

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων

Ανάλυση κύκλου ΣΒΑΚ

Φάση Β: Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

Στάδιο 2: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση
σεναρίων

Πάτρα | 2024



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Φορέας εκπόνησης του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων» αποτελεί ο Δήμος Πατρέων, Διεύθυνση Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης, Τμ. Κυκλοφοριακού & συγκοινωνιακού σχεδιασμού, Ταχ. Δ/ση: Μαιζώνος 108, Τ.Κ. 262 21, Πάτρα. Πληροφορίες: Τάκης Τριανταφύλλου 2613 610267 E-mail: tak.tri@patras.gr

Οι διαδικασίες εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων λαμβάνουν χρηματοδότηση από τον Άξονα Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα», Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» του Πράσινου Ταμείου

Την υποστήριξη του Δήμου Πατρέων στις διαδικασίες εκπόνησης ανέλαβε κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας η εταιρία «Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.», μέλος του ομίλου Σαμαράς & Συνεργάτες, Ταχ. Δ/ση: 26ΗΣ Οκτωβρίου 43, LIMANI CENTER, Τ.Κ 54627, Θεσσαλονίκη, ΤΗΛ: 2310.552.113 FAX: 2310.552.114 Website: www.lever.gr E-mail: info@lever.gr

Πίνακας Περιεχομένων

1	Εισαγωγή.....	3
2	Αντικείμενο.....	3
3	ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ	4
3.1	Α Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού	4
3.1.1	Τηλεδιάσκεψη με εκπροσώπους δημοτικών παρατάξεων	6
3.1.2	Διαβούλευση με εκπροσώπους φορέων.....	8
3.2	Αποτελέσματα Α΄ φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού	13
3.2.1	Σύνοψη πρακτικών	13
3.2.2	Διμερείς συναντήσεις - επικοινωνίες.....	19
3.2.3	Φόρμα καταγραφής απόψεων φορέων	20
3.3	Αποτύπωση της υφιστάμενου συστήματος αστικής κινητικότητας.....	25
3.3.1	Δημόσια μέσα μεταφοράς.....	25
3.3.2	Ήπιοι τρόποι μετακίνησης.....	90
3.3.3	Μετακίνηση με ποδήλατο	110
3.3.4	Χαρακτηριστικά μετακινήσεων ΑμεΑ και εμποδιζόμενων ατόμων	125
3.3.5	Οδική ασφάλεια – Τροχαία ατυχήματα	130
3.3.6	Διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων	139
3.3.7	Έρευνες σε πολίτες	285
3.3.8	Έρευνα προέλευσης προορισμού παρά την οδό (RSI)	306
3.3.9	Χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων καυσίμων.....	316
3.3.10	Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής.....	316
3.3.11	Οργάνωση της στάθμευσης	318
3.3.12	Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών.....	337
3.4	Εντοπισμός προβλημάτων και ανάδειξη ευκαιριών στην περιοχή παρέμβασης	344
3.5	Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης.....	350
3.5.1	Σενάρια Αστικής Κινητικότητας για τον Δήμο Πατρέων.....	350
3.5.2	Ποδήλατο & λοιπά μικρά οχήματα.....	358

1 Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος αποτελεί μια σύνθεση των συμβατικών παραδοτέων της υπηρεσίας «Υπηρεσίες Υλοποίησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Πατρέων» και την οργάνωση τους σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4784/2021.

Οι διαδικασίες εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων λαμβάνουν χρηματοδότηση από το πρόγραμμα «Δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου» του Πράσινου Ταμείου

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της πόλης της Πάτρας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδιασμού του Δήμου Πατρέων.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19.και του νόμου 4784/2021 ο οποίος εξειδικεύει περισσότερες ορισμένες διαδικασίες.

2 Αντικείμενο

Το παρόν τεύχος έχει ως αντικείμενο την σύνοψη των ευρημάτων από τις διαδικασίες για την αναγνώριση των συνθηκών κινητικότητας στην εξεταζόμενη περιοχή. Ειδικότερα, περιλαμβάνονται τα αποτελέσματα της Α φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού, τα ευρήματα της αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και τις καταγραφές των προβλημάτων και των ευκαιριών που εντοπίστηκαν από τις άνω διαδικασίες. Τέλος παρουσιάζονται τα σενάρια για την κινητικότητα, τα οποία αναπτύχθηκαν βάσει των εν λόγω αναλύσεων

3 ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

3.1 Α Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού

Η Ομάδα Εργασίας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τηρώντας το πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων το οποίο συντάχθηκε στο πλαίσιο της Α΄ Φάσης της **Στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων** (Τεύχος Α1: Δημιουργία Δομών Εργασίας, Παραδοτέο 1: Προετοιμασία και Ανάλυση), διοργάνωσε την 1η Διαβούλευση με τα εμπλεκόμενα μέρη με σκοπό την ενημέρωση τους αναφορικά με το έργο του ΣΒΑΚ, τον ρόλο τους στο σχεδιασμό, αλλά και την άντληση πληροφοριών σχετικά με τις ανάγκες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν φορείς και πολίτες του Δήμου, καθώς και την αξιολόγηση της κατάστασης του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας.

Όπως περιγράφεται στο πλάνο εμπλοκής, για τη διεξαγωγή της 1ης διαβούλευσης προβλέπονταν δυο διακριτές συναντήσεις:

- Με τους επικεφαλής/εκπροσώπους των παρατάξεων του Δημοτικού Συμβουλίου
- Με τους φορείς της τοπικής κοινωνίας

Για την πρώτη επιλέχθηκε η διεξαγωγή της μέσω διαδικτυακής συνάντησης-τηλεδιάσκεψης η οποία και έλαβε χώρα, την Δευτέρα 14 Μαρτίου 2022 στις 05.00 μ.μ., ενώ η δεύτερη αποφασίστηκε να γίνει δια ζώσης την Τρίτη 15 Μαρτίου 2022 στις 11.00 π.μ., στην αίθουσα της Αγοράς Αργύρη.

Παράλληλα με στόχο την εμπλοκή περισσότερων φορέων αλλά και πολιτών, αξιοποιήθηκε η ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων όπου σε αυτή αναρτήθηκαν ειδικές φόρμες τοποθέτησης.

Κατά την προετοιμασία των παραπάνω διαδικασιών της διαβούλευσης, με σκοπό την επιτυχή διεξαγωγή της, η ομάδα εργασίας προχώρησε στις παρακάτω ενέργειες:

1. Δημιουργία **Ενημερωτικού Τεύχους** για τους φορείς, με σκοπό μια αρχική ενημέρωσή τους για το αντικείμενο του ΣΒΑΚ και του τρόπου εμπλοκής τους σε αυτό. Παράλληλα, το τεύχος περιλάμβανε και ερωτήσεις τοποθέτησης με στόχο την προετοιμασία των φορέων πριν την διαβούλευση. Το τεύχος επισυνάπτεται στο παράρτημα του παραδοτέου.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Α Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού
Έντυπο ενημέρωσης & τοποθέτησης
του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων για
το ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων

Μάρτιος 2022

Το ΣΒΑΚ της Πάτρας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Πατρέων είναι μια προσπάθεια του Δήμου να οραματιστεί και να εξορθολογίσει σε μακροσκοπικό ορίζοντα την εξέλιξη των συστημάτων μεταφοράς στην περιοχή.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα στάδια του ΣΒΑΚ και αφορά όλα τα πρόσωπα που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις Κατευθύνσεις του Προσώπου Ιακώβου. Παράλληλα, συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του νόμου 4784/2021.

Οι διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Πατρέων ξεκίνησαν το καλοκαίρι του 2021 και βρίσκονται στο στάδιο προετοιμασίας. Σε αυτό το στάδιο η ομάδα έργου του Δήμου:

- αναγνώρισε τους διαβόητους ανθρώπινους, οικονομικούς και τεχνικούς πόρους;
- καθόρισε τις λειτουργικές περιοχές του ΣΒΑΚ;
- διαμόρφωσε μια στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για την εμπλοκή της τοπικής κοινωνίας (τοπικοί φορείς και πολίτες);
- οργάνωσε και εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα συλλογής δεδομένων για το σύνολο των μέσων μετακίνησης της Πάτρας:
 - Μετρήσεις φόρτων κυκλοφορίας σε κύμβους και διαγράμμιση στα σύνολα της πόλης;
 - Καταγραφές των χαρακτηριστικών της στάθμευσης σε κρίσιμες διαδρομές;
 - Έρευνα επιβατικής κίνησης στις λεωφορειακές γραμμές;
 - Έρευνα προέλευσης προορισμού σε διασχίζουσες οδούς;
 - Αξιολόγηση των υποδομών των πεζών σε κρίσιμες διαδρομές;
 - Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων σε νοικοκυριά;

Με τη συστή προετοιμασία ο Δήμος Πατρέων θα είναι σε θέση να κατανοήσει και να αποκτήσει το μέγεθος και τη σημασία των αναγκών και των προβλημάτων που κρύβονται να αντιμετωπίσει. Έτσι θα διαμορφώσει αποτελεσματικά τη στρατηγική του ώστε να μεταβεί από έναν προβληματικό, σε έναν πολυτροπικό & βιώσιμο σχεδιασμό.



Προβληματικές κυκλοφορίες Βελτιστοποιημένη βιώσιμη σχεδίαση

Δήμος Πατρέων 5

Ερωτήσεις προετοιμασίας

Στα πλαίσια των ακόλουθων ερωτήσεων είναι ο καλύτερος εκπαιδευμένος φορέας να καταγράψει και να προσκομίσει υπό μορφή σημειώσεων τα ζητήματα για τα οποία θα κληθεί να μετέχει στη διαδικασία. Η συμπλήρωση του εντύπου πριν την διαδικασία προετοιμασίας προς διευκόλυνση της διαδικασίας:

Όνομα Φορέα	
Επικοινωνία (όνομα & επώνυμο)	
Θέση / ρόλος στον φορέα	
Τηλεφωνικό επικοινωνίας	
E-Mail επικοινωνίας	

Ο ρόλος του φορέα στο μεταφορικό σύστημα της Πάτρας

Περιγράψτε αναλυτικά την λειτουργία (ρόλος, σκοπός) του φορέα σας

Αναφέρετε τον τρόπο με τον οποίο, ο φορέας σας σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών του Δήμου Πατρέων:
(Διαστημάστε τον χώρο ή μελών του που επηρεάζουν/επηρεάζονται από την κυκλοφορία ή τις αποφάσεις του μεταφορικού δικτύου του Δήμου)

Πόσο συχνά συμμετέχετε σε αντίστοιχες συζητήσεις και συναντήσεις που αφορούν αποφασιστικές ταμεία κινητικότητας (ΙΧ, πεζο, ποδήλατο κτλ) στην Πάτρα ή αλλού;

Δήμος Πατρέων 7

Εικόνα 1: Αποσπάσματα ενημερωτικού τεύχους -προετοιμασίας φορέων

2. Ανάπτυξη ερωτηματολογίου τοποθέτησης φορέων και ομάδων πολιτών σε διαδικτυακή πλατφόρμα googleforms. Μέσω αυτού φορείς και πολίτες είχαν την δυνατότητα να δώσουν μια πιο αναλυτική περιγραφή των προβλημάτων και των αναγκών τους. Επίσης το ερωτηματολόγιο χρησιμεύει και ως εναλλακτικός τρόπος τοποθέτησης των φορέων οι οποίοι για τον οποιοδήποτε λόγο δεν κατέστη εφικτό να δώσουν το παρόν στην τηλεδιάσκεψη.



Ερωτηματολόγιο Φορέων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ

Σκοπός του ερωτηματολογίου

Στα πλαίσια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων, καλείστε ως φορέας που εμπλέκεται είτε άμεσα είτε έμμεσα στο μεταφορικό δίκτυο της πόλης, να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο που σκοπό έχει τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα προβλήματα ή τα θετικά στοιχεία που υφίστανται ως προς τη μεταφορική δραστηριότητα εντός του Δήμου, καθώς και την καταγραφή απόψεων για την επόμενη μέρα στην κυκλοφορία του Δήμου και τους τρόπους με τους οποίους αυτή μπορεί να βελτιωθεί.

Προστασία Προσωπικών Δεδομένων (GDPR)

Η προστασία των προσωπικών δεδομένων σας έχει πρωταρχική σημασία. Για το λόγο αυτό λαμβάνουμε τα κατάλληλα μέτρα για να προστατέψουμε τα προσωπικά δεδομένα που επεξεργαζόμαστε και να διασφαλίσουμε ότι η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων πραγματοποιείται πάντοτε σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που τίθενται από το νομικό πλαίσιο, δηλαδή τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία των Προσωπικών Δεδομένων (General Data Protection Regulation – GDPR). Υποβάλλοντας το ερωτηματολόγιο αποδέχεστε την επεξεργασία των δεδομένων αυτών.

Ποια προβλήματα, που σχετίζονται με τις παρακάτω κατηγορίες, μπορείτε να αναγνωρίσετε εντός των ορίων του Δήμου Πατρέων;

- Μπορείτε να αναφερθείτε σε ζητήματα που αντιμετωπίζετε στις δραστηριότητες του ο φορέας ή τα μέλη του, ή γενικότερα προβλήματα που έχετε εντοπίσει;
- Αν σε μια κατηγορία, κατά την γνώμη σας, δεν εμφανίζονται προβλήματα, παρακαλούμε προσηλώστε την.

Προβλήματα αναφορικά με τα Δημόσια Μέσα Μεταφορά (λεωφορεία, ταξί, προαστιακός σιδηρόδρομος)

Your answer

Προβλήματα αναφορικά με την προσβασιμότητα όλων των χρηστών, συμπεριλαμβανομένων ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, παιδιά κτλ)

Your answer

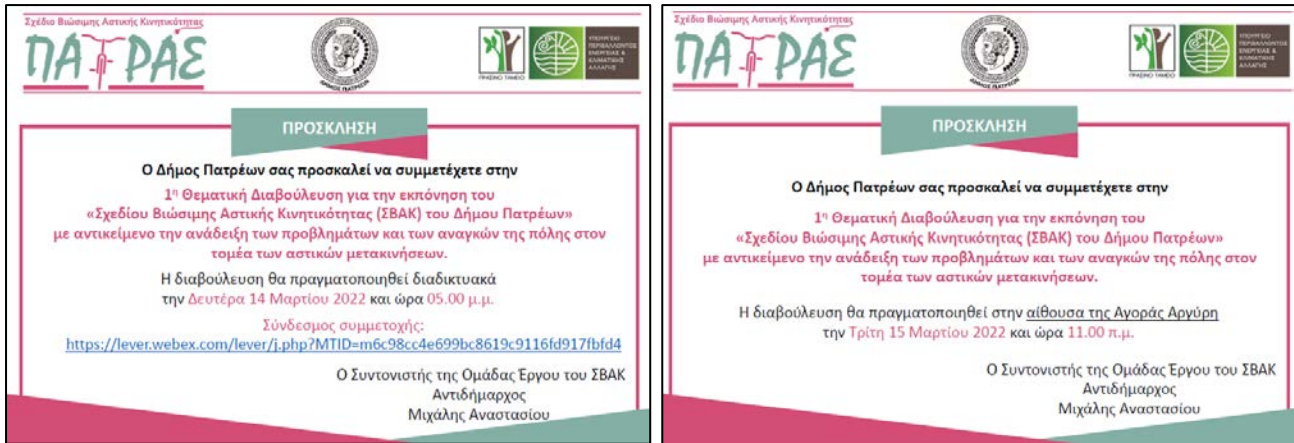
Αναφέρετε θετικά (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών του Δήμου Πατρέων, τα οποία επηρεάζουν θετικά (άμεσα και έμμεσα) τις μετακινήσεις των μελών του φορέα σας

Your answer

Εικόνα 2: Αποσπάσματα από την ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης

3. Αποστολή επίσημης πρόσκλησης προς του φορείς, η οποία συνοδευόταν από το Ενημερωτικό Τεύχος και το Σύμφωνο Φορέων. Η πρόσκληση επισυνάπτεται στο παράρτημα του παραδοτέου.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 3: Αποκόμματα προσκλήσεων για τις δύο συναντήσεις στο πλαίσιο της Α' διαβούλευσης

4. Δημιουργία κατάλληλου υλικού-παρουσιάσεων, οι οποίες επισυνάπτονται στο παράρτημα.

Στην συνέχεια παρατίθενται το υλικό της εκάστοτε συνάντησης-τηλεδιάσκεψης (ατζέντα, παρουσιολόγιο και πρακτικά) καθώς και τα μέχρι στιγμής συλλεχθέντα αποτελέσματα από την τοποθετήσεις μέσω της διαδικτυακής φόρμας.

3.1.1 Τηλεδιάσκεψη με εκπροσώπους δημοτικών παρατάξεων

Η 1^η δράση στο πλαίσιο της 1^{ης} Διαβούλευσης για το Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πάτρας, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, αφορούσε την συνάντηση με εκπροσώπους από τις δημοτικές παρατάξεις. Η συνάντηση διεξήχθη διαδικτυακά, ως τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας WEBEX της εταιρίας CISCO, την Δευτέρα 14 Μαρτίου.

Στην συνάντηση αυτή έγιναν εισηγήσεις από την ομάδα μελέτης του Αναδόχου σχετικά με την έννοια της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την πορεία της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων. Η συζήτηση που ακολούθησε αφορούσε την καταγραφή προβλημάτων και ευκαιριών που αφορούν την κινητικότητα και την μεταφορά αγαθών μέσα στον Δήμο, μέσα από την σκοπιά των εκπροσώπων δημοτικών παρατάξεων.

3.1.1.1 Ατζέντα – πρόγραμμα τηλεδιάσκεψης

Ακολουθεί το πρόγραμμα της τηλεδιάσκεψης όπως αυτό κοινοποιήθηκε μαζί με την πρόσκληση προς τους εκπροσώπους των δημοτικών παρατάξεων.

Πίνακας 1: Ατζέντα τηλεδιάσκεψης με εκπροσώπους δημοτικών παρατάξεων

1η Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού Διαβούλευση με εκπροσώπους Δημοτικών Παρατάξεων		
Συμμετέχοντες:	- Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ - Εκπρόσωποι Δημοτικών Παρατάξεων	
Διαδικασία Εκπαίδευσης		
	Θέμα	Λεπτομέρειες
	Χαιρετισμός	
A	Παρουσίαση: <u>Εισαγωγή στην έννοια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & πλάνο εκπόνησης για την περίπτωση του Δήμου Πατρέων</u>	Εισηγητές: Εκπρόσωποι αναδόχου εταιρίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

	- Μειονεκτήματα παραδοσιακού σχεδιασμού - Οδηγίες ELTIS - Κύκλος ΣΒΑΚ - Υφιστάμενη νομοθεσία - Βήματα Σχεδιασμού - Διαφορές ΣΒΑΚ με παραδοσιακό σχεδιασμό - Δραστηριότητες ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων - Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για την Πάτρα - Εργαλεία και διαδικασίες εκπόνησης	Ομάδα Έργου Δήμου Διάρκεια: 45-60 λεπτά
Β	Κύκλος Συζήτησης και τοποθετήσεων Κάθε παραβρισκόμενος εκπρόσωπος λαμβάνει το λόγο και τοποθετείται ως προς τα εξής: - Σχολιασμός υφιστάμενης κινητικότητας - Ανάδειξη πλεονεκτημάτων/μειονεκτημάτων - Σχολιασμός αναπτυξιακής προοπτικής της Πάτρας	Το Σύνολο των συμμετεχόντων στην συνάντηση Διάρκεια: 45-50 λεπτά
Γ	Υποβολή ερωτήσεων προς ομάδα έργου Όλες οι ερωτήσεις θα σημειωθούν και θα απαντηθούν στο τέλος της συζήτησης	Το Σύνολο των συμμετεχόντων στην συνάντηση Διάρκεια: 30 λεπτά περίπου

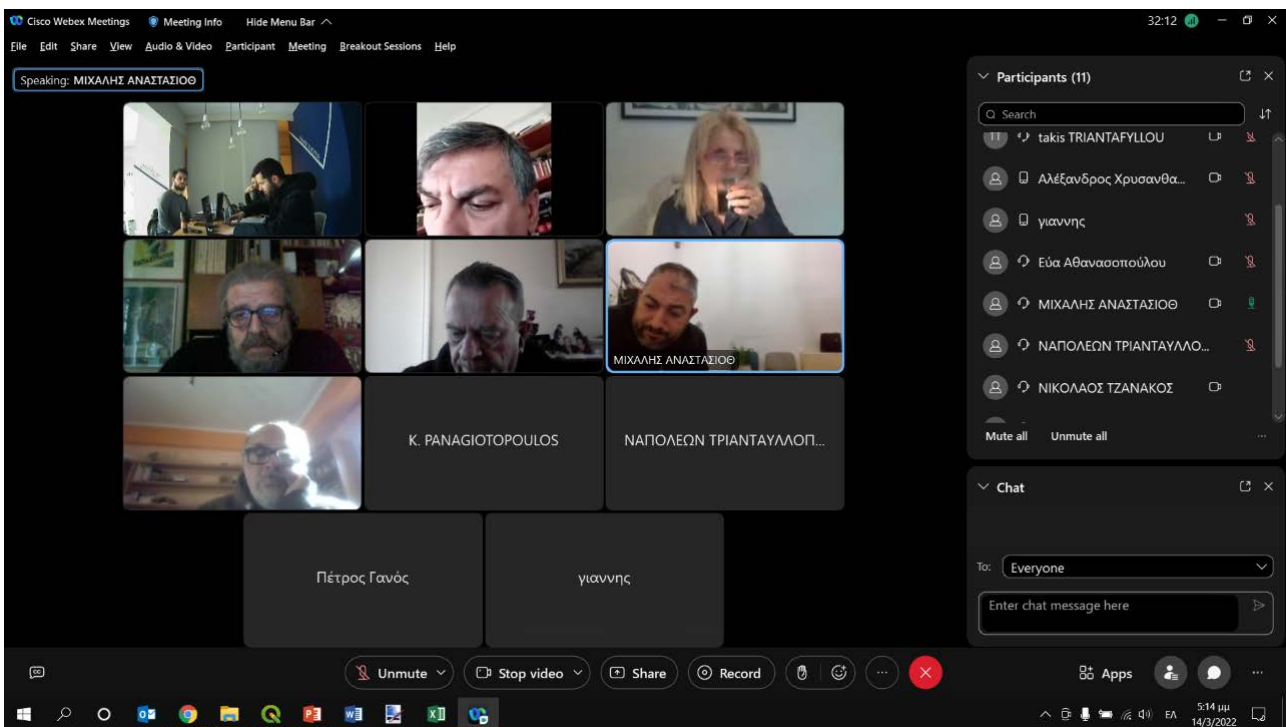
Συμμετέχοντες στην τηλεδιάσκεψη, ήταν μέλη της ομάδας εργασίας του Δήμου Πατρέων, μέλη ομάδας εργασίας από την ανάδοχο εταιρία LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε, και μέλη του δημοτικού συμβουλίου - εκπρόσωποι των παρατάξεων.

Πίνακας 2: Συμμετέχοντες στην τηλεδιάσκεψη

Συμμετέχοντες στο πλαίσιο της Α' Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων	
Μέλη Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων	
Μιχαήλ Αναστασίου – Αντιδήμαρχος Πολιτικής Προστασίας Πρασίνου και Κοιμητηρίων	<i>Μέλος και Συντονιστής Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ</i>
Τριανταφύλλου Χρηστοδημήτριος – ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	<i>Μέλος και Συντονιστής Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ</i>
Παναγιωτόπουλος Κωνσταντίνος - ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	<i>Μέλος και αναπληρωτής Συντονιστής Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ</i>
Γανός Πέτρος - Προϊστάμενος του Τμ. Τμήματος Σχεδιασμού και Μελετών, της Δνσης Προγραμματισμού Οργάνωσης & Πληροφορικής	<i>Μέλος Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ</i>
Εκπρόσωποι Δημοτικών Παρατάξεων	
Εύα Αθανασοπούλου - εκπρόσωπος Δημ. Παράταξης «ΣΠΙΡΑΛ»	
Χρήστος Πατούχας - εκπρόσωπος Δημ. Παράταξης «Ανυπότακτη Πολιτεία »	
Τζανάκος Νίκος - εκπρόσωπος Δημ. Παράταξης «Πάτρα η δική μας πόλη »	
Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος - εκπρόσωπος Δ. Παράταξης «Πάτρα διεθνής σύγχρονη πόλη»	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Λάμπρου Ιωάννης - εκπρόσωπος Δημ. Παράταξης «ΩΡΑ ΠΑΤΡΩΝ»
Τριανταφυλλόπουλος Ναπολέων - εκπρόσωπος Δημ. Παράταξης «ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΞΑΝΑ»
Εκπρόσωποι Εταιρίας Lever A.E.
Μπάρμπας Γιώργος – Πολιτικός Μηχανικός - MSc. Σχεδιασμός & διαχείριση βιώσιμων υποδομών & συστημάτων <i>Αναπλ. Διευθυντής Τμ. Σχεδιασμού Μεταφορών & Βιώσιμης Ανάπτυξης</i>
Τσακίρης Δημήτριος - Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- MSc. Σχεδιασμός & διαχείριση βιώσιμων υποδομών & συστημάτων <i>Τμήμα Σχεδιασμού των Μεταφορών & Βιώσιμης Κινητικότητας</i>
Κουτρομπής Νικόλαος - Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- MSc. Συγκοινωνιολόγος <i>Τμήμα Σχεδιασμού των Μεταφορών & Βιώσιμης Κινητικότητας</i>



Εικόνα 4: Στιγμιότυπο από την τηλεδιάσκεψη

3.1.2 Διαβούλευση με εκπροσώπους φορέων

Η δια ζώσης συνάντηση με εκπροσώπους φορέων και ομάδων πολιτών πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 15 Μαρτίου, στον χώρο της αγοράς Αργύρη.

Τηρώντας τον σκοπός την δεύτερης αυτής δράσης, στο πλαίσιο της Α' διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκαν εισηγήσεις από την ομάδα μελέτης του Αναδόχου σχετικά με την έννοια της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την πορεία της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων ενώ στην συνέχεια επιχειρήθηκε μέσα από συζήτηση η άντληση πληροφοριών σχετικά με τις ανάγκες και τα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

προβλήματα που αντιμετωπίζουν φορείς και πολίτες του Δήμου, καθώς και η αξιολόγηση της κατάστασης του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας, όπως οι ίδιοι την αντιλαμβάνονται.

Παράλληλα στην πρώτη διαβούλευση διαμοιράστηκε προς υπογραφή από τους φορείς το Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού το οποίο συνυπογράφεται από την δημοτική αρχή και τον εκάστοτε φορέα, αποτελώντας την συμφωνία βάσει της οποίας θα συνεργαστούν τα εμπλεκόμενα μέρη στην διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ.



Εικόνα 5: Στιγμιότυπα από την οργάνωση του χώρου διεξαγωγής της συνάντησης και την έλευση των παρευρισκόμενων πριν την έναρξη της διαβούλευσης

3.1.2.1 Ατζέντα – πρόγραμμα διαβούλευσης

Ακολουθεί το πρόγραμμα της συνάντησης όπως αυτό κοινοποιήθηκε μαζί με την πρόσκληση προς τους φορείς και τους εκπροσώπους των ομάδων πολιτών.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

ΠΑΤΡΑΣ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



15-3-2022



Αίθουσα
Αγοράς Αργύρη



tak.tri@patras.gr



2613 610 267



www.svakpatras.com

Πρόγραμμα 1^{ης} Διαβούλευσης

Συμμετέχοντες

- Δήμος Πατρέων – ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ
- Δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων
- Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε. – Σύμβουλος Δήμου
- Ενεργοί πολίτες / Σύλλογοι

Διαβούλευση

Ωρά	Θέμα	Εισηγητές
11.00	Εισαγωγή / Χαιρετισμός	
11.10 - 11.30	Στάδιο Α Εισαγωγική παρουσίαση στην έννοια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	• Ομάδα έργου ΣΒΑΚ, Δήμος Πατρέων • Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.
11.30 - 12.10	Στάδιο Β Παρουσίαση του πλάνου εκπόνησης του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Πατρέων	
12.10 - 12.25	Διάλειμμα	
12.25 - 13.25	Στάδιο Γ Κύκλος Συζήτησης και τοποθετήσεων για την ανάδειξη των ζητημάτων της πόλης και των αναγκών των φορέων σχετικά με την αστική κινητικότητα	• Σύνολο συμμετεχόντων
13.25 - 14.05	Στάδιο Δ Συμμετοχικό Εργαστήριο Αυτοαξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στην Πάτρα	• Σύνολο συμμετεχόντων
14.05 - 14.25	Στάδιο Ε Υποβολή ερωτήσεων προς την ομάδα Δέσμευση για ένα συμμετοχικό σχεδιασμό	• Σύνολο συμμετεχόντων

Εικόνα 6: Πρόγραμμα δια ζώσης διαβούλευσης

3.1.2.2 Παρουσιολόγιο διαβούλευσης

Παρόντες στην διαβούλευση, ήταν μέλη της ομάδας εργασίας του Δήμου Πατρέων, μέλη ομάδας εργασίας από την ανάδοχο εταιρία LEVER A.E, και πλήθος εκπροσώπων φορέων και ομάδων πολιτών. Ακολουθεί αναλυτικός πίνακας- παρουσιολόγιο.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας







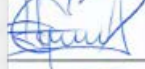

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Α φάση συμμετοχικού Σχεδιασμού

Α Θεματική Διαβούλευση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων

- Ενημέρωση Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων για το ΣΒΑΚ
- Ανάδειξη των αναγκών και των προβλημάτων της περιοχής
- Δέσμευση στον συμμετοχικό σχεδιασμό

Αίθουσα Αγοράς Αργύρη
Ημερομηνία: 15/3/2022

Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Τηλέφωνο / E-mail	Υπογραφή
Μπαρμπακ Γεώργιος	Lever A.E		
Βουτσάκης Μιχάλης	Lever A.E		
Τσανιρής Δημήτριος	Lever A.E.		
Μητρελάκη Σταφάνια	Δήμος		
Πέτρος Γεώργιος	Δήμος Πατρέων		
ΧΑΡΩΛΕΥΚΙΔΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Αστικό Κέντρο Πατρέων Α.Ε		
Ρήγας Ιωάννης	Αστικό Κέντρο Πατρέων Α.Ε		
Σπυράκη Ελένη	ΟΙΚΙΤΑ		
Κριτώνης Κωνσταντίνος	Επιμελητήριο Αχχίας		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ		
Κατσακιώρη Ζωή	Δήμος Πατρέων		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ονοματεπώνυμο	Φορέας	Τηλέφωνο/Ε-mail	Υπογραφή
Αικατερίνη Τζιμαράκη	Δήμος Πατρέων		
Μιχάλης Μαστασιάν	Δήμος Πατρέων		
Κυριακοπούλου Μαρίνα	Δήμος Πατρέων		
Τραϊταράκης Τάκης	" "		
ΚΑΛΩΣ ΜΑΧΩΝΙ	Οδός Ταξ.		
ΤΕΣΣΕΡΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	ΟΔΗΓΩΝ ΤΑΞΙ		
Βασίλης Πακίμης	Δήμος Πατρέων		
ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΕΓΓΕΝ ΑΝΑΓΙΑΣ		
Ντασιώτης Ανδρέας	Εταιρεία Ακτοδ.		
Ζαφειρίδης Δημήτρης	Ιδιώτης Συγκοινωνιών		
ΑΓΓΕΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΤΣΕ/ΤΑΕ		
1			
Ονοματεπώνυμο	Φορέας	Τηλέφωνο/Ε-mail	Υπογραφή
Νικόλτσα Α. ΤΣΕΚΟΥΡΑ	Τμήμα Τροχιάς Πατρέων		
Συρακώτης Ιωάννης	ΚΟΔΗΤ		
Πορτολάκης Σπύρος	Πορτολάκης Ομίλος		
Σπαλιώτης Ανδρέας	Κοινο-Τοπική		
Καζαντζή Βασιλική	ΑΔΠΔΕΚΤ		
ΚΟΥΝΑΒΗ ΘΕΑΔΟΡΑ	Δ/νση ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΔ/ΠΔΕΚΤ		

Εικόνα 7: Παρουσιολόγιο δια ζώσης συνάντησης-διαβούλευσης

3.2 Αποτελέσματα Α' φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού

3.2.1 Σύνοψη πρακτικών

Παρακάτω παρατίθενται οι τοποθετήσεις των φορέων και των εκπροσώπων ομάδων πολιτών με αντιπαραβολή των διευκρινήσεων-απαντήσεων που δόθηκαν από την Ομάδα Εργασίας και τους μελετητές.

Την έναρξη της διαδικασίας της διαβούλευσης ξεκίνησε ο Αντιδήμαρχος Πολιτικής Προστασίας Πρασίνου και Κοιμητηρίων, κύριος Μιχαήλ Αναστάσιου. Στην ομιλία του επικεντρώθηκε στην σημασία του στρατηγικού σχεδιασμού για την πόλη της Πάτρας, ενόψει όλων των δρομολογημένων αλλαγών και των μελλοντικών προκλήσεων. Η έμφαση που πρέπει να δοθεί στις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού αποτελούν σημαντικό κριτήριο επιτυχίας της διαδικασίας και διασφαλίζουν την καλύτερη ποιότητα του αποτελέσματος.

Οι παρουσιάσεις για την ενημέρωση των παραβρισκόμενων φορέων ξεκίνησε άμεσα μετά την ομιλία του αντιδημάρχου. Ο κ. Πολύκαρπος Καρκαβίτσας, Διευθυντής της εταιρίας Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε., προχώρησε σε μια αρχική παρουσίαση για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, τα ΣΒΑΚ και το πλαίσιο εκπόνησής τους, όπως διαμορφώθηκαν από τις ευρωπαϊκές οδηγίες και την εθνική νομοθεσία κατά τα προηγούμενα έτη. Στην επόμενη παρουσίαση, ο Γ. Μπάρμπας, συντονιστής του έργου και υπεύθυνος συμμετοχικού σχεδιασμού, πραγματοποίησε μια εκτενή ανάλυση των σταδίων υλοποίησης που επιλέχθηκαν για την περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων. Ειδικότερα, για κάθε στάδιο εκπόνησης αναλύθηκαν τα επί μέρους βήματα υλοποίησης και δόθηκαν παραδείγματα για το αυτά έχουν εφαρμοστεί ή πρόκειται να εφαρμοστούν στην Πάτρα.

Με την ολοκλήρωση του παρουσιάσεων από την ανάδοχο εταιρεία, δόθηκε χρόνος στους παραβρισκόμενους για την διατύπωση ερωτημάτων σχετικά με την διαδικασία, πριν τον κύκλο τοποθετήσεων για τα προβλήματα τα οποία αναγνωρίζουν στην περιοχή δραστηριότητάς τους.

Ο κ. Αϊβαλής, πρόεδρος του τοπικού τμήματος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ξεκίνησε την τοποθέτησή του ζητώντας ορισμένες διευκρινήσεις σχετικά με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται ο σχεδιασμός και την πορεία εξέλιξης. Στην συνέχεια ανέφερε ορισμένα ζητήματα οποία σχετίζονται με τη διαδικασία λήψης αποφάσεων του επιμελητηρίου. Ειδικότερα, τόνισε ότι οι σχετικές επιτροπές του ΤΕΕ καλούνται να γνωμοδοτήσουν για τα επιμέρους προβλήματα, στοιχείο το οποίο απαιτεί χρόνο, ο οποίος δεν δόθηκε στο πλαίσιο προετοιμασίας τις τρέχουσας εκδήλωσης.

- *Για τον σκοπό αυτό συμφωνήθηκε μια διμερής συνάντηση της ομάδας έργου του Δήμου με το ΤΕΕ προκειμένου να υπάρξει ευκολότερη και πιο στοχευμένη ανταλλαγή πληροφοριών.*

Τόσο ο εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου, όσο και άλλοι φορείς που βρέθηκαν στην διαβούλευση εξέφρασαν ερωτήματα για τη διαθεσιμότητα του υλικού των παρουσιάσεων και

έδειξαν ενδιαφέρον για τα επόμενα στάδια συμμετοχικού σχεδιασμού και τις μεθόδους που θα χρησιμοποιηθούν.

Η αντιπρόεδρος του συλλόγου παραπληγικών, Συροκώστα Ιουλία, θέλησε να αναφερθεί στις πιθανές δυσκολίες που μπορεί να έχει ο στρατηγικός σχεδιασμός από τον Δήμο, όταν στην εφαρμογή του εμπλέκονται διαφορετικές ομάδες συμφερόντων και αρκετοί ιδιωτικοί φορείς (όπως το αστικό ΚΤΕΛ, τα ΤΑΞΙ, και άλλοι αντίστοιχοι).

➤ *Για το συγκεκριμένο ζήτημα έγινε ξεκάθαρη η συνεισφορά του συμμετοχικού σχεδιασμού, με την ανταλλαγή απόψεων και την εξισορρόπηση των διαφορετικών αναγκών, απόψεων και συμφερόντων, σε μια ρεαλιστική και εφικτή προσέγγιση του αστικού συστήματος κινητικότητας η οποία αξιολογείται ποιοτικά και ποσοτικά, μέσω του κυκλοφοριακού υποδείγματος.*

Ο εκπρόσωπος του ΕΤΕΜ Αχαΐας στην τοποθέτηση του στάθηκε στην ανάγκη τήρησης της υφιστάμενης νομοθεσίας και τον εναρμονισμό του ΣΒΑΚ με τον υφιστάμενο σχεδιασμό για την περιοχή της Πάτρας. Παράλληλα αναφέρθηκε στη πιθανή σκοπιμότητα χωρισμού των φορέων σε τεχνικούς και μη τεχνικούς για τις μελλοντικές διαβουλεύσεις καθώς θα μπορούσε να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας.

Η Λ. Σπυράκη, εκπρόσωπος της ομάδας πολιτών «Οικολογική Κίνηση» ζήτησε διευκρινήσεις για τα όρια της περιοχής μελέτης στην οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθεί το ΣΒΑΚ, καθώς και για το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού και κατά πόσο προλαβαίνει την νέα προγραμματική περίοδο. Επιπλέον, αναφέρθηκε στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πεζοί και οι ποδηλάτες στην Πάτρα και στη σημασία του προαστιακού σιδηρόδρομου και του τρόπου με τον οποίο επηρεάζει και αναμένεται να επηρεάσει την κινητικότητα στην πόλη της Πάτρας.

Το παρόν στην Α διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Πατρέων έδωσε ο κ. Δ. Σαρδελιάνος, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ο οποίος έχει δραστηριοποιηθεί μελετητικά στην περιοχή της Πάτρας για περισσότερα από 20 έτη. Στην τοποθέτηση του, ο κ. Σαρδελιάνος, θέλησε να δώσει έμφαση στο μελετητικό παρελθόν που υπάρχει για την Πάτρα (μελέτες για τη στάθμευση στην κεντρική περιοχή, μελέτη ανάπτυξης Τραμ και άλλες), το οποίο περιλαμβάνει πληθώρα δεδομένων και εργαλείων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο της τοποθέτησης του, ο κ. Σαρδελιάνος, ανέφερε ότι η Πάτρα αποτελεί μια πολύ μεγάλη πόλη, με εκτεταμένο προβλήματα αστικής κινητικότητας, ωστόσο ο τρόπος με τον οποίο οι φορείς της τα προσεγγίζουν παραπέμπουν περισσότερο σε μικρή επαρχιακή πόλη. Αυτό συμβαίνει διότι απουσιάζουν από την Πάτρα τόσο η σχετική κουλτούρα, όσο και αντίστοιχοι οργανισμοί που μπορούν να διαχειριστούν το συγκοινωνιακό έργο με την απαιτούμενη εξειδίκευση. Ειδικότερο ενδιαφέρον δόθηκε από τον κ. Σαρδελιάνο, στη διατύπωση και αξιολόγηση των μελλοντικών

σεναρίων κινητικότητας για την Πάτρα. Θα ήταν σκόπιμο, όπως σχετικά ανέφερε, τα εξεταζόμενα σενάρια να μην περιοριστούν αποκλειστικά στις αποφάσεις της παρούσας δημοτικής αρχής, αλλά να αξιολογηθούν και επιπλέον εναλλακτικές με μακροπρόθεσμο/ριζοσπαστικό χαρακτήρα.

- *Σε απάντηση των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν από τον κ. Σαρδελιάνο, η ομάδα εργασίας τόνισε πως ήδη έχει εφαρμοστεί αποδελτίωση περισσότερων από 19 κειμένων και μελετών για την Πάτρα, από τις οποίες αξιοποιήθηκαν στοιχεία όπως κυκλοφοριακές ζώνες και σημεία μετρήσεων προηγούμενων μελετών για την οργάνωση της συλλογής δεδομένων και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Επίσης αναφορικά με τα μελλοντικά σενάρια, εξηγήθηκε πως η ανάπτυξή τους καθώς και η αξιολόγηση θα βασιστεί τόσο στο αποτέλεσμα της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης (ώστε να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που θα εντοπιστούν) αλλά και στην ανατροφοδότηση απόψεων με την δημοτική αρχή και τους φορείς στο πλαίσιο της β' διαβούλευσης.*

Στις διαδικασίες της Α διαβούλευσης συμμετείχε και η ομάδα πολιτών «Κοινοτοπία», μέσω του κ. Σπηλιώτη Ανδρέα, η οποία έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το ΣΒΑΚ και είχε τη διάθεση να διευρύνει τον κύκλο των φορέων προωθώντας τις διαδικασίες του ΣΒΑΚ σε άλλες ομάδες πολιτών. Ως σημαντικό πρόβλημα αναγνώρισε την απουσία πραγματικής ασφάλειας στην κίνηση του ποδηλάτου στην περιοχή της Πάτρας. Η προσπάθεια ανάπτυξης ποδηλατοδρόμων βρίσκεται ακόμα σε αρχικά στάδια και το υφιστάμενο δίκτυο είναι αποσπασματικό. Παρατήρησε σημαντικές καθυστερήσεις και δυσκολίες στην εφαρμογή του υφιστάμενου σχεδιασμού για το ποδήλατο. Ένα εξίσου σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η απουσία δημοτικής συγκοινωνίας, καθώς και η απουσία ενός μηχανισμού ελέγχου των παραβάσεων στον δημόσιο χώρο (όπως παράνομη στάθμευση).

Ο εκπρόσωπος του Αστικού ΚΤΕΛ, κ Χατζηελευθερίου, προχώρησε σε μια εκτενή τοποθέτηση και πολύ χρήσιμη για τις ανάγκες της Α' διαβούλευσης. Ειδικότερα, αξιοποιώντας το έντυπο προετοιμασίας που είχε διανεμηθεί στους φορείς μαζί με την πρόσκληση, προχώρησε στην καταγραφή των προβλημάτων της Πάτρας, βάσει των επί μέρους τομέων αστικής κινητικότητας. Η συγκεκριμένη διαδικασία απέκτησε μορφή διαδραστικής συζήτησης, με πολλούς φορείς να συμπληρώνουν και να επιβεβαιώνουν τις τοποθετήσεις του κ. Χατζηελευθερίου. Παρατίθενται αναλυτικά οι τοποθετήσεις:

- Σύμφωνα με τον κ. Χατζηελευθερίου, σχετικά με τις οδικές μετακινήσεις, το σημαντικότερο πρόβλημα σχετίζεται με την ποιότητα του οδοστρώματος. Σε πολλές περιπτώσεις γειτονιών αλλά και σε κεντρικές οδούς οι οποίες βρίσκονται στα προάστια της πόλης, το οδόστρωμα παρουσιάζει έντονη φθορά. Το φαινόμενο αυτό δημιουργεί πολλά ζητήματα τα οποία σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και τις φθορές των οχημάτων και αυτά πολλαπλασιάζονται

για τα βαρέα οχήματα (12 τόνων) της Αστικής Συγκοινωνίας. Σε πολλές περιπτώσεις τοπικών οδών στα προάστια της πόλης υπάρχουν σημεία στα οποία οι δρόμοι είναι «σπασμένοι» με αποτέλεσμα να είναι απροσπέλαστοι από τα οχήματα της αστικής συγκοινωνίας.

- Η ρυμοτομία και το οδικό δίκτυο ορισμένων περιοχών κατοικίας αποτελούν σημαντικό πρόβλημα στην λειτουργία των γραμμών αστικής συγκοινωνίας. Ειδικότερα, το στενό πλάτος του οδοστρώματος και οι διαμόρφωση της οδού δεν επιτρέπουν την ασφαλή διέλευση των οχημάτων της αστικής συγκοινωνίας, πόσο μάλλον την διενέργεια ελιγμών αναστροφής για την επιστροφή (π.χ. περιοχή Αγ. Βασιλείου, Κρήνη, κ.ά.).
- Σχετικά με τη συμφόρηση, ο κ. Χατζηελευθερίου, παρατήρησε φαινόμενα συμφόρησης στις κύριες αρτηρίες, από τις οποίες διέρχεται η αστική συγκοινωνία. Η συμφόρηση αυτή και οι καθυστερήσεις είναι αποτέλεσμα του μη εξυπηρετικού προγραμματισμού των φωτεινών σηματοδοτών όπου σε συνδυασμό με τον αυξημένο φόρτο σε ώρες αιχμής επιφέρει πολύ μεγάλη αύξηση στον χρόνο διέλευση των λεωφορείων. Σημαντικό παράδειγμα αποτελεί η οδός Ακρωτηρίου η οποία ενώ τα οχήματα της αστικής συγκοινωνίας μπορούσαν να την διασχίσουν σε 35 λεπτά, την τελευταία περίοδο ο χρόνος διάσχισης φτάνει τα 55 λεπτά λόγω της αυξημένης συμφόρησης. Το συγκεκριμένο φαινόμενο οδηγεί στην σημαντική αστοχία του χρονικού προγραμματισμού των δρομολογίων το οποίο δημιουργεί φαινόμενα αναξιопιστίας των υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας, και στρέφει τους πολίτες στην χρήση του Ι.Χ. Θα ήταν σκόπιμο συνεπώς να διερευνηθούν τρόποι για να δοθεί προτεραιότητα στην αστική συγκοινωνία.
- Σχετικά με την στάθμευση, πολλοί εκπρόσωποι ανέδειξαν τα ζητήματα που υπάρχουν στην ροή της κυκλοφορίας από την παράνομη στάθμευση σε διπλή σειρά, σε στροφές κ.ά. Εκτός από ζητήματα οδικής ασφάλειας που δημιουργούνται από την παράνομη στάθμευση, σημαντικό ζήτημα δημιουργείται στην κίνηση βαρέων οχημάτων, όπως τα οχήματα της αστικής συγκοινωνίας. Παράλληλα, παρατηρούνται συχνά περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης επί των στάσεων της Α.Σ. ή πλευρικά αυτών, με αποτέλεσμα τα λεωφορεία να μη μπορούν να τις προσεγγίσουν. Αυτό το φαινόμενο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα της αστικής συγκοινωνίας, καθώς υποβαθμίζει τόσο την εξυπηρέτηση των χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας (οι επιβάτες ΜΜΜ αναγκάζονται να ανεβούν μεγάλο ύψος στο πρώτο σκαλοπάτι καθώς δεν βρίσκονται στο πεζοδρόμιο, η ράμπες ΑμεΑ δεν μπορούν να ανοίξουν, καθώς δεν μπορούν να πατήσουν σε πεζοδρόμιο, κ.ά.), όσο και την οδική ασφάλεια της οδού

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

(επιβίβαση/αποβίβαση στο οδόστρωμα, καθυστερήσεις και ουρές Ι.Χ. πίσω από το λεωφορείο, κ.ά.).

- Το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης είναι τόσο εκτενές που το Αστικό ΚΤΕΛ δεν μπορεί να βρει χρονικό περιθώριο χωρίς σταθμευμένο όχημα προκειμένου να εγκαταστήσει/αντικαταστήσει τα πλαστικά κολωνάκια. Σημαντικά παραδείγματα οδών με τέτοιου είδους ζητήματα είναι η Ερμού, Θερμοπύλων, Μαιζώνος, κ.ά.
- Σημαντικό ζήτημα για τη λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας αποτελεί η οργάνωση και κατάλληλη διαμόρφωση των τερματικών σταθμών. Οι υποδομές για επιβάτες και οδηγούς είναι ανεπαρκής με αποτέλεσμα παρατηρούνται διάφορα πρακτικά προβλήματα που επηρεάζουν την λειτουργία της συγκοινωνίας.
- Σχετικά με τις μετακινήσεις των ΑμεΑ, ο εκπρόσωπος του Αστικού ΚΤΕΛ ανέφερε την σημαντική προσπάθεια αντικατάστασης των οχημάτων με προσβάσιμα οχήματα, η οποία έχει γίνει τα τελευταία έτη. Πλέον ο στόλος οχημάτων έχει φτάσει σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα προσβασιμότητας. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι η χρήση της ράμπας ΑμεΑ επηρεάζεται σημαντικά από την δυνατότητα πρόσβασης του οχήματος στο πεζοδρόμιο όσο και από την κατάσταση της υποδομής (ύψος πεζοδρομίου).
- Σε πολλές περιπτώσεις η παρόδια βλάστηση εμποδίζει την κίνηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Παράδειγμα η κάλυψη ακόμα και φωτεινών σηματοδοτών από δέντρα.
- Η μη – τήρηση των ωραρίων φορτοεκφόρτωσης και η συγκομιδή σκουπιδιών σε ώρες αιχμής δημιουργούν επιπλέον ζητήματα στην ομαλή λειτουργία της πόλης, σύμφωνα με τους περισσότερους παραβρισκόμενους φορείς.
- Ένα από τα μεγαλύτερα ζητήματα στην καθημερινότητα της αστικής συγκοινωνίας είναι η ελλιπής αστυνόμευση των υποδομών. Ο εκπρόσωπος του αστικού ΚΤΕΛ , πέρα από την παράνομη στάθμευση, ανέφερε επαναλαμβανόμενες περιπτώσεις συγκεντρώσεων Ρομά σε οδούς που διέρχονται οχήματα αστικής συγκοινωνίας και εμποδίζουν τα οχήματα. Η εισηγηριοδιαφυγή από διάφορες κοινωνικές ομάδες αποτελούν ένα επιπλέον πρόβλημα.
- Η ποιότητα των στάσεων σε πολλές περιοχές εκτός κέντρου χαρακτηρίζεται ως αρκετά χαμηλή. Οι στάσεις αποτελούν σημαντικό στοιχείο του συστήματος αστικής συγκοινωνίας και επηρεάζουν την άνεση του επιβάτη. Τόσο η τηλεματική, όσο και η ποιότητα των στάσεων θα πρέπει να βελτιωθούν προκειμένου να ενισχυθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες αστικής συγκοινωνίας. Ειδικότερα για την τηλεματική, ο κ. Χατζηελευθερίου, επισήμανε ότι δεν υπάρχει επαρκής συνεννόηση και συνεργασία με την Δημοτική αρχή: το αστικό ΚΤΕΛ διαθέτει νέο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

σύστημα τηλεματικής όμως η επίβλεψη/συντήρηση/παρακολούθηση των έξυπνων στάσεων ανήκει στην αρμοδιότητα του Δήμου, με αποτέλεσμα όταν πολλές φορές οι στάσεις αυτές δεν λειτουργούν σωστά, να γίνονται παράπονα προς τον φορέα.

- Σε απάντηση των παραπάνω τοποθετήσεων του εκπροσώπου του Αστικού ΚΤΕΛ, ο συντονιστής της Ομάδας Εργασίας κ Τριανταφύλλου επισήμανε ότι οι φωτεινοί σηματοδότες ανήκουν στην αρμοδιότητα της Περιφέρειας. Επίσης ως προς τις έξυπνες στάσεις, επισήμανε πως την παρούσα στιγμή λειτουργούν πιλοτικά 30 ενώ παράλληλα υφίσταται και εφαρμογή στα κινητά τηλέφωνα.



Εικόνα 8: Εικόνες από την 1η διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων

3.2.2 Διμερείς συναντήσεις - επικοινωνίες

Στο πλαίσιο της Α' φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού, η Ομάδα Εργασίας ήρθε σε επικοινωνία είτε μέσω τηλεφώνου και mail είτε μέσω απευθείας συναντήσεων με σημαντικούς φορείς που εμπλέκονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με το κυκλοφοριακό δίκτυο της Πάτρας.

➤ Οργανισμός Λιμένων Πατρέων

Ο ΟΛΠΑ εμπλέκεται ενεργά στο ΣΒΑΚ από την αρχή της διαδικασίας εκπόνησης, συμμετέχοντας επίσης με δύο μέλη στην Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο της πολύ καλής συνεργασίας του τόσο με την δημοτική αρχή αλλά και με την ομάδα έργου της Αναδόχου εταιρίας, ο φορέας παρείχε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, πλήθος δεδομένων που αφορούν εμπορευματική και επιβατική κίνηση τόσο ετήσια όσο και για τυπικές καθημερινές, κυκλοφοριακά δεδομένα που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης μελετών για λογαριασμό του φορέα αλλά και τοποθετήσεις σχετικά με προβλήματα που παρατηρούνται στο κυκλοφοριακό δίκτυο της Πάτρας και επηρεάζουν έμμεσα ή άμεσα την λειτουργία του φορέα. Συγκεκριμένα ως προς το τελευταίο σημειώνονται τα εξής:

- Στο πλαίσιο ενίσχυσης της πολυτροπικής βιώσιμης κινητικότητας, ο φορέας θεωρεί απαραίτητη την διερεύνηση της διάνοιξης Πύλης Εισόδου-Εξόδου στην Χερσαία Ζώνη Λιμένα στο ύψος της οδού Νόρμαν πλησίον του τερματικού σταθμού επιβατών λιμένα και παράλληλα η κατασκευή κυκλικού κόμβου για την ασφαλή διέλευση πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων. Η συγκεκριμένη περιοχή αναμένεται να αποτελέσει πολυτροπικό κόμβο αφού θα περιλαμβάνει: νέο σταθμό ΚΤΕΛ, σιδηροδρομικό σταθμό, σταθμό υποδοχής επιβατών λιμένα, ενώ θα διέρχεται από εκεί ο νέος ποδηλατόδρομος και παράλληλα θα επιφορτίζεται και από τις δραστηριότητες του λιμένα.
- Ανάγκη διερεύνησης της διάνοιξης εισόδου στην πύλη 7 (έναντι υφιστάμενου φωτεινού σηματοδότη) προς εξυπηρέτηση οχημάτων κινούμενων στον ρεύμα με κατεύθυνση προς βορρά. Την δεδομένη στιγμή η μόνη είσοδος προς την λιμενική εγκατάσταση του βόρειου λιμένα που εξυπηρετεί την κίνηση αυτή είναι η πύλη της οδού Αγίου Νικολάου η οποία επιφορτίζεται αρκετά.

➤ Αστικό ΚΤΕΛ Πατρέων

Η ομάδα εργασίας πραγματοποίησε συνάντηση με το φορέα εκτέλεσης των αστικών λεωφορειακών γραμμών της Πάτρας. Στην εν λόγω συνάντηση, η οποία πραγματοποιήθηκε πριν την δημόσια διαβούλευση, συζητήθηκαν ζητήματα που αφορούν την λειτουργία του φορέα και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει καθώς και τις προοπτικές ανάπτυξης και βελτίωσης του έργου του.

3.2.3 Φόρμα καταγραφής απόψεων φορέων

Στα πλαίσια της διαβούλευσης ζητήθηκε από φορείς της πόλης των Πατρών να συμπληρώσουν μια φόρμα καταγραφής των απόψεών τους σχετικά με θέματα που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα.

Έτσι, στη φόρμα, ο κάθε φορέας κλήθηκε να περιγράψει τη λειτουργία του, τον ρόλο και τον σκοπό που εξυπηρετεί και με ποιον τρόπο σχετίζεται είτε άμεσα είτε έμμεσα με το σύστημα μεταφορών του Δήμου Πατρέων και το πόσο συχνά συμμετέχει σε συζητήσεις και συναντήσεις που αφορούν οποιονδήποτε τομέα κινητικότητας.

Στη συνέχεια, ο κάθε φορέας κλήθηκε να περιγράψει ποια κατά την άποψή του είναι τα προβλήματα που εντοπίζει σχετικά με τη λειτουργία των ΜΜΜ, την προσβασιμότητα όλων των χρηστών, τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και τις περιβαλλοντικές της επιπτώσεις, την οδική ασφάλεια, τις εμπορευματικές μεταφορές και τη στάθμευση.

Τέλος, ο κάθε φορέας, αφού αξιολόγησε τις προοπτικές βελτίωσης του μεταφορικού συστήματος στην Πάτρα πρότεινε λύσεις για την αντιμετώπιση των καταγεγραμμένων προβλημάτων και τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης.

➤ Τμήμα Τροχαίας Πατρών

Τα κύρια ζητήματα που εντοπίζει η Τροχαία Πάτρας είναι κυρίως η άναρχη και παράνομη στάθμευση που δυσχεραίνει τη διέλευση των λεωφορείων και προκαλεί προβλήματα στην ελεύθερη πρόσβαση των πεζών και ΑμεΑ σε ράμπες και πεζοδρόμια.

Επίσης, εντοπίζει τα προβλήματα που δημιουργούνται στην κυκλοφορία των οχημάτων από την υπερσυγκέντρωση των ταξί στις πιάτσες και από την απουσία σαφώς ορισμένου και τηρούμενου ωραρίου φορτοεκφόρτωσης.

Ως λύσεις προτείνει τη δημιουργία λεωφορειολωρίδων για την αποκλειστική κίνηση των ΜΜΜ και των ταξί και ποδηλατοδρόμων για την εξασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας των ποδηλάτων και τέλος την τοποθέτηση κώνων σε κεντρικές οδούς σε σημεία που παρατηρείται παράνομη στάθμευση, η οποία εμποδίζει την απρόσκοπτη διέλευση των λεωφορείων.

➤ Αστικό ΚΤΕΛ Πατρών Α.Ε.

Το Αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας Α.Ε. αποτελεί τον βασικό πάροχο δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην πόλη της Πάτρας και τα κύρια προβλήματα που εντοπίζει είναι η άσχημη κατάσταση του οδοστρώματος, η αυξημένη κίνηση στους δρόμους της πόλης, οι μεγάλοι χρόνοι αναμονής στους φωτεινούς σηματοδότες και η άναρχη και παράνομη στάθμευση που προκαλεί προβλήματα στην απρόσκοπτη διέλευση των λεωφορείων.

Επίσης, θεωρεί σημαντικό πρόβλημα την απουσία ωραρίου φορτοεκφόρτωσης και αποκομιδής των απορριμμάτων και της ανακύκλωσης, καθώς το γεγονός αυτό προκαλεί καθυστερήσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων και επηρεάζει αρνητικά την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου.

Τέλος, ο φορέας επισημαίνει και την κακή κατάσταση των πεζοδρομίων, καθώς και αστοχίες στην κατασκευή τους που προκαλούν προβλήματα στη λειτουργία του εξοπλισμού που διαθέτουν τα λεωφορεία για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, ενώ επισημαίνει ότι σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχει διαθέσιμο επαρκές πλάτος πεζοδρομίου στις στάσεις και στις αφετηρίες για την χωροθέτηση του κατάλληλου εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

➤ Οικολογική Κίνηση Πάτρας (ΟΙΚΙΠΑ)

Η Οικολογική Κίνηση Πάτρας αποτελεί μια ομάδα ανθρώπων που δραστηριοποιούνται στα περιβαλλοντικά ζητήματα της πόλης των Πατρών με σκοπό την ανάδειξη των οικολογικών θεμάτων και τη γενικότερη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της.

Τα κύρια προβλήματα, που εντοπίζει ο συγκεκριμένος φορέας, σχετικά με τα ζητήματα που αφορούν το σύστημα μεταφορών είναι η ελλιπής εξυπηρέτηση του λιμανιού της Πάτρας από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, η διακοπή της λειτουργίας του προαστιακού που εξυπηρετούσε τις ανατολικές συνοικίες, και η ανεπαρκής εξυπηρέτηση των δυτικών ακτών με περιορισμένα δρομολόγια και τέλος η κακή κατάσταση της υποδομής των ΚΤΕΛ (ιστοί στάσεων, στέγαστρα κ.λ.π.).

Αναφορικά με την προσβασιμότητα των πεζών γενικά και των ΑμεΑ ειδικότερα, ο φορέας θεωρεί ότι είναι περιορισμένη και δύσκολη, καθώς τα πεζοδρόμια σε πολλές των περιπτώσεων είναι ανύπαρκτα με αποτέλεσμα οι πεζοί να κινούνται επί του οδοστρώματος, ενώ όπου υπάρχουν είναι στενά και κατεστραμμένα ή κατελιμμένα από σταθμευμένα οχήματα.

Επίσης, σημαντικό θέμα για την ΟΙΚΙΠΑ είναι η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που οφείλονται σε παραβάσεις του ΚΟΚ, καθώς και η ανεξέλεγκτη και παράνομη στάθμευση στο κέντρο και η απουσία αστυνόμευσης από τις αρμόδιες αρχές (Τροχαία).

Ως θετικά στοιχεία του συστήματος μεταφορών της Πάτρας, αναφέρει την ύπαρξη του πεζοδρόμου της Ρήγα Φεραίου και του ανατολικού παραλιακού μετώπου, τη λειτουργία του προαστιακού και του υπό κατασκευή ποδηλατόδρομου.

Τέλος, η ΟΙΚΙΠΑ θεωρεί απαραίτητη τη συντήρηση του οδικού δικτύου καθώς και του εξοπλισμού των στάσεων των λεωφορείων, την επαναλειτουργία του προαστιακού και την ολοκλήρωση της σύνδεσης με τρένο υψηλής ταχύτητας της Πάτρας με την Αθήνα, τη σύνδεση με μέσα μαζικής μεταφοράς του λιμανιού και του κέντρου της πόλης με τους χώρους στάθμευσης, τη λειτουργία

τραμ και τέλος τη δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με την κατασκευή δικτύου πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων.

➤ **Πολίτες Πάτρας εν Δράσει**

Οι Πολίτες Πάτρας εν Δράσει αποτελούν σωματείο με σκοπό την ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και δραστηριοποίηση των πολιτών για θέματα ποιότητας ζωής και περιβάλλοντος και ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Τα κύρια προβλήματα που εντοπίζουν σχετίζονται με την ελλιπή εξυπηρέτηση από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, τα προβλήματα προσβασιμότητας των ΑμεΑ στα λεωφορεία αλλά και γενικότερα, λόγω έλλειψης κατάλληλων υποδομών για εύλωτους χρήστες όπως οι πεζοί και τα ποδήλατα.

Επιπλέον, σημαντικό πρόβλημα θεωρεί και την άναρχη και ανεξέλεγκτη στάθμευση και την απουσία συγκεκριμένων ωρών και σημείων για φορτοεκφόρτωση.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω ζητημάτων προτείνει την ενίσχυση και τον καλύτερο σχεδιασμό των μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως ο προαστιακός και τα αστικά ΚΤΕΛ, ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων όπως τα νοσοκομεία, τα Πανεπιστήμια κ.λ.π.

➤ **Κοινοτοπία Εταιρεία Κοινωνικής Δράσης και Πολιτισμού**

Η Κοινοτοπία αποτελεί ένα σύλλογο που δρα για την προστασία του Περιβάλλοντος και της εν γένει Ποιότητας ζωής, το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, καθώς και την καλλιέργεια πολιτιστικής και ανθρωπιστικής συνείδησης στο ευρύτερο κοινό.

Τα κυριότερα προβλήματα που εντοπίζει ο σύλλογος είναι το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, καθώς η συχνότητα των δρομολογίων τόσο των αστικών ΚΤΕΛ όσο και του προαστιακού δεν κρίνεται ικανοποιητική, ενώ δεν εκτελούνται δρομολόγια κατά τις νυχτερινές ώρες. Επιπλέον διαπιστώνονται και άλλες ελλείψεις και δυσλειτουργίες, όπως η απουσία αυτόματων πωλητών εισιτηρίων στις αποβάθρες του προαστιακού, η κακή κατάσταση των λεωφορείων και η απουσία πληροφόρησης του επιβατικού κοινού στις στάσεις σχετικά με τα δρομολόγια.

Τέλος, ως σημαντικά ζητήματα αναδεικνύονται από τον σύλλογο η άναρχη και παράνομη στάθμευση, η καταστρατήγηση του ΚΟΚ από τους οδηγούς των Ι.Χ. οχημάτων, η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων και η δύσκολη προσβασιμότητα για πεζούς και εύλωτους χρήστες.

Ως λύσεις στα παραπάνω προβλήματα, ο σύλλογος προτείνει την ανάπτυξη των ΜΜΜ, ώστε να αποτελέσουν ελκυστική εναλλακτική ως προς το Ι.Χ., τη βελτίωση της ασφάλειας των ποδηλατοδρόμων και τη διάθεση από τον Δήμο ποδηλάτων για το κοινό, την επισκευή των

πεζοδρομίων και την αύξηση της αστυνόμευσης, ώστε να τηρείται ο ΚΟΚ και να αποφεύγονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

➤ **Σπιράλ**

Το Σπιράλ είναι αυτοδιοικητική παράταξη, ιδρυθείσα το 2019 με 3 εκλεγμένους δημοτικούς συμβούλους στο Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Πατρέων.

Σύμφωνα με την παράταξη τα σημαντικότερα ζητήματα όσον αφορά τα ΜΜΜ, είναι η ελλιπής εξυπηρέτηση περιοχών από τα αστικά ΚΤΕΛ και από τον προαστιακό, το περιορισμένο ωράριο λειτουργίας και η μειωμένη συχνότητα δρομολογίων, ο γερασμένος στόλος, η απουσία αξιόπιστου συστήματος τηλεματικής και ηλεκτρονικού εισιτηρίου και τέλος η απουσία επιδότησης του κομίστρου από το Κράτος και η υψηλή τιμή εισιτηρίου.

Άλλα προβλήματα που εντοπίζονται και σχετίζονται με την προσβασιμότητα των πεζών και λοιπών ευάλωτων χρηστών (ΑμεΑ), είναι η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων, η απουσία λειτουργικών ραμπών στα λεωφορεία των αστικών ΚΤΕΛ και στον προαστιακό για την επιβίβαση στους συρμούς, ο κακός σχεδιασμός των πεζοδρομίων και η λάθος χωροθέτηση σε αυτά του αστικού εξοπλισμού, των δενδροδόχων κ.λ.π.

Τέλος, η παράταξη Σπιράλ εντοπίζει τα προβλήματα που απορρέουν από την έλλειψη οδηγικής παιδείας και την παραβίαση του Κ.Ο.Κ., καθώς και το γεγονός ότι εξαιτίας της απουσίας χώρων στάθμευσης και της έλλειψης αστυνόμευσης παρατηρούνται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Στις λύσεις που προτείνει περιλαμβάνονται η αύξηση των πεζοδρόμων, η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς με την εισαγωγή νέου μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) και ο ανασχεδιασμός των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών σε συνάρτηση με τα μέσα σταθερής τροχιάς σε συνδυασμό με τη δημιουργία εποπτικής αρχής που θα παρακολουθεί και θα ελέγχει το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο.

Συμπεράσματα:

Όπως προκύπτει από τη συνοπτική παρουσίαση των απόψεων των φορέων που συμπλήρωσαν τη σχετική φόρμα, τα κύρια προβλήματα που εντοπίστηκαν από όλους τους ερωτώμενους, σχετικά με το σύστημα μεταφορών της Πάτρας, είναι τα εξής:

1. Κακή κατάσταση οδοστρώματος και πεζοδρομίων.
2. Έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση που επιτείνεται από τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης και από τη μη τήρηση του ωραρίου φορτοεκφόρτωσης.
3. Ανεπαρκής εξυπηρέτηση από τα αστικά ΚΤΕΛ, λόγω απουσίας ή ελλιπούς κάλυψης περιοχών, περιορισμένου αριθμού δρομολογίων και ωραρίου λειτουργίας.
4. Γηρασμένος στόλος αστικών ΚΤΕΛ και απουσία ή μη δυνατότητα λειτουργίας εξοπλισμού εξυπηρέτησης ΑμεΑ.
5. Έντονα φαινόμενα παραβατικότητας από πλευράς των οδηγών και καταστρατήγησης του ΚΟΚ.
6. Δυσκολίες στην προσβασιμότητα των πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ λόγω απουσίας κατάλληλων υποδομών.

Ως λύσεις στα παραπάνω προβλήματα, όλοι οι φορείς προτείνουν:

1. Αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών της πόλης της Πάτρας με την εισαγωγή μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ), την επέκταση και αναβάθμιση του προαστιακού σιδηροδρόμου και τον ανασχεδιασμό του υφιστάμενου συστήματος λεωφορειακών γραμμών, ώστε να βελτιωθούν οι παρεχόμενες συγκοινωνιακές υπηρεσίες και να αποτελέσουν τα ΜΜΜ ελκυστική λύση έναντι του Ι.Χ. αυτοκινήτου.
Στην ίδια κατεύθυνση κάποιοι φορείς προτείνουν και επιδότηση του κομίστρου από το Κράτος, όπως γίνεται σε Θεσσαλονίκη και Αθήνα και τη δημιουργία φορέα που θα παρακολουθεί και θα αξιολογεί το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο.
2. Καλύτερη σύνδεση των χώρων στάθμευσης οχημάτων με το κέντρο της πόλης και με άλλους πόλους έλξης μετακινήσεων από τα ΜΜΜ, ώστε να αποσυμφορηθεί το κέντρο της πόλης από τα παράνομα παρκαρισμένα Ι.Χ. οχήματα.
3. Βελτίωση και επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.

3.3 Αποτύπωση της υφιστάμενου συστήματος αστικής κινητικότητας

Πληροφορίες για την αξιοποίηση του εθνικού, του περιφερειακού και του τοπικού πλαισίου περιλαμβάνονται στο παραδοτέο Α1 και Α2 του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Πατρέων.

3.3.1 Δημόσια μέσα μεταφοράς

3.3.1.1 Αστική Συγκοινωνία

Οι αστικές συγκοινωνίες Πάτρας διαθέτουν δέκα (10) γραμμές κάθε μία εκ των οποίων έχει από 2 έως και 8 εναλλακτικές διαδρομές. Πιο συγκεκριμένα οι γραμμές, όπως παρουσιάζονται στην ιστοσελίδα των Αστικών ΚΤΕΛ Πάτρας, με τις παραλλαγές τους είναι οι εξής:

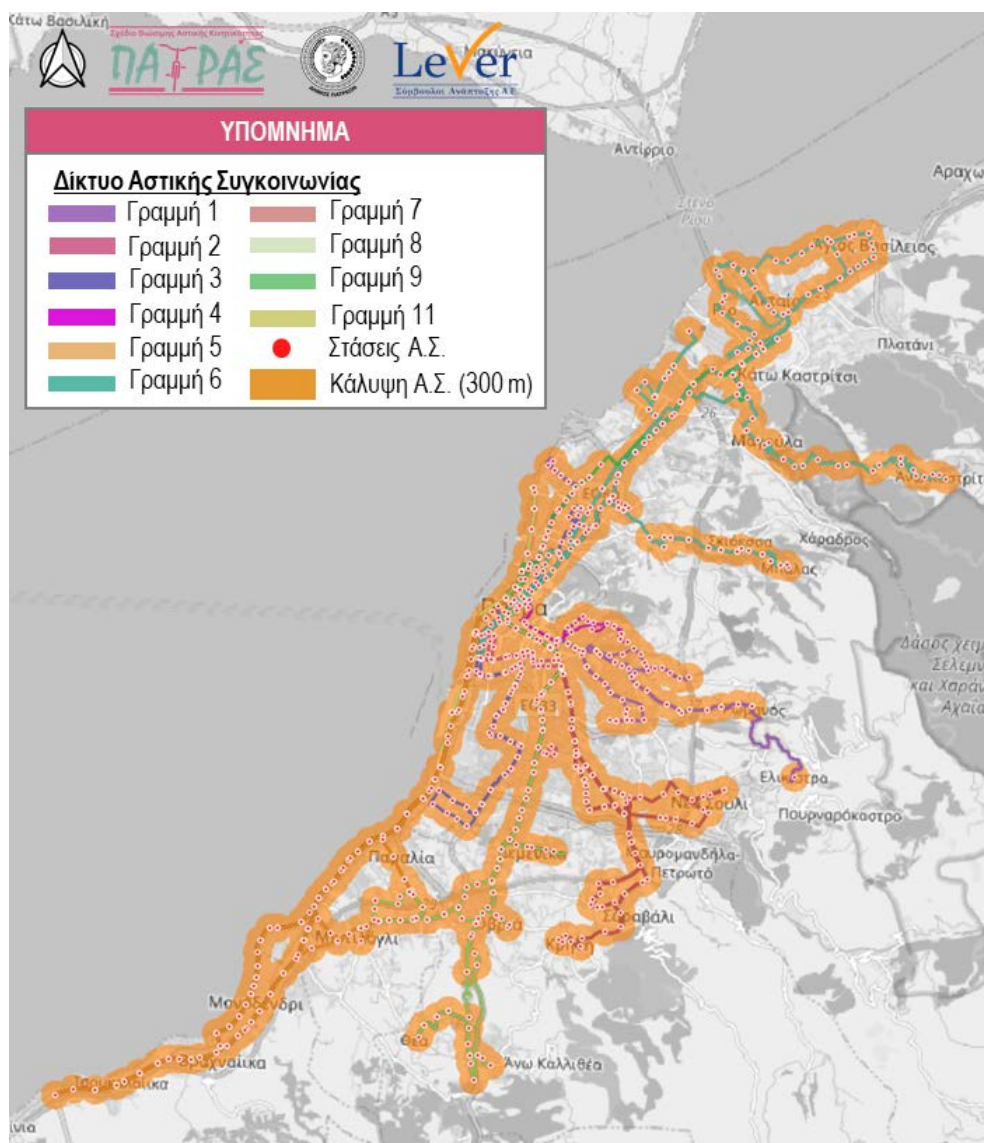
ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ
1	Εγλυκάδα – Διάκου (Λυκοχωρός) – Ρωμανού - Ελεκίστρα	101	Εγλυκάδα
		102	Διάκου (Λυκοχωρός)
		103	Ρωμανού - Ελεκίστρα
2	Ταραμπούρα – Τ.Ε.Ι. – Νέος Δρόμος	201	Τ.Ε.Ι. – Ταραμπούρα
3	Ζαρουχλέικα - Λεύκα	301	Ζαρουχλέικα
		302	Λεύκα
4	Αρόη	401	Αρόη
5	Τσουκαλέικα – Μονοδένδρι - Μιντιλόγλι	501	Τσουκαλέικα – Μονοδένδρι
		505	Βραχνέικα – Μονοδένδρι
		502	Μιντιλόγλι
6	Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο – Ρίο – Αγ. Βασίλειος – Προάστιο – Καστελλόκαμπος – Άνω Καστρίτσι	601	Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο
		602	Express Πανεπιστήμιο - Νοσοκομείο
		604	Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο - Ρίο
		605	Πανεπιστήμιο – Αγ. Βασίλειος - Ρίο
		606	Προάστιο – Καστελλόκαμπος – Porto Rio
		607	Βούντενη - Μπάλα
		608	Άνω Καστρίτσι
		---	Νοσοκομείο – Προβλήτες Ρίου
7	Μπεγουλάκι – Parking Περιβόλα – Σούλι – Σαραβάλι - Κρήνη	702	Σούλι
		703	Μπεγουλάκι – Σαραβάλι
		704	Σαραβάλι - Κρήνη
		706	Μπεγουλάκι – Parking Περιβόλα
		707	Σούλι – Σαραβάλι
8	Οβρυά – Δεμένικα – Καλλιθέα – Θέα – Προφήτης Ηλίας	801	Άνω Κάτω Οβρυά – Δεμένικα – Προφήτης Ηλίας
		803	Καλλιθέα, Καλλιθέα – Θέα, Δεμένικα – Καλλιθέα – Θέα
9	Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο μέσω Έλληνας Στρατιώτου	901	Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο μέσω Έλληνας Στρατιώτου
11	Λιμάνι – Parking Τερψιθέα	111	Parking – Τερψιθέα
		118	Λιμάνι – Port

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Στις επόμενες παραγράφους περιγράφονται αναλυτικά όλες οι λεωφορειακές γραμμές και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας τους (διαδρομές, στάσεις, προγράμματα λειτουργίας, μήκος διαδρομής, μέση συχνότητα κ.λ.π.).

Το χαρακτηριστικό των λεωφορειακών γραμμών του αστικού ΚΤΕΛ Πάτρας είναι ότι οι διαδρομές των γραμμών προσδιορίζονται με βάση τη στάση στην οποία κατευθύνονται και δεν διαχωρίζονται σε μετάβαση κι επιστροφή με αποτέλεσμα να δημιουργείται σύγχυση στο επιβατικό κοινό και ειδικά στους επισκέπτες.

Ο υπολογισμός της κάλυψης για κάθε στάση αστικής συγκοινωνίας προκύπτει από την μέση αποδεκτή διάρκεια βαδίσματος προς την στάση, η οποία είναι μεταξύ 5 και 8 λεπτών. Σε τυπικές περιπτώσεις αυτός ο χρόνος αντιστοιχεί σε μήκος ακτίνας 300 m,



Εικόνα 9: Κάλυψη αστικής συγκοινωνίας στην Πάτρα (ακτίνα 300m)

Στις επόμενες σελίδες παρατίθενται οι χάρτες με τις διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών και Πίνακες με τις στάσεις που εξυπηρετεί κάθε γραμμή και οι εναλλακτικές διαδρομές της.

3.3.1.1.1 Γραμμή Νο 1 Εγλυκάδα – Διάκου (Λυκοχωρός) – Ρωμανού – Ελεκίστρα

Η λεωφορειακή γραμμή Νο 1 έχει ως αφετηρία την Αφετηρία Ρομάντζα, η οποία βρίσκεται στην περιοχή της Έξω Αγυιάς και διαθέτει τρεις διαφορετικές παραλλαγές διαδρομών, ανάλογα με τον τερματικό σταθμό στον οποίο καταλήγουν.

Είναι διακεντρικού τύπου, καθώς όλες οι παραλλαγές της, συνδέουν περιοχές εκατέρωθεν της κεντρικής περιοχής διατρέχοντας κεντρικούς άξονες και εξυπηρετώντας σημαντικές χρήσεις γης, που αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων, όπως το Δημαρχείο, το γήπεδο της Παναχαϊκής, τα Ψηλά Αλώνια, πλατείες κ.λ.π.

Οι εναλλακτικές διαδρομές της λεωφορειακής γραμμής Νο1 είναι οι:

- **101 Εγλυκάδα**

Ξεκινάει από την Αφετηρία Ρομάντζα και καταλήγει στον Τερματικό Σταθμό του Νεκροταφείου της Εγλυκάδας και εκτείνεται σε όλο το μήκος της εντός των ορίων της Α' Ζώνης Κομίστρου.

- **102 Διάκου – Λυκοχωρός**

Ξεκινάει από την Αφετηρία Ρομάντζα και καταλήγει στον Τερματικό Σταθμό του Διάκου και εκτείνεται στο μεγαλύτερο ποσοστό του μήκος της εντός των ορίων της Α' Ζώνης Κομίστρου, πλην δύο στάσεων στο Λυκοχωρό που ανήκουν στη Β' Ζώνη Κομίστρου.

- **103 Ρωμανού – Ελεκίστρα**

Ξεκινάει από την Αφετηρία Ρομάντζα, ωστόσο καταλήγει στον οικισμό Ελεκίστρα που είναι πιο απομακρυσμένος από το κέντρο της πόλης και βρίσκεται στη Β' ζώνη κομίστρου.

Όλες οι παραλλαγές της γραμμής Νο1 ακολουθούν, τόσο κατά τη μετάβαση όσο και κατά την επιστροφή, το ίδιο τμήμα διαδρομής στο μεγαλύτερο μήκος τους και διαφοροποιούνται μόνο στο τελικό τμήμα τους, ανάλογα με τον τερματικό σταθμό που εξυπηρετούν. Στο κοινό τμήμα της διαδρομής εξυπηρετούν τις ίδιες στάσεις.

Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι η επιστροφή προς την Αφετηρία Ρομάντζα, σημαίνεται ως 104 διαδρομή, παρά το γεγονός ότι και αυτή διαφέρει ανάλογα με τον Τερματικό Σταθμό από τον οποίο ξεκινά και γίνεται ίδια για όλες όταν μπαίνει στην κεντρική περιοχή της Πάτρας.

Η κύρια διαδρομή με τα περισσότερα δρομολόγια και τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση είναι η 101, καθώς οι άλλες δύο εξυπηρετούν μικρότερους οικισμούς και πιο απομακρυσμένους και λόγω της μικρής ζήτησης εκτελούν μικρό αριθμό δρομολογίων και μόνο κατά τις Καθημερινές.

Στον Πίνακα που ακολουθεί φαίνονται τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της γραμμής:

Πίνακας 3.3: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο.1

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 1 Εγλυκάδα – Διάκου (Λυκοχωρός) – Ρωμανού – Ελεκίστρα 1													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
101	45	34	9293 m (προς Εγλυκάδα) 8405 m (προς Κέντρο)	24 min (προς Εγλυκάδα) 22 min (προς Κέντρο)	0:16	0:31	0:55	117	64	33	06:20-22:40	06:30-22:40	08:00-22:40
102	47	32	11017 m (προς Διάκου) 7620 m (προς Κέντρο)	23 min (προς Διάκου) 22 min (προς Κέντρο)	1:48	-	-	18	-	-	06:30-22:00	-	-
103	47	45	13902 m (προς Ρωμανού-Ελεκίστρα) 13906 m (προς Τερψιθέα)			-	-	3	-	-	06:55-14:30	-	-

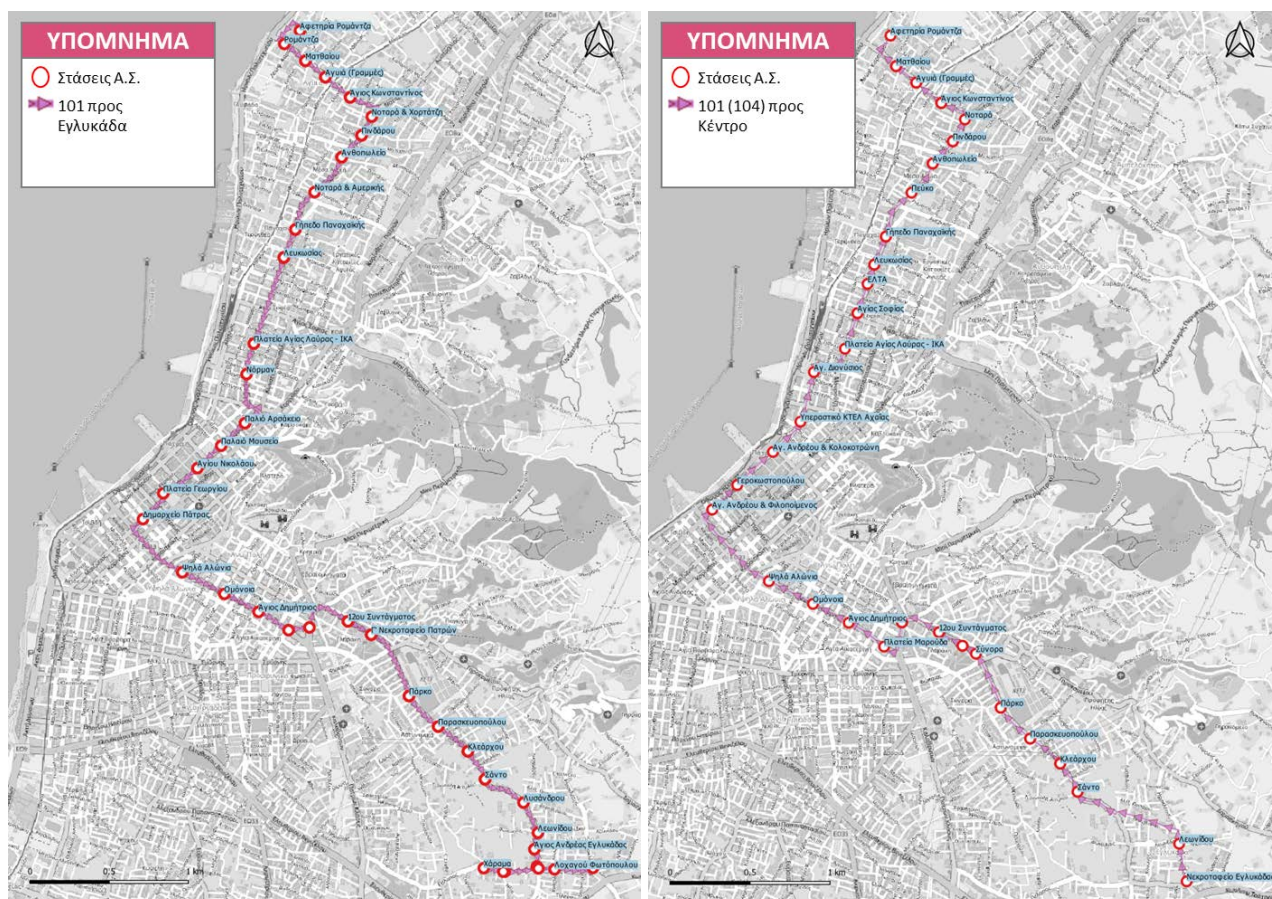
Στη συνέχεια παρατίθενται οι Χάρτες με τις εναλλακτικές διαδρομές της γραμμής και ο Πίνακας με τις στάσεις που εξυπηρετούν.

Πίνακας 4: Στάσεις Διαδρομής 101

101 ΕΓΛΥΚΑΔΑ	
101 προς Εγλυκάδα	104 προς Τερψιθέα
Αφετηρία Ρομάντζα	Νεκροταφείο Εγλυκάδας
Ρομάντζα	Λεωνίδου
Ματθαίου	Λυσάνδρου
Αγυιά (Γραμμές)	Σάντο
Άγιος Κωνσταντίνος	Κλεάρχου
Νοταρά & Χορτάτζη	Παρασκευοπούλου
Πινδάρου	Πάρκο
Ανθοπωλείο	Σύνορα
Νοταρά & Αμερικής	Γ' Νεκροταφείο Πατρών
Γήπεδο Παναχαϊκής	12ου Συντάγματος
Λευκωσίας	Πλατεία Ταμπάχανα
ΕΛΤΑ	Πλατεία Μαρούδα
Αγίας Σοφίας	Άγιος Δημήτριος
Πλατεία Αγίας Λαύρας - ΙΚΑ	Ομόνοια
Νόρμαν	Ψηλά Αλώνια
Μουρούζη	ΟΤΕ
Παλιό Αρσάκειο	Αγ. Ανδρέου & Φιλοποίμενος
Παλαιό Μουσείο	Γεροκωστοπούλου
Αγίου Νικολάου	Αγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη
Πλατεία Γεωργίου	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Δημαρχείο Πάτρας	Αγ. Διονύσιος
ΟΤΕ	Πλατεία Αγίας Λαύρας - ΙΚΑ
Ψηλά Αλώνια	Αγίας Σοφίας
Ομόνοια	ΕΛΤΑ
Άγιος Δημήτριος	Λευκωσίας
Γραϊτζα Παλαιολόγου	Γήπεδο Παναχαϊκής
3ου Ορειβατικού	Πεύκο
Πλατεία Ταμπάχανα	Πολυνείκους
12ου Συντάγματος	Πινδάρου
Γ' Νεκροταφείο Πατρών	Νοταρά
Εγλυκάδος	Άγιος Κωνσταντίνος
Πάρκο	Αγυιά (Γραμμές)
Παρασκευοπούλου	Ματθαίου
Κλεάρχου	Αφετηρία Ρομάντζα
Σάντο	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Λυσάνδρου	
Λεωνίδου	
Άγιος Ανδρέας Εγλυκάδας	
41ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών	
Πέλοπος	
Χάραμα	
Σικελιανού	
Μαραθωνομάχων	
Λοχαγού Φωτόπουλου	
Νεκροταφείο Εγλυκάδας	



Εικόνα 10: Λεωφορειακή γραμμή 101 προς Εγλυκάδα,3 | 101 (104) προς Τερψιθέα

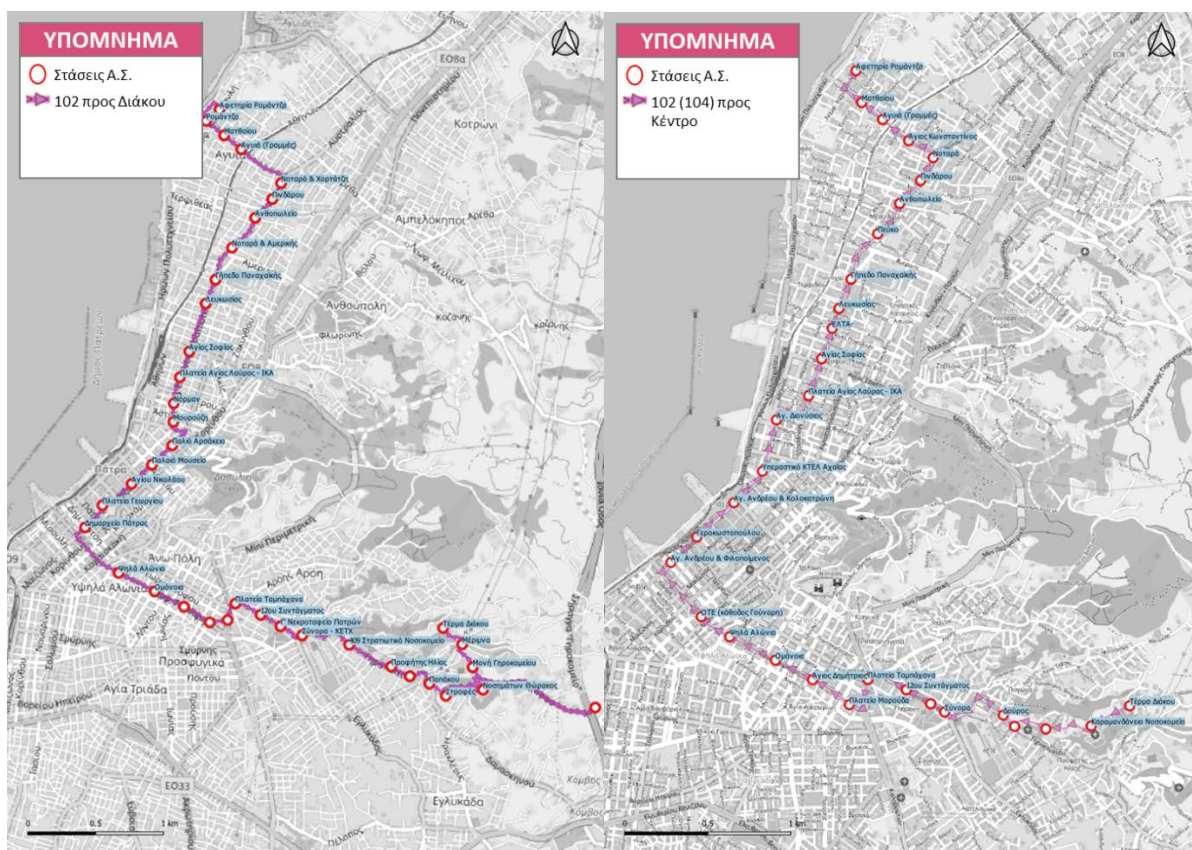
Πίνακας 5: Στάσεις Διαδρομής 102

102 ΔΙΑΚΟΥ (ΛΥΚΟΧΩΡΟΣ)	
102 προς Διάκου	104 προς Τερψιθέα
Αφιεθρία Ρομάντζα	Τέρμα Διάκου
Ρομάντζα	Καραμανδάνειο Νοσοκομείο
Ματθαίου	Ερυθρού Σταυρού
Αγυιά (Γραμμές)	409 Στρατιωτικό Νοσοκομείο
Άγιος Κωνσταντίνος	Δούρος
Νοταρά & Χορτάτζη	Σύνορα
Πινδάρου	Γ' Νεκροταφείο Πατρών
Ανθοπωλείο	12ου Συντάγματος
Νοταρά & Αμερικής	Πλατεία Ταμπάχανα
Γήπεδο Παναχαϊκής	Πλατεία Μαρούδα
Λευκωσίας	Άγιος Δημήτριος
ΕΛΤΑ	Ομόνοια
Αγίας Σοφίας	Ψηλά Αλώνια

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πλατεία Αγίας Λαύρας - ΙΚΑ	ΟΤΕ
Νόρμαν	Αγ. Ανδρέου & Φιλοποίμενος
Μουρούζη	Γεροκωστοπούλου
Παλιό Αρσάκειο	Αγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη
Παλαιό Μουσείο	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Αγίου Νικολάου	Αγ. Διονύσιος
Πλατεία Γεωργίου	Πλατεία Αγίας Λαύρας - ΙΚΑ
Δημαρχείο Πάτρας	Αγίας Σοφίας
ΟΤΕ	ΕΛΤΑ
Ψηλά Αλώνια	Λευκωσίας
Ομόνοια	Γήπεδο Παναχαϊκής
Άγιος Δημήτριος	Πεύκο
Γραίτσα Παλαιολόγου	Πολυνείκους
3ου Ορειβατικού	Πινδάρου
Πλατεία Ταμπάχανα	Νοταρά
12ου Συντάγματος	Άγιος Κωνσταντίνος
Γ' Νεκροταφείο Πατρών	Αγυιά (Γραμμές)
Σύνορα - ΚΕΤΧ	Ματθαίου
Δούρος	Αφετηρία Ρομάντζα
409 Στρατιωτικό Νοσοκομείο	
Προφήτης Ηλίας	
Οδός Γηροκομείου	
Παπάγου	
Στροφές	
Νοσημάτων Θώρακος	
Λυκοχωρός 1	
Λυκοχωρός 2	
Λυκοχωρός - Πηγή	
Λυκοχωρός - Adams	
Τέρμα Λυκοχωρός	
Στροφή Λυκοχωρού	
Μονή Γηροκομείου	
Μέριμνα	
Τέρμα Διάκου	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



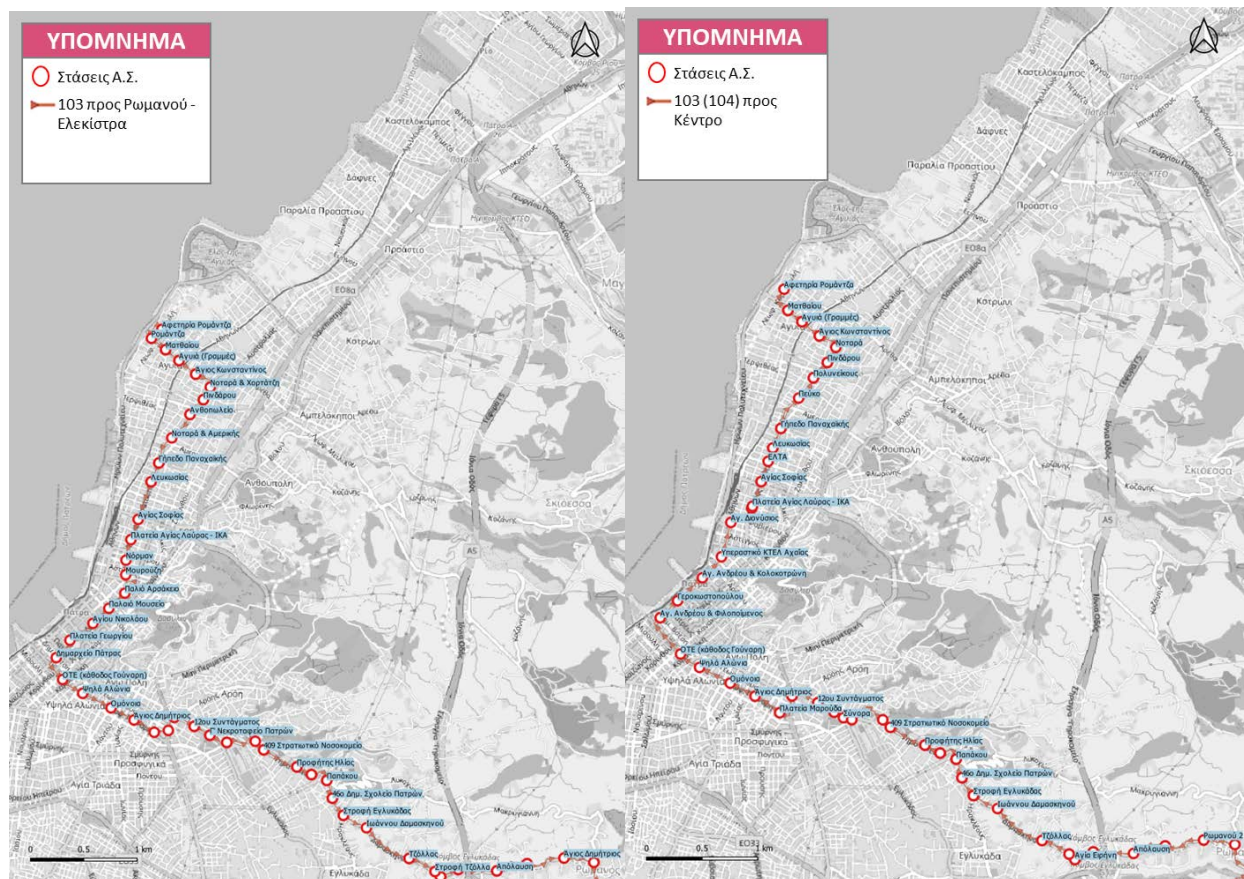
Εικόνα 11: Λεωφορειακή γραμμή 102 προς Διάκου | 102 (104) προς Κέντρο

Πίνακας 6: Στάσεις Διαδρομής 103

103 ΡΩΜΑΝΟΥ - ΕΛΕΚΙΣΤΡΑ	
103 προς Ρωμανού - Ελεκίστρα	104 προς Τερψιθέα
Αφιετηρία Ρομάντζα	Ελεκίστρα
Ρομάντζα	Ρωμανού
Ματθαίου	Άγιος Δημήτριος
Αγυιά (Γραμμές)	Ζωοδόχου Πηγής
Άγιος Κωνσταντίνος	Απόλαυση
Νοταρά & Χορτάτζη	Περιμετρική
Πινδάρου	Αγία Ειρήνη
Ανθοπωλείο	Στροφή Τζόλλα
Νοταρά & Αμερικής	Τζόλλας
Γήπεδο Παναχαϊκής	Ιωάννου Δαμασκηνού
Λευκωσίας	Στροφή Εγλυκάδας
ΕΛΤΑ	46ο Δημ. Σχολείο Πατρών
Αγίας Σοφίας	Παπάκου
Πλατεία Αγίας Λαύρας - ΙΚΑ	Οδός Γηροκομείου
Νόρμαν	Προφήτης Ηλίας
Μουρούζη	409 Στρατιωτικό Νοσοκομείο
Παλιό Αρσάκειο	Δούρος
Παλαιό Μουσείο	Σύνορα - ΚΕΤΧ
Αγίου Νικολάου	Σύνορα
Πλατεία Γεωργίου	Γ' Νεκροταφείο Πατρών
Δημαρχείο Πάτρας	12ου Συντάγματος
ΟΤΕ	Πλατεία Ταμπάχανα
Ψηλά Αλώνια	Πλατεία Μαρούδα
Ομόνοια	Άγιος Δημήτριος
Άγιος Δημήτριος	Ομόνοια
Γραϊτζα Παλαιολόγου	Ψηλά Αλώνια

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3ου Ορειβατικού	ΟΤΕ
Πλατεία Ταμπάχανα	Αγ. Ανδρέου & Φιλοποίμενος
12ου Συντάγματος	Γεροκωστοπούλου
Γ' Νεκροταφείο Πατρών	Αγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη
Σύνορα - ΚΕΤΧ	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Δούρος	Αγ. Διονύσιος
409 Στρατιωτικό Νοσοκομείο	Πλατεία Αγίας Λαύρας - ΙΚΑ
Προφήτης Ηλίας	Αγίας Σοφίας
Οδός Γηροκομείου	ΕΛΤΑ
Παπάγου	Λευκωσίας
46ο Δημ. Σχολείο Πατρών	Γήπεδο Παναχαϊκής
Στροφή Εγλυκάδας	Πεύκο
Τζόλλας	Πολυνείκους
Στροφή Τζόλλα	Πινδάρου
Αγία Ειρήνη	Νοταρά
Περιμετρική	Άγιος Κωνσταντίνος
Απόλαυση	Αγιά (Γραμμές)
Ζωοδόχου Πηγής	Ματθαίου
Ρωμανού 2	Αφετηρία Ρομάντζα
Ρωμανού	
Ελεκίστρα	



Εικόνα 12: Λεωφορειακή γραμμή 103 προς Ρωμανού – Ελεκίστρα | 103 (104) προς κέντρο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.1.1.2 Γραμμή Νο 2 Ταραμπούρα – Τ.Ε.Ι. – Νέος Δρόμος

Η λεωφορειακή γραμμή 2 έχει μονοσήμαντη διαδρομή τόσο κατά τη μετάβαση όσο και κατά την επιστροφή. Έχει αφετηρία το τέρμα Αρέθα στην περιοχή Αμπελόκηποι και καταλήγει στον Τερματικό Σταθμό Ταραμπούρα ΤΕΙ, διασχίζοντας κι αυτή το κέντρο της πόλης. Η συγκεκριμένη γραμμή εκτείνεται σε όλο το μήκος της εντός της Α' ζώνης κομίστρου, εκτελεί μεγάλο πλήθος δρομολογίων και χαρακτηρίζεται από καλή μέση συχνότητα, καθώς εξυπηρετεί τα ΤΕΙ και αποτελεί μαζί με την γραμμή 6 που εξυπηρετεί το Πανεπιστήμιο, μια από τις δύο πιο εμπορικές γραμμές του αστικού ΚΤΕΛ Πάτρας. Τέλος, είναι από τις γραμμές με το πιο εκτεταμένο ωράριο λειτουργίας, καθώς εκτελεί δρομολόγια μέχρι τις 00:00.

Πίνακας 7: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 2

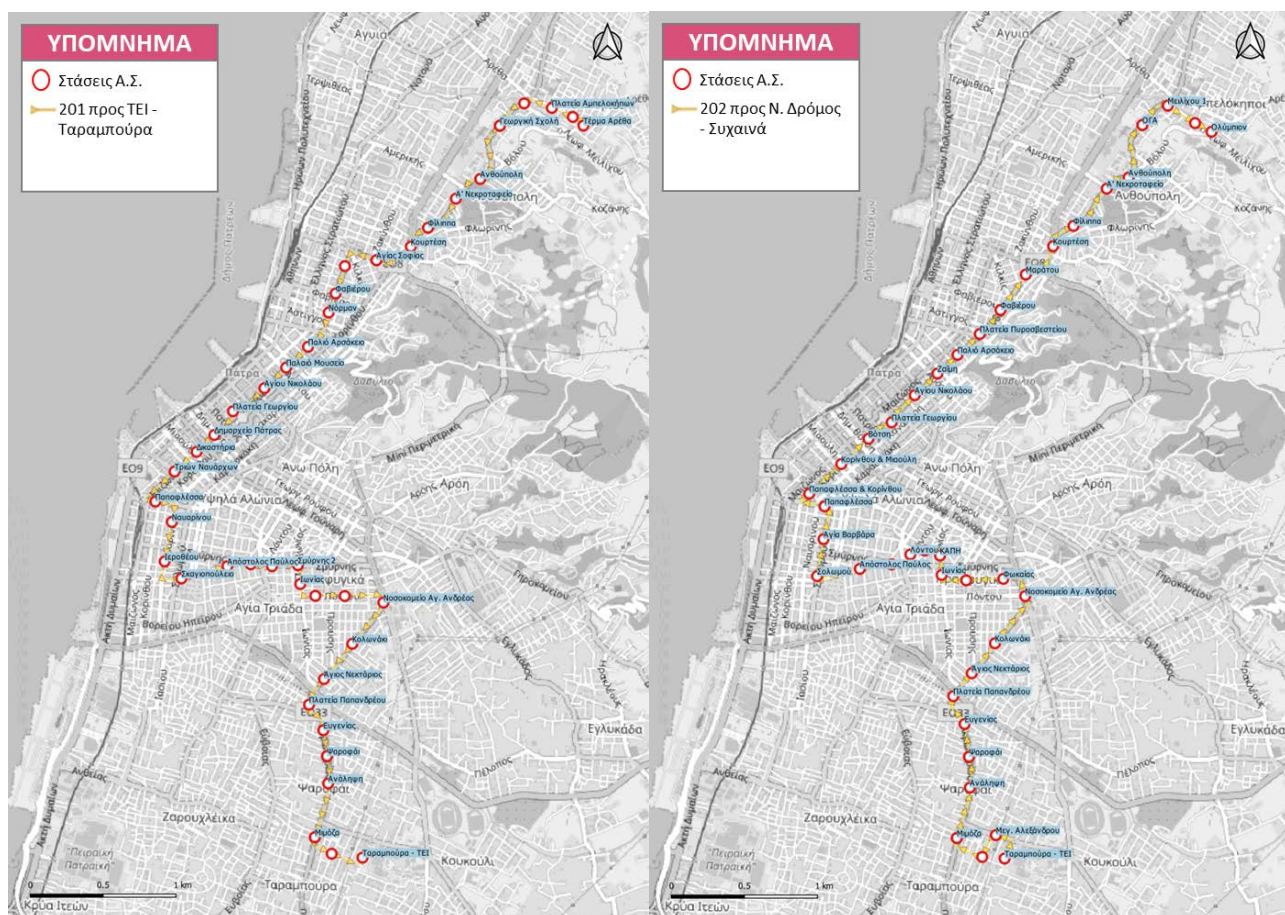
Λεωφορειακή Γραμμή Νο 2 Ταραμπούρα – Τ.Ε.Ι. – Νέος Δρόμος													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
201	40	41	9506 m (προς ΤΕΙ) 9592 m (προς Ν. Δρόμο-Συχαϊνά)	33 min (προς ΤΕΙ) 40 min (προς Ν. Δρόμο-Συχαϊνά)	0:14	0:25	0:42	146	82	43	06:00-00:00	07:00-00:00	08:30-23:15

Πίνακας 8: Στάσεις Γραμμής 201

201 Τ.Ε.Ι. – ΤΑΡΑΜΠΟΥΡΑ – ΝΕΟΣ ΔΡΟΜΟΣ	
201 προς ΤΕΙ - Ταραμπούρα	202 προς Ν. Δρόμο - Συχαϊνά
Τέρμα Αρέθα	Ταραμπούρα - ΤΕΙ
Αμπελόκηποι	Μεγ. Αλεξάνδρου
Πλατεία Αμπελοκήπων	Σκύρου
Πανεπιστημίου & Αρέθα	Μιμόζα
Γεωργική Σχολή	Ανάληψη
Ανθούπολη	Ψαροφάι
Α' Νεκροταφείο	Ευγενίας
Φίλιππα	Πλατεία Παπανδρέου
Αγίας Σοφίας	Άγιος Νεκτάριος
Κωνσταντινουπόλεως	Κολωνάκι
Φαβιέρου	Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας
Νόρμαν	Φωκαίας
Παλιό Αρσάκειο	Πλατεία Ελευθερίας
Παλαιό Μουσείο	Ιωνίας
Αγίου Νικολάου	ΚΑΠΗ
Πλατεία Γεωργίου	Βουλγάρεως
Δημαρχείο Πάτρας	Λόντου
Δικαστήρια	Πέντε Δρόμοι
Τριών Ναυάρχων	Απόστολος Παύλος
Παπαφλέσσα	Σολωμού
Ναυαρίνου	Αγία Βαρβάρα
Ιεροθέου	Παπαφλέσσα
Σκαγιοπούλειο	Παπαφλέσσα & Κορίνθου
Απόστολος Παύλος	Κορίνθου & Μιαούλη
Πέντε Δρόμοι	Βότση
Σμύρνης 1	Πλατεία Γεωργίου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Σμύρνης 2	Αγίου Νικολάου
Ιωνίας	Ζαΐμη
Πλατεία Ελευθερίας	Παλιό Αρσάκειο
Πριγκιπωννήσων	Πλατεία Πυροσβεστίου
Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας	Φαβιέρου
Κολωνάκι	Μαράτου
Άγιος Νεκτάριος	Κουρτέση
Πλατεία Παπανδρέου	Φίλιππα
Ευγενίας	Α' Νεκροταφείο
Ψαροφάι	Ανθούπολη
Ανάληψη	ΟΓΑ
Μιμόζα	Μειλίκου 1
Άγιος Αιμιλιανός	Μειλίκου 2
Ταραμπούρα - ΤΕΙ	Ολύμπιον
	Τέρμα Αρέθα



Εικόνα 13: Λεωφορειακή γραμμή 201 προς ΤΕΙ – Ταραμπούρα | 202 προς Ν. Δρόμο - Συχαϊνά

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.1.1.3 Γραμμή Νο 3 Ζαρουχλέικα - Λεύκας

Η λεωφορειακή γραμμή 3, κατά τη μετάβαση και την επιστροφή, ακολουθεί μια βασική διαδρομή, η οποία ωστόσο για κάποια δρομολόγια επεκτείνεται προς την Λεύκα και σημαίνεται ως 302. Και οι δύο παραλλαγές της γραμμής βρίσκονται εντός της Α΄ Ζώνης, ξεκινάνε από το Τέρμα Θερμοπυλών και καταλήγουν, είτε στην Αφετηρία των Ζαρουχλείων, είτε συνεχίζουν μέχρι τη στάση 22^ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών (302 προς Λεύκα). Η εν λόγω γραμμή συνδέει δύο σχετικά κεντρικές περιοχές διασχίζοντας και αυτή το κέντρο της Πάτρας και χαρακτηρίζεται από μεγάλο πλήθος δρομολογίων και καλή μέση συχνότητα.

Πίνακας 9: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 2

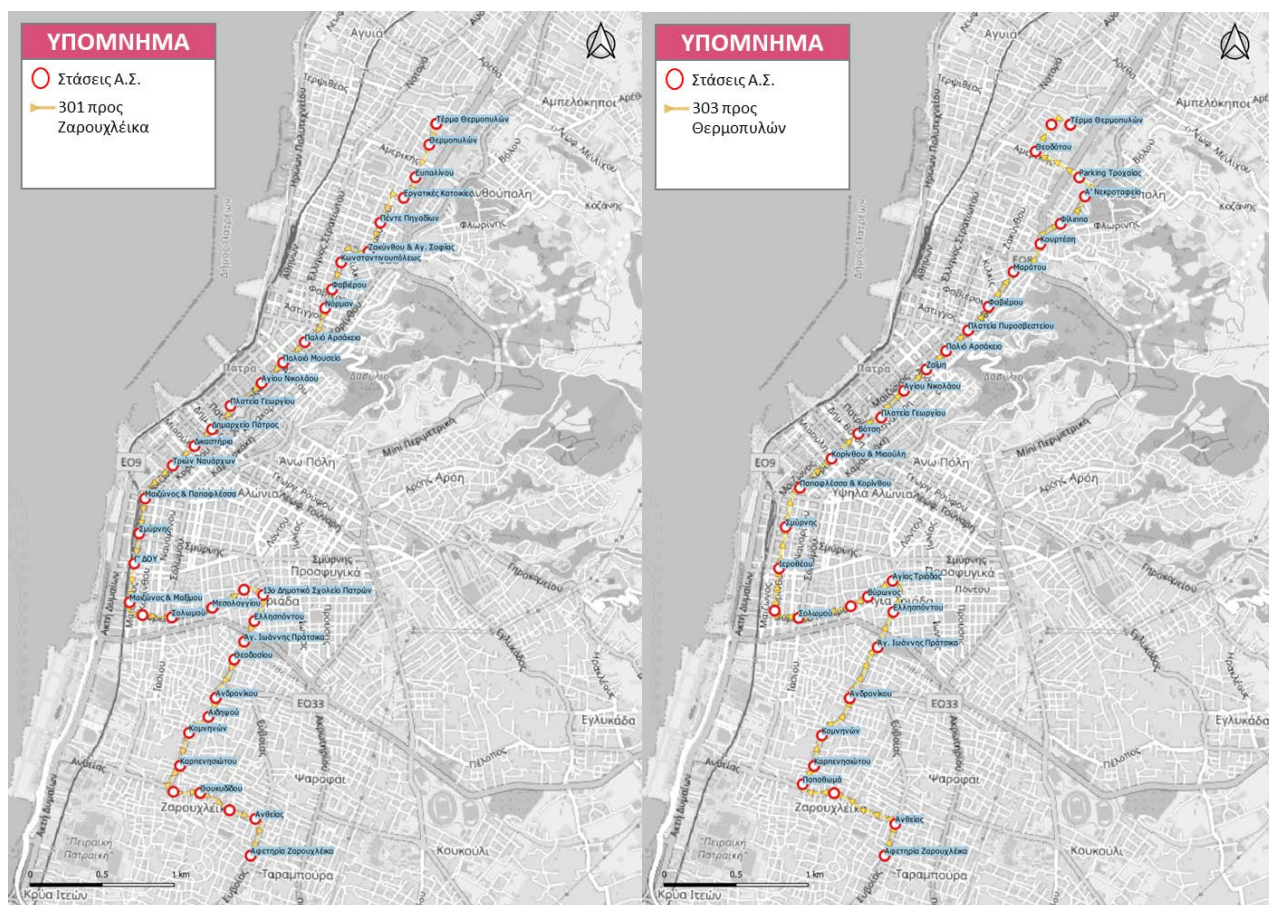
Λεωφορειακή Γραμμή Νο 3 Ζαρουχλείκα - Λεύκα													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
301	37	35	7972 m (προς Ζαρουχλείκα) 8479 m (προς Θερμοπυλών)	26 min (προς Ζαρουχλείκα) 22 min (προς Θερμοπυλών)	0:17	0:32	1:10	123	60	25	06:00-22:40	07:00-24:40	08:30-22:40
302	44	48			1:47	-	-	20	-	-	06:50-21:45	-	-

Πίνακας 10: Στάσεις Γραμμής 301

301 ΖΑΡΟΥΧΛΕΙΚΑ	
301 προς Ζαρουχλέικα	303 προς Θερμοπυλών
Τέρμα Θερμοπυλών	Αφετηρία Ζαρουχλέικα
Θερμοπυλών	Ανθείας
Ευπαλίνου	24ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών
Εργατικές Κατοικίες	Θουκυδίδου
Πέντε Πηγαδίων	Παπαθωμά
Ζακύνθου & Αγ. Σοφίας	Καρπενησιώτου
Κωνσταντινουπόλεως	Κομνηνών
Φαβιέρου	Αιδηψού
Νόρμαν	Ανδρονίκου
Παλιό Αρσάκειο	Ιουλιανού
Παλαιό Μουσείο	Άγ. Ιωάννης Πράτσικα
Αγίου Νικολάου	Ελλησπόντου
Πλατεία Γεωργίου	Αγίας Τριάδας
Δημαρχείο Πάτρας	Βύρωνος
Δικαστήρια	Μεσολογγίου
Τριών Ναυάρχων	Σολωμού
Μαιζώνος & Παπαφλέσσα	Κορίνθου
Σμύρνης	Ιεροθέου
Γ' ΔΟΥ	Σμύρνης
Μαιζώνος & Μαξίμου	Παπαφλέσσα & Κορίνθου
Κορίνθου	Κορίνθου & Μισούλη
Σολωμού	Βότση
Μεσολογγίου	Πλατεία Γεωργίου
Βύρωνος	Αγίου Νικολάου
13ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών	Ζαΐμη
Ελλησπόντου	Παλιό Αρσάκειο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Άγ. Ιωάννης Πράτσικα	Πλατεία Πυροσβεστίου
Θεοδοσίου	Φαβιέρου
Ανδρονίκου	Μαράτου
Αιδηψού	Κουρτέση
Κομνηνών	Φίλιππα
Καρπενησιώτου	Parking Τροχαίας
Άγ. Χαράλαμπος	Θεοδότου
Θουκυδίδου	Τυρταίου
24ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών	Τέρμα Θερμοπυλών
Ανθείας	
Αφετηρία Ζαρουχλείκα	



Εικόνα 14: Λεωφορειακή γραμμή 301 προς Ζαρουχλείκα | 303 προς Θερμοπυλών

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 11: Στάσεις Γραμμής 302

302 ΛΕΥΚΑ	
302 προς Λεύκα	303 προς Θερμοπυλών
Τέρμα Θερμοπυλών	22ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών
Θερμοπυλών	Μ. Κύκκου
Ευπαλίνου	Βυρσοδεψείο
Εργατικές Κατοικίες	Pirelli
Πέντε Πηγαδίων	Άγιος Γεώργιος
Ζακύνθου & Αγ. Σοφίας	Κέκροπος
Κωνσταντινουπόλεως	Εντελβαίς
Φαβιέρου	Άγιος Σπυρίδωνας
Νόρμαν	Κουνινιώτη
Παλιό Αρσάκειο	Συνεταιρισμός Ταξί
Παλιό Μουσείο	Νεάπολη
Αγίου Νικολάου	Βασιλόπουλος
Πλατεία Γεωργίου	
Δημαρχείο Πάτρας	Αφετηρία Ζαρουχλέικα
Δικαστήρια	Ανθείας
Τριών Ναυάρχων	24ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών
Μαιζώνος & Παπαφλέσσα	Θουκυδίδου
Σμύρνης	Παπαθωμά
Γ' ΔΟΥ	Καρπενησιώτου
Μαιζώνος & Μαξίμου	Κομνηνών
Κορίνθου	Αιδηψού
Σολωμού	Ανδρονίκου
Μεσολογγίου	Ιουλιανού
Βύρωνος	Άγ. Ιωάννης Πράτσικα
13ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών	Ελλησπόντου
Ελλησπόντου	Αγίας Τριάδας
Άγ. Ιωάννης Πράτσικα	Βύρωνος
Θεοδοσίου	Μεσολογγίου
Ανδρονίκου	Σολωμού
Αιδηψού	Κορίνθου
Κομνηνών	Ιεροθέου
Καρπενησιώτου	Σμύρνης
Άγ. Χαράλαμπος	Παπαφλέσσα & Κορίνθου
Θουκυδίδου	Κορίνθου & Μισούλη
24ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών	Βότση
Ανθείας	Πλατεία Γεωργίου
Αφετηρία Ζαρουχλέικα	Αγίου Νικολάου
Στάσεις Λεύκας	Ζαΐμη
Βασιλόπουλος	Παλιό Αρσάκειο
Νεάπολη	Πλατεία Πυροσβεστίου
Συνεταιρισμός Ταξί	Φαβιέρου
Κουνινιώτη	Μαράτου
Άγιος Σπυρίδωνας	Κουρτέση
22ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών	Φίλιππα
	Parking Τροχαίας
	Θεοδότη
	Τυρταίου
	Τέρμα Θερμοπυλών

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.1.1.4 Γραμμή Νο 4 Αρόη

Η λεωφορειακή γραμμή 4 αποτελεί ακτινική γραμμή μικρού μήκους, η οποία ξεκινάει από την κεντρική περιοχή της πόλης της Πάτρας, από την αφετηρία Κολοκοτρώνη και καταλήγει στο τέρμα Αρόης, εξυπηρετώντας τον ομώνυμο οικισμό που βρίσκεται λίγο έξω από την πόλη. Η γραμμή σε όλο το μήκος της βρίσκεται εντός της Α' Ζώνης Κομίστρου. Η γραμμή εκτελεί περιορισμένο αριθμό δρομολογίων με μέση συχνότητα τη μία ώρα.

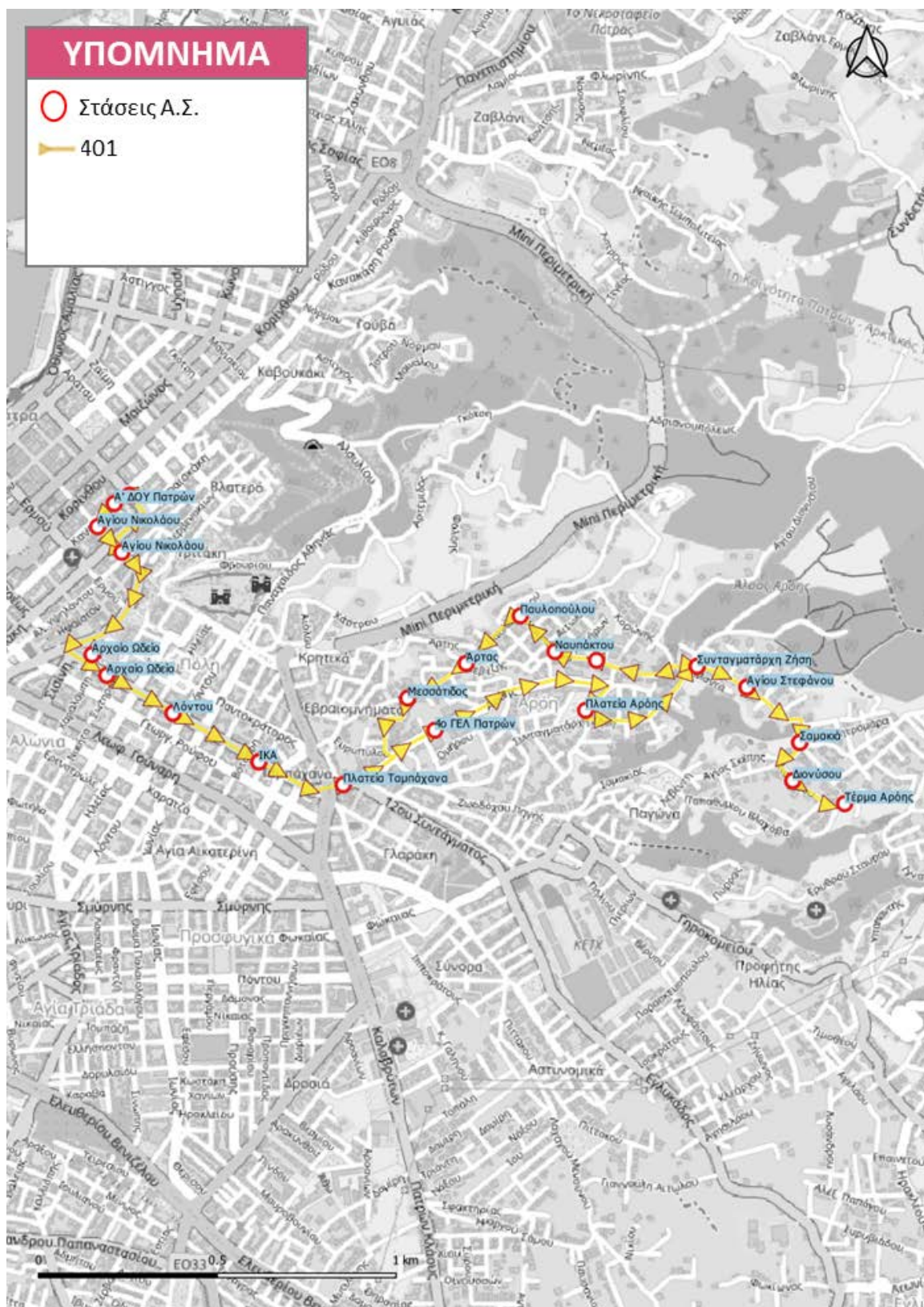
Πίνακας 12: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 4

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 3 Ζαρουχλέικα - Λεύκα													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή						Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
401	15	16	5198 m		01:00	1:00	-	32	18	-	06:30-21:45	06:30-14:45	-

Πίνακας 13: Στάσεις Γραμμής 401

401 ΑΡΟΗ	
401 προς Αρόη	402 προς κέντρο
Αφετηρία Κολοκοτρώνη	Τέρμα Αρόης
Α' ΔΟΥ Πατρών	Διονύσου
Αγίου Νικολάου	Σαμακιά
Αρχαίο Ωδείο	Αγίου Στεφάνου
Λόντου	Συνταγματάρχη Ζήση
ΙΚΑ	Άγιος Κωνσταντίνος
Πλατεία Ταμπάχανα	Ναυπάκτου
4ο ΓΕΛ Πατρών	Παυλοπούλου
Πλατεία Αρόης	Άρτας
Πλατεία Αρόης	Μεσσάτιδος
Συνταγματάρχη Ζήση	Πλατεία Ταμπάχανα
Αγίου Στεφάνου	ΙΚΑ
Σαμακιά	Λόντου
Διονύσου	Αρχαίο Ωδείο
Τέρμα Αρόης	Αγίου Νικολάου
	Αφετηρία Κολοκοτρώνη

Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 15: Λεωφορειακή γραμμή

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.1.1.5 Γραμμή Νο 5 Τσουκαλείκα – Μονοδένδρι - Μιντιλόγλι

Η λεωφορειακή γραμμή 5 διατρέχει και τις δύο ζώνες κομίστρου Α' και Β', έχει μεγάλο μήκος διαδρομής και συνδέει την Αφετηρία Όθωνος και Αμαλίας που βρίσκεται στην πόλη της Πάτρας με τους οικισμούς Τσουκαλείκα, Βραχνείκα και Μονοδένδρι που βρίσκονται στα νότια της πόλης της Πάτρας και εκτός της Περιμετρικής Πάτρας με 2 βασικές παραλλαγές:

- **501 Τσουκαλείκα – Μονοδένδρι**

Κατά τη μετάβαση ακολουθεί την ίδια διαδρομή μέχρι τη Στάση «Τσαούση» και στη συνέχεια ακολουθεί δύο διαφορετικές διαδρομές μία παραλιακά προς Μονοδένδρι (501) και μία προς Τσουκαλείκα (502). Στη συνέχεια οι δύο υποπαραλλαγές διασταυρώνονται στα Βραχνείκα και από τη στάση «Κέντρο Βραχνείκα» ακολουθούν την ίδια διαδρομή μέχρι Τσουκαλείκα. Το αντίστοιχο γίνεται και κατά την επιστροφή προς κέντρο που παρά το γεγονός ότι έχει διαφορετικές διαδρομές και για τις δύο χαρακτηρίζεται ως 503.

- **502 Μιντιλόγλι**

Η παραλλαγή αυτή στο μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής της ακολουθεί τη διαδρομή της 501, επίσης έχει δύο υποπαραλλαγές (μία για την κατεύθυνση προς Μονοδένδρι και μία για την κατεύθυνση προς Βραχνείκα) κι επιπλέον πραγματοποιεί ένα επιπλέον τμήμα διαδρομής για την εξυπηρέτηση της περιοχής Μιντιλόγλι.

Πίνακας 14: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 5

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 5 Τσουκαλείκα – Μονοδένδρι - Μιντιλόγλι													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
501	66	69	15948 m (προς Τσουκαλείκα) 16220 m (προς κέντρο)	15 min (προς Τσουκαλείκα, μέχρι στάση Εύα) 19 min (προς κέντρο, από στάση Εύα)	00:29	01:07	01:26	70	28	13	06:00-23:15	07:00-22:40	10:30-22:40
502	47	50	10127 m (προς Μιντιλόγλι) 10420 m (προς κέντρο)		03:13	-	-		-	-	07:20-20:55	-	-

Πίνακας 15: Στάσεις Γραμμής 501 και 502

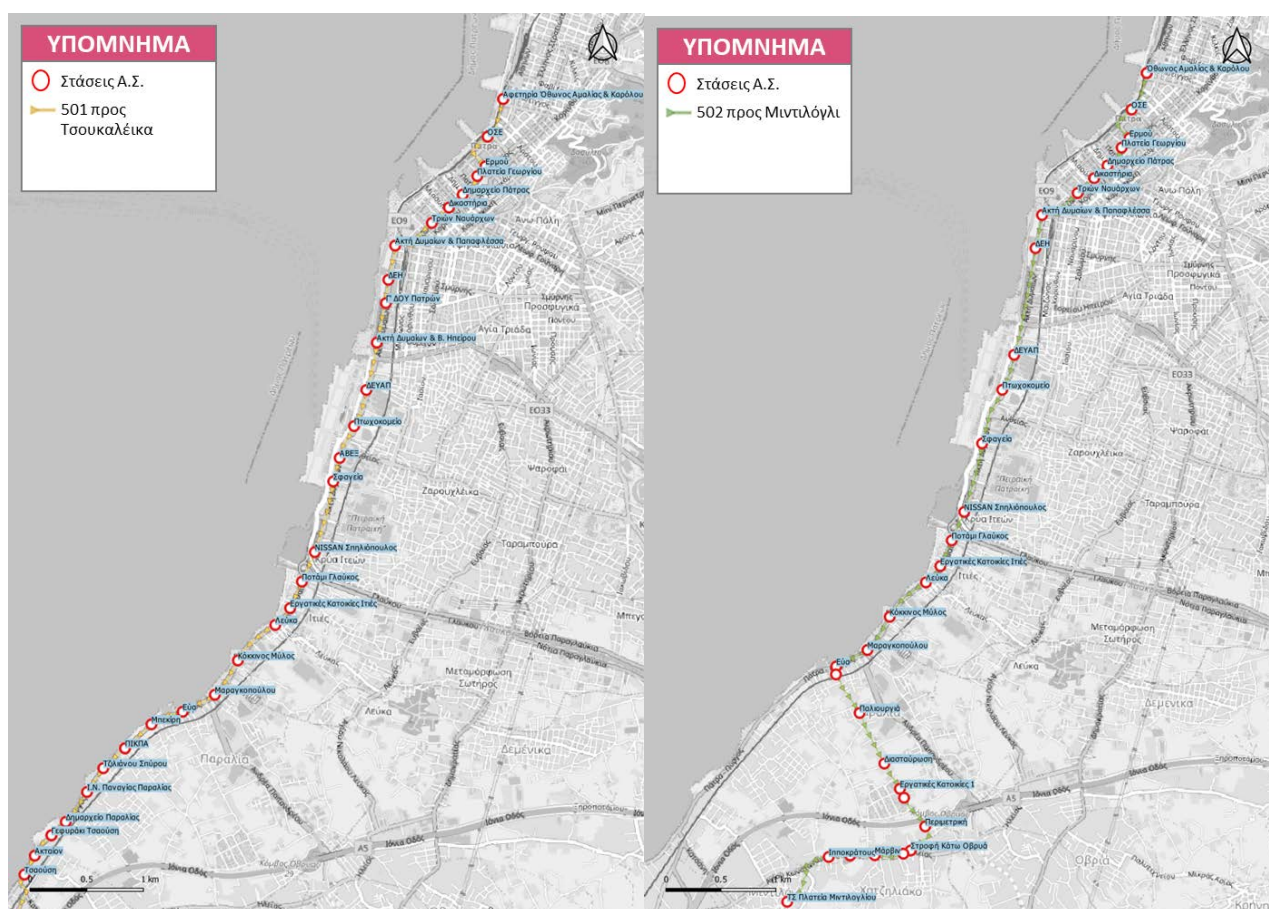
501 ΤΣΟΥΚΑΛΕΙΚΑ - ΜΟΝΟΔΕΝΔΡΙ		502 ΜΙΝΤΙΛΟΓΛΙ	
501 προς Τσουκαλείκα	503 προς κέντρο	502 προς Μιντιλόγλι	503 προς κέντρο
Αφετηρία Όθωνος Αμαλίας & Καρόλου	ΤΣ Τσουκαλείκα	Όθωνος Αμαλίας & Καρόλου	ΤΣ Πλατεία Μιντιλογλίου
ΟΣΕ	Ανεμόμυλος	ΟΣΕ	Ιπποκράτους
Ερμού	Τσουκαλείκα	Ερμού	Νεκροταφείο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πλατεία Γεωργίου	Δημοτικό Σχολείο Τσουκαλέικα	Πλατεία Γεωργίου	Καποδιστρίου
Δημαρχείο Πάτρας	Άγ. Χαράλαμπος Τσουκαλέικα	Δημαρχείο Πάτρας	Χατζηλιάκου
Δικαστήρια	Κάρλου	Δικαστήρια	Στροφή Κάτω Οβρυά
Τριών Ναυάρχων	Καρτινός	Τριών Ναυάρχων	Περιμετρική
Ακτή Δυμαίων & Παπαφλέσσα	Παλιό Φυλάκιο ΟΣΕ	Ακτή Δυμαίων & Παπαφλέσσα	Εργατικές Κατοικίες 2
ΔΕΗ	Παλιό Τέρμα	ΔΕΗ	Εργατικές Κατοικίες 1
Ακτή Δυμαίων & Β. Ηπείρου	Δρεσθενά	Ακτή Δυμαίων & Β. Ηπείρου	Διασταύρωση
ΔΕΥΑΠ	Μπρούζος	ΔΕΥΑΠ	Παλιουργιά
Πτωχοκομείο	Κέντρο Βραχνείκα	Πτωχοκομείο	Ford Λαζανάς
Σφαγεία	Άγ. Βασίλειος Βραχνείκων	Σφαγεία	Εύα
NISSAN Σπηλιόπουλος	Οικονομοπούλου	NISSAN Σπηλιόπουλος	Μαραγκοπούλου
Ποτάμι Γλαύκος	Διασταύρωση Οδός Σκέντζου	Ποτάμι Γλαύκος	Κόκκινος Μύλος
Εργατικές Κατοικίες Ιτιές	Νεκροταφείο Βραχνείκων	Εργατικές Κατοικίες Ιτιές	Διασταύρωση Οδός Λεύκας
Λεύκα	Διασταύρωση Σπηλιωτακόπουλου	Λεύκα	Εργατικές Κατοικίες Ιτιές
Κόκκινος Μύλος	Διασταύρωση Θρασ. Τσατσά	Κόκκινος Μύλος	Ποτάμι Γλαύκος
Μαραγκοπούλου	Εργοστάσιο Πλαστικών	Μαραγκοπούλου	NISSAN Σπηλιόπουλος
Εύα	Άγ. Κωνσταντίνος Ροϊτικών	Εύα	Σφαγεία
Μπεκίρη	Κηπουργού	FORD - Λαζανάς	ABEΞ
ΠΙΚΠΑ	Φανάρι	Παλιουργιά	Πτωχοκομείο
Τζιλιάνου Σπύρου	Τσαούση	Διασταύρωση	ΔΕΥΑΠ
I.N. Παναγίας Παραλίας	Ακταίον	Εργατικές Κατοικίες 1	Ακτή Δυμαίων & Μαξίμου
Δημαρχείο Παραλίας	Γεφυράκι Τσαούση	Εργατικές Κατοικίες 2	Γ' ΔΟΥ Πατρών
Γεφυράκι Τσαούση	Δημαρχείο Παραλίας	Περιμετρική	ΔΕΗ
Ακταίον	Μουρτά	Στροφή Κάτω Οβρυά	I.N. Άγιος Ανδρέας
Τσαούση	Τζιλιάνου Σπύρου	Συνεργείο	Τριών Ναυάρχων
Φανάρι	ΠΙΚΠΑ	Μάρβιν	Πλατεία Πίνδου
Κηπουργού	Μπεκίρη	Νεκροταφείο	Άγ. Ανδρέου & Φιλοποίμενος
Άγ. Κωνσταντίνος Ροϊτικών	Εύα	Ιπποκράτους	Γεροκωστοπούλου
Εργοστάσιο Πλαστικών	Μαραγκοπούλου	ΤΣ Πλατεία Μιντιλογίου	Άγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη
Διασταύρωση Θρασ. Τσατσά	Κόκκινος Μύλος	502 Ροϊτικά	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Διασταύρωση Σπηλιωτακόπουλου	Διασταύρωση Οδός Λεύκας	Μπεκίρη	Άγ. Διονύσιος - Επίκεντρο
Νεκροταφείο Βραχνείκων	Εργατικές Κατοικίες Ιτιές	ΠΙΚΠΑ	Όθωνος Αμαλίας & Καρόλου
Είσοδος Βραχνείκα	Ποτάμι Γλαύκος	Τζιλιάνου Σπύρου	503 Τσαούση
Οικονομοπούλου	NISSAN Σπηλιόπουλος	I.N. Παναγίας Παραλίας	Μιντιλόγλι
Άγ. Βασίλειος Βραχνείκων	Σφαγεία	Δημαρχείο Παραλίας	Αγίου Γεωργίου
Κέντρο Βραχνείκα	ABEΞ	Γεφυράκι Τσαούση	Κουρδής
Μπρούζος	Πτωχοκομείο	Ακταίον	Αγίου Κωνσταντίνου
Δρεσθενά	ΔΕΥΑΠ	Τσαούση	Καστάνη 2
Παλιό Τέρμα	Ακτή Δυμαίων & Μαξίμου	Φανάρι	Καστάνη 1
Παλιό Φυλάκιο ΟΣΕ	Γ' ΔΟΥ Πατρών	Κηπουργού	Τσαούση
Καρτινός	ΔΕΗ	Αγίου Κωνσταντίνου	Ακταίον
Κάρλου	I.N. Άγιος Ανδρέας	Αγίου Κωνσταντίνου	Γεφυράκι Τσαούση
Άγ. Χαράλαμπος Τσουκαλέικα	Τριών Ναυάρχων	Σχολείο	Δημαρχείο Παραλίας
Δημοτικό Σχολείο Τσουκαλέικα	Πλατεία Πίνδου	Μιντιλόγλι	Μουρτά
Τσουκαλέικα	Άγ. Ανδρέου & Φιλοποίμενος		Τζιλιάνου Σπύρου
ΤΣ Τσουκαλέικα	Γεροκωστοπούλου		ΠΙΚΠΑ
501 Μονοδένδρι	Άγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη		Μπεκίρη
Στροφή	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας		
Παιδότοπος	Άγ. Διονύσιος - Επίκεντρο		
Ροϊτικά	Όθωνος Αμαλίας & Καρόλου		
Πλατεία Ροϊτικά	501 Μονοδένδρι		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Εξέδρα Ροϊτικά	Γραμμές ΟΣΕ		
Στροφή	Ι.Ν. Ευαγγελίστριας		
Ψησταριά Τσατσά	Οικονομοπούλου		
Παλιό Δημοτικό	Βίλλα Γάλλου		
Οδός Τσατσά	Σπηλιωτακοπούλου		
Μαγαζιά Μονοδένδρι	Μαγαζιά Μονοδένδρι		
Σπηλιωτακοπούλου	Οδός Τσατσά		
Βίλλα Γάλλου	Παλιό Δημοτικό		
Οικονομοπούλου	Ψησταριά Τσατσά		
Ι.Ν. Ευαγγελίστριας	Στροφή		
Γραμμές ΟΣΕ	Εξέδρα Ροϊτικά		
Ζώνες	Πλατεία Ροϊτικά		
	Ροϊτικά		
	Παιδότοπος		
	Στροφή		



Εικόνα 16: Λεωφορειακή γραμμή 501 προς Τσουκαλικά

3.3.1.1.6 Γραμμή Νο 6 Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο – Ρίο – Αγ. Βασίλειος – Προάστιο – Καστελλόκαμπος – Άνω Καστρίτσι

Η λεωφορειακή γραμμή 6 διαθέτει τις περισσότερες παραλλαγές διαδρομών, εκτείνεται και στις δύο ζώνες κομίστρου και αποτελεί την πιο εμπορική γραμμή του αστικού ΚΤΕΛ με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση και το μεγαλύτερο πλήθος δρομολογίων, καθώς εξυπηρετεί τους σημαντικότερους πόλους έλξης μετακινήσεων της πόλης της Πάτρας που είναι το Πανεπιστήμιο και το Νοσοκομείο.

Επίσης, έχει πολύ καλή μέση συχνότητα διέλευσης στο κοινό τμήμα διαδρομής που εξυπηρετείται από όλες τις παραλλαγές της και εκτεταμένο ωράριο λειτουργίας από πολύ νωρίς το πρωί μέχρι τις 00:00 το βράδυ.

Οι παραλλαγές που εξυπηρετούν το Πανεπιστήμιο έχουν τις καλύτερες συχνότητες που φτάνουν ακόμα και τα 6 λεπτά και είναι οι γραμμές με τα περισσότερα δρομολόγια λόγω της υψηλής επιβατικής κίνησης που παρουσιάζουν. Αντίθετα πολύ μικρός αριθμός δρομολογίων γίνεται στις παραλλαγές που εξυπηρετούν τους οικισμούς Βούντενη και Άνω Καστρίτσι, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλη επικάλυψη και πολύ καλή συχνότητα εξυπηρέτησης στο κοινό τμήμα της διαδρομής με την 601, ωστόσο οι τελικοί προορισμοί δεν εξυπηρετούνται επαρκώς.

- **601, 603, 604 Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο – Αγ. Βασίλειος Δημορηγόπουλου - Ρίο**

Οι παραλλαγές 601, 603 και 604 της γραμμής ξεκινούν από το κέντρο της Πάτρας από την Ερμού και καταλήγουν στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο. Μέχρι το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο ακολουθείται η ίδια διαδρομή για τις προαναφερθείσες παραλλαγές και από κει και μετά ακολουθούνται διαφορετικές διαδρομές προς Αγ. Βασίλειο, Ρίο, Δημορηγόπουλο (603, 604). Στην αντίθετη κατεύθυνση προς κέντρο ακολουθείται μονοσήμαντη διαδρομή (609).

- **602 Express Πανεπιστήμιο - Νοσοκομείο**

Επίσης, υπάρχει και η express γραμμή για το Πανεπιστήμιο και το Νοσοκομείο, η οποία ξεκινάει όμως από διαφορετική αφετηρία από την κανονική γραμμή και καταλήγει στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο εξυπηρετώντας λιγότερες στάσεις.

- **606 Προάστιο – Καστελλόκαμπος – Porto Rio, 607 Βούντενη - Μπάλα, 608 Άνω Καστρίτσι**

Οι παραλλαγές 606, 607, 608 ξεκινούν από διαφορετική αφετηρία (Αφετηρία Οθ. Αμαλίας), επικαλύπτονται σε μεγάλο τμήμα της διαδρομής τους με τη γραμμή 601, και καταλήγουν σε διαφορετικούς προορισμούς στη Β' Ζώνη. Τα δρομολόγια είναι λιγοστά κατά τη διάρκεια της ημέρας και κυρίως πραγματοποιούνται τις Καθημερινές.

- **Νοσοκομείο – Προβλήτες Ρίου**

Τέλος, υπάρχει μια κυκλική διαδρομή μικρού μήκους που συνδέει το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο με τις προβλήτες, η οποία ωστόσο δεν λειτουργεί όλο τον χρόνο.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 16: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 6

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 6 Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο – Ρίο – Αγ. Βασίλειος – Προάστιο -Καστελλόκαμπος -Άνω Καστρίτσι													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά- βαση	Επι- στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
601/603/604	69/33/18	36	10211 m (προς Νοσοκομείο) 10028 m (προς Κέντρο)	11 min (προς Νοσοκομείο) 10 min (προς Κέντρο)	00:08	00:32	00:56	252	68	36	05:35- 00:00	05:35- 00:00	06:30- 00:00
602	22	29	10200 m (προς Νοσοκομείο) 11408 m (προς Κέντρο)	25 min (προς Νοσοκομείο)	00:35	-	-	47	-	-	07:30- 22:00	-	-
606	33	32	9414 m (προς Porto Rio) 8487 m (προς Κέντρο)	28 min (προς Porto Rio) 27 min (προς Κέντρο)	03:15	03:05	-	5	4		07:20- 20:45	11:20- 21:00	-
607	33	35	7501 m (προς Βούντηνη) 7736 m (προς Κέντρο)		03:40	-	-	3	-	-	07:00- 14:50	-	-
608	41	43	15986 m (προς Άνω Καστρίτσι) 16252 m (προς Κέντρο)		02:54	04:50	-	6	3	-	06:50- 21:55	09:15- 14:45	-
Νοσοκομείο - Προβλήτες	14												

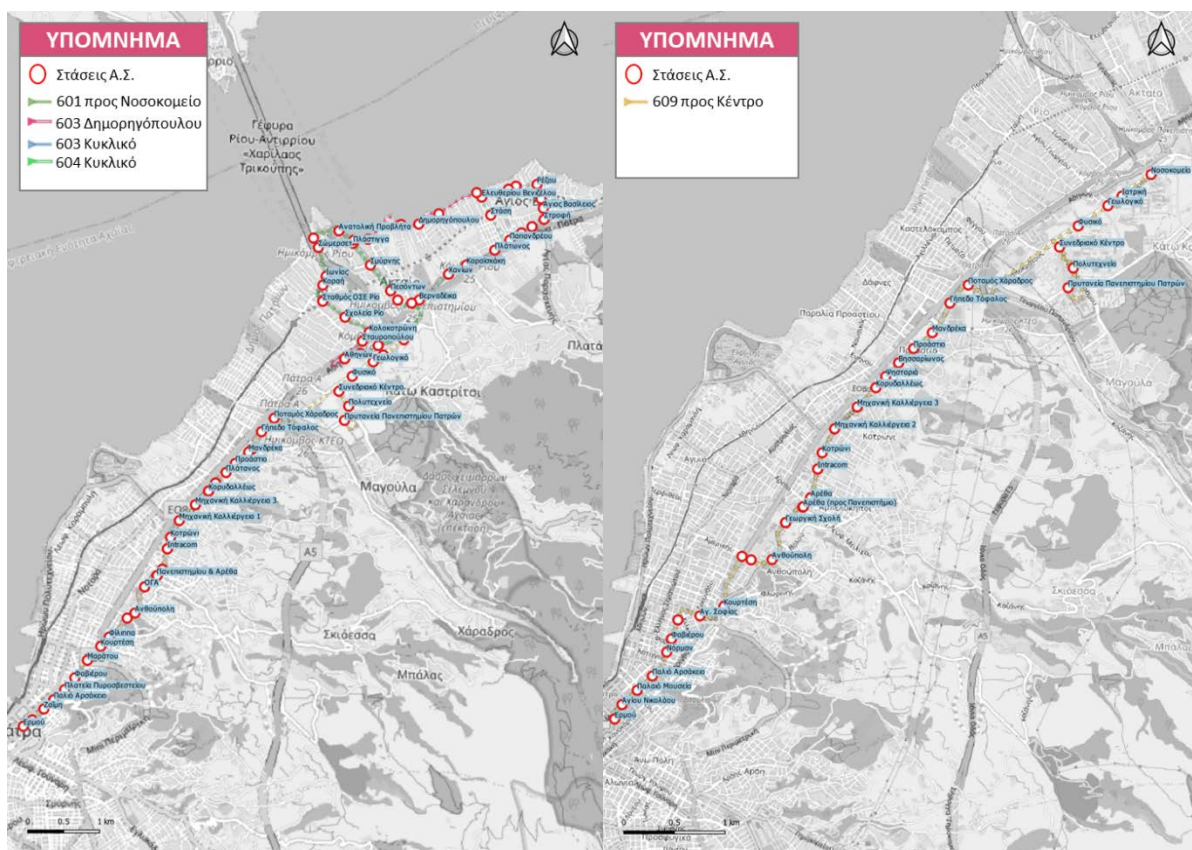
Πίνακας 17: Στάσεις Γραμμής 601-603-604

601 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ		
601, 603, 604 προς Νοσοκομείο		609 προς κέντρο
Ερμού	603 Δημοργόπουλου	Νοσοκομείο
Αγίου Νικολάου	Νοσοκομείο	Ιατρική
Ζαΐμη	Βερναδέικα	Γεωλογικό
Παλιό Αρσάκειο	Χανίων	Φυσικό
Πλατεία Πυροσβεστικού	Καραϊσκάκη	Συνεδριακό Κέντρο
Φαβιέρου	Πλάτωνος	Πολυτεχνείο
Μαράτου	Παπανδρέου	Πρυτανεία Πανεπιστημίου Πατρών
Κουρτέση	Τσαπαλίκια	Συνεδριακό Κέντρο
Φίλιππα	25ης Μαρτίου	ΟΑΕΔ
Α' Νεκροταφείο	Στροφή	ΟΑΕΔ (Μπελαβγένη)
Ανθούπολη	Άγιος Βασίλειος	Στροφή Καστελλόκαμπου
ΟΓΑ	Γραμμές ΟΣΕ Αγ. Βασίλειος	Γήπεδο Τόφαλος
Αρέθα (προς Πανεπιστήμιο)	Ρέζου	Μανδρέκα
Αρέθα	Εθνικής Αντιστάσεως	Προάστιο
Intracom	Αμερικής	Πλάτανος
Κοτρώνι	Ελευθερίου Βενιζέλου	Ψησταριά
Μηχανική Καλλιέργεια 1	Ελευθερίας	Κορυδαλλέως
Μηχανική Καλλιέργεια 2	Ηπείρου	Μηχανική Καλλιέργεια 5
Κορυδαλλέως	Οδυσσέα Ανδρούτσου	Μηχανική Καλλιέργεια 2
Ψησταριά	Δημοργόπουλου	Κοτρώνι
Βησσαρίωνος	Ηρώων Πολυτεχνείου	Άγ. Ελευθέριος
Προάστιο	Ποσειδώνος	Αρέθα
Μανδρέκα	Πλάστιγγα	Πανεπιστημίου & Αρέθα
Γήπεδο Τόφαλος	Ανατολική Προβλήτα	Γεωργική Σχολή

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ποταμός Χάραδρος	Δυτική Προβλήτα	Ανθούπολη
Πρυτανεία Πανεπιστημίου Πατρών	Σώμερσετ	Parking Τροχαίας
Πολυτεχνείο	Ιωνίας	Οικονομική Περιφέρεια Αθηνών Πατρών
Συνεδριακό Κέντρο	Κοραή	Πάροδος Θερμοπυλών
Φυσικό	Σταθμός ΟΣΕ Ρίο	Αγ. Σοφίας
Γεωλογικό	Σχολεία Ρίο	Κωνσταντινουπόλεως
Ιατρική	Κολοκοτρώνη	Φαβιέρου
Νοσοκομείο	Σταυροπούλου	Νόρμαν
603	Αθηνών	Παλιό Αρσάκειο
Νοσοκομείο	Αγ. Γεώργιος	Παλαιό Μουσείο
Βερναδέικα	Δημαρχείο Ρίο	Αγίου Νικολάου
Χανίων	Νοσοκομείο	Ερμού
Καραϊσκάκη	604	
Πλάτωνος	Νοσοκομείο	
Παπανδρέου	Αγ. Βαρβάρα	
Τσαπαλέρικα	Βερναδέικα	
25ης Μαρτίου	Πεσόντων	
Στροφή	Σμύρνης	
Άγιος Βασίλειος	Πλάστιγγα	
Γραμμές ΟΣΕ Αγ. Βασίλειος	Ανατολική Προβλήτα	
Ρέζου	Δυτική Προβλήτα	
Εθνικής Αντιστάσεως	Σώμερσετ	
Αμερικής	Ιωνίας	
Ελευθερίου Βενιζέλου	Κοραή	
Στάση	Σταθμός ΟΣΕ Ρίο	
Πλάτωνος	Σχολεία Ρίο	
Καραϊσκάκη	Κολοκοτρώνη	
Χανίων	Σταυροπούλου	
Αγ. Βαρβάρα	Αγ. Γεώργιος	
Βερναδέικα	Δημαρχείο Ρίο	
Πεσόντων	Νοσοκομείο	
Σμύρνης		
Πλάστιγγα		
Ανατολική Προβλήτα		
Δυτική Προβλήτα		
Σώμερσετ		
Ιωνίας		
Κοραή		
Σταθμός ΟΣΕ Ρίο		
Σχολεία Ρίο		
Κολοκοτρώνη		
Σταυροπούλου		
Αγ. Γεώργιος		
Δημαρχείο Ρίο		
Νοσοκομείο		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



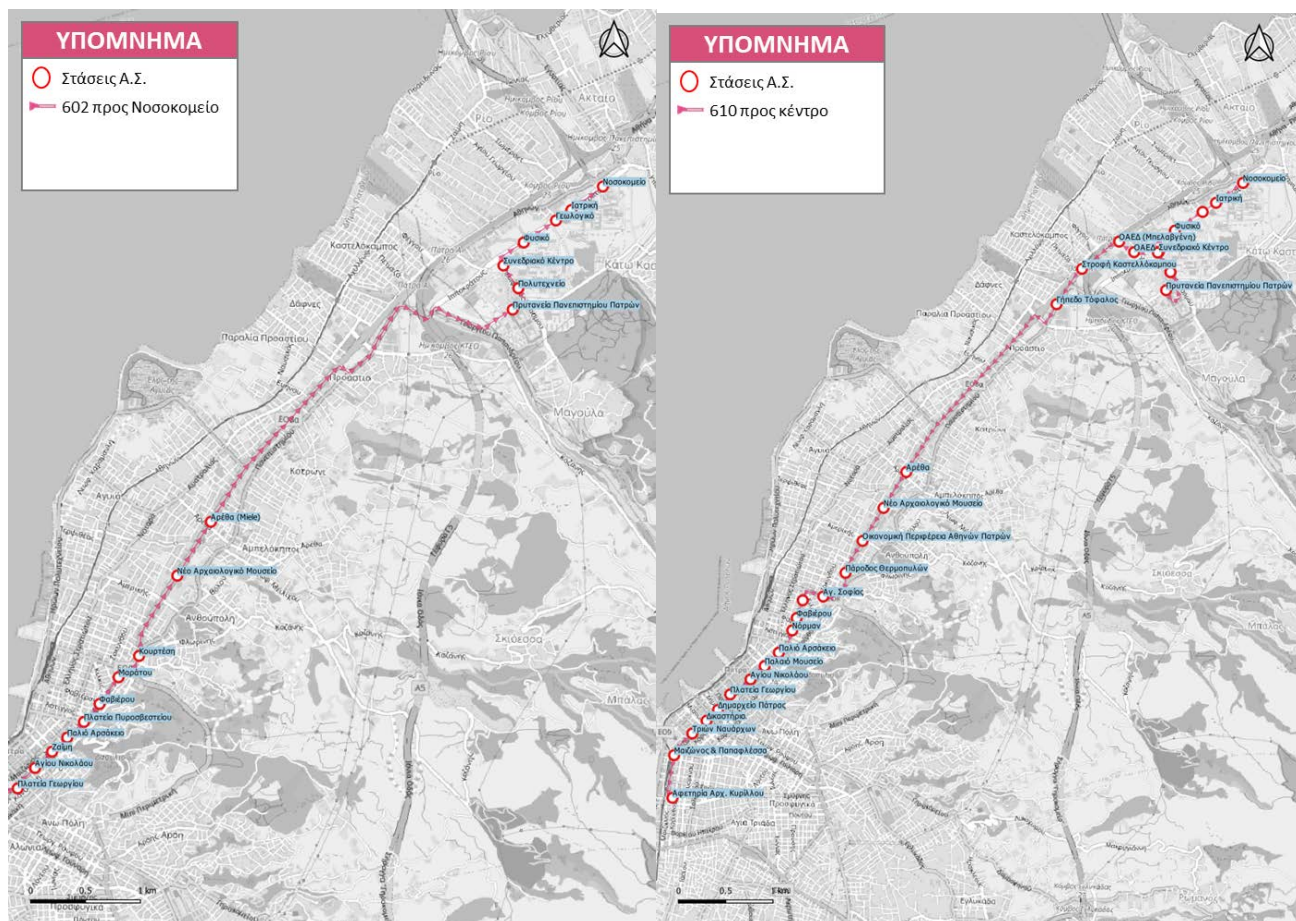
Εικόνα 17: Λεωφορειακή γραμμή 601, 603, 604 προς Νοσοκομείο | 609 προς κέντρο

Πίνακας 18: Στάσεις Γραμμής 602

602 EXPRESS ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	
602 προς Νοσοκομείο	610 προς κέντρο
Αφιετρία Express	Νοσοκομείο
Σμύρνης	Ιατρική
Παπαφλέσσα & Κορίνθου	Γεωλογικό
Κορίνθου & Μιαούλη	Φυσικό
Βότση	Συνεδριακό Κέντρο
Πλατεία Γεωργίου	Πολυτεχνείο
Αγίου Νικολάου	Πρυτανεία Πανεπιστημίου Πατρών
Ζαΐμη	Συνεδριακό Κέντρο
Παλιό Αρσάκειο	ΟΑΕΔ
Πλατεία Πυροσβεστικού	ΟΑΕΔ (Μπελαβγένη)
Φαβιέρου	Στροφή Καστελλόκαμπου
Μαράτου	Γήπεδο Τόφαλος
Κουρτέση	Αρέθα
Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο	Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
Αρέθα (Miele)	Οικονομική Περιφέρεια Αθηνών Πατρών
Πρυτανεία Πανεπιστημίου Πατρών	Πάροδος Θερμοπυλών
Πολυτεχνείο	Αγ. Σοφίας
Συνεδριακό Κέντρο	Κωνσταντινουπόλεως
Φυσικό	Φαβιέρου
Γεωλογικό	Νόρμαν
Ιατρική	Παλιό Αρσάκειο
Νοσοκομείο	Παλιό Μουσείο
	Αγίου Νικολάου
	Πλατεία Γεωργίου
	Δημαρχείο Πάτρας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

	Δικαστήρια
	Τριών Ναυάρχων
	Μαιζώνος & Παπαφλέσσα
	Αφετηρία Αρχ. Κυρίλλου



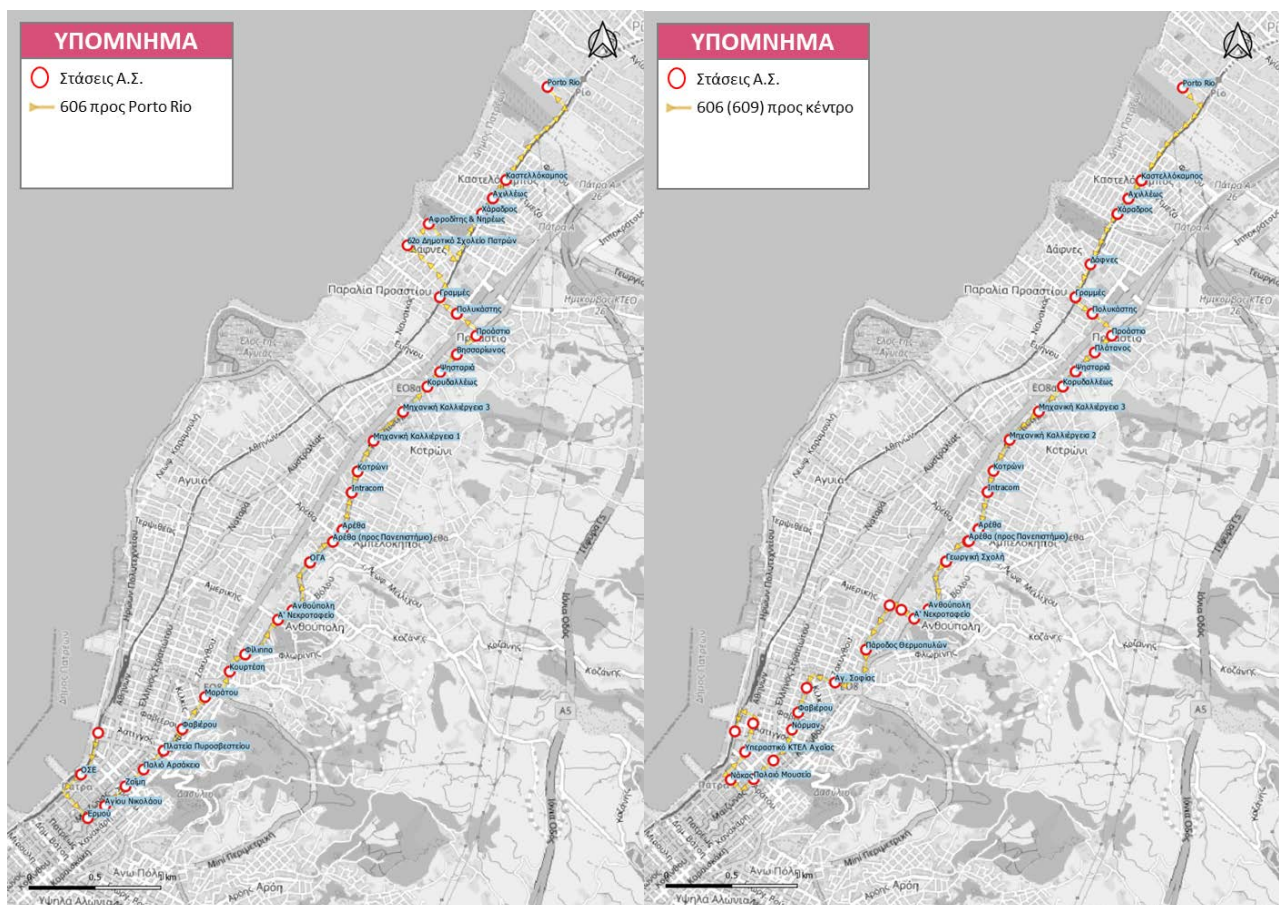
Εικόνα 18: Λεωφορειακή γραμμή 602 προς Νοσοκομείο | 610 προς κέντρο

Πίνακας 19: Στάσεις Γραμμής 606

606 ΠΡΟΑΣΤΙΟ - ΚΑΣΤΕΛΛΟΚΑΜΠΟΣ - PORTO RIO	
606 προς Porto Rio	609 προς Κέντρο
Όθ. Αμαλίας & Καρόλου	Porto Rio
ΟΣΕ	Καστελλόκαμπος
Ερμού	Αχιλλέως
Αγίου Νικολάου	Χάραδρος
Ζαΐμη	Δάφνες
Παλιό Αρσάκειο	Γραμμές
Πλατεία Πυροσβεστίου	Πολυκάστης
Φαβιέρου	Προάστιο
Μαράτου	Πλάτανος
Κουρτέση	Ψησταριά
Φίλιππα	Κορυδαλλέως
Α' Νεκροταφείο	Μηχανική Καλλιέργεια 3
Ανθούπολη	Μηχανική Καλλιέργεια 2
ΟΓΑ	Κοτρώνι
Αρέθα (προς Πανεπιστήμιο)	Άγ. Ελευθέριος
Αρέθα	Αρέθα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Intracom	Πανεπιστημίου & Αρέθα
Κοτρώνι	Γεωργική Σχολή
Μηχανική Καλλιέργεια 1	Ανθούπολη
Μηχανική Καλλιέργεια 2	Parking Τροχαίας
Κορυδαλλέως	Οικονομική Περιφέρεια Αθηνών Πατρών
Ψηταριά	Πάρδος Θερμοπυλών
Βησσαρίωνος	Αγ. Σοφίας
Προάστιο	Κωνσταντινουπόλεως
Πολυκάστης	Φαβιέρου
Γραμμές	Νόρμαν
62ο Δημοτικό Σχολείο Πατρών	Παλιό Αρσάκειο
Αφροδίτης & Νηρέως	Παλαιό Μουσείο
Δάφνες	Νάκας
Χάραδρος	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Αχιλλέως	Άγ. Διονύσιος - Επίκεντρο
Καστελλόκαμπος	Όθ. Αμαλίας & Καρόλου
Porto Rio	



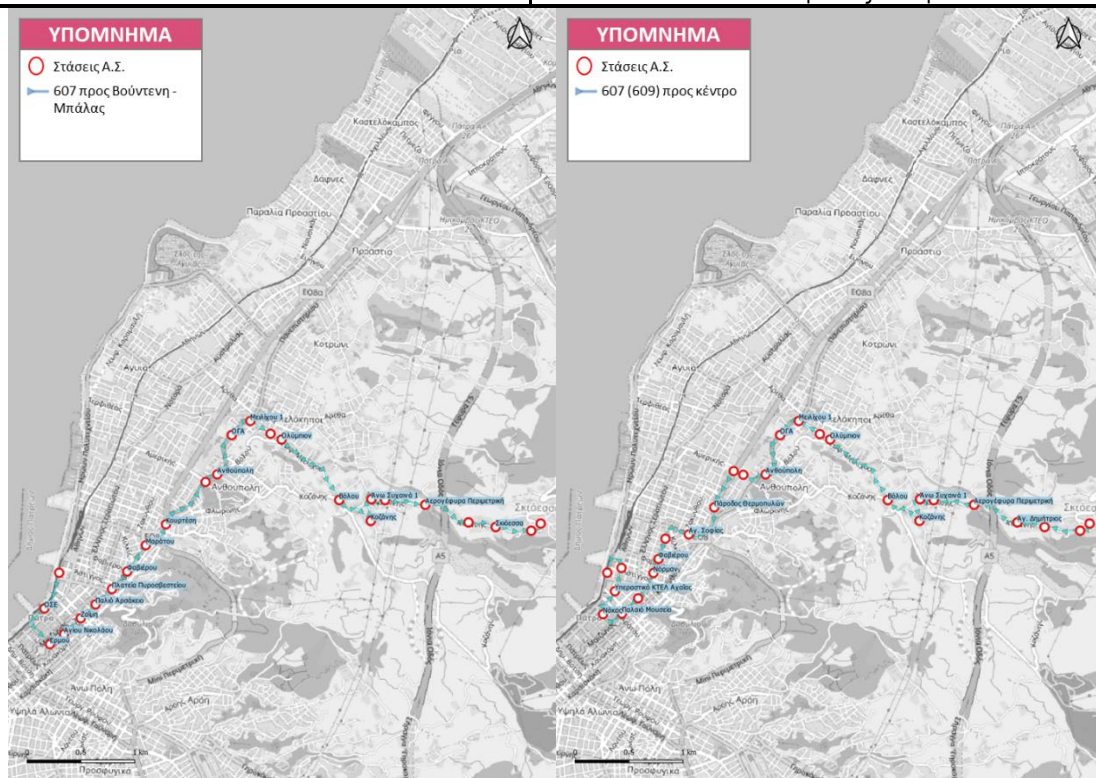
Εικόνα 19: Λεωφορειακή γραμμή 606 προς Porto Rio | 609 προς Κέντρο

Πίνακας 20: Στάσεις Γραμμής 607

607 ΒΟΥΝΤΕΝΗ - ΜΠΑΛΑ	
607 προς Βούντενη - Μπάλα	609 προς Κέντρο
Όθ. Αμαλίας & Καρόλου	Τέρμα Μπάλα
ΟΣΕ	Μπάλα 2
Ερμού	Μπάλα 1
Αγίου Νικολάου	Ζωοδόχου Πηγής

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ζαΐμη	Βούντενη 3
Παλιό Αρσάκειο	Βούντενη 2
Πλατεία Πυροσβεστικού	Βούντενη 2
Φαβιέρου	609
Μαράτου	Μάρκου Μπότσαρη
Κουρτέση	Βούντενη
Φίλιππα	Σκιδέσσα
Α' Νεκροταφείο	Αγ. Δημήτριος
Ανθούπολη	Αερογέφυρα Περιμετρική
ΟΓΑ	Ανω Συχαϊνά 2
Μειλίκου 1	Ανω Συχαϊνά 1
Μειλίκου 2	Κοζάνης
Ολύμπιον	Βόλου
Βόλου	Ολύμπιον
Κοζάνης	Μειλίκου 2
Ανω Συχαϊνά 1	Μειλίκου 1
Ανω Συχαϊνά 2	Γεωργική Σχολή
Αερογέφυρα Περιμετρική	Ανθούπολη
Αγ. Δημήτριος	Parking Τροχαίας
Σκιδέσσα	Οικονομική Περιφέρεια Αθηνών Πατρών
Βούντενη	Πάροδος Θερμοπυλών
Μάρκου Μπότσαρη	Αγ. Σοφίας
607 Μπάλας	Κωνσταντινουπόλεως
Βούντενη 2	Φαβιέρου
Βούντενη 3	Νόρμαν
Ζωοδόχου Πηγής	Παλιό Αρσάκειο
Μπάλα 1	Παλαιό Μουσείο
Μπάλα 2	Νάκας
Τέρμα Μπάλα	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
	Αγ. Διονύσιος - Επίκεντρο
	Όθ. Αμαλίας & Καρόλου



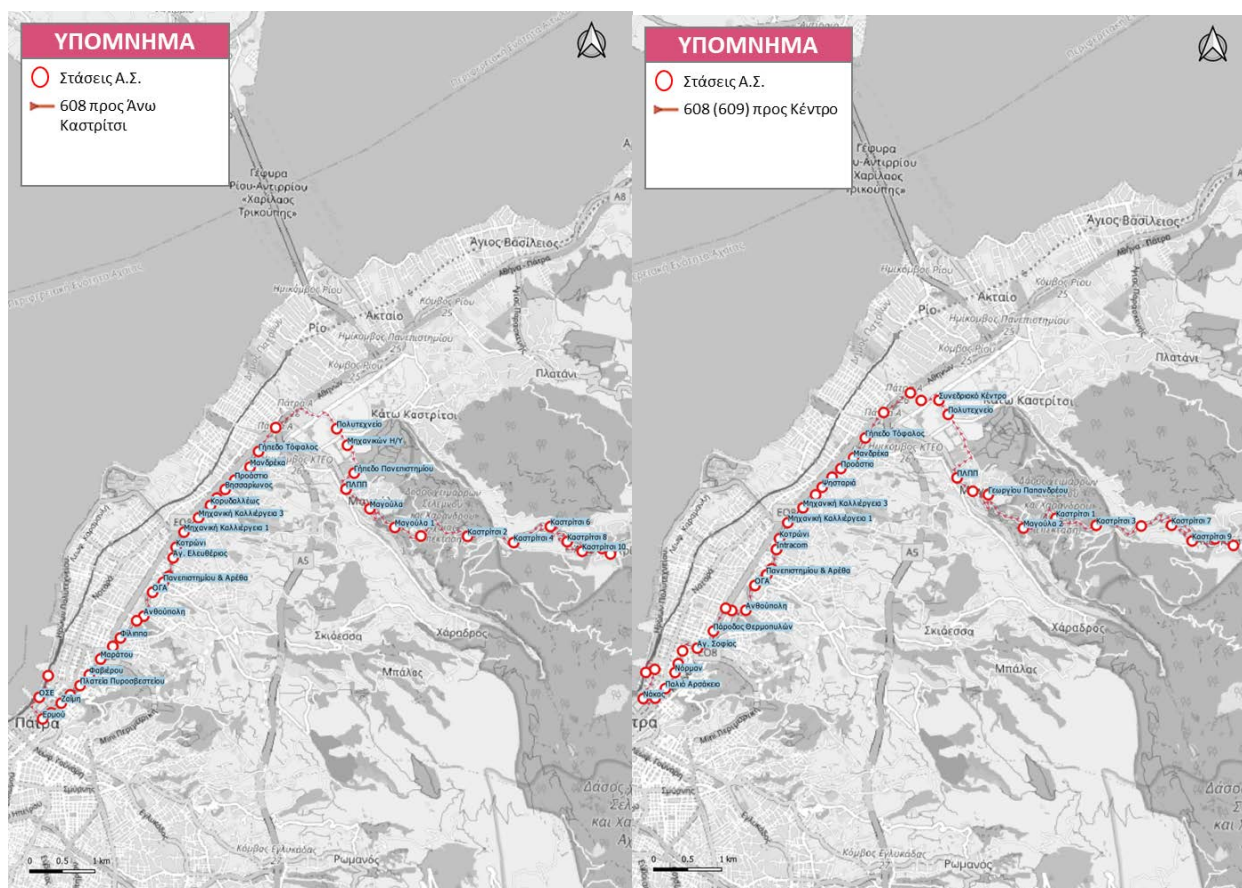
Εικόνα 20: Λεωφορειακή γραμμή 607 προς Βούντενη – Μπάλα | 609 προς Κέντρο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 21: Στάσεις Γραμμής 608

608 ΑΝΩ ΚΑΣΤΡΙΤΣΙ	
608 προς Άνω Καστρίτσι	609 προς Κέντρο
Όθ. Αμαλίας & Καρόλου	ΤΣ Καστρίτσι
ΟΣΕ	Καστρίτσι 11
Ερμού	Καστρίτσι 9
Αγίου Νικολάου	Καστρίτσι 7
Ζαΐμη	Καστρίτσι 5
Παλιό Αρσάκειο	Καστρίτσι 3
Πλατεία Πυροσβεστικού	Καστρίτσι 1
Φαβιέρου	Μαγούλα 2
Μαράτου	Γεωργίου Παπανδρέου
Κουρτέση	Ηλία Πολίτη
Φίλιππα	ΠΛΠΠ
Α' Νεκροταφείο	Πολυτεχνείο
Ανθούπολη	Συνεδριακό Κέντρο
ΟΓΑ	ΟΑΕΔ
Αρέθα (προς Πανεπιστήμιο)	ΟΑΕΔ (Μπελαβγένη)
Αρέθα	Στροφή Καστελλόκαμπου
Intracom	Γήπεδο Τόφαλος
Κοτρώνι	Μανδρέκα
Μηχανική Καλλιέργεια 1	Προάστιο
Μηχανική Καλλιέργεια 2	Πλάτανος
Κορυδαλλέως	Ψησταριά
Ψησταριά	Κορυδαλλέως
Βησσαρίωνος	Μηχανική Καλλιέργεια 5
Προάστιο	Μηχανική Καλλιέργεια 2
Μανδρέκα	Κοτρώνι
Γήπεδο Τόφαλος	Άγ. Ελευθέριος
Στροφή Καστελλοκάμπου 2	Αρέθα
Πολυτεχνείο	Πανεπιστημίου & Αρέθα
Μηχανικών Η/Υ	Γεωργική Σχολή
Γήπεδο Πανεπιστημίου	Ανθούπολη
ΠΛΠΠ	Parking Τροχαίας
Μαγούλα	Οικονομική Περιφέρεια Αθηνών Πατρών
Μαγούλα 1	Πάροδος Θερμοπυλών
Μαγούλα 3	Αγ. Σοφίας
Καστρίτσι 2	Κωνσταντινουπόλεως
Καστρίτσι 4	Φαβιέρου
Καστρίτσι 6	Νόρμαν
Καστρίτσι 8	Παλιό Αρσάκειο
Καστρίτσι 10	Παλιό Μουσείο
Καστρίτσι 12	Νάκας
ΤΣ Καστρίτσι	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
	Άγ. Διονύσιος - Επίκεντρο
	Όθ. Αμαλίας & Καρόλου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 21: Λεωφορειακή γραμμή 608 προς Άνω Καστρίτσι | 609 προς Κέντρο

Πίνακας 22: Στάσεις Γραμμής Νοσοκομείο – Προβλήτες

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ - ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ (έχουν ανασταλεί προσωρινά τα δρομολόγια)
Νοσοκομείο
Αγ. Βαρβάρα
Βερναδέικα
Πεσόντων
Σμύρνης
Πλάστιγγα
Ανατολική Προβλήτα
Δυτική Προβλήτα
Σώμερσετ
Σταθμός ΟΣΕ Ρίο
Σχολεία Ρίο
Άγ. Γεώργιος
Δημαρχείο Ρίο
Νοσοκομείο

3.3.1.1.7 Γραμμή Νο 7 Μπεγουλάκι – Parking Περιβόλα – Σούλι – Σαραβάλι - Κρήνη

Η λεωφορειακή γραμμή 7, είναι ακτινική γραμμή που ξεκινάει από το κέντρο (Ερμού και Κανακάρη) και καταλήγει στο Parking Περιβόλα. Μέχρι το Parking Περιβόλα, όλες οι παραλλαγές της ακολουθούν την ίδια διαδρομή, η οποία έχει εναλλακτική που διέρχεται από το Μπεγουλάκι, κι από εκεί διαφοροποιούνται ανάλογα με τους επιμέρους οικισμούς που εξυπηρετούν. Εκτείνεται και στις δύο ζώνες κομίστρου Α και Β.

- **702 Σούλι**

Η παραλλαγή αυτή ακολουθεί τη βασική διαδρομή μέχρι το Parking Περιβόλα και μετά ακολουθώντας μια κυκλική διαδρομή εξυπηρετεί τον οικισμό Νέο Σούλι.

- **703 Μπεγουλάκι - Σαραβάλι**

Η εν λόγω παραλλαγή μέχρι τον κόμβο του Παμπελοποννησιακού ακολουθεί τη βασική διαδρομή της γραμμής 7 και στη συνέχεια, διαφοροποιείται από την προηγούμενη παραλλαγή και διέρχεται από την περιοχή Μπεγουλάκι. Κατόπιν συνεχίζει και εξυπηρετεί και τον οικισμό Σαραβάλι.

- **704 Κρήνη**

Αποτελεί μικρό τμήμα διαδρομής για την εξυπηρέτηση του οικισμού Κρήνη, το οποίο προστίθεται στις υπόλοιπες διαδρομές που εξυπηρετούν κι άλλες περιοχές όπως το Σαραβάλι.

- **706 Μπεγουλάκι – Parking Περιβόλα**

Η συγκεκριμένη διαδρομή είναι ίδια με την 702 με τη διαφορά ότι καταλήγει εκεί και δεν συνεχίζει μέχρι το Σούλι. Επίσης, έχει και εναλλακτική διαδρομή που διέρχεται από Μπεγουλάκι και είναι ίδια με την 703 μέχρι το Parking.

- **707 Σούλι – Σαραβάλι**

Η διαδρομή αυτή ξεκινάει από το Parking Περιβόλα και εκτελώντας κυκλικές διαδρομές εξυπηρετεί το Σούλι και το Σαραβάλι.

Πίνακας 23: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 7

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 7 Μπεγουλάκι – Parking Περιβόλα – Σούλι – Σαραβάλι - Κρήνη													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
702,703, 704, 706,707	35	38	5466 m (προς Σούλι) 6398 m (προς κέντρο)	18 min (προς Σούλι – Parking Περιβόλα) 17 min (προς κέντρο)	00:20	02:00	-	120	16	-	06:20-22:40	08:00-22:30	-

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 24: Στάσεις Γραμμής 702

702 ΣΟΥΛΙ	
702 προς Σούλι	701 προς Κέντρο
706	Parking Περιβόλα
Ερμού & Κανακάρη	Δυρραχίου
Κανακάρη & Γεροκωστοπούλου	Πανίτσα
Κανακάρη & Φιλοποίμενος	Βέτα
ΟΤΕ	Θωμοπούλου
Ψηλά Αλώνια	Σεφέρη
Ομόνοια	Κόμβος Κουκούλι
Αγ. Δημήτριος	Παμπελοποννησιακό
Πλατεία Μαρούδα	Κολυμβητήριο Α. Πεπανός
Φωκαίας	Λάγγουρας
Νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας	Χίου
Parking Σταθακοπούλου	Parking Αγ. Ανδρέας
Σάμου	Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας
Αγ. Γεώργιος Λάγγουρα	Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας
Κολυμβητήριο Α. Πεπανός	Άγ. Αθανάσιος
Παμπελοποννησιακό	Πλατεία Μαρούδα
Κόμβος ΤΕΙ	Αγ. Δημήτριος
Γεωργίου Σεφέρη	Ομόνοια
Θωμοπούλου	Ψηλά Αλώνια (κάθοδος Γούναρη)
Βέτα	ΟΤΕ (κάθοδος Γούναρη)
Μουστάκη	Βότση
Δυρραχίου	Πλατεία Γεωργίου
Parking Περιβόλα	Ερμού & Κανακάρη
702	701 Μπεγουλάκι Κέντρο
Carrefour	Βρυσακίων
Νταβλούρου	Μεταμόρφωση Σωτήρος Μπεγουλάκι
Αντωνοπούλου	Θεοτοκόπουλου
Διακίδη	Λύτρα
Σταύρου	Στουρνάρα
Κανάρη	Θωμοπούλου
Σούλι	Βαρβάκη
Μιαούλη	Ιακωβίδου
Σταύρου	ΤΕΙ
Νεροτριβές	701 Κόμβος Κέντρο
Ποτάμι	Κόμβος Parking Περιβόλα
Ποτάμι	Lidl
Πορφυρίου	Βέτα
Περιμετρική	
Ζωοδόχος Πηγή	
Σχολείο	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 22: Λεωφορειακή γραμμή 702 προς Σούλι | 701 προς Κέντρο

Πίνακας 25: Στάσεις Γραμμής 703

703 ΜΠΕΓΟΥΛΑΚΙ - ΣΑΡΑΒΑΛΙ			
703-704-707 προς Σαραβάλι			701 προς Κέντρο
706	704 Σαραβάλι - Κρήνη	707 Σούλι Σαραβάλι	701 Βέτα Κέντρο
Ερμού & Κανακάρη	Ποτάμι 2	Carrefour	Parking Περιβόλα
Κανακάρη & Γεροκωστοπούλου	Πατρών Κλάους	Νταβλούρου	Δυρραχίου
Κανακάρη & Φιλοποίμενος	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Αντωνοπούλου	Πανίτσα
ΟΤΕ	Πετραδάκι	Διακίδη	Βέτα
Ψηλά Αλώνια	Κλάους	Σταύρου	Θωμοπούλου
Ομόνοια	Ποτάμι	Κανάρη	Σεφέρη
Αγ. Δημήτριος	Ομπλός	Σούλι	Κόμβος Κουκούλι
Πλατεία Μαρούδα	Αγ. Νικόλαος	Μιαούλη	Παμπελοποννησιακό
Φωκαίας	Παλαιολόγου	Σταύρου	Κολυμβητήριο Α. Πεπανός
Νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας	Κεφαλόβρυσο	Νεροτριβές	Λάγγουρας
Parking Σταθακοπούλου	Αγ. Ανδρέας	Ποτάμι	Χίου
Σάμου	Πανόραμα	Ποτάμι	Parking Αγ. Ανδρέας
Αγ. Γεώργιος Λάγγουρα	Πουρνάρι	Πορφυρίου	Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας
Κολυμβητήριο Α. Πεπανός	Μικράς Ασίας	Περιμετρική	Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας
Παμπελοποννησιακό	Κούτσulas	Ζωοδόχος Πηγή	Αγ. Αθανάσιος
Κόμβος ΤΕΙ	S/M	Σχολείο	Πλατεία Μαρούδα
Γεωργίου Σεφέρη	Κρήνη	Ποτάμι 2	Αγ. Δημήτριος
Θωμοπούλου	Κρήνη	Πατρών - Κλάους	Ομόνοια
Βέτα	S/M	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Ψηλά Αλώνια (κάθοδος Γούναρη)
LIDL	Κούτσulas	Κλάους	ΟΤΕ (κάθοδος Γούναρη)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κόμβος Parking Περιβόλα	Μικράς Ασίας	Ποτάμι	Βότση
Parking Περιβόλα	Πουρνάρι	Ομπλός	Πλατεία Γεωργίου
706 Μπεγουλάκι	Πανόραμα	Άγ. Νικόλαος	Ερμού & Κανακάρη
ΤΕΙ	Άγ. Ανδρέας	Σαραβάλι	701 Μπεγουλάκι Κέντρο
Ιακωβίδου	Κεφαλόβρυσο	Κοινότητα	Βρυσακίων
Βαρβάκη	Παλαιολόγου	Πλατεία Σαραβαλίου	Μεταμόρφωση Σωτήρος
Θωμοπούλου	Σαραβάλι	Γεννηματά	Μπεγουλάκι
Στουρνάρα	Κοινότητα	Άγ. Στεφάνου	Θεοτοκόπουλου
Λύτρα	Πλατεία Σαραβαλίου	Άγ. Στέφανος 1	Λύτρα
Θεοτοκόπουλου	Γεννηματά	Γήπεδο Σαραβαλίου	Στουρνάρα
Μεταμόρφωση Σωτήρος			Θωμοπούλου
Μπεγουλάκι	Σπίτια	Πετραδάκι	Βαρβάκη
Βρυσακίων	Άγ. Στέφανος 1	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Ιακωβίδου
703 Σαραβάλι	Γήπεδο Σαραβαλίου	Πατρών Κλάους	ΤΕΙ
Ποτάμι 2	Πετραδάκι	Ποτάμι 2	701 Κόμβος Κέντρο
Πατρών Κλάους	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου		Κόμβος Parking Περιβόλα
Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Πατρών Κλάους		Lidl
Πετραδάκι	Ποτάμι 2		Βέτα
Κλάους			
Ποτάμι			
Ομπλός			
Άγ. Νικόλαος			
Σαραβάλι			
Κοινότητα			
Πλατεία Σαραβαλίου			
Γεννηματά			
Σπίτια			
Άγ. Στέφανος 1			
Γήπεδο Σαραβαλίου			
Πετραδάκι			
Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου			
Πατρών Κλάους			
Ποτάμι 2			

Πίνακας 26: Στάσεις Γραμμής 704

704 ΣΑΡΑΒΑΛΙ - ΚΡΗΝΗ				
703-704-707 προς Σαραβάλι				701 προς Κέντρο
706 Κόμβος	703 Σαραβάλι	704 Σαραβάλι - Κρήνη	707 Σούλι Σαραβάλι	701 Βέτα Κέντρο
Ερμού & Κανακάρη	Ποτάμι 2	Ποτάμι 2	Carrefour	Parking Περιβόλα
Κανακάρη & Γεροκωστοπούλου	Πατρών Κλάους	Πατρών Κλάους	Νταβλούρου	Δυρραχίου
Κανακάρη & Φιλοποίμενος	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Αντωνοπούλου	Πανίτσα
ΟΤΕ	Πετραδάκι	Πετραδάκι	Διακίδη	Βέτα
Ψηλά Αλώνια	Κλάους	Κλάους	Σταύρου	Θωμοπούλου
Ομόνοια	Ποτάμι	Ποτάμι	Κανάρη	Σεφέρη
Άγ. Δημήτριος	Ομπλός	Ομπλός	Σούλι	Κόμβος Κουκούλι
Πλατεία Μαρούδα	Άγ. Νικόλαος	Άγ. Νικόλαος	Μιαούλη	Παμπελοποννησιακό
Φωκαίας	Σαραβάλι	Παλαιολόγου	Σταύρου	Κολυμβητήριο Α. Πεπανός
Νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας	Κοινότητα	Κεφαλόβρυσο	Νεροτριβές	Λάγγουρας
Parking Σταθακοπούλου	Πλατεία Σαραβαλίου	Άγ. Ανδρέας	Ποτάμι	Χίου
Σάμου	Γεννηματά	Πανόραμα	Ποτάμι	Parking Άγ. Ανδρέας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Άγ. Γεώργιος Λάγγουρα	Σπίτια	Πουρνάρι	Πορφυρίου	Νοσοκομείο Άγ. Ανδρέας
Κολυμβητήριο Α. Πεπανός	Άγ. Στέφανος 1	Μικράς Ασίας	Περιμετρική	Νοσοκομείο Άγ. Ανδρέας
Παμπελοποννησιακό	Γήπεδο Σαραβαλίου	Κούτουλας	Ζωοδόχος Πηγή	Άγ. Αθανάσιος
Κόμβος ΤΕΙ	Πετραδάκι	S/M	Σχολείο	Πλατεία Μαρούδα
Γεωργίου Σεφέρη	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Κρήνη	Ποτάμι 2	Άγ. Δημήτριος
Θωμοπούλου	Πατρών Κλάους	Κρήνη	Πατρών - Κλάους	Ομόνοια
Βέτα	Ποτάμι 2	S/M	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Ψηλά Αλώνια (κάθοδος Γούναρη)
LIDL		Κούτουλας	Κλάους	ΟΤΕ (κάθοδος Γούναρη)
Κόμβος Parking Περιβόλα		Μικράς Ασίας	Ποτάμι	Βότση
Parking Περιβόλα		Πουρνάρι	Ομπλός	Πλατεία Γεωργίου
706 Μπεγουλάκι		Πανόραμα	Άγ. Νικόλαος	Ερμού & Κανακάρη
ΤΕΙ		Άγ. Ανδρέας	Σαραβάκι	701 Μπεγουλάκι Κέντρο
Ιακωβίδου		Κεφαλόβρυσο	Κοινότητα	Βρυσακίων
Βαρβάκη		Παλαιολόγου	Πλατεία Σαραβαλίου	Μεταμόρφωση Σωτήρος Μπεγουλάκι
Θωμοπούλου		Σαραβάκι	Γεννηματά	Θεοτοκόπουλου
Στουρνάρα		Κοινότητα	Άγ. Στεφάνου	Λύτρα
Λύτρα		Πλατεία Σαραβαλίου	Άγ. Στέφανος 1	Στουρνάρα
Θεοτοκόπουλου		Γεννηματά	Γήπεδο Σαραβαλίου	Θωμοπούλου
Μεταμόρφωση Σωτήρος Μπεγουλάκι		Σπίτια	Πετραδάκι	Βαρβάκη
Βρυσακίων		Άγ. Στέφανος 1	Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου	Ιακωβίδου
		Γήπεδο Σαραβαλίου	Πατρών Κλάους	ΤΕΙ
		Πετραδάκι	Ποτάμι 2	701 Κόμβος Κέντρο
		Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου		Κόμβος Parking Περιβόλα
		Πατρών Κλάους		Lidl
		Ποτάμι 2		Βέτα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.1.1.8 Γραμμή Νο 8 Οβρυά – Δεμένικα – Καλλιθέα – Θέα – Προφήτης Ηλίας

Η λεωφορειακή γραμμή 8, αποτελείται από δύο βασικές γραμμές:

- **801 Άνω Κάτω Οβρυά – Δεμένικα – Προφήτης Ηλίας**

Ξεκινάει από την παραλιακή ζώνη της Πάτρας και την αφετηρία Όθωνος Αμαλίας και καταλήγει στη Β' Ζώνη στον Τ.Σ. Οβρυά, εξυπηρετώντας και τις περιοχές Δεμένικα και Προφήτη Ηλία με παρακάμψεις μικρού μήκους από τη βασική διαδρομή.

- **803 Καλλιθέα, Καλλιθέα – Θέα -, Δεμένικα – Θέα**

Ξεκινάει κι αυτή από την Αφετηρία Οθ. Αμαλίας και καταλήγει στο Τέρμα Καλλιθέας, εξυπηρετώντας με μικρές κυκλικές διαδρομές τους οικισμούς της Θέας και των Δεμένικων. Η μέση συχνότητα των δρομολογίων των βασικών παραλλαγών είναι γύρω στα 20 λεπτά, ενώ τα δρομολόγια προς τους οικισμούς είναι πολύ λιγότερα και συγκεκριμένου αριθμού μέσα στην ημέρα.

Πίνακας 27: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 8

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 8 Οβρυά – Δεμένικα – Καλλιθέα – Θέα – Προφήτης Ηλίας													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά- βαση	Επι- στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
801	61	59	11059 m (προς Οβρυά) 12361 m (προς Κέντρο)	25 min (προς Οβρυά) 28 min (προς Κέντρο)	00:20	00:35	00:33	119	63	19	05:10- 23:00	05:10- 22:40	08:30- 22:40
803	64	60			01:54	02:40	-	18	5	-	06:00- 21:55	08:00- 13:20	-

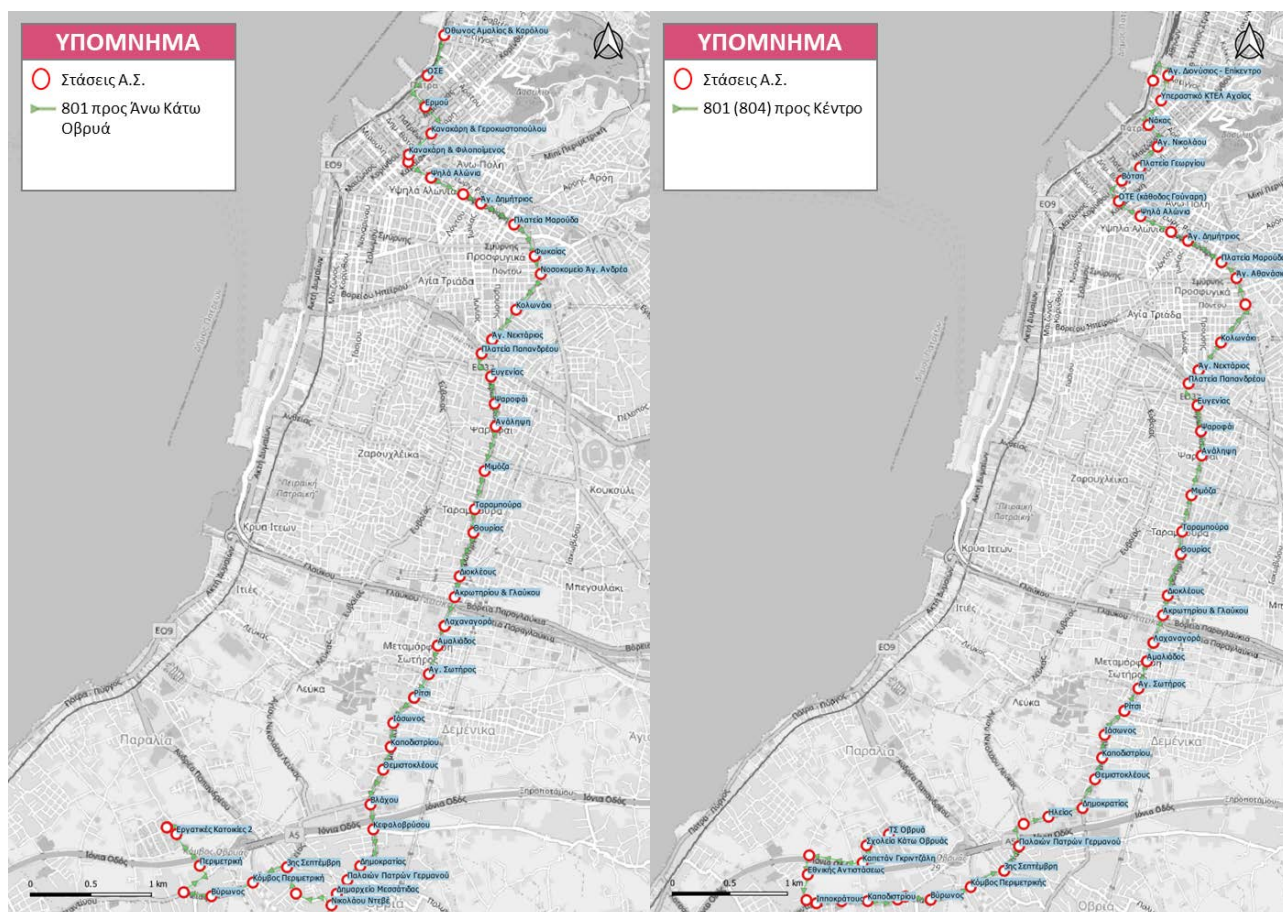
Πίνακας 28: Στάσεις Γραμμής 801

801 ΑΝΩ ΚΑΤΩ ΟΒΡΥΑ - ΔΕΜΕΝΙΚΑ - ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	
801 προς Οβρυά	804 προς Κέντρο
Όθ. Αμαλίας & Καρόλου	ΤΣ Οβρυά
ΟΣΕ	Σχολεία Κάτω Οβρυάς
Ερμού	Καπετάν Γκριντζάλη
Κανακάρη & Γεροκωστοπούλου	Χρήστου Γιαλελή
Κανακάρη & Φιλοποίμενος	Εθνικής Αντιστάσεως
ΟΤΕ	Ανθοπωλείο
Ψηλά Αλώνια	Ιπποκράτους
Ομόνοια	Νεκροταφείο
Άγ. Δημήτριος	Καποδιστρίου
Πλατεία Μαρούδα	Χατζηλιάκου
Φωκαίας	25ης Μαρτίου
Νοσοκομείο Άγ. Ανδρέα	Βύρωνος
Κολωνάκι	Κόμβος Περιμετρικής
Άγ. Νεκτάριος	3ης Σεπτεμβρίου
Πλατεία Παπανδρέου	Παλαιών Πατρών Γερμανού
Ευγενίας	Αγίου Νικολάου
Ψαροφάι	Ηλείας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ανάληψη	Δημοκρατίας
Μιμόζα	Θεμιστοκλέους
Ταραμπούρα	Καποδιστρίου
Ετεοκλέους Θουρίας	Ιάσωνος
Διοκλέους	Ρίτσι
Ακρωτηρίου & Γλαύκου	Αγ. Σωτήρος
Λαχαναγορά	Αμαλιάδος
Αμαλιάδος	Λαχαναγορά
Αγ. Σωτήρος	Ακρωτηρίου & Γλαύκου
Ρίτσι	Διοκλέους
Ιάσωνος	Θουρίας
Καποδιστρίου	Ταραμπούρα
Θεμιστοκλέους	Μιμόζα
Βλάχου	Ανάληψη
Κεφαλοβρύσου	Ψαροφάι
Δημοκρατίας	Ευγενίας
Παλαιών Πατρών Γερμανού	Πλατεία Παπανδρέου
Δημαρχείο Μεσσήτιδας	Άγ. Νεκταρίου
Νικολάου Ντεβέ	Κολωνάκι
1ο Δημοτικό Σχολείο Οβρυάς	Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέα
3ης Σεπτέμβρη	Άγ. Αθανάσιος
Κόμβος Περιμετρική	Πλατεία Μαρούδα
Βύρωνος	Άγ. Δημήτριος
Στροφή Κάτω Οβρυά	Ομόνοια
Περιμετρική	Ψηλά Αλώνια
Εργατικές Κατοικίες 2	ΟΤΕ
Εργατικές Κατοικίες 3	Βότση
ΤΣ Οβρυά	Πλατεία Γεωργίου
801 Δεμένικα	Άγ. Νικολάου
Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός	Νάκας
Σχολεία Δεμένικα	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Άγ. Θεόδωροι	Άγ. Διονύσιος - Επίκεντρο
Τέρμα Δεμένικα	Όθ. Αμαλίας & Καρόλου
Άγ. Θεόδωροι	804 Δεμένικα
Σχολεία	Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός
Σχολεία	Σχολεία Δεμένικα
Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός	Άγ. Θεόδωροι
801 Προφήτης Ηλίας	Τέρμα Δεμένικα
Ηρώων Πολυτεχνείου	Άγ. Θεόδωροι
Έλληνος Στρατιώτου	Σχολεία
Πλατεία Πρ. Ηλία	Σχολεία
Προφήτης Ηλίας	Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός
Έλληνος Στρατιώτου	
Ηρώων Πολυτεχνείου	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 23: Λεωφορειακή γραμμή 801 προς Οβρυά | 804 προς Κέντρο

Πίνακας 29: Στάσεις Γραμμής 803

803 ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΘΕΑ ΔΕΜΕΝΙΚΑ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΘΕΑ	
803 προς Καλλιθέα	804 προς Κέντρο
Όθ. Αμαλίας & Καρόλου	Τέρμα Καλλιθέα
ΟΣΕ	Καλλιθέα
Ερμού	Διασταύρωση
Κανακάρη & Γεροκωστοπούλου	Μπότσαρη
Κανακάρη & Φιλοποίμενος	Στροφές
ΟΤΕ	Βότση
Ψηλά Αλώνια	Δημοκρατίας
Ομόνοια	Αιόλου
Άγ. Δημήτριος	Μεγ. Αλεξάνδρου
Πλατεία Μαρούδα	Νικολάου Ντεβέ
Φωκαίας	Παλαιών Πατρών Γερμανού
Νοσοκομείο Άγ. Ανδρέα	Δημοκρατίας
Κολωνάκι	Κρητικού
Άγ. Νεκτάριος	Δημοκρατίας
Πλατεία Παπανδρέου	Θεμιστοκλέους
Ευγενίας	Καποδιστρίου
Ψαροφάι	Ιάσωνος
Ανάληψη	Ρίτσι
Μιμόζα	Αγ. Σωτήρος
Ταραμπούρα	Αμαλιάδος
Ετεοκλέους Θουρίας	Λαχαναγορά
Διοκλέους	Ακρωτηρίου & Γλαύκου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ακρωτηρίου & Γλαύκου	Διοκλέους
Λαχαναγορά	Θουρίας
Αμαλιάδος	Ταραμπούρα
Αγ. Σωτήρος	Μιμόζα
Ρίτσι	Ανάληψη
Ιάσωνος	Ψαροφάι
Καποδιστρίου	Ευγενίας
Θεμιστοκλέους	Πλατεία Παπανδρέου
Βλάχου	Άγ. Νεκτάριος
Κεφαλοβρύσου	Κολωνάκι
Δημοκρατίας	Νοσοκομείο Άγ. Ανδρέα
Παλαιών Πατρών Γερμανού	Άγ. Αθανάσιος
Δημαρχείο Μεσσάτιδας	Πλατεία Μαρούδα
Νικολάου Ντεβέ	Άγ. Δημήτριος
Μεγ. Αλεξάνδρου	Ομόνοια
Μίνως	Ψηλά Αλώνια
Κυριαζής	ΟΤΕ
Προφήτης Ηλίας	Βότση
Αγία Τριάδα	Πλατεία Γεωργίου
Διασταύρωση	Αγ. Νικολάου
Καλλιθέα	Νάκας
Άνω Καλλιθέα	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Τέρμα Καλλιθέα	Άγ. Διονύσιος - Επίκεντρο
803 Δεμένικα	Όθ. Αμαλίας & Καρόλου
Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός	804 Δεμένικα
Σχολεία Δεμένικα	Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός
Άγ. Θεόδωροι	Σχολεία Δεμένικα
Τέρμα Δεμένικα	Άγ. Θεόδωροι
Άγ. Θεόδωροι	Τέρμα Δεμένικα
Σχολεία	Άγ. Θεόδωροι
Σχολεία	Σχολεία
Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός	Σχολεία
804 Θέα	Δεμένικα - Παιδικός Σταθμός
Καλλιθέα	804 Θέα
Διασταύρωση	ΤΣ Θέα
Μπότσαρη	Θέα
Στροφές	Παλαιοχώρας
Βότση	Πάροδος Παλαιοχώρας
Πάροδος Παλαιοχώρας	
Παλαιοχώρας	
Θέα	
ΤΣ Θέα	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.1.1.9 Γραμμή Νο 9 Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο μέσω Έλληνας Στρατιώτου

Η λεωφορειακή γραμμή 9 είναι ακτινική γραμμή που συνδέει την παραλιακή περιοχή της Πάτρας με το Πανεπιστήμιο και το Νοσοκομείο, μέσω της οδού Έλληνας Στρατιώτου με μέση συχνότητα τα 15 λεπτά περίπου και με αρκετά δρομολόγια μέσα στη μέρα.

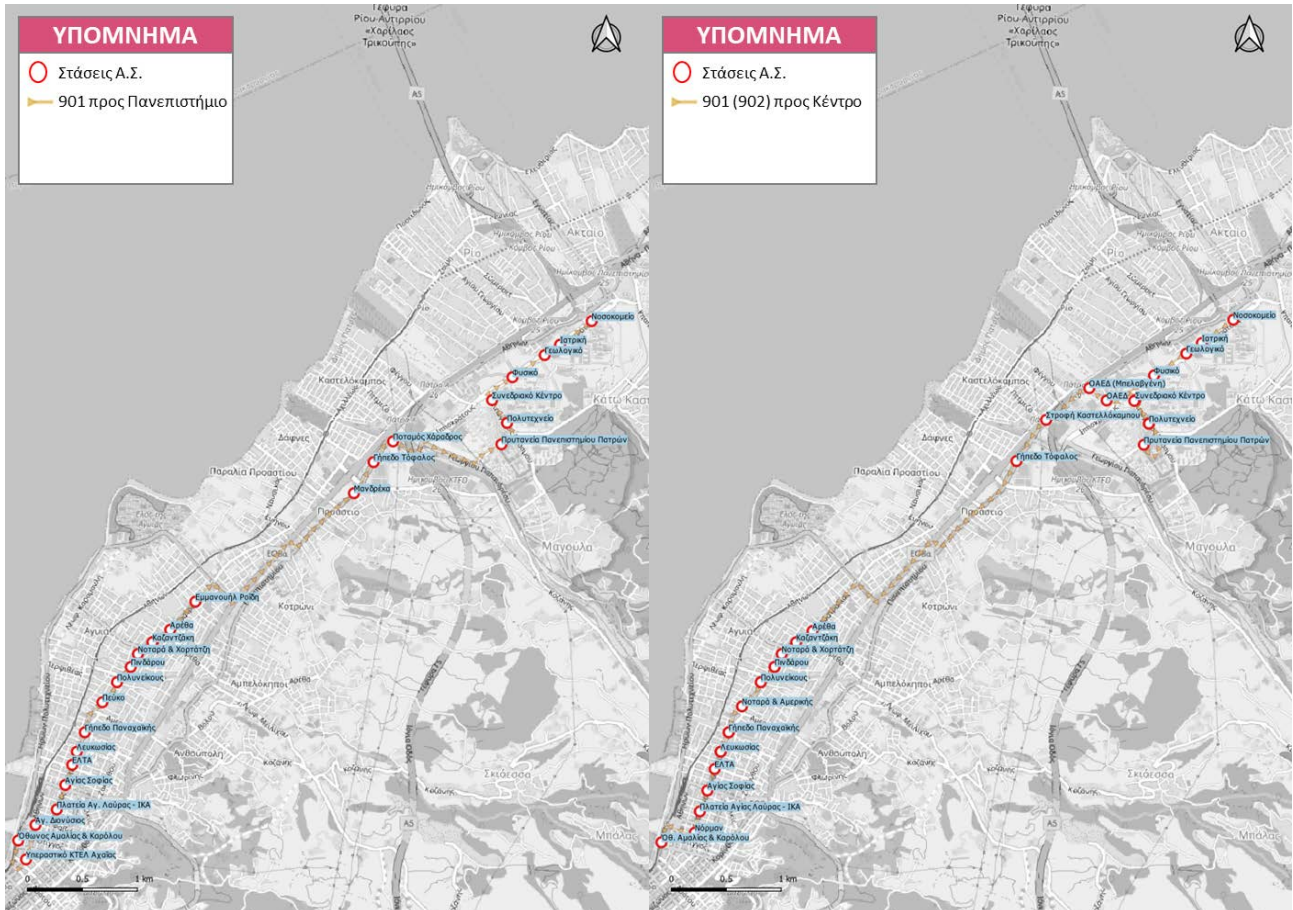
Πίνακας 30: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο. 9

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 9 Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο μέσω Έλληνας Στρατιώτου													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
901	25	26	9047 m (προς Πανεπιστήμιο) 9600 m (προς κέντρο)	23 min (προς Πανεπιστήμιο) 25 min (προς κέντρο)	00:16	-	-	89	-	-	07:40-21:00	-	-

Πίνακας 31: Στάσεις Γραμμής 901

901 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΜΕΣΩ ΕΛΛΗΝΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΟΥ	
901 προς Πανεπιστήμιο	902 προς Κέντρο
Όθ. Αμαλίας & Καρόλου	Νοσοκομείο
Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας	Ιατρική
Άγ. Διονύσιος	Γεωλογικό
Πλατεία Αγ. Λαύρας - ΙΚΑ	Φυσικό
Αγ. Σοφίας	Συνεδριακό Κέντρο
ΕΛΤΑ	Πολυτεχνείο
Λευκωσίας	Πρυτανεία Πανεπιστημίου Πατρών
Γήπεδο Παναχαϊκής	Συνεδριακό Κέντρο
Πεύκο	ΟΑΕΔ
Πολυνείκους	ΟΑΕΔ (Μπελαβγένη)
Πινδάρου	Στροφή Καστελλόκαμπου
Νοταρά	Γήπεδο Τόφαλος
Καζαντζάκη	Αρέθα
Αρέθα	Καζαντζάκη
Εμμανουήλ Ροΐδη	Νοταρά & Χορτάτση
Μανδρέκα	Πινδάρου
Γήπεδο Τόφαλος	Ανθοπωλείο
Ποταμός Χάραδρος	Νοταρά & Αμερικής
Πρυτανεία Πανεπιστημίου Πατρών	Γήπεδο Παναχαϊκής
Πολυτεχνείο	Λευκωσίας
Συνεδριακό Κέντρο	ΕΛΤΑ
Φυσικό	Αγίας Σοφίας
Γεωλογικό	Πλατεία Αγίας Λαύρας - ΙΚΑ
Ιατρική	Νόρμαν
Νοσοκομείο	Όθ. Αμαλίας & Καρόλου
	Ζώνες

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 24: Λεωφορειακή γραμμή 901 προς Πανεπιστήμιο | 902 προς Κέντρο

3.3.1.1.10 Γραμμή Νο 11 Λιμάνι – Parking Τερψιθέας

Η λεωφορειακή γραμμή 11 έχει δύο παραλλαγές που και οι δύο είναι κυκλικές και διατρέχουν την Α' Ζώνη κομίστρου.

- **111 Parking – Τερψιθέα**

Πρόκειται για κυκλική διαδρομή που ξεκινάει και καταλήγει στο το Parking Τερψιθέας, εκτελώντας δρομολόγια ανά μισή ώρα.

- **118 Λιμάνι - Port**

Είναι κυκλική διαδρομή συνδέει με δρομολόγια το σταθμό των Υπεραστικών ΚΤΕΛ Πάτρας με το Λιμάνι της Πάτρας.

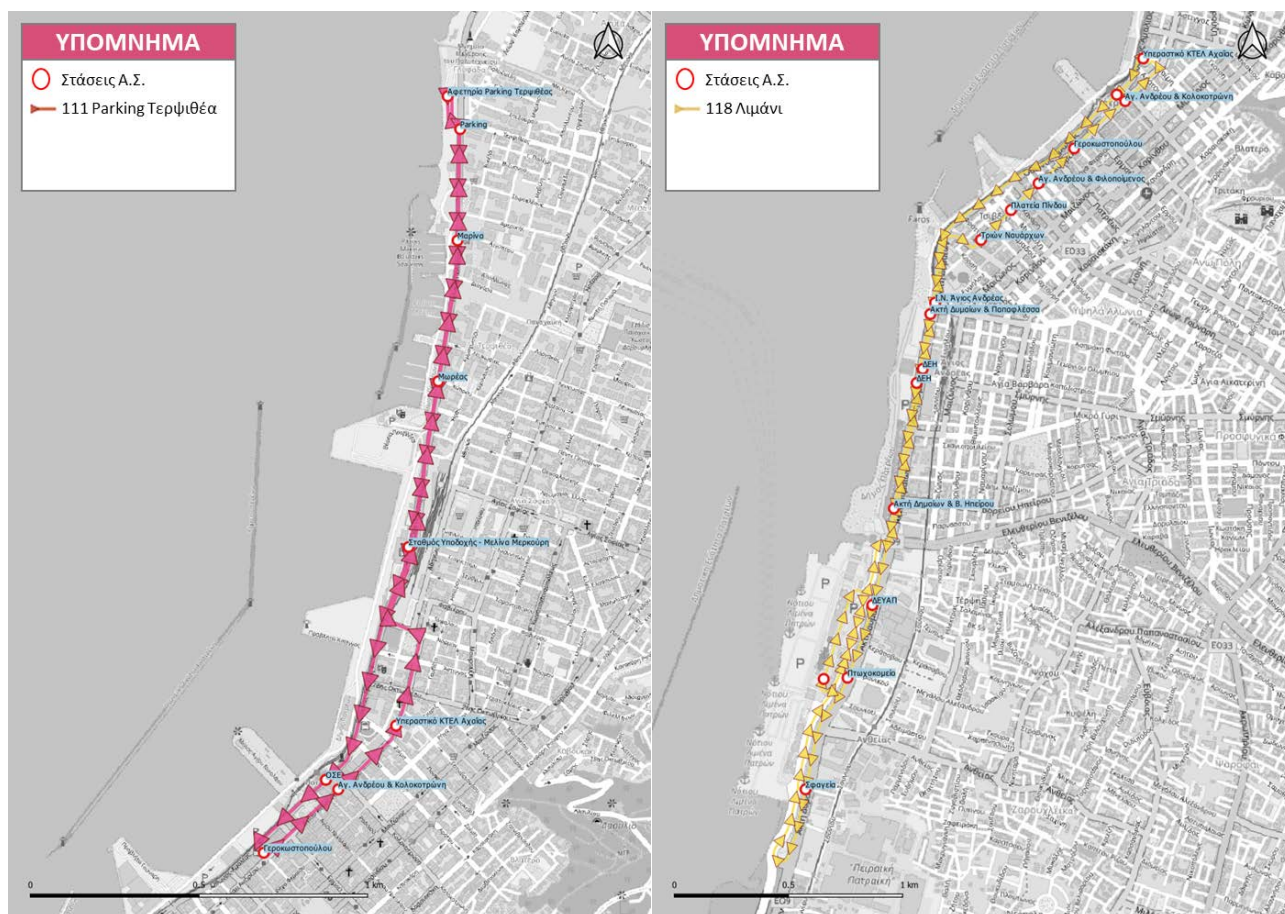
Πίνακας 32: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακής Γραμμής Νο.11

Λεωφορειακή Γραμμή Νο 11 Λιμάνι – Parking Τερψιθέας													
Διαδρομή	Πλήθος Στάσεων		Μήκος Διαδρομής	Χρόνος Διαδρομής	Μέση συχνότητα (Ωρες : Λεπτά)			Αριθμός Δρομολογίων (μετάβαση & επιστροφή)			Ωράριο Λειτουργίας		
	Μετά-βαση	Επι-στροφή			Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.	Καθ.	Σαβ.	Κυρ.
111	13		4995 m		00:30	-	-	44	-	-	06:30-21:30	-	-
118	11	9	9058 m		-	-	-	-	-	-		-	-

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 33: Στάσεις Γραμμών 111 & 118

111 PARKING - ΤΕΡΨΙΘΕΑ	118 Λιμάνι - Port (τα δρομολόγια έχουν ανασταλεί προσωρινά)	
111 Parking Τερψιθέας Μετάβαση & Επιστροφή	προς Κέντρο	προς Λιμάνι
Αφετηρία Parking Τερψιθέας	Αφετηρία Λιμάνι - Port	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας
Μαρίνα	Ακτή Δυμαίων & Μαξίμου	ΟΣΕ
Μωρέας	Γ' ΔΟΥ Πατρών	Ακτή Δημαίων & Παπαφλέσσα
Σταθμός Υποδοχής - Μελίνα Μερκούρη	ΔΕΗ	ΔΕΗ
ΟΣΕ	Ι.Ν. Αγ. Ανδρέας	Ακτή Δημαίων & Β. Ηπείρου
Γεροκωστοπούλου	Τριών Ναυάρχων	ΔΕΥΑΠ
Αγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη	Πλατεία Πίνδου	Πτωχοκομείο
Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας	Αγ. Ανδρέου & Φιλοποίμενος	Σφαγεία
Σταθμός Υποδοχής - Μελίνα Μερκούρη	Γεροκωστοπούλου	Αφετηρία Νέο Λιμάνι
Μωρέας	Αγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη	
Μαρίνα	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας	
Parking		
Αφετηρία Parking Τερψιθέας		



Εικόνα 25: Λεωφορειακή γραμμή 111 Parking Τερψιθέας | 118 Λιμάνι

3.3.1.2 Σύνοψη Λειτουργικών Χαρακτηριστικών Λεωφορειακών Γραμμών Αστικού ΚΤΕΛ Πάτρας

3.3.1.2.1 Στάσεις

Όπως φαίνεται και από τους πίνακες των στάσεων ανά γραμμή που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών των αστικών συγκοινωνιών Πάτρας περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό στάσεων, οι οποίες εξασφαλίζουν ειδικά στην κεντρική περιοχή της Πάτρας ικανοποιητική χωρική κάλυψη.

Επίσης, πολλές στάσεις εξυπηρετούνται από πολλές διαφορετικές εναλλακτικές διαδρομές της ίδιας γραμμής ή και από περισσότερες από μία λεωφορειακές γραμμές.

Οι στάσεις διαθέτουν πληροφοριακό ιστό και στέγαστρα σε ορισμένες περιπτώσεις, ωστόσο τα στέγαστρα εντοπίζονται μόνο στις στάσεις του κέντρου και γενικά εντοπίζονται ελλείψεις και προβλήματα τόσο στον τρόπο σήμανσης των στάσεων, καθώς απουσιάζει σε πολλές των περιπτώσεων ο πληροφοριακός ιστός όσο και στο γενικότερο αστικό εξοπλισμό που τις συνοδεύει (στέγαστρα, παγκάκια κ.λ.π.).

3.3.1.2.2 Ωράριο Λειτουργίας Γραμμών

Το ωράριο λειτουργίας των λεωφορειακών γραμμών των αστικών συγκοινωνιών γενικά είναι περιορισμένο παρά το μέγεθος της πόλης και τις χρήσεις γης της, ενώ σε πολλές των περιπτώσεων σε πολλές διαδρομές γραμμών δεν εκτελούνται καθόλου δρομολόγια τα Σαββατοκύριακα για διάφορους λόγους και κυρίως λόγω μειωμένης ζήτησης σύμφωνα με το Αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας.

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα που ακολουθεί, οι περισσότερες γραμμές ξεκινούν τη λειτουργία τους τις Καθημερινές μετά τις 06:00 π.μ., με μόνο δύο (2) γραμμές την 3 και την 6 να έχουν δρομολόγιο στις 05:30 και 05:35 αντίστοιχα. Όσον αφορά τη λήξη λειτουργίας των γραμμών αυτή γίνεται σχετικά νωρίς, καθώς πολλές γραμμές εκτελούν τα τελευταία δρομολόγια τους, νωρίτερα από τις 22:00 και μόνο λίγες περιπτώσεις γραμμών εκτελούν δρομολόγια μετά τις 22:40. Τέλος, μόνο οι γραμμές 2 και 6, οι οποίες εξυπηρετούν το Πανεπιστήμιο και τα ΤΕΙ εκτελούν δρομολόγια μέχρι τις 00:00.

Σε κάθε περίπτωση πάντως δεδομένου ότι η Πάτρα αποτελεί την τρίτη, από πλευράς πληθυσμού, πόλη της Ελλάδος, ότι είναι συγκοινωνιακός κόμβος με το λιμάνι και τον σιδηροδρομικό σταθμό που διαθέτει, και ότι διαθέτει σημαντικό ποσοστό νεανικού πληθυσμού λόγω των Πανεπιστημίων της, θα έπρεπε να διερευνηθεί η επέκταση της χρονικής λειτουργίας ορισμένων τουλάχιστον λεωφορειακών γραμμών.

Όσον αφορά τα Σαββατοκύριακα, οι περισσότερες γραμμές ξεκινούν αρκετά αργότερα σε σχέση με τις Καθημερινές και ως επί το πλείστον μετά τις 06:30-07:00 για τα Σάββατα και μετά τις 08:00 – 08:30 για τις Κυριακές, γεγονός που δικαιολογείται από το ότι δεν πρόκειται για εργάσιμες μέρες

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

και άρα δεν υπάρχει αναγκαιότητα για πιο πρωινές αναχωρήσεις δρομολογίων, για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων προς την εργασία.

Από την άλλη μεριά, δεν παρατηρείται χρονική επέκταση των προγραμματισμένων δρομολογίων τουλάχιστον για το Σάββατο, για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων για λόγους διασκέδασης, αλλά αντίθετα σε κάποιες περιπτώσεις γραμμών συρρικνώνεται αισθητά η χρονική λειτουργία των γραμμών από το βράδυ στο μεσημέρι και σε κάποιες περιπτώσεις αναστέλλεται πλήρως η λειτουργία τους.

Αντίστοιχα, πολλές λεωφορειακές γραμμές αναστέλλουν πλήρως τη λειτουργία τους κατά τις Κυριακές και Αργίες, διότι σύμφωνα με το αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας δεν υπάρχει ζήτηση για τα συγκεκριμένα δρομολόγια καθώς εξυπηρετούν χρήσεις γης που έλκουν μετακινήσεις μόνο κατά τις Καθημερινές, όπως για παράδειγμα το Πανεπιστήμιο.

Πίνακας 34: Ώρες Έναρξης και Λήξης Λειτουργίας Λεωφορειακών Γραμμών Πάτρας

ΓΡΑΜΜΗ	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ		ΣΑΒΒΑΤΑ		ΚΥΡΙΑΚΕΣ & ΑΡΓΙΕΣ	
	ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΩΡΑ ΛΗΞΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΩΡΑ ΛΗΞΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΩΡΑ ΛΗΞΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ
101	6:20	22:40	6:30	22:40	8:00	22:40
102	6:30	22:00	-	-	-	-
103	6:55	14:30	-	-	-	-
201	7:00	0:00	7:00	0:00	8:30	23:15
301-303	5:30	22:40	7:00	22:40	8:30	22:40
302	6:50	21:45	-	-	-	-
401	6:30	21:45	6:30	14:45	-	-
501-505	6:00	23:15	7:00	22:40	10:30	22:40
502	7:20	20:55	-	-	-	-
601-604-605	5:35	0:00	5:35	0:00	6:30	0:00
602	7:30	22:00	-	-	-	-
606	7:20	20:45	11:20	21:00	-	-
607	7:00	14:50	-	-	-	-
608	6:50	21:55	9:15	14:45	-	-
702- 703- 704-706-707	6:20	22:40	8:00	22:30	-	-
801	5:10	23:00	5:10	22:40	8:30	22:40
803	6:00	21:55	8:00	13:20	-	-
901	7:40	21:00	-	-	-	-
111	6:30	21:30	-	-	-	-

3.3.1.2.3 Πλήθος Προγραμματισμένων Δρομολογίων και Συχνότητες

Όπως είναι αναμενόμενο οι γραμμές με τα περισσότερα προγραμματισμένα δρομολόγια είναι οι γραμμές 1, 2, 3, 6 και 7 γεγονός το οποίο δικαιολογείται από το ότι εξυπηρετούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων και εμφανίζουν μεγάλη επιβατική ζήτηση, όπως για παράδειγμα η γραμμή 6 που εξυπηρετεί το Πανεπιστήμιο και που έχει τον μεγαλύτερο αριθμό δρομολογίων.

Επίσης, παρατηρείται ότι σε όλες τις γραμμές μειώνεται αισθητά η παρεχόμενη εξυπηρέτηση κατά τα Σάββατα, καθώς ο αριθμός των προγραμματισμένων δρομολογίων πέφτει στο μισό στην

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

καλύτερη των περιπτώσεων ή και μηδενίζεται τελείως. Αντίστοιχα κατά τις Κυριακές και τις Αργίες δρομολόγια εκτελούνται μόνο σε 5 διαδρομές, καθώς οι περισσότερες γραμμές αναστέλλουν τελείως τη λειτουργία τους.

Σύμφωνα με το αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας, η αναστολή δρομολογίων οφείλεται στην πολύ χαμηλή έως μηδενική ζήτηση κατά τα Σαββατοκύριακα για τις περισσότερες γραμμές.

Όσον αφορά τη μέση συχνότητα των γραμμών, η γραμμή με την καλύτερη μέση συχνότητα είναι η γραμμή 6 που εξυπηρετεί το Πανεπιστήμιο με μέση συχνότητα τα 8 λεπτά, η οποία σε ώρες αιχμής μπορεί να φτάσει και τα 4 λεπτά, ενώ στις υπόλοιπες γραμμές οι μέσες συχνότητες κυμαίνονται στα 15 λεπτά περίπου για τις γραμμές 1,2,3 και στα 20-35 λεπτά για τις γραμμές 5, 7, 8 και 11. Τέλος, σε ορισμένες εναλλακτικές διαδρομές δεν υπάρχει συγκεκριμένη μέση συχνότητα, αλλά εκτελούνται καθορισμένα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα προγραμματισμένα δρομολόγια ανά γραμμή και ανά ημέρα.

Πίνακας 35: Ώρες Έναρξης και Λήξης Λειτουργίας Λεωφορειακών Γραμμών Πάτρας

ΓΡΑΜΜΗ	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΣΑΒΒΑΤΑ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΚΥΡΙΑΚΕΣ & ΑΡΓΙΕΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ
101	117	64	33
102	18	0	0
103	3	0	0
201	146	82	43
301-303	123	60	25
302	20	0	0
401	32	18	0
501-505	70	28	13
502	10	0	0
601-604-605	252	68	36
602	47	0	0
606	10	8	0
607	6	0	0
608	12	6	0
702- 703- 704- 706-707	120	16	0
801	59	19	0
803	18	5	0
901	89	0	0
111	44	0	0

3.3.1.2.4 Στόλος Λεωφορείων

Το αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας, διαθέτει στόλο 127 λεωφορείων διαφόρων τύπων, οι οποίοι δρομολογούνται στις γραμμές ανάλογα με την επιβατική κίνηση και τις ιδιαιτερότητες της κάθε γραμμής.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι τύποι λεωφορείων και οι γραμμές στις οποίες δρομολογούνται:

Πίνακας 36: Τύπος Λεωφορείων Αστικής Συγκοινωνίας

Τύπος Λεωφορείου	Αριθμός Λεωφορείων	Γραμμή στην οποία δρομολογούνται	Χωρητικότητα - Θέσεις Καθήμενων & Ορθίων
Αρθρωτά	20	6,9	170-180
Κανονικά (12-μετρα)	88	1,2,3,5,6,7,8,11,	100
Mini bus	10	Χρησιμοποιούνται σε μικρά τμήματα διαδρομών για μετεπιβιβάσεις	33
Λεωφορεία ημιαστικού τύπου	7	Εξυπηρετούν μόνο μετακινήσεις μαθητών	70
Mini bus sprider	2	Χρησιμοποιούνται σε μικρά τμήματα διαδρομών για μετεπιβιβάσεις	10

Το 85% του στόλου των λεωφορείων του αστικού ΚΤΕΛ είναι χρονολογίας από το 2003 και μετά και το 90% περίπου των λεωφορείων είναι προσβάσιμα για ΑμεΑ.

Τα λεωφορεία των αστικών συγκοινωνιών διαθέτουν σύστημα τηλεματικής, το οποίο διαχειρίζεται το αστικό ΚΤΕΛ και για το οποίο θα γίνει λόγος σε επόμενη παράγραφο.

3.3.1.2.5 Επιβατική Κίνηση

Τα λεωφορεία του αστικού ΚΤΕΛ Πάτρας διαθέτουν ακυρωτικά μηχανήματα, τα οποία ωστόσο δεν είναι συνδεδεμένα με το σύστημα Τηλεματικής με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν στοιχεία επιβατικής κίνησης.

Έτσι, πέρα από τα εμπειρικά δεδομένα του αστικού ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τα οποία οι γραμμές με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση είναι ως επί το πλείστον οι γραμμές που εξυπηρετούν το Πανεπιστήμιο, το Νοσοκομείο και τα Τ.Ε.Ι., (γραμμές 6 και 2), πραγματοποιήθηκαν από την ομάδα μελέτης αναλυτικές μετρήσεις επιβατικής κίνησης ανά γραμμή-διαδρομή.

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν το πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου από ερευνητές οι οποίοι κατέγραψαν σε τυπικές Καθημερινές, και κατά τις πρωινές ώρες αιχμής 07:00-09:00, τον αριθμό των επιβατών που επιβιβάζονταν – αποβιβάζονταν ανά στάση στις διάφορες λεωφορειακές γραμμές.

Στον Πίνακα και τα διαγράμματα που ακολουθούν φαίνεται ότι η γραμμή με τις περισσότερες επιβιβάσεις είναι η γραμμή 601 στην κατεύθυνση Κέντρο προς Πανεπιστήμιο με 105 επιβιβάσεις στο σύνολο του δρομολογίου της γραμμής. Παρόλα αυτά η μέση πληρότητα (επιβάτες εντός του

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

οχήματος) δεν υπερβαίνει τη χωρητικότητα του λεωφορείου, καθώς στη συγκεκριμένη γραμμή δρομολογούνται αρθρωτά λεωφορεία με συνολική χωρητικότητα 170-180 θέσεις καθήμενων και ορθίων και ο μέγιστος αριθμός επιβατών που μετρήθηκε εντός του λεωφορείου ήταν 101, δηλαδή γύρω στο 60%.

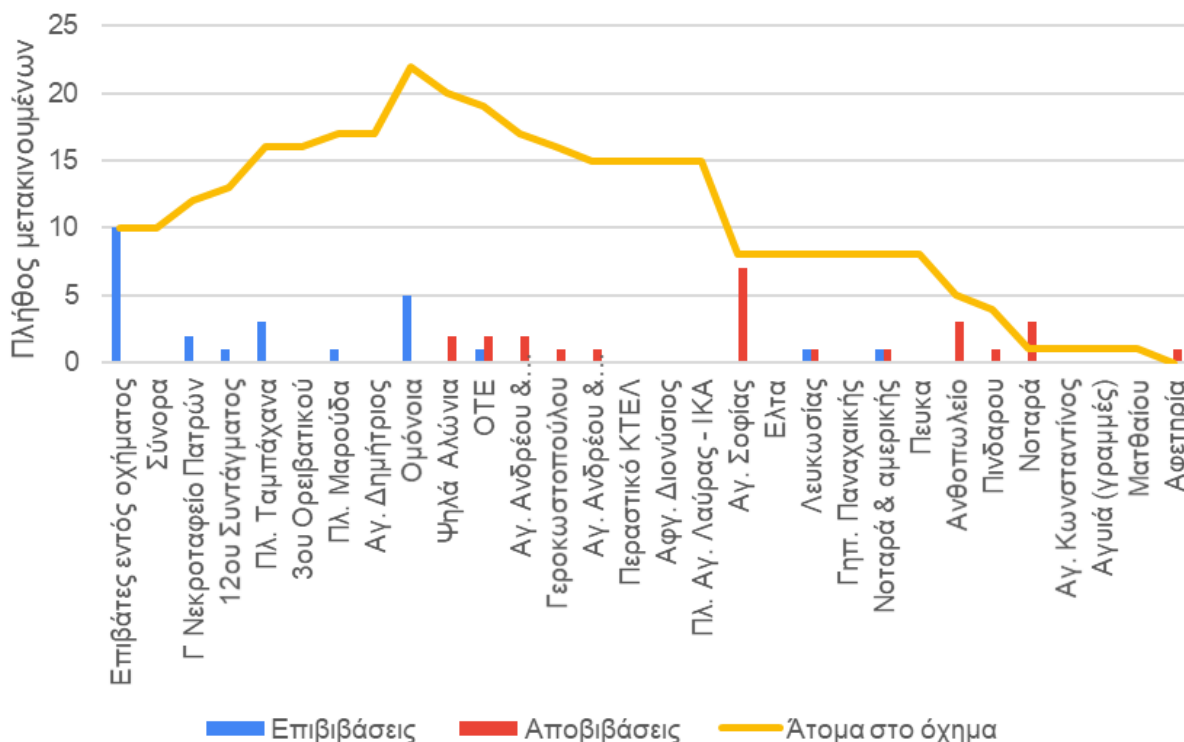
Στη δεύτερη θέση από πλευράς επιβιβάσεων βρίσκεται η γραμμή 201 στην κατεύθυνση ΤΕΙ προς Αμπελόκηποι με 52 επιβιβάσεις και μέγιστο αριθμό επιβατών εντός του λεωφορείου, τα 35 άτομα, με αποτέλεσμα η μέση πληρότητα του οχήματος να είναι αρκετά μικρότερη από το 50%, δεδομένου ότι στη συγκεκριμένη γραμμή δρομολογούνται κανονικά λεωφορεία 100 θέσεων.

Γενικά, τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις μετρήσεις είναι οι ιδιαίτερα χαμηλές μέσες πληρότητες των οχημάτων στις περισσότερες γραμμές, καθώς στην πλειονότητα των γραμμών ο μέγιστος αριθμός των επιβατών εντός του λεωφορείου δεν ξεπερνάει το 20% της χωρητικότητας του οχήματος. Εξάλλου σύμφωνα με το αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας το γεγονός αυτό συνάδει και με τη γενικότερη χαμηλή επιβατική κίνηση, που διαπιστώνεται σε όλες τις γραμμές και που σε μεγάλο ποσοστό οφείλεται και στις συνθήκες μετακίνησης που έχει επιβάλει η πανδημία Covid-19, τα τελευταία δύο χρόνια.

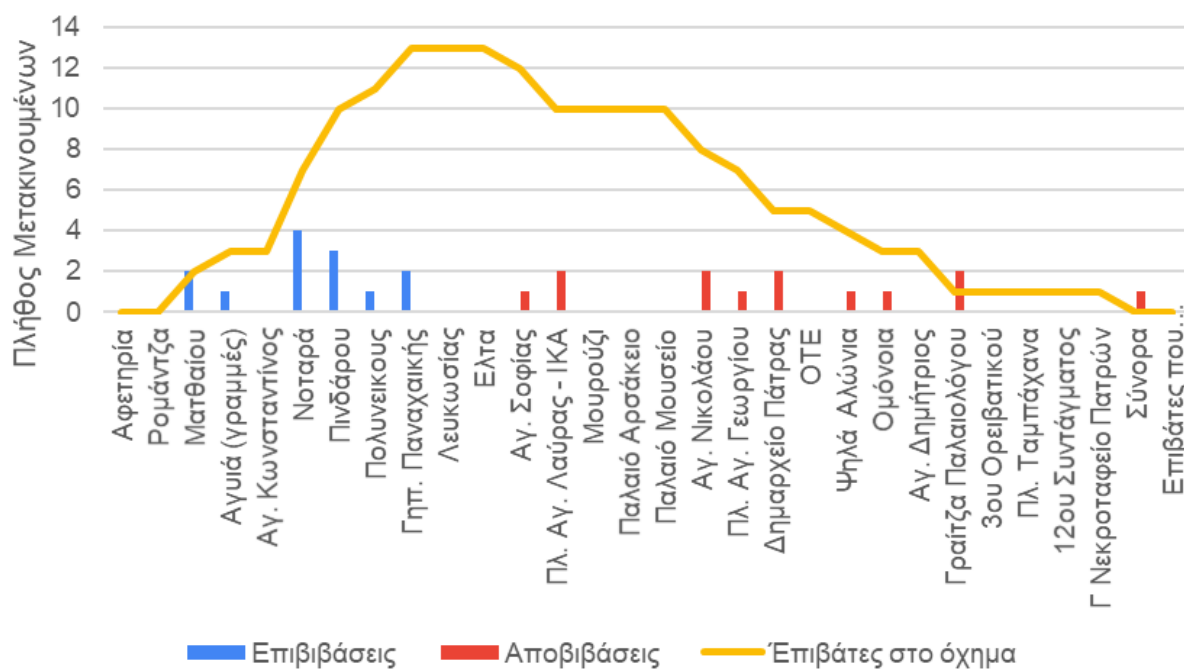
Πίνακας 37: Επιβατική Κίνηση ανά Λεωφορειακή Γραμμή

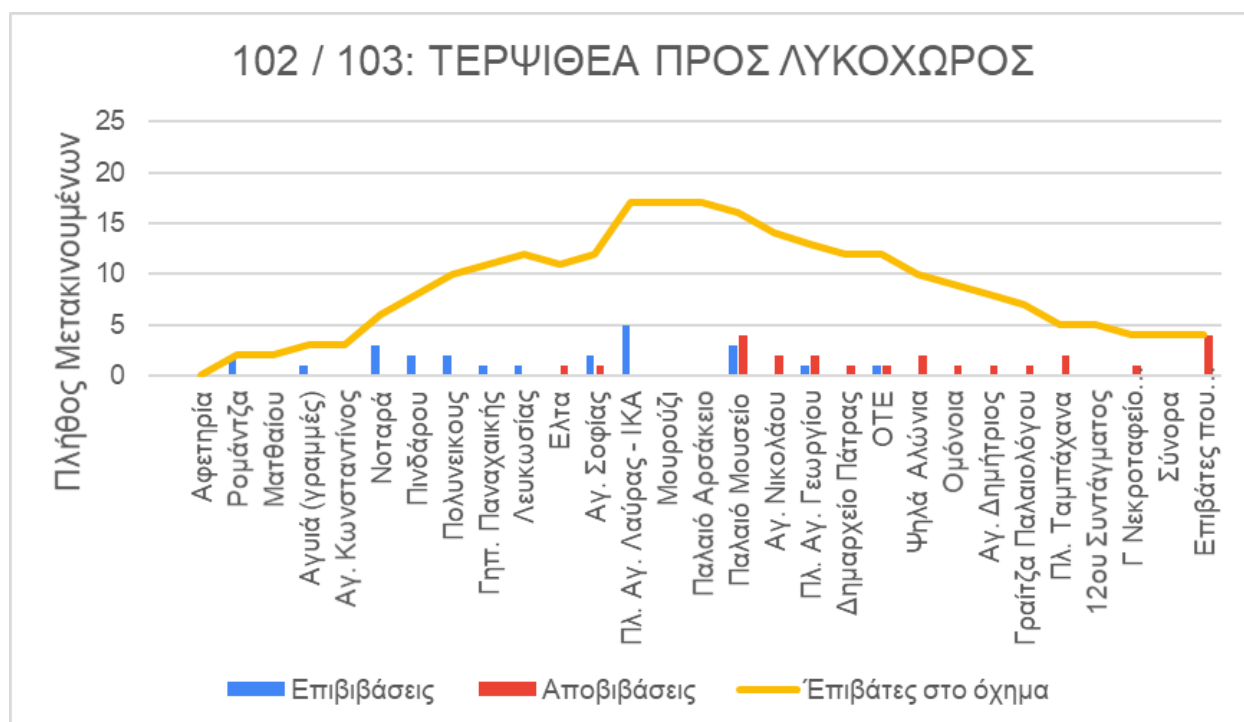
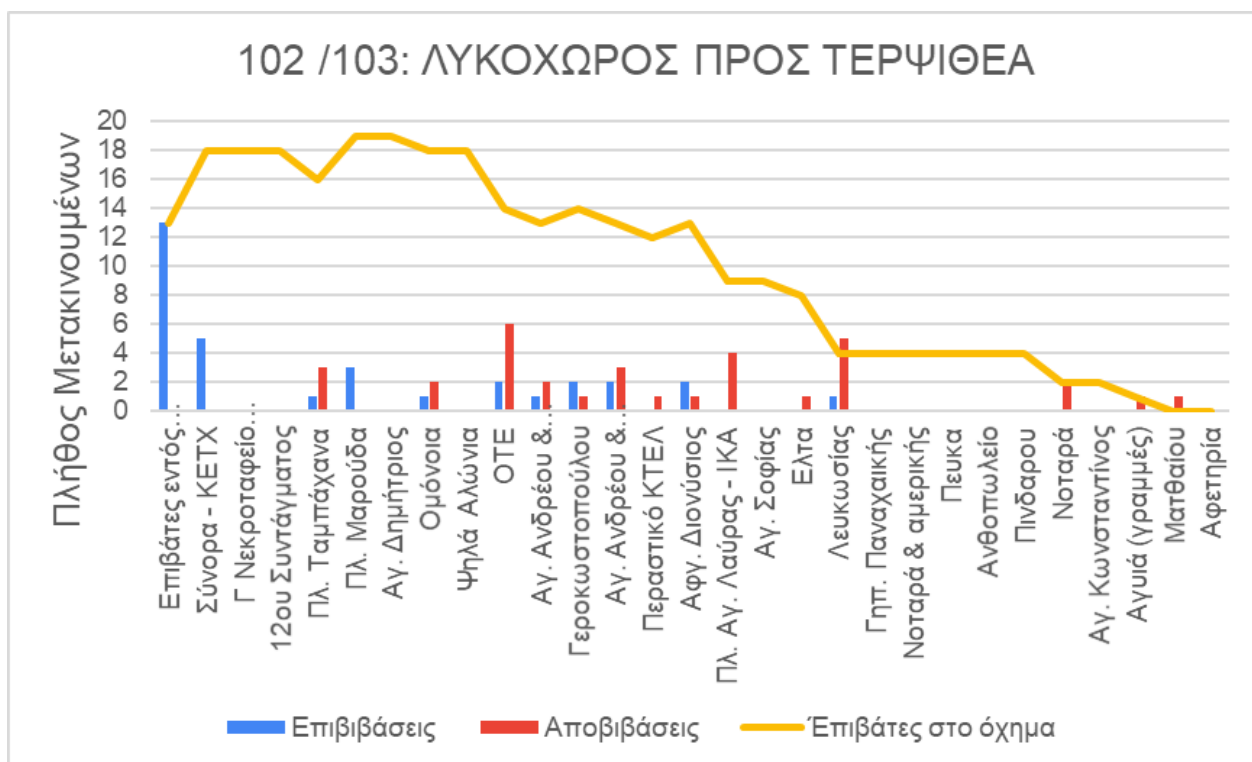
Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Επιβιβάσεις	Max Αριθμός Επιβατών εντός του Λεωφορείου
101	Εγλυκάδα - Τερψιθέα	25	22
	Τερψιθέα - Εγλυκάδα	13	13
102	Λυκοχωρός - Τερψιθέα	33	19
	Τερψιθέα - Λυκοχωρός	24	17
201	Αμπελόκηποι - Τ.Ε.Ι.	28	20
	Τ.Ε.Ι. - Αμπελόκηποι	52	35
301	Αγυιά - Ζαρουχλέικα	13	10
	Ζαρουχλέικα - Αγυιά	33	30
401	Κέντρο - Αρόη		
501	Κέντρο - Τσουκαλίσκας	5	4
	Τσουκαλίσκας - Κέντρο	10	9
601	Κέντρο - Παν. Νοσοκομείο	105	101
	Παν. Νοσοκομείο - Κέντρο	18	15
602	Παν. Νοσοκομείο - Κέντρο	12	11
606	Κέντρο - Καστελλόκαμπος	7	4
	Καστελλόκαμπος - Κέντρο	13	11
701	Κέντρο - Μπεγουλάκι	14	12
	Μπεγουλάκι - Κέντρο	26	21
801	Κέντρο - Δεμένικα	21	13
	Δεμένικα - Κέντρο	37	27
901	Κέντρο - Παν. Νοσοκομείο	10	9
	Παν. Νοσοκομείο - Κέντρο	6	3

101: ΕΓΛΥΚΑΔΑ ΠΡΟΣ ΤΕΡΨΙΘΕΑ

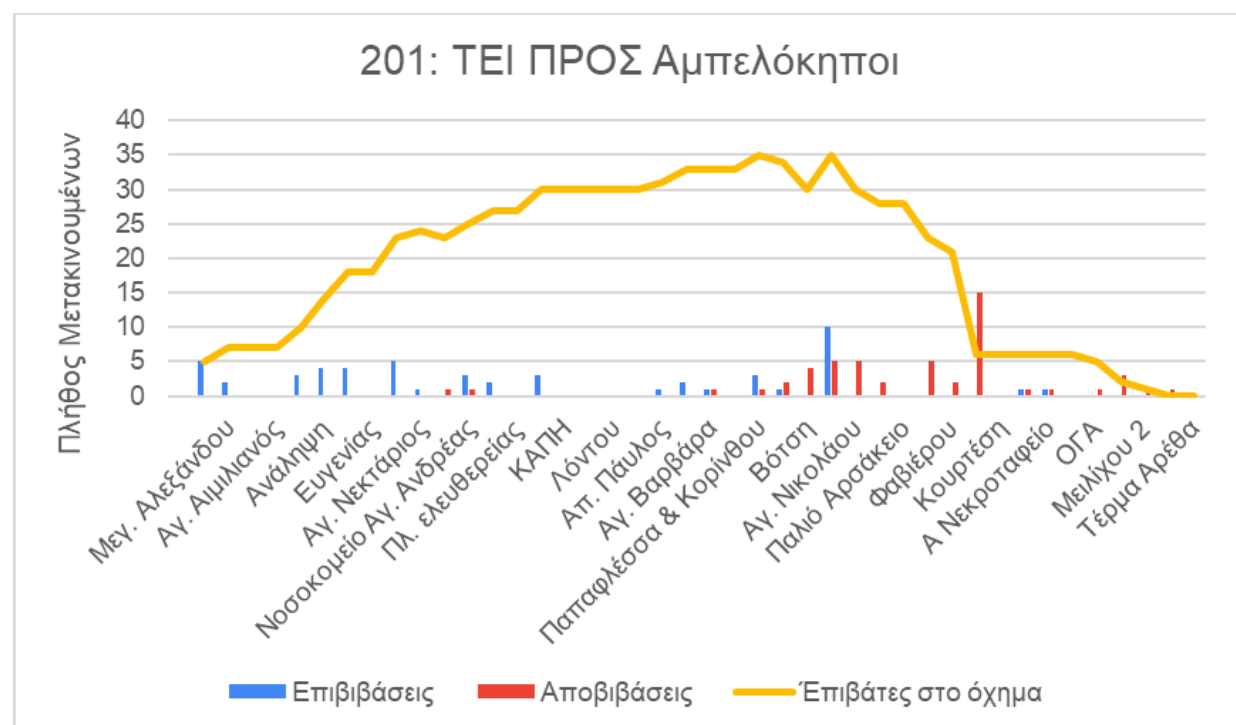
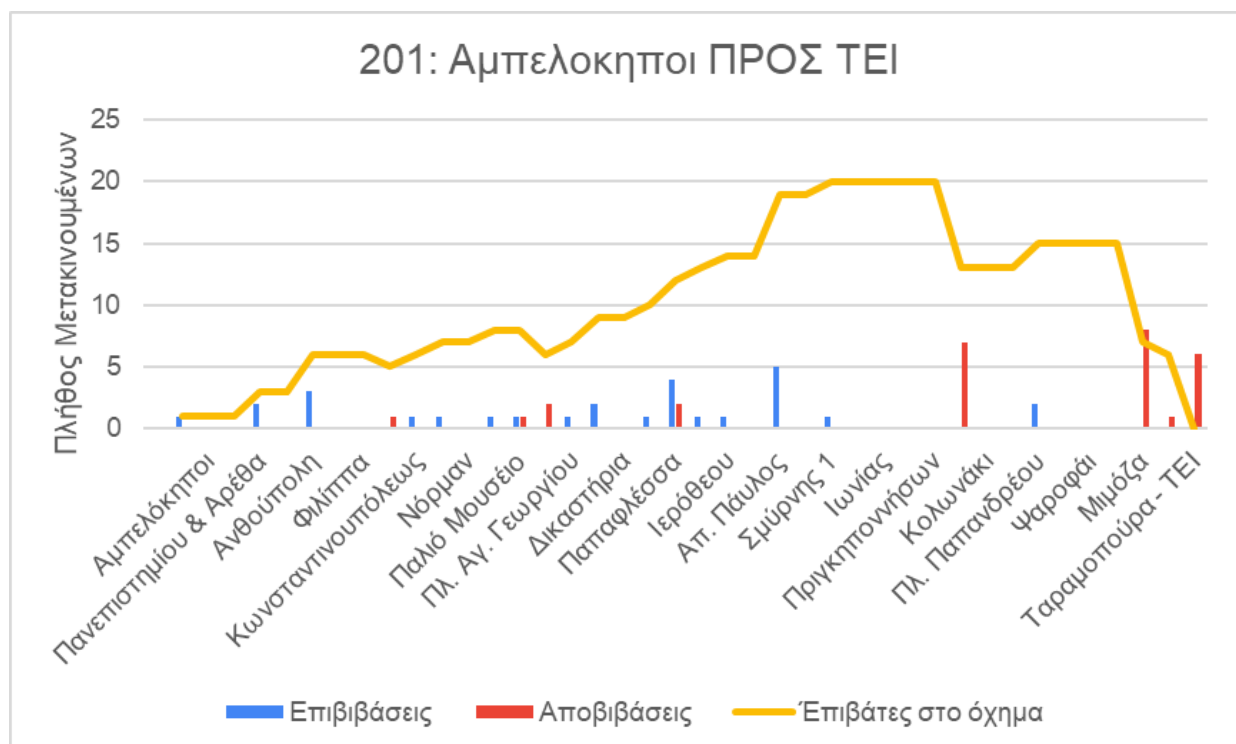


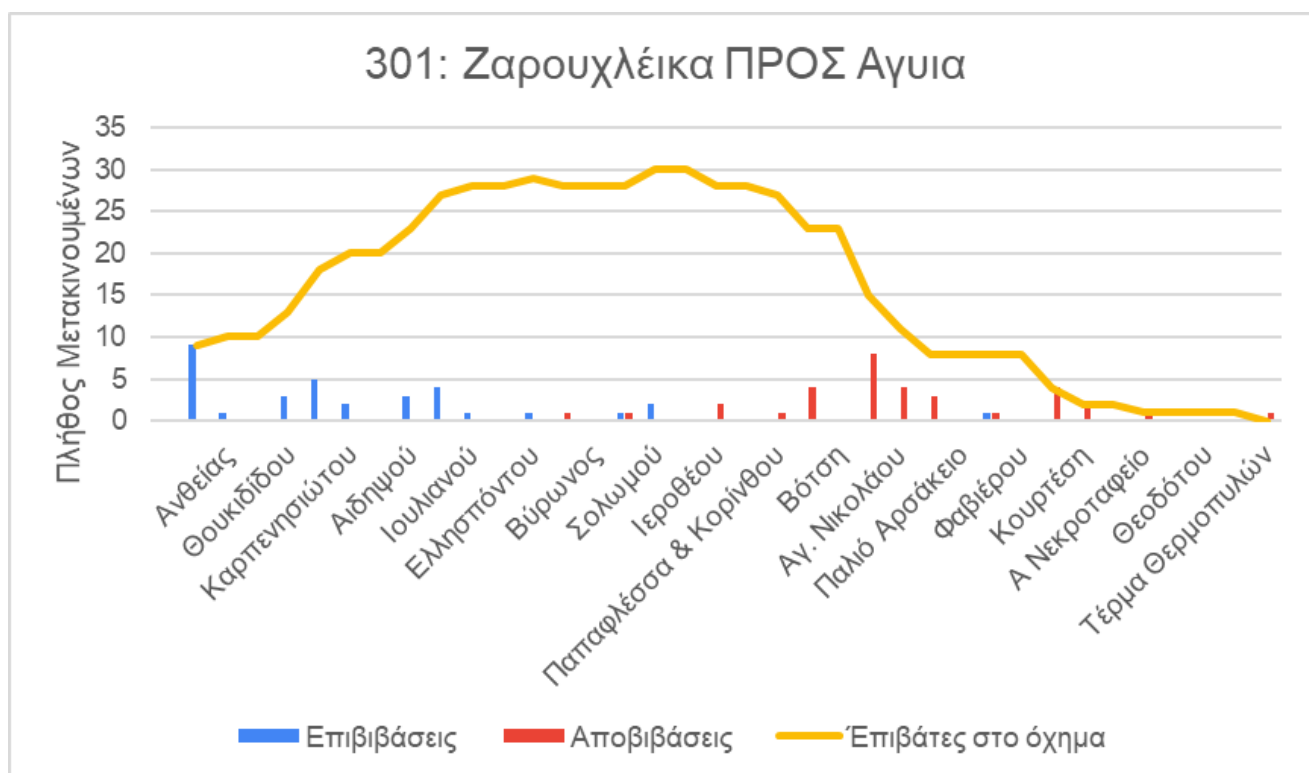
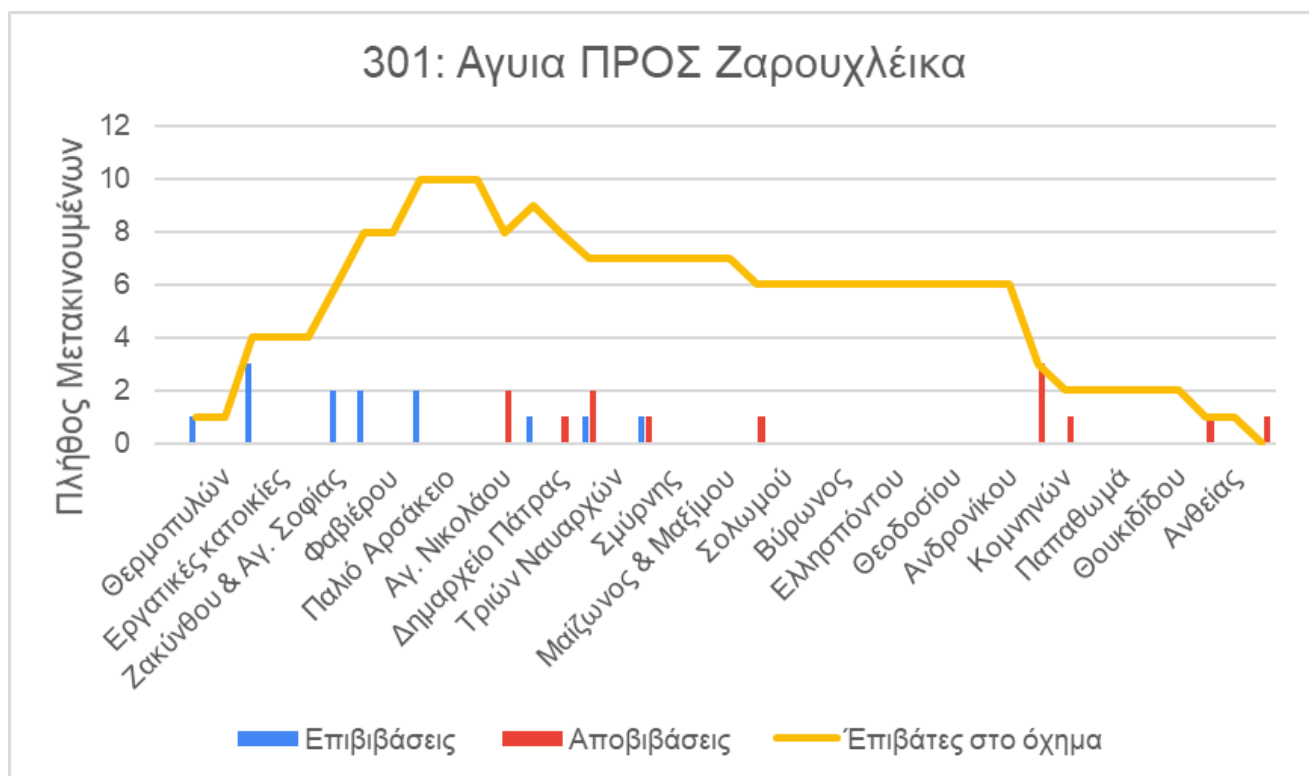
101: ΤΕΡΨΙΘΕΑ ΠΡΟΣ ΕΓΛΥΚΑΔΑ



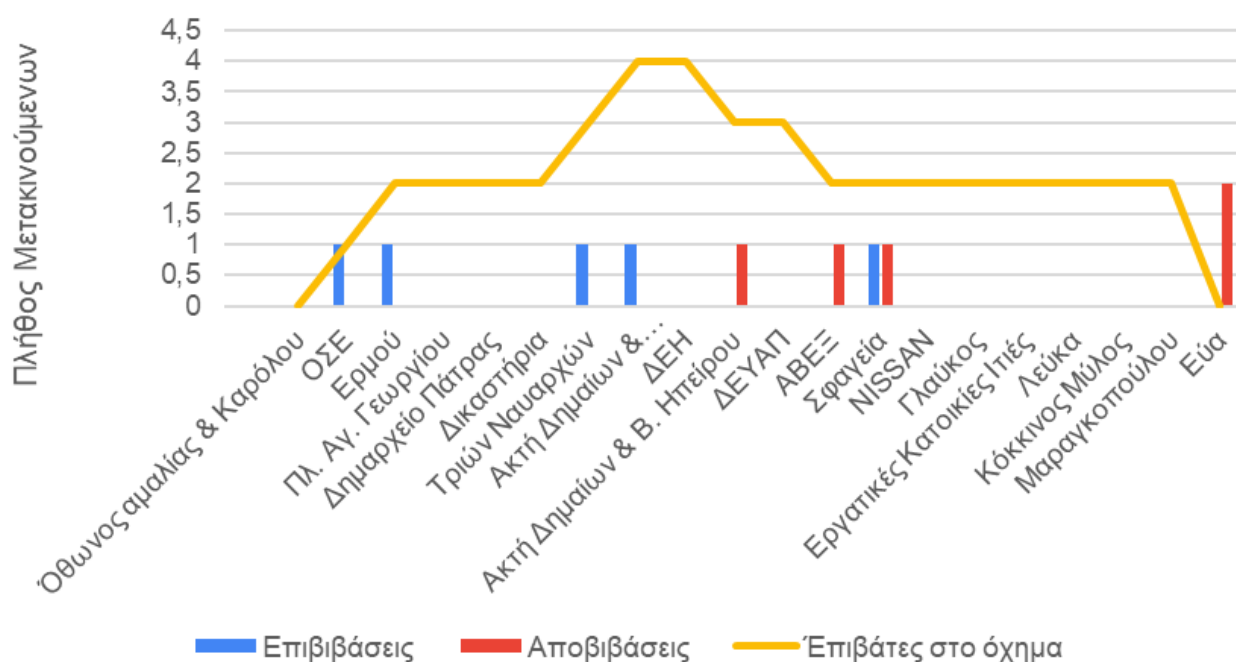


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

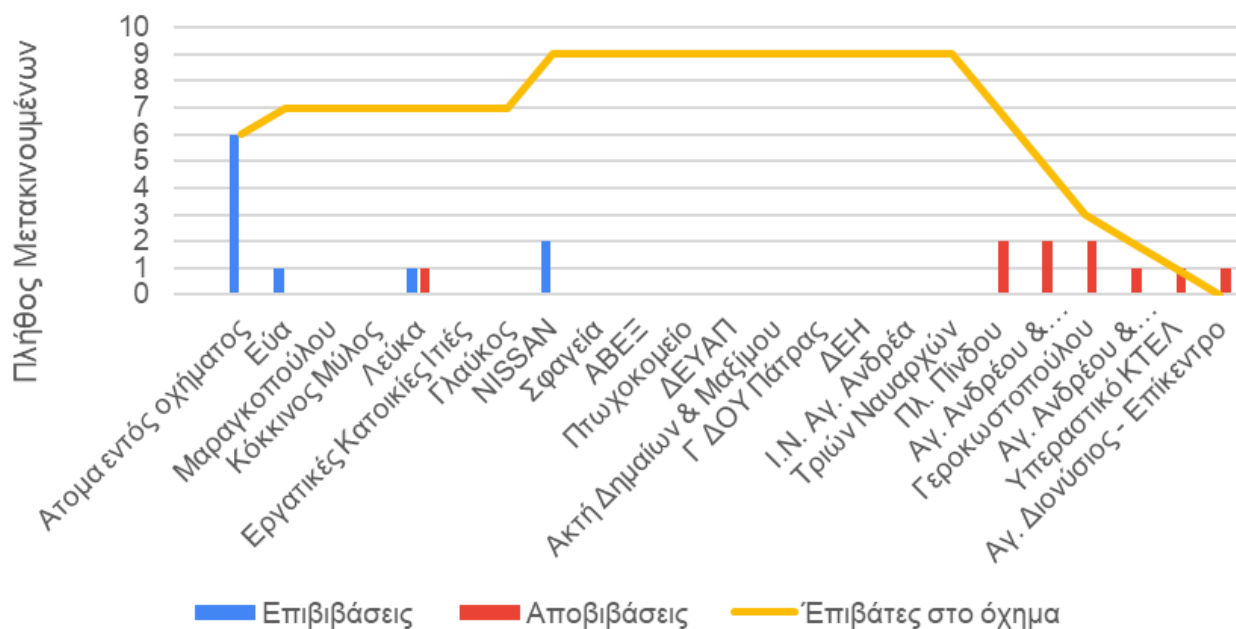


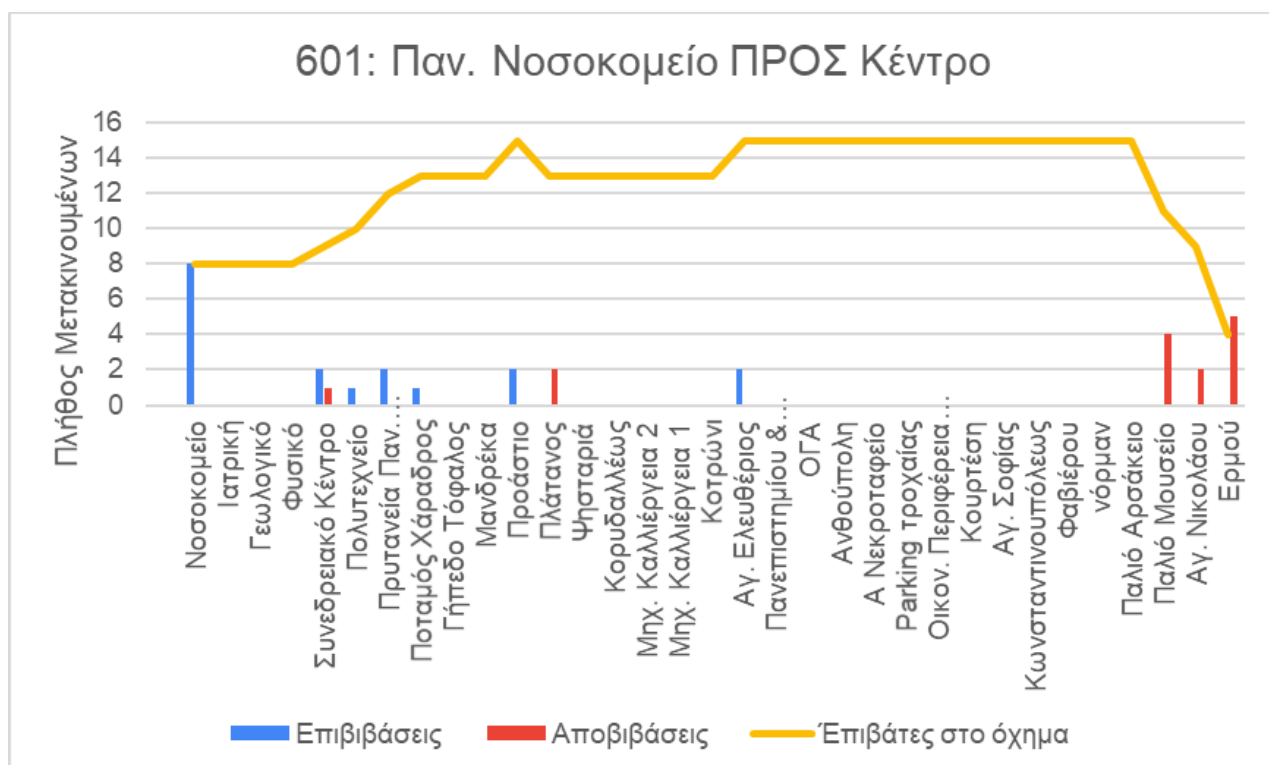
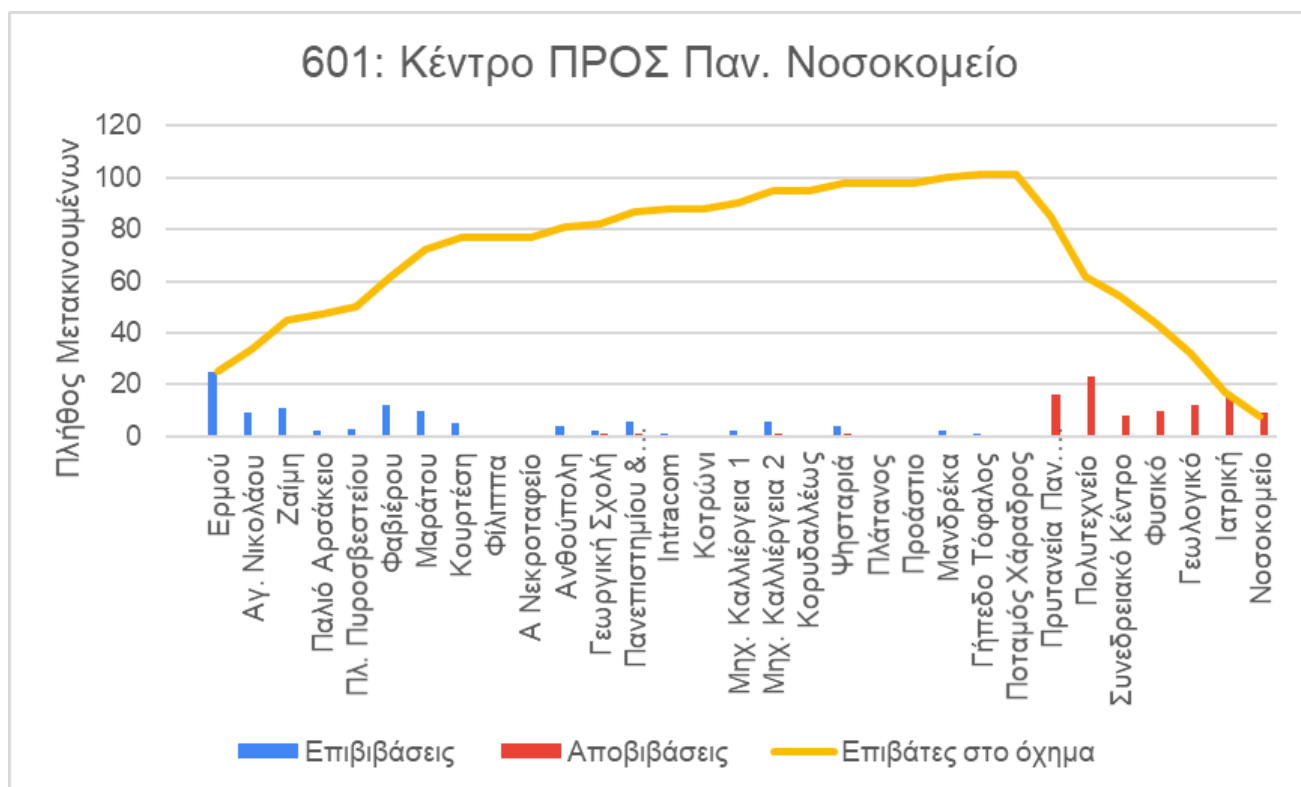


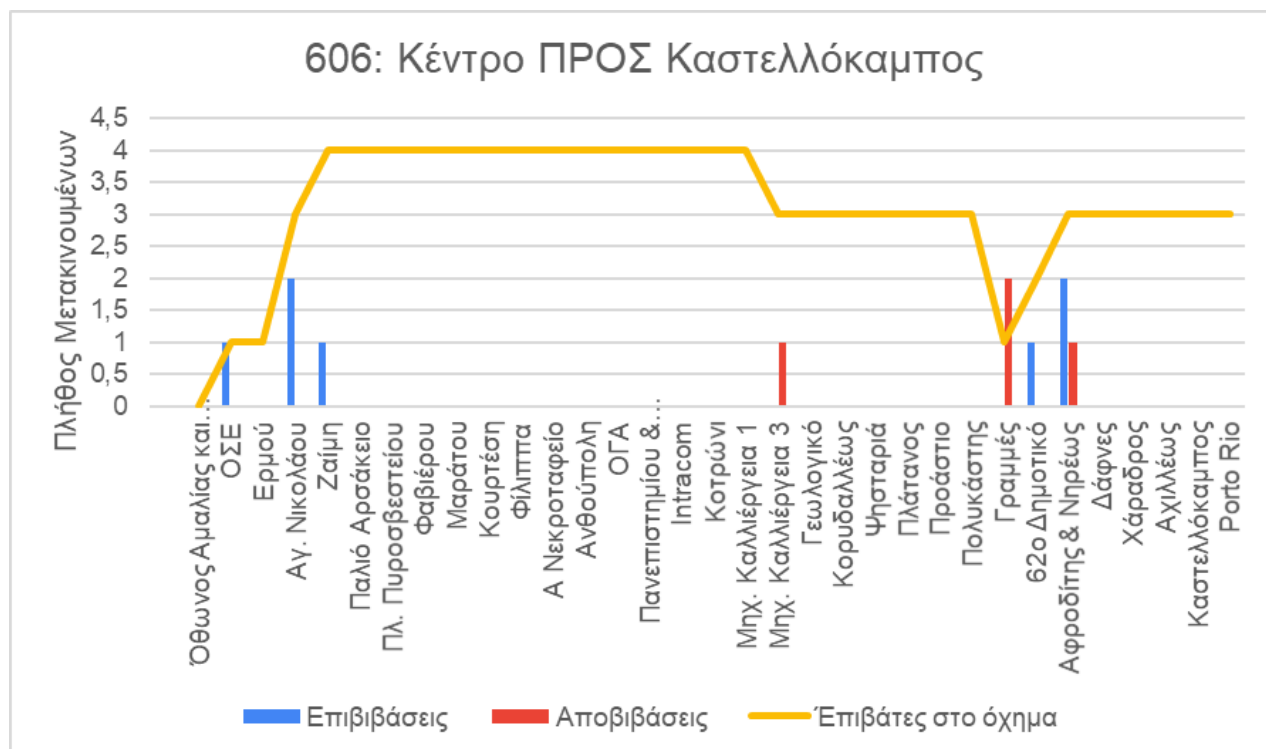
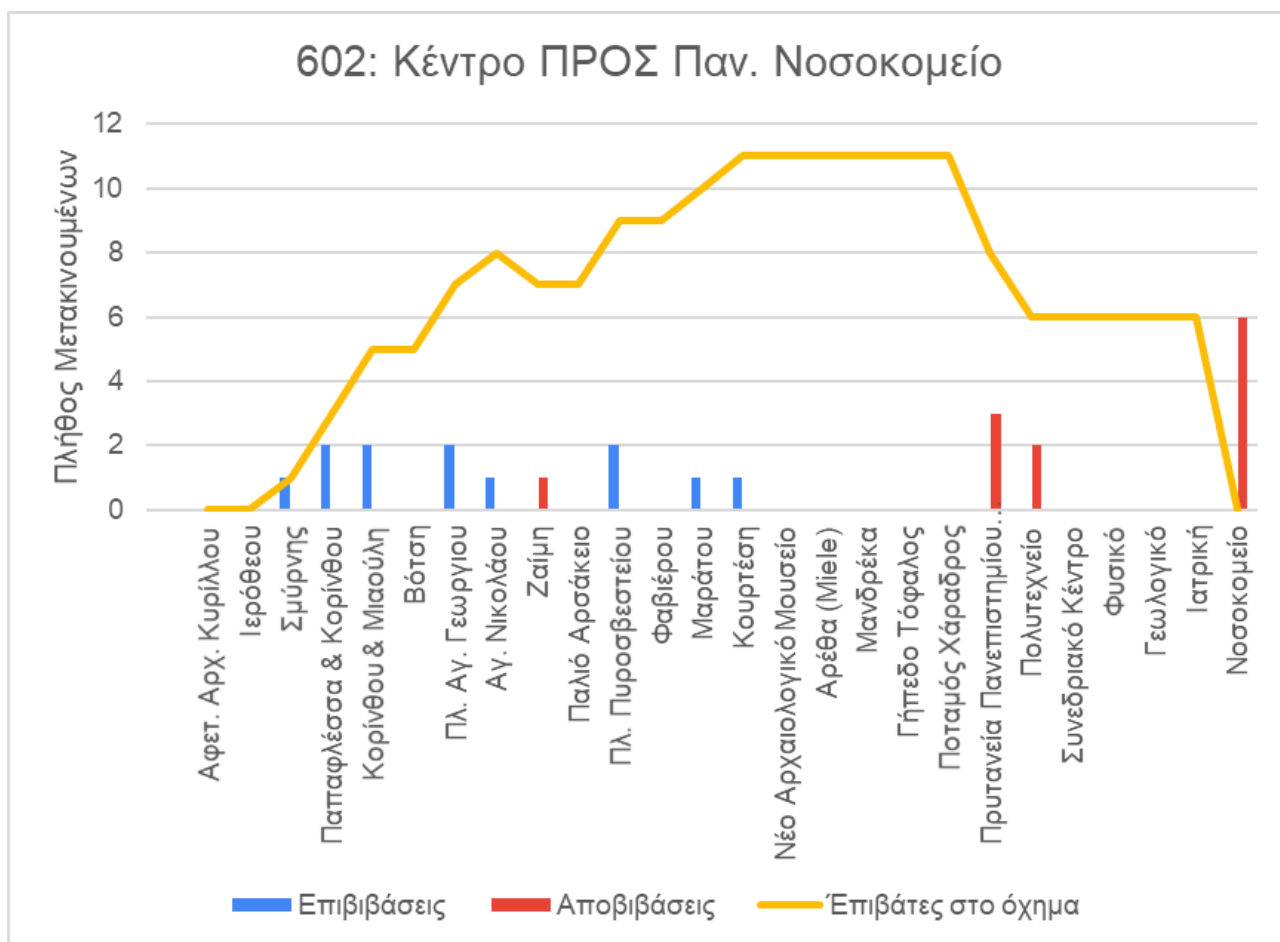
501 / 502: Κέντρο ΠΡΟΣ Τσουκαλείκα / Μιτιλόγλη

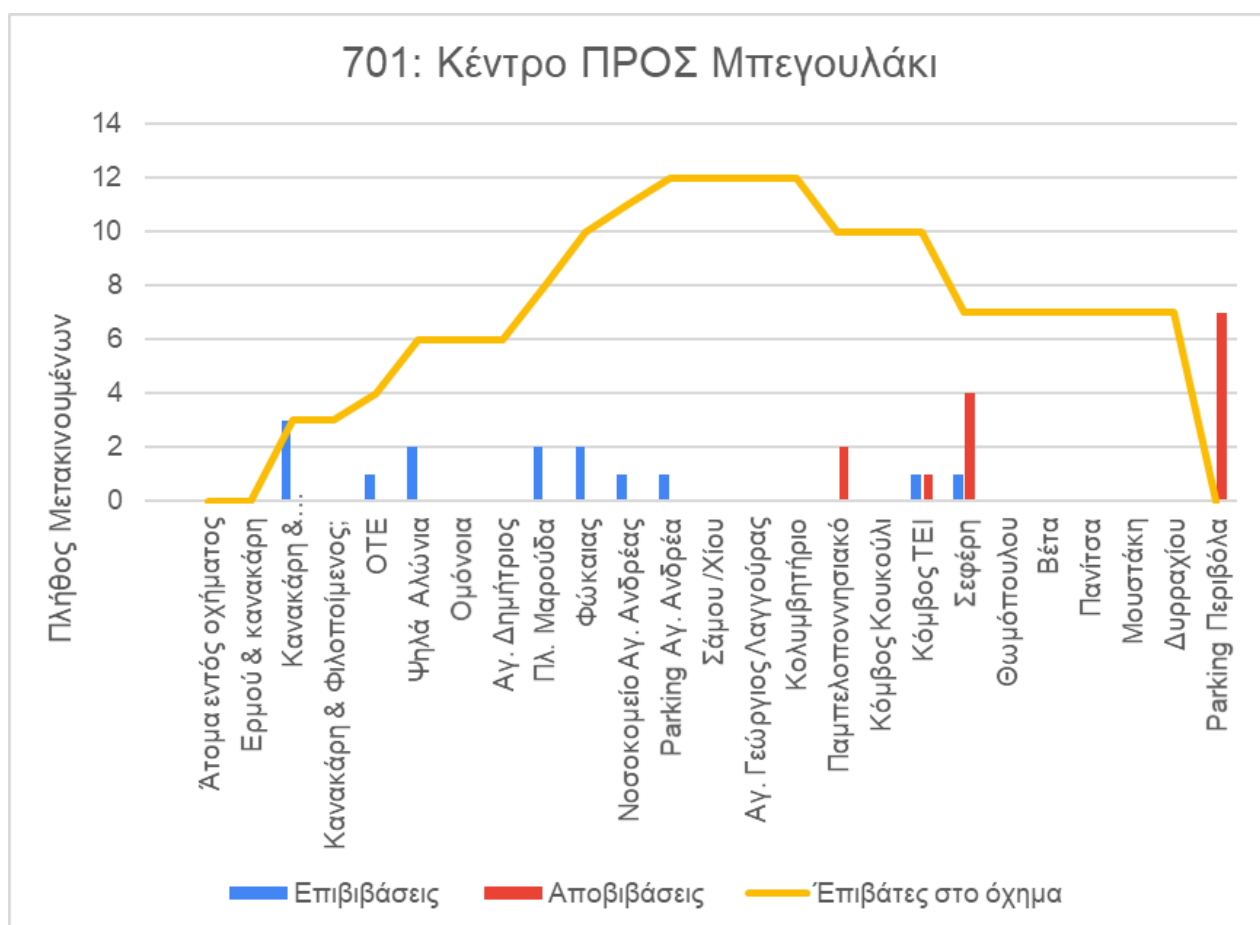
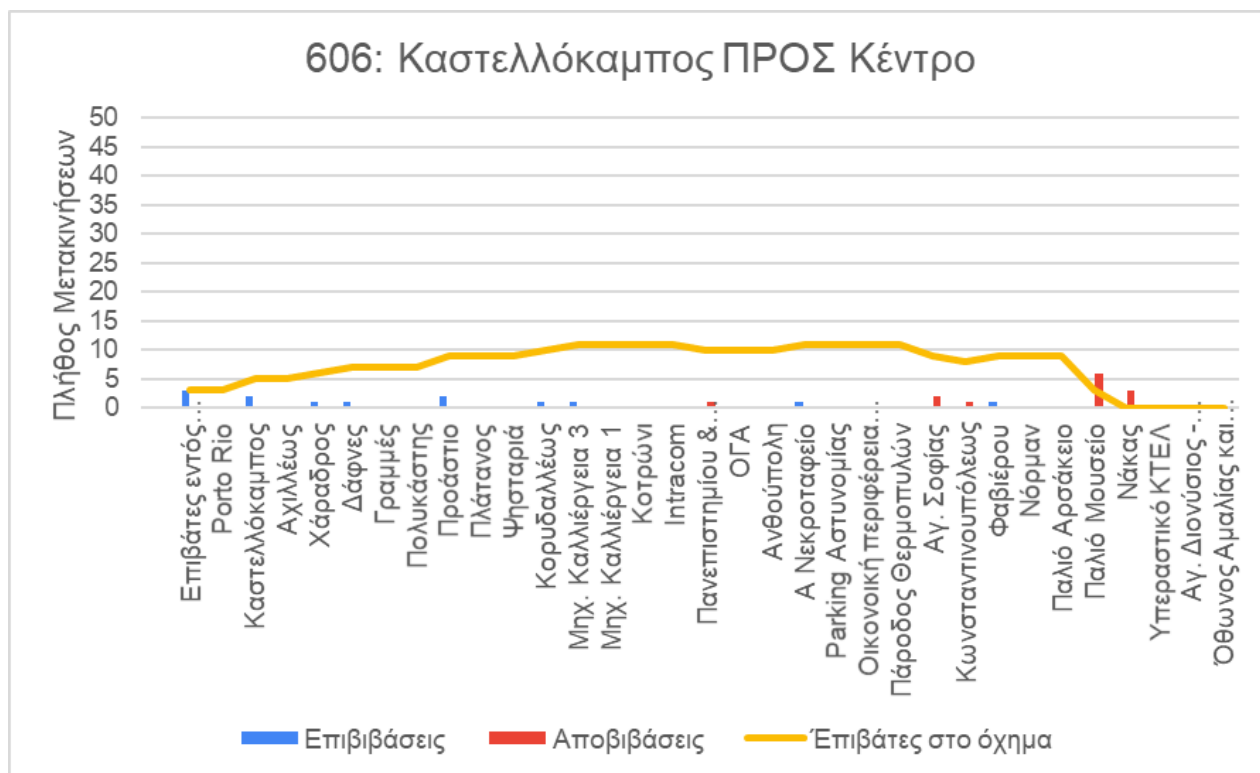


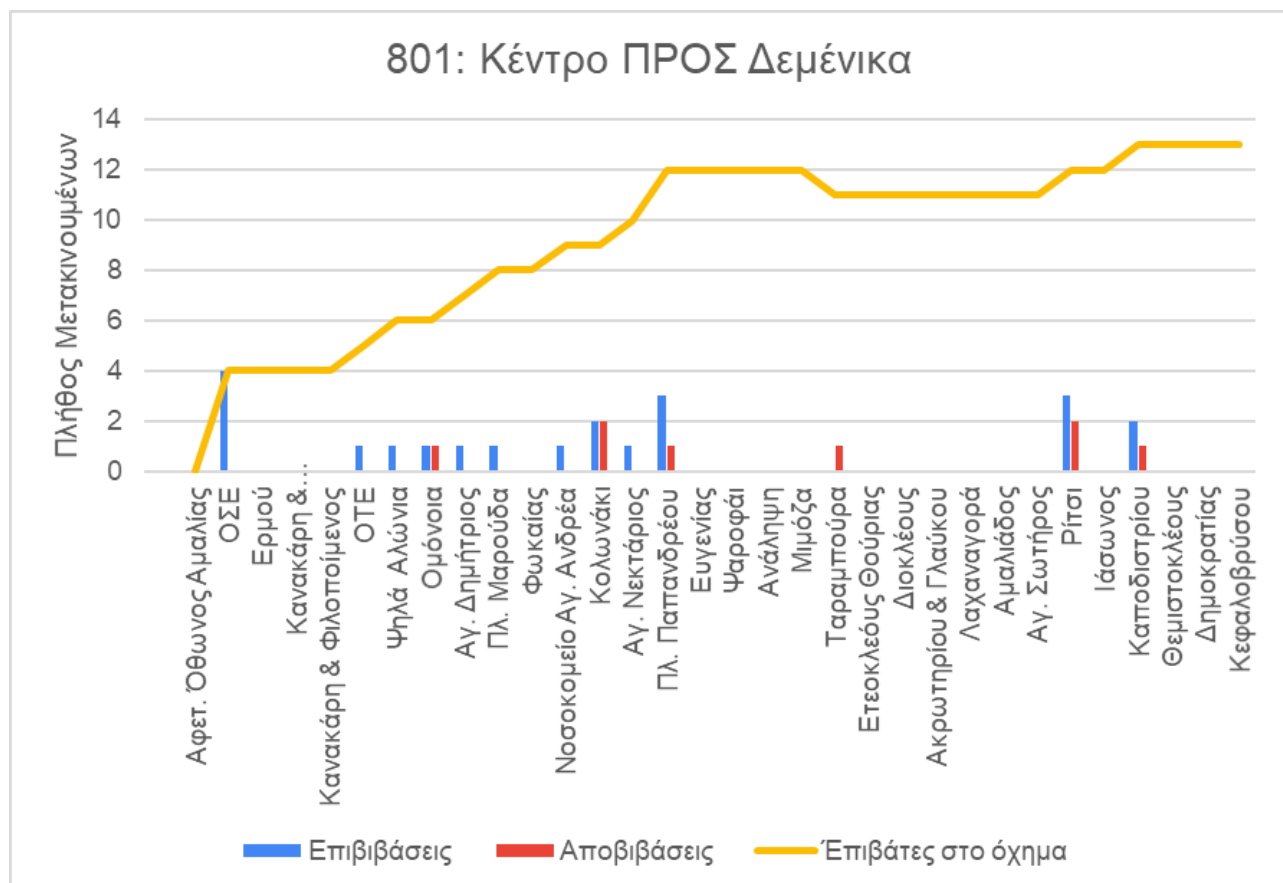
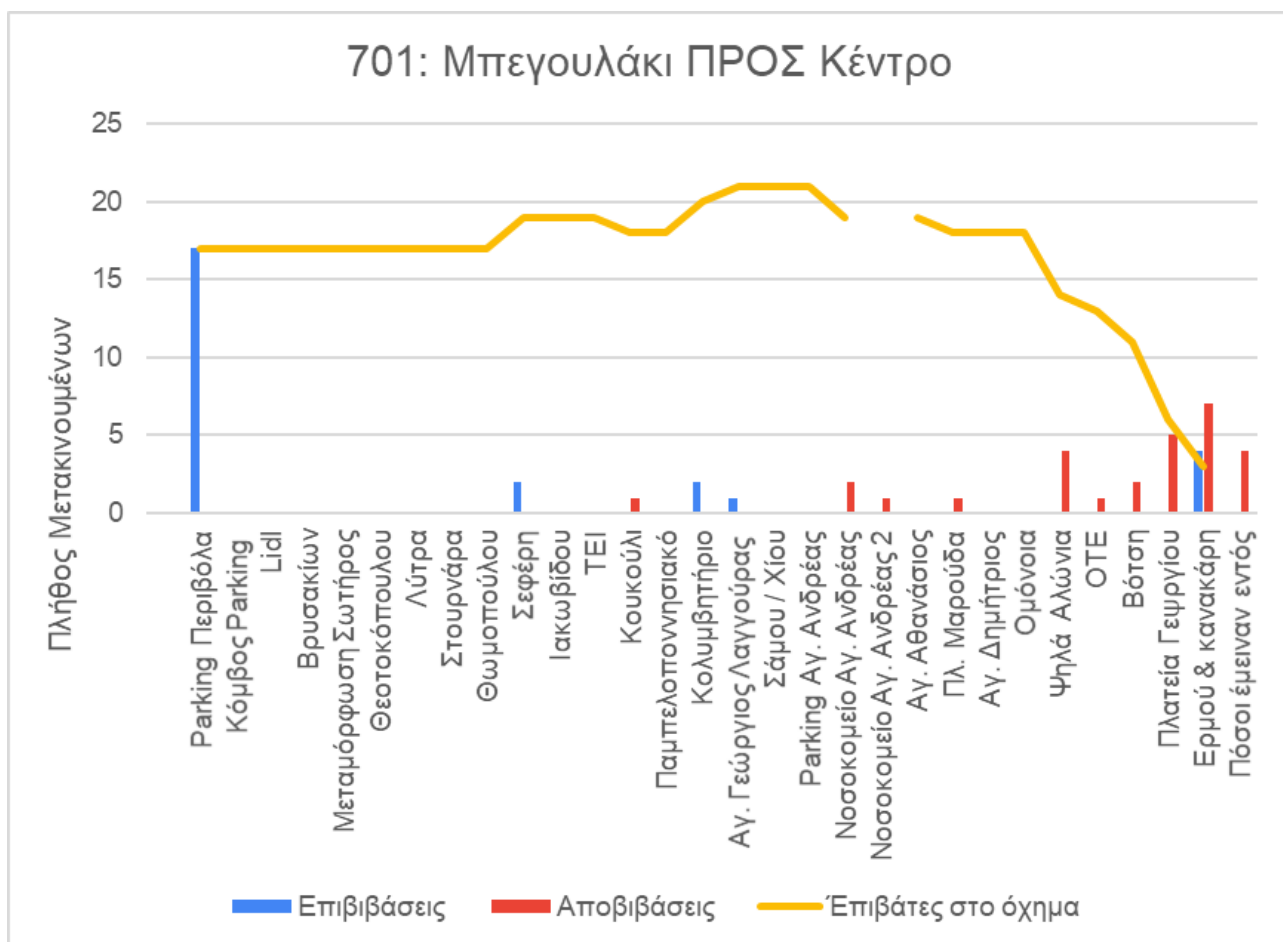
501 / 502: Τσουκαλείκα / Μιτιλόγλη ΠΡΟΣ Κέντρο

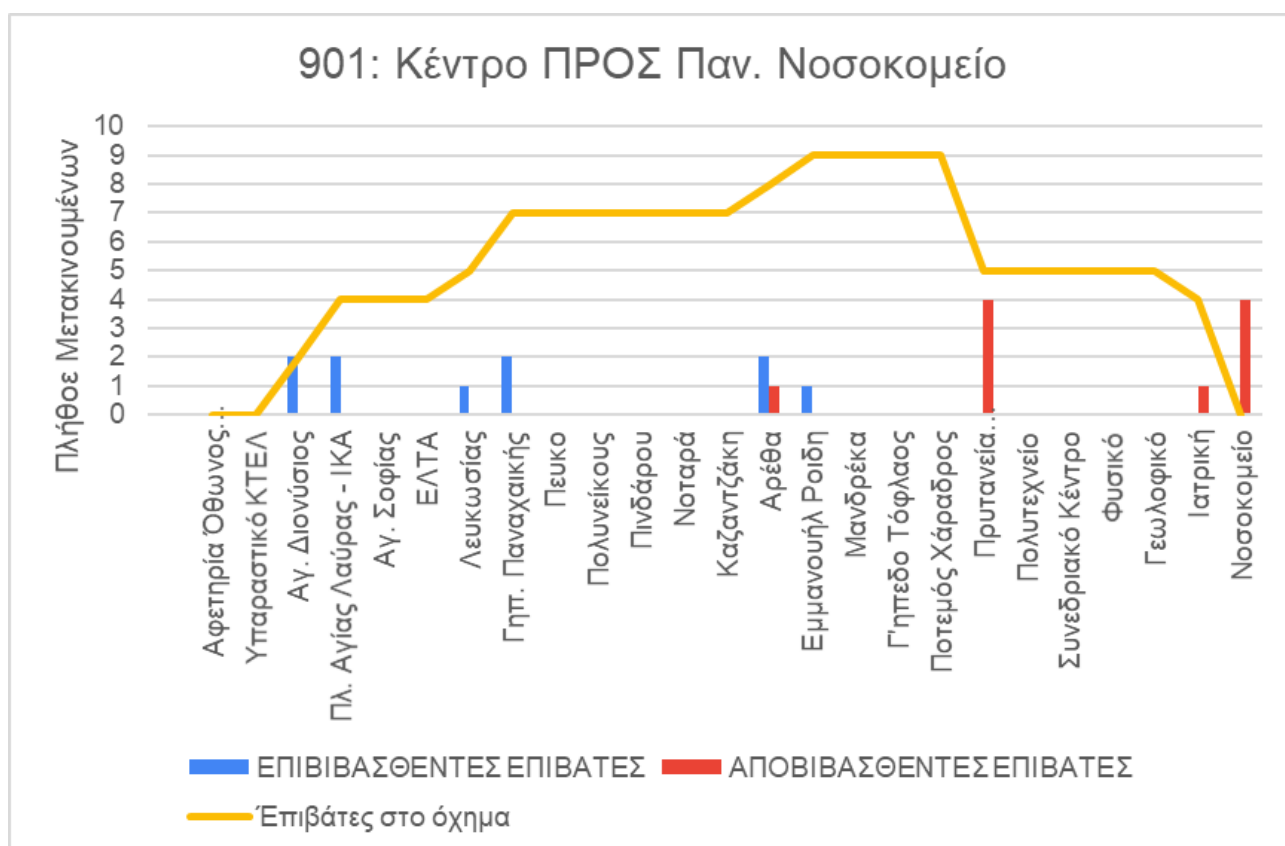
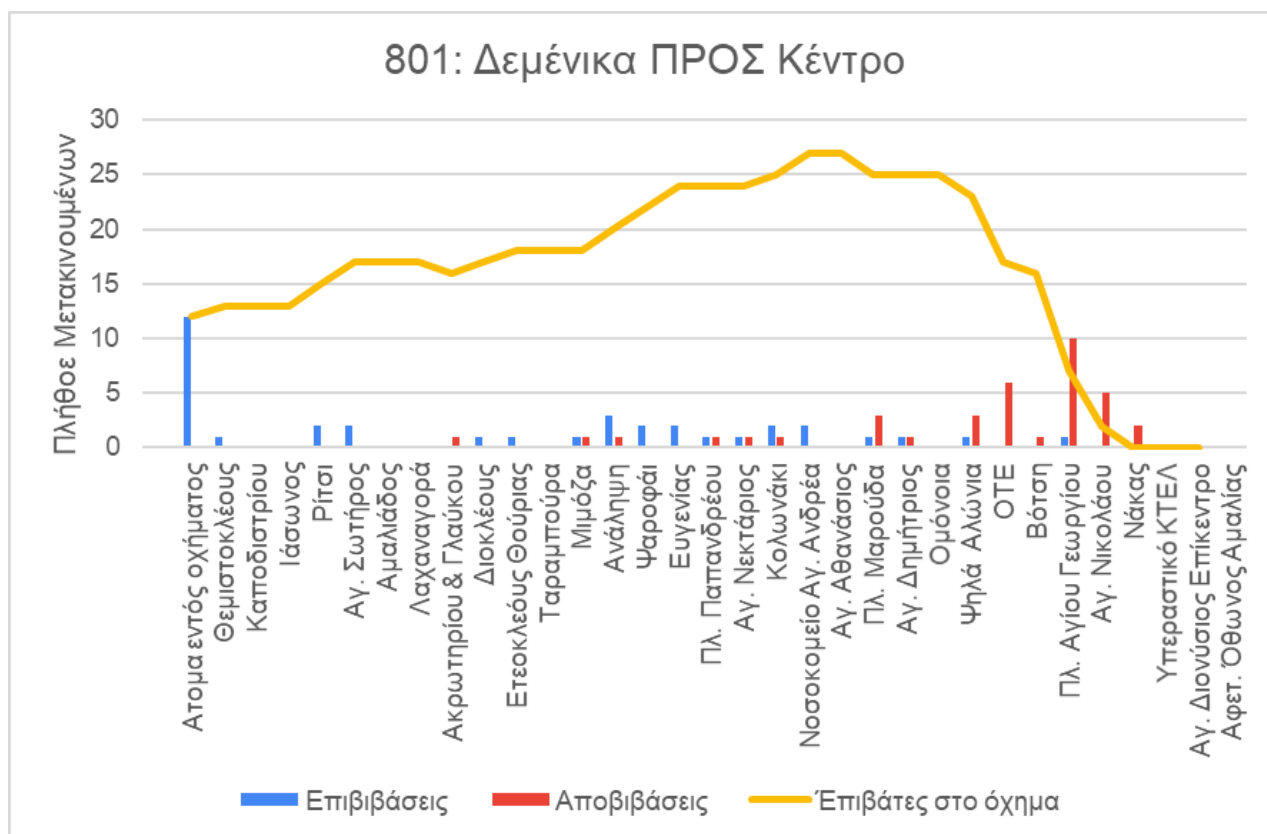












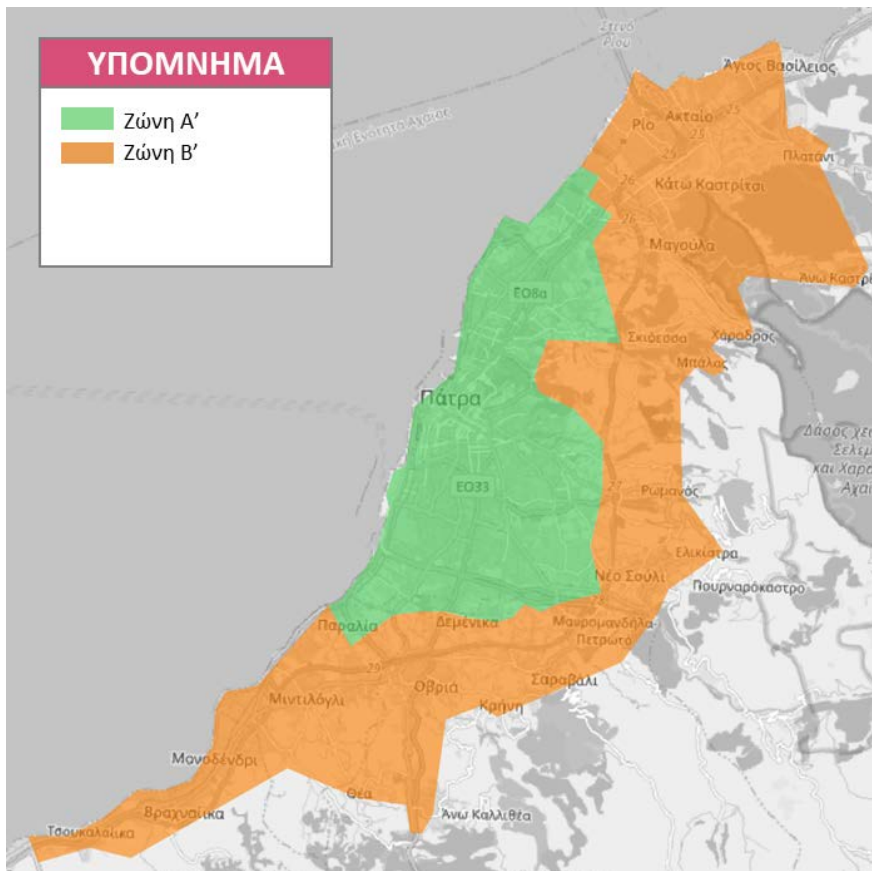
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.1.2.6 Τιμολογιακή Πολιτική

Στις αστικές συγκοινωνίες της Πάτρας εφαρμόζεται ζωνικό σύστημα κομίστρου και τα όρια των ζωνών και οι τιμές των εισιτηρίων καθορίζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σύμφωνα με την υπ. Αριθμ. Β-2498/19-11/2015 (ΦΕΚ Β' 2498/19-11-2015) απόφασή του. Έτσι, η περιοχή εξυπηρέτησης από τις αστικές συγκοινωνίες της Πάτρας χωρίζεται σε δύο (2) ζώνες τα αναλυτικά όρια των οποίων περιγράφονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 38: Ζώνες συστήματος κομίστρου

Α' ΖΩΝΗ		Β' ΖΩΝΗ	
ΓΡΑΜΜΗ	ΙΣΧΥΣ	ΓΡΑΜΜΗ	ΙΣΧΥΣ
101	Όλη η γραμμή Α' Ζώνη	103	Από στάση Στροφή Τζόλλα έως τέρμα
102	Όλη η γραμμή Α' Ζώνη	5	Από στάση Εύα μέχρι τέρμα
103	Έως στάση Στροφή Τζόλλα	6	Από στάση Γήπεδο Τόφαλος μέχρι τέρμα
2-3-4	Όλη η γραμμή Α' Ζώνη	7	Από Δεμένικα μέχρι τέρμα
5	Έως στάση Εύα	8	Από Δεμένικα μέχρι τέρμα
6	Έως στάση Γήπεδο Τόφαλος	9	Από στάση Γήπεδο Τόφαλος μέχρι τέρμα
7	Έως Δεμένικα		
8	Έως Δεμένικα		
9	Έως στάση Γήπεδο Τόφαλος		
11	Όλη η γραμμή Α' Ζώνη		



Εικόνα 26: Ζώνες συστήματος κομίστρου

Οι τιμές των εισιτηρίων διαμορφώνονται ανάλογα με την ζώνη εξυπηρέτησης και ισχύουν και μειωμένα εισιτήρια για μαθητές – φοιτητές και πολύτεκνους. Επίσης, διατίθενται εισιτήρια εντός

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

των λεωφορείων από τον οδηγό με επιβάρυνση στην τιμή, ενώ δίδεται η δυνατότητα και για αγορά εισιτηρίων με freedom pass.

Τέλος, όλα τα εισιτήρια ισχύουν για μία και μόνο διαδρομή και για τους μετακινούμενους εντός των ορίων της Β' Ζώνης ισχύουν οι τιμές της Α' Ζώνης. Αντίστοιχα διαμορφώνονται και οι τιμές των μηνιαίων καρτών.

Στους Πίνακες και στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα είδη κομίστρου και οι τιμές τους.

Πίνακας 39: Τιμές Εισιτηρίου ανά Ζώνη Κομίστρου

A' Ζώνη	Τιμή εισιτηρίου σε ευρώ (€)	B' Ζώνη	Τιμή εισιτηρίου σε ευρώ (€)
Κανονικό	1,10	Κανονικό	1,50
Μειωμένο	0,60	Μειωμένο	0,80
Επιβαρυμένο Εισιτήριο		2,00	



Εισιτήρια

A' Ζώνη

ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	ΤΙΜΗ
Κανονικό	1,20€ / 1,10€
Μειωμένο	0,60€

B' Ζώνη

ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	ΤΙΜΗ
Κανονικό	1,70€ / 1,50€
Μειωμένο	0,80€

Επιβαρυμένο

Επιβαρυμένο Εισιτήριο	2,00€
-----------------------	-------

Πίνακας 40: Τιμές Μηνιαίων Καρτών ανά Ζώνη Κομίστρου

A' Ζώνη	Τιμή Μηνιαίας κάρτας σε ευρώ (€)	B' Ζώνη	Τιμή Μηνιαίας κάρτας σε ευρώ (€)
Κανονικό	55,00	Κανονικό	72,00
Μειωμένο	27,50	Μειωμένο	37,50

Μηνιαίες κάρτες

A' Ζώνη

ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΡΤΑ	ΤΙΜΗ
Κανονικό	60,00€ / 55,00€
Μειωμένο	30,00€ / 27,50€

B' Ζώνη

ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΡΤΑ	ΤΙΜΗ
Κανονικό	75,00€ / 72,00€
Μειωμένο	40,00€ / 37,50€

Για την έκδοση μηνιαίας κάρτας απαιτείται φωτογραφία τύπου ταυτότητας, ταυτοπρόσωπη παρουσία με την ταυτότητά σας από τα γραφεία του ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ.

Σημειώνεται ότι οι τιμές όλων των προϊόντων κομίστρου(εισιτήρια και κάρτες), έχουν υποστεί μείωση από την 1^η Ιουνίου 2020, μετά την αντίστοιχη μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στα εισιτήρια των Αστικών Συγκοινωνιών από 24% σε 13%.

3.3.1.2.7 Συγκριτική θεώρηση προϊόντων κομίστρου

Το απλό εισιτήριο της Α' Ζώνης κυμαίνεται από πλευράς τιμής στα επίπεδα των τιμών του εισιτηρίου της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας, 1,10 και 1,20 αντίστοιχα, ωστόσο πάλι είναι ιδιαίτερα αυξημένο γιατί είναι απλής διαδρομής και δεν δίνει τη δυνατότητα μετεπιβίβασης σε καθορισμένη χρονική διάρκεια όπως συμβαίνει στις δύο άλλες πόλεις.

Εκείνο όμως που προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση είναι η υψηλή τιμή των μηνιαίων καρτών, των οποίων η τιμή είναι σχεδόν διπλάσια σε σχέση με τα αντίστοιχα προϊόντα κομίστρου σε Θεσσαλονίκη και Αθήνα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη Θεσσαλονίκη η τιμή της μηνιαίας κάρτας διαμορφώνεται στα 27,00 ευρώ και ισχύει για όλο το δίκτυο των γραμμών του σε αντίθεση με τη διπλάσια τιμή των 55,00 ευρώ της μηνιαίας κάρτας της Πάτρας που ισχύει μόνο για την ζώνη Α. Επίσης, οι μηνιαίες κάρτες για να προσφέρουν οικονομικό πλεονέκτημα στον τακτικό χρήστη της συγκοινωνίας στην Πάτρα και να είναι ελκυστικές, θα πρέπει αυτός να πραγματοποιεί παραπάνω από 46-50 περίπου μετακινήσεις σε μηνιαία βάση, ανάλογα με τη ζώνη και τον τύπο του εισιτηρίου, κανονικό ή μειωμένο

3.3.1.3 Προαστιακός Πάτρας

Εκτός από το δίκτυο λεωφορειακών γραμμών, η Πάτρα διαθέτει μέσο σταθερής τροχιάς, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, ο οποίος από τις 17/05/2021 επεκτάθηκε μέχρι την Κάτω Αχαΐα και συνδέει πλέον τις περιοχές Αγίου Βασιλείου και Κάτω Αχαΐας με καθημερινά δρομολόγια.

Το δρομολόγιο Κ. Αχαΐα – Αγ. Ανδρέας – Πάτρα – Ρίο του προαστιακού ξεκινάει από τον σιδηροδρομικό σταθμό της Κάτω Αχαΐας και εξυπηρετεί τους ακόλουθους σιδηροδρομικούς σταθμούς:

Πίνακας 41: Σταθμοί Προαστιακού Πάτρας

Κ. Αχαΐα προς Ρίο	Ρίο προς Κ. Αχαΐα
Κ. Αχαΐα	Ρίο
Αλίσσος	Καστελλόκαμπος
Καμίνια	Μποζαϊτικά
Τσουκαλίσκα	Αγυιά
Βραχνίσκα	Παναχαϊκή
Τσαούση – Μιντιλόγλι	Πάτρα
Παραλία Πατρών	Άγιος Ανδρέας
Ιτιές	Ανθείας
Ανθείας	Ιτιές
Άγιος Ανδρέας	Παραλία Πατρών
Πάτρα	Τσαούση – Μιντιλόγλι
Παναχαϊκή	Βραχνίσκα
Αγυιά	Τσουκαλίσκα
Μποζαϊτικά	Καμίνια
Καστελλόκαμπος	Αλίσσος
Ρίο	Κ. Αχαΐα

Επιπλέον, λειτουργούν συμπληρωματικά προς την κεντρική γραμμή του Προαστιακού, δύο λεωφορειακές γραμμές με λεωφορεία μισθωμένα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα οποία εξυπηρετούν τους επιβάτες των συρμών στο τμήμα Άγιος Βασίλειος - Καστελλόκαμπος και αντίστροφα, καθώς και στη διαδρομή Καστελλόκαμπος – Νοσοκομείο – Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο – Καστελλόκαμπος.

Η λεωφορειακή γραμμή Άγιος Βασίλειος – Καστελλόκαμπος – Αγ. Βασίλειος εκτελεί 17 δρομολόγια την ημέρα από τις 06:45 (αναχώρηση 1^ο δρομολογίου) μέχρι και τις 22:45 (αναχώρηση τελευταίου δρομολογίου), με συχνότητα ανά μία ώρα.

Αντίστοιχα η λεωφορειακή γραμμή Καστελλόκαμπος – Νοσοκομείο – Πανεπιστήμιο – Καστελλόκαμπος εκτελεί επίσης 17 δρομολόγια την ημέρα, ανά μία ώρα από τις 06:46 μέχρι και τις 22:46.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ισχύουν από 17.05.2021 - Valid from 17.05.2021

ΠΡΟΣΑΓΓΙΑΣ ΠΑΤΡΑΣ - SUBURBAN RAILWAY OF PATRAS

ΚΑΧΑΙΑ -> ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ -> ΠΑΤΡΑ -> ΡΙΟ
Κ. ΑΧΑΪΑ -> ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ -> ΠΑΤΡΑΣ -> ΡΙΟ

	11351	11353	11355	11357	11359	12351	12353	12355	12357	12359	13351	13353
Κ. Αχαιά - Κ. Αχαιά	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00	23:00	25:00	27:00	29:00
Αλυσός - Αλυσός	7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	21:04	23:04	25:04	27:04	29:04
Κομινία - Κομινία	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	23:07	25:07	27:07	29:07
Τσοκαλέικα - Τσοκαλέικα	7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	21:10	23:10	25:10	27:10	29:10
Βραχνίτικα - Βραχνίτικα	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	21:13	23:13	25:13	27:13	29:13
Τοσσού - Μινδιόγλη - Τσοσού - Μινδιόγλη	7:17	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17	21:17	23:17	25:17	27:17	29:17
Παράλια Πατρών - Παράλια Πατρών	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20	23:20	25:20	27:20	29:20
Ιτέες - Ιτέες	7:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23	21:23	23:23	25:23	27:23	29:23
Ανθέας - Ανθέας	7:25	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25	21:25	23:25	25:25	27:25	29:25
Αγίος Ανδρέας - Αγίος Ανδρέας * (3)	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28	21:28	23:28	25:28	27:28	29:28
Αγίος Ανδρέας - Αγίος Ανδρέας	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30	23:30	25:30	27:30	29:30
Πάτρα - Πάτρα	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34	21:34	23:34	25:34	27:34	29:34
Παναγιά - Παναγιά	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39	21:39	23:39	25:39	27:39	29:39
Αγία - Αγία	7:41	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41	19:41	21:41	23:41	25:41	27:41	29:41
Μποσάτικα - Μποσάτικα	7:44	9:44	11:44	13:44	15:44	17:44	19:44	21:44	23:44	25:44	27:44	29:44
Καστελόκαμπος - Καστελόκαμπος * (1) & (2)	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46	19:46	21:46	23:46	25:46	27:46	29:46
Ρίο - Ρίο	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	19:48	21:48	23:48	25:48	27:48	29:48

ΡΙΟ -> ΠΑΤΡΑ -> ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ -> ΚΑΧΑΙΑ
ΡΙΟ -> ΠΑΤΡΑΣ -> ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ -> ΚΑΧΑΙΑ

	11300	11302	11304	11306	11308	12300	12302	12304	12306	12308	13300	13302	13304	13306	13308	14300	14302	14304
Ρίο - Ρίο	7:08	9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08	23:08	25:08	27:08	29:08	31:08	33:08	35:08	37:08	39:08	41:08
Καστελόκαμπος - Καστελόκαμπος	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11	23:11	25:11	27:11	29:11	31:11	33:11	35:11	37:11	39:11	41:11
Μποσάτικα - Μποσάτικα	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	21:13	23:13	25:13	27:13	29:13	31:13	33:13	35:13	37:13	39:13	41:13
Αγία - Αγία	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	21:16	23:16	25:16	27:16	29:16	31:16	33:16	35:16	37:16	39:16	41:16
Παναγιά - Παναγιά	7:18	9:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18	21:18	23:18	25:18	27:18	29:18	31:18	33:18	35:18	37:18	39:18	41:18
Πάτρα - Πάτρα	7:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23	21:23	23:23	25:23	27:23	29:23	31:23	33:23	35:23	37:23	39:23	41:23
Αγίος Ανδρέας - Αγίος Ανδρέας * (4)	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27	21:27	23:27	25:27	27:27	29:27	31:27	33:27	35:27	37:27	39:27	41:27
Αγίος Ανδρέας - Αγίος Ανδρέας	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32	19:32	21:32	23:32	25:32	27:32	29:32	31:32	33:32	35:32	37:32	39:32	41:32
Ανθέας - Ανθέας	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35	19:35	21:35	23:35	25:35	27:35	29:35	31:35	33:35	35:35	37:35	39:35	41:35
Παράλια Πατρών - Παράλια Πατρών	7:38	9:38	11:38	13:38	15:38	17:38	19:38	21:38	23:38	25:38	27:38	29:38	31:38	33:38	35:38	37:38	39:38	41:38
Τοσσού - Μινδιόγλη - Τσοσού - Μινδιόγλη	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40	21:40	23:40	25:40	27:40	29:40	31:40	33:40	35:40	37:40	39:40	41:40
Βραχνίτικα - Βραχνίτικα	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45	21:45	23:45	25:45	27:45	29:45	31:45	33:45	35:45	37:45	39:45	41:45
Τσοκαλέικα - Τσοκαλέικα	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47	21:47	23:47	25:47	27:47	29:47	31:47	33:47	35:47	37:47	39:47	41:47
Κομινία - Κομινία	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	21:50	23:50	25:50	27:50	29:50	31:50	33:50	35:50	37:50	39:50	41:50
Αλυσός - Αλυσός	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53	21:53	23:53	25:53	27:53	29:53	31:53	33:53	35:53	37:53	39:53	41:53
Κ. Αχαιά - Κ. Αχαιά	7:56	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56	19:56	21:56	23:56	25:56	27:56	29:56	31:56	33:56	35:56	37:56	39:56	41:56

* (1) Σύνδεση με λεωφορική γραμμή "Καστελόκαμπος - Πανεπιστήμιο - Νοσοκομείο - Connection with Bus line to Hospital & University"

* (2) Σύνδεση με λεωφορική γραμμή "Καστελόκαμπος - Αγ. Βασίλειος - Καστελόκαμπος - Connection with Bus line Kasteleokampos-Agios Vasileios - Kasteleokampos"

* (3) Σύνδεση με γραμμή Αγ. Ανδρέας - Πάτρα - Ρίο (αλλαγή τρένου) - Connection with Railway line Ag. Andreas-Patras-Rio (train change)

* (4) Σύνδεση με γραμμή Αγ. Ανδρέας - Αχαιά (αλλαγή τρένου) - Connection with Railway line Ag. Andreas-K. Achaiá (train change)

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΣΤΕΛΟΚΑΜΠΟΣ -> ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ -> ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ -> ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ -> ΚΑΣΤΕΛΟΚΑΜΠΟΣ BUS LINE KASTELOKAMPOS -> HOSPITAL -> UNIVERSITY -> HOSPITAL -> KASTELOKAMPOS

	Λ11301	Λ11303	Λ11305	Λ11307	Λ11309	Λ12301	Λ12303	Λ12305	Λ12307	Λ12309	Λ13301	Λ13303	Λ13305	Λ13307	Λ13309	Λ14301	Λ14303
Καστελόκαμπος - Καστελόκαμπος	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46
Πανεπιστήμιο (1st Prytaneia - 1st stop)	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51
Νοσοκομείο - Νοσοκομείο	6:58	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58
Πανεπιστήμιο (4th Prytaneia - 2nd stop)	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02
Καστελόκαμπος - Καστελόκαμπος * (1)	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10

* (1) Σύνδεση με Προαστιακό Πατρός - Connection with Suburban Railway

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ -> ΚΑΣΤΕΛΟΚΑΜΠΟΣ -> ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ BUSES AGIOS VASILEIOS -> KASTELOKAMPOS -> AGIOS VASILEIOS

	ΛΡ11301	ΛΡ11303	ΛΡ11305	ΛΡ11307	ΛΡ11309	ΛΡ12301	ΛΡ12303	ΛΡ12305	ΛΡ12307	ΛΡ12309	ΛΡ13301	ΛΡ13303	ΛΡ13305	ΛΡ13307	ΛΡ13309	ΛΡ14301	ΛΡ14303
Αγ. Βασίλειος - Καστελόκαμπος - Αγίος Βασίλειος -> Καστελόκαμπος * (1)	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45
Καστελόκαμπος -> Αγ. Βασίλειος - Καστελόκαμπος -> Αγίος Βασίλειος	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00

* (1) Σύνδεση με Προαστιακό Πατρός - Connection with Suburban Railway

Τιμολογιακή Πολιτική

Και στον προαστιακό ισχύει όπως και στα αστικά λεωφορεία ζωνικό σύστημα κομίστρου και ισχύουν οι εξής ζώνες χρέωσης:

Ζώνη Α1: Άγιος Βασίλειος-Άγιος Ανδρέας

Ζώνη Α: Άγιος Βασίλειος-Ανθείας

Ζώνη Β: Αγιά-Καμίνια

Ζώνη Γ: Βραχνέικα-Κάτω Αχαΐα

Ισχύουν μειωμένα εισιτήρια για Παιδιά (από 4 έως 12 ετών), φοιτητές, μαθητές, πολύτεκνους, πολύτεκνους-φοιτητές, Νέους (από 12 έως 24 ετών), επιβάτες άνω των 65 ετών, ΑΜΕΑ, ανάπηρους σε ποσοστό άνω του 67%, καθώς και τους συνοδούς αυτών – όπου απαιτείται, Στελέχη ΓΕΣ, ΓΕΝ, ΓΕΑ (μόνιμοι), Οπλίτες Θητείας (χωρίς Κατάσταση Επιβίβασης), κατόχους κάρτας Rail Plus, κατόχους κάρτας FIP, και τα παιδιά έως 4 ετών μετακινούνται δωρεάν (με έκδοση μηδενικού εισιτηρίου).

Επιπλέον, παρέχεται μεταφορά με λεωφορείο, στους κατόχους σιδηροδρομικού εισιτηρίου ή κάρτας του Προαστιακού Πατρών, από και προς το Νοσοκομείο-Πανεπιστήμιο.

3.3.1.4 Υπεραστικά ΚΤΕΛ

Το ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας ιδρύθηκε το 1952 με εφαρμογή του Ν. 2119/52 ως κοινοπραξία Κοινού Ταμείου Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ). Το 2001 με τον Ν. 2963/2001 μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία από 1/9/2003.

Διαθέτει 150 τελευταίας τεχνολογίας λεωφορεία κι εκτελεί προκαθορισμένα και έκτακτα δρομολόγια, εντός και εκτός του νομού Αχαΐας, με σημείο αναχώρησης ή προορισμού την πόλη της Πάτρας. Επιπλέον, πραγματοποιεί μεταφορές δεμάτων και φακέλων και διατηρεί τουριστικό γραφείο με την επωνυμία «Patras Travel», το οποίο αναλαμβάνει ταξίδια εσωτερικού και εξωτερικού.

Εκτελούνται καθημερινά κατά μέσο όρο 100 δρομολόγια σε περιόδους μέσης κίνησης και αρκετά περισσότερα σε περιόδους αιχμής και καλύπτει ένα από τα μεγαλύτερα δίκτυα διαδρομών με τέσσερις βασικούς οδικούς άξονες: Πάτρα – Αθήνα, Πάτρα – Θεσσαλονίκη, Πάτρα – Καλαμάτα και Πάτρα Ιωάννινα.

Επιπλέον, εκτελούνται δρομολόγια από Πάτρα για Χαλκίδα, Βόλο και για ένα πυκνό δίκτυο προορισμό μερικοί εκ των οποίων είναι το Αίγιο, ο Πύργος, το Μετόχι, η Ακράτα, το Διακοπτό, η Κ. Αχαΐα, τα Καλάβρυτα, ο Ψαθόπυργος κ.α.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Παρακάτω παρατίθενται τα δρομολόγια που εκτελούνται από το ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας αλλάζουν ανά εβδομάδα και υπάρχουν αναρτημένα στην ιστοσελίδα του ΚΤΕΛ.

Πίνακας 42: Δρομολόγια Υπεραστικού ΚΤΕΛ Αχαΐας ανά ημέρα και προορισμό

Προορισμός	Καθημερινές	Σάββατο	Κυριακή
Αθήνα	19	14	21
Αίγιο	17	6	17
Θεσσαλονίκη	3	1	2
Καλάβρυτα	2	-	2
Καλαμάτα	2	-	2
Ιωάννινα	2	-	1
Πύργος	7	4	7
Μετόχι	6	3	6
Κ. Αχαΐα	19	9	19
Βάρδα	8	5	9
Χαλκίδα	1	-	-
Βόλος	1	-	-
Δ. Πεύκου	1	-	-
Ψαθόπυργος	1	-	1
Σέλλα	2	-	2
Σκιάδα	2	-	2
Βελιτσές	2	-	2
Πόρτες	2	-	2
Μαζαράκι	2	-	2
Χαλανδρίτσα	2	-	2
Τρίκαλα-Καρδίτσα	1	-	-
Άργος-Ναύπλιο	1	-	-

Στην πόλη της Πάτρας λειτουργεί και ο Υπεραστικός σταθμός Ν. Αιτωλοακαρνανίας από τον οποίο εκτελούνται τα παρακάτω δρομολόγια.

Πίνακας 43: Δρομολόγια Υπεραστικού ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας ανά ημέρα και προορισμό

Προορισμός	Καθημερινές	Σάββατο	Κυριακή
Αγρίνιο	7	4	4
Αιτωλικό	7	4	4
Αμφιλοχία - Βόνιτσα	-	1	1
Αντίρριο – Μεσολόγγι	7	5	4
Αστακός - Μύτικας	2	2	1
Γρεβενά – Κοζάνη – Βέροια	1	-	-
Ευηνοχώρι	2	2	2
Μακρυνεία - Θέρμο	1	1	-
Ναύπακτος	4	-	-

3.3.1.5 Λιμένας Πάτρας

Το λιμάνι της Πάτρας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και εξυπηρετεί περίπου 700 χιλιάδες επιβάτες ετησίως. Το λιμάνι της Πάτρας έχει ακτοπλοϊκές συνδέσεις με νησιά του Ιωνίου πελάγους, όπως η Κεφαλονιά και η Ιθάκη, καθώς και με λιμάνια του εξωτερικού και κυρίως της Ιταλίας, προς την οποία αποτελεί τη βασική δίοδο από την κεντρική και νότια Ελλάδα.

Το σύνολο των αφίξεων για την τριετία 2018-2020 ήταν 1739 για το 2018, 1925 για το 2019 και 1846 για το 2020, με αντίστοιχο αριθμό αναχωρήσεων ανά έτος. Η ημερήσια συχνότητα δρομολογίων κυμαίνεται συνήθως από 2 έως και 6 (αφίξεις και αντίστοιχες αναχωρήσεις) ημερησίως.

Επιπλέον διαθέτει χώρο για υδατοδρόμιο και το αγκυροβόλιο Mega Yachts για σκάφη που είναι χωροθετημένο στη θέση Νο 9 του Βόρειου Λιμένα Πατρών. Έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει συνολικά 17 σκάφη (5 σκάφη έως 35 m. και 12 σκάφη έως 25 m.). Στους χρήστες του παρέχεται νερό και ηλεκτρικό ρεύμα ενώ υπάρχει άμεση πρόσβαση στις παρακάτω υπηρεσίες: ιατρικές, στάθμευσης, εστίασης, χρηματοπιστωτικές, ταχυδρομικές, WC, Wi-Fi κ.ά.

3.3.1.5.1 Νότιο Λιμάνι

Το Νότιο Λιμάνι της Πάτρας συνδέεται, με τακτικά δρομολόγια, με τα λιμάνια της Ιταλίας, Μπρίντζι, Ανκόνα, Βενετία, Μπάρι, Γένοβα, Ραβέννα, Τριέστι, Κατάνια και με Κεφαλλονιά, Ιθάκη στο εσωτερικό.

Εκτείνεται από τον ποταμό Γλαύκο προς Νότο μέχρι τον χείμαρρο Διακονιάρη προς Βορρά, σε 456.241,88 περίπου τετραγωνικά μέτρα, με τις νηοδόχους Α,Β,Γ,Δ,Ε συνολικού μήκους κρηπιδωμάτων 1.292,98 μέτρων.

Τα υπάρχοντα κρηπιδώματα Α,Β,Γ,Δ, είναι εξοπλισμένα με δίκτυο υδροδότησης, δέστρες 50t και 100t, προσκρουστήρες και ελαστικές κλίμακες και κανάλι Η/Μ δικτύων, (19) ράμπες πρόσδεσης πλοίων εκ των οποίων (14) εξυπηρετούν πρυμνοδέτηση, (5) πλαγιοδέτηση.

Το λιμάνι διαθέτει προσήνεμο κυματοθραύστη συνολικού μήκους 1429,56 μέτρων, εξοπλισμένο με πλάκα ανωδομής, προφυλακτήριο τοίχο, δέστρες 50t και (2) μεταλλικούς οβελούς στήριξης φανών.

Στο χώρο του λιμανιού υπάρχουν δέκα (10) κτηριακά συγκροτήματα όπως, Τερματικός σταθμός, Κτήριο Υπηρεσιών Λιμένα, Υποσταθμός, Κτήριο Περιπτέρου – Αναψυκτήριου, Υπέργεια Δεξαμενή, Κτήριο Πυροσβεστικού Σταθμού, Υπόστεγο Πυροσβεστικού Σταθμού, Κτήρια Βόρειας Πύλης Α, Κτήριο Νότια Πύλης Β, Πύργος Ελέγχου-VTS, Βόρειος Τερματικός Σταθμός Β1, Νότιος Τερματικός Σταθμός Β2 και Αναψυκτήριο.

Επιπλέον, διαθέτει Η/Μ Εγκαταστάσεις Υποσταθμού, Εξωτερικών Ηλεκτρικών δικτύων Οδοφωτισμού και Ασθενών ρευμάτων, Η/Μ εγκαταστάσεις και δίκτυο Ύδρευσης και Άρδευσης, εγκατάσταση και δίκτυο Πυρόσβεσης και εγκατάσταση εξωτερικού δικτύου Αποχέτευσης.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Τέλος, το λιμάνι διαθέτει ασφαλτοστρωμένο Δίκτυο Εσωτερικής Οδοποιίας και σύνδεσης με το τοπικό οδικό δίκτυο, δίκτυο Αποχέτευσης Ομβρίων της οδοποιίας και της χερσαίας ζώνης, διαμορφωμένο περιβάλλοντα χώρο περιμετρικά των κτηριακών εγκαταστάσεων και χώρους διακίνησης- στάθμευσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, στάθμευσης ΙΧ οχημάτων και φορτηγών.

Η συνολική κίνηση εξωτερικού (αναχωρήσεις και αφίξεις) για τον Λιμένα Πατρών στο διάστημα 2017-2021 σε επιβάτες και οχήματα συνοψίζεται στους παρακάτω πίνακες:

Κίνηση Εξωτερικού

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	Ι.Χ.	Camper & Mini Bus	Δίκυκλα
2017	500.099	117.038	70.780	2.051	104.725	7.963	6.611
2018	486.163	116.902	77.102	2.250	105.144	8.212	6.270
2019	484.501	118.532	86.213	2.183	100.487	8.079	6.267
2020	216.059	108.186	91.513	481	46.177	4.900	1.306
2021	300.616	111.150	110.286	440	80.603	9.264	3.484

Κίνηση Εσωτερικού

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	Ι.Χ.	Camper & Mini Bus	Δίκυκλα
2017	21.250	344	2	-	3.002	256	98
2018	156.868	2.615	34	2	25.273	1.561	2.254
2019	142.638	2.307	-	-	27.742	1.080	2.343
2020	96.523	2.565	-	-	22.725	810	2.232
2021	118.697	1.586	-	-	28.749	1.086	2.254

Τέλος, το Λιμάνι της Πάτρας φιλοξενεί και πλοία κρουαζιέρας και τα στοιχεία φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα:

Στοιχεία Κρουαζιέρας

Έτος	Total pax	Cruise Calls
2013	1264	2
2014	745	2
2015	1090	3
2016	743	2
2017	952	2
2018	1647	2
2019	1219	2

3.3.1.5.2 Βόρειο (παλιό) Λιμάνι

Το Βόρειο (παλιό λιμάνι) εκτείνεται από το βόρειο όριο του προβλήτα Αγίου Νικολάου μέχρι και τον Βόρειο Προβλήτα εκτάσεως χερσαίου χώρου περίπου 106.474,67 τετραγωνικών μέτρων με τα κρηπιδώματά Νο 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 και 18 συνολικού μήκους 1.655,50 μέτρων. Είναι εξοπλισμένα με δίκτυο υδροδότησης, δέστρες 60t, προσκρουστήρες και κανάλι Η/Μ δικτύων. Τα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

κρηπιδώματα διαθέτουν (7) ράμπες πρόσδεσης πλοίων εκ των οποίων (4) εξυπηρετούν πρυμνοδέτηση και (3) πλαγιοδέτηση, υπάρχει πλωτός προβλήτας μήκους 12 μ, για την εξυπηρέτηση Υδροπλάνων και (17) Αγκυροβόλια (Ρεμέτζα) για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής 25-35 μέτρων. Επίσης υπάρχει προσήνεμος κυματοθραύστης συνολικού μήκους 1565,00 μέτρων.

Περιλαμβάνονται επίσης: Κτηριακές εγκαταστάσεις – Υπόστεγα –Αποθήκες- Φυλάκια όπως Σταθμός Επιβατών , Σταθμός Επιβατών Υδατοδρομίου και Γραφεία, Κτήριο Γραφείων "Ferry Car", Λιμενικό Υπόστεγο , ανοιχτό Υπόστεγο Πύλης Νο7 , Γραφεία Γεφυροπλάστιγγας , Συγκρότημα οικίσκων Λιμενεργατών, (3) συγκροτήματα τουαλετών, Υποσταθμοί, Παλιρροιογράφος, Φυλάκια ελέγχου και Χώρος Εποπτείας.

Υπάρχουν Η/Μ Εγκαταστάσεις Υποσταθμού, Εξωτερικών Ηλεκτρικών δικτύων Οδοφωτισμού και Ασθενών ρευμάτων, δίκτυο Ύδρευσης και Άρδευσης και δίκτυο αποχέτευσης Ομβρίων. Επίσης, υπάρχει ασφαλτοστρωμένο δίκτυο εσωτερικής Οδοποιίας και σύνδεσης με το τοπικό οδικό δίκτυο, διαμορφωμένος περιβάλλον χώρος και Χώροι Διακίνησης-Στάθμευσης ΙΧ οχημάτων και φορτηγών.

Περιλαμβάνεται ακόμα η νότια λιμενολεκάνη του Βόρειου (παλαιού) λιμένα, που εκτείνεται μεταξύ του προβλήτα Γούναρη και του προβλήτα Αγίου Νικολάου εκτάσεως χερσαίου χώρου περίπου 5.740 τετραγωνικών μέτρων, με τα κρηπιδώματα Νο 1,2,3 και 4 συνολικού μήκους 688,00 μέτρων, εξοπλισμένων με δίκτυο υδροδότησης, δέστρες 60t, προσκρουστήρες και (1) ράμπα πρυμνοδέτησης πλοίων.

Περιλαμβάνονται επίσης ισόγεια κτίσματα, αποθήκες του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πατρών και οικίσκος Παλιρροιογράφου.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών διαθέτει στο Βόρειο Λιμάνι εγκαταστάσεις, μηχανήματα και προσωπικό που μπορούν να εξυπηρετήσουν τη διακίνηση φορτίων. Επίσης διαθέτει υπαίθριο αποθηκευτικό χώρο για εναπόθεση γενικού φορτίου. Η λειτουργία τελωνειακής υπηρεσίας επιτρέπει τη διακίνηση εισαγόμενων και εξαγόμενων εμπορευμάτων.

Επίσης διαθέτει 3 γεφυροπλάστιγγες

(δύο στο Νότιο Λιμάνι και μία στο Βόρειο) για έλεγχο βάρους των οχημάτων και ζύγιση φορτίων.

Όλες οι παρεχόμενες από τον Ο.Λ.ΠΑ υπηρεσίες προς τους χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων κατατάσσονται σε 4 τιμολογιακές κατηγορίες όπως ορίζεται με την απόφαση 48058/ΕΓΔΕΚΟ 1680.

Α. Δικαιώματα κατάληψης λιμενικού χώρου-προσωρινής αποθήκευσης εμπορευμάτων

Β. Δικαιώματα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων- στάθμευσης αυτοκινήτων

Γ. Δικαιώματα χρήσης μηχανημάτων

Δ. Δικαιώματα παροχής λοιπών λιμενικών υπηρεσιών (παροχή νερού, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος)

Με τον κανονισμό και τιμολόγιο 48058 ρυθμίζονται τα σχετικά με την προσόρμιση, παραβολή, πρυμνοδέτηση και ελλιμενισμό των πάσης φύσεως πλοίων/πλωτών ναυπηγημάτων στην κατά νόμο θαλάσσια περιοχή του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., καθώς και ειδικό τέλος διέλευσης επιβατών.

Τα προϊόντα που διακινήθηκαν από τον Βόρειο Λιμένα Πατρών είναι λίπασμα χύδην, φοινικέλαιο υγρό, αλάτι χύδην, σιτάρι χύδην, μελάσα υγρή, ηλιέλαιο υγρό, ρολά σιδήρου, ζωντανός γόνος, ηλιέλαιο χύδην και πέλετ, χαρτομάζα σε δέματα, φελιζόλ, χαλύβδινα πηνία, ανεμογεννήτριες και τμήματα αυτών.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι συνολικές διακινούμενες ποσότητες ανά έτος για την τριετία 2018-2020.

Πίνακας 44: Συνολικά Διακινούμενα Φορτία από τον Βόρειο Λιμένα Πάτρας

Συνολικά Διακινούμενα Φορτία σε tn	2018	2019	2020
	290.591,54	235.818,75	257.137,78

3.3.1.5.3 Υδατοδρόμιο

Με απόφαση που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ (Τεύχος Β 1543/04.05.2017) χορηγήθηκε στον «Οργανισμό Λιμένος Πατρών Α.Ε.» (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.) άδεια λειτουργίας Αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας («Υδατοδρόμιο»), στη θαλάσσια περιοχή του Λιμένα Πατρών για τη χρήση της από υδροπλάνο.

Ο ΟΛΠΑ θα διαθέσει για τη λειτουργία του υδατοδρομίου ένα οίκημα για την εξυπηρέτηση των επιβατών που βρίσκεται στην προβολή της οδού Νόρμαν, κοντά στον προβλήτα της Άστιγγος (περίπου 61,00 τ.μ.). Στο οίκημα υπάρχουν χώροι έκδοσης και ελέγχου εισιτηρίων, check in, χώροι αναμονής με τον απαραίτητο ξενοδοχειακό εξοπλισμό (καθίσματα, κ.λ.π), χώροι ελέγχου επιβατών και αποσκευών, μέσω μαγνητικών πυλών και X-Ray (ο οποίος είναι εγκατεστημένος ήδη στον εν λόγω χώρο) καθώς και γραφείο διοίκησης και ασφάλειας εξοπλισμένο (γραφείο, ηλεκτρονικός υπολογιστής, τηλέφωνο κ.ά.). Επίσης, θα διαθέσει πλωτό προβλήτα που έχει κατασκευαστεί για την ασφαλή πρόσδεση των υδροπλάνων στο κρηπίδωμα Νο11 της οδού Άστιγγος καθώς και για την πρόσδεση του σκάφους υπηρεσίας του υδατοδρομίου.

Η κατασκευή, εγκατάσταση και αδειοδότηση των αναγκαίων υποδομών καθιστούν την πόλη και το λιμάνι της Πάτρας, κεντρικό κόμβο ενός πρώτου στοιχειώδους δικτύου υδατοδρομίων στη Δυτική Ελλάδα, συμβάλλοντας έτσι στην τουριστική και γενικότερη οικονομική αναπτυξιακή δυναμική της ευρύτερης περιφέρειας.

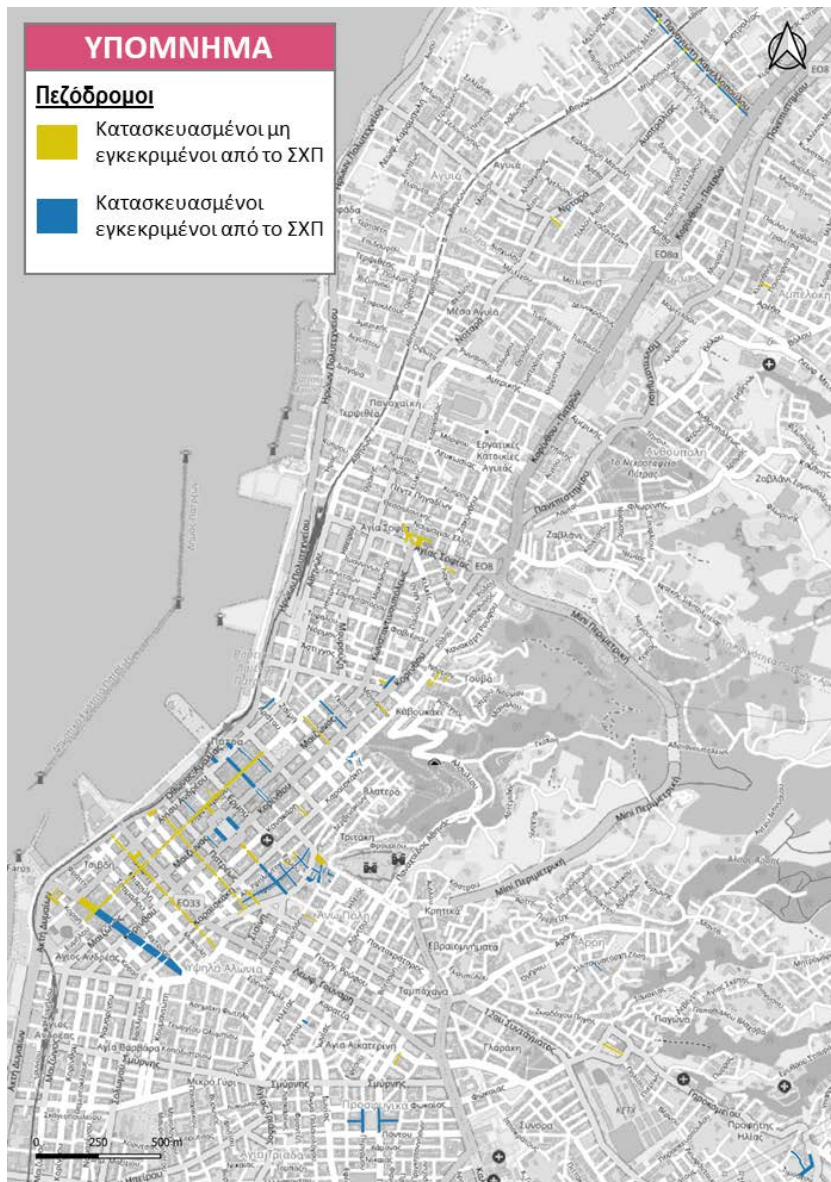
3.3.2 Ήπιοι τρόποι μετακίνησης

Οι ήπιοι τρόποι μετακίνησης παρουσιάζουν μεγάλα πλεονεκτήματα ως προς τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του τομέα των μεταφορών στο αστικό περιβάλλον. Ως αποτέλεσμα αποτελούν τις κυριότερες λύσεις βιώσιμης κινητικότητας.

3.3.2.1 Πεζή μετακίνηση

3.3.2.1.1 Πεζόδρομοι

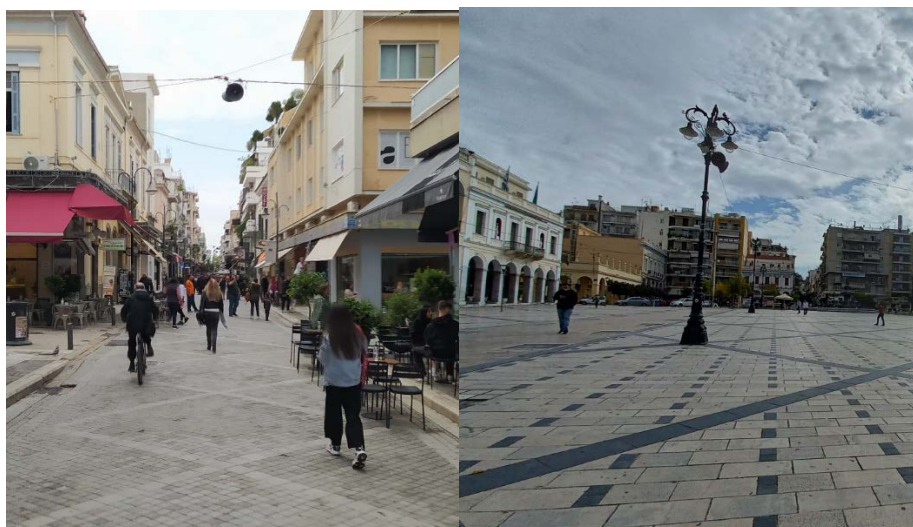
Οι πεζόδρομοι αποτελούν οδικά τμήματα στα οποία σε γενικές περιπτώσεις απαγορεύεται η διέλευση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και εξυπηρετούν την κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Με βάση το καταστατικό λειτουργίας κάθε πεζοδρόμου ενδέχεται να επιτρέπεται η πρόσβαση σε οχήματα με ειδικά χαρακτηριστικά (π.χ. οχήματα κατοίκων, οχήματα φορτοεκφόρτωσης κ.α.). Στο χάρτη της παρακάτω εικόνας παρουσιάζονται οι εγκεκριμένοι και οι μη εγκεκριμένοι πεζόδρομοι που εντοπίζονται στην πόλη της Πάτρας.



Εικόνα 146: Πεζόδρομοι στην πόλη της Πάτρας

Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



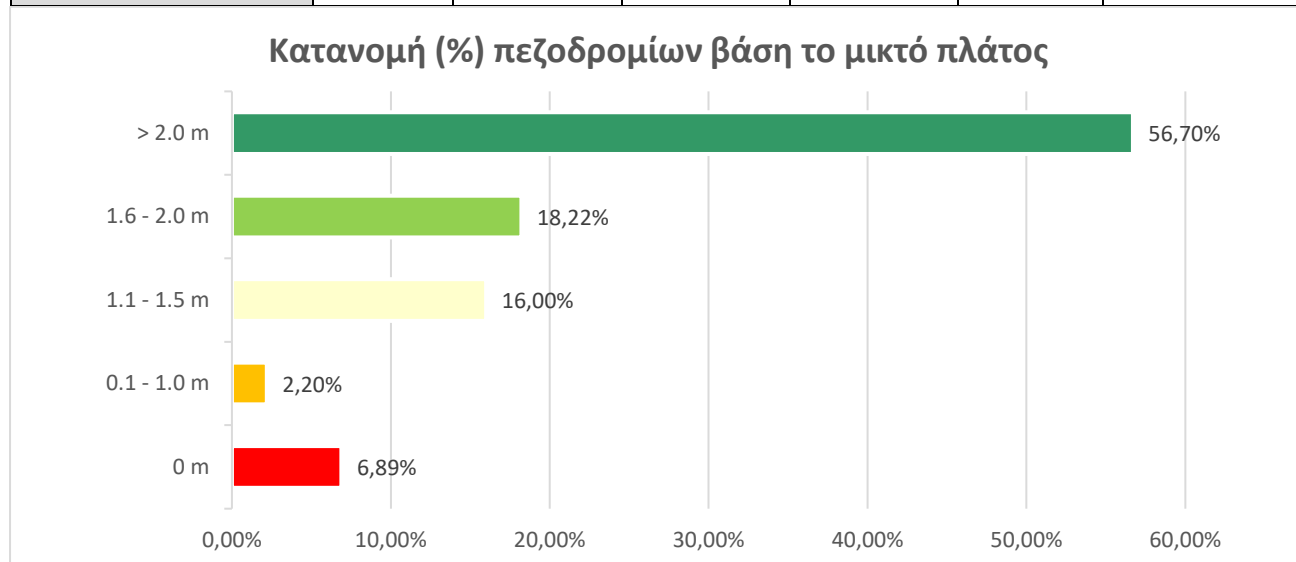
Εικόνα 28: Παραδείγματα πεζοδρόμων στην πόλη της Πάτρας (οδ Ρήγα Φεραίου & Πλ. Γεωργίου)

3.3.2.1.2 Πεζοδρόμια

Μικτό πλάτος πεζοδρομίου

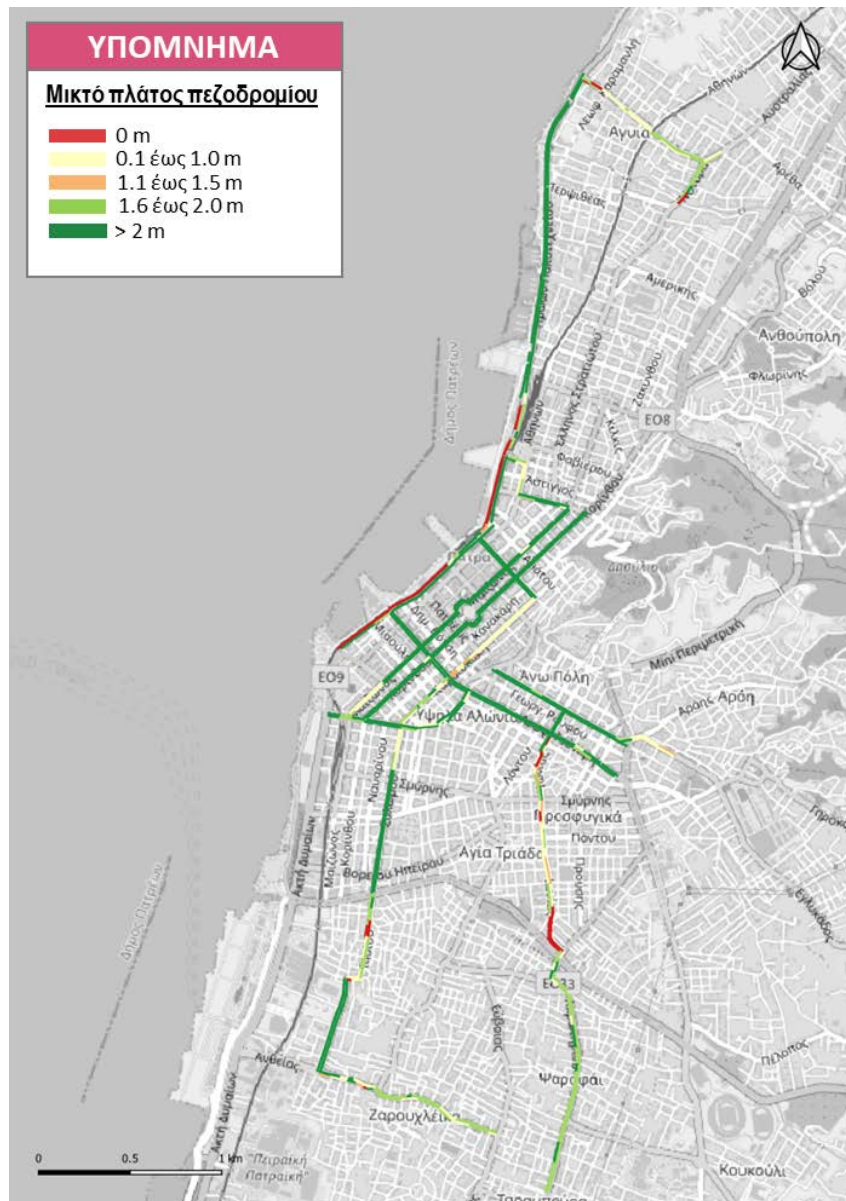
Πίνακας 45: Κατανομή πεζοδρομίων βάση το μικτό πλάτος

Πεζοδρόμια με μικτό πλάτος:	>2μ	1.6 – 2.0 μ	1.1 – 1.5 μ	0.1 – 1.0 μ	0 μ	Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Μήκος (km)	18.77	6.03	5.30	0.73	2.28	33.11
Ποσοστό	56.70%	18.22%	16.00%	2.20%	6.89%	100%



Εικόνα 29: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων βάση το μικτό πλάτος

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 30: Μικτό πλάτος πεζοδρομίου

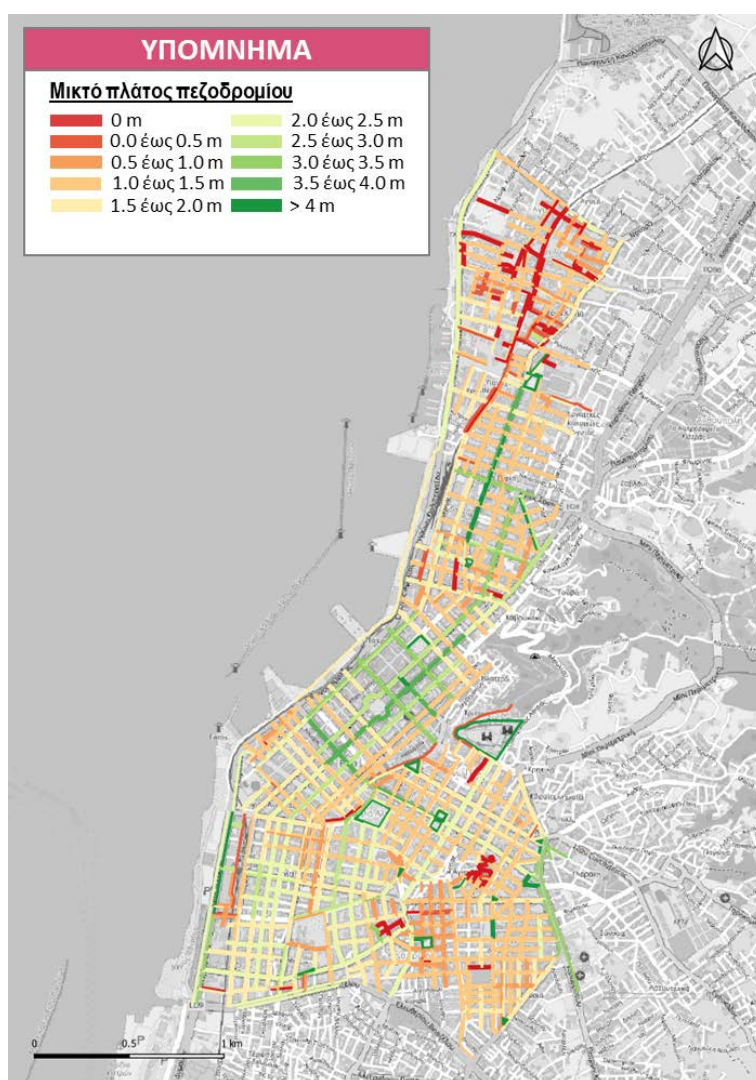
Ως μικτό πλάτος πεζοδρομίου ορίζεται η απόσταση από το κράσπεδο έως την ρυμοτομική γραμμή. Σύμφωνα με τις οδηγίες σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» το ελάχιστο απαιτούμενο ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου ορίζεται στο 1.50 m. Από την παρατήρηση των άνωθεν στοιχείων προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της εξεταζόμενης περιοχής παρουσιάζει μικτό πλάτος πεζοδρομίου μεγαλύτερο από 2 μέτρα (56.7 %) Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Το εμπορικό κέντρο, οι πεζόδρομοι και ο παραλιακός άξονας (μεταξύ των οδών Νόρμαν και Αγίου Κωνσταντίνου Αγιάς) παρουσιάζουν πλάτος πεζοδρομίου μεγαλύτερο από 2 μέτρα.
- Ανεπαρκές πλάτος πεζοδρομίου παρατηρείτε σε τμήματα των οδών Αγίου Κωνσταντίνου Αγιάς, Καραϊσκάκη, Ιωνίας και 12^{ου} Συντάγματος.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 31: Παραδείγματα ανεπαρκούς πλάτους (οδ. Μαιζώνος) & απουσίας πεζοδρομίου (Οδ. 12^{ου} Συντάγματος)



Εικόνα 32: Μικτό πλάτος πεζοδρομίου στο σύνολο της κεντρικής περιοχής της Πάτρας

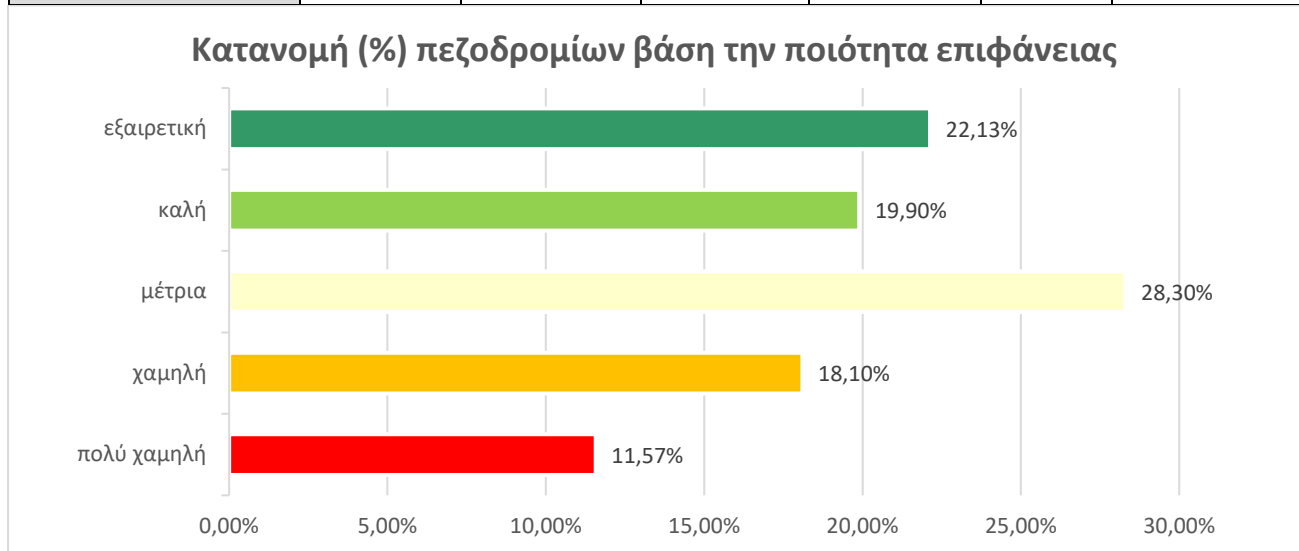
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ποιότητα επιφάνειας πεζοδρομίου

Η ποιότητα της επιφάνειας του πεζοδρομίου για τις υποδομές στην εξεταζόμενη περιοχή παρουσιάζονται στην Εικόνα 35. Για την αποτίμηση της ποιότητας λαμβάνονται υπόψη η φθορά των υλικών, οι ανισοσταθμίες στην επιφάνεια, οι κακοτεχνίες κ.ά..

Πίνακας 46: Κατανομή πεζοδρομίων βάση την ποιότητα επιφάνειας

Ποιότητα επιφάνειας πεζοδρομίου:	Πολύ χαμηλή	Χαμηλή	Μέτρια	Καλή	Εξαιρετική	Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Μήκος (km)	3.83	5.99	9.37	6.59	7.33	33.11
Ποσοστό	11.57%	18.10%	28.30%	19.90%	22.13%	100%

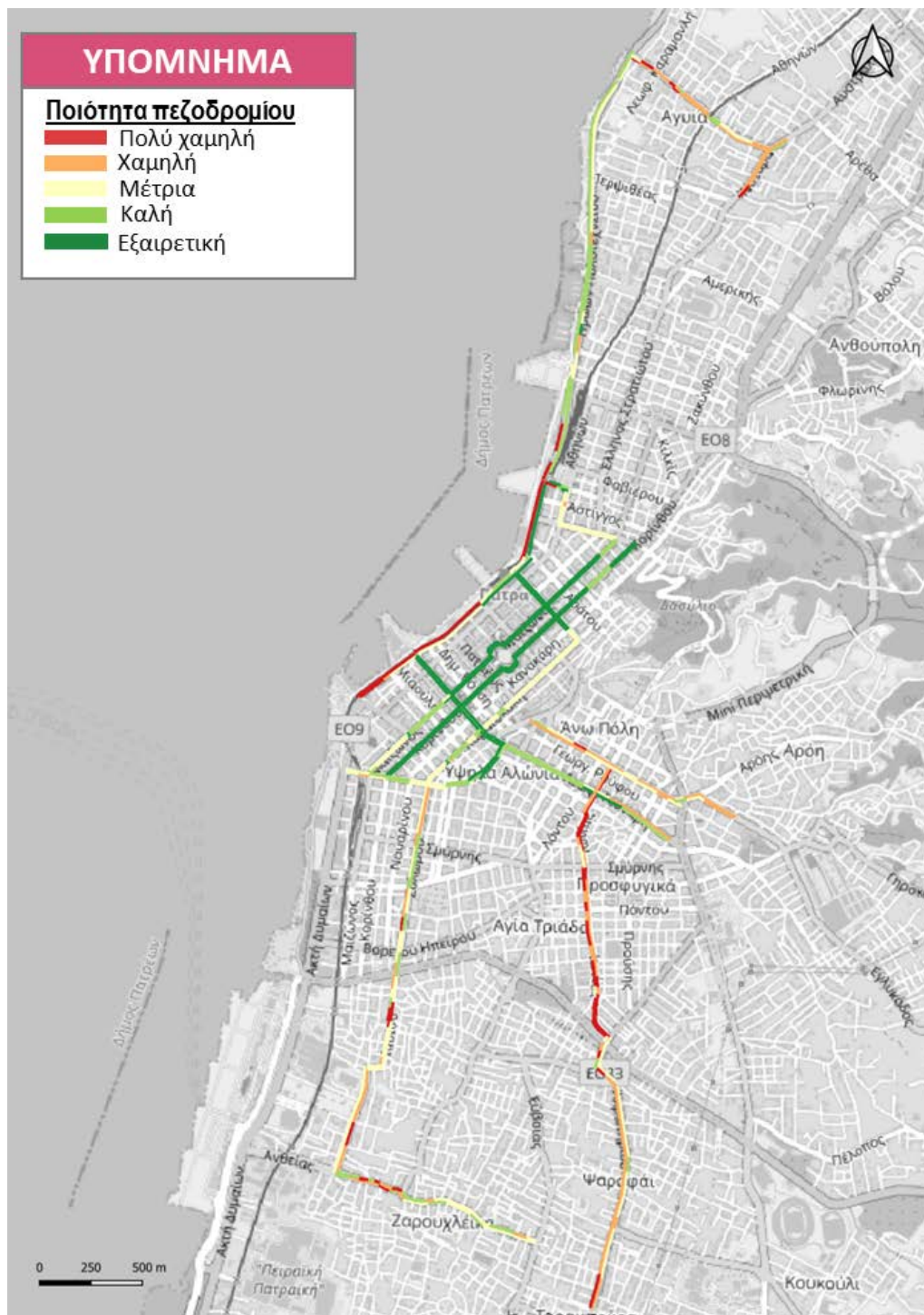


Εικόνα 33: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων βάση την ποιότητα της επιφάνειας



Εικόνα 34: Παραδείγματα χαμηλής ποιότητας πεζοδρομίων
(οδοί Παλαιών Πατρών Γερμανού και Αγίου Κωνσταντίνου Αγυιάς)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 35: Ποιότητα επιφάνειας πεζοδρομίου

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Η ποιότητα των πεζοδρομίων αποτιμήθηκε ως εξαιρετική στις οδούς Μαιζώνας, Κορίνθου, Λεωφ. Γούναρη, σε τμήματα που συγκεντρώνουν υψηλή εμπορική δραστηριότητα.
- Καλή ποιότητα πεζοδρομίων εντοπίζεται και σε άλλες σημαντικές οδούς, όπως στην Ηρώων Πολυτεχνείου, τμήματα της οδού Παπαφλέσσα, Λεωφ. Γούναρη, στην οδό Ανθείας και σε τμήματα της οδού Σολωμού.

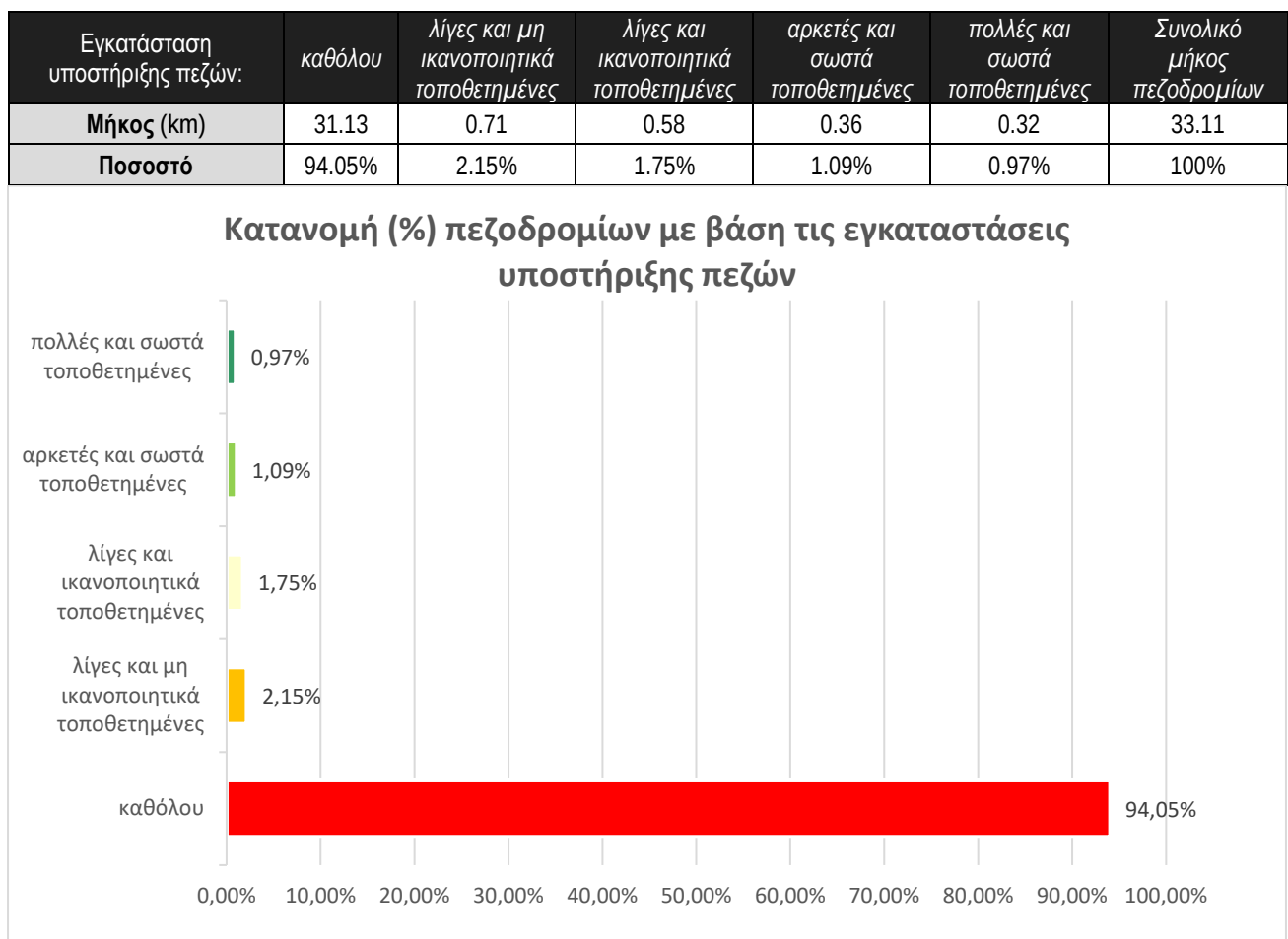
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- Χαμηλότερη ποιότητα επιφάνειας εντοπίζεται στις οδούς Αγίου Κωνσταντίνου Αγυιάς, Νοταρά, Ακρωτηρίου, Ιωνίας, Μπουκαούρη σε τμήματα των οδών Παλαιών Πατρών Γερμανού, Λεωφ. Γούναρη, Ανθείας και Ακρωτηρίου.
- Τα κυριότερα ζητήματα υποβάθμισης της ποιότητας στην εξεταζόμενη περιοχή αφορούν σε φθορά υλικών (σπασμένες πλάκες, λακκούβες κ.ά.) και ανομοιομορφία του επιπέδου κίνησης των πεζών (μικρά σκαλοπάτια, αλλαγή υλικών κ.ά.)

Εγκαταστάσεις υποστήριξης πεζών

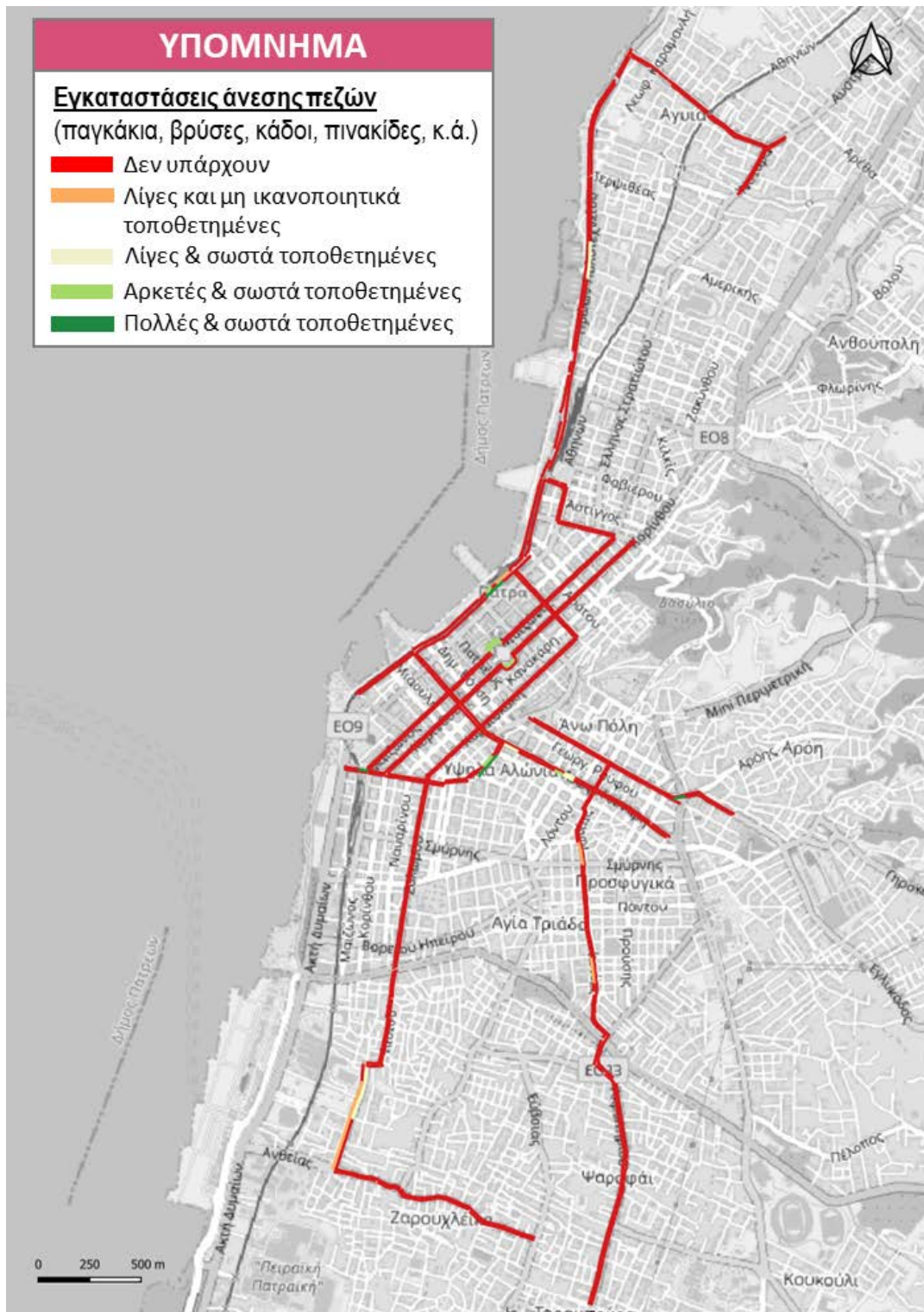
Οι εγκαταστάσεις υποστήριξης των πεζών είναι ένα χαρακτηριστικό που απουσιάζει από τα περισσότερα πεζοδρόμια στις ελληνικές πόλεις. Πρόκειται για κατάλληλη επίπλωση του πεζοδρομίου (παγκάκια, κάδοι, πληροφοριακή σήμανση, κρήνες κ.ά.) που βοηθούν τους πεζούς να πραγματοποιούν μεγαλύτερες μετακινήσεις με καλύτερη άνεση και ασφάλεια. Η αποτίμηση των εγκαταστάσεων υποστήριξης των πεζών για την εξεταζόμενη περιοχή παρουσιάζεται στην Εικόνα 37.

Πίνακας 47: Κατανομή πεζοδρομίων με βάση τις εγκαταστάσεις υποστήριξης πεζών



Εικόνα 36: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων με βάση τις εγκαταστάσεις υποστήριξης πεζών

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 37: Εγκαταστάσεις υποστήριξης πεζών

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Στην πλειοψηφία των πεζοδρομίων στην εξεταζόμενη περιοχή δεν παρατηρήθηκαν εγκαταστάσεις υποστήριξης των πεζών ή υπήρχαν σποραδικά και ήταν ανεπαρκώς τοποθετημένες.

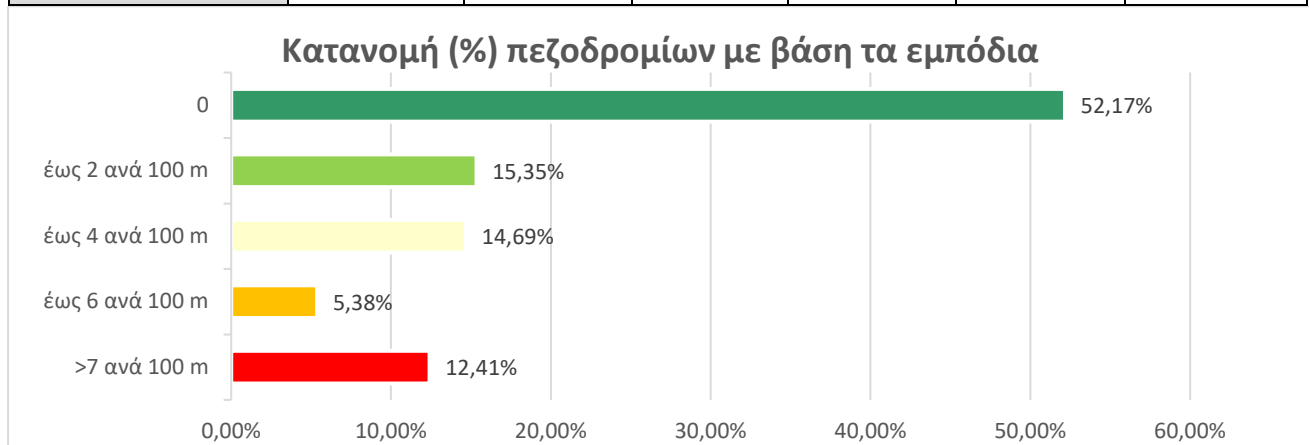
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Εμπόδια επί του πεζοδρομίου

Ως εμπόδια επί του πεζοδρομίου (Εικόνα 40) αποτιμάται κάθε στοιχείο που ενδέχεται να περιορίσει την ελεύθερη και ομαλή κίνηση ενός πεζού στην εξεταζόμενη υποδομή. Τα εμπόδια κατά κανόνα αποτελούν μόνιμα (φυτεύσεις, κάδοι, πινακίδες) ή/και προσωρινά (τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα κ.ά.) στοιχεία διαμόρφωσης της οδού ή από παρόδιες ανθρωπογενείς δραστηριότητες, τα οποία δεν εντάσσονται στην ζώνη προσόψεων και την ζώνη αστικού εξοπλισμού με αποτέλεσμα να περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος της ζώνης κίνησης των πεζών.

Πίνακας 48: Κατανομή πεζοδρομίων με βάση τα εμπόδια

Εμπόδια επί του πεζοδρομίου:	>7 ανά 100 m	έως 6 ανά 100 m	έως 4 ανά 100 m	έως 2 ανά 100 m	0	Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Μήκος (km)	4.11	1.78	4.86	5.08	17.27	33.11
Ποσοστό	12.41%	5.38%	14.69%	15.35%	52.17%	100%

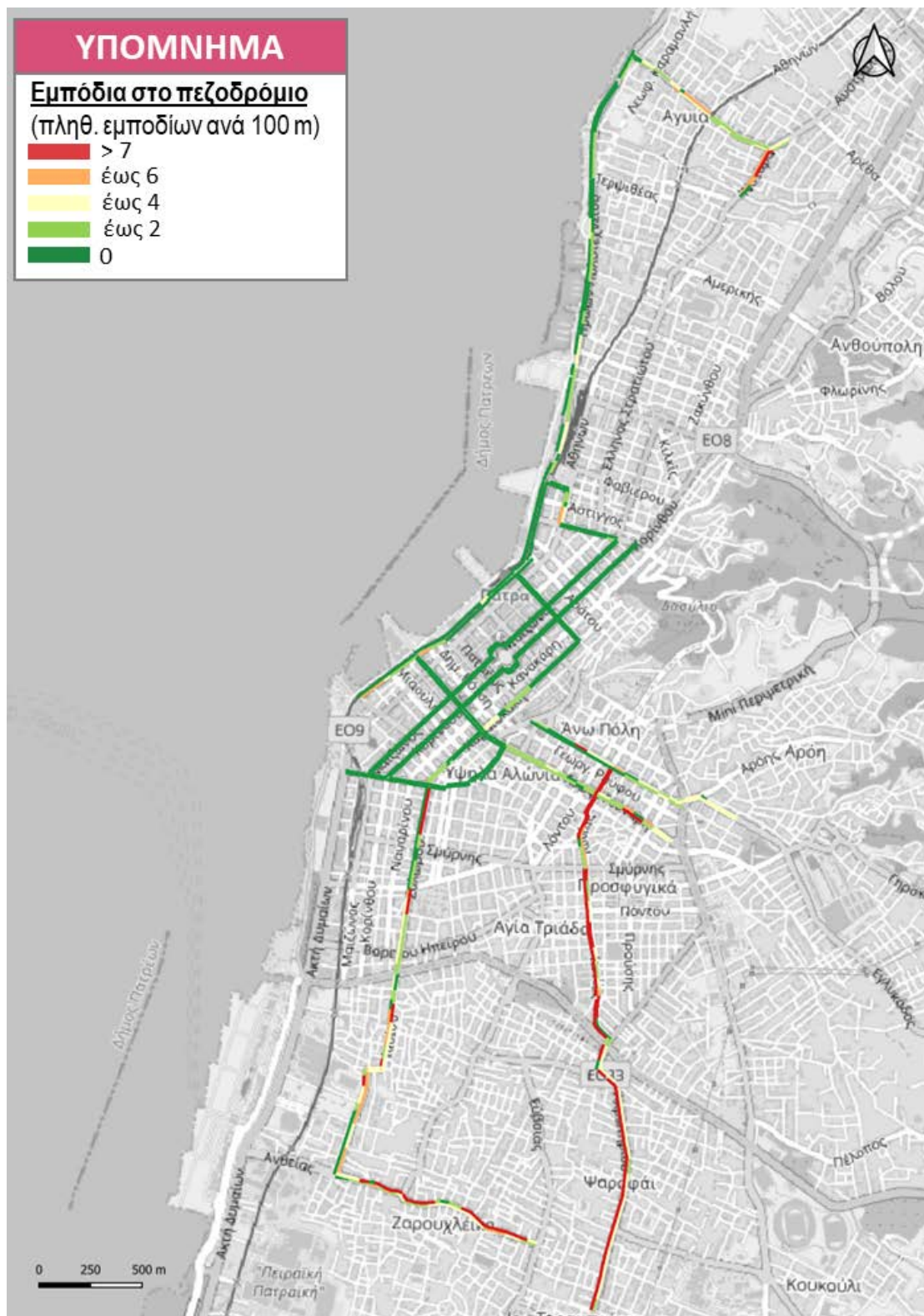


Εικόνα 38: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων με βάση τα εμπόδια



Εικόνα 39: Παραδείγματα διατομής πεζοδρομίου με μόνιμα εμπόδια (οδ. Πατρέως & οδ. Αγίου Κωνσταντίνου)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



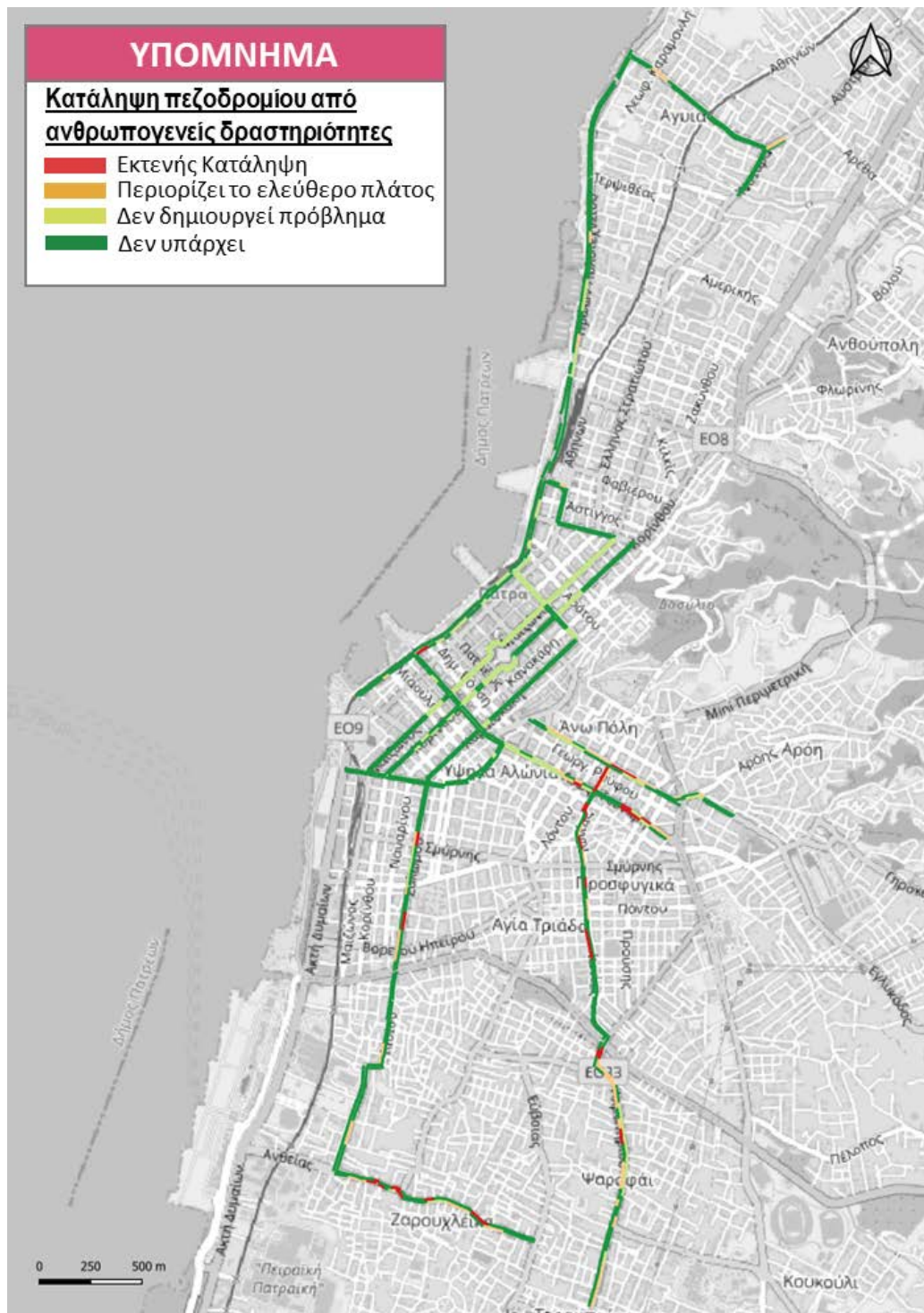
Εικόνα 40: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Υψηλή συχνότητα εμποδίων παρατηρήθηκε στις οδούς Ακρωτηρίου, Ιωνίας, Μπουκαούρη και Ανθείας.

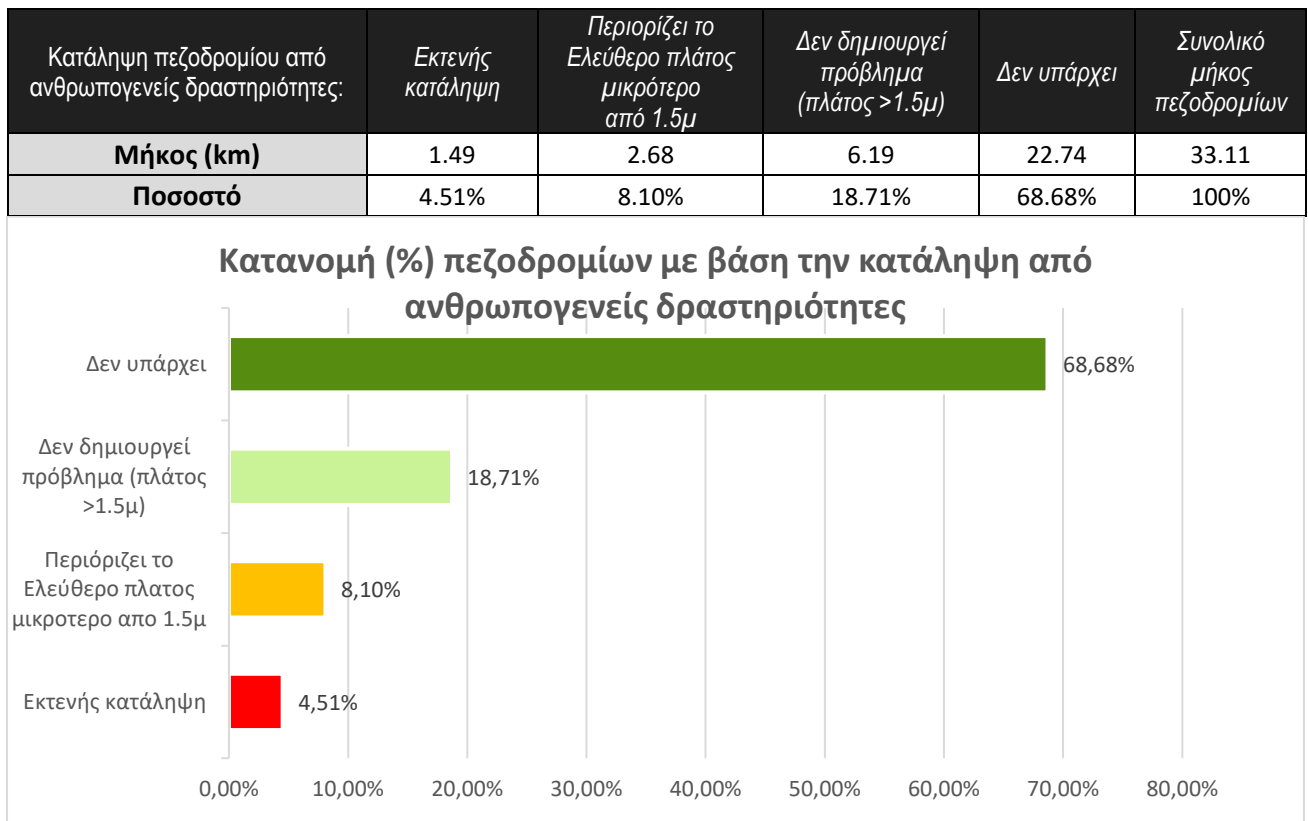
Κατάληψη πεζοδρομίου από ανθρωπογενείς δραστηριότητες

Από το σύνολο των εμποδίων που αποτυπώθηκαν, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα εμπόδια τα οποία προέρχονται από παρόδιες δραστηριότητες. Η ύπαρξη τραπεζοκαθισμάτων και η έκθεση εμπορευμάτων στο πεζοδρόμιο, αποτελούν παραδείγματα αυτής της κατηγορίας εμποδίων. Τα εν λόγω εμπόδια που εντοπίστηκαν από τις πρωτογενείς έρευνες παρουσιάζονται στην Εικόνα 41.



Εικόνα 41: Κατάληψη πεζοδρομίου από ανθρωπογενείς δραστηριότητες

Πίνακας 49: Κατανομή πεζοδρομίων με βάση την κατάληψη από ανθρωπογενείς δραστηριότητες



Εικόνα 42: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων με βάση τη κατάληψη από ανθρωπογενείς δραστηριότητες

Διαβάσεις πεζών

Οι διαβάσεις είναι κύριο στοιχείο της οδικής υποδομής και επηρεάζουν δραστικά την άνεση και την ασφάλεια στις μετακινήσεις των πεζών. Για τις διαβάσεις συνεκτιμήθηκαν η σήμανση (επίπεδο συντήρησης, κατακόρυφη σήμανση κ.ά.), η θέση (ορατότητα, φωτισμός, ευθυγράμμιση με ράμπες Α.με.Α κ.ά.) και η ευρύτερη διαμόρφωση της υποδομής στο σημείο της διάβασης (προεκτάσεις πεζοδρομίου, αλλαγή υψής κ.ά.). Η αποτίμηση των διαβάσεων για την εξεταζόμενη περιοχή παρουσιάζεται στην Εικόνα 44.

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Το επίπεδο των διαβάσεων είναι ικανοποιητικό στις κύριες αρτηρίες που διέρχονται από το εμπορικό κέντρο της Πάτρας.
- Σε κύριες οδούς περιμετρικά του κέντρου παρατηρείται απουσία διαβάσεων (οδός Ακρωτηρίου, Ιωνίας, Ανθείας, Οδυσσέα Ελύτη, Ιασίου, Σολωμού, Λεωφ. Γούναρη, Παλαιών Πατρών Γερμανού, Καραϊσκάκη).
- Παρατηρείται απουσία διαβάσεων στο παραλιακό μέτωπο της Πάτρας.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 43: Παράδειγμα διάβασης πεζών με κακή διαμόρφωση (Μαιζώνος - Τσαμαδού)



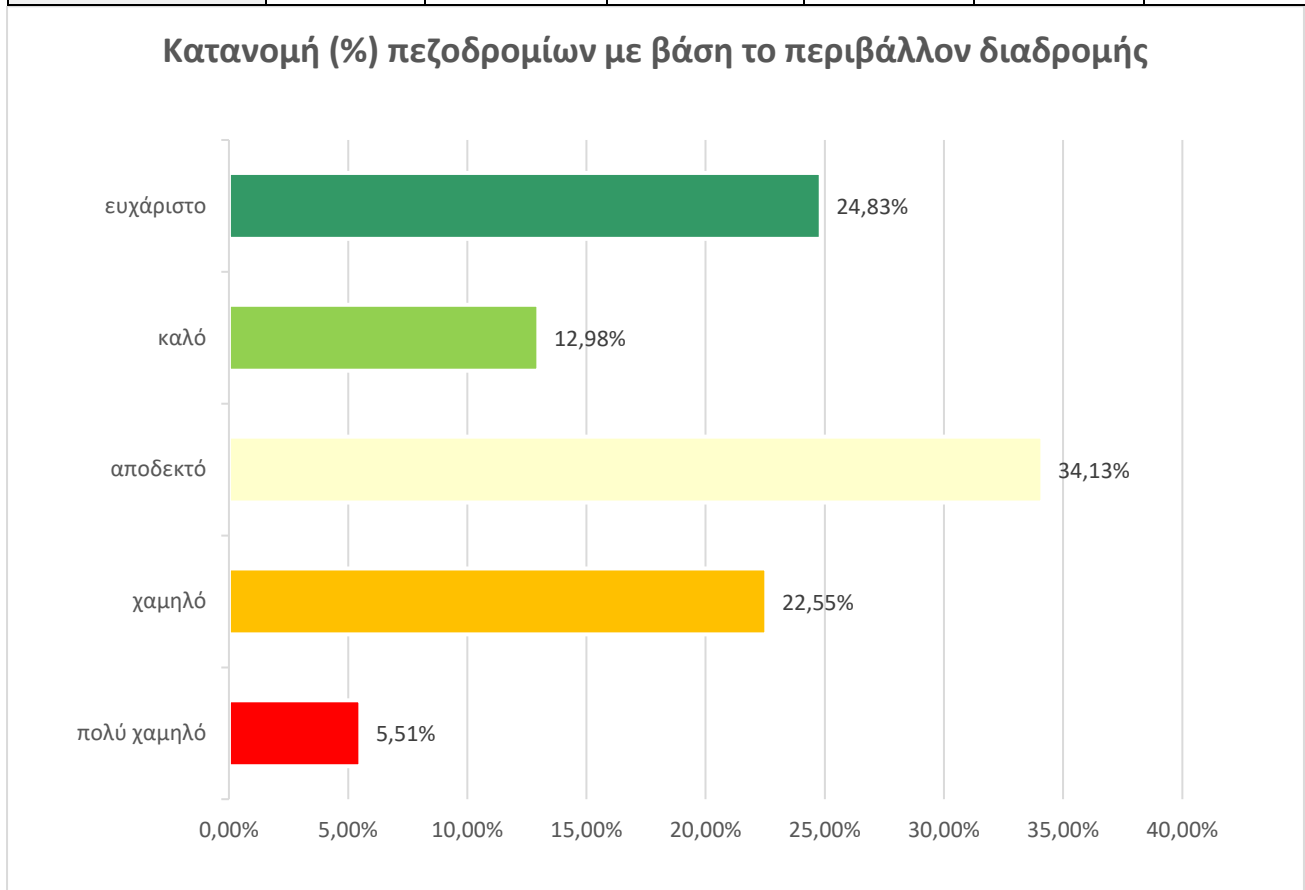
Εικόνα 44: Διαβάσεις πεζών

Περιβάλλον διαδρομής

Το ευχάριστο περιβάλλον διαδρομής συμβάλλει στην προώθηση της πεζή μετακίνησης σε μια πόλη. Οι παράγοντες που σχετίζονται με το περιβάλλον της διαδρομής έχουν να κάνουν με την ομοιογένεια της επιφάνειας κίνησης (ενιαία υλικά επίστρωσης, απουσία ατελειών κ.ά.), την καθαριότητα του πεζοδρομίου, τον φωτισμό και την σκίαση (π.χ. φυτεύσεις). Η αποτίμηση του περιβάλλοντος της διαδρομής για κάθε πεζοδρόμιο της εξεταζόμενης περιοχής παρουσιάζεται στην Εικόνα 46.

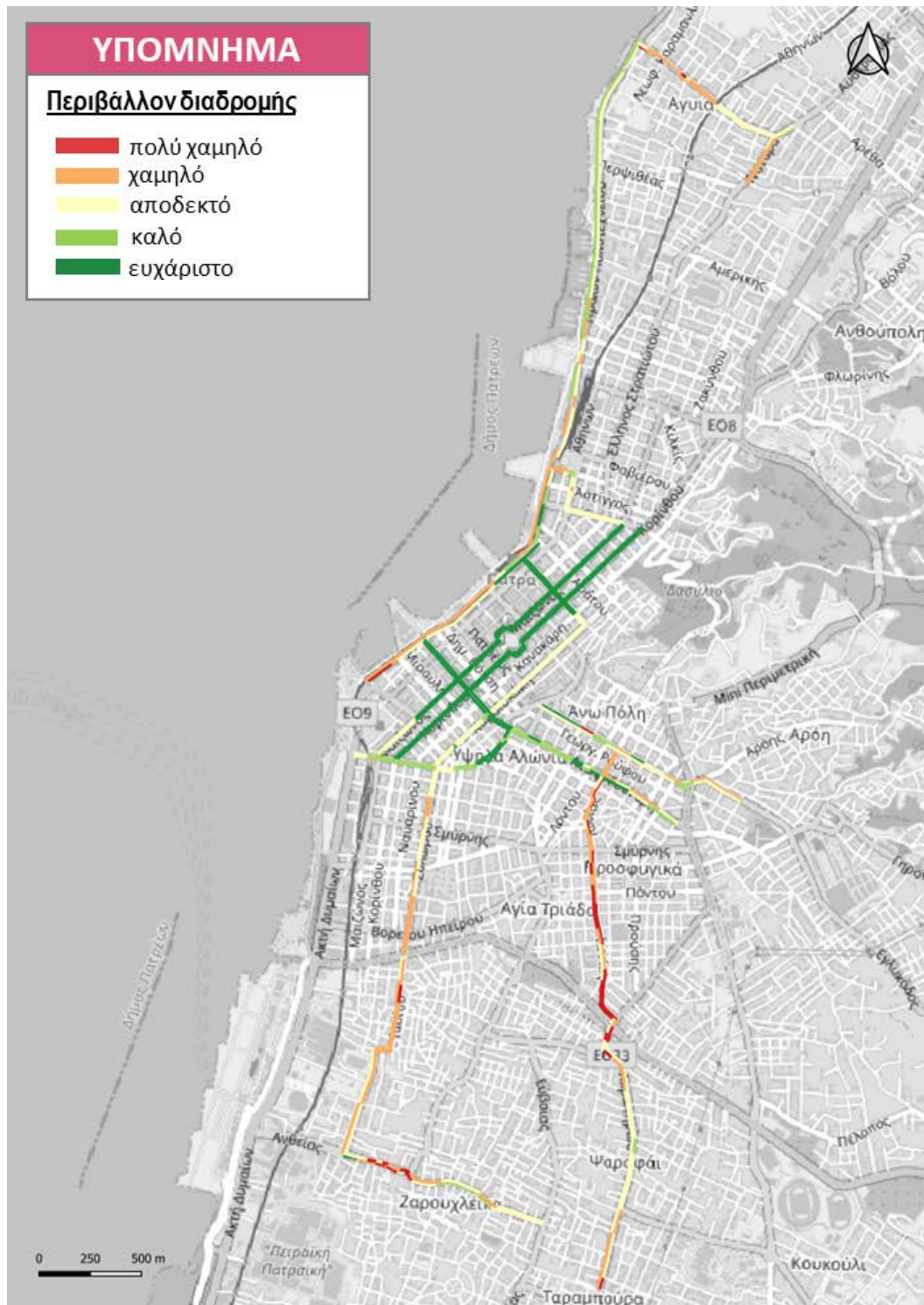
Πίνακας 50: Κατανομή πεζοδρομίων με βάση το περιβάλλον διαδρομής

Περιβάλλον διαδρομής:	πολύ χαμηλό	χαμηλό	αποδεκτό	καλό	ευχάριστο	Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Μήκος (km)	1.83	7.46	11.30	4.30	8.22	33.11
Ποσοστό	5.51%	22.55%	34.13%	12.98%	24.83%	100%



Εικόνα 45: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων με βάση το περιβάλλον διαδρομής.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 46: Περιβάλλον διαδρομής για τους πεζούς

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Οι κύριοι οδικοί άξονες στο εμπορικό κέντρο της Πάτρας διαθέτουν καλό περιβάλλον για την κίνηση των πεζών.
- Χαμηλό περιβάλλον διαδρομής εντοπίζεται σε τμήματα του παραλιακού μετώπου.

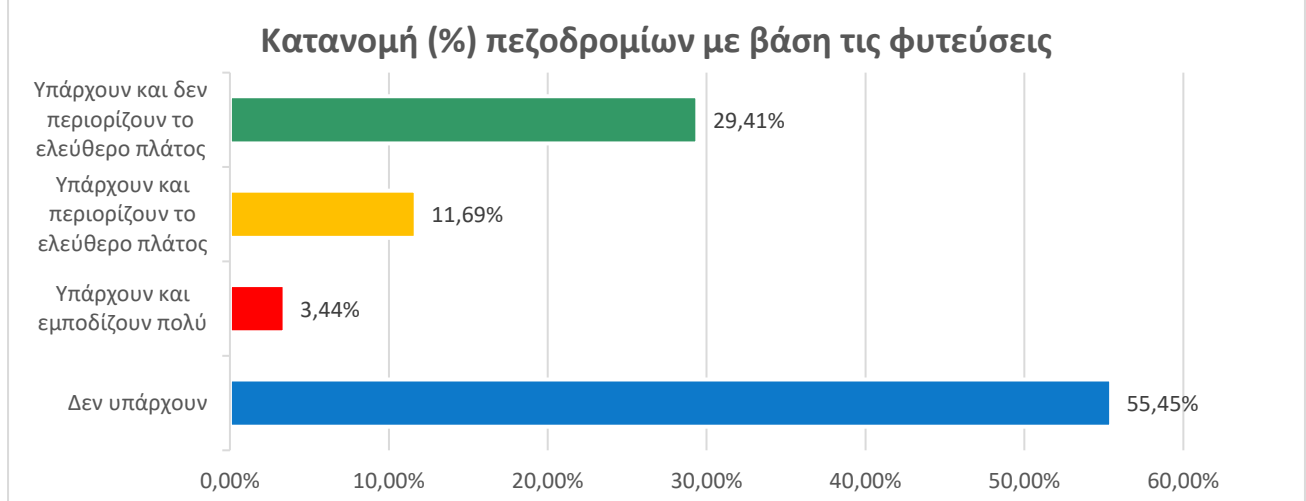
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Φυτεύσεις επί του πεζοδρομίου

Η ύπαρξη δέντρων στο πεζοδρόμιο λειτουργεί ευεργετικά για το μικροκλίμα της οδού, καθώς και το περιβάλλον την αισθητικής της πόλης, ωστόσο στην περίπτωση της πεζής μετακίνησης αποκτά περισσότερες προεκτάσεις. Η κατάλληλη τοποθέτηση των φυτών/δέντρων στο πεζοδρόμιο (ζώνη υποστήριξης) μπορεί να συμβάλει στην σκίαση και τον δροσισμό του πεζοδρομίου, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να λειτουργήσει ως γραμμικός διαχωρισμός με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία, συμβάλλοντας τόσο στην άνεση όσο και στην ασφάλεια του πεζού. Τα χαρακτηριστικά των φυτεύσεων στην εξεταζόμενη περιοχή παρουσιάζονται στην Εικόνα 49.

Πίνακας 51: Κατανομή πεζοδρομίων με βάση τις φυτεύσεις

Φυτεύσεις επί του πεζοδρομίου:	Δεν υπάρχουν	Υπάρχουν και εμποδίζουν πολύ	Υπάρχουν και περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος	Υπάρχουν και δεν περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος	Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Μήκος (km)	18.36	1.14	3.87	9.74	33.11
Ποσοστό	55.45%	3.44%	11.69%	29.41%	100%

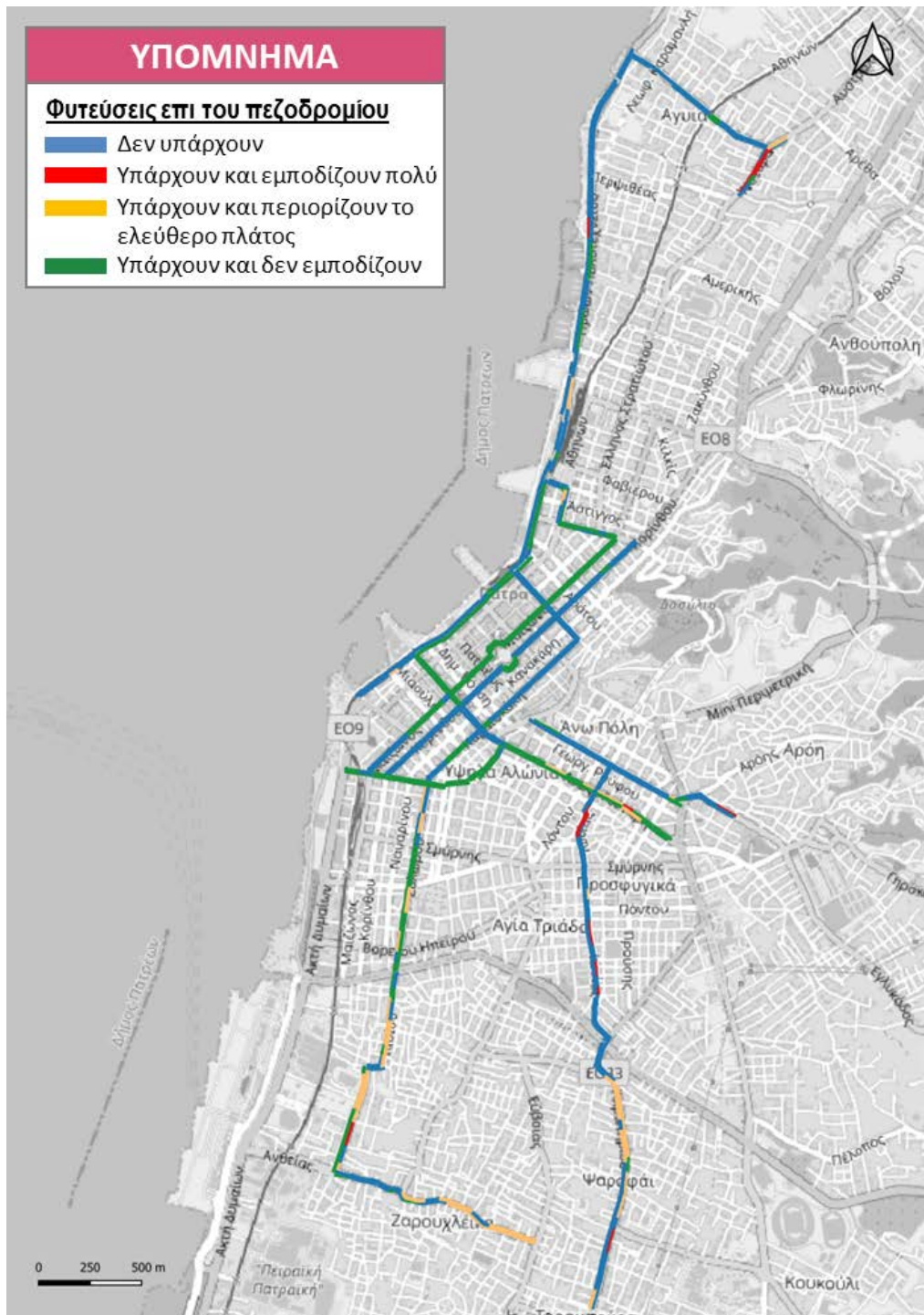


Εικόνα 47: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων με βάση τις φυτεύσεις



Εικόνα 48: Παράδειγμα τμήματος πεζοδρομίου με φυτεύσεις που εμποδίζουν (οδ. Νοταρά)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 49: Φυτεύσεις επί του πεζοδρομίου

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

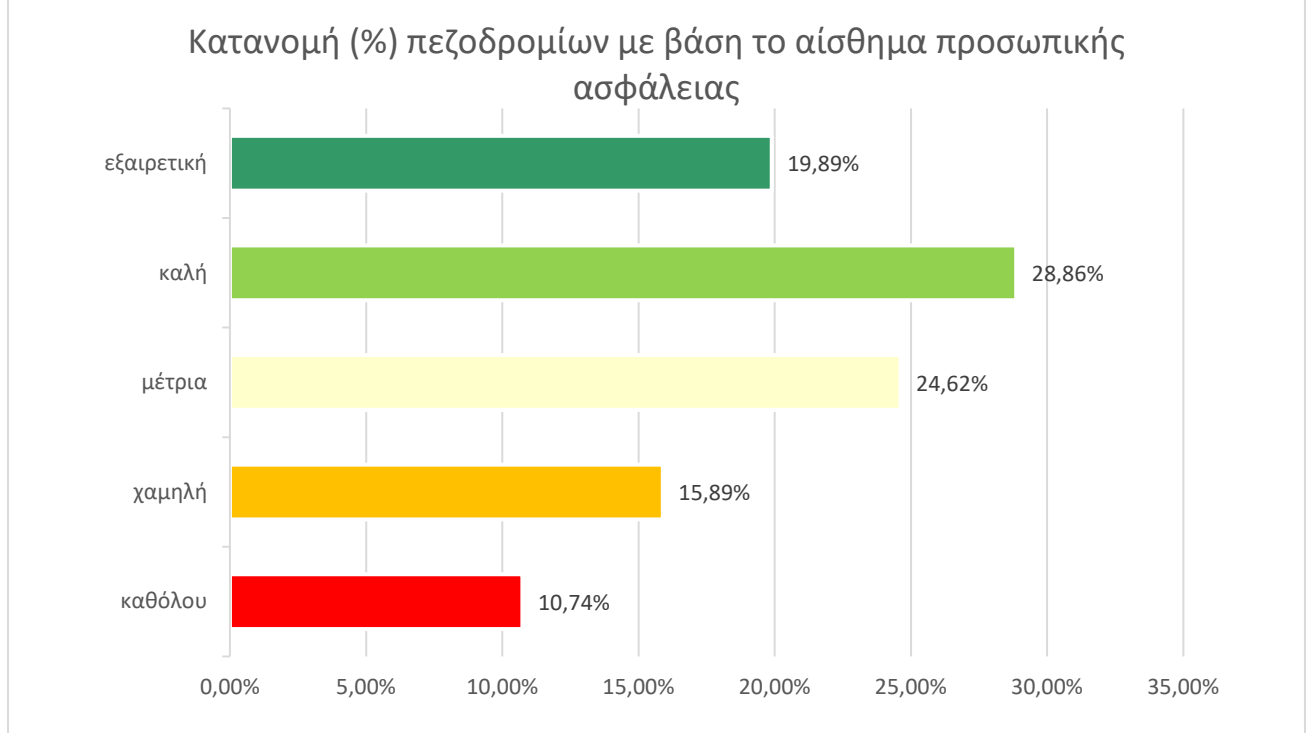
- Στην πλειοψηφία των πεζοδρομίων με επαρκές μικτό πλάτος παρατηρήθηκαν κατάλληλα τοποθετημένες φυτεύσεις οι οποίες δεν λειτουργούν ως εμπόδια για τους πεζούς.
- Φυτεύσεις που εμποδίζουν τους πεζούς (περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος κάτω από τα 1.50μ) παρατηρήθηκαν σε τμήματα των οδών Λεωφ. Γούναρη, Σολωμού, Ιασίου, Ανθείας, Οδυσσέα Ελύτη και Ακρωτηρίου.

Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας

Η επιλογή της διαδρομής που ακολουθεί ένας πεζός, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από την αντιλαμβανόμενη ασφάλεια της διαδρομής. Ο φωτισμός, η εμπορικότητα της οδού (πολυσύχναστη οδός, ύπαρξη άλλων πεζών κ.ά.), ο διαχωρισμός από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελούν παράγοντες που εξετάζονται για την προσωπική ασφάλεια που αντιλαμβάνεται ο πεζός στο πεζοδρόμιο. Για την εξεταζόμενη περιοχή, το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας που αποτιμήθηκε παρουσιάζεται στην Εικόνα 51.

Πίνακας 52: Κατανομή πεζοδρομίων με βάση το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας

Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας επί του πεζοδρομίου:	καθόλου	χαμηλή	μέτρια	καλή	εξαιρετική	Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Μήκος (km)	3.55	5.26	8.15	9.56	6.58	33.11
Ποσοστό	10.74%	15.89%	24.62%	28.86%	19.89%	100%

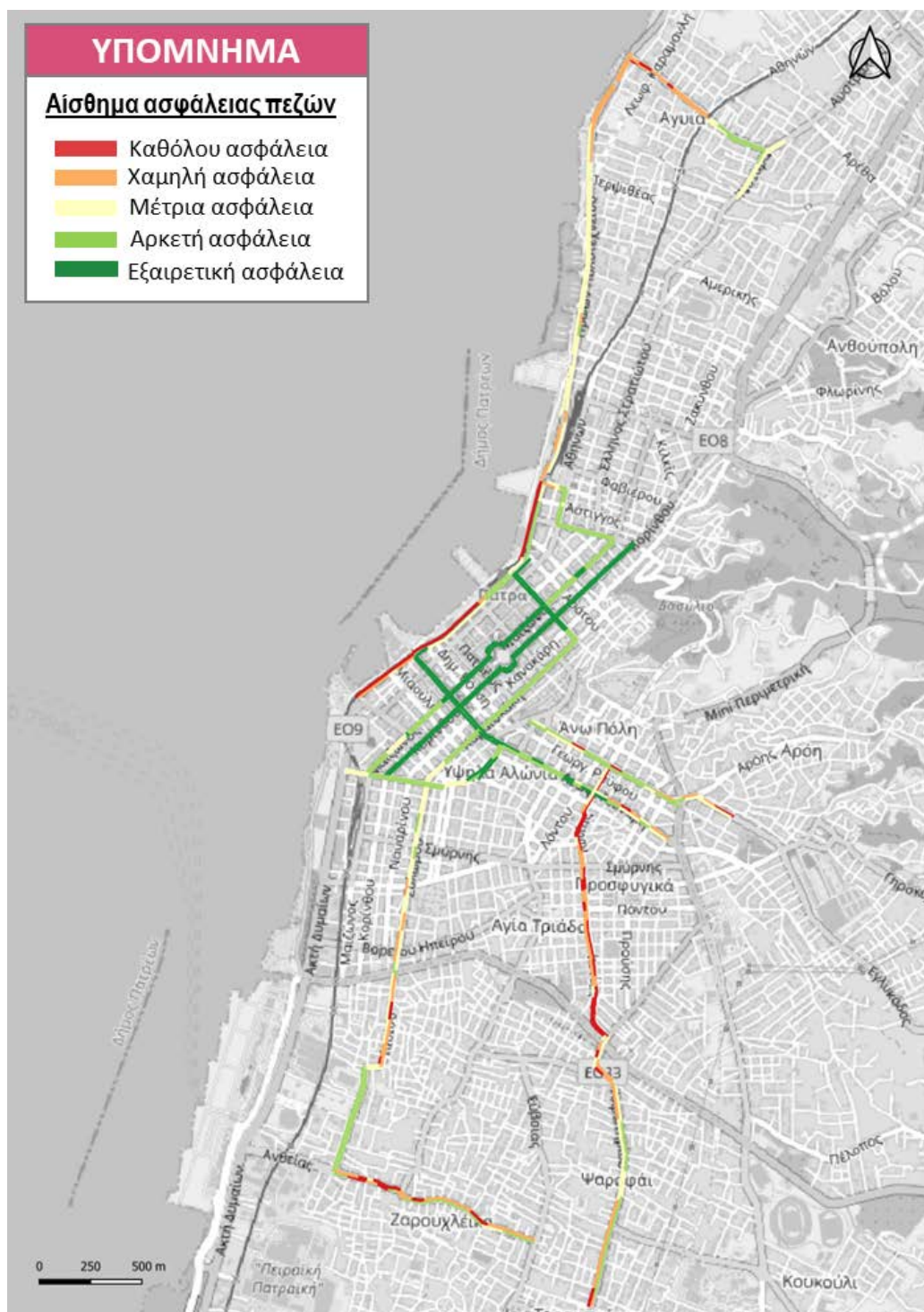


Εικόνα 50: Διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής των πεζοδρομίων με βάση το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Στις κύριες εμπορικές οδούς του κύριου δικτύου της Πάτρας, καθώς και στο δίκτυο πεζοδρόμων η αντιλαμβανόμενη προσωπική ασφάλεια είναι καλή.
- Σε οδούς μακριά από το κέντρο (Ανθείας, Ακρωτηρίου, Ιωνίας) στις οποίες ο φωτισμός και η συχνότητα διέλευσης πεζών μειώνονται, η αντιλαμβανόμενη ασφάλεια είναι χαμηλή.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 51: Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας πεζών

3.3.3 Μετακίνηση με ποδήλατο

Το ποδήλατο αποτελεί ένα ιδιωτικό μέσο μετακίνησης με ανθρώπινη ενέργεια, το οποίο χαρακτηρίζεται εξαιρετικά φιλικό προς το περιβάλλον και συμβάλει στην καλύτερη υγεία των χρηστών του.

Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, οι Δημοτικές αρχές επενδύουν μακροπρόθεσμα στην αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου έναντι του Ι.Χ. αυτοκινήτου, θέλοντας να εκμεταλλευτούν τα μακροσκοπικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν για το σύνολο των κατοίκων της πόλης σχετικά με την αποδέσμευση δημοσίου χώρου, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της υγείας των πολιτών

Το παράδειγμα των ευρωπαϊκών πόλεων ακολουθούν και ελληνικές πόλεις, όπως η Καρδίτσα, τα Τρίκαλα, η Κομοτηνή, η Αλεξανδρούπολη κ.ά. με την κατασκευή υποδομών για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση των ποδηλατιστών.

3.3.3.1 Ποδηλατόδρομοι

Στην πόλη της Πάτρας εντοπίζονται οι εξής υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι:

- Ποδηλατόδρομος νέου Λιμανιού: Βρίσκεται κατά μήκος της οδού Ακτής Δυμαίων. Έχει μήκος περίπου 2,9 χιλιόμετρα και εκτείνεται από την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου έως την οδό Δημοκλέους.
- Ποδηλατόδρομος Ανθείας: Εκτείνεται κατά μήκος της οδού Ανθείας, μεταξύ των οδών Οδυσσέα Ελύτη και της Ακτής Δυμαίων, όπου και συνδέεται με τον ποδηλατόδρομο του νέου Λιμανιού. Το μήκος του είναι περίπου 450 μέτρα.
- Ποδηλατόδρομος Αυστραλίας: Εκτείνεται κατά μήκος της οδού Αυστραλίας, μεταξύ των οδών Κανελλοπούλου και Πάροδο Αυστραλίας.

Επίσης, λειτουργούν πεζοποδηλατόδρομοι στις οδούς Ρήγα Φεραίου και Κανάρη, όπου το ποδήλατο μπορεί να κινηθεί επί του οδοστρώματος (χωρίς την κυκλοφορία Ι.Χ.).

Όπως και στην περίπτωση των πεζοδρομίων, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων αξιολογήθηκε με τη βοήθεια ειδικού καταλόγου. Ορισμένα κύρια αποτελέσματα της αξιολόγησης παρουσιάζονται στις εικόνες.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

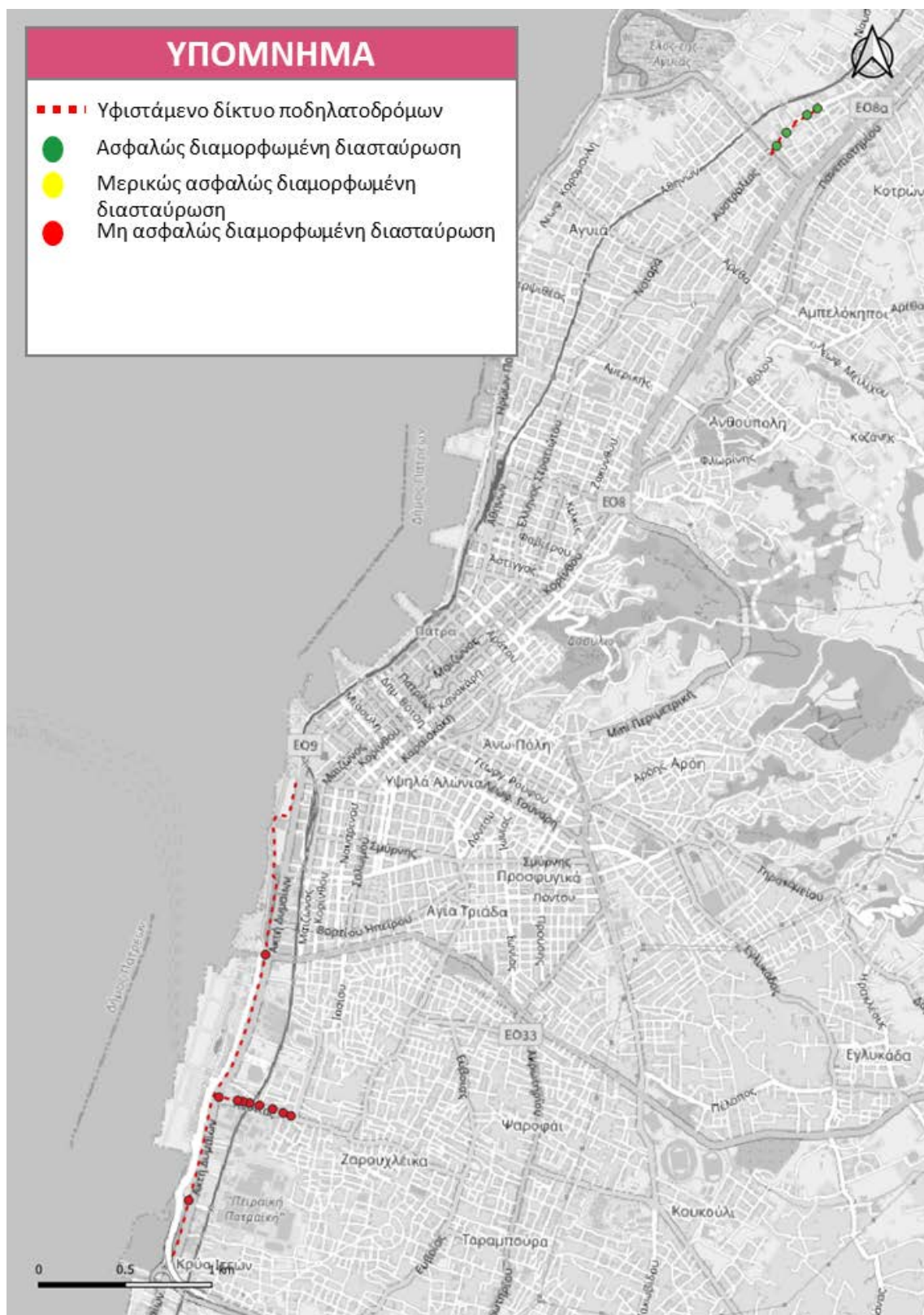


Εικόνα 52: Υποδομή για ποδήλατο στην οδό Ακτή Δημαίων



Εικόνα 53: Υποδομή για ποδήλατο στην οδό Ανθείας & οδό Αυστραλίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 54: Αξιολόγηση δικτύου ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης: Διαμόρφωση διασταυρώσεων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 55: Αξιολόγηση δικτύου ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης: Ασυνέχειες δικτύου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 56: Αξιολόγηση δικτύου ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης: Συντήρηση Υποδομής

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 57: Αξιολόγηση δικτύου ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης: Ορατότητα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 58: Αξιολόγηση δικτύου ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης: Επάρκεια φωτισμού

Μελλοντικοί Ποδηλατόδρομοι

Την παρούσα στιγμή βρίσκεται υπό υλοποίηση η κατασκευή του παραλιακού ποδηλατόδρομου της Πάτρας. Ο υπό κατασκευή ποδηλατόδρομος θα καλύπτει μεγάλο μέρος της παραλιακής ζώνης της πόλης, και θα ενώνει δύο μεγάλους χώρους αναψυχής, την πλαζ και το έλος της Αγυιάς με το νότιο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

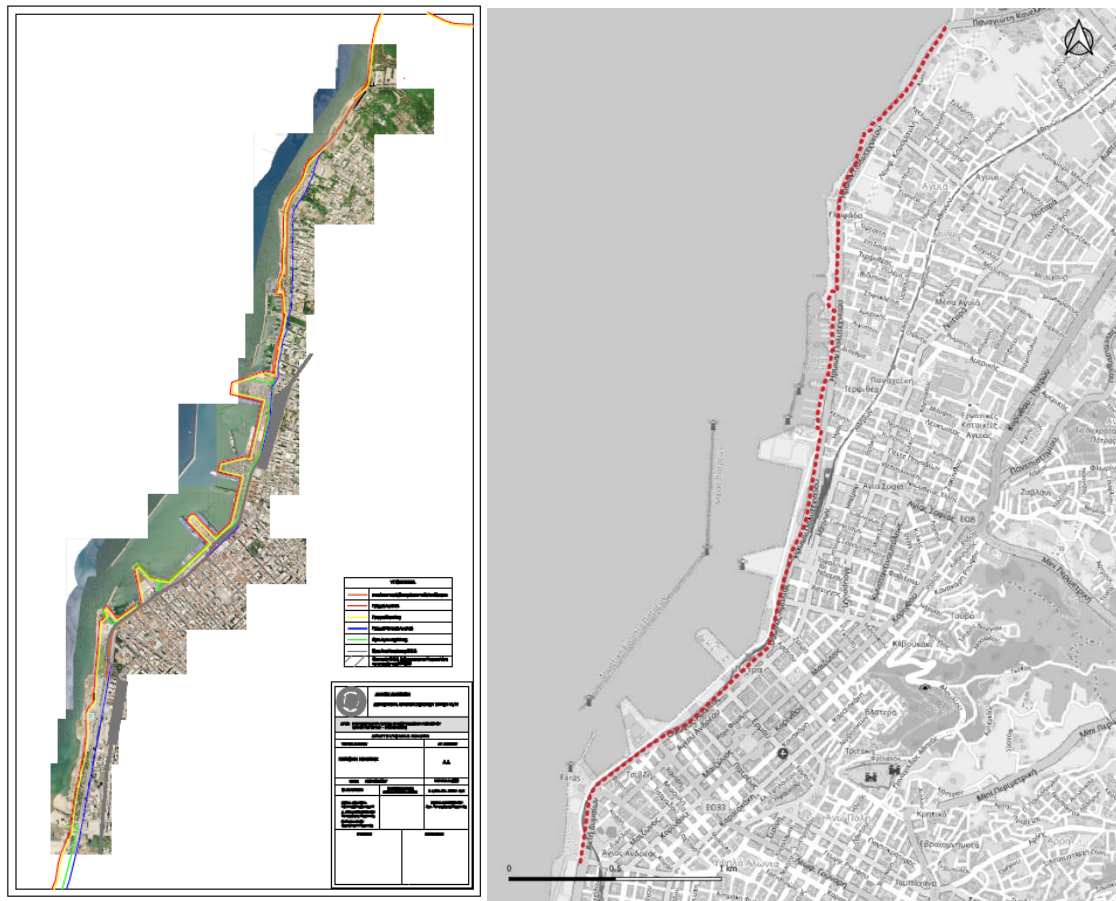
πάρκο. Θα έχει μήκος πέντε χιλιομέτρων. Θα εκτείνεται από την οδό Κανελλοπούλου έως την οδό Παπαφλέσσα.

Το έργο υλοποιείται από τον Δήμο Πατρέων και είναι ενταγμένο στις δράσεις της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, με χρηματοδότηση από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας 2014-2020. Ο ποδηλατόδρομος έχει πλάτος 2,5 μ. και είναι διπλής κυκλοφορίας.



Εικόνα 59: Υπό κατασκευή παραλιακή διαδρομή ποδηλατοδρόμου (Κανελλοπούλου - Παπαφλέσσα)

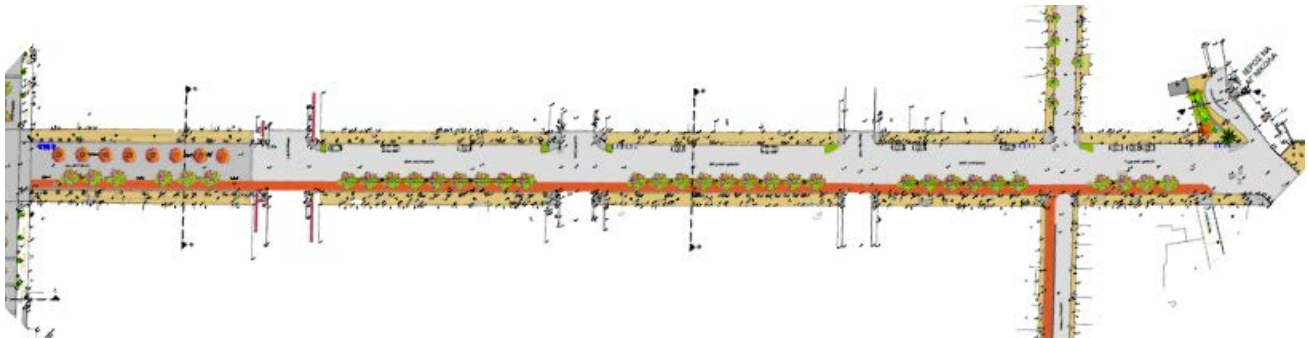
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 60: Χάρτης υπό κατασκευής παραλιακής διαδρομής ποδηλατοδρόμου (Κανελλοπούλου - Παπαφλέσσα)

Με βάση την ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της πόλης σχεδιάζεται η λειτουργία ποδηλατοδρόμων στις κεντρικές οδούς Αγίου Νικολάου, Υψηλάντου, Κανάρη και Σισίνη. Οι δρόμοι του κέντρου στους οποίους θα υπάρχουν οι προαναφερόμενοι ποδηλατόδρομοι θα χαρακτηρίζονται δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας.

- **Οδός Αγίου Νικολάου:** Λωρίδα ποδηλατόδρομου διπλής κατεύθυνσης από Μαιζώνος έως Κορίνθου και από Κορίνθου έως 25^{ης} Μαρτίου.



- **Οδός Κανάρη:** Πεζόδρομος με λωρίδα ποδηλατοδρόμου (από Όθωνος – Αμαλίας έως Αθανασίου Διάκου)

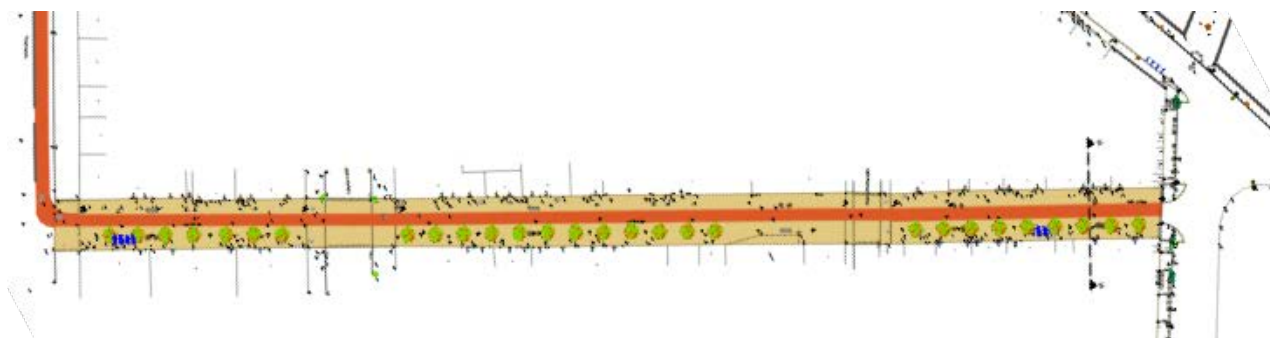
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



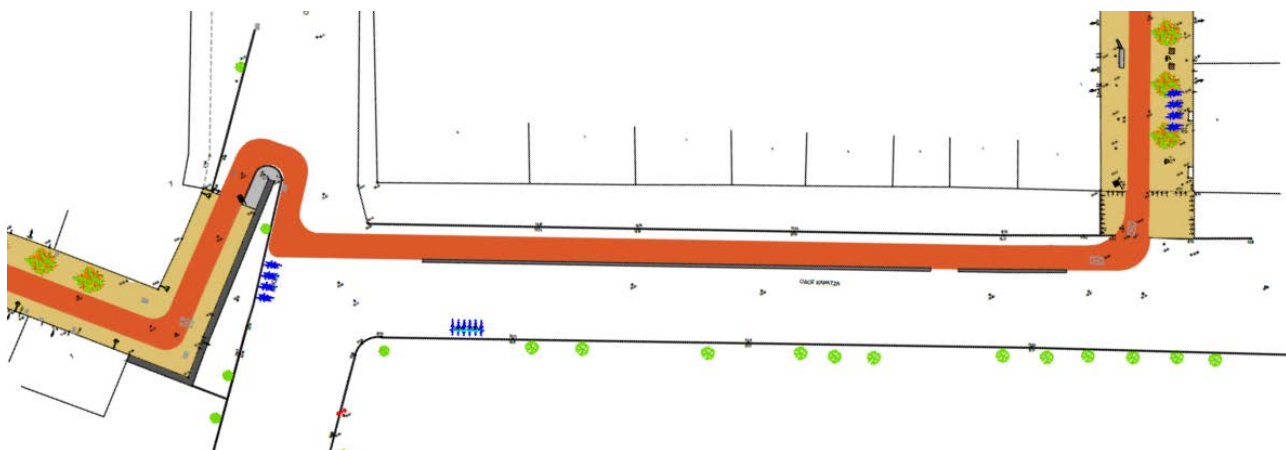
- **Οδός Υψηλάντου:** Δημιουργία ποδηλατοδρόμου μεταξύ των οδών Αγίου Νικολάου και Ερμού, και μεταξύ των οδών Βότση και Κανάρη.



- **Οδός Σισίνη:** Πεζοδρόμηση της οδού (από Καρατζά έως Γερμανού) με λωρίδα ποδηλατόδρομου.



- **Οδός Καρατζά:** Καθορισμός ως ποδηλατόδρομου, από Αθ. Διάκου έως Σισίνη, με αποκλειστικό διάδρομο διπλής κατεύθυνσης ποδηλάτου στη βόρεια πλευρά της



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 61: Μελλοντικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων σε συνδυασμό με το υφιστάμενο

3.3.3.2 Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων

Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων εξυπηρετεί ατομικές μετακινήσεις από ένα σημείο - αφετηρία προς άλλο σημείο - προορισμό, χωρίς υποχρέωση επιστροφής του ποδηλάτου στην αφετηρία. Προϋπόθεση για τη χρήση του κοινόχρηστου ποδηλάτου, είναι η εγγραφή στην υπηρεσία και η απόκτηση της προσωπικής ηλεκτρονικής κάρτας χρήστη, ενώ η χρήση του συστήματος είναι δωρεάν.

Η ΑΔΕΠ ΑΕ (Αναπτυξιακή Δημοτική Επιχείρηση Πατρών ΑΕ) στο πλαίσιο της υλοποίησης του έργου «CIELO City Port Eco Logistics (Ελλάδα – Ιταλία 2007 -2013)», του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας Ελλάδα-Ιταλία 2007-2013», στο οποίο συμμετείχε ως εταίρος, έθεσε σε λειτουργία ένα Σύστημα διάθεσης κοινοχρήστων ποδηλάτων(Bike Sharing System) με τον κάτωθι εξοπλισμό:

1. Τριάντα (30) ποδήλατα ειδικής κατασκευής για δημόσια χρήση σε αστικό ιστό,
2. Πέντε (5) ηλεκτρονικές βάσεις στάθμευσης με σαράντα δύο (42) συνολικά θέσεις ποδηλάτων και πέντε (5) infokiosks πληροφόρησης.
3. Λογισμικό backoffice που πραγματοποιεί έλεγχο της χρήσης, διαχείριση του συστήματος και διαδικασίες τιμολόγησης της χρήσης του συστήματος
4. Πληροφοριακό Ιστότοπο patras-bikes.gr/

Ταυτόχρονα ο Δήμος Πατρέων είχε υπογράψει σύμβαση παραχώρησης κατά χρήση, με την «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ο.Τ.Α.» για την χρήση και λειτουργία αντίστοιχου συστήματος, το οποίο η ανωτέρω είχε προμηθευτεί και τοποθετήσει στα πλαίσια του ευρωπαϊκού έργου GIFT2, το οποίο αποτελείτο από :

1. 50 ποδήλατα ειδικής κατασκευής για δημόσια χρήση σε αστικό ιστό
2. 8 ηλεκτρονικές βάσεις στάθμευσης 5 ποδηλάτων έκαστη
3. Λογισμικό backoffice που πραγματοποιεί έλεγχο της χρήσης, διαχείριση του συστήματος και διαδικασίες τιμολόγησης της χρήσης του συστήματος

Επομένως δημιουργήθηκε ένα κοινό σύστημα αποτελούμενο συνολικά από:

- 11 σταθμούς ποδηλάτων με συνολικό δυναμικό 80 θέσεων ποδηλάτων και 5 infokiosks πληροφόρησης.
- 80 ποδήλατα ειδικής κατασκευής για δημόσια χρήση σε αστικό ιστό,
- Λογισμικό backoffice που πραγματοποιεί έλεγχο της χρήσης, διαχείριση του συστήματος και διαδικασίες τιμολόγησης της χρήσης του συστήματος
- Πληροφοριακό Ιστότοπο patras-bikes.gr/

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 53: Θέση και δυναμικότητα των 11 σταθμών

Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων		Βάσεις πρόσδεσης	Info kiosks
1	Νότιος (νέος) λιμένας Πάτρας	6	1
2	Δημοτικός χώρος στάθμευσης «Γεώργιος Καλεντζώτης»	8	1
3	Πλατεία Τριών Συμμάχων / Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός	12	1
4	Πλατεία Γεωργίου Α'	16	1
5	Αγορά Αργύρη / Πεζόδρομος Καψάλη	8	1
6	Πλατεία Εθνικής Αντίστασης	4	-
7	Πλατεία Καποδίστρια	4	-
8	Πλατεία 28 ^{ης} Οκτωβρίου	6	-
9	Πλατεία Υψηλών Αλωνίων	6	-
10	Τριών Ναυάρχων και Μαιζώνος	4	-
11	Επιβατικός Σταθμός Π. Κανελλόπουλος (Β. Λιμένας)	6	-
Σύνολο		80	5

Κατά τη διάρκεια λειτουργίας του, το σύστημα υπέστη πολλούς βανδαλισμούς κυρίως στο σύστημα κλειδώματος των ποδηλάτων (ηλεκτρονικές κλειδαριές) και στην κλοπή ποδηλάτων, με αποτέλεσμα να χρειάζεται επισκευή και αντικατάσταση εξαρτημάτων και ποδηλάτων. Το σύστημα επισκευάστηκε και τέθηκε ξανά σε λειτουργία. Η ζήτηση τη δεύτερη περίοδο λειτουργίας του (2020) ήταν σημαντικά χαμηλότερη, καθώς και οι πραγματοποιηθείσες χρήσεις. Οι βανδαλισμοί συνεχίστηκαν, και γρήγορα το σύστημα έγινε μη λειτουργικό οπότε και σταμάτησε η λειτουργία του.

Ο Δήμος παρέλαβε:

1. 11 σταθμούς ποδηλάτων με συνολικό δυναμικό 80 θέσεων ποδηλάτων (52 από αυτές τις ηλεκτρονικές κλειδαριές είχαν βανδαλιστεί και έχρηζαν αντικατάστασης)
2. 5 infokiosks πληροφόρησης, (1 με οθόνη σπασμένη και ένα με οθόνη που έχει μετακινηθεί από τη θέση της).
3. 58 ποδήλατα. (από αυτά 20 ήταν εντελώς αχρησιμοποίητα, 30 έχρηζαν συντήρησης και 10 σοβαρότερης επισκευής).
4. Λογισμικό backoffice που πραγματοποιεί έλεγχο της χρήσης, διαχείριση του συστήματος και διαδικασίες τιμολόγησης της χρήσης του συστήματος
5. Πληροφοριακό Ιστότοπο που αφορά το σύστημα. (patras-bikes.gr/)

Ερευνάται από τον Δήμο η εκ νέου λειτουργία του, οι τρόποι αποφυγής των βανδαλισμών, η αυτοχρηματοδότηση του συστήματος, η επέκτασή του, η παράλληλη χρήση ηλεκτροκίνησης, η ασφάλισή του κλπ.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα στατιστικά δεδομένα για τις δύο περιόδους λειτουργίας του συστήματος.

Πίνακας 54: Στατιστικά δεδομένα λειτουργίας 1ης περιόδου

1η περίοδος (16/5/16- 13/9/2016)	
Συνολικός αριθμός χρηστών	1400
Σύνολο ημερών λειτουργίας	121
Σύνολο χρήσεων	8389
Μ.Ο. χρήσεων/ημέρα	69,3

Πίνακας 55: Στατιστικά δεδομένα λειτουργίας 2ης περιόδου

2η περίοδος (12/2019-5/2020)	
Συνολικός αριθμός χρηστών	280
Σύνολο ημερών λειτουργίας	163
Σύνολο χρήσεων	1125
Μ.Ο. χρήσεων/ημέρα	6,8



Εικόνα 62: Υποδομή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (Πλατείας Υψηλά Αλώνια)



Εικόνα 63: Υποδομή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (οδός Όθωνος - Αμαλίας)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 64: Θέσεις σταθμών συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

3.3.4 Χαρακτηριστικά μετακινήσεων ΑμεΑ και εμποδιζόμενων ατόμων

Η προσβασιμότητα των εύαλτων χρηστών της οδού και ειδικότερα των Α.με.Α αποτελεί πρωτεύουσα προτεραιότητα για κάθε αντικείμενο σχεδιασμού και κάθε έργο που υλοποιείται.

Στο πλαίσιο της αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης λειτουργίας του συστήματος κινητικότητας της Πάτρας, πραγματοποιήθηκε έλεγχος των υποδομών σχετικά με τα απαραίτητα στοιχεία που εξασφαλίζουν μια ασφαλή και άνετη κίνηση των Α.με.Α στις οδούς.

Συγκεκριμένα οι παράμετροι που αποτιμήθηκαν είναι:

- Δίκτυο όδευσης τυφλών: Πρόκειται για στοιχείο της υποδομής που αφορά την επιφανειακή στρώση των πεζοδρομίων ή των πεζοδρόμων. Στο πλαίσιο των πρωτογενών ερευνών αποτιμήθηκε η έκταση του δικτύου (σύνδεση με σημεία ενδιαφέροντος), καθώς και η ποιότητα της όδευσης τυφλών (χρωματική αντίθεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο, αποφυγή άσκοπων θλάσεων, σύνδεση με ράμπες κ.ά.) που υπάρχει στην υφιστάμενη υποδομή.
- Ράμπες Α.με.Α: Οι ράμπες Α.με.Α ή ράμπες πεζών αποτελούν απαραίτητο στοιχείο των πεζοδρομίων που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα των εύαλτων χρηστών. Οι ράμπες είναι το σημείο στο οποίο καταλήγει μια όδευση τυφλών και θα πρέπει να οδηγούν, μέσω διάβασης, σε μια αντίστοιχη ράμπα στο ανάντι πεζοδρόμιο.
- Πλάτος και ποιότητα πεζοδρομίου: Το ελεύθερο πλάτος του πεζοδρομίου θα πρέπει να επιτρέπει την άνετη διάσχιση ενός ατόμου σε τροχοκάθισμα, ενώ η επιφάνεια του πεζοδρομίου δεν θα πρέπει να εμφανίζει ανισοσταθμίες, να έχει σκαλοπάτια ή να υπάρχει έντονη φθορά των υλικών.

Οι παράμετροι σχετικά με το πλάτος του πεζοδρομίου και την ποιότητα της επιφάνειας κίνησης για την εξεταζόμενη περιοχή, παρουσιάζονται στην Εικόνα 30 και την Εικόνα 35.

Όδευση τυφλών

Το δίκτυο της όδευσης τυφλών και τα σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη της Πάτρας παρουσιάζονται στην Εικόνα 66.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

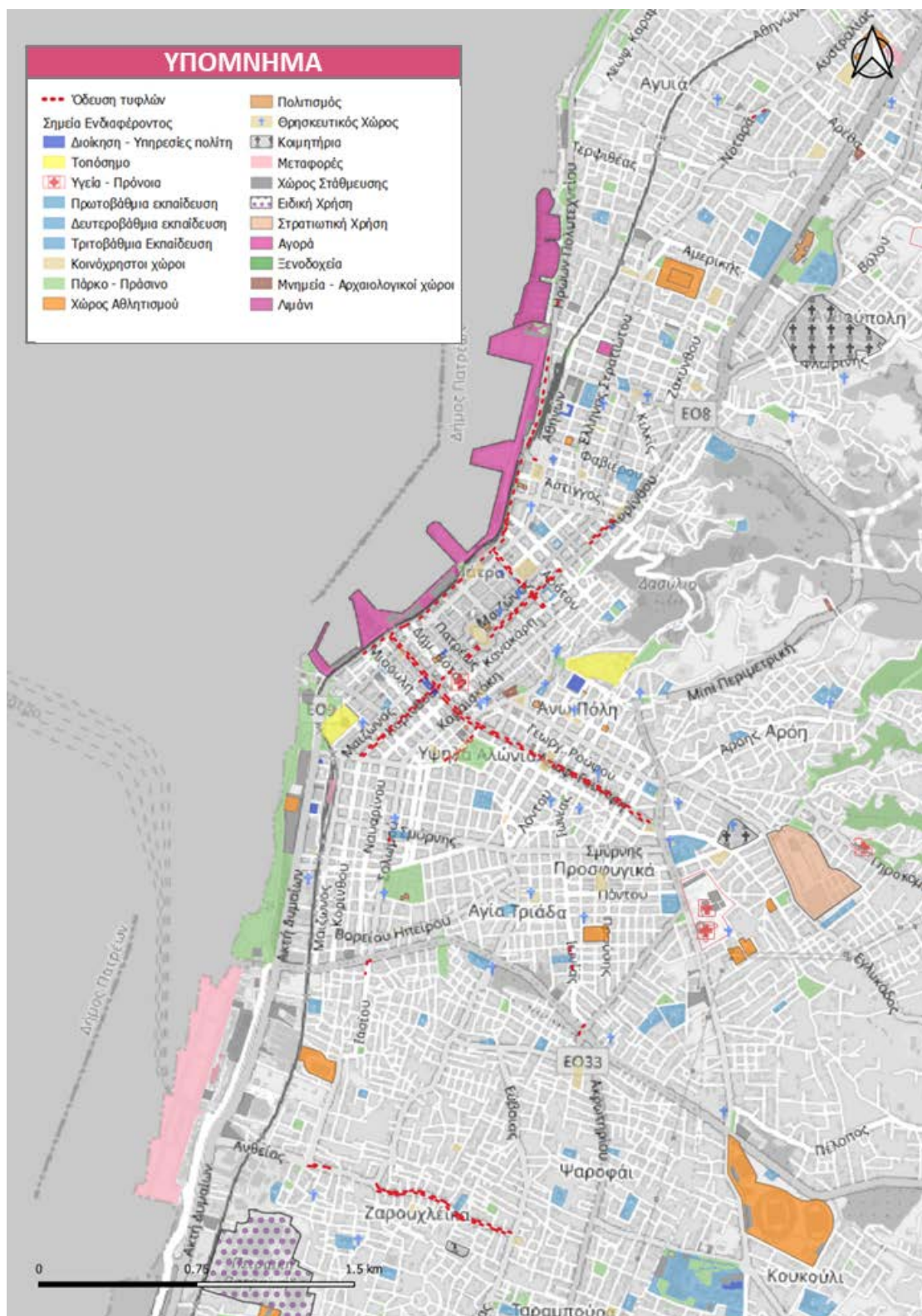


Εικόνα 65: Παραδείγματα ασυνεχειών στην όδευση τυφλών (οδός Μαιζώνος και οδός Αράτου)

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Η υφιστάμενη υποδομή δεν διαθέτει ενιαίο δίκτυο όδευσης τυφλών.
- Δεν υπάρχει σύνδεση με το Δημαρχείο της πόλης.
- Παρουσιάζονται ασυνέχειες στην οδό Κορίνθου.
- Οδεύσεις τυφλών κατά μήκος των οδών Κορίνθου, Δημ. Γούναρη, Όθωνος - Αμαλίας, Ηρώων Πολυτεχνείου, Κολοκοτρώνη, Αθ. Διάκου.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 66: Δίκτυο όδευσης τυφλών & χρήσεις γης που επηρεάζουν τις μεταφορές

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Οδευση τυφλών

- Δεν υπάρχει
- Υπάρχει με σημαντικές αποκλίσεις
- Υπάρχει σύμφωνα με τις προδιαγραφές

The map illustrates the blind route network in Patras, Greece. The network is primarily concentrated in the central and southern parts of the city, following major roads and connecting key areas. The legend indicates that most of the network is green, meaning it exists according to specifications, but there are sections in red (does not exist) and gold (exists with significant deviations). The map also shows the coastline, the sea, and various landmarks and districts within Patras.

Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

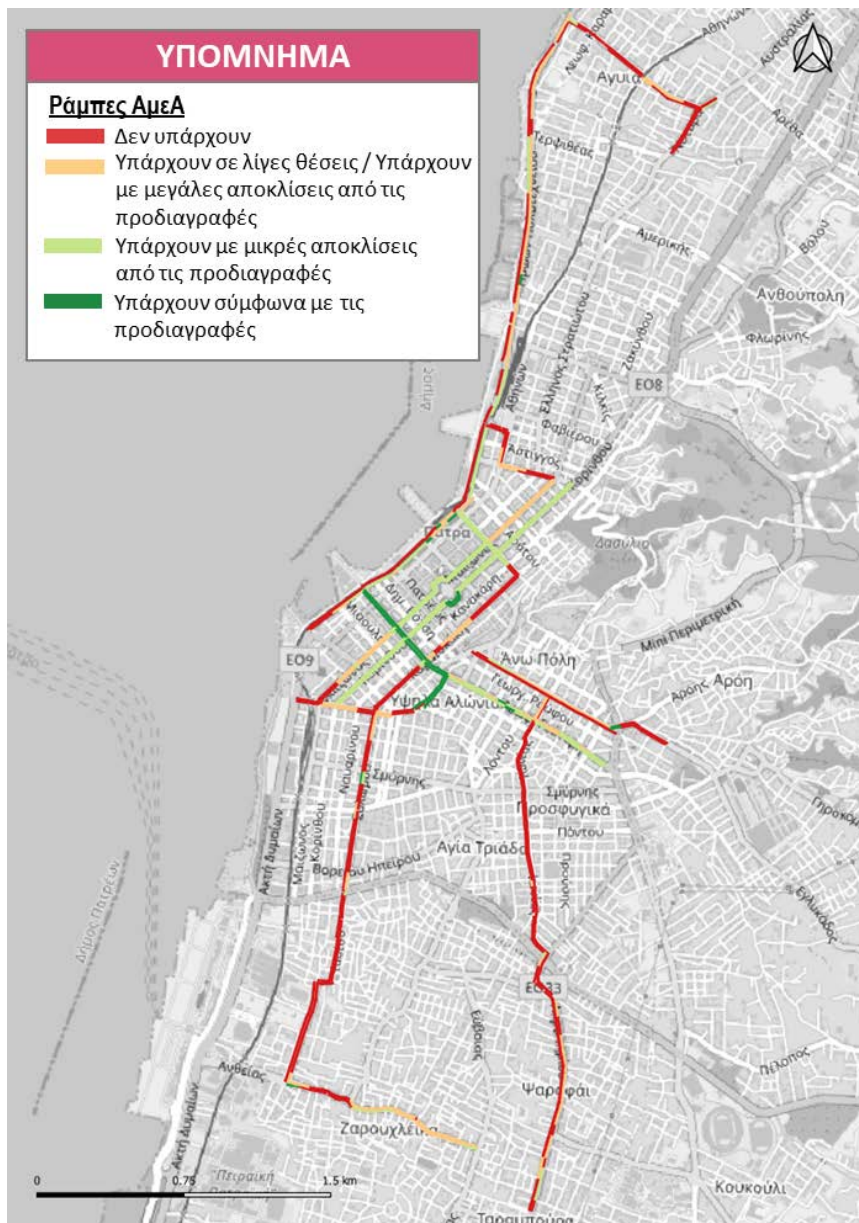
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ράμπες Α.με.Α

Για την περίπτωση της εξεταζόμενης περιοχής προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Η κεντρική περιοχή της πόλης της Πάτρας διαθέτει ράμπες (οδοί Κορίνθου, Μαιζώνος, Λεωφ. Γούναρη).
- Στις οδούς Ακρωτηρίου, Ανθείας, Οδυσσέα Ελύτη, Ιασίου, Σολωμού, Καραϊσκάκη δεν εντοπίζονται ράμπες ή οι ράμπες τους είναι εκτός προδιαγραφών.
- Υπάρχουν περιπτώσεις που η ράμπα στο τέλος ενός οδικού τμήματος δεν οδηγεί σε αντίστοιχο στο απέναντι πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να διακόπτεται η ροή.

Σχετικά με τις ράμπες για Α.με.Α, τα ευρήματα της πρωτογενούς έρευνας παρουσιάζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 68: Ράμπες Α.με.Α

3.3.5 Οδική ασφάλεια – Τροχαία ατυχήματα

Η καταγραφή των ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης έγινε μέσω της συλλογής, ανάλυσης και επεξεργασίας διαθέσιμων δεδομένων από τον Δήμο και το αρμόδιο τμήμα Τροχαίας

Τα δεδομένα που ήταν διαθέσιμα αφορούν την κεντρική περιοχή της Πάτρας και για τα έτη 2014 έως 2016 (**Error! Reference source not found.**). Ειδικότερα, από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ οι πληροφορίες για ατυχήματα ήταν ως εξής:

Πίνακας 56: Σύνολο διαθέσιμων δεδομένων

Έτος	Πλήθος διαθέσιμων καταγραφών ατυχήματος
2014	222
2015	243
2016	241

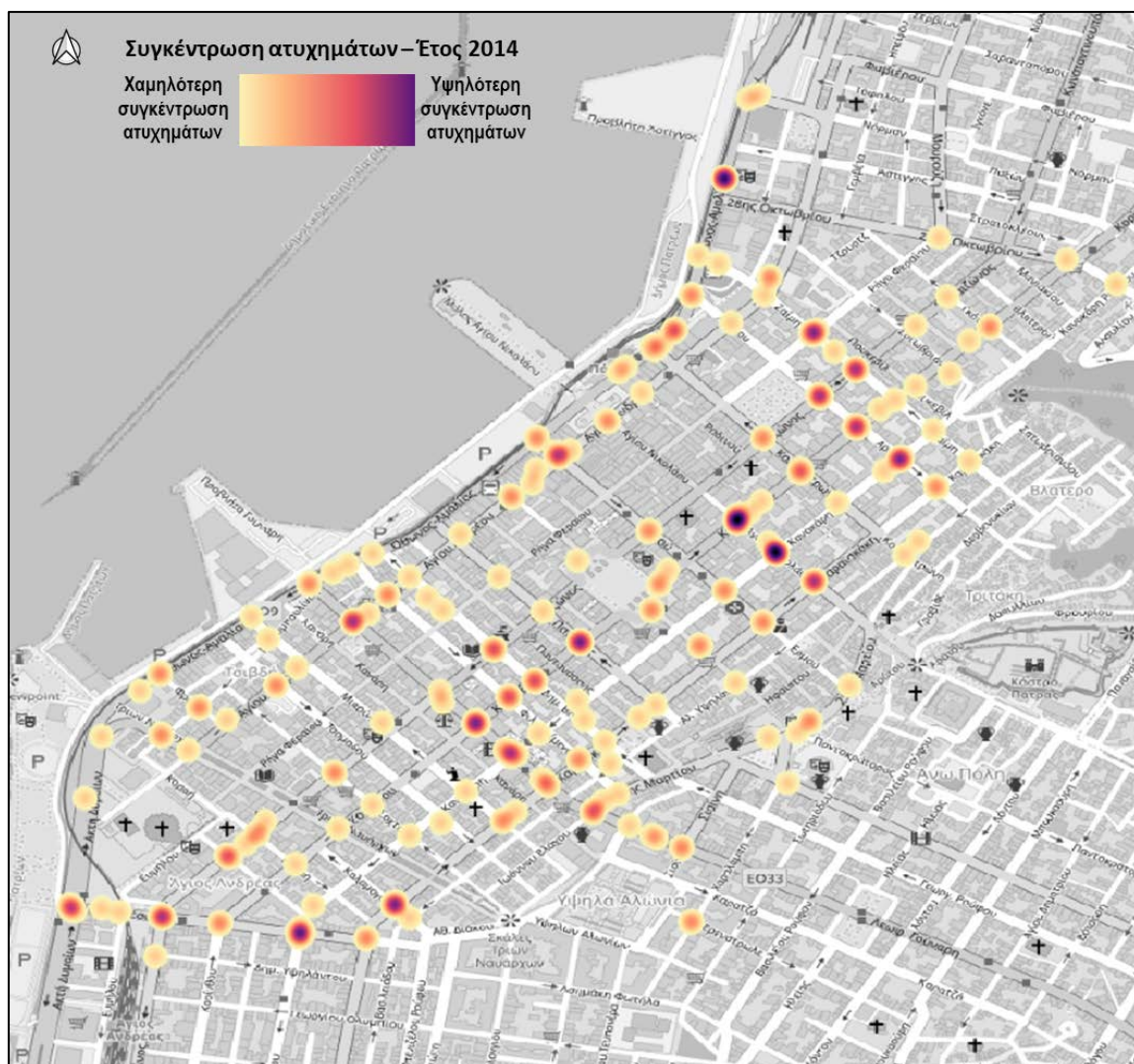
Αξίζει να σημειωθεί ότι στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα με τη μορφή διαγραμμάτων συχνοτήτων και με τη μορφή χαρτών για τη χωρική αποτύπωση των ατυχημάτων. Στις περιπτώσεις των διαγραμμάτων συχνοτήτων απεικονίζεται το σύνολο των δεδομένων ατυχημάτων που υπήρχαν διαθέσιμα από την Τροχαία. Στις περιπτώσεις των χαρτών, τα δεδομένα που απεικονίζονται περιλαμβάνουν τις θέσεις των ατυχημάτων οι οποίες μπόρεσαν να προσδιοριστούν με βάση την διαθέσιμη περιγραφή. Συνεπώς, τμήμα ατυχημάτων με ανεπαρκής περιγραφή (π.χ. Ανώνυμη οδός) δεν έχει συμπεριληφθεί στους χάρτες λόγω αδυναμίας καθορισμού του σημείου, ωστόσο περιλαμβάνεται στα διαγράμματα συχνοτήτων ως γενικότερη πληροφορία.

3.3.5.1 Χαρακτηριστικά οδικών τροχαίων ατυχημάτων

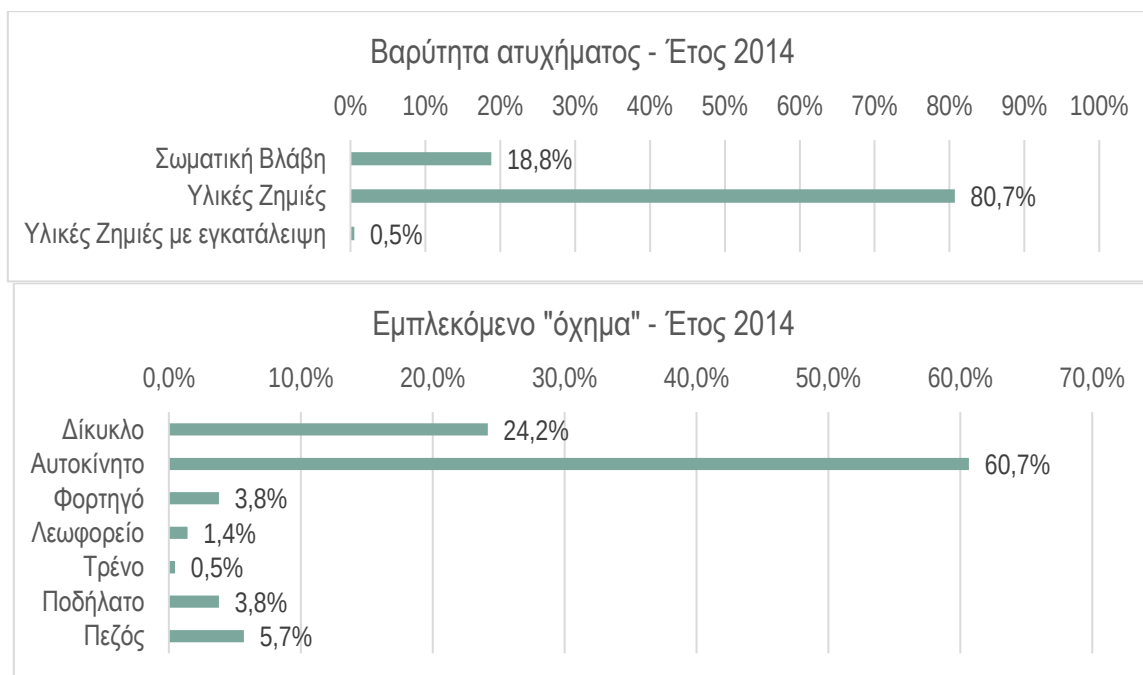
Στη συγκεκριμένη παράγραφο παρουσιάζονται ορισμένα χαρακτηριστικά των ατυχημάτων σχετικά με τα οχήματα και τα άτομα τα οποία εμπλέκονται σε αυτά, για τα εξεταζόμενα έτη 2014 έως 2016. Από την Εικόνα 69 έως την Εικόνα 76 οι χάρτες και τα διαγράμματα περιγράφουν τα ατυχήματα για κάθε εξεταζόμενο έτος καθώς και για το σύνολο τους.

Στους εν λόγω χάρτες η απεικόνιση των ατυχημάτων γίνεται με την τεχνική Heatmap, ώστε να αναδεικνύεται ευκολότερα η συχνότητα των ατυχημάτων σε μια περιοχή. Ως συντελεστής/βάρος στην διαμόρφωση του Heatmap, εκτός από το πλήθος των ατυχημάτων σε μια θέση, έχει συνυπολογιστεί και η σοβαρότητα τους. Ορισμένα βασικά στοιχεία για τα ατυχήματα παρουσιάζονται στα διάγραμμα που συνοδεύουν τους χάρτες

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

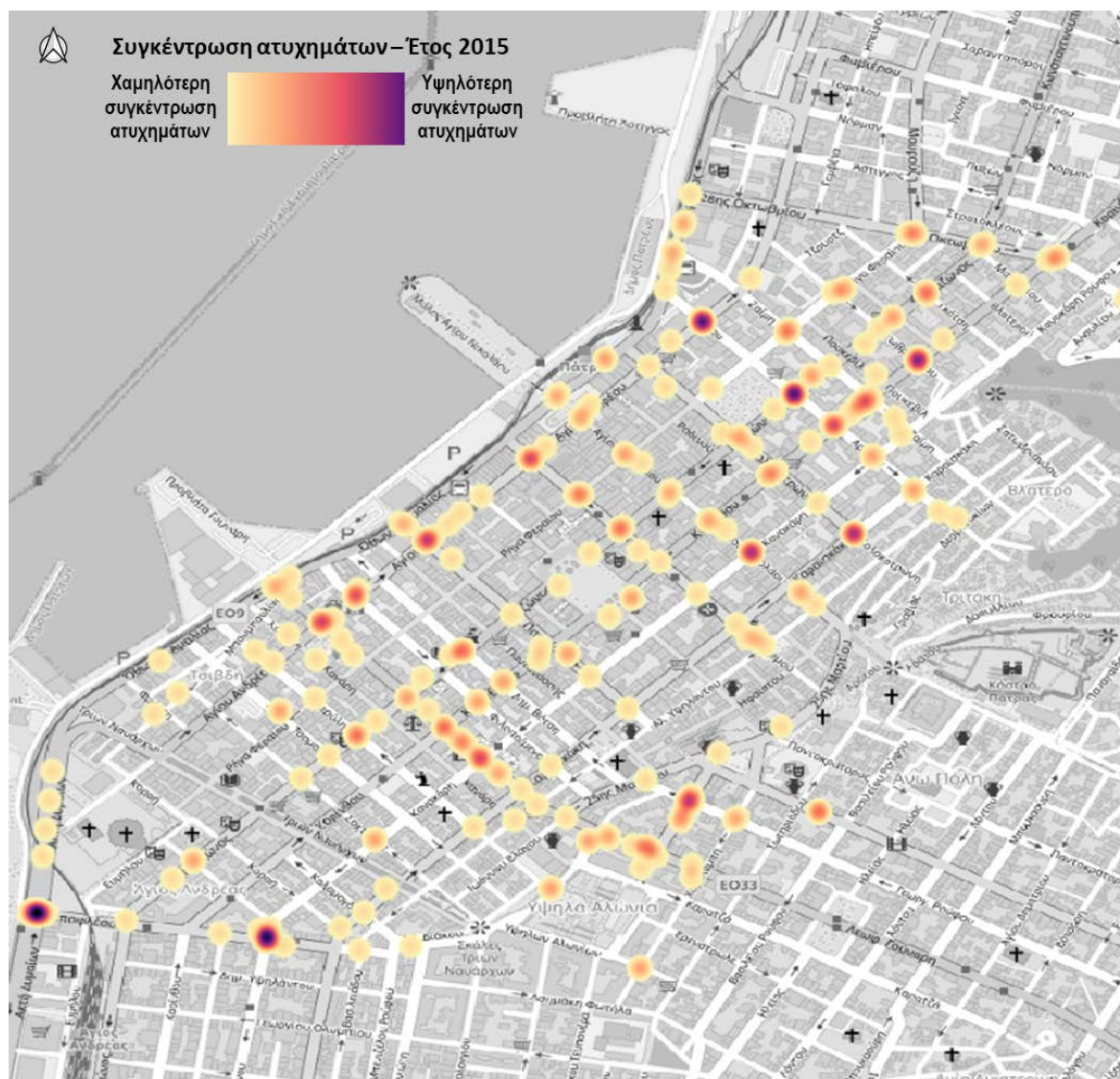


Εικόνα 69: Χωρική κατανομή ατυχημάτων – Ατυχήματα έτους 2014

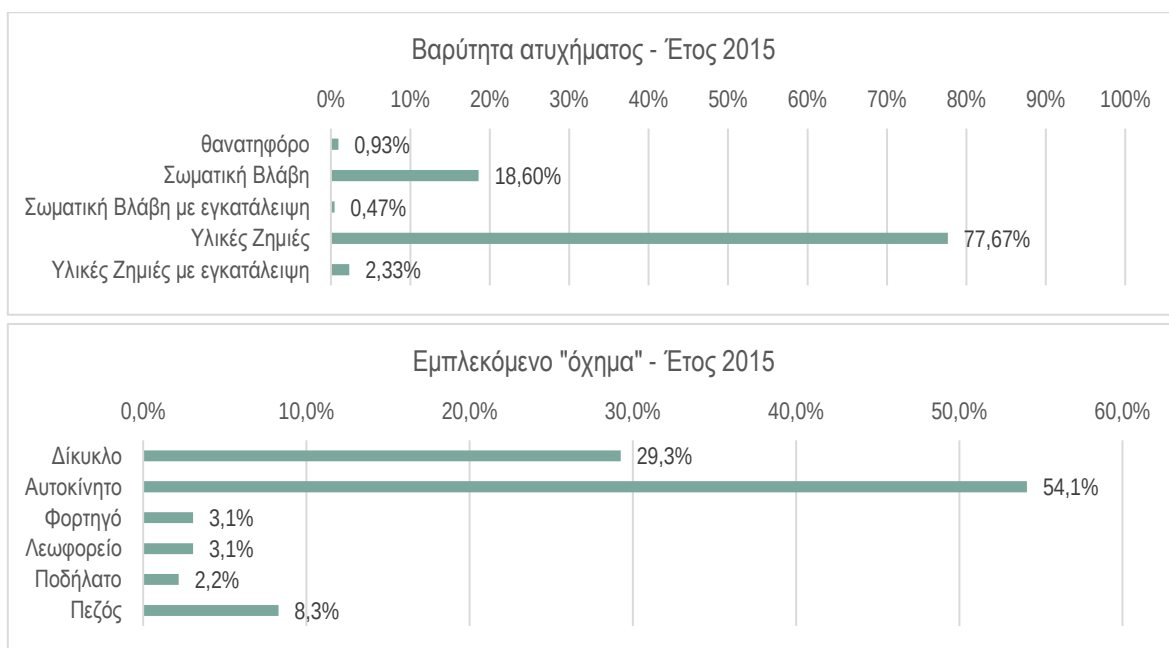


Εικόνα 70: Βαρύτητα ατυχήματος και εμπλεκόμενο όχημα – Έτος 2014

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

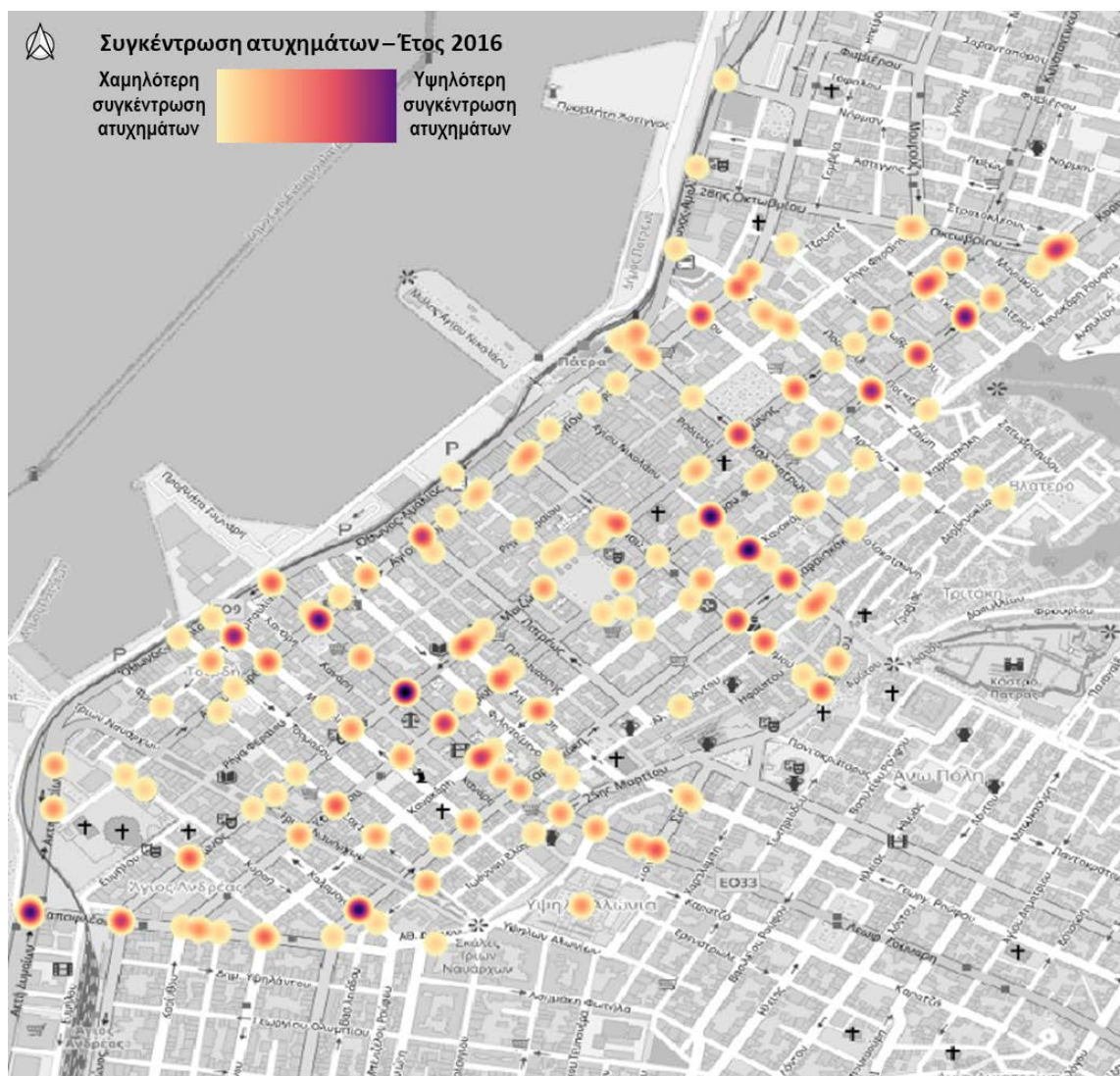


Εικόνα 71: Χωρική κατανομή ατυχημάτων – Ατυχήματα έτους 2015

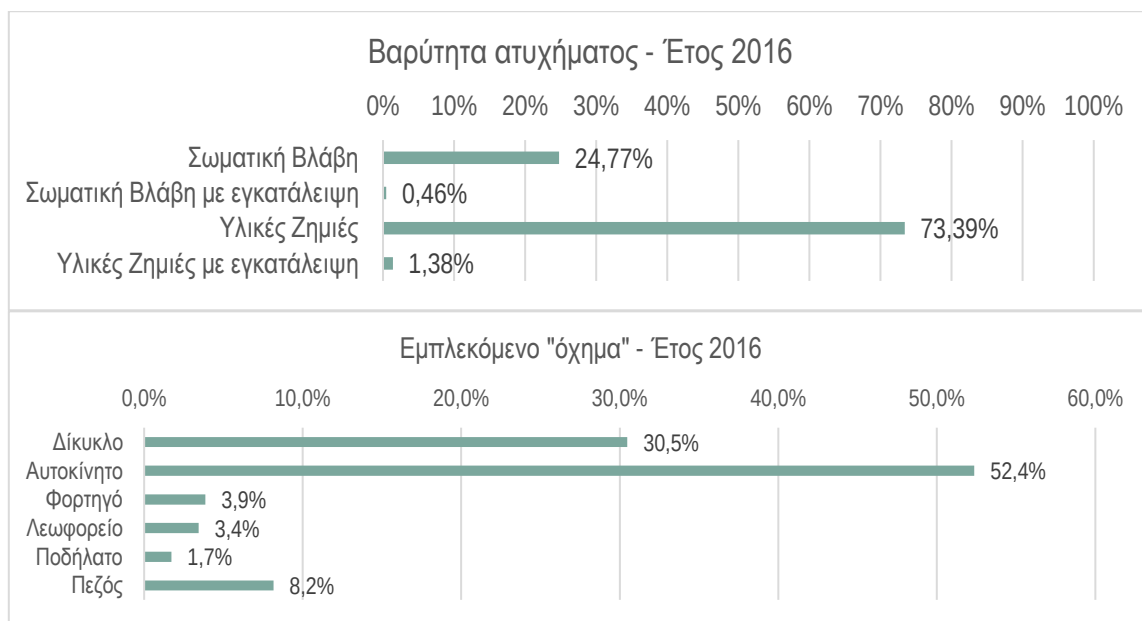


Εικόνα 72: Βαρύτητα ατυχήματος και εμπλεκόμενο όχημα – Έτος 2015

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

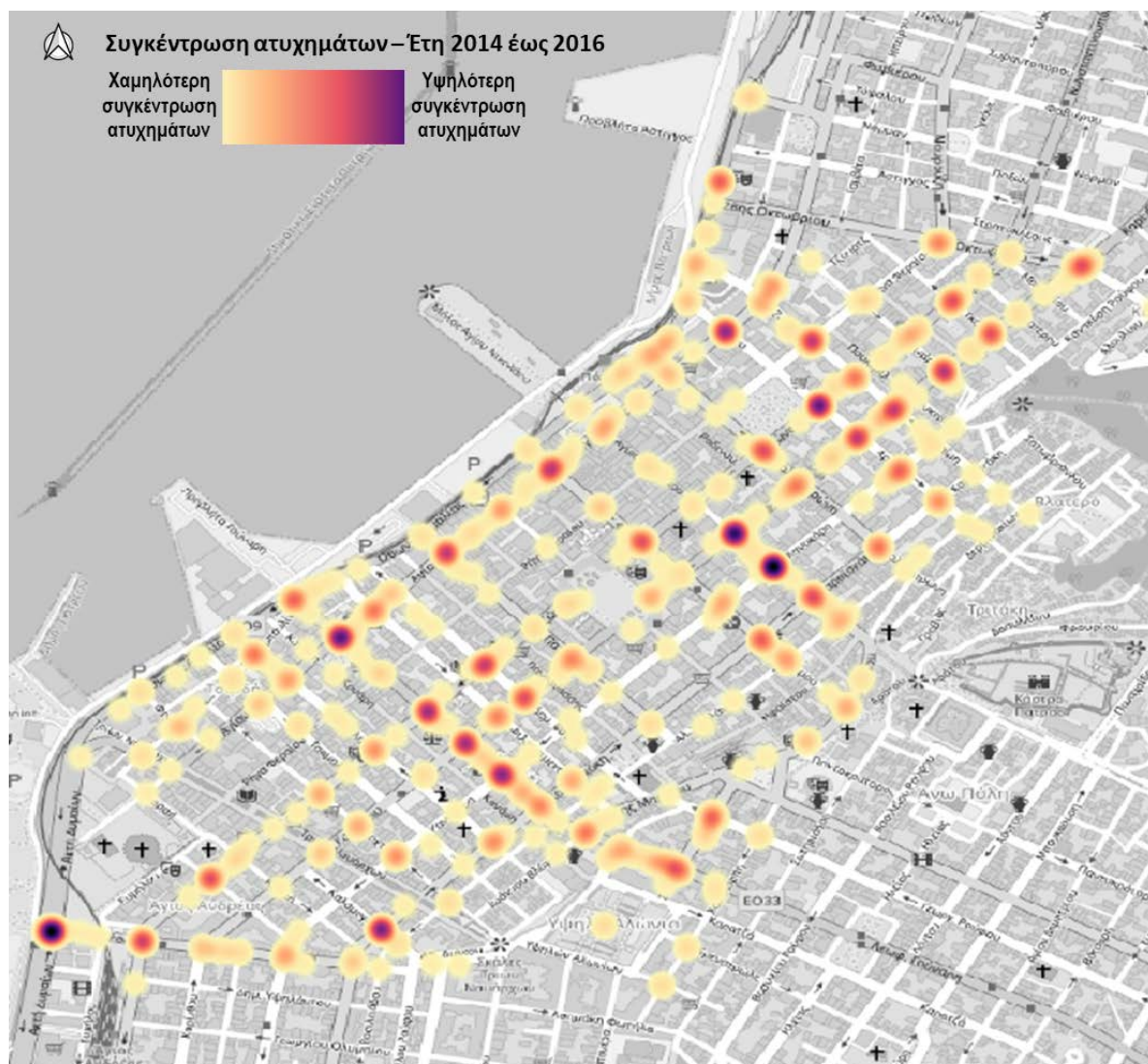


Εικόνα 73: Χωρική κατανομή ατυχημάτων – Ατυχήματα έτους 2016

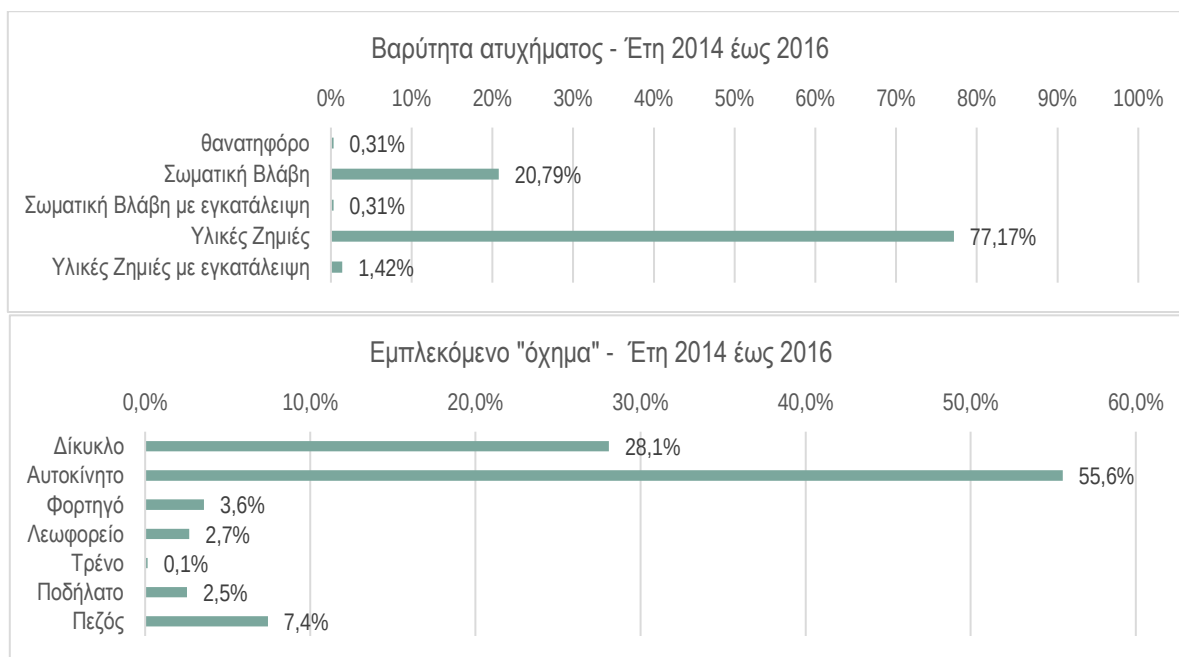


Εικόνα 74: Βαρύτητα ατυχήματος και εμπλεκόμενο όχημα – Έτος 2016

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 75: Χωρική κατανομή ατυχημάτων – Σύνολο ετών (2014 έως 2016)



Εικόνα 76: Βαρύτητα ατυχήματος και εμπλεκόμενο όχημα – Σύνολο ετών (2014 έως 2016)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Η σοβαρότητα των ατυχημάτων παίζει σημαντικό ρόλο στην κατανόηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα δεδομένα (Εικόνα 77) για το σύνολο των τριών ετών στην εξεταζόμενη περιοχή, το 21% των ατυχημάτων (περίπου 130) είχε εμπλεκόμενους με σωματικές βλάβες, ενώ υπήρξαν και δύο (2) θανατηφόρα ατυχήματα.



Εικόνα 77: Σοβαρότητα ατυχήματος

Η σοβαρότητα των ατυχημάτων στην κεντρική περιοχή παρουσιάζεται με ακρίβεια στον χάρτη στην παραπάνω εικόνα. Το μεγαλύτερο πλήθος των ατυχημάτων αφορά σε ατυχήματα με υλικές ζημιές, ωστόσο και τα ατυχήματα με σωματικές βλάβες είναι υπολογίσιμα. Μάλιστα, όπως φαίνεται στον χάρτη, υπήρξαν και δύο θανατηφόρα ατυχήματα: ένα στην συμβολή των οδών Παπαφλέσσα με Κανακάρη και ένα επί της οδού Π. Π. Γερμανού στο ύψος του Ρωμαϊκού Ωδείου.

Βάσει της συγκέντρωσης των σοβαρών ατυχημάτων μπορεί να αναγνωριστεί με ευκολία ως προβληματικό οδικό τμήμα η οδός Γούναρη, μεταξύ της Μαϊζώνας και της Ρούφου. Αντίστοιχα προβληματικά σημεία ως προς την οδική ασφάλεια είναι και οι διασταυρώσεις:

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- Ακτή Δημαίων με Παπαφλέσσα
- Παπαφλέσσα με Κανακάρη
- Κολοκοτρώνη με Μαιζώνος
- Κολοκοτρώνη με Όθωνος Αμαλίας
- Ζαΐμη με Κορίνθου
- Αγίου Νικολάου με Κορίνθου
- 28^{ης} Οκτωβρίου με Κορίνθου

Το είδος των οχημάτων τα οποία εμπλέκονται σε ατυχήματα μπορούν να αναδείξουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την οδική ασφάλεια σε μια περιοχή. Έμφαση δίδεται σε ευάλωτους χρήστες τις οδού, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Στην Εικόνα 78 παρουσιάζονται τα σημεία στα οποία παρατηρήθηκαν ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πεζοί και ποδηλάτες.



Εικόνα 78: Ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πεζοί ή ποδηλάτες – ευρύτερη περιοχή Πάτρας

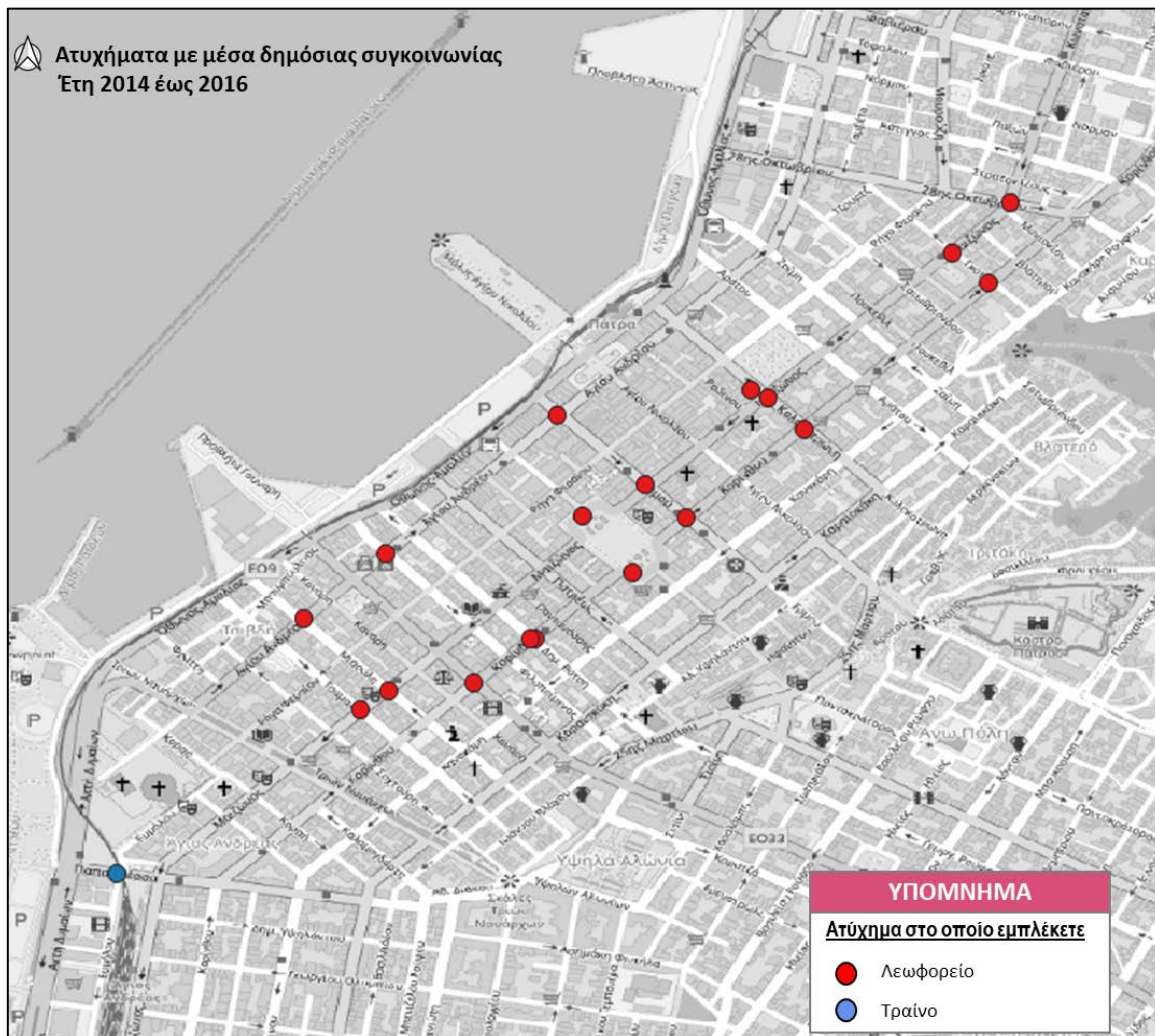
Σύμφωνα με τα διαθέσιμα δεδομένων σε ορίζοντα τριών ετών υπήρξαν 50 ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πεζοί και περίπου 17 ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται ποδηλάτες. Οι παρατηρήσεις για ατυχήματα με ποδηλάτες είναι ιδιαίτερα υψηλές αν συνυπολογιστεί το αισθητά μικρό μερίδιο τους από το σύνολο των μετακινήσεων, όπως αυτό προέκυψε από την έρευνα στα νοικοκυριά.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Τα ατυχήματα με τη συμμετοχή πεζών συγκεντρώνονται στις διασταυρώσεις κατά μήκος της οδού Γούναρη και της οδού Μαιζώνος στο οδικό τμήμα από τη Πλατεία Αγ. Γεωργίου έως την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου. Αντίστοιχα, ατυχήματα με ποδηλάτες παρατηρήθηκαν στο αρχικό τμήμα της οδού Όθωνος – Αμαλίας και σε πολυσύχναστες διασταυρώσεις, όπως η Ερμού με Μαιζώνος, και η Ζαΐμη με Κορίνθου. Ωστόσο, το χαμηλό πλήθος παρατηρήσεων δεν επιτρέπει τον εντοπισμό κρίσιμων επικίνδυνων σημείων για ποδηλάτες με αντίστοιχη ακρίβεια.

Επίσης, ενδιαφέρουν παρουσιάζουν και τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα περισσότερα από αυτά που παρατηρούνται στην κεντρική περιοχή της Πάτρας αφορούν πολυσύχναστες οδούς και σχετίζονται συχνά με την παράνομη στάθμευση. Στην Εικόνα 79 παρουσιάζονται οι θέσεις των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται μέσα μαζικής μεταφοράς.

Η πλειοψηφία των ατυχημάτων παρατηρείται σε διασταυρώσεις κατά μήκος της οδού Μαιζώνος και Κορίνθου, ενώ λιγότερα ατυχήματα παρατηρούνται καις την οδό Αγίου Ανδρέα. Συνολικά, μόλις σε 19 ατυχήματα εμπλέκονται οχήματα ΜΜΜ και από αυτά μόνο ένα (1) περιλαμβάνει την εμπλοκή του τραίνου.



Εικόνα 79: Ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται ΜΜΜ – κεντρική περιοχή Πάτρας

3.3.5.2 Μελανό-επικίνδυνα σημεία

Βάσει της ανάλυσης των τροχαίων ατυχημάτων τόσο ως προς τα χαρακτηριστικά όσο και ως προς την γεωγραφική κατανομή του, όπως παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, προκύπτει η επισήμανση των ακόλουθων επικίνδυνων σημείων που χρίζουν εξέτασης:

Η οδός Αγίου Νικολάου στις διασταυρώσεις:

- Αγίου Νικολάου – Καραιϊσκάκη
- Αγίου Νικολάου – Κανακάρη
- Αγίου Νικολάου – Κορίνθου

Αρκετές από τις διασταυρώσεις στην βόρεια πλευρά του κέντρου:

- Αράτου – Αγίου Ανδρέου
- Αράτου – Μαιζώνος
- Κολοκοτρώνη – Μαιζώνος
- Κολοκοτρώνη – Όθωνος Αμαλίας
- 28^{ης} Οκτωβρίου με Κορίνθου

Η οδός Παπαφλέσσα, ειδικότερα στα σημεία:

- Παπαφλέσσα – Ακτή Δυμαίων
- Παπαφλέσσα – Κανακάρη

Η Δημητρίου Γούναρη μεταξύ των οδών Μαιζώνος και Ρούφου και ειδικότερα:

- Δημ. Γούναρη - Αγίου Ανδρέου
- Δημ. Γούναρη – Μαιζώνος
- Δημ. Γούναρη - Σισίνη

3.3.6 Διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων

3.3.6.1 Λειτουργική ιεράρχηση

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, όπως καθορίστηκε από την ομάδα έργου λαμβάνοντας υπόψη τόσο αυτοψίες στην πόλη της Πάτρας όσο και δεδομένα από υφιστάμενες μελέτες, περιλαμβάνει τις κάτωθι κατηγορίες:

- Αυτοκινητόδρομος: Κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή οδικό δίκτυο με βασική λειτουργία του την σύνδεση με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων μέσω των οποίων διοχετεύεται η κυκλοφορία στο τοπικό δίκτυο. Συνήθως (αλλά όχι κατά κανόνα) ανήκει στο υπεραστικό δίκτυο (εθνικές οδοί) και προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα.
- Κύρια Αστική Αρτηρία: Αστική οδός που εξυπηρετεί την σύνδεση μεταξύ του υπεραστικού δικτύου (ανώτερης λειτουργικής βαθμίδας) και ευρύτερων τομέων της πόλης. Συγκεντρώνει πλήθος κυκλοφορίας από όλες τις δευτερεύουσες οδούς, προσφέρει μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων, σηματοδοτούμενων ή κυκλικών κόμβων και έχει περιορισμό στην παραμονή. Δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα.
- Δευτερεύουσα Αρτηρία. Εξυπηρετεί μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σχέση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο. Κύρια λειτουργία της συγκεκριμένης κατηγορίας είναι η σύνδεση και η πρόσβαση αλλά εξυπηρετεί και την παραμονή.
- Συλλεκτήρια Οδός: Κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών, και αντίστροφα η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Επιτρέπει την παραμονή, ενώ εξυπηρετεί περισσότερο την πρόσβαση και λιγότερο την σύνδεση.
- Τοπική Οδός: Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο και από/προς τις παρόδιες χρήσεις γης. Δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις. Εξυπηρετεί πρωταρχικά την παραμονή, ενώ εμφανίζεται σε κάποιο βαθμό και η λειτουργία της πρόσβασης.
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας (woonerf): με το όρο «ήπιας κυκλοφορίας» χαρακτηρίζονται οι τοπικές οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζών και ποδηλάτων), στους οποίους με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση. Στην ουσία αποτελούν τοπικές οδούς οι οποίες μέσω

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

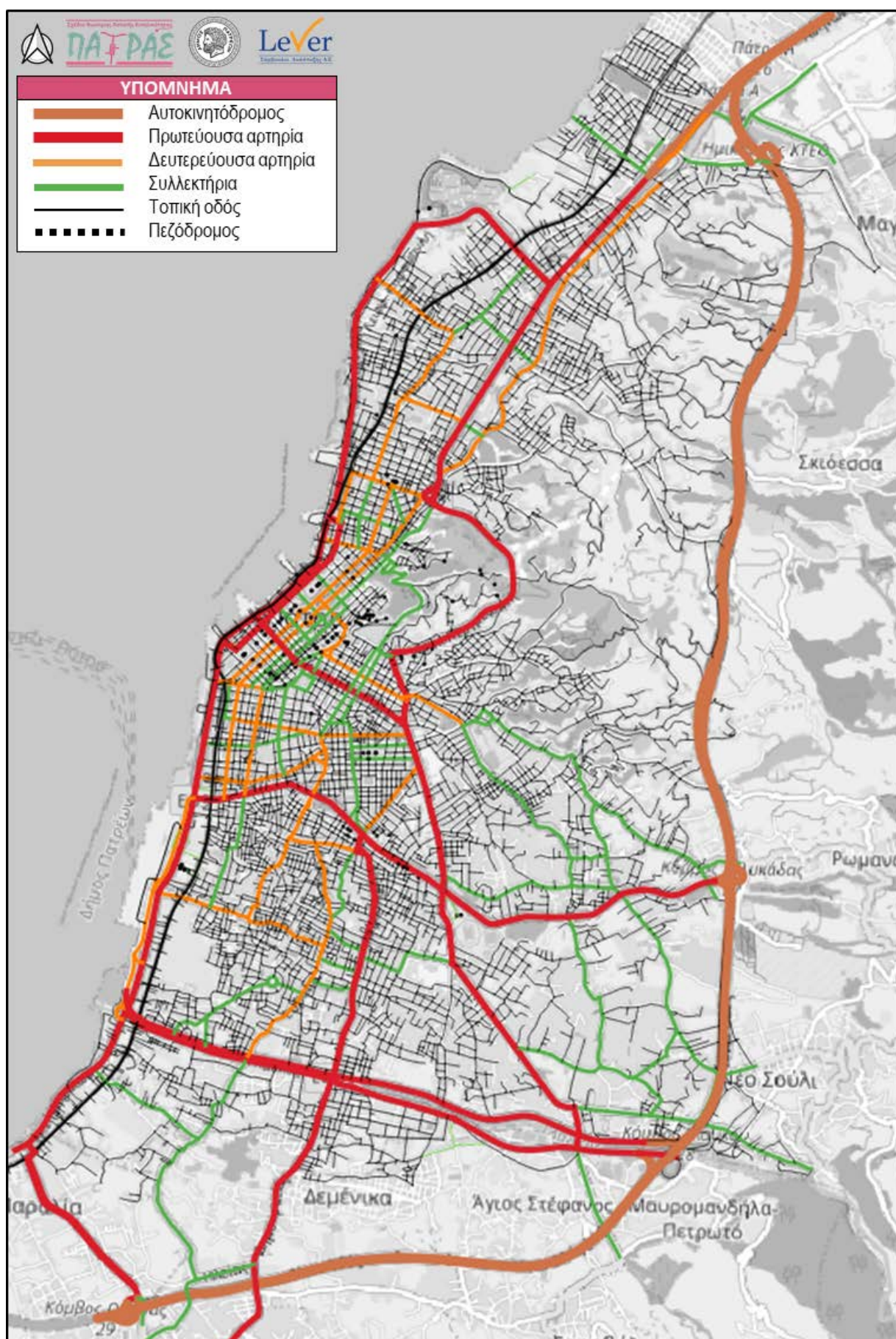
σήμανσης ή διατάξεων επιτυγχάνεται μείωση της ταχύτητας των οχημάτων έως τα 20km/h και παράλληλα διευκόλυνση της κίνησης των ευαίσθητων χρηστών της οδού.

- **Πεζόδρομοι:** Αποτελούν οδικά τμήματα στα οποία γενικά απαγορεύεται η διέλευση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και εξυπηρετούν την κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Με βάση το καταστατικό λειτουργίας κάθε πεζοδρόμου ενδέχεται να επιτρέπεται η πρόσβαση σε οχήματα με ειδικά χαρακτηριστικά (π.χ. οχήματα κατοίκων, οχήματα φορτοεκφόρτωσης κ.α.). Σε αυτούς πρακτικά συμπεριλαμβάνονται και οι σκάλες όπου αποτελούν ειδική κατηγορία τμημάτων σε περιπτώσεις περιοχών με υψηλές κλίσεις, όπως η περίπτωση της άνω πόλης στην Πάτρα.

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου που παρουσιάζεται στην παρούσα ενότητα βασίζεται στα εξής στοιχεία και δεδομένα:

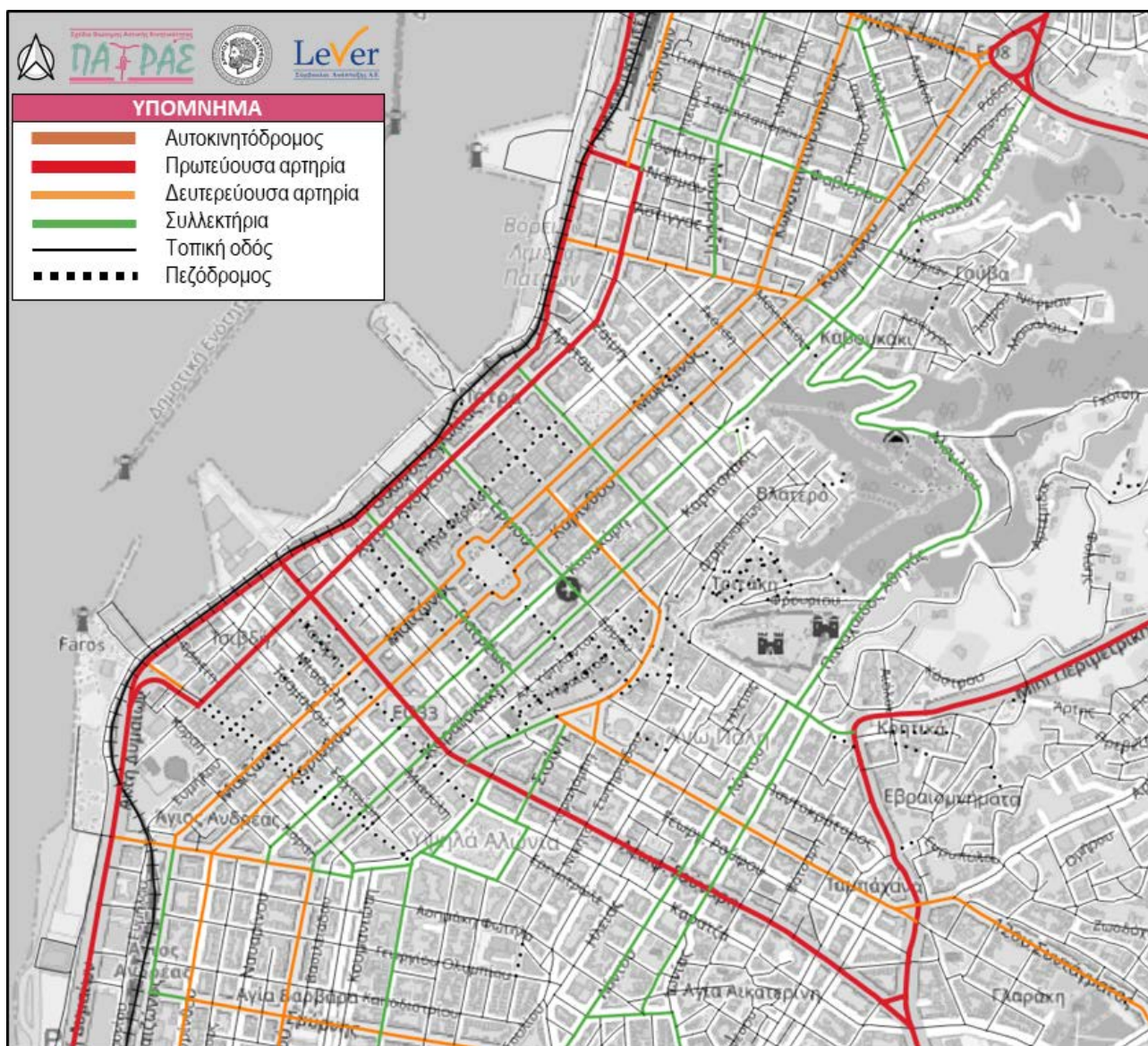
- Επιτόπια παρατήρηση
- Χαρτογραφική αναγνώριση (ΓΠΣ Δήμου Πατρέων, σχέδιο πόλης)
- Ισχύουσες Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ): Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 1: Λειτουργική Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 2: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (κεντρική περιοχή Πάτρας)

Πίνακας 1: Κατάταξη οδικού δικτύου (ποσοστό και χιλιόμετρα)

Κατηγορία Οδού	Ποσοστό (%)	km
Αυτοκινητόδρομος	2.81%	19.05
Κύρια αρτηρία	7.17%	48.57
Δευτερεύουσα αρτηρία	4.78%	32.36
Συλλεκτήρια	8.90%	60.3
Τοπικό Δίκτυο	74.92%	507.52
Πεζόδρομος	1.43%	9.66

Συγκεκριμένα για το δίκτυο που διατρέχει τον αστικό ιστό της Πάτρας, βάσει και των παραπάνω χαρτών:

- Η πόλη διατρέχεται περιμετρικά από την περιμετρική Πατρών, η οποία αποτελεί κομμάτι του Εθνικού Δικτύου, συνδέοντας την Ε.Ο. Κορίνθου-Πατρών και την Ε.Ο. Πάτρας-Πύργου. Αν και πολλά τμήματά του δεν εμπλέκονται στον αστικό ιστό, το μήκος του αυτοκινητοδρόμου στο κομμάτι από την γέφυρα του ποταμού Χάραδρου μέχρι και τον ανισόπεδο κόμβο της Οβρυάς, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων/εισόδων του από το τοπικό δίκτυο καθώς και το τμήμα του από την βόρεια είσοδο μέχρι και την διασταύρωση με την οδό Διγενή Ακρίτα, ισούται περίπου με 19,05 χιλιόμετρα.
- Στην αμέσως επόμενη λειτουργική βαθμίδα, δηλαδή στις κύριες αστικές αρτηρίες, εντάσσονται οι οδοί που διοχετεύουν την κυκλοφορία από το υπεραστικό δίκτυο προς διαφορετικούς τομείς και περιοχές της πόλης της Πάτρας. Κύριο χαρακτηριστικό τους είναι ότι εμφανίζουν μια λογική συνέχεια με αρχή και τέλος τους τις υπεραστικές οδούς ή άλλες κύριες αρτηρίες. Παραδείγματα τέτοιων οδικών αξόνων είναι η παραλιακή οδός Όθωνος Αμαλίας και η οδός Αγίου Ανδρέου που αποτελεί το προς την αντίθετη κατεύθυνση ζεύγος της, καθώς και η Ακτής Δημαίων (ως προέκταση αυτών), η μικρή περιμετρική οδός και οι προεκτάσεις της (Καλαβρύτων και Πατρών Κλάους) και η λεωφόρος Γούναρη που συνδέει το παραλιακό μέτωπο με τις περιοχές της άνω πόλης. Συνολικό μήκος των οδικών αυτών τμημάτων είναι 48,57 χιλιόμετρα.
- Ως προς το δευτερεύον οδικό δίκτυο της πόλης της Πάτρας, αυτό απαρτίζεται από σημαντικές εμπορικές οδούς που διατρέχουν κεντρικά σημεία της πόλης ή διοχετεύουν την κυκλοφορία από τις περιοχές της πόλης (μέσω των συλλεκτήριων οδών που καταλήγουν σε αυτές) προς τις κύριες αρτηρίες. Παραδείγματα είναι οι οδοί Κορίνθου και Μαιζώνος, η Παλαιών Πατρών Γερμανού, η Γεωργίου Παπανδρέου και η Αγίας Σοφίας. Οι οδοί αυτοί ξεκινούν/καταλήγουν σε κύριες οδούς ή σε διασταυρώσεις συλλεκτήριων οδών. Συνολικό μήκος των οδών αυτών ισούται με 32,36 χλμ.
- Οι συλλεκτήριες οδοί που διατρέχουν τις περιοχές της Πάτρας, συλλέγοντας την κυκλοφορία και οδηγώντας την προς τις οδούς ανώτερης κατηγορίας, περιλαμβάνουν οδούς όπως η Κολοκοτρώνη, η Κανακάρη, η Αρχιεπισκόπου Ιερόθεου και η Ιωνίας. Συνολικό μήκος των οδών αυτών είναι 60,3 χιλιόμετρα.
- Το υπόλοιπο δίκτυο απαρτίζεται από τοπικές οδούς και πεζοδρόμους.

3.3.6.2 Ανάλυση Οδικού Δικτύου

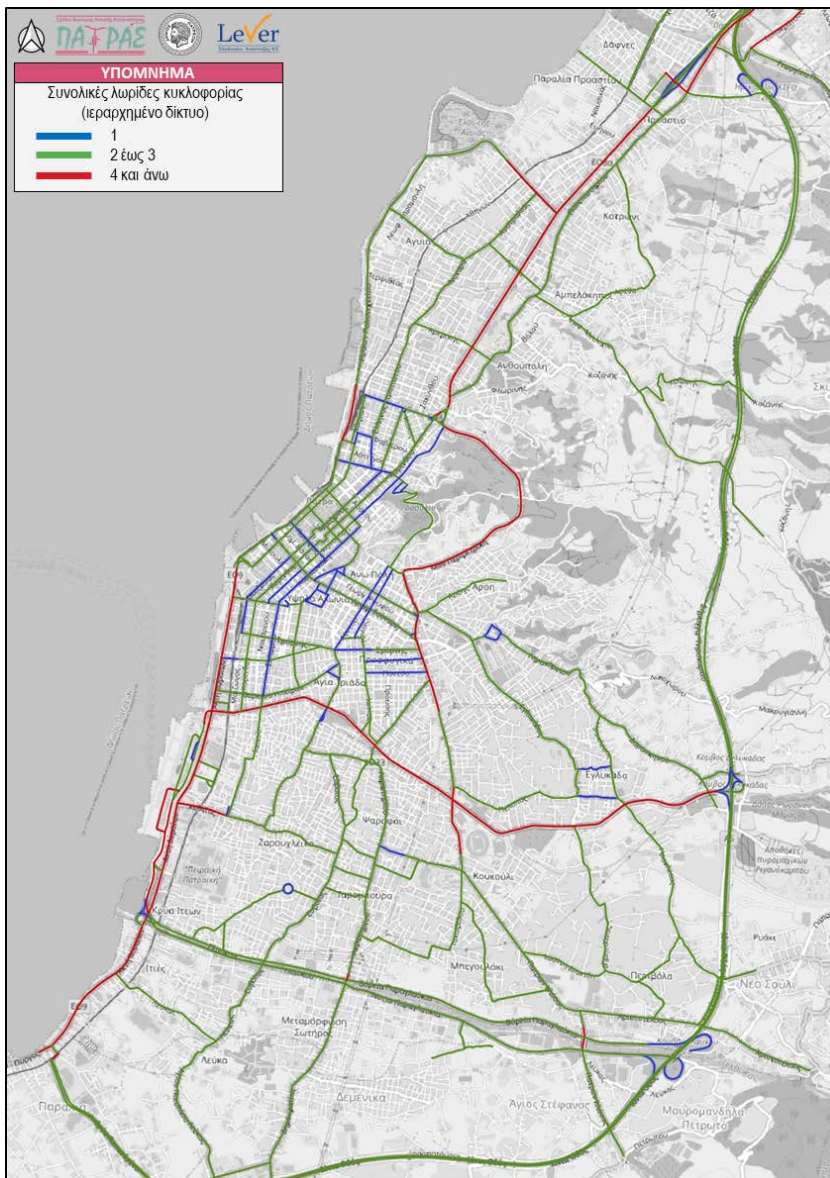
Στην συνέχεια παρατίθενται ορισμένοι χάρτες που αφορούν την ανάλυση χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της Πάτρας. Τα χαρακτηριστικά αυτά περιλαμβάνουν συνολικό αριθμό λωρίδων, κατεύθυνση, και πλάτη οδού (οδοστρώματος). Σημειώνεται πως η συλλογή δεδομένων βασίζεται

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

σε καταγραφές που πραγματοποιήθηκαν στο πεδίο, και αφορούν μόνο το λειτουργικά ιεραρχημένο δίκτυο, δηλαδή χωρίς τις τοπικές οδούς. Το σύνολο της πληροφορίας οργανώθηκε σε κατάλληλες βάσεις με σκοπό της αξιοποίησή του στο πλαίσιο δόμησης του κυκλοφοριακού μοντέλου.

3.3.6.2.1 Συνολικός αριθμός λωρίδων

Η πληροφορία αυτή καταγράφηκε, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, για το ιεραρχημένο δίκτυο (κατηγορίες οδών μέχρι και συλλεκτήριες). Το αποτέλεσμα όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα αλλά και στον σχετικό χάρτη λαμβάνει υπόψη το σύνολο των λωρίδων κυκλοφορίας, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για μονόδρομος ή αμφίδρομος.



Εικόνα 3: Συνολικός αριθμός λωρίδων ανά οδικό τμήμα

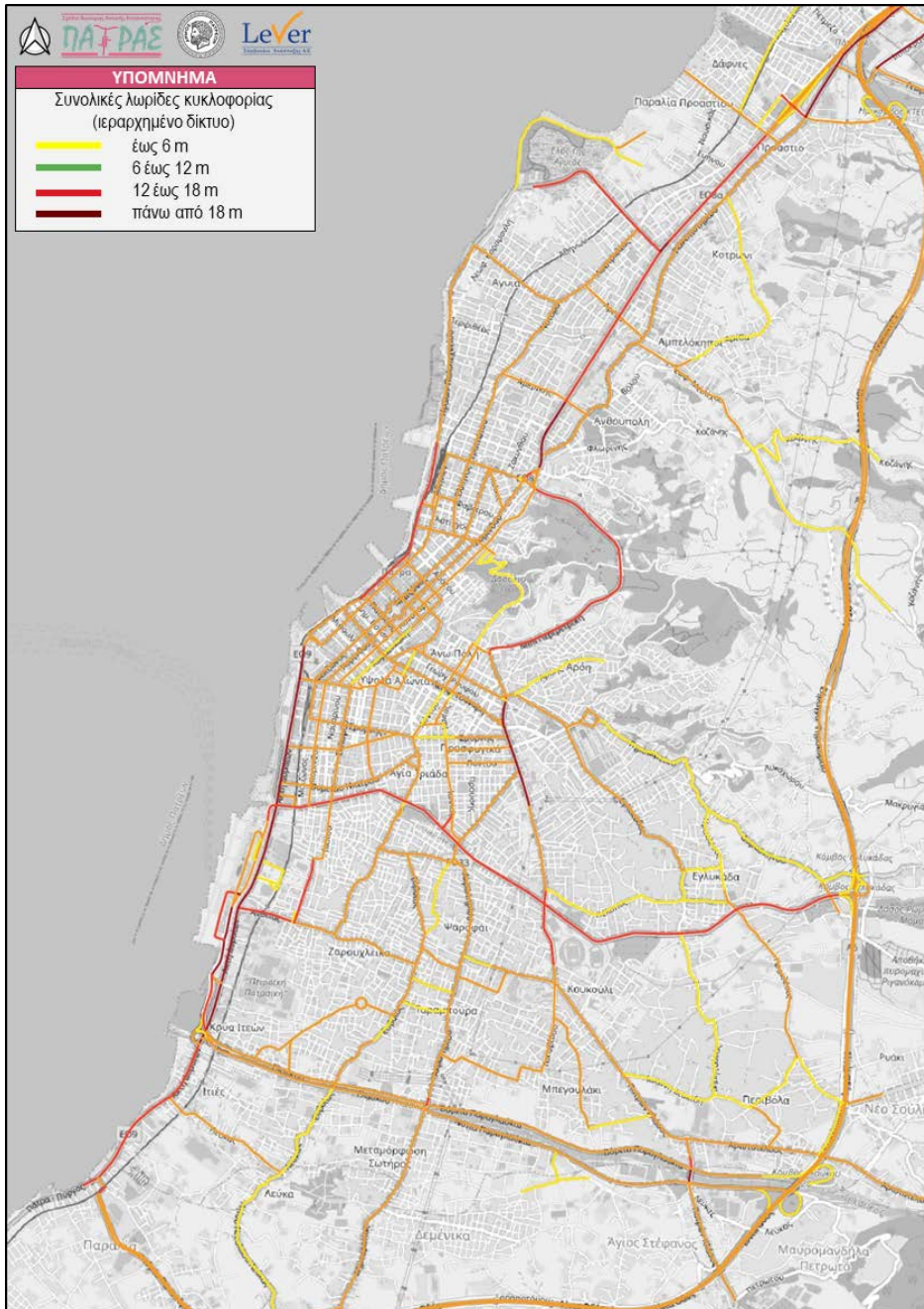
Σύμφωνα με την επεξεργασία των δεδομένων, και λαμβάνοντας υπόψη το συνολικό μήκος του δικτύου όπως εκτιμήθηκε κατά την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, το 10% του ιεραρχημένου δικτύου είναι μίας λωρίδας κυκλοφορίας, το 77% αποτελείται από οδούς των δύο ή τριών λωρίδων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

και το 13% εμπεριέχει από 4 και πάνω λωρίδες. Τονίζεται ότι συγκεκριμένα για την περιμετρική οδό, κάθε κατεύθυνση λαμβάνεται υπόψη ως ξεχωριστό οδικό τμήμα για τον λόγο ότι σε πολλά σημεία δεν αποτελεί μια ενιαία επιφάνεια. Ως εκ τούτου, ο αριθμός λωρίδων μόνο της περιμετρικής οδού λαμβάνεται ανά κατεύθυνση και προκύπτει ίσως με 2 έως 3 και όχι 4 και πάνω.

3.3.6.3 Πλάτος οδών ιεραρχημένου δικτύου

Στον ακόλουθο χάρτη φαίνεται το πλάτος των οδών που απαρτίζουν το ιεραρχημένο δίκτυο της πόλης της Πάτρας.



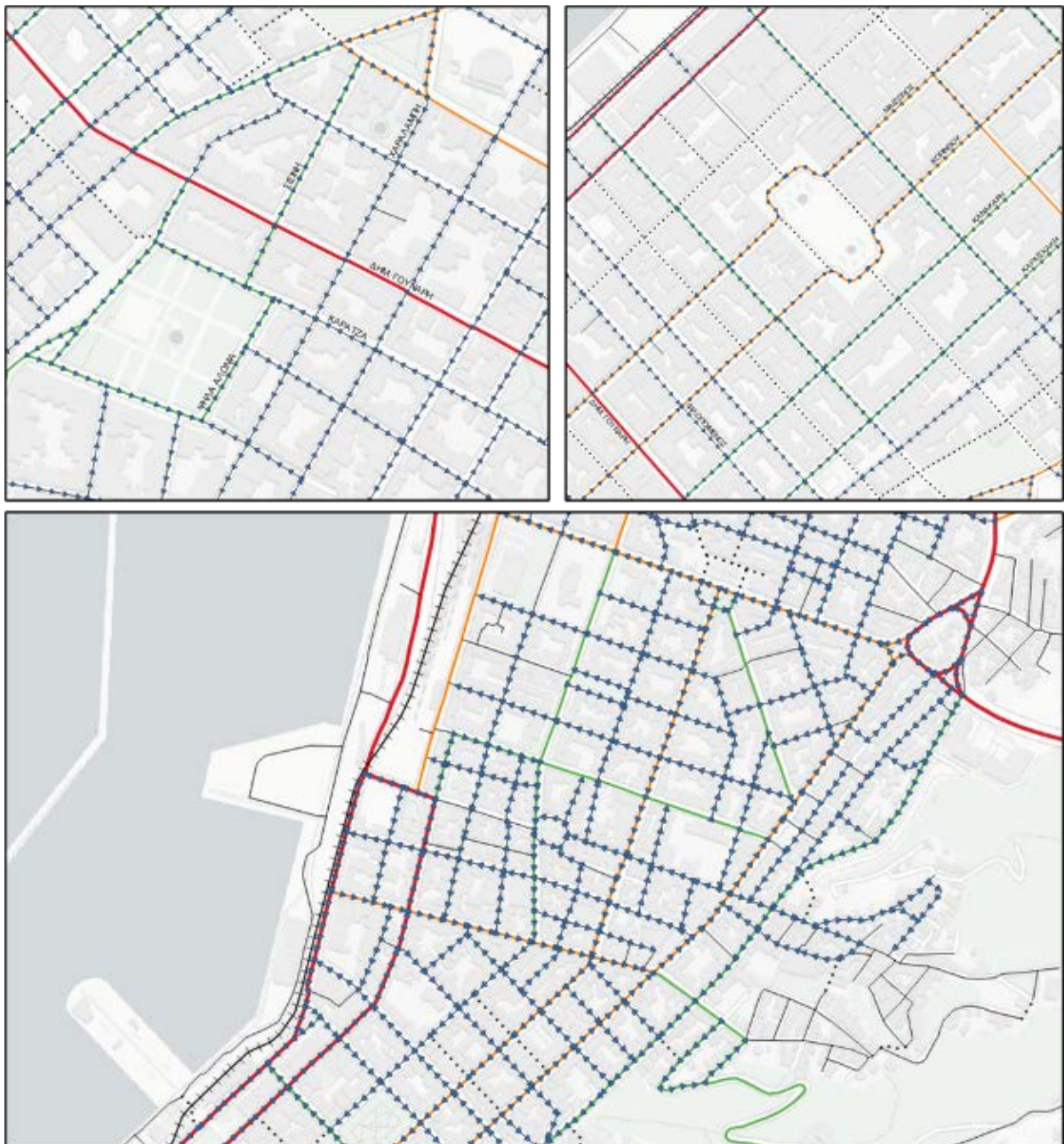
Εικόνα 4: Πλάτος οδικών τμημάτων

Το πλάτος κάθε οδικού τμήματος λαμβάνεται υπολογίζοντας την συνολική επιφάνεια, χωρίς να αφαιρείται το πλάτος που δεσμεύεται από σταθμευμένα οχήματα. Ο σκοπός αυτής της εκτίμησης

είναι να προκύψει το δυνητικό προς εκμετάλλευση πλάτος σε περίπτωση διαμόρφωσης προτάσεων στις οδούς αυτές. Στατιστικά, το 16,5% του ιεραρχημένου δικτύου έχει πλάτος διατομής οδοστρώματος έως 6 μέτρα, το 69,3% μέχρι 12 μέτρα, ενώ το 9,6% μέχρι 18 μέτρα και μόλις το 4,6% περισσότερο.

3.3.6.4 Κυκλοφοριακή οργάνωση δικτύου

Μέσα από αυτοψίες στο πεδίο και με την βοήθεια τόσο του υλικού του υφιστάμενου σχεδιασμού του Δήμου Πατρέων, αποσαφηνίστηκε και αποτυπώθηκε η οργάνωση του συνολικού οδικού δικτύου της Πάτρας, δηλαδή ο διαχωρισμός των οδών σε μονής ή διπλής κυκλοφορίας. Παρακάτω ακολουθούν ορισμένα αποσπάσματα από την συνολική πληροφορία που περιγράφεται στον σχετικό χάρτη που συνοδεύει το παραδοτέο.



Εικόνα 5: Αποσπάσματα αποτύπωσης κυκλοφοριακής οργάνωσης δικτύου

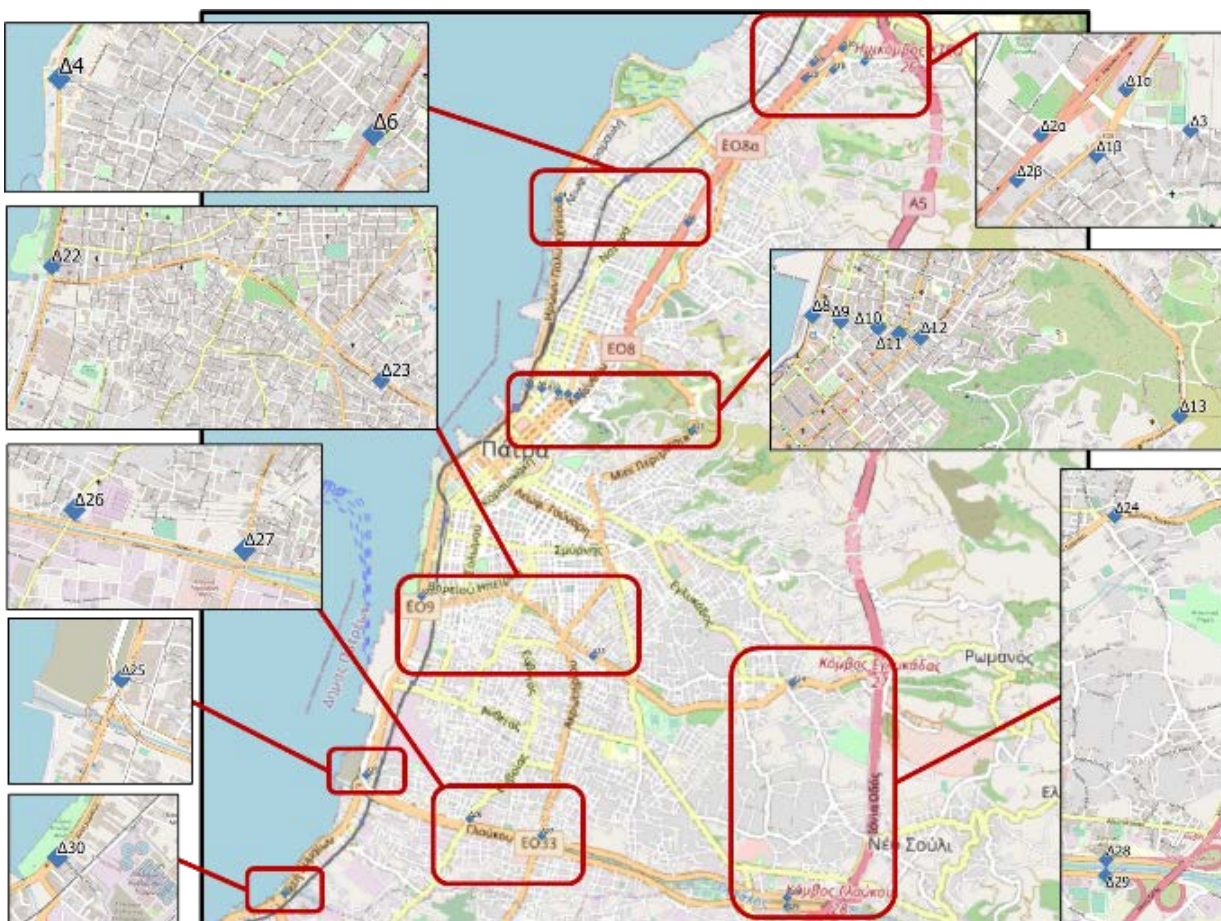
3.3.6.5 Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομές

Οι μετρήσεις σε διατομές πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το πρόγραμμα μετρήσεων σε 22 θέσεις. Σε κάθε μια από τις διατομές, διεξήχθησαν μετρήσεις με αυτόματους μετρητές (λάστιχα) για δύο 24ωρα στο διάστημα 6 με 17 Δεκεμβρίου 2021. Στόχος ήταν η κάλυψη των σημαντικότερων οδικών αξόνων της πόλης, συνδυαστικά με την υλοποίηση των μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων σε κόμβους. Ειδικότερα για τις διατομές σε εισόδους/εξόδους της πόλης, αυτές συμπίπτουν με τα σημεία διεξαγωγής ερευνών προέλευσης-προορισμού παρά την οδό (RSI).

Ακολουθώς παρουσιάζονται τα αποτελέσματα, ως μέσος όρος των δύο ημερών, ανά διατομή. Για τις περιπτώσεις αμφίδρομης κίνησης, παρατίθενται τα αποτελέσματα της κάθε κατεύθυνσης ξεχωριστά. Οι φόρτοι παρουσιάζονται τόσο ανά εξεταζόμενο μέσο, όσο και αθροιστικά σαν Μονάδες Επιβατηγού Οχήματος (ΜΕΑ). Η μετατροπή κάθε τύπου οχήματος σε ΜΕΑ γίνεται βάσει των ακόλουθων συντελεστών:

Πίνακας 2: Συντελεστές αντιστοίχισης Μονάδων Επιβατηγών Αυτοκινήτων

Τύπος οχήματος	Μηχανές	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά	Μεγάλα Φορτηγά
Συντελεστής αντιστοίχισης σε ΜΕΑ	0.5	1	2	3

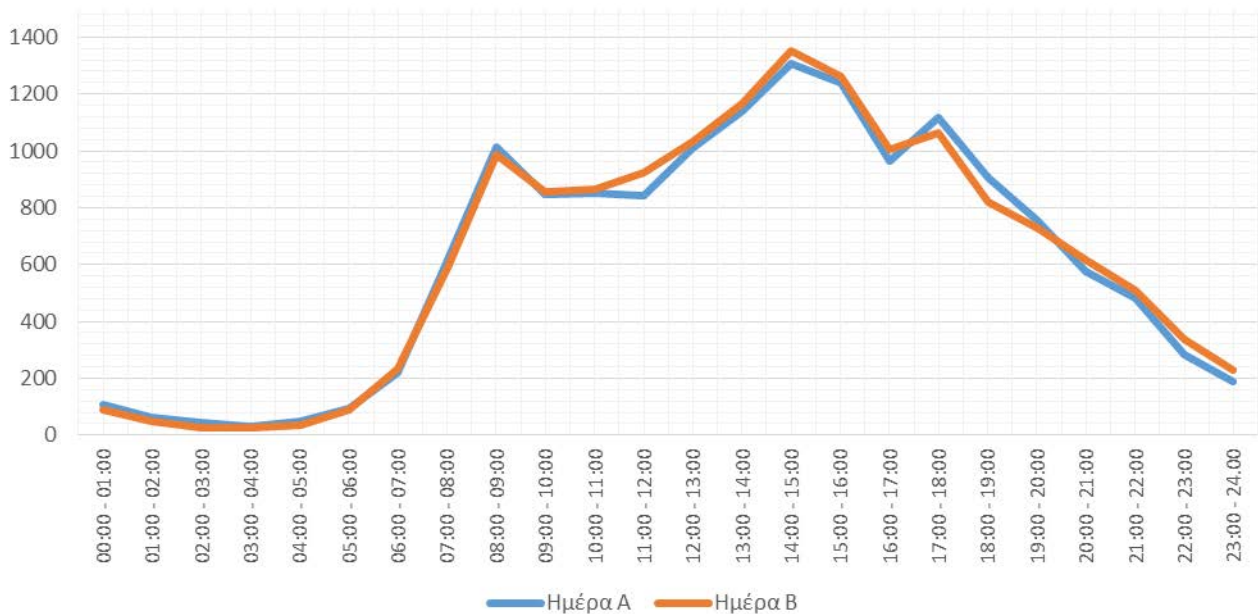


Εικόνα 6: Χάρτης σημείων-διατομών μέτρησης φόρτων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ1α		
Οδός	Πανεπιστημίου		Κατεύθυνση		Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β		16 & 17 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	5	90	3	0	98	98
01:00 - 02:00	4	47	2	1	54	55
02:00 - 03:00	2	32	1	1	35	36
03:00 - 04:00	2	23	2	1	26	28
04:00 - 05:00	1	27	7	0	34	41
05:00 - 06:00	5	70	10	0	85	92
06:00 - 07:00	15	169	21	3	207	226
07:00 - 08:00	25	487	52	0	564	604
08:00 - 09:00	28	853	59	6	946	1002
09:00 - 10:00	40	719	51	4	813	851
10:00 - 11:00	35	707	59	6	806	858
11:00 - 12:00	50	741	52	5	847	883
12:00 - 13:00	43	866	53	9	971	1021
13:00 - 14:00	60	991	53	10	1113	1154
14:00 - 15:00	57	1154	54	13	1277	1328
15:00 - 16:00	52	1104	51	7	1213	1250
16:00 - 17:00	47	873	36	6	961	985
17:00 - 18:00	52	974	34	8	1066	1089
18:00 - 19:00	51	776	27	2	856	862
19:00 - 20:00	37	687	15	2	741	741
20:00 - 21:00	30	542	18	2	591	597
21:00 - 22:00	27	450	13	2	492	496
22:00 - 23:00	24	278	10	1	312	311
23:00 - 24:00	19	191	4	0	214	209
Σύνολο	706	12847	682	83	14318	14813
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.9%	89.7%	4.8%	0.6%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 12:00 - 18:00

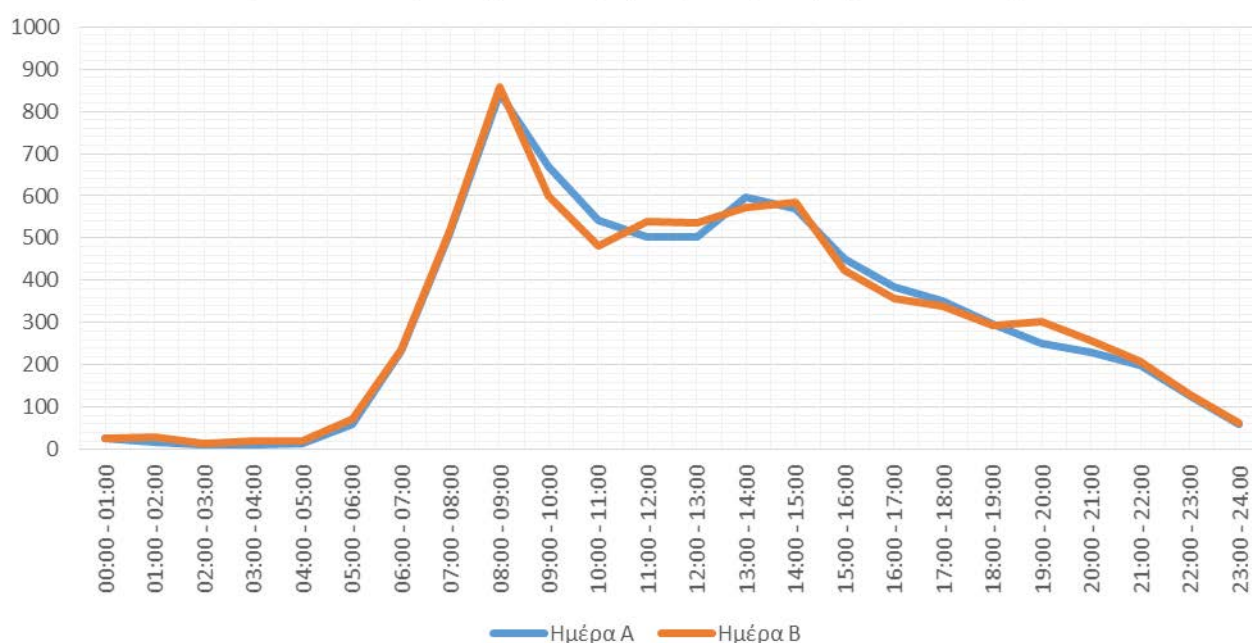
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ1α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ1β		
Οδός	Πανεπιστημίου		Κατεύθυνση		Προς Πανεπιστήμια	
Ημέρες Α/Β		16 & 17 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	3	23	1	1	27	28
01:00 - 02:00	3	23	0	0	25	24
02:00 - 03:00	3	10	0	1	13	13
03:00 - 04:00	1	11	1	1	14	16
04:00 - 05:00	4	14	1	0	18	16
05:00 - 06:00	6	52	4	2	63	67
06:00 - 07:00	26	176	21	2	224	235
07:00 - 08:00	32	424	37	1	493	516
08:00 - 09:00	33	718	56	2	808	851
09:00 - 10:00	39	499	51	5	593	635
10:00 - 11:00	36	391	50	2	478	512
11:00 - 12:00	37	403	46	4	488	522
12:00 - 13:00	43	408	41	3	494	519
13:00 - 14:00	39	465	43	5	552	585
14:00 - 15:00	40	470	37	5	551	578
15:00 - 16:00	31	359	29	2	420	437
16:00 - 17:00	27	296	28	2	353	370
17:00 - 18:00	24	288	22	1	334	346
18:00 - 19:00	19	253	16	1	289	297
19:00 - 20:00	14	242	13	1	270	278
20:00 - 21:00	20	206	13	1	239	243
21:00 - 22:00	18	177	9	1	204	205
22:00 - 23:00	20	106	6	1	132	129
23:00 - 24:00	11	53	2	0	66	62
Σύνολο	523	6061	521	39	7144	7482
Σύνθεση Κυκλοφορίας	7.3%	84.8%	7.3%	0.5%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00

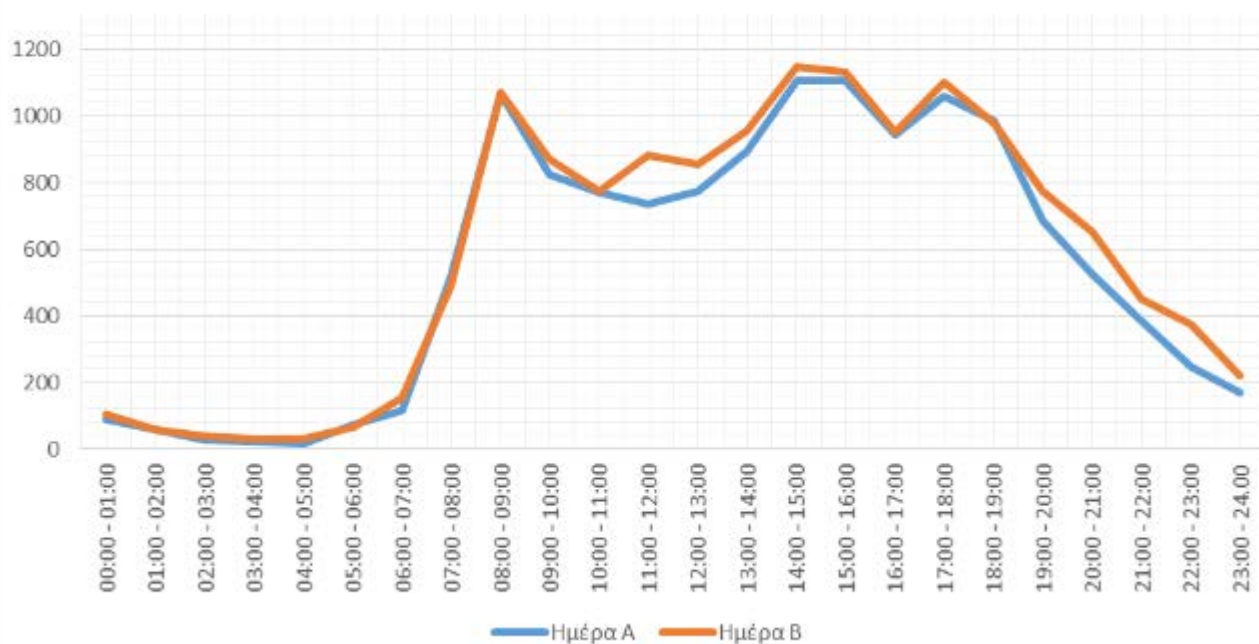
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ1β: Προς Πανεπιστήμια



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ2α		
Οδός	Κορίνθου - Πατρών		Κατεύθυνση	Προς Πάτρα		
Ημέρες Α/Β		16 & 17 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	5	83	3	2	93	96
01:00 - 02:00	2	48	3	2	54	58
02:00 - 03:00	0	25	1	2	28	33
03:00 - 04:00	1	17	2	3	21	27
04:00 - 05:00	1	19	3	0	22	24
05:00 - 06:00	1	45	6	4	56	70
06:00 - 07:00	4	103	11	3	120	135
07:00 - 08:00	15	418	31	5	468	501
08:00 - 09:00	33	884	62	15	993	1068
09:00 - 10:00	28	691	49	15	782	845
10:00 - 11:00	35	639	42	11	726	772
11:00 - 12:00	41	674	45	8	767	807
12:00 - 13:00	35	682	43	10	769	813
13:00 - 14:00	35	798	39	11	882	924
14:00 - 15:00	37	964	52	14	1066	1126
15:00 - 16:00	35	965	50	12	1062	1119
16:00 - 17:00	32	810	42	13	896	948
17:00 - 18:00	35	972	32	9	1047	1080
18:00 - 19:00	30	881	26	11	948	981
19:00 - 20:00	20	646	23	10	699	731
20:00 - 21:00	24	522	18	7	569	588
21:00 - 22:00	14	375	10	6	404	418
22:00 - 23:00	11	260	14	6	290	309
23:00 - 24:00	11	166	7	4	187	196
Σύνολο	479	11682	608	177	12945	13666
Σύνθεση Κυκλοφορίας	3.7%	90.2%	4.7%	1.4%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 16:00

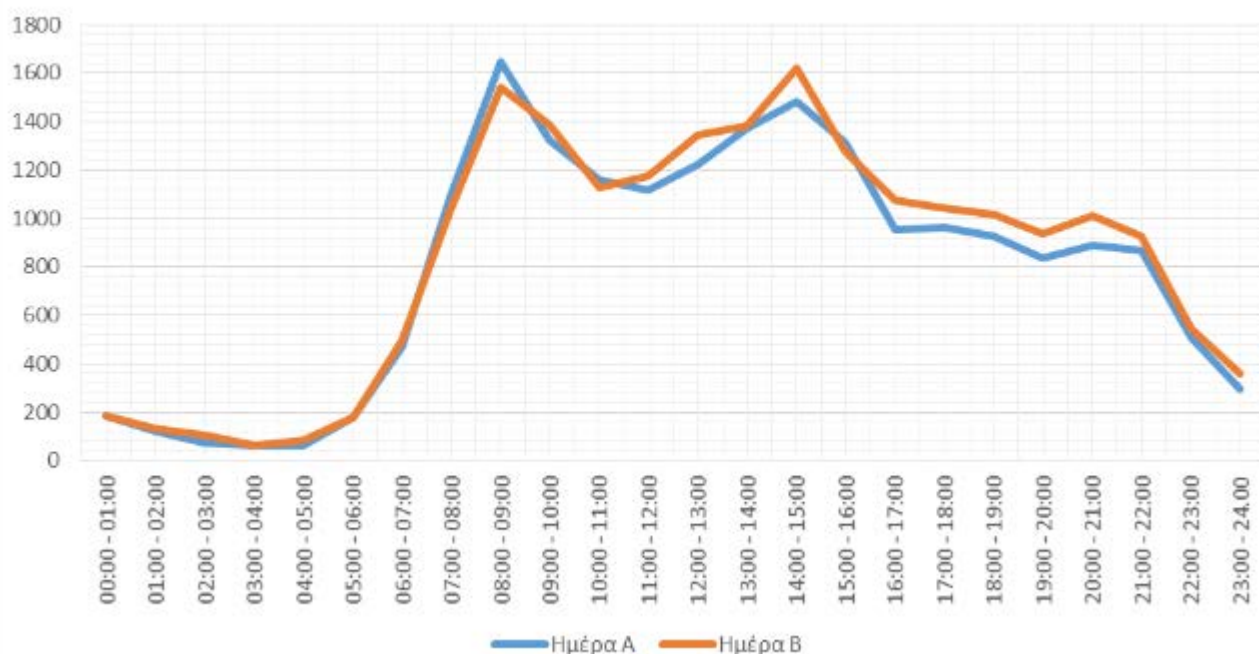
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ2α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ2β		
Οδός	Κορίνθου - Πατρών			Κατεύθυνση	Προς Κόρινθο	
Ημέρες Α/Β		16 & 17 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα						Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	12	170	4	0	186	184
01:00 - 02:00	5	120	2	0	127	127
02:00 - 03:00	4	78	5	0	87	90
03:00 - 04:00	5	55	4	0	64	65
04:00 - 05:00	5	68	2	0	75	74
05:00 - 06:00	7	149	13	1	169	180
06:00 - 07:00	30	415	26	1	471	484
07:00 - 08:00	29	941	50	4	1023	1066
08:00 - 09:00	41	1428	63	7	1538	1593
09:00 - 10:00	49	1195	56	8	1308	1355
10:00 - 11:00	53	996	54	5	1107	1143
11:00 - 12:00	53	982	60	6	1101	1147
12:00 - 13:00	59	1114	65	4	1242	1284
13:00 - 14:00	75	1209	55	7	1346	1377
14:00 - 15:00	70	1374	59	8	1510	1550
15:00 - 16:00	44	1158	54	3	1259	1296
16:00 - 17:00	37	896	47	3	982	1015
17:00 - 18:00	36	909	35	2	981	1002
18:00 - 19:00	35	880	34	3	951	972
19:00 - 20:00	31	825	19	3	878	887
20:00 - 21:00	38	888	20	2	947	950
21:00 - 22:00	32	835	21	2	889	896
22:00 - 23:00	28	481	16	1	525	527
23:00 - 24:00	15	308	6	0	329	328
Σύνολο	789	17470	766	65	19088	19588
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.1%	91.5%	4.0%	0.3%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 15:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ2β: Προς Κόρινθο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ3α		
Οδός	Διοδώρου		Κατεύθυνση		Προς Δάφνες	
Ημέρες Α/Β		16 & 17 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	3	17	1	4	24	31
01:00 - 02:00	0	11	1	1	13	15
02:00 - 03:00	0	6	1	2	9	14
03:00 - 04:00	1	7	2	5	14	25
04:00 - 05:00	1	10	3	4	17	26
05:00 - 06:00	2	16	4	2	23	29
06:00 - 07:00	3	77	11	3	94	109
07:00 - 08:00	10	246	21	0	277	293
08:00 - 09:00	11	448	30	4	492	523
09:00 - 10:00	8	300	27	2	336	362
10:00 - 11:00	9	237	24	3	273	298
11:00 - 12:00	9	208	19	5	241	266
12:00 - 13:00	13	267	29	6	314	347
13:00 - 14:00	14	307	24	8	352	384
14:00 - 15:00	11	316	26	9	361	399
15:00 - 16:00	13	289	24	6	331	360
16:00 - 17:00	11	312	25	5	352	381
17:00 - 18:00	17	327	18	8	368	392
18:00 - 19:00	16	305	8	4	332	339
19:00 - 20:00	8	173	9	4	193	205
20:00 - 21:00	7	169	5	2	182	188
21:00 - 22:00	6	120	8	1	135	141
22:00 - 23:00	6	67	3	3	78	83
23:00 - 24:00	1	37	2	4	44	52
Σύνολο	174	4267	320	89	4849	5260
Σύνθεση Κυκλοφορίας	3.6%	88.0%	6.6%	1.8%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας -Δ3α: Προς Δάφνες



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ3β			
Οδός	Διοδώρου		Κατεύθυνση		Προς Μαγούλα	
Ημέρες Α/Β		16 & 17 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	2	31	3	5	40	52
01:00 - 02:00	0	17	3	4	24	34
02:00 - 03:00	1	17	0	1	19	20
03:00 - 04:00	0	13	1	4	18	27
04:00 - 05:00	2	19	6	4	30	43
05:00 - 06:00	2	49	9	3	62	75
06:00 - 07:00	4	150	12	6	171	193
07:00 - 08:00	15	346	25	5	391	418
08:00 - 09:00	13	446	35	5	498	536
09:00 - 10:00	10	340	33	7	390	432
10:00 - 11:00	8	293	43	8	351	406
11:00 - 12:00	12	287	33	8	339	382
12:00 - 13:00	14	385	33	7	438	477
13:00 - 14:00	11	390	29	11	440	486
14:00 - 15:00	20	493	31	12	555	599
15:00 - 16:00	12	497	30	6	545	580
16:00 - 17:00	12	369	24	7	412	444
17:00 - 18:00	8	358	25	5	395	424
18:00 - 19:00	15	276	13	5	308	323
19:00 - 20:00	13	246	6	2	266	269
20:00 - 21:00	8	214	9	5	235	250
21:00 - 22:00	8	221	7	3	238	246
22:00 - 23:00	10	123	5	6	143	155
23:00 - 24:00	3	87	2	4	95	103
Σύνολο	198	5660	411	130	6398	6969
Σύνθεση Κυκλοφορίας	3.1%	88.5%	6.4%	2.0%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 16:00

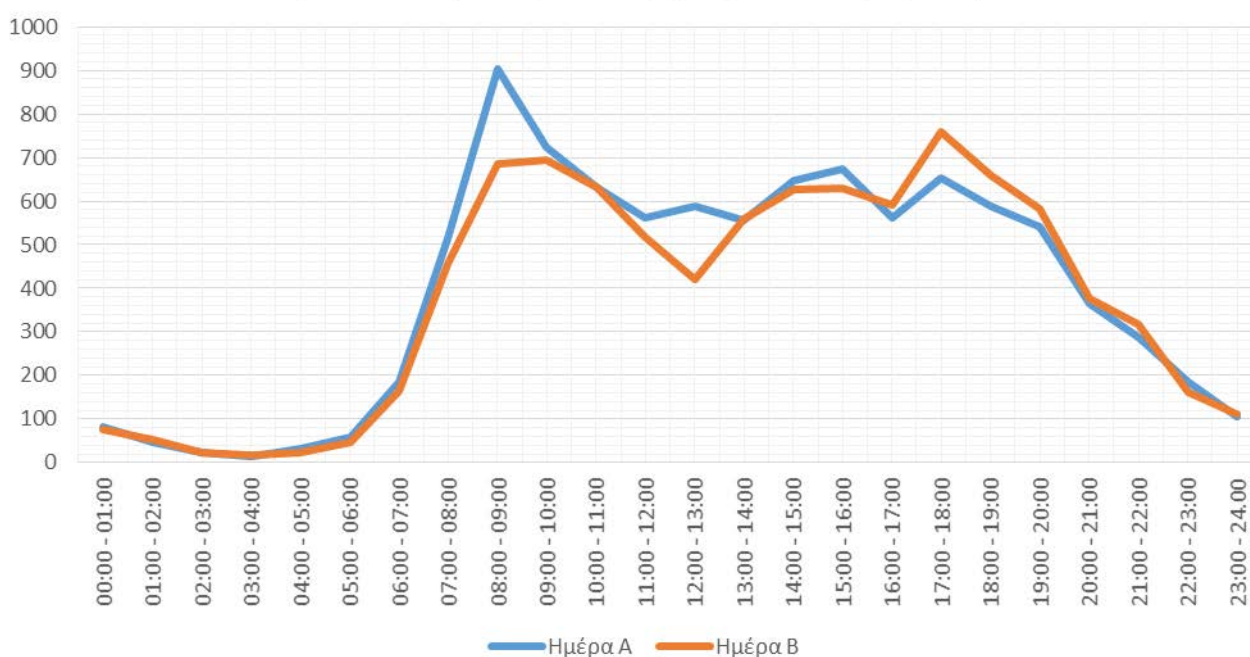
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ3β: Προς Μαγούλα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ4α			
Οδός	Ηρώων Πολυτεχνείου		Κατεύθυνση		Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	2	76	1	0	79	79
01:00 - 02:00	0	42	3	1	46	50
02:00 - 03:00	2	19	2	0	22	23
03:00 - 04:00	1	15	0	0	15	15
04:00 - 05:00	1	23	3	0	27	29
05:00 - 06:00	2	43	5	0	49	53
06:00 - 07:00	5	139	15	1	160	175
07:00 - 08:00	15	418	16	9	458	485
08:00 - 09:00	40	694	34	5	772	795
09:00 - 10:00	38	617	31	4	689	708
10:00 - 11:00	36	545	29	4	613	632
11:00 - 12:00	56	454	23	5	537	540
12:00 - 13:00	31	445	18	3	496	503
13:00 - 14:00	30	485	24	4	542	558
14:00 - 15:00	25	546	31	6	607	637
15:00 - 16:00	26	574	24	6	629	652
16:00 - 17:00	14	521	17	5	556	576
17:00 - 18:00	20	651	18	4	691	706
18:00 - 19:00	11	579	16	3	608	623
19:00 - 20:00	10	527	12	3	551	563
20:00 - 21:00	7	340	10	3	359	370
21:00 - 22:00	14	280	7	1	301	302
22:00 - 23:00	11	154	4	2	171	173
23:00 - 24:00	6	95	3	2	105	108
Σύνολο	397	8276	341	66	9079	9353
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.4%	91.2%	3.8%	0.7%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 17:00 - 18:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ4α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ4β			
Οδός	Ηρώων Πολυτεχνείου		Κατεύθυνση		Προς Ρίο	
Ημέρες Α/Β		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	6	104	2	1	112	113
01:00 - 02:00	3	55	1	0	59	59
02:00 - 03:00	4	39	1	0	44	43
03:00 - 04:00	0	18	1	0	19	19
04:00 - 05:00	1	30	1	0	31	31
05:00 - 06:00	2	44	2	1	47	49
06:00 - 07:00	3	103	9	1	115	124
07:00 - 08:00	7	218	8	3	235	244
08:00 - 09:00	19	424	12	2	456	462
09:00 - 10:00	22	323	18	3	366	379
10:00 - 11:00	20	338	19	2	378	390
11:00 - 12:00	33	371	17	4	423	430
12:00 - 13:00	24	376	16	5	419	432
13:00 - 14:00	35	498	12	4	548	550
14:00 - 15:00	33	580	20	9	641	661
15:00 - 16:00	24	487	13	5	527	537
16:00 - 17:00	9	360	10	6	384	400
17:00 - 18:00	12	382	8	3	404	411
18:00 - 19:00	9	370	8	4	390	400
19:00 - 20:00	11	373	6	3	392	398
20:00 - 21:00	11	408	9	3	431	440
21:00 - 22:00	16	368	11	1	396	401
22:00 - 23:00	9	209	6	2	226	230
23:00 - 24:00	7	136	4	1	148	149
Σύνολο	314	6609	206	57	7186	7349
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.4%	92.0%	2.9%	0.8%	Περίοδοι Αιχμής	14:00 - 15:00

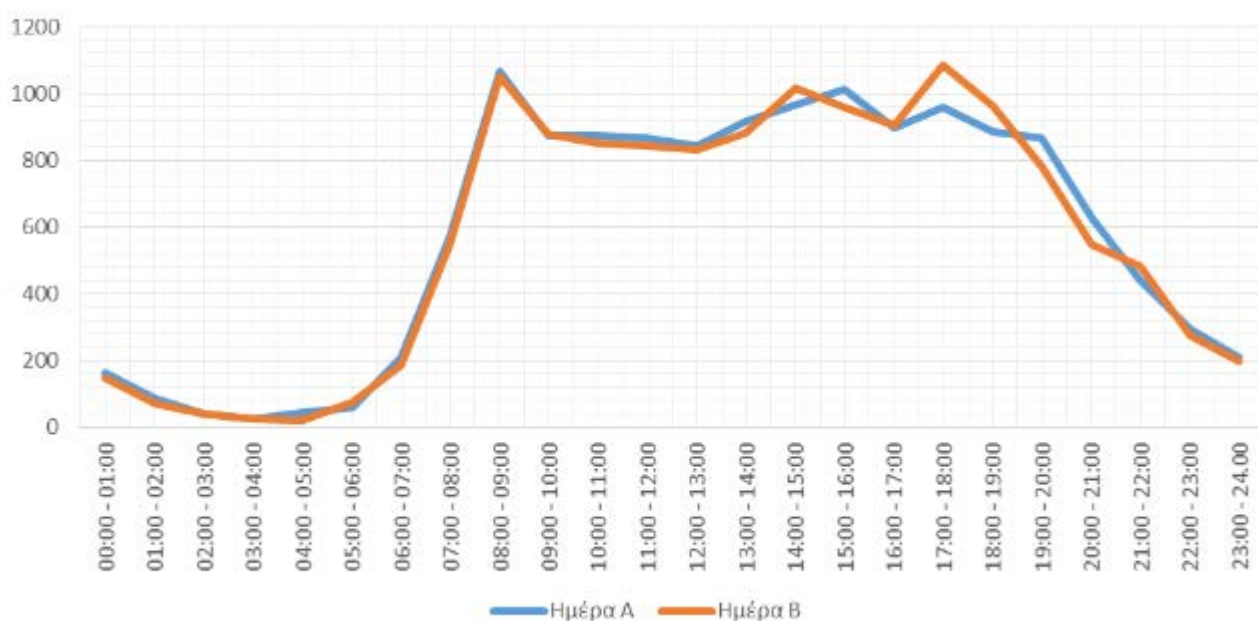
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ4β: Προς Ρίο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ6α			
Οδός	Κορίνθου - Πατρών		Κατεύθυνση		Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	10	144	4	0	157	156
01:00 - 02:00	7	69	2	1	78	78
02:00 - 03:00	3	38	1	0	41	41
03:00 - 04:00	2	23	1	0	25	25
04:00 - 05:00	2	28	3	0	33	34
05:00 - 06:00	3	54	7	0	63	68
06:00 - 07:00	9	150	21	1	180	198
07:00 - 08:00	26	469	37	1	533	558
08:00 - 09:00	53	926	49	3	1031	1059
09:00 - 10:00	64	777	27	5	872	876
10:00 - 11:00	68	730	42	5	845	863
11:00 - 12:00	65	748	35	2	849	855
12:00 - 13:00	85	718	35	3	840	838
13:00 - 14:00	64	789	28	8	888	899
14:00 - 15:00	62	879	33	5	979	990
15:00 - 16:00	59	868	34	7	967	986
16:00 - 17:00	50	829	22	2	902	901
17:00 - 18:00	47	917	29	9	1001	1023
18:00 - 19:00	36	869	16	2	923	924
19:00 - 20:00	30	777	15	1	823	824
20:00 - 21:00	28	546	12	2	587	587
21:00 - 22:00	30	424	9	3	464	463
22:00 - 23:00	26	256	7	1	289	285
23:00 - 24:00	18	187	5	0	209	205
Σύνολο	843	12208	467	56	13574	13731
Σύνθεση Κυκλοφορίας	6.2%	89.9%	3.4%	0.4%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 19:00

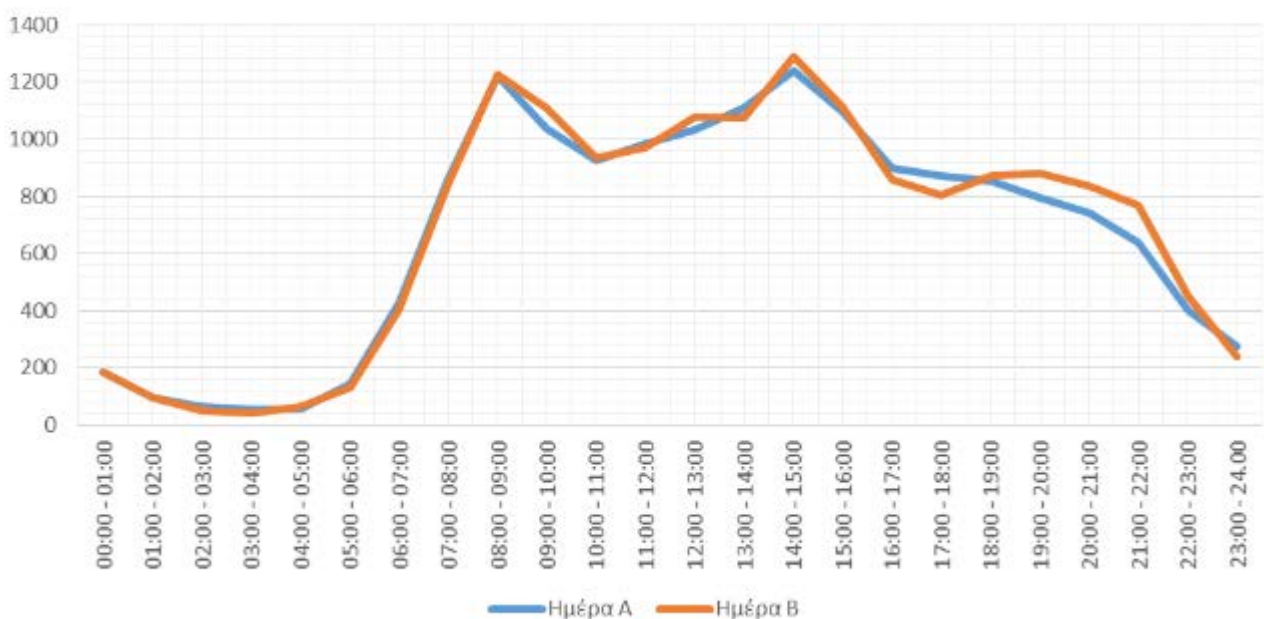
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δδα: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ6β			
Οδός	Κορίνθου - Πατρών		Κατεύθυνση		Προς Ρίο	
Ημέρες Α/Β/Γ		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	16	176	2	1	194	189
01:00 - 02:00	9	89	1	0	99	95
02:00 - 03:00	6	49	2	1	57	57
03:00 - 04:00	2	44	3	0	49	50
04:00 - 05:00	5	54	4	0	62	63
05:00 - 06:00	3	121	8	1	132	140
06:00 - 07:00	19	370	19	0	408	417
07:00 - 08:00	30	762	32	3	826	849
08:00 - 09:00	49	1098	40	7	1194	1223
09:00 - 10:00	55	958	38	5	1054	1073
10:00 - 11:00	62	817	38	3	919	932
11:00 - 12:00	59	870	32	5	965	977
12:00 - 13:00	77	937	33	5	1051	1055
13:00 - 14:00	85	959	33	9	1085	1092
14:00 - 15:00	84	1114	38	11	1246	1264
15:00 - 16:00	52	999	35	4	1090	1106
16:00 - 17:00	39	786	33	3	860	879
17:00 - 18:00	38	773	18	4	832	837
18:00 - 19:00	30	810	16	3	859	865
19:00 - 20:00	27	783	15	4	828	838
20:00 - 21:00	28	747	11	2	787	788
21:00 - 22:00	34	654	12	3	703	704
22:00 - 23:00	27	397	8	1	431	426
23:00 - 24:00	18	235	6	1	259	257
Σύνολο	848	14596	470	72	15985	16175
Σύνθεση Κυκλοφορίας	5.30%	91.31%	2.94%	0.45%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 10:00 14:00 - 16:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ6β: Προς Ρίο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ8			
Οδός	Όθωνος Αμαλίας		Κατεύθυνση		Προς Κέντρο	
Ημέρες Α/Β		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	25	197	4	0	226	217
01:00 - 02:00	17	149	4	0	170	165
02:00 - 03:00	8	75	3	0	85	83
03:00 - 04:00	7	72	1	0	80	77
04:00 - 05:00	3	81	4	0	87	89
05:00 - 06:00	6	156	10	0	171	178
06:00 - 07:00	19	367	32	0	417	439
07:00 - 08:00	34	938	53	2	1026	1064
08:00 - 09:00	60	1378	59	4	1500	1537
09:00 - 10:00	67	1168	54	3	1292	1318
10:00 - 11:00	84	1136	48	0	1267	1273
11:00 - 12:00	81	1073	51	2	1206	1220
12:00 - 13:00	93	1048	60	1	1201	1215
13:00 - 14:00	88	1091	58	1	1237	1251
14:00 - 15:00	82	1111	60	0	1252	1270
15:00 - 16:00	72	1009	48	1	1129	1142
16:00 - 17:00	48	1016	30	0	1094	1100
17:00 - 18:00	65	1177	29	0	1271	1267
18:00 - 19:00	42	1152	29	1	1224	1233
19:00 - 20:00	34	1046	23	0	1102	1108
20:00 - 21:00	50	751	19	1	820	816
21:00 - 22:00	55	663	24	0	741	737
22:00 - 23:00	50	372	17	0	438	430
23:00 - 24:00	34	234	8	0	276	267
Σύνολο	1119	17454	721	13	19307	19494
Σύνθεση Κυκλοφορίας	5.8%	90.4%	3.7%	0.1%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ8: Προς Κέντρο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ9			
Οδός	Αγ. Ανδρέου		Κατεύθυνση		Προς Ρίο	
Ημέρες Α/Β/Γ		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	24	261	5	0	290	283
01:00 - 02:00	34	153	4	0	190	177
02:00 - 03:00	17	81	3	0	101	96
03:00 - 04:00	14	61	1	0	75	69
04:00 - 05:00	8	57	3	0	68	66
05:00 - 06:00	6	110	7	0	123	126
06:00 - 07:00	6	230	27	0	263	287
07:00 - 08:00	24	429	49	0	502	539
08:00 - 09:00	34	836	55	1	925	965
09:00 - 10:00	60	748	63	0	871	903
10:00 - 11:00	76	800	69	2	947	982
11:00 - 12:00	103	868	68	2	1040	1060
12:00 - 13:00	126	925	77	1	1128	1143
13:00 - 14:00	140	977	65	4	1186	1188
14:00 - 15:00	98	1061	86	2	1246	1287
15:00 - 16:00	96	1037	71	2	1204	1230
16:00 - 17:00	74	907	41	2	1023	1030
17:00 - 18:00	86	925	42	0	1052	1050
18:00 - 19:00	63	949	34	1	1046	1051
19:00 - 20:00	69	879	37	2	986	991
20:00 - 21:00	66	900	37	0	1002	1006
21:00 - 22:00	89	831	35	1	955	946
22:00 - 23:00	88	465	23	0	575	554
23:00 - 24:00	47	334	11	0	392	380
Σύνολο	1443	14820	907	17	17186	17405
Σύνθεση Κυκλοφορίας	8.4%	86.2%	5.3%	0.1%	Περίοδοι Αιχμής	14:00 - 16:00

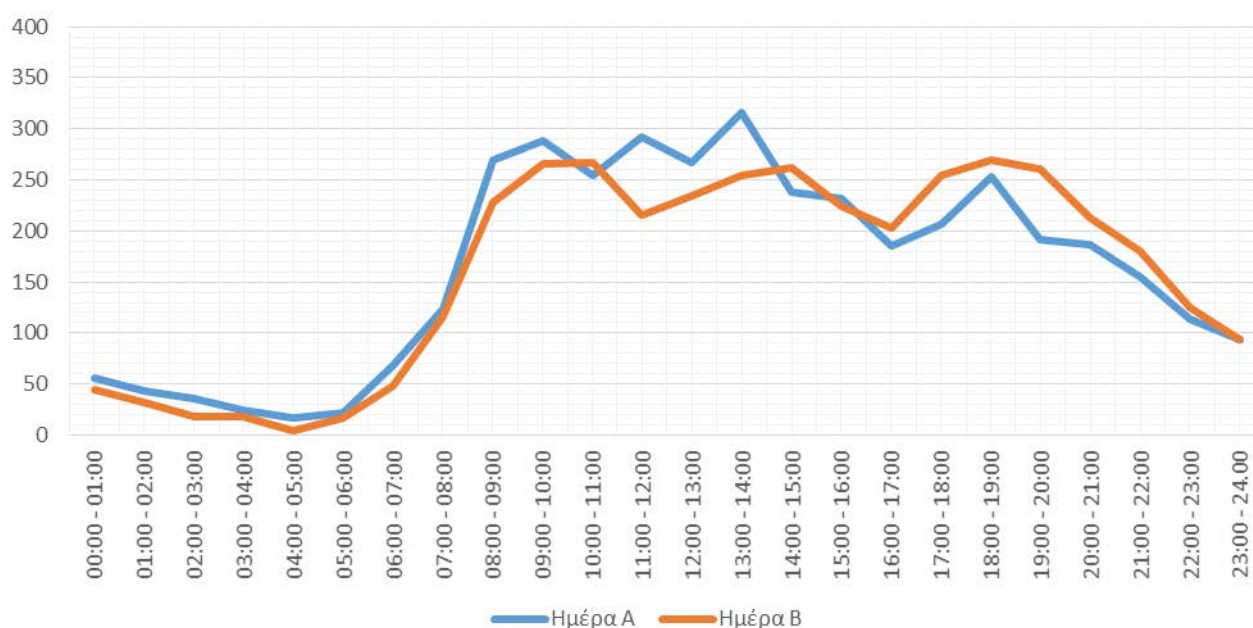
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ9: Προς Ρίο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ10			
Οδός	Ρήγα Φεραίου		Κατεύθυνση		Προς Κέντρο	
Ημέρες Α/Β		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	21	40	0	0	61	50
01:00 - 02:00	15	30	0	0	45	38
02:00 - 03:00	10	21	1	0	31	27
03:00 - 04:00	6	19	0	0	24	21
04:00 - 05:00	2	10	0	0	11	10
05:00 - 06:00	5	15	1	0	21	19
06:00 - 07:00	11	49	2	1	62	59
07:00 - 08:00	29	93	7	0	128	120
08:00 - 09:00	45	209	7	2	262	249
09:00 - 10:00	73	192	10	10	284	277
10:00 - 11:00	73	191	7	7	277	261
11:00 - 12:00	77	180	7	8	271	254
12:00 - 13:00	83	184	6	5	277	251
13:00 - 14:00	87	224	4	4	318	285
14:00 - 15:00	60	190	5	7	261	250
15:00 - 16:00	55	180	4	5	243	228
16:00 - 17:00	46	161	4	1	212	195
17:00 - 18:00	54	197	2	1	254	231
18:00 - 19:00	45	228	2	3	277	261
19:00 - 20:00	40	201	0	2	242	226
20:00 - 21:00	42	168	2	3	214	200
21:00 - 22:00	37	147	1	1	185	168
22:00 - 23:00	53	92	0	1	145	120
23:00 - 24:00	41	67	2	1	111	94
Σύνολο	1004	3083	68	57	4211	3890
Σύνθεση Κυκλοφορίας	23.8%	73.2%	1.6%	1.3%	Περίοδοι Αιχμής	Χαμηλοί Φόρτοι 08:00 - 20:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ10: Προς Κέντρο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ11			
Οδός	Μαιζώνος		Κατεύθυνση		Προς Κέντρο	
Ημέρες Α/Β/Γ		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	38	130	3	1	171	157
01:00 - 02:00	29	93	1	0	122	109
02:00 - 03:00	15	61	1	0	77	70
03:00 - 04:00	17	41	1	1	58	51
04:00 - 05:00	6	38	1	0	44	42
05:00 - 06:00	5	48	7	0	59	63
06:00 - 07:00	18	117	23	1	159	174
07:00 - 08:00	42	301	32	4	379	397
08:00 - 09:00	64	473	46	14	596	636
09:00 - 10:00	91	493	41	16	639	665
10:00 - 11:00	97	445	41	16	599	623
11:00 - 12:00	89	468	37	15	608	629
12:00 - 13:00	109	427	31	14	580	584
13:00 - 14:00	95	379	26	12	511	513
14:00 - 15:00	79	455	42	15	591	623
15:00 - 16:00	64	522	34	4	623	633
16:00 - 17:00	70	452	28	7	556	562
17:00 - 18:00	78	474	31	5	587	589
18:00 - 19:00	69	501	26	6	602	605
19:00 - 20:00	45	484	21	7	556	569
20:00 - 21:00	67	440	20	6	533	531
21:00 - 22:00	70	367	17	3	456	442
22:00 - 23:00	76	263	13	6	357	342
23:00 - 24:00	69	169	6	3	246	223
Σύνολο	1395	7635	524	151	9704	9833
Σύνθεση Κυκλοφορίας	14.4%	78.7%	5.4%	1.6%	Περίοδοι Αιχμής	Σύνολο ημέρας 08:00 - 20:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ11: Προς Κέντρο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ12			
Οδός	Κορίνθου		Κατεύθυνση		Προς Ρίο	
Ημέρες Α/Β/Γ		6 & 7 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	69	250	8	0	326	300
01:00 - 02:00	53	172	6	0	231	210
02:00 - 03:00	36	96	6	0	138	126
03:00 - 04:00	23	78	2	0	103	93
04:00 - 05:00	10	63	2	0	75	72
05:00 - 06:00	13	110	8	0	130	131
06:00 - 07:00	35	259	26	0	319	327
07:00 - 08:00	50	501	44	2	596	618
08:00 - 09:00	51	640	54	2	746	778
09:00 - 10:00	121	732	71	1	925	938
10:00 - 11:00	127	722	77	1	927	943
11:00 - 12:00	121	772	64	2	958	964
12:00 - 13:00	118	766	59	2	944	948
13:00 - 14:00	140	794	46	3	982	963
14:00 - 15:00	139	919	84	6	1148	1174
15:00 - 16:00	130	846	57	3	1036	1034
16:00 - 17:00	106	685	46	2	838	834
17:00 - 18:00	87	700	34	3	823	819
18:00 - 19:00	85	820	29	1	935	922
19:00 - 20:00	73	818	41	2	934	941
20:00 - 21:00	93	770	38	2	901	895
21:00 - 22:00	105	699	41	1	845	835
22:00 - 23:00	112	438	23	1	573	541
23:00 - 24:00	92	257	13	0	361	327
Σύνολο	1984	12902	874	30	15789	15730
Σύνθεση Κυκλοφορίας	12.6%	81.7%	5.5%	0.2%	Περίοδοι Αιχμής	14:00-15:00

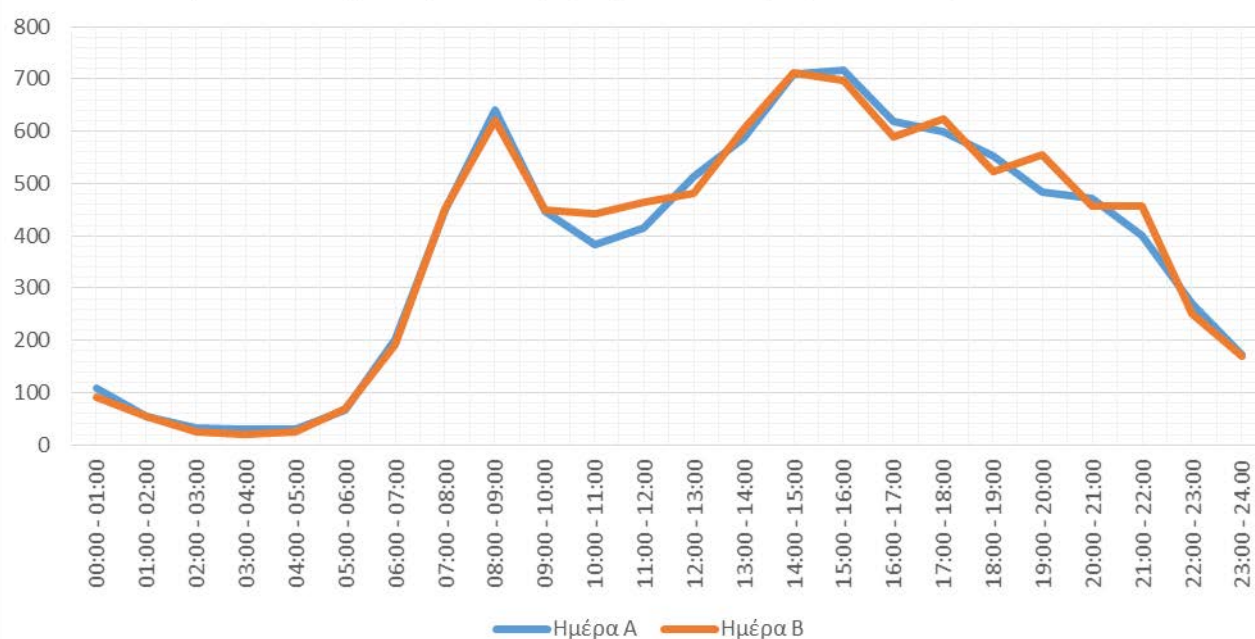
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ12: Προς Ρίο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ13α			
Οδός	Μίνι Περιμετρική		Κατεύθυνση	Προς Παπαδιαμαντοπούλου		
Ημέρες Α/Β/Γ		13 & 14 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	18	82	5	0	105	100
01:00 - 02:00	9	48	1	0	58	55
02:00 - 03:00	6	24	1	0	31	29
03:00 - 04:00	4	21	2	0	26	25
04:00 - 05:00	2	21	3	0	26	27
05:00 - 06:00	4	55	6	0	64	68
06:00 - 07:00	14	159	15	1	188	197
07:00 - 08:00	25	381	27	2	434	451
08:00 - 09:00	31	534	31	7	602	632
09:00 - 10:00	30	380	25	2	436	448
10:00 - 11:00	22	344	24	4	394	414
11:00 - 12:00	40	363	25	3	429	439
12:00 - 13:00	39	423	22	4	488	498
13:00 - 14:00	56	490	31	6	582	596
14:00 - 15:00	73	603	28	6	709	711
15:00 - 16:00	63	588	32	9	691	708
16:00 - 17:00	46	532	16	6	600	604
17:00 - 18:00	46	550	10	6	612	611
18:00 - 19:00	34	478	12	7	531	539
19:00 - 20:00	38	472	13	2	523	520
20:00 - 21:00	30	421	11	3	463	464
21:00 - 22:00	26	398	5	3	431	429
22:00 - 23:00	21	229	6	3	259	261
23:00 - 24:00	17	155	3	1	176	171
Σύνολο	688	7746	348	70	8851	8994
Σύνθεση Κυκλοφορίας	7.8%	87.5%	3.9%	0.8%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 15:00

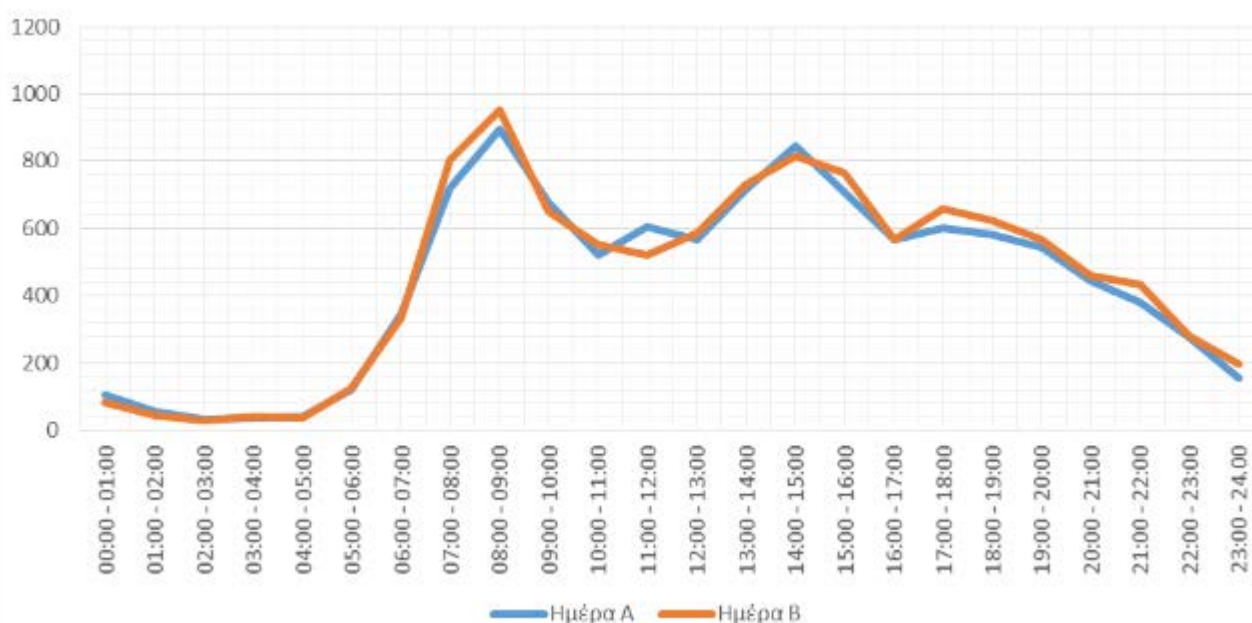
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ13α: Προς Παπαδιαμαντοπούλου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ13β		
Οδός	Μίνι Περιμετρική		Κατεύθυνση		Προς Πανεπιστημίου	
Ημέρες Α/Β/Γ		13 & 14 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελύσεων	
00:00 - 01:00	8	82	4	0	94	94
01:00 - 02:00	5	42	3	1	50	51
02:00 - 03:00	3	18	6	0	26	31
03:00 - 04:00	4	28	4	0	35	37
04:00 - 05:00	4	35	1	0	40	39
05:00 - 06:00	7	107	5	1	119	122
06:00 - 07:00	30	293	14	1	338	339
07:00 - 08:00	43	664	27	8	741	761
08:00 - 09:00	51	797	28	16	891	924
09:00 - 10:00	56	554	27	10	646	664
10:00 - 11:00	44	448	26	5	522	535
11:00 - 12:00	50	473	25	6	553	565
12:00 - 13:00	58	471	27	8	563	576
13:00 - 14:00	68	586	31	14	698	723
14:00 - 15:00	66	694	21	21	801	830
15:00 - 16:00	61	614	25	15	714	737
16:00 - 17:00	50	490	15	8	562	567
17:00 - 18:00	45	560	9	10	624	630
18:00 - 19:00	39	543	10	7	599	604
19:00 - 20:00	38	497	8	9	551	556
20:00 - 21:00	25	419	6	4	453	453
21:00 - 22:00	28	373	5	3	408	405
22:00 - 23:00	28	253	4	2	286	280
23:00 - 24:00	22	156	6	0	183	177
Σύνολο	827	9191	330	144	10492	10696
Σύνθεση Κυκλοφορίας	7.9%	87.6%	3.1%	1.4%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 15:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ13β: Προς Πανεπιστημίου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ22α		
Οδός	Ακτή Δυμαίων		Κατεύθυνση		Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β/Γ		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελύσεων	
00:00 - 01:00	3	98	2	0	102	102
01:00 - 02:00	3	40	2	0	45	46
02:00 - 03:00	1	34	2	0	36	37
03:00 - 04:00	3	21	0	0	24	22
04:00 - 05:00	3	46	2	0	50	50
05:00 - 06:00	3	102	14	0	119	131
06:00 - 07:00	9	263	22	1	295	313
07:00 - 08:00	27	675	27	4	732	754
08:00 - 09:00	31	1156	29	6	1220	1244
09:00 - 10:00	45	972	32	5	1053	1072
10:00 - 11:00	47	973	30	2	1052	1062
11:00 - 12:00	82	898	25	5	1009	1001
12:00 - 13:00	64	876	26	5	971	975
13:00 - 14:00	68	799	24	1	891	883
14:00 - 15:00	52	850	25	1	927	927
15:00 - 16:00	44	850	23	1	918	920
16:00 - 17:00	31	886	20	3	939	949
17:00 - 18:00	22	1034	22	6	1083	1106
18:00 - 19:00	30	1101	21	3	1153	1164
19:00 - 20:00	29	904	17	4	953	962
20:00 - 21:00	27	630	7	1	665	660
21:00 - 22:00	23	453	10	1	486	486
22:00 - 23:00	13	296	5	1	313	312
23:00 - 24.00	6	171	3	0	180	180
Σύνολο	660	14121	383	46	15209	15354
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.3%	92.8%	2.5%	0.3%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 18:00 - 19:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ22α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ22β		
Οδός	Ακτή Δυμαίων		Κατεύθυνση		Προς Πύργο	
Ημέρες Α/Β/Γ		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	Σύνολο ΜΕΑ
00:00 - 01:00	23	225	14	0	262	264
01:00 - 02:00	10	135	3	0	148	146
02:00 - 03:00	5	81	2	0	88	88
03:00 - 04:00	4	43	4	0	51	53
04:00 - 05:00	5	61	5	0	70	72
05:00 - 06:00	9	90	13	1	112	121
06:00 - 07:00	23	293	27	1	344	361
07:00 - 08:00	44	599	45	4	692	723
08:00 - 09:00	37	832	50	1	919	951
09:00 - 10:00	45	761	47	3	855	885
10:00 - 11:00	42	834	43	1	920	943
11:00 - 12:00	62	946	54	3	1064	1093
12:00 - 13:00	74	1109	49	2	1234	1250
13:00 - 14:00	81	1090	46	2	1219	1227
14:00 - 15:00	82	1105	45	3	1235	1245
15:00 - 16:00	64	1050	48	4	1164	1187
16:00 - 17:00	59	833	35	1	928	935
17:00 - 18:00	55	847	25	2	928	929
18:00 - 19:00	39	909	24	2	973	981
19:00 - 20:00	45	903	24	2	973	977
20:00 - 21:00	54	925	18	1	997	988
21:00 - 22:00	49	842	22	2	914	915
22:00 - 23:00	30	471	15	1	517	518
23:00 - 24:00	32	296	7	0	335	326
Σύνολο	971	15274	661	31	16936	17174
Σύνθεση Κυκλοφορίας	5.7%	90.2%	3.9%	0.2%	Περίοδοι Αιχμής	12:00 - 15:00

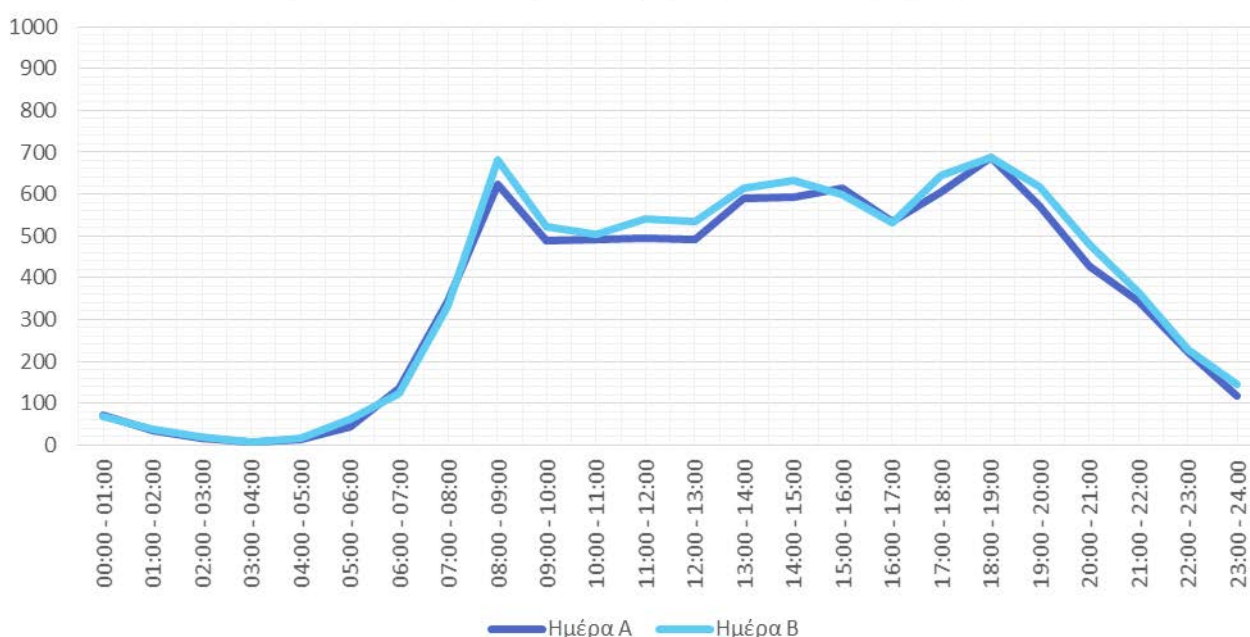
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ22β: Προς Πύργο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ23α			
Οδός	Ελ. Βενιζέλου		Κατεύθυνση		Προς Λιμάνι	
Ημέρες Α/Β/Γ		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	12	62	1	0	75	70
01:00 - 02:00	9	33	0	0	41	37
02:00 - 03:00	4	15	1	0	20	18
03:00 - 04:00	1	6	1	0	8	8
04:00 - 05:00	1	12	1	1	14	16
05:00 - 06:00	2	36	6	1	45	52
06:00 - 07:00	8	105	9	1	123	130
07:00 - 08:00	18	274	21	5	317	338
08:00 - 09:00	19	556	24	13	612	652
09:00 - 10:00	26	410	29	8	473	505
10:00 - 11:00	29	391	31	10	461	497
11:00 - 12:00	33	427	24	9	492	517
12:00 - 13:00	30	410	30	10	479	512
13:00 - 14:00	45	501	26	9	581	602
14:00 - 15:00	41	515	26	9	590	613
15:00 - 16:00	42	500	28	10	580	607
16:00 - 17:00	33	452	20	9	513	533
17:00 - 18:00	38	546	15	11	608	625
18:00 - 19:00	38	598	20	11	667	689
19:00 - 20:00	36	514	14	12	575	594
20:00 - 21:00	39	389	13	7	447	453
21:00 - 22:00	38	311	6	5	360	356
22:00 - 23:00	32	204	3	0	238	224
23:00 - 24:00	27	110	4	1	141	132
Σύνολο	596	7373	347	137	8453	8776
Σύνθεση Κυκλοφορίας	7.1%	87.2%	4.1%	1.6%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 18:00 - 19:00

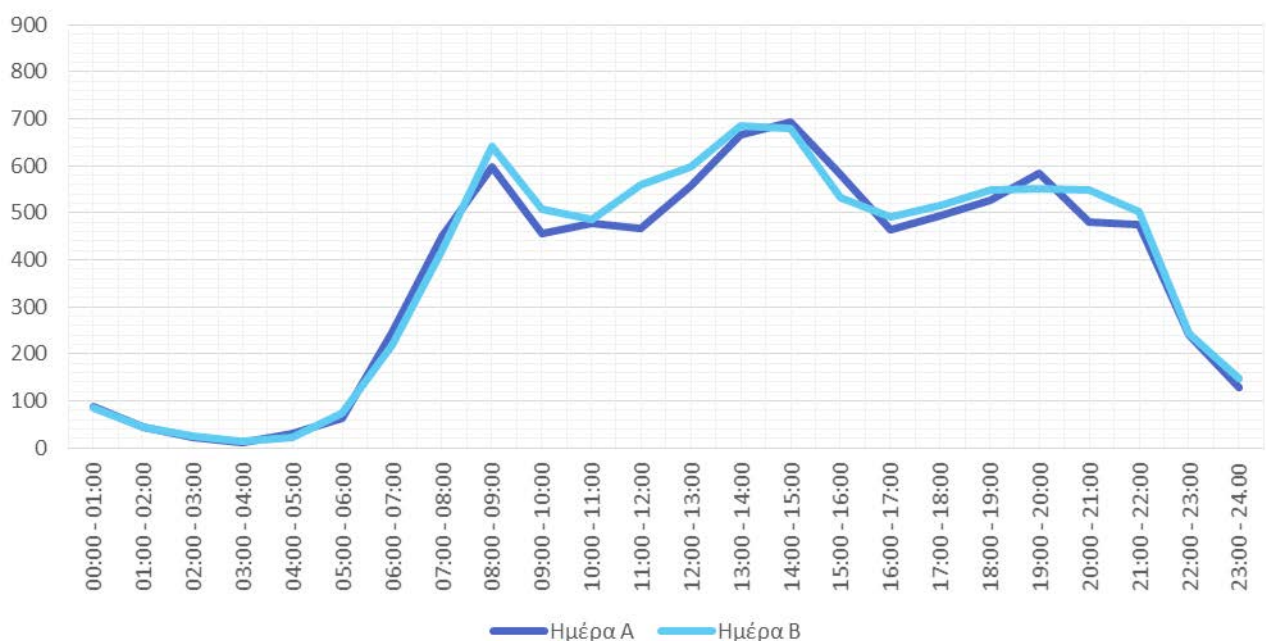
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ23α: Προς Λιμάνι



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ23β		
Οδός	Ελ. Βενιζέλου			Κατεύθυνση	Προς Περιμετρική	
Ημέρες Α/Β		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	16	75	1	1	92	86
01:00 - 02:00	8	37	2	0	47	44
02:00 - 03:00	3	20	1	0	23	23
03:00 - 04:00	2	11	0	0	13	12
04:00 - 05:00	1	22	2	0	25	26
05:00 - 06:00	3	59	3	1	65	69
06:00 - 07:00	7	206	9	2	223	232
07:00 - 08:00	14	356	29	5	404	435
08:00 - 09:00	25	544	26	4	598	619
09:00 - 10:00	22	407	24	6	458	482
10:00 - 11:00	30	389	32	5	456	482
11:00 - 12:00	37	431	23	7	496	513
12:00 - 13:00	44	488	25	6	563	577
13:00 - 14:00	59	579	22	8	667	676
14:00 - 15:00	55	574	31	9	667	687
15:00 - 16:00	48	463	21	10	541	557
16:00 - 17:00	31	395	15	13	453	477
17:00 - 18:00	40	441	14	6	500	505
18:00 - 19:00	36	482	9	7	533	537
19:00 - 20:00	37	523	8	4	571	567
20:00 - 21:00	45	460	9	5	519	514
21:00 - 22:00	51	438	5	6	498	488
22:00 - 23:00	40	212	4	1	256	242
23:00 - 24:00	30	117	3	1	150	139
Σύνολο	678	7723	312	101	8814	8988
Σύνθεση Κυκλοφορίας	7.7%	87.6%	3.5%	1.1%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 15:00

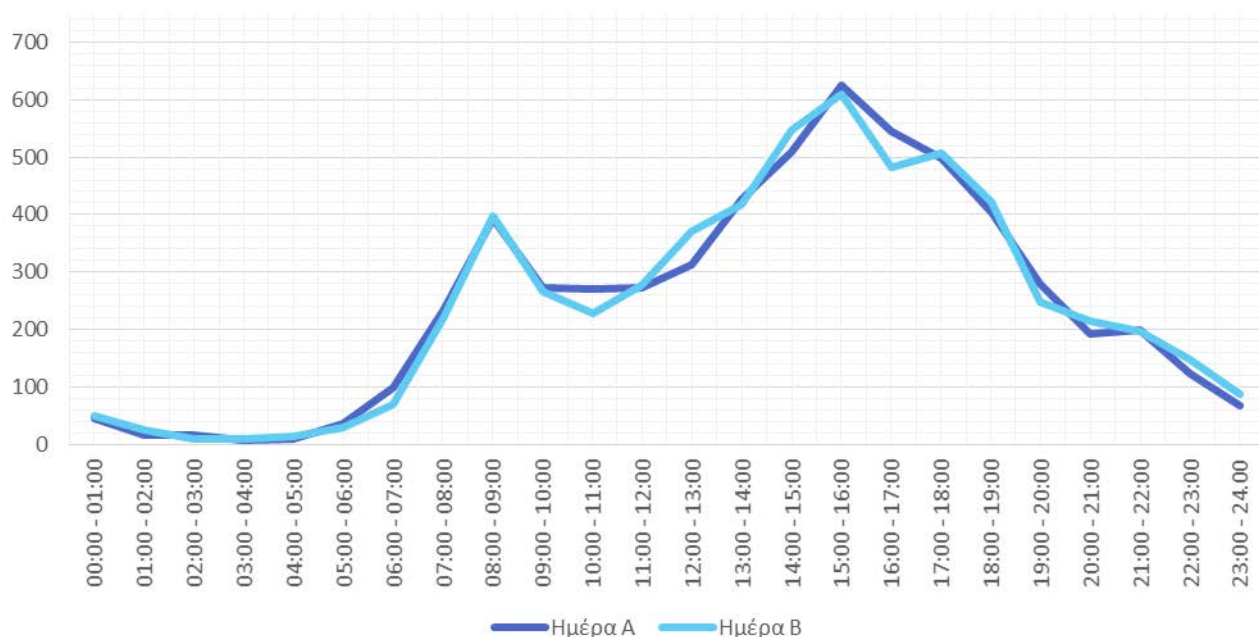
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ23β: Προς Περιμετρική



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ24α			
Οδός	Ελ. Βενιζέλου		Κατεύθυνση		Προς Λιμάνι	
Ημέρες Α/Β/Γ		14 & 15 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	2	37	4	1	43	47
01:00 - 02:00	0	17	2	0	18	20
02:00 - 03:00	0	10	2	0	11	13
03:00 - 04:00	0	4	2	0	6	8
04:00 - 05:00	0	6	3	0	9	12
05:00 - 06:00	0	24	3	1	28	32
06:00 - 07:00	1	61	7	3	72	84
07:00 - 08:00	3	197	10	3	212	226
08:00 - 09:00	3	328	26	5	361	395
09:00 - 10:00	3	212	23	3	241	268
10:00 - 11:00	1	197	23	3	223	250
11:00 - 12:00	3	213	24	4	244	274
12:00 - 13:00	6	282	23	4	314	341
13:00 - 14:00	8	349	28	5	389	422
14:00 - 15:00	7	464	25	4	500	529
15:00 - 16:00	11	544	28	4	587	618
16:00 - 17:00	9	430	31	6	475	514
17:00 - 18:00	8	448	20	4	479	503
18:00 - 19:00	7	365	17	4	392	413
19:00 - 20:00	5	237	11	1	254	264
20:00 - 21:00	4	181	11	0	195	203
21:00 - 22:00	4	176	8	1	189	197
22:00 - 23:00	3	125	4	1	132	135
23:00 - 24:00	4	67	3	1	75	77
Σύνολο	87	4967	333	55	5442	5841
Σύνθεση Κυκλοφορίας	1.6%	91.3%	6.1%	1.0%	Περίοδοι Αιχμής	15:00 - 16:00

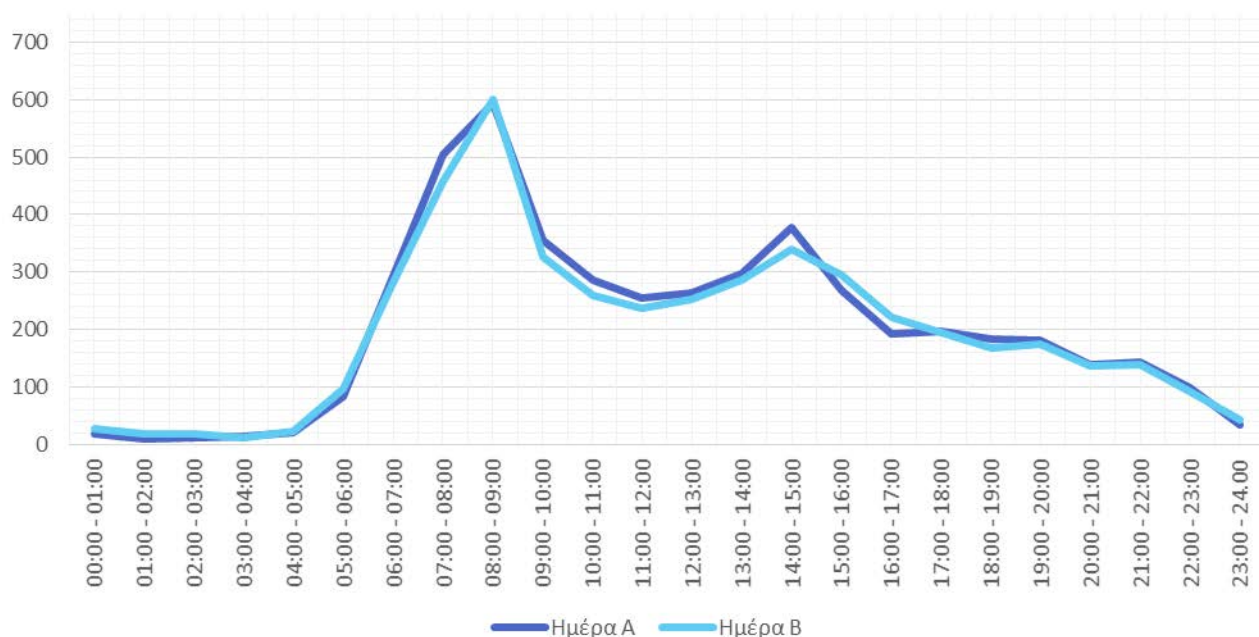
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ24α: Προς Λιμάνι



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ24β			
Οδός	Ελ. Βενιζέλου		Κατεύθυνση	Προς Περιμετρική		
Ημέρες Α/Β		14 & 15 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελύσεων	
00:00 - 01:00	1	20	2	0	22	23
01:00 - 02:00	0	14	1	0	14	15
02:00 - 03:00	0	12	2	0	13	15
03:00 - 04:00	0	8	1	1	10	13
04:00 - 05:00	0	15	2	1	18	22
05:00 - 06:00	1	70	9	1	80	89
06:00 - 07:00	3	240	17	4	263	287
07:00 - 08:00	4	417	16	11	447	482
08:00 - 09:00	9	501	25	15	549	598
09:00 - 10:00	4	299	14	5	321	341
10:00 - 11:00	5	219	18	6	247	273
11:00 - 12:00	5	207	13	4	228	246
12:00 - 13:00	7	212	16	4	238	257
13:00 - 14:00	5	243	15	6	268	292
14:00 - 15:00	4	303	18	7	330	359
15:00 - 16:00	4	236	17	4	260	282
16:00 - 17:00	4	174	10	4	191	206
17:00 - 18:00	5	164	9	4	181	195
18:00 - 19:00	4	157	5	3	168	176
19:00 - 20:00	2	153	7	3	165	177
20:00 - 21:00	6	121	5	2	133	138
21:00 - 22:00	3	130	4	1	137	141
22:00 - 23:00	4	85	3	1	92	95
23:00 - 24:00	2	33	2	1	37	38
Σύνολο	78	4025	225	81	4408	4755
Σύνθεση Κυκλοφορίας	1.8%	91.3%	5.1%	1.8%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00

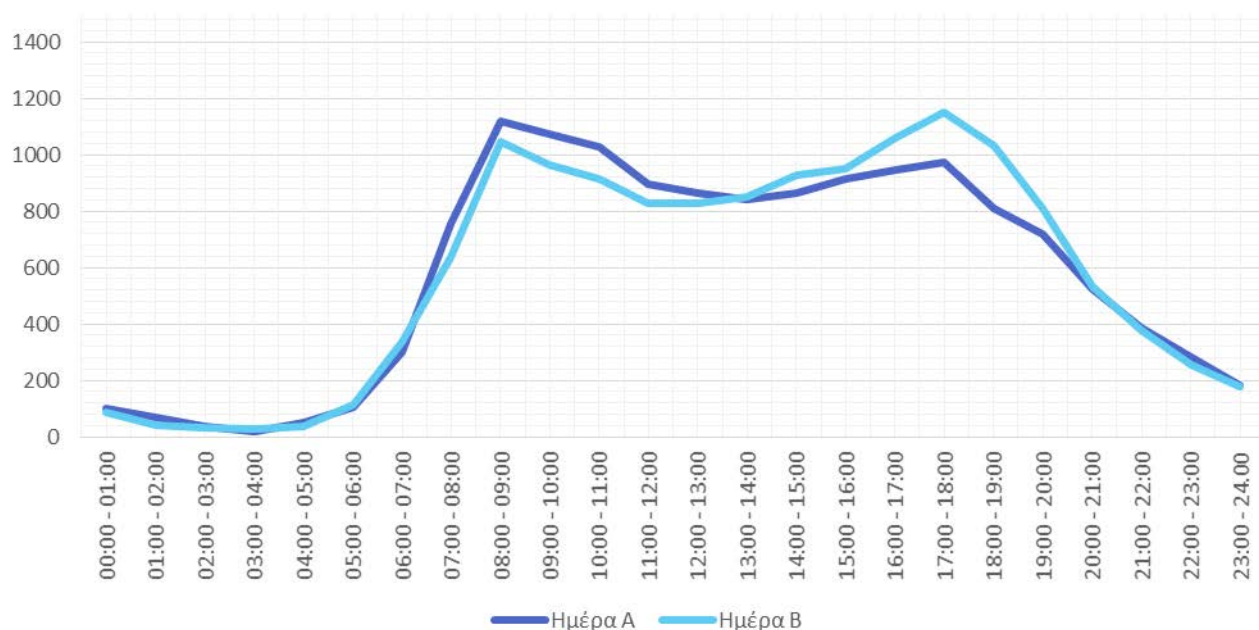
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ24β: Προς Περιμετρική



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ25α		
Οδός	Ακτή Δυμαίων			Κατεύθυνση	Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β		13 & 14 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	3	85	3	0	91	93
01:00 - 02:00	4	50	2	0	56	56
02:00 - 03:00	1	30	2	0	33	34
03:00 - 04:00	2	23	0	0	24	23
04:00 - 05:00	2	36	4	1	42	45
05:00 - 06:00	4	88	10	0	101	109
06:00 - 07:00	23	253	26	2	303	321
07:00 - 08:00	36	599	32	6	672	697
08:00 - 09:00	44	950	45	8	1046	1084
09:00 - 10:00	62	853	55	9	978	1019
10:00 - 11:00	53	838	42	8	940	971
11:00 - 12:00	49	735	43	6	833	863
12:00 - 13:00	46	730	38	6	819	846
13:00 - 14:00	36	741	36	6	818	846
14:00 - 15:00	38	793	36	5	870	896
15:00 - 16:00	38	812	39	9	896	933
16:00 - 17:00	42	891	35	8	974	1003
17:00 - 18:00	43	963	29	7	1042	1063
18:00 - 19:00	36	835	27	5	903	922
19:00 - 20:00	29	694	24	4	750	766
20:00 - 21:00	17	472	20	3	511	529
21:00 - 22:00	17	330	17	4	368	384
22:00 - 23:00	13	237	10	2	262	270
23:00 - 24:00	9	160	8	1	177	181
Σύνολο	640	12191	578	95	13504	13951
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.7%	90.3%	4.3%	0.7%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 17:00 - 18:00

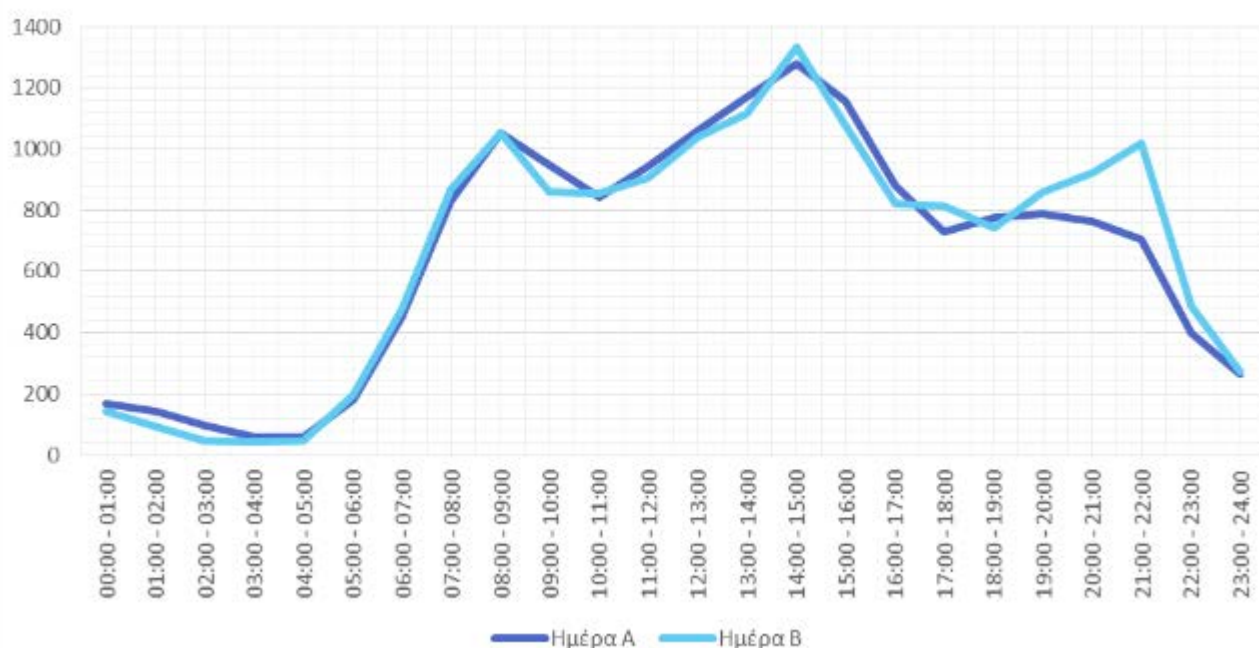
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ25α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ25β		
Οδός	Ακτή Δυμαίων		Κατεύθυνση		Προς Πύργο	
Ημέρες Α/Β		14 & 15 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	14	143	3	1	160	157
01:00 - 02:00	8	108	2	1	118	117
02:00 - 03:00	2	67	3	0	71	73
03:00 - 04:00	1	43	4	0	48	52
04:00 - 05:00	5	44	4	0	52	53
05:00 - 06:00	6	166	9	1	181	188
06:00 - 07:00	10	385	36	2	432	467
07:00 - 08:00	19	751	37	5	812	849
08:00 - 09:00	28	933	44	6	1011	1053
09:00 - 10:00	32	797	40	4	873	904
10:00 - 11:00	36	734	43	4	817	850
11:00 - 12:00	41	789	46	9	884	926
12:00 - 13:00	55	916	42	9	1021	1052
13:00 - 14:00	54	1000	42	11	1106	1142
14:00 - 15:00	59	1132	58	10	1258	1306
15:00 - 16:00	56	984	38	10	1087	1117
16:00 - 17:00	48	762	23	7	839	851
17:00 - 18:00	32	702	18	6	757	771
18:00 - 19:00	28	698	16	6	747	760
19:00 - 20:00	24	756	19	7	805	824
20:00 - 21:00	30	788	14	4	835	842
21:00 - 22:00	32	810	13	4	858	862
22:00 - 23:00	22	403	14	1	439	443
23:00 - 24:00	18	250	4	1	272	268
Σύνολο	653	14156	567	103	15479	15925
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.2%	91.5%	3.7%	0.7%	Περίοδοι Αιχμής	14:00 - 15:00

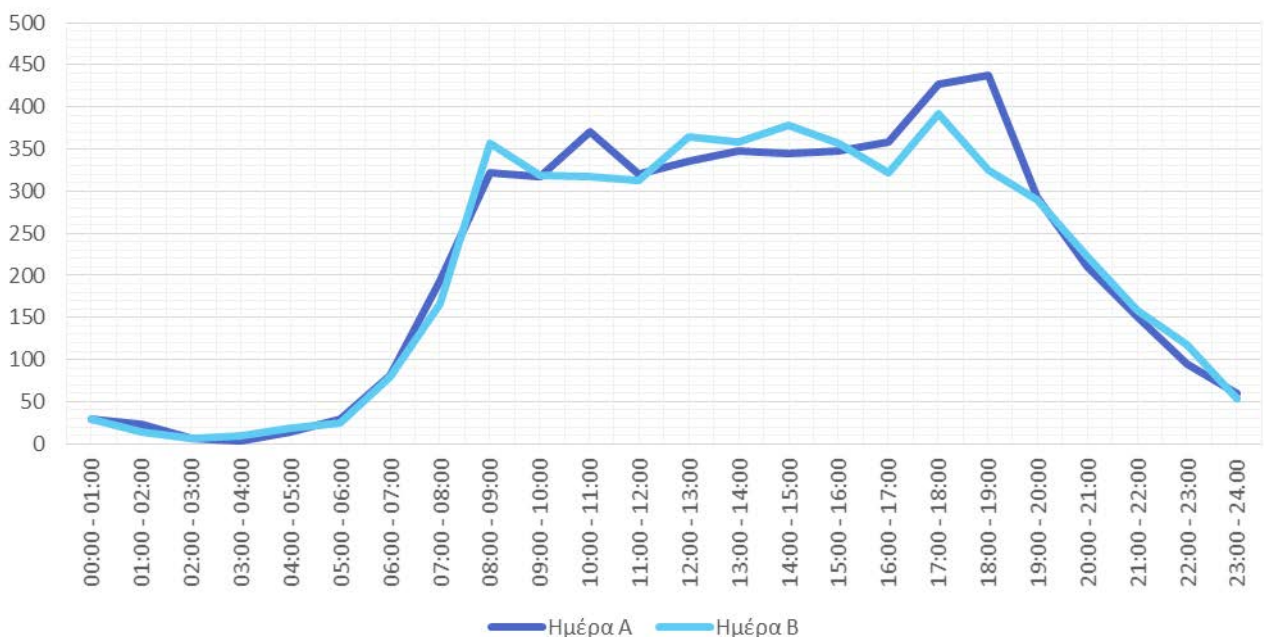
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ25β: Προς Πύργο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ26α		
Οδός	Ευβοίας			Κατεύθυνση	Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	3	28	0	0	31	29
01:00 - 02:00	1	18	1	0	19	19
02:00 - 03:00	0	7	0	0	7	7
03:00 - 04:00	0	6	1	0	6	7
04:00 - 05:00	1	10	3	0	14	16
05:00 - 06:00	1	25	1	0	26	27
06:00 - 07:00	4	56	11	1	71	81
07:00 - 08:00	10	147	14	1	171	180
08:00 - 09:00	11	295	20	0	325	339
09:00 - 10:00	28	262	19	2	311	319
10:00 - 11:00	31	284	20	2	337	345
11:00 - 12:00	41	263	13	3	319	317
12:00 - 13:00	47	285	17	3	351	350
13:00 - 14:00	35	289	20	3	346	353
14:00 - 15:00	33	318	13	1	364	362
15:00 - 16:00	31	301	15	3	349	353
16:00 - 17:00	32	306	9	1	347	340
17:00 - 18:00	27	369	12	2	409	410
18:00 - 19:00	24	353	7	1	385	382
19:00 - 20:00	16	267	5	3	290	292
20:00 - 21:00	19	197	6	0	221	217
21:00 - 22:00	14	144	2	1	159	155
22:00 - 23:00	22	92	2	0	115	106
23:00 - 24.00	10	48	2	0	60	57
Σύνολο	434	4365	206	22	5026	5059
Σύνθεση Κυκλοφορίας	8.6%	86.8%	4.1%	0.4%	Περίοδοι Αιχμής	17:00 - 18:00

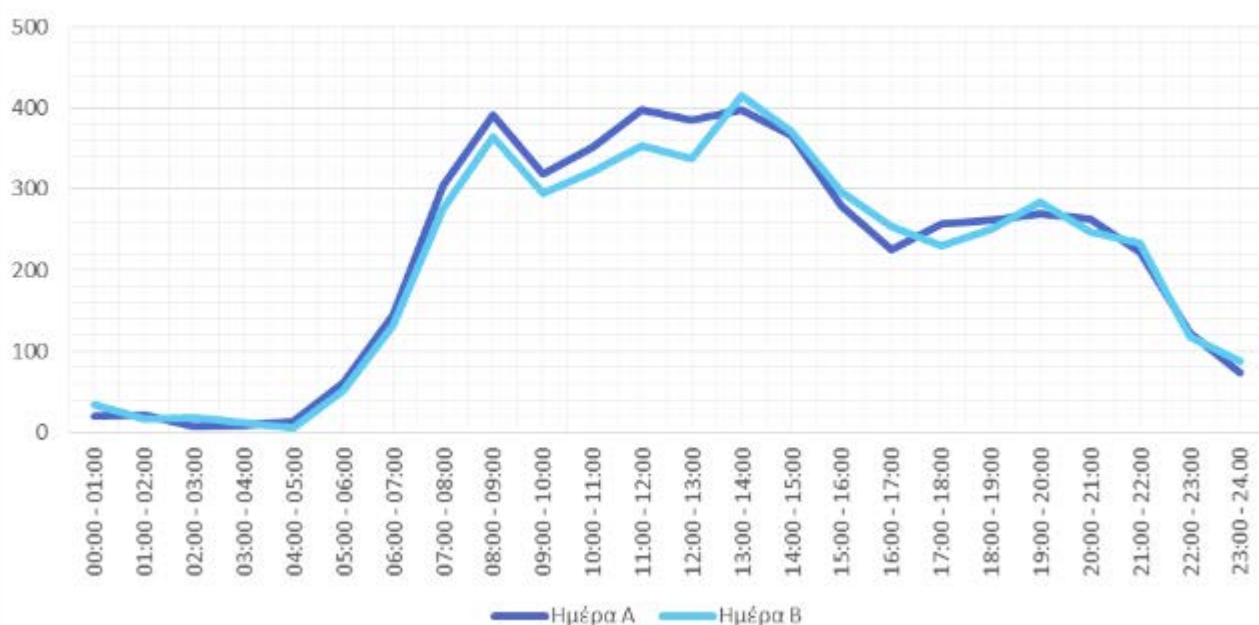
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ26α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ26β		
Οδός	Ευβοίας		Κατεύθυνση		Προς Πύργο	
Ημέρες Α/Β		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	7	23	1	0	30	27
01:00 - 02:00	3	17	1	0	20	19
02:00 - 03:00	0	12	1	0	12	13
03:00 - 04:00	2	8	1	0	11	11
04:00 - 05:00	1	7	1	0	9	10
05:00 - 06:00	2	52	2	0	55	56
06:00 - 07:00	8	121	7	0	135	138
07:00 - 08:00	19	247	17	1	282	290
08:00 - 09:00	18	334	16	2	369	378
09:00 - 10:00	25	261	17	0	302	306
10:00 - 11:00	24	276	22	2	323	336
11:00 - 12:00	30	312	20	3	365	375
12:00 - 13:00	50	296	19	1	365	361
13:00 - 14:00	42	343	19	2	405	406
14:00 - 15:00	29	307	23	1	359	369
15:00 - 16:00	31	237	14	3	284	288
16:00 - 17:00	22	209	9	1	240	240
17:00 - 18:00	15	219	8	1	242	244
18:00 - 19:00	18	233	6	1	258	256
19:00 - 20:00	21	257	4	1	282	277
20:00 - 21:00	18	228	8	1	255	255
21:00 - 22:00	17	213	3	1	232	227
22:00 - 23:00	21	105	3	0	128	120
23:00 - 24:00	13	71	2	0	85	80
Σύνολο	429	4382	216	18	5045	5082
Σύνθεση Κυκλοφορίας	8.5%	86.9%	4.3%	0.4%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 13:00 - 14:00

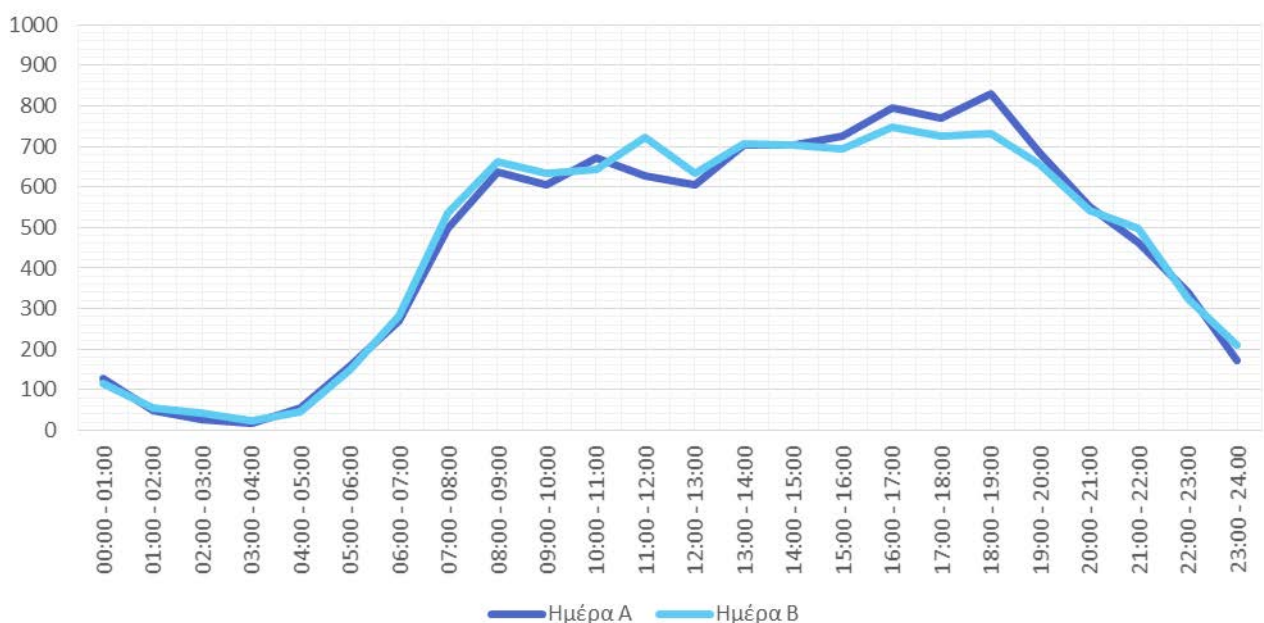
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ26β: Προς Πύργο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ27α			
Οδός	Ακρωτηρίου		Κατεύθυνση		Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	14	113	1	0	128	122
01:00 - 02:00	5	44	3	0	52	52
02:00 - 03:00	2	30	2	0	34	35
03:00 - 04:00	3	16	2	0	21	22
04:00 - 05:00	2	33	8	1	43	51
05:00 - 06:00	7	110	20	1	137	155
06:00 - 07:00	14	207	28	3	251	277
07:00 - 08:00	31	415	36	6	487	518
08:00 - 09:00	38	551	35	4	627	649
09:00 - 10:00	46	524	32	3	605	619
10:00 - 11:00	41	544	43	3	630	657
11:00 - 12:00	55	574	31	4	664	675
12:00 - 13:00	59	517	30	5	610	620
13:00 - 14:00	58	591	31	8	687	704
14:00 - 15:00	44	607	32	4	686	704
15:00 - 16:00	49	602	36	5	690	710
16:00 - 17:00	46	681	25	6	758	772
17:00 - 18:00	52	674	18	5	747	748
18:00 - 19:00	39	686	29	6	759	780
19:00 - 20:00	33	608	14	6	661	670
20:00 - 21:00	46	487	13	4	550	547
21:00 - 22:00	45	423	13	3	484	481
22:00 - 23:00	36	293	10	1	339	332
23:00 - 24.00	31	166	4	1	201	191
Σύνολο	791	9491	490	74	10845	11087
Σύνθεση Κυκλοφορίας	7.3%	87.5%	4.5%	0.7%	Περίοδοι Αιχμής	16:00 - 19:00

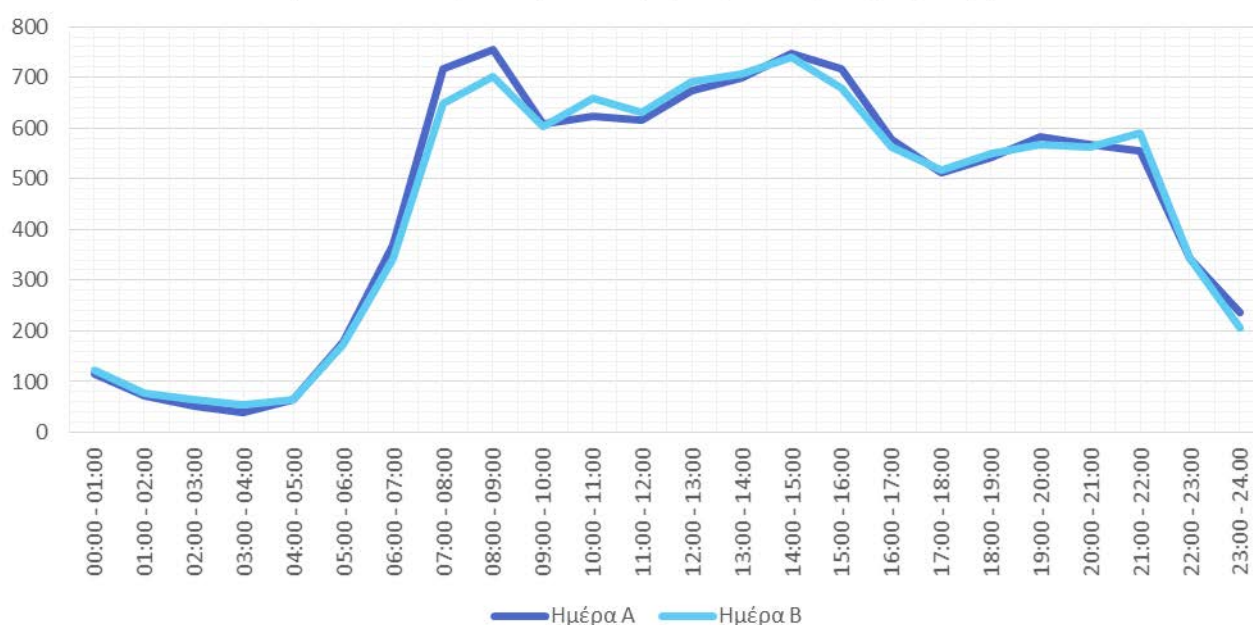
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ27α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ27β		
Οδός	Ακρωτηρίου		Κατεύθυνση		Προς Πύργο	
Ημέρες Α/Β		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	14	106	3	1	123	119
01:00 - 02:00	11	62	4	0	76	74
02:00 - 03:00	7	46	4	1	57	59
03:00 - 04:00	2	38	4	1	44	47
04:00 - 05:00	7	52	5	0	63	64
05:00 - 06:00	13	150	9	1	173	176
06:00 - 07:00	16	288	30	0	334	356
07:00 - 08:00	31	559	43	8	640	682
08:00 - 09:00	36	624	33	7	699	728
09:00 - 10:00	37	516	32	3	587	605
10:00 - 11:00	34	539	37	4	614	641
11:00 - 12:00	61	511	36	4	611	624
12:00 - 13:00	65	581	30	4	679	683
13:00 - 14:00	63	603	28	5	698	703
14:00 - 15:00	64	627	31	8	729	743
15:00 - 16:00	51	602	29	5	686	698
16:00 - 17:00	39	496	20	5	560	570
17:00 - 18:00	35	451	16	5	507	515
18:00 - 19:00	28	492	13	5	538	547
19:00 - 20:00	42	519	14	3	577	576
20:00 - 21:00	48	512	9	4	573	565
21:00 - 22:00	48	512	12	5	576	573
22:00 - 23:00	45	295	9	3	351	343
23:00 - 24:00	29	198	2	2	230	221
Σύνολο	820	9376	447	77	10719	10910
Σύνθεση Κυκλοφορίας	7.6%	87.5%	4.2%	0.7%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 14:00 - 15:00

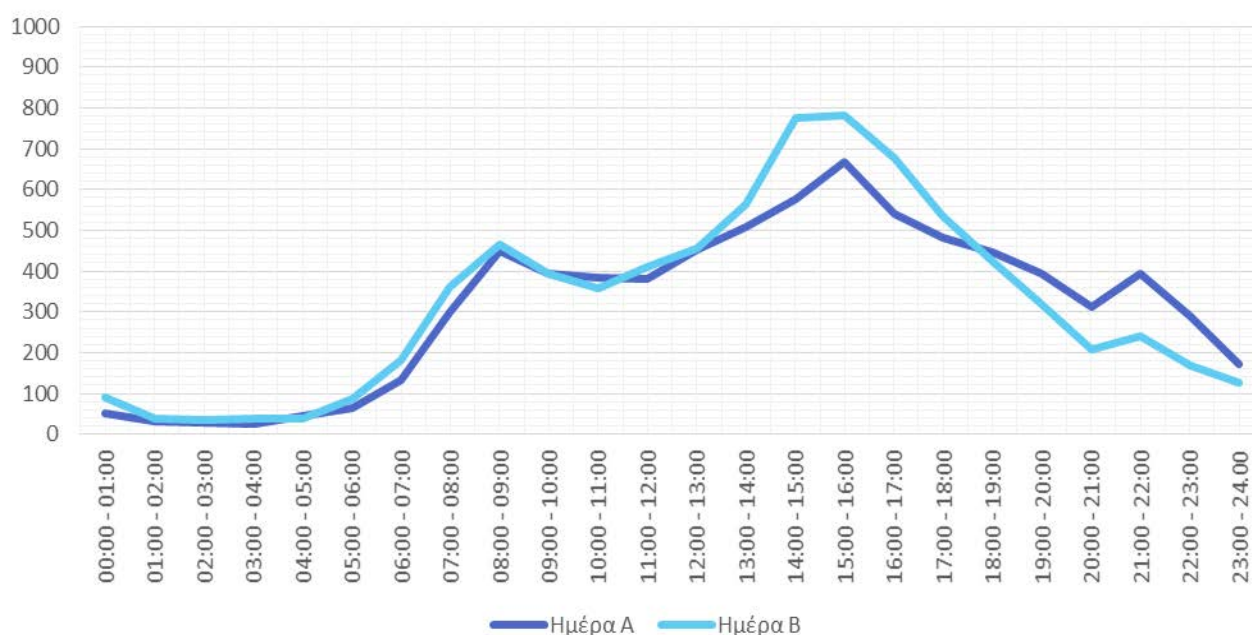
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ27β: Προς Πύργο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ28			
Οδός	Γλαύκου		Κατεύθυνση	Προς Λιμάνι		
Ημέρες Α/Β		13 & 14 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	0	28	4	12	43	70
01:00 - 02:00	0	9	4	6	19	35
02:00 - 03:00	1	12	3	5	20	33
03:00 - 04:00	0	13	4	4	20	31
04:00 - 05:00	0	10	8	5	23	41
05:00 - 06:00	1	35	13	6	54	77
06:00 - 07:00	3	88	15	13	118	157
07:00 - 08:00	7	232	24	16	279	332
08:00 - 09:00	3	333	37	17	389	457
09:00 - 10:00	2	261	45	15	322	395
10:00 - 11:00	1	229	41	20	291	371
11:00 - 12:00	4	226	43	28	300	396
12:00 - 13:00	2	266	45	33	346	455
13:00 - 14:00	5	335	50	33	423	536
14:00 - 15:00	10	436	43	51	538	677
15:00 - 16:00	9	451	42	62	564	725
16:00 - 17:00	5	370	34	57	465	610
17:00 - 18:00	5	323	31	41	400	509
18:00 - 19:00	3	290	18	36	346	434
19:00 - 20:00	2	207	18	38	264	355
20:00 - 21:00	1	147	10	31	189	260
21:00 - 22:00	0	150	9	51	209	318
22:00 - 23:00	3	103	12	34	151	230
23:00 - 24:00	3	76	12	17	106	149
Σύνολο	65	4625	560	625	5874	7650
Σύνθεση Κυκλοφορίας	1.1%	78.7%	9.5%	10.6%	Περίοδοι Αιχμής	15:00 - 16:00

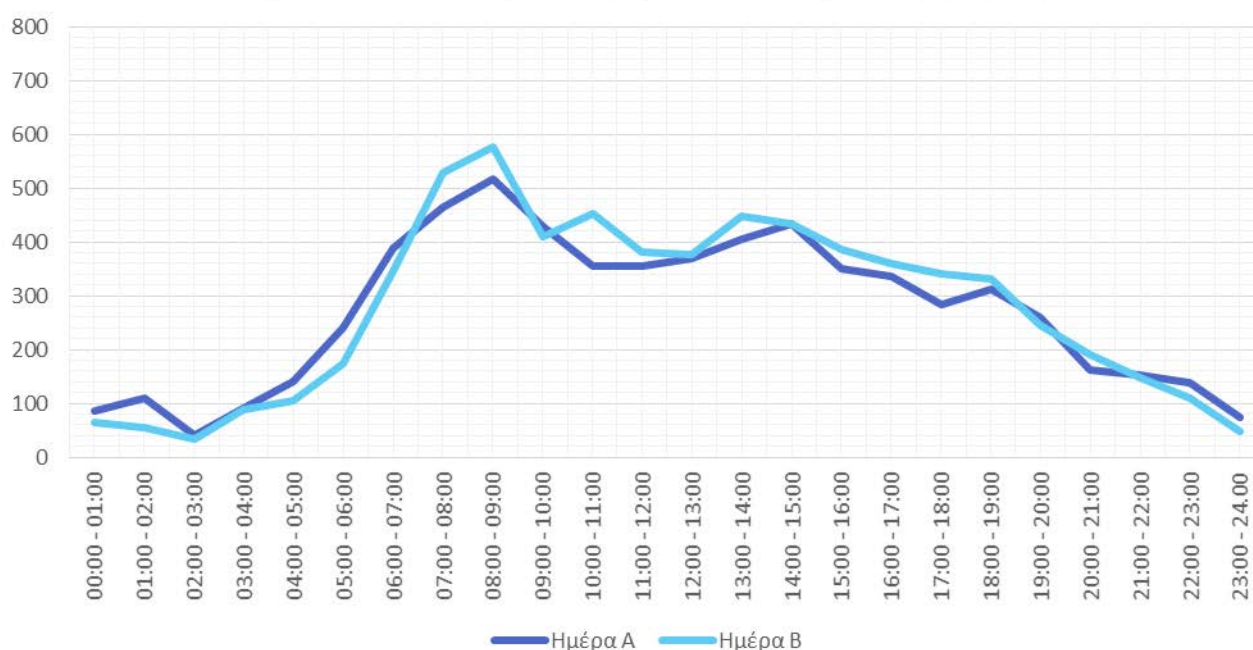
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ28: Προς Λιμάνι



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ29			
Οδός	Γλαύκου		Κατεύθυνση		Προς Περιμετρική	
Ημέρες Α/Β		13 & 14 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	1	22	6	14	42	75
01:00 - 02:00	1	13	5	20	39	83
02:00 - 03:00	1	6	2	9	18	37
03:00 - 04:00	0	19	12	16	46	90
04:00 - 05:00	0	18	8	30	55	123
05:00 - 06:00	1	78	23	28	130	208
06:00 - 07:00	2	243	32	20	296	366
07:00 - 08:00	3	323	42	30	397	497
08:00 - 09:00	3	388	37	28	455	546
09:00 - 10:00	1	274	39	23	336	419
10:00 - 11:00	2	238	50	22	311	404
11:00 - 12:00	4	232	42	17	295	369
12:00 - 13:00	4	230	40	21	294	373
13:00 - 14:00	3	285	37	23	347	427
14:00 - 15:00	3	293	36	23	354	434
15:00 - 16:00	5	247	34	17	302	367
16:00 - 17:00	5	229	23	24	280	348
17:00 - 18:00	3	217	20	18	258	311
18:00 - 19:00	1	206	17	27	251	321
19:00 - 20:00	2	155	21	19	196	253
20:00 - 21:00	2	115	10	14	140	176
21:00 - 22:00	0	115	9	6	130	150
22:00 - 23:00	1	87	10	6	104	125
23:00 - 24:00	1	33	7	5	45	60
Σύνολο	44	4062	557	454	5117	6559
Σύνθεση Κυκλοφορίας	0.9%	79.4%	10.9%	8.9%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00

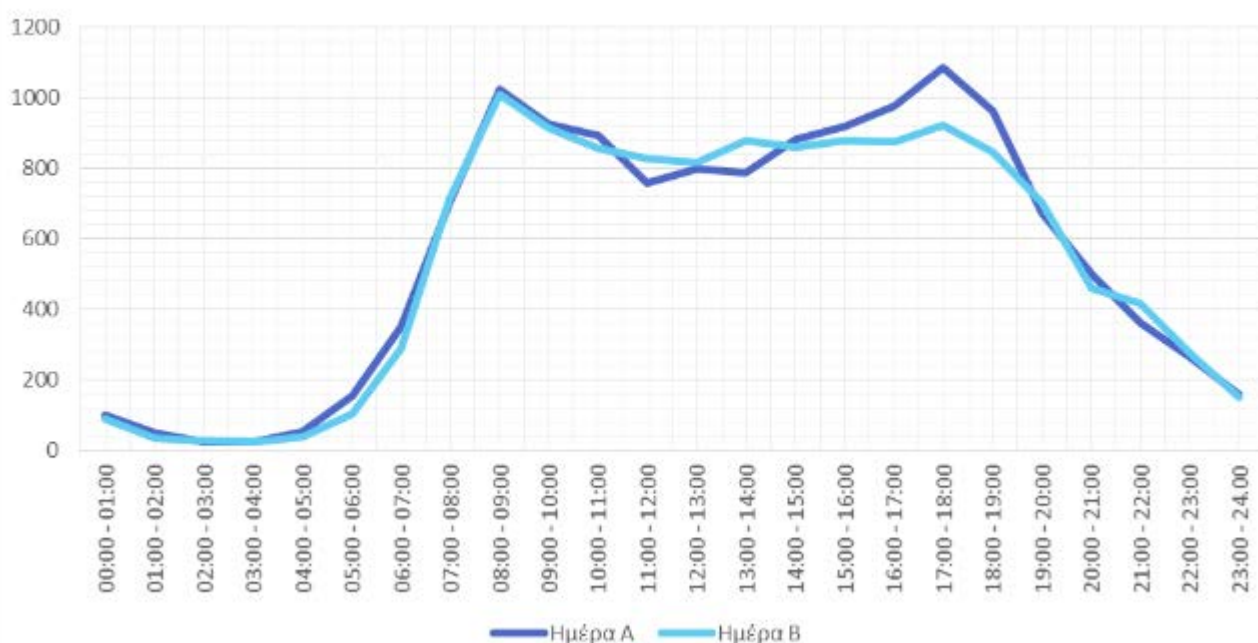
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ29: Προς Περιμετρική



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:			Δ30α			
Οδός	Ακτή Δημαίων		Κατεύθυνση		Προς Πάτρα	
Ημέρες Α/Β		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	4	90	1	1	95	95
01:00 - 02:00	3	37	2	0	41	41
02:00 - 03:00	2	22	0	1	24	24
03:00 - 04:00	2	19	1	1	22	22
04:00 - 05:00	3	33	4	1	40	44
05:00 - 06:00	4	93	14	2	112	128
06:00 - 07:00	14	243	31	3	290	320
07:00 - 08:00	30	599	35	9	672	709
08:00 - 09:00	48	878	46	8	979	1016
09:00 - 10:00	44	771	48	11	873	920
10:00 - 11:00	46	745	35	12	838	873
11:00 - 12:00	53	654	48	5	759	791
12:00 - 13:00	58	678	36	10	780	806
13:00 - 14:00	50	679	45	12	786	830
14:00 - 15:00	34	738	42	11	824	870
15:00 - 16:00	39	743	56	8	846	898
16:00 - 17:00	36	814	36	7	893	925
17:00 - 18:00	30	918	24	7	979	1002
18:00 - 19:00	32	817	24	8	880	903
19:00 - 20:00	30	622	20	4	675	687
20:00 - 21:00	27	432	13	3	474	478
21:00 - 22:00	18	343	17	1	378	388
22:00 - 23:00	19	237	9	2	267	269
23:00 - 24:00	11	139	5	1	155	155
Σύνολο	631	11340	587	121	12678	13192
Σύνθεση Κυκλοφορίας	5.0%	89.4%	4.6%	1.0%	Περίοδοι Αιχμής	08:00 - 09:00 17:00 - 18:00

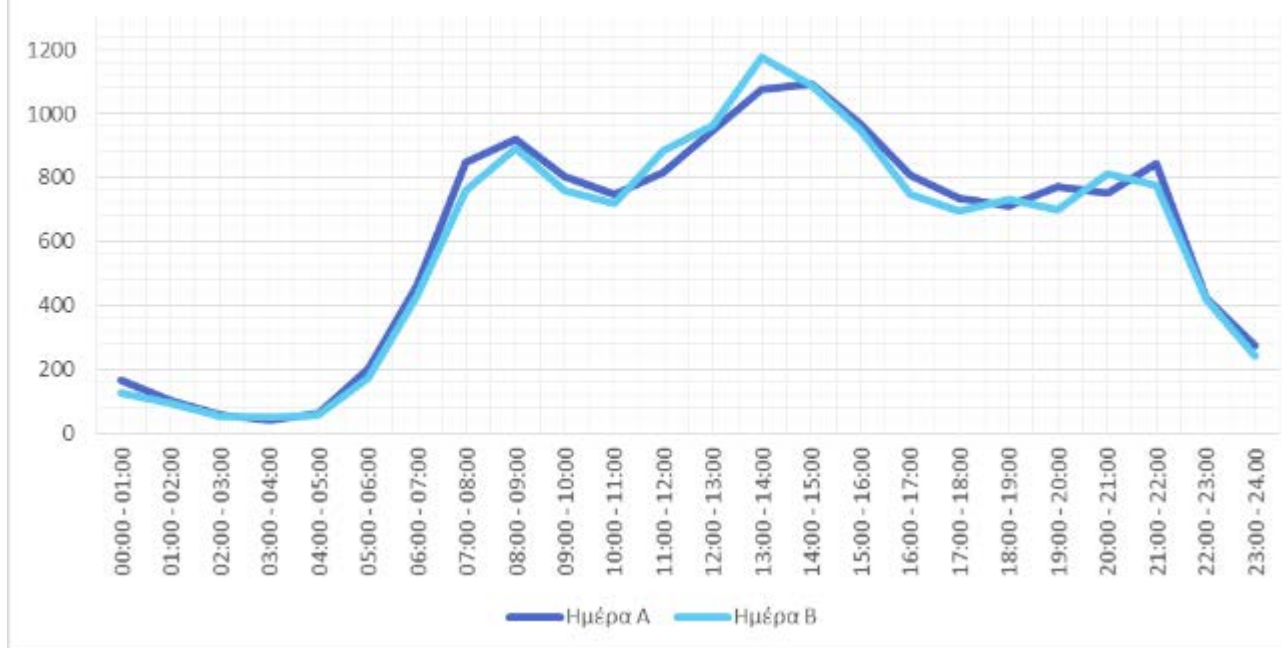
Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ30α: Προς Πάτρα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός Σταθμού:				Δ30β		
Οδός	Ακτή Δημαίων			Κατεύθυνση	Προς Πύργο	
Ημέρες Α/Β		9 & 10 Δεκεμβρίου 2021				
Ωρα	Μέσος όρος (τυπική καθημερινή)					Σύνολο ΜΕΑ
	Δίκυκλα	Ι.Χ.	Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία	Μεγάλα Φορτηγά	Σύνολο Διελεύσεων	
00:00 - 01:00	11	131	3	2	146	146
01:00 - 02:00	10	80	2	4	95	98
02:00 - 03:00	3	48	2	1	53	56
03:00 - 04:00	1	31	4	2	38	45
04:00 - 05:00	3	41	4	4	51	60
05:00 - 06:00	4	142	9	9	163	187
06:00 - 07:00	11	339	36	11	396	448
07:00 - 08:00	21	669	44	12	746	803
08:00 - 09:00	27	761	48	12	848	907
09:00 - 10:00	22	640	40	17	719	782
10:00 - 11:00	26	591	42	16	674	734
11:00 - 12:00	42	687	42	20	791	851
12:00 - 13:00	58	786	45	17	906	956
13:00 - 14:00	56	889	60	30	1034	1124
14:00 - 15:00	41	900	52	23	1015	1091
15:00 - 16:00	38	787	43	22	889	957
16:00 - 17:00	36	629	36	20	720	776
17:00 - 18:00	25	600	22	20	667	715
18:00 - 19:00	26	624	23	13	685	720
19:00 - 20:00	28	643	21	13	704	735
20:00 - 21:00	30	695	21	10	755	780
21:00 - 22:00	27	737	13	12	788	811
22:00 - 23:00	21	371	9	7	407	420
23:00 - 24.00	14	243	2	2	260	257
Σύνολο	574	12058	619	292	13542	14458
Σύνθεση Κυκλοφορίας	4.2%	89.0%	4.6%	2.2%	Περίοδοι Αιχμής	13:00 - 15:00

Ωριαία Διακύμανση Κυκλοφορίας - Δ30β: Προς Πύργο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ακολουθώντας παρατίθενται οι συγκεντρωτικοί πίνακες των μέσων όρων των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων, ανά ώρα, τόσο για κάθε εξεταζόμενη κατηγορία οχήματος (δίκυκλα, ΙΧ, μικρά και μεγάλα φορτηγά) αλλά και για το, ανοιγμένο σε ΜΕΑ, σύνολο των οχημάτων.

Όπως φαίνεται, ειδικά από τον τελευταίο πίνακα που αφορά τα ΜΕΑ, διακρίνονται δύο αιχμές κυκλοφορίας στο δίκτυο της Πάτρας:

- Περίοδος πρωινής αιχμής σε μια τυπική καθημερινή ημέρα: 08.00 - 09.00.

Στην ώρα αυτή ο μέσος καταγεγραμμένος φόρτος σε ΜΕΑ για τις δύο μέρες καταγραφής προέκυψε ίσος με 26403

- Περίοδος μεσημεριανής αιχμής σε μια τυπική καθημερινή ημέρα: 14.00 - 15.00.

Στην ώρα αυτή ο μέσος καταγεγραμμένος φόρτος σε ΜΕΑ για τις δύο μέρες καταγραφής προέκυψε ίσος με 27084.

Χρειάζεται να σχολιαστεί το γεγονός ότι η πρωινή περίοδος εμφανίζει απότομη κορύφωση διάρκειας μίας ώρας ενώ η μεσημεριανή «απλώνεται» σε διάστημα τριών ωρών. Αυτό το προφίλ αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα των μεγάλων πόλεων: την πρωινή περίοδο η μετάβαση των εργαζομένων συμπίπτει με την μετάβαση των μαθητών, φοιτητών αλλά και του ανοίγματος της αγοράς. Αποτέλεσμα είναι η άμεση και απότομη αύξηση της κυκλοφορίας και η μετέπειτα κάμψη της μέχρι το μεσημέρι όπου παρατηρείται αυτό το «άπλωμα» διότι η επιστροφή στο σπίτι ξεκινά νωρίς με τους μαθητές, σταδιακά με τους εργαζόμενους και ταυτόχρονα υφίσταται και η εμπορική κίνηση της αγοράς.

Το ωράριο αυτό συμπίπτει σε μεγάλο βαθμό με τις αιχμές που παρουσιάζει η κατανομή του φόρτου των ΙΧ. Μάλιστα, συγκεκριμένα για τα ιδιωτικής χρήσης επιβατηγά αυτοκίνητα, η μεγαλύτερη αιχμή είναι η πρωινή.

Άξιο σχολιασμού είναι το γεγονός ότι η κατανομή στο 24ωρο της κίνησης των μεγάλων βαρέων οχημάτων εμφανίζει αιχμές αντίστοιχες με αυτές των ΙΧ ως προς το ωράριο, για τις διατομές που βρίσκονται εντός της πόλης, πράγμα που αποτελεί παράγοντα γένεσης καθυστερήσεων και αύξησης της συμφόρησης. Ωστόσο, όπως φαίνεται στον σχετικό συγκεντρωτικό πίνακα, η πλειοψηφία των μεγάλων βαρέων οχημάτων κατευθύνεται, μέσω της οδού Γλαύκου, από και προς τον λιμένα, ακόμα και ώρες εκτός αιχμής (04:00-09:00 με κατεύθυνση προς την περιμετρική) και (14:00-17:00 και 21:00-22:00 προς τον λιμένα). Η ύπαρξη της άμεσης αυτής σύνδεσης του υπεραστικού δικτύου με το λιμάνι αποτελεί καλή πρακτική που διευκολύνει τον διαχωρισμό της εμπορευματικής δραστηριότητας από την κίνηση πολιτών.

Ένα ακόμα ζήτημα είναι η ύπαρξη αυξημένης κυκλοφορίας μικρών βαρέων οχημάτων κατά την περίοδο 08:00-16:00. Δεδομένου ότι το θεσμοθετημένο ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι από 15:00 έως 17:00 και μετά τις 21:00 έως τις 10:30 π.μ., είναι εμφανές πως η κατανομή του φόρτου των

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

μικρών βαρέων οχημάτων, τα οποία συνήθως αποτελούν εφοδιαστικά φορτηγά, μαρτυρά την μη τήρηση σε μεγάλο βαθμό του ισχύοντος κανονισμού.

Τέλος, όσον αφορά τα δίκυκλα, η αιχμή είναι συγκεντρωμένη στο διάστημα μεταξύ 11:00 και 16:00 με κορύφωση στην ώρα 13:00-14:00.

		Μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων (ΜΕΑ)																		
A/A	Κατεύθυνση	05:00 - 06:00	06:00 - 07:00	07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	09:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00
Δ1	Προς Πάτρα	92	226	604	1002	851	858	883	1021	1154	1328	1250	985	1089	862	741	597	496	311	209
Δ1	Προς Πανεπιστήμια	67	235	516	851	635	512	522	519	585	578	437	370	346	297	278	243	205	129	62
Δ2	Προς Πάτρα	70	135	501	1068	845	772	807	813	924	1126	1119	948	1080	981	731	588	418	309	196
Δ2	Προς Κόρινθο	180	484	1066	1593	1355	1143	1147	1284	1377	1550	1296	1015	1002	972	887	950	896	527	328
Δ3	Προς Δάφνες	29	109	293	523	362	298	266	347	384	399	360	381	392	339	205	188	141	83	52
Δ3	Προς Μαγούλα	75	193	418	536	432	406	382	477	486	599	580	444	424	323	269	250	246	155	103
Δ4	Προς Πάτρα	53	175	485	795	708	632	540	503	558	637	652	576	706	623	563	370	302	173	108
Δ4	Προς Ρίο	49	124	244	462	379	390	430	432	550	661	537	400	411	400	398	440	401	230	149
Δ6	Προς Πάτρα	68	198	558	1059	876	863	855	838	899	990	986	901	1023	924	824	587	463	285	205
Δ6	Προς Ρίο	140	417	849	1223	1073	932	977	1055	1092	1264	1106	879	837	865	838	788	704	426	257
Δ8	Προς Κέντρο	178	439	1064	1537	1318	1273	1220	1215	1251	1270	1142	1100	1267	1233	1108	816	737	430	267
Δ9	Προς Ρίο	119	267	557	944	897	990	1060	1143	1188	1287	1230	1030	1050	1051	991	1006	946	554	380
Δ10	Προς Κέντρο	19	59	120	249	277	261	254	251	285	250	228	195	231	261	226	200	168	120	94
Δ11	Προς Κέντρο	63	174	397	636	665	623	629	584	513	623	633	562	589	605	569	531	442	342	223
Δ12	Προς Ρίο	131	327	618	778	938	943	964	948	963	1174	1034	834	819	922	941	895	835	541	327
Δ13	Προς Παπαδιαμαντοπούλου	68	197	451	632	448	414	439	498	596	711	708	604	611	539	520	464	429	261	171
Δ13	Προς Πανεπιστημίου	122	339	761	924	664	535	565	576	723	830	737	567	630	604	556	453	405	280	177
Δ23	Προς Λιμάνι	52	130	338	652	505	497	517	512	602	613	607	533	625	689	594	453	356	224	132
Δ23	Προς Περιμετρική	69	232	435	619	482	482	513	577	676	687	557	477	505	537	567	514	488	242	139
Δ24	Προς Λιμάνι	32	84	226	395	268	250	274	341	422	529	618	514	503	413	264	203	197	135	77
Δ24	Προς Περιμετρική	89	287	482	598	341	273	246	257	292	359	282	206	195	172	172	138	139	91	40
Δ25	Προς Πάτρα	109	321	697	1084	1019	971	863	846	846	896	933	1003	1063	922	766	529	384	270	181
Δ25	Προς Πύργο	188	467	849	1053	904	850	926	1052	1142	1306	1117	851	771	760	824	842	862	443	268
Δ26	Προς Πάτρα	27	81	180	339	319	345	317	350	353	362	353	340	410	382	292	217	155	106	57
Δ26	Προς Πύργο	56	138	290	378	306	336	375	361	406	369	288	240	244	256	277	255	227	120	80
Δ27	Προς Πάτρα	155	277	518	649	619	657	675	620	704	704	710	772	748	780	670	547	481	332	191
Δ27	Προς Πύργο	176	356	682	728	605	641	624	683	703	743	698	570	515	547	576	565	573	343	221
Δ30	Προς Πάτρα	128	320	709	1016	920	873	791	806	830	870	898	925	1002	903	687	478	388	269	155
Δ30	Προς Πύργο	187	448	803	907	782	734	851	956	1124	1091	957	776	715	720	735	780	811	420	257
Δ22	Προς Πάτρα	131	313	754	1244	1072	1062	1001	975	883	927	920	949	1106	1164	962	660	486	312	180
Δ22	Προς Πύργο	128	368	705	928	915	943	1090	1159	1229	1245	1187	935	929	981	977	988	915	518	326
Δ28	Προς Λιμάνι	77	157	332	457	395	371	396	455	536	677	725	610	509	434	355	260	318	230	149
Δ29	Προς Περιμετρική	208	366	497	546	419	404	369	373	427	434	367	348	311	321	253	176	150	125	60
ΣΥΝΟΛΟ		3331	8438	17994	26403	22591	21529	21764	22824	24700	27084	25246	21837	22653	21776	19613	16972	15160	9333	5817

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

I.X. Αυτοκίνητα																				
A/A	Κατεύθυνση	05:00 - 06:00	06:00 - 07:00	07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	09:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00
Δ1	Προς Πάτρα	93	243	599	878	771	745	654	678	679	738	743	814	918	817	622	432	343	237	139
Δ1	Προς Πανεπιστήμια	52	176	424	718	499	391	403	408	465	470	359	296	288	253	242	206	177	106	53
Δ2	Προς Πάτρα	45	103	418	884	691	639	674	682	798	964	965	810	972	881	646	522	375	260	166
Δ2	Προς Κόρινθο	149	415	941	1428	1195	996	982	1114	1209	1374	1158	896	909	880	825	888	835	481	308
Δ3	Προς Δάφνες	16	77	246	448	300	237	208	267	307	316	289	312	327	305	173	169	120	67	37
Δ3	Προς Μαγούλα	49	150	346	446	340	293	287	385	390	493	497	369	358	276	246	214	221	123	87
Δ4	Προς Πάτρα	43	139	418	694	617	545	454	445	485	546	574	521	651	579	527	340	280	154	95
Δ4	Προς Ρίο	44	103	218	424	323	338	371	376	498	580	487	360	382	370	373	408	368	209	136
Δ6	Προς Πάτρα	54	150	469	926	777	730	748	718	789	879	868	829	917	869	777	546	424	256	187
Δ6	Προς Ρίο	121	370	762	1098	958	817	870	937	959	1114	999	786	773	810	783	747	654	397	235
Δ8	Προς Κέντρο	156	367	938	1378	1168	1136	1073	1048	1091	1111	1009	1016	1177	1152	1046	751	663	372	234
Δ9	Προς Ρίο	100	210	447	815	746	799	868	925	977	1061	1037	907	925	949	879	900	831	465	334
Δ10	Προς Κέντρο	15	49	93	209	192	191	180	184	224	190	180	161	197	228	201	168	147	92	67
Δ11	Προς Κέντρο	48	117	301	473	493	445	468	427	379	455	522	452	474	501	484	440	367	263	169
Δ12	Προς Ρίο	110	259	501	640	732	722	772	766	794	919	846	685	700	820	818	770	699	438	257
Δ13	Προς Παπαδιαμαντοπούλου	55	159	381	534	380	344	363	423	490	603	588	532	550	478	472	421	398	229	155
Δ13	Προς Πανεπιστημίου	107	293	664	797	554	448	473	471	586	694	614	490	560	543	497	419	373	253	156
Δ23	Προς Λιμάνι	36	105	274	556	410	391	427	410	501	515	500	452	546	598	514	389	311	204	110
Δ23	Προς Περιμετρική	59	206	356	544	407	389	431	488	579	574	463	395	441	482	523	460	438	212	117
Δ24	Προς Λιμάνι	24	61	197	328	212	197	213	282	349	464	544	430	448	365	237	181	176	125	67
Δ24	Προς Περιμετρική	70	240	417	501	299	219	207	212	243	303	236	174	164	152	149	121	128	81	35
Δ25	Προς Πάτρα	88	253	599	950	853	838	735	730	741	793	812	891	963	835	694	472	330	237	160
Δ25	Προς Πύργο	166	385	751	933	797	734	789	916	1000	1132	984	762	702	698	756	788	810	403	250
Δ26	Προς Πάτρα	25	56	147	295	262	284	263	285	289	318	301	306	369	353	267	197	144	92	48
Δ26	Προς Πύργο	52	121	247	334	261	276	312	296	343	307	237	209	219	233	257	228	213	105	71
Δ27	Προς Πάτρα	110	207	415	551	524	544	574	517	591	607	602	681	674	686	608	487	423	293	166
Δ27	Προς Πύργο	150	288	559	624	516	539	511	581	603	627	602	496	451	492	519	512	512	295	198
Δ30	Προς Πάτρα	93	243	599	878	771	745	654	678	679	738	743	814	918	817	622	432	343	237	139
Δ30	Προς Πύργο	142	339	669	761	640	591	687	786	889	900	787	629	600	624	643	695	737	371	243
Δ22	Προς Πάτρα	102	263	675	1156	972	973	898	876	799	850	850	886	1034	1101	904	630	453	296	171
Δ22	Προς Πύργο	103	296	593	827	782	823	939	1018	1090	1105	1050	833	847	909	903	925	842	471	296
Δ28	Προς Λιμάνι	35	88	232	333	261	229	226	266	335	436	451	370	323	290	207	147	150	103	76
Δ29	Προς Περιμετρική	78	243	323	388	274	238	232	230	285	293	247	229	217	206	155	115	115	87	33
ΣΥΝΟΛΟ		2582	6769	15212	22741	18971	17820	17938	18817	20428	22461	21137	18785	19983	19547	17559	15109	13391	8007	4989

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Μεγάλα Βαρέα οχήματα - Φορτηγά																									
A/A	Κατεύθυνση	00:00 - 01:00	01:00 - 02:00	02:00 - 03:00	03:00 - 04:00	04:00 - 05:00	05:00 - 06:00	06:00 - 07:00	07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	09:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00
Δ1	Προς Πάτρα	1	0	1	1	1	2	3	9	8	11	12	5	10	12	11	8	7	7	8	4	3	1	2	1
Δ1	Προς Πανεπιστήμια	1	0	1	1	0	2	2	1	2	5	2	4	3	5	5	2	2	1	1	1	1	1	1	0
Δ2	Προς Πάτρα	2	2	2	3	0	4	3	5	15	15	11	8	10	11	14	12	13	9	11	10	7	6	6	4
Δ2	Προς Κόρινθο	0	0	0	0	0	1	1	4	7	8	5	6	4	7	8	3	3	2	3	3	2	2	1	0
Δ3	Προς Δάφνες	4	1	2	5	4	2	3	0	4	2	3	5	6	8	9	6	5	8	4	4	2	1	3	4
Δ3	Προς Μαγούλα	5	4	1	4	4	3	6	5	5	7	8	8	7	11	12	6	7	5	5	2	5	3	6	4
Δ4	Προς Πάτρα	0	1	0	0	0	0	1	9	5	4	4	5	3	4	6	6	5	4	3	3	3	1	2	2
Δ4	Προς Ρίο	1	0	0	0	0	1	1	3	2	3	2	4	5	4	9	5	6	3	4	3	3	1	2	1
Δ6	Προς Πάτρα	0	1	0	0	0	0	1	1	3	5	5	2	3	8	5	7	2	9	2	1	2	3	1	0
Δ6	Προς Ρίο	1	0	1	0	0	1	0	3	7	5	3	5	5	9	11	4	3	4	3	4	2	3	1	1
Δ8	Προς Κέντρο	0	0	0	0	0	0	0	2	4	3	0	2	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0
Δ9	Προς Ρίο	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	4	2	2	2	0	1	2	0	1	0	0
Δ10	Προς Κέντρο	0	0	0	0	0	0	1	0	2	10	7	8	5	4	7	5	1	1	3	2	3	1	1	1
Δ11	Προς Κέντρο	1	0	0	1	0	0	1	4	14	16	16	15	14	12	15	4	7	5	6	7	6	3	6	3
Δ12	Προς Ρίο	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	2	2	3	6	3	2	3	1	2	2	1	1	0
Δ13	Προς Παπαδιαμαντοπούλου	0	0	0	0	0	0	1	2	7	2	4	3	4	6	6	9	6	6	7	2	3	3	3	1
Δ13	Προς Πανεπιστημίου	0	1	0	0	0	1	1	8	16	10	5	6	8	14	21	15	8	10	7	9	4	3	2	0
Δ23	Προς Λιμάνι	0	0	0	0	1	1	1	5	13	8	10	9	10	9	9	10	9	11	11	12	7	5	0	1
Δ23	Προς Περιμετρική	1	0	0	0	0	1	2	5	4	6	5	7	6	8	9	10	13	6	7	4	5	6	1	1
Δ24	Προς Λιμάνι	1	0	0	0	0	1	3	3	5	3	3	4	4	5	4	4	6	4	4	1	0	1	1	1
Δ24	Προς Περιμετρική	0	0	0	1	1	1	4	11	15	5	6	4	4	6	7	4	4	4	3	3	2	1	1	1
Δ25	Προς Πάτρα	0	0	0	0	1	0	2	6	8	9	8	6	6	6	5	9	8	7	5	4	3	4	2	1
Δ25	Προς Πύργο	1	1	0	0	0	1	2	5	6	4	4	9	9	11	10	10	7	6	6	7	4	4	1	1
Δ26	Προς Πάτρα	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2	3	3	3	1	3	1	2	1	3	0	1	0	0
Δ26	Προς Πύργο	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	3	1	2	1	3	1	1	1	1	1	1	0	0
Δ27	Προς Πάτρα	0	0	0	0	1	1	3	6	4	3	3	4	5	8	4	5	6	5	6	6	4	3	1	1
Δ27	Προς Πύργο	1	0	1	1	0	1	0	8	7	3	4	4	4	5	8	5	5	5	5	3	4	5	3	2
Δ30	Προς Πάτρα	1	0	1	1	1	2	3	9	8	11	12	5	10	12	11	8	7	7	8	4	3	1	2	1
Δ30	Προς Πύργο	2	4	1	2	4	9	11	12	12	17	16	20	17	30	23	22	20	20	13	13	10	12	7	2
Δ22	Προς Πάτρα	0	0	0	0	0	0	1	4	6	5	2	5	5	1	1	1	3	6	3	4	1	1	1	0
Δ22	Προς Πύργο	0	0	0	0	0	0	1	4	0	2	1	2	1	2	3	4	1	2	2	1	2	1	0	0
Δ28	Προς Λιμάνι	12	6	5	4	5	6	13	16	17	15	20	28	33	33	51	62	57	41	36	38	31	51	34	17
Δ29	Προς Περιμετρική	14	20	9	16	30	28	20	30	28	23	22	17	21	23	23	17	24	18	27	19	14	6	6	5
ΣΥΝΟΛΟ		43	38	23	37	50	64	87	176	230	216	205	212	222	279	308	267	243	215	199	173	130	130	91	46

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

		Μικρά Φορτηγά - Λεωφορεία																							
A/A	Κατεύθυνση	00:00 - 01:00	01:00 - 02:00	02:00 - 03:00	03:00 - 04:00	04:00 - 05:00	05:00 - 06:00	06:00 - 07:00	07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	09:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00
Δ1	Προς Πάτρα	1	2	0	1	4	14	31	35	46	48	35	48	36	45	42	56	36	24	24	20	13	17	9	5
Δ1	Προς Πανεπιστήμια	1	0	0	1	1	4	21	37	56	51	50	46	41	43	37	29	28	22	16	13	13	9	6	2
Δ2	Προς Πάτρα	3	3	1	2	3	6	11	31	62	49	42	45	43	39	52	50	42	32	26	23	18	10	14	7
Δ2	Προς Κόρινθο	4	2	5	4	2	13	26	50	63	56	54	60	65	55	59	54	47	35	34	19	20	21	16	6
Δ3	Προς Δάφνες	1	1	1	2	3	4	11	21	30	27	24	19	29	24	26	24	25	18	8	9	5	8	3	2
Δ3	Προς Μαγούλα	3	3	0	1	6	9	12	25	35	33	43	33	33	29	31	30	24	25	13	6	9	7	5	2
Δ4	Προς Πάτρα	1	3	2	0	3	5	15	16	34	31	29	23	18	24	31	24	17	18	16	12	10	7	4	3
Δ4	Προς Ρίο	2	1	1	1	1	2	9	8	12	18	19	17	16	12	20	13	10	8	8	6	9	11	6	4
Δ6	Προς Πάτρα	4	2	1	1	3	7	21	37	49	27	42	35	35	28	33	34	22	29	16	15	12	9	7	5
Δ6	Προς Ρίο	2	1	2	3	4	8	19	32	40	38	38	32	33	33	38	35	33	18	16	15	11	12	8	6
Δ8	Προς Κέντρο	4	4	3	1	4	10	32	53	59	54	48	51	60	58	60	48	30	29	29	23	19	24	17	8
Δ9	Προς Ρίο	5	2	2	0	3	8	27	49	55	60	72	68	77	65	86	71	41	42	34	37	37	35	23	11
Δ10	Προς Κέντρο	0	0	1	0	0	1	2	7	7	10	7	7	6	4	5	4	4	2	2	0	2	1	0	2
Δ11	Προς Κέντρο	3	1	1	1	1	7	23	32	46	41	41	37	31	26	42	34	28	31	26	21	20	17	13	6
Δ12	Προς Ρίο	8	6	6	2	2	8	26	44	54	71	77	64	59	46	84	57	46	34	29	41	38	41	23	13
Δ13	Προς Παπαδιαμαντοπούλου	5	1	1	2	3	6	15	27	31	25	24	25	22	31	28	32	16	10	12	13	11	5	6	3
Δ13	Προς Πανεπιστημίου	4	3	6	4	1	5	14	27	28	27	26	25	27	31	21	25	15	9	10	8	6	5	4	6
Δ23	Προς Λιμάνι	1	0	1	1	1	6	9	21	24	29	31	24	30	26	26	28	20	15	20	14	13	6	3	4
Δ23	Προς Περιμετρική	1	2	1	0	2	3	9	29	26	24	32	23	25	22	31	21	15	14	9	8	9	5	4	3
Δ24	Προς Λιμάνι	4	2	2	2	3	3	7	10	26	23	23	24	23	28	25	28	31	20	17	11	11	8	4	3
Δ24	Προς Περιμετρική	2	1	2	1	2	9	17	16	25	14	18	13	16	15	18	17	10	9	5	7	5	4	3	2
Δ25	Προς Πάτρα	3	2	2	0	4	10	26	32	45	55	42	43	38	36	36	39	35	29	27	24	20	17	10	8
Δ25	Προς Πύργο	3	2	3	4	4	9	36	37	44	40	43	46	42	42	58	38	23	18	16	19	14	13	14	4
Δ26	Προς Πάτρα	0	1	0	1	3	1	11	14	20	19	20	13	17	20	13	15	9	12	7	5	6	2	2	2
Δ26	Προς Πύργο	1	1	1	1	1	2	7	17	16	17	22	20	19	19	23	14	9	8	6	4	8	3	3	2
Δ27	Προς Πάτρα	1	3	2	2	8	20	28	36	35	32	43	31	30	31	32	36	25	18	29	14	13	13	10	4
Δ27	Προς Πύργο	3	4	4	4	5	9	30	43	33	32	37	36	30	28	31	29	20	16	13	14	9	12	9	2
Δ30	Προς Πάτρα	1	2	0	1	4	14	31	35	46	48	35	48	36	45	42	56	36	24	24	20	13	17	9	5
Δ30	Προς Πύργο	3	2	2	4	4	9	36	44	48	40	42	42	45	60	52	43	36	22	23	21	21	13	9	2
Δ22	Προς Πάτρα	2	2	2	0	2	14	22	27	29	32	30	25	26	24	25	23	20	22	21	17	7	10	5	3
Δ22	Προς Πύργο	14	3	3	4	4	10	29	40	41	53	46	54	49	46	45	48	35	25	24	24	18	22	15	7
Δ28	Προς Λιμάνι	4	4	3	4	8	13	15	24	37	45	41	43	45	50	43	42	34	31	18	18	10	9	12	12
Δ29	Προς Περιμετρική	6	5	2	12	8	23	32	42	37	39	50	42	40	37	36	34	23	20	17	21	10	9	10	7
		95	63	59	60	99	265	653	990	1232	1199	1217	1153	1131	1113	1221	1121	838	680	589	515	434	392	279	155

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

		Δίκυκλα - Μοτοσυκλέτες																							
A/A	Κατεύθυνση	00:00 - 01:00	01:00 - 02:00	02:00 - 03:00	03:00 - 04:00	04:00 - 05:00	05:00 - 06:00	06:00 - 07:00	07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	09:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00
Δ1	Προς Πάτρα	4	3	2	2	3	4	14	30	48	44	46	53	58	50	34	39	36	30	32	30	27	18	19	11
Δ1	Προς Πανεπιστήμια	3	3	3	1	4	6	26	32	33	39	36	37	43	39	40	31	27	24	19	14	20	18	20	11
Δ2	Προς Πάτρα	5	2	0	1	1	1	4	15	33	28	35	41	35	35	37	35	32	35	30	20	24	14	11	11
Δ2	Προς Κόρινθο	12	5	4	5	5	7	30	29	41	49	53	53	59	75	70	44	37	36	35	31	38	32	28	15
Δ3	Προς Δάφνες	3	0	0	1	1	2	3	10	11	8	9	9	13	14	11	13	11	17	16	8	7	6	6	1
Δ3	Προς Μαγούλα	2	0	1	0	2	2	4	15	13	10	8	12	14	11	20	12	12	8	15	13	8	8	10	3
Δ4	Προς Πάτρα	2	0	2	1	1	2	5	15	40	38	36	56	31	30	25	26	14	20	11	10	7	14	11	6
Δ4	Προς Ρίο	6	3	4	0	1	2	3	7	19	22	20	33	24	35	33	24	9	12	9	11	11	16	9	7
Δ6	Προς Πάτρα	10	7	3	2	2	3	9	26	53	64	68	65	85	64	62	59	50	47	36	30	28	30	26	18
Δ6	Προς Ρίο	16	9	6	2	5	3	19	30	49	55	62	59	77	85	84	52	39	38	30	27	28	34	27	18
Δ8	Προς Κέντρο	25	17	8	7	3	6	19	34	60	67	84	81	93	88	82	72	48	65	42	34	50	55	50	34
Δ9	Προς Ρίο	28	32	17	14	8	6	6	24	32	62	82	103	126	140	98	96	74	86	63	69	66	89	88	47
Δ10	Προς Κέντρο	21	15	10	6	2	5	11	29	45	73	73	77	83	87	60	55	46	54	45	40	42	37	53	41
Δ11	Προς Κέντρο	38	29	15	17	6	5	18	42	64	91	97	89	109	95	79	64	70	78	69	45	67	70	76	69
Δ12	Προς Ρίο	69	53	36	23	10	13	35	50	51	121	127	121	118	140	139	130	106	87	85	73	93	105	112	92
Δ13	Προς Παπαδιαμαντοπούλου	18	9	6	4	2	4	14	25	31	30	22	40	39	56	73	63	46	46	34	38	30	26	21	17
Δ13	Προς Πανεπιστημίου	8	5	3	4	4	7	30	43	51	56	44	50	58	68	66	61	50	45	39	38	25	28	28	22
Δ23	Προς Λιμάνι	12	9	4	1	1	2	8	18	19	26	29	33	30	45	41	42	33	38	38	36	39	38	32	27
Δ23	Προς Περιμετρική	16	8	3	2	1	3	7	14	25	22	30	37	44	59	55	48	31	40	36	37	45	51	40	30
Δ24	Προς Λιμάνι	2	0	0	0	0	0	1	3	3	3	1	3	6	8	7	11	9	8	7	5	4	4	3	4
Δ24	Προς Περιμετρική	1	0	0	0	0	1	3	4	9	4	5	5	7	5	4	4	4	5	4	2	6	3	4	2
Δ25	Προς Πάτρα	3	4	1	2	2	4	23	36	44	62	53	49	46	36	38	38	42	43	36	29	17	17	13	9
Δ25	Προς Πύργο	14	8	2	1	5	6	10	19	28	32	36	41	55	54	59	56	48	32	28	24	30	32	22	18
Δ26	Προς Πάτρα	3	1	0	0	1	1	4	10	11	28	31	41	47	35	33	31	32	27	24	16	19	14	22	10
Δ26	Προς Πύργο	7	3	0	2	1	2	8	19	18	25	24	30	50	42	29	31	22	15	18	21	18	17	21	13
Δ27	Προς Πάτρα	14	5	2	3	2	7	14	31	38	46	41	55	59	58	44	49	46	52	39	33	46	45	36	31
Δ27	Προς Πύργο	14	11	7	2	7	13	16	31	36	37	34	61	65	63	64	51	39	35	28	42	48	48	45	29
Δ30	Προς Πάτρα	4	3	2	2	3	4	14	30	48	44	46	53	58	50	34	39	36	30	32	30	27	18	19	11
Δ30	Προς Πύργο	11	10	3	1	3	4	11	21	27	22	26	42	58	56	41	38	36	25	26	28	30	27	21	14
Δ22	Προς Πάτρα	3	3	1	3	3	3	9	27	31	45	47	82	64	68	52	44	31	22	30	29	27	23	13	6
Δ22	Προς Πύργο	26	10	4	4	5	10	21	39	38	41	49	74	80	81	82	64	59	55	39	45	54	49	30	32
Δ28	Προς Λιμάνι	0	0	1	0	0	1	3	7	3	2	1	4	2	5	10	9	5	5	3	2	1	0	3	3
Δ29	Προς Περιμετρική	1	1	1	0	0	1	2	3	3	1	2	4	4	3	3	5	5	3	1	2	2	0	1	1
ΣΥΝΟΛΟ		395	263	142	106	85	131	395	763	1045	1289	1351	1585	1731	1774	1601	1428	1178	1156	992	905	973	978	910	655

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

3.3.6.5.1 Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεση κυκλοφορίας σε κόμβους

Οι μετρήσεις στεφουσών κινήσεων πραγματοποιήθηκαν από κλιμάκια μηχανικών σε συνολικά 48 χαρακτηριστικούς κόμβους των βασικών αξόνων του δικτύου. Οι κόμβοι που επιλέχθηκαν παρουσιάζονται στον συμφωνημένο πλάνο μετρήσεων καθώς και στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 57: Κόμβοι μέτρησης κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας

A/A	Κωδικός Σημείου	Θέση Μετρήσεων	Πλήθος οδικών τμημάτων	Σύνολο στρεφουσών κινήσεων
1	K1	Πανεπιστήμιου & Διοδώρου	4	12
2	K2	N.E.O. Πατρών - Αθηνών & Διγενή	4	11
3	K3	N.E.O. Πατρών - Αθηνών & Κανελλοπούλου	3	6
4	K4	Αγ. Κωνσταντίνου & Νοταρά	3	6
5	K5	N.E.O. Πατρών - Αθηνών & Πανεπιστήμιου	4	7
6	K6	Αγ. Σοφίας & Έλληνας Στρατιώτου	4	7
7	K7	Αγ. Σοφίας & Πανεπιστημίου	2	4
8	K8	Αγ. Σοφίας & Μικρή Περιμετρική	5	5
9	K9	Νόρμαν & Αθηνών	2	3
10	K10	28 ^{ης} Οκτωβρίου & Κανακάρη	4	7
11	K11	Άρατου & Ρ. Φεραίου	4	4
12	K12	Αγ. Ανδρέα & Κολοκοτρώνη	4	4
13	K13	Κορίνθου & Ερμού	4	4
14	K14	Μαιζώνος & Πατρέως	4	4
15	K15	Αγ. Ανδρέα & Γούναρη	4	5
16	K16	Κανακάρη & Βότση	4	4
17	K17	Καραϊσκάκη & Γούναρη	4	6
18	K18	Μικρή Περιφερειακή & Παπαδιαμαντοπούλου	3	4
19	K19	Ακτή Δυμαίων & Παπαφλέσσα	4	12
20	K20	Καραϊσκάκη & Παπαφλέσσα	4	7
21	K21	Π.Π. Πατρών & Παπαδιαμαντοπούλου	4	11
22	K22	12 ^{ου} Συντάγματος & Μαραγκοπούλου	4	9
23	K23	Μαιζώνος & Σμύρνης	3	3
24	K24N	Σμύρνης & Αγ. Τριάδος	5	16
25	K25	Σμύρνης & Ιωνίας	4	7
26	K26	3 ^{ου} Ορειβατικού & Καλαβρύτων	5	16
27	K27	Ακτή Δυμαίων & Βενιζέλου	4	9

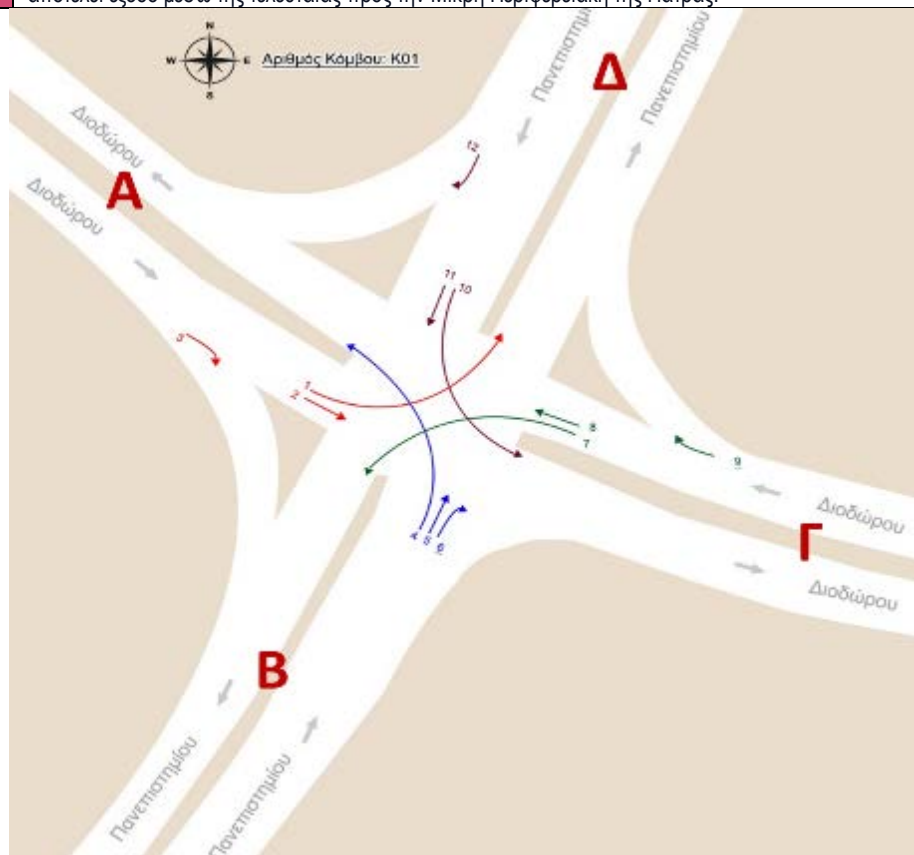
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

28	K28	Σολωμού & Βορείου Ηπείρου	4	9
29	K29	Ελ. Βενιζέλου & Αγ. Τριάδος κ Αγ. Ιωάν. Πράτσικα	4	12
30	K30	Καλαβρύτων & Λεωφ. Γεωργ. Παπανδρέου	4	12
31	K31	Ακρωτηρίου & Παπαναστασίου	4	12
32	K32	Φωτοπούλου & Ηρακλέους	4	12
33	K34	Ανθείας & Αγ. Ιωάννη Πράτσικα	3	12
34	K35	Ανθείας & Ευβοίας	4	12
35	K36	Ακρωτηρίου & Αυλώνας	3	12
36	K37	Μ. Αλεξάνδρου & Πατρών Κλάους	4	12
37	K38	Αριστοτέλους & Πατρών Κλάους	4	8
38	K39	Ακτή Δυμαίων & Καλαβρύτων	3	6
39	K41	Όθωνος και Αμαλίας & Φιλοποίμενος	3	2
40	K42	Γούναρη και Μαιζώνος	4	6
41	K43	Γούναρη & Κορίνθου	4	7
42	K44	Χαραλάμπη & 25 ^{ης} Μαρτίου	3	3
43	K45	Γούναρη & Σισίνη	4	7
44	K46	Μπουκαούρη & Π. Πατρών Γερμανού	4	7
45	K47	Πανεπιστημίου & Αρέθα	4	7
46	K48	Γούναρη & Λόντου	4	7
47	K49	Κωνσταντινουπόλεως & Φαβιέρου	4	7
48	K50	Ακτή Δυμαίων & Αρχ. Ιερόθεου	4	12

Η χρονική κατανομή των φόρτων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και η μετατροπή τους σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ) ανά ώρα τυπικής καθημερινής για κάθε έναν από τους 48 κόμβους και προς κάθε κατεύθυνση παρουσιάζονται στα επόμενα δελτία. Από την ανάλυση προκύπτουν οι περίοδοι αιχμής για κάθε κόμβο, καθώς και η σύνθεση της κυκλοφορίας.

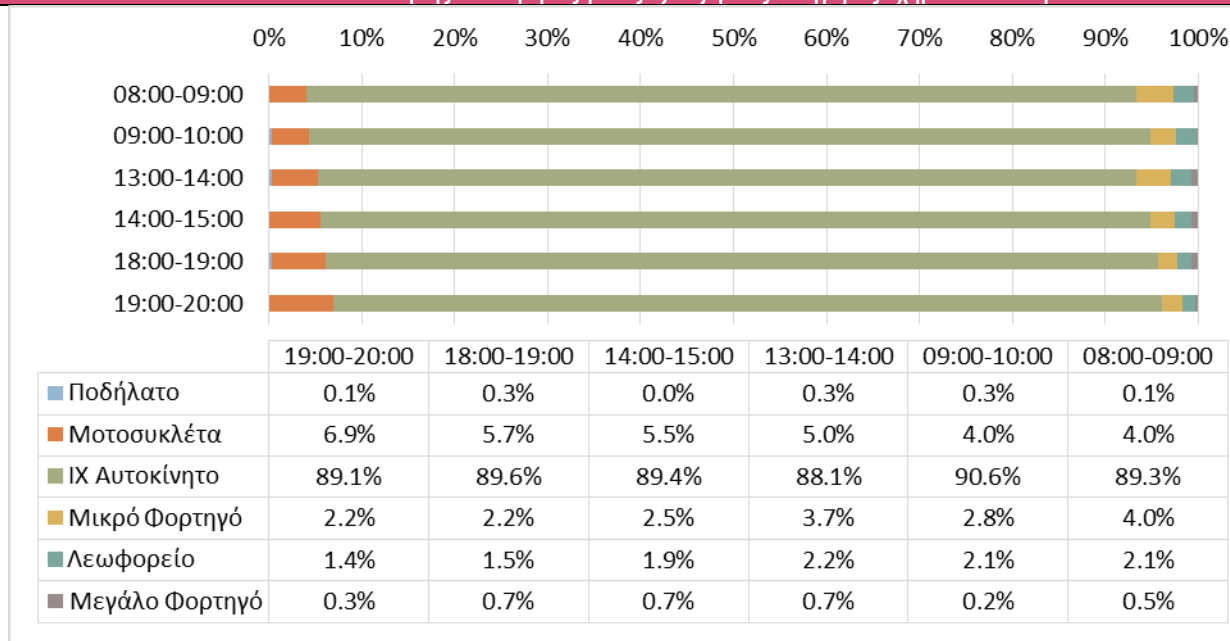
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K1	Σημείο	Πανεπιστημίου & Διοδώρου
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 8/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Πανεπιστημίου και Διοδώρου και αποτελεί έξοδο μέσω της τελευταίας προς την Μικρή Περιφερειακή της Πάτρας.		



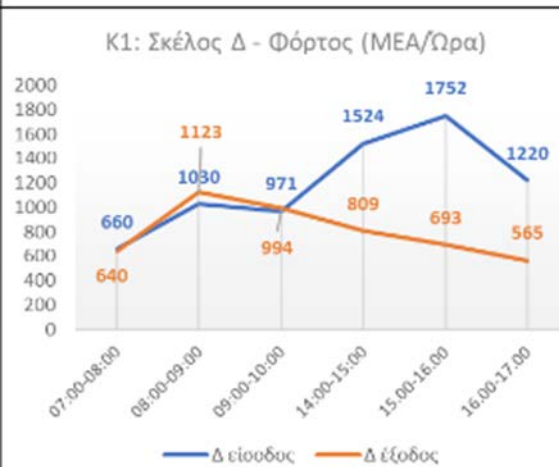
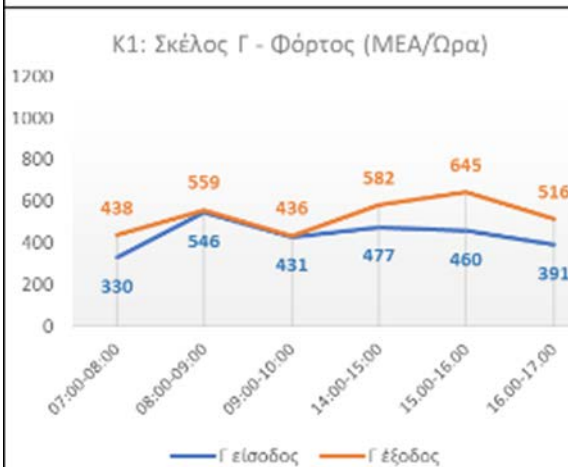
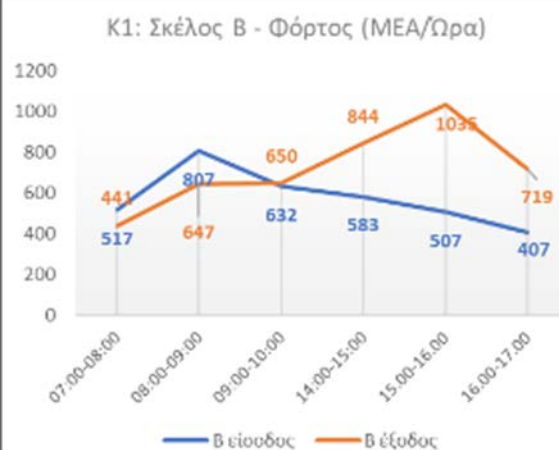
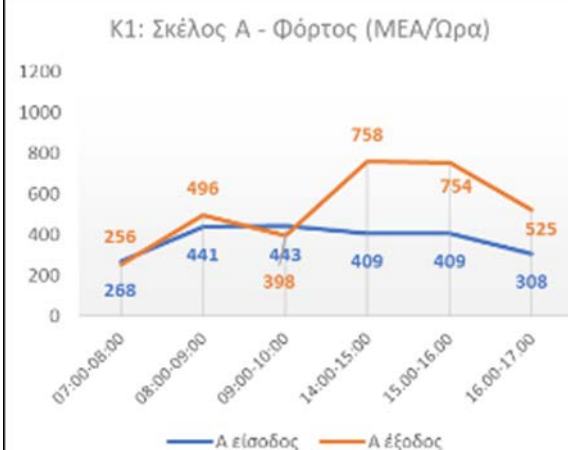
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

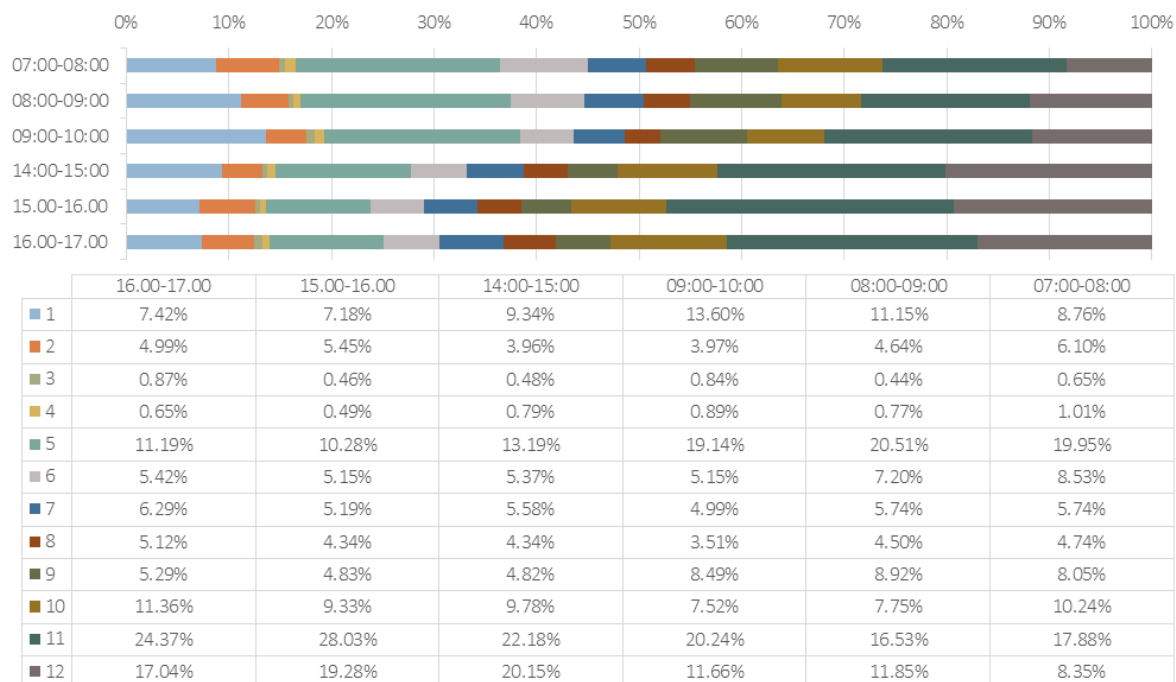


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

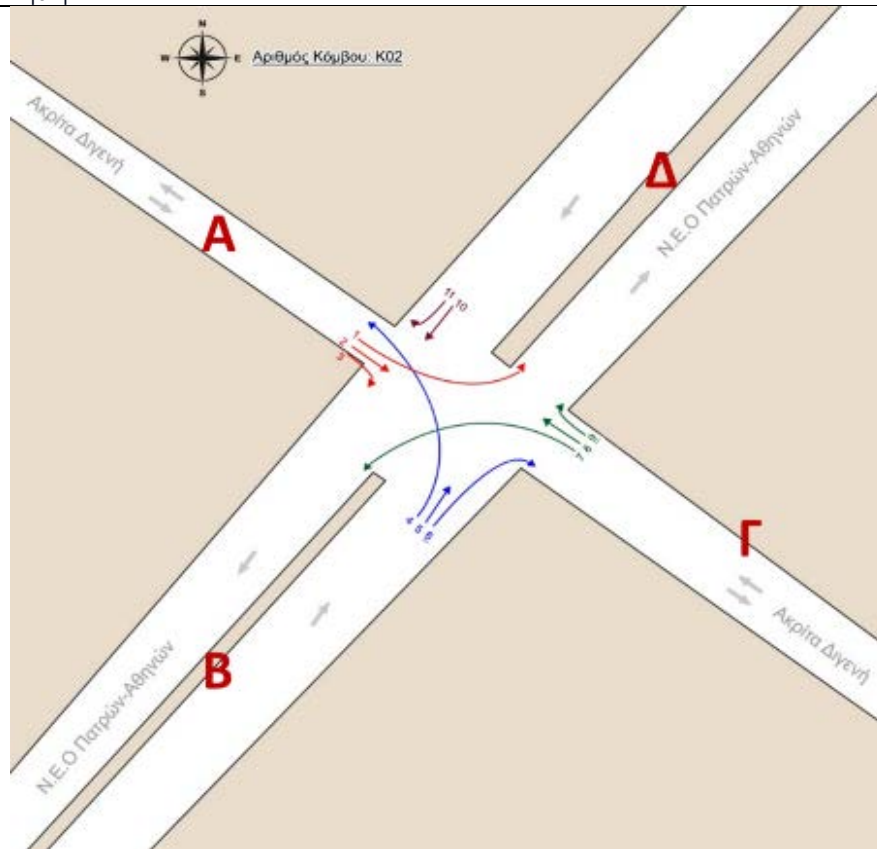


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



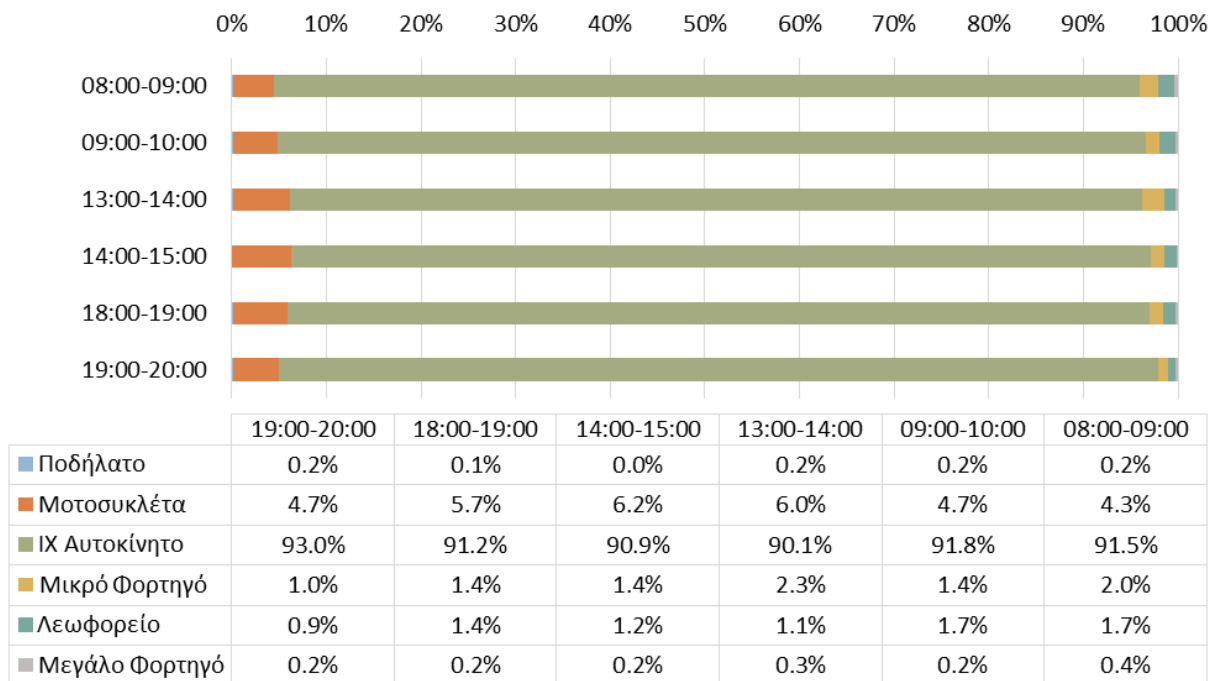
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K2	Σημείο	Ν.Ε.Ο. Πατρών - Αθηνών & Διγενή
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 8/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή της Νέας Εθνικής Οδού Πατρών – Αθηνών και Διγενή.		



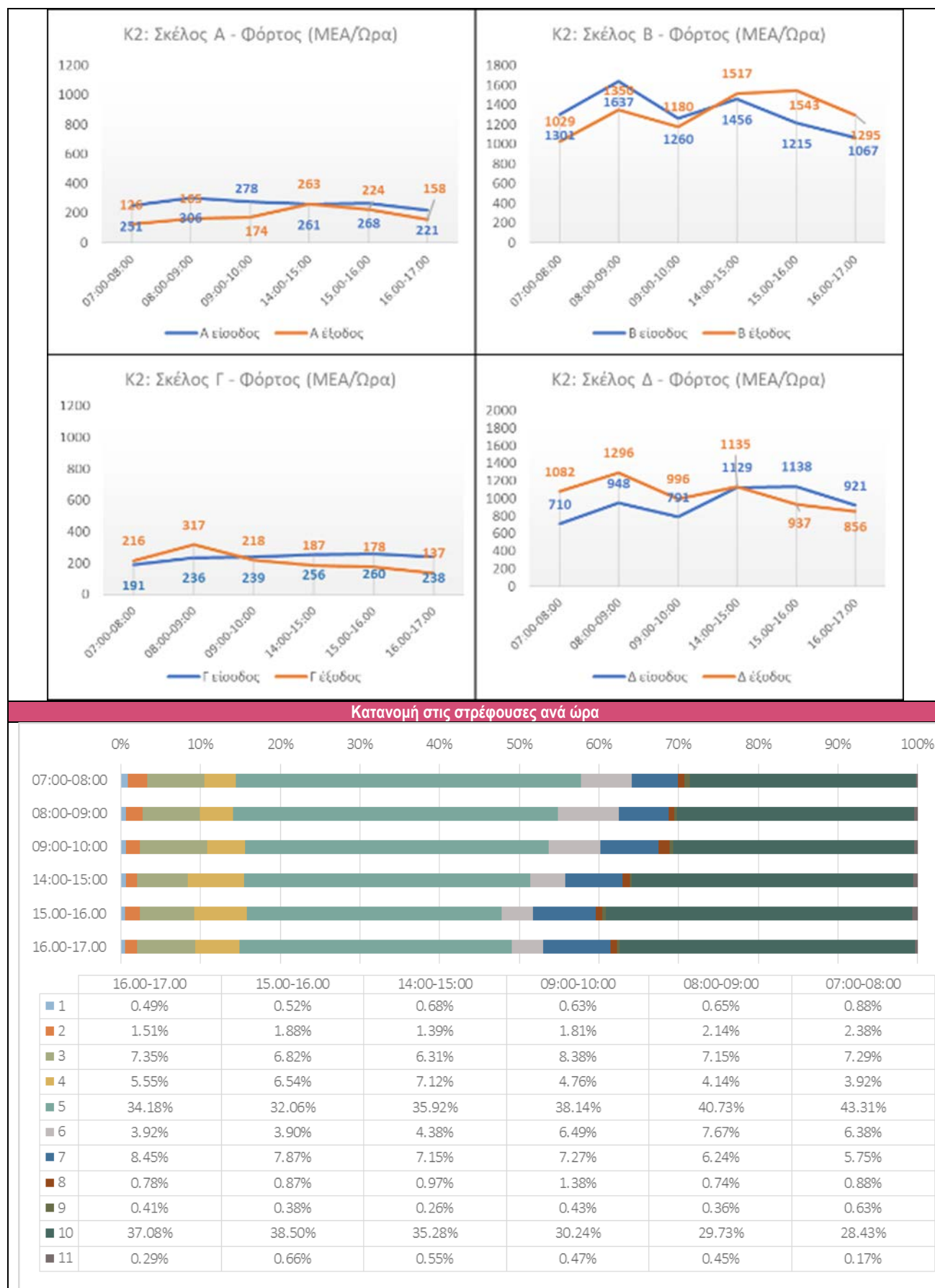
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα



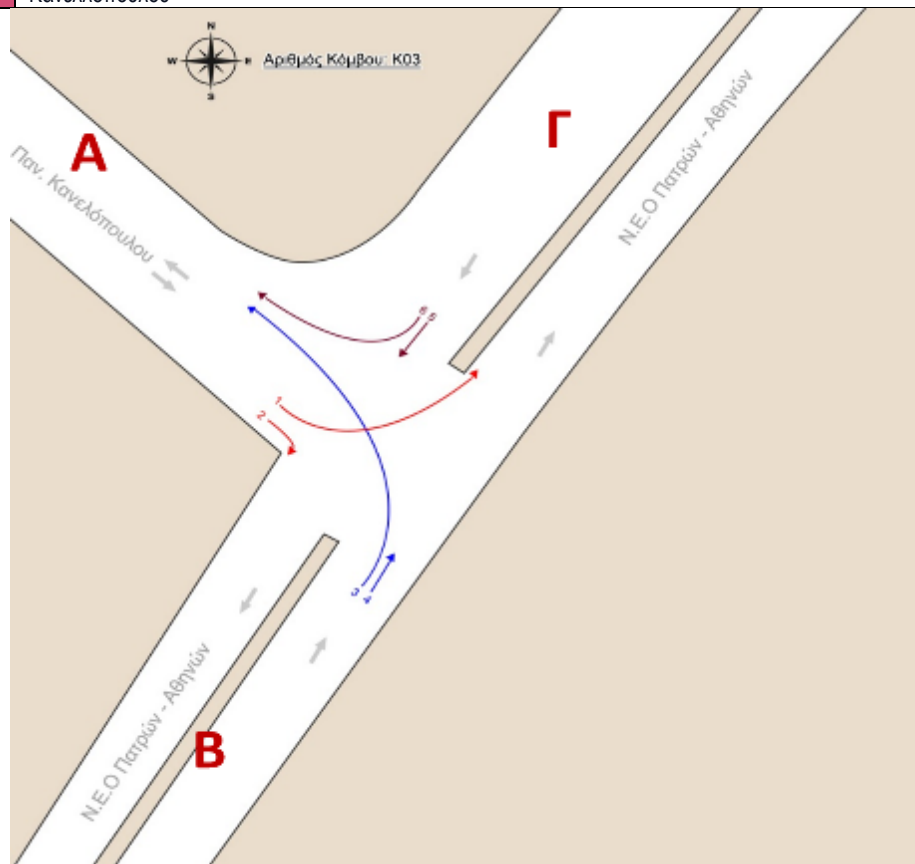
Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



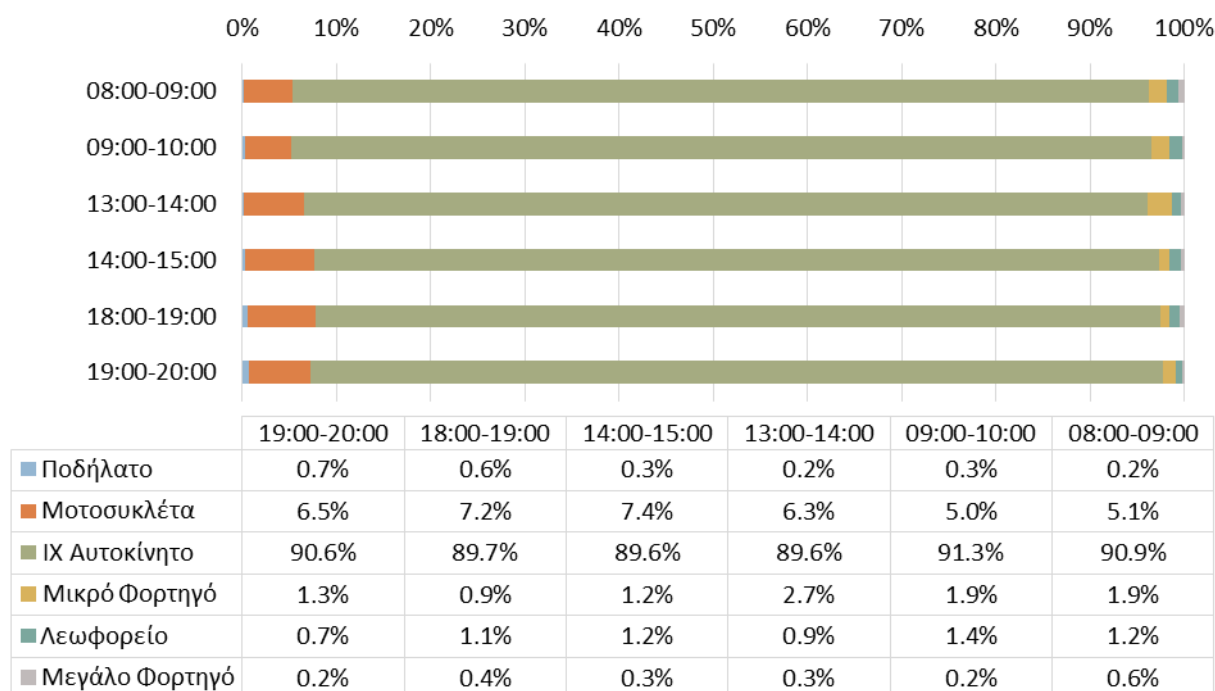
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	Κ3	Σημείο	Ν.Ε.Ο. Αθηνών - Πατρών & Κανελλόπουλου
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 15/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών Πατρών & Κανελλόπουλου		



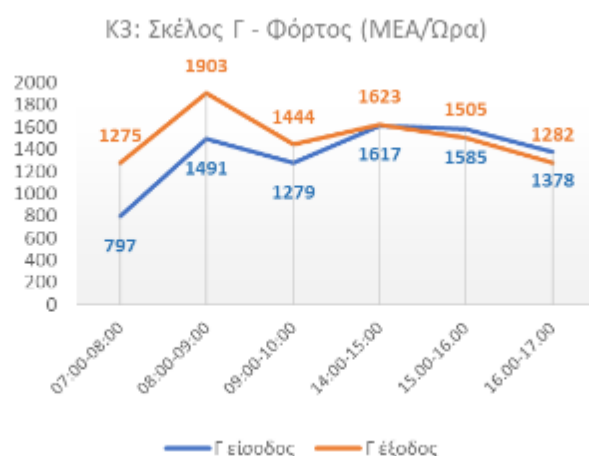
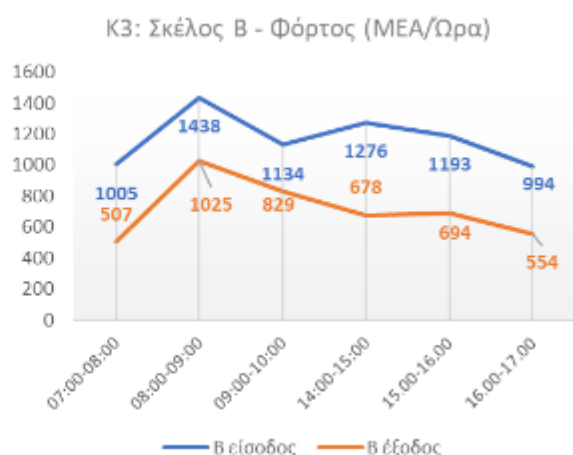
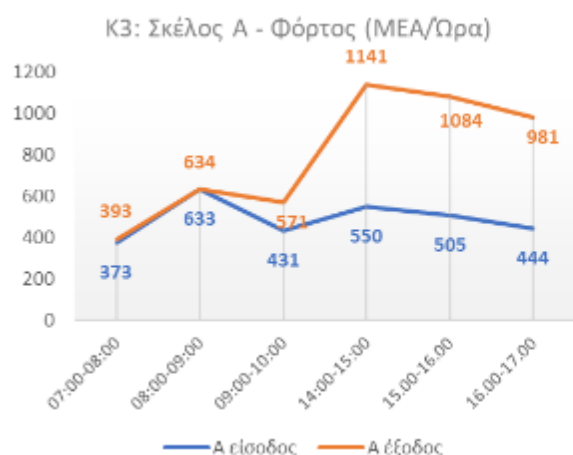
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

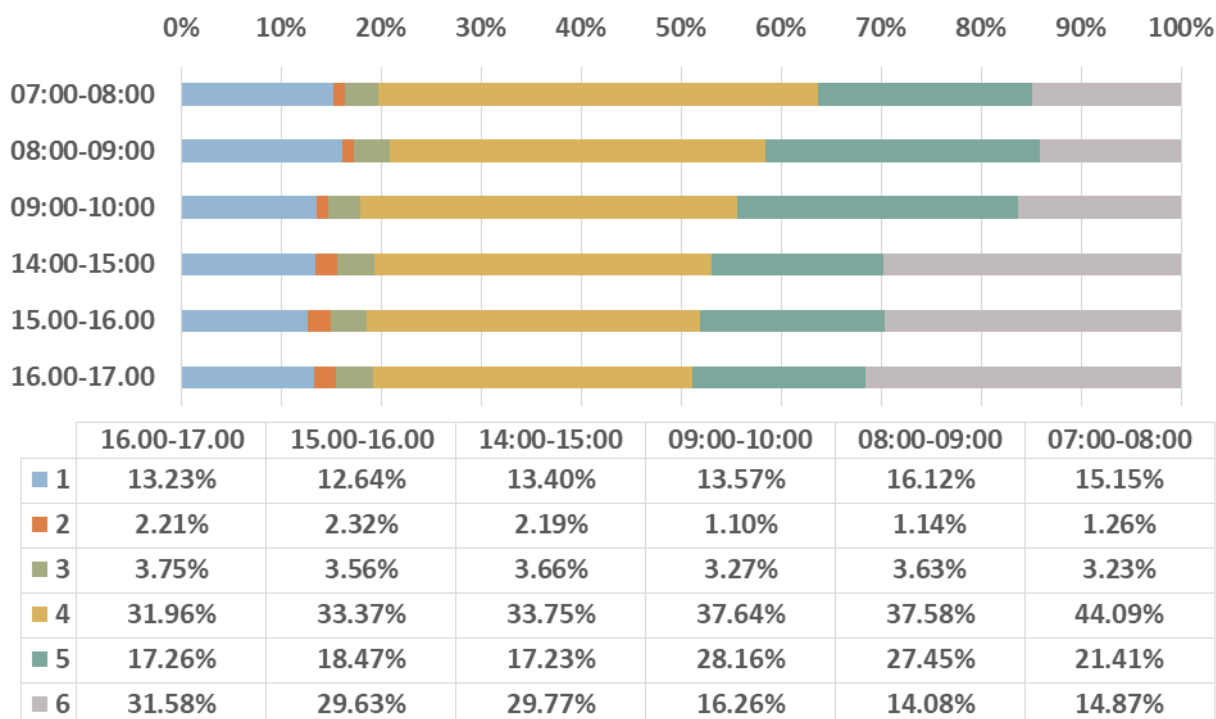


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

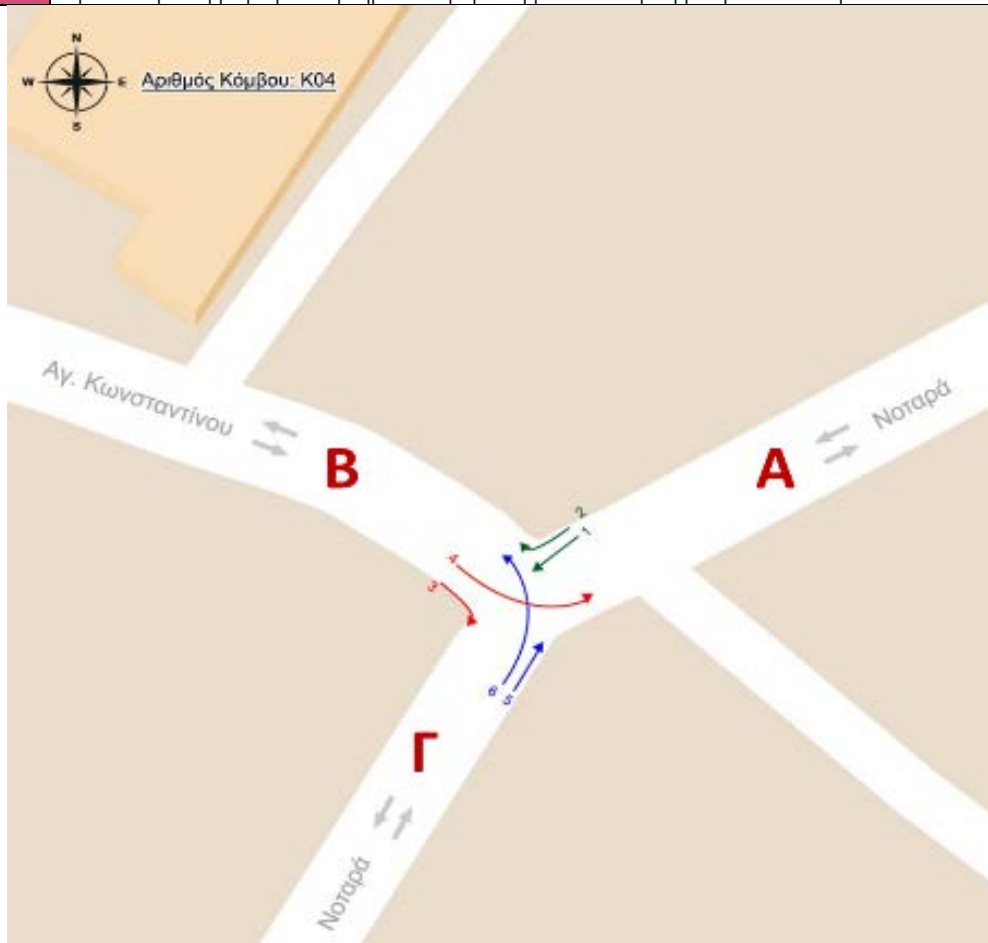


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



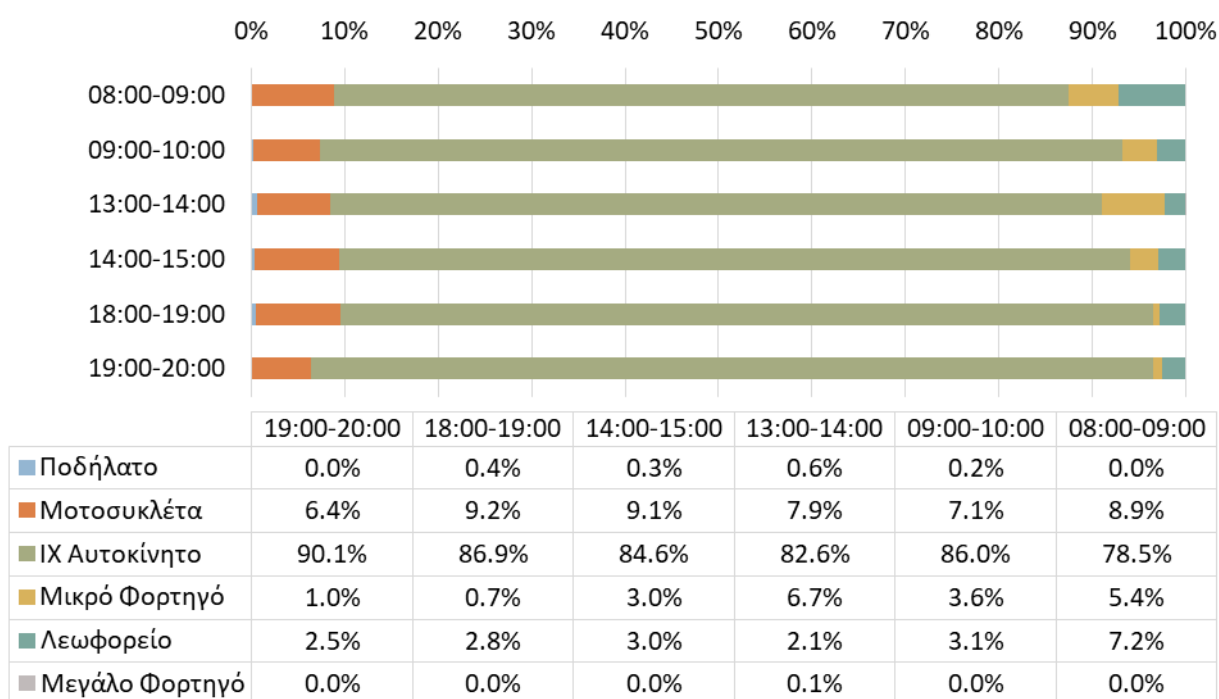
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K4	Σημείο	Αγ. Κωνσταντίνου & Νοταρά
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 10/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγ. Κωνσταντίνου και Νοταρά.		



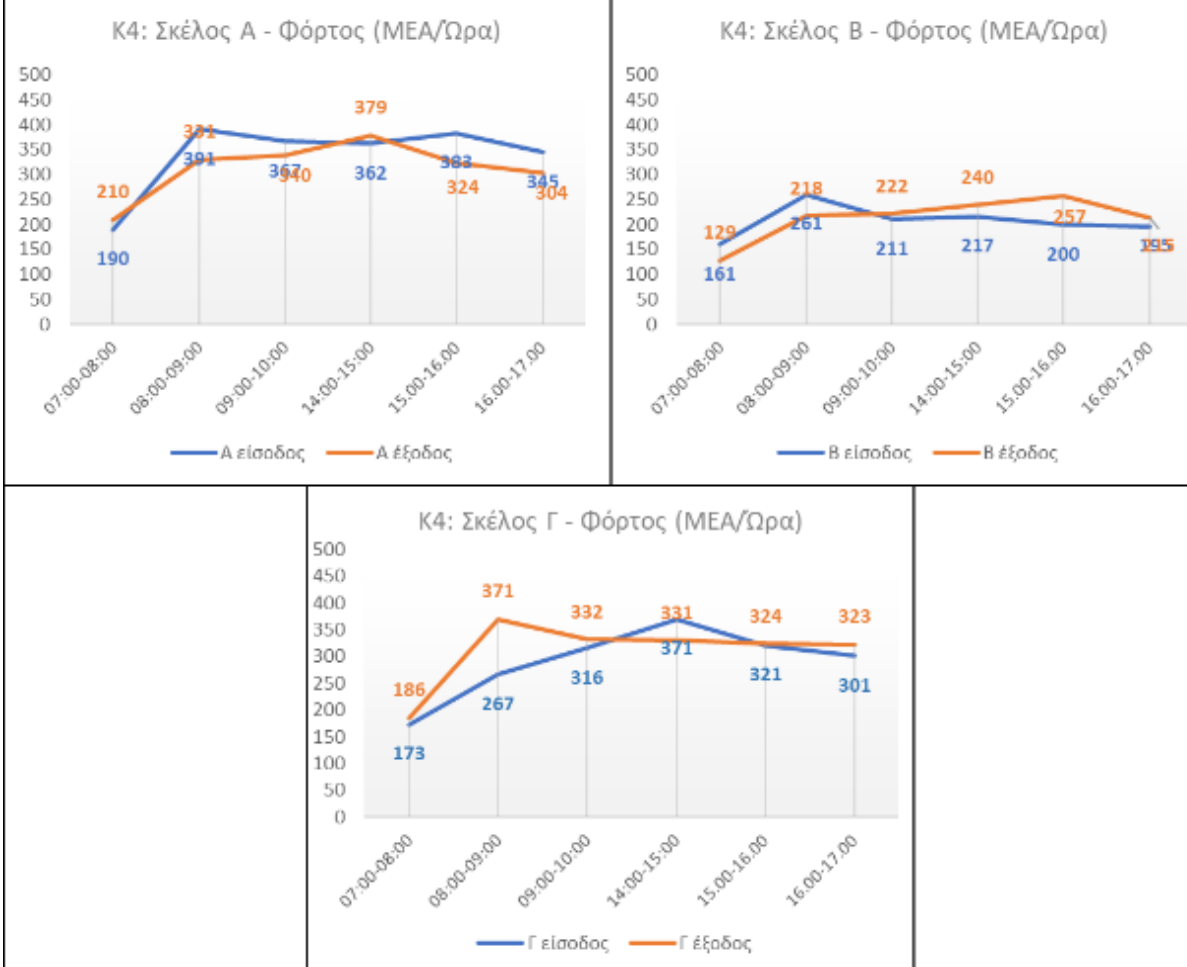
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

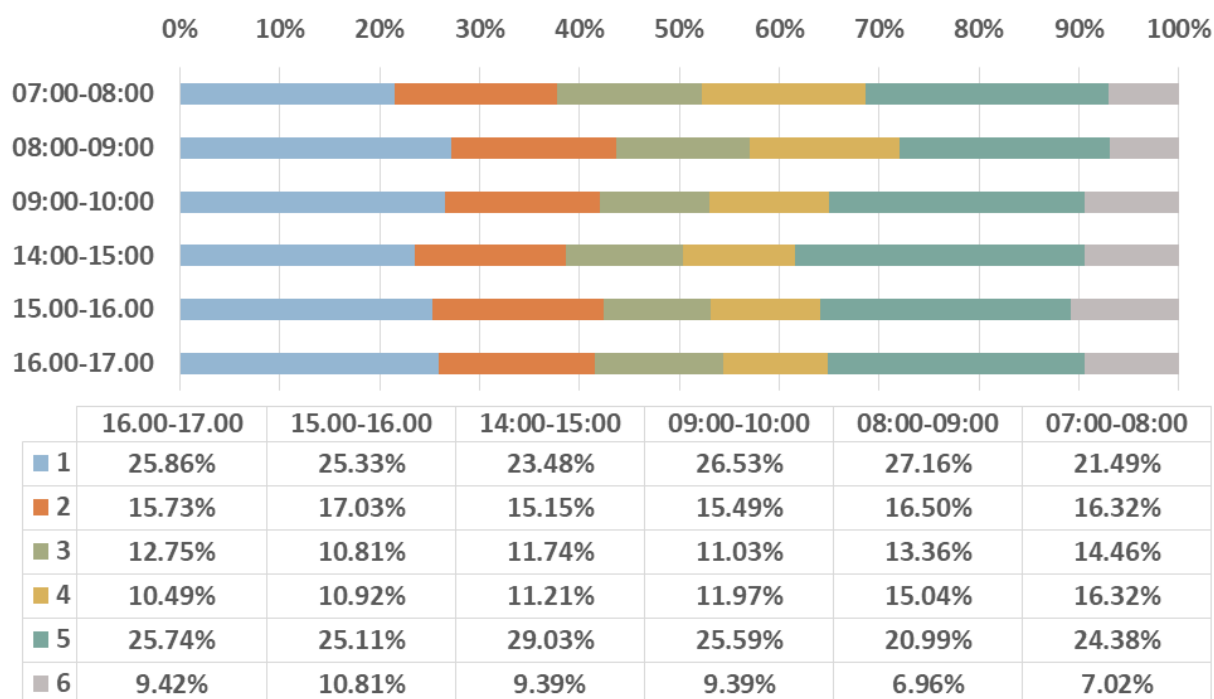


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

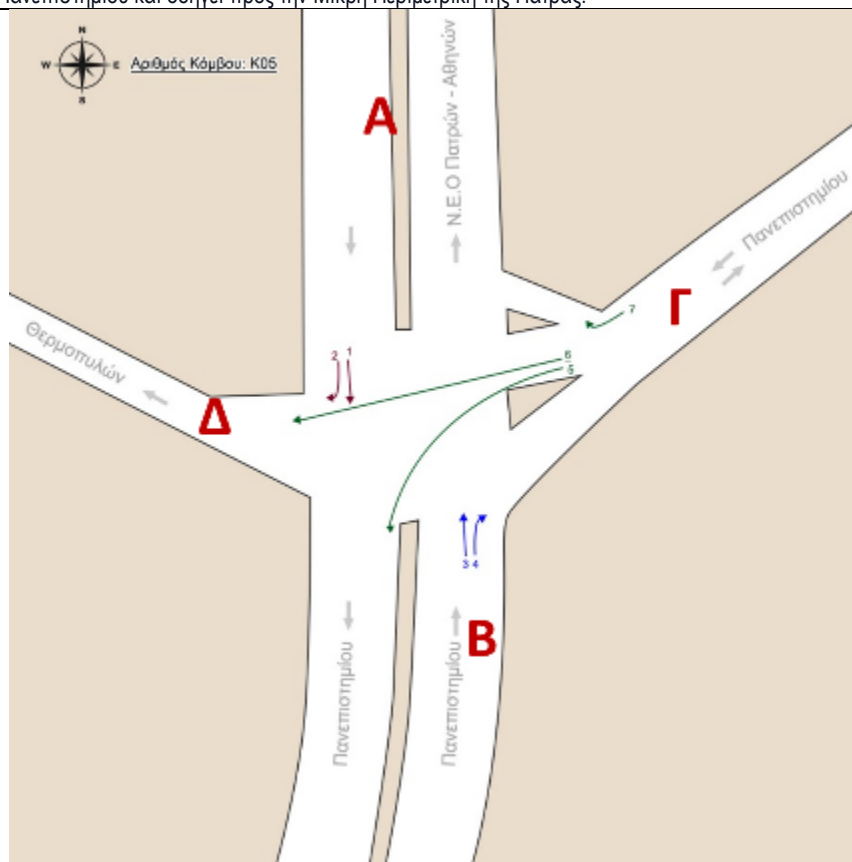


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



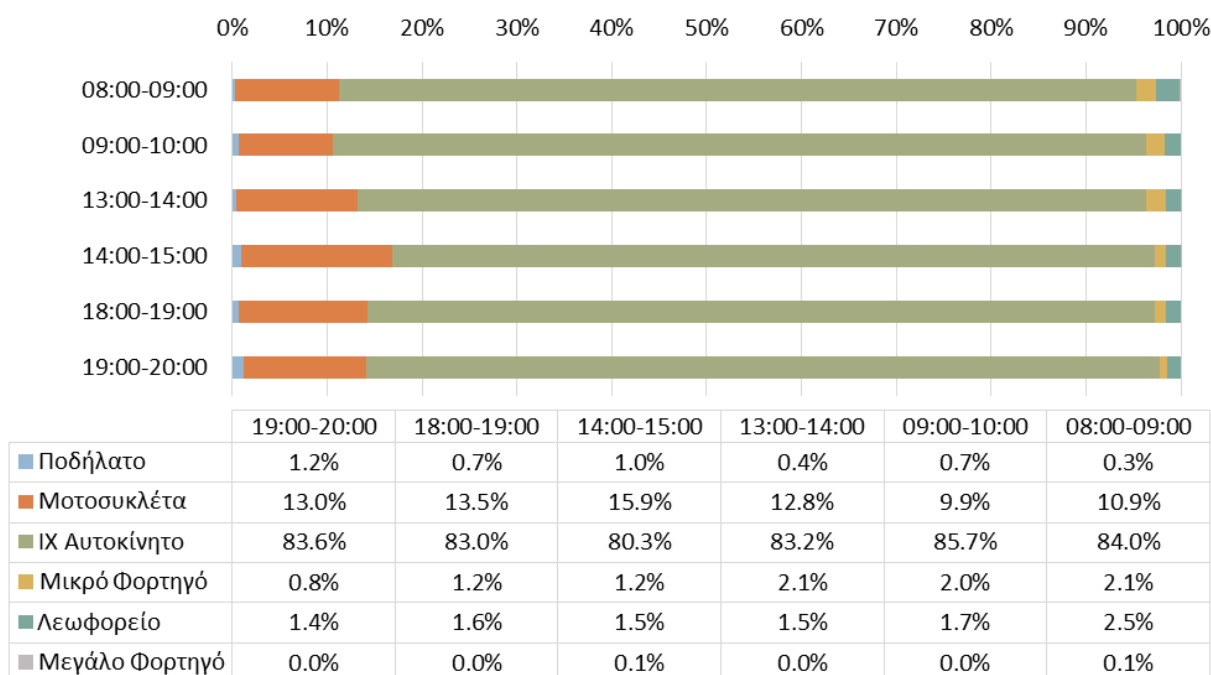
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K5	Σημείο	N.E.O. Πατρών - Αθηνών & Πανεπιστημίου
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 15/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή της Νέας Εθνικής Οδού Πατρών – Αθηνών & Πανεπιστημίου και οδηγεί προς την Μικρή Περιμετρική της Πάτρας.		



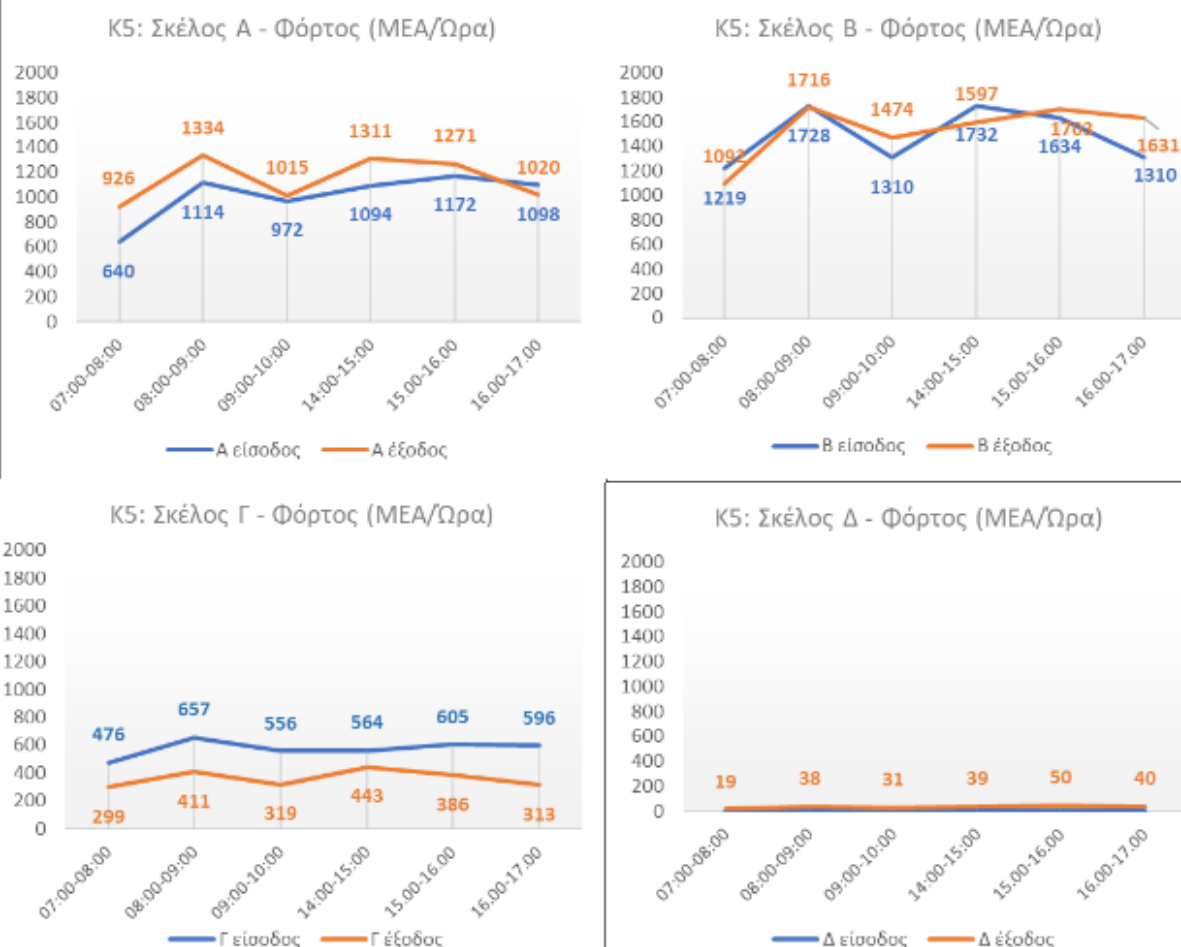
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

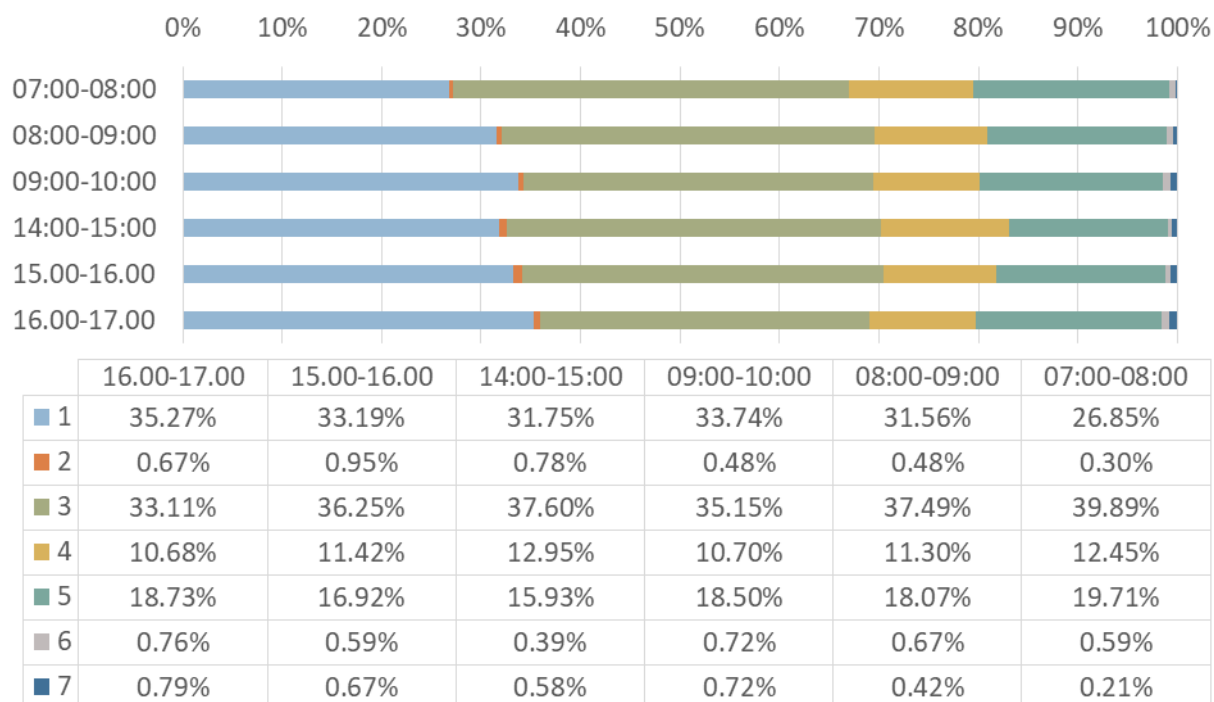


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

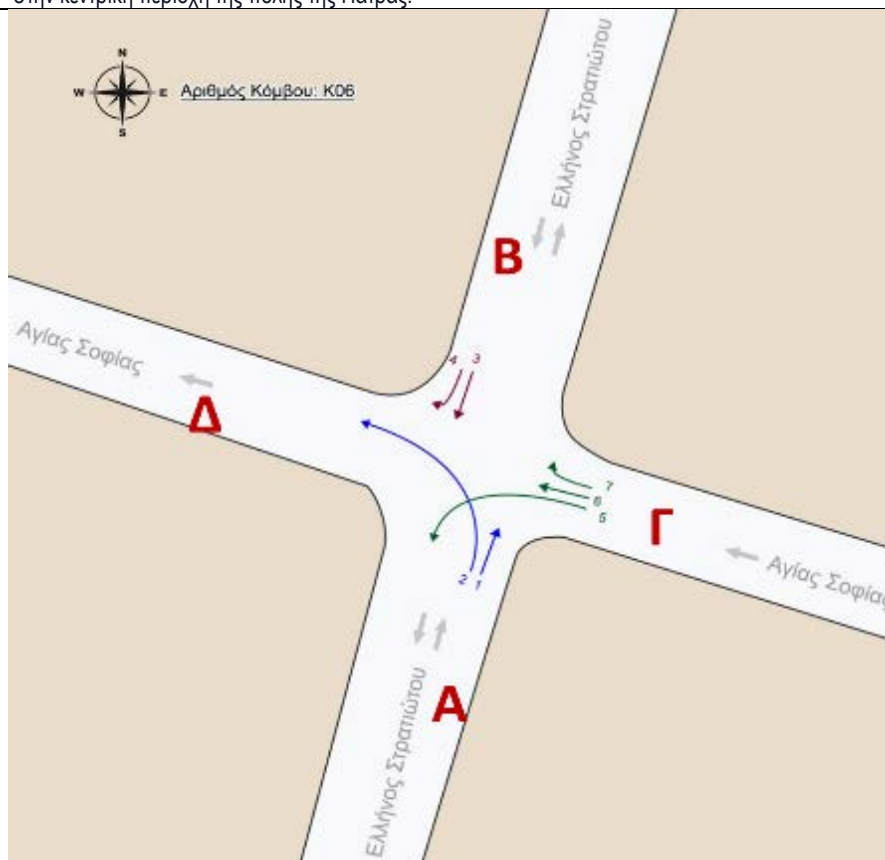


Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



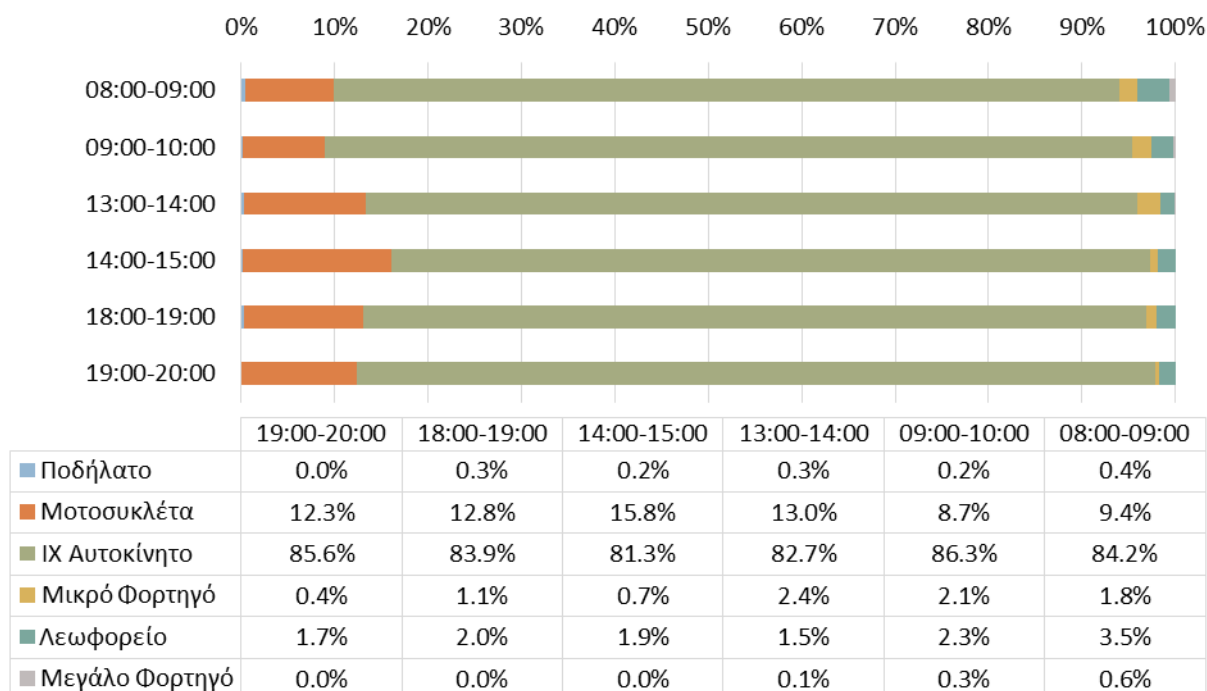
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K6	Σημείο	Αγ. Σοφίας & Έλληνας Στρατιώτου
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 10/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγ. Σοφίας και Έλληνας Στρατιώτου στην κεντρική περιοχή της πόλης της Πάτρας.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

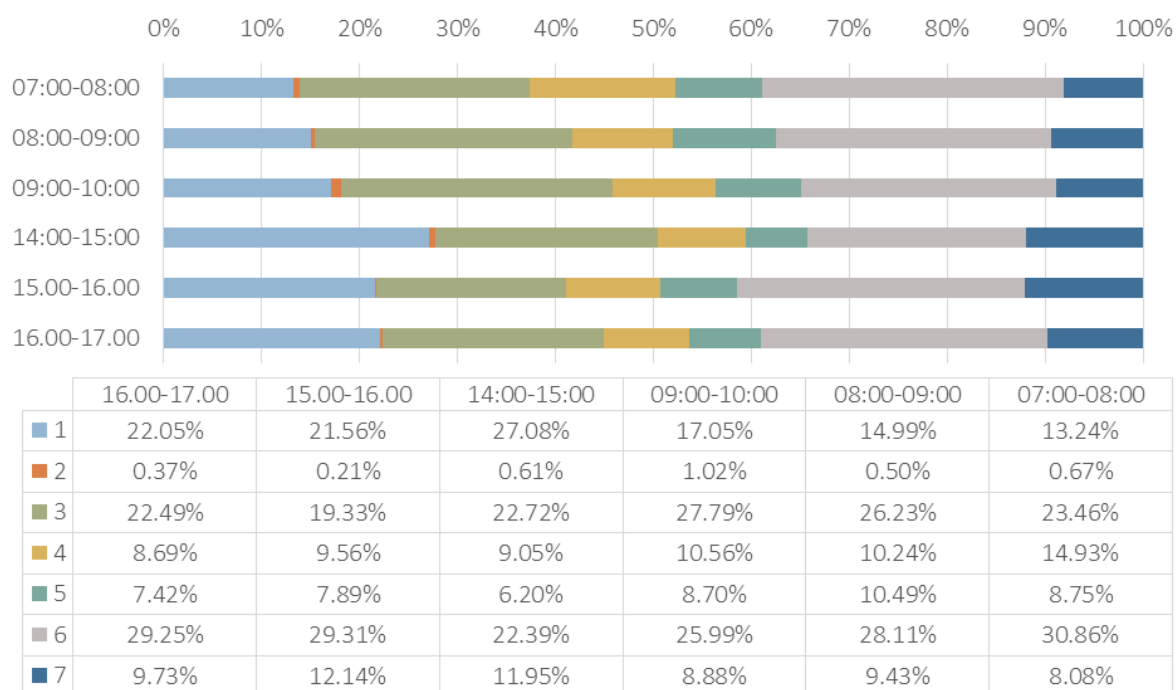


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα



Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



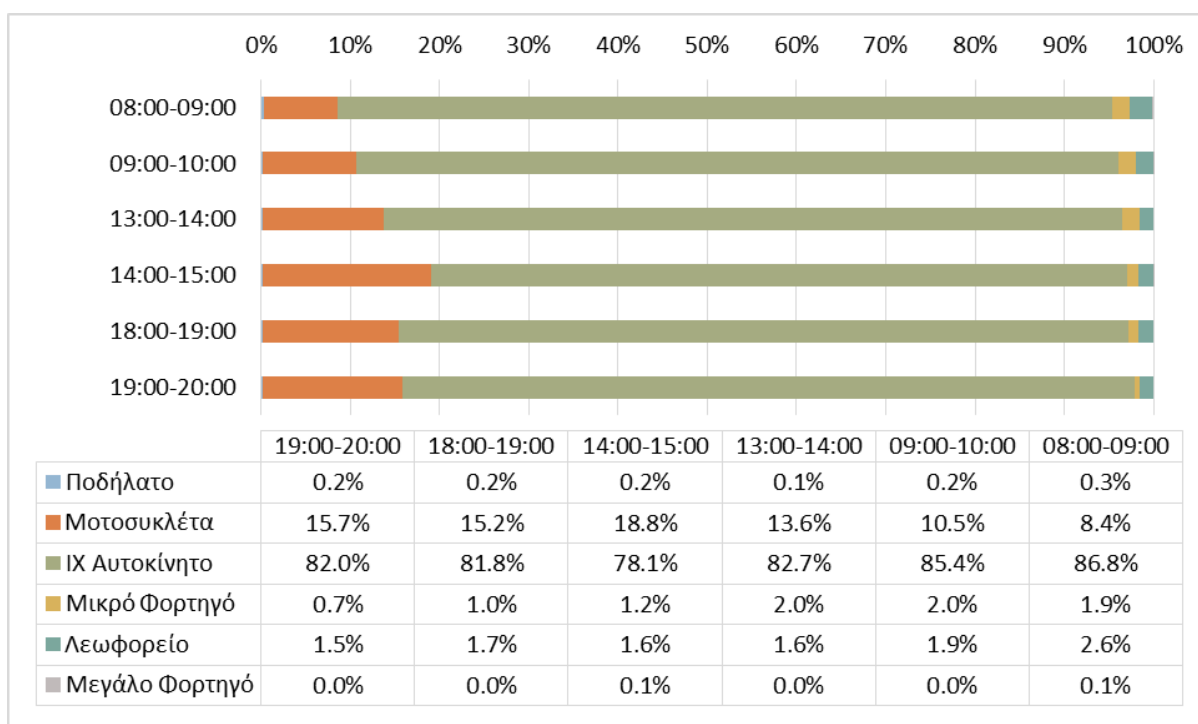
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K7	Σημείο	Αγ. Σοφίας & Πανεπιστημίου
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 10/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγ. Σοφίας και Πανεπιστημίου και αποτελεί έξοδο από το κέντρο προς το υπεραστικό δίκτυο και την Μικρή Περιμετρική Πατρών.		



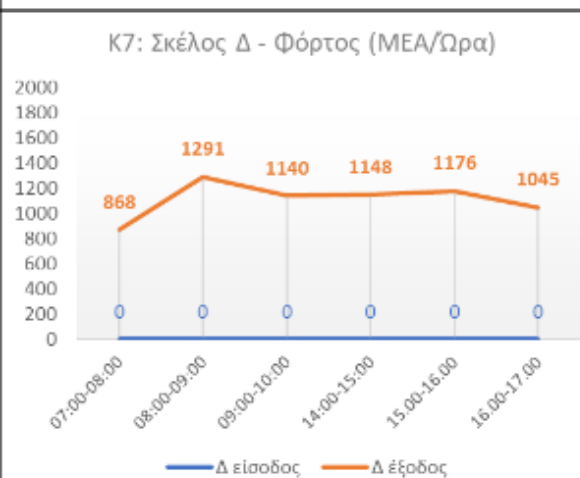
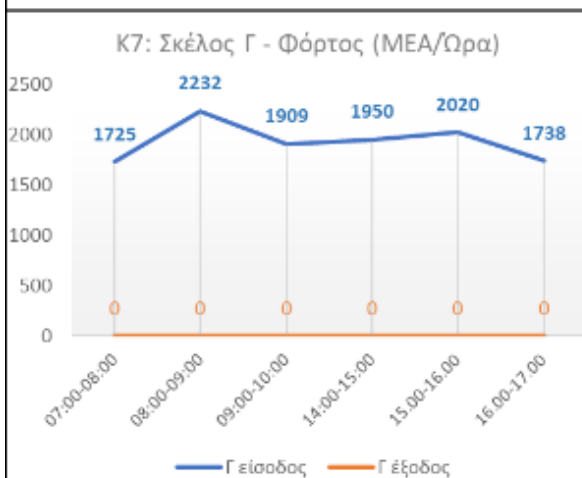
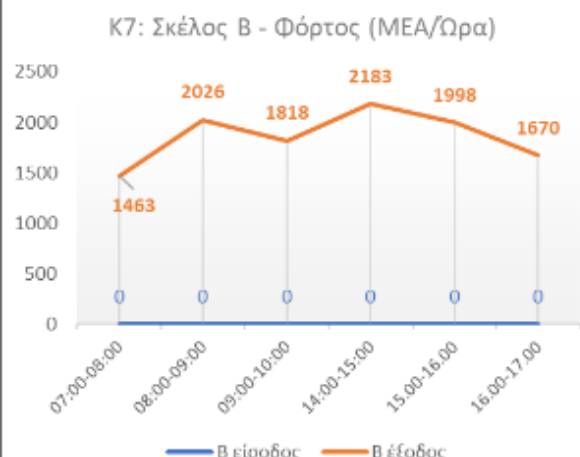
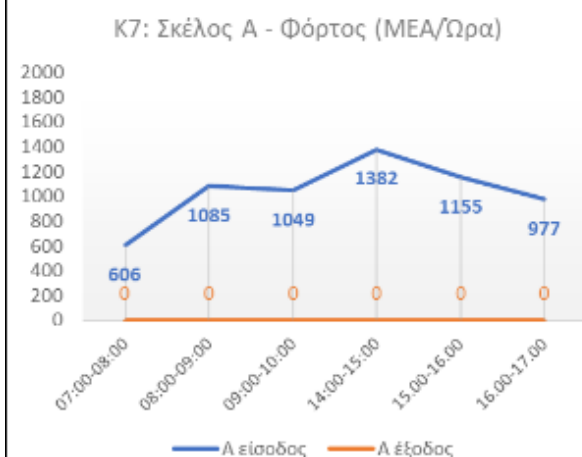
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

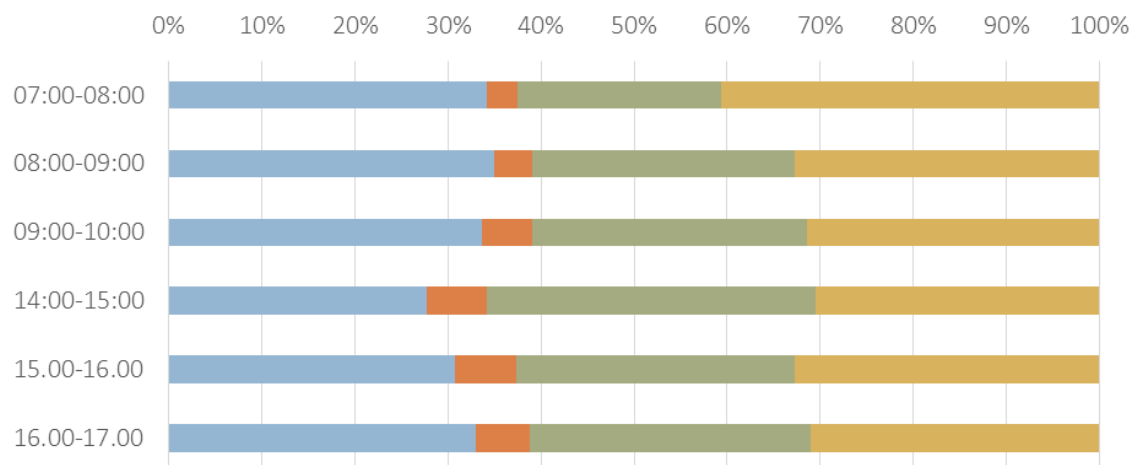


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα



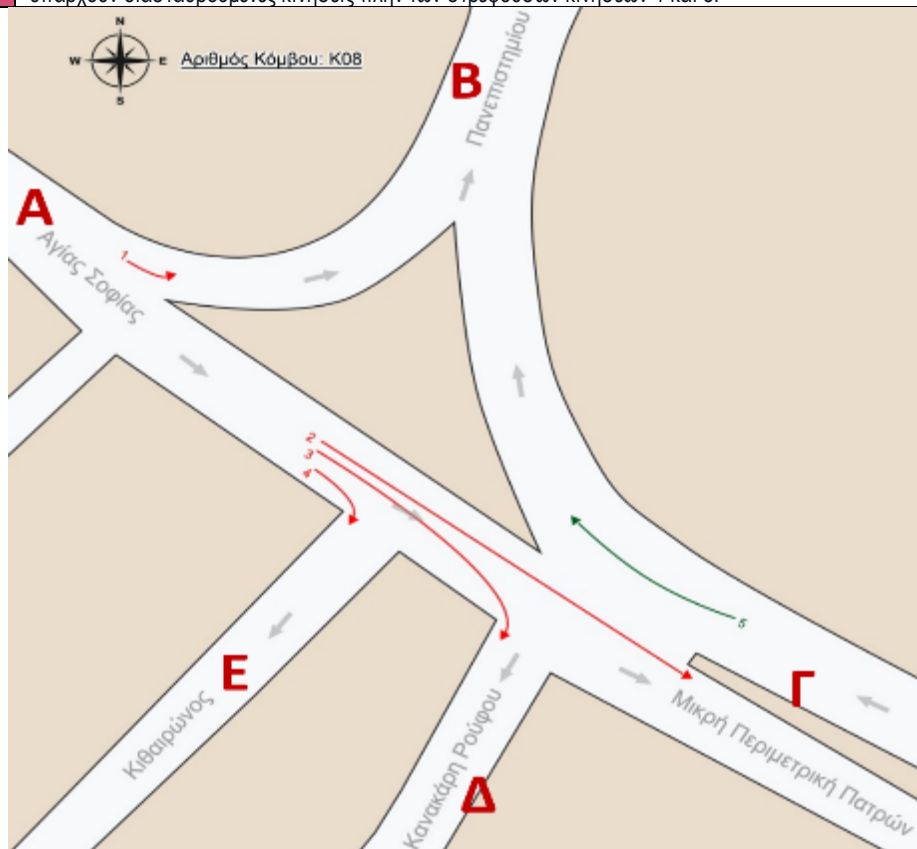
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



	16.00-17.00	15.00-16.00	14.00-15.00	09.00-10.00	08.00-09.00	07.00-08.00
1	33.01%	30.74%	27.72%	33.61%	34.94%	34.15%
2	5.83%	6.59%	6.45%	5.39%	4.10%	3.27%
3	30.09%	29.96%	35.38%	29.58%	28.19%	21.96%
4	31.07%	32.71%	30.44%	31.42%	32.77%	40.61%

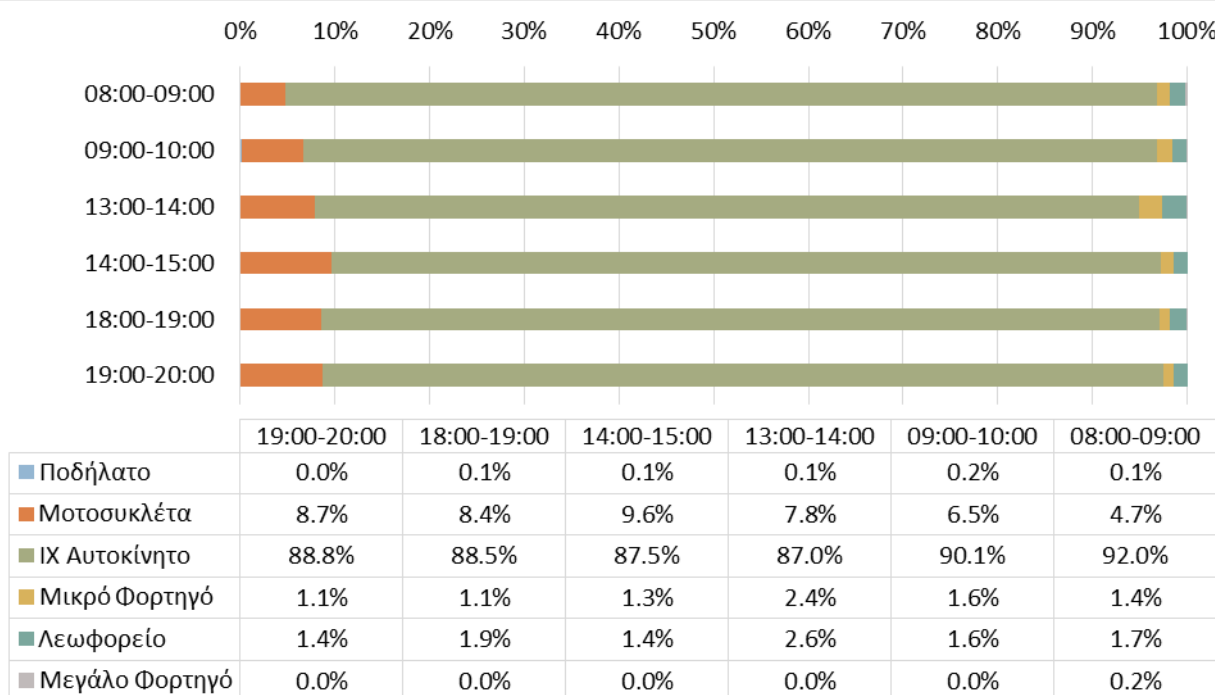
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K8	Σημείο	Αγ. Σοφίας & Μικρή Περιμετρική Πατρών
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 10/12/2021		
Περιγραφή	Αποτελεί κόμβο εισόδου στην κεντρική περιοχή της πόλης αφού μέσω αυτού ο οδηγός εισέρχεται στην οδό Κανακάρη, ενώ παράλληλα είναι ο βόρειος κόμβος της μικρής περιμετρικής οδού. Η κυκλοφορία ρυθμίζεται με απλή σήμανση, ενώ δεν υπάρχουν διασταυρούμενες κινήσεις πλην των στρεφουσών κινήσεων 1 και 5.		



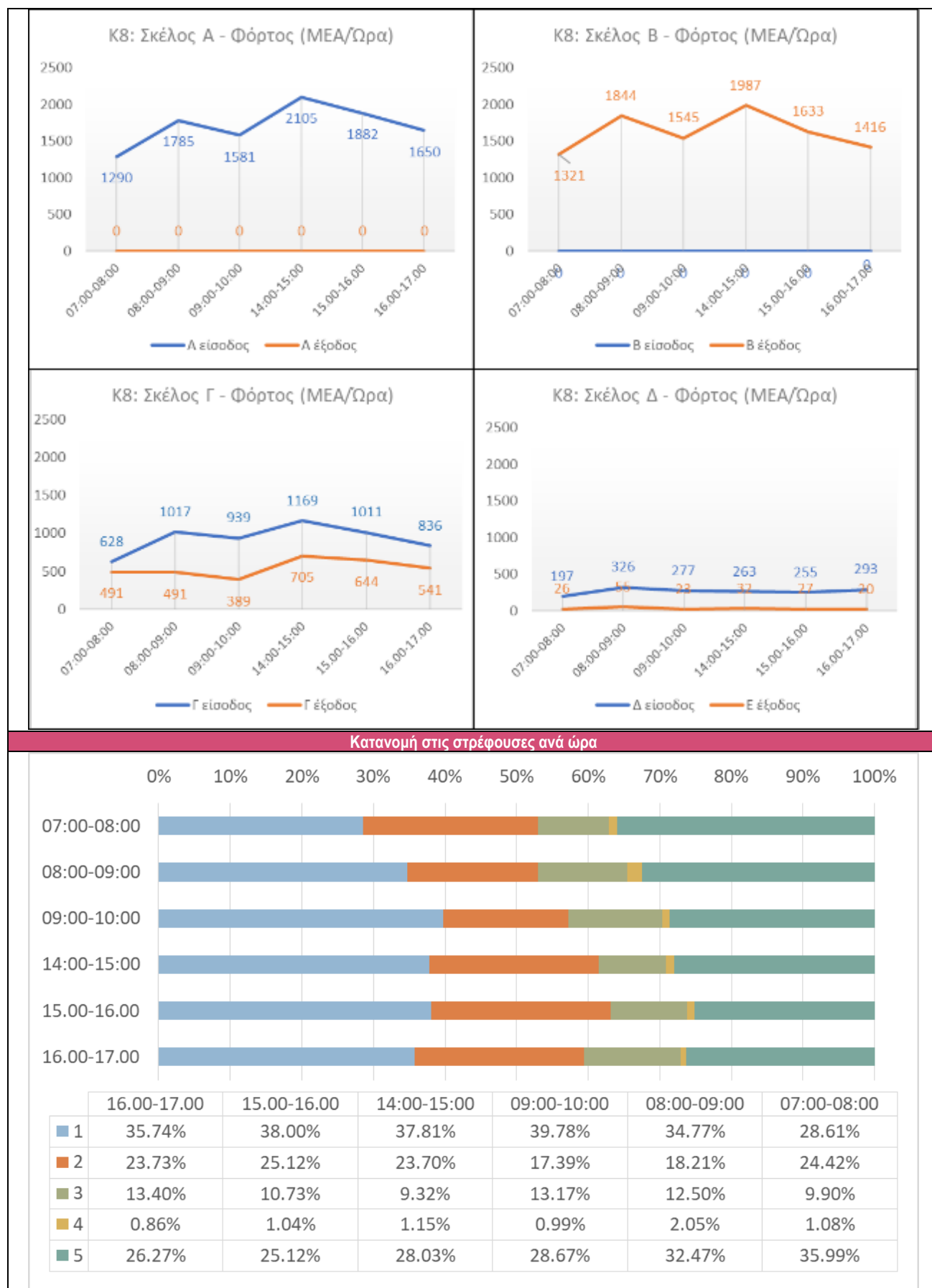
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα



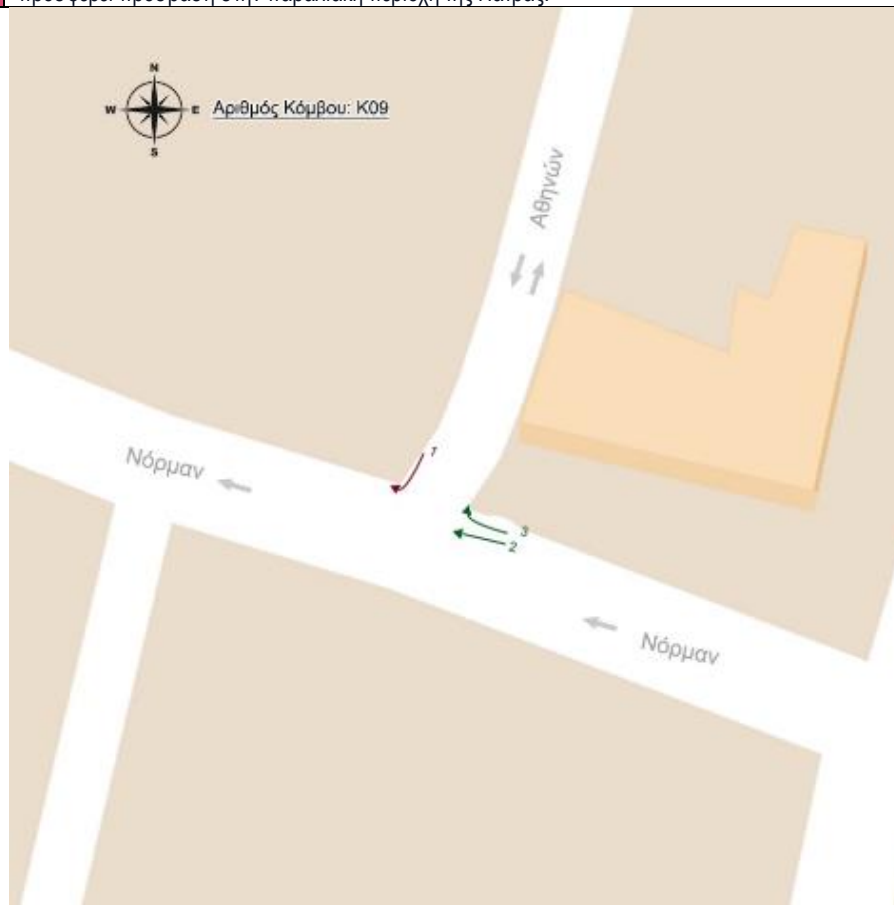
Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



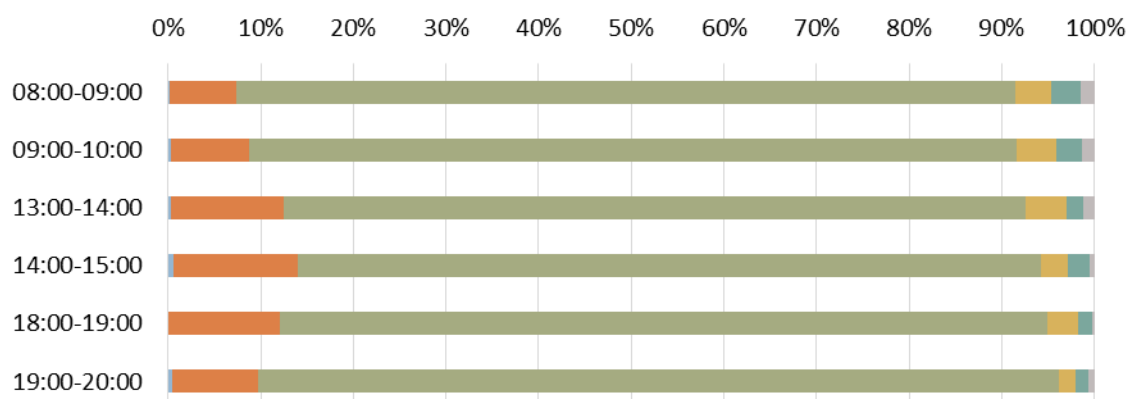
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K9	Σημείο	Νόρμαν & Αθηνών
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 06/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αθηνών και Νόρμαν που οδηγεί στην Όθωνος Αμαλίας και προσφέρει πρόσβαση στην παραλιακή περιοχή της Πάτρας.		



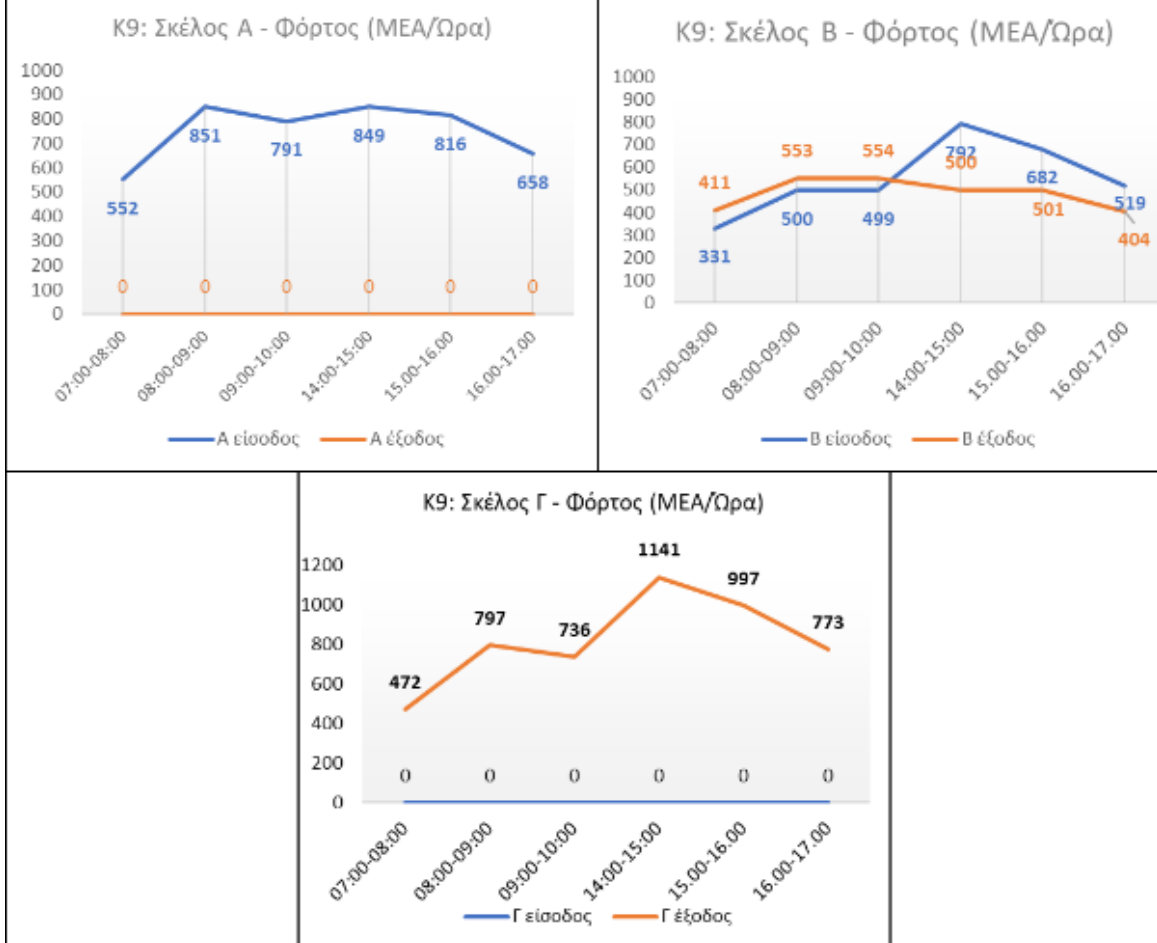
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

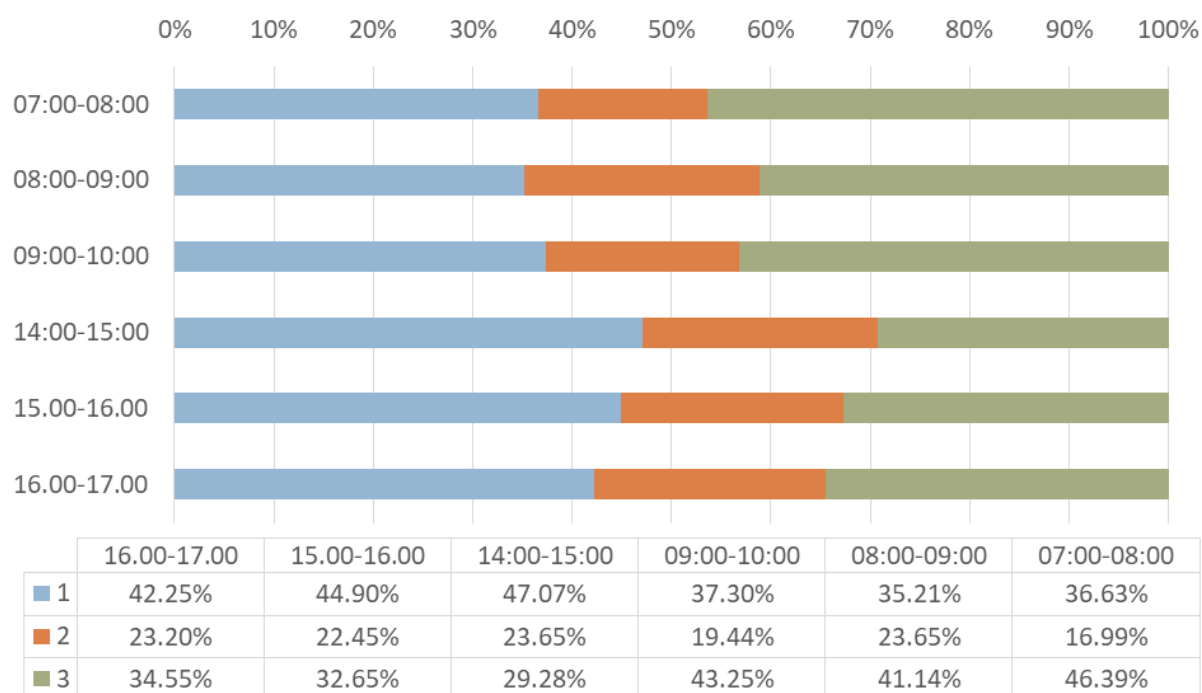


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

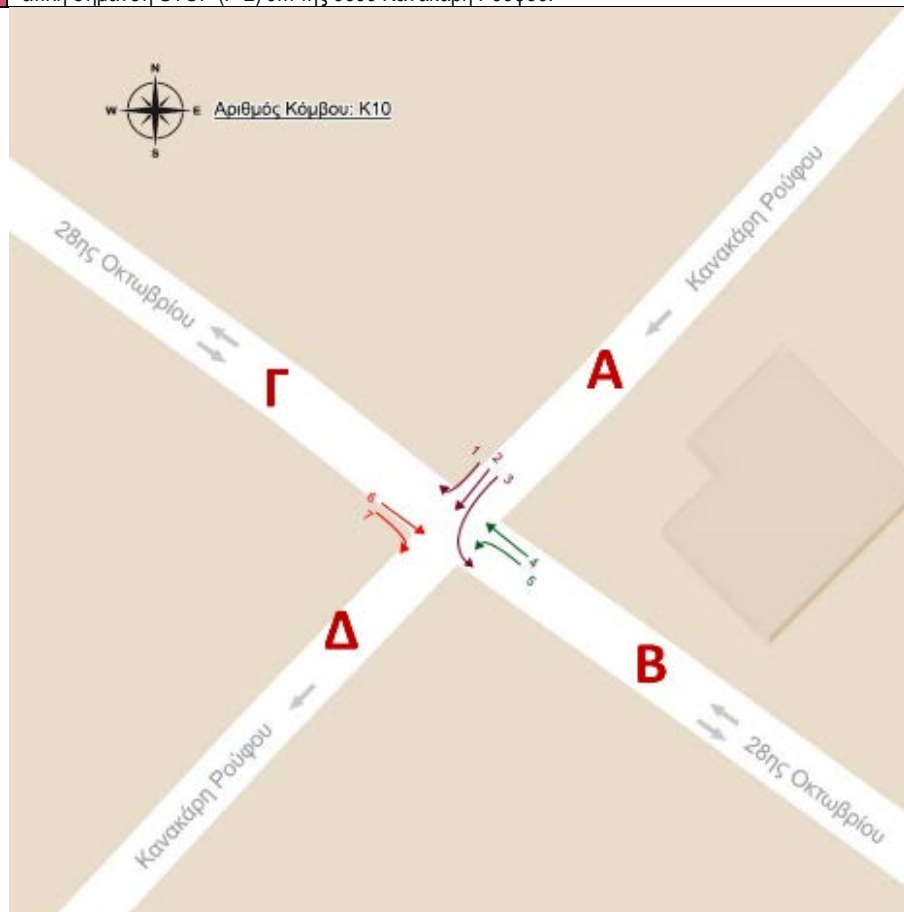


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



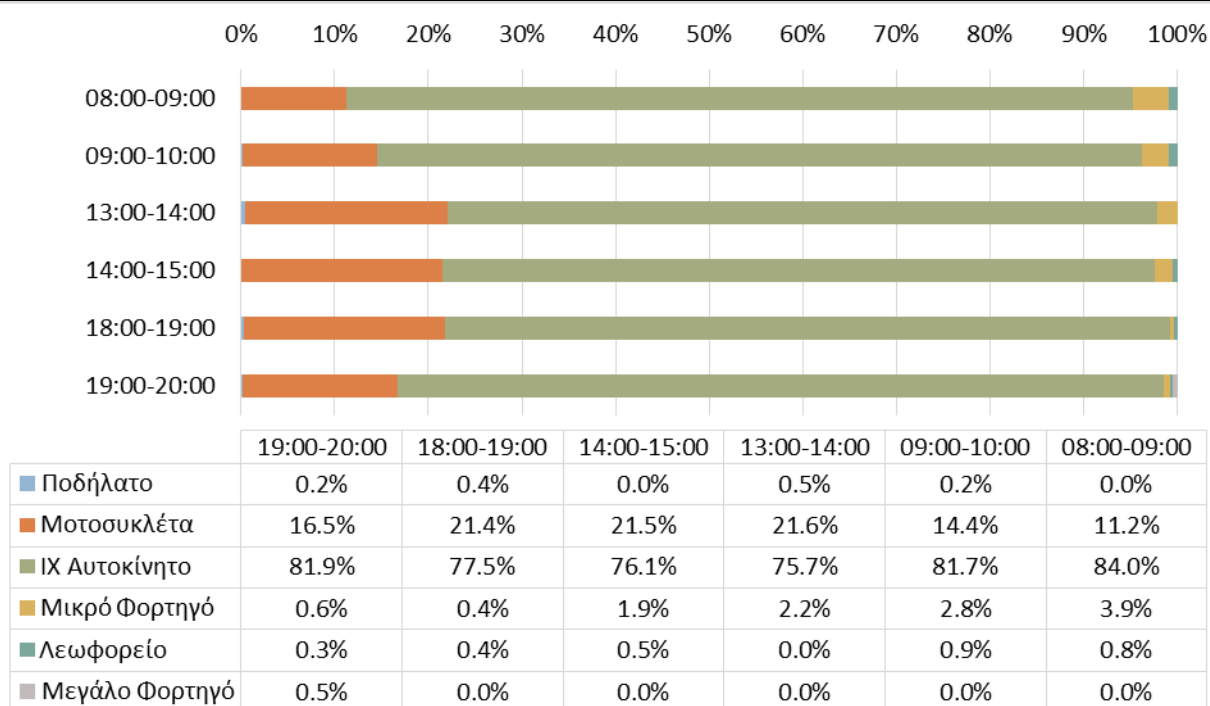
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K10	Σημείο	28ης Οκτωβρίου & Κανακάρη
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 06/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο όπου συμβάλλουν οι δευτερεύουσες οδοί Κανακάρη και 28ης Οκτωβρίου. Η κυκλοφορία ρυθμίζεται με απλή σήμανση STOP (P-2) επί της οδού Κανακάρη Ρούφου.		



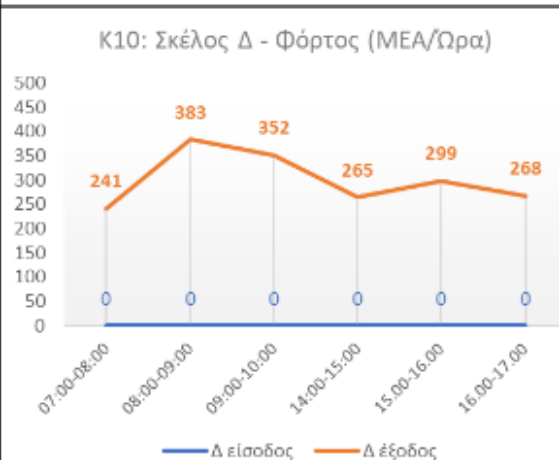
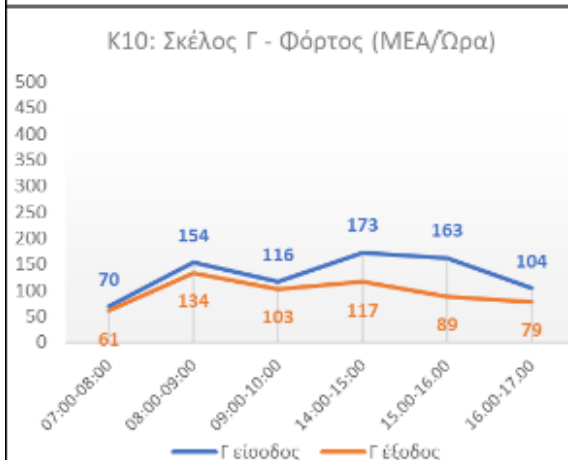
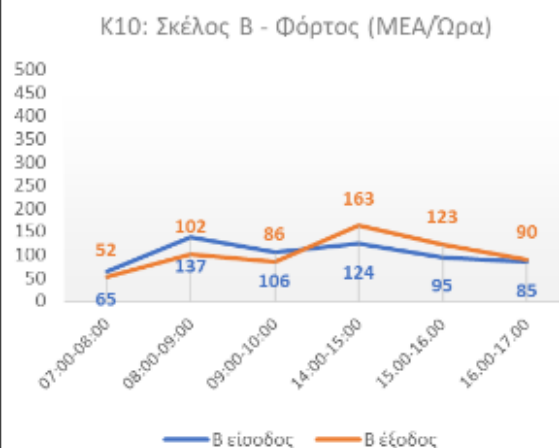
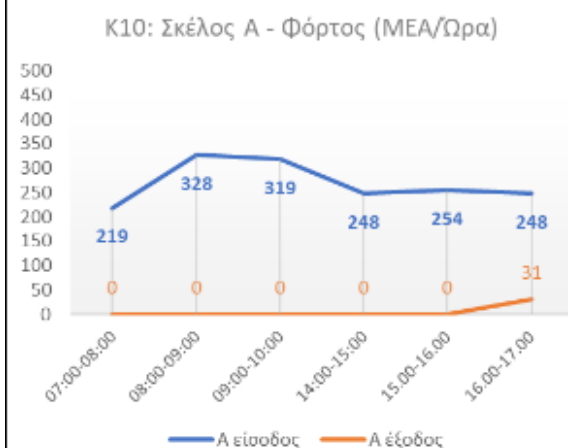
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

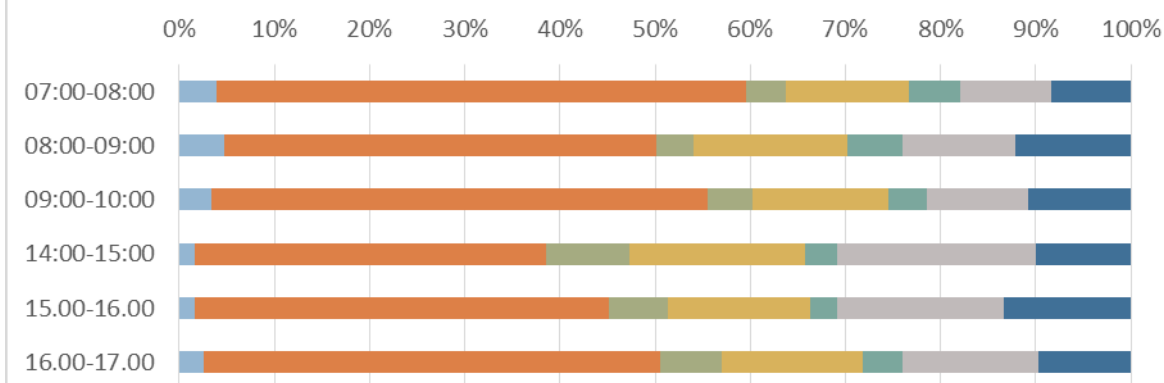


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



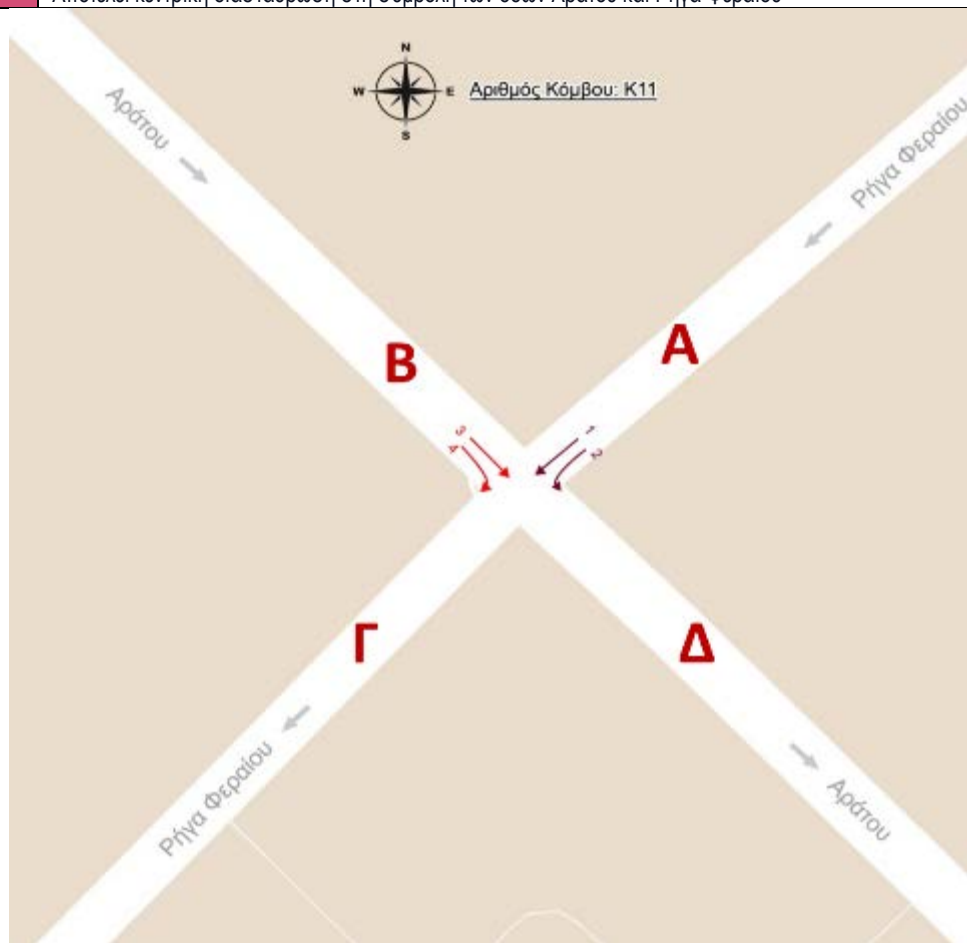
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



	16:00-17:00	15:00-16:00	14:00-15:00	09:00-10:00	08:00-09:00	07:00-08:00
1	2.53%	1.58%	1.68%	3.37%	4.68%	3.93%
2	48.00%	43.59%	36.87%	52.11%	45.40%	55.62%
3	6.53%	6.15%	8.75%	4.72%	3.90%	4.21%
4	14.74%	14.94%	18.52%	14.33%	16.22%	12.92%
5	4.21%	2.81%	3.37%	4.05%	5.77%	5.34%
6	14.32%	17.57%	20.88%	10.62%	11.86%	9.55%
7	9.68%	13.36%	9.93%	10.79%	12.17%	8.43%

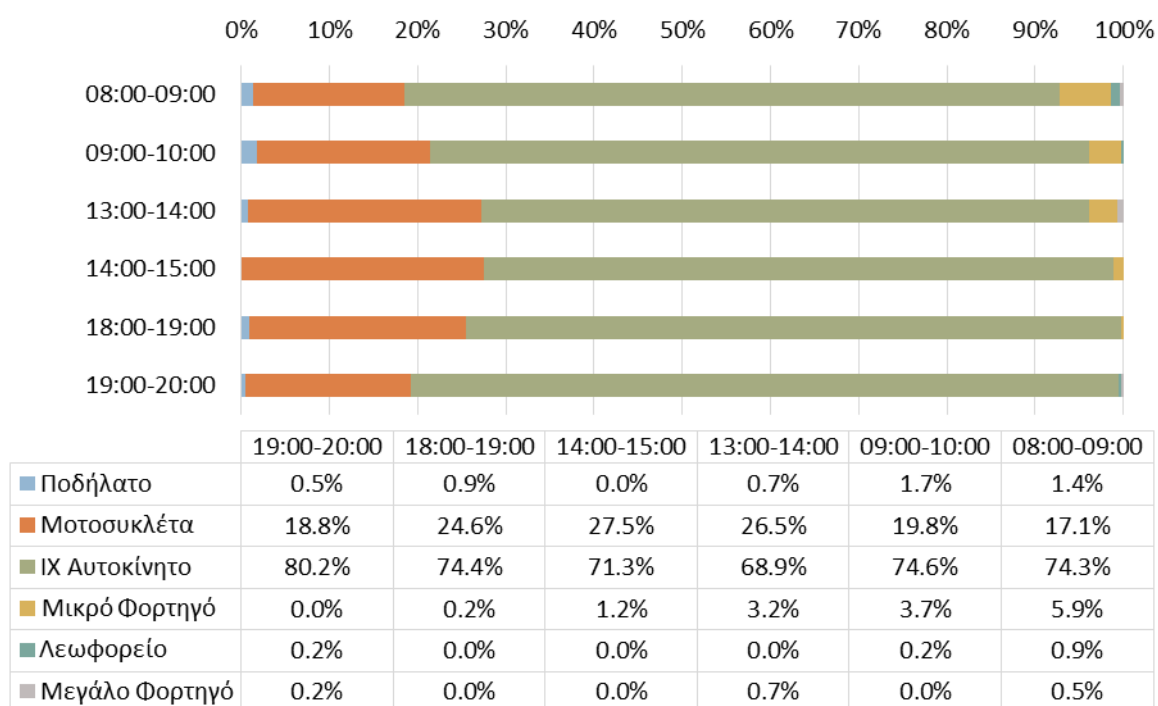
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K11	Σημείο	Αράτου & Ρ. Φεραίου
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 06/12/2021		
Περιγραφή	Αποτελεί κεντρική διασταύρωση στη συμβολή των οδών Αράτου και Ρήγα Φεραίου		



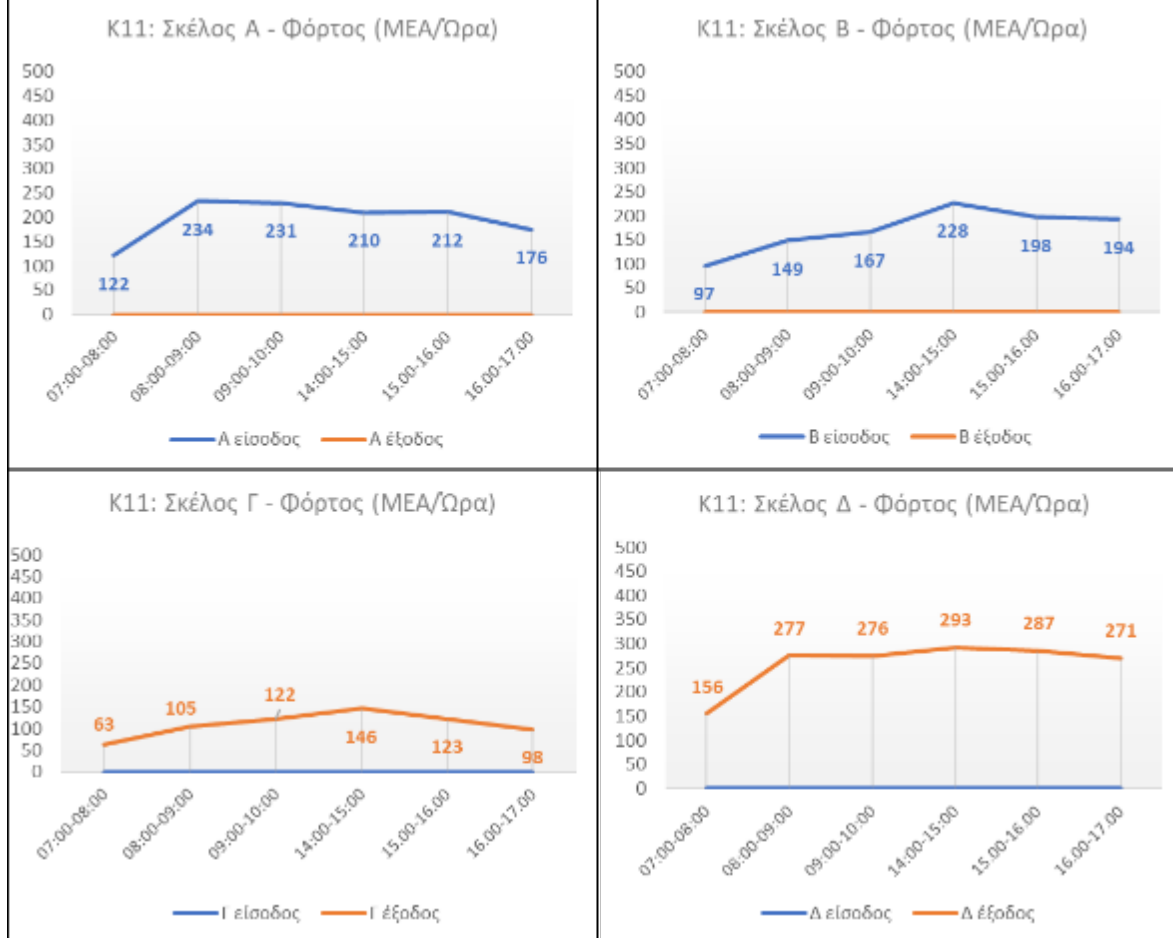
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

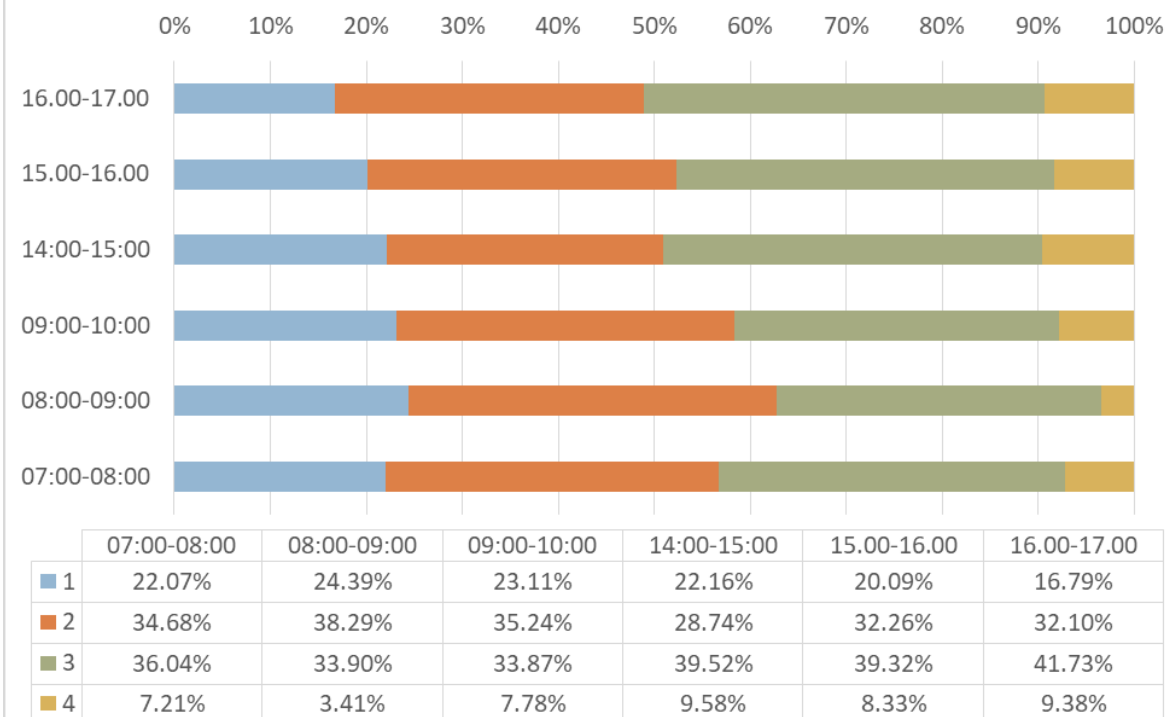


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

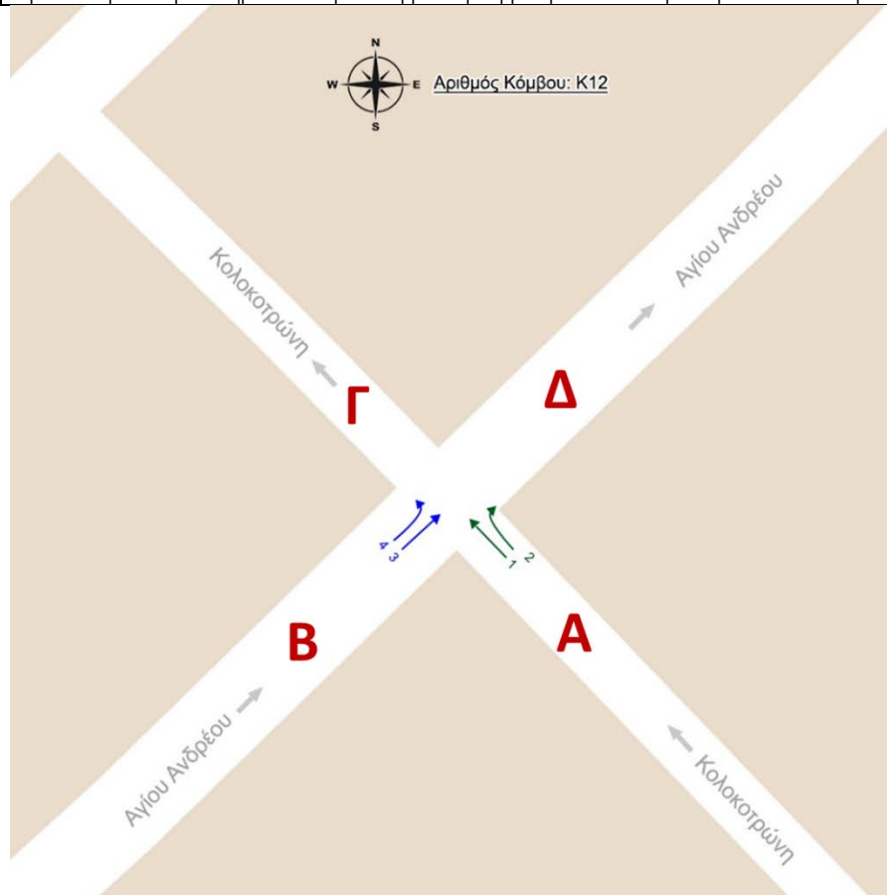


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



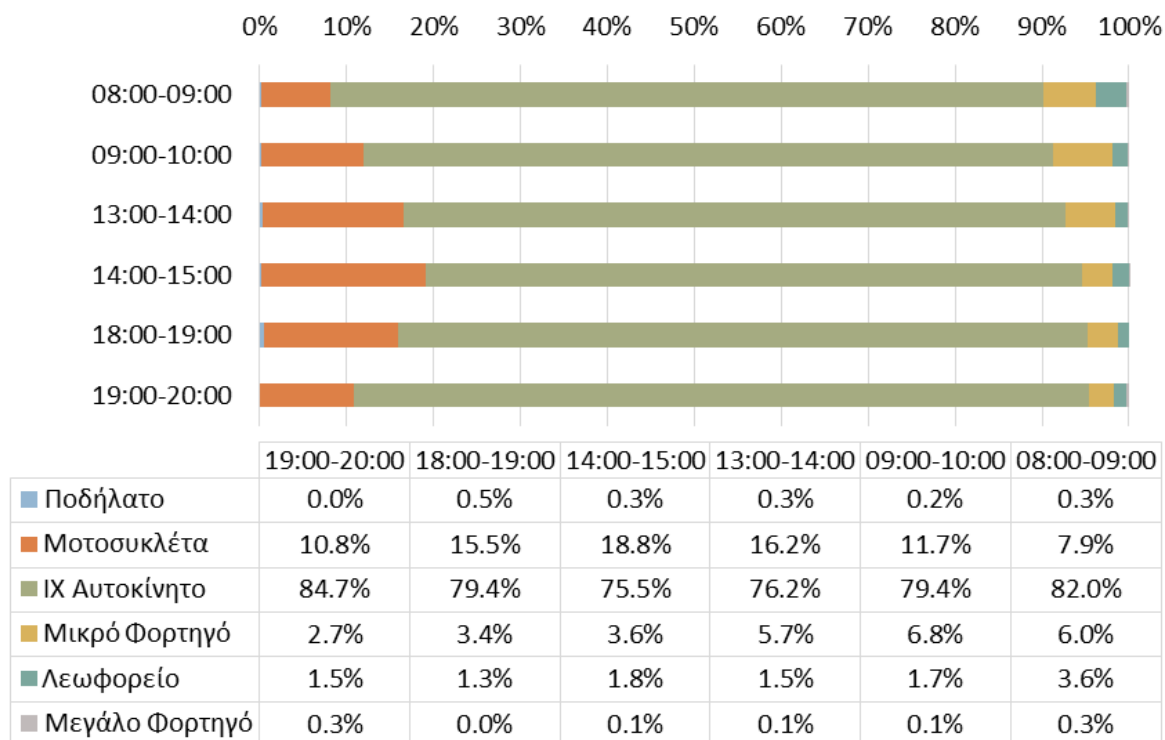
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K12	Σημείο	Αγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 06/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κεντρικό σηματοδοτούμενο κόμβο στη συμβολή των οδών Αγ. Ανδρέου & Κολοκοτρώνη		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

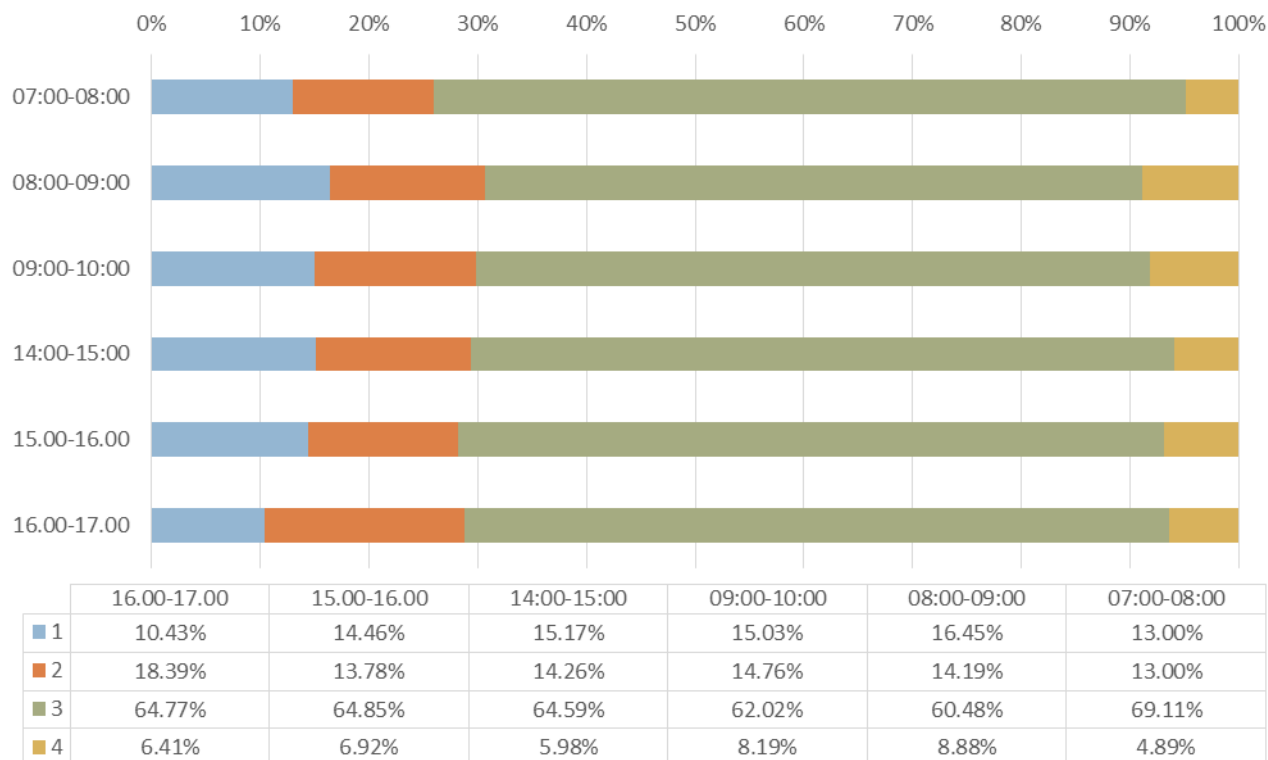


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

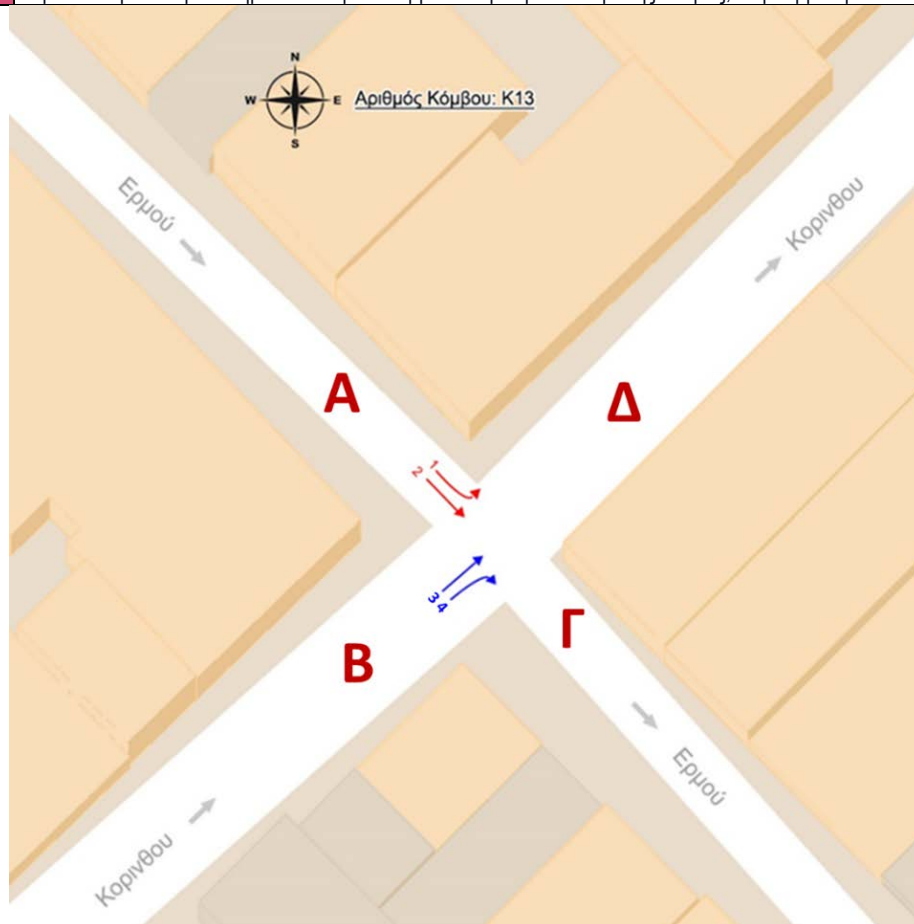


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



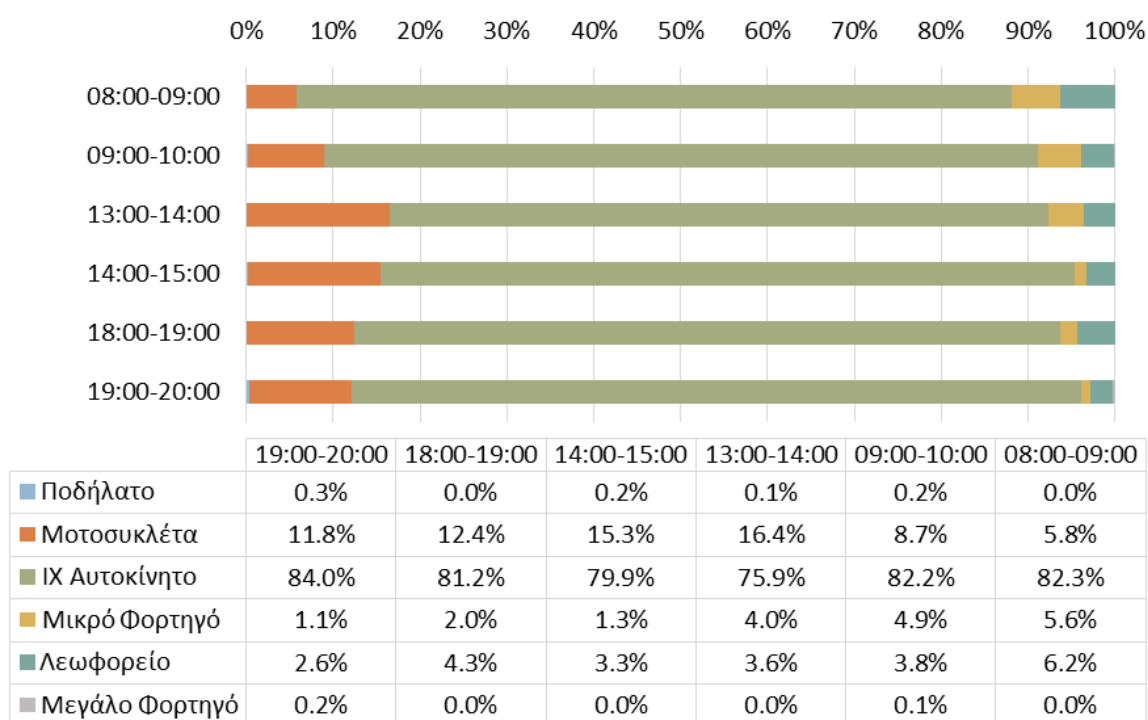
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K13	Σημείο	Κορίνθου & Ερμού
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 07/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κεντρικό σηματοδοτούμενο κόμβο στο εμπορικό κέντρο της Πάτρας, στη συμβολή των οδών Κορίνθου & Ερμού		



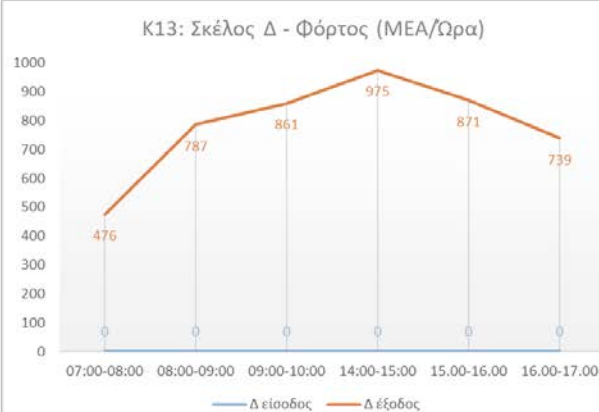
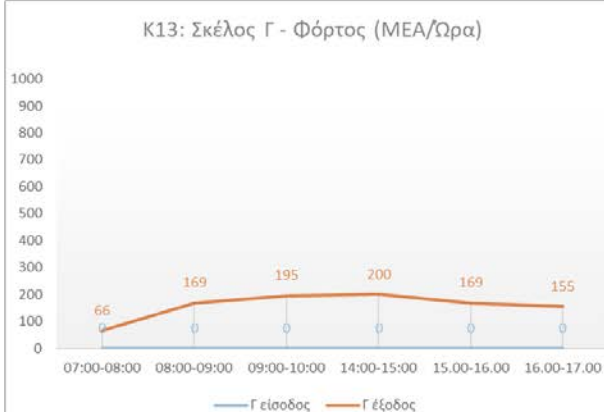
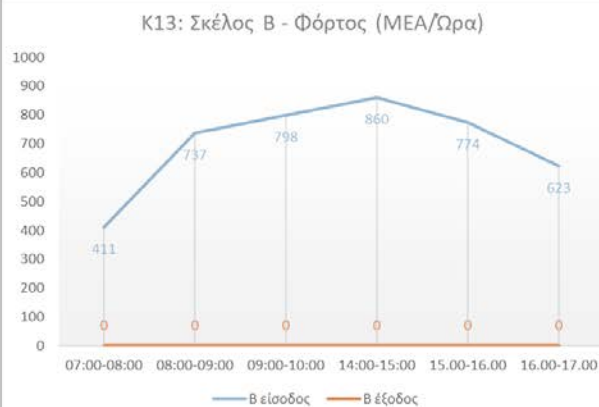
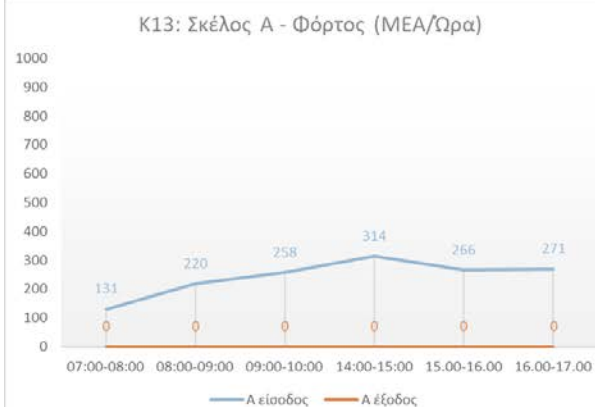
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

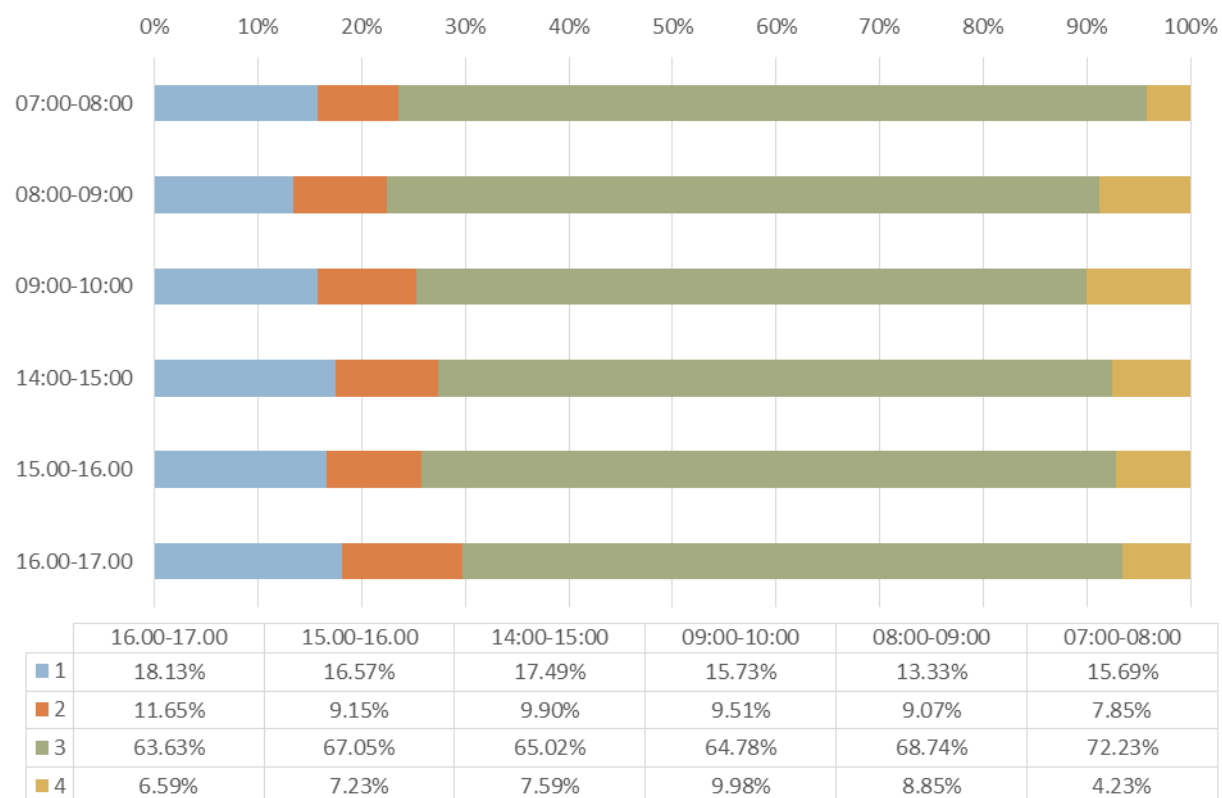


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

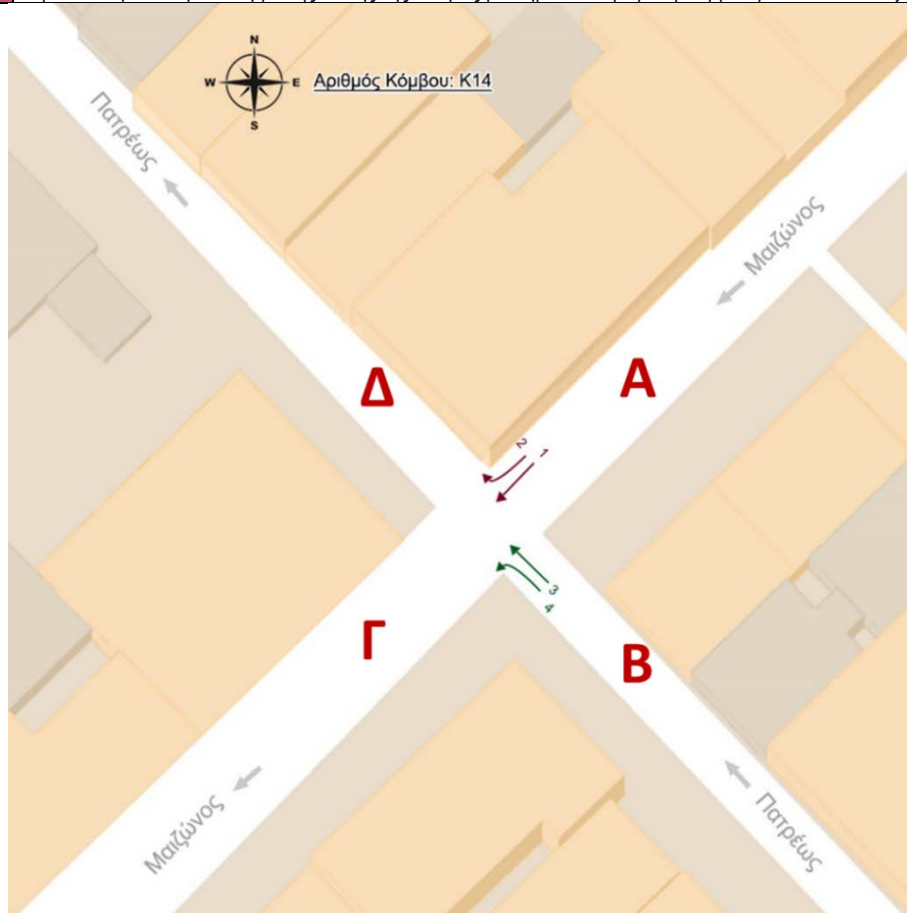


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



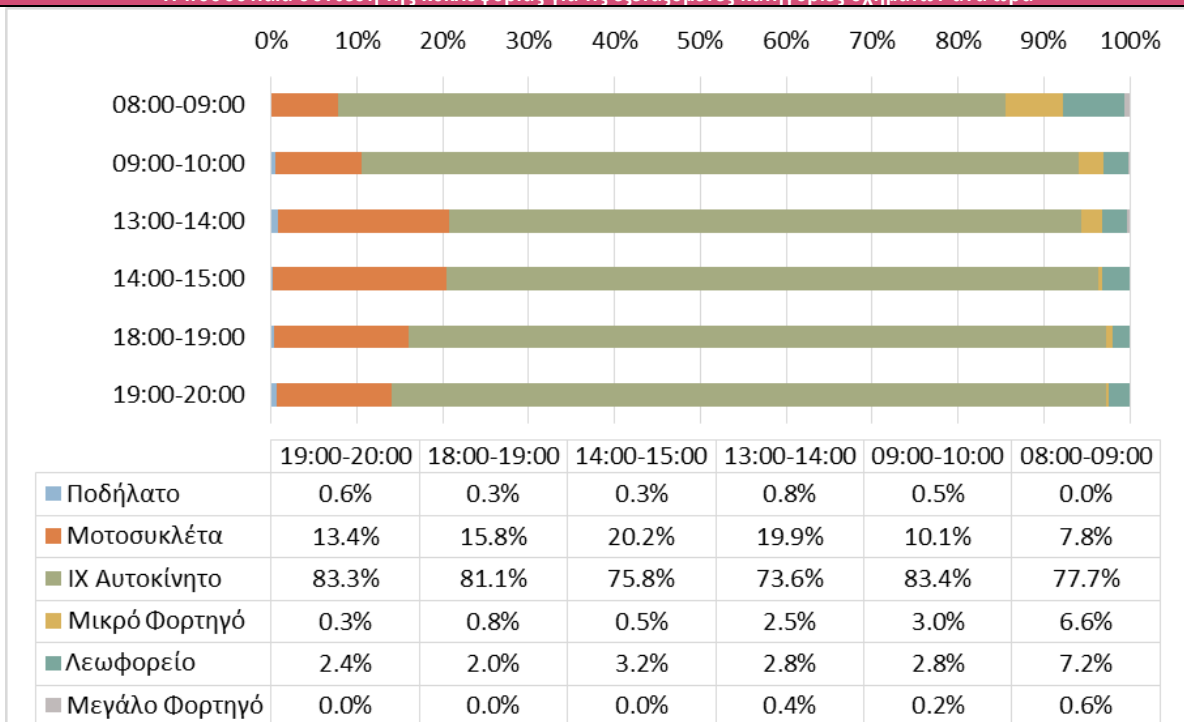
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K14	Σημείο	Μαιζώνος & Πατρέως
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 07/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κεντρικό κόμβο της πόλης της Πάτρας με σηματοδότηση στη συμβολή των οδών Μαιζώνος και Πατρέως		



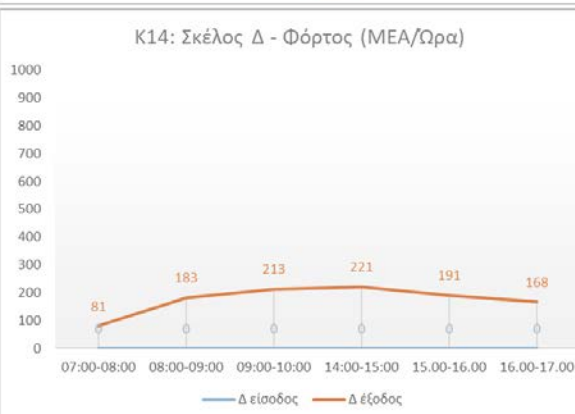
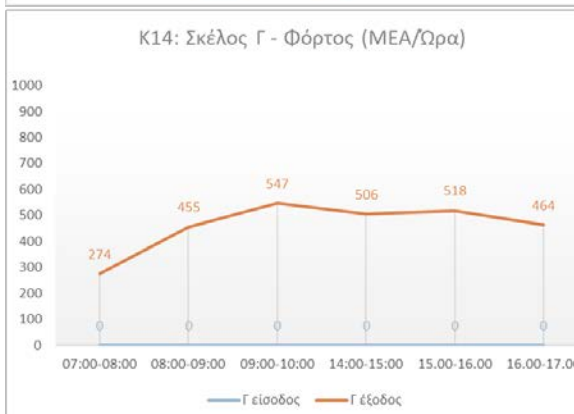
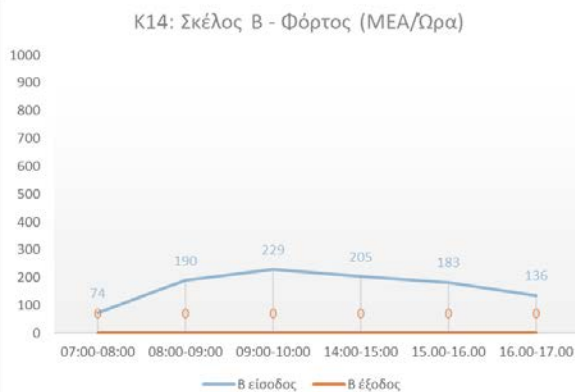
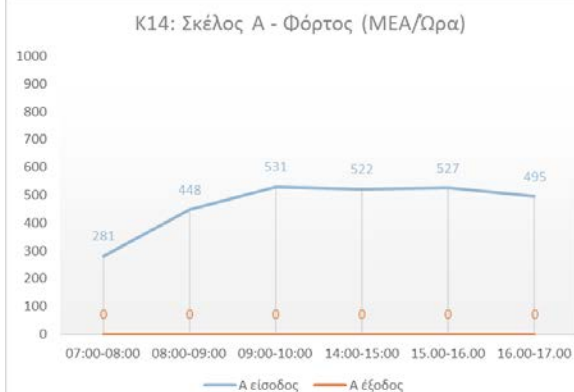
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

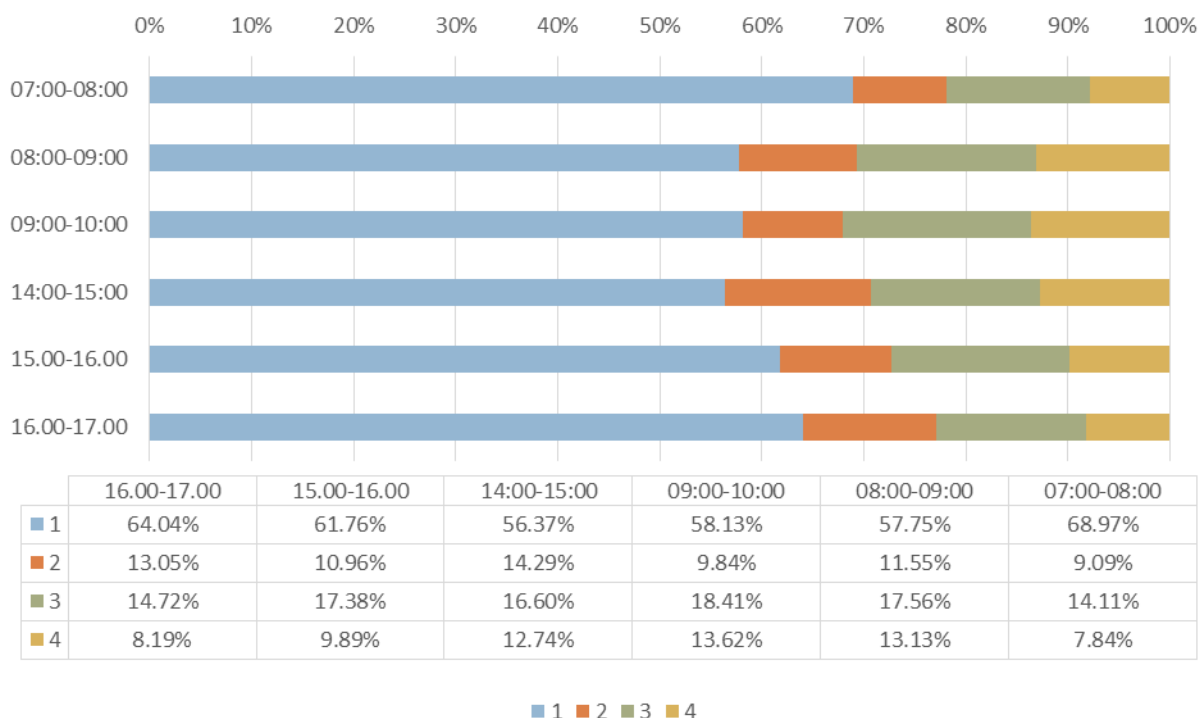


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

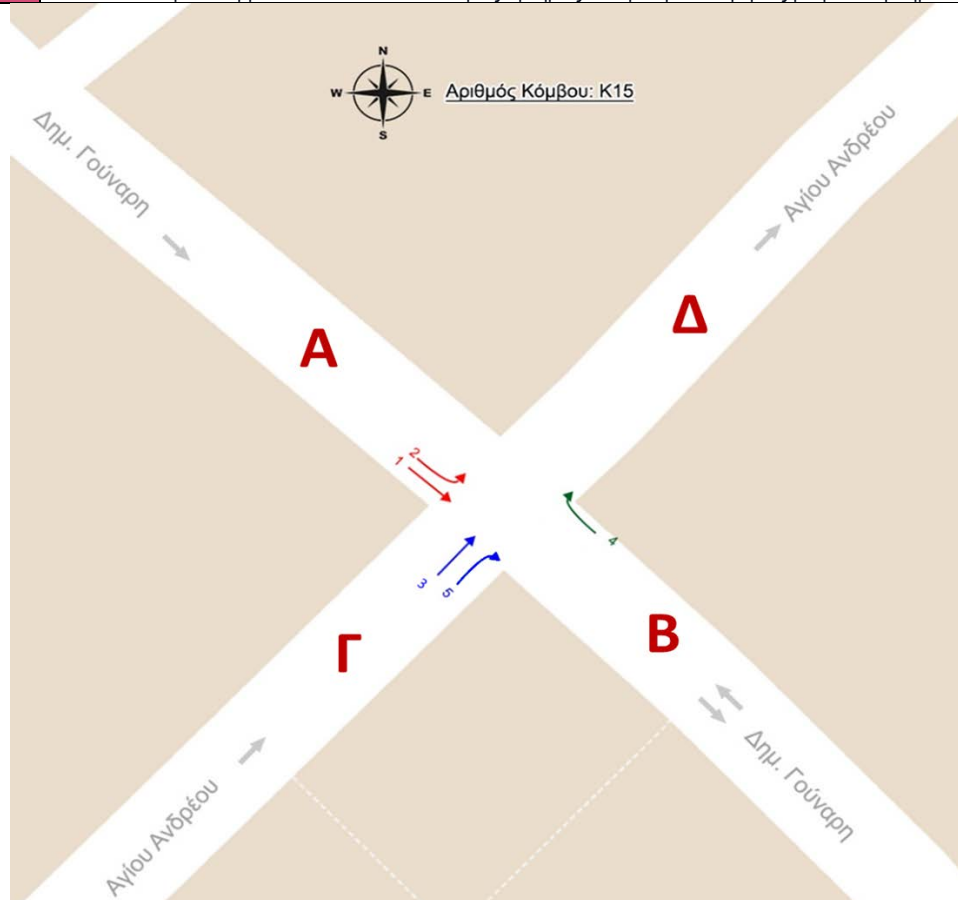


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



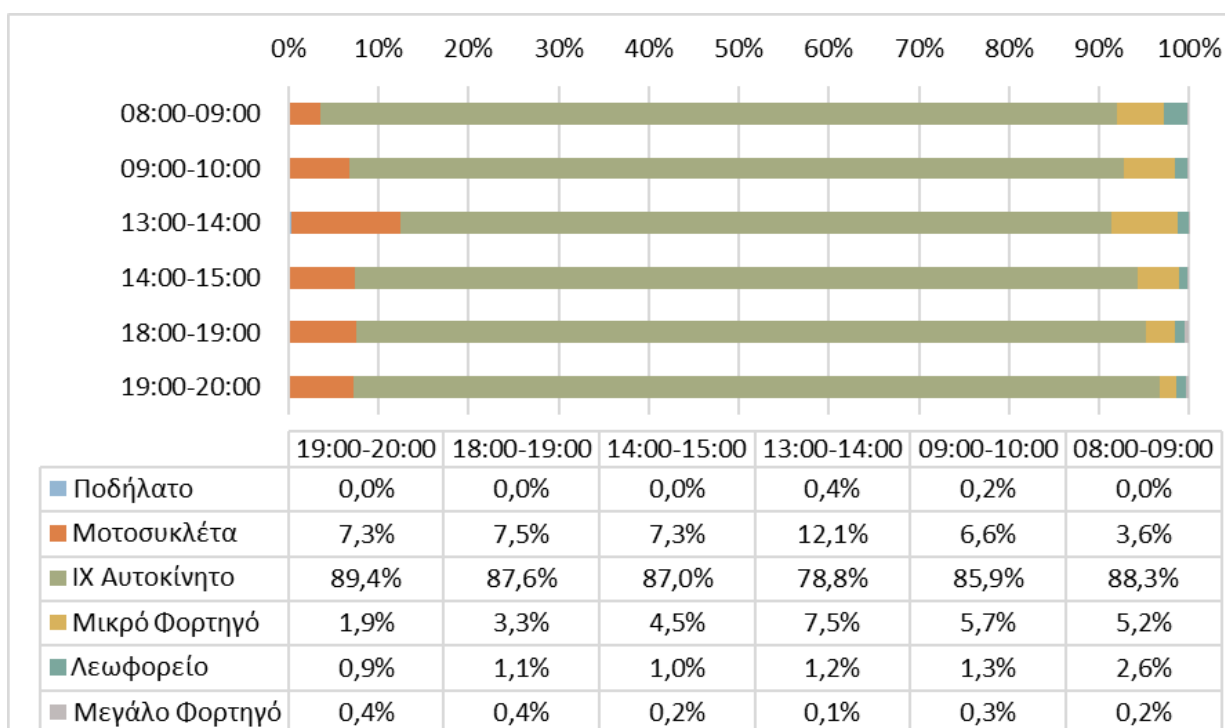
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K15	Σημείο	Αγ. Ανδρέα & Γούναρη
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 07/12/2021		
Περιγραφή	Αποτελεί κεντρικό κόμβο όπου συναντώνται κύριες αρτηρίες. Ρύθμιση κυκλοφορίας με φωτεινή σηματοδότηση.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

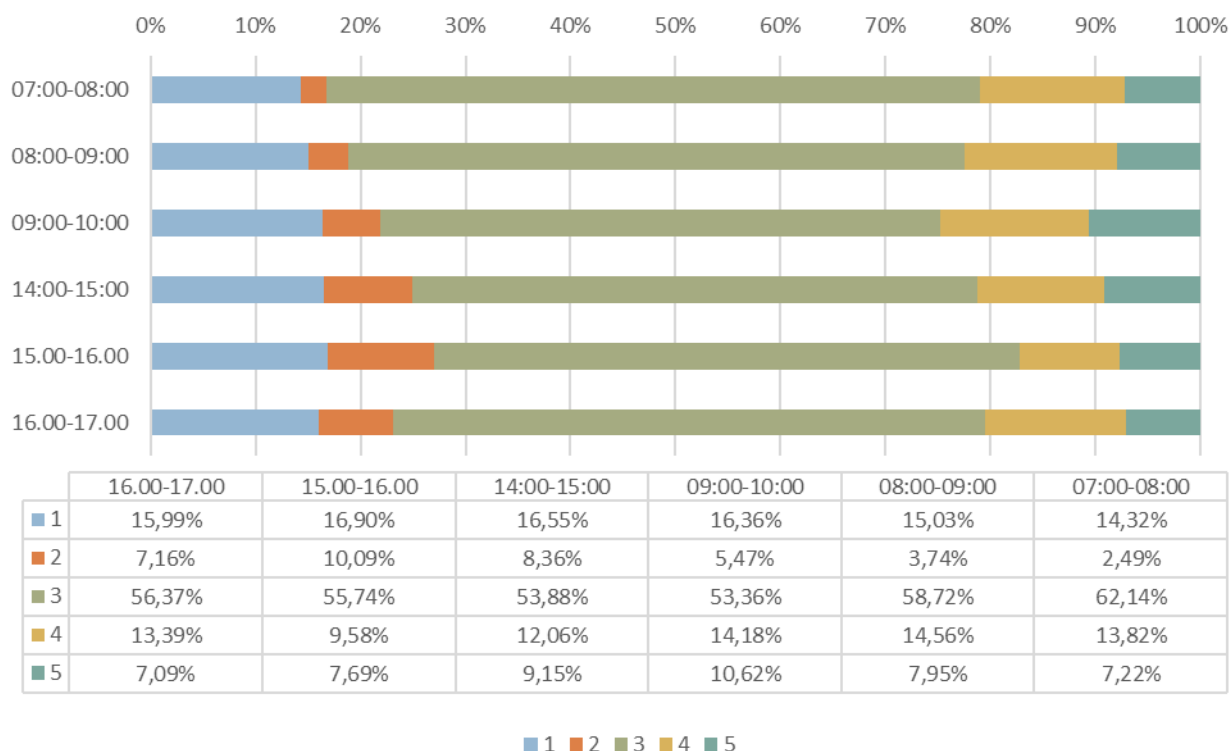


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

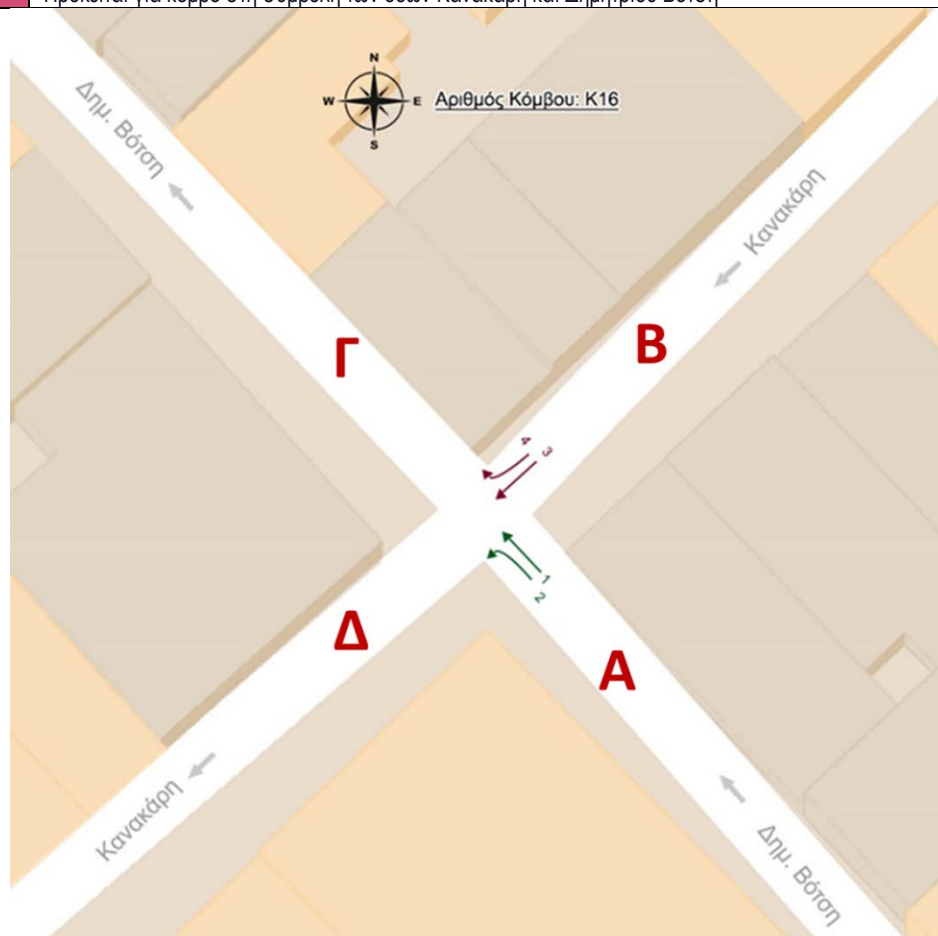


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



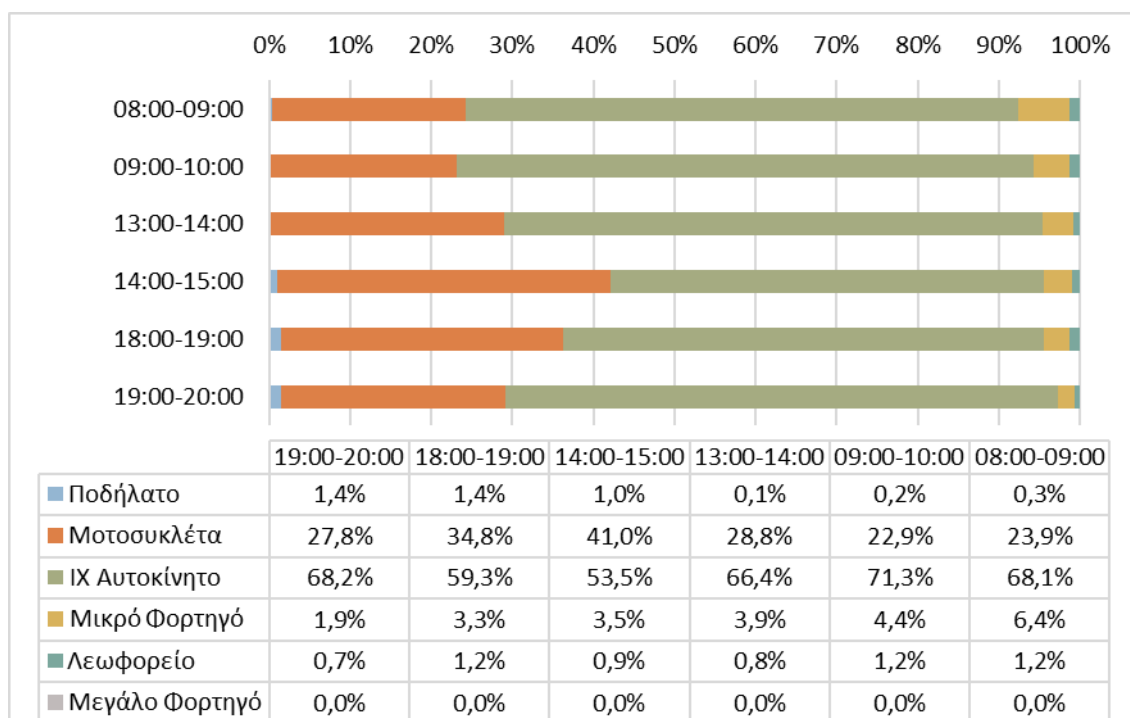
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K16	Σημείο	Κανακάρη & Βότση
Ημέρα Μέτρησης	Πέμπτη 09/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο στη συμβολή των οδών Κανακάρη και Δημητρίου Βότση		



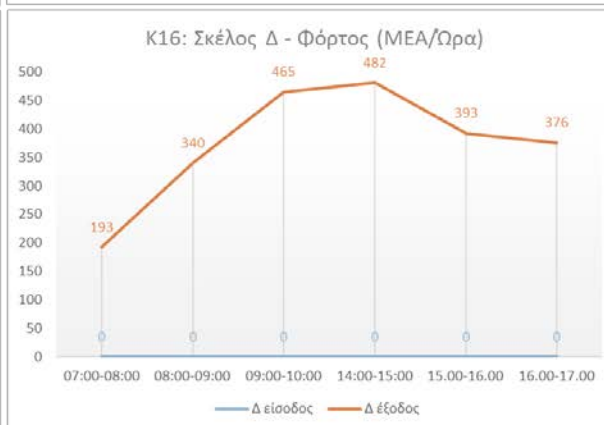
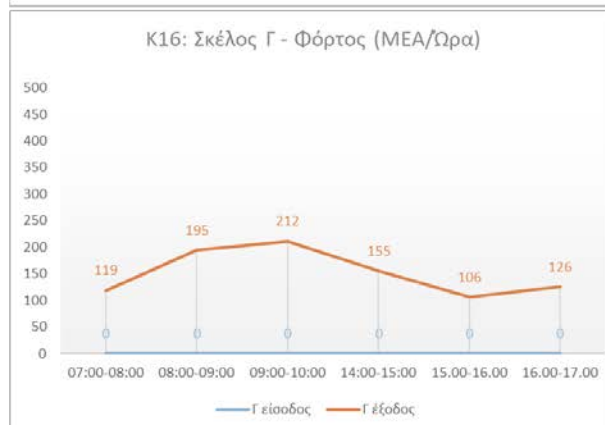
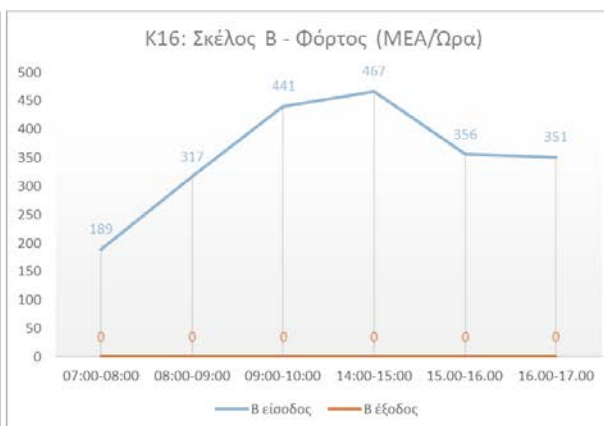
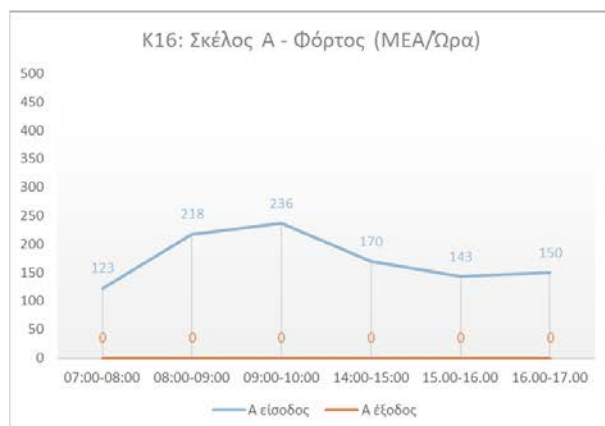
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

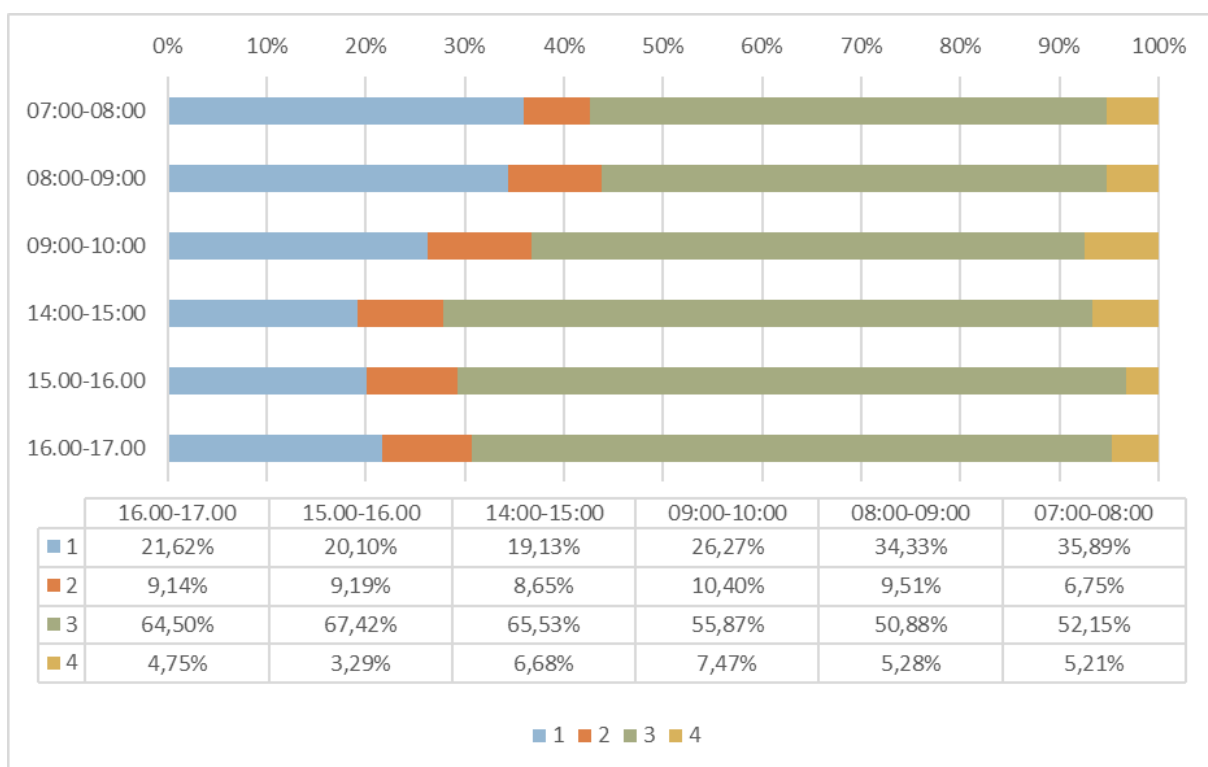


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

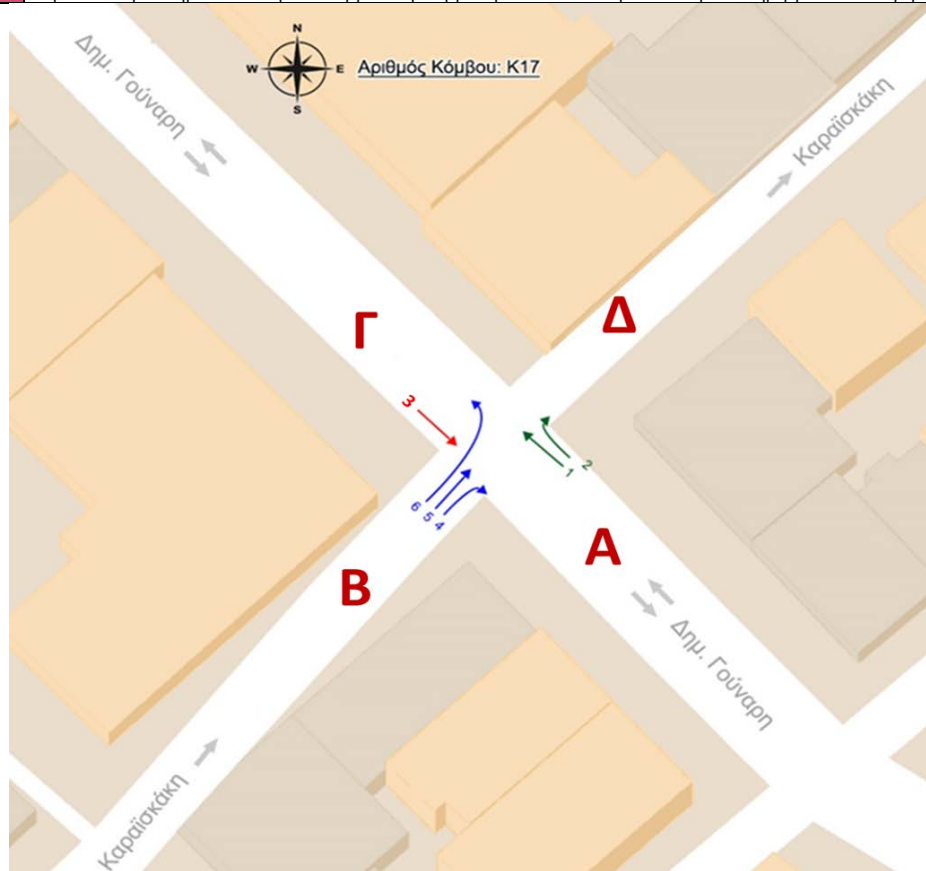


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



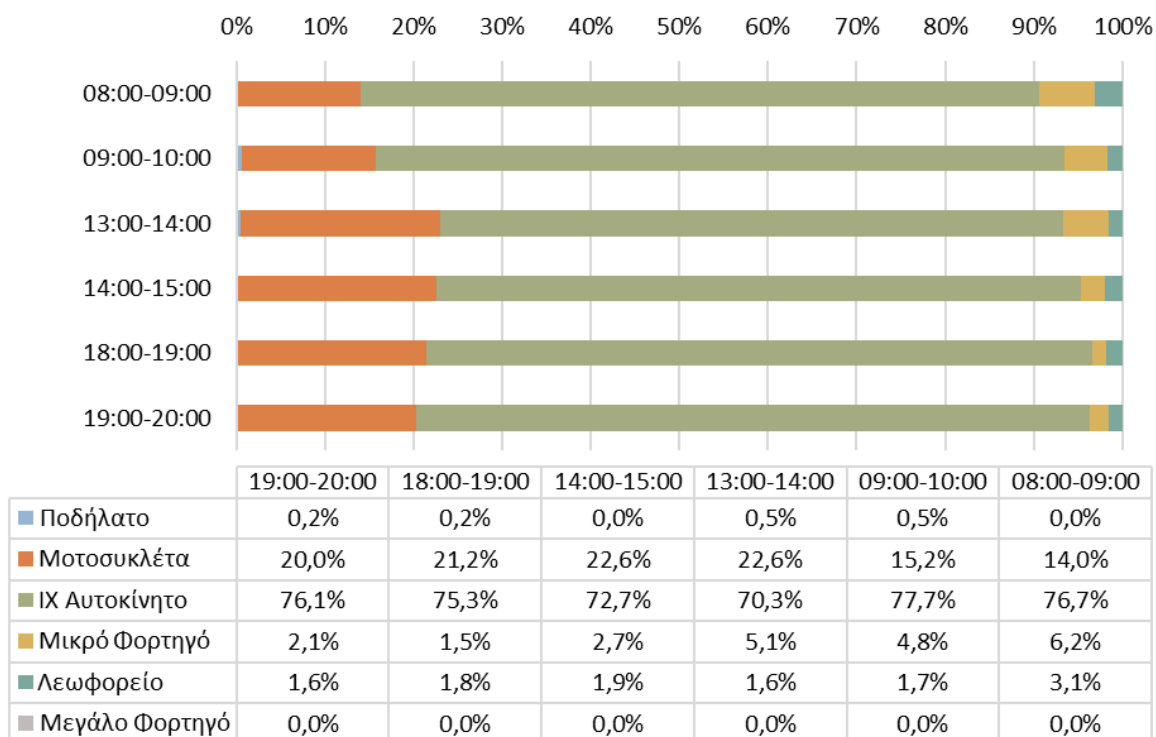
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K17	Σημείο	Καραϊσκάκη & Δημητρίου Γούναρη
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 13/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για σηματοδοτούμενο κόμβο στη συμβολή των οδών Καραϊσκάκη και Δημητρίου Γούναρη		



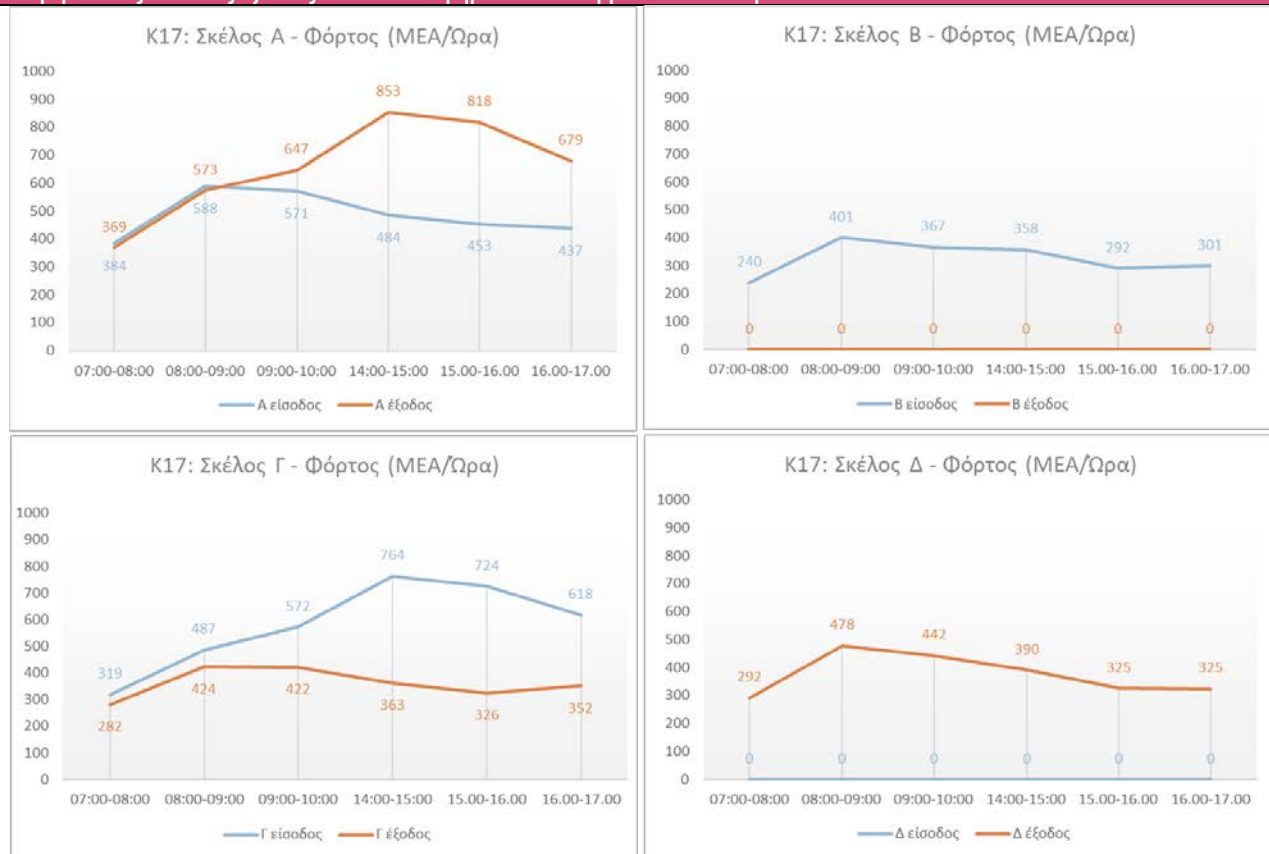
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

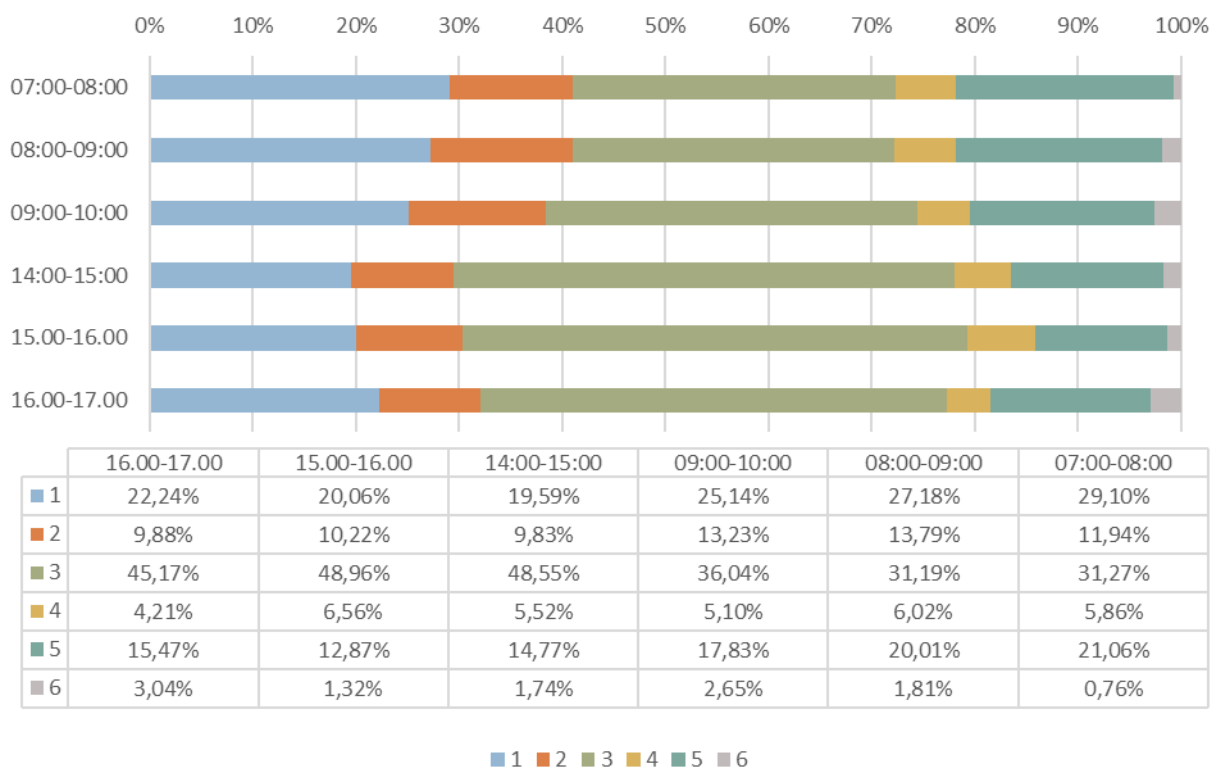


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

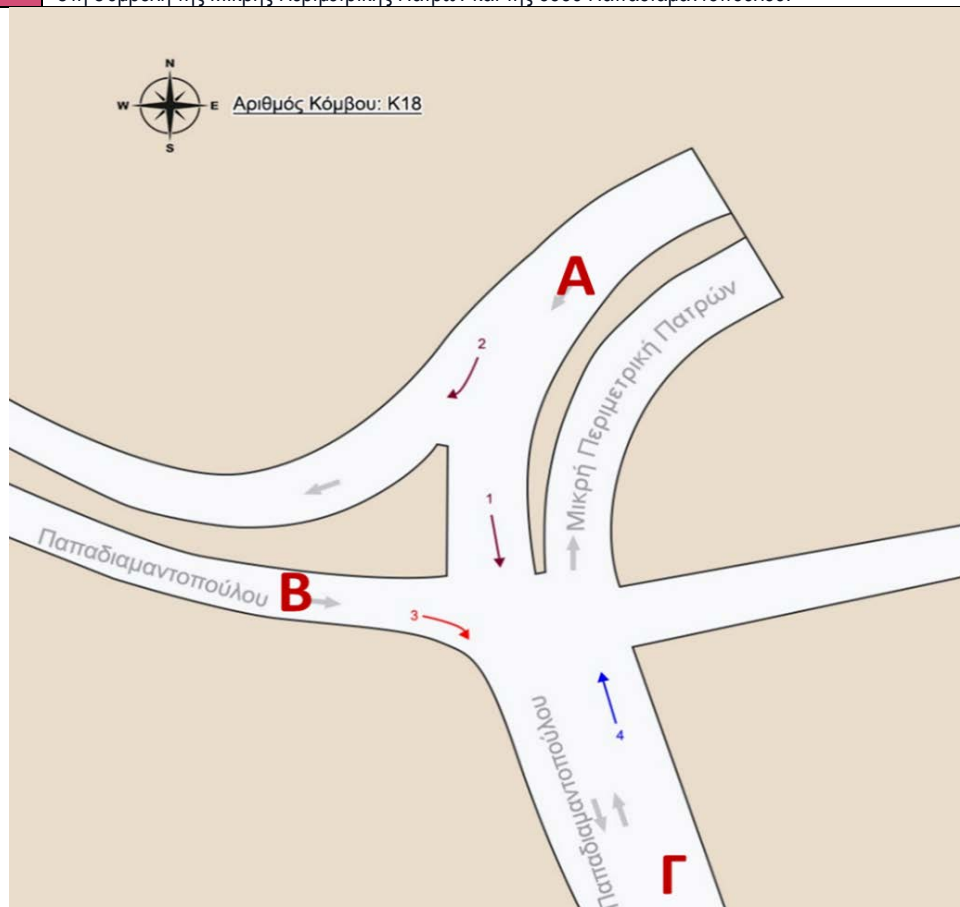


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



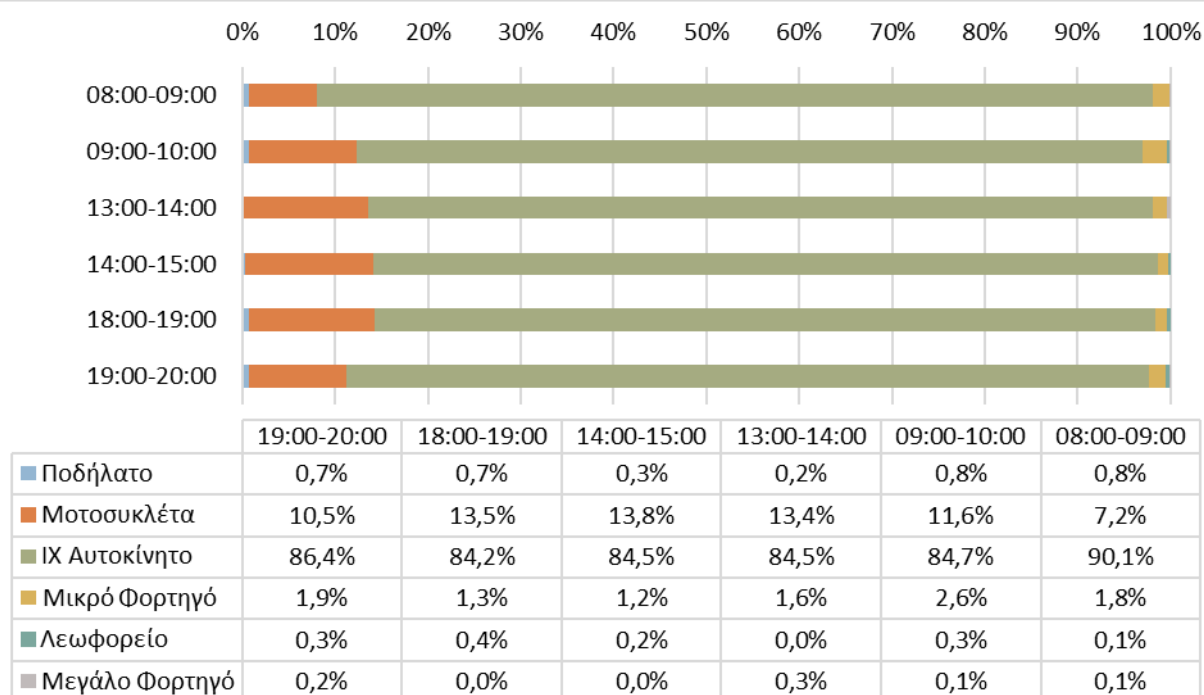
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K18	Σημείο	Μικρή Περιμετρική Πατρών & Παπαδιαμαντοπούλου
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 08/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο που αποτελεί είσοδο και έξοδο προς τις περιοχές Κρητικά, Ταμπάχανα και Γκαζοχώρι και βρίσκεται στη συμβολή της Μικρής Περιμετρικής Πατρών και της οδού Παπαδιαμαντοπούλου.		



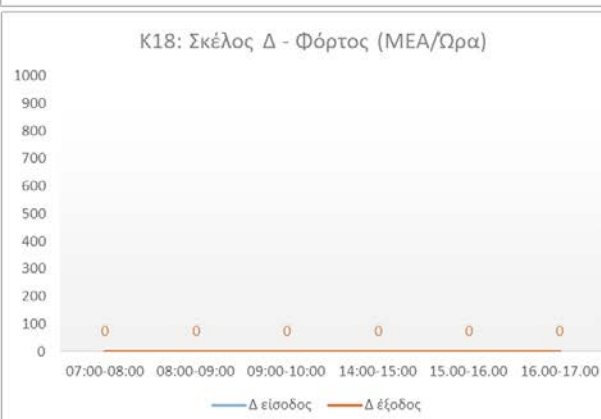
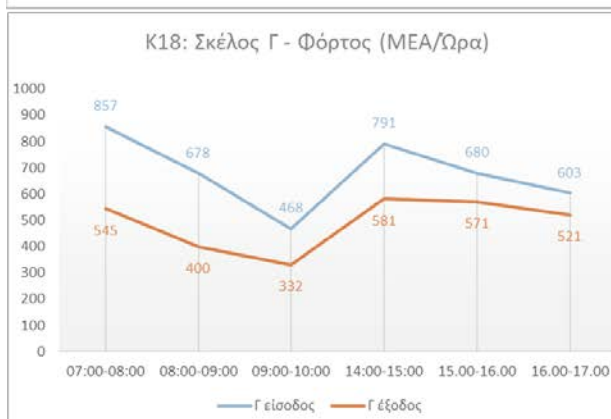
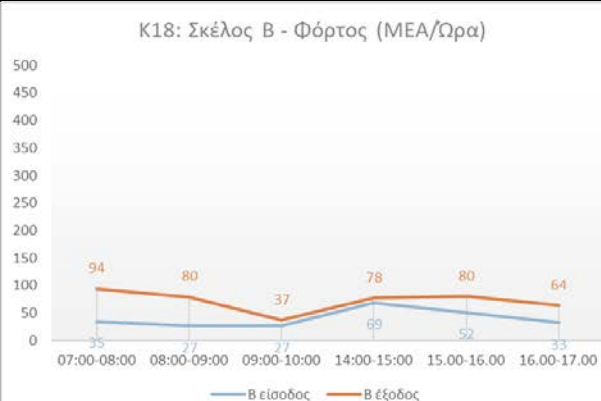
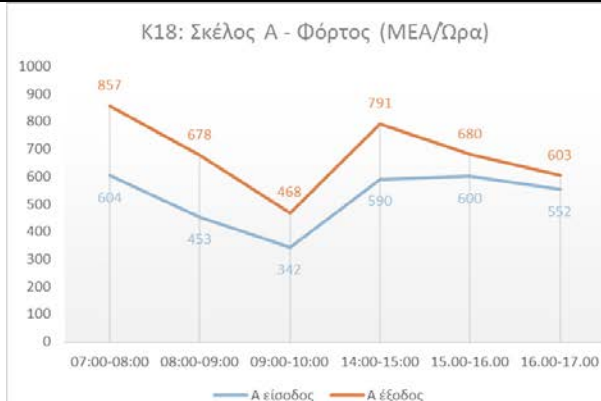
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

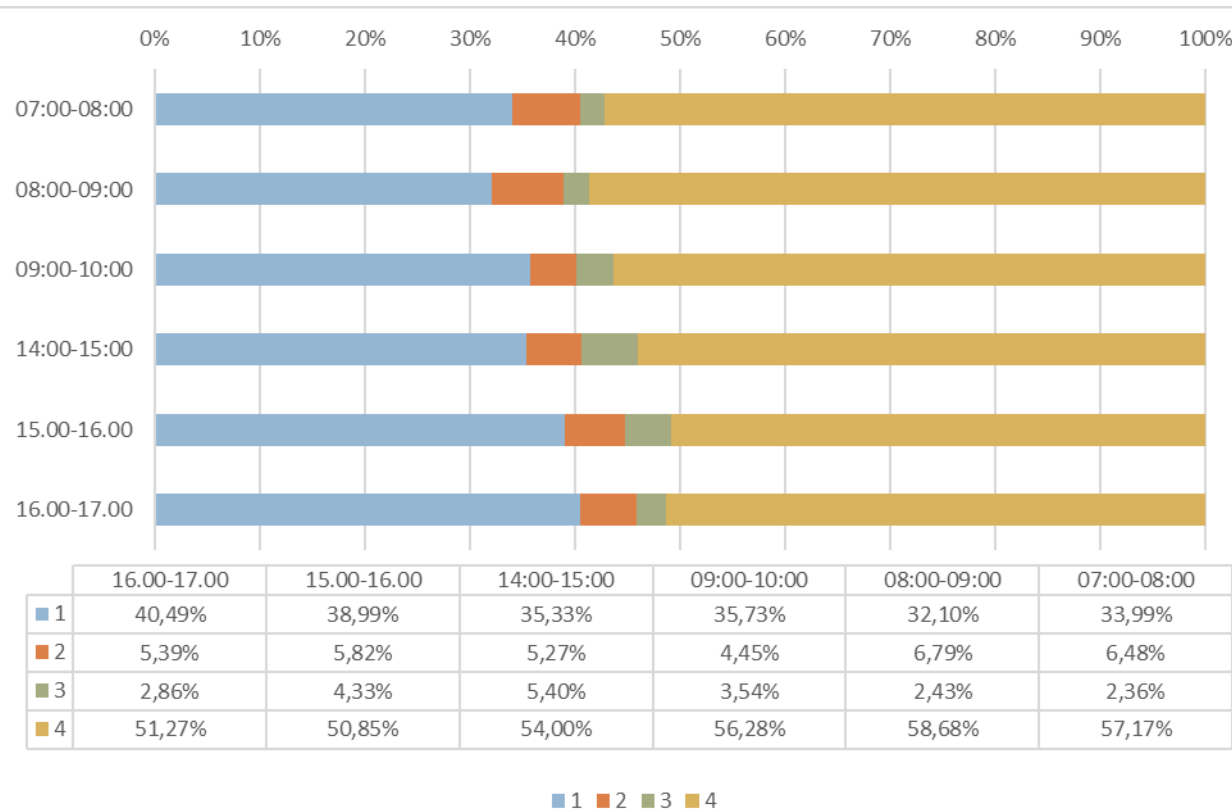


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

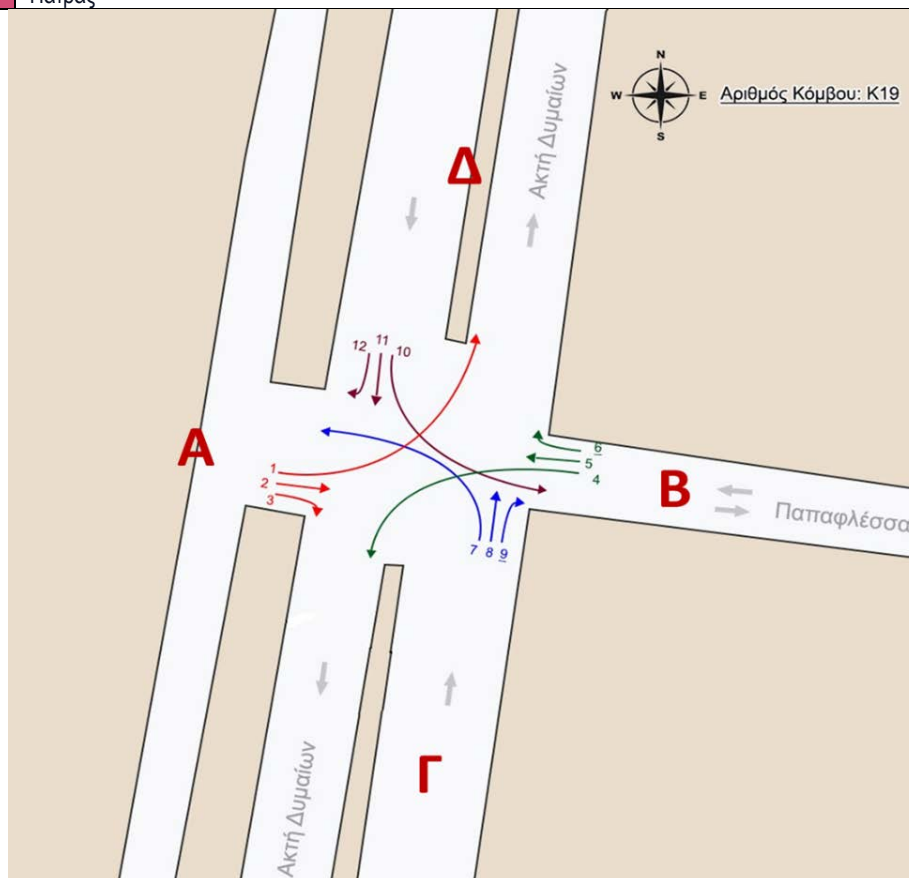


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



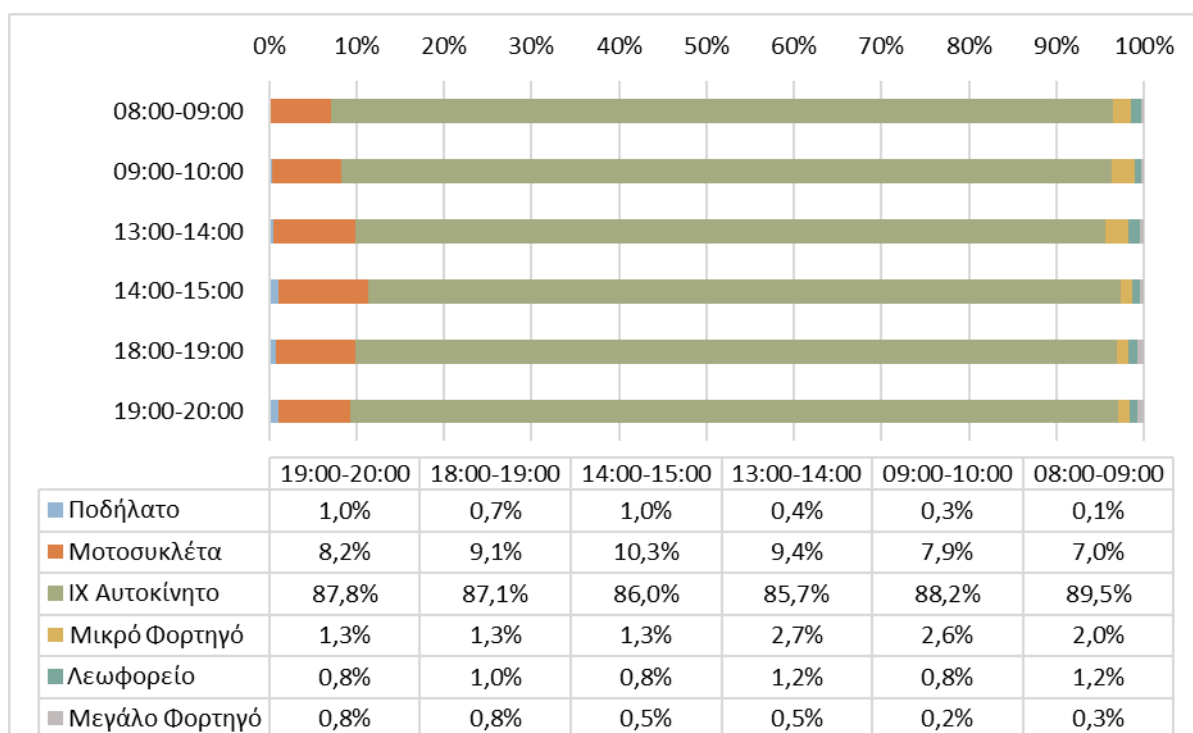
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K19	Σημείο	Ακτή Δυμαίων & Παπαφλέσσα
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για σηματοδοτούμενο κόμβο στη συμβολή των οδών Δυμαίων και Παπαφλέσσα στην παραλιακή περιοχή της Πάτρας		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

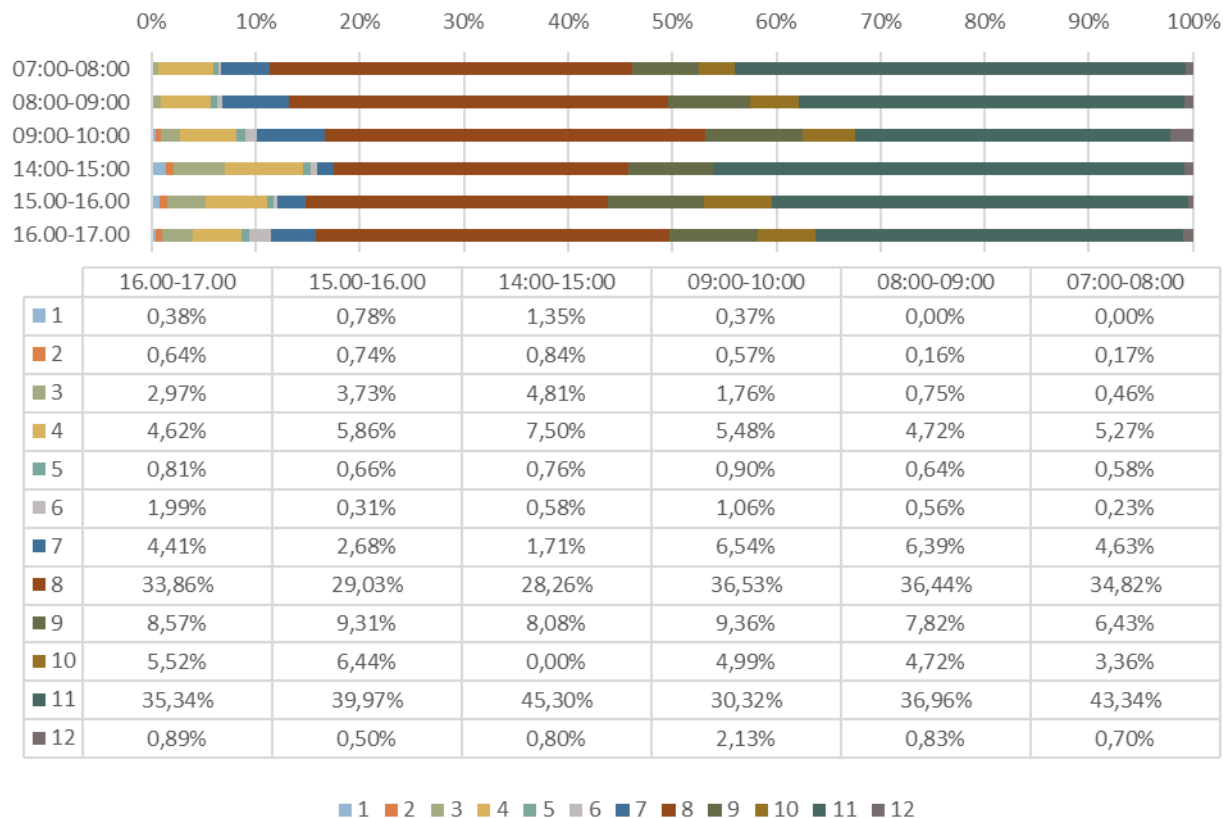


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

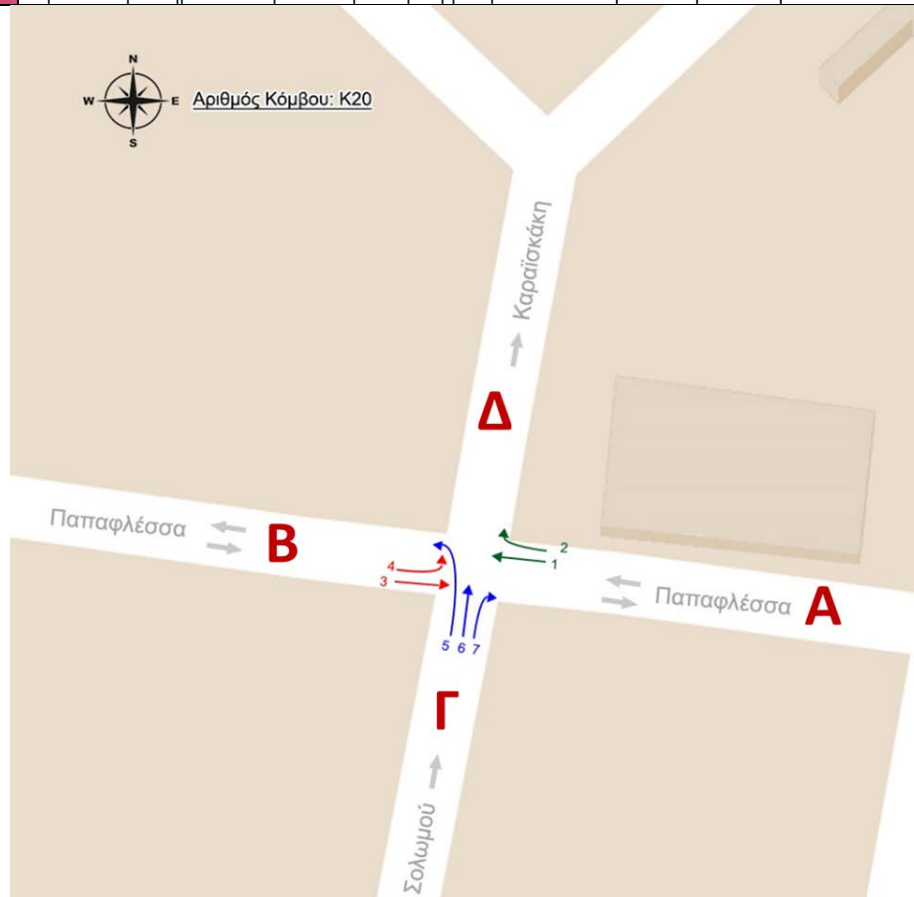


Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



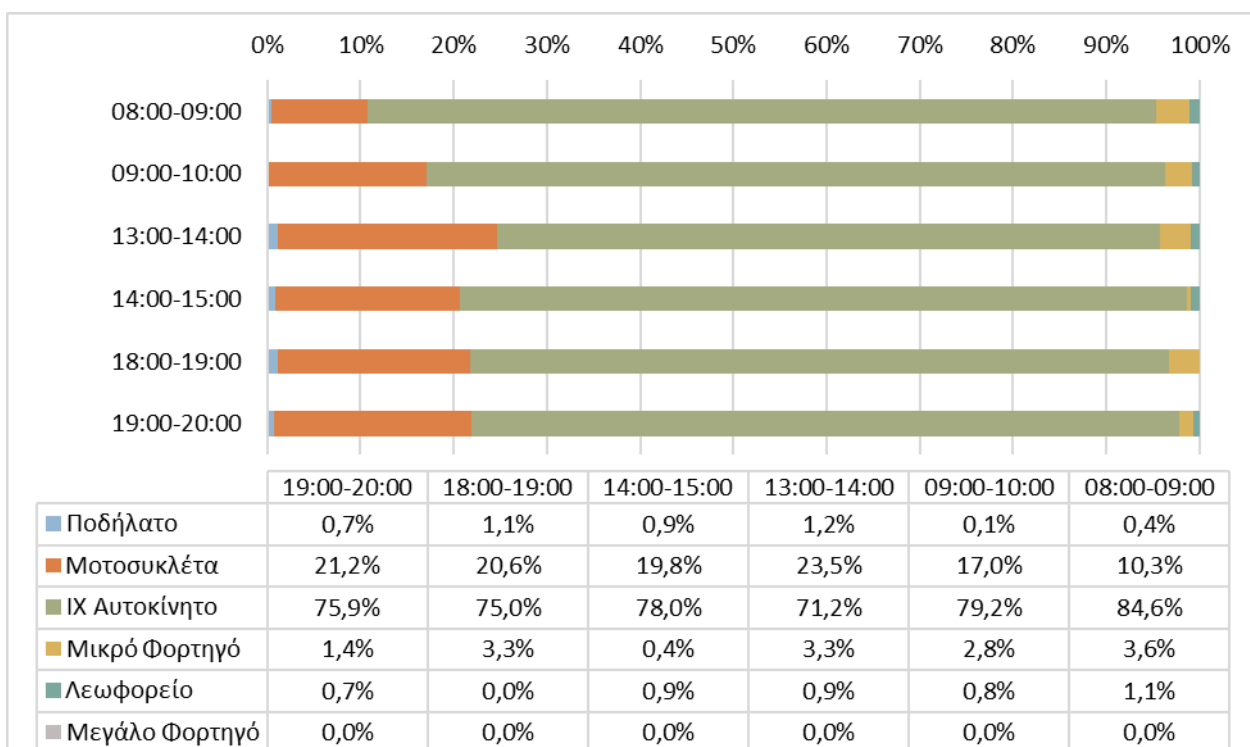
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K20	Σημείο	Καραϊσκάκη & Παπαφλέσσα
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για σηματοδοτούμενο κόσμο στη συμβολή των οδών Καραϊσκάκη & Παπαφλέσσα		



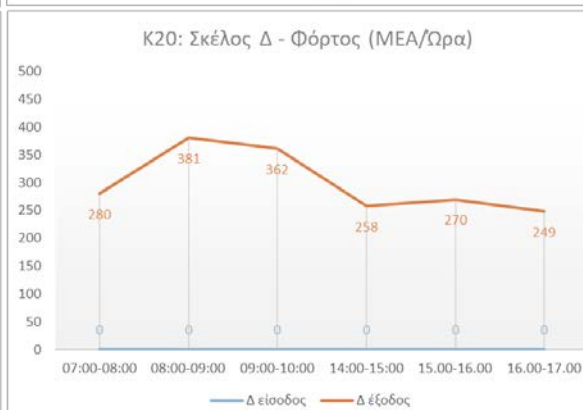
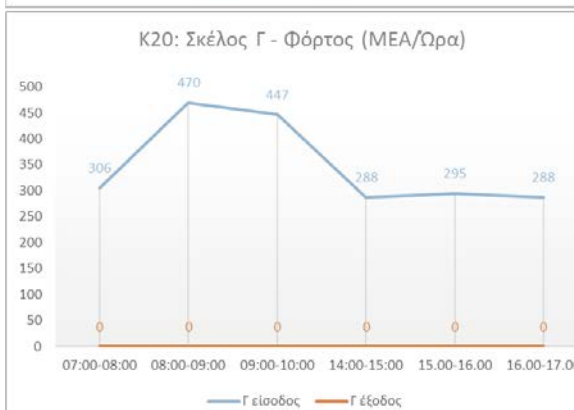
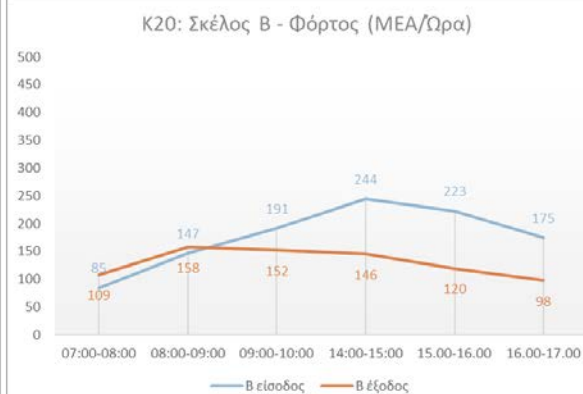
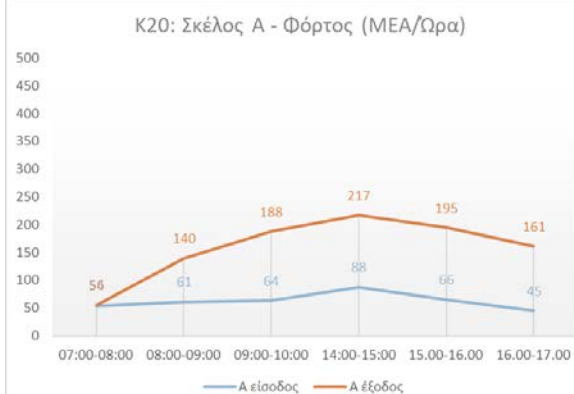
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

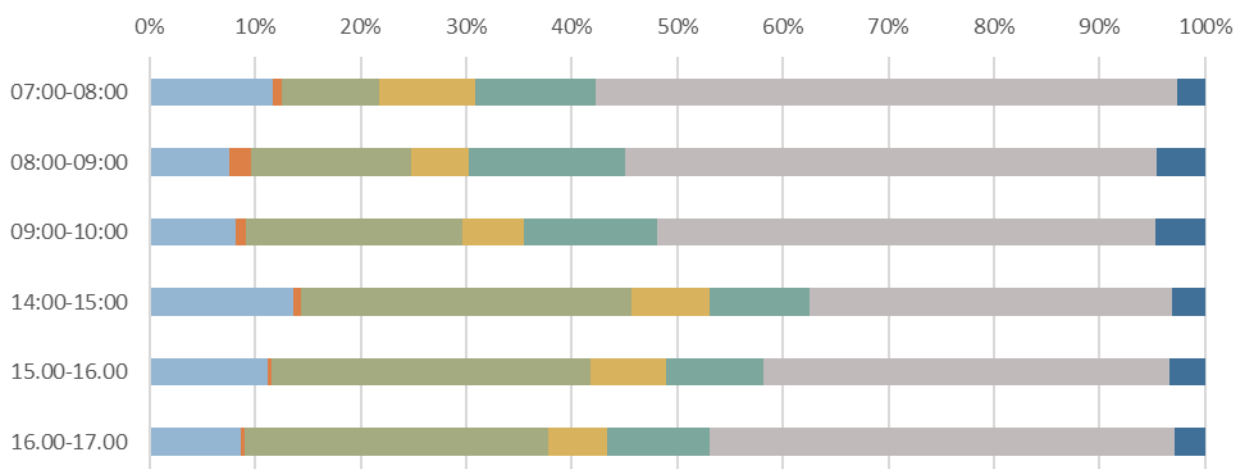


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα

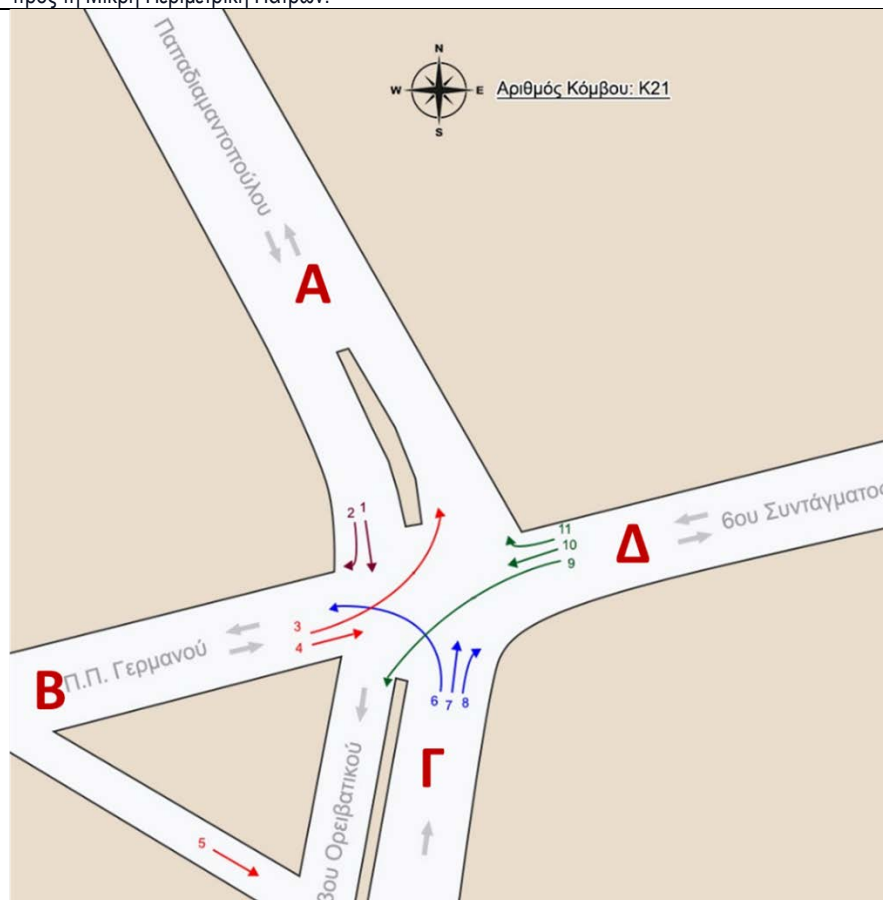


	16.00-17.00	15.00-16.00	14.00-15.00	09.00-10.00	08.00-09.00	07.00-08.00
1	8,63%	11,25%	13,66%	8,13%	7,57%	11,63%
2	0,36%	0,32%	0,73%	1,05%	2,10%	0,89%
3	28,78%	30,27%	31,28%	20,45%	15,15%	9,17%
4	5,58%	7,13%	7,34%	5,90%	5,47%	9,17%
5	9,71%	9,19%	9,54%	12,58%	14,73%	11,41%
6	44,06%	38,51%	34,36%	47,18%	50,35%	55,03%
7	2,88%	3,33%	3,08%	4,72%	4,63%	2,68%

1 2 3 4 5 6 7

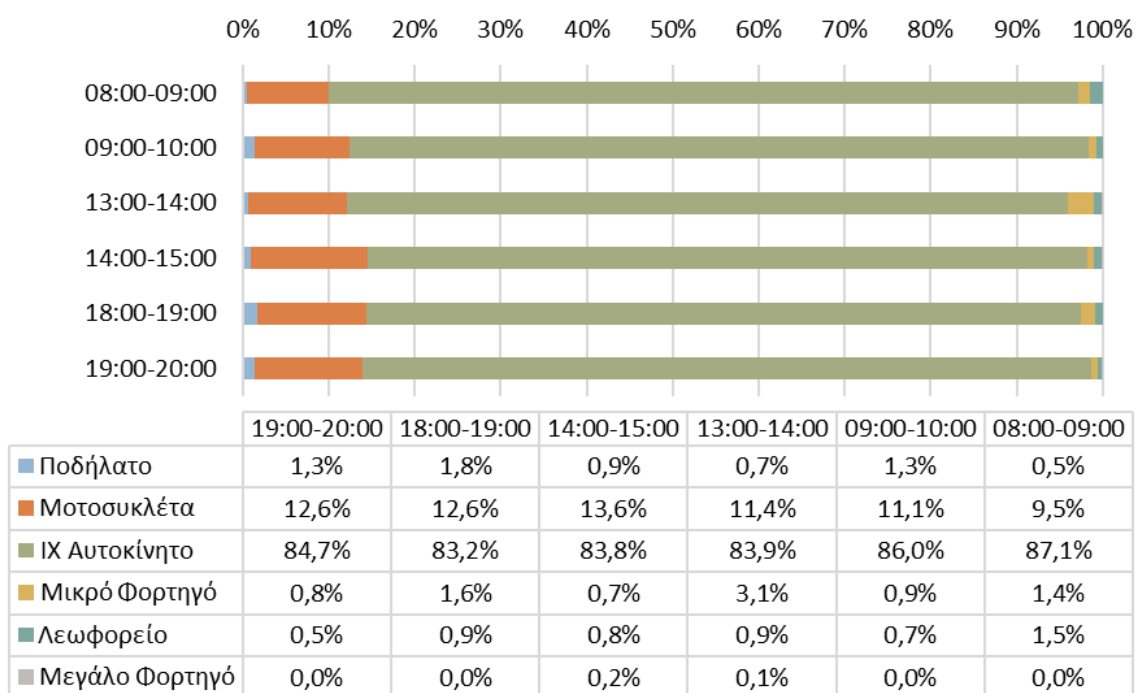
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K21	Σημείο	Π.Π. Γερμανού & Παπαδιαμαντοπούλου
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση στη συμβολή των οδών Π.Π. Γερμανού & Παπαδιαμαντοπούλου που οδηγεί προς τη Μικρή Περιμετρική Πατρών.		



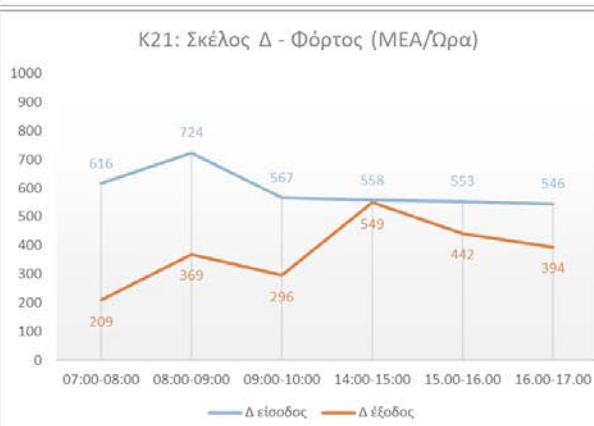
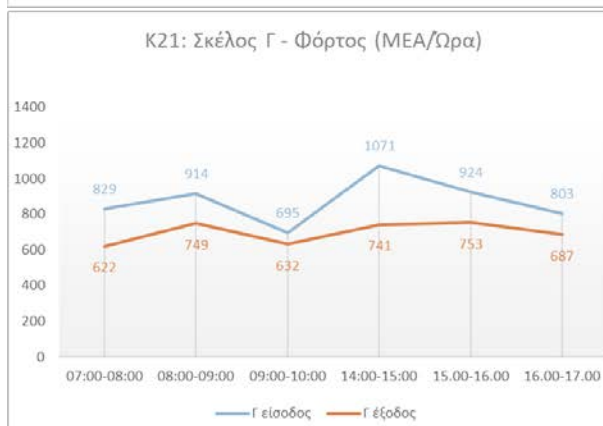
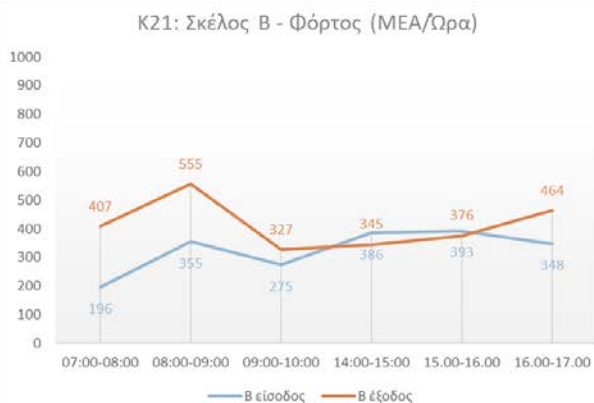
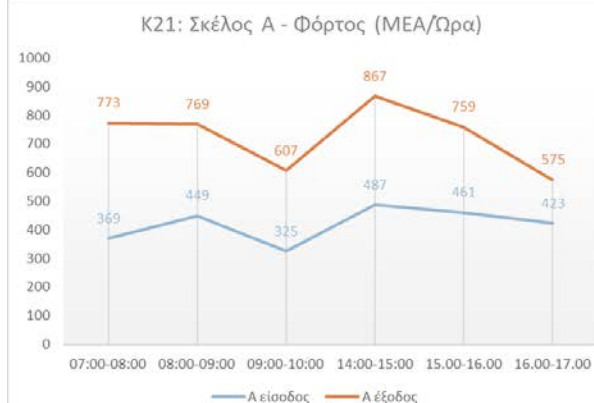
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

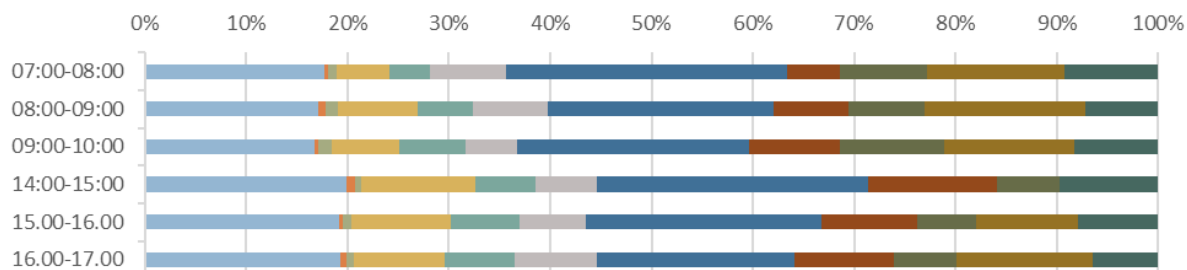


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα

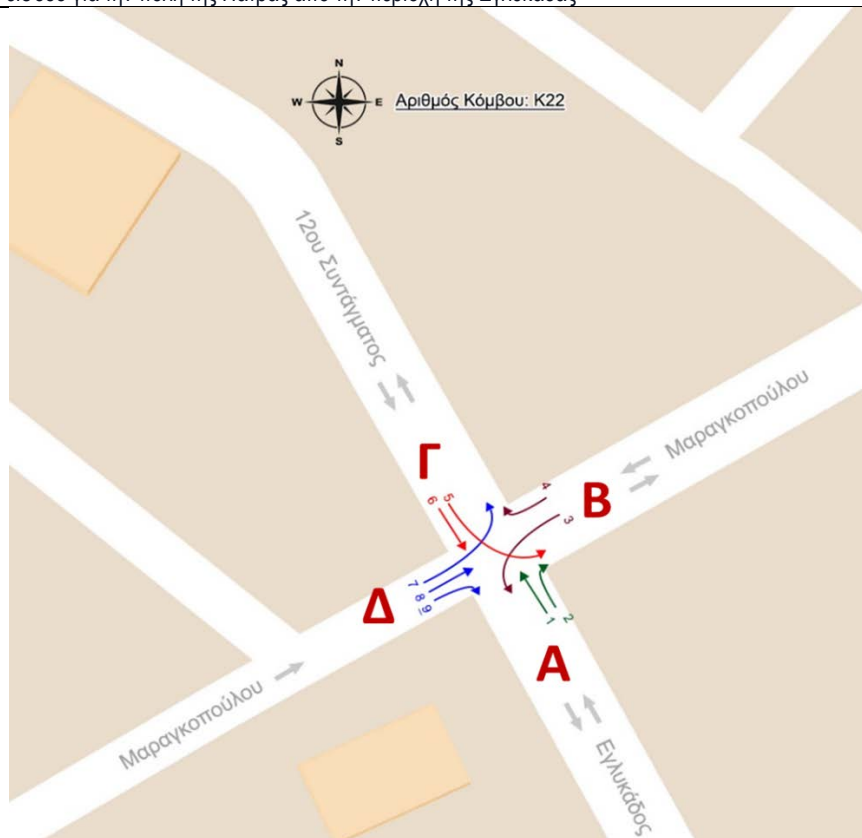


	16.00-17.00	15.00-16.00	14.00-15.00	09.00-10.00	08.00-09.00	07.00-08.00
1	19,30%	19,22%	19,88%	16,81%	17,08%	17,67%
2	0,62%	0,33%	0,82%	0,32%	0,78%	0,39%
3	0,71%	0,86%	0,70%	1,32%	1,25%	0,83%
4	9,00%	9,82%	11,17%	6,64%	7,85%	5,21%
5	6,82%	6,71%	6,00%	6,53%	5,35%	4,09%
6	8,11%	6,63%	6,08%	5,16%	7,46%	7,40%
7	19,56%	23,19%	26,78%	22,87%	22,31%	27,80%
8	9,85%	9,49%	12,69%	8,90%	7,35%	5,16%
9	6,11%	5,81%	6,20%	10,38%	7,50%	8,67%
10	13,50%	10,06%	0,00%	12,80%	15,87%	13,49%
11	6,42%	7,89%	9,69%	8,27%	7,19%	9,30%

■ 1
 ■ 2
 ■ 3
 ■ 4
 ■ 5
 ■ 6
 ■ 7
 ■ 8
 ■ 9
 ■ 10
 ■ 11

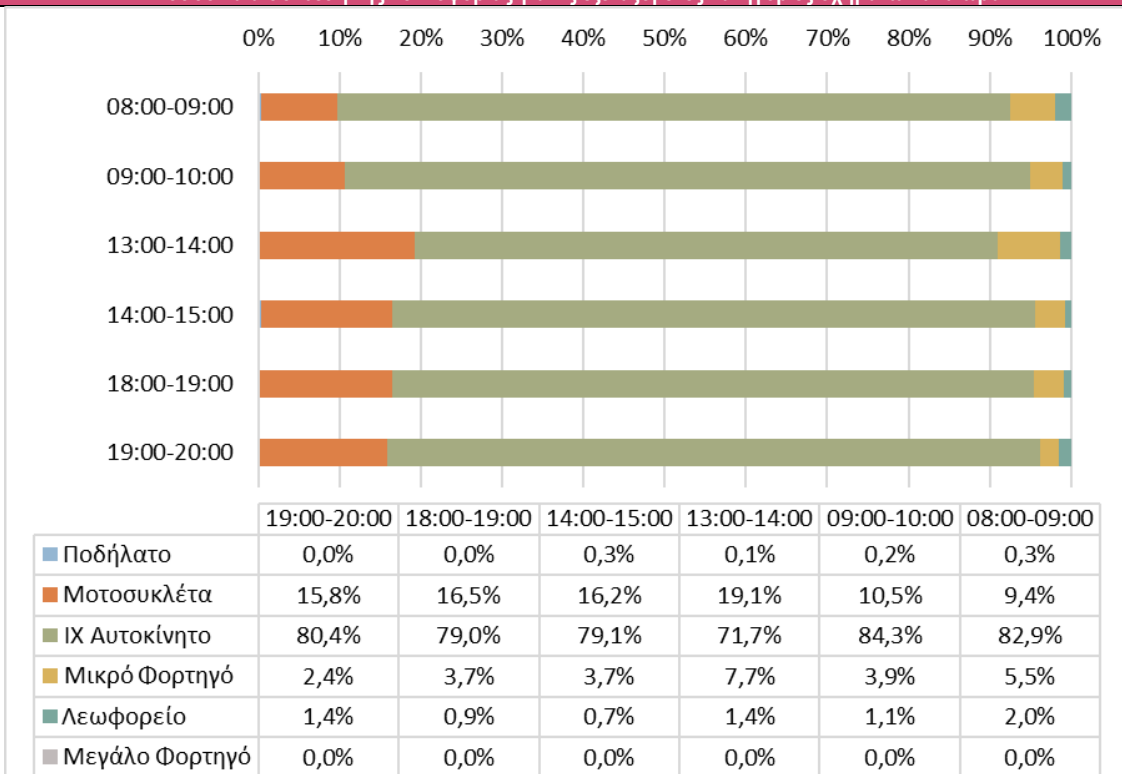
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K22	Σημείο	12ου Συντάγματος & Μαραγκοπούλου
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση στη συμβολή των οδών 12ου Συντάγματος & Μαραγκοπούλου και αποτελεί είσοδο για την πόλη της Πάτρας από την περιοχή της Εγλυκάδας		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

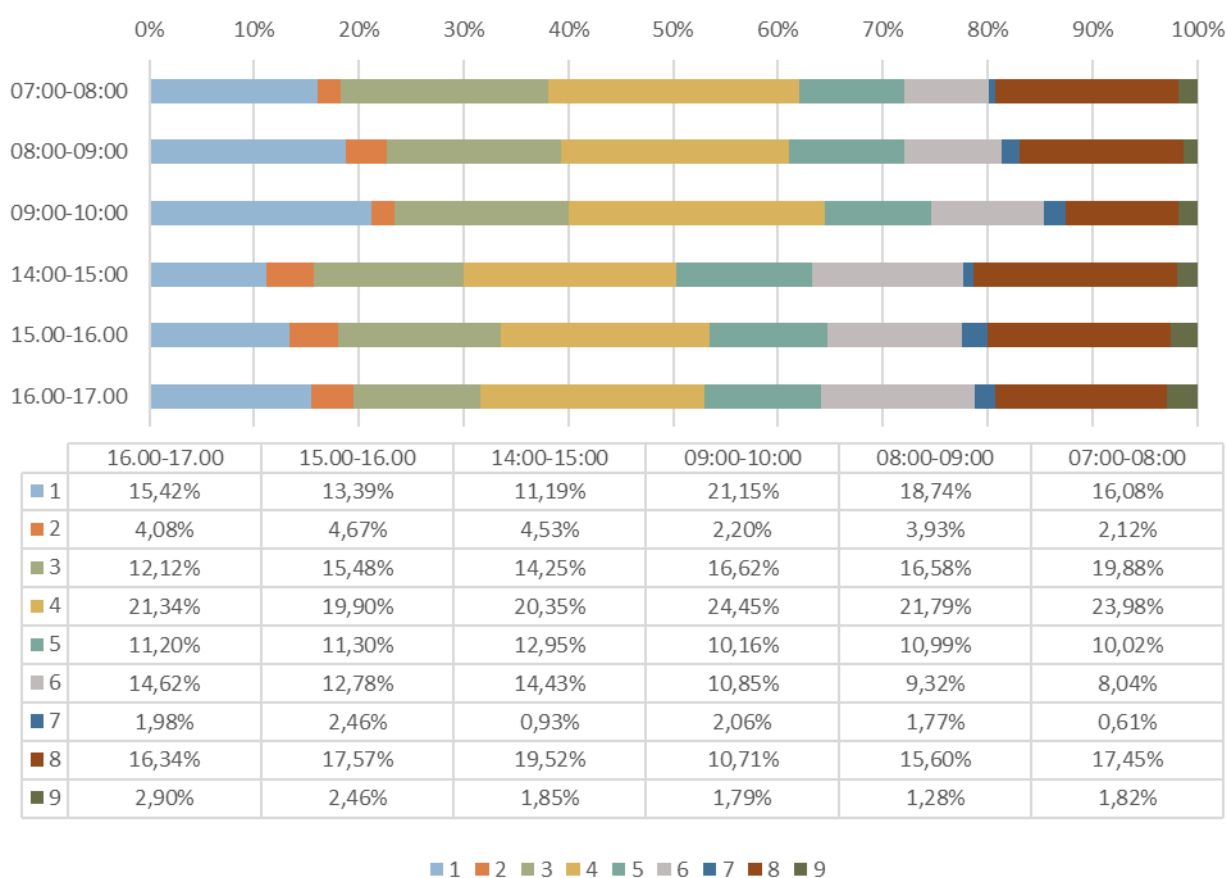


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



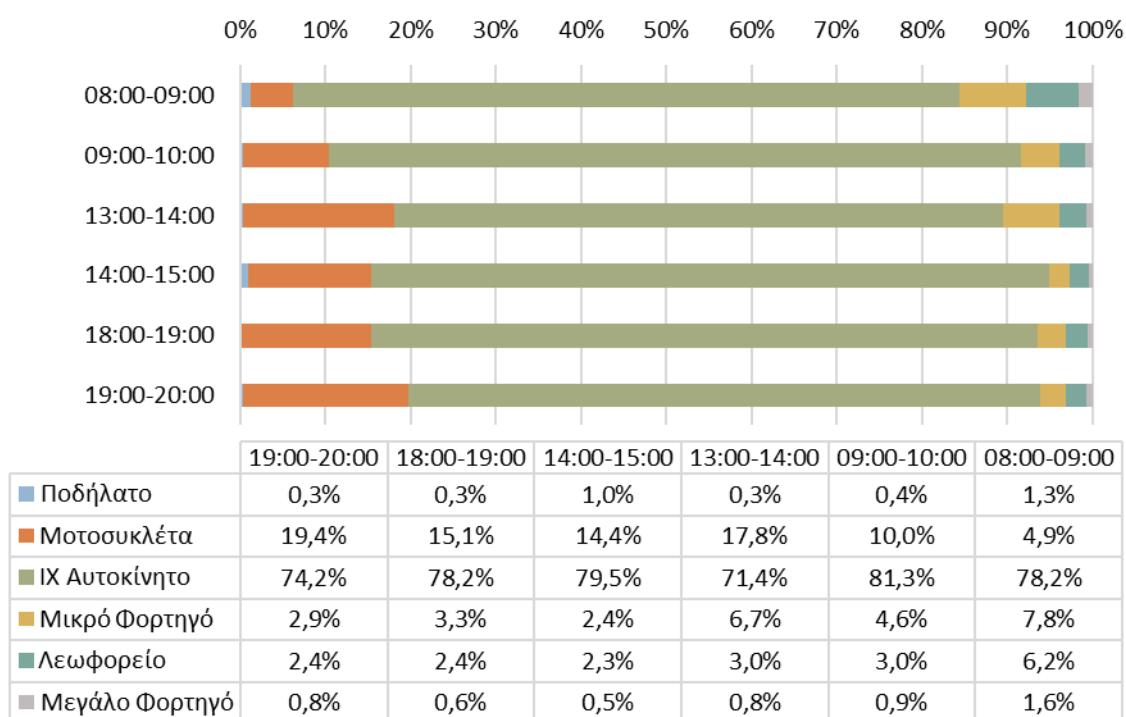
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K23	Σημείο	Μαιζώνος & Σμύρνης
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο στη συμβολή των οδών Μαιζώνος & Σμύρνης		



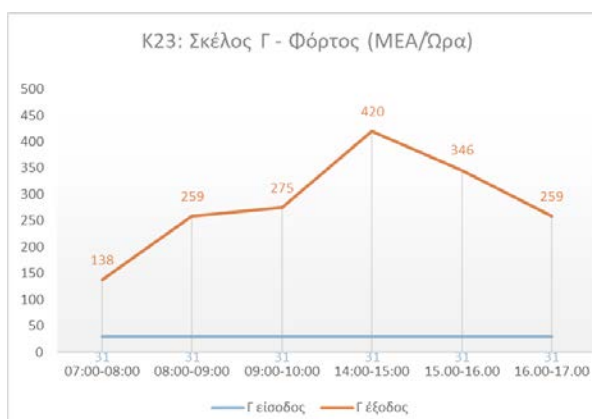
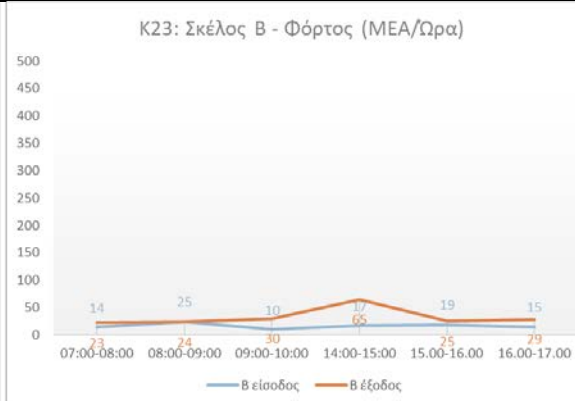
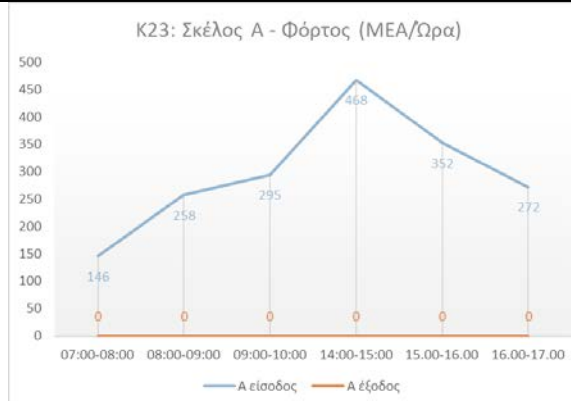
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

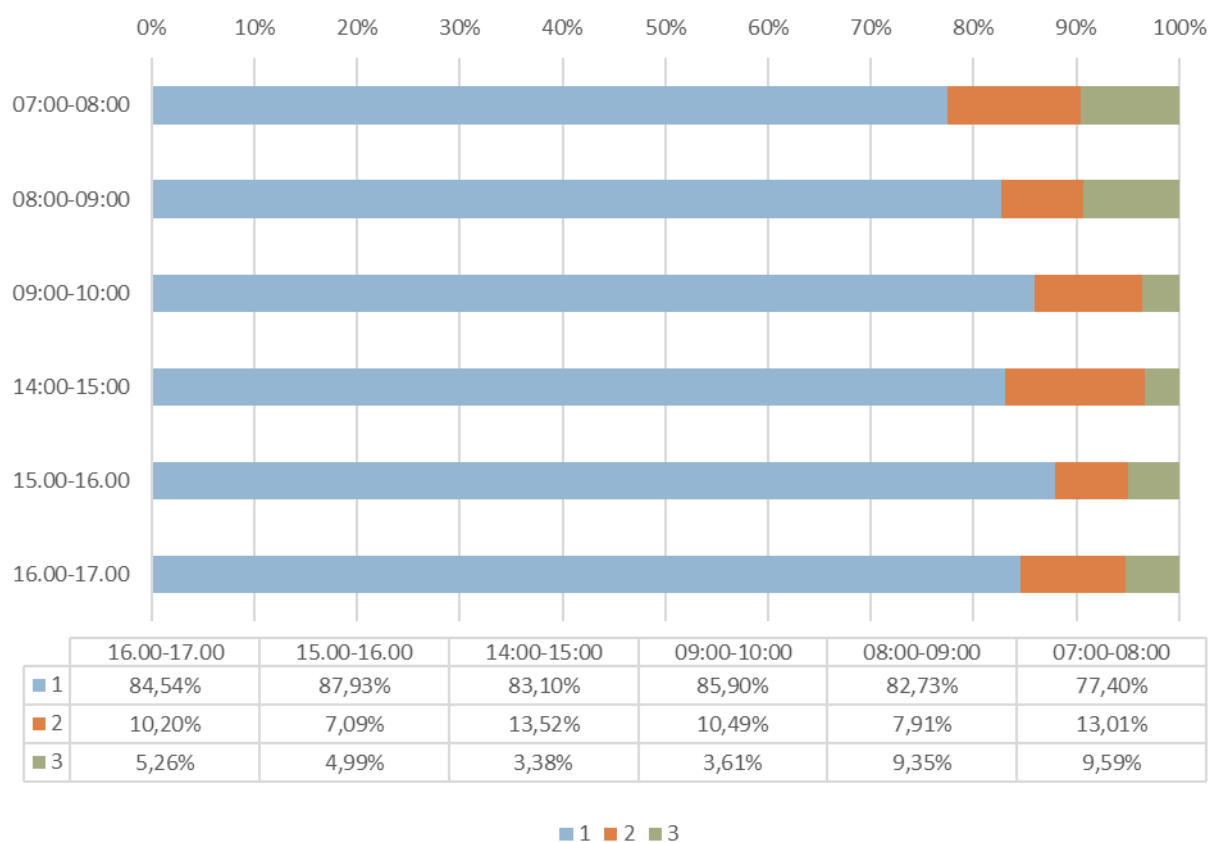


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

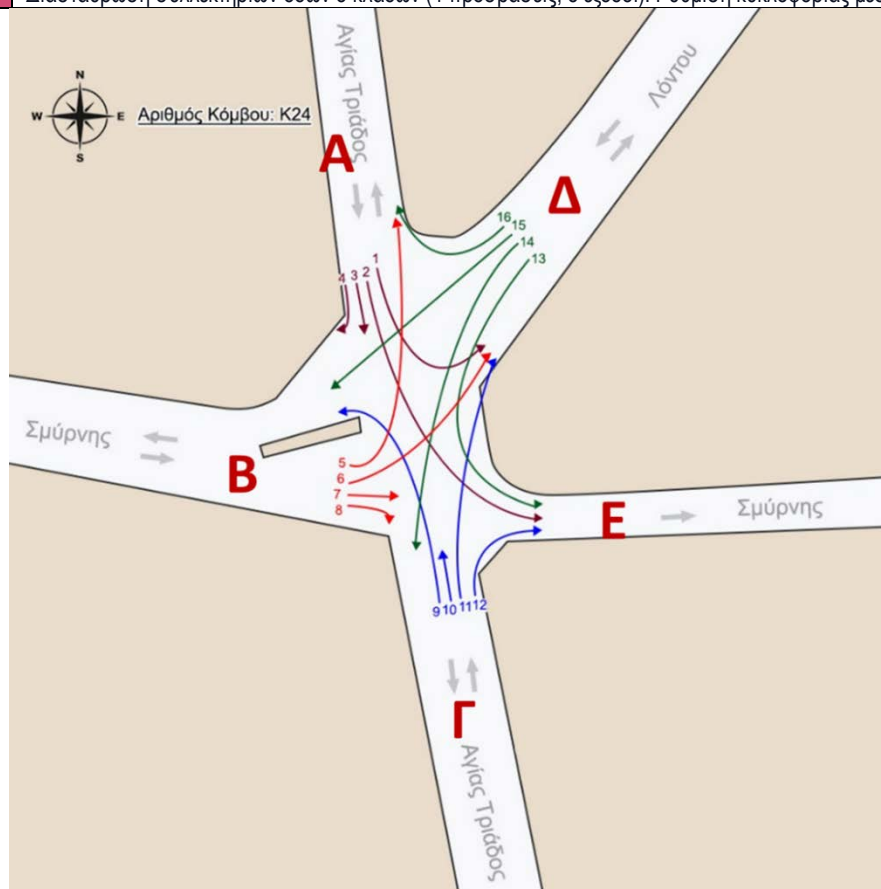


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



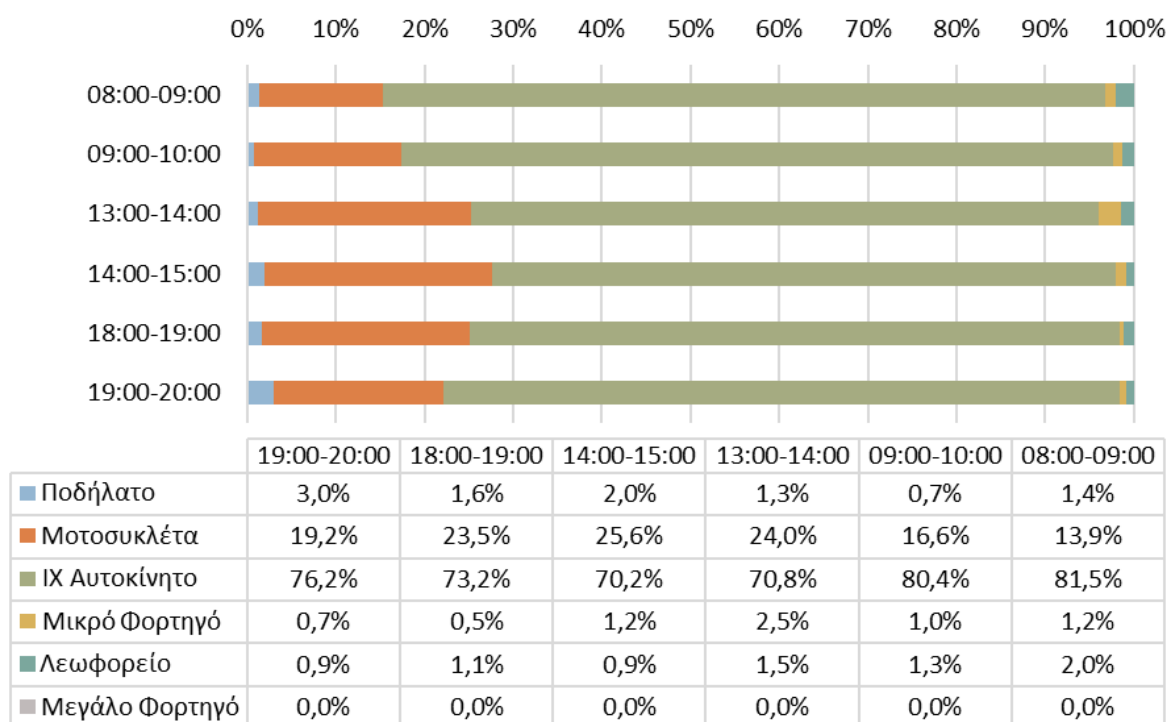
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K24N	Σημείο	Σμύρνης & Αγ. Τριάδος
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή	Διασταύρωση συλλεκτήριων οδών 5 κλάδων (4 προσβάσεις, 5 έξοδοι). Ρύθμιση κυκλοφορίας μέσω κάθετης σήμανσης		



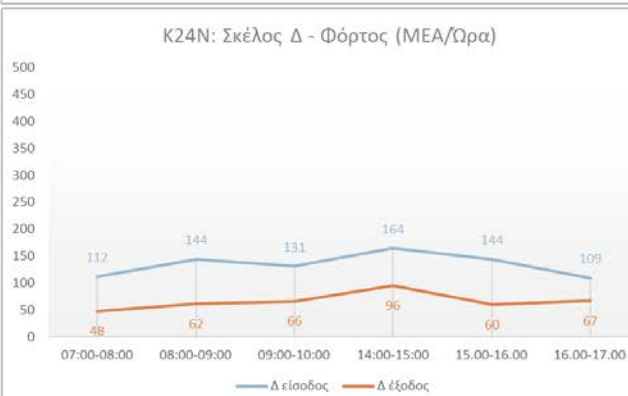
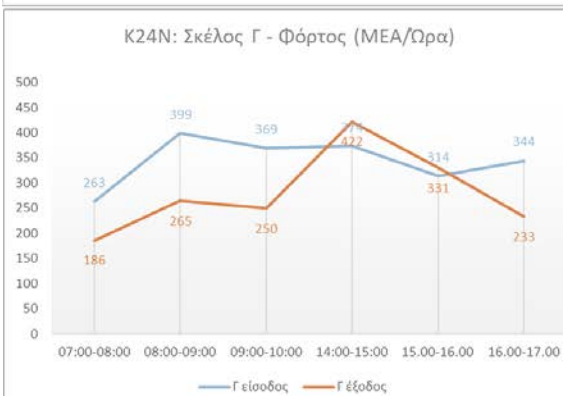
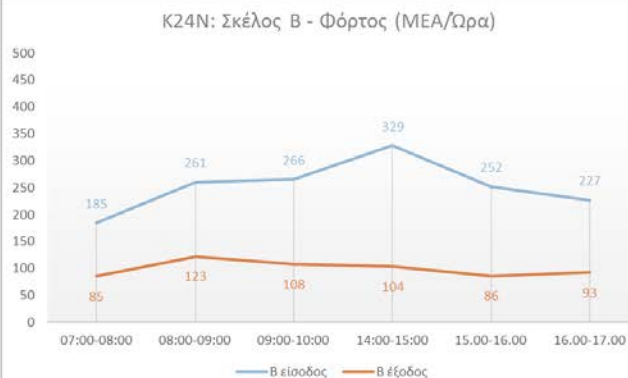
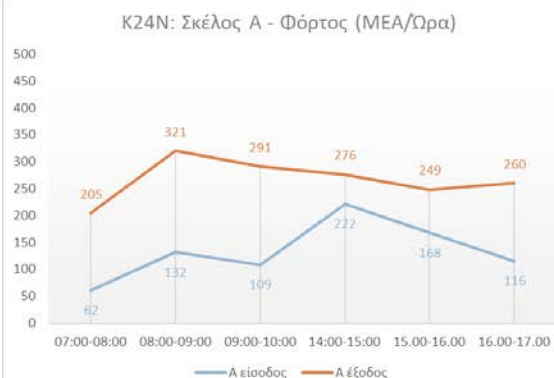
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

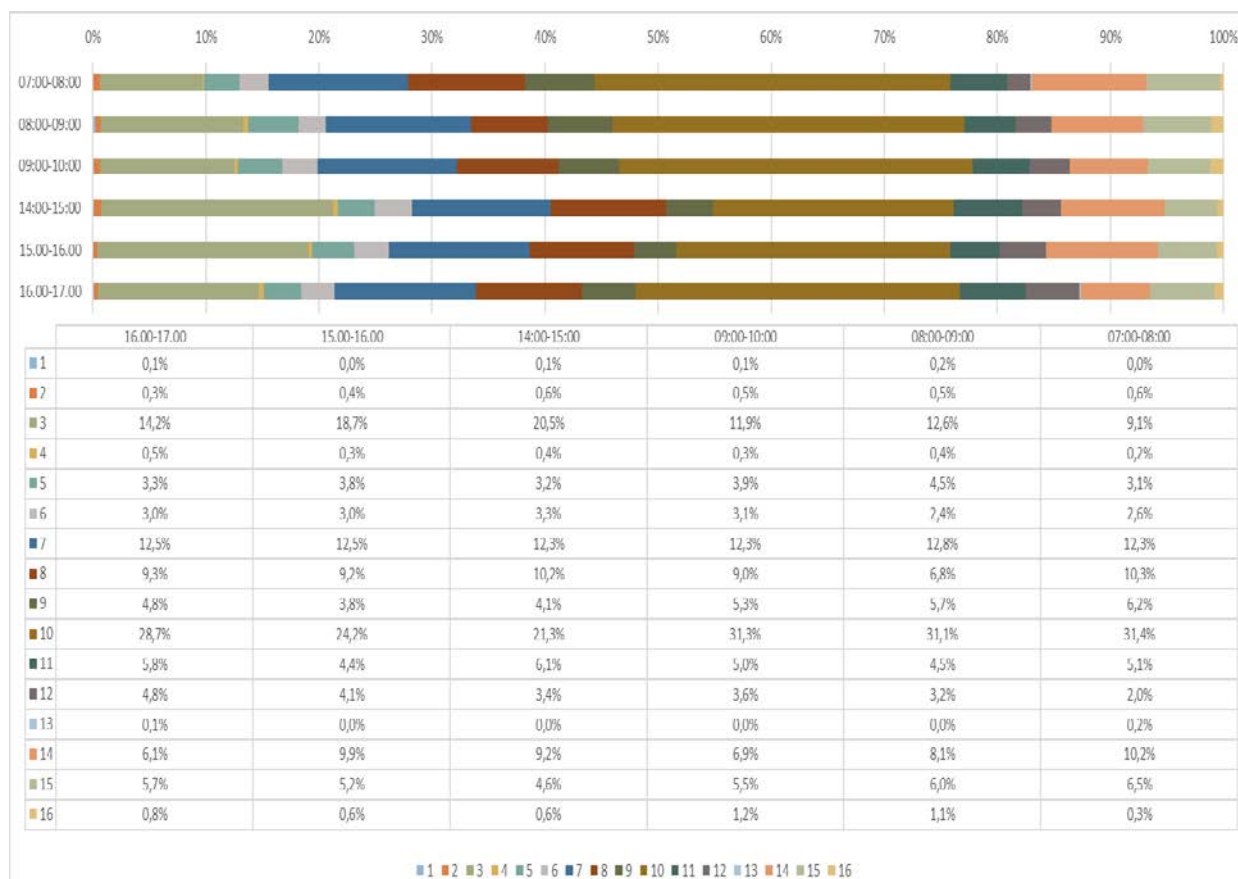


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



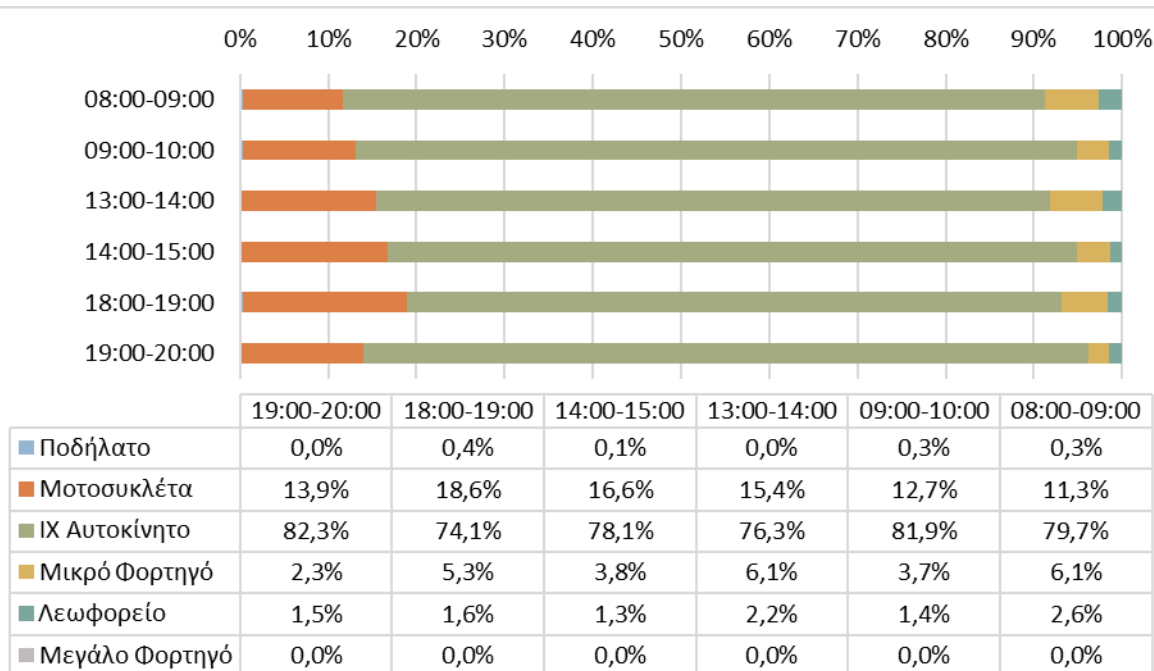
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K25	Σημείο	Σμύρνης & Ιωνίας
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 10/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση στη συμβολή των οδών Σμύρνης & Ιωνίας.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

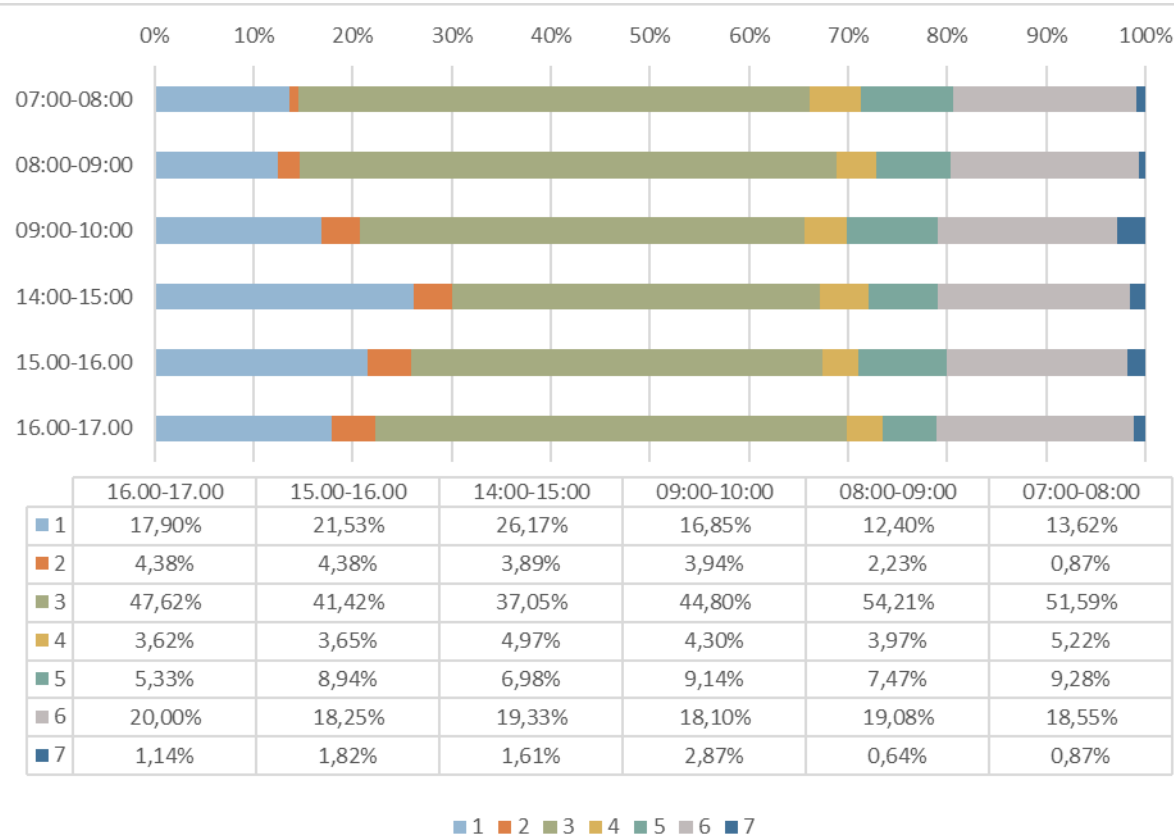


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

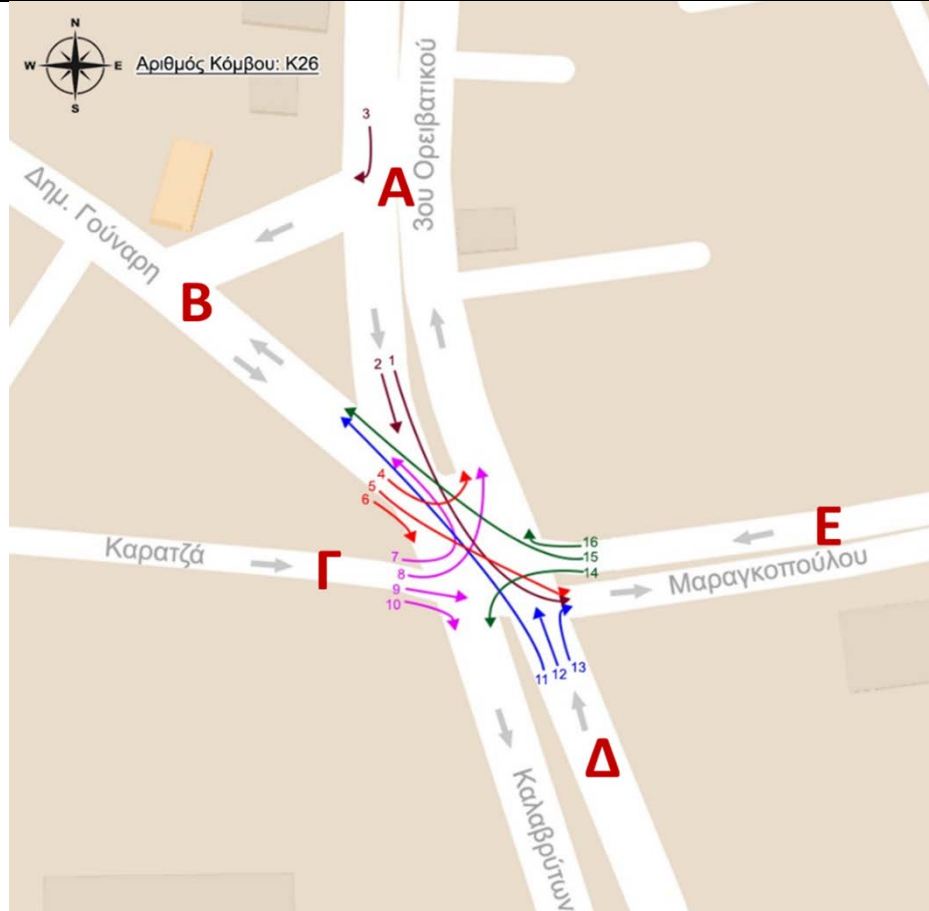


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



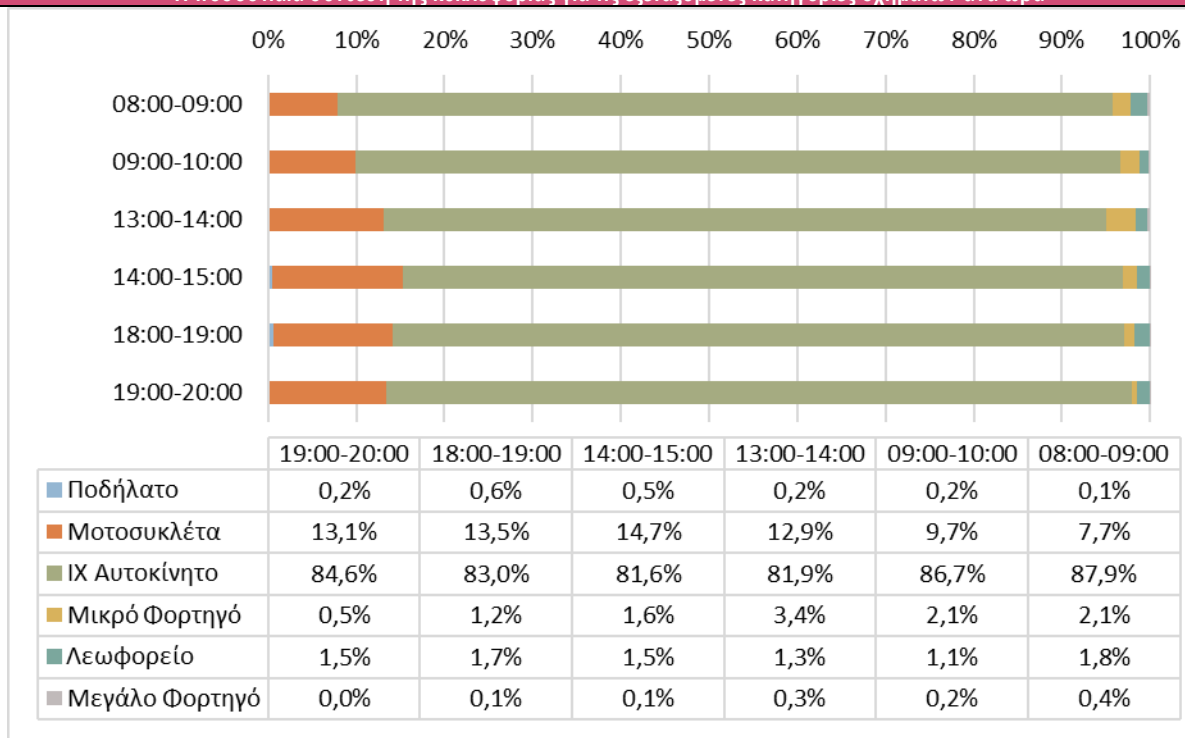
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K26	Σημείο	3ου Ορειβατικού & Καλαβρύτων
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 15/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση στη συμβολή των οδών 3ου Ορειβατικού & Καλαβρύτων.		



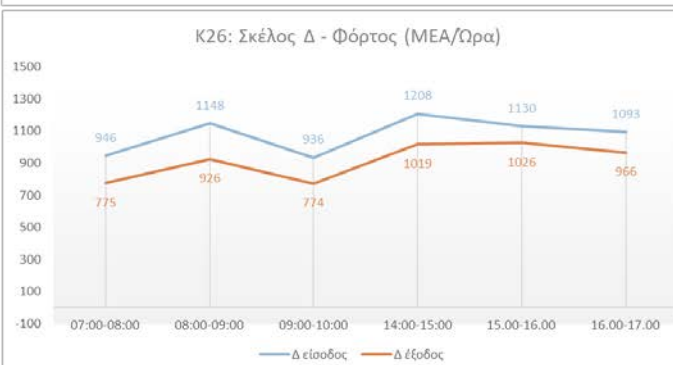
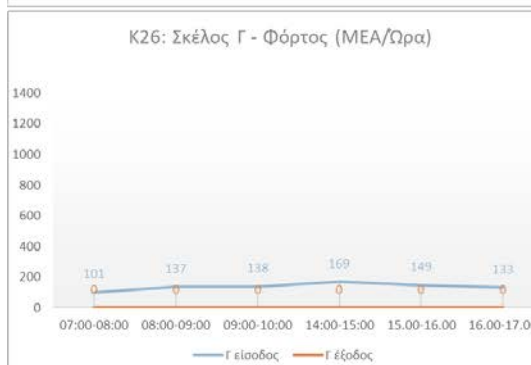
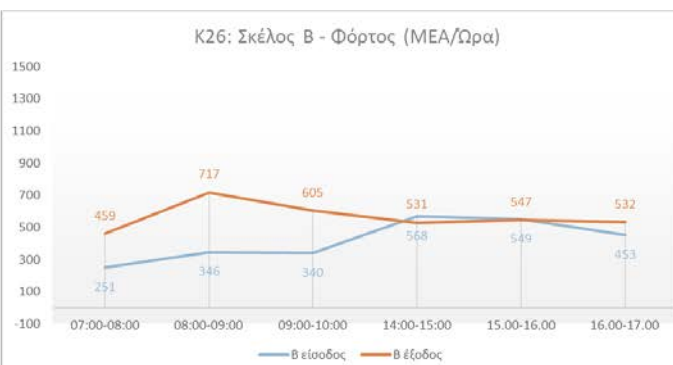
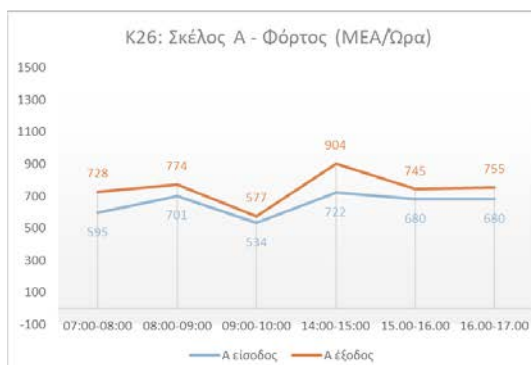
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

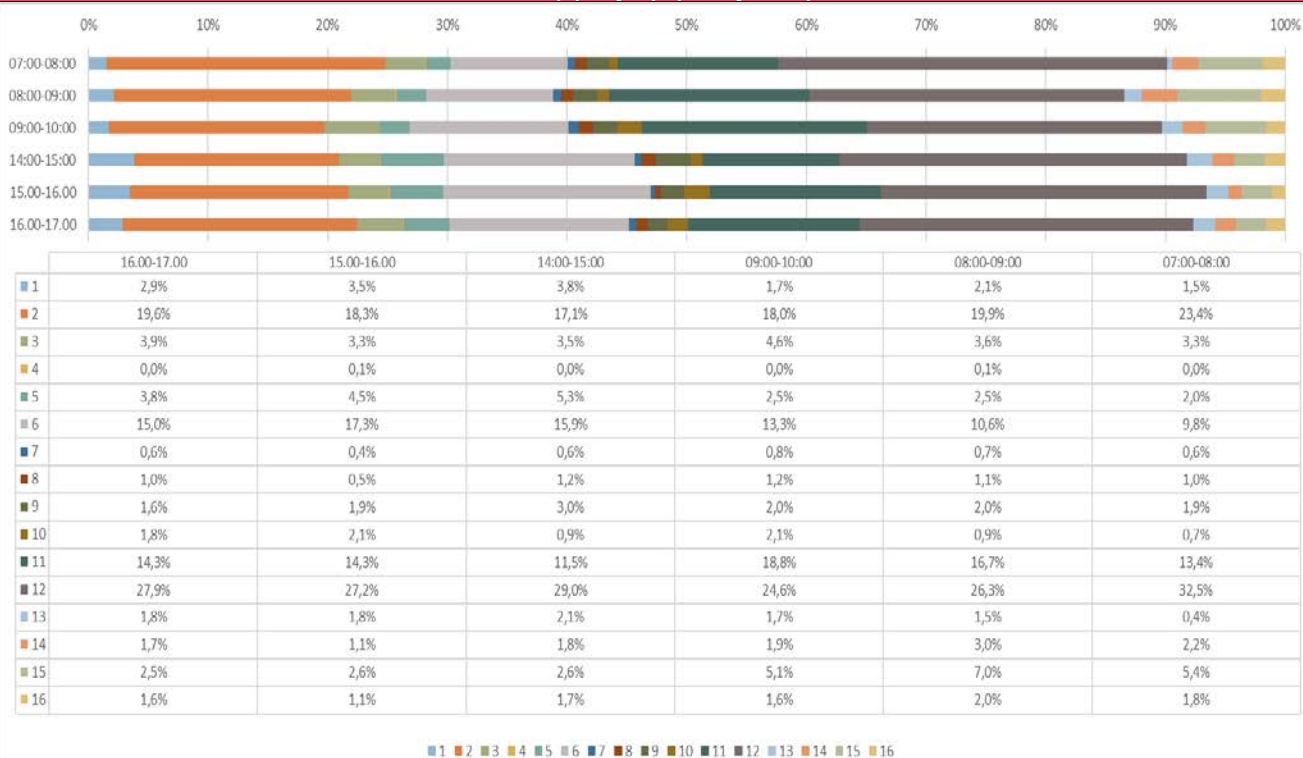


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

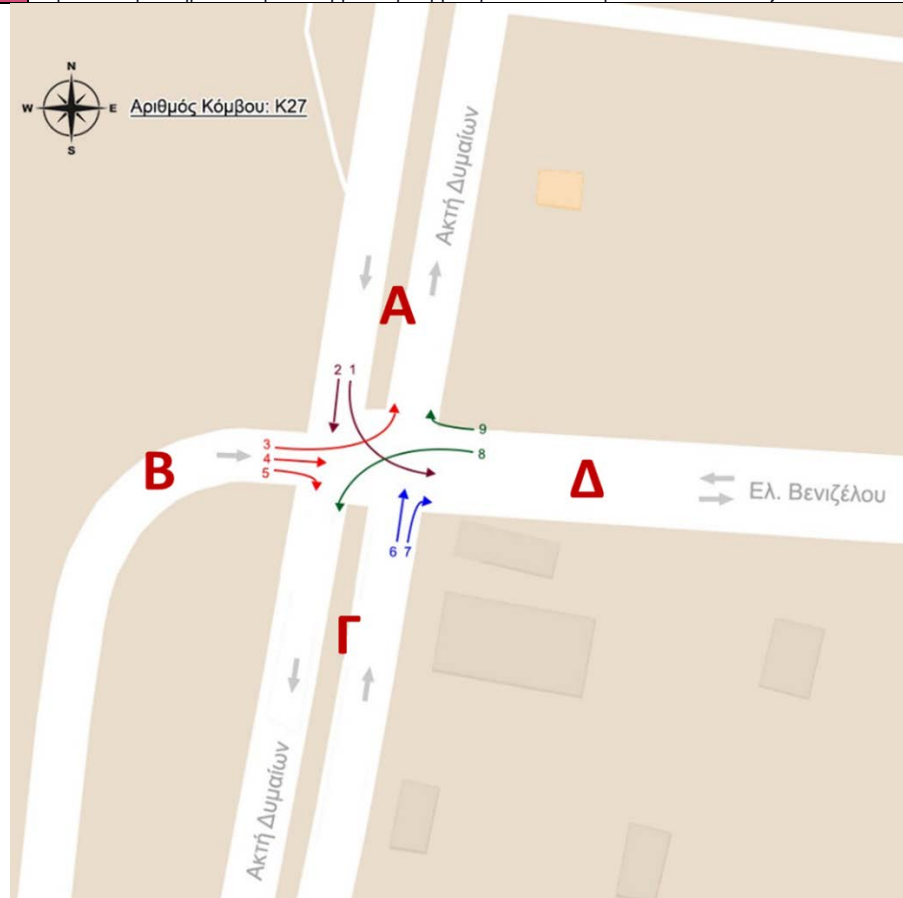


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



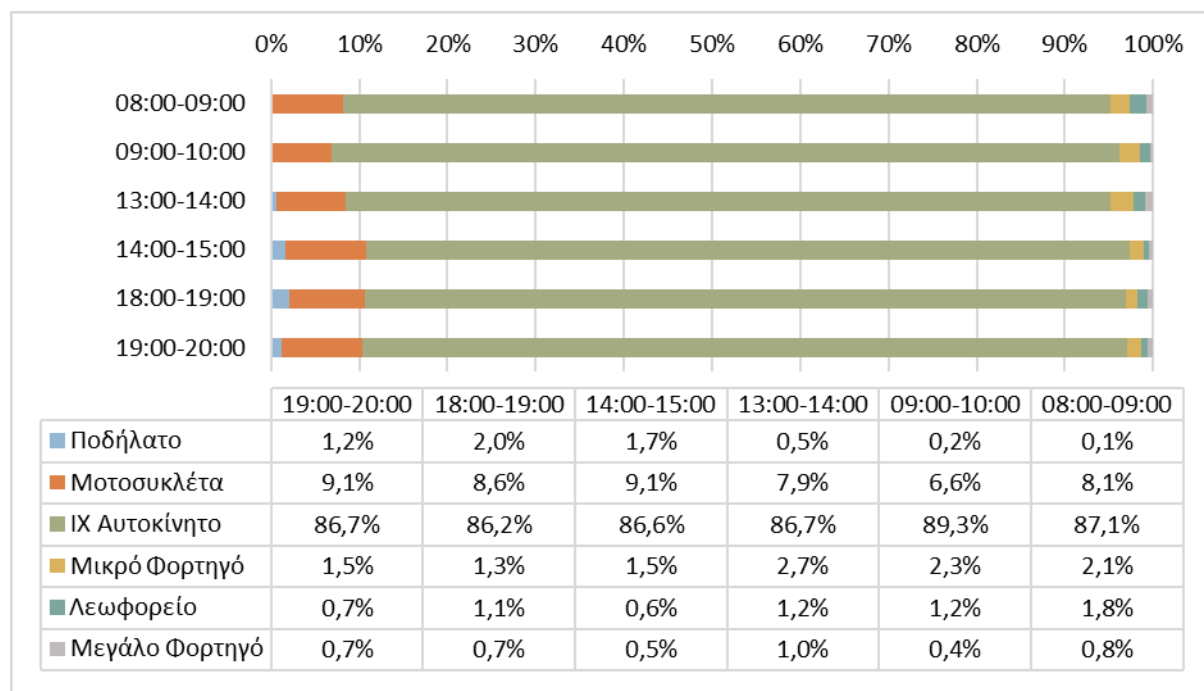
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K27	Σημείο	Ακτή Δυμαίων & Ελ Βενιζέλου
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για σηματοδοτούμενο κόμβο στη συμβολή των οδών Δυμαίων και Ελ. Βενιζέλου		



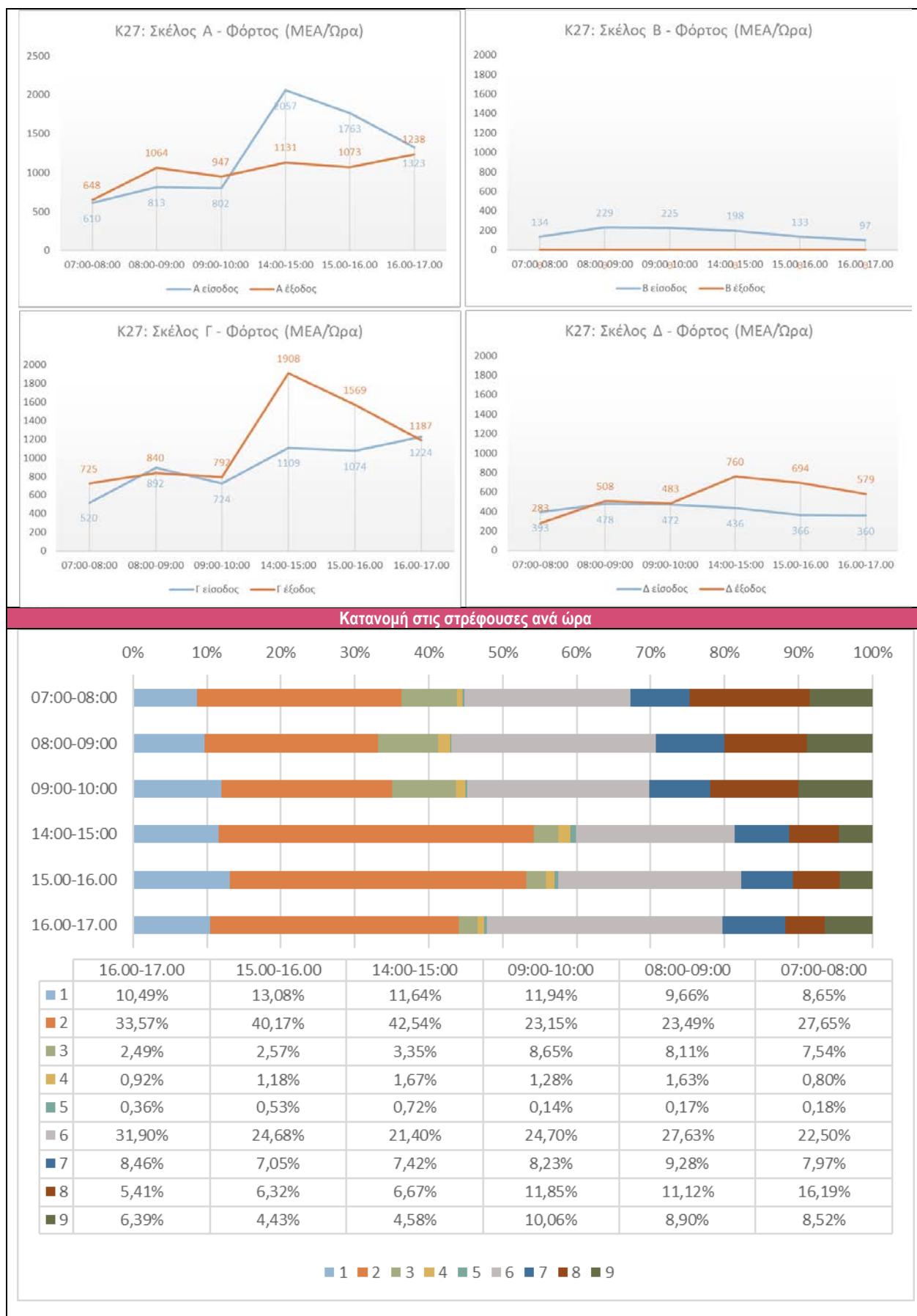
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα



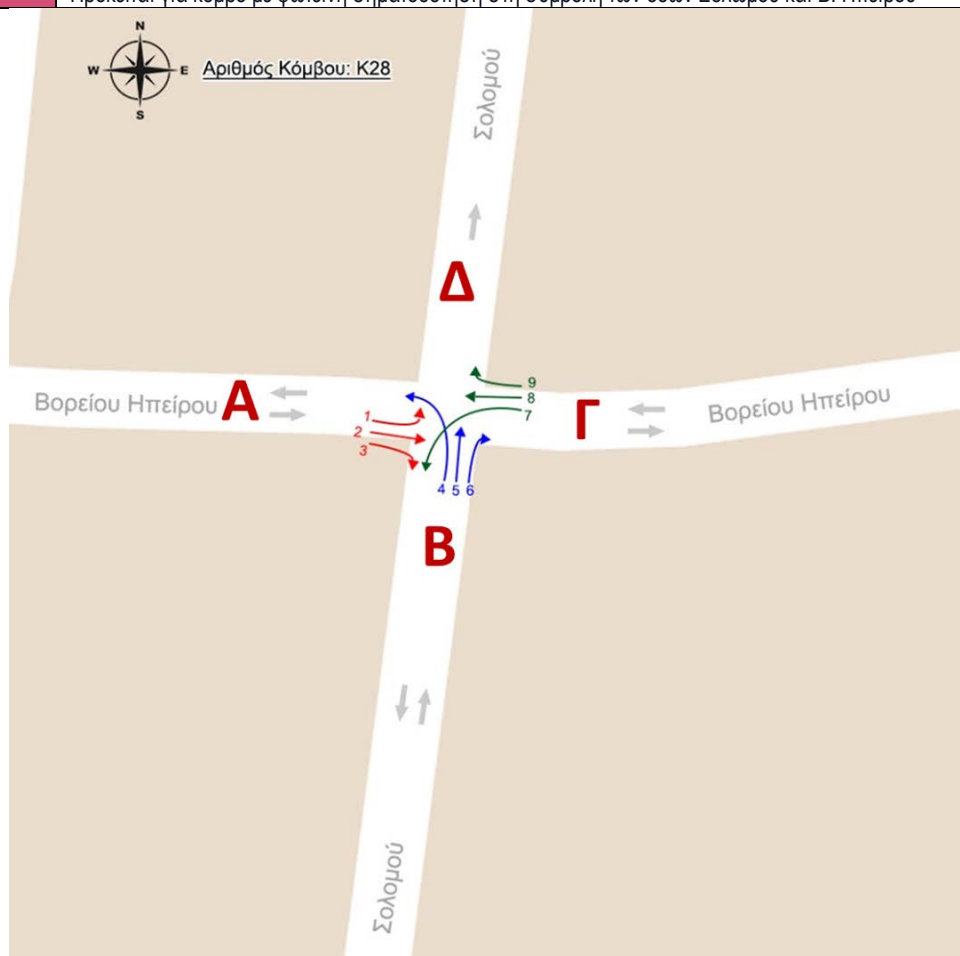
Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



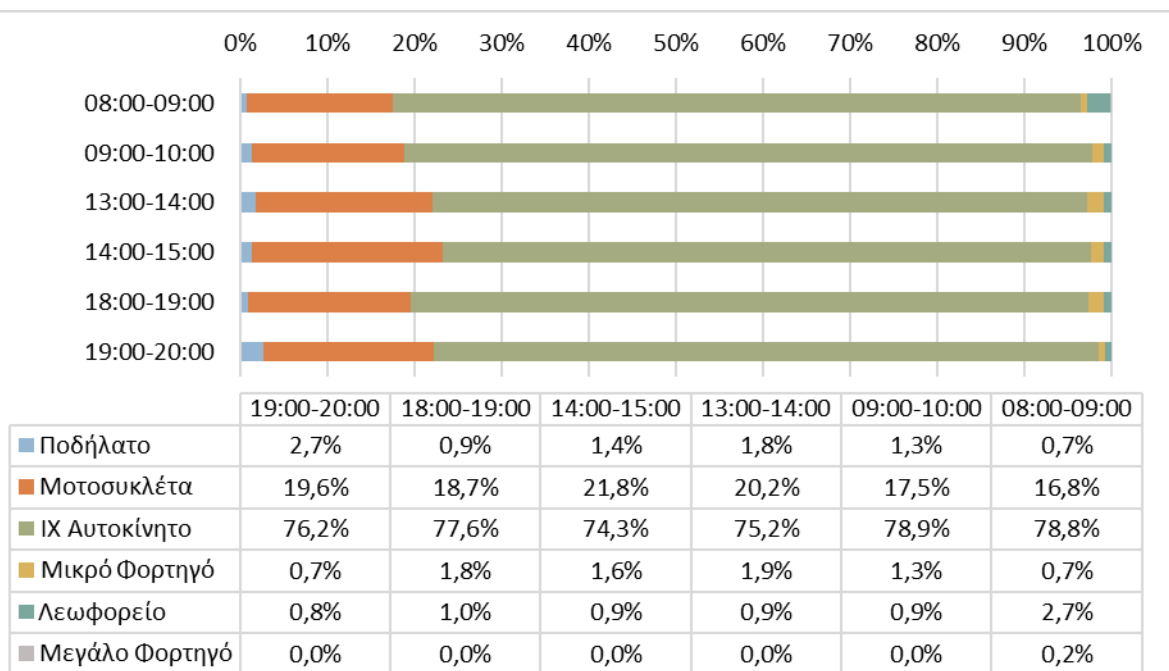
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K28	Σημείο	Σολωμού & Βορείου Ηπείρου
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 08/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση στη συμβολή των οδών Σολωμού και Β. Ηπείρου		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστίαία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

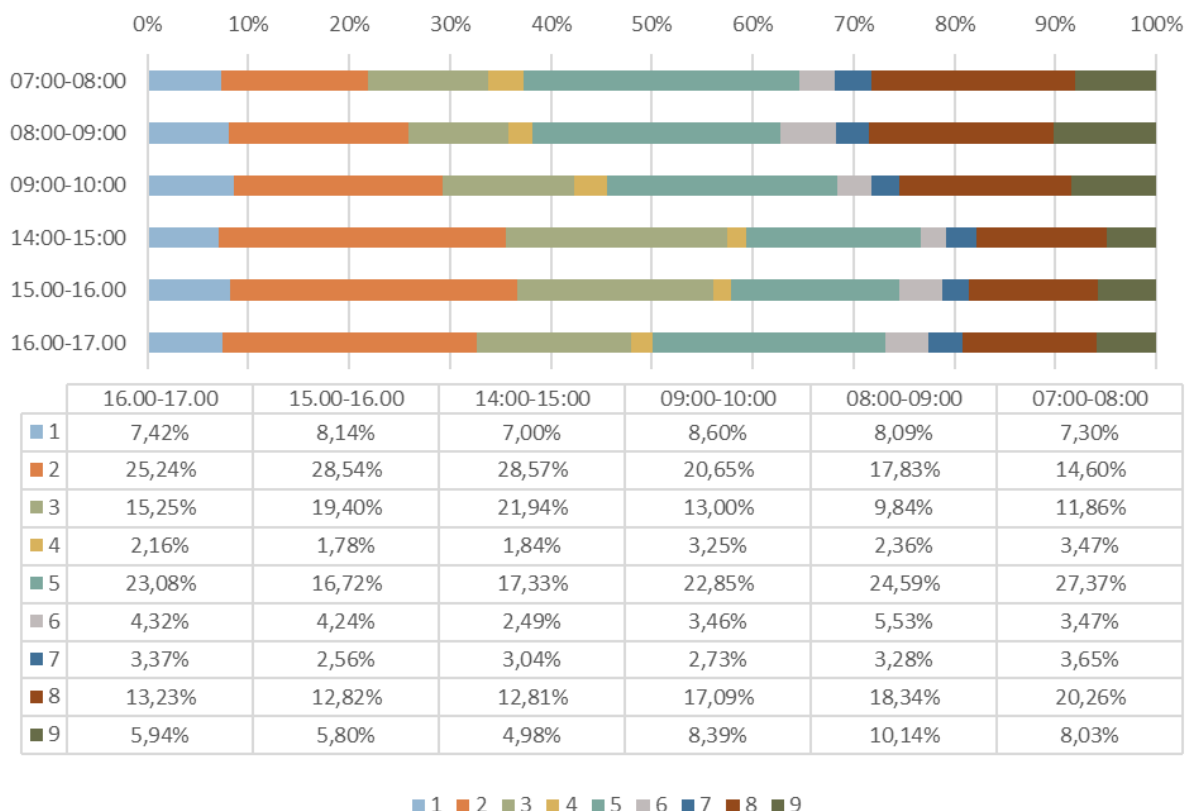


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



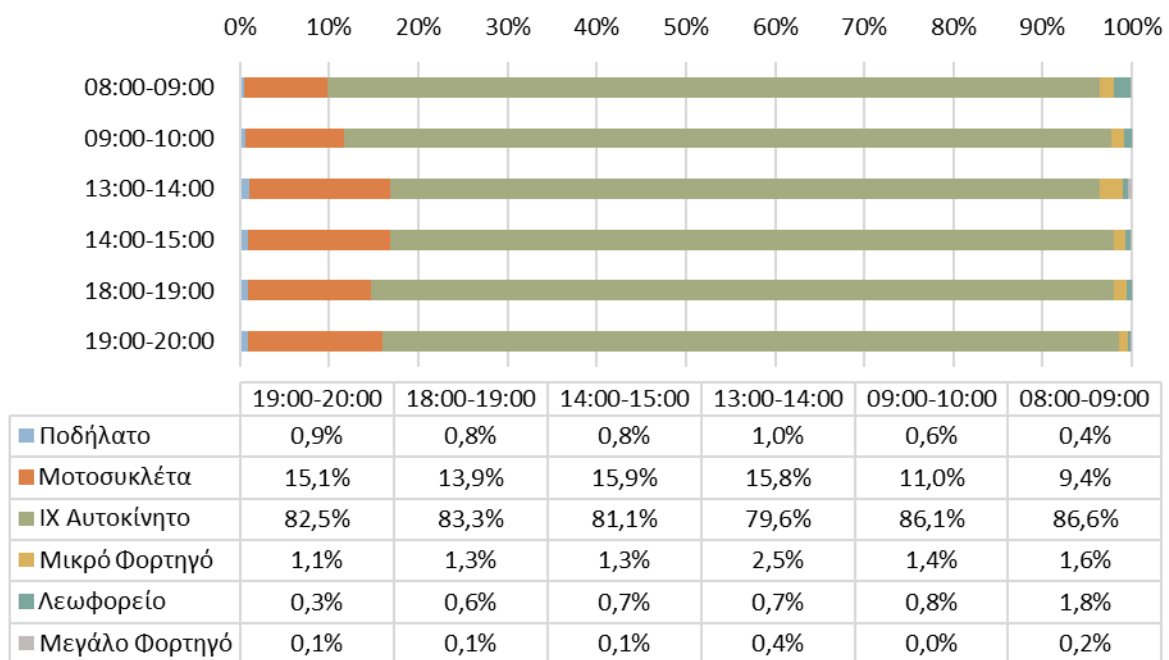
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K29	Σημείο	Ελ. Βενιζέλου - Αγ. Τριάδος κ Αγίου Ιωάννη Πράτσικα
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 17/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για σηματοδοτούμενο κόμβο στη συμβολή των οδών Ελ. Βενιζέλου – Αγ. Τριάδος κ Αγίου		



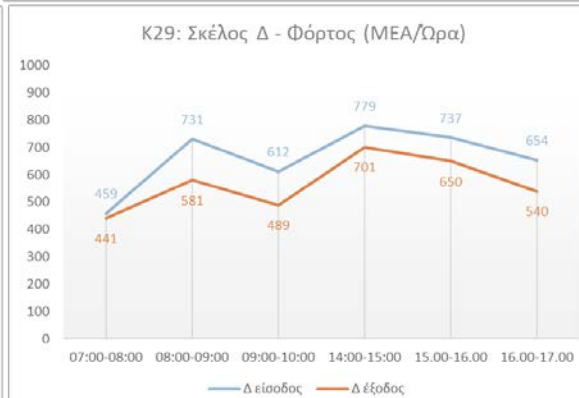
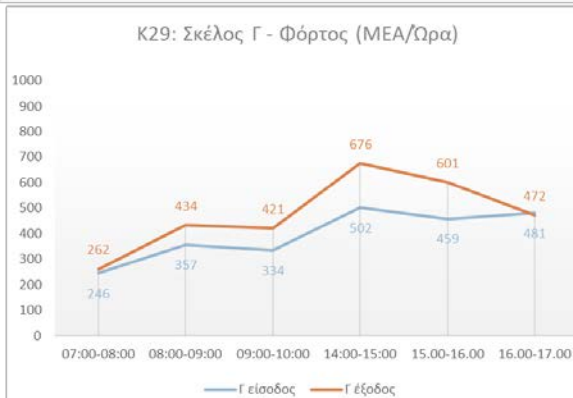
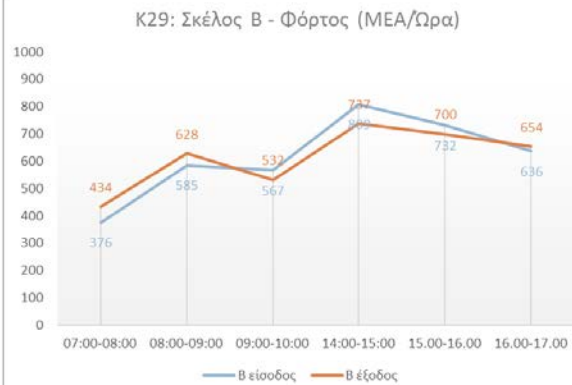
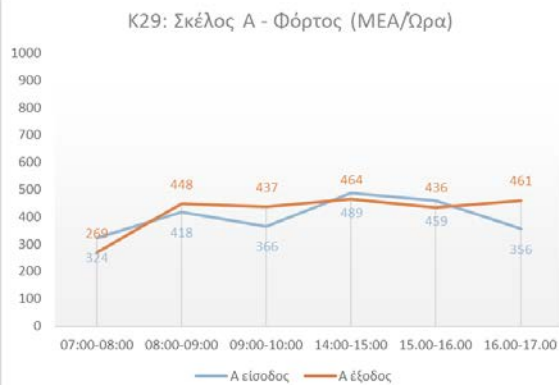
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

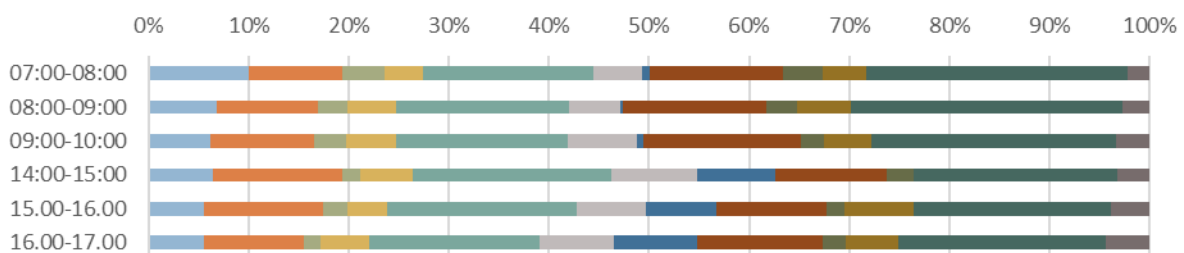


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα

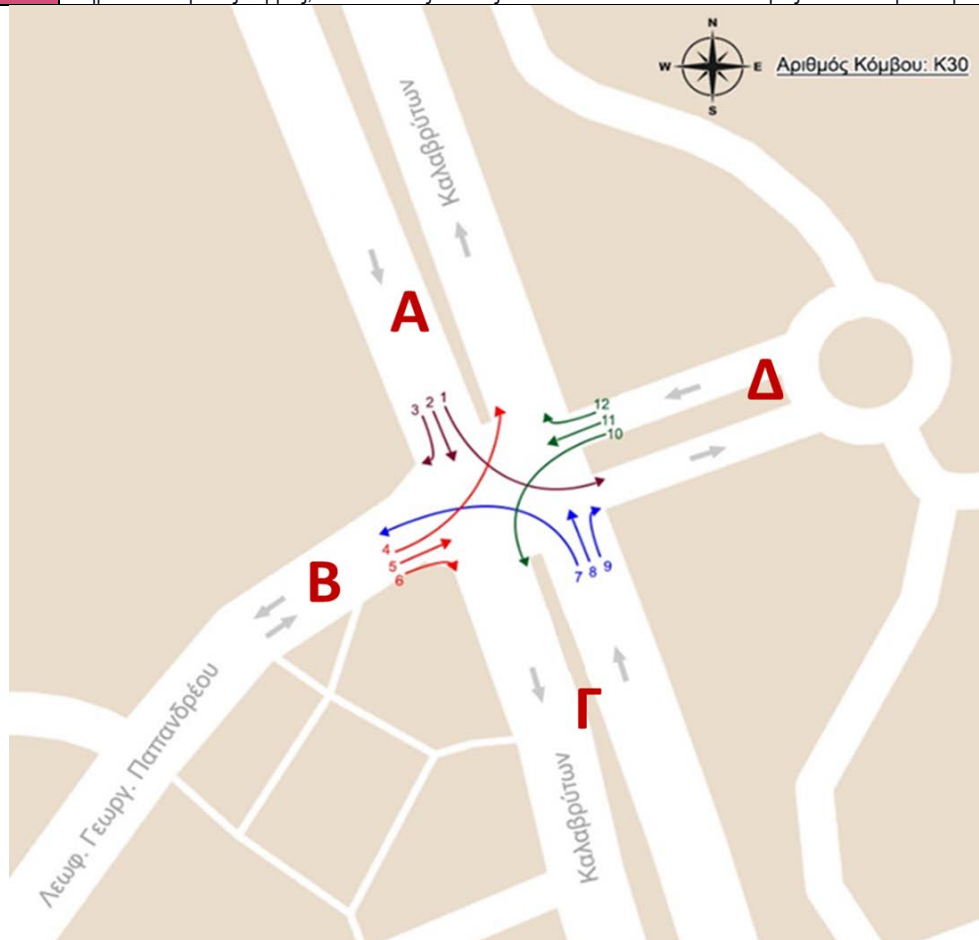


	16.00-17.00	15.00-16.00	14.00-15.00	09.00-10.00	08.00-09.00	07.00-08.00
1	5,59%	5,48%	6,46%	6,21%	6,84%	10,00%
2	9,90%	12,02%	12,88%	10,34%	10,07%	9,37%
3	1,63%	2,42%	1,76%	3,21%	3,00%	4,15%
4	4,89%	3,89%	5,36%	4,94%	4,85%	3,87%
5	17,08%	19,01%	19,73%	17,21%	17,23%	17,04%
6	7,35%	6,90%	8,61%	6,92%	5,17%	4,93%
7	8,36%	7,02%	7,83%	0,61%	0,28%	0,70%
8	12,54%	10,95%	11,15%	15,78%	14,32%	13,31%
9	2,33%	1,83%	2,62%	2,29%	3,05%	3,94%
10	5,24%	6,90%	0,00%	4,63%	5,40%	4,44%
11	20,69%	19,72%	20,39%	24,49%	27,07%	25,99%
12	4,40%	3,85%	3,21%	3,36%	2,73%	2,25%

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

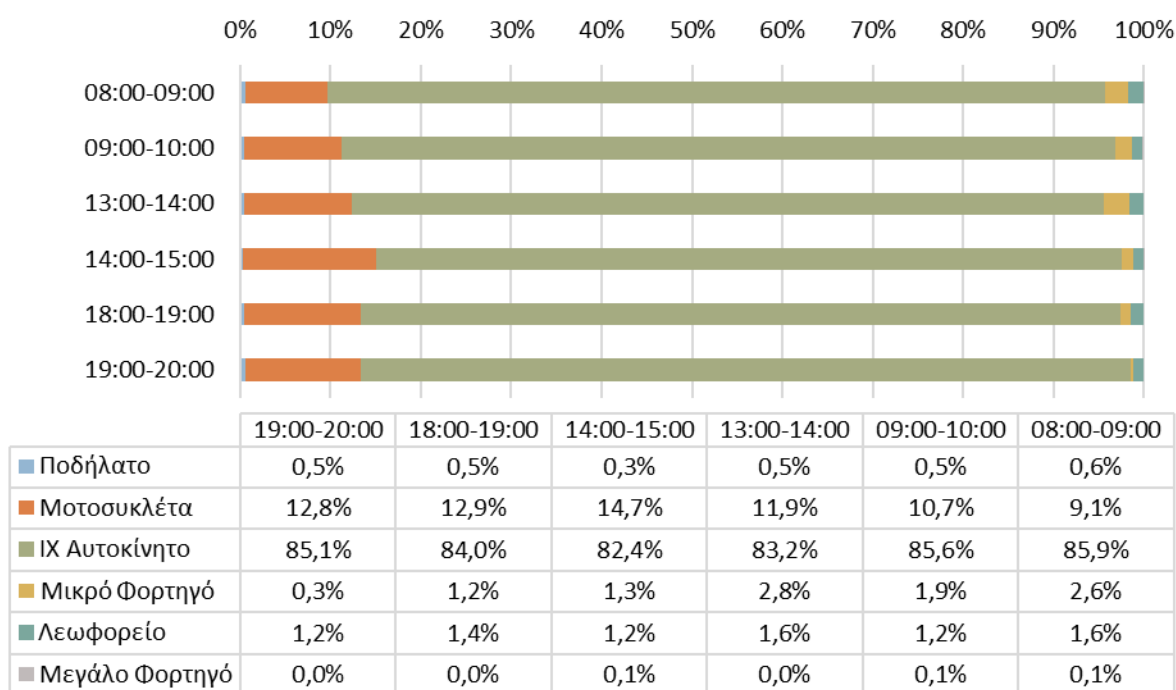
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K30	Σημείο	Καλαβρύτων & Λ. Γεωργ. Παπανδρέου
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 15/12/2021		
Περιγραφή	Σηματοδοτούμενος κόμβος, ο ανατολικός κλάδος του οποίου αποτελεί είσοδο προς το νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας.		



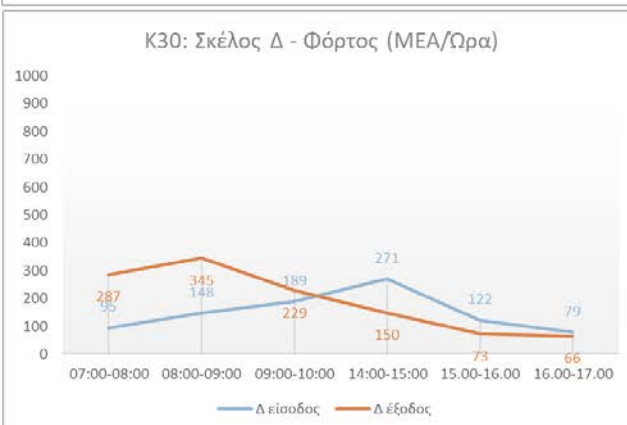
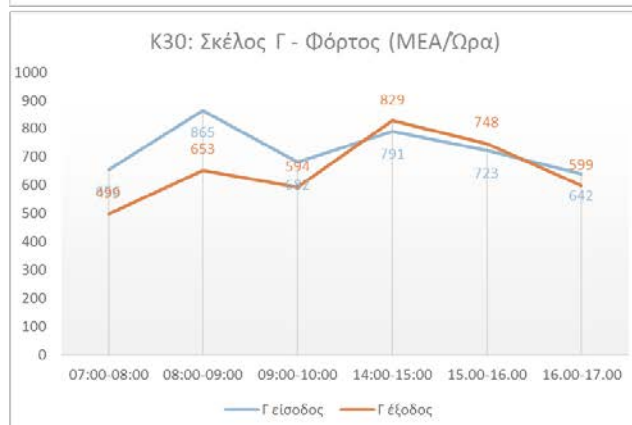
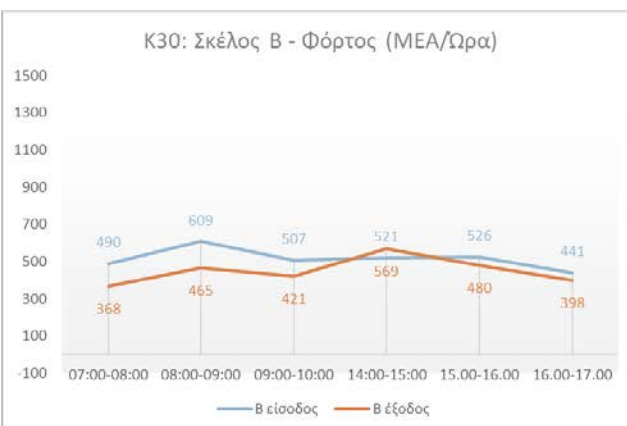
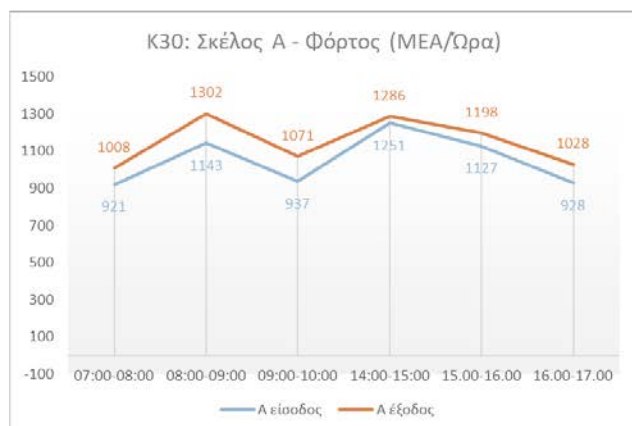
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

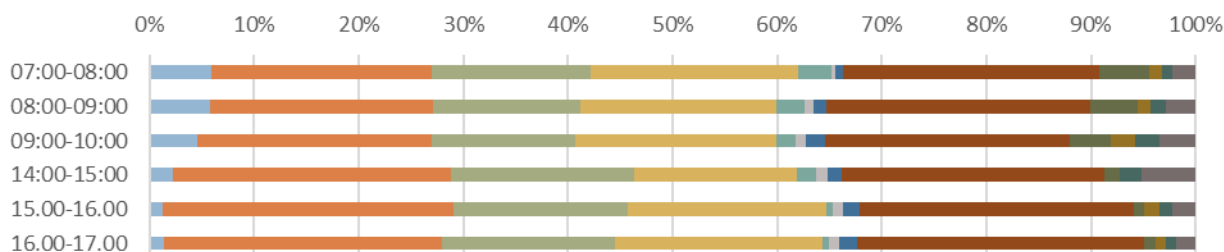


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



	16.00-17.00	15.00-16.00	14.00-15.00	09.00-10.00	08.00-09.00	07.00-08.00
1	1,36%	1,27%	2,20%	4,54%	5,73%	5,85%
2	26,63%	27,74%	26,59%	22,38%	21,41%	21,15%
3	16,52%	16,75%	17,50%	13,80%	14,08%	15,21%
4	19,87%	18,90%	15,64%	19,19%	18,68%	19,82%
5	0,59%	0,69%	1,79%	1,83%	2,76%	3,18%
6	0,91%	1,00%	1,03%	1,02%	0,81%	0,37%
7	1,77%	1,50%	1,45%	1,78%	1,24%	0,74%
8	27,36%	26,20%	25,01%	23,40%	25,23%	24,52%
9	1,18%	1,00%	1,58%	3,91%	4,53%	4,75%
10	1,00%	1,54%	0,00%	2,42%	1,24%	1,20%
11	1,00%	1,19%	2,03%	2,29%	1,38%	0,97%
12	1,81%	2,23%	5,17%	3,44%	2,90%	2,26%

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

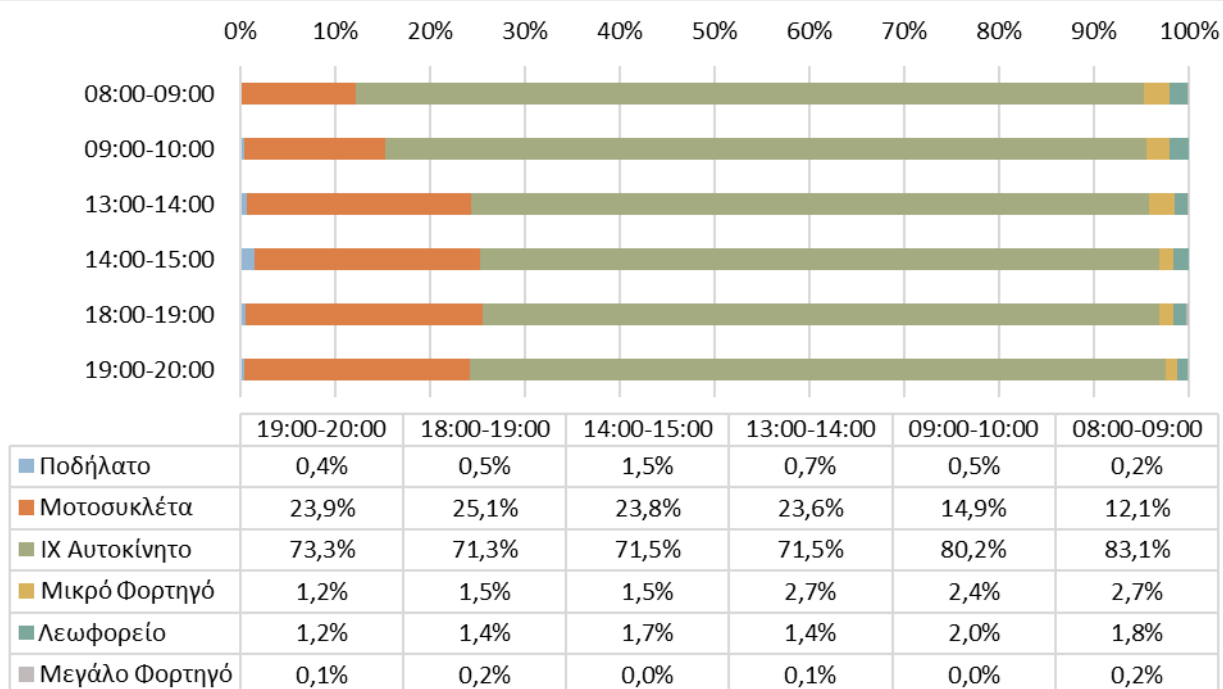
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K31	Σημείο	Ακρωτηρίου & Παπαναστασίου
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 17/12/2021		
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο που ρυθμίζεται η κυκλοφορία με απλή κάθετη σήμανση. Εμφανίζει μεγάλες ουρές και καθυστερήσεις στον κλάδο της Ακρωτηρίου σε ώρα αιχμής, επηρεασμένος από το υπόλοιπο δίκτυο.		



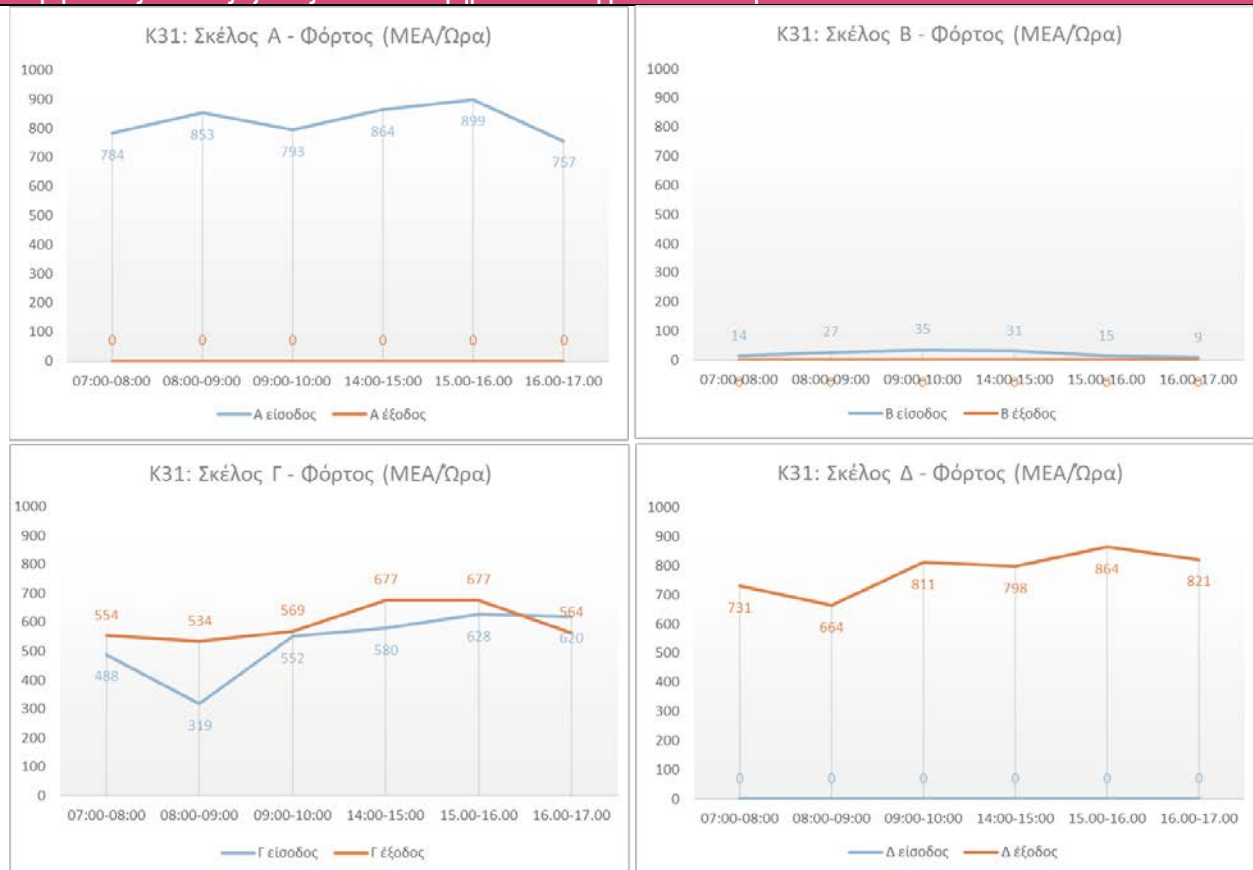
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

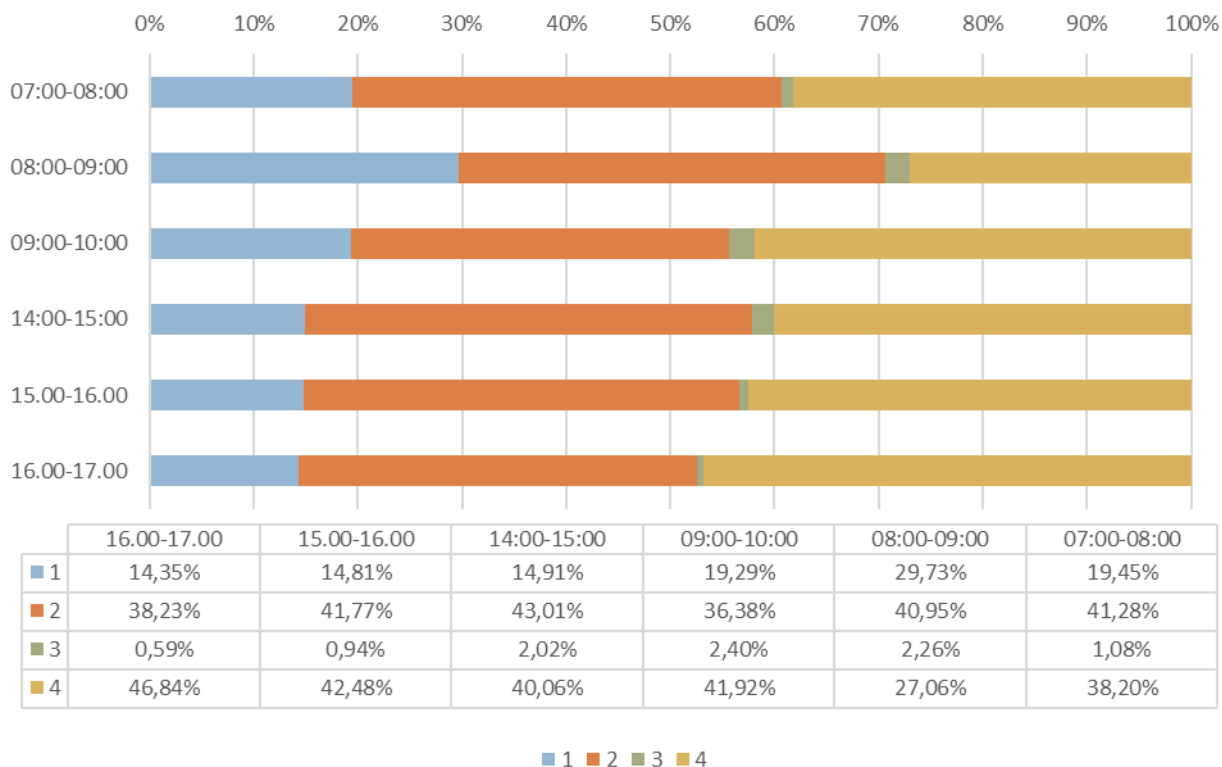


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρίψουσες ανά ώρα



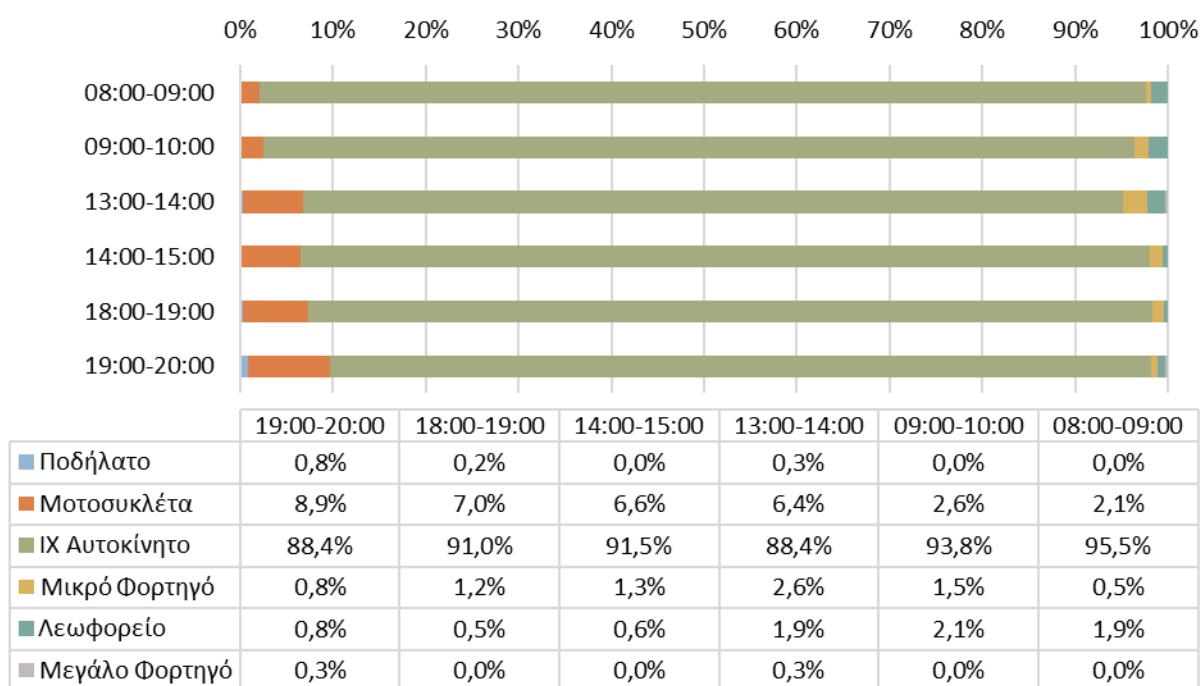
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K32	Σημείο	Φωτοπούλου & Ηρακλέους
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 13/12/2021		
Περιγραφή			



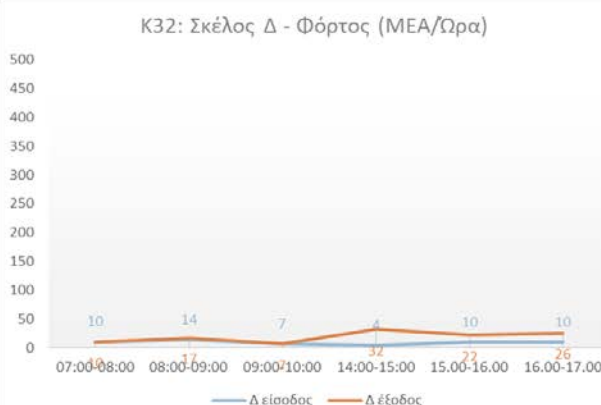
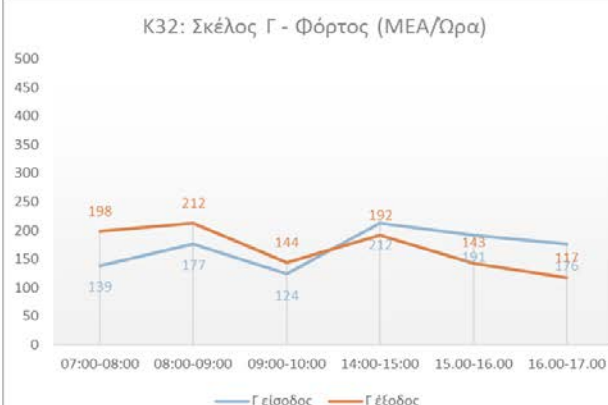
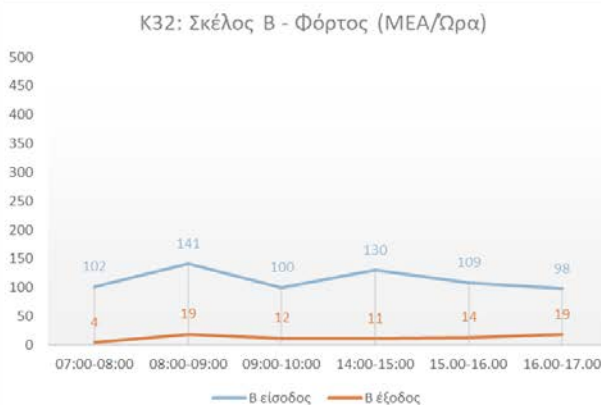
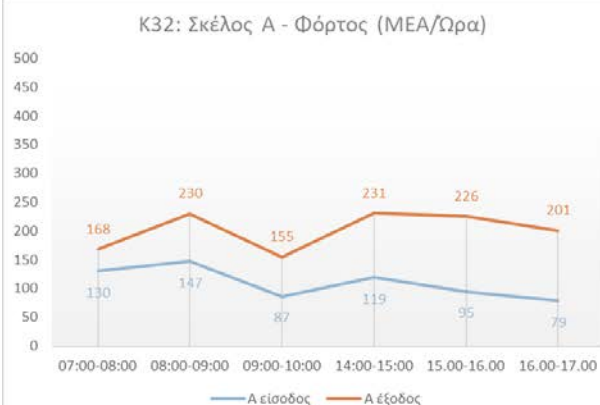
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

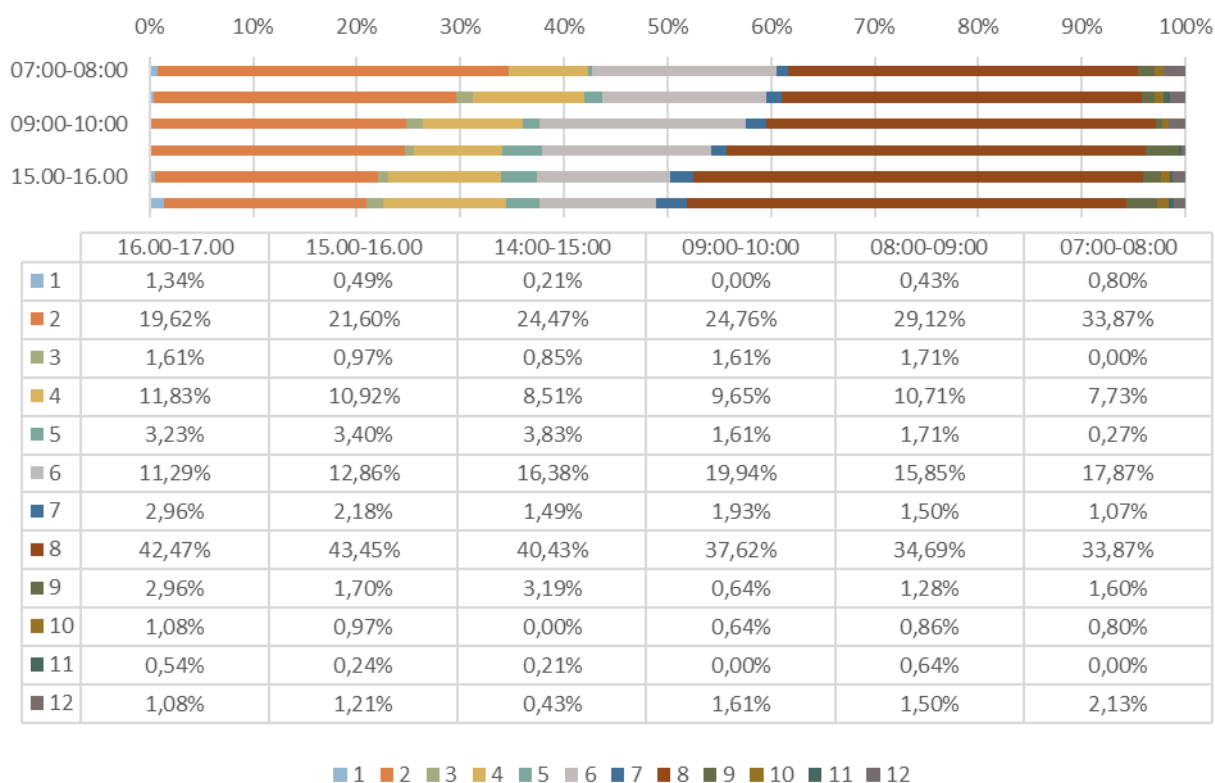


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

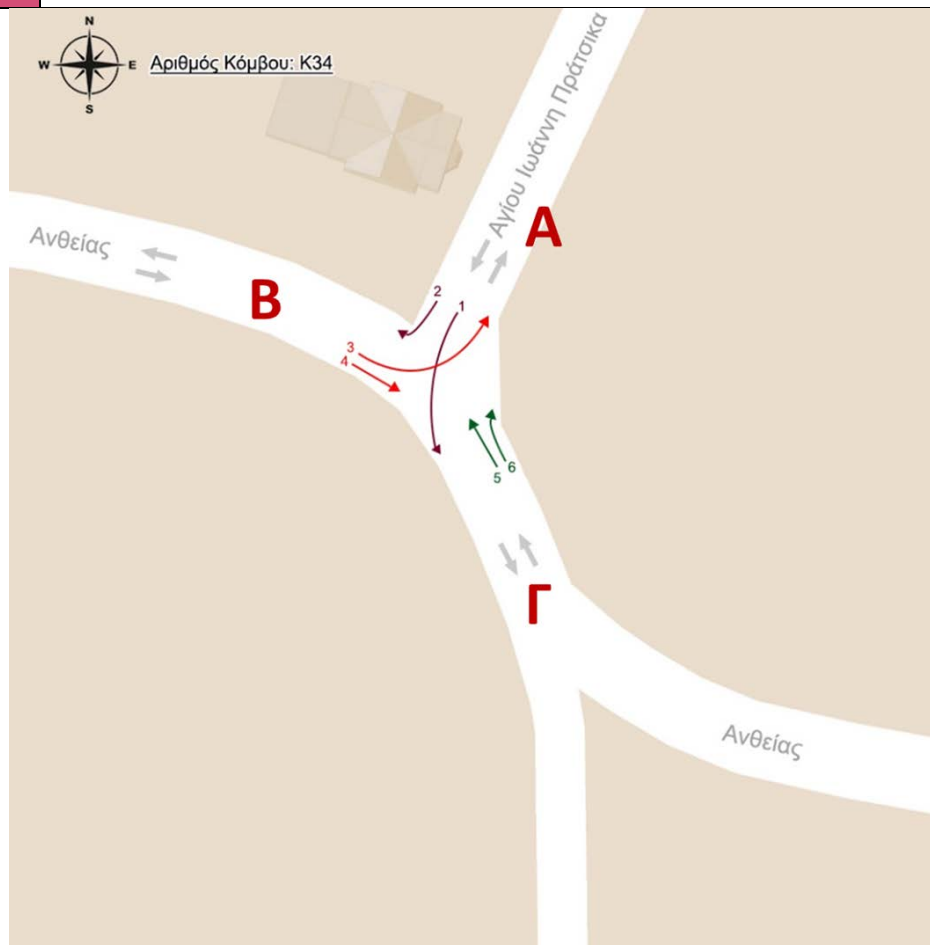


Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



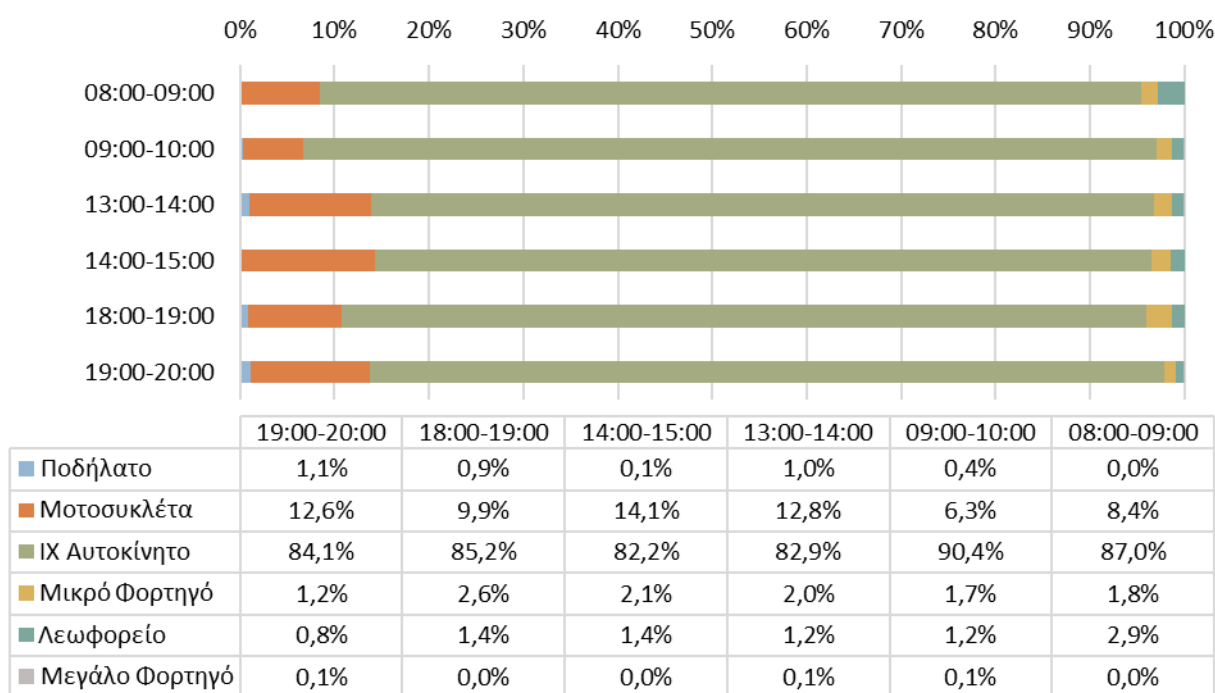
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K34	Σημείο	Ανθείας & Αγ. Ιωάννη Πράτσικα
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 13/12/2021		
Περιγραφή			



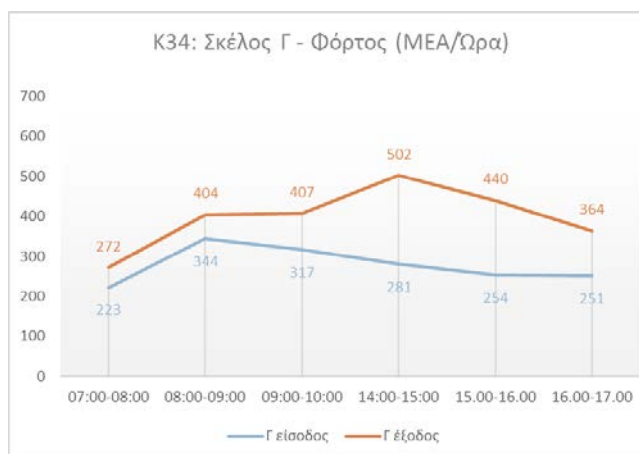
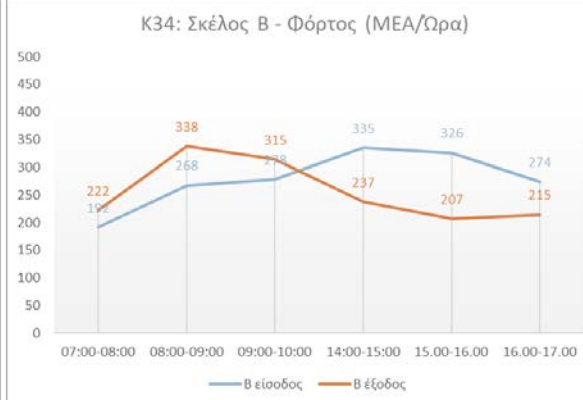
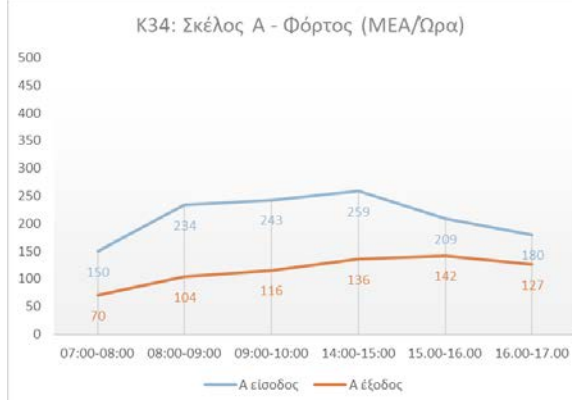
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

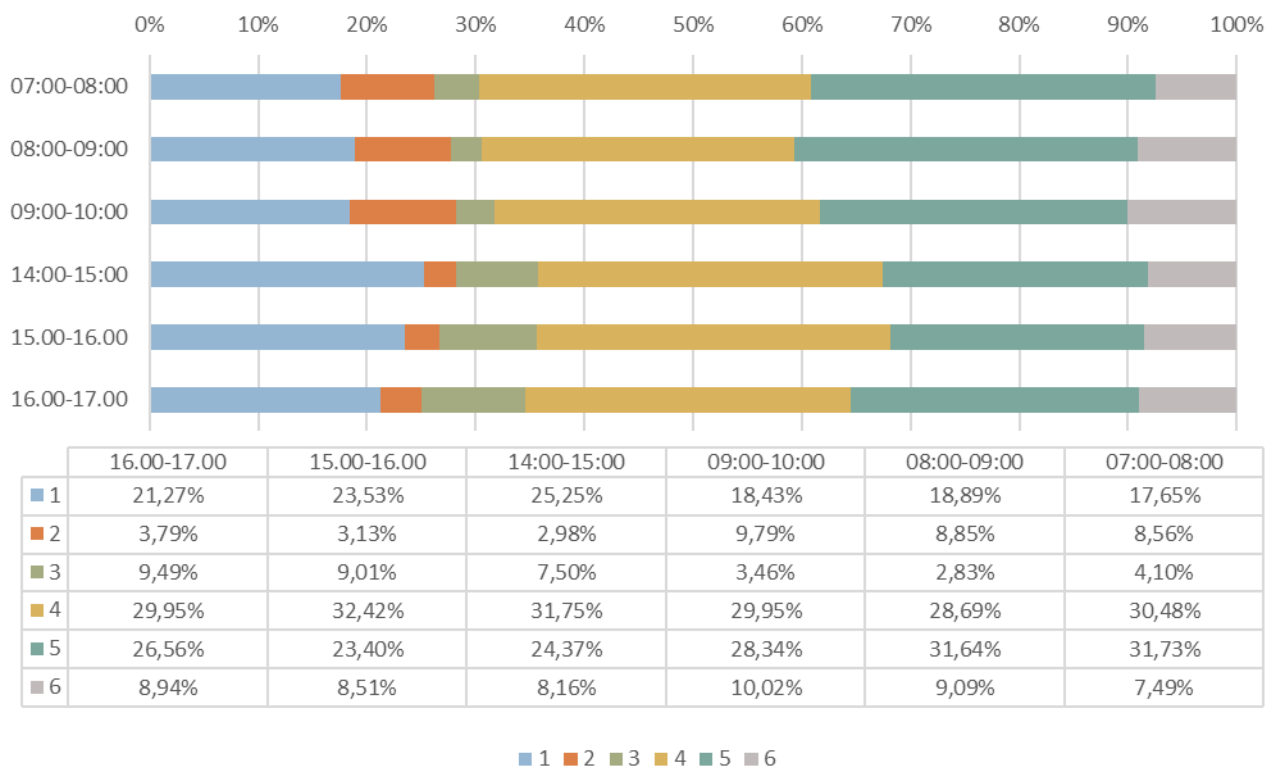


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

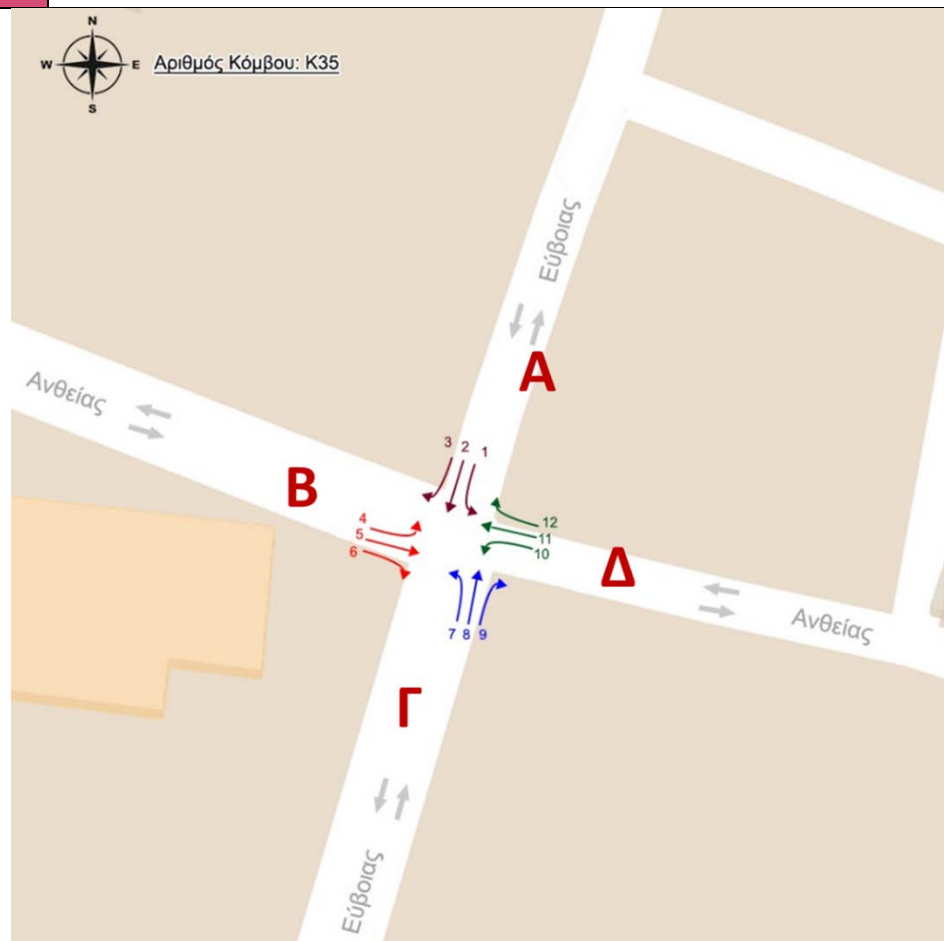


Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



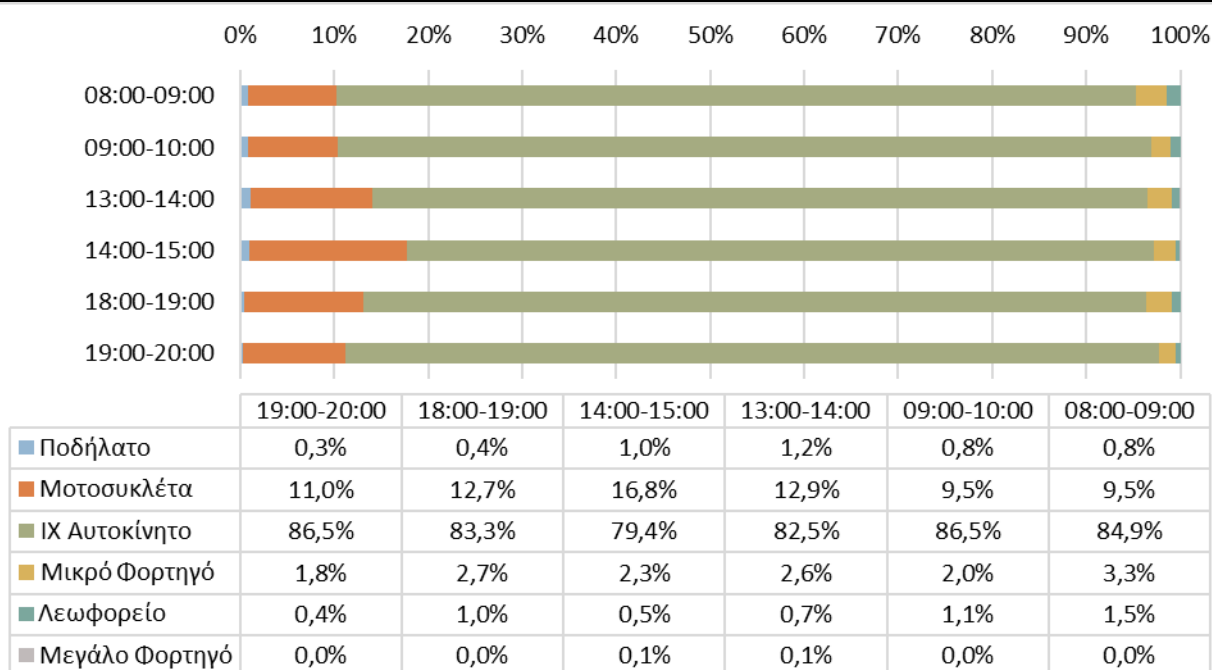
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K35	Σημείο	Ανθείας & Ευβοίας
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 13/12/2021		
Περιγραφή			



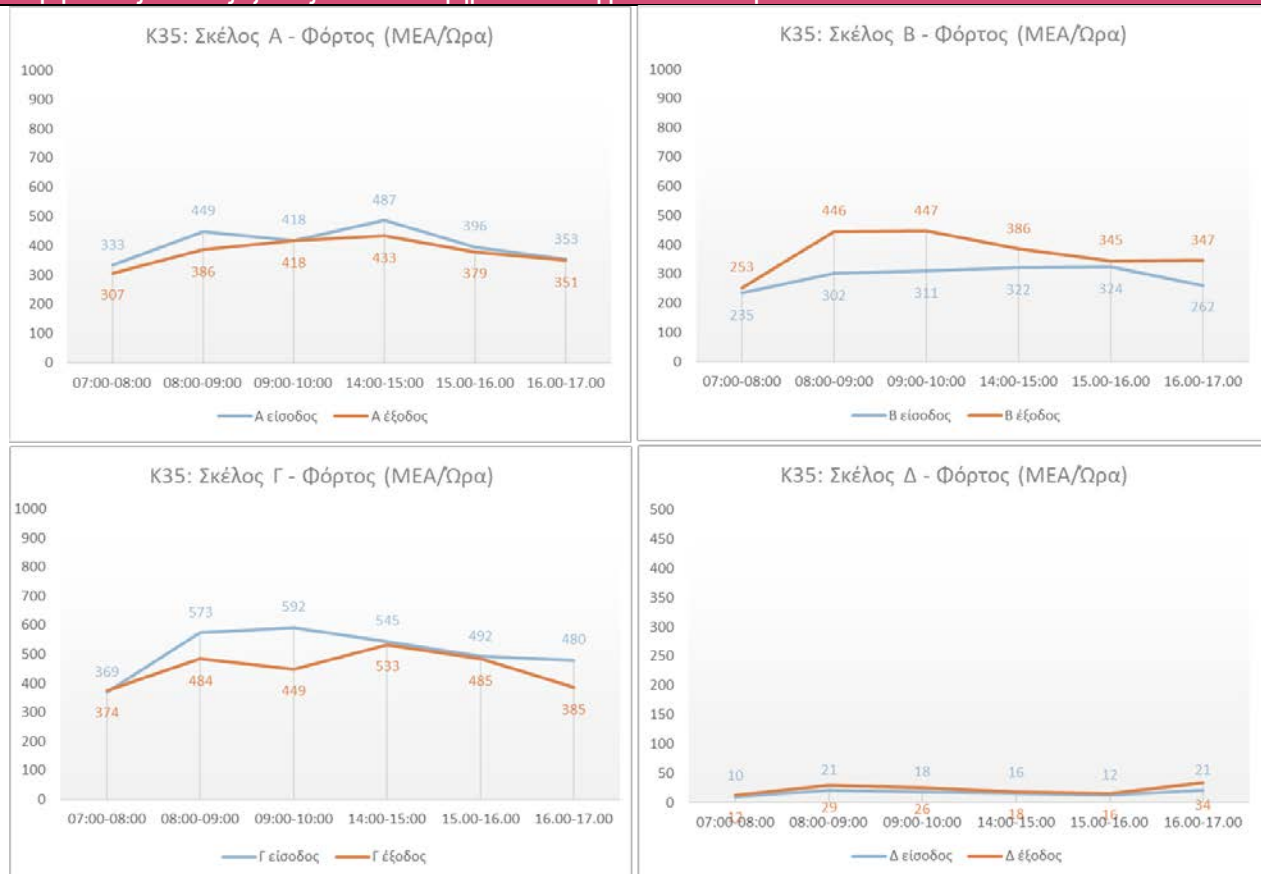
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

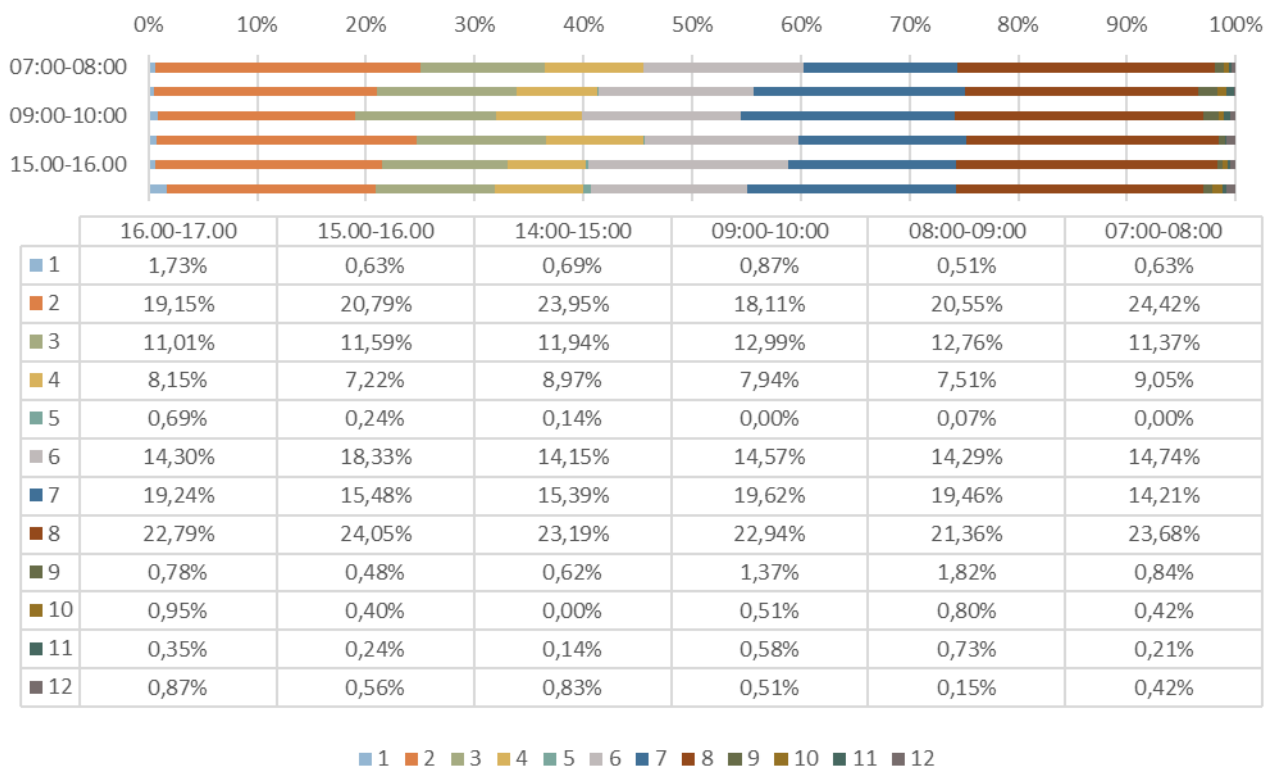


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

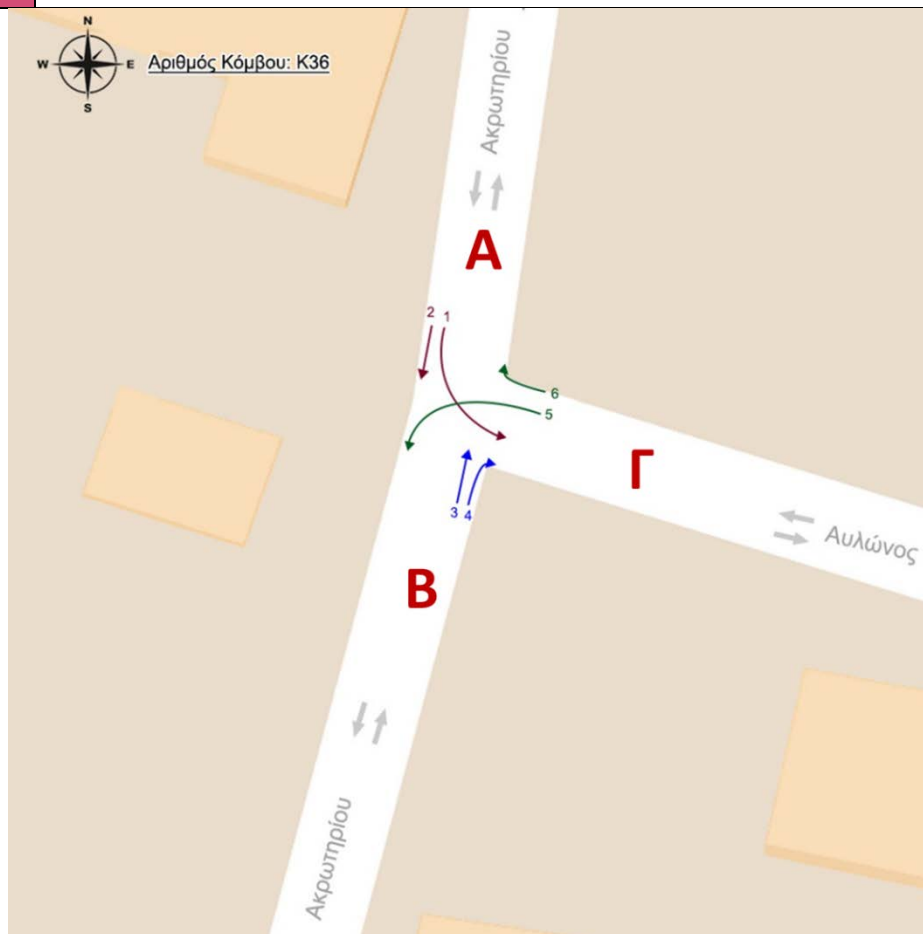


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



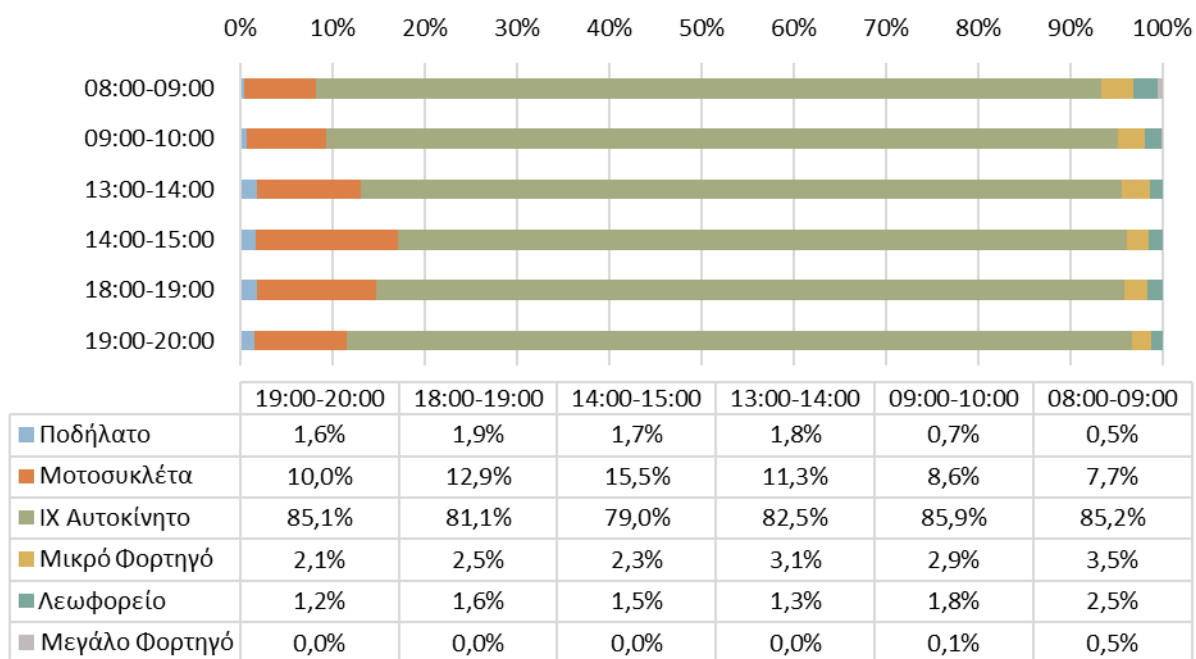
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K36	Σημείο	Ακρωτηρίου & Αυλώνος
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 13/12/2021		
Περιγραφή			



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

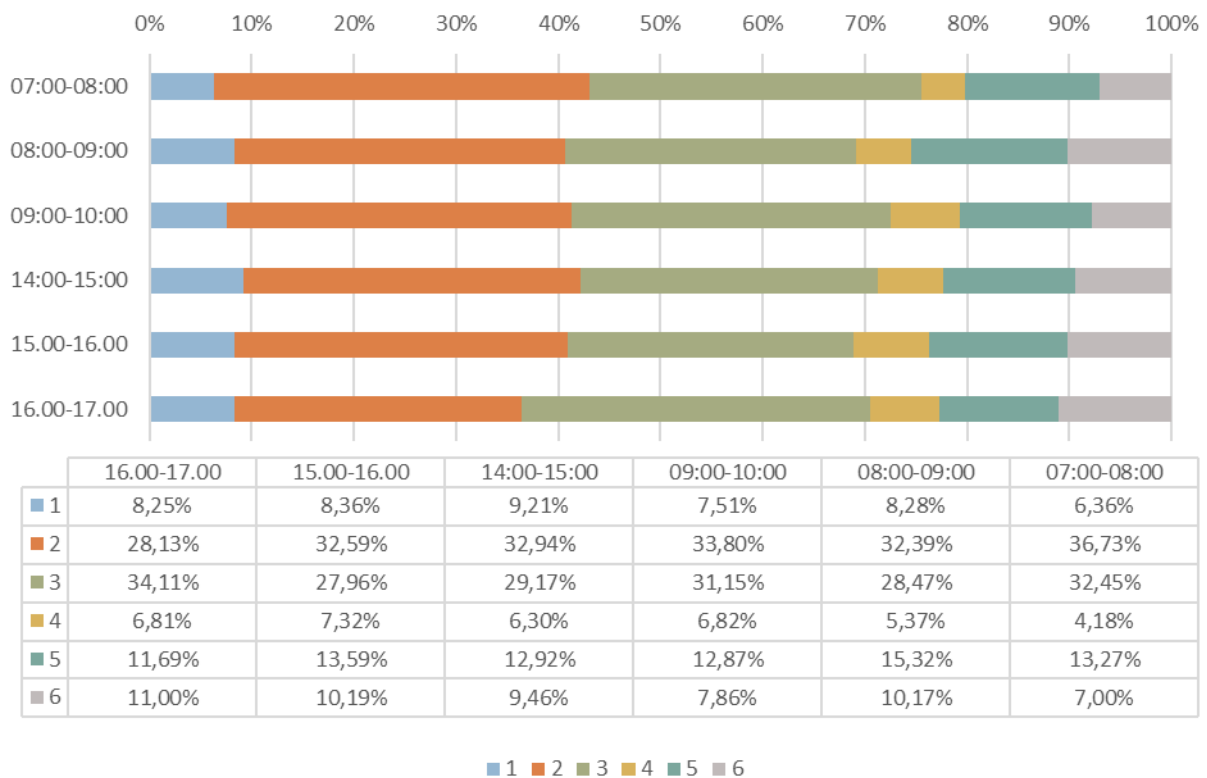


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

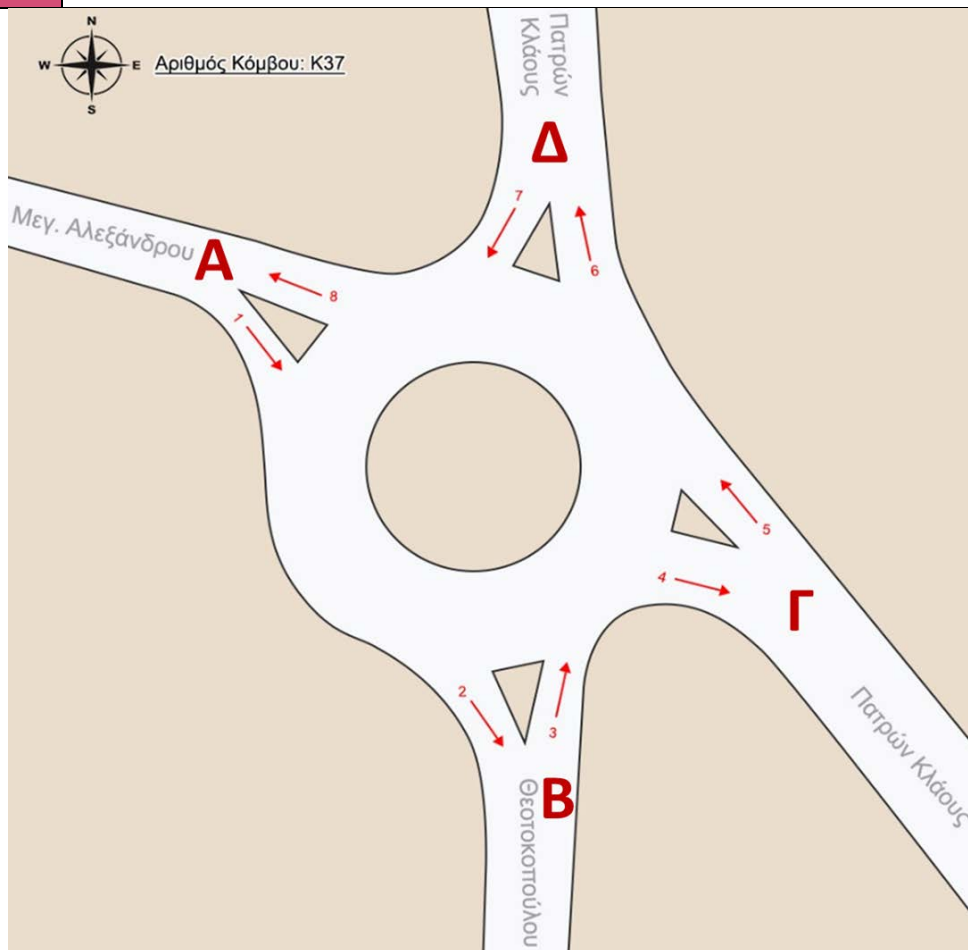


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



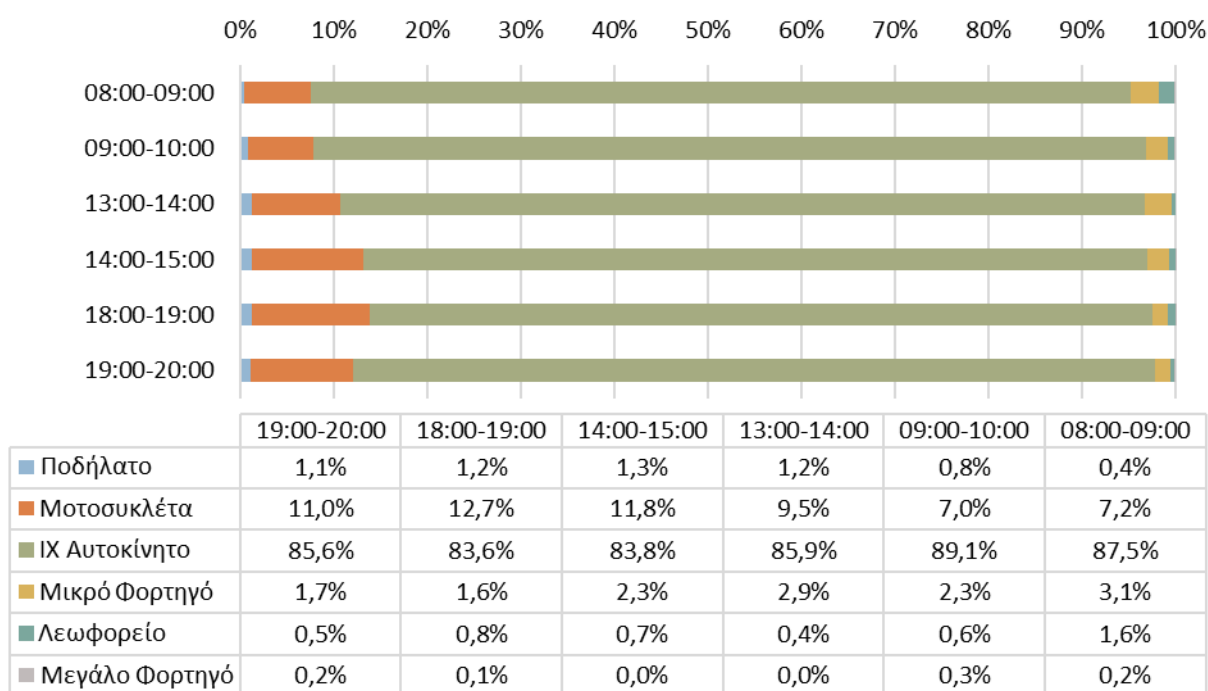
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K37	Σημείο	Μ. Αλεξάνδρου & Πατρών Κλάους
Ημέρα Μέτρησης	Πέμπτη 09/12/2021		
Περιγραφή			



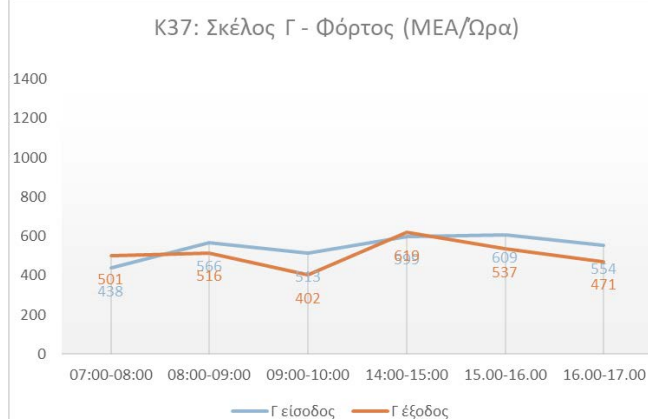
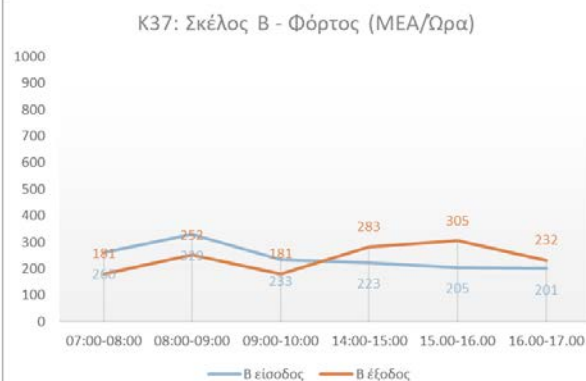
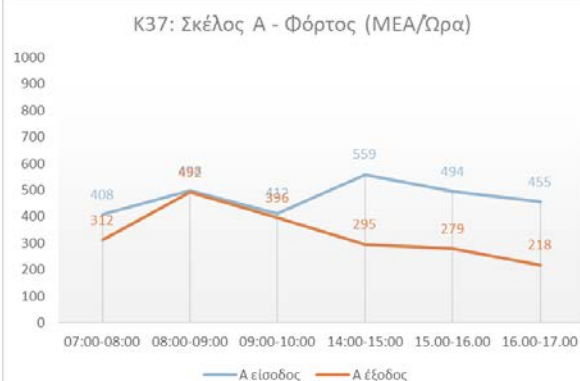
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

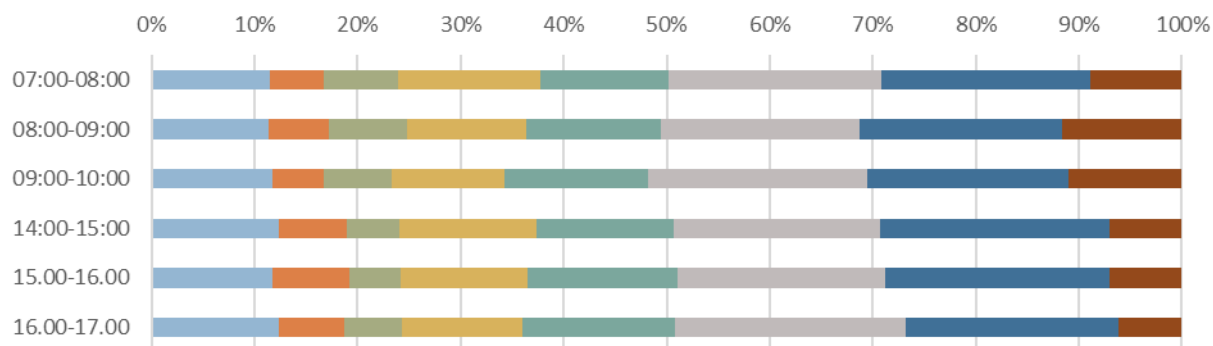


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα

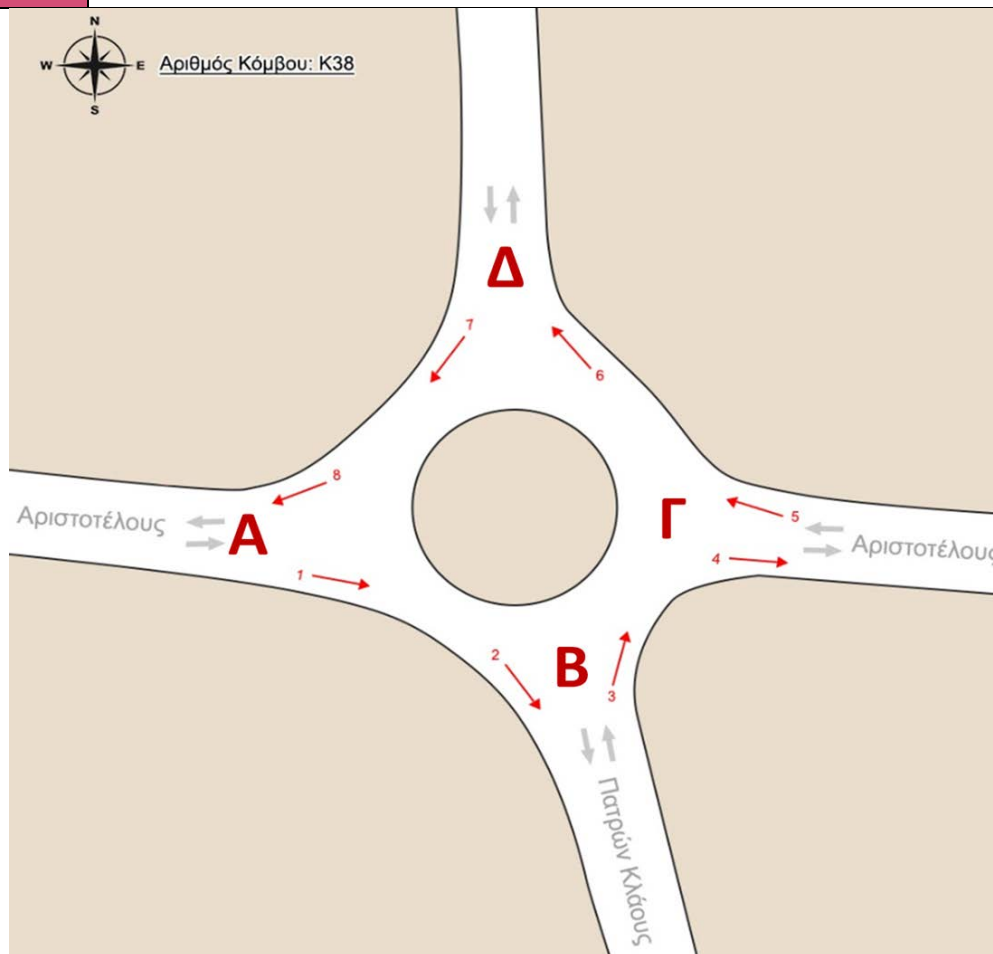


	16.00-17.00	15.00-16.00	14.00-15.00	09.00-10.00	08.00-09.00	07.00-08.00
1	12,39%	11,78%	12,36%	11,72%	11,36%	11,52%
2	6,32%	7,40%	6,62%	5,01%	5,83%	5,13%
3	5,57%	5,05%	5,09%	6,57%	7,65%	7,34%
4	11,77%	12,33%	13,28%	10,98%	11,50%	13,78%
5	14,71%	14,45%	13,38%	13,85%	13,06%	12,35%
6	22,40%	20,19%	19,98%	21,29%	19,33%	20,74%
7	20,72%	21,83%	22,33%	19,62%	19,70%	20,23%
8	6,12%	6,98%	6,96%	10,96%	11,59%	8,91%

■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 ■ 7 ■ 8

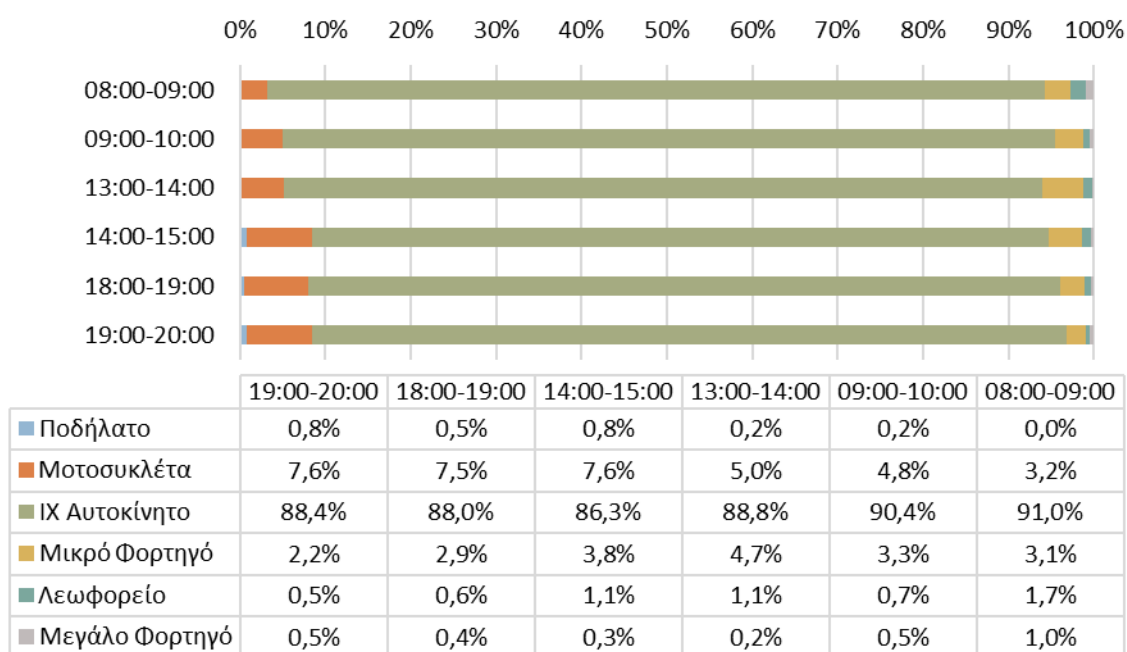
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K38	Σημείο	Αριστοτέλους & Πατρών Κλάους
Ημέρα Μέτρησης	Πέμπτη 09/12/2021		
Περιγραφή			



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

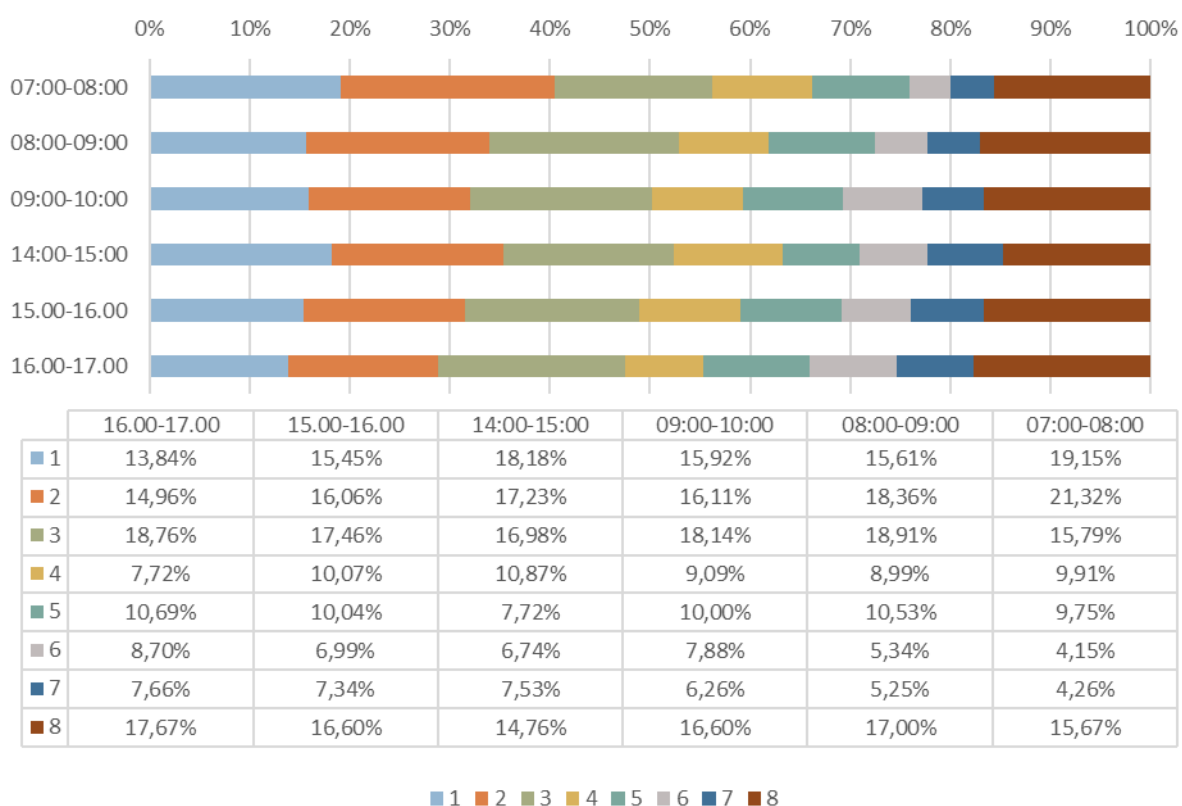


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

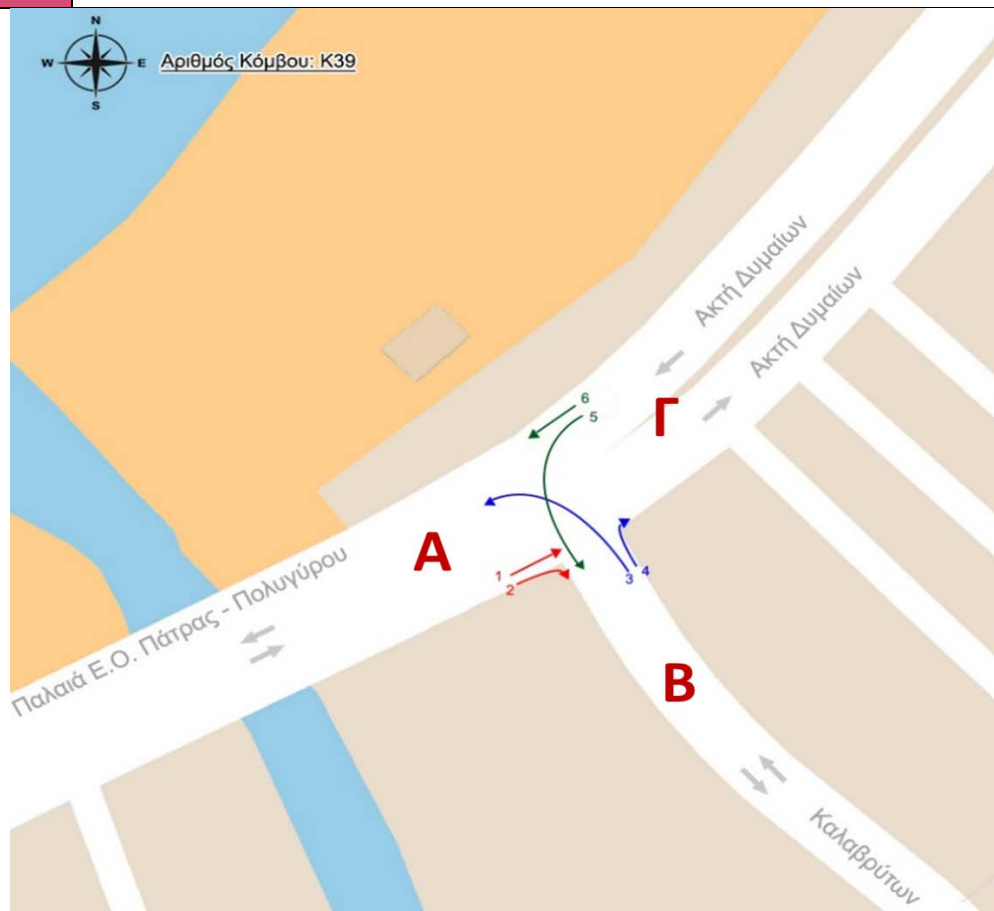


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



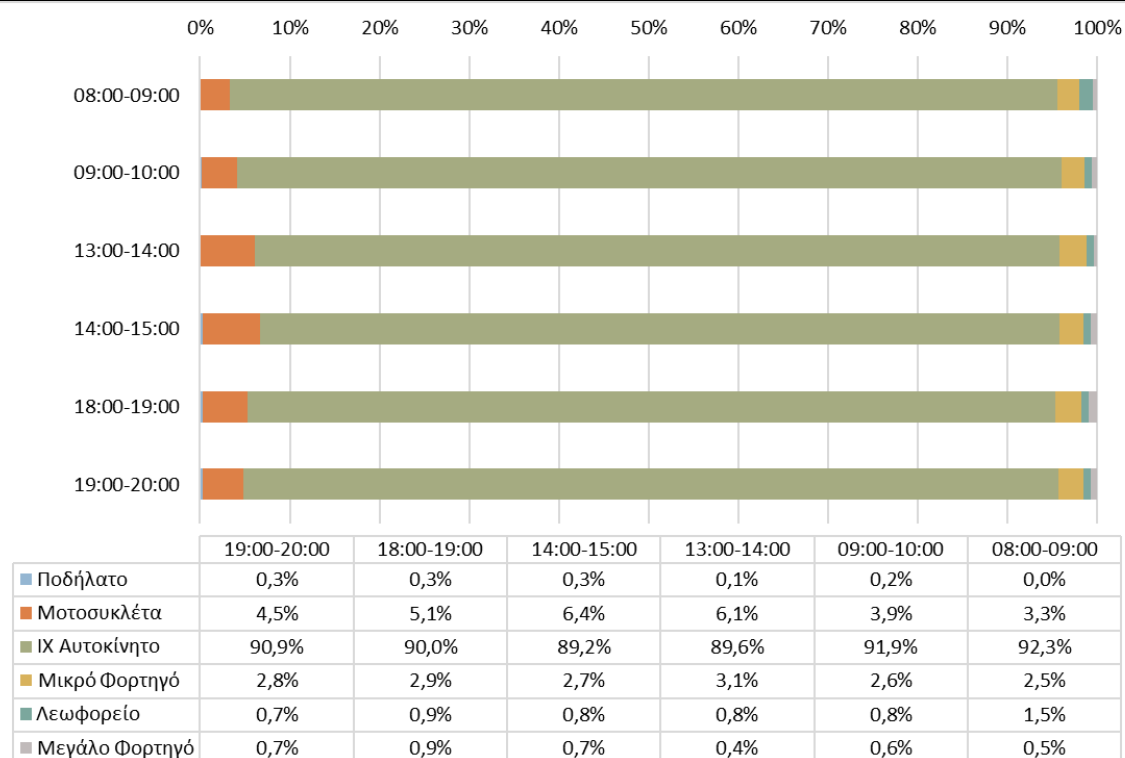
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K39	Σημείο	Ακτή Δυμαίων & Καλαβρύτων
Ημέρα Μέτρησης	Δευτέρα 13/12/2021		
Περιγραφή			



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

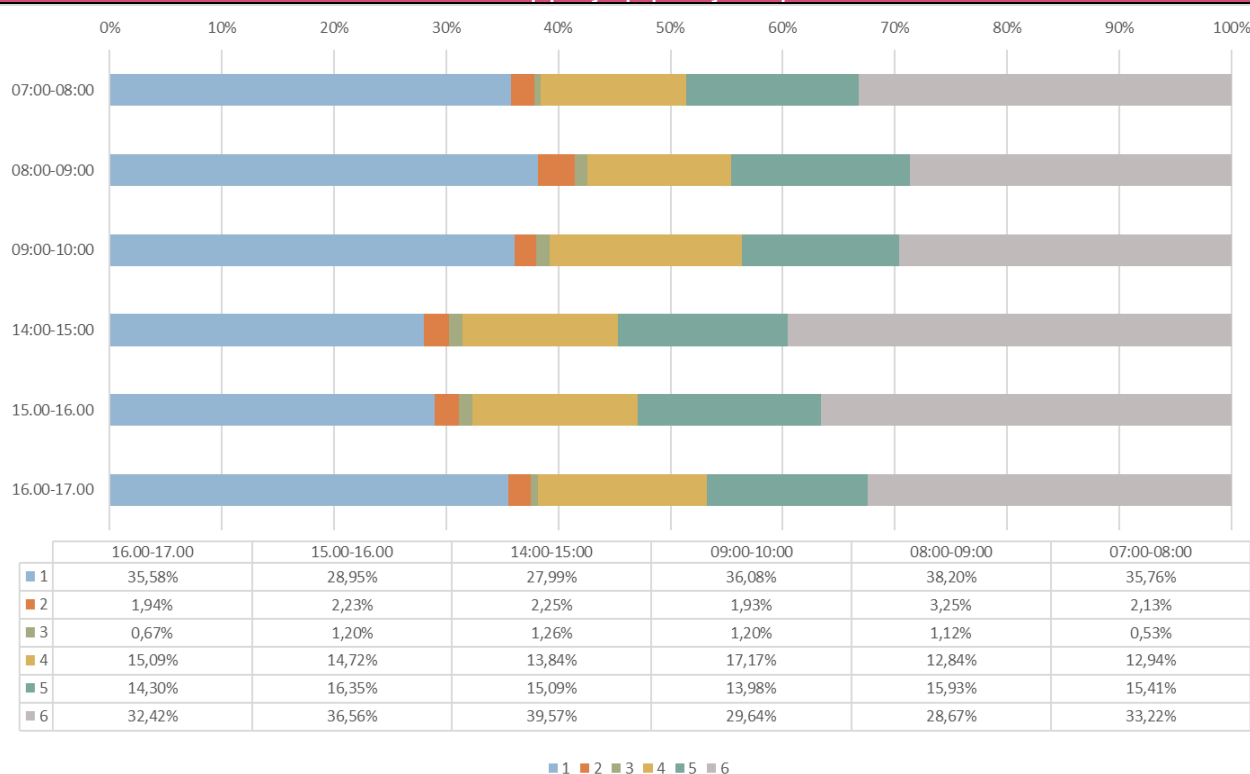


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



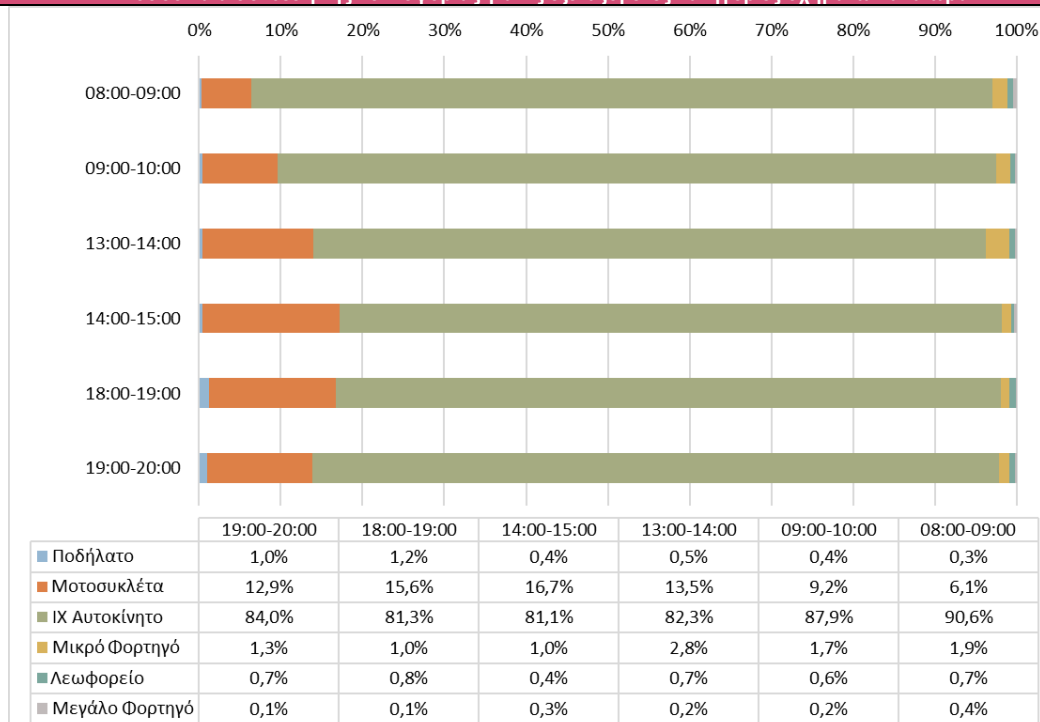
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K41	Σημείο	Όθωνος - Αμαλίας & Φιλοποίμενος
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 15/12/2021		
Περιγραφή			



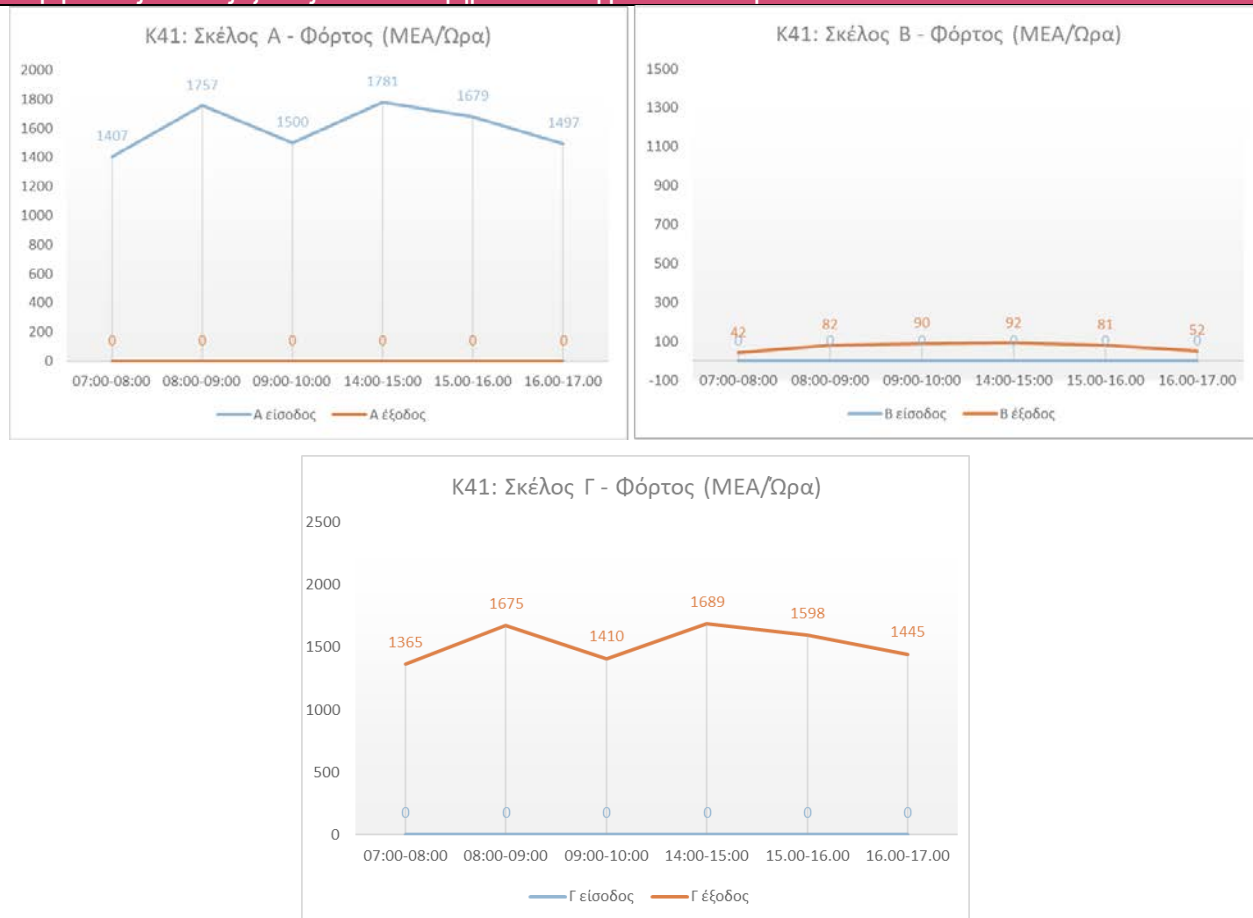
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

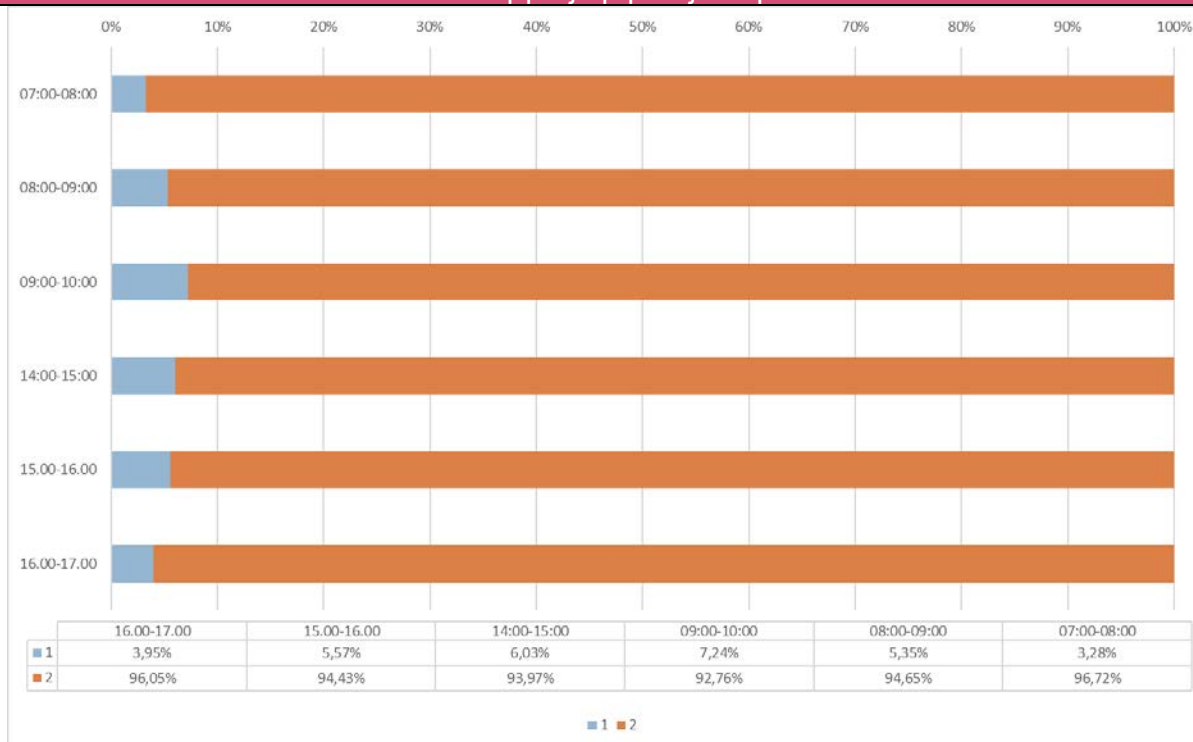


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

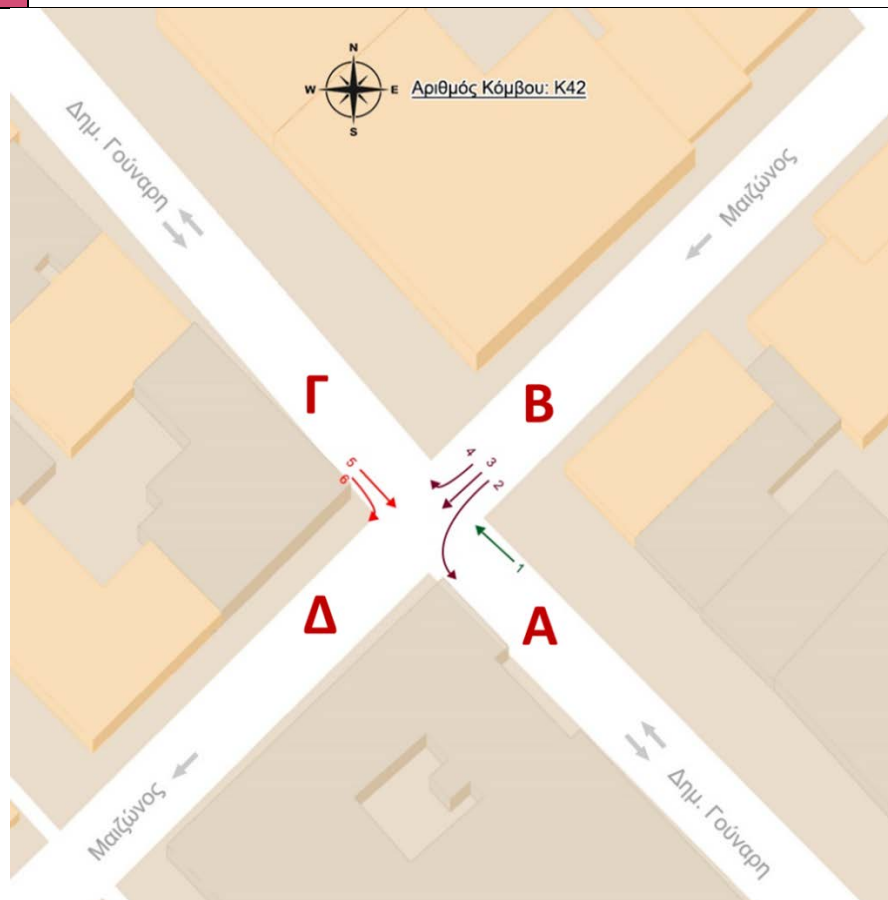


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



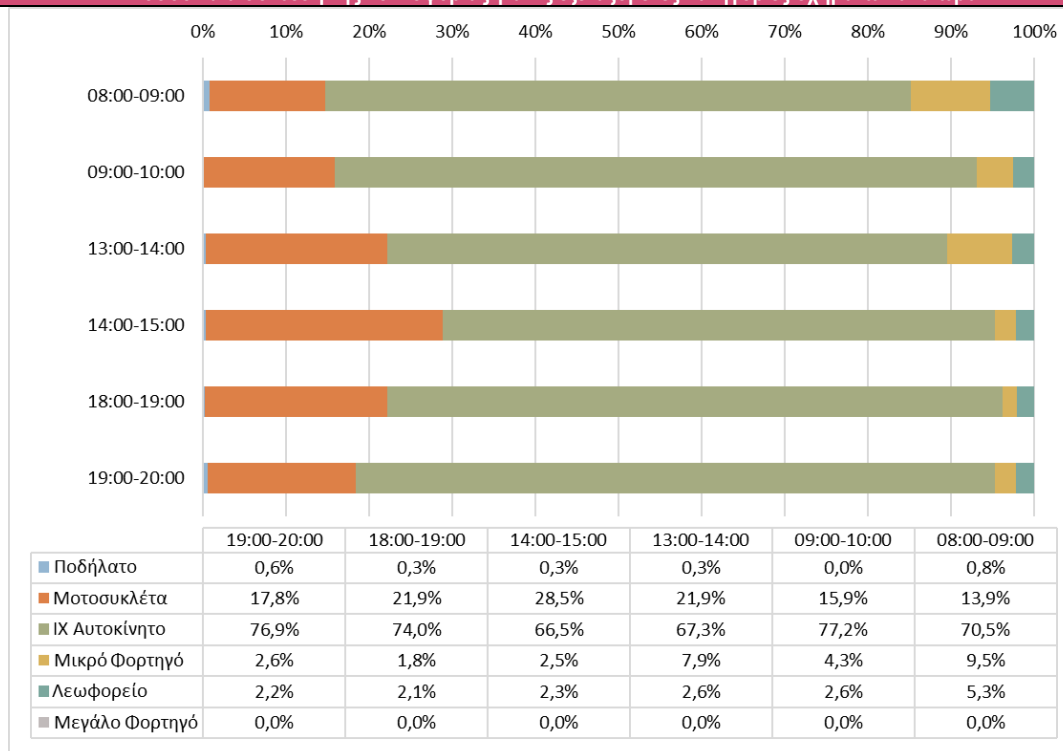
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K42	Σημείο	Γούναρη & Μαιζώνος
Ημέρα Μέτρησης	Τετάρτη 15/12/2021		
Περιγραφή			



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

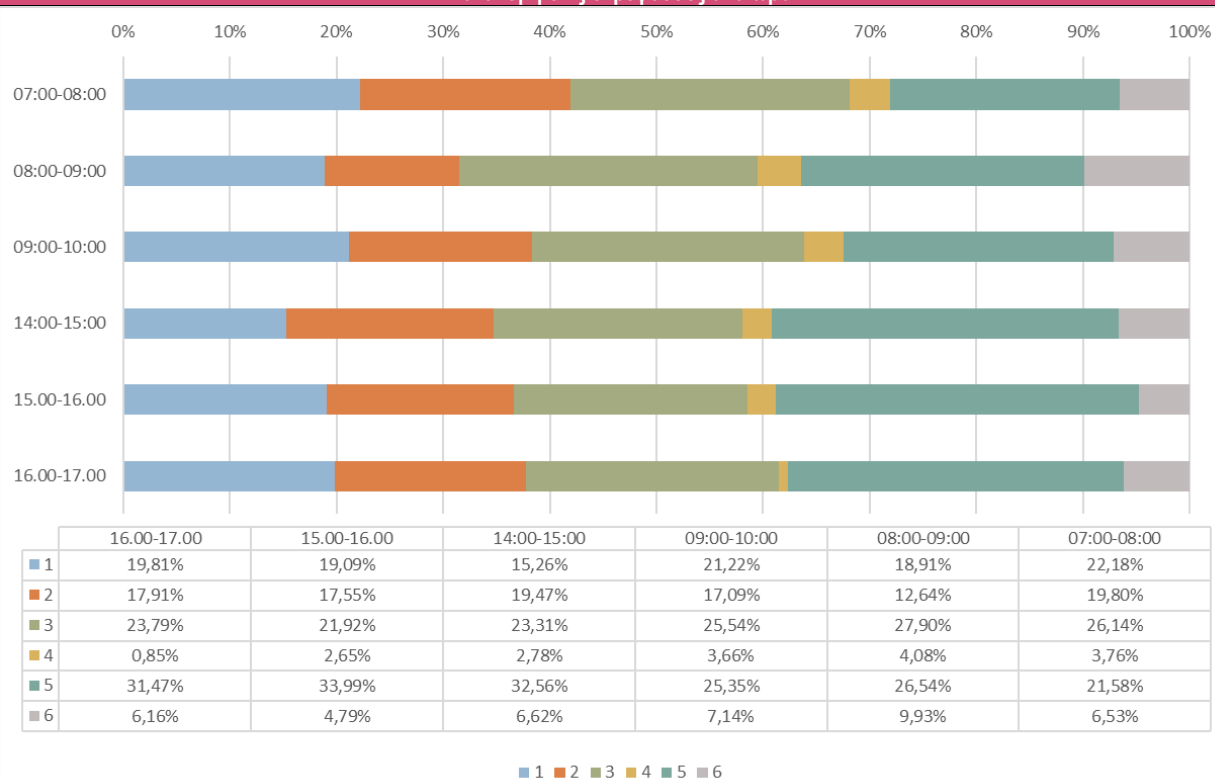


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

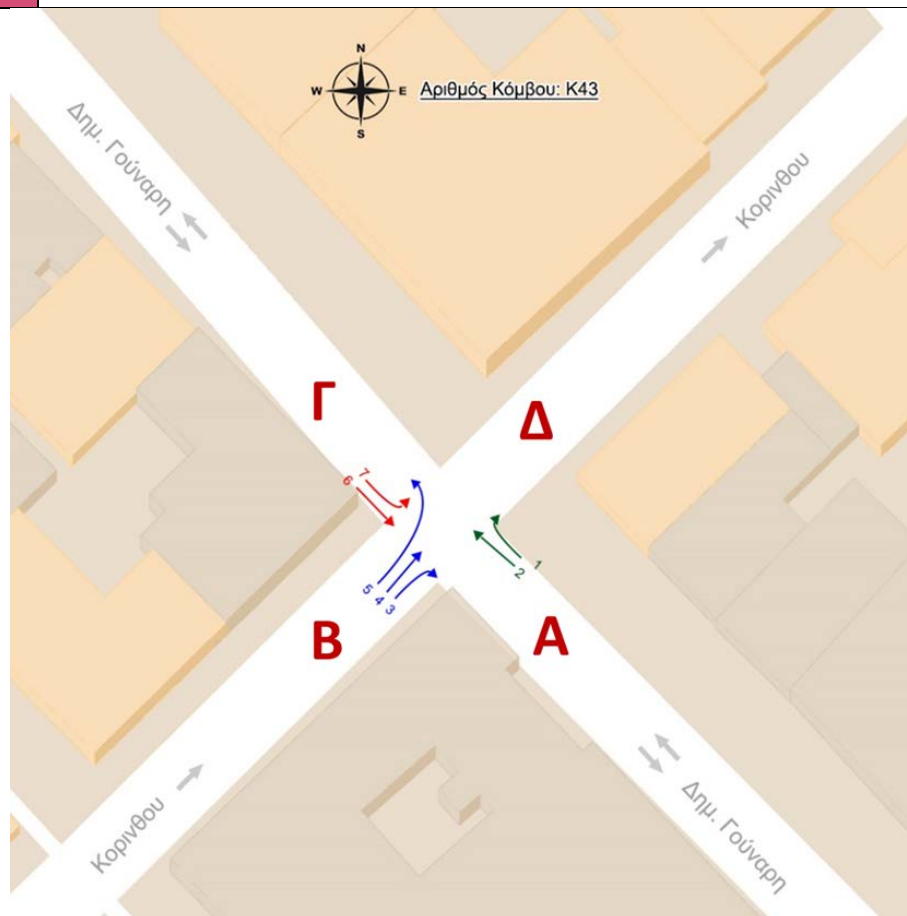


Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



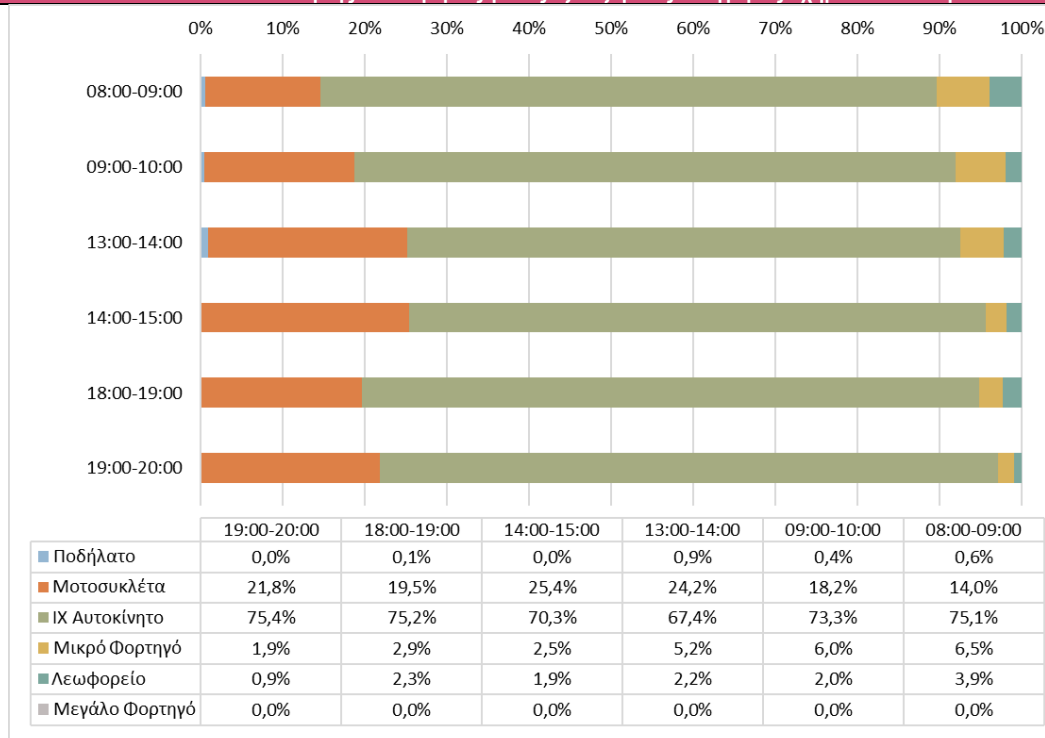
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K43	Σημείο	Γούναρη & Κορίνθου
Ημέρα Μέτρησης	Πέμπτη 16/12/2021		
Περιγραφή			



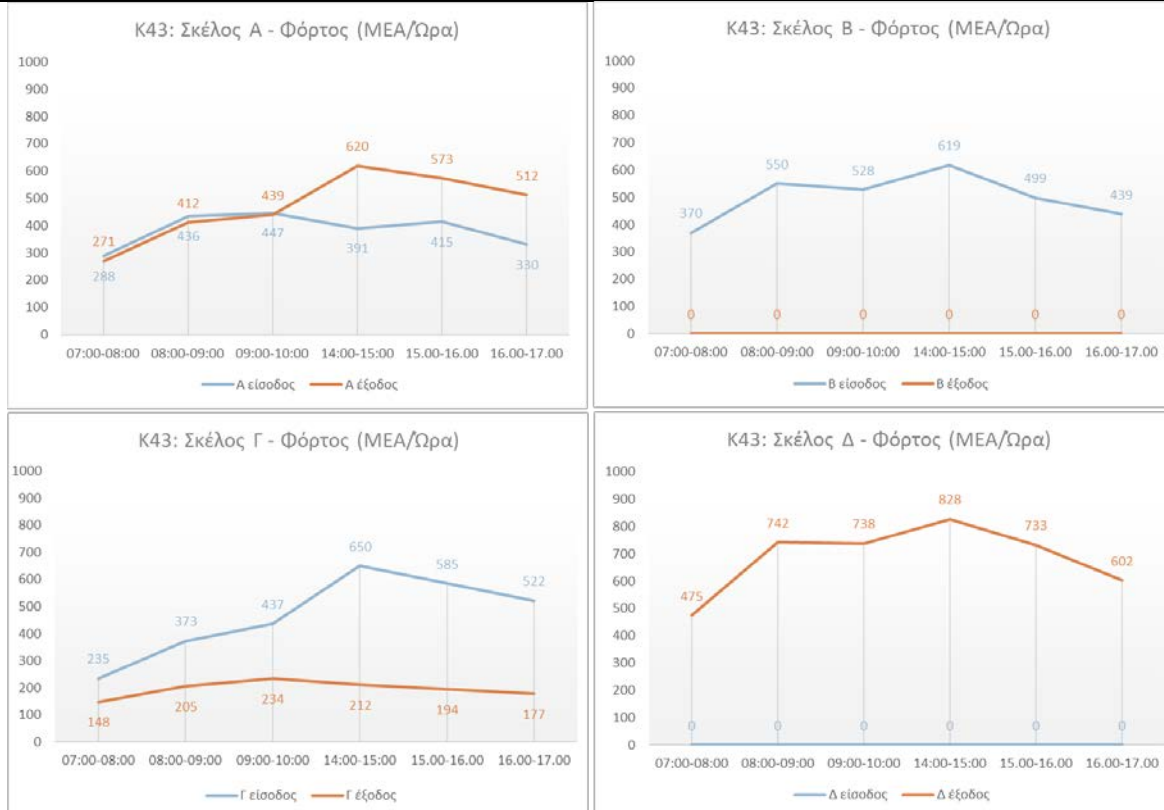
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

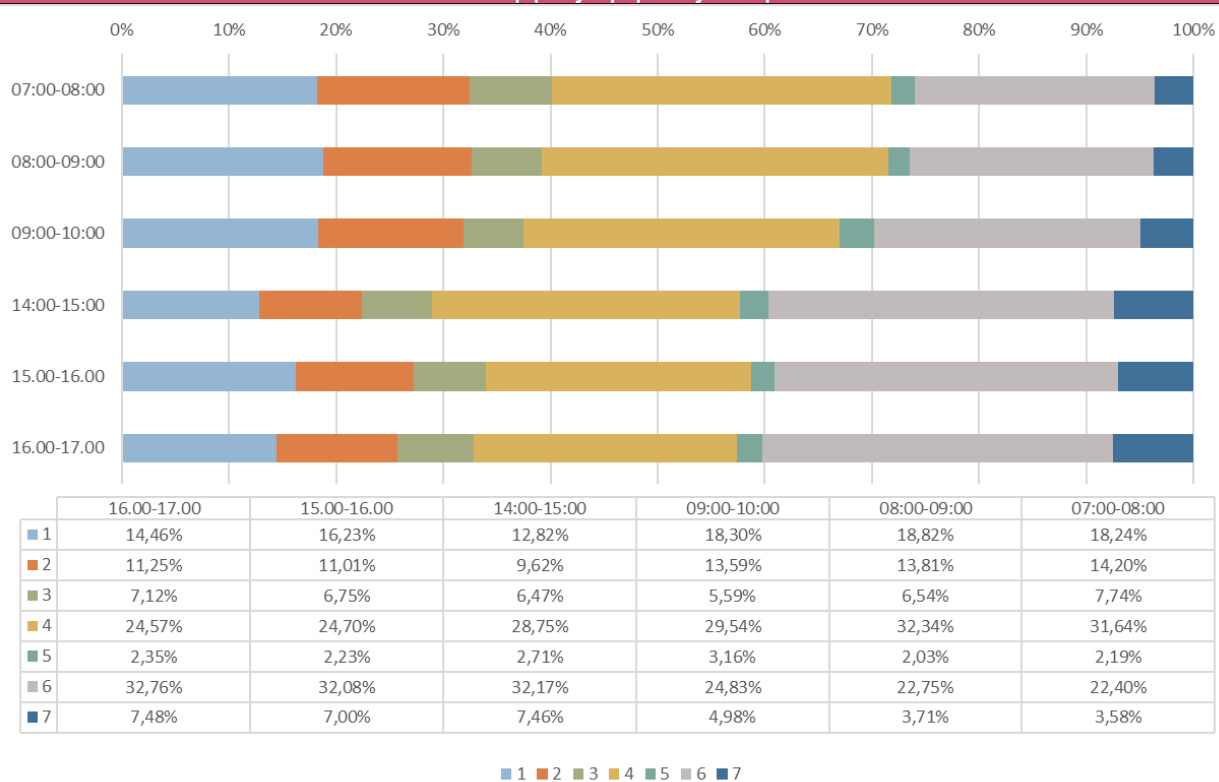


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



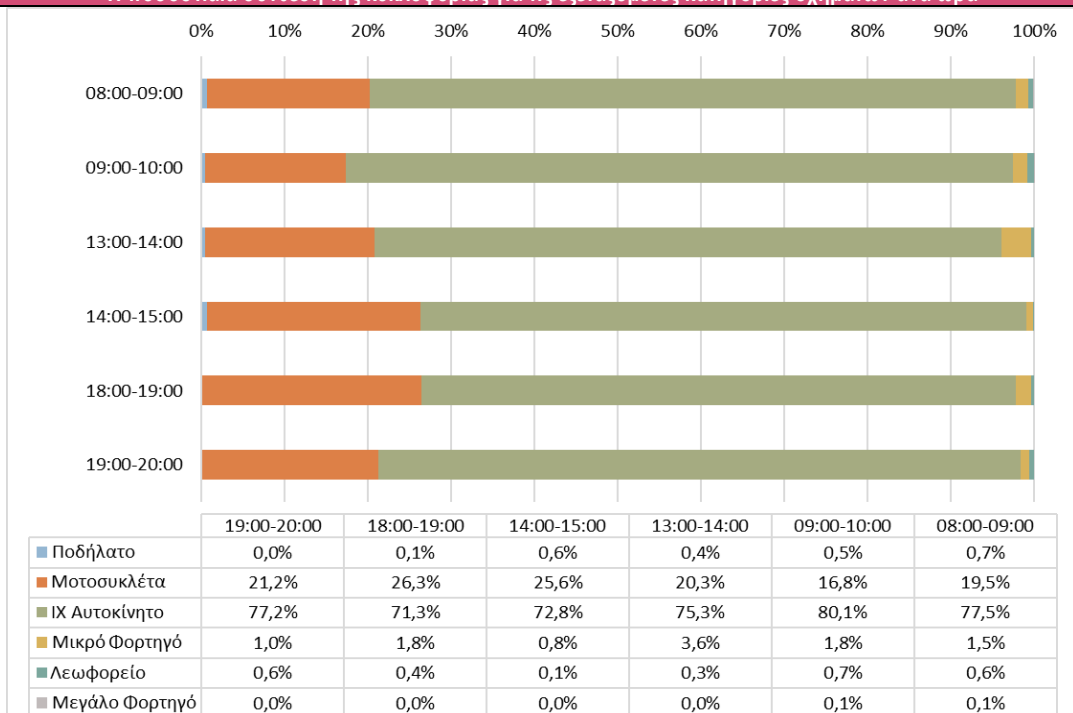
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K44	Σημείο	Χαραλάμπη & 25ης Μαρτίου
Ημέρα Μέτρησης	Τρίτη 14/12/2021		
Περιγραφή			



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

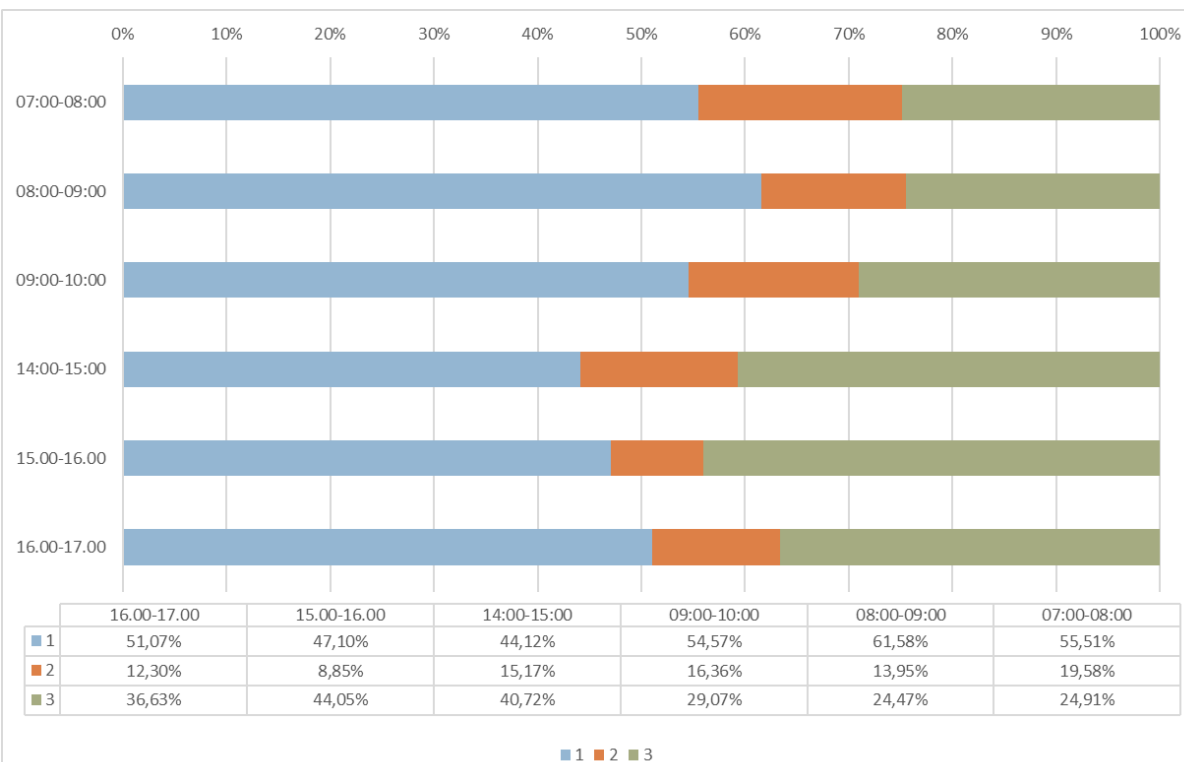


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

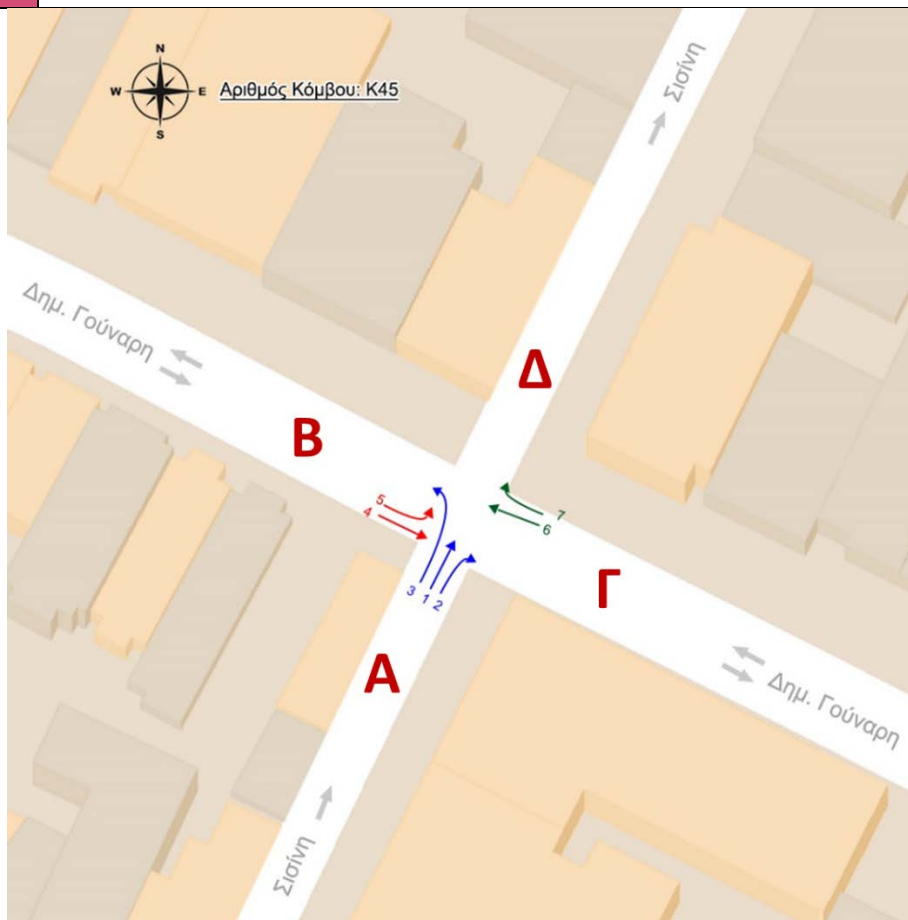


Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



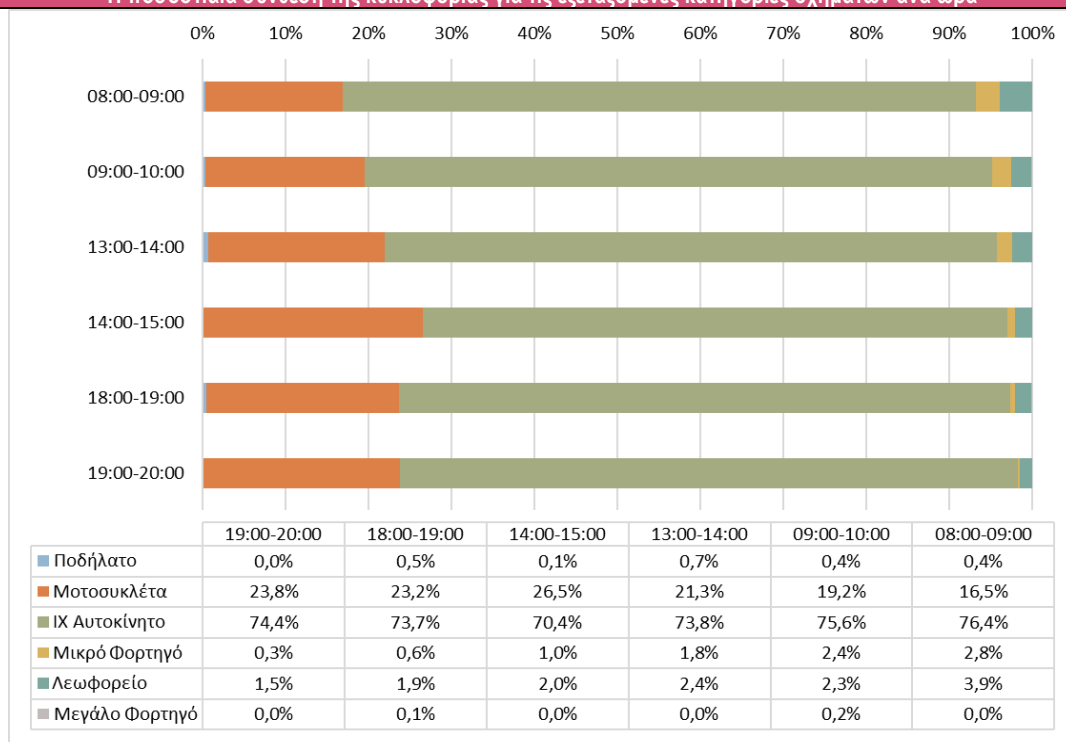
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K45	Σημείο	Γούναρη & Σισίνη
Ημέρα Μέτρησης	Πέμπτη 16/12/2021		
Περιγραφή			



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

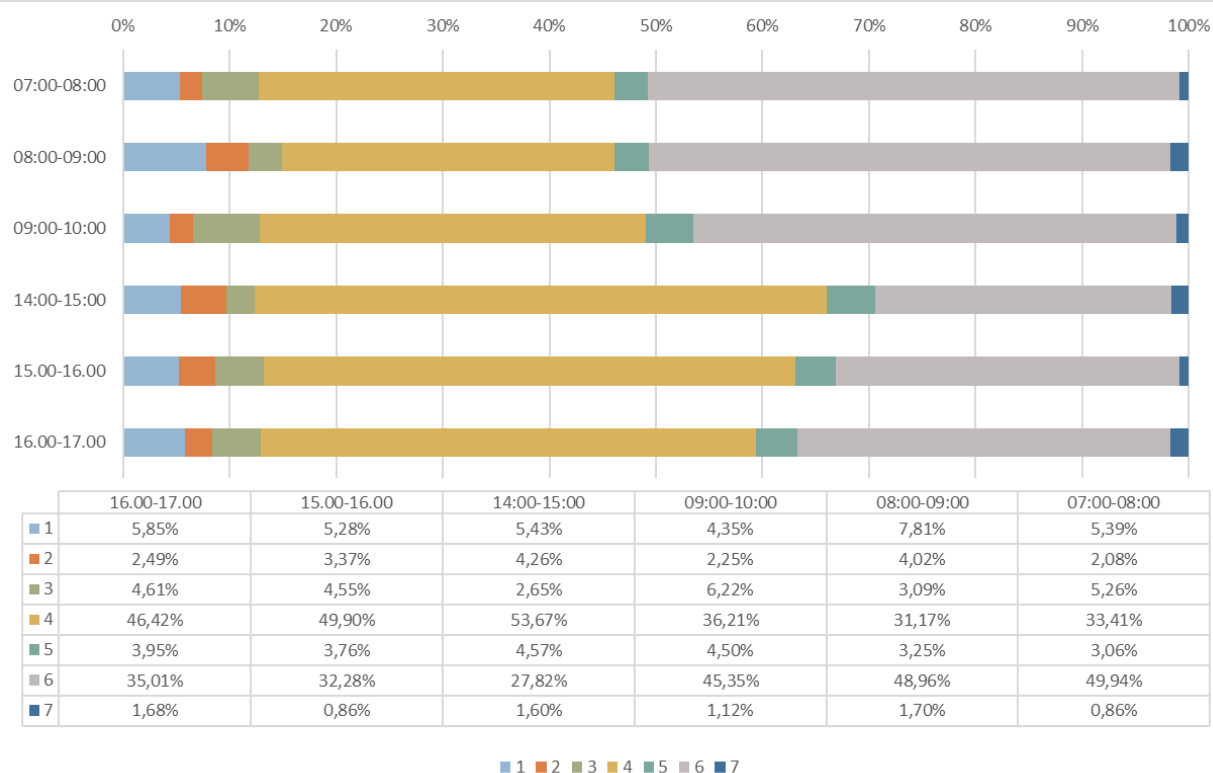


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

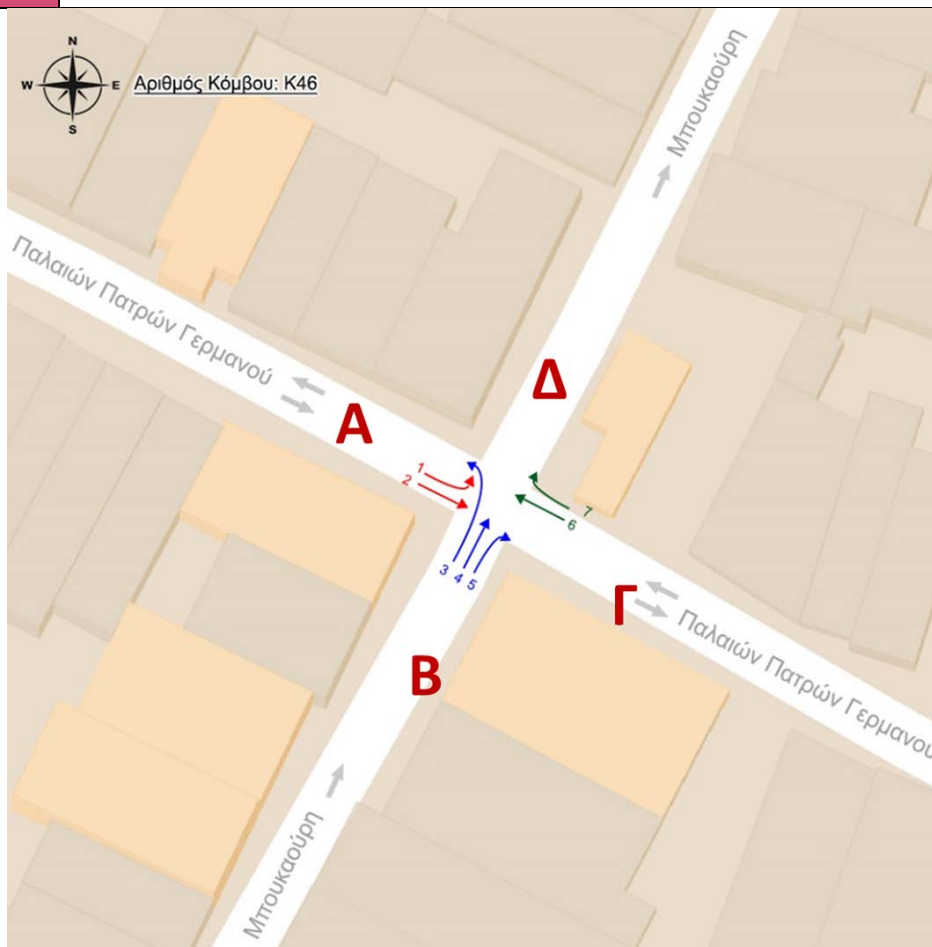


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



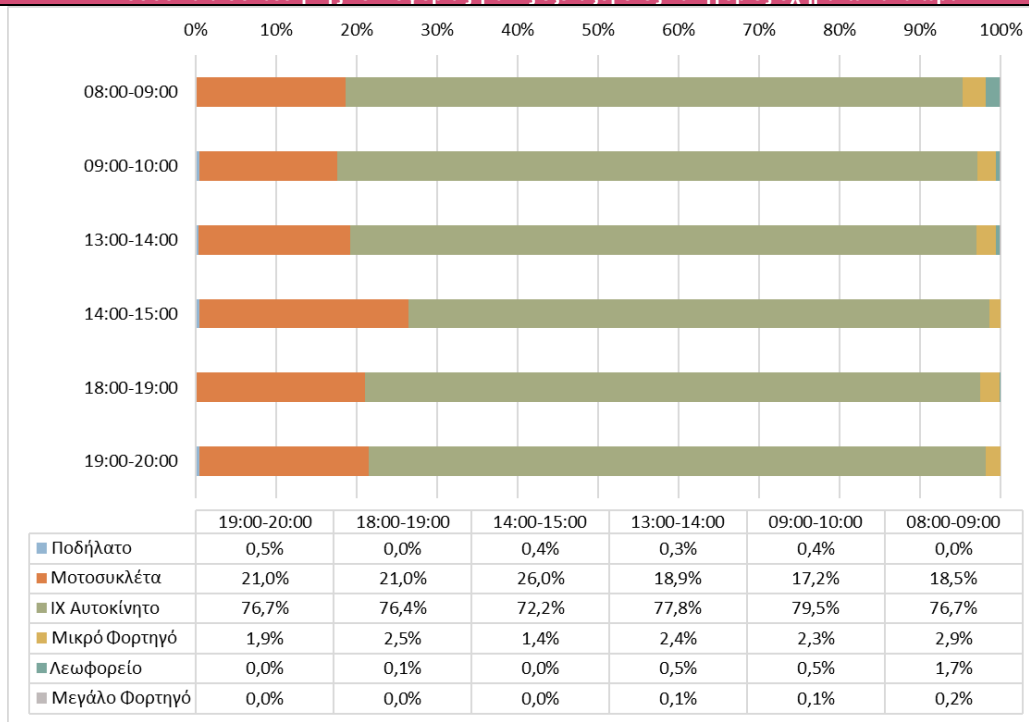
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K46	Σημείο	Μπουκαούρη & Π.Π. Γερμανού
Ημέρα Μέτρησης	Πέμπτη 16/12/2021		
Περιγραφή			



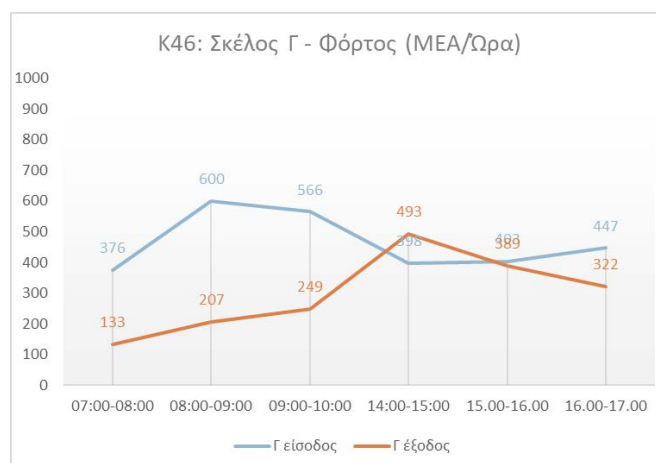
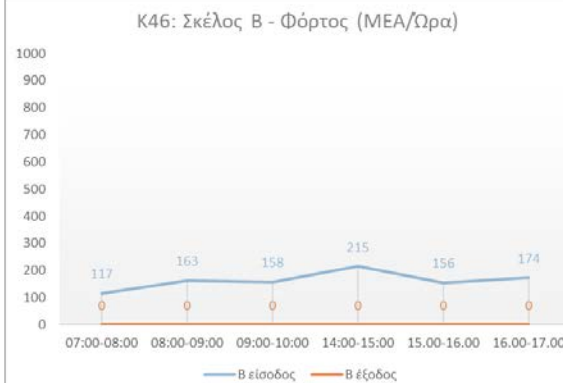
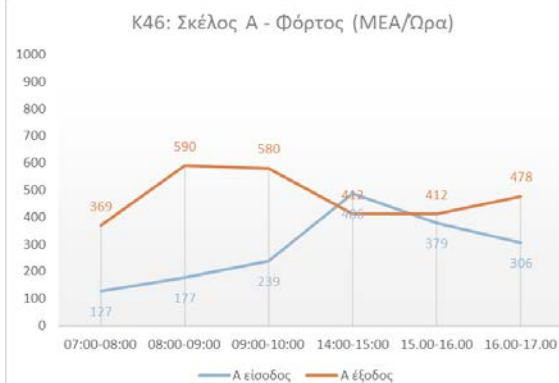
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

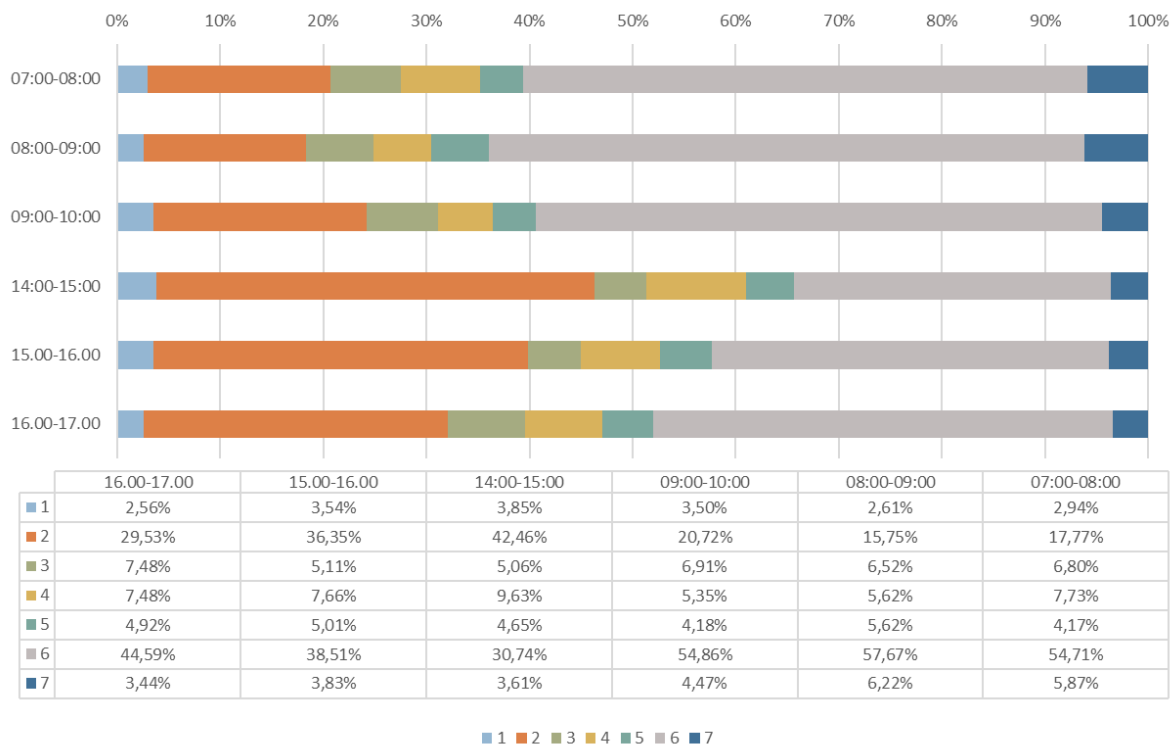


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

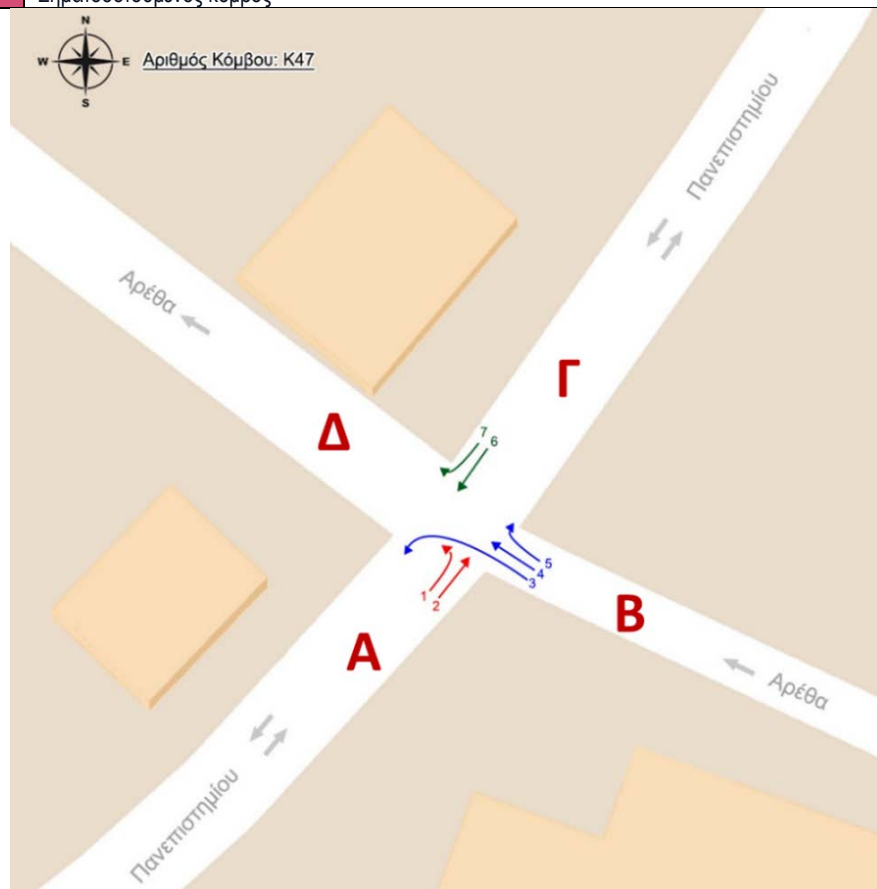


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



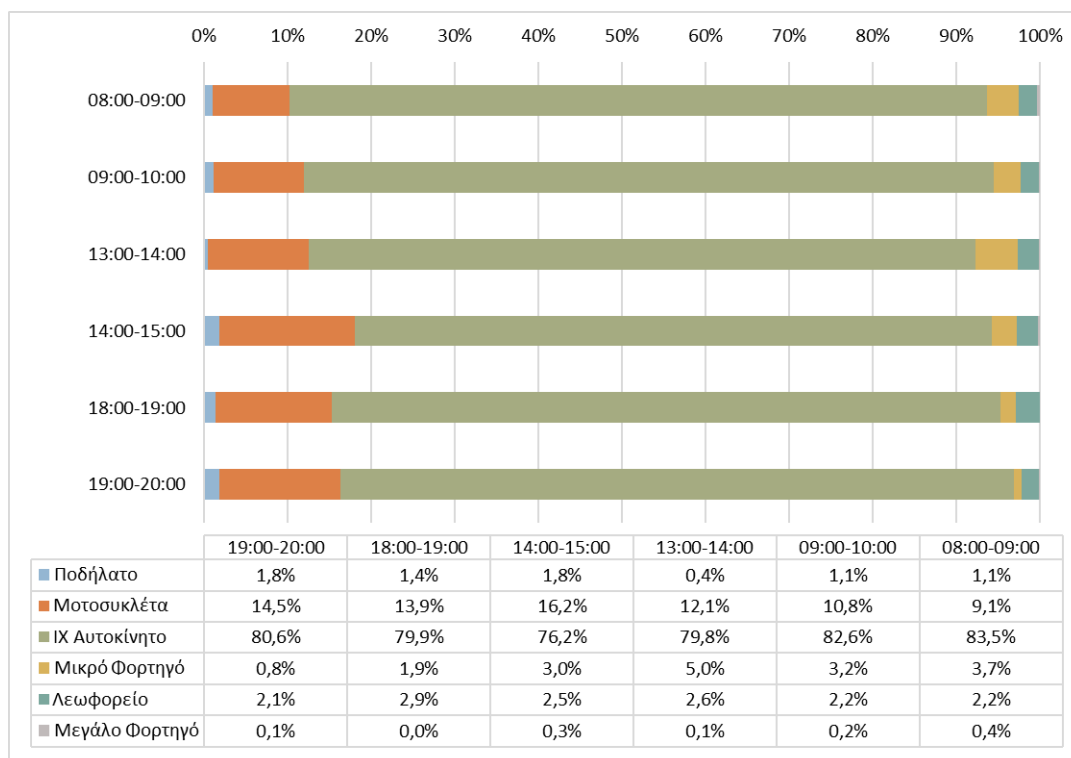
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K47	Σημείο	Πανεπιστημίου & Αρέθα
Ημέρα Μέτρησης	Πέμπτη 16/12/2021		
Περιγραφή	Σηματοδοτούμενος κόμβος		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

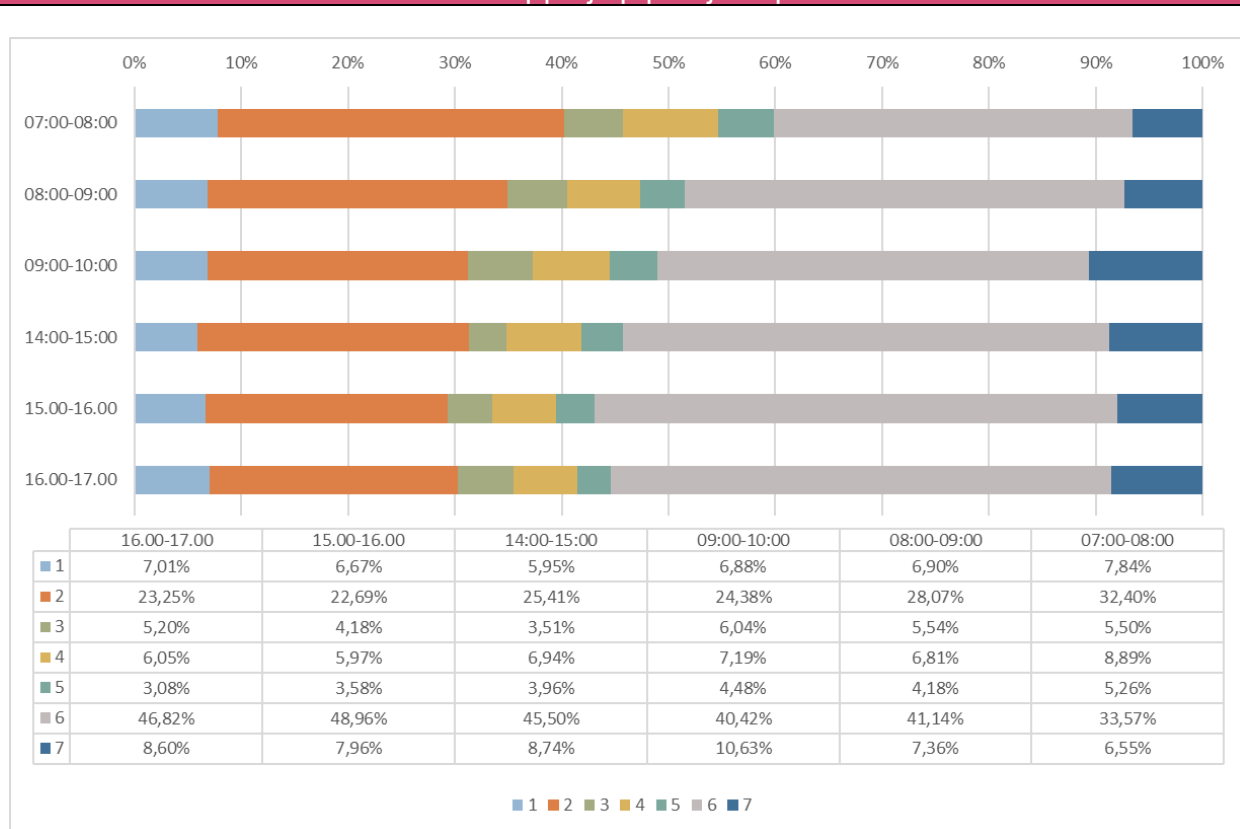


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

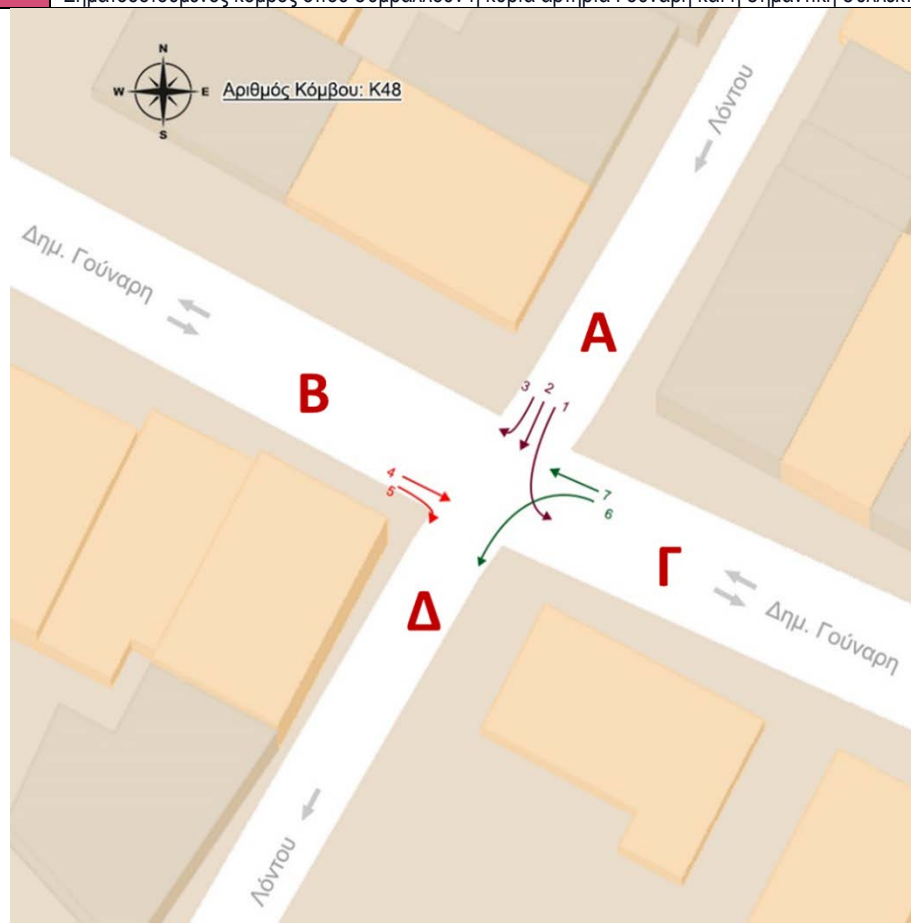


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



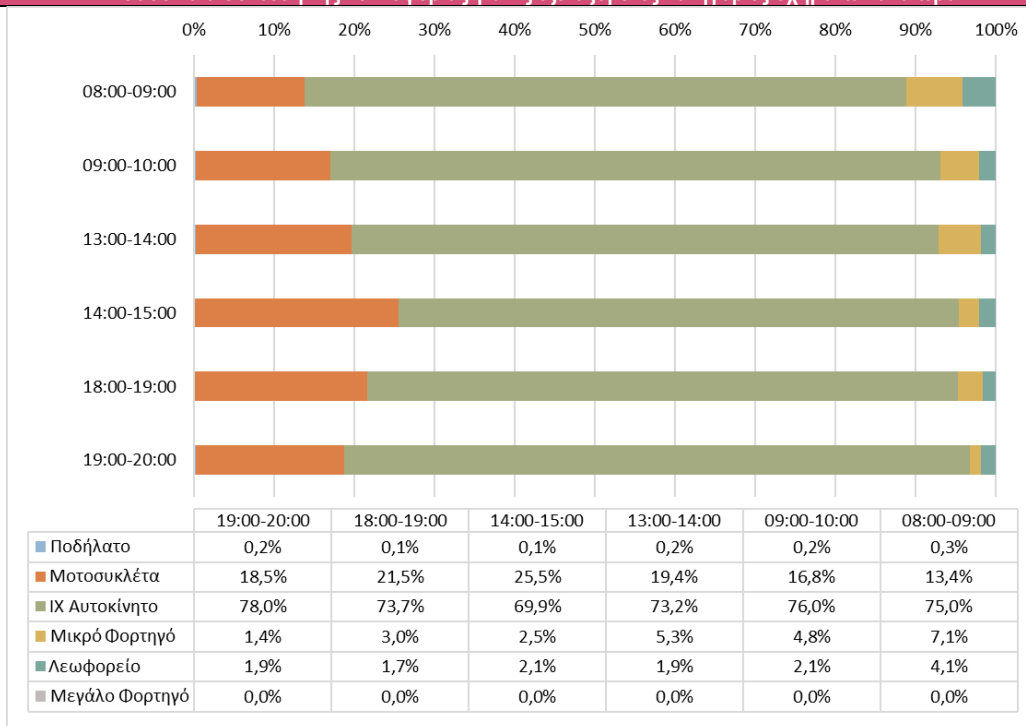
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K48	Σημείο	Γούναρη & Λόντου
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 17/12/2021		
Περιγραφή	Σηματοδοτούμενος κόμβος όπου συμβάλλουν η κύρια αρτηρία Γούναρη και η σημαντική συλλεκτήρια Λόντου		



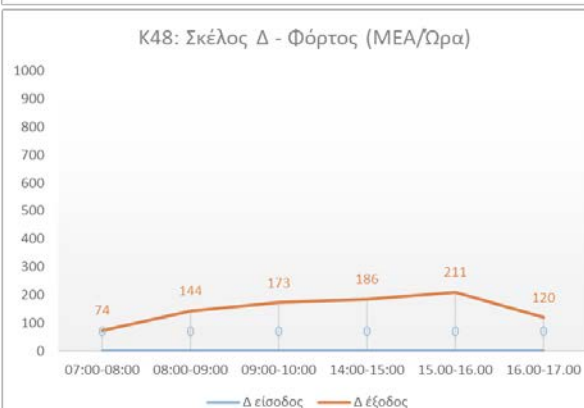
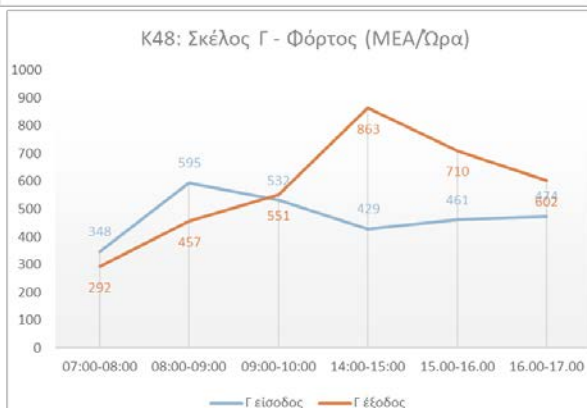
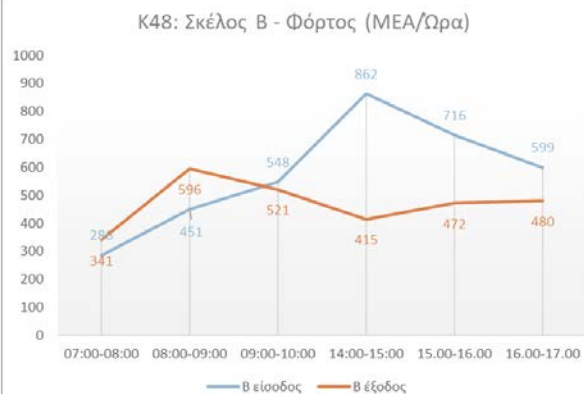
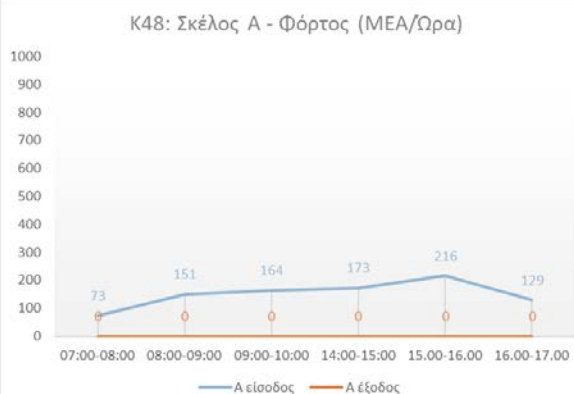
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστίαία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

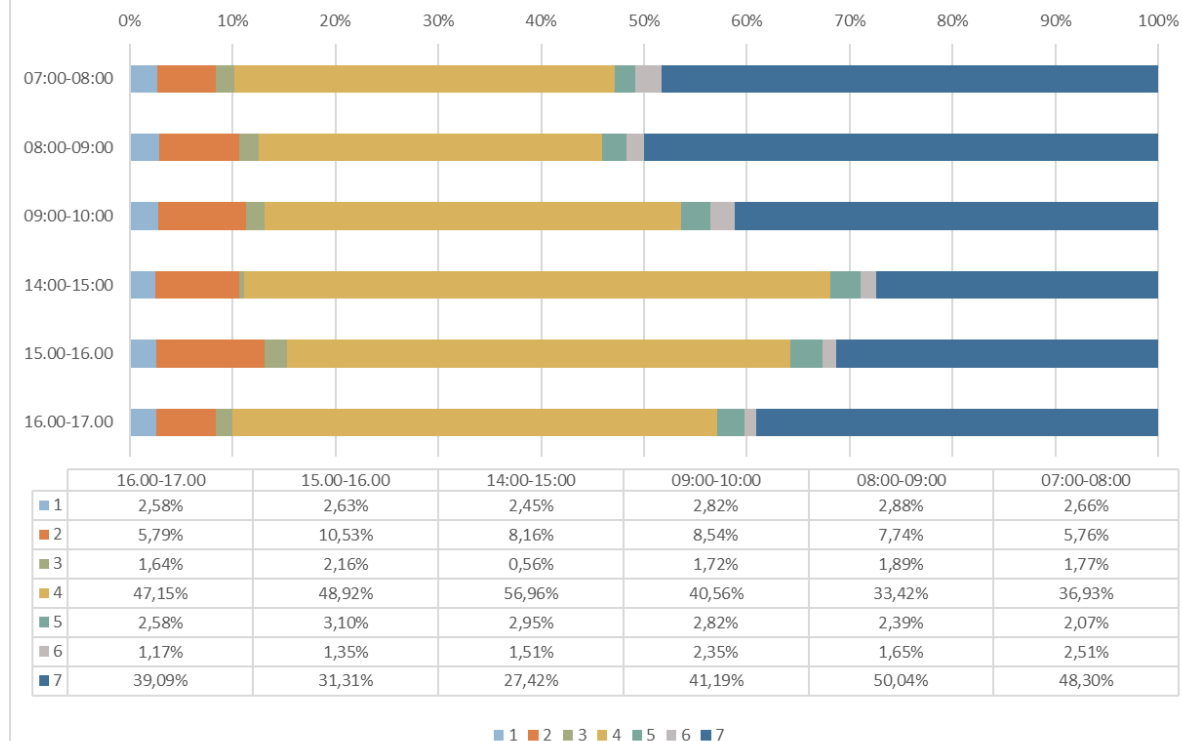


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα

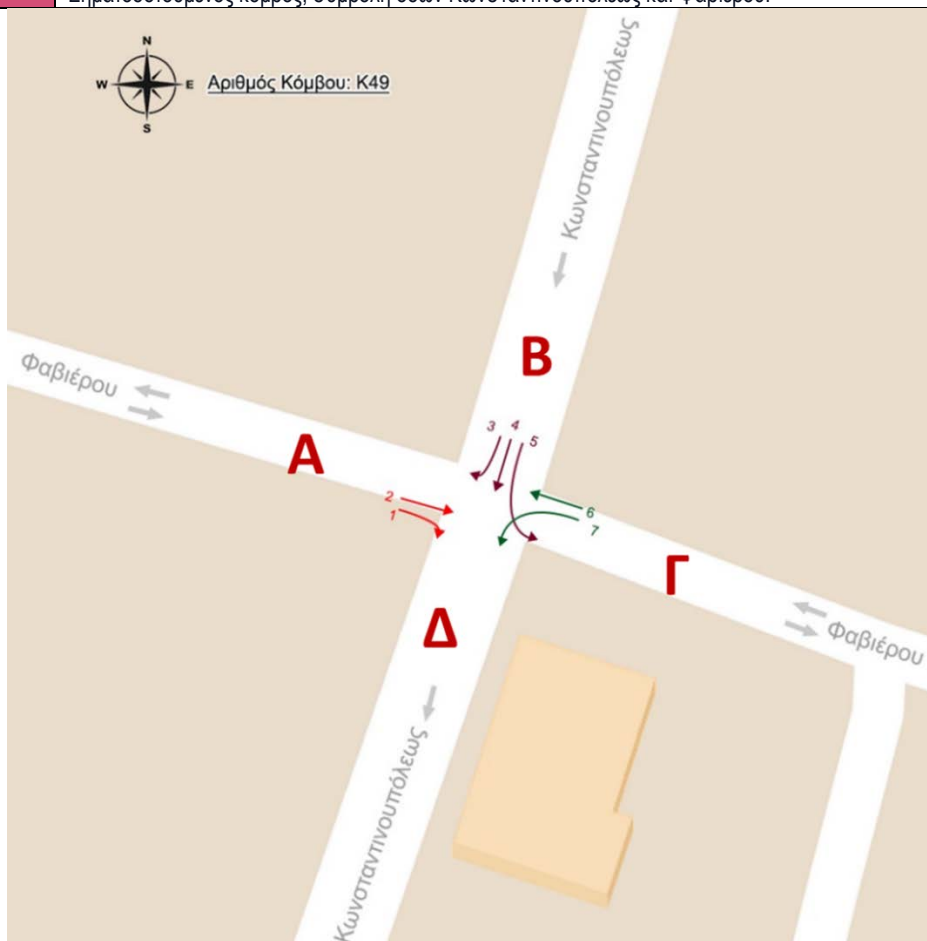


Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



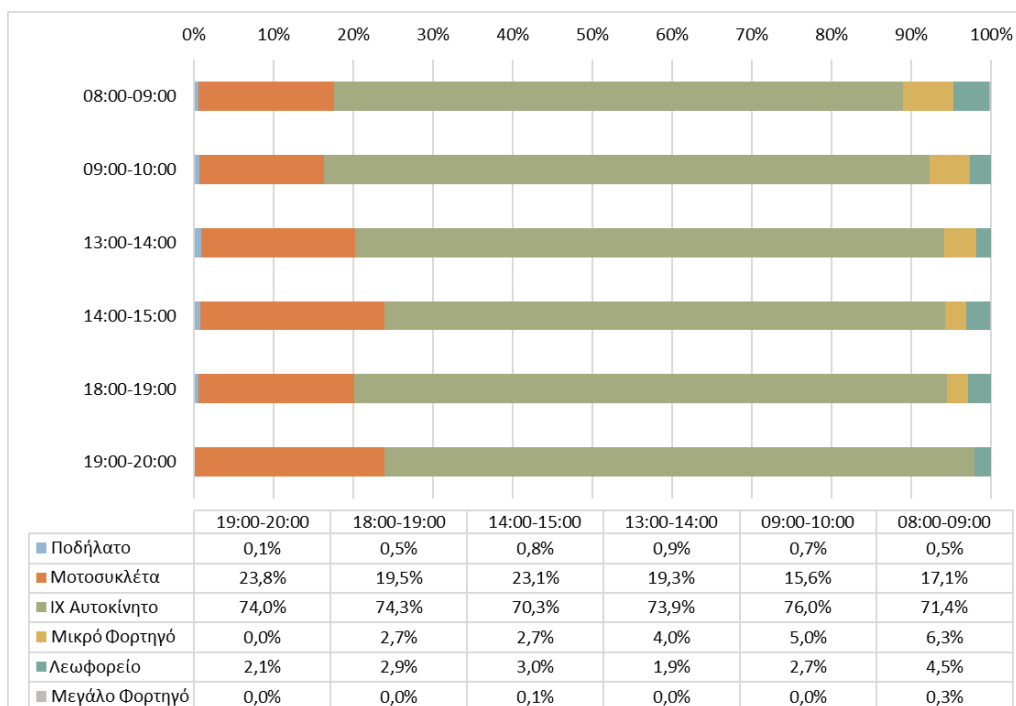
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K49	Σημείο	Κωνσταντινουπόλεως & Φαβιέρου
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 17/12/2021		
Περιγραφή	Σηματοδοτούμενος κόμβος, συμβολή οδών Κωνσταντινουπόλεως και Φαβιέρου.		



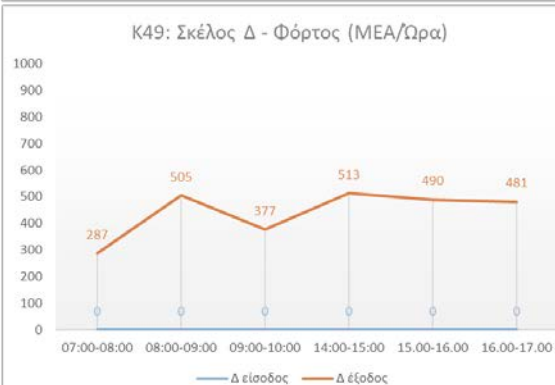
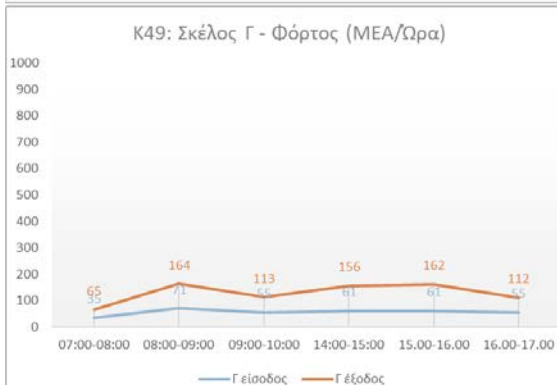
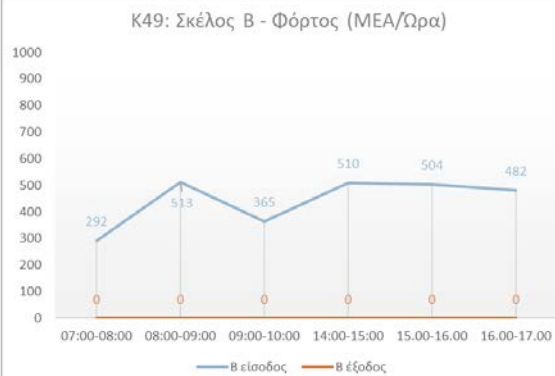
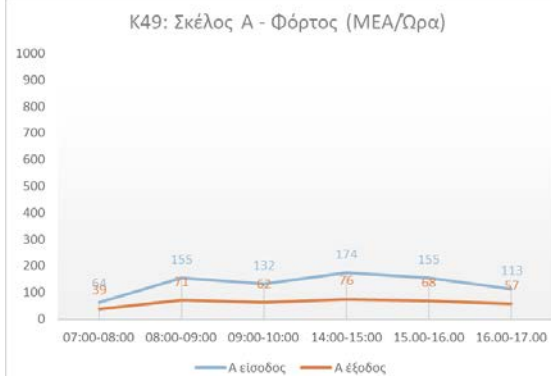
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

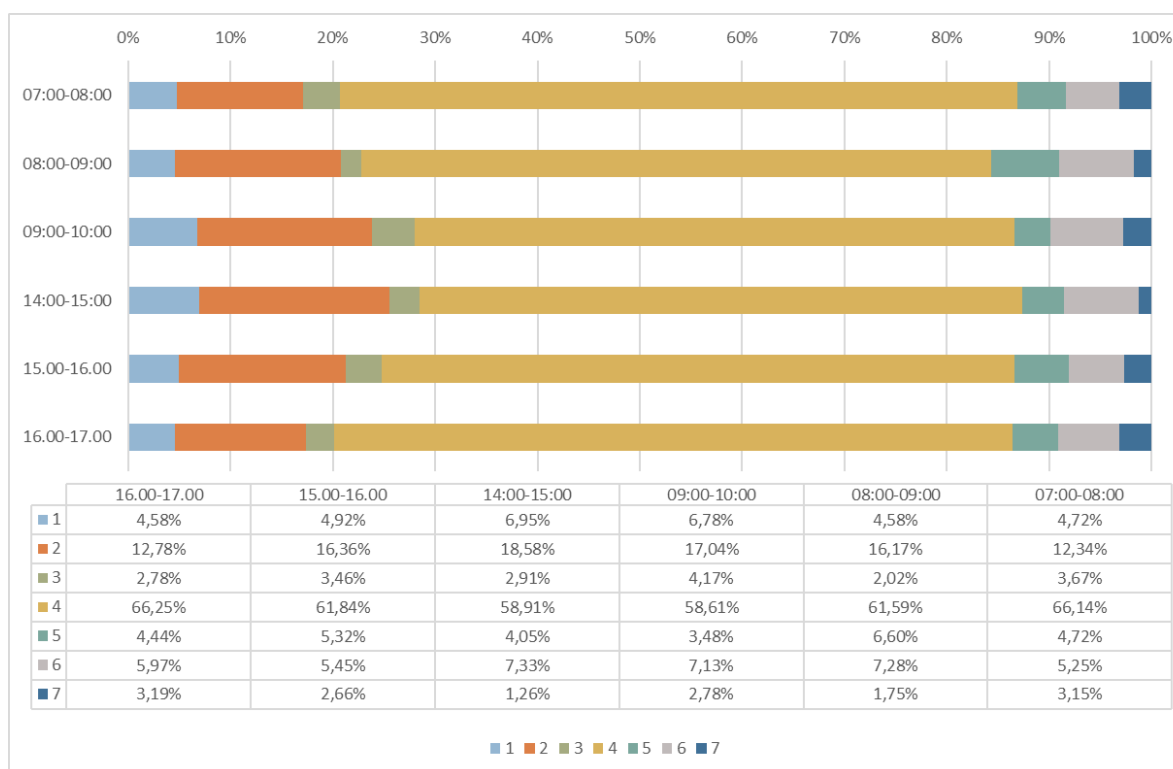


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ωρα

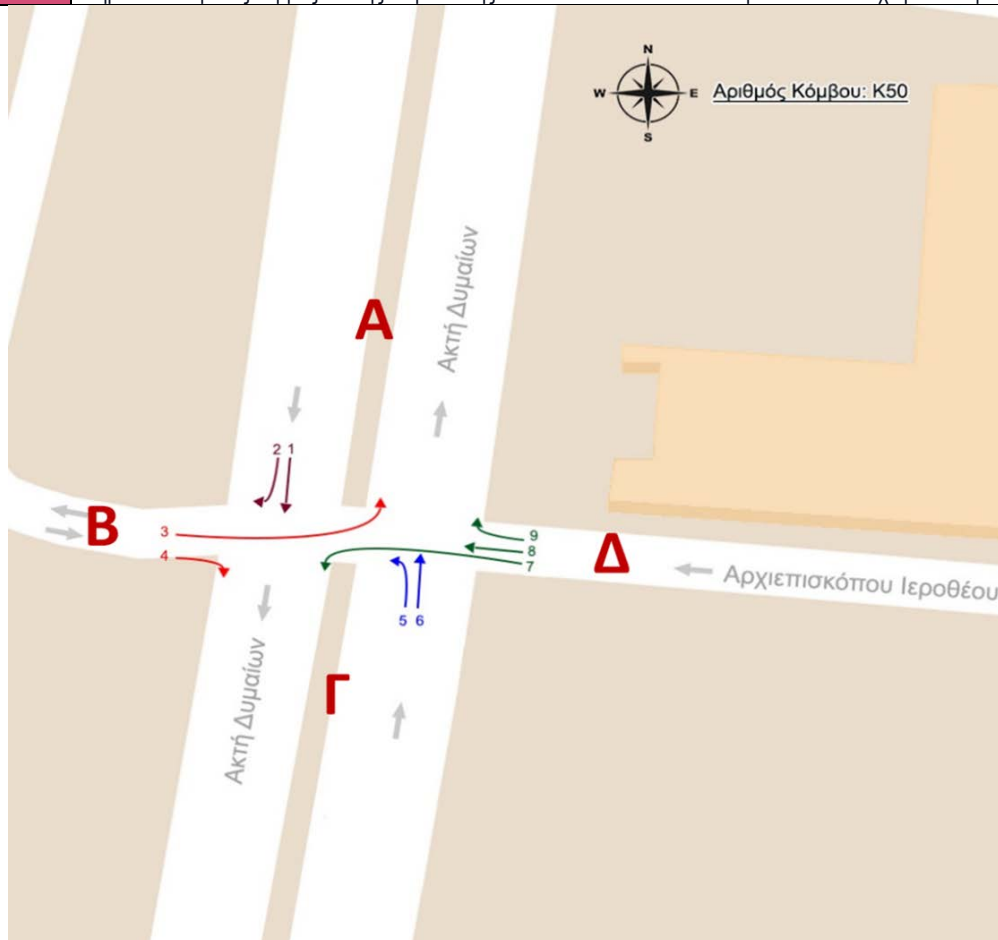


Κατανομή στις στρέψεις ανά ώρα



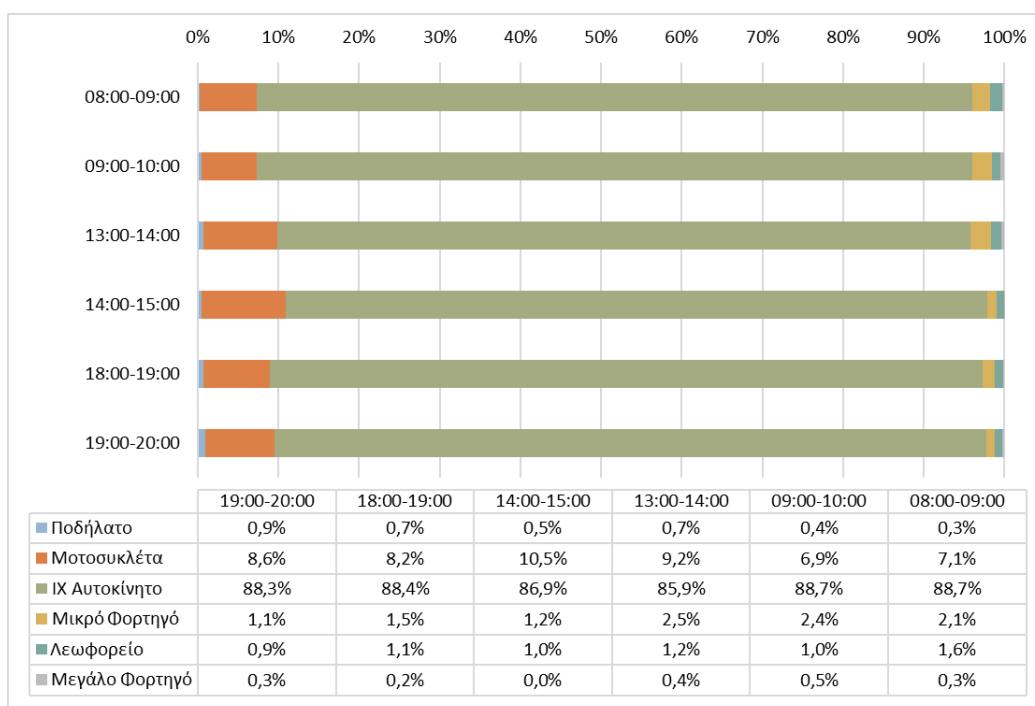
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κωδικός	K50	Σημείο	Ακτή Δυμαίων & Αρχ. Ιερόθεου
Ημέρα Μέτρησης	Παρασκευή 17/12/2021		
Περιγραφή	Σηματοδοτούμενος κόμβος επί της παραλιακής οδού που αποτελεί και πύλη εισόδου στον χώρο στάθμευσης		



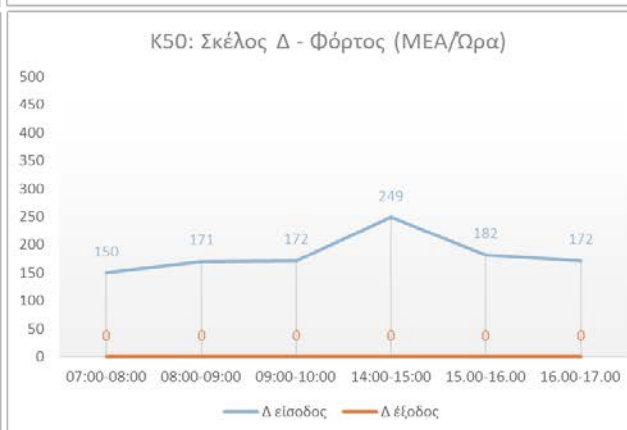
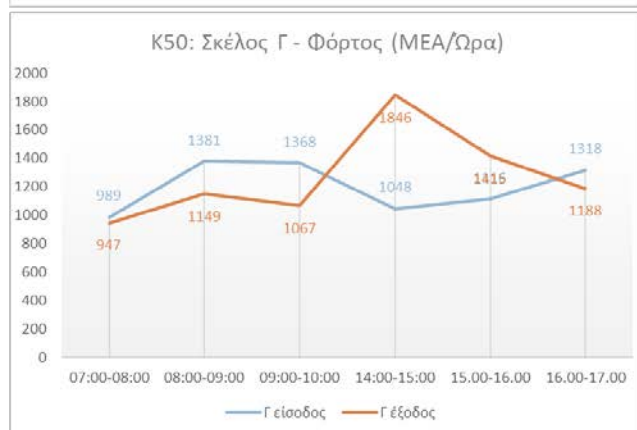
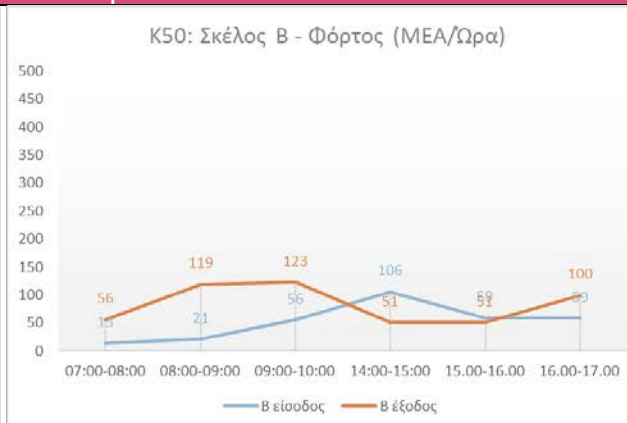
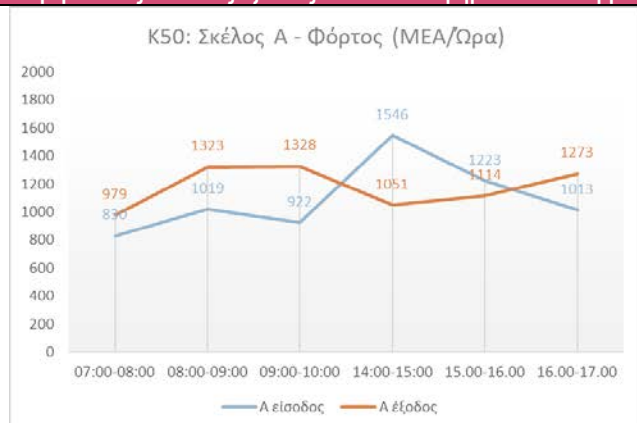
Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η ποσοστία σύνθεση της κυκλοφορίας για τις εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων ανά ώρα

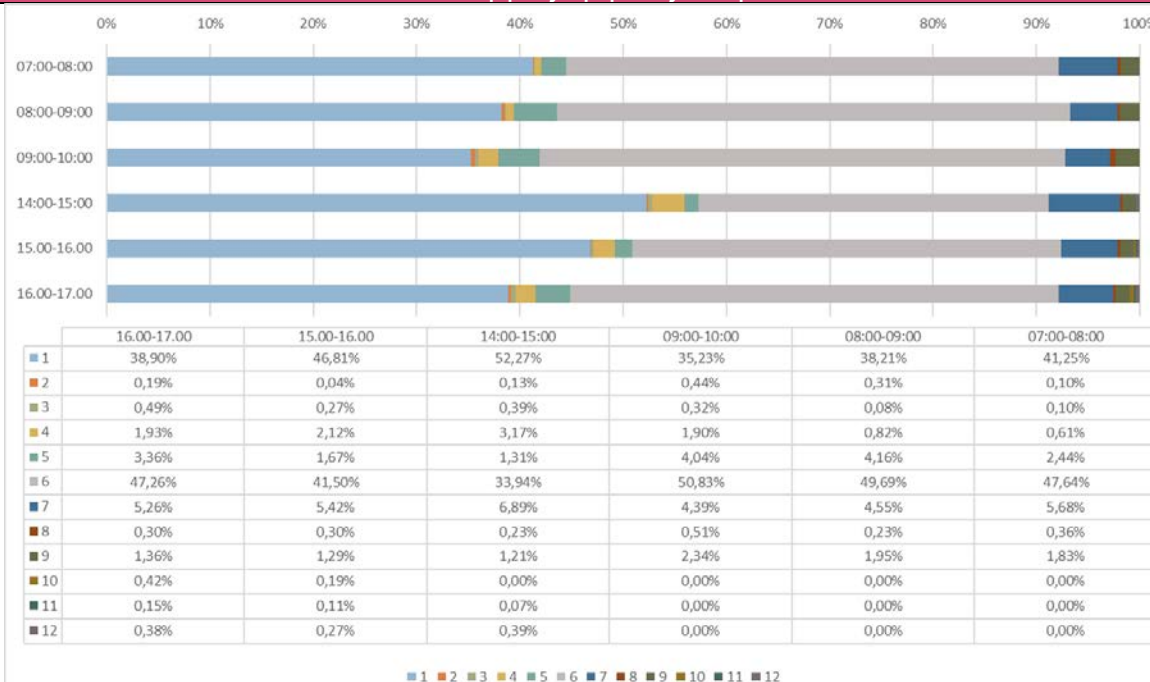


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οι φόρτοι στις εισόδους/εξόδους των οδικών τμημάτων του κόμβου σε ΜΕΑ / Ώρα



Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα



3.3.7 Έρευνες σε πολίτες

3.3.7.1 Έρευνα ερωτηματολογίου σε νοικοκυριά (Revealed Preference survey – RP)

Στα πλαίσια της διερεύνησης και καταγραφής των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στον Δήμο, πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου στα νοικοκυριά της Πάτρας που αφορά στη διερεύνηση των χαρακτηριστικών των καθημερινών μετακινήσεων των νοικοκυριών.

Στόχος της έρευνας ήταν να διερευνηθούν οι συνήθειες των κατοίκων της Πάτρας σε μια χρονική περίοδος αναφοράς. Ως περίοδος αναφοράς, ή αλλιώς υφιστάμενη χρονική περίοδο, καθορίστηκε το έτος 2019-2020 κατά το οποίο σχεδιάστηκε και διενεργήθηκε η έρευνα. Η διερεύνηση πραγματοποιήθηκε για τις μετακινήσεις του συνόλου των μελών ενός νοικοκυριού κατά την διάρκεια μιας τυπικής καθημερινής εργάσιμης. Τα συλλεγόμενα στοιχεία θα αξιοποιηθούν για τον καθορισμό των στόχων του ΣΒΑΚ που αφορούν στη βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών με όλα τα μέσα μεταφοράς και παράλληλα για τον καθορισμό των εναλλακτικών μελλοντικών σεναρίων αστικής κινητικότητας που θα εξεταστούν. Η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων αποτελεί μια κύρια πηγή δεδομένων για την δόμηση του υποδείγματος πρόβλεψης της κυκλοφορίας (υπόδειγμα τεσσάρων βημάτων).

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται ο σχεδιασμός της έρευνας, η διεξαγωγή της έρευνας ερωτηματολογίου, καθώς και τα αποτελέσματα αυτής.

3.3.7.1.1 Σχεδιασμός της έρευνας

Σε μία έρευνα ανάλογου μεγέθους τα βήματα σχεδιασμού που θα πρέπει να ακολουθηθούν είναι:

- Ο προσδιορισμός των βασικών στόχων της έρευνας.
- Ο προσδιορισμός της ομάδας του πληθυσμού από την οποία πρέπει να προέρχεται το δείγμα σύμφωνα με τους στόχους της έρευνας.
- Ο καθορισμός του τρόπου συλλογής των ερωτηματολογίων.
- Ο σχεδιασμός του ερωτηματολογίου.
- Η διεξαγωγή της έρευνας.
- Η συλλογή και ανάλυση στοιχείων.

Βασικός στόχος της έρευνας είναι να αποτυπωθεί το προφίλ των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων του Δήμου. Οι μετακινήσεις πρέπει να αναγνωριστούν για τυπικές συνθήκες κυκλοφορίας στην εξεταζόμενη περιοχή και έχουν χωρική και χρονική διάσταση/κατανομή.

Ως ομάδα - στόχος θεωρήθηκε το σύνολο των νοικοκυριών της περιοχής μελέτης και ως τρόπος συλλογής των δεδομένων ορίζονται βάσει μεθοδολογίας οι προσωπικές συνεντεύξεις στα νοικοκυριά. Ωστόσο, η συγκεκριμένη απαίτηση είναι εξαιρετικά δύσκολο να εφαρμοστεί κατά γράμμα λόγω των συνθηκών/περιορισμών που προκύπτουν από την πανδημία, η οποία επικρατεί τη περίοδο διεξαγωγής της έρευνας (Covid-19). Ως αποτέλεσμα θα αξιολογηθούν εναλλακτικές μέθοδοι δειγματοληψίας.

Η σύνταξη του ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου. Η τελική μορφή του ερωτηματολογίου έχει έκταση τριών (3) φύλλων (Παράρτημα) και η πλειοψηφία των ερωτήσεων είναι ερωτήσεις κλειστού τύπου με τη δυνατότητα επιλογής μέσα από πολλαπλές απαντήσεις.

Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε πέντε (5) ενότητες. Η 1η ενότητα περιέχει ερωτήσεις που αφορούν τα γενικά χαρακτηριστικά του νοικοκυριού (κοινωνικό-οικονομικά), η 2η ενότητα περιλαμβάνει ερωτήσεις σχετικά με τα ατομικά χαρακτηριστικά του κάθε μέλους ενώ οι υπόλοιπες 3 εστιάζουν σε ζητήματα κινητικότητας. Πιο συγκεκριμένα, στην 3η ενότητα η οποία αποτελεί και τη βασική ενότητα του ερωτηματολογίου γίνεται η απογραφή των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων για όλα τα μέλη του νοικοκυριού από 6 – 85 ετών. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται σε όλες τις μετακινήσεις που έκαναν τα μέλη του νοικοκυριού την προηγούμενη ημέρα. Η 4η ενότητα δεν αναφέρεται στο σύνολο της ομάδας - στόχου, αλλά μόνο στα νοικοκυριά που έχουν παιδιά σχολικής ηλικίας. Στόχος της ενότητας αυτής να καταγραφούν τα προβλήματα, αλλά και το αίσθημα ασφάλειας των γονέων κατά τη μετακίνηση των παιδιών από/ προς τις σχολικές μονάδες. Η 5η ενότητα σαν σκοπό έχει την καταγράψει τις απόψεις των πολιτών σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στο Δήμο Πατρέων σχετικά με την κινητικότητα. Οι ερωτώμενοι καλούνται να αξιολογήσουν μία σειρά από προβλήματα που συναντώνται στον Δήμο σχετικά με την κινητικότητα και ανέδειξε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Πέρα από τη σύνταξη του ερωτηματολογίου, σημαντικό στοιχείο στο σχεδιασμό μιας έρευνας αποτελεί ο καθορισμός του πλαισίου δειγματοληψίας. Η μέθοδος συλλογής των δεδομένων και το δείγμα του πληθυσμού στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η έρευνα ερωτηματολογίου επιλέχθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν τον υψηλό βαθμό συμμετοχής του πληθυσμού και τη συλλογή στοιχείων με ακρίβεια ώστε να κάμπτονται όλες οι ανακρίβειες και οι περιορισμοί που θέτει η έρευνα (στατιστική αξιοπιστία και ακρίβεια του δείγματος με βάση το συνολικό πληθυσμό της περιοχής μελέτης). Ως επαρκές δείγμα για την διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου ορίζεται ως το ελάχιστο που μπορεί να δώσει αξιόπιστες απαντήσεις. Ως εκ τούτου, το μέγεθος του δείγματος εξαρτάται κυρίως από τον επιθυμητό βαθμό ακρίβειας και από τον βαθμό σφάλματος που θεωρείται ανεκτός. Στην συνέχεια περιγράφεται το πλαίσιο δειγματοληψίας της έρευνας.

3.3.7.1.2 Πλαίσιο Δειγματοληψίας

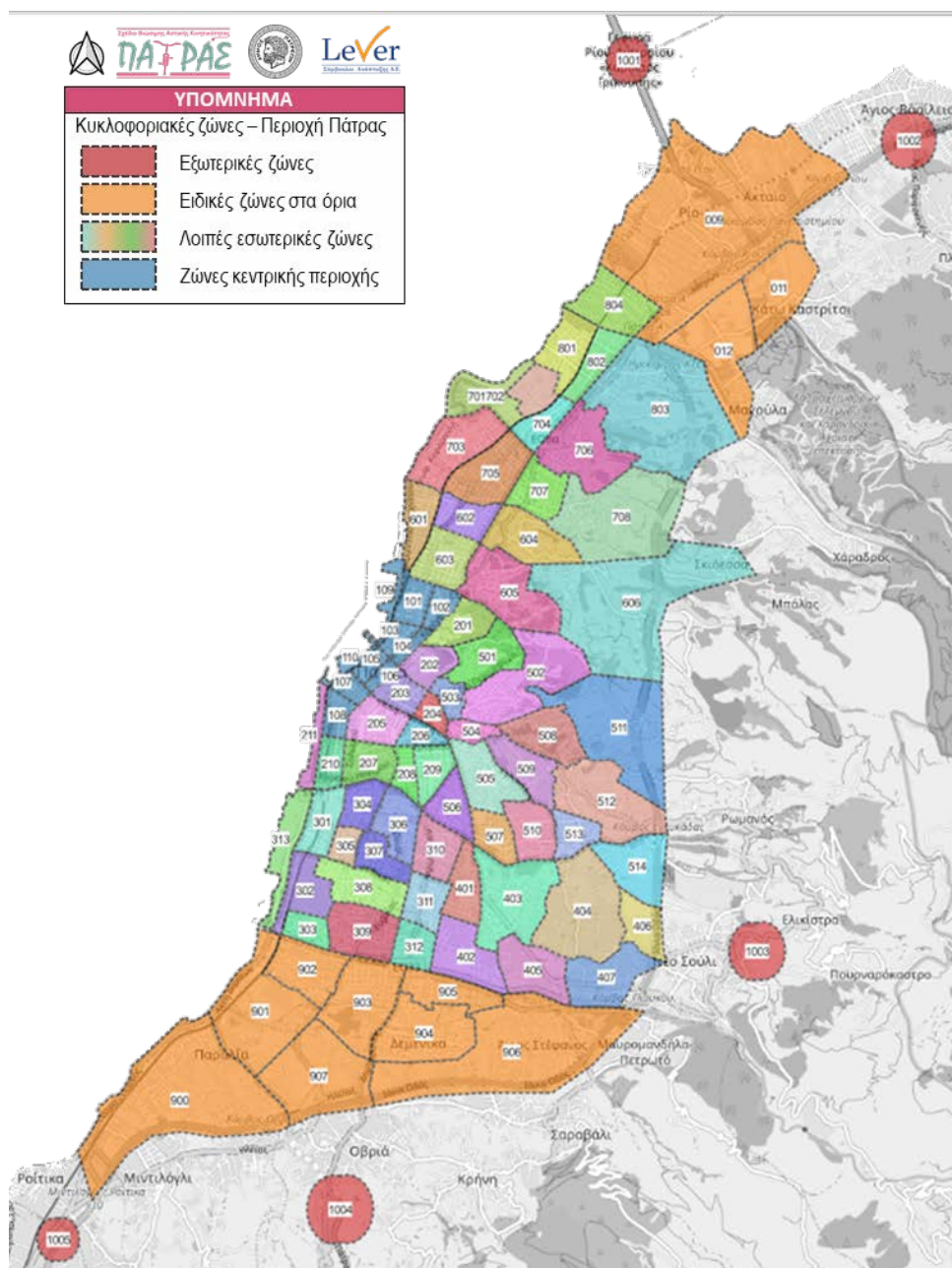
Η περιοχή στην οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα, χωρίστηκε σε 88 κυκλοφοριακές ζώνες, εκ των οποίων

- 10 ζώνες κεντρικής περιοχής (κωδ. 100)
- 62 αστικές ζώνες
- 11 περιφερειακές ζώνες (κωδ. 000 & 900)
- 5 Εξωτερικές ζώνες (κωδ. 1000) από τις οποίες:
 - ο Ζώνη 1001: Μετακινήσεις εισέρχονται/ εξέρχονται από την περιοχή της Πάτρας χρησιμοποιώντας την γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου
 - ο Ζώνη 1002: Μετακινήσεις εισέρχονται/ εξέρχονται από την περιοχή της Πάτρας χρησιμοποιώντας την Ολυμπία Οδό.
 - ο Ζώνη 1003: Μετακινήσεις εισέρχονται/ εξέρχονται από την περιοχή της Πάτρας χρησιμοποιώντας τις οδούς εκτός της παράκαμψης της Πάτρας στην περιοχή του Σουλίου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- ο Ζώνη 1004: Μετακινήσεις εισέρχονται/ εξέρχονται από την περιοχή της Πάτρας χρησιμοποιώντας τις οδούς εκτός της παράκαμψης της Πάτρας στην περιοχή του Σαραβαλίου και της Οβρυάς
- ο Ζώνη 1005: Μετακινήσεις εισέρχονται/ εξέρχονται από την περιοχή της Πάτρας χρησιμοποιώντας την Ε.Ο. Πατρών Πύργου.

Ο σχεδιασμός του ζωνικού συστήματος προηγήθηκε της διαδικασίας ανάπτυξης της έρευνας ερωτηματολογίου και του κυκλοφοριακού υποδείγματος. Η μεθοδολογία διαμόρφωσης του συστήματος των κυκλοφοριακών ζωνών παρουσιάζεται στο Τεύχος Α2 του παρόντος παραδοτέου. Εποπτικά, οι κυκλοφοριακές ζώνες που διαμορφώθηκαν παρουσιάζονται στην Εικόνα 80.



Εικόνα 80: Κυκλοφοριακές ζώνες για την πόλη της Πάτρας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Λαμβάνοντας υπόψη ένα ευρύ σύνολο παραμέτρων προέκυψε το δείγμα της έρευνας ερωτηματολογίου σε νοικοκυριά, το οποίο κατανέμεται στις κυκλοφοριακές ζώνες με βάση τον πληθυσμό κάθε ζώνης.

Αναλυτικότερά, οι παράμετροι που αξιολογήθηκαν για τη διαμόρφωση του δείγματος είναι οι εξής:

- Οικονομικοί πόροι της παρούσας μελέτης
- Ανθρώπινοι πόροι
- Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά εξεταζόμενης περιοχής (ΕΛΣΤΑΤ, 2011)
- Σημαντικές μελέτες με διαθέσιμα στοιχεία (Μελέτη ανάπτυξης ΤΡΑΜ, 2010)
 - ο Αξιοποίηση του συστήματος κυκλοφοριακών ζωνών με μικρές προσαρμογές
 - ο Διαθεσιμότητα πίνακα Προέλευσης – Προορισμού, ο οποίος έχει προκύψει από δείγμα περισσότερων από 10.000 ερωτηματολογίων σε οδηγούς.

Ακολουθώντας ένα αυστηρό πλαίσιο δειγματοληψίας έτσι ώστε να διασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή ακρίβεια των αποτελεσμάτων, οι απαιτήσεις σε δείγμα ενδέχεται να ξεπερνούν τα 9.000 νοικοκυριά (περίπου 25.000 άτομα). Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης έρευνας, κάτι τέτοιο ξεπερνά τους διαθέσιμους οικονομικούς πόρους της μελέτης καθώς αγγίζει σε κλίμακα τις έρευνες απογραφής του πληθυσμού.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η ποιότητα των αποτελεσμάτων αποφασίστηκε η αξιοποίηση των διαθέσιμων δεδομένων από παλαιότερες μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού και η επικαιροποίηση τους με σύγχρονες μετρήσεις και έρευνες. Για το σκοπό αυτό το δείγμα της έρευνας ορίστηκε στα 1000 νοικοκυριά.

Την κατανομή του δείγματος, καθώς και το τελικό δείγμα το οποίο εξασφαλίστηκε στις επί μέρους κυκλοφοριακές ζώνες της εξεταζόμενης περιοχής περιλαμβάνει ο πίνακας.

3.3.7.1.3 Διεξαγωγή έρευνας και επεξεργασία δεδομένων

Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα από τον Δεκέμβριο 2021 έως τον Απρίλιο 2022. Κάθε συνέντευξη είχε διάρκεια περίπου 10' για κάθε μέλος του νοικοκυριού, ήταν εθελοντική και υλοποιήθηκε υπό καθεστώς ανωνυμίας και πλήρους εμπιστευτικότητας. Την ταυτότητα της έρευνας περιλαμβάνει ο Πίνακας 58

Πίνακας 58: Ταυτότητα έρευνας χαρακτηριστικών μετακινήσεων

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Πατρέων, Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε., Data Consultants
Εντολέας	Δήμος Πατρέων
Αντικείμενο Έρευνας	Έρευνα προέλευσης – προορισμού. Διερεύνηση των χαρακτηριστικών μετακινήσεων των νοικοκυριών στην πόλη της Πάτρας
Περιοχή εκτέλεσης	Πόλη της Πάτρας. Περιοχές που ορίζονται από το σύστημα κυκλοφοριακών ζωνών
Μέγεθος δείγματος	Στόχος: 100 νοικοκυριά Εξασφάλιση: 1121 έγκυρων
Μέθοδος δειγματοληψίας	Χωρική κατανομή των συνεντεύξεων στις κυκλοφοριακές, ανάλογα το πλήθος των νοικοκυριών. Τυχαία επιλογή ατόμων σε κάθε ζώνη. Διεξαγωγή συνεντεύξεων σε δημόσιους χώρους σε κάθε ζώνη. Συμπλήρωση δείγματος με τηλεφωνικές συνεντεύξεις.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Χρονική περίοδος δειγματοληψίας	Ιανουάριος 2022 έως Απρίλιος 2022
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Α' Φάση: Διεξαγωγή συνεντεύξεων Β' Φάση: Καταχώρηση σε ηλεκτρονική βάση δεδομένων
Συνεντευκτές	Ομάδα 7 συνεντευκτών (μόνιμοι κάτοικοι Πάτρας). Παρακολούθησαν δίωρη εκπαίδευση διεξαγωγής συνεντεύξεων στο πλαίσιο της προετοιμασίας της έρευνας.
Παρατηρήσεις	Η δειγματοληψία δεν πραγματοποιήθηκε εντός κατοικιών λόγω της πανδημίας του COVID-19. Την περίοδο διεξαγωγής των εκδηλώσεων του καρναβαλιού (Φεβρουάριος 2022) δεν πραγματοποιήθηκαν έρευνες.

Στο πλαίσιο της έρευνας συγκεντρώθηκαν 1121 έγκυρα ερωτηματολόγια νοικοκυριών τα οποία περιγράφουν τις μετακινήσεις 2780 ατόμων. Συνολικά περιγράφονται περίπου 6900 μετακινήσεις

Για την τελική περιγραφή των χαρακτηριστικών προέλευσης – προορισμούς των μετακινήσεων στην Πάτρα αξιοποιήθηκαν και οι πληροφορίες από τα 4000 ερωτηματολόγια προέλευσης-προορισμού που προέκυψαν από συνεντεύξεις σε οδηγούς (RSS) η οποία περιγράφεται σε επόμενο κεφάλαιο.

Το σύνολο των εντύπων και διαδικτυακών ερωτηματολογίων εισήχθη σε μια ψηφιακή βάση δεδομένων, μέσω τις οποίας έγινε έλεγχος για τυχόν κενά ή άκυρα ερωτηματολόγια. Παράλληλα, έγινε ορίστηκε ενιαία δομή καταγραφής παρατηρήσεων και προσαρμόστηκε το σύνολο των καταγραφών στο συγκεκριμένο πρωτόκολλο για την ευκολότερη επεξεργασία.

Το δείγμα στόχος, καθώς και το τελικό δείγμα το οποίο επιτεύχθηκε στην έρευνα στα νοικοκυριά περιλαμβάνεται στον Πίνακα 59.

Πίνακας 59: Απαιτούμενο και τελικό δείγμα της έρευνας σε νοικοκυριά.

Αριθμός Ζώνης	Στόχος δείγματος	Τελικό δείγμα	Αριθμός Ζώνης	Στόχος δείγματος	Τελικό δείγμα
009	0	0	406	1	1
011	0	0	407	5	6
012	0	0	501	1	0
101	34	30	502	22	19
102	30	31	503	8	10
103	12	16	504	14	15
104	16	18	505	21	19
105	5	2	506	15	22
106	4	9	507	7	12
107	6	6	508	6	8
108	22	25	509	10	12
109	0	0	510	7	6
110	0	0	511	2	1
201	7	7	512	6	6
202	17	18	513	6	6
203	21	29	514	2	2
204	14	22	601	29	32
205	58	66	602	24	27
206	18	17	603	67	72
207	43	48	604	21	21
208	16	24	605	22	26
209	31	29	606	1	2
210	16	18	701-702	1	2
211	0	0	703	18	22
301	9	13	704	4	3

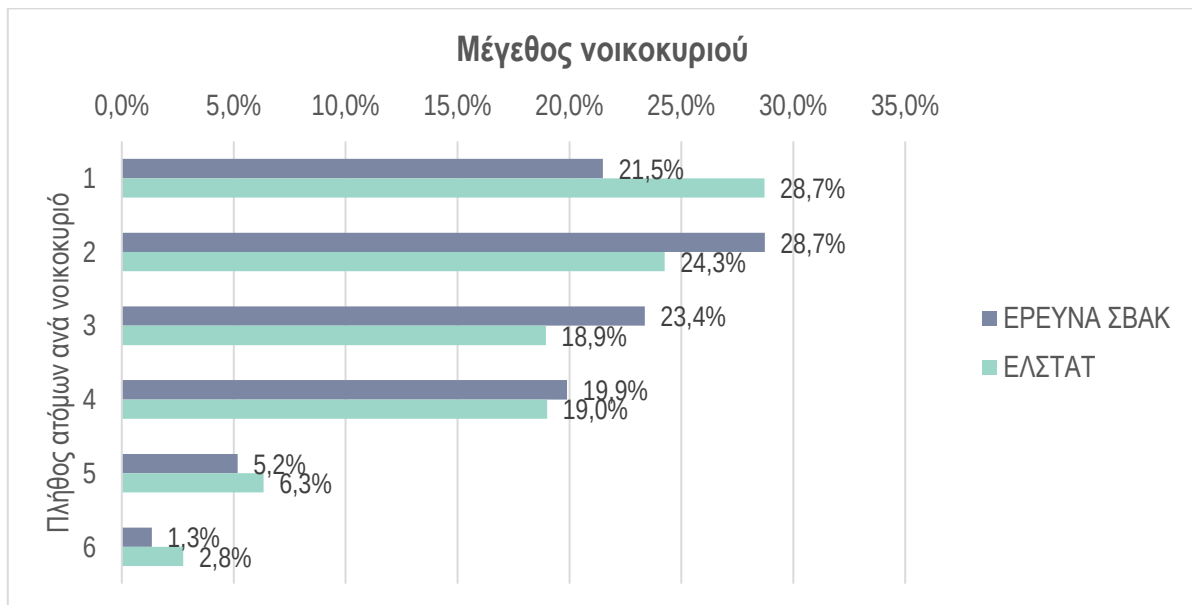
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

302	2	2	705	36	34
303	4	4	706	8	8
304	20	24	707	12	17
305	9	10	708	5	5
306	26	23	801	7	6
307	20	24	802	3	3
308	25	25	803	8	11
309	10	8	804	5	8
310	26	28	900	0	3
311	16	20	901	5	6
312	5	8	902	8	8
313	0	0	903	2	2
401	10	14	904	4	4
402	7	7	905	1	0
403	14	17	906	0	0
404	3	5	907	0	0
405	1	3			

3.3.7.1.4 Αποτελέσματα έρευνας σε νοικοκυριά

Στοιχεία για τα χαρακτηριστικά των νοικοκυριών

Στο διάγραμμα στην Εικόνα 81 παρουσιάζονται τα ποσοστά των νοικοκυριών ανά πλήθος μελών στο νοικοκυριό, για την έρευνα που διεξάχθηκε από τον Δήμο Πατρέων, καθώς και για την απογραφή του 2011 της ΕΛΣΤΑΤ.

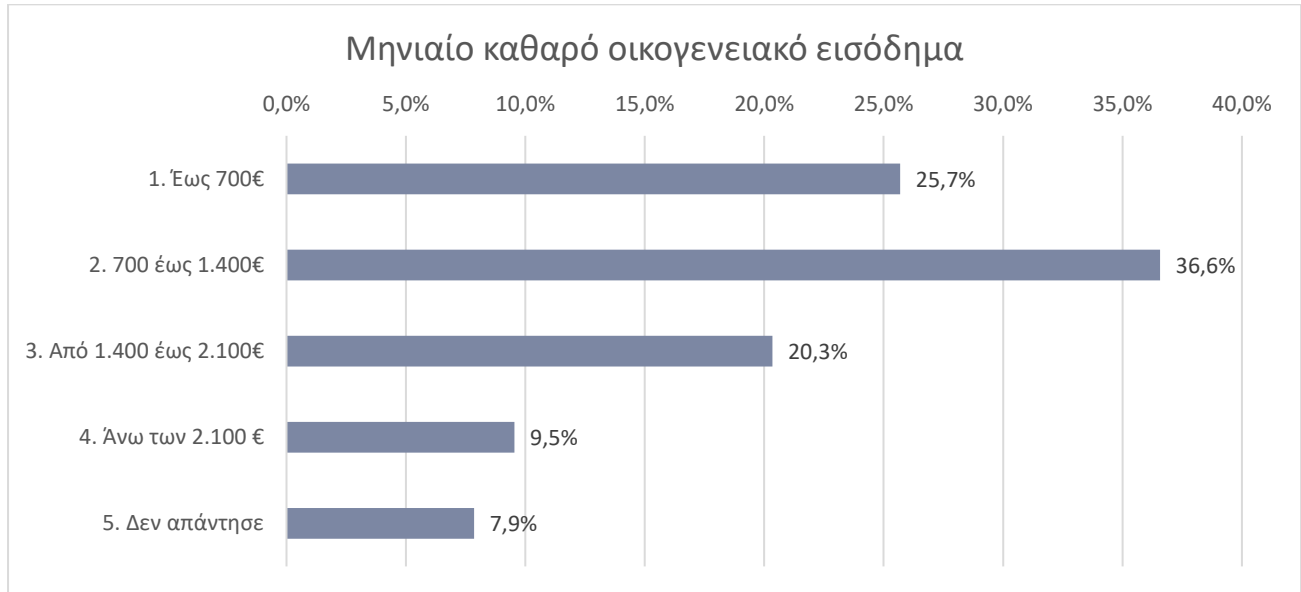


Εικόνα 81: Παραλληλισμός αποτελεσμάτων έρευνας & στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ (2011) – Πλήθος μελών νοικοκυριού.

Από το διάγραμμα γίνεται εμφανής η ικανοποιητική προσέγγιση των χαρακτηριστικών του πληθυσμού από το διαθέσιμο δείγμα. Η συγκριτικά μεγαλύτερη απόκλιση από τα μονομελή νοικοκυριά εκτιμάται ότι οφείλεται στη δυσκολία προσέγγισης των ατόμων 3^{ης} ηλικίας(στοιχείο το οποίο προκύπτει και από άλλα αποτελέσματα).

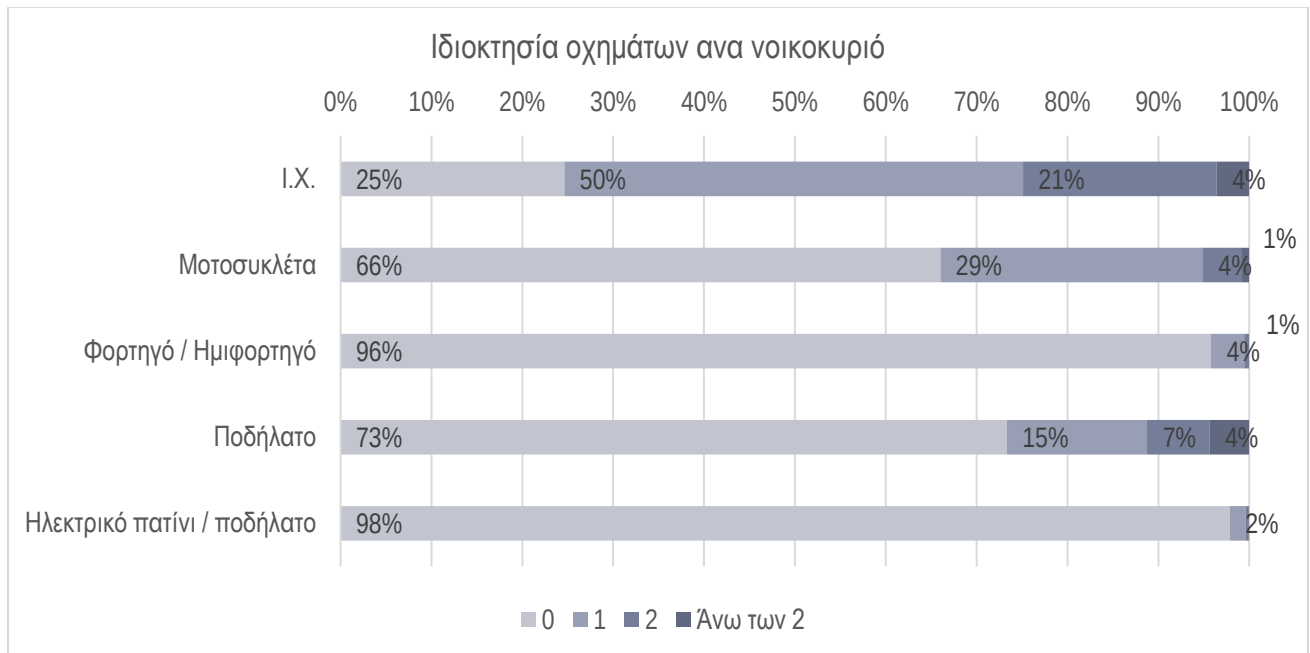
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Στην Εικόνα 82 παρουσιάζεται το «καθαρό» μηνιαίο εισόδημα των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Τα μισά νοικοκυριά δηλώσαν εισόδημα μεταξύ 700 και 1400 €, ενώ περίπου το 10% όσων συμμετείχαν δηλώνει εισόδημα άνω των 2100 €.



Εικόνα 82: Αποτελέσματα έρευνας για το μηνιαίο καθαρό οικογενειακό εισόδημα.

Σχετικά με την ιδιοκτησία οχημάτων σε επίπεδο νοικοκυριού (Εικόνα 83), η πλειοψηφία των νοικοκυριών (75%) διαθέτει τουλάχιστον ένα Ι.Χ. Σημαντικό ποσοστό νοικοκυριών διαθέτει μηχανή (περίπου το 34%), ενώ πολύ χαμηλό ποσοστό των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα διαθέτουν οχήματα μικροκινητικότητας (ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι, κ.ά.) (2%).

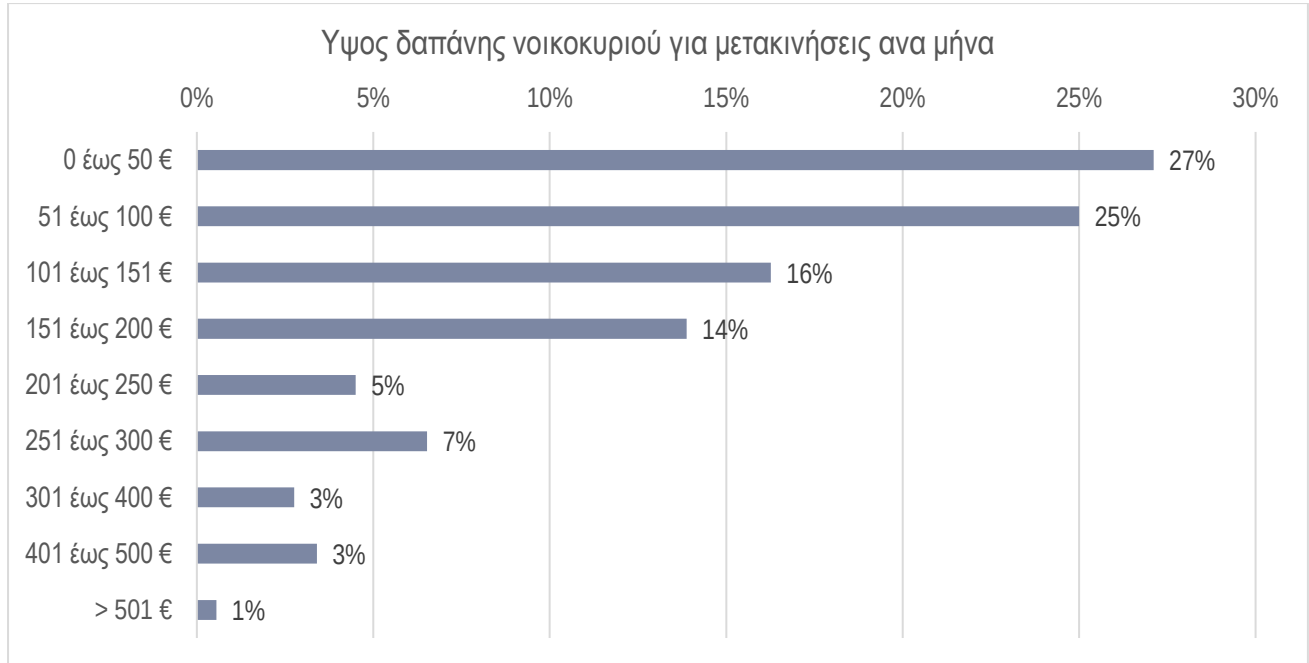


Εικόνα 83: Αποτελέσματα έρευνας για την ιδιοκτησία οχημάτων

Στην Εικόνα 84 παρουσιάζονται οι εκτιμήσεις των νοικοκυριών σχετικά με το ποσό το οποίο δαπανούν στις μετακινήσεις τους σε μηνιαία βάση. Η συγκεκριμένη ερώτηση εμπεριέχει έναν βαθμό

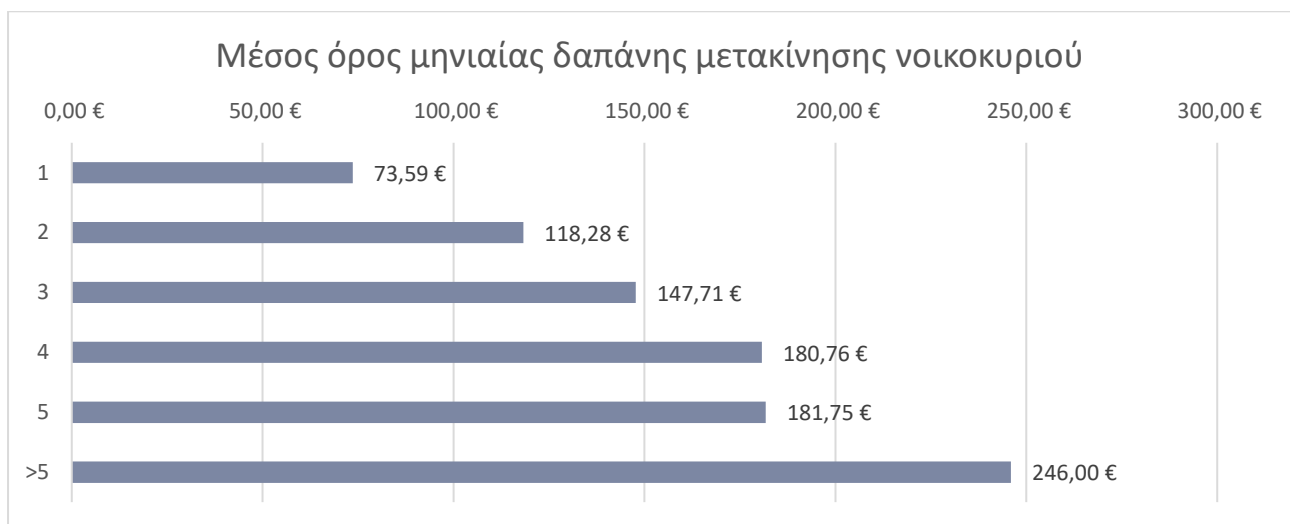
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

δυσκολίας όταν απλοί πολίτες στο πλαίσιο μιας συνέντευξης προσπαθούν να εκτιμήσουν το συγκεκριμένο ποσοστό για το σύνολο μιας περιόδου. Οι ελεύθερες απαντήσεις που δόθηκαν, κατηγοριοποιήθηκαν σε διακριτές κλάσεις. Από το σύνολο των απαντήσεων προκύπτει ότι περίπου 65% των νοικοκυριών δαπανά λιγότερα από 150 € ανά μήνα για μετακινήσεις.



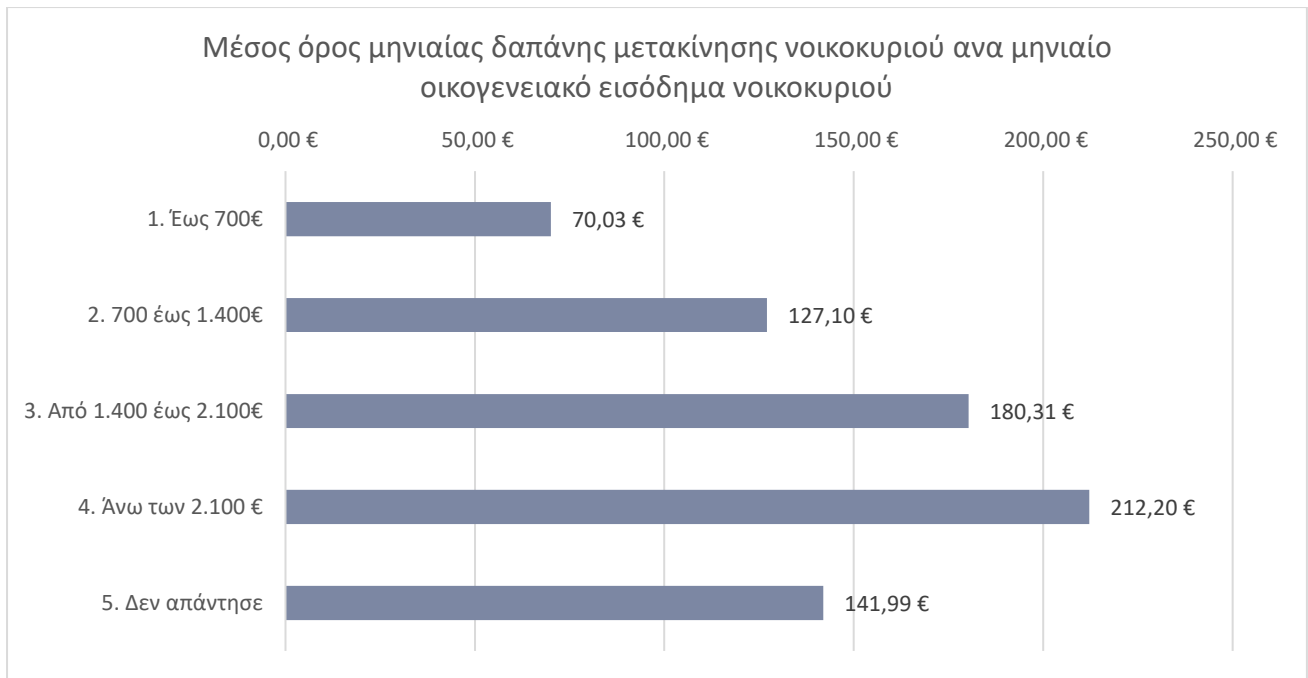
Εικόνα 84: Αποτελέσματα έρευνας για το ποσό που δαπανά ένα νοικοκυριό για μετακινήσεις ανά μήνα

Σε μια προσπάθεια καλύτερης κατανόησης των δαπανών για μετακινήσεις, υπολογίστηκε ο μέσος όρος του μηνιαίου ύψους δαπάνης νοικοκυριού ανά μέγεθος νοικοκυριού (Εικόνα 85), καθώς και ανά μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα (Εικόνα 86). Τα ευρήματα που προκύπτουν παρουσιάζουν μια λογική τάση στα αποτελέσματα, καθώς όσο αυξάνεται το μέγεθος του νοικοκυριού, τόσο αυξάνεται και η μέση δαπάνη για μετακινήσεις ανά μήνα. Παράλληλα, όσο αυξάνεται το οικογενειακό εισόδημα του νοικοκυριού, τόσο περισσότερες είναι και οι δαπάνες για μετακινήσεις.



Εικόνα 85: Μέσος όρος μηνιαίας δαπάνης νοικοκυριού για μετακινήσεις ανά μέγεθος νοικοκυριού.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 86: Μέσος όρος μηνιαίας δαπάνης νοικοκυριού για μετακινήσεις ανά μηνιαίο εισόδημα νοικοκυριού

Στοιχεία για τα χαρακτηριστικά των μελών

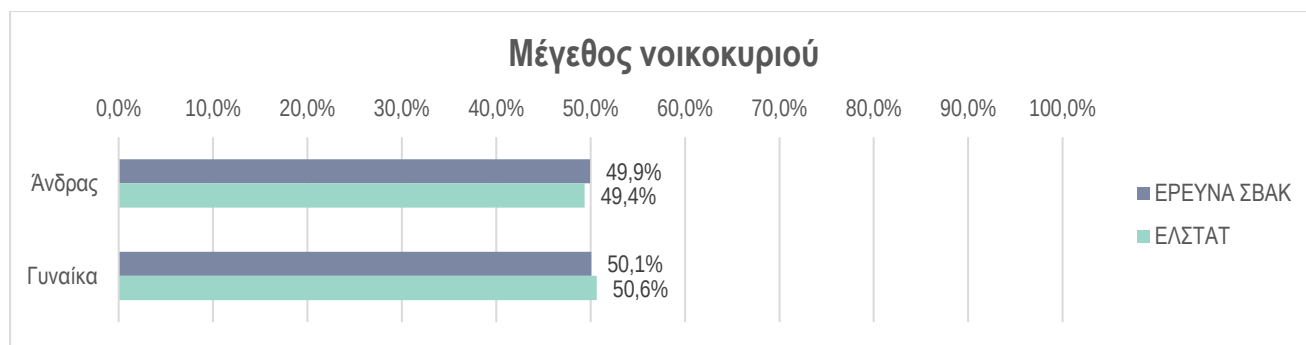
Στην Εικόνα 87 και την Εικόνα 88 παρουσιάζονται τα κύρια δημογραφικά χαρακτηριστικά των μελών των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα, καθώς και τα αντίστοιχα στοιχεία για τον πληθυσμό (Ευρύτερη περιοχή της Πάτρας). Σύμφωνα με τα εν λόγω διαγράμματα, το δείγμα προσομοιάζει αρκετά ικανοποιητικά τα χαρακτηριστικά του πληθυσμού όσον αφορά το φύλο, ωστόσο παρατηρούνται διαφορές όσον αφορά την ηλικία.

Συγκεκριμένα, υπάρχει έλλειψη δείγματος της πρώτης ηλικιακής βαθμίδας (<18), γεγονός που οφείλεται στην πρακτική αδυναμία τμήματος των παραπάνω ηλικιών να εκτελέσουν μετακινήσεις και συνεπώς δεν συμπεριελήφθησαν στην καταγραφή για λόγους οικονομίας χρόνου.

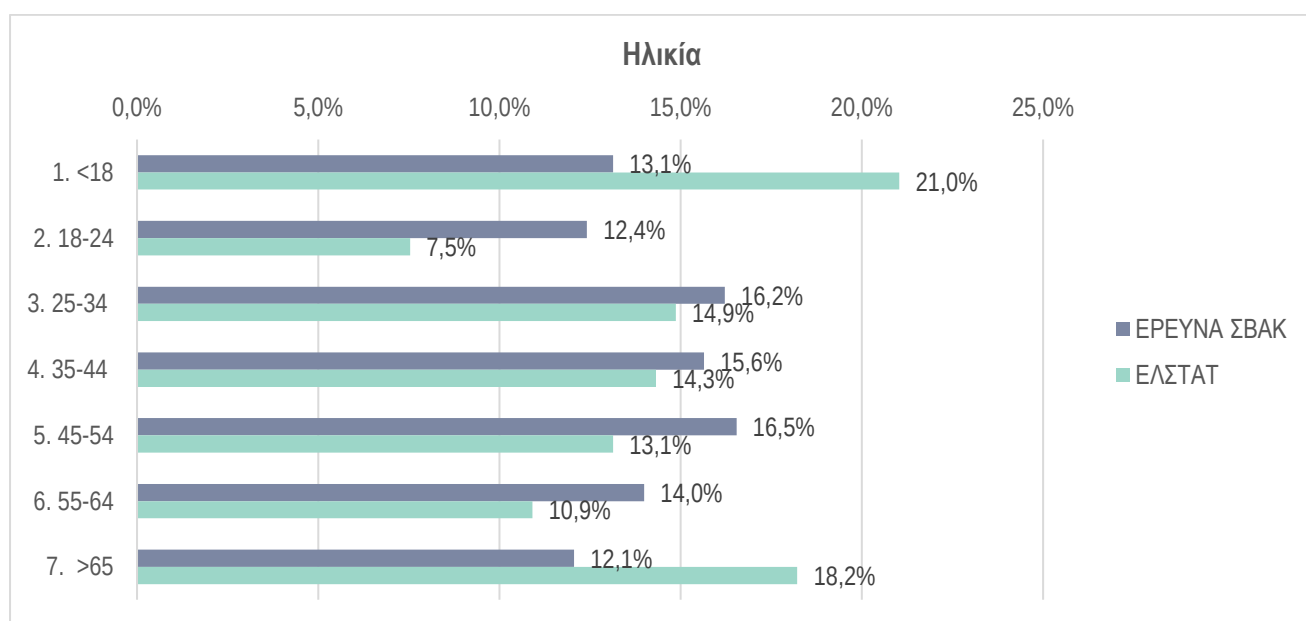
Μεγάλη διαφορά στα ποσοστά παρατηρείται και για ηλικίες ≥ 65 . Πρόκειται για ηλικίες με σχετικά μεγαλύτερη δυσκολία προσέγγισης στο πλαίσιο μιας έρευνας, ενώ το γεγονός ότι δεν παρατηρήθηκε συμμετοχή στην έρευνα αντίστοιχη του πληθυσμιακού ποσοστού τους, θεωρητικά μπορεί να οδηγεί στο συμπέρασμα πως το ενδιαφέρον τους για συμμετοχή σε έναν μελλοντικό σχεδιασμό είναι μειωμένο.

Κατά συνέπεια, παρατηρήθηκαν μεγαλύτερα ποσοστά στο δείγμα σε σχέση με τον πληθυσμό για τις ηλικιακές ομάδες 25 έως 65, οι οποίες αποτελούν την «ενεργή» ηλικιακή ομάδα με τη μεγαλύτερη οικονομική δυναμική. Έτσι, το διαθέσιμο δείγμα αποτυπώνει πιο αντιπροσωπευτικά τις συνήθειες των εν λόγω ηλικιών.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 87: Παράλληλισμός αποτελεσμάτων έρευνας & στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ (2011) – Φύλο.



Εικόνα 88: Παράλληλισμός αποτελεσμάτων έρευνας & στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ (2011) – Ηλικία.

3.3.7.1.5 Στοιχεία για τις μετακινήσεις που καταγράφηκαν

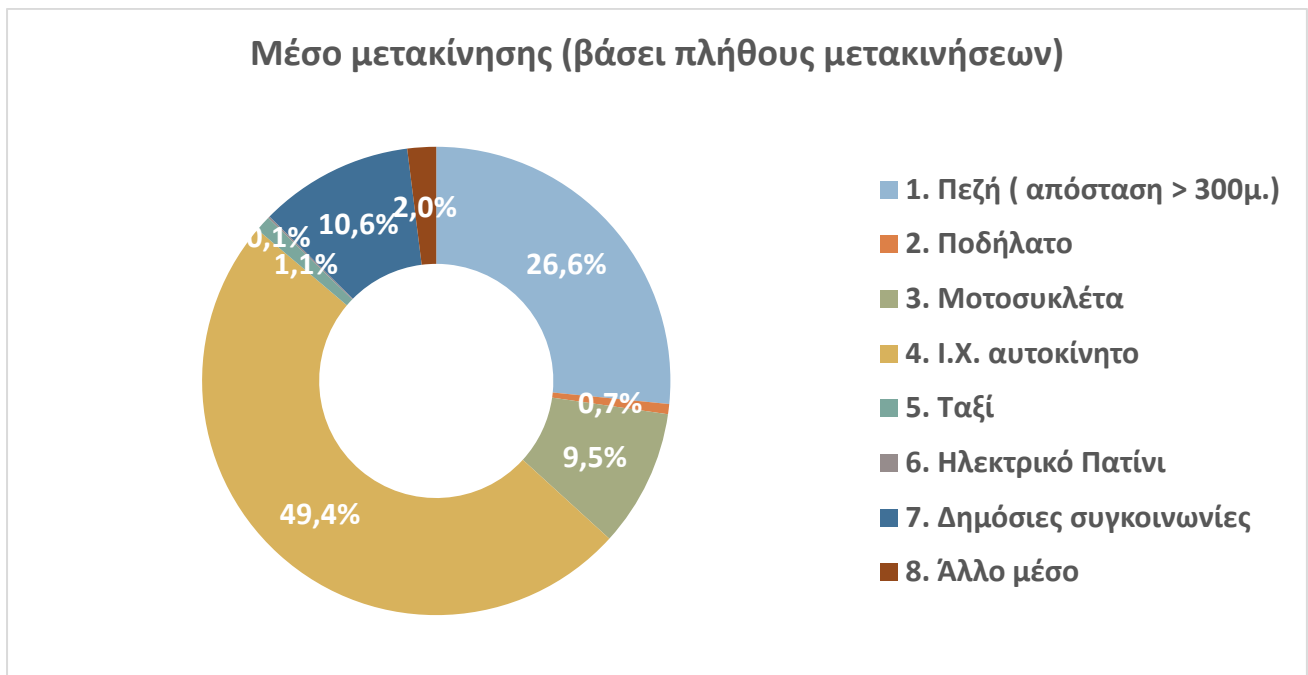
Αναφορικά με το σκοπό μετακίνησης των πραγματοποιούμενων μετακινήσεων (Εικόνα 89), το 52% των μετακινήσεων σχετίζονται με την εργασία ή την εκπαίδευση, το 20% των μετακινήσεων σχετίζονται με ατομικές υποθέσεις, ενώ το 22% με αγορές ή αναψυχή/ψυχαγωγία. Ένα 5% αναφέρει την αλλαγή μεταφορικού μέσου.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 89: Αποτελέσματα έρευνας για τον σκοπό μετακίνησης.

Από την εκπόνηση της έρευνας προέκυψε το μέσο μετακίνησης (δείγματος) που επιλέγουν οι κάτοικοι για τις καθημερινές τους μετακινήσεις (Εικόνα 90). Σύμφωνα με το σχετικό διάγραμμα, το 49.4% των μετακινουμένων χρησιμοποιούν για τη μετακίνηση τους το ΙΧ είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες, το 9,5% μετακινείται με μηχανή ενώ το 26.6% μετακινείται πεζή. Αξίζει να σημειωθεί το σχετικά χαμηλό ποσοστό επιλογής των αστικών συγκοινωνιών (10,6% Λεωφορεία, 1,1% Ταξί) ως μέσο μετακίνησης. Τέλος, το ποδήλατο (και λοιπά ΕΠΗΟ) εμφανίζει ιδιαίτερα χαμηλό ποσοστό (μικρότερο του 1%).



Εικόνα 90: Αποτελέσματα έρευνας για το μέσο μετακίνησης (Mode choice).

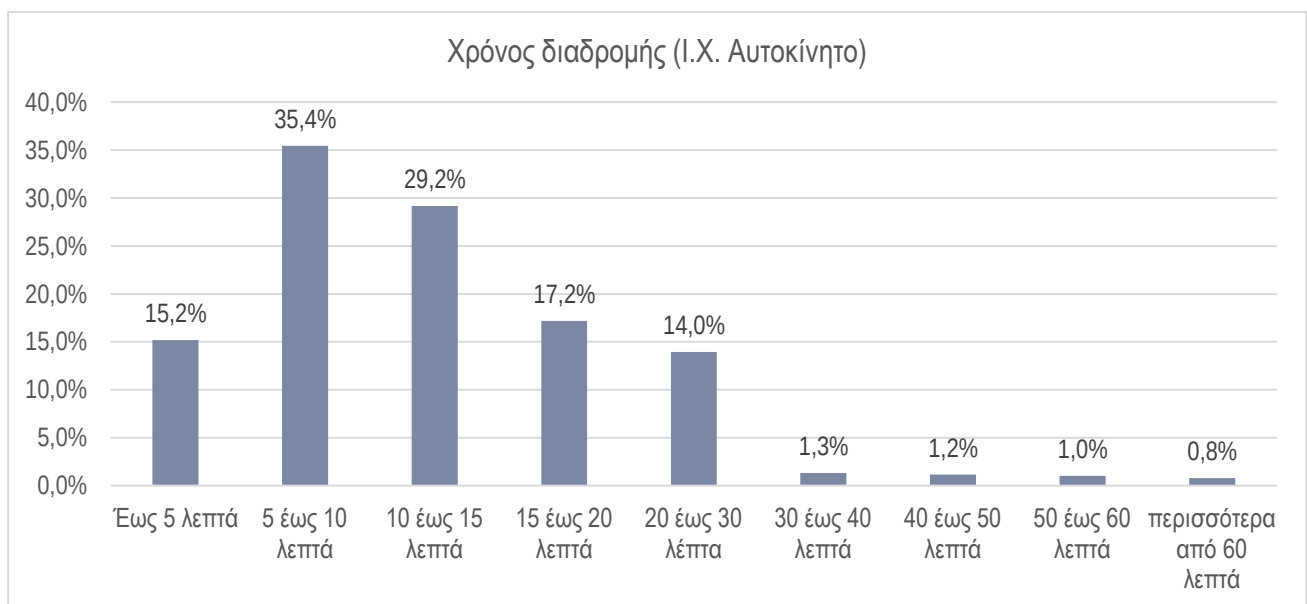
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ο μέσος χρόνος μετακίνησης ανά μεταφορικό μέσο αποτελεί μια σημαντική παράμετρο για τη κατανόηση της λειτουργία των συστημάτων μεταφορών στην πόλη της Πάτρας. Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα της έρευνας (Εικόνα 91) ο μέσος χρόνος μετακίνησης με Δημόσιες συγκοινωνίες είναι αισθητά υψηλότερος από το Ι.Χ. κάνοντας τες λιγότερο ανταγωνιστικές.



Εικόνα 91: Μέσος χρόνος μετακίνησης ανά μεταφορικό μέσο - Μετακινήσεις με Ι.Χ. αυτοκίνητο & μηχανή

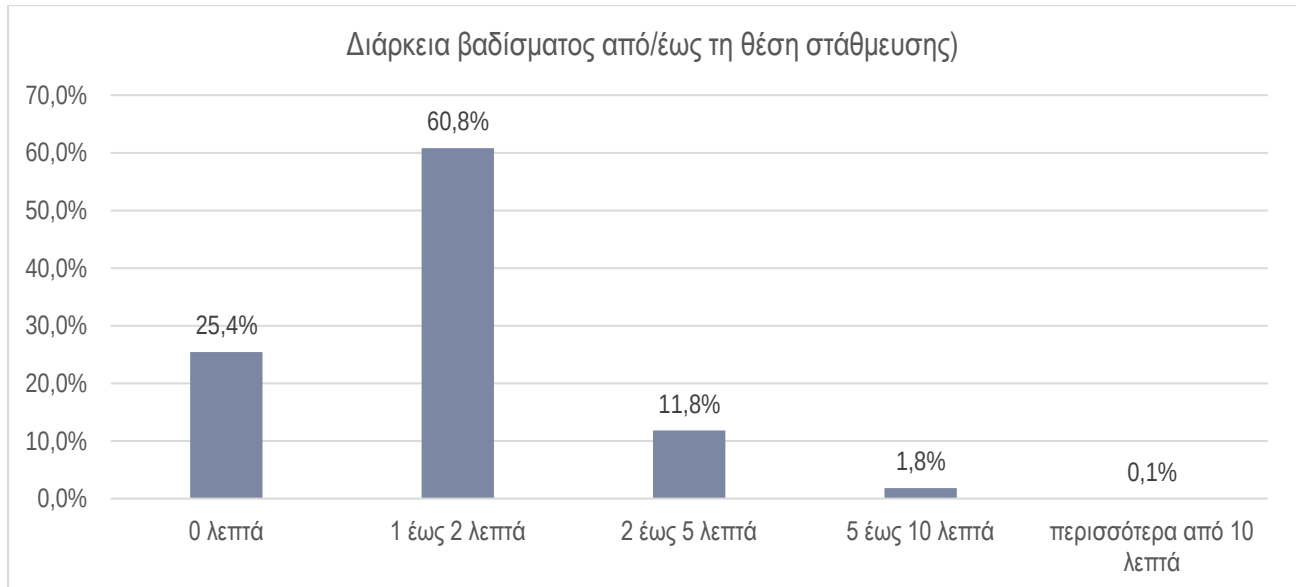
Η διάρκεια μετακίνησης εντός οχήματος για τις μετακινήσεις με Ι.Χ. αυτοκίνητο παρουσιάζεται στο διάγραμμα στην Εικόνα 92. Μια μέση διάρκεια μετακίνησης με Ι.Χ. εκτιμάται περίπου στα 5 έως 15 λεπτά.



Εικόνα 92: Αποτελέσματα έρευνας: Ποσοστό μετακινήσεων ανά διάρκεια μετακίνησης για Ι.Χ. αυτοκίνητο

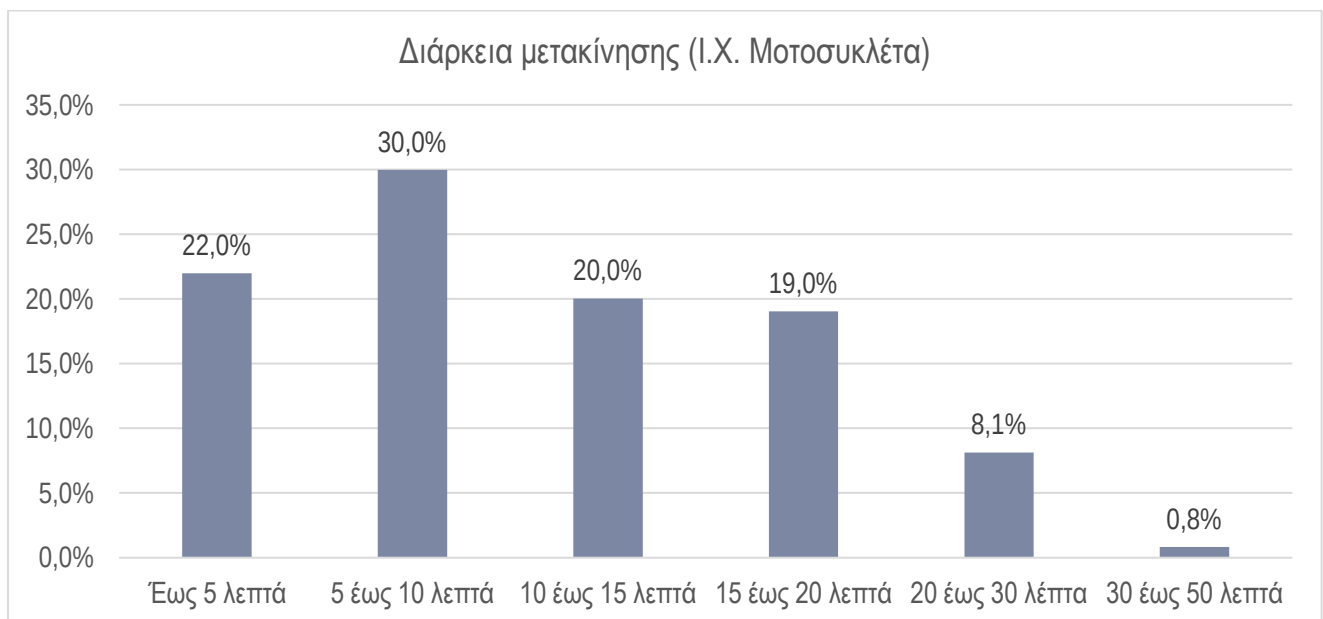
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Αντίστοιχα, οι διάρκειες μετακίνησης από το σημείο αρχικής προέλευσης προς το σημείο στάθμευσης και από το σημείο στάθμευσης προς τον τελικό προορισμό (διάρκειες μετακίνησης εκτός οχήματος) παρουσιάζονται στο διάγραμμα στην Εικόνα 93. Η πλειοψηφία των μετακινουμένων δηλώνουν διάρκεια εκτός οχήματος περίπου στα 2 λεπτά.



Εικόνα 93: Αποτελέσματα έρευνας: Ποσοστό μετακινήσεων ανά διάρκεια μετακίνησης εκτός οχήματος για Ι.Χ.

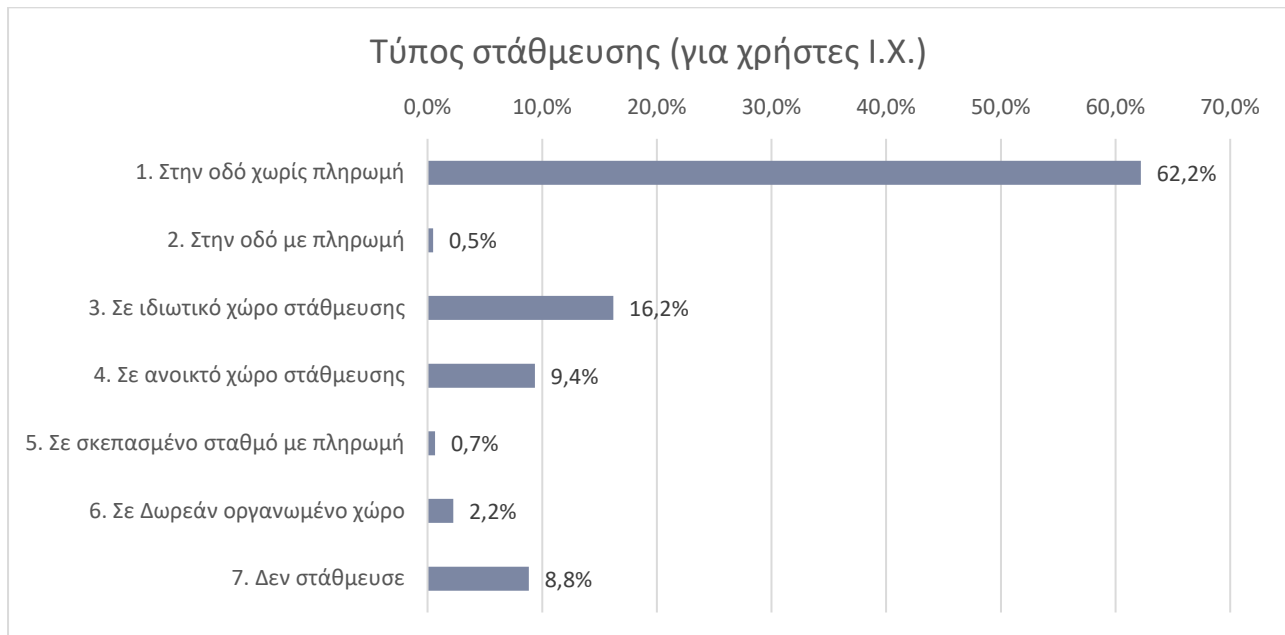
Η διάρκεια μετακίνησης εντός οχήματος για τις μετακινήσεις με μηχανή παρουσιάζεται στο διάγραμμα στην Εικόνα 94. Όσον αφορά τη μετακίνηση με μοτοσυκλέτα, περίπου το 50% των μετακινήσεων έχουν διάρκεια έως 10 λεπτά, ενώ οι υπόλοιπες μισές διαρκούν από 10 έως και 30 λεπτά. Αυτό το στοιχείο αναδεικνύει την επιλογή μοτοσυκλέτας και για μεγάλες αποστάσεις, κάτι το οποίο σχετίζεται και με την ευκολία στάθμευσης.



Εικόνα 94: Αποτελέσματα έρευνας: Ποσοστό μετακινήσεων ανά διάρκεια μετακίνησης εντός οχήματος για μοτοσυκλέτα.

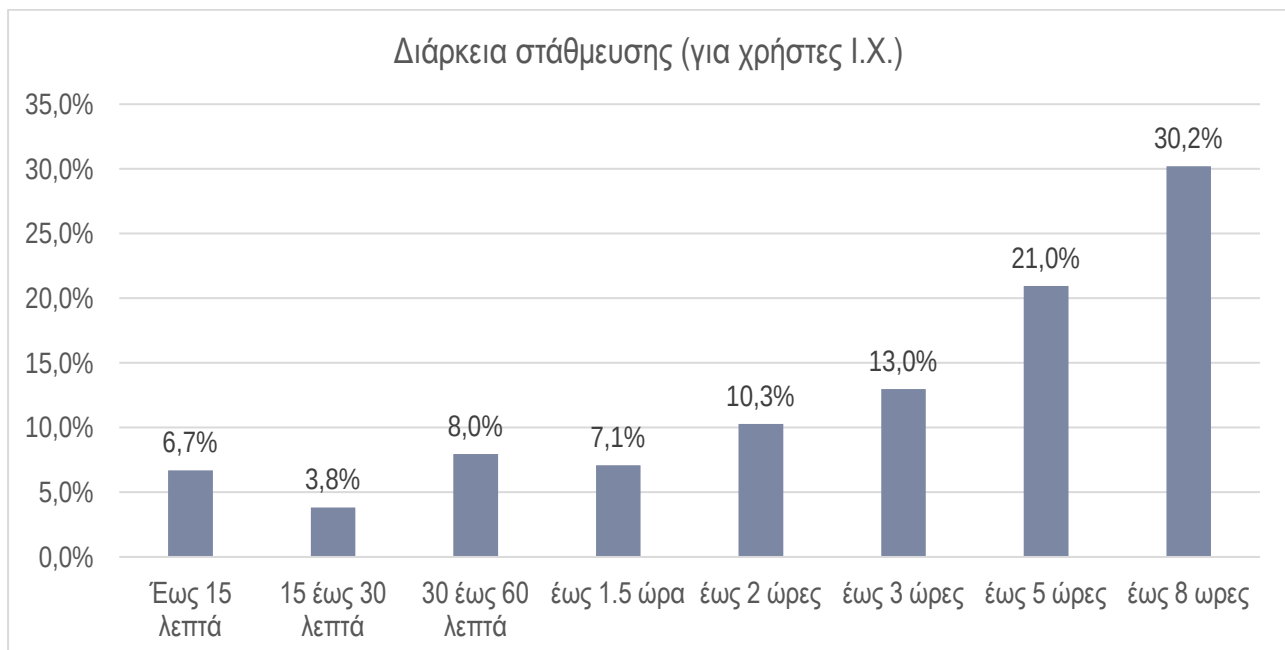
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Για τις μετακινήσεις που πραγματοποιήθηκαν με τη χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου ή μηχανής καταγράφηκε ο τύπος στάθμευσης (Εικόνα 95) Από το σχετικό διάγραμμα γίνεται σαφές ότι η πλειοψηφία των μετακινήσεων πραγματοποιείται χωρίς πληρωμή



Εικόνα 95: Αποτελέσματα έρευνας: Τύπος στάθμευσης για μετακινήσεις με Ι.Χ. και μηχανή

Αντίστοιχα, σε σχετικό ερώτημα καταγράφηκε η διάρκεια στάθμευσης για κάθε μετακίνηση με αυτοκίνητο. Στις περισσότερες μετακινήσεις η διάρκεια στάθμευσης ξεπερνά τις 5 ώρες.

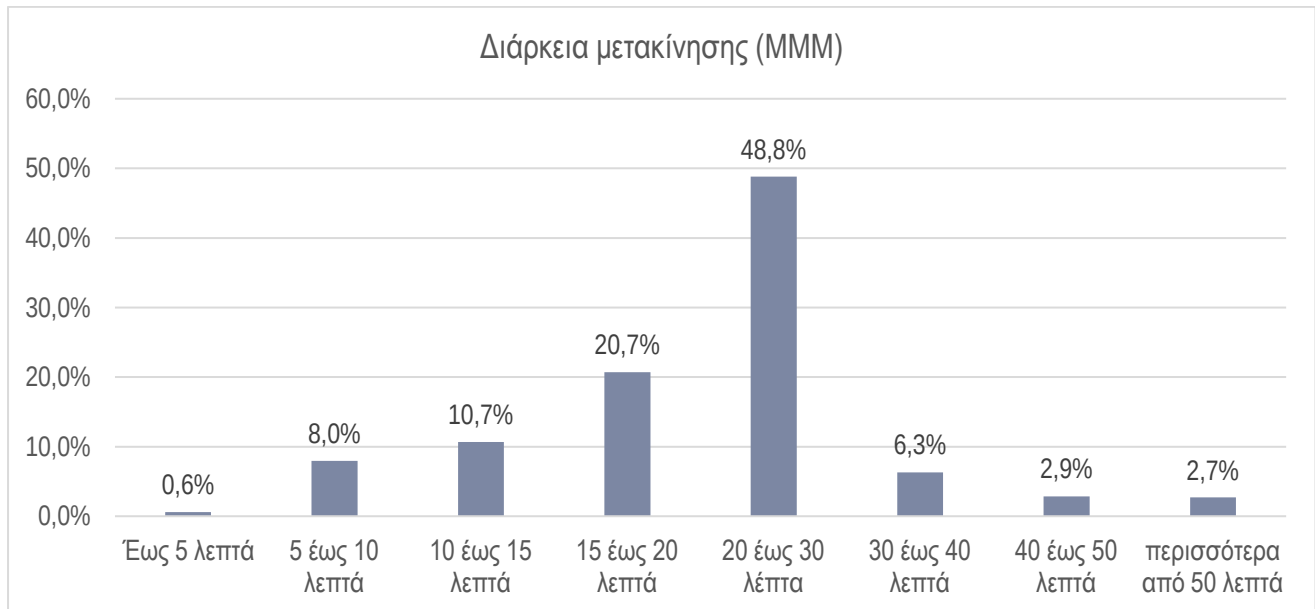


Εικόνα 96: Αποτελέσματα έρευνας: Τύπος στάθμευσης για μετακινήσεις με Ι.Χ. και μηχανή

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

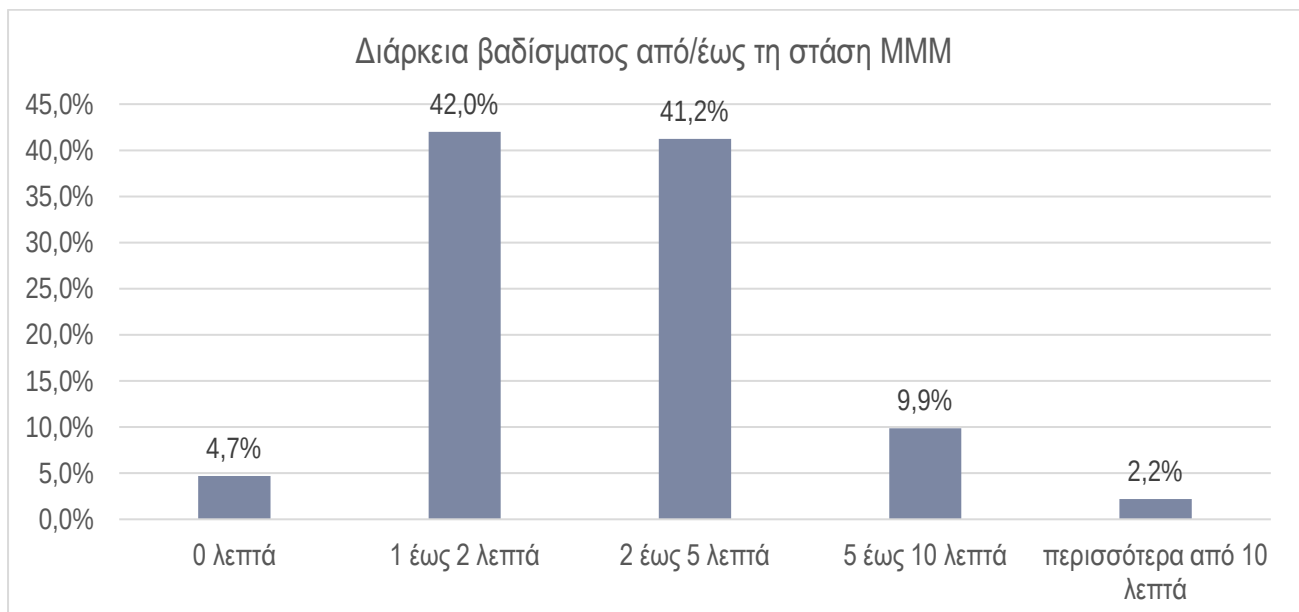
Στοιχεία για τα χαρακτηριστικά των μελών

Η διάρκεια μετακίνησης εντός οχήματος για τις μετακινήσεις με MMM παρουσιάζεται στο διάγραμμα στην Εικόνα 97. Μια μέση διάρκεια μετακίνησης με MMM εκτιμάται περίπου στα 20 -30 λεπτά. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη συγκεκριμένη διάρκεια συμπεριλαμβάνεται και η διάρκεια αναμονής στην στάση.



Εικόνα 97: Αποτελέσματα έρευνας: Ποσοστό μετακινήσεων ανά διάρκεια μετακίνησης εντός οχήματος για MMM.

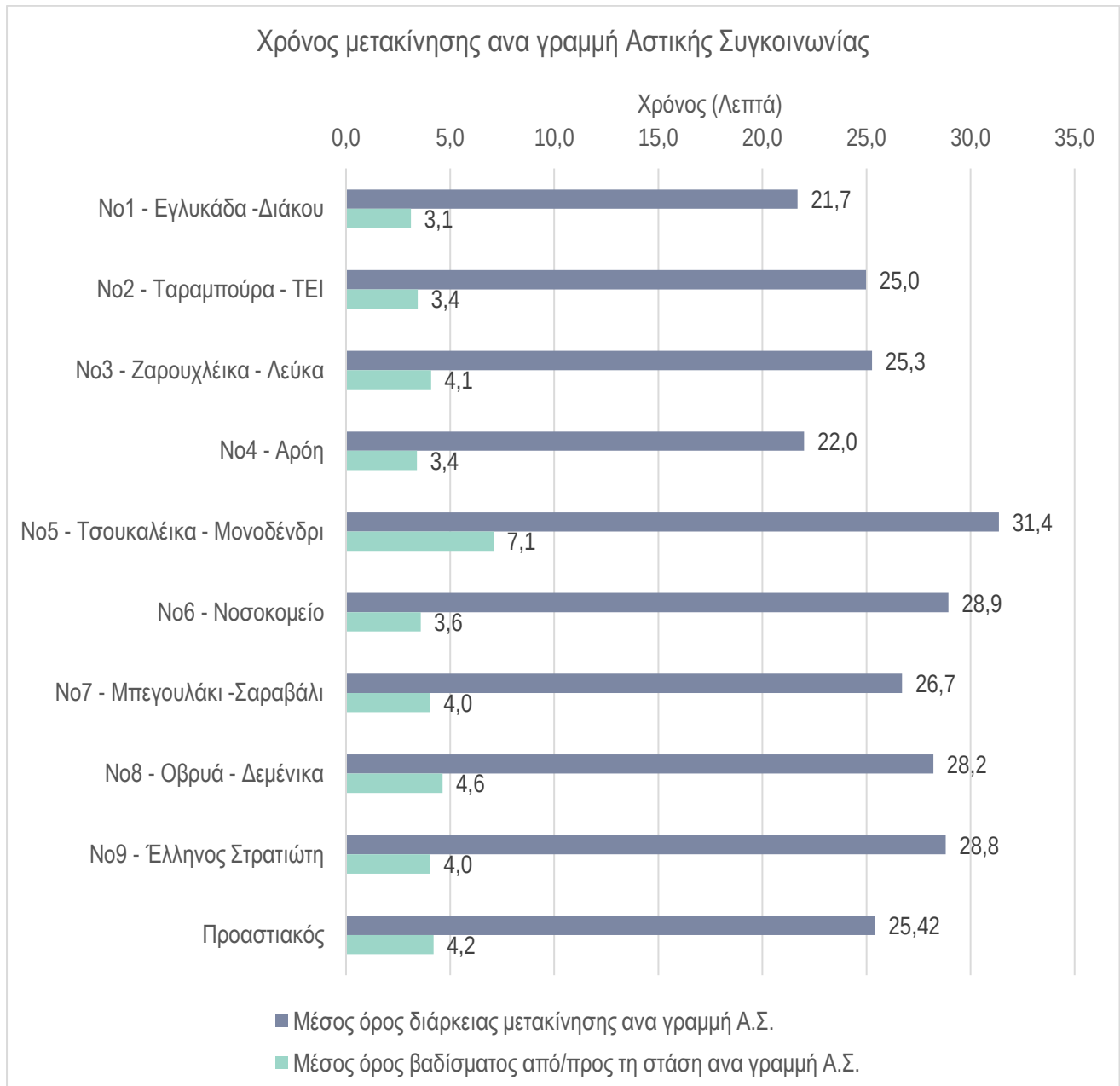
Η διάρκεια μετακίνησης από την προέλευση προς την στάση MMM και από την στάση στον προορισμό (διάρκεια μετακίνησης εκτός οχήματος) παρουσιάζεται στην Εικόνα 98. Η μέση διάρκεια εκτός οχήματος για τα MMM εκτιμάται περίπου στα 1 – 5 λεπτά.



Εικόνα 98: Αποτελέσματα έρευνας: Ποσοστό μετακινήσεων ανά διάρκεια μετακίνησης εκτός οχήματος για MMM.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Το δείγμα της έρευνας περιλαμβάνει αρκετές περιπτώσεις μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκαν με κάθε γραμμή της αστικής συγκοινωνίας. Ως αποτέλεσμα μπορεί να προκύψει μια περιγραφή της μέσης διάρκειας μετακίνησης ανά γραμμή όπως την αντιλαμβάνονται οι χρήστες (εικόνα). Αξίζει να σημειωθεί ότι το μέγεθος που παρουσιάζεται αφορά την διάρκεια μετακίνησης του κάθε ερωτώμενου και όχι το σύνολο της διαδρομής.

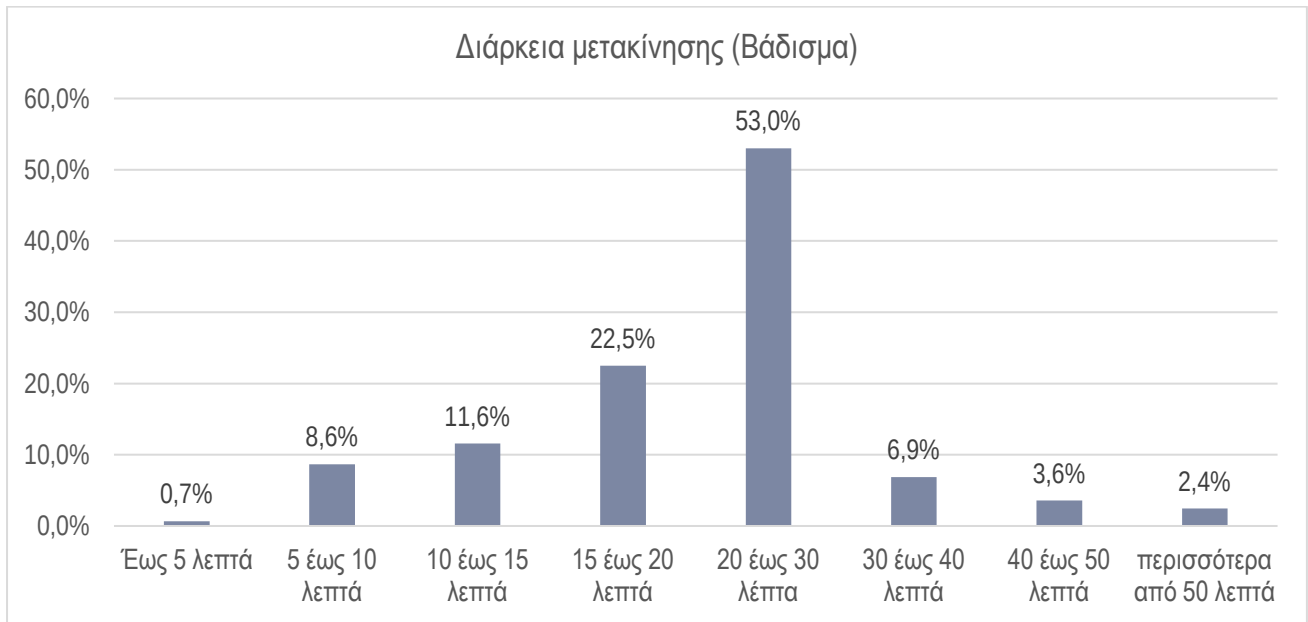


Εικόνα 99: Αποτελέσματα έρευνας: Μέσος χρόνος μετακίνησης βαδίσματος προς στάση και μέσος χρόνος μετακίνησης εντός οχήματος

Ως συμπέρασμα προκύπτει ότι η μέση διάρκεια χρήσης μιας γραμμής Α.Σ. στην Πάτρα εκτιμάται περίπου σε 22 έως 30 λεπτά. Εάν σε αυτά προστεθεί η και η μέση διάρκεια βαδίσματος από / έως τη στάση, τότε η συνολική μέση διάρκεια μετακίνησης με ΜΜΜ μπορεί να φτάσει από 30 έως 45 λεπτά.

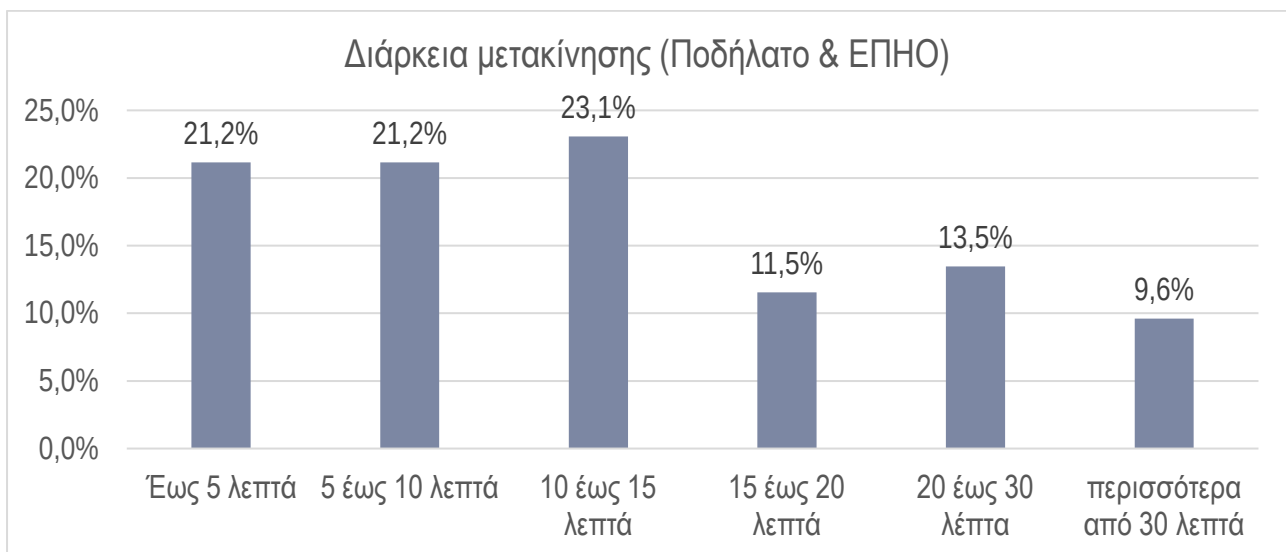
Ποδήλατο, ΕΠΗΟ και Πεζή μετακίνηση

Η διάρκεια μετακίνησης για τους κατοίκους που επιλέγουν το βάδισμα για τις καθημερινές τους μετακινήσεις, παρουσιάζεται στον διάγραμμα στην Εικόνα 100. Μια μέση διάρκεια βαδίσματος εκτιμάται μεταξύ 20 -30 λεπτών. Αξίζει να σημειωθεί ότι η για τις ανάγκες του υποδείγματος και για εξοικονόμηση σημαντικού χρόνου στις διαδικασίες διεξαγωγής της έρευνας, οι μετακινήσεις με βάδισμα διάρκειας μικρότερης των 300 μ (5 λεπτών) δεν έχουν καταγραφεί.



Εικόνα 100: Αποτελέσματα έρευνας: Ποσοστό μετακινήσεων ανά διάρκεια μετακίνησης με βάδισμα.

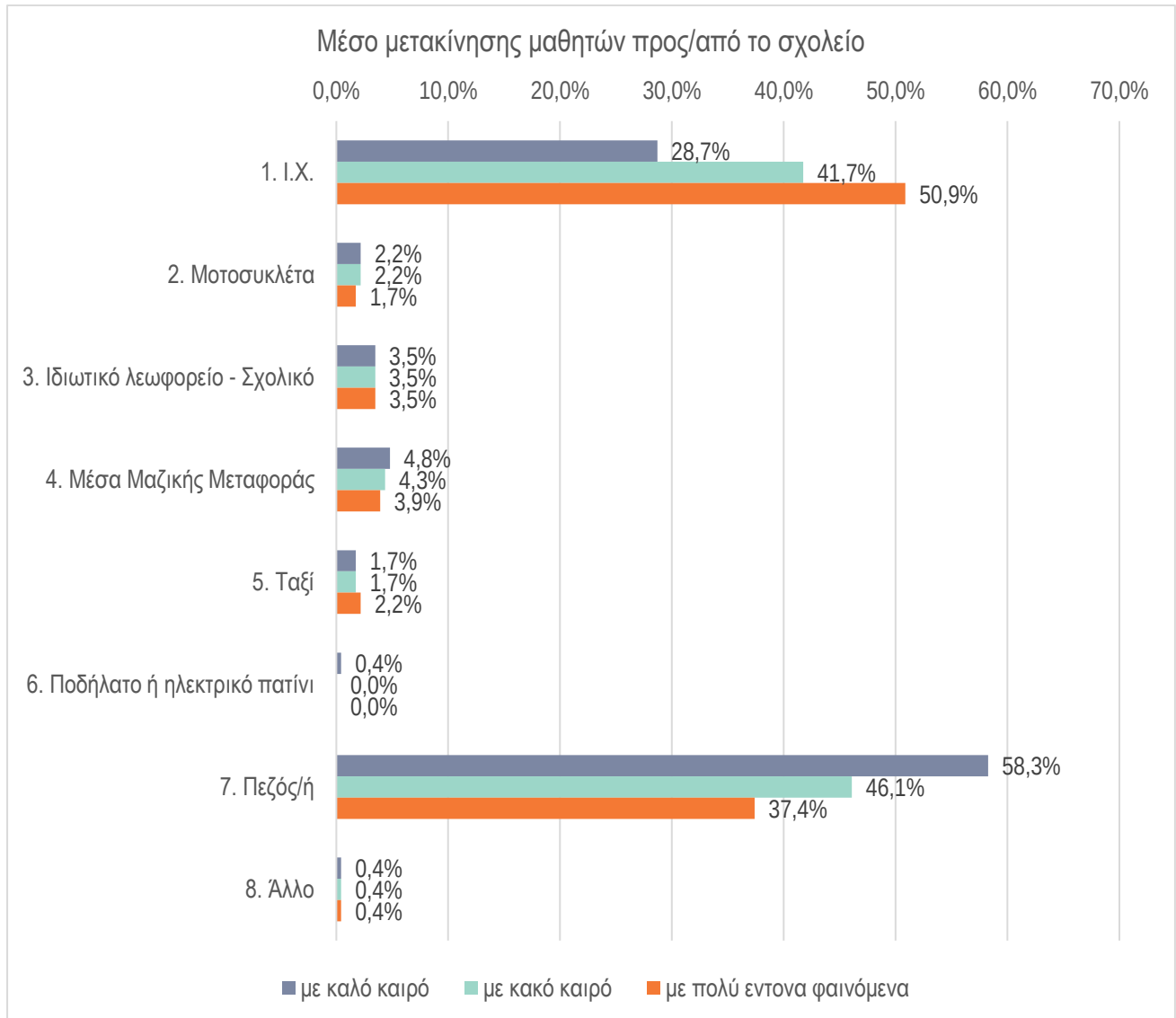
Αντίστοιχα, ο χρόνος μετακίνησης με ποδήλατο και ΕΠΗΟ παρουσιάζεται στην Εικόνα 101. Το δείγμα των μετακινήσεων με τα εν λόγω μέσα ήταν σχετικά μικρό, ωστόσο παρουσιάζει μια σχετική ποικιλία. Η πλειοψηφία των μετακινήσεων που καταγράφηκαν είναι μικρότερες των 15 λεπτών.



Εικόνα 101: Αποτελέσματα έρευνας: Ποσοστό μετακινήσεων ανά διάρκεια μετακίνησης με ποδήλατο και ΕΠΗΟ.

Στοιχεία για τις μετακινήσεις μαθητών

Στο πλαίσιο της έρευνας χαρακτηριστικών μετακινήσεων υπήρξε αποκλειστικό τμήμα για τις μετακινήσεις των μαθητών. Η διερεύνηση αφορούσε τον τρόπο μετάβασης των μαθητών στα σχολεία.

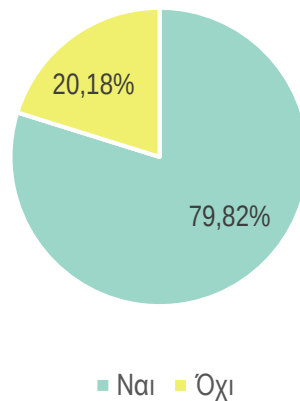


Εικόνα 102: Αποτελέσματα έρευνας: Μέσο μετακίνησης για μετακινήσεις μαθητών

Από τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στο διάγραμμα στην Εικόνα 102, προκύπτει η μια αναμενόμενη μετάβαση από την πεζή μετακίνηση προς το Ι.Χ., όσο επιβαρύνονται οι καιρικές συνθήκες.

Σύμφωνα με το διάγραμμα στην Εικόνα 103, σημαντικό ποσοστό των ερωτώμενων αισθάνεται ασφάλεια κατά την μετακίνηση των παιδιών από και προς τα σχολικά συγκροτήματα

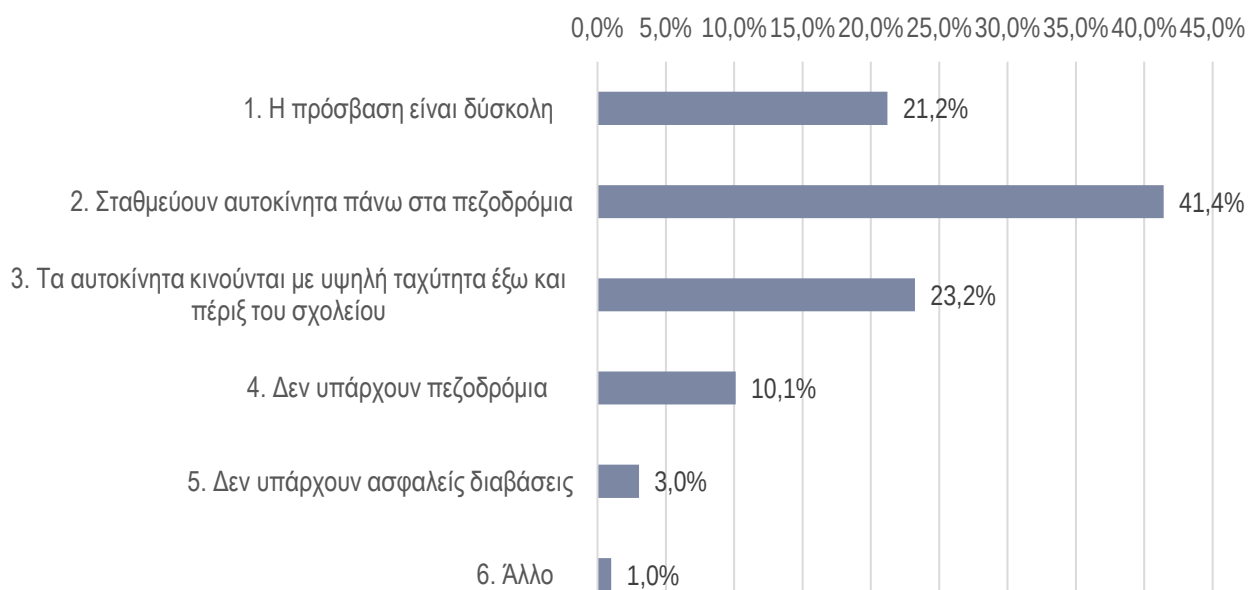
Αισθάνεστε ασφαλείς στις μετακινήσεις των παιδιών σας απο και προς τα σχολεία;



Εικόνα 103: Αποτελέσματα έρευνας: Αίσθημα ασφάλειας στις μετακινήσεις των μαθητών

Στο τελευταίο σκέλος της ενότητας, ζητείται να αναδειχθούν οι αιτίες για τις οποίες οι ερωτώμενοι πιστεύουν ότι οι μετακινήσεις προς τα σχολικά συγκροτήματα δεν είναι ασφαλείς. Στο διάγραμμα στην Εικόνα 104 παρουσιάζονται τα σχετικά αποτελέσματα.

Αν όχι. Ποι είναι τα σημαντικότερα προβλήματα στην ασφαλή μετακίνηση των μαθητών;



Εικόνα 104: Αποτελέσματα έρευνας: Αιτίες για τις οποίες δεν θεωρούνται ασφαλείς οι μετακινήσεις μαθητών

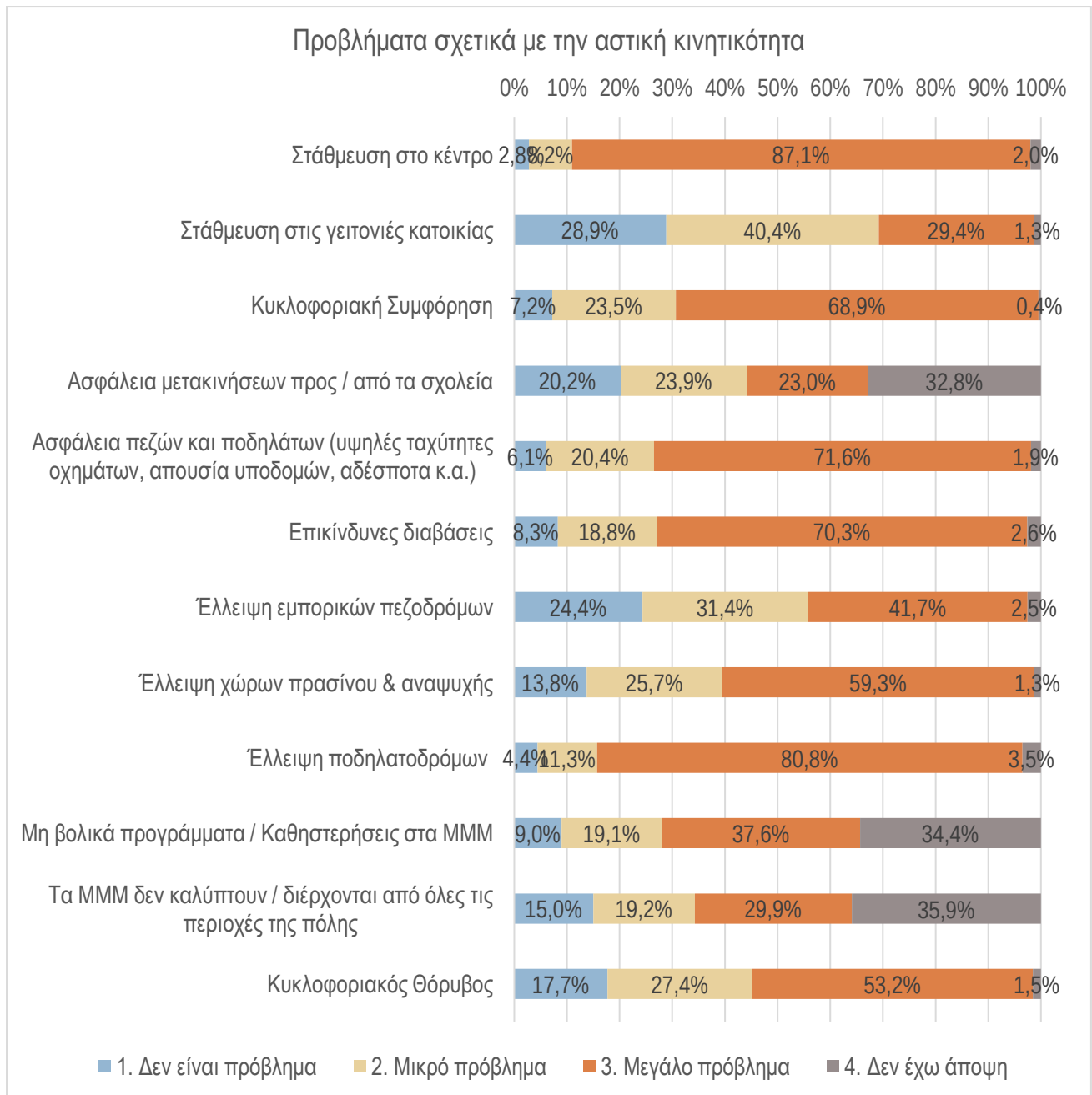
Σύμφωνα με το διάγραμμα, η παράνομη στάθμευση επί των πεζοδρομίων αποτελεί την πιο σημαντική αιτία ανασφάλειας των γονέων, ενώ η ύπαρξη υψηλών φόρτων περιμετρικά των σχολίων και η δυσκολία στην πρόσβαση αποτελούν εξίσου σημαντικές αιτίες.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ένα μικρότερο ποσοστό (14%) των ερωτώμενων θεωρεί άλλες αιτίες υπεύθυνες για τη μη ασφαλή μετάβαση των μαθητών στα σχολεία. Οι εν λόγω ερωτώμενοι ανέφεραν ως πρόβλημα την απουσία πεζοδρομίων, τους «απρόσεκτους» οδηγούς και τις μη ασφαλείς διαβάσεις.

Προβλήματα σχετικά με την αστική κινητικότητα

Στην τελευταία υποενότητα του ερωτηματολογίου οι ερωτώμενοι καλούνται να αξιολογήσουν τη σημασία ορισμένων προβλημάτων που παρατηρούνται στον Δήμο, σχετικά με την κινητικότητα (Εικόνα 105). Στο τέλος ζητείται από τους ερωτώμενους να κάνουν μια ενδεικτική κατανομή πόρων σε διάφορες δράσεις που θα βελτιώσουν το επίπεδο ζωής στον Δήμο (Εικόνα 106).



Εικόνα 105: Απόψεις ερωτώμενων για τα προβλήματα του τοπικού συστήματος κινητικότητας

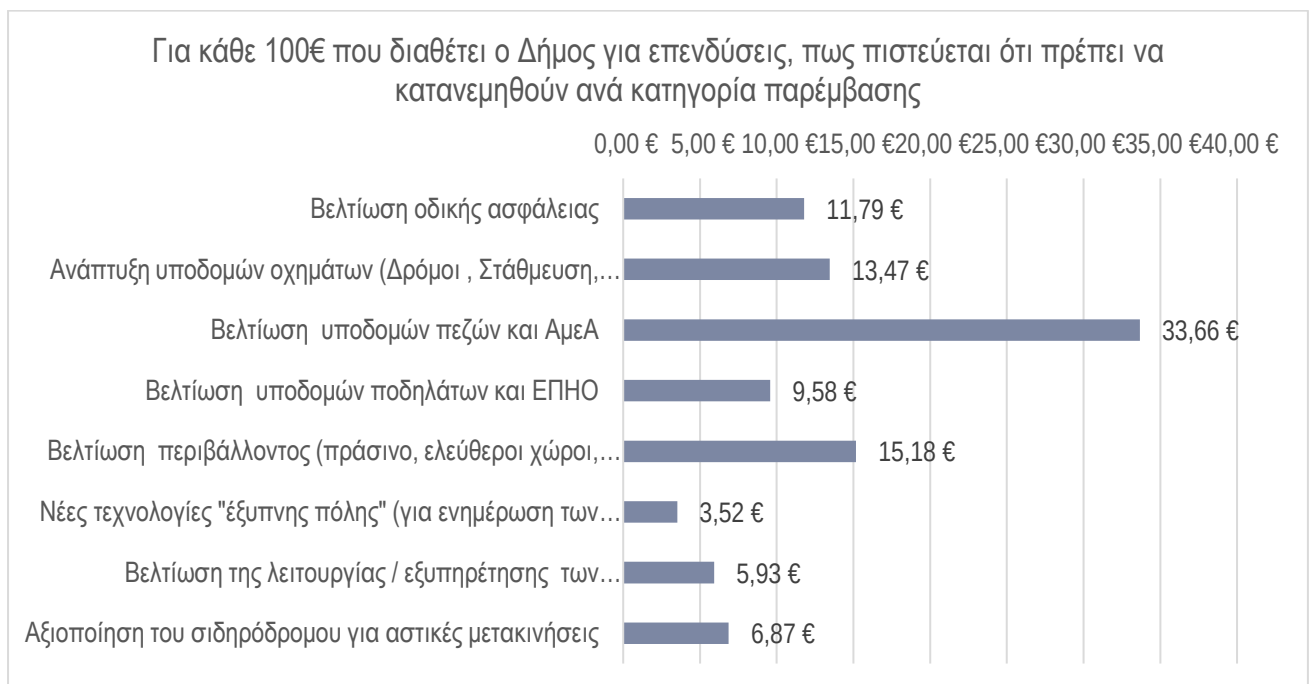
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με την έρευνα, η στάθμευση γενικότερα στην πόλη αποτελεί ένα ευρύτερο πρόβλημα, το οποίο γίνεται πολύ εντονότερο στο κέντρο της πόλης (>90%). Αντίστοιχά, ως σημαντικό πρόβλημα αναγνωρίζεται και η κυκλοφοριακή συμφόρηση (68,9%), η ασφάλεια πεζών και ποδηλάτων (71.6%), οι επικίνδυνες διαβάσεις (70.3%), έλλειψη χώρων πρασίνου και αναψυχής (59.3%) και η έλλειψη ποδηλατοδρόμων (80.8%).

Σχετικά με τα ΜΜΜ, ένα μεγάλο ποσοστό (30%) θεωρεί ότι υπάρχει πρόβλημα ανεπάρκειας κάλυψης των περιοχών της Πάτρας από ΜΜΜ. Επιπλέον, ένα ποσοστό 37,6% θεωρεί ότι υπάρχει πρόβλημα (μικρό ή μεγάλο) με τις συχνότητες των ΜΜΜ.

Τέλος, σχετικά με τον κυκλοφοριακό θόρυβο, οι απόψεις των ερωτώμενων αναδεικνύουν την ύπαρξη του ως πρόβλημα.

Στο τελευταίο ερώτημα, ο ερωτώμενος καλείται για κάθε 100 € που δαπανά ο Δήμος σε δράσεις αστικής κινητικότητας, να καταναίμει το ποσό με τον βέλτιστο τρόπο σύμφωνα με την προσωπική του κρίση. Η μέση κατανομή πόρων σε κάθε πεδίο βελτίωσης της αστικής κινητικότητας παρουσιάζεται στο διάγραμμα της Εικόνα 106



Εικόνα 106: Απόψεις ερωτώμενων για την βέλτιστη κατανομή των μελλοντικών δημοτικών πόρων

Από το παραπάνω διάγραμμα γίνεται διακριτό, ότι οι κάτοικοι της Πάτρας θα επένδυαν αισθητά περισσότερο στην βελτίωση των υποδομών των πεζών και των ΑμεΑ. Σημαντική προτίμηση παρατηρείται επίσης και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την ανάπτυξη υποδομών οχημάτων, καθώς και στη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι χαμηλή προτίμηση παρατηρήθηκε από τους πολίτες σε επενδύσεις για νέες τεχνολογίες και την βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς

3.3.8 Έρευνα προέλευσης προορισμού παρά την οδό (RSI)

Προκειμένου να προκύψουν καλύτερα δεδομένα για την κατανόηση του συστήματος αστικής κινητικότητας του Δήμου Πατρέων και λαμβάνοντας υπόψη τις περιορισμένες δυνατότητες για έρευνες σε νοικοκυριά, η ομάδα έργου προχώρησε στη διεξαγωγή έρευνας προέλευσης προορισμού με συνεντεύξεις οδηγών παρά την οδό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω της μορφής της περιοχής δόμησης του κυκλοφοριακού υποδείγματος (εκτενή προάστια, πληθώρα εισόδων και εξόδων, μεγάλες αποστάσεις, διοικητικό & οικονομικό κέντρο, κ.ά.) οι μετακινήσεις με Ι.Χ. αποτελούν σημαντικό τομέα της κινητικότητας που μπορεί να αναδείξει τα ευρύτερα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου.

3.3.8.1.1 Μεθοδολογία έρευνας προέλευσης προορισμού παρά την οδό

Για τον σκοπό αυτό επιλέχθηκαν 7 θέσεις διεξαγωγής συνεντεύξεων παρά την οδό στο δίκτυο του Δήμου, τα χαρακτηριστικά των οποίων περιλαμβάνει ο Πίνακας 60.

Πίνακας 60: Στοιχεία σταθμών συνεντεύξεων παρά την οδό (RSS)

ID	Περιγραφή	X	Y
Σ1	Διοδώρου - Πανεπιστημίου	304941.4149	4239235.451
Σ2	Διγενή - Κορίνθου Πατρών	304632.7425	4239093.848
Σ3	Κων. Τσάτσου (Κόμβος)	304461.9405	4232892.586
Σ4α	Βόρεια Παραγλαύκια (κόμβος)	304408.6445	4230729.592
Σ4β	Νότια Παραγλαύκια (κόμβος)	304403.6242	4230629.186
Σ5	Ακρωτηρίου (Γλαύκος)	301914.5343	4231351.305
Σ6	Ευβοίας (Γλαύκος)	301185.8715	4231523.43
Σ7	Ακτή Δημαίων (Γλαύκος)	300138.7773	4231963.783

Η διαδικασία δειγματοληψίας προϋποθέτει την παρουσία εκπροσώπων της Τροχαίας, οι οποίοι σταματούσαν διερχόμενα οχήματα με τυχαίο ρυθμό, ώστε οι ερευνητές να συλλέξουν τις εξής πληροφορίες:

- Ώρα Διέλευσης
- Είδος Οχήματος (Δίκυκλο, επιβατικό Ι.Χ. – ημιφορτηγό, ΤΑΞΙ, μικρό λεωφορείο (έως 12 θέσεις), μεγάλο λεωφορείο, φορτηγό 2-αξονικό, φορτηγό 3-αξονικό ή πολυαξονικό)
- Πλήθος επιβατών στο όχημα (Συμπεριλαμβανομένου του οδηγού)
- Σημείο / Τοποθεσία προέλευσης
- Σημείο / Τοποθεσία προορισμού
- Τόπος κατοικίας οδηγού (στην προέλευση, στον προορισμό, αλλού)
- Σκοπός μετακίνησης (Εργασία, στα πλαίσια της εργασίας, εκπαίδευση, αγορές, ατομικές υποθέσεις- κοινωνικά, αναψυχή, μετεπιβίβαση σε άλλο μέσο, άλλος σκοπός ή δραστηριότητα)
- Συχνότητα μετακίνησης (πάνω από 4 φορές την εβδομάδα, 1 έως 4 φορές την εβδομάδα, 1 έως 3 φορές το μήνα, λιγότερο από 1 φορά το μήνα)

Η έρευνα προέλευσης – προορισμού παρά την οδό έλαβε χώρα τον Δεκέμβριο του 2021, σε τυπικές καθημερινές. Την συγκεκριμένη περίοδο στην περιοχή της Πάτρας δεν υπήρχαν θεσμοθετημένοι

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

περιορισμοί κυκλοφορίας, περιορισμοί στην κινητικότητα ή/και τη λειτουργία των καταστημάτων κ.ά., λόγω της πανδημίας του Covid 19.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί, ότι οι συνολικές μετακινήσεις στην περιοχή επηρεάζονται από τα ευρύτερα μέτρα προφύλαξης από την πανδημία. Εκτιμάται ότι ορισμένες από τις επιδράσεις στην κινητικότητα είναι οι εξής:

- Μικρότερη πληρότητα στα ΜΜΜ
- Μεγαλύτερη χρήση του Ι.Χ.
- Περισσότερες μετακινήσεις με βάδισμα και ποδήλατο
- Λιγότερες μετακινήσεις λόγω τηλε-εργασίας
- Λιγότερες μετακινήσεις με σκοπό την εργασία λόγω αδειών ειδικού σκοπού

Καθώς τη περίοδο διεξαγωγής των ερευνών η πανδημία βρισκόταν προς το τέλος (ποσοστό εμβολιασμού >75%) και τα περιοριστικά μέτρα είχαν μειωθεί, γίνεται η παραδοχή ότι οι συνθήκες κινητικότητας προσομοιάζουν σε υψηλό βαθμό τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά προ πανδημίας

Οι ώρες διεξαγωγής των ερευνών προέλευσης προορισμού παρά την οδό καλύπτουν το σύνολο της πρωινής περιόδου (07.00 έως 14.00), ενώ το δείγμα συμπεριλαμβάνει στον βαθμό του εφικτού, το σύνολο των διαφορετικών τύπων διερχόμενων οχημάτων (αυτοκίνητα, μηχανές, ποδήλατα, βαρέα, κ.ά.)

3.3.8.1.2 Ποσοτικά αποτελέσματα έρευνας σε οδηγούς

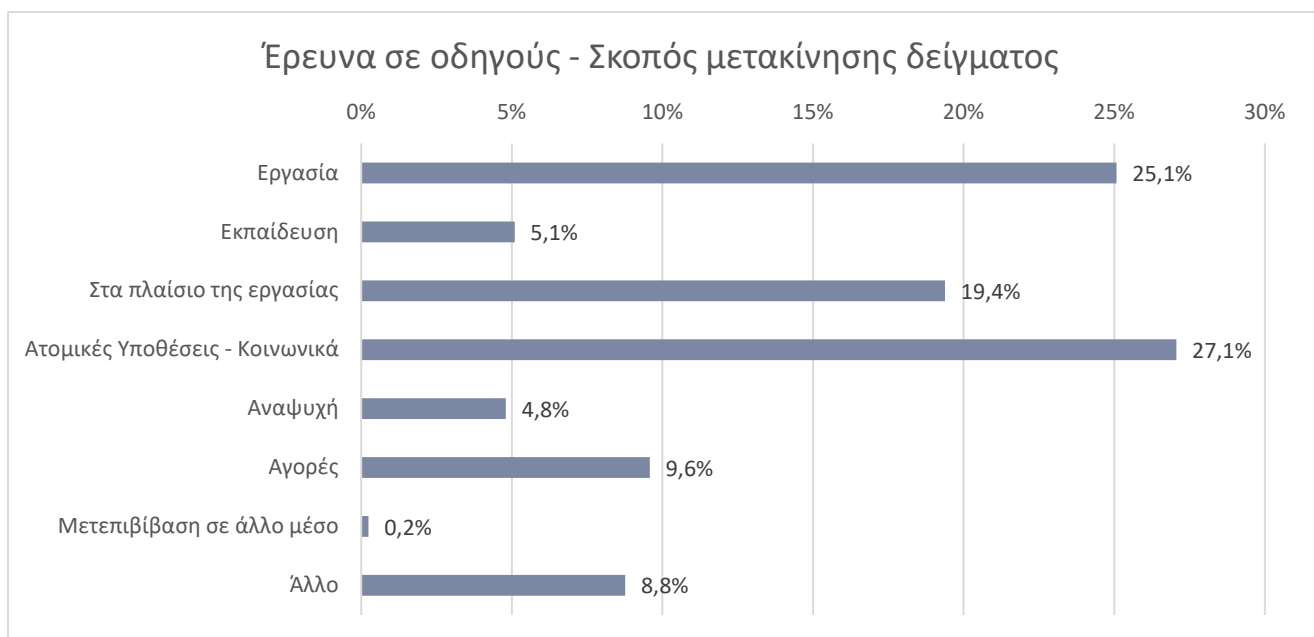
Τα αποτελέσματα των ερευνών σε οδηγούς παρουσιάζονται στην συγκεκριμένη παράγραφο. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν 4143 συνεντεύξεις, ενώ η κατανομή τους ανά σταθμό παρουσιάζεται στον πίνακα.

Πίνακας 61: Σύγκριση αποτελεσμάτων έρευνας παρά την οδό (RSS)

Ανάλυση Θέσεων RSS	Σ1	Σ2	Σ3	Σ4	Σ5	Σ6	Σ7
Σύνολο Ερωτηματολογίων	772	623	647	574	404	477	646
Είσοδος προς πόλη/κέντρο	449	325	372	299	194	116	297
Έξοδος από πόλη/κέντρο	323	298	275	275	210	361	349

Ένα σημαντικό μέγεθος κυκλοφορίας το οποίο προκύπτει για τις μετακινήσεις που εισέρχονται / εξέρχονται στην εξεταζόμενη περιοχή είναι ο δείκτης πληρότητας των αυτοκινήτων. Η μέση πληρότητα αυτοκινήτων για την πρωινή περίοδο, σύμφωνα με το διαθέσιμο δείγμα, διαμορφώνεται στα 1,381 άτομα ανά όχημα.

Ο σκοπός μετακίνησης των εισερχόμενων και εξερχόμενων οδηγών παρουσιάζεται στο διάγραμμα στην εικόνα.



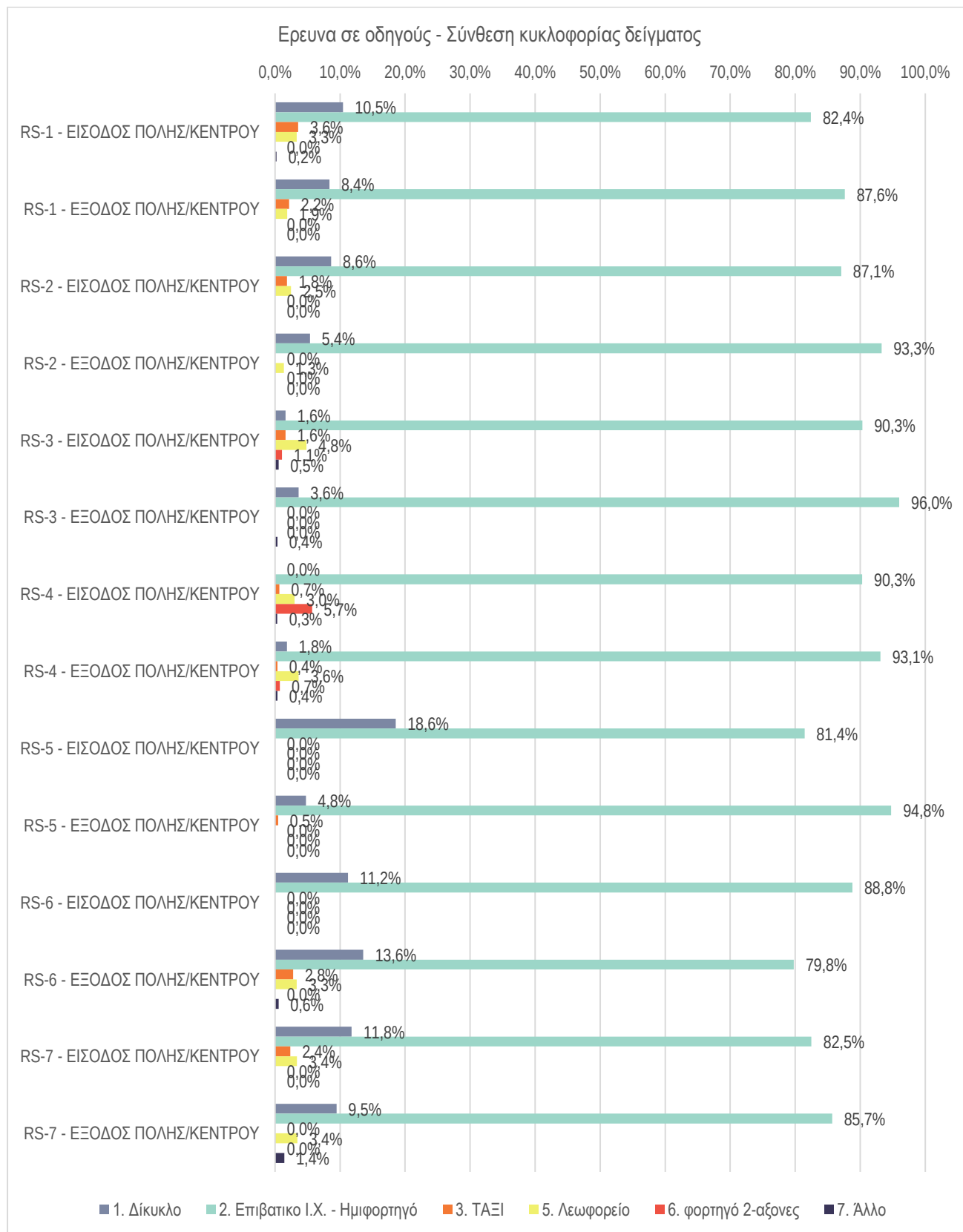
Εικόνα 107: Έρευνα σε οδηγούς: Σκοπός μετακίνησης ερωτώμενου

Η πλειοψηφία των οδηγών της ερευνάς μετακινήθηκαν με σκοπό την εργασία ή τις ατομικές υποθέσεις – κοινωνικά (52.2%) Σημαντικό ποσοστό είναι και οι μετακινήσεις στο πλαίσιο της εργασίας. Οι υπόλοιπες κατηγορίες παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά κυρίως λόγω της περιόδου διεξαγωγής των συνεντεύξεων (πρωινή περίοδος)

Η πραγματική σύνθεση της κυκλοφορία στους σταθμούς διεξαγωγής των συνεντεύξεων προκύπτει από τις παράλληλες κυκλοφοριακές μετρήσεις που διεξήχθησαν σε κόμβους ή/και διατομές

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

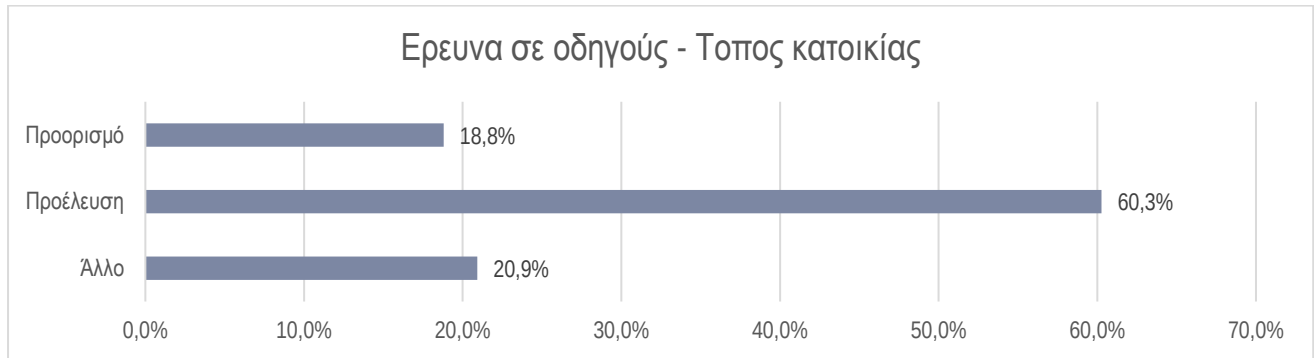
πλησίον των εν λόγω σημείων. Ωστόσο, η σύνθεση κυκλοφορίας του δείγματος παρουσιάζεται στην εικόνα.



Εικόνα 108: Έρευνα σε οδηγούς: Όχημα ερωτώμενου ανά σταθμό ανά κατεύθυνση.

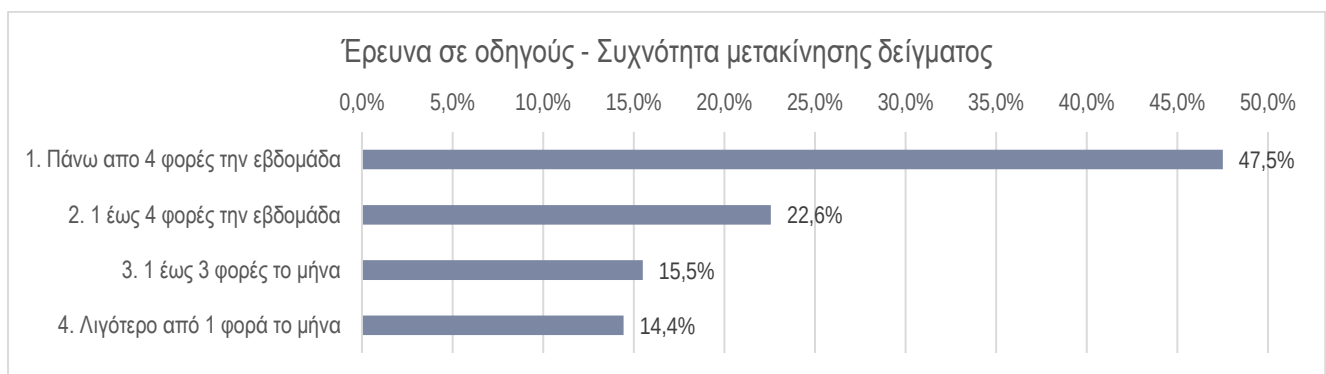
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Σχετικά με τον τόπο κατοικίας του ερωτώμενου, τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο διάγραμμα στην εικόνα.

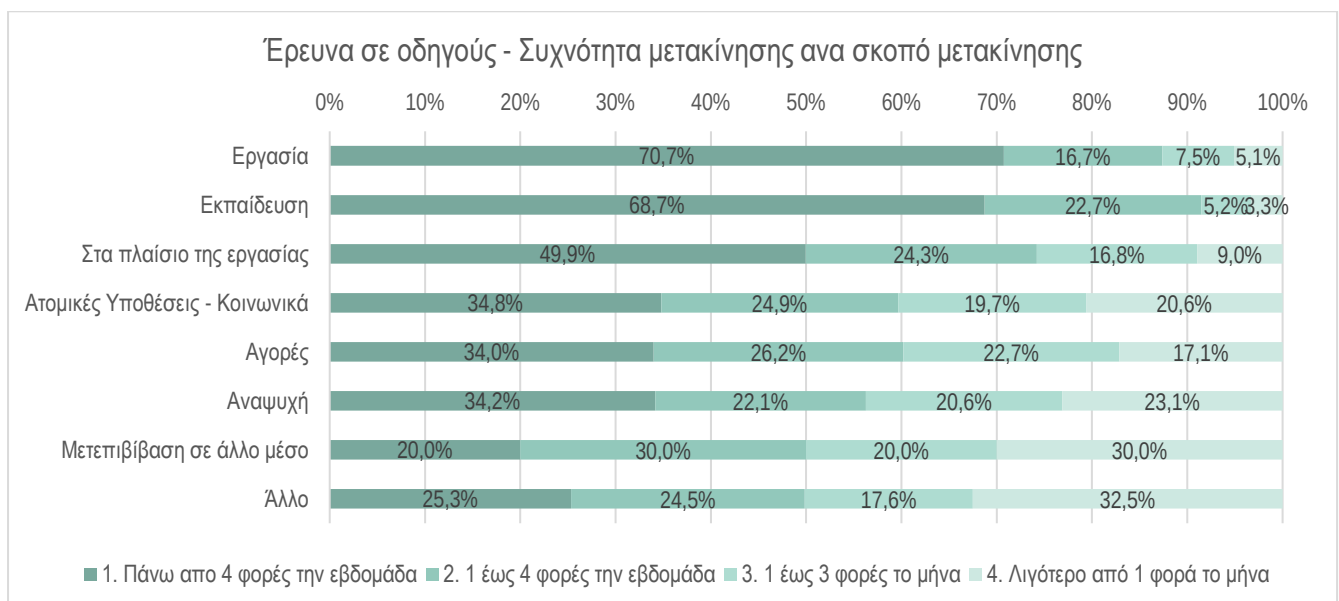


Εικόνα 109: Έρευνα σε οδηγούς: Τόπος κατοικίας ερωτώμενου

Η συχνότητα μετακίνησης του ερωτώμενου προς/από την Πάτρα είναι μια εξίσου σημαντική παράμετρος η οποία μπορεί να συμβάλει στον αποτελεσματικό σχεδιασμό (Εικόνα 111). Προκειμένου να γίνουν πιο κατανοητά τα χαρακτηριστικά των μετακινουμένων, η συχνότητα μετακίνησης εξετάζεται και για κάθε σκοπό μετακίνησης. Η πλειοψηφία των ερωτώμενων πραγματοποιούν σε τακτική βάση μετακινήσεις από / προς την Πάτρα.



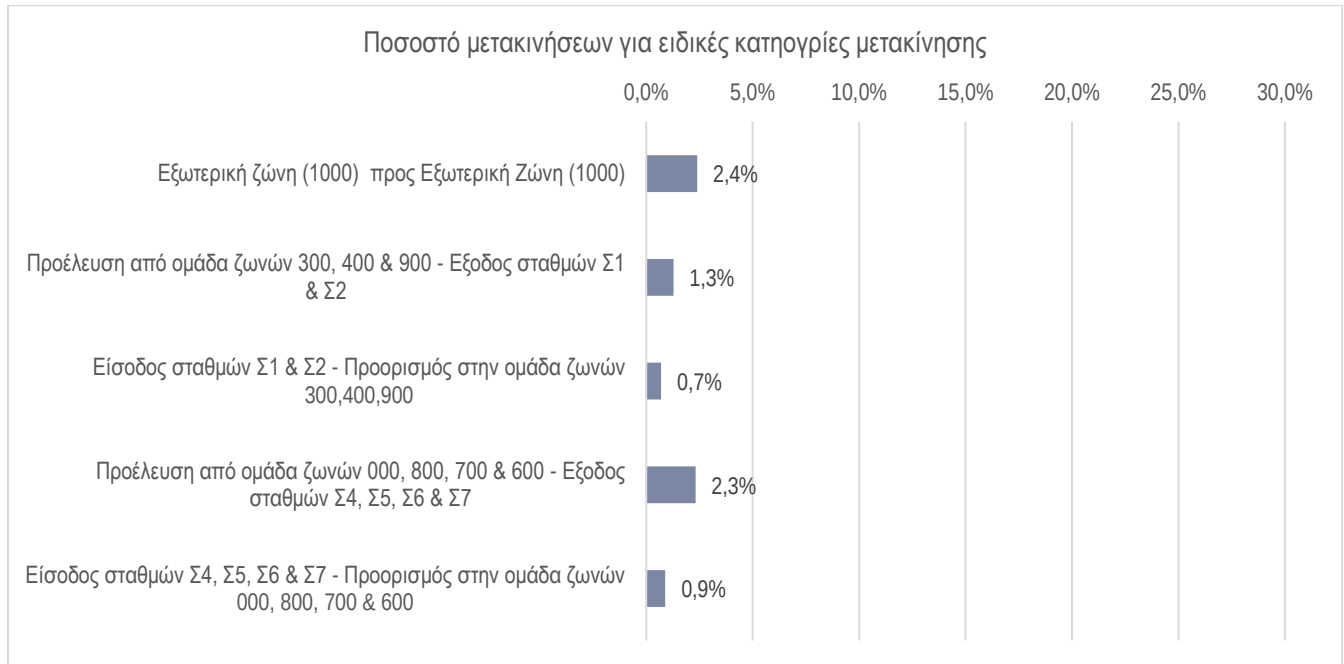
Εικόνα 110: Έρευνα σε οδηγούς: Συχνότητα μετακίνησης του ερωτώμενου



Εικόνα 111: Έρευνα σε οδηγούς: Συχνότητα μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Η αποτίμηση της διαμπερούς κυκλοφορίας μέσα από ένα αστικό οδικό δίκτυο αποτελεί ένα μέγεθος το οποίο προκύπτει μέσω των συνεντεύξεων σε οδηγούς στις εισόδους/εξόδους της πόλης. Παρουσία της παράκαμψης της Πάτρας, τα συγκεκριμένα ποσοστά αναμένεται να είναι χαμηλά. Ωστόσο, παράλληλα με τον ξεκάθαρο ορισμό της διαμπερούς κυκλοφορίας (από εξωτερική ζώνη προς εξωτερική ζώνη), δίδεται η ευκαιρία αξιολόγησης της συγκεκριμένη παράκαμψης για τη χρήση της για ενδοιαστικές μετακινήσεις. Για τον σκοπό αυτό αποτιμήθηκαν εναλλακτικά σενάρια προέλευσης προορισμού τα οποία παρουσιάζονται στο διάγραμμα στην Εικόνα 112.



Εικόνα 112: Έρευνα σε οδηγούς: Συχνότητα μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης.

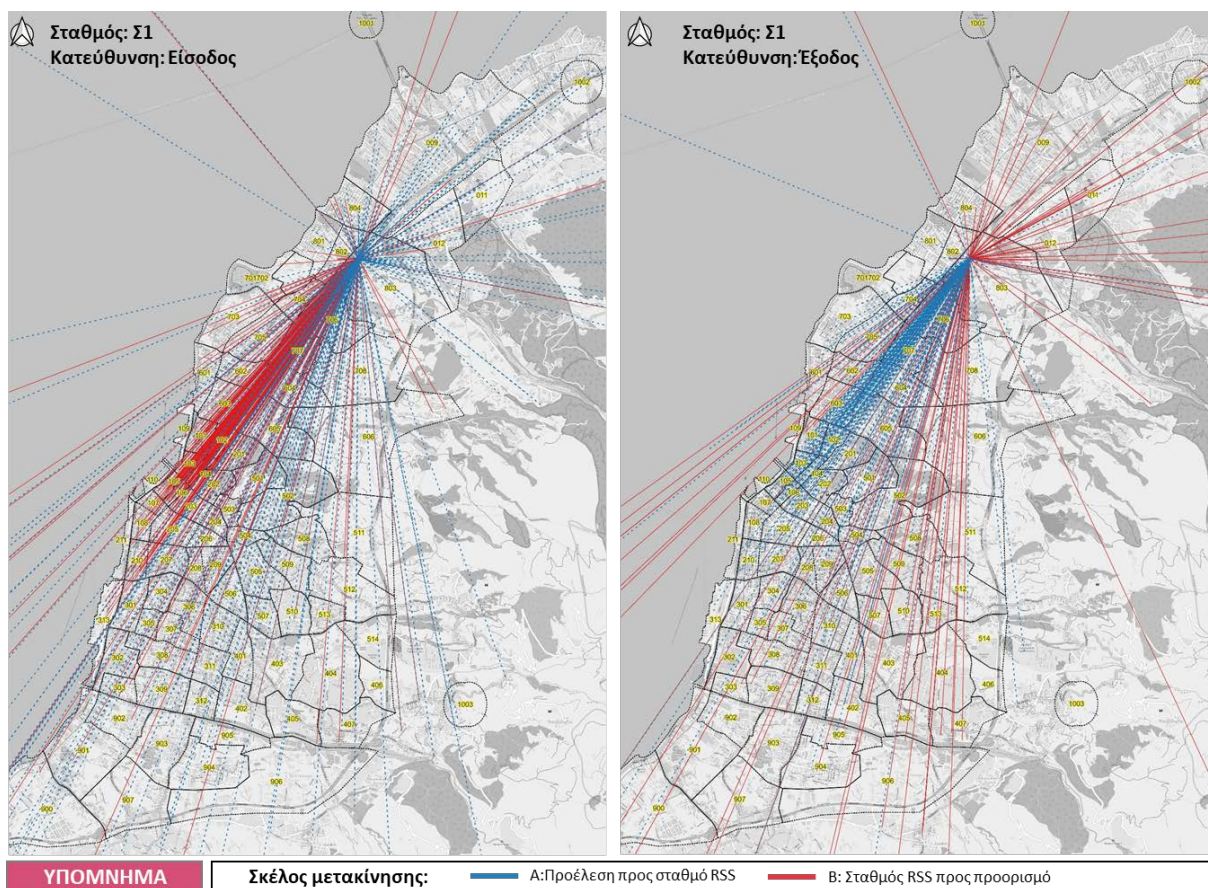
Προκύπτει συνεπώς ότι συνολικό πλήθος των διαμπερών μετακινήσεων εντός του αστικού δικτύου ανέρχεται περίπου στο 7% του συνόλου των μετακινήσεων που εξετάστηκαν στην έρευνα.

3.3.8.1.3 Ποιοτικά / εποπτικά αποτελέσματα της έρευνας σε οδηγούς

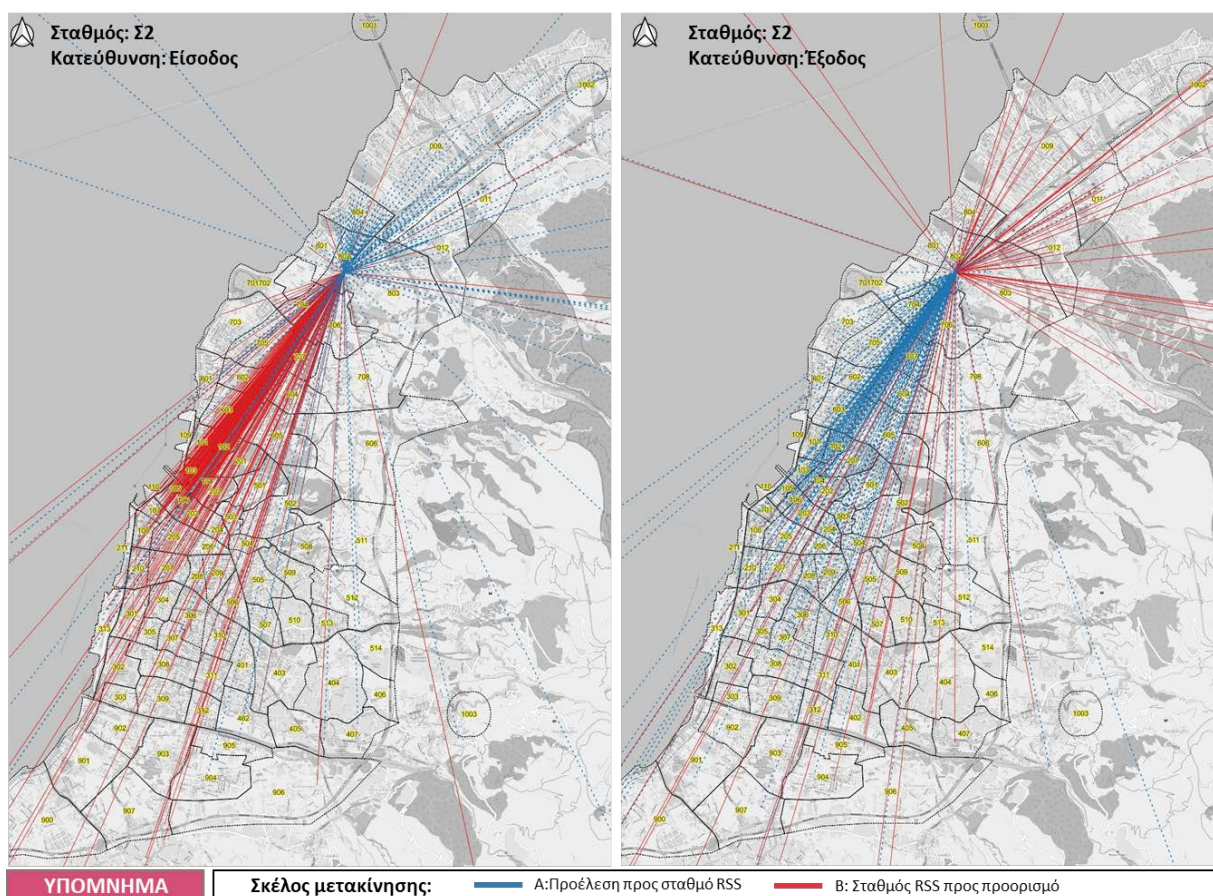
Ιδιαίτερα σημαντικά συμπεράσματα για τον σχεδιασμό προκύπτουν από την ανάλυση της προέλευσης και του προορισμού των μετακινήσεων στην Πάτρα, όταν αυτές οι πληροφορίες παραλληλίζονται με την θέση της συνέντευξης και την κατεύθυνση της μετακίνησης του ερωτώμενου.

Προκειμένου να αξιολογηθεί η ποιότητα των μετρήσεων, η ρεαλιστικότητα των αποτελεσμάτων καθώς και η ευρύτερη λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας της Πάτρας – παρουσία της παράκαμψης της Πάτρας (Εθνική Οδός), διαμορφώθηκε ένα σύνολο διαγραμμάτων τα οποία «οπτικοποιούν» την κίνηση κάθε ερωτώμενου. Τα εν λόγω διαγράμματα (εικόνα έως εικόνα) είναι χωρικά και όχι δικτυακά (δεν ακολουθούν το οδικό δίκτυο) και συνεπώς τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι εποπτικά.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

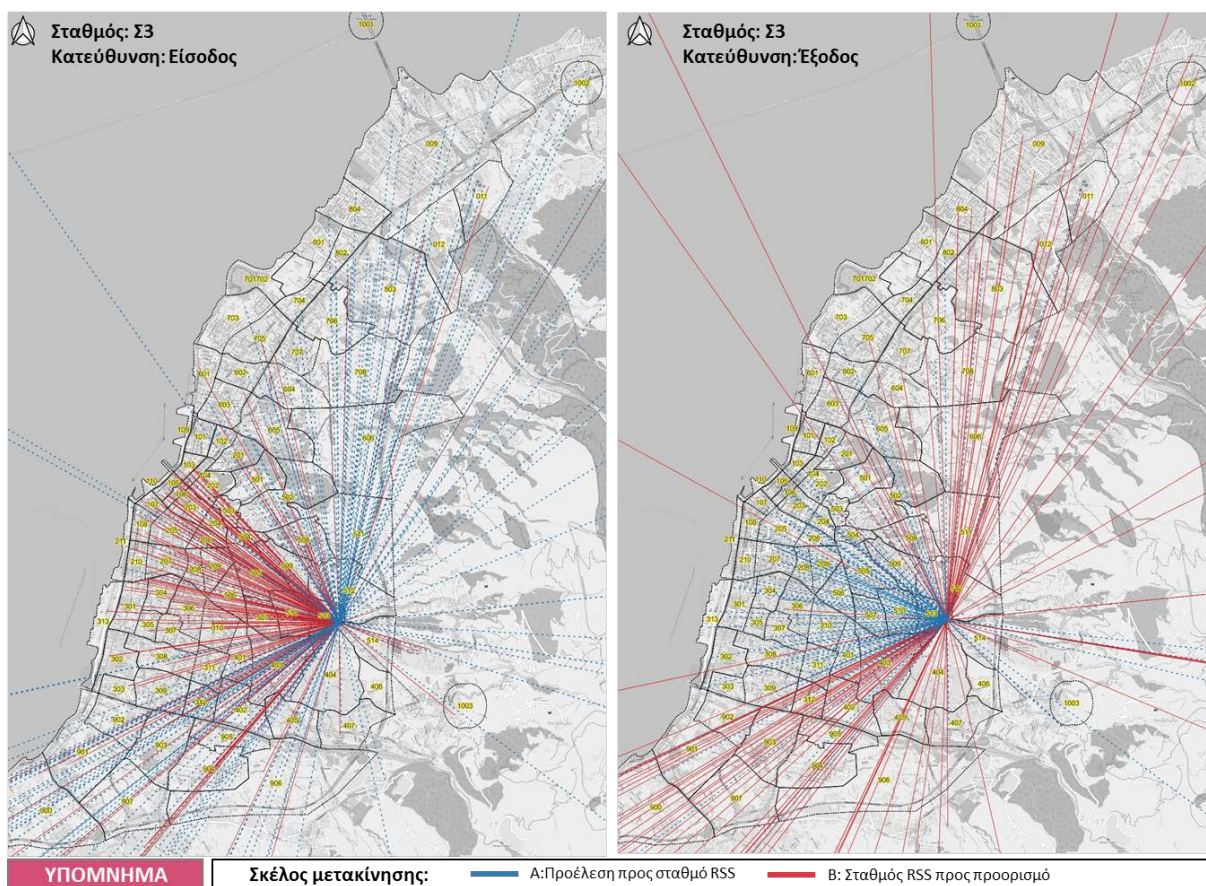


Εικόνα 113: Έρευνα σε οδηγούς: Σκέλη μετακινήσεων – Σταθμός 1

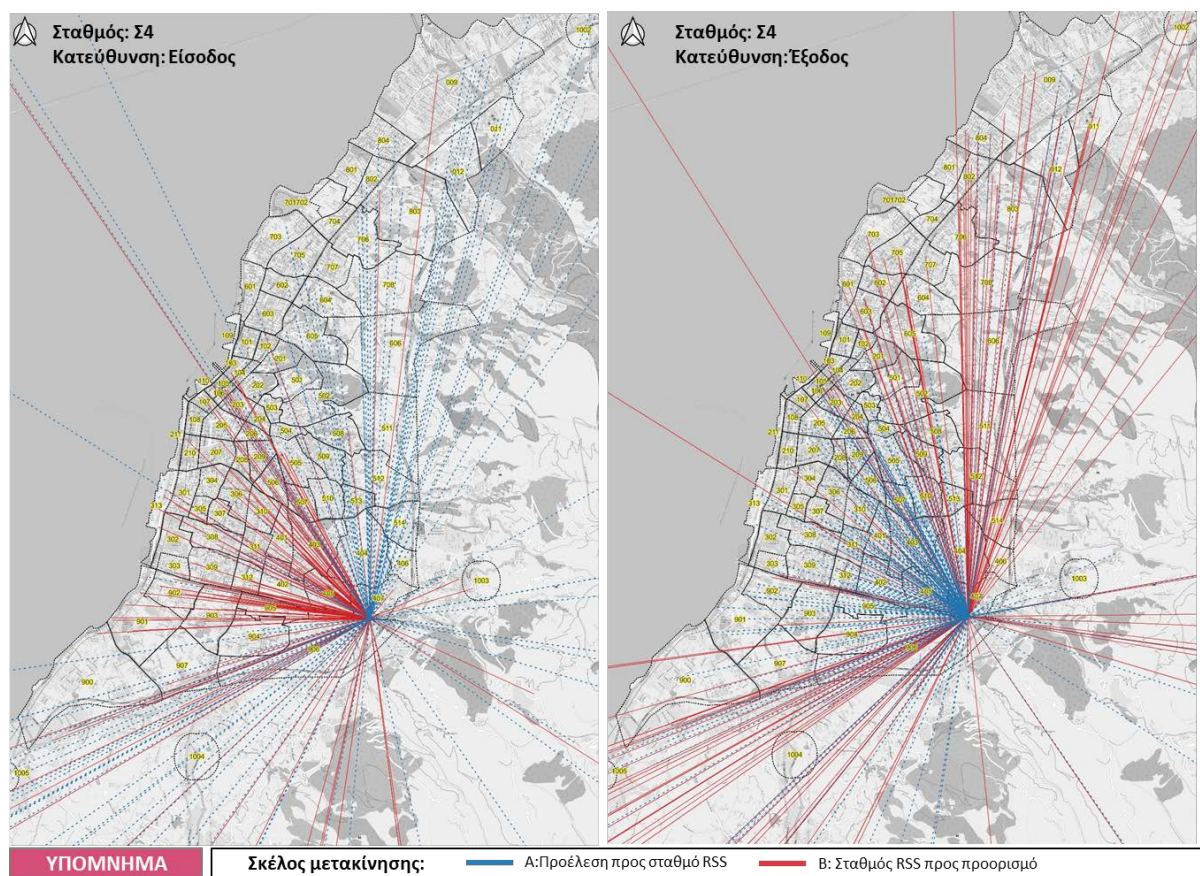


Εικόνα 114: Έρευνα σε οδηγούς: Σκέλη μετακινήσεων – Σταθμός 2

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

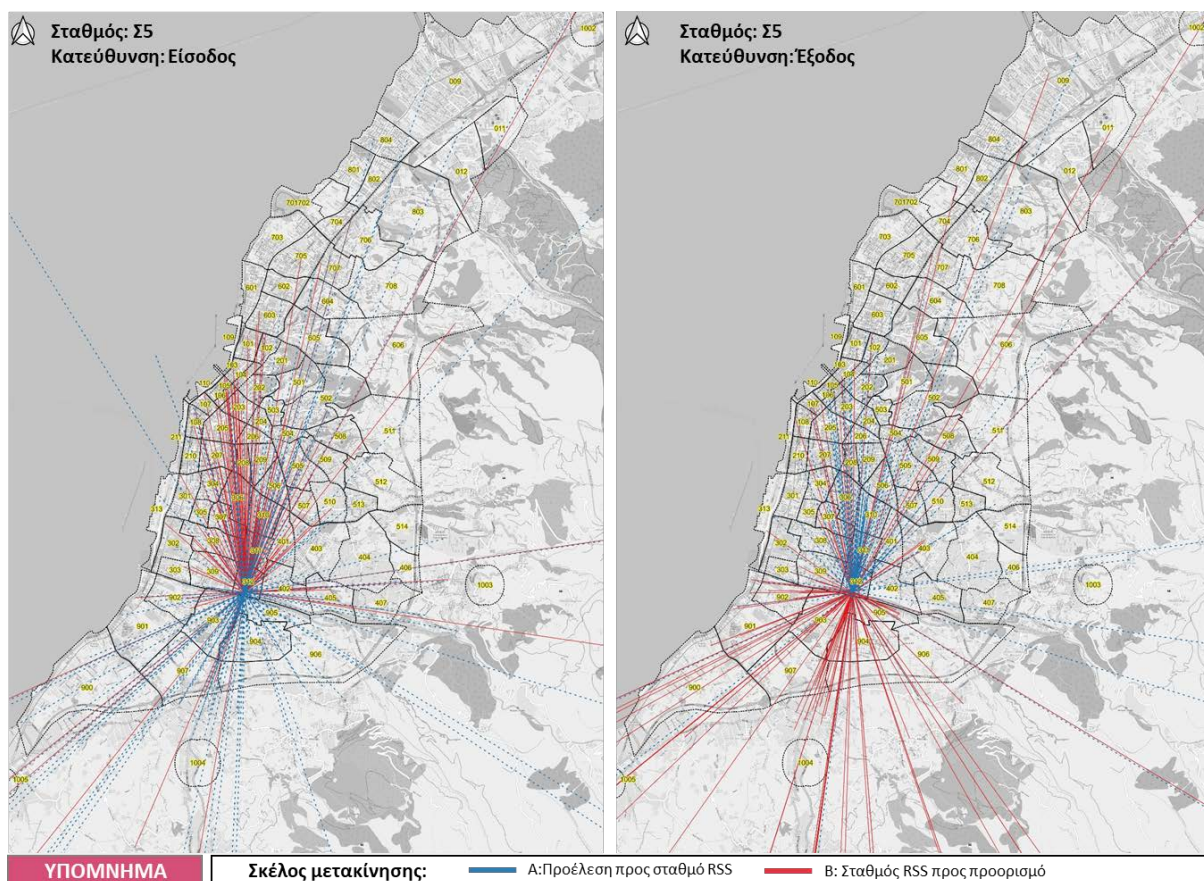


Εικόνα 115: Έρευνα σε οδηγούς: Σκέλη μετακινήσεων – Σταθμός 3

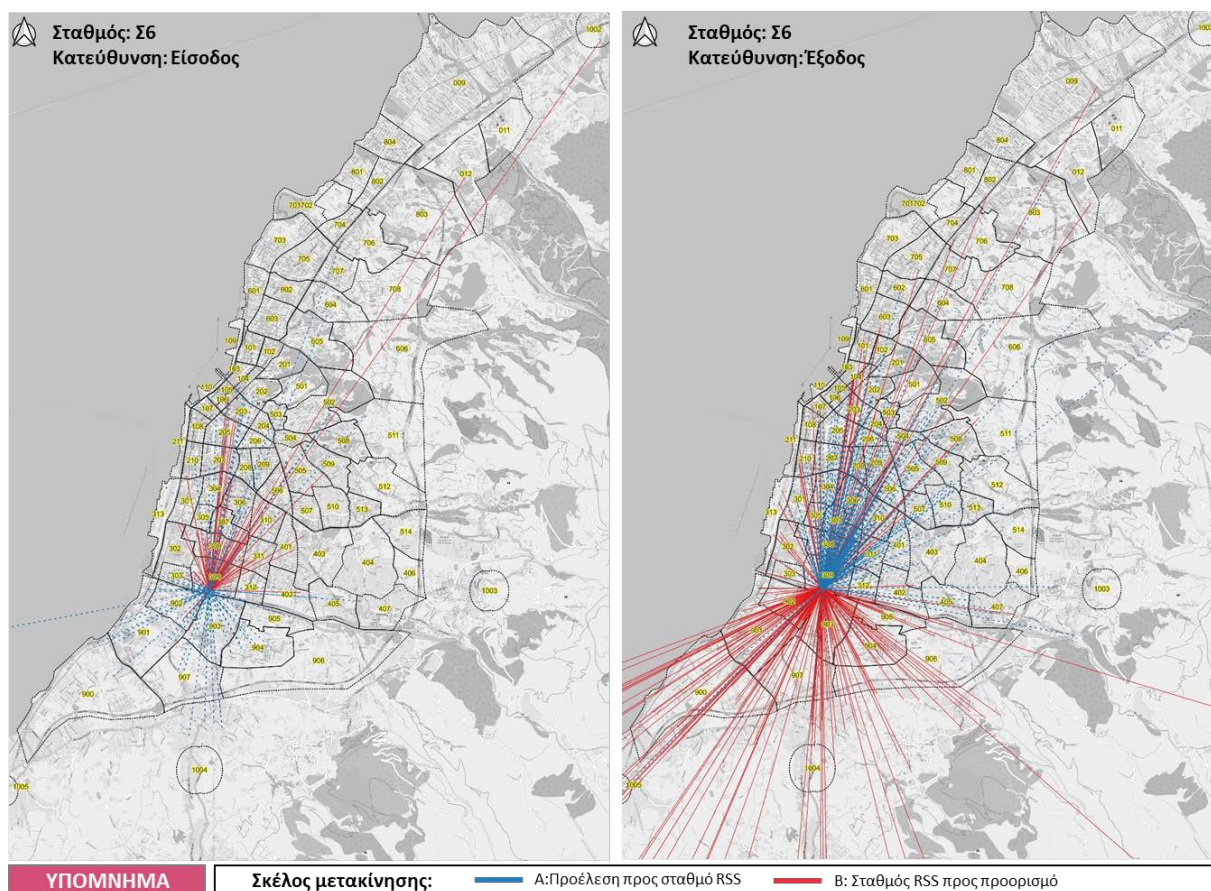


Εικόνα 116: Έρευνα σε οδηγούς: Σκέλη μετακινήσεων – Σταθμός 4

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

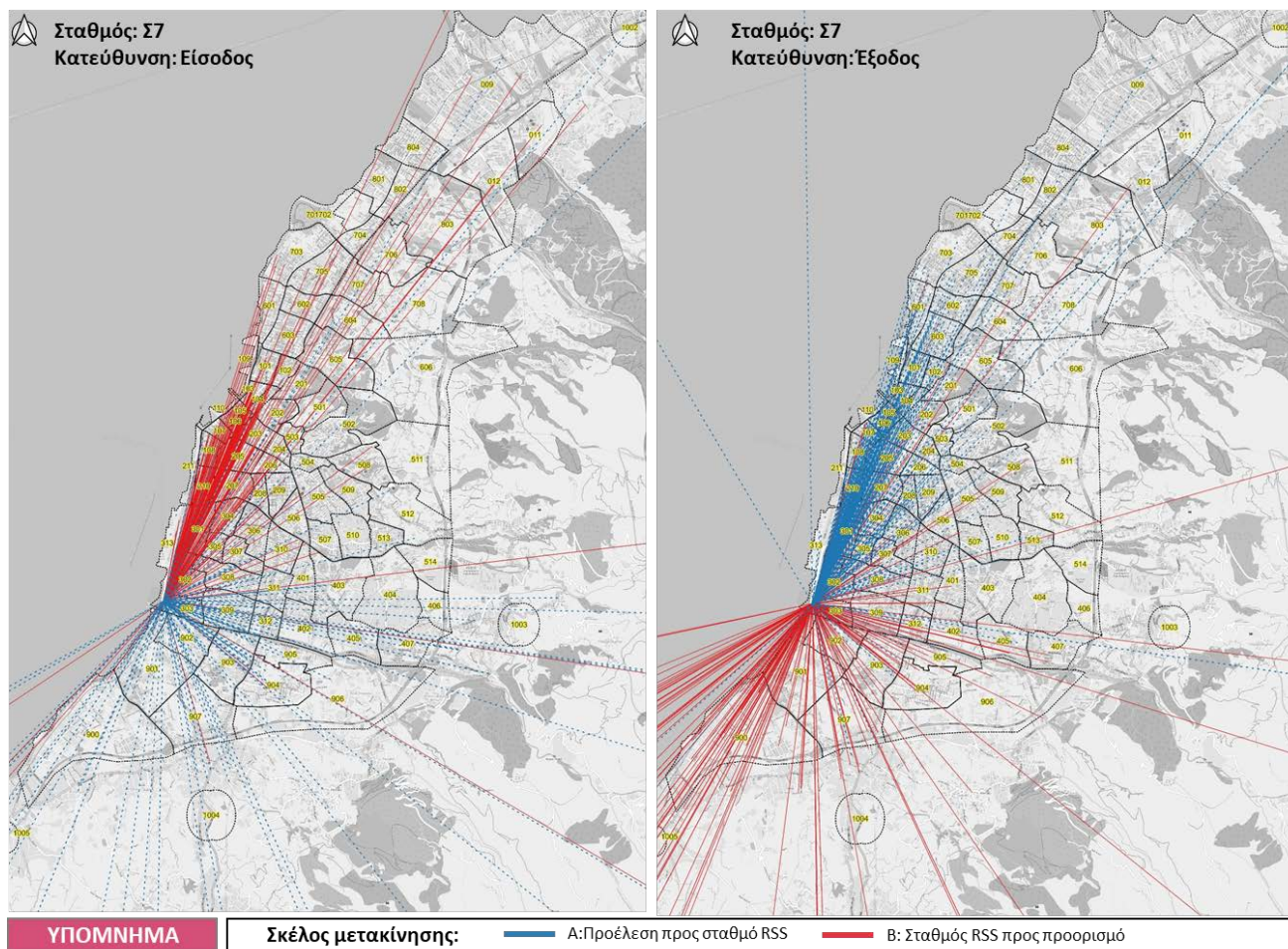


Εικόνα 117: Έρευνα σε οδηγούς: Σκέλη μετακινήσεων – Σταθμός 5



Εικόνα 118: Έρευνα σε οδηγούς: Σκέλη μετακινήσεων – Σταθμός 6

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 119: Έρευνα σε οδηγούς: Σκέλη μετακινήσεων – Σταθμός 7

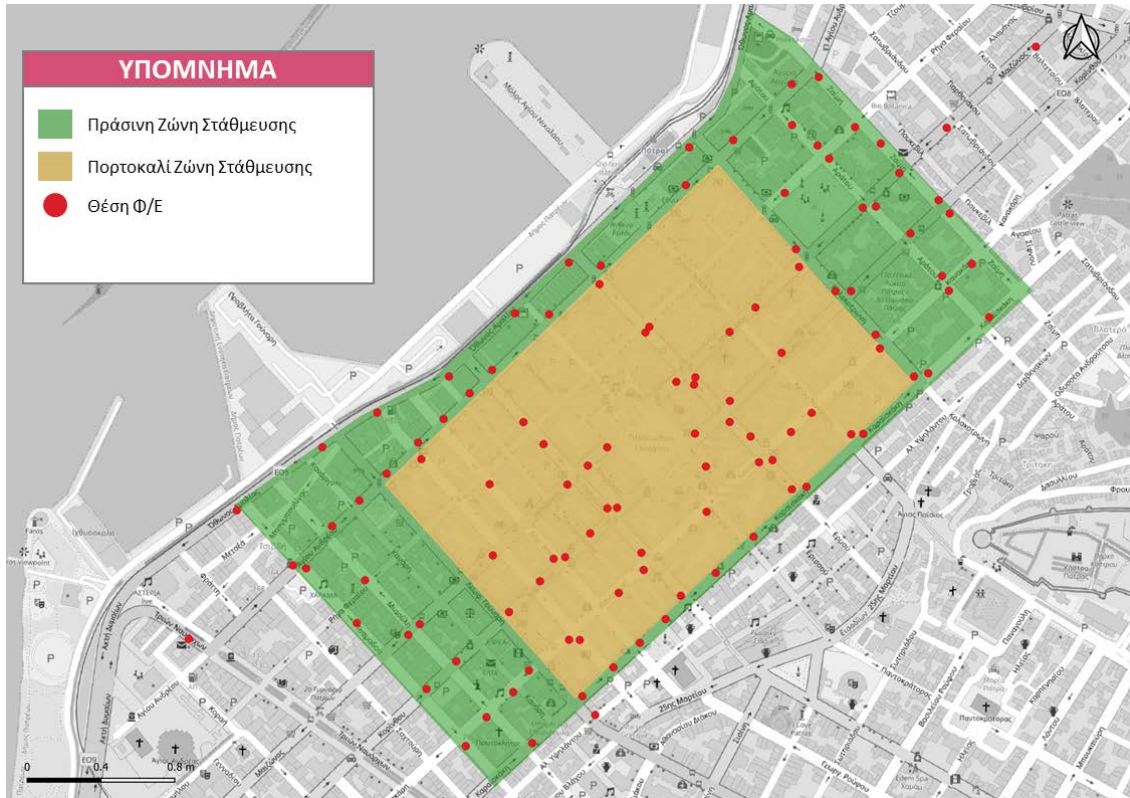
3.3.9 Χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων καυσίμων

Στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων ο Δήμος Πατρέων έχει εκπονήσει το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων για την περιοχή του Δήμου. Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου σχεδίου χωροθετήθηκαν υποδομές επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων με στόχο την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων και επισκεπτών, καθώς και των οχημάτων των ΤΑΞΙ, των ΑμεΑ, των φορτοεκφορτώσεων και των τουριστικών λεωφορείων. Η υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδίου αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στην προώθηση των ηλεκτρικών οχημάτων στην περιοχή της Πάτρας.

3.3.10 Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

Στο κέντρο της Πάτρας, στην περιοχή όπου εφαρμόζεται και το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, έχουν θεσμοθετηθεί θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση για τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων της περιοχής. Στην περιοχή του κέντρου εντοπίζεται τουλάχιστον μία θέση φορτοεκφόρτωσης σχεδόν ανά κάθε ακμή οικοδομικού τετραγώνου. Εντός της συγκεκριμένης περιοχής εντοπίζονται 105 θέσεις Φ/Ε, εκ των οποίων οι 53 γίνονται θέσεις στάθμευσης δίκυκλων μετά το πέρας του ωραρίου διεξαγωγής εμπορευματικών μεταφορών.

Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 775/12.10.2007 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι από 15:00 έως 17:00 και μετά τις 21:00 έως τις 10:30 π.μ.



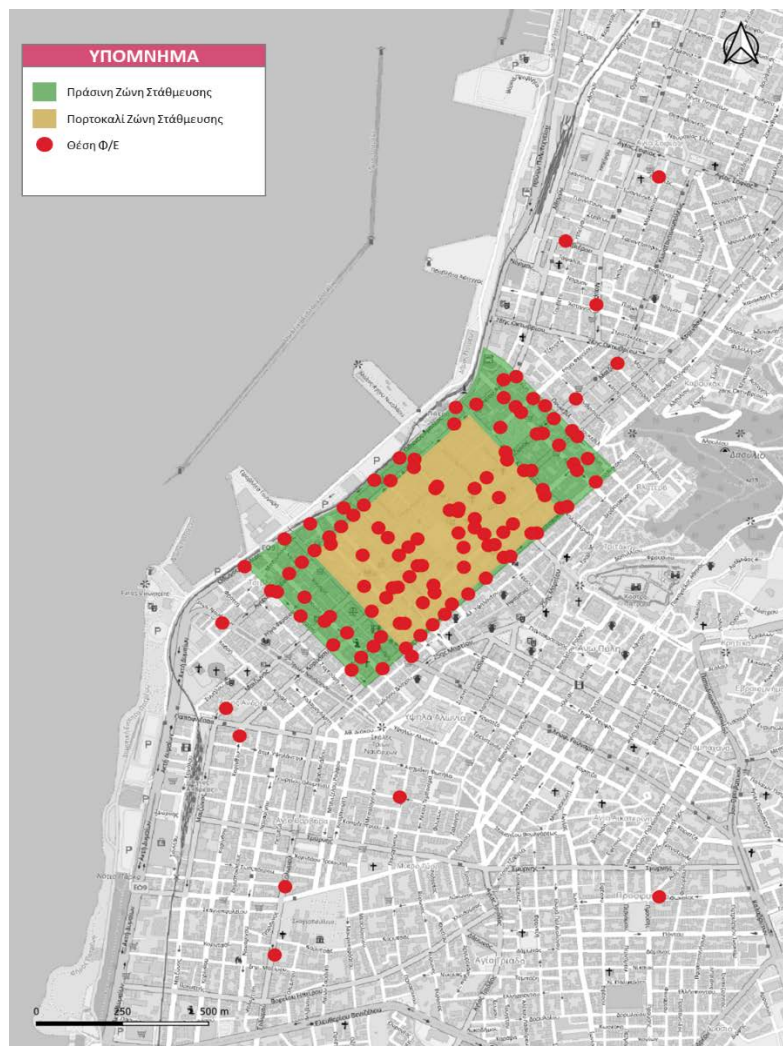
Εικόνα 120: Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 121: Θέσεις φορτοεκφόρτωσης στο κέντρο της Πάτρας (οδός Πατρέως και οδός Ερμού)

Επίσης, έχουν θεσμοθετηθεί κάποιες θέσεις και εκτός της περιοχής εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Αθροιστικά ο αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης είναι ίσος με 120.



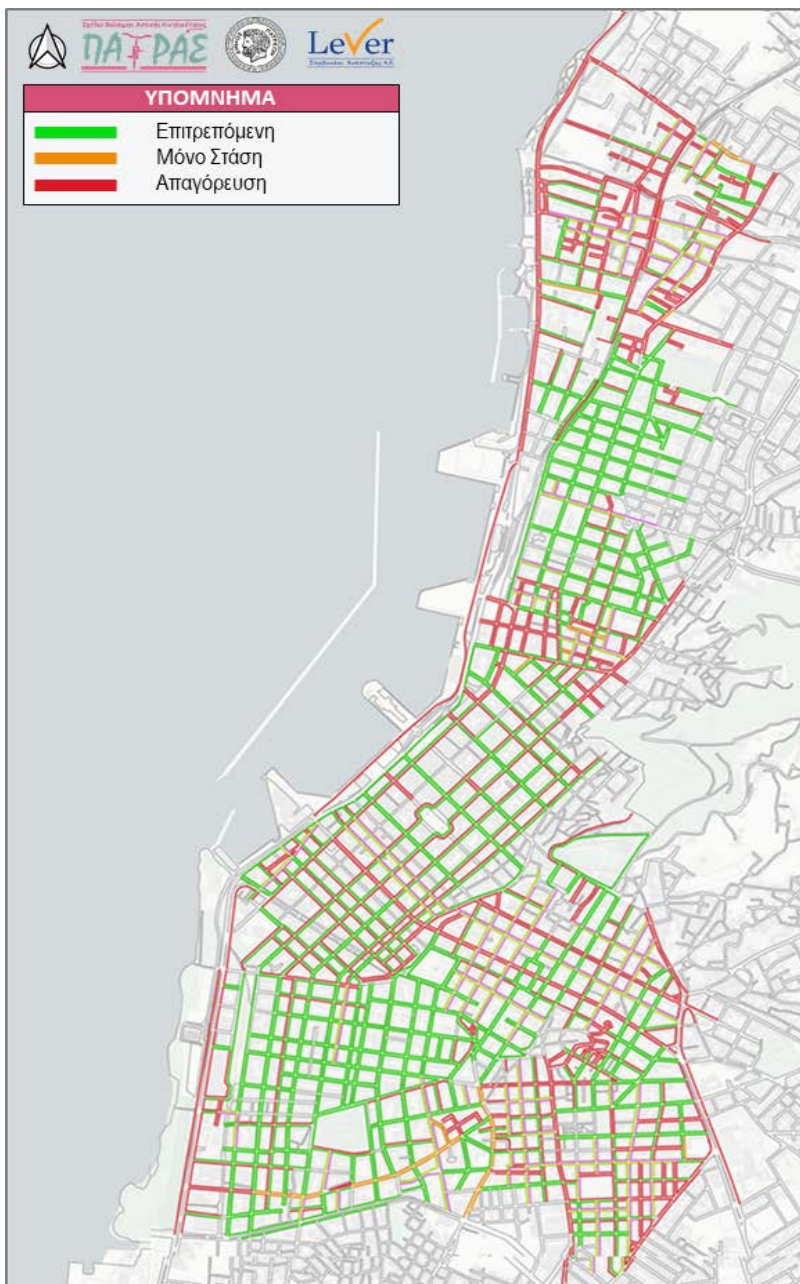
Εικόνα 122: Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση στο σύνολο της πόλης της Πάτρας

3.3.11 Οργάνωση της στάθμευσης

3.3.11.1.1 Ανάλυση αποτελεσμάτων καταγραφής προσφοράς-ζήτησης

Καθεστώς στάθμευσης παρά την οδό

Στον ακόλουθο χάρτη παρουσιάζεται το καθεστώς στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ για το κέντρο της πόλης της Πάτρας. Είναι εμφανές ότι σε σημεία όπως η περιοχή μεταξύ Υψηλών Αλωνιών και Σκαγιοπούλειου όπως και η περιοχή Αγία Σοφία υφίστανται οδοί με πλήρως επιτρεπόμενη στάθμευση, ενώ αντίθετα σε περιοχές όπως η Αγία Τριάδα, και ο Άγιος Διονύσιος η στάθμευση απαγορεύεται σε αρκετές οδούς κυρίως λόγω πλάτους οδών. Επίσης παρατηρήθηκε σε οδούς, κυρίως στα Υψηλά Αλώνια, η ύπαρξη σήμανσης απαγόρευσης στάθμευσης σε μονούς/ζυγούς μήνες.

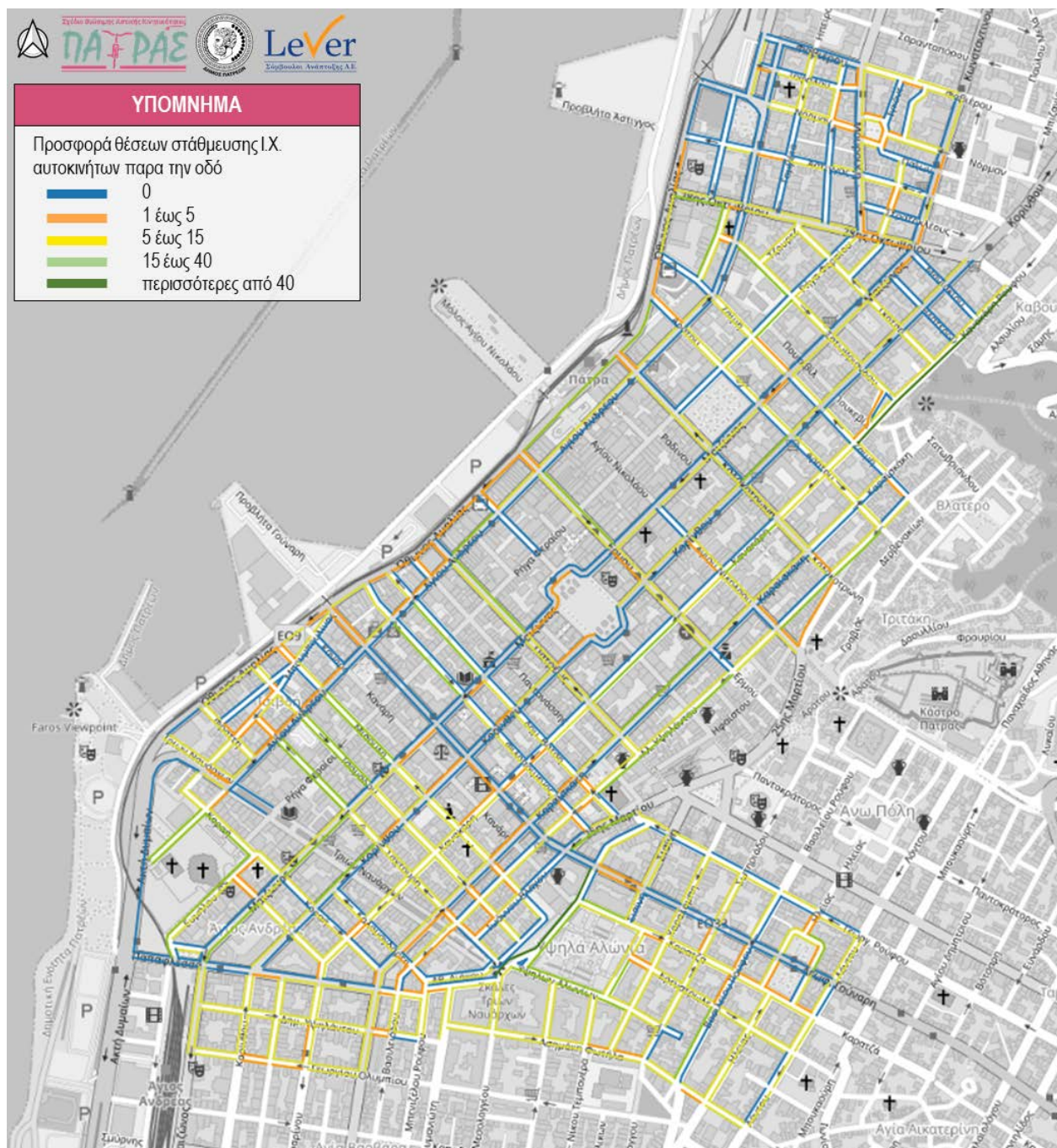


Εικόνα 123: Καθεστώς στάθμευσης κεντρικού αστικού πυρήνα της πόλης της Πάτρας

3.3.11.1.2 Προσφορά στάθμευσης και ειδικές θέσεις

Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν κατά την απογραφή της στάθμευσης στο πεδίο, οργανώθηκαν σε βάσεις δεδομένων και αποτυπώθηκαν σε χάρτες οι οποίοι παρατίθενται παρακάτω.

Αναλυτικότερα τα δεδομένα που προέκυψαν για τις εξεταζόμενες περιοχές έδειξαν ότι στο σύνολο της εξεταζόμενης περιοχής, όπως αυτή ορίστηκε κατά το πρώτο στάδιο της ακολουθούμενης μεθοδολογίας, υπάρχουν 4946 προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό: 4660 θέσεις παράλληλες με το κράσπεδο, 233 θέσεις υπό γωνία 45° και 53 κάθετες (γωνία 90°). Από το σύνολο των προσφερόμενων θέσεων, στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης εντάσσονται οι 1323.



Εικόνα 124: Προσφορά στάθμευσης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Το Σύστημα Χρονικού Περιορισμού στάθμευσης έχει τεθεί πλήρως σε εφαρμογή το σε όλο το κέντρο της Πάτρας από τις 17 Οκτωβρίου 2016. Το σύστημα χωρίζει το κέντρο της Πάτρας σε δύο διακριτές ζώνες (πράσινη και πορτοκαλί). Το πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος τις καθημερινές είναι μεταξύ των ωρών 08:00-14:00 και 17:00-21:00 (2 χρονικές περίοδοι) και το Σάββατο 08:00-14:00 (1 χρονική περίοδο). Τα χαρακτηριστικά της κάθε ζώνης παρατίθενται ως εξής:

➤ Ζώνη στάθμευσης Πορτοκαλί:

- Έκταση: μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη - Γούναρη και μεταξύ των οδών Καραϊσκάκη - Αγ. Ανδρέου
- Μέγιστη δυνατή διάρκεια στάθμευσης ανά χρονική περίοδο (πρωί/απόγευμα): 1 ώρα
- Συνολικές θέσεις: 468

➤ Ζώνη στάθμευσης Πράσινη:

- Έκτασης: Περιμετρικά της πορτοκαλί ζώνης, μεταξύ των οδών Τσαμαδού – Ζαΐμη και μεταξύ των οδών Όθωνος Αμαλίας – Καραϊσκάκη
- Μέγιστη δυνατή διάρκεια στάθμευσης ανά χρονική περίοδο (πρωί/απόγευμα): 2 ώρες
- Συνολικές θέσεις: 855



Εικόνα 125: Ζώνες συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Δεδομένης της περιορισμένης διάρκειας στην οποία μπορεί να παραμείνει σταθμευμένο ένα όχημα εντός των δύο ζωνών, προς κάλυψη της ανάγκης εκτεταμένης παραμονής στο κέντρο, υφίστανται συνολικά έξι διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού η οποίοι ενισχύουν την συνολική προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της Πάτρας.

- 1) Χώρος στάθμευσης Νοτίως Ναυτικού Ομίλου Πατρών (ΝΟΠ) –434 θέσεις
- 2) Χώρος στάθμευσης «Γεώργιος Καλεντζιώτης» - 210 θέσεις
- 3) Χώρος στάθμευσης Νοτίως Φάρου – 123 θέσεις
- 4) Χώρος στάθμευσης περιοχής Αγίου Διονυσίου – 150 θέσεις

- 6) Χώρος στάθμευσης Τερψιθέας – 200 θέσεις

Οι παραπάνω χώροι συνδέονται με την εμπορική περιοχή του κέντρου της πόλης μέσω συγκοινωνίας όπως φαίνεται στους ακόλουθους χάρτες. Συγκεκριμένα για τους χώρους νότια του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, η σύνδεση γίνεται μέσω της γραμμής 118, ενώ για τους τρεις βόρειους η σύνδεση γίνεται μέσω της γραμμής 111.

Αθροιστικά, η καταγεγραμμένη προσφορά στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής διερεύνησης στο κέντρο, συμπεριλαμβανομένων και των θέσεων εκτός οδού, φτάνει τις 6146 θέσεις.

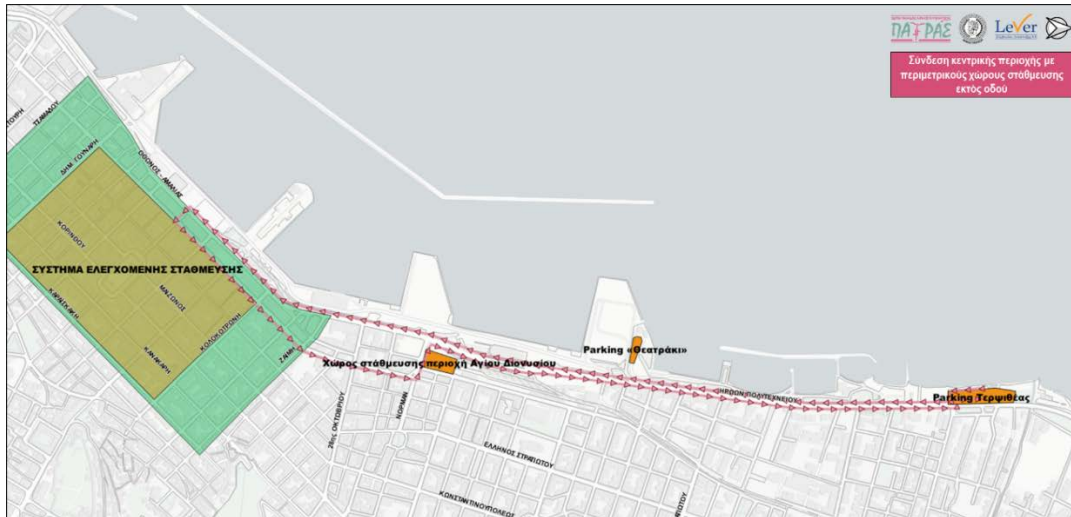
Παράλληλα, αναγνωρίστηκε και πλήθος ειδικών θέσεων στάθμευσης παρά την οδό. Συγκεκριμένα:

- 55 θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ
- 105 θέσεις Φ/Ε, εκ των οποίων οι 53 γίνονται θέσεις στάθμευσης δίκυκλων μετά το πέρας του ωραρίου διεξαγωγής εμπορευματικών μεταφορών
- 58 θέσεις στάθμευσης δίκυκλων
- 110 θέσεις ΤΑΞΙ



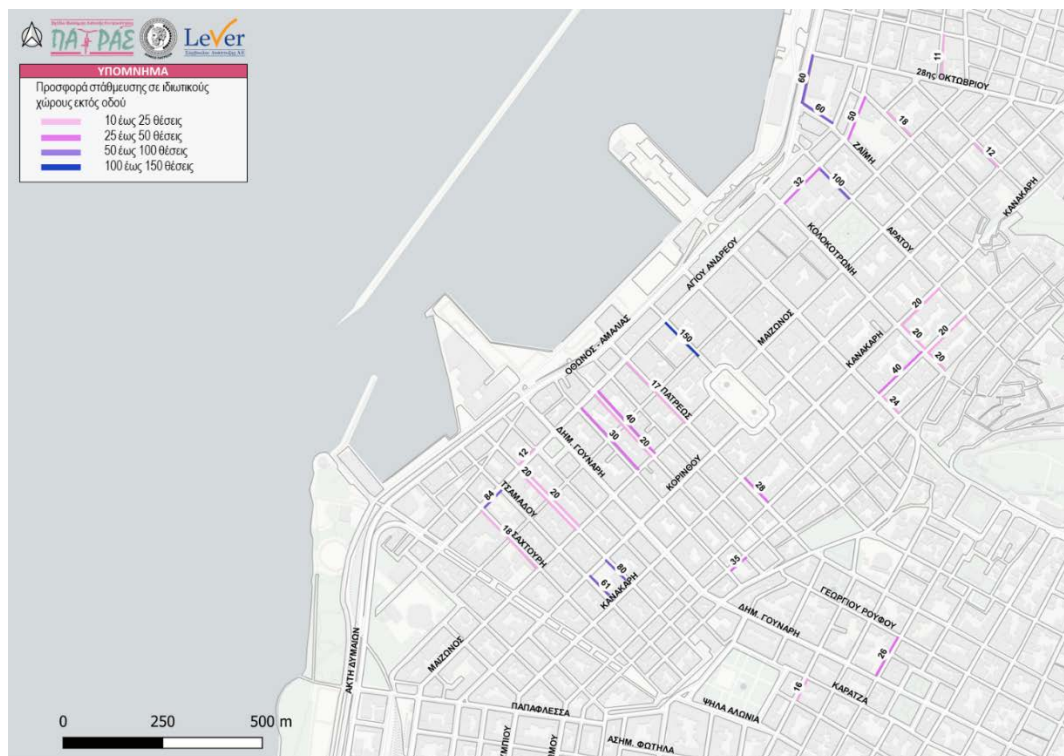
Εικόνα 126: Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (νότια πλευρά του κέντρου) και σύνδεση με συγκοινωνία

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 127 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (βόρεια πλευρά του κέντρου) και σύνδεση με συγκοινωνία

Παράλληλα στην Πάτρα υπάρχουν αρκετοί ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού, οι περισσότεροι εκ των οποίων βρίσκονται στο κέντρο της πόλης και προσφέρουν στάθμευση η οποία χρεώνεται με την ώρα. Συγκεκριμένα μέσα από προσεκτική διερεύνηση καταγράφηκαν συνολικά 1206 θέσεις σε ανοικτούς και κλειστούς ιδιωτικούς χώρους. Ωστόσο λόγω της ιδιαιτερότητας της συγκεκριμένης καταγραφής, ενδέχεται να διαφέρει από το πραγματικό μέγεθος.



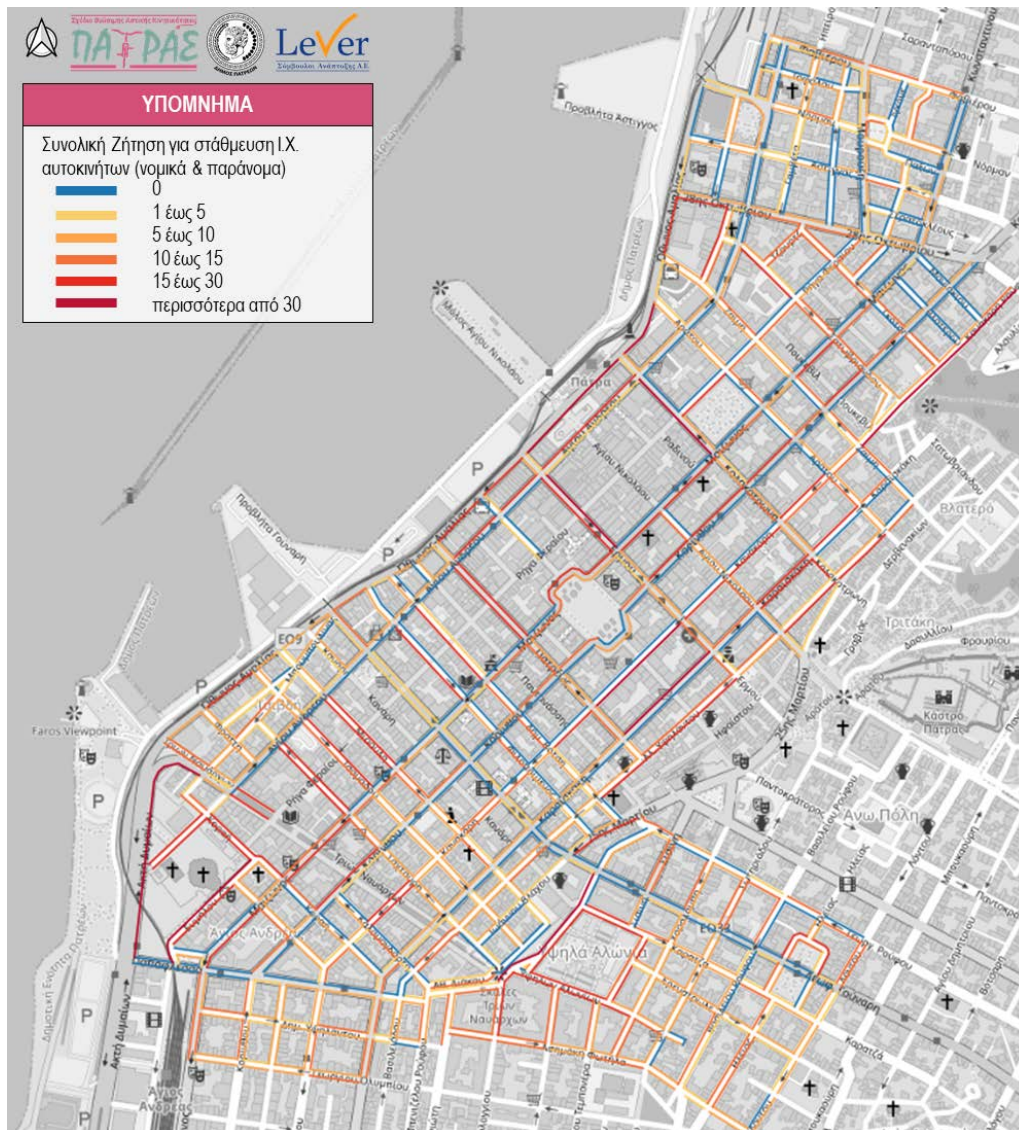
Εικόνα 128: Θέσεις σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού (ανοικτούς και κλειστούς)

Τέλος, καταγράφηκαν οι θέσεις σε πιλοτές και ανοιχτά/ κλειστά πάρκινγκ κατοικιών, ίσες με 416. Ωστόσο, ειδικά αναφορικά με τα κλειστά πάρκινγκ, είναι προφανές ότι η επιμέτρηση των θέσεων δεν είναι πάντα εφικτή με αποτέλεσμα να γίνεται σε αρκετές περιπτώσεις βάσει εκτίμησης (πλήθος διαμερισμάτων).

3.3.11.1.3 Καταγραφή και ανάλυση ζήτησης στάθμευσης

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η καταγραφή της ζήτησης έγινε σε ώρες που υποδείχθηκαν από την Δημοτική Αρχή κατά την πρωινή περίοδο (9:00-13:00). Συνολικά στην περιοχή καταγράφηκαν 6374 σταθμευμένα οχήματα και 1620 μηχανές. Η κατανομή της ζήτησης ανά πλευρά ΟΤ φαίνεται στον ακόλουθο χάρτη.

Συγκεκριμένα, στο τμήμα που εκτείνεται βόρεια της οδού Ζαΐμη, το οποίο και βρίσκεται εκτός της ελεγχόμενης στάθμευσης, η ζήτηση ήταν 1149 ΙΧ και 114 μηχανοκίνητα δίκυκλα, στην περιοχή της άνω πόλης και των Υψηλών Αλωνιών, καταγράφηκαν 1407 ΙΧ και 218 μηχανές ενώ στην περιοχή νότια της οδού Τσαμαδού (η οποία αποτελεί και το νότιο όριο της ελεγχόμενης στάθμευσης) η ζήτηση ήταν 1461 ΙΧ και 343 μηχανές. Οι αντίστοιχες τιμές για το εμπορικό κέντρο της Πάτρας ο οποίο όπως περιγράφηκε παραπάνω συμπίπτει με την έκταση εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης συμπεριλαμβανομένης και μιας μεταβατικής ζώνης μέχρι και την οδό Υψηλάντου, ήταν 2357 ΙΧ και 940 μηχανές.

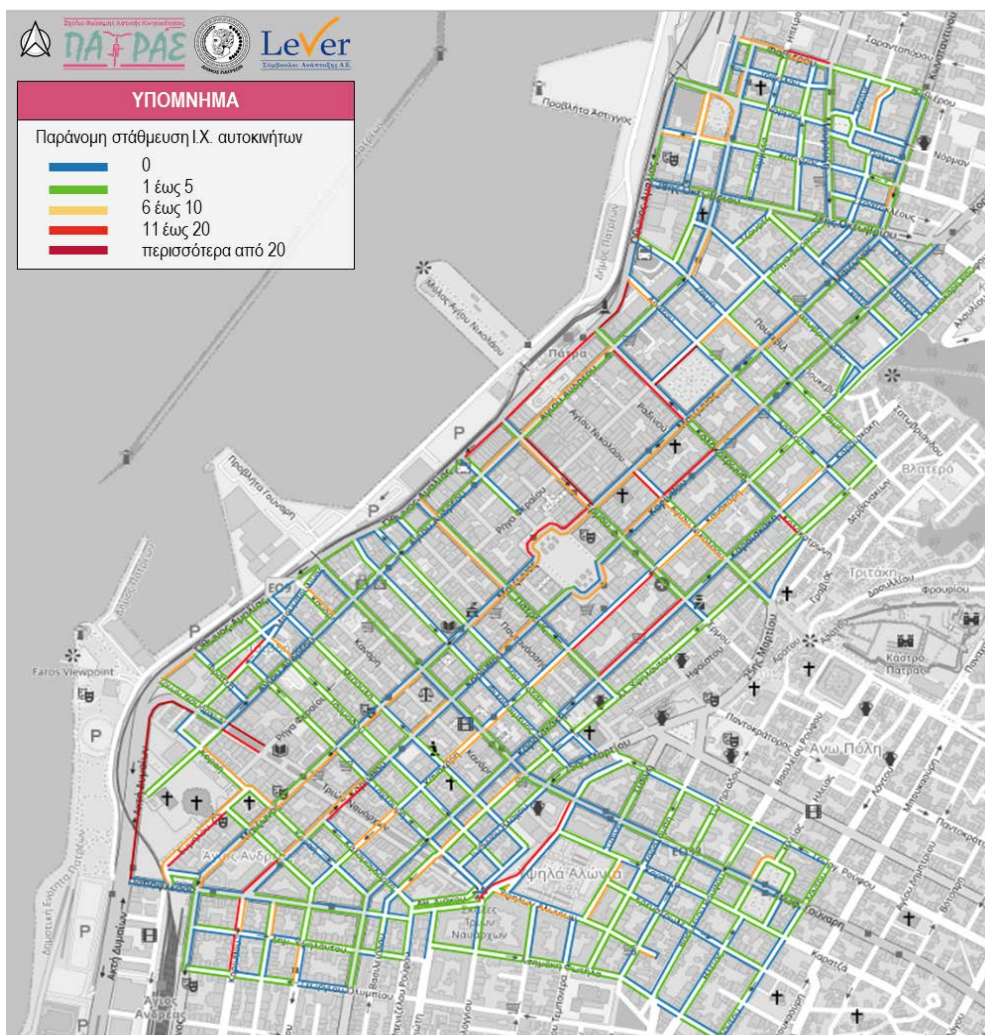


Εικόνα 129: Ζήτηση στάθμευσης κατά την πρωινή περίοδο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Κάνοντας έναν διαχωρισμό της ζήτησης σε παράνομη και νόμιμη, προκύπτει ο ακόλουθος χάρτης στον οποίο εμφανίζονται μόνο τα παράνομα σταθμευμένα ΙΧ. Όπως φαίνεται η παράνομη στάθμευση είναι πολύ συχνό φαινόμενο σε όλη την έκταση του κέντρου. Παράλληλα εμφανίζονται συγκεκριμένα σημεία και οδοί όπου το πρόβλημα εντείνεται σε μεγάλη κλίμακα:

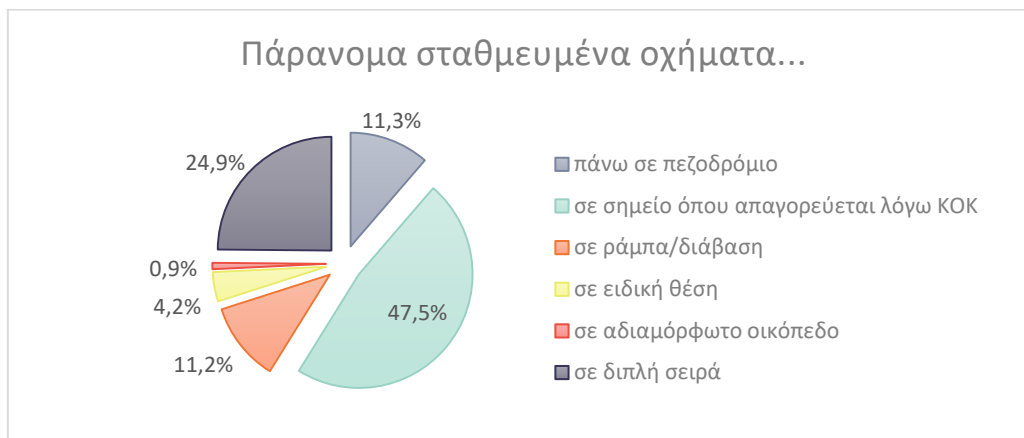
- Τμήματα των οδών Κανακάρη και Καραϊσκάκη στο ύψος νοτιοανατολικά της πλατείας Βασ. Γεωργίου, όπου παρατηρήθηκαν εκτενή φαινόμενα στάθμευσης σε διπλή σειρά
- Η στάθμευση επί της Ακτής Δημαίων, εμπρός του Ι.Ν Αγίου Ανδρέα, όπου παρανόμως σταθμεύουν πλήθος οχημάτων
- Αρκετά παράνομα σταθμευμένα ΙΧ επί της οδού Μαιζώνος, στην πλατεία Αγίου Γεωργίου. Στην συγκεκριμένη περίπτωση τα οχήματα σταθμεύουν υπό γωνία, με αποτέλεσμα να ανεβαίνουν και στο πεζοδρόμιο, εμποδίζοντας παράλληλα και την στάση του αστικού λεωφορείου.
- Παράνομη στάθμευση σε οδικά τμήμα τα οποία έχουν σήμανση πεζοδρόμου: οδός Κανάρη, οδός Τριών Ναυάρχων.
- Άναρχη στάθμευση (υπό γωνία, σε διπλή σειρά, σε ειδικές θέσεις) επί της παραλιακής οδού Όθωνος Αμαλίας.



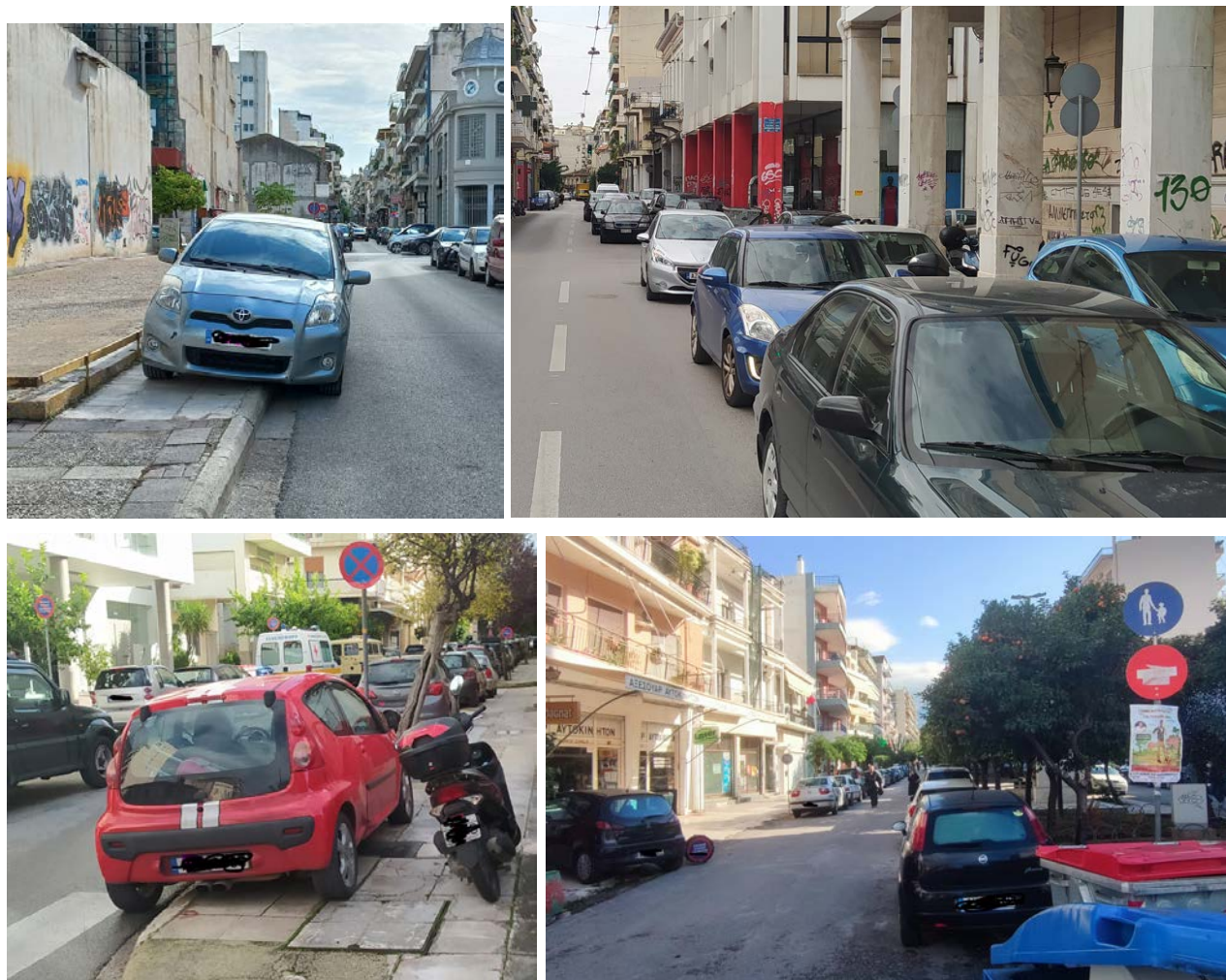
Εικόνα 130: Παράνομη στάθμευση

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Συνολικά καταγράφηκαν 1774 παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Βάσει του λόγου για τον οποίον κρίθηκαν παράνομα, προκύπτει το ακόλουθο γράφημα:



Εικόνα 131: Κατανομή παράνομης στάθμευσης βάσει τύπου



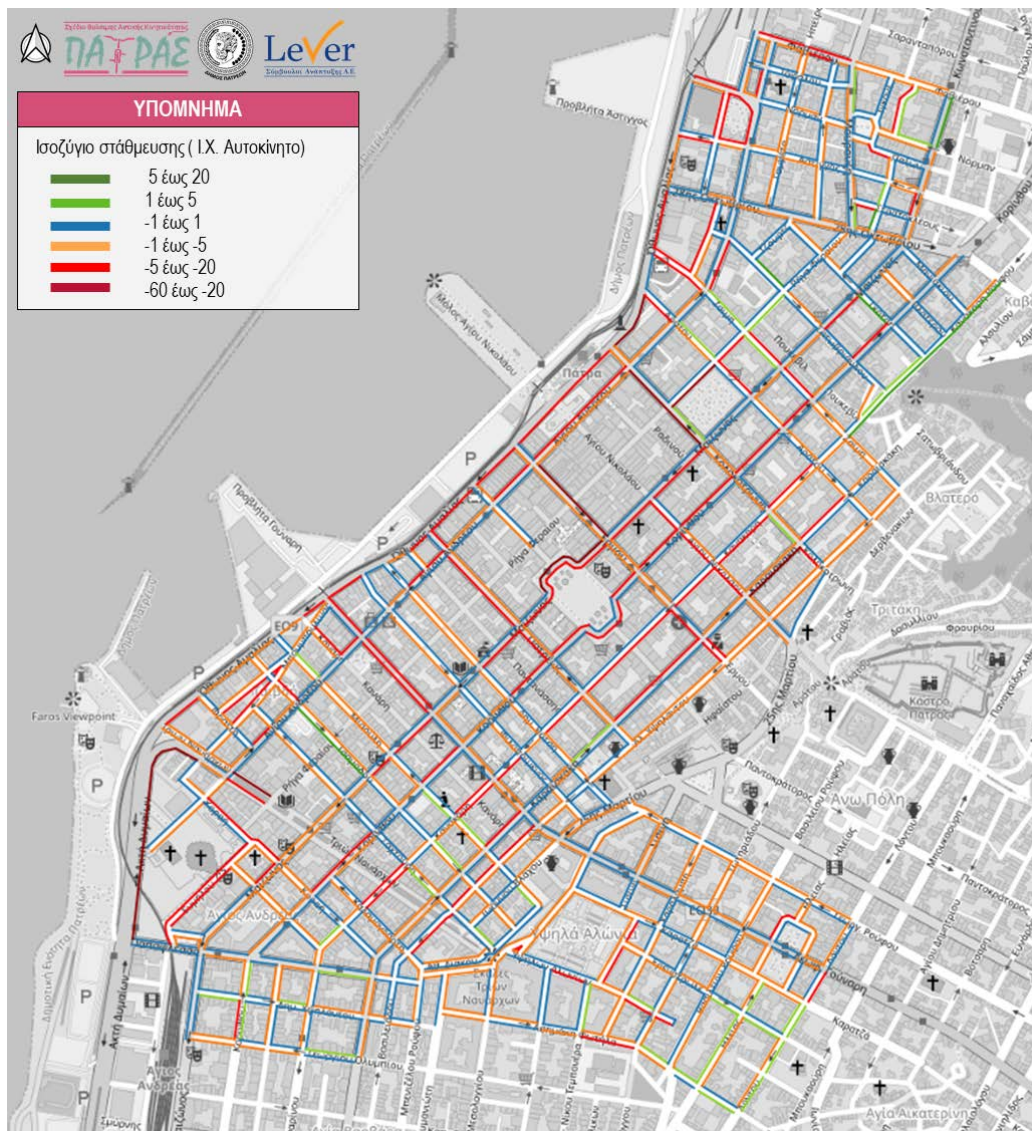
Εικόνα 132: Περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης

Στον τελευταίο χάρτη που προέκυψε από την καταγραφή προσφοράς και ζήτησης της στάθμευσης, φαίνεται το ισοζύγιο της στάθμευσης, δηλαδή το αποτέλεσμα της αφαίρεσης της συνολικής

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

ζήτησης από της προσφορά παρά την οδό για το σύνολο των οδικών τμημάτων της περιοχής καταγραφής.

Όπως παρατηρείται, στις περιοχές όπου υπάρχει μια σχετικά αυξημένη εμπορική δραστηριότητα, το ισοζύγιο της στάθμευσης εμφανίζει σταθερά αρνητικές τιμές. Μάλιστα σε περιπτώσεις όπως το τμήμα του κέντρου μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη και Πατρέων παρουσιάζει ιδιαίτερα μεγάλη ζήτηση έναντι της προσφοράς, παρά το γεγονός της σύνδεσης ότι στο σημείο αυτό υπάρχουν αρκετοί ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού και της ύπαρξης αστικών γραμμών που το συνδέουν με τους μεγάλους δημοτικούς χώρους στάθμευσης. Αντιθέτως, σημεία όπως το τμήμα που περικλείεται τω οδών Κανακάρη, Ζαΐμη και 28^{ης} Οκτωβρίου, εμφάνισε σχετικά θετικό ισοζύγιο, κάτι το οποίο δικαιολογείται από την ύπαρξη αρκετών κατοικιών και λιγότερων εμπορικών χρήσεων γης. Αντίστοιχη εικόνα και σε άλλες περιοχές κατοικίας απομακρυσμένες από εμπορικές χρήσεις γης, όπως το τμήμα νότια της οδού Παπαφλέσσα και η νότια πλευρά των Υψηλών Αλωνιών.



Εικόνα 133: Ισοζύγιο στάθμευσης

3.3.11.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων καταγραφής εναλλαγής στάθμευσης

Η εναλλαγή στάθμευσης πραγματοποιήθηκε σε τρεις διαδρομές όπως περιεγράφηκε παραπάνω. Για κάθε μια εκ των διαδρομών έγινε ξεχωριστή καταγραφή και επεξεργασία ανά οδικό τμήμα. Οι παράμετροι που έχουν εξαχθεί από την επεξεργασία, τόσο για τις συνολικές θέσεις, όσο και ξεχωριστά για τις νόμιμες και τις παράνομες κάθε οδικού τμήματος είναι:

- P (προσφορά θέσεων)
- A (Συσσώρευση ανά ώρα καταγραφής)
- M (όγκος στάθμευσης, δηλαδή ο συνολικός αριθμός οχημάτων που στάθμευσαν στο εκάστοτε οδικό τμήμα για όλη την περίοδο καταγραφής-18 ώρες)
- S (προσφορά στάθμευσης σε οχηματοώρες, δηλαδή ο συνολικός χρόνος που διατίθεται για στάθμευση το πλήθος θέσεων)
- E (Εναλλαγή στάθμευσης, δηλαδή ο ρυθμός χρησιμοποίησης των θέσεων στάθμευσης, ή αλλιώς, ο αριθμός των διαφορετικών οχημάτων που στάθμευσαν σε έναν πεπερασμένο αριθμό θέσεων στάθμευσης στη διάρκεια των 18 ωρών)
- Εμ (μέση ωριαία εναλλαγή, δηλαδή ο μέσος αριθμός των διαφορετικών οχημάτων που σταθμεύουν σε ένα πεπερασμένο πλήθος θέσεων ανά ώρα)
- T (συνολικός χρόνος στάθμευσης όλων των αυτοκινήτων που στάθμευσαν στο πεπερασμένο σύνολο θέσεων στην διάρκεια των 18 ωρών)
- D (Μέση διάρκεια στάθμευσης)
- Παράλληλα αποτιμήθηκαν και οι θέσεις που χρησιμοποιήθηκαν για στάθμευση κατοίκων ανά οδικό τμήμα (με την παραδοχή ότι ως κάτοικοι νοούνται οι σταθμευμένοι κατά την πρώτη πρωινή καταγραφή, στις 6 π.μ.) καθώς και οι θέσεις όπου παρέμειναν κατειλημμένες για όλη την διάρκεια της μέρας.

Κάθε διαδρομή εναλλαγής όπως περιγράφηκε και παραπάνω, διέρχεται τόσο από δρόμους με έντονη εμπορική δραστηριότητα όσο και από περιοχές κατοικίας. Η επεξεργασία των καταγραφών ενιαία για το σύνολο κάθε διαδρομής θα οδηγούσε σε διαστρεβλωμένα συμπεράσματα αφού δεν θα πρόκυπτε διαχωρισμός των διαφορετικών περιοχών. Αντίθετα, ο υπολογισμός των παραπάνω παραμέτρων ανά οδικό τμήμα δίνει την δυνατότητα διερεύνησης των διαφορετικών χαρακτηριστικών στάθμευσης ανά περιοχή αλλά και την μετέπειτα ομαδοποίηση τμημάτων για την διεξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

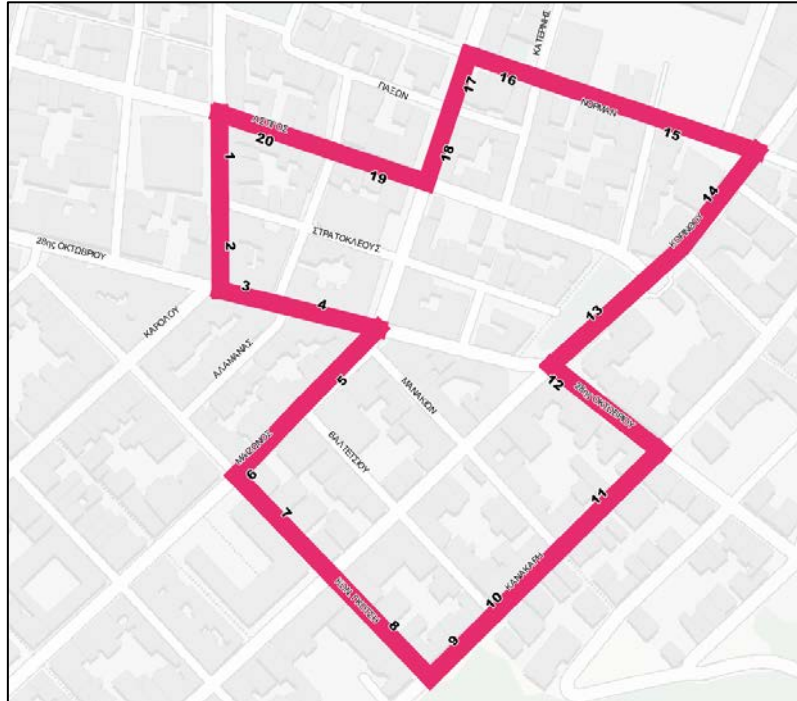
Ακολουθούν για κάθε διαδρομή:

- συγκεντρωτικός πίνακας όλων των παραμέτρων που προέκυψαν για κάθε οδικό τμήμα καθώς και ο επιμέρους διαχωρισμός τους σε συνολικές θέσεις, νόμιμες, παράνομες και ειδικές. Η αρίθμηση των οδικών τμημάτων της διαδρομής φαίνεται στον σχετικό χάρτη πριν από τον πίνακα.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- πίνακας συσσώρευσης ανά ώρα καταγραφής
- χαρτογραφικό υλικό βάσει των παραπάνω
- σχολιασμός των αποτελεσμάτων

3.3.11.2.1 Διαδρομή 1 (Βορειοανατολική πλευρά κέντρου)



Εικόνα 134: Αρίθμηση πλευρών οδικών τμημάτων 1^{ης} Διαδρομής

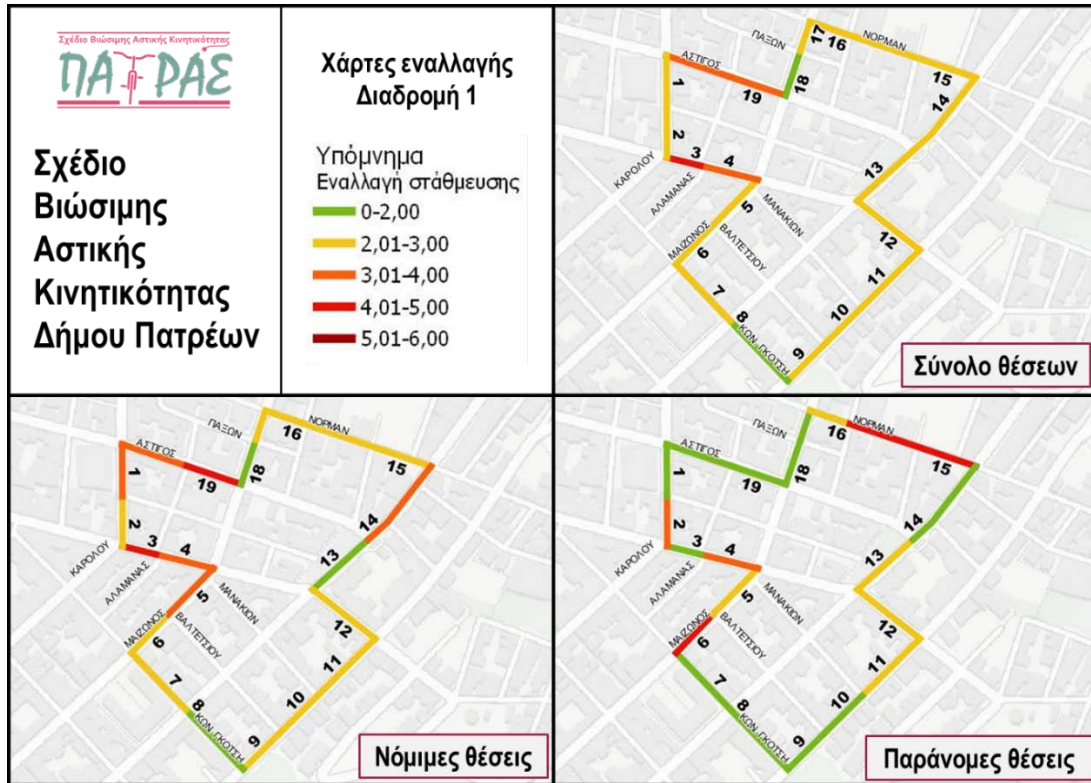
Στη συγκεκριμένη διαδρομή καταγράφηκε η εναλλαγή σε συνολικά 211 θέσεις στάθμευσης, εκ των οποίων οι 168 ήταν νόμιμες θέσεις, ενώ επισημάνθηκαν και 43 θέσεις όπου καταγράφηκε συστηματικά παράνομη στάθμευση. Ειδικότερα αναφορικά με την στάθμευση μόνιμων κατοίκων, κατά την πρωινή καταγραφή (6:00 π.μ.) σημειώθηκαν 146 σταθμευμένα, που σημαίνει ότι το 86% της προσφοράς χρησιμοποιείται από διαμένοντες στην περιοχή. Παράλληλα καταγράφηκαν 50 καθολικά παραμένοντες όλη την μέρα.

Βάσει των αποτελεσμάτων, η συνολική εναλλαγή παρουσιάζει σχετικά μεγάλες τιμές στις οδούς όπου υφίσταται εμπορική δραστηριότητα (Μουρούζη, 28^{ης} Οκτωβρίου και Κορίνθου), ενώ υπάρχει σαφής διαφοροποίηση από τις περιοχές κατοικίας. Ως προς την διαφοροποίηση μεταξύ νόμιμων και παράνομων, παρατηρώντας του χάρτες μέσης διάρκειας, φαίνεται πως η μέση διάρκεια στους νόμιμα σταθμευμένους ήταν αρκετά μεγαλύτερη, γεγονός που σε συνδυασμό με τις τιμές εναλλαγής και της συσσώρευσης παρουσιάζει την εικόνα μιας περιοχής όπου:

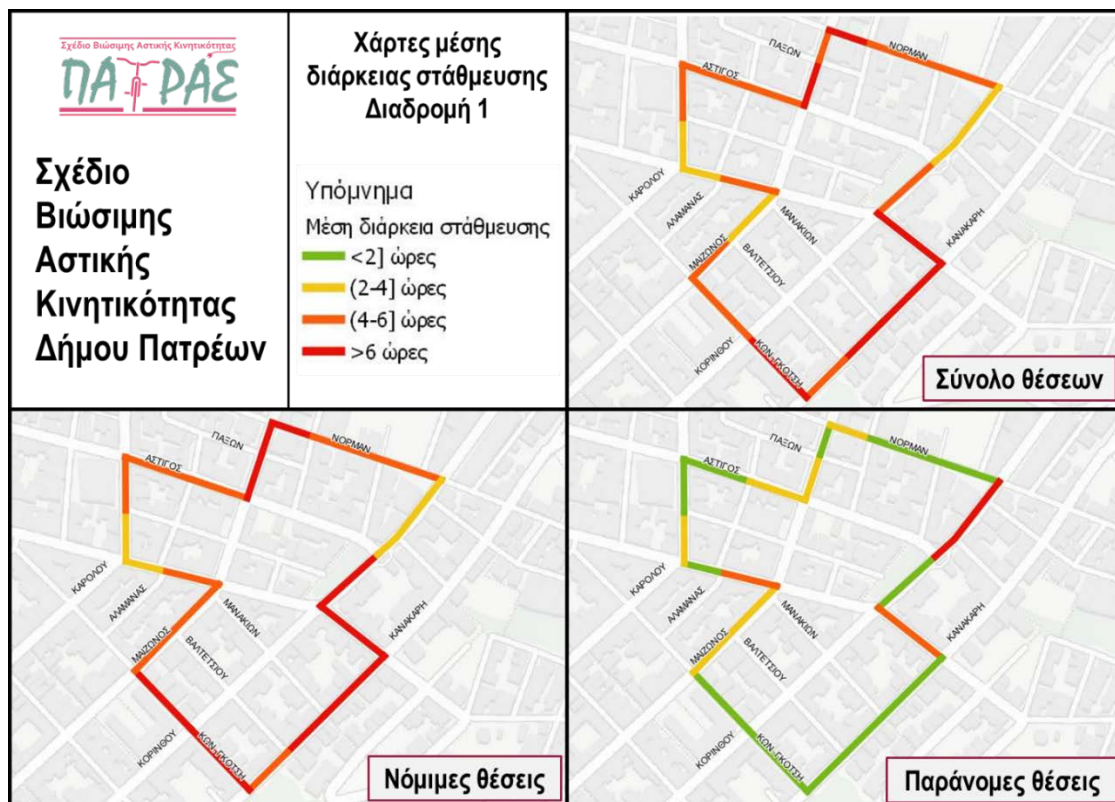
- Οι ώρες αιχμής της συσσώρευσης συμβαδίζουν με την λειτουργία της αγοράς (08:00-12:00 και 17:00-21:00) όπου η προσφορά εμφανίζει κορεσμό γεγονός που οδηγεί σε ύπαρξη παράνομων σταθμευμένων για μικρή διάρκεια.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- Στις υπόλοιπες ώρες, η εναλλαγή στις εμπορικές οδούς (Κωνσταντινουπόλεως, 28^{ης} Οκτωβρίου) είναι σχετικά μεγαλύτερη από τις οδούς με κατοικίες, ωστόσο η συσσώρευση παραμένει υψηλή.
- Η μέση διάρκεια στάθμευσης τείνει να ξεπερνά τις 4 ώρες



Εικόνα 135: Χάρτες εναλλαγής στάθμευσης - Διαδρομή 1



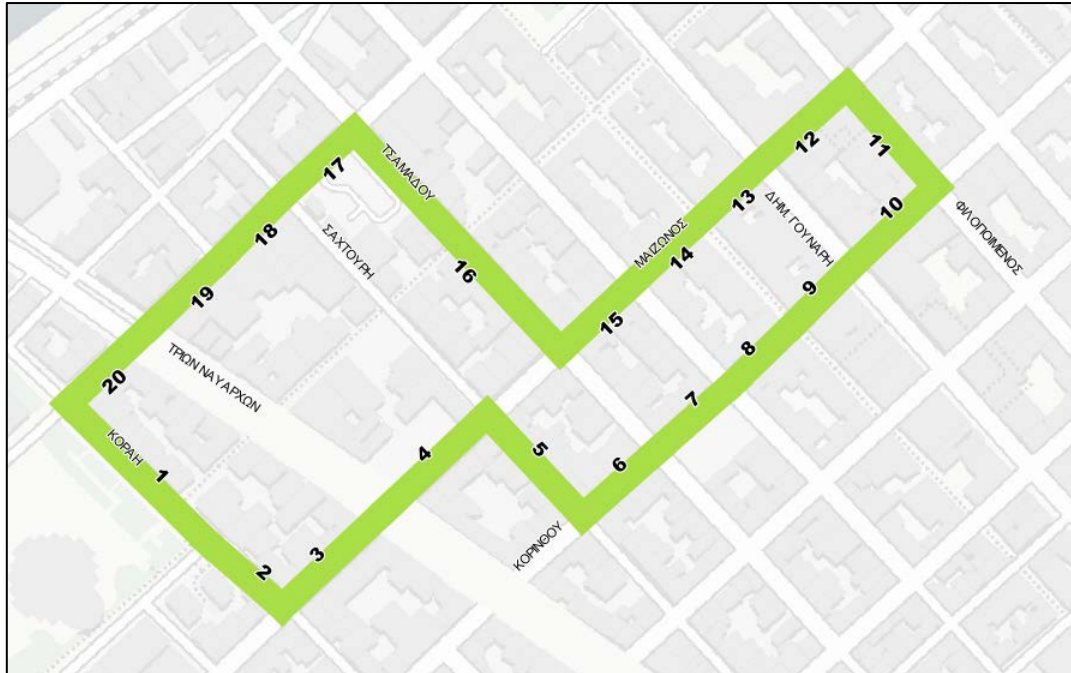
Εικόνα 136: Χάρτες μέσης διάρκειας στάθμευσης - Διαδρομή 1

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 62: Αποτελέσματα δεικτών εναλλαγής ανά οδικό τμήμα και συσσώρευση στάθμευσης ανά ώρα – διαδρομή 1

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ										ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ										ΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ										ΕΙΔΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ									
		A/A	P	M	E	Δt	Eδt	S	T	D		P	M	E	Δt	Eδt	S	T	D		P	M	E	Δt	Eδt	S	T	D		P	M	E	Δt	Eδt	S	T	D				
ΟΔΟΣ	ΜΟΥΡΟΥΖΗ	1	10	27	2.70	18	0.15	180	126	4.67		7	23	3.3	18	0.18	126	121	5.26		3	4	1.33	18	0.07	54	5	1.25	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΜΟΥΡΟΥΖΗ	2	6	17	2.83	18	0.16	108	58	3.41		5	13	2.6	18	0.14	90	45	3.46		1	4	4.00	18	0.22	18	13	3.25	0	0	0	18	0	0	0	0					
	28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	3	4	19	4.75	18	0.26	72	70	3.68		4	19	4.8	18	0.26	72	70	3.68		0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	4	10	34	3.40	18	0.19	180	180	5.29		7	22	3.1	18	0.17	126	126	5.73		3	12	4.00	18	0.22	54	54	4.50	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΜΑΙΖΩΝΟΣ	5	9	27	3.00	18	0.17	162	97	3.59		5	18	3.6	18	0.20	90	78	4.33		4	9	2.25	18	0.13	72	19	2.11	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΜΑΙΖΩΝΟΣ	6	10	29	2.90	18	0.16	180	121	4.17		7	16	2.3	18	0.13	126	91	5.69		3	13	4.33	18	0.24	54	30	2.31	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΓΚΟΤΣΗ	7	13	35	2.69	18	0.15	234	207	5.91		12	34	2.8	18	0.16	216	206	6.06		1	1	1.00	18	0.06	18	1	1.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΓΚΟΤΣΗ	8	12	24	2.00	18	0.11	216	196	8.17		12	24	2.0	18	0.11	216	196	8.17		0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΚΑΝΑΚΑΡΗ	9	9	23	2.56	18	0.14	162	126	5.48		9	23	2.6	18	0.14	162	126	5.48		0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΚΑΝΑΚΑΡΗ	10	9	23	2.56	18	0.14	162	140	6.09		9	23	2.6	18	0.14	162	140	6.09		0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΚΑΝΑΚΑΡΗ	11	12	28	2.33	18	0.13	216	190	6.79		10	22	2.2	18	0.12	180	178	8.09		2	6	3.00	18	0.17	36	12	2.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	12	11	28	2.55	18	0.14	198	182	6.50		8	20	2.5	18	0.14	144	136	6.80		3	8	2.67	18	0.15	54	46	5.75	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	13	22	48	2.18	18	0.12	396	225	4.69		11	22	2.0	18	0.11	198	182	8.27		11	26	2.36	18	0.13	198	43	1.65	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	14	14	41	2.93	18	0.16	252	156	3.80		13	40	3.1	18	0.17	234	147	3.68		1	1	1.00	18	0.06	18	9	9.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΝΟΡΜΑΝ	15	18	54	3.00	18	0.17	324	236	4.37		16	45	2.8	18	0.16	288	221	4.91		2	9	4.50	18	0.25	36	15	1.67	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΝΟΡΜΑΝ	16	6	14	2.33	18	0.13	108	86	6.14		5	11	2.2	18	0.12	90	79	7.18		1	3	3.00	18	0.17	18	7	2.33	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	17	6	14	2.33	18	0.13	108	75	5.36		4	11	2.8	18	0.15	72	72	6.55		2	3	1.50	18	0.08	36	3	1.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	18	10	15	1.50	18	0.08	180	118	7.87		5	7	1.4	18	0.08	90	89	12.71		5	8	1.60	18	0.09	90	29	3.63	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΑΣΤΙΠΤΟΣ	19	8	31	3.88	18	0.22	144	126	4.06		7	29	4.1	18	0.23	126	121	4.17		1	2	2.00	18	0.11	18	5	2.50	0	0	0	18	0	0	0	0					
	ΑΣΤΙΠΤΟΣ	20	12	37	3.08	18	0.17	216	179	4.84		12	37	3.1	18	0.17	216	179	4.84		0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	0	18	0	0	0	0					
ΟΔΟΣ	06:00	07:00	08:00	08:00	09:00	09:00	10:00	10:00	10:00	10:00		11:00	11:00	12:00	12:00	13:00	13:00	14:00	14:00	15:00	15:00	16:00	16:00	17:00	17:00	18:00	18:00	19:00	19:00	20:00	20:00	21:00	21:00	22:00	22:00	23:00	23:00				
	07:00	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%		75%	75%	83%	83%	83%	75%	58%	58%	67%	67%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%					
	83%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%		100%	100%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%					
	83%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%		92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%					
	88%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%		92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%						
	82%	79%	79%	93%	93%	89%	89%	93%	93%	93%		93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%					
ΜΟΥΡΟΥΖΗ	28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%		100%	100%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%					
	ΜΑΙΖΩΝΟΣ	83%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%		92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%					
	ΓΚΟΤΣΗ	88%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%		92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%					
	ΚΑΝΑΚΑΡΗ	82%	79%	79%	93%	93%	89%	89%	93%	93%		93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%						
ΚΟΡΙΝΘΟΥ	ΝΟΡΜΑΝ	58%	63%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%		88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%					
	ΝΟΡΜΑΝ	81%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%		86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%						
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%					
ΑΣΤΙΠΤΟΣ	79%	79%	79%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%		89%	89%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%						
Σύνολο διαδρομής	82%	84%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%		90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%					

3.3.11.2.2 Διαδρομή 2 (Νοτιοδυτική πλευρά κέντρου)



Εικόνα 137: Αρίθμηση πλευρών οδικών τμημάτων 2ης Διαδρομής

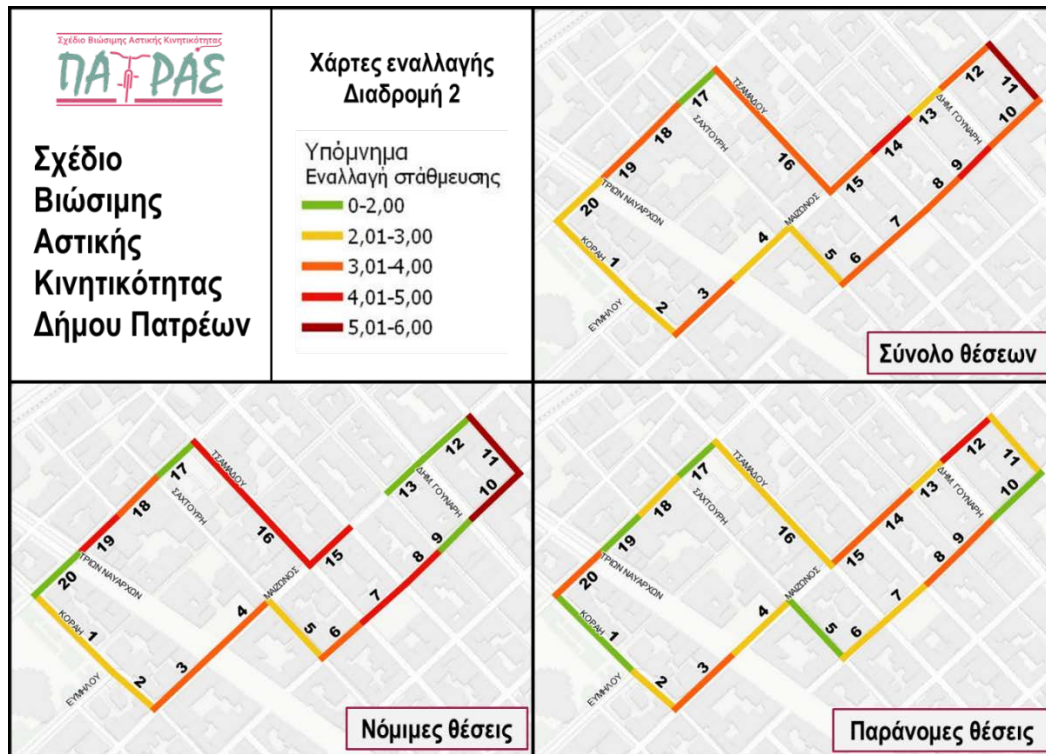
Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει 151 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης καθώς και 33 ειδικές θέσεις. Παράλληλα καταγράφηκαν τα στοιχεία εναλλαγής σε συνολικά 95 σημείων συχνής ύπαρξης παράνομης στάθμευσης.

Κατά την πρώτη πρωινή καταγραφή, σημειώθηκαν 129 σταθμευμένα οχήματα, κυρίως επί των οδών Κοραή, Αγίου Ανδρέου και Μαιζώνος (νότια της οδού Τριών Ναυάρχων), δηλαδή στην περιοχή όπου υφίστανται κυρίως κατοικίες και όχι εμπορικές χρήσεις. Σε αυτά τα τμήματα, επίσης, παρατηρήθηκαν τα περισσότερα ολοήμερα σταθμευμένα (35 από τα συνολικά 54 καταγεγραμμένα) καθώς και σχετικά υψηλές διάρκειες στάθμευσης.

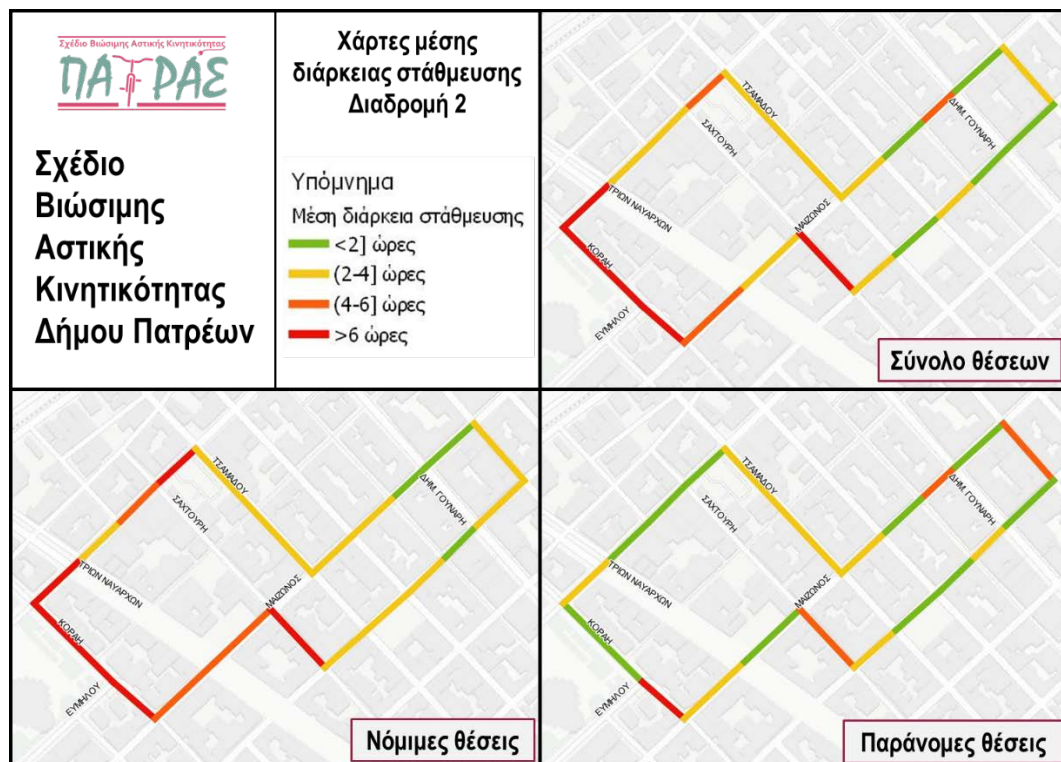
Όσο πλησιάζει η καταγραφή προς το κέντρο, τόσο αυξάνεται και ο δείκτης εναλλαγής αλλά και μειώνεται η διάρκεια στάθμευσης, γεγονός που δικαιολογείται από τις εμπορικές χρήσεις γης καθώς και την ύπαρξη ελεγχόμενης στάθμευσης. Ωστόσο παρά το γεγονός ότι η μέγιστη διάρκεια στάθμευσης στις οδούς βόρεια της Τσαμαδού δεν μπορεί να ξεπερνά τις 2 ώρες, η μέση διάρκεια σε αρκετά οδικά τμήματα ξεπερνούσε το συγκεκριμένο όριο. Επίσης υπάρχει σαφής διαφοροποίηση στους δείκτες αυτούς μεταξύ νόμιμων και παράνομων, κάτι που δικαιολογείται από το συχνό φαινόμενο στάθμευσης σε διπλή σειρά και το γεγονός ότι παράνομα σταθμευμένα παρατηρήθηκαν κατά τις περιόδους όπου η συσσώρευση στις νόμιμες θέσεις ξεπερνούσε το 85%. Οι περίοδοι αυξημένης συσσώρευσης βρίσκονται ενδιάμεσα των ωρών του προφίλ των μετακινήσεων (τουλάχιστον για τις εμπορικές οδούς), δηλαδή στα διαστήματα 10:00-14:00 και 18:00-21:00.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Γενικότερα η καταγραφή στην συγκεκριμένη διαδρομή, φανερώνει μέτρια λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, τόσο λόγω της ύπαρξης μέσης διάρκειας στάθμευσης άνω των 2 ωρών αλλά και από το γεγονός ότι υφίστανται παράνομα σταθμευμένα οχήματα (η οποία πολλές φορές ξεπερνά τις 4 ώρες).



Εικόνα 138: Χάρτες εναλλαγής στάθμευσης - Διαδρομή 2



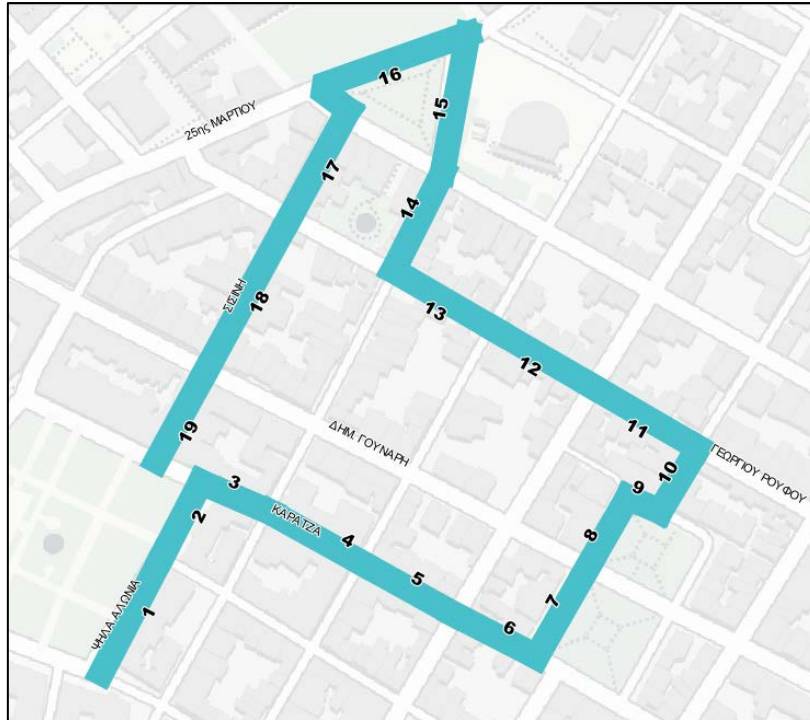
Εικόνα 139: Χάρτες μέσης διάρκειας στάθμευσης - Διαδρομή 2

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 63: Αποτελέσματα δεικτών εναλλαγής ανά οδικό τμήμα και συσσώρευση στάθμευσης ανά ώρα – διαδρομή 2

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ										ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ										ΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ										ΕΙΔΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ									
ΟΔΟΣ	A/A	P	M	E	Δt	Eft	S	T	D	P	M	E	Δt	Eft	S	T	D	P	M	E	Δt	Eft	S	T	D	P	M	E	Δt	Eft	S	T	D								
ΚΟΡΑΗ	1	31	81	2.61	18	0.15	558	519	6.41	30	79	2.63	18	0.15	540	517	6.54	1	2	2.00	18	0.11	18	2	1.00	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
	2	10	24	2.40	18	0.13	180	176	7.33	8	19	2.38	18	0.13	144	141	7.42	2	5	2.50	18	0.14	36	35	7.00	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
ΜΑΙΖΩΝΟΣ	3	14	46	3.29	18	0.18	252	205	4.46	10	31	3.10	18	0.17	180	169	5.45	4	15	3.75	18	0.21	72	36	2.40	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
ΜΑΙΖΩΝΟΣ	4	23	63	2.74	18	0.15	414	237	3.76	12	38	3.17	18	0.18	216	202	5.32	11	25	2.27	18	0.13	198	35	1.40	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
ΣΑΧΤΟΥΡΗ	5	12	27	2.25	18	0.13	216	196	7.26	11	26	2.36	18	0.13	198	191	7.35	1	1	1.00	18	0.06	18	5	5.00	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
ΚΟΡΙΝΘΟΥ	6	15	49	3.27	18	0.18	270	151	3.08	7	23	3.29	18	0.18	126	90	3.91	7	20	2.86	18	0.16	126	44	2.20	1	6	6.00	18	0.33	18	17	2.83								
ΚΟΡΙΝΘΟΥ	7	14	50	3.57	18	0.20	252	101	2.02	6	29	4.83	18	0.27	108	68	2.34	7	15	2.14	18	0.12	126	17	1.13	1	6	6.00	18	0.33	18	16	2.67								
ΚΟΡΙΝΘΟΥ	8	15	54	3.60	18	0.20	270	122	2.26	4	17	4.25	18	0.24	72	53	3.12	8	32	4.00	18	0.22	144	43	1.34	3	5	1.67	18	0.09	54	26	5.20								
ΚΟΡΙΝΘΟΥ	9	6	27	4.50	18	0.25	108	53	1.96	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	3	10	3.33	18	0.19	54	30	3.00	3	17	5.67	18	0.31	54	23	1.35								
ΚΟΡΙΝΘΟΥ	10	16	51	3.19	18	0.18	288	103	2.02	7	37	5.29	18	0.29	126	77	2.08	7	9	1.29	18	0.07	126	14	1.56	2	5	2.50	18	0.14	36	12	2.40								
ΦΙΛΟΠΟΙΜΕΝΟΣ	11	10	52	5.20	18	0.29	180	127	2.44	9	49	5.44	18	0.30	162	113	2.31	1	3	3.00	18	0.17	18	14	4.67	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
ΜΑΙΖΩΝΟΣ	12	10	36	3.60	18	0.20	180	46	1.28	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	2	10	5.00	18	0.28	36	11	1.10	8	26	3.25	18	0.18	144	35	1.35								
ΜΑΙΖΩΝΟΣ	13	7	17	2.43	18	0.13	126	72	4.24	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	7	17	2.43	18	0.13	126	72	4.24	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
ΜΑΙΖΩΝΟΣ	14	14	63	4.50	18	0.25	252	115	1.83	2	13	6.50	18	0.36	36	28	2.15	7	26	3.71	18	0.21	126	37	1.42	5	24	4.80	18	0.27	90	50	2.08								
ΜΑΙΖΩΝΟΣ	15	13	47	3.62	18	0.20	234	105	2.23	6	25	4.17	18	0.23	108	59	2.36	5	16	3.20	18	0.18	90	37	2.31	2	6	3.00	18	0.17	36	9	1.50								
ΤΣΑΜΑΔΟΥ	16	25	93	3.72	18	0.21	450	310	3.33	19	80	4.21	18	0.23	342	247	3.09	2	6	3.00	18	0.17	36	20	3.33	4	7	1.75	18	0.10	72	43	6.14								
ΑΓ. ΑΝΔΡΕΟΥ	17	11	21	1.91	18	0.11	198	101	4.81	5	9	1.80	18	0.10	90	77	8.56	5	9	1.80	18	0.10	90	17	1.89	1	3	3.00	18	0.17	18	7	2.33								
ΑΓ. ΑΝΔΡΕΟΥ	18	14	44	3.14	18	0.17	252	138	3.14	4	15	3.75	18	0.21	72	65	4.33	8	22	2.75	18	0.15	144	45	2.05	2	7	3.50	18	0.19	36	28	4.00								
ΑΓ. ΑΝΔΡΕΟΥ	19	13	44	3.38	18	0.19	234	126	2.86	6	29	4.83	18	0.27	108	89	3.07	6	10	1.67	18	0.09	108	20	2.00	1	5	5.00	18	0.28	18	17	3.40								
ΑΓ. ΑΝΔΡΕΟΥ	20	6	14	2.33	18	0.13	108	98	7.00	5	10	2.00	18	0.11	90	86	8.60	1	4	4.00	18	0.22	18	12	3.00	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00								
ΚΟΡΑΗ ΜΑΙΖΩΝΟΣ ΣΑΧΤΟΥΡΗ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΦΙΛΟΠΟΙΜΕΝΟΣ	06:00	07:00	08:00	08:00	09:00	09:00	10:00	10:00	11:00	11:00	12:00	12:00	13:00	13:00	14:00	14:00	15:00	15:00	16:00	16:00	17:00	17:00	18:00	18:00	19:00	19:00	20:00	20:00	21:00	21:00	22:00	22:00	23:00								
	07:00	82%	87%	92%	90%	91%	100%	100%	100%	100%	97%	97%	100%	97%	95%	95%	100%	100%	100%	92%	92%	95%	95%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%								
		66%	79%	90%	90%	93%	93%	93%	93%	93%	90%	90%	93%	97%	83%	83%	86%	86%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	69%								
		91%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	82%	91%	91%	91%	91%	91%	91%	91%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%							
		21%	29%	54%	54%	58%	58%	58%	58%	75%	75%	79%	79%	92%	83%	79%	54%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	83%	79%	79%	79%	79%	79%	79%	79%	79%	58%							
ΤΣΑΜΑΔΟΥ ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑ	11%	22%	33%	33%	37%	37%	58%	58%	56%	56%	67%	67%	78%	78%	67%	67%	56%	56%	89%	89%	89%	100%	100%	100%	100%	100%	89%	89%	89%	89%	78%	78%	67%	67%							
	32%	26%	37%	37%	58%	58%	58%	58%	95%	95%	89%	89%	95%	84%	74%	79%	58%	58%	58%	58%	84%	84%	89%	89%	100%	100%	79%	79%	84%	74%	74%	63%	63%								
Σύνολο διαδρομής	75%	85%	90%	90%	95%	95%	95%	95%	100%	100%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	90%	80%	80%	80%	75%	75%	90%	90%	90%	95%	95%	85%	85%	80%	75%	75%	75%								
	58%	65%	75%	75%	85%	85%	85%	85%	91%	91%	90%	90%	95%	92%	86%	86%	82%	81%	81%	81%	85%	85%	88%	88%	93%	89%	89%	86%	84%	84%	77%	77%	77%								

3.3.11.2.3 Διαδρομή 3 (Περιοχή Υψηλά Αλώνια και Άνω πόλη)



Εικόνα 140: Αρίθμηση πλευρών οδικών τμημάτων 3ης Διαδρομής

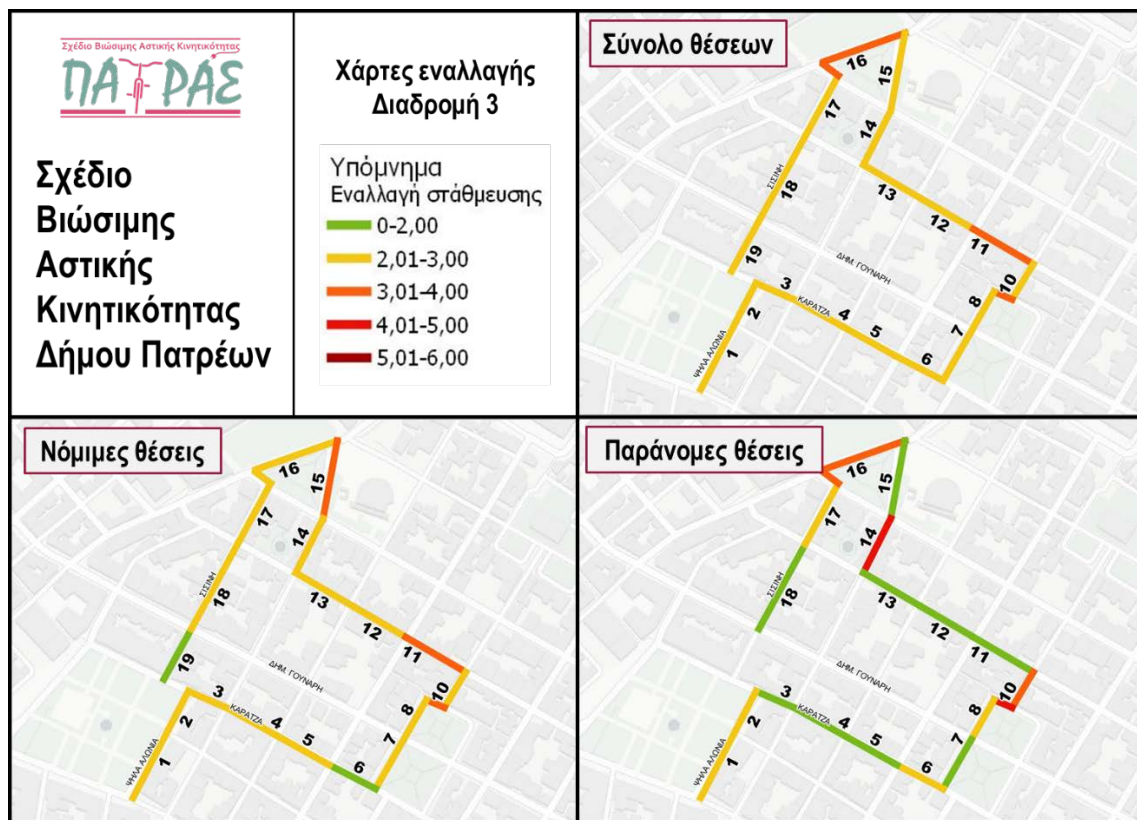
Η τρίτη διαδρομή διατρέχει οδικά τμήματα των περιοχών Ψηλά Αλώνια και Άνω πόλης, ενώ αθροιστικά περιλαμβάνει 171 προσφερόμενες θέσεις, 2 ειδικές και 59 θέσεις όπου απαγορεύεται η στάθμευση. Η περιοχή παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα της ύπαρξης της κατοικίας ως κυριαρχούσας χρήσης γης, αλλά και συγχρόνως της αυξημένη επισκεψιμότητα λόγω δύο χρήσεων γης που αποτελούν πόλους έλξης: την πλατεία Ψηλών Αλωνίων, την πλατεία Αγίου Γεωργίου και το Ρωμαϊκό Θέατρο αλλά και του εμπορικούς δρόμους Παλαιών Πατρών Γερμανού και Δημητρίου Γούναρη.

Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι ο συνδυασμός κατοικίας με σημαντικούς πόλους έλξης, όπως περιγράφηκε παραπάνω, οδηγεί σε μια διατήρηση σχετικά υψηλής συσσώρευσης καθ' όλη την διάρκεια της μέρας (πάνω από 85% στις περισσότερες οδούς). Το ζήτημα της διαχείρισης της ζήτησης γίνεται ακόμα πιο δύσκολο λαμβάνοντας υπόψη ότι καταγράφηκαν συνολικά 175 οχήματα κατά την πρώτη πρωινή ώρα καταγραφής (06:00 π.μ.), το οποίο αποτελεί ένδειξη ότι οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων ξεπερνούν και την υφιστάμενη προσφορά. Από μόνο του το γεγονός αυτό δικαιολογεί την αυξημένη συγκέντρωση παράνομης στάθμευσης κοντά στις δύο πλατείες, κάτι που είναι εμφανές από τον σχετικό χάρτη εναλλαγής και από τον αντίστοιχο πίνακα.

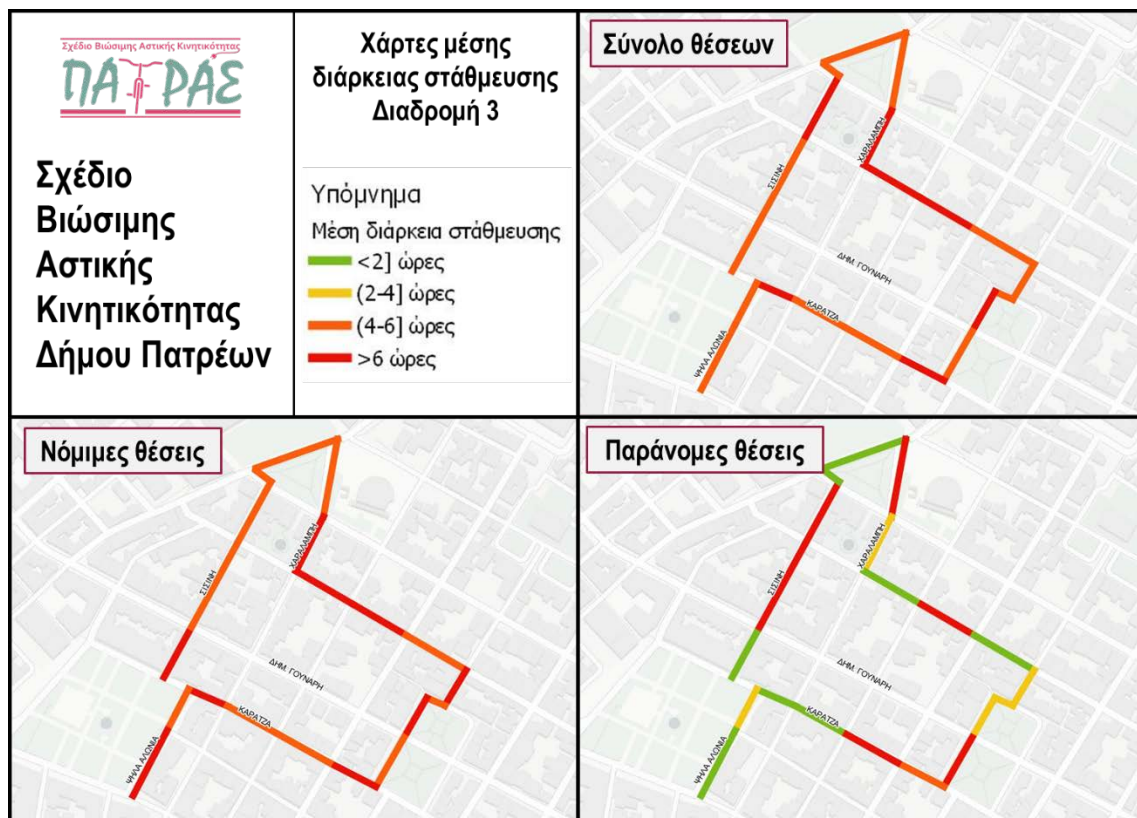
Ένα ακόμα πρόβλημα είναι η σχετικά μεγάλη διάρκεια παραμονής (άνω των 4 ωρών και σε πολλά σημεία άνω των 6) των σταθμευμένων στην περιοχή, μη δίνοντας περιθώριο στην εξυπηρέτηση επισκεπτών (υπενθυμίζεται ότι δεν υφίσταται κοντινός χώρος στάθμευσης εκτός οδού). Αυτό αποτυπώνεται και στην αρκετά μικρή εναλλαγή η οποία σπάνια ξεπερνά τα 3 οχήματα ανά θέση

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

για το διάστημα των 18 ωρών. Τέλος παρατηρήθηκαν και 73 οχήματα ολοήμερης κατάληψης, είτε σε νόμιμη είτε σε παράνομη θέση.



Εικόνα 141: Χάρτες εναλλαγής στάθμευσης - Διαδρομή 3



Εικόνα 142: Χάρτες μέσης διάρκειας στάθμευσης - Διαδρομή 3

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πίνακας 64: Αποτελέσματα δεικτών εναλλαγής ανά οδικό τμήμα και συσσώρευση στάθμευσης ανά ώρα – διαδρομή 3

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ			ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ										ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ										ΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ										ΕΙΔΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ									
A/A	ΟΔΟΣ		P	M	E	Δt	Eft	S	T	D	P	M	E	Δt	Eft	S	T	D	P	M	E	Δt	Eft	S	T	D	P	M	E	Δt	Eft	S	T	D								
1	ΠΛ. ΥΨΗΛΩΝ ΑΛΩΝΙΩΝ		37	93	2.51	18	0.14	666	390	4.19	17	38	2.24	18	0.12	306	303	7.97	20	55	2.75	18	0.15	360	87	1.58	0	0	0	0	0.00	0	0	0								
2	ΠΛ. ΥΨΗΛΩΝ ΑΛΩΝΙΩΝ		22	55	2.50	18	0.14	396	252	4.58	10	30	3.00	18	0.17	180	175	5.83	12	25	2.08	18	0.12	216	77	3.08	0	0	0	0	0.00	0	0	0								
3	ΚΑΡΑΤΖΑ		3	5	11	2.20	18	0.12	90	80	7.27	5	11	2.20	18	0.12	90	80	7.27	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0	0								
4	ΚΑΡΑΤΖΑ		4	9	27	3.00	18	0.17	162	145	5.37	9	27	3.00	18	0.17	162	145	5.37	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0	0								
5	ΚΑΡΑΤΖΑ		5	10	26	2.60	18	0.14	180	156	6.00	8	24	3.00	18	0.17	144	129	5.38	1	1	1.00	18	0.06	18	9	9.00	1	1	18	0.06	18	18	18								
6	ΚΑΡΑΤΖΑ		6	7	16	2.29	18	0.13	126	111	6.94	5	10	2.00	18	0.11	90	82	8.20	2	6	3.00	18	0.17	36	29	4.83	0	0	18	0.00	0	0	0								
7	ΠΛ. ΟΜΟΝΟΙΑΣ		7	14	37	2.64	18	0.15	252	215	5.81	12	34	2.83	18	0.16	216	188	5.53	2	3	1.50	18	0.08	36	27	9.00	0	0	18	0.00	0	0	0								
8	ΠΛ. ΟΜΟΝΟΙΑΣ		8	14	36	2.57	18	0.14	252	224	6.22	11	27	2.45	18	0.14	198	195	7.22	3	9	3.00	18	0.17	54	29	3.22	0	0	18	0.00	0	0	0								
9	ΠΛ. ΟΜΟΝΟΙΑΣ		9	6	24	4.00	18	0.22	108	98	4.08	4	15	3.75	18	0.21	72	65	4.33	2	9	4.50	18	0.25	36	33	3.67	0	0	18	0.00	0	0	0								
10	ΗΛΕΙΑΣ		10	7	20	2.86	18	0.16	126	119	5.95	5	12	2.40	18	0.13	90	87	7.25	2	8	4.00	18	0.22	36	32	4.00	0	0	18	0.00	0	0	0								
11	Γ. ΡΟΥΦΟΥ		11	13	41	3.15	18	0.18	234	178	4.34	11	38	3.45	18	0.19	198	173	4.55	2	3	1.50	18	0.08	36	5	1.67	0	0	18	0.00	0	0	0								
12	Γ. ΡΟΥΦΟΥ		12	25	2.08	18	0.12	216	195	7.80	10	21	2.10	18	0.12	180	162	7.71	2	4	2.00	18	0.11	36	33	8.25	0	0	18	0.00	0	0	0	0								
13	Γ. ΡΟΥΦΟΥ		13	7	19	2.71	18	0.15	126	123	6.47	7	19	2.71	18	0.15	126	123	6.47	0	0	0.00	18	0.00	0	0	0.00	0	0	18	0.00	0	0	0								
14	ΧΑΡΑΛΑΜΠΗ		14	10	26	2.60	18	0.14	180	161	6.19	8	17	2.13	18	0.12	144	131	7.71	2	9	4.50	18	0.25	36	30	3.33	0	0	18	0.00	0	0	0								
15	ΧΑΡΑΛΑΜΠΗ		15	12	36	3.00	18	0.17	216	161	4.47	11	35	3.18	18	0.18	198	152	4.34	1	1	1.00	18	0.06	18	9	9.00	0	0	18	0.00	0	0	0								
16	25ης ΜΑΡΤΙΟΥ		16	14	44	3.14	18	0.17	252	207	4.70	11	33	3.00	18	0.17	198	191	5.79	3	11	3.67	18	0.20	54	16	1.45	0	0	18	0.00	0	0	0								
17	ΣΙΣΙΝΗ		17	11	29	2.64	18	0.15	198	179	6.17	8	22	2.75	18	0.15	144	130	5.91	3	7	2.33	18	0.13	54	49	7.00	0	0	18	0.00	0	0	0								
18	ΣΙΣΙΝΗ		18	16	46	2.88	18	0.16	288	272	5.91	15	45	3.00	18	0.17	270	254	5.64	1	1	1.00	18	0.06	18	18	18.00	0	0	18	0.00	0	0	0								
19	ΣΙΣΙΝΗ		19	6	18	3.00	18	0.17	108	96	5.33	4	7	1.75	18	0.10	72	72	10.29	1	8	8.00	18	0.44	18	15	1.88	1	3	3	18	0.17	18	9	3							
06:00			07:00			08:00		09:00		10:00		11:00		12:00		13:00		14:00		15:00		16:00		17:00		18:00		19:00		20:00		21:00		22:00		23:00						
07:00			08:00			09:00		10:00		11:00		12:00		13:00		14:00		15:00		16:00		17:00		18:00		19:00		20:00		21:00		22:00		23:00		24:00						
93%	ΠΛ. ΥΨΗΛΩΝ ΑΛΩΝΙΩΝ		89%			96%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		96%		96%		100%		100%						
85%	ΚΑΡΑΤΖΑ		70%			70%		100%		100%		100%		93%		96%		89%		81%		85%		85%		89%		96%		89%		89%		100%		96%						
93%	ΠΛ. ΟΜΟΝΟΙΑΣ		89%			89%		100%		96%		100%		96%		96%		96%		85%		81%		81%		89%		93%		89%		93%		89%		96%						
100%	ΗΛΕΙΑΣ		100%			60%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		80%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%						
93%	Γ. ΡΟΥΦΟΥ		89%			86%		100%		100%		100%		96%		100%		89%		79%		75%		86%		86%		93%		86%		93%		96%		89%						
84%	ΧΑΡΑΛΑΜΠΗ		84%			95%		89%		89%		89%		89%		95%		79%		74%		79%		79%		79%		79%		74%		79%		74%		74%						
25ης ΜΑΡΤΙΟΥ			100%			100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		91%		82%		91%		100%		100%		91%		100%		91%		91%						
93%	ΣΙΣΙΝΗ		93%			93%		93%		93%		93%		96%		100%		93%		96%		96%		96%		96%		96%		96%		93%		85%		89%						
91%	Σύνολο διαδρομής		87%			88%		98%		97%		98%		98%		98%		92%		87%		87%		89%		91%		94%		90%		91%		94%		92%						

3.3.12 Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών

Στην Πάτρα έχει αναπτυχθεί από το 2015 από την Αναπτυξιακή Δημοτική Επιχείρηση Πατρών (ΑΔΕΠ) στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού έργου SUMMIT - Sustainable Urban Mobility Management Information Technologies, το Πληροφοριακό Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Πάτρα, το οποίο περιλαμβάνει:

1. Κεντρικό Πληροφοριακό Σύστημα Παροχής Συνδυασμένων Υπηρεσιών που παρέχει ενημέρωση στο κοινό για μια σειρά υποσυστημάτων μέσω των αντίστοιχων υπηρεσιών (όταν αυτές υλοποιηθούν), όπως παρουσιάζεται και στην παρακάτω εικόνα.
2. Ολοκληρωμένο Σύστημα Πληροφόρησης για τους επιβάτες της αστικής συγκοινωνίας.



Εικόνα 143: Σχηματικό διάγραμμα συστήματος
(Με πράσινο φαίνονται οι ήδη υλοποιημένες εφαρμογές)

3.3.12.1 Σύστημα ενημέρωσης επιβατικών αστικών συγκοινωνιών

Για τους επιβάτες της αστικής συγκοινωνίας, έχει αναπτυχθεί ένα **Ολοκληρωμένο Σύστημα Πληροφόρησης**, που περιλαμβάνει: Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον υπολειπόμενο χρόνο άφιξης του λεωφορείου κάθε γραμμής σε κάθε στάση του δικτύου αστικών συγκοινωνιών της πόλης. Η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη: στο διαδίκτυο, σε κινητό τηλέφωνο (εφαρμογή για όλες τις πλατφόρμες «έξυπνων» κινητών) "PATRAS BUS" και σε πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) που έχουν τοποθετηθεί (30 επιλεγμένες «έξυπνες στάσεις»), όπως

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

επίσης και αναζήτηση βέλτιστης διαδρομής (routing), η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη στην εφαρμογή του διαδικτύου.



Εικόνα 144: Οθόνες πληροφόρησης σε στάσεις του αστικού ΚΤΕΛ

Πίνακας 65: Θέσεις Έξυπνων Στάσεων

ΕΞΥΠΝΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ						
α/α	ΚΩΔ. ΚΤΕΛ	ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΙΝΑΚΙΔΑΣ	ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ	
1	436	ΠΛ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ (κάτω μέρος)	lcd	ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΠΑΤΡΕΩΣ
2	430	ΠΛ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ (πάνω μέρος)	lcd	ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΕΡΜΟΥ
3	427	ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	lcd	ΜΑΙΖΩΝΟΣ	ΒΟΤΣΗ	ΦΙΛΟΠΟΙΜΕΝΟΣ
4	407	ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ	4 γραμμών	ΜΑΙΖΩΝΟΣ	ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ	ΚΟΡΑΗ
5	411	PARKING (ΚΟΡΙΝΘΟΥ)	4 γραμμών	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	ΤΣΑΜΑΔΟΥ	ΜΙΑΟΥΛΗ
6	414	ΟΤΕ (ΑΝΟΔΟΣ)	4 γραμμών	ΓΟΥΝΑΡΗ	ΚΑΝΑΚΑΡΗ	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ
7	284	ΚΤΕΛ	lcd	ΑΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΟΥ	ΖΑΪΜΗ	ΣΑΤΩΒΡΙΑΝΔΟΥ
8	437	ΕΡΜΟΥ	4 γραμμών	ΕΡΜΟΥ	ΜΑΙΖΩΝΟΣ	ΚΟΡΙΝΘΟΥ
9	534	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΡΙΟ	4 γραμμών	ΛΕΩΦ. ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ		Γ.ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ
10	372	ΑΦΕΤΗΡ.ΤΑΡΑΜΠΟΥΡΑ (ΤΕΙ)	4 γραμμών	ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ	ΑΥΛΩΝΟΣ	Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
11	678	ΠΡΥΤΑΝΕΙΑ (προς κέντρο)	4 γραμμών	ΚΑΘΕΤΗ ΟΔ. ΕΛΥΤΗ (πριν την πρυτανεία)	ΟΔΥΣ. ΕΛΥΤΗ	ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΟΔ.ΕΛΥΤΗ
12	580	ΓΗΠ.ΠΑΝΑΧΑΪΚΗΣ (προς κέντρο)	2 γραμμών	ΕΛΛ. ΣΤΡΑΤΙΩΤΟΥ	ΔΙΑΓΟΡΑ	ΑΡΧ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ
13	611	ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΡΟΗΣ	2 γραμμών	ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΡΟΗΣ		
14	428	ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	4 γραμμών	ΚΑΝΑΚΑΡΗ	ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΠΑΤΡΕΩΣ
15	272	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	lcd	ΜΑΙΖΩΝΟΣ	ΡΑΔΙΝΟΥ	ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
16	745	ΒΡΑΧΝΑΪΚΑ (προς κέντρο)	2 γραμμών	ΠΕΟ ΠΑΤΡΩΝ-ΠΥΡΓΟΥ	ΜΑΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ	ΤΙΜ. ΧΡΟΝΙΔΟΥ
17	235	ΑΓ. ΠΑΥΛΟΣ (προς κέντρο)	4 γραμμών	ΑΡΧ. ΙΕΡΟΘΕΟΥ	ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΥ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
18	796	ΑΓ. ΠΑΥΛΟΣ (προς Ταραμπούρα)	4 γραμμών	ΑΡΧ. ΙΕΡΟΘΕΟΥ	ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΥ	ΒΥΡΩΝΟΣ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

19	397	ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ (ΚΟΡΙΝΘΟΥ)	4 γραμμών	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ	ΓΕΝΝΑΔΙΟΥ
20		ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΙΤΕΩΝ	4 γραμμών	ΑΚΤΗ ΔΥΜΑΙΩΝ		
21	214	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑΣ	4 γραμμών	ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ		
22	269	ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	4 γραμμών	ΑΓ. ΑΝΔΡΕΟΥ	ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ
23	280	ΟΣΕ	4 γραμμών	ΟΘΩΝΟΣ ΑΜΑΛΙΑΣ		
24	311	ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ Α'	4 γραμμών	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ	ΛΑΜΙΑΣ	ΛΕΩΦ. ΑΜΕΡΙΚΗΣ
25	444	ΠΡΟΑΣΤΕΙΟ	4 γραμμών	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ	ΔΙΓΕΝΗ ΑΚΡΙΤΑ	ΠΛΗΘΩΝΟΣ
26	465	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ (προς κέντρο)	4 γραμμών	ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ	Λ. ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ
27	225	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ	2ΓΡ-Φ/ΒΟΛΤ	ΦΩΚΑΙΑΣ		
28	285	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΕΙΟ	2ΓΡ-Φ/ΒΟΛΤ	ΚΟΡΙΝΘΟΥ		
29	279	ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	2ΓΡ-Φ/ΒΟΛΤ	ΑΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΟΥ		
30	295	ΜΑΡΑΤΟΥ	2ΓΡ-Φ/ΒΟΛΤ	ΚΟΡΙΝΘΟΥ		

Από το 2015 λειτουργεί η εφαρμογή του Πληροφοριακού Συστήματος Χρηστών Αστικών Συγκοινωνιών η οποία δίνει τη δυνατότητα αναζήτησης πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο για τις διαδρομές και τη λειτουργία των αστικών λεωφορείων, με το όνομα “ΠΑΤΡΑ Bus”.

Η εφαρμογή λειτουργεί και στις τρεις πλατφόρμες κινητών τηλεφώνων και tablets:

Για χρήστες Android:

<https://play.google.com/store/apps/details?id=adep.mobile.transport&hl=el>

Για χρήστες Windows:

<https://www.microsoft.com/el-gr/store/apps/patras-bus/9wzdnrd250n>

Για χρήστες iPhone:

<https://itunes.apple.com/us/app/patras-bus/id988405273?mt=8>

Η εφαρμογή δίνει στο χρήστη πληροφορίες πραγματικού χρόνου για όλες τις στάσεις (περίπου 550) των γραμμών του αστικού ΚΤΕΛ της Πάτρας:

Ο χρήστης μπορεί :

- Να ενημερωθεί για τους χρόνους άφιξης των λεωφορείων σε πραγματικό χρόνο της γραμμής που τον ενδιαφέρει σε οποιαδήποτε στάση του δικτύου.
- Να πάρει πληροφορίες για κάθε γραμμή των αστικής συγκοινωνίας και τις στάσεις, με φωτογραφία της τοποθεσίας.
- Να δει την τοποθεσία των λεωφορείων που πραγματοποιούν ένα δρομολόγιο σε πραγματικό χρόνο (ανανέωση θέσης ανά 1 λεπτό)
- Να βρει τη βέλτιστη διαδρομή:

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- ο Το σύστημα εντοπίζει την πλησιέστερη στάση λεωφορείου και παρέχει δεδομένα σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις αφίξεις δρομολογίων. Βάση των δεδομένων αυτών προτείνεται και βέλτιστη διαδρομή για τον προορισμό του χρήστη.
- ο Επιλέγοντας αναχώρηση, προορισμό και ώρα αναχώρησης ή άφιξης λαμβάνει οδηγίες για την βέλτιστη διαδρομή χρησιμοποιώντας δημόσια μέσα μεταφοράς (λεωφορεία)
- Να προγραμματίσει υπηρεσίες ειδοποίησης για αφίξεις γραμμών σε στάση. (Από τις πληροφορίες στάσης επιλέγοντας γραμμή και προσθήκη ειδοποίησης)

**ΠΑΤΡΑ Βus**
Αρχική

**Πλησιέστερες Στάσεις**
Με αυτόματο εντοπισμό θέσης

**Θέσεις Λεωφορείων**
Δείτε την θέση των λεωφορείων σε πραγματικό χρόνο

**Αφίξεις**
Ενημερωθείτε για αφίξεις γραμμών σε στάσεις

**Βέλτιστη Διαδρομή**
Αναζήτηση της βέλτιστης διαδρομής με την χρήση των Μ.Μ.Μ.

**Γραμμές**
Δρομολόγια, στάσεις, αναχωρήσεις κ. α.

**Νέα**
Νέα, ανακοινώσεις κ.α.

 **Αγαπημένα**

**Πλησιέστερες Στάσεις**
12 στάσεις σε 0.36 km.

**ΠΑΛΙΟ ΑΡΣΑΚΕΙΟ (Κορίνθου)**
0.06 km.

Προς: ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ, ΤΕΡΜΑ ΑΡΕΘΑ, ΤΕΡΜΑ - ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ, ΤΣ ΒΟΥΝΤΕΝΗ ΜΠΑΛΑΣ,

**ΠΑΛΙΟ ΑΡΣΑΚΕΙΟ**
0.11 km.

Προς: ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΟΘ. ΑΜΑΛΙΑΣ & ΚΑΡΟΛΟΥ, ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΖΑΡΟΥΧΛΕΪΚΑ, ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΑΡΑΜΠΟΥΡΑ -ΤΕΙ, ΤΕΡΜΑ

**ΖΑΪΜΗ**
0.11 km.

Προς: ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ, ΤΕΡΜΑ ΑΡΕΘΑ, ΤΕΡΜΑ - ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ, ΤΣ ΒΟΥΝΤΕΝΗ ΜΠΑΛΑΣ,

**ΠΑΛΑΙΟ ΜΟΥΣΕΙΟ**
0.16 km.

Προς: ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΟΘ. ΑΜΑΛΙΑΣ & ΚΑΡΟΛΟΥ, ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΖΑΡΟΥΧΛΕΪΚΑ, ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΑΡΑΜΠΟΥΡΑ -ΤΕΙ, ΤΕΡΜΑ

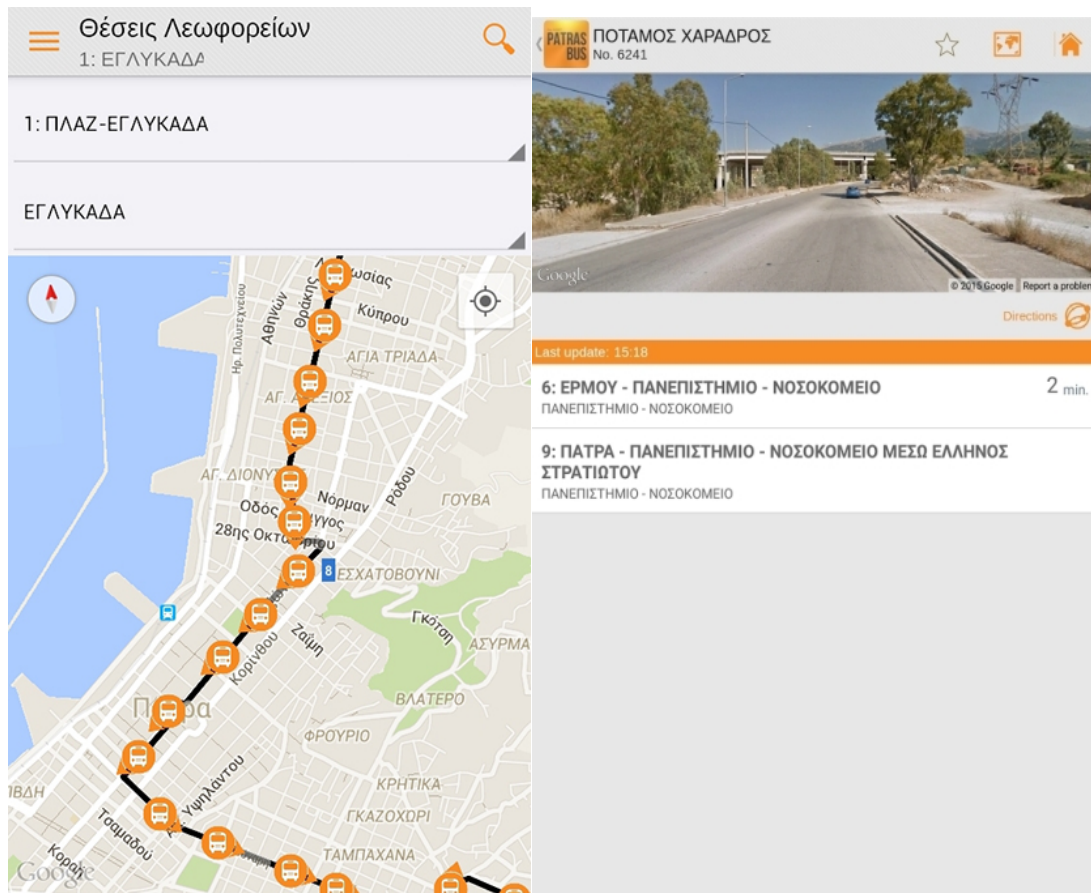
**ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΑΧΑΪ'ΑΣ**
0.28 km.

Προς: ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΟΘ. ΑΜΑΛΙΑΣ & ΚΑΡΟΛΟΥ, ΤΕΡΜΑ_ΠΛΑΖ, ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ, ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΠΑΡΚΙΝ

**ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ**
0.28 km.

Προς: ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΟΘ. ΑΜΑΛΙΑΣ & ΚΑΡΟΛΟΥ

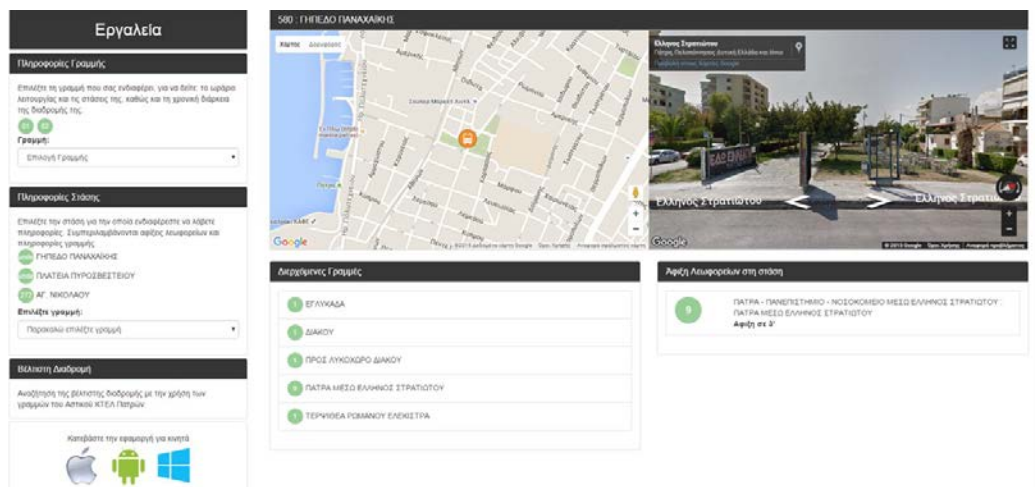
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



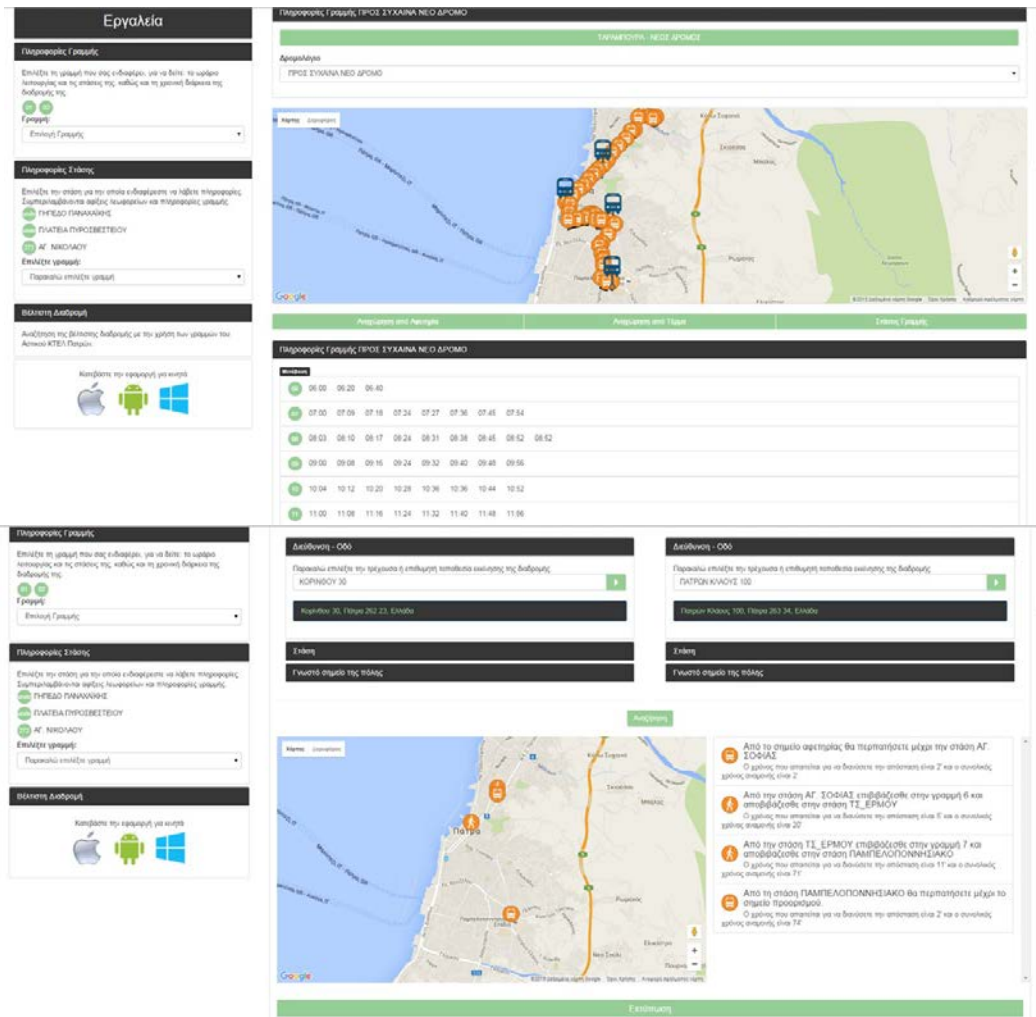
Εικόνα 145: Χαρακτηριστικές "οθόνες" από την εφαρμογή για τα κινητά "Πάτρα Bus"

Παράλληλα λειτουργεί το portal του Πληροφοριακού Συστήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων (mobility.patras.gr).

Σε αυτό περιλαμβάνονται όλες οι πληροφορίες του Συστήματος Πληροφόρησης Χρηστών Αστικών Συγκοινωνιών, αλλά είναι συνδεδεμένο και με το σύστημα Κοινοχρήστων ποδηλάτων, τον Προαστιακό κλπ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



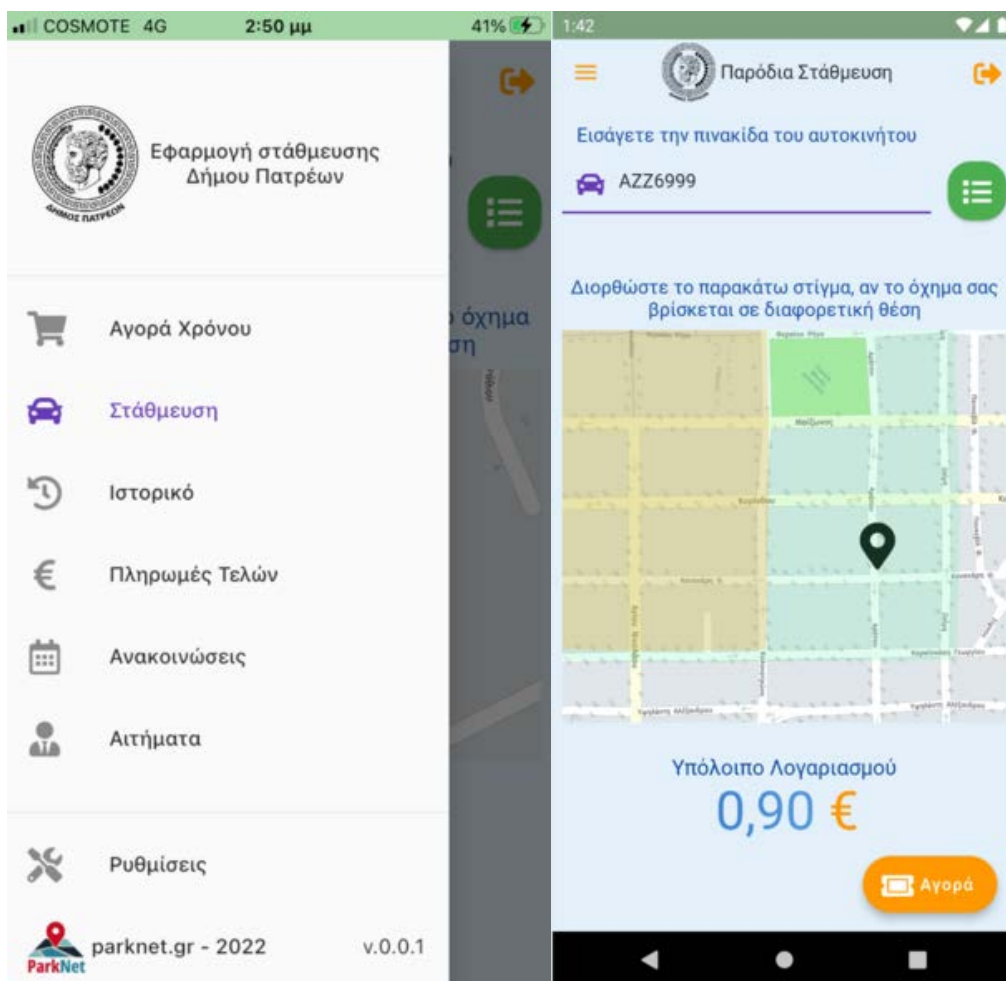
Εικόνα 146: Χαρακτηριστικές οθόνες του portal. (mobility.patras.gr)

Ωστόσο, δεδομένου ότι η ΑΔΕΠ έχει κλείσει πλέον, φαίνεται ότι υπάρχουν προβλήματα στην εφαρμογή, όπως διαπιστώνεται από τα σχόλια και τις αξιολογήσεις των χρηστών, καθώς δεν ενημερώνεται το σύστημα όπως θα έπρεπε για τις αλλαγές σε διαδρομές και ωράρια γραμμών.

3.3.12.2 Σύστημα πληροφόρησης για τις θέσεις στάθμευσης

Τους επόμενους μήνες θα λειτουργήσει στην πόλη της Πάτρας το νέο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Ο χρήστης της υπηρεσίας θα μπορεί να σταθμεύσει χρησιμοποιώντας το κινητό του τηλέφωνο ή μία εφαρμογή. Μέσω της εφαρμογής θα συμπληρώνει την πινακίδα του οχήματος του και το γεωγραφικό στίγμα της τοποθεσίας του οχήματος, και θα εκδίδει το εισιτήριο του. Εναλλακτικά θα μπορεί να σταθμεύσει μέσω sms και ενός συγκεκριμένου λεκτικού μηνύματος (ζώνη στάθμευσης του αυτοκινήτου).

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 147: Αρχική μορφή περιβάλλοντος εφαρμογής (Πηγή: <https://www.thebest.gr/article/651187-kartes-telos-deite-pos-tha-einai-to-neo-sustima-stathmeusis-stin-patra-pote-tha-leitourgisei-eikones>)

3.4 Εντοπισμός προβλημάτων και ανάδειξη ευκαιριών στην περιοχή παρέμβασης

Η ανάλυση SWOT εξετάζει καθεμία από τις συνιστώσες κινητικότητας και συμπληρώνεται έχοντας ως γενικό γνώμονα την επίτευξη της βιωσιμότητας του συνόλου του συστήματος κινητικότητας της πόλης και λαμβάνοντας υπόψη την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της κάθε συνιστώσας.

Όπως αναφέρεται στο αρκτικόλεξο της λέξης SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), στην συγκεκριμένη ανάλυση, για κάθε εξεταζόμενο πεδίο κινητικότητας (αντίστοιχα με τα κεφάλαια της ανάλυσης που υπάρχουν στην παρούσα τεχνική έκθεση) παρατίθενται:

- 1) Τα πλεονεκτήματα, θετικά στοιχεία, χαρακτηριστικά που ανέδειξε η υφιστάμενη κατάσταση
- 2) Τα αρνητικά στοιχεία, μειονεκτήματα που ανέδειξε η υφιστάμενη κατάσταση
- 3) Ευκαιρίες και προοπτικές που μπορούν να συμβάλλουν θετικά
- 4) Κίνδυνοι και ζητήματα που χρήζουν προσοχής

Ως προς τα εξεταζόμενα πεδία κινητικότητας, λαμβάνονται υπόψη οι 9 κατηγορίες που περιγράφονται στην υφιστάμενη νομοθεσία που διέπει την εκπόνηση των ΣΒΑΚ (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7, Ν.4784).

➤ Δημόσια μέσα μεταφοράς

Πλεονεκτήματα

- Ικανοποιητική κάλυψη (χωρική) από τα αστικά λεωφορεία
- Ικανοποιητική λειτουργία των ΤΑΞΙ
- Στόλος λεωφορείων που διαθέτει εξοπλισμό πρόσβασης ΑΜΕΑ
- Ύπαρξη συστήματος τηλεματικής:
 - ο Εφαρμογή σε κινητά τηλέφωνα
 - ο Πιλοτική εφαρμογή μέσω πινάκων μεταβλητών μηνυμάτων σε 30 στάσεις
- Ύπαρξη προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής
- Υποστήριξη της μεταφοράς φοιτητών μέσω σύνδεσης σιδηροδρόμου-Πανεπιστημίων με λεωφορεία
- Ικανοποιητική υπεραστική σύνδεση με ΚΤΕΛ και λιμάνι

Μειονεκτήματα

- Οι ονομασίες των διαδρομών των λεωφορείων είναι δυσνόητες για το επιβατικό κοινό
- Ελλείψεις σε πληροφοριακό υλικό και υποδομές σε μεγάλο ποσοστό των στάσεων αστικής συγκοινωνίας
- Περιορισμένο ωράριο λειτουργίας αστικών γραμμών

- Η έντονη συμφόρηση και οι μεγάλοι χρόνοι αναμονής στα φανάρια επιφέρει προβλήματα χρονικής αξιοπιστίας στις αστικές γραμμές
- Υψηλό κόμιστρο MMM
- Μη αξιοποιήσιμος εξοπλισμός πρόσβασης ΑΜΕΑ στα λεωφορεία λόγω κακής υποδομής στάσεων-πεζοδρομίων αλλά και εξωγενών παραγόντων (παράνομη στάθμευση)
- Περιορισμένη ζήτηση MMM ως απόρροια της μειωμένης εξυπηρέτησης
- Απουσία ηλεκτρονικού εισιτηρίου
- Υπολειτουργία συστήματος τηλεματικής
- Μειωμένη εξυπηρέτηση προαστιακού σιδηρόδρομου: αραιά δρομολόγια, έλλειψη αυτόματων πωλητών εισιτηρίων, συστήματος πληροφόρησης, μη προσβάσιμες αποβάθρες.

Ευκαιρίες

- Επίτευξη σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας με την Αθήνα και το υπόλοιπο δίκτυο της χώρας
- Αναπροσαρμογή των δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών
- Αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων στις αστικές συγκοινωνίες
- Εξέταση τρόπων ενίσχυσης και ανάδειξης MMM

Απειλές

- Δύσκολη η ενίσχυση του ενδιαφέροντος για τα MMM
- Η μη ενίσχυση της εξυπηρέτησης σε συνδυασμό με παρεμβάσεις περιορισμού της κυκλοφορίας των ΙΧ θα επιφέρει προβλήματα

➤ Ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)

Πλεονεκτήματα

- Ύπαρξη προσβάσιμου δικτύου πεζής μετακίνησης με υψηλή επισκεψιμότητα
- Τα πεζοδρόμια στο κέντρο και εκατέρωθεν της οδού Γούναρη (περιοχές Άνω Πόλης και Υψηλά Αλώνια) συνδυάζουν επαρκές πλάτος, αυξημένη αισθητική και καλή επιφάνεια κυκλοφορίας
- Ικανοποιητική υποδομή πεζών στο παραλιακό μέτωπο βόρεια του κέντρου
- Ύπαρξη ραμπών ΑΜΕΑ και διαβάσεων πεζών βάσει προδιαγραφών στο κέντρο της Πάτρας
- Η πεζή μετακίνηση αποτελεί ιδιαίτερα συχνή επιλογή των κατοίκων για καθημερινές μετακινήσεις

Μειονεκτήματα

- Σαφής διαφοροποίηση υποδομών πεζής μετακίνησης σε περιοχές εκτός κέντρου (ασυνέχειες, εμπόδια και μέτρια ποιότητα επιφάνειας)
- Μειωμένη προσβασιμότητα ΑΜΕΑ σε περιοχές εκτός κέντρου
- Μεγάλη έλλειψη σε οδεύσεις τυφλών
- Αρκετά μειωμένη χρήση ποδηλάτου

- Απουσία δικτύου ποδηλατοδρόμου
- Ποδηλατικές υποδομές μακριά από το εμπορικό κέντρο τη πόλης
- Ανενεργό και ρημαγμένο σύστημα ενοικίασης ποδηλάτων

Ευκαιρίες

- Δρομολογημένες αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις και κατασκευές ποδηλατοδρόμων σε κέντρο και Άνω πόλη
- Αύξηση χρήσης ποδηλάτου με δημιουργία δικτύου και επαναλειτουργία συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
- Αισθητική βελτίωση και αύξηση εμπορικής δραστηριότητας οδών όπου διενεργούνται παρεμβάσεις ήπιας κινητικότητας.

Απειλές

- Οι παρεμβάσεις που δρομολογούνται εστιάζουν κυρίως σε κεντρικές περιοχές.
- Η μη αστυνόμευση μπορεί να οδηγήσει σε φαινόμενα παρανομίας: βανδαλισμό υποδομών, διέλευση ΙΧ από πεζοδρόμους, στάθμευσης πάνω σε ποδηλατόδρομο κτλ.
- Απαξίωση παρεμβάσεων ποδηλάτου σε περίπτωση απουσίας δράσεων προώθησης και ευαισθητοποίησης

➤ Προσβασιμότητα χρηστών

Πλεονεκτήματα

- Επαρκής συνθήκες προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ στο εμπορικό κέντρο της Πάτρας, στην περιοχή νοτιοδυτικά αυτού και κατά μήκος της οδού Δημητρίου Γούναρη

Μειονεκτήματα

- Οι διάδρομοι στο κέντρο της πόλης από τις περιμετρικές περιοχές του, δεν διαθέτουν επαρκή στοιχεία προσβασιμότητας
- Δεν υφίσταται ενιαίο δίκτυο οδεύσεων τυφλών, παρά μόνο σε τμήματα κεντρικών οδών
- Η προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ είναι αρκετά περιορισμένη σε μεγάλο τμήμα του δικτύου
- Περιορισμένη προσβασιμότητα στην αστική συγκοινωνία λόγω αδυναμίας αξιοποίησης υφιστάμενου εξοπλισμού λεωφορείων

Ευκαιρίες

- Συμμετοχή εκπροσώπων ομάδων πολιτών και συλλόγων ΑΜΕΑ στην διαδικασία του ΣΒΑΚ, προς ανάδειξη προβλημάτων και στοχοθέτηση παρεμβάσεων βελτίωσης προσβασιμότητας
- Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας για εξειδίκευση παρεμβάσεων
- Ευαισθητοποίηση της κοινωνίας

Απειλές

- Αποσπασματικές παρεμβάσεις βελτίωσης προσβασιμότητας που δεν αντιμετωπίζουν συνολικά το πρόβλημα

➤ Οδική ασφάλεια χρηστών

Πλεονεκτήματα

- Ο μελλοντικός σχεδιασμός του Δήμου περιλαμβάνει μέτρα διαφύλαξης της κίνησης πεζών και ποδηλάτων στο κέντρο της πόλης

Μειονεκτήματα

- Σημαντικό πλήθος τροχαίων εμπλέκουν ευαίσθητους χρήστες οδού (πεζούς και ποδηλάτες)
- Αρκετά τροχαία ατυχήματα σε διασταυρώσεις επί κύριων και δευτερευουσών οδών
- Κατά μέσο όρο ένα στα πέντε ατυχήματα περιλαμβάνει σωματικές βλάβες.
- Η ύπαρξη παράνομης στάθμευσης επιφέρει χαμηλές συνθήκες ορατότητας

Ευκαιρίες

- Η αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου της κυκλοφορίας μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
- Εμπλουτισμός του μελλοντικού σχεδιασμού με διατάξεις και παρεμβάσεις που ενισχύουν την οδική ασφάλεια

Απειλές

- Η μη αστυνόμευση που μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα οδικής ασφάλειας λόγω παραβατικότητας.
- Οι αποσπασματικές παρεμβάσεις που δεν γίνονται στο πλαίσιο ενός ολιστικού σχεδιασμού δεν είναι σαφές ότι βελτιώνουν τις συνθήκες ασφάλειας

➤ Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων

Πλεονεκτήματα

- Διαχωρισμός της εμπορευματικής δραστηριότητας λιμένα από την υπόλοιπη κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης
- Δυνατότητα παράκαμψης επιβαρυμένου κυκλοφοριακά κέντρου μέσω της μικρής περιμετρικής
- Δρομολογημένες παρεμβάσεις με σκοπό την διευκόλυνση της κυκλοφορίας μετά από παρεμβάσεις προώθησης της ήπιας κινητικότητας

Μειονεκτήματα

- Έντονη προτίμηση της χρήσης του ΙΧ έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς
- Ανεπαρκή κίνητρα μείωσης ή αποτροπής της χρήσης του ΙΧ
- Σε πολλούς κόμβους η φωτεινή σηματοδότηση χρίζει επανυπολογισμού
- Κακή κατάσταση του οδοστρώματος σε περιοχές απομακρυσμένες από το κέντρο
- Αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση ως απόρροια πλήθους παραγόντων: παράνομη στάθμευση, καθυστέρηση σε φανάρια, διεξαγωγή φορτοεκφόρτωσης εκτός ωραρίου

Ευκαιρίες

- Υλοποίηση των δρομολογημένων παρεμβάσεων
- Εξέταση και διόρθωση των προγραμμάτων σηματοδότησης

- Διάνοιξη οδικών τμημάτων στο νότιο τμήμα της πόλης
- Επιβολή μέτρων περιορισμού της κίνησης των οχημάτων σε επιβαρυμένες περιοχές

Απειλές

- Εφαρμογή αποσπασματικών μέτρων που ενδεχομένως να διαιωνίσουν τα προβλήματα
- Καθυστέρηση στην διάνοιξη οδικών τμημάτων

➤ Ηλεκτροκίνηση και εναλλακτικά καύσιμα

Πλεονεκτήματα

- Ύπαρξη 20 δημοσίως προσβάσιμων σταθμών επαναφόρτισης με συνολικά 44 παροχές
- Ύπαρξη φορτιστή για οχήματα μικροκινητικότητας
- Πρόσφατη εκπόνηση ΣΦΗΟ (335 προβλεπόμενες θέσεις φόρτισης)

Μειονεκτήματα

- Η ύπαρξη λίγων σταθμών αναλογικά με τον πληθυσμό της Πάτρας αποτελεί εμπόδιο στην αντικατάσταση του στόλου

Ευκαιρίες

- Άμεση υλοποίηση του σχεδιασμού του ΣΦΗΟ
- Χωροθέτηση φορτιστών για οχήματα μικροκινητικότητας (ποδήλατα και πατίνια)

Απειλές

- Καθυστέρηση σε υλοποίηση του ΣΦΗΟ θα οδηγήσει σε επιβάρυνση του περιβάλλοντος λόγω εκπομπών αέριων ρύπων

➤ Διαχείριση πρόσβασης οχημάτων διανομής

Πλεονεκτήματα

- Μεγάλο πλήθος θέσεων Φ/Ε σε εντοπίσιμα σημεία
- Απευθείας σύνδεση εμπορικού λιμένα με υπεραστικό δίκτυο

Μειονεκτήματα

- Μη τήρηση ωραρίου Φ/Ε

Ευκαιρίες

- Αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών

Απειλές

- Η μη αντιμετώπιση του προβλήματος θα εμποδίσει την υλοποίηση άλλων παρεμβάσεων

➤ Οργάνωση στάθμευσης

Πλεονεκτήματα

- Ύπαρξη συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Ύπαρξη μεγάλων χώρων εκτός οδού πλησίον του κέντρου

- Διασύνδεση χώρων στάθμευσης με συγκοινωνία

Μειονεκτήματα

- Έντονα αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης - συχνά φαινόμενα παράνομης στάθμευσης
- Υψηλή μέση διάρκεια στάθμευσης σε εμπορικούς δρόμους και εντός της περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης
- Μικρά ποσοστά εναλλαγής
- Πολύ μικρό κόμιστρο στάθμευσης παρά την οδό – μη αποτρεπτικός παράγοντας
- Η σύνδεση των χώρων εκτός οδού με αστική συγκοινωνία δεν είναι συχνή
- Απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιοχές εκτός κέντρου

Ευκαιρίες

- Διερεύνηση και προσαρμογή του κομίστρου του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Εκσυγχρονισμό του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με νέα μέσα πληρωμής και ελέγχου
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης σε περιοχές εκτός κέντρου

Απειλές

- Ο κίνδυνος ενδεχόμενης μείωσης προσφοράς στάθμευσης είναι εμπόδιο στην ανακατανομή του χώρου
- Ενδεχόμενο χειροτέρευσης των δεικτών σε περίπτωση που δεν ληφθούν μέτρα

➤ Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών

Πλεονεκτήματα

- Βήματα εκσυγχρονισμού των μεταφορικών συστημάτων μέσω του Κεντρικού Πληροφοριακού Συστήματος Παροχής Συνδυασμένων Υπηρεσιών
- Υφίσταται σύστημα ενημέρωσης επιβατών αστικών συγκοινωνιών μέσω πινάκων μεταβλητών μηνυμάτων σε 30 στάσεις, ιστοσελίδας και εφαρμογής «έξυπνων» κινητών
- Αναμένεται η λειτουργία εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης για κινητά τηλέφωνα

Μειονεκτήματα

- Το σύστημα ενημέρωσης επιβατών δεν είναι ενημερωμένο με αποτέλεσμα να μην λειτουργεί σωστά
- Η τηλεματική δεν λειτουργεί σε όλες τις στάσεις
- Δεν έχουν γίνει ενέργειες ολοκλήρωσης του κεντρικού πληροφοριακού συστήματος

Ευκαιρίες

- Τάση υιοθέτησης πρωτοποριακών εφαρμογών και έξυπνων συστημάτων
- Αξιοποίηση και εμπλουτισμό του συστήματος ενημέρωσης επιβατών αστικών συγκοινωνιών

Απειλές

- Κίνδυνος «εγκατάλειψης» των υφιστάμενων εφαρμογών
- Χωρίς δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, οποιαδήποτε καινοτομία θα απαξιωθεί

3.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

3.5.1 Σενάρια Αστικής Κινητικότητας για τον Δήμο Πατρέων

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων επέλεξε την ανάπτυξη σεναρίων έμφασης τα οποία θα εξεταστούν στις πλήρεις τους διαστάσεις, πριν τη διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού η οποία θα αναδείξει το την τελική λύση για τις ανάγκες του Δήμου.

Ειδικότερα, αναπτύχθηκαν τρία και ένα εναλλακτικά σενάρια αστικής κινητικότητας τα οποία διαμορφώθηκαν ως εξής:

- **Μηδενικό σενάριο:** Πρόκειται για το σενάριο στο οποίο δεν θα πραγματοποιηθεί καμία αλλαγή στην λειτουργία της πόλης. Για το συγκεκριμένο σενάριο γίνεται η υπόθεση ότι το πλήθος και οι συνήθειες μετακινήσεων θα παραμείνουν τα ίδια για τα επόμενα έτη.
- **Σενάριο X Business as Usual- Δρομολογημένες παρεμβάσεις:** Στο συγκεκριμένο σενάριο εξετάζονται οι λειτουργίες του δικτύου, όταν σε αυτό εφαρμοστούν οι δρομολογημένες και οι μελετητικά ώριμες παρεμβάσεις του Δήμου και των φορέων.
- **Εναλλακτικό σενάριο A:** Εξετάζεται ένα εναλλακτικό σενάριο έμφασης το οποίο περιλαμβάνει παρεμβάσεις και μέτρα τα οποία προωθούν τη μερικώς ανεξάρτητη ανάπτυξη των υποδομών κάθε υποσυστήματος μεταφορών (έμφαση σε MMM και ήπια κινητικότητα) με στόχο την διασφάλιση ενός πιο πολυτροπικού & ανθεκτικού συστήματος αστικής κινητικότητας στην Πάτρα .
- **Εναλλακτικό σενάριο B:** Εξετάζεται ένα εναλλακτικό σενάριο έμφασης το οποίο περιλαμβάνει παρεμβάσεις οι οποίες αποσκοπούν στον περιορισμό του μήκους των μετακινήσεων (ώστε να γίνονται ευκολότερα με ήπια μέσα μετακίνησης) και τη προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων. Για τον σκοπό αυτό αξιοποιούνται και μέτρα σχετικά με την πολεοδομία και τις χρήσεις γης, με στόχο την αστική ανάπτυξη με επίκεντρο τα συστήματα μεταφορών (Transit Oriented development).

Το κάθε σενάριο πρόκειται να εξεταστεί στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα πρόβλεψης της ζήτησης για μετακινήσεις, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του οποίου θα αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα του στο δίκτυο της πόλης.

Ειδικότερα, για κάθε σενάριο διατυπώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και τα μέτρα αστικής κινητικότητας με κατάλληλη λεπτομέρεια ώστε να μπορούν να εισαχθούν στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα. Τέτοιου είδους μέτρα περιλαμβάνουν:

- Παρεμβάσεις στην υποδομή (Μείωση λωρίδων, πεζοδρομήσεις, διάνοιξη οδών κ.ά.)
- Ρυθμίσεις στην λειτουργία του δικτύου (Μονοδρομήσεις, περιορισμοί ταχύτητας, κ.ά.)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- Στοιχεία που αφορούν την ζήτηση για μετακινήσεις (Δημιουργία χώρου στάθμευσης, απομάκρυνση σταθμού ΚΤΕΛ, κ.ά.)
- Στοιχεία που επηρεάζουν την επιλογή μέσου μετακίνησης (Τιμολόγηση ΜΜΜ & Στάθμευση, δρόμοι ευαισθητοποίησης, κίνητρα, κ.ά.)

Εκτός των προαναφερθέντων, υπάρχουν κατηγορίες παρεμβάσεων οι οποίες δεν εντάσσονται εύκολα στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα (π.χ. προώθηση της ηλεκτροκίνησης). Αυτού του είδους οι παρεμβάσεις δεν απουσιάζουν, ωστόσο πρόκειται να καθοριστούν στο στάδιο εξειδίκευσης του τελικού σεναρίου αστικής κινητικότητας που θα αναδειχθεί από τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού.

Η παρουσίαση των σεναρίων που ακολουθεί πραγματοποιείται με τη χρήση ενός συγκριτικού πίνακα με πληροφορίες για κάθε εναλλακτικό σενάριο (Σενάριο Χ, Κοινές παρεμβάσεις - Σενάριο Α&Β, Σενάριο Α, Σενάριο Β). Κάθε τομέας αστικής κινητικότητας αναλύεται με έναν ξεχωριστό συγκριτικό πίνακα.

3.5.1.1 Μηχανοκίνητη κυκλοφορία & Στάθμευση

Η μηχανοκίνητη κυκλοφορία περιλαμβάνει παρεμβάσεις, ρυθμίσεις και μέτρα τα οποία αφορούν την ευρύτερη λειτουργία των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, όπως τα αυτοκίνητα, οι μηχανές, τα φορτηγά κ.ά. Ο Πίνακας 4 περιλαμβάνει τις προτάσεις των εναλλακτικών σεναρίων για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Πίνακας 66: Συγκριτικός πίνακας προτεινόμενων σεναρίων αστικής κινητικότητας – Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία

Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Αισθητήρες έξυπνης στάθμευσης στις οδούς που περιλαμβάνονται από Ζαΐμη-Κορίνθου-Αράτου-Ρ. Φεραίου, 5 έτη (Open Mall) • Αισθητήρες έξυπνης στάθμευσης (845) στις οδούς Όθωνος Αμαλίας, Κορίνθου, Κανακάρη, Καραϊσκάκη, Ζαΐμη, Αράτου, Ερμού, Πατρέως, Κολοκοτρώνη, Αγ. Νικολάου, Παπαδιαμαντοπούλου, Πλ. Κυρίλλου 25ης Μαρτίου, Π. Π. Γερμανού, Χαραλάμπη - 5 έτη (ΒΑΑ) • Υπογειοποίηση τμήματος της Οδού Όθωνος Αμαλίας (ΓΠΣ, 2011) • Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση σε Άνω και Κάτω πόλη – 5 έτη (ΒΑΑ & Κυκλοφοριακή Μελέτη): • Αντιδρόμηση των οδών Κορίνθου και Κανακάρη στο σύνολο τους & κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την ομαλή λειτουργία • Οριοθέτηση της στάθμευσης παρά την οδό: Ερμού, Μπουκαούρη, • Αναδιαμόρφωση της στάθμευσης: Παπαδιαμαντοπούλου, Πλ. Κορύλλου • Περιορισμός της στάθμευσης: Γ. Ρούφου, Παντοκράτορος, Υψηλάντου (Ερμού έως Αράτου, Βότση έως Γούναρη), Αράτου (Κορίνθου έως Υψηλά ντου). • Διάνοιξη -Ολοκλήρωση οδικών τμημάτων:	
• Οδός Καραμανλή: Κανελλοπούλου έως Ηρ. Πολυτεχνείου -5 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός περιμετρική Προάστio, Κοτρώνη, Αρέθα – 10 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Α. Παπανδρέου: Πλ. Γ. Παπανδρέου έως Γλαύκου – 10 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Μ. Αλεξάνδρου: Ακρωτηρίου έως Ακτή Δημαίων – 10 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Φιλίππου Ολυμπιάδος: Ακρωτηρίου έως Ακτή Δημαίων – 15 έτη (ΓΠΣ, 2011)	• Οδός Καλαβρύτων: Νοσοκ. Αγ. Ανδρέας έως Οδός Γλαύκου – 15 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Πλαστήρα: Συνολική διάνοιξη – 15-20 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Αθηνών – κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής – 10 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Παπάγου: Μαραγκοπούλου έως παράκαμψη Πατρών Κ4 – 15 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Λεωφ. Μελίχου: Ηρ. Πολυτεχνείου έως παράκαμψη Πατρών Κ4 – 10 έτη (ΓΠΣ, 2011) • Οδός Ελύτη: τμήματα από Γλαύκου έως Βενιζέλου– 10 έτη (ΓΠΣ 2011)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Οδός Α. Παπαναστασίου: Αγ. Ιωάννη Πράσινα έως Ακτή Δημνίων -5 έτη (ΓΠΣ, 2011)

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ολοκληρωμένη ανάπλαση / αναζωογόνηση αστικής αρτηρίας: <ul style="list-style-type: none"> • Οδός Αθηνών: Αναπαύσεως έως Παναχαϊκού -10 έτη • Ολοκλήρωση ρυμοτομικού σχεδίου στην περιοχή του Ρίο για τη διασφάλιση ομαλής ροής • Διατάξεις μείωσης ταχύτητας μηχανοκίνητης κυκλοφορίας <ul style="list-style-type: none"> • Οδός Ιπποκράτους - Πανεπιστήμιο • Υλοποίηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων για την προώθηση των πράσινων μετακινήσεων • Οργάνωση των διαδρομών απασχολούμενων από / προς εκτενείς πυρηνές απασχόλησης (π.χ. ΒΙ.ΠΕ) | <ul style="list-style-type: none"> • Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Εφοδιαστικής Αλυσίδας - Διερεύνηση εναλλακτικών θέσεων χωροθέτησης υποδομών για την προώθηση της τροφοδοσίας με βιώσιμα μέσα μετακίνησης (ποδήλατο, ηλ. Οχήμ, κ.ά.) • Αναβάθμιση κόμβων: Κανελλοπούλου & Κορίνθου – Πατρών, Κανελλοπούλου & Αθηνών, Καραμανλή & Τερψιθέας, Νόρμαν & Όθωνος – Αμαλίας, Κορίνθου – Νόρμαν, Βενιζέλου & Γ. Παπανδρέου, Ακτή Δημνίων – Παπαφλέσσα, Είσοδος Λαδόπουλου • Εμπλουτισμός θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ στην κεντρική περιοχή και τα τοπικά κέντρα (2 ΑμεΑ / 50 θέσεις οδού) • Προστασία των ραμπών ΑμεΑ από την παράνομη στάθμευση με χρήση αισθητήρων |
|--|--|

Σενάριο Α.
Πολυτροπικό & ανθεκτικό σύστημα κινητικότητας

- Προτεραιότητα στην διάνοιξη των οδών: Ανδρέα Παπανδρέου (5 έτη), και Αλ. Παπάγου (10+ έτη)
- Μονοδρόμηση οδών: Ακρωτηρίου (είσοδος) & Ανδρ. Παπανδρέου (έξοδος)
- Τεχνικά έργα: Γέφυρα στην προέκταση της Ανδρ. Παπανδρέου – σύνδεση με Γλαύκου
- Διαχείριση βαρέων οχημάτων – Δυνατότητα πρόσβασης στο κέντρο της πόλης
- Αναβάθμιση κόμβων: Α. Παπανδρέου & Ακρωτηρίου, Ακρωτηρίου & Μ. Αλεξάνδρου, Ακρωτηρίου & Γλαύκου

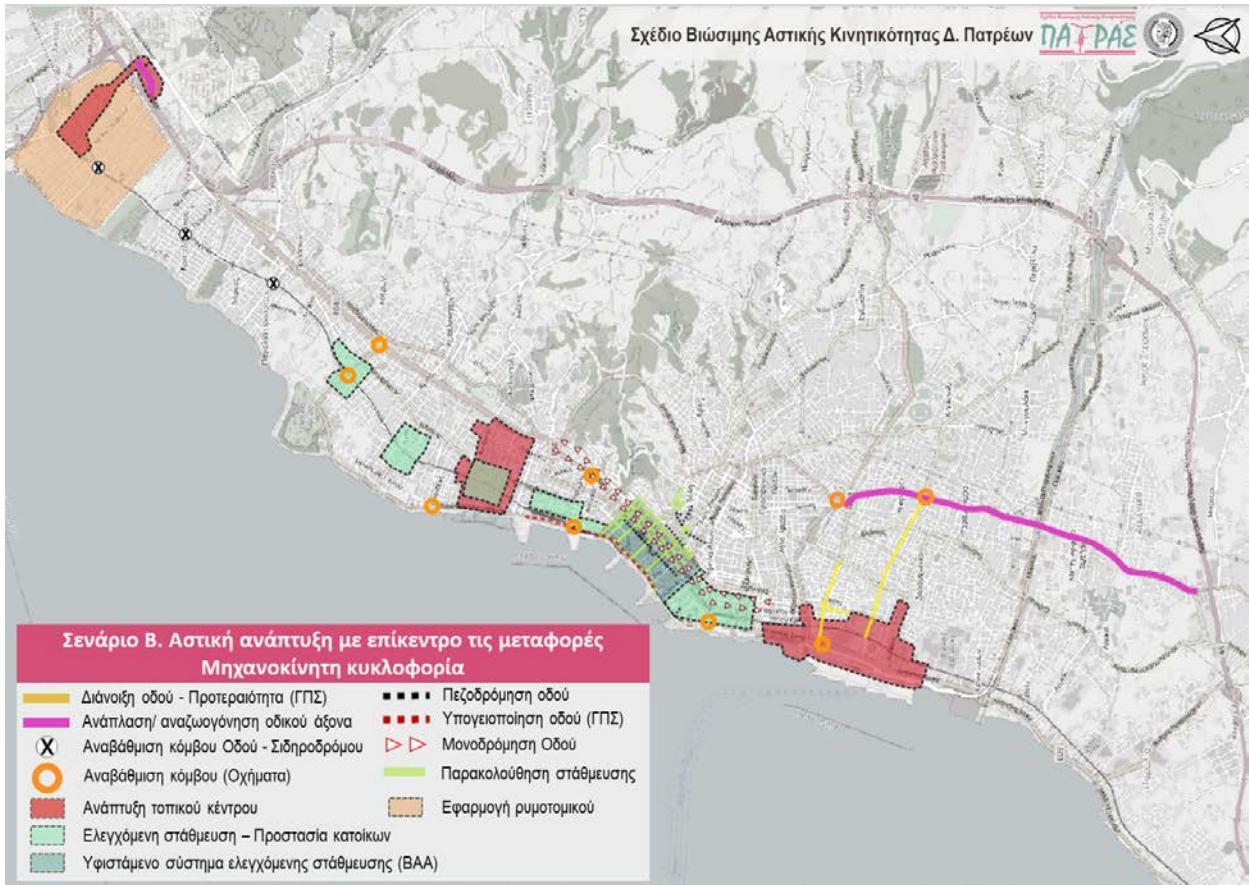
Σενάριο Β.
Αστική ανάπτυξη με επίκεντρο τις μεταφορές

- Προτεραιότητα στην διάνοιξη των οδών: Αλ. Παπαναστασίου (5 έτη) και Μεγ. Αλεξάνδρου (10+ έτη)
- Διερεύνηση δημιουργίας ζεύγους μονόδρομων στην περιοχή του Ρίο (π.χ. Σώμερσετ & Ηρ. Πολυτεχνείου / Αγ. Γεωργίου) – 5 έτη
- Διαχείριση βαρέων οχημάτων – Πρόσβαση στα τοπικά κέντρα & Βιώσιμη εφοδιαστική αλυσίδα για κέντρο
- Διερεύνηση μορφών ελεγχόμενης στάθμευσης στις γειτονίες περιμετρικά των Σιδηροδρομικών Σταθμών



Εικόνα 148: Παρεμβάσεις σχετικές με τη Μηχανοκίνητη κυκλοφορία – 10 έτη – Σενάριο Α

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 149: Παρεμβάσεις σχετικές με τη Μηχανοκίνητη κυκλοφορία – 10 έτη – Σενάριο Β

3.5.1.2 Δημόσιες συγκοινωνίες

Οι παρεμβάσεις στον τομέα της Δημόσιας Συγκοινωνίας αφορούν παρεμβάσεις σε στάσεις, οχήματα, ποιότητα υπηρεσιών και κάλυψη των ΜΜΜ που δραστηριοποιούνται στην πόλη (Πίνακας 5).

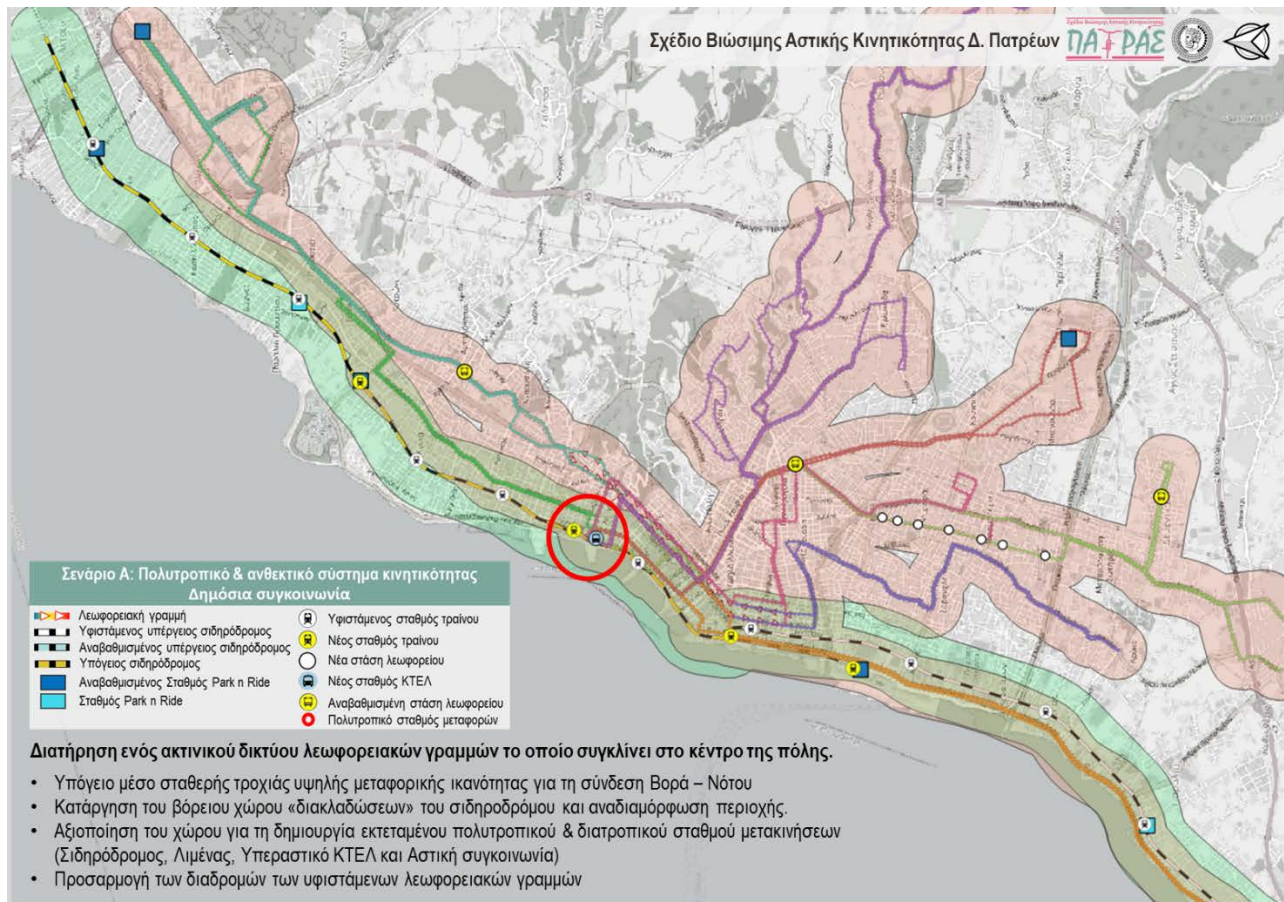
Πίνακας 67: Συγκριτικός πίνακας προτεινόμενων σεναρίων αστικής κινητικότητας –Δημόσιες συγκοινωνίες

Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
- Ολοκλήρωση της νέας ηλεκτροκίνητης διπλής γραμμής Κιάτο – Πάτρα στο τμήμα ΡΙΟ – Ν. Λιμένας - Υπογειοποίηση Σιδηροδρομικής Γραμμής: Κανελλοπούλου έως Νέο Λιμένα Πατρών – 10 έτη (ΓΠΣ,2011) - Δημιουργία υπόγειου σταθμού στην οδό Κανελλοπούλου – 10 έτη (Υπουργείο, 2020)	- Δημιουργία Κεντρικού Σταθμού Σιδηροδρόμου περιοχή Αγ. Διονυσίου – 10 έτη (ΓΠΣ,2011 Υπουργείο, 2020) - Δημιουργία Σταθμού Μετεπιβίβασης Σιδηροδρόμου – Νέου Λιμένα Πατρών περιοχή – 10 έτη (ΓΠΣ,2011)
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
- Αναδιαμόρφωση του συστήματος αστικής συγκοινωνίας - Επαναπροσέγγιση της ονομασίας και της αρίθμησης των Λεωφορειακών Γραμμών και των στάσεων (εμπορική – επικοινωνιακή προσέγγιση) – Στόχος η εύκολη χρήση και από επισκέπτες - Ολοκληρωμένη παρουσίαση των υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας στο διαδίκτυο. (γραμμές, ώρες αναχώρησης, τιμολόγηση, κ.ά.)	- Οργάνωση αστικών συγκοινωνιών ευρύτερης περιοχής Πατρών - Θεσμοθέτηση ενός Οργανισμού Συγκοινωνιών Πατρών με αντικείμενο να ορίζει, να ρυθμίζει και να παρακολουθεί το συγκοινωνιακό έργο στην ευρύτερη περιοχή. Συντονισμός και συνδυασμός των διαθέσιμων μέσων αστικής συγκοινωνίας (Σιδηρόδρομος, Αστικά Λεωφορεία, Ταξί, κοινόχρηστα ποδήλατα, κ.ά.) με στόχο τη συνεργατική και όχι την ανταγωνιστική λειτουργία τους.

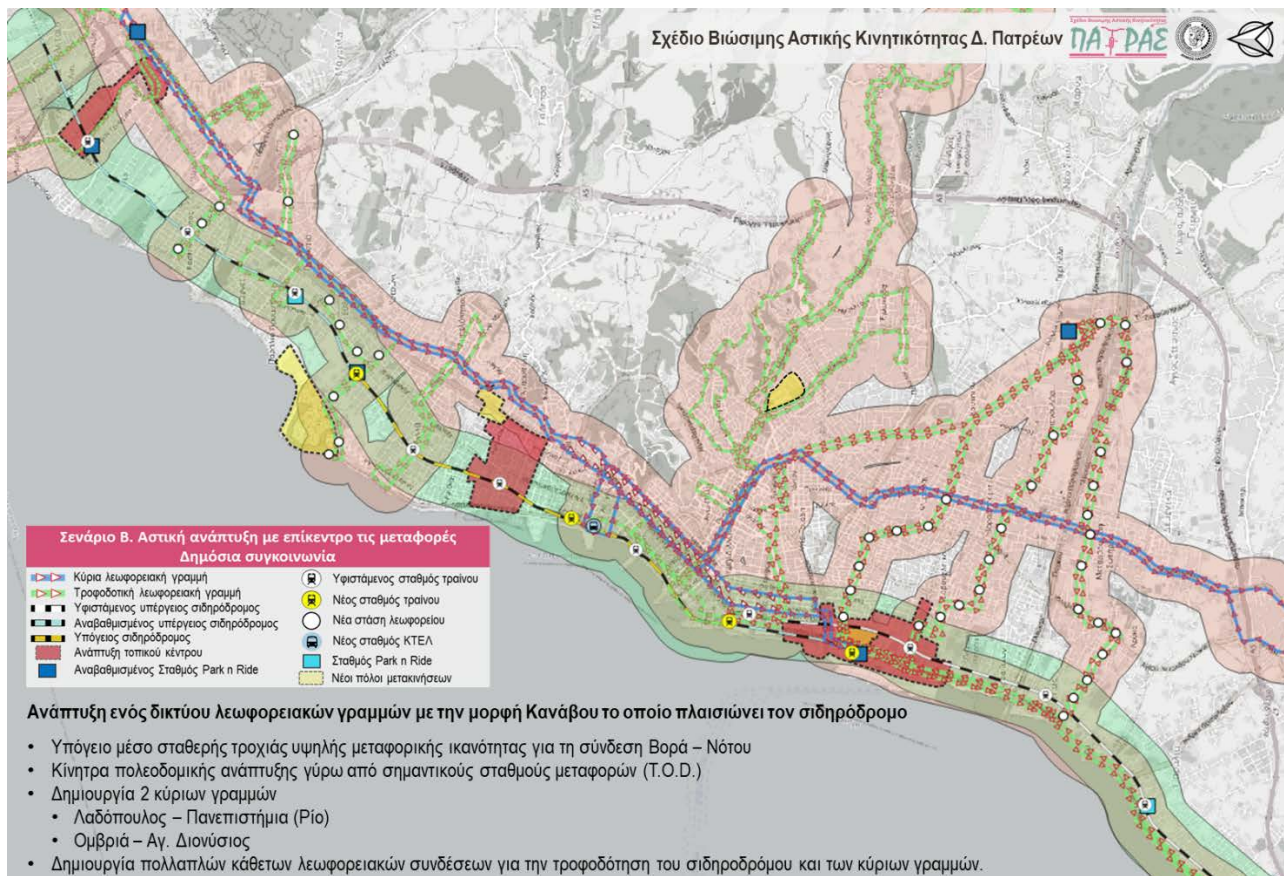
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- Μελέτη για την αναδιάρθρωση της τιμολογιακής πολιτικής – Διερεύνηση οικονομικών κινήτρων και ειδικών χρεώσεων για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες. (έμφαση στις κάρτες απεριόριστων διαδρομών) - Ριζική αναδιάρθρωση των στάσεων αστικής συγκοινωνίας - Χωροθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης σε κάθε στάση με το όνομα και τον κωδικό της. Επιπλέον μπορούν να συμπεριληφθούν οι διερχόμενες γραμμές και οι κατευθύνσεις τους. - Προοδευτική εγκατάσταση στεγάστρου σε στάσεις που το επιτρέπει το πλάτος πεζοδρομίου. Αναγραφή του ονόματος της στάσης στο στέγαστρο σε θέση ορατή από τον επιβάτη του λεωφορείου. - Ανανέωση του στόλου των λεωφορείων - Ηλεκτροκίνηση - Κεντρική διαχείριση των εσόδων και ορθολογική κατανομή τους μεταξύ των διαθέσιμων μέσων μετακίνησης βάσει προσφερόμενου έργου. (Εκπόνηση ειδικής επιχειρησιακής μελέτης) - Διερεύνηση σκοπιμότητας εισαγωγής ενιαίου και ηλεκτρονικού εισιτηρίου στα μέσα της Πάτρας - Δημιουργία εγκαταστάσεων Park n Ride - Απλοί χώροι: Πλησίον σταθμού τρένων Μποζαϊτικά, Βραχνείκα, Μιντιλόγλι, Παραλία Πατρών - Αναβαθμισμένες υποδομές::Πλησίον σταθμού τρένων Ρίο, Κανελλοπούλου, Νέο Λιμάνι – Λαδόπουλος - Διερεύνηση σκοπιμότητας για την ανάπτυξη συστήματος Demand Oriented Transport	
Σενάριο Α. Πολυτροπικό & ανθεκτικό σύστημα κινητικότητας	Σενάριο Β. Αστική ανάπτυξη με επίκεντρο τις μεταφορές
- Διερεύνηση σκοπιμότητας διαμόρφωσης ενός διευρυμένου πολυτροπικού σταθμού μεταφορών στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Διασφάλιση άνετων και απρόσκοπτων-αδιάκοπων μετακινήσεων μεταξύ του σιδηροδρόμου, των αστικών λεωφορείων, του υπεραστικού ΚΤΕΛ και του επιβατικού λιμένα. - Επέκταση της υπογειοποίησης του σιδηροδρόμου έως το Ρίο (ή το Ακταίο) - Διατήρηση του ακτινικού δικτύου λεωφορειακών γραμμών αστικής συγκοινωνίας και προσαρμογή των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών ώστε να καταλήγουν/ξεκινούν από τον Πολυτροπικό σταθμό. - Προσαρμογή των λεωφορειακών γραμμών που χρησιμοποιούν την οδό Ακρωτηρίου η οποία θα μονοδρομηθεί. Αξιοποίηση της διανοιγμένης οδού Α. Παπανδρέου ως ζεύγος μονοδρόμων. - Εγκατάσταση νέων στάσεων κατά μήκος της Α. Παπανδρέου - Αναβάθμιση στάσεων Αστικής Συγκοινωνίας: Αρέθα (πανεπιστημίου), Νοσοκομείο Αγ. Ανδρέας, Αγ. Θεόδωροι Δεμένικα	- Διερεύνηση σκοπιμότητας αναδιάρθρωση του δικτύου λεωφορειακών γραμμών με στόχο την υποστήριξη της ανάπτυξης περιοχών γύρο από σημαντικούς σταθμούς μεταφορών (Transit Oriented Development) - Δυναμική αξιοποίηση του μέσου σταθερής τροχιάς - Εισαγωγή δύο (2) Κύριων Λεωφορείων Γραμμών με υψηλό επίπεδο προσφοράς - Εισαγωγή συμπληρωματικών Τροφοδοτικών Λεωφορειακών Γραμμών - Διασφάλιση της ανταπόκρισης των συμπληρωματικών γραμμών με τα δρομολόγια του τραίνου και των κύριων γραμμών (έμφαση στις συνδέσεις με το Νοσοκομείο/Πανεπιστήμιο) - Διαμόρφωση δύο (2) κύριων σταθμών πολυτροπικών μετακινήσεων: Λαδόπουλος & Πανεπιστήμιο – Ρίο - Διαμόρφωση ενός (1) δευτερεύοντος σταθμού πολυτροπικών μετακινήσεων: Αγ. Διονύσιος

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 150: Παρεμβάσεις σχετικές με τη Δημόσια Συγκοινωνία – 10 έτη – Σενάριο Α



Εικόνα 151: Παρεμβάσεις σχετικές με τη Δημόσια Συγκοινωνία – 10 έτη – Σενάριο Β

Ειδική αναφορά αξίζει να γίνει στην προτεινόμενη λύση για τις απομακρυσμένες περιοχές του Δήμου ή/και τους οικισμούς οι οποίοι δεν παρουσιάζουν κατάλληλη ζήτηση προκειμένου να «συντηρήσουν» μια σταθερή γραμμή αστικής συγκοινωνίας. Για τις συγκεκριμένες περιοχές εξετάζεται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων ένα σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας το οποίο να προσαρμόζεται στη ζήτηση για μετακινήσεις (Demand Related Transport).

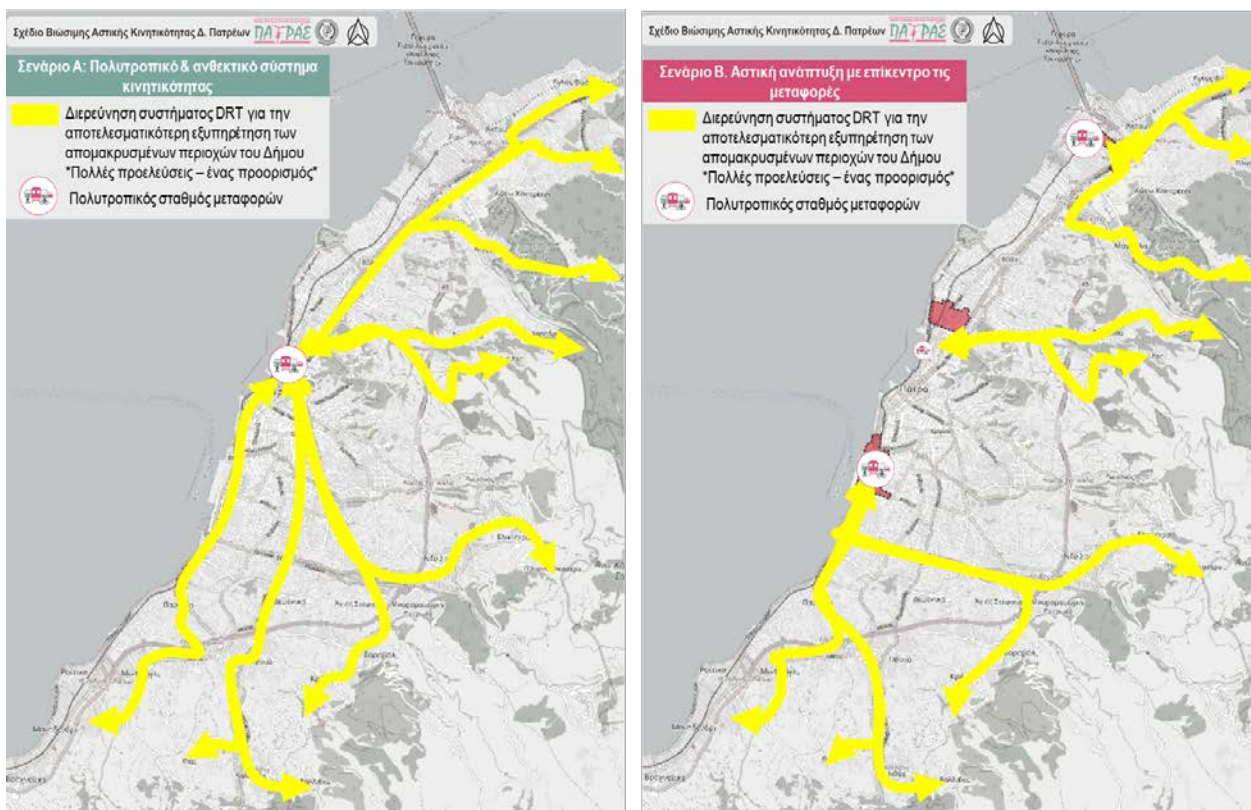
Αυτού του είδους η δημόσια συγκοινωνία παρουσιάζει σημαντικές διαφορές σε σχέση με τη σταθερή δημόσια συγκοινωνία με την κυριότερη από αυτή να αφορά το τμήμα των απαιτούμενων υποδομών. Για τη λειτουργία ενός συστήματος DRT, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα κέντρο ελέγχου επιχειρήσεων και ένας πολυκαναλικός μηχανισμός επικοινωνίας με τους χρήστες. Οι χρήστες του συστήματος θα μπορούν να στέλνουν τα αιτήματά τους (μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας, διαδικτυακά ή από εφαρμογή κινητού») με τις λεπτομέρειες για μετακίνηση που θέλουν να πραγματοποιήσουν (Αφετηρία – Προορισμό, ώρα μετακίνησης, κ.ά.). Το κέντρο επιχειρήσεων συγκεντρώνει τα αιτήματα μέχρι μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και στην συνέχεια οργανώνει τις υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών ώστε να καλύψει τις ανάγκες.

Με αυτόν τον τρόπο ένα σύστημα DRT μπορεί να πετύχει:

- Τη δρομολόγηση κατάλληλου μεγέθους οχήματος, ανάλογα με τη ζήτηση (πλήθος αιτήσεων) ή τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της περιοχής (ευκολία διάσχισης οχήματος)
- Τη χρονική ευελιξία – προσαρμογή των δρομολογίων στη ζήτηση
- Την προσαρμοσμένη εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες μετακίνησης π.χ. ΑμεΑ, Ηλικιωμένοι, γυναίκες σε εγκυμοσύνη, κ.ά.)

Για την υλοποίηση ενός τέτοιου είδους δημοσίων συγκοινωνιών μπορούν να συνεργαστούν πολλοί φορείς της Πάτρας με διαφορετικά χαρακτηριστικά (Αστικές Συγκοινωνίες, ΤΑΞΙ, ΚΤΕΛ, Δ. Πατρέων, κ.ά.). Λαμβάνοντας υπόψη το σκεπτικό του κάθε εναλλακτικού σεναρίου κινητικότητας το σύστημα DRT θα μπορούσε να δομηθεί σύμφωνα με την Εικόνα 31.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 152: Διερεύνηση συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών προσαρμοσμένο στην ζήτηση (Demand Related Transport)

3.5.2 Ποδήλατο & λοιπά μικρά οχήματα

Η μορφή της πόλης επιτρέπει την εύκολη υιοθέτηση του ποδήλατου στο μεγαλύτερο της τμήμα, καθώς η γεωμορφολογία της περιοχής το επιτρέπει. Τα προτεινόμενα μέτρα (Πίνακας 6) εστιάζουν στην βελτίωση των συνθηκών άνεσης και ασφαλείας των ποδηλατιστών, καθώς και σε κίνητρα για την μεγαλύτερη χρήση του ποδηλάτου.

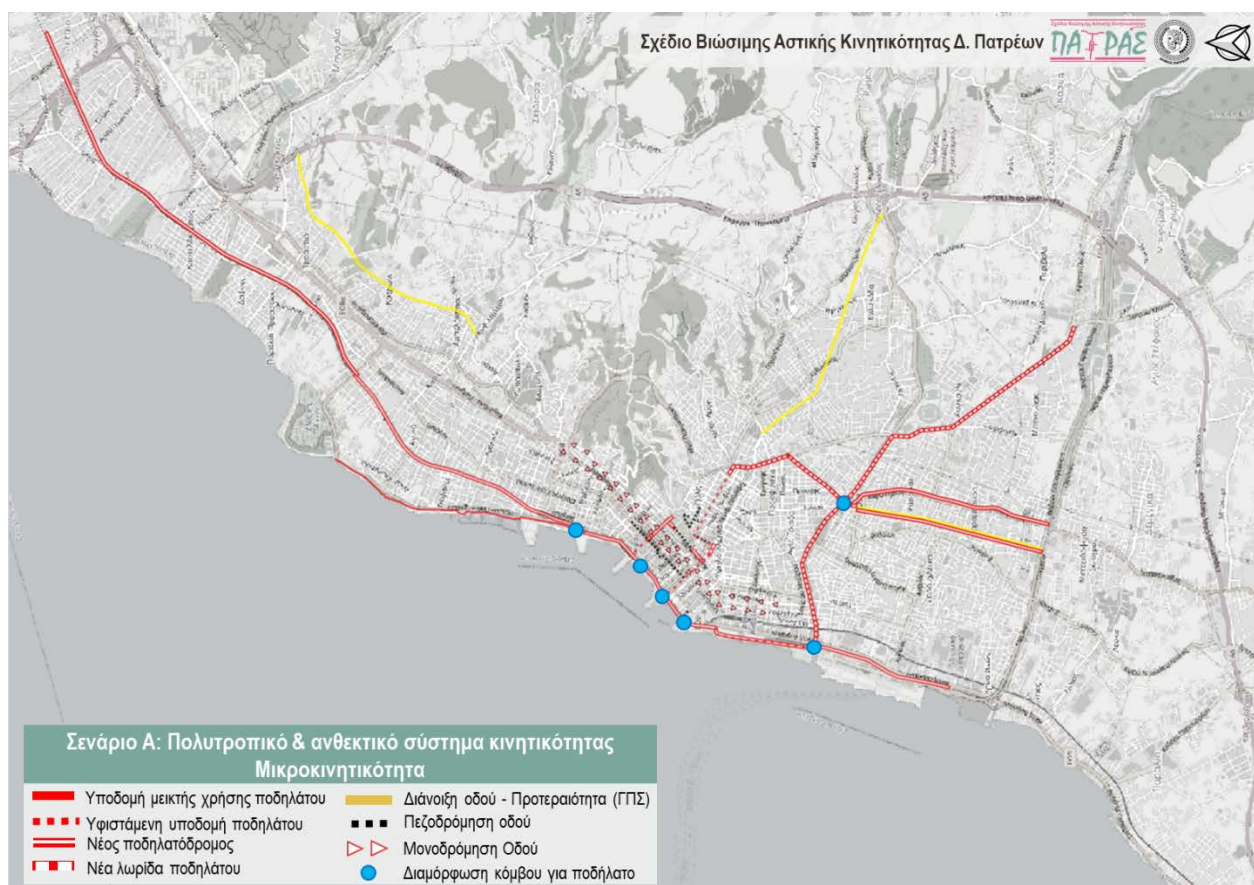
Πίνακας 68: Συγκριτικός πίνακας προτεινόμενων σεναρίων αστικής κινητικότητας –Ποδήλατο

Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων στην κεντρική περιοχή της Πάτρας (Διαδρομή 3) – 5 έως 10 έτη (BAA) • Ολοκλήρωση του ποδηλατοδρόμου στον παραλιακό άξονα – 10 έτη (BAA)	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
• Δημιουργία αναβαθμισμένης αποκλειστικής υποδομής ποδηλάτων στο υπέργειο χώρο της υπογειοποιημένης σιδηροδρομικής γραμμής – 5 έως 10 έτη • Εγκατάσταση θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων σε κοινόχρηστους χώρους & λοιπούς πόλους μετακινήσεων • Εγκατάσταση θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων σε πολυτροπικούς σταθμούς μεταφορών, υποδομές Park n Ride και σε αναβαθμισμένες υποδομές στάσεων λεωφορείων • Προσαρμογή κρίσιμων κόμβων για την συνύπαρξη Ποδηλάτη-Πεζού & Ποδηλάτη – Ι.Χ. Προτεραιότητα σε: • Νόρμαν & Όθωνος – Αμαλίας • Αγ. Νικολάου & Όθωνος – Αμαλίας • Κανάρη & Όθωνος – Αμαλίας • Τριών Ναυάρχων & Όθωνος – Αμαλίας • Αναδιαμόρφωση των θέσεων πλοκής ποδηλάτη – πεζού στις στάσεις ΜΜΜ • Ανάπτυξη κανονισμού λειτουργίας dockless κοινοχρήστων συστημάτων στην περιοχή του Δήμου. • Διερεύνηση συνθηκών επαναλειτουργίας συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων – Αξιολόγηση ηλεκτροκίνησης και συστημάτων dockless • Διερεύνηση σκοπιμότητας δημιουργίας ειδικών ποδηλατικών διαδρομών (Αθλητική , τουριστική ποδηλασία, κ.ά.)	
Σενάριο Α. Πολυτροπικό & ανθεκτικό σύστημα κινητικότητας	Σενάριο Β. Αστική ανάπτυξη με επίκεντρο τις μεταφορές
• Υποδομές που διασφαλίζουν την άμεση σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών με το κέντρο της πόλης: • Δημιουργία αποκλειστικού ποδηλατόδρομου κατά μήκος του ζεύγους μονόδρομων Ακρωτηρίου & Α. Παπανδρέου • Δημιουργία λωρίδων ποδηλάτου στις οδούς: • Γ. Παπανδρέου – 5 έως 10 έτη • Καλαβρύτων -15 έτη • Εναλλακτικά – Αξιοποίηση της οδού Βενιζέλου για σύνδεση με τον παραλιακό ποδηλατόδρομο • Αναβάθμιση κρίσιμων κόμβων για το ποδήλατο (ασφαλείς αριστερές στροφές – οργάνωση σηματοδότησης) • Βενιζέλου & Ακτή Δημαίων • Βενιζέλου & Ακρωτηρίου	• Διαμόρφωση χώρων για τη μεταφορά ποδηλάτων από τα διαθέσιμα ΜΜΜ • Υποδομές που διασφαλίζουν την σύνδεση των γειτονιών με τα νέα τοπικά κέντρα γύρο από κεντρικούς σταθμούς μεταφορών: • Δημιουργία αποκλειστικού ποδηλατόδρομου έως το Ρίο στον υπέργειο διαθέσιμο χώρο μετά την υπογειοποίηση. • Δημιουργία λωρίδων ποδηλάτου στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έως τον Πολυτροπικό σταθμό Λαδόπουλου • Δημιουργία άξονα μεικτής χρήσης ποδηλάτου στην οδό Σμύρνης έως τον σταθμό Αγ. Ανδρέα • Αναβάθμιση κρίσιμων κόμβων για το ποδήλατο (ασφαλείς αριστερές στροφές – οργάνωση σηματοδότησης) • Παπαφλέσσα & Όθωνος – Αμαλίας • Παπαναστασίου / είσοδος Λαδόπουλου & Ακτή Δημαίων • Μεγ. Αλεξάνδρου & Ακρωτηρίου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

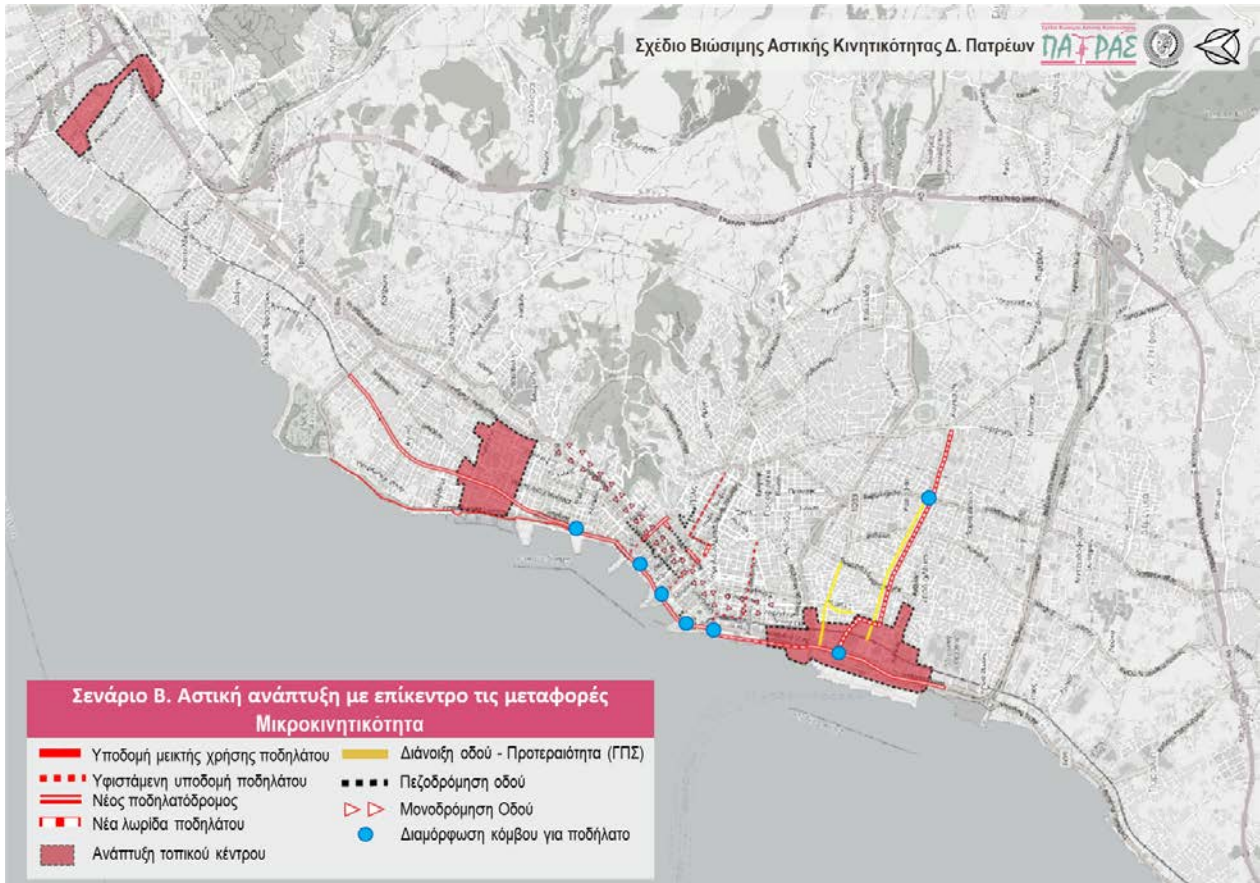


Εικόνα 153: Διαμόρφωση υποδομών ποδηλάτου σε στάσεις (αριστερά) & ασφαλείς αριστερές στροφές με Bike Box (Δεξιά)



Εικόνα 154: Παρεμβάσεις σχετικές με το ποδήλατο & λοιπά μικρά οχήματα – 10 έτη – Σενάριο Α

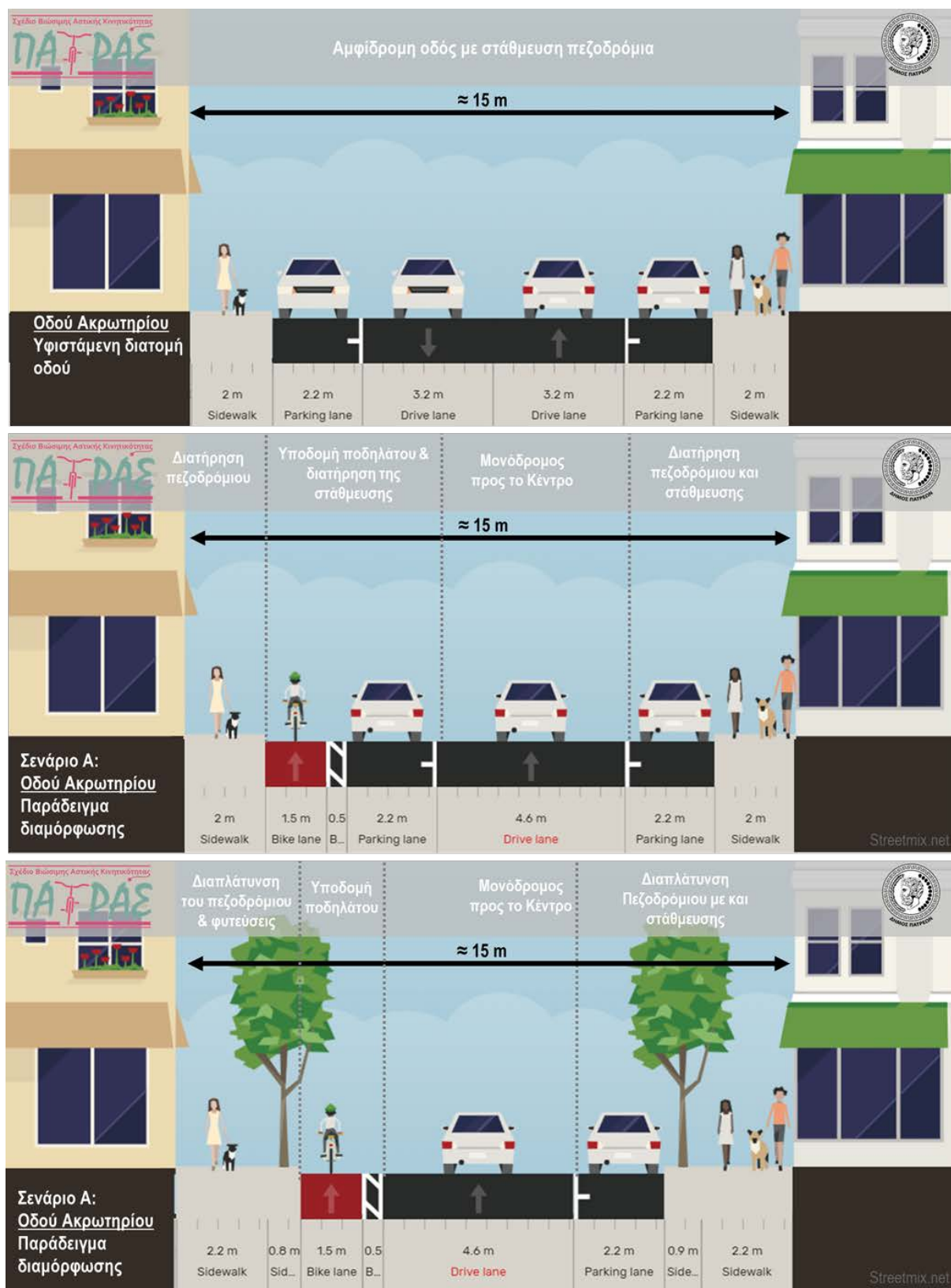
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 155: Παρεμβάσεις σχετικές με το ποδήλατο & λοιπά μικρά οχήματα – 10 έτη – Σενάριο Β

Η δημιουργία υποδομών ποδηλάτου στο σενάριο Α αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενιαίων υποδομών οι οποίες να μπορούν να συνδέουν άμεσα τις γειτονίες της πόλης με την κεντρική της περιοχή. Προκειμένου να συνδεθεί αποτελεσματικά το νότιο τμήμα της πόλης με το κέντρο, προτείνεται η αναδιαμόρφωση της οδού Ακρωτηρίου για την εισαγωγή ποδηλατοδρόμου. Η συγκεκριμένη λύση συμπληρώνεται με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (Διάνοιξη Α. Παπανδρέου και δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων με την Ακρωτηρίου) όπως περιγράφονται στο σχετικό κομμάτι για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Η νέα μορφή της οδού Ακρωτηρίου θα μπορούσε να προσεγγίζει τις εκδοχές στην Εικόνα 35, ωστόσο θα πρέπει να γίνει οριστική μελέτη για την διαμόρφωση της.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 156: Παραδείγματα πιθανής διαμόρφωσης οδού Ακρωτηρίου για την εισαγωγή υποδομής ποδηλάτου (σενάριο Α)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

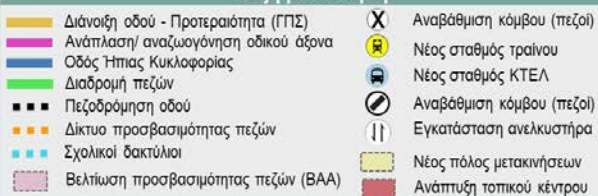
3.5.2.1 Μετακινήσεις πεζών

Οι παρεμβάσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας των πεζών συχνά συνδέονται με τη βελτίωση χαρακτηριστικών του αστικού περιβάλλοντος. Ο Πίνακας 7 περιλαμβάνει τις προτάσεις των εναλλακτικών σεναρίων για τους πεζούς.

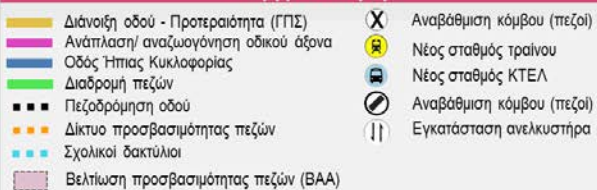
Πίνακας 69: Συγκριτικός πίνακας προτεινόμενων σεναρίων αστικής κινητικότητας –Βάδισμα

Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Έξυπνες διαβάσεις επί τις οδού Μαιζώνος- 5 έτη (Open mall) • Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων, προσβασιμότητας, φωτισμού και φυτεύσεων – Οδοί εντός: Ιωνίας, Χείλωνος, Γούναρη, Καλαβρύτων, Ηρακλείου – 5 έτη, (Αναζωογόνηση Προσφυγικών Κατοικιών Δήμου Πατρέων) • Ανακατασκευή Κλιμάκων Ιστορικού Κέντρου Πατρών (Αγίου Νικολάου, Γεροκωστοπούλου, Πατρέως, Παντανάσσης και Τριών Ναυάρχων) – 5 έτη (BAA) • Κατασκευή μηχανικών διατάξεων ανάβασης (ανελκυστήρας / κυλόμενες σκάλες) για ΑμεΑ στις κλίμακες Αγ. Νικολάου και Τριών Ναυάρχων - 10 έτη (BAA) • Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση σε Άνω και Κάτω πόλη (BAA & Κυκλοφοριακή Μελέτη): • Πεζοδρομήσεις οδών: Μαιζώνος (Αράτου – Γούναρη), Σισίνη, Υψηλάντου (Βότση - Ερμού), Αγ. Νικολάου (Μαιζώνος έως Γούναρη), Παντοκράτορος (25ης Μαρτίου έως Ρούφου) • Ήπιας κυκλοφορίας: τμήματα των οδών Παπαδιαμαντοπούλου, Ηλείας, Παναχαΐδος Αθηνάς, 25ης Μαρτίου, Υψηλάντου, • Βελτίωση των υποδομών πεζών παράλληλα με την σιδηροδρομική γραμμή – 5 έτη (ΓΠΣ,2011) • Δημιουργία διαδρομών πεζών • Παράλληλα με τον ποταμό Χάραδρο – 5 έτη (ΓΠΣ,2011) • Παράλληλα με τον ποταμό Μείλιχο – 5 έτη (ΓΠΣ,2011)	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
• Δημιουργία «Σχολικών Δακτυλίων» περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων και αναβάθμιση των υποδομών πεζών (πεζοδρόμια & κόμβοι) σε «Σχολικές Διαδρομές» προς τα εν λόγω συγκροτήματα. • Δημιουργία γραμμικού άξονα κίνησης πεζών στο υπέργειο χώρο της υπογειοποιημένης σιδηροδρομικής γραμμής – 10 έτη (Υπουργείο, 2020) • Ολοκληρωμένο σύστημα πληροφόρησης πεζών και ποδηλατιστών με σύστημα πινακίδων (χάρτες, πινακίδες, διαδίκτυο, έντυπα, κ.ά.) • Προοδευτική διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονίες & οδούς εκτός ιεραρχημένου οδικού • Αναβάθμιση θέσεων διάσχισης του σιδηροδρόμου: • Πλησίον στάσης Καστελόκαμπου – 5 έτη • Δημιουργία δικτύου βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών • Δίκτυο οδών στην περιοχή Καστελόκαμπος (Αχιλλέως, Πετμεζά & Σωκράτους) – 5 έτη • Αρήτης, Ναυσικάς, Μ. Ανδρονίκου – Μποζαΐτικα – 5 έτη	
Σενάριο Α. Πολυτροπικό & ανθεκτικό σύστημα κινητικότητας	Σενάριο Β. Αστική ανάπτυξη με επίκεντρο τις μεταφορές
• Δημιουργία δικτύου βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών – δυνατότητα πρόσβασης έως το κέντρο της Πάτρας • Διαμόρφωση διαδρομής πεζών: • Σύνδεση σταθμού Ρίο με Σταθμό Ακταίο	• Δημιουργία δικτύου βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών – Άμεση πρόσβαση στα κέντρα δραστηριοτήτων • Διαμόρφωση πεζοδρόμου: • Μεταξύ Αθηνών και Ιπποκράτους, Ρίο – 5 έτη • Αναβάθμιση θέσεων διάσχισης πεζών: • Σώμερσετ με Παναχαϊκού (τομή με Πατρών - Κορίνθου)

Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ



Εικόνα 157: Παρεμβάσεις σχετικές με τις μετακινήσεις των πεζών – 10 έτη – Σενάριο Α



Εικόνα 158: Παρεμβάσεις σχετικές με τις μετακινήσεις των πεζών – 10 έτη – Σενάριο Β

Ομάδα Εργασίας

Στην εκπόνηση του παρόντος παραδοτέου συμμετείχε πληθώρα επιστημόνων από την ομάδα έργου του Δήμου και την ομάδα υποστήριξης του αναδόχου. Ειδικότερα, συμμετείχαν:

Από τον Δήμο Πατρέων:

- Αναστασία Τογιοπούλου Αντιδήμαρχος Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, Δόμησης και Δημοτικής Περιουσίας, ως αντικαταστάτρια του κυρίου Αναστασίου
- Μιχαήλ Αναστασίου, Αντιδήμαρχος Πολιτικής Προστασίας Πρασίνου και Κοιμητηρίων (πρώην Αντιδήμαρχος Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, Δόμησης και Δημοτικής Περιουσίας)
- Τριανταφύλλου Χρηστοδημήτριος ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Παναγιωτόπουλος Κωνσταντίνος ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Κατσακιώρη Ζωή, ΠΕ Μηχανικός Χωροταξίας – Πολεοδομίας & Περιφ. Ανάπτυξης, Προϊσταμένη Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Κυριακοπούλου Μαρίνα Τ.Ε. Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού
- Σταματίου Στέλιος ΠΕ Τοπογράφος Μηχανικός, Προϊστάμενος του Τμ. Τμήματος Αρχείου & Γεωπληροφορικής
- Πολίτου Ευφροσύνη Τ.Ε. Πολιτικός Μηχανικός, Προϊσταμένη Τμ. Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Αλεξοπούλου Ελένη ΠΕ Τοπογράφος Μηχανικός, Προϊσταμένη Διεύθυνση Αρχιτεκτονικού έργου & ΗΥ με αναπληρώτρια την Ζέρβα Μαρία, ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών
- Αθηνά Αντζουλάτου ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός - Ωκεανογράφος MSc, Τμ. Σχεδιασμού & Τεχνικής Υποστήριξης Δ/νσης Έργων Υποδομής
- Γανός Πέτρος Προϊστάμενος του Τμήματος Σχεδιασμού και Μελετών, της Δνσης Προγραμματισμού Οργάνωσης & Πληροφορικής
- Κυριακόπουλος Γεώργιος Τμ. Σχεδιασμού και Μελετών, της Δνσης Προγραμματισμού Οργάνωσης & Πληροφορικής
- Καλογεράς Χρήστος Προϊστάμενος Ελέγχου Κοινοχρήστων Χώρων
- Πολίτης Στέφανος Δημοσιογράφος, Γραφείο Τύπου & Επικοινωνίας
- Δεματά Αθανασία ΠΕ Διοικητικός
- Μπιρμπίλη Σταματίνα ΠΕ Πληροφορικής
- Τσώνης Παναγιώτης, Δ/νων Σύμβουλος ΟΛΠΑ ΑΕ
- Φώτης Σμυρνής Δ/ντής Έργων & Τεχνικής Υποστήριξης ΟΛΠΑ ΑΕ

Από τη Lever A.E. Σύμβουλοι Ανάπτυξης

- Γεώργιος Μπάρμπας, Πολιτικός Μηχανικός, MSc Σχεδιασμός και διαχείριση βιώσιμων υποδομών και συστημάτων
- Ραφαήλ Κατκαδίγκας, Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος
- Δημήτριος Τσακίρης, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Σχεδιασμός και διαχείριση βιώσιμων υποδομών και συστημάτων
- Νικόλαος Κουτρομπής, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος
- Πολύκαρπος Καρκαβίτσας, Χωροτάκτης Πολεοδόμος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος

