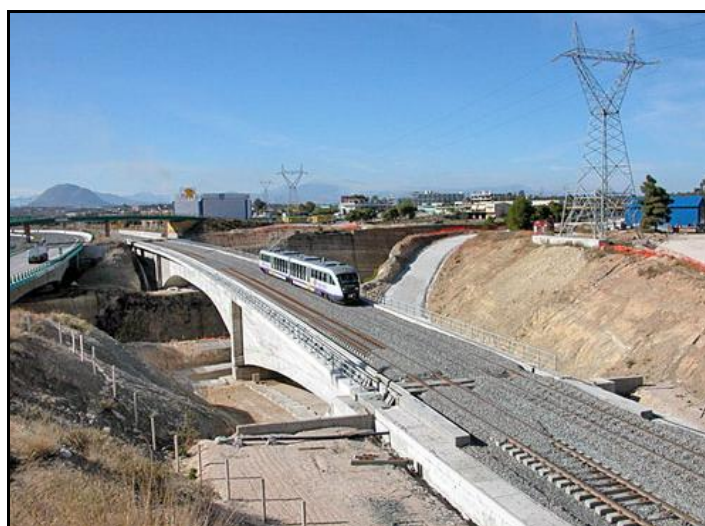




ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΚΟΡΙΝΘΟΥ (ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΙΣΘΜΟΣ – ΛΟΥΤΡΑΚΙ)
ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ:
ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**



ΦΟΙΤΗΤΗΣ:
ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ
A.M. 06103035

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ:
ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

ΑΘΗΝΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2009

© 2009 – All Rights Reserved

Εκπόνηση Διπλωματικής Εργασίας από τον: **Διονύσιο Ε. Κουλό**
Προπτυχιακός Φοιτητής της Σ.Α.Τ.Μ. του Ε.Μ.Π.

Θερμές ευχαριστίες για τη πολύτιμη βοήθεια τους στην εκπόνηση
της παρούσας διπλωματικής εργασίας στους:

Θάνο Βλαστό
Αναπληρωτής Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Δημήτρη Μηλάκη
Δρ. Ε.Μ.Π.

Γιώργο Νάθενα
Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και
Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

Βάνα Γούμενου
Κίνηση Πολιτών Δήμου Κορινθίων

Βικτωρία Κατωπόδη
TRAINOSE Α.Ε.: Γενική Δ/νση
Προαστιακών Γραμμών

Άννα Γόγολα
Πολιτικός Μηχανικός

Νότη Παρασκευόπουλο
Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του προπτυχιακού προγράμματος σπουδών της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και έχει ως θέμα την «Σιδηροδρομική Σύνδεση της Ευρύτερης Περιοχής της Κορίνθου (Κόρινθος – Ισθμός – Λουτράκι) με την Αθήνα».

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος κάθε άλλο παρά τυχαία ήταν, καθώς στη περιοχή των Ισθμίων βρίσκεται η μόνιμη κατοικία μου και επομένως η σιδηροδρομική σύνδεση της περιοχής Κορίνθου - Αθήνας αποτέλεσε αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής μου κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Χρονικά, η εκπόνηση της εργασίας ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2008 και ολοκληρώθηκε ένα χρόνο μετά, τον Μάρτιο του 2009.

Στόχος της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας ήταν να καταγραφούν η υπάρχουσα κατάσταση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αθηνών – Κορίνθου, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το επιβατικό κοινό, να μελετηθεί η σχέση Σταθμού Κορίνθου - Πόλης, η πολυσυζητημένη επέκταση προς το Λουτράκι και το μέλλον που μπορεί να έχει ένα τέτοιο μέσο, καθώς η λειτουργία του Προαστιακού αλλάζει με ταχείς ρυθμούς το ρόλο και τα δεδομένα στη περιοχή της Κορίνθου.

Κατά την εκπόνηση της μελέτης, μου δόθηκε η ευκαιρία να ενημερωθώ και να συνομιλήσω με ανθρώπους που ασχολούνται με θέματα του Προαστιακού αλλά και να έρθω σε άμεση επαφή με τους επιβάτες του μέσου αυτού πραγματοποιώντας έρευνα ερωτηματολογίων. Από τη διαδικασία αυτή εξήχθησαν χρήσιμα συμπεράσματα, τα οποία έχω βιώσει και εγώ προσωπικά ως τακτικός χρήστης.

Το αποτέλεσμα ήταν μέσα από αυτή τη μελέτη να παρουσιαστούν όσο το δυνατόν πιο ρεαλιστικές προτάσεις για μια καλύτερη και βιώσιμη πόλη, όπως αυτή της Κορίνθου και του Λουτρακίου (που τείνουν να πνιγούν από τα Ι.Χ. μέσα κατά τις περιόδους και τις ώρες αιχμής), με σκοπό να ενσωματώσουν στη δομή τους ένα τόσο εύχρηστο, γρήγορο, οικονομικό, ασφαλές και οικολογικό μέσο όπως είναι ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	16
ΜΕΡΟΣ Α: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
1.1 ΣΤΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	20
1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	20
1.3 ΚΥΡΙΕΣ ΠΗΓΕΣ - ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ.....	21
ΜΕΡΟΣ Β: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:	
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	24
2.2 ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΡΟΛΟΣ.....	25
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	27
2.4 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	30
2.4.1 Πληθυσμιακά Στοιχεία.....	30
2.4.2 Φύλο και Ομάδες Ηλικιών.....	32
2.4.3 Κατανομή Πληθυσμού σε Αστικές και Αγροτικές περιοχές.....	34
2.4.4 Οικονομικά Στοιχεία.....	35
2.5 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	37
2.6 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	40
2.7 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	40
2.8 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.....	43
2.8.1 Δομή και Οργάνωση της Κορίνθου.....	43
2.8.2 Δομή και Οργάνωση του Λουτρακίου.....	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ – ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	48
3.2	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΚΟΡΙΝΘΙΑ.....	48
3.3	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΤΗ ΚΟΡΙΝΘΙΑ.....	52
3.4	ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ.....	53
3.4.1	Σιδηροδρομικό Δίκτυο.....	53
3.4.2	Λειτουργία.....	56
3.5	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ.....	58
3.5.1	Επιβατική Κίνηση.....	59
3.5.2	Προφίλ Επιβατών.....	67
3.6	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ.....	72
3.6.1	Προγράμματα και Έργα που Περαιώθηκαν.....	72
3.6.2	Προγράμματα και Έργα σε Εξέλιξη.....	73
3.6.3	Προγράμματα και Έργα που Προγραμματίζονται για το Μέλλον.....	74
3.7	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ.....	77
3.7.1	Γενικά Προβλήματα Λειτουργίας.....	77
3.7.2	Ειδικά Προβλήματα Σ.Σ. Κορίνθου.....	78
3.7.3	Θέμα Κατασκευής Νέου Σ.Σ. στον Ισθμό.....	78
3.7.4	Θέμα Επέκτασης Προαστιακού στο Λουτράκι.....	79

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Σ.Σ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

4.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	82
4.2	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	82
4.3	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	82
4.3.1	Επιλογή Ερωτήσεων.....	83
4.3.2	Σχεδιασμός Ερωτηματολογίου.....	83
4.4	ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	85
4.4.1	Μέγεθος Δείγματος.....	85
4.4.2	Κατανομή Δείγματος.....	85
4.4.3	Διαδικασία Εκπόνησης Έρευνας.....	90
4.5	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	91
4.5.1	Φύλο – Ηλικία.....	91
4.5.2	Συχνότητα Χρήσης Προαστιακού.....	92

4.5.3 Προέλευση – Προορισμός.....	94
4.5.4 Μέσο Μετεπιβίβασης.....	95
4.5.5 Σκοπός Μετακίνησης.....	96
4.6 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	98
4.6.1 Συχνότητα Χρήσης και Αυθημερόν Επιστροφή.....	99
4.6.2 Συχνότητα Χρήσης και Μέσο Μετεπιβίβασης.....	99
4.6.3 Ηλικία και Μέσο Μετεπιβίβασης.....	101
4.6.4 Ηλικία και Προέλευση – Προορισμός (Κόρινθος).....	102
4.6.5 Μέσο Μετεπιβίβασης και Προέλευση – Προορισμός (Κόρινθος).....	103
4.6.6 Σκοπός Μετακίνησης και Μέσο Μετεπιβίβασης.....	104
4.7 ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	105

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	109
5.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΗ ΚΟΡΙΝΘΙΑ.....	109
5.3 ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ.....	110
5.3.1 Λεωφορειακές Γραμμές.....	110
5.3.2 Λειτουργία.....	113
5.4 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	114

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

6.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ.....	117
6.2 ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ – ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ – ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΜΕΣΟ: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	117
6.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ.....	119

ΜΕΡΟΣ Γ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

121

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

7.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	123
7.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ Σ.Σ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ – ΠΟΛΗΣ.....	123
7.2.1 Λεωφορειακή Γραμμή.....	123
7.2.2 Ποδηλατόδρομος.....	126

7.2.3 Συγκοινωνία Ανταποκρινόμενη στη Ζήτηση (Demand-Response Transit Service).....	128
7.3 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ ΚΑΙ ΙΣΘΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ.....	129
7.3.1 Βασικά Στοιχεία Εναλλακτικών Σεναρίων.....	130
7.3.2 Δόμηση Ολοκληρωμένων Εναλλακτικών Σεναρίων.....	134

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

8.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	153
8.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ.....	153
8.2.1 Μέθοδος Αξιολόγησης.....	153
8.2.2 Κριτήρια Αξιολόγησης.....	153
8.2.3 Απόδοση Βαρών Κριτηρίων Αξιολόγησης.....	155
8.2.4 Πίνακας Επιπτώσεων.....	158
8.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΕΝΑΡΙΩΝ.....	159
8.3.1 Αξιολόγηση με Χρήση του Λογισμικού “Definite”.....	159
8.3.2 Αξιολόγηση Επικρατέστερων Εναλλακτικών.....	160
8.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ.....	162

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9:

ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

9.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	164
9.2 ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	164
9.2.1 Τελικές Προτάσεις: Κόρινθος.....	164
9.2.2 Τελικές Προτάσεις: Λουτράκι – Ισθμός.....	165
9.3 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ.....	165
9.4 ΤΙ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ.....	168
9.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ.....	168

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ.....	170
----------------------------------	------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	172
-------------------------------	------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ	186
--	------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	222
------------------------------	------------

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 2-1: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Νομού Κορινθίας σε Κόρινθο – Λουτράκι – Ισθμία για το έτος 2001.....	31
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-2: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Ν. Κορινθίας ανά ηλικία στα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου – Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001.....	33
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-3: Συνολική Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού ανά Ηλικία για τα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001.....	33
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-4: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας σε Αγροτικές και Αστικές περιοχές για το 2001.....	35
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-5: Οικονομικά Ενεργοί και Μη Ενεργοί για τα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001.....	36
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-6: Οικονομικά Ενεργοί Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου - Περαχώρας, Ισθμίας ανά Τομείς Παραγωγής για το 2001.....	37
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-7: Συνολικές Διανυκτερεύσεις (Αλλοδαπών και Ημεδαπών) στα Πάσης Φύσεως Ξενοδοχειακά Καταλύματα του Νομού Κορινθίας.....	41
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-1: Μέση ημερήσια επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου για τα έτη 2006-2008.....	60
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-2: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά 3μηνο για τη περίοδο: Απρίλιος 2006 – Σεπτέμβριος 2008.....	61
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-3: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά μήνα για το έτος 2006 (Απρίλιος – Δεκέμβριος).....	62
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-4: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά μήνα για το έτος 2007.....	63
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-5: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά μήνα για το έτος 2008 (Ιανουάριος – Αύγουστος).....	63
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-6: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Μάιος 2008).....	65

ΓΡΑΦΗΜΑ 3-7: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Ιούνιος 2008).....	65
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-8: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Ιούλιος 2008).....	66
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-9: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Αύγουστος 2008).....	66
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-10: Σκοπός Μετακίνησης με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο..	69
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-11: Συχνότητα Χρήσης του Προαστιακού Σιδηροδρόμου.....	70
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-12: Αξιολόγηση Υπηρεσιών και Εγκαταστάσεων του Προαστιακού Σιδηροδρόμου.....	71
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-1: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα (15/5/06 – 21/5/06).....	86
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-2: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα (16/10/06 – 22/10/06).....	86
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-3: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα (5/3/07 – 11/3/07).....	87
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-4: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα (1/10/07 – 7/10/07).....	87
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-5: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα (21/1/08 – 27/1/08).....	88
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-6: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα (2/6/08 – 8/6/08).....	88
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-7: Σύνθεση Δείγματος Έρευνας Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου κατά Φύλο.....	91
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-8: Σύνθεση Δείγματος Έρευνας Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου κατά Ομάδες Ηλικιών.....	92
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-9: Συχνότητα Χρήσης Προαστιακού από τους Επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου.....	93
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-10: Αυθημερόν Επιστροφή από τους Επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου.....	93

ΓΡΑΦΗΜΑ 4-11: Προέλευση και Προορισμός Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου στις Περιοχές Κορίνθου.....	94
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-12: Προέλευση και Προορισμός Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου στις Περιοχές προς Αθήνα.....	94
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-13: Συνήθης Χρήση Μέσων Μετεπιβίβασης από και προς τον Σ.Σ. Κορίνθου.....	95
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-14: Σκοπός Μετακίνησης των Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου (Από Κόρινθο).....	96
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-15: Σκοπός Μετακίνησης των Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου (Προς Κόρινθο).....	97
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-16: Σκοπός Ολοκληρωμένης Μετακίνησης Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου Από και Προς τη Κόρινθο.....	98
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-17: Επιβάτες που Πραγματοποιούν Αυθημερόν Επιστροφή ανάλογα με τη Συχνότητα Χρήσης.....	99
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-18: Χρήση Μέσων Μεταφοράς Από και Προς τον Σ.Σ. Κορίνθου ανάλογα με τη Συχνότητα Χρήσης του Προαστιακού.....	100
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-19: Χρήση Μέσων Μεταφοράς Από και Προς τον Σ.Σ. Κορίνθου ανάλογα με την Ηλικία των Επιβατών.....	101
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-20: Προέλευση-Προορισμός (Κόρινθος) Επιβατών ανάλογα με την Ηλικία.....	102
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-21: Προέλευση-Προορισμός (Κόρινθος) Επιβατών ανάλογα με το Μέσο Μεταφοράς Από και Προς το Σ.Σ. Κορίνθου.....	103
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-22: Μέσο Μετάβασης Από και Προς Σ.Σ. Κορίνθου ανάλογα με τον Σκοπό Μετακίνησης.....	104
ΓΡΑΦΗΜΑ 7-1: Κατανομή των Επιβατών με Προέλευση-Προορισμό τη Κόρινθο σε Περιοχές της Κορίνθου.....	124
ΓΡΑΦΗΜΑ 8-1: Ιεράρχηση Εναλλακτικών Σεναρίων.....	160

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 2-1: Νομός Κορινθίας και Όρια Δήμων.....	24
ΕΙΚΟΝΑ 2-2: Η θέση του Νομού Κορινθίας στην Ελλάδα.....	25
ΕΙΚΟΝΑ 2-3: Δήμος Κορινθίων και Δήμος Λουτρακίου-Περαχώρας.....	26

ΕΙΚΟΝΑ 2-4: Γεωφυσικό ανάγλυφο Ν. Κορινθίας.....	26
ΕΙΚΟΝΑ 2-5: Η Διώρυγα της Κορίνθου.....	29
ΕΙΚΟΝΑ 2-6: Εθνικό Οδικό Δίκτυο Αττικής και Κορινθίας.....	38
ΕΙΚΟΝΑ 2-7: Εθνικό και Τοπικό Οδικό Δίκτυο Νομού Κορινθίας.....	39
ΕΙΚΟΝΑ 3-1: Ατμάμαξα των ΣΠΑΠ.....	49
ΕΙΚΟΝΑ 3-2: Αυτοκινητάμαξα DeDietrich του 1952.....	49
ΕΙΚΟΝΑ 3-3: Σύγχρονο και Παλιό Σιδηροδρομικό Δίκτυο περιοχής Κορίνθου – Λουτρακίου – Ισθμού.....	50
ΕΙΚΟΝΑ 3-4: Αμαξοστοιχία τύπου Rail Bus του Προαστιακού στο Σ.Σ. Κορίνθου.....	52
ΕΙΚΟΝΑ 3-5: Υπάρχον Δίκτυο Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αθηνών – Κορίνθου.....	54
ΕΙΚΟΝΑ 3-6: Ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Κορίνθου.....	55
ΕΙΚΟΝΑ 3-7: Ντηζελάμαξα του Προαστιακού.....	56
ΕΙΚΟΝΑ 3-8: Ηλεκτροκίνητη Αμαξοστοιχία τύπου “Desiro”.....	57
ΕΙΚΟΝΑ 3-9: Ο Χώρος Στάθμευσης του Νέου Σ.Σ. Κορίνθου.....	58
ΕΙΚΟΝΑ 3-10: Μελλοντικές Επεκτάσεις του Προαστιακού.....	75
ΕΙΚΟΝΑ 3-11: Η υπάρχουσα χάραξη στον Ισθμό προς Λουτράκι.....	76
ΕΙΚΟΝΑ 3-12: Νέα πιθανή θέση του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού του Ισθμού.....	76
ΕΙΚΟΝΑ 5-1: Λεωφορειακές Γραμμές Περιοχής Μελέτης και Σύνδεσης με Αθήνα.....	111
ΕΙΚΟΝΑ 5-2: Η Λεωφορειακή Γραμμή Σ.Σ. Κορίνθου-Πόλη Κορίνθου....	112
ΕΙΚΟΝΑ 5-3: Υπεραστικό Λεωφορείο του ΚΤΕΛ Κορινθίας.....	113
ΕΙΚΟΝΑ 5-4: Αστικό Λεωφορείο στον Σ.Σ. Κορίνθου.....	113
ΕΙΚΟΝΑ 7-1: Προτεινόμενες Θέσεις (1) και (2) Νέου Σ.Σ. Ισθμού.....	130
ΕΙΚΟΝΑ 7-2: Προτεινόμενες Θέσεις (α), (β) και (γ) Νέου Σ.Σ. Λουτρακίου.....	131
ΕΙΚΟΝΑ 7-3: Σενάριο 1.α.....	138
ΕΙΚΟΝΑ 7-4: Σενάριο 1.β.....	140
ΕΙΚΟΝΑ 7-5: Σενάριο 1.γ.....	141
ΕΙΚΟΝΑ 7-6: Σενάριο 1.δ.....	143
ΕΙΚΟΝΑ 7-7: Σενάριο 2.α.....	144
ΕΙΚΟΝΑ 7-8: Σενάριο 2.β.....	145
ΕΙΚΟΝΑ 7-9: Σενάριο 2.γ.....	146
ΕΙΚΟΝΑ 7-10: Σενάριο 2.δ.....	147
ΕΙΚΟΝΑ 7-11: Σενάριο 3.α.....	148
ΕΙΚΟΝΑ 7-12: Σενάριο 3.β.....	149
ΕΙΚΟΝΑ 7-13: Σενάριο 3.γ.....	150

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-1:	Πληθυσμός Νομού Κορινθίας, Δήμου Κορινθίων και Δήμου Λουτρακίου-Περαχώρας για το έτος 2001.....	30
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-2:	Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Ν. Κορινθίας ανά φύλο για το 2001.....	32
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-3:	Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001.....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-4:	Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός ανά Τομείς Παραγωγής στον Ν. Κορινθίας για το 2001.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-5:	Διανυκτερεύσεις στα Πάσης Φύσεως Ξενοδοχειακά Καταλύματα στα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001.....	42
ΠΙΝΑΚΑΣ 3-1:	Προτάσεις Βελτίωσης Προαστιακού Σιδηροδρόμου.....	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 4-1:	Μέση Κατανομή Εβδομαδιαίας Επιβατικής Κίνησης Σ.Σ. Κορίνθου.....	89
ΠΙΝΑΚΑΣ 4-2:	Αρχική Κατανομή Ερωτηματολογίων μέσα στην Εβδομάδα.....	89
ΠΙΝΑΚΑΣ 4-3:	Τελική Κατανομή Ερωτηματολογίων μέσα στην Εβδομάδα.....	89
ΠΙΝΑΚΑΣ 4-4:	Κατανομή Ερωτηματολογίων μέσα στην Ημέρα.....	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-1:	Χαρακτηριστικά κάθε Σεναρίου.....	135
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-2:	Συγκριτικό Κόστος Κατασκευής κάθε Έργου των Σεναρίων.....	137
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-3:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.α.i.....	138
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-4:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.α.ii.....	139
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-5:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.α.iii.....	139
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-6:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.β.i.....	140
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-7:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.β.ii.....	140
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-8:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.β.iii.....	141
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-9:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.γ.i.....	142
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-10:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.γ.ii.....	142
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-11:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.γ.iii.....	142
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-12:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.δ.....	143
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-13:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.α.....	144
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-14:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.β.....	145
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-15:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.γ.....	146
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-16:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.δ.....	147
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-17:	Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.α.....	148

ΠΙΝΑΚΑΣ 7-18: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.β.....	149
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-19: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.γ.....	150
ΠΙΝΑΚΑΣ 7-20: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.δ.....	151
ΠΙΝΑΚΑΣ 8-1: Κριτήρια Αξιολόγησης.....	155
ΠΙΝΑΚΑΣ 8-2: Ιεράρχηση και Βάρη Κριτηρίων Αξιολόγησης.....	156
ΠΙΝΑΚΑΣ 8-3: Πίνακας Επιπτώσεων.....	158
ΠΙΝΑΚΑΣ 8-4: Χαρακτηριστικά Διαφοροποίησης των Επικρατέστερων Σεναρίων.....	161

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης της σιδηροδρομικής σύνδεσης (μέσω του Προαστιακού Σιδηροδρόμου) της ευρύτερης περιοχής της Κορίνθου (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμός) με την Αθήνα, τον εντοπισμό των προβλημάτων που σχετίζονται με το θέμα και τέλος την παρουσίαση προτάσεων για τη βελτίωση της σύνδεσης. Η μελέτη χωρίζεται σε τρία μέρη, τα οποία αναφέρονται στη συνέχεια.

Το πρώτο μέρος αφορά την εισαγωγή, όπου παρουσιάζεται το θέμα της διπλωματικής εργασίας, ο στόχος και το αντικείμενο της.

Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζεται αναλυτικά η περιοχή μελέτης (ευρύτερη περιοχή Κορίνθου), ενώ καταγράφεται και αναλύεται η υπάρχουσα κατάσταση της όσον αφορά: Ορισμένα γενικά στοιχεία (ιστορικά, πληθυσμιακά, οδικό δίκτυο, δομή και οργάνωση πόλεων κ.α.), στοιχεία του Προαστιακού Σιδηροδρόμου και των επιβατών του με έμφαση στο επιβατικό κοινό της Κορίνθου (μέσω έρευνας ερωτηματολογίων) και στοιχεία του λεωφορειακού δικτύου. Επίσης, παρουσιάζονται αναλυτικά τα σημαντικότερα προβλήματα που εντοπίστηκαν σχετικά με τον Προαστιακό και τη περιοχή μελέτης, τα οποία είναι η σύνδεση Σ.Σ. Κορίνθου – Πόλης, η δημιουργία Νέου Σ.Σ. Ισθμού και η επέκταση του Προαστιακού δικτύου προς το Λουτράκι.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος της παρούσας μελέτης, παρατίθενται προτάσεις για τη λύση των προαναφερθέντων προβλημάτων. Στη συνέχεια, γίνεται αξιολόγηση αυτών και ως αποτέλεσμα προκύπτουν οι τελικές λύσεις για τα θέματα: Σύνδεσης Σταθμού Κορίνθου – Πόλης και σιδηροδρομικής σύνδεσης Λουτρακίου – Ισθμού – Αθήνας. Τέλος, προτείνονται ορισμένα επιπλέον μέτρα σχετικά με τη γενική λειτουργία του Προαστιακού καθώς και για τη βελτίωση της δομής των πόλεων Κορίνθου και Λουτρακίου (πεζοδρομήσεις, ποδηλατόδρομοι κ.α.), ενώ γίνονται και προτάσεις για περαιτέρω μελλοντική έρευνα.

ABSTRACT

This diploma study aimed on the analysis of the present situation of railway connection (Suburban Railway) between Corinth's greater area (Corinth – Loutraki – Isthmos) and Athens, on the detection of problems which are related to this matter and finally on the presentation of proposals for the improvement of this particular connection. This study is divided into three parts, as described below.

The first part is the introduction, where the study's main idea, purpose and subject are presented.

In the second part, the research area (Corinth's greater area) is thoroughly described. In addition, the present situation is analyzed in terms of: General data (historical record, population, road network, city layout and infrastructure, etc.), data for the Suburban Railway and statistics for its passengers, with emphasis on those coming in and out of Corinth (by questionnaire research) and data on bus connections. Moreover, the major problems about the Suburban Railway and research area, which are the connection between the Railway Station (R.S.) of Corinth and the city, the construction of a New R.S. in Isthmos and the extension of the suburban railway network up to Loutraki, are presented in this part.

In the last (third) part of this study, there is a presentation of proposals which refer to the solution of the above mentioned problems. Next, there is a rating of these proposals, leading to the final solutions for the issues of: The connection between the R.S. of Corinth and the city of Corinth, and the railway connection between Loutraki – Isthmos – Athens. In the end, there are some proposals for additional measures, ensuring a better operation of the Suburban Railway, the improvement of Corinth's and Loutraki's layout and infrastructure (pedestrian precinct, bike paths, etc.), as well as for further research.

ΜΕΡΟΣ Α: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο πρώτο μέρος της μελέτης που ακολουθεί, γίνεται η εισαγωγή στο θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας, το οποίο είναι η σιδηροδρομική σύνδεση της ευρύτερης περιοχής της Κορίνθου με την Αθήνα. Επίσης, αναφέρεται συνοπτικά η περιοχή μελέτης καθώς οι κύριες πηγές και οι σχετικές μελέτες με το θέμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΣΤΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα μελέτη αφορά τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο για το σταθμό της Κορίνθου καθώς και το πώς συνδέεται σιδηροδρομικά η ευρύτερη περιοχή της Κορίνθου (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμός) με την Αθήνα, μέσω του Προαστιακού.

Ο στόχος της μελέτης είναι να καταγραφεί η υπάρχουσα κατάσταση και να αναλυθούν τα προβλήματα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της περιοχής μελέτης με την Αθήνα, ώστε να παρουσιαστούν λύσεις για τη καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της ευρύτερης περιοχής της Κορίνθου (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμός) όσον αφορά τη σύνδεση της με την Αθήνα.

1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Αντικείμενο της μελέτης αυτής θα είναι κάποια γενικά στοιχεία της περιοχής μελέτης (πληθυσμός, οικονομία, ιστορικά, δομή πόλεων κτλ.) ώστε να παρουσιαστεί μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για αυτήν. Επίσης, το κυρίως αντικείμενο θα είναι ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος. Πιο συγκεκριμένα, θα μελετηθεί η επιβατική κίνηση, το προφίλ των επιβατών, καθώς και τα προβλήματα που υπάρχουν μετακινήσεις από και προς τη περιοχή μελέτης, με σκοπό να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την υπάρχουσα κατάσταση. Ακόμα, θα παρουσιαστούν στοιχεία σχετικά με τις λεωφορειακές συνδέσεις, όντας ένα ανταγωνιστικό μέσο μαζικής μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) του σιδηροδρόμου.

Ζητούμενο είναι να συνδυαστούν όλα τα παραπάνω στοιχεία εξάγοντας χρήσιμα συμπεράσματα και να προταθούν, εν συνεχεία, μελλοντικές παρεμβάσεις, οι οποίες να μπορούν να βελτιώσουν και να διευκολύνουν τη μετακίνηση των επιβατών του Προαστιακού και αν είναι δυνατό να απαλειφθούν και τα όποια πιθανά προβλήματα υπάρχουν.

1.3 ΚΥΡΙΕΣ ΠΗΓΕΣ - ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης λήφθηκαν υπόψη στοιχεία από διάφορες πηγές και άλλες σχετικές, με το παρόν αντικείμενο, μελέτες. Οι κυριότερες από αυτές είναι οι εξής:

- Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακού Προτύπου Προαστιακού Σιδηροδρόμου (TRADEMCO A.E., Αθήνα, 2002)
- Έρευνα Ικανοποίησης Επιβατών Προαστιακού Σιδηροδρόμου, Β' Κύμα (TRAINOSE A.E., Αθήνα, 2006)
- Μελέτη Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στο Κέντρο της πόλης της Κορίνθου (Μαγγιώρος Α. & Συντάκτες, Κόρινθος, 2008)
- Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων και Παρεμβάσεων στο Δομημένο Τμήμα της Πόλης Λουτρακίου (Βόσκογλου Ν., Μάρη Ι., Λουτράκι, 2000)
- Πολεοδομία vs. Μεταφορές. Από την Απόκλιση στη Σύγκλιση (Βλαστός Θ., Μηλάκης, Δ., Αθήνα, 2006)
- The Transit Metropolis. A Global Inquiry (Cervero R., Washington D.C, 1990).

ΜΕΡΟΣ Β: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στο δεύτερο μέρος της παρούσας μελέτης γίνεται η καταγραφή και η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης της περιοχής μελέτης. Παρουσιάζονται γενικά στοιχεία για τη περιοχή μελέτης καθώς και ειδικότερα στοιχεία για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Αθηνών – Κορίνθου και το επιβατικό κοινό του. Επίσης, παρατίθενται στοιχεία για το λεωφορειακό δίκτυο και γίνεται αξιολόγηση της υπάρχουσας αυτής κατάστασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια συνοπτική περιγραφή ορισμένων γενικών μεν στοιχείων για τη περιοχή μελέτης αλλά αρκετά σημαντικών, ώστε να συνεισφέρουν στη διαμόρφωση σωστής και ολοκληρωμένης άποψης της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής. Με άλλα λόγια, να παρουσιαστούν τα προτερήματα της περιοχής, οι ανάγκες της, καθώς και τα προβλήματα της, ώστε να μελετηθούν και να προταθούν λύσεις.

Η περιοχή μελέτης η οποία αναφέρθηκε παραπάνω είναι η ευρύτερη περιοχή της Κορίνθου. Περιλαμβάνει τη πόλη της Κορίνθου, τη πόλη του Λουτρακίου καθώς και τη περιοχή του Ισθμού και της Ισθμίας, που η μεταξύ τους απόσταση δεν ξεπερνά τα 7 χλμ. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα νοητό τρίγωνο που δημιουργείται γύρω από τη καίρια περιοχή της Διώρυγας, όπως διαπιστώνεται εύκολα από την Εικόνα 2-1 αλλά και από τον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ1).



Εικόνα 2-1: Νομός Κορινθίας και Όρια Δήμων
(Πηγή: www.korinthorama.gr)

Τα στοιχεία που θα παρουσιαστούν στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου αφορούν τη θέση και το ρόλο της περιοχής μελέτης, την ιστορική της εξέλιξη καθώς και στοιχεία δημογραφικά (πληθυσμός κ.α.).

2.2 ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο Νομός Κορινθίας (βλ. Εικόνα 2-2), στον οποίο ανήκει η περιοχή μελέτης βρίσκεται στη βορειοανατολική Πελοπόννησο και συνορεύει με το Νομό Αττικής στο βορειοανατολικό του άκρο, το Ν. Αργολίδος στη νότιο τμήμα, το Νομό Αχαΐας στα δυτικά και τέλος με το Ν. Αρκαδίας ένα μικρό τμήμα στο νοτιοδυτικό άκρο του νομού. Το μεγαλύτερο παραθαλάσσιο μέρος της Κορινθίας βρέχεται από τον Κορινθιακό κόλπο ενώ στα ανατολικά από τον Σαρωνικό, με τη Διώρυγα του Ισθμού, που ανήκει στο Ν. Κορινθίας, να ενώνει τους δυο αυτούς κόλπους.



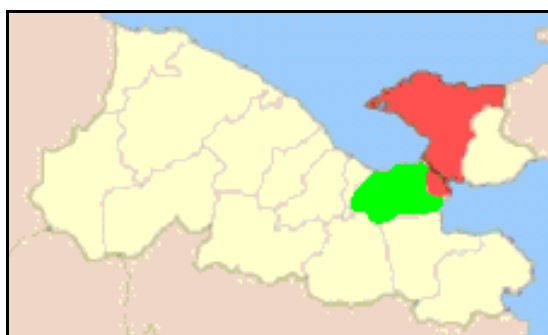
Εικόνα 2-2: Η θέση του Νομού Κορινθίας στην Ελλάδα
(Πηγή: el.wikipedia.org)

Κόρινθος:

Η πόλη της Κορίνθου (βλ. Εικόνα 2-1) αποτελεί τη πρωτεύουσα του Νομού Κορινθίας και παράλληλα την έδρα του Δήμου Κορινθίων (βλ. Εικόνα 2-3), ενώ βρίσκεται μόλις 85 χλμ. δυτικά της Αθήνας σε απόσταση μόλις 6,5 χλμ. μετά τη γέφυρα του Ισθμού. Περιβάλλεται από το βουνό Όνεια και Ακροκόρινθο (βλ. Εικόνα 2-4), όπου κατά την αρχαιότητα βρισκόταν η αρχαία πόλη της Κορίνθου. Βρέχεται από τον ανατολικό Κορινθιακό κόλπο και βρίσκεται στον οδικό άξονα Αθήνα-Πάτρα, με αποτέλεσμα η μετακίνηση ανάμεσα σε αυτή και τη πρωτεύουσα να είναι εύκολη είτε μέσω της σύγχρονης εθνικής οδού είτε μέσω του προαστιακού σιδηροδρόμου που άρχισε να λειτουργεί το 2005.

Λουτράκι:

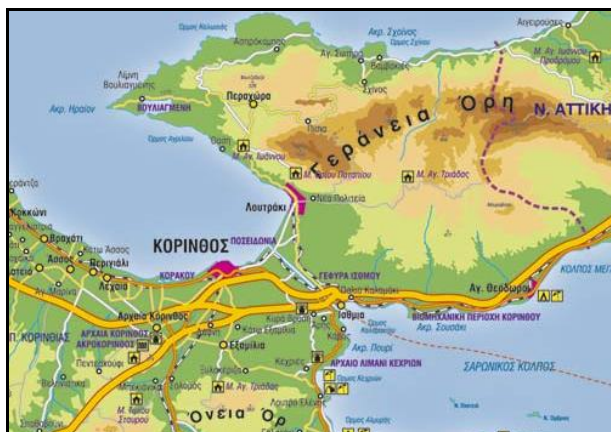
Το Λουτράκι είναι η έδρα του Δήμου Λουτρακίου-Περαχώρας (βλ. Εικόνα 2-3) και εντοπίζεται στο τμήμα του νομού που ανήκει στη Στερεά Ελλάδα, βορειοανατολικά της Κορίνθου από την οποία απέχει μόλις 7 χλμ.. Είναι χτισμένο στο παραθαλάσσιο μέρος δυτικά του Όρους Γεράνεια (βλ. Εικόνα 2-4) και αποτελεί μια από τις σημαντικότερες λουτροπόλεις και τουριστικό θέρετρο της χώρας.



Εικόνα 2-3: Δήμος Κορινθίων (πράσινο) και Δήμος Λουτρακίου-Περαχώρας (κόκκινο)
(Πηγή: el.wikipediaidea.org)

Ισθμία:

Η Ισθμία είναι ένα χωριό που επίσης υπάγεται στο Δήμο Λουτρακίου-Περαχώρας, και πιο συγκεκριμένα στο Δ.Δ. Ισθμίας, ωστόσο η γεωγραφική του θέση είναι στο τμήμα της Πελοποννήσου και η απόσταση του από τη Κόρινθο και το Λουτράκι δεν ξεπερνά τα 7 χλμ.



Εικόνα 2-4: Γεωφυσικό ανάγλυφο Ν. Κορινθίας
(Πηγή: www.e-ziria.gr)

Ο ρόλος που διαδραματίζει η περιοχή μελέτης είναι μεγάλης σημασίας και αυτό μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτό επισημαίνοντας απλά κάποια καίρια σημεία, όπως αυτά που φαίνονται στη συνέχεια:

- ✓ **Εμπόριο:** Η περιοχή μελέτης αποτελεί σημαντικό πέρασμα για το εμπόριο καθώς βρίσκεται στο ένα από τα δυο σημεία που η Πελοπόννησος ενώνεται με την υπόλοιπη Ελλάδα και κυρίως με τη πρωτεύουσα. Επίσης μέσα από αυτή διέρχεται ο μεγαλύτερος οδικός άξονας της χώρας (ΠΑΘΕ: Πάτρα – Αθήνα – Θεσ/κη – Έβρος), ενώ ο λιμένας της Κορίνθου αποτελεί το τρίτο σημαντικότερο λιμάνι της Πελοποννήσου.
- ✓ **Τουρισμός:** Η περιοχή ασκεί σημαντικό τουριστικό πόλο έλξης καθ' όλη τη διάρκεια της χρονιάς κυρίως λόγω της Διώρυγας του Ισθμού και των ιαματικών λουτρών στο Λουτράκι. Ωστόσο, πολλοί είναι και εκείνοι που την επισκέπτονται τακτικά για σαββατοκύριακο και για παραθερισμό, προερχόμενοι κυρίως από την Αθήνα. Σ' αυτό συνεισφέρει το μεγάλο Καζίνο στο Λουτράκι (πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη), οι παραλίες και φυσικά η μικρή απόσταση από τη πρωτεύουσα.

Το γεγονός ότι η Κόρινθος, το Λουτράκι και ο Ισθμός είναι περιοχές που απέχουν μικρές αποστάσεις μεταξύ τους, που δεν ξεπερνούν τα 7 χλμ., είναι αυτονόητο ότι υπάρχουν σχέσεις αλληλεπίδρασης, με αποτέλεσμα να πρέπει να μελετηθούν τόσο ως ανεξάρτητες όσο και ως εξαρτημένες η μία από την άλλη.

2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η αρχαία Κόρινθος ήταν από τις μεγαλύτερες και σπουδαιότερες πόλεις της Ελλάδας. Πρωτοκατοικήθηκε στη Νεολιθική Εποχή, χωρίς να έχει διευκρινιστεί η προέλευση των κατοίκων της. Η αρχαία πόλη της Κορίνθου ήταν χτισμένη στην πεδιάδα κάτω από το οχυρό φρούριο του Ακροκόρινθου.

Η θέση της ως και σήμερα ήταν και είναι σημαντική από στρατηγική και οικονομική άποψη, εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης, δηλαδή στο σημείο όπου ενώνεται η Κεντρική Ελλάδα με την Πελοπόννησο. Ως εκ τούτου, κατά τη διάρκεια των ετών η περιοχή είχε τον έλεγχο των πλοίων

που εκτελούσαν το εμπόριο μεταξύ ανατολικής Ελλάδας και Ιταλίας καθώς και τον έλεγχο της εισόδου προς την Πελοπόννησο.

Ωστόσο, λόγω της σημαντικής της θέσης, κατά τη Βυζαντινή περίοδο και εν συνεχεία κατά τη Τουρκοκρατία, η περιοχή έγινε σημείο τριβών, προστριβών και αντεκδικήσεων ανάμεσα σε Βυζαντινούς, Τούρκους και Φράγκους.

Μετά την επανάσταση του 1821, η Πελοπόννησος, μαζί και η Κορινθία, απελευθερώθηκαν οριστικά τον Οκτώβριο του 1827 και απετέλεσαν τον πυρήνα του πρώτου ελληνικού κράτους, που αναγνωρίστηκε επίσημα το 1830.

Στη σημερινή της θέση, η πόλη της Κορίνθου ιδρύθηκε το 1858, όταν καταστράφηκε ολοκληρωτικά από σεισμό η παλιά πόλη που βρισκόταν στη θέση της σημερινής Αρχαίας Κορίνθου. Το 1928 καταστράφηκε και η νέα πόλη από σεισμό, για να οικοδομηθεί μέσω του Αυτόνομου Οργανισμού Σεισμοπαθών Κορινθίας με τα οικοδομικά και ρυμοτομικά χαρακτηριστικά που έχει μέχρι και σήμερα.

Παράλληλα με τη Κόρινθο, ο σεισμός του 1928, ανάγκασε και τη πόλη του Λουτρακίου να οικοδομηθεί εκ νέου, αφού είχε υποστεί μεγάλες καταστροφές. Αποφασίστηκε τότε μαζί με την ανοικοδόμηση να γίνουν και ενέργειες για την τουριστική ανάπτυξη του Λουτρακίου, αξιοποιώντας τις ιαματικές πηγές και δημιουργώντας ιαματικά λουτρά, ενώ από τότε υπήρξαν τα πρώτα σχέδια για την κατασκευή του Καζίνο που διαθέτει σήμερα η πόλη και το οποίο τελικά κατασκευάστηκε το 1995.

Ο συνηθέστερος λόγος για τον οποίο η περιοχή της Κορίνθου είναι γνωστή είναι σαφώς η διώρυγα του Ισθμού, που χωρίζει την Πελοπόννησο από τη Στερεά. Κατασκευάστηκε στο τέλος του 19ου αιώνα, αποτελούσε, όμως, επιθυμία των αρχαίων εδώ και δύομισι χιλιάδες χρόνια. Προκειμένου να αποφύγουν τα πλοία το μακρύ (185 μιλίων περίπου) περίπλου της Πελοποννήσου, πρώτος ο Περίανδρος και μετά ο Δημήτριος ο Πολιορκητής, ο Ιούλιος Καίσαρ και οι αυτοκράτορες Γάιος και Αδριανός ανάμεσα σ' άλλους, είχαν κάνει σχέδια για το κόψιμο του Ισθμού. Ο Νέρων προχώρησε περισσότερο από όλους αλλά το έργο διεκόπη απότομα με το θάνατο του. Ωστόσο, ήδη από παλαιότερα, περί το 600 π.Χ., οι Κορίνθιοι είχαν κατασκευάσει μια δίολκο, με την οποία έκαναν τη διίσθμιση των πλοίων από τον Κορινθιακό στο Σαρωνικό δια μέσου της στεριάς.



Εικόνα 2-5: Η Διώρυγα της Κορίνθου
(Πηγή: <http://hellas.teipir.gr>)

Τελικά, η διάνοιξη της Διώρυγας (βλ. Εικόνα 2-5) πραγματοποιήθηκε στο διάστημα 1882-1893, με μήκος περίπου 6,5 χιλιομέτρων και πλάτος 24,6 μέτρων, και οι εργασίες ακολούθησαν τις αρχικές τομές του Νέρωνα.

Η "Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου" εκμεταλλεύτηκε τη Διώρυγα μέχρι το 1906, οπότε την ανέλαβε η Εθνική Τράπεζα, ενώ από την 1η Νοεμβρίου του 1980 η εκμετάλλευση της Διώρυγας περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο, τον Ιανουάριο του 2001, μέσω διεθνούς διαγωνισμού παραχώρησε για 30 χρόνια την εκμετάλλευση της Διώρυγας στην εταιρεία Sea Containers Services Ltd., μέσω της Περίανδρος Α.Ε., της ελληνικής εταιρείας που ίδρυσε για το σκοπό αυτό.

Στη Διώρυγα λειτουργούν σήμερα δύο (2) μόνιμες οδικές και δύο (2) μόνιμες σιδηροδρομικές γέφυρες καθώς επίσης και δύο βυθιζόμενες γέφυρες στην Ποσειδωνία και στην Ισθμία, στο δυτικό και στο ανατολικό άκρο του καναλιού αντίστοιχα. Οι γέφυρες αυτές εξυπηρετούν την επικοινωνία μεταξύ Στερεάς και Πελοποννήσου, ενώ κάθε χρόνο το κανάλι διαπλέεται από 15.000 περίπου πλοία, 50 τουλάχιστον διαφορετικών εθνικοτήτων.

2.4 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένα πληθυσμιακά, δημογραφικά, κοινωνικά και οικονομικά στοιχεία για τους κατοίκους της περιοχής μελέτης, τα οποία θα δώσουν μια καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη άποψη για τη περιοχή ενδιαφέροντος.

2.4.1 Πληθυσμιακά Στοιχεία

Σύμφωνα με τη πιο πρόσφατη απογραφή της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΣΥΕ) που έγινε το 2001, ο πληθυσμός του Νομού Κορινθίας και της περιοχής μελέτης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2-1), τόσο ο μόνιμος όσο και ο πραγματικός.

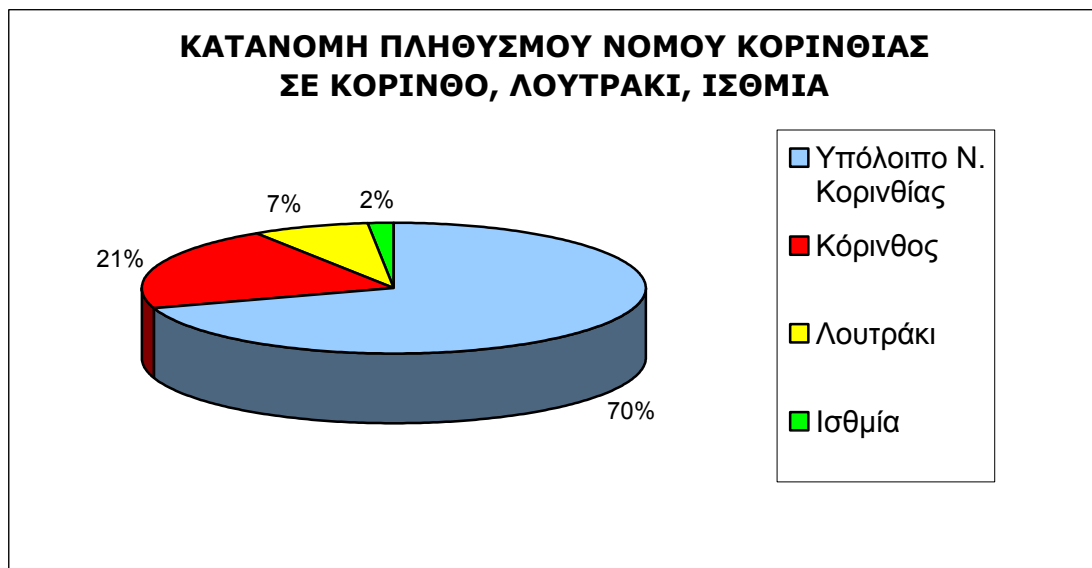
	Μόνιμος	Πραγματικός
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	144.527	154.624
Δήμος Κορινθίων	36.991	36.555
Δ.Δ. Κορίνθου	30.434	29.787
<i>Κόρινθος</i>	30.434	29.787
Δήμος Λουτρακίου-Περαχώρας	15.077	16.520
Δ.Δ. Λουτρακίου-Περαχώρας	12.360	13.239
<i>Λουτράκι</i>	10.673	11.383
Δ.Δ. Ισθμίας	2.421	2.669

Πίνακας 2-1: Πληθυσμός Νομού Κορινθίας, Δήμου Κορινθίων και Δήμου Λουτρακίου-Περαχώρας για το έτος 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Από τον παραπάνω πίνακα, λαμβάνοντας υπόψη τον μόνιμο πληθυσμό, φαίνεται ότι το 25% περίπου του πληθυσμού του Νομού Κορινθίας κατοικεί στο Δήμο Κορινθίων ενώ περίπου το 10% κατοικεί στο Δήμο Λουτρακίου-Περαχώρας. Επομένως, οι δυο δήμοι (Κορινθίων και Λουτρακίου-Περαχώρας), στους οποίους ανήκει η περιοχή μελέτης και συγχρόνως αποτελεί και τις έδρες τους, κατέχει το 35% του πληθυσμού ολόκληρου του νομού.

Να σημειωθεί ότι ο πληθυσμός των δυο Δήμων συγκεντρώνεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό στα Δημοτικά Διαμερίσματα στα οποία βρίσκονται οι έδρες τους. Συγκεκριμένα, το Δ.Δ. Κορίνθου και το Δ.Δ. Λουτρακίου-Περαχώρας συγκεντρώνουν πάνω από 80% των μόνιμων κατοίκων των Δήμων τους.

Όσον αφορά την ίδια τη πόλη της Κορίνθου, σε αυτή κατοικεί το 21% του πληθυσμού του νομού, ενώ για το Λουτράκι και την Ισθμία (το Δ.Δ. Ισθμίας αποτελείται από τους οικισμούς: Ισθμία, Κυρά Βρύση, Άγιος Χαράλαμπος, Κάβος, Παλιό Καλαμάκι, Παράδεισος) τα ποσοστά είναι 7% και 2%, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω γράφημα (Γράφημα 2-1). Συνολικά, δηλαδή, στη περιοχή μελέτης κατοικούν μόνιμα περίπου 43.500 άτομα, που αποτελεί το 30% των κατοίκων του Ν. Κορινθίας.



Γράφημα 2-1: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Νομού Κορινθίας σε Κόρινθο – Λουτράκι – Ισθμία για το έτος 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Ο Νομός Κορινθίας παρουσιάζει πληθυσμιακή αύξηση σε όλη τη διάρκεια της περιόδου 1971-91 με ρυθμούς οι οποίοι είτε προσεγγίζουν το μέσο εθνικό ρυθμό αύξησης του πληθυσμού (1971-81) είτε είναι σημαντικά μεγαλύτερος αυτού (1981-91), ενώ το 2001 αύξησε τον πραγματικό πληθυσμό του κατά 9%.

Όσον αφορά τη πόλη της Κορίνθου και του Λουτρακίου, ο πραγματικός πληθυσμός αυξήθηκε τη περίοδο 1991-2001 σε ποσοστά 9% και 21% περίπου, αντίστοιχα για τις δυο πόλεις.

Συγκρίνοντας την αύξηση του νομού, της Κορίνθου και του Λουτρακίου με την αύξηση του συνόλου της χώρας που είναι στο 6,6% για το 91-01, τότε η περιοχή μελέτης φαίνεται να έχει μια σημαντική αύξηση στο πληθυσμό της τα τελευταία χρόνια.

2.4.2 Φύλο και Ομάδες Ηλικιών

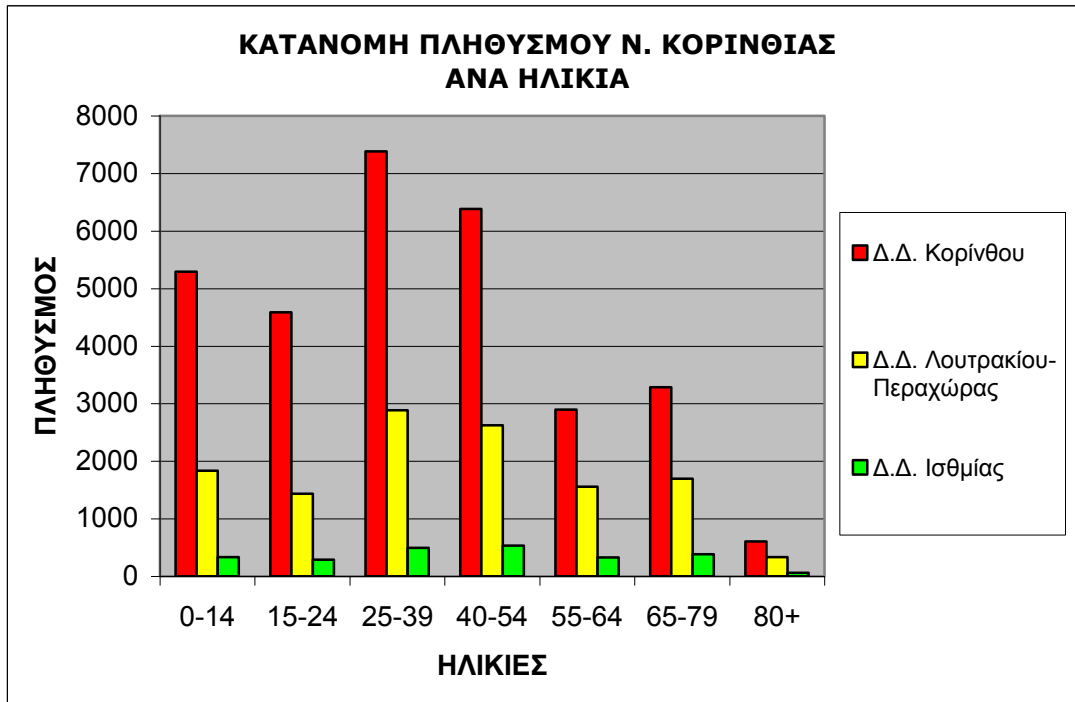
Στη συνέχεια, παρατίθεται πίνακας με τη κατανομή του πληθυσμού της περιοχής μελέτης ανά φύλο (Πίνακας 2-2) και γράφημα πληθυσμού ανά ηλικία (Γράφημα 2-2).

	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	72.756	71.771
Δήμος Κορινθίων	18.329	18.662
Δ.Δ. Κορίνθου	15.024	15.410
Δήμος Λουτρακίου-Περαχώρας	7.390	7.687
Δ.Δ. Λουτρακίου-Περαχώρας	6.019	6.341
Δ.Δ. Ισθμίας	1.215	1.206

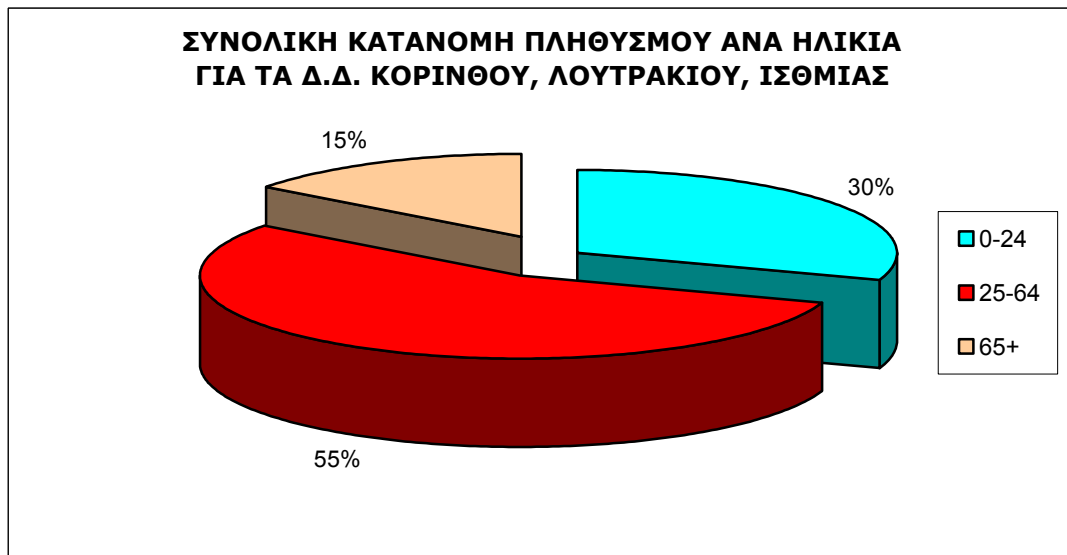
Πίνακας 2-2: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Ν. Κορινθίας ανά φύλο για το 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Από τον Πίνακα 2-2, φαίνεται ότι υπάρχει μια ισορροπημένη κατανομή του πληθυσμού ανάμεσα στα δυο φύλα (Άρρενες και Θηλείς), τόσο σε επίπεδο νομού όσο και σε επίπεδο Δήμων και Δημοτικών Διαμερισμάτων.

Όσον αφορά τη κατανομή ανά ηλικία, η οποία απεικονίζεται στο Γράφημα 2-2, παρατηρείται ότι και στα τρία Δημοτικά Διαμερίσματα (Δ.Δ. Κορίνθου, Δ.Δ. Λουτρακίου-Περαχώρας και Δ.Δ. Ισθμίας) της περιοχής μελέτης ακολουθείται η ίδια κατανομή, με τις ηλικίες 25-39 και 40-54, να αποτελούν τις πολυπληθέστερες ομάδες. Παράλληλα, σημαντικό μέρος του πληθυσμού ανήκει στη νέα γενιά ηλικίας ως 24 ετών.



Γράφημα 2-2: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Ν. Κορινθίας ανά ηλικία στα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001 (Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)



Γράφημα 2-3: Συνολική Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού ανά Ηλικία για τα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001 (Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Σύμφωνα με το Γράφημα 2-3, που φαίνεται παραπάνω, το 30% των μόνιμων κατοίκων της περιοχής μελέτης είναι ηλικίας 0-24, το 55% ηλικίας 25-64 και το 15% είναι άνω των 65 ετών.

Επομένως, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η πλειοψηφία των κατοίκων (55%) ανήκει στους οικονομικά ενεργούς πολίτες της περιοχής. Επίσης, σημαντικό είναι το ποσοστό των νέων, που φτάνει το 30%, το οποίο σε συνδυασμό με το γεγονός ότι άνω των 65 ετών είναι μόλις το 15%, μας δείχνουν πως πρόκειται για σχετικά νεαρό πληθυσμό.

2.4.3 Κατανομή Πληθυσμού σε Αστικές και Αγροτικές περιοχές

Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 οι περιοχές του Νομού Κορινθίας χαρακτηρίστηκαν ως αστικές ή αγροτικές καθώς και ως πεδινές, ημιορεινές ή ορεινές. Ο Πίνακας 2-3 και το Γράφημα 2-4, που ακολουθούν, δείχνουν πως κατανέμεται ο πληθυσμός στη περιοχή μελέτης.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ	36.991	-	-
Δ.Δ. Κορίνθου	30.434	ΑΣΤΙΚΗ	ΠΕΔΙΝΗ
ΔΗΜΟΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ	15.077	-	-
Δ.Δ. Λουτρακίου-Περαχώρας	12.360	ΑΣΤΙΚΗ	ΠΕΔΙΝΗ
Δ.Δ. Ισθμίας	2.421	ΑΓΡΟΤΙΚΗ	ΠΕΔΙΝΗ

Πίνακας 2-3: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Στον παραπάνω πίνακα (Πίνακας 2-3) φαίνεται πως τα Δ.Δ. Κορίνθου και Λουτρακίου-Περαχώρας χαρακτηρίζονται ως αστικά πεδινά ενώ το Δ.Δ. Ισθμίας ως αγροτική πεδινή περιοχή. Ωστόσο, ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης δε θα μπορούσε παρά να χαρακτηριστεί ως αστικός στο σύνολο του, γεγονός απόλυτα κατανοητό παρατηρώντας το επόμενο γράφημα (Γράφημα 2-4), που δείχνει τη κατανομή του με ποσοστιαίες μονάδες.



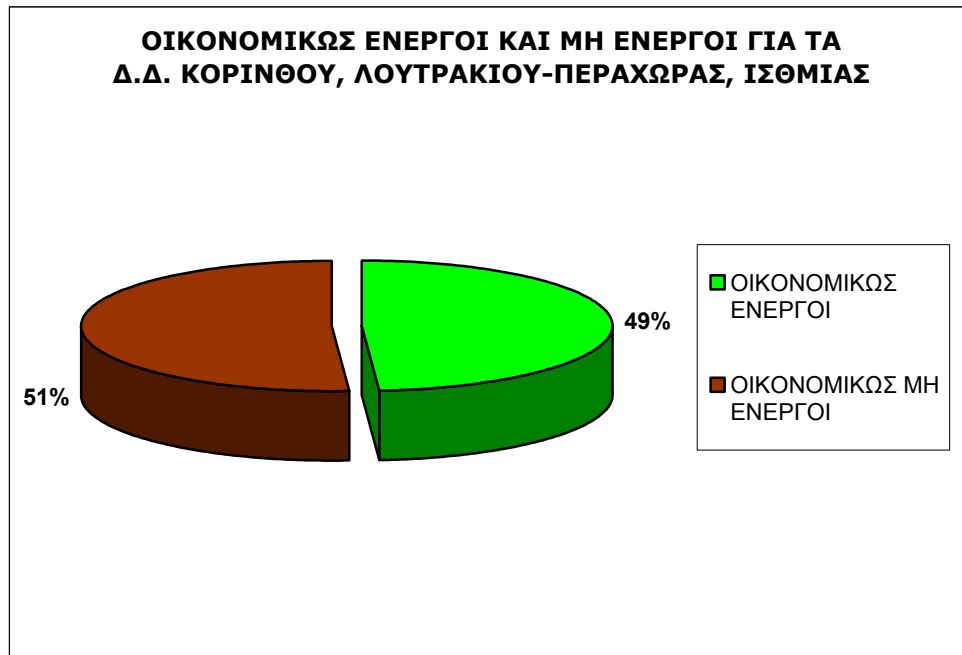
Γράφημα 2-4: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας σε Αγροτικές και Αστικές περιοχές για το 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

2.4.4 Οικονομικά Στοιχεία

	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ							ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΜΗ ΕΝΕΡΓΟΙ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ					ΑΝΕΡΓΟΙ ΣΥΝΟΛΟ	
		ΣΥΝΟΛΟ	Α'ΓΕΝΗΣ	Β'ΓΕΝΗΣ	Γ'ΓΕΝΗΣ	ΔΕΝ ΔΗΛΩΣΑΝ		
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	62949	57681	18636	11347	24954	2744	5268	67342
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ	16127	14593	1376	4404	8437	376	1534	16799
Δ.Δ. Κορίνθου	13254	11961	647	3722	7321	261	1293	13869
ΔΗΜΟΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ	6441	5765	332	1329	3401	703	676	7194
Δ.Δ. Λουτρακίου-Περαχώρας	5386	4813	261	1143	2988	421	573	5766
Δ.Δ. Ισθμίας	947	846	40	160	366	280	101	1263

Πίνακας 2-4: Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός ανά Τομείς Παραγωγής στο Νομό Κορινθίας για το 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Στον παραπάνω πίνακα (Πίνακας 2-4) φαίνεται ο οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός του Νομού Κορινθίας καθώς και των Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας και Ισθμίας. Σύμφωνα με το Γράφημα 2-5 ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης, ισομοιράζεται σχεδόν σε οικονομικά ενεργούς και μη ενεργούς με ποσοστά 49% και 51% αντίστοιχα.



Γράφημα 2-5: Οικονομικά Ενεργοί και Μη Ενεργοί για τα
Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Επίσης, στον Πίνακα 2-4 παρουσιάζεται και το μέρος του πληθυσμού που απασχολεί κάθε τομέας παραγωγής (Α' γενής: κτηνοτροφία, αλιεία κτλ., Β' γενής: κατασκευές, βιομηχανία κτλ. Γ' γενής: υπηρεσίες, τουρισμός κτλ.).

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού στη περιοχή μελέτης (δηλαδή τα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας και Ισθμίας), αυτός κατανέμεται στους τρεις τομείς παραγωγής και σε άνεργους σύμφωνα με το Γράφημα 2-6, που ακολουθεί.



Γράφημα 2-6: Οικονομικά Ενεργοί Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας ανά Τομείς Παραγωγής για το 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

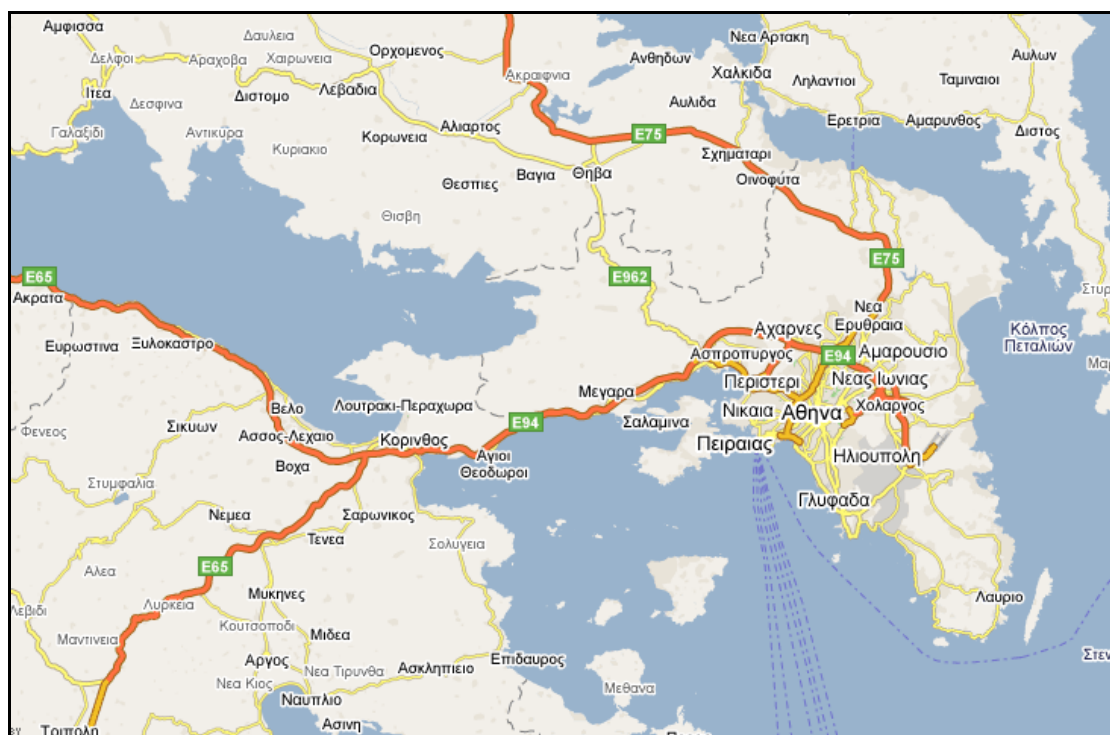
Η πλειονότητα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής μελέτης απασχολείται στον Γ' γενή τομέα παραγωγής (54%), και ακολουθούν ο Β' γενής με ποσοστό 26%, ενώ χαμηλό είναι το ποσοστό του Α' γενή τομέα (μόλις το 5%). Αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό ανεργίας που φτάνει το 10%, το οποίο είναι υψηλότερο από τη μέση τιμή της χώρας (περίπου 8,5%).

2.5 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Ο Νομός Κορινθίας, όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενη ενότητα, αποτελεί κομβικό σημείο για τη Πελοπόννησο και τη σύνδεση της με την υπόλοιπη χώρα.

Για το λόγο αυτό, ο νομός διατρέχεται από τη Νέα Εθνική Οδό (Ν.Ε.Ο.) Αθήνας – Κορίνθου – Πάτρας (Εικόνα 2-6) καθώς επίσης και από την αντίστοιχη Π.Ε.Ο. (Παλαιά Εθνική Οδό), όπως φαίνεται στην Εικόνα 2-7. Η Ν.Ε.Ο. στο κομμάτι από την Αθήνα (διόδια Ελευσίνας) ως τη περιοχή της Αρχαίας Κορίνθου (περίπου 60 χλμ.) είναι σύγχρονος κλειστός αυτοκινητόδρομος με σήραγγες και τρεις (3) λωρίδες ανά κατεύθυνση συν μία βοηθητική λωρίδα έκτακτης ανάγκης, ενώ τα δυο ρεύματα χωρίζονται

με προστατευτική νησίδα από μπετό. Ωστόσο, το υπόλοιπο μέρος του αυτοκινητόδρομου ως τη Πάτρα (περίπου 140 χλμ.) στο μεγαλύτερο μήκος του (δηλαδή περίπου 100 χλμ.) αποτελείται από μια λωρίδα συν τη βοηθητική για κάθε κατεύθυνση και μάλιστα χωρίς προστατευτικές μπάρες. Ήδη, ωστόσο, έχουν δρομολογηθεί έργα για τον εκσυγχρονισμό του που αναμένονται να ολοκληρωθούν το 2011.



Εικόνα 2-6: Εθνικό Οδικό Δίκτυο Αττικής και Κορινθίας

Επίσης, ένα άλλος σημαντικός οδικός άξονας είναι αυτός που συνδέει τη Κόρινθο με τη Τρίπολη, το Άργος και το Ναύπλιο, ο οποίος παρότι κατασκευάστηκε σχετικά πρόσφατα, δέχεται και πάλι αλλαγές και ανακατασκευές λόγω του αρχικού κακού σχεδιασμού.

Τέλος, σημαντική για το νομό είναι και η Π.Ε.Ο. Κορίνθου – Επιδαύρου μήκους 50 χιλιομέτρων, που παρότι αποτελεί μια διαδρομή μέσα στη φύση και δίπλα στη θάλασσα, αποτελεί επικίνδυνο οδικό κομμάτι με συνεχείς στροφές.



Εικόνα 2-7: Εθνικό και Τοπικό Οδικό Δίκτυο Νομού Κορινθίας

Όσον αφορά τις οδικές συνδέσεις εντός της περιοχής μελέτης και τη τοπική σύνδεση μεταξύ Κορίνθου, Λουτρακίου και Ισθμίας αυτή γίνεται με τους εξής τρόπους:

- Κόρινθος – Λουτράκι: 1) μέσω της Π.Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου και της τοπικής οδού που κινείται παράλληλα με τη Διώρυγα και εν συνεχεία κατευθύνεται στο Λουτράκι, διαδρομή συνολικής απόστασης περίπου 13 χλμ. και 2) μέσω της τοπικής οδού, που κινείται παραλιακά στον Ανατολικό Κορινθιακό κόλπο και διασχίζει τη δυτική Διώρυγα με τη βυθιζόμενη γέφυρα της Ποσειδωνίας, μήκους 7 χλμ.
- Κόρινθος – Ισθμία: 1) μέσω της Π.Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου και της Επιδαύρου, απόσταση 6,5 χλμ. περίπου και 2) μέσω της Ν.Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου, με συνολική απόσταση 8,5 χλμ.
- Λουτράκι – Ισθμία: μέσω της τοπικής οδού που συνδέει απευθείας τις περιοχές και κινείται παράλληλα με τη Διώρυγα, απόστασης 8,5 χλμ. περίπου.

Το οδικό δίκτυο που παρουσιάστηκε παραπάνω φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ1).

2.6 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η Κορινθία και ειδικότερα η παραλιακή ζώνη του νόμου αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης για παραθεριστές και για όσους αναζητούν μια σύντομη απόδραση από το μεγάλο αστικό κέντρο της πρωτεύουσας ή επιθυμούν μια μόνιμη κατοικία στην εξοχή.

Ο Νομός Κορινθίας ήδη έχει αρχίσει να αυξάνει σε μεγάλο βαθμό τον εποχικό πληθυσμό του, ενώ σταδιακά παρατηρείται αύξηση και στον μόνιμο πληθυσμό του, καθώς δεν είναι λίγοι πλέον αυτοί που μένουν μόνιμα στη περιοχή της Κορινθίας και μεταβαίνουν στη πρωτεύουσα για την εργασία τους είτε μέσω του Προαστιακού Σιδηροδρόμου είτε μέσω της σύγχρονης Νέας Εθνικής Οδού, που ενώνουν την Αθήνα με τη Κόρινθο σε μία περίπου ώρα.

Η μετακίνηση αυτή του πληθυσμού προς τη Κορινθία δημιουργεί την ανάγκη για κατασκευή νέων κατοικιών, με αποτέλεσμα πολλές κατασκευαστικές εταιρίες να έχουν επενδύσει μεγάλα ποσά στη κατασκευή δεύτερης εξοχικής κατοικίας αλλά και μεζονετών που προορίζονται και για μόνιμη κατοικία σύμφωνα με τις νέες τάσεις που τείνουν να επικρατήσουν στη περιοχή.

Πιο συγκεκριμένα, στη περιοχή μελέτης, ιδιαίτερη έξαρση σε «δεύτερη» κατοικία παρουσιάζει η περιοχή της Ισθμίας αλλά και εκείνη του Λουτρακίου, με τους Αθηναίους να αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος όσων διαθέτουν εξοχική κατοικία στη περιοχή.

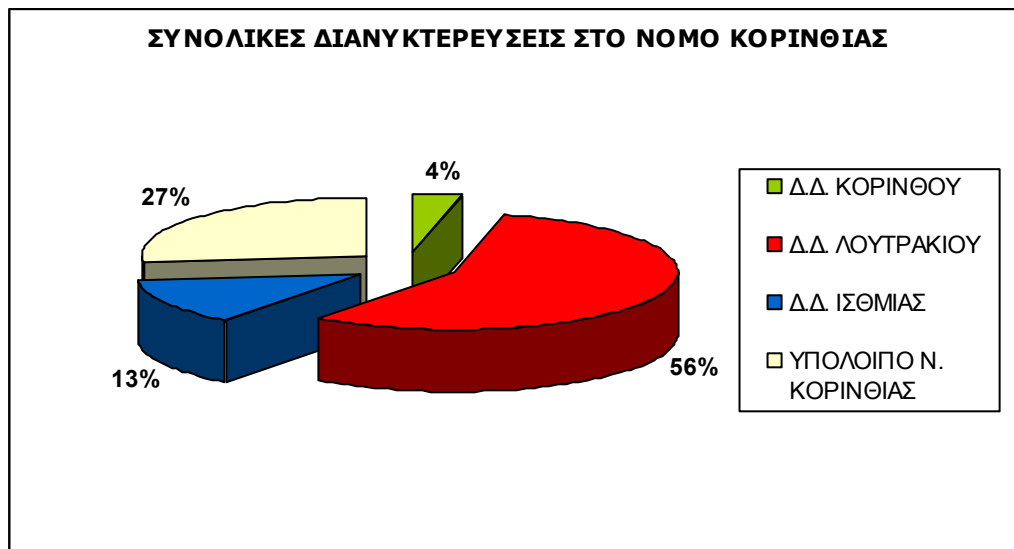
2.7 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η Κορινθία αποτελεί σημαντική τουριστική περιοχή για τη χώρα, κυρίως λόγω του Ισθμού, του Λουτρακίου (ένα από τα μεγαλύτερα τουριστικά θέρετρα της χερσαίας Ελλάδας) και φυσικά των παραλιών που διαθέτει.

Ο Νομός Κορινθίας είναι ο σημαντικότερος νομός της Περιφέρειας Πελοποννήσου όσον αφορά τη τουριστική κίνηση, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ (2001), σύμφωνα με την οποία, κατέχει το μεγαλύτερο αριθμό συνολικών διανυκτερεύσεων (αλλοδαπών

και ημεδαπών) στα πάσης φύσεως ξενοδοχειακά καταλύματα στη περιφέρεια με ποσοστό 32%.

Στη περιοχή μελέτης (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμία) τοποθετείται το 73% του συνόλου των διανυκτερεύσεων του Ν. Κορινθίας. Το ποσοστό αυτό δείχνει ξεκάθαρα τη μεγάλη σημασία της περιοχής μελέτης για τον τουρισμό της Κορινθίας και όχι μόνο.



Γράφημα 2-7: Συνολικές Διανυκτερεύσεις (Αλλοδαπών και Ημεδαπών) στα Πάσης Φύσεως Ξενοδοχειακά Καταλύματα του Νομού Κορινθίας (Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Στο γράφημα που προηγήθηκε (Γράφημα 2-7) παρουσιάζεται η κατανομή των συνολικών διανυκτερεύσεων στη περιοχή μελέτης επί ολόκληρου του νομού.

Όπως ήταν αναμενόμενο, σύμφωνα με το παραπάνω γράφημα, το Δ.Δ. Λουτρακίου-Περαχώρας κατέχει τη πλειοψηφία της τουριστικής κίνησης ολόκληρου του Νομού Κορινθίας (ποσοστό 56%) δικαιολογώντας το τίτλο του ως μεγάλου τουριστικού θέρετρου της χερσαίας Ελλάδας. Ακολουθεί η περιοχή της Ισθμίας με ποσοστό 13% των διανυκτερεύσεων του νομού, γεγονός που αποδεικνύει ότι παρά το μικρό της σχετικά πληθυσμό υπάρχει αξιόλογη τουριστική κίνηση, ενώ η πρωτεύουσα του νομού κατέχει μόλις το 4% στο τομέα αυτό.

	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ			ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ			ΜΑΡΤΙΟΣ		
	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.
Δ.Δ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	284	1438	1722	265	1856	2121	292	1863	2155
Δ.Δ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ	3102	13656	16758	3827	10540	14367	7783	14499	22282
Δ.Δ. ΙΣΘΜΙΑΣ	0	382	382	0	584	584	450	827	1277
	ΑΠΡΙΛΙΟΣ			ΜΑΙΟΣ			ΙΟΥΝΙΟΣ		
	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.
Δ.Δ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	531	1700	2231	592	1822	2414	586	2101	2687
Δ.Δ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ	17929	13422	31351	22075	14058	36133	25920	21569	47489
Δ.Δ. ΙΣΘΜΙΑΣ	7184	418	7602	11365	634	11999	13500	1319	14819
	ΙΟΥΛΙΟΣ			ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ			ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		
	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.
Δ.Δ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	1112	2314	3426	1218	2346	3564	1252	2116	3368
Δ.Δ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ	29692	45847	75539	32285	52885	85170	36795	33982	70777
Δ.Δ. ΙΣΘΜΙΑΣ	16493	3411	19904	18149	2915	21064	13878	1049	14927
	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ			ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ			ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		
	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.	ΑΛΛ	GR	ΣΥΝ.
Δ.Δ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	846	1759	2605	441	1462	1903	458	1301	1759
Δ.Δ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ	19933	18102	38035	4443	9083	13526	1810	11953	13763
Δ.Δ. ΙΣΘΜΙΑΣ	7101	376	7477	1993	669	2662	0	1095	1095
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ									
Δ.Δ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ							29955		
Δ.Δ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ							465190		
Δ.Δ. ΙΣΘΜΙΑΣ							103792		
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ							820413		

Πίνακας 2-5: Διανυκτερεύσεις στα Πάσης Φύσεως Ξενοδοχειακά Καταλύματα στα Δ.Δ. Κορίνθου, Λουτρακίου-Περαχώρας, Ισθμίας για το 2001
(Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001)

Παραπάνω, παρατίθεται αναλυτικά ο πίνακας (Πίνακας 2-5) διανυκτερεύσεων στα πάσης φύσεως καταλύματα της περιοχής μελέτης για τους μήνες του 2001.

Όπως φαίνεται, οι διανυκτερεύσεις γίνονται τόσο από αλλοδαπούς όσο και από τους ίδιους τους Έλληνες, κυρίως ανάλογα με την περίοδο της τουριστικής κίνησης. Πιο συγκεκριμένα, κατά τους χειμερινούς μήνες (Νοέμβριος-Μάρτιος) οι περισσότερες διανυκτερεύσεις πραγματοποιούνται από τους Έλληνες, ενώ κατά τη περίοδο Απριλίου – Οκτωβρίου η πλειοψηφία των διανυκτερεύσεων ανήκει στους αλλοδαπούς. Εξαιρεση αποτελεί το θερινό δίμηνο Ιουλίου – Αυγούστου, κατά το οποίο οι περισσότεροι Έλληνες πραγματοποιούν τις καλοκαιρινές τους διακοπές, οπότε υπάρχει ισορροπία ανάμεσα σε διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών.

2.8 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Στη συνέχεια παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με τη δομή και την οργάνωση των πόλεων της περιοχής μελέτης. Επομένως, θα αναλυθεί η πόλη της Κορίνθου καθώς και του Λουτρακίου, προκειμένου να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα για το πώς οργανώνονται, πώς λειτουργούν, και πώς είναι δομημένες οι πόλεις της περιοχής μελέτης.

2.8.1 Δομή και Οργάνωση της Κορίνθου

Η πόλη της Κορίνθου στη κατεύθυνση ανατολής – δύσης εκτείνεται σε μήκος περίπου 4 χλμ., ενώ αντίστοιχα στη κατεύθυνση βορρά – νότου σε περίπου 1,5 χλμ.. Ουσιαστικά, πρόκειται για μια πόλη έκτασης περίπου 6 τετρ. χλμ. με μεγάλο παραλιακό μέτωπο στο Κορινθιακό Κόλπο.

Το κέντρο της Κορίνθου (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2) συγκεντρώνει τις περισσότερες λειτουργίες εμπορίου, υπηρεσιών, ψυχαγωγίας, αναψυχής αλλά και κατοικίας. Πρόκειται για την πιο ανεπτυγμένη περιοχή της πόλης, η οποία εμφανίζει ιδιαίτερη καλή ρυμοτομία με κάθετα οδικά τμήματα ικανοποιητικού ως μεγάλου εύρους καθώς και σαφή οικοδομικά τετράγωνα κανονικού σχήματος (Μαγγιώρος, 2008). Η βορειοδυτική πλευρά της πόλης, δηλαδή η παραλιακή περιοχή “Καλάμια”, είναι σχετικά υποβαθμισμένη, αν και η παραλιακή ζώνη με τη δημοφιλή πλαζ και τον πεζόδρομο με τα πολλά εστιατόρια και μπαρ γίνεται το κέντρο αναψυχής κατά τους θερινούς μήνες. Όσον αφορά την ανατολική πλευρά της πόλης (περιοχή Συνοικισμού) αυτή είναι άναρχα δομημένη και σαφώς πιο υποβαθμισμένη σε σχέση με τον υπόλοιπο αστικό ιστό, καθώς βρίσκεται πέραν της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής, που αρχικά αποτελούσε όριο της πόλης. Τα τελευταία χρόνια επίσης, έχουν ενταχθεί στο σχέδιο πόλης περιοχές όπως η Καλλιθέα στο νοτιοανατολικό μέρος της πόλης (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2).

Στη πόλη της Κορίνθου υπάρχουν 62 στρέμματα κοινόχρηστων χώρων, 15 στρεμ. χώρων πρασίνου, τρεις πλατείες συνολικής έκτασης 7 στρεμ., τέσσερις παιδικές χαρές 8 στρεμ. και τρεις αθλητικοί χώροι 14 στρεμ. περίπου.

Όσον αφορά τη κυκλοφοριακή δομή της πόλης, τα χαρακτηριστικά και η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου κρίνονται ικανοποιητικά. Η

κυκλοφοριακή οργάνωση στις οδούς του ευρύτερου κέντρου, διαθέτει μια καλή οργάνωση με τις κύριες (π.χ. Οδός Εθνικής Αντίστασης) και δευτερεύουσες αρτηρίες (π.χ. Γ. Παπανδρέου) να εξυπηρετούν και τα δυο ρεύματα κυκλοφορίας και το σύνολο των συλλεκτήριων (π.χ. Νοταρά) και τοπικών οδών να διαθέτει σύστημα αντιδρόμων, δηλαδή να αποτελείται από μονόδρομους με εναλλαγή της κατεύθυνσης.

Όσον αφορά την αστική συγκοινωνία εντός της πόλης, υπάρχουν δυο γραμμές (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2), οι οποίες καλύπτουν το κέντρο, την ανατολική και τη δυτική πλευρά της Κορίνθου με δρομολόγια ανά μία ώρα. Επίσης, υπάρχει και μια τρίτη αστική γραμμή που συνδέει τον Σταθμό του Προαστιακού Σιδηροδρόμου με το κέντρο της Κορίνθου (βλ. Κεφάλαιο 5). Τέλος, η υπεραστική γραμμή Κόρινθος – Αθήνα ακολουθεί τη διαδρομή που φαίνεται στο χάρτη (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2). Δεν υπάρχει άλλο μέσο δημόσιας συγκοινωνίας αλλά ούτε και ποδηλατόδρομοι. Πεζόδρομοι υπάρχουν μόνο στο εμπορικό κέντρο της πόλης και είναι σχετικά μικρής έκτασης στις οδούς Ερμού και Πυλαρινού (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2). Ως εναλλακτική λύση του ιδιωτικού μέσου προσφέρεται το ταξί.

Επομένως, παρότι υπάρχει καλή κυκλοφοριακή υποδομή, το κέντρο της Κορίνθου αντιμετωπίζει κυκλοφοριακό πρόβλημα καθώς η χρήση του Ι.Χ. μέσου είναι αρκετά μεγάλη με αποτέλεσμα στις ώρες αιχμής να δημιουργούνται μεγάλες καθυστερήσεις. Η υπέρμετρη χρήση Ι.Χ. εντός της πόλης οφείλεται στην ελλιπή, τουλάχιστον σε δρομολόγια, αν όχι και σε γραμμές αστική συγκοινωνία, ενώ σε μεγάλο ποσοστό οφείλεται στο γεγονός ότι η Κόρινθος ως πρωτεύουσα του νομού και ως κέντρο υπηρεσιών και εμπορίου, αποτελεί πόλο έλξης για πολλούς οικισμούς και χωριά της ευρύτερης περιοχής που βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση (π.χ. Ισθμία, Αρχαία Κόρινθος, Εξαμίλια κτλ.). Το πρόβλημα της αυξημένης κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στη πόλη επιδεινώνεται από το γεγονός της μη λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών σε τρεις σημαντικούς κόμβους της πόλης, που παλαιότερα λειτουργούσαν, καθώς και η ανεπάρκεια των υπάρχοντων χώρων στάθμευσης, που οδηγούν σε παράνομη στάθμευση (π.χ. «διπλοπαρκάρισμα»). Οι κυριότερες κεντρικές οδικές αρτηρίες της πόλης, οι οποίες εμφανίζουν τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Οδός Εθνικής Αντιστάσεως, η Λεωφόρος Αποστόλου Παύλου, η Λεωφόρος Πατρών, η Οδός Δαμασκηνού, η Οδός Γ. Παπανδρέου, η Οδός Κολιάτσου και η Οδός Εθνικής Αντίστασης (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2).

2.8.2 Δομή και Οργάνωση του Λουτρακίου

Η πόλη του Λουτρακίου είναι αρκετά μικρότερη από της Κορίνθου καθώς διαθέτει το ένα τρίτο του πληθυσμού της. Ωστόσο, αποτελεί τουριστικό πόλο έλξης όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες παραγράφους. Στη κατεύθυνση ανατολής – δύσης εκτείνεται σε μήκος μικρότερο του ενός χιλιομέτρου, ενώ σε κατεύθυνση βορρά – νότου σε περίπου 2 χλμ. και η έκταση του δεν ξεπερνά τα 2,5 τετρ. χλμ. έχοντας μεγάλο παραλιακό μέτωπο όπως και η Κόρινθος. Ωστόσο, μόλις το ένα τετρ. χλμ. που βρίσκεται στο βόρειο κομμάτι είναι πυκνοδομημένο και ουσιαστικά αποτελεί τον συμπαγή αστικό ιστό του Λουτρακίου (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ1 και Υ3).

Στο κέντρο της πόλης είναι συγκεντρωμένες οι περισσότερες υπηρεσίες και τα εμπορικά καταστήματα, καθώς επίσης και πολλές κατοικίες. Στο ανατολικό παραλιακό μέτωπο (Λεωφόρος Ποσειδωνίας) εντοπίζεται η τουριστική ζώνη καθώς διαθέτει μεγάλου μήκους πλαζ και πεζόδρομο με εστιατόρια και πολλά καταστήματα αναψυχής. Στο βόρειο άκρο βρίσκονται τα γνωστά ιαματικά λουτρά, ενώ το δημοφιλές Καζίνο, που αποτελεί μεγάλο πόλο έλξης για τους κατοίκους της Αθήνας και όχι μόνο, εντοπίζεται στο νότιο τμήμα της πόλης. Το δυτικό και ανατολικό τμήμα της πόλης είναι αρκετά αραιοκατοικημένες περιοχές, που ωστόσο αναπτύσσονται με τη πάροδο των ετών και δομούνται με γρήγορους ρυθμούς, κυρίως από εξοχικές κατοικίες. Τα παραπάνω παρουσιάζονται και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ3).

Το πυκνοδομημένο αστικό κομμάτι της πόλης χαρακτηρίζεται από καλή ρυμοτομία με κάθετα οδικά τμήματα, όπως και στο κέντρο της Κορίνθου, ενώ και η κυκλοφοριακή οργάνωση παρουσιάζει ομοιότητες. Οι κύριες αρτηρίες (π.χ. Οδ. Ελ. Βενιζέλου, Λ. Αθηνών, Λ. Ποσειδώνος) και οι δευτερεύουσες (π.χ. Οδ. Αιγαίου) εξυπηρετούν και τις δύο κατευθύνσεις, ενώ οι συλλεκτήριες (Εθνικής Αντίστασης) και οι τοπικές διαθέτουν επίσης σύστημα αντιδρόμων. Οι υπόλοιπες περιοχές, εκτός από τη παραλιακή ζώνη, είναι αραιοκατοικημένες και λιγότερο αναπτυγμένες, με κυριότερη χρήση την κατοικία και κάποιες μονάδες εργοστασίων.

Αστική συγκοινωνία δεν υπάρχει στη πόλη, καθώς η έκταση του αστικού ιστού της είναι μικρή. Ωστόσο, η σύνδεση του βορείου τμήματος με το νότιο, δηλαδή του πυκνοδομημένου ιστού με την αραιοκατοικημένη νότια περιοχή, μπορεί και εξυπηρετείται από την υπεραστική λεωφορειακή

γραμμή Λουτρακίου – Κορίνθου (βλ. Κεφάλαιο 5). Η πόλη επίσης δεν διαθέτει άλλο τρόπο δημόσιας συγκοινωνίας ούτε και δίκτυο ποδηλατοδρόμου, ενώ ως εναλλακτική λύση εκτός του ιδιωτικού μέσου προσφέρεται το ταξί.

Επειδή το Λουτράκι αποτελεί ένα δημοφιλές τουριστικό θέρετρο πολύ κοντά από την Αθήνα, προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών και επισκεπτών κυρίως κατά τους θερινούς μήνες αλλά και τις αργίες και τα σαββατοκύριακα. Σε αυτές τις περιόδους η πόλη του Λουτρακίου δέχεται μεγάλο αριθμό ιδιωτικών μέσων μεταφοράς (Ι.Χ.) που δυσκολεύεται να διαχειριστεί το υπάρχον οδικό δίκτυο με τις σημερινή του κυκλοφοριακή οργάνωση. Οπότε, δημιουργείται κυκλοφοριακό πρόβλημα στη πόλη, που επιδεινώνεται από τη παράνομη στάθμευση. Οι οδικές αρτηρίες με τους μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους είναι η Λεωφ. Αθηνών, η Οδ. Ελ. Βενιζέλου, η Λεωφ. Ποσειδώνος και η Οδ. Αιγαίου. Οι μόνες διευκολύνσεις που προσφέρονται είναι οι φωτεινοί σηματοδότες σε δυο κόμβους (Ελ. Βενιζέλου & Αιγαίου, Λ. Αθηνών & Οδός που οδηγεί στη Σχολή Μηχανικού και στο Καζίνο, στο ύψος της οδ. Παπανικολάου), και ο δημοτικός χώρος στάθμευσης κοντά στην Οδό Αιγαίου (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ3).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ – ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί η υπάρχουσα κατάσταση όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο στη Κορινθία και στη περιοχή μελέτης (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμία) καθώς και η διαχρονική εξέλιξη του δικτύου και η σημασία του για τη περιοχή. Έμφαση θα δοθεί στο Νέο Προαστιακό Σιδηρόδρομο Αθηνών – Κορίνθου και ιδιαίτερα στο σταθμό της Κορίνθου, στην επιβατική του κίνηση, στο προφίλ των επιβατών του καθώς και στα σχετικά με το προαστιακό προβλήματα, που αντιμετωπίζει το επιβατικό κοινό.

3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΚΟΡΙΝΘΙΑ

Ο Σιδηρόδρομος στο Νομό Κορινθίας φτάνει για πρώτη φορά με τη μετρική (απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών 1 μέτρου) σιδηροδρομική γραμμή, που κατασκευάστηκε από την ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία "Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου" (ΣΠΑΠ), η οποία συστάθηκε το 1882 και ανήκε στους Σιδηροδρόμους Ελλάδας (ΣΕΚ).

Το Μάιο του 1884 εγκαινιάστηκε στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά - Κορίνθου ενώ τον Ιούλιο η γραμμή Καλαμάκι - Κόρινθος. Τον Απρίλιο του 1886 εγκαινιάστηκε η γραμμή Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο ενώ τον Δεκέμβριο του 1887, ολοκληρώθηκε η γραμμή Πειραιά - Πατρών. Τέλος, το 1894 ολοκληρώθηκε η κατασκευή της γραμμής από τα Καλάβρυτα στο Διακοφτό.

Εκτός από τις καθαρά σιδηροδρομικές υπηρεσίες οι ΣΠΑΠ ανέπτυξαν ποικίλες επιχειρηματικές δραστηριότητες, κατασκεύασαν πολυτελές ξενοδοχείο στην Αρχαία Ολυμπία, έχτισαν συνοικισμό στα Λουτρά Κυλλήνης, εκμεταλλεύτηκαν τα ιαματικά λουτρά στο Λουτράκι κλπ.

Το 1922 οι ΣΠΑΠ αποσπάστηκαν αρχικά από τους ΣΕΚ και αποτέλεσαν ιδιωτική εταιρία ενώ το 1962 ξαναενώθηκαν με τους ΣΕΚ, οι οποίοι ΣΕΚ το 1970 εξελίχθηκαν στον σημερινό ΟΣΕ (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας).



Εικόνα 3-1: Ατμάμαξα των ΣΠΑΠ
(Πηγή: www.s fsm.gr)

Τα χρόνια της λειτουργίας τους οι ΣΠΑΠ προσπάθησαν να παράσχουν τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες χρησιμοποιώντας ατμομηχανές και βαγόνια κατασκευασμένα στα πιο γνωστά ευρωπαϊκά εργοστάσια. Σταθμό στην ιστορία τους αποτέλεσε η άφιξη των πρώτων πετρελαιοκίνητων αυτοκινηταμαξών το 1937.



Εικόνα 3-2: Αυτοκινητάμαξα DeDietrich του 1952
(Πηγή: www.s fsm.gr)

Στη περιοχή μελέτης, και πιο συγκεκριμένα στη περιοχή του Λουτρακίου, μετά τον καταστροφικό σεισμό του 1928, ο ΣΠΑΠ και ο Αυτόνομος Οργανισμός Σεισμοπαθών Κορινθίας συμφώνησαν και κατασκευάστηκε σιδηροδρομική γραμμή για την ένωση του Ισθμού με το Λουτράκι. Οι αντίστοιχοι σταθμοί χωροθετήθηκαν κοντά στη σημερινή γέφυρα του παλιού σιδηροδρομικού δικτύου για τον Σταθμό του Ισθμού, ενώ ο Σταθμός Λουτρακίου (προπολεμικός) αρκετά έξω από τη σημερινή πόλη, κοντά στο σημείο όπου προπολεμικά βρισκόταν και η πρώτη γέφυρα της Διώρυγας, όπως φαίνονται στην Εικόνα 3-3.



Εικόνα 3-3: Σύγχρονο και Παλιό Σιδηροδρομικό Δίκτυο περιοχής
Κορίνθου – Λουτρακίου – Ισθμού

Κατά τη διάρκεια του πολέμου, η πρώτη αυτή γέφυρα, που προαναφέρθηκε καταστράφηκε, με αποτέλεσμα, το 1948 να κατασκευαστεί νέα γέφυρα σιδηροδρομική (μετρική γραμμή) και οδική, η οποία υπάρχει μέχρι σήμερα (βλ. Εικόνα 3-3, Παλαιά Μετρική Σιδηροδρομική Γραμμή).

Το 1953, οι ΣΠΑΠ χρησιμοποιούν τη μετρική γραμμή και την επεκτείνουν ως τη παραλία του Λουτρακίου, πραγματοποιώντας δρομολόγια ανάμεσα σε Αθήνα και Λουτράκι. Εν συνεχεία, το 1955, η γραμμή επεκτείνεται ως το κέντρο της πόλης, στο σημείο που βρίσκεται σήμερα (βλ. Εικόνα 3-3, Σ.Σ. Λουτρακίου), ενώ η λειτουργία της γραμμής τη περίοδο 1954-60 γίνεται με αυτοκινητάμαξες.

Από το 1960 ως το 1990 οι ΣΠΑΠ και μετέπειτα ΟΣΕ, εξυπηρετούσαν τη διαδρομή Αθήνα – Λουτράκι με λεωφορεία, ταυτόχρονα με αυτά των ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας.

Το 1991, ο ΟΣΕ καταργεί τα λεωφορεία στη γραμμή αυτή και επαναλειτουργεί τη μετρική σιδηροδρομική γραμμή με συρμούς που καλύπτουν τη διαδρομή σε 2 ώρες. Γίνονται 5 δρομολόγια ημερησίως και σημειώνεται αρκετά καλή επιβατική κίνηση (Μέγιστη Ημερήσια Επιβατική Κίνηση: 1000 άτομα).

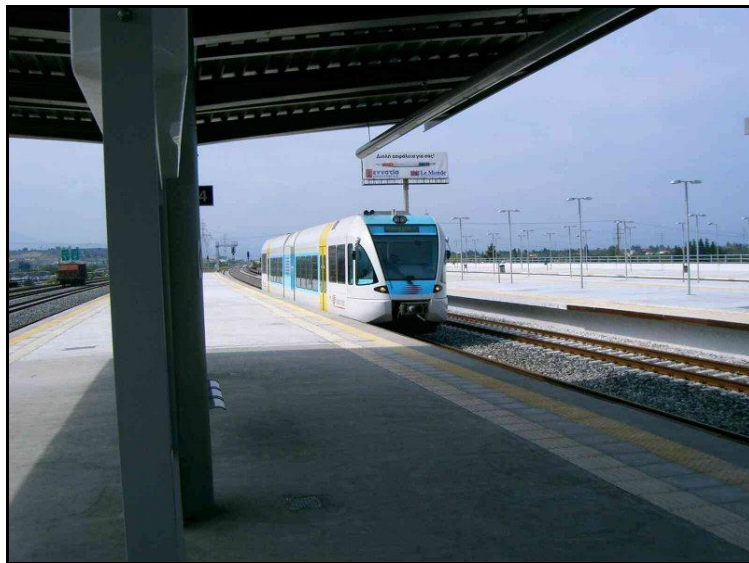
Ωστόσο, η αντίδραση από τη πλευρά των ιδιωτικών λεωφορείων του ΚΤΕΛ, επέφερε αναγκαστική και απότομη αύξηση στα εισιτήρια του ΟΣΕ από τη κυβέρνηση, με αποτέλεσμα την μεγάλη μείωση της επιβατικής κίνησης. Στη συνέχεια τα δρομολόγια μειώθηκαν σταδιακά ώσπου το 2006 τερματίστηκαν μέχρι σήμερα λόγω και της λειτουργίας του Νέου Προαστιακού, ο οποίος ωστόσο δεν φτάνει ως τη πόλη του Λουτρακίου.

Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Η λέξη Προαστιακός Σιδηρόδρομος (ή απλά Προαστιακός) περιγράφει σιδηρόδρομους σε μητροπολιτικές περιοχές. Το 2003 ιδρύθηκε η Προαστιακός Α.Ε. ως θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ και εξυπηρετεί την πόλη της Αθήνας και του Πειραιά.

Η Προαστιακός Α.Ε. ιδρύθηκε με στόχο τη λειτουργία της γραμμής του προαστιακού σιδηροδρόμου. Το έργο υλοποιήθηκε με κοινοτική χρηματοδότηση από τις δύο θυγατρικές εταιρείες του Ο.Σ.Ε., Έργα Ο.Σ.Ε. (ΕΡΓ.Ο.Σ.Ε.) Α.Ε. και Γαία Ο.Σ.Ε. Α.Ε., σε συνεργασία με τον γαλλικό συγκοινωνιακό οργανισμό RATP. Η Προαστιακός Α.Ε. το 2007 απορροφήθηκε από τη νέα θυγατρική του Ο.Σ.Ε., Τραίνα Ο.Σ.Ε. (TRAIN.Ο.Σ.Ε.) Α.Ε. και παραμένει έτσι ως σήμερα.

Στις 27 Σεπτεμβρίου 2005, μετά από μερικούς μήνες δοκιμαστικών δρομολογίων, άρχισε η εμπορική λειτουργία της νέας διπλής γραμμής προς Κόρινθο, με νέες σύγχρονες αμαξοστοιχίες, που καλύπτουν την διαδρομή Αθήνα – Κόρινθος σε μία περίπου ώρα. Εκτός από το νέο σταθμό της Κορίνθου, τέσσερις ακόμη νέοι σταθμοί τέθηκαν σε λειτουργία: Νέα Πέραμος, Μέγαρα, Κινέττα, Άγιοι Θεόδωροι. Από τον Δεκέμβριο του 2005 οι περισσότερες αμαξοστοιχίες του Ο.Σ.Ε. προς Πελοπόννησο ξεκινούσαν από τον νέο σταθμό της Κορίνθου (όπου γινόταν η μετεπιβίβαση από ή προς τον προαστιακό σιδηρόδρομο).



Εικόνα 3-4: Αμαξοστοιχία τύπου Rail Bus του Προαστιακού στο Σ.Σ. Κορίνθου

Στις 9 Ιουλίου 2007 ξεκίνησε η εμπορική εκμετάλλευση του σταθμού Κιάτου με συνέπεια όλες οι αμαξοστοιχίες του Ο.Σ.Ε. προς Πελοπόννησο να ξεκινούν από το νέο σταθμό του Κιάτου (όπου γίνεται πλέον η μετεπιβίβαση από ή προς τον προαστιακό σιδηρόδρομο). Σήμερα, το Κιάτο συνδέεται με τη Κόρινθο, την Αθήνα και το Πειραιά με πολλά καθημερινά δρομολόγια.

3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΤΗ ΚΟΡΙΝΘΙΑ

Ο ρόλος του Νέου Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών – Κορίνθου, που λειτουργεί από το 2005, έχει αλλάξει τα δεδομένα στη συγκοινωνία που συνδέει τη πρωτεύουσα με τη Κορινθία. Μέχρι τότε η περιοχή

εξυπηρετούνταν από τη παλιά μετρική γραμμή με συρμούς που έκαναν τη διαδρομή Αθήνα – Πάτρα και η Κόρινθος αποτελούσε ενδιάμεσο σταθμό με το χρόνο διαδρομής Κόρινθος – Αθήνα να φτάνει περίπου τις 2 ώρες. Οπότε, το ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας ουσιαστικά αποτελούσε τη καλύτερη λύση για τη μετάβαση από και προς τη πρωτεύουσα.

Σήμερα πλέον, ο Προαστιακός παρέχει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, με σύγχρονες αμαξοστοιχίες που καλύπτουν τη διαδρομή σε μία (1) περίπου ώρα και καθημερινά δρομολόγια ανά μία (1) ώρα.

Είναι πλέον σύνηθες το φαινόμενο του κατοίκου της Αθήνας, που διατηρεί εξοχική κατοικία στη Κορινθία, καθώς επίσης πληθαίνουν σταδιακά αυτοί που διαμένουν στη Κόρινθο και μεταβαίνουν στη πρωτεύουσα για εργασία, χρησιμοποιώντας κατά κόρων το Προαστιακό.

Το σύγχρονο αυτό μέσο, ουσιαστικά έχει μετατρέψει τη Κόρινθο σε ένα Αθηναϊκό προάστιο, δίνοντας τη δυνατότητα σε κατοίκους της Κορίνθου και της Αθήνας να μεταβαίνουν εύκολα, γρήγορα και οικονομικά από τη μια περιοχή στην άλλη.

3.4 ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ

Στη συνέχεια παρουσιάζονται στοιχεία για το δίκτυο του Προαστιακού καθώς και για τη λειτουργία αυτού. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρονται οι σταθμοί που απαρτίζουν το σιδηροδρομικό δίκτυο του Προαστιακού από τη περιοχή της Αττικής μέχρι τη Κορινθία. Όσον αφορά τη λειτουργία του, παρατίθενται τα καθημερινά δρομολόγια και διάφορα στοιχεία για το δίκτυο καθώς επίσης και στοιχεία που αφορούν το σταθμό της Κορίνθου, όντας η περιοχή μελέτης.

3.4.1 Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Με το δίκτυο του Προαστιακού η Κόρινθος συνδέεται με τη περιοχή της Αθήνας, του Πειραιά και φυσικά με το Αεροδρόμιο “Ελ. Βενιζέλος”.

Το συνολικό υπάρχον δίκτυο του Προαστιακού (Αττική και Κορινθία) αποτελείται από διπλή κανονική (όχι μετρική) σιδηροδρομική γραμμή

συνολικού μήκους περίπου 150 χλμ. και αποτελείται από 23 σταθμούς, οι οποίοι φαίνονται στην Εικόνα 3-5, που ακολουθεί, καθώς επίσης και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ4).



Εικόνα 3-5: Υπάρχον Δίκτυο Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αθηνών - Κορινθού
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

Πιο συγκεκριμένα, οι κύριες χιλιομετρικές αποστάσεις είναι οι εξής:

- Κιάτο – Κόρινθος: 24 χλμ.
- Κόρινθος – ΣΚΑ (Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών): 80 χλμ.
- ΣΚΑ – Αθήνα (Στ. Λαρίσης): 9 χλμ.
- Αθήνα – Πειραιάς: 9 χλμ.
- ΣΚΑ – Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος": 29 χλμ.

Οι σταθμοί του προαστιακού μετά τα Άνω Λιόσια (Σταθμός Ανταπόκρισης), είναι οι εξής κατά σειρά:

- Ασπρόπυργος (Ν. Αττικής)
- Μαγούλα (Ν. Αττικής)
- Νέα Πέραμος (Ν. Αττικής)
- Μέγαρα (Ν. Αττικής)
- Κινέττα (Ν. Αττικής)
- Άγιοι Θεόδωροι (Ν. Κορινθίας)
- Κόρινθος (Ν. Κορινθίας)
- Κιάτο(Ν. Κορινθίας) - (Παροντικός Τερματικός Σταθμός)



Εικόνα 3-6: Ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Κορίνθου
(Πηγή: www.saas.gr)

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος συνδέει τον σιδηροδρομικό σταθμό του Πειραιά (πρώην Πελοποννήσου) με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και τη Κόρινθο και το Κιάτο.

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος συνδέεται με το υπόλοιπο αστικό σιδηροδρομικό δίκτυο της πρωτεύουσας στους εξής σταθμούς:

- Πειραιάς: σύνδεση με το μετρό (γραμμή 1 / ηλεκτρικός σιδηρόδρομος)
- Αθήνα (Σταθμός Λαρίσης): σύνδεση με το μετρό (γραμμή 2)
- Νεραντζιώτισσα: ανταπόκριση με το μετρό (γραμμή 1 / ηλεκτρικός σιδηρόδρομος)
- Πλακεντίας: ανταπόκριση με το μετρό (γραμμή 3)
- Παλλήνη: κοινός σταθμός με το μετρό (γραμμή 3)
- Παιανία-Κάντζα: κοινός σταθμός με το μετρό (γραμμή 3)
- Κορωπί: κοινός σταθμός με το μετρό (γραμμή 3)
- Αεροδρόμιο: κοινός σταθμός με το μετρό (γραμμή 3)

Στη περιοχή μελέτης, και πιο συγκεκριμένα, ο Σταθμός της Κορίνθου βρίσκεται σε απόσταση 2 χλμ. περίπου από το κέντρο του αστικού ιστού της πόλης (Πλατεία Π. Τσαλδάρη ή "Περιβολάκια"). Η σύνδεση, επομένως, του σταθμού της Κορίνθου με το κέντρο της πόλης γίνεται με τοπικά αστικά λεωφορεία του ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας.

3.4.2 Λειτουργία

Ο Προαστιακός λειτουργεί χρησιμοποιώντας σύγχρονες αμαξοστοιχίες τύπου “Rail Bus” για τις διαδρομές Κιάτο – Πειραιάς (βλ. Εικόνα 3-4), με χωρητικότητα κάθε διπλού βαγονιού 93 καθήμενων και τουλάχιστον 60 όρθιων επιβατών. Συνήθως, οι συρμοί της διαδρομής αυτής αποτελούνται από 1 ως 3 διπλά βαγόνια, δηλαδή περίπου μέγιστος αριθμός επιβατών 460 (καθήμενοι και όρθιοι). Επίσης, τα τελευταία δυο χρόνια έχουν δρομολογηθεί και νέες ντηζελάμαξες (βλ. Εικόνα 3-7) χωρητικότητας κάθε διπλού βαγονιού 140 καθήμενων και 100 περίπου όρθιων επιβατών.



Εικόνα 3-7: Ντηζελάμαξα του Προαστιακού

Για τα δρομολόγια Άνω Λιόσια (Σταθμός Ανταπόκρισης) – Αεροδρόμιο, χρησιμοποιούνται οι νέοι ηλεκτροκίνητοι συρμοί “Desiro Electric” (βλ. Εικόνα 3-8), καθώς η γραμμή αυτή διαθέτει ηλεκτροκίνηση, που αποτελούνται από πεντάδυμα βαγόνια (δηλαδή 6 βαγόνια), συνολικής χωρητικότητας 313 καθήμενων και 251 όρθιων επιβατών.



Εικόνα 3-8: Ηλεκτροκίνητη Αμαξοστοιχία τύπου "Desiro"
(Πηγή: www.ose.gr)

Τα δρομολόγια της γραμμής Κιάτο - Άνω Λιόσια - Πειραιάς, που συνδέουν τη Κόρινθο και το Κιάτο με την Αθήνα και το Πειραιά ξεκινούν καθημερινά από τις 4.30 περίπου το πρωί και τερματίζουν στις 12.30 περίπου το βράδυ, με συχνότητα δρομολογίων ανά μία ώρα και ανά κατεύθυνση. Όσον αφορά τα δρομολόγια που συνδέουν το σταθμό ανταπόκρισης (Άνω Λιόσια) με το Αεροδρόμιο, ξεκινούν από τις 5:30 περίπου το πρωί και τερματίζουν στις 12:30 περίπου το βράδυ, ενώ είναι πιο πυκνά και πραγματοποιούνται τέσσερα (4) δρομολόγια ανά ώρα και ανά κατεύθυνση.

Τα παραπάνω μεταφράζονται καθημερινά σε 18 δρομολόγια που ξεκινούν από Κιάτο και 19 από Πειραιά (βλ. Παράρτημα Πινάκων, Π-1 και Π-2), ενώ για τη σύνδεση με το Αεροδρόμιο πρόκειται για 73 δρομολόγια ανά κατεύθυνση για τη διαδρομή Άνω Λιόσια - Αεροδρόμιο (βλ. Παράρτημα Πινάκων, Π-3 και Π-4).

Η βασική τιμή των εισιτηρίων για τη διαδρομή Κόρινθος – Αθήνα – Πειραιάς είναι 6 ευρώ / άτομο (3 ευρώ το μειωμένο), ενώ για τη διαδρομή Κόρινθος – Αεροδρόμιο η τιμή είναι 8 ευρώ / άτομο (4 ευρώ το μειωμένο). Οι τιμές για τις διαδρομές προς ενδιάμεσους σταθμούς πριν την Αθήνα είναι 2-4 ευρώ / άτομο (1-2 ευρώ το μειωμένο) και 6-7 ευρώ (3-3,5 ευρώ το μειωμένο) αντίστοιχα για τους σταθμούς πριν το Αεροδρόμιο. Οι τιμές αυτές μπορούν να μειωθούν κατά περιπτώσεις (βλ. Παράρτημα Πινάκων, Π-5, Π-6 και Π-7).

Η σύνδεση του Νέου Σ.Σ. Κορίνθου (Σταθμός Προαστιακού) με το κέντρο της πόλης γίνεται με τοπικά λεωφορεία του ΚΤΕΛ που πραγματοποιούν τη διαδρομή μεταξύ πόλης και Σ.Σ. Κορίνθου ανά μισή ώρα, ανάλογα με την ώρες αναχώρησης και άφιξης των συρμών στο Σταθμό.



Εικόνα 3-9: Ο Χώρος Στάθμευσης του Νέου Σ.Σ. Κορίνθου

Επίσης, προσφέρεται η λύση των ταξί τα οποία διατηρούν χώρο αφετηρίας στο χώρο του Σταθμού καθώς και η χρήση Ι.Χ., με δυνατότητα ελεύθερης στάθμευσης στο ευρύχωρο πάρκινγκ (τουλάχιστον 500 θέσεων) του Σ.Σ. Κορίνθου.

3.5 ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ

Στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου ακολουθεί παράθεση και ανάλυση στοιχείων σχετικά με την επιβατική κίνηση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου καθώς και το προφίλ των επιβατών αυτών. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από καταγραφές (2006-2008) και έρευνα, που διεξήχθη το 2006 για λογαριασμό της τότε εταιρίας διαχείρισης "Προαστιακός Α.Ε." (TRAINOSE Α.Ε: Γεν. Δ/ση Προαστιακών Γραμμών, 2006). Εκτός από την ανάλυση των παραπάνω στοιχείων σε ολόκληρο το Προαστιακό Δίκτυο, θα γίνει ανάλυση και σε επίπεδο σταθμού, δηλαδή του Σ.Σ. Κορίνθου, ο οποίος αποτελεί το ένα από τα κυρίως αντικείμενα της παρούσας μελέτης.

3.5.1 Επιβατική Κίνηση

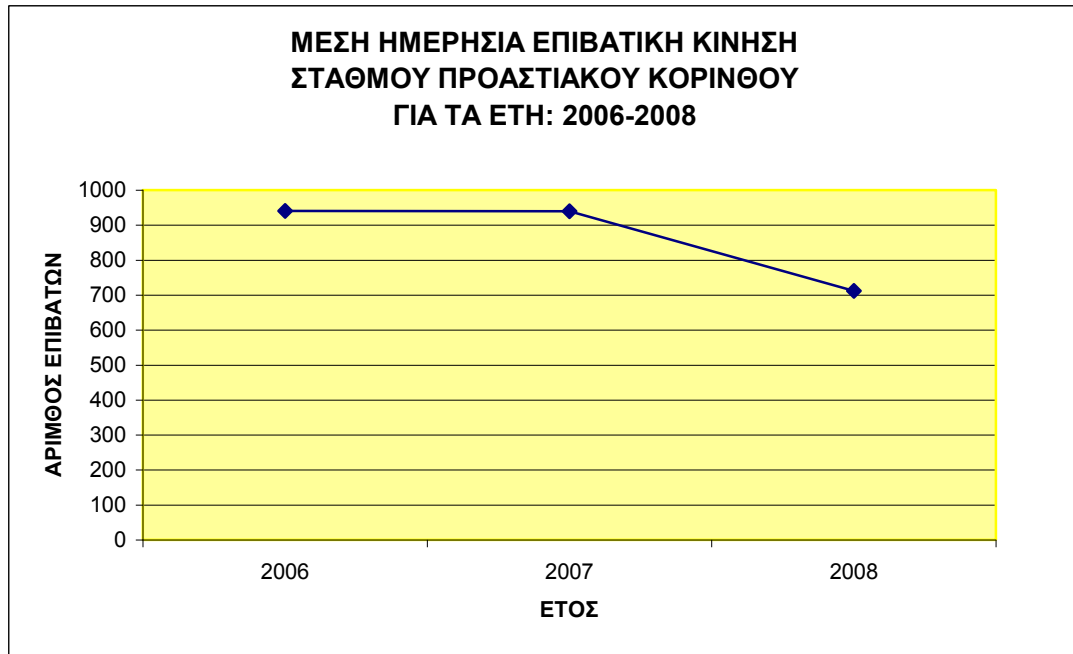
Σήμερα, εν έτει 2008, η συνολική ημερήσια επιβατική κίνηση του δικτύου του Προαστιακού για τη γραμμή Κιάτο - Άνω Λιόσια - Πειραιάς εκτιμάται, σύμφωνα με την TRAINOSE Α.Ε., ότι κυμαίνεται γύρω στους 7.000 επιβάτες ημερησίως. Η αντίστοιχη κίνηση για τη γραμμή Άνω Λιόσια – Αεροδρόμιο εκτιμάται γύρω στους 10.000 επιβάτες /ημέρα, χωρίς ωστόσο, να διαθέτονται ακριβή στοιχεία για τη συγκεκριμένη γραμμή στη παρούσα μελέτη.

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Για τη περίοδο της καταγραφής της επιβατικής κίνησης στο σταθμό του Προαστιακού Σιδηροδρόμου της Κορίνθου (3 Απριλίου 2006 – 24 Σεπτεμβρίου 2008), σύμφωνα με τα δεδομένα της Γενικής Διεύθυνσης Προαστιακών Γραμμών της TRAINOSE Α.Ε., προκύπτει ότι η **μέση ημερήσια** επιβατική κίνηση για το σταθμό της Κορίνθου είναι **873** επιβάτες. Δηλαδή περίπου το 13% της συνολικής ημερήσιας επιβατικής κίνησης της γραμμής Πειραιάς – Κιάτο ανήκει στο Σ.Σ. Κορίνθου.

Να σημειωθεί ότι κάποιες συγκεκριμένες ημερομηνίες (ως επί τω πλείστον ημέρες Τρίτη και Τετάρτη) δεν πραγματοποιήθηκε καταγραφή επιβατικής κίνησης. Πιο συγκεκριμένα, για 8 συνολικά ημέρες μέσα στο χρονικό διάστημα της απογραφής δεν υπάρχουν στοιχεία επιβατικής κίνησης. Επίσης, καταγράφονται κάποιες ημερομηνίες με μηδενικό ή ελάχιστο αριθμό επιβατών, που οφείλονται σε απεργίες ή αργίες, οι οποίες ωστόσο προσμετρούνται στην ανάλυση της επιβατικής κίνησης που ακολουθεί.

Στο παρακάτω γράφημα (Γράφημα 3-1) φαίνεται η μέση ημερήσια επιβατική κίνηση για το κάθε έτος χωριστά (*Σημείωση: Για τα έτη 2006 και 2008 η μέση τιμή προέκυψε από τα δεδομένα 9 μηνών για το κάθε έτος και όχι ολόκληρου του έτους όπως για το 2007).



Γράφημα 3-1: Μέση ημερήσια επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου για τα έτη 2006-2008
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε.)

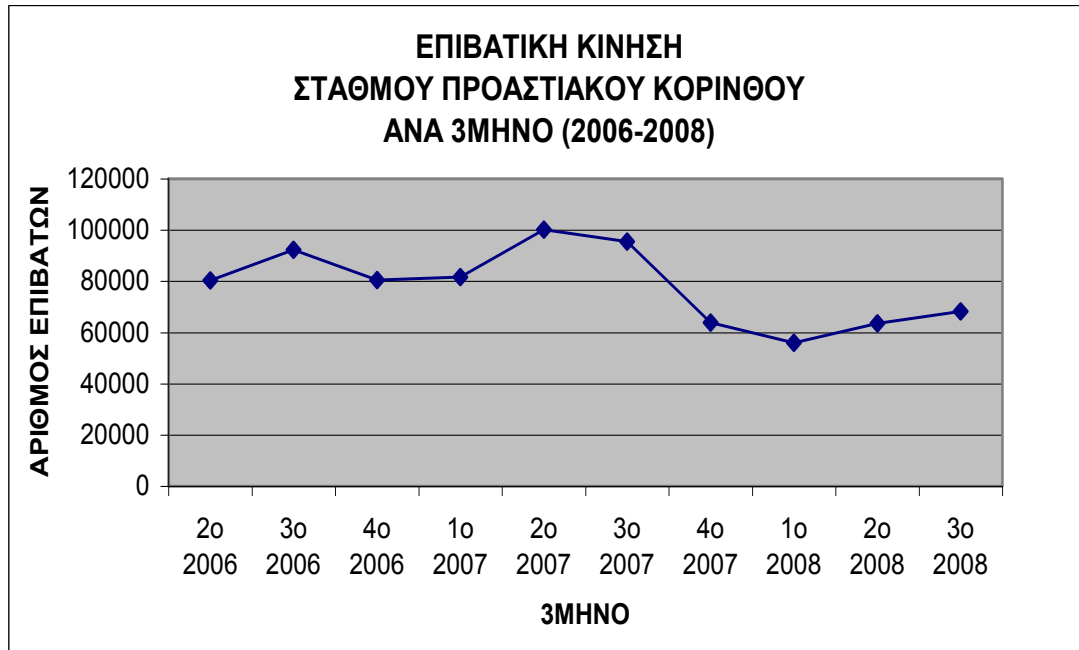
Από το παραπάνω γράφημα παρατηρείται πτωτική τάση στην επιβατική κίνηση για το έτος 2008 σε σχέση με την αντίστοιχη των δυο προηγούμενων ετών (2006 και 2007).

Πιο συγκεκριμένα, η μέση τιμή για το 2006 και το 2007 ήταν 940 επιβάτες ημερησίως, ενώ για το 2008 η τιμή αυτή είναι 712 επιβάτες. Πρόκειται, δηλαδή, για μείωση της επιβατικής κίνησης κατά 24%.

Στο Γράφημα 3-2, που φαίνεται στη συνέχεια, παρουσιάζεται η επιβατική κίνηση ανά 3μηνο για τη περίοδο Απρίλιος 2006 – Σεπτέμβριος 2008.

Η μέση τιμή που προκύπτει για το γράφημα 3-2 είναι 78.207 επιβάτες/3μηνο.

Η μέγιστη επιβατική κίνηση παρατηρείται για το 2^ο και 3^ο 3μηνο του 2007, δηλαδή για τη περίοδο Απρίλιος – Σεπτέμβριος 2007.



Γράφημα 3-2: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά 3μηνο για τη περίοδο: Απρίλιος 2006 – Σεπτέμβριος 2008
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε.)

Από το 2^ο 3μηνο του 2006 μέχρι και το 3^ο 3μηνο του 2007 παρουσιάζεται μια ομαλή εξέλιξη της επιβατικής κίνησης, που κυμαίνεται μεταξύ των 80.000 και 100.000 επιβατών/ 3μηνο. Ωστόσο, από το 4^ο 3μηνο του 2007 και έπειτα παρατηρείται αισθητή πτώση του αριθμού των επιβατών σε λιγότερους από 70.000 επιβάτες /3μηνο.

Η μείωση αυτή που παρατηρείται κατά τους τελευταίους μήνες πιθανόν να οφείλεται στη μείωση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσέφερε ο Προαστιακός μέχρι πρότινος.

Πιο συγκεκριμένα, ο μεγάλος αριθμός επιβατών, κυρίως σε μέρες και ώρες αιχμής (π.χ. επιστροφή προς Αθήνα απογευματινές ώρες της Κυριακής, ή μετάβαση προς Κόρινθο τις απογευματινές ώρες της Παρασκευής), σε συνδυασμό με τη μη χρησιμοποίηση μεγαλύτερων συρμών ή τη μη πύκνωση των δρομολογίων, είχε ως αποτέλεσμα το συνωστισμό των επιβατών στους συρμούς και επομένως την δυσαρέσκεια των, που πιθανώς να οδήγησε στην αποφυγή του συγκεκριμένου Μ.Μ.Μ. και τη στροφή σε άλλα πιο άνετα μέσα (π.χ. ΚΤΕΛ, Ι.Χ.).

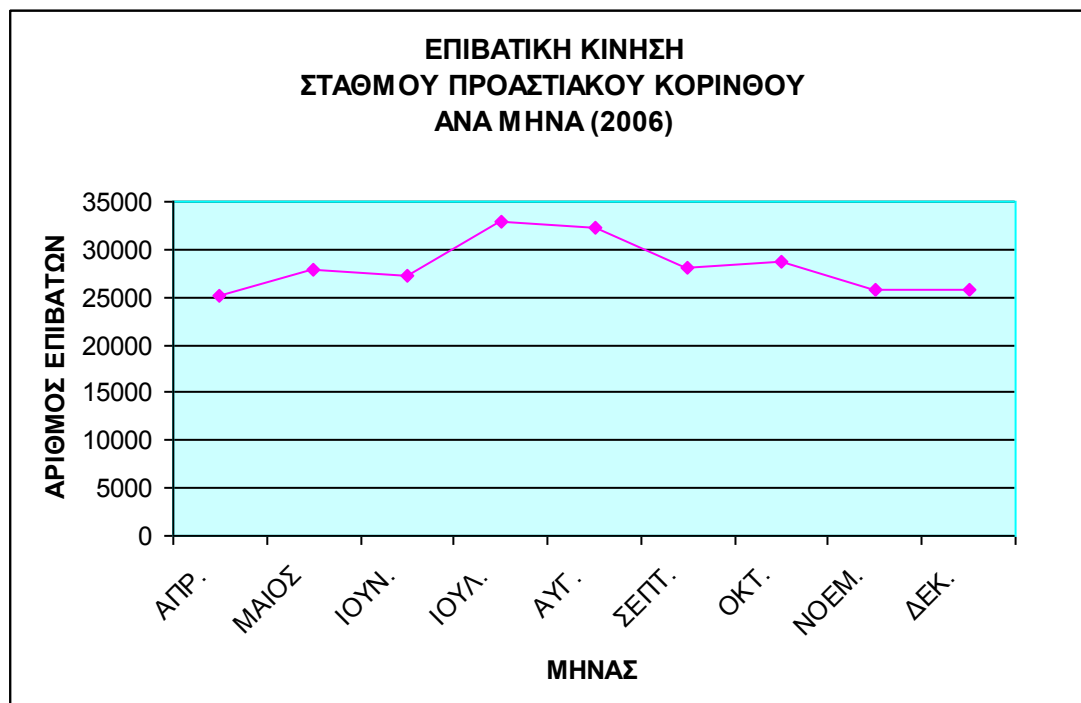
Επίσης, οι συνεχείς εργασίες που πραγματοποιούνται το τελευταίο διάστημα στο δίκτυο του Προαστιακού, όπως για παράδειγμα στο

Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ), δημιουργούν συνεχώς διαφοροποιήσεις στα προγραμματισμένα δρομολόγια και νέες μετεπιβιβάσεις, σε σταθμούς ανταπόκρισης, οι οποίες δεν υπήρχαν προηγουμένως με αποτέλεσμα την αύξηση της δυσκολίας μετακίνησης με τον Προαστιακό και σε μερικές περιπτώσεις και την αύξηση του χρόνου διαδρομής. Για παράδειγμα, ο επιβάτης που επιθυμούσε να μετακινηθεί στη διαδρομή Κόρινθος – Αεροδρόμιο χρειαζόταν για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα να πραγματοποιήσει δυο μετεπιβιβάσεις για να φτάσει στο προορισμό του.

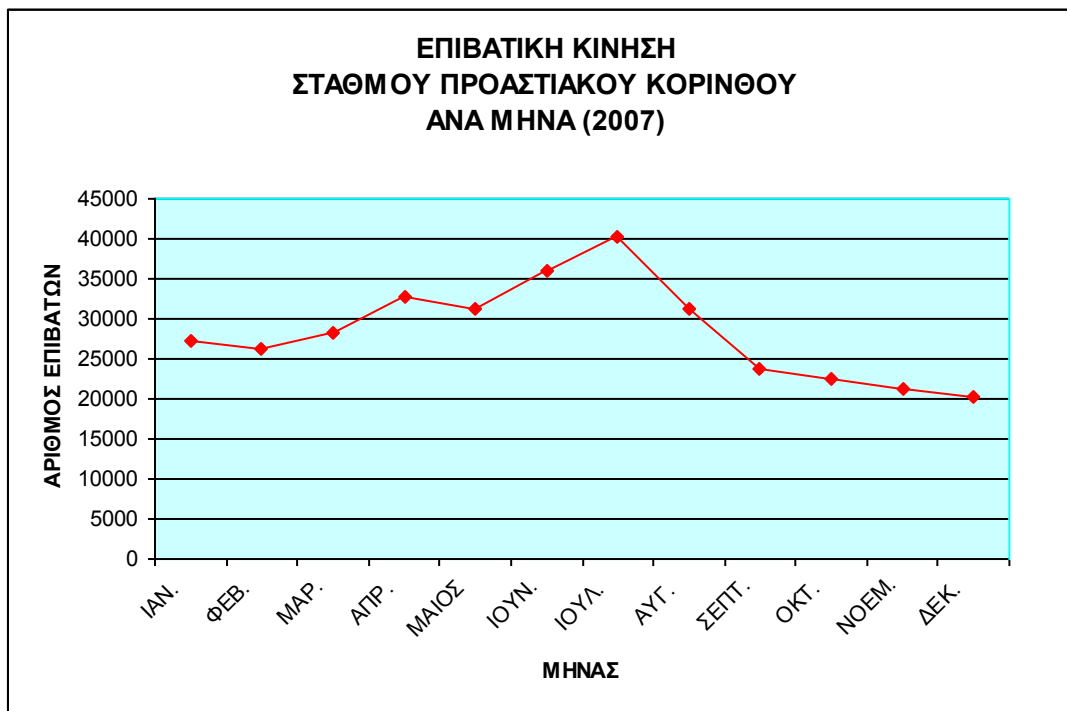
Ωστόσο, οι παραπάνω λόγοι, παρότι υφίστανται, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι αντιπροσωπεύουν τους πραγματικούς λόγους στους οποίους οφείλεται η μείωση της επιβατικής κίνησης, αλλά πρόκειται για πιθανά αίτια.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΘΕ ΕΤΟΥΣ

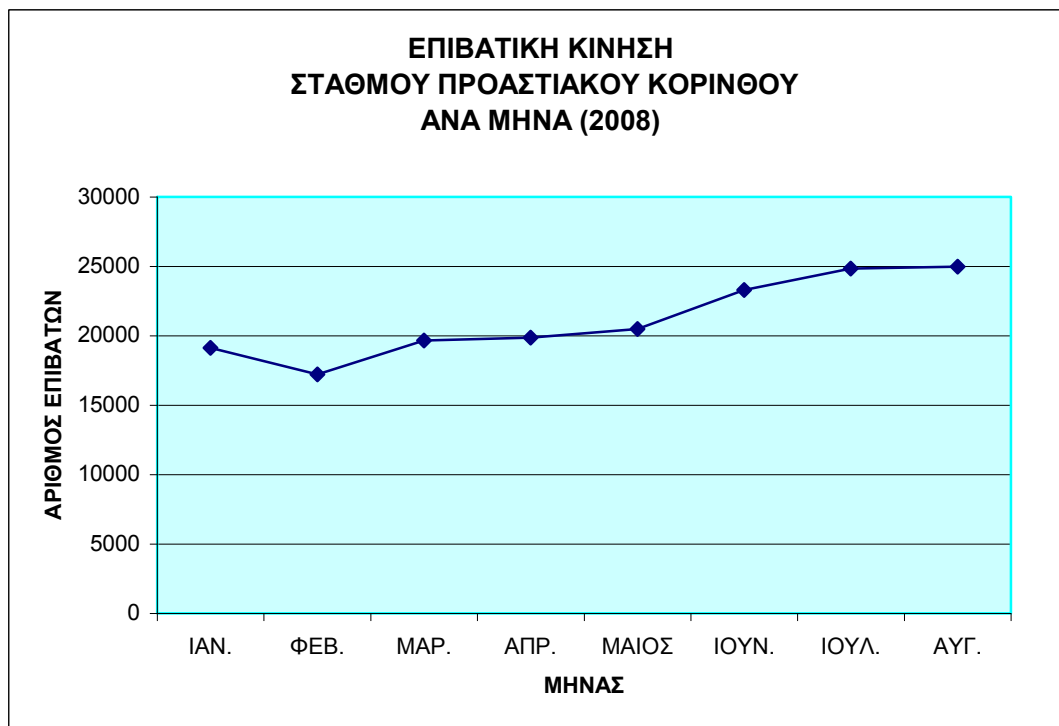
Στα γραφήματα 3-3, 3-4 και 3-5 που ακολουθούν, φαίνεται η μηνιαία επιβατική κίνηση για κάθε έτος χωριστά (2006, 2007 και 2008).



Γράφημα 3-3: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά μήνα για το έτος 2006 (Απρίλιος – Δεκέμβριος)
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε.)



Γράφημα 3-4: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά μήνα για το έτος 2007
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε.)



Γράφημα 3-5: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου ανά μήνα για το έτος 2008 (Ιανουάριος – Αύγουστος)
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε.)

Η μέση μηνιαία τιμή που προκύπτει από τα γραφήματα 3-3, 3-4 και 3-5 για κάθε έτος είναι:

- Έτος 2006: 28.236 επιβάτες /μήνα
- Έτος 2007: 28.427 επιβάτες /μήνα
- Έτος 2008: 21.178 επιβάτες /μήνα.

Από τα παραπάνω δεδομένα επιβεβαιώνεται και η μείωση της επιβατικής κίνησης για το έτος 2008, όπως αναφέρθηκε στην παραπάνω ενότητα της διαχρονικής εξέλιξης της επιβατικής κίνησης.

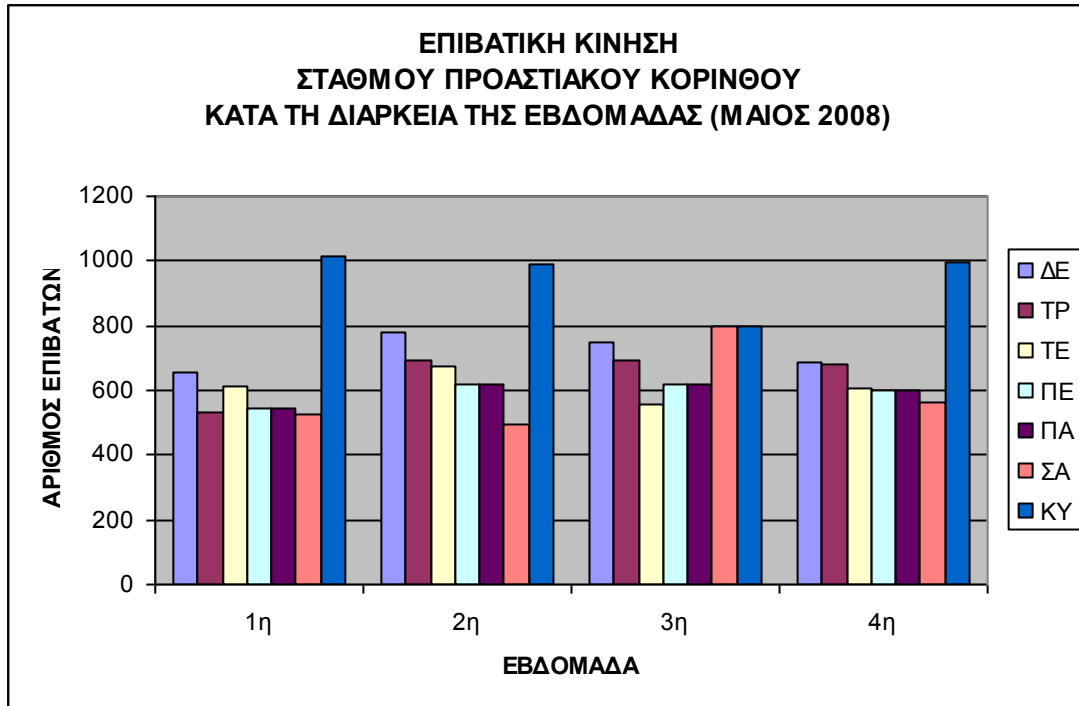
Ωστόσο, ένα βασικό συμπέρασμα που προκύπτει για την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης κατά τη διάρκεια κάθε έτους είναι το γεγονός ότι η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση παρατηρείται κατά τους θερινούς μήνες και πιο συγκεκριμένα:

- Για το έτος 2006: Ιούλιος – Αύγουστος
- Για το έτος 2007: Ιούνιος – Ιούλιος
- Για το έτος 2008: Ιούλιος – Αύγουστος.

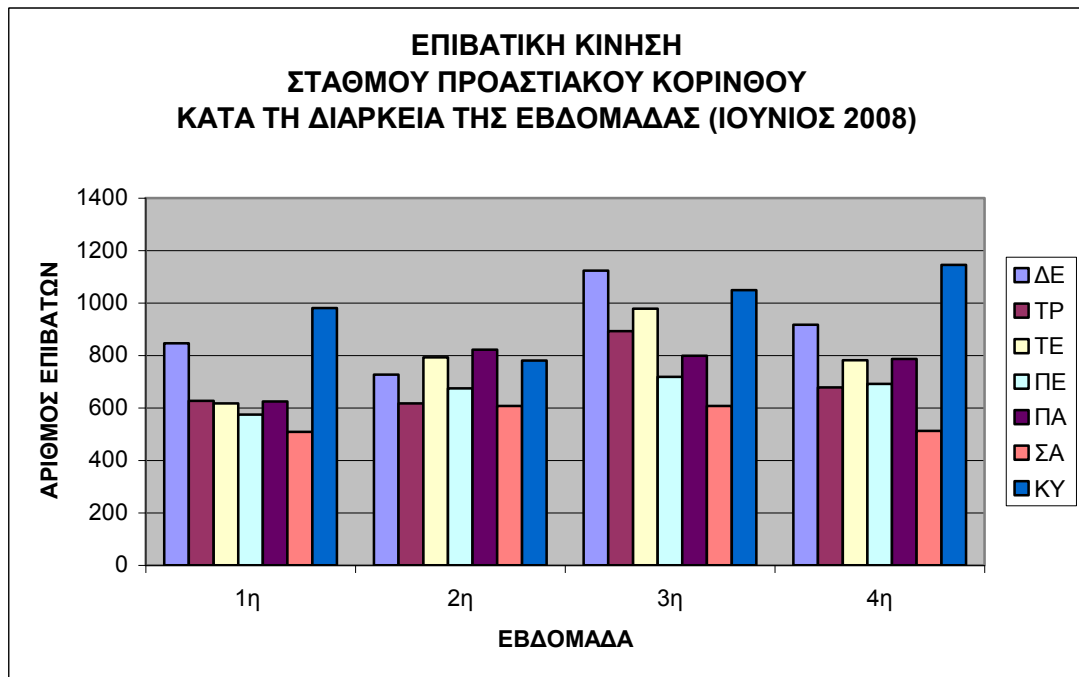
ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ

Για τη μελέτη της εξέλιξης της επιβατικής κίνησης είναι σημαντικό, εκτός της ετήσιας και της μηνιαίας μεταβολής, να μελετηθεί η κατανομή της των επιβατών κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Δευτέρα – Κυριακή). Δηλαδή, να προσδιοριστεί ποιες είναι οι μέρες αιχμής της επιβατικής κίνησης, όπως έγινε αντίστοιχα στην ενότητα της εξέλιξης της επιβατικής κίνησης κατά τη διάρκεια του έτους, για το προσδιορισμό της περιόδου (μήνες) αιχμής της επιβατικής κίνησης.

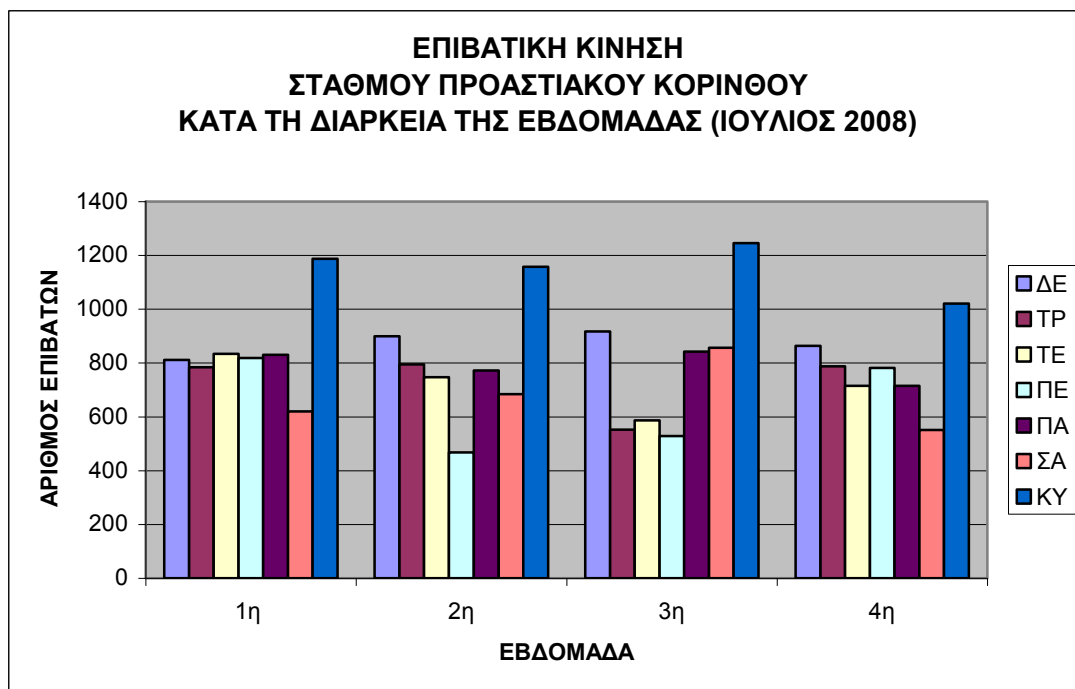
Στη συνέχεια, παρατίθενται τέσσερα (4) γραφήματα, τα οποία παρουσιάζουν την επιβατική κίνηση στο σταθμό της Κορίνθου, κατανεμημένα κατά τη διάρκεια των εβδομάδων για τους μήνες Μάιο – Ιούνιο – Ιούλιο - Αύγουστο του έτους 2008, δεδομένου ότι αποτελούν τα πιο πρόσφατα στοιχεία.



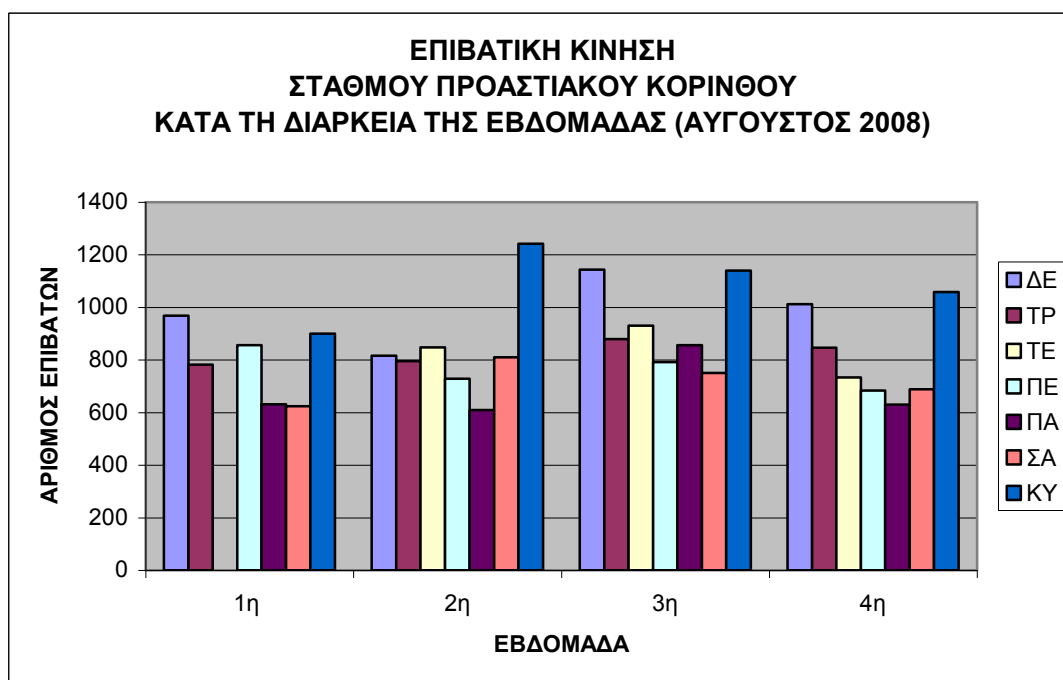
Γράφημα 3-6: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Μάιος 2008)
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε.)



Γράφημα 3-7: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Ιούνιος 2008)
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε.)



Γράφημα 3-8: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Ιούλιος 2008)
(Πηγή: TRAINOSE A.E.)



Γράφημα 3-9: Επιβατική κίνηση για το σταθμό του Προαστιακού της Κορίνθου κατά τη διάρκεια της εβδομάδας (Αύγουστος 2008)
(Πηγή: TRAINOSE A.E.)

*Σημείωση: Στο γράφημα 3-9, η ημέρα Τετάρτη της 1^{ης} εβδομάδας είναι μηδενική διότι την συγκεκριμένη ημερομηνία δεν πραγματοποιήθηκε απογραφή.




Από τα γραφήματα 3-6 ως και 3-9 προκύπτει ως βασικό συμπέρασμα ότι η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση καταγράφεται τις Κυριακές ενώ και τις Δευτέρες παρατηρείται αξιόλογη κίνηση. Αυτό, πιθανώς συμβαίνει για τους εξής λόγους που παρουσιάζονται στη συνέχεια.

Πρώτον, η περιοχή της Κορίνθου αποτελεί πλέον ένα προάστιο της Αθήνας και στο γεγονός αυτό έχει συνεισφέρει σημαντικά ο ίδιος ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος που συνδέει τη πρωτεύουσα με τη Κόρινθο σε περίπου μία (1) ώρα. Επομένως, πολλοί κάτοικοι της Αθήνας, που διατηρούν εξοχικές κατοικίες στη περιοχή της Κορίνθου ή απλά αποφασίζουν να περάσουν ένα σαββατοκύριακο ή τη Κυριακή εκτός πρωτεύουσας, συνήθως χρησιμοποιούν το Προαστιακό για τις μετακινήσεις τους από και προς την Αθήνα. Επομένως, παρατηρείται μια αύξηση του αριθμού των επιβατών τη Κυριακή ή ακόμα και τη Δευτέρα τις πρωινές ώρες, όπου πραγματοποιείται μαζικά η αναγκαία επιστροφή για εργασία στην περιοχή της Αττικής.

Επίσης, πολλοί είναι εκείνοι που κατοικούν μόνιμα στη περιοχή της Κορίνθου και χρησιμοποιούν τη Κυριακή ως ευκαιρία για μια βόλτα στη πρωτεύουσα για λόγους κυρίως αναψυχής. Η γρήγορη, σίγουρη, οικονομική και άνετη μετάβαση, που μπορεί να προσφέρει ο Προαστιακός, δημιουργούν πόλο έλξης για τους κατοίκους της επαρχίας, οι οποίοι μπορούν να επισκεφθούν κάποιο εμπορικό κέντρο, το ιστορικό κέντρο της Αθήνας ή άλλες περιοχές που προσφέρουν εγκαταστάσεις αναψυχής.

3.5.2 Προφίλ Επιβατών

Το 2006 πραγματοποιήθηκε έρευνα για λογαριασμό της τότε "Προαστιακός Α.Ε.", η οποία αποτύπωσε το προφίλ των επιβατών του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθήνας – Κορίνθου και Αθήνας – Αεροδρομίου. Η έρευνα αυτή διεξήχθη σε τρία (3) κύματα:

-  1^ο κύμα: Μάρτιος – Απρίλιος 2006
-  2^ο κύμα: Ιούνιος – Ιούλιος 2006
-  3^ο κύμα: Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2006

Επίσης, πραγματοποιήθηκε αντίστοιχη έρευνα για τη περίοδο Νοεμβρίου – Δεκεμβρίου 2006.

Να σημειωθεί ότι το 2006 το δίκτυο του Προαστιακού δεν είναι ίδιο με το σημερινό. Τη χρονιά της απογραφής οι σταθμοί σε λειτουργία ήταν 14 αντί

των 23 σήμερα. Πιο συγκεκριμένα, δεν υπήρχαν οι εξής 9 σταθμοί: Κιάτο, Ασπρόπυργος, Μαγούλα, Άνω Λιόσια, Ρούφ, Ρέντης, Λεύκα, Πειραιάς και Πεντέλης.

Τα αποτελέσματα που υπάρχουν διαθέσιμα από τη Γενική Διεύθυνση Προαστιακών Γραμμών (πρώην Προαστιακός Α.Ε.) της TRAINOSE Α.Ε. για τη παρούσα μελέτη είναι τα αποτελέσματα των δύο πρώτων κυμάτων (Μάρτιος – Απρίλιος και Ιούνιος – Ιούλιος 2006) καθώς επίσης και τα στοιχεία της επόμενης έρευνας του Δεκεμβρίου 2006.

Στη συνέχεια παρατίθενται συνοπτικά κάποια βασικά αποτελέσματα για το επιβατικό κοινό ολόκληρου του Προαστιακού δικτύου, όπως αυτά προέκυψαν συνυπολογίζοντας τις έρευνες των τριών (3) περιόδων:

- ✓ Απρίλιος 2006
- ✓ Ιούλιος 2006
- ✓ Δεκέμβριος 2006

Γενικά Χαρακτηριστικά:

Ηλικία – Φύλο – Επάγγελμα - Κοινωνικοοικονομική Τάξη)

Η απογραφή του προφίλ των επιβατών του Προαστιακού, όσον αφορά τα γενικά χαρακτηριστικά, έδειξε πως οι γυναίκες αποτελούν μεγαλύτερο μέρος του επιβατικού κοινού με ποσοστό 54,6% έναντι 45,4% των αντρών, τη στιγμή που στο γενικό πληθυσμό τα δύο φύλα είναι ισομοιρασμένα (50,5% γυναίκες, 49,5% άνδρες).

Η ηλικιακή σύνθεση του επιβατικού κοινού παρουσιάζει σημαντική χρήση από νεαρές ηλικίες (18-34 ετών 60% περίπου), ενώ μικρότερη είναι η χρήση από ηλικίες άνω των 55 ετών (περίπου 12%).

Το επιβατικό κοινό αποτελείται κυρίως από φοιτητές (36%) και από πτυχιούχους ΑΕΙ (38%). Επίσης, όσον αφορά το επάγγελμα, το μεγαλύτερο μέρος αποτελείται από ιδιωτικούς και δημόσιους υπαλλήλους (ποσοστό επιβατών σχεδόν 50%).

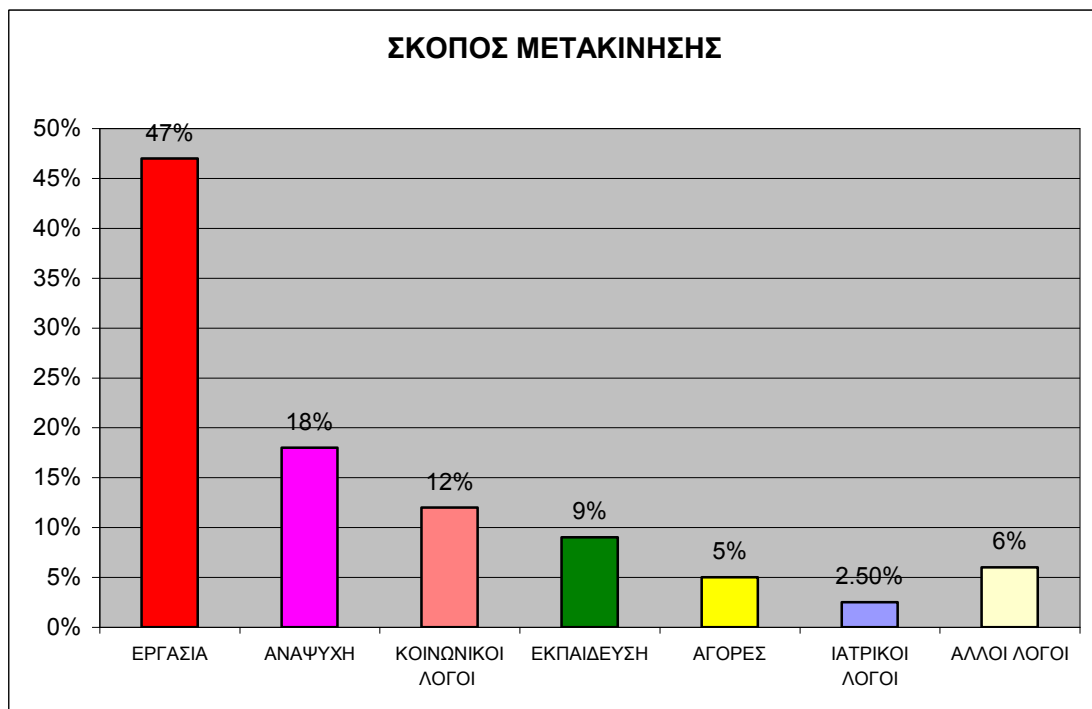
Τόπος διαμονής επιβατών Προαστιακού

Σύμφωνα με την απογραφή, το 10% περίπου του συνόλου των επιβατών (το οποίο εκτιμάται για το 2006 κατά μέσο όρο περί των 15.000) του Προαστιακού είναι κάτοικοι του Νομού Κορινθίας, δηλαδή κάτοικοι της Κορίνθου καθώς και όσοι διαμένουν κοντά σε αυτή αλλά και στον σταθμό των Αγίων Θεοδώρων.

Σκοπός Μετακίνησης

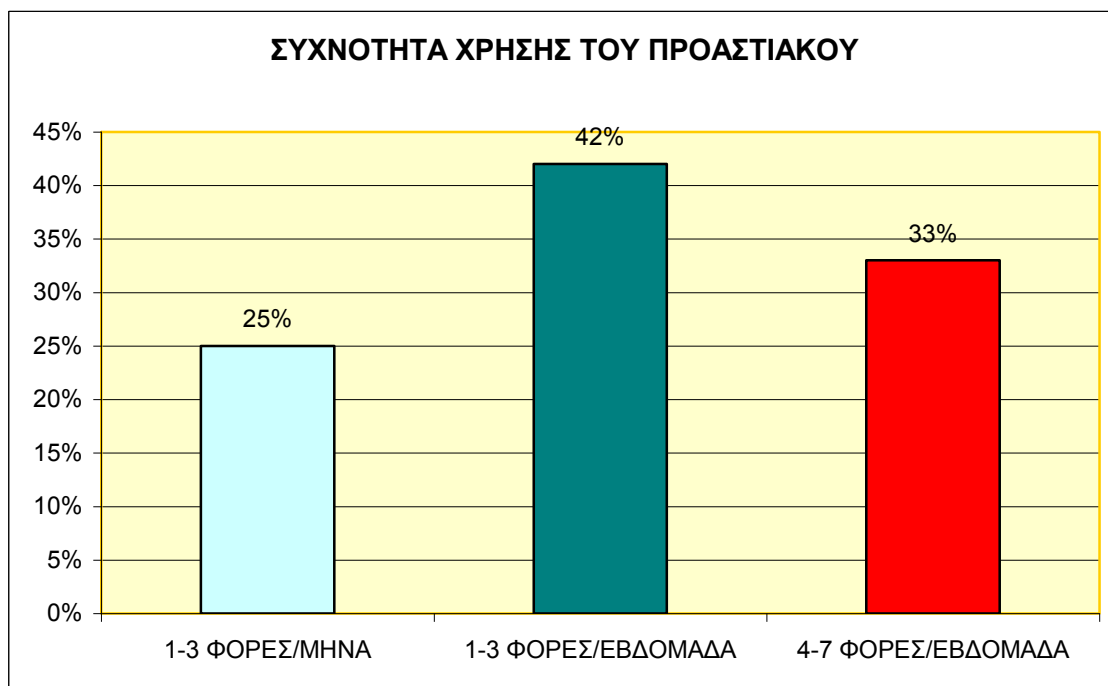
Όπως φαίνεται στο παρακάτω γράφημα (Γράφημα 3-10) η εργασία αποτελεί τον πλέον βασικό λόγο μετακίνησης με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο με ποσοστό περίπου 47%. Ακολουθούν λόγοι αναψυχής (18%), κοινωνικοί λόγοι (12%) και η εκπαίδευση (9%). Το υπόλοιπο ποσοστό των επιβατών μετακινείται για διάφορους άλλους λόγους (π.χ. αγορές, ιατρικοί λόγοι, ταξίδια κτλ.).

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο προαστιακός δημιούργησε νέα κίνηση, καθώς το 26,3% των ερωτηθέντων δηλώνει ότι πριν τη λειτουργία του δεν έκανε αυτή τη διαδρομή.



Γράφημα 3-10: Σκοπός Μετακίνησης με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε., 2006)

Συχνότητα Χρήσης Προαστιακού



Γράφημα 3-11: Συχνότητα Χρήσης του Προαστιακού Σιδηροδρόμου
(Πηγή: TRAINOSE Α.Ε., 2006)

Από το Γράφημα 3-11 παρατηρείται πως οι επιβάτες του προαστιακού δήλωσαν χρήση 1-3 φορές το μήνα σε ποσοστό 25%, 1-3 φορές την εβδομάδα σε ποσοστό περίπου 42% και τέλος συχνοί χρήστες με χρήση 4-7 φορές την εβδομάδα δήλωσε το 33% των επιβατών.

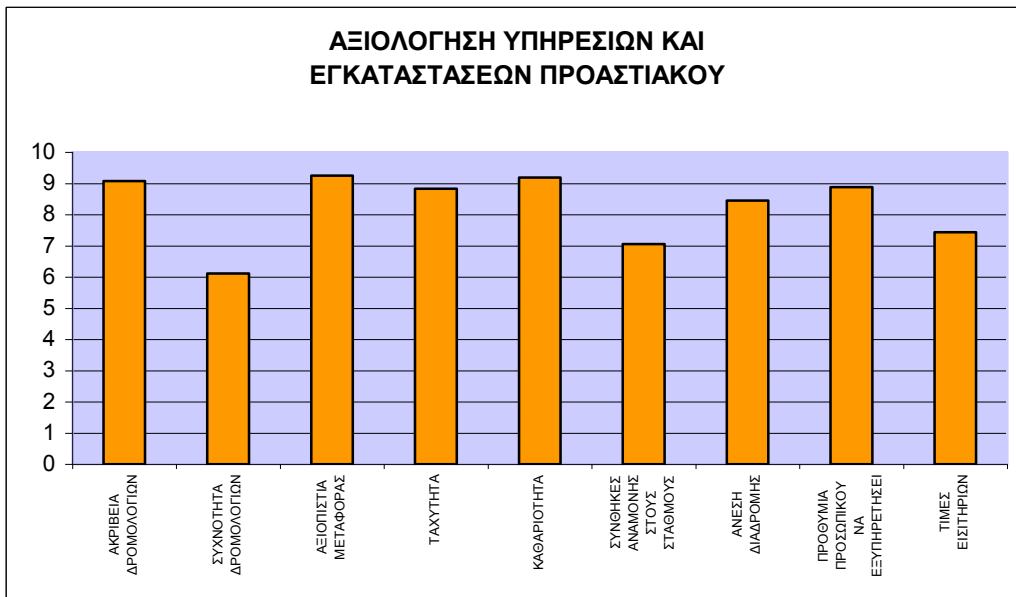
Χρήση και άλλων μέσων για μετακίνηση από και προς τους σταθμούς

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι η χρήση του προαστιακού συσχετίζεται με τη χρήση άλλων μέσων, καθώς ποσοστό περίπου 73%, δηλαδή 3 στους 4 ερωτηθέντες, δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν και κάποιο άλλο μέσο για να μετακινηθούν από και προς τους σταθμούς του προαστιακού.

Το «άλλο» μέσο που χρησιμοποιείται ως επί τω πλείστον είναι το ιδιωτικό μέσο μεταφοράς καθώς το 23,5% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι το χρησιμοποιεί. Το 12% περίπου δήλωσε ότι χρησιμοποιεί αστικά λεωφορεία ενώ το 4% ταξί.

Ικανοποίηση

Όσον αφορά την ικανοποίηση του επιβατικού κοινού από τις προσφερόμενες υπηρεσίες του Προαστιακού, αξιοσημείωτο είναι το 46,3% των ερωτηθέντων που χαρακτήρισε αραιά τα δρομολόγια του προαστιακού βαθμολογώντας μόνο με 6 στα 10 τη συχνότητά τους, ενώ το 7,4% δήλωσε ότι δεν είναι βολικές οι ώρες τους και το 7,2% ότι το δίκτυό του δεν καλύπτει μεγάλη απόσταση και πολλές περιοχές.



Γράφημα 3-12: Αξιολόγηση Υπηρεσιών και Εγκαταστάσεων του Προαστιακού Σιδηροδρόμου
(Πηγή: TRAINOSE A.E., 2006)

Στη συνέχεια παρατίθεται το Γράφημα 3-12, όπου φαίνεται η ικανοποίηση των επιβατών για διάφορες βασικές υπηρεσίες. Ο μέσος όρος της ικανοποίησης είναι 8,25 στα 10.

Προτάσεις βελτίωσης

Οι κυριότερες προτάσεις βελτίωσης της εξυπηρέτησης που διατυπώθηκαν από το επιβατικό κοινό φαίνονται στη συνέχεια από τον Πίνακα 3-1. Σύμφωνα με αυτόν, τα συχνότερα δρομολόγια (55,2%) και η διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας (29,4%) του Προαστιακού είναι δύο θέματα που απασχολούν στο μεγαλύτερο ποσοστό το επιβατικό κοινό.

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
Πιο συχνά δρομολόγια	55.2
Διεύρυνση του ωραρίου	29.4
Βελτίωση υποδομής συρμών/ περισσότερες θέσεις	12.7
Περισσότεροι σταθμοί – Επέκταση γραμμών	10.7
Μείωση τιμών εισιτηρίων	9.4
Βελτίωση συνθηκών αναμονής	9.2
Βελτίωση εγκαταστάσεων	6.4
Αύξηση ταχύτητας	1.7
Είμαι ήδη ικανοποιημένος	8.2

Πίνακας 3-1: Προτάσεις Βελτίωσης Προαστιακού Σιδηροδρόμου
(Πηγή: TRAINOSE A.E., 2006)

Επίσης, σημαντικό μέρος των επιβατών, επιθυμεί μεγαλύτερη χωρητικότητα των συρμών (12,7%) και επέκταση των γραμμών με περισσότερους σταθμούς (10,7%).

3.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ

Το δίκτυο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου αρχικά τέθηκε σε λειτουργία το 2004, όσον αφορά το κομμάτι που βρίσκεται της Αττικής. Τα επόμενα χρόνια το δίκτυο του επεκτάθηκε ως το Κιάτο και ταυτόχρονα απέκτησε νέους σταθμούς. Σήμερα, ο Προαστιακός επεκτείνεται ακόμα περισσότερο με καινούριες γραμμές, ενώ ταυτόχρονα εκσυγχρονίζεται η λειτουργία του κάνοντας τον γρηγορότερο και οικονομικότερο. Τα έργα του Προαστιακού Δικτύου, τα οποία ολοκληρώθηκαν, όσα βρίσκονται σε εξέλιξη και αυτά που προγραμματίζονται για το μέλλον, φαίνονται στη συνέχεια της παρούσας παραγράφου.

3.6.1 Προγράμματα και Έργα που Περαιώθηκαν

Ο Προαστιακός Αθηνών ολοκληρώθηκε το 2004, λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων και περιελάμβανε τη γραμμή Αθήνα – Αεροδρόμιο και οχτώ (8) ακόμα ενδιάμεσους σταθμούς.

Το καλοκαίρι του 2005 ολοκληρώθηκε η νέα διπλή γραμμή ως τη Κόρινθο και εκτός από το σταθμό της Κόρινθου, δόθηκαν σε λειτουργία και τέσσερις (4) ακόμα ενδιάμεσοι σταθμοί (Νέα Πέραμος, Μέγαρα, Κινέττα, Άγιοι Θεόδωροι).

Τον Ιούλιο του 2006 εγκαινιάστηκαν οι σταθμοί στα Άνω Λιόσια, Ασπρόπυργος και Μαγούλα, ενώ τον Φεβρουάριο του 2007 ο σταθμός της Πεντέλης.

Τέλος, το καλοκαίρι του 2007 τέθηκε σε λειτουργία η επέκταση προς Πειραιά καθώς και η επέκταση της γραμμής μετά τη Κόρινθο, ως το Κιάτο με το νέο σταθμό του Κιάτου να αποτελεί, προσωρινά τουλάχιστον, τον τερματικό σταθμό.

3.6.2 Προγράμματα και Έργα σε Εξέλιξη

Αυτό το διάστημα, σε εξέλιξη βρίσκονται έργα για την επέκταση και την αναβάθμιση του δικτύου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου.

Πιο συγκεκριμένα, σε εξέλιξη βρίσκονται τα έργα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροκίνησης στο ΣΚΑ (Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών), που αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός του 2009 για τον αριστερό ημιδιάδρομο του τμήματος Τρεις Γέφυρες - ΣΚΑ και να μειώσουν σημαντικά τους χρόνους διαδρομών των συρμών του Προαστιακού, ενώ κατασκευάζεται και ο ενδιάμεσος σταθμός της Μεταμόρφωσης στη γραμμή προς Αεροδρόμιο.

Προς βορρά, το δίκτυο επεκτείνεται ως την Οινόη, τη Θήβα και τη Χαλκίδα, με τα έργα ηλεκτροκίνησης και αναβάθμισης της ήδη υπάρχουσας γραμμής να βρίσκονται σε εξέλιξη και να ολοκληρώνονται ως το τέλος του 2009.

Στη Πελοπόννησο, βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία ηλεκτροκίνησης της γραμμής ΣΚΑ - Κόρινθος - Κιάτο και προβλέπεται να δοθεί σε χρήση το 2009, ενώ μέχρι το 2011 ο Προαστιακός αναμένεται να έχει φτάσει στο Ξυλόκαστρο και το Αίγιο.

Επίσης, το 2011 αναμένεται και η ολοκλήρωση του δεξιού ημιδιαδρόμου στο τμήμα Τρεις Γέφυρες - ΣΚΑ.

3.6.3 Προγράμματα και Έργα που Προγραμματίζονται για το Μέλλον

Εκτός από τα παραπάνω έργα, προγραμματίζεται για το μέλλον η επέκταση του δικτύου στην ανατολική Αττική. Πιο συγκεκριμένα, εκπονούνται μελέτες για την επέκταση από Παλλήνη προς Ραφήνα και από Κορωπί προς Λαύριο. Τα έργα αυτά αναμένονται να ολοκληρωθούν ως το 2014.

Επίσης, σημαντικότερη επέκταση του δικτύου αναμένεται να γίνει στη Πελοπόννησο, με σκοπό ο Προαστιακός να φτάσει στη Πάτρα το 2013 με νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή, ενώ ως το 2014 αναμένεται η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης της γραμμής Κιάτου – Πάτρας.

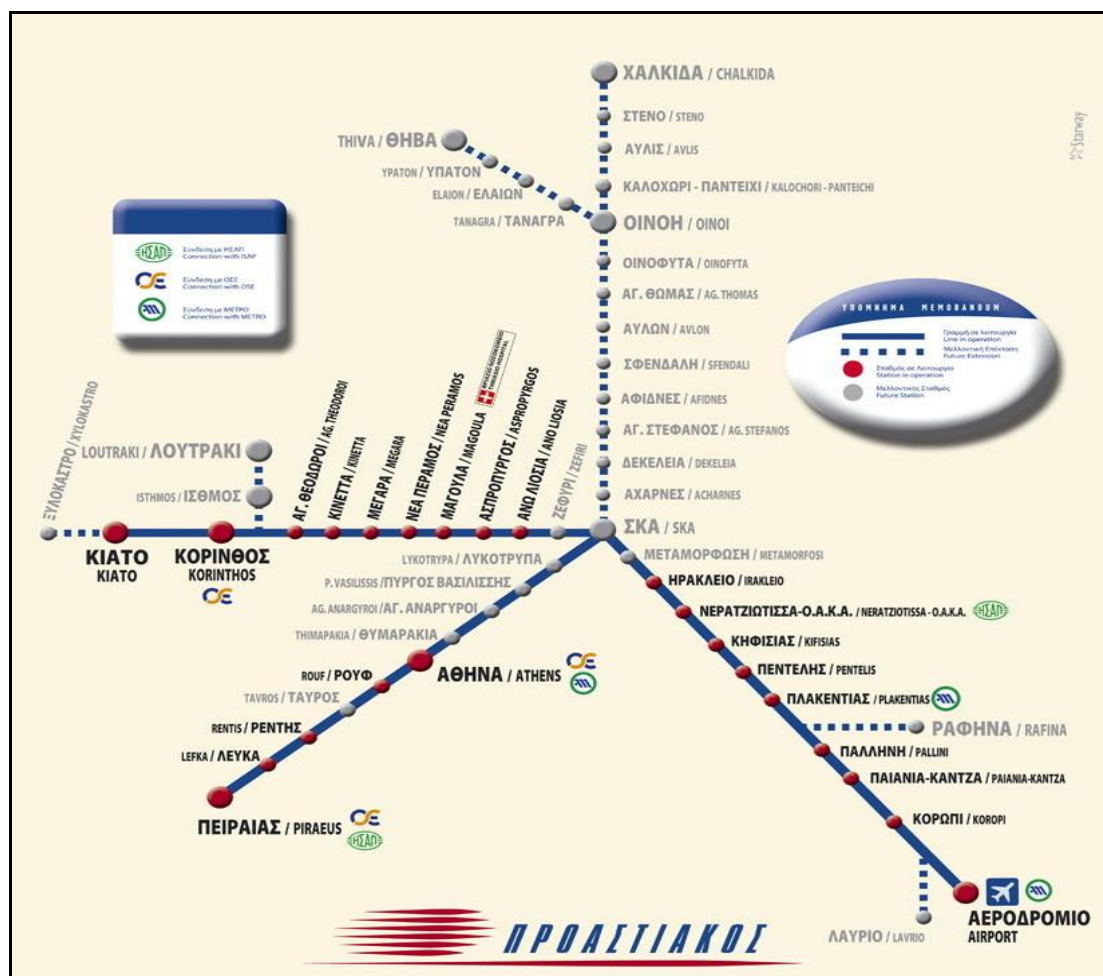
Με άλλα λόγια η εικόνα του Προαστιακού με όλες τις επεκτάσεις, όπως αυτές έχουν σχεδιαστεί ως τώρα, θα περιλαμβάνει τις παρακάτω γραμμές:

- Πειραιάς - Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα
- Πειραιάς - Αθήνα - Ισθμός - Λουτράκι
- Πειραιάς - Αθήνα - Αεροδρόμιο
- Πειραιάς - Αθήνα - Οινόη - Χαλκίδα
- Πειραιάς - Αθήνα - Οινόη - Θήβα
- Πειραιάς - Αθήνα - Λαύριο
- Πειραιάς - Αθήνα - Ραφήνα

Το υπάρχον δίκτυο και οι επεκτάσεις αυτές απεικονίζονται στην εικόνα που φαίνεται παρακάτω (Εικόνα 3-10), καθώς και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ4).

Ωστόσο, στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ένα πολύ σημαντικό γεγονός το οποίο αφορά την επέκταση του Προαστιακού ως το Λουτράκι και τη κατασκευή σταθμού στον Ισθμό. Το θέμα αυτό αποτελεί αντικείμενο της παρούσας εργασίας και θα παρουσιαστεί και αναλυθεί στη συνέχεια αλλά και σε επόμενα κεφάλαια.

Ενώ, λοιπόν, οι αρχικές μελέτες προέβλεπαν την επέκταση αυτή, πλέον, δεν έχει γίνει καμία ενέργεια για την υλοποίηση της. Προς το παρόν, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δεν έχει ανακοινώσει κάποια τελική απόφαση σχετικά με το θέμα Ισθμού – Λουτρακίου, για το αν θα πραγματοποιηθεί και πως ή για το αν θα εγκαταλειφθεί η ιδέα αυτή.



Εικόνα 3-10: Μελλοντικές Επεκτάσεις του Προαστιακού
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

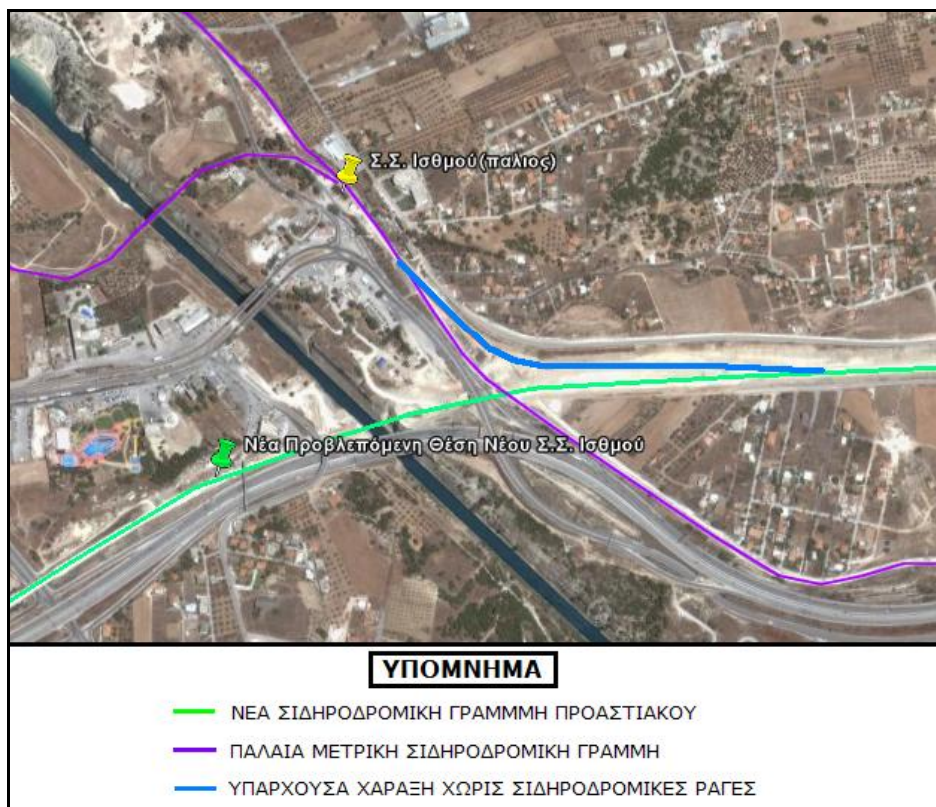
Σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις γύρω από το θέμα, αν το έργο πραγματοποιηθεί, το πιθανότερο είναι να εγκαταλειφθεί πλήρως ο αρχικός σχεδιασμός και να αντικατασταθεί από τη δημιουργία ενός και μόνο σταθμού στον Ισθμό και μάλιστα σε σημείο που δεν προβλεπόταν εξαρχής, χωρίς να φτάσει ο Προαστιακός στο Λουτράκι.

Πιο συγκεκριμένα, η αρχική μελέτη προέβλεπε σταθμό στον Ισθμό, πριν τη Διώρυγα (δηλαδή στο κομμάτι της Στερεάς Ελλάδας) με διακλάδωση και επέκταση του δικτύου ως τη πόλη του Λουτρακίου με πιθανή αναβάθμιση της παλιάς υπάρχουσας μετρικής γραμμής σε κανονική. Η προαναφερθείσα διακλάδωση ήδη έχει κατασκευαστεί, όπως διακρίνεται στη παρακάτω εικόνα (Εικόνα 3-11).



Εικόνα 3-11: Η υπάρχουσα χάραξη στον Ισθμό προς Λουτράκι
(www.korinthia.net)

Η νέα πρόταση προβλέπει να μην υπάρξει επέκταση του δικτύου ως τη πόλη του Λουτρακίου αλλά να κατασκευαστεί σταθμός στον Ισθμό, ο οποίος να εξυπηρετεί την ευρύτερη περιοχή των Ισθμίων και του Λουτρακίου.



Εικόνα 3-12: Νέα πιθανή θέση του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού του Ισθμού

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 3-12, ο νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Προαστιακού του Ισθμού προτείνεται να χωροθετηθεί σε νέα θέση, η οποία βρίσκεται μετά τη Διώρυγα (κομμάτι Πελοποννήσου, παραπλεύρως του "Super Market Βασιλόπουλος").

3.7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ

Στη παρούσα παράγραφο θα παρουσιαστούν τα κυριότερα προβλήματα που αφορούν το επιβατικό κοινό του Προαστιακού Σιδηροδρόμου της Κορίνθου, όπως αυτά έχουν διαπιστωθεί από έρευνες προφίλ επιβατών, επιτόπιες έρευνες και παρατηρήσεις στη περιοχή μελέτης καθώς και από δημόσιες συζητήσεις του επιβατικού κοινού και των αρμόδιων επιστημόνων.

3.7.1 Γενικά Προβλήματα Λειτουργίας

Η γενικότερη λειτουργία και υπηρεσίες του Προαστιακού, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας του 2006, όπως παρουσιάστηκε παραπάνω χαρακτηρίστηκαν ως αξιόλογες από το επιβατικό κοινό. Ωστόσο, σύμφωνα πάντα με την ίδια έρευνα αλλά και από επιτόπια έρευνα, προκύπτουν κάποια συγκεκριμένα θέματα στη λειτουργία και τις υποδομές, στα οποία το επιβατικό κοινό θα επιθυμούσε τη βελτίωση τους.

Πρώτον, σημαντικό είναι το θέμα των δρομολογίων, όπου το επιβατικό κοινό θα επιθυμούσε πιο συχνά δρομολόγια. Ειδικά για τη διαδρομή Κιάτο – Κόρινθος – Αθήνα – Πειραιάς υπάρχει ένα δρομολόγιο ανά μία (1) ώρα ανά κατεύθυνση, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μεγάλος χρόνος αναμονής για τους επιβάτες καθώς επίσης και μεγάλος συνωστισμός του επιβατικού κοινού στους συρμούς, όταν πρόκειται για ώρες και μέρες αιχμής. Για τον λόγο αυτό μάλιστα, η έρευνα έδειξε ότι σημαντικό ποσοστό επιβατών θα ήθελε καλύτερες υποδομές στους συρμούς, που να προσφέρουν περισσότερες θέσεις και μεγαλύτερη άνεση.

Ένα ακόμα καίριο ζήτημα που έχει τεθεί επανειλημμένως είναι αυτό της διεύρυνσης του ωραρίου λειτουργίας. Το παρόν ωράριο λειτουργίας αποτελεί πρόβλημα για πολλούς επιβάτες που θα ήθελαν να χρησιμοποιούν

το Προαστιακό για να μεταβούν στο Αεροδρόμιο τις πρώτες ώρες της ημέρας ή να επιστρέψουν στην οικία τους μετά τα μεσάνυχτα.

Τέλος, προβλήματα που αναφέρονται σχετικά με τη μη ύπαρξη σταθμών σε συγκεκριμένες περιοχές, ενδέχεται να λυθούν σε μεγάλο βαθμό στο άμεσο μέλλον με τις προγραμματισμένες νέες επεκτάσεις και του νέους σταθμούς στο δίκτυο του Προαστιακού.

3.7.2 Ειδικά Προβλήματα Σ.Σ. Κορίνθου

Όσον αφορά το Σιδηροδρομικό Σταθμό στη Κόρινθο, αυτός παρουσιάζει ένα σημαντικό πρόβλημα, το οποίο παρουσιάζουν και πολλοί άλλοι σταθμοί του Προαστιακού δικτύου. Το εν λόγω πρόβλημα δεν είναι άλλο από το γεγονός ότι ο σταθμός της Κορίνθου είναι χωροθετημένος έξω από τη πόλη της Κορίνθου σε απόσταση περίπου 2 χλμ. από το κέντρο αυτής.

Επομένως, η σύνδεση Σταθμού και πόλης γίνεται με τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ Κορινθίας, με τα ταξί και φυσικά με χρήση των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι αξιόλογη λεωφορειακή σύνδεση Σταθμού – Πόλης έγινε πολύ πρόσφατα (Ιανουάριος 2009). Ωστόσο, υπάρχει ένα μικρό μειονέκτημα ότι η λειτουργία της γραμμής αυτής δεν καλύπτει όλα τα δρομολόγια του Προαστιακού. Πιο συγκεκριμένα, δεν καλύπτεται το πρώτο (1) πρωινό δρομολόγιο και τα δυο (2) τελευταία από Κόρινθο προς Αθήνα, καθώς επίσης τον πρώτο (1) πρωινό συρμό και τους τρεις (3) τελευταίους συρμούς που αφικνούνται στη Κόρινθο από την Αθήνα και συνεχίζουν για Κιάτο.

3.7.3 Θέμα Κατασκευής Νέου Σ.Σ. στον Ισθμό

Η αρχική μελέτη κατασκευής του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών – Κορίνθου προέβλεπε τη δημιουργία σταθμού στον Ισθμό. Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν έχει γίνει μέχρι τώρα.

Επομένως, το γεγονός μη ύπαρξης σταθμού στον Ισθμό προβληματίζει το επιβατικό κοινό της περιοχής και όχι μόνο, λόγω του ότι δεν εξυπηρετούνται οι κάτοικοι της περιοχής των Ισθμίων καθώς επίσης οι τουρίστες και οι επισκέπτες του Ισθμού, που κάθε χρόνο είναι χιλιάδες.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στον Ισθμό λειτουργεί ο Κεντρικός Σταθμός λεωφορείων Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας. Πρόκειται δηλαδή για ένα σημείο μεγάλης κινητικότητας από άποψη επιβατών και λεωφορείων. Οπότε, ένας ενδεχόμενος σταθμός Προαστιακού στον Ισθμό θα μπορούσε να αποτελεί σταθμό ανταπόκρισης ανάμεσα σε ΚΤΕΛ και Σιδηρόδρομο για τους επιβάτες προσφέροντας τους περισσότερες επιλογές μετακίνησης.

Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί πάλι, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη υποενότητα (βλ. 3.6.3) η νέα πρόταση για κατασκευή του σταθμού στον Ισθμό σε διαφορετική θέση από την αρχικά προβλεπόμενη (βλ. Εικόνα 3-12). Αν εφαρμοστεί η παρούσα αυτή πρόταση δεν θα επιτρέπεται η κατασκευή της διακλάδωσης προς Λουτράκι.

3.7.4 Θέμα Επέκτασης Προαστιακού στο Λουτράκι

Εκτός από το σταθμό στον Ισθμό, όπως προαναφέρθηκε, η αρχική μελέτη του Προαστιακού προέβλεπε και την επέκταση του δικτύου ως τη πόλη του Λουτρακίου, προκειμένου να υπάρξει άμεση σύνδεση της τουριστικής λουτρόπολης με την Αθήνα. Κάτι τέτοιο φυσικά δεν έχει γίνει ακόμα ενώ σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως (βλ. 3.6.3), φαίνεται να εγκαταλείπεται εντελώς η ιδέα αυτή.

Η λύση που προτείνεται σήμερα από την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι αυτή της κατασκευής σταθμού μόνο στον Ισθμό και όχι μέσα ή πλησίον του Λουτρακίου.

Ωστόσο, ο Ισθμός απέχει 6 χλμ. από το Λουτράκι. Οπότε η σύνδεση Σ.Σ. Ισθμού – Λουτράκι θα εξυπηρετείται πιθανότατα με μετεπιβίβαση των επιβατών σε λεωφορεία που θα τους μεταφέρουν στη πόλη, γεγονός που καθιστά αποτρεπτική για τον επιβάτη τη χρήση του Προαστιακού, ενώ ταυτόχρονα επιβαρύνει τη κυκλοφορία στους δρόμους της πόλης.

Το Λουτράκι, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 2.2), αποτελεί σημαντικό τουριστικό θέρετρο και λουτρόπολη της χώρας, με πολλούς επισκέπτες κάθε χρόνο, ενώ σημαντικό είναι το γεγονός της ύπαρξης του Καζίνο. Όλα αυτά θέτουν τη πόλη ως επιθυμητό προορισμό για πολλούς και κυρίως για τους κατοίκους της Αθήνας, που τα περισσότερα σαββατοκύριακα και κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών κατακλύζουν τη περιοχή.

Επομένως, η έλευση του Προαστιακού μέσα στη πόλη του Λουτρακίου είναι σίγουρο πως θα επιλύσει πολλά προβλήματα και θα προσφέρει νέα δεδομένα στην ανάπτυξη της.

Για όλους τους παραπάνω βασικούς λόγους και για αρκετούς ακόμα κρίνεται επιβεβλημένη η επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στο Λουτράκι και μάλιστα όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Σ.Σ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕΣΩ
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο θα εξεταστούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των επιβατών του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού Κορίνθου του Προαστιακού δικτύου, όσον αφορά τις μεταφορικές τους συνήθειες.

Η καταγραφή των χαρακτηριστικών αυτών θα γίνει μέσω επιτόπιας έρευνας ερωτηματολογίων που θα απευθύνονται αποκλειστικά και μόνο στους επιβάτες του Σ.Σ Κορίνθου (εισερχόμενους και εξερχόμενους), καθώς η αντίστοιχη έρευνα της TRAINOSE Α.Ε., που αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 3.5.2) αφορά ολόκληρο το δίκτυο του Προαστιακού και γι' αυτό δεν δίνει αξιόπιστη εικόνα για το Σ.Σ. Κορίνθου όσον αφορά συγκεκριμένα πεδία που απασχολούν τη παρούσα διπλωματική μελέτη.

4.2 ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Ο σκοπός της έρευνας είναι η καταγραφή των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των επιβατών του Σ.Σ. Κορίνθου και στη συνέχεια η ανάλυση και η μελέτη τους.

Τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από την έρευνα αυτή θα δώσουν την εικόνα για τις μεταφορικές συνήθειες του επιβατικού κοινού του σταθμού της Κορίνθου και ενδεχομένως να φανερώσουν και κάποια προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτό.

4.3 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι ερωτήσεις που θα συνθέσουν το ερωτηματολόγιο, καθώς επίσης και το που αποσκοπεί η χρήση της καθεμίας.

Επίσης, παρατίθεται το ίδιο το ερωτηματολόγιο στη τελική του μορφή, όπως δηλαδή χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα.

4.3.1 Επιλογή Ερωτήσεων

Εφόσον ο σκοπός της έρευνας είναι η καταγραφή των μεταφορικών συνηθειών του επιβατικού κοινού, όπως αναφέρθηκε παραπάνω (βλ. 4.2), θα πρέπει να γίνει διερεύνηση στα εξής στοιχεία:

- ✚ Ένταση χρήσης του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών – Κορίνθου
- ✚ Ο συνδυασμός των μέσων μαζικής μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) που χρησιμοποιεί το κοινό για τη μετακίνηση του
- ✚ Ο σκοπός της μετακίνησης του κοινού
- ✚ Η προέλευση και ο προορισμός του.

Εκτός των προαναφερόμενων στοιχείων, θα καταγραφούν και γενικά στοιχεία, τα οποία όμως θα περιοριστούν μόνο στη καταγραφή του φύλου και της ηλικίας, καθώς στοιχεία όπως το εισόδημα και η κοινωνικοοικονομική τάξη του επιβατικού κοινού, που ήδη έχουν αναφερθεί συνοπτικά στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 3.5.2), δεν αποτελούν θέμα της παρούσας μελέτης.

Επομένως, τα στοιχεία που θα πρέπει να προκύπτουν από τη συμπλήρωση κάθε ερωτηματολογίου είναι τα παρακάτω:

- ✓ Φύλο
- ✓ Ηλικία
- ✓ Συχνότητα χρήσης Προαστιακού
- ✓ Προέλευση – Προορισμός
- ✓ Μέσο που χρησιμοποιεί για τη μετάβαση από και προς το Σ.Σ. Κορίνθου
- ✓ Σκοπός της μετακίνησης

4.3.2 Σχεδιασμός Ερωτηματολογίου

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, προκύπτουν οι ερωτήσεις που θα απαντήσει κάθε ερωτώμενος και επίσης τα στοιχεία που θα συμπληρώσει ο απογραφέας, τα οποία εκτός από το φύλο και την ηλικία του ερωτώμενου, θα είναι η ημερομηνία, η ώρα και η θέση που λαμβάνει χώρα η κάθε συνέντευξη.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το ερωτηματολόγιο στη τελική του μορφή, όπως αυτό χρησιμοποιήθηκε κατά την έρευνα.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου:

Θέση:

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής:

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	

3) Η Προέλευση σας είναι:

4) Ο Προορισμός σας είναι:

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Ψυχαγωγία	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

4.4 ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα απαραίτητα δεδομένα για την εκπόνηση της έρευνας με τη χρήση των ερωτηματολογίων. Πιο συγκεκριμένα, αναλύεται το μέγεθος του δείγματος του επιβατικού κοινού που θα συμμετέχει στην έρευνα, η κατανομή του στις ημέρες της εβδομάδας και κατά τη διάρκεια των ημερών αυτών καθώς και το πλάνο της διαδικασίας με την οποία πραγματοποιήθηκαν οι συνεντεύξεις.

4.4.1 Μέγεθος Δείγματος

Το μέγεθος του δείγματος που θα πρέπει να συμμετέχει στην παρούσα έρευνα ερωτηματολογίων είναι τουλάχιστον το 2% της μέσης ημερήσιας επιβατικής κίνησης για το σταθμό της Κορίνθου.

Η μέση συνολική ημερήσια επιβατική κίνηση για το Προαστιακό Σταθμό της Κορίνθου είναι 873 επιβάτες/ ημέρα, σύμφωνα με τους υπολογισμούς, που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 3.5.1).

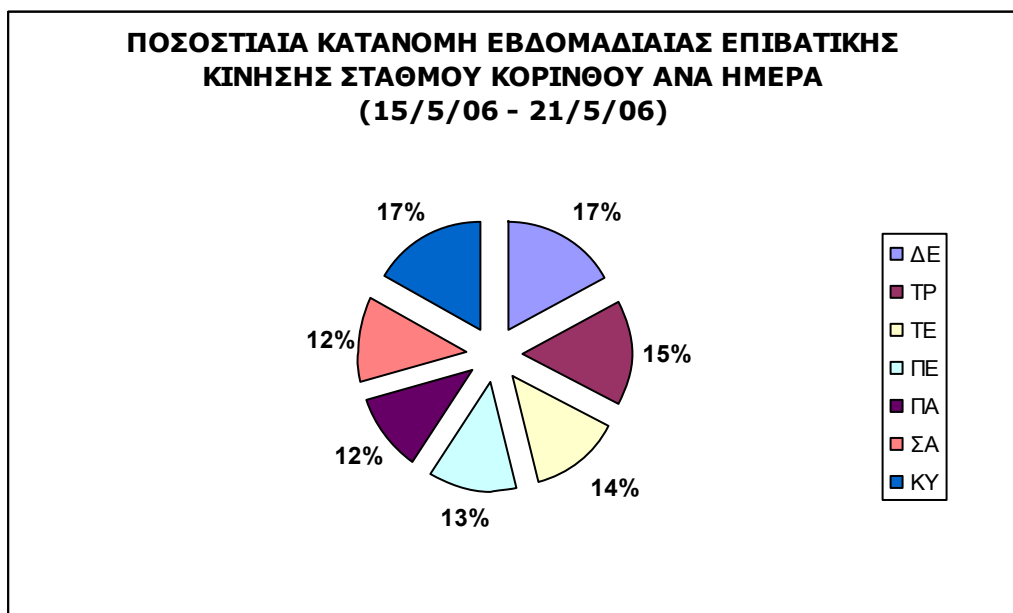
Το 2% επομένως, το οποίο απαιτείται ως ελάχιστο ποσοστό αντιστοιχεί σε 17,5 επιβάτες του σταθμού της Κορίνθου. Επειδή, το μέγεθος αυτό είναι σχετικά μικρό –αν και στατιστικά αποδεκτό- ίσως να μην μπορέσει να δώσει αξιόπιστα αποτελέσματα. Για το λόγο αυτό προτείνεται ο διπλασιασμός του, δηλαδή 4% επί της ημερήσιας επιβατικής κίνησης, που αντιστοιχεί σε 35 επιβάτες και επομένως σε 35 ερωτηθέντες και 35 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια.

4.4.2 Κατανομή Δείγματος

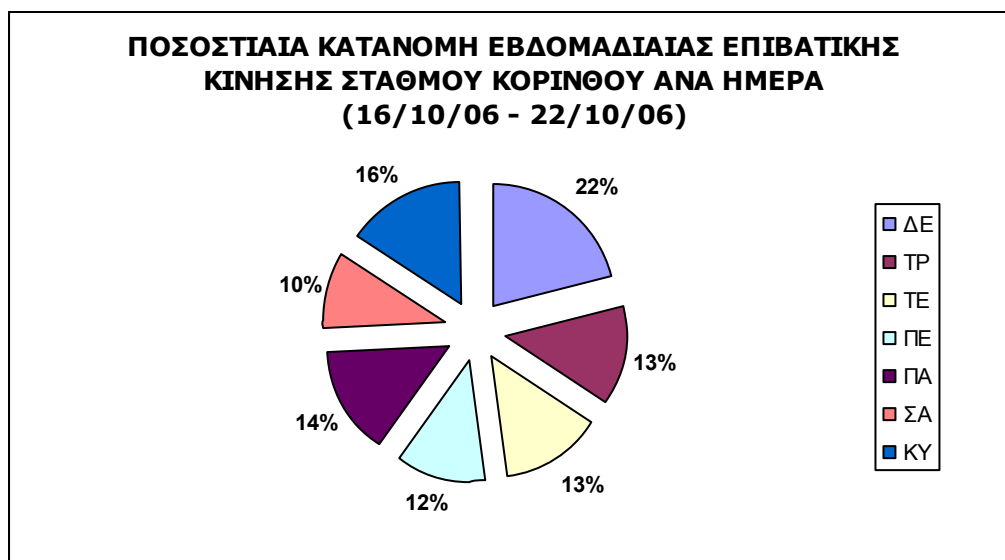
Προκειμένου να γίνει κατάλληλη κατανομή των ερωτηθέντων μέσα στην εβδομάδα, ακολουθεί μια ανάλυση της επιβατικής κίνησης για το πώς αυτή κατανέμεται στις ημέρες της εβδομάδας.

Στη συνέχεια, φαίνονται έξι (6) γραφήματα (Γραφήματα 4-1 ως 4-6) τα οποία παρουσιάζουν την εβδομαδιαία επιβατική κατανομή. Επιλέχθηκαν τυχαία δυο (2) τυπικές και όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικές

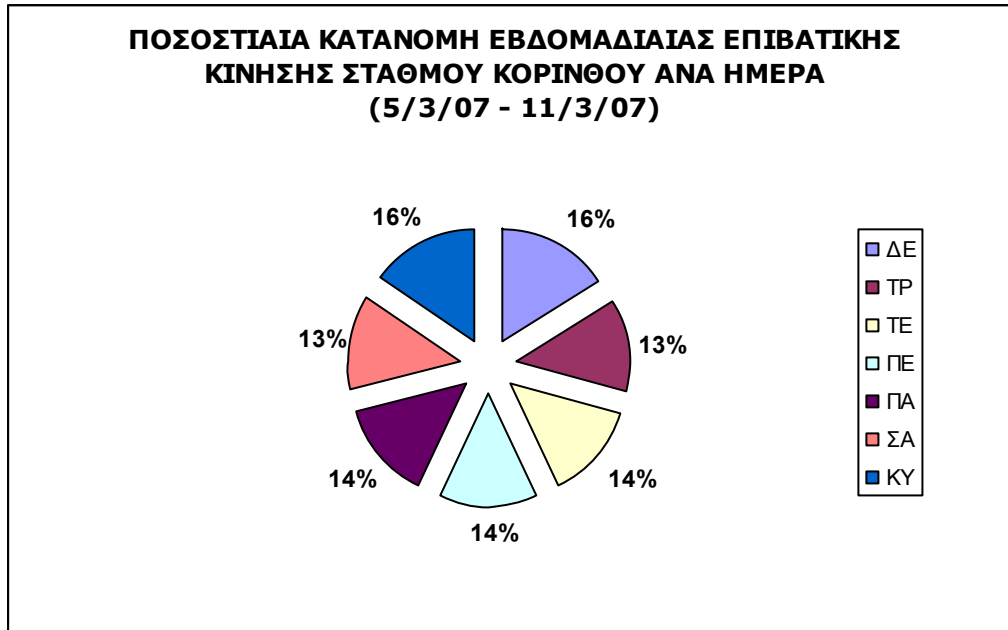
εβδομάδες (όχι περίοδος εορτών – διακοπών, όχι αργίες κτλ) από δύο διαφορετικούς μήνες για κάθε έτος της επιβατικής καταγραφής (2006, 2007, 2008).



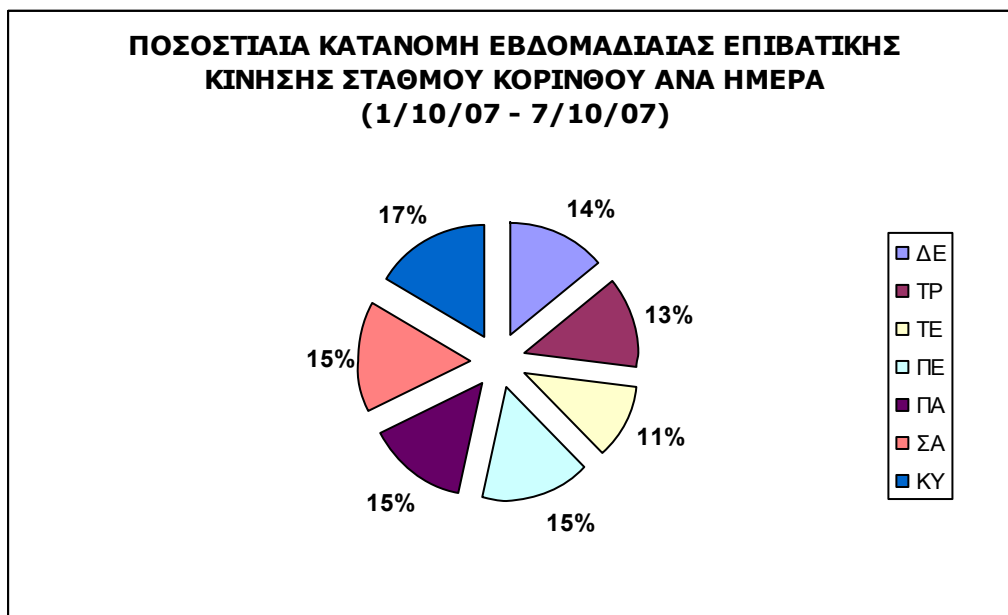
Γράφημα 4-1: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα. (15/5/06 – 21/5/06)



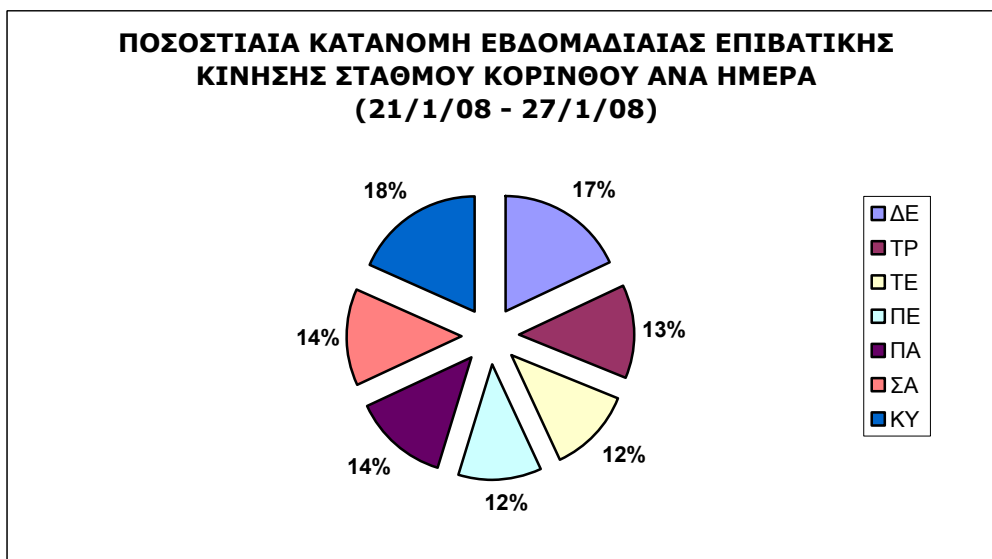
Γράφημα 4-2: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα. (16/10/06 – 22/10/06)



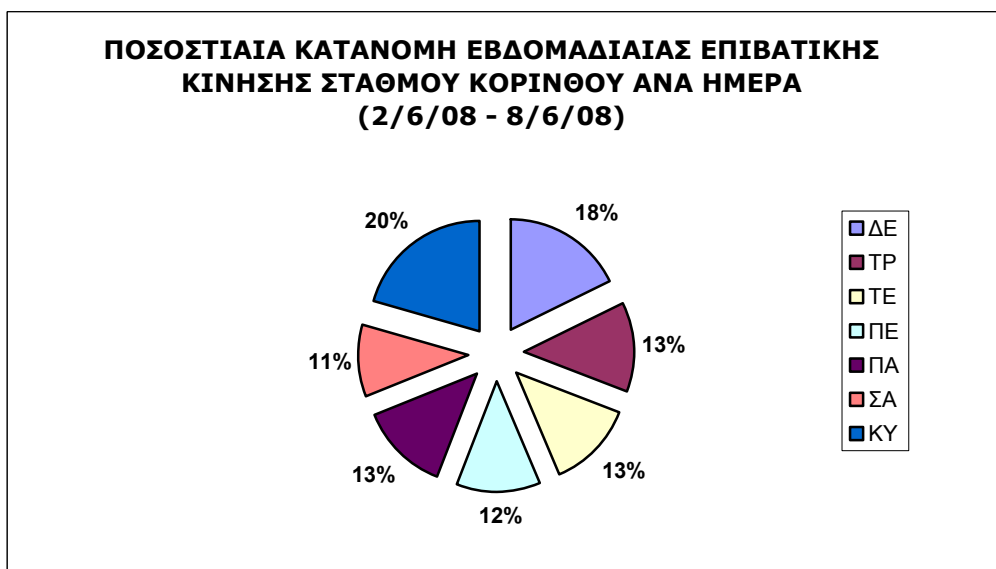
Γράφημα 4-3: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα. (5/3/07 – 11/3/07)



Γράφημα 4-4: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα. (1/10/07 – 7/10/07)



Γράφημα 4-5: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα. (21/1/08 - 27/1/08)



Γράφημα 4-6: Ποσοστιαία Κατανομή Εβδομαδιαίας Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Σταθμού Κορίνθου ανά Ημέρα. (2/6/08 - 8/6/08)

Σύμφωνα με τα παραπάνω και εξάγοντας τις μέσες τιμές από τα γραφήματα, διαπιστώνεται ότι η κατανομή της εβδομαδιαίας επιβατικής κίνησης, τουλάχιστον κατά προσέγγιση, είναι αυτή που παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 4-1):

ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ			
Δευτέρα	17,3%	Παρασκευή	13,7%
Τρίτη	13,3%	Σάββατο	12,5%
Τετάρτη	12,8%	Κυριακή	17,4%
Πέμπτη	13,0%		

Πίνακας 4-1: Μέση Κατανομή Εβδομαδιαίας Επιβατικής Κίνησης Σ.Σ. Κορίνθου

Επομένως, κάνοντας μια πρώτη εκτίμηση για τη κατανομή των ερωτηθέντων στις μέρες και θεωρώντας πως οι εισερχόμενοι και οι εξερχόμενοι στο σταθμό της Κορίνθου είναι σχεδόν ισομοιρασμένοι (καθώς δεν διατίθενται στοιχεία για ποσοστά εξερχόμενων και εισερχόμενων στο Σταθμό), προκύπτει ο Πίνακας 4-2:

	ΔΕ	ΤΡ	ΤΕ	ΠΕ	ΠΑ	ΣΑ	ΚΥ	ΣΥΝ.
ΑΠΟ ΚΟΡΙΝΘΟ	3	3	2	2	3	2	3	18
ΠΡΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟ	3	2	2	2	2	2	4	17

Πίνακας 4-2: Αρχική Κατανομή Ερωτηματολογίων μέσα στην Εβδομάδα

Ωστόσο, επειδή τα ερωτηματολόγια που προκύπτουν για κάθε ημέρα είναι λίγα, για πρακτικούς λόγους και λόγους οικονομίας θα γίνει νέα κατανομή στις 3 ημέρες κάθε εβδομάδας. Αυτές θα είναι η Δευτέρα, η Τρίτη και η Κυριακή, δεδομένου ότι παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους επιβατικούς φόρτους μέσα στην εβδομάδα. Τα ερωτηματολόγια που αντιστοιχούν στις ημέρες Τετάρτη, Πέμπτη, Παρασκευή και Σάββατο θα συμπτυχθούν με τις μέρες εκείνες που παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά. Πιο συγκεκριμένα, τα ερωτηματολόγια της Τετάρτης και της Παρασκευής θα γίνουν τη Δευτέρα, της Πέμπτης θα γίνουν τη Τρίτη και του Σαββάτου τη Κυριακή. Επομένως, η νέα κατανομή, όπως αυτή προκύπτει με βάση τη παραπάνω επεξεργασία, παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 4-3):

	ΔΕ	ΤΡ	ΚΥ	ΣΥΝ.
ΑΠΟ ΚΟΡΙΝΘΟ	8	5	5	18
ΠΡΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟ	7	4	6	17

Πίνακας 4-3: Τελική Κατανομή Ερωτηματολογίων μέσα στην Εβδομάδα

Τέλος, θα πρέπει να γίνει κατανομή των ερωτηματολογίων της κάθε ημέρας στις κατάλληλες ώρες, η οποία φαίνεται στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 4-4), όπου αναγράφεται η ώρα αναχώρησης από Κόρινθο προς Αθήνα ή Κιάτο και αντίστοιχα η ώρα άφιξης στην Κόρινθο από Αθήνα.

	ΔΕ		ΤΡ	ΚΥ		ΣΥΝ.
ΑΠΟ ΚΟΡΙΝΘΟ	8		5	5		18
	7:51	16:51	14:51	11:51	16:51	
	6	2		2	3	
ΠΡΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟ	7		4		6	17
			14:13	17:13		
	18:13		1	3		

Πίνακας 4-4: Κατανομή Ερωτηματολογίων μέσα στην Ημέρα

Η επιλογή των παραπάνω χρονικών στιγμών έγινε με σκοπό να συμπεριληφθούν οι ώρες αιχμής της επιβατικής κίνησης καθώς επίσης και οι ώρες που χρησιμοποιείται ο Προαστιακός ως επί τω πλείστον από συγκεκριμένες ομάδες επιβατών για συγκεκριμένο σκοπό. Τέτοιες ώρες είναι οι πρωινές και οι απογευματινές για λόγους μετάβασης και επιστροφής στην εργασία τις καθημερινές μέρες (Δευτέρα και Τρίτη), και οι αντίστοιχες ώρες της Κυριακής για λόγους αναψυχής και επιστροφής στην οικία κυρίως όσων βρίσκονταν το σαββατοκύριακο στη Κορινθία και μεταβαίνουν για τις καθημερινές στην Αθήνα.

4.4.3 Διαδικασία Εκπόνησης Έρευνας

Η διαδικασία πραγματοποίησης των συνεντεύξεων μέσω των ερωτηματολογίων έγινε εντός τριών ημερών, σύμφωνα με τον παραπάνω σχεδιασμό. Πιο συγκεκριμένα, έγινε τις εξής ημέρες:

- Κυριακή 11/01/2009
- Δευτέρα 12/01/2009
- Τρίτη 13/01/2009

Η πραγματοποίηση των συνεντεύξεων στους επιβάτες που αναχωρούσαν από τη Κόρινθο για Αθήνα ή Κιάτο έγινε στην αίθουσα αναμονής του Σταθμού Κορίνθου καθώς και στις αντίστοιχες αποβάθρες του σταθμού. Για

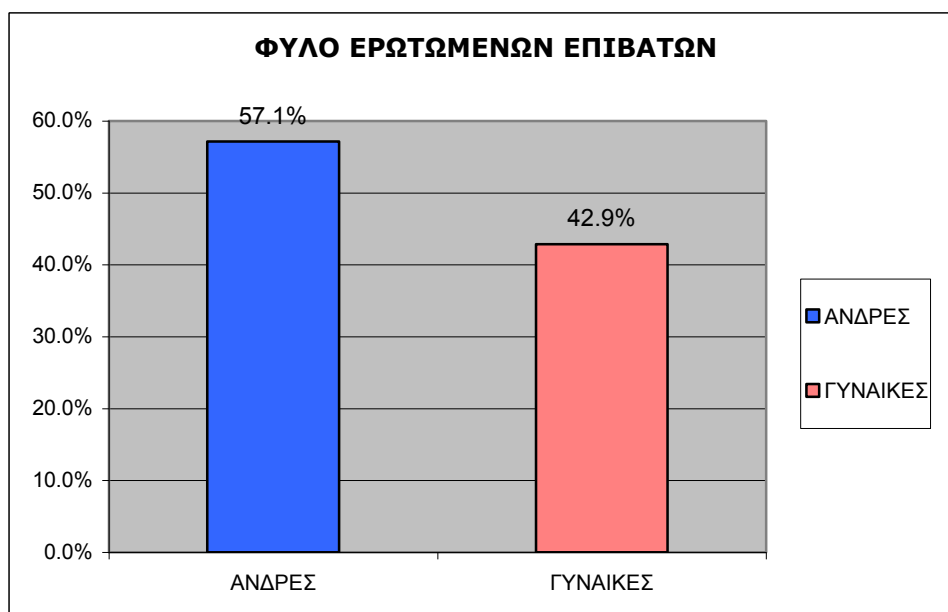
τις αντίστοιχες συνεντεύξεις όσων είχαν προορισμό τη Κόρινθο, αυτές πραγματοποιήθηκαν εντός των συρμών, που είχαν ξεκινήσει από Πειραιά και είχαν τελικό προορισμό το Κιάτο, με επιβίβαση στο Σ.Σ. Μεγάρων, καθώς και στην αποβάθρα αποβίβασης του Σ.Σ. Κορίνθου.

4.5 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

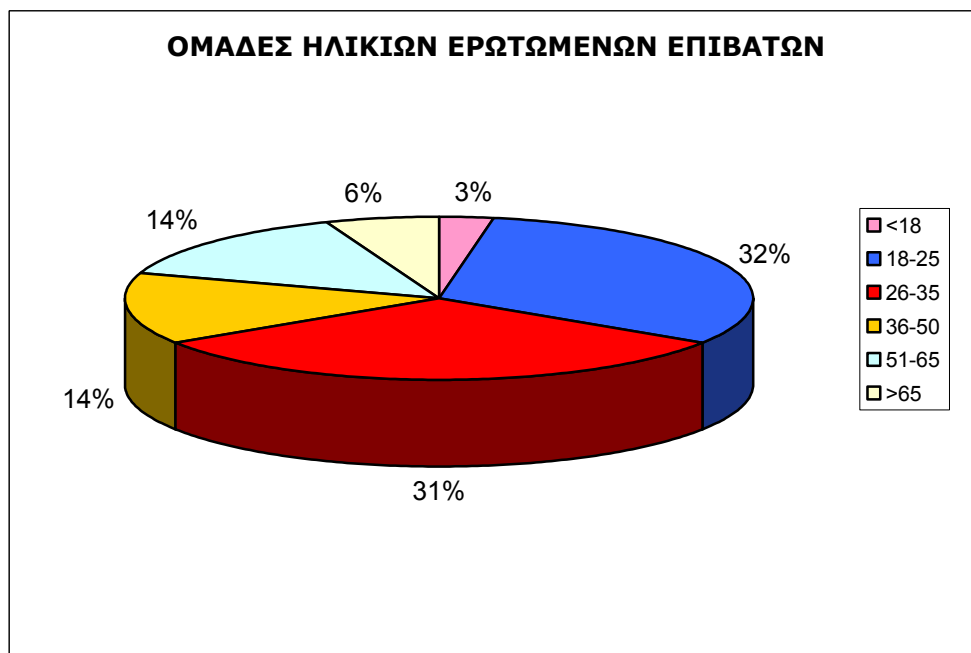
Στο κομμάτι του κεφαλαίου που ακολουθεί, θα παρουσιαστούν τα πρωτογενή αποτελέσματα (αποτελέσματα που προκύπτουν από την απλή επεξεργασία της κάθε ερώτησης ξεχωριστά) που πηγάζουν από το δείγμα των 35 επιβατών και των αντίστοιχων συμπληρωμένων ερωτηματολογίων, τα οποία παρατίθενται στο Παράρτημα Ερωτηματολογίων.

4.5.1 Φύλο - Ηλικία

Η κατανομή του δείγματος στα δύο φύλα και στις ηλικιακές ομάδες ήταν τυχαία και παρουσιάζεται στη συνέχεια για να δείξει τη σύνθεση του δείγματος όσον αφορά το φύλο και την ηλικία. Τα γραφήματα 4-7 και 4-8 απεικονίζουν τη σύσταση αυτή.



Γράφημα 4-7: Σύσταση Δείγματος Έρευνας Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου κατά Φύλο



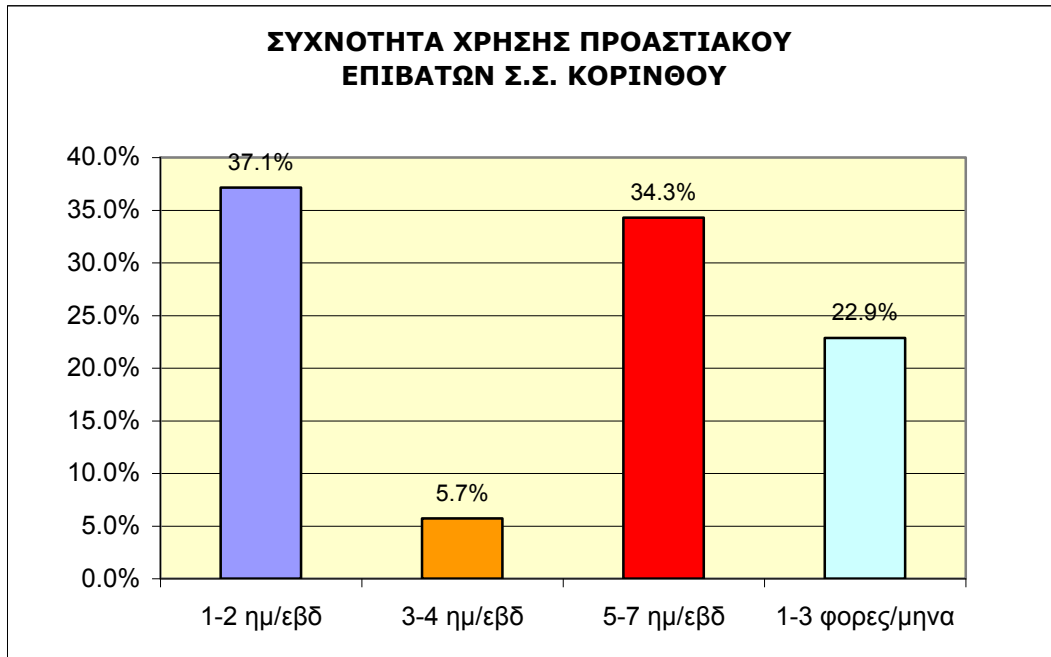
Γράφημα 4-8: Σύνοψη Δείγματος Έρευνας Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου κατά Ομάδες Ηλικιών

Τα παραπάνω γραφήματα δείχνουν πως η σύνοψη του δείγματος αποτελείται κατά ποσοστό 57,1% από άνδρες και 42,9% από γυναίκες, ενώ όσον αφορά τις ηλικίες των ερωτώμενων, η πλειοψηφία τους αποτελείται από νεαρά άτομα ηλικίας 18-35 ετών, σε ποσοστό 63%. Ακολουθούν τα άτομα ηλικίας 36-65 ετών με ποσοστό 28% και τέλος οι άνω των 65 ετών με 6% και οι ανήλικοι με 3%.

4.5.2 Συχνότητα Χρήσης Προαστιακού

Όσον αφορά τη συχνότητα χρήσης του Προαστιακού από τους επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου, η έρευνα δείχνει ότι αποτελείται από καθημερινούς και συχνούς χρήστες (δηλαδή, 5-7 και 3-4 ημέρες/εβδομάδα αντίστοιχα) σε ποσοστό 40% (34,3% και 5,7% αντίστοιχα). Το 37,1% των επιβατών χρησιμοποιεί το μέσο 1-2 ημέρες/εβδομάδα, ενώ οι σπάνιοι χρήστες (1-3 φορές/μήνα) αποτελούν το 22,9% του επιβατικού κοινού του Σ.Σ. Κορίνθου.

Τα παραπάνω αποτελέσματα, φαίνονται υπό μορφή γραφήματος (Γράφημα 4-9) στη συνέχεια.



Γράφημα 4-9: Συχνότητα Χρήσης Προαστιακού από τους Επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου

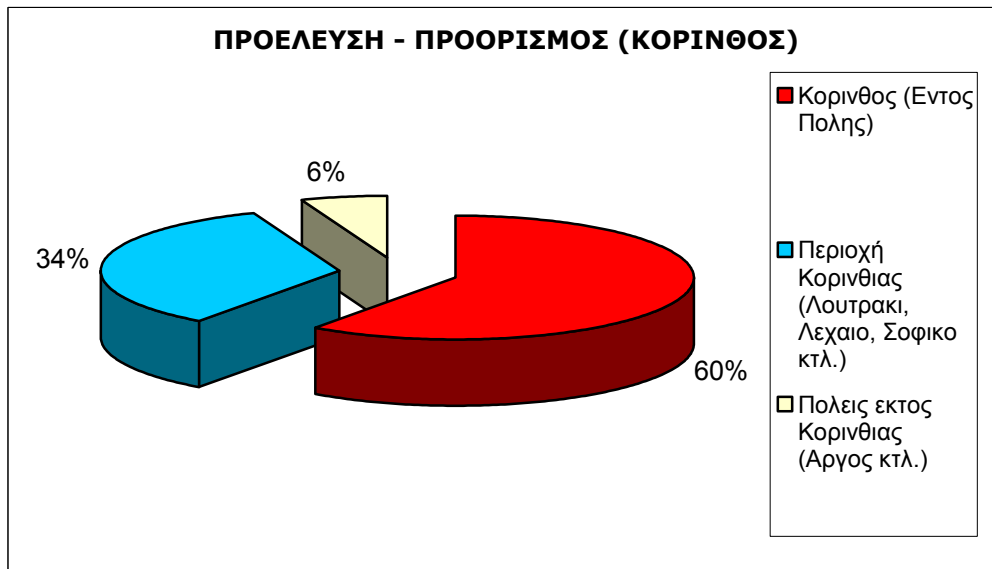
Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί και ένα ακόμα σημαντικό αποτέλεσμα που προέκυψε από την έρευνα. Αυτό είναι το γεγονός ότι το 71% των επιβατών δήλωσε πως η μετακίνηση του με τον Προαστιακό περιλαμβάνει αυθημερόν επιστροφή στην οικία, όπως φαίνεται και στο Γράφημα 4-10.



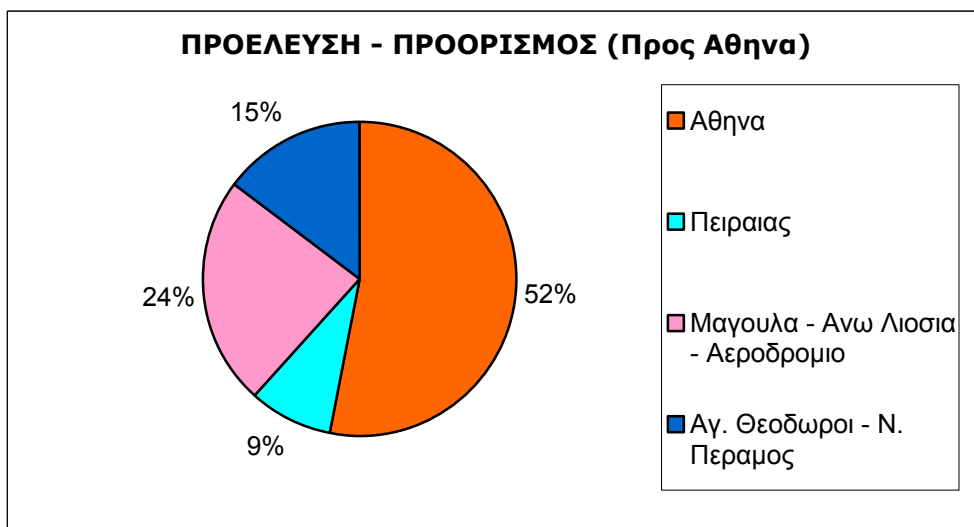
Γράφημα 4-10: Αυθημερόν Επιστροφή από τους Επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου

4.5.3 Προέλευση - Προορισμός

Οι επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου που έχουν προέλευση ή προορισμό (ανάλογα με τη μετακίνησή τους) τη πόλη της Κορίνθου αποτελούν τη πλειοψηφία (60%) του επιβατικού κοινού. Αντίστοιχα, άλλες περιοχές του νομού έχει ως προέλευση-προορισμό το 34% των επιβατών, ενώ πόλεις εκτός νομού το 6% (βλ. Γράφημα 4-11).



Γράφημα 4-11: Προέλευση και Προορισμός Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου στις Περιοχές Κορίνθου



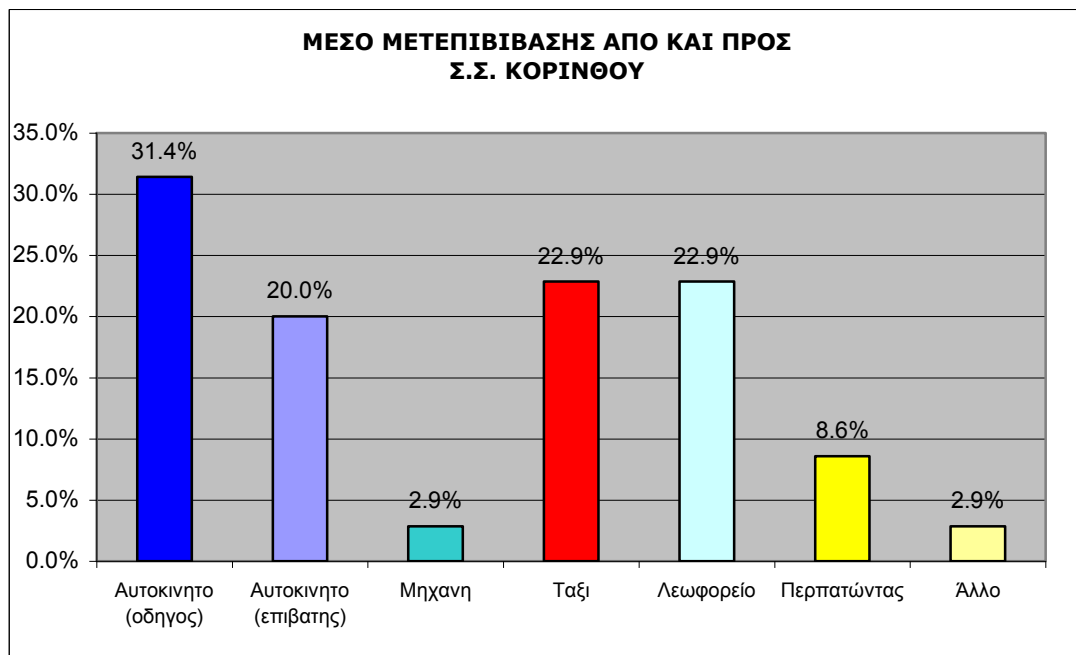
Γράφημα 4-12: Προέλευση και Προορισμός Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου στις Περιοχές προς Αθήνα

Όσον αφορά την αντίστοιχη προέλευση-προορισμό για την Αθήνα και τους άλλους σταθμούς εκτός της Κορίνθου, η κατανομή παρουσιάζεται στο Γράφημα 4-12, όπου φαίνεται πως η πλειοψηφία των επιβατών του Σ.Σ. Κορίνθου χρησιμοποιεί το Σταθμό της Αθήνας (52%).

4.5.4 Μέσο Μετεπιβίβασης

Λόγω της απόστασης του Σ.Σ. Κορίνθου από τη πόλη αλλά και του ότι χρησιμοποιούν τον Προαστιακό επιβάτες που προέρχονται από την ευρύτερη περιοχή της Κορίνθου, όπως φάνηκε παραπάνω, είναι απαραίτητη η μετακίνηση με κάποιο άλλο μέσο ως το Σταθμό.

Το γράφημα που παρουσιάζεται στη συνέχεια (Γράφημα 4-13), δείχνει τη κατανομή όσον αφορά τη συνήθη χρήση των διαφόρων μέσων από τους επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου.



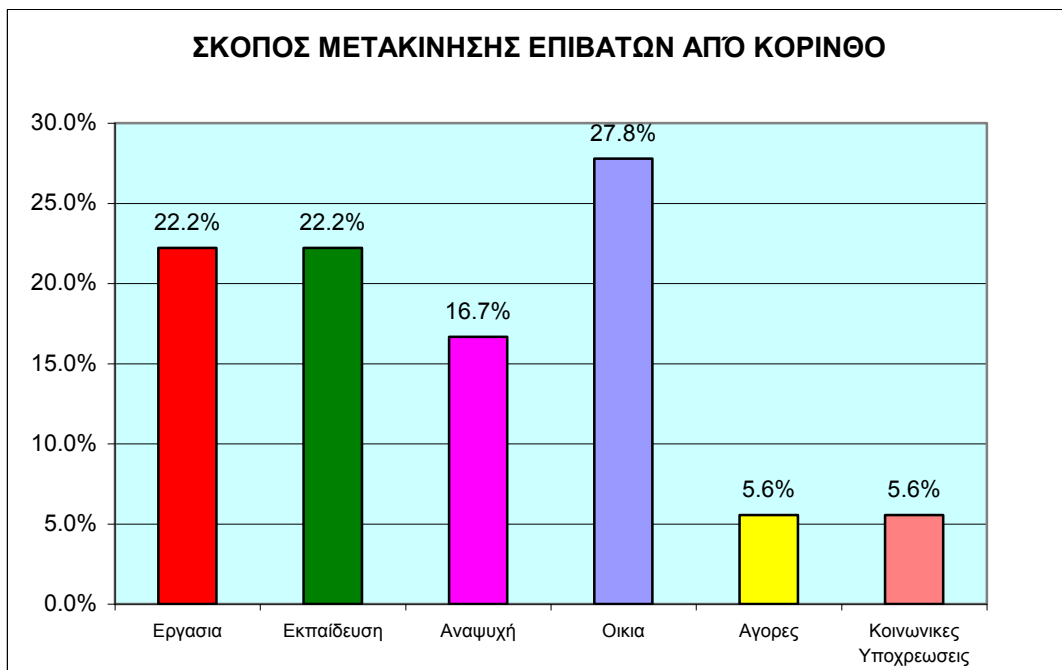
Γράφημα 4-13: Συνήθης Χρήση Μέσων Μετεπιβίβασης από και προς το Σ.Σ. Κορίνθου

**Σημείωση: Το άθροισμα των επιμέρους μέσων είναι μεγαλύτερο του 100% λόγω του ότι 11,4% των επιβατών έχουν ως συνήθες μέσο μεταφοράς περισσότερα τους ενός – 50% λεωφορείο ή ταξί και 50% αυτοκίνητο (επιβάτης) ή ταξί.*

Όπως διαπιστώνεται εύκολα από τη παρατήρηση του γραφήματος, η πλειοψηφία των επιβατών (51,4%) χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο είτε ως οδηγοί (31,4%) ή ως επιβάτες (20%). Ακολουθεί η χρήση ταξί και λεωφορείου με ποσοστό 22,9% έκαστο, ενώ μόλις το 8,6% πηγαίνει στο σταθμό περπατώντας (κυρίως όσοι διαμένουν κοντά σε αυτόν, περιοχή Στρατοπέδου Κορίνθου). Τέλος, 11,4% των επιβατών δήλωσε ότι χρησιμοποιεί δυο μέσα εναλλάξ (50% Ι.Χ. ως επιβάτης ή ταξί και 50% λεωφορείο ή ταξί).

4.5.5 Σκοπός Μετακίνησης

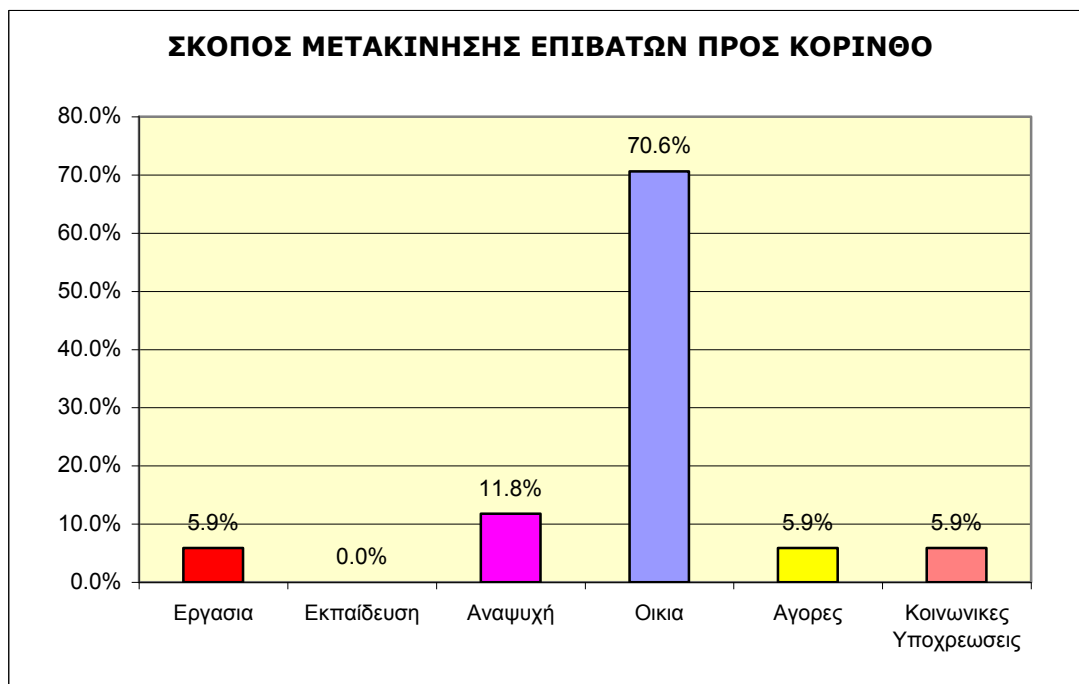
Τα Γραφήματα 4-14 και 4-15, που ακολουθούν, παρουσιάζουν το σκοπό μετακίνησης των επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου από και προς την Κόρινθο αντίστοιχα.



Γράφημα 4-14: Σκοπός Μετακίνησης των Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου (Από Κόρινθο)

Όπως είναι προφανές και από το παραπάνω σχήμα, η επιστροφή στην οικία είναι ο κυριότερος λόγος για τον οποίο το επιβατικό κοινό, με προέλευση τη Κόρινθο και κατεύθυνση προς Αθήνα, χρησιμοποιεί τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.

Πιο συγκεκριμένα, το 27,8% όσων κινούνται προς Αθήνα, μετακινείται για επιστροφή στην οικία, ενώ ακολουθούν λόγοι εργασίας και εκπαίδευσης με το ίδιο ποσοστό (22,2%). Στη συνέχεια, σκοπό αναψυχής δηλώνει το 16,7% των επιβατών και τέλος, το 5,6% χρησιμοποιεί το μέσο με σκοπό να πραγματοποιήσει αγορές ενώ το ίσο ποσοστό επιβατών, μετακινείται για λόγους κοινωνικών υποχρεώσεων.



Γράφημα 4-15: Σκοπός Μετακίνησης των Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου (Προς Κόρινθο)

Όσον αφορά το επιβατικό κοινό με προορισμό τη Κόρινθο, χρησιμοποιεί τον Προαστιακό, κυρίως για την επιστροφή στην οικία του (70,6%). Εδώ, πρέπει να σημειωθεί ότι από όσους επέστρεφαν στην οικία, το 60% περίπου αυτών δήλωσε ότι επιστρέφει από την εργασία του, δηλαδή η αρχική μετακίνηση από τη Κόρινθο έγινε για λόγους εργασίας. Ως δεύτερος λόγος αναφέρεται η αναψυχή (11,8%) και ακολουθούν η εργασία, οι αγορές και οι κοινωνικές υποχρεώσεις (5,9% έκαστος).

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται ο σκοπός της ολοκληρωμένης μετακίνησης των επιβατών του Σ.Σ. Κορίνθου στο σύνολό τους (επιβάτες από και προς Κόρινθο). Με λίγα λόγια, δεν συμπεριλαμβάνεται ως σκοπός μετακίνησης η επιστροφή στην οικία, καθώς αυτό είναι δεδομένο ότι θα συμβεί εφόσον πραγματοποιηθεί η αρχική μετακίνηση.

Επομένως, η πληροφορία που απεικονίζεται στο επόμενο γράφημα (Γράφημα 4-16) είναι ο λόγος της αρχικής μετακίνησης του κάθε επιβάτη από την οικία του χρησιμοποιώντας τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.



Γράφημα 4-16: Σκοπός Ολοκληρωμένης Μετακίνησης Επιβατών Σ.Σ. Κορίνθου
Από και Προς τη Κόρινθο

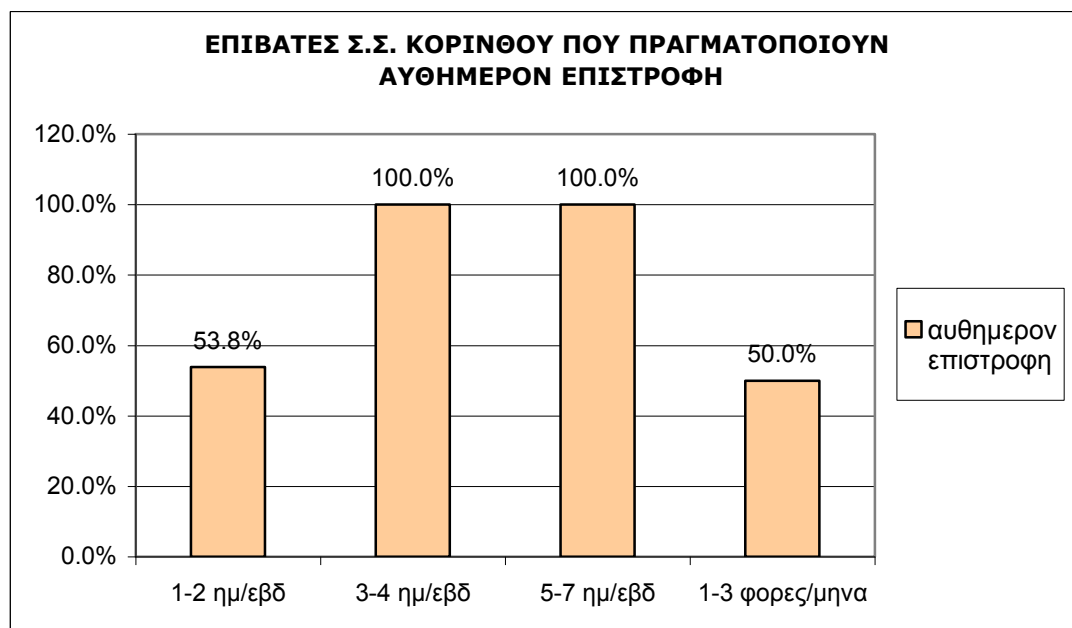
Σύμφωνα, λοιπόν με την προαναφερθείσα ανάλυση και το παραπάνω γράφημα, η εργασία είναι ο πρώτος λόγος μετακίνησης με τον Προαστιακό, με ποσοστό 40%. Ακολουθεί, η αναψυχή (20%), η εκπαίδευση (17%), οι αγορές (11%) και οι κοινωνικές υποχρεώσεις (9%).

4.6 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στο σημείο αυτό, θα αναπτυχθούν και θα παρουσιαστούν τα δευτερογενή αποτελέσματα των ερωτηματολογίων. Δηλαδή, πρόκειται για περαιτέρω συνδυαστική επεξεργασία των πρωτογενών αποτελεσμάτων, που παρουσιάστηκαν στη προηγούμενη ενότητα (βλ. 4.5). Σκοπός είναι η εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων για το επιβατικό κοινό του Σ.Σ. Κορίνθου, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν ως βάση σε επόμενο κεφάλαιο για την εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα που έχουν ήδη αναφερθεί.

4.6.1 Συχνότητα Χρήσης και Αυθημερόν Επιστροφή

Σύμφωνα με το Γράφημα 4-17, αυθημερόν επιστροφή πραγματοποιούν όλοι οι συχνοί και καθημερινοί χρήστες, όπως είναι αναμενόμενο, καθώς επίσης και τουλάχιστον οι μισοί από τους πιο σπάνιους χρήστες.

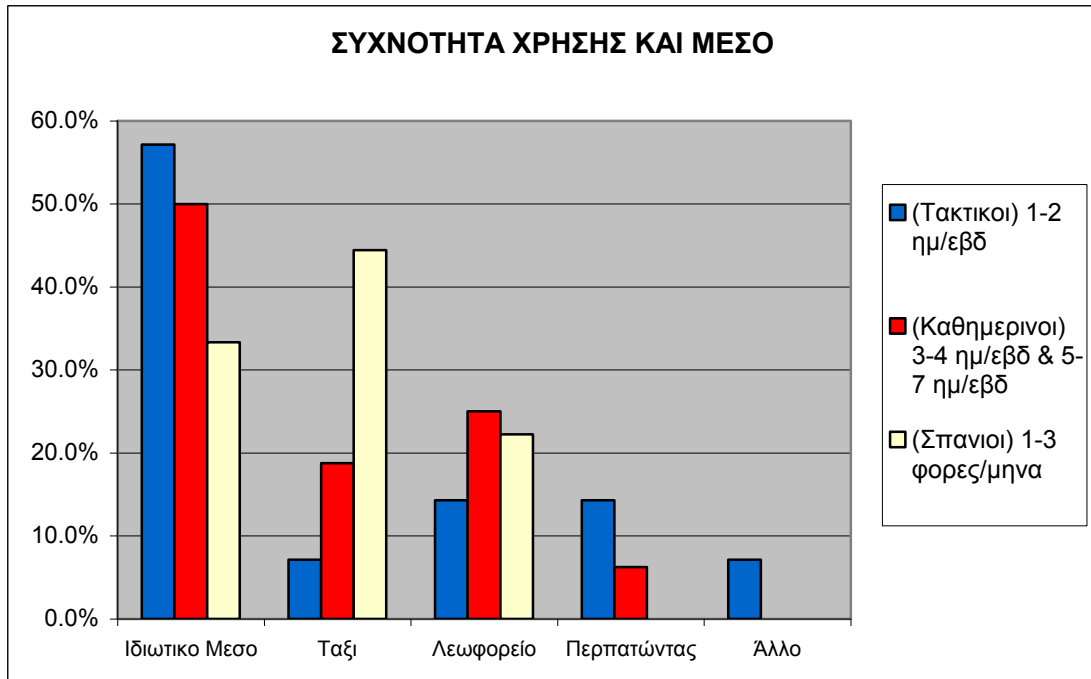


Γράφημα 4-17: Επιβάτες που Πραγματοποιούν Αυθημερόν Επιστροφή ανάλογα με τη Συχνότητα Χρήσης.

Το παραπάνω γράφημα δείχνει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών πραγματοποιεί αυθημερόν επιστροφή, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τη πρωτογενή ανάλυση (βλ. Γράφημα 4-10).

4.6.2 Συχνότητα Χρήσης και Μέσο Μετεπιβίβασης

Στη συνέχεια παρατίθεται το Γράφημα 4-18, στο οποίο φαίνεται η χρήση των μέσων μεταφοράς που χρησιμοποιούν οι επιβάτες για τη μετάβαση τους από και προς το Σταθμό Κορίνθου, ανάλογα με τη συχνότητα χρήσης του Προαστιακού Σιδηρόδρομου.



Γράφημα 4-18: Χρήση Μέσων Μεταφοράς Από και Προς τον Σ.Σ. Κορίνθου ανάλογα με τη Συχνότητα Χρήσης του Προαστιακού

Από το παραπάνω γράφημα προκύπτουν τα εξής:

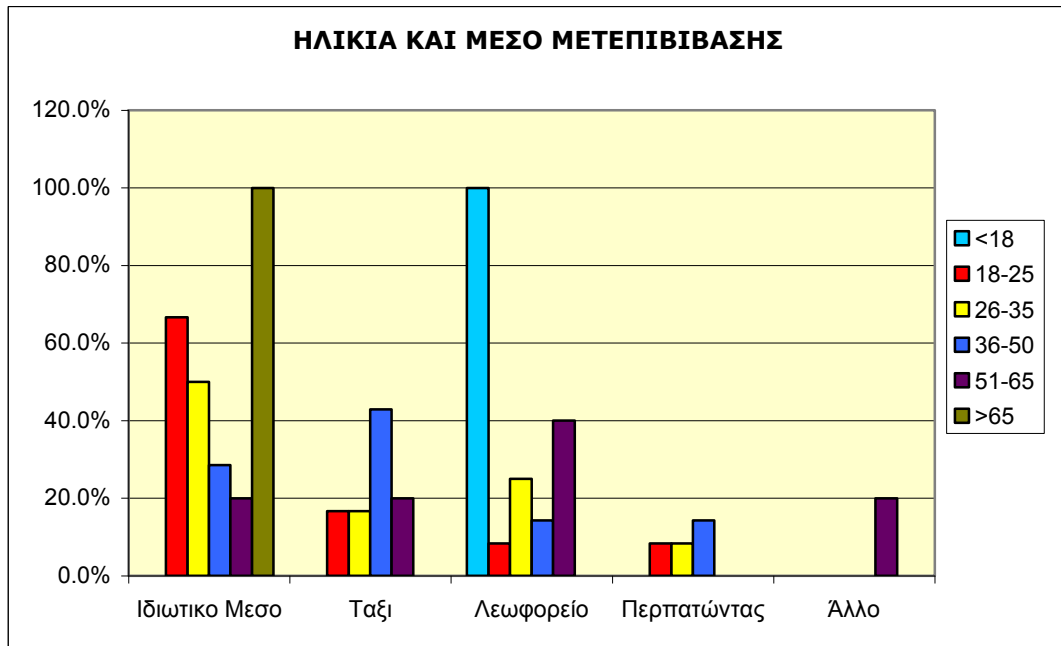
Οι τακτικοί επιβάτες του Προαστιακού (χρήση 1-2 ημέρες / εβδομάδα) χρησιμοποιούν κυρίως ιδιωτικό μέσο μεταφοράς, δηλαδή μηχανή και αυτοκίνητο είτε ως οδηγοί ή ως επιβάτες, σε ποσοστό περίπου 57%, ενώ ακολουθεί η χρήση λεωφορείου και το περπάτημα (14,3% έκαστο).

Οι καθημερινοί χρήστες του Προαστιακού (3-4 ή 5-7 ημέρες / εβδομάδα) επίσης χρησιμοποιούν στη πλειοψηφία τους το ιδιωτικό μέσο, σε ποσοστό 50% αλλά παρουσιάζουν και σημαντική χρήση ως προς το λεωφορείο με ποσοστό 25%. Ακολουθεί η χρήση ταξί (19%) και τέλος το περπάτημα (6%).

Όσον αφορά τους πιο σπάνιους χρήστες (1-3 φορές / μήνα), σε αυτούς επικρατεί η χρήση του ταξί με ποσοστό 45%, ενώ έπεται η χρήση του ιδιωτικού μέσου (33%) και τέλος το λεωφορείο με ποσοστό 22%.

4.6.3 Ηλικία και Μέσο Μετεπιβίβασης

Στο Γράφημα 4-19, που ακολουθεί, παρουσιάζεται η χρήση των μέσων μεταφοράς από και προς το Σ.Σ. Κορίνθου ως προς τις ηλικιακές ομάδες που ανήκει το επιβατικό κοινό.



Γράφημα 4-19: Χρήση Μέσων Μεταφοράς Από και Προς τον Σ.Σ. Κορίνθου ανάλογα με την Ηλικία των Επιβατών

Από το γράφημα, φαίνονται τα εξής:

Οι νεότεροι ηλικιακά επιβάτες, δηλαδή 18 - 25 ετών, χρησιμοποιούν στο μεγαλύτερο μέρος τους (67%) ιδιωτικά μέσα μεταφοράς (αυτοκίνητο, μηχανή) και ακολουθεί η χρήση ταξί (17%), ενώ λίγοι μετακινούνται με λεωφορείο ή περπατώντας (8% έκαστο).

Για τους επιβάτες 26 - 35 ετών, η χρήση ιδιωτικού μέσου γίνεται από το 50% αυτών και ακολουθεί με σημαντικό ποσοστό 25% η χρήση του λεωφορείου, ενώ 17% μετακινείται με ταξί και 8% περπατώντας.

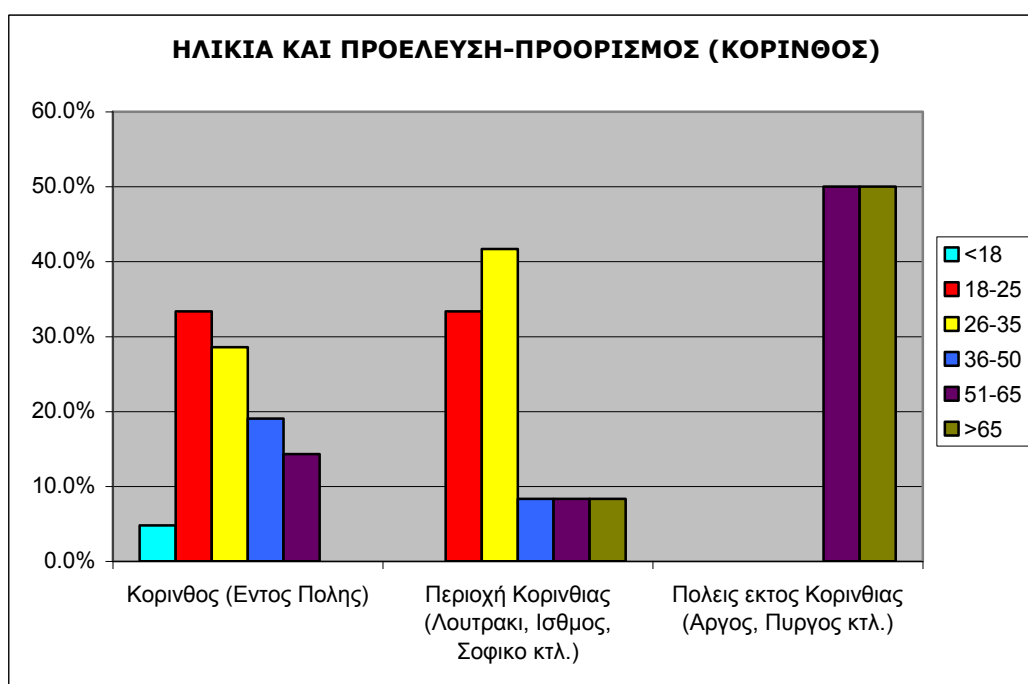
Οι επιβάτες ηλικίας 36-50 ετών χρησιμοποιούν σε ποσοστό 43% ταξί, το 29% χρησιμοποιεί ιδιωτικό μέσο και ακολουθούν το λεωφορείο (14%) και το περπάτημα (14%).

Η ηλικιακή ομάδα 51-65 ετών δήλωσε χρήση λεωφορείου σε αρκετά υψηλό ποσοστό (40%) και ακολουθούν τα ιδιωτικά μέσα (20%) και το ταξί (20%).

Το σύνολο (100%) των επιβατών ηλικίας άνω των 65 ετών δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν ιδιωτικό μέσο μεταφοράς για τη μετακίνηση από και προς το Σταθμό Κορίνθου, ενώ αναμενόμενο ήταν το αντίστοιχο ποσοστό για τους ανήλικους (<18 ετών) επιβάτες που χρησιμοποιούν το λεωφορείο.

4.6.4 Ηλικία και Προέλευση – Προορισμός (Κόρινθος)

Στη συνέχεια θα διερευνηθεί πως κατανέμονται οι επιβάτες στις περιοχές προέλευσης και προορισμού (όσον αφορά τις περιοχές που συνδέονται με τον Σ.Σ. Κορίνθου) ανάλογα με την ηλικία τους.



Γράφημα 4-20: Προέλευση-Προορισμός (Κόρινθος) Επιβατών ανάλογα με την Ηλικία

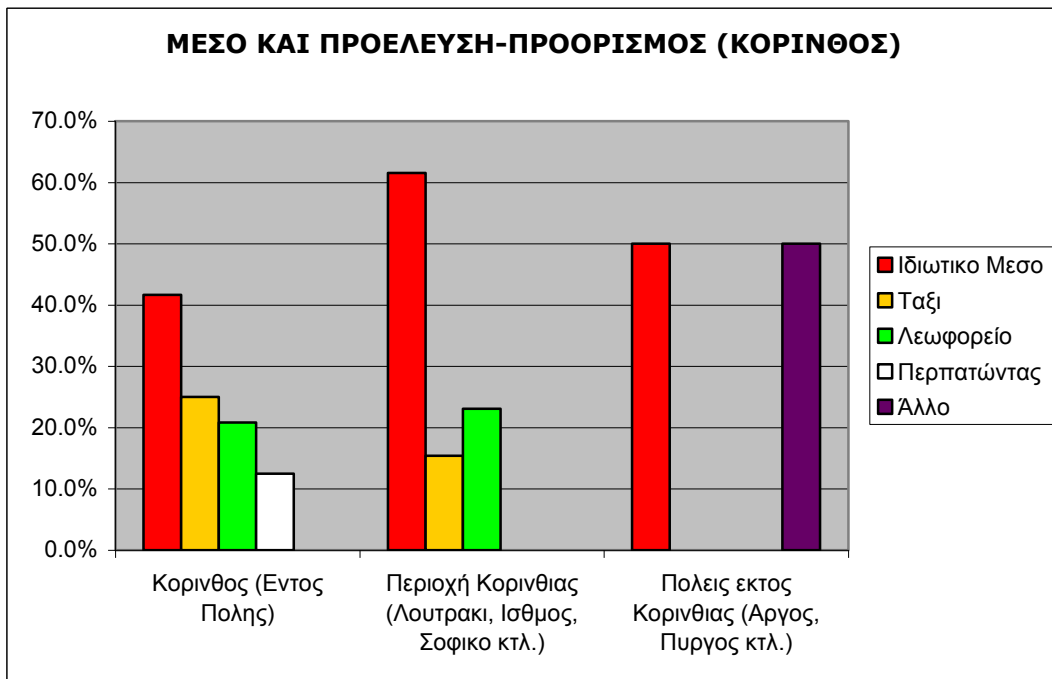
Το Γράφημα 4-20, που φαίνεται παραπάνω παραθέτει τα εξής αποτελέσματα:

Όσον αφορά τη προέλευση και το προορισμό των επιβατών εντός τη πόλης της Κορίνθου, που αποτελεί το 60% της συνολικής επιβατικής κίνησης του

Σ.Σ. Κορίνθου (βλ. Γράφημα 4-11), οι νέες ηλικίες αποτελούν τη πλειοψηφία (67%) και πιο συγκεκριμένα επιβάτες ηλικίας κάτω των 18 ετών σε ποσοστό 5%, 18-25 ετών 33% και 26-35 ετών 29%. Επιβάτες 36-50 ετών αποτελούν το 19% και άνω των 65 ετών είναι το 14%.

Οι επιβάτες που έχουν προέλευση ή προορισμό περιοχές εκτός Κορίνθου αλλά εντός του νομού (34% της συνολικής επιβατικής κίνησης Σ.Σ. Κορίνθου), ανήκουν κατά κύριο λόγο στις νέες ηλικίες, δηλαδή 18-35 ετών (75%), ενώ το υπόλοιπο 25% ισοκατανέμεται στις ηλικιακές ομάδες άνω των 36 ετών.

4.6.5 Μέσο Μετεπιβίβασης και Προέλευση – Προορισμός (Κόρινθος)



Γράφημα 4-21: Προέλευση-Προορισμός (Κόρινθος) Επιβατών ανάλογα με το Μέσο Μεταφοράς Από και Προς το Σ.Σ. Κορίνθου

Στη παρούσα παράγραφο παρουσιάζεται το πως κατανέμονται οι επιβάτες στις περιοχές προέλευσης και προορισμού (όσον αφορά τις περιοχές που συνδέονται με τον Σ.Σ. Κορίνθου) ανάλογα με το μέσο που χρησιμοποιούν για τη μετάβαση από και προς τον Σ.Σ. Κορίνθου.

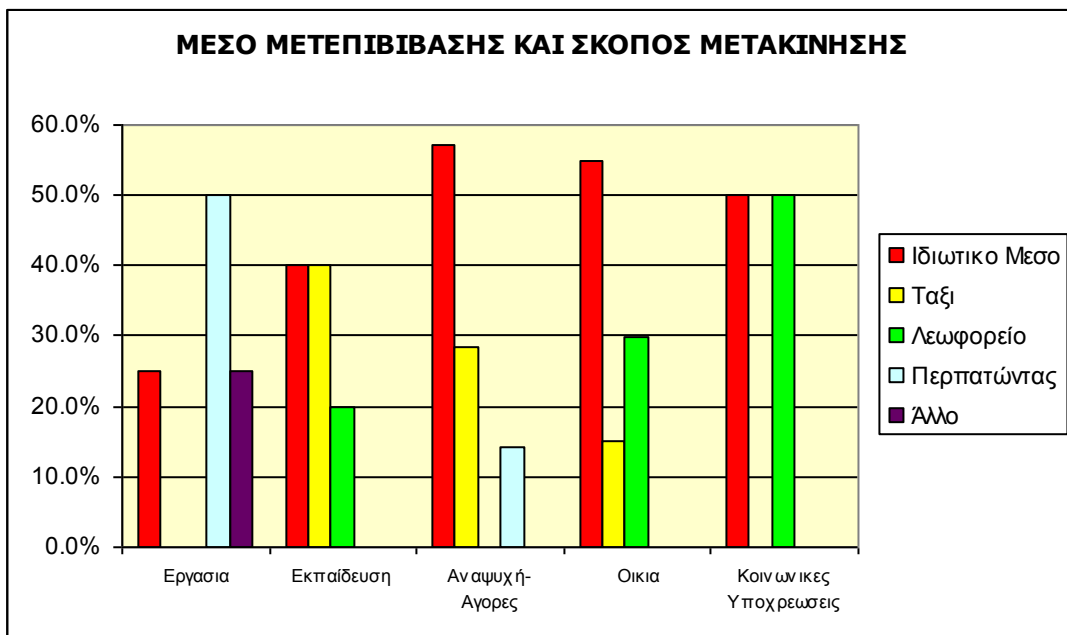
Σύμφωνα με το Γράφημα 4-21 που φαίνεται παραπάνω προκύπτει:

Όσον αφορά τους επιβάτες με προέλευση ή προορισμό εντός τη πόλης της Κορίνθου, χρησιμοποιούν ιδιωτικό μέσο μεταφοράς σε ποσοστό 42% και ακολουθεί η χρήση ταξί (25%), το λεωφορείο (21%) και τέλος το περπάτημα (12%).

Οι επιβάτες που έχουν προέλευση ή προορισμό περιοχές εκτός Κορίνθου αλλά εντός του νομού (Λουτράκι, Ισθμός, Λέχαιο κτλ.) χρησιμοποιούν στη πλειοψηφία τους το ιδιωτικό μέσο (62%). Η χρήση λεωφορείου γίνεται από το 23% των επιβατών αυτών, ενώ ταξί χρησιμοποιεί το 15%.

Για τους επιβάτες του Σταθμού Κορίνθου με προέλευση ή προορισμό πόλεις εκτός Ν. Κορινθίας (που αποτελούν το 6% του συνόλου των επιβατών του Σ.Σ. Κορίνθου), είναι αναμενόμενη η χρήση ιδιωτικού μέσου (50%), ενώ το υπόλοιπο 50% δήλωσε άλλο μέσο (π.χ. τρένο).

4.6.6 Μέσο Μετεπιβίβασης και Σκοπός Μετακίνησης



Γράφημα 4-22: Μέσο Μεταβίβασης Από και Προς Σ.Σ. Κορίνθου ανάλογα με τον Σκοπό Μετακίνησης

Στο Γράφημα 4-22, που παρατίθεται παραπάνω, φαίνεται η κατανομή των επιβατών στα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους από και προς το Σ.Σ. Κορίνθου, ανάλογα με το σκοπό για τον οποίο γίνεται η μετακίνηση με τον Προαστιακό.

Από το γράφημα αυτό προκύπτουν τα εξής:

Από όσους μετακινούνται με σκοπό την εργασία, το 25% αυτών χρησιμοποιεί Ι.Χ., το 50% το περπάτημα και 25% άλλο μέσο (π.χ. τραίνο από άλλη πόλη).

Όσοι μετακινούνται με σκοπό την εκπαίδευση χρησιμοποιούν κυρίως ιδιωτικά μέσα ή ταξί (40% έκαστο), ενώ το λεωφορείο χρησιμοποιείται σε ποσοστό 20% .

Το 57% των μετακινούμενων για λόγους αναψυχής ή αγορών, χρησιμοποιούν το ιδιωτικό τους μέσο μεταφοράς, ενώ το 29% το ταξί και 14% το περπάτημα.

Από όσους επιστρέφουν στην οικία τους με τον Προαστιακό, το 55% χρησιμοποιεί ιδιωτικό μέσο μεταφοράς, το 30% λεωφορείο, ενώ το 15% ταξί.

Τέλος, οι μετακινούμενοι για λόγους κοινωνικών υποχρεώσεων ισομοιράζονται σε χρήση Ι.Χ. και λεωφορείου (50% έκαστο).

4.7 ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στη παρούσα ενότητα του κεφαλαίου θα παρουσιαστούν τα σημαντικότερα, για τη παρούσα μελέτη, συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα των ερωτηματολογίων και από την πρωτογενή και δευτερογενή επεξεργασία που ακολούθησε και παρουσιάστηκε στις ενότητες 4.5 και 4.6.

Τα συμπεράσματα αυτά για το επιβατικό κοινό του Προαστιακού του Σ.Σ. Κορίνθου συνοψίζονται ως εξής:

- 🚦 Αποτελείται τόσο από άνδρες όσο και από γυναίκες σε ποσοστά 57% και 43% αντίστοιχα.

- ✚ Η ηλικιακή σύνθεση των επιβατών παρουσιάζει πλειοψηφική χρήση από νέες ηλικίες (18-35 ετών) σε ποσοστό 63% και ακολουθούν οι μεγαλύτερες ηλικίες (36-50 ετών) σε ποσοστό 28%.
- ✚ Το 40% των επιβατών χρησιμοποιεί τον Προαστιακό καθημερινά ή σχεδόν καθημερινά (5-7 ή 3-4 ημέρες /εβδομάδα) και το 37% τον χρησιμοποιεί τακτικά (1-2 ημέρες /εβδομάδα). Το 23% είναι οι σπάνιοι χρήστες (1-3 φορές /μήνα).
- ✚ Η πλειοψηφία των επιβατών (71%) του Σ.Σ. Κορίνθου πραγματοποιεί αυθημερόν επιστροφή και πιο συγκεκριμένα, το σύνολο των καθημερινών χρηστών (3-4 και 5-7 ημέρες /εβδομάδα), όπως είναι αναμενόμενο, καθώς και οι μισοί τουλάχιστον των τακτικών και σπάνιων χρηστών.
- ✚ Από τους επιβάτες με προέλευση-προορισμό τη Κόρινθο, οι περισσότεροι (60%) προέρχονται ή έχουν προορισμό τη πόλη της Κορίνθου. Ωστόσο, σημαντικό μέρος τους (34%), προέρχεται ή έχει προορισμό περιοχές εκτός Κορίνθου αλλά εντός νομού (π.χ. Λουτράκι, Ισθμός, Βραχάτι κτλ.).
- ✚ Για την αντίστοιχη προέλευση-προορισμό για την Αθήνα, το 61% προέρχεται ή προορίζεται για το Σ.Σ. Αθηνών ή Σ.Σ. Πειραιά, ενώ το 24% στους Σταθμούς από Μαγούλα ως Αεροδρόμιο. Τέλος, το 15% έχει προέλευση-προορισμό τους Σταθμούς από Αγίους Θεοδώρους ως Νέα Πέραμο.
- ✚ Για τη μετάβαση του επιβατικού κοινού από και προς το Σ.Σ. Κορίνθου, το μεγαλύτερο μέρος του (54%) χρησιμοποιεί ιδιωτικό μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο ή μηχανή) είτε ως οδηγός ή ως επιβάτης και έπονται η χρήση ταξί (23%) και λεωφορείου (23%).
- ✚ Οι επιβάτες με προέλευση-προορισμό περιοχή εκτός πόλης Κορίνθου χρησιμοποιούν κυρίως Ι.Χ. (62%) και λιγότερο το λεωφορείο (23%), ενώ για τους αντίστοιχους της Κορίνθου έχουμε 42% και 21%, με το ταξί να παίζει σημαντικό ρόλο εδώ (25%).
- ✚ Οι τακτικοί και οι καθημερινοί επιβάτες χρησιμοποιούν κυρίως ιδιωτικό μέσο μεταφοράς για τη μετεπιβίβαση στο Σταθμό Κορίνθου (57% και 50% αντίστοιχα), ενώ λεωφορείο 14% και 25%

αντίστοιχα. Οι σπάνιοι χρήστες του Προαστιακού εξυπηρετούνται κυρίως με τη χρήση ταξί (45%) και ιδιωτικού μέσου (33%) και λιγότερο με το λεωφορείο (22%).

- ✚ Οι νέοι σε ηλικία επιβάτες, 18-25 και 26-35 ετών, χρησιμοποιούν κυρίως ως μέσο μετεπιβίβασης Ι.Χ. (67% και 50% αντίστοιχα), ενώ λεωφορείο σε ποσοστό μόλις 8% για τη πρώτη ομάδα, ενώ για τη δεύτερη 25%. Οι επιβάτες 36-50 ετών μετακινούνται κυρίως με ταξί (43%) ενώ μικρότερη είναι η χρήση ιδιωτικού μέσου (29%) και λεωφορείου (14%). Τέλος, η επιβάτες 51-65 ετών κάνουν χρήση κυρίως λεωφορείου (40%) και λιγότερο Ι.Χ. (20%) και ταξί (20%).
- ✚ Οι επιβάτες που μετακινούνται με αφετηρία τον Σ.Σ. Κορίνθου έχουν ως σκοπό κυρίως, την επιστροφή στην οικία (27,8%), την εργασία (22,2%) και την εκπαίδευση (22,2%), ενώ ακολουθούν λόγοι αναψυχής (16,7%), αγορών (5,6%) και κοινωνικών υποχρεώσεων (5,6%).
- ✚ Αντίστοιχα, οι επιβάτες που έχουν προορισμό το Σ.Σ. Κορίνθου μετακινούνται κατά κύριο λόγο με σκοπό την επιστροφή στην οικία τους (70,6%), από τους οποίους το 60% περίπου μετακινήθηκαν αρχικά για λόγους εργασία. Ακολουθούν λόγοι αναψυχής (11,8%), εργασίας, αγορών και κοινωνικών υποχρεώσεων (5,9% έκαστο).
- ✚ Στο σύνολο τους οι επιβάτες του Σ.Σ. Κορίνθου, θεωρώντας δεδομένη την επιστροφή στην οικία και λαμβάνοντας υπόψη το σκοπό της αρχικής μετακίνησης, χρησιμοποιούν τον Προαστιακό κυρίως για λόγους εργασίας (40%), αναψυχής (20%) και εκπαίδευσης (17%).
- ✚ Τέλος, οι επιβάτες που μετακινούνται με σκοπό εργασία ή εκπαίδευση χρησιμοποιούν λιγότερο το ιδιωτικό τους μέσο (25% και 40% αντίστοιχα) για τη μετάβαση στο Σ.Σ. Κορίνθου σε σχέση με όσους έχουν ως σκοπό αναψυχή-αγορές, κοινωνικές υποχρεώσεις και επιστροφή στην οικία (57%, 55% και 50% αντίστοιχα). Η χρήση λεωφορείου εντοπίζεται μόνο σε επιβάτες με σκοπό κοινωνικές υποχρεώσεις, επιστροφή στην οικία και εκπαίδευση (50%, 30% και 20% αντίστοιχα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστεί συνοπτικά η υπάρχουσα κατάσταση των λεωφορειακών συνδέσεων της περιοχής μελέτης στο εσωτερικό της καθώς και η σύνδεση αυτής με την Αθήνα, προκειμένου να υπάρξει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς της περιοχής μελέτης, τα οποία αποτελούνται ουσιαστικά από τον Προαστιακό και τα Λεωφορεία.

Στη περίπτωση του Νομού Κορινθίας και πιο συγκεκριμένα στη περιοχή μελέτης, το ΚΤΕΛ (Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορειών) Νομού Κορινθίας Α.Ε. είναι αυτό που κατέχει σχεδόν εξολοκλήρου τις λεωφορειακές συνδέσεις.

Αναλυτικότερα θα δοθεί η εικόνα για τις λεωφορειακές γραμμές και τα δρομολόγια που εξυπηρετούν τη περιοχή μελέτης μεταξύ Κορίνθου – Λουτρακίου – Ισθμίων, καθώς επίσης και η σύνδεση της περιοχής μελέτης με την Αθήνα.

Για τις γραμμές αυτές, που αναφέρθηκαν παραπάνω, θα παρουσιαστούν στοιχεία σχετικά με την επιβατική κίνηση, όπως αυτά προκύπτουν από την διοίκηση του ΚΤΕΛ Κορινθίας αλλά και από επιτόπια έρευνα μέσω καταγραφής της.

5.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΗ ΚΟΡΙΝΘΙΑ

Ο ρόλος που διαδραματίζουν τα Λεωφορεία των ΚΤΕΛ στη Κορινθία γενικά είναι μεγάλης σημασίας, καθώς αποτελούν το μοναδικό Μ.Μ.Μ. που μπορεί και συνδέει όλες τις περιοχές του νομού μεταξύ τους.

Ειδικότερα για τη λεωφορειακή σύνδεση της περιοχής μελέτης (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμός) μέχρι και σήμερα αποτελεί τη μοναδική επιλογή Μ.Μ.Μ., με εξαίρεση κάποιες προσπάθειες που γίνονται από πλευράς Δήμων, που δρομολογούν δημοτικά λεωφορεία αλλά καλύπτουν ένα πολύ μικρό μέρος της επιβατικής κίνησης.

Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η έλευση του Προαστιακού στη Κόρινθο, τους Αγίους Θεοδώρους και το Κιάτο έχει μειώσει σε σημαντικό βαθμό τη

μεγάλη επιβατική κίνηση του ΚΤΕΛ Κορινθίας στη διαδρομή Κιάτο - Κόρινθος - Αθήνα. Με αυτό τον τρόπο, άνοιξε ο «δρόμος» ουσιαστικά, για να χάσει το ΚΤΕΛ το μονοπώλιο στα Μ.Μ.Μ. της Κορινθίας και ειδικότερα στη σύνδεση του Νομού Κορινθίας με τη πρωτεύουσα.

5.3 ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Στη συνέχεια, παρατίθενται στοιχεία του δικτύου των λεωφορείων του ΚΤΕΛ Κορινθίας για τις λεωφορειακές γραμμές και τη λειτουργία του και πιο συγκεκριμένα, θα παρουσιαστούν στοιχεία που αφορούν τη περιοχή μελέτης και τη σύνδεση της με την Αθήνα.

5.3.1 Λεωφορειακές Γραμμές

Στη περιοχή μελέτης και στη σύνδεση με την Αθήνα, οι κύριες διαδρομές που εκτελούν τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ είναι οι εξής:

Διαδρομές Εντός Περιοχής Μελέτης:

- Κόρινθος – Ισθμός – Λουτράκι
- Λουτράκι – Ισθμός – Κόρινθος
(Μήκος διαδρομής: 13 χλμ., Χρόνος διαδρομής: 15 - 20 λεπτά)
- Κόρινθος – Ισθμός – Ισθμία – Κόρινθος (Κυκλική)
(Μήκος διαδρομής Κόρινθος – Ισθμία: 6,5 χλμ., Χρόνος διαδρομής Κόρινθος – Ισθμία: 15 λεπτά)

Διαδρομές Υπεραστικές (Σύνδεση με Αθήνα):

- Κόρινθος – Ισθμός – Αθήνα
- Αθήνα – Ισθμός – Κόρινθος
(Μήκος διαδρομής: 86 χλμ., Χρόνος διαδρομής: περίπου 1 ώρα)
- Λουτράκι – Ισθμός – Αθήνα
- Αθήνα – Ισθμός – Λουτράκι
(Μήκος διαδρομής: 83 χλμ., Χρόνος διαδρομής: περίπου 1 ώρα)

Στη συνέχεια, στην Εικόνα 5-1, παρουσιάζονται αναλυτικά οι διαδρομές που ακολουθούν τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ Κορινθίας, για τις συνδέσεις εντός της περιοχής μελέτης (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμός – Ισθμία)

καθώς και η σύνδεση της Κορίνθου και του Λουτρακίου με την Αθήνα και τη περιοχή των Μεσογείων.



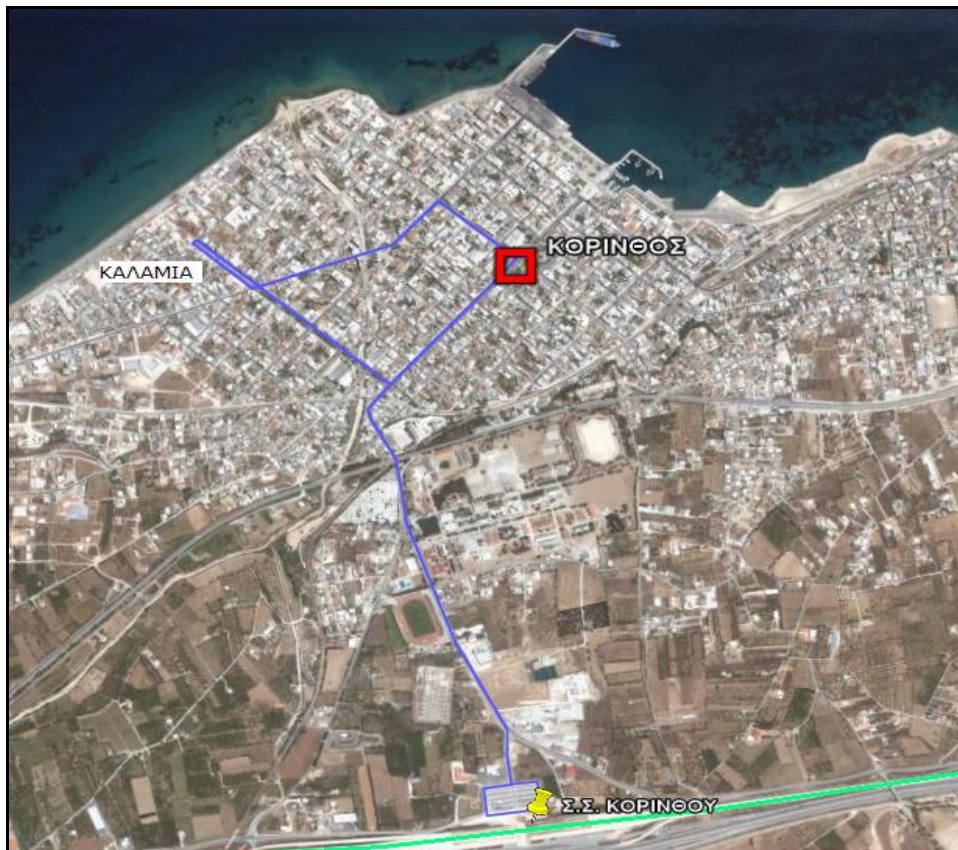
Εικόνα 5-1: Λεωφορειακές Γραμμές Περιοχής Μελέτης και Σύνδεσης με Αθήνα

Επίσης, για τη σύνδεση εντός του αστικού ιστού της Κορίνθου, παρουσιάζεται παρακάτω αυτή που συνδέει το Σ.Σ. Κορίνθου με τη πόλη, εφόσον αυτή αποτελεί την άμεσα σχετιζόμενη, με τον Προαστιακό, γραμμή. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμα δυο λεωφορειακές γραμμές οι οποίες μαζί με του Προαστιακού παρουσιάζονται αναλυτικά στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2).

Διαδρομές Αστικής Περιοχής Κορίνθου:

- Κέντρο Κορίνθου – Σ.Σ. Προαστιακού Κορίνθου:
Πλατεία Π. Τσαλδάρη (Περιβολάκια) – Οδός Εθνικής Αντιστάσεως –
Λεωφόρος Άργους – Λεωφόρος Εξαμιλίων – Σ.Σ. Κορίνθου.
(Μήκος διαδρομής: 2,1 χλμ., Χρόνος διαδρομής: 5 λεπτά)
- Σ.Σ. Προαστιακού Κορίνθου – Καλάμια – Κέντρο Κορίνθου:
Σ.Σ. Κορίνθου – Λεωφόρος Εξαμιλίων – Λεωφ. Άργους – Οδός Γ.
Παπανδρέου – Λεωφ. Πατρών – Πλατεία Τσαλδάρη (Περιβολάκια).
(Μήκος διαδρομής: 3,5 χλμ., Χρόνος διαδρομής: 10 λεπτά)

Η λεωφορειακή σύνδεση του Σταθμού Κορίνθου με τη πόλη φαίνεται σχηματικά στην εικόνα που ακολουθεί (Εικόνα 5-2) καθώς και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Υ2)



Εικόνα 5-2: Η Λεωφορειακή Γραμμή Σ.Σ. Κορίνθου – Πόλη Κορίνθου

5.3.2 Λειτουργία

Το ΚΤΕΛ Κορινθίας διαθέτει στη πλειοψηφία του σύγχρονα λεωφορεία τόσο για τις διαδρομές εντός περιοχής μελέτης (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμία) και τις υπεραστικές (σύνδεση με Αθήνα) όσο και για τις αστικές (εντός Κορινθού).

Τα υπεραστικά πούλμαν διαθέτουν 50 περίπου θέσεις καθήμενων επιβατών, ενώ τα αστικά λεωφορεία είναι μικρά και ευέλικτα μέσα στη πόλη χωρητικότητας 15-20 καθήμενων και 20 περίπου όρθιων επιβατών (βλ. Εικόνες 5-3 και 5-4).



Εικόνα 5-3: Υπεραστικό Λεωφορείο του ΚΤΕΛ Κορινθίας



Εικόνα 5-4: Αστικό Λεωφορείο στο Σ.Σ. Κορινθού

Τα δρομολόγια των διαδρομών που αναφέρθηκαν στη προηγούμενη υποενότητα (βλ. 5.3.1) είναι αρκετά πυκνά όσον αφορά την εσωτερική σύνδεση της περιοχής μελέτης αλλά και για τη σύνδεση της με την Αθήνα.

Πιο συγκεκριμένα, από τις 5:00 ως τις 22:30 καθημερινά, ξεκινούν από τη Κόρινθο προς Αθήνα 23 δρομολόγια ενώ από την Αθήνα ξεκινούν άλλα 30 περίπου δρομολόγια, που είτε τερματίζουν στη Κόρινθο ή διέρχονται από αυτή (βλ. Παράρτημα Πινάκων, Π-8 και Π-9).

Το Λουτράκι συνδέεται με την Αθήνα, επίσης καθημερινά, από τις 6:00 ως τις 21:00 με 8 δρομολόγια ημερησίως να αναχωρούν από το Λουτράκι και άλλα τόσα από τη πρωτεύουσα (βλ. Παράρτημα Πινάκων, Π-10 και Π-11).

Όσον αφορά τις λεωφορειακές συνδέσεις εντός της περιοχής μελέτης, υπάρχουν καθημερινά 33 δρομολόγια από Κόρινθο προς Λουτράκι και τα

αντίστοιχα που αναχωρούν από το Λουτράκι, από τις 5:30 ως τις 22:30, τα οποία όμως μειώνονται μέσα στο σαββατοκύριακο. Επίσης, η Κόρινθος συνδέεται και με τη περιοχή των Ισθμίων με 4 καθημερινά κυκλικά δρομολόγια, τα οποία γίνονται 3 το Σάββατο και κανένα τη Κυριακή (βλ. Παράρτημα Πινάκων, Π-12, Π-13, Π-14 και Π-15).

Τέλος, για την αστική σύνδεση του Σταθμού του Προαστιακού της Κορίνθου με την ίδια τη πόλη, πρόσφατα (Ιανουάριος 2009) επεκτάθηκε το ωράριο λειτουργίας της λεωφορειακής γραμμής με αποτέλεσμα να πραγματοποιούνται καθημερινά, από τις 6:30 ως τις 21:30, 30 δρομολόγια από το Σ.Σ. Κορίνθου προς το Κέντρο και άλλα 30 από τη πόλη ως το Σταθμό (βλ. Παράρτημα Πινάκων Π-16 και Π-17). Τα δρομολόγια αυτά είναι συντονισμένα με τις ώρες αναχώρησης και άφιξης των συρμών του Προαστιακού, προκειμένου να υπάρχει καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Οι τιμές των κανονικών εισιτηρίων του ΚΤΕΛ για τις διαδρομές Κόρινθος – Λουτράκι είναι 1,10 ευρώ ενώ στα μειωμένα παρέχεται 25% έκπτωση. Στα δρομολόγια σύνδεσης με την Αθήνα η κανονική τιμή είναι 6 ευρώ ενώ στα μειωμένα υπάρχει έκπτωση 50% προκειμένου να παρέχει την ίδια τιμή με το αντίστοιχο εισιτήριο του Προαστιακού και να μπορεί να το ανταγωνιστεί. Τέλος, στην αστική σύνδεση Σταθμός – Πόλη το εισιτήριο δεν ξεπερνά το 1 ευρώ.

5.4 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Σύμφωνα με την έρευνα των ερωτηματολογίων (βλ. Κεφάλαιο 4) αλλά και προσωπική απογραφή (11-13/1/09) της επιβατικής κίνησης στο χώρο του Σταθμού του Προαστιακού, το αστικό λεωφορείο που πραγματοποιεί τη σύνδεση ανάμεσα στον Σιδηροδρομικό Σταθμό της Κορίνθου και στη πόλη έχει μέση ημερήσια επιβατική κίνηση 185 επιβάτες.

Όσον αφορά την επιβατική κίνηση των λεωφορείων του ΚΤΕΛ Νομού Κορινθίας για τις διαδρομές ανάμεσα σε Κόρινθο – Αθήνα και Λουτράκι – Αθήνα, αυτά δεν διατίθενται, τουλάχιστον όχι για τη συγκεκριμένη μελέτη.

Όσον αφορά την επιβατική κίνηση των λεωφορείων του ΚΤΕΛ Νομού Κορινθίας για τις διαδρομές ανάμεσα σε Κόρινθο – Αθήνα και Λουτράκι – Αθήνα, δεν διατίθενται σχετικά στοιχεία από το ΚΤΕΛ Κορινθίας.

Ωστόσο, σύμφωνα με τη μελέτη «Επικαιροποίησης Κυκλοφοριακού Προτύπου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου» (TRADEMCO A.E., 2002) και τη μελέτη για τις «Συνδυασμένες Μεταφορές Υπεραστικών Λεωφορείων και Προαστιακού Σιδηροδρόμου» (Παρασκευόπουλος, 2007), μπορεί να γίνει μια προσεγγιστική εκτίμηση της μέσης ημερήσιας επιβατικής κίνησης των συγκεκριμένων διαδρομών. Σε αυτή τη περίπτωση η μέση συνολική ημερήσια επιβατική κίνηση για τη διαδρομή Κόρινθος – Αθήνα εκτιμάται μεταξύ 1500 και 2000 επιβατών, ενώ για τη διαδρομή Λουτράκι – Αθήνα μεταξύ 600 και 850 επιβατών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

6.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στα Κεφάλαια 3 και 5, σχετικά με την υπάρχουσα κατάσταση του Προαστιακού και των Λεωφορειακών γραμμών στη περιοχή μελέτης αντίστοιχα, προέκυψαν κάποια σημαντικά θέματα, που αφορούν ουσιαστικά την σύνδεση της περιοχής μελέτης (Κόρινθος – Λουτράκι – Ισθμός) με τις περιοχές της Αθήνας.

Πρώτον, ο Σιδηροδρομικός Σταθμός της Κορίνθου βρίσκεται εκτός της κυρίως αστικής περιοχής της πόλης, σε απόσταση 2 περίπου χλμ. από το κέντρο της Κορίνθου και ακόμα περισσότερο από το ανατολικό και δυτικό άκρο της. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα μειονέκτημα για τους επιβάτες του Προαστιακού, που τους αναγκάζει στη χρήση ενός ακόμα μέσου για τη μετάβαση από και προς τον Σταθμό, είτε πρόκειται για ιδιωτικό μέσο ή για λεωφορείο.

Το έτερο μείζον πρόβλημα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της υπόλοιπης περιοχής μελέτης (Λουτράκι – Ισθμός) με την Αθήνα, εντοπίζεται στο γεγονός ότι ουσιαστικά είναι ανύπαρκτη, καθώς δεν υφίσταται σταθμός του Προαστιακού δικτύου στο Λουτράκι ή στον Ισθμό, ώστε να υπάρχει ουσιαστική απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση με τη πρωτεύουσα. Αντ' αυτού, ο επιβάτης που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τον Προαστιακό για να μετακινηθεί μεταξύ Λουτρακίου - Ισθμού και Αθήνας θα πρέπει να χρησιμοποιήσει και κάποιο άλλο μέσο (ιδιωτικό, ταξί ή λεωφορείο) προκειμένου να μεταβεί στον Σ.Σ. Κορίνθου, που απέχει περισσότερο από 9 χλμ. από το Λουτράκι και 6 χλμ. από τον Ισθμό.

6.2 ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ – ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ – ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΜΕΣΟ: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Απέναντι στις παραπάνω περιπτώσεις χρήσης του Προαστιακού, υπάρχει η εναλλακτική επιλογή δημόσιας συγκοινωνίας της χρήσης των Λεωφορείων του ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, τα οποία ουσιαστικά λειτουργούν ως ανταγωνιστικό μέσο του σιδηροδρόμου και προσφέρουν στον επιβάτη τη δυνατότητα της απευθείας σύνδεσης των αστικών περιοχών και των κέντρων τους (Κόρινθος. Λουτράκι) με την Αθήνα. Όπως αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 5, εκτελούνται καθημερινά και συχνά δρομολόγια που

πραγματοποιούν απευθείας λεωφορειακές συνδέσεις Κόρινθος – Ισθμός – Αθήνα και Λουτράκι – Ισθμός – Αθήνα.

Ως αποτέλεσμα, η Λεωφορειακή σύνδεση αποκτά πλεονέκτημα έναντι του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, όσον αφορά τις μετεπιβιβάσεις σε άλλο μέσο, τουλάχιστον για όσους δεν βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές των πόλεων.

Επίσης, η κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου Αθηνών – Κορίνθου έχει θέσει τη χρήση Ι.Χ. μέσου σε θέση ισχύος έναντι του Προαστιακού, καθώς προσφέρει πιο γρήγορη και αρκετά ασφαλή μετακίνηση στους χρήστες του. Ειδικά, όσον αφορά τη σύνδεση της περιοχής Λουτρακίου - Ισθμού με την Αθήνα, αποτελεί τον καλύτερο τρόπο μετακίνησης, αφού η εν λόγω περιοχή δεν εξυπηρετείται άμεσα από τον Σιδηρόδρομο.

Στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 6-1) παρουσιάζεται μια συγκριτική ανάλυση των τριών μέσων μεταφοράς.

	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	Ι.Χ.
Απόσταση	90 χλμ.	80 χλμ.	80 χλμ.
Χρόνος	70΄	65΄	50΄
Κόστος	6 €/άτομο	6 €/άτομο	9 €/όχημα
Συχνότητα	ανά 60΄	ανά 30΄ ή 60΄	Διαθέσιμο
Απευθείας Σύνδεση Αθήνας με Ισθμό και Λουτράκι	Όχι	Ναι	Ναι

Πίνακας 6-1: Χαρακτηριστικά Μέσων Μεταφοράς της Διαδρομής Κόρινθος - Αθήνα

Είναι φανερό ότι ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, με τις υπάρχουσες συνθήκες που χαρακτηρίζουν το μέσο, δεν μπορεί να ανταγωνιστεί σε μεγάλο βαθμό τα εναλλακτικά μέσα (ιδιωτικά και δημόσια).

Ωστόσο, ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος έχει το πλεονέκτημα ότι δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί ως έργο. Διότι, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 3.6) υπολείπονται έργα όπως η ηλεκτροκίνηση και το ΣΚΑ (Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών), τα οποία θα προσφέρουν μεγαλύτερη ταχύτητα (Κόρινθος – Αθήνα: περίπου 55΄) ενώ θα γίνουν και επεκτάσεις

του δικτύου με νέους σταθμούς. Με λίγα λόγια, ο ολοκληρωμένος Προαστιακός Σιδηρόδρομος έχει να επιδείξει τα εξής σημαντικά πλεονεκτήματα:

- ✓ Αξιοπιστία
- ✓ Ταχύτητα
- ✓ Οικονομία
- ✓ Ασφάλεια
- ✓ Άνεση
- ✓ Φιλικό προς το Περιβάλλον

Με λίγα λόγια, πρόκειται για ένα μέσο που μπορεί να παρέχει οικονομικότερες, ταχύτερες και καλύτερες υπηρεσίες μεταφοράς στον επιβάτη έναντι του λεωφορείου ή του ιδιωτικού μέσου.

Για τους παραπάνω λόγους, ο Προαστιακός της Κορίνθου θα πρέπει να βοηθηθεί όσον αφορά τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει απέναντι στα άλλα μέσα και να προταθούν λύσεις για το θέμα αυτό, ώστε να γίνει ελκυστικότερο μέσο για το επιβατικό κοινό.

6.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

Σε συνέχεια όσων αναφέρθηκαν στη προηγούμενη παράγραφο και λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης, τόσο την τουριστική όσο και την οικιστική, όπως αναφέρεται στο Κεφάλαιο 2, είναι κάτι παραπάνω από αναγκαία η ενθάρρυνση της χρήσης του Προαστιακού Σιδηροδρόμου.

Ο Προαστιακός είναι από τα δίκτυα το πιο γρήγορο και ισχυρό μέσο. Η Κόρινθος τον απέκτησε αλλά έχει κάνει ελάχιστα για να τον ενσωματώσει σωστά και να τον αξιοποιήσει (μόλις πρόσφατα, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, λειτούργησε αξιόλογη αστική λεωφορειακή σύνδεση Σταθμού – Πόλης). Εκκρεμεί, επομένως, η χάραξη μιας στρατηγικής για την ενίσχυση της αμφίδρομης σύνδεσης του Προαστιακού με την πόλη (Βλαστός, Μηλάκης, 2006).

Επομένως, εκτός από τα προγραμματισμένα έργα για αύξηση της ταχύτητας και μείωση του χρόνου μετακίνησης είναι απαραίτητη η δημιουργία μιας καλύτερης και βιώσιμης σύνδεσης Σ.Σ. Κορίνθου – Πόλης

καθώς και η άμεση σιδηροδρομική σύνδεση Λουτρακίου – Ισθμού με την Αθήνα.

Εδώ, όσον αφορά το θέμα «Λουτράκι – Ισθμός» , αξίζει να αναφερθεί πως λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της έρευνας των ερωτηματολογίων (βλ. Κεφάλαιο 4), το 23% των επιβατών του Σ.Σ. Κορίνθου έχει προέλευση-προορισμό το Λουτράκι, τον Ισθμό ή περιοχές που είναι πιο κοντά στον Ισθμό από ότι στη Κόρινθο (Σοφικό, Λουτρά κ.α.). Επίσης, ήδη υπάρχει επιβατικό κοινό της περιοχής αυτής (Λουτράκι – Ισθμός) που χρησιμοποιεί τα Λεωφορεία του ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας για να μετακινηθεί από και προς Αθήνα (βλ. Κεφάλαιο 5) καθώς και πολλοί χρήστες του Ι.Χ. μέσου. Άρα, από τα παραπάνω προκύπτει πως σίγουρα η ύπαρξη σταθμού στο Λουτράκι ή στον Ισθμό, θα εξυπηρετούσε μεγάλο μέρος των μετακινούμενων ανάμεσα στην Αθήνα και στη περιοχή αυτή.

Στο επόμενο κεφάλαιο (Κεφάλαιο 7) παρουσιάζονται οι λύσεις που προτείνονται για το θέμα της σύνδεσης του Σ.Σ. Κορίνθου με τη πόλη, καθώς και οι λύσεις για τη σιδηροδρομική σύνδεση Λουτρακίου και Ισθμού με την Αθήνα.

ΜΕΡΟΣ Γ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος της παρούσας μελέτης, γίνεται η παρουσίαση των εναλλακτικών λύσεων για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή μελέτης όσον αφορά τη σιδηροδρομική σύνδεση με την Αθήνα, καθώς και η δόμηση των σεναρίων. Επίσης, πραγματοποιείται η αξιολόγηση των σεναρίων αυτών και επιλέγονται οι τελικές προτάσεις προς εφαρμογή ταυτόχρονα με τη πρόταση κάποιων επιπλέον μέτρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

7.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται εναλλακτικά σενάρια, που αποτελούν λύσεις στα προβλήματα που αφορούν τον Προαστιακό, όπως αυτά αναλύθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια (Κεφάλαιο 3 και 6). Πρόκειται για σενάρια – προτάσεις που αφορούν τα δύο κυρίως θέματα:

- Τη σύνδεση του Σιδηροδρομικού Σταθμού της Κορίνθου με τη πόλη της Κορίνθου και
- Τη σιδηροδρομική σύνδεση του Λουτρακίου και του Ισθμού με την Αθήνα μέσω του Προαστιακού Σιδηροδρόμου.

Στη συνέχεια του κεφαλαίου θα παρουσιαστούν αναλυτικά τα σενάρια - προτάσεις που αφορούν το κάθε θέμα ξεχωριστά.

7.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ Σ.Σ. ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΟΛΗΣ

Στη παρούσα ενότητα παραθέτονται προτάσεις για τη σύνδεση μεταξύ του Σιδηροδρομικού Σταθμού της Κορίνθου και της πόλης της Κορίνθου. Οι προτάσεις αυτές αφορούν κυρίως την ενδυνάμωση και τη καλύτερη λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας και των φιλικότερων προς το περιβάλλον μέσων, όπως είναι το ποδήλατο, ώστε να περιοριστεί η χρήση του ιδιωτικού μέσου μεταφοράς.

7.2.1 Λεωφορειακή Γραμμή

Από τον Ιανουάριο του 2009, η λεωφορειακή γραμμή που συνδέει τον Σ.Σ. Κορίνθου με τη πόλη υπέστη σημαντικές αλλαγές στη μέχρι τότε υποτυπώδη λειτουργία της. Σύμφωνα με τη πρόταση της πρόσφατης μελέτης «Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στο Κέντρο της Πόλης της Κορίνθου», η διαδρομή που ακολουθούσε το λεωφορείο αναπροσαρμόστηκε, εξυπηρετώντας έτσι εκτός από το κέντρο της πόλης, και τη περιοχή της παραλιακής ζώνης της Κορίνθου (περιοχή Καλάμια), όπως παρουσιάζεται λεπτομερώς σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 5.3.1), ενώ πλέον λειτουργεί σχεδόν όλη τη μέρα εξυπηρετώντας τα 59 από τα συνολικά 66 δρομολόγια ανάμεσα σε Κιάτο και Πειραιά.

Επομένως, θα μπορούσε να γίνει περαιτέρω διεύρυνση του ωραρίου της λεωφορειακής γραμμής του Σ.Σ. Κορίνθου, για τη καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται όλα τα δρομολόγια του Προαστιακού, από το πρώτο ως το τελευταίο.

Σύμφωνα με την έρευνα των ερωτηματολογίων (βλ. Κεφάλαιο 4) η κατανομή των επιβατών στις περιοχές προέλευσης-προορισμού της πόλης της Κορίνθου (ανεξάρτητα από το μέσο που χρησιμοποιούν), που αποτελούν το 60% του συνολικού επιβατικού κοινού του Προαστιακού (βλ. 4.5.3) είναι αυτή που φαίνεται στο Γράφημα 7-1.



Γράφημα 7-1: Κατανομή των Επιβατών με Προέλευση-Προορισμό τη Κόρινθο σε Περιοχές της Κορίνθου

Η κατανομή των επιβατών του παραπάνω γραφήματος (Γράφημα 7-1) φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π1).

Όπως διαπιστώνεται, ο κύριος όγκος του επιβατικού κοινού της Κορίνθου έχει προέλευση-προορισμό το κέντρο της πόλης (61%), ενώ για την περιοχή Καλάμια το αντίστοιχο ποσοστό είναι μόλις 5%. Επομένως, από την ήδη υπάρχουσα λεωφορειακή γραμμή υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης για το 66% των επιβατών.

Ωστόσο, το υπόλοιπο μέρος του επιβατικού κοινού (34%) για να μετακινηθεί από και προς το Σταθμό του Προαστιακού από τη περιοχή προέλευσης-προορισμού με χρήση της αστικής συγκοινωνίας υποχρεώνεται να πραγματοποιήσει μια τουλάχιστον μετεπιβίβαση. Δηλαδή, κάποιος που προέρχεται από τη περιοχή Συνοικισμού, Καλλιθέας ή Αγ. Γεωργίου θα πρέπει να μεταβεί με την αστική συγκοινωνία πρώτα στο κέντρο της πόλης (Πλατεία Τσαλδάρη ή Περιβολάκια) και στη συνέχεια να μετεπιβιβαστεί στο λεωφορείο της γραμμής Σ.Σ. Κορίνθου – Κέντρο Κορίνθου.

Για τον παραπάνω λόγο και προκειμένου να υπάρξει καλύτερη δημόσια σύνδεση των υπολοίπων περιοχών της Κορίνθου με τον σταθμό του Προαστιακού προτείνεται η λειτουργία μιας ακόμα λεωφορειακής γραμμής που θα συνδέει απευθείας τον Σ.Σ. Κορίνθου με τις ανατολικές περιοχές της Κορίνθου (Συνοικισμός, Καλλιθέα, Περιοχή Στρατοπέδου) και θα εξυπηρετεί το 29% της ζήτησης.

Η γραμμή αυτή θα είναι κυκλική και θα ακολουθεί την εξής διαδρομή:

- Σ.Σ. Κορίνθου – Συνοικισμός:
Σταθμός Προαστιακού – Λεωφόρος Εξαμιλίων – Οδός Οδυσσέα Ανδρούτσου – Οδ. Αγ. Άννης – Οδ. Εφύρας – Οδ. Ιωνίας.
(Μήκος διαδρομής: 3 χλμ., Χρόνος διαδρομής: 8 λεπτά)
- Συνοικισμός – Σ.Σ. Κορίνθου:
Οδ. Ιωνίας – Καλλιθέα – Οδ. Ιωνίας – Οδ. Κρήτης – Οδ. Οδυσσέα Ανδρούτσου – Λ. Εξαμιλίων – Σταθμός Προαστιακού.
(Μήκος διαδρομής: 4,2 χλμ., Χρόνος διαδρομής: 11 λεπτά)

Επίσης, για τη καλύτερη, εξυπηρέτηση των επιβατών προτείνεται μια μικρή παράκαμψη στην διαδρομή που ακολουθεί η ήδη υφιστάμενη γραμμή Σ.Σ. Κορίνθου – Καλάμια – Κέντρου (Περιβολάκια), στο κομμάτι κοντά στη περιοχή Καλάμια, προσθέτοντας περίπου 350 μέτρα επιπλέον διαδρομής. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται από την Οδ. Γ. Παπανδρέου να συνεχίζει στην Αποστόλου Παύλου, στην Ευποιίας, στην Αγ. Όρους και εν συνεχεία και πάλι στην Γ. Παπανδρέου, από όπου θα συνεχίζει σύμφωνα με την υπάρχουσα διαδρομή.

Οι παραπάνω προτάσεις παρουσιάζονται αναλυτικά στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π1).

Επίσης, ένα σημαντικό ποσοστό (34%) του συνόλου των επιβατών του Προαστιακού, προέρχεται ή έχει προορισμό περιοχές εκτός Κορίνθου αλλά

εντός νομού (π.χ. Λέχαιο, Σοφικό, Βραχάτι). Προτείνεται επομένως μελλοντικά, να μελετηθεί το κατά πόσο είναι δυνατό να γίνουν ορισμένες παρακάμψεις σε ώρες αιχμής πιθανόν, στις λεωφορειακές διαδρομές αυτών των περιοχών που τις συνδέει με τη Κόρινθο, ώστε να υπάρχει άμεση πρόσβαση στον Σ.Σ. Κορίνθου χωρίς την ανάγκη επιπλέον μετεπιβίβασης σε αστικό λεωφορείο.

Εκτός, εκτός από τις παραπάνω προτάσεις θα πρέπει να ληφθούν ορισμένα μέτρα που να προσανατολίζουν τον μετακινούμενο στη χρήση της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας. Τέτοια μέτρα είναι τα εξής:

- Βελτίωση υποδομών των στάσεων (στέγαστρα, καθίσματα, διαδρομές πρόσβασης)
- Χρήση μικρών και ευέλικτων οχημάτων
- Σωστή διαμόρφωση της συχνότητας των δρομολογίων ανάλογα με τη πραγματική ζήτηση, για τη καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού και την αποφυγή εκτέλεσης άσκοπων δρομολογίων
- Πληροφόρηση και ενημέρωση σχετικά με τα δρομολόγια
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με σκοπό την διευκόλυνση της κίνησης των λεωφορείων
- Εκστρατείες ενημέρωσης και διαφήμισης για το μέσο.

Τα παραπάνω αποτελούν προτάσεις για τη καλύτερη αστική σύνδεση Σταθμού – Πόλης και σε καμία περίπτωση δεν είναι οι μοναδικές λύσεις. Η παρούσα μελέτη δεν αποτελεί αποκλειστική μελέτη σχεδιασμού των αστικών συγκοινωνιών της Κορίνθου και γι' αυτό προτείνεται η περαιτέρω έρευνα και προβληματισμός όσον αφορά το θέμα αυτό.

7.2.2 Ποδηλατόδρομοι

Εκτός από την προώθηση της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας, η προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς εντός του αστικού ιστού μιας πόλης κρίνεται πολύ σημαντική καθώς αποτελεί μέσο βιώσιμης κινητικότητας και συνεισφέρει στην ελάττωση του κυκλοφοριακού προβλήματος, στην εξοικονόμηση χώρων εντός της πόλης, στη μείωση των ατυχημάτων, στην οικονομία αλλά και στη προστασία του περιβάλλοντος.

Επίσης, δημιουργώντας τους απαραίτητους χώρους στάθμευσης, στις στάσεις των λεωφορειακών γραμμών, το ποδήλατο μπορεί να

χρησιμοποιηθεί και ως συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς σε σχέση με τη δημόσια συγκοινωνία.

Ειδικά μια πόλη όπως αυτή της Κορίνθου, δηλαδή χωρίς έντονες υψομετρικές διαφορές στο μεγαλύτερο μέρος της αλλά και σχετικά μικρής έκτασης, αποτελεί πρόσφορο έδαφος για τη χρήση του συγκεκριμένου μέσου.

Ωστόσο, για τη προώθηση ενός μέσου, όπως είναι το ποδήλατο, δεν αρκεί μόνο ο κατάλληλος φυσικός χώρος, καθώς απαιτούνται και σωστές υποδομές, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι οι εξής:

- ✓ Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων: Στην Ελλάδα, τα ποδήλατα που κυκλοφορούν χρησιμοποιούν κατά κανόνα τις λωρίδες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων ή τα πεζοδρόμια, χωρίς μάλιστα ιδιαίτερη σήμανση. Ωστόσο, θα πρέπει να δημιουργηθούν κατάλληλοι ποδηλατόδρομοι για τη καλύτερη κίνηση τους. Οι ποδηλατόδρομοι:
 - μπορεί να απαιτούν απομονωμένο εύρος κατάληψης για την αποκλειστική χρήση τους από ποδήλατα, περιορίζοντας την ανάμειξη τους με αυτοκίνητα και πεζούς μόνο στις διασταυρώσεις, όπου γίνονται οι κατάλληλες ρυθμίσεις μέσω σήμανσης
 - μπορεί να απαιτούν ιδιαίτερο εύρος κατάληψης μέσα στο οδόστρωμα μιας οδού, ορίζοντας το με κατάλληλη διαγράμμιση και σήμανση, ενώ απαγορεύεται η κίνηση αυτοκινήτων ή πεζών μέσα στους διαδρόμους αυτούς
 - μπορεί να χρησιμοποιούν το ίδιο εύρος κατάληψης με τα αυτοκίνητα και τους πεζούς, χρησιμοποιώντας κατάλληλη σήμανση (Μαγγιώρος, 2008).
- ✓ Δημιουργία υποδομών για μετεπιβίβαση από το ποδήλατο στο λεωφορείο: «bike and ride» (Βλαστός, Μηλάκης, 2006)
- ✓ Προτεραιότητα και παροχή ασφάλειας στους χρήστες των ποδηλατοδρόμων με κατάλληλη σήμανση και φωτεινούς σηματοδότες
- ✓ Εκστρατείες ενημέρωσης και διαφήμισης για το μέσο (Μαγγιώρος, 2008).

Όσον αφορά το δίκτυο ποδηλατοδρόμων για τη Κόρινθο και για τη σύνδεση του Σιδηροδρομικού Σταθμού με τη πόλη, προτείνεται να ακολουθήσει τις εξής διαδρομές:

- *Προαστιακού και περιμετρικά του κέντρου της πόλης, συνολικού μήκους 6,2 χλμ.:* Σ.Σ. Κορίνθου – Λ. Εξαμιλίων – Λ. Άργους – Οδ. Πειρήνης (Παλιά Μετρική Σιδηροδρομική Γραμμή) – Οδ. Δαμασκηνού – Οδ. Κροκιδά – Οδ. Νοταρά – Οδ. Μεγάλου Αλεξάνδρου – Οδ. Πελλήνης – Οδ. Αχιλλέως (Παλιά Μετρική Σιδηροδρομική Γραμμή).
- *Κέντρου πόλης, συνολικού μήκους 1,5 χλμ.:* Οδ. Γ. Παπανδρέου έως Οδ. Μεγάλου Αλεξάνδρου, Οδ. Εθνικής Αντιστάσεως έως Οδ. Δαμασκηνού, Οδ. Γ. Παπανδρέου – Οδ. Περιάνδρου – Χειμάρρος Ξηριάς (Παλιά κοίτη) ως Οδ. Νοταρά.
- *Στρατοπέδου και Συνοικισμού 4,8 χλμ.:* Οδ. Οδυσσέα Ανδρούτσου – Οδ. Αγ. Άννης – Οδ. Εφύρας – Οδ. Ιωνίας – Οδ. Κρήτης – Οδ. Οδυσσέα Ανδρούτσου

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμου που περιγράφηκε παραπάνω παρουσιάζεται και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π1).

Το παραπάνω δίκτυο θα πρέπει να προσαρμοστεί στην υπάρχουσα κατάσταση δρόμων και πεζοδρομίων. Γι' αυτό το λόγο σε κάποιες περιπτώσεις θα είναι δυνατή η κατασκευή απομονωμένου αποκλειστικού διαδρόμου για ποδήλατα (π.χ. στη κοίτη του Χειμάρρου Ξηριά και στην ίδια χάραξη της παλιάς σιδηροδρομική γραμμή), ενώ σε άλλα σημεία (π.χ. στην Οδ. Εθνικής Αντιστάσεως) θα χρειαστεί ο ποδηλατόδρομος να καταλαμβάνει μέρος του οδοστρώματος.

Στη παρούσα μελέτη δεν αποτελεί θέμα ανάλυσης η ακριβής χάραξη και κατασκευή του δικτύου ποδηλατοδρόμων. Ως εκ τούτου, κρίνεται χρήσιμη η εκπόνηση νέας μελέτης για την ακριβή χάραξη του δικτύου και πιθανώς αλλαγής στο προτεινόμενο δίκτυο ή και προσθήκης νέων διαδρομών.

7.2.3 Συγκοινωνία Ανταποκρινόμενη στη Ζήτηση (Demand - Response Transit Service)

Εκτός από τη συνηθισμένη μορφή δημόσιας συγκοινωνίας με τις ορισμένες και συγκεκριμένες διαδρομές που ακολουθεί κάθε λεωφορειακή γραμμή, όπως στη πρόταση που αναφέρθηκε παραπάνω (βλ. 7.2.1), υπάρχει και μια άλλη μορφή λεωφορειακής συγκοινωνίας, η οποία όμως δεν έχει εφαρμοστεί στην Ελλάδα.

Πρόκειται για την Ανταποκρινόμενη στη Ζήτηση Συγκοινωνία (Demand-Response Transit Service), η οποία αποτελεί μια μορφή της γενικότερης Προσαρμοσμένης Συγκοινωνίας (Adaptive Transit) και η οποία έχει χρησιμοποιηθεί ήδη από τις δεκαετίες του 1960 και 1970 σε διάφορα μέρη της υφηλίου (π.χ. Πόλη του Μεξικό, Γερμανία, Βόρεια Καρολίνα).

Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη μορφή, η οποία μάλιστα έχει ιδιαίτερη εφαρμογή σε συνδέσεις με Σιδηροδρομικούς Σταθμούς, η συγκοινωνία προσαρμόζεται στις ανάγκες του επιβατικού κοινού. Πιο συγκεκριμένα, χρησιμοποιούνται ευέλικτα και μικρά οχήματα (mini buses), των οποίων οι οδηγοί επιτρέπεται να αλλάζουν τη διαδρομή του λεωφορείου κάθε φορά, σε συγκεκριμένα όρια και πλαίσια, ανάλογα με τον προορισμό και τη προέλευση του κάθε επιβάτη, προσφέροντας με αυτό τον τρόπο μια συγκοινωνία που ανταποκρίνεται σχεδόν πλήρως στην ζήτηση του επιβατικού κοινού. Η υπηρεσία αυτή μπορεί να είναι είτε δημόσια ή ιδιωτική όπως λειτούργησε στη Πόλη του Μεξικό, ενώ η πληροφόρηση των οδηγών για τις αλλαγές στις διαδρομές μπορεί να γίνεται μέσω γραπτών μηνυμάτων από κινητά τηλέφωνα και κεντρικά συστήματα υπολογιστών που θα ενημερώνουν τα εφοδιασμένα με τις κατάλληλες συσκευές, λεωφορεία (Cervero, 1998).

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η προαναφερθείσα πρόταση παρατίθεται στη συγκεκριμένη μελέτη ως μια πιθανή εναλλακτική λύση για το μέλλον, που απαιτεί περαιτέρω έρευνα και πεδίο προβληματισμού, προκειμένου να εξεταστεί η αναγκαιότητα, η χρησιμότητα και η εφαρμοσιμότητά της στη περίπτωση σύνδεσης Σ.Σ. Κορίνθου – Πόλης.

7.3 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ ΚΑΙ ΙΣΘΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται τα εναλλακτικά σενάρια όσον αφορά τις προτεινόμενες λύσεις για το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης του Λουτρακίου και του Ισθμού με το Προαστιακό δίκτυο και επομένως και με τη πρωτεύουσα.

7.3.1 Βασικά Στοιχεία Εναλλακτικών Σεναρίων

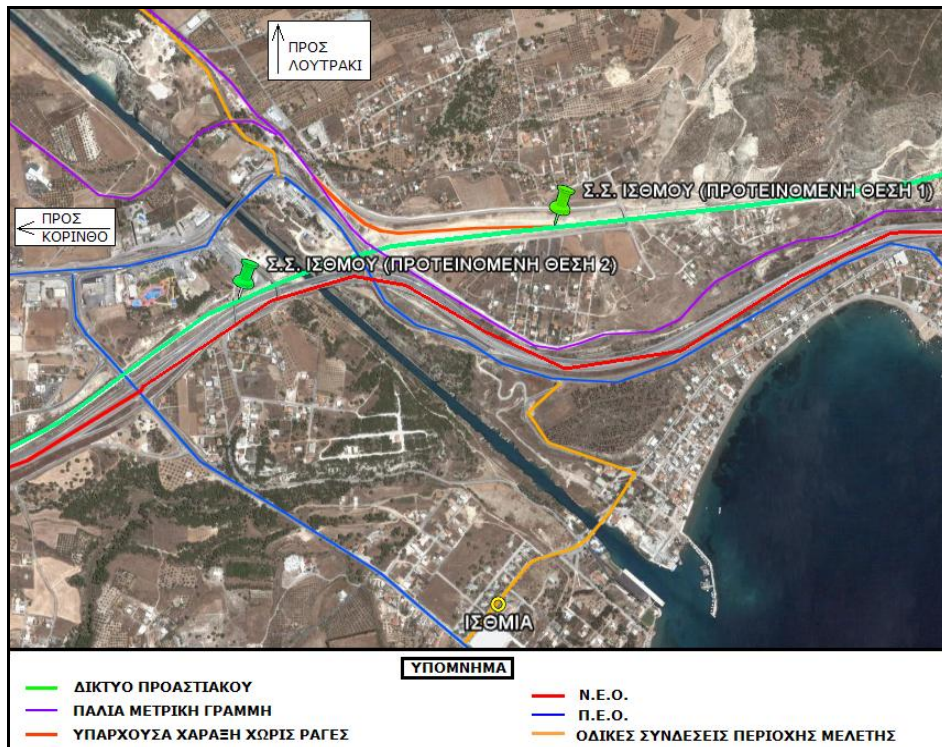
Αρχικά, θα πρέπει να παρουσιαστούν τα βασικά στοιχεία των σεναρίων, όπως είναι οι θέσεις των προτεινόμενων σταθμών, η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής, η σύνδεση με το Λουτράκι και οι πιθανές περιπτώσεις μετεπιβίβασης.

Προτεινόμενες Θέσεις Νέων Σιδηροδρομικών Σταθμών

Για τη χωροθέτηση του Σταθμού στον Ισθμό, προτείνονται δύο πιθανές λύσεις:

1. Η πρώτη (1) αφορά τη κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού πριν τη Διώρυγα στη κατεύθυνση από Αθήνα προς Κόρινθο, δηλαδή στο κομμάτι της Στερεάς Ελλάδας.
2. Η δεύτερη (2) μετά τη Διώρυγα, δηλαδή στο κομμάτι της Πελοποννήσου, δίπλα στο κατάστημα "Super Market Βασιλόπουλος".

Τα σημεία φαίνονται στην Εικόνα 7-1 που ακολουθεί, καθώς επίσης και στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π2).

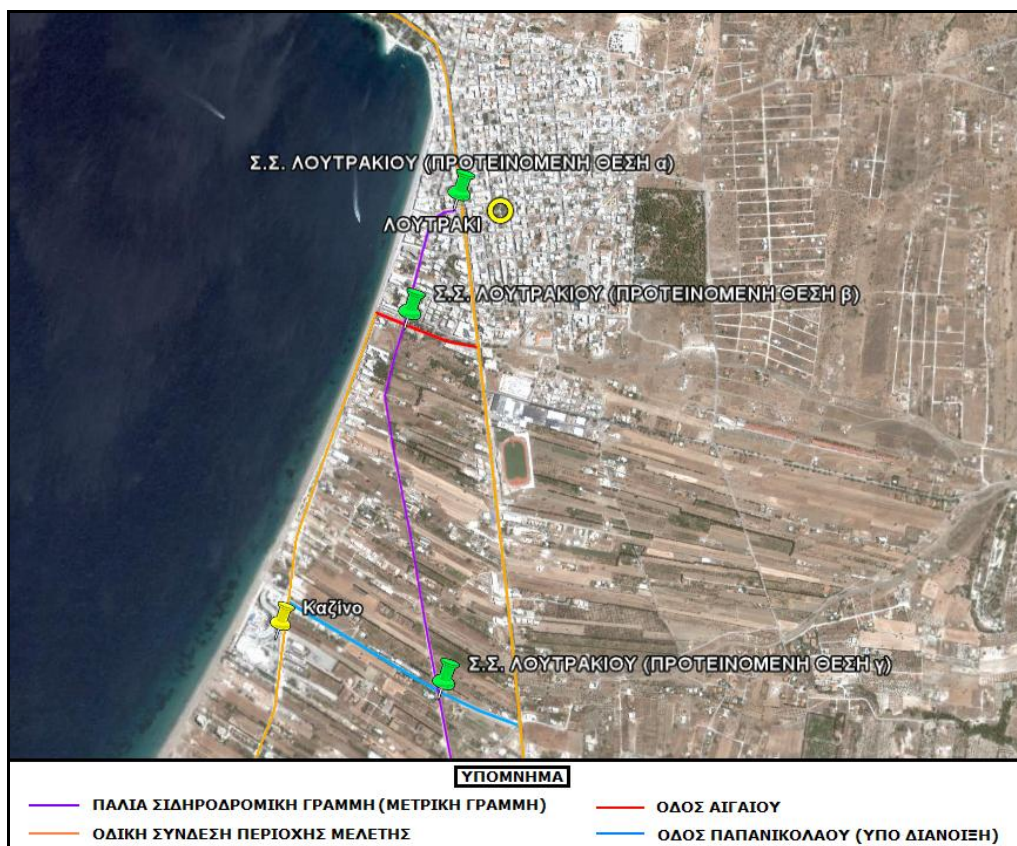


Εικόνα 7-1: Προτεινόμενες Θέσεις (1) και (2) Νέου Σ.Σ. Ισθμού

Αντίστοιχα, για τον Σταθμό Λουτρακίου, προτείνονται τρεις πιθανές λύσεις:

- a. Η πρώτη (α) αφορά τη κατασκευή Σ.Σ. Λουτρακίου στο κέντρο της πόλης του Λουτρακίου στη θέση όπου ήδη βρίσκεται ο παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός της μετρικής γραμμής.
- b. Η δεύτερη (β) προτείνει Σταθμό στη νότια είσοδο της πόλης του Λουτρακίου, στην Οδό Αιγαίου, σε απόσταση 500 μέτρων από το κέντρο.
- c. Τέλος, η τρίτη (γ) λύση προτείνει δημιουργία Σταθμού πλησίον του Καζίνο Λουτρακίου, στην οδό Παπανικολάου, η οποία βρίσκεται υπό διάνοιξη και απέχει από το κέντρο του Λουτρακίου περίπου 2 χλμ.

Οι προτεινόμενες αυτές θέσεις φαίνονται στην Εικόνα 7-2, που ακολουθεί, καθώς και στους αντίστοιχους χάρτες του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π2, Π3).



Εικόνα 7-2: Προτεινόμενες Θέσεις (α), (β) και (γ) Νέου Σ.Σ. Λουτρακίου

Σύνδεση Σ.Σ. Λουτρακίου (θέσεις β και γ) με το κέντρο του Λουτρακίου

Λόγω της απόστασης των προτεινόμενων θέσεων (β) και (γ) του Σταθμού Λουτρακίου από το κέντρο της πόλης προτείνονται τρόποι σύνδεσης Κέντρου – Σταθμού.

Η προτεινόμενη θέση (β) του Σ.Σ. Λουτρακίου, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω βρίσκεται σε απόσταση 500 μέτρων από το κέντρο της πόλης του Λουτρακίου. Η απόσταση αυτή δεν αποτελεί ουσιαστικό πρόβλημα καθώς το επιβατικό κοινό μπορεί να την καλύψει σε περίπου 5 λεπτά περπατώντας και επομένως, η χρήση λεωφορείου δεν συνίσταται. Ωστόσο, προτείνεται η δημιουργία χώρου στάθμευσης 200 αυτοκινήτων για τους χρήστες των Ι.Χ.. Επίσης, θα μπορούσε κάλλιστα να γίνεται χρήση του ποδηλάτου για τέτοιου είδους μετακινήσεις (δηλαδή, μικρής απόστασης και επίπεδο έδαφος χωρίς έντονες κλίσεις), ενισχύοντας τη πρόταση αυτή με τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου εντός της πόλης, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία και τα μέτρα που αναφέρθηκαν σε προηγούμενη υποενότητα (βλ. 7.2.2) σχετικά με τον ποδηλατόδρομο.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται ο ποδηλατόδρομος να κινείται κατά μήκος των οδικών αξόνων Αθηνών, Ελ. Βενιζέλου, Αιγαίου, Ποσειδώνος και Παπανικολάου (υπό διάνοιξη). Στο παράρτημα χαρτών παρατίθεται αντίστοιχος χάρτης (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π3), στον οποίο παρουσιάζεται η ακριβής θέση του Σ.Σ. Λουτρακίου (θέση β) καθώς και η προτεινόμενη χάραξη που θα ακολουθήσει ο ποδηλατόδρομος.

Όσον αφορά τη προτεινόμενη θέση (γ) του Σ.Σ. Λουτρακίου, αυτή απέχει περίπου 2 χλμ. από το κέντρο της πόλης. Πρόκειται, δηλαδή, για μια σχέση Σταθμού – Πόλης παρόμοια με αυτή που συναντάται στη Κόρινθο. Οι προτάσεις σύνδεσης του απομακρυσμένου Σταθμού Λουτρακίου με το κέντρο της πόλης είναι αυτές του λεωφορείου και του ποδηλάτου, σύμφωνα με τα στοιχεία και τα μέτρα που αναφέρθηκαν σε προηγούμενες υποενότητες σχετικά με την αστική συγκοινωνία (βλ. 7.2.1) και τον ποδηλατόδρομο (βλ. 7.2.2). Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται λεωφορειακή αστική σύνδεση κυκλικής μορφής, με μικρά και ευέλικτα οχήματα (mini bus), που θα διασχίζουν τις οδούς Παπανικολάου, Αθηνών, Ελ. Βενιζέλου, Εθνικής Αντιστάσεως και Ποσειδώνος. Επίσης, προτείνεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμου ίδιας χάραξης με εκείνον της πρότασης για τη σύνδεση της θέσης (β) με τη πόλη, που αναφέρθηκε προηγουμένως. Τέλος, λόγω της αναπόφευκτης χρήσης Ι.Χ. μέσου και ταξί προτείνεται η δημιουργία

χώρου στάθμευσης 300 οχημάτων (εφόσον είναι μεγαλύτερη η απόσταση από το κέντρο θα υπάρχει μεγαλύτερη χρήση Ι.Χ.) και πιάτσας ταξί. Οι παραπάνω προτάσεις φαίνονται στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π3).

Χάραξη Σιδηροδρομικής Γραμμής

Ο Νέος Σ.Σ. Ισθμού που προτείνεται στις θέσεις (1) και (2) θα βρίσκεται στην ήδη υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή του Προαστιακού. Η θέση (1), όπως προαναφέρθηκε βρίσκεται στο κομμάτι της Στερεάς Ελλάδας και χωροθετείται στο σημείο, όπου διασταυρώνονται η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή του Προαστιακού με την ήδη υπάρχουσα διακλάδωση προς Λουτράκι, η οποία όμως δεν διαθέτει ακόμα σιδηροδρομικές ράγες μήκους 800 μέτρων που θα τη συνέδεαν έτσι με τη παλιά μετρική γραμμή προς Λουτράκι (βλ. Εικόνες 3-11 και 7-1). Η θέση (2), επίσης βρίσκεται στην υπάρχουσα γραμμή του Προαστιακού, στο κομμάτι της Πελοποννήσου, αμέσως μετά τη Διώρυγα στη κατεύθυνση από Αθήνα προς Κόρινθο.

Αντίστοιχα, για τον Σ.Σ. Λουτρακίου, οι προτεινόμενες θέσεις βρίσκονται όλες πάνω στην ήδη υπάρχουσα παλιά μετρική σιδηροδρομική γραμμή προς Λουτράκι και επομένως, η χάραξη της γραμμής παραμένει η ίδια για όλα τα πιθανά σενάρια. Άρα, οι μόνες παρεμβάσεις, θα είναι η μετατροπή της μετρικής γραμμής σε κανονική για χρήση από τους συρμούς του Προαστιακού, καθώς και η τοποθέτηση στη μήκους 800 μέτρων διακλάδωση στον Ισθμό, σιδηροδρομικής γραμμής, κανονικής ή μετρικής, ανάλογα με το τι προβλέπει κάθε σενάριο.

Σύνδεση με Λουτράκι – Περιπτώσεις Μετεπιβιβάσεων

Θεωρώντας τη κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού στη θέση (1) ως δεδομένη, υπάρχουν οι εξής τρόποι να συνδεθεί το Λουτράκι με την Αθήνα:

- i. Μετατροπή της παλιάς μετρικής γραμμής από τον Ισθμό ως το Λουτράκι σε κανονική, τοποθέτηση νέας γραμμής στην υπάρχουσα χάραξη-διακλάδωση του Ισθμού μήκους 800 μέτρων και απευθείας σύνδεση Αθήνα – Λουτράκι με νέα δρομολόγια ανεξάρτητα από αυτά της γραμμής Αθήνα – Κόρινθος.

- ii. Μετατροπή της μετρικής γραμμής σε κανονική, τοποθέτηση νέας γραμμής στην υπάρχουσα χάραξη-διακλάδωση του Ισθμού μήκους 800 μέτρων και μετεπιβίβαση στο Νέο Σ.Σ. Ισθμού (Προτεινόμενη Θέση 1) από τα υπάρχοντα δρομολόγια Αθήνα – Κόρινθος σε συρμό του Προαστιακού, που θα εκτελεί το δρομολόγιο Σ.Σ. Ισθμού - Σ.Σ. Λουτρακίου.
- iii. Μετεπιβίβαση στο Σ.Σ. Ισθμού, όπως και στη πρόταση (ii), αλλά με διατήρηση της μετρικής γραμμής ως έχει, τοποθέτηση μετρικής γραμμής στα 800 μέτρα της υπάρχουσας χάραξης του Ισθμού και χρήση μικρών συρμών μετρικής γραμμής που θα φτάνουν ως το Σ.Σ. Λουτρακίου.

Αντίστοιχα, θεωρώντας τη κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού στη θέση (2) ως δεδομένη ή της μη ύπαρξης Σταθμού Ισθμού (Μηδενική λύση: 3), ως τρόπος σύνδεσης με την Αθήνα θεωρείται η λύση (i) που αναφέρθηκε παραπάνω.

7.3.2 Δόμηση Ολοκληρωμένων Εναλλακτικών Σεναρίων

Στη συνέχεια, έχοντας υπόψη τα παραπάνω βασικά στοιχεία, θα δομηθούν και θα παρουσιαστούν ολοκληρωμένα όλα τα πιθανά σενάρια-λύσεις για το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης Λουτρακίου και Ισθμού με την Αθήνα, τα οποία θα αξιολογηθούν σε επόμενο κεφάλαιο, ώστε να προκύψει ένα τελικό προτεινόμενο σενάριο για τη λύση του παρόντος θέματος.

Τα σενάρια παρουσιάζονται συνοπτικά με τη μορφή γραμμικών σχεδίων και πινάκων με χαρακτηριστικά τόσο ποιοτικά (--- / +++) όσο και ποσοτικά (απόσταση από κέντρο), όπως φαίνεται στον Πίνακα 7-1. Οι πίνακες των χαρακτηριστικών των σεναρίων ουσιαστικά αποτελούν και τους πίνακες επιπτώσεων, που θα αναλυθούν στο επόμενο κεφάλαιο της αξιολόγησης (βλ. 8.2.3).

ΣΕΝΑΡΙΟ ...	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ ...
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ ...
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ Ή ΜΕΤΡΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΝΑΙ Ή ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	... χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	... χλμ.
Πολοδομικές Επιπτώσεις	- - -/+++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	- - -/+++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	- - -/+++
Κόστος	0,1,2,...,8

Πίνακας 7-1: Χαρακτηριστικά κάθε Σεναρίου

Οι πολοδομικές, κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις μπορεί να είναι ουδέτερες, θετικές ή αρνητικές και σε διαφορετική ένταση και παρουσιάζονται στη συνέχεια με τη βοήθεια μιας ποιοτικής κλίμακας (---/+++), η οποία υποδηλώνει ότι οι επιπτώσεις από κάθε εναλλακτική ως προς το συγκεκριμένο κριτήριο διαφέρουν χωρίς να είναι ξεκάθαρο σε τι απόσταση βρίσκονται μεταξύ τους (Γιαουτζή, Στρατηγέα, 2005). Ωστόσο, για τα σύμβολα αυτά θα μπορούσαν να δοθούν οι εξής χαρακτηρισμοί:

- +++ : Πολύ θετικές επιπτώσεις
- ++ : Αρκετά θετικές επιπτώσεις
- + : Σχετικά θετικές επιπτώσεις
- 0 : Καμία επίπτωση (θετική ή αρνητική)
- - : Σχετικά αρνητικές επιπτώσεις
- - - : Αρκετά αρνητικές επιπτώσεις
- - - - : Πολύ αρνητικές επιπτώσεις

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τις πολοδομικές επιπτώσεις κάθε βασικού στοιχείου των σεναρίων, ισχύει ότι η δημιουργία Σ.Σ. Ισθμού σε οποιαδήποτε θέση θα έχει σχετικά θετικές (+) πολοδομικές επιπτώσεις στη περιοχή του Ισθμού και της Ισθμίας λόγω της γρήγορης και οικονομικής σύνδεσης της περιοχής με την Αθήνα μέσω του Προαστιακού, που θα οδηγήσει σε πιθανή οικιστική ανάπτυξη εξοχικών κυρίως κατοικιών. Αντίθετα, η μη δημιουργία Σταθμού στον Ισθμό δε θα επιφέρει καμία πολοδομική επίπτωση (0). Επίσης, η κατασκευή Σ.Σ. Λουτρακίου πιθανότατα να ενεργήσει όπως και του Ισθμού, επιφέροντας πολοδομικές επιπτώσεις. Ο Σταθμός στις θέσεις (α) και (β), που βρίσκονται εντός και στην είσοδο του υπάρχοντα πυκνοδομημένου αστικού ιστού αντίστοιχα, θα

επιδράσουν σχετικά θετικά (+), ενώ στη θέση (γ), που βρίσκεται εκτός πόλης, πιθανόν να φέρει οικιστική έξαρση στο νότιο αραιοκατοικημένο τμήμα της πόλης με αρκετά θετικές επιπτώσεις (++). Σε περίπτωση μη κατασκευής Σ.Σ. Λουτρακίου δε θα υπάρξουν πολεοδομικές επιπτώσεις (0).

Στο θέμα των κυκλοφοριακών επιπτώσεων, η κατασκευή επιπλέον σταθμού Προαστιακού θα έχει σχετικά θετικές (+) κυκλοφοριακές επιπτώσεις καθώς θα εξυπηρετήσει περιοχές που πριν εξυπηρετούνταν σε μεγάλο βαθμό με Ι.Χ. μέσα. Ωστόσο, για τον Σ.Σ. Λουτρακίου, η θέση έχει σημαντικό ρόλο. Δηλαδή, οι θέσεις (α) και (β) που βρίσκονται κοντά εντός και πλησίον του κέντρου της πόλης θα οδηγήσουν στη μείωση της χρήσης Ι.Χ.. Ωστόσο, η χωροθέτηση του σταθμού στη θέση (γ) θα είχε και κάποιες σχετικά αρνητικές (-) επιπτώσεις διότι απέχει από το κέντρο 2 χλμ. και λαμβάνοντας υπόψη την αντίστοιχη κατάσταση Σταθμού – Πόλης στη Κόρινθο (όπου η χρήση Ι.Χ. ξεπερνά το 50% σύμφωνα με την έρευνα ερωτηματολογίων, βλ. 4.5.4), ενδέχεται να χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό το αυτοκίνητο. Τέλος, η μη σύνδεση Λουτρακίου – Ισθμού – Αθήνας θα επιφέρει πολύ αρνητικές επιπτώσεις (- - -) στη κυκλοφορία των οχημάτων της πόλης καθώς κατά τις περιόδους αιχμής, όπως έχει αναφερθεί και σε άλλα σημεία της παρούσας μελέτης, παρατηρούνται μεγάλοι κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία πιθανώς να επιδεινωθεί όσο δεν δημιουργούνται λύσεις, όπως αυτή του Σιδηροδρόμου.

Οι παραπάνω κυκλοφοριακές επιπτώσεις έχουν άμεση επιρροή και στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθώς η χρήση Ι.Χ. επιβαρύνει το περιβάλλον εξαιτίας των εκπεμπόμενων ρύπων. Επομένως, οι θετικές κυκλοφοριακές επιπτώσεις επιφέρουν και θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ακόμα, ο τρόπος σύνδεσης του σιδηροδρόμου με το Λουτράκι επηρεάζει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Πιο συγκεκριμένα, η μετατροπή της μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής σε κανονική και η χρήση σύγχρονων ηλεκτροκινούμενων συρμών έχει αρκετά θετικές επιπτώσεις (++) στο περιβάλλον, ενώ η χρήση της μετρικής γραμμής και επομένως των αντίστοιχων παλιάς τεχνολογίας συρμών έχει λιγότερο θετικές επιπτώσεις (+).

Όσον αφορά το χαρακτηριστικό του κόστους κατασκευής, παρουσιάζεται με τη βοήθεια μιας αριθμητικής κλίμακας (0,1,2,...,8) που δεν χρησιμοποιεί απόλυτα νούμερα χρηματικών μονάδων αλλά απλά νούμερα προκειμένου να προσδιοριστεί η συγκριτική διαφορά κόστους μεταξύ των εναλλακτικών βασικών στοιχείων των σεναρίων. Για το λόγο αυτό προτείνεται ο

προσδιορισμός του συγκριτικού κόστους σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 7-2).

ΕΡΓΑ ΣΕΝΑΡΙΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
Σ.Σ. Ισθμού – Θέση 1	4
Σ.Σ. Ισθμού – Θέση 2	3
Σ.Σ. Ισθμού – Θέση 3 (Μηδενική Λύση)	0
Σ.Σ. Λουτρακίου – Θέση α	2
Σ.Σ. Λουτρακίου – Θέση β	3
Σ.Σ. Λουτρακίου – Θέση γ	3
Σ.Σ. Λουτρακίου – Θέση δ (Μηδενική Λύση)	0
Σύνδεση με Λουτράκι – Τρόπος i	1
Σύνδεση με Λουτράκι – Τρόπος ii	1
Σύνδεση με Λουτράκι – Τρόπος iii	0

Πίνακας 7-2: Συγκριτικό Κόστος Κατασκευής κάθε Έργου των Σεναρίων

Η θέση (1) θεωρείται ότι έχει μεγαλύτερο κόστος κατασκευής από τη θέση (2) διότι απαιτεί κατασκευή σταθμού σε δύο επίπεδα, καθώς η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή του Προαστιακού βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο από τον υπάρχοντα δρόμο, και κάποια πιθανά έργα (κυρίως οδοποιίας) βελτίωσης της προσβασιμότητας του. Αντίθετα, η θέση 2 βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το δρόμο και δεν απαιτεί επιπλέον μέτρα για τη καλύτερη πρόσβαση της. Η θέση (α) είναι η θέση του ήδη υπάρχοντος παλιού σταθμού. Άρα, δεν απαιτεί εξολοκλήρου νέα κατασκευή, όπως συμβαίνει στις θέσεις (β) και (γ). Οι τρόποι σύνδεσης (i) και (ii) απαιτούν μετατροπή της σιδηροδρομικής γραμμής σε κανονική ενώ ο τρόπος (iii) όχι.

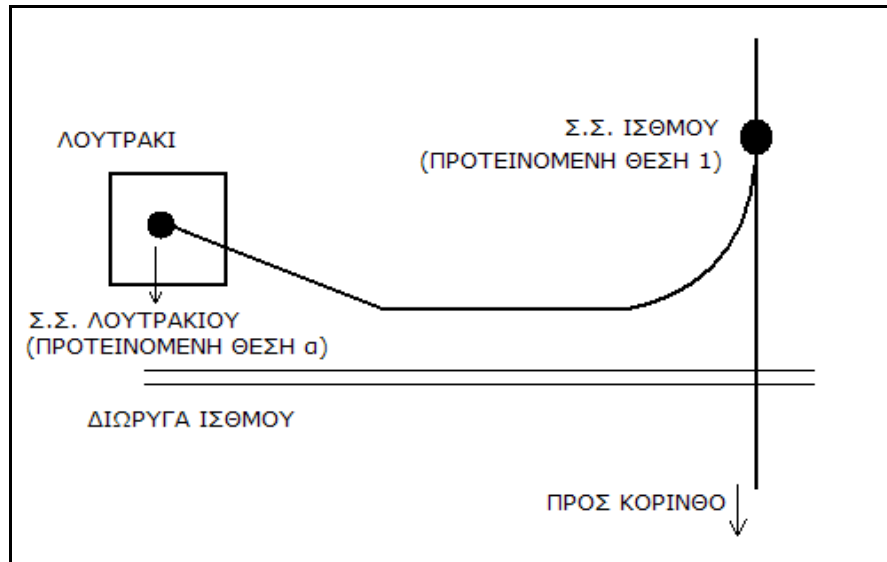
Τέλος, τα σενάρια αριθμούνται ανάλογα με τις θέσεις των Σταθμών που προτείνει το καθένα και τον τρόπο μετεπιβίβασης αν προβλέπεται. Δηλαδή:

- 1^{ος} χαρακτήρας: Προτεινόμενη Θέση Σ.Σ. Ισθμού
- 2^{ος} χαρακτήρας: Προτεινόμενη Θέση Σ.Σ. Λουτρακίου
- 3^{ος} χαρακτήρας: Τρόπος Σύνδεσης με Σ.Σ. Λουτρακίου

Σενάρια 1.α

Στα σενάρια που παρουσιάζονται στη συνέχεια ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (1) και ο Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (α).

Στην Εικόνα 7-3, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζονται οι θέσεις των Σταθμών υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στους Πίνακες 7-3 ως 7-5 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά κάθε σεναρίου.



Εικόνα 7-3: Σενάριο 1.α

ΣΕΝΑΡΙΟ 1.α.ι	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ α
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	+++
Κόστος Κατασκευής	7

Πίνακας 7-3: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.α.ι

ΣΕΝΑΡΙΟ 1.α.ii	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ α
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΝΑΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	+++
Κόστος Κατασκευής	7

Πίνακας 7-4: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.α.ii

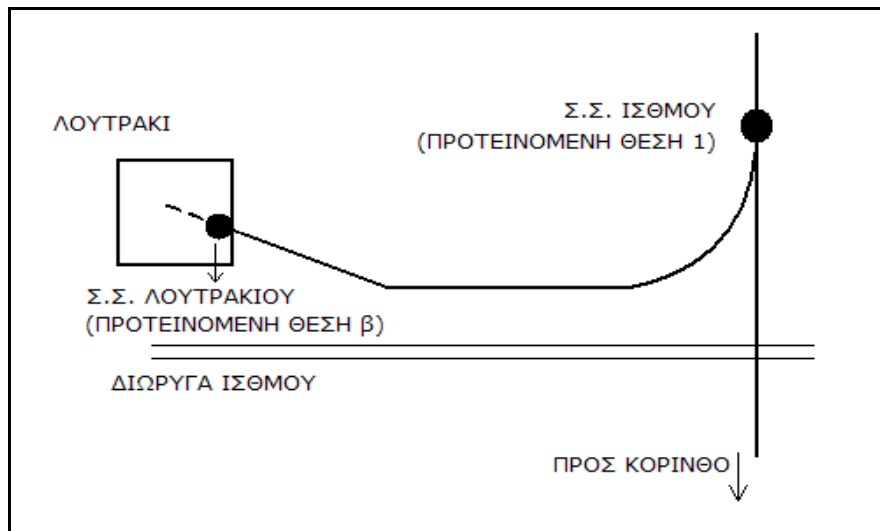
ΣΕΝΑΡΙΟ 1.α.iii	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ α
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΜΕΤΡΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΝΑΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	6

Πίνακας 7-5: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.α.iii

Σενάρια 1.β

Στα σενάρια που παρουσιάζονται στη συνέχεια ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (1) και ο Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (β).

Στην Εικόνα 7-4, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζονται οι θέσεις των Σταθμών υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στους Πίνακες 7-6 ως 7-8 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά κάθε σεναρίου.



Εικόνα 7-4: Σενάριο 1.β

ΣΕΝΑΡΙΟ 1.β.i	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ β
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0,5 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	+++
Κόστος Κατασκευής	8

Πίνακας 7-6: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.β.i

ΣΕΝΑΡΙΟ 1.β.ii	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ β
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΝΑΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0,5 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	+++
Κόστος Κατασκευής	8

Πίνακας 7-7: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.β.ii

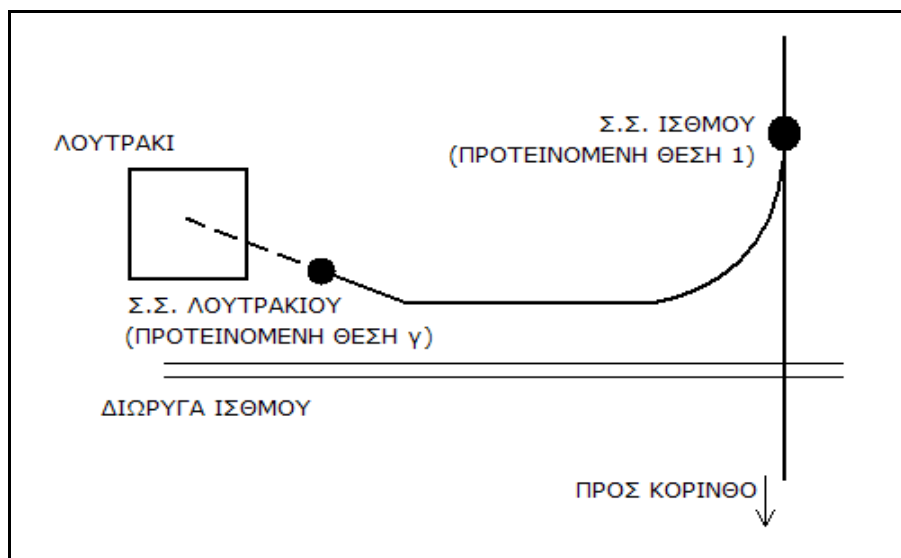
ΣΕΝΑΡΙΟ 1.β.iii	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ β
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΜΕΤΡΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΝΑΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0,5 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	7

Πίνακας 7-8: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.β.iii

Σενάρια 1.γ

Στα σενάρια που παρουσιάζονται στη συνέχεια ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (1) και ο Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (γ).

Στην Εικόνα 7-5, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζονται οι θέσεις των Σταθμών υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στους Πίνακες 7-9 ως 7-11 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά κάθε σεναρίου.



Εικόνα 7-5: Σενάριο 1.γ

ΣΕΝΑΡΙΟ 1.γ.i	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ γ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	2 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	+++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	+
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	8

Πίνακας 7-9: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.γ.i

ΣΕΝΑΡΙΟ 1.γ.ii	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ γ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΝΑΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	2 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	+++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	+
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	8

Πίνακας 7-10: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.γ.ii

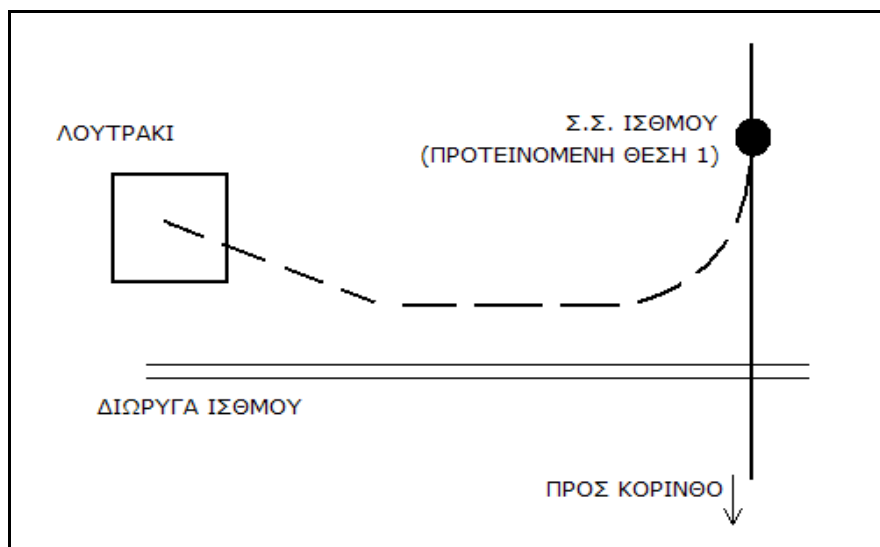
ΣΕΝΑΡΙΟ 1.γ.iii	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ γ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΜΕΤΡΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΝΑΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	2 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	+++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	+
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	+
Κόστος Κατασκευής	7

Πίνακας 7-11: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.γ.iii

Σενάριο 1.δ

Στο παρόν σενάριο ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (1), ενώ δεν προβλέπεται κατασκευή Νέου Σ.Σ. Λουτρακίου (περίπτωση (δ) – μηδενική λύση) και επομένως δεν προβλέπεται απευθείας σύνδεση του Λουτρακίου με το δίκτυο του Προαστιακού.

Στην Εικόνα 7-6, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζεται η θέση του Σταθμού υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-12 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου.



Εικόνα 7-6: Σενάριο 1.δ

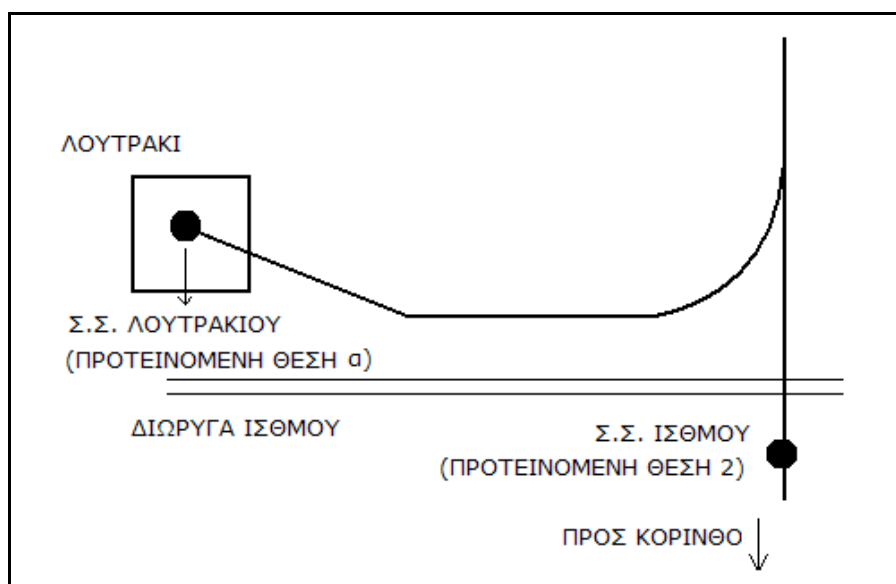
ΣΕΝΑΡΙΟ 1.δ	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 1
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΟΧΙ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΟΧΙ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	6,5 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.
Πολοδομικές Επιπτώσεις	+
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	-
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	-
Κόστος Κατασκευής	4

Πίνακας 7-12: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 1.δ

Σενάριο 2.α

Στο σενάριο που παρουσιάζεται στη συνέχεια ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (2) και ο Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (α).

Στην Εικόνα 7-7, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζονται οι θέσεις των Σταθμών υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-13 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου.



Εικόνα 7-7: Σενάριο 2.α

ΣΕΝΑΡΙΟ 2.α	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 2
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ α
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	0,3 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	+++
Κόστος Κατασκευής	6

Πίνακας 7-13: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.α

Σενάριο 2.β

Στο σενάριο που παρουσιάζεται στη συνέχεια ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (2) και ο Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (β).

Στην Εικόνα 7-8, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζονται οι θέσεις των Σταθμών υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-14 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου.



Εικόνα 7-8: Σενάριο 2.β

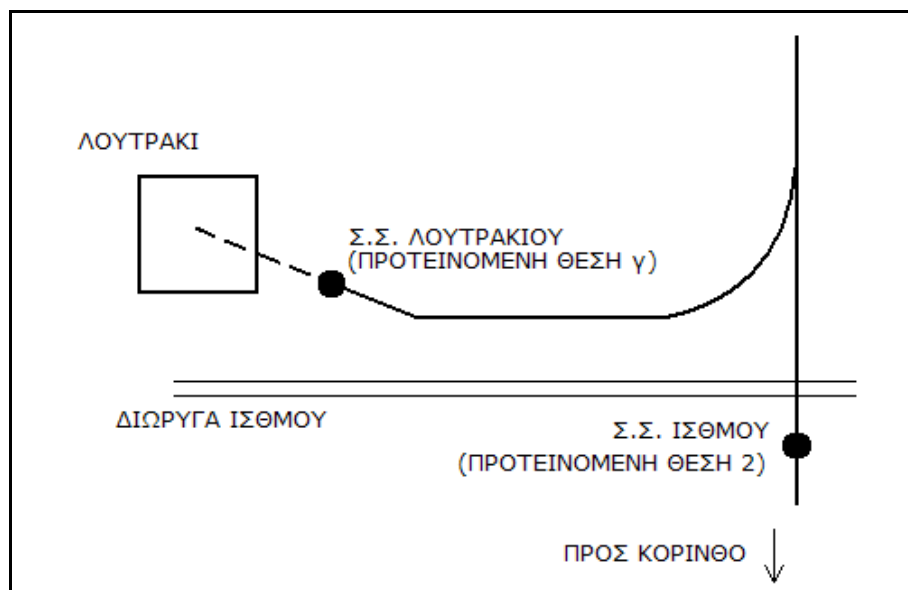
ΣΕΝΑΡΙΟ 2.β	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 2
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ β
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0,5 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	0,3 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	++
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	+++
Κόστος Κατασκευής	7

Πίνακας 7-14: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.β

Σενάριο 2.γ

Στο σενάριο που παρουσιάζεται στη συνέχεια ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (2) και ο Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (γ).

Στην Εικόνα 7-9, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζονται οι θέσεις των Σταθμών υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-15 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου.



Εικόνα 7-9: Σενάριο 2.γ

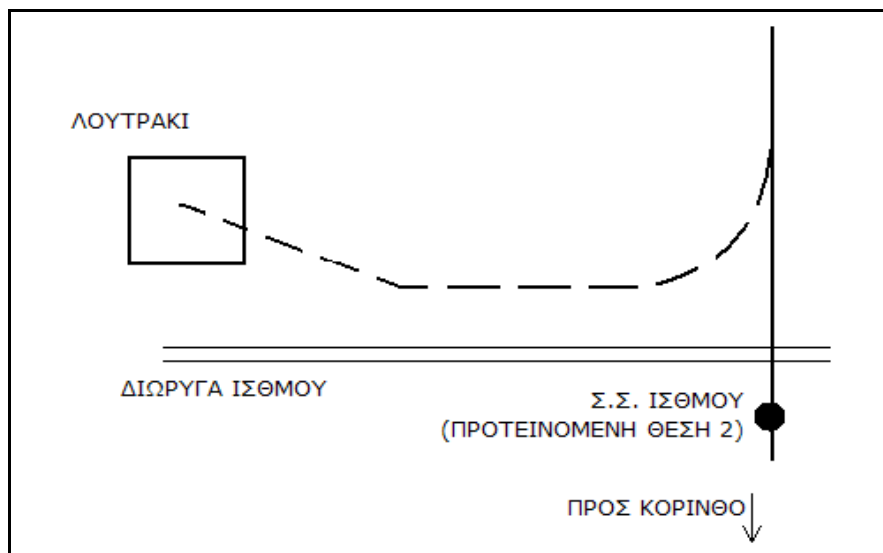
ΣΕΝΑΡΙΟ 2.γ	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 2
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ γ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	2 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	0,3 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	+++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	+
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	7

Πίνακας 7-15: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.γ

Σενάριο 2.δ

Στο παρόν σενάριο ο Σ.Σ. Ισθμού προβλέπεται να χωροθετηθεί στη Προτεινόμενη Θέση (2), ενώ δεν προβλέπεται κατασκευή Νέου Σ.Σ. Λουτρακίου (περίπτωση (δ) – μηδενική λύση) και επομένως δεν προβλέπεται απευθείας σύνδεση του Λουτρακίου με το δίκτυο του Προαστιακού.

Στην Εικόνα 7-10, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζεται η θέση του Σταθμού υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-16 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου.



Εικόνα 7-10: Σενάριο 2.δ

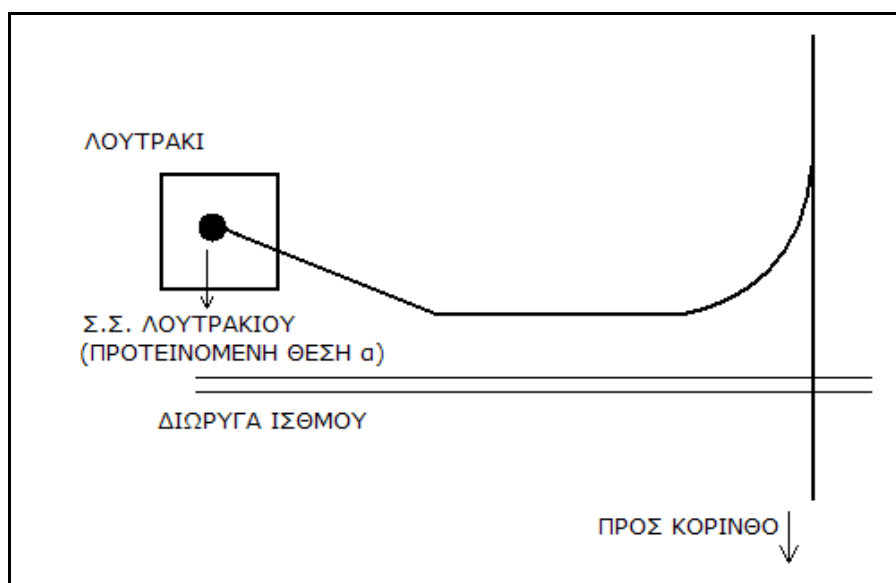
ΣΕΝΑΡΙΟ 2.δ	
Σ.Σ. Ισθμού	ΘΕΣΗ 2
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΟΧΙ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΟΧΙ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	6 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	0,3 χλμ.
Πολοδομικές Επιπτώσεις	+
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	-
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	-
Κόστος Κατασκευής	3

Πίνακας 7-16: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 2.δ

Σενάριο 3.α

Στο παρόν σενάριο δεν προβλέπεται κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού, ενώ προβλέπεται να χωροθετηθεί ο Νέος Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (α).

Στην Εικόνα 7-11, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζεται η θέση του Σταθμού υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-17 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου.



Εικόνα 7-11: Σενάριο 3.α

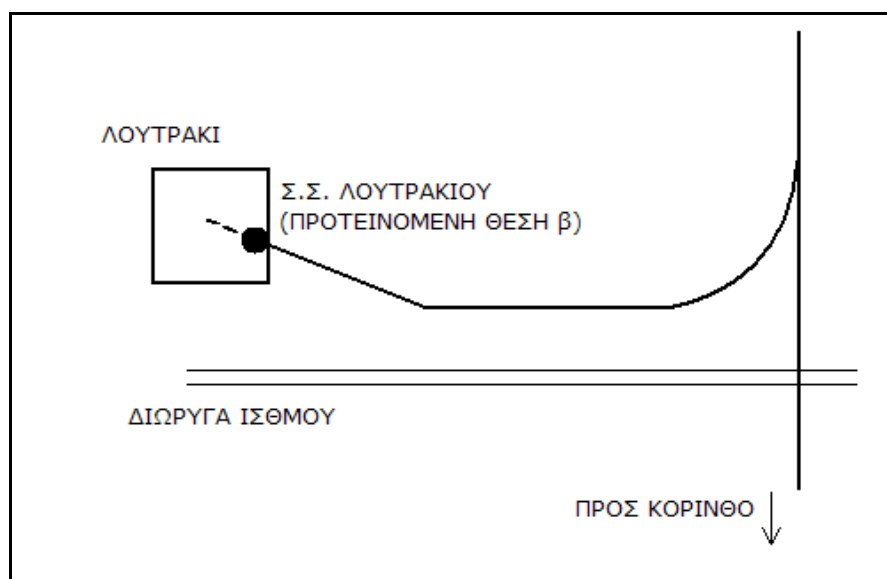
ΣΕΝΑΡΙΟ 3.α	
Σ.Σ. Ισθμού	ΟΧΙ
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ α
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	6 χλμ.
Πολοδομικές Επιπτώσεις	+
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	+
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	3

Πίνακας 7-17: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.α

Σενάριο 3.β

Στο παρόν σενάριο δεν προβλέπεται κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού, ενώ προβλέπεται να χωροθετηθεί ο Νέος Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (β).

Στην Εικόνα 7-12, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζεται η θέση του Σταθμού υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-18 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου.



Εικόνα 7-12: Σενάριο 3.β

ΣΕΝΑΡΙΟ 3.β	
Σ.Σ. Ισθμού	ΟΧΙ
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ β
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	0,5 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	5,5 χλμ.
Πολοδομικές Επιπτώσεις	+
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	+
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	4

Πίνακας 7-18: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.β

Σενάριο 3.γ

Στο παρόν σενάριο δεν προβλέπεται κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού, ενώ προβλέπεται να χωροθετηθεί ο Νέος Σ.Σ. Λουτρακίου στη Προτεινόμενη Θέση (γ).

Στην Εικόνα 7-13, που φαίνεται παρακάτω, παρουσιάζεται η θέση του Σταθμού υπό μορφή γραμμικού σχεδίου, ενώ στον Πίνακα 7-19 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των σεναρίων.



Εικόνα 7-13: Σενάριο 3.γ

ΣΕΝΑΡΙΟ 3.γ	
Σ.Σ. Ισθμού	ΟΧΙ
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΘΕΣΗ γ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΚΑΝΟΝΙΚΗ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	2 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	4 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	++
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	+
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	++
Κόστος Κατασκευής	4

Πίνακας 7-19: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.γ

Σενάριο 3.δ

Στο παρόν σενάριο δεν προβλέπεται κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού, αλλά ούτε και κατασκευή Σ.Σ. Λουτρακίου. Πρόκειται δηλαδή για τη λεγόμενη μηδενική λύση, στην οποία δεν προτείνεται καμία λύση για το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης Λουτρακίου και Ισθμού με την Αθήνα και επιτρέπει στην υπάρχουσα κατάσταση να συνεχιστεί ως έχει με κοντινότερο Σιδηροδρομικό Σταθμό στη περιοχή αυτόν της Κορίνθου, και ενδεχομένως να επιδεινωθεί στο μέλλον.

Στον Πίνακα 7-20, που ακολουθεί, παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του σεναρίου της μηδενικής λύσης.

ΣΕΝΑΡΙΟ 3.δ (ΜΗΔΕΝΙΚΗ ΛΥΣΗ)	
Σ.Σ. Ισθμού	ΟΧΙ
Σ.Σ. Λουτρακίου	ΟΧΙ
Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	ΟΧΙ
Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	ΟΧΙ
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Κέντρο Λουτρακίου	6,5 χλμ.
Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	6 χλμ.
Πολεοδομικές Επιπτώσεις	0
Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	- - -
Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	- - -
Κόστος Κατασκευής	0

Πίνακας 7-20: Χαρακτηριστικά Σεναρίου 3.δ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

8.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων, που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 7.3) και που αφορούν τη σιδηροδρομική σύνδεση του Λουτρακίου και του Ισθμού με την Αθήνα.

Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί η μέθοδος αξιολόγησης που θα χρησιμοποιηθεί, τα κριτήρια με τα οποία θα αξιολογηθούν οι εναλλακτικές προτάσεις, η ιεράρχηση αυτών σύμφωνα με το βαθμό σημαντικότητάς τους, ο πίνακας επιπτώσεων των σεναρίων /εναλλακτικών λύσεων και τέλος η διαδικασία της αξιολόγησης με τη βοήθεια εξειδικευμένου λογισμικού (Definite), που θα οδηγήσουν στην επιλογή της καλύτερης λύσης ανάμεσα στις εναλλακτικές.

8.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Στη παρούσα ενότητα θα παρουσιαστούν τα στοιχεία της αξιολόγησης, όπως είναι η μέθοδος, τα κριτήρια και η ιεράρχηση τους καθώς και ο πίνακας επιπτώσεων.

8.2.1 Μέθοδος Αξιολόγησης

Η μέθοδος που θα χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων Λουτρακίου – Ισθμού είναι αυτή της Πολυκριτηριακής Ανάλυσης. Βασικό στοιχείο της είναι η συνεκτίμηση όλων των δυνατών πλευρών, ποσοτικών και ποιοτικών, που θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη σε μια διαδικασία απόφασης (Γιαουτζή, Στρατηγά, 2005).

Έτσι, σύμφωνα με τη μέθοδο της πολυκριτηριακής ανάλυσης θα ληφθούν υπόψη τόσο τα ποιοτικά όσο και τα ποσοτικά κριτήρια, τα οποία παρουσιάζονται στη συνέχεια (βλ. 8.2.2).

8.2.2 Κριτήρια Αξιολόγησης

Η επιλογή των κριτηρίων που θα χρησιμοποιηθούν προκειμένου να αξιολογηθούν τα εναλλακτικά σενάρια, θα γίνει με την επαγωγική

προσέγγιση. Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή, πρώτα γίνεται η καταγραφή των χαρακτηριστικών των εναλλακτικών λύσεων, όπως έχει ήδη γίνει στο Κεφάλαιο 7 (βλ. 7.3.2), και στη συνέχεια προκύπτει το σύνολο των κριτηρίων.

Επίσης, θα πρέπει να προσδιοριστούν οι κλίμακες μέτρησης (ποιοτικές και ποσοτικές) και οι κατευθύνσεις των κριτηρίων (cost, benefit), που θα χρησιμοποιηθούν.

Οι κλίμακες μέτρησης που θα χρησιμοποιηθούν είναι:

- Ποσοτικές κλίμακες
 - Ratio scale: ποσοτική κλίμακα π.χ. η απόσταση (καθαρός αριθμός με γνωστό το σημείο έναρξης μέτρησης του, το μηδέν)
 - Monetary scale: ειδική περίπτωση Ratio scale, για χρηματικούς όρους.
- Ποιοτικές κλίμακες
 - Ordinal scale: ποιοτική κλίμακα, όπου οι επιπτώσεις ιεραρχούνται
 - ---/+++ scale: ειδική περίπτωση Ordinal scale, όπου οι επιπτώσεις παρουσιάζονται με τη μορφή ---, --, - και +, ++, +++ αντίστοιχα (βλ. 7.3.2)
 - Binary scale: υποδηλώνει αν μια επίπτωση υφίσταται ή όχι. Παίρνει τιμές "ναι" και "όχι".

Οι κατευθύνσεις που θα χρησιμοποιηθούν είναι:

- Cost: Όσο μεγαλώνει το ποσό που αναφέρεται στο κριτήριο (π.χ. κόστος) τόσο περισσότερο αρνητικό γίνεται για το σενάριο
- Benefit: Όσο μεγαλώνει το μέγεθος που αναφέρεται στο κριτήριο (π.χ. περιβαλλοντικές επιπτώσεις) τόσο περισσότερο θετικό γίνεται για το σενάριο.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα κριτήρια αξιολόγησης, οι κλίμακες τους και οι κατευθύνσεις τους και οι μονάδες τους, που φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 8-1).

Α/Κ	ΚΡΙΤΗΡΙΟ	ΚΛΙΜΑΚΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ
Κ1	Σιδηροδρομική Σύνδεση με Ισθμό	Binary	Ναι / Όχι	Benefit
Κ2	Σιδηροδρομική Σύνδεση με Λουτράκι	Binary	Ναι / Όχι	Benefit
Κ3	Κανονική Σιδηροδρομική Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι	Binary	Ναι / Όχι	Benefit
Κ4	Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό	Binary	Ναι / Όχι	Cost
Κ5	Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Λουτράκι	Ratio	χλμ.	Cost
Κ6	Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό	Ratio	χλμ.	Cost
Κ7	Πολοδομικές Επιπτώσεις	Ordinal	- - -/+++	Benefit
Κ8	Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις	Ordinal	- - -/+++	Benefit
Κ9	Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	Ordinal	- - -/+++	Benefit
Κ10	Κόστος Κατασκευής	Monetary	Εκ. €	Cost

Πίνακας 8-1: Κριτήρια Αξιολόγησης

8.2.3 Απόδοση Βαρών Κριτηρίων Αξιολόγησης

Ο καθορισμός της σχετικής σπουδαιότητας των κριτηρίων που λαμβάνονται υπόψη σε μια πολυκριτηριακή ανάλυση αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για τη διαδικασία της αξιολόγησης. Οι προτεραιότητες αυτές μπορούν να εκφραστούν είτε με τη μορφή ποσοτικής διαβάθμισης των κριτηρίων και περιγράφονται σαν «βάρη» είτε με τη μορφή ποιοτικής διαβάθμισης όπου περιγράφονται σαν προτεραιότητες (Γιαουτζή, Στρατηγέα, 2005).

Στη παρούσα αξιολόγηση η προτεραιότητα και η σημαντικότητα κάθε κριτηρίου θα αποδοθεί με τη χρήση βαρών. Με αυτό το τρόπο καθορίζεται ο βαθμός που συμβάλλει το κάθε κριτήριο στη λήψη απόφασης για το παρόν θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης Λουτρακίου – Ισθμού – Αθήνας. Έτσι, τα βάρη των κριτηρίων καθώς και η σχετική τους ιεράρχηση παρουσιάζονται στον Πίνακα 8-2, που ακολουθεί.

A/A (ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ)	ΑΠΟΔΟΣΗ ΒΑΡΩΝ	A/K	ΚΡΙΤΗΡΙΟ
1	0,25	K2	Σιδηροδρομική Σύνδεση με Λουτράκι
2	0,21	K1	Σιδηροδρομική Σύνδεση με Ισθμό
3	0,17	K5	Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Λουτράκι
4	0,10	K4	Μετεπιβίβαση σε άλλο Συρμό
5	0,08	K6	Απόσταση Πλησιέστερου Σ.Σ. από Ισθμό
6	0,06	K8	Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις
7	0,05	K9	Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις
8	0,04	K7	Πολοδομικές Επιπτώσεις
9	0,03	K3	Κανονική Σιδηροδρομική Γραμμή Ισθμός-Λουτράκι
10	0,02	K10	Κόστος Κατασκευής

Πίνακας 8-2: Ιεράρχηση και Βάρη Κριτηρίων Αξιολόγησης

Εφόσον, το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της περιοχής Λουτρακίου και Ισθμού με την Αθήνα είναι ένα εκ των δύο βασικών θεμάτων της παρούσας εργασίας (το άλλο είναι το θέμα Σ.Σ. Κορίνθου – Πόλης), τα κριτήρια K1 και K2 θεωρούνται τα πιο σημαντικά. Στη μεταξύ τους σημαντικότητα, καθώς και οι δυο περιοχές είναι τουριστικές με μεγάλη επισκεψιμότητα, προτεραιότητα δίνεται στη σύνδεση με το Λουτράκι, καθώς πρόκειται για μια πόλη με πολύ περισσότερους κατοίκους σε σχέση με τη περιοχή του Ισθμού.

Κατά την ιεράρχηση των κριτηρίων (K4, K5 και K6) δίνεται προτεραιότητα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβάτη του Λουτρακίου και στη συνέχεια του επιβάτη με προέλευση-προορισμό τη περιοχή του Ισθμού και των Ισθμίων.

Προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα στα κριτήρια που συνεισφέρουν στο να γίνει ο Προαστιακός ένα ελκυστικό για τον επιβάτη μέσο, θα πρέπει η απόσταση του σταθμού από τη πόλη του Λουτρακίου να είναι η μικρότερη δυνατή. Η κατασκευή του αντίστοιχου, απομακρυσμένου από το κέντρο της πόλης, Σ.Σ. Κορίνθου έδειξε πως μειώνει την ελκυστικότητα του μέσου, ενώ από όσους το χρησιμοποιούν, σύμφωνα με την έρευνα των ερωτηματολογίων (βλ. 4.5.4), μόλις 1 στους 4 αυτών μεταβαίνουν από και προς το σταθμό με λεωφορείο, ενώ η χρήση Ι.Χ. είναι η πιο συνήθης

(54%). Επομένως, ως τρίτο κατά σειρά ιεράρχησης θα θεωρηθεί το κριτήριο της απόστασης του σταθμού από το κέντρο της πόλης με σημαντικό συντελεστή βαρύτητας (0,17).

Στη συνέχεια, η μετεπιβίβαση από έναν συρμό σε άλλο κρίνεται αρκετά αποτρεπτική για τη χρήση του μέσου, γεγονός που παρουσιάστηκε και στις διπλές μετεπιβιβάσεις (Νερατζιώτισσα και Άνω Λιόσια) που χρειάζονταν μέχρι πρότινος οι επιβάτες του Αεροδρομίου, λόγω των έργων στο ΣΚΑ. Άρα, το κριτήριο της μετεπιβίβασης κατατάσσεται τέταρτο με βάρος 0,10.

Πέμπτο κατά σειρά ιεράρχησης είναι το κριτήριο της απόστασης από τον Ισθμό, ακολουθώντας την αντίστοιχη λογική για το Λουτράκι. Ωστόσο, δεν κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό καθώς η περιοχή του Ισθμού δεν αποτελείται από πυκνό αστικό κέντρο, όπως του Λουτρακίου, ώστε να απαιτείται ως πρωταρχικός σκοπός η μικρή απόσταση του σταθμού από αυτό.

Μετά την προτεραιότητα που δόθηκε στα κριτήρια που αφορούν τη σιδηροδρομική σύνδεση της περιοχής μελέτης και όσα αφορούν τη καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, ακολουθούν οι κυκλοφοριακές, οι περιβαλλοντικές και οι πολεοδομικές επιπτώσεις. Ο σχεδιασμός των μεταφορών της δημόσιας συγκοινωνίας θα πρέπει να έχει και ως στόχο τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των Ι.Χ., που εκτός από τα θετικά αποτελέσματα που προσφέρει στη κυκλοφοριακή οργάνωση, έχει θετικές επιπτώσεις και στο περιβάλλον, λόγω της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων, ενώ συνήθως επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη πολεοδομία μιας πόλης με συγκέντρωση δραστηριοτήτων πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού. Επομένως, τα κριτήρια αυτά ακολουθούν στις τρεις επόμενες θέσεις της ιεράρχησης, με βάρη 0,06, 0,05 και 0,03 αντίστοιχα.

Το είδος της σιδηροδρομικής γραμμής (κανονική ή μετρική) δεν συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στην αξιολόγηση των σεναρίων. Ουσιαστικά, επηρεάζει μόνο το είδος των συρμών που θα κατευθύνονται στο Λουτράκι, αν δηλαδή θα είναι συρμοί "Rail Bus" που ήδη χρησιμοποιεί ο Προαστιακός ή συρμοί μετρικής γραμμής. Επομένως, κατατάσσεται στη προτελευταία θέση της σχετικής ιεράρχησης με μικρό συντελεστή (3%).

Τέλος, το κόστος κατασκευής των έργων του κάθε σεναρίου ιεραρχείται στη χαμηλότερη θέση με το μικρότερο βάρος, καθώς σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να προτείνει τη καλύτερη δυνατή λύση ως προς την

ανάπτυξη της βιώσιμης σιδηροδρομικής δημόσιας συγκοινωνίας, και όχι να εξετάσει τη σχέση ανάμεσα στο κόστος και τα μελλοντικά έσοδα από την επιβατική κίνηση. Ουσιαστικά, το κόστος στη παρούσα αξιολόγηση δεν λαμβάνεται υπόψη αλλά αναφέρεται απλά ως συγκριτικό χαρακτηριστικό μεταξύ των σεναρίων.

8.2.4 Πίνακας Επιπτώσεων

Ο πίνακας επιπτώσεων παρουσιάζει τις επιπτώσεις των εναλλακτικών σεναρίων ως προς τα κριτήρια αξιολόγησης. Οι επιπτώσεις αυτές (scores) ουσιαστικά δείχνουν σε ποιο βαθμό ικανοποιεί κάθε σενάριο το κάθε κριτήριο.

K E	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10
1.α.i	Ναι	Ναι	Ναι	Όχι	0	1	++	++	+++	7
1.α.ii	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	0	1	++	++	+++	7
1.α.iii	Ναι	Ναι	Όχι	Ναι	0	1	++	++	++	6
1.β.i	Ναι	Ναι	Ναι	Όχι	0,5	1	++	++	+++	8
1.β.ii	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	0,5	1	++	++	+++	8
1.β.iii	Ναι	Ναι	Όχι	Ναι	0,5	1	++	++	++	7
1.γ.i	Ναι	Ναι	Ναι	Όχι	2	1	+++	+	++	8
1.γ.ii	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	2	1	+++	+	++	8
1.γ.iii	Ναι	Ναι	Όχι	Ναι	2	1	+++	+	+	7
1.δ	Ναι	Όχι	Όχι	Όχι	6,5	1	+	--	--	4
2.α	Ναι	Ναι	Ναι	Όχι	0	0,3	++	++	+++	6
2.β	Ναι	Ναι	Ναι	Όχι	0,5	0,3	++	++	+++	7
2.γ	Ναι	Ναι	Ναι	Όχι	2	0,3	+++	+	++	7
2.δ	Ναι	Όχι	Όχι	Όχι	6	0,3	+	--	--	3
3.α	Όχι	Ναι	Ναι	Όχι	0	6	+	+	++	3
3.β	Όχι	Ναι	Ναι	Όχι	0,5	5,5	+	+	++	4
3.γ	Όχι	Ναι	Ναι	Όχι	2	4	++	+	++	4
3.δ	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι	6,5	6	0	---	---	0

Πίνακας 8-3: Πίνακας Επιπτώσεων

Ο παραπάνω πίνακας (Πίνακας 8-3), ο οποίος διαθέτει 10 κριτήρια αξιολόγησης (K1, K2, ..., K10) και 18 εναλλακτικά σενάρια (1.α.i, 1.α.ii, ..., 3δ) αποτελεί τον πίνακα επιπτώσεων, ο οποίος ουσιαστικά προήλθε από την ένωση των πινάκων των χαρακτηριστικών των εναλλακτικών σεναρίων που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. 7.3.2).

8.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

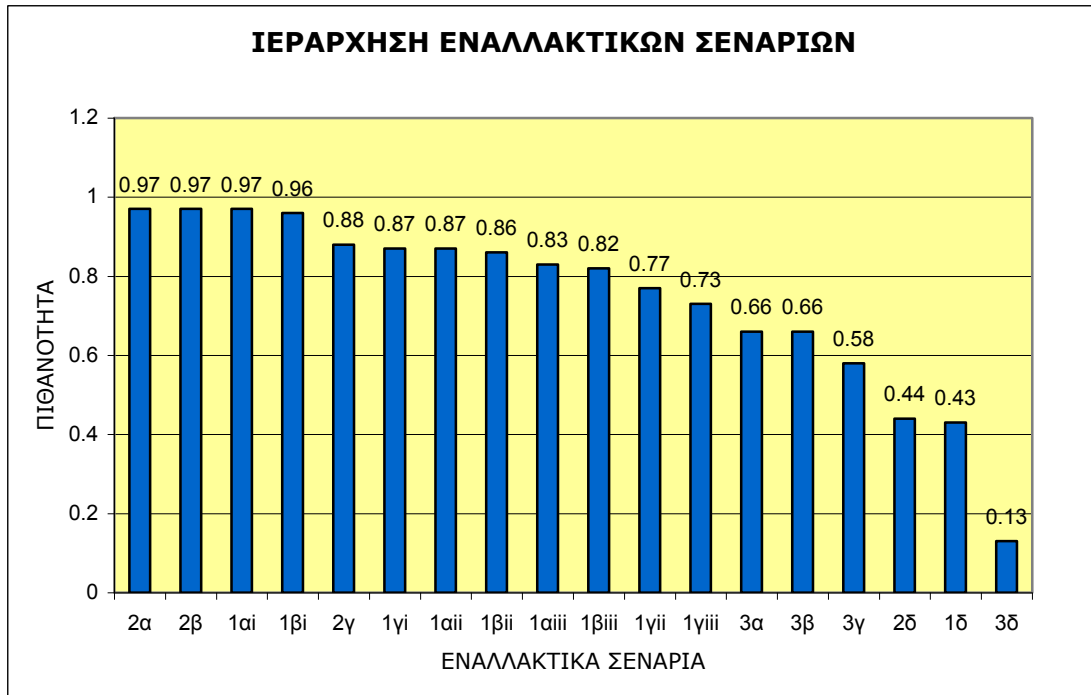
Η διαδικασία της αξιολόγησης παρουσιάζεται στη συνέχεια της παρούσας ενότητας και θα γίνει σε δύο στάδια. Στο πρώτο στάδιο, χρησιμοποιείται ένα εξειδικευμένο λογισμικό (λογισμικό DEFINITE), το οποίο χρησιμεύει στην αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων. Το λογισμικό αυτό, μετά από κατάλληλη επεξεργασία, θα δώσει ως αποτέλεσμα το κατά πόσο ικανοποιεί κάθε ένα σενάριο, τα ιεραρχημένα κριτήρια, όπως παρουσιάστηκαν παραπάνω. Στο δεύτερο στάδιο, θα επιλεγθούν τα επικρατέστερα σενάρια (σύμφωνα με τα αποτελέσματα του λογισμικού), τα οποία θα επαναξιολογηθούν μεταξύ τους, ώστε να προκύψει το τελικό καλύτερο σενάριο, που θα αποτελέσει και τη λύση στο παρόν θέμα.

8.3.1 Αξιολόγηση με Χρήση του Λογισμικού "Definite"

Το λογισμικό "Definite" αποτελεί ένα «εργαλείο» στη διαδικασία της αξιολόγησης εναλλακτικών λύσεων, καθώς μπορεί να επεξεργαστεί πληθώρα σεναρίων και κριτηρίων, γεγονός που θα ήταν σαφώς πιο πολύπλοκο για έναν αξιολογητή.

Το συγκεκριμένο λογισμικό χρησιμοποιεί ως στοιχεία εισόδου τους τρεις παραπάνω Πίνακες 8-1, 8-2 και 8-3, δηλαδή τα κριτήρια αξιολόγησης, την ιεράρχηση των κριτηρίων και τον πίνακα επιπτώσεων, εξάγοντας ως αποτέλεσμα ένα ιστόγραμμα στο οποίο εμφανίζεται η πιθανότητα κάθε εναλλακτικής να λάβει μια από τις θέσεις ιεραρχίας. Για να γίνει μια λύση αποδεκτή ως η καλύτερη θα πρέπει να καταταχθεί στη πρώτη θέση ιεραρχίας με περισσότερο από 75%.

Επομένως, μετά την είσοδο των απαραίτητων στοιχείων στο λογισμικό "Definite", το αποτέλεσμα είναι να προκύψει η ιεράρχηση των εναλλακτικών όπως παρουσιάζεται στον Γράφημα 8-1, που ακολουθεί:



Γράφημα 8-1: Ιεράρχηση Εναλλακτικών Σεναρίων

8.3.2 Αξιολόγηση Επικρατέστερων Εναλλακτικών

Σύμφωνα με το Γράφημα 8-1, τα σενάρια που είναι πιο πιθανό να ιεραρχηθούν ως καλύτερα είναι τα εξής:

- Σενάριο 2.α: Πιθανότητα 97%
- Σενάριο 2.β: Πιθανότητα 97%
- Σενάριο 1.α.ι: Πιθανότητα 97%
- Σενάριο 1.β.ι: Πιθανότητα 96%

Τα σενάρια αυτά είναι τα επικρατέστερα ώστε να ικανοποιήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα κριτήρια αξιολόγησης. Ωστόσο, θα πρέπει να γίνει η επιλογή ενός και μόνο σεναρίου, το οποίο θα παρουσιαστεί στη συνέχεια ως η τελική πρόταση – λύση στο πρόβλημα που έχει τεθεί, δηλαδή της άμεσης σιδηροδρομικής σύνδεσης Λουτρακίου και Ισθμού με την Αθήνα.

Τα κοινά στοιχεία των επικρατέστερων σεναρίων μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- ✓ Άμεση σιδηροδρομική σύνδεση με Ισθμό
- ✓ Άμεση σιδηροδρομική σύνδεση με Λουτράκι
- ✓ Δεν απαιτείται μετεπιβίβαση σε άλλο συρμό
- ✓ Χρήση κανονικής γραμμής Ισθμός – Λουτράκι

- ✓ Αρκετά Θετικές Πολεοδομικές επιπτώσεις
- ✓ Αρκετά Θετικές Κυκλοφοριακές επιπτώσεις
- ✓ Πολύ Θετικές Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Επομένως, ικανοποιούνται οπωσδήποτε τρία από τα πιο σημαντικά κριτήρια (Σ.Σ. Ισθμού, Σ.Σ. Λουτρακίου, Όχι Μετεπιβίβαση) καθώς και τέσσερα ακόμη από τα υπόλοιπα κριτήρια.

Οι διαφοροποιήσεις των σεναρίων αυτών εντοπίζονται στα χαρακτηριστικά, που φαίνονται στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 8-4).

Κ \ Ε	1αi	1βi	2α	2β
Απόσταση Σ.Σ. από Λουτράκι	0 χλμ.	0,5 χλμ.	0 χλμ.	0,5 χλμ.
Απόσταση Σ.Σ. από Ισθμό	1 χλμ.	1 χλμ.	0,3 χλμ.	0,3 χλμ.
Κόστος Κατασκευής	7	8	6	7

Πίνακας 8-4: Χαρακτηριστικά Διαφοροποίησης των Επικρατέστερων Σεναρίων

Εκτός από τις παραπάνω μικρές ποσοτικές διαφοροποιήσεις (αποστάσεις, κόστος) τα σενάρια αυτά έχουν μια ακόμα σημαντική διαφορά η οποία δεν εντάχθηκε στα κριτήρια αξιολόγησης για λόγους απλοποίησης.

Το χαρακτηριστικό που ουσιαστικά διαφοροποιεί τα παραπάνω σενάρια είναι η θέση κατασκευής του Σ.Σ. Ισθμού, όχι όμως όσον αφορά την απόσταση του από τον Ισθμό, αλλά όσον αφορά τη καλύτερη δυνατή σιδηροδρομική σύνδεση με το Λουτράκι. Δηλαδή, η κατασκευή Σ.Σ. Ισθμού στη θέση (2) έχει τα εξής μειονεκτήματα:

- Δεν δίνει τη δυνατότητα σε όσους μετακινούνται ανάμεσα σε Λουτράκι και Αθήνα, να μπορούν να χρησιμοποιούν το Σ.Σ. Ισθμού
- και δεν επιτρέπει τη σιδηροδρομική σύνδεση Λουτράκι – Κόρινθος – Κιάτο και τους μελλοντικούς σταθμούς προς Ξυλόκαστρο και Πάτρα παρά μόνο με τη χρήση του Σ.Σ. Αγ. Θεοδώρων πραγματοποιώντας έτσι παράκαμψη στη διαδρομή και αύξηση του χρόνου μετακίνησης.

Αντίθετα, η θέση (1) του Ισθμού, παρότι έχει μεγαλύτερο κόστος κατασκευής και πιθανώς να απαιτεί και κάποια έργα οδοποιίας για τη καλύτερη οδική προσβασιμότητα του (όπως αναφέρθηκε και στην υποενότητα 7.3.2), παρουσιάζει τα εξής σημαντικά πλεονεκτήματα:

- ✓ Είναι δυνατή η απευθείας σύνδεση της διαδρομής Σ.Σ. Λουτρακίου – Σ.Σ. Ισθμού
- ✓ Παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης Κιάτου – Κορίνθου - μελλοντικών σταθμών (Ξυλόκαστρο, Πάτρα) με το Λουτράκι μέσω μετεπιβίβασης στο Σ.Σ. Ισθμού στη θέση (1).

Επομένως, καθώς η θέση (1) παρέχει πλεονεκτήματα καλύτερης σιδηροδρομικής σύνδεσης της περιοχής μελέτης και αυτής με την Αθήνα (που αποτελεί και τον στόχο της παρούσας μελέτης), κρίνονται ως καλύτερες λύσεις τα σενάρια 1.α.ι και 1.β.ι.

Όσον αφορά τη θέση του Σ.Σ. Λουτρακίου (θέση α ή β), η μεταξύ τους απόσταση (500 μέτρα) δεν διαφοροποιεί ιδιαίτερα τις εναλλακτικές. Ωστόσο, δεδομένης της ύπαρξης των υποδομών (Παλιός Σταθμός Λουτρακίου στη θέση (α) και ύπαρξη σιδηροδρομικής γραμμής ως τη θέση αυτή) θα ήταν άσκοπο να μην εκμεταλλευτούν, καθώς με τη χωροθέτηση του νέου Σταθμού στη θέση (α), θα υπάρξει άμεση σιδηροδρομική σύνδεση με το κέντρο του Λουτρακίου (εμπόριο, υπηρεσίες, κατοικίες) και επομένως πιο εύκολη πρόσβαση με ολόκληρη την πυκνοδομημένη αστική περιοχή. Με αυτό τον τρόπο, ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, που θα φτάνει ως το κέντρο του Λουτρακίου, ενδέχεται να προσελκύσει μεγάλο επιβατικό κοινό.

8.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Σύμφωνα με όσα παρουσιάστηκαν, αναλύθηκαν, αξιολογήθηκαν και εξήχθησαν παραπάνω, προκύπτει ότι ως καλύτερη λύση για το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης του Λουτρακίου και του Ισθμού με την Αθήνα, κρίνεται το Σενάριο 1.α.ι. (βλ. 7.3.2, για τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου σεναρίου).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

9.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι τελικές προτάσεις που προτείνονται για τη λύση των δύο μειζόνων θεμάτων τα οποία αναλύθηκαν διεξοδικά στη παρούσα μελέτη και τα οποία είναι η σύνδεση του απομακρυσμένου Σ.Σ. Κορίνθου με τη πόλη της Κορίνθου και η σιδηροδρομική σύνδεση της περιοχής Λουτρακίου – Ισθμού με την Αθήνα.

Επίσης, παρουσιάζονται ορισμένα επιπλέον μέτρα για τα θέματα αυτά, μέτρα που αφορούν τη δομή των πόλεων της περιοχής μελέτης (Κόρινθος και Λουτράκι), τι πετυχαίνεται με την εφαρμογή των προτάσεων αυτών και τέλος αναφέρονται ορισμένες σκέψεις για περαιτέρω μελλοντική έρευνα, με βάση τις προτάσεις της παρούσας μελέτης.

9.2 ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στη συνέχεια παρατίθενται οι τελικές προτάσεις που αφορούν τη περιοχή μελέτης, όσον αφορά τη πόλη της Κορίνθου και τη περιοχή Λουτρακίου – Ισθμού.

9.2.1 Τελικές Προτάσεις: Κόρινθος

Στο Κεφάλαιο 7 (βλ. 7.2) παρουσιάστηκαν τρεις προτάσεις για τη σύνδεση μεταξύ της πόλης της Κορίνθου και του απομακρυσμένου, κατά 2 περίπου χλμ., Σ.Σ. Κορίνθου από το κέντρο της πόλης και είναι οι εξής:

- ✚ Αστικές Λεωφορειακές Γραμμές (βλ. 7.2.1 και Παράρτημα Χαρτών, Π1)
- ✚ Ποδηλατόδρομοι (βλ. 7.2.2 και Παράρτημα Χαρτών, Π1)
- ✚ Συγκοινωνία Ανταποκρινόμενη στη Ζήτηση (βλ. 7.2.3).

Οι προτάσεις αυτές θα μπορούσαν να αποτελέσουν πραγματικές λύσεις στο συγκεκριμένο πρόβλημα της Κορίνθου. Ωστόσο, όπως ήδη έχει αναφερθεί στις αντίστοιχες ενότητες, θα πρέπει να γίνουν εξειδικευμένες μελέτες για τη δημόσια αστική συγκοινωνία και για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

9.2.2 Τελικές Προτάσεις: Λουτράκι - Ισθμός

Το αποτέλεσμα της αξιολόγησης που παρουσιάστηκε στο Κεφάλαιο 8 έδειξε ότι ως καλύτερη λύση για τη σιδηροδρομική σύνδεση Λουτρακίου και Ισθμού με την Αθήνα είναι το σενάριο 1.α.ι, σύμφωνα με το οποίο προτείνεται:

- ✓ Σιδηροδρομικός Σταθμός Ισθμού στη θέση (1), πριν τη Διώρυγα στο κομμάτι της Στερεάς Ελλάδας.
- ✓ Σιδηροδρομικός Σταθμός Λουτρακίου στη θέση (α), στη θέση του παλιού Σταθμού του Λουτρακίου.
- ✓ Μετατροπή της παλιάς μετρικής γραμμής Ισθμού – Λουτρακίου μήκους 6,3 χλμ. σε κανονικού εύρους.
- ✓ Τοποθέτηση νέας κανονικής γραμμής στην υπάρχουσα χάραξη - διακλάδωση του Ισθμού μήκους 800 μέτρων.
- ✓ Δρομολόγηση συρμών για τη διαδρομή Αθήνα – Λουτράκι, επιπρόσθετα στους ήδη υπάρχοντες συρμούς των δρομολογίων Πειραιάς – Κιάτο, που θα οριστεί με βάση την επιβατική ζήτηση. Για το θέμα αυτό θα πρέπει να γίνει εξειδικευμένη μελέτη.

Τα παραπάνω στοιχεία της τελικής πρότασης παρουσιάζονται στον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Τ1).

9.3 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΜΕΤΡΑ

Εκτός από τις παραπάνω λύσεις που προτάθηκαν για τη λύση των σιδηροδρομικών προβλημάτων της περιοχής μελέτης, προτείνονται και ορισμένα επιπλέον μέτρα. Κάποια από αυτά αφορούν τη καλύτερη λειτουργία του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, ενώ προτείνονται επιπλέον μέτρα και για την αναβάθμιση της δομής και της λειτουργίας των πόλεων της περιοχής μελέτης (Κόρινθος, Λουτράκι).

Επομένως, όσον αφορά τη λειτουργία του Προαστιακού και με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας του προφίλ των επιβατών ολόκληρου του δικτύου (βλ. 3.5.2) προτείνεται επιπλέον:

- Πύκνωση των δρομολογίων Κιάτο – Πειραιάς. Προτείνεται η δρομολόγηση ενός συρμού ανά 30' έναντι του ενός συρμού ανά 60' που λειτουργεί τώρα.

- Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας. Προτείνεται η λειτουργία από τις 4:30 το πρωί (σήμερα 4:30 ξεκινάει ο πρώτος συρμός από Πειραιά ενώ 5:30 από Κιάτο) μέχρι τις 2:00 μετά τα μεσάνυχτα (έναντι της υπάρχουσας λειτουργίας μέχρι τις 00:30).

Όσον αφορά τις πόλεις της Κορίνθου και του Λουτρακίου, προτείνονται επιπλέον μέτρα για την αναβάθμιση της βιωσιμότητάς τους, με ρυθμίσεις και μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ., με προώθηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και των φιλικών προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον, τρόπων μεταφοράς (π.χ. περπάτημα, ποδήλατο).

Επομένως, για τη πόλη της Κορίνθου, εκτός των τελικών προτάσεων (βλ. 7.2 και 9.2.1) προτείνονται τα εξής επιπλέον μέτρα:

- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:
 - Λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους κύριων και δευτερευουσών αρτηριών του οδικού δικτύου με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους και καθυστερήσεις, οι οποίοι είναι στις συμβολές Εθνικής Ανεξαρτησίας και Δαμασκηνού, Γ. Παπανδρέου και Πατρών, Γ. Παπανδρέου και Εθνικής Αντίστασης, Κολιάτσου και Απ. Παύλου (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π1)
 - Εφαρμογή σαφούς πολιτικής στάθμευσης στο κέντρο της πόλης με αυστηρή αστυνόμευση.
- Πεζοδρομήσεις: Δημιουργία νέων πεζοδρόμων (βλ. Παράρτημα Χαρτών, Π1) στο εμπορικό κέντρο της πόλης και συνένωση τους με τους ήδη υπάρχοντες με σκοπό τον περιορισμό της χρήσης Ι.Χ. στο κέντρο και την παροχή προτεραιότητας στους πεζούς και τα ποδήλατα.
- Αστική Συγκοινωνία: Παράλληλα με τις πεζοδρομήσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω θα πρέπει να γίνει και προσαρμογή των αστικών λεωφορειακών γραμμών, ώστε να προσφέρεται σωστή σύνδεση του εμπορικού κέντρου με την υπόλοιπη πόλη και να αποτρέπεται η χρήση Ι.Χ.
- Συνδυασμένες Μετακινήσεις: Η χρήση Ι.Χ. μπορεί επίσης να μειωθεί αν υπάρξουν κομβικά σημεία του λεωφορειακού δικτύου, όπου θα γίνεται μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο (park and ride) αλλά και το ποδήλατο (bike and ride: βλ. 7.2.2) (Βλαστός, Μηλάκης, 2006).

Αντίστοιχα, για τη πόλη του Λουτρακίου, η οποία βέβαια είναι αρκετά μικρότερη από τη Κόρινθο σε έκταση και πληθυσμό (βλ. Κεφάλαιο 2), προτείνονται τα εξής επιπλέον μέτρα:

- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:
 - Εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης στο κέντρο της πόλης με αυστηρή αστυνόμευση
 - Δημιουργία ισόπεδων φυλασσόμενων διαβάσεων στις συμβολές της σιδηροδρομικής γραμμής με τις υπό διάνοιξη και τις νέες προτεινόμενες οδούς, με σκοπό να μην υπάρξει αποκοπή των εκατέρωθεν της γραμμής τμημάτων της πόλης (βλ. Παράρτημα Χαρτών, T2). Για λόγους ασφαλείας θα πρέπει οι συρμοί να κινούνται με μικρή ταχύτητα όταν θα εισέρχονται στη περιοχή του Λουτρακίου.
- Πεζοδρομήσεις: Επέκταση της ήδη υπάρχουσας πεζοδρόμησης κατά 1 περίπου χλμ. (βλ. Παράρτημα Χαρτών, T2) στη παραλιακή ζώνη της πόλης, που αποτελεί το τουριστικό της κέντρο, με σκοπό τη μείωση της χρήσης Ι.Χ. στη Λεωφόρο Ποσειδώνος (παραλιακή οδός) και την ακόμα μεγαλύτερη τουριστική ανάπτυξη της. Σκοπός είναι η εκτεταμένη χρήση της παραλιακής ζώνης από τους πεζούς και το ποδήλατο.
- Ποδηλατόδρομοι: Προτείνεται δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων, με βάση τα μέτρα που έχουν προαναφερθεί στην υποενότητα 7.2.2, κατά μήκος της παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος από το Καζίνο μέχρι το τέλος του υπάρχοντος πεζόδρομου εντός της πόλης, κατά μήκος της Λεωφόρου Αθηνών και συνδέσεις μεταξύ αυτών κατά μήκος των οδών Αιγαίου και Παπανικολάου (βλ. Παράρτημα Χαρτών, T2).






Τέλος, προτείνεται η δημιουργία ενός ακόμα δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός της περιοχής μελέτης, που να συνδέει τη Κόρινθο, το Λουτράκι και τον Ισθμό μεταξύ τους καθώς η απόσταση τους, που δεν ξεπερνά τα 7 χλμ. και η γεωγραφία της περιοχής μπορούν να εξυπηρετήσουν τη χρήση ποδηλάτου και για υπεραστικές μετακινήσεις εντός της περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ:

- Κορίνθου – Λουτρακίου μήκους 6 χλμ. κατά μήκος της παραθαλάσσιας στο Κορινθιακό κόλπο οδικής αρτηρίας και της βυθιζόμενης γέφυρας της Ποσειδωνίας, με σύνδεση του με το υπόλοιπο αστικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων που έχει προταθεί παραπάνω εντός Κορίνθου και Λουτρακίου.

- ο Λουτρακίου – Ισθμού μήκους 6,5 χλμ. κατά μήκος της οδικής αρτηρίας που κινείται παράλληλα με τη Διώρυγα του Ισθμού.
- ο Ισθμού – Κορίνθου μήκους 5 χλμ. κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών και σύνδεση του με το ήδη προτεινόμενο Κορινθιακό αστικό δίκτυο.

9.4 ΤΙ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Εφαρμόζοντας τις τελικές προτάσεις και τα επιπλέον προτεινόμενα μέτρα που παρουσιάστηκαν παραπάνω, επιτυγχάνονται τα εξής:

-  Σιδηροδρομική σύνδεση Λουτράκι – Ισθμός – Αθήνα
-  Σιδηροδρομική σύνδεση Κόρινθος – Ισθμός – Λουτράκι
-  Καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Προαστιακού
-  Καλύτερη και βιώσιμη σύνδεση Σ.Σ. Κορίνθου – Πόλης Κορίνθου
-  Καλύτερη και πιο βιώσιμη πόλη Κορίνθου και Λουτρακίου.

9.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένες προτάσεις για περαιτέρω έρευνα όσον αφορά τη λειτουργία του Προαστιακού αλλά και τις προτάσεις και τα μέτρα που προτάθηκαν για τη Κόρινθο και το Λουτράκι.

Έτσι, για τον Προαστιακό προτείνεται να γίνει περαιτέρω έρευνα για:

- ο να εξεταστεί η απευθείας σύνδεση Αθήνα – Λουτράκι. Δηλαδή, να μελετηθεί η εκτιμώμενη επιβατική κίνηση του Σ.Σ. Λουτρακίου και να δρομολογηθούν τα απαραίτητα, για την επαρκή κάλυψη της επιβατικής ζήτησης, δρομολόγια
- ο να εξεταστεί η περίπτωση πύκνωσης των δρομολογίων καθώς και της διεύρυνσης του ωραρίου λειτουργίας ώστε να ανταποκρίνεται στην απατήσεις των επιβατών.

Τέλος, όσον αφορά τις προτάσεις και τα μέτρα που παρουσιάστηκαν παραπάνω για τη Κόρινθο και το Λουτράκι, θα πρέπει να εξετασθούν περαιτέρω με πιο εξειδικευμένες μελέτες. Επομένως, προτείνεται περαιτέρω έρευνα για:

- Τις αστικές δημόσιες λεωφορειακές γραμμές της Κορίνθου
- Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων Κορίνθου και Λουτρακίου
- Την αναγκαιότητα, χρησιμότητα και εφαρμοσιμότητα της πρότασης για την Ανταποκρινόμενη στη Ζήτηση Συγκοινωνία Σ.Σ. Κορίνθου - Πόλης (βλ. 7.2.3).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Αραβαντινός Α., 1997. Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου. Αθήνα: Συμμετρία.
- 2) Βλαστός Θ., Μηλάκης, Δ., 2006. Πολεοδομία vs. Μεταφορές. Από την Απόκλιση στη Σύγκλιση. Αθήνα: ΟΡΣΑ, ΕΜΠ, EC-DG Research.
- 3) Βόσκογλου Ν., Μάρη Ι., 2000. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων και Παρεμβάσεων στο Δομημένο Τμήμα της Πόλης Λουτρακίου. Λουτράκι.
- 4) Γιαουτζή Μ., Στρατηγέα Α., 2005. Σημειώσεις Χωροταξίας. Αθήνα: ΕΜΠ.
- 5) Γιαουτζή Μ., Στρατηγέα Α., 2005. Αξιολόγηση στο Σχεδιασμό του Χώρου. Αθήνα: ΕΜΠ.
- 6) Cervero R., 1990. The Transit Metropolis. A Global Inquiry. Washington, D.C.: Island Press.
- 7) Μαγγιώρος Α., Σμαΐλη Μ., Αρμένη Ζ., 2008. Μελέτη Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στο Κέντρο της Πόλης της Κορίνθου. Κόρινθος.
- 8) Παρασκευόπουλος Ν., Παρασκευόπουλος Σ., 2006. Συνδυασμένες Μεταφορές Υπεραστικών Λεωφορείων και Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Χίος: 1^ο Διεθνές Συνέδριο για την «Ανταγωνιστικότητα και Συμπληρωματικότητα των Μεταφορικών Μέσων, Προοπτικές για τις Συνδυασμένες Μεταφορές».
- 9) TRAINOSE Α.Ε.: ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, 2006. Έρευνα Ικανοποίησης Επιβατών Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Β' Κύμα. Αθήνα.
- 10) TRADEMCO Α.Ε., 1998. Μελέτη Αξιολόγησης της Οικονομοτεχνικής Σκοπιμότητας για το Δίκτυο Προαστιακού Τραίνου Αττικής. Αθήνα.
- 11) TRADEMCO Α.Ε., 2002. Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακού Προτύπου Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Αθήνα.

ΠΗΓΕΣ ΑΝΤΛΗΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

- TRAINOSE Α.Ε.: Γενική Διεύθυνση Προαστιακών Γραμμών
- ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ Α.Ε.: Γραφείο Κίνησης

ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

- www.statistics.gr
- el.wikipedia.org
- www.korinthorama.gr
- www.ecocity.gr
- www.proastiakos.gr
- www.isthmos.gr
- epivatis.gr
- www.saas.gr
- www.ose.gr
- www.ergose.gr
- www.korinthia.net
- [Google Earth](#)
- hellas.teipir.gr
- www.vres.gr
- www.infopeloponnisos.gr
- www.symboulos.gr
- www.skai.gr
- www.yme.gr
- www.inout.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΚΙΑΤΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ							
α/α	Κιάτο	Κόρινθος	Αγ. Θεόδωροι	Κινέττα	Μέγαρα	Νέα Πέραμος	Μαγούλα
1	5:36	5:51	6:03	6:08	6:18	6:23	6:32
2	6:36	6:51	7:03	7:08	7:18	7:23	7:32
3	7:36	7:51	8:03	8:08	8:18	8:23	8:32
4	8:36	8:51	9:03	9:08	9:18	9:23	9:32
5	9:36	9:51	10:03	10:08	10:18	10:23	10:32
6	10:36	10:51	11:03	11:08	11:18	11:23	11:32
7	11:36	11:51	12:03	12:08	12:18	12:23	12:32
8	12:36	12:51	13:03	13:08	13:18	13:23	13:32
9	13:36	13:51	14:03	14:08	14:18	14:23	14:32
10	14:36	14:51	15:03	15:08	15:18	15:23	15:32
11	15:36	15:51	16:03	16:08	16:18	16:23	16:32
12	16:36	16:51	17:03	17:08	17:18	17:23	17:32
13	17:36	17:51	18:03	18:08	18:18	18:23	18:32
14	18:36	18:51	19:03	19:08	19:18	19:23	19:32
15	19:36	19:51	20:03	20:08	20:18	20:23	20:32
16	20:36	20:51	21:03	21:08	21:18	21:23	21:32
17	21:36	21:51	22:03	22:08	22:18	22:23	22:32
18	22:36	22:51	23:03	23:08	23:18	23:23	23:32
α/α	Ασπρόπυργος	Άνω Λιόσια	Αθήνα	Ρουφ	Ρέντης	Λεύκα	Πειραιάς
1	6:38	6:47	7:04	7:09	7:14	7:17	7:22
2	7:38	7:47	8:04	8:09	8:14	8:17	8:22
3	8:38	8:47	9:04	9:09	9:14	9:17	9:22
4	9:38	9:47	10:04	10:09	10:14	10:17	10:22
5	10:38	10:47	11:04	11:09	11:14	11:17	11:22
6	11:38	11:47	12:04	12:09	12:14	12:17	12:22
7	12:38	12:47	13:04	13:09	13:14	13:17	13:22
8	13:38	13:47	14:04	14:09	14:14	14:17	14:22
9	14:38	14:47	15:04	15:09	15:14	15:17	15:22
10	15:38	15:47	16:04	16:09	16:14	16:17	16:22
11	16:38	16:47	17:04	17:09	17:14	17:17	17:22
12	17:38	17:47	18:04	18:09	18:14	18:17	18:22
13	18:38	18:47	19:04	19:09	19:14	19:17	19:22
14	19:38	19:47	20:04	20:09	20:14	20:17	20:22
15	20:38	20:47	21:04	21:09	21:14	21:17	21:22
16	21:38	21:47	22:04	22:09	22:14	22:17	22:22
17	22:38	22:47	23:04	23:09	23:14	23:17	23:22
18	23:38	23:47	0:04	0:09	0:14	0:17	0:22

Πίνακας Π-1: Δρομολόγια Προαστιακού Σιδηρόδρομου Κιάτο - Πειραιάς
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΙΑΤΟ							
α/α	Πειραιάς	Λεύκα	Ρέντης	Ρουφ	Αθήνα	Άνω Λιόσια	Ασπρόπυργος
1	4:36	4:41	4:45	4:49	4:57	5:10	5:17
2	5:44	5:49	5:53	5:57	6:06	6:19	6:26
3	6:44	6:49	6:53	6:57	7:06	7:19	7:26
4	7:44	7:49	7:53	7:57	8:06	8:19	8:26
5	8:44	8:49	8:53	8:57	9:06	9:19	9:26
6	9:44	9:49	9:53	9:57	10:06	10:19	10:26
7	10:44	10:49	10:53	10:57	11:06	11:19	11:26
8	11:44	11:49	11:53	11:57	12:06	12:19	12:26
9	12:44	12:49	12:53	12:57	13:06	13:19	13:26
10	13:44	13:49	13:53	13:57	14:06	14:19	14:26
11	14:44	14:49	14:53	14:57	15:06	15:19	15:26
12	15:44	15:49	15:53	15:57	16:06	16:19	16:26
13	16:44	16:49	16:53	16:57	17:06	17:19	17:26
14	17:44	17:49	17:53	17:57	18:06	18:19	18:26
15	18:44	18:49	18:53	18:57	19:06	19:19	19:26
16	19:44	19:49	19:53	19:57	20:06	20:19	20:26
17	20:44	20:49	20:53	20:57	21:06	21:19	21:26
18	21:44	21:49	21:53	21:57	22:06	22:19	22:26
19	22:44	22:49	22:53	22:57	23:06	23:19	23:26
α/α	Μαγούλα	Νέα Πέραμος	Μέγαρο	Κινέττα	Αγ. Θεόδωροι	Κόρινθος	Κιάτο
1	5:23	5:32	5:37	5:47	5:52	6:04	6:18
2	6:32	6:41	6:46	6:56	7:01	7:13	7:27
3	7:32	7:41	7:46	7:56	8:01	8:13	8:27
4	8:32	8:41	8:46	8:56	9:01	9:13	9:27
5	9:32	9:41	9:46	9:56	10:01	10:13	10:27
6	10:32	10:41	10:46	10:56	11:01	11:13	11:27
7	11:32	11:41	11:46	11:56	12:01	12:13	12:27
8	12:32	12:41	12:46	12:56	13:01	13:13	13:27
9	13:32	13:41	13:46	13:56	14:01	14:13	14:27
10	14:32	14:41	14:46	14:56	15:01	15:13	15:27
11	15:32	15:41	15:46	15:56	16:01	16:13	16:27
12	16:32	16:41	16:46	16:56	17:01	17:13	17:27
13	17:32	17:41	17:46	17:56	18:01	18:13	18:27
14	18:32	18:41	18:46	18:56	19:01	19:13	19:27
15	19:32	19:41	19:46	19:56	20:01	20:13	20:27
16	20:32	20:41	20:46	20:56	21:01	21:13	21:27
17	21:32	21:41	21:46	21:56	22:01	22:13	22:27
18	22:32	22:41	22:46	22:56	23:01	23:13	23:27
19	23:32	23:41	23:46	23:56	0:01	0:13	0:27

Πίνακας Π-2: Δρομολόγια Προαστιακού Σιδηρόδρομου Πειραιάς – Κιάτο
(Πηγή: www.proastiaikos.gr)

ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ					
α/α	Άνω Λιόσια	Ηράκλειο	Νερατζιώτισσα	Κηφισίας	Πεντέλης
1	6:06	6:11	6:13	6:18	6:20
2	6:21	6:26	6:28	6:33	6:35
3	6:35	6:40	6:42	6:47	6:49
4	6:50	6:55	6:57	7:02	7:04
5	7:06	7:11	7:13	7:18	7:20
6	7:21	7:26	7:28	7:33	7:35
...	XX:06	XX:13	XX:16	XX:18	XX:20
...	XX:21	XX:28	XX:31	XX:33	XX:35
...	XX:35	XX:42	XX:45	XX:47	XX:49
72	23:50	23:55	23:57	0:02	0:04
73	0:06	0:11	0:13	0:18	0:20
α/α	Πλακεντίας	Παλλήνη	Παιανία-Κάντζα	Κορωπί	Αεροδρόμιο
1	6:23	6:26	6:28	6:33	6:37
2	6:38	6:41	6:43	6:48	6:52
3	6:52	6:55	6:57	7:02	7:06
4	7:07	7:10	7:12	7:17	7:21
5	7:23	7:26	7:28	7:33	7:37
6	7:38	7:41	7:43	7:48	7:52
...	XX:23	XX:26	XX:28	XX:33	XX:37
...	XX:38	XX:41	XX:43	XX:48	XX:52
...	XX:52	XX:55	XX:57	XX:02	XX:06
72	0:07	0:10	0:12	0:17	0:21
73	0:23	0:26	0:28	0:33	0:37

Πίνακας Π-3: Δρομολόγια Προαστιακού Σιδηρόδρομου Άνω Λιόσια – Αεροδρόμιο
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ					
α/α	Αεροδρόμιο	Κορωπί	Παιανία-Κάντζα	Παλλήνη	Πλακεντίας
1	5:31	5:35	5:40	5:42	5:46
2	5:45	5:49	5:54	5:56	6:00
3	6:00	6:04	6:09	6:11	6:15
4	6:14	6:18	6:23	6:25	6:29
5	6:31	6:35	6:40	6:42	6:46
6	6:45	6:49	6:54	6:56	7:00
...	XX:00	XX:04	XX:09	XX:11	XX:15
...	XX:14	XX:18	XX:23	XX:25	XX:29
...	XX:31	XX:35	XX:40	XX:42	XX:46
...	XX:45	XX:49	XX:54	XX:56	XX:00
72	23:14	23:18	23:23	23:25	23:29
73	23:31	23:35	23:40	23:42	23:46
α/α	Πεντέλης	Κηφισίας	Νερατζιώτισσα	Ηράκλειο	Άνω Λιόσια
1	5:48	5:50	5:53	5:55	6:02
2	6:02	6:04	6:07	6:09	6:16
3	6:17	6:19	6:22	6:24	6:31
4	6:31	6:33	6:36	6:38	6:45
5	6:48	6:50	6:53	6:55	7:02
6	7:02	7:04	7:07	7:09	7:16
...	XX:17	XX:19	XX:22	XX:24	XX:31
...	XX:31	XX:33	XX:36	XX:38	XX:45
...	XX:48	XX:50	XX:53	XX:55	XX:02
...	XX:02	XX:04	XX:07	XX:09	XX:16
72	23:31	23:35	23:40	23:42	23:46
73	23:48	23:50	23:53	23:55	0:02

Πίνακας Π-4: Δρομολόγια Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αεροδρόμιο - Άνω Λιόσια
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

ΤΙΜΕΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΚΑΝΟΝΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ									
	ΚΙΑΤ Ο	ΚΟΡΙΝ ΘΟΣ	ΑΓ. ΘΕΟΔ ΩΡΟΙ	ΚΙΝΕΤ ΤΑ	ΜΕΓΑΡ Α	Ν. ΠΕΡΑΜ ΟΣ			
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	2 €	-	2 €	2 €	4 €	4 €			
	ΜΑΓ ΟΥΛ Α	ΑΣΠΡΟ ΠΥΡΓΟ Σ	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙ Α	ΑΘΗΝ Α	ΡΟΥΦ	ΡΕΝΤΗ Σ	ΛΕΥΚΑ	ΠΕΙΡΑ ΙΑΣ	
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	
	ΗΡΑ ΚΛΕΙ Ο	ΝΕΡΑΤ ΖΙΩΤΙΣ ΣΑ	ΚΗΦΙΣ ΙΑΣ	ΠΕΝΤΕ ΛΗΣ	ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕ ΝΤΙΑΣ	ΠΑΛΛ ΗΝΗ	ΚΑΝΤΖ Α	ΚΟΡΩ ΠΙ	ΑΕΡ ΟΔΡ ΟΜΙ Ο
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	7 €	7 €	7 €	8 €

Πίνακας Π-5: Τιμές Κανονικών Εισιτηρίων Προαστιακού
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

ΜΕΙΩΜΕΝΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ (<18, >65, ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ, ΦΟΙΤΗΤΕΣ, ΜΑΘΗΤΕΣ)									
	ΚΙΑΤ Ο	ΚΟΡΙΝ ΘΟΣ	ΑΓ. ΘΕΟΔ ΩΡΟΙ	ΚΙΝΕΤ ΤΑ	ΜΕΓΑΡ Α	Ν. ΠΕΡΑΜ ΟΣ			
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	1 €	-	1 €	1 €	2 €	2 €			
	ΜΑΓ ΟΥΛ Α	ΑΣΠΡΟ ΠΥΡΓΟ Σ	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙ Α	ΑΘΗΝ Α	ΡΟΥΦ	ΡΕΝΤΗ Σ	ΛΕΥΚΑ	ΠΕΙΡΑ ΙΑΣ	
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	3 €	3 €	3 €	3 €	3 €	3 €	3 €	3 €	
	ΗΡΑ ΚΛΕΙ Ο	ΝΕΡΑΤ ΖΙΩΤΙΣ ΣΑ	ΚΗΦΙΣ ΙΑΣ	ΠΕΝΤΕ ΛΗΣ	ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕ ΝΤΙΑΣ	ΠΑΛΛ ΗΝΗ	ΚΑΝΤΖ Α	ΚΟΡΩ ΠΙ	ΑΕΡ ΟΔΡ ΟΜΙ Ο
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	3 €	3 €	3 €	3 €	3 €	3,50 €	3,50 €	3,50 €	4 €

Πίνακας Π-6: Τιμές Μειωμένων Εισιτηρίων Προαστιακού
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΜΕΤ' ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ									
	ΚΙΑΤ Ο	ΚΟΡΙΝ ΘΟΣ	ΑΓ. ΘΕΟΔ ΩΡΟΙ	ΚΙΝΕΤ ΤΑ	ΜΕΓΑΡ Α	Ν. ΠΕΡΑΜ ΟΣ			
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	3 €	-	3 €	3 €	7 €	7 €			
	ΜΑΓ ΟΥΛ Α	ΑΣΠΡΟ ΠΥΡΓΟ Σ	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙ Α	ΑΘΗΝ Α	ΡΟΥΦ	ΡΕΝΤΗ Σ	ΛΕΥΚΑ	ΠΕΙΡΑ ΙΑΣ	
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	10 €	10 €	10 €	10 €	10 €	10 €	10 €	10 €	
	ΗΡΑ ΚΛΕΙ Ο	ΝΕΡΑΤ ΖΙΩΤΙΣ ΣΑ	ΚΗΦΙΣ ΙΑΣ	ΠΕΝΤΕ ΛΗΣ	ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕ ΝΤΙΑΣ	ΠΑΛΛ ΗΝΗ	ΚΑΝΤΖ Α	ΚΟΡΩ ΠΙ	ΑΕΡ ΟΔΡ ΟΜΙ Ο
ΚΟΡΙ ΝΘΟΣ	10 €	10 €	10 €	10 €	10 €	12 €	12 €	12 €	14 €

Πίνακας Π-7: Τιμές Εισιτηρίων Μετ' Επιστροφής Προαστιακού
(Πηγή: www.proastiakos.gr)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΙΣΘΜΟΣ - ΑΘΗΝΑ					
ΔΕΥΤΕΡΑ-ΣΑΒΒΑΤΟ			ΚΥΡΙΑΚΗ		
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ
1	4:50	N.E.O.	1	4:50	N.E.O.
2	5:30	N.E.O.	2	5:30	N.E.O.
3	6:00	Π.Ε.Ο.	3	6:30	N.E.O.
4	7:00	N.E.O.	4	7:00	N.E.O.
5	8:00	N.E.O.	5	7:30	N.E.O.
6	8:30	Π.Ε.Ο.	6	8:30	Π.Ε.Ο.
7	9:00	N.E.O.	7	9:30	N.E.O.
8	10:00	Π.Ε.Ο.	8	10:30	N.E.O.
9	10:15	N.E.O.	9	11:30	N.E.O.
10	11:00	N.E.O.	10	12:00	Π.Ε.Ο.
11	12:00	Π.Ε.Ο.	11	12:30	N.E.O.
12	12:15	N.E.O.	12	13:30	N.E.O.
13	13:00	N.E.O.	13	14:00	N.E.O.
14	14:00	N.E.O.	14	14:10	Π.Ε.Ο.
15	14:10	Π.Ε.Ο.	15	15:00	N.E.O.
16	15:00	N.E.O.	16	16:00	N.E.O.
17	16:00	N.E.O.	17	17:10	N.E.O.
18	17:10	N.E.O.	18	18:15	Π.Ε.Ο.
19	18:15	Π.Ε.Ο.	19	18:30	N.E.O.
20	18:30	N.E.O.	20	19:30	N.E.O.
21	19:30	N.E.O.	21	21:00	N.E.O.
22	21:00	N.E.O.	22	21:30	N.E.O.
23	21:30	N.E.O.			

Πίνακας Π-8: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Κόρινθο για Αθήνα
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΑΘΗΝΑ - ΙΣΘΜΟΣ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ					
ΔΕΥΤΕΡΑ-ΣΑΒΒΑΤΟ			ΚΥΡΙΑΚΗ		
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ
1	6:10	N.E.O.	1	6:10	N.E.O.
2	7:30	N.E.O.	2	7:30	N.E.O.
3	8:10	Π.Ε.Ο.	3	8:30	Π.Ε.Ο.
4	8:40	N.E.O.	4	8:40	N.E.O.
5	9:10	N.E.O.	5	9:40	N.E.O.
6	9:40	N.E.O.	6	10:30	Π.Ε.Ο.
7	10:10	Π.Ε.Ο.	7	10:40	N.E.O.
8	10:40	N.E.O.	8	11:40	N.E.O.
9	11:10	N.E.O.	9	12:30	Π.Ε.Ο.
10	11:40	N.E.O.	10	12:40	N.E.O.
11	12:10	Π.Ε.Ο.	11	13:40	N.E.O.
12	12:40	N.E.O.	12	14:10	N.E.O.
13	13:10	N.E.O.	13	14:20	Π.Ε.Ο.
14	13:40	N.E.O.	14	14:40	N.E.O.
15	14:10	N.E.O.	15	15:40	N.E.O.
16	14:20	Π.Ε.Ο.	16	16:10	N.E.O.
17	14:40	N.E.O.	17	16:40	N.E.O.
18	15:10	N.E.O.	18	17:10	N.E.O.
19	15:40	N.E.O.	19	17:40	N.E.O.
20	16:10	N.E.O.	20	18:10	N.E.O.
21	16:40	N.E.O.	21	18:40	N.E.O.
22	17:10	N.E.O.	22	19:10	Π.Ε.Ο.
23	17:40	N.E.O.	23	19:40	N.E.O.
24	18:10	N.E.O.	24	20:10	N.E.O.
25	18:40	N.E.O.	25	20:40	N.E.O.
26	19:10	Π.Ε.Ο.	26	21:40	N.E.O.
27	19:40	N.E.O.	27	22:30	N.E.O.
28	20:10	N.E.O.			
29	20:40	N.E.O.			
30	21:40	N.E.O.			
31	22:30	N.E.O.			

Πίνακας Π-9: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Αθήνα για Κόρινθο
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΛΟΥΤΡΑΚΙ - ΑΘΗΝΑ					
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ
1	6:00	N.E.O.	5	14:30	N.E.O.
2	7:30	N.E.O.	6	17:30	N.E.O.
3	9:30	N.E.O.	7	19:30	N.E.O.
4	12:30	N.E.O.	8	21:00	N.E.O.

Πίνακας Π-10: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Λουτράκι για Αθήνα
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΑΘΗΝΑ - ΛΟΥΤΡΑΚΙ					
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ
1	8:30	N.E.O.	5	16:30	N.E.O.
2	10:30	N.E.O.	6	18:00	N.E.O.
3	12:20	N.E.O.	7	19:30	N.E.O.
4	14:30	N.E.O.	8	21:00	N.E.O.

Πίνακας Π-11: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Αθήνα για Λουτράκι
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΛΟΥΤΡΑΚΙ					
ΔΕΥΤΕΡΑ-ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ		ΣΑΒΒΑΤΟ		ΚΥΡΙΑΚΗ-ΑΡΓΙΕΣ	
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ
1	5:30	1	5:30	1	7:30
2	6:00	2	6:00	2	8:30
3	6:30	3	6:30	3	9:30
4	7:00	4	7:00	4	10:30
5	7:30	5	7:30	5	11:30
6	8:00	6	8:00	6	12:30
7	8:30	7	8:30	7	13:30
8	9:00	8	9:00	8	14:30
9	9:30	9	9:30	9	15:30
10	10:00	10	10:00	10	16:30
11	10:30	11	10:30	11	17:30
12	11:00	12	11:00	12	18:30
13	11:30	13	11:30	13	19:30
14	12:00	14	12:00	14	20:30
15	12:30	15	12:30	15	22:10
16	13:00	16	13:00		
17	13:30	17	13:30		
18	14:00	18	14:00		
19	14:30	19	14:30		
20	15:00	20	15:30		
21	15:30	21	16:30		
22	16:00	22	17:30		
23	16:30	23	18:30		
24	17:00	24	19:30		
25	17:30	25	20:30		
26	18:00	26	22:10		
27	18:30				
28	19:00				
29	19:30				
30	20:00				
31	20:30				
32	21:00				
33	22:10				

Πίνακας Π-12: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Κόρινθο για Λουτράκι
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΛΟΥΤΡΑΚΙ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ					
ΔΕΥΤΕΡΑ-ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ		ΣΑΒΒΑΤΟ		ΚΥΡΙΑΚΗ-ΑΡΓΙΕΣ	
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ
1	6:00	1	6:00	1	8:00
2	6:30	2	6:30	2	9:00
3	7:00	3	7:00	3	10:00
4	7:30	4	7:30	4	11:00
5	8:00	5	8:00	5	12:00
6	8:30	6	8:30	6	13:00
7	9:00	7	9:00	7	14:00
8	9:30	8	9:30	8	15:00
9	10:00	9	10:00	9	16:00
10	10:30	10	10:30	10	17:00
11	11:00	11	11:00	11	18:00
12	11:30	12	11:30	12	19:00
13	12:00	13	12:00	13	20:00
14	12:30	14	12:30	14	21:00
15	13:00	15	13:00	15	22:30
16	13:30	16	13:30		
17	14:00	17	14:00		
18	14:30	18	14:30		
19	15:00	19	15:00		
20	15:30	20	16:00		
21	16:00	21	17:00		
22	16:30	22	18:00		
23	17:00	23	19:00		
24	17:30	24	20:00		
25	18:00	25	21:00		
26	18:30	26	22:30		
27	19:00				
28	19:30				
29	20:00				
30	20:30				
31	21:00				
32	21:30				
33	22:30				

Πίνακας Π-13: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Λουτράκι για Κόρινθο
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΙΣΘΜΙΑ					
ΔΕΥΤΕΡΑ		ΣΑΒΒΑΤΟ		ΚΥΡΙΑΚΗ	
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ
1	6:55	1	9:40	—	
2	9:40	2	12:00		
3	12:00	3	16:30		
4	16:30				

Πίνακας Π-14: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Κόρινθο για Ισθμία
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΙΣΘΜΙΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ					
ΔΕΥΤΕΡΑ		ΣΑΒΒΑΤΟ		ΚΥΡΙΑΚΗ	
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ
1	7:10	1	9:50	—	
2	9:50	2	12:20		
3	12:20	3	16:40		
4	16:40				

Πίνακας Π-15: Ώρες Αναχώρησης Λεωφορείων ΚΤΕΛ από Ισθμία για Κόρινθο
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΡΙΝΘΟΥ – Σ.Σ. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ			
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ
1	6:35	16	14:05
2	7:05	17	14:35
3	7:35	18	15:05
4	8:05	19	15:35
5	8:35	20	16:05
6	9:05	21	16:35
7	9:35	22	17:05
8	10:05	23	17:35
9	10:35	24	18:05
10	11:05	25	18:35
11	11:35	26	19:05
12	12:05	27	19:35
13	12:35	28	20:05
14	13:05	29	20:35
15	13:35	30	21:05

Πίνακας Π-16: Καθημερινές Ώρες Αναχώρησης Αστικών Λεωφορείων από
Κέντρο Κορίνθου για το Σταθμό του Προαστιακού Σιδηρόδρομου
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

Σ.Σ. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ – ΚΑΛΑΜΙΑ – ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΡΙΝΘΟΥ			
α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	α/α	ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ
1	6:53	16	14:20
2	7:20	17	14:53
3	7:53	18	15:20
4	8:20	19	15:53
5	8:53	20	16:20
6	9:20	21	16:53
7	9:53	22	17:20
8	10:20	23	17:53
9	10:53	24	18:20
10	11:20	25	18:53
11	11:53	26	19:20
12	12:20	27	19:53
13	12:53	28	20:20
14	13:20	29	20:53
15	13:53	30	21:20

Πίνακας Π-17: Καθημερινές Ώρες Αναχώρησης Αστικών Λεωφορείων από το Σταθμό του
Προαστιακού Σιδηρόδρομου για τη παραλιακή περιοχή Καλάμια και Κέντρο Κορίνθου
(Πηγή: ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, 2009)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **1**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **ΚΥΡΙΑΚΗ 11/1/09, 11:35**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Στρατόπεδο Κορίνθου**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input checked="" type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input checked="" type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **2**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 11:43**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Άργος -> Κόρινθος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input checked="" type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input checked="" type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Είναι συνταξιούχος και μόνιμος κάτοικος Άργους πλέον.
Διαθέτει 2^ο σπίτι στην Αθήνα και το επισκέπτεται τακτικά.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **3**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 16:40**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	✓
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	✓
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	✓

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Παραλία Καλάμια)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Πειραιάς**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	✓	Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί	✓	Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση	✓	Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **4**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 16:45**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input checked="" type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input checked="" type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Σοφικό Κορινθίας -> Κόρινθος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input checked="" type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input checked="" type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **5**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 16:50**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Μέγαρα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input checked="" type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input checked="" type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **6**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 17:48**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	✓
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	✓

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	✓

3) Η Προέλευση σας είναι: **Μέγαρα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Ισθμός**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί	✓	Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	✓

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Ταξιδεύει προς Τρίπολη. Από το Σ.Σ. Κορίνθου με ταξί θα πάει στα ΚΤΕΛ Ισθμού για μετεπιβίβαση σε Λεωφορείο προς Τρίπολη.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **7**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 17:50**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	✓
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	✓
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	✓

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	✓	Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	✓	Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από αναψυχή στην Αθήνα.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **8**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 17:53**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	✓
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	✓
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	✓

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος (Καλλιθέα)**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	✓
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	✓	Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από αγορές στην Αθήνα.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **9**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 17:55**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Πειραιάς**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Λουτράκι**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input checked="" type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input checked="" type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **10**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 17:56**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input checked="" type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input checked="" type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Άνω Λιόσια**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Βραχάτι Κορινθίας**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input checked="" type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από κοινωνικές υποχρεώσεις στην Αθήνα.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **11**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Κυριακή 11/1/09, 18:00**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	✓

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	✓
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	✓
ΟΧΙ	

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αεροδρόμιο**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Λουτρά Ωραίας Ελένης Κορινθίας**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	✓	Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	✓
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **12**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 7:30**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Περιοχή Στρατοπέδου)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input checked="" type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input checked="" type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **13**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 7:32**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	✓
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	✓
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	✓
ΟΧΙ	

3) Η Προέλευση σας είναι: **Πύργος -> Κόρινθος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	✓

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Αναψυχή	
Εργασία	✓	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Ήρθε από Πύργο με τρέινο**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **14**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 7:35**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	✓
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	✓
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	✓

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	✓	Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Αναψυχή	
Εργασία	✓	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **15**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 7:38**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	✓
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	✓

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	✓
ΟΧΙ	

3) Η Προέλευση σας είναι: **Μαυός Κορινθίας -> Κόρινθος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	✓	Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές	✓	Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **16**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 7:40**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input checked="" type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input checked="" type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **17**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 7:50**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	✓
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	✓
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	✓

3) Η Προέλευση σας είναι: **Λέχαιο Κορινθίας -> Κόρινθος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Νερατζιώτισσα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	✓	Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία		Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση	✓	Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **18**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 16:45**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κινέττα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input checked="" type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Κάτοικος Κινέττας, πάει καθημερινά σχολείο στη Κόρινθο και γυρνάει αυθημερόν.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **19**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 16:48**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input checked="" type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input checked="" type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input checked="" type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **20**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 17:50**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Λουτράκι**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input checked="" type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από εργασία στην Αθήνα αυθημερόν**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **21**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 17:55**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Σοφικό Κορινθίας**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input checked="" type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από εργασία στην Αθήνα αυθημερόν**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **22**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 17:58**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	✓
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	✓
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	✓
ΟΧΙ	

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Λέχαιο**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	✓	Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	✓	Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από εργασία στην Αθήνα αυθημερόν**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **23**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 18:00**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input checked="" type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Νερατζιώτισσα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input checked="" type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input checked="" type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **24**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 18:02**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Παλλήνη**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος (Άγιος Γεώργιος)**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input checked="" type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από εργασία στην Παλλήνη**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **25**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09, 18:04**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	✓
26-35 ετών	
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	✓
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	✓
ΟΧΙ	

3) Η Προέλευση σας είναι: **Νέα Πέραμος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή	✓	Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	✓	Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Καθημερινή εργασία στη Ν. Πέραμο, γυρνάει Κόρινθο αυθημερόν.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **26**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Δευτέρα 12/1/09 18:07**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος -> Βραχάτι Κορινθίας**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input checked="" type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Αυθημερόν μετακίνηση για εργασία στην Αθήνα.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **27**

Θέση: **Κόρινθος, προς Κιάτο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 14:10**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Περιοχή Στρατοπέδου)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κιάτο**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input checked="" type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input checked="" type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Εργασία στο Κιάτο, αυθημερόν μετακίνηση από Κόρινθο.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **28**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 14:20**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	✓
ΓΥΝΑΙΚΑ	

Ηλικία:

< 18 ετών	
18-25 ετών	
26-35 ετών	✓
36-50 ετών	
51-65 ετών	
> 65 ετών	

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	
3-4 ημέρες/εβδομάδα	
5-7 ημέρες/εβδομάδα	✓
1-3 φορές / μήνα	

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	✓
ΟΧΙ	

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Νερατζιώτισσα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)		Λεωφορείο	✓
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)		Ποδήλατο	
Μηχανή		Περπατώντας	
Ταξί		Άλλο	

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	✓	Αναψυχή	
Εργασία		Κοινωνικές Υποχρεώσεις	
Εκπαίδευση		Υγεία	
Αγορές		Άλλο	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Αυθημερόν καθημερινή μετακίνηση από Αθήνα, για εργασία στη Κόρινθο.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **29**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 14:25**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Λουτράκι -> Κόρινθος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Νερατζιώτισσα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input checked="" type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input checked="" type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Αυθημερόν μετακίνηση από Αθήνα, για εργασία στη Κόρινθο (Κέντρο), σήμερα ήρθε στο Σ.Σ. από το Λουτράκι.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **30**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 14:30**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Πειραιάς**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input checked="" type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input checked="" type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Μετακίνηση από Πειραιά καθημερινά αυθημερόν, για εργασία στη Κόρινθο.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **31**

Θέση: **Κόρινθος, προς Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 14:32**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input checked="" type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input checked="" type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κόρινθος**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Αθήνα**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input checked="" type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από αναψυχή στην Αθήνα**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **32**

Θέση: **Κόρινθος, από Αθήνα**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 14:35**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος (Καλλιθέα)**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input checked="" type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Αυθημερόν καθημερινή μετακίνηση από Κόρινθο στην Αθήνα για Σχολή

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **33**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 16:50**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input checked="" type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Αθήνα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος (Συνοικισμός)**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input checked="" type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Αυθημερόν μετακίνηση για εργασία στην Αθήνα.**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **34**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 16:55**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input checked="" type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Κινέπτα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος (Κέντρο)**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input checked="" type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input checked="" type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΑ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: **35**

Θέση: **Εντός συρμού, προς Κόρινθο**

Ημερομηνία και Ώρα Απογραφής: **Τρίτη 13/1/09, 17:05**

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟ

Φύλο:

ΑΝΔΡΑΣ	<input type="checkbox"/>
ΓΥΝΑΙΚΑ	<input checked="" type="checkbox"/>

Ηλικία:

< 18 ετών	<input type="checkbox"/>
18-25 ετών	<input type="checkbox"/>
26-35 ετών	<input type="checkbox"/>
36-50 ετών	<input checked="" type="checkbox"/>
51-65 ετών	<input type="checkbox"/>
> 65 ετών	<input type="checkbox"/>

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Προαστιακό;

1-2 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
3-4 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
5-7 ημέρες/εβδομάδα	<input type="checkbox"/>
1-3 φορές / μήνα	<input checked="" type="checkbox"/>

2) Επιστρέφετε την ίδια μέρα με τον Προαστιακό;

ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>
ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>

3) Η Προέλευση σας είναι: **Νερατζιώτισσα**

4) Ο Προορισμός σας είναι: **Κόρινθος**

5) Με τι μέσο μετακινείστε συνήθως από και προς το Σταθμό Κορίνθου;

Αυτοκίνητο (Οδηγός)	<input type="checkbox"/>	Λεωφορείο	<input type="checkbox"/>
Αυτοκίνητο (Επιβάτης)	<input checked="" type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>
Μηχανή	<input type="checkbox"/>	Περπατώντας	<input type="checkbox"/>
Ταξί	<input checked="" type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

6) Ποιος ο σκοπός της μετακίνησης σας;

Επιστροφή στην Οικία	<input checked="" type="checkbox"/>	Αναψυχή	<input type="checkbox"/>
Εργασία	<input type="checkbox"/>	Κοινωνικές Υποχρεώσεις	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση	<input type="checkbox"/>	Υγεία	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	Άλλο	<input type="checkbox"/>

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: **Επιστροφή στην οικία από κοινωνικές υποχρεώσεις στην Αθήνα.**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ++++ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- ++++ ΠΑΛΙΟ ΣΙΔΗΡΟΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΜΕΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ)
- ΝΕΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ
- ΠΑΛΑΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ
- ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΙΣΘΜΟΥ
- ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΠΑΛΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ












ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΞΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ (ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΛΟΥΤΡΑΚΙ - ΙΣΘΜΟΣ)
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΕΠΟΠΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΛΟΥΤΡΑΚΙ - ΙΣΘΜΟΣ)
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 35000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	Υ1
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΕΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ



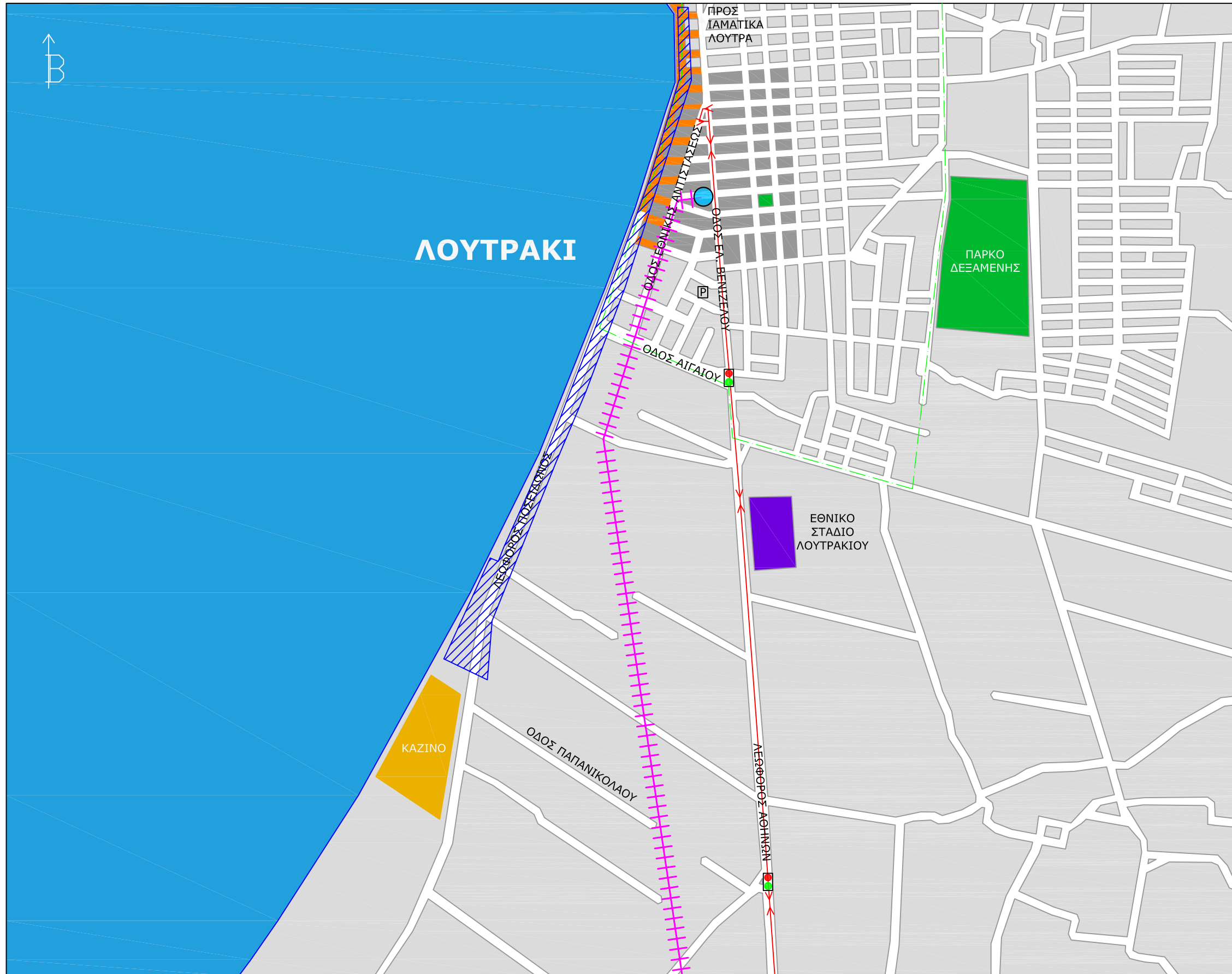
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
-  ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
-  ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
-  ΠΑΛΙΟ ΣΙΔΗΡΟΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΜΕΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ)
-  ΧΕΙΜΑΡΡΟΣ ΞΗΡΙΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
-  ΠΑΛΙΑ ΚΟΙΤΗ ΧΕΙΜΑΡΡΟΥ (ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ)
-  ΥΠΑΡΧΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΑΣΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ 1
-  ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΑΣΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ 2
-  ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΑΣΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ 3
-  ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΑΘΗΝΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΚΟΡΙΝΘΟΣ
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 12000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	Υ2
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΕΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
-  ΚΕΝΤΡΟ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
-  ΥΠΑΡΧΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΑΛΙΟ ΣΙΔΗΡΟΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΜΕΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ)
-  ΠΑΛΙΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ (ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ)
-  ΑΣΤΙΚΗ ΠΥΚΝΟΔΟΜΗΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
-  ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ
-  ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ
-  ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 10000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	Υ3
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΕΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ

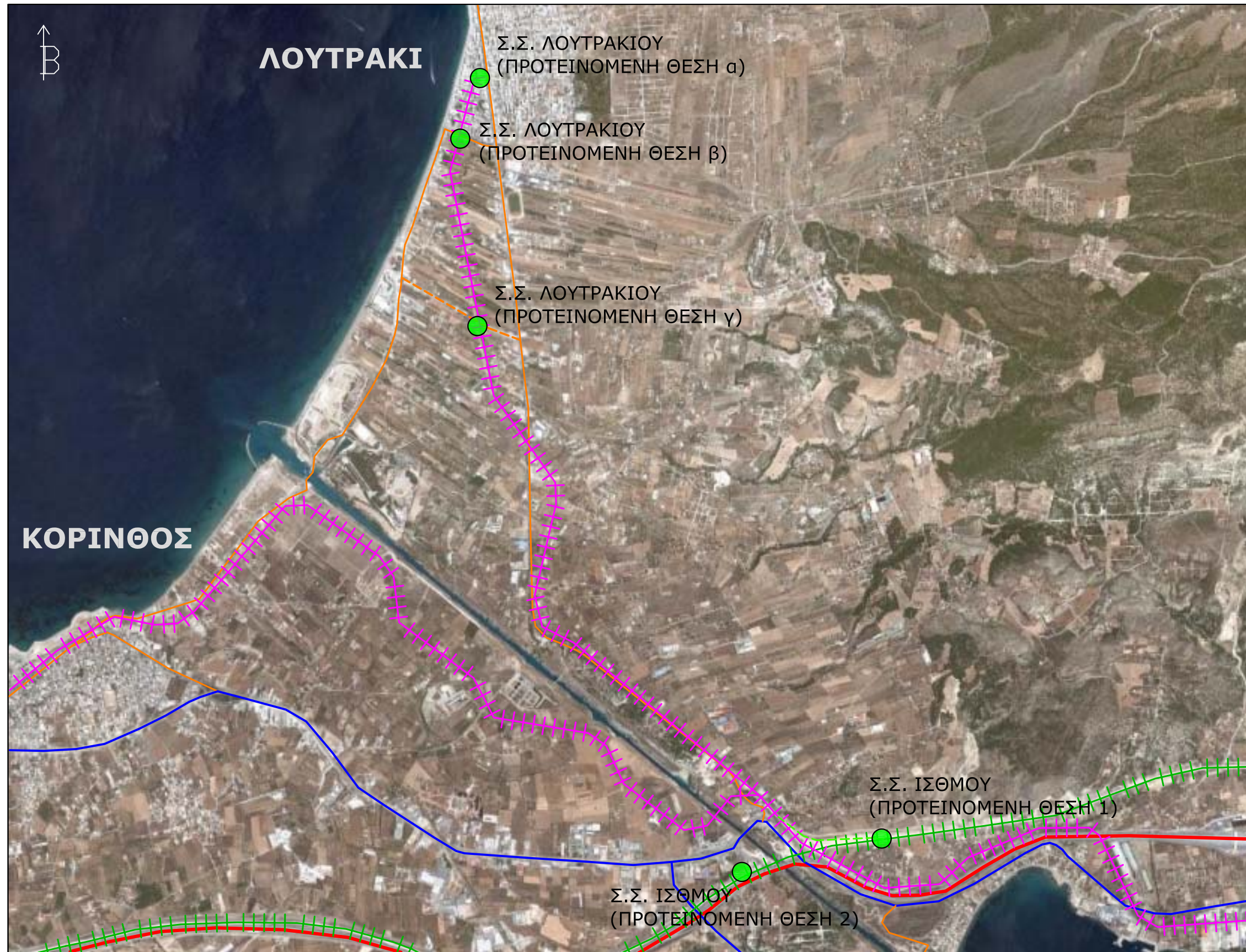


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ
- - - ΟΡΙΑ ΝΟΜΩΝ
- ++++ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
- +++++ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ
 ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 400000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	Υ4
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΕΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ



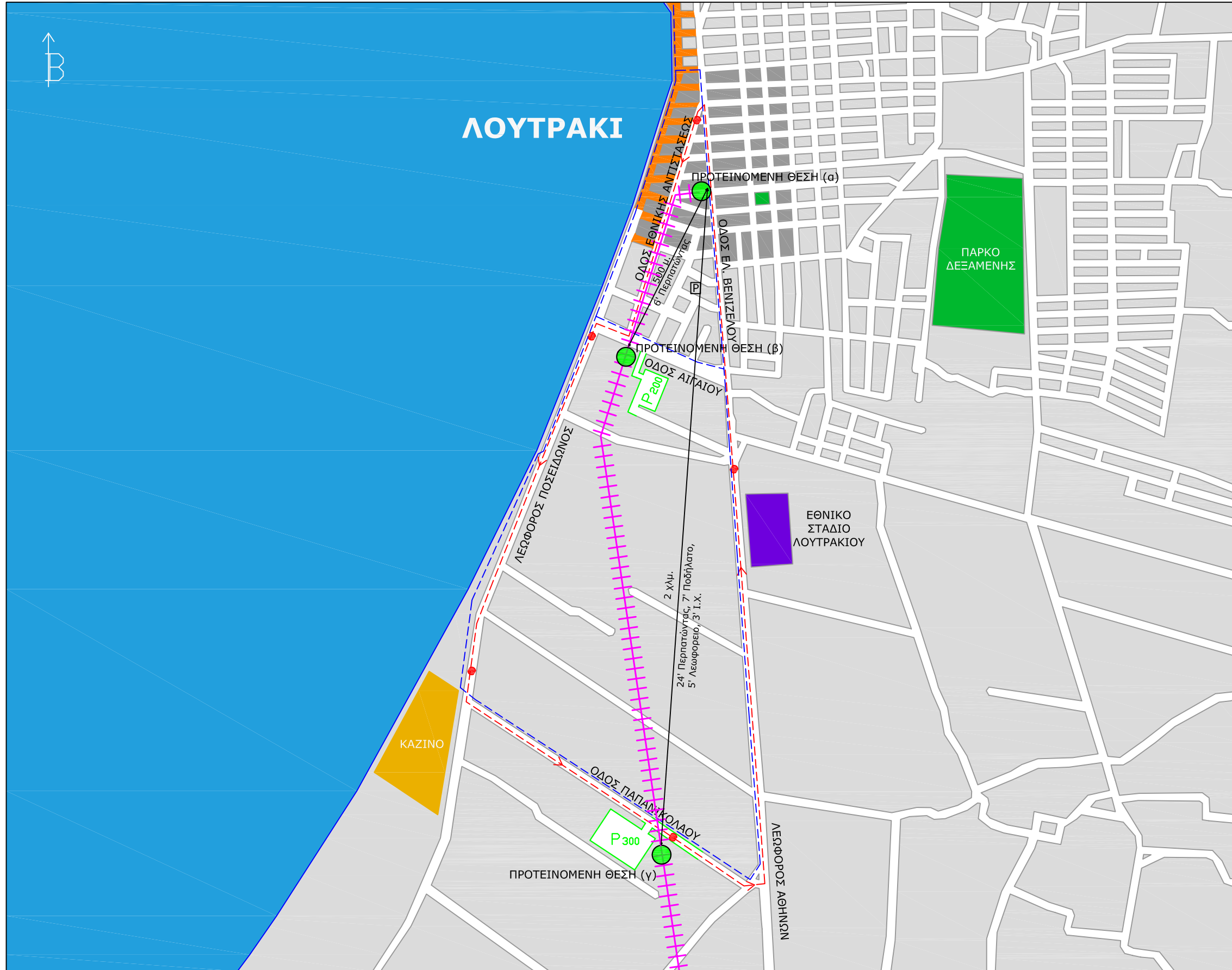
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
-  ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΧΑΡΑΞΗ ΧΩΡΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΡΑΓΕΣ
-  ΠΑΛΑΙΟ ΣΙΔΗΡΟΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΜΕΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ)
-  ΝΕΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ
-  ΠΑΛΑΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ
-  ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΙΣΘΜΟΥ
-  ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ ΥΠΟ ΔΙΑΝΟΙΞΗ (ΟΔΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ)
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΝΕΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΙΣΘΜΟΥ-ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ (ΛΟΥΤΡΑΚΙ - ΙΣΘΜΟΣ)
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΝΕΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (ΛΟΥΤΡΑΚΙ - ΙΣΘΜΟΣ)
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 30000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	Π2
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ



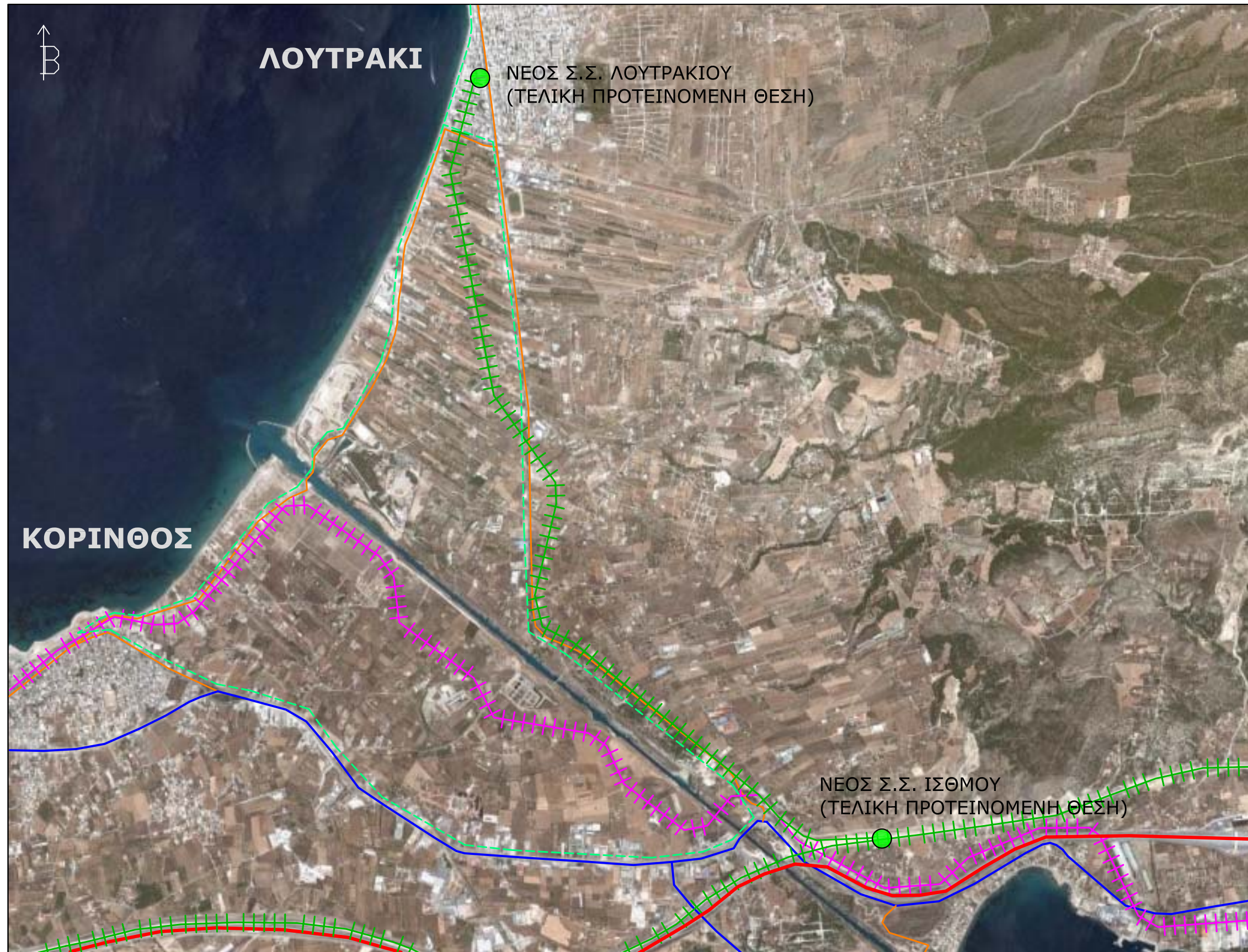
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
-  ΚΕΝΤΡΟ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
-  ΥΠΑΡΧΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΑΛΙΟ ΣΙΔΗΡΟΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΜΕΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ)
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΝΕΟΥ Σ.Σ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ ΚΕΝΤΡΟ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 10000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	Π3
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ

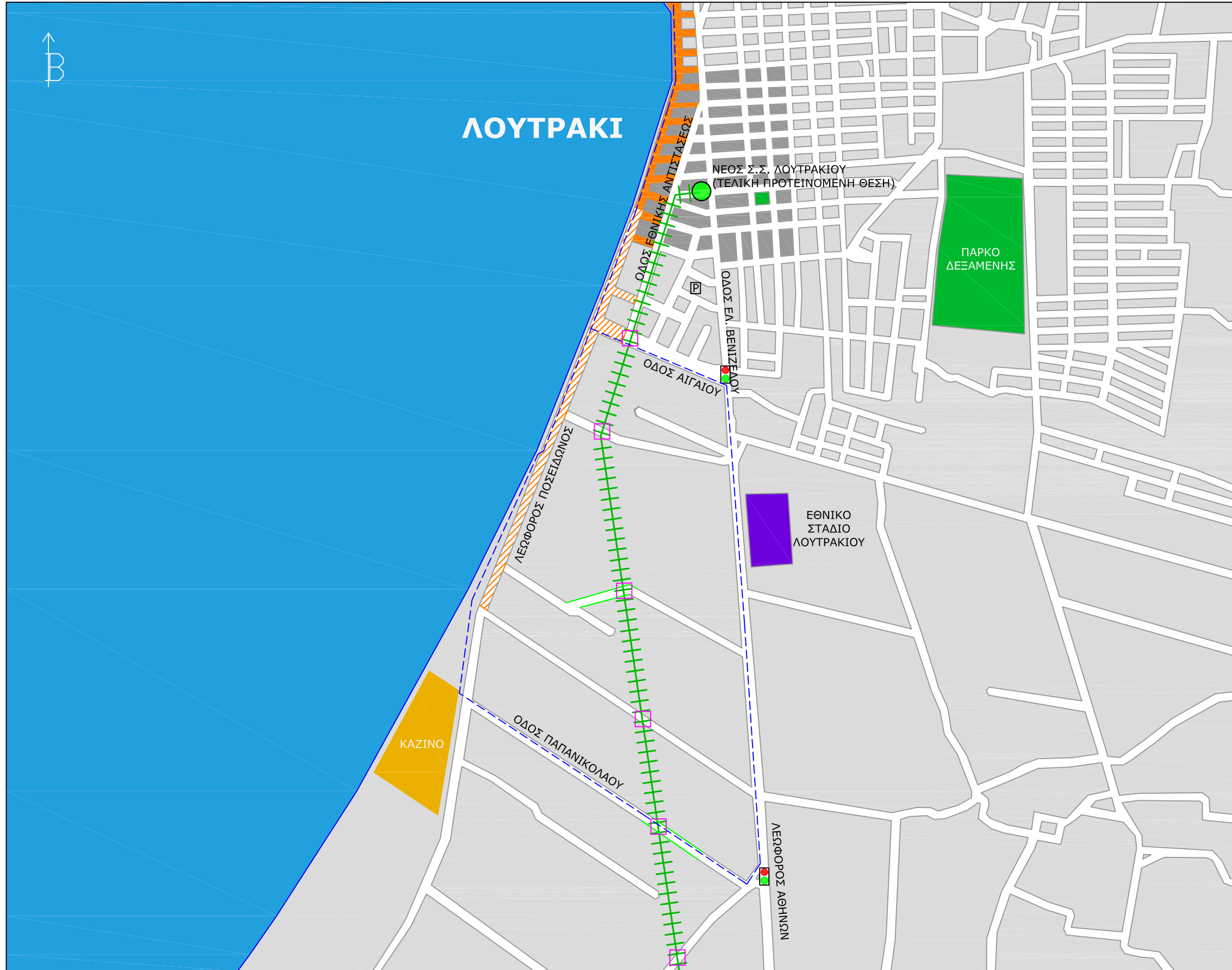


ΥΠΟΜΝΗΜΑ











- ++++ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- ΝΕΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΙΣΘΜΟΥ-ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
- - - - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΙΣΘΜΟΥ-ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
- ++++ ΠΑΛΑΙΟ ΣΙΔΗΡΟΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (ΜΕΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ)
- ΝΕΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ
- ΠΑΛΑΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ
- ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΙΣΘΜΟΥ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ
 ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ (ΛΟΥΤΡΑΚΙ - ΙΣΘΜΟΣ)
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ & ΙΣΘΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 30000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	T1
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
-  ΚΕΝΤΡΟ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ
-  ΥΠΑΡΧΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΣΗΜΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
-  ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ (ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙ)
-  ΝΕΕΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ ΦΥΛΑΣΣΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ
-  ΝΕΟΣ Σ.Σ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ (ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΕΛΙΚΗ ΘΕΣΗ)
-  ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΝΕΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΟΔΩΝ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΜΕΤΡΑ)
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΝΕΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ (ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΜΕΤΡΑ)

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΘΕΣΗ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΜΕ ΝΕΟ Σ.Σ. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΜΕΤΡΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1 : 10000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ	T2
ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2009	Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ ΚΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ