



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



1^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΣΒΑΚ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ &
ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Παρουσίαση:

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

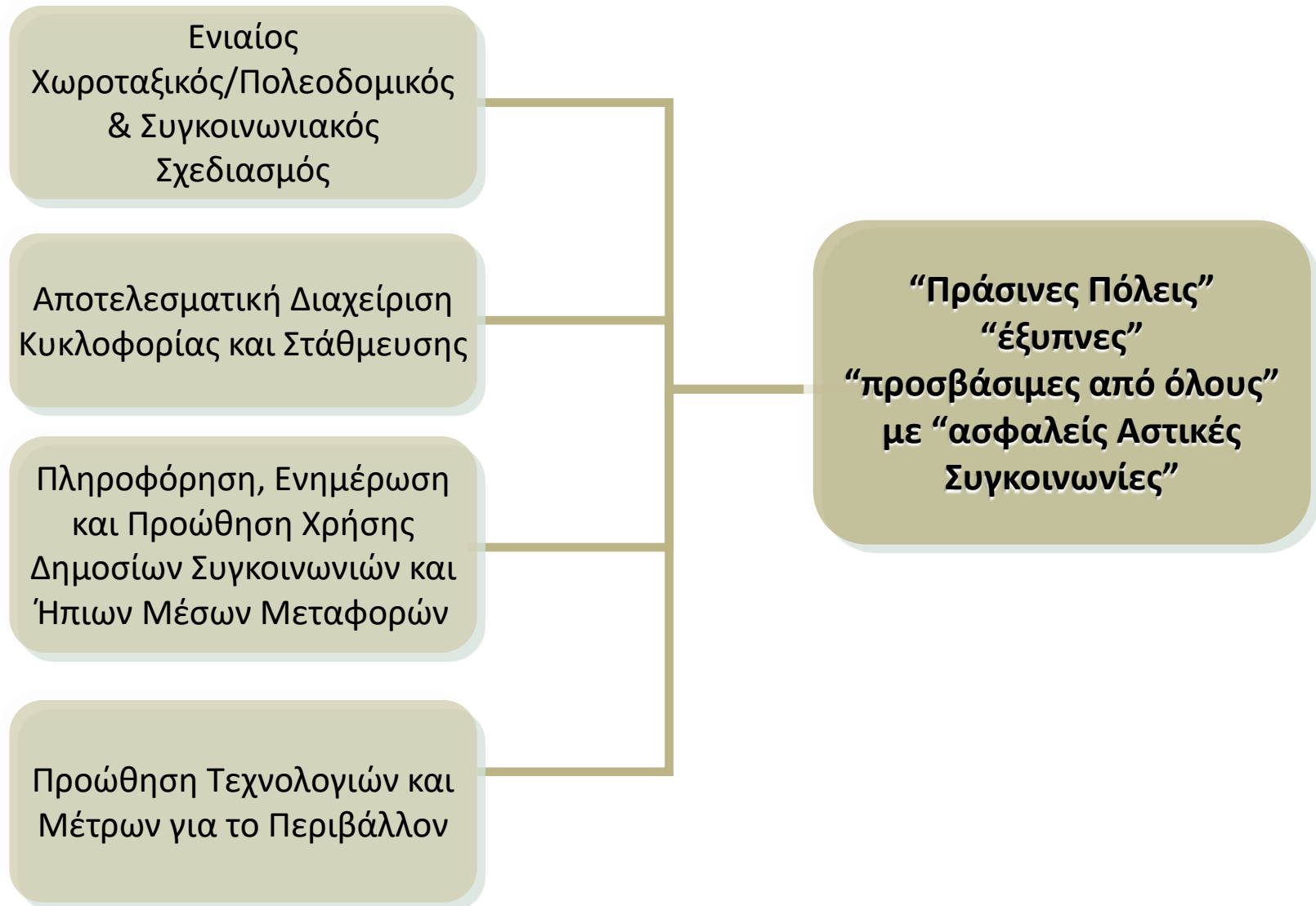
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Τι είναι;

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Βασικές Κατευθύνσεις



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Βασικά Χαρακτηριστικά

Με βάση τις ευρωπαϊκές οδηγίες, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σκοπός

Με βάση την **ελληνική νομοθεσία** (Νόμος 4784/16-03-2021) **σκοπός των ΣΒΑΚ** είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέτρα - Παρεμβάσεις

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ είναι :

- ✓ συγκεκριμένα
- ✓ έχουν μετρήσιμα αποτελέσματα
- ✓ ρεαλιστικά
- ✓ επιτεύξιμα
- ✓ εντάσσονται σε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

Οι ελληνικές πόλεις σήμερα...

Σήμερα



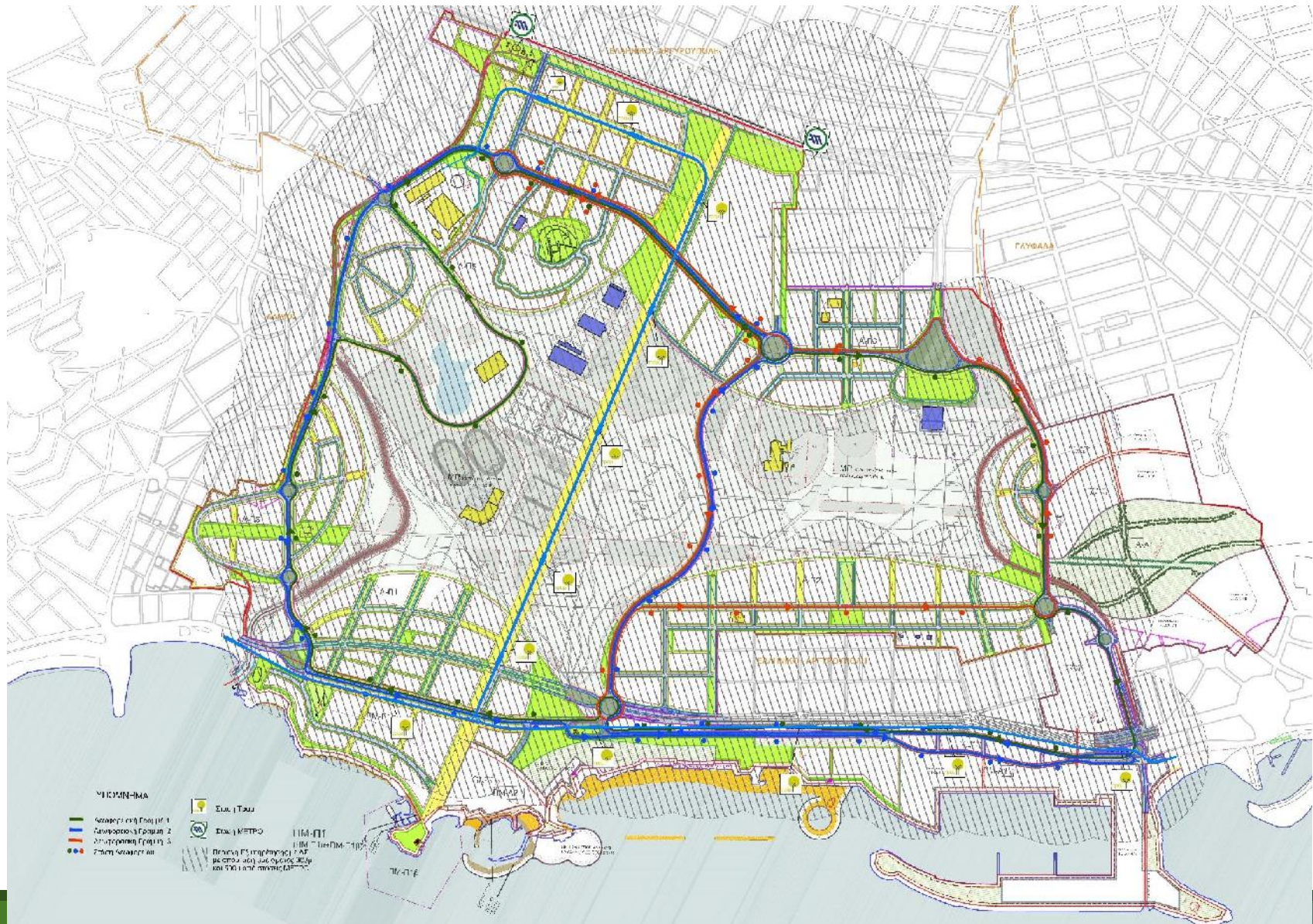
Σήμερα



Παραδείγματα ΣΒΑΚ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓ.ΚΟΣΜΑ

Καθολική εξυπηρέτηση με Μ.Μ.Μ.



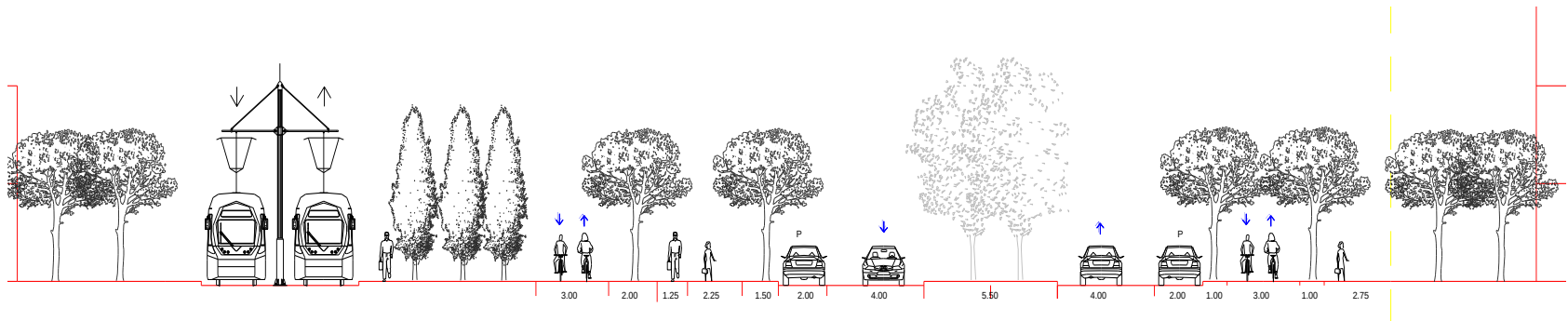
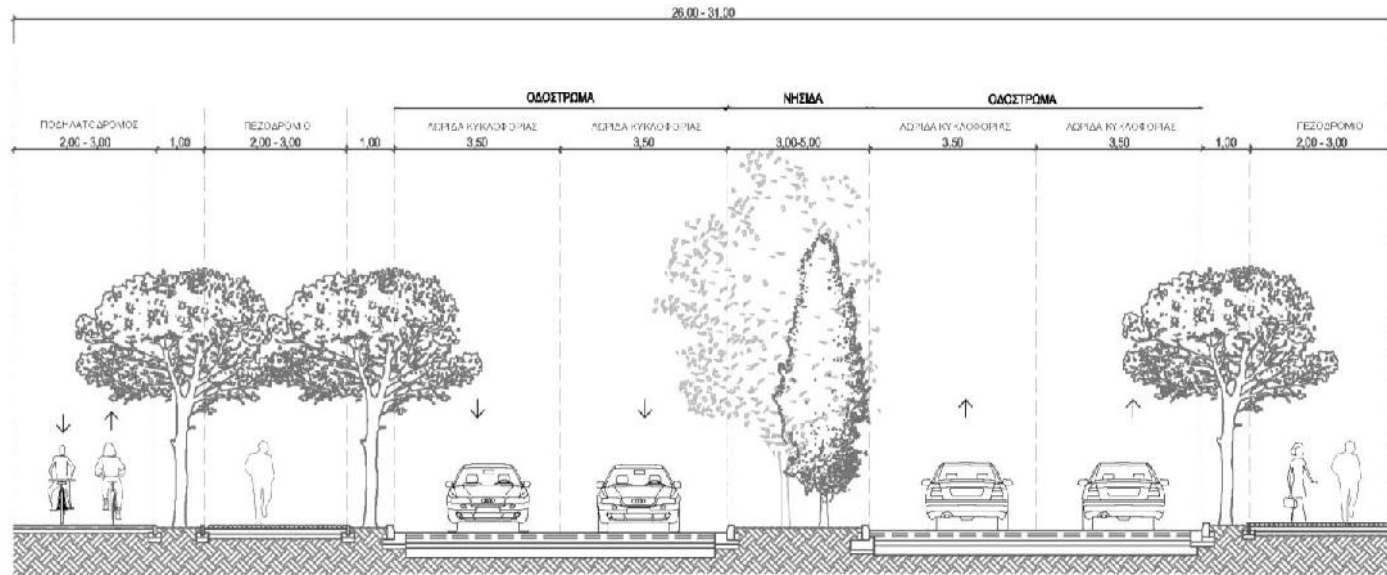
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓ.ΚΟΣΜΑ

Εκτεταμένο δίκτυο πεζών & ποδηλατών



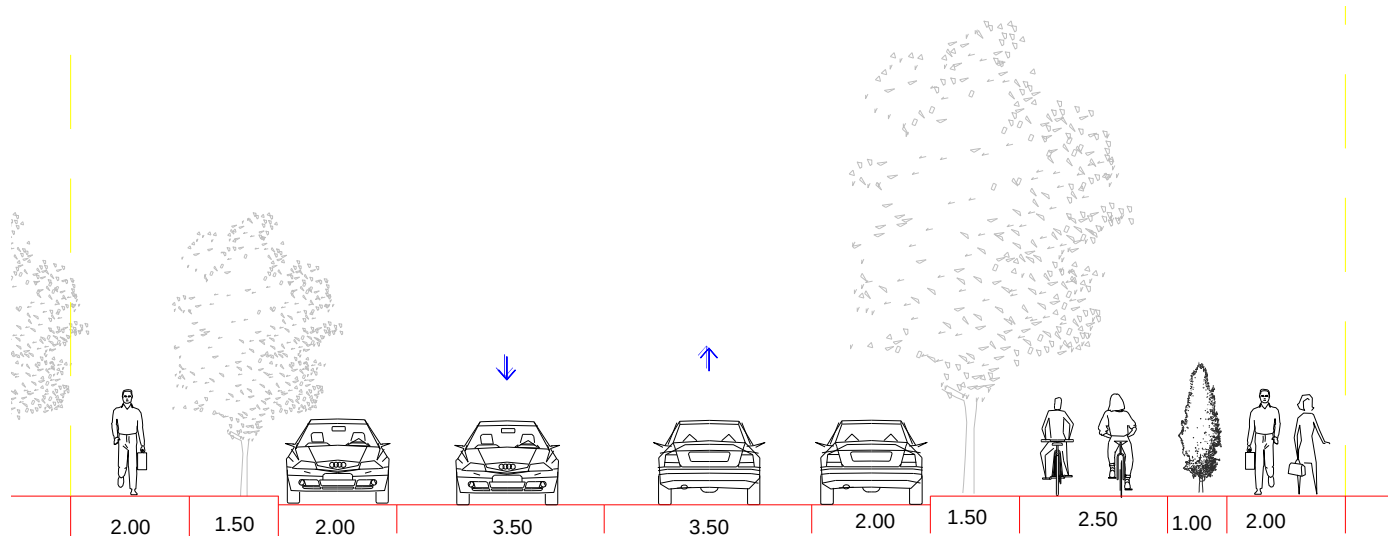
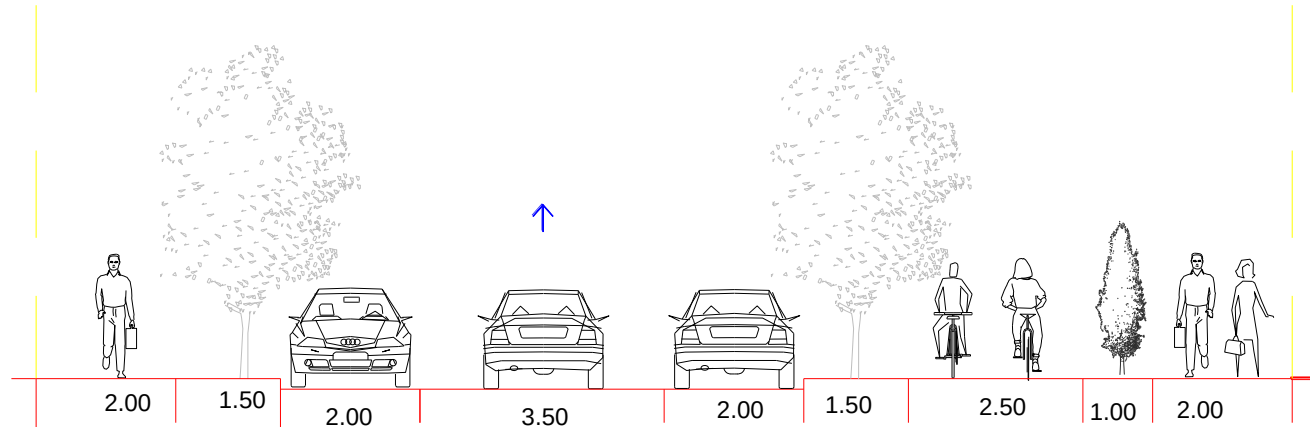
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓ.ΚΟΣΜΑ

Ενδεικτικές τυπικές διατομές κύριου οδικού δικτύου



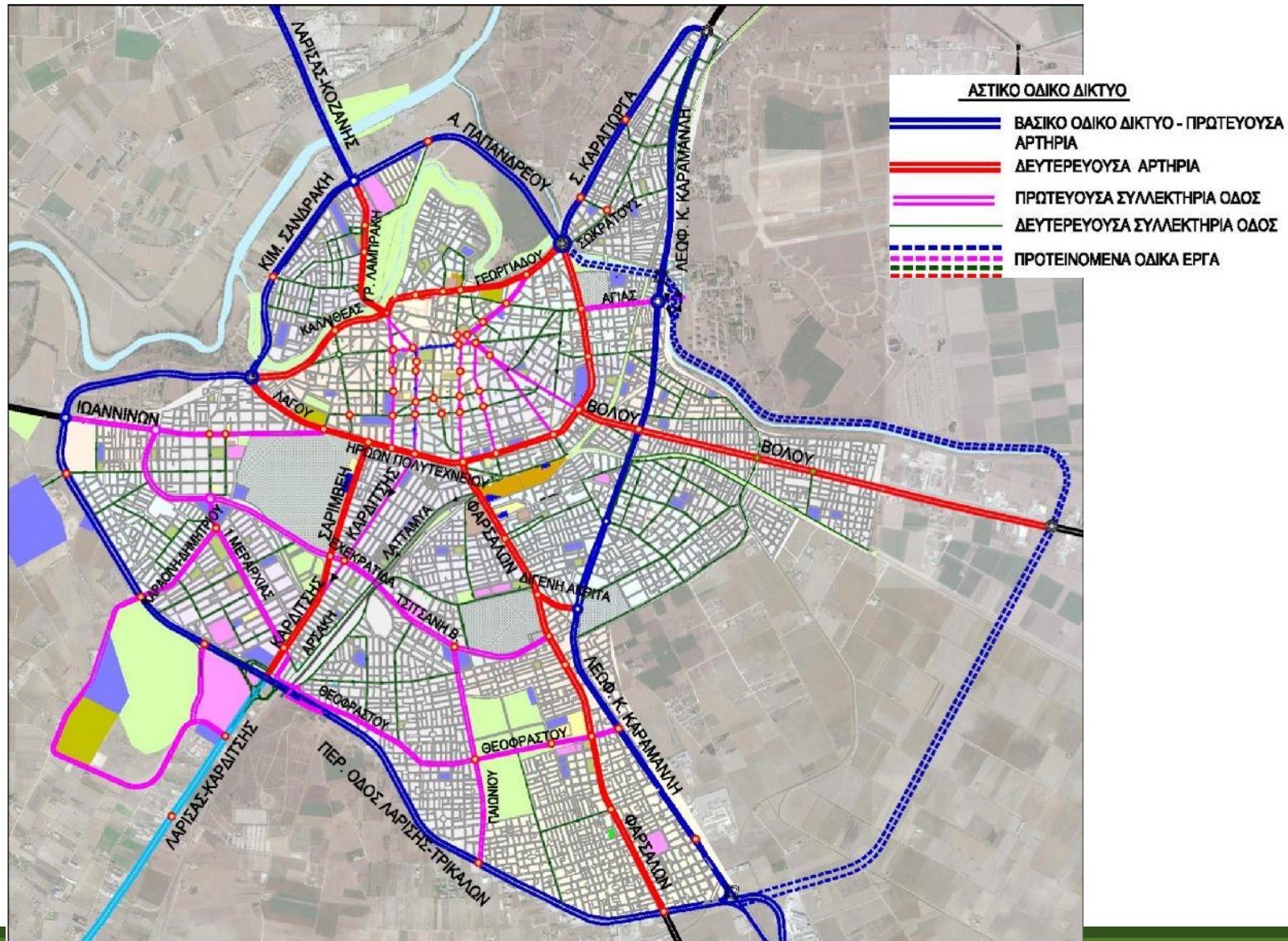
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓ.ΚΟΣΜΑ

Ενδεικτικές τυπικές διατομές τοπικού οδικού δικτύου

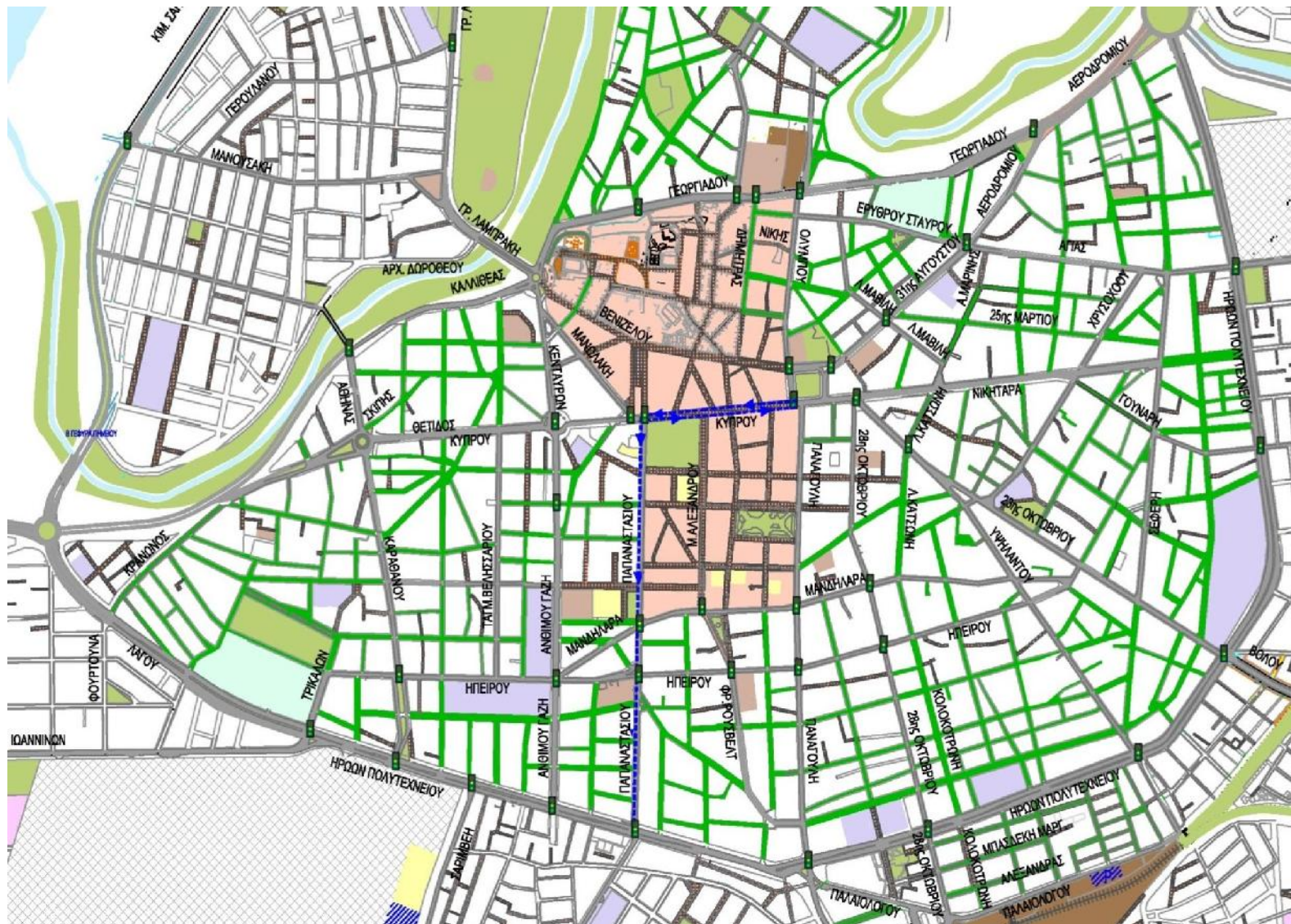


ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

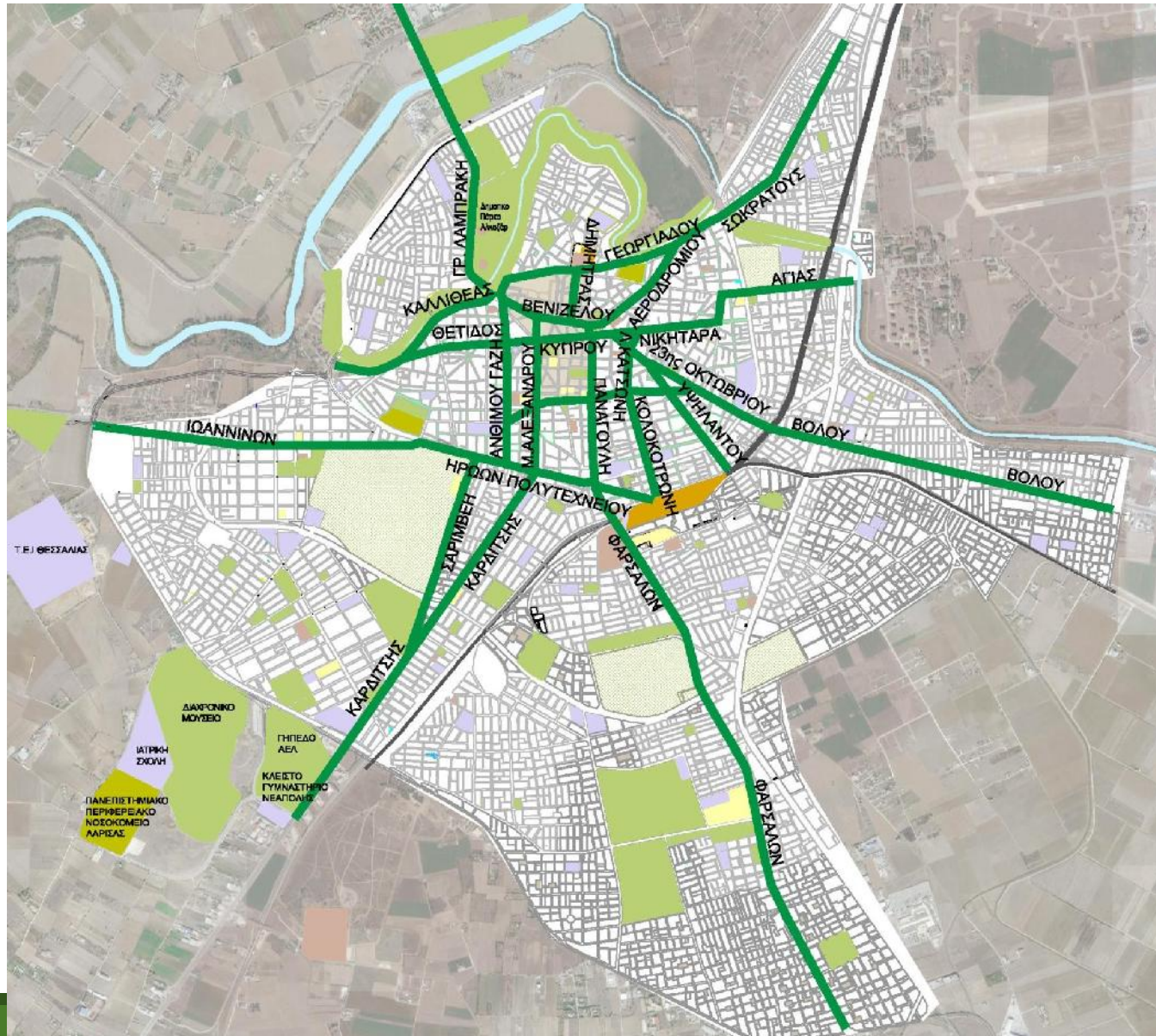
Ιεράρχηση οδικού δικτύου



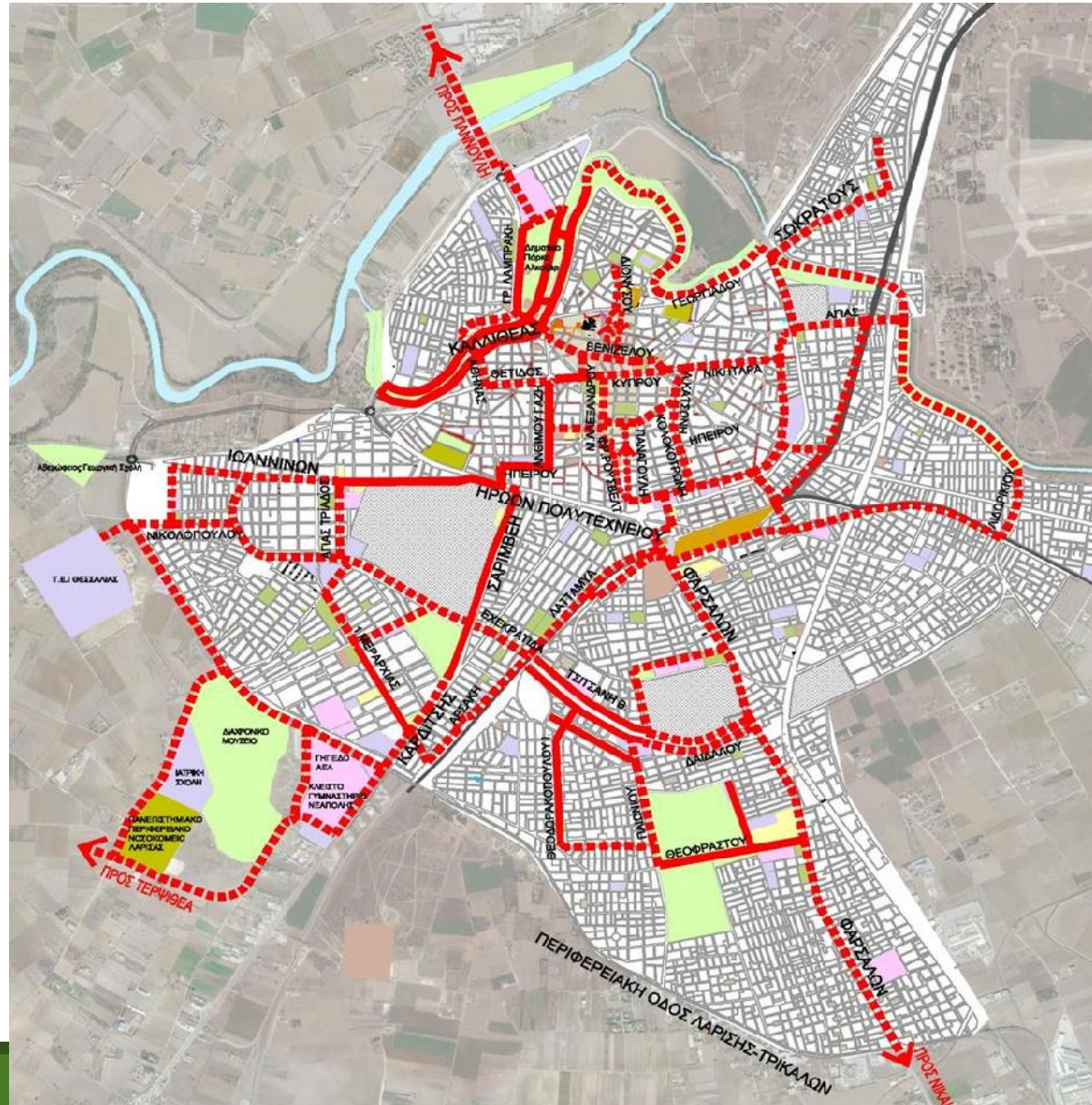
ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Όλες οι τοπικές οδοί της κεντρικής περιοχής μετατρέπονται σε
οδούς ήπιας κυκλοφορίας



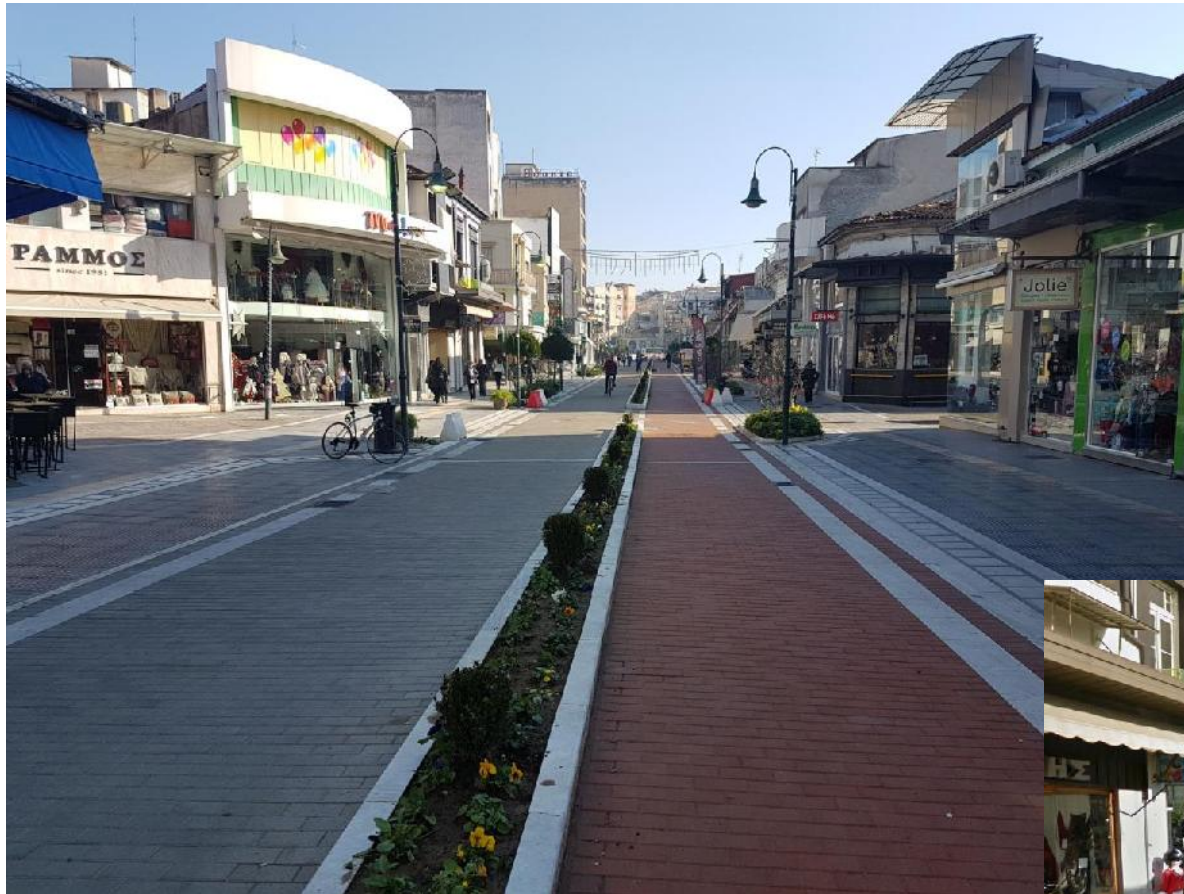
Βασικοί άξονες ροής πεζών



Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων 50χλμ.



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Οδός Ελ.Βενιζέλου πριν και μετά – Πεζοί, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.



Πριν...



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Οδός Μ.Αλεξάνδρου πριν και μετά – Πεζοί, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.



Πριν...



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Οδός Μ.Αλεξάνδρου πριν και μετά– Πεζοί, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.



Πριν...



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Οδός Μ.Αλεξάνδρου πριν και μετά – Πεζοί, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.



Πριν...



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ

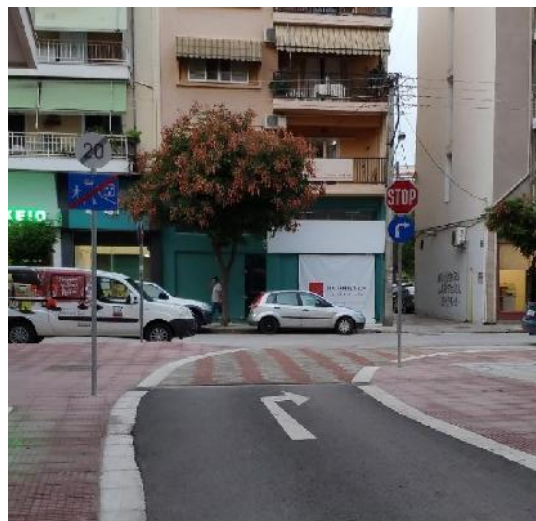
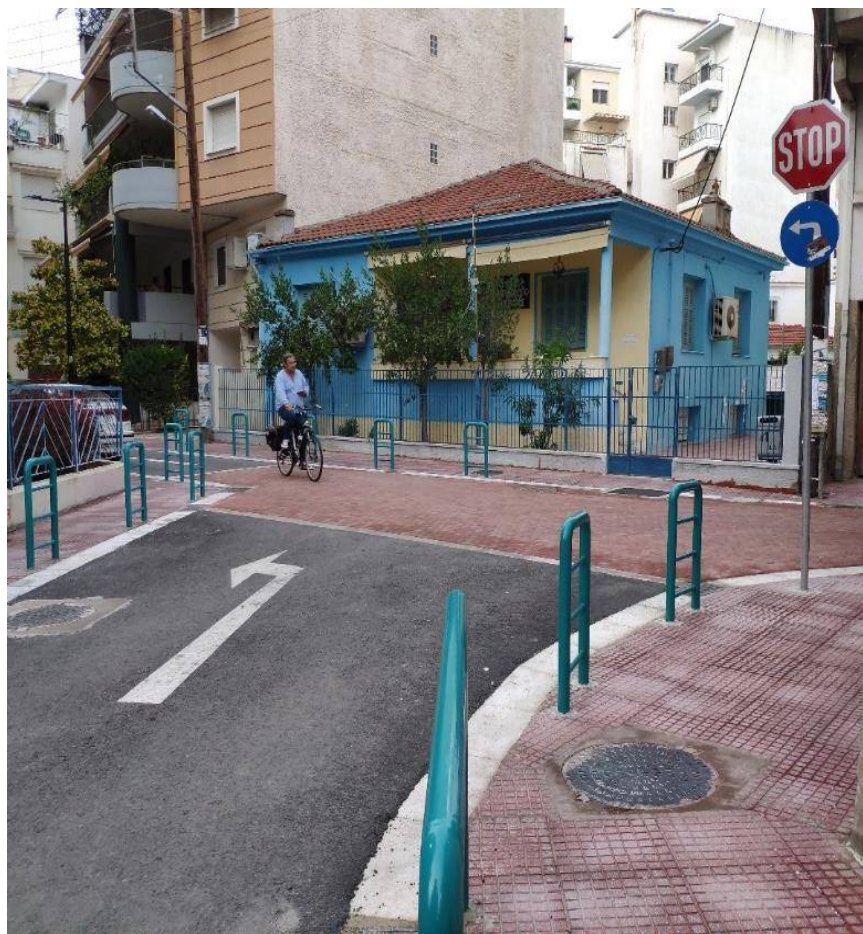
Ανάπλαση συλλεκτήριων οδών – Οδός Ηπείρου



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας – Οδός Ασκληπιοῦ



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας – Συνοικία Αγ. Κων/νου



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας – Οδός Ιουστινιανού



Πριν...



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας – Οδός Ιουστινιανού



Πριν...



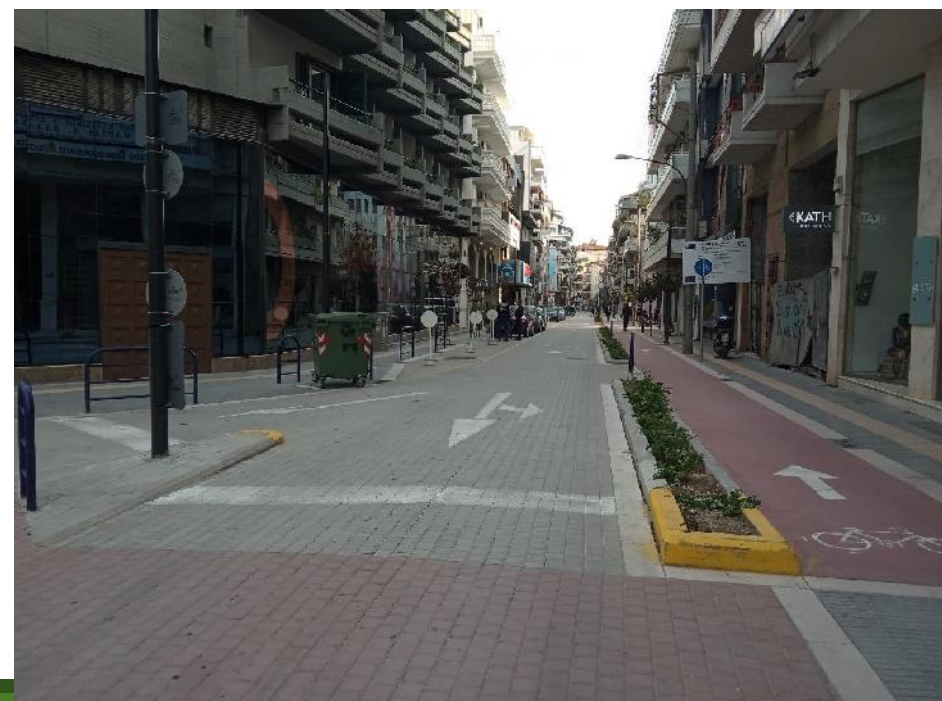
ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας
Κόμβος Ιουστινιανού – Κολοκοτρώνη πριν και μετά



Πριν...



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
Έργα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ
Διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας – Οδός Λ. Κατσώνη



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

Κέντρο διαχείρισης πεζοδρόμων



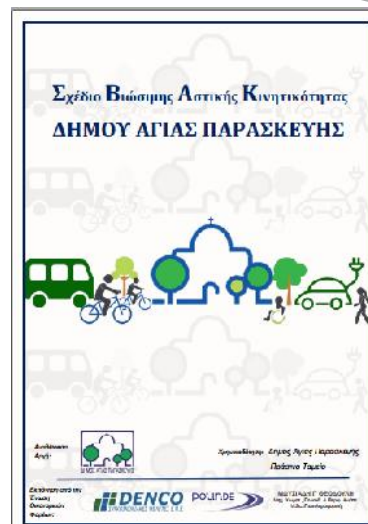
ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

Διακρίσεις

Για τα πρώτα έργα στο πλαίσιο εφαρμογής του ΣΒΑΚ, ο Δήμος Λαρισαίων βραβεύθηκε από το Ecocity, τον Δεκέμβριο του 2019, στην κατηγορία «Οικόπολις και Τοπική Αυτοδιοίκηση» και στην ενότητα «Βελτίωση Ποιότητας Ζωής».

ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΑΝ Ή ΕΚΠΟΝΟΥΝ ΣΒΑΚ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

- Δήμος Λαρισαίων (2014-2015)
- Δήμος Βριλησίων (2017-2018)
- Δήμος Ηγουμενίτσας (2017-2018)
- Δήμος Ιωαννιτών (2018-2019)
- Δήμος Πρεβέζης (2018-2019)
- Δήμος Μεταμόρφωσης (2019-σήμερα)
- Δήμος Ηρακλείου Αττικής (2019-σήμερα)
- Δήμος Κορυδαλλού (2019-σήμερα)
- Δήμος Περιστερίου (2019-σήμερα)
- Δήμος Αγίας Παρασκευής (2021-σήμερα)





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας &
Διαποντίων Νήσων

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



- Δήμος της Περιφερειακής Ενότητας Ιονίων Νήσων
- Η περιοχή μελέτης αφορά την Δημοτική Ενότητα Κερκυραίων
- Πληθυσμός: 39.674 κατοίκους [ΕΛΣΤΑΤ, 2011]
- Εξυπηρέτηση από Αστικές Συγκοινωνίες Κέρκυρας και Υπεραστικό ΚΤΕΛ Ν.Κέρκυρας
- Σύνδεση ακτοπλοϊκή με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, την Ιταλία και την Αλβανία
- Διεθνής αερολιμένας με πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Οι βασικές πύλες εισόδου/εξόδου από /προς τη Δημοτική Ενότητα Κερκυραίων είναι:

- Ε.Ο. Κέρκυρας-Παλαιοκαστρίτσας, από/προς Βορρά και Δύση:
 - Ιουλίας Ανδρεάδη - Πολυχρονίου Κωνσταντά,
 - Εθν.Αντιστάσεως – Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου
- Επαρχιακή οδός Κέρκυρας – Πέλεκα, από/προς σημαντικούς οικισμούς της πόλης
- Εθνική Οδός Κέρκυρας – Αχιλλείου (Λευκίμμης), από/προς Νότο
- Λεωφόρος Δημοκρατίας, από/προς Αεροδρόμιο και Κανόνι

Οδικό Δίκτυο:

- **Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κάποιων** βασικών οδικών αξόνων δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών φόρτων, ιδιαίτερα κατά και την θερινή περίοδο
- **Διαμπερείς Κινήσεις - Έλλειψη περιμετρικών οδών:** Όλα τα οχήματα και σημαντικός αριθμός βαρέων οχημάτων διέρχονται από τον αστικό ιστό για προορισμούς εκτός πόλης.
- **Μη λειτουργία υφιστάμενων σηματοδοτών:** Δυσλειτουργία κόμβων – συνεχείς διακοπές της κυκλοφορίας για τις κύριες κινήσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Στάθμευση

Εκτεταμένη Παράνομη Στάθμευση:

- ✓ κατά μήκος πλευρών που απαγορεύεται η στάθμευση
- ✓ σε διασταυρώσεις
- ✓ σε πεζόδρομους
- ✓ σε πεζοδρόμια
- ✓ σε διαδρόμους όπου προβλέπεται η κίνηση ποδηλάτων
- ✓ σε δεύτερη και τρίτη σειρά (Μητροπολίτου Μεθοδίου, Γ. Θεοτόκη)

Αίτια παράνομης στάθμευσης:

- ✓ Μεγάλη ζήτηση για στάθμευση σε ώρες αιχμής που δεν καλύπτεται από την υφιστάμενη προσφορά των νόμιμων θέσεων.
- ✓ Έλλειψη οργανωμένου σχεδίου διαχείρισης στάθμευσης, με πρόβλεψη για θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων – θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επισκεπτών με πληρωμή.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Στάθμευση (συνέχεια)

- ✓ Στο νότο δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης πλησίον των πυλών εισόδου – εξόδου στην κεντρική, περιοχή ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στάθμευσης και μετάβασης στο κέντρο με άλλο μέσο (π.χ. μίνι λεωφορεία).



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Στάθμευση (συνέχεια)



Χώροι Στάθμευσης στο κέντρο της Πόλης της Κέρκυρας

- **P1:** στην οδό Ελευθερίου Βενιζέλου 46Α, στο Νέο λιμάνι (Ιδιωτικό, υπαίθριο, 150 θέσεις (8 θέσεις ΑΜΕΑ))
- **P2:** στην Περιοχή Σπηλιά στο παλιό Λιμάνι- στα Καϊκία (Δημοτικό χωρίς αντίτιμο, υπαίθριο)
- **P3:** στην οδό Ιωάννου Θεοτόκη πλησίον παλιού ΚΤΕΛ Κέρκυρας (Ιδιωτικό, υπαίθριο, 270-280 θέσεις)

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Στάθμευση (συνέχεια)



- P4: στην περιοχή της κάτω Πλατείας-Σπιανάδα πλησίον Ανακτόρων (Δημοτικό, υπαίθριο, με πληρωμή, έναντι μικρού αντίτιμου, 270 θέσεις)

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Άξονες ροής πεζών: Πεζόδρομοι – Πεζοδρόμια

- Στο Ιστορικό Κέντρο όλες οι τοπικές οδοί είναι χαρακτηρισμένες ως πεζόδρομοι. Οι βασικοί πεζόδρομοι του κέντρου Ν. Θεοτόκη, Γ. Θεοτόκη και Βελησσαρίου.
- Στην κεντρική περιοχή του Δήμου, υπάρχουν μεγάλες ροές πεζών.
- Σε αρκετές κεντρικές οδούς, τα πεζοδρόμια έχουν επαρκές πλάτος και βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Λεωφόρος Δημοκρατίας στο μέτωπο της παραλίας. Ωστόσο, υπάρχουν αρκετοί δρόμοι με ανεπαρκή έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Άξονες Ροής Ποδηλάτου

- Στην περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων έχει υλοποιηθεί δίκτυο ποδηλατοδρόμων που καλύπτει μεγάλο μέρος της κεντρικής περιοχής.
- Το μεγαλύτερο τμήμα του σήμερα δεν χρησιμοποιείται, είτε γιατί δεν είναι προσβάσιμο(σταθμευμένα οχήματα), είτε γιατί δεν είναι ευδιάκριτο.
- Τα μόνα τμήματα του ποδηλατοδρόμου που χρησιμοποιούνται είναι **κατά μήκος της οδού Λοχαγού Σπυρίδωνος Βλάικου** (εκκινεί από την παραλία και οδεύει με σήμανση επί του πεζοδρομίου, αλλά στη συνέχεια οδεύει στο οδόστρωμα και καταλαμβάνεται από σταθμευμένα οχήματα) και **νότια της οδού Δημοκρατίας**, εντός του αλсуλλίου.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Αντικείμενο Μελέτης

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η **αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών της πόλης.**

Τα ζητήματα που θα αντιμετωπιστούν είναι:

- **Ιεράρχηση οδικού δικτύου – Κυκλοφοριακή οργάνωση**
- **Οδική Ασφάλεια**
- **Δημόσιες Συγκοινωνίες**
- **Μετακινήσεις με ήπια μέσα μεταφοράς (πεζή – ποδήλατο)**
- **Διαχείριση της στάθμευσης**

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Διαδικασίες

Νόμος 4784/16-03-2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα-Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.

ΦΑΣΗ Α' - Φάση προετοιμασίας ΣΒΑΚ

- Συγκρότηση ομάδας εργασίας
- Δημιουργία και λειτουργία ιστοσελίδας
- Σύνθεση του δικτύου φορέων
- Συλλογή από την ομάδα εργασίας όλα τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες

ΦΑΣΗ Β' - Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης & Κατάρτιση σεναρίων

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης

Στάδιο 6: Εξέταση ΣΒΑΚ

Φάση Γ' - Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης & αξιολόγησης μέτρων ΣΒΑΚ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Διαδικασίες



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Διαδικασίες

Διαδικασία ανάπτυξης & υλοποίησης (σύμφωνα με τον κύκλο ΣΒΑΚ):

ΒΗΜΑ 1°: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ.

ΒΗΜΑ 2°: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου.

ΒΗΜΑ 3°: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

ΒΗΜΑ 4°: Ανάπτυξη κοινού οράματος.

ΒΗΜΑ 5°: Καθορισμός προτεραιοτήτων & μετρήσιμων στόχων.

ΒΗΜΑ 6°: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων.

ΒΗΜΑ 7°: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες & κατανομή χρηματοδότησης.

ΒΗΜΑ 8°: Σύστημα παρακολούθησης & αξιολόγησης του σχεδίου

ΒΗΜΑ 9°: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

ΒΗΜΑ 10°: Κατάλληλη διαχείριση & επικοινωνία κατά την υλοποίηση

ΒΗΜΑ 11°: Αφομοίωση των μαθημάτων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Στάδια

Α' ΦΑΣΗ (καθαρός χρόνος 5 μήνες)

Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 1η Διαβούλευση

Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 2η Διαβούλευση

Β' ΦΑΣΗ (καθαρός χρόνος 3 μήνες)

Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα

Ανάπτυξη ειδικών στόχων

Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης

Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης με τη χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου

Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 3η Διαβούλευση

Γ' ΦΑΣΗ (καθαρός χρόνος 2 μήνες)

Διαμόρφωση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης

Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων

Μάθηση από την εμπειρία των άλλων

Ενεργή ενημέρωση του κοινού – Παρουσίαση Τελικής Έκδοσης του ΣΒΑΚ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάγκη ενεργού συμμετοχής στη διαδικασία ανάπτυξης

- **Εντοπισμός προβλημάτων** → πιθανός καθορισμός ευκαιριών & λύσεων
- **Παρουσίαση νέων ιδεών** → νέες προοπτικές
- **Απρόοπτα εμπόδια και πιθανές διαφωνίες** → εντοπίζονται από τα αρχικά στάδια & επομένως αντιμετωπίζονται άμεσα
- **Βελτίωση του επιπέδου γνώσης σε σχετικά με την κινητικότητα θέματα**
- **Αύξηση της ποιότητας & αξιοπιστίας στη διαδικασία λήψης αποφάσεων**
- **Δημιουργία αίσθησης ευθύνης & κοινής αντίληψης**



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
ΔΗΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ & ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ



Ερωτηματολόγιο Αστικής Κινητικότητας

Ευχαριστούμε πολύ για τη συμμετοχή σας στη συμπλήρωση του ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ που στόχο έχει να σας κάνει συνεργάτες στην προσπάθεια ανάπτυξης του ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον για μία καλύτερη ποιότητα ζωής.

Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο σε κατοίκους ή/ και εργαζόμενους στην Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Κερκυραίων.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΕΙΣΤΕ ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΤΗΣ Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ;

- ☐ ΝΑΙ
☐ ΟΧΙ

ΕΙΣΤΕ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ/Η ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΗΣ Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ;

- ☐ ΝΑΙ
☐ ΟΧΙ

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΕ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΣΑΣ Ή / ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΗΣ Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ (αναφέρετε Περιοχή ή δ/νση ή πλησιέστερη διασταύρωση):

(συμπληρώνεται μόνο στην περίπτωση που ο τόπος κατοικίας ή/και εργασίας είναι εντός των ορίων της Δ.Ε. Κερκυραίων)

ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

.....

ΤΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

.....

ΦΥΛΟ

- ☐ Άνδρας
☐ Γυναίκα

ΗΛΙΚΙΑ

- ☐ 18 - 29
☐ 30 - 39
☐ 40 - 49
☐ 50 - 59
☐ 60 - 69
☐ 70 - 79
☐ >79

ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

- ☐ Δημοτικό
☐ Γυμνάσιο

ΚΥΡΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

- ☐ Εργαζόμενος(η) εκτός σπιτιού
☐ Εργαζόμενος(η) στο σπίτι
☐ Οικιακά
☐ Άνεργος - σε αναζήτηση εργασίας
☐ Συνταξιούχος
☐ Φοιτητής - Σπουδαστής
☐ Άλλο

Η ενεργός συμμετοχή ξεκινά.....

Συμπληρώστε το ερωτηματολόγιο στο site του Δήμου

<https://forms.gle/73YwE9FtTAhNcTEP8>



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας &
Διαποντίων Νήσων

DENCO
ΣΥΜΒΟΥΛΟΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Ε.Π.Ε.

TREDIT
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ Ε.Ε.

ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ Γ. ΘΡΟΠΟΥΛΗ
Μ.Σ. Χάρσι, Παλαιό & Πύργο, Ανώτ. Λ.
Μ.Σ. Γαυλαροφάνη



Δήμος Κεντρικής
Κέρκυρας
& Διαποντίων Νήσων

Τμήμα Συγκοινωνιών,
Κυκλοφορίας & Αστικών
Μεταφορών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Καλείστε στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΣΒΑΚ
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΤΟΠΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

η οποία θα πραγματοποιηθεί διαδικτυακά την
Δευτέρα 29 Νοεμβρίου 2021

ώρα **13:00**

μέσω της ηλεκτρονικής διεύθυνσης (<http://tv1.streampulse.eu/corfu2>)