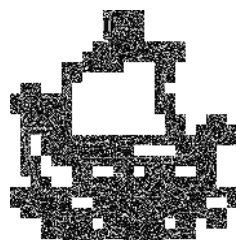


ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



Α΄ ΦΑΣΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ: T133-10/2-A-TE-01-00

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2022

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1.	Ανάθεση – Σκοπός.....	1
1.2.	Περιοχή Μελέτης	2
1.3.	Αντικείμενο – Διάρθρωση Μελέτης	2
1.4.	Αντικείμενο της παρούσας Έκθεσης.....	4
1.5.	Ομάδα Μελέτης – Ευχαριστίες	5
2.	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	7
2.1.	Γενική περιγραφή της περιοχής	7
2.1.1.	Πληθυσμός.....	10
2.1.2.	Κοινωνικά – Οικονομικά χαρακτηριστικά πληθυσμού	20
2.1.3.	Κτηριακό απόθεμα	35
2.2.	Χωροταξικά και Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά της περιοχής	43
2.2.1.	Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/2019)	43
2.2.2.	Ζώνες περιορισμού και ελέγχου της δόμησης (εκτός σχεδίου περιοχές)	52
2.2.3.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κέρκυρας	56
2.2.4.	Πολεοδομική Οργάνωση - Λειτουργίες.....	60
2.2.5.	Ποσοστά υφιστάμενων χρήσεων γης ανά ζώνη (όπως αυτές ορίστηκαν για τις ανάγκες του κυκλοφοριακού μοντέλου).....	68
3.	1 ^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	71
3.1.	Γενικά	71
3.2.	Συνοπτική παρουσίαση των ενεργειών προετοιμασίας για την 1 ^η Δημόσια Διαβούλευση.....	71
3.3.	Συνοπτική παρουσίαση των πρακτικών της 1 ^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης	72
4.	ΣΥΛΛΟΓΗ & ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	85
4.1.	Υφιστάμενες Μελέτες	85
4.1.1.	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων 2020 – 2023 (Στρατηγικό Σχεδιασμός).....	85
4.1.2.	Μελέτη Οργάνωσης Κυκλοφορίας και Στάθμευσης καθώς και μελέτης κόμβων στην περιοχή του Δήμου Κερκυραίων	87
4.2.	Συλλογή Στοιχείων	88
5.	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	89
5.1.	Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου	89
5.1.1.	Υφιστάμενη ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση.....	90
5.1.2.	Απογραφή οδικού δικτύου	96
5.2.	Καταγραφή Μετακινήσεων	98

5.2.1.	Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης σε διατομές.....	98
5.2.2.	Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις	103
5.2.3.	Ανάλυση μετρήσεων κυκλοφορίας – Πύλες της πόλης.....	106
5.3.	Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων στα νοικοκυριά.	117
5.3.1.	Ανάλυση στοιχείων ερωτηματολογίων Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων στα νοικοκυριά.....	117
5.3.2.	Αξιολόγηση ποιοτικών δεικτών Συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, Ποδηλάτου και Πεζή Μετακίνησης και Ι.Χ./ δίκυκλων	122
5.4.	Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων σε τερματικούς σταθμούς	140
5.4.1.	Γενικά	140
5.4.2.	Η έρευνα στο λιμάνι Κέρκυρας	141
5.4.3.	Η έρευνα στο αεροδρόμιο Κέρκυρας.....	145
5.5.	Απογραφή Στάθμευσης	150
5.5.1.	Απογραφή Προσφοράς - Ζήτησης Στάθμευσης	151
5.5.2.	Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης	156
5.6.	Καταγραφή του Συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	181
5.6.1.	Αστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας.....	181
5.6.2.	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας	185
5.6.3.	Ταξί.....	188
5.6.4.	Τουριστικά Λεωφορεία.....	188
5.7.	Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση	188
5.7.1.	Πεζοί.....	188
5.7.2.	Ποδήλατα	189
5.8.	Συγκέντρωση στοιχείων ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων ...	191
6.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	196
6.1.	Γενικά	196
6.2.	Διαδικασία Ανάπτυξης και Εφαρμογής Μοντέλου.....	196
6.3.	Διαμόρφωση μοντέλου δικτύου.....	197
6.4.	Εκτίμηση Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού έτους βάσης (2020)	201
6.4.1	Εκτίμηση Παραγόμενων Μετακινήσεων.....	203
6.4.2	Πίνακας Προέλευσης Προορισμού Δείγματος.....	204
6.4.3	Εξισορρόπηση Παραγωγών - Έλξεων.....	205
6.4.4	Κατανομή Μετακινήσεων.....	206
6.4.5	Διαμόρφωση Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού Ώρας Αιχμής Εσωτερικών Ζωνών.....	207
6.4.6	Επέκταση Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού Εσωτερικών Μετακινήσεων.....	208
6.5	Σύνοψη Κεφαλαίου	211
7.	ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	212

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1.1	Περιοχή Μελέτης	2
Σχήμα 2.1	Ευρύτερη Περιοχή	8
Σχήμα 2.2	Όρια Δ.Ε. Κερκυραίων	9
Σχήμα 2.3	Πυραμίδες ηλικιών.....	16
Σχήμα 2.4	Ποσοστά απασχολούμενων κατά παραγωγικό τομέα	31
Σχήμα 2.5	Χάρτης Π.1 – Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης (Π.Χ.Π. Ιονίων Νήσων, ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/2019)	50
Σχήμα 2.6	Απόσπασμα Χάρτης Π.2β – Οικιστικό δίκτυο – Διοικητικός και Κοινωνικός Εξοπλισμός – Μεταφορές (Π.Χ.Π. Ιονίων Νήσων, ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/2019).....	51
Σχήμα 2.7	Χάρτης ΦΕΚ 75/Δ/1979 – Ζ.Ο.Ε. περιοχής Αλυκές-Γουβιά	53
Σχήμα 2.8	Χάρτης ΦΕΚ 104/Δ/1976 – Ζώνες γύρω από το Σχέδιο Πόλης της Κέρκυρας.....	55
Σχήμα 2.9	ΓΠΣ Κέρκυρας (ΦΕΚ 517 ΑΑΠ / 02-10-2009).....	59
Σχήμα 2.10	Ζώνες προστασίας παλιάς πόλης	61
Σχήμα 2.11	Πολεοδομικές Ενότητες Γ.Π.Σ. Κέρκυρας και περιοχές με εγκεκριμένο σχέδιο.....	65
Σχήμα 2.12	Ζώνες κυκλοφοριακού μοντέλου ΣΒΑΚ Δ.Ε. Κερκυραίων.....	70
Σχήμα 5.1	Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου	92
Σχήμα 5.2	Υφιστάμενη ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση	95
Σχήμα 5.3	Πλάτος πεζοδρομίου επί της οδού Γ. Θεοτόκη.....	97
Σχήμα 5.4	Ανεπαρκές πλάτος πεζοδρομίου επί της οδού Μ. Μαργαρίτη	97
Σχήμα 5.5	Περιορισμός του διαθέσιμου πλάτους κυκλοφορίας και κατάληψη του ποδηλατοδρόμου από εκτεταμένη παράνομη στάθμευση στην οδό Ι. Ανδρεάδη	98
Σχήμα 5.6	Θέσεις 24ωρων μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων με αυτόματα καταγραφικά μηχανήματα	101
Σχήμα 5.7	Θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις	104
Σχήμα 5.8	Πύλες.....	107
Σχήμα 5.9	Πύλη 1 – Εθν. Αντιστάσεως	108
Σχήμα 5.10	Πύλη 2 – Ε.Ο. Κέρκυρας-Παλαιοκαστρίτσας.....	109
Σχήμα 5.11	Πύλη 3 – Επ.Ο. Κέρκυρας-Πέλεκα	110
Σχήμα 5.12	Πύλη 4 – Ε.Ο. Κέρκυρας-Αχιλλείου	111
Σχήμα 5.13	Πύλη 5 – Λ. Δημοκρατίας	112
Σχήμα 5.14	Κατανομή Μέσου Ημερήσιου Κυκλοφοριακού Φόρτου τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου.....	115

Σχήμα 5.15	Κατανομή Μέσου ωριαίου Κυκλοφοριακού Φόρτου Πρωινής Αιχμής (08:00-09:00) τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου	116
Σχήμα 5.16	Κατανομή νοικοκυριών με βάση το πλήθος των μόνιμων μελών του νοικοκυριού	117
Σχήμα 5.17	Τύπος ιδιόκτητου 1ου οχήματος.....	117
Σχήμα 5.18	Προέλευση – Προορισμός μετακινήσεων	121
Σχήμα 5.19	Σκοπός μετακίνησης.....	121
Σχήμα 5.20	Κατανομή μετακινήσεων με βάση το μέσο μεταφοράς.....	122
Σχήμα 5.21	Αριθμός ατόμων στο όχημα (Ι.Χ. ή ημιφορτηγό)	122
Σχήμα 5.22	Ηλικιακή κατανομή συμμετεχόντων στην έρευνα	124
Σχήμα 5.23	Προφίλ συμμετεχόντων στην έρευνα ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης	124
Σχήμα 5.24	Προφίλ συμμετεχόντων στην έρευνα ως προς την εργασία.....	124
Σχήμα 5.25	Ποσοστό χρήσης κύριου μέσου μεταφοράς για τις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία.....	125
Σχήμα 5.26	Χρήση κύριου μέσου μεταφοράς για τις μετακινήσεις με άλλο σκοπό (εκτός της εργασίας).....	126
Σχήμα 5.27	Αξιολόγηση της εξυπηρέτησης της υποδομής και του τρόπου λειτουργίας του οδικού δικτύου και του δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών (ανά μέσο μεταφοράς)	127
Σχήμα 5.28	Σε τι βαθμό αποτελούν πρόβλημα για την λειτουργία του οδικού δικτύου της Δ.Ε. Κερκυραίων τα παρακάτω ζητήματα	128
Σχήμα 5.29	Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων των δημοσίων συγκοινωνιών.....	131
Σχήμα 5.30	Αύξηση χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης	132
Σχήμα 5.31	Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στο ποδήλατο.....	133
Σχήμα 5.32	Αύξηση χρήσης του ποδηλάτου ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης	135
Σχήμα 5.33	Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων της πεζή μετακίνησης	136
Σχήμα 5.34	Αύξηση χρήσης της πεζή μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης	137
Σχήμα 5.35	Ποσοστιαία κατανομή πλήθους επιβατών ανά λιμάνι επιβίβασης.....	142
Σχήμα 5.36	Τόπος μόνιμης κατοικίας (Έρευνα στο Λιμάνι Κέρκυρας)	144
Σχήμα 5.37	Σκοπός μετακίνησης (Έρευνα στο Λιμάνι Κέρκυρας).....	144
Σχήμα 5.38	Μέσο μετακίνησης από το λιμάνι της Κέρκυρας προς τον τελικό προορισμό.....	145
Σχήμα 5.39	Ποσοστιαία κατανομή πλήθους επιβατών ανά αεροδρόμιο επιβίβασης..	146
Σχήμα 5.40	Σκοπός μετακίνησης (Έρευνα στο Αεροδρόμιο Κέρκυρας).....	148

Σχήμα 5.41	Μέσο μετακίνησης από το αεροδρόμιο της Κέρκυρας προς τον τελικό προορισμό.....	149
Σχήμα 5.42	Παράνομη στάθμευση. Οδός Αγωνιστών Πολυτεχνείου	150
Σχήμα 5.43	Διπλοσταθμευμένα οχήματα. Οδός Μητρ. Μεθοδίου	150
Σχήμα 5.44	Παράνομη Στάθμευση κατά μήκος της Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας (περιοχή Σολάρι)	151
Σχήμα 5.45	Περιοχή απογραφής στάθμευσης	153
Σχήμα 5.46	Διαδρομές Ελέγχου Έρευνας Χαρακτηριστικών.....	158
Σχήμα 5.47	Κατανομή σταθμεύσεων στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης	161
Σχήμα 5.48	Κατανομή αφίξεων – αναχωρήσεων – Διαδρομή Ελέγχου 1	165
Σχήμα 5.49	Κατανομή αφίξεων – αναχωρήσεων – Διαδρομή Ελέγχου 2	165
Σχήμα 5.50	Συσσώρευση οχημάτων – Διαδρομή Ελέγχου 1	166
Σχήμα 5.51	Συσσώρευση οχημάτων – Διαδρομή Ελέγχου 2	167
Σχήμα 5.52	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 1	169
Σχήμα 5.53	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 2	170
Σχήμα 5.54	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 1	171
Σχήμα 5.55	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 2	172
Σχήμα 5.56	Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα) - Διαδρομή Ελέγχου 1	173
Σχήμα 5.57	Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα) - Διαδρομή Ελέγχου 2.....	173
Σχήμα 5.58	Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 1	175
Σχήμα 5.59	Ισοζύγιο στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 1.....	175
Σχήμα 5.60	Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 2.....	176
Σχήμα 5.61	Ισοζύγιο στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 2.....	176
Σχήμα 5.62	Κατάληψη νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό από κατοίκους - Διαδρομή Ελέγχου 1	179
Σχήμα 5.63	Κατάληψη νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό από κατοίκους - Διαδρομή Ελέγχου 2	180
Σχήμα 5.64	Εξυπηρέτηση Περιοχής μελέτης από το αστικό και το υπεραστικό ΚΤΕΛ.....	187
Σχήμα 5.65	Πιάτσες Ταξί	188
Σχήμα 5.66	Διαδρομές ποδηλάτου	190
Σχήμα 5.67	Τροχαία ατυχήματα στον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων	191

Σχήμα 5.68	Κατανομή ατυχημάτων ανά μήνα και έτος.....	192
Σχήμα 5.69	Κατανομή ατυχημάτων ανά ημέρα της εβδομάδας	192
Σχήμα 5.70	Κατανομή ατυχημάτων με βάση την αιτία	193
Σχήμα 5.71	Οδοί με τα περισσότερα ατυχήματα από 1/1/18 έως 31/12/21	194
Σχήμα 6.1	Διαδικασία ανάπτυξης κυκλοφοριακού μοντέλου δικτύου	197
Σχήμα 6.2	Ζώνες Περιοχής Μελέτης	199
Σχήμα 6.3	Μοντέλο δίκτυο περιοχής μελέτης.....	200
Σχήμα 6.4	Τελικό μοντέλο δίκτυο περιοχής μελέτης.....	201
Σχήμα 6.5	Ημερήσιες παραγόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη – περιοχή μελέτης .	204
Σχήμα 6.6	Πίνακας προέλευσης – προορισμού δείγματος για μετακινήσεις HBW ...	204
Σχήμα 6.7	Πίνακας προέλευσης – προορισμού δείγματος για μετακινήσεις HBO	205
Σχήμα 6.8	Ημερήσιες παραγωγές και εξισορροπημένες έλξεις παραγωγής μετακινήσεων – HTW	205
Σχήμα 6.9	Ημερήσιες παραγωγές και εξισορροπημένες έλξεις παραγωγής μετακινήσεων – HTO.....	206
Σχήμα 6.10	Συνάρτηση διαχωρισμού ως προς το χρόνο μετακίνησης περιοχής μελέτης	206
Σχήμα 6.11	Ημερήσιος πίνακας προέλευσης – προορισμού εσωτερικών ζωνών περιοχής μελέτης - HBW	207
Σχήμα 6.12	Ημερήσιος πίνακας προέλευσης – προορισμού εσωτερικών ζωνών περιοχής μελέτης - HBO.....	207
Σχήμα 6.13	Πίνακας προέλευσης – προορισμού πρωινής ώρας αιχμής (εσωτερικές ζώνες).....	208
Σχήμα 6.14	Περιοχές μέτρησης φόρτων περιοχής μελέτης (οι σύνδεσμοι σημειώνονται με πράσινο χρώμα).....	209
Σχήμα 6.15	Τελικός πίνακας προέλευσης – προορισμού ώρας αιχμής περιοχής μελέτης (μηχανοκίνητη κυκλοφορία – οχήματα).....	210
Σχήμα 6.16	Συσχέτιση μετρηθέντων και υπολογισθέντων φόρτων στο δίκτυο	210
Σχήμα 6.17	Ενδεικτική φόρτιση δικτύου ώρας αιχμής.....	211

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1	Μόνιμος και De Facto (πραγματικός) Πληθυσμός 1991-2001-2011..	10
Πίνακας 2.2	Μεταβολή του Μόνιμου Πληθυσμού και ΜΕΡΜ* 1991-2001-2011	11
Πίνακας 2.3	Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011.....	12
Πίνακας 2.4	Κατανομή μόνιμου πληθυσμού ανά φύλο 2011	13
Πίνακας 2.5	Κατανομή μόνιμου πληθυσμού ανά ηλικιακές ομάδες 2011(αριθμός)	18
Πίνακας 2.6	Κατανομή μόνιμου πληθυσμού ανά ηλικιακές ομάδες 2011 (ποσοστό) .	19
Πίνακας 2.7	Δείκτες γήρανσης και εξάρτησης 2011.....	20
Πίνακας 2.8	Μόνιμος Πληθυσμός κατά επίπεδο εκπαίδευσης 2011.....	22
Πίνακας 2.9	Νοικοκυριά και μέλη 2011	23
Πίνακας 2.10	Νοικοκυριά και μέλη 2011 (ποσοστά)	24
Πίνακας 2.11	Μόνιμος Πληθυσμός κατά ομάδες υπηκοοτήτων 2011.....	25
Πίνακας 2.12	Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά 1.000 μόνιμους κατοίκους, 2011	26
Πίνακας 2.13	Αριθμός αυτοκινήτων ανά θέση στάθμευσης, 2011	27
Πίνακας 2.14	Κατά κεφαλή ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (Σε ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές)	28
Πίνακας 2.15	Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας και οι άνεργοι, 2011	30
Πίνακας 2.16	Απασχολούμενοι ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας (μονοψήφιο), 2011	33
Πίνακας 2.17	Απασχολούμενοι κατά επάγγελμα (μονοψήφιο), 2011	33
Πίνακας 2.18	Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής	37
Πίνακας 2.19	Κτίρια κατά χρήση	39
Πίνακας 2.20	Κτίρια κατά αριθμό ορόφων	41
Πίνακας 2.21	ΓΠΣ-Πληροφορίες ανά πολεοδομική ενότητα	56
Πίνακας 2.22	Διατάγματα Σχεδίου Πόλης Κέρκυρας	62
Πίνακας 2.23	Εγκεκριμένες Πολεοδομικές Μελέτες	63
Πίνακας 2.24	Κυκλοφοριακές Ζώνες	69
Πίνακας 5.1	Θέσεις 24ωρων Αυτόματων Μετρήσεων Κυκλοφοριακού Φόρτου ..	100
Πίνακας 5.2	Συνοπτικά αποτελέσματα μετρήσεων με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας.....	102
Πίνακας 5.3	Θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων	105
Πίνακας 5.4	Πύλες	106
Πίνακας 5.5	Κατανομή Μέσου Ημερήσιου Κυκλοφοριακού Φόρτου τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου	114
Πίνακας 5.6	Κατανομή Μέσου ωριαίου Κυκλοφοριακού Φόρτου Πρωινής Αιχμής (08:00-09:00) τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου	114

Πίνακας 5.7	Τύπος ιδιόκτητων οχημάτων (1ο – 3ο όχημα)	118
Πίνακας 5.8	Τύπος εγκατάστασης που χρησιμοποιείται για στάθμευση	118
Πίνακας 5.9	Κατανομή μόνιμων μελών (άνω των 5 ετών) των νοικοκυριών με βάση τη θέση τους στο νοικοκυριό και το φύλο τους.....	119
Πίνακας 5.10	Κατανομή μόνιμων μελών (άνω των 5 ετών) των νοικοκυριών με βάση τη θέση τους στο νοικοκυριό και την ηλικία τους.....	119
Πίνακας 5.11	Κατανομή μόνιμων μελών (άνω των 5 ετών) των νοικοκυριών με βάση την ηλικία τους και το ωράριο εργασίας	120
Πίνακας 5.12	Οι πλέον προβληματικοί δρόμοι της περιοχής μελέτης	129
Πίνακας 5.13	Προσδιορισμός δείγματος έρευνας στο λιμάνι Κέρκυρας	141
Πίνακας 5.14	Πλήθος επιβατών ανά τελικό προορισμό (Έρευνα στο Λιμάνι Κέρκυρας)	143
Πίνακας 5.15	Προσδιορισμός δείγματος έρευνας στο αεροδρόμιο Κέρκυρας	145
Πίνακας 5.16	Πλήθος επιβατών ανά τελικό προορισμό (Έρευνα στο Αεροδρόμιο Κέρκυρας)	147
Πίνακας 5.17	Τόπος μόνιμης κατοικίας (Έρευνα στο Αεροδρόμιο Κέρκυρας).....	148
Πίνακας 5.18	Αποτελέσματα Απογραφών Στάθμευσης στην οδό στην Περιοχή Μελέτης.....	154
Πίνακας 5.19	Χώροι Στάθμευσης εκτός οδού	156
Πίνακας 5.20	Συγκεντρωτικά στοιχεία χαρακτηριστικών στάθμευσης.	162
Πίνακας 5.21	Συγκεντρωτικά στοιχεία χαρακτηριστικών στάθμευσης.	163
Πίνακας 5.22	Συσώρευση οχημάτων - Διαδρομή Ελέγχου 1.....	166
Πίνακας 5.23	Συσώρευση οχημάτων - Διαδρομή Ελέγχου 2.....	167
Πίνακας 5.24	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 1	169
Πίνακας 5.25	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 2	170
Πίνακας 5.26	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 1	171
Πίνακας 5.27	Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 2	172
Πίνακας 5.28	Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης κατοίκων–επισκεπτών – Διαδρομή Ελέγχου 1	179
Πίνακας 5.29	Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης κατοίκων–επισκεπτών – Διαδρομή Ελέγχου 2	180
Πίνακας 5.30	Μέση συχνότητα και Περίοδος λειτουργίας ανά Γραμμή του Αστικού ΚΤΕΛ και ανά περίοδο	184
Πίνακας 5.31	Πληροφορίες ανά Γραμμή του Υπεραστικού ΚΤΕΛ	186

Πίνακας 6.1	Αναγκαία χαρακτηριστικά και παράμετροι συνδέσμων και κόμβων μοντέλου δικτύου	198
Πίνακας 6.2	Βασικά χαρακτηριστικά μοντέλου δικτύου	200
Πίνακας 6.3	Χαρακτηριστικά μοντέλου δικτύου	201
Πίνακας 6.4	Ρυθμοί παραγωγής ημερήσιων μετακινήσεων με μηχανοκίνητο μέσο ανά νοικοκυριό	203
Πίνακας 6.5	Ρυθμοί παραγωγής ημερήσιων μετακινήσεων με μηχανοκίνητο μέσο ανά νοικοκυριό	208

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Ανάθεση – Σκοπός

Η παρούσα μελέτη, «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ», ανατέθηκε από τον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, με το αρ. πρωτ. 25673/27-07-2021 Συμφωνητικό, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 20-2/2021 (ΑΔΑΜ: 21ΑWRD008618351 2021 05 18) απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής, στην ένωση εταιρειών:

- **DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ** (με διακριτικό τίτλο DENCO TRANSPORT ΕΠΕ), με ποσοστό συμμετοχής 70% (Μελέτη Κατηγορίας 10 - Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακές).
- **ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ Α.Ε.** (με διακριτικό τίτλο TREDIT SA), με ποσοστό συμμετοχής 30% (Μελέτη Κατηγορίας 10 - Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακές).
- **ΜΩΥΣΙΑΔΗ Γ. ΘΕΟΔΟΥΛΗ**, με ποσοστό συμμετοχής 100% (Μελέτη Κατηγορίας 2 – Πολεοδομικές και Ρυμοτομικές Μελέτες).

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επιδιώκει να δημιουργήσει ένα **βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών** με την επίτευξη, τουλάχιστον, των ακόλουθων στόχων:

- **Εξασφάλιση της προσβασιμότητας** που παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους.
- **Βελτίωση της ασφάλειας** και της προστασίας.
- **Μείωση της ρύπανσης** του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- **Αύξηση της αποδοτικότητας** και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Συμβολή στην **ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος** και του αστικού σχεδιασμού.

Τα **οφέλη** από την υιοθέτηση και υλοποίηση του σχεδίου περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

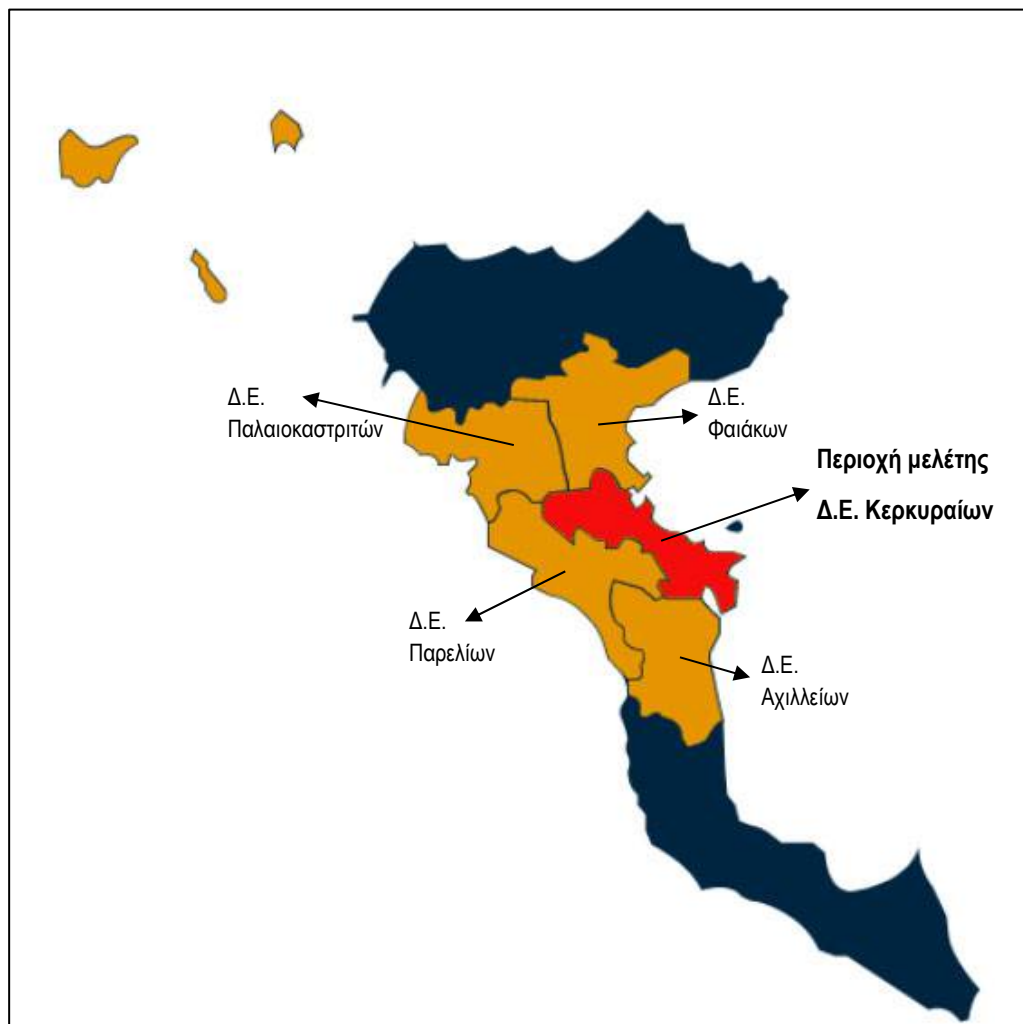
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων.
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος.
- Βελτιωμένη προσβασιμότητα.

- Ορθή χρήση των περιορισμένων πόρων.
- Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών.
- Ποιοτικότερες και πληρέστερες μελέτες.
- Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων που πηγάζουν από το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο.
- Αυξημένη συνέργεια και συμπληρωματικότητα.
- Στροφή προς μια νέα πολιτική αστικής κινητικότητας.

1.2. Περιοχή Μελέτης

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Κερκυραίων του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων και συνορεύει με τις Δ.Ε. Φαιάκων και Παλαιοκαστριτών στα βόρεια, Παρελίων στα δυτικά και Αχιλλείων στα νότια (**Σχήμα 1.1**).

Σχήμα 1.1 Περιοχή Μελέτης



1.3. Αντικείμενο – Διάρθρωση Μελέτης

Η μελέτη εκπονείται σε τρεις Φάσεις, οι οποίες σύμφωνα με το Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων (Τ.Τ.Δ.) περιλαμβάνουν:

Α' ΦΑΣΗ

1. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 1η Διαβούλευση
2. Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
3. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 2η Διαβούλευση

Β' ΦΑΣΗ

1. Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα
2. Ανάπτυξη ειδικών στόχων
3. Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης
4. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης με τη χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου
5. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 3η Διαβούλευση

Γ' ΦΑΣΗ

1. Διαμόρφωση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης
2. Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων
3. Μάθηση από την εμπειρία των άλλων
4. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – Παρουσίαση Τελικής Έκδοσης του ΣΒΑΚ

Ο βασικός στόχος της μελέτης είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα **15** ετών.

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την περιοχή μελέτης, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης του Δήμου.

Τα **βασικότερα προβλήματα κινητικότητας** αφορούν:

- i. στις πεζή μετακινήσεις (έλλειψη πεζοδρομίων ή πεζοδρόμια με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ),
- ii. στην έλλειψη υποδομών και ασφαλών διαδρομών για ποδήλατα,
- iii. στην έλλειψη χώρων στάθμευσης και στις σοβαρές δυσλειτουργίες που προκύπτουν από την παράνομη στάθμευση, ιδίως κατά τις περιόδους τουριστικής αιχμής.
- iv. στην έλλειψη περιμετρικών οδών με συνέπεια όλες οι διαμπερείς κινήσεις με προορισμό το υπόλοιπο νησί, να διεκπεραιώνονται μέσα από τον αστικό ιστό της πόλης.

Η αναγνωρισμένη, πλέον, ανάγκη για την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση, σε συνδυασμό με την ανάγκη για μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, ενισχύει την θέση ότι πρέπει άμεσα να υιοθετηθούν ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις, που θα καταστήσουν ελκυστικούς τους εναλλακτικούς αυτούς τρόπους μετακίνησης, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη και ασφαλή μετακίνηση όλων των ατόμων, μεταξύ των οποίων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη

Κινητικότητα (ΑΜΚ). Συνεπώς κρίνεται απαραίτητη η διαμόρφωση ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο, με την όσο το δυνατό καλύτερη αξιοποίηση - βελτίωση των υφιστάμενων οδικών υποδομών, με στόχο την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Το **ΣΒΑΚ** έχει ως προτεραιότητα:

- Την **πρόταση μέτρων για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας**:
 - i. όλων των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ, με κύριο μέλημα τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων,
 - ii. των ποδηλατιστών, με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.
- Τη **βελτίωση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης** των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες, προγραμματίζοντας τη σωστή χωροθέτηση των σημείων εξυπηρέτησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (υφιστάμενων και μελλοντικών) και των ταξί.
- Τη **βελτίωση της οδικής ασφάλειας**, με κατάλληλες διαμορφώσεις.
- Την **αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης** παρά την οδό και εκτός οδού, την αποτροπή φαινομένων παράνομης στάθμευσης, την καθιέρωση κατάλληλης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης.
- Τη γενικότερη **αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής** των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών του Δήμου.

1.4. Αντικείμενο της παρούσας Έκθεσης

Το παρόν Τεύχος συνιστά την Τεχνική Έκθεση της Α' Φάσης της μελέτης και περιλαμβάνει:

1. Απογραφή των χρήσεων γης, των δημογραφικών και κοινωνικοοικονομικών στοιχείων της περιοχής μελέτης, καθώς και παρουσίαση της χωροταξίας και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών.
2. Παρουσίαση των βασικών σημείων της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης.
3. Επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών για την περιοχή μελέτης.
4. Καταγραφή των χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών στην περιοχή μελέτης, η οποία αφορά:
 - ο το οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένης της κυκλοφοριακής οργάνωσης, της ιεράρχησης και της απογραφής του βασικού οδικού δικτύου, καθώς και τα κρίσιμα ζητήματα κινητικότητας,
 - ο τους κυκλοφοριακούς φόρτους του βασικού οδικού δικτύου,
 - ο την απογραφή και διερεύνηση των χαρακτηριστικών της στάθμευσης,
 - ο τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς,

- ο τα δεδομένα για εναλλακτική μετακίνηση,
- ο τα στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων και τον προσδιορισμό μελανών σημείων.

5. Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.

Πρωτογενή στοιχεία των ερευνών και των απογραφών παρατίθενται στα Παραρτήματα που συνοδεύουν την παρούσα Έκθεση.

1.5. Ομάδα Μελέτης – Ευχαριστίες

Στην εκπόνηση της μελέτης συνέδραμαν τα παρακάτω μέλη της σύμπραξης του Αναδόχου:

DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ

Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. - M.Sc. Συγκοινωνιολόγος, Συντονιστής της μελέτης

Βασίλης Βιρβιδάκης, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. – Συγκοινωνιολόγος

Βάγια Καλλιώρα, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π. - M.Sc. Γεωπληροφορικής

Παναγιώτα Λαλά, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. – Συγκοινωνιολόγος

Βαΐα Δρόσου, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. – Συγκοινωνιολόγος

Κατερίνα Καλόμαλλου, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Σταύρος Φραγγινέας, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. - Συγκοινωνιολόγος

Δημήτρης Δέλης, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. - Συγκοινωνιολόγος

Χαράλαμπος Βαλακώστας, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ.

Θεοδώρα Λιάπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Α.Π.Θ.

Χαράλαμπος Αμπελουργός, Μηχανικός Τοπογραφίας και Γεωπληροφορικής Τ.Ε.

TREDIT A.E

Απόστολος Μπιζάκης, Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ. – M.Sc. Συγκοινωνιολόγος

Χαρίκλεια Σπηλιοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ. – M.Sc. Συγκοινωνιολόγος

Παναγιώτα Μπακούλα, Πολιτικός Μηχανικός Έργων Υποδομής Τ.Ε.

ΜΩΥΣΙΑΔΗ ΘΕΟΔΟΥΛΗ

Θεοδούλη Μωυσιάδη, Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Στυλιανός Τσακίρης, Αρχιτέκτων Ε.Μ.Π., Πολεοδόμος – Χωροτάκτης

Την ομάδα μελέτης συνέδραμε ο **Τεχνικός Σύμβουλος Κωνσταντίνος Κεπαπτσόγλου**, Δρ. Πολ. Μηχανικός Ε.Μ.Π. - Συγκοινωνιολόγος, Αναπληρωτής Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Ευχαριστούμε θερμά, τη Δήμαρχο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων κα. Μερóπη Υδραίου, τον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων, Υποδομών & Δικτύων κ. Νικόλαο Καλόγερο, την Αν. Προϊσταμένη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών κα. Μαρία Καλογιάννη,

την Επιβλέπουσα της μελέτης κα. Αθανασία Χαρίτου, τον Ειδικό Σύμβουλο μηχανικό του Δήμου κ. Άγγελο Κουλούρη, τα μέλη της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ, την Τεχνική Υπηρεσία, τους υπαλλήλους του Δήμου, τους εκπροσώπους των φορέων και συλλόγων της πόλης και εν γένει όλους όσους συνέβαλαν στην εκπόνηση της μελέτης.

2. ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1. Γενική περιγραφή της περιοχής

Την περιοχή μελέτης αποτελεί η Δημοτική Ενότητα Κερκυραίων του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων. Ο Δήμος συστάθηκε μόλις το 2019, με το άρθρο 154, του ν.4600 και προήλθε από την διάσπαση του ενιαίου Δήμου Κέρκυρας, ο οποίος αρχικά είχε συσταθεί με τον ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα «Καλλικράτης»). Διοικητικά υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Κέρκυρας της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

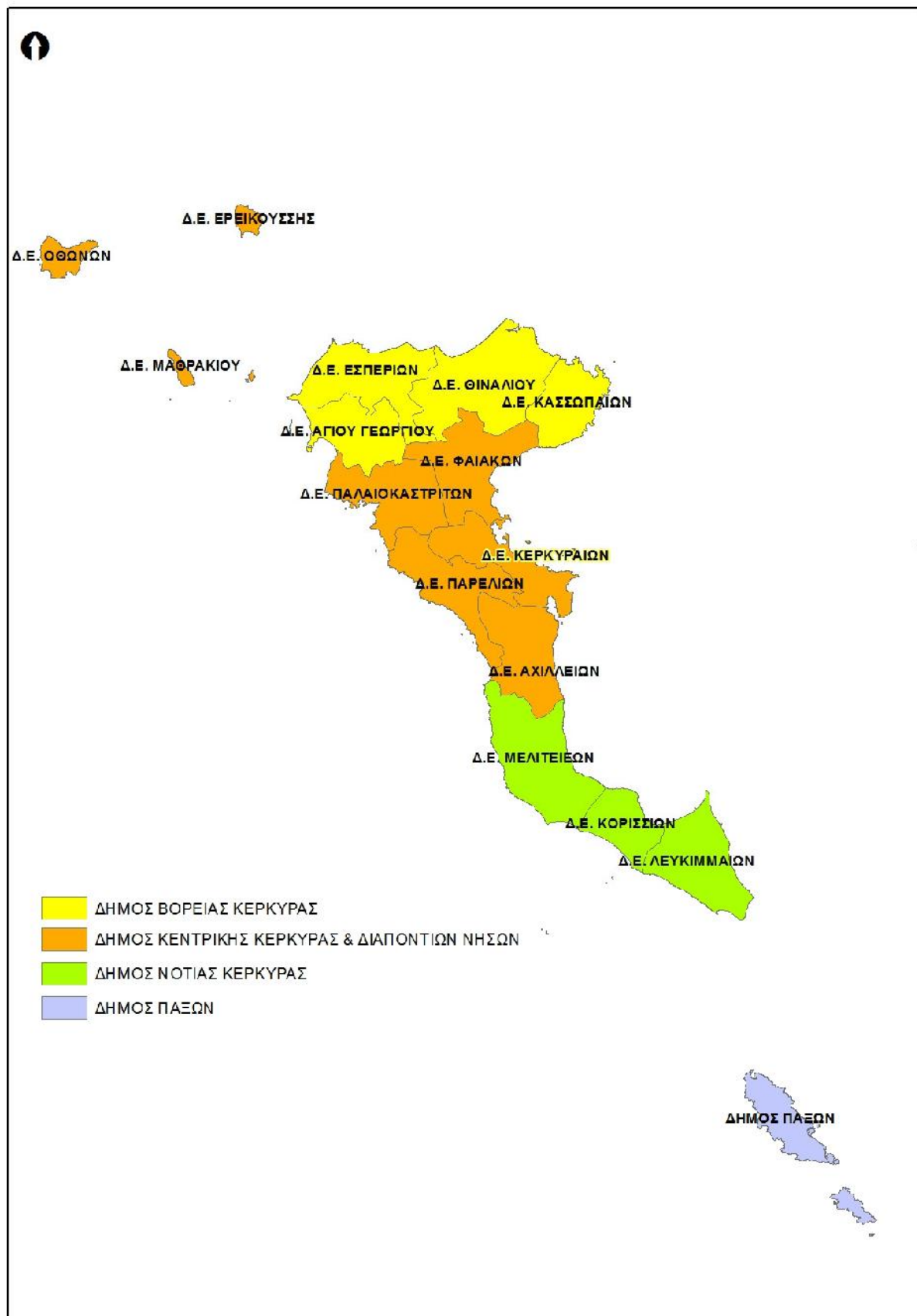
Ο Δήμος Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων αποτελείται από επτά Δημοτικές Ενότητες: Δ.Ε. Κερκυραίων, Αχιλλείων, Παλαιοκαστριτών, Παρελίων, Φαιάκων της νήσου Κέρκυρας και Δ.Ε. Ερεικούσσης, Μαθρακίου και Οθωνών που συνιστούν τα Διαπόντια νησιά στα βορειοδυτικά της ν. Κέρκυρας. Καταλαμβάνει την κεντρική περιοχή της νήσου Κέρκυρας και γειτνιάζει στα βόρεια με τον Δήμο Βόρειας Κέρκυρας και νότια με τον Δήμο Νότιας Κέρκυρας.

Η Δ.Ε. Κερκυραίων βρίσκεται στην ανατολική, κεντρική πλευρά του νησιού απέναντι από τις ακτές της Ηπείρου και της νοτιοδυτικής Αλβανίας. Βόρεια συνορεύει με τη Δ.Ε. Φαιάκων και Παλαιοκαστριτών, δυτικά τη Δ.Ε. Παρελίων και νότια με τη Δ.Ε. Αχιλλείων.

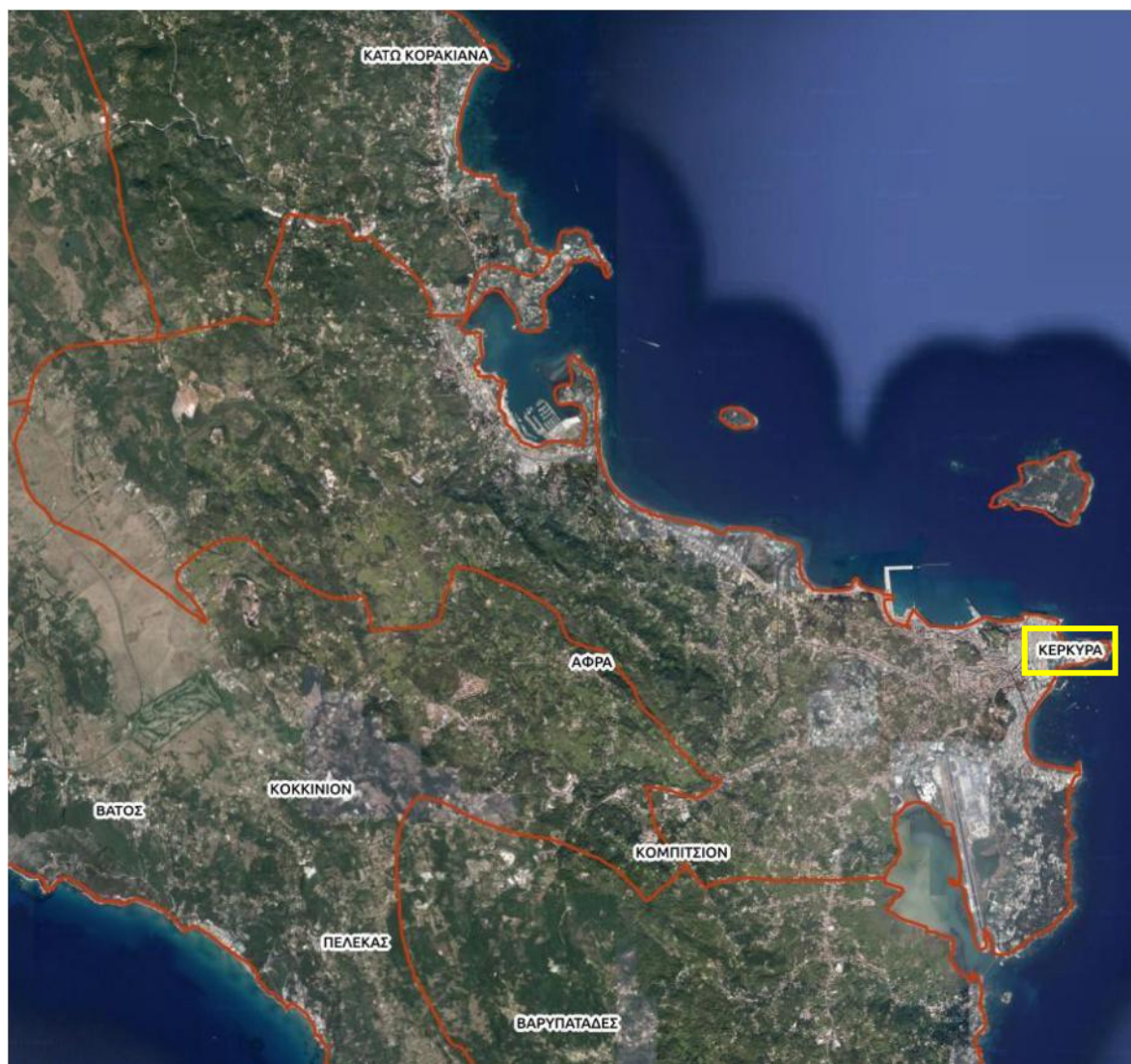
Έχει έκταση 4.134 εκτάρια και μόνιμο πληθυσμό 39.674 άτομα (πυκνότητα 10 ατ./Ha), σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού της ΕΛ.ΣΤΑΤ., του έτους 2011. Πρόκειται για πεδινή Δ.Ε., όπως και οι υπόλοιπες Δ.Ε. του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων με εξαίρεση τις ημιορεινές Δ.Ε. Φαιάκων και Οθωνών.

Έδρα της Δ.Ε. αλλά και του Δήμου είναι η πόλη της Κέρκυρας, στην οποία χωροθετούνται όλες οι κεντρικές κρατικές υπηρεσίες του νησιού, το αεροδρόμιο, το λιμάνι, το νοσοκομείο.

Σχήμα 2.1 Ευρύτερη Περιοχή



ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία

Σχήμα 2.2 Όρια Δ.Ε. Κερκυραίων

ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία

Η ανάλυση των δημογραφικών και κοινωνικοοικονομικών στοιχείων που ακολουθεί, βάσει της τελευταίας απογραφής πληθυσμού και κατοικιών του 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ., έχει ως επίπεδο αναφοράς τόσο τη Δ.Ε. Κερκυραίων όσο και τις υπόλοιπες Δ.Ε. του Δ. Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων (Δ.Ε. Αχιλλείων, Παλαιοκαστριτών, Παρελίων, Φαιάκων, Ερεικούσσης, Μαθρακίου, Οθωνών) αλλά και τους άλλους τρεις Δήμους της Π.Ε. Κέρκυρας (Δ. Βόρειας Κέρκυρας, Δ. Νότιας Κέρκυρας και Δ. Παξών).

Όλοι οι πίνακες που ακολουθούν, παρατίθενται αναλυτικά, ανά Οικοδομικό Τετράγωνο και ανά κυκλοφοριακή ζώνη, στο **Παράρτημα II**. Τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ σε επίπεδο ΟΤ, καθώς και δευτερογενείς επεξεργασίες τους (σε επίπεδο κυκλοφοριακής ζώνης), σε συνδυασμό με την καταγραφή των υπάρχουσών χρήσεων, αποτέλεσαν εισροή για τη δημιουργία του κυκλοφοριακού μοντέλου που θα παρουσιαστεί σε επόμενο κεφάλαιο.

2.1.1. Πληθυσμός

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ., η Δ.Ε. Κερκυραίων έχει μόνιμο πληθυσμό 39.674 κατοίκους, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 58% του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων και στο 38% της Π.Ε. Κέρκυρας. Πρόκειται δηλαδή για την μεγαλύτερη πληθυσμιακά Δ.Ε. τόσο του Δήμου όσο και της Π.Ε. Κέρκυρας και της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων. Η πόλη της Κέρκυρας συγκεντρώνει το 63% των μόνιμων κατοίκων της Δ.Ε.

Στους πίνακες που ακολουθούν φαίνεται η **εξέλιξη του πληθυσμού** ανά Δ.Ε. και Δήμο κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Παρατίθεται επίσης και ο De Facto πληθυσμός (δηλ. ο αριθμός των παρόντων ατόμων κατά την ημερομηνία αναφοράς της απογραφής, τα οποία είτε διαμένουν μόνιμα στην περιφέρεια αυτή είτε βρέθηκαν να διαμένουν προσωρινά ή τυχαία).

Πίνακας 2.1 Μόνιμος και De Facto (πραγματικός) Πληθυσμός 1991-2001-2011

	Πληθυσμοί					
	1991		2001		2011	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.223.392	10.259.900	10.934.097	10.964.020	10.816.286	10.940.777
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	189.430	193.734	209.608	212.984	207.855	224.061
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	103.505	107.592	111.081	111.975	104.371	115.473
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	65.418	68.309	70.328	69.544	68.558	75.111
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	40.221	40.966	41.532	39.487	39.674	42.256
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	35.575	36.293	35.851	33.886	32.095	34.768
Κέρκυρα,η	31.474	31.359	30.140	28.185	24.838	25.212
Γουβιά,τα	599	1.361	883	952	838	2.764
Κοντοκάλιον,το	1.168	1.218	1.630	1.616	1.660	2.044
Κυρά Χρυσικού,η	221	225	484	480	563	557
Λαζαρέτο,το (νησίς)	0	0	0	0	0	0
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	0	0	0	0	0	0
Ποταμός,ο	1.912	1.927	2.423	2.365	3.840	3.842
Πτυχία,η (νησίς)	0	0	0	0	0	0
Τεμπλόνιον,το	201	203	291	288	356	349
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	1.507	1.523	1.656	1.606	3.149	3.116
Αλεπού,η	1.507	1.523	1.656	1.606	3.149	3.116
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	455	464	432	439	344	339
Εβροπούλοι,οι	455	464	432	439	344	339
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	2.684	2.686	3.593	3.556	4.086	4.033
Κανάλιον,το	2.684	2.686	3.593	3.556	4.086	4.033
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	8.920	9.714	10.079	10.319	10.651	11.487
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	3.993	3.997	4.279	4.395	4.068	4.163
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	6.061	6.180	7.099	7.197	6.403	7.477
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	5.626	6.877	6.201	6.488	6.545	8.335
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	330	334	612	698	496	506
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	143	143	186	297	329	329
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	124	98	340	663	392	558
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	18.697	19.457	19.924	21.393	17.832	20.339
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	17.165	17.590	18.400	18.600	15.681	17.630
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.225	2.236	2.429	2.438	2.300	2.393

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 1991, 2001, 2011, ίδια επεξεργασία

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί, η Δ.Ε. Κερκυραίων παρουσίασε κατά τη δεκαετία 1991-2001 πληθυσμιακή αύξηση ίση με 3,3% και τη δεκαετία 2001-2011 μείωση ίση με -4,5%. Την ίδια περίοδο (2001-2011) πληθυσμιακή μείωση εμφανίζουν τόσο οι υπερκείμενες χωρικές ενότητες όσο και οι άλλοι τρεις Δήμοι της Π.Ε. Κερκυραίων. Αξιοσημείωτη είναι η διαχρονική μείωση που υφίσταται ο μόνιμος πληθυσμός της πόλης της Κέρκυρας, η οποία ξεπέρασε το -17,0% τη δεκαετία 2001-2011. Στο ίδιο επίπεδο μείωσης κυμάνθηκε και ο μόνιμος πληθυσμός των Ευροπούλων (-20%). Σε σύγκριση με τις υπόλοιπες Δ.Ε. του Δ. Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, σημαντική διαχρονική αύξηση των μόνιμων κατοίκων τους σημειώνουν οι Δ.Ε. Μαθακίου και Οθωνών. Συνολικά την εικοσαετία 1991-2011 ο μόνιμος πληθυσμός της Δ.Ε. Κερκυραίων μειώθηκε οριακά κατά -1,4%.

Ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής του μόνιμου πληθυσμού της Δ.Ε. κατά την δεκαετία 2001-2011 ισούται με -0,46%.

Πίνακας 2.2 Μεταβολή του Μόνιμου Πληθυσμού και ΜΕΡΜ* 1991-2001-2011

	Μόνιμος Πληθυσμός					
	%Μεταβ. 1991-2001	%Μεταβ 2001-2011	%Μεταβ 1991-2011	% ΜΕΡΜ 1991-2001	% ΜΕΡΜ 2001-2011	% ΜΕΡΜ 1991-2011
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	7,0%	-1,1%	5,8%	0,67	-0,11	0,28
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	10,7%	-0,8%	9,7%	1,02	-0,08	0,47
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	7,3%	-6,0%	0,8%	0,71	-0,62	0,04
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	7,5%	-2,5%	4,8%	0,73	-0,25	0,23
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	3,3%	-4,5%	-1,4%	0,32	-0,46	-0,07
Δ.Κ. Κερκυραίων	0,8%	-10,5%	-9,8%	0,08	-1,10	-0,51
Κέρκυρα,η	-4,2%	-17,6%	-21,1%	-0,43	-1,92	-1,18
Γουβιά,τα	47,4%	-5,1%	39,9%	3,96	-0,52	1,69
Κοντοκάλιον,το	39,6%	1,8%	42,1%	3,39	0,18	1,77
Κυρά Χρυσικού,η	119,0%	16,3%	154,8%	8,15	1,52	4,79
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-
Ποταμός,ο	26,7%	58,5%	100,8%	2,40	4,71	3,55
Πτυχία,η (νησίς)	-	-	-	-	-	-
Τεμπλόνιον,το	44,8%	22,3%	77,1%	3,77	2,04	2,90
Δ.Κ. Αλεπούς	9,9%	90,2%	109,0%	0,95	6,64	3,75
Αλεπού,η	9,9%	90,2%	109,0%	0,95	6,64	3,75
Τ.Κ. Εβροπούλων	-5,1%	-20,4%	-24,4%	-0,52	-2,25	-1,39
Εβροπούλοι,οι	-5,1%	-20,4%	-24,4%	-0,52	-2,25	-1,39
Δ.Κ. Καναλίου	33,9%	13,7%	52,2%	2,96	1,29	2,12
Κανάλιον,το	33,9%	13,7%	52,2%	2,96	1,29	2,12
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	13,0%	5,7%	19,4%	1,23	0,55	0,89
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	7,2%	-4,9%	1,9%	0,69	-0,50	0,09
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	17,1%	-9,8%	5,6%	1,59	-1,03	0,27
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	10,2%	5,5%	16,3%	0,98	0,54	0,76
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	85,5%	-19,0%	50,3%	6,37	-2,08	2,06
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	30,1%	76,9%	130,1%	2,66	5,87	4,25
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	174,2%	15,3%	216,1%	10,61	1,43	5,92
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	6,6%	-10,5%	-4,6%	0,64	-1,10	-0,24
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	7,2%	-14,8%	-8,6%	0,70	-1,59	-0,45
Δ. ΠΑΞΩΝ	9,2%	-5,3%	3,4%	0,88	-0,54	0,17

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 1991, 2001, 2011, ίδια επεξεργασία

* ΜΕΡΜ: Μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού μιας χωρικής ενότητας κατά τη διάρκεια μιας περιόδου (θετική ή και αρνητική). Υπολογίζεται βάσει του τύπου $\rho = [(Π_1/Π_0)^{1/10}] - 1$.

Πληθυσμιακή πυκνότητα

Η Δ.Ε. Κέρκυρας καταλαμβάνει έκταση 41,3 τ.χλμ. σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής ενώ παρόμοια είναι η έκταση που καταλαμβάνει κάθε μία από τις υπόλοιπες Δ.Ε. της Κεντρικής Κέρκυρας (μικρότερες είναι οι εκτάσεις των Διαπόντιων νησιών). Στον παρακάτω πίνακα καταγράφονται οι εκτάσεις και η πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Δημοτικής Ενότητα και Δήμο της ευρύτερης περιοχής, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ.

Πίνακας 2.3 Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011

	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Ορεινότητα (Π=Πεδινά, Η=Ημιορεινά, Ο=Ορεινά)	Έκταση (τ.χλμ)	Πυκνότητα (κατ./τ.χλμ.)
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.816.286		132.028,8	82
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	207.855		2.306,912	90
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	104.371		639,959	163
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	68.558		259,504	264
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	39.674	Π	41,341	960
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	32.095	Π	32,634	983
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	3.149	Π	2,332	1.350
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	344	Π	2,314	149
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	4.086	Π	4,061	1.006
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	10.651	Π	48,312	220
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	4.068	Π	48,422	84
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	6.403	Π	48,512	132
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	6.545	Η	54,564	120
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	496	Π	4,354	114
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	329	Π	3,497	94
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	392	Η	10,502	37
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	17.832		205,325	87
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	15.681		145,026	108
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.300		30,104	76

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Συγκρίνοντας την **πυκνότητα κατοίκησης** της Δ.Ε. Κερκυραίων τόσο με αυτήν των όμορων Δ.Ε. όσο και με τα υπερκείμενα χωρικά επίπεδα, διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για την πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή, με 960 κατοίκους ανά τ.χλμ., αισθητά μεγαλύτερη από αυτής της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (90 άτ./τ.χλμ.) και της Π.Ε. Κέρκυρας (163 άτ./τ.χλμ.). Αντίστοιχη πληθυσμιακή πυκνότητα με αυτή της Δημοτικής Κοινότητας Κερκυραίων (983 άτ./τ.χλμ.) εμφανίζει η Δ.Κ. Αλεπούς (1.350 άτ./τ.χλμ.) και Δ.Κ. Καναλίου (1.006 άτ./τ.χλμ.). Η όμορη Δ.Ε. Παλαιοκαστριτών καταγράφει από τις χαμηλότερες πυκνότητες (84 άτ./τ.χλμ.) ενώ η Δ.Ε. Αχιλλείων είναι η πλέον πυκνοκατοικημένη μετά από τη Δ.Ε. Κερκυραίων με 220 άτ./τ.χλμ.. Ο Δήμος Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων στο σύνολό του εμφανίζεται αραιοκατοικημένος με 264 κατ./τ.χλμ., στοιχείο που ενισχύει την διαπίστωση της έντονης εξάρτησης της ευρύτερης περιοχής από την πόλη της Κέρκυρας και τα περίχωρά της (Κανάλι και Αλεπού).

Πληθυσμιακή διάρθρωση ανά Φύλο και Ηλικία

Σε ό,τι αφορά τη σύνθεση του μόνιμου πληθυσμού **αναφορικά με το φύλο**, στη Δ.Ε. Κερκυραίων καταγράφεται μια μικρή υπεροχή του γυναικείου πληθυσμού και ειδικά στην πόλη της Κέρκυρας φθάνει το 55%. Οριακά μεγαλύτερο είναι το ποσοστό των γυναικών και στα υπερκείμενα χωρικά επίπεδα. Στις υπόλοιπες Δ.Ε. του Δήμου καθώς και στους άλλους δύο Δήμους της Π.Ε. Κέρκυρας ο πληθυσμός είναι σχεδόν ισοκαταμεμημένος ανάμεσα στα δύο φύλλα.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή του πληθυσμού κατά φύλο στην ευρύτερη περιοχή της Δ.Ε..

Πίνακας 2.4 Κατανομή μόνιμου πληθυσμού ανά φύλο 2011

	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΔΡΕΣ		ΓΥΝΑΙΚΕΣ	
		Αριθμός	%	Αριθμός	%
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.815.197	5.302.703	49%	5.512.494	51%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	207.855	102.400	49%	105.455	51%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	104.371	50.753	49%	53.618	51%
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	68.558	32.881	48%	35.677	52%
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	39.674	18.630	47%	21.044	53%
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	32.095	14.871	46%	17.224	54%
Κέρκυρα,η	24.838	11.270	45%	13.568	55%
Γουβιά,τα	838	420	50%	418	50%
Κοντοκάλιον,το	1.660	818	49%	842	51%
Κυρά Χρυσικού,η	563	294	52%	269	48%
Λαζαρέτο,το (νησίς)	0	0	0	0	0
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	0	0	0	0	0
Ποταμός,ο	3.840	1.886	49%	1.954	51%
Πτυχία,η (νησίς)	0	0	0	0	0
Τεμπλόνιον,το	356	183	51%	173	49%
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	3.149	1.547	49%	1.602	51%
Αλεπού,η	3.149	1.547	49%	1.602	51%
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	344	174	51%	170	49%
Εβροπούλοι,οι	344	174	51%	170	49%
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	4.086	2.038	50%	2.048	50%
Κανάλιον,το	4.086	2.038	50%	2.048	50%
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	10.651	5.214	49%	5.437	51%
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	4.068	2.021	50%	2.047	50%
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	6.403	3.164	49%	3.239	51%
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	6.545	3.241	50%	3.304	50%
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	496	235	47%	261	53%
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	329	176	53%	153	47%
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	392	200	51%	192	49%
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	17.832	8.818	49%	9.014	51%
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	15.681	7.895	50%	7.786	50%
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.300	1.159	50%	1.141	50%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Όσον αφορά στην **ηλικιακή διάρθρωση** του πληθυσμού για το έτος 2011, επισημαίνονται τα εξής:

- το 24,4% των μόνιμων κατοίκων της Δ.Ε. Κερκυραίων είναι νέοι ηλικίας μέχρι 24 ετών, ποσοστό μεγαλύτερο από το αντίστοιχο της Περιφέρειας και της Περιφερειακής Ενότητας αλλά και των υπόλοιπων Δήμων της ευρύτερης περιοχής. Το μεγαλύτερο ποσοστό νέων μέχρι 24 ετών καταγράφεται στον οικισμό των Γουβιών (30%) ενώ το μικρότερο στο Τεμπλόνη (22%), ενώ σε επίπεδο Δ.Ε. το μικρότερο ποσοστό νέων εντοπίζεται στα Διαπόντια Νησιά.
- Ταυτόχρονα το ποσοστό των ατόμων ηλικίας άνω των 65 ετών ισούται με 18,3% και είναι χαμηλότερο τόσο σε σχέση με τα αντίστοιχα των υπερκείμενων χωρικών ενοτήτων όσο και με τις άλλες Δ.Ε. του Δ. Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων αλλά και τους υπόλοιπους Δήμους της Π.Ε. Στο εσωτερικό της Δ.Ε., η Κέρκυρα με 21,7% και οι Εβροπούλοι με 25,3% εμφανίζουν τα μεγαλύτερα ποσοστά ατόμων άνω των 65 ετών ενώ αντίθετα στον οικισμό της Αλεπούς καταγράφεται το μικρότερο ποσοστό (9,2%). Σε επίπεδο Δ.Ε. το μεγαλύτερο ποσοστό ατόμων άνω των 65 ετών καταγράφεται στα Διαπόντια Νησιά.
- Τα άτομα που ανήκουν στις πλέον παραγωγικές ηλικίες, μεταξύ 25 και 54 ετών, αποτελούν το 44,2% του πληθυσμού της Δ.Ε. Κερκυραίων, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για τη Χώρα, την Περιφέρεια, την Π.Ε. καθώς και για τους υπόλοιπους Δήμους της Π.Ε είναι λίγο μικρότερα. Στην πόλη της Κέρκυρας το ποσοστό των ατόμων που ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία 25-54 ετών είναι από τα χαμηλότερα της Δ.Ε. ενώ τα υψηλότερα ποσοστά καταγράφονται στο Κοντοκάλη (49,5%) και στον Ποταμό και Κανάλη (48,8%).
- Ως προς τον δείκτη γήρανσης¹ της Δ.Ε., αυτός ισούται με 1,36 (εκφραζόμενο ως ποσοστό σημαίνει ότι σε 100 παιδιά το 2011 αναλογούσαν 136 ηλικιωμένοι) και βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με τον αντίστοιχο της Χώρας (1,34) και του Δ. Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων (1,38). Κατ' αντιστοιχία των παρατηρήσεων που προηγήθηκαν για τις επιμέρους ηλικιακές ομάδες, στην πόλη της Κέρκυρας και στον οικισμό Εβροπούλων καταγράφονται οι υψηλότεροι δείκτες γήρανσης (1,91 και 1,93 αντίστοιχα) ενώ στην Αλεπού ο δείκτης γήρανσης είναι κατά πολύ μικρότερος της μονάδας (0,51). Οι υπόλοιποι Δήμοι της Π.Ε. Κέρκυρας καταγράφουν σημαντικά υψηλότερους δείκτες γήρανσης σε σχέση με τη Δ.Ε. Κέρκυρας. Ιδιαίτερα υψηλός είναι ο δείκτης γήρανσης στις Δ.Ε. Ερεικούσσης, Μαθρακίου, Οθωνών, καθώς αυτός ισούται με 2,85, 3,0 και 8,47 αντίστοιχα.
- Σημαντικό στοιχείο αποτελεί και ο δείκτης εξάρτησης², μέσω του οποίου εκφράζεται ποσοτικά η αντιστοιχία των εξαρτημένων μελών του πληθυσμού ως προς τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται σε παραγωγική ηλικία. Στη Δ.Ε. Κερκυραίων ο δείκτης αυτός το 2011 ισούται με 0,46 (εκφραζόμενο ως ποσοστό σημαίνει ότι στα 100 άτομα εργάσιμης ηλικίας 15-64 ετών αντιστοιχούν 46 εξαρτώμενα άτομα) και είναι χαμηλότερος τόσο συγκρινόμενος με τους αντίστοιχους των υπερκείμενων χωρικών ενοτήτων όσο και με των άλλων Δ.Ε. του Δ. Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων αλλά και των υπόλοιπων

¹ Δείκτης Γήρανσης = $P65+/P0-14$

² Δείκτης εξάρτησης = $(P0-14+P65+)/P15-64$

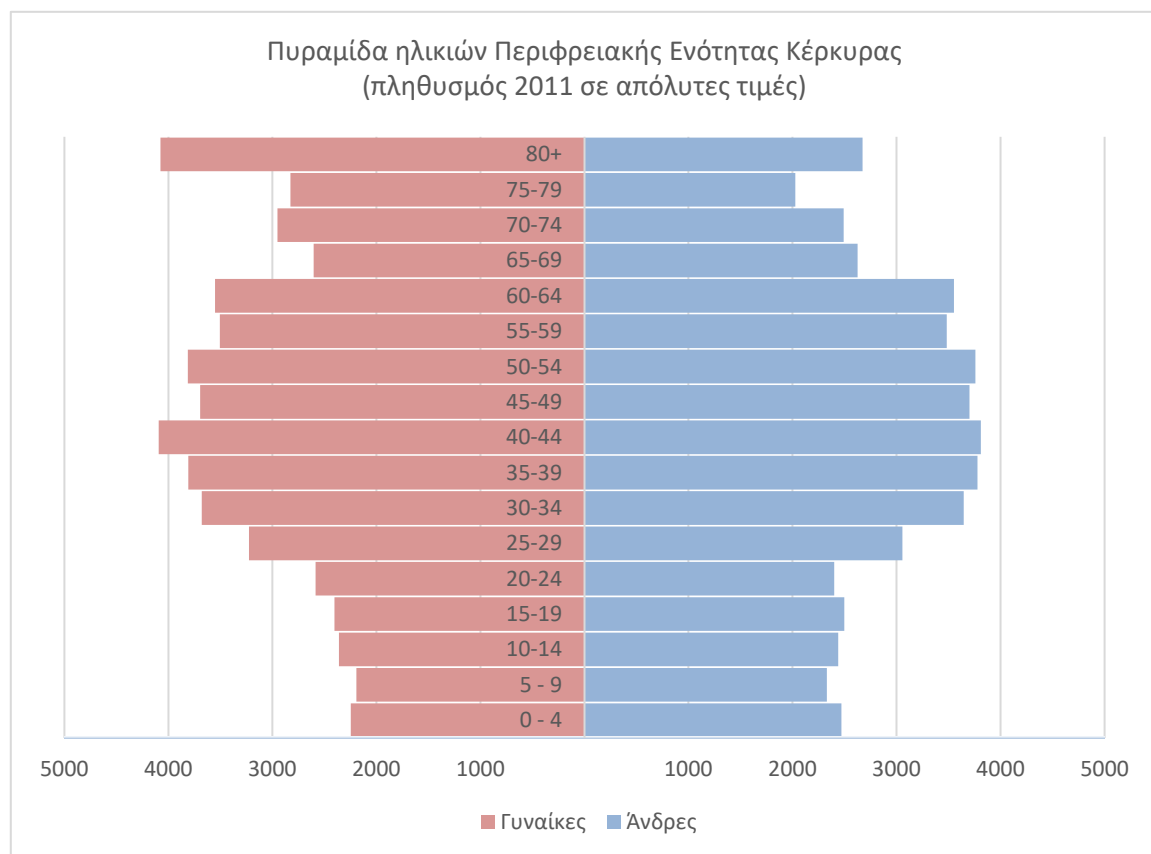
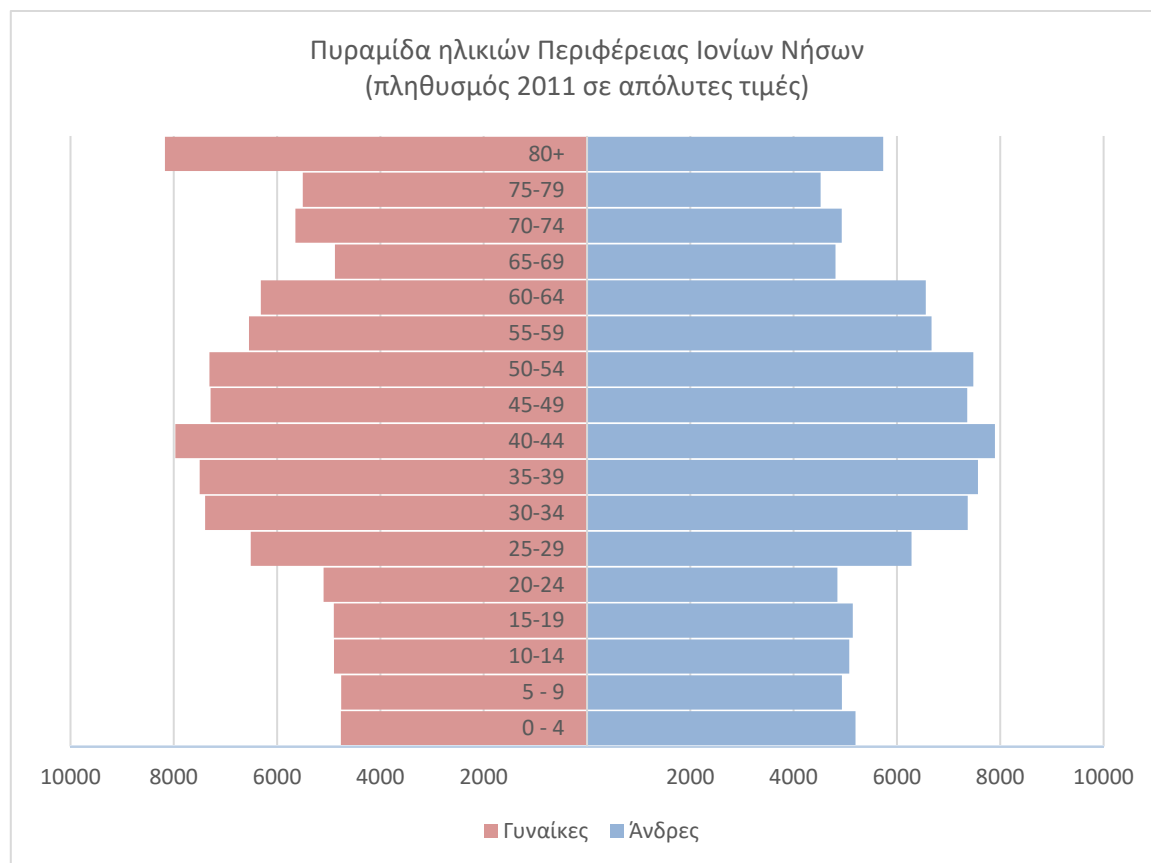
Δήμων της Π.Ε. Στο εσωτερικό του Δήμου ο μικρότερος δείκτης εξάρτησης καταγράφεται στην Αλεπού (0,37) και ο μεγαλύτερος στους Εβροπούλους (0,62).

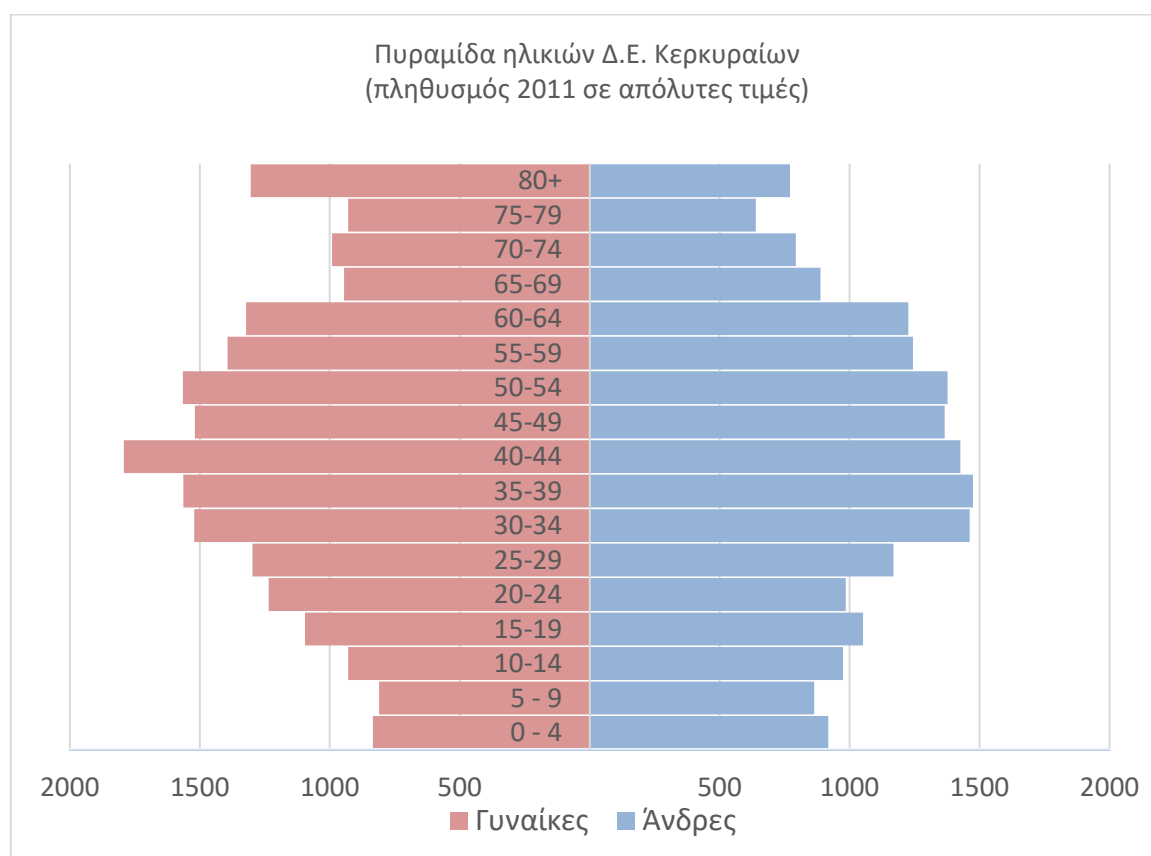
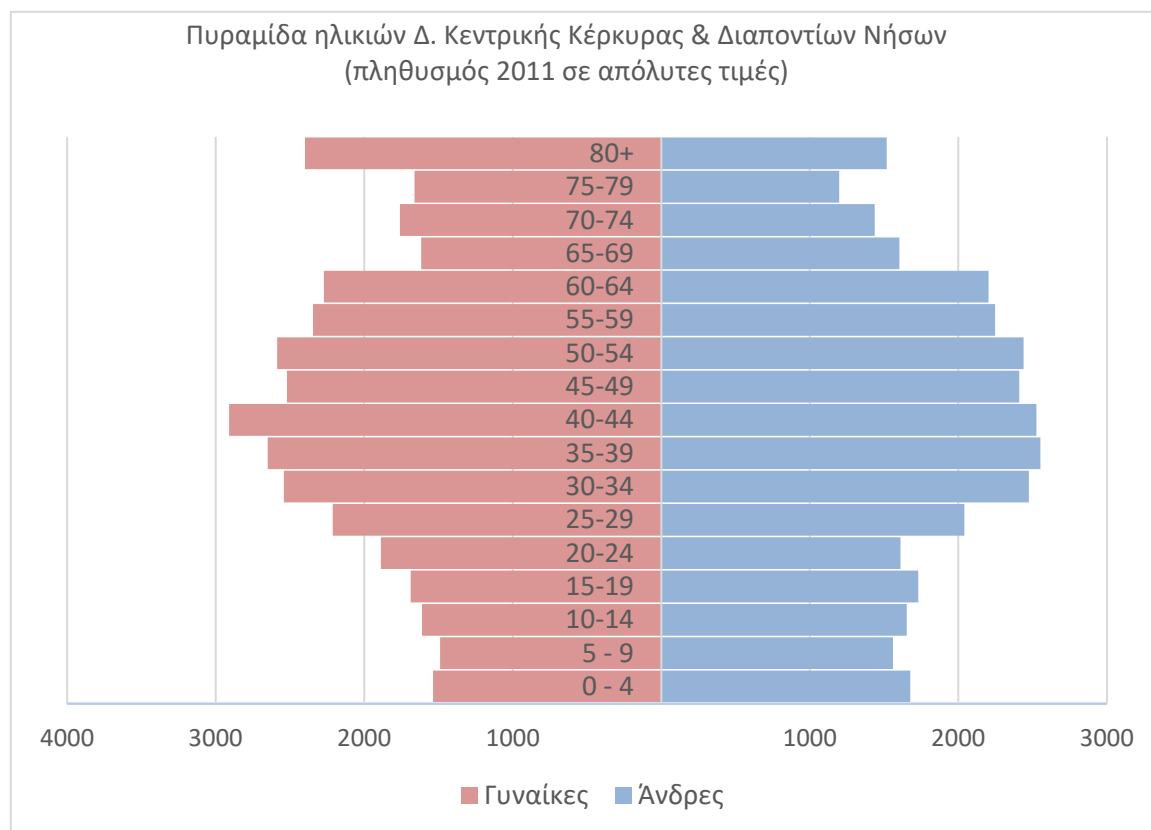
Από τα παραπάνω προκύπτει ότι πρόκειται για μία Δ.Ε. με τάσεις γήρανσης του πληθυσμού, καταδεικνύοντας το ευρύτερο πρόβλημα υπογεννητικότητας που ισχύει για το σύνολο της Χώρας, υπάρχει όμως μια δυναμική καθώς τα άτομα που ανήκουν στην πλέον παραγωγική ηλικία (25-54 ετών) έχουν σχετικά σημαντική παρουσία τόσο στη Δ.Ε. Κερκυραίων όσο και στον Δήμο.

Αναλυτικά η ηλικιακή διάρθρωση των μόνιμων κατοίκων της περιοχής μελέτης παρουσιάζεται στους πίνακες και στις πληθυσμιακές πυραμίδες (Σχήματα) που ακολουθούν.

Η πυραμίδα ηλικιών του πληθυσμού εμφανίζει ευκρινώς την ηλικιακή και την κατά φύλο σύνθεση καθώς και την εξελικτική πορεία γήρανσης του πληθυσμού. Στην περίπτωση που η μορφή της πυραμίδας είναι τριγωνική τότε καταδεικνύει ότι η σύσταση του πληθυσμού είναι νεανική. Αντίθετα, μια πυραμίδα όπως αυτές στα παρακάτω διαγράμματα, που εμφανίζουν τη σύνθεση του πληθυσμού με περιορισμένη βάση και σχετικά διογκωμένες τις παραγωγικές ηλικίες αλλά και την κορυφή, αντιστοιχεί σε γηράσκοντα πληθυσμό. Η εικόνα της Δ.Ε. Κερκυραίων και του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, όπως αυτή αποτυπώνεται στις ηλικιακές πυραμίδες, είναι λίγο καλύτερη σε σχέση με την εικόνα της Περιφέρειας και της Περιφερειακής Ενότητας.

Σχήμα 2.3 Πυραμίδες ηλικιών





Πίνακας 2.5 Κατανομή μόνιμου πληθυσμού ανά ηλικιακές ομάδες 2011(αριθμός)

	Σύνολο	0-14	15-24	25-39	40-54	55-64	65-79	80+
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.815.197	1.569.089	1.180.288	2.358.839	2.312.301	1.286.010	1.525.392	583.278
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	207.855	29.634	19.998	42.626	45.308	26.087	30.294	13.908
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	104.371	14.043	9.889	21.198	22.872	14.093	15.526	6.750
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	68.558	9.525	6.916	14.471	15.390	9.066	9.274	3.916
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	39.674	5.330	4.367	8.487	9.045	5.185	5.185	2.075
Δ.Κ. Κερκυραίων	32.095	4.000	3.679	6.496	7.256	4.318	4.473	1.873
Κέρκυρα,η	24.838	2.816	2.927	4.680	5.576	3.459	3.727	1.653
Γουβιά,τα	838	118	131	177	194	106	89	23
Κοντοκάλιον,το	1.660	262	168	437	384	201	158	50
Κυρά Χρυσικού,η	563	81	57	133	131	78	69	14
Λαζαρέτο,το (νησίς)	0	0	0	0	0	0	0	0
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	0	0	0	0	0	0	0	0
Ποταμός,ο	3.840	677	364	992	882	425	383	117
Πτυχία,η (νησίς)	0	0	0	0	0	0	0	0
Τεμπλόνιον,το	356	46	32	77	89	49	47	16
Δ.Κ. Αλεπούς	3.149	563	285	866	778	368	226	63
Αλεπού,η	3.149	563	285	866	778	368	226	63
Τ.Κ. Εβροπούλων	344	45	31	67	73	41	65	22
Εβροπούλοι,οι	344	45	31	67	73	41	65	22
Δ.Κ. Καναλίου	4.086	722	372	1.058	938	458	421	117
Κανάλιον,το	4.086	722	372	1.058	938	458	421	117
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	10.651	1.604	978	2.356	2.439	1.323	1.309	642
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	4.068	465	356	746	894	624	644	339
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	6.403	1.031	615	1.260	1.336	893	879	389
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	6.545	1.005	531	1.398	1.412	827	987	385
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	496	47	25	107	99	84	103	31
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	329	26	25	69	78	53	56	22
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	392	17	19	48	87	77	111	33
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	17.832	2.325	1.412	3.504	3.675	2.519	3.054	1.343
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	15.681	1.915	1.375	2.755	3.330	2.168	2.790	1.348
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.300	278	186	468	477	340	408	143

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2.6 Κατανομή μόνιμου πληθυσμού ανά ηλικιακές ομάδες 2011 (ποσοστό)

	0-14	15-24	25-39	40-54	55-64	65-79	80+
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	14,5%	10,9%	21,8%	21,4%	11,9%	14,1%	5,4%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	14,3%	9,6%	20,5%	21,8%	12,6%	14,6%	6,7%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	13,5%	9,5%	20,3%	21,9%	13,5%	14,9%	6,5%
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	13,9%	10,1%	21,1%	22,4%	13,2%	13,5%	5,7%
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	13,4%	11,0%	21,4%	22,8%	13,1%	13,1%	5,2%
Δ.Κ. Κερκυραίων	12,5%	11,5%	20,2%	22,6%	13,5%	13,9%	5,8%
Κέρκυρα,η	11,3%	11,8%	18,8%	22,4%	13,9%	15,0%	6,7%
Γουβιά,τα	14,1%	15,6%	21,1%	23,2%	12,6%	10,6%	2,7%
Κοντοκάλιον,το	15,8%	10,1%	26,3%	23,1%	12,1%	9,5%	3,0%
Κυρά Χρυσικού,η	14,4%	10,1%	23,6%	23,3%	13,9%	12,3%	2,5%
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-
Ποταμός,ο	17,6%	9,5%	25,8%	23,0%	11,1%	10,0%	3,0%
Πτυχία,η (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-
Τεμπλόνιον,το	12,9%	9,0%	21,6%	25,0%	13,8%	13,2%	4,5%
Δ.Κ. Αλεπούς	17,9%	9,1%	27,5%	24,7%	11,7%	7,2%	2,0%
Αλεπού,η	17,9%	9,1%	27,5%	24,7%	11,7%	7,2%	2,0%
Τ.Κ. Εβροπούλων	13,1%	9,0%	19,5%	21,2%	11,9%	18,9%	6,4%
Εβροπούλοι,οι	13,1%	9,0%	19,5%	21,2%	11,9%	18,9%	6,4%
Δ.Κ. Καναλίου	17,7%	9,1%	25,9%	23,0%	11,2%	10,3%	2,9%
Κανάλιον,το	17,7%	9,1%	25,9%	23,0%	11,2%	10,3%	2,9%
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	15,1%	9,2%	22,1%	22,9%	12,4%	12,3%	6,0%
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	11,4%	8,8%	18,3%	22,0%	15,3%	15,8%	8,3%
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	16,1%	9,6%	19,7%	20,9%	13,9%	13,7%	6,1%
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	15,4%	8,1%	21,4%	21,6%	12,6%	15,1%	5,9%
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	9,5%	5,0%	21,6%	20,0%	16,9%	20,8%	6,3%
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	7,9%	7,6%	21,0%	23,7%	16,1%	17,0%	6,7%
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	4,3%	4,8%	12,2%	22,2%	19,6%	28,3%	8,4%
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	13,0%	7,9%	19,7%	20,6%	14,1%	17,1%	7,5%
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	12,2%	8,8%	17,6%	21,2%	13,8%	17,8%	8,6%
Δ. ΠΑΞΩΝ	12,1%	8,1%	20,3%	20,7%	14,8%	17,7%	6,2%

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2.7 Δείκτες γήρανσης και εξάρτησης 2011

	Δείκτης γήρανσης	Δείκτης εξάρτησης
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	1,34	0,52
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	1,49	0,55
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	1,59	0,53
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	1,38	0,50
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	1,36	0,46
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	1,59	0,48
Κέρκυρα,η	1,91	0,49
Γουβιά,τα	0,95	0,38
Κοντοκάλιον,το	0,79	0,39
Κυρά Χρυσικού,η	1,02	0,41
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	-	-
Ποταμός,ο	0,74	0,44
Πτυχία,η (νησίς)	-	-
Τεμπλόνιον,το	1,37	0,44
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	0,51	0,37
Αλεπού,η	0,51	0,37
Τ.Κ. Εβροπούλων	1,93	0,62
Εβροπούλοι,οι	1,93	0,62
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	0,75	0,45
Κανάλιον,το	0,75	0,45
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	1,22	0,50
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	2,11	0,55
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	1,23	0,56
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	1,37	0,57
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	2,85	0,57
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	3,00	0,46
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	8,47	0,70
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	1,89	0,61
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	2,16	0,63
Δ. ΠΑΞΩΝ	1,98	0,56

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

2.1.2. Κοινωνικά – Οικονομικά χαρακτηριστικά πληθυσμού

Νοικοκυριά και μέλη

Το 2011 απογράφηκαν στη Δ.Ε. Κερκυραίων **16.302 νοικοκυριά**, τα οποία διαθέτουν **38.329 μέλη**. Η αναλογία μελών ανά νοικοκυριό είναι **2,4:1**. Όπως φαίνεται στους Πίνακες 2.9 και 2.10, η πλειονότητα των νοικοκυριών της Δ.Ε. είναι διμελή (31%) και μονομελή (30%). Ακολουθούν τα τριμελή (21%) και τα τετραμελή (15%) νοικοκυριά ενώ αυτά με 5 και άνω μέλη είναι μόλις 4%. Στο εσωτερικό της Δ.Ε. παρατηρούνται μικρές διαφοροποιήσεις, με το 33% των νοικοκυριών που διαμένουν μόνιμα στην πόλη της Κέρκυρας να αριθμούν 1 μέλος (το μεγαλύτερο ποσοστό στην ευρύτερη περιοχή) και το 13% 4 μέλη και μόλις 3% 5 μέλη και άνω (το μικρότερο ποσοστό στην ευρύτερη περιοχή). Στον αντίποδα, στο Τεμπλόνι κυριαρχούν τα διμελή και τετραμελή νοικοκυριά με ποσοστά

31% και 22% αντίστοιχα, ενώ έντονη είναι και η παρουσία των πολυμελών νοικοκυριών με 13%.

Επίπεδο εκπαίδευσης

Σε ό,τι αφορά στο **επίπεδο εκπαίδευσης**, όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του **Πίνακα 2.8** (τα διαθέσιμα στοιχεία είναι σε επίπεδο Δήμου), το ποσοστό των ατόμων με ανώτερο επίπεδο εκπαίδευσης στον πρώην ενιαίο Δήμο Κέρκυρας, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής πληθυσμού του 2011 είναι ίσο με 12% (κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου – Πολυτεχνείου, κ.λπ.), ίδιο με αυτό της Περιφέρειας και χαμηλότερο από το αντίστοιχο της Χώρας (17%). Σε σύγκριση με τις άλλες Π.Ε., αυτές της Κεφαλλονιάς και της Λευκάδας καταγράφουν τα υψηλότερα ποσοστά σε αυτή την κατηγορία.

Οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης αποτελούν το 21% των μόνιμων κατοίκων του Δήμου, ποσοστό ίδιο με αυτό της Περιφέρειας και χαμηλότερο από το αντίστοιχο της Χώρας (23%). Σε σχέση με τα υπόλοιπα νησιά της Περιφ. Ιονίων Νήσων, το υψηλότερο ποσοστό κατέχει στην κατηγορία αυτή η Ιθάκη (23%).

Υψηλό εμφανίζεται το ποσοστό του πληθυσμού που ολοκλήρωσε μόνο το Δημοτικό, το οποίο ισούται με 29%, υψηλότερο από το αντίστοιχο σε επίπεδο Χώρας (23%) ενώ 13% των κατοίκων του Δήμου δεν ολοκλήρωσαν τη στοιχειώδη εκπαίδευση.

Πίνακας 2.8 Μόνιμος Πληθυσμός κατά επίπεδο εκπαίδευσης 2011

	Σύνολο	Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισότιμων σχολών	Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολλέγια κλπ.)	Απόφοιτοι Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού, Επαγγελματικού κλπ.)	Απόφοιτοι τριτάξιου Γυμνασίου και πτυχιούχοι Επαγγελματικών Σχολών	Απόφοιτοι Δημοτικού	Εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση / Ολοκλήρωσαν την προσχολική αγωγή / Δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	Μη κατατασσόμενοι (άτομα γεννηθέντα μετά την 1/1/2005)							
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.816.286	1.809.087	16,7%	502.079	5%	2.532.396	23%	1.428.490	13%	2.524.345	23%	1.343.534	12%	676.355	6%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	207.855	25.208	12,1%	8.940	4%	43.030	21%	30.278	15%	59.683	29%	28.020	13%	12.696	6%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	104.371	12.562	12,0%	4.396	4%	21.855	21%	14.960	14%	30.658	29%	13.931	13%	6.009	6%
(πρώην) Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	102.071	12.332	12,1%	4.299	4%	21.392	21%	14.523	14%	29.953	29%	13.715	13%	5.857	6%
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.300	230	10,0%	97	4%	463	20%	437	19%	705	31%	216	9%	152	7%
Π.Ε. ΖΑΚΥΝΘΟΥ	40.759	4.173	10,2%	1.516	4%	8.068	20%	6.076	15%	12.854		5.299	13%	2.773	7%
Π.Ε. ΙΘΑΚΗΣ	3.231	346	10,7%	159	5%	737	23%	489	15%	850		468	14%	182	6%
Π.Ε. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	35.801	4.805	13,4%	1.821	5%	7.756	22%	5.741	16%	8.744		4.623	13%	2.311	6%
Π.Ε. ΛΕΥΚΑΔΑΣ	23.693	3.322	14,0%	1.048	4%	4.614	19%	3.012	13%	6.577		3.699	16%	1.421	6%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2.9 Νοικοκυριά και μέλη 2011

	Σύνολο		Αρ. μελών /νοικ.	1 μέλος		2 μέλη		3 μέλη		4 μέλη		5 μέλη και άνω	
	Νοικ.	Μέλη		Νοικ.	Μέλη	Νοικ.	Μέλη	Νοικ.	Μέλη	Νοικ.	Μέλη	Νοικ.	Μέλη
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.134.157	10.562.667	2,6	1.061.471	1.061.471	1.218.356	2.436.712	817.842	2.453.526	726.469	2.905.876	310.019	1.705.082
ΠΕΡ. ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	80.707	204.023	2,5	20.843	20.843	24.521	49.042	15.741	47.223	13.700	54.800	5.902	32.115
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	41.039	102.232	2,5	10.643	10.643	12.819	25.638	8.149	24.447	6.743	26.972	2.685	14.532
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	27.200	66.870	2,5	7.313	7.313	8.253	16.506	5.618	16.854	4.497	17.988	1.519	8.209
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	16.302	38.329	2,4	4.810	4.810	4.983	9.966	3.381	10.143	2.463	9.852	665	3.558
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	13.449	30.866	2,3	4.188	4.188	4.163	8.326	2.703	8.109	1.899	7.596	496	2.647
Κέρκυρα,η	10.673	23.764	2,2	3.527	3.527	3.358	6.716	2.077	6.231	1.362	5.448	349	1.842
Γουβιά,τα	301	751	2,5	70	70	98	196	64	192	56	224	13	69
Κοντοκάλιον,το	687	1.642	2,4	212	212	180	360	152	456	112	448	31	166
Κυρά Χρυσικού,η	195	557	2,9	26	26	67	134	43	129	40	160	19	108
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποταμός,ο	1.475	3.803	2,6	334	334	424	848	345	1.035	303	1.212	69	374
Πτυχία,η (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Τεμπλόνιον,το	118	349	3,0	19	19	36	72	22	66	26	104	15	88
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	1.192	3.082	2,6	254	254	362	724	283	849	228	912	65	343
Αλεπού,η	1.192	3.082	2,6	254	254	362	724	283	849	228	912	65	343
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	141	335	2,4	44	44	41	82	27	81	19	76	10	52
Εβροπούλοι,οι	141	335	2,4	44	44	41	82	27	81	19	76	10	52
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	1.520	4.046	2,7	324	324	417	834	368	1.104	317	1.268	94	516
Κανάλιον,το	1.520	4.046	2,7	324	324	417	834	368	1.104	317	1.268	94	516
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	4.048	10.512	2,6	950	950	1.168	2.336	882	2.646	763	3.052	285	1.528
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	1.575	4.032	2,6	426	426	466	932	269	807	276	1.104	138	763
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	2.381	6.310	2,7	513	513	737	1.474	510	1.530	417	1.668	204	1.125
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	2.482	6.474	2,6	543	543	776	1.552	504	1.512	493	1.972	166	895
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	163	494	3,0	27	27	43	86	29	87	39	156	25	138
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	105	329	3,1	21	21	26	52	11	33	27	108	20	115
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	144	390	2,7	23	23	54	108	32	96	19	76	16	87
Δ. Β. ΚΕΡΚΥΡΑΣ Κ' Ν. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	12.858	33.079	2,6	3.028	3.028	4.247	8.494	2.348	7.044	2.133	8.532	1.102	5.981
Δ. ΠΑΞΩΝ	981	2.283	2,3	302	302	319	638	183	549	113	452	64	342

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2.10 Νοικοκυριά και μέλη 2011 (ποσοστά)

	% Νοικοκυριών με 1 μέλος	% Νοικοκυριών με 2 μέλη	% Νοικοκυριών με 3 μέλη	% Νοικοκυριών με 4 μέλη	% Νοικοκυριών με 5 μέλη και άνω
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	26%	29%	20%	18%	7%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	26%	30%	20%	17%	7%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	26%	31%	20%	16%	7%
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	27%	30%	21%	17%	6%
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	30%	31%	21%	15%	4%
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	31%	31%	20%	14%	4%
Κέρκυρα,η	33%	31%	19%	13%	3%
Γουβιά,τα	23%	33%	21%	19%	4%
Κοντοκάλιον,το	31%	26%	22%	16%	5%
Κυρά Χρυσικού,η	13%	34%	22%	21%	10%
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	-	-	-	-	-
Ποταμός,ο	23%	29%	23%	21%	5%
Πτυχία,η (νησίς)	-	-	-	-	-
Τεμπλόνιον,το	16%	31%	19%	22%	13%
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	21%	30%	24%	19%	5%
Αλεπού,η	21%	30%	24%	19%	5%
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	31%	29%	19%	13%	7%
Εβροπούλοι,οι	31%	29%	19%	13%	7%
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	21%	27%	24%	21%	6%
Κανάλιον,το	21%	27%	24%	21%	6%
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	23%	29%	22%	19%	7%
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΩΝ	27%	30%	17%	18%	9%
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	22%	31%	21%	18%	9%
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	22%	31%	20%	20%	7%
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	17%	26%	18%	24%	15%
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	20%	25%	10%	26%	19%
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	16%	38%	22%	13%	11%
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ κ' ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	24%	33%	18%	17%	9%
Δ. ΠΑΞΩΝ	31%	33%	19%	12%	7%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Υπηκοότητες

Όσον αφορά στη διάρθρωση του μόνιμου πληθυσμού **ανά υπηκοότητα** (τα διαθέσιμα στοιχεία είναι σε επίπεδο Δήμου), στον πρώην ενιαίο Δήμο Κέρκυρας το 2011 καταγράφηκαν 9.239 υπήκοοι ξένων χωρών, αποτελώντας το 9,1% του μόνιμου πληθυσμού, το μικρότερο ποσοστό συγκρινόμενο με τα αντίστοιχα στα υπόλοιπα νησιά της Περιφέρειας. Από αυτούς οι 2.862 προέρχονται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ οι υπόλοιποι (το 69% των ξένων υπηκόων που διαμένουν στον Δήμο) προέρχονται από χώρες εκτός ΕΕ. Το ποσοστό των ξένων υπηκόων σε επίπεδο Χώρας είναι 8,4%, σε επίπεδο Περιφέρειας 11,5% και σε επίπεδο Π.Ε. 9,2%.

Πίνακας 2.11 Μόνιμος Πληθυσμός κατά ομάδες υπηκοοτήτων 2011

Τόπος μόνιμης διαμονής	Σύνολο	Ελλάδα ⁽¹⁾	Ξένες χώρες		
			Σύνολο	Χώρες ΕΕ	Λοιπές χώρες / Χωρίς υπηκοότητα ή αδιευκρίνιστη υπηκοότητα ή δε δήλωσε
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.816.286	9.904.286	912.000	199.121	712.879
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	207.855	184.042	23.813	6.596	17.217
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	104.371	94.820	9.551	2.966	6.585
(πρώην) Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	102.071	92.832	9.239	2.862	6.377
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.300	1.988	312	104	208
Π.Ε. ΖΑΚΥΝΘΟΥ	40.759	34.710	6.049	1.526	4.523
Π.Ε. ΙΘΑΚΗΣ	3.231	2.689	542	94	448
Π.Ε. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	35.801	30.744	5.057	1.242	3.815
Π.Ε. ΛΕΥΚΑΔΑΣ	23.693	21.079	2.614	768	1.846

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

(1) Περιλαμβάνεται και ο πληθυσμός με διπλή υπηκοότητα (Ελληνική και άλλη)

Αυτοκίνητα και θέσεις στάθμευσης

Σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής 2011 της ΕΛΣΤΑΤ, έχουν καταγραφεί στη Δ.Ε. Κερκυραίων 15.909 αυτοκίνητα, εκ των οποίων τα 9.107 βρίσκονται στην πόλη της Κέρκυρας. Στον πίνακα που ακολουθεί έχει υπολογιστεί ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους για το 2011. Η μεγαλύτερη αναλογία αυτοκινήτων καταγράφεται στην Κυρά Χρυσικού (504) και ακολουθούν ο Ποταμός (469), η Αλεπού (466) και το Τεμπλόνι (458), ενώ η μικρότερη αναλογία εμφανίζεται στην Κέρκυρα (367) και στα Γουβιά (396).

Πίνακας 2.12 Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά 1.000 μόνιμους κατοίκους, 2011

	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Σύνολο νοικοκυριών	Αριθμός Αυτοκινήτων	Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων ανά 1.000 μόνιμους κατοίκους
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	68.558	25.103	28.358	414
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	39.674	14.205	15.909	401
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	<i>32.095</i>	<i>11.352</i>	<i>12.444</i>	<i>388</i>
Κέρκυρα,η	24.838	10.673	9.107	367
Γουβιά,τα	838	301	332	396
Κοντοκάλιον,το	1.660	687	757	456
Κυρά Χρυσικού,η	563	195	284	504
Λαζαρέτο,το (νησίς)	0	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	0	-	-	-
Ποταμός,ο	3.840	1.475	1.801	469
Πτυχία,η (νησίς)	0	-	-	-
Τεμπλόνιον,το	356	118	163	458
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	<i>3.149</i>	<i>1.192</i>	<i>1.466</i>	<i>466</i>
Αλεπού,η	3.149	1.192	1.466	466
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	<i>344</i>	<i>141</i>	<i>152</i>	<i>442</i>
Εβροπούλοι,οι	344	141	152	442
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	<i>4.086</i>	<i>1.520</i>	<i>1.847</i>	<i>452</i>
Κανάλιον,το	4.086	1.520	1.847	452
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	10.651	4.048	4.665	438
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	4.068	1.575	1.695	417
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	6.403	2.381	2.798	437
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	6.545	2.482	3.163	483
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	496	163	26	52
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	329	105	20	61
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	392	144	82	209

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Όσον αφορά στις θέσεις στάθμευσης σε pilotis και υπόγεια γκαράζ, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής 2011 της ΕΛΣΤΑΤ στη Δ.Ε. έχουν καταγραφεί 6.145 θέσεις. Αυτό σημαίνει ότι **μόλις για το 40% περίπου των Ι.Χ. οχημάτων υπάρχει διαθέσιμη θέση στάθμευσης εκτός οδού** (αναλογία Ι.Χ. οχημάτων και θέσεων στάθμευσης 2,6 Ι.Χ./θέση στάθμευσης), **αναδεικνύοντας το μεγάλο πρόβλημα στάθμευσης που αντιμετωπίζει η περιοχή μελέτης.**

Πίνακας 2.13 Αριθμός αυτοκινήτων ανά θέση στάθμευσης, 2011

	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Σύνολο νοικοκυριών	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	Αριθμός Αυτοκινήτων	Αυτοκίνητα/ Θέση στάθμευσης
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	68.558	27.200	11.357	28.358	2,5
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	39.674	16.302	6.145	15.909	2,6
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	<i>32.095</i>	<i>13.449</i>	<i>3.959</i>	<i>12.444</i>	<i>3,1</i>
Κέρκυρα,η	24.838	10.673	2.221	9.107	4,1
Γουβιά,τα	838	301	111	332	3,0
Κοντοκάλιον,το	1.660	687	323	757	2,3
Κυρά Χρυσικού,η	563	195	209	284	1,4
Λαζαρέτο,το (νησίς)	0	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	0	-	-	-	-
Ποταμός,ο	3.840	1.475	1046	1.801	1,7
Πτυχία,η (νησίς)	0	-	-	-	-
Τεμπλόνιον,το	356	118	49	163	3,3
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	<i>3.149</i>	<i>1.192</i>	<i>935</i>	<i>1.466</i>	<i>1,6</i>
Αλεπού,η	3.149	1.192	935	1.466	1,6
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	<i>344</i>	<i>141</i>	<i>68</i>	<i>152</i>	<i>2,2</i>
Εβροπούλοι,οι	344	141	68	152	2,2
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	<i>4.086</i>	<i>1.520</i>	<i>1.183</i>	<i>1.847</i>	<i>1,6</i>
Κανάλιον,το	4.086	1.520	1.183	1.847	1,6
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	10.651	4.048	2.083	4.665	2,2
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	4.068	1.575	729	1.695	2,3
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	6.403	2.381	1.062	2.798	2,6
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	6.545	2.482	1.232	3.163	2,6
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	496	163	21	26	1,2
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	329	105	6	20	3,3
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	392	144	79	82	1,0

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Οι ανωτέρω δείκτες δείχνουν ότι **το πρόβλημα της στάθμευσης είναι ιδιαίτερα έντονο στην πόλη της Κέρκυρας όπου σε κάθε θέση στάθμευσης εκτός οδού αναλογούν 4 Ι.Χ. οχήματα**. Παρόμοια είναι η εικόνα στα Γουβιά και το Τεμπλόνι, ενώ βελτιωμένη είναι η κατάσταση στην Κυρά Χρυσικού, το Κανάλι και την Αλεπού.

Οικονομικές δραστηριότητες - Απασχόληση

Η διαχρονική εξέλιξη του κατά κεφαλή Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) , που αποτελεί το κατεχοχόν μετρήσιμο στοιχείο της οικονομικής δραστηριότητας και ανάπτυξης μιας περιοχής, σε επίπεδο Περιφερειακών Ενοτήτων κατά την περίοδο 2010–2018³, φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Τόσο σε επίπεδο Χώρας όσο και σε επίπεδο Περιφέρειας και Περιφερειακών Ενοτήτων, το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. μειώνεται διαχρονικά από το 2010 και μετά, λόγω της εγχώριας οικονομικής κρίσης. Η μείωση που καταγράφηκε σε επίπεδο Χώρας από το 2010 έως το

³ Τα δεδομένα του ΑΕΠ και των συνιστωσών του για την περίοδο 2010-2018 έχουν αναθεωρηθεί με έτος βάσης το 2015.

2018 άγγιξε το -17% και στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων το -18%. Χαμηλότερη ήταν η μείωση στην Π.Ε. Κέρκυρας (-14,0%). Όμως, από το 2017 και έπειτα παρατηρείται μια σταδιακή ανάκαμψη του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π., με την μεγαλύτερη αύξηση τη διετία 2016-2018 να καταγράφεται στην Π.Ε. Ζακύνθου (+7,7%), η οποία διαθέτει και το υψηλότερο κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. το 2018 (18.492 ευρώ). Το κατά κεφαλή Α.Ε.Π. της Π.Ε. Κέρκυρας κυμαίνεται διαχρονικά σε ελαφρώς χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με το κατά κεφαλή Α.Ε.Π. τόσο της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων όσο και του μέσου όρου της Χώρας.

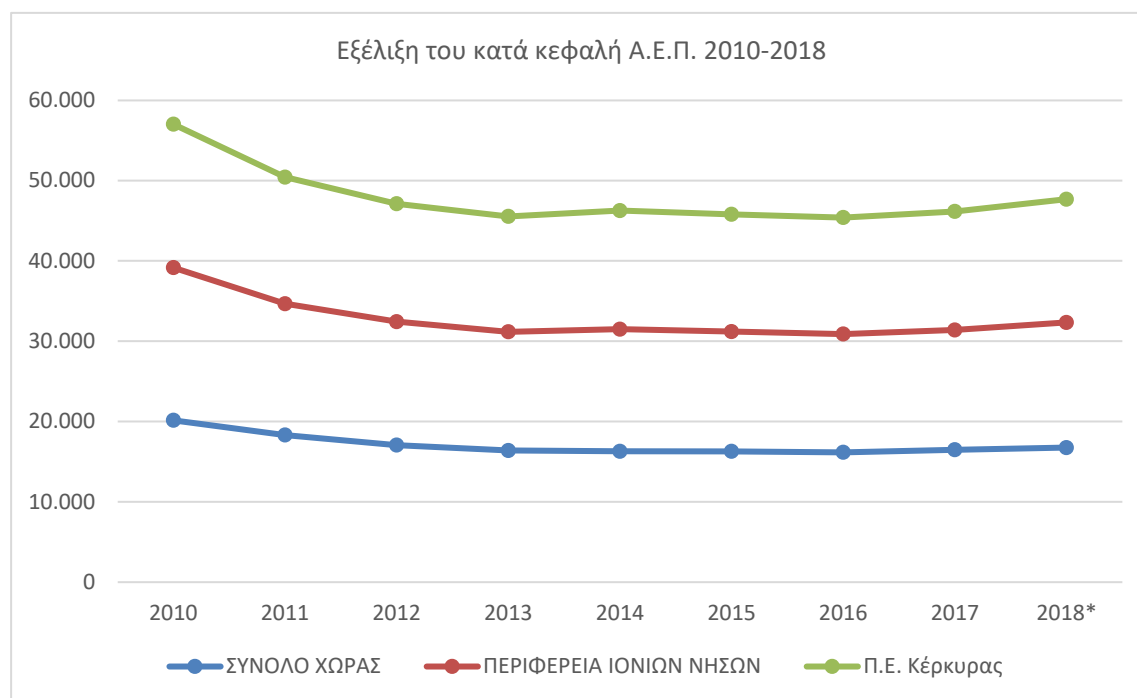
Επίσης, σύμφωνα με τα συγκριτικά στοιχεία του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. ανά περιφέρεια (τιμές € χιλ. 2018), η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων κατατάσσεται στην 3η σειρά μετά την Αττική και το Νότιο Αιγαίο.

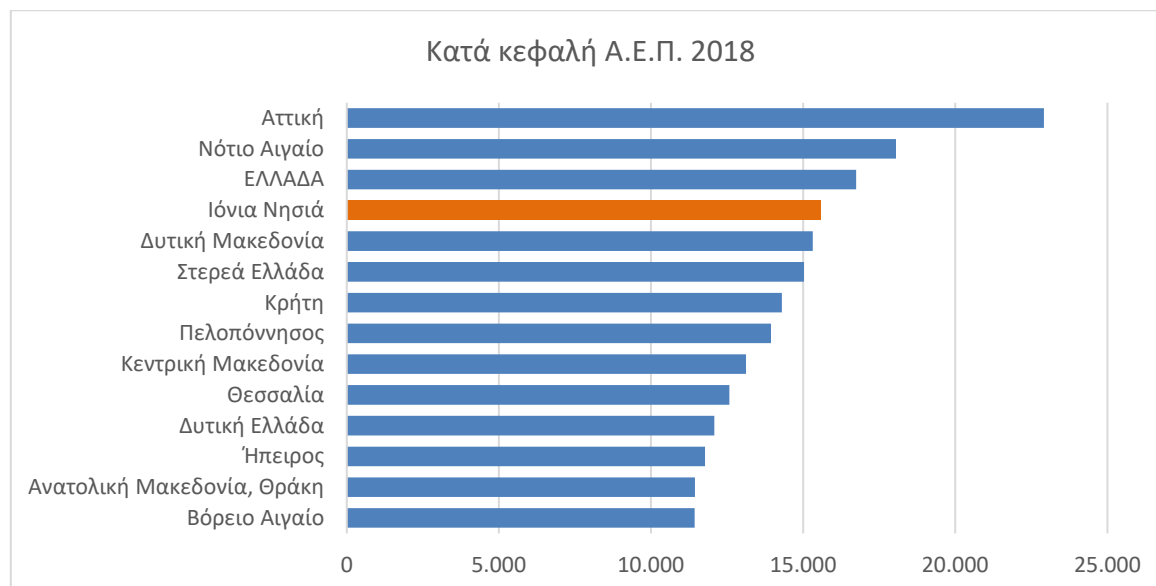
Πίνακας 2.14 Κατά κεφαλή ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (Σε ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	20.153	18.308	17.056	16.381	16.282	16.275	16.169	16.472	16.745
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	19.009	16.358	15.377	14.789	15.210	14.921	14.718	14.921	15.587
Π.Ε. Ζακύνθου	22.295	18.815	18.006	17.016	17.648	17.579	17.165	17.326	18.492
Π.Ε. Κέρκυρας	17.851	15.759	14.673	14.370	14.774	14.604	14.520	14.760	15.349
Π.Ε. Ιθάκης & Κεφαλληνίας	20.490	16.900	15.882	14.974	15.527	14.714	14.413	14.728	14.995
Π.Ε. Λευκάδας	16.044	13.901	13.171	12.544	12.482	12.177	11.978	11.912	12.723

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, www.statistics.gr/statistics/-/publication/SEL57/-Ενημέρωση,18/01/2021

* Προσωρινά στοιχεία.





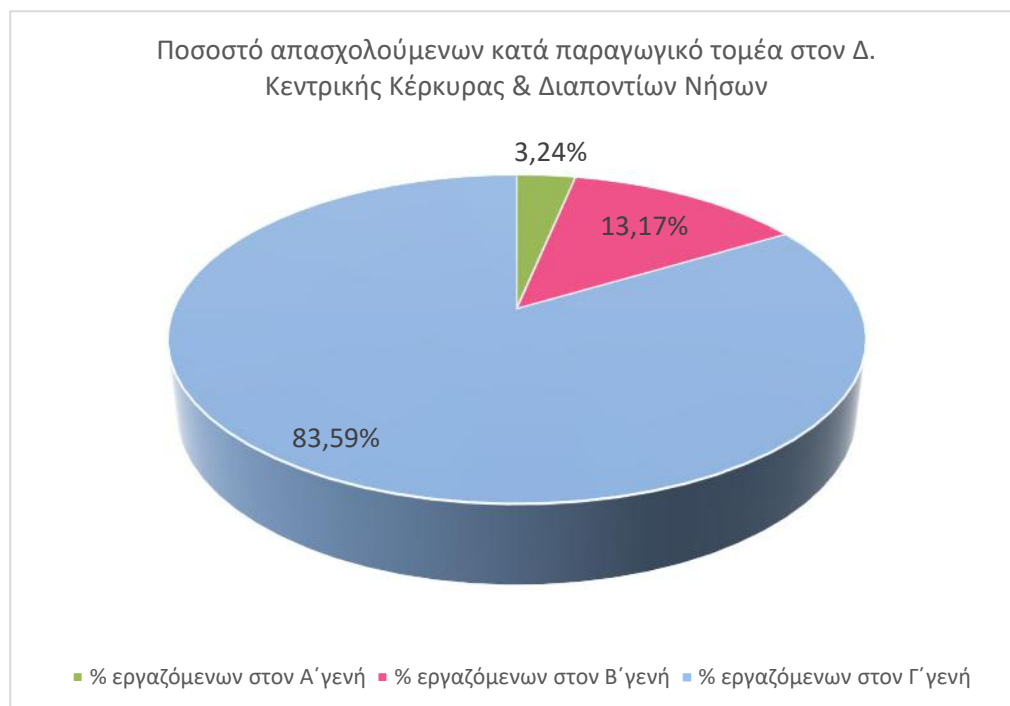
Από την παράθεση των παραπάνω στοιχείων διαπιστώνεται ότι η Π.Ε. Κέρκυρας, ακολουθεί σε γενικές γραμμές τις τάσεις οικονομικής ύφεσης ή ανάκαμψης της χώρας, ωστόσο, το κατά κεφαλή ΑΕΠ κυμαίνεται διαχρονικά σε ελαφρώς χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με το κατά κεφαλή ΑΕΠ της περιφέρειας Ιονίων Νήσων και το μέσο όρο της χώρας.

Στους πίνακες και τα διαγράμματα που ακολουθούν, παρουσιάζεται ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός, οι άνεργοι, οι απασχολούμενοι κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας, κατά κλάδο και κατά επάγγελμα, σε επίπεδο οικισμού της Δ.Ε. Κέρκυρας καθώς και των υπόλοιπων Δ.Ε. της ευρύτερης περιοχής, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής πληθυσμού του 2011.

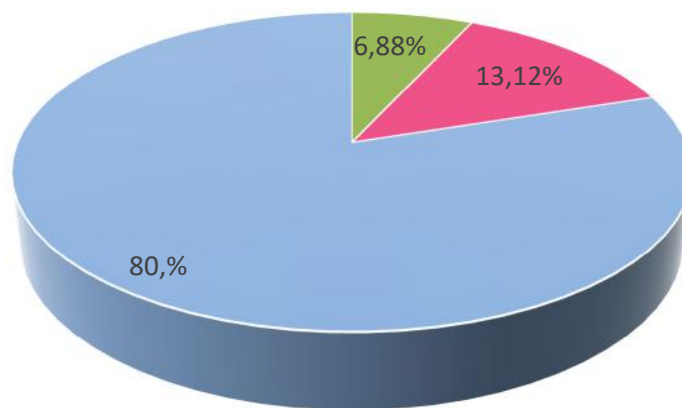
Πίνακας 2.15 Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας και οι άνεργοι, 2011

	Οικονομικά ενεργός πληθυσμός	Απασχολούμενοι							Άνεργοι	
		Σύνολο	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας					
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.586.636	3.727.633	372.209	10,0%	654.377	17,6%	2.701.047	72,5%	859.003	18,7%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	88.693	73.350	6.898	9,4%	10.574	14,4%	55.878	76,2%	15.343	17,3%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	44.762	36.477	2.510	6,9%	4.787	13,1%	29.180	80,0%	8.285	18,5%
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	30.365	24.881	807	3,2%	3.277	13,2%	20.797	83,6%	5.484	18,1%
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	18.041	14.863	217	1,5%	1.693	11,4%	12.953	87,1%	3.178	17,6%
<i>Δ.Κ. Κερκυραίων</i>	14.155	11.708	169	1,4%	1.250	10,7%	10.289	87,9%	2.447	17,3%
Κέρκυρα,η	10.547	8.720	120	1,4%	846	9,7%	7.754	88,9%	1.827	17,3%
Γουβιά,τα	397	317	8	2,5%	41	12,9%	268	84,5%	80	20,2%
Κοντοκάλιον,το	847	720	7	1,0%	86	11,9%	627	87,1%	127	15,0%
Κυρά Χρυσικού,η	279	223	9	4,0%	48	21,5%	166	74,4%	56	20,1%
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποταμός,ο	1.913	1.597	22	1,4%	208	13,0%	1.367	85,6%	316	16,5%
Πτυχία,η (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Τεμπλόνιον,το	172	131	3	2,3%	21	16,0%	107	81,7%	41	23,8%
<i>Δ.Κ. Αλεπούς</i>	1.714	1.412	18	1,3%	167	11,8%	1.227	86,9%	302	17,6%
Αλεπού,η	1.714	1.412	18	1,3%	167	11,8%	1.227	86,9%	302	17,6%
<i>Τ.Κ. Εβροπούλων</i>	145	117	1	0,9%	19	16,2%	97	82,9%	28	19,3%
Εβροπούλοι,οι	145	117	1	0,9%	19	16,2%	97	82,9%	28	19,3%
<i>Δ.Κ. Καναλίου</i>	2.027	1.626	29	1,8%	257	15,8%	1.340	82,4%	401	19,8%
Κανάλιον,το	2.027	1.626	29	1,8%	257	15,8%	1.340	82,4%	401	19,8%
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	4.838	3.887	136	3,5%	611	15,7%	3.140	80,8%	951	19,7%
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	1.704	1.424	184	12,9%	208	14,6%	1.032	72,5%	280	16,4%
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	2.651	2.118	121	5,7%	328	15,5%	1.669	78,8%	533	20,1%
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	2.833	2.380	120	5,0%	391	16,4%	1.869	78,5%	453	16,0%
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	156	130	20	15,4%	16	12,3%	94	72,3%	26	16,7%
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	70	27	1	3,7%	2	7,4%	24	88,9%	43	61,4%
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	72	52	8	15,4%	28	53,8%	16	30,8%	20	27,8%
Δ. Β. ΚΕΡΚΥΡΑΣ κ' Ν. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	13.408	10.713	1.567	14,6%	1.378	12,9%	7.768	72,5%	2.695	20,1%
Δ. ΠΑΞΩΝ	989	883	136	15,4%	132	14,9%	615	69,6%	106	10,7%

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

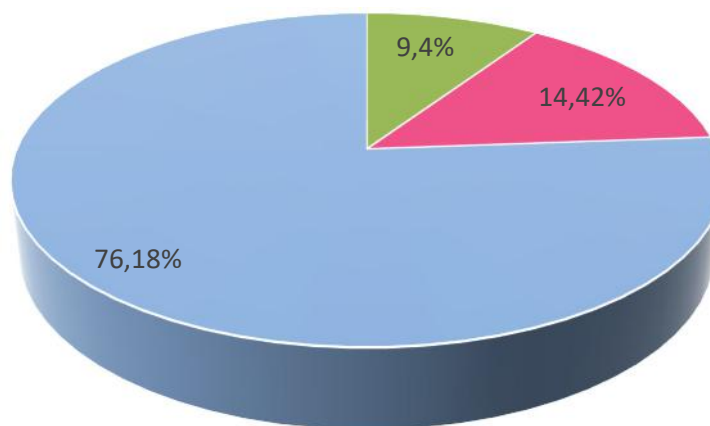
Σχήμα 2.4 Ποσοστά απασχολούμενων κατά παραγωγικό τομέα

Ποσοστό απασχολούμενων κατά παραγωγικό τομέα στην
Π.Ε. Κέρκυρας



■ % εργαζόμενων στον Α' γενή ■ % εργαζόμενων στον Β' γενή
■ % εργαζόμενων στον Γ' γενή

Ποσοστό απασχολούμενων κατά παραγωγικό τομέα στην
Περιφέρεια Ιονίων Νήσων



■ % εργαζόμενων στον Α' γενή ■ % εργαζόμενων στον Β' γενή
■ % εργαζόμενων στον Γ' γενή

Πίνακας 2.16 Απασχολούμενοι ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας (μονοψήφιο), 2011

Περιγραφή τόπου μόνιμης διαμονής	Σύνολο	Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας									
		Α. ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ	ΣΤ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Ζ. ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	Η. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	Θ. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	Ν. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	Ξ. ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Ο. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Π. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	3.727.633	372.209	254.081	651.739	192.871	291.589	102.192	359.779	294.359	236.831	971.983
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	73.350	6.898	6.818	11.994	3.766	15.992	2.508	5.307	5.240	3.410	11.417
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	36.477	2.510	2.960	6.367	1.855	8.552	1.417	2.586	2.695	1.768	5.767
(πρώην ενιαίος) Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	35.594	2.374	2.865	6.198	1.820	8.359	1.383	2.534	2.648	1.749	5.664
ΔΗΜΟΣ ΠΑΞΩΝ	883	136	95	169	35	193	34	52	47	19	103
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	100,0%	10,0%	6,8%	17,5%	5,2%	7,8%	2,7%	9,7%	7,9%	6,4%	26,1%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100,0%	9,4%	9,3%	16,4%	5,1%	21,8%	3,4%	7,2%	7,1%	4,6%	15,6%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100,0%	6,9%	8,1%	17,5%	5,1%	23,4%	3,9%	7,1%	7,4%	4,8%	15,8%
(πρώην ενιαίος) Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100,0%	6,7%	8,0%	17,4%	5,1%	23,5%	3,9%	7,1%	7,4%	4,9%	15,9%
ΔΗΜΟΣ ΠΑΞΩΝ	100,0%	15,4%	10,8%	19,1%	4,0%	21,9%	3,9%	5,9%	5,3%	2,2%	11,7%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2.17 Απασχολούμενοι κατά επάγγελμα (μονοψήφιο), 2011

Περιγραφή τόπου μόνιμης διαμονής	Σύνολο	Επάγγελμα								
		1. Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη	2. Επαγγελματίες	3. Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	4. Υπάλληλοι γραφείου	5. Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	6. Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	7. Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	8. Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μονταδόροι)	9. Ανειδίκευτοι εργάτες, χειρωνάκτες και μικροεπαγγελματίες
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	3.727.633	218.437	678.794	330.187	293.288	844.702	316.390	458.183	234.843	352.809
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	73.350	5.193	9.764	4.943	5.497	19.487	6.275	10.015	4.181	7.995
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	36.477	2.504	5.025	2.518	2.915	10.594	2.288	4.693	2.082	3.858
(πρώην ενιαίος) Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	35.594	2.375	4.959	2.473	2.884	10.359	2.223	4.575	2.043	3.703
ΔΗΜΟΣ ΠΑΞΩΝ	883	129	66	45	31	235	65	118	39	155
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	100,0%	5,9%	18,2%	8,9%	7,9%	22,7%	8,5%	12,3%	6,3%	9,5%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100,0%	7,1%	13,3%	6,7%	7,5%	26,6%	8,6%	13,7%	5,7%	10,9%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100,0%	6,9%	13,8%	6,9%	8,0%	29,0%	6,3%	12,9%	5,7%	10,6%
(πρώην ενιαίος) Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100,0%	6,7%	13,9%	6,9%	8,1%	29,1%	6,2%	12,9%	5,7%	10,4%
ΔΗΜΟΣ ΠΑΞΩΝ	100,0%	14,6%	7,5%	5,1%	3,5%	26,6%	7,4%	13,4%	4,4%	17,6%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Δ.Ε. ανέρχεται σε 18.041 άτομα, από τους οποίους το 82,4% είναι απασχολούμενοι και 17,6% άνεργοι. Το ποσοστό ανεργίας στη Δ.Ε. Κερκυραίων είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο της Χώρας, της Π.Ε. και του Δήμου (18,7%, 18,5% και 18,1% αντίστοιχα) ενώ κυμαίνεται στο ίδιο επίπεδο με αυτό της Περιφέρειας. Στο εσωτερικό της Δ.Ε. το Κοντοκάλι εμφανίζει το μικρότερο ποσοστό ανεργίας, ίσο με 15% ενώ στο Τεμπλόνη η ανεργία φθάνει στο 23,8%. Από τις γειτονικές Δ.Ε., το χαμηλότερο ποσοστό ανεργίας καταγράφεται στη Δ.Ε. Φαιάκων (16,0%) ενώ το υψηλότερο στις Δ.Ε. των Διαποντίων Νήσων (29,9%).

Ως προς τη διάρθρωση της απασχόλησης ανά παραγωγικό τομέα, τόσο στη Δ.Ε. Κερκυραίων όσο και στις γειτονικές Δ.Ε., κυριαρχεί ο γ' γενής τομέας με ποσοστό 87,1% (το υψηλότερο στην Π.Ε.) και αρκετά μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα ποσοστά των υπερκείμενων χωρικών ενοτήτων, κάτι που συνιστά ένδειξη εξειδίκευσης της Δ.Ε. στον τομέα αυτό. Ειδικά η πόλη της Κέρκυρας αποτελεί τον βασικό πόλο συγκέντρωσης δραστηριοτήτων γ' γενής τομέα όλης της Περιφέρειας καθώς το ποσοστό των απασχολούμενων στον τομέα αυτό αγγίζει το 90%. Το ποσοστό των απασχολούμενων της Δ.Ε. Κερκυραίων στον β' γενή τομέα είναι της τάξης του 11%, αρκετά χαμηλότερο από τα αντίστοιχα της Χώρας αλλά και της Περιφέρειας (17,6% και 14,4% αντίστοιχα) και ταυτόχρονα και το χαμηλότερο μεταξύ των Δ.Ε. της ευρύτερης περιοχής. Αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό των απασχολούμενων στον β' γενή τομέα των Δ.Ε. Ερεϊκούσσης, Μαθρακίου και Οθωνών που φθάνει το 22%. Στο εσωτερικό της Δ.Ε., στην πόλη της Κέρκυρας καταγράφεται το χαμηλότερο ποσοστό απασχόλησης στο β' γενή τομέα (9,7%), ενώ αντίθετα στην Κυρά Χρυσικού το αντίστοιχο ποσοστό φθάνει στο 21,5%. Ιδιαίτερα περιορισμένη είναι η παρουσία του πρωτογενή τομέα σε ολόκληρη τη Δ.Ε. (ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ του 1% και 4%), ενώ από τις υπόλοιπες Δ.Ε. τα μεγαλύτερα ποσοστά απασχολούμενων στον α' γενή τομέα καταγράφονται στις Δ.Ε. Ερεϊκούσσας και Οθωνών (15,4%) καθώς και στη Δ.Ε. Παλαιοκαστριτών (12,9%).

Αναφορικά με τους μονοψήφιους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, στον πρώην ενιαίο Δήμο Κέρκυρας κυριαρχούν οι απασχολούμενοι στον κλάδο «Δραστηριότητες Υπηρεσιών Παροχής Καταλύματος και Υπηρεσιών Εστίασης» με ποσοστό 23,5% (όπως και σε επίπεδο Περιφέρειας και Π.Ε. με ποσοστά πολύ μεγαλύτερα από το μέσο όρο της Χώρας) και ακολουθεί ο κλάδος «Χονδρικό και Λιανικό Εμπόριο-Επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών» με ποσοστό 17,4%, οι «Κατασκευές» με 8,0%, η «Εκπαίδευση» με 7,4% και ο κλάδος «Δημόσια Διοίκηση και Άμυνα – Υποχρεωτική Κοινωνική Ασφάλιση» με ποσοστό 7,1%.

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του πίνακα με την διάρθρωση της απασχόλησης κατά επάγγελμα, το 29% είναι «Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές», το 14% «Επαγγελματίες» και το 13% «Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα».

Είναι προφανές, ότι ο τριτογενής τομέας είναι ο πλέον ανεπτυγμένος τομέας της οικονομίας. Ο τουρισμός κατέχει δεσπόζουσα θέση στην παραγωγή του τοπικού εισοδήματος – το 50% του ΑΕΠ των Ιονίων Νήσων οφείλεται στη συνεισφορά του Τουρισμού. Οι κατεξοχήν οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με τον τουρισμό

είναι οι δραστηριότητες παροχής καταλυμάτων και υπηρεσιών εστίασης. Επίσης, λόγω του τουρισμού ιδιαίτερη δυναμική παρουσιάζουν και άλλοι κλάδοι, όπως το λιανικό εμπόριο, οι μεταφορές και η αποθήκευση, η πολιτιστική & δημιουργική οικονομία και η ψυχαγωγία.

Κυρίαρχος κλάδος του τριτογενή τομέα στην περιοχή μελέτης, είναι ο κλάδος του τουρισμού.

Η δυναμική του κλάδου φαίνεται από την συνεχή αύξηση των καταλυμάτων με την κατασκευή νέων ή την ανακαίνιση υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων 4* & 5*, από την κατασκευή νέων καταλυμάτων (βίλλες), την διάθεση όλο και περισσότερων οικιών για βραχυχρόνια μίσθωση (Airbnb) όσο και από τον αριθμό των διανυκτερεύσεων συγκριτικά με τα συνολικά δεδομένα της χώρας.

Σημαντική συνεισφορά στον κλάδο επιφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας, ο οποίος παρουσιάζει αυξητικές τάσεις, φέρνοντας χιλιάδες ημερήσιους επισκέπτες, οι οποίοι αφενός φέρνουν συνάλλαγμα στο νησί (ξοδεύοντας κατά μέσο όρο τριάντα ευρώ ημερησίως), αφετέρου δημιουργούν συνθήκες μελλοντικής επανεπίσκεψης και διαμονής για μεγαλύτερο διάστημα.

Η ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών αξόνων (Ιόνια οδός, Εγνατία) και του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, καθώς και η διασύνδεση του αναβαθμισμένου κτιριακά αεροδρομίου "Ι. Καποδίστριας" με τα περιφερειακά (πλην των Αθηνών) αεροδρόμια, δρουν επίσης ευεργετικά στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη.

Ο τομέας της μεταποίησης προσανατολίζεται κυρίως στην παραγωγή ή εμπορία:

- οικοδομικών υλικών, για την κάλυψη των αναγκών της οικοδομικής δραστηριότητας, που προκύπτει κυρίως από την τουριστική ανάπτυξη
- τουριστικών ειδών,
- τοπικών αγροτικών προϊόντων, για την κάλυψη κυρίως των τοπικών αναγκών,
- προϊόντων σε μικρές μονάδες μεταποίησης με μεγάλη απήχηση στην εγχώρια αγορά, όπως η μονάδα παραγωγής στρωμάτων, η κερκυραϊκή μικροζυθοποιία και το εργοστάσιο παραγωγής τσιτσιμπύρας.

Επίσης, περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες των επαγγελματικών εργαστηρίων που καλύπτουν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων, όπως αρτοποιεία και ζαχαροπλαστεία, αλλά και οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με σιδηροκατασκευές, αλουμινοκατασκευές και ξυλοκατασκευές, οι οποίες καλύπτουν τις τοπικές κατασκευαστικές ανάγκες.

2.1.3. Κτηριακό απόθεμα

Όπως φαίνεται από τον πίνακα των κτηρίων κατά χρονική περίοδο κατασκευής, τα παλιά κτήρια προ του 1919 έχουν σημαντική παρουσία τόσο στη Δ.Ε. Κερκυραίων όσο και σε Δ.Ε. της ευρύτερης περιοχής όπως στις Δ.Ε. Οθωνών, Ερεϊκούσσας και Παλαιοκαστριτών. Το 20% των κτηρίων της Δ.Ε. Κερκυραίων κτίστηκαν πριν το 1919, με το αντίστοιχο ποσοστό στην πόλη της Κέρκυρας να φθάνει το 33% και στους Εβροπούλους το 46%. Μετά το 1985 (όποτε άρχισε να ισχύει και ο Γενικός Οικοδομικός

Κανονισμός) οικοδομήθηκε το 31% των κτηρίων και εξ αυτών το 8% μετά το 2000. Στον οικισμό του Καναλίου το 68% των κτηρίων του, οικοδομήθηκαν μετά το 1985 και το 14% εξ αυτών μετά το 2000. Τα νεόδμητα κτήρια, δηλ. κτισμένα μετά το 2000, έχουν σημαντική παρουσία στον Ποταμό και στην Κυρά Χρυσικού, σε ποσοστό 19%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα απογραφής κτιρίων κατά χρήση, το 86% των κτηρίων της Δ.Ε. Κερκυραίων χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως Κατοικία. Στο εσωτερικό της Δ.Ε. τα υψηλότερα ποσοστά κτηρίων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως κατοικίες εντοπίζονται στους Εβροπούλους (98%), την Κυρά Χρυσικού (97%) και το Κανάλι (93%) ενώ αντίθετα χαμηλό είναι το ποσοστό της αποκλειστικής κατοικίας στα Γουβιά όπου έντονη είναι η παρουσία των ξενοδοχείων (το υψηλότερο ποσοστό) και των καταστημάτων-γραφείων. Σημαντικά είναι τα ποσοστά των κτηρίων μεικτής χρήσης με κυρίαρχη χρήση καταστήματα-γραφεία στο Κοντοκάλι (86%), στον Ποταμό (54%) και στην Αλεπού (44%).

Ως προς τα ύψη των κτηρίων, στην περιοχή μελέτης κυριαρχούν τα χαμηλά κτήρια, με το 33% αυτών να είναι ισόγεια και το 42% να έχουν 1 όροφο πάνω από το ισόγειο. Στην πόλη της Κέρκυρας κυριαρχούν τα κτήρια με 1 όροφο (36%) και τα ισόγεια (22%) αλλά υπάρχουν και αρκετά με 2 και 3 ορόφους (19% και 15% αντίστοιχα). Στους υπόλοιπους οικισμούς της Δ.Ε. υπάρχουν χαμηλότερα κτήρια μέχρι και 2 ορόφους πάνω από το ισόγειο. Στα Διαπόντια Νησιά σχεδόν το σύνολο των κτηρίων είναι ισόγεια. Τα κτήρια με πυλωτή είναι σχεδόν ανύπαρκτα σε ολόκληρο το νησί.

Πίνακας 2.18 Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Σύνολο κτιρίων	Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου											
		Προ του 1919	1919 - 1945	1946 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1985	1986 - 1990	1991 - 1995	1996 - 2000	2001 - 2005	2006 και μετά	Υπό κατασκευή
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.105.637	154.006	324.701	573.250	639.475	704.340	402.368	316.799	259.394	254.797	237.460	186.861	52.186
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	140.810	11.826	11.730	28.905	13.402	16.530	12.067	11.599	8.840	8.302	8.208	7.621	1.780
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	64.671	9.863	8.263	6.734	7.040	8.892	6.170	5.894	3.576	3.091	2.640	1.966	542
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	32.401	5.193	4.046	3.490	3.402	4.738	2.494	2.849	1.562	1.679	1.534	1.161	253
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	11.272	2.204	703	926	1.216	1.711	988	1.102	689	775	504	401	53
Δ.Κ. Κερκυραίων	8.795	1.997	624	764	1.058	1.456	787	766	320	407	262	327	27
Κέρκυρα,η	5.680	1.876	517	581	761	681	403	258	196	178	115	95	19
Γουβιά,τα	518	1	7	14	79	155	47	120	23	17	21	30	4
Κοντοκάλιον,το	702	11	12	26	47	196	257	106	41	6	0	0	0
Κυρά Χρυσικού,η	227	0	10	24	11	48	8	39	8	36	11	29	3
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ποταμός,ο	1.431	102	59	71	127	316	60	215	49	164	99	168	1
Πτυχία,η (νησίς)	6	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Τεμπλόνιον,το	230	4	18	48	31	59	12	28	3	6	16	5	0
Δ.Κ. Αλεπούς	820	1	11	95	103	150	66	132	52	102	49	40	19
Αλεπού,η	820	1	11	95	103	150	66	132	52	102	49	40	19
Τ.Κ. Εβροπούλων	235	109	19	4	4	22	27	11	5	3	9	18	4
Εβροπούλοι,οι	235	109	19	4	4	22	27	11	5	3	9	18	4
Δ.Κ. Καναλίου	1.422	97	49	63	51	83	108	193	312	263	184	16	3
Κανάλιον,το	1.422	97	49	63	51	83	108	193	312	263	184	16	3
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	7.191	650	1.412	815	575	1.055	557	692	433	406	299	203	94
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	3.208	643	594	472	393	420	147	208	56	106	85	58	26
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	4.429	398	553	780	680	635	249	363	110	184	231	206	40
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	5.117	856	595	342	473	826	493	442	241	189	357	266	37
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	505	126	85	76	41	56	28	12	11	4	41	23	2
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	288	47	101	61	14	18	14	11	5	8	8	1	0
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	391	269	3	18	10	17	18	19	17	7	9	3	1
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	16.241	1.926	2.384	1.855	1.619	2.139	1.476	1.465	1.042	881	682	579	193
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	13.316	1.767	1.336	1.170	1.839	1.817	2.126	1.380	898	410	318	169	86
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.713	977	497	219	180	198	74	200	74	121	106	57	10
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	100%	3,8%	7,9%	14,0%	15,6%	17,2%	9,8%	7,7%	6,3%	6,2%	5,8%	4,6%	1,3%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100%	8,4%	8,3%	20,5%	9,5%	11,7%	8,6%	8,2%	6,3%	5,9%	5,8%	5,4%	1,3%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	15,3%	12,8%	10,4%	10,9%	13,7%	9,5%	9,1%	5,5%	4,8%	4,1%	3,0%	0,8%
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100%	16,0%	12,5%	10,8%	10,5%	14,6%	7,7%	8,8%	4,8%	5,2%	4,7%	3,6%	0,8%
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	100%	19,6%	6,2%	8,2%	10,8%	15,2%	8,8%	9,8%	6,1%	6,9%	4,5%	3,6%	0,5%
Δ.Κ. Κερκυραίων	100%	22,7%	7,1%	8,7%	12,0%	16,6%	8,9%	8,7%	3,6%	4,6%	3,0%	3,7%	0,3%
Κέρκυρα,η	100%	33,0%	9,1%	10,2%	13,4%	12,0%	7,1%	4,5%	3,5%	3,1%	2,0%	1,7%	0,3%
Γουβιά,τα	100%	0,2%	1,4%	2,7%	15,3%	29,9%	9,1%	23,2%	4,4%	3,3%	4,1%	5,8%	0,8%
Κοντοκάλιον,το	100%	1,6%	1,7%	3,7%	6,7%	27,9%	36,6%	15,1%	5,8%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Κυρά Χρυσικού,η	100%	0,0%	4,4%	10,6%	4,8%	21,1%	3,5%	17,2%	3,5%	15,9%	4,8%	12,8%	1,3%
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	100%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ποταμός,ο	100%	7,1%	4,1%	5,0%	8,9%	22,1%	4,2%	15,0%	3,4%	11,5%	6,9%	11,7%	0,1%
Πτυχία,η (νησίς)	100%	33,3%	16,7%	0,0%	33,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Τεμπλόνιον,το	100%	1,7%	7,8%	20,9%	13,5%	25,7%	5,2%	12,2%	1,3%	2,6%	7,0%	2,2%	0,0%

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Σύνολο κτιρίων	Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου											
		Προ του 1919	1919 - 1945	1946 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1985	1986 - 1990	1991 - 1995	1996 - 2000	2001 - 2005	2006 και μετά	Υπό κατασκευή
Δ.Κ. Αλεπούς	100%	0,1%	1,3%	11,6%	12,6%	18,3%	8,0%	16,1%	6,3%	12,4%	6,0%	4,9%	2,3%
Αλεπού,η	100%	0,1%	1,3%	11,6%	12,6%	18,3%	8,0%	16,1%	6,3%	12,4%	6,0%	4,9%	2,3%
Τ.Κ. Εβροπούλων	100%	46,4%	8,1%	1,7%	1,7%	9,4%	11,5%	4,7%	2,1%	1,3%	3,8%	7,7%	1,7%
Εβροπούλοι,οι	100%	46,4%	8,1%	1,7%	1,7%	9,4%	11,5%	4,7%	2,1%	1,3%	3,8%	7,7%	1,7%
Δ.Κ. Καναλίου	100%	6,8%	3,4%	4,4%	3,6%	5,8%	7,6%	13,6%	21,9%	18,5%	12,9%	1,1%	0,2%
Κανάλιον,το	100%	6,8%	3,4%	4,4%	3,6%	5,8%	7,6%	13,6%	21,9%	18,5%	12,9%	1,1%	0,2%
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	100%	9,0%	19,6%	11,3%	8,0%	14,7%	7,7%	9,6%	6,0%	5,6%	4,2%	2,8%	1,3%
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	100%	20,0%	18,5%	14,7%	12,3%	13,1%	4,6%	6,5%	1,7%	3,3%	2,6%	1,8%	0,8%
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	100%	9,0%	12,5%	17,6%	15,4%	14,3%	5,6%	8,2%	2,5%	4,2%	5,2%	4,7%	0,9%
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	100%	16,7%	11,6%	6,7%	9,2%	16,1%	9,6%	8,6%	4,7%	3,7%	7,0%	5,2%	0,7%
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	100%	25,0%	16,8%	15,0%	8,1%	11,1%	5,5%	2,4%	2,2%	0,8%	8,1%	4,6%	0,4%
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	100%	16,3%	35,1%	21,2%	4,9%	6,3%	4,9%	3,8%	1,7%	2,8%	2,8%	0,3%	0,0%
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	100%	68,8%	0,8%	4,6%	2,6%	4,3%	4,6%	4,9%	4,3%	1,8%	2,3%	0,8%	0,3%
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	11,9%	14,7%	11,4%	10,0%	13,2%	9,1%	9,0%	6,4%	5,4%	4,2%	3,6%	1,2%
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	13,3%	10,0%	8,8%	13,8%	13,6%	16,0%	10,4%	6,7%	3,1%	2,4%	1,3%	0,6%
Δ. ΠΑΞΩΝ	100%	36,0%	18,3%	8,1%	6,6%	7,3%	2,7%	7,4%	2,7%	4,5%	3,9%	2,1%	0,4%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή κτιρίων 2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2.19 Κτίρια κατά χρήση

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Σύνολο κτιρίων	Κτίρια αποκλειστικής χρήσης										Κτίρια μικτής χρήσης									
		Σύνολο κτιρίων αποκλειστικής χρήσης	Αποκλειστική χρήση κτιρίων									Σύνολο κτιρίων μικτής χρήσης	Κύρια χρήση κτιρίων μικτής χρήσης								
			Κατοικία	Εκκλησία - Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο - Εργαστήριο	Σχολικό κτίριο	Κατάστημα - Γραφείο	Σταθμός αυτοκινήτων (πάρκινγκ)	Νοσοκομείο, κλινική κλπ.	Άλλη χρήση		Κατοικία	Εκκλησία - Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο - Εργαστήριο	Σχολικό κτίριο	Κατάστημα - Γραφείο	Σταθμός αυτοκινήτων (πάρκινγκ)	Νοσοκομείο, κλινική κλπ.	Άλλη χρήση
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.105.637	3.775.848	2.990.324	47.872	34.736	30.731	19.474	153.510	16.952	1.749	480.500	329.789	255.684	515	8.780	3.031	2.379	52.744	515	224	5.917
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	140.810	133.501	103.780	1.840	4.557	756	523	6.740	1.190	39	14.076	7.309	4.427	15	836	67	71	1.765	14	6	108
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	64.671	61.453	49.612	659	1.256	316	218	2.818	380	19	6.175	3.218	2.293	10	84	21	39	717	5	2	47
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	32.401	30.697	25.336	288	541	130	134	1.545	192	14	2.517	1.704	1.272	8	22	5	24	350	3	2	18
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	11.272	10.092	8.652	80	107	14	53	753	23	9	401	1.180	940	8	5	0	9	210	3	0	5
Δ.Κ. Κερκυραίων	8.795	7.707	6.460	73	107	12	49	611	13	8	374	1.088	881	8	5	0	9	177	3	0	5
Κέρκυρα,η	5.680	4.733	4.052	53	22	6	41	372	9	5	173	947	846	4	2	0	6	83	1	0	5
Γουβιά,τα	518	492	284	3	68	1	4	67	0	1	64	26	16	0	1	0	0	9	0	0	0
Κοντοκάλιον,το	702	629	509	3	11	0	1	62	0	1	42	73	0	4	2	0	2	63	2	0	0
Κυρά Χρυσικού,η	227	227	220	1	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ποταμός,ο	1.431	1.390	1.226	7	6	3	2	91	4	0	51	41	18	0	0	0	1	22	0	0	0
Πτυχία,η (νησίς)	6	6	0	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Τεμπλόνιον,το	230	229	169	4	0	2	1	13	0	0	40	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Δ.Κ. Αλεπούς	820	766	678	3	0	0	2	66	7	0	10	54	30	0	0	0	0	24	0	0	0
Αλεπού,η	820	766	678	3	0	0	2	66	7	0	10	54	30	0	0	0	0	24	0	0	0
Τ.Κ. Εβροπούλων	235	235	231	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Εβροπούλοι,οι	235	235	231	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Δ.Κ. Καναλίου	1.422	1.384	1.283	2	0	2	1	75	3	1	17	38	29	0	0	0	0	9	0	0	0
Κανάλιον,το	1.422	1.384	1.283	2	0	2	1	75	3	1	17	38	29	0	0	0	0	9	0	0	0
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	7.191	6.928	5.642	82	156	28	26	231	75	1	687	263	188	0	5	1	10	49	0	0	10
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	3.208	3.174	2.489	48	62	15	14	158	25	0	363	34	22	0	1	2	1	7	0	0	1
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	4.429	4.357	3.697	29	115	11	11	131	5	2	356	72	55	0	3	0	4	9	0	0	1
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	5.117	4.980	4.151	38	94	24	24	249	27	2	371	137	64	0	2	1	0	69	0	0	1
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	505	499	248	3	1	13	3	9	28	0	194	6	2	0	0	0	0	4	0	0	0
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	288	285	159	4	1	3	1	5	6	0	106	3	0	0	1	1	0	0	0	1	0
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	391	382	298	4	5	22	2	9	3	0	39	9	1	0	5	0	0	2	0	1	0
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	16.241	15.504	12.220	202	380	101	45	664	120	2	1.770	737	492	1	21	10	9	184	0	0	20
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	13.316	12.652	9.843	127	327	74	33	466	61	3	1.718	664	513	1	40	5	4	90	2	0	9
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.713	2.600	2.213	42	8	11	6	143	7	0	170	113	16	0	1	1	2	93	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	100%	92,0%	79,2%	1,3%	0,9%	0,8%	0,5%	4,1%	0,4%	0,0%	12,7%	8,0%	77,5%	0,2%	2,7%	0,9%	0,7%	16,0%	0,2%	0,1%	1,8%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100%	94,8%	77,7%	1,4%	3,4%	0,6%	0,4%	5,0%	0,9%	0,0%	10,5%	5,2%	60,6%	0,2%	11,4%	0,9%	1,0%	24,1%	0,2%	0,1%	1,5%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	95,0%	80,7%	1,1%	2,0%	0,5%	0,4%	4,6%	0,6%	0,0%	10,0%	5,0%	71,3%	0,3%	2,6%	0,7%	1,2%	22,3%	0,2%	0,1%	1,5%
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100%	94,7%	82,5%	0,9%	1,8%	0,4%	0,4%	5,0%	0,6%	0,0%	8,2%	5,3%	74,6%	0,5%	1,3%	0,3%	1,4%	20,5%	0,2%	0,1%	1,1%
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	100%	89,5%	85,7%	0,8%	1,1%	0,1%	0,5%	7,5%	0,2%	0,1%	4,0%	10,5%	79,7%	0,7%	0,4%	0,0%	0,8%	17,8%	0,3%	0,0%	0,4%
Δ.Κ. Κερκυραίων	100%	87,6%	83,8%	0,9%	1,4%	0,2%	0,6%	7,9%	0,2%	0,1%	4,9%	12,4%	81,0%	0,7%	0,5%	0,0%	0,8%	16,3%	0,3%	0,0%	0,5%
Κέρκυρα,η	100%	83,3%	85,6%	1,1%	0,5%	0,1%	0,9%	7,9%	0,2%	0,1%	3,7%	16,7%	89,3%	0,4%	0,2%	0,0%	0,6%	8,8%	0,1%	0,0%	0,5%
Γουβιά,τα	100%	95,0%	57,7%	0,6%	13,8%	0,2%	0,8%	13,6%	0,0%	0,2%	13,0%	5,0%	61,5%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	34,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Κοντοκάλιον,το	100%	89,6%	80,9%	0,5%	1,7%	0,0%	0,2%	9,9%	0,0%	0,2%	6,7%	10,4%	0,0%	5,5%	2,7%	0,0%	2,7%	86,3%	2,7%	0,0%	0,0%
Κυρά Χρυσικού,η	100%	100,0%	96,9%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,4%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Λαζαρέτο,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	100%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ποταμός,ο	100%	97,1%	88,2%	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	6,5%	0,3%	0,0%	3,7%	2,9%	43,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	53,7%	0,0%	0,0%	0,0%

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Σύνολο κτιρίων	Κτίρια αποκλειστικής χρήσης										Κτίρια μικτής χρήσης									
		Σύνολο κτιρίων αποκλειστικής χρήσης	Αποκλειστική χρήση κτιρίων									Σύνολο κτιρίων μικτής χρήσης	Κύρια χρήση κτιρίων μικτής χρήσης								
			Κατοικία	Εκκλησία - Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο - Εργαστήριο	Σχολικό κτίριο	Κατάστημα - Γραφείο	Σταθμός αυτοκινήτων (πάρκινγκ)	Νοσοκομείο, κλινική κλπ.	Άλλη χρήση		Κατοικία	Εκκλησία - Μοναστήρι	Ξενοδοχείο	Εργοστάσιο - Εργαστήριο	Σχολικό κτίριο	Κατάστημα - Γραφείο	Σταθμός αυτοκινήτων (πάρκινγκ)	Νοσοκομείο, κλινική κλπ.	Άλλη χρήση
Πτυχία,η (νησίς)	100%	100,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Τεμπλόνιον,το	100%	99,6%	73,8%	1,7%	0,0%	0,9%	0,4%	5,7%	0,0%	0,0%	17,5%	0,4%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Δ.Κ. Αλεπούς	100%	93,4%	88,5%	0,4%	0,0%	0,0%	0,3%	8,6%	0,9%	0,0%	1,3%	6,6%	55,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	44,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Αλεπού,η	100%	93,4%	88,5%	0,4%	0,0%	0,0%	0,3%	8,6%	0,9%	0,0%	1,3%	6,6%	55,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	44,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Τ.Κ. Εβροπούλων	100%	100,0%	98,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Εβροπούλοι,οι	100%	100,0%	98,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Δ.Κ. Καναλίου	100%	97,3%	92,7%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	5,4%	0,2%	0,1%	1,2%	2,7%	76,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	23,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Κανάλιον,το	100%	97,3%	92,7%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	5,4%	0,2%	0,1%	1,2%	2,7%	76,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	23,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	100%	96,3%	81,4%	1,2%	2,3%	0,4%	0,4%	3,3%	1,1%	0,0%	9,9%	3,7%	71,5%	0,0%	1,9%	0,4%	3,8%	18,6%	0,0%	0,0%	3,8%
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	100%	98,9%	78,4%	1,5%	2,0%	0,5%	0,4%	5,0%	0,8%	0,0%	11,4%	1,1%	64,7%	0,0%	2,9%	5,9%	2,9%	20,6%	0,0%	0,0%	2,9%
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	100%	98,4%	84,9%	0,7%	2,6%	0,3%	0,3%	3,0%	0,1%	0,0%	8,2%	1,6%	76,4%	0,0%	4,2%	0,0%	5,6%	12,5%	0,0%	0,0%	1,4%
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	100%	97,3%	83,4%	0,8%	1,9%	0,5%	0,5%	5,0%	0,5%	0,0%	7,4%	2,7%	46,7%	0,0%	1,5%	0,7%	0,0%	50,4%	0,0%	0,0%	0,7%
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	100%	98,8%	49,7%	0,6%	0,2%	2,6%	0,6%	1,8%	5,6%	0,0%	38,9%	1,2%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	100%	99,0%	55,8%	1,4%	0,4%	1,1%	0,4%	1,8%	2,1%	0,0%	37,2%	1,0%	0,0%	0,0%	33,3%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	100%	97,7%	78,0%	1,0%	1,3%	5,8%	0,5%	2,4%	0,8%	0,0%	10,2%	2,3%	11,1%	0,0%	55,6%	0,0%	0,0%	22,2%	0,0%	11,1%	0,0%
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	95,5%	78,8%	1,3%	2,5%	0,7%	0,3%	4,3%	0,8%	0,0%	11,4%	4,5%	66,8%	0,1%	2,8%	1,4%	1,2%	25,0%	0,0%	0,0%	2,7%
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	95,0%	77,8%	1,0%	2,6%	0,6%	0,3%	3,7%	0,5%	0,0%	13,6%	5,0%	77,3%	0,2%	6,0%	0,8%	0,6%	13,6%	0,3%	0,0%	1,4%
Δ. ΠΑΞΩΝ	100%	95,8%	85,1%	1,6%	0,3%	0,4%	0,2%	5,5%	0,3%	0,0%	6,5%	4,2%	14,2%	0,0%	0,9%	0,9%	1,8%	82,3%	0,0%	0,0%	0,0%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή κτιρίων 2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2.20 Κτίρια κατά αριθμό ορόφων

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Σύνολο κτιρίων	Κτίρια κατά αριθμό ορόφων πάνω από το ισόγειο							
		Δεν υπάρχουν όροφοι πάνω από το ισόγειο (ανεξαρτήτως της ύπαρξης υπογείου)	1	2	3	4	5	6 και άνω	Με πυλωτή
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.105.637	2.115.632	1.365.523	352.264	119.460	71.097	48.919	32.742	174.799
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	140.810	73.922	55.086	9.441	1.773	479	84	25	1.117
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	64.671	30.718	29.155	3.366	930	406	74	22	432
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	32.401	13.725	14.897	2.387	898	399	73	22	164
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	11.272	3.735	4.781	1.456	851	356	71	22	95
Δ.Κ. Κερκυραίων	8.795	2.573	3.707	1.229	842	352	70	22	80
Κέρκυρα,η	5680	1275	2047	1093	826	349	68	22	74
Γουβιά,τα	518	186	268	57	4	2	1	0	1
Κοντοκάλιον,το	702	315	348	33	4	1	1	0	0
Κυρά Χρυσικού,η	227	110	106	7	4	0	0	0	0
Λαζαρέτο,το (νησίς)	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Ποντικονήσιον,το (νησίς)									
Ποταμός,ο	1431	516	874	37	4	0	0	0	5
Πτυχία,η (νησίς)	6	5	1	0	0	0	0	0	0
Τεμπλόνιον,το	230	165	63	2	0	0	0	0	0
Δ.Κ. Αλεπούς	820	263	414	139	4	0	0	0	14
Αλεπού,η	820	263	414	139	4	0	0	0	14
Τ.Κ. Εβροπούλων	235	66	153	16	0	0	0	0	0
Εβροπούλοι,οι	235	66	153	16	0	0	0	0	0
Δ.Κ. Καναλίου	1.422	833	507	72	5	4	1	0	1
Κανάλιον,το	1.422	833	507	72	5	4	1	0	1
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	7.191	3.026	3.601	504	16	42	2	0	44
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	3.208	1.577	1.531	94	6	0	0	0	8
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	4.429	2.263	1.977	173	15	1	0	0	12
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	5.117	2.064	2.890	153	10	0	0	0	5
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	505	461	43	1	0	0	0	0	0
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	288	270	17	1	0	0	0	0	0
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	391	329	57	5	0	0	0	0	0
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	16.241	8.464	7.307	460	8	2	0	0	59
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	13.316	6.585	6.280	427	18	5	1	0	161
Δ. ΠΑΞΩΝ	2.713	1.944	671	92	6	0	0	0	48
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	100%	52%	33%	9%	3%	2%	1%	1%	4%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100%	52%	39%	7%	1%	0%	0%	0%	1%
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	47%	45%	5%	1%	1%	0%	0%	1%
Δ. ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	100%	42%	46%	7%	3%	1%	0%	0%	1%
Δ.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	100%	33%	42%	13%	8%	3%	1%	0%	1%
Δ.Κ. Κερκυραίων	100%	29%	42%	14%	10%	4%	1%	0%	1%
Κέρκυρα,η	100%	22%	36%	19%	15%	6%	1%	0%	1%
Γουβιά,τα	100%	36%	52%	11%	1%	0%	0%	0%	0%
Κοντοκάλιον,το	100%	45%	50%	5%	1%	0%	0%	0%	0%
Κυρά Χρυσικού,η	100%	48%	47%	3%	2%	0%	0%	0%	0%
Λαζαρέτο,το (νησίς)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ποντικονήσιον,το (νησίς)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ποταμός,ο	100%	36%	61%	3%	0%	0%	0%	0%	0%
Πτυχία,η (νησίς)	100%	83%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Τεμπλόνιον,το	100%	72%	27%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Κ. Αλεπούς	100%	32%	50%	17%	0%	0%	0%	0%	2%
Αλεπού,η	100%	32%	50%	17%	0%	0%	0%	0%	2%

Περιγραφή διοικητικής διαίρεσης	Σύνολο κτιρίων	Κτίρια κατά αριθμό ορόφων πάνω από το ισόγειο							
		Δεν υπάρχουν όροφοι πάνω από το ισόγειο (ανεξαρτήτως της ύπαρξης υπογείου)	1	2	3	4	5	6 και άνω	Με πυλωτή
Τ.Κ. Εβροπούλων	100%	28%	65%	7%	0%	0%	0%	0%	0%
Εβροπούλοι,οι	100%	28%	65%	7%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Κ. Καναλίου	100%	59%	36%	5%	0%	0%	0%	0%	0%
Κανάλιον,το	100%	59%	36%	5%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Ε. ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ	100%	42%	50%	7%	0%	1%	0%	0%	1%
Δ.Ε. ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ	100%	49%	48%	3%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Ε. ΠΑΡΕΛΙΩΝ	100%	51%	45%	4%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Ε. ΦΑΙΑΚΩΝ	100%	40%	56%	3%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Ε. ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ	100%	91%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Ε. ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ	100%	94%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ.Ε. ΟΘΩΝΩΝ	100%	84%	15%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	52%	45%	3%	0%	0%	0%	0%	0%
Δ. ΝΟΤΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	100%	49%	47%	3%	0%	0%	0%	0%	1%
Δ. ΠΑΞΩΝ	100%	72%	25%	3%	0%	0%	0%	0%	2%

ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή κτιρίων 2011, ίδια επεξεργασία

2.2. Χωροταξικά και Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά της περιοχής

2.2.1. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/2019)

Ο βασικός υπερκείμενος χωροταξικός σχεδιασμός που καθορίζει τους στόχους, κατευθύνσεις πολιτικής και προτεραιότητες για ολόκληρη την Περιφέρεια αναθεωρήθηκε το 2019 και θεσμοθετήθηκε με την υπ. αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/4659/57/18-1-2019 Απόφαση Υπουργού κ' Αναπληρωτή Υπουργού Π.ΕΝ. (ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/2019) για την έγκριση της αναθεώρησης του **Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου (Π.Χ.Π.)** της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

Βασικούς στόχους του Π.Χ.Π. αποτελούν:

- Σχετικά με τον ρόλο της Περιφέρειας στον εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο
 - ο Η περαιτέρω άρση της απομόνωσης και της περιφερειακότητας και της αναπτυξιακής θέσης της Περιφέρειας.
 - ο Η εναρμόνιση όλων των πολιτικών με τις κατευθύνσεις της νησιωτικής πολιτικής και η έμφαση στη συνέχιση και τον εμπλουτισμό των συνεργασιών της Περιφέρειας με φορείς εθνικής και ευρωπαϊκής εμβέλειας και σκοπού σχετικού με την εφαρμογή της νησιωτικής πολιτικής.
 - ο Η ενίσχυση της εξωστρέφειας, της διαπεριφερειακής και ενδοπεριφερειακής συνοχής, προς την οποία συμβάλλουν τα έργα μεταφορών και η ανάπτυξη Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών.
 - ο Η ανάπτυξη του αγροδιατροφικού προτύπου, σε συνέργεια με την νησιωτική πολιτική.
 - ο Η ανάπτυξη διαπεριφερειακών σχέσεων με τα μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τις απέναντι ηπειρωτικές ακτές, καθώς και η εδαφική συνεργασία με περιφέρειες άλλων χωρών (Αλβανία, Ιταλία).
 - ο Η ένταξη της Περιφέρειας στη στρατηγική για τη Μακροπεριφέρεια Αδριατικής - Ιονίου, μέσω προγραμμάτων συνεργασίας για την αειφορία του τουρισμού και γενικότερα των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο πλαίσιο της θαλάσσιας στρατηγικής.
- Σχετικά με επιμέρους θέματα χωρικής ανάπτυξης
 - ο Πρωτογενής τομέας:
 - Στον κλάδο της γεωργίας, έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διατήρηση και αύξηση της παραγωγής των τοπικών προϊόντων, στη στροφή προς τις βιολογικές εκμεταλλεύσεις και στην καθετοποίηση της αγροτικής παραγωγής.
 - Στον κλάδο της κτηνοτροφίας προωθείται η πρόληψη συγκρουσιακών σχέσεων με άλλες δραστηριότητες και η χωροθέτηση κτηνοτροφικών ζωνών από τον υποκείμενο σχεδιασμό. Στόχος είναι η ισόρροπη ανάπτυξη του κλάδου με τις υπόλοιπες παραγωγικές δραστηριότητες και με κατάλληλες υποδομές προσαρμοσμένες στην ιδιαιτερότητα της νησιωτικότητας.
 - Στον κλάδο της αλιείας, προβλέπεται η περαιτέρω βελτίωση των υφιστάμενων και η δημιουργία νέων αλιευτικών καταφυγίων και υποδομών για την

μεταποίηση και εμπορία των αλιευμάτων, ενώ αξιόλογη σε μέγεθος δραστηριότητα αποτελούν και οι ιχθυοκαλλιέργειες. Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στην αποφυγή των συγκρούσεων με τις δραστηριότητες του τουρισμού και της αναψυχής στην παράκτια ζώνη και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ο Δευτερογενής τομέας:

- Προωθείται η χωρική οργάνωση της μεταποιητικής δραστηριότητας, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία της μικρής και ποιοτικής παραγωγής μεταποιημένων προϊόντων για την κλίμακα του νησιωτικού χώρου και την προβολή της τοπικότητας των Ιονίων και του κάθε νησιού ξεχωριστά.
- Εξόρυξη: Προωθείται η έρευνα και πιθανή εκμετάλλευση υδρογονανθράκων στον θαλάσσιο χώρο ως δραστηριότητα επιπέδου εθνικής οικονομίας, με τους κατάλληλους όρους και περιορισμούς στο πλαίσιο ολοκληρωμένων πολιτικών της θαλάσσιας οικονομίας και της θαλάσσιας στρατηγικής και με την προϋπόθεση του αυστηρού ελέγχου των προτύπων προστασίας του περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη τη σεισμικότητα της περιοχής και το βάθος εξόρυξης. Στον κλάδο των βιομηχανικών ορυκτών και των αδρανών υλικών προωθείται η οργάνωση της δραστηριότητας σε λατομικές ζώνες, υπό την προϋπόθεση της συμβατότητας με τις λοιπές παραγωγικές δραστηριότητες και λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

ο Τριτογενής τομέας

- Τουρισμός: Προβλέπεται η αναβάθμιση του μαζικού τουρισμού, η ανάπτυξη του ποιοτικού τουρισμού και η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος μέσω της ενίσχυσης ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, με προβολή του ιδιαίτερου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και του τοπίου. Το πρότυπο ανάπτυξης του τουρισμού συνδυάζει τον υφιστάμενο μαζικό τουρισμό με την ανάπτυξη ειδικού και εναλλακτικού τουρισμού, με εκσυγχρονισμό των υφισταμένων μονάδων και ποιοτικές νέες κατασκευές. Σε αυτό πρέπει να εισαχθούν προτάσεις που σχετίζονται με την «πράσινη» ανάπτυξη, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των ακτών και των παράκτιων περιοχών. Επιπλέον, προωθείται η σύνδεση πρωτογενούς - δευτερογενούς τομέα με την τουριστική αγορά, που από κοινού θα ενισχύσουν την ενδογενή ανάπτυξη στο πλαίσιο του αγροδιατροφικού προτύπου.
- Εκπαίδευση - Έρευνα: Προβλέπεται η σύνδεση της παραγωγικής βάσης της Περιφέρειας με κέντρα έρευνας και ανάπτυξης Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών και πανεπιστημιακά ιδρύματα. Ειδικότερα προωθείται η περαιτέρω ανάπτυξη του Ιόνιου Πανεπιστημίου με την επέκταση της δραστηριότητας του τόσο στην Περιφέρεια όσο και σε άλλους τομείς εκπαίδευσης και έρευνας.
- Οικιστικό δίκτυο: Ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται στην αναβάθμιση του ρόλου όλων των αστικών κέντρων, που θα πρέπει να δρουν συμπληρωματικά της Κέρκυρας (έδρας της Περιφέρειας) και την ανάπτυξη σε δίκτυα, εκτός του τουρισμού, και λοιπών δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα (τραπεζικό

σύστημα, εμπόριο, έρευνα, τεχνολογία, πληροφορική και επικοινωνίες, πολιτισμός). Προωθείται η βελτίωση της ποιότητας ζωής, με ισόρροπη κατανομή κοινωνικών εξυπηρετήσεων και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών του δημόσιου τομέα και ιδιαίτερα υπηρεσιών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας.

- Μεταφορική υποδομή: στόχος είναι η προώθηση της ιδιαιτερότητας του νησιωτικού χώρου, με πύκνωση των αεροπορικών και θαλάσσιων συνδέσεων, η τόνωση των μεταφορών που συμβάλλουν στην ενδοπεριφερειακή συνοχή, η προώθηση της πολιτικής του «μεταφορικού ισοδύναμου» καθώς και η χρήση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών για την επικοινωνία και τις μεταφορές. Προτεραιότητα έχει η υλοποίηση του διαμήκη άξονα διασύνδεσης των νησιών, σε συνδυασμό με τον «Ιόνιο Διάπλου», καθώς και η διασύνδεση του διαμήκη οδικού άξονα, στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών - οδικές και θαλάσσιες. Προωθείται η οικονομία των χαμηλών εκπομπών ρύπων, («πράσινα αεροδρόμια» και «πράσινα λιμάνια»). Για τα λιμάνια των πόλεων προωθείται η ενίσχυση του πολυλειτουργικού ρόλου τους – εξυπηρέτηση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών ακτοπλοϊκών συνδέσεων, κρουαζιερόπλοιων, σκαφών αναψυχής και αλιευτικών σκαφών, η ανάπτυξη υδατοδρομίων και η περαιτέρω ενίσχυση των δρομολογίων των ταχύπλων σκαφών.
- Τηλεπικοινωνίες: Θα πρέπει να συνεκτιμηθούν όλες οι δυνατότητες που παρέχουν οι σύγχρονες τηλεπικοινωνιακές τεχνολογίες και υποδομές, με έμφαση στις υπηρεσίες που μπορούν να παρέχονται από απόσταση (τηλε-υπηρεσίες, π.χ. τηλε-εκπαίδευση, τηλε-ϊατρική) με προτεραιότητα στα μικρά νησιά και στους απομονωμένους οικισμούς της ενδοχώρας των μεγάλων νησιών.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται βασικά σημεία του Π.Χ.Π. που αφορούν ή συνδέονται με το νησί της Κέρκυρας:

Καθορίζονται **βασικοί άξονες και πόλοι ανάπτυξης** ως εξής:

Η Περιφέρεια εντάσσεται στο δημιουργούμενο δυτικό άξονα ανάπτυξης εθνικής εμβέλειας, που συνδέεται με τον άξονα μεταφορών της Ιόνιας Οδού. Προτείνεται:

- Ενίσχυση του διαμήκη άξονα ανάπτυξης Βορρά - Νότου, με συνδυασμό θαλάσσιων και οδικών συνδέσεων - κατακόρυφες συνδέσεις των νησιών με τα λιμάνια τους στα οποία καταλήγει ο οδικός άξονας Βορρά – Νότου του κάθε νησιού, καθώς και τον θαλάσσιο διάπλου. Ο περιφερειακής εμβέλειας άξονας Βορρά - Νότου ενισχύει την ενδοπεριφερειακή συνοχή και παρουσιάζει διπλή και παράλληλη ένταξη στον εθνικής εμβέλειας άξονα της Ιόνιας Οδού που εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα και στον διεθνούς εμβέλειας θαλάσσιο άξονα Αδριατικής - Μεσογείου. Προωθείται η ολοκλήρωση οδικών αξόνων Βορρά - Νότου σε όλα τα νησιά, σε συνδυασμό με την κατασκευή λιμένων ή την ενίσχυση των ήδη υφιστάμενων, αλλά και η πύκνωση των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών που θα ενισχύσουν τον συγκεκριμένο άξονα.

- Ενίσχυση των οριζόντιων αξόνων – διασυνδέσεων των νησιών με τα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας, ως άξονες διαπεριφερειακής σημασίας. Προτείνεται να ενισχυθούν, καθώς συνδέουν την Περιφέρεια με άλλες Περιφέρειες, με τον δυτικό εθνικό αναπτυξιακό άξονα, την Ιόνια Οδό και μέσω αυτής με την Εγνατία Οδό.

Οι πόλοι ανάπτυξης διακρίνονται σε αστικούς, τουριστικούς, βιομηχανικούς και εξορυστικούς. Ιεραρχούνται σε εθνικής και περιφερειακής σημασίας. Ειδικότερα:

- Αστικοί πόλοι: προτείνονται οι πόλεις - έδρες των Περιφερειακών Ενοτήτων. Από αυτούς, μόνο η Κέρκυρα είναι εθνικής σημασίας και οι υπόλοιπες πόλεις είναι περιφερειακής σημασίας. Προτείνονται μέτρα για την αναστολή της διάχυσης του αστικού χώρου με τη μορφή της εκτός σχεδίου δόμησης, σε συνδυασμό με πολιτικές εξυγίανσης και ανάπλασης του αστικού χώρου κατά προτεραιότητα στις παλιές πόλεις της Κέρκυρας και της Λευκάδας.
- Τουριστικοί πόλοι: Ως τουριστικοί πόλοι θεωρούνται οι σημειακές και γραμμικές τουριστικές αναπτύξεις, οι οποίες συγκεντρώνουν και στην συνέχεια διαχέουν την τουριστική ανάπτυξη. Γενικά προωθείται η χωρική οργάνωση των τουριστικών πόλων και η ανάσχεση της γραμμικής ανάπτυξης. Ιεραρχούνται ως εξής:
 - Εθνικής εμβέλειας: η πόλη της Κέρκυρας, η Παλαιοκαστρίτσα και οι δύο γραμμικές αναπτύξεις Μπενίτσες - Πέραμα και Κέρκυρα - Ύψος στην Κέρκυρα.
 - Περιφερειακής εμβέλειας: ο Ίσος και ο Κάβος στην Κέρκυρα.
- Βιομηχανικοί - βιοτεχνικοί πόλοι προτείνονται τα περιφερειακής εμβέλειας Επιχειρηματικά Πάρκα Βιομηχανίας - Βιοτεχνίας - Χονδρεμπορίου, στις έδρες των Π.Ε.

Αναφορικά με τις **Πύλες του δικτύου μεταφορών** ορίζονται τα εξής:

- Θαλάσσιες Πύλες: Στις διεθνείς θαλάσσιες πύλες περιλαμβάνονται οι λιμένες της Κέρκυρας, της Λευκάδας, του Αργοστολίου, της Σάμης και της Ζακύνθου. Προωθούνται νέες υποδομές για υδατοδρόμια και για τη διεθνή κρουαζιέρα.
- Αεροπορικές Πύλες: Ως αεροπορικές πύλες νοούνται όλοι οι αερολιμένες, που βρίσκονται στην Περιφέρεια (Κέρκυρας, Κεφαλληνίας και Ζακύνθου) καθώς και ο αερολιμένας του Ακτίου (Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας) από τον οποίο εξυπηρετείται η Λευκάδα. Και οι τέσσερις αερολιμένες ανήκουν στο εκτεταμένο δίκτυο μεταφορών της Ε.Ε. και, επομένως, προτείνονται όλοι στην κατηγορία των διεθνών αερολιμένων.

Καθορίζονται **Ευρύτερες χωρικές ενότητες** οι οποίες αναφορικά με την περιοχή μελέτης του ΣΒΑΚ αποτελούνται από:

- Τον παράκτιο χώρο για τον οποίο δίνονται οι εξής κατευθύνσεις:
 - Συμβατότητα χερσαίων και θαλάσσιων χρήσεων γης.
 - Προστασία και ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, οικοσυστημάτων και τοπίων.
 - Αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και προώθηση έργων αντιμετώπισης πλημμύρων και της διάβρωσης των ακτών.
 - Διασύνδεση των παράκτιων τουριστικών περιοχών μεταξύ τους και με την ενδοχώρα με παράλληλη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, στη βάση

- της συμπληρωματικότητας των δραστηριοτήτων και της πολυλειτουργικής γεωργίας.
- Σταδιακός περιορισμός και κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης.
 - Διατήρηση απόστασης των νέων οδικών αξόνων από την παραλία και πρόβλεψη παρακαμπτηρίων οδών στους ανεπτυγμένους τουριστικά οικισμούς.
 - Διάνοιξη κάθετων προς την παραλία οδών με την προϋπόθεση ένταξης στο τοπίο και λαμβάνοντας υπόψη τη χωρητικότητα της παραλίας.
- Τον αστικό χώρο, που περιλαμβάνει τα τέσσερα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Περιφέρειας. Σε αυτά προωθούνται οι αρχές της «συμπαγούς πόλης». Οι οικιστικές επεκτάσεις θα πρέπει να είναι οι ελάχιστες δυνατές, με την ελάχιστη δυνατή κατανάλωση του αγροτικού χώρου. Οι πόλεις θα πρέπει να διαθέτουν όλες τις απαραίτητες τεχνικές και κοινωνικές υποδομές που αντιστοιχούν στο επίπεδο ιεράρχησης τους και να στραφούν σε μια διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος με μειωμένη εκπομπή ρύπων. Όσον αφορά το δομημένο περιβάλλον, προωθείται η προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών πόρων και των ιστορικών κέντρων, αναδεικνύοντας τον πολιτισμό ως βασική συνιστώσα των πόλεων. Προτεραιότητα δίνεται σε αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και ειδικότερα στην παλιά Πόλη της Κέρκυρας και της Λευκάδας, με στόχο: ένα αναβαθμισμένο περιβάλλον κατοικίας και εργασίας, αυξημένη ελκυστικότητα ως τουριστικοί προορισμοί, εξοικονόμηση ενέργειας και βιοκλιματικός σχεδιασμός σε κτίρια και στον δημόσιο χώρο, πρακτικές καινοτομίας και «έξυπνων πόλεων», προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, ενίσχυση των «πράσινων» μέσων μαζικής μεταφοράς και των «ήπιων» μορφών μετακίνησης.
- Τον Περιαστικό χώρο, για την οργάνωση του οποίου προκρίνεται η θέσπιση ειδικών, πράσινων ζωνών προστασίας που σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού των αστικών περιοχών θα οδηγήσει σε ένα λειτουργικό σχήμα ανάπτυξης και προστασίας του εξωαστικού χώρου από τις επιπτώσεις της αστικοποίησης.
- Την Ενδοχώρα, για την οποία οι βασικές κατευθύνσεις είναι:
- Προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας. Προστασία του αγροτικού χώρου με ειδικά γεωργο-περιβαλλοντικά μέτρα που θα οδηγούν σε φιλικές για το περιβάλλον καλλιέργειες και ενίσχυση των υποδομών άρδευσης.
 - Προστασία του αγροτικού τοπίου, με χαρακτηριστικά στοιχεία τους ελαιώνες, τις πεζούλες, τις ξηρολιθιές, τα λιοτρίβια, κ.λπ.
 - Ενίσχυση της καθετοποίησης της αγροτικής παραγωγής και της παραγωγής πιστοποιημένων προϊόντων ποιότητας, καθώς και της διάθεσης τους στον τουρισμό, συμβάλλοντας έτσι στην υλοποίηση του αγροδιατροφικού προτύπου.
 - Ανάπτυξη ήπιου, ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού - αναψυχής.
 - Διασύνδεση της ενδοχώρας με τον παράκτιο χώρο.
 - Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού στους αξιόλογους μικρούς οικισμούς και αξιοποίηση εγκαταλειμμένων οικισμών.
 - Ανάπτυξη βασικών υποδομών και αναπλάσεις οικισμών.
 - Οριοθέτηση κτηνοτροφικών ζωνών και βοσκοτόπων.
 - Προστασία των δασικών οικοσυστημάτων,

- Ανάπτυξη ενδιάμεσου βαθμού οργάνωσης υποδοχέων μεταποιητικών δραστηριοτήτων.
- Χωροθέτηση εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ (αιολικά, φωτοβολταϊκά, βιομάζα), κατά το δυνατόν όμως όχι σε βάρος της γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγής.

Σχετικά με τη **διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου**, η πόλη της Κέρκυρας, έδρα του δήμου αλλά και της Περιφερειακής Ενότητας Κέρκυρας, σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο χαρακτηρίζεται ως **δευτερεύον εθνικός πόλος** και σύμφωνα με το ΠΧΠ εντάσσεται στους **αστικούς & τουριστικούς πόλους ανάπτυξης εθνικής εμβέλειας** όπως φαίνεται στον Χάρτη που ακολουθεί. Διερευνάται μελλοντικά η ένταξη της πόλης της Κέρκυρας στους πρωτεύοντες εθνικούς πόλους λόγω του ιστορικού της ρόλου, ως κέντρο γνώσης, πολιτισμού και διεθνούς τουρισμού, ως μνημείου UNESCO, καθώς και λόγω της γεωπολιτικής της θέσης.

Στο πλαίσιο ενδυνάμωσης του ρόλου των αστικών κέντρων προτείνεται ο εμπλουτισμός τους με επιπλέον μονάδες διοικητικής και κοινωνικής υποδομής διαπεριφερειακού και περιφερειακού ενδιαφέροντος. Ειδικότερα για την Κέρκυρα προτείνεται η ενίσχυση υποδομών πανεπιστημίου και έρευνας, πολιτισμού και διοίκησης στο πλαίσιο της διεκδίκησης της έδρας της Μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου. Διερευνάται η χωροθέτηση των νέων υποδομών διοίκησης στον περιαστικό χώρο της πόλης της Κέρκυρας. Προωθείται το νέο Γενικό Κατάστημα Κράτησης σε εφαρμογή των κατευθύνσεων του Ειδικού Πλαισίου.

Στο πλαίσιο της χωρικής διάρθρωσης των βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής **ιεραρχείται το οδικό δίκτυο** της Περιφέρειας και συγκεκριμένα για τον Δ. Κέρκυρας καθορίζονται:

Πρωτεύον οδικό δίκτυο: Ο κατακόρυφος άξονας Λευκίμμη - Αργυράδες - Μπενίτσες - Κέρκυρα - Σκριπερό - Τρουμπέτα - Σιδάρι - ως τη λειτουργική σύνδεση του δευτερεύοντα άξονα με τη λιμενική υποδομή στο βορρά, ο οποίος συμπληρώνεται από τον κλάδο προς Παλαιοκαστρίτσα.

Δευτερεύον οδικό δίκτυο: Σιδάρι - Αχαράβη - Κασσιόπη - μέχρι την Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας.

Προτείνεται κατά προτεραιότητα η αναβάθμιση του οδικού άξονα Βόρειας Κέρκυρας που καταλήγει στο λιμάνι του Αγ. Στεφάνου Αυλιωτών.

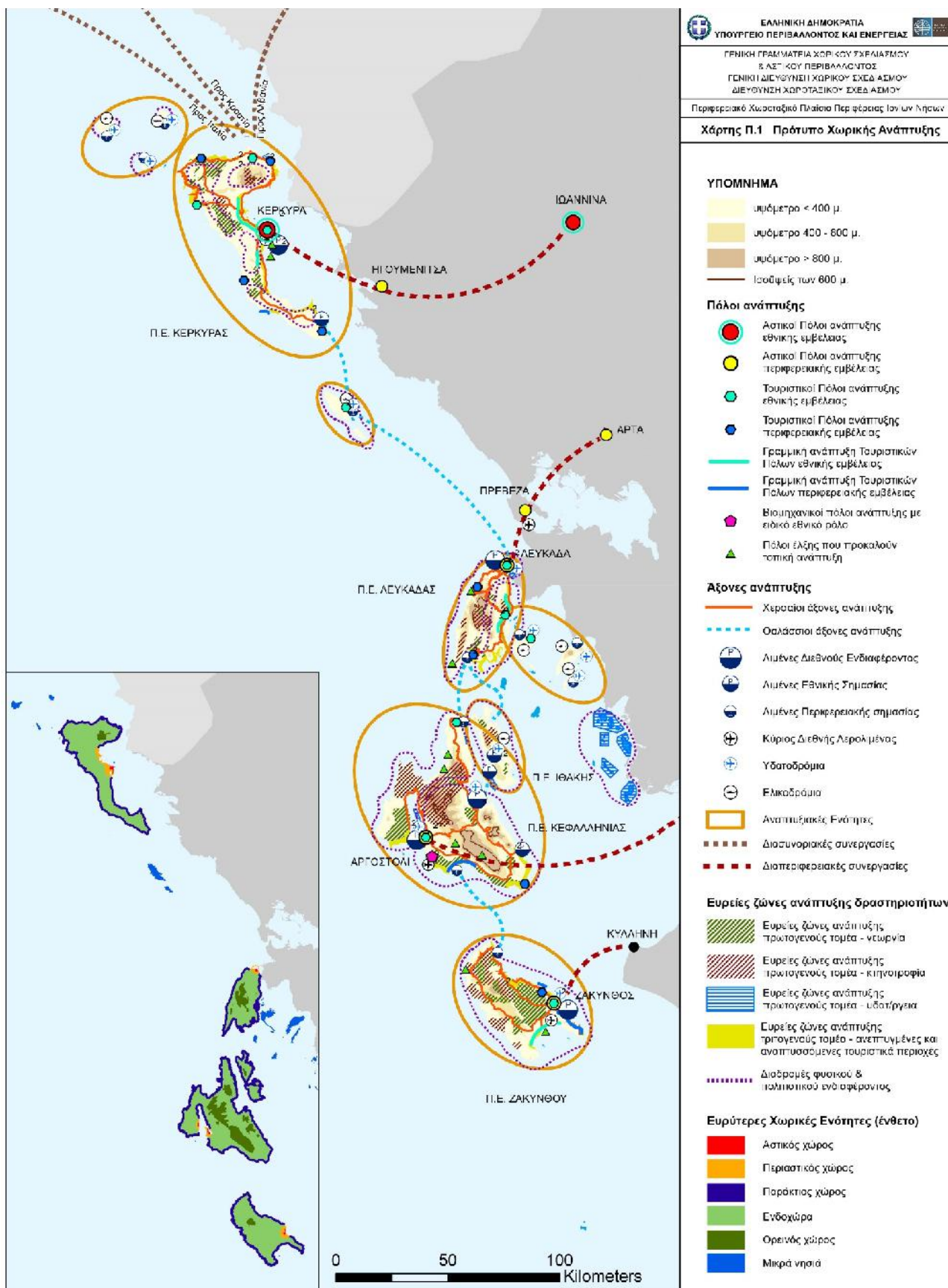
Ο λιμένας της Κέρκυρας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση υπ' αρ. 8315/02-02-2007 (ΦΕΚ 202/Β' /16-2-2007), κατατάσσεται στους λιμένες Διεθνούς ενδιαφέροντος και μέσω του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου προωθείται η ολοκλήρωση των έργων που προβλέπονται στο εγκεκριμένο master plan του λιμένα, καθώς και η κατασκευή ενός νέου επιβατικού σταθμού.

Επιπλέον, προωθείται η ανάπτυξη **υποδομών διεθνούς και περιφερειακής κρουαζιέρας** στην Περιφέρεια και για τους λιμένες της Κέρκυρας και του Αργοστολίου θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα ανάπτυξης τους ως «home port» λιμένες κρουαζιέρας.

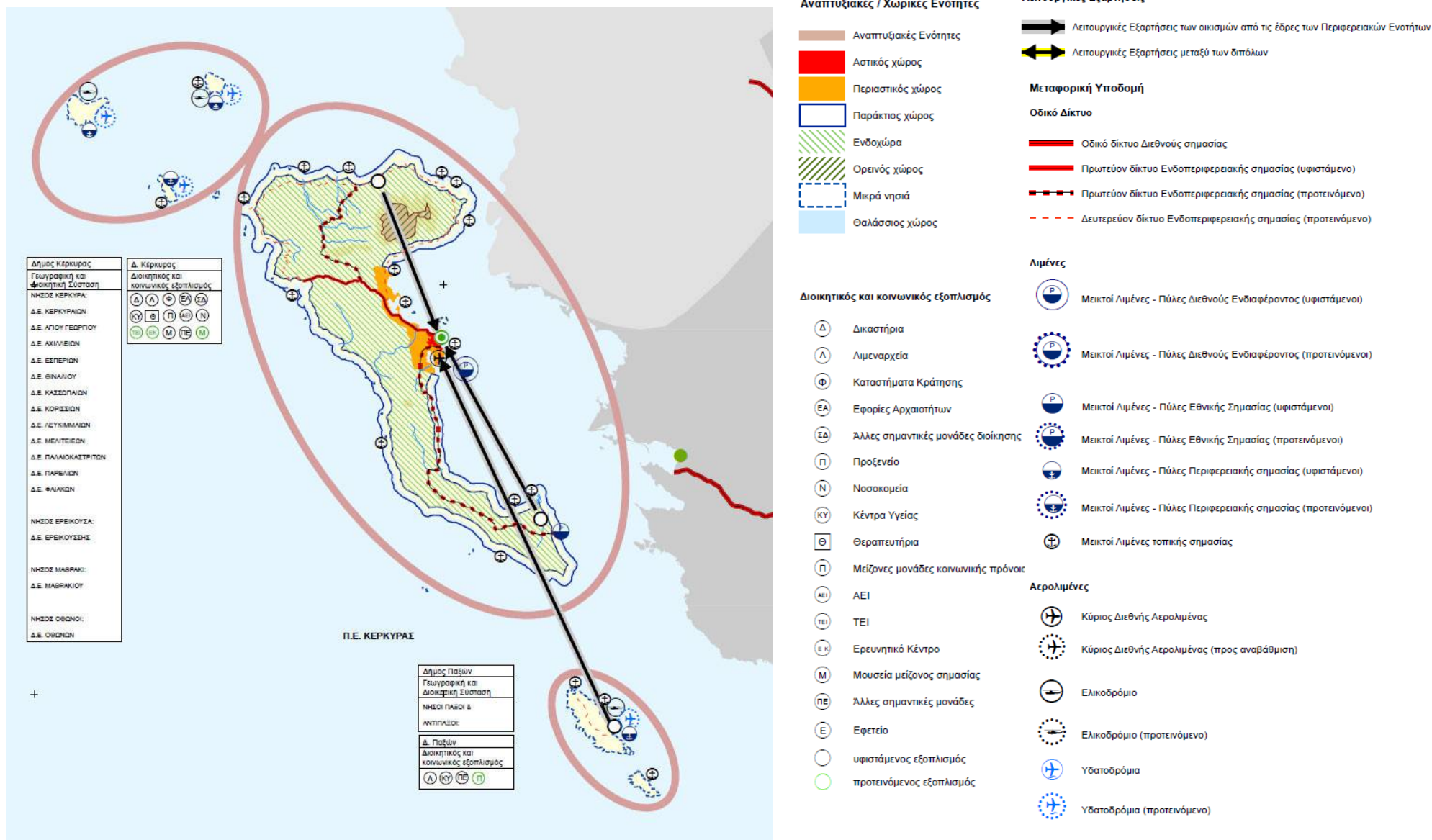
Προτείνεται επίσης η ένταξη των υδροπλάνων ως νέου μεταφορικού μέσου περιφερειακής και διαπεριφερειακής εμβέλειας με χωροθέτηση **υδατοδρομίων** κατά προτεραιότητα στο λιμάνι της Κέρκυρας, καθώς και στα τρία Διαπόντια Νησιά, στους Οθωνούς, στην Ερεϊκούσσα και στο Μαθράκι. Τα υδροπλάνα θα συμβάλλουν συμπληρωματικά στην ενδοπεριφερειακή και διαπεριφερειακή επικοινωνία της Περιφέρειας (Ιωάννινα, Πάτρα, Βόλος, Τριχωνίδα, Μεσολόγγι, Αμφιλοχία, χώρες της Αδριατικής).

Τέλος, ως προς τις **αεροπορικές μεταφορές** προτείνονταν ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών των τριών αερολιμένων της Περιφέρειας (Κέρκυρας, Κεφαλονιάς και Ζακύνθου), καθώς αποτελούν διεθνείς πύλες εισόδου / εξόδου. Ήδη ολοκληρώθηκαν τα έργα. Επίσης, προτείνεται να διερευνηθεί η σκοπιμότητα δημιουργίας νέων ελικοδρομίων (βόρεια και νότια Κέρκυρα, νότια Λευκάδα, βόρεια Κεφαλονιά, Ζάκυνθος). Επιπλέον, θα πρέπει να διερευνηθεί η πύκνωση του δικτύου των ελικοδρομίων στα μικρά νησιά (π.χ. Μαθράκι, Μεγανήσι, Κάλαμος και Καστός). Συνολικά, προτείνεται ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση του εξοπλισμού όλων των υφιστάμενων ελικοδρομίων, ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν νυχτερινές πτήσεις ελικοπτέρων ή/και πτήσεις υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Σχήμα 2.5 Χάρτης Π.1 – Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης (Π.Χ.Π. Ιονίων Νήσων, ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/2019)



Σχήμα 2.6 Απόσπασμα Χάρτης Π.2β – Οικιστικό δίκτυο – Διοικητικός και Κοινωνικός Εξοπλισμός – Μεταφορές (Π.Χ.Π. Ιονίων Νήσων, ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/2019)



2.2.2. Ζώνες περιορισμού και ελέγχου της δόμησης (εκτός σχεδίου περιοχές)

Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) περιοχής "ΑΛΥΚΕΣ ΓΟΥΒΙΑ"

Το ανατολικό παραλιακό εκτός σχεδίου τμήμα της Δ.Ε. Κερκυραίων, από τη Λίμνη μέχρι σχεδόν την πόλη της Κέρκυρας, περιλαμβάνεται σε ζώνες με καθορισμένες χρήσεις, όρους και περιορισμούς δόμησης σύμφωνα με το από 30-1/9-1-1979 π.δ. (ΦΕΚ Δ' 75) «Περί αναθεωρήσεως των όρων δομήσεως εις περιοχήν εκτός σχεδίου πόλεως και εκτός όριων οικισμών προ του 1923 "ΑΛΥΚΕΣ - ΓΟΥΒΙΑ" Κερκύρας», το οποίο τροποποίησε το από 27-10-1972 π.δ. (ΦΕΚ Δ' 307).

Σύμφωνα με το ανωτέρω π.δ. σε όλη αυτή την περιοχή επιτρέπονται κατά κύριο λόγο χρήσεις τουρισμού-αναψυχής καθώς και κατοικία με διαβαθμίσεις στην εντατικοποίηση της τουριστικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα:

Στις Ζώνες Α και Γ (παραλιακές ζώνες) επιτρέπονται υπό όρους οι χρήσεις:

- ο Τουριστικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχεία, ξενοδοχειακά συγκροτήματα υπό μορφή οικίσκων (bungalows),
- ο κατασκηνώσεις (camping),
- ο κατοικίες, επιπλωμένα διαμερίσματα, καταστήματα, εστιατόρια, κέντρα αναψυχής, αναψυκτήρια.

Στη Ζώνη Β επιτρέπονται υπό όρους οι χρήσεις:

- ο Τουριστικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχεία, ξενοδοχειακά συγκροτήματα υπό μορφή οικίσκων (bungalows),
- ο κατοικίες, επιπλωμένα διαμερίσματα, καταστήματα, εστιατόρια, κέντρα αναψυχής, αναψυκτήρια.

Στη Ζώνη Δ επιτρέπονται υπό όρους οι χρήσεις:

- ο Κατοικίες, επιπλωμένα διαμερίσματα, καταστήματα, εστιατόρια, κέντρα αναψυχής, αναψυκτήρια,
- ο κατασκηνώσεις (camping).

Σχήμα 2.7 Χάρτης ΦΕΚ 75/Δ/1979 – Ζ.Ο.Ε. περιοχής Αλυκές-Γουβιά

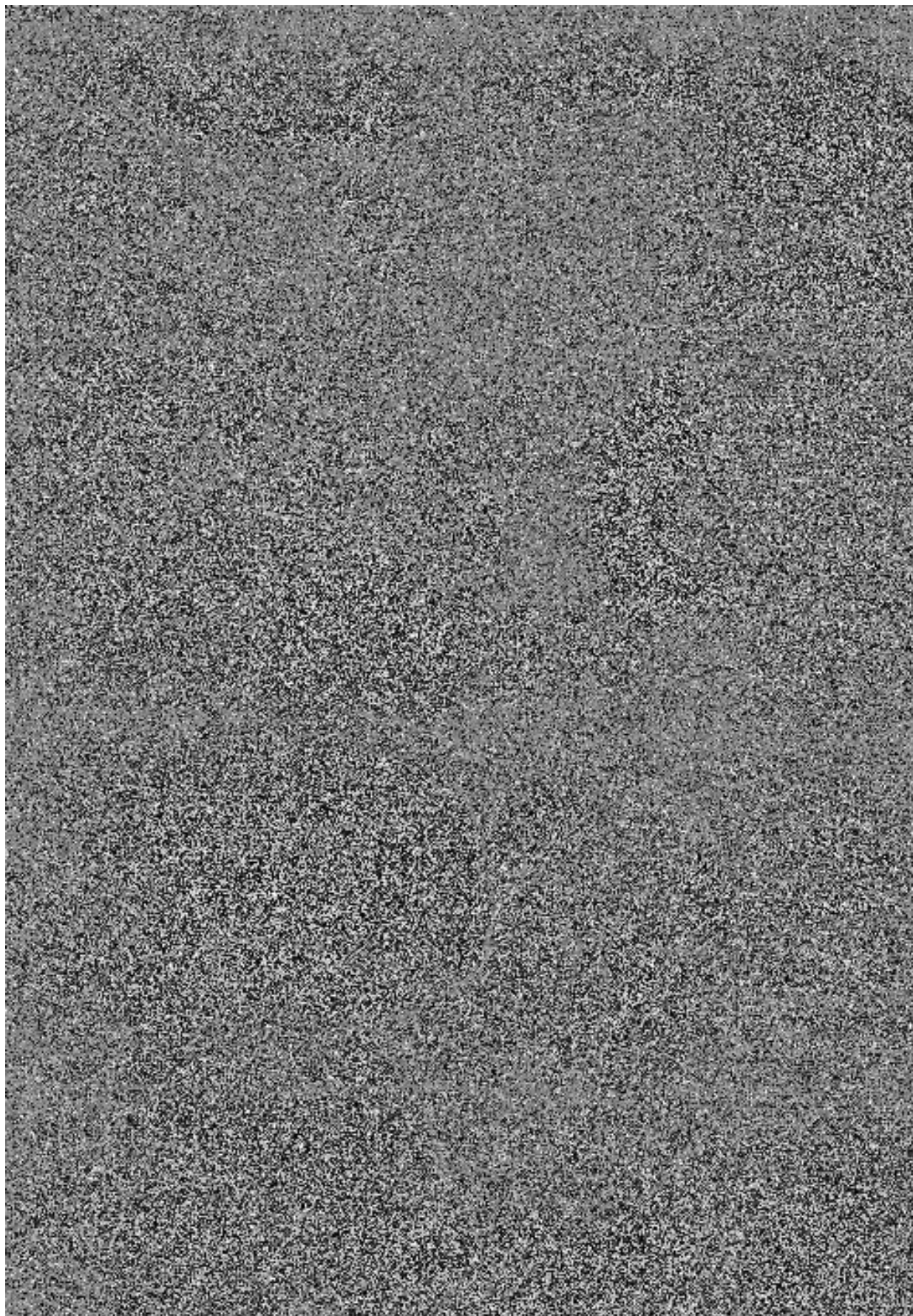


ΠΗΓΗ: ΤΕΕ ΠΕΡΙΦ. ΤΜΗΜΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΗΜΕΡΙΔΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΝΕΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΕ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ 09/04/2016

Ζώνες πέριξ σχεδίου πόλεως Κέρκυρας

Γύρω από το σχέδιο πόλης της Κέρκυρας εφαρμόζονται οι διατάξεις του από 1-4-1976 π.δ. (ΦΕΚ Δ' 104) «Περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως στην περιοχή εκτός της πόλεως Κέρκυρας και συμπληρώσεως και τροποποιήσεως των ισχυόντων τοιούτων του εγκεκριμένου σχεδίου αυτής». Καθορίζονται τέσσερις ζώνες γύρω από την πόλη της Κέρκυρας, εκτός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, μέχρι τη θέση «Κανόνι». Σε κάθε μία από αυτές τις ζώνες καθορίζονται χρήσεις, όροι και περιορισμοί δόμησης. Συγκεκριμένα επιτρέπονται υπό όρους:

- στη Ζώνη Α μόνο οι κατοικίες, τα εστιατόρια, οι καφετέριες, τα καφενεία, τα Σνακ-μπαρ και τα μπαρ,
- στη Ζώνη Β μόνο οι κατοικίες, τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια, οι καφετέριες, τα Σνακ-μπαρ και τα μπαρ,
- στη Ζώνη Γ μόνο οι κατοικίες, τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια, οι καφετέριες, τα Σνακ-μπαρ, μπαρ, καφενεία, σχολικά κτήρια, αποθήκες, στάβλοι και υπόστεγα για την εξυπηρέτηση της γεωργίας,
- στη Ζώνη Δ ότι και στη Ζώνη Γ και επιπλέον γραφεία, καταστήματα, ελαφρές βιομηχανικές εγκαταστάσεις, βιοτεχνίες, νοσοκομεία, θεραπευτήρια, σχολικά κτήρια, ορφανοτροφεία, άσυλα και κτήρια κοινωφελών οργανισμών.

Σχήμα 2.8 Χάρτης ΦΕΚ 104/Δ/1976 – Ζώνες γύρω από το Σχέδιο Πόλης της Κέρκυρας

2.2.3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κέρκυρας

Η πόλη της Κέρκυρας διαθέτει εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο από το 1987 σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 78140/3271/12.11.1986 απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Δ' 55 /1987), όπως αυτή τροποποιήθηκε διαδοχικά με τις υπ' αριθμ. 73359/ 4008/6.6.1993 (Δ' 1313), 23593/10.6.2003 (Δ' 725), 27148/20.6.2008 (ΑΑΠ 283) και 21788/1.10.2009 (ΑΑΠ 517) όμοιες αποφάσεις.

Σύμφωνα με τις ανωτέρω, εγκρίνεται η πολεοδομική οργάνωση της Κέρκυρας για πληθυσμό περίπου 33.000 κατοίκων, σε 13 Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.) με μέσο Συντελεστή Δόμησης (Σ.Δ.) και μέση πυκνότητα ανά Π.Ε. ως εξής:

Πίνακας 2.21 ΓΠΣ-Πληροφορίες ανά πολεοδομική ενότητα

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (κατ./Ηα)	ΜΕΣΟΣ Σ.Δ.
1. ΚΑΜΠΙΕΛΟ	269	4,0
2. ΣΠΗΛΙΑ	210	4,0
3. ΠΟΡΤΑ ΡΕΜΟΥΝΤΑ	307	4,0
4. ΜΑΝΤΟΥΚΙ	204	1,25
5. ΣΑΡΟΚΚΟ	191	1,70
6. ΝΕΑ ΠΟΛΗ	205	1,60
7. ΓΑΡΙΤΣΑ	231	1,35
8. ΑΝΕΜΟΜΥΛΟΣ	189	1,20
9. ΚΑΝΟΝΙ	72	0,4
10. ΚΑΘΟΛΙΚΕΣ ΚΑΛΟΓΡΙΕΣ	154	0,75
11. ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ	135	0,80
12. ΠΑΓΚΡΑΤΕΙΚΑ	140	0,75
13. ΚΟΤΣΕΛΑ	123	0,62

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ανωτέρω πίνακα, οι πιο πυκνοκατοικημένες Π.Ε. είναι το «Καμπιέλο» και η «Πόρτα Ρεμούντα» στην παλιά πόλη και οι πιο αραιοκατοικημένες το «Κανόνι» και η «Κοτσέλα» στις παρυφές της πόλης νότια και δυτικά αντίστοιχα.

Αναφορικά με τις χρήσεις γης καθορίζονται:

- **Γενική κατοικία**, όπως αυτή προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του από 23.2.1987 π.δ/τος (Δ' 166), στην μεγαλύτερη έκταση του Γ.Π.Σ.
- **Πολεοδομικά κέντρα – κεντρικές λειτουργίες πόλης**, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 4 του ίδιου ως άνω π.δ/τος, οι οποίες κατανέμονται στο ιστορικό κέντρο της παλιάς πόλης, στο Σαρόκκο, στον Αγ. Σπυρίδωνα, στο Μαντούκι και σε μικρότερη έκταση στα Παγκρατέικα και στην Κοτσέλα.
- **Τοπικά κέντρα γειτονιάς**, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 4 του παραπάνω π.δ/τος, γραμμικής κυρίως μορφής σε κάθε Π.Ε. εκτός από την Π.Ε. 5, στην οποία κυριαρχούν οι κεντρικές λειτουργίες επιπέδου πόλης.

- **Τουρισμός – αναψυχή**, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 8 του παραπάνω π.δ/τος, στο βόρειο άκρο της Πόρτα Ρεμούντα, στο Μαντούκι, στην Νέα Πόλη και στον Ανεμόμυλο.
- **Αστικό πράσινο – ελεύθεροι χώροι**, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 9 του ως άνω π.δ/τος.
- Χώρος Μεγάρου Μουσικής στην Π.Ε. 12.
- Χονδρεμπόριο, δημοτική αγορά και Σταθμός υπεραστικών λεωφορείων (ΚΤΕΛ) στην Π.Ε. 11.
- Στην Π.Ε. 8, στην περιοχή του εργοστασίου Δεσύλλα, επιτρέπονται χρήσεις εκπαίδευσης, πολιτιστικών λειτουργιών και δημιουργία Μουσείου Βιομηχανίας.
- Χώροι εκπαίδευσης, πρόνοιας, πολιτιστικών λειτουργιών, αθλητικών εγκαταστάσεων, κτιρίων Διοίκησης και χώρου Πανεπιστημίου.

Οι παραπάνω χρήσεις εξειδικεύονται περαιτέρω στο στάδιο της πολεοδομικής μελέτης επέκτασης ή αναθεώρησης των πολεοδομικών ενοτήτων.

Στις εκτός ορίων Γ.Π.Σ. περιοχές προτείνεται η ανάπτυξη

- Αθλητισμού και Περιαστικού Πρασίνου νότια της Π.Ε. 12
- Περιαστικού Πρασίνου νότια των Π.Ε. 4 και Π.Ε. 7 και
- Τουρισμού -Αναψυχής νότια της Π.Ε. 9.

Σχετικά με την οργάνωση και την ιεράρχηση του **οδικού δικτύου**, αρχικά το Γ.Π.Σ. του 1987 (Δ' 55) καθόριζε:

- Την κατασκευή στην ευρύτερη περιοχή αρτηρίας διέλευσης με περιορισμούς στην παρόδια δόμηση και
- Την χάραξη στην περιοχή της πόλεως πρωτεύοντος δικτύου κυκλοφορίας οχημάτων και ανεξάρτητου δικτύου κυκλοφορίας πεζών. Οι κύριοι δρόμοι αποτελούν δύο δέσμες αρτηριών, μία με ακτινωτή συγκλίνουσα μορφή και δεύτερη με διαδοχικούς δακτυλίους. Ο εσωτερικός δακτύλιος περιβάλλει την παλιά πόλη, ο εξωτερικός περιβάλλει το σύνολο των επεκτάσεων και ο ενδιάμεσος οργανώνει κυκλοφορικά τις περιοχές Γαρίτσας, Παγκρατέϊκων, Αγ. Σπυρίδωνα, Καθολικών Καλογραιών και Μαντουκίου.

Με την τροποποίηση του 2008 (ΑΑΠ 283) επήλθαν οι εξής τροποποιήσεις:

- Υποβάθμιση της οδού Σπύρου Βασιλείου σε συλλεκτήρια οδό.
- Βελτίωση της χάραξης του εξωτερικού και ενδιάμεσου οριακού δακτυλίου μεταξύ των Π.Ε. 10 (δυτικά όρια και παρά την Ι.Μ. Πλατυτέρας), Π.Ε. 13, Π.Ε. 12 (οδός Κολοκοτρώνη) και Π.Ε. 11 και η σύνδεση με την Εθνική οδό Παλαιοκαστρίτσας.
- Υποβάθμιση του οδικού δακτυλίου στην Π.Ε. 8 με τη δημιουργία ζεύγους συλλεκτήριων οδών.

- Χώροι στάθμευσης προτείνονται:
 - Εντός της Παλιάς Πόλης: Κάτω Πλατεία, Σπηλιά και Λαϊκή Αγορά
 - Περιφερειακά με υπερτοπική σημασία: Στην περιοχή ΑΣΠΙΩΤΗ – ΕΛΚΑ, στο βόρειο τμήμα της Π.Ε. 12, στη θέση του νέου Δικαστικού Μεγάρου, στην περιοχή Μεγαλομάτας, στην περιοχή Χονδρεμπορίου της Π.Ε. 11 και στη θέση Πλατυτέρα για την εξυπηρέτηση του Συνεδριακού Μεγάρου.

Καθορίζονται επίσης Ζώνες Θεσμικών και Οικονομικών Κινήτρων και Ζώνες Πολεοδομικών Κανονισμών ως εξής:

- Ζώνες ανάπτυξης στην Παλιά Πόλη και στις Π.Ε. 4, Π.Ε. 7 και Π.Ε. 8.
- Ζώνη Ανάπτυξης – Ανασυγκρότησης στην περιοχή Αναδασμού της Παλιάς Πόλης.
- Ζώνη Πολεοδομικής Αναμόρφωσης στην Π.Ε. 5.

Τέλος, προτείνονται χώροι για την προστασία και την ασφάλεια των πολιτών από θεομηνίες, πυρκαγιές και σεισμούς.

2.2.4. Πολεοδομική Οργάνωση - Λειτουργίες

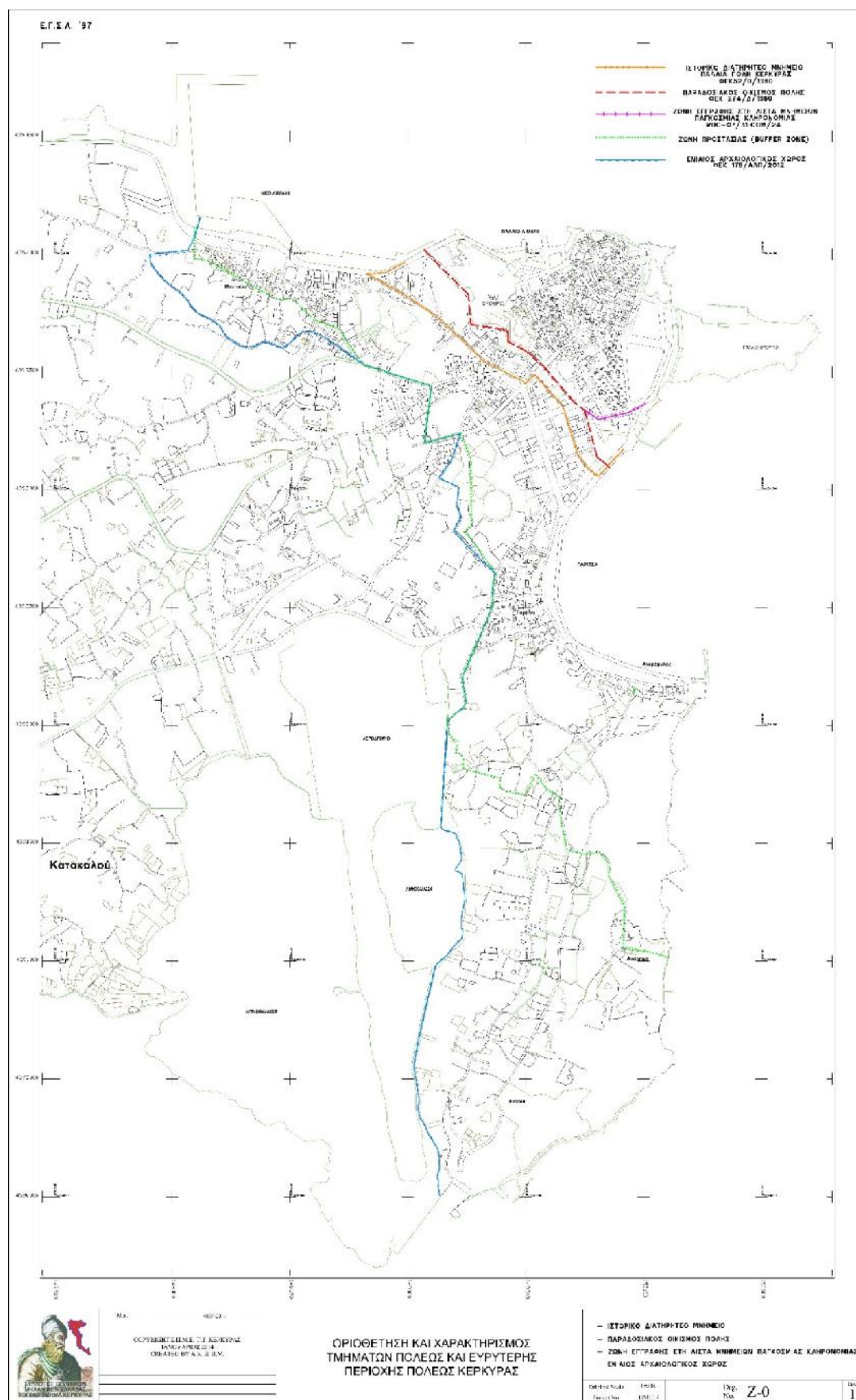
Δεν υπάρχουν σημαντικά αστικά κέντρα, πέραν αυτού της πόλης της Κέρκυρας. Η παλιά πόλη της Κέρκυρας έχει διατηρήσει σε μεγάλο βαθμό την αρχιτεκτονική της δομή, η οποία περιλαμβάνει έντονες επιρροές από την περίοδο της Ενετοκρατίας, στοιχεία της Βυζαντινής παράδοσης, συνδυασμό στοιχείων της Ελληνικής και Δυτικής αρχιτεκτονικής.

Η παλιά πόλη της Κέρκυρας, αποτελεί τη μοναδική επτανησιακή πόλη που διατηρείται ως οικιστικό σύνολο, τόσο ως προς τη δομή όσο και ως προς τη μορφή του. Οι πολιτιστικές αξίες του μνημειακού χώρου της πόλης της Κέρκυρας προστατεύονται με την με αρ. Φ18/46592/2305/24.7.79 Υ.Α. (ΦΕΚ 52 Β'/80), κήρυξης της παλιάς πόλης της Κέρκυρας από το Υπουργείο Πολιτισμού, ως «ιστορικό διατηρητέο Μνημείο». Ακολούθησαν τα νομοθετήματα:

- ΥΠ.ΠΟ (Υ.Α. Β1/Φ33/9952/828/27-05-80/ΦΕΚ 512/Β/04-06-80) που χαρακτηρίζει την πόλη της Κέρκυρας ως «ιστορικό διατηρητέο μνημείο και τόπο που παρουσιάζει ιδιαίτερο φυσικό κάλλος και ενδιαφέρον από άποψη αρχιτεκτονική και ιστορική».
- ΥΠΕΧΩΔΕ (ΠΔ 22-04-80/ΦΕΚ274/Δ/05-05-80) που χαρακτηρίζει την πόλη της Κέρκυρας ως «παραδοσιακό οικισμό».
- ΥΠ.ΠΟ (ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ52/43496/1384/ ΦΕΚ178/ΑΑΠ/15.5.2012) με την κήρυξη– οριοθέτηση του ως ενιαίου αρχαιολογικού χώρου της Παλαιάς Πόλης της Κέρκυρας και της Παλαιόπολης (Χερσονήσου του Κανονιού), για λόγους προστασίας, έρευνας και ανάδειξης τόσο των πολυπληθών αρχαίων, βυζαντινών, μεταβυζαντινών και νεώτερων μνημείων, -ορατών και μη-, όσο και του συνόλου της περιοχής, στην οποία αναπτύχθηκε διαχρονικά η πόλη της Κέρκυρας από την αρχαιότητα έως σήμερα.

Από το 2007 η παλιά πόλη της Κέρκυρας εντάχθηκε στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO (Απόφαση ένταξης: 31COM8B.40) και καθορίστηκαν οι ζώνες προστασίας της.

Σχήμα 2.10 Ζώνες προστασίας παλιάς πόλης



Εκτός από την παλιά πόλη της Κέρκυρας, ως παραδοσιακοί έχουν χαρακτηριστεί σύμφωνα με το από 13/2/1978 π.δ. (ΦΕΚ 594 Δ') και οι οικισμοί Εβροπούλοι και Ποταμός προκειμένου να προστατευθεί και να αναδειχθεί ο ιδιαίτερος ιστορικός, λαογραφικός και αρχιτεκτονικός χαρακτήρας τους.

Μεγάλο τμήμα της έκτασης της Δ.Ε., με εξαίρεση το βορειοδυτικό τμήμα της, καταλαμβάνουν οι οριοθετημένοι οικισμοί οι οποίοι δεν έχουν συνεκτική μορφή αλλά αναπτύσσονται στις περισσότερες περιπτώσεις γραμμικά, εκατέρωθεν των οδικών αξόνων. Κατά μήκος αυτών χωροθετούνται επίσης και οι περισσότερες εμπορικές χρήσεις. Στο βορειοδυτικό τμήμα της Δ.Ε. κυριαρχούν οι καλλιέργειες και οι δασικές εκτάσεις, ενώ σε όλη την Δ.Ε. υπάρχουν διασκορπισμένα τουριστικά καταλύματα.

Η Πόλη της Κέρκυρας διαθέτει εγκεκριμένο ρυμοτομικό από το 1947 (συνοικίες Ανεμόμυλος, Γερίτσα, Φόρτια, Νεάπολη και Άγιος Ρόκος, ΦΕΚ 158Α /1947), το οποίο αναθεωρήθηκε το 1958 (ΦΕΚ 88Α /1958). Σύμφωνα με τα στοιχεία του Τμήματος Χωροταξίας και Πολεοδομικών Εφαρμογών της Δ/νσης Περιβάλλοντος & Πολεοδομίας, του Δ. Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, για την περιοχή του σχεδίου της πόλης της Κέρκυρας ισχύουν τα εξής διάταγμα:

Πίνακας 2.22 Διατάγματα Σχεδίου Πόλης Κέρκυρας

Περί εγκρίσεως ρυμοτομικού σχεδίου εις τας συνοικίας Ανεμόμυλος, Γερίτσα, Φορτία, Νεάπολις και Άγιος Ρόκος, πόλεως Κέρκυρας και των όρων δομήσεως εις αυτές	Β.Δ.	6/6/1947	ΦΕΚ 158Α /04-08-1947
Περί αναθεωρήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Κέρκυρας	Β.Δ.	4/6/1958	ΦΕΚ 88Α /10-06-1958
Περί εφαρμογής της πράξεως ομαδικής τακτοποιήσεως οικοπέδων καταστραφείς περιοχής παλαιάς πόλεως Κέρκυρας	ΑΡ. 319294/2230	18/5/1949	ΦΕΚ 89Β /14-06-1949
Περί αναθεωρήσεως των όρων και περιορισμών των οικοπέδων και περί ύψους οικοδομών και μέγιστου αριθμού ορόφων της πόλεως Κέρκυρας	Β.Δ.	9/4/1964	ΦΕΚ 37Δ /14-04-1964
Περί εξαιρέσεως της υπό των διατάξεων του Α.Ν. 395/1968 παρεχόμενης προσαυξήσεως του συντελεστή δομήσεως των οικοπέδων εις περιοχή της πόλεως Κέρκυρας	Β.Δ.	24/10/1969	ΦΕΚ 206Δ /31-10-1969
Περί καθορισμού συντελεστών δομήσεως και όρων δομήσεως εις την εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Κέρκυρας	Π.Δ.	4/1/1979	ΦΕΚ 78 Δ /07-02-1979
Περί τροποποιήσεως του από 1-1-1979 ΠΔ "περί καθορισμού συντελεστών δομήσεως και όρων δομήσεως εις την εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Κέρκυρας "	Π.Δ.	7/9/1981	ΦΕΚ 552Δ /02-10-1981

Στο μεγαλύτερο τμήμα της παλιάς πόλης, το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δεν έχει εφαρμοστεί, λόγω του δαιδαλώδους οδικού δικτύου που είχε διαμορφωθεί εντός των τειχών. Τα πλάτη των δρόμων αυτών κυμαίνονται από 1 έως 3 μέτρα. Η μορφή αυτή οφείλεται στην «πίεση» του τείχους που ανάγκασε τους κατοίκους να εκμεταλλευτούν όσο το δυνατόν περισσότερο τον διατιθέμενο σε αυτούς χώρο.

Σε εφαρμογή των προβλέψεων του Γ.Π.Σ., έχουν εκπονηθεί και εγκριθεί οι ακόλουθες πολεοδομικές μελέτες:

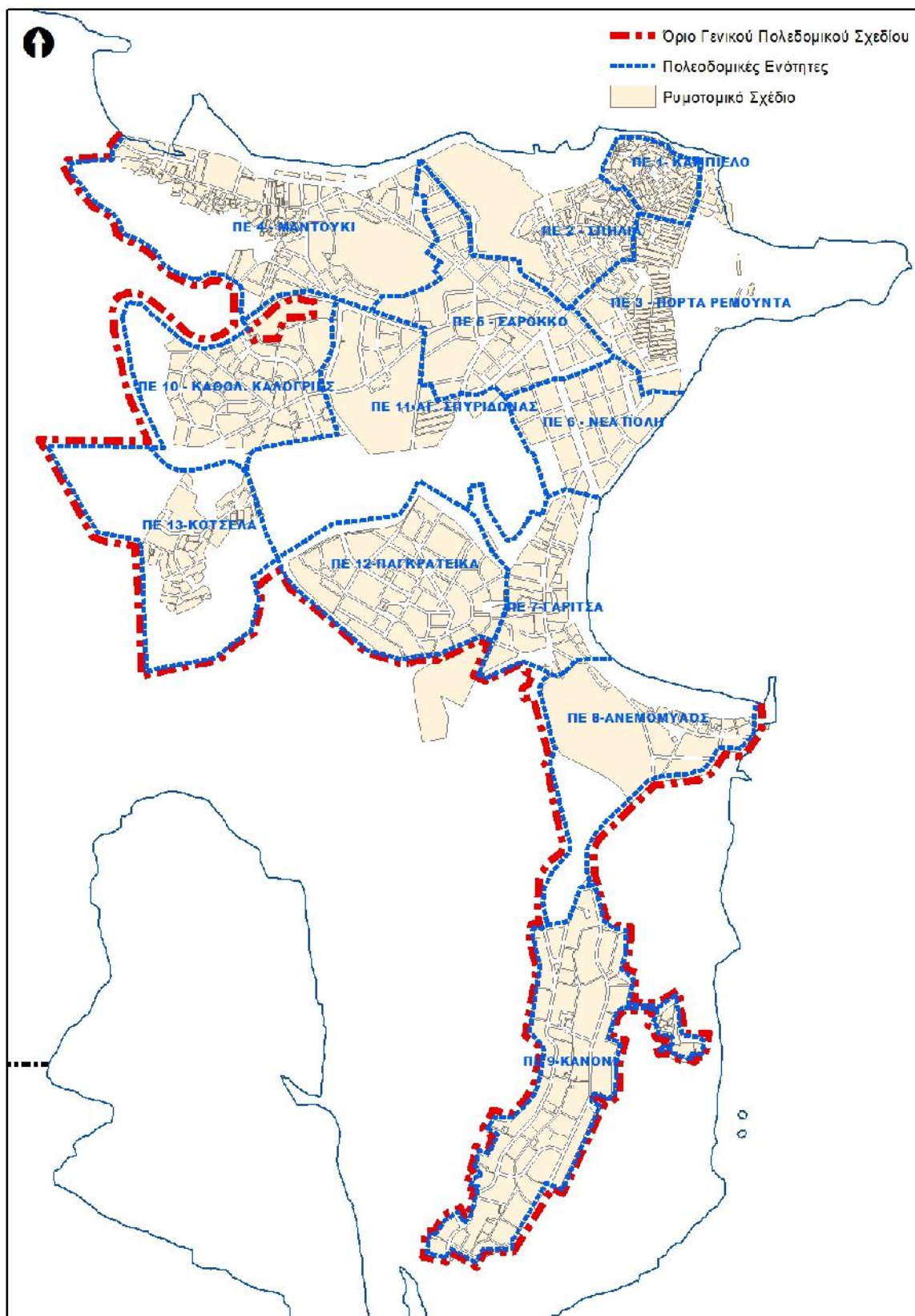
Πίνακας 2.23 Εγκεκριμένες Πολεοδομικές Μελέτες

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ Καθολικών Καλογραιών ΔΕ Κερκυραίων	Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στην ενότητα Καθολικών Καλογραιών, Δήμου Κερκυραίων στα Ο.Τ. Γ 581 και Γ 582	ΠΕΡ/4736	23/1/1996	ΦΕΚ 172 Δ / 22-02-1996
	Επέκταση συμπληρωματικού τμήματος Πολεοδομικής Ενότητας Καθολικών Καλογραιών (περιοχή Πλατυτέρας) στο Δήμο Κέρκυρας	4393	3/7/1998	ΦΕΚ 591 Δ / 12-08-1998
	Έγκριση τοπικού ρυμοτομικού στην εκτός σχεδίου περιοχή για τον καθορισμό χώρων ανέγερσης κτηρίων κοινωνικής πρόνοιας και πολιτιστικών εγκαταστάσεων καθώς και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης	ΑΡ. 33712/1644	29/5/1987	ΦΕΚ 533 Δ / 12-06-1987
	Έγκριση πολεοδομικής μελέτης Π.Ε. Καθολικών Καλογραιών Δήμου Κερκυραίων	Π.Δ.	31/7/1987	ΦΕΚ 792 Δ / 20-08-1987
	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Πολεοδομικής Ενότητας Καθολικών Καλογραιών Δήμου Κερκυραίων	ΠΕΡ/251	31/1/1997	ΦΕΚ 124 Δ / 26-02-1997
Έγκριση τμήματος του ρυμοτομικού σχεδίου της Πολεοδομικής Ενότητας «ΚΑΝΟΝΙ» του Δήμου Κερκυραίων (Ν. Κέρκυρας)	Έγκριση του ρυμοτομικού σχεδίου της Πολεοδομικής Ενότητας «ΚΑΝΟΝΙ» του Δήμου Κερκυραίων (Ν. Κέρκυρας)	Π.Δ.	13/4/1989	ΦΕΚ 377 Δ / 12-06-1989
	Έγκριση τμήματος του ρυμοτομικού σχεδίου της Πολεοδομικής Ενότητας «ΚΑΝΟΝΙ» του Δήμου Κερκυραίων (Ν. Κέρκυρας)	Π.Δ.	16/2/1990	ΦΕΚ 129 Δ / 15-03-1990
	Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου της Πολεοδομικής Ενότητας «ΚΑΝΟΝΙ» του Δήμου Κερκυραίων (Ν. Κέρκυρας) και τροποποίηση όρων δόμησης	ΑΡ. 3077	3/8/1995	ΦΕΚ 640 Δ / 28-08-1995
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ "Μαντούκι" ΔΕ Κερκυραίων	Τροποποίηση στο ΟΤ 496 β του ρυμοτομικού σχεδίου πολεοδομικής ενότητας «Μαντούκι» πόλης Κέρκυρας	Π.Δ.	23/3/2011	ΑΑΠΘ 73 / 13-01-1999
	Έγκριση Αναθεώρησης του υπολοίπου Τμήματος Εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου της Πολεοδομικής Ενότητας «Μαντούκι» του Δήμου Κερκυραίων	ΑΡ. 8994	30/12/1998	ΦΕΚ 3 Δ / 13-01-1999
	Τροποποίηση στο ΟΤ 399 του ρυμοτομικού σχεδίου πολεοδομικής ενότητας «Μαντούκι» πόλης Κέρκυρας	ΑΡ. 9925	8/8/2002	ΦΕΚ 768 Δ / 11-09-2002
	Αναθεώρηση Τμήματος Εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου της Πολεοδομικής Ενότητας «Μαντούκι» του Δήμου Κερκυραίων Ν. Κέρκυρας και τροποποίηση όρων δόμησης	ΠΕΡ/252	31/1/1997	ΦΕΚ 150 Δ / 28-02-1997
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ Παγκρατείκα ΔΕ Κερκυραίων	ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ Π.Ε. ΠΑΓΚΡΑΤΕΪΚΩΝ Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	Π.Δ.	25/5/1987	ΦΕΚ 554 Δ / 19-06-1987
	ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ Π.Ε. ΠΑΓΚΡΑΤΕΪΚΩΝ Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	Π.Δ.	20/10/1988	ΦΕΚ 848 Δ / 24-11-1988
	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Π.Ε. Παγκρατείκων Δ. Κερκυραίων - Πολυπολιτιστικό κέντρο	οικ./46094	25/10/2002	ΦΕΚ 1045 Δ / 28-11-2002

	ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Π. Ε. ΠΑΓΚΡΑΤΕΪΚΩΝ Δ. ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	ΑΠΟΦΑΣΗ 6-41	24/2/1997	ΦΕΚ 330 Δ / 24-04-1997
	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Π.Ε. Παγκρατείων Δ. Κερκυραίων - Πρόνοια, Γηροκομείο (Ο.Τ. 507).	οικ/35117	27/9/2004	ΦΕΚ 955 Δ / 22-10-2004
ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Κανόνι ΔΕ Κερκυραίων	Κύρωση Ο.Τ. 599Α Πολεοδομικής Ενότητας «ΚΑΝΟΝΙ», Δήμου Κερκυραίων	ΠΕΡ/3887	16/10/1995	ΦΕΚ 981 Δ / 17-11-1995
	Κύρωση Ο.Τ. 627 Πολεοδομικής ενότητας Κανόνι-Δήμου Κερκυραίων	ΟΙΚ 1887	27/3/1995	ΦΕΚ 296 Δ / 10-05-1995
	Α' ΚΥΡΩΣΗ 1/96 ΠΡΑΞΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Π.Ε. ΚΑΝΟΝΙ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	ΠΕΡ/2521	19/7/1996	1051/ ΤΟΜΟΣ Α.Α. 63658/16-12-1996
	Β' ΚΥΡΩΣΗ 1/98 ΠΡΑΞΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Π.Ε. ΚΑΝΟΝΙ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	ΠΕΡ/5722	31/7/1998	1138 / ΤΟΜΟΣ Α.Α. 68068/26-02-1999
	Γ' ΚΥΡΩΣΗ 2/2005 ΠΡΑΞΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Π.Ε. ΚΑΝΟΝΙ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	ΟΙΚ/29728	8/9/2005	1446 / ΤΟΜΟΣ Α.Α.83468/06-12-2005
ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Παγκρατείκα ΔΕ Κερκυραίων	1/2005 ΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΞΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Π.Ε. "ΠΑΓΚΡΑΤΕΪΚΑ" ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ	21297	27/6/2005	1445/ ΤΟΜΟΣ/ Α.Α. 83445/02-12-2005

Από τις περιοχές εντός Γ.Π.Σ. χωρίς εγκεκριμένο σχέδιο παραμένουν σημαντικά τμήματα των Π.Ε. «Αγ. Σπυρίδωνας» και «Ανεμόμυλος».

Σχήμα 2.11 Πολεοδομικές Ενότητες Γ.Π.Σ. Κέρκυρας και περιοχές με εγκεκριμένο σχέδιο



ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία

Το τμήμα της πόλης εκτός του ιστορικού κέντρου, περιλαμβάνει νεώτερες κατασκευές που σε πολλές περιπτώσεις δεν εναρμονίζονται με την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική δομή του νησιού. Ωστόσο, σε όλο το νησί διατηρούνται κτίσματα και σε αρκετές περιπτώσεις ολόκληροι οικισμοί με επιρροές από την Ενετοκρατία⁴.

Κύριο χαρακτηριστικό της πόλης της Κέρκυρας και ιδίως του ιστορικού της κέντρου είναι η παρουσία κτιρίων, χώρων και ολόκληρων συνοικιών που φανερώνουν τους διαφορετικούς πολιτισμούς που πέρασαν από το νησί και οι οποίοι συνέβαλαν στη σημερινή εικόνα της Παλιάς Πόλης. Το Βυζάντιο, η Βενετία, η Γαλλία, η Αγγλία και άλλες Μεσογειακές παρουσίες διαπλέκονται κατά την ιστορική τους πορεία στην Κέρκυρα, μαζί με Εβραίους και κύματα προσφύγων από την τουρκοκρατούμενη ηπειρωτική Ελλάδα και την Κρήτη, καθιστώντας την πόλη τόσο παραδειγματικής συνθετότητας.

Η Πόλη χωρίζεται σε τρεις τομείς που χαρακτηρίζονται από τρία υψώματα. Το λόφο του Αγίου Αθανασίου νοτιοδυτικά, που περιλαμβάνει και την ομώνυμη αμυντική πλατφόρμα, τον λόφο του Καμπιέλο βορειοανατολικά, που φθάνει μέχρι την παραλιακή γραμμή και το λόφο των Αγίων Πατέρων που βρίσκεται ανάμεσα στους δύο άλλους, στο τοπογραφικό κέντρο της Πόλης και φθάνει ως τα δυτικά όρια της περιτειχίσεως. Το 1/3 περίπου της Πόλης καταλαμβάνει ο ανοιχτός χώρος της Σπιανάδας, η οποία διαμορφώθηκε επί Ενετοκρατίας για αμυντικούς λόγους.

Οι τρεις τομείς παρουσιάζουν μερικές διαφορές, με το Καμπιέλο να είναι ο πιο πυκνοκατοικημένος, ενώ κάπως αραιότερη εμφανίζεται η πυκνότητα στα δύο άκρα της πόλεως, στη νότια πλευρά και κοντά στο Νέο Φρούριο. Οι συνοικίες του ιστορικού κέντρου αναπτύχθηκαν στους τρεις λόφους της και στις μικρές κοιλάδες ανάμεσά τους. Στο λόφο του Καμπιέλο βρίσκονται οι συνοικίες της Αντιβουνιώτισσας, Ταξίαρχου Μιχαήλ, Παντοκράτορος, Κρεμαστής, Αγίου Νικολάου, Αγίας Ελένης. Η θέση της περιοχής και τα πλεονεκτήματα που αυτή συγκέντρωνε συγκέντρωσαν τις περισσότερες οικογένειες ευγενών. Στο λόφο των Αγίων Πατέρων βρίσκεται η ομώνυμη συνοικία που περιελάμβανε ως επί το πλείστον λαϊκές συνοικίες, ενώ η Εβραϊκή συνοικία βρίσκεται χαμηλά μεταξύ του Νέου Φρουρίου και της συνοικίας των Αγίων Πατέρων.

Η διαρρύθμιση του οδικού δικτύου αν και φαίνεται δαιδαλώδης ανταποκρίνεται στη διαμόρφωση του εδάφους. Οι δύο βασικότεροι δρόμοι της πόλεως, η Ευγενίου Βουλγάρεως και η Νικηφόρου Θεοτόκη, είναι τοποθετημένοι στα χαμηλότερα σημεία ανάμεσα στους τρεις λόφους και έχουν διεύθυνση περίπου από ανατολικά προς τα δυτικά. Η Νικηφόρου Θεοτόκη ξεκινώντας από το κέντρο της Σπιανάδας και διασχίζοντας το κέντρο της παλιάς πόλης οδηγεί αφ' ενός στο Νέο Φρούριο και αφετέρου στο λιμάνι, περνώντας από την πύλη της Σπηλιάς. Η Ευγενίου Βουλγάρεως ξεκινά επίσης από τη Σπιανάδα, στην αρχή σχεδόν παράλληλη με τη Νικηφόρου Θεοτόκη, ενώ στη συνέχεια κάμπτεται προς νότια, διαπλάτνυει και φθάνει μέχρι τη θέση της Βασιλικής Πύλης. Οι δευτερεύοντες δρόμοι της παλιάς πόλης σχηματίζουν ένα πυκνότατο και πολύπλοκο οδικό δίκτυο που ακολουθεί τις καμπύλες του εδάφους και δίνει την

⁴ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων 2020-2023

εντύπωση λαβυρίνθου. Πολλές φορές, περνούν κάτω από καμάρες, πάνω από τις οποίες συνεχίζονται οι κατοικίες.

Επίσης σημαντικά στοιχεία της μορφής που παρουσιάζει σήμερα το ιστορικό κέντρο και τα οποία συνδέονται άμεσα με τις ανάγκες της πόλης, ιδίως κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας, είναι οι πλατείες, οι στέρνες και τα δημόσια εμβληματικά κτίρια που κατασκευάστηκαν εκείνη την περίοδο, αλλά και μεταγενέστερα. Σε ό,τι αφορά τις πλατείες του ιστορικού κέντρου η Σπιανάδα είναι αυτή που δεσπόζει και χωρίζεται στα δύο από την οδό Στρατηγού Βίκτορος Δουσμάνη: στο βόρειο μέρος, την Κάτω Πλατεία ή Πλατεία Γεωργίου Α' και στο νότιο, την Πάνω Πλατεία ή Πλατεία Ενώσεως. Εκεί βρίσκεται και το γήπεδο κρίκετ της Κέρκυρας.

Επίσης σημαντική, η πλατεία Δημαρχείου, η οποία βρίσκεται στη διασταύρωση δύο κεντρικών αρτηριών της πόλης, της Ευγενίου Βουλγάρεως και της Μιχαήλ Θεοτόκη. Οι υπόλοιπες πλατείες της πόλης είναι πολύ μικρές, με σχήμα όχι κανονικό, ως επί το πλείστον μπροστά σε εκκλησίες.

Η πολεοδομική μορφή της Κέρκυρας είχε διαμορφωθεί πλήρως 80 περίπου χρόνια μετά την περιτείχιση. Η μορφή αυτή διατηρήθηκε, περίπου ίδια, έως το τέλος της Ενετοκρατίας. Αλλά και οι Άγγλοι και οι Γάλλοι δεν επέφεραν παρά ελάχιστες μόνο τροποποιήσεις. Ωστόσο, οι βομβαρδισμοί του 1943 αλλοίωσαν την παλιά μορφή του ιστορικού κέντρου σε ορισμένες θέσεις, ιδίως στην Εβραϊκή συνοικία και στον λόφο των Αγίων Πατέρων που υπέστησαν τη μεγαλύτερη καταστροφή.

Σήμερα, η παλιά πόλη της Κέρκυρας αποτελεί το «ιστορικό κέντρο» μιας ευρύτερης πόλης, που αναπτύσσεται στην ενδοχώρα, νότια και δυτικά της και επίσης είναι το διοικητικό, κοινωνικό και οικονομικό κέντρο της περιοχής της, με σημασία για όλη την νησιώτικη Περιφέρεια Ιονίων Νήσων.

Το ιστορικό κέντρο της πόλης συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό δημόσιων υπηρεσιών, πολιτιστικών και θρησκευτικών χώρων, καθώς και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, που συνθέτουν το βαθμό εξάρτησης της δημόσιας, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής των κατοίκων του νησιού με το ιστορικό κέντρο.

Οι κύριες δραστηριότητες, που αφορούν την εξυπηρέτηση των πολιτών από δημόσιες υπηρεσίες, την πρόσβαση σε χώρους πολιτισμού και πολιτιστικές δραστηριότητες, περνούν από την Παλιά Πόλη της Κέρκυρας και τις ζώνες επιρροής της.

Το Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας, που παρέχει δευτεροβάθμιου επιπέδου φροντίδα σε ολόκληρο το νησί βρίσκεται στην περιοχή του Κοντοκαλίου, ενώ στην πόλη της Κέρκυρας λειτουργεί και Κέντρο Υγείας (στο κτήριο του πρώην ΙΚΑ) ως η βασική μονάδα Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας στον αστικό ιστό.

Το Κέντρο Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ) του Δήμου είναι το μοναδικό σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας. Αριθμεί 250 μέλη. Επιπλέον, στο τομέα της πρόνοιας υπάρχουν δύο βρεφικοί και ένας βρεφονηπιακός σταθμός και επτά παιδικοί σταθμοί.

Σημαντικός είναι ο αριθμός των σχολικών μονάδων Α/θμιας & Β/θμιας Εκπαίδευσης. Σε επίπεδο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην Κέρκυρα λειτουργεί το Ιόνιο Πανεπιστήμιο που

απαρτίζεται από πέντε (5) Σχολές και δώδεκα (12) Τμήματα και στα λοιπά ακαδημαϊκά, ερευνητικά ιδρύματα συγκαταλέγεται η λειτουργία του Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου Θετικών Επιστημών & Εφαρμογών (ΕΙΘΕ).

Στην Κέρκυρα λειτουργεί σωφρονιστικό κατάστημα, οι Κλειστές Φυλακές Κέρκυρας, χωρητικότητας 160 ατόμων.

Στον τομέα του πολιτισμού, καταγράφεται μεγάλη συγκέντρωση πολιτισμικών πόρων στη Δ.Ε.. Μεταξύ των σημαντικότερων μνημείων και αξιοθέατων είναι:

- Το Παλιό και το Νέο Φρούριο της πόλης της Κέρκυρας, το Αγγελόκαστρο, το Αχίλλειο, το Μον Ρεπό, το Λιστόν, το Ανάκτορο των Αγίων Μιχαήλ και Γεωργίου κ.α.
- Πληθώρα μουσείων όπως το Αρχαιολογικό, Ασιατικής Τέχνης, Αντιβουνιώτισσας, Ασιατικής Τέχνης, Σολωμού, Καποδίστρια, Χαρτονομισμάτων Ιονικής Τράπεζας, κ.α. αλλά και ορθόδοξων και καθολικών εκκλησιών, με σημαντικότερη αυτή της Μητρόπολης και του Αγ. Σπυρίδωνα.
- Εμβληματικά κτίρια, κατάλληλα για την πραγματοποίηση πολιτιστικών εκδηλώσεων, συνεδρίων κ.λπ. (Δημοτικό Θέατρο, Ιόνιο Βουλή κλπ).

Ως προς τις αθλητικές υποδομές, στην πόλη της Κέρκυρας λειτουργεί το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Κέρκυρας (Ε.Α.Κ.Κ.) με εγκαταστάσεις ποδοσφαίρου, στίβου, κολυμβητηρίου, καλαθοσφαίρισης, αντισφαίρισης, πετοσφαίρισης. Είναι ο αθλητικός χώρος, που καλύπτει τις ανάγκες όλου του Νομού Κέρκυρας και τις εγκαταστάσεις του επισκέπτονται σε καθημερινή βάση 2.000 περίπου αθλούμενοι, αφού στο νησί δεν υπάρχει άλλο κλειστό γυμναστήριο, ούτε άλλο κολυμβητήριο. Επιπλέον στην Κέρκυρα υπάρχουν τρία γήπεδα μπάσκετ, στίβος και ένα γήπεδο ποδοσφαίρου στο Κοντοκάλι.

Στο πλαίσιο της μελέτης του Σ.Β.Α.Κ., πραγματοποιήθηκε καταγραφή των σημαντικότερων υφιστάμενων χρήσεων που επηρεάζουν και δημιουργούν μετακινήσεις, τα αποτελέσματα της οποίας απεικονίζονται σε όλα τα Σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα Τεχνική Έκθεση.

2.2.5. Ποσοστά υφιστάμενων χρήσεων γης ανά ζώνη (όπως αυτές ορίστηκαν για τις ανάγκες του κυκλοφοριακού μοντέλου)

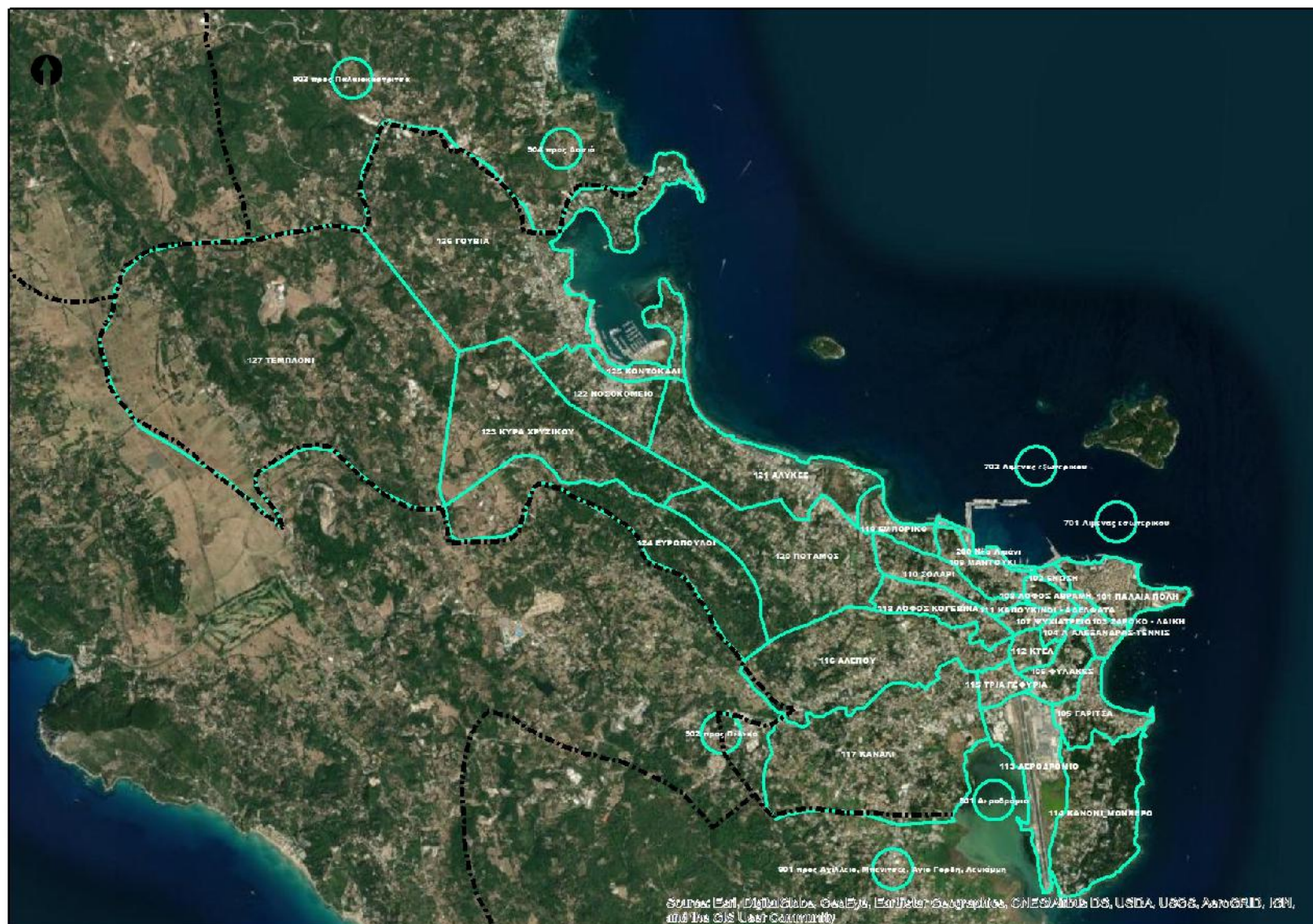
Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι κυκλοφοριακές ζώνες, στις οποίες χωρίσθηκε η Δ.Ε. για τις ανάγκες του κυκλοφοριακού μοντέλου καθώς και η επιφάνεια που αυτές καταλαμβάνουν. Πρόκειται για συνολικά 28 ζώνες που καλύπτουν όλη την έκταση της Δ.Ε. Κερκυραίων καθώς και 7 «σημειακές» (Πύλες).

Πίνακας 2.24 Κυκλοφοριακές Ζώνες

Κωδικός Κυκλοφοριακής Ζώνης	Ονομασία	Επιφάνεια (τ.μ.)	Ποσοστό
101	ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ	649.492	1,6%
102	ΕΝΩΣΗ	78.829	0,2%
103	ΣΑΡΟΚΟ - ΛΑΙΚΗ	69.691	0,2%
104	Λ_ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ-ΤΕΝΝΙΣ	194.006	0,5%
105	ΓΑΡΙΤΣΑ	574.150	1,4%
106	ΦΥΛΑΚΕΣ	426.815	1,1%
107	ΨΥΧΙΑΤΡΕΙΟ	105.747	0,3%
108	ΛΟΦΟΣ ΑΒΡΑΜΗ	175.050	0,4%
109	ΜΑΝΤΟΥΚΙ	415.080	1,0%
110	ΣΟΛΑΡΙ	547.726	1,4%
111	ΚΑΠΟΥΚΙΝΟΙ - ΑΔΕΛΦΑΤΑ	160.237	0,4%
112	ΚΤΕΛ	211.400	0,5%
113	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	1.099.638	2,7%
114	ΚΑΝΟΝΙ_ΜΟΝΡΕΡΟ	1.611.231	4,0%
115	ΤΡΙΑ ΓΕΦΥΡΙΑ	234.399	0,6%
116	ΑΛΕΠΟΥ	2.549.033	6,3%
117	ΚΑΝΑΛΙ	3.529.557	8,7%
118	ΛΟΦΟΣ ΚΟΓΕΒΙΝΑ	593.563	1,5%
119	ΕΜΠΟΡΙΚΟ	339.417	0,8%
120	ΠΟΤΑΜΟΣ	2.402.481	5,9%
121	ΑΛΥΚΕΣ	1.857.710	4,6%
122	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	921.433	2,3%
123	ΚΥΡΑ ΧΡΥΣΙΚΟΥ	2.936.924	7,3%
124	ΕΥΡΩΠΟΥΛΟΙ	2.351.754	5,8%
125	ΚΟΝΤΟΚΑΛΙ	449.284	1,1%
126	ΓΟΥΒΙΑ	5.394.322	13,3%
127	ΤΕΜΠΛΟΝΙ	10.489.081	25,9%
200	ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ	118.704	0,3%
701	Λιμένας εσωτερικού		
702	Λιμένας εξωτερικού		
801	Αεροδρόμιο		
901	προς Αχίλλειο, Μπενίτσες, Άγιο Γορδη, Λευκίμμη		
902	προς Πέλεκας		
903	προς Παλαιοκαστρίτσα		
904	προς Δασιά		
	ΣΥΝΟΛΟ	40.486.754	100,0%

ΠΗΓΗ: ίδια επεξεργασία

Σχήμα 2.12 Ζώνες κυκλοφοριακού μοντέλου ΣΒΑΚ Δ.Ε. Κερκυραίων



ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία

3. 1^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

3.1. Γενικά

Η 1^η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την 29^η Νοεμβρίου του 2021, στα πλαίσια της οποίας τόσο η Αναθέτουσα Αρχή όσο και ο Ανάδοχος του έργου ενημέρωσαν τους εμπλεκόμενους φορείς και πολίτες της πόλης της Κέρκυρας σχετικά με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων (εν συντομία ΣΒΑΚ Κέρκυρας) και το πόσο σημαντικό ρόλο παίζει τόσο στην ανάπτυξη της πόλης και των γύρω περιοχών όσο και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της.

Παράλληλα, ο Ανάδοχος ενημέρωσε για το σύνολο των ερευνών, μετρήσεων και απογραφών που θα πραγματοποιηθούν στα πλαίσια του έργου με στόχο την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης του έργου, προτρέποντας για την ευρεία συμμετοχή φορέων και πολιτών, όπου αυτό απαιτείται. Επιπλέον, ενθάρρυνε φορείς και πολίτες να παρουσιάσουν τα προβλήματα κινητικότητας που αντιμετωπίζουν καθημερινά, καθώς και να προτείνουν λύσεις που θα αναβαθμίσουν το επίπεδο της καθημερινότητάς τους, κάνοντας χρήση των εργαλείων κατάθεσης απόψεων που έχουν προβλεφθεί από το έργο (έρευνες ερωτηματολογίου μέσω διαδικτύου και θεματικά discussion groups στην ιστοσελίδα του έργου).

Στις παραγράφους που ακολουθούν παρουσιάζονται συνοπτικά τόσο το σύνολο των ενεργειών προετοιμασίας της εκδήλωσης και του σχετικού υλικού που ειδικά σχεδιάσθηκε και διανεμήθηκε (ηλεκτρονικά και σε έντυπη μορφή) όσο και των όσων διημείφθησαν κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης εν είδη πρακτικών.

3.2. Συνοπτική παρουσίαση των ενεργειών προετοιμασίας για την 1^η Δημόσια Διαβούλευση

Της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης προηγήθηκε σειρά ενεργειών προετοιμασίας τόσο από την Ανάδοχο όσο και από την Αναθέτουσα Αρχή, που συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- **Δημιουργία υλικού δημοσιότητας** από τον Ανάδοχο σε στενή συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή (ανατρέξτε στο **Παράρτημα Ι** του παρόντος). Το υλικό δημοσιότητας συντίθεται από τη δημιουργία:
 - του λογότυπου του έργου
 - της αφίσας του έργου
 - της πρόσκλησης στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση που απεστάλησαν με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο σε σειρά εμπλεκόμενων φορέων αλλά και αναρτήθηκαν στον ιστότοπο του Δήμου <https://corfu.gr/> και στη σελίδα που δημιουργήθηκε για το ΣΒΑΚ <https://perfectwebster.wixsite.com/svakkerkyras>.
- **Δημιουργία ενός (1) διαδικτυακού ερωτηματολογίου** - «Ερωτηματολόγιο Αστικής Κινητικότητας», το οποίο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του έργου, προκειμένου να καταγραφεί η άποψη των ευρύτερων φορέων και πολιτών σε

ότι αφορά στις «επιδόσεις» του μεταφορικού συστήματος (ΙΧ, Δημόσιες Συγκοινωνίες, πεζή μετακίνηση και χρήση ποδηλάτου) του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων. Το ερωτηματολόγιο αυτό αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο στα χέρια του Αναδόχου, προκειμένου όχι μόνο να καταγράψει το αποτέλεσμα της ποιοτικής αξιολόγησης του συστήματος μεταφορών στα πλαίσια της διαβούλευσης, αλλά και να συγκεντρώσει ιδέες/ γνώμες/ προθέσεις των πολιτών με οργανωμένο τρόπο (ανατρέξτε στο **Παράρτημα Ι** του παρόντος).

Σημειώνεται ότι το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο αποτέλεσε και το εργαλείο της ποιοτικής αξιολόγησης των μορφών μετακίνησης με ΜΜΜ, ποδήλατο και πεζή, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της Έρευνας Προέλευσης – Προορισμού των νοικοκυριών. Το αποτέλεσμα της ανάλυσης των στοιχείων/ απαντήσεων που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο της συγκεκριμένης έρευνας ερωτηματολογίου παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα.

3.3. Συνοπτική παρουσίαση των πρακτικών της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης

Στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση, η οποία πραγματοποιήθηκε τόσο δια ζώσης όσο και εξ αποστάσεως, λόγω των περιορισμών του COVID 19, συμμετείχαν οι Δημοτικές Αρχές, εκπρόσωποι του Δήμου, Φορέων και Σωματείων/ Οργανώσεων και απλοί πολίτες. Μεταξύ των συμμετεχόντων αναφέρονται οι εξής:

- κος Ολύμπιος (Πρόεδρος), κος Μαυρόπουλος, κος Μυρίλλας, κος Πέτρου - Σύλλογος κατοίκων Παλιάς Πόλης
- Αλέξανδρος Πάγκαλης - Αστικό ΚΤΕΛ
- Βασίλειος Κομιανός – Ιόνιο Πανεπιστήμιο
- Ευάγγελος Ορφέας Αθανασίου & Ιωάννης Μεταλληνός - Τεχνικό Επιμελητήριο
- κα Ρηγάκου - Αρχαιολογία.
- Σταύρος Λέισος - Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας
- κα Χαρίτου - Προϊσταμένη του τμήματος συγκοινωνιών και κυκλοφορίας του Δήμου
- κα Κοτσιμπού – Τμήμα χωροταξίας και περιβάλλοντος του Δήμου
- κος Σταμέλος - Γραφείο Παλιάς Πόλης του Δήμου
- κος Μπατσούλης - Πρόεδρος μελετών και επιβλέψεων έργων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου
- κος Πίτσας - Διευθυντής αναπτυξιακού προγραμματισμού του Δήμου
- κος Τρύφωνας - Μέλος του τμήματος προγραμματισμού του Δήμου
- Άγγελος Κουλούρης - Επιστημονικός σύμβουλος του Δήμου.

Τη Διαβούλευση προλόγησε ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Υποδομών & Δικτύων, κος Νικόλαος Καλόγερος, ο οποίος είχε και τον συντονισμό της εκδήλωσης. Τόνισε τα βασικά πλεονεκτήματα της εκπόνησης του Σχεδίου (ΣΒΑΚ), χαρακτηρίζοντάς το μάλιστα το Σύνταγμα του Δήμου σε ότι αφορά στο «τι πόλη θέλουμε, που κατευθυνόμαστε, τι προτάσεις θα γίνουν, τι χρηματοδότηση μπορεί να αντληθεί». Επισήμανε την ανάγκη για καλή συνεργασία μεταξύ του Δήμου, του Αναδόχου και των φορέων της πόλης.



Ακολούθησε εκ μέρους του Αναδόχου η ομιλία του **κου Ριζομυλιώτη Χρυσόστομου, Συντονιστή του Έργου ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων**, ο οποίος αφού παρουσίασε τα μέλη του Αναδόχου Σχήματος, προχώρησε στην παρουσίαση:

- του ορισμού του ΣΒΑΚ, των βασικών κατευθύνσεων και χαρακτηριστικών του,
- του Νόμου που προσδιορίζει το πλαίσιο εκπόνησης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα,
- των προβλημάτων που χαρακτηρίζουν την συντριπτική πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων σήμερα
- παραδειγμάτων από το αποτέλεσμα εκπόνησης ΣΒΑΚ σε άλλες ελληνικές πόλεις, όπου μέλη ή/ και το σύνολο των μελών του Αναδόχου Σχήματος συμμετείχαν
- των χαρακτηριστικών και των προβλημάτων της περιοχής μελέτης του παρόντος έργου

- του αντικειμένου και των διαδικασιών και σταδίων που θα ακολουθηθούν για την εκπόνηση του παρόντος έργου.

Η ομιλία του ολοκληρώθηκε με την επισήμανση της ανάγκης για ενεργό συμμετοχή φορέων και πολιτών στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Κέρκυρας, όπως και των «εργαλείων» που θα χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτό. Αναλυτικά η παρουσίαση του Συντονιστή του έργου, παρατίθεται στο **Παράρτημα Ι**.

Με την έλευση στην εκδήλωση της **Δημάρχου κας Μερόπης Υδραίου** και του Εντεταλμένου Δημοτικού Συμβούλου κου Μελίδη, ακολούθησε η παρέμβαση της κας Δημάρχου, η οποία εστίασε στα εξής:

- η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί το θεμέλιο μιας βιώσιμης όπως λέει και η λέξη, αξιοπρεπούς, πολιτισμένης, ανθρώπινης και φιλικής πόλης τόσο για τους δημότες όσο και για τους επισκέπτες,
- η πόλη της Κέρκυρας αντιμετωπίζει ιδιαίτερα έντονο πρόβλημα με το κυκλοφοριακό, με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που δεν έχουν γίνει έγκαιρα και όταν έπρεπε, πρόβλημα χρονίζον που μετράει δεκαετίες και που δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν είχε αντιμετωπιστεί,
- η απόφαση για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ τέθηκε ψηλά στις προτεραιότητες του Δήμου, παρά τις αντίξοες συνθήκες λόγω COVID 19, και ήταν απόλυτα συνειδητή ως προς τον χρόνο που θα απαιτηθεί για την ολοκλήρωσή του, των διαφωνιών και συγκρούσεων που θα επιφέρει, του πολιτικού κόστους που θα πρέπει να επωμιστεί η δημοτική αρχή,
- αναγκαία είναι η πιστή τήρηση του χρονοδιαγράμματος της μελέτης, δεδομένου ότι αποτελεί σημείο αιχμής και προτεραιότητας για τον Δήμο η επίλυση των προβλημάτων της κυκλοφορίας, σε συνέχεια της δρομολόγησης από τον Δήμο των ενεργειών για την επίλυση των προβλημάτων που αφορούν στην αποκομιδή των απορριμμάτων και στον ευπρεπισμό του δημόσιου χώρου,
- οι λύσεις που θα προσδιορισθούν από το ΣΒΑΚ για την επίλυση των προβλημάτων που αφορούν στην κυκλοφορία, θα πρέπει να είναι υλοποιήσιμες, αντικειμενικές, μετρήσιμες ως προς το αποτέλεσμα τους, άμεσα εμφανείς στην πράξη τόσο για τους πολίτες όσο και για τους επισκέπτες του νησιού,
- απόλυτα σημαντικό να συν-διαμορφωθεί το Σχέδιο με το ενδιαφέρον που αποτελεί ευχή και παράκληση να δείξουν όλοι, φορείς και πολίτες, ακόμα και μέσα από αντιθέσεις ή διαφορετικές απόψεις ή αντιρρήσεις, προκειμένου στο τέλος να οδηγηθεί η όλη διαδικασία κατάρτισης του Σχεδίου σε κάτι που θα είναι ένα κοινωνικό συμβόλαιο για την πόλη,
- οι αντιθέσεις μπορούν να αμβλυνθούν υπό το πρίσμα ενός κοινού οράματος, ενός κοινού στόχου και της πρόταξης του συλλογικού συμφέροντος έναντι του ατομικού,

- η πόλη και οι άνθρωποί της αλλά και οι επισκέπτες της, αξίζει να επωφεληθούν από την εξασφάλιση:
 - κοινωνικής βιωσιμότητας,
 - επίδειξης σεβασμού και προστασία του ιστορικού, πολιτιστικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος της πόλης,
 - περιβαλλοντικής προστασίας και καινοτομίας (μία πόλη green & smart),
 - δημιουργίας μίας πόλης ανθρώπινης, φιλικής, εύχρηστης, άνετης,
 - αναβάθμισης του επιπέδου διαβίωσης,
 - βελτιωμένου τουριστικού προϊόντος, και ως συνέχεια των προηγούμενων.

Αμέσως μετά δόθηκε βήμα στους παρευρισκόμενους (και/ ή συμμετέχοντες διαδικτυακά) εκπροσώπους φορέων και οργανώσεων/ συλλόγων και πολίτες για κατάθεση απόψεων και προβληματισμών.

Το λόγο πήραν κατά σειρά οι ακόλουθοι, με τις σχετικές επισημάνσεις που ο καθένας διατύπωσε:

Βασίλειος Μελίδης – Εντεταλμένος Δημοτικός Σύμβουλος του Δήμου	Απεύθυνε κάλεσμα προς τους φορείς και τους ενεργούς πολίτες της πόλης να συμμετέχουν στο πρόγραμμα ώστε να δοθεί μια λύση σωστή για το κυκλοφοριακό της πόλης.
Γιάννης Μεταλληνός – Πρόεδρος Τεχνικού Επιμελητηρίου	• Τα ΣΒΑΚ ξεκίνησαν στην Ευρώπη με σκοπό πόλεις με ανεπτυγμένες μεταφορικές υποδομές να γίνουν πιο φιλικές στους κατοίκους και επισκέπτες τους. Δυστυχώς η Κέρκυρα στερείται υποδομών (στάθμευσης, οδικού δικτύου με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, κλπ.) και έχει έναν ειδικό χαρακτήρα λόγω του ιστορικού της κέντρου. • Στο ιστορικό κέντρο της πόλης της Κέρκυρας, που χαρακτηρίζεται από πολύ υψηλή επισκεψιμότητα, ταυτόχρονα βρίσκονται και συγκεντρώνονται όλες οι δραστηριότητες όχι μόνο της πόλης αλλά και του νομού (τράπεζες, δημόσιες υπηρεσίες, σχολεία, φροντιστήρια, κλπ.), χρήσεις δηλαδή που δέχονται μεγάλο πλήθος κατοίκων καθημερινά. • Από την άλλη το ιστορικό κέντρο της Κέρκυρας έχει τα τυπικά προβλήματα ενός ιστορικού κέντρου, καθώς είναι πολύ περιορισμένες οι ελευθερίες για παρεμβάσεις, • Ευχή αποτελεί η απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων εντός του ιστορικού κέντρου, μια και οι αποστάσεις διάσχισής του είναι πολύ μικρές. Βέβαια αυτό θα πρέπει να συνδυαστεί με την εξασφάλιση εύκολης και με δημόσια μέσα πρόσβασης από/ προς το ιστορικό κέντρο. • Εκφράστηκε η διαθεσιμότητα του επιμελητηρίου και των μελών του για στενή συνεργασία με τον Δήμο και τον

	Ανάδοχο προς υποστήριξη των στόχων του έργου εκπόνησης του ΣΒΑΚ Κέρκυρας.
Αλέξανδρος Μυρίλλας – Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου & Εκπρόσωπος του Συλλόγου Κατοίκων Παλιάς Πόλης	• Η χωροταξική δομή της πόλεως της Κέρκυρας, η οποία χαρακτηρίζεται, ειδικά στο ιστορικό της κέντρο, από στενούς δρόμους μικρής χωρητικότητας με επιβάρυνση από την παρόδια στάθμευση, δημιουργεί ασφυκτικά προβλήματα στην κυκλοφορία όχι μόνο στο ιστορικό κέντρο αλλά και στο σύνολο της λειτουργίας της πόλης. • Η πάγια θέση του Συλλόγου στο πρόβλημα αυτό αφορά στην πραγματοποίηση παρεμβάσεων που θα αποτρέπουν την διερχόμενη από το κέντρο της πόλης κυκλοφορία όταν αυτή είναι διαμπερής, δηλαδή δεν έχει προέλευση ή προορισμό το ίδιο το κέντρο. • Κάποιες παρεμβάσεις με στόχο το παραπάνω, διατυπώθηκαν ως εξής: α) Δημιουργία ενός δακτυλίου περιφερειακά του ιστορικού κέντρου (Μικρός Δακτύλιος), αφού πρώτα αυτό σαφέστατα οριοθετηθεί β) Κατασκευή περιφερειακών parking στην περίμετρο του Μικρού Δακτυλίου σε συνδυασμό με την χρήση ΜΜΜ για την πρόσβαση στο κέντρο γ) Πριμοδότηση όλων των μέσων ήπιας μετακίνησης, μέσω της δημιουργίας διαδρόμων ήπιας κυκλοφορίας δ) Απαγόρευση της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των τουριστικών λεωφορείων) και των ΙΧ (εξαιρουμένων των μονίμων κατοίκων) στο ιστορικό κέντρο της πόλης ε) Δημιουργία χώρων στάθμευσης αποκλειστικά για τους κατοίκους του ιστορικού κέντρου – Έχουν διατυπωθεί συγκεκριμένες προτάσεις από τον Σύλλογο, για την εξεύρεση τέτοιων χώρων - στ) Δημιουργία μίας buffer zone μεταξύ του Μικρού Δακτυλίου και ενός δεύτερου εξωτερικά αυτού (Μεσαίος Δακτύλιος), όπου θα πρέπει να γίνουν προτάσεις/ έργα διαχείρισης της κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του του οδικού άξονα ο οποίος από τα Τρία Γεφύρια καταλήγει στο λιμάνι. Συμπληρωματικά αναφέρθηκε η διερεύνηση πρότασης κατασκευής ενός διαδρόμου τραμ, μήκους 4 χλμ., που έγινε από τον Σύλλογο.

Νίκος Ολύμπιος – Πρόεδρος του Συλλόγου Κατοίκων Παλιάς Πόλης	• Εντός των ορίων της παλιάς πόλης θεωρούμε ότι πρέπει να κυκλοφορούν μόνο οχήματα των μόνιμων κατοίκων, κάτι που αναμένεται να προκύψει και από το ΣΒΑΚ. • Οι πεζόδρομοι μπορούν να είναι πεζόδρομοι εντός εισαγωγικών, μια και μπορούν κατά περίπτωση να είναι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. Έχει γίνει καταγραφή από τον Σύλλογο τριών (3) κατηγοριών δρόμων ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρόμων εντός της Παλιάς Πόλης, που είναι οι εξής: α) Πεζόδρομοι οι οποίοι πρέπει να είναι προσβάσιμοι στους μόνιμους κατοίκους 24 ώρες, 7 μέρες τη βδομάδα. β) Οδοί που είναι ήδη χαρακτηρισμένοι ως πεζόδρομοι πριν από το 1990 (π.χ. Νικηφόρου Θεοτόκη, Φιλαρμονικής, Αγίου Σπυρίδωνος), και οι οποίοι προτείνουμε να γίνουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, προσβάσιμοι στους μόνιμους κατοίκους, με απαγόρευση κυκλοφορίας τις ώρες αιχμής, δίνοντας έτσι την δυνατότητα στους κατοίκους να εκτελούν τις απαραίτητες δραστηριότητές τους, για την επιβίωσή τους στην Παλιά Πόλη, διότι αυτή τη στιγμή εγκαταλείπεται, γεγονός που είναι σε όλους γνωστό. Αυτό φάνηκε και από την καταγραφή των αυτοκινήτων των μόνιμων κατοίκων της Παλιάς Πόλης που είναι λίγο παραπάνω από 700-800. Βέβαια, σύμφωνα με καταγραφή που πραγματοποίησε ο Σύλλογος τον Απρίλιο του 2020 (στην αρχή της πανδημίας) τα αυτοκίνητα των μόνιμων κατοίκων της Παλιάς Πόλης ανέρχονται στα 1.450. γ) Οδοί που δεν έχουν χαρακτηριστεί ακόμη πεζόδρομοι (π.χ. Ναπολέοντος Ζαμπέλη, Ηλία Πολίτη, Μουστοξύδη, Σχολεμβούργου) και οι οποίοι πρέπει να παραμείνουν ως έχουν ή να μετατραπούν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, προσβάσιμοι για τους μόνιμους κατοίκους 24 ώρες, 7 μέρες τη βδομάδα. • Είναι αναγκαίο να γίνει εκ νέου καταγραφή των μόνιμων κατοίκων της Παλιάς Πόλης, κάτι που έγινε στο παρελθόν τόσο από τον Σύλλογο όσο και από την Δημοτική Αρχή. • Απαιτείται η λήψη προσωρινών μέτρων μέχρι την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ και την υλοποίηση των παρεμβάσεων/ μέτρων που θα προτείνει, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων, που σήμερα βιώνουν αφόρητες συνθήκες. Κάποια τέτοια μέτρα είναι τα εξής:
--	--

	α) Οργάνωση των θέσεων στάθμευσης και ειδική σήμανση στις οδούς που επιτρέπεται η στάθμευση εντός του πυρήνα της Παλιάς Πόλης. β) Εξασφάλιση αδειών διέλευσης οχημάτων σε περιοχές δύσβατες όπως οι περιοχές Άγιοι Πατέρες, Καμπιέλο, Εβραϊκή. γ) Απαγόρευση στάθμευσης ή κυκλοφορίας & στάθμευσης βαρέων οχημάτων. • Να μην ξεχνάμε ότι η πόλη είναι μνημείο της Unesco και ως τέτοιο δεν επιτρέπεται να δέχεται ένα τόσο βαρύ κυκλοφοριακό φορτίο. • Τα περιφερειακά parking κοντά στον Μικρό Δακτύλιο που προτείνουμε πρέπει να δημιουργηθούν πολύ κοντά στην πόλη, όπως στο Σαρόκο. • Το parking της Κάτω Πλατείας πιθανά να πρέπει να υπογειοποιηθεί, καθώς δεν είναι επιτρεπτό να έχουμε αυτοκίνητα πάνω και μπροστά ακριβώς από τα οχυρωματικά έργα. • Απαγόρευση στάθμευσης μηχανοκίνητων δικύκλων εντός των καντονιών της Παλιάς Πόλης, προς αποφυγή των οχλήσεων που αυτά προκαλούν. • Άμεσος καθορισμός θέσεων στάθμευσης μονίμων κατοίκων εντός της Παλιάς Πόλης. • Άμεση οριοθέτηση, με ειδική διαγράμμιση, του διαδρόμου που απαιτείται για την διέλευση των σωστικών μέσων. • Αστυνόμευση και επιβολή αυστηρότατων κυρώσεων. • Για τα parking της Σπηλιάς και της Λαϊκής, εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην ομόφωνη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου της 29^{ης} Δεκεμβρίου 2020, για διατήρησή τους με κάθε τρόπο, ώστε να εξυπηρετούν τους μόνιμους κατοίκους. • Διατύπωση ισχυρής προθυμίας για ενεργή συμμετοχή των μελών του Συλλόγου (πολλοί από αυτούς Μηχανικοί) τόσο στην κατάρτιση του Σχεδίου, όσο και στην υλοποίηση των παρεμβάσεων/ μέτρων που θα προταθούν. • Πρόταση για συμμετοχή του Συλλόγου στην Ομάδα ΣΒΑΚ.
Κων/νος Κεπαπτσόγλου – Καθηγητής ΕΜΠ & Τεχνικός Σύμβουλος της ομάδας μελέτης	Συμφώνησε με όσα ειπώθηκαν και επιπλέον επισήμανε τα εξής: α) Η Κέρκυρα μετατρέπεται σε πιο πόλη ξενοδοχείο, γεγονός που έχει σημασία για την κινητικότητα. Οι κάτοικοι φεύγουν προς όφελος της τουριστικής δραστηριότητας και

	αυτοί που μένουν είναι μεγάλης ηλικίας με ειδικές απαιτήσεις προσβασιμότητας. Από την άλλη, η τουριστική δραστηριότητα πρέπει να διατηρηθεί, άρα και να εξυπηρετηθεί η τουριστική κίνηση – τον χειμώνα η πόλη είναι άδεια. β) Μεγάλο το πρόβλημα χρήσης των δίκυκλων. Βλέπουμε δεκάδες δίκυκλα στην πόλη και τους μόνιμους κατοίκους (κυρίως τους εργαζόμενους) να τα χρησιμοποιούν χωρίς κανέναν έλεγχο. Πρέπει να αποφασίσει ο κάτοικος της πόλης ότι το μηχανάκι του δεν είναι για να κυκλοφορεί μέσα στην Παλιά Πόλη. γ) Για να είναι βιώσιμη αυτή η πόλη οφείλει να είναι ζωντανή, θα πρέπει να φύγει το Ι.Χ. και να αποφασίσουμε όλοι μας ότι θα περπατήσουμε λίγο παραπάνω. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, τα πάρκινγκ στα Παλιά και στο Παλιό Λιμάνι είναι άδεια. Η πόλη περπατιέται, είναι 1,5χλμ. η απόσταση από την Γαρίτσα στο Λιστόν. Πρέπει να καταλάβουμε όλοι στη Κέρκυρα ότι οι συνήθειες οι οποίες είχαμε πρέπει να αλλάξουν.
Νικόλαος Καλόγερος - Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Υποδομών & Δικτύων	• Συμφώνησε με την προσέγγιση του κου Κετταπτσόγλου και επιβεβαίωσε ότι σε καθημερινή βάση όλα τα ιδιωτικά parking που έχουν αναπτυχθεί περιμετρικά της πόλης, σε απόσταση από το Σαρόκο, το ένα 150 μ. και το άλλο 300 μ. είναι άδεια, ενώ οχήματα κάνουν δύο, τρεις και τέσσερις κύκλους προς αναζήτηση μιας θέσης στάθμευσης στη λαϊκή αγορά, στο Σαρόκο ή στο τένις χαλώντας 7-8 ευρώ βενζίνη για να μην πληρώσουν 1 ευρώ στο περιφερειακό πάρκινγκ. • Ενημέρωσε ότι η Δημοτική Αρχή προχωρά στο επόμενο Δημοτικό Συμβούλιο την αναμόρφωση του τεχνικού προγράμματος, έτσι ώστε να διαμορφωθούν ελεύθεροι δημοτικοί χώροι στάθμευσης. Η δράση αυτή θα συνοδευτεί από σωστή ενημέρωση και πολύ καλή αστυνόμευση, έτσι ώστε οι επισκέπτες της πόλης να καταλάβουν ότι μπορούν/ πρέπει να αφήσουν τα οχήματά τους λίγο πιο έξω. • Διατύπωσε την πρόθεση του Δήμου να διερευνηθεί και μέσω του μοντέλου που θα αναπτυχθεί στα πλαίσια της μελέτης η λύση των μονοδρόμησης, προς αποθάρρυνση των επαναλαμβανόμενων κυκλικών διαδρομών που κάνουν οι οδηγοί αναζητώντας θέση στάθμευσης. • Ο Δήμος έχει προωθήσει στον Ανάδοχο τα δεδομένα από την καταγραφή των μόνιμων κατοίκων και τις ζώνες στάθμευσης που ενδεικτικά έχουν προταθεί από την

	Υπηρεσία, με σκοπό να προσδιοριστεί η συγκεκριμένη ζώνη στην οποία θα επιτρέπεται να παρκάρει ο μόνιμος κάτοικος. • Η επίλυση των προβλημάτων της Παλιάς Πόλης προκειμένου να μπορέσει να κρατήσει τους μόνιμους κατοίκους που της έχουν απομείνει, αναμένεται να φέρει αντιδράσεις, παρόλα αυτά αποτελεί απόφαση της Δημοτικής Αρχής, παρά το όποιο πολιτικό κόστος. Ως παράδειγμα αναφέρθηκε η απομάκρυνση των δικύκλων από τα πεζοδρόμια και η εξασφάλιση χώρου για την στάθμευσή τους στην περιοχή Μαντζάρου, απόφαση που ακολουθήθηκε από μεγάλες αντιδράσεις, επειδή προκειμένου να εξασφαλισθεί ο χώρος για τα δίκυκλα αφαιρέθηκαν 7 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων. Κάτι θα κερδίσουμε, κάτι θα χάσουμε, όμως πρέπει να προχωρήσουμε για να αντιμετωπιστεί αυτό το φαινόμενο. • Τέλος, επισήμανε τον σημαντικό ρόλο που θα παίξουν οι ΔΣ τόσο στην διαμόρφωση του Σχεδίου όσο και στην μετέπειτα υλοποίησή του, οπότε και κάλεσε τον εκπρόσωπο του Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας, κο Πάγκαλη, να τοποθετηθεί σχετικά.
Μερόπη Υδραίου - Δήμαρχος Κέρκυρας	Η Δήμαρχος με παρέμβασή της επισήμανε ότι έχουν γίνει ήδη αρκετές συζητήσεις με τον κο Πάγκαλη και έχει ανταποκριθεί θετικά τόσο ο ίδιος προσωπικά όσο και η επιχείρηση, αναγνωρίζοντας ότι είναι ζητούμενο για την επιτυχία του ΣΒΑΚ, η σύμπραξη, συμμετοχή, συνεργασία όλων των φορέων της πόλης. Ένας φορέας όπως το Αστικό ΚΤΕΛ, όταν ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός και έχουν κατασκευαστεί τα περιφερειακά parking θα κληθεί να συνδράμει στην προσπάθεια του Δήμου, μέσω της εξασφάλισης της μεταφοράς κατοίκων και επισκεπτών από τα parking αυτά στην Παλιά Πόλη και στην νέα.
Αλέξανδρος Πάγκαλης – Εκπρόσωπος Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας	Διατύπωσε τις ακόλουθες απόψεις: • Το πρόβλημα του κυκλοφοριακού στην πόλη μας και γενικά στην περιοχή της Κέρκυρας είναι οξύ και οξύνεται ολοένα, χρόνο με το χρόνο, ανάλογα με την επισκεψιμότητα του νησιού, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες. Το πρόβλημα αυτό ουσιαστικά στραγγαλίζει την πόλη, στραγγαλίζει την επιχειρηματικότητα, κάνει δύσκολη τη ζωή των κατοίκων και επισκεπτών. • Συμφωνώ με την διατύπωση της ανάγκης για μια ζωντανή Παλιά Πόλη - χρειαζόμαστε η Παλιά Πόλη να κατοικείται από μόνιμους κατοίκους και όχι ένα έρημο μνημείο. Θέλουμε ένα μνημείο το οποίο να μπορεί να

	κατοικείται, ώστε να συντηρείται, και να υπάρχει στα επόμενα χρόνια. • Το πρόβλημα του κυκλοφοριακού έγκειται στο ότι η πόλη δέχεται ένα μεγάλο όγκο επισκεπτών, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, φτάνοντας έτσι σε 3πλασιασμό ή και περισσότερο του πληθυσμού. Αυτό δημιουργεί ιδιαίτερη επιβάρυνση στους οδικούς άξονες Βορρά και Νότου - σε ώρες αιχμής ουσιαστικά να είναι απροσπέλαστοι. Κάτι τέτοιο έχει ως συνέπεια πολλοί επισκέπτες που έρχονται στην πόλη να μην μπορούν να σταθμεύσουν και να φεύγουν απογοητευμένοι, με συνέπειες οικονομικές στους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην πόλη. Η άναρχη στάθμευση, οι στενοί δρόμοι, κλπ., επιβαρύνουν την όλη κατάσταση ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες (τους χειμερινούς το πρόβλημα εξαρτάται από την ημέρα και την χρονική περίοδο). • Επιπλέον το ΣΒΑΚ θα πρέπει να μελετήσει τον σχεδιασμό κυκλικών κόμβων σε σημεία ζωτικής σημασίας στην πόλη, με σκοπό την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας στα σημεία αυτά. • Η ύπαρξη των περιφερειακών parking είναι κάτι το οποίο πρέπει να γίνει, πρέπει να δοκιμαστεί. Όλος αυτός ο όγκος των οχημάτων δεν μπορεί να εισέρχεται στην πόλη, την στιγμή μάλιστα που δεν υπάρχει περιφερειακή οδός. Μέσω μίας τέτοιας οδού θα μπορούσε να παρακάμπτεται η πόλη για τις μετακινήσεις από Βορρά – Νότο και αντίστροφα. • Το Αστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας είναι δίπλα στον Δήμο, στους μελετητές και τους πολίτες, για την αναγνώριση των προβλημάτων και την από κοινού αντιμετώπισή τους.
Απόστολος Μπιζάκης (TREDIT S.A.) – Αναπληρωτής Κοινός Εκπρόσωπος Αναδόχου & Μέλος της ομάδας μελέτης	• Τόνισε το δυνατό σημείο της συνεργασίας Φορέων και Αναδόχου - οι Φορείς έρχονται με την πολύ καλή γνώση της πόλης και των προβλημάτων της και ο Ανάδοχος με την τεράστια εμπειρία του γενικότερα αλλά και ειδικότερα στην εκπόνηση πάνω από 12 ΣΒΑΚ σε πόλεις της Ελλάδας και του εξωτερικού. • Φυσικά κάθε πόλη είναι μοναδική. Κάθε πόλη έχει τα δικά της προβλήματα και τις δικές της λύσεις που πρέπει να εφαρμόσει. Παρόλα αυτά υπάρχουν και ορισμένες παθογένειες όλων των ελληνικών πόλεων ή τουλάχιστον των περισσότερων τις οποίες βλέπουμε και γνωρίζουμε εκ των προτέρων αν κάτι έχει ήδη προχωρήσει και με ποιο τρόπο. • Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην Παλιά Πόλη που είναι ένα μνημείο Unesco με την ιδιαιτερότητα να κατοικείται,

	παίρνοντας όμως γενναίες αποφάσεις, όχι μόνο με τις αλλαγές που θα επιφέρουν οι λύσεις που θα προταθούν, αλλά και αποφασίζοντας και εμείς (οι πολίτες) να αλλάξουμε συνήθειες να υποστούμε μια μικρή ας πούμε αλλαγή στην καθημερινότητά μας και ειδικά στην χρήση του αυτοκινήτου, που σήμερα εκτιμούμε ότι θα χρησιμοποιείται στο 60-70% των μετακινήσεων. Το ποσοστό αυτό βέβαια θα επιβεβαιωθεί ή όχι από τις μετρήσεις που πρόκειται να πραγματοποιηθούν. • Όλα τα στοιχεία που θα συλλεγούν, θα αναλυθούν έτσι ώστε να αποκτήσουμε μία σαφή εικόνα του που είμαστε σήμερα και στη συνέχεια να αποφασίσουμε τι πρέπει να αλλάξουμε στις επόμενες μέρες, σε ένα πλάνο 15ετίας, καθώς πρόκειται για ένα στρατηγικό σχέδιο, που είναι και ο ειδικός χαρακτήρας των ΣΒΑΚ. • Τα ΣΒΑΚ είναι στη βάση τους έργα στρατηγικά, δηλαδή έργα στα οποία πρέπει να δούμε όλα τα θέματα με έναν τρόπο συγκεκριμένο, να τα αναλύσουμε, να τα δούμε συνδυαστικά, να καταλάβουμε τι λειτουργεί και τι δεν λειτουργεί συνολικά, με γνώμονα την βιώσιμη κινητικότητα. Φυσικά και θα κατέβουμε παρακάτω και θα δούμε με λεπτομέρεια διάφορα πράγματα στην πόλη, αλλά θα βρούμε μαζί την μαγική συνταγή - δεν είναι κάτι που το κάνουμε εμείς μόνοι μας, για το πόσο στρατηγικά πρέπει να μιλήσουμε και να οραματιστούμε το μέλλον αυτού του τόπου 10-15 χρόνια μπροστά, αλλά και πως επιχειρησιακά θα το πετύχουμε - ορισμένα πράγματα που λέμε έχουν και έναν άμεσο αντίκτυπο και πρέπει ή να λυθούν ή να βρεθεί τρόπος να διαχειριστούν.
Νικόλαος Καλόγερος - Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Υποδομών & Δικτύων	• Εξέφρασε ικανοποίηση για το γεγονός, σύμφωνα και με τα λεγόμενα του κου Μπιζάκη, ότι υπάρχει μια ωριμότητα στην αντίληψη των πραγμάτων, καθώς υπάρχουν αρκετοί που έχουν απόψεις και θέσεις για τα προβλήματα της πόλης (βλ. ΤΕΕ, Σύλλογος Παλιάς Πόλης). Αντίθετα, επισήμανε την απουσία του εμπορικού κόσμου. • Η συμμετοχή και εμπλοκή του εμπορικού κόσμου είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί αφορά ένα μεγάλο φάσμα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην πόλη (εμπορικές επιχειρήσεις και εστίαση) και οι οποίες απασχολούν μεγάλο αριθμό εργαζομένων και προσελκύουν αρκετούς επισκέπτες, γεγονός που τους κάνει κοινωνούς στο κυκλοφοριακό πρόβλημα. • Τέλος ενημέρωσε για την ύπαρξη της ιστοσελίδας του έργου, όπου και θα αναρτώνται τα συμπεράσματα των διαβουλεύσεων, οι παρουσιάσεις, θα υπάρχει

	δυνατότητα διαδραστικής επικοινωνίας μέσω ερωτηματολογίων (π.χ. ερωτηματολόγιο κινητικότητας), αλλά και δυνατότητα κατάθεσης απόψεων από Φορείς και πολίτες.
Χρυσ/μος Ριζομυλιώτης - Συντονιστή Έργου	• Επισήμανε την σημαντικότητα συμμετοχής όσο το δυνατόν περισσότερων πολιτών στην συγκεκριμένη έρευνα ερωτηματολογίου, η οποία παράλληλα δίνει την δυνατότητα κατάθεσης σχολίων και απόψεων/ προτάσεων επί συγκεκριμένων προβλημάτων σχετικών με την κινητικότητα, που αντιλαμβάνονται στην πόλη. • Επιπλέον, έθεσε ερώτημα προς τον εκπρόσωπο του Αστικού ΚΤΕΛ (κο Πάγκαλη) για το κατά πόσο υπάρχει κάποιο πρόγραμμα από την πλευρά των ΚΤΕΛ για τον εξηλεκτρισμό του στόλου (ηλεκτρικά λεωφορεία) ή για την απόκτηση μικρών λεωφορείων (minibuses) για την εξυπηρέτηση του ιστορικού κέντρου της πόλης, είτε σε μορφή τακτικών γραμμών είτε on demand.
Αλέξανδρος Πάγκαλης – Εκπρόσωπος Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας	• Αυτή τη στιγμή ο στόλος του Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας διαθέτει συμβατικά minibuses, όχι ηλεκτρικά. • Σε επίπεδο ομοσπονδίας των αστικών συγκοινωνιών της Ελλάδος είναι σε διαβούλευση με το Υπουργείο Ανάπτυξης ένα πρόγραμμα αναφορικά με ηλεκτρικά λεωφορεία – μέχρι στιγμής δεν υπάρχει κάτι οριστικό. • Υπήρχε στο παρελθόν στον Δήμο Κέρκυρας ένα πρόγραμμα για ηλεκτρικά λεωφορεία, για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της Παλιάς Πόλης, ενώ παράλληλα είχε σχεδιαστεί μια περιμετρική διαδρομή γύρω από την Παλιά Πόλη. Το συγκεκριμένο όμως πρόγραμμα ουσιαστικά δεν ολοκληρώθηκε. • Παρόλα αυτά το Αστικό ΚΤΕΛ είναι σε θέση, σύμφωνα με τις νέες ανάγκες που θα προκύψουν μετά τις πρώτες επαφές με το ΣΒΑΚ, να τις δει και ουσιαστικά να τις καλύψει. • Η αρχή έγινε πριν από μια βδομάδα με την προμήθεια του πρώτου ηλεκτρικού λεωφορείου στο Αστικό ΚΤΕΛ της Λάρισας. Ουσιαστικά θα ακολουθήσουν και άλλες ενέργειες και άλλες προμήθειες ηλεκτρικών λεωφορείων. Πέρα από εκεί όμως θα πρέπει να ληφθούν κάποια τεχνικά θέματα, όπως το θέμα των μπαταριών, της ζωής των ηλεκτρικών λεωφορείων, της φόρτισης. • Διατυπώθηκε η εκτίμηση ότι τα επόμενα χρόνια θα γίνουν άλματα στην ηλεκτροκίνηση, καθώς πέραν του κόστους θα πρέπει οι πάροχοι δημοσίων συγκοινωνιών να εστιάσουν στην πράσινη ανάπτυξη, στην αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων, παρότι στις μέρες μας η

	τεχνολογία δεν είναι έτοιμη, τα εργοστάσια είναι σε πειραματικό στάδιο, δεν μπορούν να δώσουν όλες τις εγγυήσεις και ουσιαστικά να καλυφθεί και ένα κόστος σε κάθε Κράτος-Μέλος της αγοράς ενός ηλεκτρικού λεωφορείου.
Νικόλαος Καλόγερος - Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Υποδομών & Δικτύων	• Έγινε αναφορά στην δημόσια πρόσκληση που ανάρτησε ο Δήμος για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ όλων των εμπλεκόμενων με το αντικείμενο του ΣΒΑΚ φορέων της πόλης, με παράλληλο ορισμό του εκπροσώπου τους και του αναπληρωτή εκπροσώπου. • Το Δίκτυο Φορέων έχει ένα συμβουλευτικό χαρακτήρα στα πλαίσια της κατάρτισης του ΣΒΑΚ, συνδράμοντας στις εργασίες της Ομάδας ΣΒΑΚ και του Αναδόχου. • Η συμμετοχή σφραγίζεται με την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής.
Μερόπη Υδραίου - Δήμαρχος Κέρκυρας	Την εκδήλωση έκλεισε η Δήμαρχος κα Μερόπη Υδραίου, η οποία αφού ευχαρίστησε τους συμμετέχοντες, διατύπωσε την ευχή για ακόμα μεγαλύτερη συμμετοχή όσο η κατάρτιση του Σχεδίου θα προχωρά, αλλά και την ελπίδα ότι όλοι μαζί – Δήμος, Φορείς, Πολίτες – θα αποφασίσουν και θα χτίσουν το Σύνταγμα για την βιώσιμη αστική κινητικότητα στην πόλη και στο Δήμο Κέρκυρας.

Συνολικά διατυπώθηκαν ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες απόψεις οι οποίες πρόκειται με λεπτομέρεια να αξιολογηθούν από τον Ανάδοχο στη φάση διαμόρφωσης των αρχικών προτάσεων/ μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στο πλαίσιο των προκαταρκτικών συζητήσεων επί του θέματος με την Αναθέτουσα Αρχή.

4. ΣΥΛΛΟΓΗ & ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1. Υφιστάμενες Μελέτες

4.1.1. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων 2020 – 2023 (Στρατηγικό Σχεδιασμός)

Στο πλαίσιο της διαδικασίας εκσυγχρονισμού της οργάνωσης και λειτουργίας της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης, με τα άρθρα 203-207 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006), θεσμοθετήθηκε η υποχρέωση εκπόνησης Επιχειρησιακών Προγραμμάτων από τους Ο.Τ.Α. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου αποτελεί εργαλείο για την άσκηση του αναπτυξιακού ρόλου του Ο.Τ.Α. σε εναρμόνιση με τους στόχους της δημοτικής αρχής για την περίοδο 2020 – 2023. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων έχει καταρτισθεί μόνο κατά την Α' Φάση (Στρατηγικός Σχεδιασμός), ενώ η Β' Φάση (Επιχειρησιακός Σχεδιασμός) δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί με τη λήψη των σχετικών αποφάσεων των συλλογικών οργάνων του Δήμου. Η συνοπτική περιγραφή και η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των υποδομών που σχετίζονται που έχουν να κάνουν με τις μετακινήσεις είναι:

Δυνατά Σημεία	Αδύνατα Σημεία
- ο Η κεντρική θέση στο διεθνή άξονα Αδριατικής-Ιονίου και η γεωγραφική χωροθέτηση με κατεύθυνση κεντρικές πύλες εισόδου (Πάτρα-Ηγουμενίτσα) - ο Η λειτουργία σημαντικών μεταφορικών υποδομών (αεροδρόμιο, λιμάνι) που διασφαλίζουν ενδο-διαπεριφερειακή σύνδεση και σύνδεση με το εξωτερικό - ο Δρομολόγηση υδροπλάνων για την συμπληρωματική ενδοπεριφερειακή και διαπεριφερειακή επικοινωνία της ΠΙΝ, αλλά και για την επικοινωνία με τις χώρες της Αδριατικής	- ο Κακοσυντηρημένο οδικό δίκτυο - ο Η μη ύπαρξη επαρκούς οδικού άξονα σύνδεσης Βορρά-Νότου, ικανού να μειώσει το κόστος και το χρόνο μεταφοράς - ο Καθυστερήσεις στην εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού
Ευκαιρίες	Απειλές
- ο Δυνατότητα περαιτέρω αξιοποίησης των θαλάσσιων και χερσαίων Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών & ΤΠΕ - ο Δυνατότητα σύνδεσης της Κέρκυρας με λιμένες των αδριατικών και δαλματικών ακτών - ο Βελτίωση λιμενικών υποδομών στα Διαπόντια - ο -Αξιοποίηση χρηματοδοτικών πόρων ΕΣΠΑ κλπ για την αναβάθμιση των υποδομών - ο Παρεμβάσεις αστικής κινητικότητας μέσω των Σχεδίων Βελτίωσης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)	- ο Συνθήκες μειωμένης προσπελασιμότητας λόγω νησιωτικότητας - ο Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση - ο Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων λόγω ελλειπών υποδομών

Το Όραμα της Δημοτικής Αρχής συνοψίζεται ως ακολούθως:

Ο Δήμος Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων να καταστεί ένας «Πράσινος», «Εξυπνος» & «Ψηφιακός» Δήμος, ένας Δήμος που θα παρέχει βελτιωμένη ποιότητα ζωής για τους κατοίκους του, με ισχυρή πολιτιστική και τουριστική ταυτότητα, αλληλέγγυος προς τον πολίτη, ένας τόπος βιώσιμης ανάπτυξης, ευημερίας & προόδου της επιχειρηματικότητας

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι Άξονες /Μέτρα και Γενικοί Στόχοι Τοπικής Ανάπτυξης.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ετών 2020 -2023			
ΔΗΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ & ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ			
Άξονας 1: Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής	Άξονας 2 : Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός, Αθλητισμός	Άξονας 3: Τοπική Οικονομία και Απασχόληση	Άξονας 4: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και της Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου
Μέτρο 1.1: Περιβαλλοντική Προστασία , Αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας	Μέτρο 2.1: Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια , Κοινωνική Ανάπτυξη και Συνοχή	Μέτρο 3.1: Ενίσχυση της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης	Μέτρο 4.1: Βελτίωση διαδικασιών διοίκησης και οργάνωσης - Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού
Μέτρο 1.2: Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Αναπλάσεις	Μέτρο 2.2: Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση	Μέτρο 3.2: Προώθηση της απασχόλησης – καταπολέμηση της ανεργίας	Μέτρο 4.2: Βελτίωση οικονομικής βιωσιμότητας – Αξιοποίηση δημοτικής περιουσίας
Μέτρο 1.3: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ΕΞΥΠΝΟΣ ΔΗΜΟΣ	Μέτρο 2.3: Πολιτισμός - Αθλητισμός	Μέτρο 3.3 : Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας & στήριξη βιώσιμων επενδύσεων	Μέτρο 4.3: Ενίσχυση της σχέσης του Δήμου με τους πολίτες - Ενίσχυση εξωστρέφειας
Μέτρο 1.4: Διαχείριση Απορριμμάτων /Ανακύκλωση / ΔοΠ / Κυκλική οικονομία			
Μέτρο 1.5: Υποδομές - Δίκτυα			

Σε ότι αφορά στο Μέτρο 1.5 (Υποδομές – Δίκτυα) του Άξονα 1. Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής, οι στόχοι που τίθενται είναι:

1.5.1. Αποκατάσταση & επανάχρηση εμβληματικών κτιρίων, νησίδας Βίδο & κτιρίων της

1.5.2. Βελτίωση – συντήρηση δημοτικού - αγροτικού δικτύου οδοποιίας

1.5.3. Βελτίωση - επέκταση δικτύων (ασύρματο internet, ηλεκτροφωτισμός, όμβρια, αποχέτευση κλπ)

1.5.4. Δημιουργία υποδομών στάθμευσης/Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης

1.5.5. Δημιουργία και ενίσχυση υποδομών για την προστασία και διαχείριση των αδέσποτων ζώων

4.1.2. Μελέτη Οργάνωσης Κυκλοφορίας και Στάθμευσης καθώς και μελέτης κόμβων στην περιοχή του Δήμου Κερκυραίων

Η «Μελέτη Οργάνωσης Κυκλοφορίας και Στάθμευσης καθώς και μελέτης κόμβων στην περιοχή του Δήμου Κερκυραίων» εκπονήθηκε από τον Ανάδοχο 'Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη' την περίοδο Σεπτέμβριος 2005 – Ιούλιος 2006.

Η μελέτη αποσκοπούσε στη βελτίωση των συνθηκών της κυκλοφορίας και του περιβάλλοντος στην περιοχή του Δήμου Κερκυραίων, μέσα από τη μελέτη των παραμέτρων της υφιστάμενης κατάστασης και τον εντοπισμό όλων των σημείων τα οποία ενδεχομένως να χρήζουν παρεμβάσεων.

Η φάση της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης συνοπτικά περιελάμβανε:

- Κυκλοφοριακά στοιχεία (φόρτοι, στρέφουσες κινήσεις και προελεύσεις – προορισμοί των μετακινήσεων)
- Απογραφή των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου του Δήμου
- Ιεράρχηση του οδικού δικτύου
- Στοιχεία στάθμευσης
- Συστήματα μαζικών μεταφορών (υπάρχοντα και προτεινόμενα)
- Στοιχεία οδικής ασφάλειας
- Στοιχεία θορύβου της κυκλοφορίας
- Πολεοδομικά στοιχεία

Μετά την συλλογή, ανάλυση και επεξεργασία των στοιχείων αυτών, διατυπώθηκε πρόταση η οποία, μετά και από διαβούλευση, συνοπτικά πρότεινε τα εξής:

- Κατασκευή του Εξωτερικού Περιφερειακού (οδού παράκαμψης της πόλης της Κέρκυρας). Η οδός αυτή, θα συλλέγει τη διερχόμενη κυκλοφορία μεταξύ των δικτύων του Βορρά, της Δύσης και του Νότου, η οποία κατά την υφιστάμενη κατάσταση διέρχεται από το οδικό δίκτυο του κέντρου της πόλης, φορτίζοντας το. Με την δημιουργία της οδού αυτής, στο κέντρο θα κυκλοφορούν μόνον τα οχήματα με προορισμό την ζώνη αυτή. Επί πλέον, θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη δημιουργίας επαρκών χώρων στάθμευσης σε συγκεκριμένες θέσεις του Περιφερειακού, από τις οποίες θα διέρχονται τα Μέσα μαζικής Μεταφοράς (ΚΤΕΛ και Δημοτική Συγκοινωνία), ώστε να μετεπιβιβάζονται οι οδηγοί των οχημάτων στα ΜΜΜ (park-and-ride).
- Διάνοξη ορισμένων κρίσιμων οδικών τμημάτων, όπως το τμήμα βορείως του αεροδρομίου και η «Ενδιάμεση Περιφερειακή». Η οδός αυτή θα βελτιώσει την παροχευτικότητα των προβληματικών, κυρίως σε περιόδους αιχμής, κόμβων των οδών Δυτικά της πλατείας Σαρκόκο.

- Εφόσον δημιουργηθούν οι ως άνω περιφερειακές οδοί, να εξετασθεί η μεταφορά του σταθμού των υπεραστικών λεωφορείων σε θέση εκτός του αστικού ιστού και στην γειτνίαση του Εξωτερικού Περιφερειακού, όπως προτείνεται στο Γ.Π.Σ.. Βεβαίως, εφόσον η μετακίνηση αυτή πραγματοποιηθεί, θα πρέπει να προβλεφθεί επικοινωνία του σταθμού με τα αστικά ΜΜΜ.
- Βελτίωση των χαρακτηριστικών ορισμένων αρτηριών, για την ολοκλήρωση του οδικού συστήματος της πόλης.
- Σε μελλοντικές εκπονήσεις πολεοδομικών μελετών για τους οικισμούς εκτός της πόλης της Κέρκυρας, να δοθεί ιδιαίτερη μέριμνα στην εξασφάλιση ικανοποιητικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου τους ώστε να απαλειφθούν τα σημαντικά προβλήματα τα οποία εντοπίσθηκαν (γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικών τμημάτων, κυρίως από άποψη διατομών, ανεπαρκή (περιορισμένα πλάτη οδών, ασαφείς οριογραμμές οδού), ανεπαρκείς ακτίνες στροφής, σημαντικός αριθμός αδιάνοικτων οδικών τμημάτων, απουσία πεζοδρομίων, κλπ.).

Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα δεν έχουν υλοποιηθεί οι διανοίξεις του εξωτερικού και του ενδιάμεσου περιφερειακού.

4.2. Συλλογή Στοιχείων

Από την Τεχνική Υπηρεσία ελήφθησαν τα παρακάτω στοιχεία:

- Γεωχωρικά δεδομένα από την Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών του Δήμου (ΥΓΕΠ)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, 2020-2023
- Κυκλοφοριακές Μελέτες που έχουν εκπονηθεί στην περιοχή
- Στοιχεία για τις λεωφορειακές γραμμές του Αστικού και του Υπεραστικού ΚΤΕΛ
- Ρυμοτομικά σχέδια
- Εγκεκριμένες πολεοδομικές και χωροταξικές μελέτες
- Το εγκεκριμένο ΓΠΣ
- Στοιχεία Ατυχημάτων για το διάστημα 01/01/2018 – 12/12/2021 από το Τμήμα Τροχαίας Κέρκυρας

Επιπλέον, από την ομάδα μελέτης συγκεντρώθηκαν:

- Στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.
- Στοιχεία ρυμοτομικού σχεδίου από την e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ, την ηλεκτρονική σελίδα Γεωγραφικής Αναζήτησης Πληροφοριών του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας

5. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.1. Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου

Στη Δημοτική Ενότητα Κερκυραίων βρίσκονται η έδρα της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, το παλιό Δημαρχείο (San Giacomo), το νέο Δημαρχείο Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, το Πανεπιστήμιο Ιονίου, το Δημοτικό Θέατρο Κέρκυρας κ.α. που συνιστούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων, ενώ υπάρχει μεγάλος αριθμός από αξιοθέατα και τουριστικούς προορισμούς όπως το παλιό Φρούριο, το νέο Βενετικό Φρούριο, η Σπιανάδα, η πλατεία Σαρόκου, αρκετά Μουσεία, το Κανόνι, το Mon Repos το Ποντικονήσι κ.α.. Μέσα στα όρια της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων βρίσκονται το Κοντόκαλι και τα Γουβιά, οικισμοί με έντονη τουριστική κίνηση ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η Δημοτική Ενότητα Κερκυραίων συνδέεται με τις άλλες Δημοτικές Ενότητες αλλά και με τους άλλους Δήμους του νησιού, μέσω των ακόλουθων οδικών αξόνων:

- Με το Βόρειο τμήμα του νησιού, δια μέσου της Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας, από την οποία ξεκινούν και οι συνδέσεις όλων των άλλων οικισμών του βορείου τμήματος του νησιού.
- Με το Νότιο τμήμα, δια μέσου της Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου (Λευκίμμης), από την οποία ξεκινούν και οι συνδέσεις όλων των άλλων οικισμών του νοτίου τμήματος του νησιού.
- Με το Δυτικό τμήμα, δια μέσου της Επαρχιακής Οδού Κέρκυρας – Πέλεκα από την οποία ξεκινούν και οι συνδέσεις όλων των άλλων οικισμών του δυτικού τμήματος του νησιού.

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

- Ο άξονας Ε.Ο. Κέρκυρας-Παλαιοκαστρίτσας – οδός Ι. Ανδρεάδη
- Ο άξονας των Λεωφόρων Ελ. Βενιζέλου και Εθν. Αντιστάσεως που έχουν προέλευση/κατάληξη την από/προς Βορρά και Δύση
- Η Επαρχιακή Οδός Κέρκυρας – Πέλεκα από/προς σημαντικούς οικισμούς της πόλης
- Η Εθνική Οδός Κέρκυρας – Αχιλλείου (Λευκίμμης) από/προς Νότο
- Η Λεωφόρος Δημοκρατίας από/προς Αεροδρόμιο και Κανόνι

Επιπρόσθετα, σημαντικές οδοί του βασικού οδικού δικτύου της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων είναι η Ι. Θεοτόκη, η Πολ. Κωνσταντά, η Μητροπολίτου Μεθοδίου, η Δημουλίτσα, η Γ. Θεοτόκη, η Αλεξάνδρας, η Λοχαγού Σ. Βλαίκου, η Αγωνιστών Πολυτεχνείου, η Στ. Δεσύλλα.

Από πλευράς γεωμετρικών χαρακτηριστικών οι βασικοί οδικοί άξονες της κεντρικής περιοχής επαρκούν όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών φόρτων που διέρχονται από αυτούς, ακόμη και στην περίοδο θερινής αιχμής. Τα προβλήματα στην κυκλοφορία δημιουργούνται από την εκτεταμένη παράνομη στάθμευση οχημάτων, τη

διέλευση βαρέων οχημάτων από νευραλγικά σημεία του κέντρου και τις συνεχείς ροές πεζών.

Το βασικότερο πρόβλημα του οδικού δικτύου είναι η έλλειψη παρακαμπτηρίων οδών με συνέπεια την υποχρεωτική διέλευση μεγάλου αριθμού οχημάτων, που έχουν προέλευση και προορισμό σε μη κεντρικές περιοχές της πόλης, διαμέσου του κέντρου. Το πρόβλημα έχει αναδειχθεί από παλιά, καθώς σε όλες τις προηγούμενες κυκλοφοριακές μελέτες δινόταν μεγάλη βαρύτητα στο θέμα αυτό, αλλά δεν προωθήθηκε κάποια λύση. Πολλές διαδρομές που προτάθηκαν προϋπέθεταν διανοίξεις δρόμων ή διαπλατύνσεις υφιστάμενων, ή διευθετήσεις των κόμβων στις διασταυρώσεις, ενέργειες που δεν προχώρησαν στον βαθμό που θα έπρεπε, με συνέπεια σήμερα ο αριθμός των διατιθέμενων οδών που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν την παράκαμψη του κέντρου, να είναι περιορισμένος. Οι επιπτώσεις από την απουσία παρακαμπτηρίων οδών καθίστανται εντονότερες εξ αιτίας του σημαντικού αριθμού των βαρέων οχημάτων τα οποία διασχίζουν την πόλη για να καταλήξουν στον προορισμό τους (π.χ. το λιμάνι) με συνέπεια να επιβαρύνουν τη λειτουργία των βασικών οδικών αξόνων του κέντρου και ιδιαίτερα της Πλατείας «Σαρόκου».

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα του βασικού οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής είναι η μη λειτουργία των υφιστάμενων σηματοδοτών οχημάτων και πεζών. Η σηματοδότηση έπαψε να λειτουργεί εξ αιτίας της μη συντήρησης των ιστών και καλωδιώσεων ενώ, ακόμη και στην περίοδο λειτουργίας της, δεν υπήρχε συντονισμός στη σηματοδότηση γειτονικών κόμβων, με συνέπεια τις συνεχείς διακοπές στην κίνηση των οχημάτων και τη δυσλειτουργία των προσβάσεων.

5.1.1. Υφιστάμενη ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση

Στο συνημμένο **Σχέδιο Α-1.1** και στο **Σχήμα 4.1** που ακολουθεί, παρουσιάζεται η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου της δημοτικής ενότητας.

Οι βασικοί οδικοί άξονες οι οποίοι διασχίζουν τη Δημοτική ενότητα και συνδέουν την πόλη της Κέρκυρας με το υπόλοιπο νησί κατατάσσονται, με βάση τον χαρακτηρισμό τους, στις ακόλουθες 4 κατηγορίες:

- Δευτερεύον Εθνικό δίκτυο
- Τριτεύον Εθνικό δίκτυο
- Πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο
- Δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο

Οι 3 βασικοί οδικοί άξονες οι οποίοι συνδέουν την πόλη της Κέρκυρας με τις λοιπές Δημοτικές ενότητες του νησιού είναι:

- η Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας, η οποία ανήκει στο **Δευτερεύον Εθνικό δίκτυο**. Ενώνει την πόλη της Κέρκυρας με την Παλαιοκαστρίτσα, διασχίζοντας εγκάρσια το νησί προς τα βορειοδυτικά,
- η Ε.Ο. Κέρκυρας-Αχιλλείου η οποία εντάσσεται στο **Τριτεύον Εθνικό δίκτυο**. Οδεύοντας προς το νότο συνδέοντας την πόλη της Κέρκυρας με το Αχίλλειο,

- η Επαρχ. Οδός Κέρκυρας-Πέλεκα, η οποία χαρακτηρίζεται ως **Πρωτεύον Επαρχιακό** δίκτυο. Εκκινεί από την πόλη, οδεύει προς δυσμάς και καταλήγει στον Πέλεκα.

Κατά μήκος των 3 αυτών βασικών οδών, προσεγγίζοντας προς την πόλη και σε μία ακτίνα 2- 3 χλμ. από το κέντρο της πόλης, έχει αναπτυχθεί γραμμικά, πλήθος χρήσεων εμπορίου, διοίκησης και υπηρεσιών, υπερτοπικού χαρακτήρα.

Η πρόσβαση προς/ από την πόλη διενεργείται και μέσω ενός πλέγματος οδών, οι οποίες κατατάσσονται στο **Δευτερεύον Επαρχιακό δίκτυο**. Οι εν λόγω οδοί εκκινούν από διάφορους προορισμούς, και μέσω των 3 βασικών οδικών αξόνων της Δημοτικής Ενότητας καταλήγουν στην πόλη. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται οι παρακάτω οδοί:

- Ανώνυμη οδός από Επαρχ. Οδός Κέρκυρας-Πέλεκα προς Καλαφατιώνες
- Επαρχιακή οδός Γουβιας- Αγίου Νικολάου
- Ελεούσης
- Ανώνυμη οδός από Επαρχιακή οδό Γουβιας- Αγίου Νικολάου προς Τεμπλόνι
- Ανώνυμη οδός από Παλαιοκαστρίτσας προς Ευρωπούλους έως Κυρά Χρυσικού

Σχήμα 5.1 Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- | | |
|---|---|
| — | ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |
| — | ΤΡΙΤΕΥΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |
| — | ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |
| — | ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |
| — | ΑΣΤΙΚΗ-ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ |
| --- | ΑΣΤΙΚΗ-ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ
(ΜΕ ΠΤΟΧΑ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ) |
| — | ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ |
| --- | ΟΡΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ |

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

Σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, οι οδοί της αστικής – περιαστικής περιοχής της πόλης, όπως φαίνεται στο **Σχέδιο Α-1.2** και **Σχήμα 5.2** κατατάσσονται ως ακολούθως:

- α. **Αστικές – περιαστικές αρτηρίες** με σχετικά υψηλούς φόρτους, που εξυπηρετούν μεσαίου και μεγάλου μήκους διαμπερείς κινήσεις και κινήσεις εισόδων και εξόδων προς/από την κεντρική περιοχή.

Ως αστικές – περιαστικές αρτηρίες χαρακτηρίζονται οι:

- Παλαιοκαστρίτσας - Ιουλίας Ανδρεάδη, από Εθνικής Αντιστάσεως έως Μ. Μαργαρίτη
- Ε.Ο. Λευκίμμης - Λεωφ. Επτανήσου - Ε.Ο. Κέρκυρας-Αχιλλείου, από Κατσιμίδα έως Μητρ.Μεθοδίου
- Επαρχ. Οδός Κέρκυρας - Πέλεκα, από Κατσιμίδα έως Αλ. Παναγούλη Παρόλο που η οδός παίζει ρόλο αστικής - περιαστικής αρτηρίας, δεν διαθέτει τα κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- Μ. Μαργαρίτη. Παρόλο που η οδός παίζει ρόλο αστικής - περιαστικής αρτηρίας, δεν διαθέτει τα κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- Ι. Θεοτόκη, από Γ. Θεοτόκη έως Ανδρεάδη
- Γ. Θεοτόκη, από Ι. Θεοτόκη έως Πολ. Κωνσταντά
- Δον. Δημουλίτσα, από Ι. Θεοτόκη έως Γ. Θεοτόκη
- Πολ. Κωνσταντά, από Ι. Θεοτόκη έως Μ. Μαργαρίτη
- Μητρ. Μεθοδίου, από Γ. Θεοτόκη έως Δον. Δημουλίτσα
- Λοχ. Σπ. Βλαίκου
- Ελ. Βενιζέλου, από Λοχ. Σπ. Βλαίκου έως Ι. Θεοτόκη
- Εθν. Αντιστάσεως
- Ι. Θεοτόκη, από Ελ. Βενιζέλου έως Πολ. Κωνσταντά
- Γ. Θεοτόκη, από Ι. Θεοτόκη έως Λοχ. Σπ. Βλαίκου
- Λεωφ. Αλεξάνδρας

- β. **Συλλεκτήριες οδοί**, οι οποίες κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες προς το τοπικό δίκτυο και σημαντικές χρήσεις της πόλης. Αντίστροφα συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών.

Ως συλλεκτήριες χαρακτηρίζονται οι οδοί:

- Κ. Ζαβιτσάνου - Δονζελος - Αρσενίου - Αγων. Πολυτεχνείου - Λεωφ. Δημοκρατίας
- Ελ. Βενιζέλου, από Νικ. Θεοτόκη έως Λοχ. Σπ. Βλαίκου
- Ε. Ναπολέοντος
- Ξεν. Στρατηγού, από Σπ. Γαρδικιώτη έως Ι. Θεοτόκη
- Σπ. Γαρδικιώτη, από Εθν. Αντιστάσεως έως Ξεν. Στρατηγού

- Στ. Δεσύλλα
- Γ. Ασπιώτη
- Ιον. Ακαδημίας
- Ιονίου Βουλής
- Ε.Ο. Κέρκυρα - Αχιλλείου, από Κατσιμίδα έως Κώστα Γεωργάκη
- Όθωνος
- Κατσιμίδα
- Ρ. Φεραίου, από Λεωφ. Επτανήσου έως Λεωφ. Επτανήσου - Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου
- Κώστα Γεωργάκη
- Βλαχερνών
- Αλ. Δεσύλλα
- Εμ. Θεοτόκη-Φαιάκων
- Παλαιόπολης
- Ναυσικάς

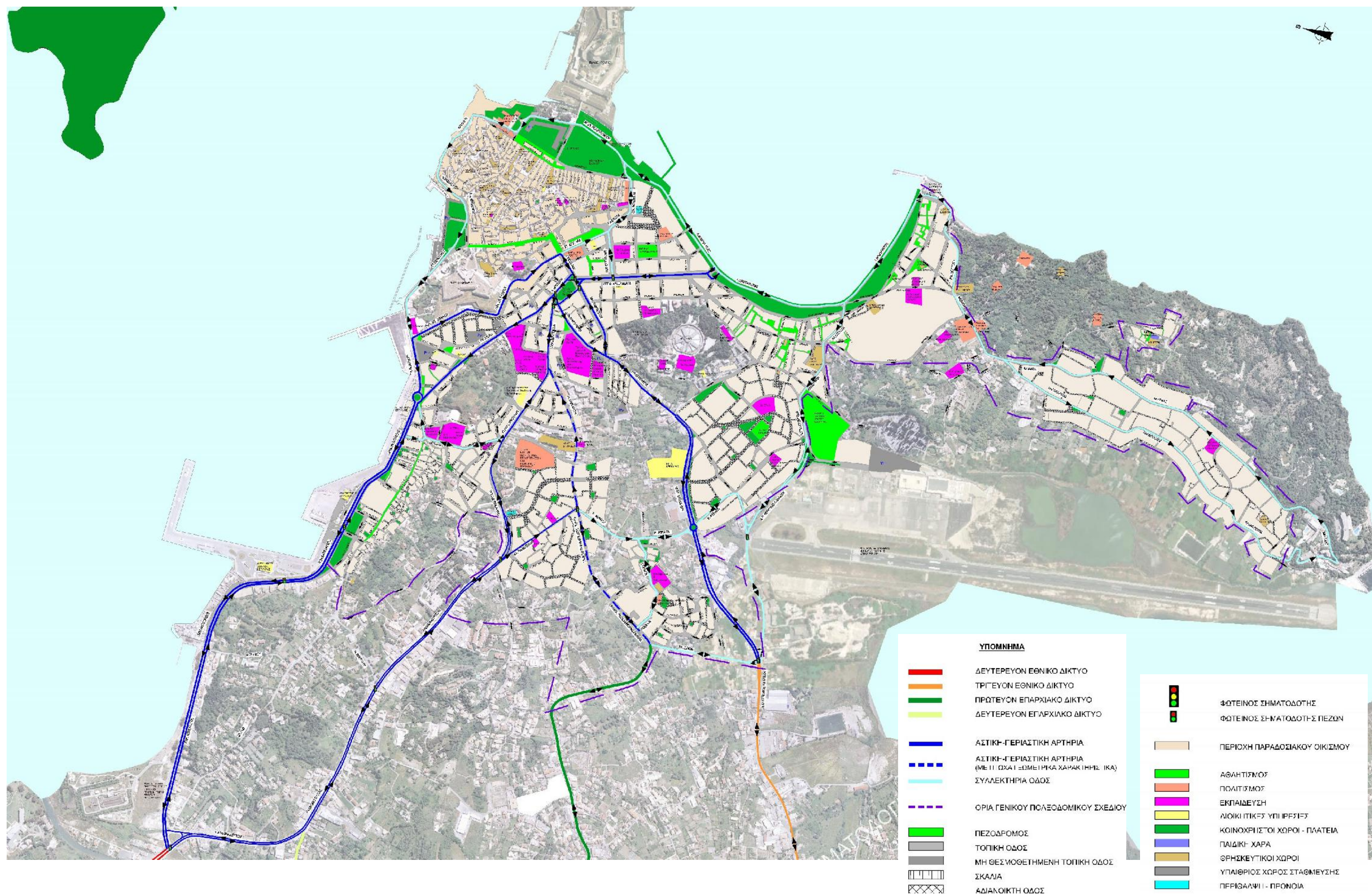
γ. **Πεζόδρομοι**

Οι υλοποιημένοι **πεζόδρομοι** είναι:

- Ξεν. Στρατηγού, από Ανδρέα Κάλβου έως Σπ. Γαρδικιώτη
- Βελισσαρίου
- Γεωργ. Θεοτόκη από Βελισσαρίου έως Στ. Δεσύλλα
- Καποδιστρίου, από Θεοδοσίου έως Βονδιόλου
- Ικ. Πολυλά, από Σαμαρά έως Ιονίου Βουλής
- Σαμαρά, από Γ. Μάντζαρος έως Λεωφ. Αλεξάνδρας
- Ανώνυμη οδός, από Πολ. Κωνσταντά έως Δον. Δημουλίτσα
- 8η Παρ. Αλκινόου
- 9η Παρ. Αλκινόου
- 5η Παρ. Βλαχερνών
- 2η Παρ. Μητρ. Αθανασίου
- 1η Παρ. Αλ. Δεσύλλα
- 2η Παρ. Αλ. Δεσύλλα
- Πλέγμα ανώνυμων πεζοδρόμων ανάμεσα στις οδούς Αλκ. Δάρη, Ιάσονος & Σωσιπάτρου, Λεωφ. Δημοκρατίας
- Πλέγμα πεζοδρόμων μέσα στον παραδοσιακό οικισμό

Οι υπόλοιπες οδοί της δημοτικής ενότητας ιεραρχούνται ως **τοπικές οδοί**.

Σχήμα 5.2 Υφιστάμενη ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση



5.1.2. Απογραφή οδικού δικτύου

Αφορά την καταγραφή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδικών τμημάτων του κύριου οδικού δικτύου. Συγκεκριμένα, η περιοχή της απογραφής περιλαμβάνει την ευρύτερη κεντρική περιοχή της Κέρκυρας, η οποία ορίζεται από τις οδούς Αρσενίου, Αγ. Πολυτεχνείου, Λ. Δημοκρατίας, Αλ. Δεσύλλα, Βλαχέρνων, Ε.Ο. Κέρκυρας-Αχίλλειου, Ρ. Φεραίου, Αλ. Παναγούλη, Παλαιοκαστρίτσας, Ε. Ναπολέοντος, Εθν. Αντιστάσεως, Ελ. Βενιζέλου, Δοντζελότ.

Η καταγραφή των στοιχείων αφορούσε:

- **Στοιχεία της διατομής των οδών** (πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας, πλάτη πεζοδρομίων, πλάτη ποδηλατοδρόμων (αν υπάρχει), πλάτος νησίδας (αν υπάρχει)).
- **Στοιχεία που αφορούν την κινητικότητα πεζών και ΑμεΑ** (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί τυφλών).

Από τη διερεύνηση διαπιστώθηκε ότι σε αρκετές κεντρικές οδούς υπάρχουν πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, τα οποία βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Πιο συγκεκριμένα, στην ευρύτερη περιοχή της πλατείας Σαρόκου, πλησίον της Παλιάς Πόλης (Λ. Αλεξάνδρας, Γ. Θεοτόκη, Λ. Σπυρ. Βλαίκου, Ι. Θεοτόκη), και κατά μήκος της οδού Λ. Δημοκρατίας, στο μέτωπο της παραλίας, η κίνηση των πεζών γίνεται ανεμπόδιστα (**Σχήμα 5.3**).

Υπάρχουν ωστόσο και οδικά τμήματα με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Πιο συγκεκριμένα, εντοπίστηκαν οδικά τμήματα με ανεπαρκή έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια ή με πεζοδρόμια σε κακή κατάσταση, που καθιστούν την κίνηση των πεζών ιδιαίτερα προβληματική (**Σχήμα 5.4**). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η οδός Παλαιοκαστρίτσας, στην οποία υπάρχει σημαντική εμπορική δραστηριότητα, κατά μήκος της οποίας είτε δεν υπάρχουν πεζοδρόμια είτε υπάρχουν πεζοδρόμια με πλάτος πεζοδρομίου που δεν επαρκεί για την ασφαλή κίνηση των πεζών. Επίσης, κατά μήκος της Επαρχ. Οδού Κέρκυρας – Πέλεκα, η οποία λειτουργεί σαν αρτηρία, η κίνηση των πεζών είναι προβληματική λόγω έλλειψης πεζοδρομίου στο μεγαλύτερο μήκος της. Επιπλέον, σε πολλές οδούς δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ στις διαβάσεις, ενώ οι οδηγοί τυφλών στα πεζοδρόμια απουσιάζουν από όλο το οδικό δίκτυο απογραφής. Συνεπώς οι συνθήκες μετακίνησης τους είναι εξαιρετικά δυσχερείς.

Όσον αφορά τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας, η γενική διαπίστωση είναι ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, το λειτουργικό πλάτος μειώνεται σημαντικά, λόγω εκτεταμένων παράνομων σταθμεύσεων.

Οι ποδηλατόδρομοι στην πραγματικότητα δεν λειτουργούν, καθώς καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα ή χρησιμοποιούνται ως λωρίδα κίνησης των οχημάτων (**Σχήμα 5.5**).

Σχήμα 5.3 Πλάτος πεζοδρομίου επί της οδού Γ. Θεοτόκη**Σχήμα 5.4 Ανεπαρκές πλάτος πεζοδρομίου επί της οδού Μ. Μαργαρίτη**

Σχήμα 5.5 Περιορισμός του διαθέσιμου πλάτους κυκλοφορίας και κατάληψη του ποδηλατοδρόμου από εκτεταμένη παράνομη στάθμευση στην οδό Ι. Ανδρεάδη



Στο συνημμένο **Σχέδιο Α-2** παρουσιάζονται τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών του κύριου οδικού δικτύου.

5.2. Καταγραφή Μετακινήσεων

Για την καταγραφή των μετακινήσεων πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες μετρήσεις που αφορούν σε:

- 24ωρες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου με αυτογραφικά μηχανήματα
- Μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας
- Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων

5.2.1. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης σε διατομές

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε συνδέσμους διεξήχθησαν με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας σε διατομές βασικών οδικών αξόνων. Ο φόρτος των οχημάτων μετρήθηκε ανά ώρα και κατεύθυνση κυκλοφορίας, με ταυτόχρονη κατηγοριοποίηση των οχημάτων, ανά τύπο οχήματος. Οι θέσεις των μετρήσεων καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την Υπηρεσία και σύμφωνα με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου.

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα 29/09/2021 – 5/10/2021 σε **δεκαοκτώ (18) χαρακτηριστικές διατομές** του ιεραρχημένου οδικού δικτύου με στόχο:

- Την καταγραφή της ωριαίας διακύμανσης των κυκλοφοριακών φόρτων σε μία χρονική περίοδο τουλάχιστον 2 τυπικών ημερών, ώστε να προσδιορισθούν οι περίοδοι κυκλοφοριακής αιχμής.
- Τον υπολογισμό της κατανομής των κυκλοφοριακών φόρτων κάθε ώρας (ωριαίος φόρτος) ως ποσοστό του συνολικού φόρτου μιας τυπικής ημέρας (μέση ημερήσια κυκλοφορία).

Για τις μετρήσεις χρησιμοποιήθηκαν αυτόματοι μετρητές κυκλοφορίας οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να μετρούν τον κυκλοφοριακό φόρτο ανά κατεύθυνση και να κατηγοριοποιούν τα οχήματα, ανάλογα με το πλήθος και την απόσταση των αξόνων, σε κατηγορίες.

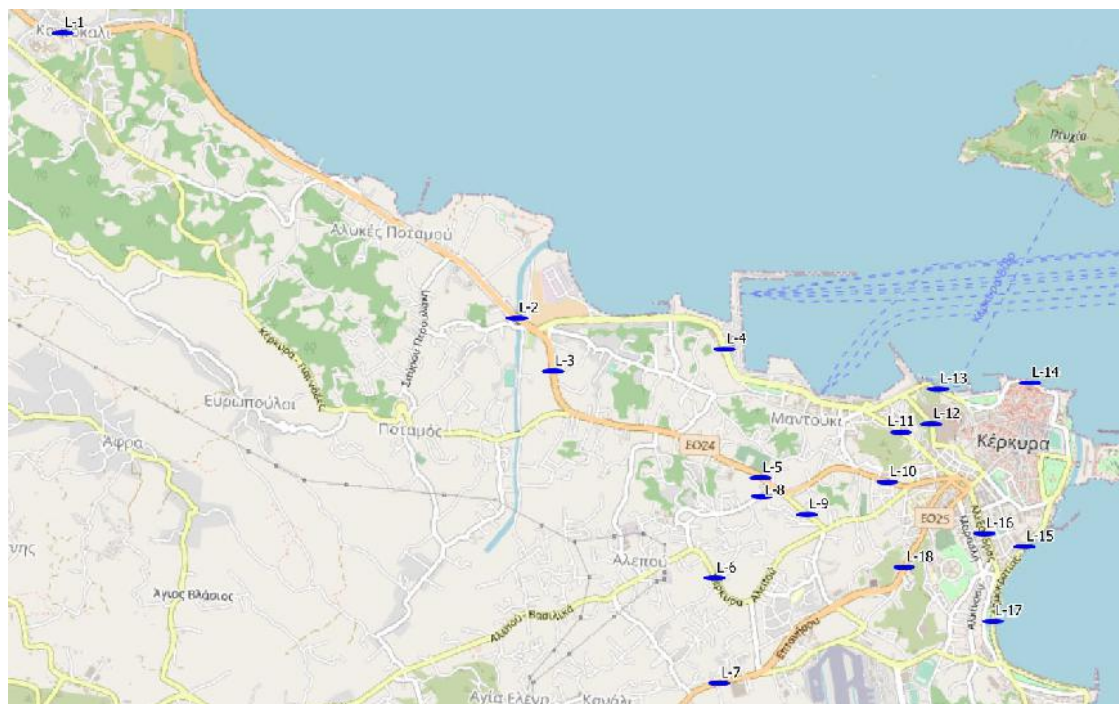
Στην παρούσα μελέτη η ομαδοποίηση των οχημάτων έγινε σε τρεις κατηγορίες:

- Δίκυκλα
- Ελαφρά Οχήματα (ΙΧ – Ημιφορτηγά)
- Βαρέα Οχήματα (Φορτηγά – Λεωφορεία κλπ.)

Στον επόμενο **Πίνακα** φαίνονται τα σημεία και η διάρκεια των μετρήσεων.

Πίνακας 5.1 Θέσεις 24ωρων Αυτόματων Μετρήσεων Κυκλοφοριακού Φόρτου

Κωδ. Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Χρονικό διάστημα μέτρησης
L-1	Λ. Αλεξάνδρας	Μεταξύ Ανω.Οδού Προς Νοσοκομείο & Ανώνυμης Οδού Προς Μαρίνα Γουβιών	30/09/2021 – 1/10/2021
L-2	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Μεταξύ Εθν. Αντιστάσεως & Υπ. Συγκοινωνιών	30/09/2021 – 1/10/2021
L-3	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Μεταξύ Εθν. Αντιστάσεως & Ελεούσης	30/09/2021 – 1/10/2021
L-4	Εθνικής Αντιστάσεως	Μεταξύ Νικ. Ζερβού & Ανδρ. Κάλβου	30/09/2021 – 1/10/2021
L-5	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Καθολικό Νεκροταφείο	30/09/2021 – 1/10/2021
L-6	Επ. Οδός Κέρκυρας - Πέλεκας	Μεταξύ Κάτω Κουλινών & Φελίξ Λαμές	29/09/2021 – 5/10/2021
L-7	Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου	Μεταξύ Λεωφ. Επτανήσου & ΕΡΤ	30/09/2021 – 1/10/2021
L-8	Καπουτσίνων	Μεταξύ Αστεροσκοπείου & Σπ. Βουτσινά	30/09/2021 – 1/10/2021
L-9	Αλ. Παναγούλη	Μεταξύ Αστεροσκοπείου & ΕΟ Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	30/09/2021 – 1/10/2021
L-10	Ιουλίας Ανδρεάδη	Μεταξύ Μ. Μαργαρίτη & Ερωτ. Μωραΐτη	29/09/2021 – 5/10/2021
L-11	Ι. Θεοτόκη	Μεταξύ 8ης Παρ. Ι. Θεοτόκη & Ελ. Βενιζέλου	29/09/2021 – 5/10/2021
L-12	Σπ. Βλαχάκου	Μεταξύ Ελ. Βενιζέλου & Βλαίων	29/09/2021 – 5/10/2021
L-13	Ελ. Βενιζέλου	Μεταξύ Λοχαγού Σπ. Βλαχάκου & Πλ. Νέου Φρουρίου	30/09/2021 – 1/10/2021
L-14	Αρσενίου	Μεταξύ Ραρτούγου & Υπαπαντής	30/09/2021 – 1/10/2021
L-15	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Βρ. Αρμένη & Ακαδημίας	29/09/2021 – 5/10/2021
L-16	Λ. Αλεξάνδρας	Μεταξύ Ι. Ρωμανού & Καλοσγούρου	30/09/2021 – 1/10/2021
L-17	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Ομήρου & Αλ. Δεσύλλα	30/09/2021 – 1/10/2021
L-18	Λ. Επτανήσου	Μεταξύ Ρ. Φεραίου & 10η Πάροδο Δημουλίτσα	30/09/2021 – 1/10/2021

Σχήμα 5.6 Θέσεις 24ωρων μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων με αυτόματα καταγραφικά μηχανήματα

Τα πρωτογενή στοιχεία των μετρήσεων με τους αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας εισήχθησαν σε υπολογιστικά φύλλα excel, στα οποία παρουσιάζονται, ανά 24ωρο μέτρησης, οι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, ανά κατεύθυνση και ανά τύπο οχήματος. Επίσης παρουσιάζονται ιστογράμματα ημερήσιου συνολικού φόρτου ανά κατεύθυνση και διαγράμματα ωριαίας διακύμανσης. Τέλος, έγινε μετατροπή των οχημάτων που καταμετρήθηκαν, σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ), με τους ακόλουθους συντελεστές:

- Δίκυκλα 0,33 ΜΕΑ
- Ελαφρά Οχήματα 1 ΜΕΑ
- Βαρέα Οχήματα 2,5 ΜΕΑ

Στον **Πίνακα 5.2** που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά τα αποτελέσματα των μετρήσεων από τα αυτόματα καταγραφικά μηχανήματα.

Στο **Σχέδιο Α-4** παρουσιάζονται οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων διατομής για την πρωινή ώρα αιχμής 08:00 – 09:00 και ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα των μετρήσεων παρουσιάζονται στο **Παράρτημα ΙΙΙ**, το οποίο συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

Πίνακας 5.2 Συνοπτικά αποτελέσματα μετρήσεων με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας

Α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος	
					Οχήματα	Μ.Ε.Α.
1	L-1	Λ. Αλεξάνδρας	Μεταξύ Ανω. Οδού Προς Νοσοκομείο & Ανώνυμης Οδού Προς Μαρίνα Γουβιών	Προς Κέρκυρα	12.481	13.060
				Προς Παλαιοκαστρίτσα	13.580	13.940
2	L-2	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Μεταξύ Εθν. Αντιστάσεως & Υπ. Συγκοινωνιών	Προς Κέρκυρα	16.576	16.782
				Προς Παλαιοκαστρίτσα	18.669	18.690
3	L-3	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Μεταξύ Εθν. Αντιστάσεως & Ελεούσης	Προς Κέρκυρα	13.959	13.737
				Προς Παλαιοκαστρίτσα	11.249	10.931
4	L-4	Εθνικής Αντιστάσεως	Μεταξύ Νικ. Ζερβού & Ανδρ. Κάλβου	Προς Κέρκυρα	8.103	7.816
				Προς Παλαιοκαστρίτσα	11.764	11.524
5	L-5	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Καθολικό Νεκροταφείο	Προς Κέρκυρα	16.204	16.190
				Προς Παλαιοκαστρίτσα	13.252	12.471
6	L-6	Επ. Οδός Κέρκυρας -Πέλεκα	Μεταξύ Κάτω Κουλινών & Φελίξ Λαμές	Προς Κέρκυρα	9.541	9.141
				Προς Πέλεκα	11.555	11.242
7	L-7	Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου	Μεταξύ Λεωφ. Επτανήσου & ΕΡΤ	Προς Κέρκυρα	15.028	14.834
				Προς Αχίλλειο	15.733	15.380
8	L-8	Καπουτσίνων	Μεταξύ Αστεροσκοπείου & Σπ. Βουτσινά	Προς Αστεροσκοπείου (Κέντρο)	4.987	4.616
				Προς Σπ. Βουτσινά	3.101	2.747
9	L-9	Αλ. Παναγούλη	Μεταξύ Αστεροσκοπείου & ΕΟ Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Προς Αστεροσκοπείου	14.792	15.054
10	L-10	Ιουλίας Ανδρεάδη	Μεταξύ Μ. Μαργαρίτη & Ερωτ. Μωραϊτή	Προς Μ. Μαργαρίτη (Κέντρο)	8.208	7.649
				Προς Ερ. Μωραϊτή (Σολάρι)	12.134	11.423
11	L-11	Ι. Θεοτόκη	Μεταξύ 8ης Παρ. Ι.Θεοτόκη & Ελ. Βενιζέλου	Προς Ελ. Βενιζέλου	7.558	7.409
12	L-12	Σπ. Βλαχάκου	Μεταξύ Ελ. Βενιζέλου & Βλαίων	Προς Αστεροσκοπείου	7.177	6.620
13	L-13	Ελ. Βενιζέλου	Μεταξύ Λοχαγού Σπ. Βλαχάκου & Πλ. Νέου Φρουρίου	Προς Κέρκυρα (Κέντρο)	3.754	3.338
				Προς Λιμάνι	9.376	8.971
14	L-14	Αρσενίου	Μεταξύ Ραρτούγου & Υπαπαντής	Προς Λιμάνι	5.890	5.667
15	L-15	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Βρ. Αρμένη & Ακαδημίας	Προς Λιμάνι	5.804	5.412
				Προς Αχίλλειο	2.696	2.448
16	L-16	Λ. Αλεξάνδρας	Μεταξύ Ι. Ρωμανού & Καλοσγούρου	Προς Κέρκυρα (Κέντρο)	5.763	5.234
				Προς Παραλία (Δημοκρατίας)	2.606	2.295
17	L-17	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Ομήρου & Αλ. Δεσύλλα	Προς Λιμάνι	8.735	8.300
				Προς Αχίλλειο	6.311	5.901
18	L-18	Λ. Επτανήσου	Μεταξύ Ρ. Φεραίου & 10η Πάροδο Δημουλίτσα	Προς Κέρκυρα (Κέντρο)	10.136	9.412
				Προς Αχίλλειο	8.666	7.985

5.2.2. Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις

Για να σχηματισθεί μια πλήρης εικόνα για την κατανομή των κυκλοφοριακών φόρτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, έγιναν μετρήσεις φόρτων στρεφουσών κινήσεων σε κόμβους του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής.

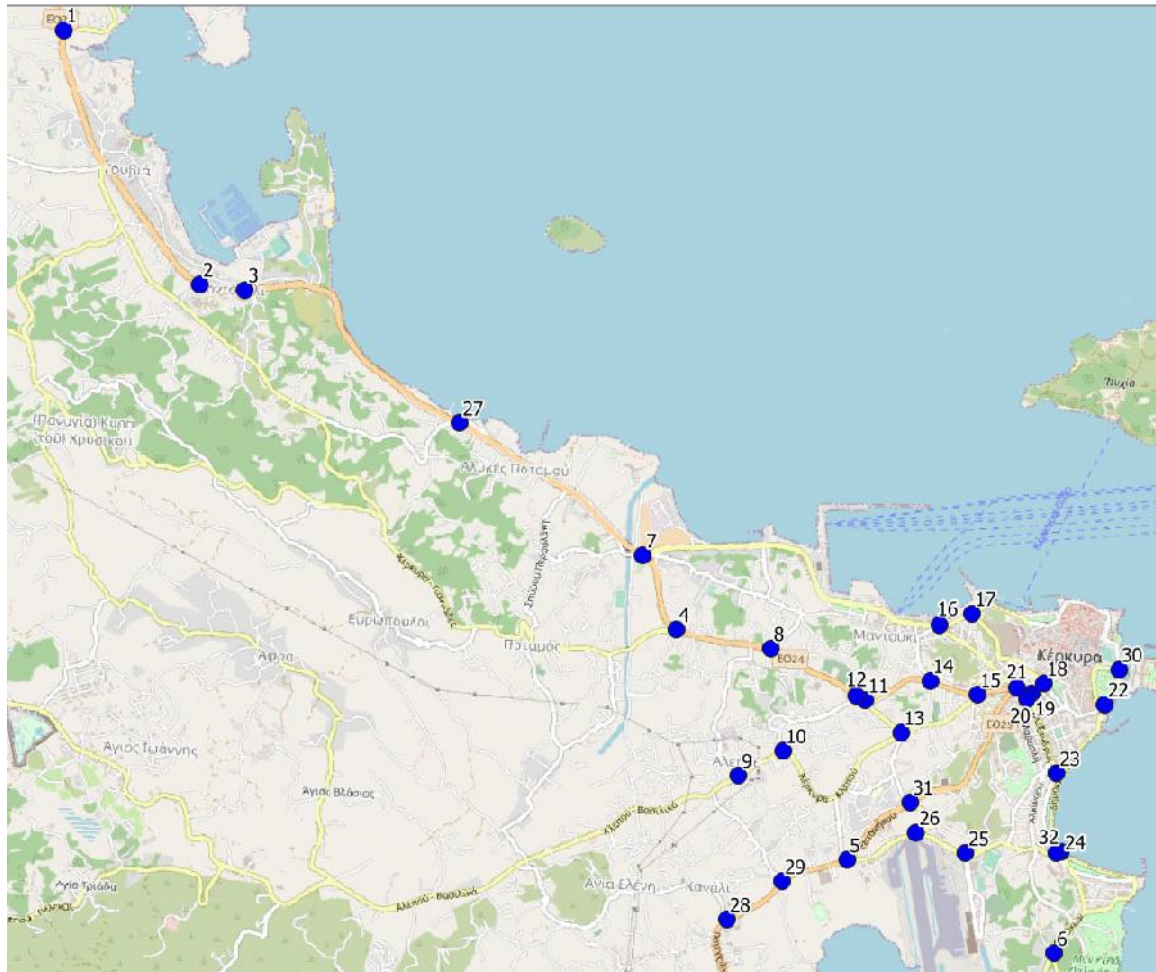
Οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων διενεργήθηκαν με παρατηρητές, με τη χρήση μηχανικών καταμετρητών χειρός και με συμπλήρωση ειδικών διαμορφωμένων εντύπων. Ο καθορισμός των κόμβων, στους οποίους πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις, έγινε σε συνεννόηση με την Αναθέτουσα Αρχή και ο στόχος ήταν να καταμετρηθούν όλοι οι βασικοί κόμβοι του οδικού δικτύου.

Η καταγραφή από τους παρατηρητές έγινε κατευθείαν σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ). Με τους ακόλουθους συντελεστές μετατροπής:

- Δίκυκλα, = 0,33 ΜΕΑ
- Ι.Χ. – Ταξί - Ημιφορτηγά, = 1,0 ΜΕΑ
- 2αξονικά Φορτηγά - Πούλμαν, Σχολικά Λεωφορεία = 2,0 ΜΕΑ
- 3αξονικά και μεγαλύτερα φορτηγά – Λεωφ. ΚΤΕΛ = 3,0 ΜΕΑ

Συνολικά **πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις σε 32 κόμβους του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης**, όπως φαίνεται στο **Σχήμα 5.7**. Οι μετρήσεις διενεργήθηκαν τις ημερομηνίες 5/10/2021 – 21/10/2021, για τα χρονικά διαστήματα 07:30 – 10:00 (πρωινή ώρα αιχμής), 13:00 – 16:00 (απογευματινή ώρα αιχμής) και 17:30 – 20:00 (βραδινή ώρα αιχμής).

Πριν από την πραγματοποίηση των μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων, έγινε επίσκεψη και αναγνώριση σε κάθε κόμβο, όπου προσδιορίστηκαν οι στρέφουσες κινήσεις και αποτυπώθηκε το σκαρίφημα του κόμβου.

Σχήμα 5.7 Θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις

Στον **Πίνακα 5.3** που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις όπου πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων.

Πίνακας 5.3 Θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων

Κωδικός Κόμβου	Περιγραφή	Ημερομηνία
K-01	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Ανώνυμη οδός προς Λίμνη	5/10/2021
K-02	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Ανώνυμη οδός προς Γενικό Νοσοκομείο	5/10/2021
K-03	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Ανώνυμη οδός προς Μαρίνα Γουβιών	5/10/2021
K-04	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Ελεούσης	5/10/2021
K-05	Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου & Λ. Επτανήσου & Κατσιμίδα	13/10/2021
K-06	Φαιάκων & Παλαιόπολης	6/10/2021
K-07	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Εθν. Αντιστάσεως	6/10/2021
K-08	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Νικ. Βεντούρα	12/10/2021
K-09	Επ.Ο. Κέρκυρας – Πέλεκα & Ανώνυμη οδός	21/10/2021
K-10	Επ.Ο. Κέρκυρας – Πέλεκα & Φέλιξ Λαμες	21/10/2021
K-11	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Αλ. Παναγούλη	6/10/2021
K-12	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Καπουτσίνων	6/10/2021
K-13	Επ.Ο. Κέρκυρας – Πέλεκα & Αλ. Παναγούλη & Μ. Μαργαρίτη & Ρ. Φεραίου	6/10/2021
K-14	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Σπ. Βασιλείου & Ε. Ναπολέοντος	12/10/2021
K-15	Ιουλίας Ανδρεάδη & Πολ. Κωνστάντα & Μ. Μαργαρίτη	12/10/2021
K-16	Εθν. Αντιστάσεως & Ελ. Βενιζέλου & Ι. Θεοτόκη & Ξεν. Στρατηγού	13/10/2021
K-17	Ελ. Βενιζέλου & Λοχ. Σπ. Βλαίκου & 9 ^η παρ. Ι. Θεοτόκη	13/10/2021
K-18	Σταμ. Δεσύλλα & Γ. Θεοτόκη	12/10/2021
K-19, K-20	Πλ. Γ. Θεοτόκη & Ι. Θεοτόκη & Λ. Αλεξάνδρας & Μητρ. Μεθοδίου	13/10/2021
K-21	Πολ. Κωνστάντα & Ι. Θεοτόκη & Δ. Δημουλίτσα & Γ. Θεοτόκη	12/10/2021
K-22	Ακαδημίας & Αγ. Πολυτεχνείου & Λ. Δημοκρατίας	13/10/2021
K-23	Λ. Δημοκρατίας & Λ. Αλεξάνδρας & Μενεκράτους	12/10/2021
K-24	Λ. Δημοκρατίας & Αλ. Δεσύλλα & Αθ. Καβαδά	18/10/2021
K-25	Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου & Ανώνυμη οδός προς Αεροδρόμιο	6/10/2021
K-26	Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου & Ε.Ο. Λευκίμης	6/10/2021
K-27	Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας & Ανώνυμη οδός	5/10/2021
K-28	Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου & Ανώνυμη οδός προς Κανάλι	19/10/2021
K-29	Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου & Ανώνυμη οδός	19/10/2021
K-30	Αγωνιστών Πολυτεχνείο & Βίκτωρος Δουσμάνη	18/10/2021
K-31	Λ. Επτανήσου & Ρήγα Φεραίου	18/10/2021
K-32	Αλ. Δεσύλλα & Μητρ. Αθανασίου	18/10/2021

Τα αναλυτικά αποτελέσματα των μετρήσεων παρουσιάζονται στο **Παράρτημα ΙΙΙ** που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

Στα **Σχέδια Α-3.1** και **Α-3.2** απεικονίζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων στρεφουσών κινήσεων κατά την πρωινή αιχμή 08:00 - 09:00.

5.2.3. Ανάλυση μετρήσεων κυκλοφορίας – Πύλες της πόλης

Οι βασικές πύλες εισόδου / εξόδου της πόλης της Κέρκυρας είναι (**Πίνακας 5.4 & Σχήμα 5.8**).

Πίνακας 5.4 Πύλες

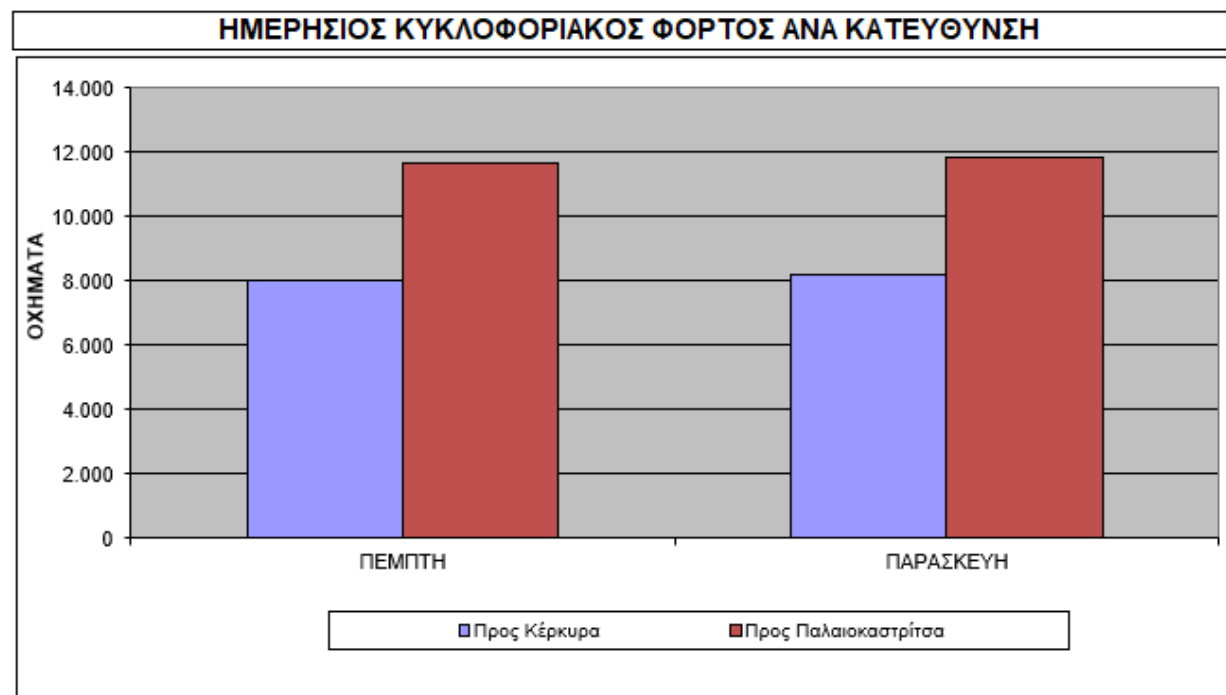
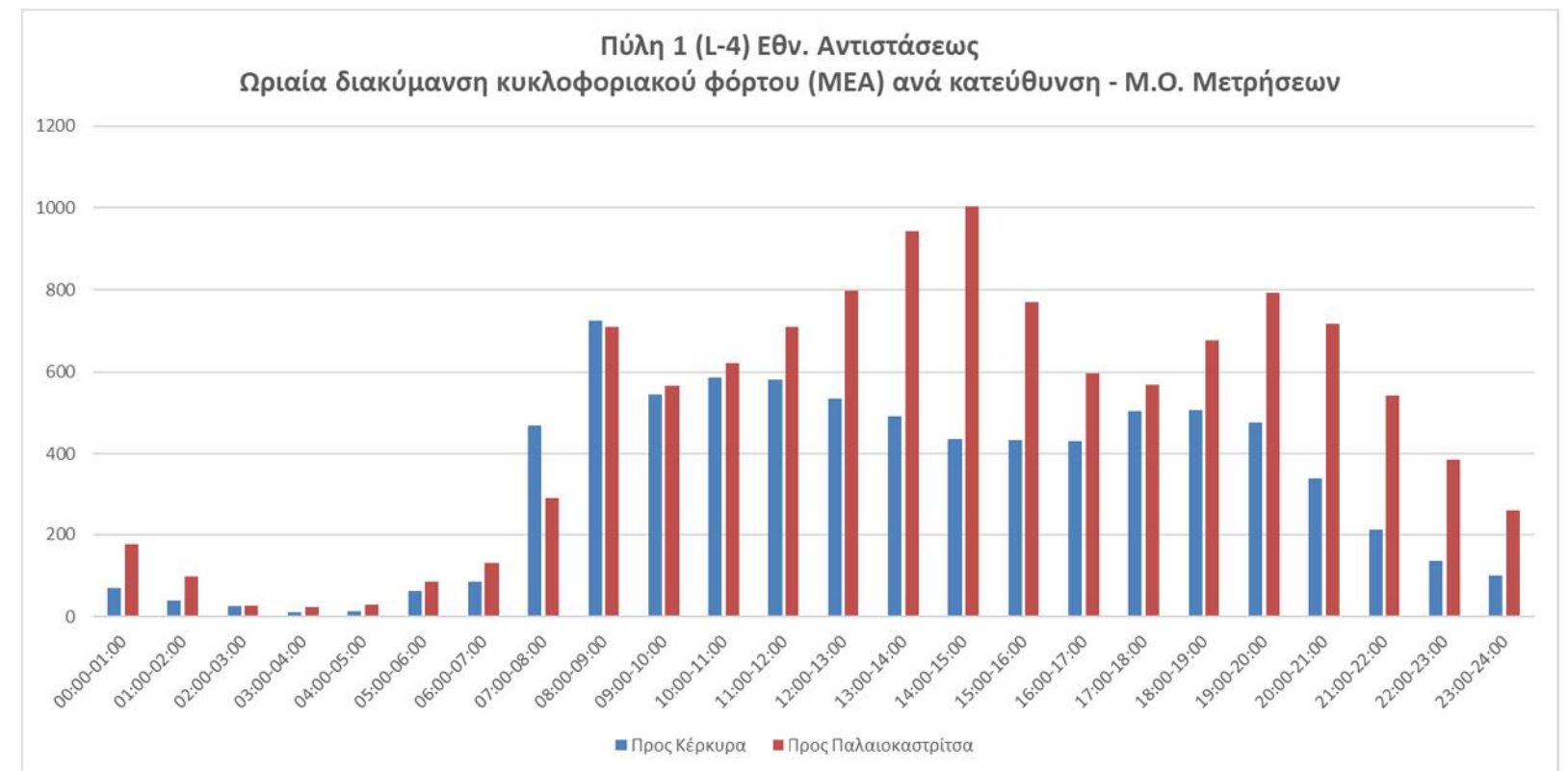
		Οδός	Περιγραφή
ΠΥΛΗ-1	Διατομή L-4	Εθνικής Αντιστάσεως	Μεταξύ Νικ. Ζερβού & Ανδρ. Κάλβου
ΠΥΛΗ-2	Διατομή L-5	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	Καθολικό Νεκροταφείο
	Διατομή L-8	Καπουτσίνων	Μεταξύ Αστεροσκοπείου & Σπ. Βουτσινά
ΠΥΛΗ-3	Διατομή L-6	Επ. Οδός Κέρκυρας - Πέλεκα	Μεταξύ Κάτω Κουλινών & Φελίξ Λαμές
ΠΥΛΗ-4	Διατομή L-7	Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου	Μεταξύ Λεωφ. Επτανήσου & ΕΡΤ
ΠΥΛΗ-5	Διατομή L-17	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Ομήρου & Αλ. Δεσύλλα

Στα **Σχήματα 5.9** έως **5.13** που ακολουθούν, παρουσιάζεται η ημερήσια και ωριαία διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου ανά κατεύθυνση, καθώς και η σύνθεση της κυκλοφορίας (δίκυκλα, ελαφρά, βαρέα οχήματα) σε κάθε Πύλη.

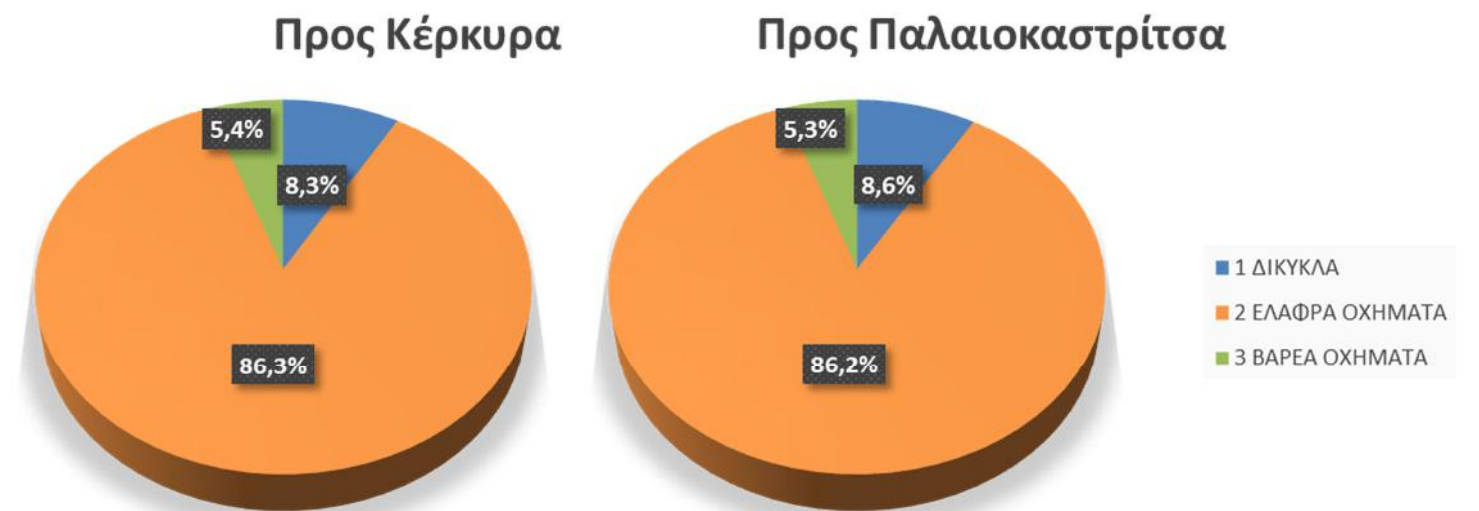
Σχήμα 5.8 Πύλες



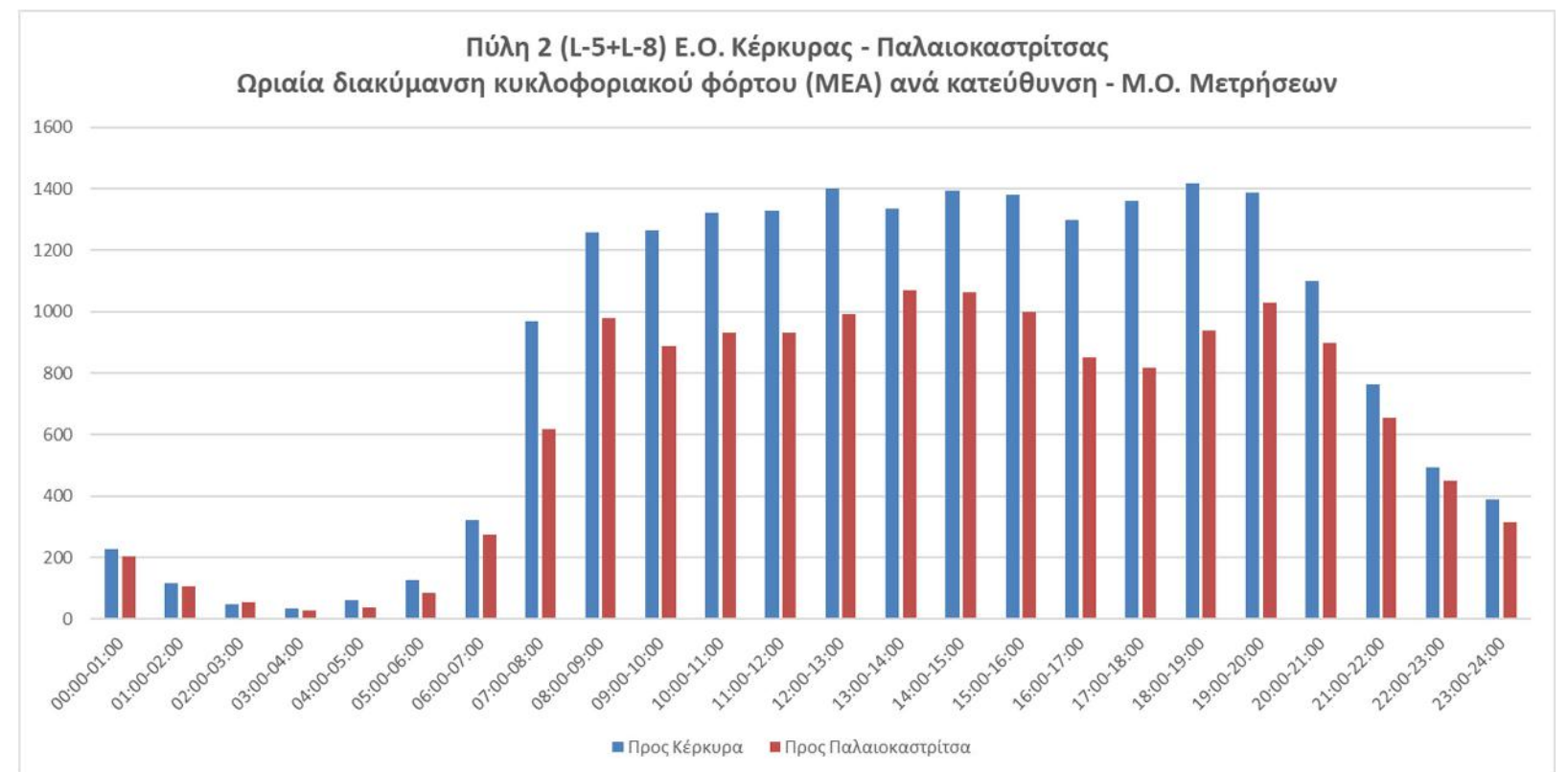
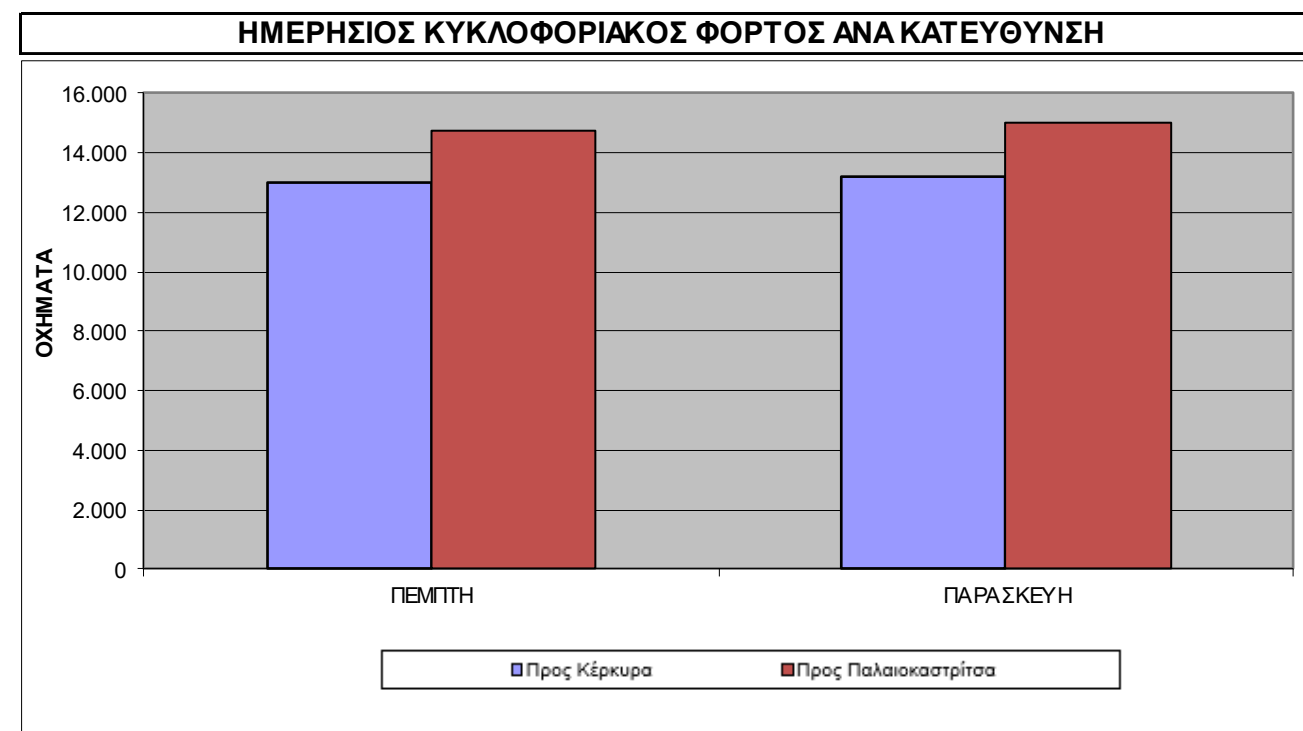
Σχήμα 5.9 Πύλη 1 – Εθν. Αντιστάσεως



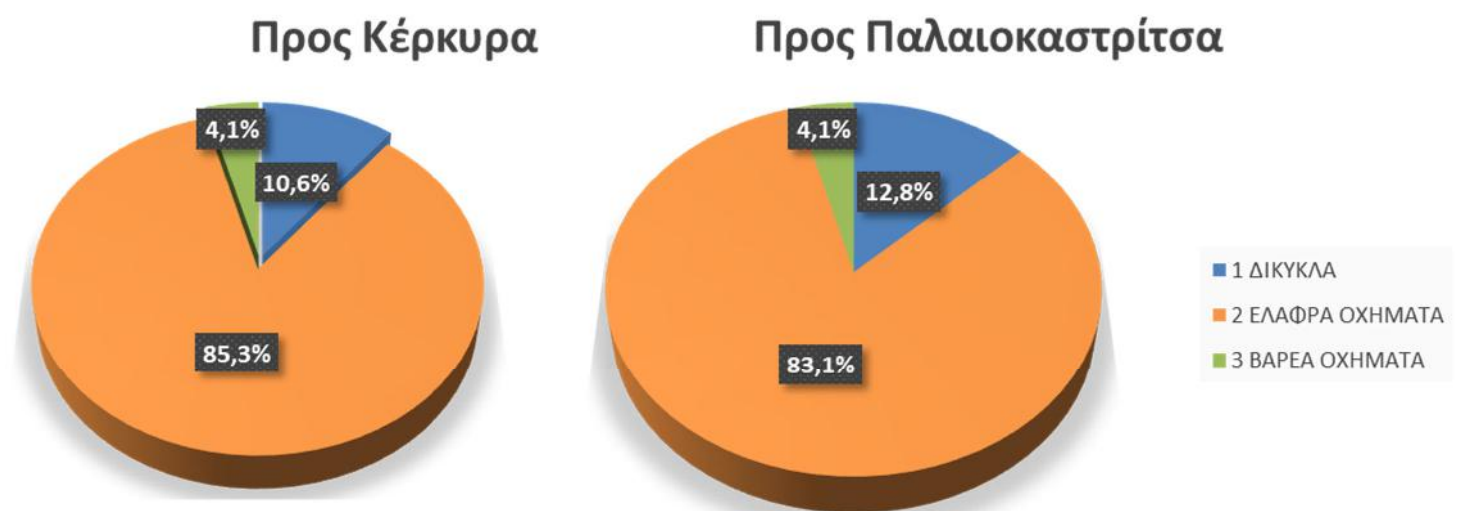
Σύνθεση κυκλοφορίας 08:00 - 09:00



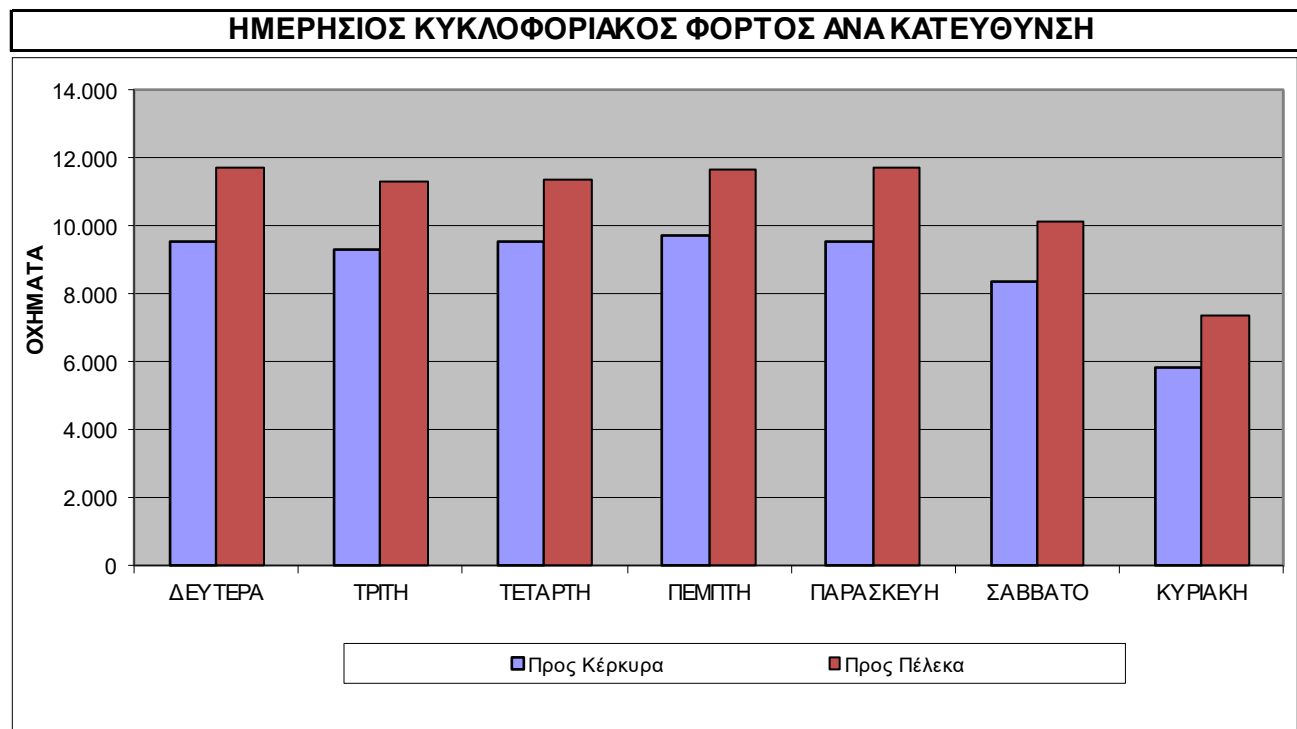
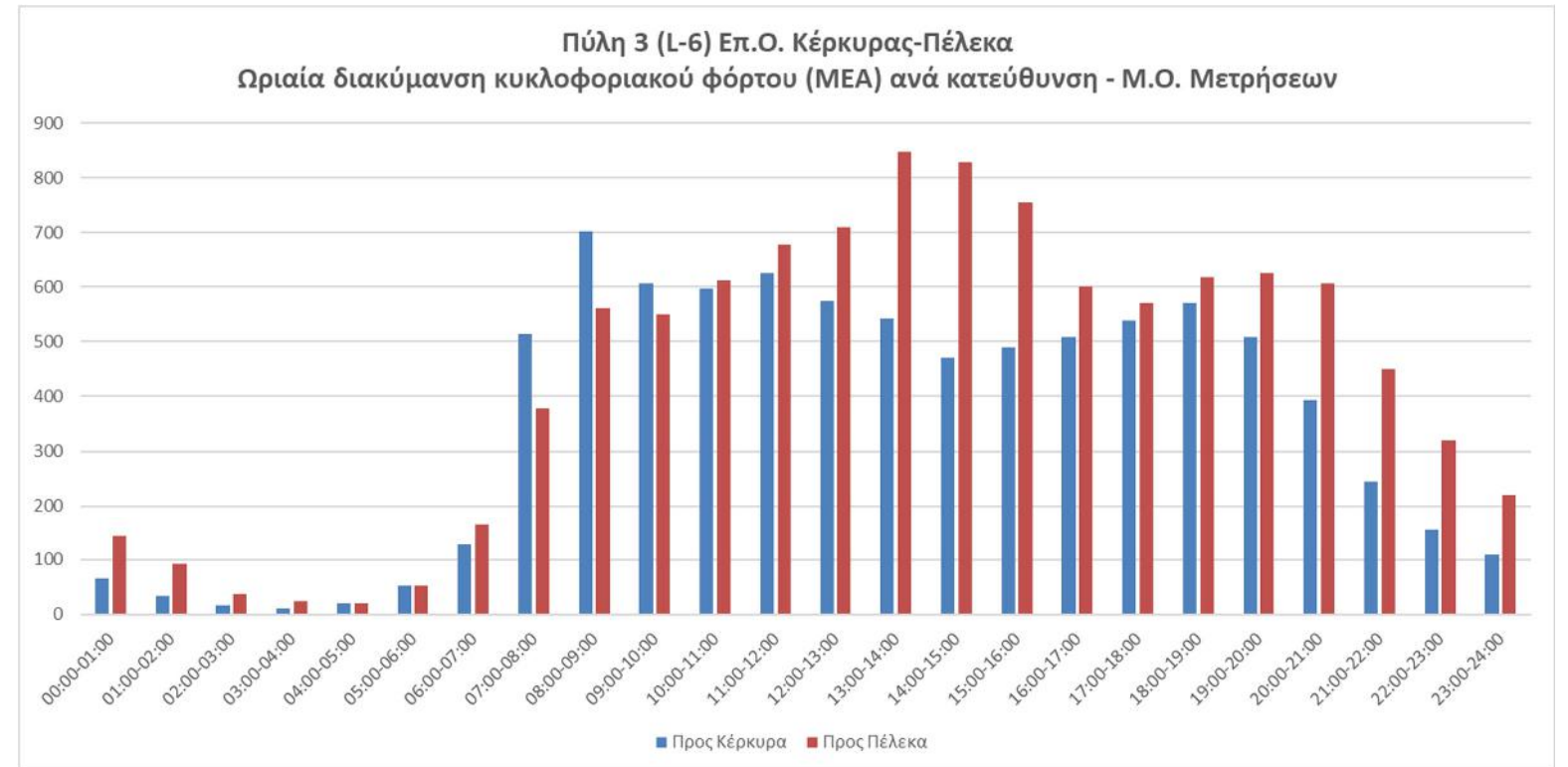
Σχήμα 5.10 Πύλη 2 – Ε.Ο. Κέρκυρας-Παλαιοκαστρίτσας



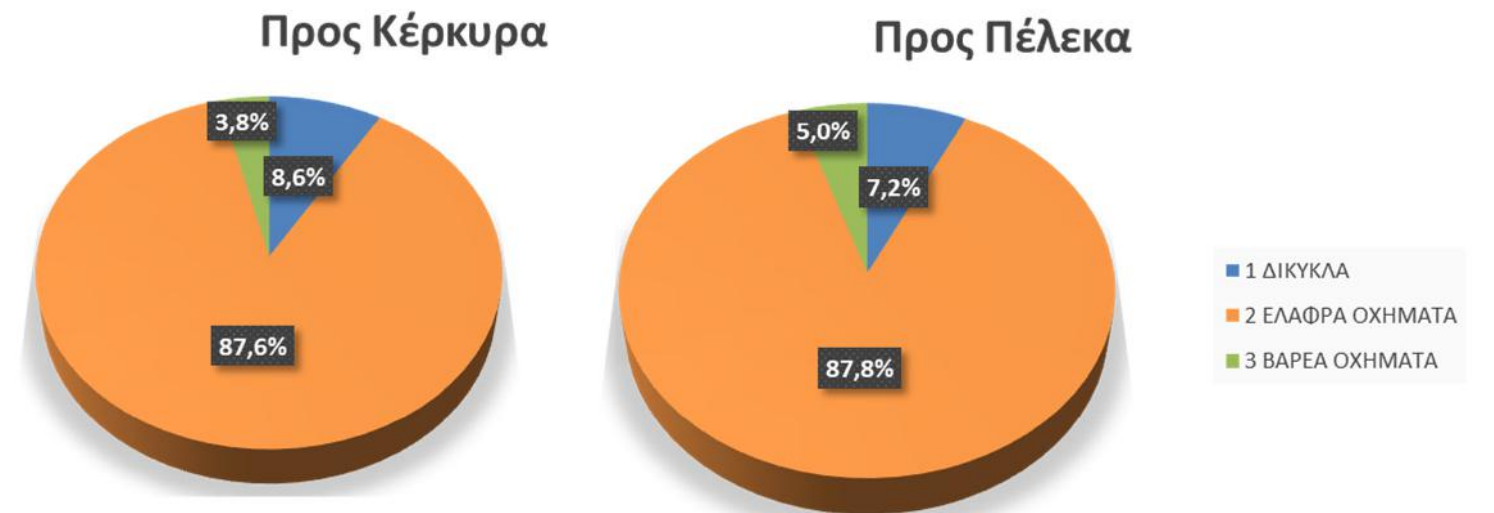
Σύνθεση κυκλοφορίας 08:00 - 09:00



Σχήμα 5.11 Πύλη 3 – Επ.Ο. Κέρκυρας-Πέλεκα



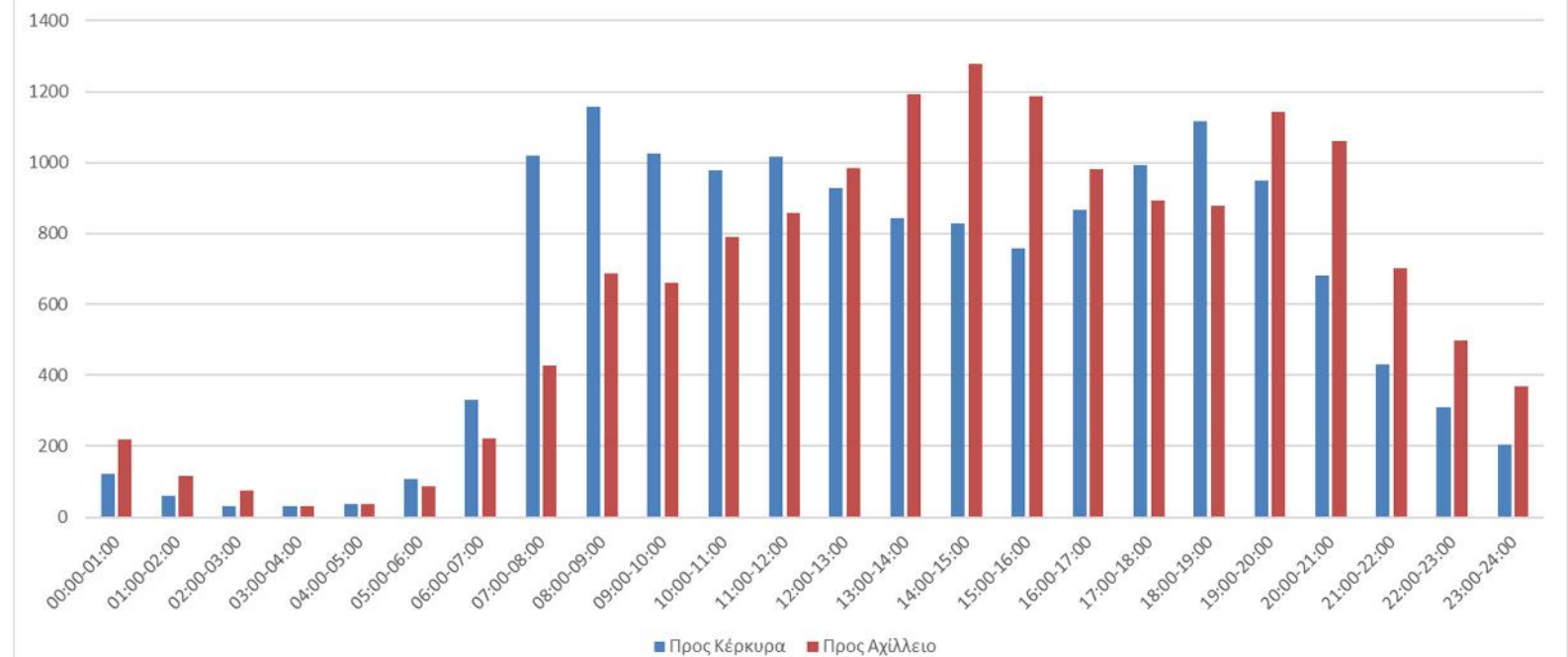
Σύνθεση κυκλοφορίας καθημερινής (Δευτέρα-Παρασκευή) 08:00 - 09:00



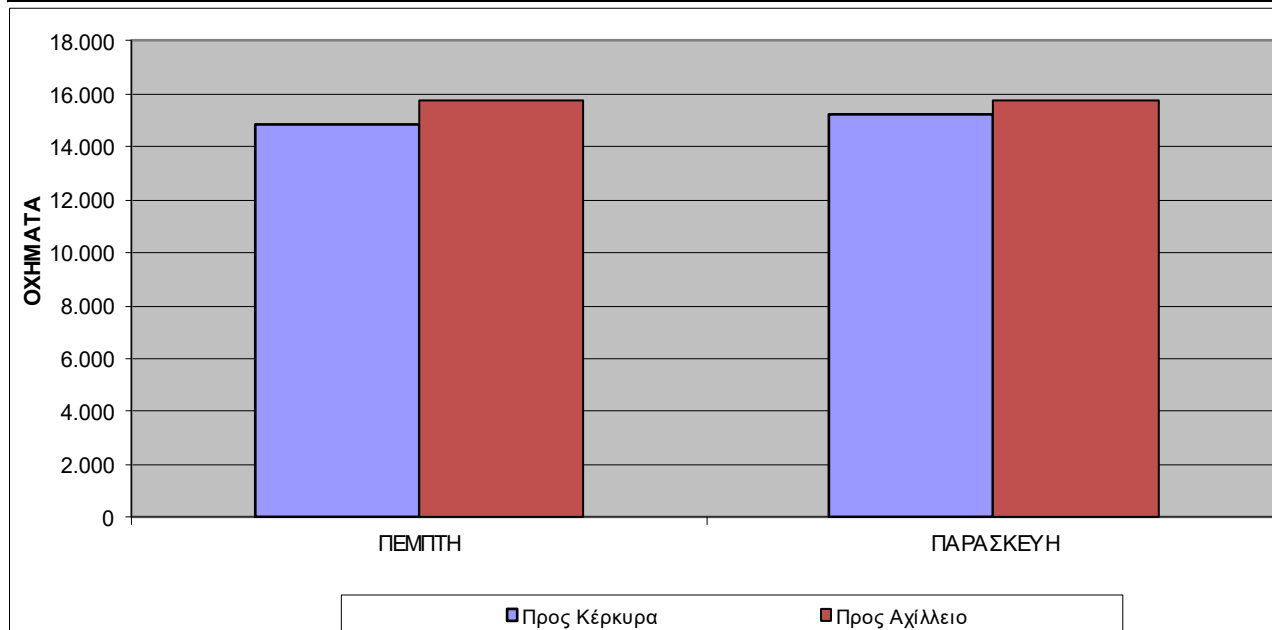
Σχήμα 5.12 Πύλη 4 – Ε.Ο. Κέρκυρας-Αχιλλείου



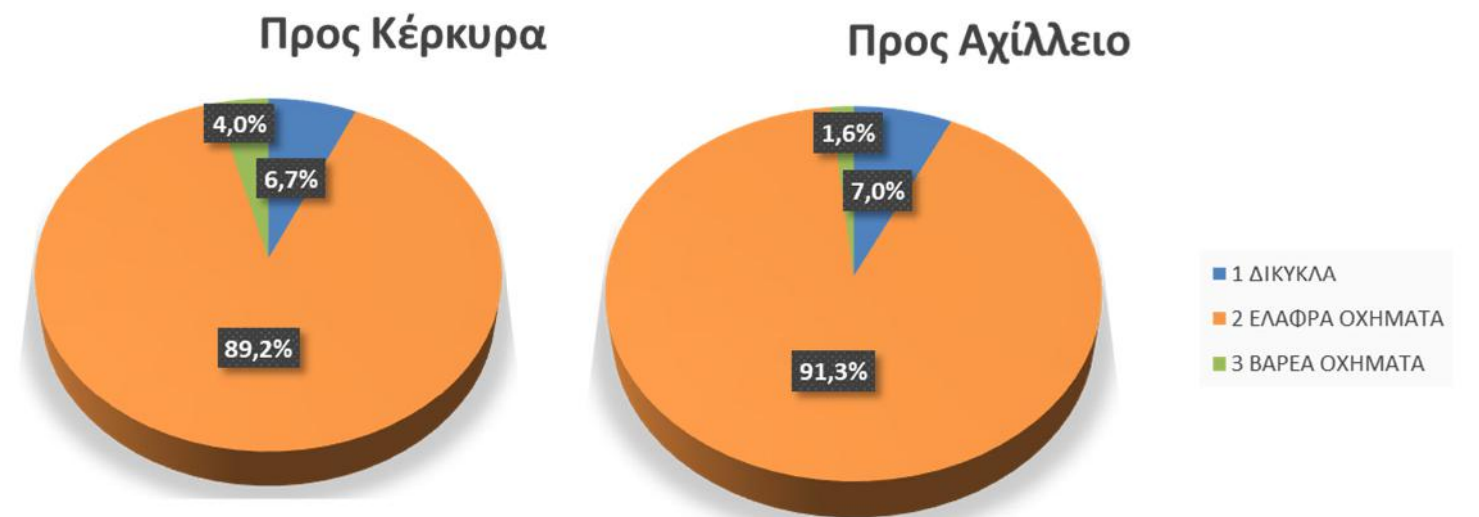
Πύλη 4 (L-7) Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου
Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου (ΜΕΑ) ανά κατεύθυνση - Μ.Ο. Μετρήσεων



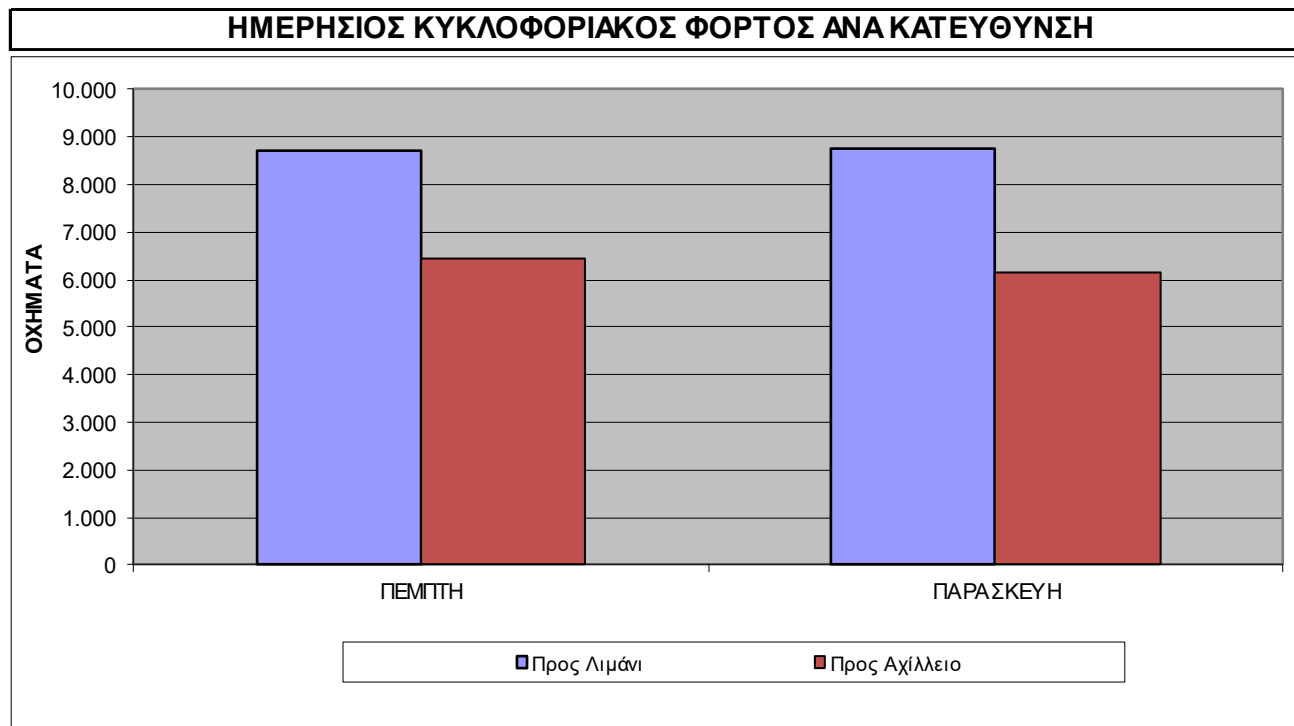
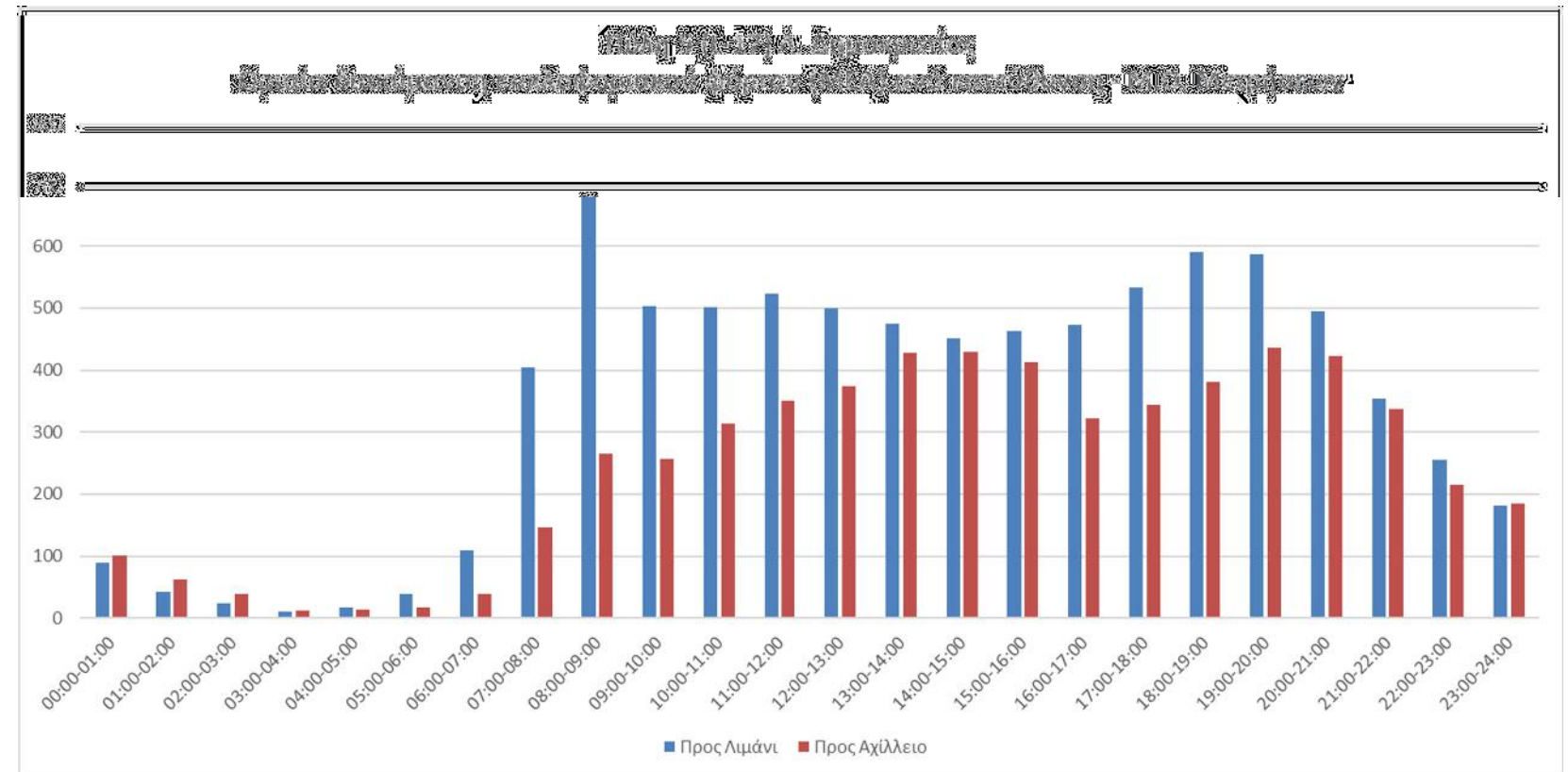
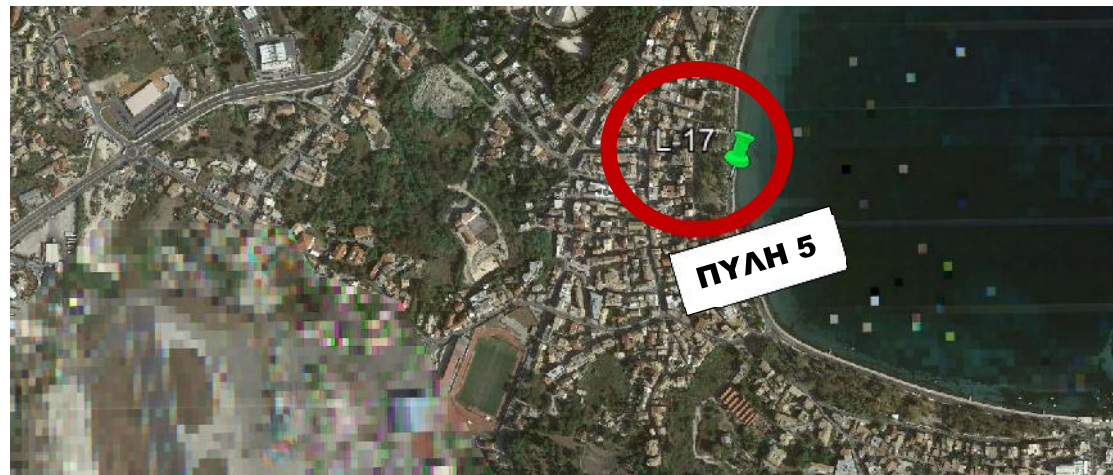
ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ



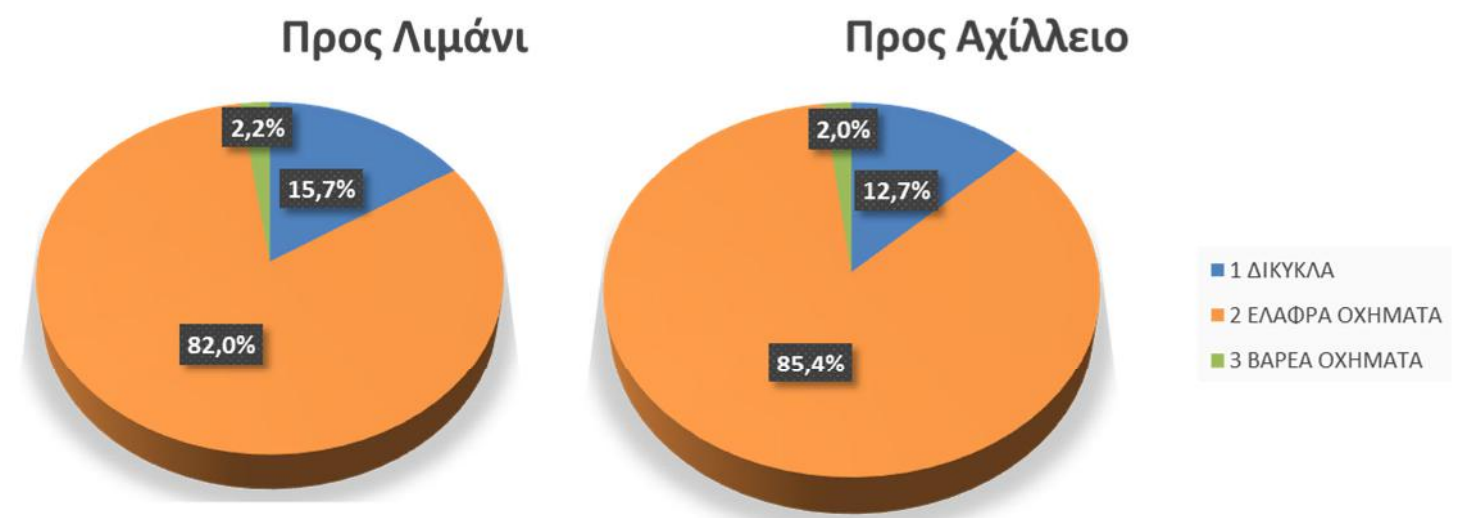
Σύνθεση κυκλοφορίας 08:00 - 09:00



Σχήμα 5.13 Πύλη 5 – Λ. Δημοκρατίας



Σύνθεση κυκλοφορίας 08:00 - 09:00



Στους **Πίνακες 5.5 και 5.6** παρουσιάζεται η κατανομή του Μέσου Ημερήσιου Κυκλοφοριακού Φόρτου και του Μέσου Ωριαίου Κυκλοφοριακού Φόρτου Πρωινής Αιχμής (08:00-9:00), αντίστοιχα, τυπικής καθημερινής στις Πύλες εισόδου - εξόδου της κεντρικής περιοχής της πόλης. Στα **Σχήματα 5.14 και 5.15** απεικονίζονται γραφικά τα ποσοστά εισόδου / εξόδου ανά Πύλη, στο σύνολο του 24ωρου και στην ώρα πρωινής αιχμής, αντίστοιχα. Προκύπτει ότι η Πύλη 2 (Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας) αποτελεί την σημαντικότερη Πύλη Εισόδου με ποσοστό 34,2% του ημερήσιου φόρτου εισόδου, ενώ ακολουθεί η Πύλη 4 (Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου) με ποσοστό 24,4%. Αντιστοίχως, κατά την έξοδο, οι σημαντικότερες πύλες σε ημερήσια βάση, είναι οι 2 (Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας) και 4 (Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου) με ποσοστό και στις δύο περιπτώσεις της τάξης του 26%. Τα χαμηλότερα ποσοστά σε επίπεδο 24ώρου παρουσιάζονται στην πύλη 5 (Λ. Δημοκρατίας) με ποσοστό 13,6% κατά την είσοδο και 10,0% κατά την έξοδο.

Πίνακας 5.5 Κατανομή Μέσου Ημερήσιου Κυκλοφοριακού Φόρτου τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου

		ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ΜΕΑ)	
		ΕΙΣΟΔΟΥ	ΕΞΟΔΟΥ
ΠΥΛΗ-1	Εθνικής Αντιστάσεως	7.816 (12,8%)	11.524 (19,4%)
ΠΥΛΗ-2	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	20.806 (34,2%)	15.218 (25,7%)
ΠΥΛΗ-3	Επ. Οδός Κέρκυρας -Πέλεκα	9.141 (15%)	11.242 (19,0%)
ΠΥΛΗ-4	Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου	14.834 (24,4%)	15.380 (26,0%)
ΠΥΛΗ-5	Λ. Δημοκρατίας	8.300 (13,6%)	5.901 (10,0%)

Πίνακας 5.6 Κατανομή Μέσου ωριαίου Κυκλοφοριακού Φόρτου Πρωινής Αιχμής (08:00-09:00) τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου

		ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ΜΕΑ)	
		ΕΙΣΟΔΟΥ	ΕΞΟΔΟΥ
ΠΥΛΗ-1	Εθνικής Αντιστάσεως	725 (15,6%)	710 (21,4%)
ΠΥΛΗ-2	Ε.Ο. Κέρκυρας - Παλαιοκαστρίτσας	1.256 (27,0%)	980 (29,6%)
ΠΥΛΗ-3	Επ. Οδός Κέρκυρας -Πέλεκα	837 (18,0%)	672 (20,3%)
ΠΥΛΗ-4	Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου	1.157 (24,8%)	687 (20,7%)
ΠΥΛΗ-5	Λ. Δημοκρατίας	682 (14,6%)	264 (8,0%)

Σχήμα 5.14 Κατανομή Μέσου Ημερήσιου Κυκλοφοριακού Φόρτου τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου



Σχήμα 5.15 Κατανομή Μέσου ωριαίου Κυκλοφοριακού Φόρτου Πρωινής Αιχμής (08:00-09:00) τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ) στις Πύλες εισόδου - εξόδου



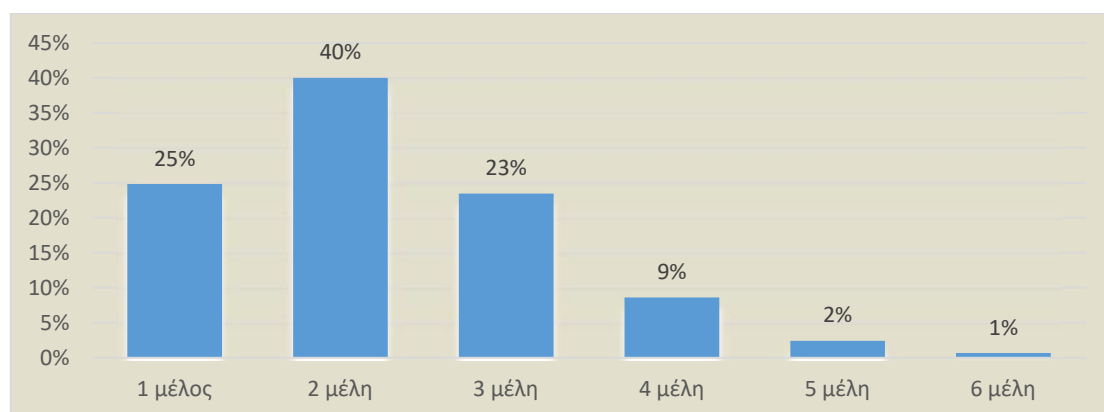
5.3. Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων στα νοικοκυριά

5.3.1. Ανάλυση στοιχείων ερωτηματολογίων Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων στα νοικοκυριά

Το προφίλ των νοικοκυριών

Η έρευνα διενεργήθηκε σε 290 νοικοκυριά. Η κατανομή των νοικοκυριών με βάση το πλήθος των μελών τους δίνεται στο **Σχήμα 5.16** στη συνέχεια.

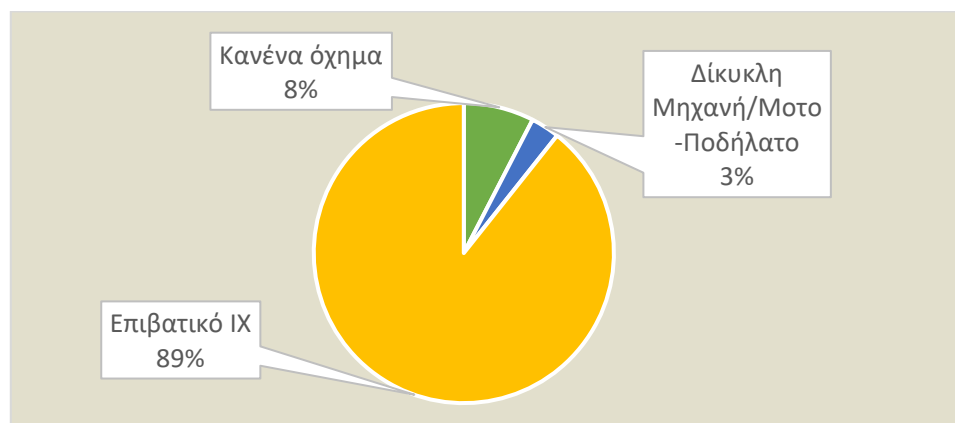
Σχήμα 5.16 Κατανομή νοικοκυριών με βάση το πλήθος των μόνιμων μελών του νοικοκυριού



Όπως φαίνεται στο **Σχήμα 5.16**, τα νοικοκυριά με 1 έως 2 μόνιμα μέλη είναι τα περισσότερα (65%) και ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3 έως 4 μέλη (32%), ενώ τα πλέον πολυπληθή νοικοκυριά με περισσότερα των 5 μελών αγγίζουν το 3% του δείγματος των νοικοκυριών. Σημειώνεται ότι το μέσο μέγεθος των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα είναι τα 2,3 άτομα, ενώ το μέσο μέγεθος νοικοκυριού στην Ελλάδα είναι 2,6 (κατά ΕΛΣΤΑΤ σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής του 2011).

Όσον αφορά στον τύπο του ιδιόκτητου (1^{ου}) οχήματος των ερωτώμενων, σύμφωνα με το Σχήμα παρακάτω, το 89% των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον ένα Επιβατικό Ι.Χ. όχημα, σχεδόν 3% των ερωτώμενων διαθέτουν τουλάχιστον μία δίκυκλη μηχανή ενώ μικρό είναι το ποσοστό (8%) των νοικοκυριών που δεν διαθέτουν κανένα όχημα.

Σχήμα 5.17 Τύπος ιδιόκτητου 1ου οχήματος



Τα στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνουν το πλήθος των νοικοκυριών που κατέχει 2^ο και 3^ο όχημα ανά τύπο οχήματος. Διαπιστώνεται ότι μόνο 171 από τα 290 νοικοκυριά του δείγματος της έρευνας έχουν στην κατοχή τους τρία (3) ή και περισσότερα επιβατικά οχήματα Ι.Χ.

Πίνακας 5.7 Τύπος ιδιόκτητων οχημάτων (1ο – 3ο όχημα)

Τύπος οχήματος	1 ^ο όχημα	2 ^ο όχημα	3 ^ο όχημα
Επιβατικό ΙΧ	259	202	171
Δίκυκλη Μηχανή/Μοτο-Ποδήλατο	9	3	3
Άθροισμα	268	205	174

Πέρα από το είδος οχήματος που έχει στην κατοχή του το νοικοκυριό, οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν και στον τύπο εγκατάστασης που χρησιμοποιούν για στάθμευση. Το 66% (259 οχήματα) του συνόλου των οχημάτων χρησιμοποιούν για στάθμευση κάποιον δημόσιο χώρο ενώ μόλις το 34%(144 οχήματα) σταθμεύουν σε ιδιωτικό χώρο, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο μία θέση στάθμευσης ανεξαρτήτως ζήτησης (Πίνακας 5.8).

Πίνακας 5.8 Τύπος εγκατάστασης που χρησιμοποιείται για στάθμευση

Τύπος χώρου στάθμευσης	1 ^ο όχημα	2 ^ο όχημα	3 ^ο όχημα	Άθροισμα
Δημόσιος	116	79	64	259
Ιδιωτικός	71	45	28	144

Το προφίλ των μελών των νοικοκυριών

Το πλήθος των μελών (άνω των 5 ετών) των **290** νοικοκυριών, τα οποία απογράφηκαν μέσω της έρευνας, ανέρχεται στα **655** άτομα. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία της απογραφής αφορούν στην καταγραφή της θέσης τους στο νοικοκυριό, του φύλου και της ηλικίας τους, καθώς και του ωραρίου εργασίας των εργαζομένων (προφανώς) μελών. Σημειώνεται ότι η μη αναγραφή ωραρίου εργασίας μπορεί να σημαίνει είτε ότι η ηλικία δεν δικαιολογεί την εργασία είτε ότι το συγκεκριμένο κάθε φορά μέλος δεν εργάζεται. Είναι επίσης κάποιες (ελάχιστες) περιπτώσεις, όπου συγκεκριμένα νοικοκυριά δεν θέλησαν να δώσουν στοιχεία ηλικίας, φύλου και ωραρίου εργασίας των μελών τους.

Η κατανομή των 630 (από τα 650) ατόμων ανά θέση στο νοικοκυριό και ανά φύλο (για τα οποία διατίθεται η σχετική πληροφορία), παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 5.9 Κατανομή μόνιμων μελών (άνω των 5 ετών) των νοικοκυριών με βάση τη θέση τους στο νοικοκυριό και το φύλο τους

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ	ΦΥΛΟ		ΠΛΗΘΟΣ ΜΕΛΩΝ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ
	Ανδρας	Γυναίκα	
Ο/Η Σύζυγος (σύντροφος)	210	239	449
Παιδί του Ανδρόγυνου	88	71	159
Γονέας του Ανδρόγυνου	4	11	15
Άλλοι Συγγενείς	3	2	5
Άλλοι Μη Συγγενείς	-	2	2
Άθροισμα	305	325	630

Τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα οδηγούν στα εξής βασικά συμπεράσματα:

- Σαφής υπεροχή σε πλήθος, των βασικών μελών (ο/η σύζυγος/σύντροφος και παιδί του ανδρόγυνου) έναντι των άλλων μόνιμων μελών των απογραφέντων νοικοκυριών.
- Οι γυναίκες υπερτερούν ελάχιστα έναντι των ανδρών (325 έναντι 305).

Η κατανομή των 630 ατόμων ανά θέση στο νοικοκυριό και ανά ηλικία, παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 5.10 Κατανομή μόνιμων μελών (άνω των 5 ετών) των νοικοκυριών με βάση τη θέση τους στο νοικοκυριό και την ηλικία τους

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ	ΠΛΗΘΟΣ ΜΕΛΩΝ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ ΑΝΑ ΕΥΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ					Άθροισμα
	<=18	>18 και <=25	>25 και <=45	>45 και <=65	>65	
Ο/Η Σύζυγος (σύντροφος)	-	3	86	267	93	449
Παιδί του Ανδρόγυνου	68	46	37	8	-	159
Γονέας του Ανδρόγυνου	-	-	-	1	14	15
Άλλοι Συγγενείς	1	1	2	1	-	5
Άλλοι Μη Συγγενείς	-	-	1	-	1	2
Άθροισμα	69	50	126	277	108	630

Τα στοιχεία του πίνακα αυτού οδηγούν στα εξής βασικά συμπεράσματα:

- Το 80% περίπου των καταγεγραμμένων μελών ανήκει στις ηλικιακές ομάδες άνω των 25 ετών και κάτω των 65 ετών.
- Ο/ Η σύζυγοι ανήκουν κατά κύριο λόγο στις ίδιες με τις παραπάνω ηλικιακές ομάδες.
- Σημαντικό είναι το ποσοστό παιδιών που ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 25 - 45 έτη, ενώ στην κατηγορία «άλλοι συγγενείς» καταγράφηκαν ελάχιστα μέλη.
- Οι υπερήλικες (άνω των 65 ετών) αντιπροσωπεύουν το 17% περίπου του συνόλου των απογραφέντων μελών.

Τέλος, η κατανομή των μελών (άνω των 5 ετών) των νοικοκυριών που απογράφηκαν, ανά ηλικία και ωράριο εργασίας, αποτυπώνεται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 5.11 Κατανομή μόνιμων μελών (άνω των 5 ετών) των νοικοκυριών με βάση την ηλικία τους και το ωράριο εργασίας

ΩΡΑΡΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΜΕΛΩΝ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ ΑΝΑ ΕΥΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ					Άθροισμα
	<=18	>18 και <=25	>25 και <=45	>45 και <=65	>65	
Δεν εργάζεται	69	26	21	97	103	316
Σταθερό	-	15	81	155	2	253
Ελαστικό	-	3	15	12	3	33
Εναλλασσόμενο ή Περιοδικό	-	6	9	13	-	28
Άθροισμα	69	50	126	277	108	630

Η ανάγνωση των παραπάνω στοιχείων οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα:

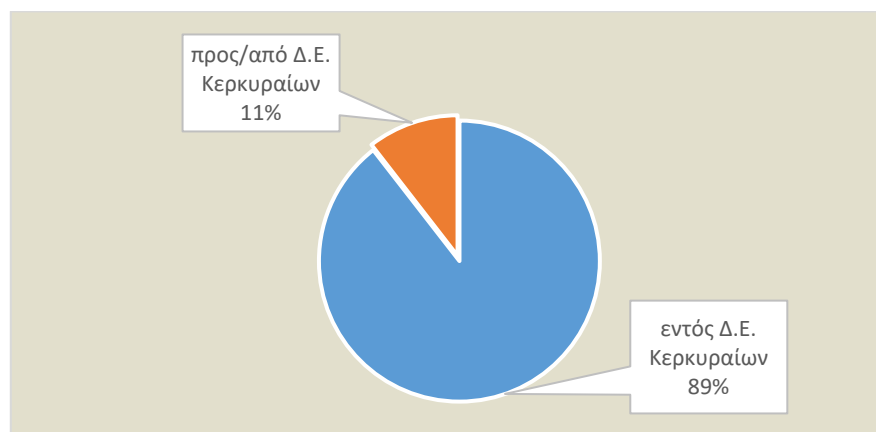
- Το σύνολο των μελών των νοικοκυριών που δεν δήλωσαν ωράριο εργασίας άρα και δεν εργάζονται ανέρχεται στο 50% (316 μέλη) επί του συνόλου (630 μέλη νοικοκυριών).
- Το σύνολο των ανέργων μελών νοικοκυριών που ανήκουν στις παραγωγικές ηλικίες (άνω των 18 ετών και κάτω των 65) αντιπροσωπεύει το 45% των συνολικά καταγεγραμμένων χωρίς ωράριο εργασίας.
- Το ποσοστό των μελών που ανήκουν στις παραγωγικές ηλικίες και εργάζονται ανέρχεται στο 50% επί του συνόλου (630 μέλη νοικοκυριών).
- Η πλειοψηφία εξ αυτών εργάζεται με σταθερό ωράριο εργασίας (ποσοστό 80% περίπου) , ενώ ακολουθούν αυτοί που εργάζονται με ελαστικό ωράριο (ποσοστό 10% περίπου). Το υπόλοιπο 10% εργάζεται με εναλλασσόμενο ή περιοδικό ωράριο.
- Σε ότι αφορά στην ειδική κατηγορία των ατόμων κάτω των 18 ετών δεν εργάζεται κανένας , ενώ σε ότι αφορά στην κατηγορία των ατόμων άνω των 65 ετών, ένα ποσοστό 0,3% συνεχίζει να εργάζεται.

Το προφίλ των μετακινήσεων των μελών των νοικοκυριών

Τα ατομικά χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των μελών των νοικοκυριών αποτυπώνονται στα Σχήματα που ακολουθούν.

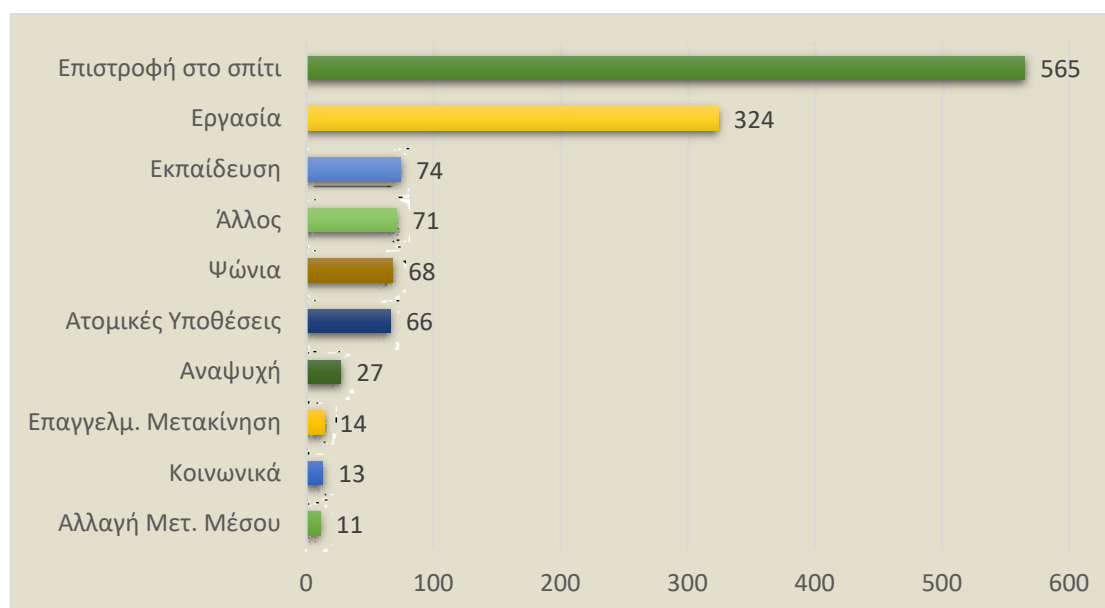
Στο παρακάτω Σχήμα κατανέμονται οι μετακινήσεις με βάση την προέλευση και τον προορισμό τους. Πιο συγκεκριμένα ως:

- μετακινήσεις **προς/από δήμο** χαρακτηρίζονται οι μετακινήσεις που έχουν ένα από τα δύο τους άκρα εντός της Περιοχής Μελέτης, και το άλλο άκρο εκτός της Περιοχής Μελέτης.
- μετακινήσεις **εντός δήμου** χαρακτηρίζονται οι μετακινήσεις που έχουν και τα δύο άκρα στο εσωτερικό της Περιοχής Μελέτης.

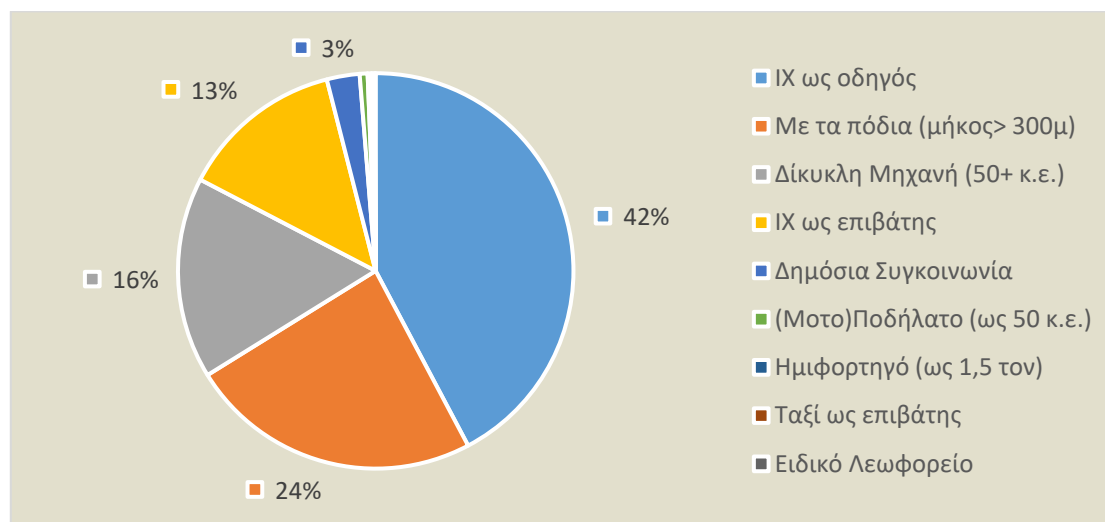
Σχήμα 5.18 Προέλευση – Προορισμός μετακινήσεων

Με βάση τα αποτελέσματα του **Σχήματος 5.18**, το 89% των μετακινήσεων έχουν και τα δύο άκρα τους εντός της Περιοχής Μελέτης, το 11% των μετακινήσεων έχουν ένα από τα δύο άκρα τους εκτός της Περιοχής Μελέτης.

Αναφορικά με το σκοπό μετακίνησης των πραγματοποιούμενων μετακινήσεων, το 46% (565 άτομα) των μετακινήσεων πραγματοποιούνται με σκοπό την επιστροφή στο σπίτι, το 26% των μετακινήσεων με σκοπό την εργασία, ενώ τον 11% των μετακινήσεων έχουν ως σκοπό μετακίνησης τα ψώνια και τις ατομικές υποθέσεις και 6% την εκπαίδευση.

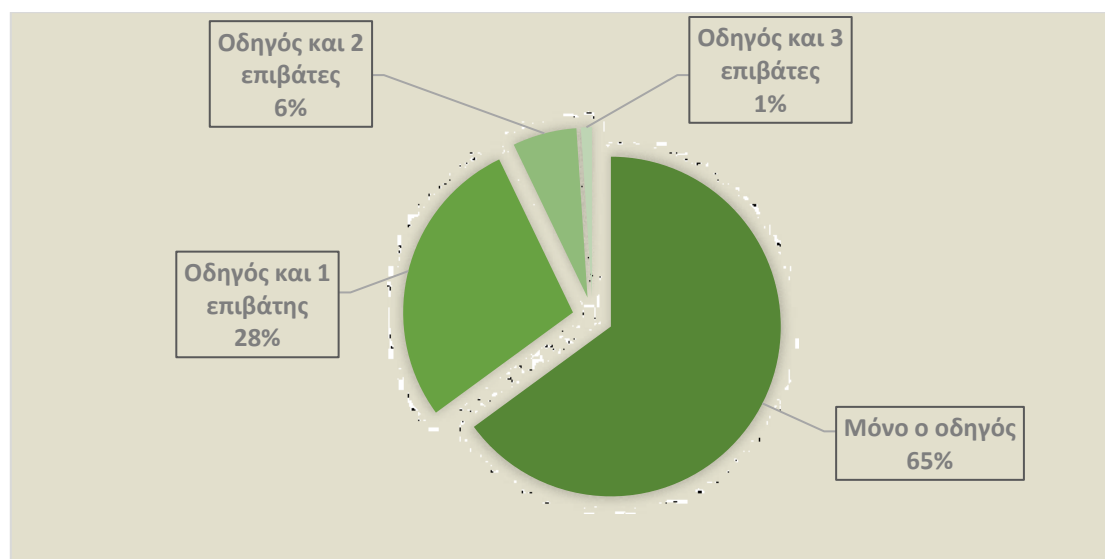
Σχήμα 5.19 Σκοπός μετακίνησης

Σύμφωνα με το **Σχήμα 5.20** στη συνέχεια, το 55% των μετακινούμενων χρησιμοποιούν για τη μετακίνηση τους το Ι.Χ. είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες, το 24% μετακινείται πεζή ενώ οι μετακινήσεις που καταγράφηκαν με (μοτο)ποδήλατο/ Δίκυκλη Μηχανή (50+ κ.ε.) ήταν 17%. Το ποσοστό επιλογής των Δημοσίων Συγκοινωνιών ως μέσο μετακίνησης ανέρχεται στο 3%, ενώ για τις υπόλοιπες κατηγορίες (βλ. Σχήμα παρακάτω) τα ποσοστά είναι μηδενικά.

Σχήμα 5.20 Κατανομή μετακινήσεων με βάση το μέσο μεταφοράς

Όσον αφορά τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στην Περιοχή Μελέτης τα σημαντικότερα στοιχεία, όπως αυτά προέκυψαν από την έρευνα μετακινήσεων που διεξήχθη σε νοικοκυριά, αφορούν στα εξής:

Στο 65% των περιπτώσεων ήταν μόνο ο οδηγός στο όχημα και αυτό το ποσοστό μειώνεται εκθετικά για περισσότερα άτομα στο όχημα, 28% για οδηγό και 1 επιβάτη, 6% για οδηγό και 2 επιβάτες και 1% για οδηγό και 3 ή περισσότερους επιβάτες.

Σχήμα 5.21 Αριθμός ατόμων στο όχημα (Ι.Χ. ή ημιφορτηγό)

5.3.2. Αξιολόγηση ποιοτικών δεικτών Συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, Ποδηλάτου και Πεζή Μετακίνησης και Ι.Χ./ δίκυκλων

Δημογραφικά Συμμετεχόντων

Στις παραγράφους που ακολουθούν συνοψίζονται τα ευρήματα της ειδικής έρευνας αξιολόγησης ποιοτικών δεικτών του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών (ΔΣ), ποδηλάτου, πεζή μετακίνησης και μετακίνησης με Ι.Χ./δίκυκλα, που πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού των Μετακινήσεων στα νοικοκυριά. Για τις ανάγκες της συγκεκριμένης έρευνας

χρησιμοποιήθηκε ερωτηματολόγιο που ειδικά σχεδιάστηκε για το σκοπό αυτό από τον Ανάδοχο και εγκρίθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή.

Συνολικά συμπληρώθηκαν **286** ερωτηματολόγια, τα οποία αναλύονται σε:

- 80 ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν παράλληλα με την Έρευνα Π-Π των μετακινήσεων στα νοικοκυριά και
- 206 με τη βοήθεια της ηλεκτρονικής μορφής του ίδιου ερωτηματολογίου που αναρτήθηκε στην ιστοσελίδας του έργου.

Οι πολίτες μέσω της συμμετοχής τους στη συγκεκριμένη έρευνα τοποθετήθηκαν σε κρίσιμα θέματα που αφορούν στο σύστημα μεταφορών της πόλης συνολικά και σε καθένα από τα βασικά μέσα μεταφοράς που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούνται. Καθένα από τα μέσα μεταφοράς αυτά και όλα μαζί θα αποτελέσουν αντικείμενο προβληματισμού και πεδίο διατύπωσης παρεμβάσεων/ μέτρων στη συνέχεια, στα πλαίσια διαμόρφωσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων.

Η συγκεκριμένη έρευνα, όπως προαναφέρθηκε, πραγματοποιήθηκε μέσω της χρήσης συγκεκριμένου ερωτηματολογίου (ανατρέξτε στο **Παράρτημα IV**), το οποίο αποτελείται από τις ακόλουθες ενότητες:

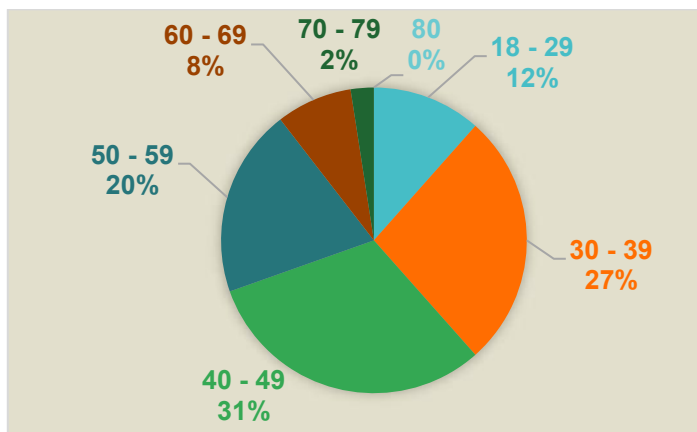
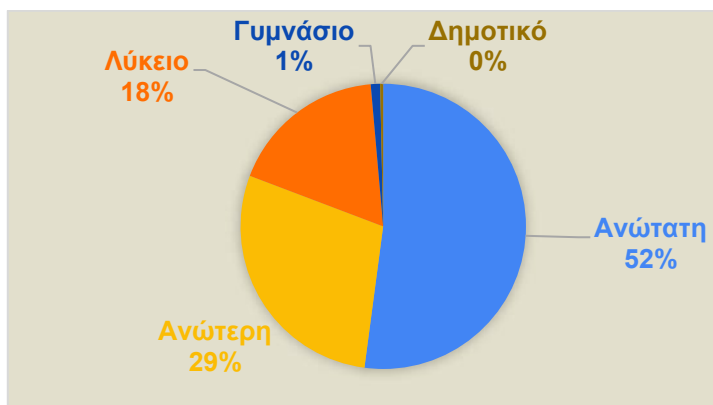
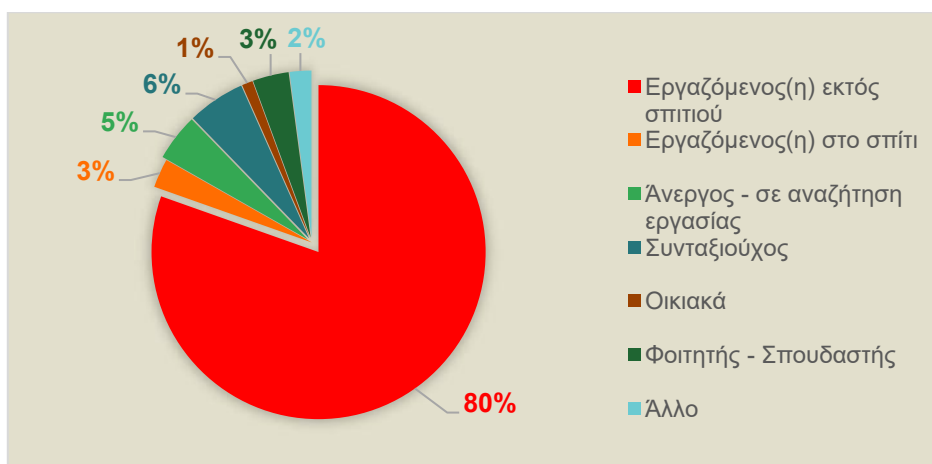
1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (του συμμετέχοντα στην έρευνα)
2. Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Δ.Ε ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ
3. ΧΡΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΙΧ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟΥ, ΔΙΚΥΚΛΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
4. ΧΡΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
5. ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
6. ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ
7. ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΣΧΟΛΙΩΝ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ – ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ.

Στη συνέχεια πραγματοποιείται παρουσίαση του προφίλ και των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην έρευνα, σε κάθε μία από τις παραπάνω ενότητες του ερωτηματολογίου.

Γενικά Στοιχεία

Στη βάση των στοιχείων που παρουσιάζονται στα παρακάτω τρία (3) Σχήματα προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Πάνω από τους μισούς που συμμετείχαν (58%) ήταν μεταξύ 30-49 ετών.
- Το 81% των συμμετεχόντων δήλωσε πως έχει ανώτερο ή ανώτατο επίπεδο εκπαίδευσης
- Το 83% είναι εργαζόμενοι, ενώ το υπόλοιπο 17% ανήκει στις υπόλοιπες κατηγορίες (Οικιακά, Άνεργος/ σε αναζήτηση εργασίας, Συνταξιούχος, Φοιτητής – Σπουδαστής κ.α).

Σχήμα 5.22 Ηλικιακή κατανομή συμμετεχόντων στην έρευνα**Σχήμα 5.23 Προφίλ συμμετεχόντων στην έρευνα ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης****Σχήμα 5.24 Προφίλ συμμετεχόντων στην έρευνα ως προς την εργασία**

Επίσης, σύμφωνα με τις αναλύσεις:

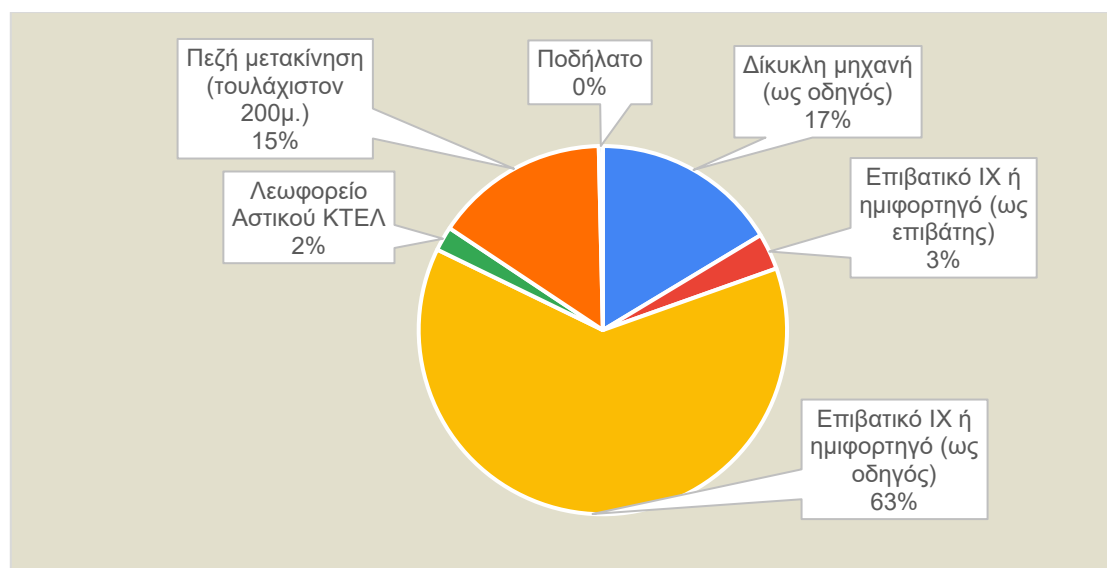
- Η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων δήλωσαν πως κατοικούν (99%) στα όρια της Δ.Ε. Κερκυραίων, ενώ το 84% εργάζεται εντός των ορίων της Δ.Ε.
- Συνολικά 61 % των συμμετεχόντων ήταν άνδρες και 39% γυναίκες,

Η Χρήση του Συστήματος Μεταφορών στην Δ.Ε. Κερκυραίων

Στη βάση των στοιχείων που παρουσιάζονται στα παρακάτω Σχήματα προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Με σκοπό την εργασία σε ποσοστό 63% το κύριο μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται είναι το επιβατικό ΙΧ ή ημιφορτηγό (ως οδηγός) ενώ το 17% των ερωτηθέντων επιλέγει τη δίκυκλη μηχανή και το 15% επιλέγει την πεζή μετακίνηση για αποστάσεις μεγαλύτερες των 200μ. Αξίζει να σημειωθεί πως εντύπωση κάνουν τα πολύ μικρά ποσοστά χρήσης των Δ.Σ. (3%), για μεταφορά προς/από την εργασία, όπως και η χρήση του ποδηλάτου (~0%).

Σχήμα 5.25 Ποσοστό χρήσης κύριου μέσου μεταφοράς για τις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία

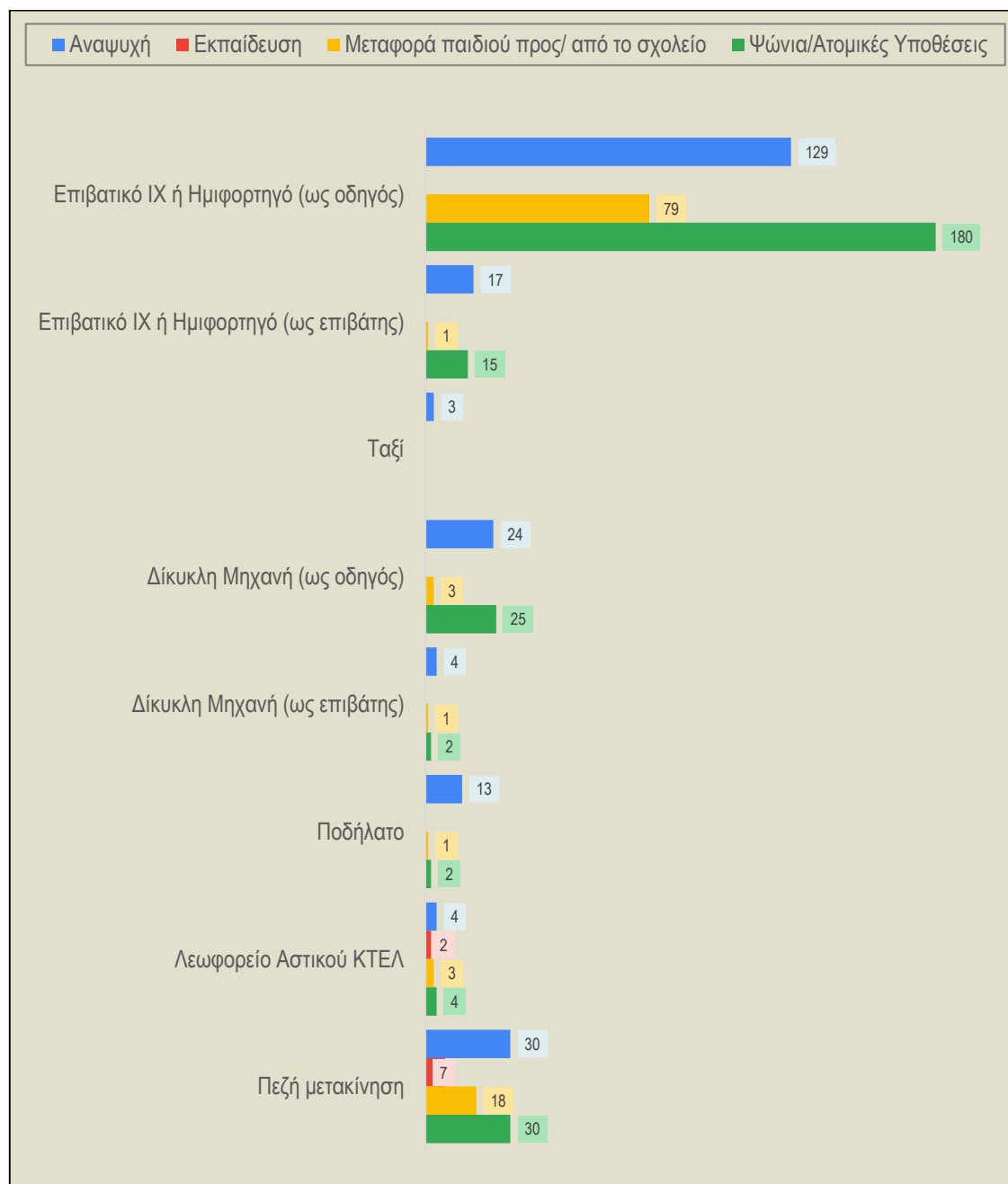


Από τους συμμετέχοντες που χρησιμοποιούν Δημόσιες Συγκοινωνίες από/προς τον τόπο εργασίας τους, το 67% χρησιμοποιεί την πεζή μετακίνηση ως μέσο μεταφοράς για να προσεγγίσει την στάση ενώ το 16% χρησιμοποιεί Επιβατικό ΙΧ ή ημιφορτηγό (ως οδηγός).

Για τους υπόλοιπους σκοπούς μετακίνησης ισχύουν τα εξής:

- Οι μετακινήσεις με σκοπό την αναψυχή γίνονται κατά κύριο λόγο με επιβατικό ΙΧ ή ημιφορτηγό (ως οδηγός), ενώ δευτερευόντως με το περπάτημα.
- Οι μετακινήσεις με σκοπό την εκπαίδευση γίνονται κατά κύριο λόγο με το περπάτημα.
- Οι μετακινήσεις με σκοπό την μεταφορά παιδιού προς/ από το σχολείο γίνονται κατά κύριο λόγο με επιβατικό ΙΧ ή ημιφορτηγό (ως οδηγός) και δευτερευόντως πεζή.
- Οι μετακινήσεις με σκοπό τα ψώνια και τις ατομικές υποθέσεις γίνονται κατά κύριο λόγο με επιβατικό ΙΧ ή ημιφορτηγό (ως οδηγός), δευτερευόντως πεζή.

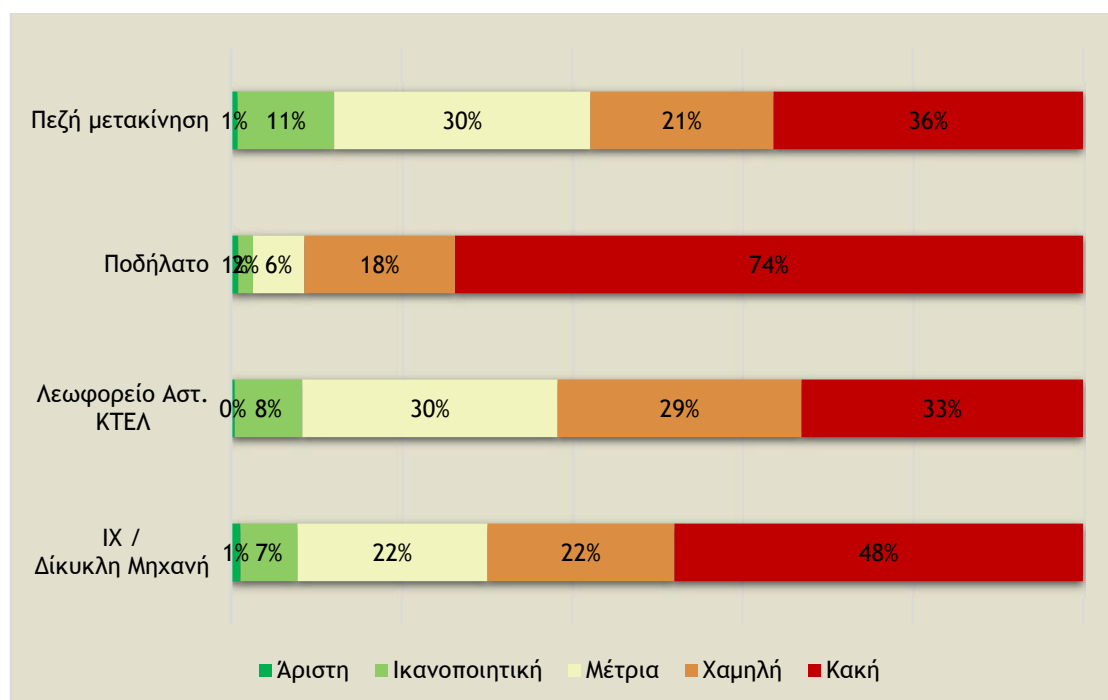
Σχήμα 5.26 Χρήση κύριου μέσου μεταφοράς για τις μετακινήσεις με άλλο σκοπό (εκτός της εργασίας)



Σε ό,τι αφορά στην αξιολόγηση της υποδομής και του τρόπου λειτουργίας του οδικού δικτύου και των δημοσίων συγκοινωνιών στη Δ.Ε Κερκυραίων και στη βάση των απαντήσεων που συγκεντρώθηκαν, αυτή χαρακτηρίζεται (**Σχήμα 5.27**):

- ως «μέτρια» και «χαμηλή» από τους περισσότερους χρήστες της πεζή μετακίνησης,
- ως «κακή» από τους περισσότερους χρήστες ποδηλάτου,
- ως «κακή» και «χαμηλή» από τους περισσότερους χρήστες της δημοτικής συγκοινωνίας, του Ι.Χ. οχήματος και της δίκυκλης μηχανής.

Σχήμα 5.27 Αξιολόγηση της εξυπηρέτησης της υποδομής και του τρόπου λειτουργίας του οδικού δικτύου και του δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών (ανά μέσο μεταφοράς)



Χρήση Επιβατικού ΙΧ Ημιφορτηγού, Δίκυκλης Μηχανής

Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων προβλημάτων στην λειτουργία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω Σχήμα, υπάρχουν σημαντικότερα προβλήματα σε όλες τις κατηγορίες.

Κατά φθίνουσα σειρά (από το πιο σοβαρό στο λιγότερο σοβαρό) στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτουν:

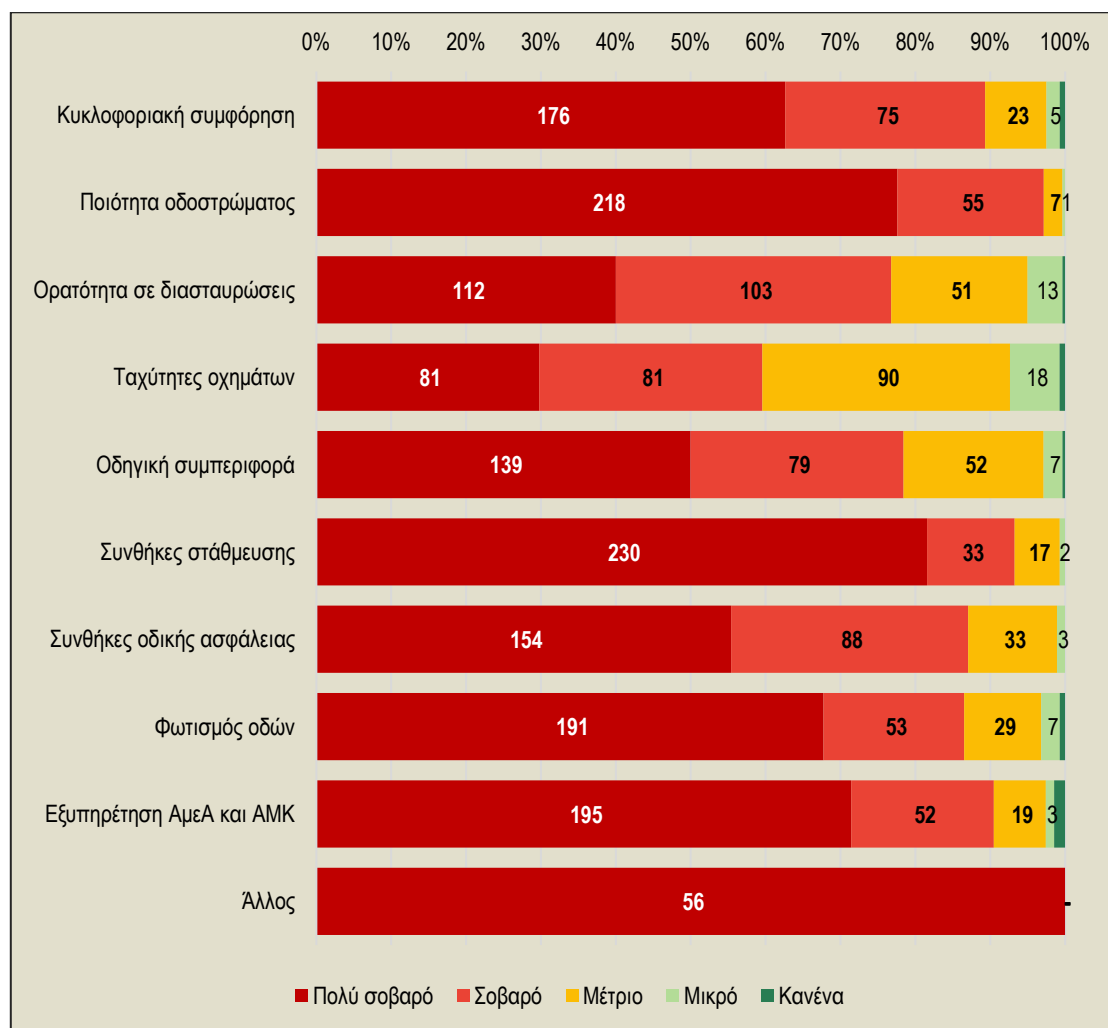
- η ποιότητα οδοστρώματος,
- οι συνθήκες στάθμευσης,
- η κυκλοφοριακή συμφόρηση, και
- η εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των Ατόμων με Κινητικά Προβλήματα (ΑΜΚ).

Εξίσου «σοβαρά» αξιολογήθηκαν:

- ο φωτισμός οδών,
- οι συνθήκες οδικής ασφάλειας,
- η οδηγική συμπεριφορά,
- η ορατότητα σε διασταυρώσεις.

Και μόνο «οι ταχύτητες οχημάτων» αξιολογήθηκαν ως το λιγότερο «σοβαρό» πρόβλημα.

Σχήμα 5.28 Σε τι βαθμό αποτελούν πρόβλημα για την λειτουργία του οδικού δικτύου της Δ.Ε. Κερκυραίων τα παρακάτω ζητήματα



Στην ελεύθερη συμπλήρωση από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, σε ότι αφορά στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σχετικά με την λειτουργία του οδικού δικτύου, σημειώθηκαν τα εξής:

- Μη επαρκές πλάτος (κατάληψη πεζοδρομίων από σταθερά & κινητά εμπόδια) και ύψος (πινακίδες σε χαμηλό ύψος) όδευσης πεζών
- Κακο-συντηρημένα και μη ασφαλή πεζοδρόμια (χωρίς κιγκλιδώματα ή μπαριέρες ασφαλείας), όπου υπάρχουν - ανύπαρκτα πεζοδρόμια π.χ. στο Κανόνι
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Άναρχη στάθμευση και ελλιπής προσφορά θέσεων στάθμευσης - Απουσία δημοτικών χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης (πρόταση για δημιουργία χώρου στον λόφο Γηροκομείου έναντι ΕΚΑΒ) - Απουσία οργανωμένων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό - Απουσία θέσεων στάθμευσης κατοίκων
- Ανεπαρκής φωτισμός και κακο-συντηρημένο οδικό δίκτυο (λακκούβες) που θέτει σε κίνδυνο κυρίως τους ποδηλάτες και τους μοτοσικλετιστές εντός πόλης, και στο εκτός πόλης δίκτυο, το σύνολο των χρηστών

- Ελλιπής και κακο-συντηρημένη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, φωτεινή σηματοδότηση εκτός λειτουργίας (πιθανά λόγω έλλειψης συντήρησης) στους βασικούς κόμβους της πόλης και στις εισόδους-εξόδους αυτής / απουσία τροχονόμων στις ώρες αιχμής
- Ανύπαρκτη Δημοτική Αστυνομία
- Παράνομη κυκλοφορία οχημάτων σε πεζοδρόμους & διόδους (Παλιά Πόλη)
- Απαγόρευση κυκλοφορίας στην περιοχή Αγίων Πατέρων - αδυναμία εξυπηρέτησης ηλικιωμένων, ασθενών, ΑμεΑ, κλπ.
- Έλλειψη κοινωνικής/ οδηγικής συμπεριφοράς/ κουλτούρας/ εκπαίδευσης
- Προβλήματα οδικής ασφάλειας κυρίως σε ότι αφορά στην κίνηση των πεζών επί της οδού Βελισσαρίου, λόγω ανύπαρκτων πεζοδρομίων & αμφίπλευρης στάθμευσης
- Ιδιαίτερο πρόβλημα στην οδό Αγωνιστών Πολυτεχνείου λόγω επιβάρυνσης της κυκλοφορίας από την κυκλοφορία & στάθμευση τουριστικών λεωφορείων
- Μη τήρηση των ωραρίων φορτοεκφόρτωσης (εάν υπάρχουν) - Απουσία οργανωμένων θέσεων για την στάθμευση των οχημάτων τροφοδοσίας - Απουσία ελέγχου
- Οδικό δίκτυο διπλής κατεύθυνσης με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά (μικρό πλάτος) - Αναγνώριση της ανάγκης για μονοδρομήσεις, ακόμη και σε όλη την έκταση του κέντρου της πόλης
- Απουσία ποδηλατοδρόμων
- Μείωση των οχημάτων που εισέρχονται στην πόλη με δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης
- Δημιουργία ικανού πλήθους χώρων στάθμευσης ώστε τα εξαλειφθεί πλήρως η παρόδια στάθμευση.

Στον πίνακα που ακολουθεί και μετά από σχετική επεξεργασία καταγράφονται οι πλέον προβληματικοί δρόμοι στη συνείδηση των συμμετεχόντων στην έρευνα σε συνδυασμό με τα κυριότερα προβλήματα που αυτοί αναγνωρίζουν. Η οδός Κέρκυρα – Παλαιοκαστρίτσα και ειδικά στην περιοχή Σολάρι φαίνεται να συγκεντρώνει τα περισσότερα των προβλημάτων.

Πίνακας 5.12 Οι πλέον προβληματικοί δρόμοι της περιοχής μελέτης

	κυκλοφοριακή συμφόρηση	κατεστραμμένο οδόστρωμα	παράνομη/ άναρχη	Ελλιπής φωτισμός	Ορατότητα σε διασταυρώσεις	Προβληματικοί σηματοδότες
Αλεξάνδρας			✓			
Κέρκυρα – Πέλεκας		✓		✓	✓	
Ιουλίας Ανδρεάδη	✓		✓			

	κυκλοφοριακή συμφόρηση	κατεστραμμένο οδόστρωμα	παράνομη/ άναρχη	Ελλιπής φωτισμός	Ορατότητα σε διασταυρώσεις	Προβληματικοί σηματοδότες
Κέρκυρα - Γύρος Αχιλλείου						
Εθνική Λευκίμμης	✓	✓		✓		
Κέρκυρα - Παλαιοκαστρίτσα	✓		✓	✓		✓
Κολοκοτρώνη						
Λοχαγού Σπυρ. Βλαίκου	✓					
Μ. Μεθοδίου	✓		✓			
Δημοκρατίας - Παραλιακή Γαρίτσας				✓		
Πλατεία Γεωργίου Θεοτόκη	✓					
Πολ. Κωνσταντά	✓		✓			
Σταματίου Δεσύλλα	✓					
Τρία Γεφύρια	✓					

Άλλοι οδοί που αναφέρθηκαν είναι οι:

- Μιλτιάδη Μαργαρίτη
- Κολοκοτρώνη
- Ιωάννου Θεοτόκη
- Καββαδά
- Φελίξ Λαμες
- Αγωνιστών Πολυτεχνείου
- Δημουλίτσα
- Δαίρπφελδ
- Δόνζελοτ
- Ευγενίου Βουλγάρεως
- Θεοδ. Δεσύλλα

Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών

Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων μέτρων βελτίωσης του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών στην περιοχή μελέτης, ως τα πλέον σημαντικά μέτρα στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτει:

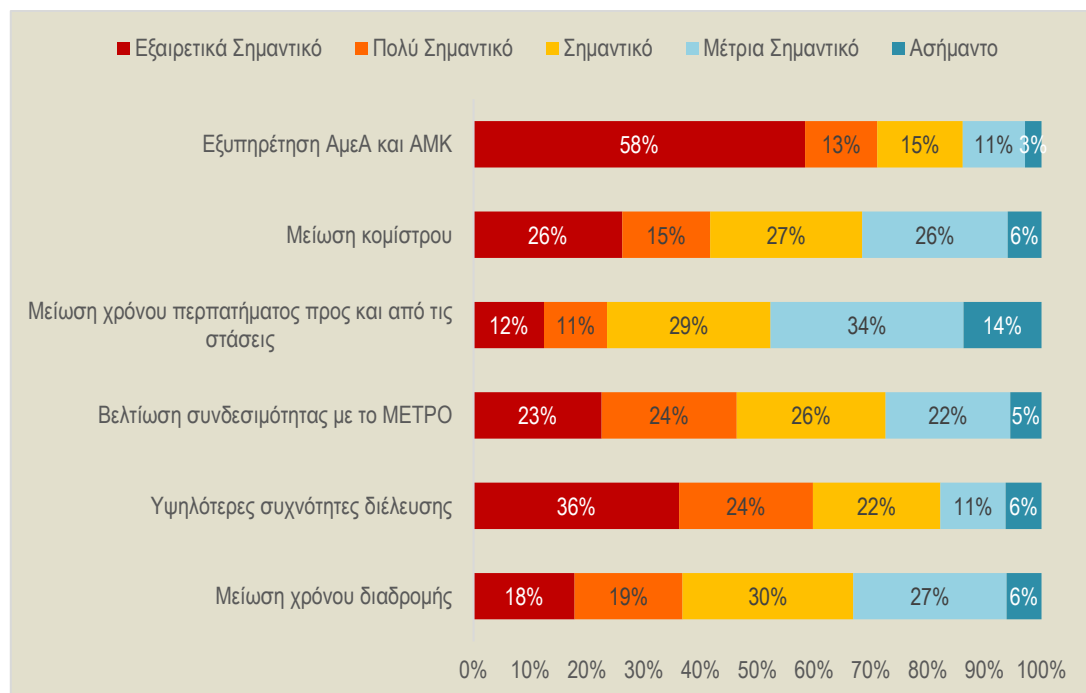
- Η εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των Ατόμων Με Κινητικά προβλήματα (ΑΜΚ).
- Η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.

Λιγότερα σημαντικά μέτρα αξιολογήθηκαν:

- Η μείωση του κομίστρου.
- Η μείωση του χρόνου διαδρομής (βελτίωση της ταχύτητας).
- Η βελτίωση της συνδεσιμότητας με το Υπερ. ΚΤΕΛ.

Η μείωση του χρόνου περπατήματος προς και από τις στάσεις (βελτίωση της πυκνότητας των στάσεων) αξιολογήθηκε από τους περισσότερους των συμμετεχόντων ως «σημαντική» και «μέτρια σημαντική» παρέμβαση βελτίωσης.

Σχήμα 5.29 Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων των δημοσίων συγκοινωνιών



Στην ελεύθερη συμπλήρωση από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, σε ότι αφορά στα βελτιωτικά μέτρα που απαιτούνται στις Δημόσιες Συγκοινωνίες, σημειώθηκαν τα εξής:

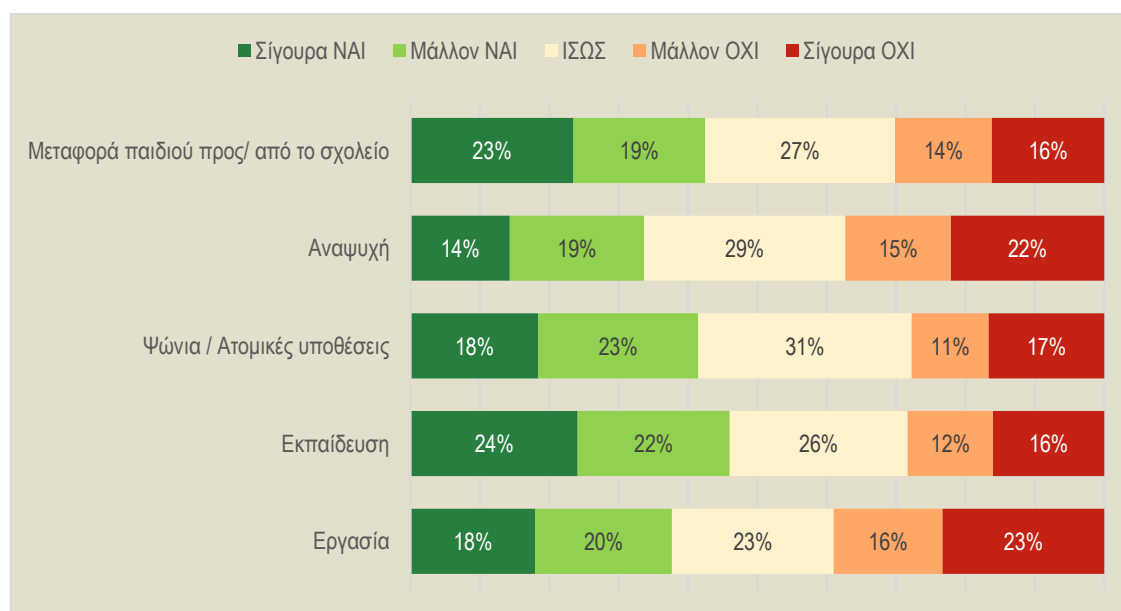
- Ανάγκη σύνδεσης του ΔΣ με δημόσιους χώρους στάθμευσης
- Ανάγκη δημιουργίας κυκλικής γραμμής που θα εξυπηρετεί το σύνολο της πόλης
- Αναβάθμιση των στάσεων (σκέπαστρα, καθίσματα)
- Χρήση λεωφορείων μικρότερων διαστάσεων εντός πόλης
- Αύξηση συχνότητας δρομολογίων ιδιαίτερα τις ώρες μετακίνησης μαθητών αλλά και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες
- Επανασχεδιασμός του δικτύου που λειτουργεί σήμερα όπως και πριν 50 χρόνια - Ανάγκη εξυπηρέτησης περιφερειακών περιοχών με μεγάλο πληθυσμό (π.χ. Λόφος Κογεβίνα, Κανάλια, κλπ.)
- Ενημέρωση για διέλευση λεωφορείων σε πραγματικό χρόνο

- Υψηλά κόμιστρα ειδικά - Ασύμφορη η χρήση των ΔΣ για διαδρομές σε ακτίνα 5χλμ. από το κέντρο της πόλης
- Ανάγκη προώθησης της χρήσης των ΔΣ
- Τροποποίηση ωραρίου λειτουργίας για βελτίωση της εξυπηρέτησης
- Βελτίωση της συμπεριφοράς του προσωπικού
- Μετακίνηση προβληματικών στάσεων σε ασφαλείς θέσεις - Βελτίωση της προσβασιμότητας για ΑμεΑ, παιδικά καροτσάκια, κλπ.

Με δεδομένο ότι θα υλοποιηθούν μέτρα που θα οδηγήσουν στην βελτίωση του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών στην περιοχή μελέτης, οι συμμετέχοντες στην έρευνα που απάντησαν σε σχετικό ερώτημα του ερωτηματολογίου:

- Αντιμετωπίζουν οριακά θετικά (σίγουρα ναι και μάλλον ναι) την χρήση δημοσίων συγκοινωνιών στο σύνολο των σκοπών μετακίνησης, πάντα συγκριτικά με τις αρνητικές απαντήσεις (σίγουρα όχι και μάλλον όχι), για τους περισσότερους σκοπούς μετακίνησης.
- Ο σκοπός μετακίνησης που κυριαρχεί στο σύνολο των θετικών απαντήσεων είναι η «εκπαίδευση», και τα «ψώνια/ ατομικές υποθέσεις» μαζί με την «Μεταφορά παιδιού προς/ από το σχολείο».
- Οι σκοποί μετακίνησης με τις περισσότερες αρνητικές απαντήσεις είναι η «Εργασία» και η «Αναψυχή».

Σχήμα 5.30 Αύξηση χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης



Χρήση Ποδηλάτου

Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων μέτρων βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας των ποδηλάτων στην περιοχή μελέτης, ως το πλέον σημαντικό μέτρο στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτει:

- Η βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων (αλλαγή κουλτούρας).

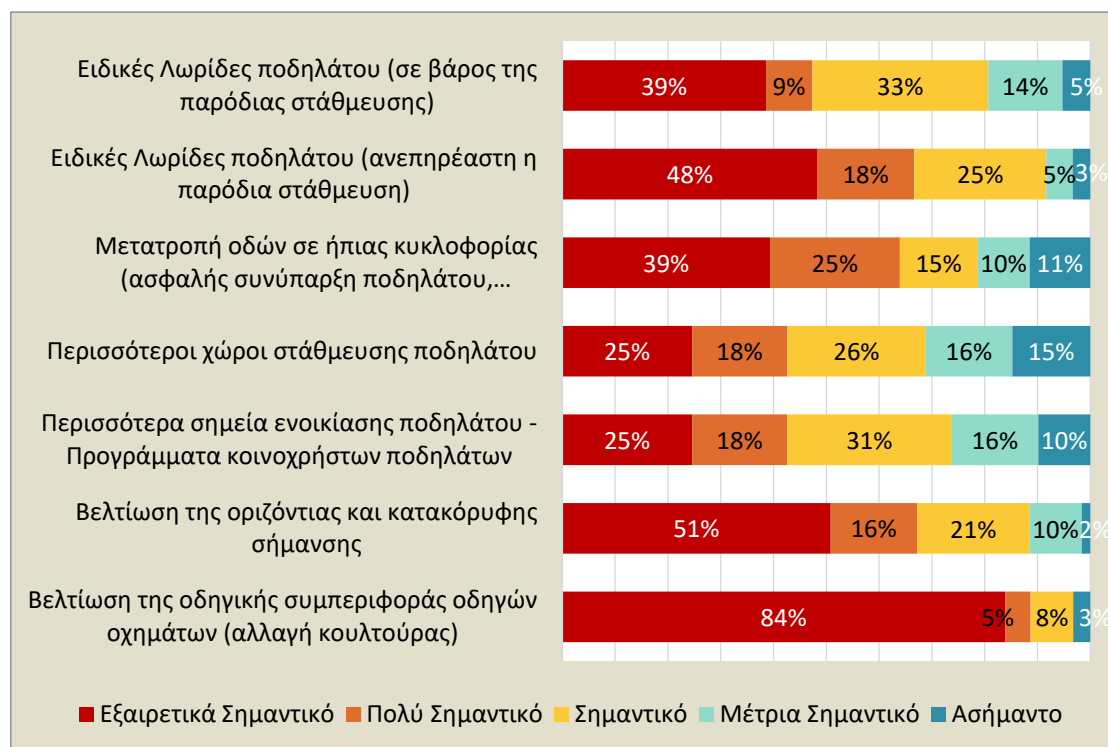
Χαμηλότερα ακολουθούν:

- Η βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Η δημιουργία ειδικών/ αποκλειστικών λωρίδων κίνησης ποδηλάτων (ανεπηρέαστη η παρόδια στάθμευση μηχανοκίνητων οχημάτων).
- Η μετατροπή οδών σε ήπιες κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου, αυτοκινήτου και πεζών) και
- Η δημιουργία ειδικών/ αποκλειστικών λωρίδων κίνησης ποδηλάτων (εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων).

Πάντα συγκριτικά, τελευταία σε σοβαρότητα διαφαίνονται από τις απαντήσεις των συμμετεχόντων:

- Η δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και
- Η αύξηση των σημείων ενοικίασης ποδηλάτων – προγράμματα κοινοχρήστων ποδηλάτων.

Σχήμα 5.31 Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στο ποδήλατο



Στην ελεύθερη συμπλήρωση από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, σε ότι αφορά στα βελτιωτικά μέτρα που απαιτούνται για την κίνηση των ποδηλάτων, σημειώθηκαν τα εξής:

- Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ασφαλών ποδηλατοδρόμων σε όλη την έκταση της πόλης & τα προάστια της (εκτός της Παλιάς Πόλης, η οποία δεν

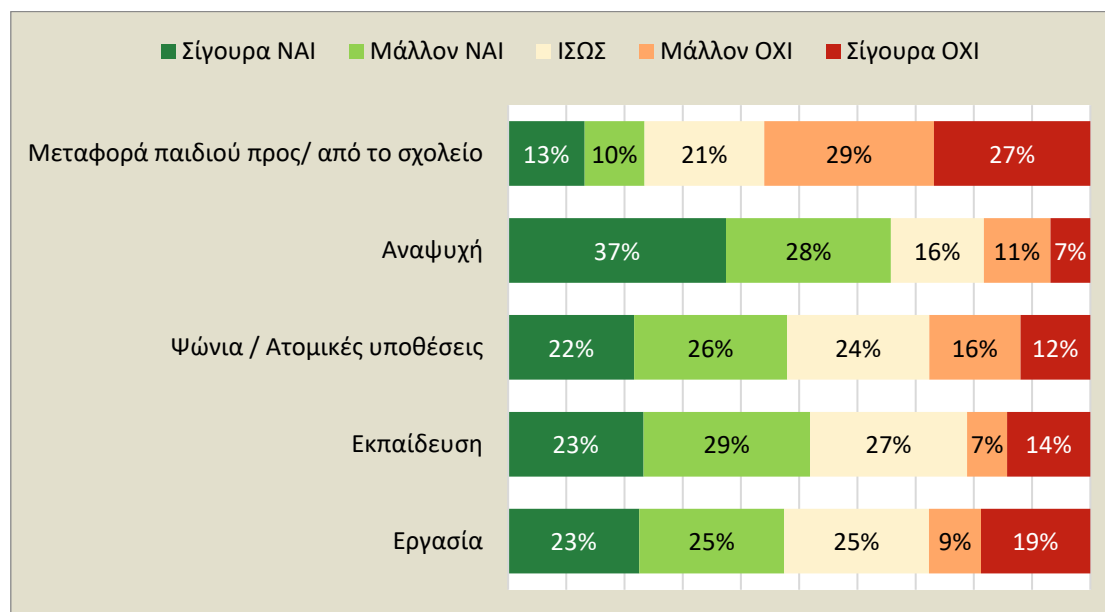
προσφέρεται για ποδηλατοκίνηση, ενώ γενικά το ανάγλυφο της πόλης ευνοεί την χρήση ποδηλάτου).

- Δημιουργία προστατευμένων χώρων φύλαξης ποδηλάτων.
- Επαναλειτουργία υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων σε συνδυασμό με οργάνωση & αστυνόμευση της στάθμευσης.
- Εξασφάλιση της σύνδεσης με ποδήλατο όλων των σημαντικών χρήσεων γης.
- Θέσπιση κανόνων για την προτεραιότητα των ποδηλάτων στην οδική κυκλοφορία.
- Αυστηρός έλεγχος και επιβολή προστίμων για παρεμπόδιση κυκλοφορίας σε ποδηλατοδρόμους.
- Αυστηρός έλεγχος και επιβολή προστίμων για χρήση ποδηλάτου σε πεζόδρομους εις βάρος των πεζών.
- Ενημέρωση οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων, αλλά και πεζών για τη σημασία της χρήσης του ποδηλάτου.
- Ενημέρωση των ποδηλατιστών για τις υποχρεώσεις τους όταν βρίσκονται στον δρόμο, που δεν διαφέρουν από τις υποχρεώσεις των υπολοίπων χρηστών (τήρηση των κανόνων).
- Βελτίωση της ποιότητας του οδοστρώματος & του φωτισμού.

Με δεδομένο ότι θα υλοποιηθούν μέτρα που θα οδηγήσουν στην βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των ποδηλάτων στην Δ.Ε., οι συμμετέχοντες στην έρευνα που απάντησαν σε σχετικό ερώτημα του ερωτηματολογίου, δηλώνουν ότι:

- Με σκοπό την «μεταφορά παιδιού προς/από το σχολείο» φαίνεται πως πολύ δύσκολα θα άλλαζαν άποψη.
- Στην περίπτωση των μετακινήσεων με σκοπό την «αναψυχή» διαφαίνεται πως οι θετικές, προς το συγκεκριμένο μέσο μετακίνησης, απαντήσεις (σίγουρα και μάλλον ναι) υπερτερούν των αρνητικών (σίγουρα και μάλλον όχι).
- Σχετική διαφοροποίηση μεταξύ των θετικών και αρνητικών απαντήσεων παρατηρείται σε όλους τους υπόλοιπους σκοπούς μετακίνησης, «ψώνια/ατομικές υποθέσεις» και «εκπαίδευση» υπέρ των θετικών απαντήσεων και στο σκοπό μετακίνησης «εργασία» υπέρ των αρνητικών απαντήσεων.

Σχήμα 5.32 Αύξηση χρήσης του ποδηλάτου ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης



Πεζή Μετακίνηση

Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων μέτρων βελτίωσης των συνθηκών της πεζή μετακίνησης, ως τα πλέον σημαντικά μέτρα στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτουν:

- Η απομάκρυνση εμποδίων από πεζοδρόμια & πεζοδρόμους.
- Η εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ (π.χ. κατασκευή ραμπών).

Πολύ κοντά ακολουθούν:

- Αστυνόμευση και απομάκρυνση παράνομης στάθμευσης πάνω στο πεζοδρόμιο, παραβίαση πεζοδρομίων, κλπ.
- Βελτίωση φωτισμού.
- Βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς οδηγών οχημάτων (αλλαγή κουλτούρας).
- Δημιουργία διαβάσεων πεζών (διαγράμμιση ή σηματοδότηση).
- Κατασκευή πεζοδρομίων (συνεχή πεζοδρόμια).
- Ανακατασκευή/Διαπλάτυνση πεζοδρομίων.

Αμέσως λιγότερο σοβαρά μέτρα βελτίωσης, συγκριτικά πάντα με τα παραπάνω, αξιολογούνται:

- Δημιουργία εκτενούς ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων.
- Μετατροπή οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη πεζού, ποδηλάτου, ΙΧ).
- Μείωση ταχυτήτων κυκλοφορίας οχημάτων.

Σχήμα 5.33 Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων της πεζή μετακίνησης

Στην ελεύθερη συμπλήρωση από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, σε ότι αφορά στα βελτιωτικά μέτρα που απαιτούνται για την κίνηση των πεζών, σημειώθηκαν τα εξής:

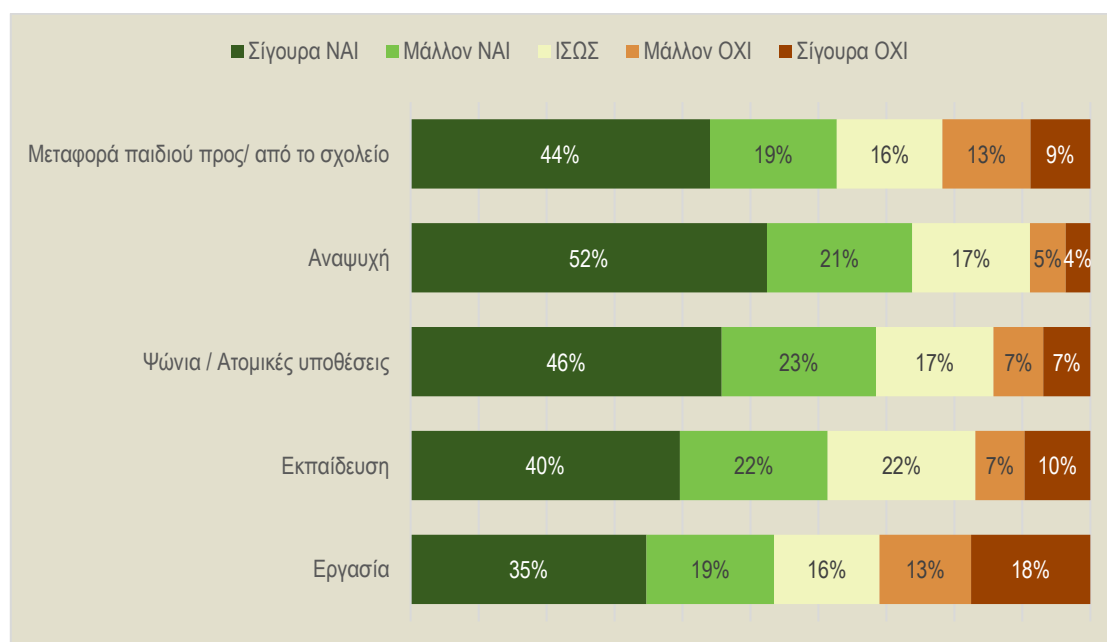
- Αυστηρός έλεγχος και επιβολή προστίμων για σημαντικές παραβάσεις (π.χ. παρκάρισμα σε ράμπες, πεζοδρόμια, σηματοδοτούμενους κόμβους, διαβάσεις σχολείων και κυκλοφορία ειδικά ηλεκτρικών μοτοποδηλάτων σε πεζόδρομους)
- Εξασφάλιση ελεύθερης όδευσης πεζών σε πλάτος και ύψος - Δημιουργία ραμπών στις διαβάσεις πεζών
- Βελτίωση ποιότητας, συνθηκών καθαριότητας & φωτισμού πεζοδρομίων - τακτική συντήρηση
- Απομάκρυνση και/ ή σημαντικός περιορισμός κινητών εμποδίων (π.χ. εμπορεύματα, τραπεζοκαθίσματα, κλπ.) από πεζοδρόμια και πεζοδρόμους
- Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με πολύ καλές συνθήκες φωτισμού
- Αύξηση των σηματοδοτούμενων κόμβων ή εγκατάσταση σηματοδοτών για πεζούς

- Αντιμετώπιση του προβλήματος των αδέσποτων αλλά και των δεσποζόμενων χωρίς επιτήρηση
- Εκτεταμένες πεζοδρομήσεις (π.χ. περί της Πλατείας Σαρόκο), με την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλισθούν δωρεάν χώροι στάθμευσης για τους κατοίκους, λύση για τη μεταφορά ογκωδών αντικειμένων ακόμη και των προμηθειών των νοικοκυριών, και λύση για εκείνους που χρησιμοποιούν τα ΙΧ γιατί μένουν εκτός των ορίων του κέντρου της πόλης
- Βελτίωση κοινωνικής/ οδηγικής συμπεριφοράς/ κουλτούρας/ εκπαίδευσης
- Δημιουργία πεζογεφυρών σε σημεία ταχείας κυκλοφορίας (π.χ. Αλυκές)
- Βελτίωση του εξοπλισμού των πεζοδρομίων (π.χ. δημιουργία σημείων στάσης - ανάπαυσης πεζών).

Με δεδομένο ότι θα υλοποιηθούν μέτρα που θα οδηγήσουν στην βελτίωση των συνθηκών της πεζή μετακίνησης, οι συμμετέχοντες στην έρευνα που απάντησαν σε σχετικό ερώτημα του ερωτηματολογίου:

- Είναι σαφές ότι αντιμετωπίζουν ανεπιφύλακτα θετικά (σίγουρα ναι και μάλλον ναι) την χρήση αυτού του μέσου μεταφοράς για τους τους σκοπούς μετακίνησης «αναψυχή», «ψώνια/ατομικές υποθέσεις», «μεταφορά παιδιού προς/από το σχολείο» και «εκπαίδευση».
- Μόνο για τις μετακινήσεις με σκοπό την «εργασία» το ποσοστό των αρνητικών απαντήσεων είναι σαφώς σε διαφορετικά επίπεδα από ότι στους υπόλοιπους σκοπούς μετακίνησης.

Σχήμα 5.34 Αύξηση χρήσης της πεζή μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης



Ελεύθερη συμπλήρωση σχετικών με τα παραπάνω σχολίων – παρατηρήσεων – προτάσεων

- Δεν υπάρχει σύστημα μεταφορών. Η πόλη παρουσιάζει εικόνα έλλειψης οργάνωσης.
- «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ»
 1. Ανάγκη βελτίωσης των υφιστάμενων ΔΣ, σε ότι αφορά σε αύξηση δρομολογίων, πύκνωση και επέκταση του δικτύου σε νέες περιοχές.
 2. Δημιουργία τριών (3) γραμμών TPAM (Σύστημα CITADIS-από ALSTOM). Γραμμή Α: Παλιό Λιμάνι - Τάφος Νέου Φρουρίου - Σταματίου Δεσύλλα - Νομαρχία - Κάθοδος προς Λεωφ.Αλεξάνδρας - Κολώνα DOUGLA - Παραλιακή προς ΝΑΟΚ - Πλατεία - Ηρώων Πολυτεχνείου - Πλατεία - Μουράγια - Παλιό Λιμάνι (κυκλική διαδρομή). Γραμμή Β: Πλατεία - ΝΑΟΚ - CORFOU PALLAS - Κολώνα DOUGLA - Μητρ.Αθανασίου - ΜΟΝ ΡΕΠΟ (Επιστροφή από Παραλιακή - Ναυτίλος - Πλατεία). Γραμμή Γ: Λιμάνι - Νέος Λιμένας (Γραμμή ταχείας εξυπηρέτησης τουριστών κρουαζιέρας).

Το TPAM κρίνεται αναγκαίο για την πόλη της Κέρκυρας, δεδομένων των συνθηκών κυρίως της οδηγικής συμπεριφοράς, μια και πρόκειται περί μέσου φιλικού προς το περιβάλλον, δεν μπορεί να αγνοηθεί από τους παραβατικούς οδηγούς. Επιπλέον, χρησιμοποιείται ευραίως στα ιστορικά κέντρα, θα διαφυλάξει περιμετρικά το μνημείο, θα αποτελέσει σημείο αναφοράς Brand Name για την πόλη, θα έχει τη δυνατότητα επέκτασης προς το αεροδρόμιο, θα συμβάλλει στη μείωση της παράνομης στάθμευσης και θα αναδείξει το σύνολο της πόλης και των μνημείων της.

Έχει δοθεί υπόμνημα του συλλόγου.

- Εκτεταμένες παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας στην παλιά πόλη - περιορισμός της ροής επισκεπτών με λήψη διοικητικών ή άλλων μέτρων - να επιτρέπεται η στάθμευση μόνον για τους κατοίκους - περιορισμός των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος.
- Απαγόρευση τουριστικών λεωφορείων. Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης βραχυχρόνιας στάθμευσης σημαντικές παρεμβάσεις προσβασιμότητας σε εμβληματικά κτίρια, χώρους της πόλης. Καθολικός έλεγχος οδικής ασφάλειας για τους πεζούς.
- Χώροι στάθμευσης, ποιότητα οδοστρώματος, παράνομη στάση, στάθμευση, απαγόρευση σε ΚΟΚΚΙΝΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ, τουριστικό τρενάκι. Μελέτη για την αποβίβαση κρουαζιέρας - τουριστικά λεωφορεία.
- Κοινόχρηστα Η/Κ ποδήλατα.
- Μεγάλα περιφερειακά πάρκινγκ με συνδέσεις λεωφορειακών γραμμών.
- Ηλεκτροφωτισμός οδικού δικτύου, πεζοδρομίων - ελλιπής αστυνόμευση - αναδιοργάνωση της στάθμευσης με έμφαση στους μόνιμους κατοίκους.
- Περιφερειακά πάρκινγκ - καλύτερη αστυνόμευση - μονά/ζυγά για τα ΙΧ το Πάσχα και το καλοκαίρι.
- Περιφερειακά πάρκινγκ με εξυπηρέτηση από ΜΜΜ - Βελτίωση των στάσεων λεωφορείων ειδικά σε τουριστικές περιοχές.

- Χαμηλό επίπεδο συντήρησης οδικού δικτύου - έλλειψη πεζοδρομίων.
- Καθαριότητα, ευγένεια και σωστή συμπεριφορά.
- Έλλειψη κατάλληλης παιδείας για τη διαχείριση οποιασδήποτε μεγάλης αλλαγής.
- Κλείσιμο της παλιάς πόλης στα ΙΧ που να συνοδεύεται από δωρεάν μετακίνηση με λεωφορεία.
- Προβλήματα στο συνολικό σύστημα μεταφορών της Δ.Ε Κέρκυρας - απαιτείται επιστημονική προσέγγιση σε βάθος χρόνου.
- Αναδιοργάνωση της στάθμευσης με τίμημα, αστυνόμευση, χρήση Η/Κ οχημάτων στο κέντρο.
- Προβλήματα στο συνολικό σύστημα μεταφορών της Δ.Ε Κέρκυρας - απαιτείται επιστημονική προσέγγιση σε βάθος χρόνου - μεγάλος αριθμός κρουαζιερόπλοιων που δένουν ταυτόχρονα (έως και 5) που δεν επιτρέπουν καθολικό σχεδιασμό για τη λειτουργία της πόλης.
- Δεν προστατεύονται τα δικαιώματα των μόνιμων κατοίκων.
- Μεγάλα περιφερειακά πάρκινγκ με συνδέσεις λεωφορειακών γραμμών.
- Τήρηση ΚΟΚ.
- Υπογειοποίηση κάδων απορριμμάτων.
- Μεγάλα περιφερειακά πάρκινγκ με συνδέσεις λεωφορειακών γραμμών.
- Έλλειψη κατάλληλης παιδείας για τη διαχείριση οποιασδήποτε μεγάλης αλλαγής.
- Να αναλυθούν παραδείγματα του εξωτερικού για αντίστοιχου μεγέθους και λειτουργίας πόλεις. Χρειάζεται φαντασία και λύσεις που να περιλαμβάνουν ΤΡΑΜ, θαλάσσια συγκοινωνία και μεγάλα υπόγεια πάρκινγκ.
- Εκτενής πεζοδρόμηση και δημιουργία ποδηλατοδρόμων!!
- Προβλήματα συντήρησης οδικού δικτύου.
- Πόλη αφιλόξενη για ηλικιωμένους.
- Έλλειψη ηλεκτροφωτισμού - ανισοσταθμίες στο οδόστρωμα (σ.σ. Ίσως εννοεί λακκούβες και μπαλώματα).
- Στάθμευση εκτός οδού και σκουπίδια, δύο από τα παλαιότερα και σημαντικότερα προβλήματα της πόλης.
- Νέα πεζοδρόμια / διαπλάτυνση υπαρχόντων / συντήρηση οδικού δικτύου / επαναλειτουργία φωτεινών σηματοδοτών / κλιματιζόμενες στάσεις λεωφορείου / μεγαλύτερη κάλυψη από ΜΜΜ / Αποκομιδή σκουπιδιών.
- Πεζοδρόμια φιλικά σε γονείς με καρότσια.
- Καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης από ΜΜΜ.
- Απαιτείται συντήρηση των πεζοδρομίων (σπασμένα πλακάκια, ολισθηρότητα σε βροχή κλπ.).
- Δημιουργία κυκλικών κόμβων.
- Κίνδυνοι από την κακή οδηγική συμπεριφορά των οδηγών - μεγάλοι κίνδυνοι για τους ποδηλάτες.
- Προβλήματα οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα.
- Κακή συντήρηση οδικού δικτύου.
- Νέοι χώροι στάθμευσης κοντά σε πολυσύχναστες περιοχές.

- Ελλιπής αστυνόμευση ΚΟΚ - απομάκρυνση τραπεζοκαθισμάτων για να μείνουν ελεύθερα τα πεζοδρόμια.
- Ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.
- Τριτοκοσμικές εικόνες της πόλης - παντελής έλλειψη μέτρων επιβολής του ΚΟΚ, προβλήματα οδικής ασφάλειας λόγω μη λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών.
- Κατάργηση πρόσβασης σε τουριστικά λεωφορεία, άμαξες κλπ.
- Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης που να συνδυάζονται με ασφαλή πεζή μετακίνηση ή ποδήλατο.
- Αυστηρή τήρηση του ΚΟΚ ως προς την παράνομη στάθμευση.
- Χώροι στάθμευσης, αστυνόμευση παράνομης στάθμευσης, όχι λεωφορεία και άμαξες στο κέντρο (Σ.Σ. Εκτιμάται ότι εννοεί τα τουριστικά λεωφορεία).
- Μια πόλη χωρίς ΙΧ, με εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και ζώνες ήπιας κυκλοφορίας.
- Η πόλη χρειάζεται μια σημαντική ποιοτική αναβάθμιση, με εκτεταμένα δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων και περιορισμό του ΙΧ.
- Δημιουργία κυκλικών κόμβων - κατάργηση φωτεινών σηματοδοτών.
- Ανεπαρκές οδικό δίκτυο με προβλήματα οδικής ασφάλειας - τα τουριστικά λεωφορεία δημιουργούν προβλήματα.
- Έλεγχος ασφάλειας Η/Κ πατινιών και ποδηλάτων.
- Προσφορά νέων μεγάλων πολυόροφων χώρων στάθμευσης.
- Προβλήματα οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα, μη λειτουργία και συντήρηση φωτεινής σηματοδότησης.
- Βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης από ΜΜΜ.
- Ανεπαρκές οδικό δίκτυο με προβλήματα οδικής ασφάλειας.
- Η πόλη χρειάζεται ένα νέο μοντέλο διαχείρισης κυκλοφορίας με θέσεις στάθμευσης εκτός κέντρου, μικρά λεωφορεία με καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης.
- Περισσότερη δωρεάν στάθμευση και δημιουργία ενιαίων πεζοδρομίων.

5.4. Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων σε τερματικούς σταθμούς

5.4.1. Γενικά

Σκοπός της έρευνας είναι η καταγραφή των χαρακτηριστικών των εξωτερικών μετακινήσεων μέσω του αεροδρομίου και του λιμένα Κέρκυρας, που αποτελούν και τις πύλες εισόδου - εξόδου του νησιού. Αντικείμενό της είναι η καταγραφή μέσω συνεντεύξεων σε ικανοποιητικό δείγμα αποβιβάσθέντων επιβατών, των χαρακτηριστικών μετακίνησης όπως προέλευση και προορισμός, σκοπός μετακίνησης από την αρχική προέλευση μέχρι τον τελικό προορισμό, μέσο μετακίνησης από το λιμάνι ή το αεροδρόμιο μέχρι τον τελικό προορισμό και τόπος κατοικίας. Το σύνολο των συλλεχθέντων στοιχείων θα αξιοποιηθεί στην ανάπτυξη και προσαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου.

Η επιλογή του ικανού δείγματος της έρευνας βασίσθηκε στα τελευταία διαθέσιμα ιστορικά στοιχεία αφίξεων επιβατών (γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού) στους εν

λόγω τερματικούς σταθμούς, κατά τη θερινή περίοδο. Συγκεκριμένα, επιλέχθηκε να ληφθεί **δείγμα 10% επί του συνολικού ημερήσιου αριθμού αφίξεων επιβατών**, χωριστά στο λιμάνι και στο αεροδρόμιο Κέρκυρας.

Για την πραγματοποίηση της έρευνας χρησιμοποιήθηκε ειδικά σχεδιασμένο έντυπο ερωτηματολόγιο, που διαφοροποιήθηκε μεταξύ των δύο τερματικών σταθμών μόνο ως προς το αεροδρόμιο ή το λιμάνι επιβίβασης (ανατρέξτε στο **Παράρτημα IV**, όπου ενδεικτικά παρατίθεται το έντυπο που αφορά στην έρευνα στο λιμάνι Κέρκυρας). Η έρευνα διεξήχθη κατά τη θερινή περίοδο και συγκεκριμένα από την Πέμπτη 26/08/21 έως την Τρίτη /08/21, στο χρονικό διάστημα 06.00-22.00 (16 ώρες/ημέρα), από ικανό πλήθος εκπαιδευμένων κατάλληλα συνεντευκτών, οργανωμένων σε ομάδες, με την παρουσία επιβλέποντα.

Στα επόμενα παρουσιάζονται αναλυτικά τόσο η δειγματοληψία, όσο και το αποτέλεσμα της ανάλυσης των συλλεχθέντων στοιχείων, ανά τερματικό σταθμό.

5.4.2. Η έρευνα στο λιμάνι Κέρκυρας

Ο προσδιορισμός του δείγματος (πλήθος συνεντεύξεων) για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης έρευνας βασίσθηκε στα διαθέσιμα στοιχεία αφίξεων επιβατών κατά το 3^ο τρίμηνο των ετών 2016 έως και 2019 (**Πίνακας 5.13**).

Πίνακας 5.13 Προσδιορισμός δείγματος έρευνας στο λιμάνι Κέρκυρας

ΕΤΟΣ & ΤΡΙΜΗΝΟ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	Συνολικός αριθμός αφίξεων επιβατών (ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ)	Συνολικός αριθμός αφίξεων επιβατών (ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ)
2016-Q3	276.941	57.227
2017-Q3	304.891	64.381
2018-Q3	307.199	65.031
2019-Q3	315.621	62.105
Μ.Ο. αριθμού αφίξεων επιβατών στην 4ετία	301.163	62.186
Μέσος αριθμός αφίξεων επιβατών την ημέρα	3.274	676
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ – ΤΟ 10% ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ	327	68
ΣΥΝΟΛΟ	394	

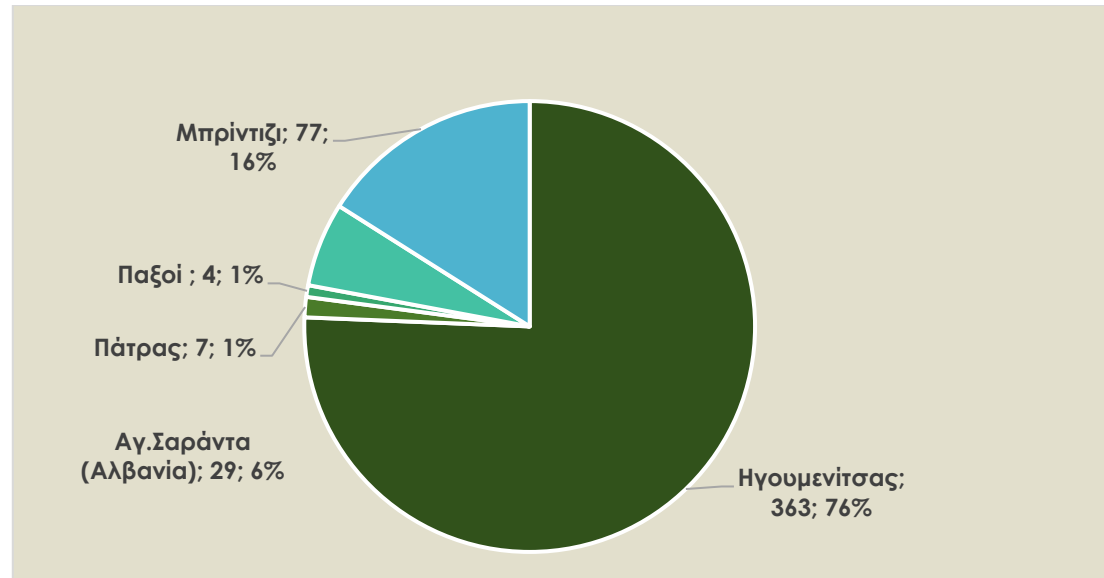
Το πλήθος των ερωτηματολογίων που τελικά συλλέχθηκαν (πραγματοποιούμενες συνεντεύξεις) ανέρχεται στα **480 ερωτηματολόγια**.

Το σύνολο των συλλεχθέντων στοιχείων για καθένα από τα πεδία του ερωτηματολογίου, εποπτικά παρουσιάζεται στη συνέχεια σε διαγραμματική και/ή πινακοποιημένη μορφή, με τον αντίστοιχο σχολιασμό.

Προέλευση - λιμάνι επιβίβασης

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί το κύριο λιμάνι επιβίβασης μεταξύ των επιβατών που συμμετείχαν στην έρευνα. Ακολουθεί το λιμάνι του Μπρίντιζι της Ιταλίας και σε μικρότερο ποσοστό το λιμάνι των Αγ. Σαράντα στην Αλβανία. Λιμάνια επιβίβασης σε μικρότερο βαθμό είναι επίσης των Παξών και της Πάτρας.

Σχήμα 5.35 Ποσοστιαία κατανομή πλήθους επιβατών ανά λιμάνι επιβίβασης



Τελικός προορισμός

Στον **Πίνακα 5.14** παρουσιάζεται το πλήθος επιβατών που συμμετείχαν στην έρευνα, ανά τελικό τους προορισμό στο νησί της Κέρκυρας.

Πίνακας 5.14 Πλήθος επιβατών ανά τελικό προορισμό (Έρευνα στο Λιμάνι Κέρκυρας)

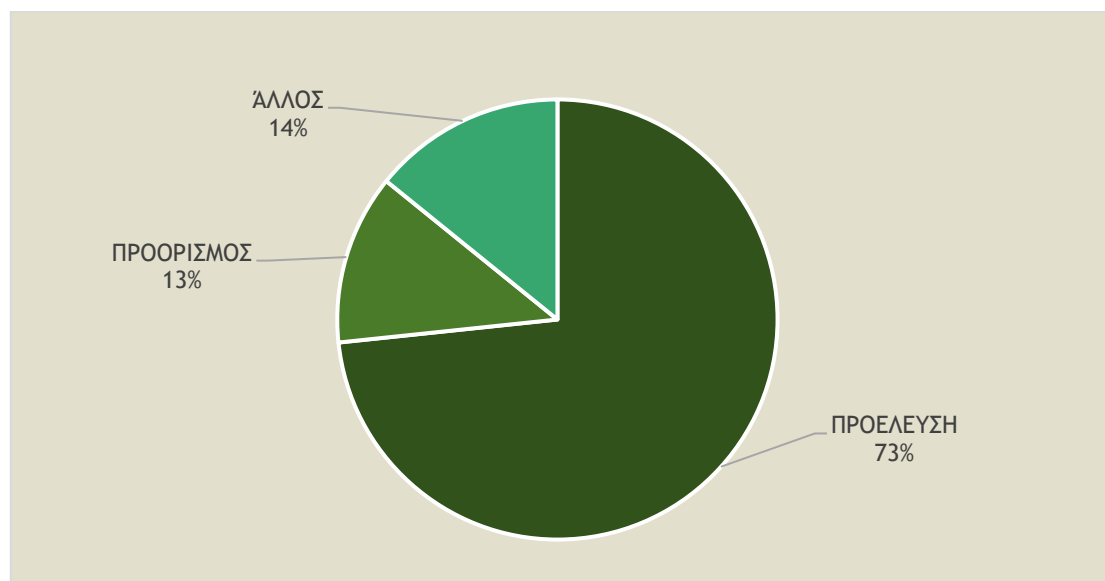
ΤΕΛΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	
ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ	40	ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ (ΔΕ ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ)
ΚΑΝΑΛΙ	36	
ΤΡΙΑ ΓΕΦΥΡΙΑ	32	
ΣΑΡΟΚΟ	32	
ΓΛΥΦΑΔΑ-ΠΕΛΕΚΑΣ	31	
ΚΟΝΤΟΚΑΛΙ	30	
ΔΑΣΙΑ	30	
ΑΛΕΠΟΥ	28	
ΛΕΩΦ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ-ΤΕΝΝΙΣ	27	
ΓΑΡΙΤΣΑ	26	
ΕΝΩΣΗ	26	
ΜΑΝΤΟΥΚΙ	25	
ΛΟΦΟΣ ΚΟΓΕΒΙΝΑ	23	
ΓΟΥΒΙΑ	22	
ΚΑΠΟΥΚΙΝΟΙ-ΑΔΕΛΦΑΤΑ	20	
ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ	14	ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΚΕΡΚΥΡΑ
ΣΙΔΑΡΙ	18	
ΚΑΒΟΣ	15	
ΑΧΑΡΑΒΗ-ΡΟΔΑ	5	
ΣΥΝΟΛΟ	480	

Οι περιοχές Παλαιοκαστρίτσας και Κανάλι στον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας αποτελούν κύρια σημεία προορισμού, ακολουθούν το κέντρο της πόλης της Κέρκυρας (Σαρόκο) και η περιοχή Τρία Γεφύρια, με πολύ κοντά σε πλήθος επιβατών τις περιοχές Γλυφάδα, Κοντοκάλι και Δασιά.

Μικρότερο πλήθος επιβατών είχε προορισμό περιοχές εκτός της ΔΕ Κέρκυρας (ποσοστό 8% επί του συνόλου).

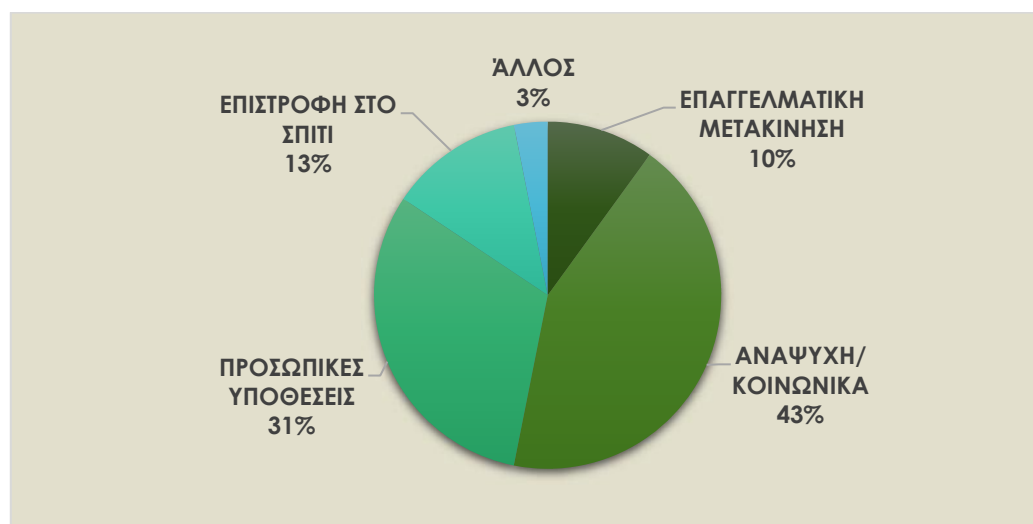
Τόπος μόνιμης κατοικίας

Στο **Σχήμα 5.36** φαίνεται πως ο τόπος μόνιμης κατοικίας για το 73% των συμμετεχόντων στην έρευνα βρίσκεται στην περιοχή προέλευσης (λιμάνι επιβίβασης), ενώ για το 13% βρίσκεται στην περιοχή του τελικού προορισμού (νησί της Κέρκυρας). Ποσοστό 14% απάντησε πως ο τόπος μόνιμης κατοικίας δεν βρίσκεται ούτε στην προέλευση, αλλά ούτε και στον προορισμό της μετακίνησης που καταγράφηκε.

Σχήμα 5.36 Τόπος μόνιμης κατοικίας (Έρευνα στο Λιμάνι Κέρκυρας)

Σκοπός μετακίνησης

Από το **Σχήμα 5.37** προκύπτει ότι κύριος σκοπός μετακίνησης του συνόλου των ερωτηθέντων επιβατών (τουριστών και μόνιμων κατοίκων Κέρκυρας), είναι ο «αναψυχή/ κοινωνικά» (ποσοστό 43%). Ακολουθεί ο σκοπός «προσωπικές υποθέσεις» με ποσοστό 31%, που αφορά μετακινήσεις με σκοπό υπηρεσίες γραφείων, ιατρικά, οικογενειακές υποθέσεις, και ο σκοπός «επαγγελματική μετακίνηση» με ποσοστό 10%. Οι σκοποί «επιστροφή στο σπίτι» και «άλλος⁵» κατέχουν ποσοστό 13% και 3%, αντίστοιχα.

Σχήμα 5.37 Σκοπός μετακίνησης (Έρευνα στο Λιμάνι Κέρκυρας)

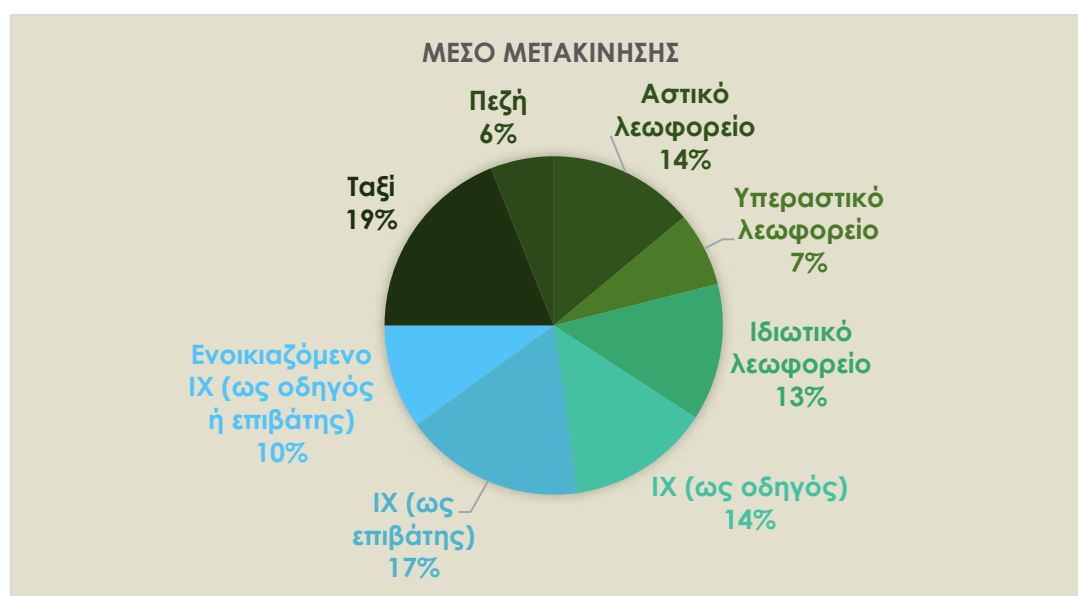
Μέσο μετακίνησης από το λιμάνι στον τελικό προορισμό

⁵ Σημειώνεται ότι στον σκοπό μετακίνησης «άλλος» συμπεριλήφθηκαν και οι περιπτώσεις άρνησης να δοθεί συγκεκριμένη απάντηση.

Στο **Σχήμα 5.38** φαίνεται πως το επικρατέστερο μέσο μετακίνησης των συμμετεχόντων στην έρευνα επιβατών που έφτασαν στο νησί με πλοίο προς τον τελικό τους προορισμό είναι το ΤΑΞΙ με ποσοστό 19%. Ακολουθεί η χρήση επιβατικών Ι.Χ οχημάτων με ιδιότητα Ι.Χ οχήματα σε ποσοστό 14% ως οδηγός και 17% ως επιβάτης, ενώ με ενοικιαζόμενα επιβατικά οχήματα ως οδηγός είτε ως επιβάτης σε ποσοστό 10%.

Η χρήση αστικής συγκοινωνίας (Αστικό ΚΤΕΛ) αφορά μικρό σχετικά ποσοστό της τάξης του 14% των ερωτηθέντων. Τις χαμηλότερες τιμές παρουσιάζουν οι επιλογές μετακίνησης με το Υπεραστικό ΚΤΕΛ (7%) και πεζή (6%).

Σχήμα 5.38 Μέσο μετακίνησης από το λιμάνι της Κέρκυρας προς τον τελικό προορισμό



5.4.3. Η έρευνα στο αεροδρόμιο Κέρκυρας

Ο προσδιορισμός του δείγματος (πλήθος συνεντεύξεων) για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης έρευνας βασίσθηκε στα διαθέσιμα στοιχεία αφίξεων επιβατών κατά το 3ο τρίμηνο των ετών 2016 έως και 2019 (**Πίνακας 5.15**).

Πίνακας 5.15 Προσδιορισμός δείγματος έρευνας στο αεροδρόμιο Κέρκυρας

ΕΤΟΣ & ΤΡΙΜΗΝΟ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	Συνολικός αριθμός αφίξεων επιβατών (ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ)	Συνολικός αριθμός αφίξεων επιβατών (ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ)
2016-Q3	54.216	768.989
2017-Q3	49.461	802.288
2018-Q3	57.071	858.752
2019-Q3	53.881	856.958
Μ.Ο. αριθμού αφίξεων επιβατών στην 4ετία	53.657	821.747
Μέσος αριθμός αφίξεων επιβατών την ημέρα	583	8.932

ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ – ΤΟ 10% ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ	58	893
Σύνολο	951	

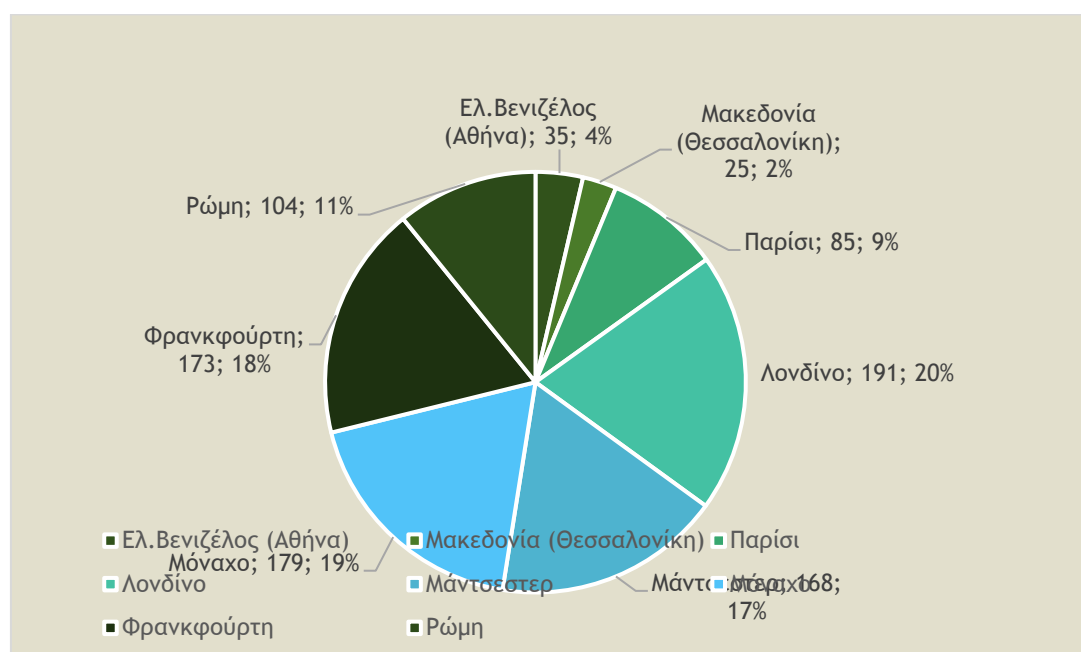
Το πλήθος των ερωτηματολογίων που τελικά συλλέχθηκαν (πραγματοποιούμενες συνεντεύξεις) ανέρχεται στα **951 ερωτηματολόγια**.

Το σύνολο των συλλεχθέντων στοιχείων για καθένα από τα πεδία του ερωτηματολογίου, εποπτικά παρουσιάζεται στη συνέχεια σε διαγραμματική και/ή πινακοποιημένη μορφή, με τον αντίστοιχο σχολιασμό.

Προέλευση - Αεροδρόμιο επιβίβασης

Τα αεροδρόμια του Λονδίνου φαίνεται να είναι τα επικρατέστερα αεροδρόμια επιβίβασης με ποσοστό 20%, δηλ. 1 στους 5 αποβιβασθέντες συμμετέχοντες στην έρευνα επιβάτες. Ακολουθούν με ισοδύναμα περίπου μεταξύ τους ποσοστά τα αεροδρόμια της πόλης του Μονάχου (19%) και της Φρανκφούρτης (18%) στην Γερμανία και το αεροδρόμιο του Μάντσεστερ της Αγγλίας (17%). Τα αεροδρόμια στις πόλεις της Ρώμης και του Παρισιού κατέχουν χαμηλότερα ποσοστά, 11% και 9% αντίστοιχα. Οι αποβιβασθέντες συμμετέχοντες στην έρευνα επιβάτες με προέλευση αεροδρόμια της Ελλάδας, και συγκεκριμένα το Ελ. Βενιζέλος της Αθήνας και το Μακεδονία της Θεσσαλονίκης, φθάνουν συνολικά μόλις το 6% του συνόλου των ερωτηθέντων επιβατών.

Σχήμα 5.39 Ποσοστιαία κατανομή πλήθους επιβατών ανά αεροδρόμιο επιβίβασης



Τελικός προορισμός

Στον **Πίνακα 5.16** παρουσιάζεται το πλήθος επιβατών που συμμετείχαν στην έρευνα, ανά τελικό τους προορισμό στο νησί της Κέρκυρας.

Πίνακας 5.16 Πλήθος επιβατών ανά τελικό προορισμό (Έρευνα στο Αεροδρόμιο Κέρκυρας)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	
ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ	67	ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ (ΔΕ ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ)
ΜΑΝΤΟΥΚΙ	66	
ΑΛΕΠΟΥ	65	
ΣΑΡΟΚΟ	64	
ΓΟΥΒΙΑ	63	
ΚΟΝΤΟΚΑΛΙ	62	
ΔΑΣΙΑ	61	
ΛΕΩΦ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ-ΤΕΝΝΙΣ	60	
ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ	51	
ΓΛΥΦΑΔΑ-ΠΕΛΕΚΑΣ	51	
ΓΑΡΙΤΣΑ	50	
ΚΑΝΑΛΙ	46	
ΚΑΝΟΝΙ	20	
ΎΨΟΣ	17	
ΚΑΠΟΥΚΙΝΟΙ-ΑΔΕΛΦΑΤΑ	7	
ΚΟΜΠΙΤΣΙ	4	
ΤΡΙΑ ΓΕΦΥΡΙΑ	3	
ΕΥΡΩΠΟΥΛΟΙ	1	
ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ	1	ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΚΕΡΚΥΡΑ
ΚΑΒΟΣ	60	
ΑΧΑΡΑΒΗ-ΡΟΔΑ	56	
ΣΙΔΑΡΙ	56	
ΜΕΣΟΓΓΗ	15	
ΚΑΣΣΙΟΠΗ	14	
ΣΥΝΟΛΟ	960	

Οι περιοχές στην Παλαιά Πόλη της Κέρκυρας και ευρύτερα αυτής (Μαντούκι, Αλεπού, Σαρόκο, Γουβιά, Κοντοκάλι, Δασιά, Λεωφ. Αλεξάνδρας-Τέννις) φαίνεται να αποτελούν τον κύριο προορισμό των ερωτηθέντων επιβατών που έφτασαν στην στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας.

Εκτός του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας οι περισσότεροι εμφανιζόμενοι προορισμοί είναι οι οικισμοί Κάβος, Αχαράβη-Ρόδα και Σιδάρι, ενώ συνολικά το πλήθος επιβατών με προορισμό στην Υπόλοιπη Κέρκυρα κατέχουν ποσοστό 21% επί του συνόλου.

Τόπος μόνιμης κατοικίας

Στον **Πίνακα 5.17** φαίνεται πως ο τόπος μόνιμης κατοικίας για το 96% των συμμετεχόντων στην έρευνα επιβατών στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας βρίσκεται στην περιοχή προέλευσης, ενώ μόλις για το 4% αυτών βρίσκεται στον προορισμό, δηλαδή στο νησί της Κέρκυρας.

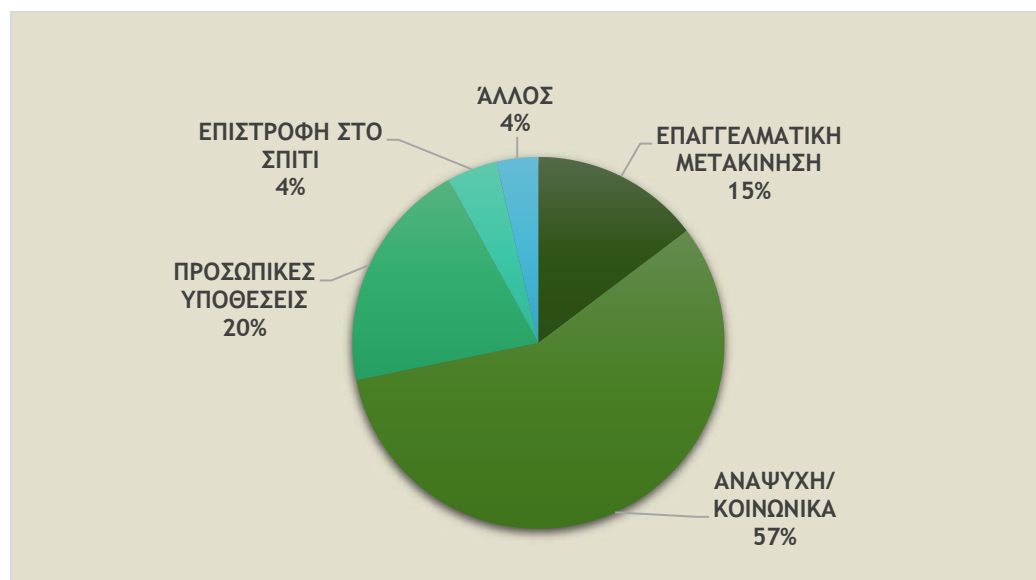
Πίνακας 5.17 Τόπος μόνιμης κατοικίας (Έρευνα στο Αεροδρόμιο Κέρκυρας)

ΤΟΠΟΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ
Στην προέλευση	920
Στον προορισμό	40
ΣΥΝΟΛΟ	960

Σκοπός μετακίνησης

Στο **Σχήμα 5.40** φαίνεται ότι ο κύριος σκοπός μετακίνησης για τους περισσότερους από τους μισούς ερωτηθέντες επιβάτες (τουρίστες και μόνιμοι κάτοικοι Κέρκυρας) είναι ο «αναψυχή/ κοινωνικά» (ποσοστό 57%). Ακολουθούν οι σκοποί «προσωπικές υποθέσεις» με ποσοστό 20%, και «επαγγελματική μετακίνηση» με ποσοστό 15%. Οι σκοποί «επιστροφή στο σπίτι» και «άλλος» κατέχουν αντίστοιχα μικρά ποσοστά.

Σχήμα 5.40 Σκοπός μετακίνησης (Έρευνα στο Αεροδρόμιο Κέρκυρας)



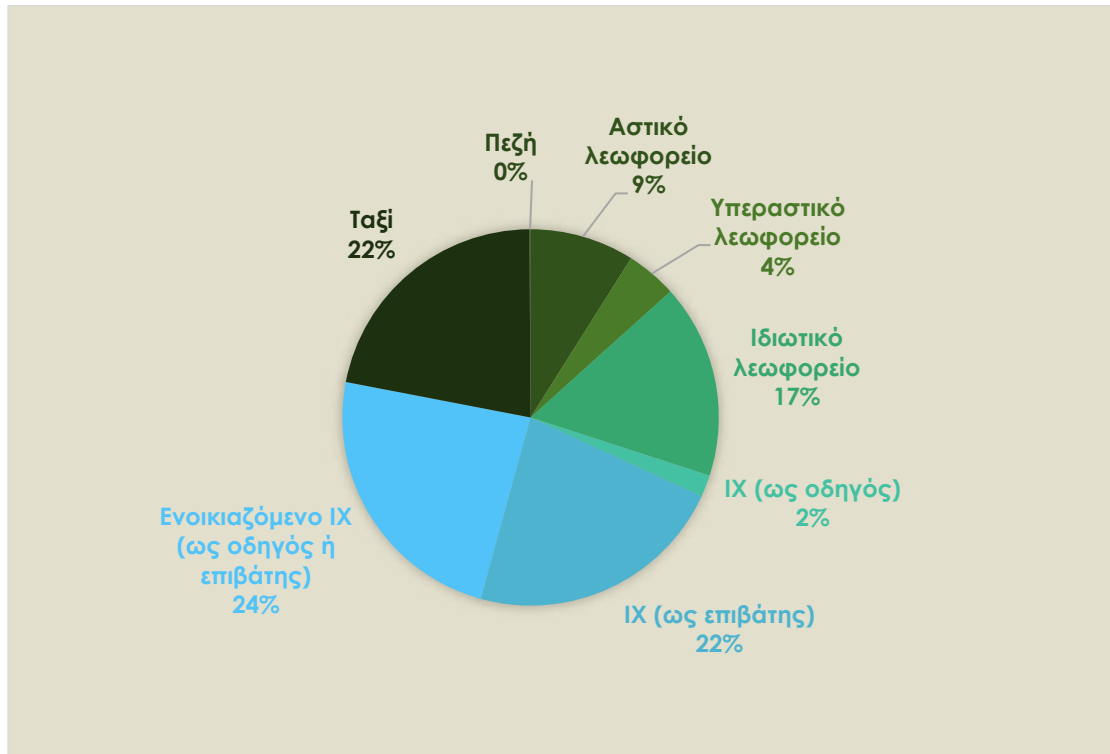
Μέσο μετακίνησης από το Αεροδρόμιο στον τελικό προορισμό

Στο **Σχήμα 5.41** φαίνεται πως το επικρατέστερο μέσο μετακίνησης των συμμετεχόντων στην έρευνα επιβατών που έφτασαν στο νησί αεροπορικώς προς τον τελικό τους προορισμό είναι τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς και κυρίως τα ενοικιαζόμενα Ι.Χ οχήματα (ως οδηγός είτε ως επιβάτης), τα ιδιόκτητα Ι.Χ ως επιβάτης και τα ΤΑΞΙ (24%, 22% και

22% αντίστοιχα). Σημαντικό είναι το ποσοστό επιβατών που μετά το αεροδρόμιο μετακινείται με ιδιωτικά λεωφορεία (17%).

Η χρήση αστικής συγκοινωνίας (Αστικό ΚΤΕΛ) αφορά μικρό σχετικά ποσοστό της τάξης του 9% των ερωτηθέντων. Τις χαμηλότερες τιμές παρουσιάζουν οι επιλογές μετακίνησης με το Υπεραστικό ΚΤΕΛ (4%) και πεζή (μόλις 1 απάντηση σε σύνολο 960).

Σχήμα 5.41 Μέσο μετακίνησης από το αεροδρόμιο της Κέρκυρας προς τον τελικό προορισμό



5.5. Απογραφή Στάθμευσης

Ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα του Δήμου, με επιπτώσεις στην ομαλή λειτουργία του οδικού δικτύου, συνιστά η εκτεταμένη παράνομη παρόδια στάθμευση στο κεντρικό τμήμα της Περιοχής Μελέτης. Πέραν από τις σταθμεύσεις κατά μήκος πλευρών στις οποίες απαγορεύεται η στάθμευση (**Σχήμα 5.42**), στις διασταυρώσεις και πάνω στον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο, πολύ συχνά καταγράφονται και σταθμεύσεις σε δεύτερη και τρίτη σειρά (διπλοσταθμεύσεις και τριπλοσταθμεύσεις, **Σχήμα 5.43**) που επιφέρουν δραματική μείωση στην κυκλοφοριακή ικανότητα και στη στάθμη εξυπηρέτησης των προσβάσεων.

Οι βασικές αιτίες για την παράνομη στάθμευση είναι η απουσία συστηματικής αστυνόμευσης, η μεγάλη ζήτηση σε θέσεις στάθμευσης την περίοδο αιχμής που δεν καλύπτεται από την υφιστάμενη προσφορά νόμιμων θέσεων στην κεντρική περιοχή, η εσφαλμένη νοοτροπία μεγάλου μέρους του πληθυσμού που χρησιμοποιεί το επιβατηγό ΙΧ για μικρές μετακινήσεις προς το κέντρο και κυρίως η έλλειψη ενός οργανωμένου σχεδίου διαχείρισης στάθμευσης που να περιλαμβάνει θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων και θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή.

Σχήμα 5.42 Παράνομη στάθμευση. Οδός Αγωνιστών Πολυτεχνείου



Σχήμα 5.43 Διπλοσταθμευμένα οχήματα. Οδός Μητρ. Μεθοδίου



Στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχουν ορισμένες θέσεις με πληρωμή (με κάρτα) οι οποίες πρακτικά λειτουργούν ως θέσεις χωρίς περιορισμό και δεν ελέγχονται μετά την κατάργηση της Δημοτικής Αστυνομίας. Στην περιοχή του Ιστορικού Κέντρου οι υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης δεν είναι οργανωμένες ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων που είναι οι μόνοι με δικαίωμα εισόδου στα πεζοδρομημένα τμήματα.

Στην κεντρική περιοχή δεν υπάρχουν αρκετοί οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού οι οποίοι να είναι σε θέση να καλύψουν σημαντικό μέρος της ζήτησης. Ο υπαίθριος χώρος στο Λιστόν, πέραν του ότι βρίσκεται πλησίον του Κάστρου και στην υφιστάμενη μορφή του δεν εναρμονίζεται με την αισθητική του ιστορικού μνημείου, προορίζεται πλέον για αποκλειστική χρήση από τους μόνιμους κατοίκους του Ιστορικού Κέντρου. Υπάρχει μελέτη για κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων κάτω από την Πλατεία Σαρόκου η οποία όμως δεν έχει προχωρήσει. Επιπρόσθετα 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).

Στην περιοχή Σολάρι, καταγράφονται επίσης πολλές παράνομες σταθμεύσεις (**Σχήμα 5.44**) κατά μήκος της Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας με συνέπεια να μειώνεται σημαντικά η κυκλοφοριακή ικανότητα άξονα του Εθνικού Οδικού Δικτύου.

Σχήμα 5.44 Παράνομη Στάθμευση κατά μήκος της Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας (περιοχή Σολάρι)



Στον κεντρικό δρόμο του οικισμού Γουβιά πολλά οχήματα σταθμεύουν παράνομα με συνέπεια, σε συνδυασμό και με τη διέλευση των τουριστικών λεωφορείων, να μειώνεται το ωφέλιμο πλάτος της οδού και να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα.

Η διαρκής αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ., καθιστά το πρόβλημα της στάθμευσης ολοένα και πιο σύνθετο. Η οργάνωση της στάθμευσης είναι ένα από τα βασικά θέματα που εξετάζονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

5.5.1. Απογραφή Προσφοράς - Ζήτησης Στάθμευσης

Για να ποσοτικοποιηθούν οι παραπάνω επισημάνσεις, διενεργήθηκε απογραφή των στοιχείων της παρόδιας στάθμευσης (ημερήσιες και μεταμεσονύκτιες καταγραφές) σε περιοχή που επιλέχθηκε σε συνεννόηση με την Τεχνική Υπηρεσία και αφορούν στο εμπορικό κέντρο του Δήμου αλλά και περιοχές με έντονη ζήτηση θέσεων στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα η επιλεγείσα περιοχή απογραφής ορίζεται από τις οδούς

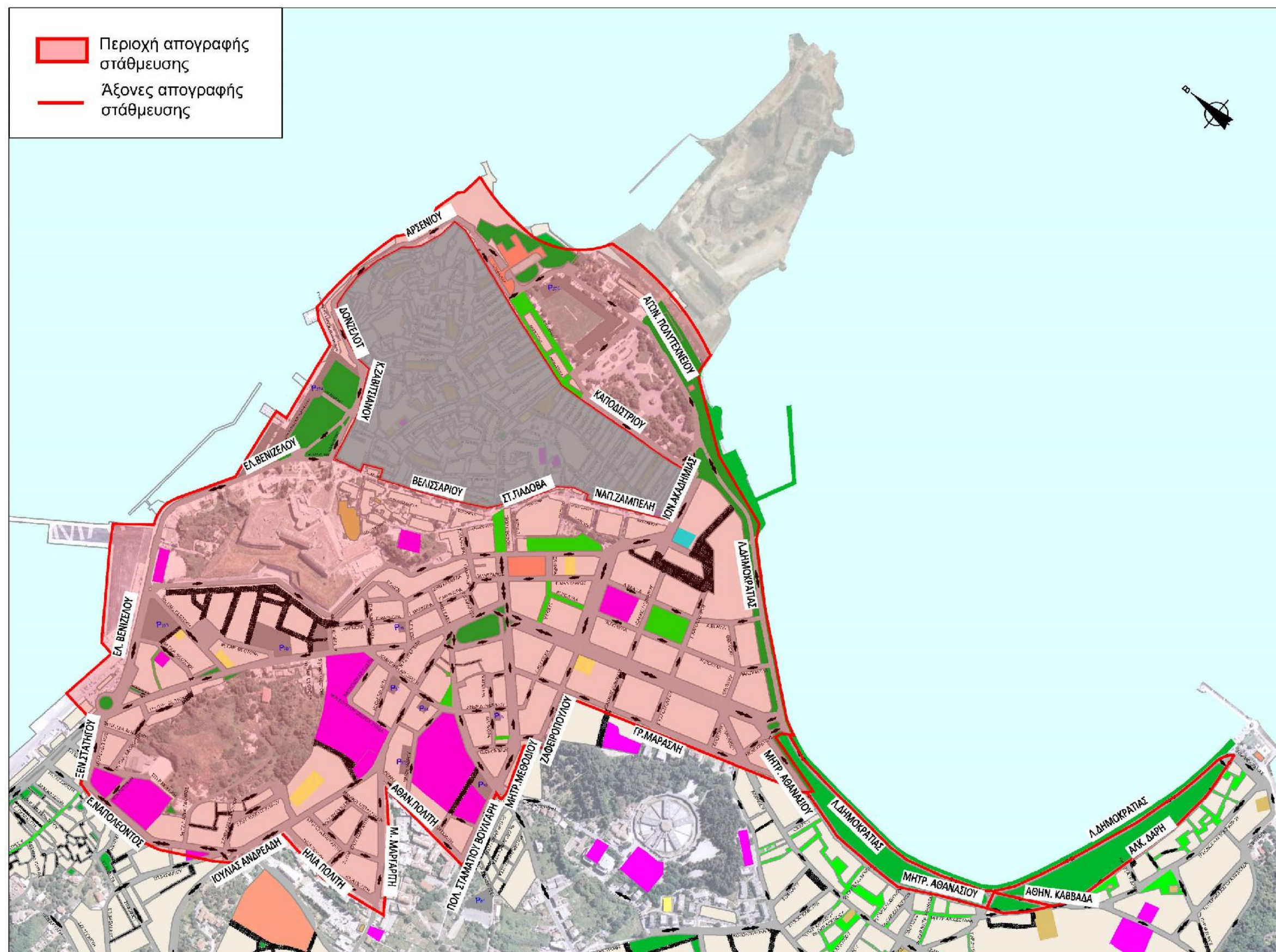
Οικουμενικού Πατριάρχου Αθηναγόρα, Αρσενίου, Καποδιστρίου, Μητρ. Αθανασίου, Γρηγ. Μαραζλή, Ζαφειροπούλου, Μητρ. Μεθοδίου, 7^η Δημουλίτσα, Αθαν. Πολίτη, Μιλτ. Μαργαρίτη, Ηλία Πολίτη, Ιουλίας Ανδρεάδη, Ευαγγ. Ναπολέοντος, Ξενοφ. Στρατηγού, Εθν. Αντίστασης, Ελ. Βενιζέλου και οι άξονες της Λ. Δημοκρατίας και των οδών Αλκ. Δαρή, Αθην. Καββαδά και Μητρ. Αθανασίου. Από την περιοχή αυτήν εξαιρέθηκε τμήμα του παραδοσιακού οικισμού που περιβάλλεται από τις οδούς Κων. Ζαβιτσιάνου, Δονζελότ, Αρσενίου, Καποδιστρίου, Ιον. Ακαδημίας, Ναπ. Ζαμπέλη, Στ. Πάδοβα, Βελισσαρίου, Ξενοφ. Στρατηγού. Η περιοχή απογραφής στάθμευσης φαίνονται στο **Σχήμα 5.45**. Όλα τα στοιχεία καταχωρήθηκαν σε βάση δεδομένων στάθμευσης συμβατή με το GIS. Η ημερήσια απογραφή διενεργήθηκε στο τέλος Οκτωβρίου του 2021, ενώ η μεταμεσονύκτια απογραφή στις 22 Οκτωβρίου 2021.

Τα στοιχεία των απογραφών και των ερευνών χαρακτηριστικών στάθμευσης (οι οποίες διεξήχθησαν σε δύο αντιπροσωπευτικές διαδρομές) αποτελούν βασικές παραμέτρους για την εφαρμογή μίας νέας σύγχρονης πολιτικής στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου, συμβατής με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Σκοπός των απογραφών ήταν η συγκέντρωση όλων των απαραίτητων στοιχείων που συνθέτουν την πλήρη εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή. Πιο συγκεκριμένα, οι ενέργειες που έγιναν στο πλαίσιο των απογραφών, σε κάθε πλευρά οικοδομικού τετραγώνου είναι οι ακόλουθες:

- **Κωδικοποίηση των δρόμων με τις επίσημες ονομασίες τους.** Η καταγραφή των στοιχείων έγινε ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου. Οι πλευρές των οικοδομικών τετραγώνων κωδικοποιήθηκαν με βάση τον αριθμό Ο.Τ., τον αριθμό της πλευράς αλλά και την ονομασία της οδού, έτσι ώστε να υπάρχει κοινό σημείο αναφοράς.
- **Καταγραφή των υφιστάμενων ρυθμίσεων κυκλοφορίας, των στάσεων λεωφορείων, των σταθμών ταξί, και γενικώς όσων στοιχείων θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη στάθμευση.** Κατά την απογραφή συγκεντρώθηκαν όλα τα στοιχεία για το κάθε υπό εξέταση οδικό τμήμα, όπως, η ονομασία της οδού στην οποία ανήκει, η κατεύθυνση και οι συνθήκες κυκλοφορίας στο συγκεκριμένο τμήμα (μονόδρομος, αμφίδρομος, πεζόδρομος).
- **Καταγραφή των υφιστάμενων ρυθμίσεων στάθμευσης:**
 - νόμιμη χωρίς περιορισμό
 - ειδικές θέσεις (ΑμεΑ, Δημόσιες Υπηρεσίες, τράπεζες, ξενοδοχεία, κλπ)
 - απαγόρευση στάθμευσης
- **Απογραφή της υφιστάμενης προσφοράς στάθμευσης στην οδό.**
- **Καταγραφή της υφιστάμενης ζήτησης σε θέσεις στάθμευσης,** η οποία προσδιορίζεται από την κατάληψη των προσφερόμενων νόμιμων θέσεων και τον αριθμό των παράνομων σταθμεύσεων. Η καταγραφή των σταθμευμένων οχημάτων έγινε **κατά τις ώρες αιχμής** λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων, γραφείων, τραπεζών και των δημόσιων και δημοτικών υπηρεσιών.
- **Καταγραφή των σταθμευμένων οχημάτων και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες (02.00 – 05.00),** έτσι ώστε να διερευνηθούν οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων στις εξεταζόμενες περιοχές.

Σχήμα 5.45 Περιοχή απογραφής στάθμευσης



Τα στοιχεία της απογραφής εμπεριέχονται στην αναλυτική βάση δεδομένων στάθμευσης που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης. Η υφιστάμενη κατάσταση στάθμευσης απεικονίζεται στο συνημμένο **Σχέδιο Α-5** ενώ στο **Σχέδιο Α-6** απεικονίζονται τα αποτελέσματα των μεταμεσονύκτιων απογραφών. Τα συμπληρωμένα πεδία της βάσης δεδομένων στάθμευσης - αναλυτικά αποτελέσματα της απογραφής δίνονται στο **Παράρτημα V**, ενώ συγκεντρωτικά στοιχεία των απογραφών στάθμευσης στην οδό, παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί (**Πίνακας 5.18**).

Πίνακας 5.18 Αποτελέσματα Απογραφών Στάθμευσης στην οδό στην Περιοχή Μελέτης

Είδος Στάθμευσης	Αριθμός θέσεων	Κατάληψη	
		Σταθμευμένα Οχήματα	%
Δωρεάν χωρίς περιορισμό	4 038	3 438	85
Θέσεις κατοίκων	18	15	83
Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων		1 907*	
Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)		5 360	
Σύνολο μεταμεσονύκτιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)		3 908	
Θέσεις Ειδικής Στάθμευσης	189		

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

Τα βασικά σημεία που προκύπτουν από την ανάλυση των στοιχείων της απογραφής είναι τα ακόλουθα:

- Σε **όλη την περιοχή απογραφής στάθμευσης**, καταγράφηκαν, κατά την πρωινή περίοδο αιχμής λειτουργίας των καταστημάτων και υπηρεσιών, **5.360** σταθμεύσεις, εκ των οποίων οι **1.907** (ποσοστό **35.6%**), ήταν παράνομες.
- Το **85% περίπου των νόμιμων θέσεων** (χωρίς περιορισμό και κατοίκων), ήτοι **3.453** από τις **4.056**, βρέθηκαν κατειλημμένες κατά τη διάρκεια της απογραφής. Το ποσοστό κατάληψης των νόμιμων θέσεων στάθμευσης είναι πολύ υψηλό με συνέπεια τις ώρες αιχμής λειτουργίας καταστημάτων και υπηρεσιών να είναι δύσκολη η ανεύρεση ελεύθερης θέσης. Η αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης είναι πρακτικά ανύπαρκτη με συνέπεια να υπάρχει σημαντικός αριθμός παράνομων σταθμεύσεων. Σε ορισμένες περιπτώσεις η απαγόρευση στάθμευσης σημαίνεται μόνο με κίτρινη διαγράμμιση του πεζοδρομίου χωρίς κατακόρυφη σήμανση με συνέπεια να μην είναι ξεκάθαρο το καθεστώς και το μήκος του οδικού τμήματος για το οποίο ισχύει.
- Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή **ο αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων ήταν 3.908**, τα οποία ανήκουν σε κατοίκους της περιοχής. Παρότι η ζήτηση σε

θέσεις στάθμευσης κατοίκων καλύπτεται οριακά από την υφιστάμενη προσφορά των **4.056** νόμιμων θέσεων, σημαντικός αριθμός κατοίκων σταθμεύει παράνομα και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες. Δεδομένου ότι σύμφωνα με την απογραφή του 2011 της ΕΛΣΤΑΤ, τα ιδιόκτητα ΙΧ είναι 15.909 και οι διαθέσιμες θέσεις εκτός οδού 6.145, είναι αναμενόμενο να μην επαρκούν οι υφιστάμενες νόμιμες θέσεις.

- Στην περιοχή απογραφής εντοπίσθηκαν περίπου 189 ειδικές θέσεις οι οποίες έχουν παραχωρηθεί για ΑΜΕΑ, δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, φορτοεκφορτώσεις, ξενοδοχεία, πιάτσες TAXI, κλπ.

Το ισοζύγιο στάθμευσης υπολογίζεται από τον αριθμό των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων κατά τις ώρες της καταγραφής, μείον τις κενές νόμιμες θέσεις ή απλούστερα από το σύνολο των σταθμευμένων οχημάτων μείον τον αριθμό των νόμιμων προσφερόμενων θέσεων. Σε περίπτωση θετικής διαφοράς εκτιμάται ότι υπάρχει έλλειμμα θέσεων στάθμευσης (ίσο με τη διαφορά), ενώ, αν η διαφορά είναι αρνητική, τότε υπάρχει περίσσειμα σε θέσεις. Από τα στοιχεία των απογραφών προκύπτει **έλλειμμα θέσεων στάθμευσης** στην οδό, της τάξης των **1.300 θέσεων** (5.360 νόμιμες και παράνομες σταθμεύσεις – 4.056 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις). Αυτό σημαίνει ότι κατά τις ώρες αιχμής είναι δύσκολη η ανεύρεση ελεύθερης όχι μόνο πλησίον του τελικού προορισμού, αλλά και στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. Επιπρόσθετα δεν υπάρχουν πολλές εναλλακτικές λύσεις για στάθμευση εκτός οδού καθώς δεν υπάρχουν αρκετοί οργανωμένοι χώροι στάθμευσης.

Στην ευρύτερη περιοχή καταγράφηκαν και δώδεκα χώροι στάθμευσης εκτός οδού με συνολική δυναμικότητα περίπου 1.500 θέσεων των οποίων τα στοιχεία παρουσιάζονται στον **Πίνακα 5.19**.

Σχεδόν όλοι οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού είναι υπαίθριοι και οι τέσσερις μεγαλύτεροι λειτουργούν στην πλατεία Σπινανάδα, στο παλιό λιμάνι, στην οδό Ι. Θεοτόκη και στο αεροδρόμιο. Η δυναμικότητα αυτών των χώρων στάθμευσης ανέρχεται σε συνολικά 1.100 θέσεις (270-280 ο καθένας).

Πίνακας 5.19 Χώροι Στάθμευσης εκτός οδού

Περιοχή	Ο.Τ.	Οδός	Είδος	Χωρητικότητα	Καθεστώς Τιμολόγησης	Ωράριο Λειτουργίας
ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΠΙΑΝΑΔΑ	90	ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ/ Β.ΔΟΥΣΜΑΝΗ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	270	1 ΩΡΑ: 2 € 2 ΩΡΕΣ: 3 € 3 ΩΡΕΣ: 3,50 € 4 ΩΡΕΣ: 4 € ΜΟΝΙΜΟΙ: 3€/ΗΜΕΡΑ	07:00-22:00
ANGELO	28	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	150 (8 ΑΜΕΑ)	ΧΩΡΙΣ ΑΝΤΙΤΙΜΟ	07:00-21:00
SAROKO	192	ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΛΥΧΝΙΟΥ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	24		ΩΡΕΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΣΠΗΛΙΑ ΠΑΛΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	365-369	ΟΙΚ.ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΑΘΗΝΑΓΟΡΑ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	274	ΧΩΡΙΣ ΑΝΤΙΤΙΜΟ	24ΩΡΟ
ROI MAT	218	ΑΝΔΡΕΑ ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΥΠΟΓΕΙΟ	15-18 (ΥΠΑΙΘΡΙΟ) 15-18 (ΥΠΟΓΕΙΟ)		ΩΡΕΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΛΗΣΙΟΝ 7ου ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ	203	ΣΤ.ΒΟΥΛΓΑΡΗ/ Μ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	40	1Η ΩΡΑ: 2 € 2Η ΩΡΑ: 1 € ΚΑΘΕ ΕΠΟΜΕΝΗ: 0,50 €	08:00-21:00
CORFU 2	31	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	270-280		24ΩΡΟ
Κοι.Σ.Π.Ε ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ	193	ΝΙΚΟΥ ΜΩΡΟΥ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	25	1 ΩΡΑ: 2 € 2 ΩΡΕΣ: 3 € 3 ΩΡΕΣ: 3,50 €	ΩΡΕΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ
SIROCCO	147	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ/ Κ.ΠΑΠΠΑ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	30		
CORFU 1	175	Α.ΣΙΔΕΡΗ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	35		08:00-21:00
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	326	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	271		
ΚΤΕΛ	207	ΠΑΡ.2Η ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	ΥΠΑΙΘΡΙΟ	60		

5.5.2. Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης**5.5.2.1. Διαδρομές έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης**

Η επιλογή των διαδρομών της έρευνας χαρακτηριστικών έγινε κατά τέτοιο τρόπο ώστε να περιλαμβάνουν πλευρές Ο.Τ. με χρήσεις γης που παρουσιάζουν έντονη ζήτηση στάθμευσης και διαφορετικό καθεστώς στάθμευσης (νόμιμη χωρίς περιορισμό και παράνομη). Πιο αναλυτικά οι δύο επιλεγείσες διαδρομές χαρακτηριστικών περιλαμβάνουν:

Διαδρομή Ελέγχου 1

Τις δύο πλευρές των οδικών τμημάτων της οδού Ι. Θεοτόκη από την οδό Ανδρεάδη έως την 11^η πάροδο της οδού Θεοτόκη.

Διαδρομή Ελέγχου 2

Τις δύο πλευρές των οδικών τμημάτων:

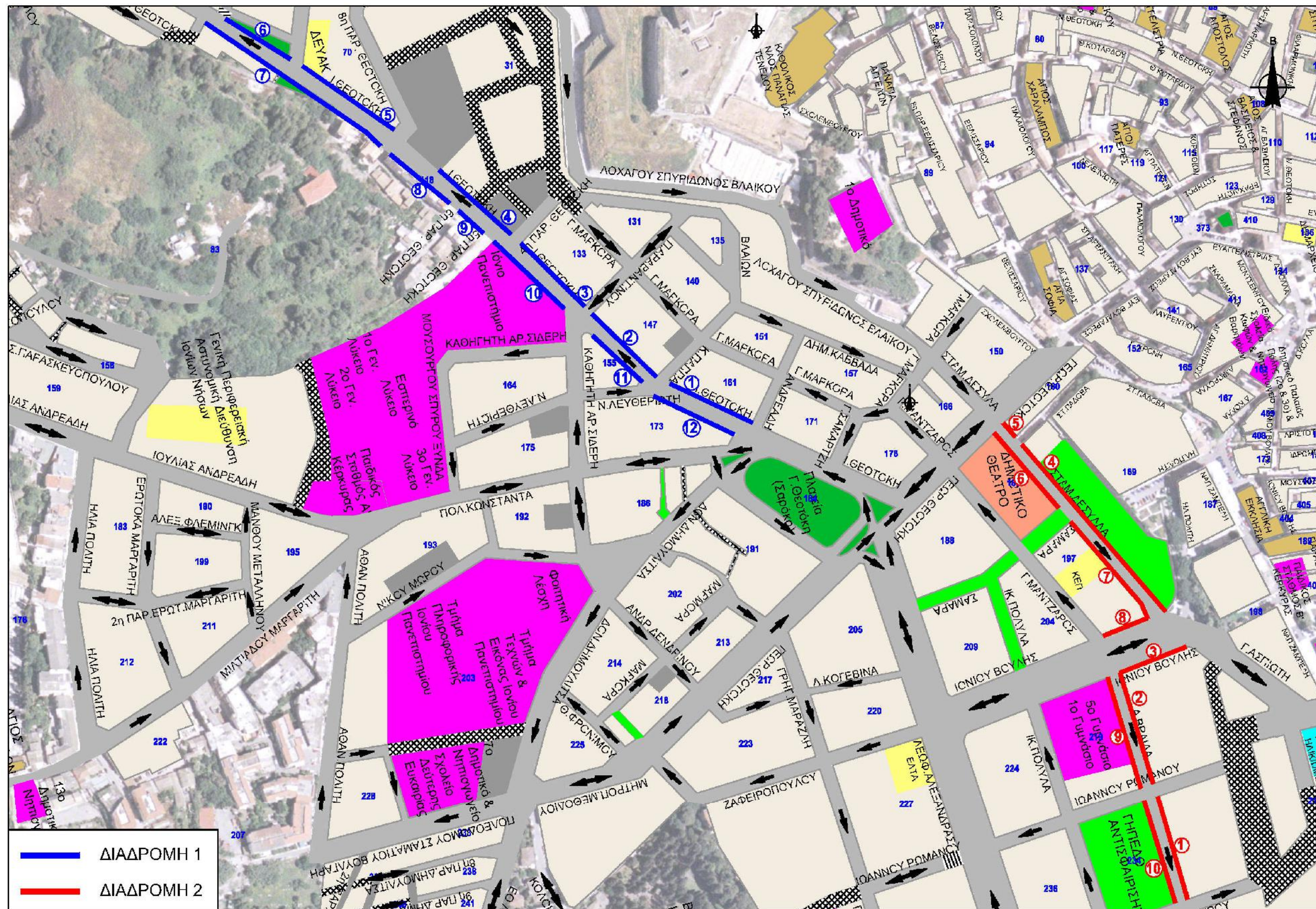
- της οδού Π. Βράιλα - Αρμένη, από την οδό Καλοσγούρου έως την οδό Ριζοσπαστών Βουλευτών Ιονίου Βουλής
- της οδού Ριζοσπαστών Βουλευτών Ιονίου Βουλής, από την οδό Π. Βράιλα - Αρμένη έως την οδό Σταμ. Δεσύλλα
- της οδού Σταμ. Δεσύλλα, από την οδό Ριζοσπαστών Βουλευτών Ιονίου Βουλής έως την οδό Γ. Θεοτόκη

Οι διαδρομές της έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης απεικονίζονται στο **Σχήμα 5.46**.

Η έρευνα των χαρακτηριστικών στάθμευσης διενεργήθηκε με τη μέθοδο της καταγραφής των τεσσάρων αριθμών της πινακίδας κυκλοφορίας των σταθμευμένων οχημάτων. Η καταγραφή γινόταν ανά μία ώρα, στο χρονικό διάστημα από 06:00 (έναρξη πρώτης διαδρομής) έως 22:00 (λήξη τελευταίας διαδρομής). Η έρευνα διενεργήθηκε την Παρασκευή 5 Νοεμβρίου 2021 κατά μήκος της Διαδρομής Ελέγχου 1 και την Τρίτη 9 Νοεμβρίου 2021 για τη Διαδρομή Ελέγχου 2, ημέρες κατά τις οποίες τα καταστήματα ήταν ανοικτά και τα απογεύματα.

Ο αριθμός **των νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό ανέρχεται σε 65** κατά μήκος της Διαδρομής Ελέγχου 1, και **σε 81** κατά μήκος της Διαδρομής 2. Συνολικά στις δύο Διαδρομές οι νόμιμες θέσεις ανέρχονται σε **146**.

Σχήμα 5.46 Διαδρομές Ελέγχου Έρευνας Χαρακτηριστικών



5.5.2.2. Γενικά στοιχεία έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης

Η επεξεργασία των στοιχείων - με ειδικό λογισμικό - έγινε για κάθε πλευρά Ο.Τ. που διερευνήθηκε, με κατηγοριοποίηση των σταθμεύσεων σε νόμιμες και παράνομες.

Από την επεξεργασία των στοιχείων πινακίδων κυκλοφορίας προέκυψαν, για κάθε διαδρομή ελέγχου και ανά κατηγορία στάθμευσης, οι τριγωνικοί πίνακες αφίξεων – αναχωρήσεων (**Παράρτημα V**), με βάση τους οποίους υπολογίσθηκαν οι δείκτες χαρακτηριστικών στάθμευσης.

Πιο συγκεκριμένα προσδιορίστηκαν:

- Ο αριθμός και η ποσοστιαία αναλογία οχημάτων, ανά κατηγορία στάθμευσης.
- Ο δείκτης εναλλαγής (οχήματα / θέση) με βάση τον αριθμό θέσεων, αλλά και με βάση τη μέγιστη συσσώρευση.
- Η μέση διάρκεια στάθμευσης και η διάρκεια με τη μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης.
- Η κατανομή της ζήτησης, με βάση τη χρονική διάρκεια, στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:
 - ✓ Βραχείας διάρκειας στάθμευση (έως και 3 ώρες)
 - ✓ Μέσης διάρκειας στάθμευση (3-8 ώρες)
 - ✓ Μακράς διάρκειας στάθμευση (> 8 ώρες)
- Η μέγιστη συσσώρευση.
- Η ωριαία διακύμανση της ζήτησης για στάθμευση και η εξέλιξη της σχέσης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης κατά τη διάρκεια της ημέρας.

5.5.2.3. Κατηγορίες σταθμευόντων οχημάτων

Οι σταθμεύοντες στην περιοχή μελέτης διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες:

1. **«Διαβατικά οχήματα»** (πλήρης μετακίνηση, δηλαδή καταγραφείσα άφιξη και αναχώρηση μέσα στο χρονικό διάστημα της έρευνας 06:00 – 22:00).
2. **«Πρωινή Παρουσία»** (οχήματα που καταγράφηκαν στις 06:00, δηλαδή ήταν σταθμευμένα πριν την έναρξη της έρευνας).
3. **«Βραδινή Παρουσία»** (οχήματα που καταγράφηκαν στο διάστημα 21:00 – 22:00, δηλαδή παρέμειναν στην περιοχή και μετά τη λήξη των μετρήσεων).
4. **«Συνεχής Παρουσία»** (οχήματα που δεν μετακινήθηκαν σε όλη τη χρονική περίοδο των μετρήσεων).

Τα οχήματα της «Πρωινής» και της «Συνεχούς Παρουσίας», θεωρείται ότι ανήκουν στους κατοίκους της περιοχής ακόμη και αν σταθμεύουν παράνομα, ενώ το ίδιο ισχύει σε ένα βαθμό και για τα οχήματα της «Βραδινής Παρουσίας». Για τις ανάγκες της λεπτομερέστερης ανάλυσης των χαρακτηριστικών, γίνεται η απλουστευτική παραδοχή του διαχωρισμού των σταθμευόντων οχημάτων στην περιοχή μελέτης, σε δύο βασικές

κατηγορίες: τα διαβατικά οχήματα (πλήρης μετακίνηση, δηλαδή καταγραφείσα άφιξη και αναχώρηση), τα οποία στην πλειοψηφία τους ανήκουν σε επισκέπτες και εργαζόμενους και τα οχήματα κατοίκων (πρωινή, βραδινή, συνεχής παρουσία). Η κατανομή των σταθμεύσεων με βάση τις πιο πάνω κατηγορίες παρουσιάζεται στο **Σχήμα 5.47** για τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης.

Σύμφωνα με τους **Πίνακες 5.20-5.21** που ακολουθούν, στους οποίους δίνονται συγκεντρωτικά στοιχεία και οι βασικοί δείκτες των χαρακτηριστικών, ανά κατηγορία στάθμευσης, προκύπτουν τα ακόλουθα γενικά στοιχεία:

Τα οχήματα της «Πρωινής» και της «Συνεχούς Παρουσίας», μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκουν στους κατοίκους της περιοχής, ενώ το ίδιο ισχύει και για το μεγαλύτερο ποσοστό των οχημάτων της «Βραδινής Παρουσίας». Κατά συνέπεια για τις ανάγκες της λεπτομερέστερης ανάλυσης των χαρακτηριστικών, γίνεται η απλουστευτική παραδοχή του διαχωρισμού των σταθμευόντων οχημάτων στην περιοχή μελέτης, σε δύο βασικές κατηγορίες: τα **διαβατικά οχήματα** (πλήρης μετακίνηση, δηλαδή καταγραφείσα άφιξη και αναχώρηση), τα οποία στην πλειοψηφία τους ανήκουν σε επισκέπτες και εργαζόμενους και τα **οχήματα κατοίκων** (πρωινή, βραδινή, συνεχής παρουσία).

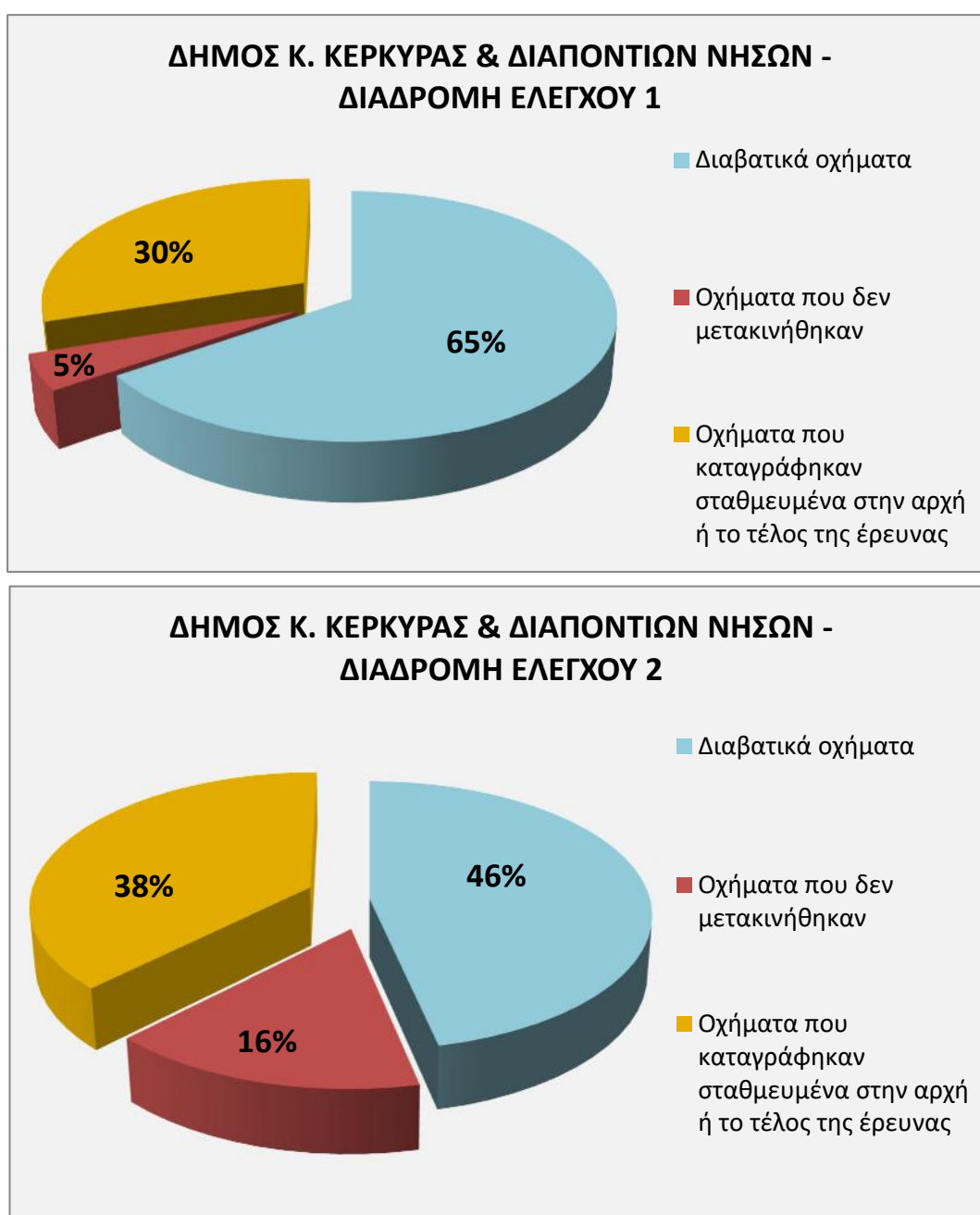
Από τους **Πίνακες 5.20-5.21**, στους οποίους δίνονται συγκεντρωτικά στοιχεία και οι βασικοί δείκτες των χαρακτηριστικών, ανά κατηγορία στάθμευσης, προκύπτουν τα ακόλουθα γενικά στοιχεία:

- Σε μία τυπική μέρα κατά μήκος της **Διαδρομής Ελέγχου 1** της έρευνας, στο χρονικό διάστημα από τις 6:00 το πρωί έως τις 22:00 το βράδυ, σταθμεύουν **572 οχήματα**. Από αυτά, **219 οχήματα σταθμεύουν στις 65 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις, ενώ 353** (δηλ. το 62% περίπου των καταγραφέντων οχημάτων) **σταθμεύουν παράνομα**. Κατά μήκος της **Διαδρομής 2**, καταγράφηκαν **403 οχήματα**, από τα οποία **201 (50%) σταθμεύουν παράνομα**. Σημαντικός αριθμός των παράνομων σταθμεύσεων αφορά στάθμευση κατά μήκος του ποδηλατόδρομου με συνέπεια αυτός να μην είναι προσβάσιμος από ποδήλατα.
- **Το ποσοστό των διαβατικών οχημάτων** (ήρθαν και έφυγαν κατά τη διάρκεια της έρευνας), στις θέσεις χωρίς περιορισμό, αντιστοιχεί στο 65% των σταθμεύσεων στη Διαδρομή 1 και στο 47% στη Διαδρομή 2. Στις παράνομες σταθμεύσεις το ποσοστό των διαβατικών οχημάτων ανέρχεται στο 66% στη Διαδρομή 1 και στο 61% κατά μήκος της Διαδρομής 2.
- Στις **νόμιμες θέσεις** της Διαδρομής 1, **ο αριθμός των οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν σε όλη τη διάρκεια της έρευνας (συνεχής παρουσία)** αντιστοιχεί στο 6% του συνόλου των σταθμεύσεων και τα οχήματα αυτά καταλαμβάνουν περίπου το 15% των προσφερόμενων θέσεων (10 από τις 65). Κατά μήκος της Διαδρομής 2 το ποσοστό των σταθμεύσεων της συνεχούς παρουσίας ανέρχεται σε 16% του συνόλου των σταθμεύσεων δεσμεύοντας το 40% των νόμιμων θέσεων. Στις **παράνομες σταθμεύσεις** καταγράφηκαν 47

οχήματα συνολικά (22 στη Διαδρομή 1, 25 στη Διαδρομή 2) σταθμευμένα σε όλη τη διάρκεια της έρευνας.

- Στις **νόμιμες θέσεις**, κατά την πρωινή πρώτη διαδρομή 06:00 – 07:00 (**πρωινή παρουσία**), καταγράφηκαν συνολικά 95 οχήματα, που κατελάμβαναν το 65% των 146 θέσεων των διαδρομών ελέγχου), τα οποία θεωρείται ότι ανήκουν σε κατοίκους ή διαμένοντες στην περιοχή. Το ποσοστό των κατειλημμένων θέσεων είναι μεγαλύτερο στη Διαδρομή 2 (61 από τις 81 θέσεις ή 75%) και μικρότερο κατά μήκος της Διαδρομής 1 (52%). Αντίστοιχα, στην τελευταία διαδρομή 21:00 – 22:00 (**βραδινή παρουσία**) καταγράφηκαν συνολικά 281 οχήματα που κατελάμβαναν περίπου το 90% των 146 προσφερόμενων νόμιμων θέσεων των δύο διαδρομών ελέγχου.

Σχήμα 5.47 Κατανομή σταθμεύσεων στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης



**Πίνακας 5.20 Συγκεντρωτικά στοιχεία χαρακτηριστικών στάθμευσης.
Διαδρομή Ελέγχου 1**

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ			
ΔΗΜΟΣ Κ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ & ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ - ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 1			
Γενικά	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	Σύνολο Σταθμεύσεων Νόμιμη & Παράνομη
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	65	100	---
Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	219	353	572
Πρωινή Παρουσία (κάτοικοι)	34	66	100
Ποσοστό (%)	16%	19%	17%
Αριθμός Οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν (κάτοικοι)	10	22	32
Ποσοστό (%)	5%	6%	6%
Αριθμός οχημάτων που ήρθαν και έφυγαν	143	232	375
Ποσοστό (%)	65%	66%	66%
Βραδινή Παρουσία	52	77	129
Ποσοστό (%)	24%	22%	23%
Αφίξεις - Αναχωρήσεις	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Ωρα Αιχμής Αφίξεων	16:00	18:00	
Ποσοστό (%)	15%	13%	
Ωρα Αιχμής Αναχωρήσεων	15:00	15:00	
Ποσοστό (%)	17%	13%	
Συσσώρευση	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Χρονική περίοδος κατά την οποία καταγράφηκε η μέγιστη συσσώρευση (h)	13:00	9:00	
Μέγιστη Συσσώρευση (οχήματα)	64	100	
Ποσοστό (%)	98%	100%	
Διάρκεια	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Συνολικός Αριθμός Οχημάτων**			
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	4.1	3.9	
Οχήματα που ήρθαν και έφυγαν στη διάρκεια της έρευνας***			
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	2.9	2.3	
Διάρκεια Στάθμευσης με τη μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης (h)	1.0	1.0	
Ποσοστό (%)	45%	50%	
Διάρκεια Στάθμευσης με τη δεύτερη συχνότητα εμφάνισης (h)	2.0	2.0	
Ποσοστό (%)	20%	22%	
Εναλλαγή ως προς τον αριθμό θέσεων	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Δείκτης συνολικής εναλλαγής (οχ/θέση)	3.4	3.5	
Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχ/θέση/h)	0.21	0.22	
Εναλλαγή ως προς τη μέγιστη συσσώρευση	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Δείκτης συνολικής εναλλαγής (οχ/θέση)	3.4	3.5	
Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχ/θέση/h)	0.21	0.22	

* Ο μέγιστος αριθμός παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, στη διάρκεια της έρευνας.

** Ο υπολογισμός αυτού του δείκτη αναφέρεται στο συνολικό αριθμό οχημάτων που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια της 15άωρης έρευνας. Ο απροσδιόριστος αριθμός ωρών στάθμευσης πέραν της περιόδου ελέγχου δεν συμπεριλαμβάνεται στον υπολογισμό.

*** Τα οχήματα που καταγράφηκαν σταθμευμένα στην αρχή ή στο τέλος της έρευνας δεν συμπεριλαμβάνονται στον υπολογισμό.

**Πίνακας 5.21 Συγκεντρωτικά στοιχεία χαρακτηριστικών στάθμευσης.
Διαδρομή Ελέγχου 2**

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ			
ΔΗΜΟΣ Κ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ & ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ - ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΛΕΓΧΟΥ 2			
Γενικά	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	Σύνολο Σταθμεύσεων Νόμιμη & Παράνομη
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	81	72	---
Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	202	201	403
Πρωινή Παρουσία (κάτοικοι)	61	46	107
Ποσοστό (%)	30%	23%	27%
Αριθμός Οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν (κάτοικοι)	32	25	57
Ποσοστό (%)	16%	12%	14%
Αριθμός οχημάτων που ήρθαν και έφυγαν	94	122	216
Ποσοστό (%)	47%	61%	54%
Βραδινή Παρουσία	79	58	137
Ποσοστό (%)	39%	29%	34%
Αφίξεις - Αναχωρήσεις	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Ώρα Αιχμής Αφίξεων	15:00	15:00	
Ποσοστό (%)	13%	12%	
Ώρα Αιχμής Αναχωρήσεων	15:00	15:00	
Ποσοστό (%)	15%	18%	
Συσσώρευση	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Χρονική περίοδος κατά την οποία καταγράφηκε η μέγιστη συσσώρευση (h)	9:00	12:00	
Μέγιστη Συσσώρευση (οχήματα)	80	72	
Ποσοστό (%)	99%	100%	
Διάρκεια	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Συνολικός Αριθμός Οχημάτων **			
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	6.1	5.1	
Οχήματα που ήρθαν και έφυγαν στη διάρκεια της έρευνας***			
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	3.2	3.1	
Διάρκεια Στάθμευσης με τη μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης (h)	1.0	1.0	
Ποσοστό (%)	31%	42%	
Διάρκεια Στάθμευσης με τη δεύτερη συχνότητα εμφάνισης (h)	2.0	2.0	
Ποσοστό (%)	24%	15%	
Εναλλαγή ως προς τον αριθμό θέσεων	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Δείκτης συνολικής εναλλαγής (οχ/θέση)	2.5	2.8	
Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχ/θέση/h)	0.16	0.17	
Εναλλαγή ως προς τη μέγιστη συσσώρευση	Χωρίς περιορισμό	Παράνομη στάθμευση	
Δείκτης συνολικής εναλλαγής (οχ/θέση)	2.5	2.8	
Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχ/θέση/h)	0.16	0.17	

* Ο μέγιστος αριθμός παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, στη διάρκεια της έρευνας.

** Ο υπολογισμός αυτού του δείκτη αναφέρεται στο συνολικό αριθμό οχημάτων που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια της 15άωρης έρευνας. Ο απροσδιόριστος αριθμός ωρών στάθμευσης πέραν της περιόδου ελέγχου δεν συμπεριλαμβάνεται στον υπολογισμό.

*** Τα οχήματα που καταγράφηκαν σταθμευμένα στην αρχή ή στο τέλος της έρευνας δεν συμπεριλαμβάνονται στον υπολογισμό.

5.5.2.4. Βασικοί δείκτες χαρακτηριστικών στάθμευσης

- **Αφίξεις – Αναχωρήσεις**

Στα **Σχήματα 5.48-5.49** που ακολουθούν απεικονίζεται η ποσοστιαία κατανομή του αριθμού των αφίξεων και των αναχωρήσεων των σταθμευμένων οχημάτων στη διάρκεια της έρευνας, για το σύνολο των σταθμεύσεων (νόμιμες και παράνομες) κάθε Διαδρομής (στον υπολογισμό του ποσοστού των αφίξεων δεν συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα που έχουν σταθμεύσει πριν την έναρξη της έρευνας και στον υπολογισμό του ποσοστού των αναχωρήσεων τα οχήματα που παρέμειναν σταθμευμένα μετά τη λήξη της έρευνας).

Στη **Διαδρομή 1** το μεγαλύτερο ποσοστό **αφίξεων (11.4%** του συνόλου των σταθμεύσεων) καταγράφηκε το χρονικό διάστημα **17:00-18:00**. Στη **Διαδρομή 2** η ώρα αιχμής των αφίξεων σημειώθηκε στις **14:00-15:00 (12.2%)**.

Η ώρα αιχμής των **αναχωρήσεων** τόσο για τη **Διαδρομή 1** όσο και για τη **Διαδρομή 2** είναι από **14:00** έως **15:00 (14.7%** και **16.5%** αντίστοιχα του συνόλου των σταθμεύσεων).

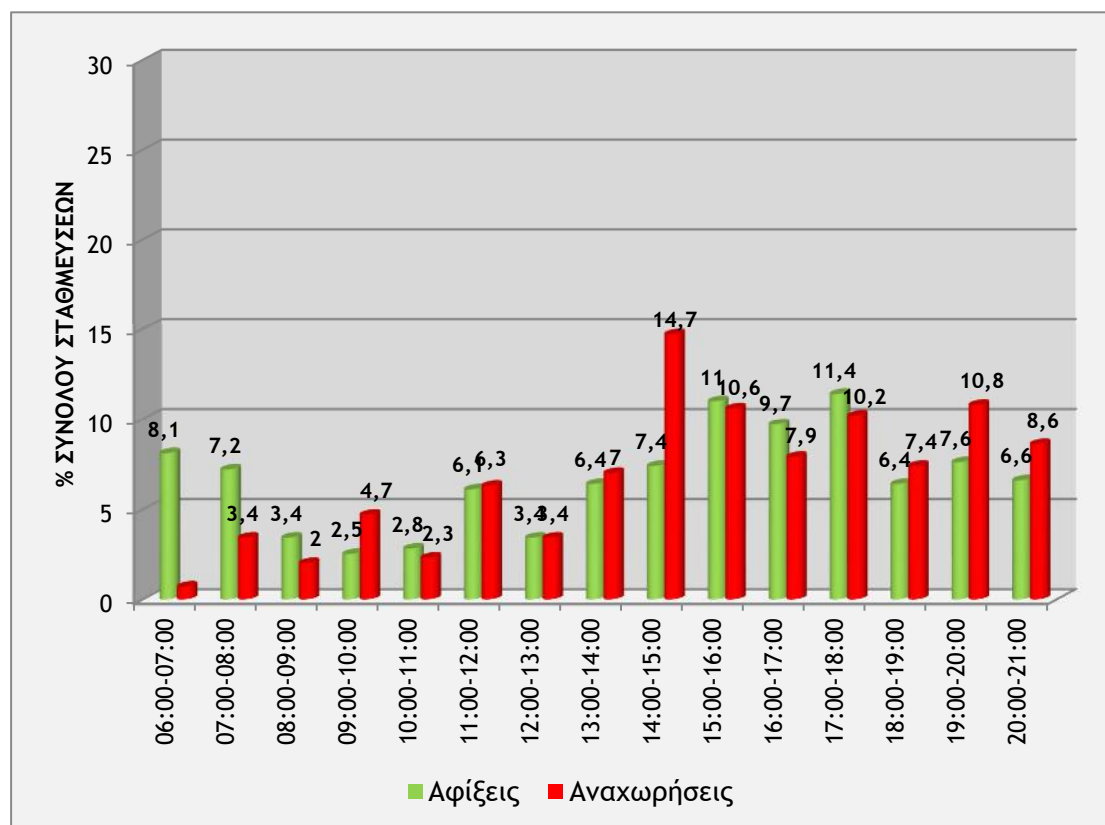
- **Συσσώρευση στάθμευσης – Ώρα αιχμής**

Στους **Πίνακες 5.22-5.23** και στα αντίστοιχα **Σχήματα 5.50-5.51**, που ακολουθούν, παρουσιάζεται η διακύμανση της συσσώρευσης στις δύο Διαδρομές Ελέγχου, για κάθε κατηγορία στάθμευσης (νόμιμη και παράνομη).

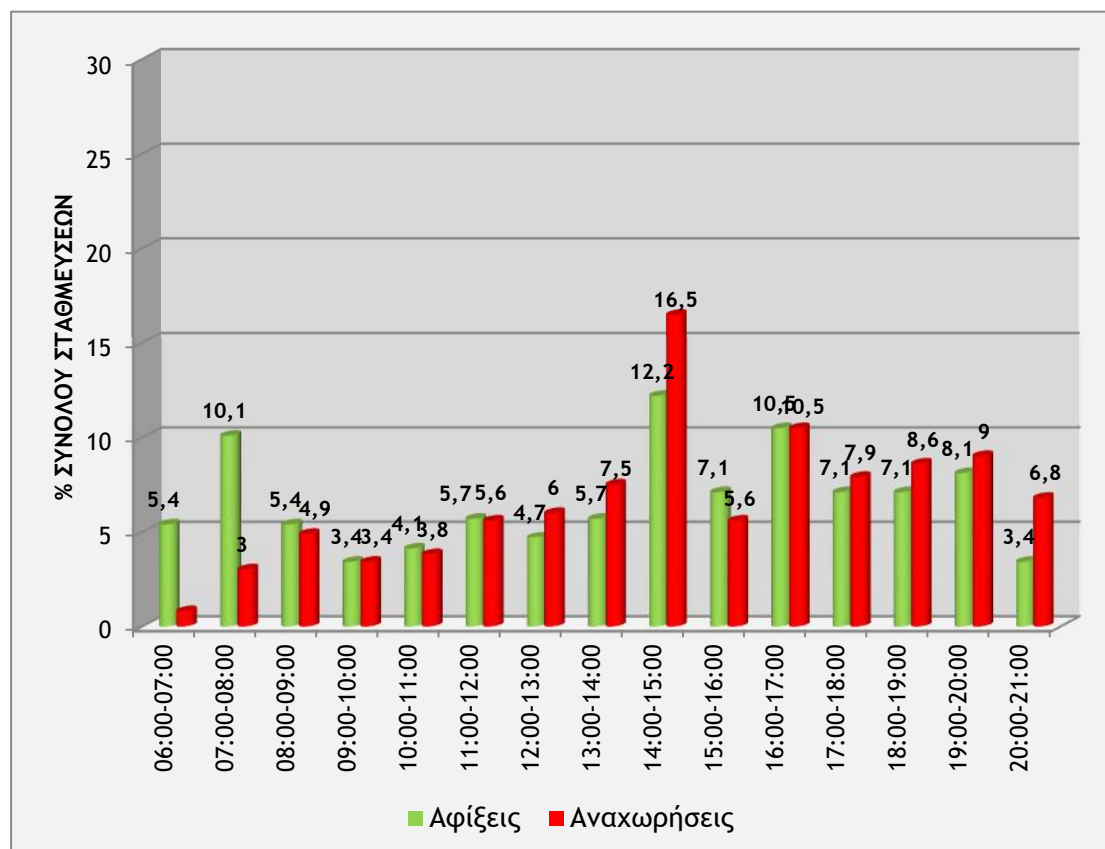
Η μέγιστη συσσώρευση στις **νόμιμες θέσεις** καταγράφεται στις **13:00** στη **Διαδρομή 1**, και από **09:00** έως **11:00** στη **Διαδρομή 2**. Η μέγιστη συσσώρευση στη **Διαδρομή 1** αφορά στο 98% των προσφερόμενων θέσεων, ενώ στη **Διαδρομή 2** περίπου στο 99%. Η συσσώρευση παραμένει σε υψηλά επίπεδα (πάνω από 85% των θέσεων) στη Διαδρομή 1 από τις 08:00 έως τις 14:00 και από τις 17:00 έως και τις 19:00, ενώ στη Διαδρομή 2 σε όλη τη διάρκεια της έρευνας (με εξαίρεση το διάστημα 06:00-07:00).

Στις απαγορευμένες θέσεις (παράνομη στάθμευση) ως μέγιστη συσσώρευση ορίζεται ο μέγιστος αριθμός παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Η μέγιστη συσσώρευση παράνομων σταθμεύσεων στη Διαδρομή 1 σημειώθηκε στις 09:00, στη και στη Διαδρομή 2 στις 12:00.

Σχήμα 5.48 Κατανομή αφίξεων – αναχωρήσεων – Διαδρομή Ελέγχου 1

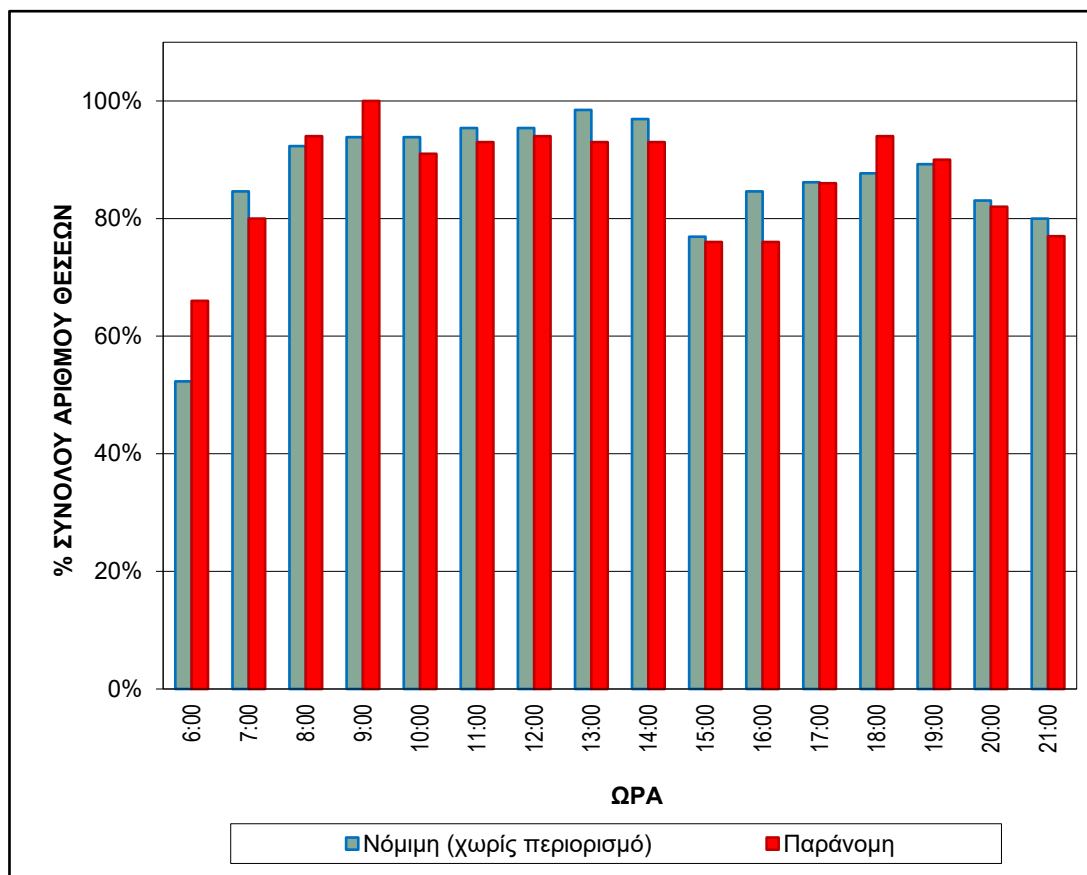


Σχήμα 5.49 Κατανομή αφίξεων – αναχωρήσεων – Διαδρομή Ελέγχου 2



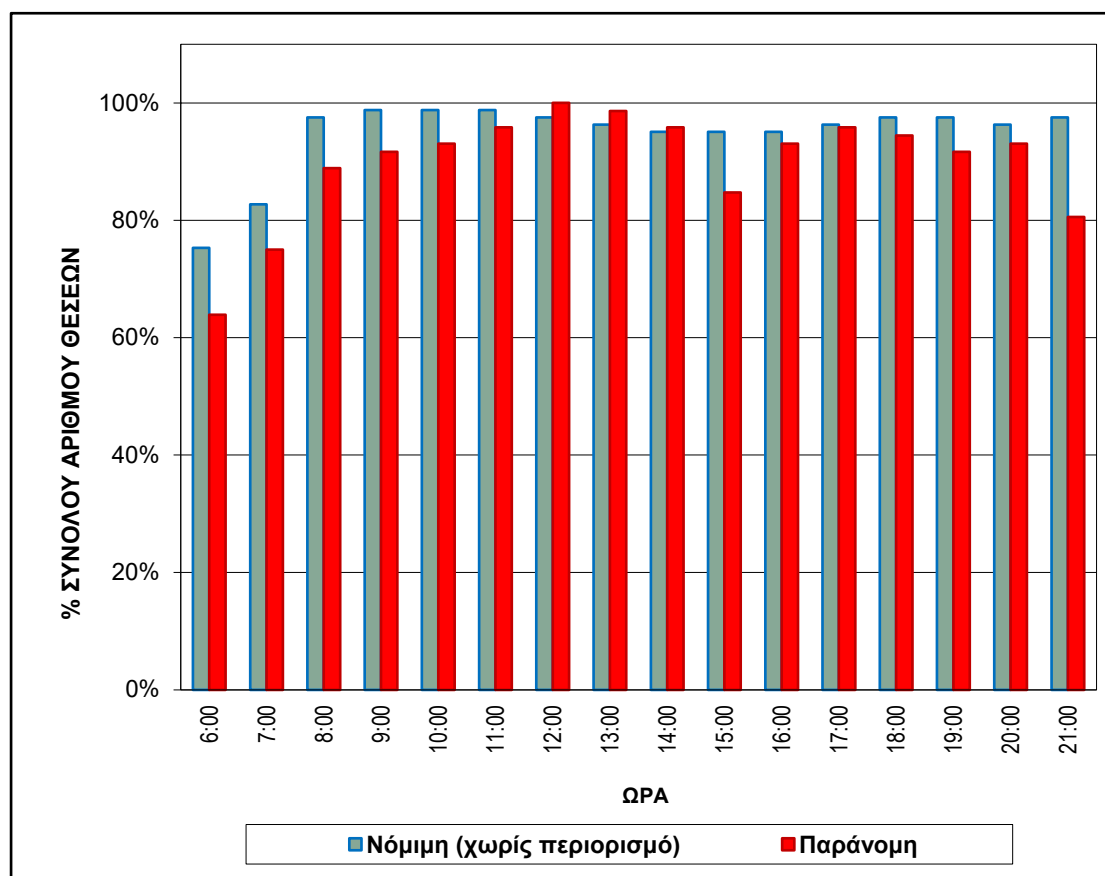
Πίνακας 5.22 Συσσώρευση οχημάτων - Διαδρομή Ελέγχου 1

	Νόμιμη (χωρίς περιορισμό)	Παράνομη
Ωρα	% ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ	% ΜΕΓΙΣΤΗΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ
06:00	52.31%	66.00%
07:00	84.62%	80.00%
08:00	92.31%	94.00%
09:00	93.85%	100.00%
10:00	93.85%	91.00%
11:00	95.38%	93.00%
12:00	95.38%	94.00%
13:00	98.46%	93.00%
14:00	96.92%	93.00%
15:00	76.92%	76.00%
16:00	84.62%	76.00%
17:00	86.15%	86.00%
18:00	87.69%	94.00%
19:00	89.23%	90.00%
20:00	83.08%	82.00%
21:00	80.00%	77.00%

Σχήμα 5.50 Συσσώρευση οχημάτων – Διαδρομή Ελέγχου 1

Πίνακας 5.23 Συσσώρευση οχημάτων - Διαδρομή Ελέγχου 2

	Νόμιμη (χωρίς περιορισμό)	Παράνομη
Ωρα	% ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ	% ΜΕΓΙΣΤΗΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ
6:00	75.31%	63.89%
7:00	82.72%	75.00%
8:00	97.53%	88.89%
9:00	98.77%	91.67%
10:00	98.77%	93.06%
11:00	98.77%	95.83%
12:00	97.53%	100.00%
13:00	96.30%	98.61%
14:00	95.06%	95.83%
15:00	95.06%	84.72%
16:00	95.06%	93.06%
17:00	96.30%	95.83%
18:00	97.53%	94.44%
19:00	97.53%	91.67%
20:00	96.30%	93.06%
21:00	97.53%	80.56%

Σχήμα 5.51 Συσσώρευση οχημάτων – Διαδρομή Ελέγχου 2

- **Διάρκεια στάθμευσης**

Η μέση διάρκεια στάθμευσης των **διαβατικών οχημάτων** στις **νόμιμες θέσεις** είναι 2.9 ώρες στη Διαδρομή 1 και 3.2 ώρες στη Διαδρομή 2. Η μέση διάρκεια στάθμευσης των **διαβατικών παράνομων σταθμεύσεων** είναι 2.3 ώρες στη Διαδρομή 1 και 3.1 στη Διαδρομή 2.

Η **ωριαία κατανομή των σταθμεύσεων**, ανά κατηγορία στάθμευσης (νόμιμη, παράνομη) δίνεται στους **Πίνακες 5.24-5.25 για τις δύο διαδρομές**, και απεικονίζεται στα αντίστοιχα **Σχήματα 5.52-5.53**, αφορά δε **στο σύνολο** των οχημάτων που σταθμεύουν στην περίοδο της έρευνας. Αντίστοιχα στους **Πίνακες 5.26-5.27** και στα **Σχήματα 5.54-5.55** δίνεται η κατανομή των σταθμεύσεων μόνο για τα **διαβατικά οχήματα**.

Όπως προκύπτει από την επεξεργασία των στοιχείων, **στο συνολικό δείγμα της έρευνας** (σε περίοδο μετρήσεων 16 ωρών), **στις νόμιμες θέσεις και των δύο Διαδρομών Ελέγχου**, η διάρκεια στάθμευσης με τη μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης σταθμεύσεις ήταν **0-1 ώρες (ωριαίες)** και ακολούθησαν **οι σταθμεύσεις με διάρκεια 1-2 ώρες (δίωρες)**, με αντίστοιχα ποσοστά (ως προς το σύνολο των σταθμεύσεων) 36%, 17.8% για τη Διαδρομή 1 και 17.8%, 16.3% για τη Διαδρομή 2. Στις παράνομες σταθμεύσεις κυριαρχούν οι ωριαίες σταθμεύσεις σε ποσοστό 38.8% κατά μήκος της Διαδρομής 1 και 27.9% κατά μήκος της Διαδρομής 2.

Στις σταθμεύσεις των **διαβατικών οχημάτων**, στις οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται, τα οχήματα που βρέθηκαν σταθμευμένα στην αρχή και το τέλος της έρευνας, διατηρείται η ίδια σειρά με αύξηση των ποσοστών των βραχυχρόνιων σταθμεύσεων. Στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης το συνολικό ποσοστό των ωριαίων και δίωρων σταθμεύσεων των διαβατικών οχημάτων κατά μήκος της Διαδρομής 1 είναι το υψηλότερο και ανέρχεται σε περίπου 65% του συνόλου.

Στα **Σχήματα 5.56-5.57** που ακολουθούν απεικονίζεται η κατανομή της ζήτησης, με βάση τη διάρκεια στάθμευσης, για καθεμιά από τις τρεις διαδρομές ελέγχου και συνολικά με ομαδοποίηση των σταθμεύσεων στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

- ❖ Βραχείας διάρκειας στάθμευση (έως και 3 ώρες)
- ❖ Μέσης διάρκειας στάθμευση (3-8 ώρες)
- ❖ Μακράς διάρκειας στάθμευση (> 8 ώρες)

Η επεξεργασία έγινε μόνο για τα διαβατικά οχήματα (οχήματα που ήρθαν και έφυγαν κατά τη διάρκεια της έρευνας) για όλες τις επιμέρους κατηγορίες στάθμευσης.

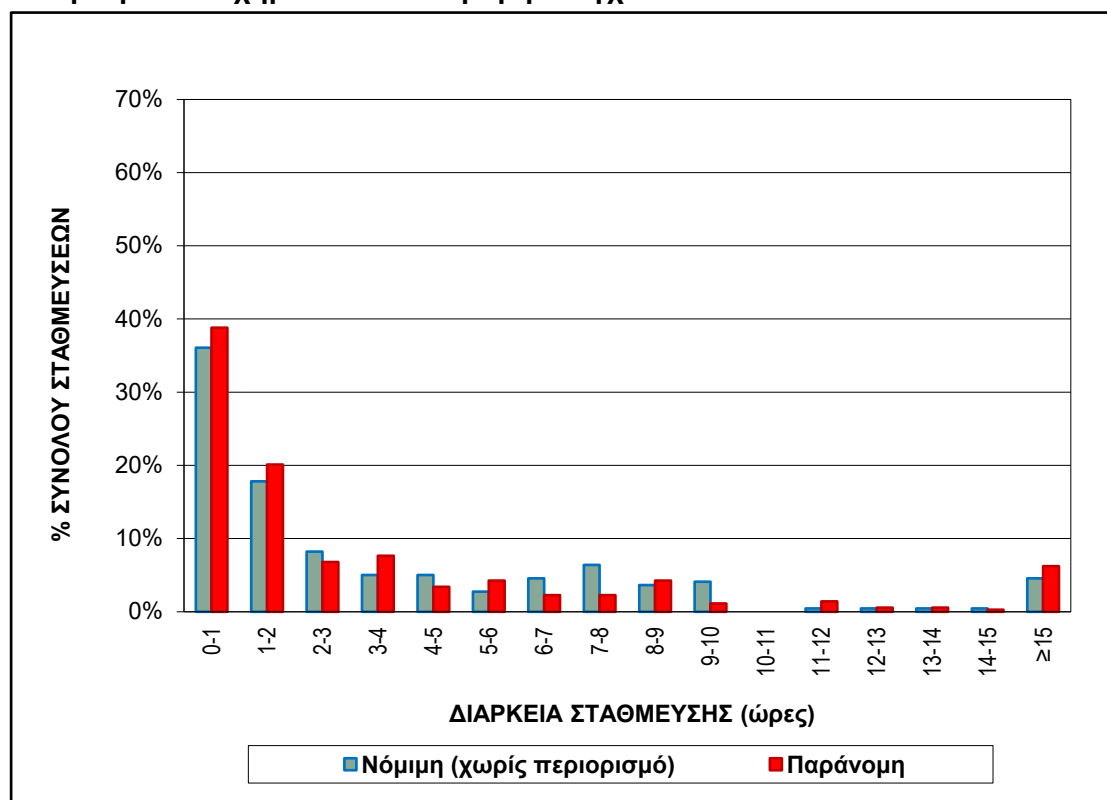
Και στις δύο κατηγορίες στάθμευσης και για τις δύο διαδρομές, οι **βραχυχρόνιες σταθμεύσεις** (έως και 3 ώρες) είναι πολύ περισσότερες. Στις **νόμιμες θέσεις** το ποσοστό τους κυμαίνεται από 70.2% (Διαδρομή 2) έως 73.4% (Διαδρομή 1). Το ποσοστό των μακροχρόνιων σταθμεύσεων (>8 ώρες) είναι περίπου 3.5% στη Διαδρομή 1 και 4.3% στη Διαδρομή 2. Στις **παράνομες σταθμεύσεις** το ποσοστό των βραχυχρόνιων σταθμεύσεων είναι περίπου 81% (Διαδρομή 1) και 66.4% (Διαδρομή 2).

Πίνακας 5.24 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 1

Ώρες	Νόμιμη	Παράνομη Στάθμευση
	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ
0-1	36.07%	38.81%
1-2	17.81%	20.11%
2-3	8.22%	6.80%
3-4	5.02%	7.65%
4-5	5.02%	3.40%
5-6	2.74%	4.25%
6-7	4.57%	2.27%
7-8	6.39%	2.27%
8-9	3.65%	4.25%
9-10	4.11%	1.13%
10-11	0.00%	0.00%
11-12	0.46%	1.42%
12-13	0.46%	0.57%
13-14	0.46%	0.57%
14-15	0.46%	0.28%
≥15	4.57%	6.23%

*Σε 16άωρη βάση. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς οι ώρες στάθμευσης εκτός της περιόδου της έρευνας.

Σχήμα 5.52 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 1



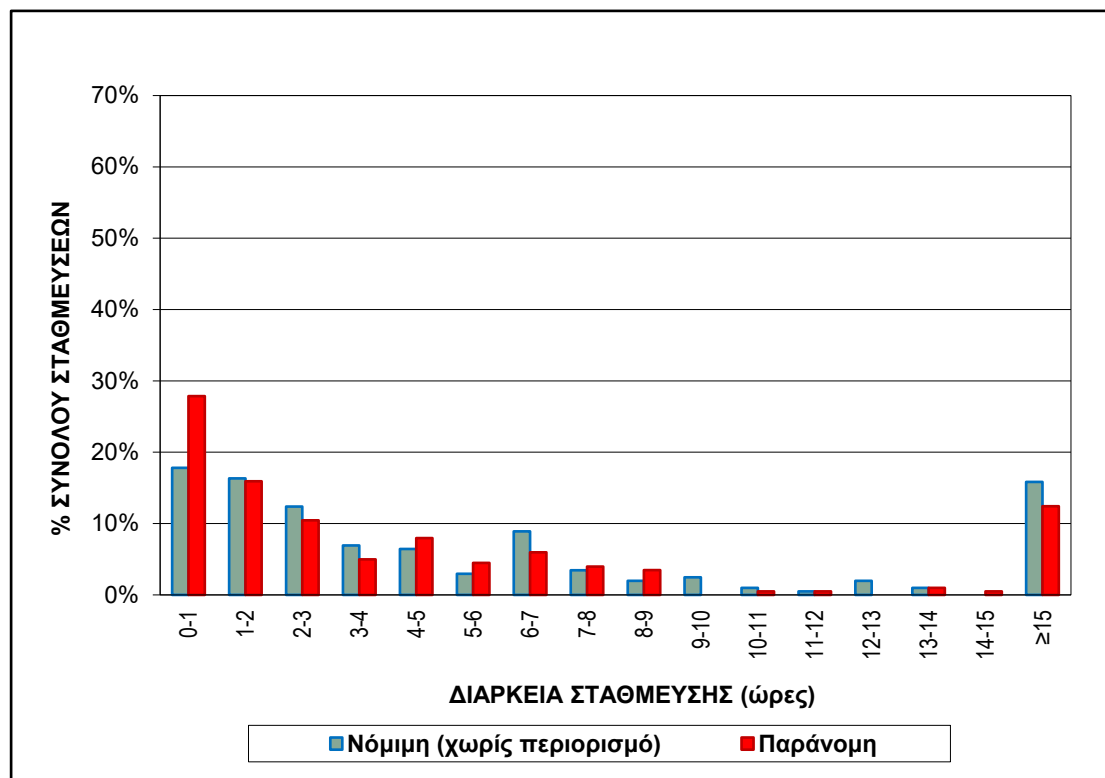
*Σε 16άωρη βάση. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς οι ώρες στάθμευσης εκτός της περιόδου της έρευνας.

Πίνακας 5.25 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 2

	Νόμιμη (χωρίς περιορισμό)	Παράνομη Στάθμευση
Ώρες	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ
0-1	17.82%	27.86%
1-2	16.34%	15.92%
2-3	12.38%	10.45%
3-4	6.93%	4.98%
4-5	6.44%	7.96%
5-6	2.97%	4.48%
6-7	8.91%	5.97%
7-8	3.47%	3.98%
8-9	1.98%	3.48%
9-10	2.48%	0.00%
10-11	0.99%	0.50%
11-12	0.50%	0.50%
12-13	1.98%	0.00%
13-14	0.99%	1.00%
14-15	0.00%	0.50%
≥15	15.84%	12.44%

*Σε 16άωρη βάση. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς οι ώρες στάθμευσης εκτός της περιόδου της έρευνας.

Σχήμα 5.53 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης - Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων* - Διαδρομή Ελέγχου 2



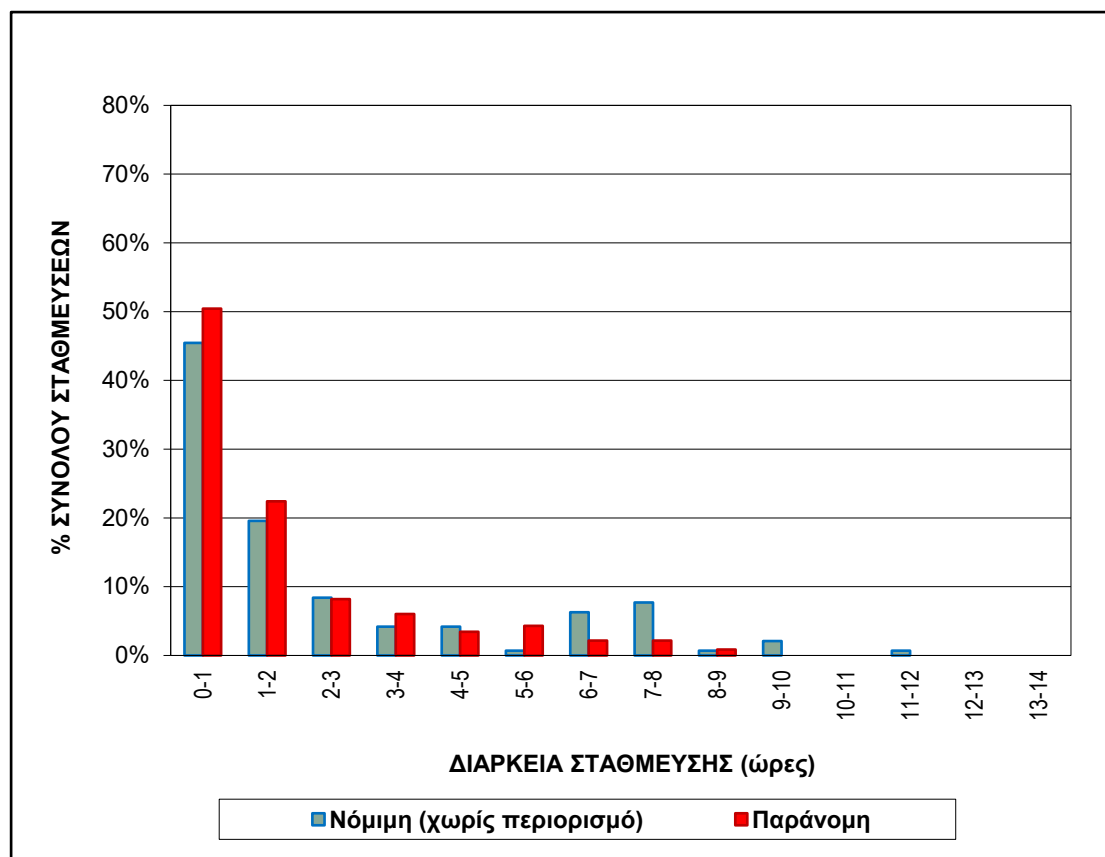
*Σε 16άωρη βάση. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς οι ώρες στάθμευσης εκτός της περιόδου της έρευνας.

Πίνακας 5.26 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 1

	Νόμιμη (χωρίς περιορισμό)	Παράνομη
Ωρες	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ
0-1	45.45%	50.43%
1-2	19.58%	22.41%
2-3	8.39%	8.19%
3-4	4.20%	6.03%
4-5	4.20%	3.45%
5-6	0.70%	4.31%
6-7	6.29%	2.16%
7-8	7.69%	2.16%
8-9	0.70%	0.86%
9-10	2.10%	0.00%
10-11	0.00%	0.00%
11-12	0.70%	0.00%
12-13	0.00%	0.00%
13-14	0.00%	0.00%

*Οχήματα που αφίχθησαν και αναχώρησαν μέσα στην περίοδο της έρευνας. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς τα οχήματα που ήταν σταθμευμένα στην αρχή και το τέλος της περιόδου της έρευνας.

Σχήμα 5.54 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 1

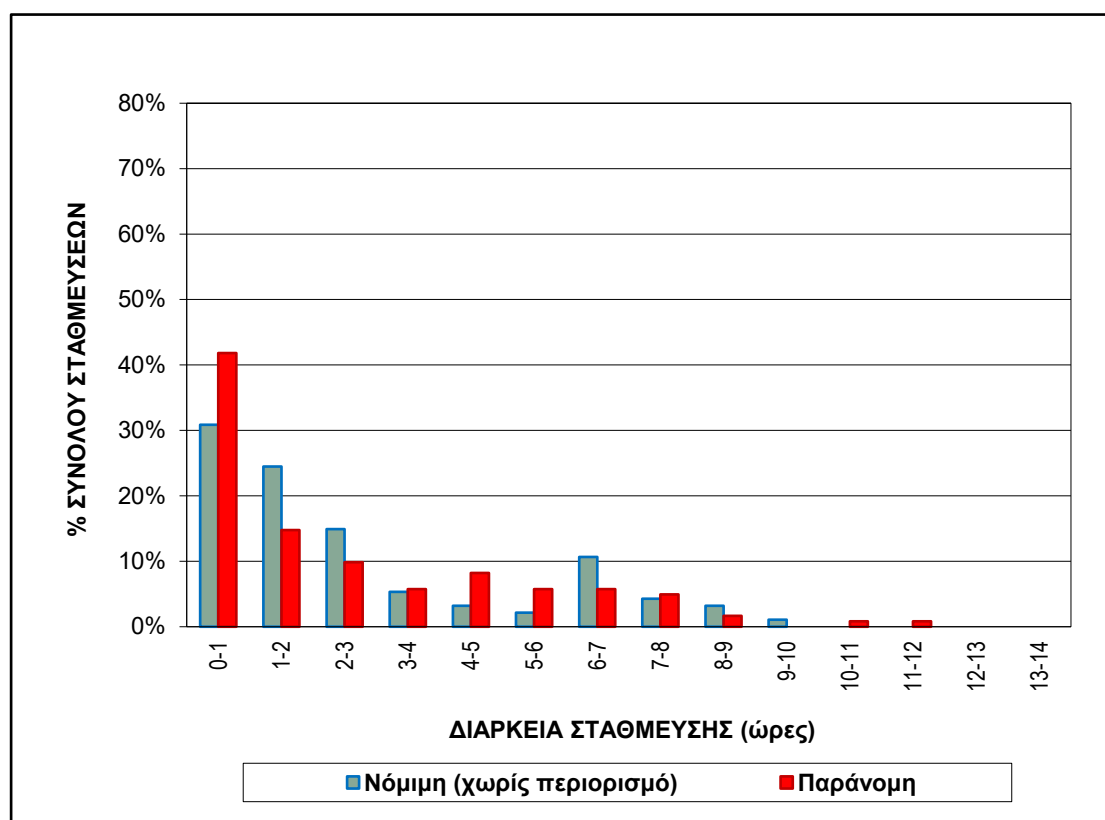


*Οχήματα που αφίχθησαν και αναχώρησαν μέσα στην περίοδο της έρευνας. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς τα οχήματα που ήταν σταθμευμένα στην αρχή και το τέλος της περιόδου της έρευνας.

Πίνακας 5.27 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 2

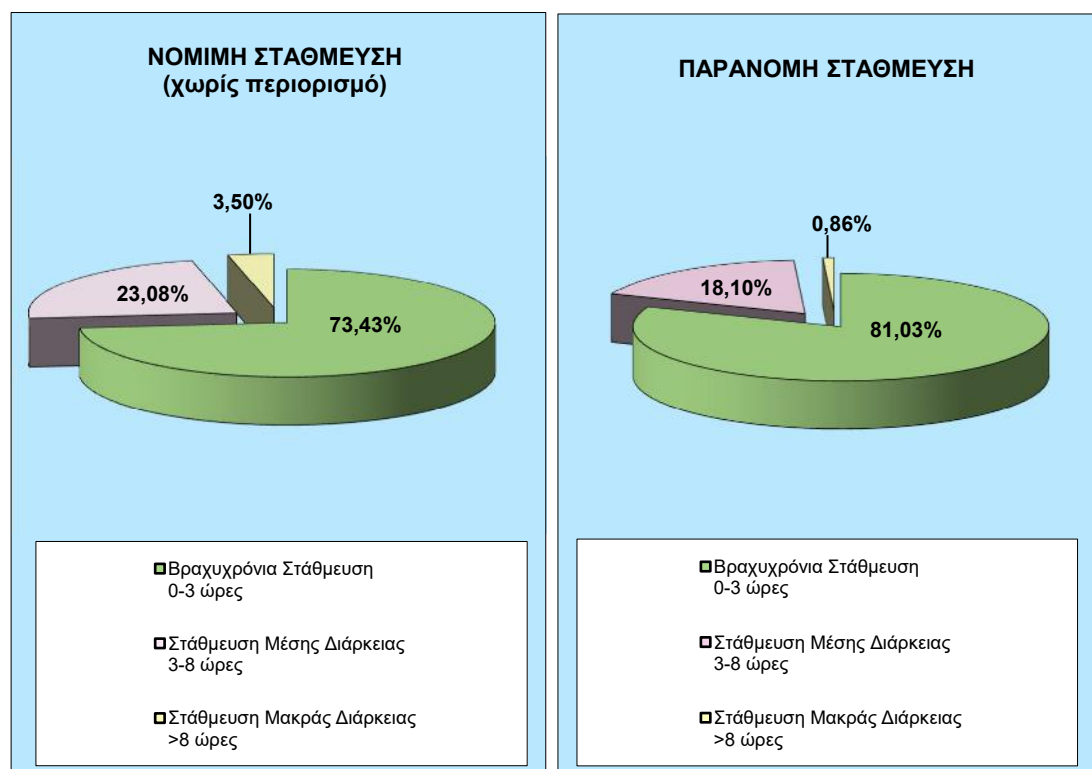
	Νόμιμη (χωρίς περιορισμό)	Παράνομη
Ωρες	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ
0-1	30.85%	41.80%
1-2	24.47%	14.75%
2-3	14.89%	9.84%
3-4	5.32%	5.74%
4-5	3.19%	8.20%
5-6	2.13%	5.74%
6-7	10.64%	5.74%
7-8	4.26%	4.92%
8-9	3.19%	1.64%
9-10	1.06%	0.00%
10-11	0.00%	0.82%
11-12	0.00%	0.82%
12-13	0.00%	0.00%
13-14	0.00%	0.00%

*Οχήματα που αφίχθησαν και αναχώρησαν μέσα στην περίοδο της έρευνας. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς τα οχήματα που ήταν σταθμευμένα στην αρχή και το τέλος της περιόδου της έρευνας.

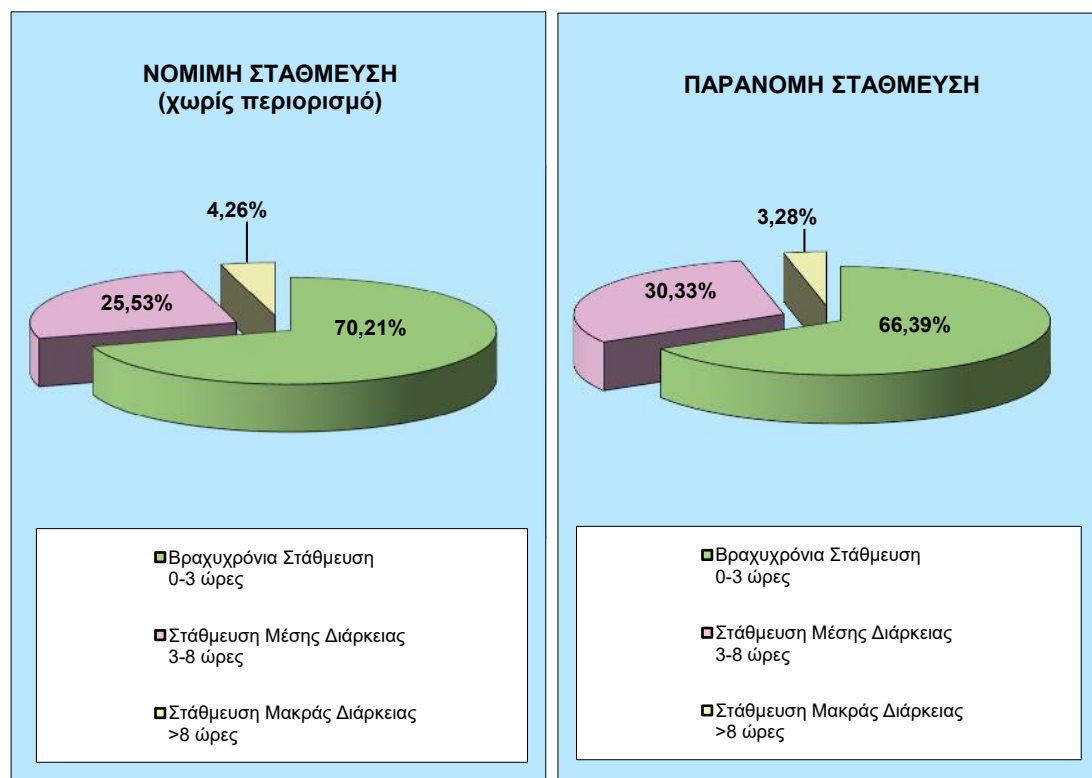
Σχήμα 5.55 Ωριαία κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης – Διαβατικά οχήματα* - Διαδρομή Ελέγχου 2

*Οχήματα που αφίχθησαν και αναχώρησαν μέσα στην περίοδο της έρευνας. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς τα οχήματα που ήταν σταθμευμένα στην αρχή και το τέλος της περιόδου της έρευνας.

Σχήμα 5.56 Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα) - Διαδρομή Ελέγχου 1



Σχήμα 5.57 Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα) - Διαδρομή Ελέγχου 2



- **Συντελεστής εναλλαγής στάθμευσης**

Ο συντελεστής εναλλαγής, με βάση τον αριθμό θέσεων, στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης της **Διαδρομής 1** υπολογίσθηκε **3.4 οχ./θέση** και στη **Διαδρομή 2** **2.5 οχ./θέση**.

Ο υπολογισμός της εναλλαγής της παράνομης στάθμευσης γίνεται με την παραδοχή ότι ο αριθμός των παράνομων θέσεων ισούται με τη μέγιστη συσσώρευση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Στη Διαδρομή 1, ο συντελεστής εναλλαγής των παράνομων σταθμεύσεων ανέρχεται σε **3.5 οχ./θέση** και στη **Διαδρομή 2** σε **2.8 οχ./θέση**.

- **Ωριαία διακύμανση της ζήτησης – Ισοζύγιο Στάθμευσης**

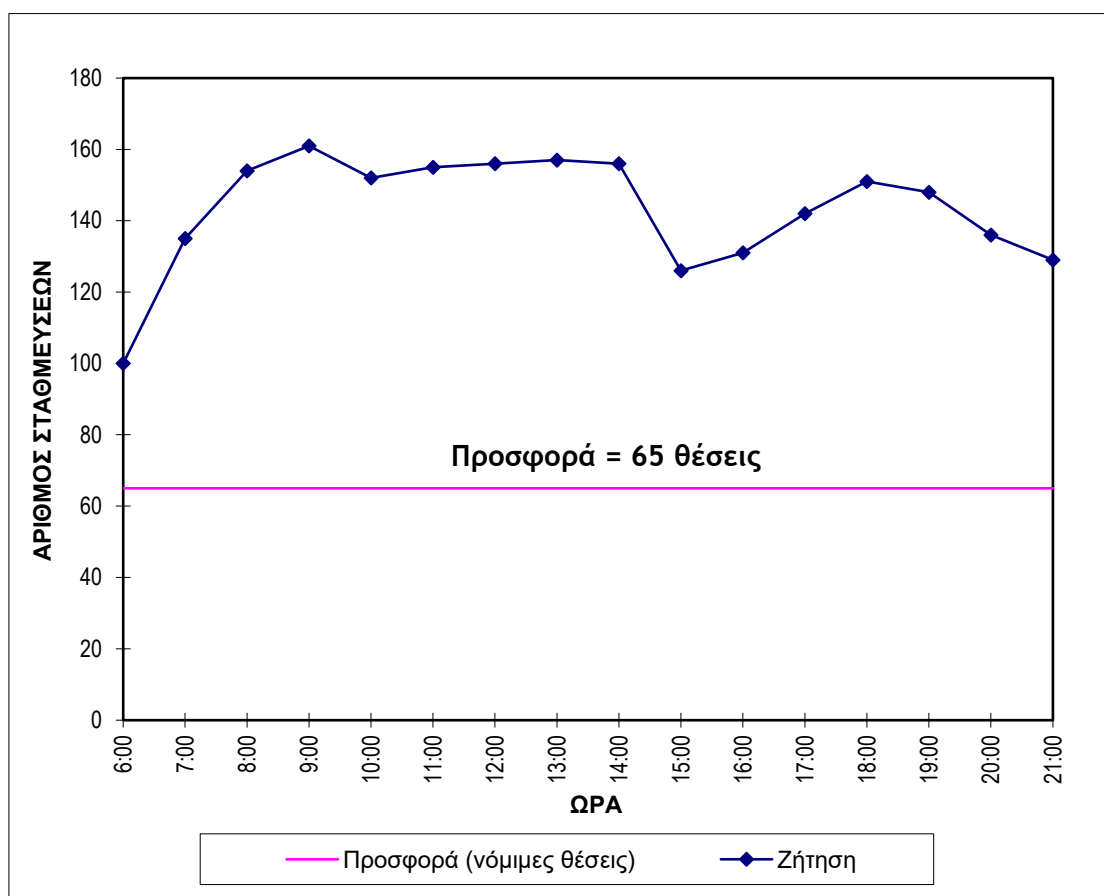
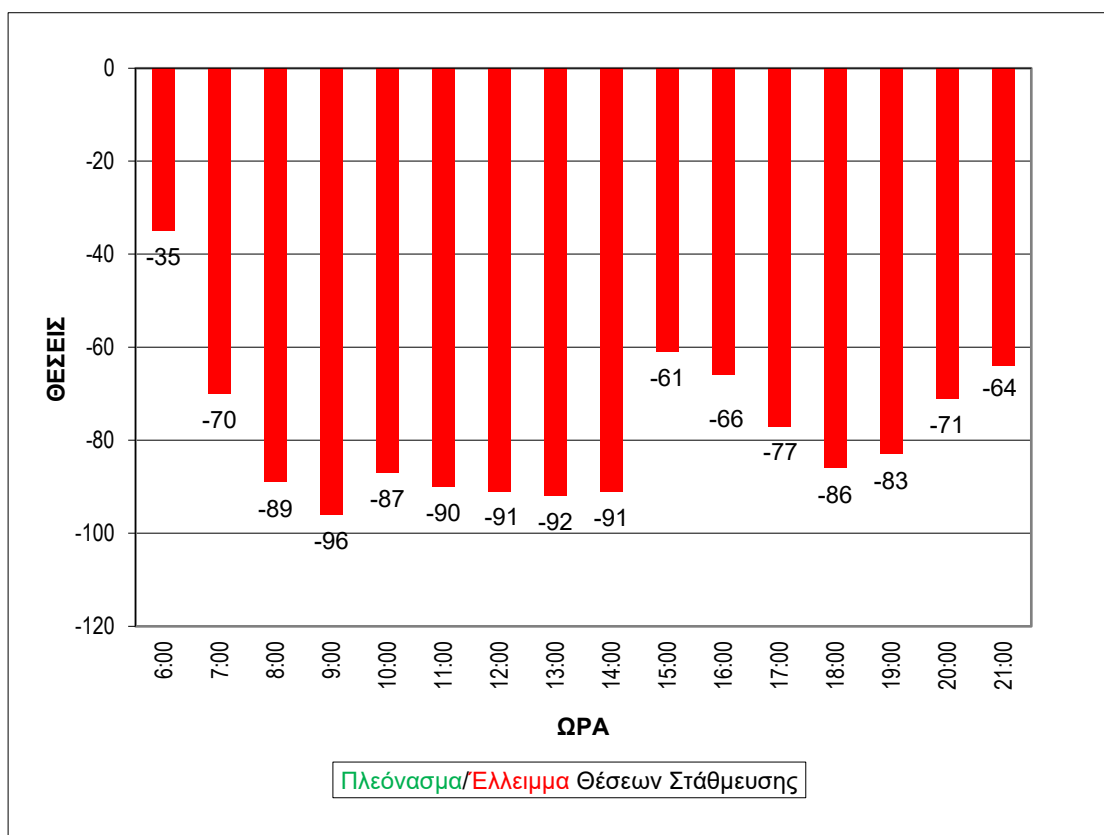
Η διακύμανση της συνολικής ζήτησης για θέσεις στάθμευσης (όλες οι κατηγορίες) κατά τη διάρκεια της ημέρας, απεικονίζεται στα **Σχήματα 5.58 και 5.60**.

Η προσφορά θέσεων για τις δύο Διαδρομές είναι το σύνολο των θέσεων χωρίς περιορισμό. Τόσο στη **Διαδρομή 1** όσο και στη **Διαδρομή 2 η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης είναι μεγαλύτερη από την προσφορά** σε όλη τη διάρκεια της έρευνας (**06:00** έως και τις **21:00**).

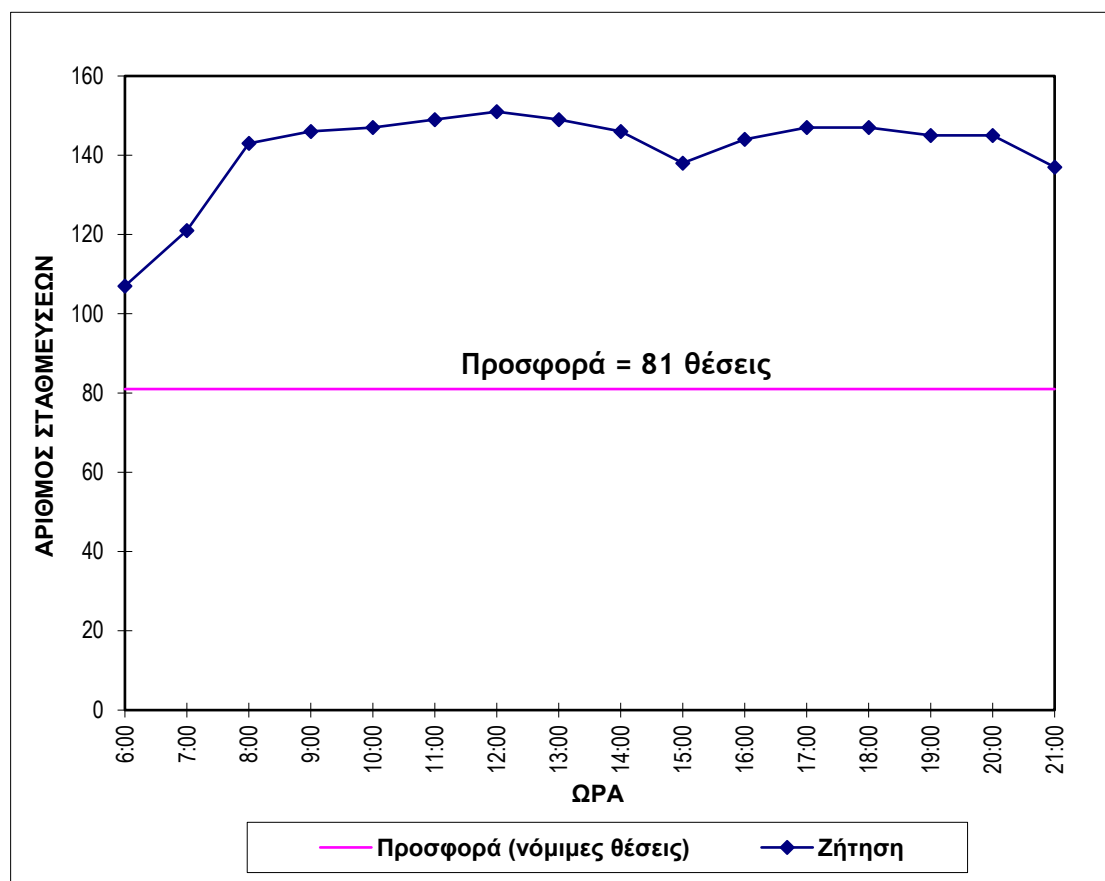
Στα **Σχήματα 5.59 και 5.61** απεικονίζεται, ανά ώρα, το μέγεθος του πλεονάσματος ή του ελλείμματος σε θέσεις στάθμευσης.

Το έλλειμμα σε θέσεις στάθμευσης το οποίο καταγράφεται σε όλη τη διάρκεια της έρευνας, κατά μήκος της **Διαδρομής 1**, στην οποία υπάρχουν 65 νόμιμες θέσεις, κυμαίνεται από 35 θέσεις στις 06:00 έως 96 θέσεις στις 09:00. Το έλλειμμα παραμένει μεγαλύτερο από 80 θέσεις από 08:00 έως και 14:00 και από 18:00 έως και 19:00.

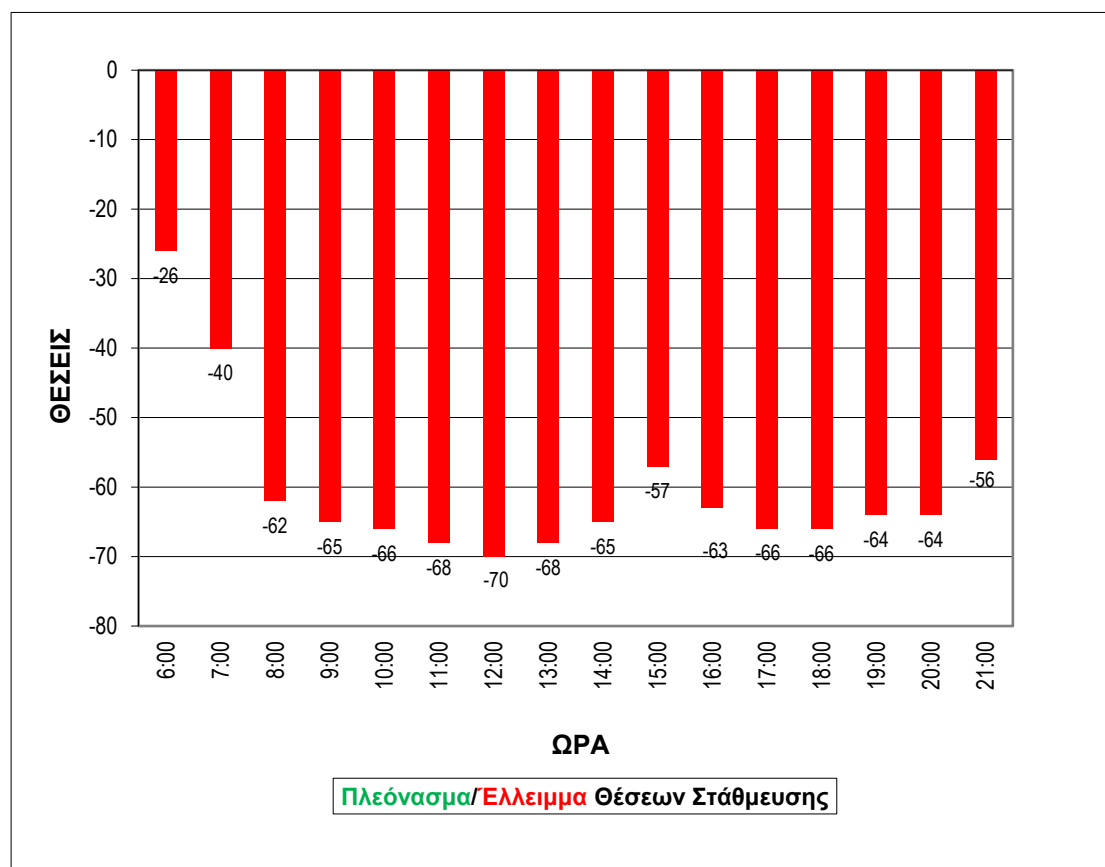
Κατά μήκος της **Διαδρομής 2** (81 νόμιμες θέσεις στάθμευσης) το έλλειμμα παρουσιάζει τη μέγιστη τιμή των 70 θέσεων στις 12:00 και την ελάχιστη στις 06:00 (26 θέσεις). Από τις 08:00 και μέχρι το τέλος της έρευνας το έλλειμμα δεν παίρνει τιμές μικρότερες από 55 θέσεις.

Σχήμα 5.58 Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 1**Σχήμα 5.59 Ισοζύγιο στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 1**

Σχήμα 5.60 Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 2



Σχήμα 5.61 Ισοζύγιο στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 2



- **Κατάληψη νόμιμων θέσεων από κατοίκους – Κάλυψη αναγκών στάθμευσης κατοίκων – επισκεπτών**

Για να αποτιμηθεί ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης που καταλαμβάνονται από κατοίκους, γίνεται, όπως προαναφέρθηκε, η παραδοχή ότι τόσο τα οχήματα που δεν μετακινούνται στη διάρκεια της έρευνας (συνεχής παρουσία) όσο και τα οχήματα που καταγράφηκαν σταθμευμένα την πρώτη ώρα της έρευνας (06:00) ανήκουν σε κατοίκους. Επιπρόσθετα ως οχήματα κατοίκων θεωρούνται και όσα οχήματα βρέθηκαν σταθμευμένα στην τελευταία διαδρομή της έρευνας (21:00).

Στα **Σχήματα 5.62-5.63** απεικονίζεται, για κάθε ώρα της έρευνας, το ποσοστό των νόμιμων θέσεων στάθμευσης που καταλαμβάνονται από οχήματα κατοίκων. Αντίστοιχα στους Πίνακες 5.28-5.29, δίνεται για τις δύο διαδρομές, η διακύμανση ανά ώρα της ζήτησης στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών (νόμιμη και παράνομη στάθμευση), εκπεφρασμένη ως συσσώρευση στάθμευσης των οχημάτων τους, το ποσοστό των νόμιμων θέσεων που αντιστοιχεί στις σταθμεύσεις αυτές και το ποσοστιαίο πλεόνασμα/ έλλειμμα σε θέσεις στάθμευσης. Όταν το ποσοστό υπερβαίνει το 100%, υπάρχει έλλειμμα θέσεων.

Όπως φαίνεται στα **Σχήματα 5.62** και **5.63**, οι σταθμεύσεις οχημάτων κατοίκων στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης καταλαμβάνουν στην αρχή της έρευνας (06:00, πρωινή παρουσία + οχήματα που δεν μετακινήθηκαν σε όλη τη διάρκεια της έρευνας) ποσοστό 52% των νόμιμων θέσεων στη Διαδρομή 1 και 76% στη Διαδρομή 2. Το ποσοστό κατάληψης των νόμιμων θέσεων στάθμευσης από οχήματα κατοίκων είναι υψηλότερο από το 30% των προσφερόμενων θέσεων σε όλη τη διάρκεια της έρευνας κατά μήκος της Διαδρομής 1 και από το 55% κατά μήκος της Διαδρομής 2.

Στο τέλος της έρευνας (21:00, βραδινή παρουσία + οχήματα που δεν μετακινήθηκαν σε όλη τη διάρκεια της έρευνας), τα ποσοστά κατάληψης των νόμιμων θέσεων από οχήματα «κατοίκων» είναι αρκετά υψηλότερα από αυτά της αρχής της έρευνας και στις δύο Διαδρομές. Στη Διαδρομή 1, 80% έναντι 52%) και στη Διαδρομή 2 (97% έναντι 75%).

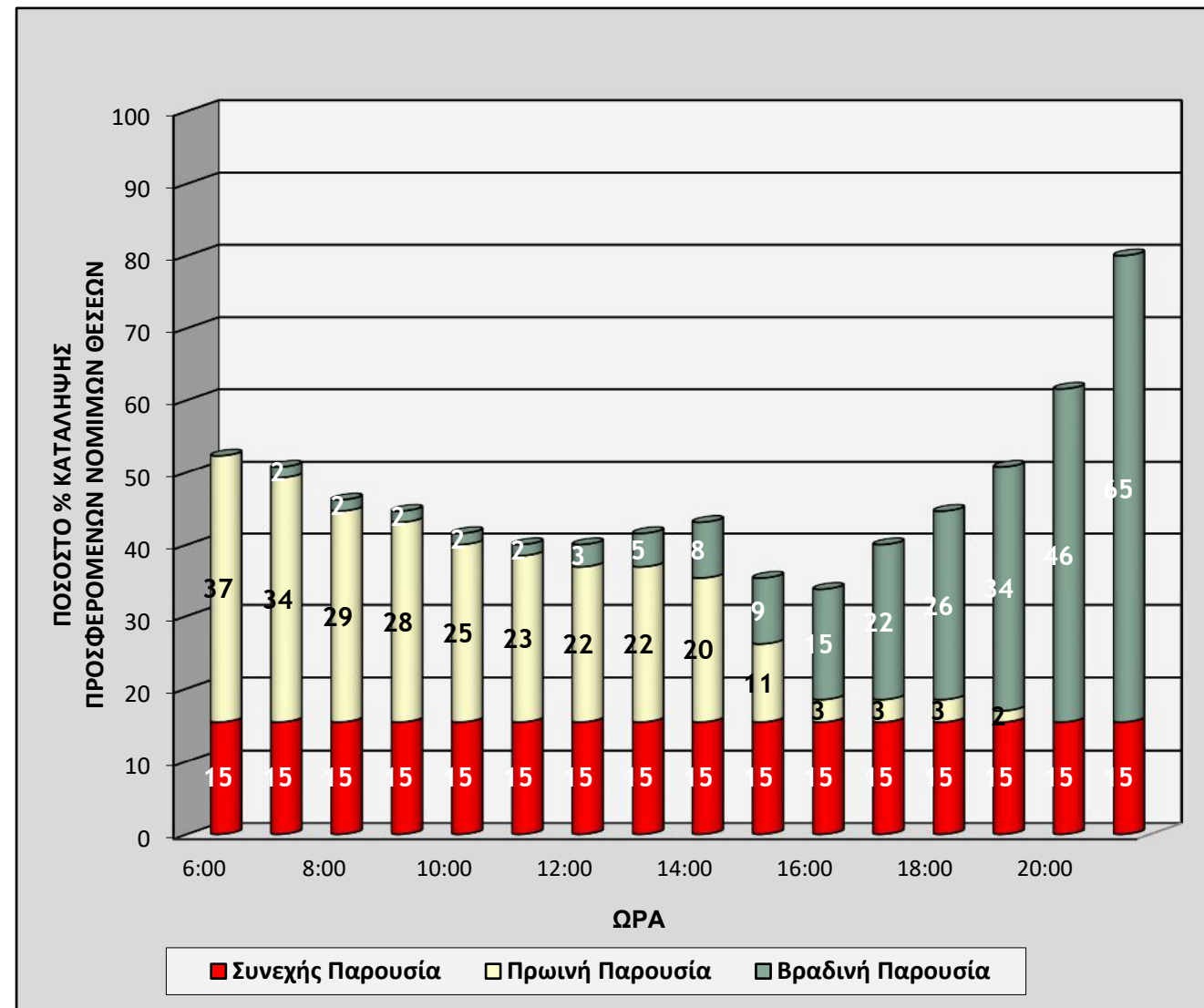
Ο αριθμός των πρωινών σταθμεύσεων κατά μήκος των δύο Διαδρομών της έρευνας χαρακτηριστικών στάθμευσης προσεγγίζει τον αριθμό των καταγραφέντων οχημάτων στο πλαίσιο της μεταμεσονύκτιας απογραφής στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα, κατά μήκος της Διαδρομής 1, από τις στις 06:00 ο αριθμός των σταθμεύσεων ανέρχεται σε 100 (34 στις 65 νόμιμες θέσεις της Διαδρομής) ενώ τα σταθμευμένα οχήματα που καταγράφηκαν στις ίδιες πλευρές στο πλαίσιο της μεταμεσονύκτιας έρευνας ήταν 94. Στη Διαδρομή 2 στις 06:00 καταγράφηκαν 107 σταθμευμένα οχήματα έναντι 90 μεταμεσονύκτιων καταγραφέντων σταθμεύσεων στο πλαίσιο της απογραφής.

Στο τέλος της έρευνας (21:00), ο αριθμός των σταθμεύσεων ανέρχεται σε 129 στη Διαδρομή 1 και σε 17 στη Διαδρομή 2, αριθμοί αρκετά υψηλότεροι από τα 90 και 94 οχήματα αντίστοιχα που καταγράφηκαν στη διάρκεια της μεταμεσονύκτιας απογραφής.

Κατά συνέπεια η παραδοχή περί σταθμεύσεων κατοίκων στην αρχή της έρευνας επιβεβαιώνεται σε μεγάλο βαθμό για περιοχές με παρόμοια χαρακτηριστικά με τις περιοχές των δύο Διαδρομών ενώ οι βραδινές σταθμεύσεις περιλαμβάνουν και σημαντικό αριθμό επισκεπτών.

Με βάση τα στοιχεία των **Πινάκων 5.28 και 5.29**, ο αριθμός των νόμιμων θέσεων δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών και στις δύο Διαδρομές σε όλη τη διάρκεια της έρευνας. Ο αριθμός των απαιτούμενων θέσεων είναι υπερδιπλάσιος της προσφοράς των 65 θέσεων στη Διαδρομή 1 από τις 07:00 έως και τις 20:00, ενώ στη Διαδρομή 2 (με προσφορά 81 θέσεις) το έλλειμμα, όπως προαναφέρθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, κυμαίνεται από 26 έως 70 θέσεις με τη μέγιστη του τιμή (70) να καταγράφεται στις 12:00. Αλλά και η ζήτηση στάθμευσης από κατοίκους, όπως αυτή εκφράζεται με τον αριθμό των σταθμευμένων οχημάτων στις 06:00, δεν καλύπτεται από την προσφορά τόσο κατά μήκος της Διαδρομής 1 (110 σταθμεύσεις νόμιμες και παράνομες με προσφορά 65 θέσεων όσο και κατά μήκος της Διαδρομής 2 (107 σταθμεύσεις με προσφορά 81 θέσεων).

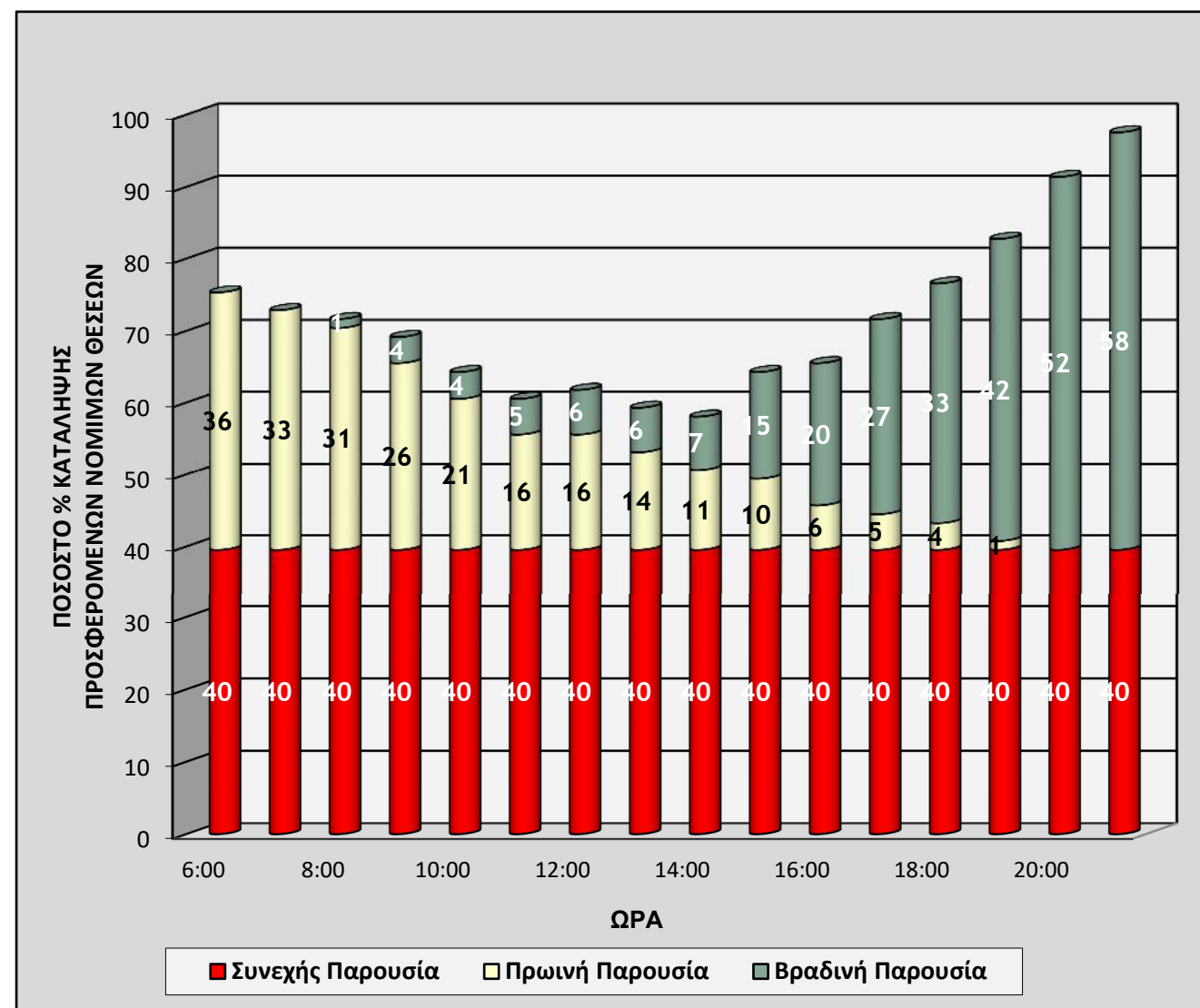
Σχήμα 5.62 Κατάληψη νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό από κατοίκους - Διαδρομή Ελέγχου 1



Πίνακας 5.28 Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης κατοίκων-επισκεπτών – Διαδρομή Ελέγχου 1

Ώρα	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ (νόμιμη και παράνομη στάθμευση)	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟΣΤΟ % ΝΟΜΙΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ (νόμιμη και παράνομη στάθμευση)	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟΣΤΟ % ΝΟΜΙΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ	ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ/ ΕΛΛΕΙΜΜΑ % ΝΟΜΙΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ
6:00	100	153.85		0.00	-53.85
7:00	98	150.77	37	56.92	-107.69
8:00	90	138.46	64	98.46	-136.92
9:00	87	133.85	74	113.85	-147.69
10:00	80	123.08	72	110.77	-133.85
11:00	78	120.00	77	118.46	-138.46
12:00	77	118.46	79	121.54	-140.00
13:00	78	120.00	79	121.54	-141.54
14:00	78	120.00	78	120.00	-140.00
15:00	63	96.92	63	96.92	-93.85
16:00	62	95.38	69	106.15	-101.54
17:00	69	106.15	73	112.31	-118.46
18:00	75	115.38	76	116.92	-132.31
19:00	80	123.08	68	104.62	-127.69
20:00	99	152.31	37	56.92	-109.23
21:00	129	198.46		0.00	-98.46

Σχήμα 5.63 Κατάληψη νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό από κατοίκους - Διαδρομή Ελέγχου 2



Πίνακας 5.29 Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης κατοίκων-επισκεπτών – Διαδρομή Ελέγχου 2

Ώρα	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ (νόμιμη και παράνομη στάθμευση)	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟΣΤΟ % ΝΟΜΙΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ (νόμιμη και παράνομη στάθμευση)	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟΣΤΟ % ΝΟΜΙΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ	ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ/ ΕΛΛΕΙΜΜΑ % ΝΟΜΙΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ
6:00	107	132.10		0.00	-32.10
7:00	105	129.63	16	19.75	-49.38
8:00	103	127.16	40	49.38	-76.54
9:00	96	118.52	50	61.73	-80.25
10:00	92	113.58	55	67.90	-81.48
11:00	86	106.17	63	77.78	-83.95
12:00	86	106.17	65	80.25	-86.42
13:00	82	101.23	67	82.72	-83.95
14:00	81	100.00	65	80.25	-80.25
15:00	84	103.70	54	66.67	-70.37
16:00	86	106.17	58	71.60	-77.78
17:00	94	116.05	53	65.43	-81.48
18:00	101	124.69	46	56.79	-81.48
19:00	110	135.80	35	43.21	-79.01
20:00	128	158.02	17	20.99	-79.01
21:00	137	169.14		0.00	-69.14

5.6. Καταγραφή του Συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Η περιοχή μελέτης, εξυπηρετείται από γραμμές του Αστικού και του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας. Με την έναρξη της μελέτης ο Ανάδοχος ζήτησε από τον Δήμο τα διαθέσιμα στοιχεία για το σύστημα ΜΜΜ και ο Δήμος με τη σειρά συνέλλεξε από τους αντίστοιχους φορείς όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες (**Παράρτημα VI**). Επιπρόσθετα, η περιοχή εξυπηρετείται από ταξί και τουριστικά λεωφορεία, ενώ δεν λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία.

5.6.1. Αστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας

Σύμφωνα με τα στοιχεία, οι τακτικές Γραμμές του Αστικού ΚΤΕΛ είναι οι εξής:

- N2α: Κανόνι
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην οδό Δουσμάνη (Σπιανάδα) και ο χρόνος διαδρομής είναι 40 λεπτά (20' μετάβαση και 20' επιστροφή)
- N2β: Κεφαλομάντουκο
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην Πλατεία Γ. Θεοτόκη (Σαρόκο) και ο χρόνος διαδρομής είναι 30 λεπτά (15' μετάβαση και 15' επιστροφή)
- N4: Ποταμός - Ευρωπούλοι – Τεμπλόني
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην Πλατεία Γ. Θεοτόκη (Σαρόκο) και ο χρόνος διαδρομής είναι 60 λεπτά (30' μετάβαση και 30' επιστροφή) όταν το λεωφορείο πηγαίνει έως τους Ευρωπούλους, ενώ 80 λεπτά (40' μετάβαση και 40' επιστροφή) όταν εξυπηρετεί και το Τεμπλόني
- N5: Κουραμάδες
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην οδό Μητρ. Μεθοδίου και ο χρόνος διαδρομής είναι 60 λεπτά (30' μετάβαση και 30' επιστροφή)
- N6: Μπενίτσες
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην οδό Μητρ. Μεθοδίου και ο χρόνος διαδρομής είναι 70 λεπτά (35' μετάβαση και 35' επιστροφή) κατά τη χειμερινή περίοδο και 90 λεπτά (40' μετάβαση και 50' επιστροφή) κατά τη θερινή περίοδο
- N7: Δασιά – Ύψος
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην Πλατεία Γ. Θεοτόκη (Σαρόκο) και ο χρόνος διαδρομής είναι 80 λεπτά (40' μετάβαση και 40' επιστροφή) κατά τη χειμερινή περίοδο και 100 λεπτά (40' μετάβαση και 60' επιστροφή) κατά τη θερινή περίοδο
- N8: Άφρα – Άγιος Ιωάννης
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην Πλατεία Γ. Θεοτόκη (Σαρόκο) και ο χρόνος διαδρομής είναι 60 λεπτά (30' μετάβαση και 30' επιστροφή)
- N10: Αχίλλειον
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην οδό Μητρ. Μεθοδίου και ο χρόνος διαδρομής είναι 60 λεπτά (30' μετάβαση και 30' επιστροφή) κατά τη χειμερινή περίοδο και 70 λεπτά (30' μετάβαση και 40' επιστροφή) κατά τη θερινή περίοδο
- N11: Πέλεκας
Η Γραμμή έχει αφετηρία στην Πλατεία Γ. Θεοτόκη (Σαρόκο) και ο χρόνος διαδρομής είναι 60 λεπτά (30' μετάβαση και 30' επιστροφή)
- N14: Κανάλια – Κομπίτσι

Η Γραμμή έχει αφετηρία στην Πλατεία Γ. Θεοτόκη (Σαρόκο) και ο χρόνος διαδρομής είναι 50 λεπτά (20' μετάβαση και 30' επιστροφή)

- N15: Λιμάνι – Αεροδρόμιο

Η Γραμμή έχει αφετηρία στο Νέο Λιμάνι της Κέρκυρας και ο χρόνος διαδρομής είναι 40 λεπτά (25' μετάβαση και 15' επιστροφή)

- N18: Βαρυπατάδες

Η Γραμμή έχει αφετηρία στην οδό Μητρ. Μεθοδίου και ο χρόνος διαδρομής είναι 60 λεπτά (30' μετάβαση και 30' επιστροφή)

Επιπρόσθετα, κατά τη θερινή περίοδο πραγματοποιούνται και 2 ακόμη γραμμές, οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως τους επισκέπτες των κρουαζιερόπλοιων και έχουν ως εξής:

- N16: Λιμάνι – Σπηλιά

Η Γραμμή έχει αφετηρία στο Νέο Λιμάνι της Κέρκυρας και ο χρόνος διαδρομής είναι 20 λεπτά (10' μετάβαση και 10' επιστροφή)

- N17: Λιμάνι – Πάνω Πλατεία (Εσπιανάδα)

Η Γραμμή έχει αφετηρία στο Νέο Λιμάνι της Κέρκυρας και ο χρόνος διαδρομής είναι 60 λεπτά (30' μετάβαση και 30' επιστροφή)

Δεδομένου ότι αρκετές γραμμές της αστικής συγκοινωνίας έχουν ως αφετηρία την Πλατεία Σαρόκου, επιβαρύνεται κυκλοφοριακά και κυρίως περιβαλλοντικά η κεντρική περιοχή της πόλης.

Για τον ορισμό του κομίστρου έχουν καθοριστεί δύο ζώνες, η Α' και η Β'. Για τη Ζώνη Α', η τιμή του κανονικού εισιτηρίου είναι στα 1,1 ευρώ ενώ για τη Ζώνη στα 1,5 ευρώ. Οι προορισμοί και οι αντίστοιχες Γραμμές ανά ζώνη είναι:

■ Α' Ζώνη

- Κεφαλομάντουκο - Νέο Λιμάνι (Γραμμή 2B)
- Μον Ρεπό - Κανόνι (Γραμμή 2A)
- Σολάρι - Ποταμός (Γραμμή 4)
- Κανάλια – Βρυώνη (Γραμμές 5, 6 και 10)
- Σολάρι – Αλυκές (Γραμμή 7)
- Εργατικές κατοικίες (Κουλίνες) - Αλεπού – Τρίκλινο (Γραμμές 8, 11)
- Λιμάνι – Σπηλιά
- Λιμάνι – Άνω Πλατεία Λιστόν
- Αεροδρόμιο – Πλατεία Σανρόκο (Κέντρο) -Λιμάνι

■ Β' Ζώνη

- Ευρωπούλοι - Τεμπλόι (Γραμμή 4)
- Κυνοπιάστες – Καστελλάνοι – Κουραμάδες (Γραμμή 5)
- Πέραμα – Γέφυρα Κάϊζερ – Μπενίτσα – Τζάκι (Γραμμή 6)

- ο Κοντόκαλι – Γουβιά - Δασιά – Ύψος (Γραμμή 7)
- ο Άφρα - Άγιος Ιωάννης (Aqualand) (Γραμμή 8)
- ο Αχίλλειον (Γραμμή 10)
- ο Πέλεκας (Γραμμή 11)

Ο στόλος του αστικού ΚΤΕΛ απαρτίζεται από 32 αστικά λεωφορεία:

- 18 κανονικά λεωφορεία, μήκους 12m και 95 περίπου θέσεων (καθήμενοι και όρθιοι). Τα λεωφορεία αυτά χρησιμοποιούνται στην εκτέλεση των δρομολογίων όλων των Γραμμών, με εξαίρεση τις Ν4 (Ποταμός – Ευρωπούλοι – Τεμπλόνη), Ν14 (Κανάλια – Κομπίται) και Ν2α (Κανόνι).
- 7 midi λεωφορεία, μήκους 10m και 80 περίπου θέσεων (καθήμενοι και όρθιοι). Τα λεωφορεία αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως στις Γραμμές Ν4, Ν14 και Ν2α.
- 7 αρθρωτά λεωφορεία, μήκους 18m και 160 περίπου θέσεων (καθήμενοι και όρθιοι). Τα λεωφορεία αυτά χρησιμοποιούνται μόνο στην Γραμμή Ν7 (Δασιά – Ύψος).

Όλα τα λεωφορεία είναι χαμηλού δαπέδου, προσβάσιμα σε ΑμεΑ και φέρουν κλιματισμό θέρμανσης – ψύξης.

Επιπρόσθετα, από το Αστικό ΚΤΕΛ δόθηκαν τα δρομολόγια κάθε γραμμής για την θερινή και τη χειμερινή περίοδο, για ένα τυπικό έτος (έτος 2019 – προ covid). Στον Πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται ανά Γραμμή το ωράριο λειτουργίας ανά περίοδο και η αντίστοιχη μέση συχνότητα. Κάποια συμπεράσματα που προκύπτουν είναι τα εξής:

- Κατά τη χειμερινή περίοδο, το αστικό ΚΤΕΛ εκτελεί δρομολόγια από τις 6:20 έως τις 23:05 (ανάλογα με τη Γραμμή), ενώ κατά τη θερινή περίοδο από τις 6:20 έως τις 0:05.
- Οι μικρότερες συχνότητες παρατηρούνται την Κυριακή σε σχέση με τις υπόλοιπες ημέρες της εβδομάδας, ενώ οι Γραμμές Ν4 (από Ευρωπούλους), Ν7 (από Κατωμέρι) και Ν14 δεν πραγματοποιούν τις Κυριακές καθόλου δρομολόγια.
- Οι Γραμμές με τις μεγαλύτερες συχνότητες είναι:
 - ο Η Ν2α (Πλ. Σαρόκο – Κανόνι), η οποία τόσο κατά τη χειμερινή όσο και κατά τη θερινή περίοδο, εκτελείται με συχνότητα της τάξης των 20' για τις ημέρες Δευτέρα έως Παρασκευή και των 40' την Κυριακή.
 - ο Η Γραμμή Ν7 (από Πλ. Σαρόκο και από Ύψος), με συχνότητα που κυμαίνεται από 18' έως 36', ανάλογα με την περίοδο του χρόνου, για τις ημέρες Δευτέρα – Σάββατο και 30' (θερινή περίοδος) / 70' (χειμερινή περίοδος) τις Κυριακές.
 - ο Οι Γραμμές με προέλευση το Αεροδρόμιο και το Λιμάνι, κατά τη θερινή περίοδο φτάνουν σε συχνότητα τα 29', ανεξαρτήτως ημέρας, ενώ αντίστοιχα κατά τη χειμερινή περίοδο η συχνότητα κυμαίνεται από 60' έως 141'.

Πίνακας 5.30 Μέση συχνότητα και Περίοδος λειτουργίας ανά Γραμμή του Αστικού ΚΤΕΛ και ανά περίοδο

Χειμερινή Περίοδος								Θερινή Περίοδος					
		Δευτέρα - Παρασκευή		Σάββατο		Κυριακή		Δευτέρα - Παρασκευή		Σάββατο		Κυριακή	
		Περίοδος Λειτουργίας	Συχνότητα	Περίοδος Λειτουργίας	Συχνότητα	Περίοδος Λειτουργίας	Συχνότητα	Περίοδος Λειτουργίας	Συχνότητα	Περίοδος Λειτουργίας	Συχνότητα	Περίοδος Λειτουργίας	Συχνότητα
Γραμμή Ν2α	Από Πλ. Σαρόκο	6:30 – 22:20	20΄	6:30 - 22:20	26΄	6:30 - 22:25	40΄	6:30 – 23:00	20΄	6:30 – 23:00	20΄	6:30 – 23:00	38΄
	Από Κανόνι	6:45 – 22:40	20΄	6:45 - 22:35	20΄	6:45 - 22:40	40΄	6:45 – 23:15	20΄	6:45 – 23:15	20΄	6:45 – 23:15	38΄
Γραμμή Ν2b	Από Πλ. Σαρόκο	7:00 – 21:00	84΄	8:00 - 21:30	116΄	8:50 - 18:15	141΄	7:00 – 21:15	71΄	7:45 – 21:15	90΄	9:15 – 19:45	126΄
	Από Κεφαλομάντουκο	7:10 – 21:15	85΄	8:15 - 21:45	116΄	9:05 - 18:30	141΄	7:15 – 21:25	71΄	8:00 – 21:25	90΄	9:25 – 19:55	126΄
Γραμμή Ν4	Από Πλ. Σαρόκο	6:40 – 21:05	72΄	7:00 – 20:00	98΄	7:30 – 14:00	130΄	6:40 – 21:05	72΄	7:00 – 20:00	98΄	7:30 – 14:00	130΄
	Από Ευρωπούλους	7:30 – 21:30	76΄	7:35 – 20:25	96΄	-	-	7:30 – 21:30	76΄	7:35 – 20:25	96΄	-	-
	Από Τεμπλόνι	7:10 – 21:40	145΄	7:20 – 20:35	265΄	8:00 – 14:30	130΄	7:10 – 21:40	145΄	7:20 – 20:35	265΄	8:00 – 14:30	130΄
Γραμμή Ν5	Από Μητρ. Μεθοδίου	6:30 – 22:00	52΄	7:00 – 21:10	85΄	8:00 – 18:00	75΄	6:30 – 22:00	55΄	7:00 – 21:30	87΄	8:00 – 18:00	120΄
	Από Κουραμάδες	7:10 – 21:30	78΄	7:25 – 21:35	106΄	8:25 – 18:20	119΄	7:10 – 21:30	86΄	7:25 – 21:55	109΄	8:25 – 18:25	120΄
	Από Κυνοπιάστες	6:45 – 22:15	52΄	7:30 – 21:40	85΄	8:30 – 18:25	74΄	6:45 – 22:15	55΄	7:30 – 22:00	87΄	-	-
Γραμμή Ν6	Από Μητρ. Μεθοδίου	6:30 – 22:00	58΄	6:45 – 21:30	74΄	6:45 – 21:30	98΄	6:30 – 23:00	43΄	6:30 – 23:00	45΄	6:30 – 22:30	56΄
	Από Μπενίτσες	7:05 – 22:30	58΄	7:15 – 22:00	74΄	7:15 – 22:00	98΄	7:10 – 23:35	43΄	7:15 – 23:35	45΄	7:15 – 23:05	56΄
Γραμμή Ν7	Από Πλ. Σαρόκο	6:20 – 22:30	23΄	6:30 – 22:30	36΄	6:30 – 22:30	74΄	6:20 – 23:30	18΄	6:30 – 23:30	19΄	6:30 – 23:30	30΄
	Από Κατωμέρι	6:50 – 21:00	121΄	6:55 – 20:30	163΄	-	-	6:50 – 21:15	124΄	7:05 – 20:30	161΄	-	-
	Από Ύψος	7:00 – 23:05	24΄	7:05 – 23:05	36΄	7:05 – 23:00	74΄	7:00 – 0:05	20΄	7:05 – 0:05	20΄	7:00 – 0:05	30΄
Γραμμή Ν8	Από Πλ. Σαρόκο	7:10 – 22:00	64΄	7:00 – 21:30	73΄	8:30 – 20:30	103΄	7:10 – 22:00	64΄	7:00 – 21:30	62΄	8:30 – 21:30	87΄
	Από Άγιο Ιωάννη	7:35 – 22:20	63΄	7:20 – 21:50	73΄	8:50 – 20:50	103΄	7:35 – 22:20	63΄	7:20 – 21:50	62΄	8:50 – 21:50	87΄
Γραμμή Ν10	Από Μητρ. Μεθοδίου	6:50 – 20:00	99΄	8:00 – 19:30	115΄	12:00 – 18:00	96΄	7:00 – 20:00	71΄	8:00 – 19:30	77΄	10:00 – 19:00	68΄
	Από Αχίλλειο	8:40 – 20:25	99΄	8:20 – 20:00	117΄	12:30 – 18:35	97΄	7:25 – 20:25	71΄	8:20 – 20:00	78΄	10:20 – 19:20	68΄
Γραμμή Ν11	Από Πλ. Σαρόκο	7:00 – 22:00	90΄	7:00 – 21:30	97΄	8:30 – 20:30	103΄	7:00 – 22:00	90΄	7:00 – 21:30	87΄	8:30 – 21:30	87΄
	Από Πέλεκα	7:30 – 22:30	90΄	7:30 – 22:00	97΄	9:00 – 21:00	103΄	7:30	-	7:30	-	9:00 – 22:00	87΄
Γραμμή Ν14	Από Πλ. Σαρόκο	7:15 – 14:00	135΄	8:10 – 14:00	175΄	-	-	7:15 – 14:00	135΄	8:10 – 14:00	175΄	-	-
	Από Κομπίτσι	7:30 – 14:25	138΄	8:35 – 14:15	170΄	-	-	7:30 – 14:25	138΄	8:35 – 14:15	170΄	-	-
	Από Κανάλια	7:35 – 14:15	133΄	8:45 – 14:25	170΄	-	-	7:35 – 14:15	133΄	8:45 – 14:25	170΄	-	-
Γραμμή Ν15	Από Αεροδρόμιο	8:50 – 21:50	78΄	7:45 – 18:15	79΄	9:30 – 18:50	140΄	7:30 – 23:00	29΄	7:30 – 23:00	29΄	7:30 – 23:00	29΄
	Από Πλ. Σαρόκο	8:00 – 21:00	60΄	8:00 – 21:30	101΄	8:50 – 18:15	141΄	7:15 – 22:45	29΄	7:15 – 22:45	29΄	7:15 – 22:45	29΄
Γραμμή Ν15a	Από Λιμάνι	8:20 – 21:20	60΄	8:20 – 21:50	101΄	9:10 – 18:35	141΄	7:20 – 22:30	29΄	7:20 – 22:30	29΄	7:20 – 22:30	29΄
	Από Πλ. Σαρόκο	8:30 – 21:30	78΄	7:30 – 18:00	79΄	9:20 – 18:40	140΄	7:00 – 22:15	29΄	7:00 – 22:15	29΄	7:00 – 22:15	29΄
Γραμμή Ν18	Από Μητρ. Μεθοδίου	6:45 – 15:45	90΄	8:15 – 14:15	120΄	-	-	-	-	-	-	-	-
	Από Βαρυπατάδες	7:10 – 16:15	91΄	8:45 – 14:45	120΄	-	-	Νέα γραμμή					

Στο συνημμένο **Σχέδιο Α-7** και στο **Σχήμα 5.64** που ακολουθεί παρουσιάζονται οι Γραμμές του Αστικού ΚΤΕΛ, όπως έχουν κατηγοριοποιηθεί σύμφωνα με την κατεύθυνση στην οποία κινούνται σε σχέση με την πόλη της Κέρκυρας:

<u>Διαδρομές από Βορρά</u> Γραμμή N7.1/N7.2	<u>Διαδρομές που κινούνται αποκλειστικά εντός της πόλης</u> Γραμμή N2a Γραμμή N2b Γραμμή N15 Γραμμή N15a
<u>Διαδρομές από Δύση</u> Γραμμή N4/N4a/N4b Γραμμή N8 Γραμμή N11 Γραμμή N14	<u>Διαδρομές από Νότο</u> Γραμμή N5 Γραμμή N6 Γραμμή N10/N10a Γραμμή N18

Επίσης απεικονίζονται οι περιοχές που εξυπηρετούνται από τις συγκοινωνίες, σε απόσταση βαδίσματος 300 μ. από στάση λεωφορείου (αστικού και υπεραστικού). Από το Σχέδιο προκύπτει ότι μεγάλο μέρος της πόλης της Κέρκυρας καλύπτεται από τις στάσεις της αστικής συγκοινωνίας, με εξαίρεση το βόρειο τμήμα της παλιάς πόλης και το περιαστικό τμήμα νότια του Ποταμού και βόρεια της Επαρ. Οδού Κέρκυρας – Πέλεκα.

5.6.2. Υπεραστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας

Σύμφωνα με τα στοιχεία, το Υπεραστικό ΚΤΕΛ (Green Buses) εκτελεί 35 Γραμμές σε όλο το νησί της Κέρκυρας και 3 Γραμμές με προέλευση / προορισμό την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Λάρισα. Στον **Πίνακα** που ακολουθεί παρουσιάζονται για κάθε Γραμμή η ονομασία, ο αριθμός δρομολογίων ανά έτος, ο χρόνος διαδρομής, η χιλιομετρική απόσταση που διανύει η κάθε γραμμή, ο τύπος του λεωφορείου που εκτελεί το δρομολόγιο και οι μεταφερόμενοι επιβάτες.

Με εξαίρεση τις Γραμμές 31 έως 35, όλες οι υπόλοιπες έχουν ως αφητηρία των υπεραστικό σταθμό του ΚΤΕΛ, στην Ε.Ο. Λευκίμμης 13. Ακόμη, όλες οι Γραμμές με κατεύθυνση προς τη βόρεια Κέρκυρα διέρχονται τόσο κατά τη μετάβαση όσο και κατά την επιστροφή από την Πλατεία Γ. Θεοτόκη (Σαρόκο), ενώ εκείνες με κατεύθυνση τη νότια Κέρκυρα διέρχονται από την Πλατεία μόνο κατά την επιστροφή.

Παρά το γεγονός ότι η αφητηρία των υπεραστικών ΚΤΕΛ Ν. Κερκύρας έχει μεταφερθεί από το κέντρο της πόλης εκτός της κεντρικής περιοχής, με θετικό επακόλουθο τη μείωση της κίνησης των λεωφορείων στο βασικό οδικό δίκτυο του κέντρου, οι γραμμές που κατευθύνονται προς Βορρά, διέρχονται υποχρεωτικά από κεντρικές οδούς εξ αιτίας της έλλειψης παρακαμπτηρίων οδών κάνοντας και στάσεις για αποβίβαση – επιβίβαση. Επιπρόσθετα, πολλά οχήματα υποχρεούνται κατά την άφιξη τους να εισέλθουν στην κεντρική περιοχή ώστε να κάνουν αναστροφή για να εισέλθουν στον τερματικό σταθμό, επιβαρύνοντας την κυκλοφορία

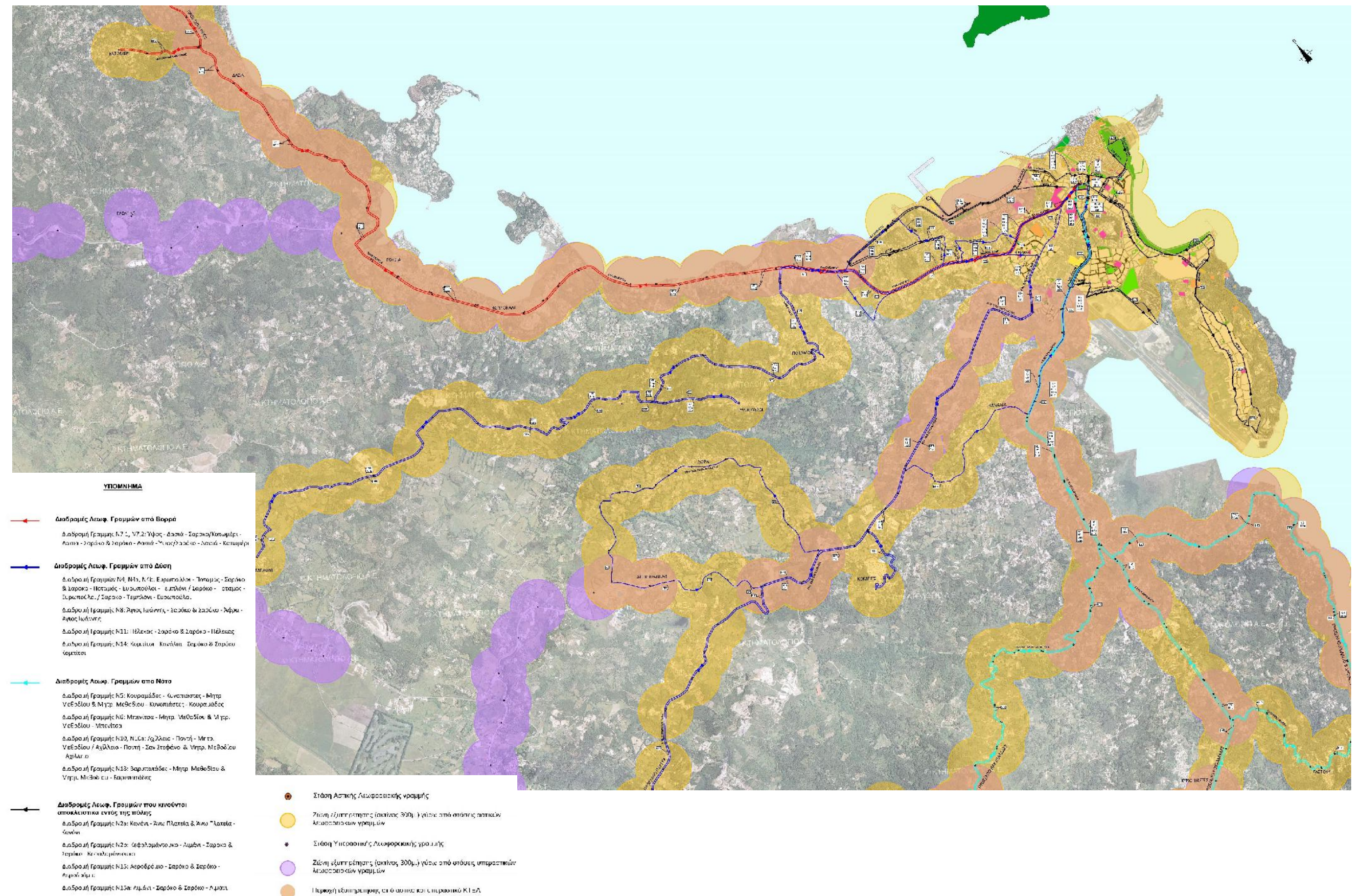
Στο συνημμένο **Σχέδιο Α-7** και στο **Σχήμα 5.64** που ακολουθεί παρουσιάζονται οι στάσεις του Υπεραστικού ΚΤΕΛ και οι περιοχές που εξυπηρετούνται από αυτές, σε απόσταση βαδίσματος 300 μ.

Πίνακας 5.31 Πληροφορίες ανά Γραμμή του Υπεραστικού ΚΤΕΛ

* Ο τύπος Υ1 έχει χωρητικότητα έως 55 θέσεις και ο τύπος Υ2 έως 40 θέσεις και δεν διαθέτουν υποδομές για την πρόσβαση των ΑμεΑ

Α/Α	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ (ΩΡΕΣ)	ΜΗΚΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ (ΧΛΜ)	ΤΥΠΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ*	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ
1	Κέρκυρα - Λευκίμμη - Κάβος - Κέρκυρα	3432	3	102	Υ1	284856
2	Κέρκυρα - Νεοχώρι - Σπαρτέρια - Κέρκυρα	624	3	105	Υ1	21840
3	Κέρκυρα - Πετρίτη - Κορακάδες - Κέρκυρα	624	3	78	Υ1	19344
4	Κέρκυρα - Άγ. Δημήτριος - Χλωμός - Κέρκυρα	624	2	74	Υ2	19968
5	Κέρκυρα - Άγ. Γεώργιος - Κέρκυρα	832	2	70	Υ1	70720
6	Κέρκυρα - Μεσογγή - Κέρκυρα	2288	1,5	47	Υ1	203632
7	Κέρκυρα - Άγ. Δέκα - Στρογγυλή - Επισ/να - Κέρκυρα	1248	2	52	Υ2	53664
8	Κέρκυρα - Άγ. Ματθαίος - Κέρκυρα	1248	2	52	Υ2	59904
9	Κέρκυρα - Πεντατί - Κέρκυρα	624	2	54	Υ2	23712
10	Κέρκυρα - Συναράδες - Άγ. Γόρδιος - Κέρκυρα	1664	1,5	38	Υ1	129792
11	Κέρκυρα - Πόρτα - Κέρκυρα	312	2	76	Υ1	19344
12	Κέρκυρα - Σταυρός - Στρογγυλή - Κέρκυρα	936	2	48	Υ2	41184
13	Κέρκυρα - Βαρυπατάδες - Κέρκυρα	624	1	24	Υ1	17472
14	Κέρκυρα - Γιανναγες - Κανακάδες - Κέρκυρα	936	1,5	48	Υ1	44928
15	Κέρκυρα - Λιαπαδες - Δουκάδες - Κέρκυρα	624	1,5	52	Υ1	38688
16	Κέρκυρα - Βατο - Γλυφάδα - Κέρκυρα	1560	1,5	40	Υ1	135720
17	Κέρκυρα - Παλαιοκαστρίτσα - Κέρκυρα	2288	2	54	Υ1	205920
18	Κέρκυρα - Μακραδες - Κέρκυρα	624	2	56	Υ2	36816
19	Κέρκυρα - Κορακιανα - Κέρκυρα	936	1	40	Υ2	36504
20	Κέρκυρα - Άγ. Παντελεήμων - Κέρκυρα	624	2	82	Υ2	21216
21	Κέρκυρα - Σωκράκι - Λαύκι - Κέρκυρα	624	2	87	Υ2	22464
22	Κέρκυρα - Κασσιώπη - Λούτσες - Κέρκυρα	624	2,5	95	Υ1	54288
23	Κέρκυρα - Κληματια - Νύμφες - Κέρκυρα	624	2	78	Υ1	22464
24	Κέρκυρα - Άγ. Μαρτίνος - Κέρκυρα	1248	2	86	Υ1	102336
25	Κέρκυρα - Ρόδα - Καρουσάδες - Κέρκυρα	1248	2	80	Υ1	82368
26	Κέρκυρα - Αρμενάδες - Κέρκυρα	624	2	66	Υ1	22464
27	Κέρκυρα - Αυλιωτες - Άγ. Στεφάνο - Κέρκυρα	1560	3	92	Υ1	127920
28	Κέρκυρα - Αφιώνας - Αρριλα - Κέρκυρα	728	3	96	Υ1	48048
29	Κέρκυρα - Πρινιλας - Κέρκυρα	832	2	74	Υ2	28288
30	Κέρκυρα - Πάγοι - Άγ. Γεώργιος - Κέρκυρα	832	2,5	70	Υ2	62400
31	Σιδάρι - Κασσιώπη	416	0,5	52	Υ1	38272
32	Άγ. Γεώργιος (Πάγων) - Αρίλλα - Σιδάρι	416	0,5	35	Υ2	38272
33	Άγ. Γεώργιος - Αργυράδων - Παλαιοκαστρίτσα	208	2,5	115	Υ1	18304
34	Άγ. Γόρδιος - Παλαιοκαστρίτσα	208	2	75	Υ1	18720
35	Νησάκι - Παλαιοκαστρίτσα - Γλυφάδα	208	2	115	Υ1	19136

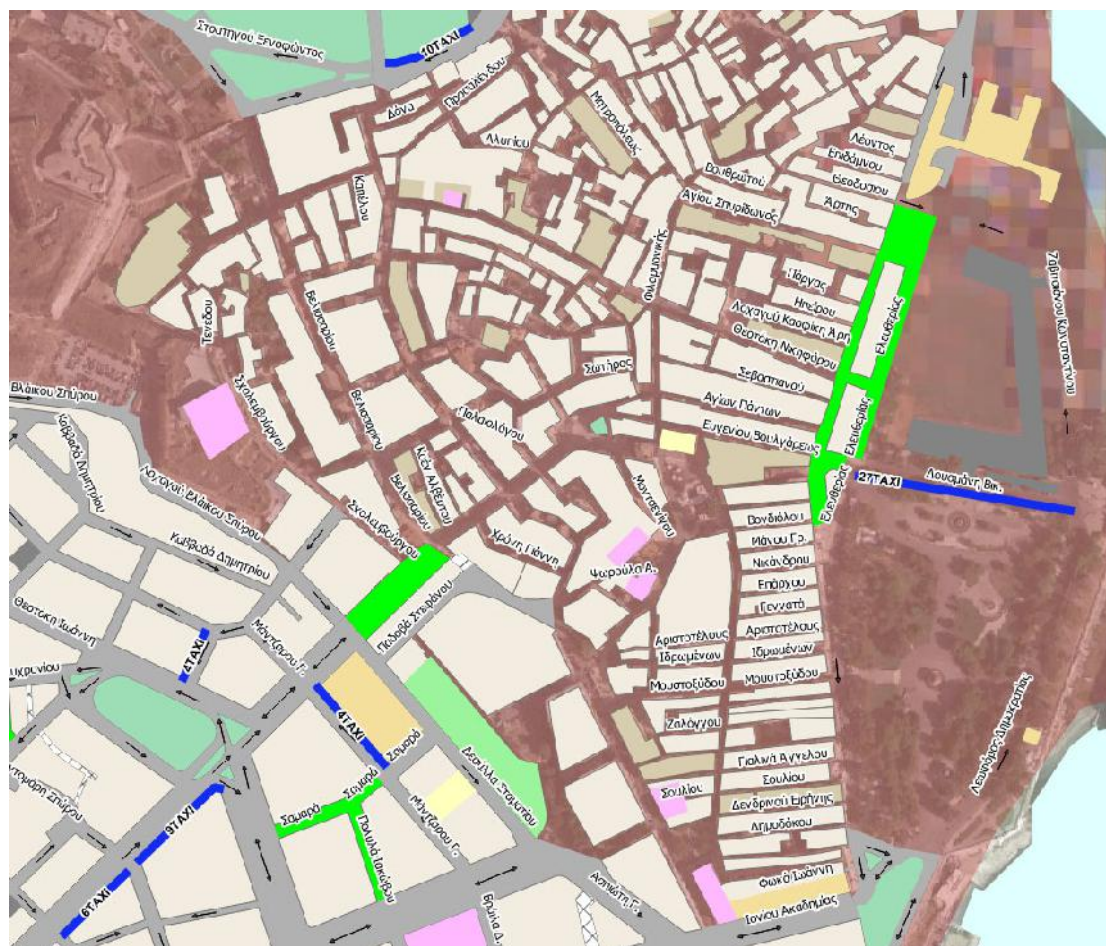
Σχήμα 5.64 Εξυπηρέτηση Περιοχής μελέτης από το αστικό και το υπεραστικό ΚΤΕΛ



5.6.3. Ταξί

Στην περιοχή του κέντρου υπάρχουν πολλές πιάτσες ταξί, με αρκετές θέσεις η καθεμία. Συγκεκριμένα, στην κεντρική περιοχή υπάρχουν έξι (6) πιάτσες ταξί, οι οποίες αντιστοιχούν σε 60 θέσεις (**Σχήμα 5.65**). Οι πιάτσες αυτές καταλαμβάνουν ολόκληρες πλευρές οικοδομικών τετραγώνων δεσμεύοντας πολλές παρόδιες θέσεις στάθμευσης.

Σχήμα 5.65 Πιάτσες Ταξί



5.6.4. Τουριστικά Λεωφορεία

Στην κεντρική περιοχή διενεργούνται περιηγητικές διαδρομές από μεγάλα οχήματα τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις δυσκολεύονται, εξ αιτίας του μεγέθους τους, να κινηθούν, ειδικά σε στενούς δρόμους, με αποτέλεσμα να παρακωλύουν την κίνηση των υπολοίπων οχημάτων.

5.7. Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση

5.7.1. Πεζοί

Στην κεντρική περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων καταγράφονται έντονες ροές πεζών. Σε πολλές περιπτώσεις η συνεχής κίνηση τους (με δεδομένη και τη μη λειτουργία των σηματοδοτών στις κρίσιμες διαβάσεις) δυσχεραίνει την κυκλοφορία των οχημάτων και επιτείνει το πρόβλημα που προκαλεί η παράνομη στάθμευση.

Στο Ιστορικό Κέντρο όλες οι τοπικές οδοί είναι χαρακτηρισμένες ως πεζόδρομοι, ενώ οι βασικοί πεζόδρομοι του κέντρου οι οδοί Ν. Θεοτόκη, Γ. Θεοτόκη και Βελησσαρίου

παραβιάζονται συχνά από διερχόμενα οχήματα.

Όσον αφορά στα πεζοδρόμια, σε αρκετές από τις κεντρικές οδούς έχουν επαρκές πλάτος και βρίσκονται σε καλή κατάσταση ειδικά στο μέτωπο της παραλίας. Υπάρχουν όμως και αρκετοί δρόμοι με ανεπαρκή έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια και άλλοι με πεζοδρόμια σε κακή κατάσταση. Σε πολλές περιπτώσεις η κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια δυσχεραίνεται από εμπόδια όπως δέντρα, ζαρντινιέρες, κολόνες και πινακίδες εσφαλμένα τοποθετημένες.

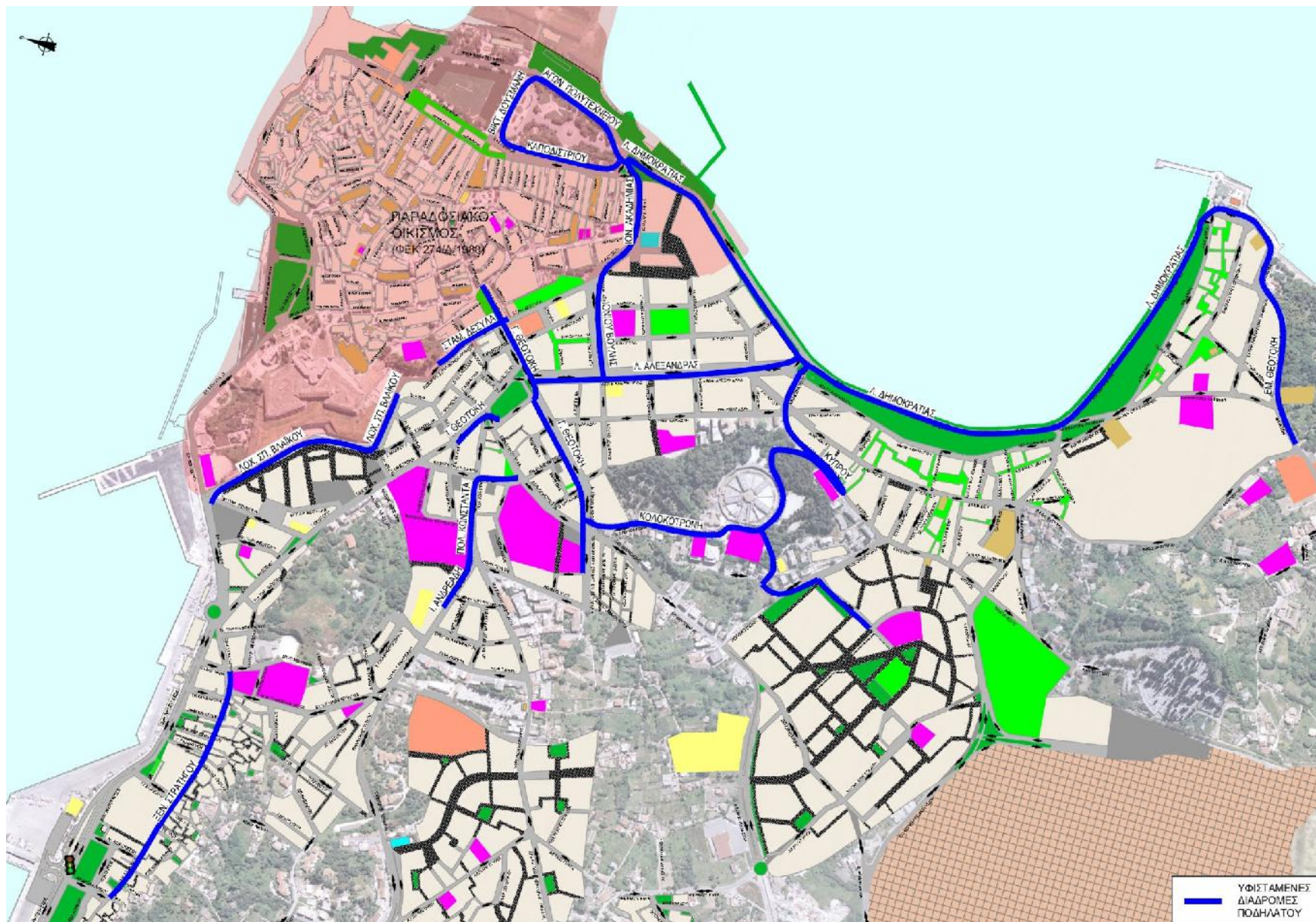
5.7.2. Ποδήλατα

Στην περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων έχει κατασκευασθεί δίκτυο ποδηλατοδρόμων που καλύπτει μεγάλο τμήμα της κεντρικής περιοχής, το οποίο όμως σήμερα δεν λειτουργεί. Αυτό συμβαίνει είτε επειδή δεν είναι προσβάσιμο καθώς καταλαμβάνεται από σταθμευμένα οχήματα (χρησιμοποιείται πρακτικά ως λωρίδα στάθμευσης), είτε επειδή δεν είναι πλέον ευδιάκριτο καθώς η σήμανση του δεν ανανεώθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το μόνο τμήματα του ποδηλατόδρομου που χρησιμοποιούνται είναι κατά μήκος της οδού Λοχαγού Σ. Βλάικου με αφετηρία την παραλία και στο νότιο τμήμα της οδού Δημοκρατίας παράλληλα με το αλσύλλιο της.

Στο **Σχήμα 5.66** που ακολουθεί παρουσιάζεται το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών συνολικού μήκους 7,7 χλμ περίπου, το οποίο αποτελείται από λωρίδες αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτων επί του οδοστρώματος ή επί του πεζοδρομίου, από λωρίδες κοινής χρήσης από πεζούς και ποδήλατα, από ποδηλατόδρομους δικής τους χάραξης (πχ διαμέσου πλατείας), από οδούς κοινής χρήσης από ΙΧ και ποδήλατα και από διαδρομή διαμέσου πεζοδρόμων.

Το γεγονός ότι δεν έχει αναπτυχθεί μέχρι σήμερα ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, έχει ως αποτέλεσμα το ποδήλατο να απουσιάζει από τις καθημερινές μετακινήσεις για εργασία και ψώνια/εξωτερικές εργασίες και να χρησιμοποιείται κυρίως για αναψυχή.

Σχήμα 5.66 Διαδρομές ποδηλάτου



5.8. Συγκέντρωση στοιχείων ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων

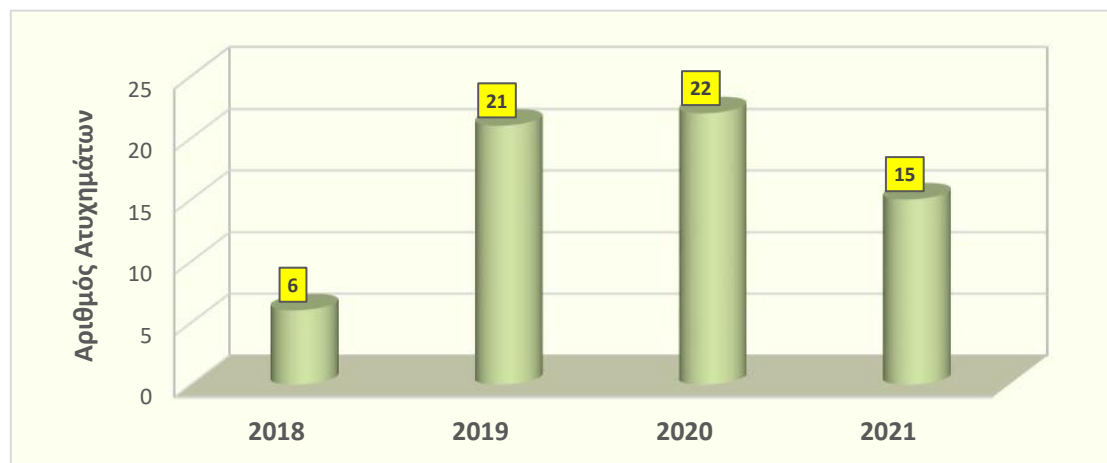
Μετά την υποβολή του σχετικού αιτήματος του Αναδόχου το οποίο προώθησε ο Δήμος Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων το τμήμα Τροχαίας Κέρκυρας, απέστειλε στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων για το χρονικό διάστημα 1/1/2018-31/12/2021, όπως αυτά προκύπτουν από το αναλυτικό τηρούμενο αρχείο της Υπηρεσίας. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν για κάθε ατύχημα:

- Ημερομηνία
- Ακριβή θέση (διατομή ή διασταύρωση)
- Σοβαρότητα ατυχήματος (θανατηφόρο, με σοβαρό ή ελαφρύ τραυματισμό).
- Αιτία ατυχήματος
- Εμπλεκόμενα οχήματα - πεζοί

Τα καταγραφέντα ατυχήματα απεικονίζονται στο συνημμένο **Σχέδιο Α-8**, ενώ τα πρωτογενή στοιχεία επισυνάπτονται στο **Παράρτημα VII**. Μετά την επεξεργασία των στοιχείων των ατυχημάτων προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα :

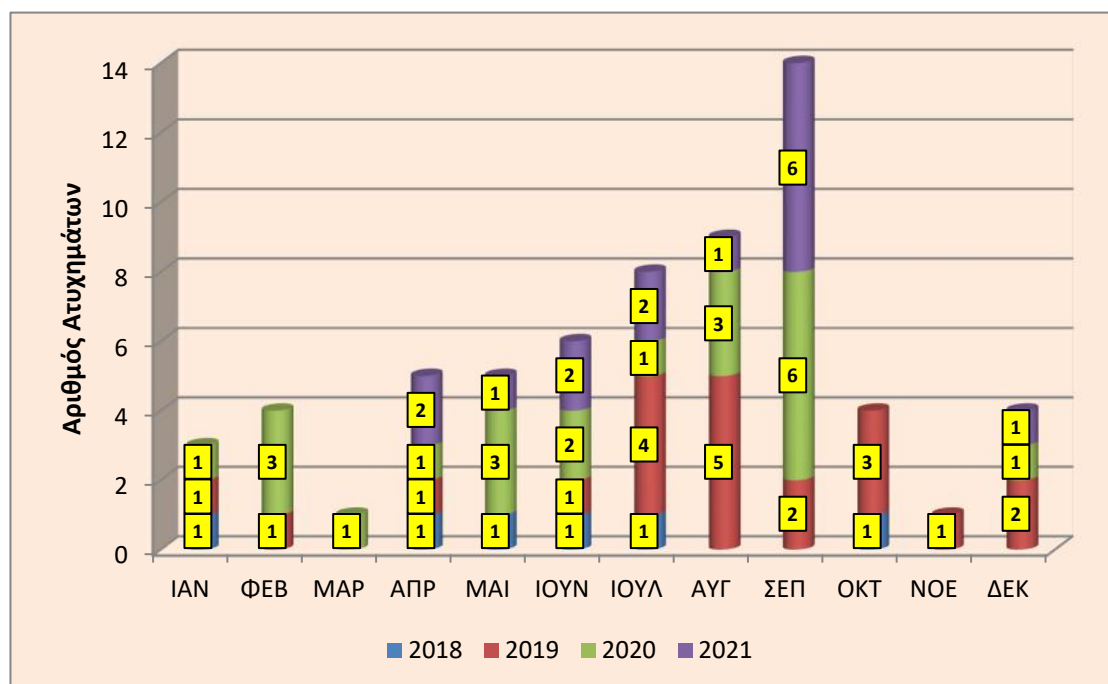
Από 1/1/2018 έως 31/12/2021 καταγράφηκαν συνολικά 64 ατυχήματα από τα οποία τα 8 ήταν θανατηφόρα, τα 5 είχαν βαρύ και τα 51 ελαφρύ τραυματισμό. Στο ακόλουθο σχήμα παρουσιάζεται η κατανομή των 64 ατυχημάτων ανά έτος.

Σχήμα 5.67 Τροχαία ατυχήματα στον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



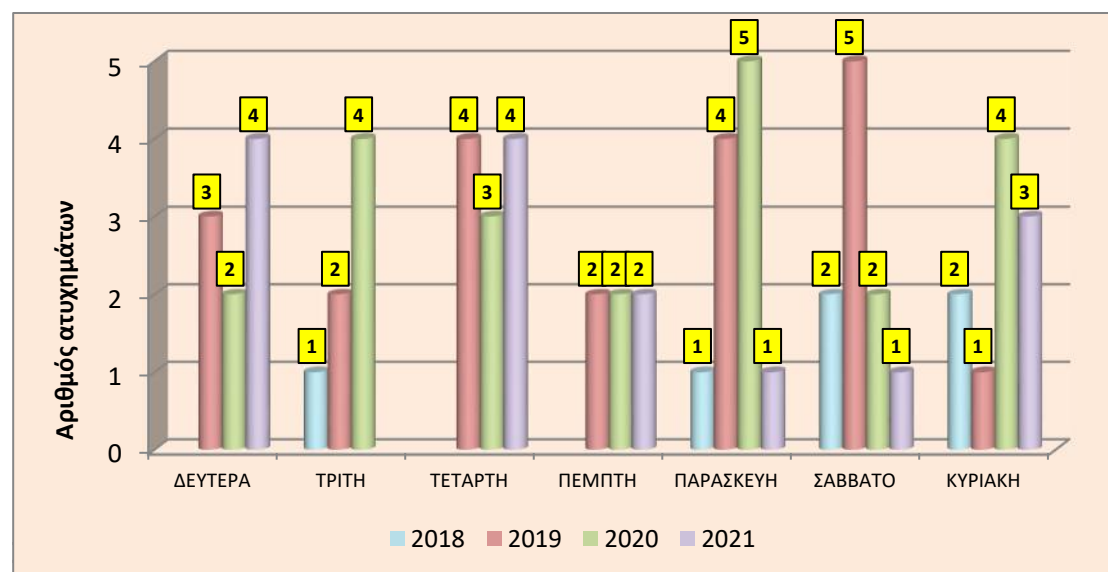
Διαπιστώνεται ότι ο ετήσιος μέσος όρος ατυχημάτων (δεν περιλαμβάνονται τα ατυχήματα με μόνο υλικές ζημιές) είναι 16. Ο μεγαλύτερος αριθμός ατυχημάτων (22) καταγράφηκε το 2020 (παραπλήσιος αριθμός με το 2019) παρότι δεν είναι τυπικό έτος δεδομένου ότι περιλαμβάνεται και η περίοδος της καραντίνας εξ αιτίας της πανδημίας (Μάρτιος-Μάιος).

Στο ακόλουθο σχήμα απεικονίζεται η κατανομή των ατυχημάτων ανά μήνα και έτος, για τα έτη 2018-2020 για τα οποία υπάρχουν πλήρη στοιχεία.

Σχήμα 5.68 Κατανομή ατυχημάτων ανά μήνα και έτος

Όπως φαίνεται στο παραπάνω Σχήμα, ο μήνας στον οποίο καταγράφηκαν συνολικά περισσότερα ατυχήματα, είναι ο Σεπτέμβριος (14 την τριετία, ενώ τον Σεπτέμβριο του 2020 και του 2021 καταγράφηκαν 6 ατυχήματα που είναι τα περισσότερα που έχουν καταγραφεί σε έναν μήνα). Όπως ήταν αναμενόμενο τα ατυχήματα είναι περισσότερα τους μήνες της τουριστικής περιόδου (Απρίλιος έως Σεπτέμβριος) και ειδικότερα το τετράμηνο Ιούνιος-Σεπτέμβριος οπότε το νησί επισκέπτονται πολλοί παραθεριστές.

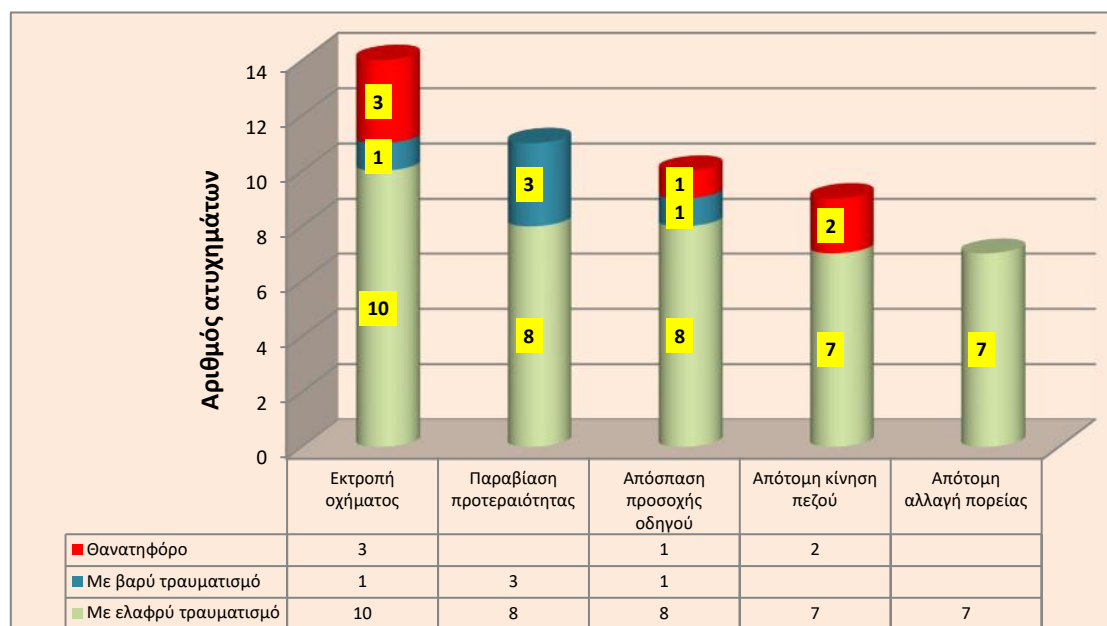
Η κατανομή των ατυχημάτων με βάση τη μέρα της εβδομάδας παρουσιάζεται στο σχήμα που ακολουθεί.

Σχήμα 5.69 Κατανομή ατυχημάτων ανά ημέρα της εβδομάδας

Τετάρτη και Παρασκευή (από 11) ενώ ακολουθούν Σάββατο και Κυριακή (από 10). Το 2019 τα 5 από τα 21 ατυχήματα έγιναν Σάββατο (από 4 Τετάρτη και Παρασκευή) ενώ το 2020 τα 5 από τα 22 την Παρασκευή (από 4 Τρίτη και Κυριακή).

Στο Σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατηγοριοποίηση των ατυχημάτων με βάση τις πιο συνηθισ καταγεγραμμένες αιτίες.

Σχήμα 5.70 Κατανομή ατυχημάτων με βάση την αιτία



Όπως φαίνεται στο Σχήμα η πιο συχνή αιτία ατυχημάτων είναι η εκτροπή οχήματος. Τα 14 από τα 64 καταγραφέντα ατυχήματα (τα 3 θανατηφόρα) αποδίδονται στην εκτροπή οχήματος. Σημαντικές αιτίες είναι και η παραβίαση προτεραιότητας (1 θανατηφόρο ατύχημα, η απόσπαση προσοχής οδηγού, η απότομη κίνηση πεζού (2 θανατηφόρα ατυχήματα), και η απότομη αλλαγή πορείας. Εκτός από τις παραπάνω, ως αιτίες πρόκλησης ατυχήματος θεωρήθηκαν η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, η αναστροφή, το απότομο φρενάρισμα, η βλάβη ή φθορά του οδοστρώματος, η μέθη, η μη τήρηση απόστασης ασφαλείας, η παραβίαση οδικής σήμανσης και η υπερβολική ταχύτητα.

Σε 46 ατυχήματα ενεπλάκησαν συνολικά 54 επιβατηγά αυτοκίνητα (τα 3 υπηρεσιακά) ενώ σε 44 ενεπλάκησαν 48 μοτοσυκλέτες. Στα 9 από τα 64 ατυχήματα ενεπλάκη πεζός. Δύο από αυτά ήταν θανατηφόρα.

Τα 25 ατυχήματα έχουν σημειωθεί σε διατομές Εθνικών Οδών, τα 21 σε διατομές επαρχιακών οδών ενώ τα υπόλοιπα 19 σε διατομές αστικών οδών.

Οι διασταυρώσεις με τον μεγαλύτερο βαθμό επικινδυνότητας στις οποίες καταγράφηκαν τα περισσότερα ατυχήματα (τουλάχιστον 3 την εξεταζόμενη χρονική περίοδο) φαίνονται στο σχήμα που ακολουθεί.

Οι οδοί σε διατομές των οποίων καταγράφηκαν τουλάχιστον δύο ατυχήματα απεικονίζονται στο σχήμα που ακολουθεί.

Σχήμα 5.71 Οδοί με τα περισσότερα ατυχήματα από 1/1/18 έως 31/12/21



Με βάση το Σχήμα η οδός στην οποία καταγράφηκαν τα περισσότερα ατυχήματα, την τετραετία 2018-2021 είναι η Εθνική Οδός Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας. Ο αριθμός των 15 καταγεγραμμένων ατυχημάτων είναι αρκετά μεγαλύτερος από τον αριθμό των ατυχημάτων σε άλλες οδούς (7 ατυχήματα στην Εθνική Οδό Κέρκυρας – Γύρου Αχιλλείου και την Επαρχιακή Οδό Κέρκυρας – Πέλεκα και 6 στην Επαρχιακή Οδό Λίμνης - Κασσιόπης). Το πιο επικίνδυνο χιλιόμετρο της Εθνικής Οδού Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας, όπως προκύπτει από τα στοιχεία των τεσσάρων ετών, είναι το 1^ο όπου και καταγράφηκαν 5 ατυχήματα. Ακολουθεί το 9^ο χιλιόμετρο με 2 ατυχήματα.

6. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

6.1. Γενικά

Για την αξιολόγηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κέρκυρας χρησιμοποιείται μακροσκοπικό μοντέλο στατικού καταμερισμού της κυκλοφορίας, για την ευρύτερη περιοχή μελέτης. Το μοντέλο αυτό διαμορφώνεται για την περιοχή μελέτης, βαθμονομείται για το έτος βάση (2021) και μπορεί να εφαρμοστεί για διαφορετικά έτη στόχους και σε διαφορετικά σενάρια οργάνωσης, διαχείρισης ή περιορισμού της κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης. Μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου παράγονται δείκτες κυκλοφοριακής απόδοσης του δικτύου που αυτό περιγράφει (μέσοι χρόνοι διαδρομής, μέσες ταχύτητες, συνολικά οχηματοχιλιόμετρα και οχηματοώρες), καθώς και χάρτες φόρτων αιχμής. Οι δείκτες αυτοί αφορούν στην ώρα αιχμής και μπορούν να αξιοποιηθούν στη συνέχεια για την συγκριτική αξιολόγηση της απόδοσης εναλλακτικών σεναρίων παρέμβασης, τα οποία προτείνονται από το ΣΒΑΚ και αφορούν στην κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου. Όσο για τους χάρτες φόρτων, μέσω αυτών μπορεί να αξιολογηθεί η επίπτωση των επιμέρους παρεμβάσεων σε συγκεκριμένες περιοχές/θέσεις του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.

Εν γένει, το μακροσκοπικό μοντέλο καταμερισμού της κυκλοφορίας μπορεί να αξιοποιηθεί για την αξιολόγηση μεμονωμένων ή συνδυασμών παρεμβάσεων που αφορούν στην κυκλοφορία, και οι οποίες μπορούν να είναι ενδεικτικά παρεμβάσεις οργάνωσης της κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, απαγόρευση στρεφουσών κινήσεων), περιορισμού, αποκλεισμού της κυκλοφορίας (πεζοδρομήσεις, μειώσεις διατομών), παρόδιας στάθμευσης ή νέων οδικών υποδομών. Η κάθε παρέμβαση εντάσσεται στο μοντέλο με την τροποποίηση κατάλληλων παραμέτρων του. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε κάθε περίπτωση, ο χαρακτήρας και το επίπεδο λεπτομέρειας των παρεμβάσεων που μπορούν να απεικονιστούν και να αξιολογηθούν από το μοντέλο είναι συγκεκριμένος, και η διερεύνηση εναλλακτικών μέτρων και παρεμβάσεων πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση.

6.2. Διαδικασία Ανάπτυξης και Εφαρμογής Μοντέλου

Η διαδικασία ανάπτυξης του κυκλοφοριακού μοντέλου συνοψίζεται ως εξής:

- i. Διαμορφώνεται μοντέλο – δίκτυο της υφιστάμενης κατάστασης (βασικό μοντέλο) για την περιοχή μελέτης και το έτος βάση (2021).
- ii. Πραγματοποιείται εκτίμηση ζήτησης (βαθμονόμηση πίνακα προέλευσης – προορισμού) ώρας αιχμής για την περιοχή μελέτης και το έτος-βάση (2021) με τη χρήση μοντέλου τεσσάρων βημάτων.
- iii. Ελέγχεται ως προς την καλή προσαρμογή το μοντέλο – δίκτυο του έτους – βάση (2021).

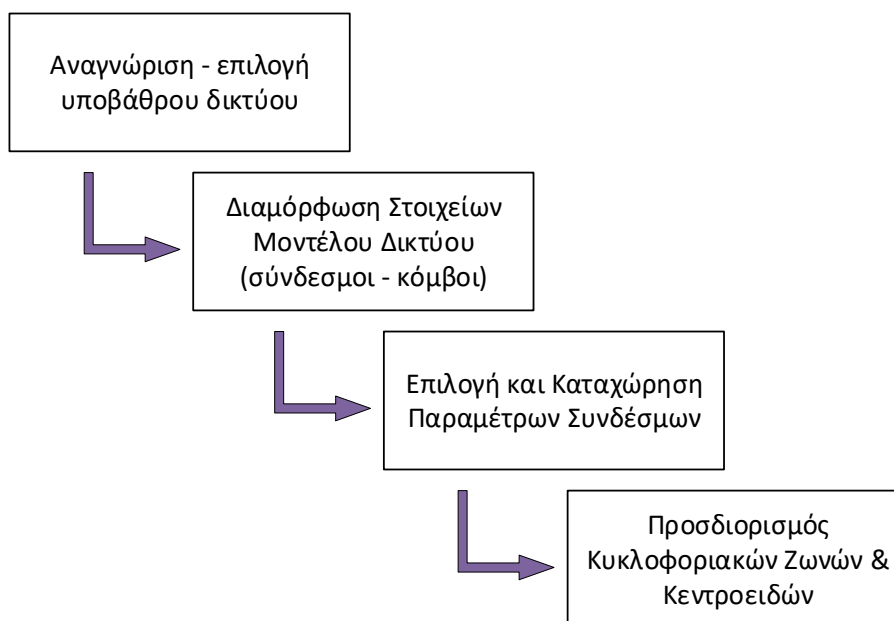
Σε επόμενη φάση, θα εκτιμηθούν οι νέοι πίνακες προέλευσης – προορισμού για τα έτη στόχους του ΣΒΑΚ, με εφαρμογή του βασικού μοντέλου, καθώς και σε τροποποιημένες εκδόσεις του, οι οποίες θα περιγράφουν τα εναλλακτικά σενάρια ΣΒΑΚ που αξιολογούνται. Εξάγονται οι προαναφερθέντες δείκτες κυκλοφοριακής απόδοσης για

το δίκτυο του κάθε σεναρίου και μπορεί να αξιολογηθεί το κάθε σενάριο σε σχέση με τα άλλα.

6.3. Διαμόρφωση μοντέλου δικτύου

Η διαδικασία ανάπτυξης του μοντέλου καταρχάς περιλαμβάνει την διαμόρφωση «μοντέλου δικτύου», το οποίο αφενός θα περιγράφει με ικανοποιητική λεπτομέρεια τη δομή και τη λειτουργία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης και αφετέρου θα είναι αξιοποιήσιμο για τη μελλοντική διερεύνηση παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης. Οι υλοποιούμενες δράσεις για την ανάπτυξη του μοντέλου δικτύου φαίνονται στο **Σχήμα 6.1**:

Σχήμα 6.1 Διαδικασία ανάπτυξης κυκλοφοριακού μοντέλου δικτύου



Σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στο **Σχήμα 6.1**, καταρχάς επιλέγεται ένα εκ των διαθέσιμων υποβάθρων οδικού δικτύου, στο οποίο θα βασιστεί το δίκτυο του κυκλοφοριακού μοντέλου. Επί του εν λόγω υποβάθρου, επιλέγονται τα τμήματα του οδικού δικτύου (οδικά τμήματα, κόμβοι, πεζόδρομοι), τα οποία θα διαμορφώσουν το δίκτυο του κυκλοφοριακού μοντέλου («μοντέλο δικτύου» - model network). Τα κριτήρια επιλογής ένταξης του κάθε οδικού τμήματος στο μοντέλο δικτύου περιλαμβάνουν τη σημασία και τον ρόλο της κάθε οδού στο οδικό δίκτυο (κύριος άξονας, συλλεκτήρια οδός, πεζόδρομος κλπ), τη μεταφορική ικανότητά της, την απαίτηση για παρεμβάσεις στη συγκεκριμένη οδό, οδικό τμήμα ή κόμβο, τις απαιτήσεις λεπτομερέστερης ή μη περιγραφής μέρους του οδικού δικτύου, τις παρακείμενες χρήσεις γης κλπ. Το αποτέλεσμα είναι η διαμόρφωση ενός «μοντέλου δικτύου», το οποίο περιλαμβάνει το βασικό μέρος του οδικού δικτύου και μπορεί να περιγράψει επαρκώς τις κυκλοφοριακές συνθήκες της περιοχής μελέτης. Σημειώνεται ότι το μοντέλο δικτύου μπορεί τοπικά να προσαρμοστεί ώστε να απλοποιηθεί η απεικόνιση πολύπλοκων κόμβων ή ιδιαίτερων διαμορφώσεων της οδικής υποδομής, καθώς συνήθως το επίπεδο λεπτομέρειας των μοντέλων αυτών δεν εξυπηρετεί την ανάλυση της λειτουργίας των παραπάνω.

Στη συνέχεια πραγματοποιείται προκαταρκτική αξιολόγηση της πιστότητας απεικόνισης της πραγματικότητας από το μοντέλο δικτύου, με τη χρήση αεροφωτογραφιών και επιτόπιες έρευνες (εφόσον χρειαστεί), ώστε να επιβεβαιωθεί η ορθή απεικόνιση του χρησιμοποιούμενου υποβάθρου αλλά και του μοντέλου δικτύου μετά τις όποιες προσαρμογές έχουν πραγματοποιηθεί σε αυτό.

Αφού διαμορφωθεί η δομή του μοντέλου δικτύου, επιλέγονται και καταχωρούνται για κάθε σύνδεσμο και κόμβο τα αναγκαία χαρακτηριστικά και παράμετροι (α) για την περιγραφή της λειτουργίας και (β) για τον υπολογισμό του προσφερόμενου μεταφορικού έργου του κάθε κόμβου και συνδέσμου του μοντέλου. Τα χαρακτηριστικά και παράμετροι φαίνονται στον **Πίνακα 6.1**:

Πίνακας 6.1 Αναγκαία χαρακτηριστικά και παράμετροι συνδέσμων και κόμβων μοντέλου δικτύου

Σύνδεσμοι	Κόμβοι
• Τύπος (οδός, πεζόδρομος) • Κατεύθυνση (διπλή, μονόδρομος). • Μήκος • Αριθμός λωρίδων ανά κατεύθυνση • Παρόδια στάθμευση • Ταχύτητα ελεύθερης ροής ανά κατεύθυνση • Χρόνος διάνυσης συνδέσμου (σε ελεύθερη ροή) ανά κατεύθυνση • Χωρητικότητα ανά κατεύθυνση • Ύπαρξη διοδίων	• Απαγόρευση αριστερών στροφών. • Ύπαρξη σηματοδότησης.

Οι τιμές των παραπάνω χαρακτηριστικών και παραμέτρων προέρχονται (α) από την απογραφή του οδικού δικτύου και (β) από τυπικές τιμές της βιβλιογραφίας για αντίστοιχα δίκτυα.

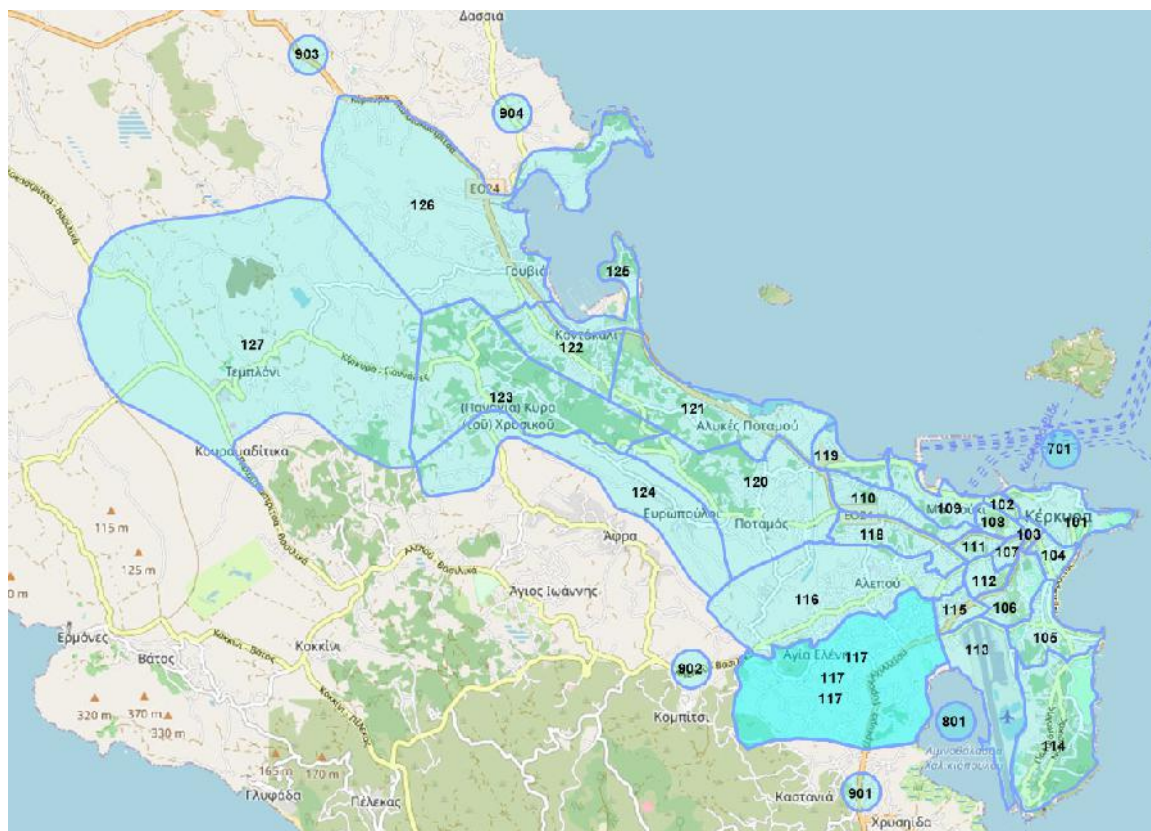
Αξιοποιώντας τη δομή του μοντέλου δικτύου καθώς και τυχόν διοικητικά (πχ όρια δημοτικών ενοτήτων), φυσικά όρια (πχ σιδηροδρομική γραμμή, ποτάμι κλπ) και χρήσεις γης διαμορφώνονται και οι εσωτερικές κυκλοφοριακές ζώνες του συνολικού μοντέλου. Σημειώνεται ότι κατά τη συνήθη διαδικασία ανάπτυξης συγκοινωνιακών μοντέλων, η διαμόρφωση των ζωνών μπορεί να προηγείται του μοντέλου δικτύου και το μοντέλο δίκτυο να προσαρμόζεται σε αυτές. Αυτό συμβαίνει καθώς απαιτούνται δημογραφικά χαρακτηριστικά ανά ζώνη, ώστε να εκτιμηθούν οι συνολικές παραγωγές και έλξης μετακινήσεων ανά ζώνη. Για κάθε ζώνη προσδιορίζεται το κεντροειδές αυτής (στο οποίο συγκεντρώνονται οι παραγόμενες και ελκόμενες μετακινήσεις της ζώνης) και οι σύνδεσμοι του κάθε κεντροειδούς με το οδικό δίκτυο. Για κάθε σύνδεσμο κεντροειδούς προσδιορίζονται χαρακτηριστικά και παράμετροι ανάλογα με τους συνδέσμους του μοντέλου δικτύου, σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στον πίνακα 1.1. Ολοκληρώνοντας, στα όρια της περιοχής μελέτης και στα άκρα των συνδέσμων που απεικονίζουν εισόδους και εξόδους προς την περιοχή μελέτης, προσδιορίζονται τα κεντροειδή των λεγόμενων εξωτερικών ζωνών, στα οποία θεωρείται ότι συγκεντρώνονται παραγόμενες και ελκόμενες μετακινήσεις, των οποίων ένα τουλάχιστον άκρο βρίσκεται εκτός της περιοχής μελέτης.

Το τελικό μοντέλο-δίκτυο περιλαμβάνει:

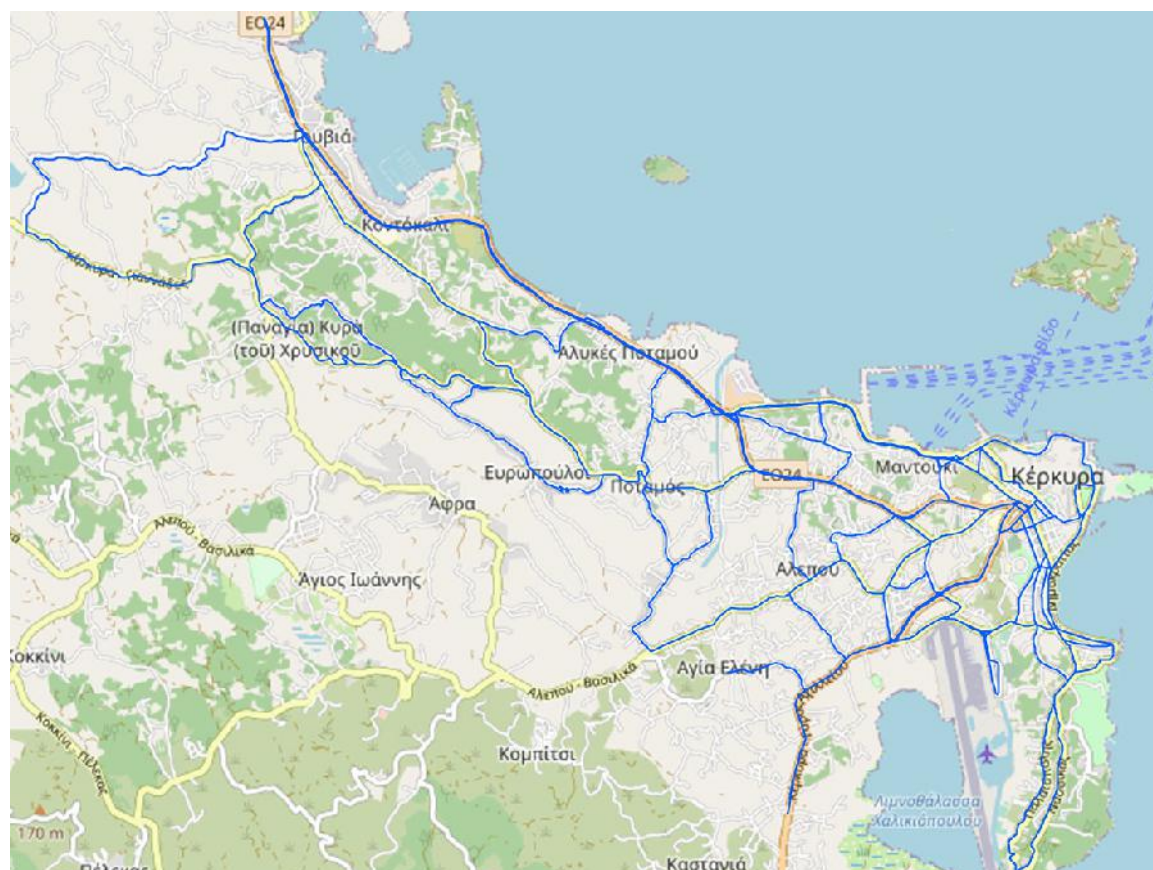
- Το υποσύνολο των συνδέσμων και κόμβων του οδικού δικτύου, οι οποίοι επιδιώκεται να περιληφθούν στην οποιαδήποτε ανάλυση κυκλοφοριακών επιπτώσεων μέτρων και παρεμβάσεων στη λειτουργία του οδικού δικτύου.
- Τα κεντροειδή των εσωτερικών και εξωτερικών ζωνών και τους συνδέσμους αυτών με το οδικό δίκτυο.
- Τα χαρακτηριστικά και τις παραμέτρους των συνδέσμων και κόμβων του δικτύου.

Στα **Σχήματα 6.2 και 6.3** φαίνονται οι ζώνες και το μοντέλο δίκτυο της περιοχής μελέτης (Δήμος Κερκυραίων) και στον πίνακα 6.2 τιμές των βασικών παραμέτρων των συνδέσμων του δικτύου.

Σχήμα 6.2 Ζώνες Περιοχής Μελέτης



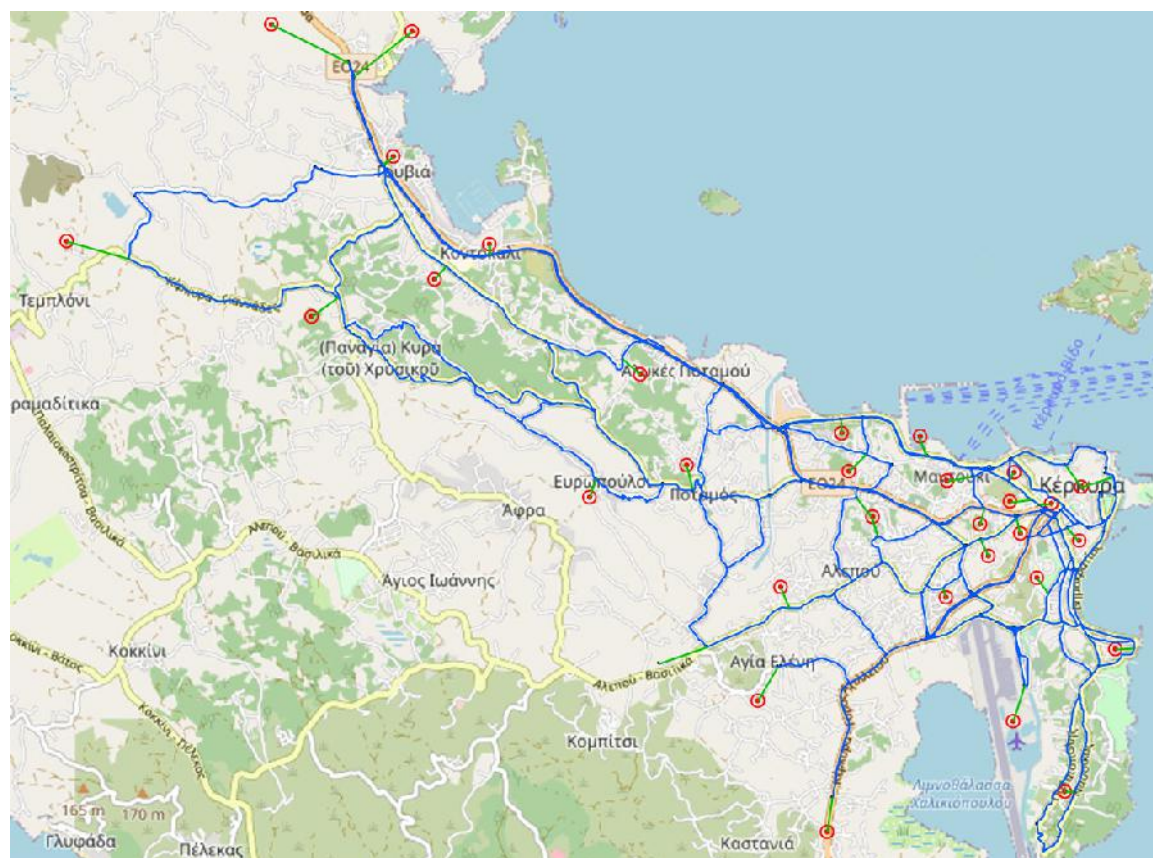
Στο **Σχήμα 6.2** παρουσιάζονται οι εσωτερικές ζώνες της περιοχής μελέτης (27 ζώνες, 101-127), οι εξωτερικές ζώνες εντός της περιφερειακής ενότητας Κέρκυρας (4 ζώνες, 901-904) και οι εξωτερικές ζώνες – πύλες για την είσοδο στον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας μέσω του λιμένα και του αεροδρομίου (2 ζώνες, 702, 801).

Σχήμα 6.3 Μοντέλο δίκτυο περιοχής μελέτης**Πίνακας 6.2 Βασικά χαρακτηριστικά μοντέλου δικτύου**

Παράμετρος	Τιμές
Ταχύτητα Ελεύθερης Ροής	• Βασικές αρτηρίες: 80 km/h κατά περίπτωση • Τοπικό δίκτυο: 20-40 km/h κατά περίπτωση • Σύνδεσμοι κεντροειδών: Σταθερός χρόνος 3 λεπτών
Χωρητικότητα	• Οδοί δύο κατευθύνσεων με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση ◦ 800 ΜΕΑ ανά ώρα και κατεύθυνση για το τοπικό δίκτυο ◦ 1200 ΜΕΑ ανά ώρα και κατεύθυνση για τις βασικές αρτηρίες (κατά περίπτωση) • Οδοί μιας κατεύθυνσης με μια λωρίδα ή περισσότερες λωρίδες ◦ 1000 ΜΕΑ ανά λωρίδα, ώρα και κατεύθυνση (κατά περίπτωση). • Διαχωρισμένες οδοί με περισσότερες της μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση ◦ 1250 ΜΕΑ ανά λωρίδα, ώρα και κατεύθυνση για τις βασικές αρτηρίες • Σύνδεσμοι κεντροειδών: ◦ 6000 ΜΕΑ ώρα και κατεύθυνση
Σχέση Χρόνου T-Φόρτου V ανά σύνδεσμο (για χρόνο ελεύθερης ροής T₀ και χωρητικότητα C συνδέσμου).	Εξίσωση BPR: • για αστικά δίκτυα με α=0.15, β=4, γ=1 $T = T_0 \cdot \left(1 + a \cdot \left(\frac{V}{\gamma C} \right)^\beta \right)$

Στο **Σχήμα 6.4** φαίνεται το τελικό μοντέλο δίκτυο, στο οποίο απεικονίζονται τόσο τα κεντροειδή των ζωνών όσο και οι σύνδεσμοι αυτών.

Σχήμα 6.4 Τελικό μοντέλο δίκτυο περιοχής μελέτης



Ολοκληρώνοντας, στον **Πίνακα 6.3** συνοψίζονται τα χαρακτηριστικά του τελικού μοντέλου δικτύου της περιοχής μελέτης.

Πίνακας 6.3 Χαρακτηριστικά μοντέλου δικτύου

Χαρακτηριστικό	Τιμή
Αριθμός Ζωνών	Σύνολο: 35
Αριθμός Συνδέσμων	- Σύνολο: 382 - Σύνδεσμοι οδικού δικτύων: 345 - Σύνδεσμοι κεντροειδών: 37
Αριθμός Κόμβων	- Σύνολο: 278 - Κεντροειδή: 35 - Κόμβοι οδικού δικτύου: 243

6.4. Εκτίμηση Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού έτους βάσης (2020)

Πέρα από τη διαμόρφωση του μοντέλου – δικτύου, για την ανάπτυξη του συνολικού κυκλοφοριακού μοντέλου της περιοχής μελέτης, απαιτείται η εκτίμηση της ζήτησης για μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα στο δίκτυο. Στην παρούσα περίπτωση, η ζήτηση αποτυπώνεται σε πίνακα προέλευσης – προορισμού οχημάτων σε μονάδες

επιβατικών οχημάτων (ΜΕΑ), μεταξύ των ζωνών (εσωτερικών και εξωτερικών) του μοντέλου-δικτύου, ο οποίος αφορά στην πρωινή ώρα αιχμής.

Η λεπτομερέστερη και πλέον συνήθης πρακτική εκτίμησης του πίνακα προέλευσης – προορισμού είναι εκείνη του μοντέλου τεσσάρων βημάτων (four-step model), τα τρία πρώτα βήματα του οποίου (γένεση, κατανομή και επιλογή μέσου) οδηγούν στην εκτίμηση του πίνακα αυτού⁶. Το τέταρτο βήμα (καταμερισμός της κυκλοφορίας) αντιστοιχεί στην ανάπτυξη και εφαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου της περιοχής μελέτης.

Στην παρούσα περίπτωση, αναπτύσσεται και εφαρμόζεται επιστημονικά τεκμηριωμένη παραλλαγή του μοντέλου τεσσάρων βημάτων, η οποία βασίζεται στη διαθεσιμότητα δεδομένων της περιοχής μελέτης και στα χαρακτηριστικά αυτής, όπως και στις απαιτήσεις εφαρμογής του μοντέλου για τα έτη στόχους. Το μοντέλο τεσσάρων βημάτων εφαρμόζεται σε αυτό το πλαίσιο ακολουθώντας την εξής διαδικασία:

- Αξιοποιούνται τα δεδομένα της έρευνας ερωτηματολογίων στα νοικοκυριά ώστε να εκτιμηθούν οι παραγωγές μετακινήσεων κάθε εσωτερικής ζώνης (παραγωγή μετακινήσεων στο μέρος που αφορά στη γένεση μετακινήσεων).
- Διαμορφώνεται πίνακας προέλευσης προορισμού του δείγματος των ερωτηματολογίων για τις εσωτερικές ζώνες, από όπου προκύπτουν οι έλξεις μετακινήσεων του δείγματος ανά ζώνη (έλξη μετακινήσεων στο μέρος που αφορά στη γένεση μετακινήσεων).
- Εξισορροπούνται οι έλξεις του δείγματος σε σχέση με τις συνολικές παραγωγές (balancing).
- Πραγματοποιείται κατανομή ανάμεσα στις εσωτερικές ζώνες και προκύπτει ο ημερήσιος πίνακας προέλευσης – προορισμού των εσωτερικών ζωνών.
- Με χρήση των δεδομένων κυκλοφορίας και των ερωτηματολογίων νοικοκυριού εκτιμάται ο πίνακας προέλευσης προορισμού για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
- Γίνεται επέκταση – προσαρμογή (matrix correction / matrix estimation) του πίνακα προέλευσης προορισμού με τη χρήση κυκλοφοριακών φόρτων και συνθετικής μεθόδου, ώστε να περιληφθούν οι μετακινήσεις από και προς εξωτερικές ζώνες καθώς και οι διαμπερείς μετακινήσεις.

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης του κυκλοφοριακού μοντέλου του Δήμου κεντρικής Κέρκυρας με τροποποιημένη προσέγγιση του τυπικού μοντέλου τεσσάρων βημάτων τεκμηριώνεται ως εξής: Πρώτον, η απουσία επίσημων, επικαιροποιημένων στοιχείων για τα χαρακτηριστικά εργασίας και λοιπών δραστηριοτήτων στην περιοχή μελέτης (από την ΕΛΣΤΑΤ), καθιστά αναγκαία την προσαρμογή των έλξεων του δείγματος με βάση τις παραγωγές (αντί για την ανεξάρτητη εκτίμησή τους χρησιμοποιώντας επεξηγηματικές μεταβλητές). Δεύτερον, παρακάμπτεται σε αυτή τη φάση το 3ο βήμα της επιλογής μέσου, αφού όπως προκύπτει από την έρευνα ερωτηματολογίων στα νοικοκυριά, στην υφιστάμενη κατάσταση, η συντριπτική πλειοψηφία των μετακινούμενων στην περιοχή μελέτης με μηχανοκίνητα μέσα. Συνεπώς, για την περίπτωση της υφιστάμενης κατάστασης, το εν λόγω βήμα δεν είναι αναγκαίο. Σε

⁶ Ortúzar, J.D., Willumsen, L.G. (2011). Modelling Transport, 4th Edition, Wiley, NY

επόμενη φάση και εφόσον αυτό απαιτηθεί, θα εισαχθεί αντίστοιχο μοντέλο για την αξιολόγηση σεναρίων που θα περιλαμβάνουν εναλλακτικά μέσα. Τρίτον, η προσαρμογή του τελικού πίνακα προέλευσης – προορισμού με τη χρήση κυκλοφοριακών φόρτων είναι αναγκαία για την εκτίμηση των εξωτερικών μετακινήσεων, των μετακινήσεων όχι με βάση την οικία, των τουριστικών μετακινήσεων, των κινήσεων βαρέων οχημάτων αλλά και για την βελτίωση της αξιοπιστίας του τελικού πίνακα προέλευσης – προορισμού ώρας αιχμής.

6.4.1 Εκτίμηση Παραγόμενων Μετακινήσεων

Αξιοποιώντας την έρευνα ερωτηματολογίων σε νοικοκυριά, εκτιμήθηκαν οι ρυθμοί ημερήσιας παραγωγής μετακινήσεων του δείγματος (ημερήσια παραγόμενα ταξίδια ανά νοικοκυριό) με μηχανοκίνητα μέσα για δύο σκοπούς μετακίνησης (εργασία/εκπαίδευση-HBW, λοιποί σκοποί – HBO), για τις αστικές και περιαστικές εσωτερικές ζώνες της περιοχής μελέτης (ζώνες 101-109 και 110-127 αντίστοιχα). Οι τιμές παρουσιάζονται στον **Πίνακα 6.4**:

Πίνακας 6.4 Ρυθμοί παραγωγής ημερήσιων μετακινήσεων με μηχανοκίνητο μέσο ανά νοικοκυριό

Σκοπός / Ζώνη	Αστική (101-109)	Περιαστική (110-127)
HBW	1.26	1.61
HBO	1.45	1.78

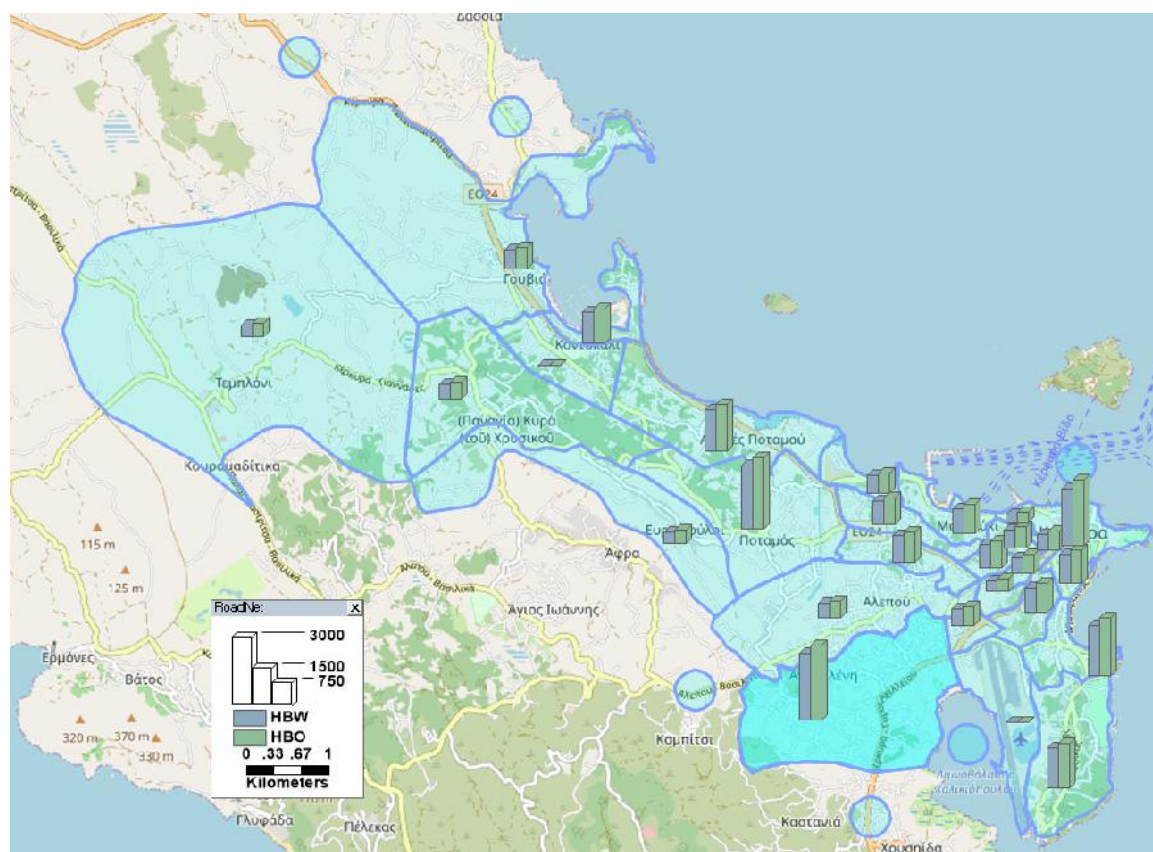
Είναι προφανές ότι στις περιαστικές ζώνες της περιοχής μελέτης η χρήση μηχανοκίνητων μέσων είναι μεγαλύτερη, εξ ου και ο αυξημένος αριθμός παραγόμενων μετακινήσεων με μηχανοκίνητα μέσα. Αντίθετα, όπως προκύπτει και από την έρευνα ερωτηματολογίων, μεγάλο μέρος των μετακινήσεων των ζωνών στην αστική περιοχή πραγματοποιείται πεζή.

Επιπλέον, από την έρευνα ερωτηματολογίων προκύπτει ότι το μέσο μέγεθος νοικοκυριού στην περιοχή μελέτης είναι 2.24 άτομα. Αξιοποιώντας την εκτίμηση πληθυσμού της ΕΛΣΤΑΤ στην περιοχή μελέτης, η οποία προσαρμόζεται ανά ζώνη, είναι δυνατός ο υπολογισμός των ημερήσιων παραγόμενων μετακινήσεων ανά ζώνη ως εξής:

$$\text{Παραγόμενες Μετακινήσεις Ζώνης: Ρυθμός παραγωγής μετακινήσεων} \times \frac{\text{Πληθυσμός ζώνης}}{\text{Μέγεθος νοικοκυριού}}$$

Στο **Σχήμα 6.5** φαίνονται σχηματικά οι παραγόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη για τους δύο σκοπούς μετακίνησης.

Σχήμα 6.5 Ημερήσιες παραγόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη – περιοχή μελέτης



6.4.2 Πίνακας Προέλευσης Προορισμού Δείγματος

Με βάση την έρευνα ερωτηματολογίων στα νοικοκυριά, είναι δυνατή η εκτίμηση των πινάκων προέλευσης – προορισμού του δείγματος, η οποία ανά σκοπό μετακίνησης φαίνεται στα Σχήματα 6.6 και 6.7.

Σχήμα 6.6 Πίνακας προέλευσης – προορισμού δείγματος για μετακινήσεις HBW

	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
101	4.00	1.00	2.00				2.00	1.00	3.00				3.00														
102																											
103	2.00							1.00					1.00	1.00			1.00		1.00	1.00					1.00		
104	1.00											1.00	1.00	1.00	1.00									1.00			
105	5.00		1.00	1.00			2.00		1.00			2.00	1.00	1.00											1.00		
106	1.00		2.00			1.00		1.00	1.00											1.00							
107							2.00		1.00							1.00				1.00							
108	1.00			1.00	2.00														2.00	2.00						1.00	
109	3.00		6.00		1.00							1.00			1.00	2.00			2.00								
110	1.00					1.00										2.00											2.00
111			1.00																								
112																											1.00
113																											
114	2.00		3.00	1.00	1.00	2.00								1.00	1.00												
115	4.00		2.00																								
116	3.00		4.00	1.00		4.00			1.00		4.00		1.00	4.00						1.00			1.00				
117	6.00		3.00				5.00		1.00	1.00			3.00			1.00	2.00		2.00		1.00					2.00	
118	2.00		1.00														1.00				1.00					1.00	1.00
119			1.00	1.00		1.00																					
120	2.00		2.00						1.00											2.00							2.00
121	3.00																2.00			1.00			2.00				3.00
122																			1.00		1.00						1.00
123			1.00						1.00																		
124	1.00		1.00																								1.00
125	4.00		3.00				1.00		1.00		1.00														1.00		
126				1.00	1.00					1.00	2.00								1.00							1.00	2.00
127																											

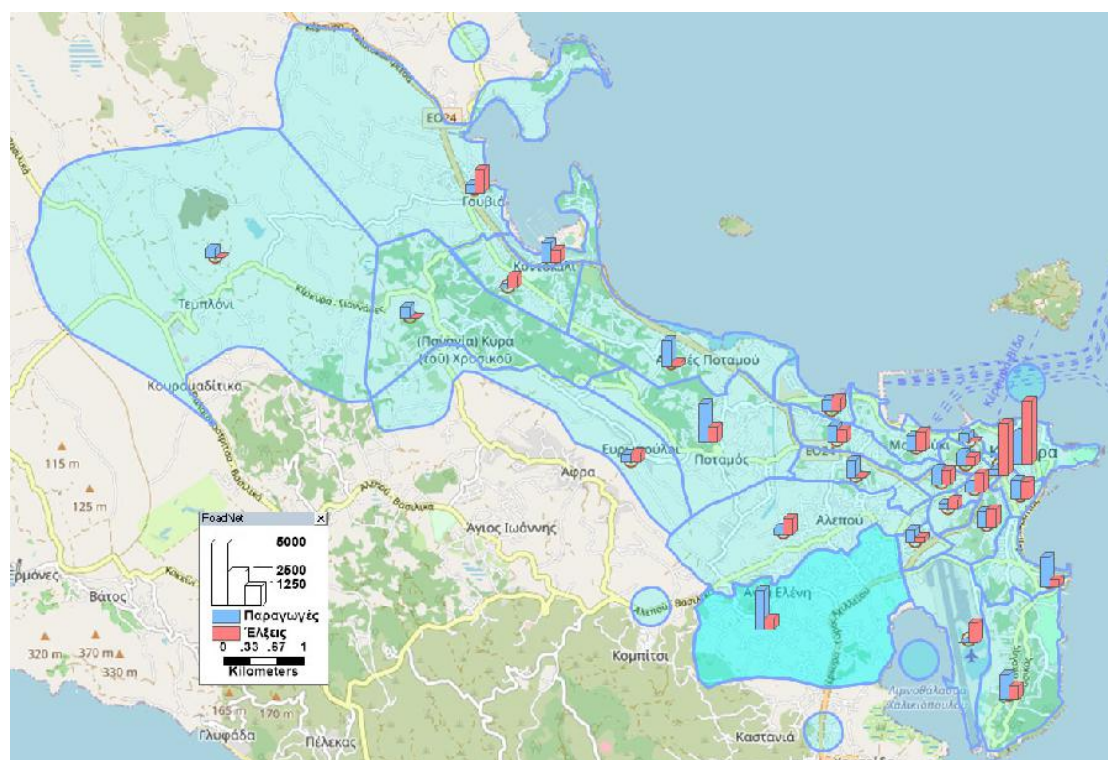
Σχήμα 6.7 Πίνακας προέλευσης – προορισμού δείγματος για μετακινήσεις HBO

	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
101	3.00	1.00	11.00	4.00	2.00			1.00		3.00	1.00	1.00		1.00		1.00		2.00	1.00	1.00							
102								1.00																			
103	3.00	--	--	--	1.00	1.00	--	2.00	1.00	--	--	--	--	2.00	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
104	5.00	--	3.00	1.00	1.00	1.00	--			--	--	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
105	5.00	--	2.00	1.00	4.00	1.00	1.00	2.00	3.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.00	--	--	--	--	--	--
106	3.00	--	1.00	--	--	3.00	--	1.00	--	--	--	--	--	--	1.00	2.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
107	1.00	--	--	--	--	--	--	4.00	--	--	--	--	--	--	--	1.00	--	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--
108	--	--	1.00	1.00	--	1.00	5.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--
109	2.00	--	3.00	1.00	3.00	--	--	2.00	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
110	--	--	2.00	--	--	--	--	3.00	--	--	--	--	--	2.00	--	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--
111																											
112																											
113														3.00	--	1.00											
114	7.00	--	5.00	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	3.00	--	--	1.00											
115	--	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.00	--	--	--	--	--	--
116	9.00	--	2.00	--	1.00	1.00	3.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2.00	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--
117	6.00	--	3.00	2.00	--	7.00	2.00	--	--	--	1.00	--	4.00	2.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
118	--	--	3.00	--	--	--	--	--	--	--	3.00	--	--	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
119	--	--	3.00	--	--	--	--	--	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
120	--	--	8.00	--	--	1.00	--	1.00	--	--	--	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
121	2.00	--	1.00	--	--	--	--	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--
122	2.00																										
123				1.00																							
124	1.00	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
125	3.00	--	4.00	--	--	--	--	2.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
126	--	--	1.00	1.00	--	1.00	--	--	--	--	4.00	--	--	--	--	--	--	--	1.00	1.00	--	--	--	--	--	--	--
127	--	--	1.00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

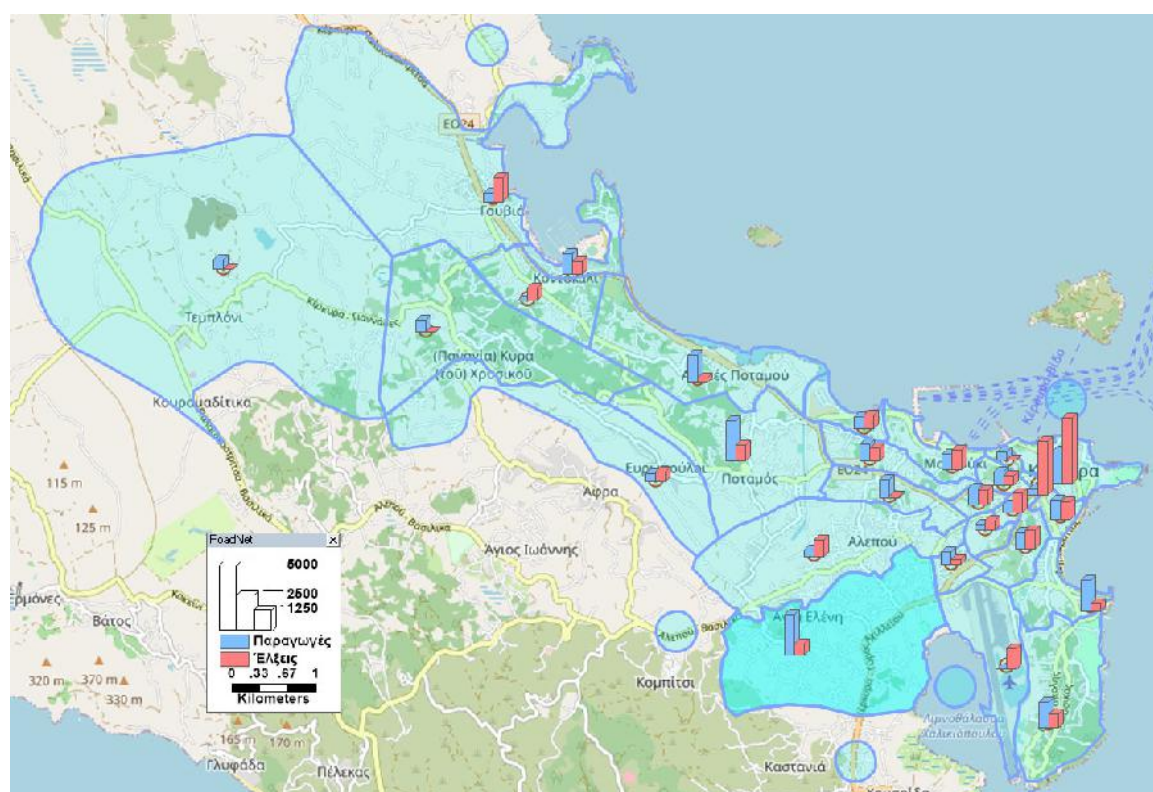
Με βάση τους πίνακες των **Σχημάτων 6.6 και 6.7** είναι δυνατή η εκτίμηση των συνολικών έλξεων των μετακινήσεων του δείγματος, ως το άθροισμα των επιμέρους γραμμών της κάθε στήλης (κάθε στήλη αντιστοιχεί σε μια εσωτερική ζώνη προσέλκυσης (έλξης) μετακινήσεων).

6.4.3 Εξισορρόπηση Παραγωγών - Έλξεων

Οι έλξεις του δείγματος εξισορροπούνται με βάση τις συνολικές παραγωγές για κάθε σκοπό ταξιδιού (balancing process). Στα **Σχήματα 6.8 και 6.9** φαίνονται οι εξισορροπημένες παραγωγές και έλξεις ανά σκοπό ταξιδιού.

Σχήμα 6.8 Ημερήσιες παραγωγές και εξισορροπημένες έλξεις παραγωγής μετακινήσεων – HTW

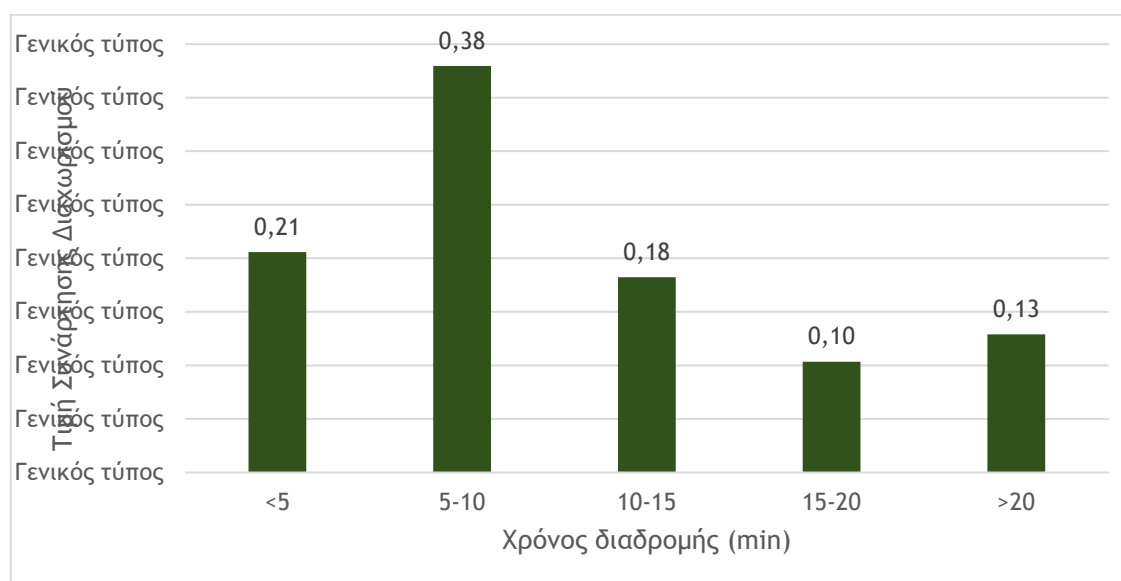
Σχήμα 6.9 Ημερήσιες παραγωγές και εξισορροπημένες έλξεις παραγωγής μετακινήσεων – ΗΤΟ



6.4.4 Κατανομή Μετακινήσεων

Για την εκτίμηση των μετακινήσεων ανάμεσα στις εσωτερικές ζώνες χρησιμοποιείται μοντέλο βαρύτητας, το οποίο εφαρμόζεται ανεξάρτητα για τις μετακινήσεις HBW και HBO. Χρησιμοποιείται διακριτή συνάρτηση διαχωρισμού ως προς το χρόνο μετακίνησης, η οποία προκύπτει από τις απαντήσεις των ερωτώμενων στην έρευνα προέλευσης – προορισμού σε σχέση με τον χρόνο που χρειάζονται ανά μετακίνησής τους. Η συνάρτηση φαίνεται στο **Σχήμα 6.10**:

Σχήμα 6.10 Συνάρτηση διαχωρισμού ως προς το χρόνο μετακίνησης περιοχής μελέτης



Αξιοποιώντας τη συνάρτηση διαχωρισμού και τις συνολικές παραγωγές και έλξεις των ζωνών, με την εφαρμογή μοντέλου βαρύτητας προκύπτουν οι ημερήσιοι πίνακες προέλευσης προορισμού των εσωτερικών ζωνών για τους δύο σκοπούς ταξιδιού:

Σχήμα 6.11 Ημερήσιος πίνακας προέλευσης – προορισμού εσωτερικών ζωνών περιοχής μελέτης - HBW

Matrix16 - Gravity Matrix (HBW) - pamazimix	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
101		0.00	600.86	150.14	77.34	15.15	126.51	67.58	155.10	72.31	64.96	12.73	131.53	14.27	24.53	87.58	112.23	11.55	64.97	121.07	32.81	41.83	0.00	20.33	73.74	131.73	0.00
102	21.60		10.49	4.03	1.92	0.21	4.25	1.84	5.67	2.72	1.52	1.15	3.06	0.05	0.79	2.94	3.33	0.40	2.45	4.06	1.24	1.50	0.00	0.97	2.67	4.59	0.00
103	146.49	0.00		27.75	13.31	21.94	21.65	11.45	25.44	12.27	17.90	6.40	23.80	21.11	4.45	14.94	20.06	2.02	11.07	20.65	5.59	7.13	0.00	4.93	12.06	22.45	0.00
104	211.65	0.00	205.46		24.75	29.92	43.51	21.50	49.26	24.20	26.06	12.95	45.20	29.26	8.55	30.39	39.57	4.27	21.75	41.60	10.92	12.80	0.00	9.94	23.32	43.45	0.00
105	227.79	0.00	339.03	83.23	--	224.59	88.20	32.28	72.66	40.71	14.60	26.23	130.59	124.82	20.54	11.73	99.17	8.23	37.69	72.67	18.75	23.92	0.00	14.23	40.42	75.25	0.00
106	225.53	0.00	123.99	37.87	35.00	--	40.04	14.64	32.50	18.40	24.78	11.89	61.40	12.32	9.21	32.02	46.97	3.87	14.09	22.65	8.00	10.82	0.00	7.91	19.34	34.18	0.00
107	123.44	0.00	89.28	23.18	11.12	17.92	--	10.66	23.51	12.13	18.04	6.48	20.36	17.62	4.00	10.04	17.37	2.53	10.87	23.78	5.00	6.89	0.00	4.96	11.62	21.79	0.00
108	114.71	0.00	101.26	27.12	13.03	21.02	25.33	--	28.85	14.10	20.06	7.53	23.86	21.67	4.71	17.07	20.36	2.35	12.63	21.15	6.78	8.01	0.00	5.77	13.54	25.22	0.00
109	221.10	0.00	150.88	41.51	16.93	33.32	44.31	16.09	--	25.56	36.50	13.14	40.36	31.62	8.22	30.50	34.54	4.13	23.06	42.16	11.54	14.84	0.00	10.37	25.06	46.75	0.00
110	160.30	0.00	118.48	31.79	16.50	30.12	39.25	14.61	41.71	--	27.51	11.87	36.21	26.36	7.43	31.73	31.85	4.57	26.89	42.03	14.11	17.98	0.00	11.74	30.42	56.65	0.00
111	214.74	0.00	147.96	36.17	16.41	30.75	40.55	17.64	44.03	22.74	--	12.14	37.01	29.21	7.63	26.18	31.91	3.61	26.37	30.55	11.13	17.91	0.00	9.30	21.83	40.67	0.00
112	46.04	0.00	32.22	8.64	4.15	5.65	10.20	3.90	3.52	4.50	6.70	--	7.50	5.50	1.51	5.51	5.40	0.75	4.06	7.75	2.02	2.57	0.00	1.95	4.35	8.10	0.00
113	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
114	434.50	0.00	263.67	54.12	14.20	55.52	57.79	24.78	55.72	31.27	41.96	20.13	104.00	--	15.75	55.37	75.10	6.55	28.95	55.27	14.40	10.39	0.00	13.24	21.07	57.52	0.00
115	106.79	0.00	81.37	20.63	12.10	21.96	25.19	9.22	20.68	11.51	10.58	7.49	20.40	19.25	--	15.79	23.43	2.87	10.46	20.01	5.20	6.63	0.00	4.78	11.22	20.59	0.00
116	85.29	0.00	59.90	16.67	9.31	10.88	20.40	7.38	17.24	12.08	13.22	6.00	20.30	14.77	4.26	--	23.02	2.29	11.23	23.18	5.08	7.23	0.00	5.93	12.04	22.42	0.00
117	624.60	0.00	481.20	118.57	76.30	138.84	141.20	51.60	119.10	73.21	87.46	41.97	166.92	121.38	30.39	130.45	--	13.89	68.12	133.25	33.88	43.25	0.00	31.14	73.08	136.20	0.00
118	200.10	0.00	140.20	37.53	20.07	25.42	17.25	17.28	13.15	32.15	32.53	14.01	43.70	21.85	9.47	41.73	42.16	--	25.87	57.11	14.94	18.91	0.00	13.53	21.95	59.58	0.00
119	116.14	0.00	83.27	21.81	10.78	18.75	24.87	16.02	31.67	21.86	16.20	7.30	22.54	15.61	4.62	16.04	19.87	2.81	--	31.50	9.30	12.61	0.00	7.47	21.34	30.71	0.00
120	516.68	0.00	382.50	102.61	53.63	62.26	128.28	47.15	121.16	90.34	88.77	38.52	116.95	65.18	23.68	110.55	105.87	15.32	98.78	--	55.22	87.16	0.00	67.26	119.00	221.61	0.00
121	102.31	0.00	74.96	16.17	7.76	10.85	20.07	6.07	11.14	57.74	45.94	19.55	59.49	12.00	12.74	51.45	52.51	7.52	65.86	171.49	--	64.57	0.00	29.30	57.10	100.00	0.00
122	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
123	50.44	0.00	41.85	10.67	5.39	9.77	12.54	5.04	15.65	11.14	9.65	3.04	11.74	9.57	2.41	11.29	10.74	1.53	12.70	20.26	8.79	22.37	--	9.70	25.06	54.60	0.00
124	44.25	0.00	30.90	8.21	4.14	7.80	10.44	3.82	10.05	7.29	7.10	3.10	9.47	5.90	1.54	9.11	9.66	1.24	7.95	22.56	4.47	9.05	0.00	--	9.62	18.59	0.00
125	232.23	0.00	245.20	88.63	18.35	33.62	44.28	17.40	20.68	38.06	33.40	13.69	39.99	19.20	8.20	34.47	30.25	5.04	44.09	81.24	30.36	11.82	0.00	19.43	--	173.52	0.00
126	170.59	0.00	77.42	20.28	9.78	17.74	23.20	9.32	29.68	20.31	17.83	6.98	21.33	15.00	4.27	18.38	18.77	2.08	23.50	43.20	16.28	25.96	0.00	10.44	49.77	--	0.00
127	36.97	0.00	20.51	6.54	3.42	6.28	8.18	3.19	13.15	7.94	6.20	2.43	7.43	5.42	1.52	7.14	6.80	0.97	8.03	17.94	5.36	14.22	0.00	6.13	10.96	40.89	--

Σχήμα 6.12 Ημερήσιος πίνακας προέλευσης – προορισμού εσωτερικών ζωνών περιοχής μελέτης - HBO

Matrix16 - Gravity Matrix (HBO) - pamazimix																											
	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
101		5.73	917.53	145.75	184.77	207.06	151.13	275.62	91.75	46.35	46.06	12.27	82.29	95.70	0.00	32.07	68.26	11.51	0.00	34.05	42.16	15.74	0.00	0.00	43.31	44.47	0.00
102	26.37		29.44	5.14	5.14	5.05	5.24	4.44	3.56	1.93	5.11	0.40	2.52	5.45	0.00	1.12	2.11	0.40	0.00	1.12	1.86	0.62	0.00	0.00	1.90	1.75	0.00
103	191.35	2.98		36.20	36.11	40.56	29.25	52.33	15.27	8.35	26.25	2.11	15.80	30.24	0.00	5.78	12.91	2.03	0.00	5.19	7.50	2.84	0.00	0.00	0.71	8.01	0.00
104	253.17	4.95	213.65		62.17	69.44	55.09	94.23	23.00	15.35	49.94	4.20	20.14	65.94	0.00	10.87	23.25	3.84	0.00	11.92	13.94	5.26	0.00	0.00	15.85	14.58	0.00
105	633.32	7.53	531.62	111.64		223.25	114.93	240.76	43.28	26.87	77.90	8.79	80.96	219.23	0.00	26.93	61.85	8.21	0.00	41.67	24.70	9.23	0.00	0.00	28.36	26.03	0.00
106	238.49	3.43	233.99	90.19	86.94		52.67	60.59	19.46	12.98	30.05	3.93	39.98	91.32	0.00	12.11	27.81	3.83	0.00	9.26	12.11	4.20	0.00	0.00	12.73	11.71	0.00
107	150.59	2.21	233.25	30.22	28.81	31.66		47.43	14.00	7.89	23.35	2.13	22.86	50.23	0.00	5.96	13.67	2.03	0.00	5.04	7.02	2.62	0.00	0.00	8.04	7.29	0.00
108	181.14	3.18	165.37	37.88	35.74	30.20	34.38		17.05	9.70	31.18	2.62	15.36	37.87	0.00	6.84	13.24	2.45	0.00	7.43	8.53	3.23	0.00	0.00	9.88	9.07	0.00
109	260.63	5.38	238.17	94.50	51.66	58.64	56.52	84.65		16.52	51.26	6.31	25.24	51.55	0.00	11.25	21.16	4.04	0.00	12.22	15.36	5.62	0.00	0.00	17.26	15.85	0.00
110	210.65	4.13	162.28	44.65	45.26	55.96	53.50	68.38	27.85		40.68	6.11	24.38	42.90	0.00	12.15	20.58	4.73	0.00	14.66	10.78	7.10	0.00	0.00	22.08	20.29	0.00
111	240.65	4.13	219.64	50.12	47.30	56.13	52.16	70.18	26.74	4.73		3.98	21.29	53.94	0.00	6.38	13.53	3.71	0.00	11.26	13.99	4.80	0.00	0.00	15.06	13.79	0.00
112	51.61	0.79	47.25	10.63	10.23	11.24	13.27	16.83	4.59	2.90	9.00		4.57	10.84	0.00	1.97	3.79	0.71	0.00	2.15	2.49	0.93	0.00	0.00	2.85	2.62	0.00
113	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
114	498.14	5.52	304.60	80.79	103.39	121.25	83.17	105.48	11.23	19.45	56.42	6.33	62.87		0.00	19.49	46.70	6.15	0.00	15.40	17.39	6.69	0.00	0.00	20.56	18.15	0.00
115	122.62	1.86	121.95	25.64	30.46	37.67	31.29	39.82	11.81	1.14	21.29	2.59	20.21	32.27	--	6.12	13.99	2.27	0.00	5.65	6.36	2.45	0.00	0.00	7.52	6.51	0.00
116	200.31	10.48	723.72	132.61	193.38	239.05	176.09	224.09	104.57	40.42	119.87	13.49	102.90	200.27	0.00	49.40	--	13.32	0.00	25.93	42.29	16.02	0.00	0.00	49.12	49.21	0.00
117	219.23	10.22	227.51	52.13	51.76	67.72	53.82	80.91	25.71	22.21	48.26	4.65	20.11	58.05	0.00	16.26	27.48	--	0.00	17.10	20.29	7.57	0.00	0.00	23.21	21.35	0.00
118	111.45	2.82	102.57	29.58	27.95	34.10	32.84	45.67	13.35	14.56	77.80	2.50	14.52	20.65	0.00	7.11	12.51	2.88	--	0.37	13.24	9.94	0.00	0.00	15.16	13.63	0.00
119	682.29	11.50	652.76	172.61	166.52	181.24	174.54	221.36	75.07	61.78	131.68	13.29	77.90	155.55	0.00	43.30	69.27	15.20	0.00	--	75.54	34.05	0.00	0.00	85.67	70.41	0.00
120	415.61	0.78	303.64	96.50	86.76	101.91	90.10	134.84	53.61	43.85	61.61	7.47	43.85	67.52	0.00	27.12	37.51	8.54	0.00	41.07	--	76.53	0.00	0.00	77.93	71.59	0.00
121	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
122	97.13	1.77	61.47	18.22	17.20	21.70	21.21	25.25	11.50	9.13	17.10	1.59	9.36	18.69	0.00	5.26	9.32	1.99	0.00	13.41	14.39	10.72			23.36	27.61	0.00
123	380.19	0.83	104.05	12.15	12.10	15.45	14.97	28.86	8.58	5.26	11.22	1.13	6.85	12.12	0.00	3.74	5.91	1.25	0.00	7.42	6.44	3.44	0.00		7.30	7.18	0.00
124	280.74	5.09	262.52	98.70	90.72	68.80	96.26	91.07	39.36	29.47	100.11	5.00	29.98	99.24	0.00	24.94	26.30	5.80	0.00	27.73	46.30	23.08	0.00		99.40	0.00	0.00
125	1400.37	2.90	131.26	29.50	27.86	35.43	33.13	45.53	14.18	14.73	27.55	2.62	24.81	29.58	0.00	7.47	12.68	2.93	0.00	13.86	23.22	12.02	0.00		37.94	--	0.00
126	56.18	1.10	110.16	11.54	11.15	13.77	13.25	17.89	7.20	5.78	10.82	1.41	5.93	11.80	0.00	3.33	3.27	1.29	0.00	6.28	9.10	6.77	0.00		14.77	17.67	--

- Σύμφωνα με την έρευνα νοικοκυριών, όπου καταγράφονται οι ώρες αναχώρησης των μετακινούμενων σε σχέση με το σκοπό μετακίνησης (μετακίνηση προς κάπου ή επιστροφή στην οικία), το 93% των μετακινούμενων κατά την ώρα αιχμής κατευθύνεται προς κάποιο σκοπό μετακίνησης και το 7% επιστρέφει στην οικία του.
- Για την μετατροπή των παρακάτω μετακινήσεων από μετακινήσεις ατόμων σε μετακινήσεις οχημάτων (ΙΧ και δίκυκλο), χρησιμοποιούνται οι συντελεστές του πίνακα , οι οποίοι επίσης προκύπτουν από την έρευνα νοικοκυριών. Θεωρείται ότι ένα δίκυκλο αντιστοιχεί σε 0.3 ΜΕΑ.

Πίνακας 6.5 Ρυθμοί παραγωγής ημερήσιων μετακινήσεων με μηχανοκίνητο μέσο ανά νοικοκυριό

Σκοπός	Ποσοστό ανά τύπο οχήματος		Μέση πληρότητα οχήματος	
	Δίκυκλο	ΙΧ	Δίκυκλο	ΙΧ
HBW	30%	70%	1.0	1.1
HBO	15%	85%	1.0	1.3

Χρησιμοποιώντας τους παραπάνω συντελεστές υπολογίζονται οι επιμέρους και ο συνολικός πίνακας προέλευσης προορισμού πρωινής ώρας αιχμής μετακινήσεων εσωτερικών ζωνών σε οχήματα. Ο συνολικός πίνακας πρωινής ώρας αιχμής φαίνεται στο **Σχήμα 6.13**:

Σχήμα 6.13 Πίνακας προέλευσης – προορισμού πρωινής ώρας αιχμής (εσωτερικές ζώνες)

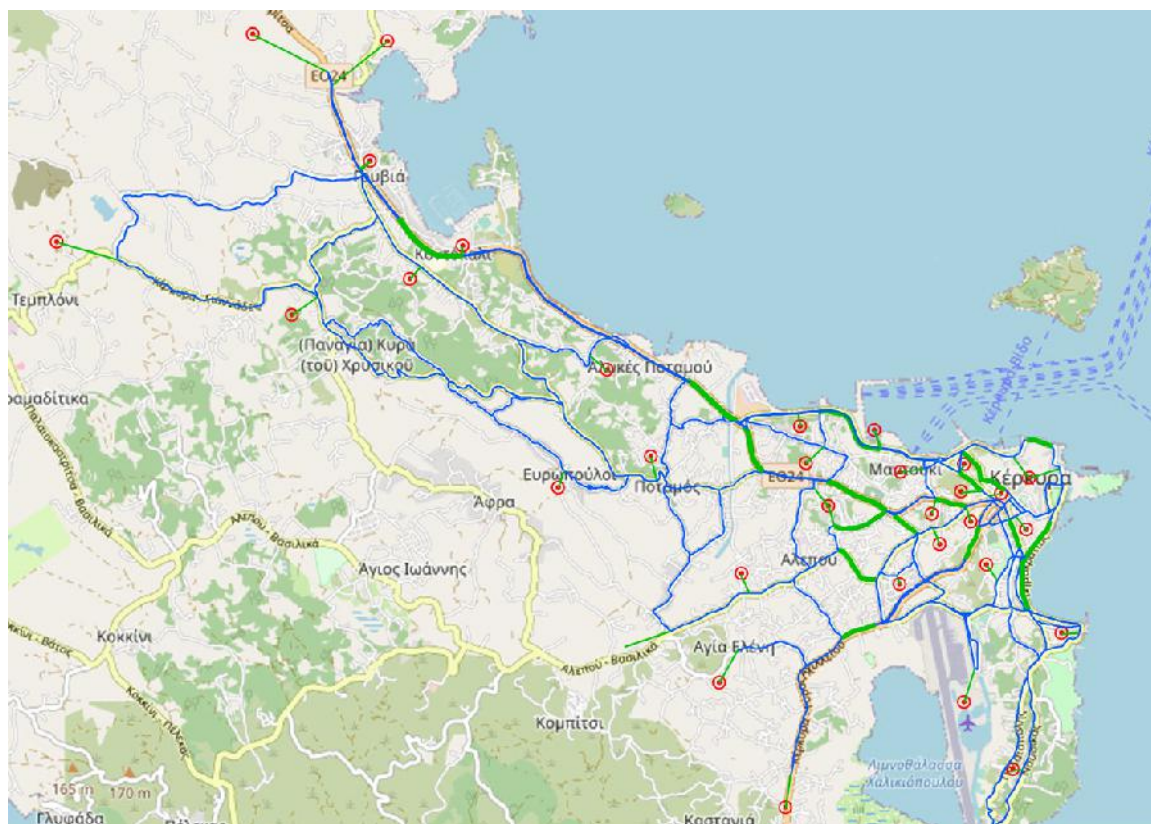
	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
101	0.01	1.57	120.80	29.66	25.59	27.35	23.47	29.51	19.99	10.31	21.44	3.93	15.79	28.08	2.56	9.29	18.77	3.62	5.30	15.98	8.78	4.11	0.60	2.31	10.83	13.51	0.38
102	3.79	0.00	3.79	0.76	0.61	0.74	0.78	0.87	0.72	0.36	0.70	0.12	0.47	0.70	0.06	0.30	0.45	0.08	0.17	0.42	0.26	0.16	0.01	0.07	0.37	0.49	0.01
103	31.71	0.45	0.00	7.31	7.64	6.61	4.86	6.52	4.78	2.82	4.98	0.94	2.94	7.39	1.13	2.12	7.42	1.84	1.62	6.08	3.56	0.71	0.52	0.67	3.26	3.04	0.33
104	53.52	0.47	41.18	0.00	7.94	9.04	7.89	9.91	6.00	3.26	7.08	1.29	5.41	9.01	0.75	3.08	5.67	0.98	1.63	4.77	2.51	1.35	0.12	0.73	3.31	4.32	0.08
105	90.94	0.70	68.87	15.59	0.00	28.16	15.99	15.06	8.83	5.27	10.67	2.54	16.46	28.42	1.52	7.19	13.04	1.62	2.63	7.43	3.86	2.37	0.10	1.20	5.44	7.36	0.06
106	39.53	0.34	31.21	7.32	11.13	0.00	7.34	6.94	4.24	2.62	5.04	1.20	7.43	12.46	0.86	3.38	6.95	1.02	1.34	4.14	2.17	1.07	0.13	0.61	2.74	3.48	0.08
107	22.00	0.23	17.50	4.59	4.08	4.31	0.00	5.09	3.20	1.87	3.78	0.71	2.45	4.44	0.50	1.66	3.37	0.76	0.95	3.13	1.64	0.68	0.14	0.43	1.92	2.30	0.09
108	26.77	0.32	21.35	5.59	4.76	5.16	4.91	0.00	3.91	2.13	4.52	0.81	2.95	5.23	0.52	1.92	3.70	0.80	1.07	3.41	1.87	0.80	0.15	0.48	2.23	2.68	0.09
109	38.18	0.48	31.10	7.77	6.25	7.51	7.98	8.83	0.00	3.40	7.15	1.29	4.82	7.17	0.66	3.08	4.81	0.89	1.71	4.60	2.62	1.46	0.11	0.72	3.52	4.63	0.07
110	29.94	0.37	24.63	6.08	5.30	6.98	7.40	7.02	5.50	0.00	5.50	1.16	4.47	6.11	0.56	3.18	4.34	0.92	2.03	5.01	3.01	1.80	0.08	0.80	4.19	5.61	0.05
111	35.42	0.40	28.73	7.26	5.90	6.99	7.41	8.20	5.59	3.06	0.00	1.21	4.46	6.71	0.65	2.88	4.64	0.91	1.53	4.44	2.35	1.27	0.11	0.68	3.11	4.05	0.07
112	7.72	0.07	6.27	1.58	1.30	1.48	1.90	1.77	1.08	0.60	1.29	0.00	0.90	1.48	0.14	0.57	0.96	0.18	0.30	0.89	0.45	0.25	0.02	0.14	0.60	0.79	0.01
113	0.83	0.02	0.15	0.28	0.87	0.39	0.13	0.16	0.25	0.24	0.23	0.05	0.00	0.65	0.17	0.13	1.05	0.28	0.15	0.76	0.41	0.00	0.08	0.06	0.27	0.14	0.05
114	67.79	0.52	50.90	11.69	22.36	20.94	11.90	11.08	6.74	4.06	8.01	1.94	12.29	0.00	1.24	5.47	10.25	1.34	2.09	5.97	3.06	1.79	0.12	0.95	4.20	5.62	0.07
115	17.78	0.17	15.99	3.58	3.52	4.76	4.40	4.10	2.41	1.39	2.91	0.70	3.14	4.13	0.00	1.93	2.86	0.39	0.70	1.88	0.96	0.65	0.01	0.32	1.42	1.99	0.01
116	14.98	0.16	12.15	3.07	3.11	3.90	3.69	3.48	2.21	1.65	2.65	0.59	2.46	3.50	0.38	0.00	3.45	0.57	0.83	2.70	1.28	0.71	0.06	0.41	1.71	2.24	0.04
117	104.48	0.94	94.83	21.26	22.53	30.25	24.79	23.09	13.63	9.05	16.39	3.96	19.90	26.35	2.13	13.41	0.00	2.34	4.58	12.43	6.32	4.23	0.08	2.09	9.31	12.98	0.05
118	34.97	0.37	29.06	7.04	6.17	8.33	8.68	8.22	5.19	4.06	6.37	1.35	5.41	7.21	0.64	4.17	5.29	0.00	1.98	5.39	2.81	1.90	0.01	0.90	4.17	5.78	0.01
119	20.18	0.25	17.04	4.08	3.26	4.26	4.53	4.71	3.86	2.81	3.75	0.72	2.76	3.78	0.34	1.96	2.63	0.54	0.00	3.20	2.03	1.26	0.04	0.52	2.87	3.90	0.03
120	95.93	1.02	79.53	19.37	16.67	22.36	23.78	22.55	15.04	11.52	17.50	3.70	14.46	19.42	1.66	11.31	13.65	2.67	6.57	0.00	10.83	8.75	0.15	4.54	15.76	21.66	0.09
121	56.39	0.74	48.19	11.41	9.17	12.23	12.93	13.55	10.51	7.73	10.49	1.95	7.73	10.62	0.85	5.35	7.02	1.39	4.40	12.07	0.00	6.71	0.10	1.94	13.48	18.24	0.06
122	0.22	0.01	0.04	0.07	0.12	0.06	0.04	0.08	0.09	0.07	0.01	0.00	0.03	0.04	0.22	0.10	0.07	0.46	0.35	0.00	0.13	0.04	0.02	0.04	0.28	0.19	0.08
123	11.43	0.15	9.86	2.31	1.89	2.54	2.67	2.80	2.09	1.53	2.12	0.39	1.59	2.19	0.16	1.20	1.43	0.27	0.83	2.76	1.83	2.40	0.00	0.63	3.80	6.67	0.00
124	8.08	0.09	6.68	1.64	1.44	1.89	2.00	1.92	1.26	0.98	1.48	0.31	1.20	1.66	0.14	0.94	1.19	0.25	0.55	2.38	0.95	0.82	0.03	0.00	1.34	1.91	0.02
125	38.24	0.51	32.52	7.77	6.34	8.31	8.75	9.19	7.16	5.31	7.15	1.32	5.20	7.28	0.61	3.64	4.99	1.05	3.03	8.55	6.75	5.40	0.20	1.34	0.00	17.78	0.13
126	19.98	0.27	16.65	4.11	3.45	4.34	4.54	4.72	3.85	2.92	3.78	0.72	2.69	3.89	0.39	1.97	3.01	0.73	1.74	5.17	4.05	3.66	0.35	0.81	7.47	0.00	0.22
127	7.24	0.10	6.24	1.46	1.20	1.61	1.69	1.77	1.32	0.97	1.34	0.25	1.00	1.39	0.10	0.76	0.91	0.17	0.52	1.75	1.16	1.51	0.00	0.40	2.40	4.21	0.00

6.4.6 Επέκταση Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού Εσωτερικών Μετακινήσεων

Για τη διαμόρφωση του τελικού πίνακα προέλευσης – προορισμού ώρας αιχμής (στον οποίο θα συμπεριλαμβάνονται και οι εξωτερικές ζώνες, οι μετακινήσεις όχι με βάση την οικία και η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων), επιλέγεται η ανάπτυξη συνθετικού πίνακα προέλευσης – προορισμού για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία, με χρήση μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (συνθετική μέθοδος διαμόρφωσης πίνακα. Για τον σκοπό αυτό, χρησιμοποιούνται στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου, στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης, σε συνδέσμους και κόμβους του οδικού δικτύου, για την ώρα αιχμής. Στη συνέχεια εφαρμόζεται κατάλληλος συνθετικός αλγόριθμος αντίστροφου

καταμερισμού, από τον οποίο γίνεται παραγωγή πίνακα προέλευσης – προορισμού της ώρας αιχμής για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε μονάδες επιβατικών οχημάτων (ΜΕΑ). Η εν λόγω μέθοδος είναι επιστημονικά τεκμηριωμένη και εφαρμόζεται εκτεταμένα σε ανάλογα προβλήματα. Η εφαρμοζόμενη μέθοδος σύνθεσης του μητρώου προέλευσης – προορισμού είναι εκείνη που προτείνεται από τον Nielsen⁷ και βασίζεται στον καταμερισμό της κυκλοφορίας με τη μέθοδο ισορροπίας χρήστη (user equilibrium), για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων. Η εκτίμηση βασίζεται σε ένα βασικό πίνακα προέλευσης – προορισμού, ο οποίος χρησιμοποιείται ως πίνακας αρχικοποίησης. Αν δεν υπάρχει διαθέσιμος τέτοιος πίνακας, (όπως στην περίπτωση των εξωτερικών ζωνών της περιοχής μελέτης) χρησιμοποιείται πίνακας αρχικοποίησης με πολύ μικρές θετικές τιμές, της τάξης του 0.1-0.01. Γίνεται η υπόθεση αμελητέων ενδοζωνικών μετακινήσεων, κάτι που είναι αποδεκτό στην περίπτωση αστικών περιοχών με μικρό μέγεθος και ανάλογα ζώνες μικρών διαστάσεων (οι οποίες δεν απαιτούν ενδοζωνικές μετακινήσεις με ΙΧ). Μέσω της μεθόδου, αξιοποιούνται οι φόρτοι για την εκτίμηση του τελικού πίνακα προέλευσης – προορισμού κατά την αιχμή, χρησιμοποιούνται δε κατάλληλα μέτρα (R^2 , RMSE, RMSE%) για την αξιολόγηση της πιστότητας του. Οι σύνδεσμοι καταμέτρησης φαίνονται στο **Σχήμα 6.14** (οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε κόμβους έχουν αναχθεί σε φόρτους κλάδων που συμβάλλουν στους κόμβους):

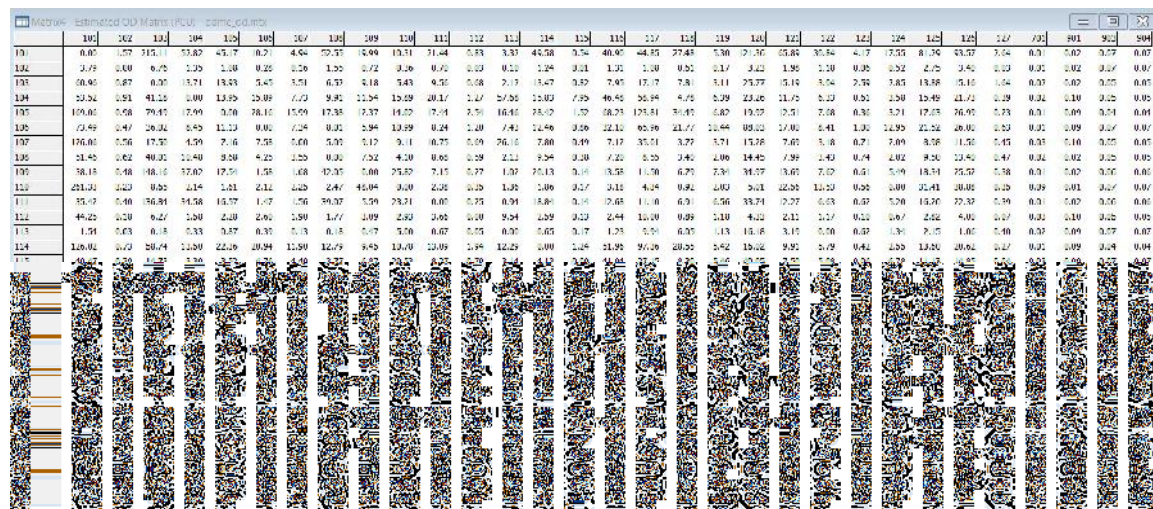
Σχήμα 6.14 Περιοχές μέτρησης φόρτων περιοχής μελέτης (οι σύνδεσμοι σημειώνονται με **πράσινο χρώμα**)



⁷ Nielsen O.A. (1998). Two new Methods for Estimating Trip Matrices from Traffic Counts. *Travel Behaviour Research: Updating the State of Play*. Ortuzar, J., Hensher, D. and S. Jara-Diaz. Pergamon Press, pp. 221-250.

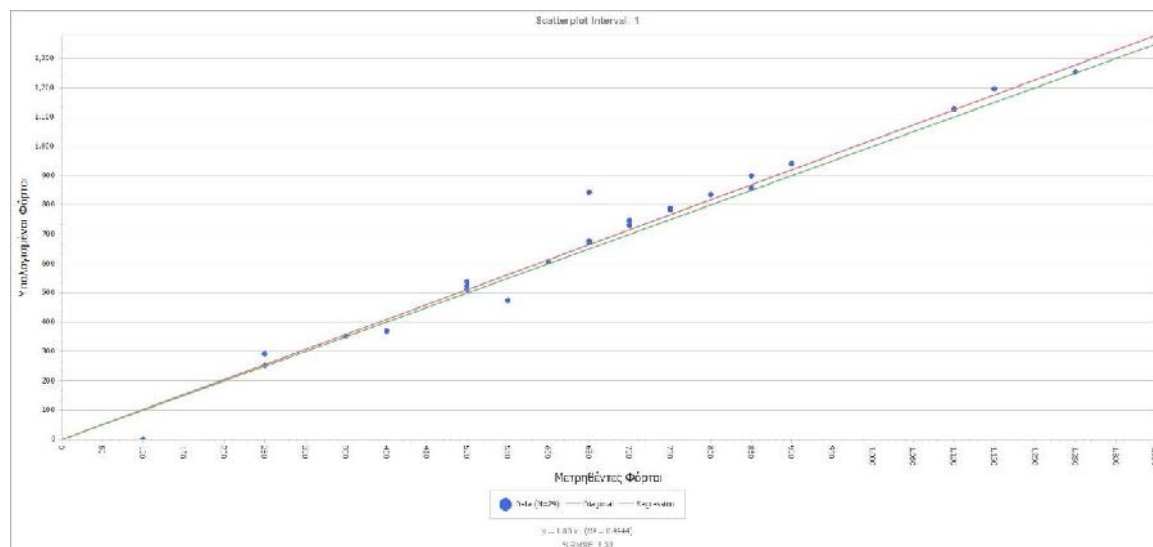
Στο **Σχήμα 6.15** φαίνεται ο τελικός πίνακας προέλευσης προορισμού ώρας αιχμής.

Σχήμα 6.15 Τελικός πίνακας προέλευσης – προορισμού ώρας αιχμής περιοχής μελέτης (μηχανοκίνητη κυκλοφορία – οχήματα)



Στο **Σχήμα 6.16** φαίνεται η συσχέτιση μετρηθέντων φόρτων με τους φόρτους του μοντέλου που παράγονται για την διαμόρφωση του τελικού πίνακα προέλευσης προορισμού.

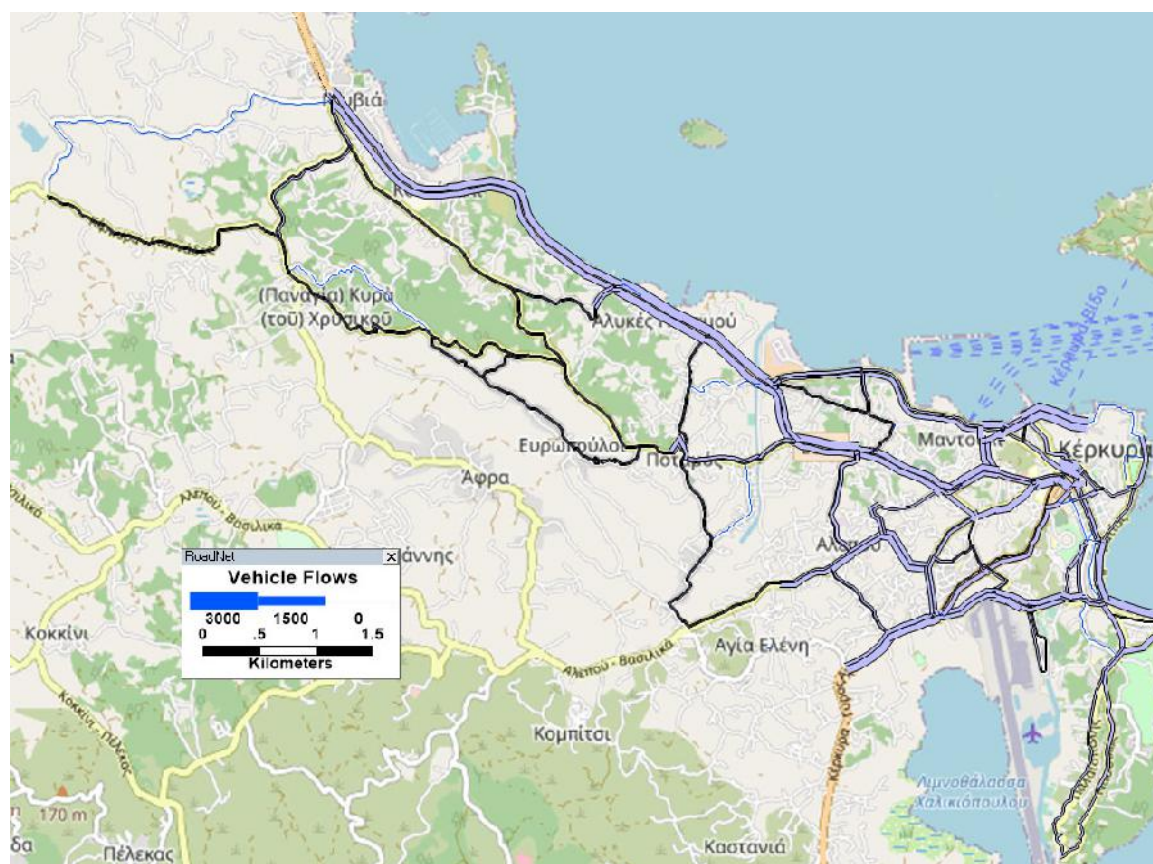
Σχήμα 6.16 Συσχέτιση μετρηθέντων και υπολογισθέντων φόρτων στο δίκτυο



Όπως προκύπτει από το **Σχήμα 6.16** (ισχυρή γραμμική συσχέτιση – $R^2=0.99$) αλλά και από την τιμή του %RMSE (8.33), η επέκταση – προσαρμογή του νέου πίνακα με βάση τους φόρτους είναι πολύ ικανοποιητική.

Ολοκληρώνοντας στο **Σχήμα 6.17** φαίνεται ενδεικτική φόρτιση του δικτύου για την ώρα αιχμής με βάση τον παραπάνω πίνακα προέλευσης – προορισμού. Σημειώνεται ότι φόρτοι κάτω των 200 ΜΕΑ/ώρα δεν είναι διακριτοί λόγω της κλίμακας του διαγράμματος φόρτων.

Σχήμα 6.17 Ενδεικτική φόρτιση δικτύου ώρας αιχμής



Σε ό,τι αφορά στους δείκτες απόδοσης του δικτύου, κατά την ώρα αιχμής παράγονται 46,925.00 οχηματοχιλιόμετρα και 1064.77 οχηματοώρες (σε ΜΕΑ), η δε μέση ταχύτητα στο δίκτυο είναι 42.1±10 km/h.

6.5 Σύνοψη Κεφαλαίου

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάπτυξη του μοντέλου της περιοχής μελέτης για τις τρέχουσες συνθήκες. Το μοντέλο αυτό θα αξιοποιηθεί σε επόμενη φάση για την αξιολόγηση προτεινόμενων παρεμβάσεων που θα προταθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ σε μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες.

7. ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

■ Γενικά Στοιχεία – Πληθυσμιακά & Δημογραφικά χαρακτηριστικά

- Η περιοχή μελέτης αποτελεί την μεγαλύτερη πληθυσμιακά Δ.Ε. τόσο του Δήμου όσο και της Π.Ε. Κέρκυρας και της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων. Η πόλη της Κέρκυρας συγκεντρώνει το 63% των μόνιμων κατοίκων της Δ.Ε.
- Η Δ.Ε. Κερκυραίων παρουσίασε κατά τη δεκαετία 1991-2001 πληθυσμιακή αύξηση ίση με 3,3% και τη δεκαετία 2001-2011 μείωση ίση με -4,5%. Αξιοσημείωτη είναι η διαχρονική μείωση που υφίσταται ο μόνιμος πληθυσμός της πόλης της Κέρκυρας, η οποία ξεπέρασε το -17,0% τη δεκαετία 2001-2011.
- Συγκρίνοντας την πυκνότητα κατοίκησης της Δ.Ε. Κερκυραίων τόσο με αυτήν των όμορων Δ.Ε. όσο και με τα υπερκείμενα χωρικά επίπεδα, διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για την πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή, με 960 κατοίκους ανά τ.χλμ., αισθητά μεγαλύτερη από αυτής της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (90 άτ./τ.χλμ.) και της Π.Ε. Κέρκυρας (163 άτ./τ.χλμ.).
- Η αναλογία μελών ανά νοικοκυριό είναι 2,4:1. Η πλειονότητα των νοικοκυριών της Δ.Ε. είναι διμελή (31%) και μονομελή (30%).
- Η Π.Ε. Κέρκυρας, ακολουθεί σε γενικές γραμμές τις τάσεις οικονομικής ύφεσης ή ανάκαμψης της χώρας, ωστόσο, το κατά κεφαλή ΑΕΠ κυμαίνεται διαχρονικά σε ελαφρώς χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με το κατά κεφαλή ΑΕΠ της περιφέρειας Ιονίων Νήσων και το μέσο όρο της χώρας. Επίσης, σύμφωνα με τα συγκριτικά στοιχεία του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. ανά περιφέρεια (τιμές € χιλ. 2018), η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων κατατάσσεται στην 3η σειρά μετά την Αττική και το Νότιο Αιγαίο.
- Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Δ.Ε. ανέρχεται σε 18.041 άτομα, από τους οποίους το 82,4% είναι απασχολούμενοι και 17,6% άνεργοι. Το ποσοστό ανεργίας στη Δ.Ε. Κερκυραίων είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο της Χώρας, της Π.Ε. και του Δήμου (18,7%, 18,5% και 18,1% αντίστοιχα) ενώ κυμαίνεται στο ίδιο επίπεδο με αυτό της Περιφέρειας.
- Ως προς τη διάρθρωση της απασχόλησης ανά παραγωγικό τομέα, στη Δ.Ε. Κερκυραίων κυριαρχεί ο γ' γενής τομέας με ποσοστό 87,1% (το υψηλότερο στην Π.Ε.) και αρκετά μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα ποσοστά των υπερκείμενων χωρικών ενότητων, κάτι που συνιστά ένδειξη εξειδίκευσης της Δ.Ε. στον τομέα αυτό. Το ποσοστό των απασχολούμενων της Δ.Ε. Κερκυραίων στον β' γενή τομέα είναι της τάξης του 11%, αρκετά χαμηλότερο από τα αντίστοιχα της Χώρας αλλά και της Περιφέρειας και ταυτόχρονα και το χαμηλότερο μεταξύ των Δ.Ε. της ευρύτερης περιοχής. Ιδιαίτερα περιορισμένη είναι η παρουσία του πρωτογενή τομέα σε ολόκληρη τη Δ.Ε.
- Αναφορικά με το κτηριακό απόθεμα, τα παλιά κτήρια προ του 1919 έχουν σημαντική παρουσία στη Δ.Ε. Κερκυραίων. Το 20% των κτηρίων της Δ.Ε. Κερκυραίων κτίστηκαν πριν το 1919, με το αντίστοιχο ποσοστό στην πόλη της Κέρκυρας να φθάνει το 33% και στους Εβροπούλους το 46%. Το 86% των κτηρίων της Δ.Ε. Κερκυραίων χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως

Κατοικία. Κυριαρχούν τα χαμηλά κτήρια, με το 33% αυτών να είναι ισόγεια και το 42% να έχουν 1 όροφο πάνω από το ισόγειο.

■ **Χωροταξικά – Πολεοδομικά χαρακτηριστικά**

- Σύμφωνα με το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο, η Περιφέρεια εντάσσεται στο δημιουργούμενο δυτικό άξονα ανάπτυξης εθνικής εμβέλειας, που συνδέεται με τον άξονα μεταφορών της Ιόνιας Οδού. Η πόλη της Κέρκυρα εντάσσεται στους αστικούς, τουριστικούς πόλους εθνικής εμβέλειας για τους οποίους προτείνονται μέτρα αναστολής της διάχυσης του αστικού χώρου με τη μορφή της εκτός σχεδίου δόμησης και ανάσχεση της γραμμικής ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων ενώ προωθείται η χωρική οργάνωση των τουριστικών πόλων. Ειδικότερα, προτείνεται η ενίσχυση υποδομών πανεπιστημίου και έρευνας, πολιτισμού και διοίκησης στο πλαίσιο της διεκδίκησης της έδρας της Μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου. Διερευνάται η χωροθέτηση των νέων υποδομών διοίκησης στον περιαστικό χώρο της πόλης της Κέρκυρας. Προωθείται το νέο Γενικό Κατάστημα Κράτησης σε εφαρμογή των κατευθύνσεων του Ειδικού Πλαισίου.
- Στην ευρύτερη χωρική ενότητα του παράκτιου χώρου προωθείται η διασύνδεση των παράκτιων τουριστικών περιοχών μεταξύ τους και με την ενδοχώρα με παράλληλη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος. Δίνεται ως κατεύθυνση η διατήρηση απόστασης των νέων οδικών αξόνων από την παραλία και πρόβλεψη παρακαμπτηρίων οδών στους ανεπτυγμένους τουριστικά οικισμούς καθώς και η διάνοιξη κάθετων προς την παραλία οδών με την προϋπόθεση ένταξης στο τοπίο και λαμβάνοντας υπόψη τη χωρητικότητα της παραλίας. Στη χωρική ενότητα του αστικού χώρου προωθούνται οι αρχές της «συμπαγούς πόλης». Προωθείται η προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών πόρων και των ιστορικών κέντρων, αναδεικνύοντας τον πολιτισμό ως βασική συνιστώσα των πόλεων. Προτεραιότητα δίνεται σε αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών με στόχο: ένα αναβαθμισμένο περιβάλλον κατοικίας και εργασίας, αυξημένη ελκυστικότητα ως τουριστικοί προορισμοί, εξοικονόμηση ενέργειας και βιοκλιματικός σχεδιασμός σε κτίρια και στον δημόσιο χώρο, πρακτικές καινοτομίας και «έξυπνων πόλεων», προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, ενίσχυση των «πράσινων» μέσων μαζικής μεταφοράς και των «ήπιων» μορφών μετακίνησης.
- Για το λιμάνι της Κέρκυρας προωθείται η ανάπτυξη υποδομών διεθνούς και περιφερειακής κρουαζιέρας και προωθείται η διερεύνηση της δυνατότητας ανάπτυξης τους ως «home port» λιμένες κρουαζιέρας. Προτείνεται επίσης η ένταξη των υδροπλάνων ως νέου μεταφορικού μέσου περιφερειακής και διαπεριφερειακής εμβέλειας με χωροθέτηση υδατοδρομίων κατά προτεραιότητα στο λιμάνι της Κέρκυρας, καθώς και στα τρία Διαπόντια Νησιά. Ως προς τις αεροπορικές μεταφορές προτείνεται ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών των τριών αερολιμένων της Περιφέρειας (Κέρκυρας, Κεφαλονιάς και Ζακύνθου), καθώς αποτελούν διεθνείς πύλες εισόδου / εξόδου.

- Σήμερα, η παλιά πόλη της Κέρκυρας αποτελεί το «ιστορικό κέντρο» μιας ευρύτερης πόλης, που αναπτύσσεται στην ενδοχώρα, νότια και δυτικά της και επίσης είναι το διοικητικό, κοινωνικό και οικονομικό κέντρο της περιοχής της, με σημασία για όλη την νησιώτικη Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. Έχει ενταχθεί στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO και ταυτόχρονα προστατεύεται από το ΥΠ.ΠΟ. και το Υ.Π.ΕΝ. ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο, παραδοσιακός οικισμός και αρχαιολογικός χώρος.
 - Το ιστορικό κέντρο της πόλης συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό δημόσιων υπηρεσιών, πολιτιστικών και θρησκευτικών χώρων, καθώς και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (Ιόνιο Πανεπιστήμιο, κ.λπ.), που συνθέτουν το βαθμό εξάρτησης της δημόσιας, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής των κατοίκων του νησιού με το ιστορικό κέντρο.
 - Οι κύριες δραστηριότητες, που αφορούν την εξυπηρέτηση των πολιτών από δημόσιες υπηρεσίες, την πρόσβαση σε χώρους πολιτισμού και πολιτιστικές δραστηριότητες, περνούν από την Παλιά Πόλη της Κέρκυρας και τις ζώνες επιρροής της.
 - Στο μεγαλύτερο τμήμα της παλιάς πόλης, το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δεν έχει εφαρμοστεί, λόγω του δαιδαλώδους οδικού δικτύου που είχε διαμορφωθεί εντός των τειχών. Τα πλάτη των δρόμων αυτών κυμαίνονται από 1 έως 3 μέτρα.
 - Χωρίς εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο παραμένουν σημαντικά τμήματα των γειτονιών του Αγ. Σπυρίδωνα και του Ανεμόμυλου.
 - Μεγάλο τμήμα της έκτασης της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων, με εξαίρεση το βορειοδυτικό τμήμα της, καταλαμβάνουν οι οριοθετημένοι οικισμοί οι οποίοι δεν έχουν συνεκτική μορφή αλλά αναπτύσσονται στις περισσότερες περιπτώσεις γραμμικά, εκατέρωθεν των οδικών αξόνων. Κατά μήκος αυτών χωροθετούνται επίσης και οι περισσότερες εμπορικές χρήσεις. Στο βορειοδυτικό τμήμα της Δ.Ε. κυριαρχούν οι καλλιέργειες και οι δασικές εκτάσεις, ενώ σε όλη την Δ.Ε. υπάρχουν διασκορπισμένα τουριστικά καταλύματα.
- **Οδικό δίκτυο – Υποδομές**
- Από τις αυτοψίες διαπιστώθηκε ότι σε αρκετές κεντρικές οδούς υπάρχουν πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, τα οποία βρίσκονται σε καλή κατάσταση.
 - Σε πολλές περιπτώσεις το λειτουργικό πλάτος οδού μειώνεται σημαντικά, λόγω εκτεταμένων παράνομων σταθμεύσεων.
 - Οι βασικές πύλες εισόδου / εξόδου της πόλης της Κέρκυρας είναι:
 - Εθνικής Αντιστάσεως (μεταξύ Ν.Ζερβού & Ανδρ.Κάλβου)
 - Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας (καθολικό νεκροταφείο) , Καπουτσίνων (μεταξύ Αστεροσκοπείου & Σπ.Βουτσινά)
 - Επ. Οσός Κέρκυρας – Πέλεκα (μεταξύ Κάτω Κουλινών & Φελίξ Λαμές)
 - Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου (μεταξύ Λεωφ. Επτανήσου & ΕΡΤ)
 - Λ. Δημοκρατίας (μεταξύ Ομήρου & Αλ. Δεσύλλα)

■ Στάθμευση

- Σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής 2011 της ΕΛΣΤΑΤ, στη Δημοτική Ενότητα Κερκυραίων του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων:
 - Έχουν καταγραφεί 15.909 Ι.Χ. αυτοκίνητα, με τον δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά 1.000 κατοίκους για το ίδιο έτος να είναι ίσος με 401 Ι.Χ./1000 μόνιμους κατ.
 - Έχουν καταγραφεί 6.145 θέσεις στάθμευσης σε pilotis και υπόγεια γκαράζ, συνεπώς για το 40% περίπου των ΙΧ οχημάτων υπάρχει διαθέσιμη θέση στάθμευσης εκτός οδού (αναλογία Ι.Χ. οχημάτων και θέσεων στάθμευσης 2,6 Ι.Χ./θέση στάθμευσης).
 - Με δεδομένο ότι υπάρχουν θέσεις στάθμευσης εκτός οδού, μόνο για το 40% των οχημάτων των μόνιμων κατοίκων δημιουργούνται προβλήματα με τις παράνομες σταθμεύσεις, ιδίως στην κεντρική περιοχή, όπου συνυπάρχουν η πυκνή κατοικία, οι χρήσεις εμπορίου και αναψυχή.
- Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή ο αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων στην κεντρική περιοχή ανήλθε σε 3.908, τα οποία ανήκουν σε κατοίκους της περιοχής. Παρότι η ζήτηση των κατοίκων καλύπτεται οριακά από την υφιστάμενη προσφορά των 4.056 νόμιμων θέσεων, ένας μικρός αριθμός κατοίκων σταθμεύει παράνομα και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες.
- Από τις απογραφές στάθμευσης στην κεντρική περιοχή προέκυψε ένας μεγάλος αριθμός παράνομων σταθμεύσεων, που αντιστοιχεί στο 36% περίπου των συνολικά σταθμευμένων οχημάτων. Το 85% περίπου των νόμιμων θέσεων (3.453 από τις 4.056), βρέθηκαν κατειλημμένες κατά τη διάρκεια της απογραφής. Το ποσοστό κατάληψης των νόμιμων θέσεων στάθμευσης είναι πολύ υψηλό με συνέπεια τις ώρες αιχμής λειτουργίας καταστημάτων και υπηρεσιών να είναι σχεδόν αδύνατη η ανεύρεση ελεύθερης θέσης στην κεντρική περιοχή.
- Από τα στοιχεία των απογραφών στην κεντρική περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων, προκύπτει σημαντικό έλλειμμα θέσεων στάθμευσης στην οδό, της τάξης των 1.300 θέσεων.
- Από την έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης κατά μήκος δύο Διαδρομών Ελέγχου τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι:
 - Σε μία τυπική μέρα, στο Σύνολο των δύο Διαδρομών της έρευνας, στο χρονικό διάστημα από τις 6:00 το πρωί έως τις 22:00 το βράδυ, σταθμεύουν 975 οχήματα. Από αυτά, 421 οχήματα σταθμεύουν στις 146 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις των δύο Διαδρομών ελέγχου, ενώ 554 (δηλ. το 57% περίπου των καταγραφέντων οχημάτων) σταθμεύουν παράνομα.
 - Καταγράφεται υψηλό ποσοστό συσσώρευσης (πάνω από 85% των θέσεων) και στις δύο Διαδρομές ελέγχου σχεδόν σε όλη τη διάρκεια της έρευνας ενώ η μέγιστη συσσώρευση πλησιάζει το 100%. Και στις δύο περιοχές των Διαδρομών ελέγχου καταγράφεται έντονη ζήτηση

στάθμευσης σχεδόν σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, με υψηλότερο συντελεστή εναλλαγής (3.4 οχ. θέση) και μικρότερη μέση διάρκεια στάθμευσης διαβατικών οχημάτων (2.9 ώρες) στις θέσεις της οδού Ι. Θεοτόκη κατά μήκος της οποίας έχει σχεδιαστεί η Διαδρομή 1.

- Ο αριθμός των νόμιμων θέσεων δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών και στις δύο Διαδρομές σε όλη τη διάρκεια της έρευνας. Ο αριθμός των απαιτούμενων θέσεων είναι υπερδιπλάσιος της προσφοράς των 65 θέσεων στη Διαδρομή 1 από τις 07:00 έως και τις 20:00, ενώ στη Διαδρομή 2 (με προσφορά 81 θέσεις) το έλλειμμα κυμαίνεται από 26 έως 70 θέσεις με τη μέγιστη του τιμή (70) να καταγράφεται στις 12:00. Αλλά και η ζήτηση στάθμευσης από κατοίκους, όπως αυτή εκφράζεται με τον αριθμό των σταθμευμένων οχημάτων στις 06:00, δεν καλύπτεται από την προσφορά τόσο κατά μήκος της Διαδρομής 1 (110 σταθμεύσεις νόμιμες και παράνομες με προσφορά 65 θέσεων όσο και κατά μήκος της Διαδρομής 2 (107 σταθμεύσεις με προσφορά 81 θέσεων).

► **M.M.M.**

- ο Η περιοχή μελέτης, εξυπηρετείται από γραμμές του Αστικού και του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας. Αρκετές γραμμές της αστικής συγκοινωνίας έχουν ως αφετηρία την Πλατεία Σαρόκου, επιβαρύνοντας κυκλοφοριακά και κυρίως περιβαλλοντικά την κεντρική περιοχή της πόλης. Επίσης οι γραμμές του υπεραστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας που κατευθύνονται προς Βορρά, διέρχονται υποχρεωτικά από κεντρικές οδούς λόγω έλλειψης παρακαμπτήριων οδών. Επίσης, πολλά οχήματα υποχρεούνται κατά την άφιξη τους να εισέλθουν στην κεντρική περιοχή ώστε να κάνουν αναστροφή για να εισέλθουν στον τερματικό σταθμό, επιβαρύνοντας την κυκλοφορία.
- ο Στην περιοχή του κέντρου υπάρχουν πολλές πιάτσες ταξί, με αρκετές θέσεις η καθεμία.
- ο Στην κεντρική περιοχή διενεργούνται περιηγητικές διαδρομές από μεγάλα τουριστικά οχήματα τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις δυσκολεύονται, εξ αιτίας του μεγέθους τους, να κινηθούν, ειδικά σε στενούς δρόμους, με αποτέλεσμα να παρακωλύουν την κίνηση των υπολοίπων οχημάτων.

► **Πεζοί – Ποδήλατα**

- ο Στην κεντρική περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων καταγράφονται έντονες ροές πεζών. Σε πολλές περιπτώσεις η συνεχής κίνηση τους (με δεδομένη και τη μη λειτουργία των σηματοδοτών στις κρίσιμες διαβάσεις) δυσχεραίνει την κυκλοφορία των οχημάτων και επιτείνει το πρόβλημα που προκαλεί η παράνομη στάθμευση.
- ο Στο Ιστορικό Κέντρο όλες οι τοπικές οδοί είναι χαρακτηρισμένες ως πεζόδρομοι, ενώ οι βασικοί πεζόδρομοι του κέντρου οι οδοί Ν. Θεοτόκη, Γ. Θεοτόκη και Βελησσαρίου παραβιάζονται συχνά από διερχόμενα οχήματα.
- ο Στην περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων έχει κατασκευασθεί δίκτυο ποδηλατοδρόμων που καλύπτει μεγάλο τμήμα της κεντρικής περιοχής, το οποίο όμως σήμερα δεν λειτουργεί. Αυτό συμβαίνει είτε επειδή δεν είναι προσβάσιμο καθώς καταλαμβάνεται από σταθμευμένα

οχήματα (χρησιμοποιείται πρακτικά ως λωρίδα στάθμευσης), είτε επειδή δεν είναι πλέον ευδιάκριτο καθώς η σήμανση του δεν ανανεώθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το μόνα τμήματα του ποδηλατόδρομου που χρησιμοποιούνται είναι κατά μήκος της οδού Λοχαγού Σ. Βλάικου με αφετηρία την παραλία και στο νότιο τμήμα της οδού Λ. Δημοκρατίας παράλληλα με το αλσύλλιο της.

■ **Ατυχήματα**

- Από 1/1/2018 έως 31/12/2021 καταγράφηκαν συνολικά 64 ατυχήματα από τα οποία τα 8 ήταν θανατηφόρα, τα 5 είχαν βαρύ και τα 51 ελαφρύ τραυματισμό.
- Η οδός στην οποία καταγράφηκαν τα περισσότερα ατυχήματα, την τετραετία 2018-2021 είναι η Εθνική Οδός Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας.

■ **Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων στα νοικοκυριά**

- Τα νοικοκυριά με 1 έως 2 μόνιμα μέλη είναι τα περισσότερα (65%)
- Το 89% των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον ένα Επιβατικό Ι.Χ. όχημα
- Το 66% του συνόλου των οχημάτων των νοικοκυριών του δείγματος χρησιμοποιούν για στάθμευση κάποιον δημόσιο χώρο
- Το σύνολο των μελών των νοικοκυριών που δεν δήλωσαν ωράριο εργασίας άρα και δεν εργάζονται ανέρχεται στο 50% επί του συνόλου
- Το ποσοστό των μελών που ανήκουν στις παραγωγικές ηλικίες (άνω των 18 ετών και κάτω των 65) και εργάζονται ανέρχεται στο 50% επί του συνόλου
- Η πλειοψηφία εξ αυτών εργάζεται με σταθερό ωράριο εργασίας (ποσοστό 80% περίπου), ενώ ακολουθούν αυτοί που εργάζονται με ελαστικό ωράριο (ποσοστό 10% περίπου). Το υπόλοιπο 10% εργάζεται με εναλλασσόμενο ή περιοδικό ωράριο
- Σε ότι αφορά στην ειδική κατηγορία των ατόμων κάτω των 18 ετών δεν εργάζεται κανένας, ενώ σε ότι αφορά στην κατηγορία των ατόμων άνω των 65 ετών, ένα ποσοστό 0,3% συνεχίζει να εργάζεται
- Το 89% των μετακινήσεων έχουν και τα δύο άκρα τους εντός της Περιοχής Μελέτης, το 11% των μετακινήσεων έχουν ένα από τα δύο άκρα τους εκτός της Περιοχής Μελέτης
- Το 46% των μετακινήσεων που καταγράφηκαν πραγματοποιούνται με σκοπό την επιστροφή στο σπίτι, το 26% με σκοπό την εργασία, ενώ το 11% των μετακινήσεων έχουν ως σκοπό μετακίνησης τα ψώνια και τις ατομικές υποθέσεις και το 6% την εκπαίδευση
- Το 55% των μετακινουμένων χρησιμοποιούν για τη μετακίνηση τους το Ι.Χ. είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες, το 24% μετακινείται πεζή ενώ οι μετακινήσεις που καταγράφηκαν με Δίκυκλη Μηχανή ήταν 17%
- Το ποσοστό επιλογής των Δημοσίων Συγκοινωνιών ως μέσο μετακίνησης ανέρχεται στο 3%
- Ως προς το πλήθος των ατόμων που χρησιμοποιούν το ΙΧ για τις μετακινήσεις τους, στο 28% των περιπτώσεων επιβαίνουν εκτός του οδηγού και 1 επιβάτης, στο 6% 2 επιβάτες και στο 1% 3 ή περισσότεροι επιβάτες.

■ **Αξιολόγηση ποιοτικών δεικτών Συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, Ποδηλάτου και Πεζή Μετακίνησης και Ι.Χ./ δίκυκλων**

- Σε ό,τι αφορά στην αξιολόγηση της υποδομής και του τρόπου λειτουργίας του οδικού δικτύου και των δημοσίων συγκοινωνιών στη Δ.Ε Κερκυραίων και στη βάση των απαντήσεων που συγκεντρώθηκαν, αυτή χαρακτηρίζεται:
 - ως «μέτρια» και «χαμηλή» από τους περισσότερους χρήστες της πεζή μετακίνησης,
 - ως «κακή» από τους περισσότερους χρήστες ποδηλάτου,
 - ως «κακή» και «χαμηλή» από τους περισσότερους χρήστες της δημοτικής συγκοινωνίας, του Ι.Χ. οχήματος και της δίκυκλης μηχανής.
- Σε ότι αφορά στην χρήση επιβατικού ΙΧ, ημιφορτηγού, δίκυκλης μηχανής, κατά φθίνουσα σειρά (από το πιο σοβαρό στο λιγότερο σοβαρό) στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτουν:
 - η ποιότητα οδοστρώματος,
 - οι συνθήκες στάθμευσης,
 - η κυκλοφοριακή συμφόρηση, και
 - η εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των Ατόμων με Κινητικά Προβλήματα (ΑΜΚ).

Εξίσου «σοβαρά» αξιολογήθηκαν:

- ο φωτισμός οδών,
- οι συνθήκες οδικής ασφάλειας,
- η οδηγική συμπεριφορά,
- η ορατότητα σε διασταυρώσεις.

Και μόνο «οι ταχύτητες οχημάτων» αξιολογήθηκαν ως το λιγότερο «σοβαρό» πρόβλημα.

- Η οδός Κέρκυρα – Παλαιοκαστρίτσα και ειδικά στην περιοχή Σολάρι φαίνεται να συγκεντρώνει τα περισσότερα των προβλημάτων.
- Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων μέτρων βελτίωσης του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών στην περιοχή μελέτης, ως τα πλέον σημαντικά μέτρα στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτει:
 - Η εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των Ατόμων Με Κινητικά προβλήματα (ΑΜΚ).
 - Η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.

Λιγότερα σημαντικά μέτρα αξιολογήθηκαν:

- Η μείωση του κομίστρου.
- Η μείωση του χρόνου διαδρομής (βελτίωση της ταχύτητας).
- Η βελτίωση της συνδεσιμότητας με το Υπερ. ΚΤΕΛ.

Η μείωση του χρόνου περπατήματος προς και από τις στάσεις (βελτίωση της πυκνότητας των στάσεων) αξιολογήθηκε από τους περισσότερους των συμμετεχόντων ως «σημαντική» και «μέτρια σημαντική» παρέμβαση βελτίωσης.

- ο Με δεδομένο ότι θα υλοποιηθούν μέτρα που θα οδηγήσουν στην βελτίωση του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών στην περιοχή μελέτης, οι συμμετέχοντες στην έρευνα που απάντησαν σε σχετικό ερώτημα του ερωτηματολογίου:
 - Αντιμετωπίζουν οριακά θετικά (σίγουρα ναι και μάλλον ναι) την χρήση δημοσίων συγκοινωνιών στο σύνολο των σκοπών μετακίνησης, πάντα συγκριτικά με τις αρνητικές απαντήσεις (σίγουρα όχι και μάλλον όχι), για τους περισσότερους σκοπούς μετακίνησης.
 - Ο σκοπός μετακίνησης που κυριαρχεί στο σύνολο των θετικών απαντήσεων είναι η «εκπαίδευση», και τα «ψώνια/ ατομικές υποθέσεις» μαζί με την «Μεταφορά παιδιού προς/ από το σχολείο».
 - Οι σκοποί μετακίνησης με τις περισσότερες αρνητικές απαντήσεις είναι η «Εργασία» και η «Αναψυχή».
- ο Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων μέτρων βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας των ποδηλάτων στην περιοχή μελέτης, ως το πλέον σημαντικό μέτρο στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτει:
 - Η βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων (αλλαγή κουλτούρας).

Χαμηλότερα ακολουθούν:

- Η βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Η δημιουργία ειδικών/ αποκλειστικών λωρίδων κίνησης ποδηλάτων (ανεπηρέαστη η παρόδια στάθμευση μηχανοκίνητων οχημάτων).
- Η μετατροπή οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου, αυτοκινήτου και πεζών) και
- Η δημιουργία ειδικών/ αποκλειστικών λωρίδων κίνησης ποδηλάτων (εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων).

Πάντα συγκριτικά, τελευταία σε σοβαρότητα διαφαίνονται από τις απαντήσεις των συμμετεχόντων:

- Η δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και
- Η αύξηση των σημείων ενοικίασης ποδηλάτων – προγράμματα κοινοχρήστων ποδηλάτων.

- ο Με δεδομένο ότι θα υλοποιηθούν μέτρα που θα οδηγήσουν στην βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των ποδηλάτων στην Δ.Ε., οι συμμετέχοντες στην έρευνα που απάντησαν σε σχετικό ερώτημα του ερωτηματολογίου, δηλώνουν ότι:
 - Με σκοπό την «μεταφορά παιδιού προς/από το σχολείο» φαίνεται πως πολύ δύσκολα θα άλλαζαν άποψη.
 - Στην περίπτωση των μετακινήσεων με σκοπό την «αναψυχή» διαφαίνεται πως οι θετικές, προς το συγκεκριμένο μέσο μετακίνησης, απαντήσεις (σίγουρα και μάλλον ναι) υπερτερούν των αρνητικών (σίγουρα και μάλλον όχι).

- Σχετική διαφοροποίηση μεταξύ των θετικών και αρνητικών απαντήσεων παρατηρείται σε όλους τους υπόλοιπους σκοπούς μετακίνησης, «ψώνια/ ατομικές υποθέσεις» και «εκπαίδευση» υπέρ των θετικών απαντήσεων και στο σκοπό μετακίνησης «εργασία» υπέρ των αρνητικών απαντήσεων.
- Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων μέτρων βελτίωσης των συνθηκών της πεζή μετακίνησης, ως τα πλέον σημαντικά μέτρα στην συνείδηση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων στην έρευνα, προκύπτουν:
 - Η απομάκρυνση εμποδίων από πεζοδρόμια & πεζοδρόμους.
 - Η εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ (π.χ. κατασκευή ραμπών).

Πολύ κοντά ακολουθούν:

- Αστυνόμευση και απομάκρυνση παράνομης στάθμευσης πάνω στο πεζοδρόμιο, παραβίαση πεζοδρόμων, κλπ.
- Βελτίωση φωτισμού.
- Βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς οδηγών οχημάτων (αλλαγή κουλτούρας).
- Δημιουργία διαβάσεων πεζών (διαγράμμιση ή σηματοδότηση).
- Κατασκευή πεζοδρομίων (συνεχή πεζοδρόμια).
- Ανακατασκευή/Διαπλάτυνση πεζοδρομίων.

Αμέσως λιγότερο σοβαρά μέτρα βελτίωσης, συγκριτικά πάντα με τα παραπάνω, αξιολογούνται:

- Δημιουργία εκτενούς ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων.
- Μετατροπή οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη πεζού, ποδηλάτου, ΙΧ).
- Μείωση ταχυτήτων κυκλοφορίας οχημάτων.

- Με δεδομένο ότι θα υλοποιηθούν μέτρα που θα οδηγήσουν στην βελτίωση των συνθηκών της πεζή μετακίνησης, οι συμμετέχοντες στην έρευνα που απάντησαν σε σχετικό ερώτημα του ερωτηματολογίου:
 - Είναι σαφές ότι αντιμετωπίζουν ανεπιφύλακτα θετικά (σίγουρα ναι και μάλλον ναι) την χρήση αυτού του μέσου μεταφοράς για τους τους σκοπούς μετακίνησης «αναψυχή», «ψώνια/ατομικές υποθέσεις», «μεταφορά παιδιού προς/από το σχολείο» και «εκπαίδευση».
 - Μόνο για τις μετακινήσεις με σκοπό την «εργασία» το ποσοστό των αρνητικών απαντήσεων είναι σαφώς σε διαφορετικά επίπεδα από ότι στους υπόλοιπους σκοπούς μετακίνησης.