



Σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Κορίνθου

1^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ Υφιστάμενη κατάσταση

Παρουσίαση:

Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης
Πολ. Μηχ. Ε.Μ.Π - Μ.Sc. Συγκοινωνιολόγος
Γενικός Συντονιστής της Μελέτης

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Στόχοι

- ✓ **Αναβάθμιση του συστήματος συνδυασμένων μέσων μετακίνησης**
- ✓ **Ιεράρχηση και Κυκλοφοριακή Οργάνωση του οδικού δικτύου**
- ✓ **Ισορροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μετακίνησης**
- ✓ **Αύξηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και των πεζή μετακινήσεων**
- ✓ **Περιορισμός των μικρού μήκους μετακινήσεων με ΙΧ στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου**
- ✓ **Αξιοποίηση και βελτίωση των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας**
- ✓ **Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας με περιορισμό της ταχύτητας**
- ✓ **Δημιουργία ενός ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος με ελαχιστοποίηση των τροχαίων ατυχημάτων**
- ✓ **Εξασφάλιση προσβασιμότητας ΑμεΑ**
- ✓ **Οργάνωση της στάθμευσης** για να εξυπηρετούνται οι ανάγκες των κατοίκων, να διευκολύνεται η μετεπιβίβαση στα Μ.Μ.Μ. και να ικανοποιούνται οι ανελαστικές ανάγκες στάθμευσης των επισκεπτών
- ✓ **Περιορισμός της ενεργειακής κατανάλωσης, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης**
- ✓ **Βελτίωση της ελκυστικότητας της περιοχής και της ποιότητας ζωής**

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Περιοχή Μελέτης

- Τα όρια της **περιοχής μελέτης** ταυτίζονται με τα όρια της **Κοινότητας Κορίνθου**
- Η Κοινότητα Κορίνθου είναι μία από τις 5 Κοινότητες της Δημοτικής Ενότητας Κορινθίων
- **Πληθυσμός:** 30.816 κάτοικοι [ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2021]



Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Αντικείμενο – Διάρθρωση Μελέτης

Α' ΦΑΣΗ

1. Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής του Έργου
2. Καταγραφή των χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών της περιοχής μελέτης
3. Ανάπτυξη και εφαρμογή πρότυπου προσομοίωσης κυκλοφορίας – Έλεγχος λειτουργίας οδικού δικτύου στην υφιστάμενη κατάσταση
4. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 1^η Διαβούλευση

Β' ΦΑΣΗ

1. Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης
2. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης μέσω προτύπου προσομοίωσης
3. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 2^η Διαβούλευση

Γ' ΦΑΣΗ

1. Μελέτη σήμανσης
2. Διαμόρφωση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης
3. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 3^η Διαβούλευση

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Καταγραφή & Αξιολόγηση της
Υφιστάμενης Κατάστασης

Συλλογή Στοιχείων

Για την εκπόνηση της μελέτης, **ελήφθησαν τα παρακάτω στοιχεία:**

- Το Χαρτογραφικό υπόβαθρο της περιοχής μελέτης, σε ηλεκτρονική μορφή
- Το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Δημοτικής Ενότητας Κορινθίων
- Στοιχεία του υπό εκπόνηση «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)», του Δήμου Κορινθίων
- Η «Κυκλοφοριακή Μελέτη περιοχής πλατείας Παναγή Τσαλδάρη για την κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων» (DENCO, 2004)
- Η «Μελέτη Σχεδιασμού για την Αντιμετώπιση των Κυκλοφοριακών Αναγκών του Δήμου Κορινθίων».
- Η «Μελέτη Διαδρομής Ποδηλάτου στην πόλη της Κορίνθου»
- Τα ισχύοντα προγράμματα σηματοδότησης στους εν λειτουργία σηματοδοτούμενους κόμβους
- Στοιχεία οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά την τελευταία τριετία (2021-2023)
- Στατιστικά δεδομένα από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. (απογραφή πληθυσμού και κατοικιών 2021)
- Μελέτες που εκπονήθηκαν για το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κορίνθου

Γενικά Στοιχεία – Πληθυσμιακά & Δημογραφικά χαρακτηριστικά

- Ο **Δήμος Κορινθίων** βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της Πελοποννήσου, ανάμεσα στις ακτές του Κορινθιακού και του Σαρωνικού κόλπου.
- **Έδρα του Δήμου** είναι η **πόλη της Κορίνθου** της Δημοτικής Ενότητας Κορινθίων.
- Η **Κόρινθος (30.816 κάτοικοι)** είναι η **τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Πελοποννήσου**, μετά την Πάτρα (169.886 κάτοικοι) και την Καλαμάτα (57.706 κάτοικοι), σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού και κατοικιών της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2021).
- Ο **μόνιμος πληθυσμός** (30.816 άτομα) της περιοχής μελέτης **ισοκατανέμεται** περίπου ανάμεσα **σε άνδρες** (15.391 άτομα) **και γυναίκες** (15.425 άτομα).
- Η **πόλη της Κορίνθου** είναι **το μεγαλύτερο αστικό κέντρο του νομού Κορινθίας** και παρουσιάζει έντονη εμπορική κίνηση.
- Το **νοτιότερο τμήμα** της πόλης, ο λεγόμενος **«Συνοικισμός»** ή **επίσημως «Ιωνία»**, έχει σχετικά **άναρχη δόμηση**, καθώς διαμορφώθηκε σταδιακά και χωρίς οργανωμένο σχέδιο.
- Η **νέα πόλη διαθέτει πολύ καλή ρυμοτομία** με κάθετες οδούς που οδηγούν προς τη θάλασσα.
- Στην **κεντρική περιοχή**, η οποία διαθέτει αρκετούς πεζοδρόμους, συγκεντρώνονται οι **εμπορικές χρήσεις**.
- Στην **παραλία «Καλάμια»** συγκεντρώνονται πολλές **χρήσεις εστίασης και αναψυχής**.
- Στην **άμεση γειτονία της πόλης** διέρχονται **σημαντικοί οδικοί άξονες εθνικής σημασίας** (Ολυμπία Οδός, Μωρέας), ενώ από το **2005** άρχισε να λειτουργεί και ο **Προαστιακός Σιδηρόδρομος**.

Κοινωνικοοικονομικά Στοιχεία

- Ο **οικονομικά ενεργός πληθυσμός** της Δημοτικής Κοινότητας Κορίνθου ανέρχεται σε **13.389 άτομα**, τα οποία ισοδυναμούν με το **43,4% του μόνιμου πληθυσμού**. Οι **άνεργοι** (1.850 άτομα) αποτελούν το **13,8% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού**, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των **απασχολούμενων (86,2%)** κατανέμεται στον πρωτογενή (4%), δευτερογενή (20%) και τριτογενή (62,2%) τομέα.
- Η **διαθεσιμότητα αυτοκινήτου Ι.Χ. ανά νοικοκυριό** ακολουθεί την εξής κατανομή:
 - **Χωρίς αυτοκίνητο**: 3.145 νοικοκυριά (**26,9%**)
 - **1 αυτοκίνητο**: 5.782 νοικοκυριά (**49,5%**)
 - **2 αυτοκίνητα**: 2.404 νοικοκυριά (**20,6%**)
 - **≥3 αυτοκίνητα**: 345 νοικοκυριά (**3,0%**)
- Οι **διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό** ακολουθούν την εξής κατανομή:
 - **Χωρίς θέση στάθμευσης**: 7.986 νοικοκυριά (**68,5%**)
 - **1 θέση στάθμευσης**: 2.646 νοικοκυριά (**22,5%**)
 - **2 θέσεις στάθμευσης**: 879 νοικοκυριά (**7,5%**)
 - **≥3 θέσεις στάθμευσης**: 165 νοικοκυριά (**1,5%**)

Οδικό Δίκτυο

Υφιστάμενη Λειτουργική Ιεράρχηση

Στην **αστική – περιαστική** περιοχή της πόλης, η **λειτουργική ιεράρχηση** του οδικού δικτύου βασίζεται στις **λειτουργίες** που εξυπηρετούν οι οδοί (σύνδεση με το κύριο δίκτυο, πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις), σε συνδυασμό με τους **κυκλοφοριακούς φόρτους**, τη **διατομή** και τα γενικότερα **γεωμετρικά χαρακτηριστικά** του κάθε οδικού τμήματος.

Σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, οι **οδοί της αστικής – περιαστικής περιοχής** της πόλης, **ιεραρχούνται λειτουργικά** ως ακολούθως:

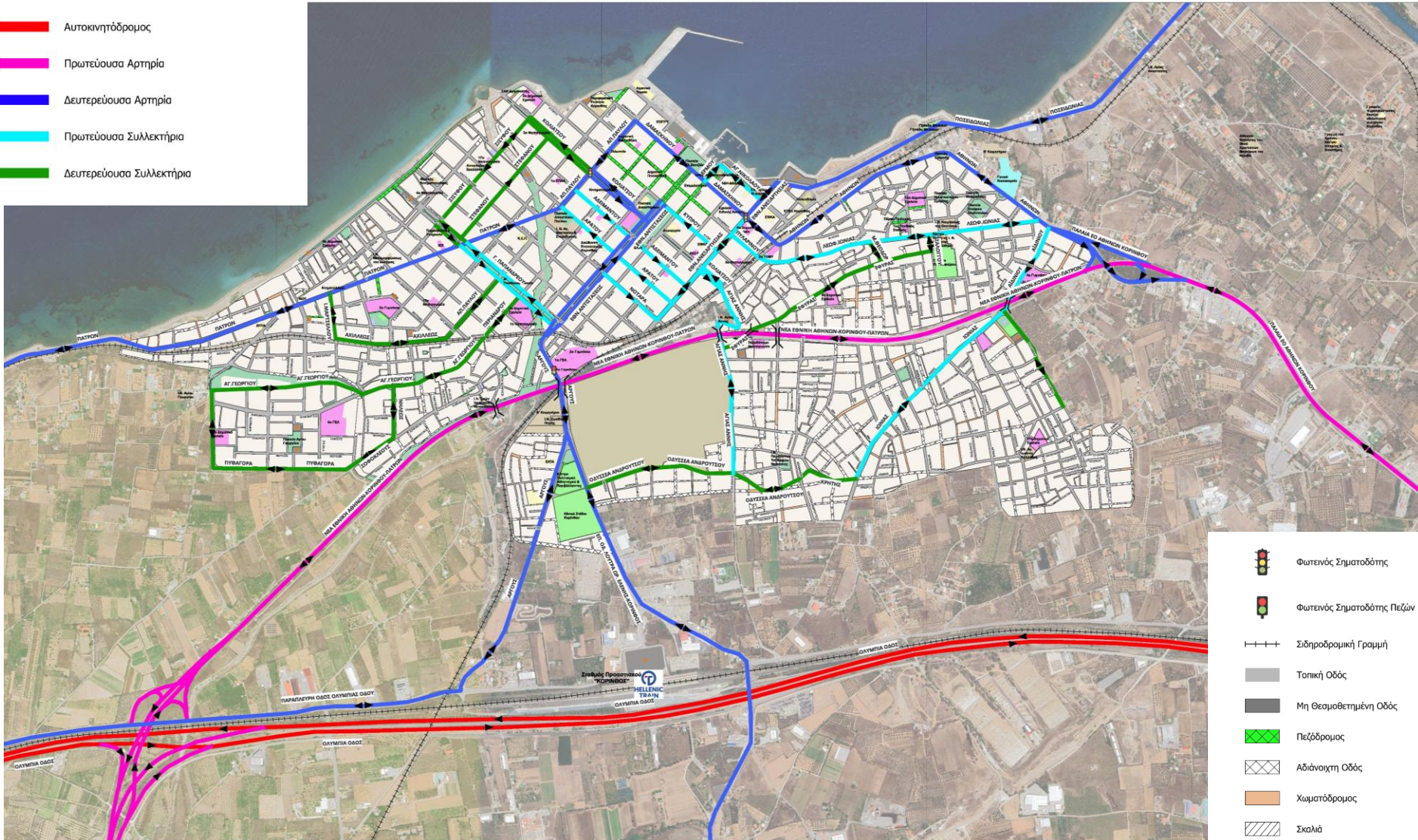
- **Αρτηρίες (πρωτεύουσες & δευτερεύουσες):** Πρόκειται για οδούς με σχετικά υψηλούς φόρτους, που εξυπηρετούν μεσαίου και μεγάλου μήκους διαμπερείς κινήσεις εισόδων και εξόδων προς/από την κεντρική περιοχή.
- **Συλλεκτήριες (πρωτεύουσες & δευτερεύουσες):** Είναι οι οδοί, οι οποίες κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες προς το τοπικό δίκτυο και άλλες σημαντικές χρήσεις της πόλης. Αντίστροφα, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών.
- **Τοπικές οδοί**
- **Πεζόδρομοι**

Οδικό Δίκτυο Υφιστάμενη Λειτουργική Ιεράρχηση

Υπόμνημα

- Αυτοκινητόδρομος
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Πρωτεύουσα Συλλεκτήρια
- Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια

- Φωτεινός Σηματοδότης
- Φωτεινός Σηματοδότης Πεζών
- Σιδηροδρομική Γραμμή
- Τοπική Οδός
- Μη Θεομετρημένη Οδός
- Πεζόδρομος
- Αδιάνοιχτη Οδός
- Χωματόδρομος
- Σκαλιά



Λιμένας Κορίνθου

Ο **Λιμένας της Κορίνθου** εντοπίζεται στα νοτιοανατολικά του Κορινθιακού Κόλπου, σε απόσταση 2 χλμ. από το βόρειο στόμιο της διώρυγας του Ισθμού.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν το **εμπορευματικό λιμάνι**, στο οποίο εξυπηρετούνται:

- εμπορικά πλοία
- κρουαζιερόπλοια &
- το αλιευτικό καταφύγιο

Σύμφωνα με τις ισχύουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, η **σύνδεση της εμπορευματικής λειτουργίας** του λιμένα με τη **Βιομηχανική Περιοχή Κορίνθου** και τον αυτοκινητόδρομο **ΠΑΘΕ** εξυπηρετείται αποκλειστικά από τον οδικό άξονα **Απ. Παύλου – Πατρών – Κόμβος Αρχαίας Κορίνθου**.

Για την **εξυπηρέτηση των λοιπών οχημάτων**, η σύνδεση των λιμενικών εγκαταστάσεων με τον **ΠΑΘΕ** πραγματοποιείται μέσω των οδών **Απ. Παύλου – Γ. Παπανδρέου – Άργους – Κόμβος Εξαμιλίων**.

Οδικό Δίκτυο

Απογραφή Οδικού Δικτύου

Η απογραφή του οδικού δικτύου αφορά στην καταγραφή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών βασικών οδικών αξόνων και τμημάτων επί της περιοχής μελέτης.

Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιήθηκε από εξειδικευμένο συνεργείο, στην **περιοχή απογραφής**.



Οδικό Δίκτυο

Απογραφή Οδικού Δικτύου

Η απογραφή του οδικού δικτύου αφορούσε στην καταγραφή:

- ✓ **Στοιχείων της διατομής των οδών** (πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας, πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων, νησίδων)
- ✓ **Στοιχείων που αφορούν στην κινητικότητα πεζών και ΑμεΑ** (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί τυφλών)
- ✓ **Της υφιστάμενης κατακόρυφης & οριζόντιας σήμανσης**: Ο έλεγχος και η καταγραφή της σήμανσης έγινε κατά βάση με τη χρήση **κάμερας δράσης** (action camera) VIRB 360o Garmin, αποτελούμενη από **δύο αισθητήρες**, υψηλής ανάλυσης, στην μπροστινή και στην πίσω πλευρά αντίστοιχα, με **δυνατότητα πανοραμικής λήψης βίντεο και φωτογραφιών**

Από την αυτοψία διαπιστώθηκε ότι σε αρκετές κεντρικές οδούς τα πεζοδρόμια έχουν επαρκές πλάτος και βρίσκονται σε καλή κατάσταση, με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να διενεργείται χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.

Σε πολλές οδούς όμως **δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ στις διαβάσεις**, ενώ οι **οδηγοί τυφλών** στα πεζοδρόμια **λείπουν** από το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου απογραφής. Συνεπώς, οι συνθήκες μετακίνησης είναι δυσχερείς για τις ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων.

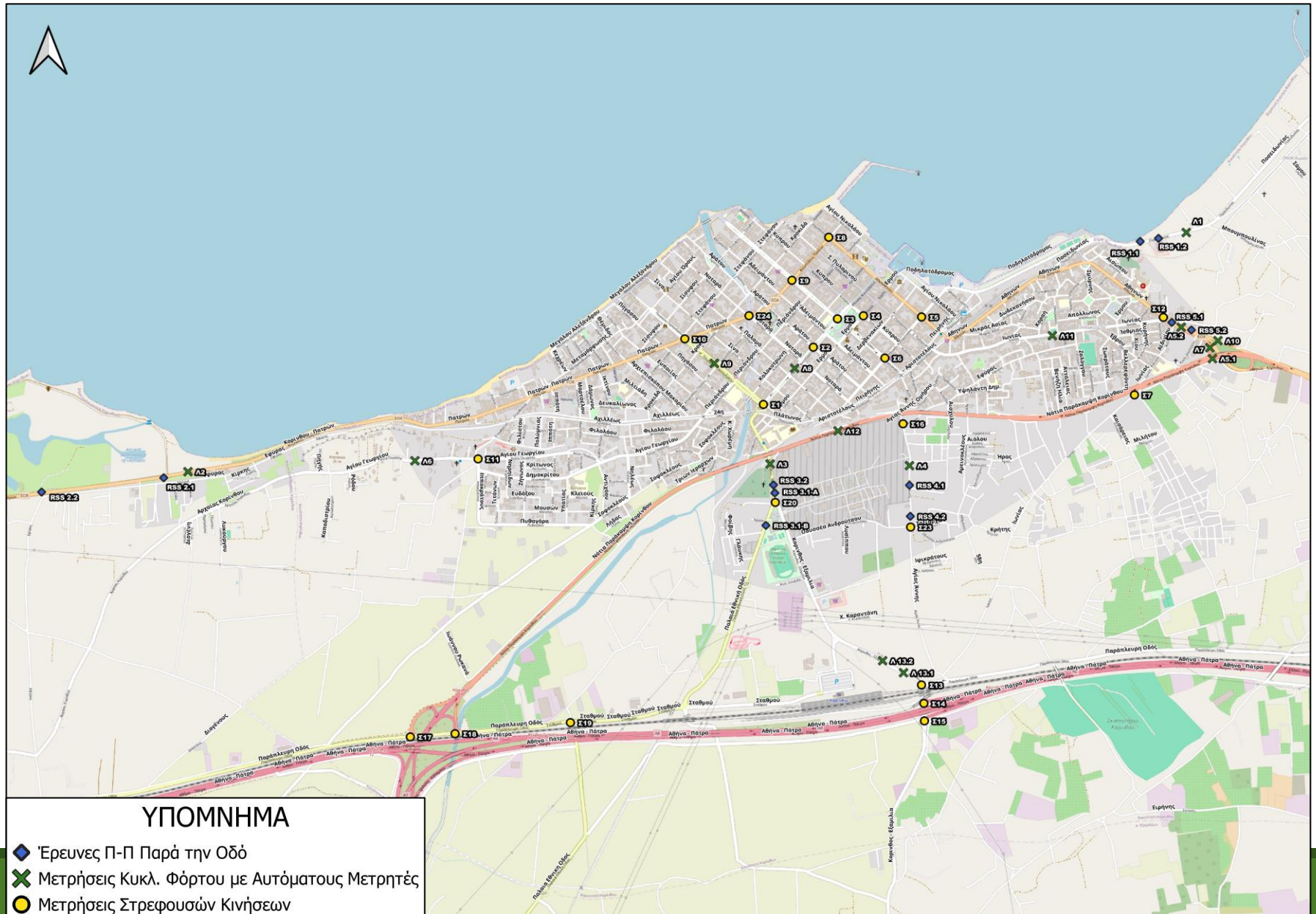
Η **γενική διαπίστωση** είναι ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, το **λειτουργικό πλάτος** των λωρίδων κυκλοφορίας **μειώνεται** σημαντικά, λόγω εκτεταμένων **παράνομων σταθμεύσεων**.

Οδικό Δίκτυο Καταγραφή Μετακινήσεων

Στο πλαίσιο καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες εργασίες:

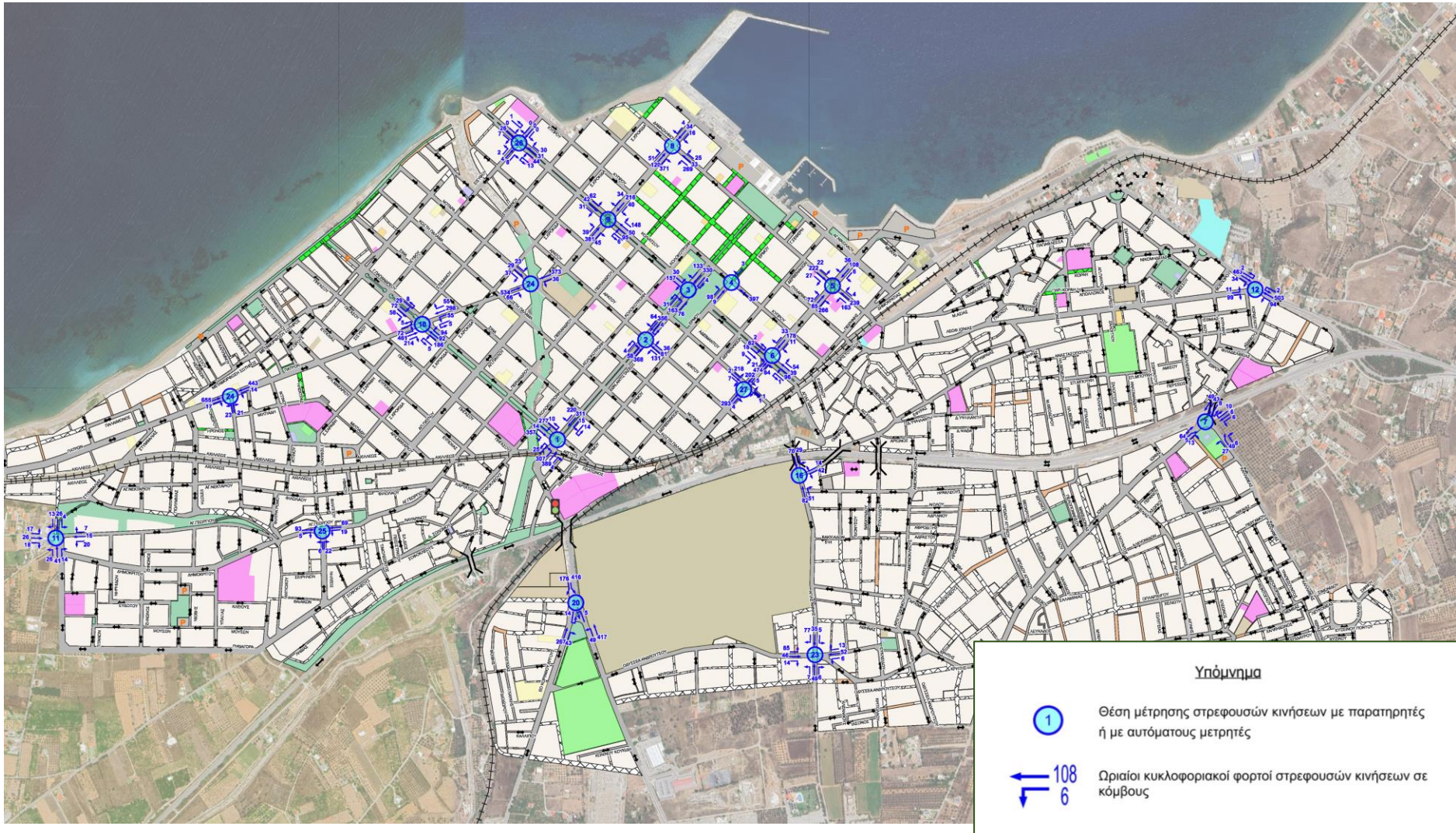
- ο **Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας, με κάμερες και παρατηρητές**, σε είκοσι τέσσερις (24) κύριες διασταυρώσεις-κόμβους στην περιοχή μελέτης: Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την χρονική περίοδο 15-26 Ιανουαρίου 2024, εντός τυπικών καθημερινών και συγκεκριμένα κατά τις ημέρες Τρίτη, Πέμπτη και Παρασκευή, για τα χρονικά διαστήματα 07:00 – 10:00, 12:00 – 15:00 και 17:00 – 20:00.
- ο **Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας, με αυτογραφικά μηχανήματα**, σε δεκατρείς (13) διατομές της περιοχής μελέτης: Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν τη χρονική περίοδο από 15-28 Ιανουαρίου 2024 (τυπική περίοδος) και η διάρκειά τους ήταν από 48 ώρες έως μια πλήρη εβδομάδα ανάλογα με τη θέση. Για την διερεύνηση της **εποχιακής διακύμανσης του κυκλοφοριακού φόρτου**, διενεργήθηκαν **πρόσθετες κυκλοφοριακές μετρήσεις** σε τέσσερις (4) αντιπροσωπευτικές διατομές, κατά τη **θερινή περίοδο**, στο διάστημα 16-22 Ιουλίου 2024.
- ο **Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού** με συνεντεύξεις παρά την οδό σε πέντε (5) σημεία διπλής κατεύθυνσης του οδικού δικτύου της πόλης της Κορίνθου: Οι εργασίες διεξήχθησαν μεταξύ 15 – 26 Ιανουαρίου 2024, κατά τη διάρκεια τυπικής καθημερινής ημέρας και είχαν διάρκεια 3 ώρες (08:00-11:00).

Οδικό Δίκτυο Καταγραφή Μετακινήσεων



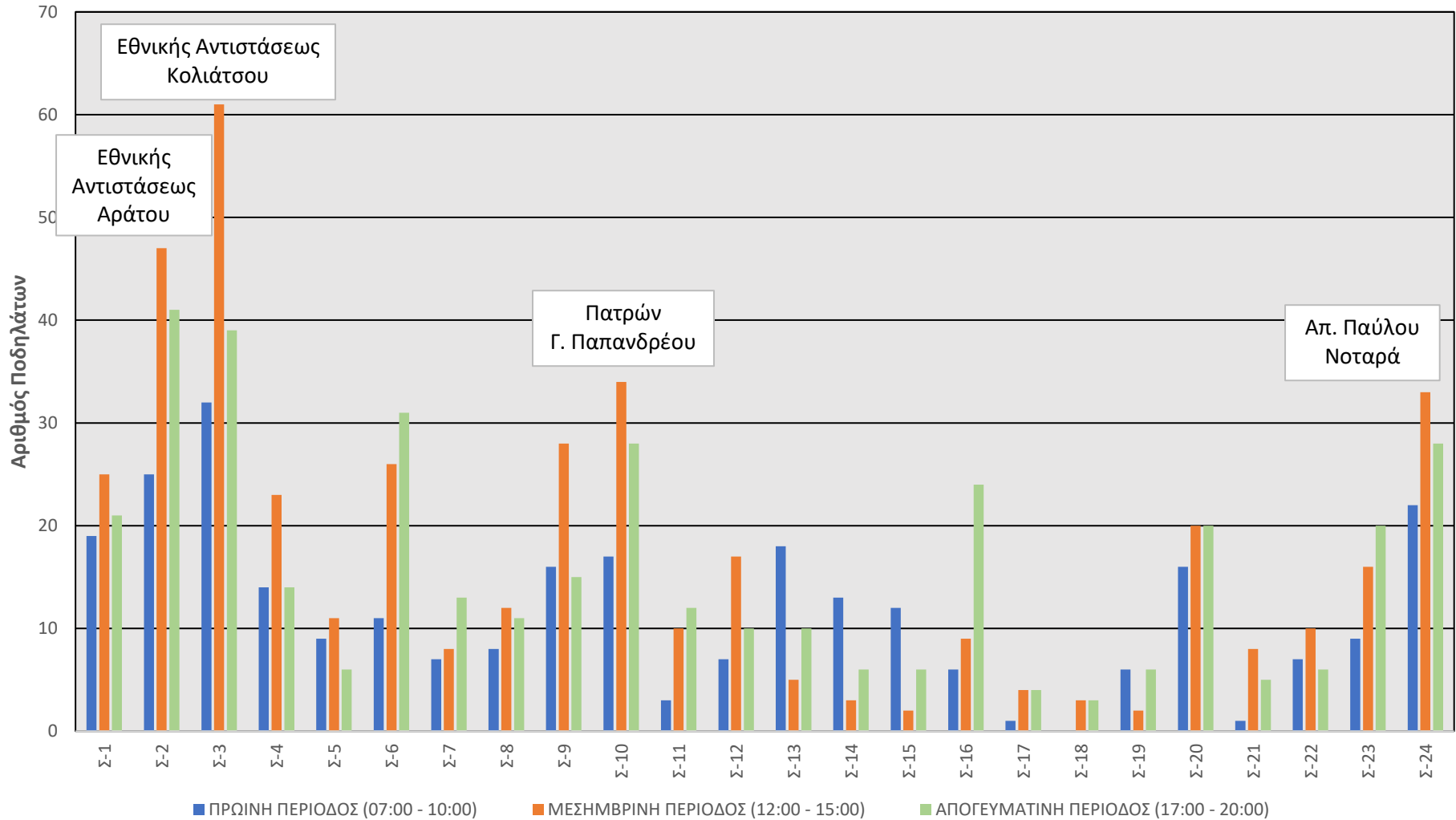
Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων στρεφουσών κινήσεων – Πρωινή αιχμή (08:00-09:00)



Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων στρεφουσών κινήσεων – Φόρτος ποδηλάτων



Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Τυπική περίοδος

α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Κυκλ. Φόρτος (Μ.Η.Κ.)		Ώρα Αιχμής	Φόρτος Αιχμής (Φ.Α.)	Φ.Α. / Μ.Η.Κ. (%)
				Οχήματα	ΜΕΑ			
1	Λ-01	Ποσειδωνίας	Προς Κόρινθο (Δύση)	4618	4489	17:00-18:00	343	7,4
			Προς Λουτράκι (Ανατολή)	4726	4606	13:00-14:00	369	7,8
2	Λ-02	Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	7021	7097	08:00-09:00	547	7,8
			Προ Λέχαιο (Δύση)	7382	7471	14:00-15:00	634	8,6
3	Λ-03	Άργους	Προς Κόρινθο (Βορρά)	9310	9215	17:00-18:00	758	8,1
			Προς Άργος (Νότος)	9235	9150	13:00-14:00	713	7,7
4	Λ-04	Αγίας Άννης	Προς Κόρινθο (Βορρά)	1854	1759	08:00-09:00	157	8,5
			Προς Ανδρούτσου (Νότος)	1835	1771	08:00-09:00	155	8,4
5	Λ-05	Αθηνών	Προς Κόρινθο (Δύση)	986	969	08:00-09:00	75	7,6
			Προς Ν.Ε.Ο Πατρών (Ανατολή)	6269	6251	14:00-15:00	488	7,8
6	Λ-06	Αγίου Γεωργίου	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	643	589	08:00-09:00	57	8,9
			Προς Δύση	677	622	18:00-19:00	55	8,1
7	Λ-07	Λεωφόρος Αθηνών	Προς ΝΕΟ Πατρών (Δύση)	1127	1146	13:00-14:00	107	9,5
8	Λ-08	Εθνικής Αντιστάσεως	Προς Αράτου (Ανατολή)	9849	9485	18:00-19:00	734	7,4
			Προς Παπανδρέου (Δύση)	9117	8764	14:00-15:00	670	7,3
9	Λ-09	Γεωργίου Παπανδρέου	Προς Εθν. Αντιστάσεως (Νότο)	7358	7208	18:00-19:00	529	7,1
			Προς Πατρών (Βορρά)	6804	6625	18:00-19:00	526	7,7
10	Λ-10	Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου	Προς Λ. Αθηνών (Δύση)	6337	6360	14:00-15:00	502	7,9
11	Λ-11	Λεωφ. Ιωνίας	Προς Κόρινθο (Δύση)	2361	2050	18:00-19:00	192	8,1
			Προς Λ. Αθηνών (Ανατολή)	3270	2934	13:00-14:00	303	9,3
12	Λ-12	Νέα Εθνική Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	3036	3619	08:00-09:00	327	10,8
			Προς Πάτρα (Δύση)	3418	3943	14:00-15:00	314	9,2
13	Λ-13	Κόρινθος Εξαμίλια	Προς Κόρινθο (Βορρά)	5725	5806	16:00-17:00	509	8,9
			Προς Εξαμίλια (Νότο)	5350	5416	14:00-15:00	420	7,9

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Θερινή περίοδος

α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Κυκλ. Φόρτος (Μ.Η.Κ.)		Ώρα Αιχμής	Φόρτος Αιχμής (Φ.Α.)	Φ.Α. / Μ.Η.Κ. (%)
				Οχήματα	ΜΕΑ			
1	Λ-02	Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	8024	7903	09:00-10:00	553	6,9
			Προ Λέχαιο (Δύση)	8254	8201	13:00-14:00	590	7,1
2	Λ-05	Αθηνών	Προς Κόρινθο (Δύση)	1056	1009	11:00-12:00	75	7,1
			Προς Ν.Ε.Ο Πατρών (Ανατολή)	7113	6970	13:00-14:00	505	7,1
3	Λ-08	Εθνικής Αντιστάσεως	Προς Αράτου (Ανατολή)	10379	9587	10:00-11:00	702	6,8
			Προς Παπανδρέου (Δύση)	9606	8938	12:00-13:00	626	6,5
4	Λ-10	Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου	Προς Λ. Αθηνών (Δύση)	7299	7134	10:00-11:00	504	6,9

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Ποσοστιαία Μεταβολή Κυκλοφοριακού Φόρτου Τυπικής και Θερινής Περιόδου – Καθημερινή

α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Κυκλ. Φόρτος Καθημερινής (Μ.Η.Κ.)				Ποσοστιαία Μεταβολή Φόρτου (Θερινή ως προς Τυπική Περίοδο)
				Θερινή Περίοδος		Τυπική Περίοδος		
				Οχήματα	ΜΕΑ	Οχήματα	ΜΕΑ	
1	Λ-02	Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	8024	7903	7021	7097	+14,2%
			Προ Λέχαιο (Δύση)	8254	8201	7382	7471	+11,8%
2	Λ-05	Αθηνών	Προς Κόρινθο (Δύση)	1056	1009	986	969	+7,0%
			Προς Ν.Ε.Ο Πατρών (Ανατολή)	7113	6970	6269	6251	+13,4%
3	Λ-08	Εθνικής Αντιστάσεως	Προς Αράτου (Ανατολή)	10379	9587	9883	9485	+5,0%
			Προς Παπανδρέου (Δύση)	9606	8938	9140	8764	+5,0%
4	Λ-10	Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου	Προς Λ. Αθηνών (Δύση)	7299	7134	6354	6360	+14,8%

➤ Ποσοστιαία Μεταβολή Κυκλοφοριακού Φόρτου Τυπικής και Θερινής Περιόδου – Σαββατοκύριακο

α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Κυκλ. Φόρτος Σαββατοκύριακου (Μ.Η.Κ.)				Ποσοστιαία Μεταβολή Φόρτου (Θερινή ως προς Τυπική Περίοδο)
				Θερινή Περίοδος		Τυπική Περίοδος		
				Οχήματα	ΜΕΑ	Οχήματα	ΜΕΑ	
1	Λ-02	Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	6799	6667	5683	5689	+19,6%
			Προ Λέχαιο (Δύση)	7037	6952	5781	5805	+21,7%
2	Λ-05	Αθηνών	Προς Κόρινθο (Δύση)	787	754	733	719	+7,3%
			Προς Ν.Ε.Ο Πατρών (Ανατολή)	5546	5443	4333	4320	+27,9%
3	Λ-08	Εθνικής Αντιστάσεως	Προς Αράτου (Ανατολή)	7931	7241	7747	7381	+2,3%
			Προς Παπανδρέου (Δύση)	7617	7014	7739	7425	-1,6%
4	Λ-10	Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου	Προς Λ. Αθηνών (Δύση)	5631	5462	4271	4257	+31,8%

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Σύνθεση κυκλοφορίας ανά διατομή και κατεύθυνση κυκλοφορίας καθημερινής – Τυπική Περίοδος

α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Ποσοστό (%)			
				Δίκυκλα	Ελαφρά Οχήματα (Ι.Χ., Ταξί, Ημιφορτηγά, Μικρά Λεωφορεία)	Βαρέα Οχήματα	
						Διαξονικά, Τριαξονικά, Λεωφορεία	≥4 άξονες
1	Λ-01	Ποσειδωνίας	Προς Κόρινθο (Δύση)	7	92	0	1
			Προς Λουτράκι (Ανατολή)	6	92	1	1
2	Λ-02	Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	3	94	3	0
			Προ Λέχαιο (Δύση)	4	93	3	0
3	Λ-03	Άργους	Προς Κόρινθο (Βορρά)	6	92	2	0
			Προς Άργος (Νότος)	6	92	2	0
4	Λ-04	Αγίας Άννης	Προς Κόρινθο (Βορρά)	11	87	2	0
			Προς Ανδρούτσου (Νότος)	9	90	1	0
5	Λ-05	Αθηνών	Προς Κόρινθο (Δύση)	7	90	3	0
			Προς Ν.Ε.Ο Πατρών (Ανατολή)	6	91	3	0
6	Λ-06	Αγίου Γεωργίου	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	13	86	1	0
			Προς Δύση	15	84	1	0
7	Λ-07	Λεωφόρος Αθηνών	Προς ΝΕΟ Πατρών (Δύση)	4	91	5	0
8	Λ-08	Εθνικής Αντιστάσεως	Προς Αράτου (Ανατολή)	8	91	1	0
			Προς Παπανδρέου (Δύση)	9	89	2	0
9	Λ-09	Γεωργίου Παπανδρέου	Προς Εθν. Αντιστάσεως (Νότο)	7	92	1	0
			Προς Πατρών (Βορρά)	7	92	1	0
10	Λ-10	Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου	Προς Λ. Αθηνών (Δύση)	5	92	3	0
11	Λ-11	Λεωφ. Ιωνίας	Προς Κόρινθο (Δύση)	21	78	1	0
			Προς Λ. Αθηνών (Ανατολή)	17	82	1	0
12	Λ-12	Νέα Εθνική Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	4	81	7	8
			Προς Πάτρα (Δύση)	5	82	8	5
13	Λ-13	Κόρινθος Εξαμίλια	Προς Κόρινθο (Βορρά)	4	92	3	1
			Προς Εξαμίλια (Νότο)	5	92	2	1

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Σύνθεση κυκλοφορίας ανά διατομή και κατεύθυνση κυκλοφορίας καθημερινής – Θερινή Περίοδος

α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Κατεύθυνση	Ποσοστό (%)			
				Δίκυκλα	Ελαφρά Οχήματα (Ι.Χ., Ταξί, Ημιφορτηγά, Μικρά Λεωφορεία)	Βαρέα Οχήματα	
						Διαξονικά, Τριαξονικά, Λεωφορεία	≥4 άξονες
2	Λ-02	Πατρών	Προς Κόρινθο (Ανατολή)	8	89	2	1
			Προ Λέχαιο (Δύση)	6	91	2	1
5	Λ-05	Αθηνών	Προς Κόρινθο (Δύση)	11	86	3	0
			Προς Ν.Ε.Ο Πατρών (Ανατολή)	9	87	4	0
8	Λ-08	Εθνικής Αντιστάσεως	Προς Αράτου (Ανατολή)	13	86	1	0
			Προς Παπανδρέου (Δύση)	12	87	1	0
10	Λ-10	Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου	Προς Λ. Αθηνών (Δύση)	10	86	4	0

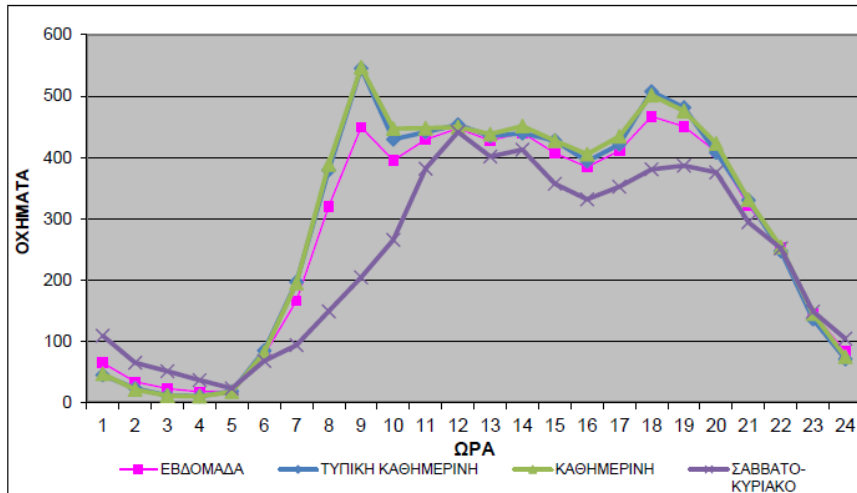
Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Τυπική Περίοδος: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Ωριαία διακύμανση

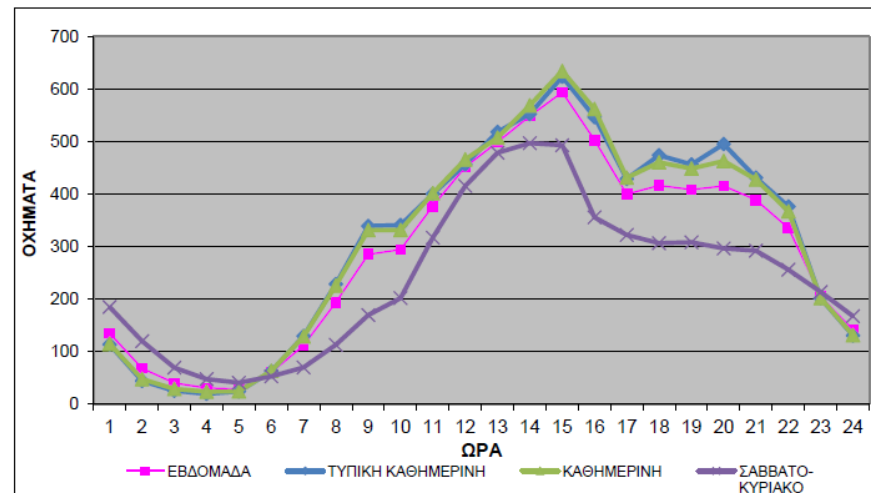
Κωδικός Σταθμού: L-02

Οδός Πατρών (Δυτικό Όριο Κορίνθου, πλησίον Αρχ. Λιμανιού)

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Κόρινθο (Ανατολή)



ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Λέχαιο (Δύση)



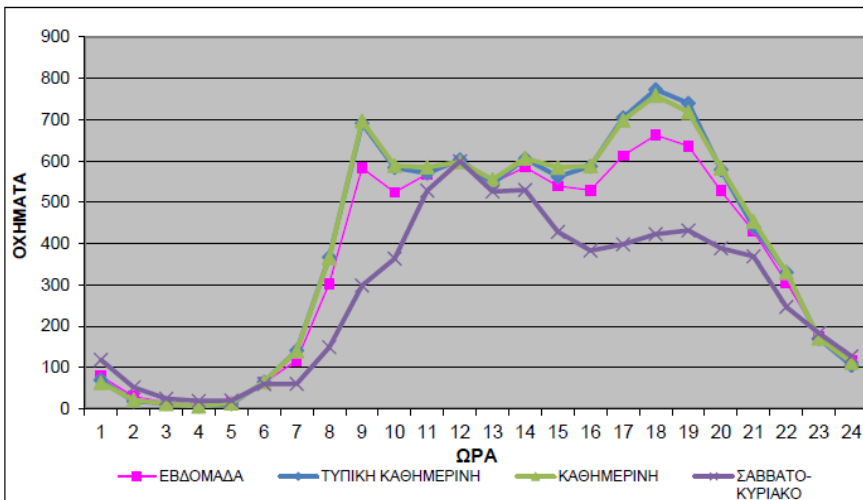
Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Τυπική Περίοδος: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Ωριαία διακύμανση

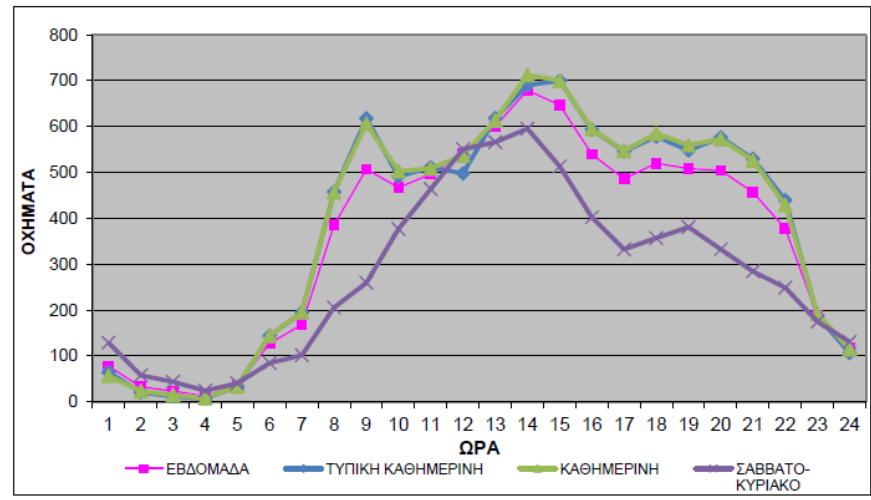
Κωδικός Σταθμού: L-03

Οδός Άργους (Νότια της ΝΕΟ Πατρών, ύψος Νεκτροταφείου)

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Κόρινθο (Βορρά)



ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Άργος (Νότος)

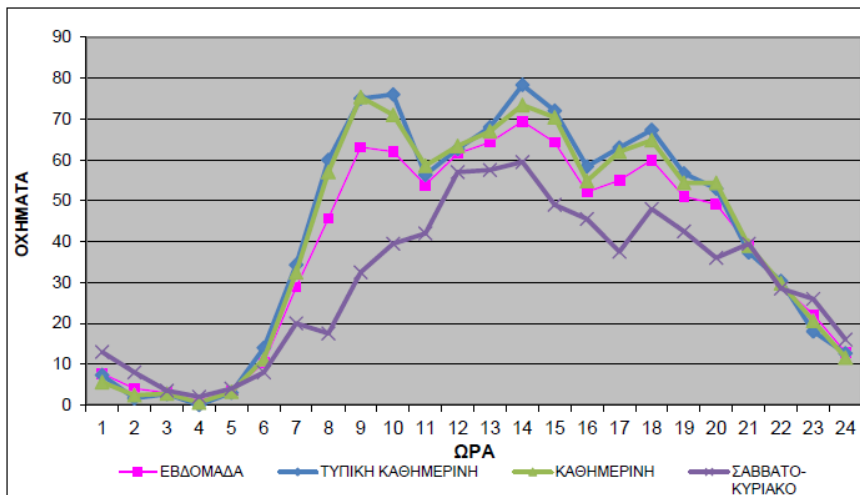


Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

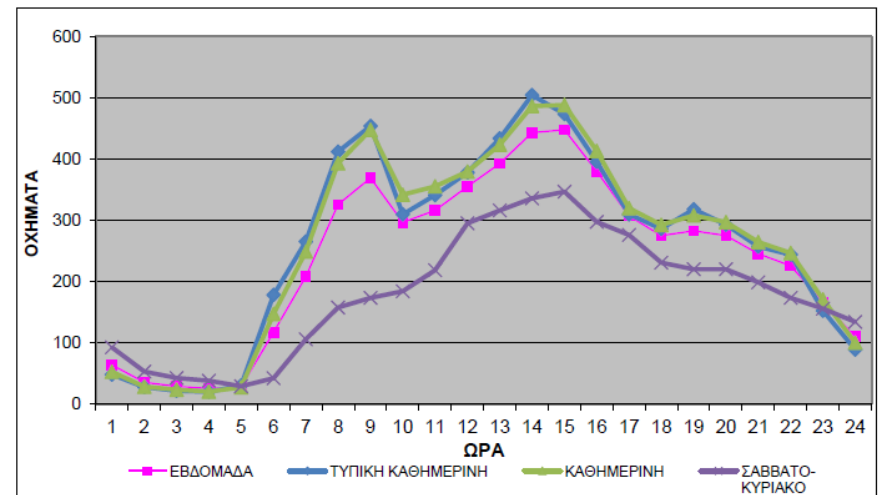
- Τυπική Περίοδος: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Ωριαία διακύμανση

Κωδικός Σταθμού: L-05
Οδός Αθηνών (Α/Κ ΝΕΟ Πατρών)

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Κόρινθο (Δύση)



ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Νέα Εθνική Πατρών (Ανατολή)



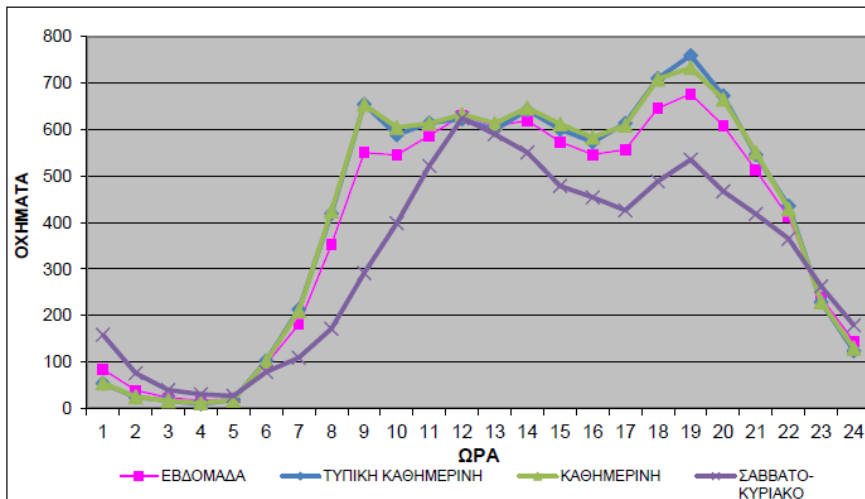
Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Τυπική Περίοδος: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Ωριαία διακύμανση

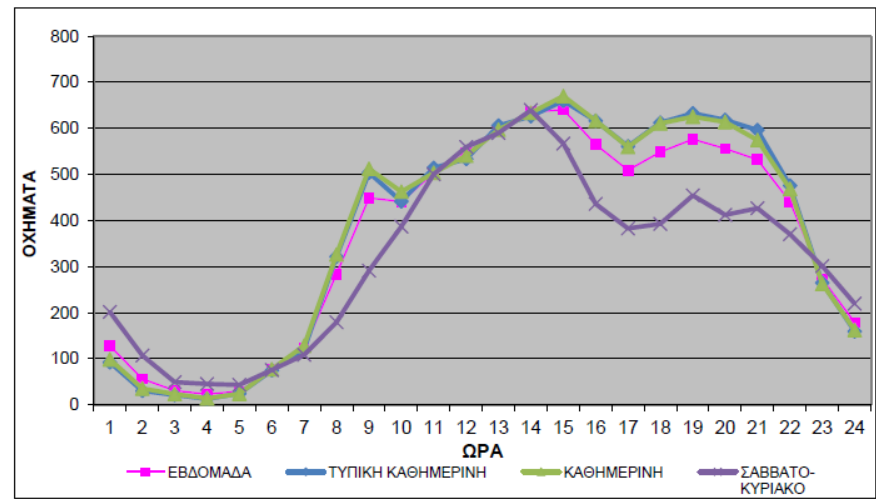
Κωδικός Σταθμού: L-08

Οδός Εθνικής Αντιστάσεως (Μεταξύ των οδών Παπανδρέου & Αράτου)

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Αράτου (Ανατολή)



ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Παπανδρέου (Δύση)



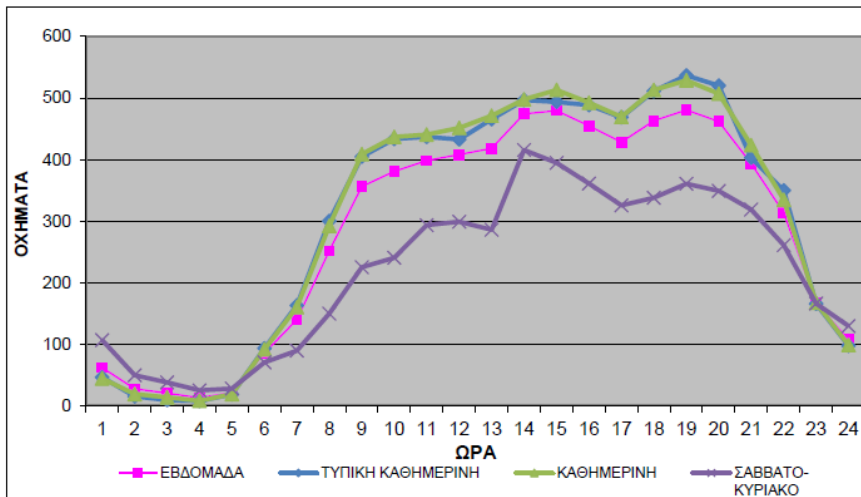
Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Τυπική Περίοδος: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Ωριαία διακύμανση

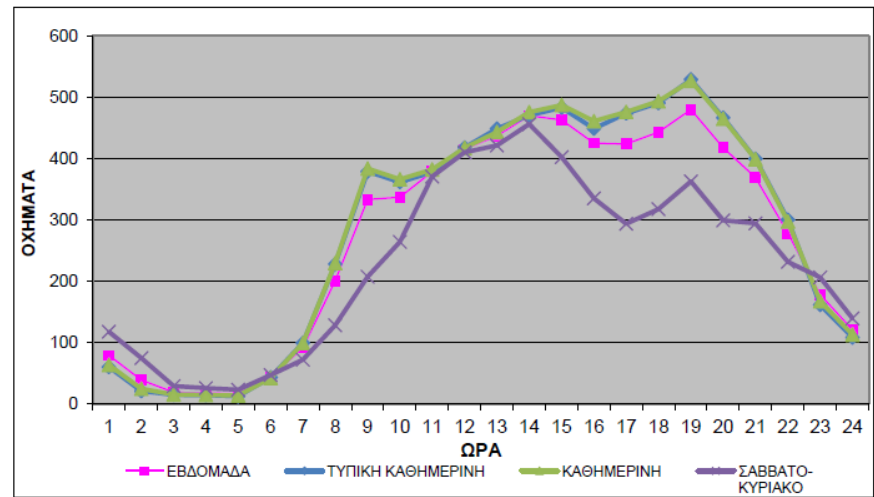
Κωδικός Σταθμού: L-09

Οδός Γεωργίου Παπανδρέου (Μεταξύ των οδών Πατρών & Αντιστάσεως)

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Εθν. Αντιστάσεως (Νότο)

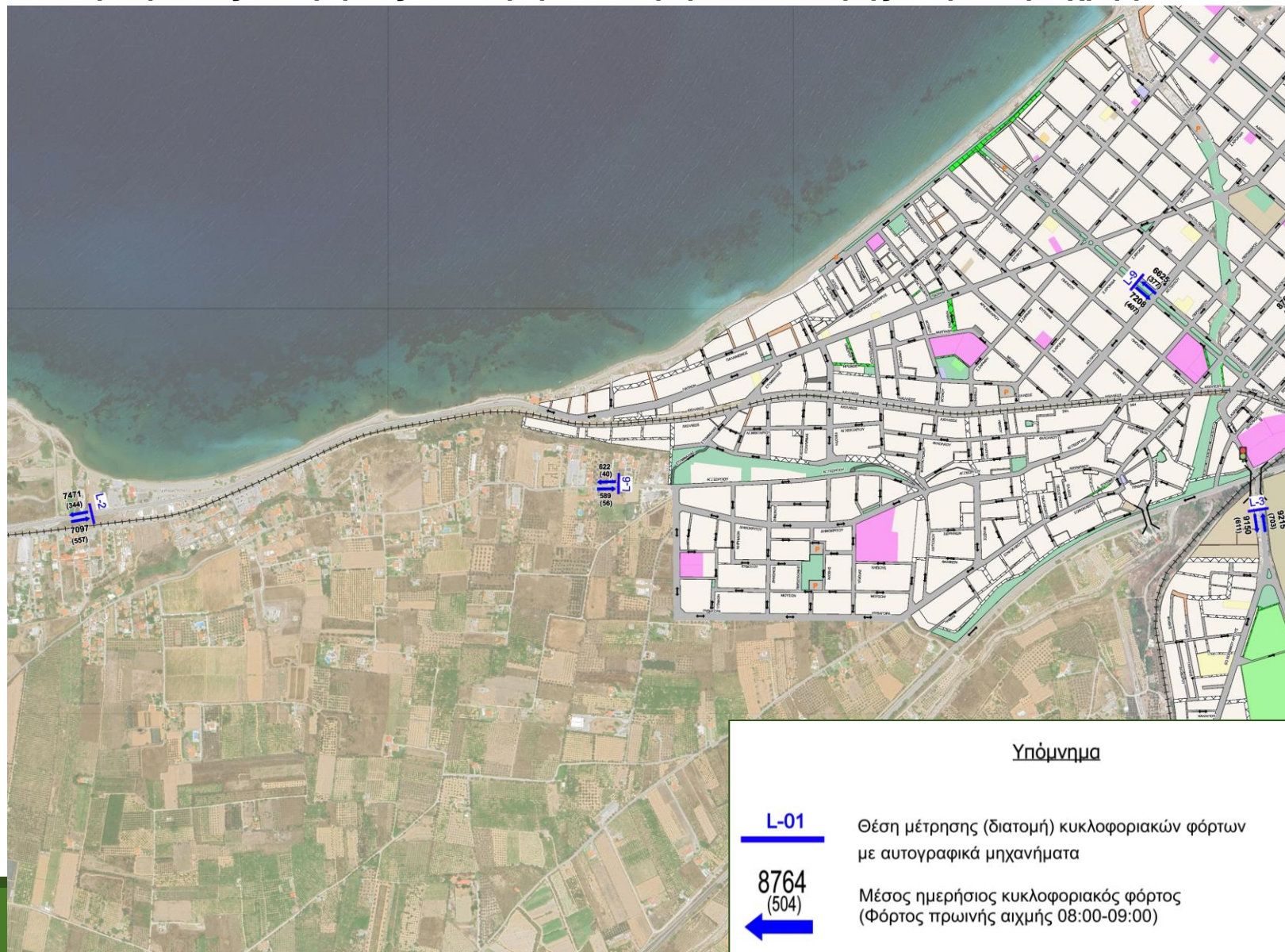


ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Πατρών (Βορρά)



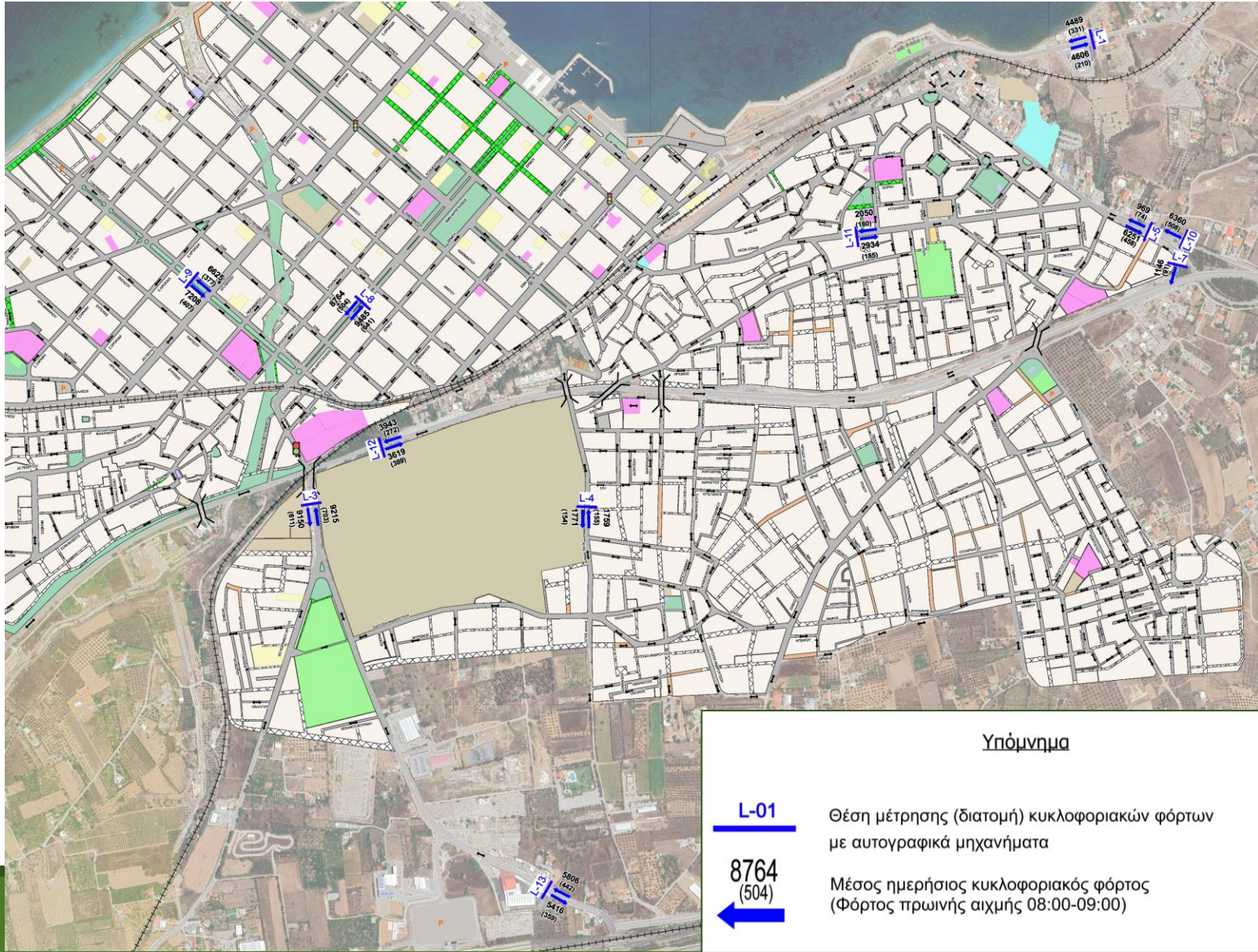
Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- **Τυπική Περίοδος: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Πρωινή αιχμή (08:00-09:00)**



Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Τυπική Περίοδος: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής – Πρωινή αιχμή (08:00-09:00)



Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής

Τυπική Περίοδος

- Οι άξονες με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι οι οδοί **Άργους (Λ-03)** και **Εθνικής Αντιστάσεως (Λ-08)** με κυκλοφοριακό φόρτο της τάξης των 9.000 ΜΕΑ ανά κατεύθυνση ημερησίως.
- Ο άξονας με τον **μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η οδός **Αγίου Γεωργίου** (600 περίπου ΜΕΑ ανά κατεύθυνση ημερησίως).
- Οι **ώρες αιχμής** (με τους υψηλότερους ωριαίους κυκλοφοριακούς φόρτους) καταγράφονται κυρίως το διάστημα **08:00 – 09:00 το πρωί**, και το διάστημα **14:00 – 15:00 το απόγευμα**. Σημαντική φόρτιση του δικτύου παρατηρείται και το δίωρο 17:00 – 19:00.
- Η παρουσία των **βαρέων οχημάτων** κυμαίνεται από **1% έως 4%** επί του συνόλου της κυκλοφορίας, ανάλογα με την οδό, με εξαίρεση την ΝΕΟ Πατρών που το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται στο 14% (μέσος όρος συνόλου διατομής).
- **Υψηλά ποσοστά δικύκλων (>10%)** εμφανίζονται, με βάση τις μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας στις θέσεις **Λ4, Λ6, Λ8, Λ11**.

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής

Θερινή Περίοδος

- Ο Άξονας με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο** είναι η οδός **Εθνικής Αντιστάσεως**, με μέσο κυκλοφοριακό φόρτο ανά κατεύθυνση ημερησίως, περίπου 9.250 ΜΕΑ (ελαφρώς υψηλότερο από τον φόρτο της τυπικής περιόδου).
- Οι ώρες αιχμής ποικίλουν ανά σταθμό και ανά κατεύθυνση στο χρονικό διάστημα **09:00 – 14:00**.
- Η παρουσία των **βαρέων οχημάτων** κυμαίνεται από **1% έως 4%** επί του συνόλου της κυκλοφορίας, ανάλογα με την οδό.
- Υψηλά ποσοστά δικύκλων (>10%, υψηλότερα από τα αντίστοιχα ποσοστά της τυπικής περιόδου) εμφανίζονται, με βάση τις μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας στις θέσεις **Λ5, Λ8, Λ10**.
- Συγκριτικά με την τυπική περίοδο, **τις καθημερινές**, παρατηρείται αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου (οχήματα) κατά **12%-15%** στις πύλες εισόδου-εξόδου της πόλης και 5% περίπου στο κέντρο της πόλης. Αντίστοιχα, **το σαββατοκύριακο**, παρατηρείται αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου (οχήματα) κατά **20%-32%** στις πύλες εισόδου-εξόδου της πόλης και δεν υπερβαίνει το 3% στο κέντρο της πόλης.

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Έρευνες προέλευσης-προορισμού παρά την οδό

Οι έρευνες έγιναν με **συνεντεύξεις σε διερχόμενα οχήματα** σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή πλατώματα παρά την οδό με τη συνδρομή του τμήματος Τροχαίας Κορίνθου. Σε κάθε θέση εργάζονταν τρεις ερευνητές και ένας υπεύθυνος σταθμού.

Οι ερευνητές κατέγραφαν τις απαντήσεις των οδηγών σε ειδικό **ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο** με τη χρήση **φορητών συσκευών (tablet)**. Οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν αφορούν τα εξής:

- Τύπος οχήματος (Δίκυκλα, ΙΧ , Ταξί με επιβάτη, Ημιφορτηγά, Φορτηγά)
- Αριθμός επιβατών στο όχημα
- Προέλευση της μετακίνησης
- Προορισμός της μετακίνησης
- Τόπος Κατοικίας (Προέλευση, Προορισμός ή Άλλος)
- Σκοπός μετακίνησης
- Συχνότητα μετακίνησης

Συνολικά **συλλέχθηκαν** και επεξεργάστηκαν **1.670 ερωτηματολόγια** κατά τη διάρκεια των ερευνών στο σύνολο των σταθμών. **Ο αριθμός αυτός**, ανάλογα με την θέση έρευνας, αντιστοιχεί **από 6% έως 42% επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου** για τις ώρες έρευνας και την κατεύθυνση αυτής.

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

➤ Έρευνες προέλευσης-προορισμού παρά την οδό

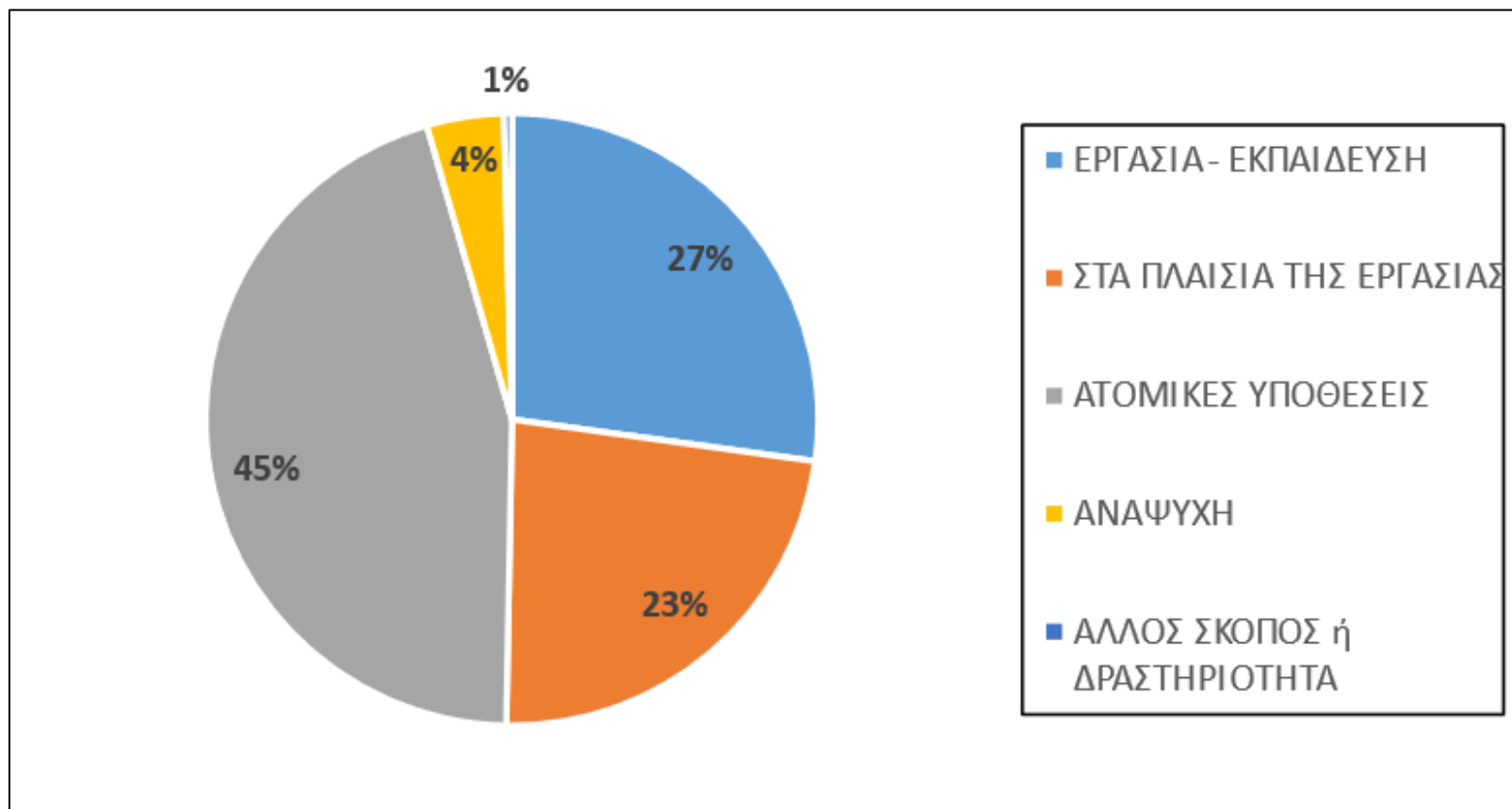
Από την ανάλυση των στοιχείων ως προς τα **χαρακτηριστικά των μετακινήσεων** προέκυψαν τα εξής:

- Η **μέση πληρότητα** των οχημάτων είναι **1,3 επιβάτες ανά όχημα**.
- Όσον αφορά στον **σκοπό μετακίνησης** στο σύνολο των ερωτηθέντων, το 50% δήλωσαν ότι κινούνται για επαγγελματικούς λόγους (Εργασία ή στα πλαίσια της εργασίας), το 45% δήλωσαν ότι κινούνται για ατομικές υποθέσεις. Με σκοπό την αναψυχή ή τις αγορές δήλωσε ότι κινείται το 4% ενώ το ποσοστό που κινείται για «Άλλο Σκοπό» είναι λιγότερο από 1%.
- Το 65% του συνόλου των ερωτηθέντων δήλωσε τον **τόπο κατοικίας** ως Προέλευση και το 19% ως Προορισμό, ενώ το υπόλοιπο 16% δεν είχε προέλευση ή προορισμό την κατοικία.
- Σχετικά με τη **συχνότητα μετακίνησης** το 71% των ερωτηματολογίων αφορά σε τακτικές μετακινήσεις (>4 φορές την εβδομάδα ή 1-4 φορές την εβδομάδα) ενώ το 29% αφορά αραιότερες μετακινήσεις δηλαδή 1-3 φορές το μήνα ή σπανιότερα.

Καταγραφή Μετακινήσεων Αποτελέσματα

- Έρευνες προέλευσης-προορισμού παρά την οδό

Σκοπός Μετακίνησης

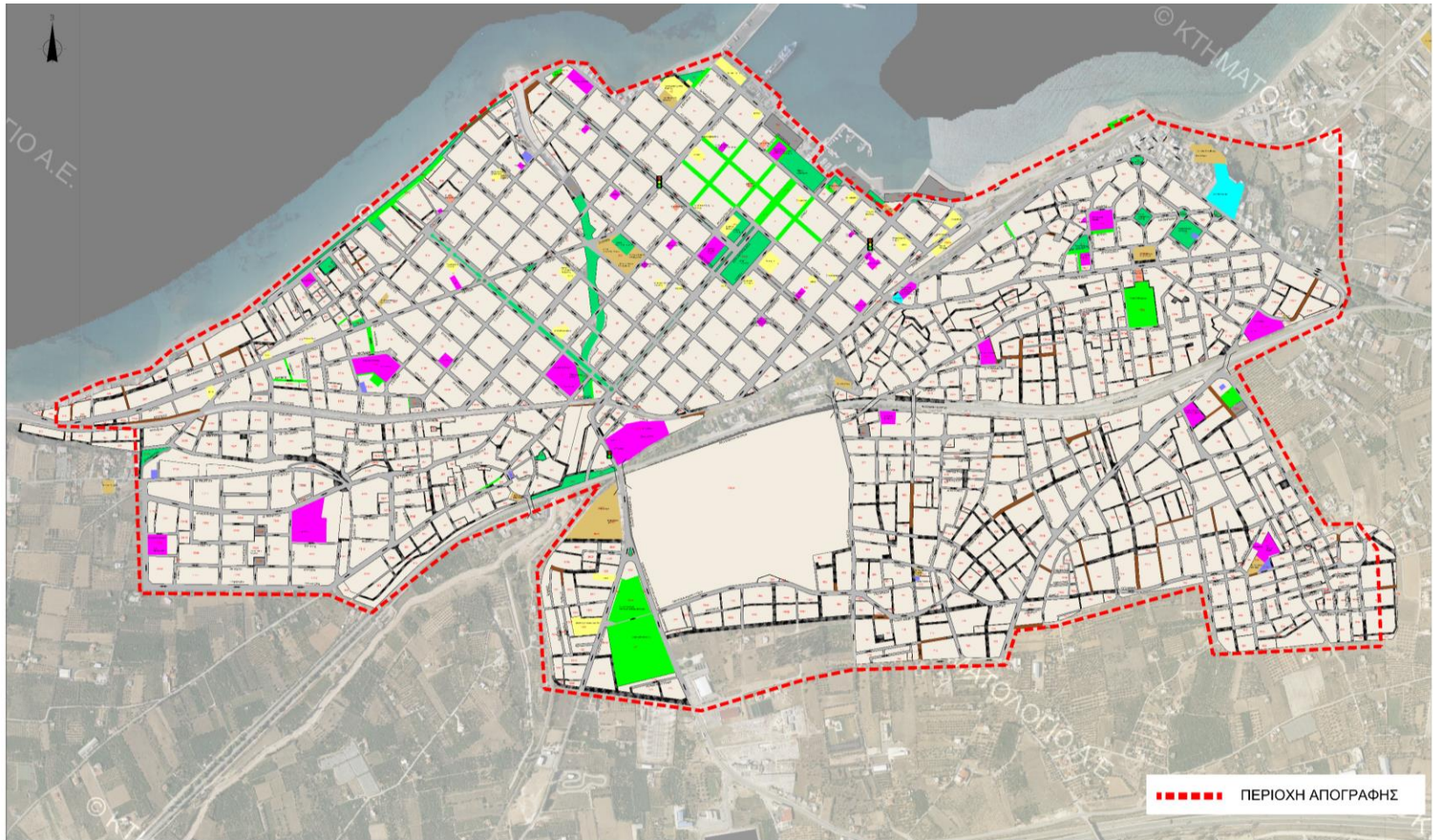


Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Απογραφή Στάθμευσης

Απογραφή Στάθμευσης

- Απογραφή **προσφοράς – ζήτησης** της στάθμευσης
- Καταγραφή σταθμευμένων οχημάτων τις **μεταμεσονύκτιες ώρες** (02:00 – 05:00)



Απογραφή Στάθμευσης

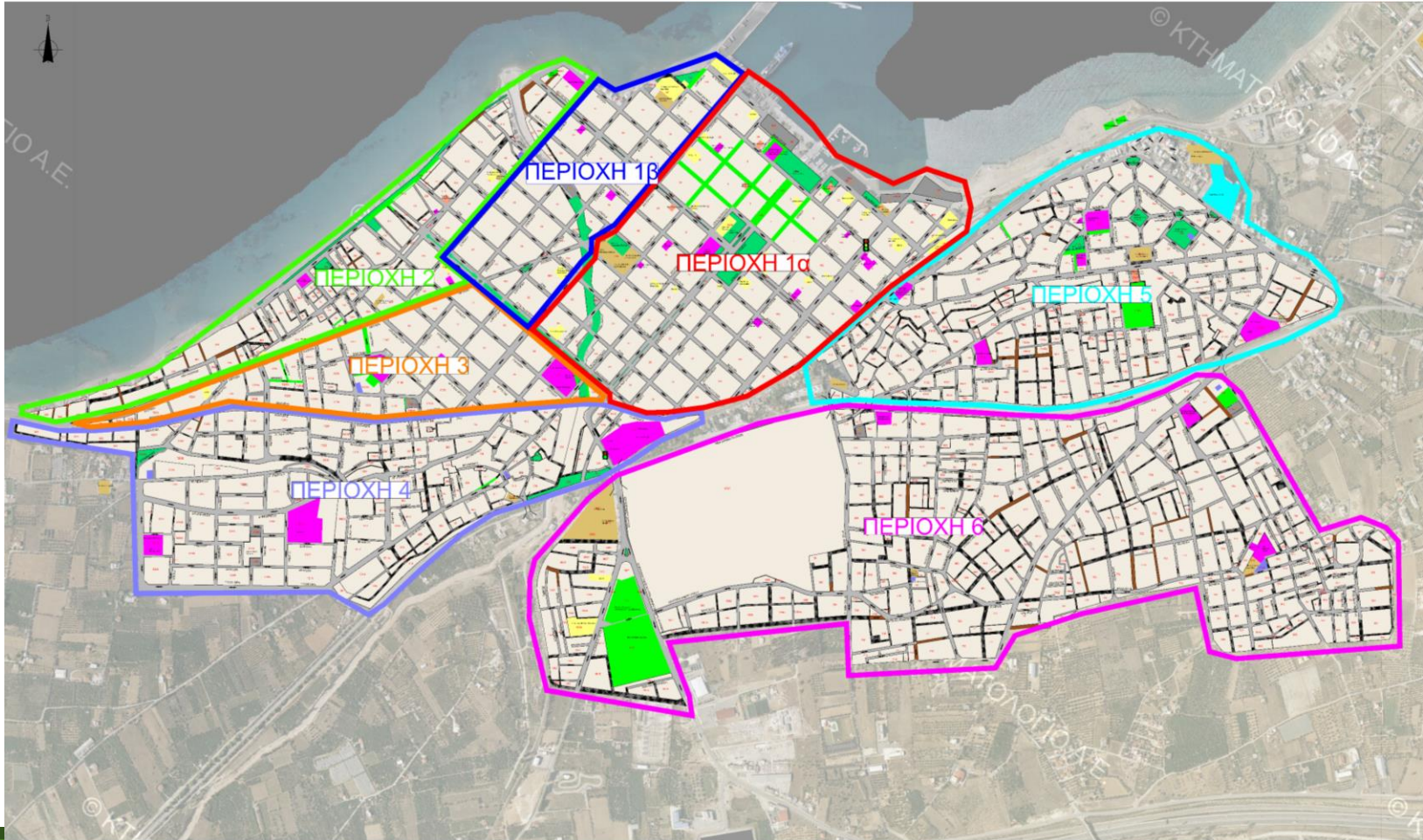
➤ Αποτελέσματα απογραφών στάθμευσης στην οδό

Είδος Στάθμευσης	Αριθμός θέσεων	Κατάληψη	
		Σταθμευμένα Οχήματα	%
Δωρεάν χωρίς περιορισμό	5 796	3 939	68
Με περιορισμό μηνών (εκ περιτροπής)	612 (360 Ι + 252* ΙΙ)	189*	75
Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων		3 403**	
Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)		7 531	
Σύνολο μεταμεσονύκτιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)		6 769	
Θέσεις Ειδικής Στάθμευσης	243		

*Στις παράνομες σταθμεύσεις περιλαμβάνονται και σταθμεύσεις σε θέσεις χωρίς σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης οι οποίες καταγράφηκαν κατά μήκος οδικών τμημάτων με πλάτος το οποίο δεν επιτρέπει την ασφαλή διέλευση των οχημάτων (λόγω γεωμετρίας).

Απογραφή Στάθμευσης

- **Διαφοροποίηση της ζήτησης και της προσφοράς στάθμευσης** στα επιμέρους τμήματα της περιοχής απογραφής
- **Διαίρεση** της περιοχής απογραφής στάθμευσης σε **6 υπο-περιοχές**



Απογραφή Στάθμευσης

➤ Προσφορά και ζήτηση στάθμευσης ανά περιοχή

Περιοχή	Νόμιμες θέσεις χωρίς περιορισμό			Θέσεις με περιορισμό μηνών			Παράνομες Σταθμεύσεις		Θέσεις ειδικής στάθμευσης	Σύνολο Σταθμεύσεων		Ισοζύγιο Στάθμευσης
	Προσφορά	Κατάληψη	Ποσοστό κατάληψης	Μονούς	Ζυγούς	Νόμιμη Κατάληψη	Αριθμός	Ποσοστό συνόλου		Ημερήσιες	Μεταμεσονύκτιες	
1α	1 840	1 653	89.8%	300	214	164	933	33.9%	124	2 750	1 739	-696
1β	839	699	83.3%	23	23	15	319	30.9%	23	1 033	978	-171
2	661	379	57.3%				254	40.1%	11	633	572	28
3	772	414	53.6%				180	30.3%	10	594	552	178
4	712	185	26.0%	36	30	21	468	69.4%	1	674	756	68
5	739	459	62.1%				874	65.6%	67	1 333	1 651	-594
6	186	125	67.2%				363	74.4%	7	488	521	-302
Σύνολο περιοχών	5 749	3 914	68.1%	359	267	200	3 391	45.2%	243	7 505	6 769	-1 489

Απογραφή Στάθμευσης

➤ Προσφορά και ζήτηση στάθμευσης ανά περιοχή

- ☐ Το **μεγαλύτερο έλλειμα** (περίπου 700 θέσεων) καταγράφεται στην **Κεντρική Περιοχή (1α)**.
- ☐ **Σημαντικό** είναι και το **έλλειμα στις Περιοχές 5 & 6** και ως ποσοστό του αριθμού των νόμιμων προσφερόμενων θέσεων υπερβαίνει και το έλλειμα της Κεντρικής Περιοχής.
- ☐ Στην **Κεντρική Περιοχή 1α** (όπως και στην **περικεντρική 1β**) το **ποσοστό κατάληψης των νόμιμων θέσεων** στάθμευσης είναι **πολύ υψηλό** (σχεδόν 90% στην 1α), με συνέπεια η ανεύρεση ελεύθερης θέσης στάθμευσης, τις ώρες αιχμής, να είναι δύσκολη και πολλοί οδηγοί να εξαναγκάζονται να σταθμεύουν παράνομα.
- ☐ Στις **υπόλοιπες εξεταζόμενες περιοχές το ποσοστό κατάληψης των προσφερόμενων νόμιμων θέσεων δεν υπερβαίνει το 70%** και είναι αισθητά μικρότερο στις περιοχές 2, 3 και 4.
- ☐ Στις **περιοχές 5 και 6 καταγράφεται μεγάλος αριθμός παράνομων σταθμεύσεων** (874 και 363 αντίστοιχα), οι οποίες αντιστοιχούν σε σημαντικό ποσοστό του συνολικού αριθμού των σταθμεύσεων. Ωστόσο οι περισσότερες από αυτές αφορούν σε **παραβίαση απαγόρευσης λόγω γεωμετρίας**. Πιο συγκεκριμένα οι περισσότερες οδοί είναι διπλής κυκλοφορίας με περιορισμένο πλάτος κυκλοφορίας με συνέπεια να μην επιτρέπεται η αμφίπλευρη στάθμευση.
- ☐ **Κατά μήκος του ρέματος (περιοχές 1α, 1β και 3)** το οποίο έχει καλυφθεί με πλάκα οπλισμένου σκυροδέματος, καταγράφηκαν **σταθμευμένα περίπου 75 οχήματα** τα οποία χαρακτηρίστηκαν **παράνομα**, ως σταθμευμένα σε κοινόχρηστο χώρο (πεζόδρομοι εκατέρωθεν του ρέματος).

Απογραφή Στάθμευσης

➤ Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

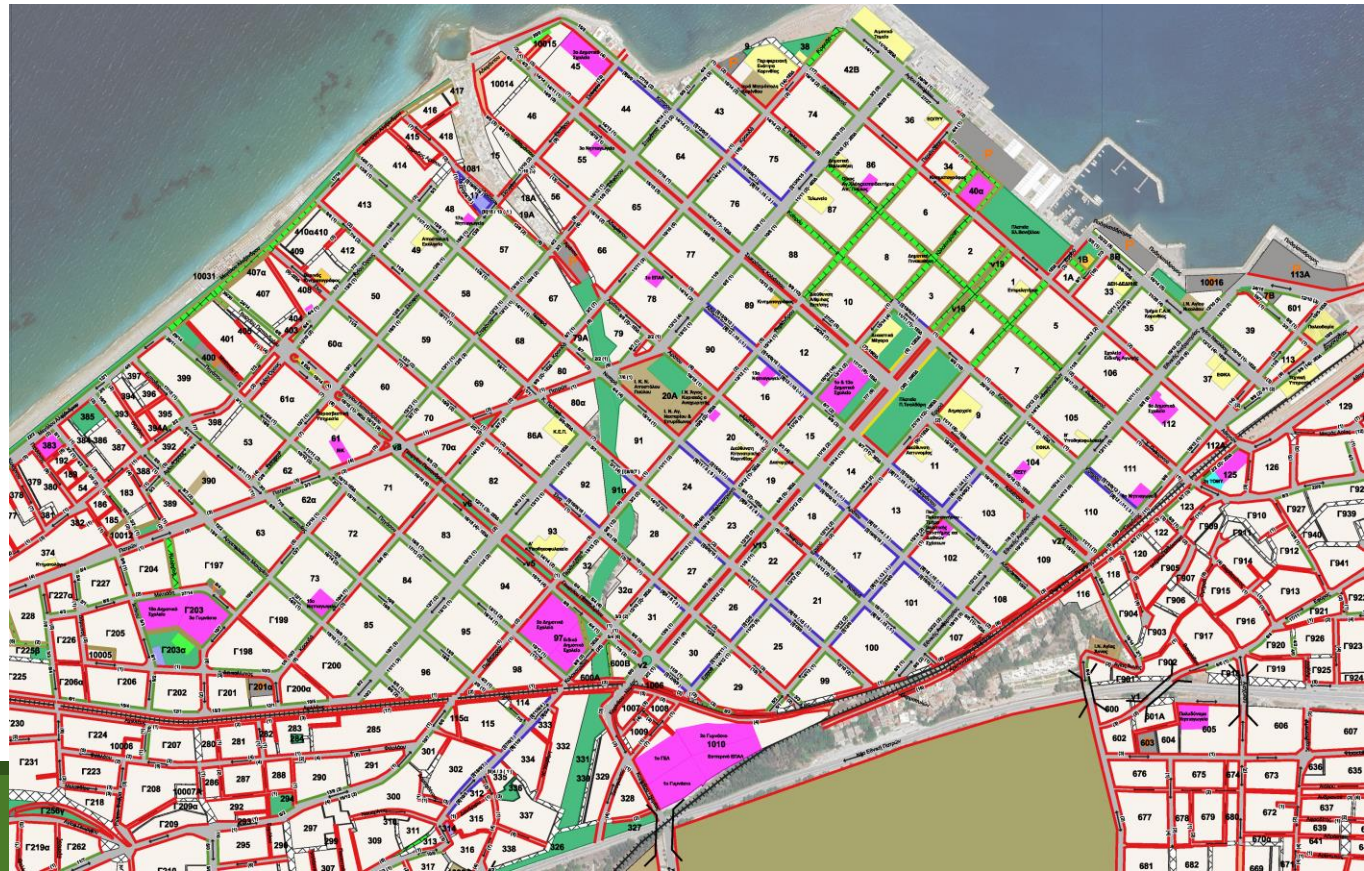
- ☐ Στην περιοχή απογραφών καταγράφηκαν και **δεκαπέντε (15) χώροι στάθμευσης εκτός οδού**, με **συνολική δυναμικότητα** περίπου **900 θέσεων**.
- ☐ Οι **περισσότεροι χώροι στάθμευσης εκτός οδού είναι υπαίθριοι** και οι τρεις μεγαλύτεροι λειτουργούν στην παραλιακή ζώνη (κατά μήκος των οδών Αγίου Νικολάου και Εθνικής Ανεξαρτησίας).
- ☐ Κατά την απογραφή βρέθηκαν σταθμευμένα περίπου **310 οχήματα σε αδιαμόρφωτα οικόπεδα (αλάνες)**.

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Είδος	Χωρητικότητα και πληρότητα	Καθεστώς και Τιμολόγηση
0018	4	Εθνικής Αντιστάσεως	Υπαίθριος	32 (περίπου, 25/32)	Ωριαία χρέωση
113A		Εθνικής Ανεξαρτησίας	Υπαίθριος	160 (περίπου, 60/160)	Δωρεάν
100016		Εθνικής Ανεξαρτησίας	Υπαίθριος	70 (περίπου, 61/70)	Δωρεάν
0025	1	Κ. Παλαμά	Στεγασμένος	-	Μηνιαία χρέωση
0089	4	Αποστόλου Παύλου	Στεγασμένος	60	2 ΕΥΡΩ η 1η ΩΡΑ + 1 ΕΥΡΩ Για κάθε έξτρα ώρα
0089	3	Αδειμάν του	Στεγασμένος	20	Μηνιαία χρέωση
0036	1	Αγίου Νικολάου	Υπαίθριος	40 (περίπου)	Ωριαία χρέωση
	B2	Στεφάνου	Υπαίθριος	42 (περίπου)	Δωρεάν
0075	1	Πυλαρινού	Στεγασμένος	12 (περίπου)	Ημερήσια χρέωση
0016	4	Περιάνδρου	Στεγασμένος	30 (περίπου)	Μηνιαία χρέωση
Γ201α	1	Δευκαλίωνος	Υπαίθριος	40 (περίπου)	Δωρεάν
Γ225Α	4	Ιππότη	Υπαίθριος	40 (περίπου)	Δωρεάν
34Α	5	Αγίου Νικολάου	Υπαίθριος	160	Δωρεάν
10031	7	Μεγάλου Αλεξάνδρου	Υπαίθριος	40 (υπό γωνία)	Δωρεάν
8B	3	Αγίου Νικολάου	Υπαίθριος	110	Δωρεάν

Απογραφή Στάθμευσης

➤ Βασικά στοιχεία από την ανάλυση των δεδομένων της απογραφής

- **7.531** σταθμεύσεις, εκ των οποίων οι **3.403** (ποσοστό **45.2%**), ήταν παράνομες
- Το **68%** περίπου των νόμιμων θέσεων (χωρίς περιορισμό και με περιορισμό μηνών) , ήτοι **4.128** (3.939+189) από τις **6.048** (5.796+252), βρέθηκαν κατειλημμένες κατά τη διάρκεια της απογραφής
- Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή ο αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων στην οδό ήταν **6.769**. Η ζήτηση σε θέσεις στάθμευσης κατοίκων δεν καλύπτεται από την υφιστάμενη προσφορά και σημαντικός αριθμός κατοίκων σταθμεύει παράνομα και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες
- Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή, βρέθηκαν και περίπου **400** οχήματα σταθμευμένα σε αδιαμόρφωτα οικοπέδα
- **243** ειδικές θέσεις
- Έλλειμμα θέσεων στάθμευσης στην οδό, της τάξης των **1.500** θέσεων (7.531 νόμιμες και παράνομες σταθμεύσεις – 6.048 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις).



Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

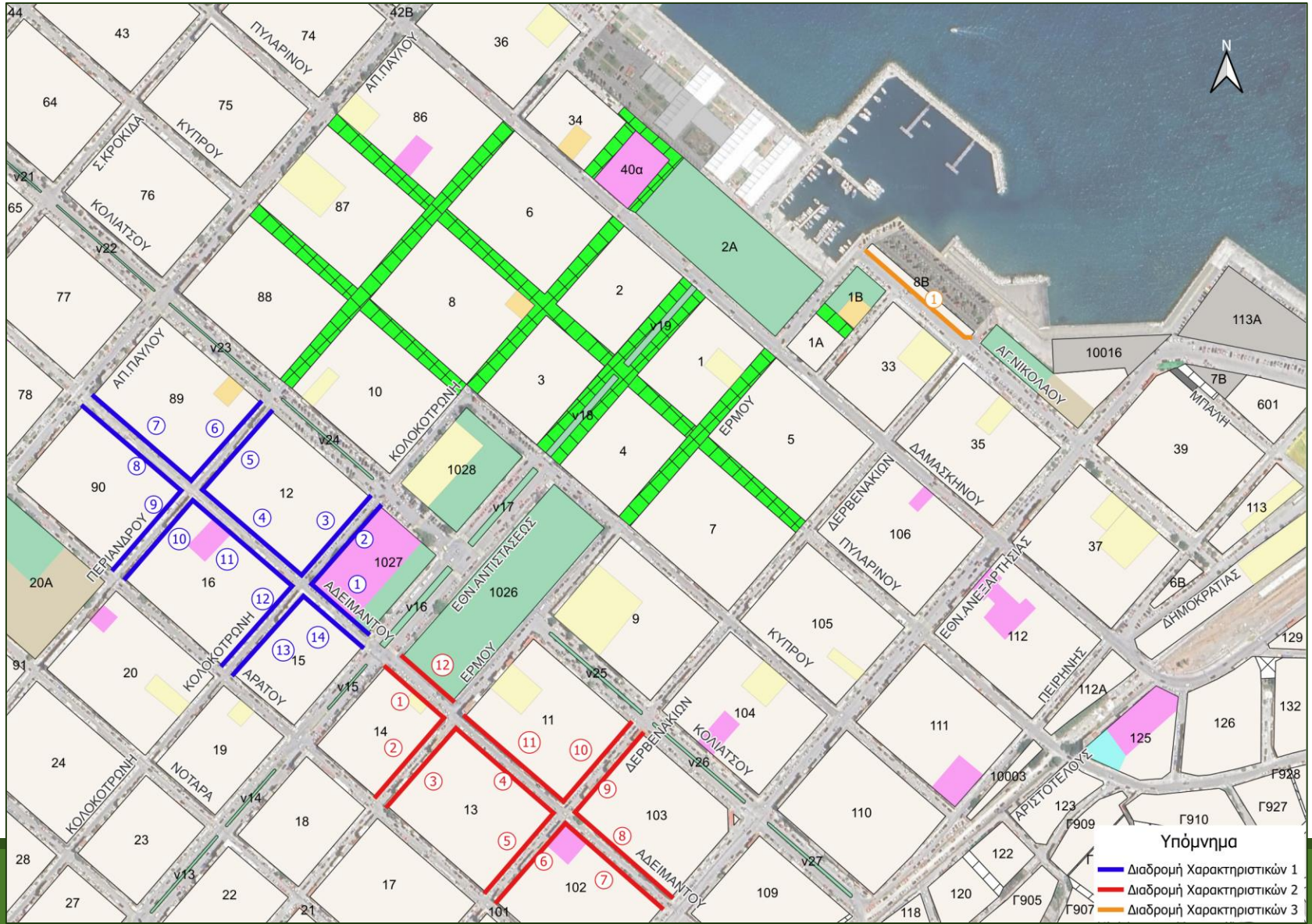
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

Χαρακτηριστικά Στάθμευσης



Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

➤ **Διαδρομές ελέγχου έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης**



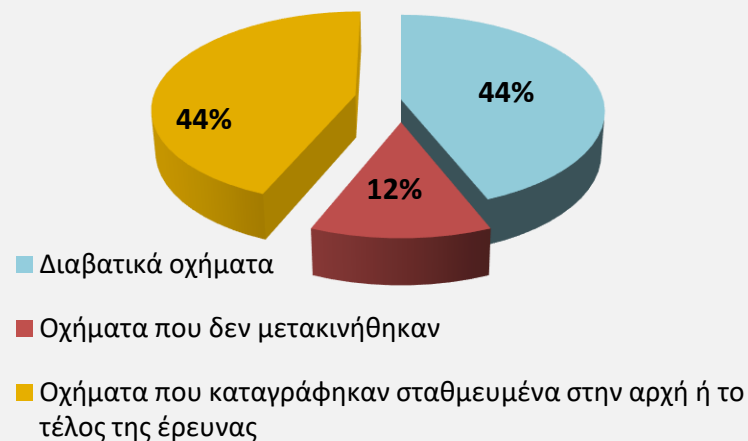
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

➤ Κατανομή σταθμεύσεων στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1



ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2



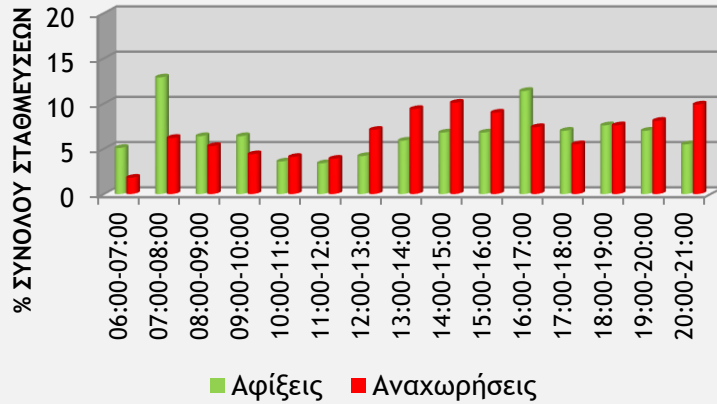
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3



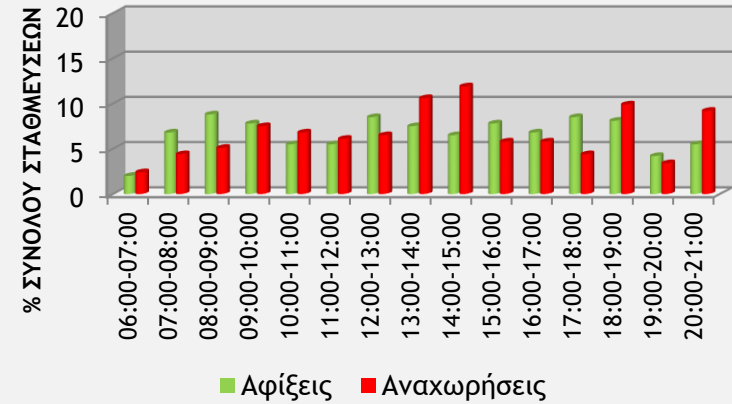
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

➤ Κατανομή αφίξεων – αναχωρήσεων

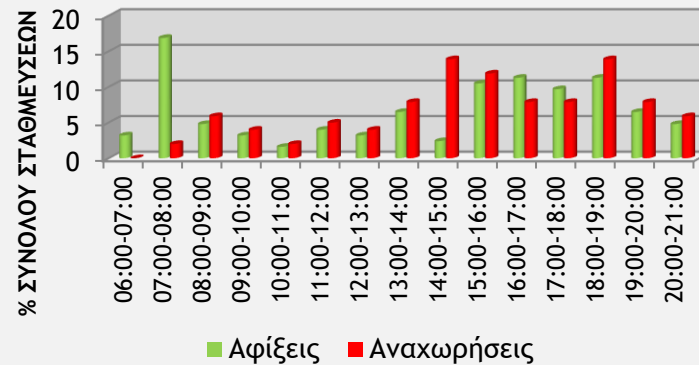
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1



ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2



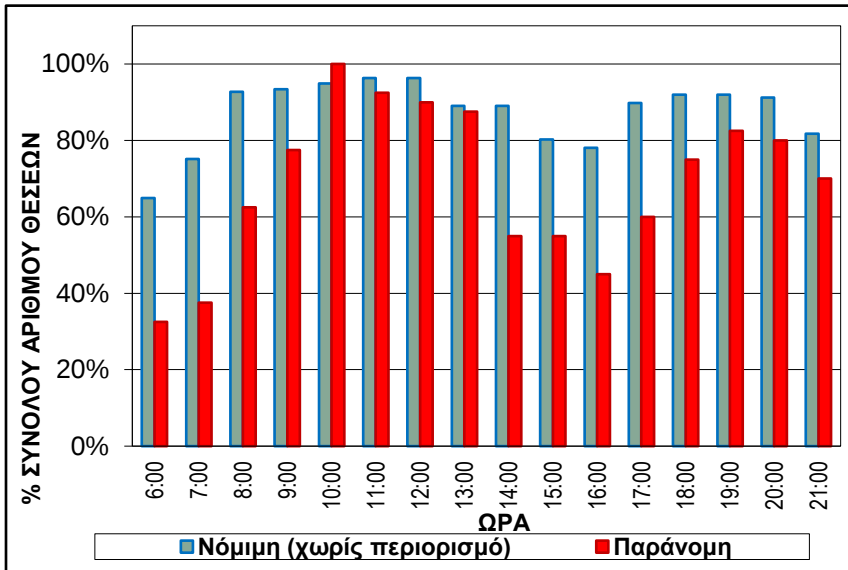
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3



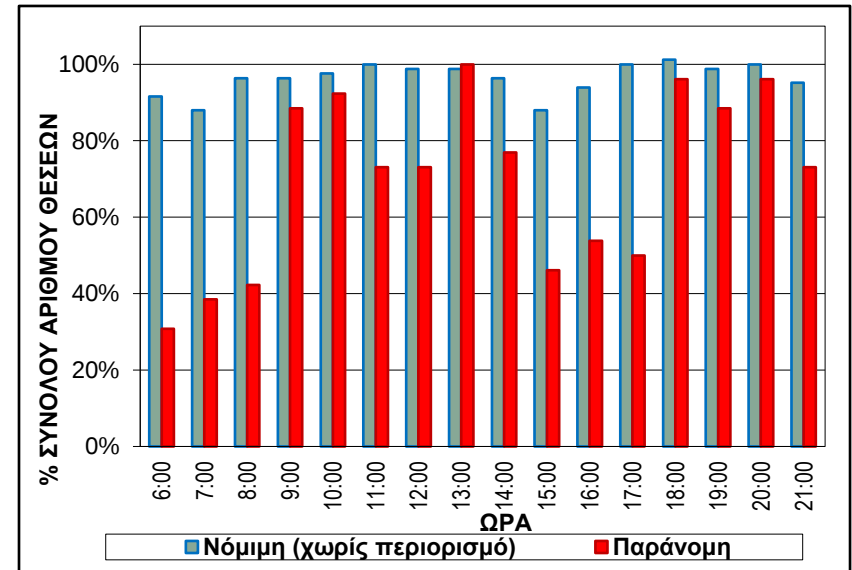
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

➤ Συσσώρευση οχημάτων

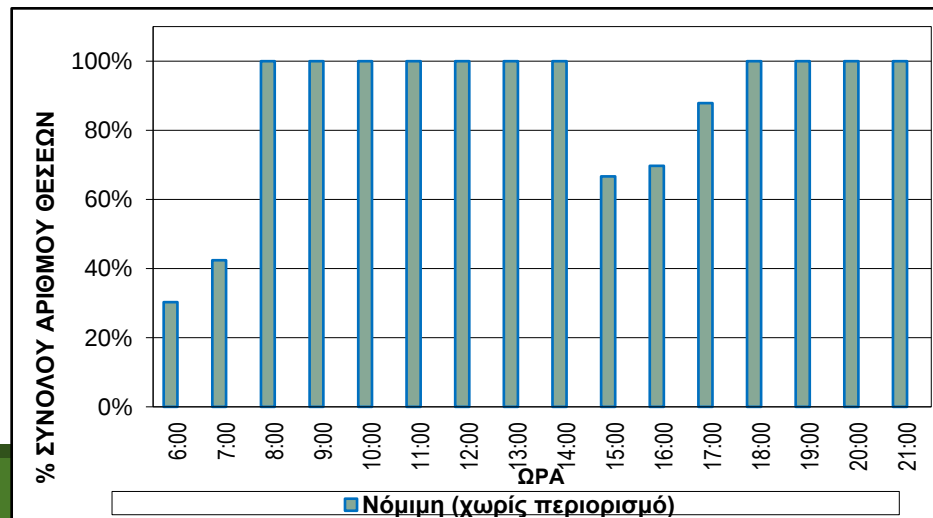
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1



ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2



ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3



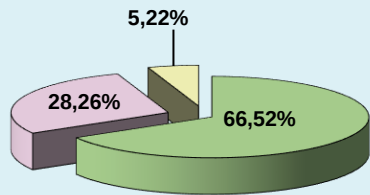
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1

Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων
ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ (Διαβατικά οχήματα)

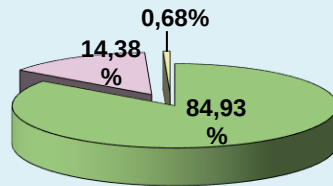
Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης

ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
(χωρίς περιορισμό)

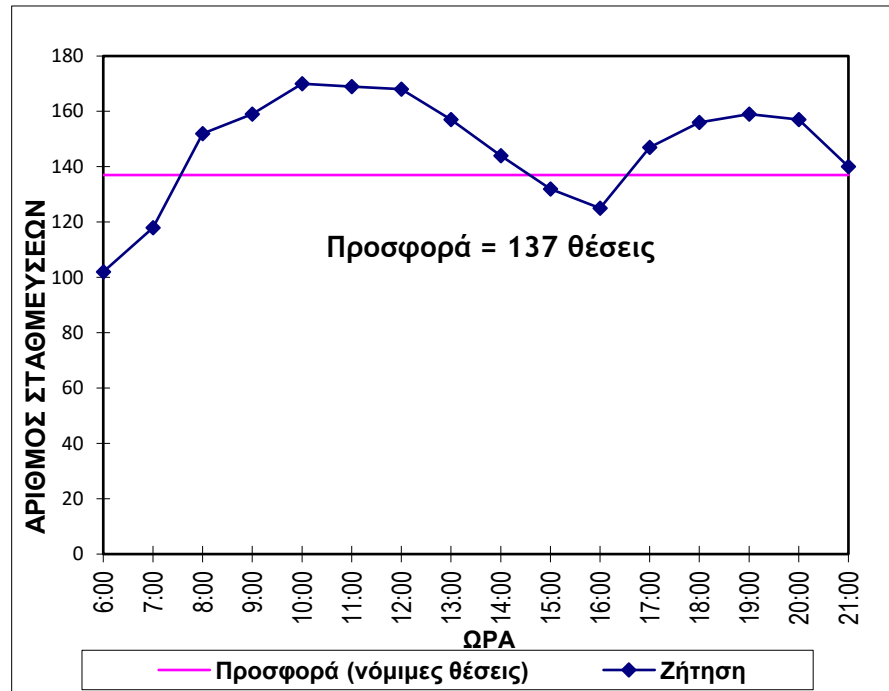


- Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες
- Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες
- Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



- Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες
- Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες
- Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες



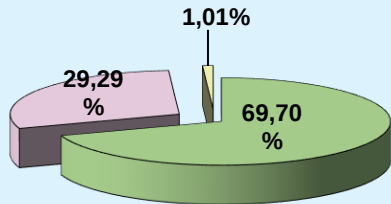
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2

Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων
επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα)

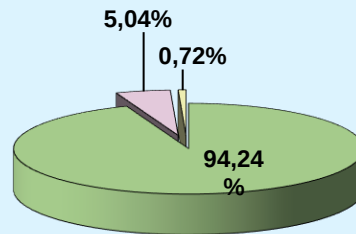
Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης

ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
(χωρίς περιορισμό)

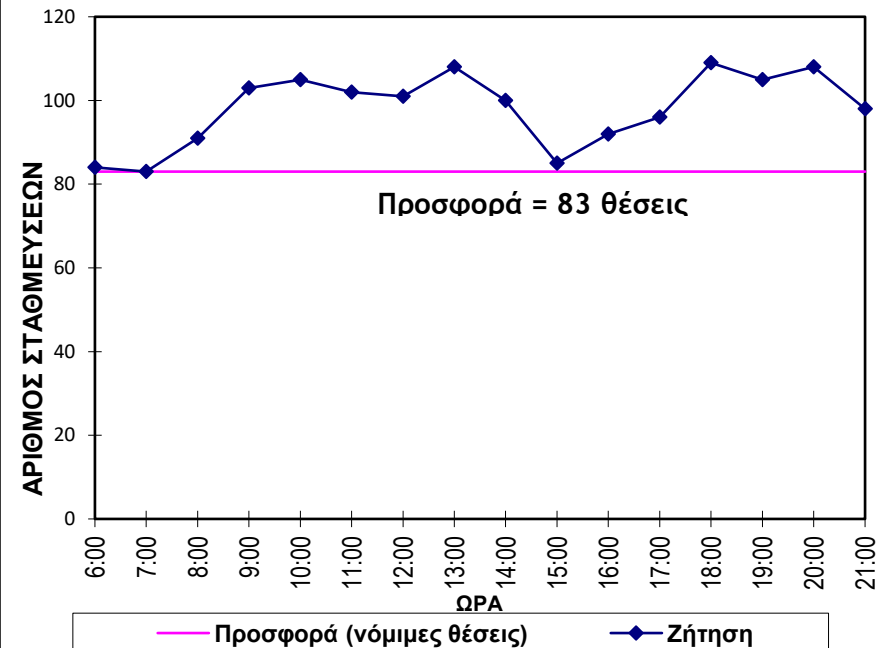


- Βραχυχρόνια Στάθμευση
0-3 ώρες
- Στάθμευση Μέσης Διάρκειας
3-8 ώρες
- Στάθμευση Μακράς Διάρκειας
>8 ώρες

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



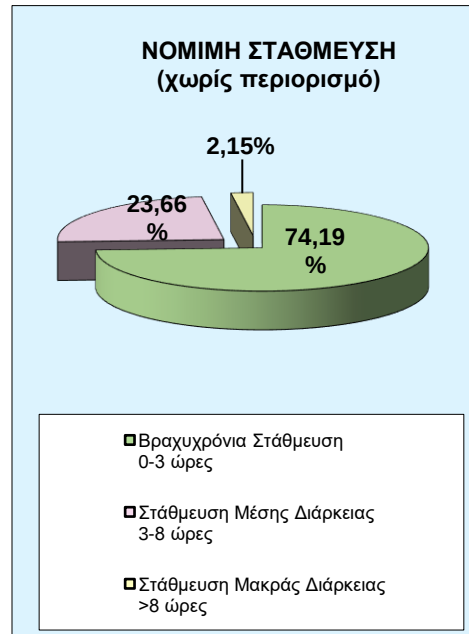
- Βραχυχρόνια Στάθμευση
0-3 ώρες
- Στάθμευση Μέσης Διάρκειας
3-8 ώρες
- Στάθμευση Μακράς Διάρκειας
>8 ώρες



Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 3

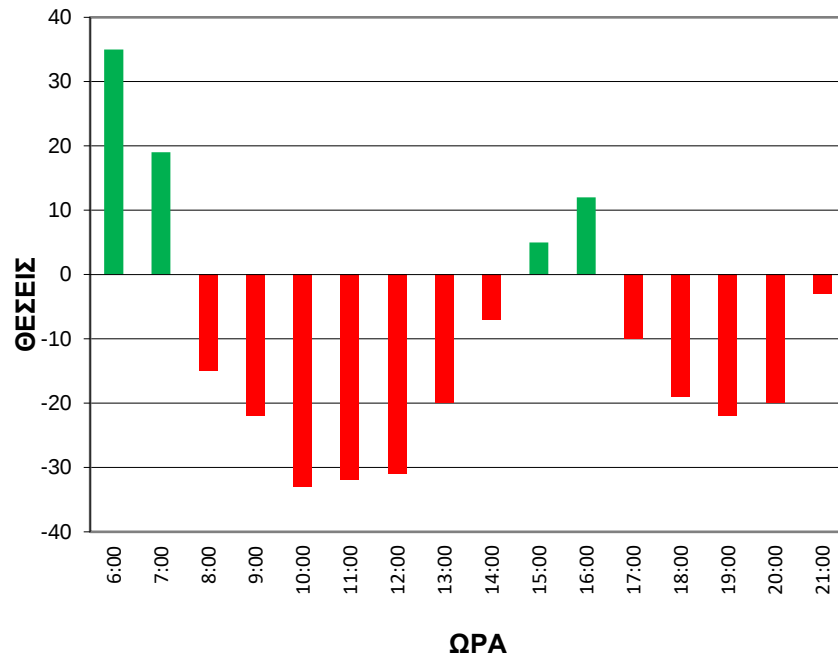
Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων
επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα)



Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

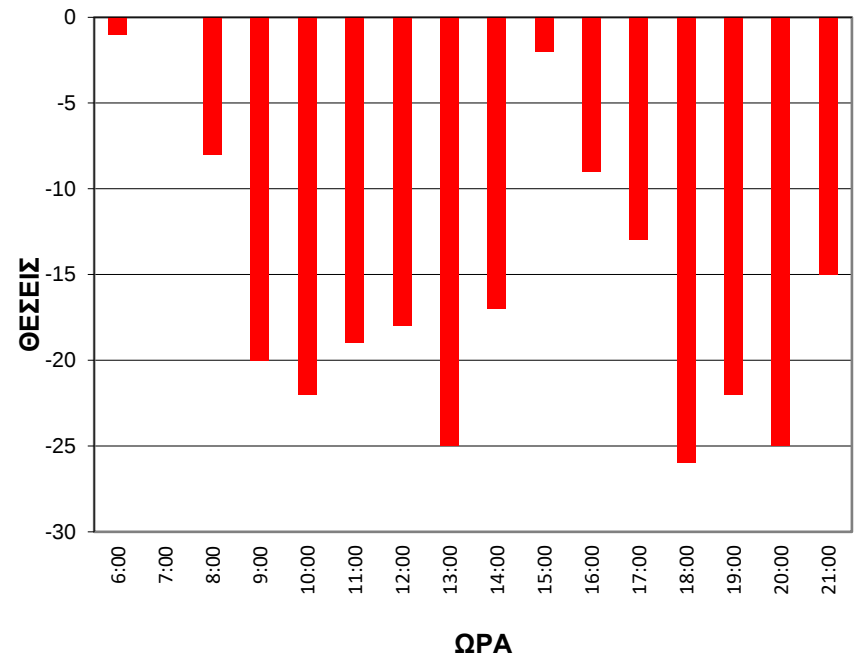
Ισοζύγιο στάθμευσης

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1



Πλεόνασμα/Ελλείμμα Θέσεων Στάθμευσης

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2

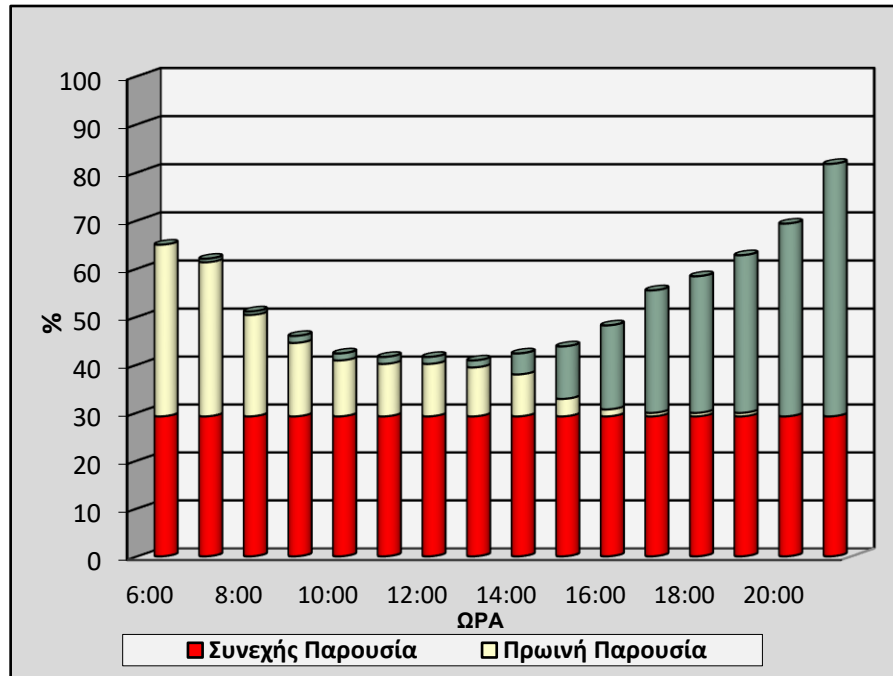


Πλεόνασμα/Ελλείμμα Θέσεων Στάθμευσης

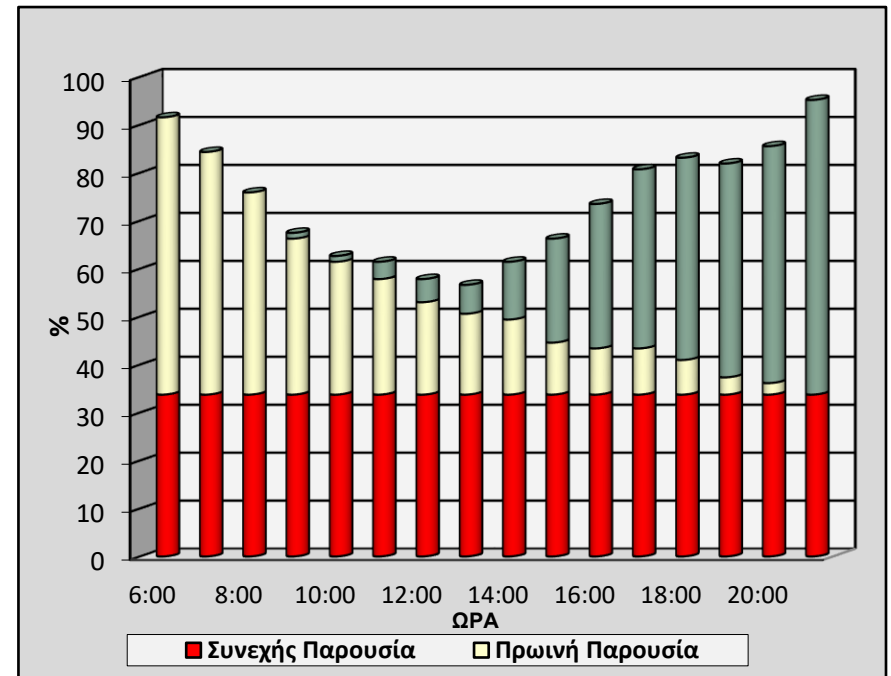
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

Κατάληψη νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό από κατοίκους

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1



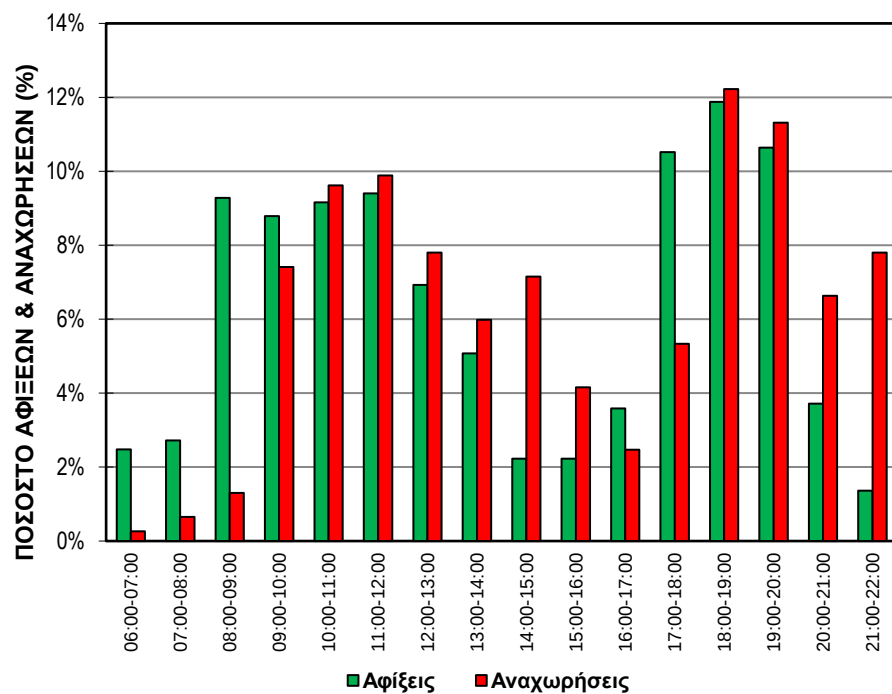
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2



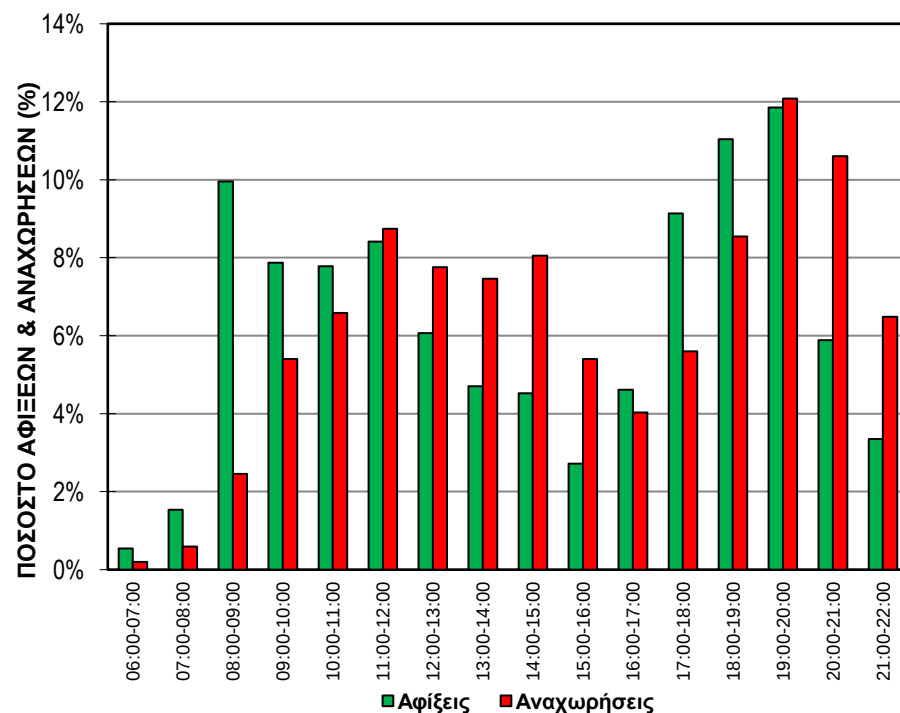
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης – Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

➤ Ωριαία Κατανομή Αφίξεων – Αναχωρήσεων

Νότιος Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Παραλίας



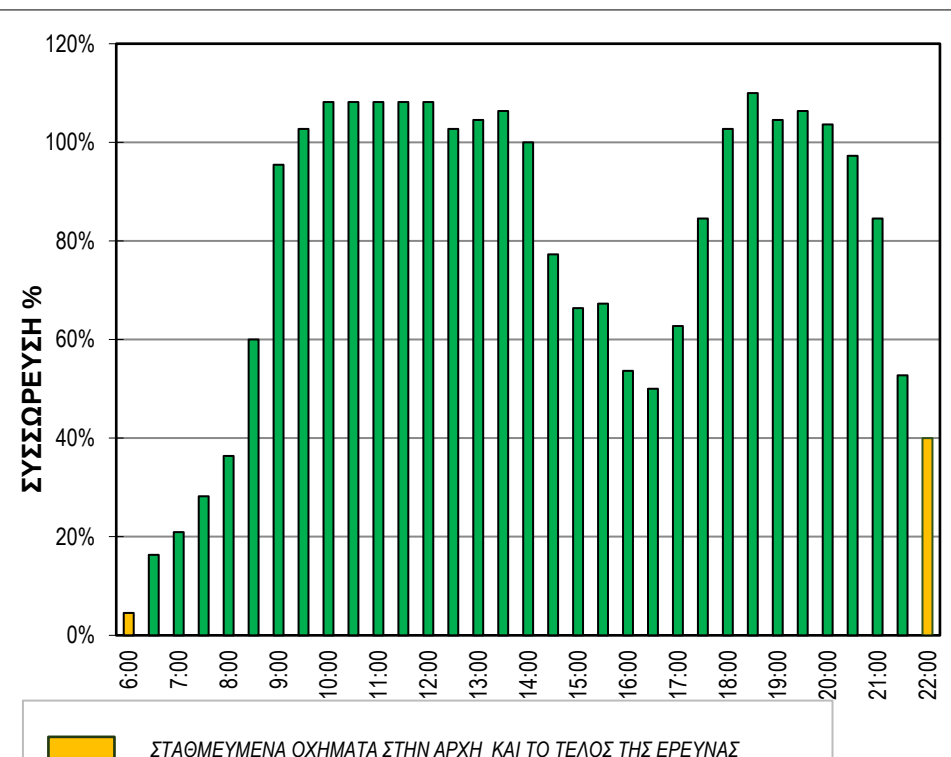
Βόρειος Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Παραλίας



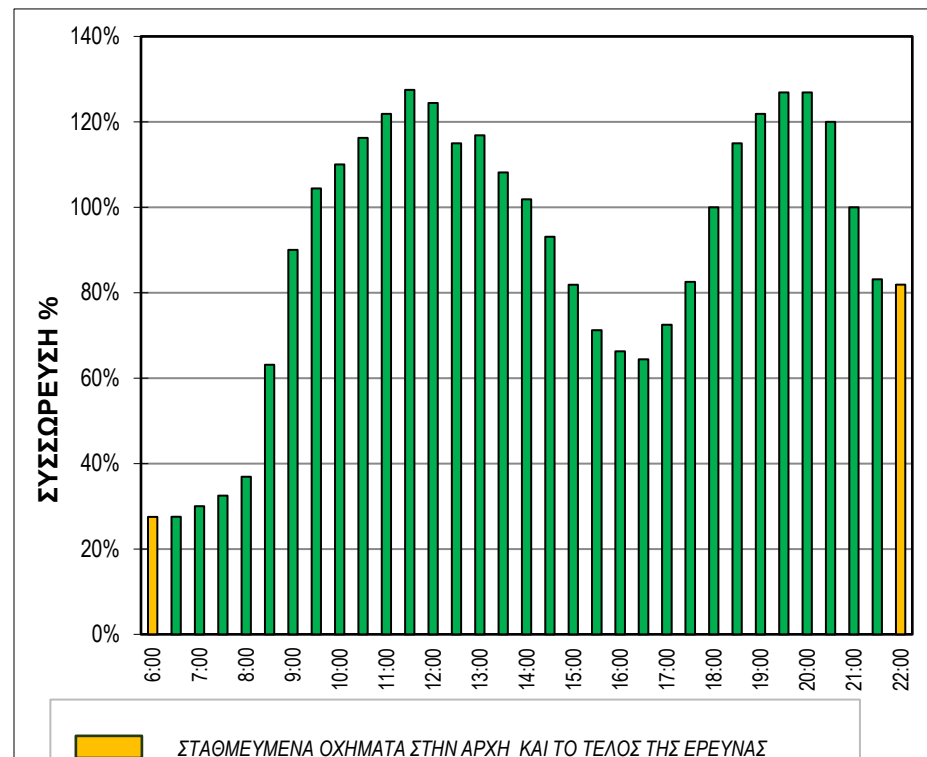
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης – Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

➤ Διακύμανση Συσσώρευσης Στάθμευσης

Νότιος Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Παραλίας



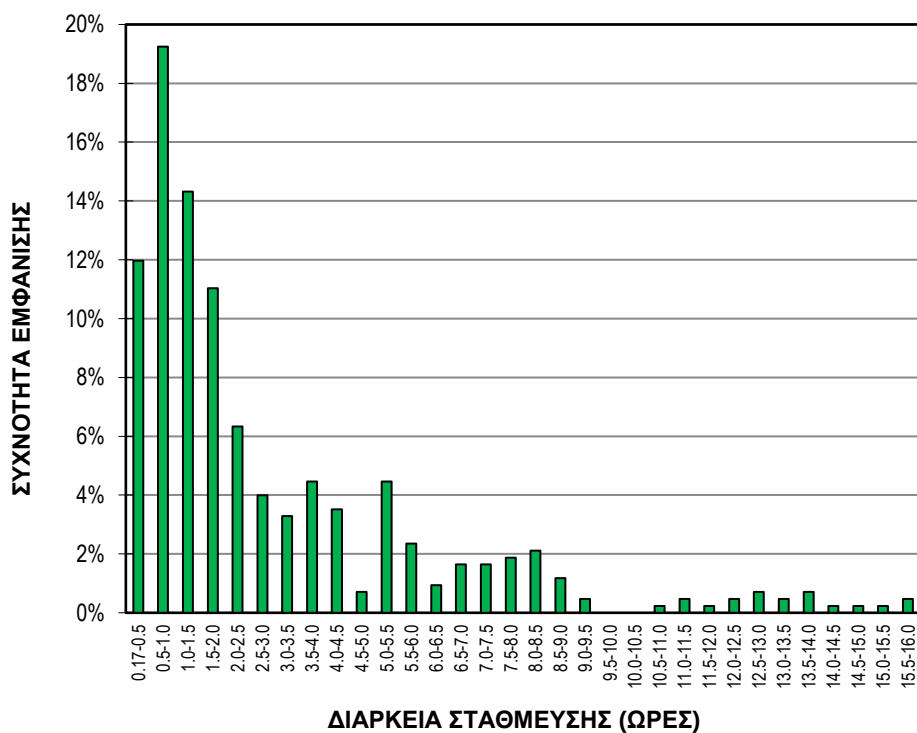
Βόρειος Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Παραλίας



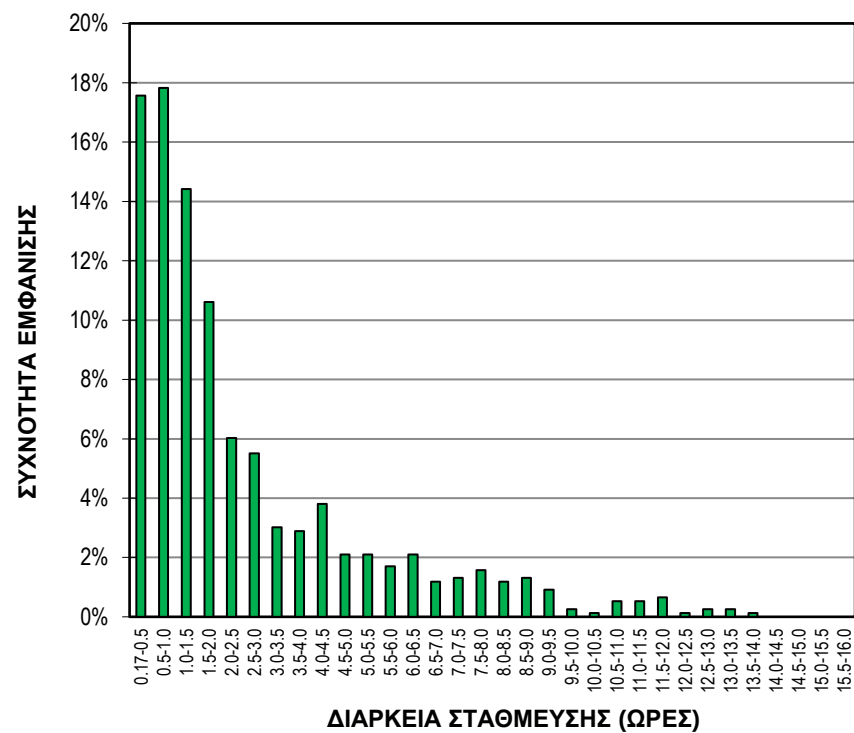
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης – Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

➤ Κατανομή σταθμεύσεων με βάση τη διάρκεια – Διαβατικά οχήματα

Νότιος Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Παραλίας



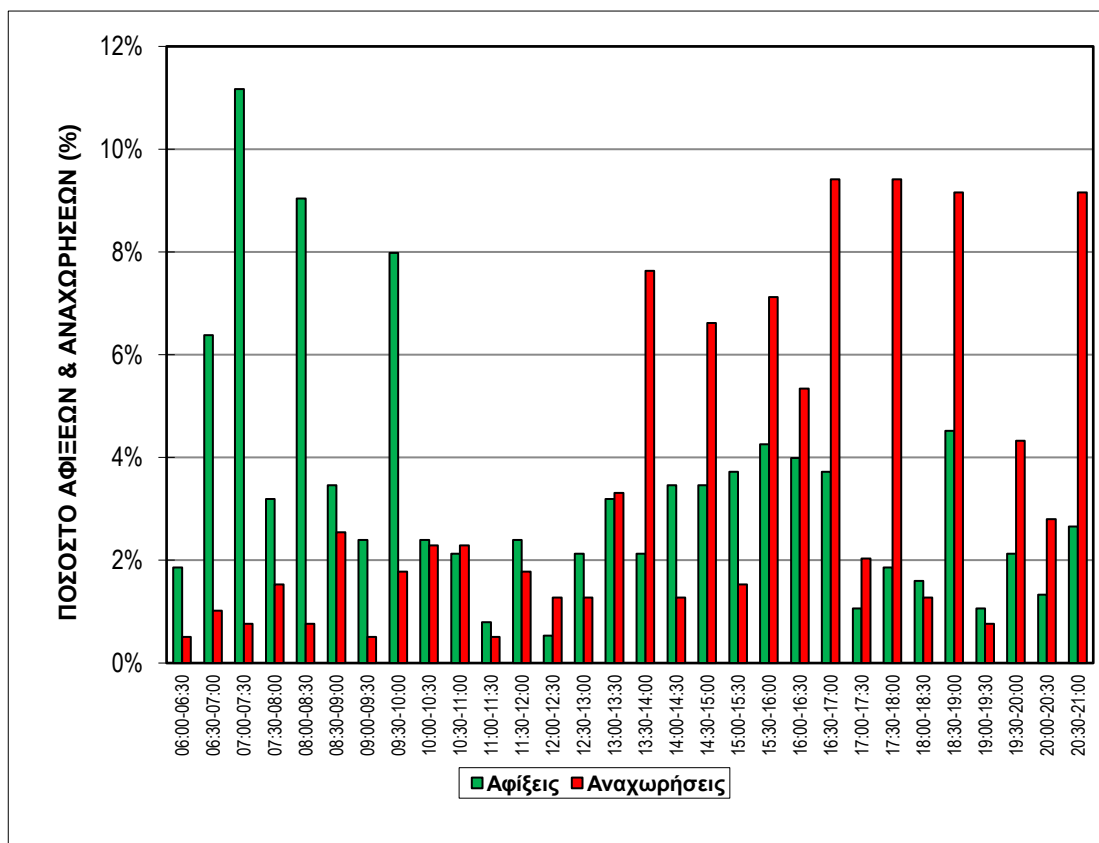
Βόρειος Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Παραλίας



Χαρακτηριστικά Στάθμευσης – Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

➤ Χώρος Στάθμευσης Σταθμού Προαστιακού Σιδηροδρόμου

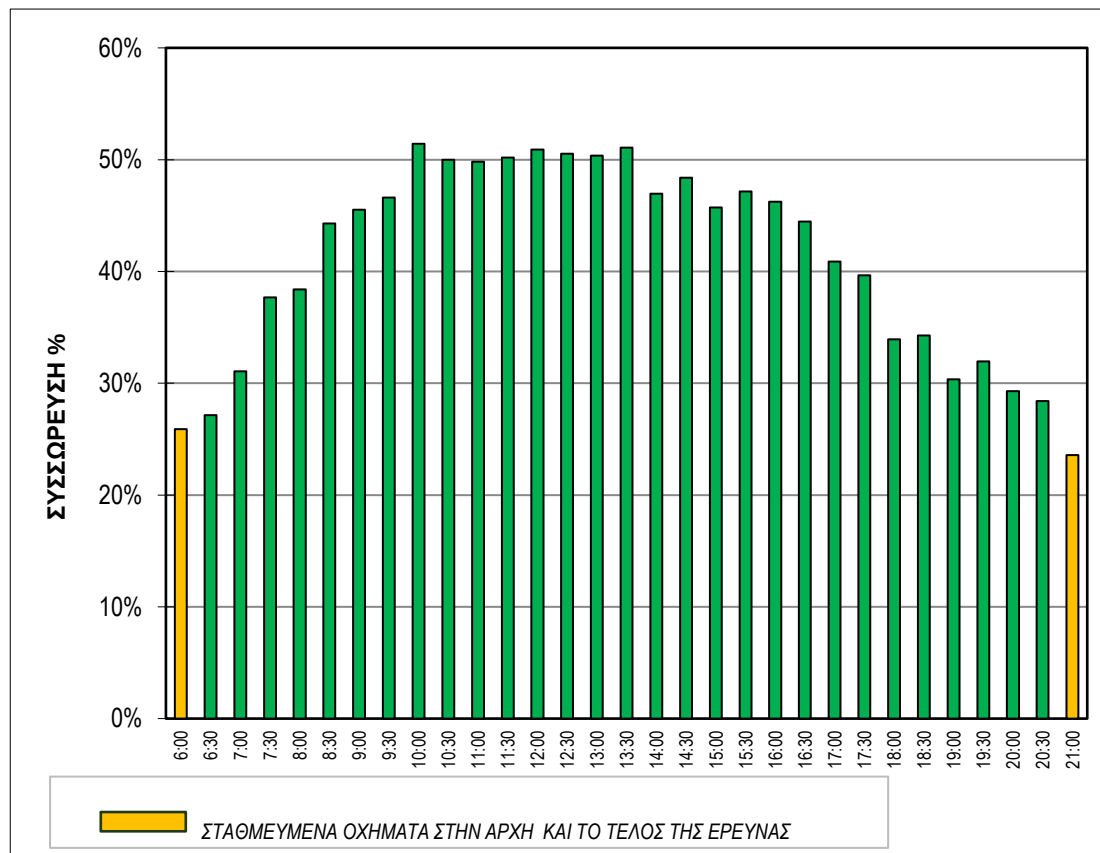
Κατανομή Αφίξεων – Αναχωρήσεων



Χαρακτηριστικά Στάθμευσης – Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

➤ Χώρος Στάθμευσης Σταθμού Προαστιακού Σιδηροδρόμου

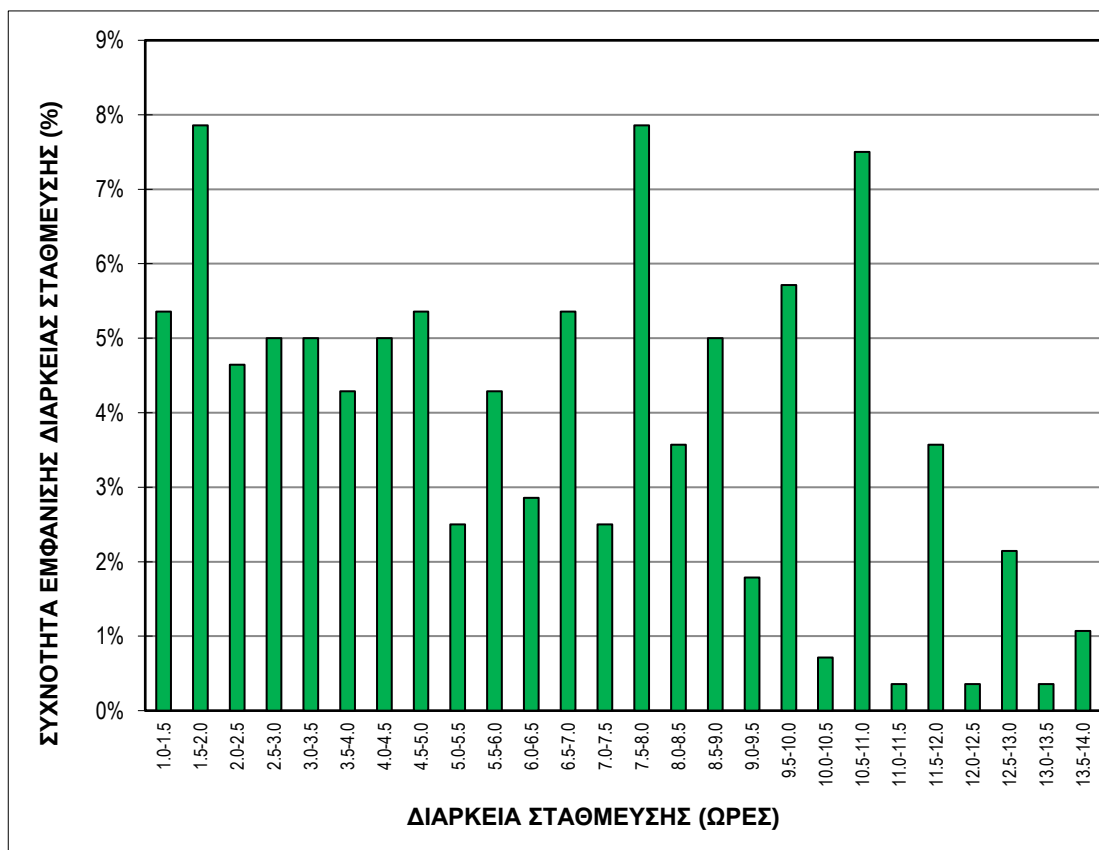
Διακύμανση Συσσώρευσης Στάθμευσης



Χαρακτηριστικά Στάθμευσης – Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

➤ Χώρος Στάθμευσης Σταθμού Προαστιακού Σιδηροδρόμου

Κατανομή σταθμεύσεων με βάση τη διάρκεια – Διαβατικά οχήματα

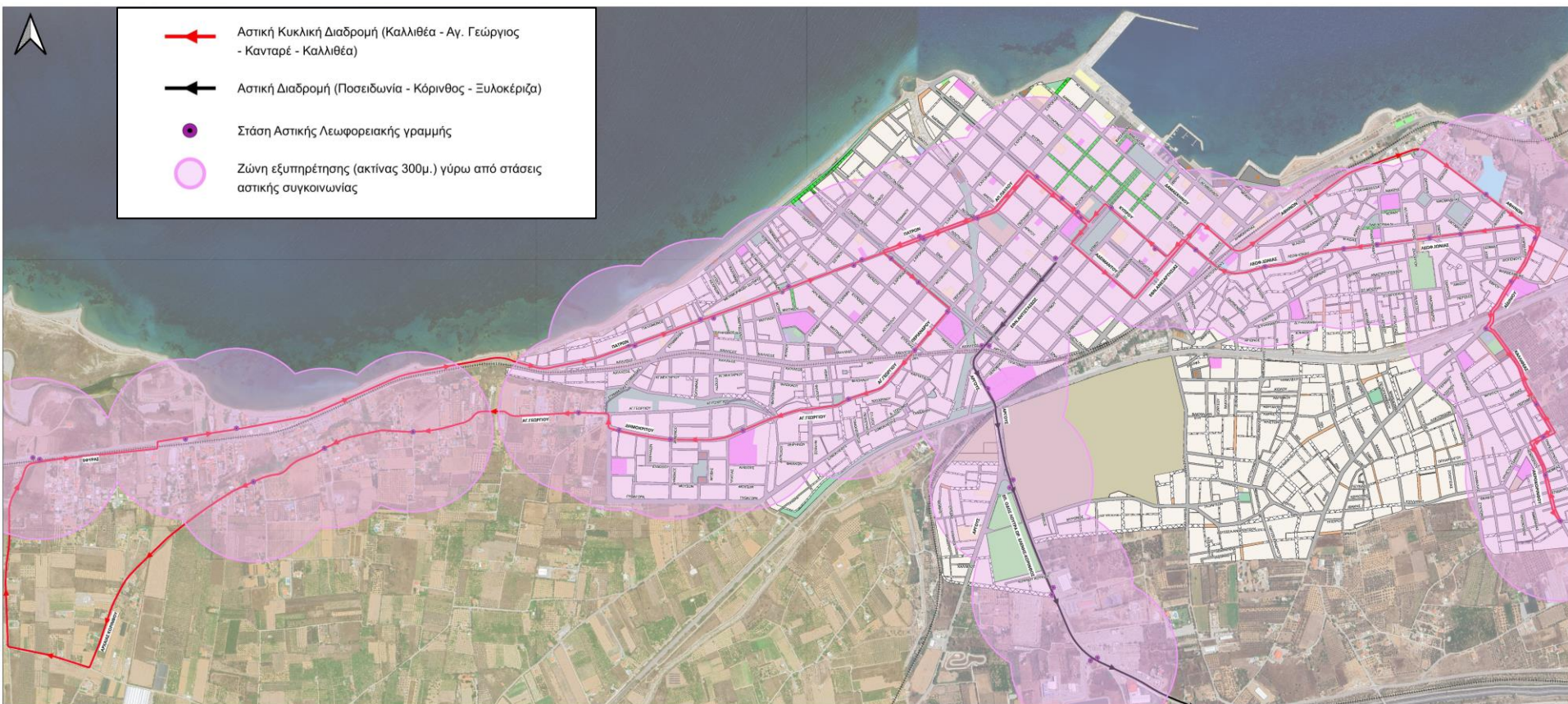


Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Καταγραφή του Συστήματος Μέσων
Μαζικής Μεταφοράς

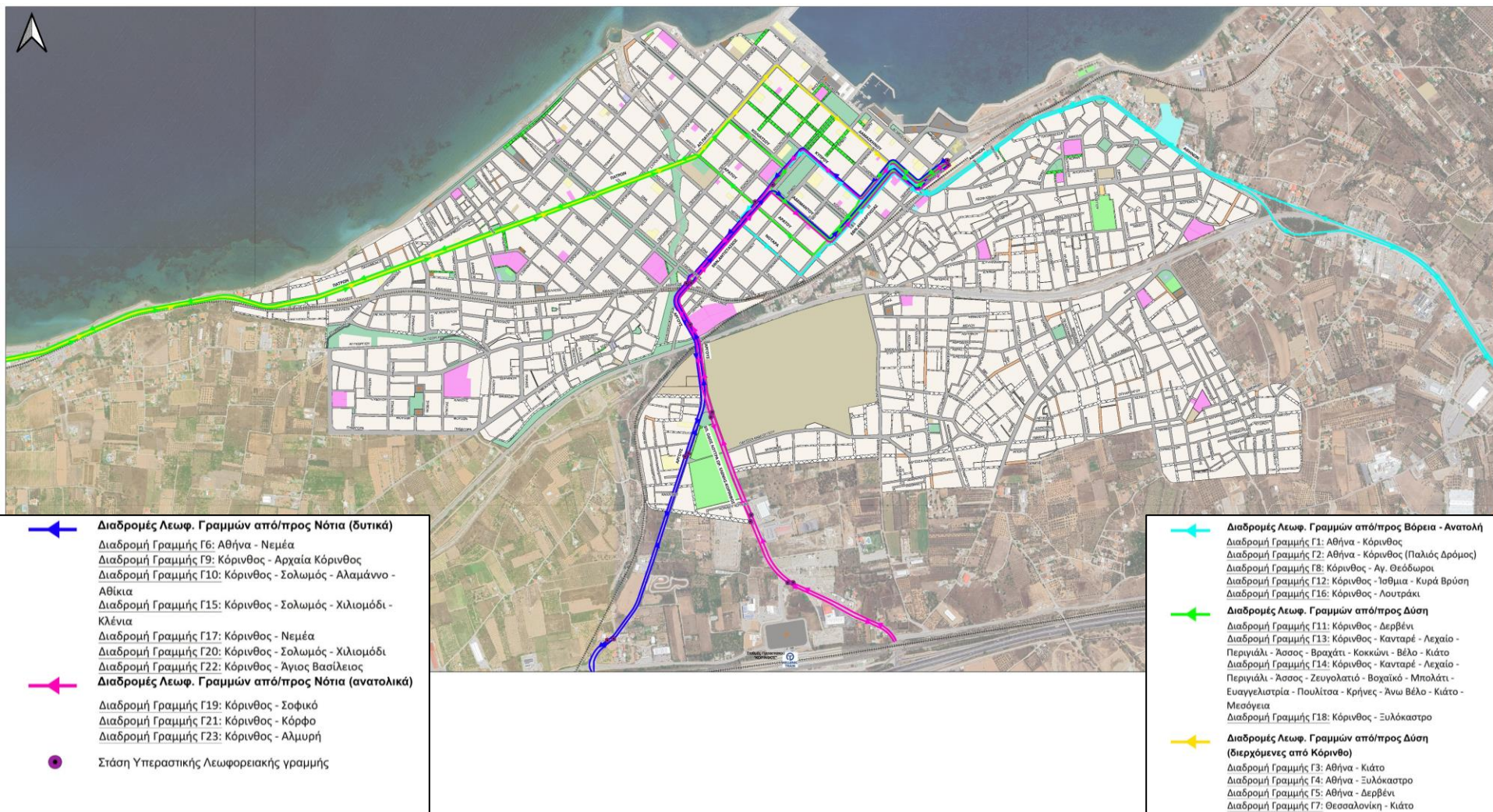
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

➤ Εξυπηρέτηση περιοχής μελέτης από το αστικό ΚΤΕΛ



Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

➤ Διαδρομές λεωφορείων υπεραστικού ΚΤΕΛ



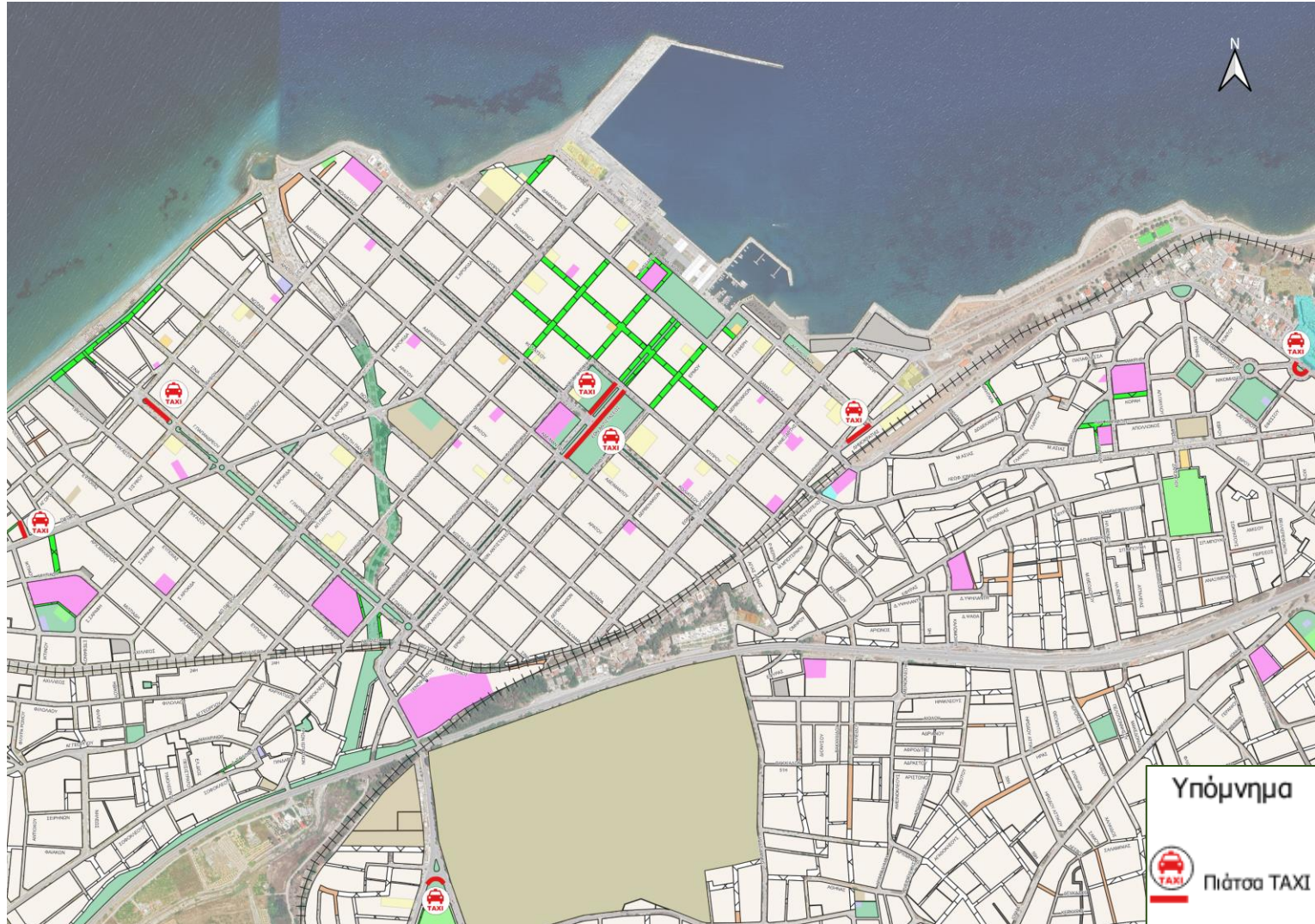
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

➤ Προαστιακός Σιδηρόδρομος

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΩΡΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ
ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Κόρινθος – Αγ. Θεόδωροι – Κινέττα – Μέγαρα – Ν. Πέραμος – Μαγούλα – Ασπρόπυργος – Α. Λιόσια – Ζεφύρι – Κάτω Αχαρναί – Πύργος Βασιλίσσης – Αγ. Ανάργυροι – Αθήνα – Ρουφ – Ταύρος – Ρέντης – Λεύκα)	5:12	60'
	6:12	
	7:12	
	8:14	
	9:14	
	10:14	
	11:14	
	12:14	
	13:14	
	14:14	
	15:14	
	16:14	
	17:14	
	18:14	
	19:14	
	20:14	
	21:14	
	22:14 (τέρμα Αθήνα)	
ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΚΙΑΤΟ (Ζευγολατιό)	6:37	60'
	7:41	
	8:41	
	9:41	
	10:41	
	11:41	
	12:41	
	13:41	
	14:41	
	15:41	
	16:41	
	17:41	
	18:41	
	19:41	
	20:41	
	21:41	
	22:41	
	23:41	

Πιάτσες ΤΑΞΙ

- 8 πιάτσες ΤΑΞΙ – Περίπου 85 θέσεις στάθμευσης



Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική
μετακίνηση

Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση

➤ Ροές πεζών & ποδηλάτων

Στο **εμπορικό και διοικητικό κέντρο** της πόλης καταγράφονται, τις ώρες λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων και των υπηρεσιών, **σημαντικές ροές πεζών και ποδηλατών**.

Για την εκτίμηση του αριθμού των πεζών και ποδηλατών τις ώρες αιχμής διενεργήθηκαν δειγματοληπτικές **μετρήσεις σε τρεις επιλεγμένες κεντρικές διασταυρώσεις**. Με βάση τα αποτελέσματα των μετρήσεων:

- Στη διασταύρωση **Εθνικής Αντιστάσεως – Κύπρου** (συνδέει την πεζοδρομημένη παραλιακή ζώνη με το κέντρο) ο ωριαίος αριθμός διερχομένων πεζών ανέρχεται σε περίπου 850 (13:30-14:30). Επιπρόσθετα καταγράφηκαν 30 διελεύσεις ποδηλάτων.
- Στη διασταύρωση **Απ. Παύλου – Κολιάτσου** ο ωριαίος αριθμός διερχομένων πεζών ανέρχεται σε περίπου 500 (13:30-14:30) ενώ διήλθαν 15 ποδήλατα.
- Στη διασταύρωση **Εθνικής Αντιστάσεως – Αδειμάντου** ο ωριαίος αριθμός διερχομένων πεζών ανέρχεται σε περίπου 500 (13:30-14:30) και ο αριθμός των ποδηλατών (τα περισσότερα των οποίων κινούνται στον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο) σε 20.

Η καταγραφή της κίνησης πεζών/ποδηλατών συμβάλλει στην αποτύπωση των διαδρομών τις οποίες ακολουθούν, και θα συσχετισθούν με υφιστάμενες και προβλεπόμενες υποδομές δικτύων πεζοδρόμων/ ποδηλατοδρόμων.

Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση

➤ Πεζή μετακινήσεις

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Δημοτικής Ενότητας Κορινθίων, σε συνδυασμό με το ΦΕΚ 3437/Β/11-09-2019 (Απόφαση 2: Έγκριση μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας σε καθορισμό πεζοδρόμων, στην Κόρινθο, σύμφωνα με την αριθμ. 400/08 Α.Δ.Σ. Δήμου Κορινθίων), καθορίζονται οι ακόλουθοι πεζόδρομοι:

- Οδός Πυλαρινού, από την οδό Δερβενακίων έως την οδό Απ. Παύλου
- Οδός Κύπρου, από την οδό Κολοκοτρώνη έως την οδό Απ. Παύλου
- Οδός Εθνικής Αντίστασης από την οδό Κύπρου έως την οδό Δαμασκηνού
- Οδός Περιάνδρου, από την οδό Πυλαρινού έως την οδό Δαμασκηνού

Το σύνολο των παραπάνω πεζοδρομήσεων έχει υλοποιηθεί, ενώ η οδός Περιάνδρου έχει πεζοδρομηθεί στο τμήμα μεταξύ των οδών Κολιάτσου και Δαμασκηνού.

Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση

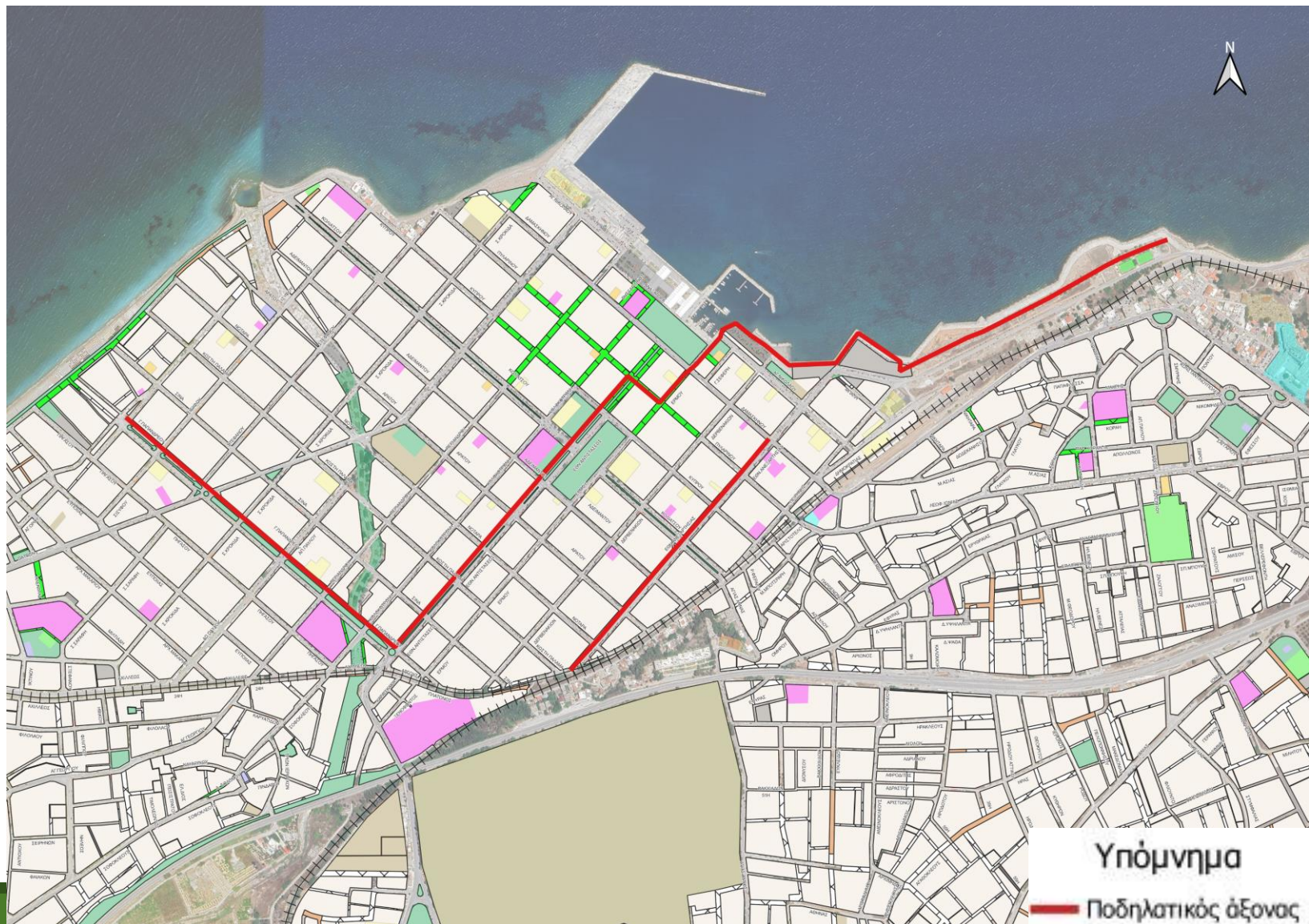
➤ Ποδηλατικές μετακινήσεις

- Στο **εμπορικό και διοικητικό κέντρο** της πόλης καταγράφονται, τις ώρες λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων και των υπηρεσιών, **σημαντικές ροές πεζών και αρκετές κινήσεις ποδηλατών**.
- Στην Κόρινθο υπάρχει **ποδηλατικός άξονας που εκκινεί από τη διασταύρωση των οδών Γ. Παπανδρέου & Αγίου Όρους και καταλήγει στα γήπεδα καλαθοσφαίρισης του παραλιακού μετώπου**, πλησίον του Αγάλματος του Ποσειδώνα (παράπλευρα της οδού Ποσειδωνίας). Ο συγκεκριμένος άξονας λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας και εξυπηρετεί – κατά βάση – τις μετακινήσεις στην κατεύθυνση «Δύση – Ανατολή».
- Στην περιοχή μελέτης υπάρχει **μεμονωμένος ποδηλατόδρομος, κατά μήκος της οδού Εθνικής Ανεξαρτησίας** (από την οδό Δαμασκηνού έως την οδό Κωστή Παλαμά). Ο συγκεκριμένος ποδηλατικός άξονας χρησιμοποιείται ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, χωρίς όμως να διαθέτει τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- **Και οι δύο ποδηλατόδρομοι δεν πληρούν τις υφιστάμενες προδιαγραφές και απαιτήσεις σχεδιασμού**, καθώς είτε η σήμανση είναι ελλιπής, είτε δεν διατίθενται στοιχεία φυσικού διαχωρισμού του ποδηλατοδρόμου από τα σταθμευμένα οχήματα.

Το γεγονός ότι **δεν έχει αναπτυχθεί** μέχρι σήμερα **ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων** που να αφορά ολόκληρη την πόλη της Κορίνθου, έχει ως αποτέλεσμα **το ποδήλατο να απουσιάζει από τις καθημερινές μετακινήσεις** για εργασία, αγορά και να χρησιμοποιείται κυρίως για αναψυχή.

Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση

➤ Ποδηλατικές μετακινήσεις



Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός
μελανών σημείων

Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Επεξεργασία στοιχείων & συμπεράσματα

Μετά την υποβολή του σχετικού αιτήματος του Αναδόχου, το τμήμα Τροχαίας Κορίνθου της Δ/σης Αστυνομίας Κορινθίας απέστειλε στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων για το χρονικό διάστημα 1/1/2021-31/12/2023. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν για κάθε ατύχημα:

- **Ημερομηνία**
- **Ακριβή θέση** (διατομή ή διασταύρωση)
- **Σοβαρότητα ατυχήματος** (θανατηφόρο ή με σωματικές βλάβες).
- **Είδος ατυχήματος** (σύγκρουση οχημάτων, εκτροπή οχήματος, παράσυρση πεζού)

Μετά την **επεξεργασία** των στοιχείων των ατυχημάτων προέκυψαν τα ακόλουθα **συμπεράσματα** :

- ✓ Από **1/1/2021 έως 31/12/2023** καταγράφηκαν συνολικά **119 ατυχήματα** από τα οποία τα **8** ήταν **θανατηφόρα**, ενώ στα υπόλοιπα **111** καταγράφηκαν **σωματικές βλάβες**.
- ✓ Διαπιστώνεται ότι ο **ετήσιος μέσος όρος ατυχημάτων** (δεν περιλαμβάνονται τα ατυχήματα με μόνο υλικές ζημιές) είναι **40**. Ο **μεγαλύτερος αριθμός ατυχημάτων (48) καταγράφηκε το 2021**, παρότι δεν είναι τυπικό έτος δεδομένου ότι τους πρώτους μήνες ήταν σε ισχύ μέτρα περιορισμού των μετακινήσεων, ενώ ο **μικρότερος αριθμός (31) το 2023**.

Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Επεξεργασία στοιχείων & συμπεράσματα

- ✓ Ο **μήνας** στον οποίο καταγράφηκαν **συνολικά περισσότερα ατυχήματα**, είναι ο **Νοέμβριος** (15 την τριετία) και ακολούθησε ο Ιούλιος (14). Ο **μήνας** της τριετίας κατά τον οποίο καταγράφηκαν **τα περισσότερα ατυχήματα** ήταν ο **Μάϊος του 2021** (8 ατυχήματα).
- ✓ Στο σύνολο των τριών ετών **τα περισσότερα ατυχήματα καταγράφηκαν ημέρα Παρασκευή** (31) και αντιστοιχούν στο **26% του συνολικού αριθμού της τριετίας**. Τις υπόλοιπες ημέρες της εβδομάδας ο αριθμός των καταγεγραμμένων ατυχημάτων κυμαίνεται από 14 έως 18, ενώ την **Τετάρτη** είναι αρκετά **μικρότερος** (9).
- ✓ Η **μεγάλη πλειοψηφία των ατυχημάτων αφορούσαν σε σύγκρουση οχημάτων** (84 από τα 119 αλλά μόνο ένα θανατηφόρο). Από πλευράς όμως σοβαρότητας, τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα (5 από τα 8) αφορούσαν εκτροπή οχήματος.
- ✓ **Κανένα από τα ατυχήματα που καταγράφηκαν σε διασταύρωση δεν ήταν θανατηφόρο.**
- ✓ **Στη διασταύρωση των οδών Γ. Παπανδρέου και Πατρών** έχουν καταγραφεί **τρία ατυχήματα**. Σε άλλες δύο διασταυρώσεις της οδού Πατρών (με Αρχ. Μακαρίου και Κ. Παλαμά) έχουν επίσης καταγραφεί από δύο ατυχήματα.
- ✓ Από τα 119 ατυχήματα της τριετίας 2021-2023 τα 80 καταγράφηκαν σε διασταύρωση ή διατομή αστικής οδού, τα 22 σε Εθνική Οδό και τα υπόλοιπα 16 σε επαρχιακή οδό.

Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Επεξεργασία στοιχείων & συμπεράσματα

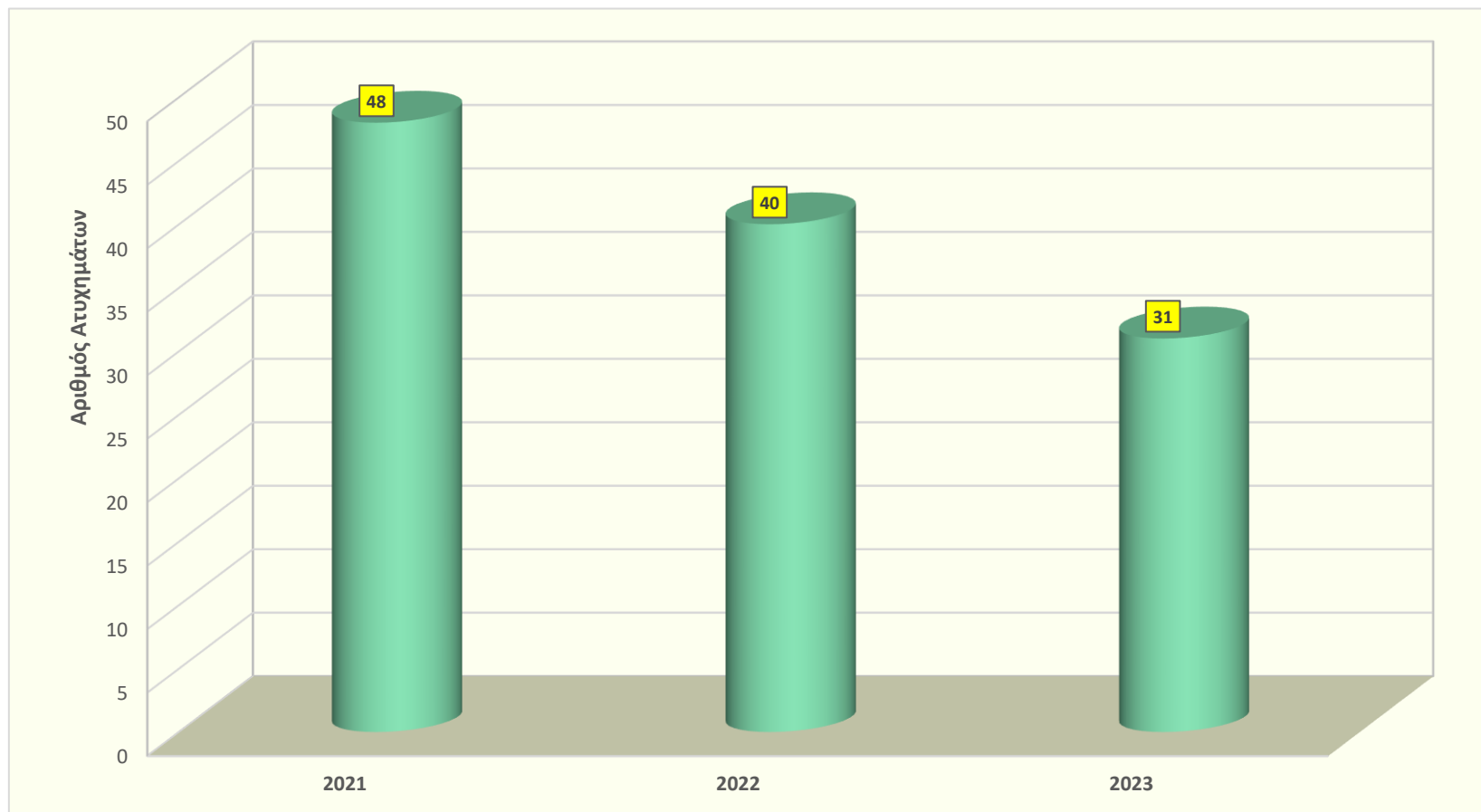
Στο έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Κορίνθου με το οποίο χορηγήθηκαν τα στοιχεία ατυχημάτων, επισημαίνεται ότι:

«Οι διασταυρώσεις – σημεία της πόλεως Κορίνθου, τα οποία κρίνονται επικίνδυνα και στα οποία η Υπηρεσία μας επιλαμβάνεται πολύ συχνά, συνεπεία τροχαίων ατυχημάτων, είναι:

- 1) Πατρών 182 (στροφή Πόρτογλου)
- 2) Λ. Αθηνών & Ποσειδωνίας
- 3) Λ. Αθηνών & Λ. Ιωνίας
- 4) Πατρών & Γ. Παπανδρέου
- 5) Νοταρά & Κροκιδά
- 6) Ερμού & Αράτου
- 7) Άργους & Εξαμιλίων
- 8) Οδ. Ανδρούτσου & Αγίας Άννης
- 9) Κολιάτσου & Εθνικής Ανεξαρτησίας
- 10) Κολιάτσου & Κροκιδά
- 11) Εξαμιλίων & διασταύρωση Προαστιακού

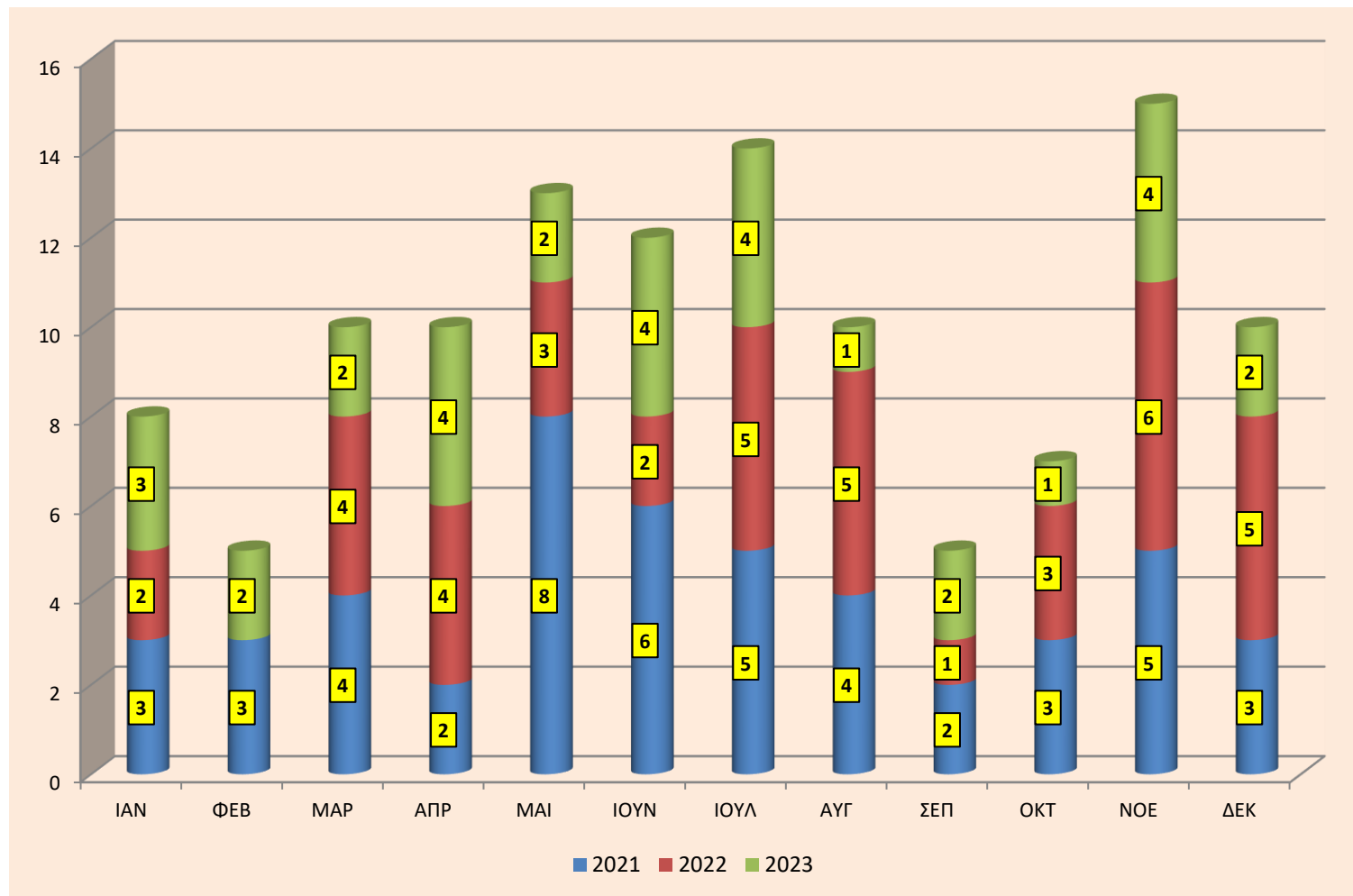
Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Τροχαία ατυχήματα στο Δήμο Κορινθίων (2021 – 2023)



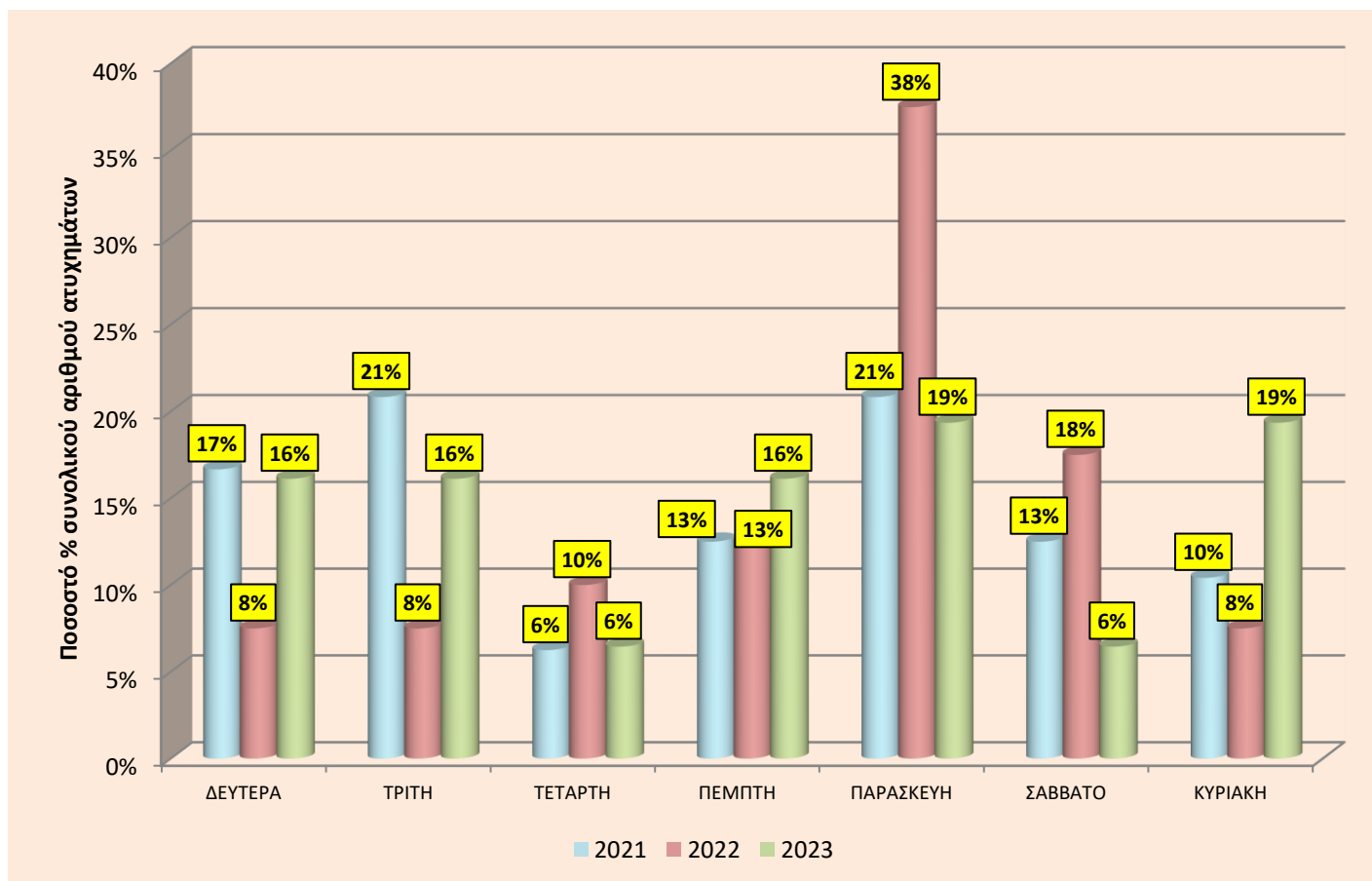
Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Κατανομή ατυχημάτων ανά μήνα & έτος



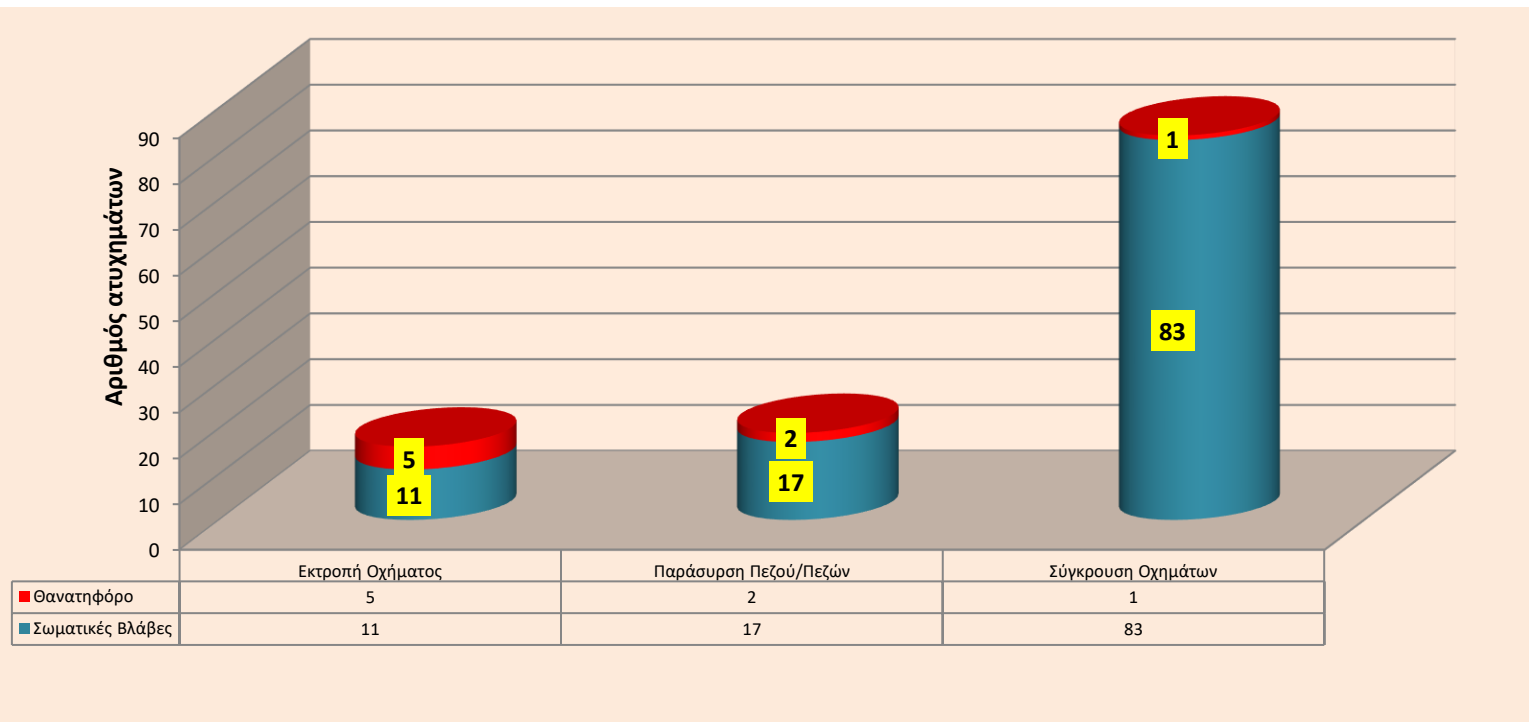
Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Κατανομή ατυχημάτων ανά ημέρα της εβδομάδας



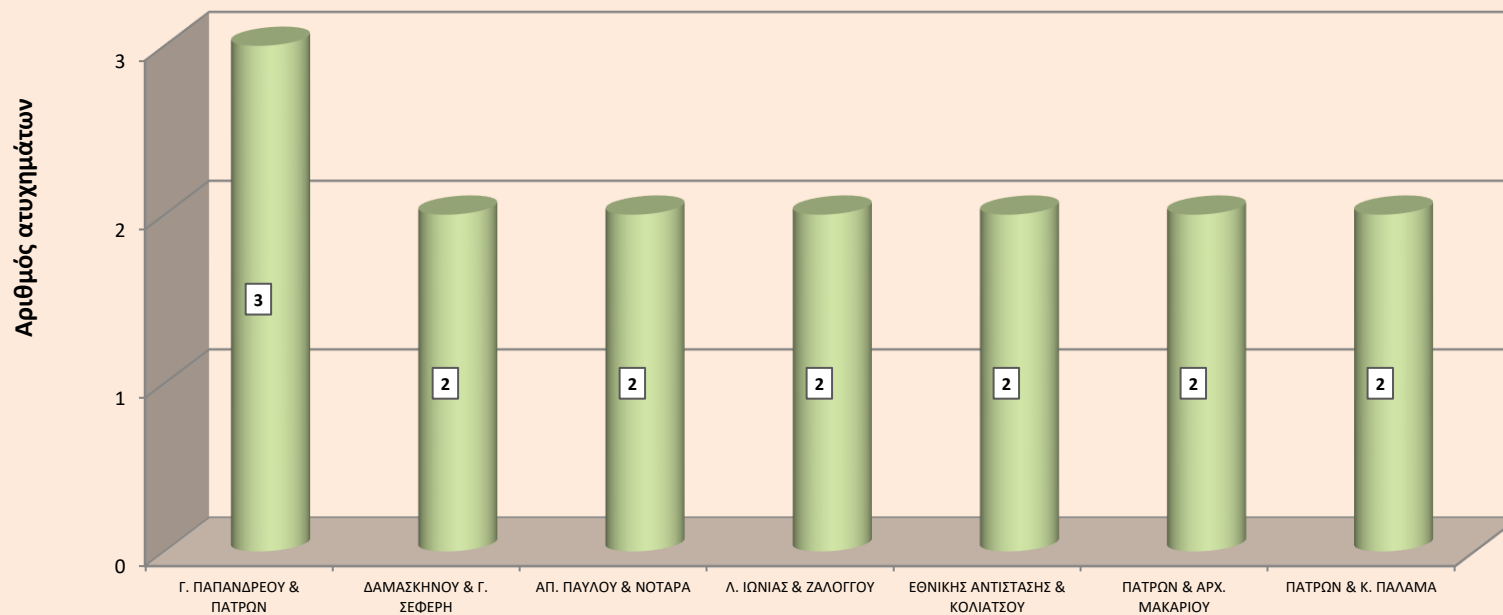
Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Κατανομή ατυχημάτων με βάση το είδος



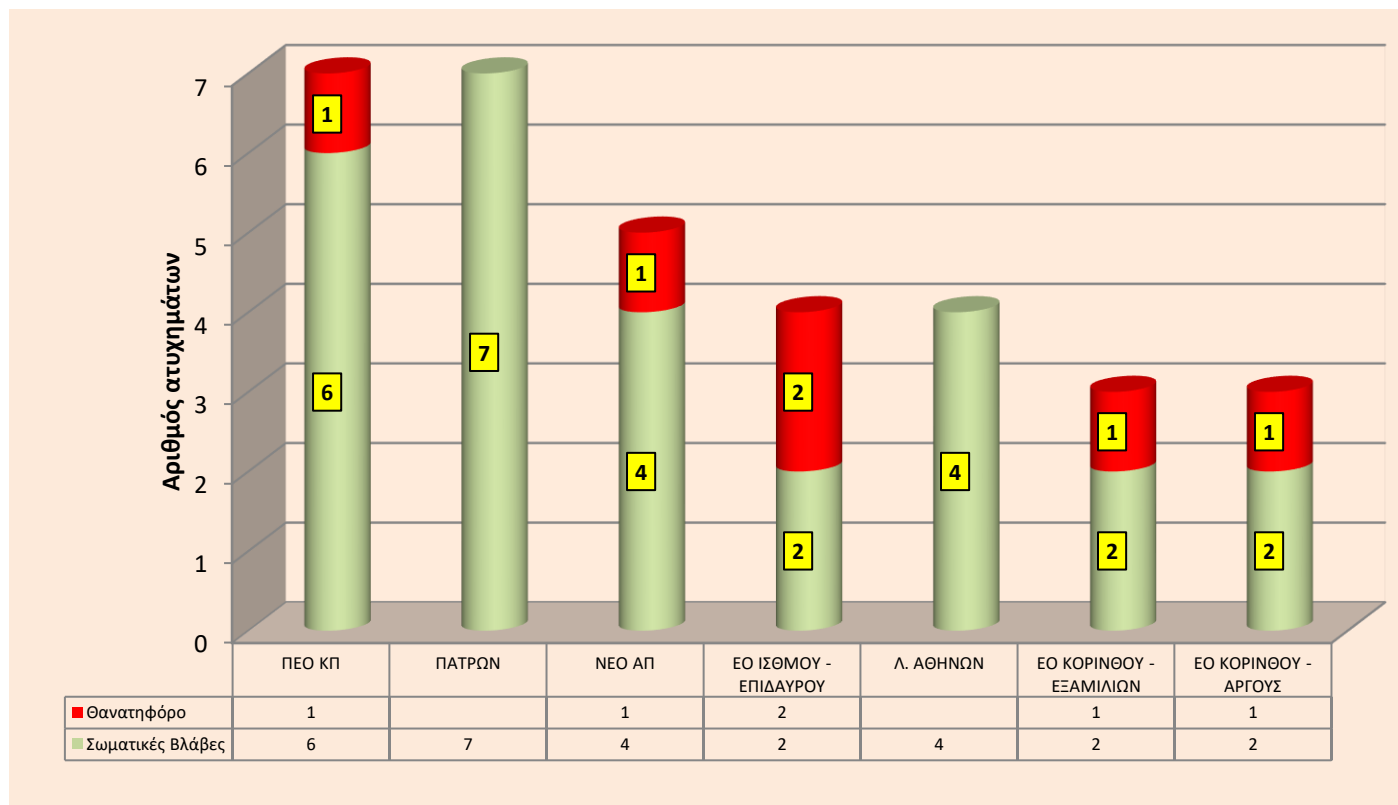
Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

- Διασταυρώσεις με τα περισσότερα ατυχήματα



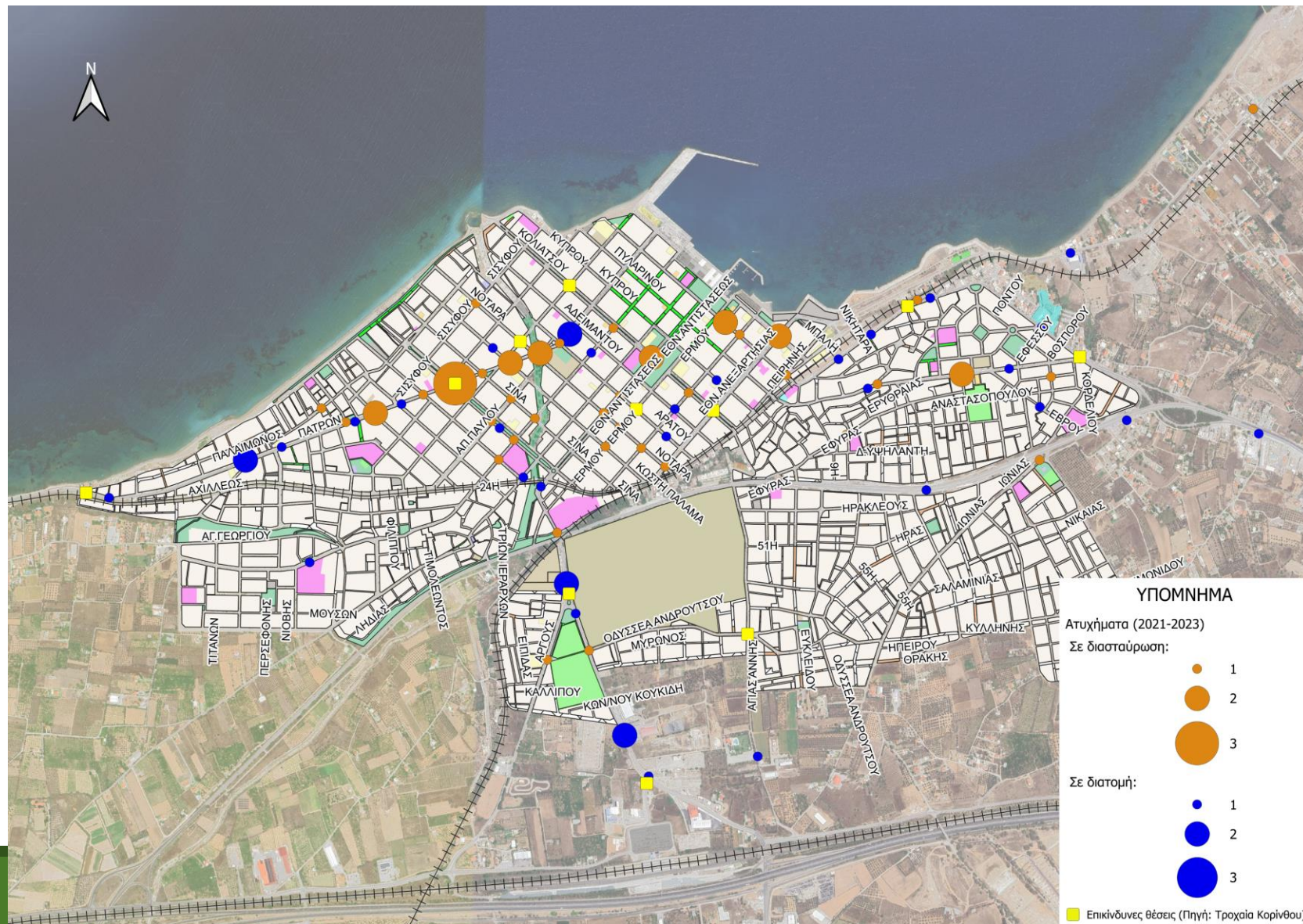
Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Ατυχήματα σε διατομές οδών



Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων

➤ Θέσεις ατυχημάτων (2021 – 2023)



Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

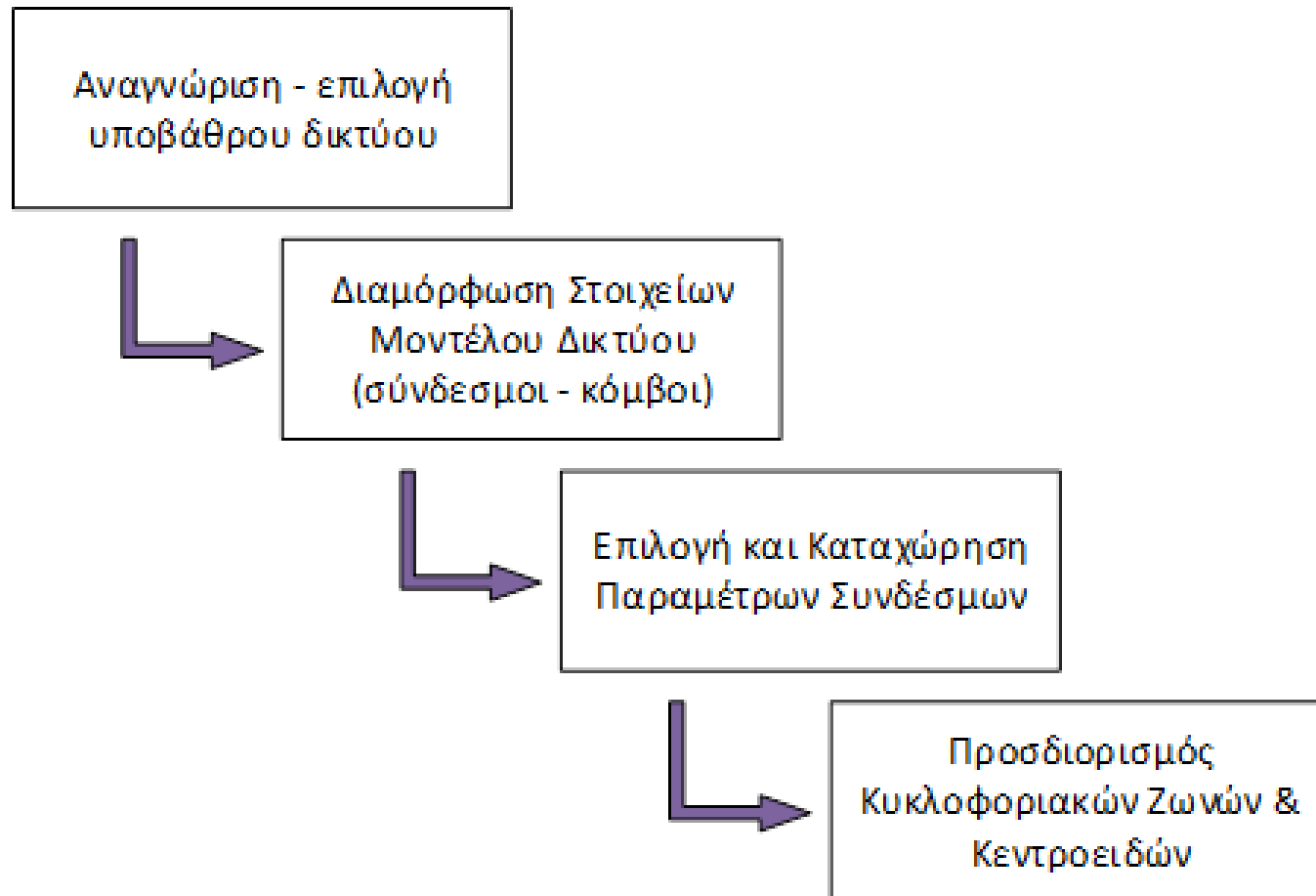
Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου &
αξιολόγηση

Τεχνικός Σύμβουλος:
Κων/νος Κεπαπτσόγλου

Δρ. Πολ. Μηχανικός ΕΜΠ- Συγκοινωνιολόγος
Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

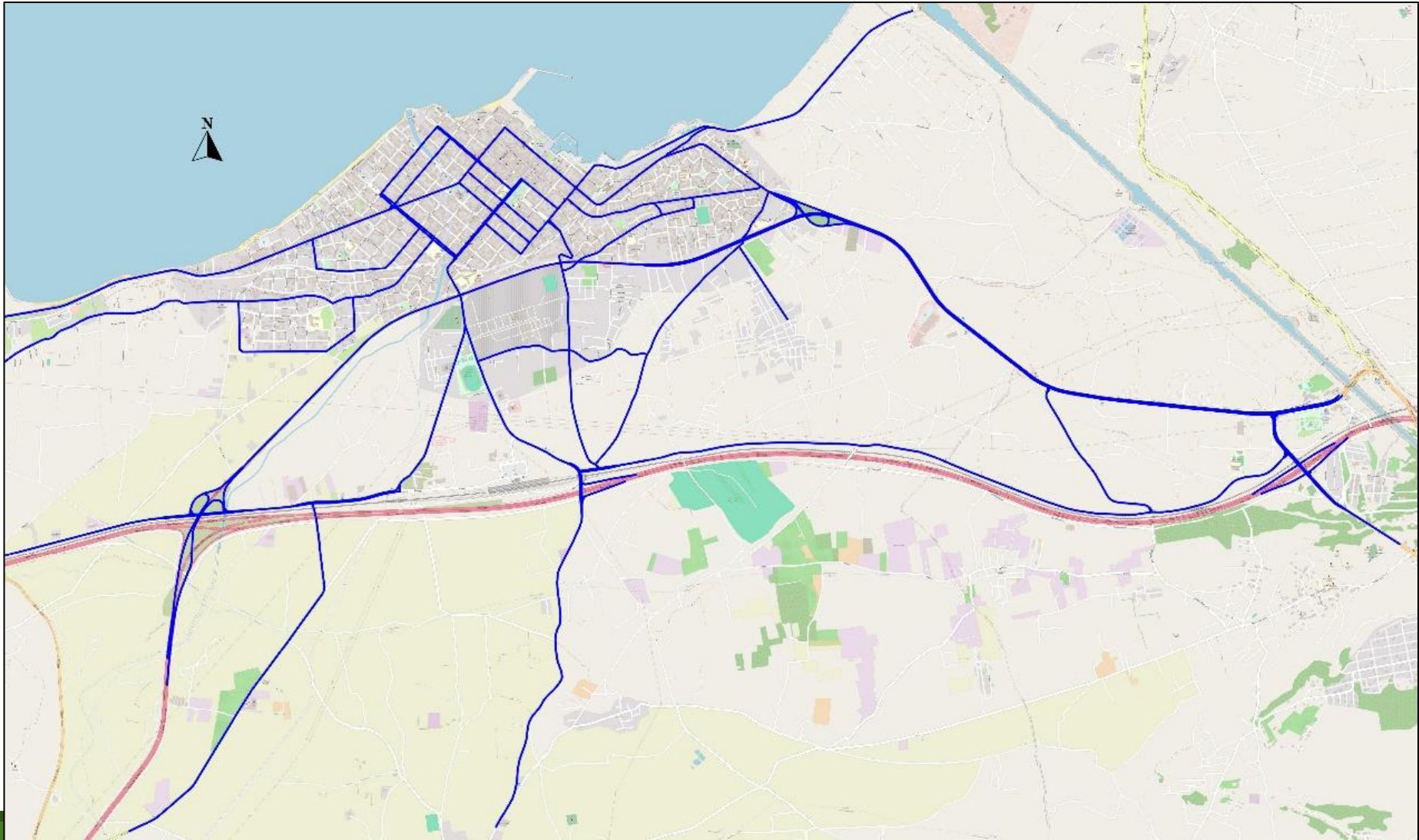
Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου & αξιολόγηση

- Διαδικασία ανάπτυξης κυκλοφοριακού μοντέλου δικτύου



Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου & αξιολόγηση

➤ Μοντέλο δίκτυο περιοχής μελέτης



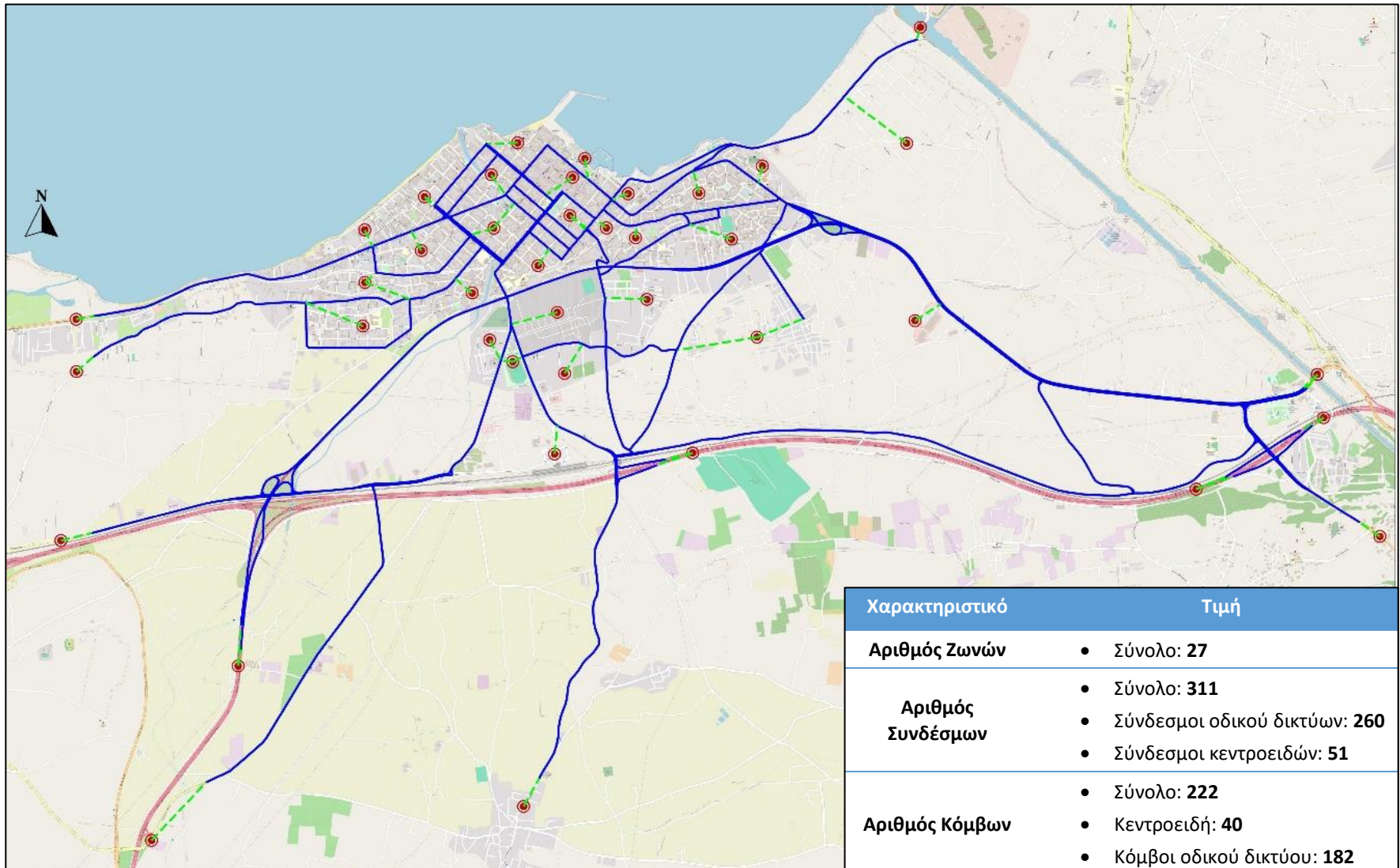
Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου & αξιολόγηση

➤ Βασικά χαρακτηριστικά μοντέλου δικτύου

Παράμετρος	Τιμές
Ταχύτητα Ελεύθερης Ροής	• Βασικές αρτηρίες: 60-80 km/h κατά περίπτωση • Τοπικό δίκτυο: 30-50 km/h κατά περίπτωση • Σύνδεσμοι κεντροειδών: Σταθερός χρόνος 2 λεπτών
Χωρητικότητα	• Οδοί δύο κατευθύνσεων με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση ○ 1000 ΜΕΑ ανά ώρα και κατεύθυνση για το τοπικό δίκτυο ○ 1200 ΜΕΑ ανά ώρα και κατεύθυνση για τις βασικές αρτηρίες (κατά περίπτωση) • Οδοί μιας κατεύθυνσης με μια λωρίδα ή περισσότερες λωρίδες ○ 1000 ΜΕΑ ανά λωρίδα, ώρα και κατεύθυνση (κατά περίπτωση). • Διαχωρισμένες οδοί με περισσότερες της μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση ○ 1700 ΜΕΑ ανά λωρίδα, ώρα και κατεύθυνση για τις βασικές αρτηρίες • Σύνδεσμοι κεντροειδών: ○ 6000 ΜΕΑ ώρα και κατεύθυνση

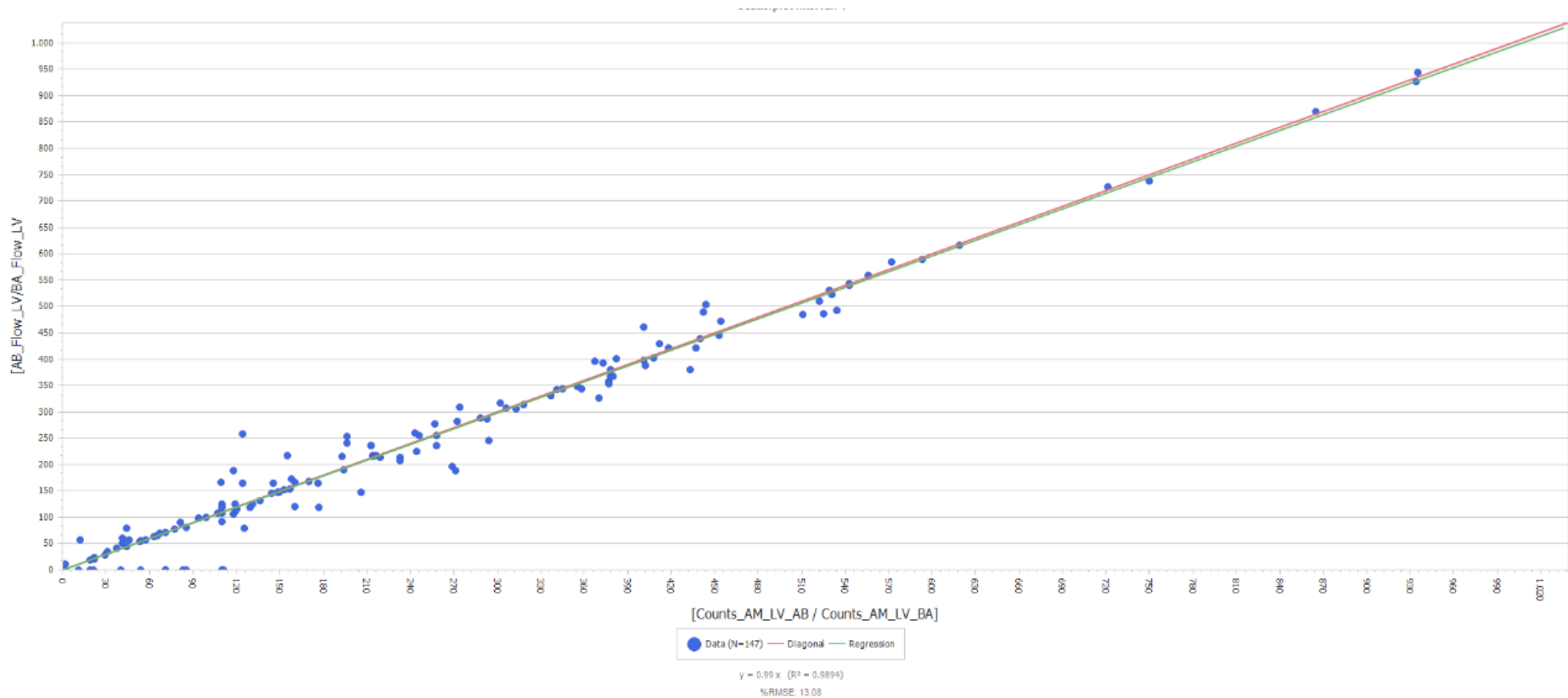
Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου & αξιολόγηση

➤ Τελικό μοντέλο δίκτυο περιοχής μελέτης



Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου & αξιολόγηση

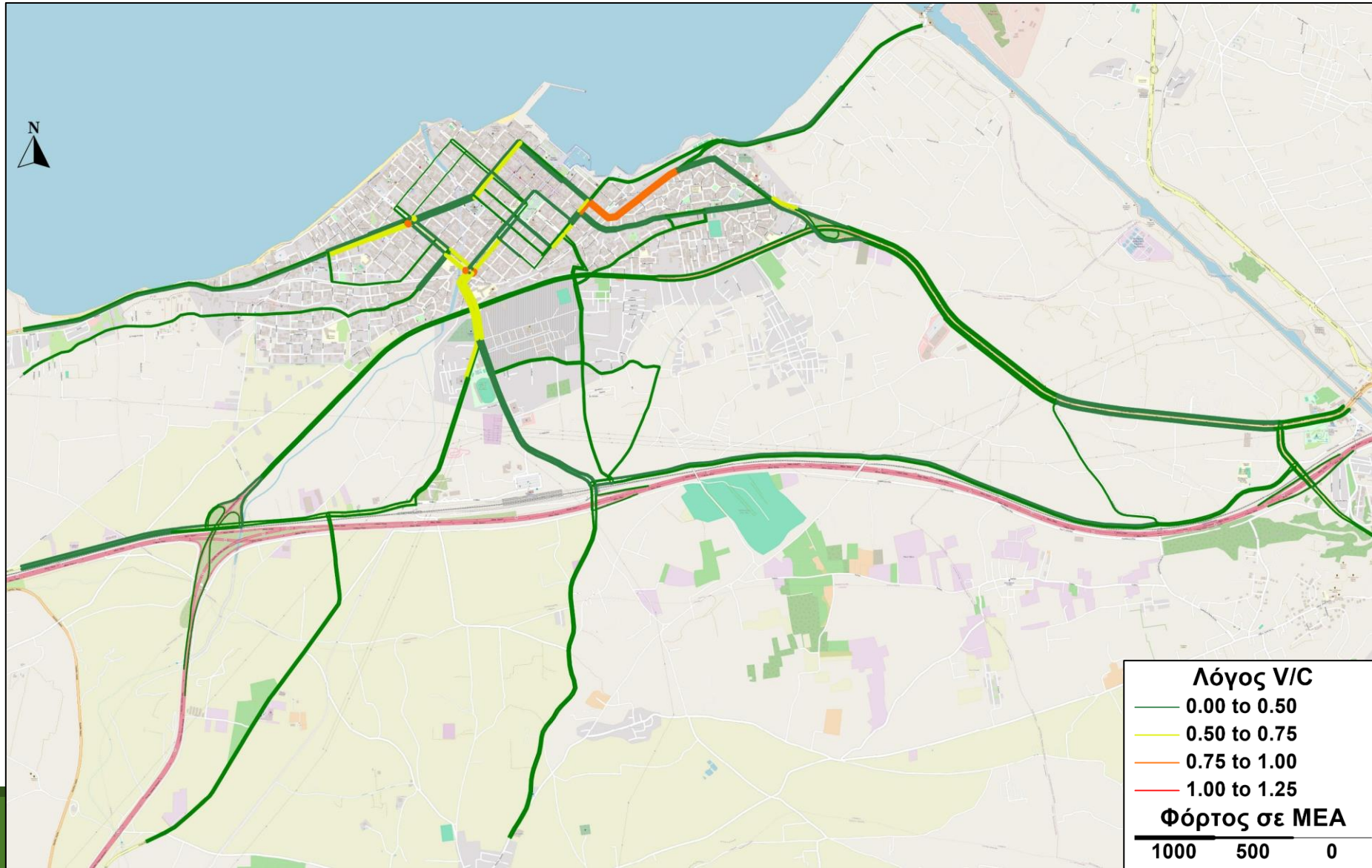
- Έλεγχος βαθμονόμησης: Διάγραμμα συσχέτισης μετρηθέντων και εκτιμώμενων φόρτων



Δείκτης	Τιμή
%RMSE	13.08
GEH(10)	95.86%
R^2	0.99

Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου & αξιολόγηση

- Φόρτιση μοντέλου – δικτύου πρωινής ώρας αιχμής έτους 2024



Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Οδικό Δίκτυο – Υποδομές

- Οι **βασικοί οδικοί άξονες** οι οποίοι διατρέχουν την περιοχή μελέτης και συνδέουν την πόλη της Κορίνθου με τις λοιπές περιοχές της Δημοτικής Ενότητας είναι:
 - Η **Παλαιά Εθνική Οδός (Π.Ε.Ο.) Αθηνών-Κορίνθου**
 - Η **Νέα Εθνική Οδός Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών**
 - Η **Π.Ε.Ο. Κορίνθου-Άργους (Εθν. Αντιστάσεως – Άργους)**
 - Η **Επ. Οδ. «Κόρινθος – Εξαμίλια – Ξυλοκέριζα – Λουτρά Ελένης»**
 - Η **Παράπλευρη οδός (SR) του Αυτοκινητόδρομου (Α/Δ) Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών**
 - Οι **οδικοί άξονες** που ανήκουν στο **Εθνικό Οδικό Δίκτυο** αποτελούν και τις **βασικές πύλες εισόδου – εξόδου** προς και από την περιοχή μελέτης, αντίστοιχα
 - Από την περιοχή μελέτης διέρχεται ο **αυτοκινητόδρομος της Ολυμπίας Οδού**, ο οποίος ανήκει στο **κεντρικό δίκτυο (core network) του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T)**.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Οδικό Δίκτυο – Υποδομές

- Με βάση την **λειτουργική ιεράρχηση** του οδικού δικτύου οι οδοί κατατάσσονται σε:
 - **Πρωτεύουσες Αρτηρίες:** Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου, Νέα Εθνική Οδός Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών
 - **Δευτερεύουσες Αρτηρίες:** Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου (από τον κόμβο με Νέα Εθνική Οδό Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών), Αθηνών, Δαμασκηνού, Απ. Παύλου, Πατρών, Κολιάτσου (από Απ. Παύλου έως Εθν. Αντιστάσεως), Εθν. Αντιστάσεως, Άργους, Παράπλευρη οδός (SR) του Αυτοκινητόδρομου (Α/Δ) Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών, Επ. Οδ. «Κόρινθος – Εξαμίλια – Ξυλοκέριζα – Λουτρά Ελένης», Ποσειδωνίας, Εθν. Ανεξαρτησίας (έως Δαμασκηνού).
 - **Συλλεκτήριες (πρωτεύουσες & δευτερεύουσες)** οδοί, οι οποίες κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες προς το τοπικό δίκτυο και άλλες σημαντικές χρήσεις της πόλης. Αντίστροφα συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών.
 - Οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής μελέτης ιεραρχούνται ως **τοπικές οδοί**.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Οδικό Δίκτυο – Υποδομές

- Η **παλιά σιδηροδρομική γραμμή**, η οποία **δεν λειτουργεί**, διασχίζει την πόλη στην κατεύθυνση «Ανατολή – Δύση» (Α-Δ), αποκόπτοντας, σε πολλά σημεία, τις μετακινήσεις από Βορρά προς Νότο.
- Η **Νέα Εθνική Οδός Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών διχοτομεί** την περιοχή μελέτης σε **δύο υπο-περιοχές** και **οι όποιες μετακινήσεις** πραγματοποιούνται από την μία περιοχή στην άλλη, **εξυπηρετούνται** – κατά βάση – **μέσω τεχνικών έργων απορροής ομβρίων (οχετών)**, οι οποίοι λειτουργούν ως υπόγειες διαβάσεις, χωρίς ωστόσο να διαθέτουν τα κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας
- Υπάρχουν **πολλά οδικά τμήματα με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυρίως σε περικεντρικές περιοχές**. Σε αυτά τα οδικά τμήματα τα πεζοδρόμια δεν υπάρχουν ή είναι ανεπαρκή και σε κακή κατάσταση, με συνέπεια η κίνηση των πεζών να είναι ιδιαίτερα προβληματική.
- Σε πολλές οδούς **δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ** στις διαβάσεις, ενώ οι **οδηγοί τυφλών** στα πεζοδρόμια **απουσιάζουν** από το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου απογραφής.
- Σε πολλές περιπτώσεις το **λειτουργικό πλάτος οδού μειώνεται** σημαντικά, **λόγω εκτεταμένων παράνομων σταθμεύσεων**.
- Στους **δύο σηματοδοτούμενους κόμβους** της περιοχής μελέτης, ήτοι (i) Εθν. Ανεξαρτησίας – Δαμασκηνού & (ii) Απ. Παύλου – Κολιάτσου, καταγράφηκαν **καθυστερήσεις και ουρές**, οι οποίες οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην παράνομη στάθμευση στις προσβάσεις και πιθανόν στη δομή των προγραμμάτων σηματοδότησης, τα οποία πρέπει να επανεξετασθούν.
- Η **συγκοινωνιακή σύνδεση του λιμένα με το εθνικό οδικό δίκτυο είναι προβληματική** με συνέπεια η διακίνηση των εμπορευμάτων να πραγματοποιείται διαμέσου του οικιστικού ιστού της πόλης προκαλώντας σημαντικές οχλήσεις.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Κυκλοφοριακοί φόρτοι

- Στην **τυπική** χειμερινή περίοδο, οι άξονες με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι οι οδοί Άργους (Λ-03) και Εθνικής Αντιστάσεως (Λ-08)** με κυκλοφοριακό φόρτο της τάξης των 9.000 ΜΕΑ ανά κατεύθυνση ημερησίως. Στη **θερινή** περίοδο, ο άξονας με τον **μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η οδός Εθνικής Αντιστάσεως**, με μέσο κυκλοφοριακό φόρτο ανά κατεύθυνση ημερησίως, περίπου 9.250 ΜΕΑ (ελαφρώς υψηλότερο από τον φόρτο της τυπικής περιόδου).
- Στην **τυπική** χειμερινή περίοδο, ο άξονας με τον **μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η οδός Αγίου Γεωργίου** (600 περίπου ΜΕΑ ανά κατεύθυνση ημερησίως).
- Στην **τυπική** χειμερινή περίοδο, οι **ώρες αιχμής** (με τους υψηλότερους ωριαίους κυκλοφοριακούς φόρτους) καταγράφονται κυρίως το διάστημα 08:00 – 09:00 το πρωί, και το διάστημα 14:00 – 15:00 το απόγευμα. Σημαντική φόρτιση του δικτύου παρατηρείται και το δίωρο 17:00 – 19:00. Στη **θερινή** περίοδο, οι **ώρες αιχμής** ποικίλουν ανά σταθμό και ανά κατεύθυνση στο χρονικό διάστημα 09:00 – 14:00.
- Στην **τυπική** χειμερινή περίοδο, η παρουσία των **βαρέων οχημάτων** κυμαίνεται από 1% έως 4% επί του συνόλου της κυκλοφορίας, ανάλογα με την οδό, με εξαίρεση την ΝΕΟ Πατρών που το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται στο 14% (μέσος όρος συνόλου διατομής). Στη **θερινή** περίοδο, η παρουσία των **βαρέων οχημάτων** κυμαίνεται επίσης από 1% έως 4% επί του συνόλου της κυκλοφορίας, ανάλογα με την οδό.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Κυκλοφοριακοί φόρτοι

- Συγκριτικά με την τυπική περίοδο, τις καθημερινές, παρατηρείται αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου (οχήματα) κατά **12%-15%** στις πύλες εισόδου-εξόδου της πόλης και 5% περίπου στο κέντρο της πόλης. Αντίστοιχα, το σαββατοκύριακο, παρατηρείται αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου (οχήματα) κατά **20%-32%** στις πύλες εισόδου-εξόδου της πόλης και δεν υπερβαίνει το 3% στο κέντρο της πόλης.
- Η **τάξη μεγέθους** του κυκλοφοριακού φόρτου ώρας αιχμής (08:00-09:00) δεν είναι ιδιαίτερα υψηλή (δεν υπερβαίνει τα 750 ΜΕΑ σε κάποια διατομή). Κατά συνέπεια η κυκλοφορική ικανότητα των οδικών τμημάτων δύναται να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία του οδικού δικτύου (σε ικανοποιητική στάθμη εξυπηρέτησης), υπό την προϋπόθεση ότι θα απομακρυνθεί η παράνομη στάθμευση.

■ Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) παρά την οδό

- Σχετικά με τον **σκοπό μετακίνησης** στο σύνολο των ερωτηθέντων, το **50%** δήλωσαν ότι κινούνται για **επαγγελματικούς λόγους** (Εργασία ή στα πλαίσια της εργασίας), το 45% δήλωσαν ότι κινούνται για ατομικές υποθέσεις. Με σκοπό την αναψυχή ή τις αγορές δήλωσε ότι κινείται το 4% ενώ το ποσοστό που κινείται για «Άλλο Σκοπό» είναι λιγότερο από 1%.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Απογραφή στάθμευσης

- Σε όλη την έκταση της περιοχής απογραφής στάθμευσης, καταγράφηκαν, κατά την πρωινή περίοδο αιχμής λειτουργίας των καταστημάτων και υπηρεσιών, **7.531** σταθμεύσεις, εκ των οποίων οι **3.403** (ποσοστό **45.2%**), ήταν παράνομες.
- Το **68% περίπου των νόμιμων θέσεων** (χωρίς περιορισμό και με περιορισμό μηνών), ήτοι **4.128** (3.939+189) από τις **6.048** (5.796+252), βρέθηκαν κατειλημμένες κατά τη διάρκεια της απογραφής.
- Από τα στοιχεία των απογραφών προκύπτει **έλλειμμα θέσεων στάθμευσης** στην οδό, της τάξης των **1.500 θέσεων**.
- Στην **Κεντρική Περιοχή** το ποσοστό κατάληψης των **νόμιμων** θέσεων στάθμευσης είναι **πολύ υψηλό** (σχεδόν 90%), με συνέπεια η ανεύρεση ελεύθερης θέσης στάθμευσης, τις ώρες αιχμής, να είναι δύσκολη και πολλοί οδηγοί να σταθμεύουν παράνομα.
- Στις **υπόλοιπες εξεταζόμενες περιοχές** το ποσοστό κατάληψης των προσφερόμενων **νόμιμων** θέσεων **δεν υπερβαίνει το 70%**.
- Κατά τη **μεταμεσονύκτια καταγραφή**, ο αριθμός των **σταθμευμένων οχημάτων** ήταν **6.769**, τα οποία ανήκουν σε **κατοίκους** της περιοχής. Η ζήτηση σε θέσεις στάθμευσης κατοίκων δεν καλύπτεται από την υφιστάμενη **προσφορά** των **6.048** νόμιμων θέσεων, και σημαντικός αριθμός κατοίκων σταθμεύει παράνομα και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης

- Από την **έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης** κατά μήκος τριών Διαδρομών Ελέγχου τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι:
 - Σε μία **τυπική μέρα**, στο Σύνολο των τριών Διαδρομών της έρευνας, στο χρονικό διάστημα από τις 6:00 το πρωί έως τις 22:00 το βράδυ, σταθμεύουν 1.099 οχήματα. Από αυτά, 754 οχήματα σταθμεύουν στις 253 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις των τριών Διαδρομών ελέγχου, ενώ 348 (δηλ. **το 32%** περίπου των καταγραφέντων οχημάτων) **σταθμεύουν παράνομα**.
 - Καταγράφεται **υψηλό ποσοστό συσσώρευσης** (πάνω από 90% των θέσεων) και στις τρεις Διαδρομές ελέγχου, **σχεδόν σε όλη τη διάρκεια της έρευνας**, ενώ η μέγιστη συσσώρευση φθάνει το 100%. Και στις τρεις περιοχές των Διαδρομών ελέγχου καταγράφεται έντονη ζήτηση στάθμευσης σχεδόν σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, με υψηλό συντελεστή εναλλαγής ο οποίος φτάνει στη μέγιστη τιμή του (4.1 οχ/θέση) στις διαγραμμισμένες νόμιμες θέσεις της Διαδρομής 3, έξω από το Νότιο Δημοτικό Παραλιακό Χώρο Στάθμευσης.
 - Ο αριθμός των νόμιμων θέσεων δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών στη **Διαδρομή 2**, σχεδόν σε όλη τη διάρκεια της έρευνας (**έλλειμμα** που υπερβαίνει το 30% των νόμιμων θέσεων στις 13:00, στις 18:00 και στις 20:00). Ο αριθμός των νόμιμων θέσεων της **Διαδρομής 1** καλύπτει τις ανάγκες κατοίκων και επισκεπτών (**πλεόνασμα**) από 06:00 έως και 07:00 και από 15:00 έως και 16:00 (**ώρες που δεν λειτουργούν τα εμπορικά καταστήματα της περιοχής**) ενώ, **τις υπόλοιπες ώρες** της έρευνας, καταγράφεται **έλλειμμα** το οποίο υπερβαίνει το 20% των νόμιμων θέσεων από τις 10:00 έως και τις 12:00).

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

- Από την έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης στους **δύο παραλιακούς Δημοτικούς Χώρους Στάθμευσης** προκύπτει ότι στη μεγαλύτερη διάρκεια της έρευνας η **συσσώρευση** των σταθμευμένων οχημάτων **ξεπερνά το 100%** της χωρητικότητας, ενώ ο **συντελεστής εναλλαγής** με βάση τον αριθμό θέσεων είναι πολύ υψηλός (**4.1 και 5.1 οχ./θέση** αντίστοιχα).
- Από την έρευνα χαρακτηριστικών στον **Χώρο Στάθμευσης του Σταθμού «Κόρινθος», του Προαστιακού Σιδηροδρόμου**, προκύπτει ότι η **μέγιστη συσσώρευση** ανέρχεται στο **50%** της χωρητικότητας.
- **Σημαντικός είναι ο αριθμός των ταξί** που μεταφέρουν επιβάτες προς και από τον **Σταθμό του Προαστιακού Σιδηροδρόμου**, δεδομένου ότι η στάση της αστικής γραμμής των ΚΤΕΛ, που εξυπηρετεί τη μετάβαση στον σταθμό, βρίσκεται σε απόσταση 220 μέτρων.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

- Η περιοχή μελέτης, εξυπηρετείται από γραμμές του **Αστικού και του Υπεραστικού ΚΤΕΛ** Κορινθίας.
- Υπάρχουν **δύο γραμμές αστικής συγκοινωνίας**, η μία κυκλική (Καλλιθέα-Αγ. Γεώργιος-Κανταρέ) και η μία που συνδέει την Ποσειδωνία με την Ξυλοκέριζα, διερχόμενη από το κέντρο της πόλης.
- Το **Υπεραστικό ΚΤΕΛ** εκτελεί 16 Γραμμές με προέλευση / προορισμό διάφορες περιοχές της Περιφερειακής Ενότητας Κορινθίας και 7 Γραμμές με προέλευση / προορισμό την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Από τις 7 αυτές γραμμές, 2 έχουν ως αφετηρία / τέρμα την πόλη της Κορίνθου, ενώ οι υπόλοιπες 5 διέρχονται μέσα από την πόλη της Κορίνθου και έχουν ως αφετηρία / τέρμα άλλες πόλεις της Π.Ε. Κορινθίας, όπως το Κιάτο, το Ξυλόκαστρο, το Δερβένι και τη Νεμέα.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

- Οι **οδικοί άξονες που επιβαρύνονται κυρίως από τη διέλευση των υπεραστικών γραμμών** είναι οι οδοί Εθν. Ανεξαρτησίας, Αδειμάντου, Εθν. Αντιστάσεως, Κολιάτσου, Δαμασκηνού, Αποστόλου Παύλου, Πατρών, Αθηνών και η Λ. Ιωνίας. Σύμφωνα με τα υφιστάμενα υπεραστικά δρομολόγια, τα λεωφορεία κατευθύνονται στους διάφορους προορισμούς χρησιμοποιώντας τους παραπάνω πολυσύχναστους δρόμους του κέντρου και κάνοντας συχνά στάσεις επιβίβασης – αποβίβασης, και όχι τις μεγάλες οδικές αρτηρίες, παρότι η κεντρική αφετηρία των υπεραστικών ΚΤΕΛ βρίσκεται σε απόσταση βαδίσματος από το κέντρο της πόλης. Η ύπαρξη της δεύτερης αφετηρίας «Πρακτορείο Άνω Γραμμών» επί της Πλατείας Τσαλδάρη, επιβαρύνει περαιτέρω την κυκλοφορία στο κέντρο.
- Ο **Προαστιακός Σιδηρόδρομος εξυπηρετεί την πόλη της Κορίνθου με δρομολόγια ανά ώρα** (από 05:00 έως 23:00) και συνδέει την Κόρινθο με τον Πειραιά (με αρκετές ενδιάμεσες στάσεις) και το Κιάτο.
- Υπάρχουν **οκτώ πιάτσες ΤΑΞΙ**, με περίπου 85 αποκλειστικές θέσεις στάθμευσης ΤΑΞΙ.

Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης πόλης Κορίνθου

Σύνοψη – Συμπεράσματα

■ Πεζοί – Ποδήλατα

- Στο **εμπορικό και διοικητικό κέντρο** της πόλης καταγράφονται, τις ώρες λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων και των υπηρεσιών, **σημαντικές ροές πεζών και αρκετές κινήσεις ποδηλατών**.
- Στην Κόρινθο υπάρχει **ποδηλατικός άξονας που εκκινεί από τη διασταύρωση των οδών Γ. Παπανδρέου & Αγίου Όρους και καταλήγει στα γήπεδα καλαθοσφαίρισης του παραλιακού μετώπου**, πλησίον του Αγάλματος του Ποσειδώνα (παράπλευρα της οδού Ποσειδωνίας). Ο συγκεκριμένος άξονας λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας και εξυπηρετεί – κατά βάση – τις μετακινήσεις στην κατεύθυνση «Δύση – Ανατολή».
- Στην περιοχή μελέτης υπάρχει **μεμονωμένος ποδηλατόδρομος, κατά μήκος της οδού Εθνικής Ανεξαρτησίας** (από την οδό Δαμασκηνού έως την οδό Κωστή Παλαμά). Ο συγκεκριμένος ποδηλατικός άξονας χρησιμοποιείται ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, χωρίς όμως να διαθέτει τα απαιτούμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- **Και οι δύο ποδηλατόδρομοι δεν πληρούν τις υφιστάμενες προδιαγραφές και απαιτήσεις σχεδιασμού**, καθώς είτε η σήμανση είναι ελλιπής, είτε δεν διατίθενται στοιχεία φυσικού διαχωρισμού του ποδηλατοδρόμου από τα σταθμευμένα οχήματα.