



ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ



2^η Δημόσια Διαβούλευση

Α' Μέρος: Υφιστάμενη κατάσταση

Παρουσίαση:

Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης
Πολ. Μηχ. Ε.Μ.Π - Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος
Συντονιστής Έργου



Γενικά

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** είναι ένα **στρατηγικό σχέδιο** που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης, έτσι ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, με στόχο μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρά τους.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΒΑΣΙΚΕΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



- ΕΝΙΑΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ / ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ & ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
- ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ, ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ & ΠΡΩΘΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΗΠΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ & ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



«ΠΡΑΣΙΝΕΣ
ΠΟΛΕΙΣ»
«ΕΞΥΠΝΕΣ» &
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ
ΑΠΟ ΟΛΟΥΣ,
ΑΣΦΑΛΕΙΣ
ΑΣΤΙΚΕΣ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Με βάση τις ευρωπαϊκές οδηγίες και το υφιστάμενο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

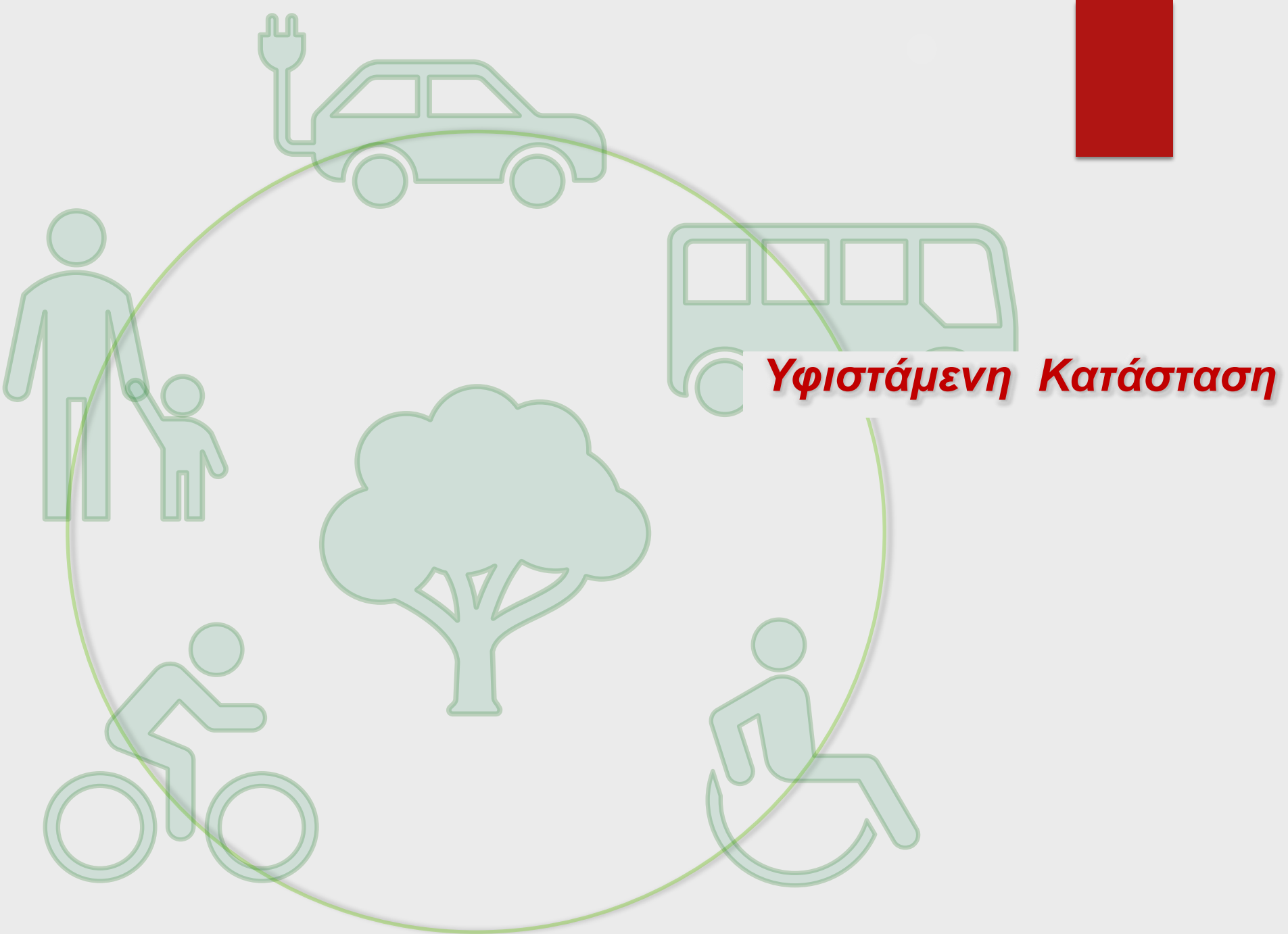
- ▶ Συμμετοχή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- ▶ Μακροπρόθεσμο όραμα.
- ▶ Σαφές σχέδιο εφαρμογής.
- ▶ Ισόρροπη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης.
- ▶ Τακτική παρακολούθηση - αξιολόγηση μέσω δεικτών, της αποτελεσματικότητας των μέτρων.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Σύμφωνα και με τη σχετική νομοθεσία (ν.4784/2021), σκοπός των ΣΒΑΚ είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:

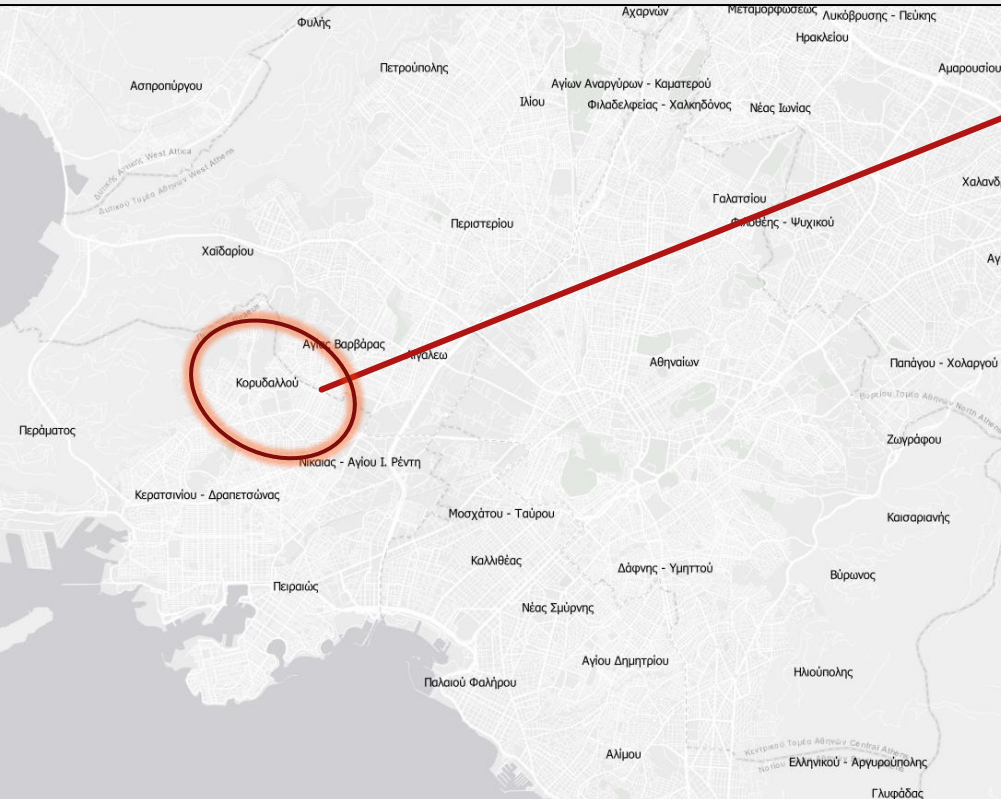
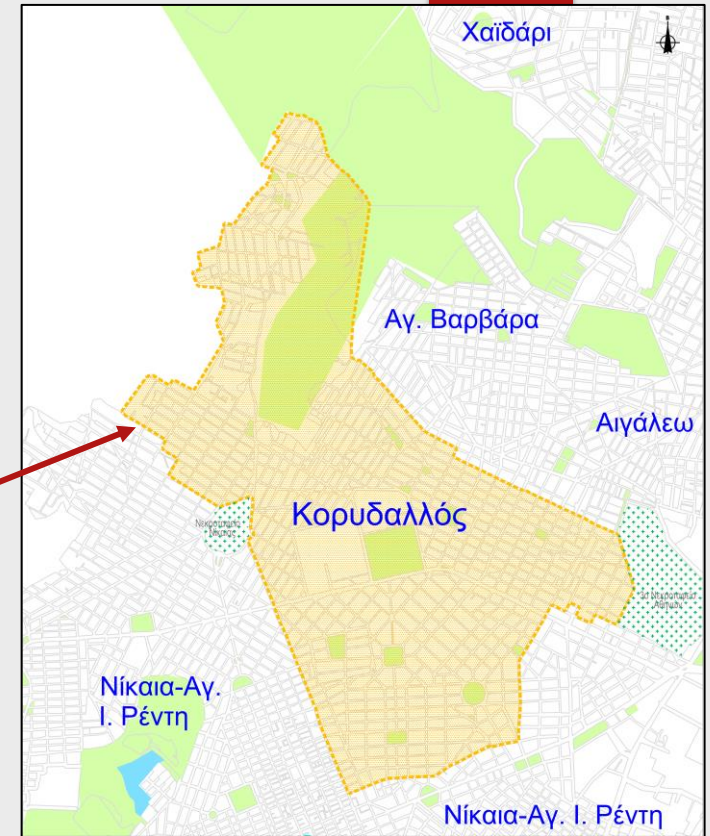
- i. της **ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς**,
- ii. της **προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης** και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
- iii. της **εξασφάλισης της προσβασιμότητας**, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- iv. της προαγωγής της **οδικής ασφάλειας** των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,
- v. της **μείωσης της κυκλοφορίας** των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- vi. της **προώθησης της ηλεκτροκίνησης** και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- vii. της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- viii. της **οργάνωσης της στάθμευσης**,
- ix. της **αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών** για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς



Υφιστάμενη Κατάσταση

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ (1/4)

- Γεωγραφικά και χωροταξικά ανήκει στη **δυτική Αττική**
- **Διοικητικά** υπάγεται στην **Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Πειραιώς** της Περιφέρειας Αττικής
- **Συνορεύει** με τους δήμους **Νίκαιας – Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αγ. Βαρβάρας και Χαϊδαρίου**
- Πληθυσμός: **63.445** [ΕΛΣΤΑΤ, 2011]
- Έκταση: **4.324 τ.χλμ.**



ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ (2/4)



Στοιχεία υπερτοπικού χαρακτήρα στον Δήμο:

- Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη. Κύρια αρτηρία υπερτοπικής σημασίας που ανήκει στο Βασικό Οδικό Δίκτυο της Αττικής (ΦΕΚ 701/Δ/1990) και συνδέει την Λ. Π. Ράλλη και την Λ. Σχιστού (η οποία αποτελεί και τη δυτική πύλη του Λεκανοπεδίου)
- Συγκρότημα των Φυλακών. Συνιστά μέχρι σήμερα λειτουργία εθνικής εμβέλειας.
- Σταθμός «Κορυδαλλός» της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ (Τμήμα Χαϊδάρη – Πειραιάς) στην Πλατεία Ελευθερίας. Μαζί με τους σταθμούς Αγ. Βαρβάρα και Νίκαια της επέκτασης της γραμμής 3, τέθηκαν σε λειτουργία το καλοκαίρι του 2020.



Πληθυσμιακά στοιχεία (Απογραφή ΕΛΣΤΑΤ 2011)

- **Μόνιμος πληθυσμός:** 63.445 κάτοικοι (περίπου 2% του μόνιμου πληθυσμού της Περιφέρειας)
- Ιδιαίτερα **πυκνοκατοικημένη περιοχή** (143κατ./Ha) σε σύγκριση με την ευρύτερη περιοχή (Π.Ε. Πειραιά 87 κατ./Ha)
- Αριθμός **νοικοκυριών:** 23.701, τα οποία διαθέτουν 59.929 **μέλη**, με αναλογία μελών ανά νοικοκυριό είναι 2,5:1 (μειωμένη σε σχέση με τις αντίστοιχες το 1991-3:1 και 2001-2,8:1).
- **Ι.Χ. αυτοκίνητα:** 22.022. Ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά 1.000 κατοίκους για το ίδιο έτος είναι ίσος με 347 Ι.Χ./1000 μόνιμους κατοίκους.
- **Θέσεις στάθμευσης σε pilotis και υπόγεια γκαράζ:** 5.802 θέσεις - σχεδόν τετραπλάσιος αριθμός αυτοκινήτων σε σχέση με τις θέσεις στάθμευσης (3,8 Ι.Χ./θέση στάθμευσης).





Υφιστάμενες χρήσεις γης

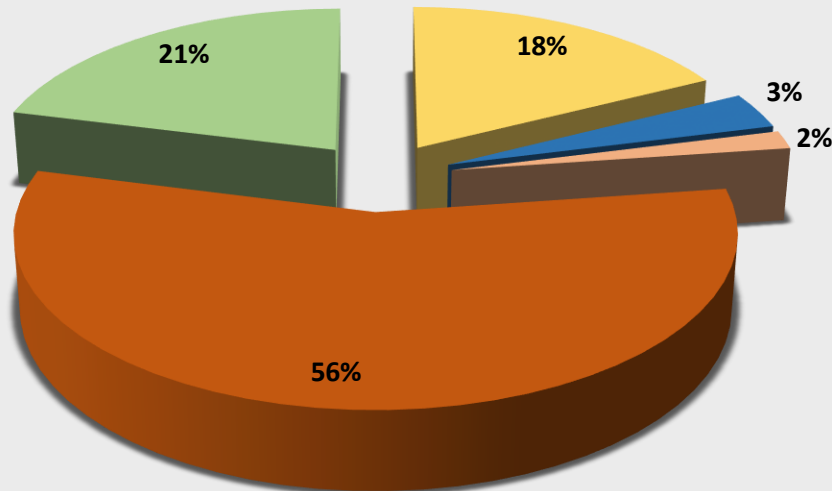
- ⇒ **Αμιγώς αστική** αρκετά **πυκνοδομημένη περιοχή**.
- ⇒ **Εμπορικές χρήσεις**, χρήσεις προσωπικών εξυπηρετήσεων και **αναψυχής** συγκεντρώνονται στην **περιοχή του Κάτω Κορυδαλλού** (κατά μήκος των βασικών αξόνων του Δήμου, γύρω από τις πλατείες). Στην περιοχή του Σχιστού παρατηρούνται κυρίως κέντρα διασκέδασης και συνεστιάσεων.
- ⇒ Ενσωματωμένες στον οικιστικό ιστό, βρίσκονται οι **ανδρικές και οι πρώην γυναικείες φυλακές**, οι οποίες καταλαμβάνουν μια σημαντική έκταση μέσα στην πόλη η οποία υπολογίζεται γύρω στα 100 στρέμματα.
- ⇒ Η επέκταση του δικτύου Μετρό δημιούργησε νέα δεδομένα στις μετακινήσεις των κατοίκων του Κορυδαλλού. Απαιτείται μία νέα οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης προκειμένου να εξυπηρετείται η πρόσβαση στο σταθμό αλλά και να προστατευθούν οι κάτοικοι της περιοχής.





Ερωτηματολόγιο Διαβούλευσης

- 48 διαμένουν στον Δήμο - 12 εργάζονται εντός των ορίων του Δήμου.
- 39% των απαντήσεων προέρχονται από γυναίκες και το 61% από άνδρες.
- Συμμετέχοντες από όλες τις ηλικιακές ομάδες, με το μεγαλύτερο ποσοστό (25,4%) να ανήκει στην ομάδα 30-39.
- Από τις απαντήσεις προκύπτει ότι όλα τα νοικοκυριά διαθέτουν **τουλάχιστον ένα ΙΧ**.



- Δημόσιες Συγκοινωνίες
- Δίκυκλη Μηχανή (ως οδηγός)
- Επιβατικό ΙΧ (ως επιβάτης)
- Επιβατικό ΙΧ (ως οδηγός)
- Πεζή Μετακίνηση

Κατανομή μετακινήσεων με σκοπό την εργασία στα Μέσα Μεταφοράς





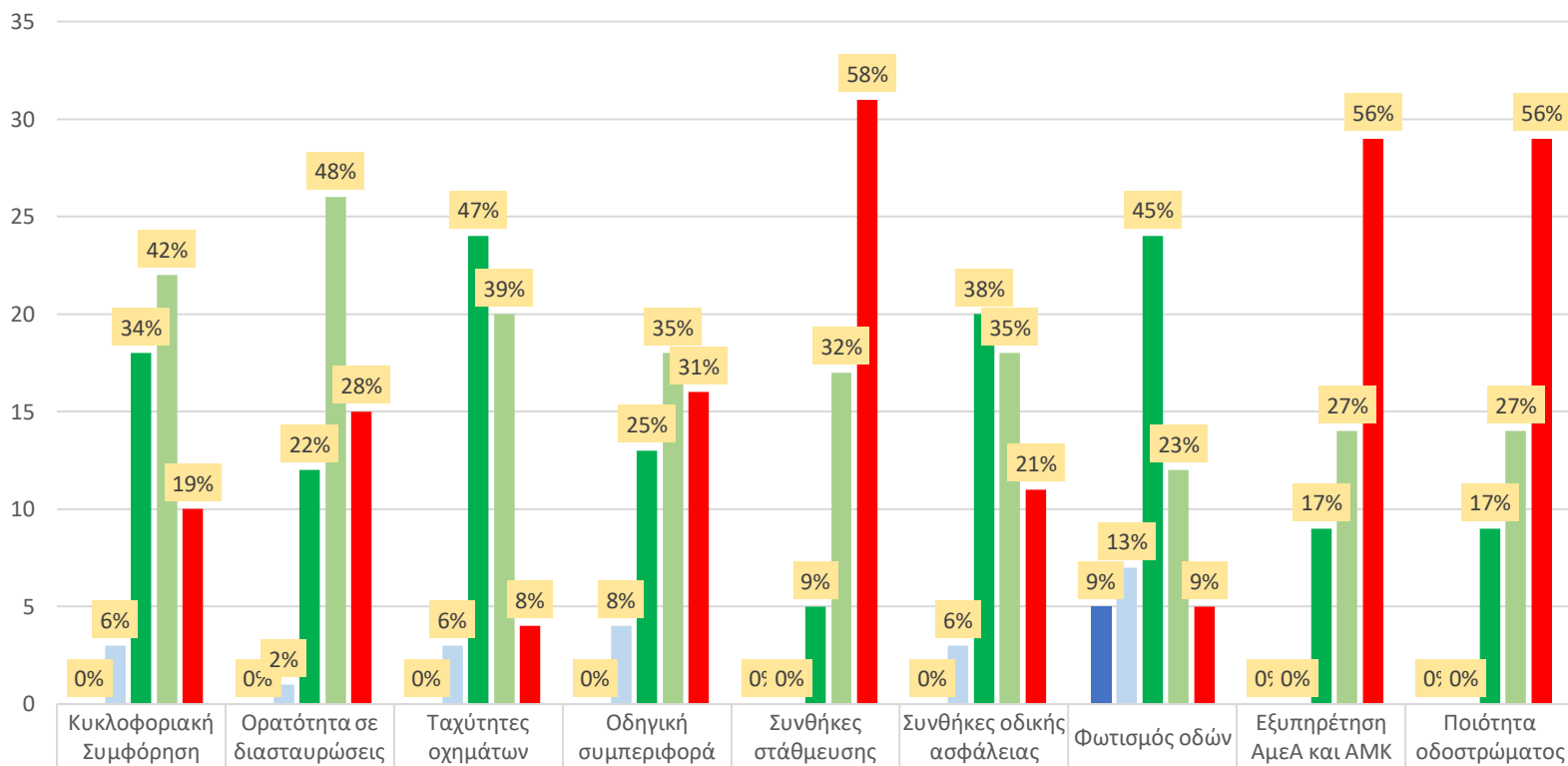
«Αναφέρετε 3 οδούς του Δήμου Κορυδαλλού οι οποίες θεωρείτε ότι έχουν σοβαρά προβλήματα»:

- Η οδός **Αθηνάς** αναφέρθηκε από το 48% των ερωτηθέντων, με το βασικό πρόβλημα που εντοπίζουν να είναι οι παράνομες σταθμεύσεις.
- Η **Λεωφ. Γρ. Λαμπράκη** αναφέρθηκε από το 41% των ερωτηθέντων, με βασικά προβλήματα τα κατειλημμένα πεζοδρόμια από Ι.Χ./εξοπλισμό καταστημάτων, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα διπλοπαρκαρισμένα οχήματα.
- Η οδός **Ταξιαρχών** αναφέρθηκε από το 34% των ερωτηθέντων, με βασικό πρόβλημα την κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- Η οδός **Ποσειδώνος** αναφέρθηκε από το 14% των ερωτηθέντων με βασικά προβλήματα τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς και την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων από τα οχήματα.
- Η οδός **Ποταμού** αναφέρθηκε από το 14% των ερωτηθέντων για τις υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσουν τα οχήματα.





Αξιολόγηση προβλημάτων λειτουργίας οδικού Δικτύου

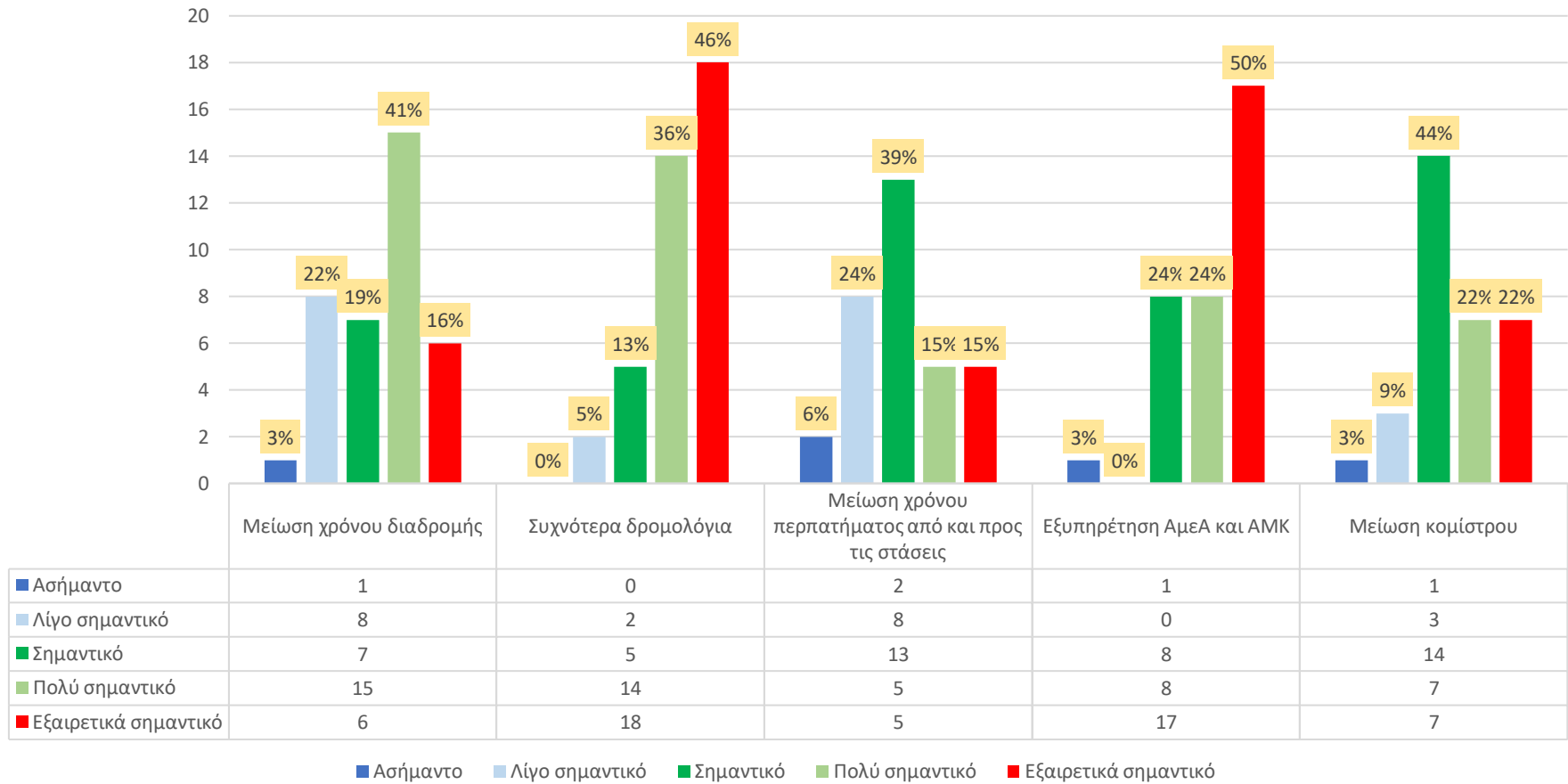


■ Κανένα πρόβλημα	0	0	0	0	0	0	5	0	0
■ Μικρό πρόβλημα	3	1	3	4	0	3	7	0	0
■ Μέτριο πρόβλημα	18	12	24	13	5	20	24	9	9
■ Σοβαρό πρόβλημα	22	26	20	18	17	18	12	14	14
■ Πολύ σοβαρό πρόβλημα	10	15	4	16	31	11	5	29	29

■ Κανένα πρόβλημα ■ Μικρό πρόβλημα ■ Μέτριο πρόβλημα ■ Σοβαρό πρόβλημα ■ Πολύ σοβαρό πρόβλημα



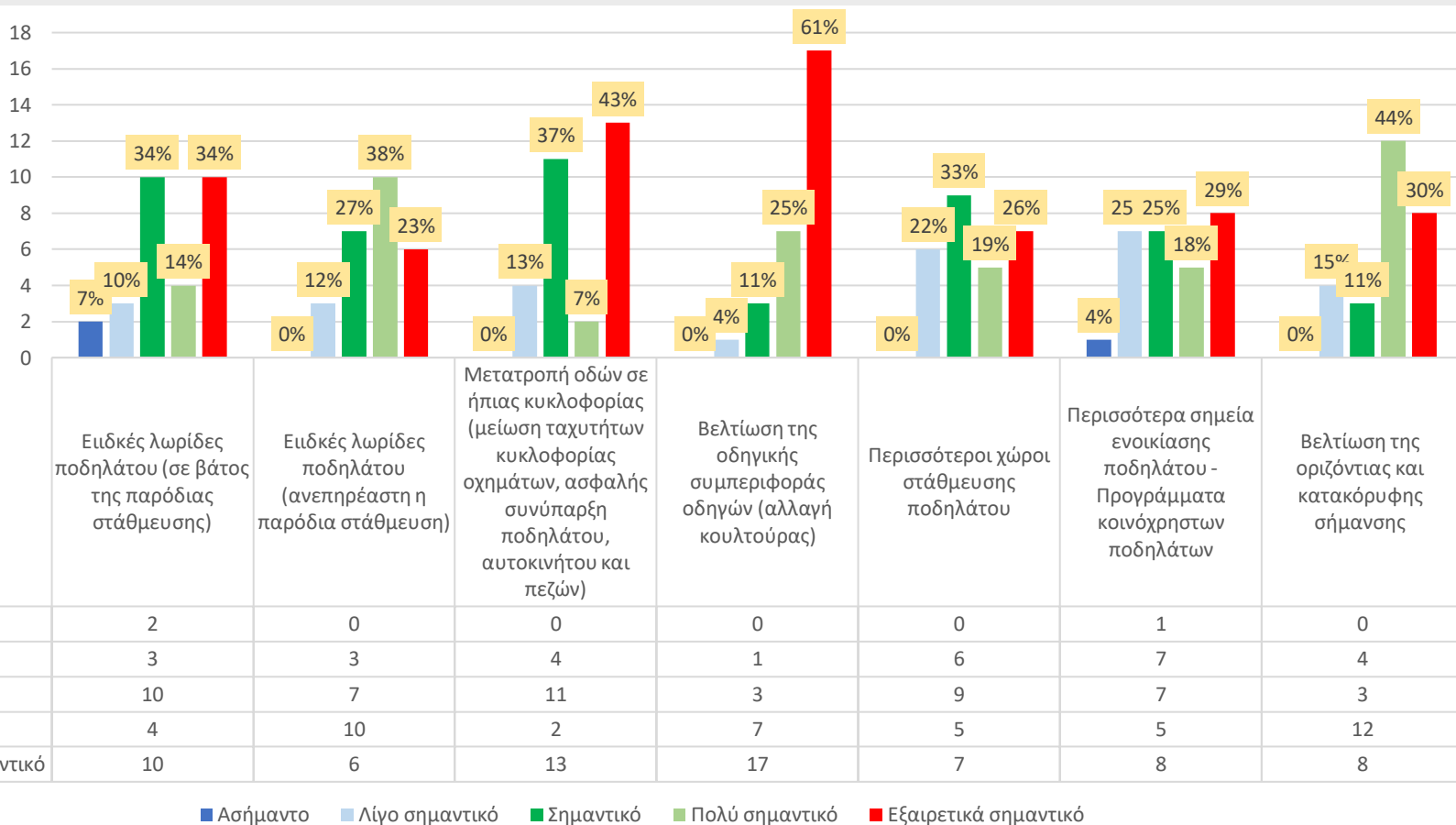
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών



Προκύπτει ότι, η βελτίωση των συνθηκών στις Δημόσιες Συγκοινωνίες θα προσελκύσει (θα αυξήσουν τη χρήση τους) το 80% περίπου όσων απάντησαν, στην περίπτωση που η μετακίνηση αφορά εργασία, εκπαίδευση, ψώνια/ατομική υπόθεση («σίγουρα ναι» + «μάλλον ναι»).



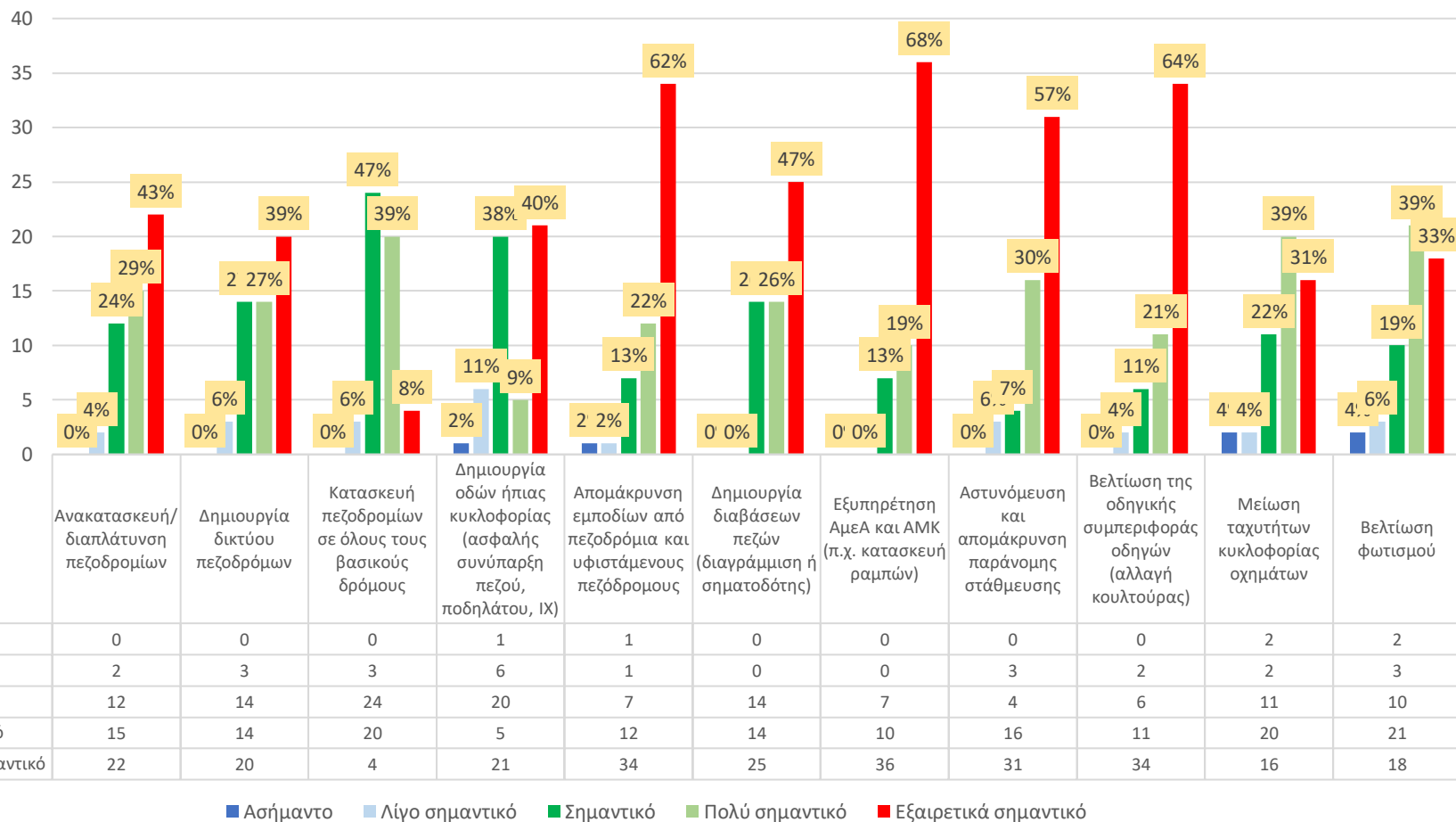
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των ποδηλατών



Προκύπτει ότι, το 62% («σίγουρα ναι» + «μάλλον ναι») θα χρησιμοποιούσε το ποδήλατο για μετακίνηση με σκοπό την αναψυχή. Αξιόλογο είναι και το ποσοστό των απαντήσεων (32% «σίγουρα ναι») στις οποίες διατυπώθηκε η πρόθεση για συχνότερη επιλογή του ποδηλάτου στη μετακίνηση με σκοπό την εργασία.



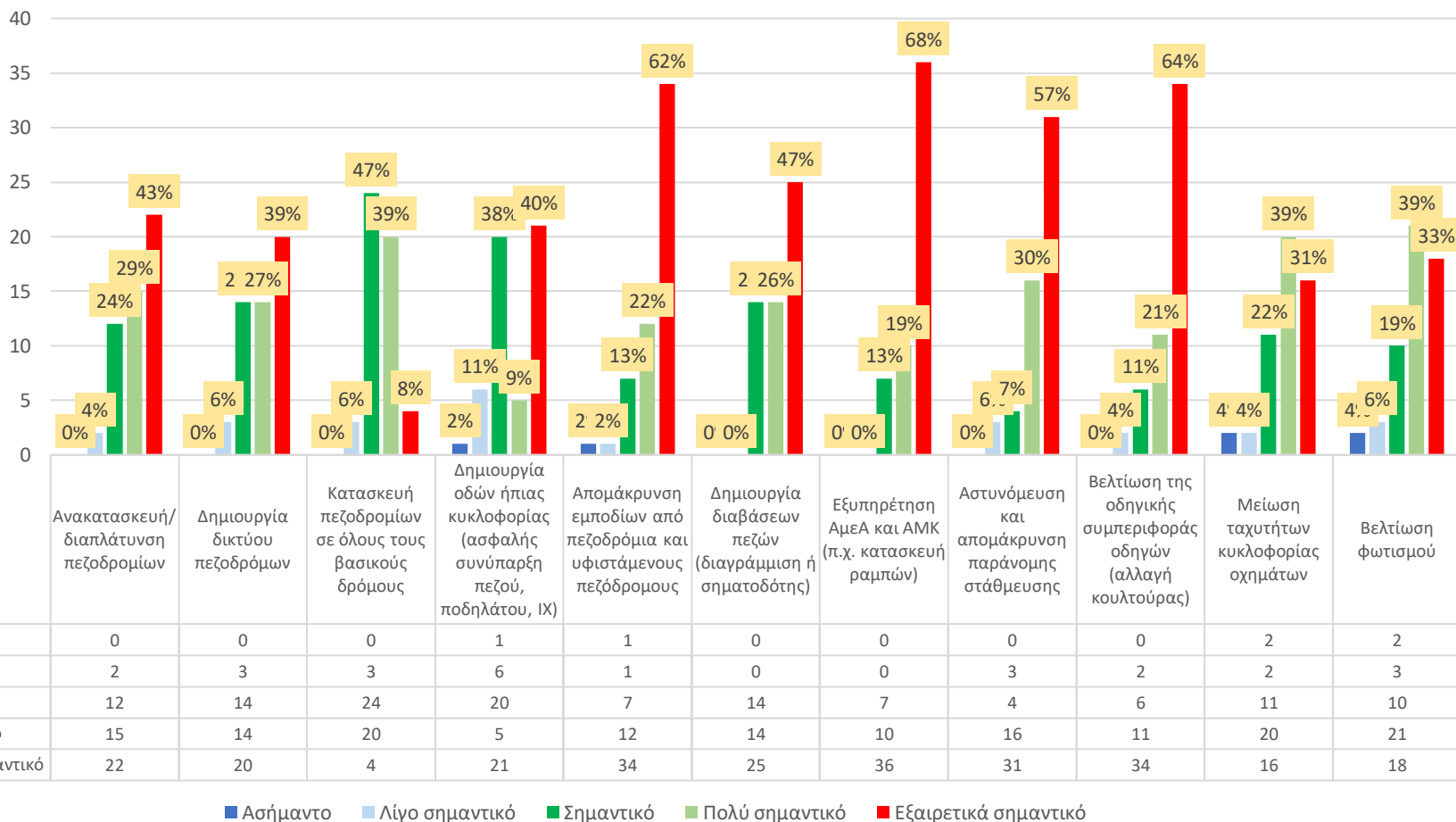
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών «πεζή μετακίνησης»



Προκύπτει ότι, αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών "πεζή μετακίνησης" στον Δήμο, ένα μεγάλο ποσοστό όσων απάντησαν (περίπου 60% «σίγουρα ναι» για το σύνολο των μετακινήσεων ανεξάρτητα από τον σκοπό μετακίνησης) θα αύξανε τις "πεζή μετακινήσεις" του



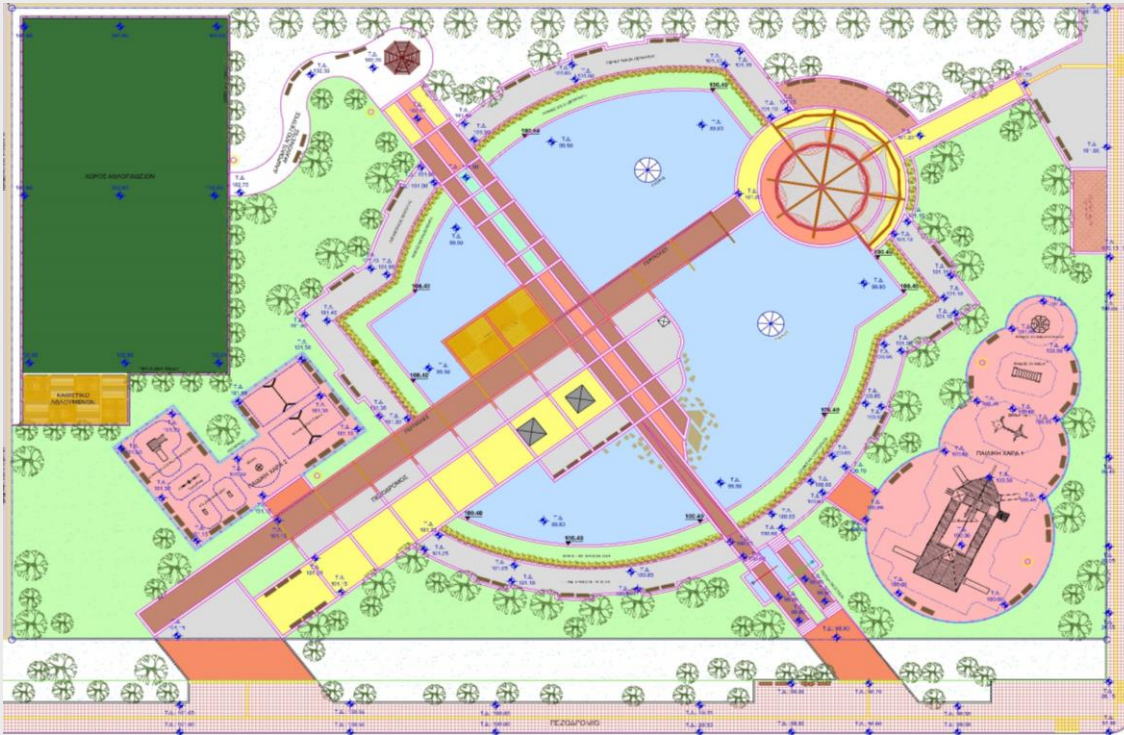
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών «πεζή μετακίνησης»



Προκύπτει ότι, αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών "πεζή μετακίνησης" στον Δήμο, ένα μεγάλο ποσοστό όσων απάντησαν (περίπου 60% «σίγουρα ναι» για το σύνολο των μετακινήσεων ανεξάρτητα από τον σκοπό μετακίνησης) θα αύξανε τις "πεζή μετακινήσεις" του

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ (1/3)

Ανάπλαση χώρου πρώην γυναικείων φυλακών



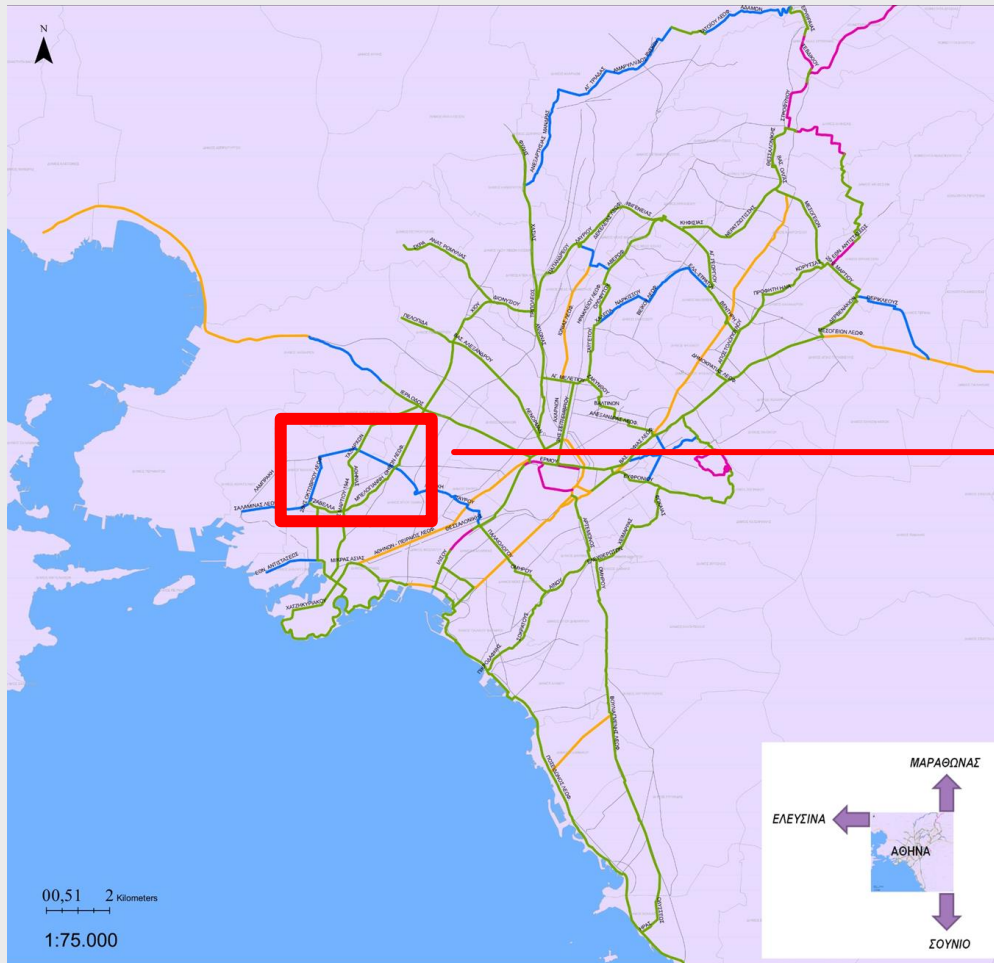
Απελευθερώνεται χώρος 10 στρεμμάτων προς ανάπλαση, η οποία χρηματοδοτείται από την Περιφέρεια και είναι της τάξης των 5 εκατ. ευρώ. Περιλαμβάνει:

- Υδάτινη κατασκευή συνολικής επιφάνειας περίπου 1.500 τ.μ.
- Ένα γήπεδο 5X5.
- Δύο μεγάλες παιδικές χαρές για διαφορετικές ηλικίες εκάστη.
- Πεζοδρόμους, που θα διέρχονται μέσα από τον χώρο και πάνω από την υδάτινη κατασκευή, καθώς και χώρους συνάθροισης κοινού.



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ (2/3)

Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
SUSTAINABLE MOBILITY
SM

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ & ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Θεματική συμπλήρωση και εξειδίκευση ως προς τον σχεδιασμό δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μεγάλου μήκους στην Αθήνα, της έρευνας μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

X.9 Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου

Υπόμνημα

- Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Α Φάσης
- Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Β Φάσης
- Υφιστάμενοι πεδράμοροι και ποδηλατόδρομοι που περιλαμβάνονται στο Μητροπολιτικό δίκτυο
- Τμήματα του μητροπολιτικού δικτύου που προορίζονται να ενταχθούν σε προϋπολογισμένες ανακατασκευές
- Κόκκινο Οδικό Δίκτυο
- Άδρια Ναυρά Απείριστη

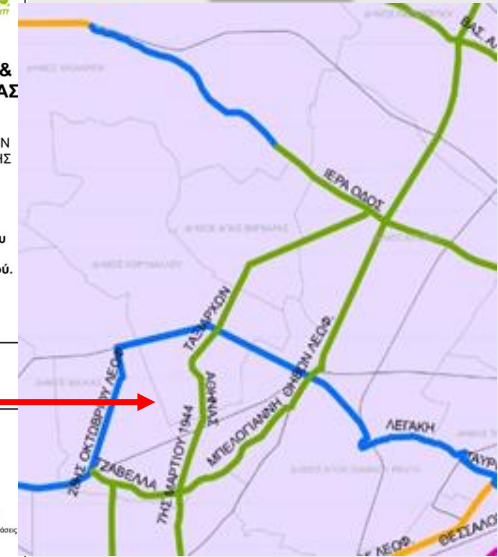
Οι ποδηλατικές άξονες των λεωφόρων Συγγρού, Πειραιώς, Κηφισίας, Μαραθώνος και Αθηνών προτάθηκαν από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας. Ο συνολικός αριθμός ποδηλατικών αξόνων είναι 39, μήκους 334 χλμ.

Επιστημονικός Υπεύθυνος:
Θ. Βλαστάς, Καθηγητής ΕΜΠ

Ερευνητική Ομάδα:
Δ. Μηλάκης, Δρ. Συγκοινωνιολόγος | Πολεοδόμος Μηχ. ΕΜΠ
Κ. Αθανασόπουλος, Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχ. ΕΜΠ
Ε. Βασιλαδής, Τοπογράφος Μηχ. ΕΜΠ, Υπ. Δρ. ΕΜΠ
Κ. Βασιλειάδης, Τοπογράφος Μηχ. ΕΜΠ, MSc GIS

Υπόβαθρο:
ΜΑΜ, 1996

Μάρτιος 2011



Στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνας, πραγματοποιήθηκε ερευνητικό πρόγραμμα προκειμένου να σχεδιαστεί ένα μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου στην Αθήνα - Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ.Π.

Στην περιοχή του Κορυθαλλού, προβλέπεται ποδηλατόδρομος επί των οδών Αθηνάς, Ταξιαρχών και επί της Λ. Γρ. Λαμπράκη



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ (3/3)

Μελέτη κατασκευής πεζογέφυρας επί της Λ. Γρ. Λαμπράκη, έμπροσθεν του Δημαρχείου Κορυδαλλού



Σκοπός της εν λόγω μελέτης που εκπονήθηκε με εντολή της Περιφέρειας είναι η κατασκευή υπέργειας διάβασης πεζών μπροστά στο Δημαρχείο Κορυδαλλού, στη Λ. Γρ. Λαμπράκη, στο ύψος της οδού Θερμοπυλών.



Από την Τεχνική Υπηρεσία ελήφθησαν τα παρακάτω στοιχεία:

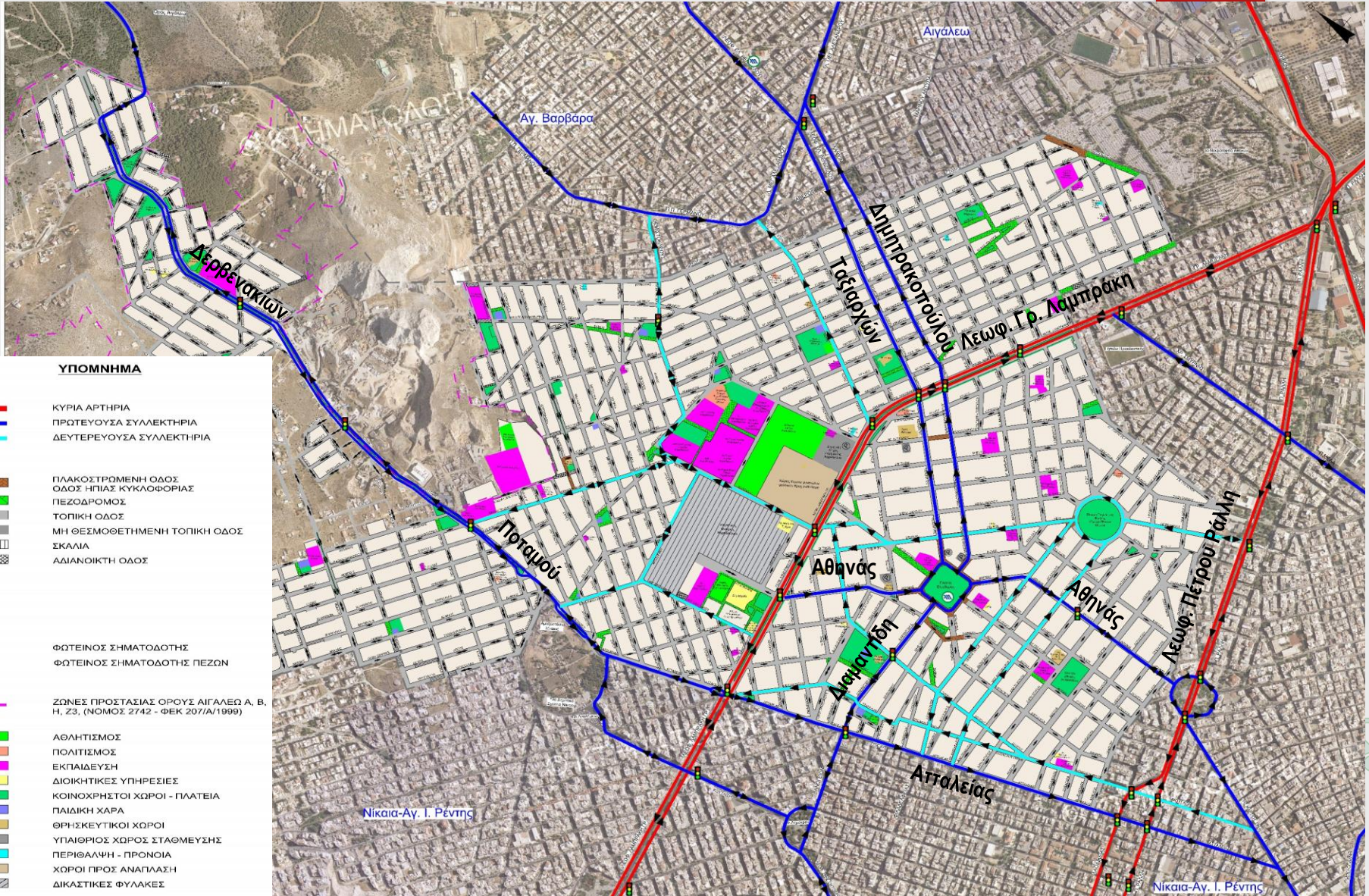
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κορυδαλλού (ΦΕΚ 421Δ/1989)
- Ρυμοτομικά σχέδια και Πράξεις Εφαρμογής
- Κυκλοφοριακές Μελέτες που έχουν εκπονηθεί στην περιοχή
- Στοιχεία Ατυχημάτων της τελευταίας τριετίας από το Β' Τμήμα Τροχαίας Πειραιώς
- Σχέδια διαμόρφωσης πλατειών και άλλων κοινόχρηστων χώρων
- Στοιχεία για τις λεωφορειακές γραμμές από τον ΟΑΣΑ
- Στοιχεία για τη Δημοτική Συγκοινωνία
- Προγράμματα σηματοδότησης από την Περιφέρεια Αττικής

Επιπλέον, από την ομάδα μελέτης συγκεντρώθηκαν στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.



ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (1/2)

Υφιστάμενη ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση

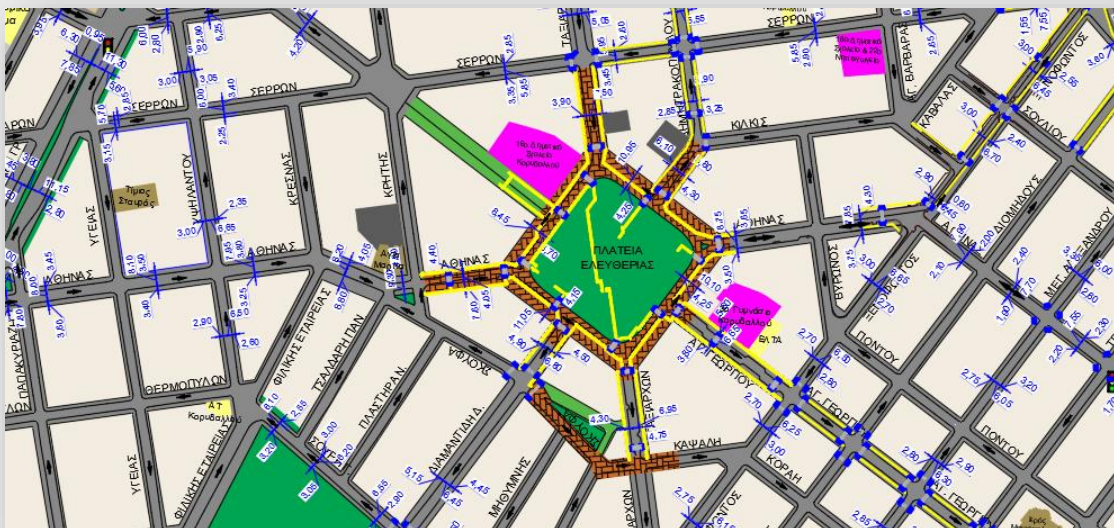


ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (2/2)

Απογραφή κύριου οδικού δικτύου

- **Στοιχεία της διατομής των οδών** (πλάτη καταστρώματος κυκλοφορίας, πλάτη πεζοδρομίων, πλάτος νησίδας – αν υπάρχει).
- **Στοιχεία που άπτονται της κινητικότητας πεζών και ΑμεΑ** (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑμεΑ, οδηγί τυφλών).

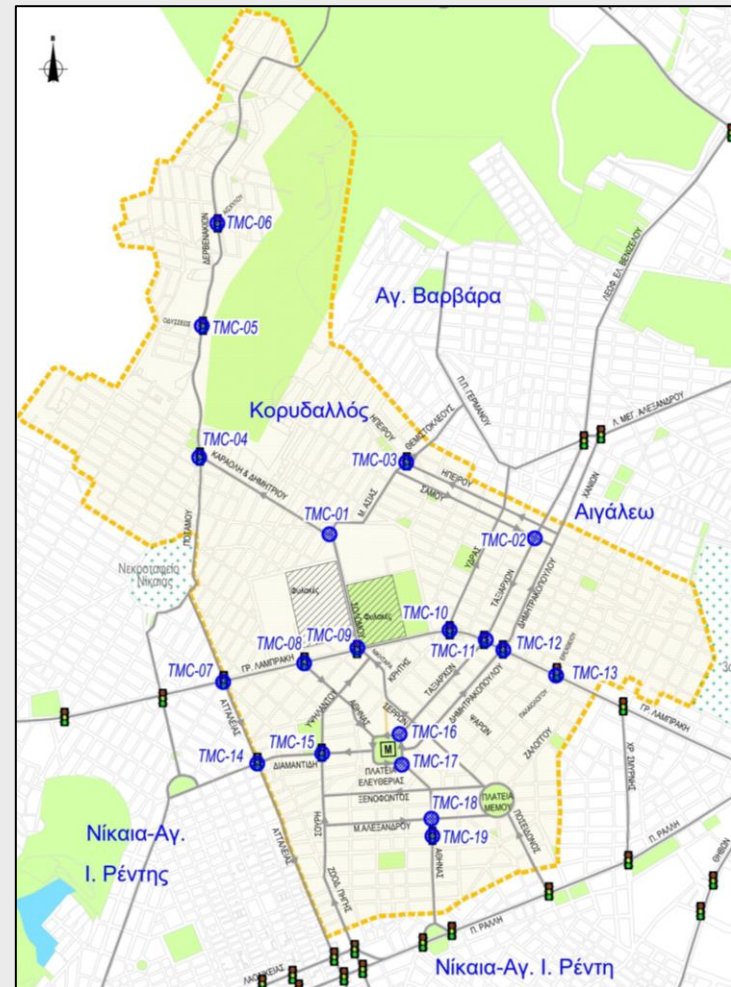
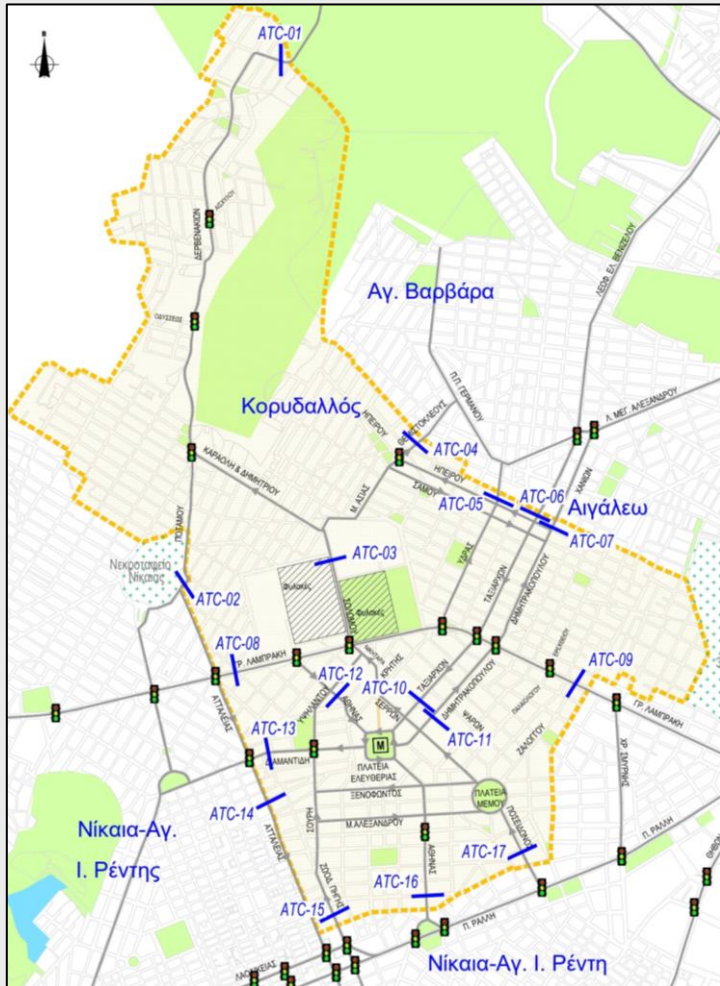
Από τις αυτοψίες διαπιστώθηκε ότι σε πολλά οδικά τμήματα υπάρχουν πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, αλλά συχνά υπάρχουν εμπόδια (δέντρα, ιστοί φωτισμού, εκθέματα καταστημάτων, κλπ), που καθιστούν την κίνηση των πεζών ιδιαίτερα προβληματική. Επιπλέον, δεν υπάρχουν σε πολλές διασταυρώσεις οδών οι ειδικές ράμπες για την κίνηση των ΑμεΑ, καθώς και οδηγί τυφλών στους βασικούς δρόμους.



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (1/3)

Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης σε 17 διατομές για 4 τυπικά 24ωρα

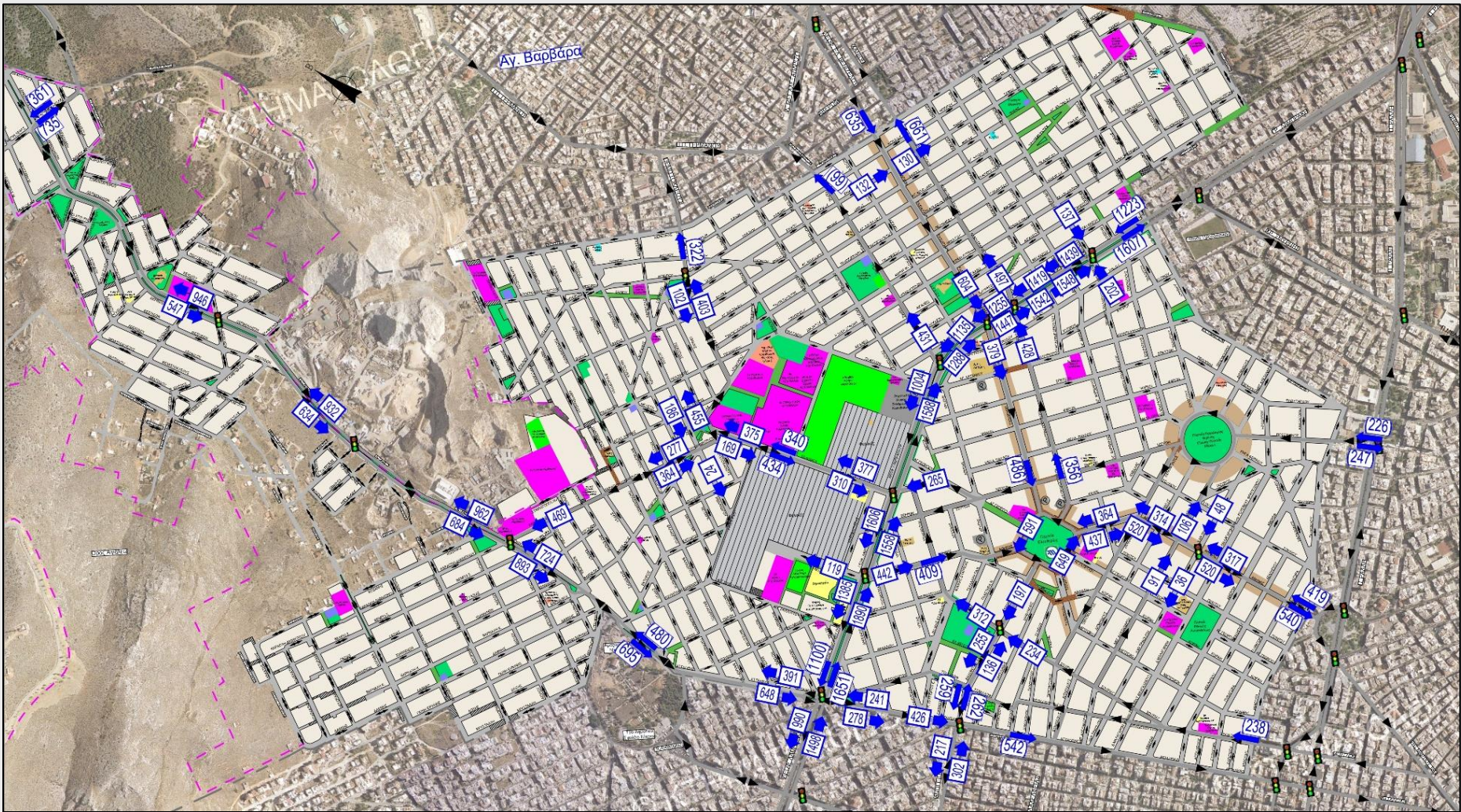
Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε 19 κόμβους για 8 ώρες, σε μία τυπική καθημερινή (07:00 – 10:00, 13:00 – 16:00 και 18:00 – 20:00)



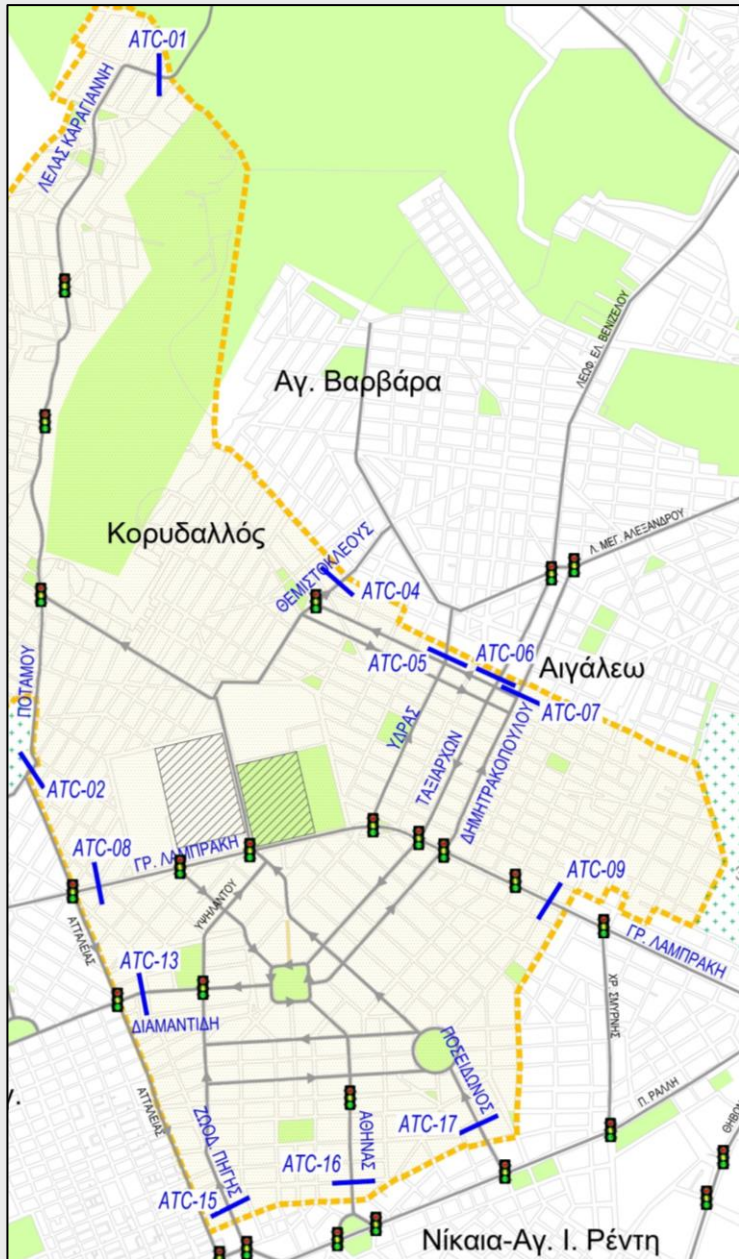
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (2/3)



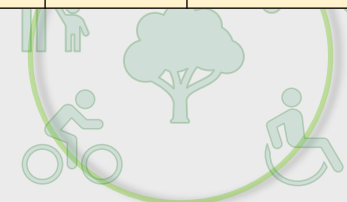
Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε διατομές του κύριου οδικού δικτύου – Πρωινή Αιχμή 08:00-09:00



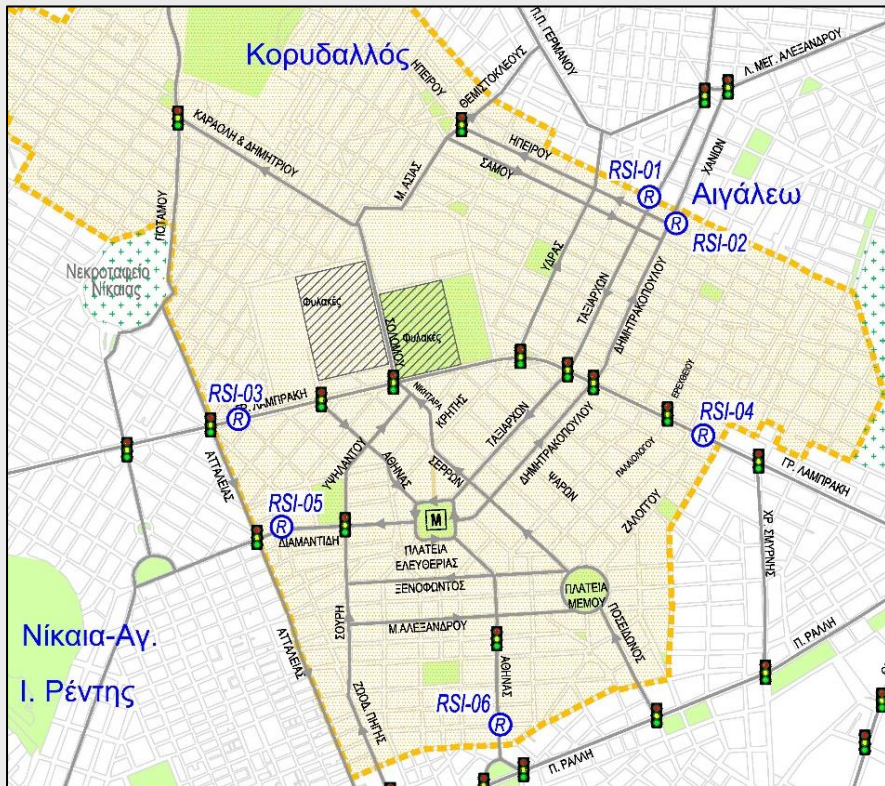
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (3/3)



	Οδός	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος (Οχήματα)	% Δίκυκλα	% Ελαφρά Οχήματα	% Βαρέα Οχήματα
ATC-01	Λέλας Καραγιάννη	Προς Κορυδαλλό	7.797	10,7%	87,2%	2,0%
		Προς Σχιστό	8.438	10,6%	86,5%	2,9%
ATC-02	Ποταμού	Προς Κορυδαλλό	9.621	16,1%	79,6%	4,3%
		Προς Σχιστό	7.688	17,0%	79,6%	3,4%
ATC-08	Γρ. Λαμπράκη	Προς Κορυδαλλό	26.860	15,3%	79,9%	4,8%
		Προς Πέραμα	24.149	14,6%	80,8%	4,5%
ATC-09	Γρ. Λαμπράκη	Προς Κορυδαλλό	26.793	12,0%	82,0%	5,9%
		Προς Νίκαια	26.906	11,8%	82,3%	5,9%
ATC-04	Μικράς Ασίας	Προς Αγ. Βαρβάρα	5.065	18,2%	79,1%	2,6%
ATC-05	Ύδρας	Προς Αγ. Βαρβάρα	2.129	22,6%	76,0%	1,4%
ATC-07	Δημητρακοπούλου	Προς Αγ. Βαρβάρα	10.940	16,5%	78,2%	5,3%
ATC-06	Ταξιαρχών	Προς Κορυδαλλό	13.870	15,7%	79,2%	5,1%
ATC-13	Διαμαντιδής	Προς Τσακάλωφ (Πλ. Ελευθερίας)	4.713	22,1%	75,6%	2,3%
		Προς Σκρα (Ατταλείας)	6.434	24,9%	73,5%	1,6%
ATC-15	Ζωοδόχου Πηγής	Προς Κορυδαλλό	5.641	19,1%	77,9%	3,0%
ATC-17	Ποσειδώνος	Προς Πλ. Μέμου	5.110	22,2%	76,1%	1,7%
		Προς Π.Ράλλη	3.108	23,3%	75,2%	1,5%
ATC-16	Αθηνάς	Προς Ελευθερίας	9.777	18,4%	77,9%	3,6%
		Προς Πλ. Δαβάκη	9.106	18,1%	78,7%	2,5%



ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ (1/4)

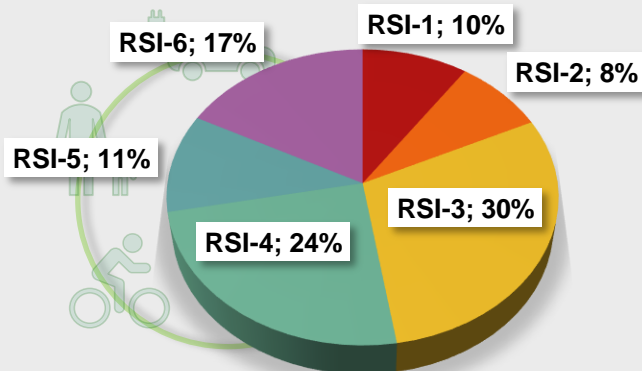


Έρευνα σε **6 σημεία** της περιοχής
Διεξήχθη κατά την περίοδο **6-16
Οκτωβρίου 2020**
Συλλέχθηκαν **2.495 έγκυρα
ερωτηματολόγια Π-Π**

Στοιχεία οχημάτων έρευνας

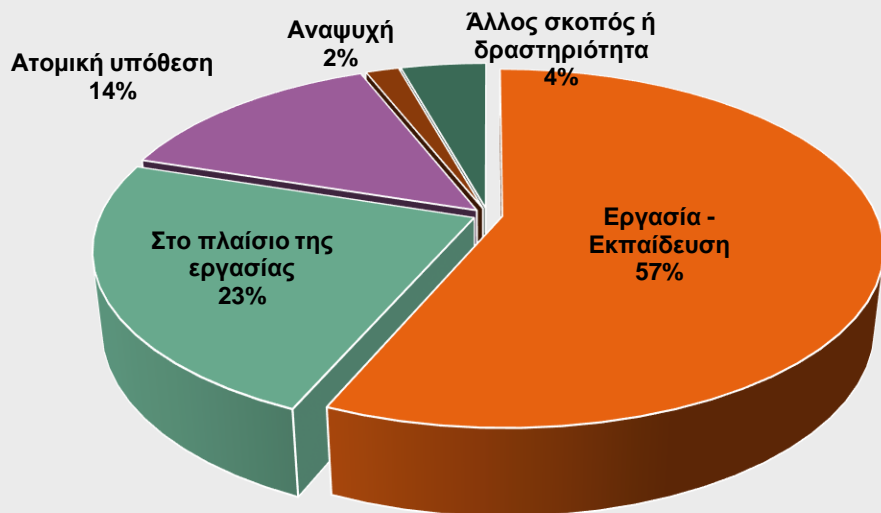
Κατηγορία Οχήματος	Αριθμός Οχημάτων	Αριθμός Επιβατών	Μέση Πληρότητα
Δίκυκλο	250	283	1.13
Επιβατηγό	2 014	2 542	1.26
Ταξί με επιβάτη	19	39	2.05
Ημιφορτηγό	147	189	1.29
Φορτηγό	65	94	1.45
ΣΥΝΟΛΟ	2 495	3 147	1.26

Κατανομή ερωτηματολογίων στους 6 σταθμούς

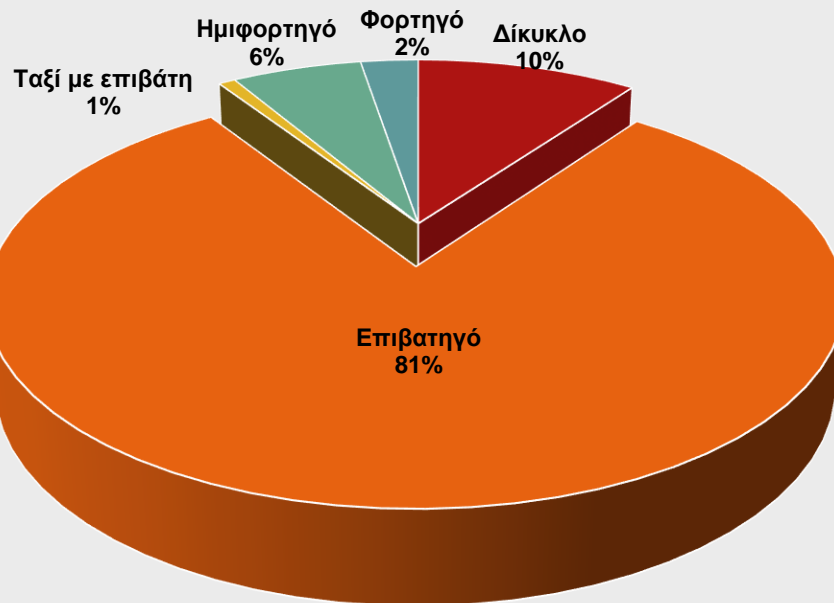


ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ (2/4)

Κατανομή ερωτηματολογίων βάσει του σκοπού μετακίνησης

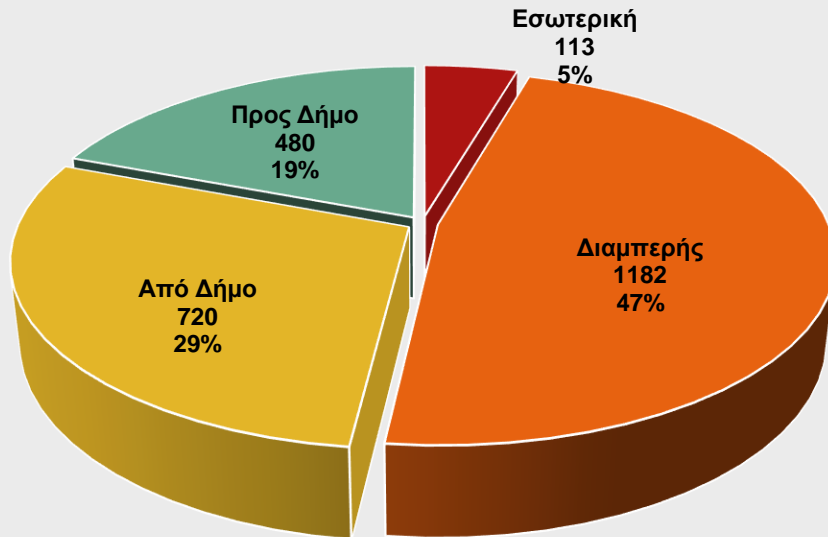


Κατανομή ερωτηματολογίων στις κατηγορίες οχημάτων

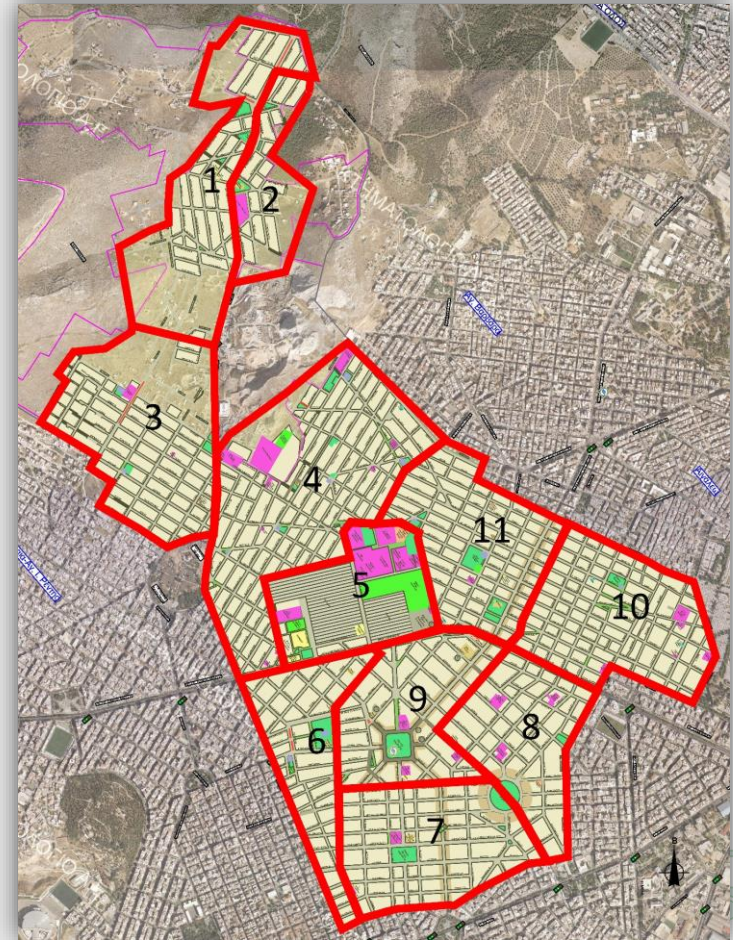


ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ (3/4)

Κατανομή με βάση την περιοχή προέλευσης - προορισμού



Εσωτερικές Κυκλοφοριακές Ζώνες Δήμου



Εσωτερικές μετακινήσεις

- Από τις 113 εσωτερικές μετακινήσεις οι 77 (68%) έγιναν με σκοπό την εργασία/εκπαίδευση (58) ή στο πλαίσιο της εργασίας (19).
- Από τις 113 εσωτερικές μετακινήσεις οι 85 (75%) καταγράφηκαν σε έναν από τους δύο σταθμούς έρευνας της Λεωφόρου Γρ. Λαμπράκη.
- Περίπου **37%** των εσωτερικών μετακινήσεων είχαν προορισμό τη ζώνη 9 στην οποία βρίσκεται η πλατεία Ελευθερίας με το νέο Σταθμό Μετρό.



ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ (4/4)

Εξωτερικές μετακινήσεις

Διαμπερείς μετακινήσεις με προέλευση και προορισμό εκτός του Δήμου → 1182 (περίπου το 47% του συνόλου)

Οι 733 από αυτές (62%) καταγράφηκαν σε κάποιον από τους δύο σταθμούς έρευνας της Λεωφόρου Γρ. Λαμπράκη.

35% (415) προέλευση και 28% (329) προορισμό τον **Δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη – Νίκαιας**

Μετακινήσεις με προέλευση τον Κορυδαλλό και προορισμό εκτός του Δήμου → 720 (περίπου το 29% του συνόλου)

28% (204) έχουν προέλευση τη Ζώνη 9

29% (206) έχουν προορισμό τον Δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη – Νίκαιας

Μετακινήσεις με προορισμό τον Κορυδαλλό και προέλευση εκτός του Δήμου → 480 (περίπου το 19% του συνόλου)

38.5% (185) έχουν προορισμό τη Ζώνη 9

33% (160) προέλευση τον Δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη – Νίκαιας

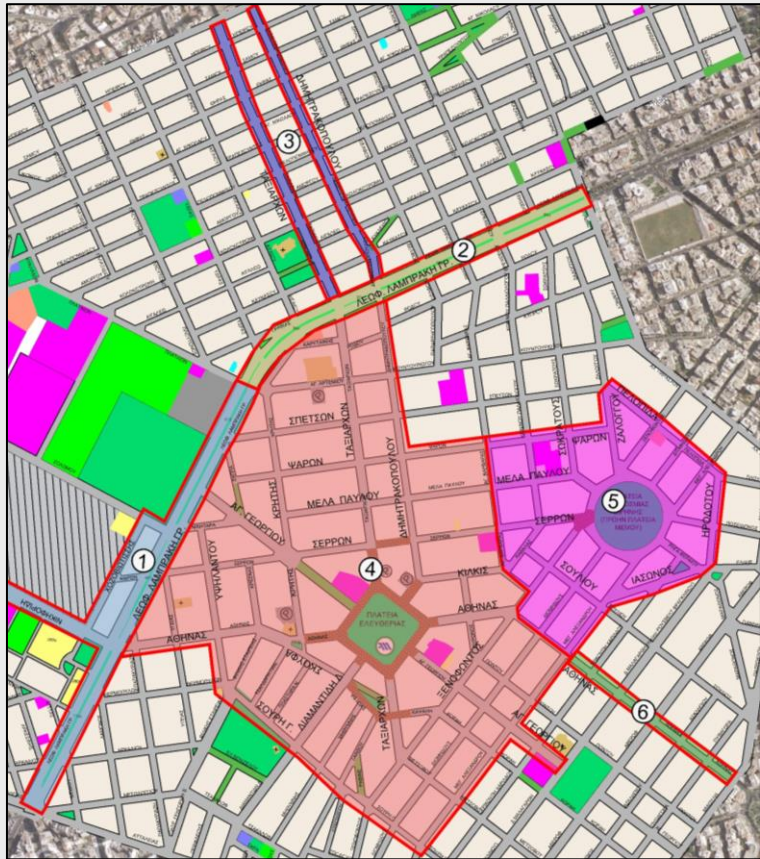


ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



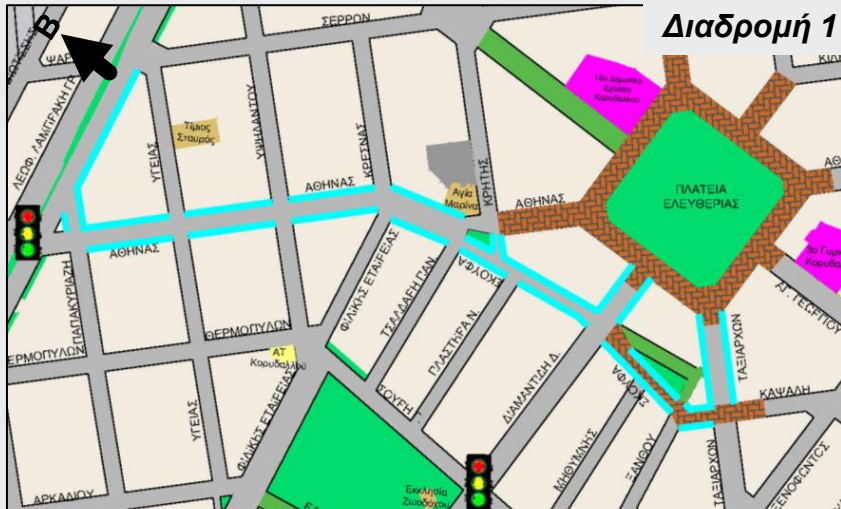
- Απογραφή προσφοράς – ζήτησης της στάθμευσης
- Καταγραφή σταθμευμένων οχημάτων τις μεταμεσονύκτιες ώρες

Ζώνες Κεντρικής Περιοχής Δήμου Κορυδαλλού	Θέσεις χωρίς περιορισμό			Παράνομες σταθμεύσεις	Σύνολο Σταθμεύσεων		Θέσεις Ειδικής Στάθμευσης	Ισοζύγιο Στάθμευσης
	Παράλληλες	Υπό γωνία	Κατάληψη		Ημερήσιες	Μεταμεσονύκτιες		
1. Περιοχή Δημαρχείου	76	20	91	109	200	179	1	-104
2. Υπόλοιπο τμήμα Λ. Γρ. Λαμπράκη				107	107	73	0	-107
3. Άξονες Ταξιαρχών - Δημητρακοπούλ	90		85	23	108	65	1	-18
4. Περιοχή Πλατείας Ελευθερίας	1 089	3	997	747	1 744	1 449	30	-652
5. Περιοχή Πλατείας Παγκόσμιας Ειρήν	361	83	388	241	629	715	7	-185
6. Υπόλοιπο τμήμα οδού Αθηνάς				11	11	1	0	-11
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	1 616	106	1 561	1 238	2 799	2 482	39	-1 077

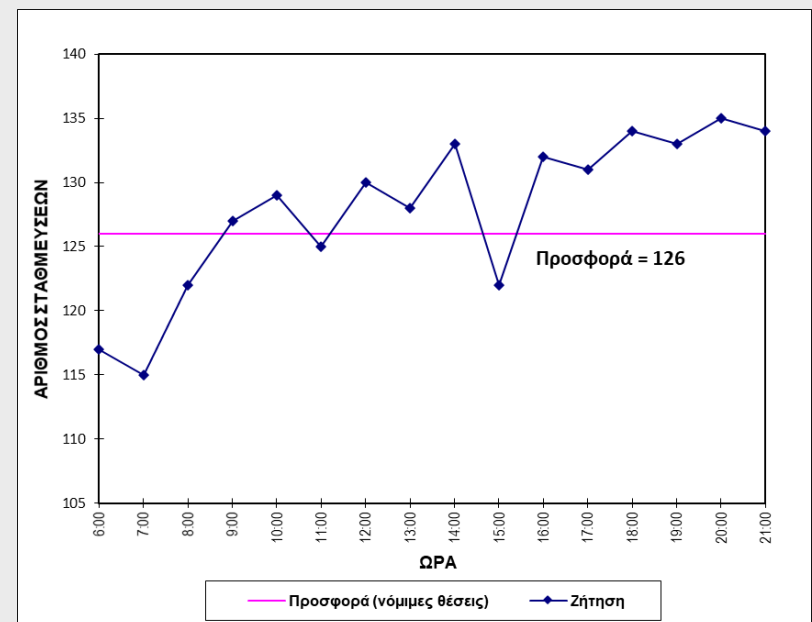
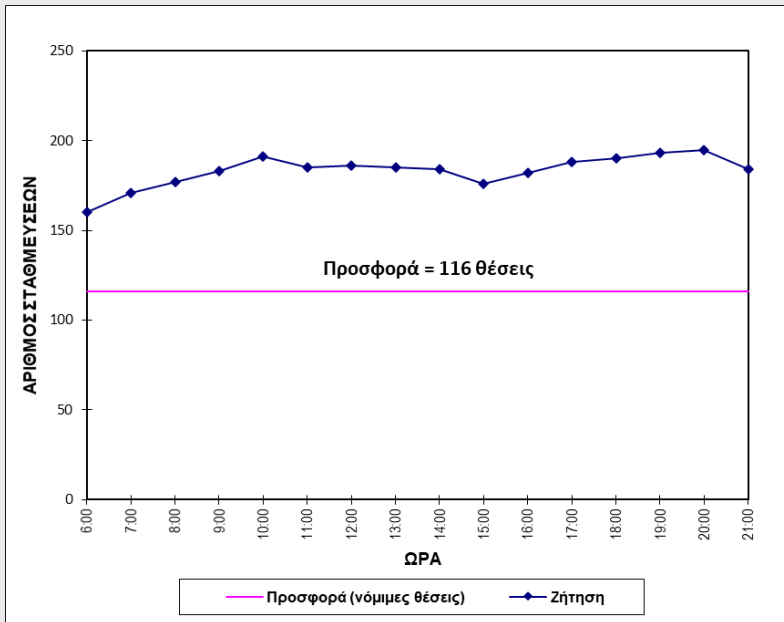


Στην περιοχή απογραφής υπάρχουν 5 οργανωμένοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (συνολική χωρητικότητα περίπου 200 θέσεις)

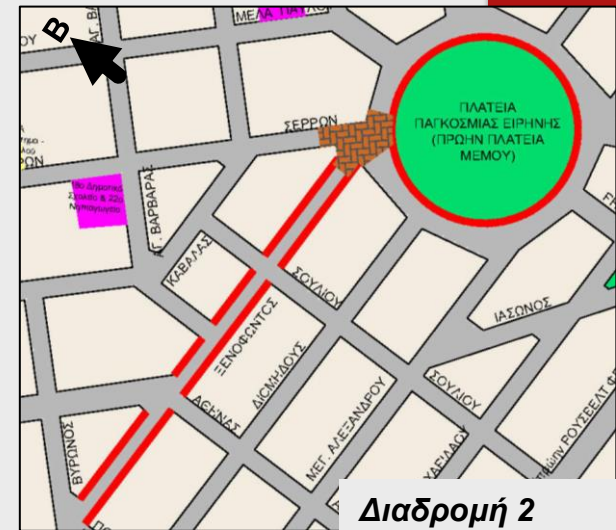
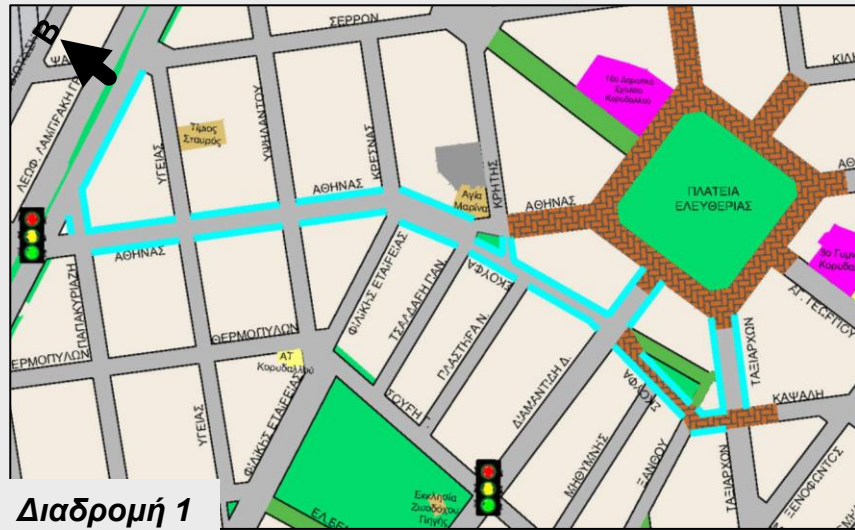
ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (1/2)



Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης

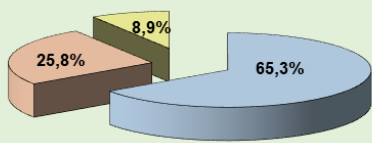


ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (2/2)



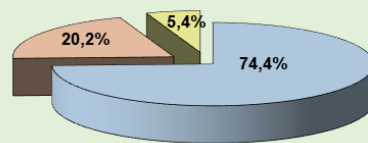
Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα)

ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (χωρίς περιορισμό)



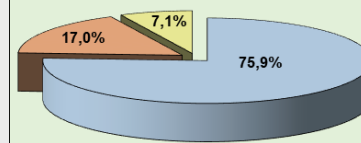
- Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες
- Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες
- Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



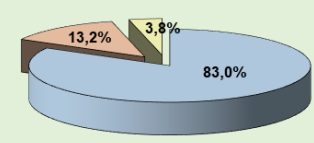
- Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες
- Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες
- Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (χωρίς περιορισμό)

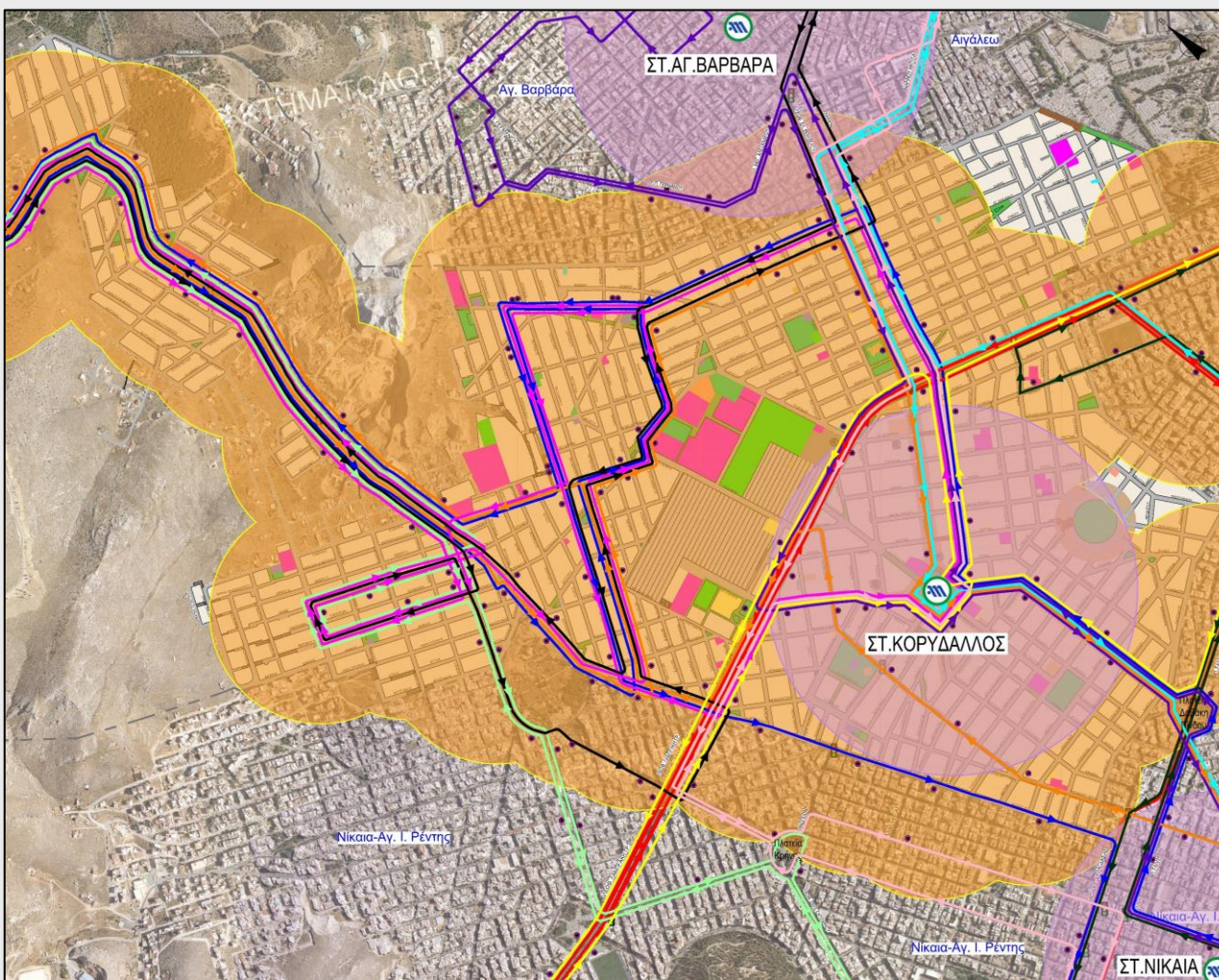


- Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες
- Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες
- Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



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



	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 750: ΑΤΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ - ΝΙΚΑΙΑ
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 806: ΣΧΙΣΤΟ - ΚΑΡΑΒΑΣ - ΣΤ.ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 807: ΑΝΘ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 809: ΣΧΙΣΤΟ - ΣΤ.ΝΙΚΑΙΑ - ΣΤ.ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 810: ΣΧΙΣΤΟ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 814: ΣΧΙΣΤΟ ΚΑΡΑΒΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 827: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΣΠΡΑ ΧΩΜΑΤΑ - ΣΤ.ΝΙΚΑΙΑ (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 830: ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 831: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΑΛΕΩ
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 842: ΠΕΡΑΜΑ - ΣΤ.ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ (κυκλ.)
	Διαδρομή Λεωφ. Γραμμής 860: Π. ΦΑΛΗΡΟ - ΓΕΝ. ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΙΚΑΙΑΣ - ΣΧΙΣΤΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
	Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 300μ.) γύρω από στάσεις αστικών λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ
	Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 500μ.) γύρω από στάσεις του Μετρό

- **Σταθμός ΜΕΤΡΟ «Κορυδαλλός»,** Γραμμή 3 στην Πλατεία Ελευθερίας. Τυπική συχνότητα 6'-7'
- **11 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ:** 2 περιφερειακές (750 & 860), 4 κεντρικές (810, 814, 830 & 831), 5 τοπικές/τροφοδοτικές (806, 807, 809, 827 & 842), με συχνότητες 10'-35'. Ανάγκη ανασχεδιασμού των γραμμών
- **Δημοτική συγκοινωνία:** σε πιλοτική λειτουργία – διερεύνηση βέλτιστων διαδρομών



ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΕΖΗ & ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Πεζοδρόμια στο κύριο οδικό δίκτυο

Επαρκούς πλάτους κατά περίπτωση αλλά με εμπόδια σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. δέντρα, αστικός εξοπλισμός)

Πεζόδρομοι (αποσπασματικά χωροθετημένοι)

- Τμήμα της οδού **Αγίου Γεωργίου**,
- **Πλατεία Ελ. Βενιζέλου**, τμήμα της οδού **Περικλέους**
- Οδοί γύρω από την **Πλατεία Μερκάτη**, κ.α.



Ποδηλατόδρομοι

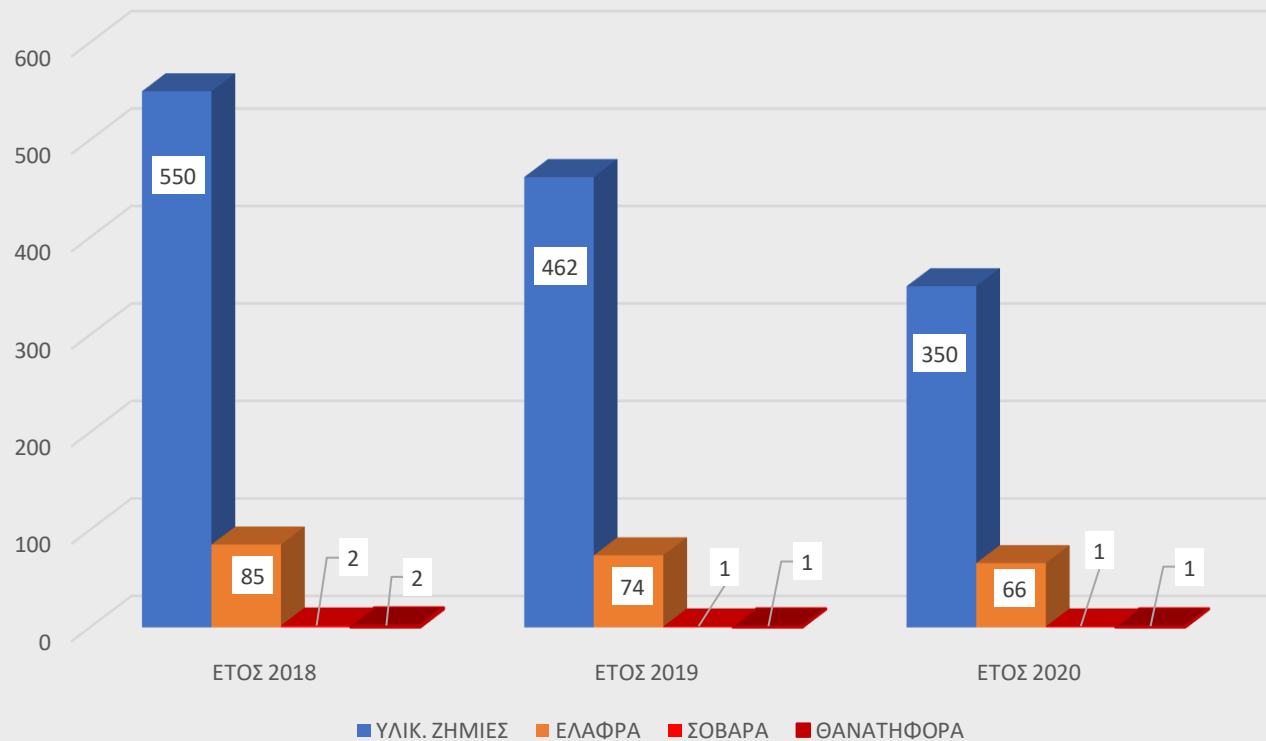
Επί της οδού Αγίου Γεωργίου (από Γρ. Λαμπράκη έως Δ. Μαλαγαρδή) έχει σημανθεί με διαφορετικό υλικό λωρίδα ποδηλάτου και σε ορισμένα σημεία έχει τοποθετηθεί σήμα ποδηλατόδρομου αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει λειτουργήσει.



ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (1/2)



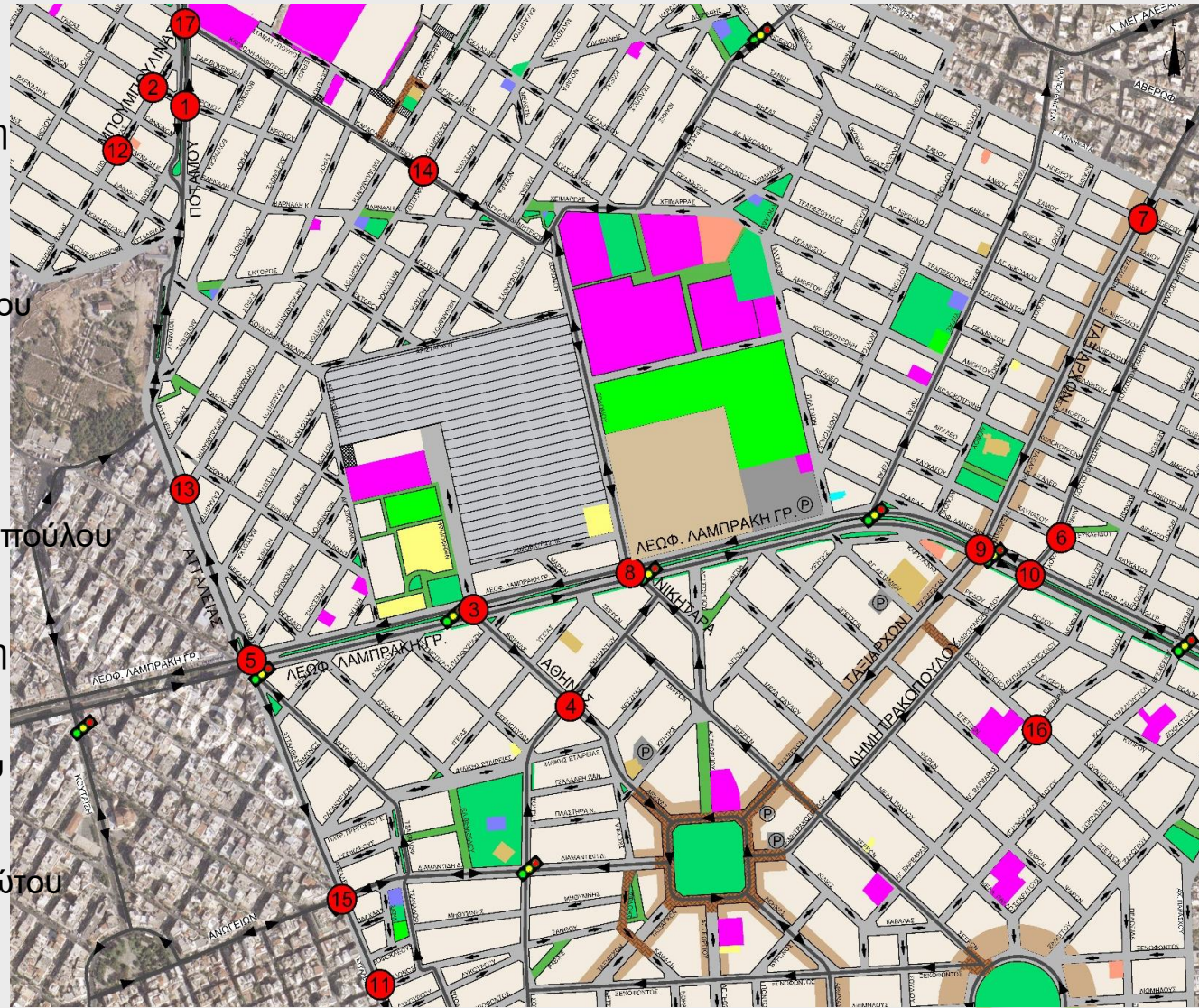
Στοιχεία τροχαίων ατυχήματα στον Δήμο Κορυδαλλού για το χρονικό διάστημα από το 2018 – 2020



ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (2/2)

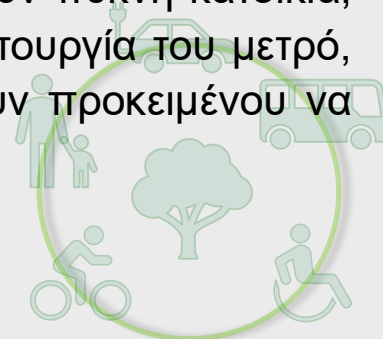
Διασταυρώσεις με μεγάλο δείκτη επικινδυνότητας

1. Ποταμού & Γαζίας
2. Μπουμπουλίνας & Γαζίας
3. Λ.Γρ.Λαμπράκη & Νικηφορίδη
4. Υψηλάντου & Αθηνάς
5. Λ.Γρ.Λαμπράκη & Ατταλείας
6. Δημητρακοπούλου & Καυκάσου
7. Ταξιαρχών & Ηπείρου
8. Λ.Γρ.Λαμπράκη & Σολωμού
9. Λ.Γρ.Λαμπράκη & Ταξιαρχών
10. Λ.Γρ.Λαμπράκη & Δημητρακοπούλου
11. Ατταλείας & Σόλωνος
12. Μπουμπουλίνας & Κ.Βάρναλη
13. Ατταλείας & Παπαδιαμάντη
14. Βαλαωρίτου & Καρ.Δημητρίου
15. Διαμαντίδη & Ατταλείας
16. Αγίας Βαρβάρας & Κουντουριώτου
17. Ποταμού & Καρ.Δημήτριου



- **Λεωφ. Γρ. Λαμπράκη:** διαχωριστικό φράγμα ανάμεσα στο βόρειο και το νότιο τμήμα του Δήμου (αρτηρία υπερτοπικού χαρακτήρα-υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι-διαμπερείς κινήσεις-παράνομες σταθμεύσεις που μειώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα και αποτελούν αιτία καθυστερήσεων).
- **Σταθμός ΜΕΤΡΟ στην Πλατεία Ελευθερίας:** ανάγκη διαχείρισης της κυκλοφορίας των Ι.Χ. στην ευρύτερη κεντρική περιοχή, διευκόλυνση - προστασία της κίνησης των πεζών, οργάνωση-διαχείριση της στάθμευσης.
- **Οδός Αθηνάς:** σημαντικός εμπορικός δρόμος. Στο τμήμα που λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης καταγράφονται παράνομες σταθμεύσεις, με συνέπεια να δημιουργούνται προσκόμματα στη διέλευση των οχημάτων, κυρίως των λεωφορείων και φορτηγών τροφοδοσίας.
- **Διαμήκης άξονας Ατταλείας–Ποταμού–Δερβενακίων:** συνδέει τον Άνω Κορυδαλλό με τη Λεωφόρο Λαμπράκη, το κέντρο του Δήμου και την Πέτρου Ράλλη, ενώ από το Σχιστό, μέσω της Λέλας Καραγιάννη, υπάρχει σύνδεση και με την Ιερά οδό. Υψηλές ταχύτητες - έλλειψη σωστής διοχετευτικής διαρρύθμισης στις διασταυρώσεις - σοβαρά θέματα οδικής ασφάλειας.
- **Οδός Καραολή & Δημητρίου:** διπλής κατεύθυνσης το τμήμα από Παπαδιαμάντη έως Σολωμού (χωρίς κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά). Απαραίτητη η διερεύνηση μονοδρόμησης - διαμόρφωσης κόμβου στη συμβολή με τις Σολωμού, Χειμάρρας και Αριστοφάνους.

- **Ανεπαρκές πλάτος πεζοδρομίων σε αρκετούς κύριους δρόμους**, το οποίο μειώνεται περισσότερο, σημειακά, με φυτεύσεις ή ζαρντινιέρες - δυσχεραίνοντας την κίνηση των πεζών. Παρεμβάσεις έχουν γίνει σε ορισμένες κεντρικές οδούς, όμως απαιτείται εκτεταμένη ανάπλαση των πεζοδρομίων όλων των βασικών οδών, ώστε οι πεζοί να κινούνται με ασφάλεια και άνεση. Μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί στην κεντρική περιοχή γεωμετρικές διαμορφώσεις (εσοχές στάθμευσης, φυτεύσεις, πλακοστρώσεις, κολωνάκια για την αποτροπή στάθμευσης στο πεζοδρόμιο και διεύρυνση πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις) σε τμήματα των οδών Αγίου Γεωργίου, Αθηνάς, Δημητρακοπούλου, Ταξιαρχών, Σερρών, Πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης, Πλατεία Ελευθερίας.
- **Δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι**, παρά σε ένα τμήμα της οδού Αγίου Γεωργίου, το οποίο όμως καταλαμβάνεται επί μονίμου βάσεως από σταθμευμένα οχήματα.
- **Βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ υπάρχουν θέσεις στάθμευσης εκτός οδού μόνο για το 25% των οχημάτων των μονίμων κατοίκων**: σοβαρά προβλήματα δημιουργούν οι παράνομες σταθμεύσεις, ιδίως στην κεντρική περιοχή, όπου συνυπάρχουν πυκνή κατοικία, χρήσεις εμπορίου και αναψυχής. Τα προβλήματα επιτάθηκαν μετά τη λειτουργία του μετρό, καθώς προστέθηκαν στην εξίσωση και όσοι επιδιώκουν να σταθμεύσουν προκειμένου να επιβιβασθούν στο μετρό.





ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ