / Λάρνακος / Ε143 (Συμβολή Προτεραιότητας)

Οι θέσεις των μετρήσεων παρουσιάζονται στο συνημμένο **Σχέδιο 2.1**. Στην περιοχή του Κόρνου, πραγματοποιούνται εργασίες βελτίωσης των υφιστάμενων κλάδων του κόμβου στη δυτική πλευρά του αυτοκινητόδρομου, για είσοδο στον αυτοκινητόδρομο από Κόρνο προς Λευκωσία και για έξοδο από Λεμεσό προς Κόρνο. Συνεπώς, στην οδική συμβολή 4 δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν κυκλοφοριακές μετρήσεις. Επιπρόσθετα, πραγματοποιούνται εργασίες για τη δημιουργία νέας εισόδου στην ανατολική πλευρά, από Κόρνο προς Λεμεσό, ώστε ο ανισόπεδος κόμβος να εξυπηρετεί όλες τις κινήσεις με ασφάλεια. Οι αναβαθμίσεις των οδικών δικτύων, οι οποίες έχουν συμπεριληφθεί στην ανάλυση παρουσιάζονται στο **Παράρτημα C**.

Τα κύρια συμπεράσματα και οι προτάσεις της Μελέτης για αυτή την ανάπτυξη παρουσιάζονται συνοπτικά πιο κάτω.

Από τη μελέτη των σχεδίων της ανάπτυξης προέκυψαν τα ακόλουθα:

- Το συνολικό εμβαδόν της ανάπτυξης (κλειστοί και υπαίθριοι χώροι) είναι περίπου 72.103m² και το μεικτό εμβαδόν των κλειστών χώρων της ανάπτυξης είναι 7.407m².
- Το αθλητικό κέντρο περιλαμβάνει τα γραφεία της ΚΟΠ, αίθουσες σεμιναρίων και εκδηλώσεων, ένα γήπεδο ποδοσφαίρου για επίσημους αγώνες των μικρών εθνικών ομάδων και τρία βοηθητικά γήπεδα ποδοσφαίρου για προπονήσεις. Το αθλητικό κέντρο θα περιλαμβάνει επίσης ξενώνα με

26 μονάδες το οποίο θα φιλοξενεί τις μικρές εθνικές ομάδες και τους διαιτητές, γυμναστήρια/χώροι αποκατάστασης για αποκλειστική χρήση από τους χρήστες του αθλητικού κέντρου, καθώς και καφέ/εστιατόρια τα οποία θα απευθύνονται κυρίως στους χρήστες του αθλητικού κέντρου.

- Η ανάπτυξη θα διαθέτει για τους χρήστες του αθλητικού κέντρου συνολικά 227 χώρους στάθμευσης, 5 χώρους στάθμευσης για Επίσημους και 3 χώρους στάθμευσης για Λεωφορεία. Θα διαμορφωθούν επίσης 22 χώροι στάθμευσης για ΑμεΑ που περιλαμβάνονται στους 227 χώρους στάθμευσης. Επίσης, 100 επιπρόσθετοι χώροι στάθμευσης αναμένεται να παραχωρηθούν στην κοινότητα Κόρνου.
- Υπάρχουν μία οχηματική πρόσβαση προς/από το χώρο της ανάπτυξης, που οδηγεί στους χώρους στάθμευσης. Συγκεκριμένα, η οχηματική πρόσβαση βρίσκεται στα ανατολικά της ανάπτυξης επί της 1^{ης} Μαΐου.
- Η προτεινόμενη ανάπτυξη αναμένεται να ολοκληρωθεί σε δύο φάσεις. Η Α' Φάση της προτεινόμενης ανάπτυξης περιλαμβάνει τα γραφεία της ΚΟΠ, αίθουσες σεμιναρίων και εκδηλώσεων, γήπεδα ποδοσφαίρου, γυμναστήρια/χώροι αποκατάστασης και καφέ/εστιατόρια. Η Β' Φάση περιλαμβάνει το ξενώνα και την κερκίδα του γηπέδου ποδοσφαίρου για επίσημους αγώνες. Σύμφωνα με πληροφορίες από τον Αρχιτέκτονα του Έργου, οι ακριβείς χρονιές υλοποίησης κάθε φάσης δεν είναι γνωστές και έτσι ως χειρίστο σενάριο, έχει αξιολογηθεί το ενδεχόμενο ότι όλες οι χρήσεις θα ολοκληρωθούν κατά τη χρονιά έναρξης λειτουργίας της ανάπτυξης.

Η αξιολόγηση που έγινε, βασίστηκε σε κυκλοφοριακές μετρήσεις που έγιναν στο τοπικό οδικό δίκτυο και τη μετρηθείσα γένεση κυκλοφορίας λόγω της ανάπτυξης, λαμβάνοντας υπόψη παραμέτρους βάσει υποδείξεων του ΤΔΕ. Για την καθημερινή απογευματινή περίοδο αιχμής (17:00 – 18:00), προέκυψε γένεση κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων 173 Μονάδων Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ) – 99 αφίξεις και 74 αναχωρήσεις. Η γένεση μετακινήσεων παρουσιάζεται στο **Παράρτημα Β**. Επίσης, ο βαθμός κορεσμού του χώρου στάθμευσης της προτεινόμενης ανάπτυξης λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των παρεχόμενων θέσεων στάθμευσης, υπολογίστηκε σε 155 οχήματα που αντιστοιχεί σε 68%. Βάσει αυτών των υπολογισμών, φαίνεται ότι η ζήτηση για στάθμευση ικανοποιείται από τις διαθέσιμες θέσεις και επομένως, δεν θα υπάρχει πρόβλημα σε έκτακτες περιόδους αιχμής ή πρόβλημα υπερχείλισης της στάθμευσης στους δρόμους της περιοχής.

Η επίπτωση από τη γένεση κυκλοφορίας στο τοπικό οδικό δίκτυο αξιολογήθηκε για δύο σενάρια, ένα για την χρονιά έναρξης λειτουργίας της ανάπτυξης που θα είναι το 2024 και ένα για τη «μελλοντική χρονιά» που θα είναι το 2034. Η επίπτωση της κυκλοφορίας της ανάπτυξης υποδείχθηκε ελέγχοντας τη χωρητικότητα στις οδικές συμβολές της περιοχής μελέτης. Οι έλεγχοι χωρητικότητας των κόμβων στην περιοχή παρουσιάζονται στο **Παράρτημα D**.

Σύμφωνα με τις αναλύσεις του **Παραρτήματος D**, κατά την υφιστάμενη κατάσταση 2022 δεν παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση στο τοπικό δίκτυο σε καμία οδική συμβολή. Δηλαδή, ο βαθμός κορεσμού είναι σε αποδεκτά επίπεδα.

Στο σενάριο 2024 'Χωρίς την Ανάπτυξη', λαμβάνεται υπόψη η ετήσια αύξηση της κυκλοφορίας. Όπως φαίνεται και στα αποτελέσματα της ανάλυσης, η χωρητικότητα των κρίσιμων οδικών συμβολών μπορεί να ικανοποιήσει τη ζήτηση. Στο σενάριο 2024 'Με την Ανάπτυξη', οι κυκλοφοριακές συνθήκες δεν δυσχεραίνονται και συνεπώς το τοπικό οδικό δίκτυο μπορεί να εξυπηρετήσει τη γένεση κυκλοφορίας της ανάπτυξης.

Για το σενάριο της μελλοντικής χρονιάς 2034, τόσο στο σενάριο 'Χωρίς την Ανάπτυξη' όσο και στο σενάριο 'Με την Ανάπτυξη' τα αποτελέσματα της ανάλυσης δείχνουν ότι δεν εγείρονται θέματα

κυκλοφοριακών προβλημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο και συνεπώς δεν απαιτούνται σημαντικά μέτρα μετριασμού λόγω της επέκτασης της ανάπτυξης.

Με την παρούσα Μελέτη, προτείνεται η εγκατάσταση 20 θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων για προώθηση χρήσης των ποδηλάτων, τα οποία μπορεί να χρησιμοποιούνται και από τους χρήστες της κοινότητας Κόρνου. Επιπρόσθετα, ως μέτρο βιώσιμης κινητικότητας, προτείνεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ηλεκτρικά οχήματα με σταθμούς φόρτισης. Είναι κατανοητό ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα πρότυπα στην Κύπρο. Έτσι, προτείνεται τη χωροθέτηση 2% χώρων στάθμευσης για ηλεκτρικά οχήματα με σταθμούς φόρτισης, το οποίο ισούται με 5 χώρους στάθμευσης. Επιπρόσθετα, προτείνεται η διαμόρφωση πεζοδρομίων κατά μήκος της ανάπτυξης επί της 1^{ης} Μαΐου για ασφαλή διάβαση πεζών. Τέλος, προτείνονται μέτρα ήπιας κυκλοφορίας επί της 1^{ης} Μαΐου, τα οποία αποσκοπούν σε χαμηλές ταχύτητες αυτοκινήτων και αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας πλησίον της ανάπτυξης.

Συμπερασματικά, η γένεση κυκλοφορίας από την ανάπτυξη δεν επιβαρύνει επιπλέον το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, ενώ η παροχή θέσεων στάθμευσης της ανάπτυξης, είναι ικανοποιητική για να καλύψει τη ζήτηση. Το μέτρο μετριασμού που προτείνεται παραπάνω για την εγκατάσταση πρόσθετων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται στο να βοηθήσει ώστε η γένεση κυκλοφορίας από την ανάπτυξη να έχει αμελητέα επίδραση στο κυκλοφοριακό δίκτυο. Επίσης, η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης για ηλεκτρικά αυτοκίνητα ως μέτρο βιώσιμης κινητικότητας, αναμένεται να βοηθήσει την ευρύτερη περιοχή. Συνεπώς, με βάση τα πορίσματα της παρούσας Μελέτης, προκύπτει ότι μπορεί να εκδοθεί η σχετική Άδεια Ανάπτυξης για την ανέγερση αθλητικού κέντρου της ΚΟΠ στην κοινότητα Κόρνου.

CONTENTS	Page
1. Introduction	7
2. Traffic Analysis	11
3. Impact Assessment	17
4. Conclusions	19

TABLES

1.1	Public Transport Infrastructure
1.2	Proposed Parking Provision
2.1	Traffic Surveys
2.2	PCU Values
2.3	Traffic Generation Assumptions
2.4	Traffic Generation at the Development
4.1	Summary of Traffic Generation Estimates

FIGURES

1.1	Site Location
1.2	Site Location and Local Road Network
2.1	Existing Road Network and Traffic Count Locations
2.2	Hourly data of Weekday - ATC on A1 Highway Limassol - Nicosia (North of Kornos)
2.3	2022 Existing Traffic Flows – 17:00 - 18:00
2.4	Traffic Distribution – 17:00 - 18:00
2.5	Newly Generated Hourly Arrivals & Departures at the Development
2.6	Parking Accumulation at the Development
2.7	2024 Traffic Flows without development – 17:00 - 18:00
2.8	2024 Development Flows - 17:00 - 18:00
2.9	2024 Traffic Flows with development – 17:00 - 18:00
2.10	2034 Traffic Flows without development – 17:00 - 18:00
2.11	2034 Traffic Flows with development – 17:00 - 18:00

APPENDICES

A.	Development Layout Plans
B.	Traffic Generation & Parking Accumulation at the Development
C.	Committed Road Scheme
D.	Junction Test Summaries and CD

1. INTRODUCTION

The Study

1.1 The study considers all the traffic and parking-related aspects of a proposed athletic centre for the Cyprus Football Association (CFA) in the village of Kornos, which is located within Larnaca district. The key components of the study are set out below:

- identification of the existing traffic situation on the surrounding network;
- estimates of traffic generated by the new development;
- assessment of the impact of the development;
- testing of capacity at local junctions;
- recommendations and proposals for any mitigation measures that may be required.

Site Location

1.2 The site is located to the west of the A1 Highway Limassol – Nicosia, on the outskirts of Kornos village. The development is located around 27 kms south-west of Nicosia, and around 20 kms to the west of Larnaca. The development site and the land parcels that form it, are shown on the official ‘Department of Lands & Registry’ plan presented in **Figure 1.1**.

1.3 The site location and its surrounding network is presented in **Figure 1.2**. The area to the west of the site is mainly residential developments, and to the north the land is undeveloped or in agricultural use. To the south of the site, there is a church and a community football stadium. The actual development site is currently not in any use.



Figure 1.2: Site Location and Local Road Network

Existing Transport Infrastructure

1.4 A summary of the key features of the local transport infrastructure are as follows:

- **Road Network** - the site is located to the west of the A1 Highway Limassol – Nicosia, which is a key road in Cyprus’ national road network. The E143 is the main access route to Kornos via 1st May, which has one lane for each direction. It connects Lefkara (to the west of the site) to the B1 and Larnaca to Mosfiloti and Pseudas, respectively (to the east of the site). The local road network contains a few priority junctions near residential areas that are in close proximity to the site. In view of the above, the accessibility of the development site is very good, given its proximity to the A1 Highway Limassol - Nicosia
- **Public Transport** - There are several rural bus routes that serve the area. Near the location of the development, there is one bus stop that connects the area with the public transport hub in Alampra and Larnaca (including night buses). As it is evident, the public transport accessibility is fair for such a community, and given the location of the development. The key features of the bus routes are summarised in the table below.

Table 1.1: Public Transport Infrastructure

Bus Route No.	Origin	Destination	Service Type
53	Kornos	Alampra Bus Terminal	Rural
67N	Kornos	Alampra Bus Terminal	Rural (night)
410	Kornos	Larnaca station	Rural
455	Kornos	Larnaca station	Rural (night)

- **Cycling & Pedestrians** – Near the development, there are only a few sections of footways for pedestrians, however the provision is not consistent. As such, this represents poor infrastructure for these non-motorised transportation modes.

Development Characteristics

1.5 **Land Use and Floorspace** – The development site is currently not in use. The new athletic centre will consist of offices for the relocated headquarters of the Cyprus Football Association, seminar/conference areas for football-related activities, one football court for formal national youth team matches and three auxiliary football courts for training sessions. The development will also include a hostel of 26 units that will be used only by football teams and referees during match and training days, or during seminars/conferences, if necessary. Additionally, a gym/rehabilitation centre will be developed for use by the football teams only and café/restaurants, mainly for use by the football teams and seminar/conference attendees. However, some public access will also be allowed. The total site area, including the football courts, is approximately 72,103m², and the gross floor area approximately 7,407m². The layout of the site is presented in **Appendix A**.

1.6 **Year of Opening** - The development will be operational by 2024, if no undue complications are encountered. The development is expected to be completed in two phases. Phase 1 will include the offices, football courts, seminar/conference areas and café/restaurants, whereas phase 2 will include the hostel and the stands of the major football court. According to the Architect, exact information on the operational year of each phase is currently unknown. Hence, as a worst-case scenario for the purposes of this study, all uses were assumed to be operational in the year of opening.

- 1.7 There will be no phased development.
- 1.8 Operating Times - The operating times of the uses within the athletic centre will have varying hours of operation. Specifically,
- Offices: according to the information received by the CFA, the offices will operate on weekdays between 08:00 – 15:30
 - Football courts: they will typically host training sessions 4 times per week (35 weeks per year) during the mornings or afternoons, and host formal national youth teams matches approximately 25 times per year with around 200-300 spectators
 - Seminar/conference areas: They will operate between 09:00 – 17:00, with seminars taking place once or twice per week, hosting 30-40 people and conferences take place once or twice per year hosting 200-250 people.
 - Hostel: It will operate when training sessions, formal matches or seminar/conferences take place (around 165 days per year).
 - Café/restaurants: They will operate on weekdays between 08:00 – 20:00 or when conferences/seminars and formal matches take place on weekends.
- 1.9 Staffing – According to the information received by the CFA, 45 people are expected to be employed at the offices and around 10 permanent staff at the rest of the uses.
- 1.10 Parking Provision – A total of 227 spaces will be provided for the sole use of the development, where 22 parking spaces will be allocated for disabled users. Furthermore, according to information received by the Architect, 100 additional parking spaces will be provided to the Kornos community with the possibility of being allocated as shared parking spaces for the development and the community. It is worth acknowledging that these spaces are just a community facility for general use without generating any traffic.
- 1.11 In addition, 5 parking spaces will be provided for VIP, 12 parking spaces will be provided for motorbikes, 5 parking spaces for supply vans and 3 parking spaces for buses. The layout plans of the site presented in **Appendix A** show the parking arrangements. A summary of the parking provision is set out below.

Table 1.2: Proposed Parking Provision

Land Use	Employees / Visitors	Disabled	Total Spaces
Development			
Office	22	3	25
Football courts	108	11	119
Hostel	7	1	8
Café/restaurants	18	2	20
Gym/Rehabilitation Centre	7	1	9
Seminar/conference area	43	4	47
Total	205	22	227
Kornos Community			

Kornos community	100	-	100
Overall			
Overall total	305	22	327

- 1.12 The proposed parking provision satisfies the current planning legislation (Order 1/2016). The provided disabled parking also exceeds the local parking standards, which is desirable.
- 1.13 With regards to cycle parking, as specified in the current planning legislation (Order 1/2016), for developments with a net floor area over 1.200 m², the provision of cycle parking should be equal to 5% of the required vehicular parking spaces. Therefore, at least 12 parking spaces are required. As such, the developers will provide at least 20 cycle parking spaces to promote cycle use. Their installation in safe and secure locations within the various on-site parking areas is a very important provision, as it will help to encourage the use of cycling for local travel to/from the development and complement any existing and future cycle infrastructure in the local area.
- 1.14 Site Access – The development has one main vehicle access point, which is located to the east of the site, as shown in **Appendix A**. The vehicle access of the site is via 1st May to the east of the site. The access point will be in 2-way operation, and will serve the parking area.
- 1.15 Demand – In terms of activity at the site, it is expected that the Weekday PM periods will be the busiest, when the football court and/or the seminar/conference area will be used.

Report Structure

- 1.16 The report is presented in 4 sections. Following this introduction, section 2 considers the traffic analysis, with the impact assessment presented in section 3. The final section outlines the conclusions.

2. TRAFFIC ANALYSIS

- 2.1 Existing Road Network – The major road in the local area is A1 Highway Limassol – Nicosia. Access to the site is via 1st May, which is to the east of the site and is a 2 lane road.
- 2.2 This local area network is presented in **Figure 2.1**, and as can be seen, local and strategic access to the site is very good.

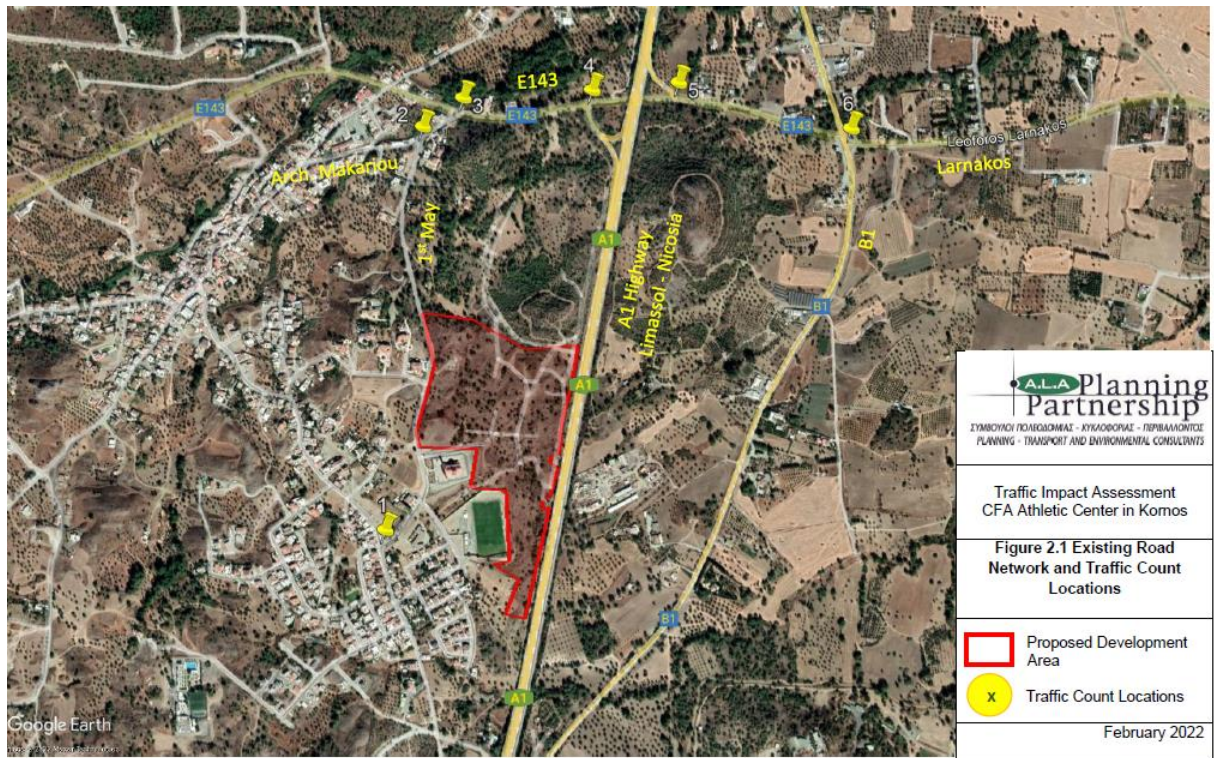


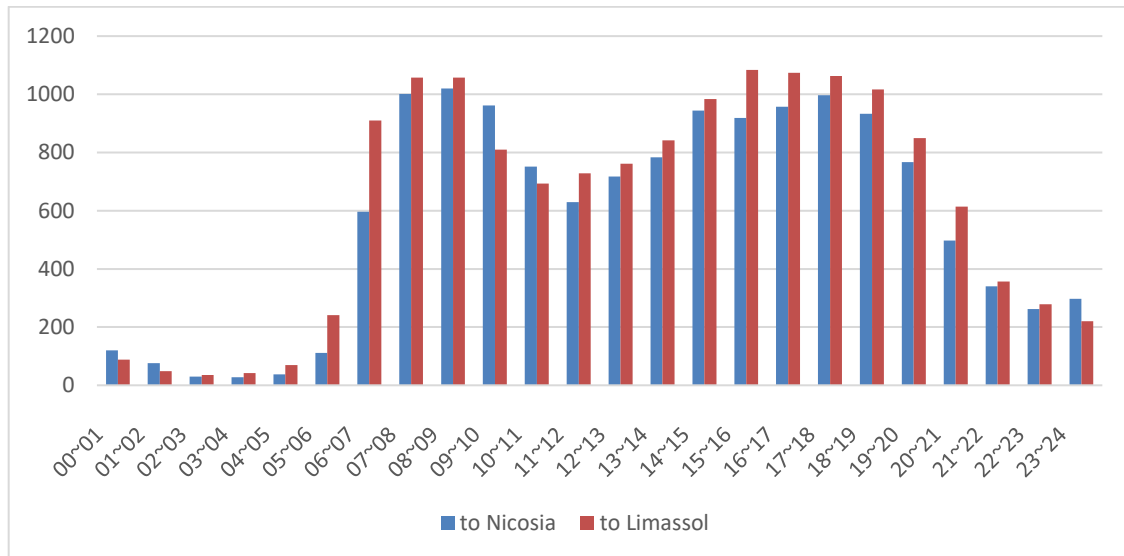
Figure 2.1: Existing Road Network and Traffic Count Locations

- 2.3 Road Safety – Following discussions with the local Police, we have been informed that there are no road safety issues within the study area.

Traffic Surveys

- 2.4 In discussions with the PWD, it was agreed that traffic data would be required for the PM peak period between 17:00 – 18:00, during a weekday. Currently, there are road works in the area. Specifically, the ramp on E143 (west of the A1 Highway Limassol–Nicosia), which is marked as junction 4 shown in **Figure 2.1** is currently closed and being upgraded. Similarly, a new on-ramp on E143 from Kornos to Limassol (east A1 Highway Limassol – Nicosia) is being constructed. Therefore, traffic count surveys have been conducted at junctions 1-3, 5 and 6.
- 2.5 In addition to the above surveys, the PWD has provided traffic data from a permanent ATC located on the A1 Highway Limassol – Nicosia, to the north of Kornos. The data supplied refer to pre-COVID-19 conditions and were used to identify that the assessment period of the analysis will be the PM period between 17:00 – 18:00. The hourly data of an average weekday in 2019 (pre-COVID-19) when schools are operating, are shown in **Figure 2.2** below.

Figure 2.2: Hourly data of Weekday - ATC on A1 Highway Limassol - Nicosia (North of Kornos)



2.6 The turning count locations on the local road network that have been agreed with PWD are shown in **Figure 2.1**, and the table below.

Table 2.1: Traffic Surveys

Junction		
Name	Type	Turning Count
Arch. Makariou / 1 st May / G. Auxentiou / Ap. Andrea	Priority	✓
Arch. Makariou / 1 st May	Priority	✓
E143 / Arch. Makariou	Priority	✓
E143 / A1 Highway Limassol – Nicosia (west)	Priority	✓
E143 / ramp A1 Highway Limassol–Nicosia (east)	Priority	✓
B1 / Larnakos / E143	Priority staggered	✓

2.7 The counts were undertaken in January 2022 and classified in terms of the following vehicle types, which were converted to PCU's as per the table below.

Table 2.2: PCU Values

Vehicle Type	PCU Value
Vars & Light Vans	1.0
Heavy Good Vehicles	2.5
Buses	2.0
Motor-Cycles	0.5

Traffic Flows

Traffic Volumes

- 2.8 We have not been able to obtain available data from the PWD on the aforementioned junctions prior and post the construction works. Therefore, the 2022 base year traffic flows were adjusted and are presented in **Figure 2.3**. Specifically, the assumptions made are set out below:
- Traffic leaving from Kornos and heading towards Nicosia via the A1 Highway Limassol – Nicosia:
 - Currently, traffic is mostly rerouted to Mosfiloti through the priority junction B1 / Larnakos / E143.
 - Assumed 90% of this traffic leaves from Kornos on E143 and heading through the ramp towards Nicosia via the A1 Highway Limassol - Nicosia
 - Traffic arriving to Kornos from the general area of Limassol via the A1 Highway Limassol – Nicosia:
 - Currently, traffic is mostly rerouted to Mosfiloti through the priority junction B1 / Larnakos / E143.
 - Also, some traffic arriving at Kornos from Limassol is rerouted through B1.
 - Assumed 90% of this traffic arriving at Kornos on E143 via the A1 Highway Limassol – Nicosia
 - Traffic leaving from the Kornos area and heading towards Limassol via the A1 Highway Limassol – Nicosia:
 - Currently, traffic is mostly rerouted through B1 via the priority junction B1 / Larnakos / E143.
 - Assumed 90% of this traffic from Kornos on E143 and heading through the under construction on-ramp via the A1 Highway Limassol - Nicosia towards Limassol.

Assessment Period

- 2.9 The assessment period for this study was selected as 17:00 – 18:00, which was the highest hourly period identified by the ATC surveys. This period combines the peak hour on the local road network with busy activity period at the site.

Traffic Distribution

- 2.10 The distribution of traffic to/from the site during the assessment periods has been identified through the use of the existing traffic patterns, which have been qualified by the local population and settlement patterns. The results of this exercise contained in **Figure 2.4** for each assessment period.

Traffic Growth

- 2.11 In order to develop future year flow forecasts, as agreed with the PWD, a traffic growth rate of 1.3% per annum was used until the year operation (2024). Therefore, the base flows in 2022 have been increased by 2.6% to obtain the 2024 'year of opening' flows.
- 2.12 To obtain the 2034 'future year' flows, a growth rate of 1.3% per annum was also applied.

Traffic Generation

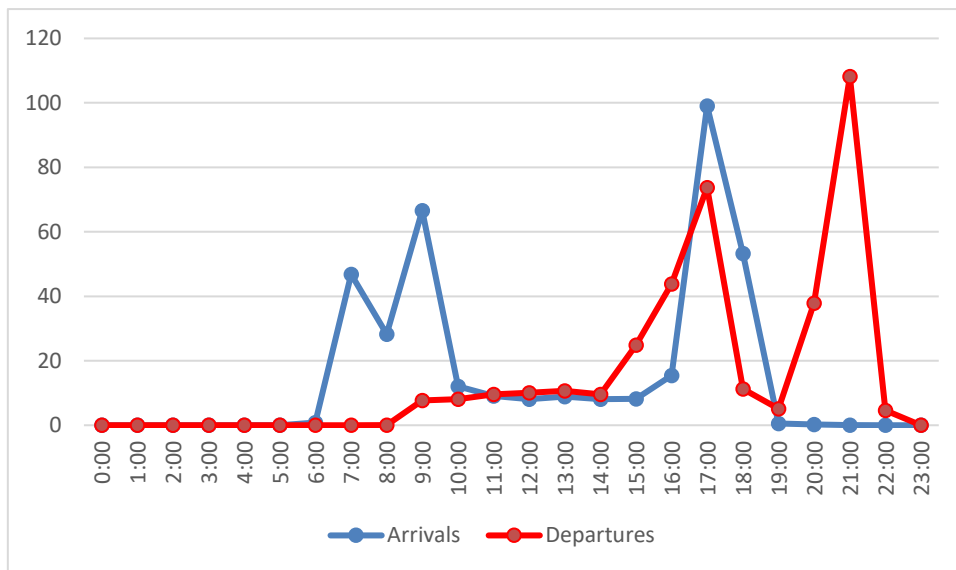
2.13 The parameters for the development have been formulated in discussions with the PWD. The derivation of two-way vehicle-trip rates and assumptions made for the traffic generation are as follows:

Table 2.3: Traffic Generation Assumptions

Land Use	Two-Way Trip Rate Assumptions
Office	No of employees (which are used as a proxy for traffic generation) are derived by floor area/20m ² , then 95% of the employees assumed to drive, with each employee making 2 trips/day
Café/Restaurants	5 trips/100m ² of floor area (primary use of café/restaurants will be internal)
Formal football match (game night)	According to the CFA, 25-30 formal matches of the national youth teams will take place per year, with around 200-300 spectators. The formal matches normally take place in the evening. So, a scenario where a football match takes place in the evening (300 spectators) will be assumed. 100% of the attendees are assumed to drive, with a car occupancy of 2 persons.
Conferences	According to the CFA, conferences occur once or twice per year (with 200-250 attendees), usually from 09:00-17:00. Therefore, a scenario is considered where a conference takes place during the day (with 250 conference attendees). 100% of the attendees are assumed to drive, with 1.5 car occupancy

2.14 The generated traffic is presented in **Appendix B**, and summarised in **Figure 2.5** below, which shows the hourly arrival and departure profile for a typical weekday scenario of the site. Given the trip rates assumed (as outlined above), the evening peak period of departures is more intense than the PM peak period. This was expected given that the peak period of departures of the football matches is during the evening. However, combining the PM peak period is the most intense by combining the arrivals and departures. This is shown in the figure below.

Figure 2.5: Newly Generated Hourly Arrivals & Departures at the Development



2.15 During the assessment period of 17:00 – 18:00, 99 arrivals and 74 departures are estimated. This results in a total generated traffic of 173 vehicle trips in the PM period. The traffic generation is summarised in the table below.

Table 2.4: Traffic Generation of the Development

Development Scenario	Assessment Period		
	Weekday PM 17:00 – 18:00		
	Arrivals	Departures	Total
Athletic Centre	99	74	173

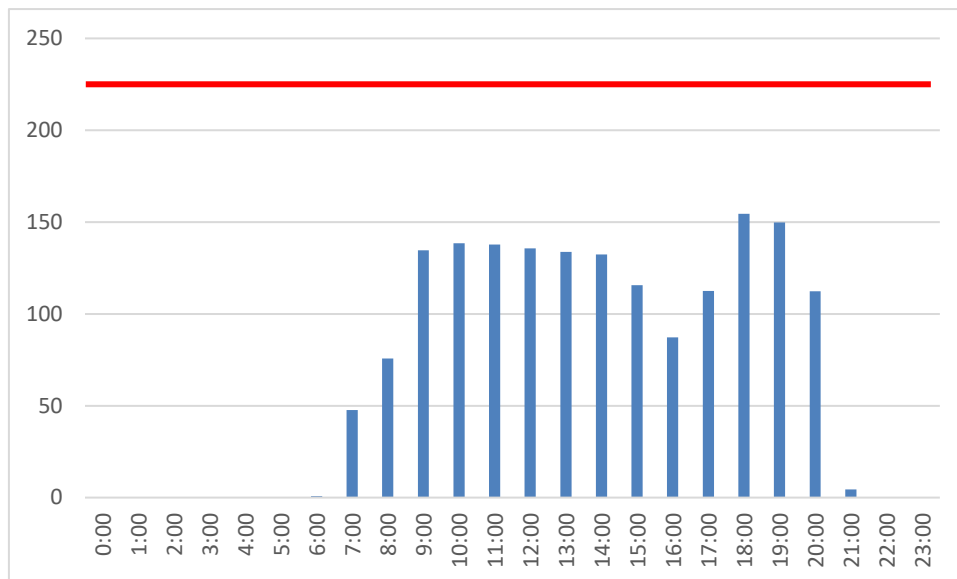
Diverted/Pass-by trips

2.16 Within most estimates of generated traffic, there are a proportion of trips that can be considered as ‘diverted’ and/or ‘pass-by’ trips. These are trips that have either been diverted to the development from other similar destinations in the area or are passing by the site. As a result of discussions with the PWD, a diversion rate of 0% is applied.

Parking Accumulation

2.17 To determine the adequacy of the overall parking provision, an accumulation analysis has been conducted. The results are contained in **Appendix B** and are summarised in **Figure 2.6** below. The overall accumulation of the car park shows peak occupancy during the operating hours, when there are 155 parked vehicles. This is within the capacity of the parking provision (227 spaces) and is a peak occupancy of around 68%.

Figure 2.6: Parking Accumulation at the Development



Committed and Proposed Road Schemes and Developments

2.18 The public authorities have been asked whether there are any committed road schemes and/or developments that need to be taken into consideration in the vicinity of the site. There are no committed developments, which need to be taken into account for this study. Regarding the committed road schemes, construction works on the grade separated junction of Kornos / A1 Highway Limassol – Nicosia are ongoing and are expected to be completed by the year of operation (2024). Additionally, the construction of the on-ramp from Kornos to Limassol (A1 Highway Limassol – Nicosia) at the intersection with E143 will also be completed by the year of operation (2024). The details of the road scheme are presented in **Appendix C**.

Generated Traffic Flows

2.19 The 2024 traffic flows without the development are based on the patterns captured during the traffic surveys in 2022 factored by 1.3% per year. The resulting flows are presented in **Figure 2.7**.

2.20 The traffic generation of 173 in the Weekday PM period have been added to the 2024 traffic flows to obtain the with development traffic flow. The actual generated traffic is presented in **Figure 2.8**, with the combined traffic presented in **Figure 2.9**.

2.21 The 2034 ‘Future Year’ traffic flows are growthed up from the 2024 without and with development scenarios. For the 2034 ‘Future Year’ traffic flows, a ‘without’ development scenario has been developed and presented in **Figure 2.10**. It comprises to 2024 without development flows factored by 1.3% per annum. For the ‘with’ development scenario, the development traffic was added to the 2034 ‘Future Year’ traffic flows and the flows are presented in **Figure 2.11**.

3. IMPACT ASSESSMENT

Traffic Assessment

- 3.1 According to the traffic generation estimates conducted for this study, the new development is a fairly moderate generator of traffic during the assessment period. Initial observations suggest that the 173 vehicle trips generated in the weekday PM period in 2024, will have minimal impact on the critical junctions of the local road network. However, the extent of this will be assessed, to establish if there are any localised impacts created by this generated traffic.
- 3.2 The impact assessment of this generated traffic on the local road network is conducted by testing the capacities of the critical junctions on the network ‘without’ and ‘with’ the generated traffic in the ‘year of opening’ in 2024. In addition, further consideration is then carried out for the road infrastructure in the future (2034), in order to test its ability to deal with projected traffic volumes generated by development site. Finally, an assessment is then carried out of the likely issues that may arise, and mitigation measures are proposed where necessary.

Junction Testing

- 3.3 The junction testing exercise has been conducted by using appropriate capacity testing software. The PICADY programme is used for assessing the priority junctions.

Capacity Testing Results

- 3.4 The outcome of the capacity testing and assessment of impacts is outlined below for the local road network. The actual results are summarised in **Appendix D**. Due to size the junction test files are attached in a CD.
- 3.5 The junction tests for the 2022 assessment period indicate that no issues were observed at the junctions analysed.
- 3.6 For the 2024 assessment period, the demand/capacity ratios increase as a result of the annual traffic growth. However, during the assessment period no issues are observed.
- 3.7 The 2024 ‘with’ development scenario takes into account the generated traffic of the development. As the results suggest, the capacity of the critical junctions is sufficient to serve the calculated demand. As such, the development traffic can easily be accommodated by the local network.
- 3.8 In the future year of 2034, 1.3% per annum growth was applied. The capacity of the analysed junctions can accommodate the demand sufficiently, without any deterioration of the traffic conditions. This finding is also observed in the 2034 ‘with’ development traffic scenario, that shows that the impact of the development traffic impact is minimal.
- 3.9 Given the above, it has been demonstrated that the development traffic can be accommodated on the local road network. The generated traffic does not create any specific problems or issues on the capacity of the junctions.

Other Impacts

- 3.10 In addition to the traffic impacts outlined above, the effect of the parking provision has to be considered. As proposed, the development will supply an overall total of 227 parking spaces.
- 3.11 The parking accumulation analysis has been conducted, and a maximum occupancy of 155 parked vehicles are estimated, equating to a 68% peak occupancy. This, therefore, demonstrates that the parking provision is adequate, with spare capacity for the any unforeseen demands. The consequence of this is that the risk/danger overspill parking on the surrounding road network is eliminated.

Mitigation Measures

- 3.12 Major mitigation measures are not required, as the development is a fairly moderate generator of traffic. However, some minor mitigation measures are proposed to help integrate the development into the surrounding area and promote sustainable travel to the development aiming to reduce car use. These are:
- the installation of 20 cycle spaces. These will be at various points around the site, in safe and secure locations. This minor mitigation measure can help integrate the development into the surrounding area and promote sustainable travel to the development and potentially users within Kornos community;
 - the installation of electric charging points. Although no standards are currently available in Cyprus, the on-going popularity of electric vehicles warrants a provision with any developments. As such, we would propose 2% of the total parking provision is allocated for electric vehicles – thus equating to 5 spaces;
 - installation of new footways on 1st May, alongside the site to ensure pedestrian access is facilitated;
 - the traffic calming of 1st May, which will be the main access route within the village for the development traffic. This will ensure that the speeds are kept low and no road safety issues arise.

4. CONCLUSIONS

4.1 This study into the traffic impact of this new athletic centre has considered all the relevant traffic-related, parking and operational issues. Our concluding comments and recommendations on this development are therefore outlined below.

4.2 The new athletic centre will consist of the following uses:

- offices for the relocated headquarters of the CFA,
- seminar/conference area for football-related activities,
- one football court for formal national youth team matches and three auxiliary football courts for training sessions.
- hostel of 26 units that will be used only by football teams and referees during match and training days or during seminars/conferences, if necessary.
- gym/rehabilitation centre will be developed for use by the football teams only and café/restaurants, mainly for use by the football teams and seminar/conference attendees, but some public access will also be allowed.

The total area including the football courts is approximately 72,103m² and the gross floor area approximately 7,407m².

4.3 The assessment conducted has been based on traffic surveys of the local road network that took place in January 2022, during 17:00 – 18:30 on a weekday. The data was collected at 5 junctions at major and local roads in the vicinity of the site. Adjustments were then made to take account of the construction works at Kornos intersection with the A1 Limassol – Nicosia highway.

4.4 Specific traffic generation estimates were made for the assessment year. The trip rates and assumptions were agreed with the PWD, and the resulting estimates are summarised in the Table below.

Table 4.1: Summary of Traffic Generation Estimates

Development Scenario	Assessment Period		
	Weekday PM 17:00 – 18:00		
	Arrivals	Departures	Total
Athletic Centre	99	74	173

4.5 The impact of this generated traffic on the local road network has been assessed for the 2024 ‘year of opening’ and the 2034 ‘future year’ scenarios. As a worst-case scenario given the uncertainty on the implementation of each phasing and for the purposes of this study, all uses were assumed to be operational in the year of opening. The impact of the development traffic is demonstrated by the testing of capacity at local junctions. This exercise shows that the local road network is not busy, without any issues on the capacity of the junctions. The analysis showed that the development traffic can be accommodated by the local road network, elucidating that the impact of the development traffic is minimal for all the scenarios assessed.

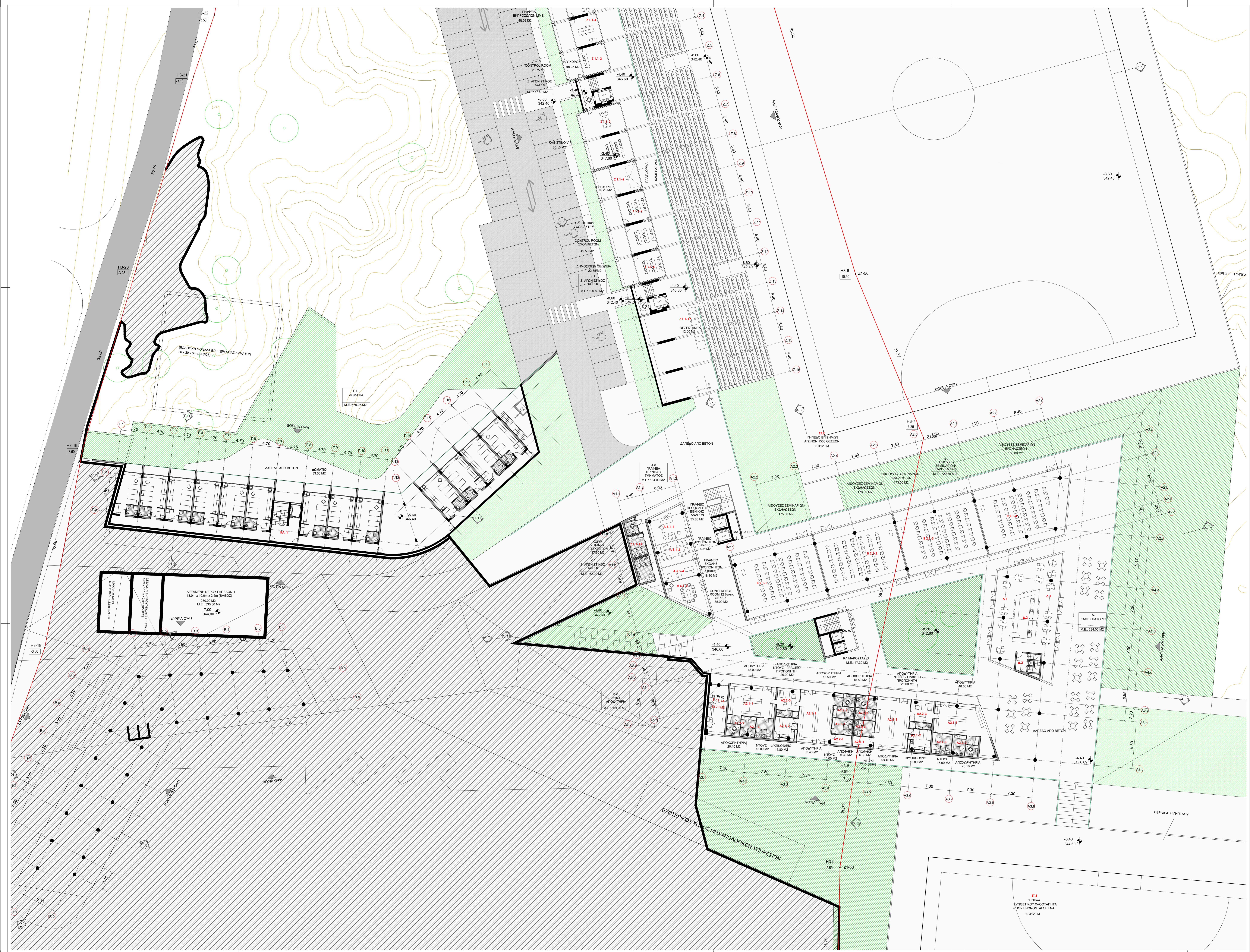
4.6 The development is served by one main vehicle access points via 1st May to the east of the site. The access point operates as two-way with one lane for each direction serving the parking area.

- 4.7 A total of 227 parking spaces will be provided with this development, including 22 spaces for disabled. A parking accumulation profile has been developed in order to test the ability of the parking areas to accommodate the predicted demand. The parking accumulation profile developed shows a peak parking area occupancy of 68% (155 parking spaces). Hence, there is spare capacity to accommodate any unforeseen demand, eliminates the risk of parking on the surrounding streets.
- 4.8 As a consequence of the analysis carried out within the study, only a couple of minor mitigation measures are proposed to help integrate the development into the surrounding area and promote sustainable travel to the development aiming to reduce car use. These are:
- the installation of 20 cycle spaces;
 - the installation of 5 electric charging points;
 - installation of new footways on 1st May;
 - the traffic calming of 1st May.
- 4.9 Taking into account the above factors and the moderate traffic generation of the development, it can be concluded that the traffic generated by the site can be accommodated on the local road network even without the addition of any major mitigation measures, and the parking demand can also be accommodated within the site. Furthermore, as safe and efficient access to the site has been created, all traffic-related matters have been dealt with. Consequently, we would recommend that permission be granted for the development.

APPENDICES

APPENDIX A

Development Layout Plans



ΚΛΕΙΔΑ

ΥΠΟΜΗΝΙΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- ΠΕΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
- ΦΥΤΕΜΕΝΑ ΔΩΜΑΤΙΑ
- ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΙΚΑ ΠΑΝΕΛΑ
- ΟΡΙΟ ΟΙΚΟΓΕΙΩΝ
- ΕΠΙΣΗΜΗ ΑΣΤΕΡΙΑ
- ΚΑΝΙΣΕΙΣ ΟΙΚΙΑΚΩΝ
- ΕΠΙΣΗΜΗ ΤΟΜΕΣ
- ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΤΑΘΙΑΣΕ
- ΕΠΙΣΗΜΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΧΩΡΩΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:
 Η ΣΤΑΘΜΗ +0.00 ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙ ΣΤΗΝ ΣΤΑΘΜΗ 551.00 ΤΟΥ ΟΙΚΟΓΕΙΟΥ

ΚΤΗΡΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΚΩΔ.	ΧΡΗΣΗ ΚΩΔ.	ΚΩΔ.	ΧΡΗΣΗ ΚΩΔ.
A	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B1.2.3	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
A1.1	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ	B1.2.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΤΑΛΛΑΓΩΝ
A1.1.1	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B1.2.5	ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΝΑΘΕΣΕΩΝ
A1.1.2	ΦΥΣΙΟΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΟ	B1.3.1	ΚΑΜΙΝΟ ΤΗΡΜΑ
A1.1.3	ΝΤΟΥΣ	B1.3.2	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΑΡΧΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ
A1.1.4	ΜΙΝΙ ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B1.3.3	ΓΥΜΝΑΣΙΑ
A1.1.5	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B1.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΕΛΤΑ
A1.2.1	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	B1.5.1	ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΜΑΡΜΕΛΑΔΕΣ
A1.2.2	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.1	ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΠΟΡΡΙΠΤΩΝ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ
A1.2.3	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ ΠΑΝΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	B1.4.2	ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ
A2	ΚΟΙΤΑ ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ (Α)	B1.4.3	ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΥΡΙΑΚΩΝ ΕΡΕΥΝΗΤΩΝ
A2.1	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B1.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ
A2.1.2	ΦΥΣΙΟΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΟ	B1.4.5	ΑΡΧΕΙΟ
A2.1.3	ΝΤΟΥΣ	B1.5	ΚΟΙΤΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ
A2.2.1	ΜΙΝΙ ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B1.5	CONFERENCE ROOM
A2.2.2	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B2	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A2.2.3	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ ΝΤΟΥΣ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	B2.1	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A3	ΚΟΙΤΑ ΑΠΟΡΡΙΠΤΩΝ ΑΠΟΧΡΩΜΑΤΩΣ	B2.2	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A3.1	ΠΕΤΑ	B2.3	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A3.1.2	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	B2.4	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A3.1.3	ΤΥΜΑΧΙΟΥ	F	ΣΠΙΝΑΚΙ
A5	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ	F.1	ΣΠΙΝΑΚΙ
A5.1	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	F.2	ΚΑΒΕΛΟΤΥΠΟ / ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ
A5.1.2	ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ	A	ΚΑΒΕΛΟΤΥΠΟ
A5.1.3	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	B1	ΠΥΛΩΝΑ ΚΑΒΕΛΟΤΥΠΟΥ
A5.1.4	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	A2	ΚΟΥΖΙΝΑ/ΑΝΑΘΕΣΕΩΣ/ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ
A5.1.5	ΚΟΙΤΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ	E	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A5.1.6	ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ	B	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A6.1.1	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ	B1.1	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A6.1.2	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ	B1.2	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A6.1.3	CONFERENCE ROOM M2 12 ΘΕΣΕΣ	B1.3	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A6.1.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ 1 ΘΕΣΗ	B1.4	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΛΕΚΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
A6.1.5	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ ΔΕΛΤΙΑ ΟΜΑΔΑΣ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.6	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.7	ΦΥΣΙΟΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΟ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.8	ΝΤΟΥΣ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.9	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.10	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.11	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.12	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.13	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.14	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.15	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.16	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.17	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.18	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.19	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.20	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.21	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.22	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.23	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.24	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.25	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.26	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.27	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.28	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.29	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.30	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.31	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.32	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.33	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.34	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.35	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.36	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.37	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.38	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.39	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.40	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.41	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.42	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.43	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.44	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.45	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.46	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.47	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.48	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.49	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ
A6.1.50	ΑΤΟΛΥΤΗΡΙΑ	DE	ΠΥΛΩΝΑ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΗΜΕΡΙΑ
01	ΜΕΘΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΙΤΥΧΗΣ	02.03.2022

ΦΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ

ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΠ

ΚΑΤΟΨΗ Α' ΥΠΟΓΕΙΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΚΙΜΑΚΙΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΑΝΟΥΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΣΥΜΒΕΡΤΑΕΣ

ΔΟΥΗΣ ΒΑΚΑΝΑΣ
 ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Evripidou
 engineers

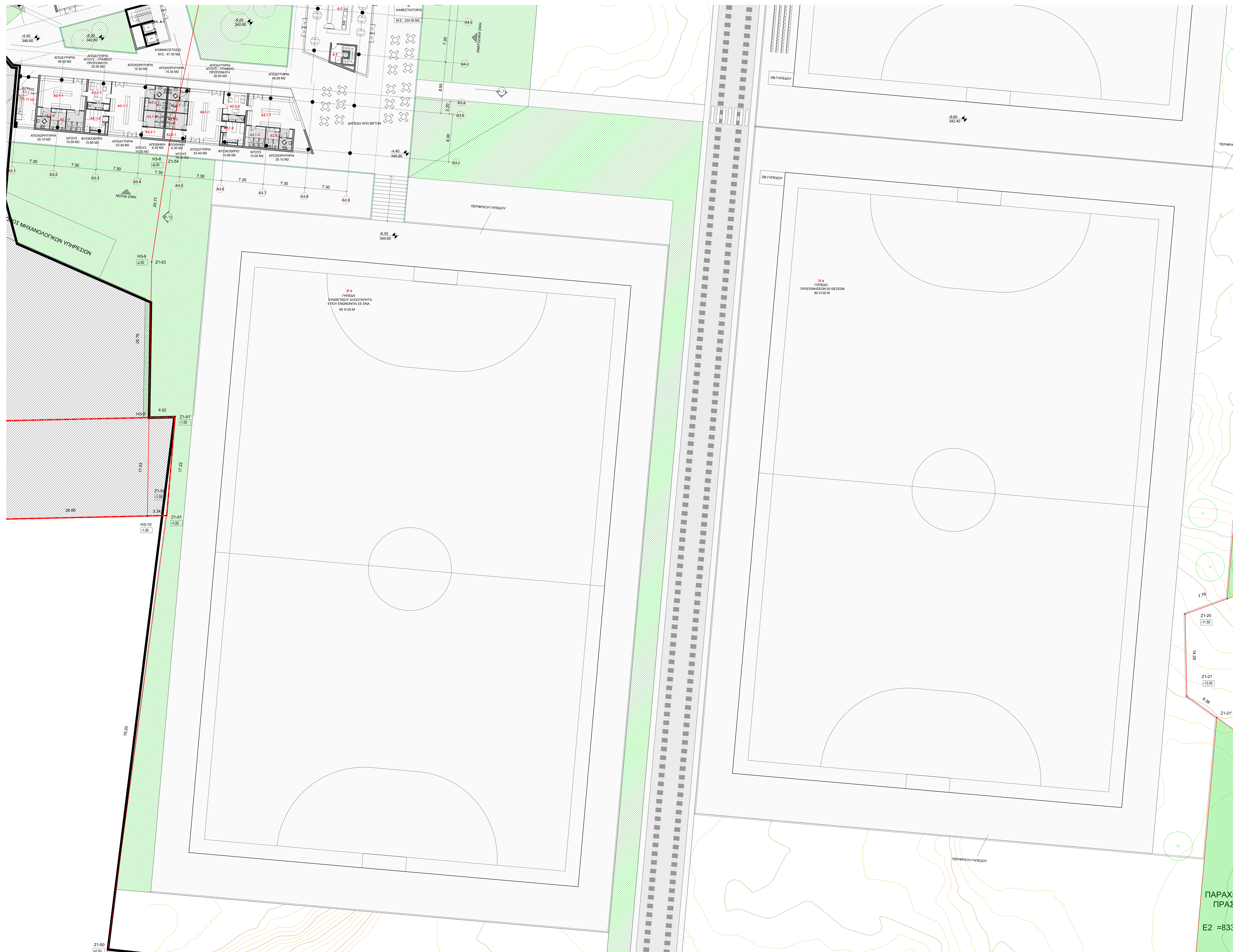
Τοπογράφος: Πετράς - Αρχιτέκτονας Μηχ. PhD
 www.petras-architects.com
 Γέλυκος 11, Αθήνα, ΤΚ11521
 +30 210 3620930

PETRAS
 architecture

FEREUS ARCHITECTS

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ - ΠΑΥΛΟΣ ΦΕΡΕΙΟΣ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ - ΣΦΡΑΓΙΔΑ



ΚΛΕΙΔΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
- ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ / ΦΥΤΕΜΕΝΑ ΕΣΤΙΑΣΙΑ
- ΕΝΔΕΙΞΗ ΤΟΜΩΝ
- ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΪΚΑ ΠΑΝΕΛΑ
- ΕΝΔΕΙΞΗ ΣΤΑΣΗΣ
- ΟΡΙΟ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ
- ΕΝΔΕΙΞΗ ΑΣΟΝΩΝ
- Α3.5 ΕΝΔΕΙΞΗ ΚΟΛΛΩΝ ΚΟΡΥΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:
 Η ΣΤΑΘΜΗ +0.00 ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙ ΣΤΗΝ ΣΤΑΘΜΗ 351.00 ΤΟΥ ΟΙΚΟΔΟΜΩ

ΚΤΗΡΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΚΩΔ.	ΧΡΗΣΗ ΚΟΡΥΦΗΣ	ΚΩΔ.	ΧΡΗΣΗ ΚΟΡΥΦΗΣ
A	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.2	ΠΡΑΧΝΑ ΠΡΟΤΑΡΑΧΜΑΤΩΝ
A.1	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ ΕΝΩΣΗΣ ΟΜΑΔΑΣ	B.2.4	ΠΡΑΧΝΑ ΜΕΤΑΡΑΧΜΩΝ
A.1.1	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.5	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.1.2	ΦΥΤΟΒΟΛΤΑΪΚΟ	B.2.6	ΠΡΑΧΝΟ ΠΑΡΚΟΣ
A.1.3	ΠΥΛΩΝ	B.2.7	ΠΡΑΧΝΟ ΠΡΟΣΚΟΜΙΣΤΗ ΕΙΣΟΔΟΥ & ΕΞΙΤΗΣΗΣ
A.1.4	ΜΑΧΗΡΟ ΑΣΟΝΙΟΝ	B.2.8	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.1.5	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.9	ΠΡΑΧΝΟ ΑΣΦΑΛΤΟΣ
A.1.6	ΠΡΑΧΝΟ ΠΡΟΣΚΟΜΙΣΤΗ	B.2.10	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.1.7	ΠΡΑΧΝΟ ΠΡΟΣΚΟΜΙΣΤΗ ΟΜΑΔΑΣ	B.2.11	ΠΡΑΧΝΟ ΔΕΥΤΕΡΟΤΗΡΙΑΚΟ
A.1.8	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.12	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.1.9	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.13	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2	ΚΟΝΙΟ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ	B.2.14	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.1	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.15	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.2	ΠΥΛΩΝ	B.2.16	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.3	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.17	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.4	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.18	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.5	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.19	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.6	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.20	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.7	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.21	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.8	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.22	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.9	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.23	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.10	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.24	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.11	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.25	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.12	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.26	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.13	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.27	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.14	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.28	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.15	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.29	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.16	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.30	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.17	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.31	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.18	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.32	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.19	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.33	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.20	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.34	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.21	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.35	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.22	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.36	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.23	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.37	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.24	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.38	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.25	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.39	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.26	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.40	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.27	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.41	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.28	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.42	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.29	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.43	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.30	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.44	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.31	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.45	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.32	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.46	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.33	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.47	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.34	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.48	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.35	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.49	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.36	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.50	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.37	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.51	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.38	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.52	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.39	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.53	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.40	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.54	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.41	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.55	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.42	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.56	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.43	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.57	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.44	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.58	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.45	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.59	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.46	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.60	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.47	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.61	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.48	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.62	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.49	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.63	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.50	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.64	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.51	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.65	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.52	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.66	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.53	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.67	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.54	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.68	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.55	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.69	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.56	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.70	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.57	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.71	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.58	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.72	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.59	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.73	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.60	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.74	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.61	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.75	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.62	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.76	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.63	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.77	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.64	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.78	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.65	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.79	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.66	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.80	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.67	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.81	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.68	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.82	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.69	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.83	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.70	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.84	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.71	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.85	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.72	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.86	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.73	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.87	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.74	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.88	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.75	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.89	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.76	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.90	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.77	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.91	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.78	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.92	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.79	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.93	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.80	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.94	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.81	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.95	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.82	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.96	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.83	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.97	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.84	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.98	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.85	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.99	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
A.2.86	ΑΠΟΚΟΡΗΤΗΡΙΑ	B.2.100	ΠΡΑΧΝΟ ΣΤΑΘΜΟΣ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΗΜΕΡΑ
01	ΜΕΘΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	02.03.2022

ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΠ

ΚΑΤΩΦΛΗ Α' ΥΠΟΓΕΙΟΥ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΜΑΪΟΣ 2022
 ΟΝΟΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ: CFA_PD_AR_B1_Plan_106_R01
 ΥΠΟΒΟΗ: []
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 200
 ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ: A106.00
 ΜΕΓΕΘΟΣ: []

ΔΟΥΗΣ ΒΑΚΑΝΑΣ
 ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Evrpidou engineers

PETRAS architecture

FEREOS ARCHITECTS + ASSOCIATES

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΑΣ - ΠΛΑΝΟΣ ΘΕΡΑΪΟΣ
 ΥΠΟΓΡΑΦΗ - ΕΣΤΡΑΦΙΔΑ



ΚΑΙΔΑ

ΥΠΟΜΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- ΠΡΟΣΩΠΕΣ ΚΑΘΙΣΤΗΡΙΑ
- ΠΡΟΣΩΠΕΣ ΦΥΤΕΥΜΕΝΑ ΔΕΛΤΑΤΑ
- ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΙΑ ΠΑΝΕΛΑ
- ΟΡΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ
- ΕΜΒΕΙΗ ΑΙΩΛΙΩΝ
- ΚΙΝΗΤΗ ΟΜΑΔΑΤΩΝ
- ΕΜΒΕΙΗ ΤΟΙΧΩΝ
- ΕΜΒΕΙΗ ΣΤΑΘΜΩΣ
- ΕΜΒΕΙΗ ΚΩΔΩΝ ΚΟΡΥΦΩΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:
 Η ΣΤΑΘΜΗ +0.00 ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙ ΕΤΗΣ ΣΤΑΘΜΗ 351.00 ΤΟΥ ΟΙΚΟΔΟΜΩ

ΚΤΗΓΟΛΟΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΚΩΔ.	ΚΙΝΗΤΗ ΚΟΡΥΦΗ	ΚΩΔ.	ΚΙΝΗΤΗ ΚΟΡΥΦΗ
A1.1	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.2.3	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΠΡΟΠΟΝΗΜΑΤΩΝ
A1.2	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.2.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΤΑΦΡΑΣΕΩΝ
A1.3	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.2.5	ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΜΟΚΟΜΩΝ
A1.4	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.3	ΚΑΜΕΤΕΡΙΟ
A1.5	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.3.1	ΚΑΜΕΤΕΡΙΟ
A1.6	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.3.2	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΓΡΑΦΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
A1.7	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.3.3	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.8	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.3.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
A1.9	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.3.5	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.10	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
A1.11	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.1	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.12	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.2	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.13	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.3	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.14	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.4	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.15	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.5	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.16	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.6	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.17	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.7	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.18	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.8	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.19	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.9	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.20	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.10	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.21	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.11	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.22	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.12	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.23	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.13	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.24	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.14	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.25	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.15	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.26	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.16	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.27	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.17	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.28	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.18	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.29	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.19	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.30	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.20	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.31	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.21	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.32	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.22	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.33	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.23	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.34	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.24	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.35	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.25	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.36	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.26	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.37	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.27	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.38	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.28	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.39	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.29	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.40	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.30	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.41	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.31	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.42	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.32	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.43	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.33	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.44	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.34	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.45	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.35	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.46	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.36	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.47	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.37	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.48	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.38	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.49	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.39	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.50	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.40	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.51	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.41	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.52	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.42	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.53	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.43	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.54	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.44	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.55	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.45	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.56	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.46	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.57	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.47	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.58	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.48	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.59	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.49	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.60	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.50	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.61	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.51	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.62	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.52	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.63	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.53	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.64	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.54	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.65	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.55	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.66	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.56	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.67	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.57	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.68	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.58	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.69	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.59	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.70	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.60	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.71	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.61	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.72	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.62	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.73	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.63	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.74	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.64	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.75	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.65	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.76	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.66	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.77	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.67	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.78	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.68	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.79	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.69	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.80	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.70	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.81	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.71	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.82	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.72	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.83	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.73	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.84	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.74	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.85	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.75	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.86	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.76	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.87	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.77	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.88	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.78	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.89	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.79	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.90	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.80	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.91	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.81	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.92	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.82	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.93	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.83	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.94	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.84	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.95	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.85	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.96	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.86	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.97	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.87	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.98	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.88	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.99	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.89	ΓΥΜΝΑΣΙΟ
A1.100	ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ ΕΜΒΕΙΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.90	ΓΥΜΝΑΣΙΟ

ΑΝΑΦΕΡΕΙΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΗΜΕΡΑ
01	ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΓΕΙΣ	02.03.2022

ΦΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

ΕΡΓΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΠ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΤΩΦΗ Β' ΥΠΟΓΕΙΟΥ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ	ΥΠΟΒΟΗ
ΜΑΪΟΣ 2022	CFA_PD_AR_B2_Plan_102_R01	ΜΕΓΕΘΟΣ

ΚΑΙΝΕΡΑ ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ **A102.00**

ΜΕΛΕΤΗ ΦΟΙΤΗΤΩΝ

ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΜΜ. ΕΠΙΠΕΔΩΝ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΦ. ΕΠΙΠΕΔΩΝ
 ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΔΟΥΗΣ ΒΑΚΑΝΑΣ
 ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

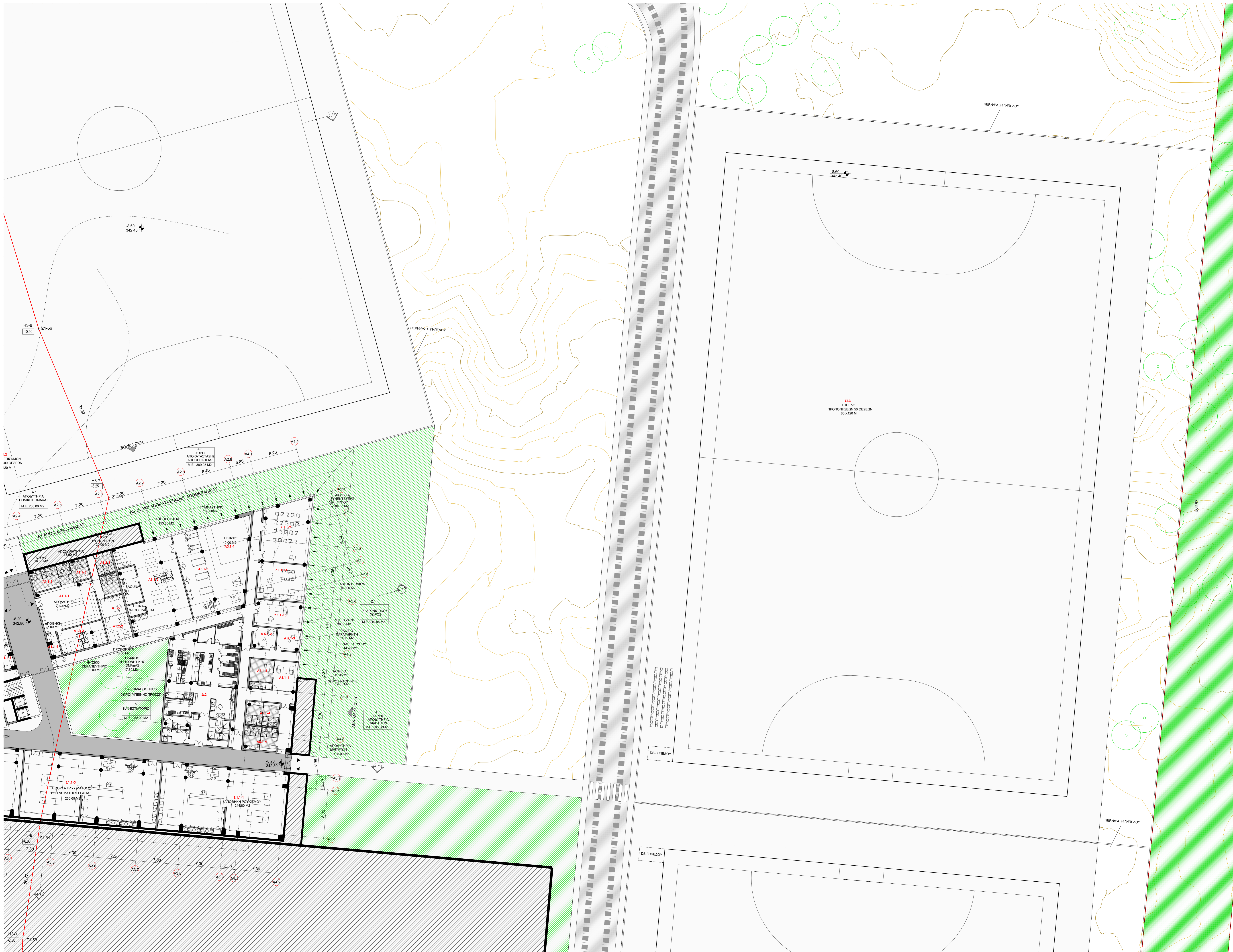
Evripidou engineers

PETRAS architecture

FERESES ARCHITECTS ASSOCIATES

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΠΛΑΝΟΣ ΒΕΡΦΩΣ

ΥΠΟΚΡΑΦΗ - ΣΦΡΑΓΙΣ



ΚΛΕΙΔΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΟΙΚΙΑΣΤΩΝ
- ΚΙΝΗΣΗ ΟΙΚΙΑΣΤΩΝ
- ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΕΣ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ / ΦΥΤΕΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΤΑ
- ΕΝΔΕΙΞΗ ΤΟΠΩΝ
- ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΙΚΑ ΠΑΝΕΛΑ
- ΕΝΔΕΙΞΗ ΣΤΑΘΜΩΝ
- ΩΡΟΛΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ
- Α1.5 ΕΝΔΕΙΞΗ ΚΟΜΜΑΡΩΝ ΚΟΡΦΩΝ
- ΕΝΔΕΙΞΗ ΑΙΘΙΣΩΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:
 Η ΣΤΑΘΜΗ +0.00 ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙ ΣΤΗΝ ΣΤΑΘΜΗ 351.00 ΤΟΥ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ

ΚΤΗΡΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΚΩΔ.	ΚΙΝΗΣΗ ΚΩΔΟΥ	ΚΩΔ.	ΚΙΝΗΣΗ ΚΩΔΟΥ
A.1	ΑΥΛΟΥΠΗ	B1.2.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΩΝ
A1.1	ΑΥΛΟΥΠΗ ΕΚΘΕΣΗ ΟΜΑΔΑΣ	B1.2.5	ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΧΕΔΙΑΣΤΩΝ
A1.1.1	ΑΥΛΟΥΠΗ	B1.3.1	ΜΟΝΩΣΗ ΠΥΡΑΚΑΣ
A1.1.2	ΦΡΕΣΚΟΚΑΡΤΕΡΙΘΗΡΙΟ	B1.3.2	ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΕΛΤΑΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ
A1.1.3	ΜΥΣΟΣ	B1.3.3	ΠΑΡΑΜΟ ΒΑΠΤΙΣΤΕΙΟ
A1.1.4	ΜΥΣΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΣ	B1.3.4	ΠΑΡΑΜΟ ΒΑΠΤΙΣΤΕΙΟ
A1.1.5	ΑΥΛΟΥΠΗ	B1.3.5	ΠΑΡΑΜΟ ΜΑΡΙΝΕΤΙΝΕΣ
A1.2	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΤΥΠΩΣΗΣ	B1.4.1	ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΕΛΤΑΙΩΝ ΣΥΝΑΡΧΩΣΗΣ
A1.2.1	ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΤΥΠΩΣΗΣ ΟΜΑΔΑΣ	B1.4.2	ΠΑΡΑΜΟ ΣΥΝΑΡΧΩΣΗΣ
A1.2.2	ΑΥΛΟΥΠΗ / ΜΥΣΟΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ	B1.4.3	ΠΑΡΑΜΟ ΚΥΡΤΩΤΩΝ ΣΥΝΑΡΧΩΣΗΣ
A2	ΚΟΙΤΑΧΑ ΑΥΛΟΥΠΗ (ΑΔ)	B1.4.4	ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ
A2.1	ΑΥΛΟΥΠΗ	B1.4.5	ΑΡΧΕΙΟ
A2.2	ΦΡΕΣΚΟΚΑΡΤΕΡΙΘΗΡΙΟ	B1.5	ΚΟΙΤΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ
A2.3	ΜΥΣΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΣ	B1.6	CONFERENCE ROOM
A2.4	ΜΥΣΟΣ	B1.7	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A2.5	ΑΥΛΟΥΠΗ	B1.8	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A2.6	ΑΥΛΟΥΠΗ ΜΥΣΟΣ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ	B1.11	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A2.7	ΚΟΙΤΑΧΑ ΚΑΤΑΚΤΗΤΑ/ΑΥΛΟΥΠΗ	B1.12	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.1	ΠΕΡΙΜΑ	B2.1	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.2	ΑΥΛΟΥΠΗ	B2.2	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.3	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.3	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.4	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.4	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.5	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.5	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.6	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.6	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.7	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.7	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.8	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.8	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.9	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.9	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.10	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.10	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.11	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.11	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.12	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.12	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.13	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.13	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.14	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.14	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.15	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.15	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.16	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.16	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.17	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.17	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.18	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.18	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.19	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.19	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.20	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.20	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.21	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.21	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.22	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.22	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.23	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.23	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.24	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.24	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.25	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.25	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.26	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.26	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.27	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.27	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.28	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.28	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.29	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.29	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.30	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.30	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.31	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.31	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.32	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.32	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.33	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.33	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.34	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.34	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.35	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.35	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.36	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.36	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.37	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.37	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.38	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.38	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.39	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.39	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.40	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.40	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.41	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.41	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.42	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.42	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.43	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.43	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.44	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.44	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.45	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.45	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.46	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.46	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.47	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.47	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.48	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.48	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.49	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.49	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.50	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.50	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.51	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.51	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.52	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.52	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.53	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.53	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.54	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.54	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.55	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.55	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.56	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.56	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.57	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.57	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.58	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.58	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.59	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.59	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.60	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.60	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.61	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.61	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.62	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.62	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.63	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.63	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.64	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.64	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.65	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.65	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.66	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.66	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.67	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.67	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.68	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.68	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.69	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.69	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.70	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.70	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.71	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.71	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.72	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.72	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.73	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.73	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.74	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.74	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.75	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.75	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.76	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.76	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.77	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.77	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.78	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.78	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.79	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.79	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.80	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.80	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.81	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.81	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.82	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.82	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.83	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.83	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.84	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.84	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.85	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.85	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.86	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.86	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.87	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.87	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.88	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.88	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.89	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.89	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.90	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.90	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.91	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.91	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.92	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.92	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.93	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.93	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.94	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.94	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.95	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.95	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.96	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.96	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.97	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.97	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.98	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.98	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.99	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.99	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ
A3.100	ΓΡΑΦΕΙΟ	B2.100	ΑΝΘΙΣΤΕΙΣ ΕΜΜΑΡΧΩΣΕΩΝ/ΚΑΡΤΕΡΙΑΣ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΗΜΕΡΑ
01	ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΗΣ	02.03.2022

ΦΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ

ΕΡΓΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΠ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΤΟΧΗ Β' ΥΠΟΓΕΙΟΥ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΑΪΟΣ 2022 **ΟΝΟΜΑ ΑΡΧΕΙΟΥ** CFA_PD_AR_B2_Plan_103_R01 **ΥΠΟΒΟΛΗ**

ΚΙΜΑΚΑ 1 : 200 **ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ** A103.00 **ΜΕΤΕΩΣΕ**

ΜΕΛΕΤΗ ΒΟΤΕΜΟΥ
 ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΚΚΑ ΕΠΙΤΟΞΕΩΣ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΒ. ΕΠΙΤΟΞΕΩΣ
 ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

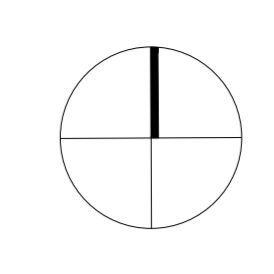
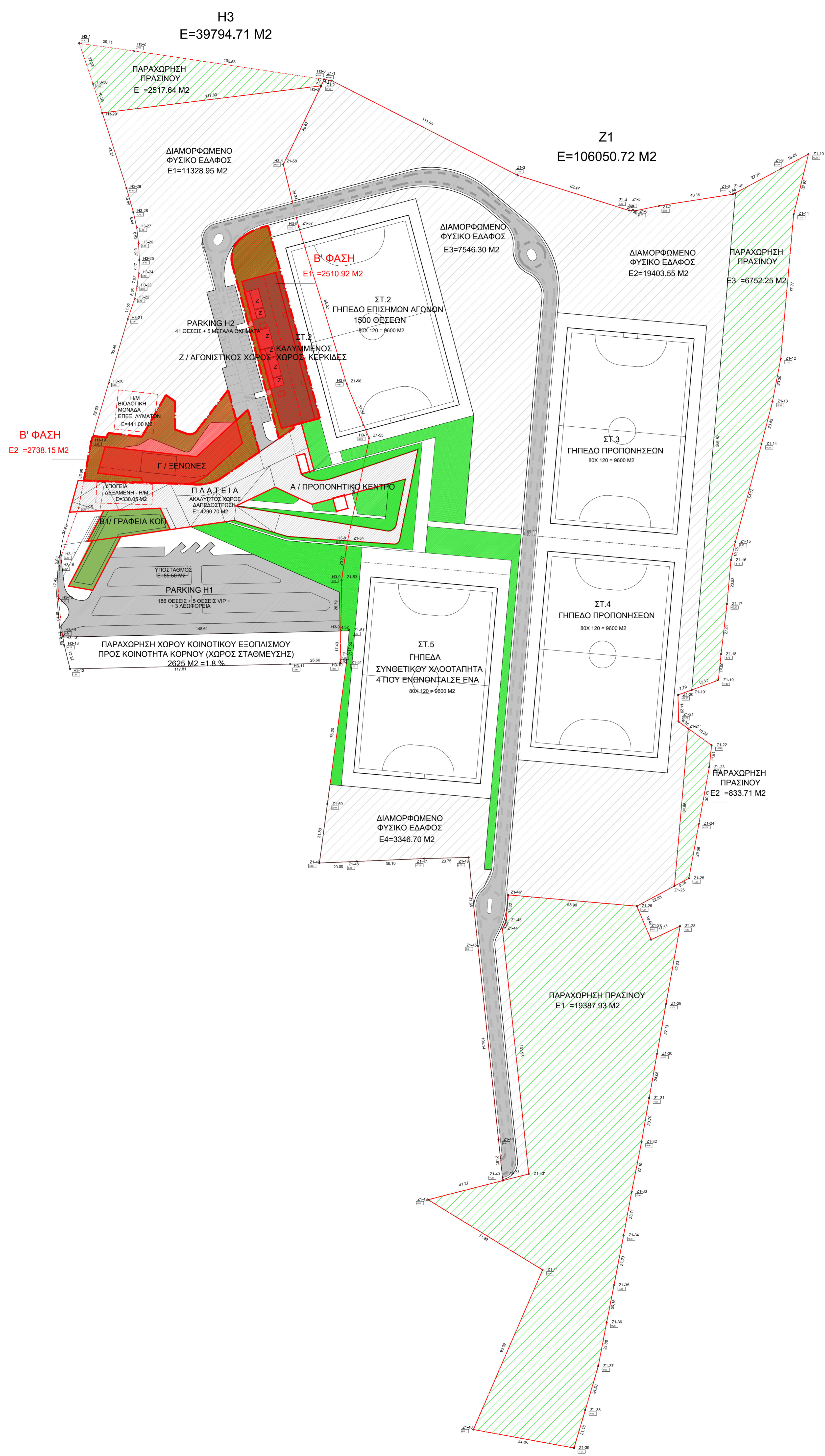
ΔΟΥΗΣ ΒΑΚΑΝΑΣ
 ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Evripidou engineers

PETRAS architecture

FEROES ARCHITECTS ASSOCIATES

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΑΣ - ΓΙΑΝΝΟΣ ΦΕΡΑΪΟΣ
 ΥΠΟΓΡΑΦΗ - ΕΣΦΡΑΓΓΑ



ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΜΒΑΔΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΤΜΗΜΑ	H3	ΤΜΗΜΑ	Z1
	E=39794.71 M2		E=106050.72 M2
(1)	ΥΠΟΧΡΩΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	(1)	ΥΠΟΧΡΩΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
(2)	E=2517.64 M2	(2)	E=19387.93 M2
(3)	E=11328.95 M2	(3)	E=19403.55 M2
(4)	E=2738.15 M2	(4)	E=6752.25 M2
(5)	E=441.00 M2	(5)	E=833.71 M2
(6)	E=4290.70 M2	(6)	E=3346.70 M2
(7)	E=7546.30 M2	(7)	E=1987.93 M2
(8)	E=2510.92 M2	(8)	E=1987.93 M2
(9)	E=2738.15 M2	(9)	E=1987.93 M2
(10)	E=2738.15 M2	(10)	E=1987.93 M2
(11)	E=2738.15 M2	(11)	E=1987.93 M2
(12)	E=2738.15 M2	(12)	E=1987.93 M2
(13)	E=2738.15 M2	(13)	E=1987.93 M2
(14)	E=2738.15 M2	(14)	E=1987.93 M2
(15)	E=2738.15 M2	(15)	E=1987.93 M2
(16)	E=2738.15 M2	(16)	E=1987.93 M2
(17)	E=2738.15 M2	(17)	E=1987.93 M2
(18)	E=2738.15 M2	(18)	E=1987.93 M2
(19)	E=2738.15 M2	(19)	E=1987.93 M2
(20)	E=2738.15 M2	(20)	E=1987.93 M2
(21)	E=2738.15 M2	(21)	E=1987.93 M2
(22)	E=2738.15 M2	(22)	E=1987.93 M2
(23)	E=2738.15 M2	(23)	E=1987.93 M2
(24)	E=2738.15 M2	(24)	E=1987.93 M2
(25)	E=2738.15 M2	(25)	E=1987.93 M2
(26)	E=2738.15 M2	(26)	E=1987.93 M2
(27)	E=2738.15 M2	(27)	E=1987.93 M2
(28)	E=2738.15 M2	(28)	E=1987.93 M2
(29)	E=2738.15 M2	(29)	E=1987.93 M2
(30)	E=2738.15 M2	(30)	E=1987.93 M2
(31)	E=2738.15 M2	(31)	E=1987.93 M2
(32)	E=2738.15 M2	(32)	E=1987.93 M2
(33)	E=2738.15 M2	(33)	E=1987.93 M2
(34)	E=2738.15 M2	(34)	E=1987.93 M2
(35)	E=2738.15 M2	(35)	E=1987.93 M2
(36)	E=2738.15 M2	(36)	E=1987.93 M2
(37)	E=2738.15 M2	(37)	E=1987.93 M2
(38)	E=2738.15 M2	(38)	E=1987.93 M2
(39)	E=2738.15 M2	(39)	E=1987.93 M2
(40)	E=2738.15 M2	(40)	E=1987.93 M2
(41)	E=2738.15 M2	(41)	E=1987.93 M2
(42)	E=2738.15 M2	(42)	E=1987.93 M2
(43)	E=2738.15 M2	(43)	E=1987.93 M2
(44)	E=2738.15 M2	(44)	E=1987.93 M2
(45)	E=2738.15 M2	(45)	E=1987.93 M2
(46)	E=2738.15 M2	(46)	E=1987.93 M2
(47)	E=2738.15 M2	(47)	E=1987.93 M2
(48)	E=2738.15 M2	(48)	E=1987.93 M2
(49)	E=2738.15 M2	(49)	E=1987.93 M2
(50)	E=2738.15 M2	(50)	E=1987.93 M2
(51)	E=2738.15 M2	(51)	E=1987.93 M2
(52)	E=2738.15 M2	(52)	E=1987.93 M2
(53)	E=2738.15 M2	(53)	E=1987.93 M2
(54)	E=2738.15 M2	(54)	E=1987.93 M2
(55)	E=2738.15 M2	(55)	E=1987.93 M2
(56)	E=2738.15 M2	(56)	E=1987.93 M2
(57)	E=2738.15 M2	(57)	E=1987.93 M2
(58)	E=2738.15 M2	(58)	E=1987.93 M2
(59)	E=2738.15 M2	(59)	E=1987.93 M2
(60)	E=2738.15 M2	(60)	E=1987.93 M2
(61)	E=2738.15 M2	(61)	E=1987.93 M2
(62)	E=2738.15 M2	(62)	E=1987.93 M2
(63)	E=2738.15 M2	(63)	E=1987.93 M2
(64)	E=2738.15 M2	(64)	E=1987.93 M2
(65)	E=2738.15 M2	(65)	E=1987.93 M2
(66)	E=2738.15 M2	(66)	E=1987.93 M2
(67)	E=2738.15 M2	(67)	E=1987.93 M2
(68)	E=2738.15 M2	(68)	E=1987.93 M2
(69)	E=2738.15 M2	(69)	E=1987.93 M2
(70)	E=2738.15 M2	(70)	E=1987.93 M2
(71)	E=2738.15 M2	(71)	E=1987.93 M2
(72)	E=2738.15 M2	(72)	E=1987.93 M2
(73)	E=2738.15 M2	(73)	E=1987.93 M2
(74)	E=2738.15 M2	(74)	E=1987.93 M2
(75)	E=2738.15 M2	(75)	E=1987.93 M2
(76)	E=2738.15 M2	(76)	E=1987.93 M2
(77)	E=2738.15 M2	(77)	E=1987.93 M2
(78)	E=2738.15 M2	(78)	E=1987.93 M2
(79)	E=2738.15 M2	(79)	E=1987.93 M2
(80)	E=2738.15 M2	(80)	E=1987.93 M2
(81)	E=2738.15 M2	(81)	E=1987.93 M2
(82)	E=2738.15 M2	(82)	E=1987.93 M2
(83)	E=2738.15 M2	(83)	E=1987.93 M2
(84)	E=2738.15 M2	(84)	E=1987.93 M2
(85)	E=2738.15 M2	(85)	E=1987.93 M2
(86)	E=2738.15 M2	(86)	E=1987.93 M2
(87)	E=2738.15 M2	(87)	E=1987.93 M2
(88)	E=2738.15 M2	(88)	E=1987.93 M2
(89)	E=2738.15 M2	(89)	E=1987.93 M2
(90)	E=2738.15 M2	(90)	E=1987.93 M2
(91)	E=2738.15 M2	(91)	E=1987.93 M2
(92)	E=2738.15 M2	(92)	E=1987.93 M2
(93)	E=2738.15 M2	(93)	E=1987.93 M2
(94)	E=2738.15 M2	(94)	E=1987.93 M2
(95)	E=2738.15 M2	(95)	E=1987.93 M2
(96)	E=2738.15 M2	(96)	E=1987.93 M2
(97)	E=2738.15 M2	(97)	E=1987.93 M2
(98)	E=2738.15 M2	(98)	E=1987.93 M2
(99)	E=2738.15 M2	(99)	E=1987.93 M2
(100)	E=2738.15 M2	(100)	E=1987.93 M2

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ		
Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΗΜΕΡΙΑ
01	ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	02.03.2022

COPYRIGHT TO ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΚΤΗ ΣΕΒΑΣΤΟΥ ΑΝΤΙΣΤΡΑΤΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΤΑΒΟΥ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ
 ΠΕΡΙΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ - ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
 ΕΜΒΛΗΜΑΤΑ - ΚΑΤΙΠΤΩΣΕΙΣ
 EMAIL: info@petras.net ΤΗΛ: +30 210 3620330

ΦΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΑΦΟΡΑ

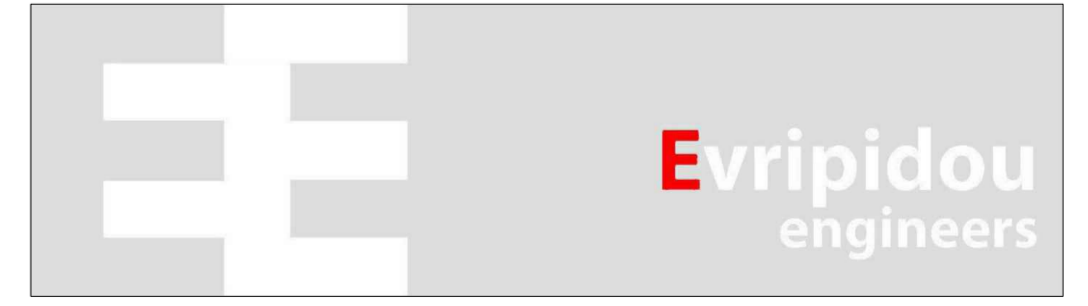
ΕΡΓΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΠ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΦΑΣΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΑΙΟΣ 2022	ΟΝΟΜΑ ΑΡΧΕΙΟΥ CFA_PD_AR_Diagr_904	ΥΠΟΒΟΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 1000	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ A904.00	ΜΕΓΕΘΟΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ	
ΜΕΛΕΤΗ ΦΟΤΙΣΜΟΥ	
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ	
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ	
ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	

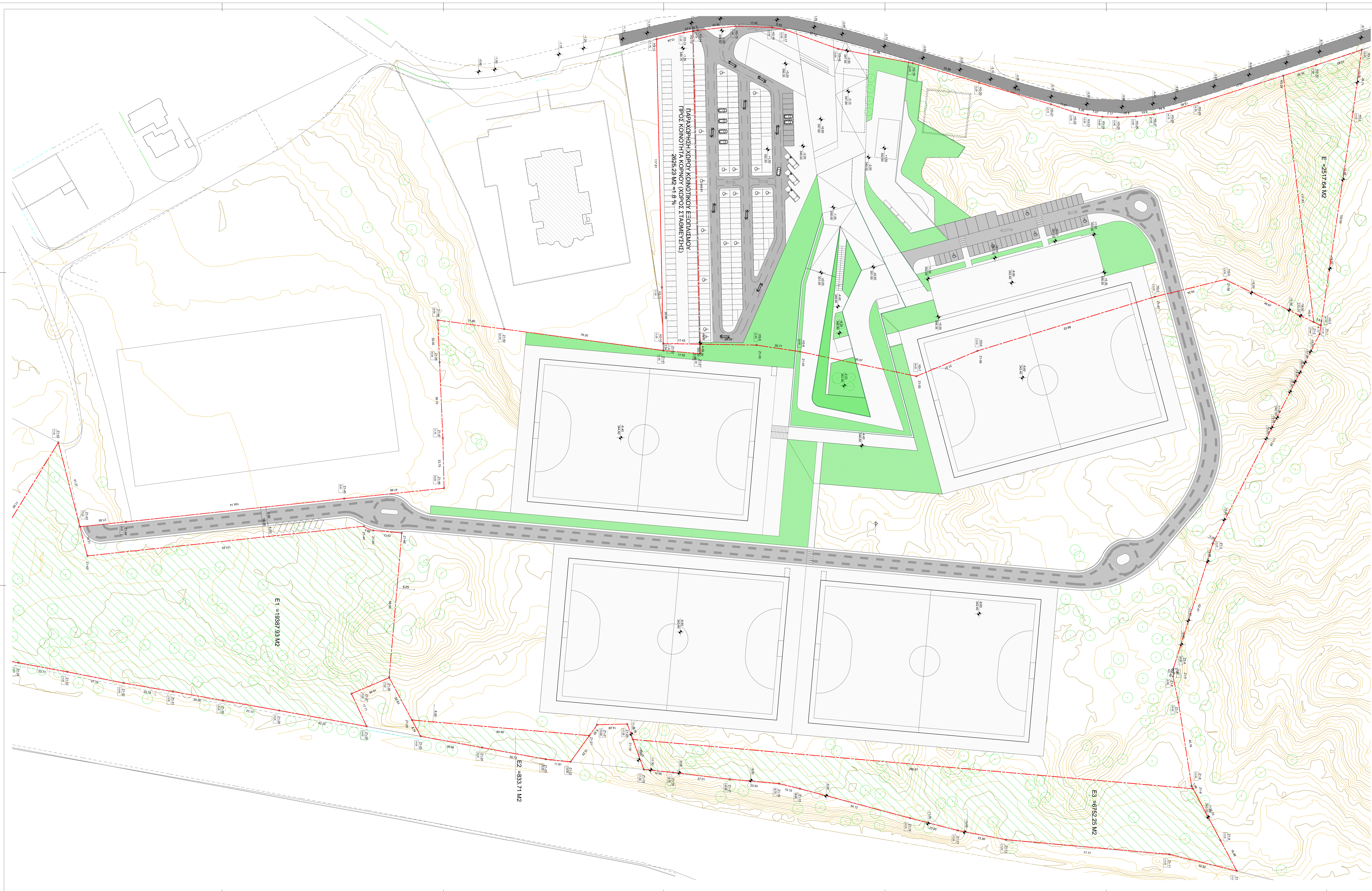
ΛΟΥΗΣ ΒΑΚΑΝΑΣ
 ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ



Τοποτικός Πετρός - Αρχιτέκτων Msc PhD
 www.petras-architecture.com
 Γέλυρος 11, Αθήνα, ΤΚ11521
 +30 210 3620330

PETRAS architecture

FEREOS ARCHITECTS + ASSOCIATES
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΑΣ - ΠΑΥΛΟΣ ΦΕΡΑΙΟΣ
 ΥΠΟΓΡΑΦΗ - ΣΦΡΑΓΙΔΑ



ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΜΒΑΔΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΤΑΜΙΑΣ Δ1	ΤΑΜΙΑΣ Δ2
1-19379.00 M2	1-19387.93 M2
2-19379.00 M2	2-19387.93 M2
3-19379.00 M2	3-19387.93 M2
4-19379.00 M2	4-19387.93 M2
5-19379.00 M2	5-19387.93 M2
6-19379.00 M2	6-19387.93 M2
7-19379.00 M2	7-19387.93 M2
8-19379.00 M2	8-19387.93 M2
9-19379.00 M2	9-19387.93 M2
10-19379.00 M2	10-19387.93 M2
11-19379.00 M2	11-19387.93 M2
12-19379.00 M2	12-19387.93 M2
13-19379.00 M2	13-19387.93 M2
14-19379.00 M2	14-19387.93 M2
15-19379.00 M2	15-19387.93 M2
16-19379.00 M2	16-19387.93 M2
17-19379.00 M2	17-19387.93 M2
18-19379.00 M2	18-19387.93 M2
19-19379.00 M2	19-19387.93 M2
20-19379.00 M2	20-19387.93 M2

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΗΜΕΡΑ
01	ΜΕΤΕΒΛΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	02.03.2022

ΦΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΡΧΑ

ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ

ΕΡΓΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΠ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΑ	ΥΠΟΒΟΛΗ
ΜΑΙΟΣ 2022	CFA_PD_AR_LL_Phm_101_R01	

ΚΑΙΜΑΚΑ	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΕΓΕΘΟΣ
1: 500	A101.00	

ΣΥΜΦΕΡΑΤΕΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΒΟΤΕΜΟΥ
ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
ΜΕΛΕΤΗ ΓΕΩΒ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΔΟΥΣΗΣ ΒΑΚΑΝΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Erripidou
engineers

PETRAS
architecture

FEREOS ARCHITECTS
ASSOCIATES

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΑΣ: ΠΑΥΛΟΣ ΒΕΡΑΚΟΣ
ΥΠΟΒΟΛΗ: ΣΦΡΑΓΙΔΑ

APPENDIX B

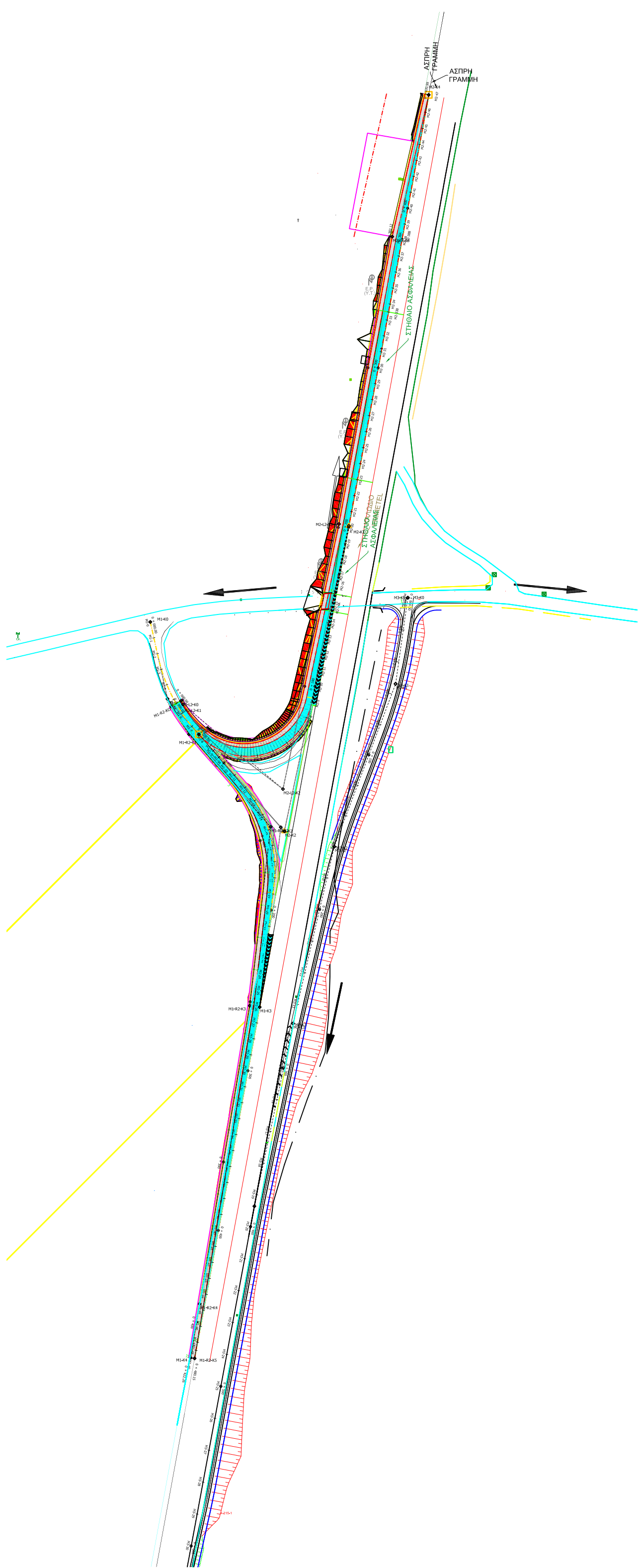
Traffic Generation & Parking Accumulation at the Development

TIA Athletic Centre in Kornos - TRAFFIC GENERATION

Start Hour	Office			Café-Restaurant			Football - game night			Conference			Overall		
	Arr	Dep	Acc	Arr	Dep	Acc	Arr	Dep	Acc	Arr	Dep	Acc	Arr	Dep	Acc
0:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
7:00	31	0	32	0	0	0	0	0	0	16	0	16	47	0	48
8:00	7	0	39	0	0	0	0	0	0	21	0	37	28	0	76
9:00	0	0	40	0	0	0	0	0	0	66	8	95	67	8	135
10:00	0	0	40	0	0	0	0	0	0	11	8	98	12	8	138
11:00	0	0	40	1	1	0	0	0	0	8	9	98	9	10	138
12:00	0	0	40	1	1	0	0	0	0	7	9	95	8	10	136
13:00	0	0	41	1	1	0	0	0	0	8	10	93	9	11	134
14:00	0	0	40	1	1	0	0	0	0	8	9	92	8	10	132
15:00	0	12	28	1	1	0	0	0	0	8	12	88	8	25	116
16:00	0	25	3	1	1	0	8	0	8	7	18	76	15	44	87
17:00	0	3	0	1	1	0	90	0	98	8	70	15	99	74	112
18:00	0	0	0	1	1	0	53	0	150	0	11	5	53	11	155
19:00	0	0	0	1	1	0	0	0	150	0	5	0	1	5	150
20:00	0	0	0	0	0	0	0	38	113	0	0	0	0	38	112
21:00	0	0	0	0	0	0	0	108	5	0	0	0	0	108	4
22:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0
23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	41	41	344	7	7	0	150	150	522	167	167	807	365	365	1673

APPENDIX C

Committed Road Scheme



APPENDIX D

Junction Test Summaries and CD

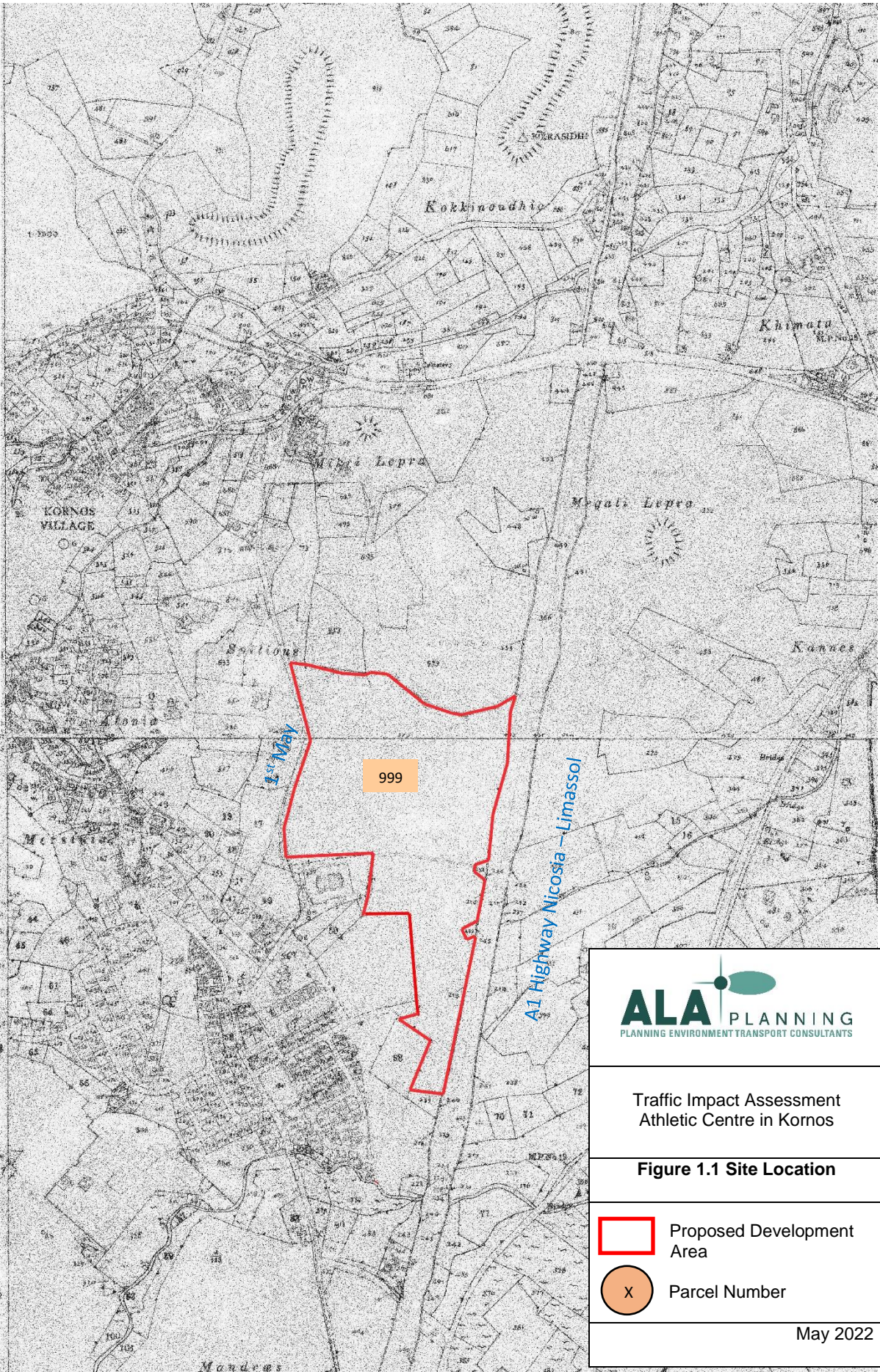
PM PEAK PERIOD: 17:00 - 18:00

Capacity Tests at Priority Junctions

Junction and Link Movements	2022 Existing		2024 Without Devt.		2024 With Devt.		2034 Without Devt.		2034 With Devt.	
	Q	RFC	Q	RFC	Q	RFC	Q	RFC	Q	RFC
Arch. Makariou / 1st May / G. Auxentiou / Ap. Andrea Priority Junction										
Ap. Andrea - all	0	0.051	0	0.051	0	0.052	0	0.061	0	0.061
G. Auxentiou - all	0	0.019	0	0.019	0	0.026	0	0.022	0	0.029
1st May - all	0	0.128	0	0.132	0	0.140	0	0.150	0	0.158
Arch. Makariou - all	0	0.027	0	0.027	0	0.027	0	0.033	0	0.033
Arch. Makariou / 1st May Priority Junction										
1st May - left and right	0	0.140	0	0.142	0	0.276	0	0.166	1	0.324
Arch. Makariou (s) - right	0	0.020	0	0.020	0	0.023	0	0.024	0	0.027
E143 / Arch. Makariou Priority Junction										
Arch. Makariou - left and right	0	0.229	0	0.236	1	0.396	0	0.271	1	0.436
E143 (w) - right	0	0.014	0	0.014	0	0.021	0	0.017	0	0.024
E143 / A1 Highway Limassol – Nicosia (west) Priority Junction										
ramp to/from A1 Highway - left and right	0	0.198	0	0.203	0	0.261	0	0.228	0	0.288
E143 (w) - right	0	0.226	0	0.233	1	0.304	0	0.270	1	0.345
E143 / ramp A1 Highway Limassol–Nicosia (east) Priority Junction										
off ramp from A1 Highway - left and right	0	0.247	0	0.252	1	0.339	0	0.290	1	0.377
B1 / Larnakos / E143 Priority Junction										
E143 - left	0	0.034	0	0.034	0	0.042	0	0.040	0	0.047
E143 - right	0	0.135	0	0.137	0	0.163	0	0.159	0	0.185
B1 (s) - all	0	0.032	0	0.032	0	0.032	0	0.038	0	0.038
Larnakos - left	0	0.008	0	0.008	0	0.008	0	0.010	0	0.011
Larnakos - right	0	0.089	0	0.091	0	0.117	0	0.106	0	0.131
B1 (n) - all	0	0.024	0	0.024	0	0.032	0	0.028	0	0.036
E143 / on-ramp A1 Highway Limassol–Nicosia (east) Priority Junction										
E143 (w) - right	0	0.088	0	0.090	0	0.137	0	0.104	0	0.152
1st May / Site Access Priority Junction										
Site access - left and right	-	-	-	-	0	0.151	-	-	0	0.152
1st May (s) - right	-	-	-	-	0	0.009	-	-	0	0.009

Q – Queue in PCU's RFC – Demand/Capacity Ratio (na mpei sto telos)

FIGURES

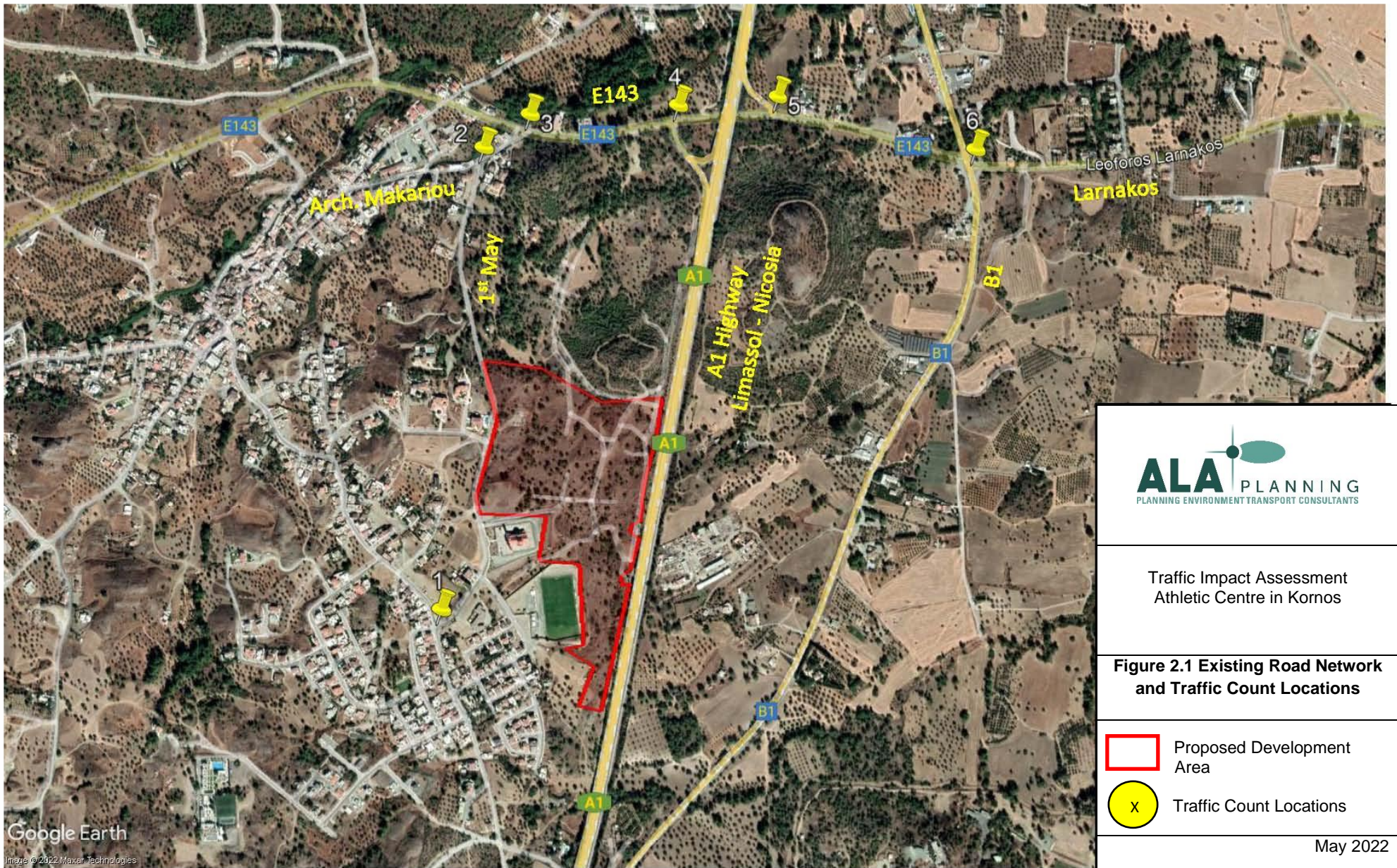


Traffic Impact Assessment
Athletic Centre in Kornos

Figure 1.1 Site Location

- Proposed Development Area
- X Parcel Number

May 2022



Traffic Impact Assessment
Athletic Centre in Kornos

**Figure 2.1 Existing Road Network
and Traffic Count Locations**

- Proposed Development Area
- x Traffic Count Locations

May 2022

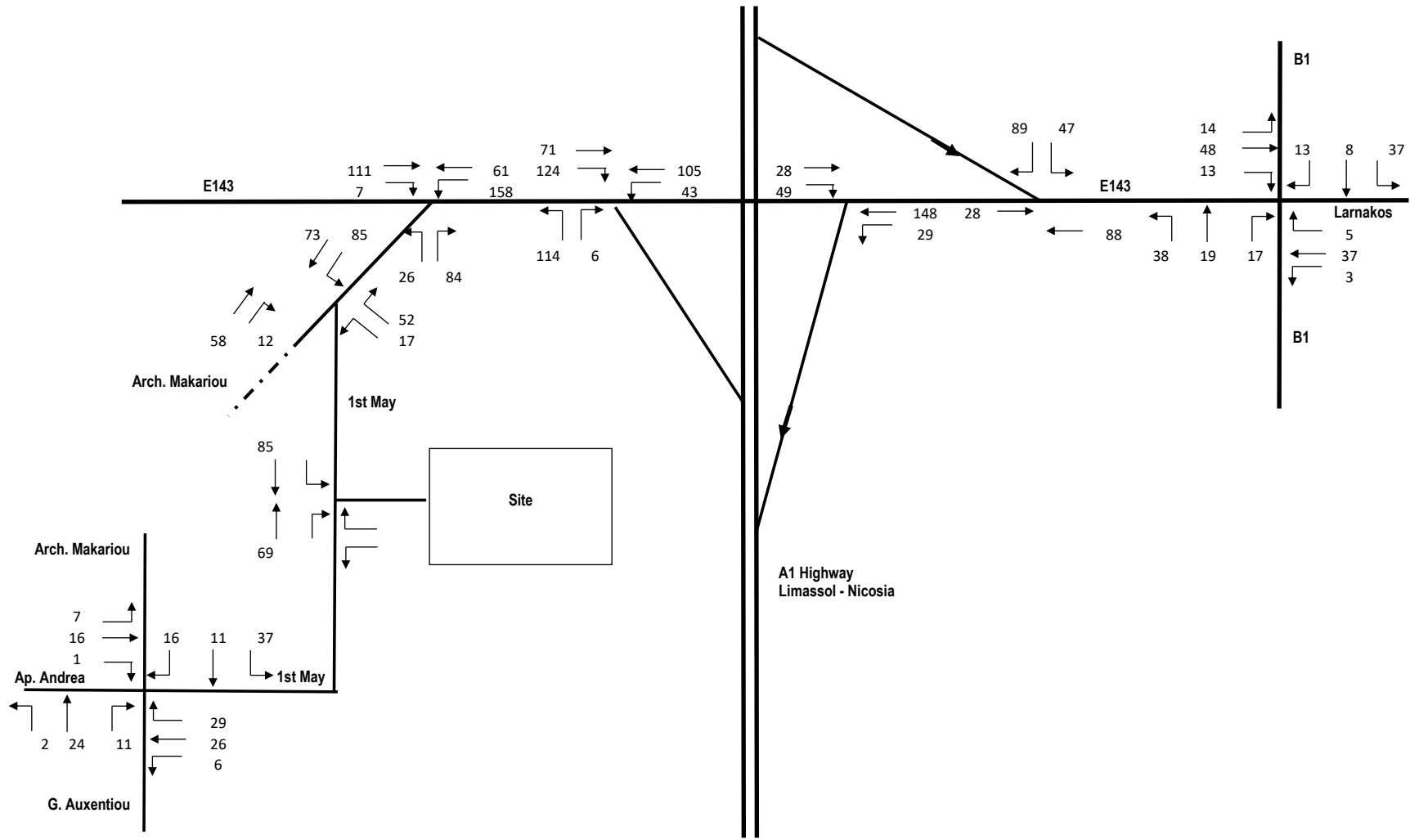


Figure 2.3 2022 Existing Traffic Flows 17:00 – 18:00

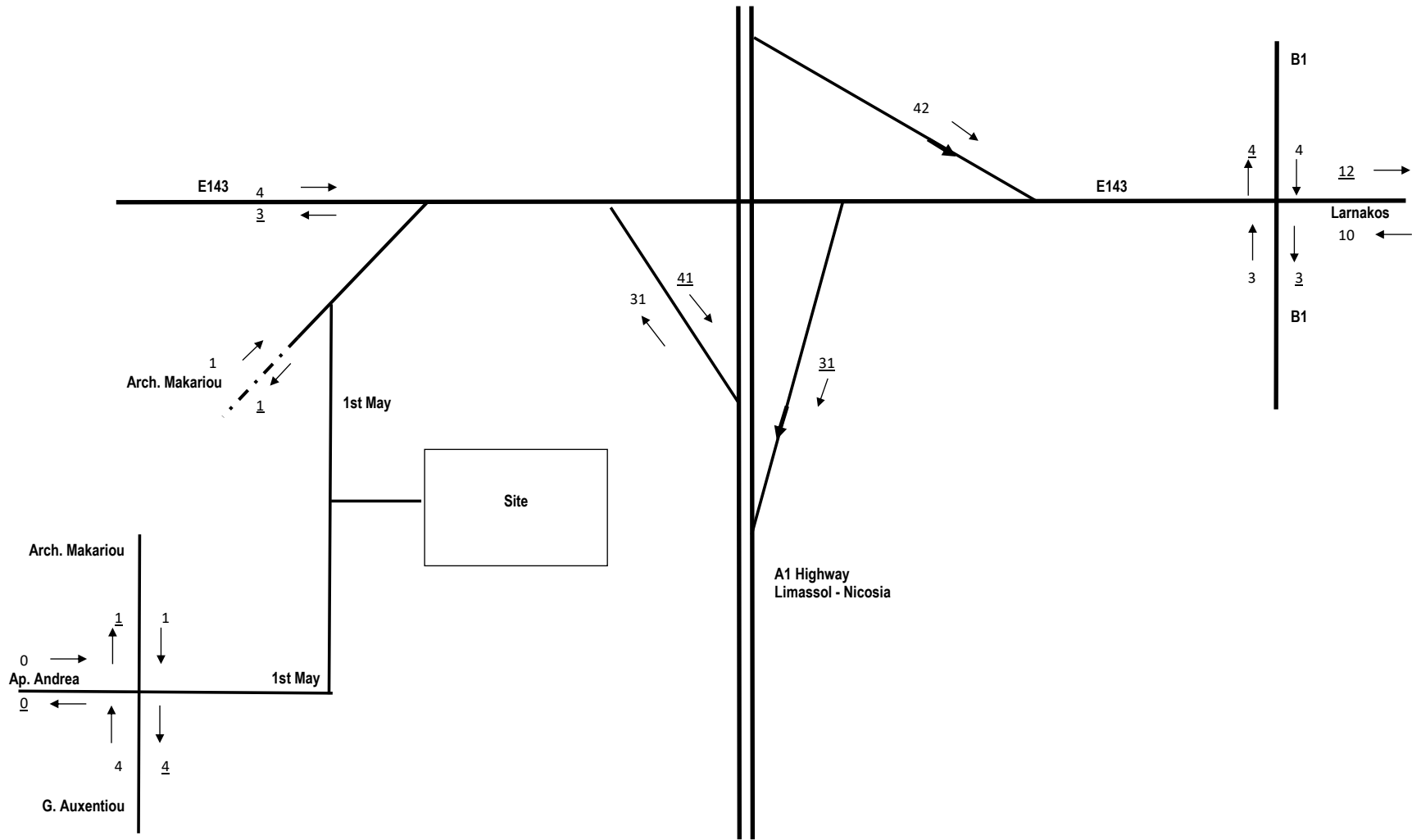


Figure 2.4 Traffic Distribution 17:00 – 18:00

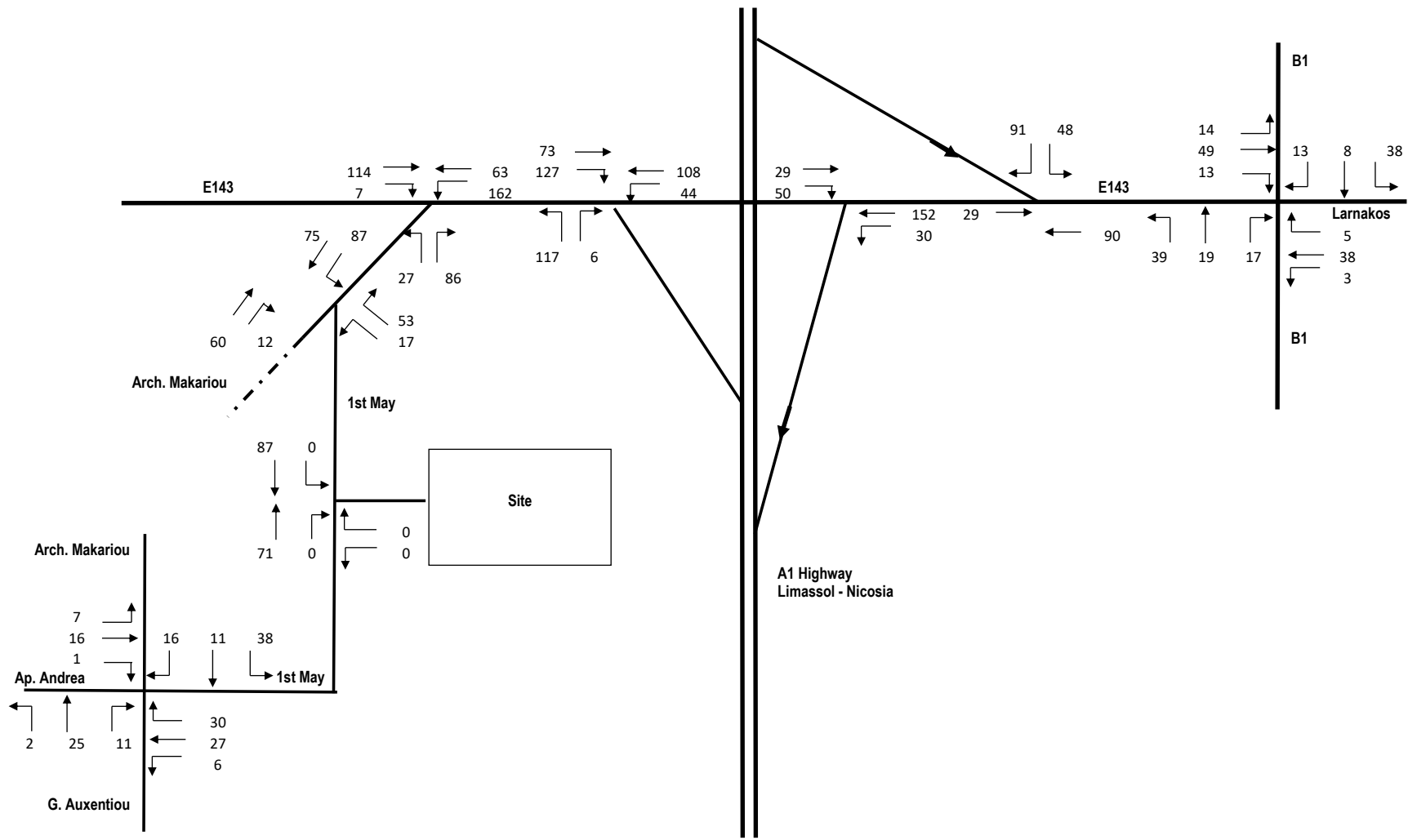


Figure 2.7 2024 Traffic Flows without Development 17:00 – 18:00

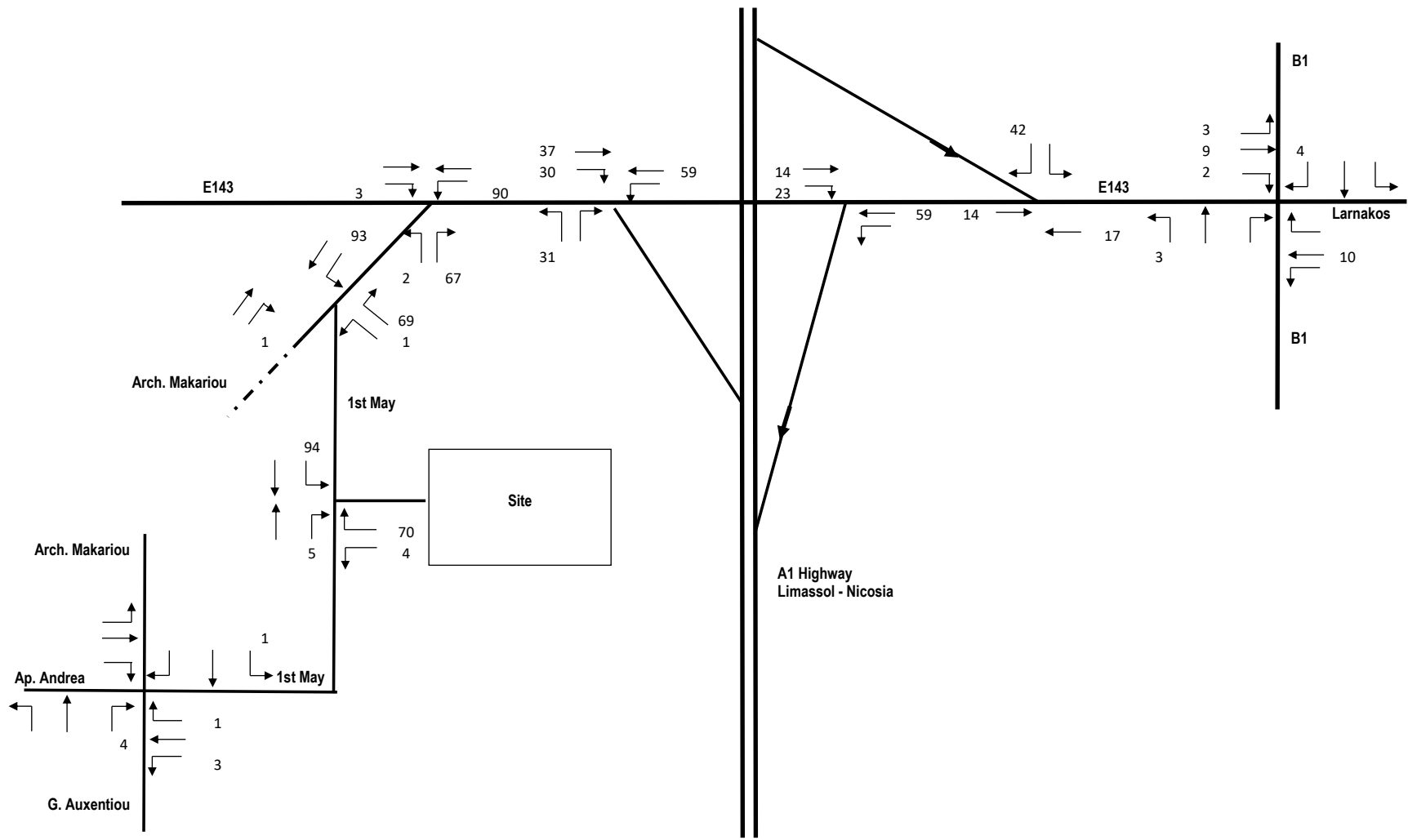


Figure 2.8 2024 Development Traffic 17:00 – 18:00

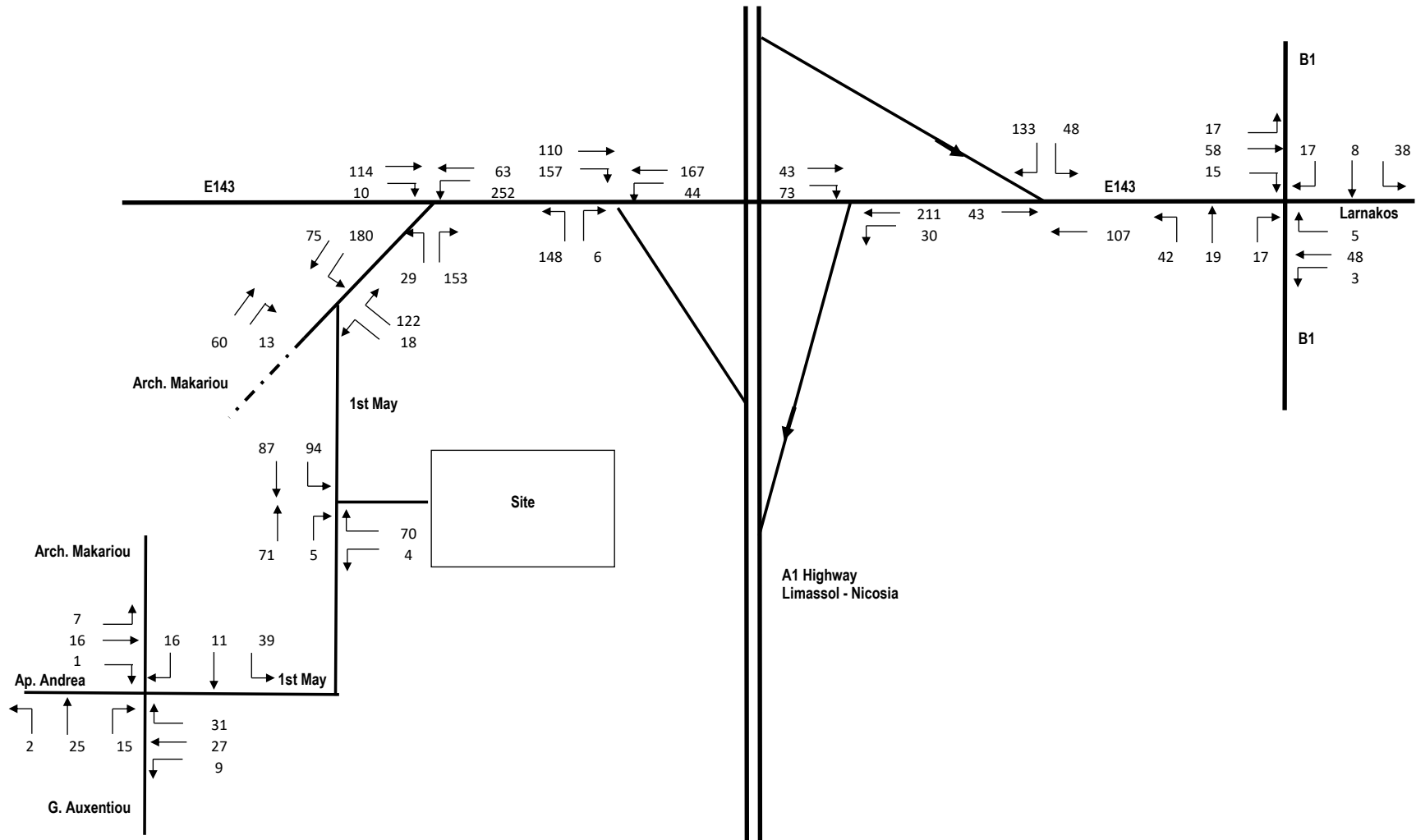


Figure 2.9 2024 Traffic Flows with Development 17:00 – 18:00

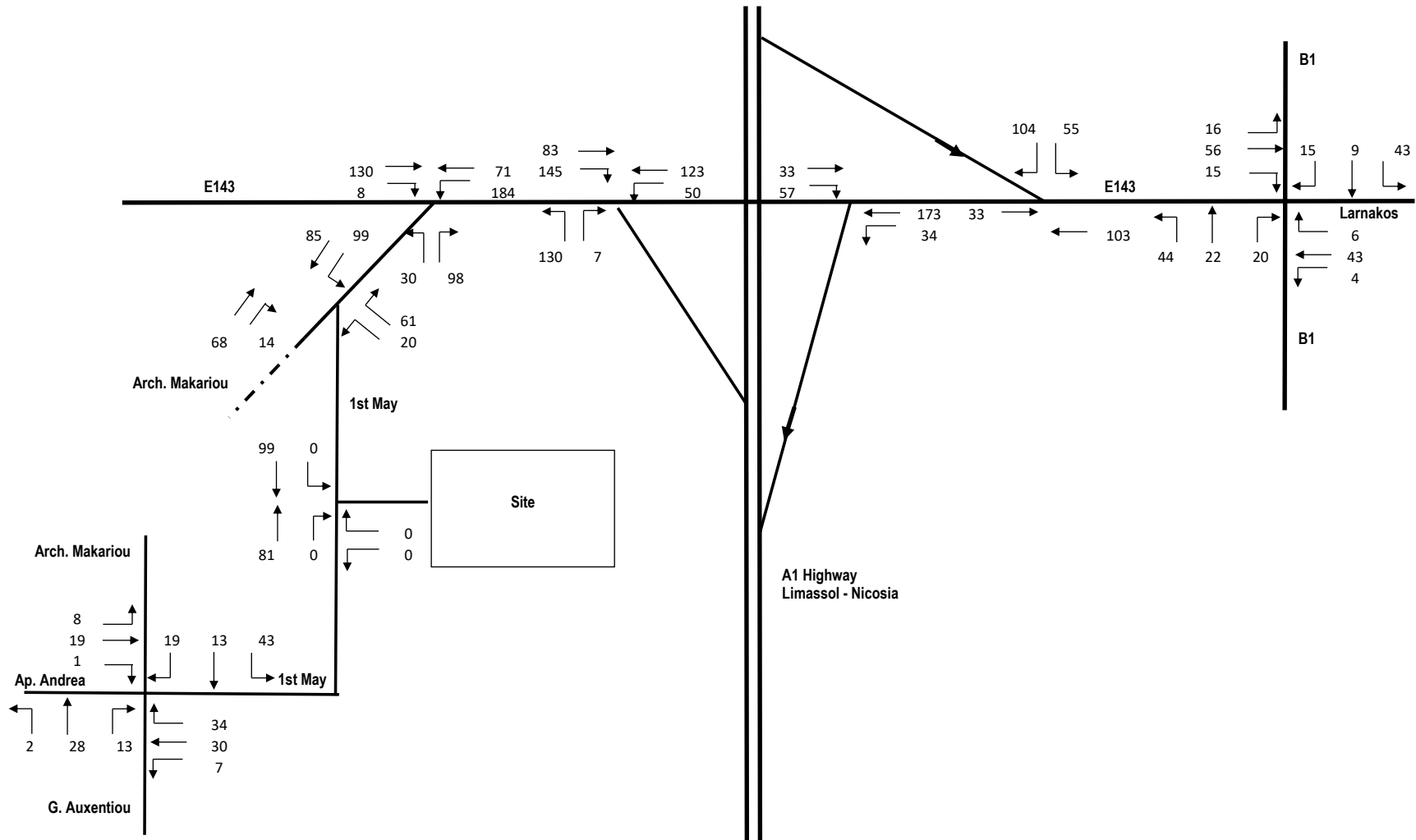


Figure 2.10 2034 Traffic Flows without Development 17:00 – 18:00

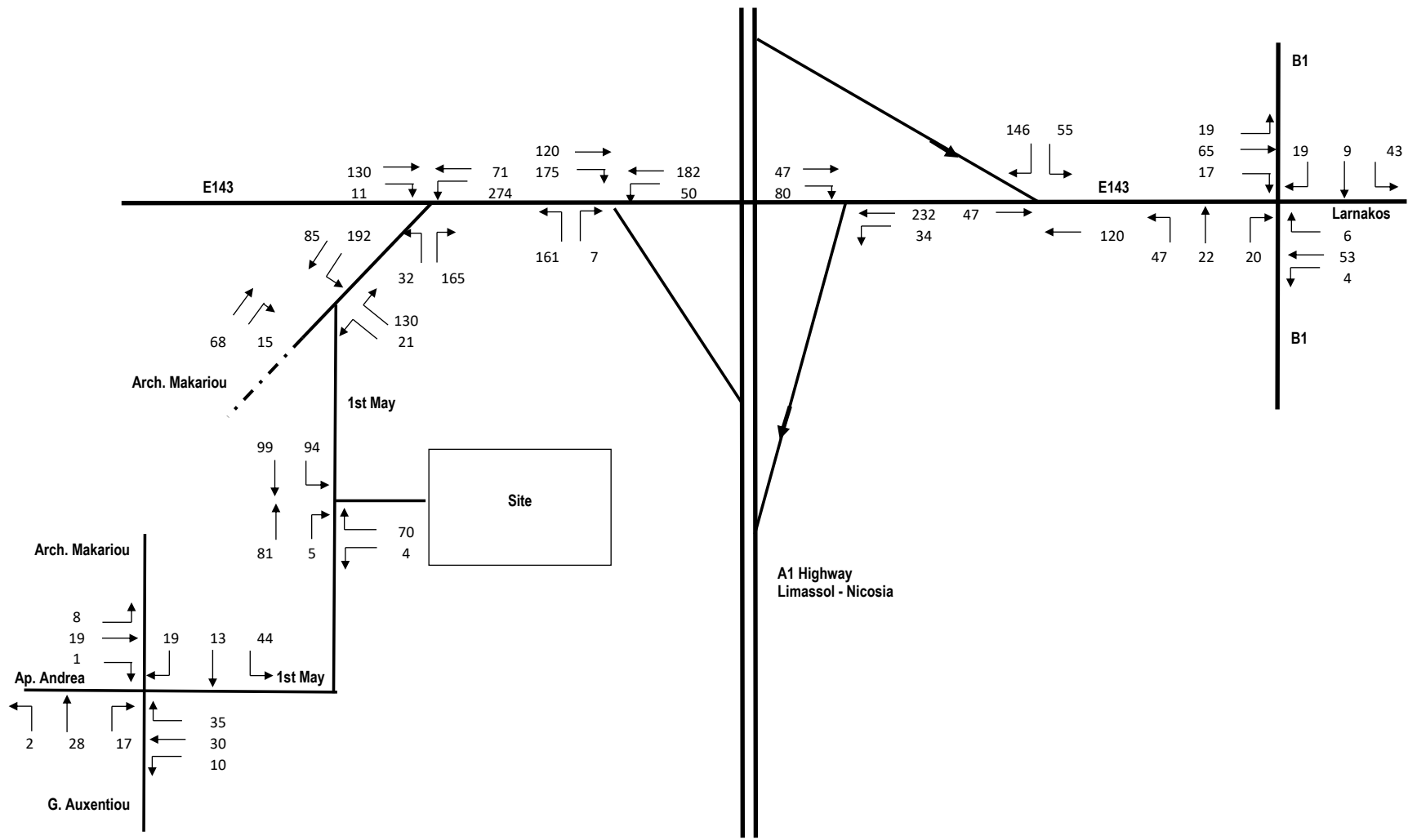


Figure 2.11 2034 Traffic Flows with Development 17:00 – 18:00