

ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

Β' ΦΑΣΗ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ (1^Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ)

ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ: Τ133-10/2-Β-ΤΕ-01-01

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ 2^{ΗΣ} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ
ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ**



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



2^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ Υφιστάμενη κατάσταση

Παρουσίαση:

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Τι είναι;

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Βασικές Κατευθύνσεις

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-
αποτελεσματικότη
τας των
μεταφορών,
ανθρώπων και
εμπορευμάτων

Συμβολή στην
ενίσχυση της
ελκυστικότητας
και της ποιότητας
του αστικού
περιβάλλοντος και
του αστικού
σχεδιασμού.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Βασικές Κατευθύνσεις

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

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

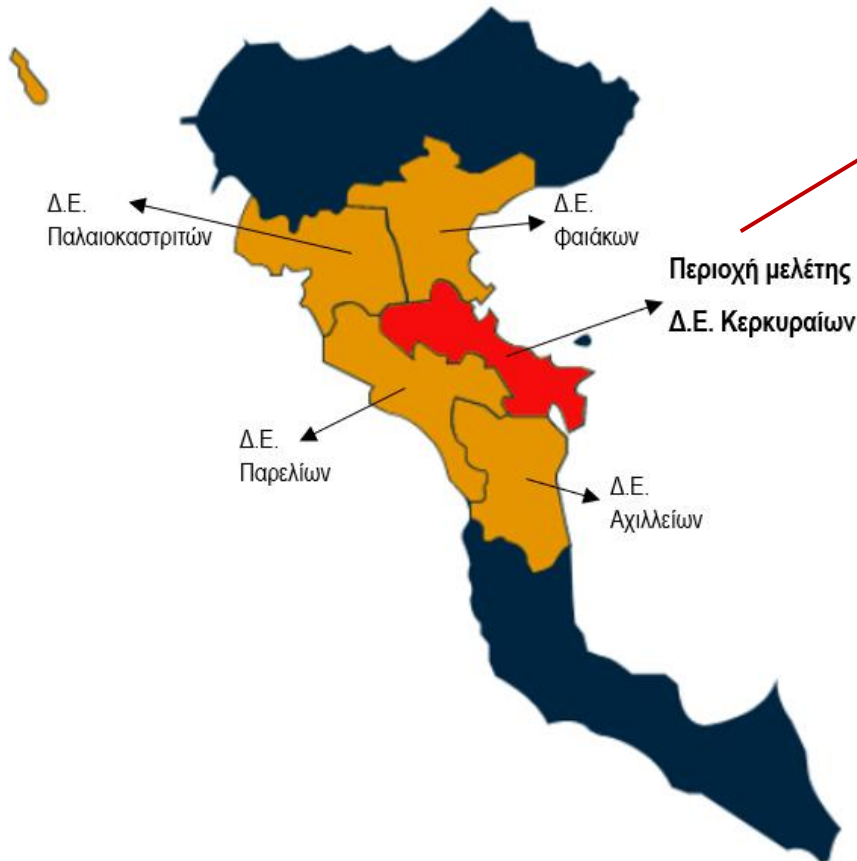
Στροφή προς μια **νέα πολιτική** αστικής κινητικότητας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας &
Διαποντίων Νήσων

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

- Η περιοχή μελέτης αφορά την **Δημοτική Ενότητα Κερκυραίων**
- **Πληθυσμός:** 39.674 κατοίκους [ΕΛΣΤΑΤ, 2011]



- Εξυπηρέτηση από **Αστικές Συγκοινωνίες** Κέρκυρας & **Υπεραστικό ΚΤΕΛ** Ν. Κέρκυρας
- Σύνδεση **ακτοπλοϊκή** με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, την Ιταλία και την Αλβανία
- Διεθνής **αερολιμένας** με πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Αντικείμενο – Διάρθρωση Μελέτης

Α' ΦΑΣΗ

1. Ενεργή ενημέρωση του κοινού – 1η Διαβούλευση
2. Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
3. Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
4. 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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Υφιστάμενη Κατάσταση

Τα βασικότερα προβλήματα κινητικότητας αφορούν:

στις **πεζή μετακινήσεις** (σε τμήματα του βασικού οδικού δικτύου - έλλειψη πεζοδρομίων ή πεζοδρόμια με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, διαβάσεις πεζών, υποδομές για ΑμεΑ)

στην **έλλειψη υποδομών** και ασφαλών διαδρομών για ποδήλατα

στην **έλλειψη χώρων στάθμευσης** και στις σοβαρές δυσλειτουργίες που προκύπτουν από την παράνομη στάθμευση, ιδίως κατά τις περιόδους τουριστικής αιχμής.

στην **έλλειψη περιμετρικών οδών** με συνέπεια όλες οι διαμπερείς κινήσεις με προορισμό το υπόλοιπο νησί, να διεκπεραιώνονται μέσα από τον αστικό ιστό της πόλης



Απογραφή Χρήσεων γης, Δημογραφικών &
Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων

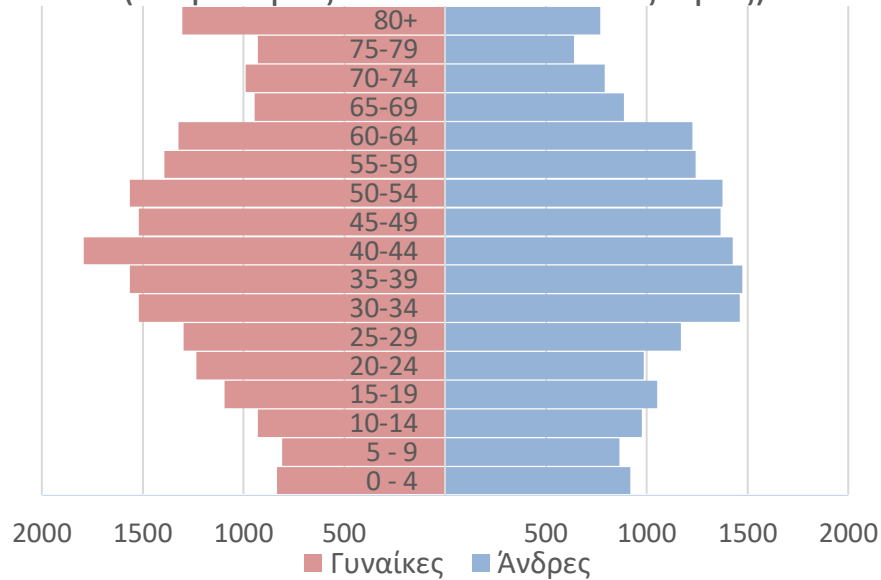
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Γενικά Στοιχεία – Πληθυσμιακά & Δημογραφικά χαρακτηριστικά

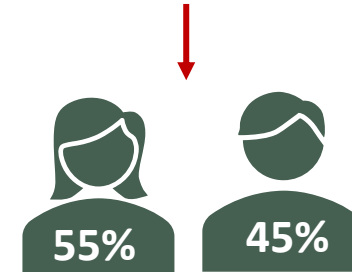
- Η περιοχή μελέτης αποτελεί την **μεγαλύτερη πληθυσμιακά Δ.Ε.** τόσο του Δήμου όσο και της Π.Ε. Κέρκυρας και της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων. Η πόλη της Κέρκυρας συγκεντρώνει το **63% των μόνιμων κατοίκων** της Δ.Ε.
- Η Δ.Ε. Κερκυραίων παρουσίασε κατά τη δεκαετία 1991-2001 **πληθυσμιακή αύξηση** ίση με **3,3%** και τη δεκαετία 2001-2011 **μείωση** ίση με **-4,5%**.
- Η πλειονότητα των **νοικοκυριών** της Δ.Ε. είναι διμελή (31%) και μονομελή (30%).

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Πυραμίδα ηλικιών Δ.Ε. Κερκυραίων
(πληθυσμός 2011 σε απόλυτες τιμές)



Πληθυσμιακή διάρθρωση ανά φύλο



Η πιο **πυκνοκατοικημένη** περιοχή

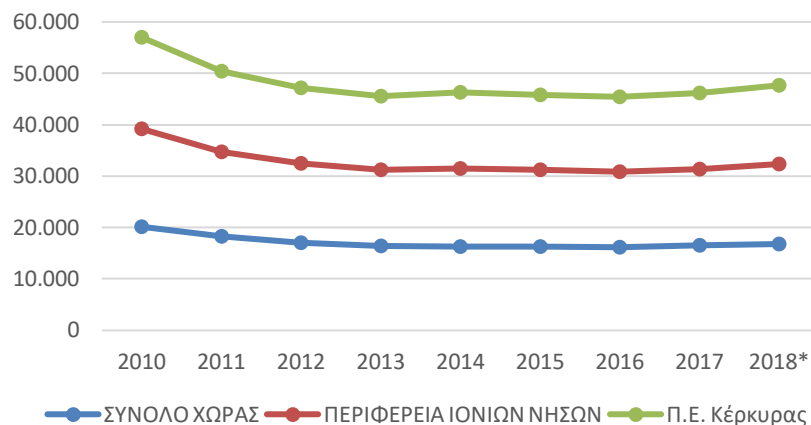
960 κατοίκους/τ.χλμ



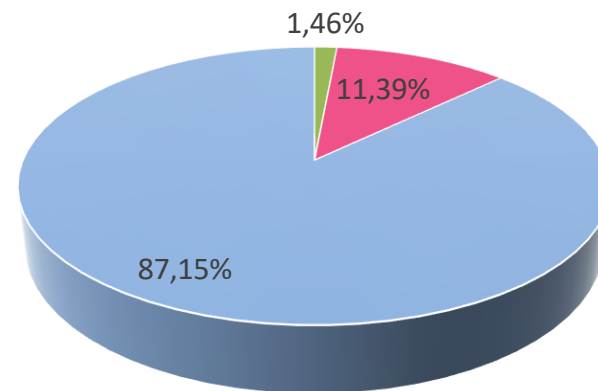
- 20% των **κτηρίων** της Δ.Ε. κτίστηκαν πριν το 1919
- το 31% χτίστηκαν μετά το 1985
- το 8% κατασκευάστηκαν μετά το 2000
- Κυριαρχούν τα **χαμηλά κτήρια** (1 όροφος & ισόγεια)

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Εξέλιξη του κατά κεφαλή Α.Ε.Π. 2010-2018

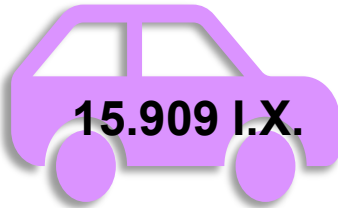


Ποσοστό απασχολούμενων κατά παραγωγικό τομέα στη Δ.Ε. Κερκυραίων



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

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά



↓
Δείκτης ιδιοκτησίας
Ι.Χ. 401 Ι.Χ./1000 κατ.

6.145 θέσεις στάθμευσης σε
pilotis και υπόγεια γκαράζ

P

↓
μόνο το 60% σταθμεύει σε χώρους εκτός οδού,
40% των οχημάτων σταθμεύουν στην οδό

↓
Στη πόλη της Κέρκυρας 2,6 Ι.Χ. οχήματα αντιστοιχούν
σε 1 θέση στάθμευσης εκτός οδού



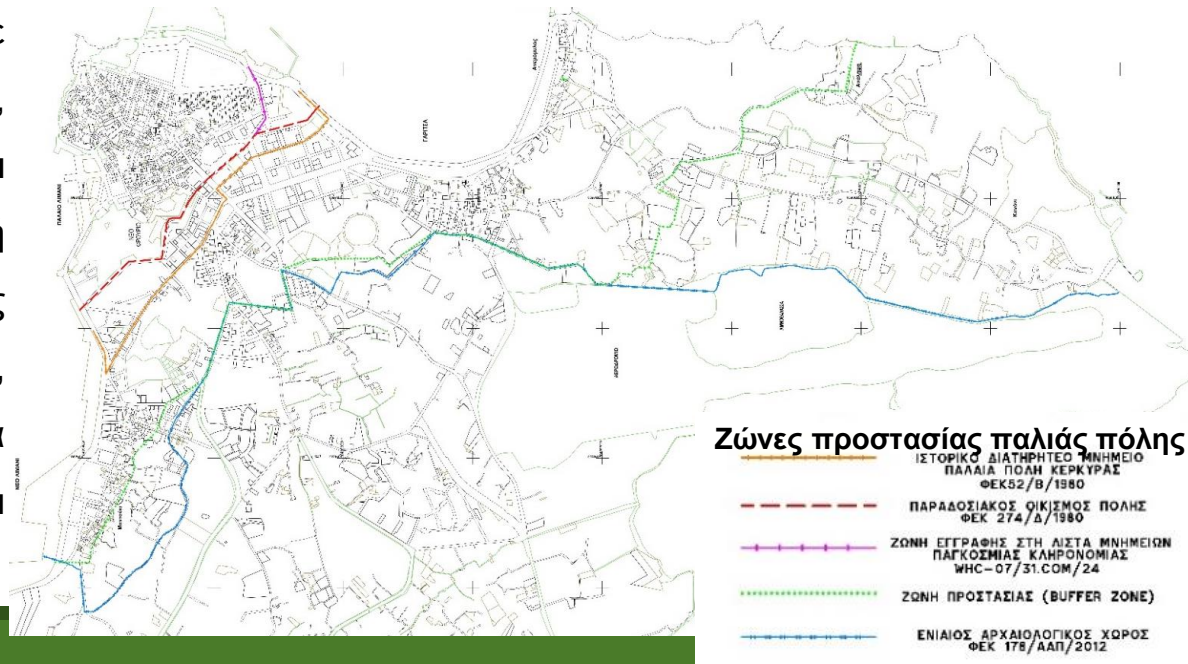
Χωροταξικά & Πολεοδομικά
Χαρακτηριστικά της περιοχής

Πολεοδομική Οργάνωση

- 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.
- 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.
- 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
- 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
- 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.

Πολεοδομική Οργάνωση

- Η παλιά πόλη της Κέρκυρας αποτελεί το **«ιστορικό κέντρο»** της πόλης, το οποίο συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό δημόσιων υπηρεσιών, πολιτιστικών και θρησκευτικών χώρων, καθώς και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. 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.
- Στο μεγαλύτερο τμήμα της παλιάς πόλης, **το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δεν έχει εφαρμοστεί**, λόγω του δαιδαλώδους οδικού δικτύου που είχε διαμορφωθεί εντός των τειχών.
- 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.





1^η Δημόσια Διαβούλευση

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1^η Δημόσια Διαβούλευση



- Η 1^η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε στις 29/11/2021 (δια ζώσης αλλά και εξ αποστάσεως λόγω των περιορισμών εξαιτίας της πανδημίας)
 - Συμμετείχαν η Δήμαρχος, στελέχη της Δημοτικής Αρχής, οι εκπρόσωποι της Αναδόχου Κοινοπραξίας, εκπρόσωποι του ΤΕΕ Κέρκυρας, το Αστικό ΚΤΕΛ, σύλλογοι κατοίκων και απλοί πολίτες.
- Ο κοινός παρονομαστής όλων των απόψεων που ειπώθηκαν και καταγράφηκαν συνοψίζεται στο εξής: **το ΣΒΑΚ θα αποτελεί εφεξής το «Σύνταγμα» του Δήμου** σε ότι αφορά στο «*τι πόλη θέλουμε, που κατευθυνόμαστε, τι προτάσεις θα γίνουν, τι χρηματοδότηση μπορεί να αντληθεί*». Η **βιώσιμη κινητικότητα**, η ενίσχυση δηλ. της χρήσης ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή, ΜΜΜ, μέτρα για ΑμεΑ), θα αποτελεί το θεμέλιο μιας αξιοπρεπούς, πολιτισμένης, ανθρώπινης και φιλικής πόλης τόσο για τους πολίτες όσο και για τους επισκέπτες και το ενδεδειγμένο **«μέσο» αναχαίτισης** των έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν επί σειρά ετών κυρίως η πόλη της Κέρκυρας, αλλά και όλες οι περιοχές του Δήμου (ιδιαίτερα μάλιστα τη θερινή περίοδο).

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1^η Δημόσια Διαβούλευση: Αντικείμενο & Στόχοι

Αντικείμενο & Στόχοι της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης

- i. **Ενημέρωση** εμπλεκόμενων Φορέων και πολιτών σχετικά με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Κέρκυρας.
- ii. **Περιγραφή της σημασίας του ΣΒΑΚ** για την ανάπτυξη (μέσω κυκλοφοριακής εξυγίανσης) της πόλης της Κέρκυρας και των υπόλοιπων περιοχών του Καλλικρατικού Δήμου.
- iii. Επιρροή του Σχεδίου στην **αναβάθμιση της ποιότητας ζωής** κατοίκων και επισκεπτών
- iv. **Παρουσίαση του πλάνου ερευνών** και μετρήσεων πεδίου για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην Περιοχή Μελέτης (πχ. ερωτηματολόγια, προσωπικές συνεντεύξεις)
- v. **Ενθάρρυνση Φορέων** και πολιτών για μαζική συμμετοχή στον δημόσιο διάλογο (ερωτηματολόγιο *Αστικής Κινητικότητας* μέσω διαδικτύου και καταθέσεις ιδεών μέσω της ιστοσελίδας του έργου)



Συλλογή Στοιχείων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

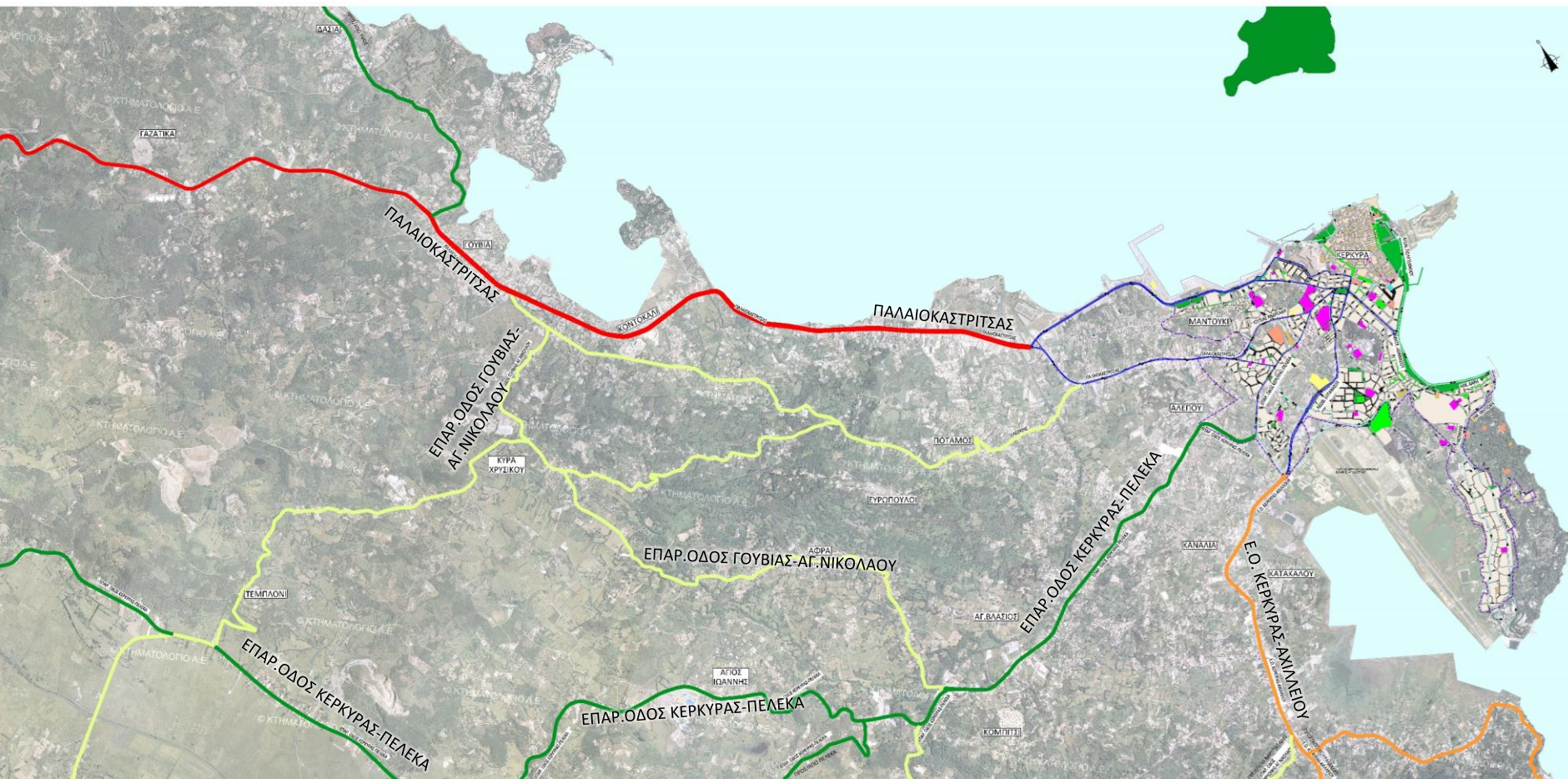
Επιπλέον, από την **ομάδα μελέτης** συγκεντρώθηκαν:

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



Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου

Οδικό δίκτυο Υφιστάμενη ιεράρχηση

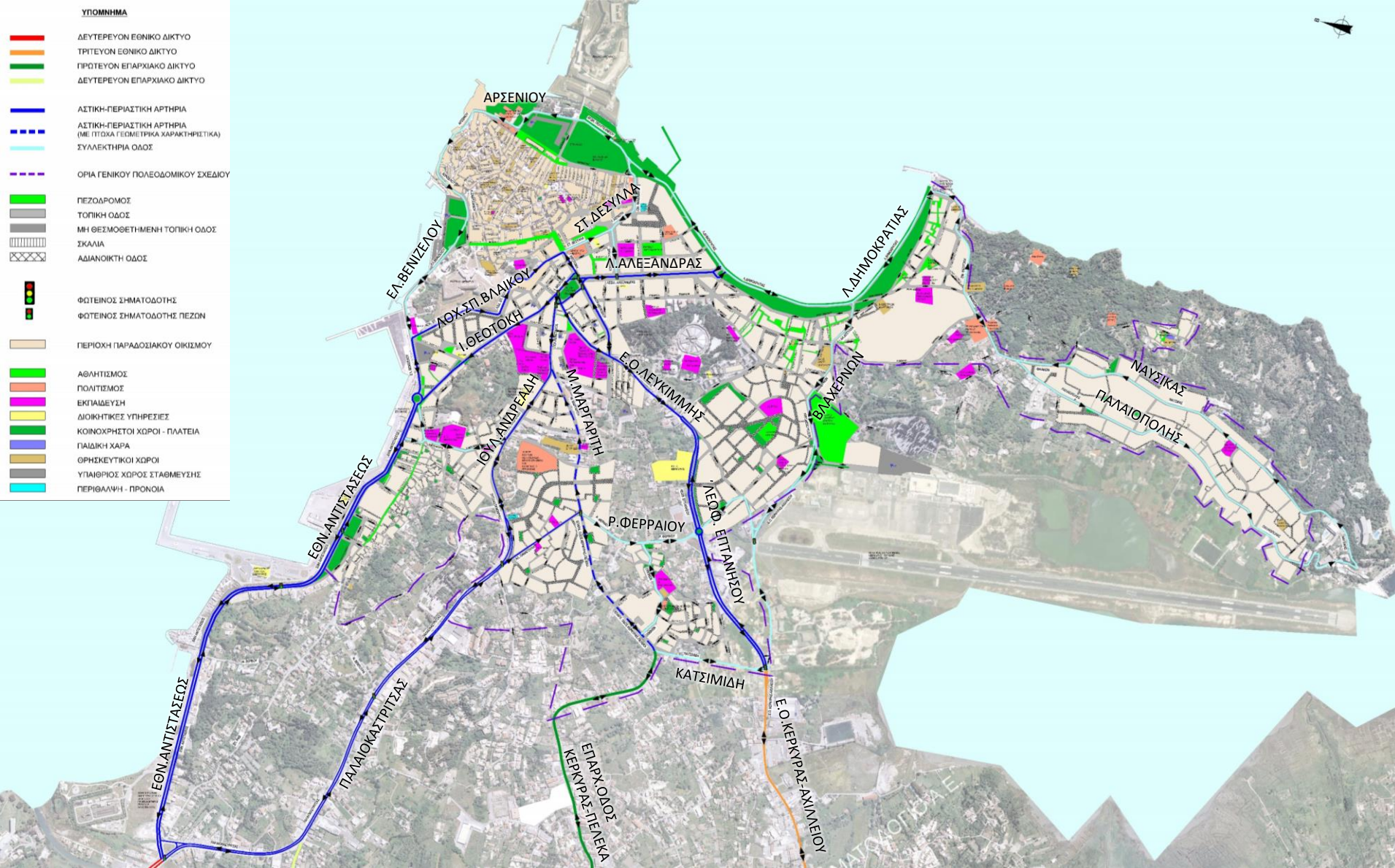


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- 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

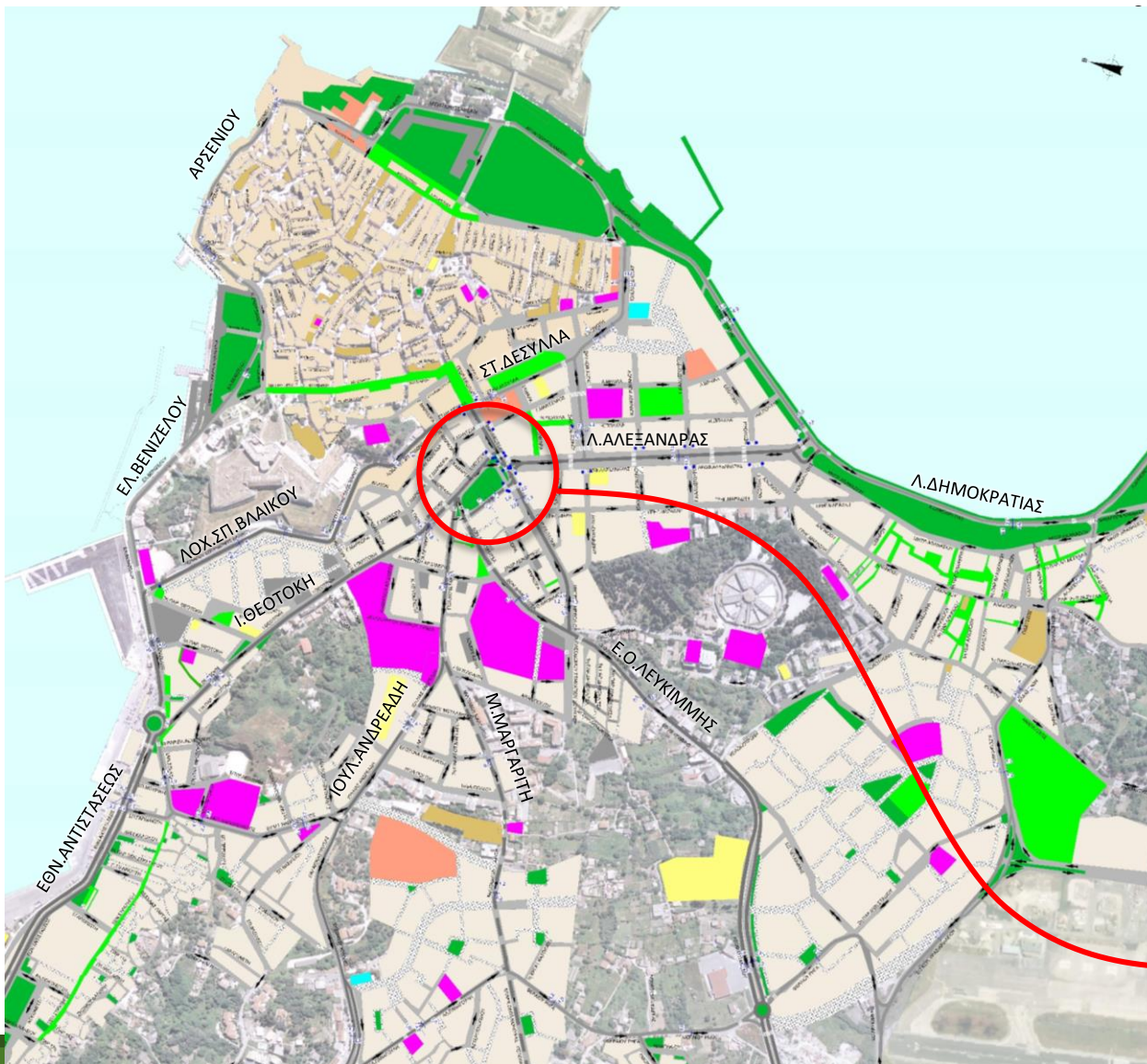
Οδικό δίκτυο

Υφιστάμενη ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση



Οδικό δίκτυο

Απογραφή κύριου οδικού δικτύου



Στοιχεία της διατομής των οδών (πλάτη καταστρώματος κυκλοφορίας, πλάτη πεζοδρομίων, πλάτος νησίδας – αν υπάρχει).

Στοιχεία που άπτονται της κινητικότητας πεζών και ΑμεΑ (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί τυφλών).

ΥΠΟΜΝΗΜΑ



ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ & ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΡΑΜΠΕΣ ΑμεΑ



ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ



Οδικό δίκτυο

Απογραφή κύριου οδικού δικτύου

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.



Οδικό δίκτυο

Απογραφή κύριου οδικού δικτύου

οδικά τμήματα με **πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά**:

- ανεπαρκή έως **ανύπαρκτα πεζοδρόμια**
- σε πολλές οδούς **δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ** στις διαβάσεις

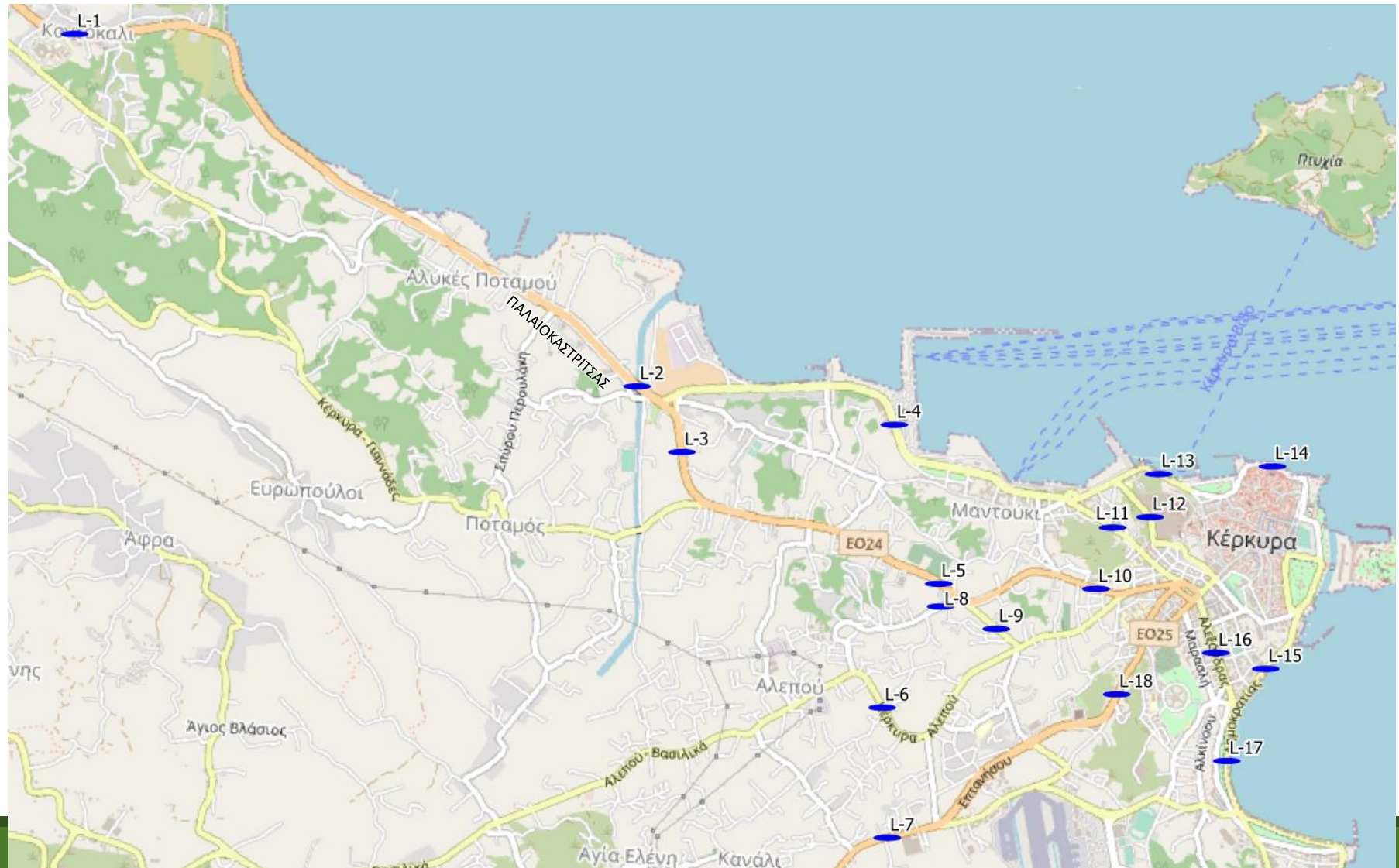


- Το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας μειώνεται σημαντικά, λόγω εκτεταμένων **παράνομων σταθμεύσεων**.
- Οι **ποδηλατόδρομοι** στην πραγματικότητα **δεν λειτουργούν**, καθώς καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα ή χρησιμοποιούνται ως λωρίδα κίνησης των οχημάτων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καταγραφή Μετακινήσεων

Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων & σύνθεσης σε 18 διατομές στο διάστημα 29/09/2021 – 5/10/2021



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καταγραφή Μετακινήσεων

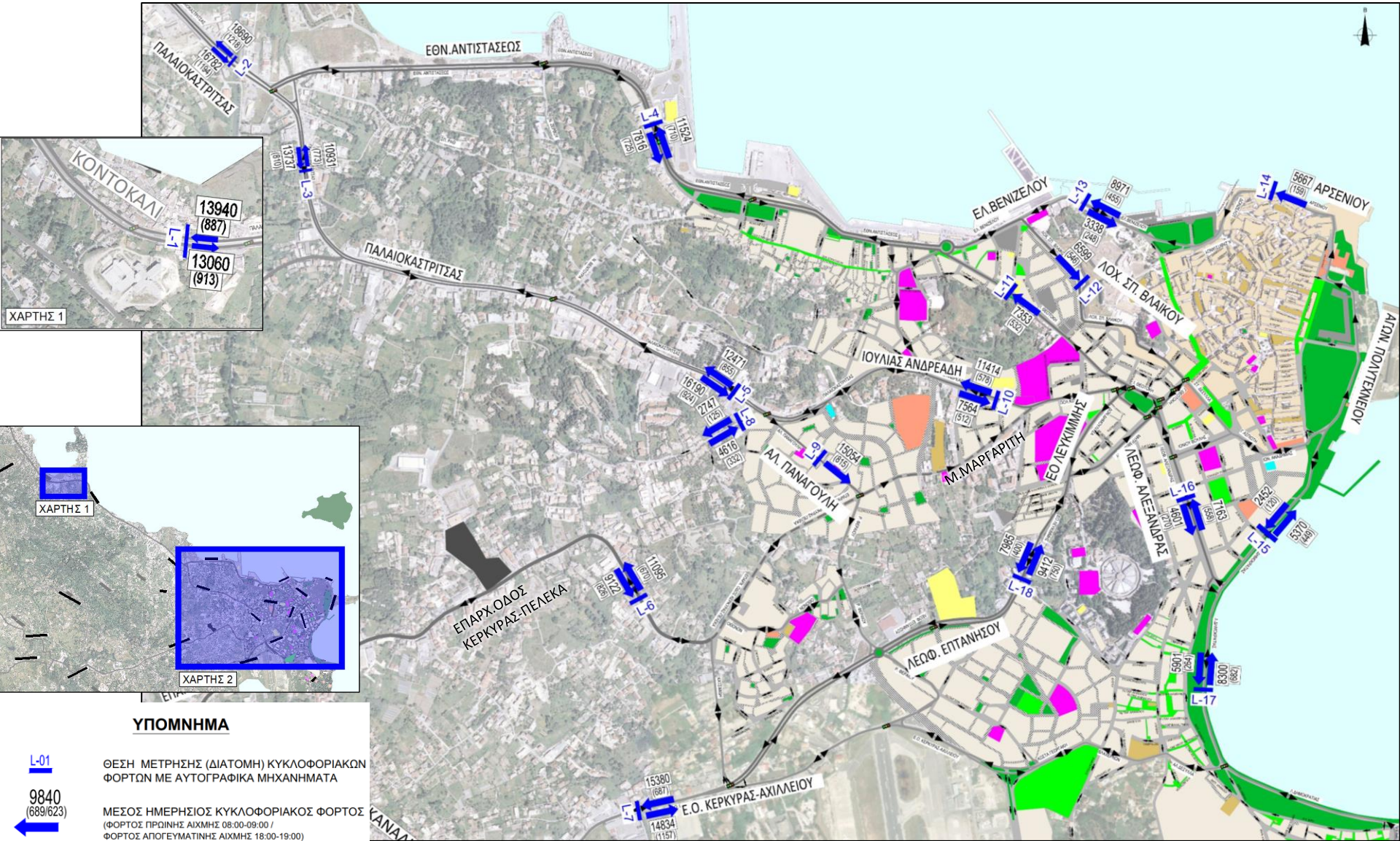
Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε διατομές του κύριου οδικού δικτύου – Πρωινή Αιχμή 08:00-09:00

Α/α	Κωδ. Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος	
					Οχήματα	Μ.Ε.Α.
1	L-1	Λ. Αλεξάνδρας	Μεταξύ Ανων. 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 & Ελευσίης	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 Αχιλλείο	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. Μωραΐτη	Προς Μ. Μαργαρίτη (Κέντρο)	8.208	7.649
11	L-11	Ι. Θεοτόκη	Μεταξύ 8ης Παρ. Ι.Θεοτόκη & Ελ. Βενιζέλου	Προς Ελ. Βενιζέλου	12.134	11.423
12	L-12	Σπ. Βλαχάκου	Μεταξύ Ελ. Βενιζέλου & Βλαίων	Προς Ελ. Βενιζέλου	7.558	7.409
13	L-13	Ελ. Βενιζέλου	Μεταξύ Λοχαγού Σπ. Βλαχάκου & Πλ. Νέου Φρουρίου	Προς Αστεροσκοπείου	7.177	6.620
14	L-14	Αρσενίου		Προς Κέρκυρα (Κέντρο)	3.754	3.338
15	L-15	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Ραρτούγου & Υπαπαντής	Προς Κέρκυρα (Κέντρο)	9.376	8.971
16	L-16	Λ. Αλεξάνδρας		Προς Λιμάνι	5.890	5.667
17	L-17	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Βρ. Αρμένη & Ακαδημίας	Προς Λιμάνι	5.804	5.412
18	L-18	Λ. Επτανήσου		Προς Αχιλλείο	2.696	2.448
19	L-19	Λ. Αλεξάνδρας	Μεταξύ Ι. Ρωμανού & Καλοσγούρου	Προς Κέρκυρα (Κέντρο)	5.763	5.234
				Προς Παραλία (Δημοκρατίας)	2.606	2.295
20	L-20	Λ. Δημοκρατίας	Μεταξύ Ομήρου & Αλ. Δεσύλλα	Προς Λιμάνι	8.735	8.300
				Προς Αχιλλείο	6.311	5.901
21	L-21	Λ. Επτανήσου	Μεταξύ Ρ. Φεραίου & 10η Πάροδο Δημουλίτσα	Προς Κέρκυρα (Κέντρο)	10.136	9.412
				Προς Αχιλλείο	8.666	7.985

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάλυση μετρήσεων κυκλοφορίας – Πύλες της πόλης

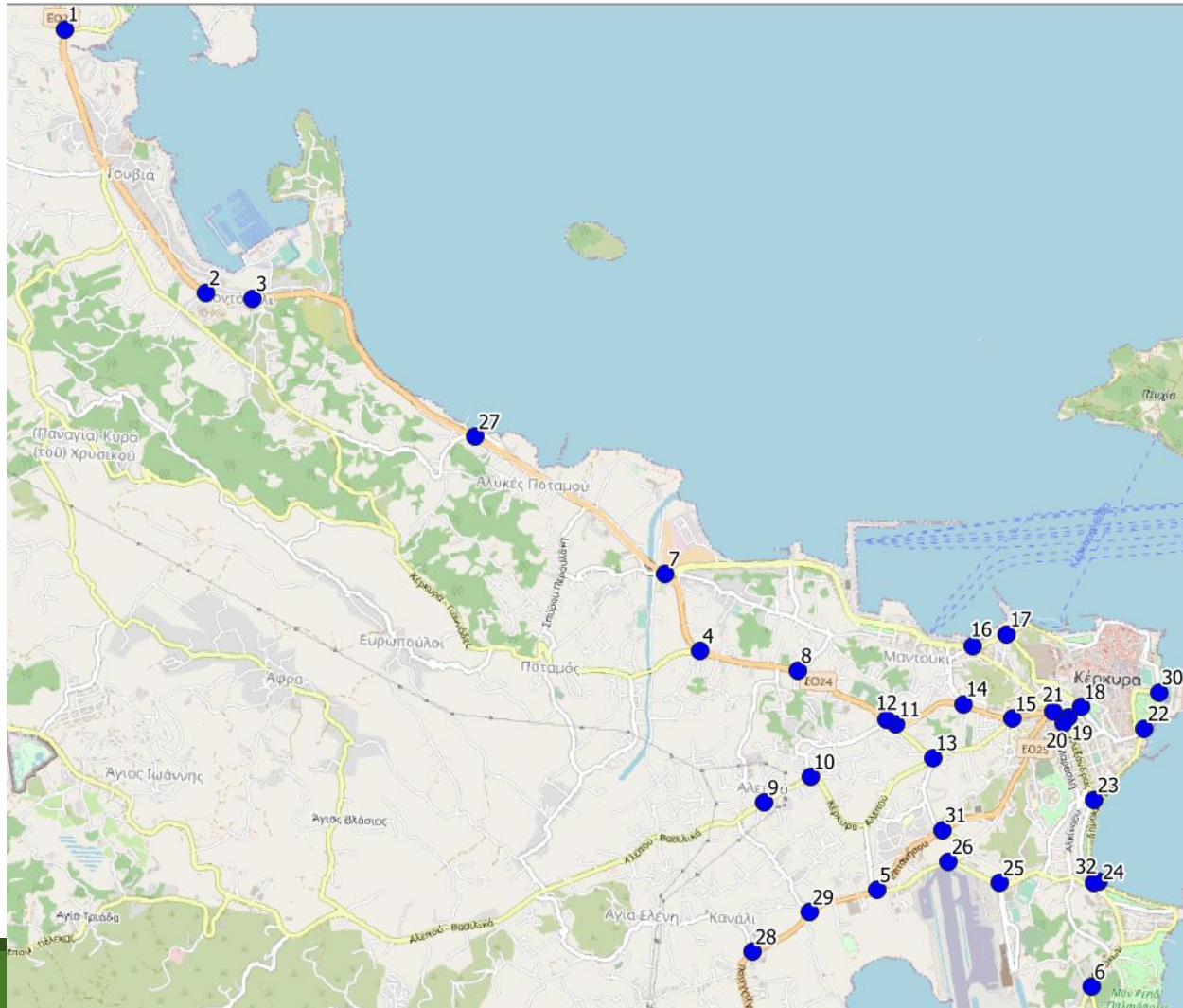
Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε διατομές του κύριου οδικού δικτύου – Πρωινή Αιχμή 08:00-09:00



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καταγραφή Μετακινήσεων

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε **32** κόμβους για 8 ώρες, σε μία τυπική καθημερινή
(07:30 – 10:00, 13:00 – 16:00 και 17:30 – 20:00)



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάλυση μετρήσεων κυκλοφορίας – Πύλες της πόλης

**Κατανομή 24ωρου Κυκλοφοριακού Φόρτου τυπικής καθημερινής (σε ΜΕΑ)
στις Πύλες εισόδου - εξόδου**



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάλυση μετρήσεων κυκλοφορίας – Πύλες της πόλης

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





Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού (Π-Π) &
άλλων χαρακτηριστικών των
μετακινήσεων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού προσώπων και άλλων χαρακτηριστικών των μετακινήσεων

Σκοπός της έρευνας ήταν η συλλογή στοιχείων σχετικά με τα αίτια των μετακινήσεων, τα χαρακτηριστικά τους, τη διαδρομή που ακολουθούν συνήθως οι χρήστες στην υφιστάμενη κατάσταση. Η έρευνα αποσκοπεί γενικά περισσότερο σε ποιοτικά χαρακτηριστικά όπως το «γιατί», το «που» και το «ποιες» μετακινήσεις πραγματοποιούνται και όχι μόνο στο «πόσες» μετακινήσεις το οποίο λαμβάνεται από τις μετρήσεις πεδίου (κυκλοφοριακών φόρτων, στρεφουσών κινήσεων κλπ.).

✓ Δείγμα 290 νοικοκυριών της Δημοτικής Ενότητας (ΔΕ) Κερκυραίων με τη μέθοδο των τηλεφωνικών συνεντεύξεων σε νοικοκυριά σε κατάλληλα δομημένο ερωτηματολόγιο – Εν συνεχεία αναγωγή και εξαγωγή συμπερασμάτων για ολόκληρο τον πληθυσμό.

✓ ταυτότητα του δείγματος (κύρια χαρακτηριστικά):

α) το πλήθος των μελών (άτομα άνω των 5 ετών) ανέρχεται στα 655 άτομα,

β) 80% περίπου ανήκει στις ηλικιακές ομάδες 25 -65 ετών,

γ) το σύνολο των μελών των νοικοκυριών που δεν εργάζονται περίπου 50% και

δ) το ποσοστό των μελών που ανήκουν στις παραγωγικές ηλικίες και εργάζονται ανέρχεται στο 50% επί του συνόλου.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

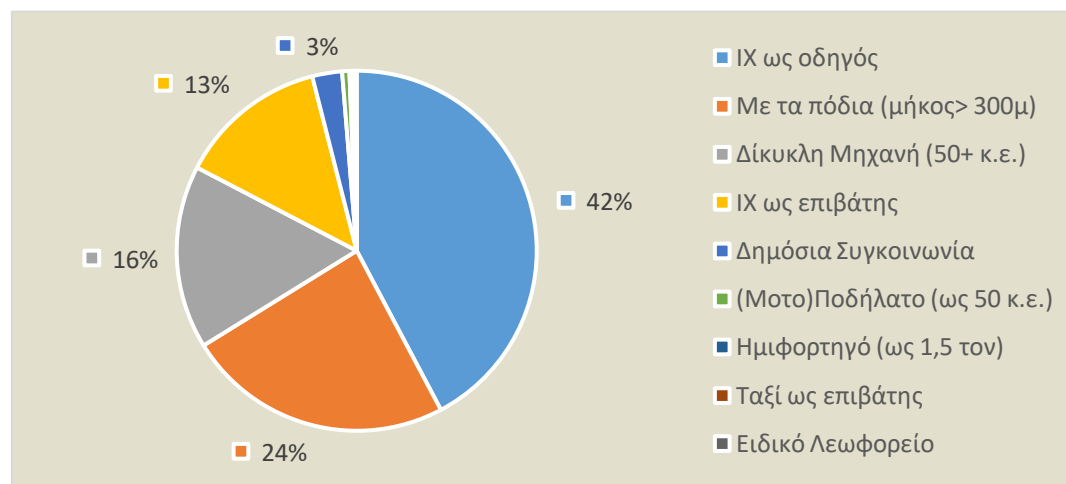
Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού προσώπων και άλλων χαρακτηριστικών των μετακινήσεων

Κύρια στοιχεία ανάλυσης του δείγματος που ανάγονται & στο σύνολο του πληθυσμού του Δήμου:

- ✓ το μέσο μέγεθος των νοικοκυριών είναι 2,3 μέλη/νοικοκυριό (ΕΛΣΤΑΤ σε Εθνικό επίπεδο 2,6 μέλη/νοικοκυριό, 2011)
- ✓ 65% των νοικοκυριών έχουν 1 έως 2 μόνιμα μέλη. Ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3 έως 4 μέλη (32%), ενώ πολυπληθή νοικοκυριά με περισσότερα των 5 μελών αφορούν μόλις το 3%.
- ✓ 89% διαθέτει τουλάχιστον ένα Ε.Ι.Χ όχημα, 3% διαθέτει τουλάχιστον 1 δίκυκλο, ενώ ποσοστό 8% των νοικοκυριών δεν διαθέτει όχημα.
- ✓ 66% σταθμεύει σε δημόσιο χώρο και 34% του συνόλου των οχημάτων σταθμεύει σε ιδιωτικό χώρο.
- ✓ 89% των μετακινήσεων (ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου) είναι εσωτερικές δηλ. έχουν Προέλευση & Προορισμό) εντός της ΔΕ Κερκυραίων και το υπόλοιπο 11% είναι εξωτερικές (1 από τα 2 άκρα εκτός της ΔΕ).
- ✓ 46% των μετακινήσεων (ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου) έχουν σκοπό την επιστροφή στο σπίτι, 26% την εργασία, 11% τις αγορές/ατομικές υποθέσεις και 6% την εκπαίδευση. Το υπόλοιπο 11% έχουν σκοπό την αναψυχή, κοινωνικά κ.α.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού προσώπων και άλλων χαρακτηριστικών των μετακινήσεων

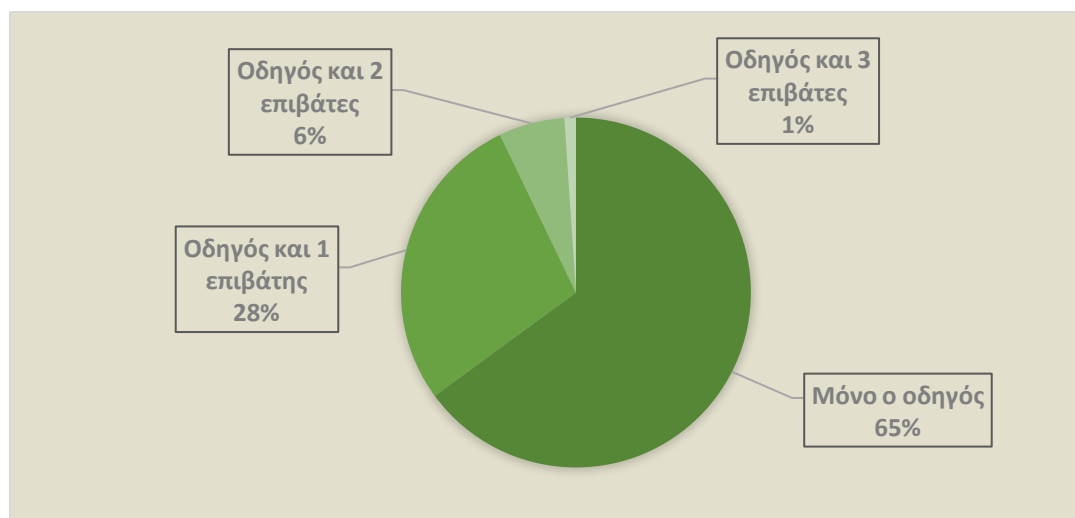


Μέσο μεταφοράς:

- ✓ 55% των μετακινουμένων χρησιμοποιούν Ε.Ι.Χ. όχημα (42% ως οδηγοί και 13% ως επιβάτες).
- ✓ 24% μετακινείται πεζή.
- ✓ 17% με (μοτο)ποδήλατο ή δίκυκλη μηχανή (50+κ.ε).
- ✓ 3% με Δημόσιες Συγκοινωνίες.
- ✓ 1% σύνολο υπόλοιπων κατηγοριών (βλ. επάνω Διάγραμμα).

Πλήρωση Ε.Ι.Χ οχημάτων:

- 65% μόνο ο οδηγός.
- 8% για οδηγό και 1 επιβάτη.
- 6% για οδηγό και 2 επιβάτες και,
- 1% για οδηγό και 3 ή περισσότερους επιβάτες.





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

(μέσω της έρευνας Π-Π ή συμπλήρωσης ερωτηματολογίου
από το διαδίκτυο (Ερωτηματολόγιο Αστικής Κινητικότητας)

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Αξιολόγηση ποιοτικών δεικτών (βαθμός ικανοποίησης) Συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, Ποδηλάτου και Πεζής Μετακίνησης και Ι.Χ./ δίκυκλων

Σκοπός της ειδικής αυτής έρευνας ήταν η συλλογή ποιοτικών δεικτών (βαθμού ικανοποίησης) από σημερινούς χρήστες (έστω και περιστασιακούς) του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών (ΔΣ), ποδηλάτου, πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με Ι.Χ./δίκυκλα.

Συνολικά 286 ερωτηματολόγια (80 μέσω τη έρευνας Π-Π και 206 από επισκέπτες της ιστοσελίδας του έργου:

ταυτότητα του δείγματος (κύρια χαρακτηριστικά):

α) 58% βρίσκεται στην ηλικιακή ζώνη 30-49 ετών,

β) το 81% των συμμετεχόντων έχει ανώτερο ή ανώτατο επίπεδο εκπαίδευσης,

γ) το 83% είναι εργαζόμενοι,

δ) 17% ανήκει στις υπόλοιπες κατηγορίες (οικιακά, άνεργος/σε αναζήτηση εργασίας, συνταξιούχος, φοιτητής– σπουδαστής)

κ.α),

ε) η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων κατοικούν (99%) στην ΔΕ Κερκυραίων ενώ το 84% εργάζεται εντός των ορίων της Δ.Ε.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Κύρια στοιχεία ανάλυσης του δείγματος που ανάγονται & στο σύνολο του πληθυσμού σημερινών χρηστών (έστω και περιστασιακών) ήπιων μέσων μεταφοράς (Δημοσίων Συγκοινωνιών, Ποδηλάτου, Πεζή και δίκυκλων).

✓ **η υποδομή και ο τρόπος λειτουργίας του οδικού δικτύου και των Δημοσίων Συγκοινωνιών** για τους σημερινούς χρήστες ήπιων μεταφορικών μέσων στην Δ.Ε Κερκυραίων αξιολογήθηκαν:

- 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.

✓ ως **οι πλέον προβληματικοί οδικοί άξονες** αξιολογήθηκαν από τους χρήστες ήπιων μεταφορικών μέσων κυρίως οδοί που πρακτικά λειτουργούν ως «πύλες» εισόδου-εξόδου της πόλης:

- Εθνική Οδός (ΕΟ) 24 Κέρκυρας-Παλαιοκαστρίτσας (τμήμα αστικού ιστού, ειδικά στην περιοχή Σολάρι), ΕΟ25 Κέρκυρας-Γύρος Αχιλλείου (τμήμα αστικού ιστού), Επαρχιακή οδός Κέρκυρας-Πέλεκα (τμήμα αστικού ιστού), Επαρχιακή Οδός Κέρκυρας-Λευκίμμης.
- ο άξονας Ιουλίας Ανδρεάδη-Πολυχρονίου Κωνσταντά.
- οι οδοί: Μητροπολίτου Μεθοδίου, Λεωφόρος Αλεξάνδρας, Κολοκοτρώνη, Δεσύλλα, Δονζελότ.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

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

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

Λιγότερα σημαντικά μέτρα αξιολογήθηκαν:

- ✓ η μείωση του κομίστρου.
- ✓ η μείωση του χρόνου διαδρομής (βελτίωση της ταχύτητας).
- ✓ η βελτίωση της συνδεσιμότητας με το Υπεραστικό ΚΤΕΛ.

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Ως προς τις **συνθήκες 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 (σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων).

Πάντα συγκριτικά, λιγότερο σημαντικά αναφέρονται :

- ✓ η δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και
- ✓ η αύξηση των σημείων ενοικίασης ποδηλάτων—προγράμματα κοινοχρήστων ποδηλάτων.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Μεταξύ συγκεκριμένων προεπιλεγμένων μέτρων βελτίωσης των συνθηκών της πεζής μετακίνησης στην ΠΜ, 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).
- ✓ 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.

Λιγότερο σημαντικά μέτρα βελτίωσης, συγκριτικά πάντα με τα προηγούμενα, αξιολογούνται:

- ✓ δημιουργία εκτενούς ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων.
- ✓ μετατροπή οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη πεζού, ποδηλάτου, ΙΧ).
- ✓ μείωση ταχυτήτων κυκλοφορίας οχημάτων.

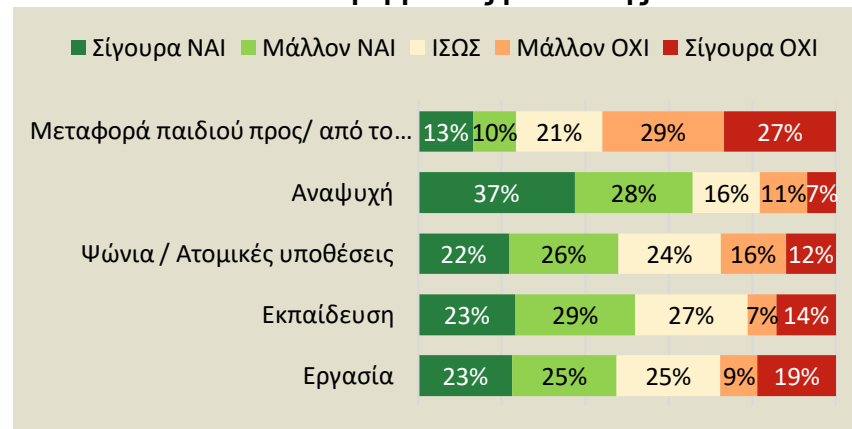
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

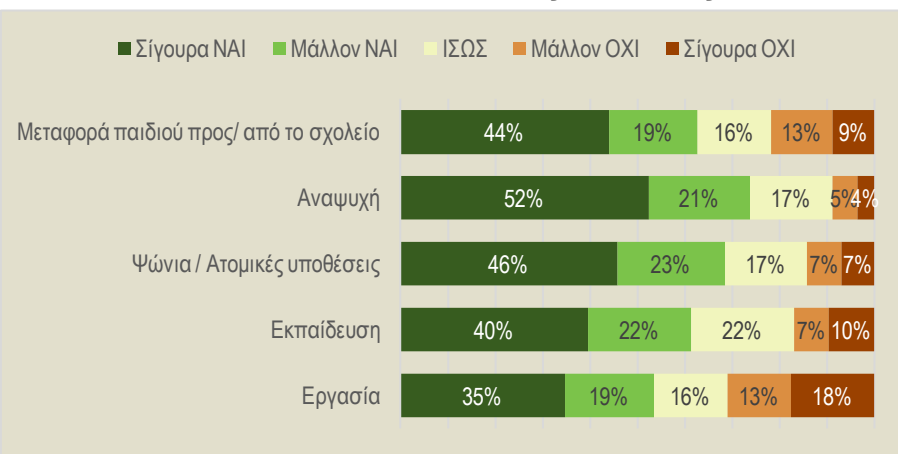
Αύξηση χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης



Αύξηση χρήσης του ποδηλάτου ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης



Αύξηση χρήσης της πεζής μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης



Τα στοιχεία των 3 Διαγραμμάτων παρουσιάζουν την ανάλυση απαντήσεων στην ερώτηση: *‘Με δεδομένο ότι θα υλοποιηθούν τα μέτρα που θα οδηγήσουν στην βελτίωση των συνθηκών της μετακίνησης με Δημόσιες Συγκοινωνίες, ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση (βλ. 3 προηγούμενες Διαφάνειες)... πόση επιρροή θα είχε στις συνήθειες μετακίνησής σας ανά σκοπό’.* Προκύπτει σαφής «τάση προτίμησης» (σκούρο πράσινο χρώμα) των σημερινών χρηστών υπέρ των μέτρων για βελτίωση υποδομών πεζή μετακίνησης.



Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού (Π-Π)
και άλλων χαρακτηριστικών των
μετακινήσεων σε τερματικούς σταθμούς
(λιμάνι & αεροδρόμιο)

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού προσώπων και άλλων χαρακτηριστικών των μετακινήσεων σε τερματικούς σταθμούς MMM (λιμάνι & αεροδρόμιο)

- Καταγραφή των χαρακτηριστικών των εξωτερικών μετακινήσεων μέσω του αεροδρομίου και του λιμένα Κέρκυρας, που αποτελούν τις πύλες εισόδου-εξόδου του νησιού με MMM.
- Η έρευνα διεξάχθηκε κατά τη θερινή περίοδο Αυγούστου 2021,
- Μέθοδος προσωπικών συνεντεύξεων σε τυχαίο δείγμα 10% επί του συνολικού ημερήσιου αριθμού αφίξεων σε ενήλικες αποβιβασθέντων επιβατών αναφορικά με τα εξής χαρακτηριστικά μετακίνησης:
 - ✓ *προέλευση και προορισμός της μετακίνησης.*
 - ✓ *τόπος μόνιμης κατοικίας.*
 - ✓ *σκοπός μετακίνησης από την αρχική προέλευση μέχρι τον τελικό προορισμό.*
 - ✓ *μέσο μετακίνησης από το λιμάνι ή το αεροδρόμιο μέχρι τον τελικό προορισμό.*
- ✓ στο λιμάνι: 480 ($>10\% \cdot \text{avg}$ αφικνούμενων επιβατών 3.950 επιβάτες = 395 επιβάτες)
- ✓ στο αεροδρόμιο: 951 ($=10\% \cdot \text{avg}$ αφικνούμενων επιβατών 9.515 επιβάτες = 951 επιβάτες)

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού προσώπων και άλλων χαρακτηριστικών των μετακινήσεων σε τερματικούς σταθμούς ΜΜΜ (λιμάνι & αεροδρόμιο)

Έρευνα στο λιμάνι: Κύρια στοιχεία ανάλυσης του δείγματος αφικνούμενων επιβατών στο λιμάνι που ανάγονται & στο σύνολο των αφικνούμενων επιβατών:

- ✓ το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί το κύριο λιμάνι επιβίβασης (76%). Ακολουθεί το λιμάνι του Μπρίντιζι της Ιταλίας (16%) και σε μικρότερο ποσοστό το λιμάνι των Αγ. Σαράντα στην Αλβανία (6%). Σε μικρότερο βαθμό λιμάνια επιβίβασης είναι των Παξών και της Πάτρας (1% αντίστοιχα).
- ✓ 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, αλλά και οι περιοχές Γλυφάδα, Κοντοκάλι και Δασιά. Περιορισμένο σχετικά πλήθος επιβατών είχε προορισμό περιοχές εκτός της ΔΕ Κέρκυρας (ποσοστό 8% επί του συνόλου).
- ✓ ο τόπος μόνιμης κατοικίας για το 73% βρίσκεται στην περιοχή προέλευσης (λιμάνι επιβίβασης), ενώ για το 13% βρίσκεται στην περιοχή του τελικού προορισμού (νησί της Κέρκυρας).
- ✓ κύριος σκοπός μετακίνησης είναι η «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%.
- ✓ το επικρατέστερο μέσο μετακίνησης από το λιμάνι προς τον τελικό 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%.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού προσώπων και άλλων χαρακτηριστικών των μετακινήσεων σε τερματικούς σταθμούς ΜΜΜ (λιμάνι & αεροδρόμιο)

Έρευνα στο αεροδρόμιο: Κύρια στοιχεία ανάλυσης του δείγματος αφικνούμενων επιβατών στο αεροδρόμιο που ανάγονται

& στο σύνολο των αφικνούμενων επιβατών:

- ✓ τα αεροδρόμια του Λονδίνου με ποσοστό 20%, της πόλης του Μονάχου (19%) και της Φρανκφούρτης (18%) στην Γερμανία και το αεροδρόμιο του Μάντσεστερ της Αγγλίας (17%) φαίνεται να είναι τα επικρατέστερα αεροδρόμια. Τα αεροδρόμια στις πόλεις της Ρώμης και του Παρισιού κατέχουν χαμηλότερα ποσοστά, 11% και 9% αντίστοιχα. Τα αεροδρόμια εσωτερικού αθροίζουν στο 6%).
- ✓ οι περιοχές στην Παλαιά Πόλη της Κέρκυρας και ευρύτερα αυτής (Μαντούκι, Αλεπού, Σαρόκο, Γουβιά, Κοντοκάλι, Δασιά, Λεωφ. Αλεξάνδρας-Τέννις) αποτελούν τον κύριο προορισμό των αφικνούμενων επιβατών.
- ✓ ο τόπος μόνιμης κατοικίας για το 96% βρίσκεται στην περιοχή προέλευσης, ενώ μόλις για το 4% αυτών βρίσκεται στον προορισμό, δηλαδή στο νησί της Κέρκυρας.
- ✓ κύριος σκοπός είναι η «αναψυχή/ κοινωνικά» (ποσοστό 57%). Ακολουθούν οι σκοποί «προσωπικές υποθέσεις» με ποσοστό 20%, και «επαγγελματική μετακίνηση» με ποσοστό 15%.
- ✓ το επικρατέστερο μέσο μετακίνησης από το αεροδρόμιο προς τον τελικό προορισμό είναι τα ενοικιαζόμενα Ι.Χ οχήματα (24%) (ως οδηγός είτε ως επιβάτης), τα ιδιόκτητα Ι.Χ ως επιβάτης (22%) και τα ΤΑΞΙ (22%). Σημαντικό είναι το ποσοστό επιβατών που μετά το αεροδρόμιο μετακινείται με ιδιωτικά λεωφορεία (17%). Η χρήση αστικής συγκοινωνίας (Αστικό ΚΤΕΛ) αφορά μικρό σχετικά ποσοστό (9%).



Απογραφή Στάθμευσης

Απογραφή Στάθμευσης

-



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Απογραφή Στάθμευσης

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* (35%)	
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).

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Απογραφή Στάθμευσης

Βασικά στοιχεία από την ανάλυση των δεδομένων της απογραφής

- **5.360** σταθμεύσεις, εκ των οποίων οι **1.907** (ποσοστό **35.6%**), ήταν παράνομες.
- Το **85% περίπου των νόμιμων θέσεων**, ήτοι **3.453** από τις **4.056**, βρέθηκαν κατειλημμένες κατά τη διάρκεια της απογραφής.
- Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή ο **αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων ήταν 3.908**. 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.
- **189 ειδικές θέσεις**
- **έλλειμμα θέσεων στάθμευσης** στην οδό, της τάξης των **1.300 θέσεων** (5.360 νόμιμες και παράνομες σταθμεύσεις – 4.056 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις).
- **12 χώροι στάθμευσης εκτός οδού -> 1.500 θέσεων**



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

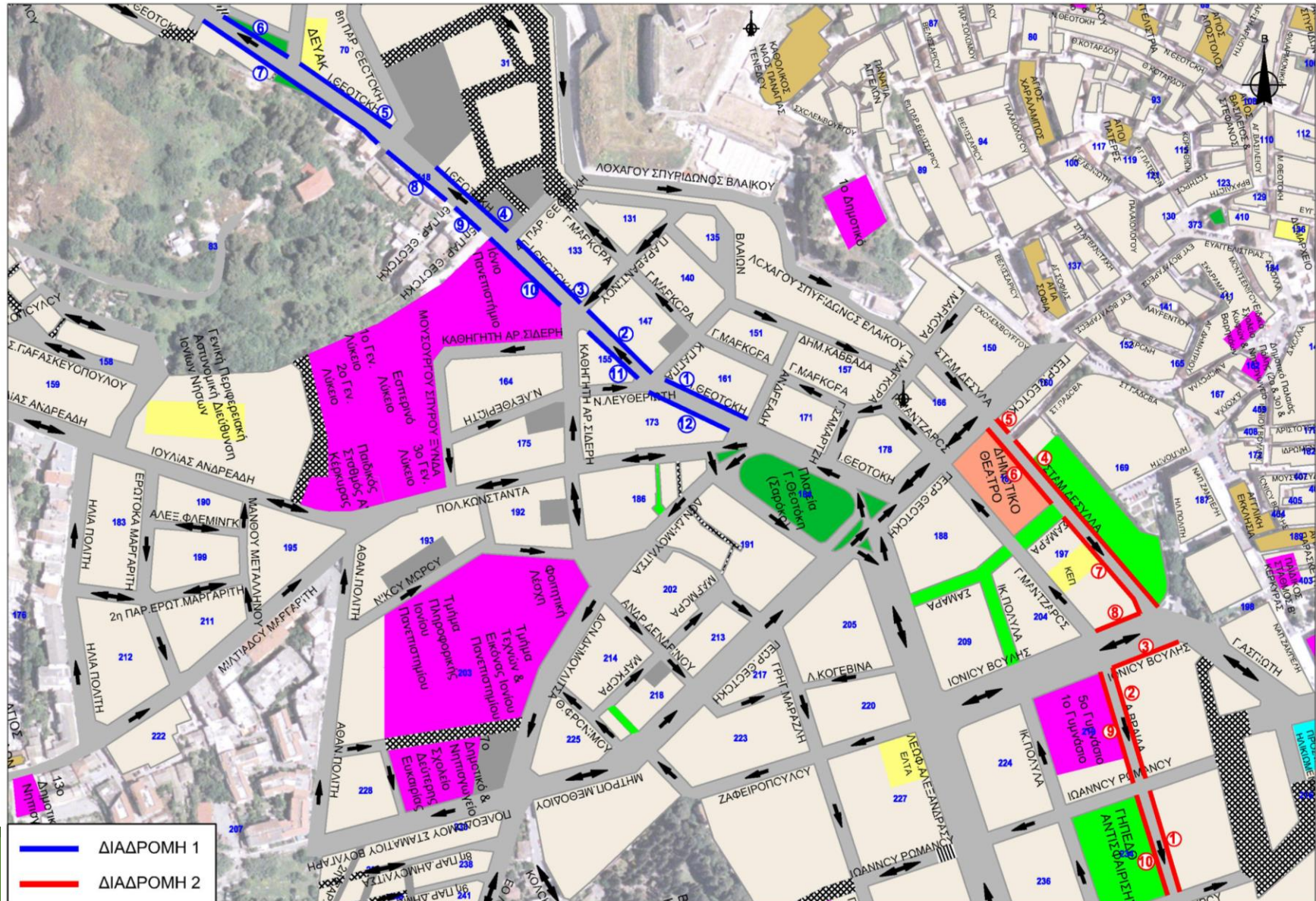
Χαρακτηριστικά Στάθμευσης



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης

Διαδρομές Ελέγχου Έρευνας Χαρακτηριστικών

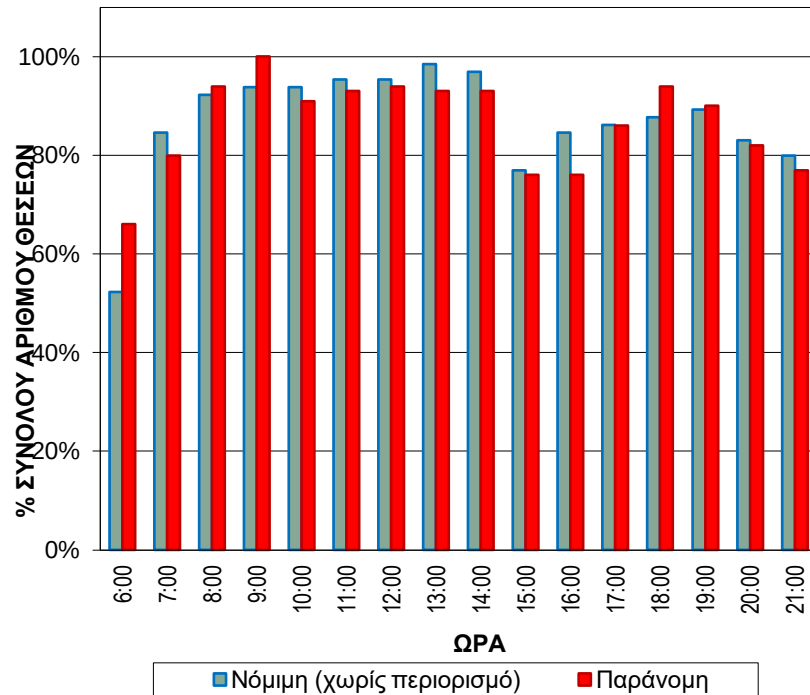


ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

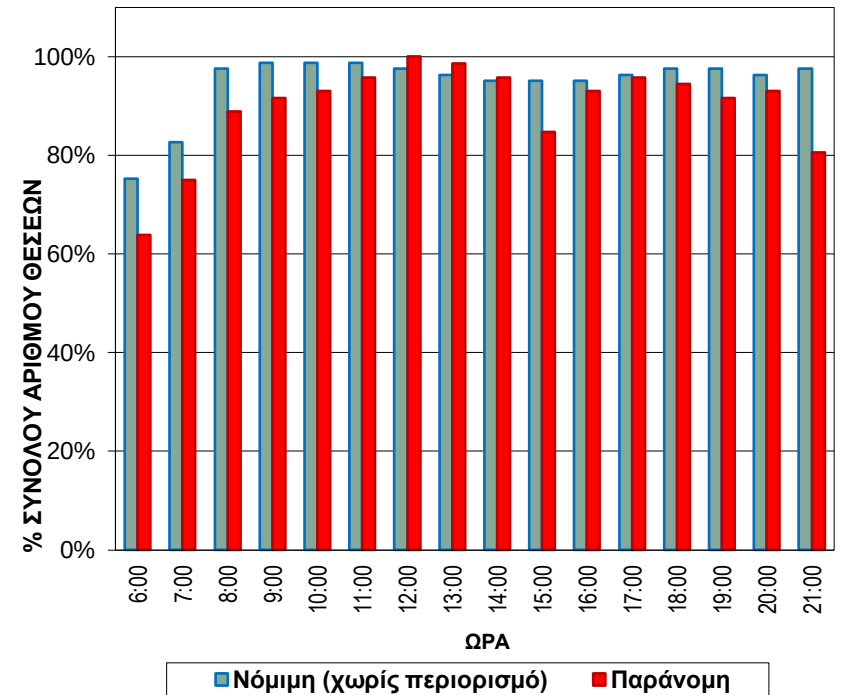
Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης

Συσσώρευση Οχημάτων

Διαδρομή Ελέγχου 1



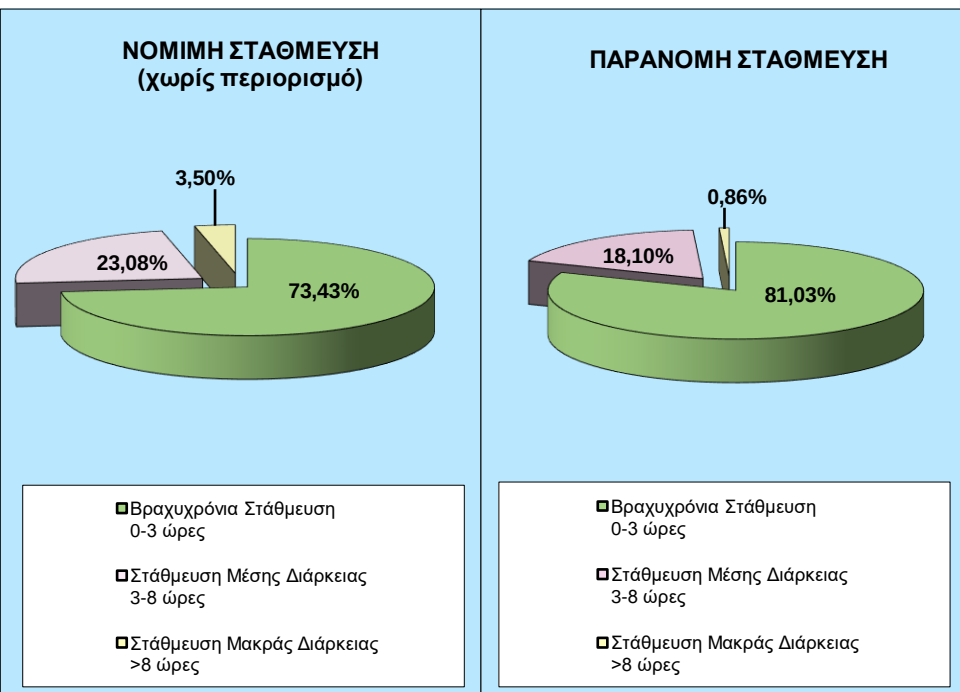
Διαδρομή Ελέγχου 2



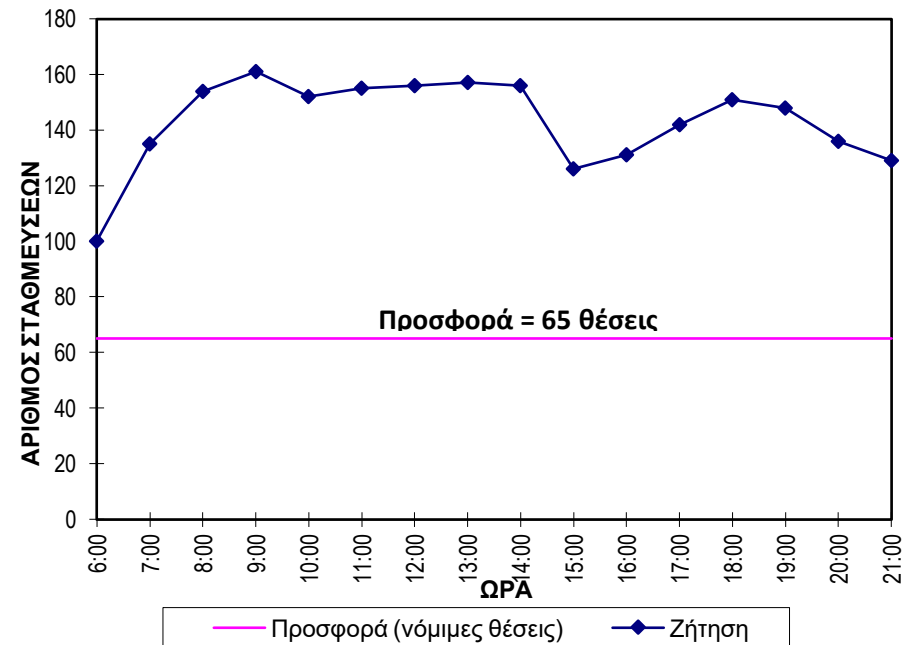
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 1

Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα)



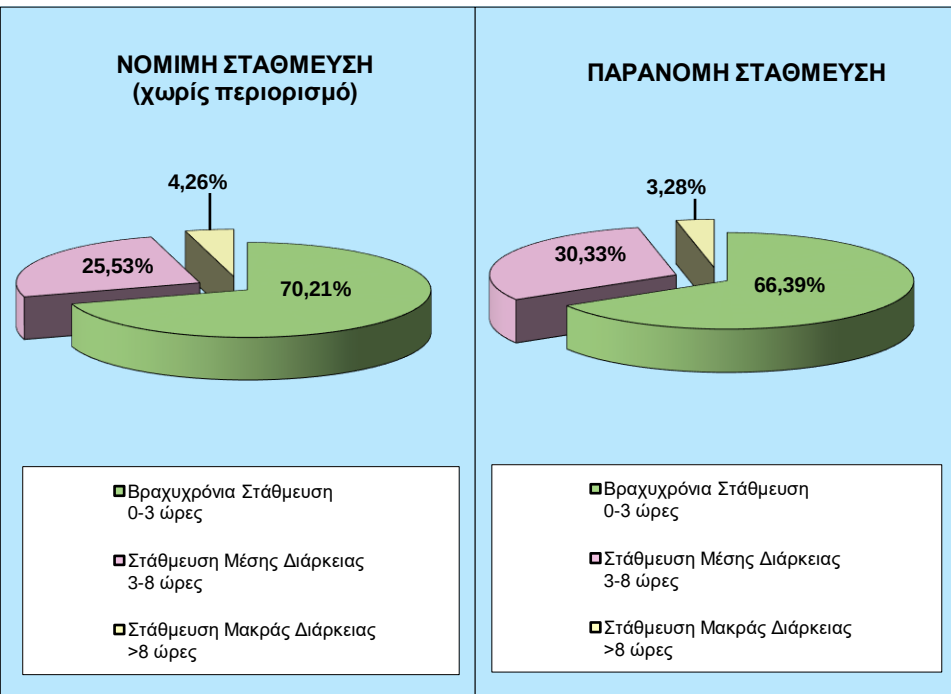
Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης



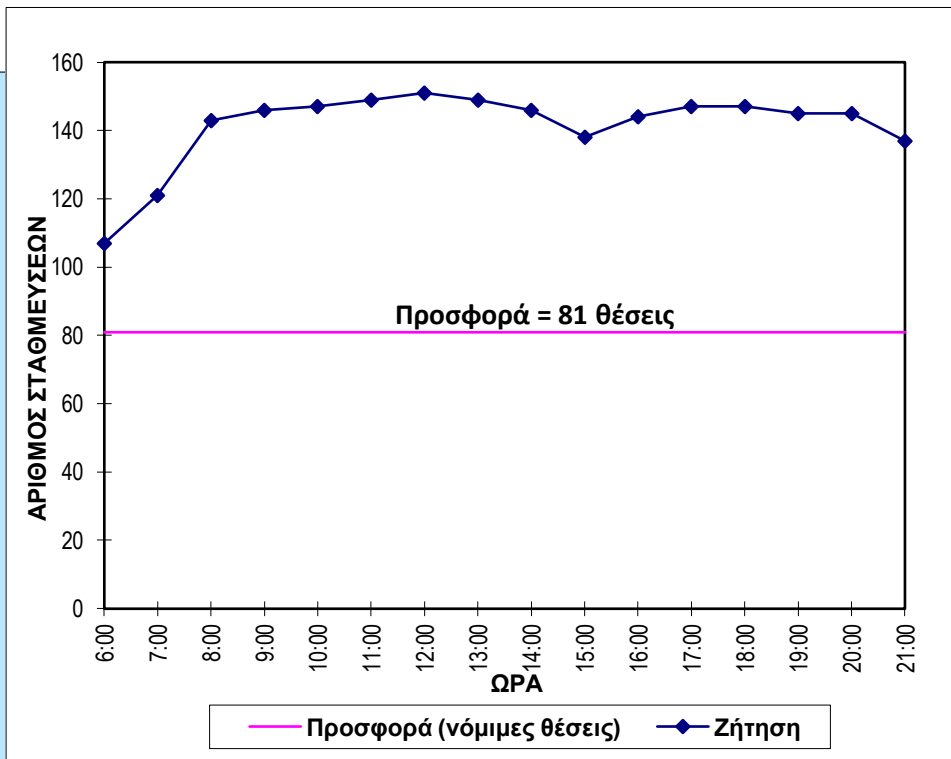
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 2

Κατανομή χρονικής διάρκειας στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών (Διαβατικά οχήματα)



Διακύμανση ζήτησης στάθμευσης

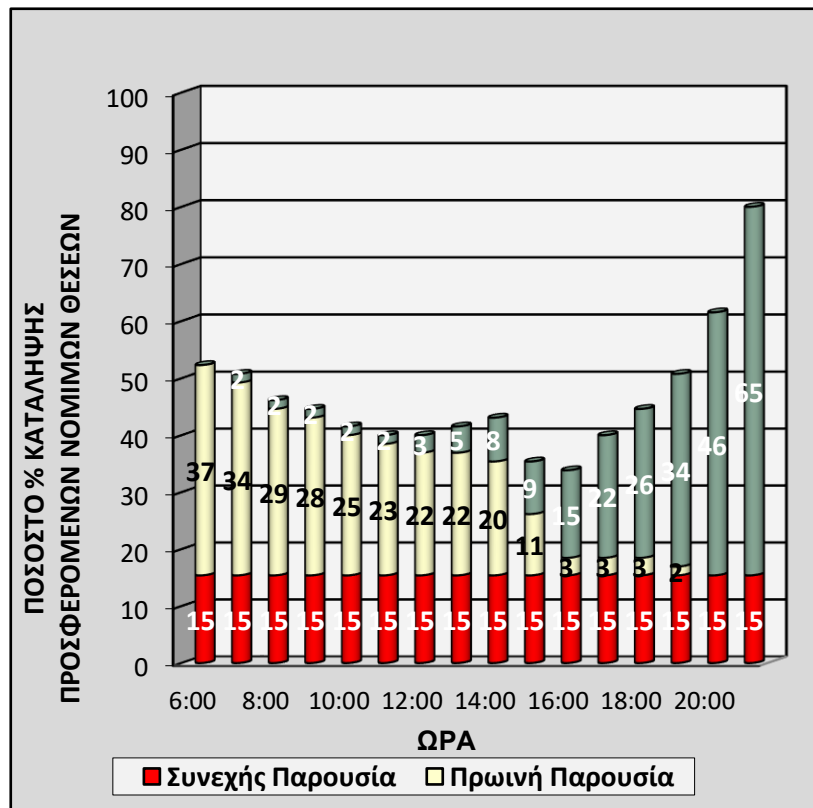


ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

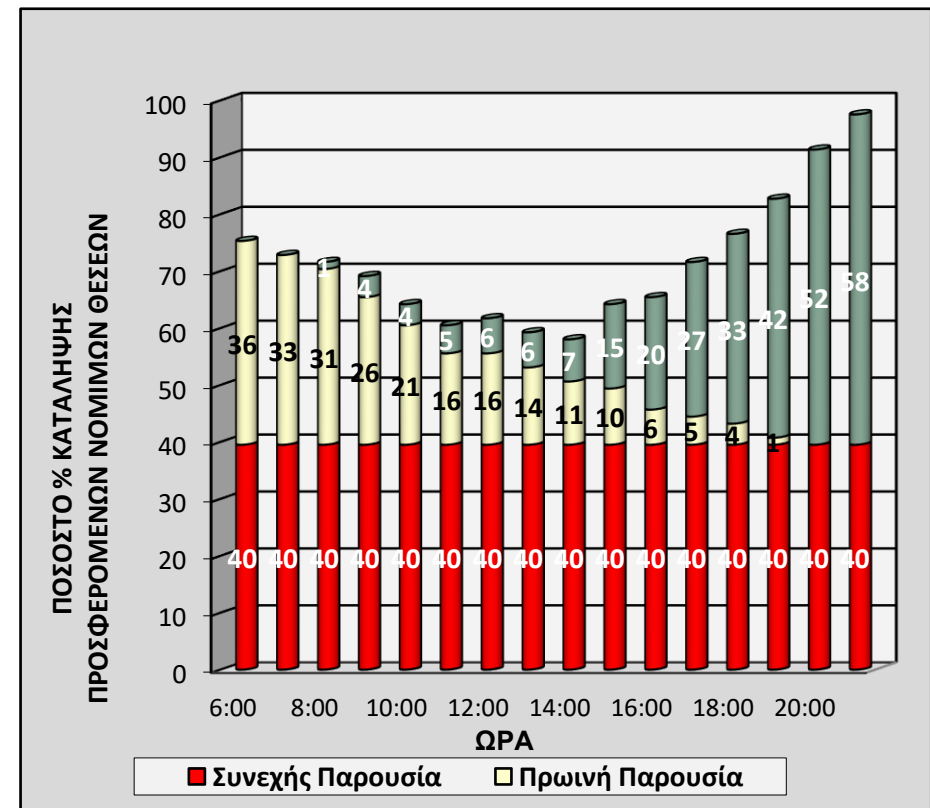
Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης - Διαδρομή Ελέγχου 2

Κατάληψη νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό από κατοίκους

Διαδρομή Ελέγχου 1



Διαδρομή Ελέγχου 2

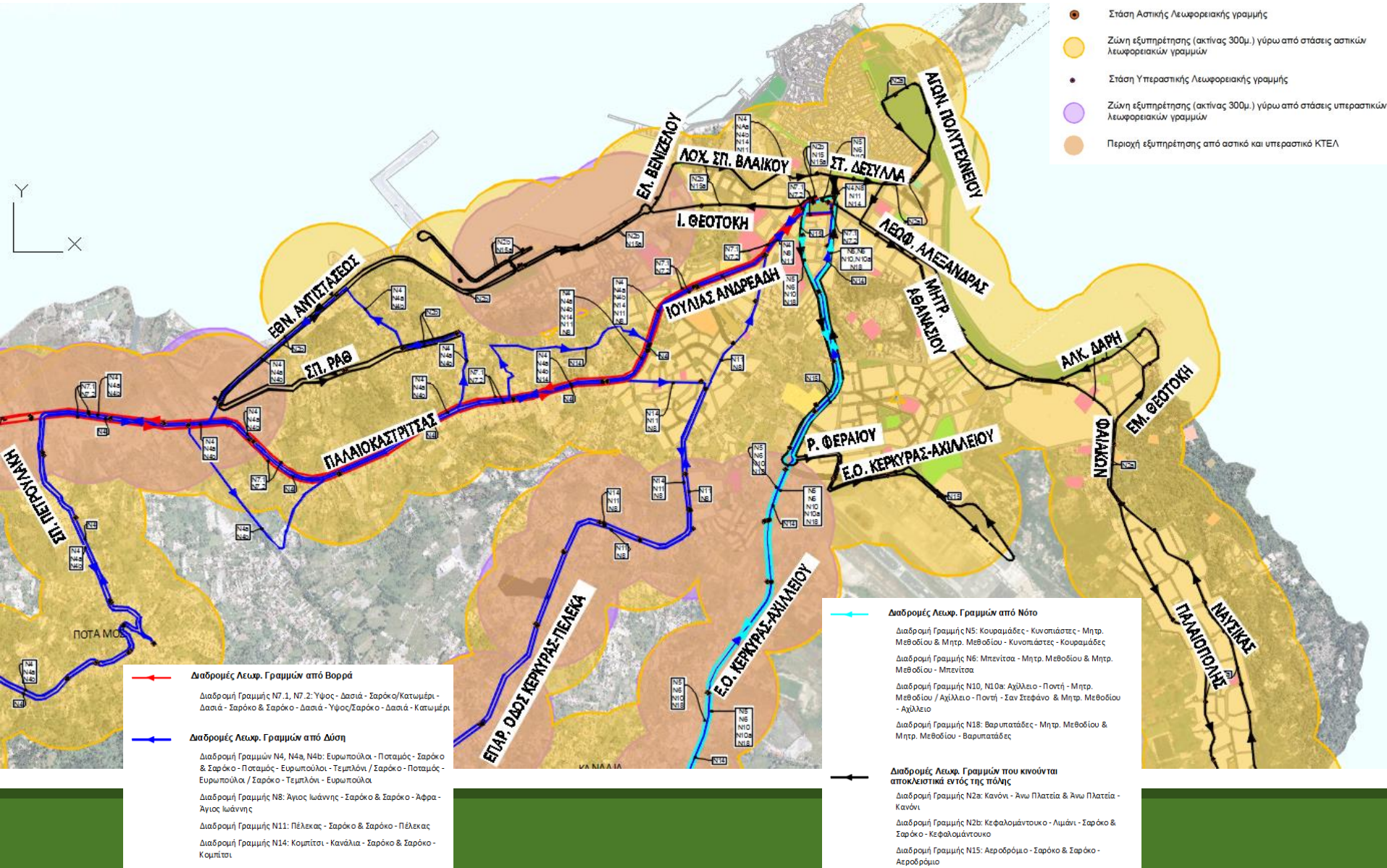




Καταγραφή του Συστήματος Μέσων
Μαζικής Μεταφοράς

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

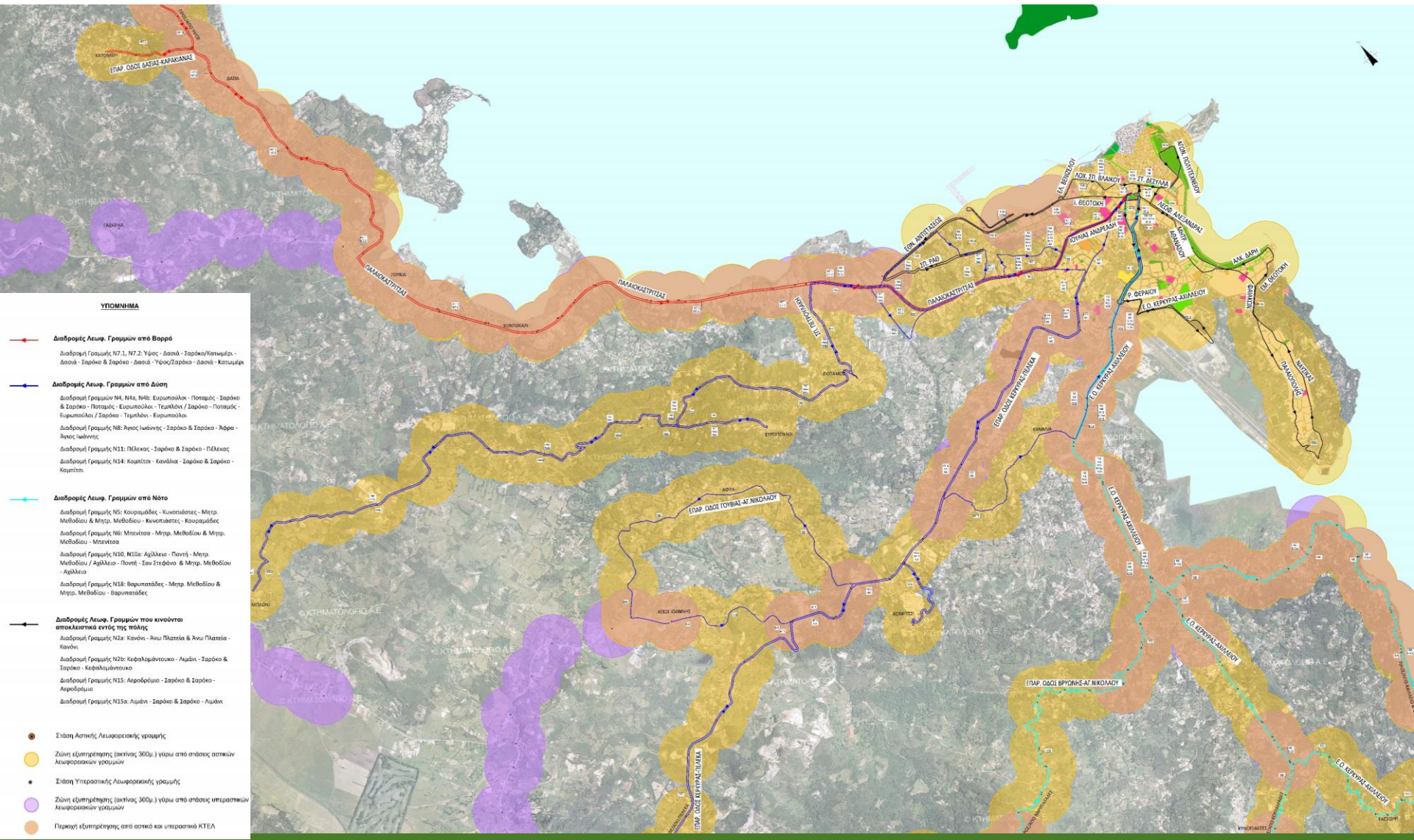
Εξυπηρέτηση Περιοχής μελέτης από το αστικό και το υπεραστικό ΚΤΕΛ



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

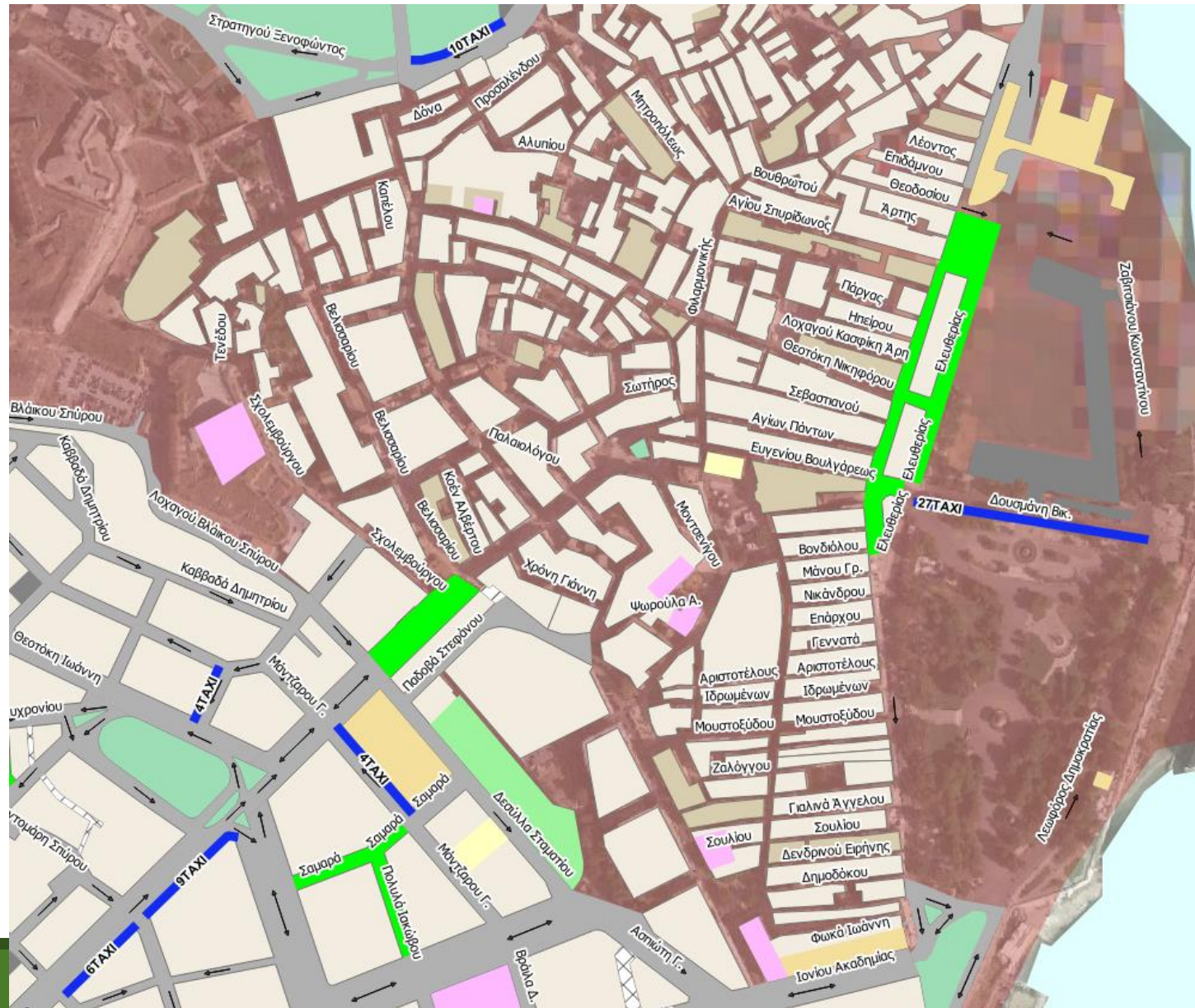
Εξυπηρέτηση Περιοχής μελέτης από το αστικό και το υπεραστικό ΚΤΕΛ



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Πιάτσες Ταξί & Τουριστικά Λεωφορεία

6 πιάτσες ταξί →
σε 60 θέσεις

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.





Καταγραφή δεδομένων για
εναλλακτική μετακίνηση

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μετακινήσεις Πεζή & με Ποδήλατο

Άξονες ροής πεζών: Πεζόδρομοι – Πεζοδρόμια

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

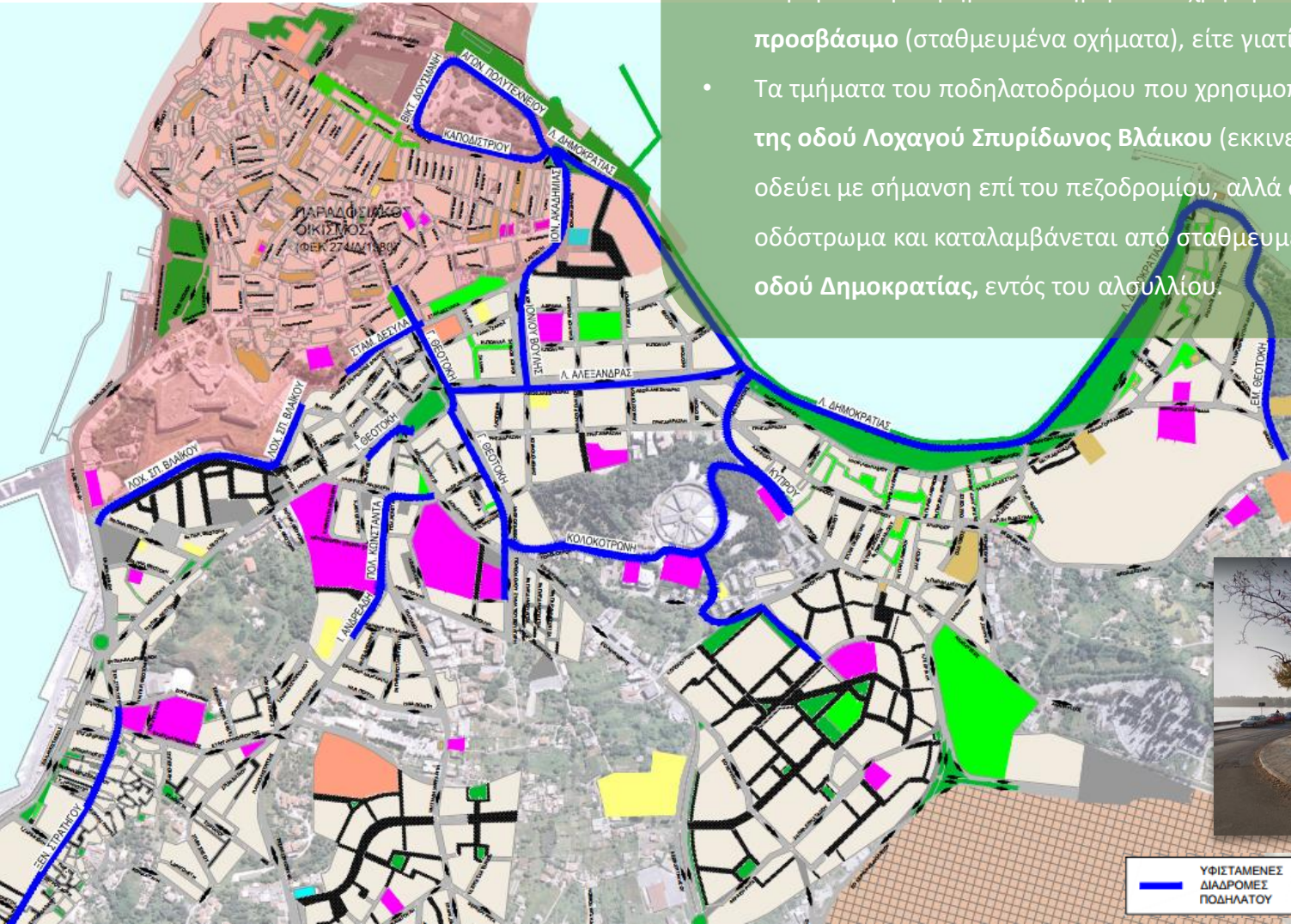


ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μετακινήσεις Πεζή & με Ποδήλατο

Διαδρομές ποδηλάτου

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



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ
ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

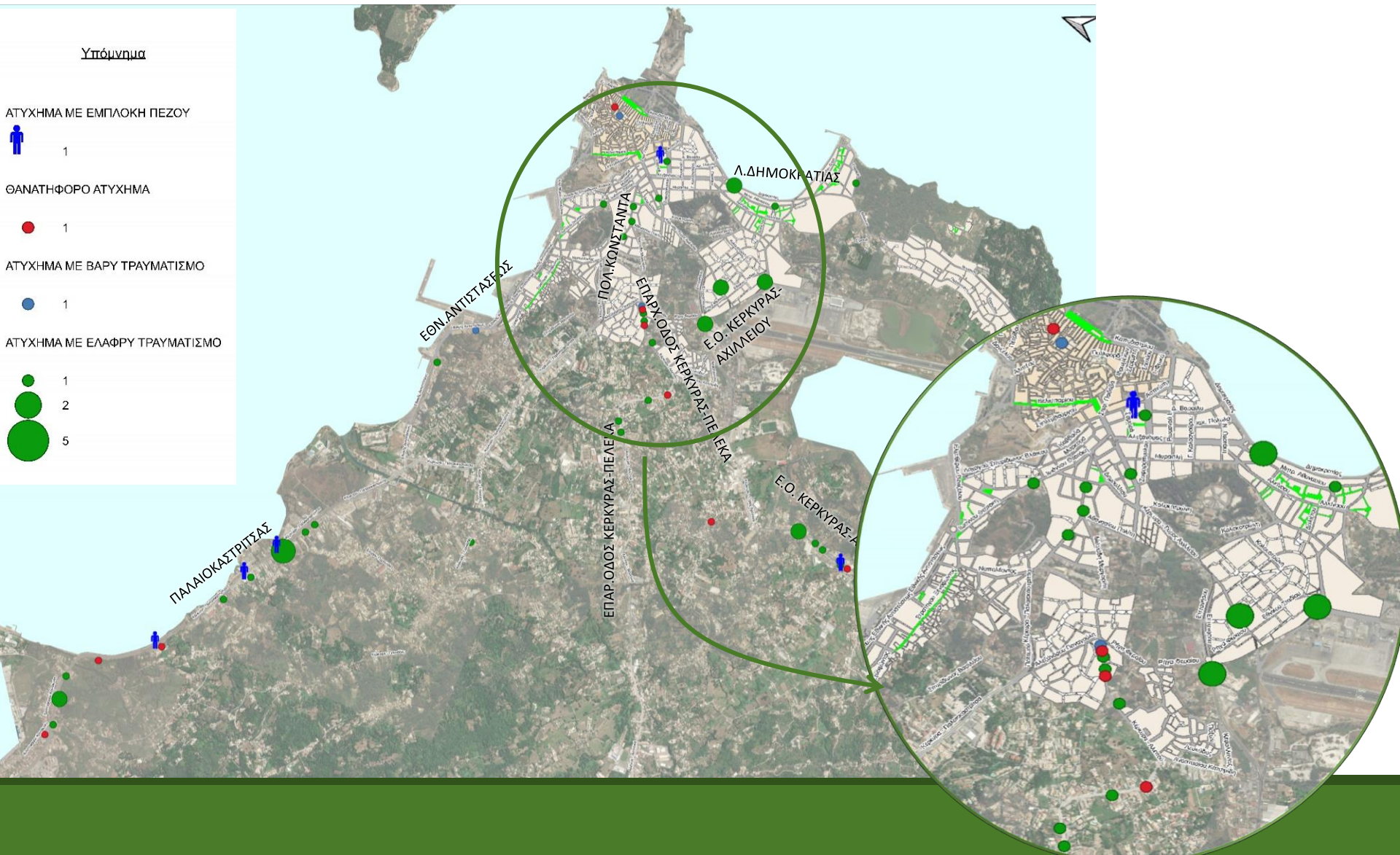


Συγκέντρωση στοιχείων ατυχημάτων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ατυχήματα

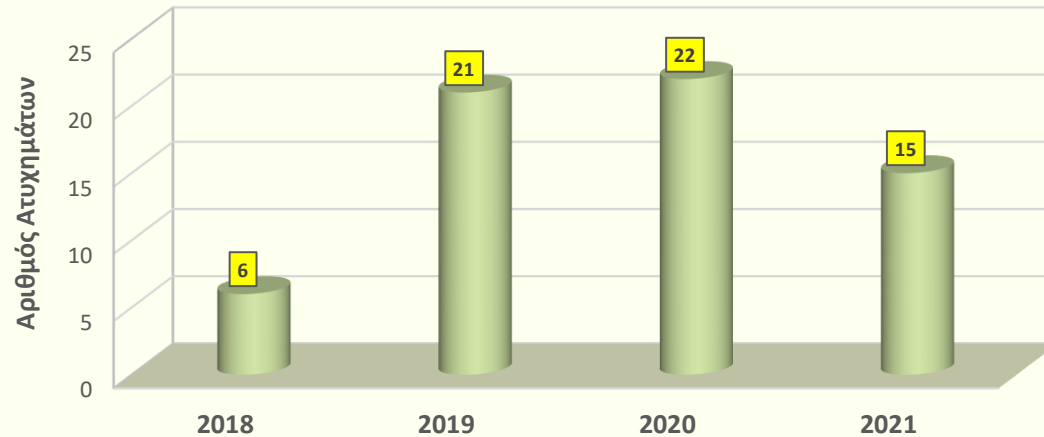
Τροχαία ατυχήματα στον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων (2018-2021)



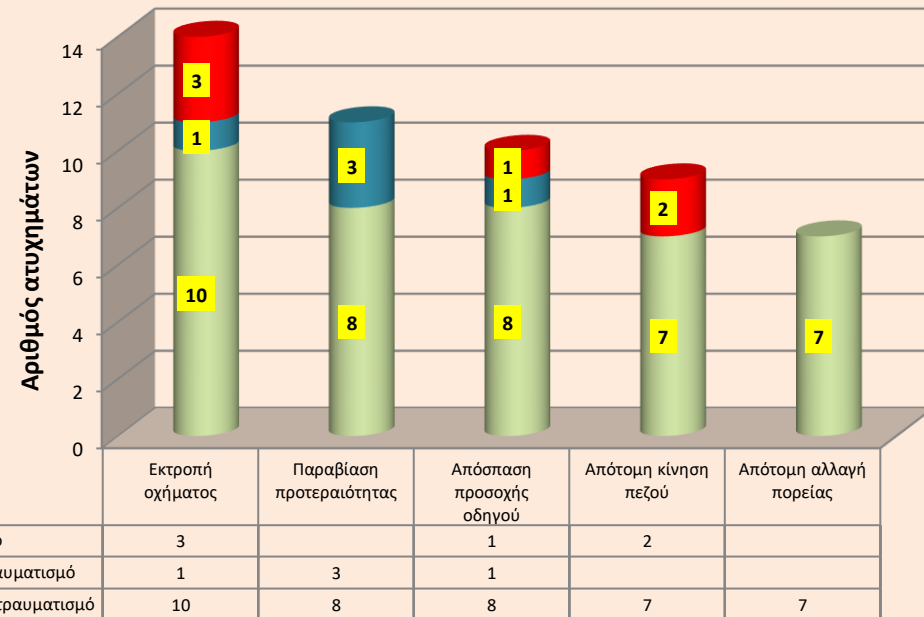
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ατυχήματα

Τροχαία ατυχήματα στον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



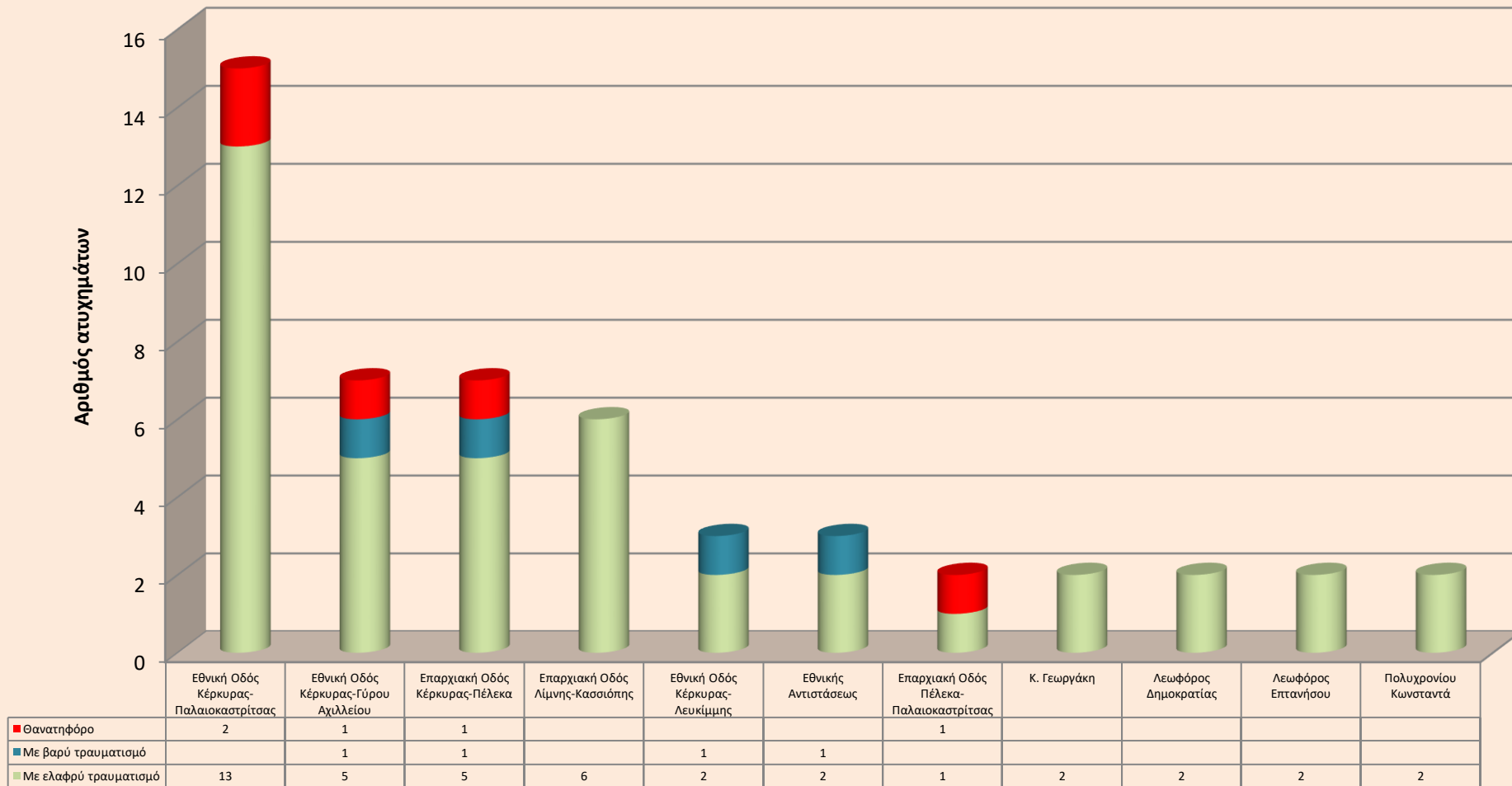
Κατανομή ατυχημάτων με βάση την αιτία



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ατυχήματα

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



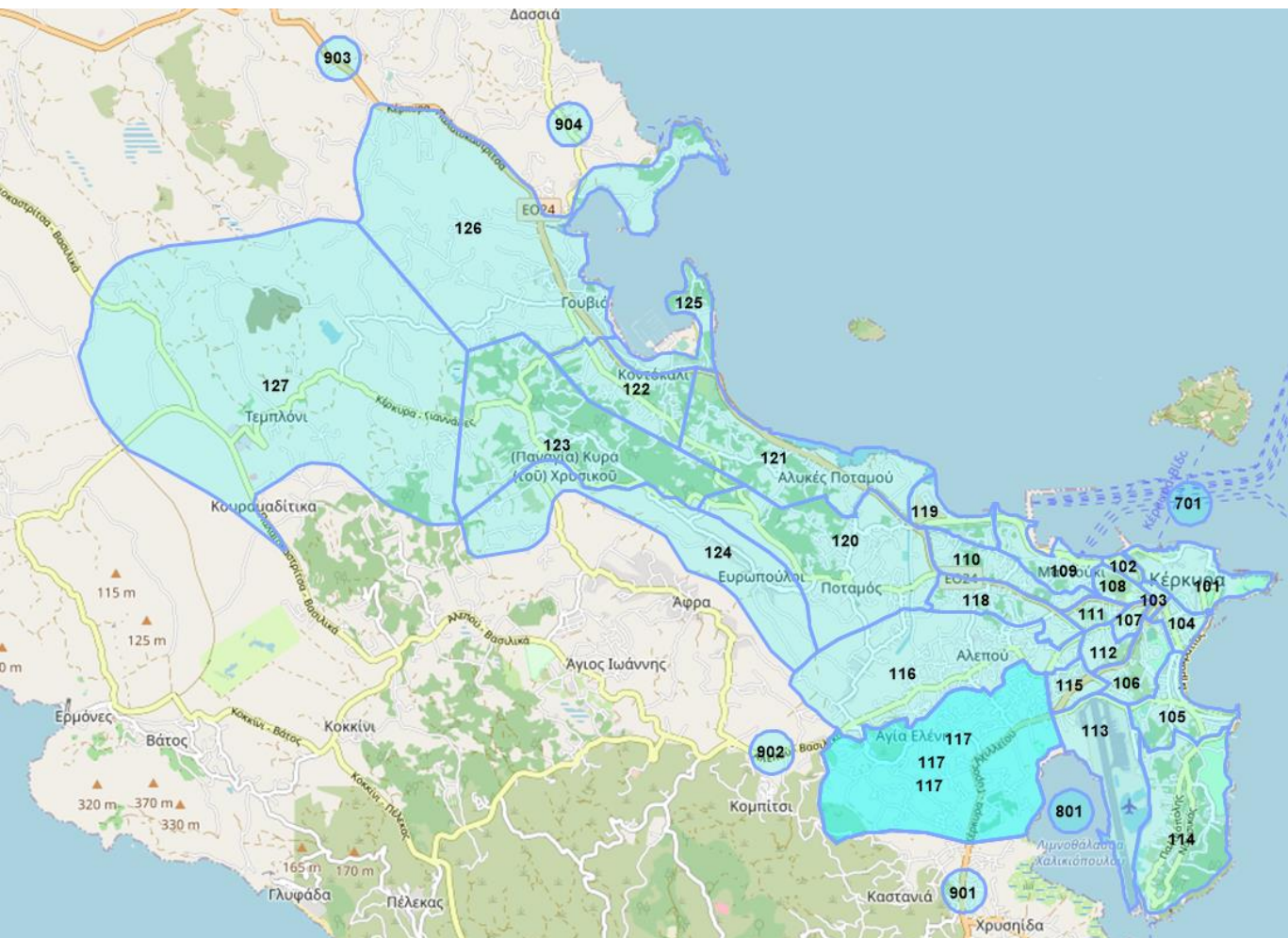


Ανάπτυξη του Κυκλοφοριακού
Μοντέλου & Αξιολόγηση

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Κυκλοφοριακές Ζώνες



Ζώνες

27 Εσωτερικές

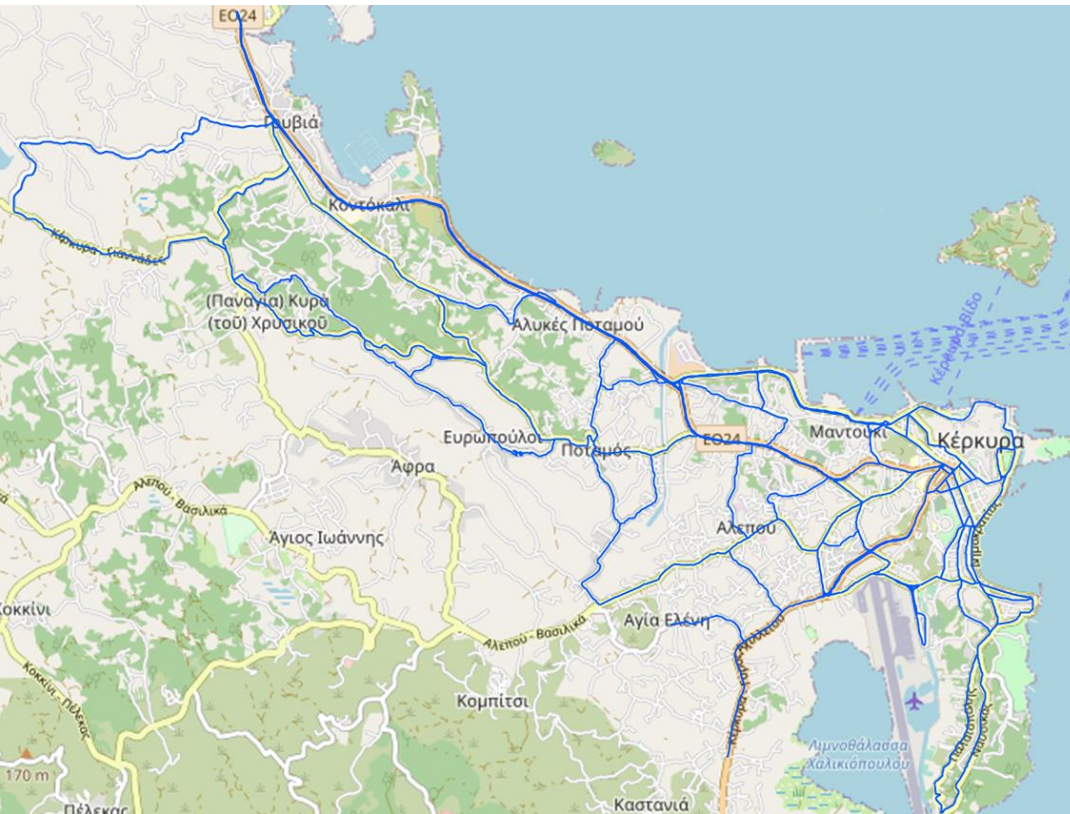
4 Εξωτερικές εντός ΠΕ Κέρκυρας

2 Εξωτερικές (Α/Δ, λιμένας)

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Μοντέλο Δίκτυο

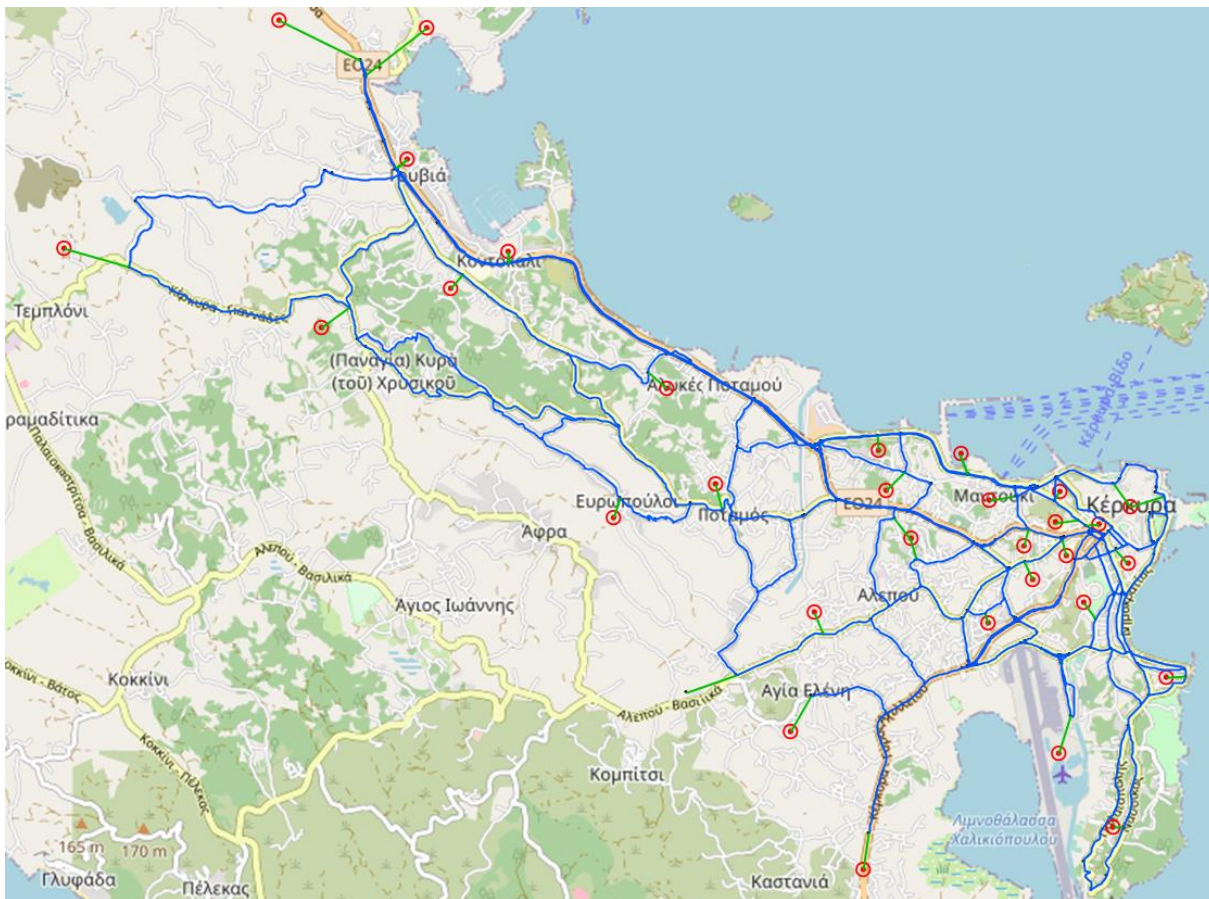


Παράμετρος	Τιμές
Ταχύτητα Ελεύθερης Ροής	Βασικές αρτηρίες: 80 km/h κατά περίπτωση Τοπικό δίκτυο: 20-40 km/h κατά περίπτωση Σύνδεσμοι κεντροειδών: Σταθερός χρόνος 3 λεπτών
Χωρητικότητα	Οδοί δύο κατεύθυνσεων με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση 800 MEA ανά ώρα και κατεύθυνση για το τοπικό δίκτυο 1200 MEA ανά ώρα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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Μοντέλο Δίκτυο



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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

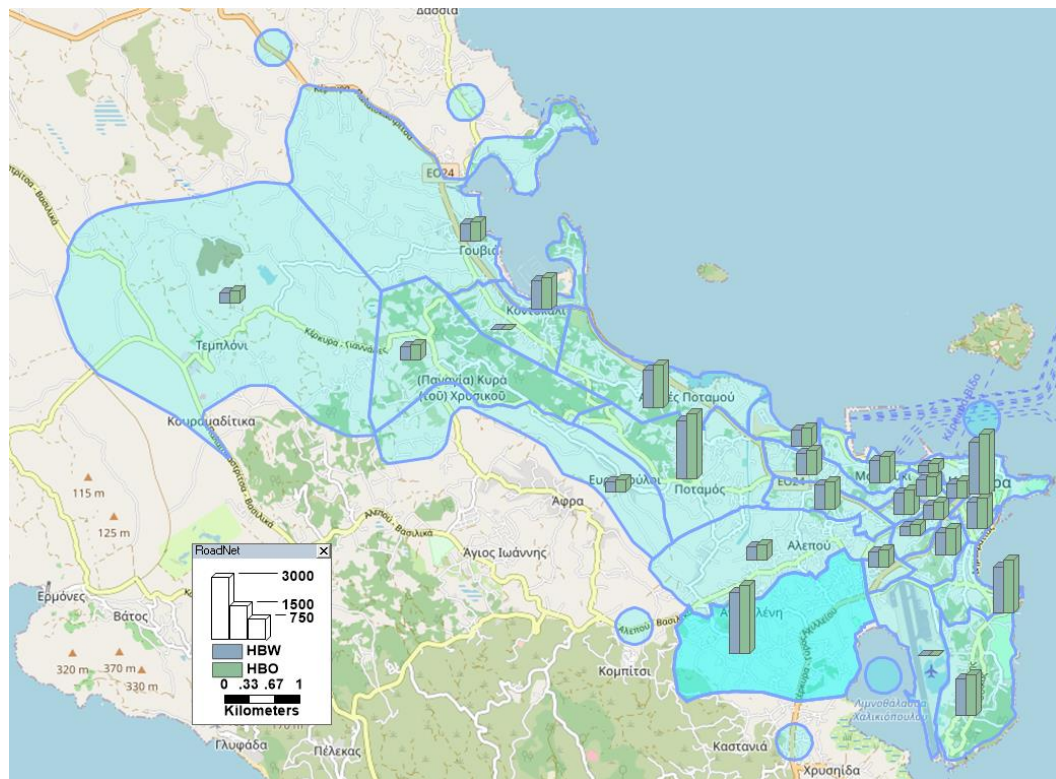
Εκτίμηση Ζήτησης (Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού) Έτους Βάσης

Το μοντέλο τεσσάρων βημάτων εφαρμόζεται σε αυτό το πλαίσιο ακολουθώντας την εξής διαδικασία:

1. **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).
2. 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).
3. **Εξισορροπούνται οι έλξεις** του δείγματος σε σχέση με τις συνολικές παραγωγές (balancing).
4. Πραγματοποιείται κατανομή ανάμεσα στις εσωτερικές ζώνες και προκύπτει ο ημερήσιος πίνακας προέλευσης – προορισμού των εσωτερικών ζωνών.
5. Με χρήση των δεδομένων κυκλοφορίας και των ερωτηματολογίων νοικοκυριού **εκτιμάται ο πίνακας προέλευσης προορισμού** για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
6. 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.

Εκτίμηση Ζήτησης (Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού) Έτους Βάσης

Σκοπός / Ζώνη	Αστική (101-109)	Περιαστική (110-127)
Εργασία / Εκπαίδευση	1.26	1.61
Λοιποί Σκοποί	1.45	1.78

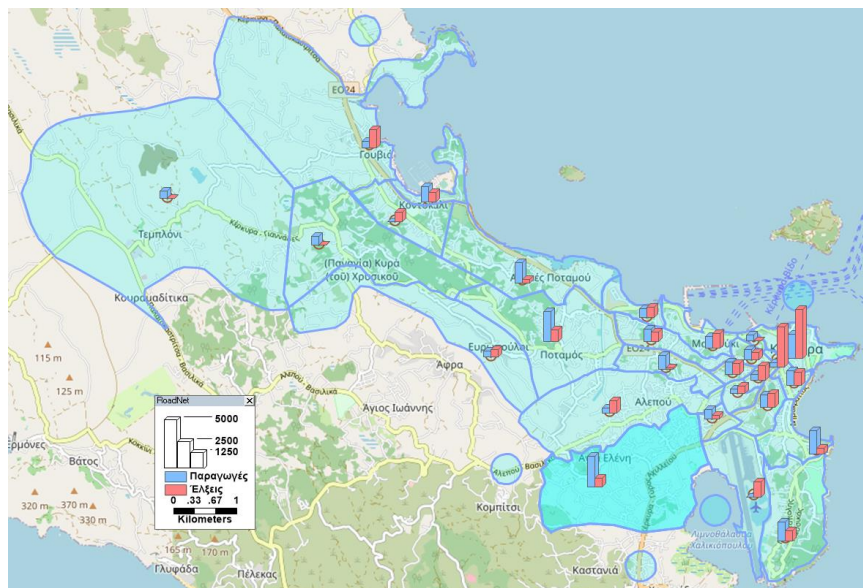


Παραγόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη

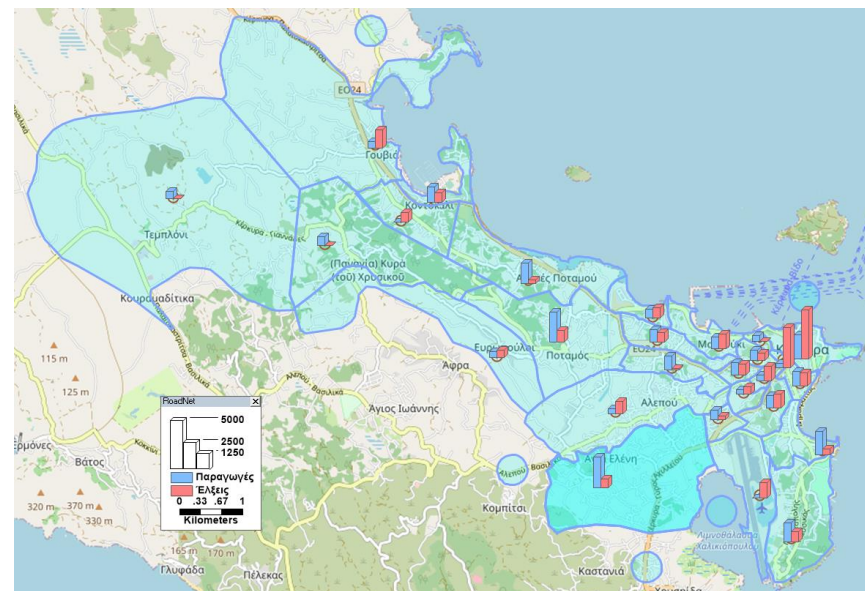
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Εκτίμηση Ζήτησης (Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού) Έτους Βάσης



Εξισορροπημένες παραγόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη

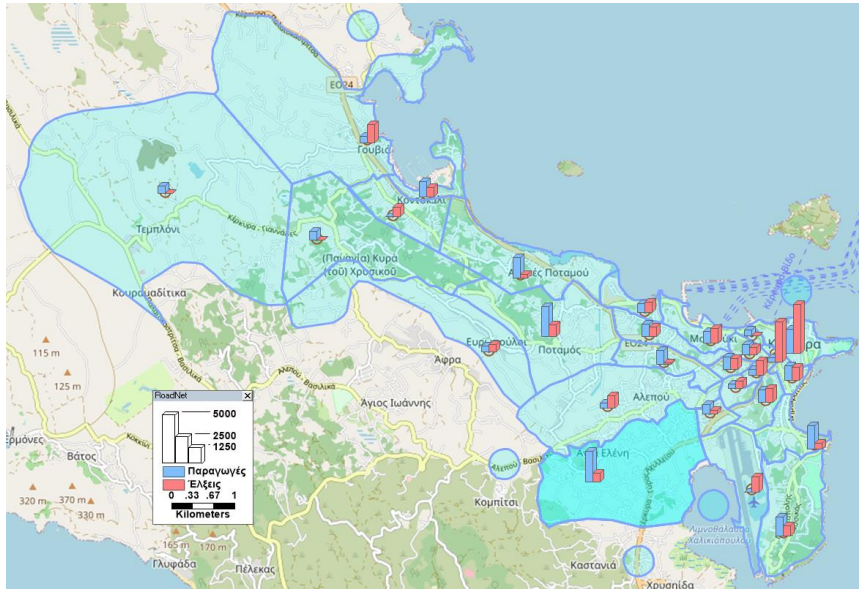


Εξισορροπημένες ελκόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη

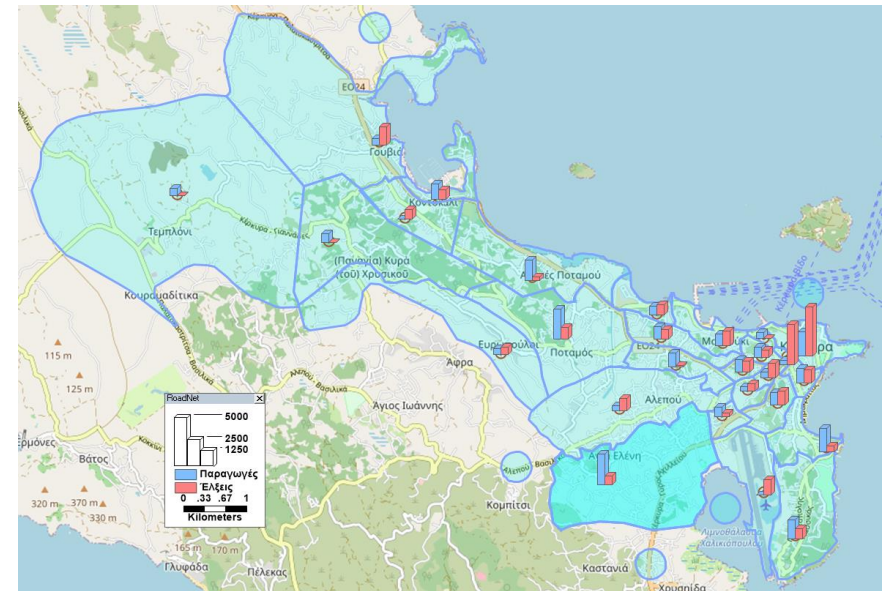
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Εκτίμηση Ζήτησης (Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού) Έτους Βάσης



Εξισορροπημένες παραγόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη



Εξισορροπημένες ελκόμενες μετακινήσεις ανά ζώνη

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Εκτίμηση Ζήτησης (Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού) Έτους Βάσης

Matrix16 - Gravity Matrix (HBW) - pamatrix.mxb	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	600.88	150.14	72.04	116.19	126.91	62.58	155.10	72.01	104.96	37.70	131.53	114.27	24.90	87.58	112.23	11.85	64.97	121.07	32.81	41.83	0.00	28.93	70.74	131.79	0.00
102	21.60	--	18.49	4.00	1.92	3.21	4.26	1.84	5.87	2.72	3.52	1.26	3.86	3.05	0.79	2.94	3.33	0.40	2.45	4.06	1.24	1.58	0.00	0.97	2.67	4.98	0.00
103	146.48	0.00	--	27.76	13.31	21.94	21.65	11.45	26.44	12.27	17.90	6.43	23.88	21.11	4.45	14.94	20.06	2.02	11.07	20.65	5.59	7.13	0.00	4.93	12.06	22.46	0.00
104	311.66	0.00	206.46	--	24.75	39.92	43.61	21.50	48.36	24.28	36.06	12.96	45.20	39.26	8.56	30.09	38.57	4.07	21.75	41.60	10.82	13.80	0.00	9.94	23.33	43.46	0.00
105	527.70	0.00	339.63	83.53	--	124.59	88.30	32.28	72.56	40.71	54.65	26.23	135.59	124.82	20.54	71.73	99.17	8.53	37.69	72.07	18.75	23.92	0.00	17.23	40.43	75.35	0.00
106	225.53	0.00	153.97	37.87	33.00	--	40.04	14.64	32.90	18.46	24.78	11.89	61.46	52.32	9.31	32.52	44.97	3.87	17.09	32.69	8.50	10.85	0.00	7.81	18.34	34.18	0.00
107	123.44	0.00	86.38	23.18	11.12	17.93	--	10.66	23.91	12.13	18.04	6.48	20.36	17.63	4.05	15.04	17.37	2.03	10.87	20.78	5.40	6.89	0.00	4.96	11.65	21.70	0.00
108	144.71	0.00	101.26	27.17	13.03	21.02	25.33	--	28.85	14.10	20.96	7.53	23.86	20.67	4.71	17.47	20.36	2.36	12.63	24.15	6.28	8.01	0.00	5.77	13.54	25.22	0.00
109	221.10	0.00	154.88	41.51	19.93	33.32	44.21	19.09	--	25.56	36.59	13.14	40.06	31.62	8.22	30.50	34.54	4.13	23.06	42.16	11.64	14.84	0.00	10.07	25.09	46.75	0.00
110	169.30	0.00	118.48	31.79	16.60	30.12	39.96	14.61	44.71	--	27.51	11.87	36.21	26.36	7.43	31.23	31.82	4.57	28.89	47.93	14.11	17.98	0.00	11.44	30.42	56.65	0.00
111	204.34	0.00	142.99	38.37	18.41	30.79	40.56	17.64	44.83	22.74	--	12.14	37.01	29.21	7.60	28.18	31.81	3.81	20.37	38.95	10.13	12.91	0.00	9.30	21.83	40.67	0.00
112	46.04	0.00	32.22	8.64	4.15	6.69	10.88	3.98	8.92	4.53	6.73	--	7.60	6.58	1.51	5.61	6.48	0.76	4.06	7.75	2.02	2.57	0.00	1.85	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	404.90	0.00	260.67	64.12	74.20	85.53	67.79	24.78	55.73	31.27	41.96	20.13	104.00	--	15.76	55.07	76.18	6.55	28.95	55.37	14.40	18.39	0.00	13.24	31.07	57.92	0.00
115	106.70	0.00	81.37	20.03	12.10	21.96	25.19	9.21	20.68	11.31	15.58	7.49	26.40	19.19	--	19.79	23.43	2.37	10.46	20.01	5.20	6.63	0.00	4.78	11.22	20.90	0.00
116	85.59	0.00	59.80	16.07	9.31	16.08	20.20	7.38	17.54	12.08	13.22	6.00	20.30	14.77	4.34	--	23.02	2.29	11.23	23.18	5.58	7.13	0.00	5.53	12.04	22.42	0.00
117	624.66	0.00	481.20	118.37	76.55	138.84	141.30	51.65	116.15	73.21	8746	41.97	166.92	121.58	30.38	136.95	--	13.89	68.11	130.25	33.88	43.25	0.00	31.14	73.08	136.20	0.00
118	200.19	0.00	140.10	37.59	20.07	36.42	47.26	17.28	43.15	32.15	32.53	14.04	43.79	31.85	9.47	41.73	42.46	--	29.87	57.11	14.84	18.91	0.00	13.63	31.99	59.58	0.00
119	116.14	0.00	83.27	21.81	10.48	18.75	24.87	10.02	31.97	21.86	19.20	7.39	22.54	16.64	--	31.30	9.90	12.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.47	21.34	39.74	0.00
120	546.68	0.00	382.59	102.64	53.63	97.28	128.98	47.15	124.10	90.04	88.77	38.32	116.95	85.18	23.98	112.55	106.82	15.32	98.28	--	55.22	87.16	0.00	67.76	119.00	221.61	0.00
121	302.31	0.00	216.74	56.76	27.38	49.65	65.80	26.07	83.14	57.74	49.94	19.55	59.69	43.50	12.24	51.45	52.51	7.52	65.86	121.49	--	64.57	0.00	28.00	97.18	180.89	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	58.44	0.00	41.89	10.97	5.39	9.77	12.94	5.04	16.05	11.14	9.65	3.84	11.74	8.51	2.41	11.29	10.74	1.53	12.70	28.38	8.79	22.37	--	9.70	26.86	64.80	0.00
124	44.26	0.00	30.98	8.31	4.34	7.88	10.04	3.82	10.05	7.29	7.18	3.10	9.47	6.90	1.94	9.11	8.66	1.24	7.95	22.96	4.47	8.05	0.00	--	9.63	18.98	0.00
125	202.53	0.00	145.20	38.03	18.35	33.27	44.08	17.46	55.68	38.66	33.45	13.09	39.99	29.15	8.20	34.47	35.19	5.04	44.09	81.34	30.56	51.82	0.00	19.43	--	173.92	0.00
126	107.99	0.00	77.42	20.28	9.78	17.74	23.50	9.31	29.68	20.61	17.83	6.98	21.33	15.55	4.37	18.38	18.77	2.68	23.50	43.35	16.28	35.96	0.00	10.94	49.77	--	0.00
127	36.97	0.00	26.51	6.94	3.41	6.18	8.18	3.19	10.15	7.04	6.10	2.43	7.43	5.42	1.52	7.14	6.80	0.97	8.03	17.94	5.56	14.12	0.00	6.13	16.96	40.89	--

Matrix16 - Gravity Matrix (HBO) - pamatrix.mxb																															
	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		15.73	917.53	195.76	184.77	203.09	161.13	275.62	90.25	46.35	146.06	12.27	82.29	195.78	0.00	32.07	68.28	11.53	0.00	34.85	42.16	15.74	0.00	0.00	48.31	44.42	0.00				
102	26.37		29.44	5.44	5.14	5.85	5.64	8.44	3.56	1.83	5.11	0.43	2.52	5.45	0.00	1.12	2.11	0.40	0.00	1.22	1.66	0.62	0.00	0.00	1.90	1.75	0.00				
103	181.35	2.88		38.28	36.11	40.56	29.06	53.33	16.27	8.35	26.35	2.21	15.80	38.24	0.00	5.78	12.91	2.08	0.00	6.29	7.60	2.84	0.00	0.00	8.71	8.01	0.00				
104	363.07	4.95	313.69		63.17	69.44	55.09	94.23	28.00	15.55	49.94	4.20	28.14	66.94	0.00	10.97	23.35	3.94	0.00	11.92	13.84	5.16	0.00	0.00	15.85	14.58	0.00				
105	633.32	7.63	531.62	111.64		223.25	114.93	145.76	43.28	26.87	77.96	8.75	86.96	219.23	0.00	26.93	61.85	8.51	0.00	21.27	24.70	9.23	0.00	0.00	28.30	26.03	0.00				
106	268.40	3.42	238.99	50.19	86.04		51.67	65.53	19.46	12.08	35.05	3.93	39.08	91.13	0.00	12.11	27.81	3.83	0.00	9.56	11.11	4.15	0.00	0.00	12.73	11.71	0.00				
107	145.98	2.21	133.23	30.52	28.81	31.66		47.43	14.05	7.89	25.35	2.13	12.86	30.52	0.00	5.56	10.67	2.00	0.00	6.04	7.02	2.62	0.00	0.00	8.04	7.39	0.00				
108	181.14	3.18	165.32	37.88	35.74	39.29	34.38		17.95	9.70	31.18	2.62	15.96	37.87	0.00	6.84	13.24	2.46	0.00	7.43	8.63	3.22	0.00	0.00	9.88	9.09	0.00				
109	260.63	5.08	238.12	54.50	51.46	58.64	56.52	84.65		16.57	51.26	4.31	25.24	54.55	0.00	11.25	21.16	4.04	0.00	12.22	15.06	5.62	0.00	0.00	17.26	15.86	0.00				
110	210.66	4.03	192.28	44.05	45.26	55.96	53.92	68.38	27.65		40.68	4.11	24.08	47.99	0.00	12.15	20.58	4.73	0.00	14.66	19.28	7.19	0.00	0.00	22.08	20.29	0.00				
111	240.65	4.13	219.64	50.32	47.50	54.13	52.18	78.18	26.24	14.73		3.98	23.28	50.34	0.00	10.38	19.53	3.73	0.00	11.28	13.09	4.88	0.00	0.00	15.00	13.79	0.00				
112	51.81	0.79	47.29	10.83	10.23	11.24	13.27	16.63	4.99	2.80	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	458.04	5.52	384.60	80.78	183.89	161.35	83.17	105.48	31.33	19.45	56.42	6.33	62.87		0.00	18.49	44.78	6.16	0.00	15.40	17.89	6.69	0.00	0.00	20.50	18.86	0.00				
115	122.62	1.86	121.95	25.64	30.46	37.67	31.39	39.81	11.81	7.14	21.29	2.39	16.21	32.27		7.11	13.99	2.27	0.00	5.65	6.56	2.45	0.00	0.00	7.52	6.91	0.00				
116	102.28	1.64	93.26	21.29	24.36	30.12	26.17	33.20	10.42	7.94	18.78	1.99	12.96	25.83	0.00		14.29	2.28	0.00	6.81	7.32	2.74	0.00	0.00	8.39	7.71	0.00				
117	720.31	10.48	723.72	152.01	193.37	239.05	176.69	224.09	66.57	46.42	119.87	13.45	102.86	205.17	0.00	49.40		13.32	0.00	36.93	42.89	16.02	0.00	0.00	48.15	45.21	0.00				
118	249.29	4.20	227.55	52.14	53.98	67.02	67.68	69.65	26.71	22.01	48.18	4.86	29.14	58.05	0.00	66.26	27.48		0.00	17.49	20.29	7.57	0.00	0.00	23.24	21.36	0.00				
119	141.45	2.82	132.27	25.98	27.95	34.01	32.84	35.91	19.35	14.64	27.80	2.50	14.67	29.65	0.00	7.41	12.54	2.88		9.37	13.24	4.94	0.00	0.00	15.16	13.93	0.00				
120	682.20	11.59	622.70	142.64	166.62	181.24	174.54	221.36	79.27	61.78	131.82	13.29	71.99	155.55	0.00	43.93	69.27	15.90	0.00		75.64	34.95	0.00	0.00	86.62	79.61	0.00				
121	415.61	8.28	388.64	86.90	82.46	101.91	98.10	134.84	56.81	43.65	81.61	7.47	43.85	87.52	0.00	22.12	37.51	8.59	0.00	41.07		28.53	0.00	0.00	77.93	71.59	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	781.3	17.7	814.7	182.2	176.04	217.4	209.1	282.5	11.90	9.13	17.12	1.59	9.36	18.69	0.00	5.26	8.32	1.90	0.00	14.01	14.39	10.72	0.00	0.00	23.36	27.81	0.00				
124	58.16	0.98	53.09	12.22	12.50	14.55	14.87	18.86	6.56	3.22	11.20	1.13	6.65	13.27	0.00	3.78	5.91	1.25	0.00	7.42	6.44	3.40	0.00	0.00	7.28	7.18	0.00				
125	280.74	5.59	262.65	58.70	55.71	64.85	66.26	91.07	38.36	29.47	55.11	5.05	29.63	91.94	0.00	14.94	25.35	5.80	0.00	17.73	46.50	23.08	0.00	0.00	7.74	7.40	0.00				
126	140.37	2.80	131.26	25.29	27.86	34.41	33.21	45.53	19.81	14.73	25.75	2.52	14.81	29.58	0.00	7.47	12.68	2.90	0.00	13.86	23.22	15.02	0.00	0.00	32.78	30.74	0.00				
127	55.18	1.10	51.60	11.54	11.15	13.77	13.25	17.89	7.53	3.78	10.82	1.01	5.93	11.85	0.00	3.33	5.27	1.20	0.00	6.38	9.10	6.77	0.00	0.00	14.77	17.57	0.00				

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

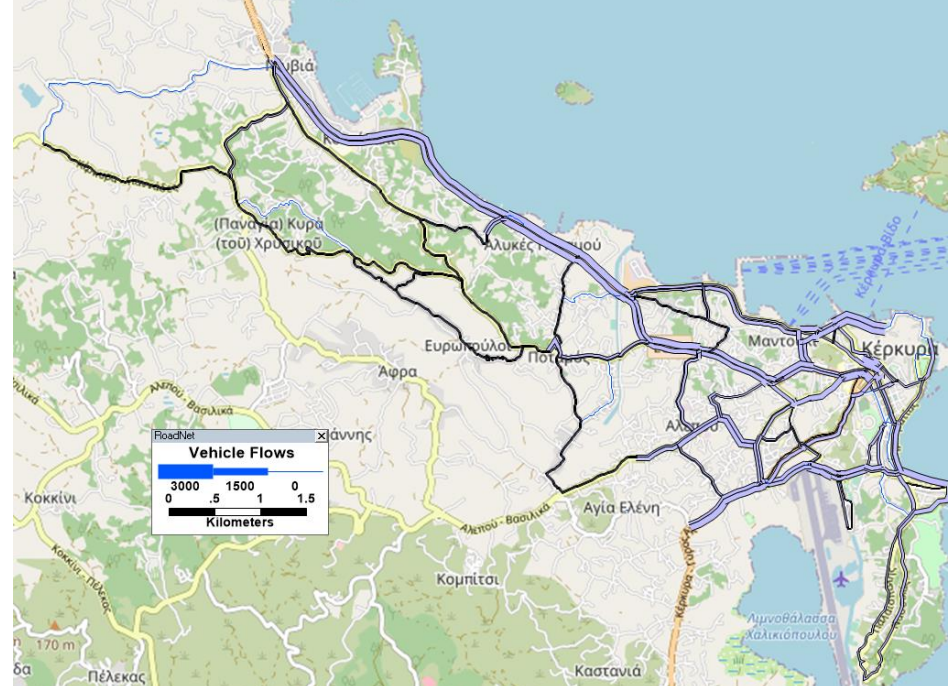
Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Εκτίμηση Ζήτησης (Πίνακα Προέλευσης – Προορισμού) Έτους Βάσης

Estimated 60 Ματρώα (PCU) - οδών πόλης																															
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	701	901	902	903	
101	0.80	1.57	215.11	52.63	45.17	19.21	4.84	52.55	10.99	10.31	21.44	0.83	3.32	49.58	0.54	40.80	44.85	27.48	5.38	121.36	65.88	30.84	4.17	17.55	82.28	63.57	2.84	0.01	0.02	0.07	
102	3.79	0.80	6.76	1.35	1.88	0.38	0.16	1.35	0.72	0.38	0.78	0.03	0.38	1.34	0.01	1.31	1.88	0.61	0.17	3.23	1.88	1.38	0.06	0.32	1.75	3.48	0.03	0.01	0.02	0.07	
103	60.96	0.87	0.00	13.71	13.83	5.43	3.51	6.52	8.18	5.43	8.56	0.48	2.12	13.47	0.82	7.85	17.17	7.81	3.11	25.77	15.19	3.84	2.89	2.85	13.88	15.16	0.84	0.02	0.02	0.05	
104	53.52	0.91	41.18	0.00	13.85	13.85	7.73	8.91	11.34	15.89	20.17	1.27	0.74	15.83	7.83	46.48	38.94	4.78	4.39	23.26	11.75	6.33	0.41	3.58	13.49	21.73	0.39	0.02	0.10	0.05	
105	188.88	0.88	79.49	17.89	6.00	28.16	10.89	17.38	12.37	14.02	17.41	2.34	16.46	28.42	1.52	68.23	123.81	38.49	6.82	18.82	13.51	7.68	0.36	3.21	17.63	28.89	0.23	0.01	0.09	0.04	
106	75.49	0.47	36.02	8.45	11.13	0.80	7.34	8.01	5.94	10.99	8.24	1.20	7.43	12.46	0.86	32.10	65.96	21.77	10.44	88.03	17.80	8.41	1.80	12.95	21.52	26.00	0.43	0.01	0.09	0.07	
107	128.06	0.36	17.50	4.89	7.18	7.18	6.88	5.89	9.12	9.11	16.75	0.88	28.16	7.80	0.49	7.12	30.61	3.72	3.71	15.28	7.88	3.18	0.71	2.89	8.88	13.56	0.43	0.03	0.10	0.05	
108	31.48	0.62	49.61	15.46	8.68	4.23	3.35	0.88	7.52	4.13	8.68	0.39	2.13	8.34	0.38	7.20	8.35	3.40	2.88	14.45	7.89	3.45	0.74	2.82	9.30	13.49	0.47	0.02	0.02	0.05	
109	38.18	0.48	148.16	37.02	17.54	1.58	1.68	42.05	0.80	25.82	7.15	0.27	1.02	20.13	0.34	11.58	11.50	6.79	7.34	34.87	13.69	7.62	0.41	5.49	18.34	25.52	0.38	0.01	0.02	0.06	
110	281.31	3.23	8.63	2.14	1.61	2.13	2.25	2.47	48.04	0.80	2.38	0.20	1.36	1.86	0.17	1.18	4.34	0.82	2.83	3.61	22.36	13.53	0.56	0.88	31.41	38.88	0.25	0.09	0.01	0.07	
111	35.42	0.40	126.84	34.58	16.57	1.47	1.56	38.67	5.59	22.51	0.80	0.25	0.36	18.84	0.34	12.68	11.10	0.81	6.58	31.78	12.27	0.62	0.62	5.28	18.20	22.32	0.39	0.01	0.02	0.06	
112	44.25	0.18	6.27	1.58	2.28	2.60	1.80	1.77	3.89	2.93	3.66	0.80	8.54	2.39	0.13	2.44	10.00	0.89	1.18	4.33	2.11	1.17	0.10	0.67	2.82	4.00	0.07	0.03	0.10	0.05	
113	1.34	0.03	0.18	0.33	0.87	0.38	0.13	0.18	0.47	0.93	0.67	0.03	0.80	0.05	0.17	1.23	9.94	0.05	1.13	18.18	3.19	0.80	0.62	1.34	2.15	1.96	0.40	0.02	0.09	0.07	
114	126.62	0.73	58.74	13.50	22.36	20.46	11.86	12.79	9.45	10.78	11.89	1.84	12.29	0.80	1.24	51.86	97.38	28.35	5.42	18.82	9.81	5.79	0.42	2.35	13.88	28.62	0.27	0.01	0.09	0.04	
115	40.47	0.38	14.73	3.30	3.32	4.40	4.40	3.77	6.87	29.53	8.27	0.76	3.14	4.13	0.80	4.78	27.15	2.35	5.46	40.65	7.50	5.88	0.66	6.78	11.13	14.85	0.84	0.03	0.09	0.07	
116	284.12	1.49	203.99	51.38	7.78	9.77	61.86	38.24	39.33	1.65	47.07	9.88	6.31	8.77	4.48	5.88	3.45	5.57	1.87	2.76	5.36	0.71	0.30	0.41	7.13	10.88	0.19	0.09	0.01	0.05	
117	188.84	3.33	351.36	78.82	36.39	75.75	62.84	85.61	27.25	9.85	44.82	9.81	49.46	65.85	5.33	13.41	0.80	2.34	10.28	12.43	26.38	17.66	1.38	2.89	38.84	62.83	0.23	0.03	0.01	0.05	
118	15.11	0.18	10.21	2.47	103.51	139.82	2.84	2.89	2.24	4.06	2.75	0.41	86.79	120.86	10.70	4.17	5.29	0.80	4.43	5.39	11.72	7.83	0.87	0.88	17.38	27.82	0.84	0.09	0.01	0.05	
119	176.12	2.23	5.99	1.43	0.99	1.28	1.38	1.85	33.70	2.81	1.62	0.22	8.84	1.15	0.18	1.86	2.83	5.58	0.88	4.23	15.24	8.42	0.38	0.88	21.55	28.86	0.19	0.09	0.01	0.07	
120	41.45	0.44	27.94	6.81	5.86	7.22	7.82	6.50	11.52	7.58	1.22	4.39	5.88	0.58	11.31	13.65	2.67	14.74	0.88	10.83	8.75	0.15	4.54	15.78	138.84	0.88	0.05	0.01	0.06		
121	83.51	1.89	48.64	11.51	8.72	11.62	12.28	13.68	78.68	31.72	15.32	1.85	7.55	10.89	0.81	12.65	16.61	3.28	18.86	12.07	0.80	0.71	0.41	1.94	12.48	116.29	0.39	0.07	0.02	0.06	
122	9.32	0.01	0.04	0.07	0.12	0.05	0.03	0.04	0.58	0.29	0.19	0.01	0.06	0.09	0.02	0.09	0.53	0.24	0.27	0.46	0.25	0.08	0.13	0.04	4.55	0.19	0.08	0.07	0.02		
123	37.52	0.40	21.31	4.89	3.82	5.27	5.05	6.05	20.33	13.59	6.83	0.81	3.29	4.55	0.13	4.14	7.52	7.29	2.78	27.81	2.40	0.80	0.83	27.84	6.67	0.88	0.10	0.05	0.01	0.01	
124	3.49	0.04	2.35	0.58	0.44	0.57	0.41	0.67	0.55	0.68	0.94	0.89	0.36	0.50	0.04	0.94	1.19	0.25	1.22	2.38	0.95	0.82	0.03	0.80	1.34	1.91	0.02	0.05	0.01	0.01	
125	58.63	0.75	22.82	7.94	6.02	7.80	6.31	9.28	31.59	21.88	10.44	1.28	4.49	6.81	0.58	8.81	11.81	2.49	12.42	8.25	6.75	36.45	1.27	1.24	6.80	113.32	0.88	0.07	0.02	0.06	
126	45.05	0.88	35.89	4.88	7.17	8.01	8.42	16.28	37.83	26.02	12.14	1.49	5.58	8.07	0.81	10.88	15.63	3.75	15.46	78.78	61.88	3.68	0.35	0.81	113.74	8.80	0.22	0.10	0.05	0.01	
127	23.57	0.31	13.50	3.14	2.49	3.34	3.51	3.83	12.99	8.80	4.52	0.51	2.88	2.88	0.21	3.88	4.44	0.86	4.67	17.5	17.65	1.51	0.80	0.48	36.53	4.21	0.80	0.10	0.05	0.01	
701	0.01	0.01	0.05	0.05	0.03	0.08	0.88	0.05	0.01	0.01	0.01	0.09	0.08	0.03	0.04	0.02	0.01	0.01	0.08	0.08	0.07	0.01	0.08	0.07	0.07	0.08	0.02	0.07	0.02	0.07	
901	0.02	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.01	0.01	0.02	0.01	0.04	0.04	0.05	0.01	0.04	0.05	0.05	0.03	0.08	0.05	0.05	0.05	
902	0.03	0.03	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.10	0.09	0.03	0.02	0.02	0.02	0.02	0.05	0.05	0.05	0.09	0.15	0.15	0.01	0.01	0.15	0.15	0.01	0.10	0.10	0.05	0.05	0.01	
903	0.03	0.03	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.10	0.09	0.03	0.02	0.02	0.02	0.02	0.05	0.05	0.05	0.09	0.15	0.15	0.01	0.01	0.15	0.15	0.01	0.10	0.10	0.05	0.05	0.01	

Τελικός Πίνακας Προέλευσης – Προορισμού Ώρας Αιχμής

- 46,925 οχηματοχιλιόμετρα ώρας αιχμής
- 1065 οχηματοώρες αιχμής
- Μέση ταχύτητα 42.1±10 km/h.



Ενδεικτική φόρτιση δικτύου ώρας αιχμής



Σύνοψη – Συμπεράσματα

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σύνοψη

■ 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.
- Σύμφωνα με τα συγκριτικά στοιχεία του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. ανά περιφέρεια η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων κατατάσσεται στην 3η σειρά μετά την Αττική και το Νότιο Αιγαίο
- Το ποσοστό ανεργίας στη Δ.Ε. Κερκυραίων είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο της Χώρας

■ Χωροταξικά – Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

- Η παλιά πόλη της Κέρκυρας έχει ενταχθεί στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, αποτελεί το «ιστορικό κέντρο» μιας ευρύτερης πόλης, και είναι το διοικητικό, κοινωνικό και οικονομικό κέντρο της περιοχής της, με σημασία για όλη την νησιώτικη Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
- Στο μεγαλύτερο τμήμα της παλιάς πόλης, το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δεν έχει εφαρμοστεί.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σύνοψη

► Οδικό δίκτυο – Υποδομές

- Σε αρκετές κεντρικές οδούς υπάρχουν **πεζοδρόμια** επαρκούς πλάτους, που βρίσκονται σε **καλή κατάσταση**.
- 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

- Για το **40%** περίπου των ΙΧ οχημάτων υπάρχει **διαθέσιμη θέση στάθμευσης εκτός οδού**
- **Σημαντικό έλλειμμα θέσεων στάθμευσης** στην οδό, της τάξης των 1.300 θέσεων.
- 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 το έλλειμμα κυμαίνεται από 26 έως 70 θέσεις με τη μέγιστη του τιμή (70) να καταγράφεται στις 12:00.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σύνοψη

■ Ατυχήματα

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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.



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ
ΟΡΑΜΑΤΟΣ**

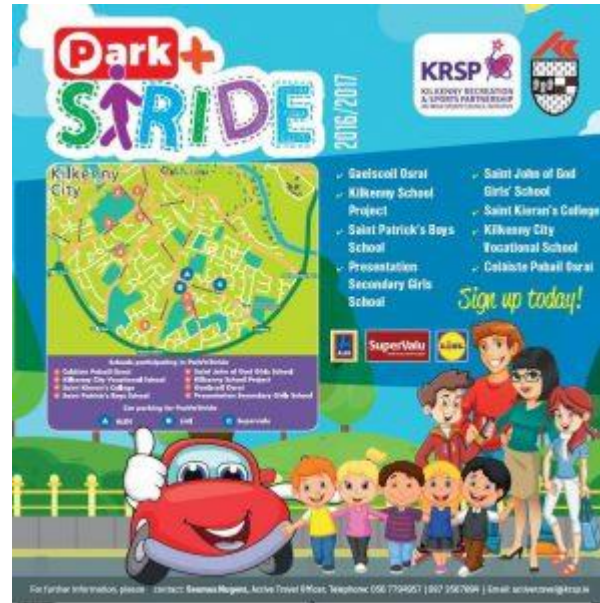
ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

Εργαστήριο για την διατύπωση του
οράματος (Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ)

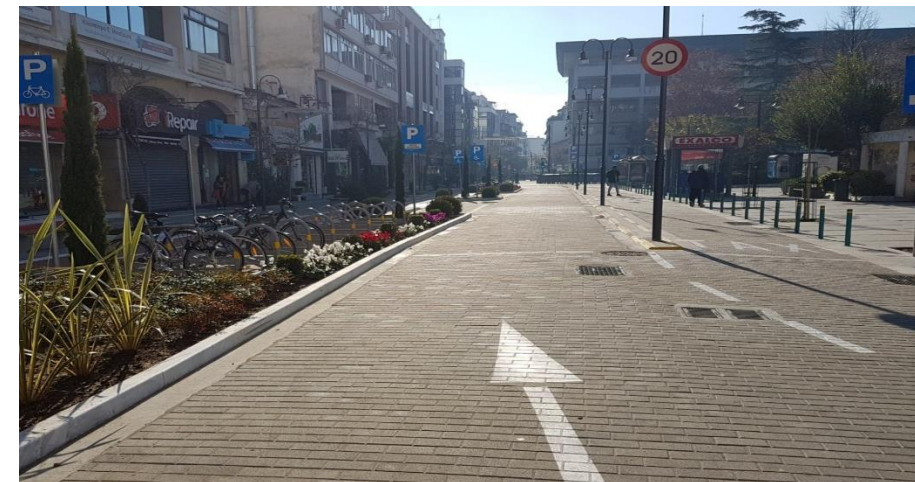
21 Ιουν, 2022 – Το όραμα της πόλης για το μέλλον,
Προτεραιότητες & Μετρήσιμοι Στόχοι, Μέτρα & Πολιτικές



Βιώσιμη Κινητικότητα...



Park and Stride car sticker



Συμμετοχικός Σχεδιασμός – Φάσεις ενεργού συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών

1. Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



Πως βλέπετε την πόλη σας σε 20 χρόνια

Ποια στοιχεία πρέπει να

Συντηρηθούν...
Αυξηθούν...
Μειωθούν...

Συμμετοχικός Σχεδιασμός – Φάσεις ενεργού συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών

2. Καθορισμός προτεραιοτήτων και ιεράρχηση
3. Οριστικοποίηση του οράματος
4. Καθορισμός μετρήσιμων στόχων
5. Επιλογή της ατζέντας μέτρων και πολιτικών προς επίτευξη του οράματος και των στόχων
6. Οριστικοποίηση των μέτρων και πολιτικών στο πλαίσιο του επιλεγμένου βέλτιστου σεναρίου προς υλοποίηση

Μεθοδολογικά βήματα για τη διατύπωση του οράματος

Βήμα 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

Βήμα 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (λειτουργικοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (λειτουργικών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Βήμα 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Η άποψη των πολιτών για το όραμα
- Τελική διαμόρφωση του οράματος

Βήμα 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Η συμμετοχή του Δικτύου Φορέων

ΒΗΜΑ1

Εντοπίζω τα προβλήματα του
ΣΗΜΕΡΑ

- **Ενημερώνομαι** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ2

Κοινή κατανόηση της
αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- **Συμμετέχω** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ3

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων
(λειτουργικών στόχων)

- **Συμμετέχω** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ4

Οριστικοποίηση οράματος

- **Συμμετέχω** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ5

Ποσοτικοποίηση του οράματος

- **Ενημερώνομαι** σε επόμενο στάδιο της μελέτης

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Αξιοσημείωτη **διαχρονική μείωση του μόνιμου πληθυσμού της πόλης της Κέρκυρας** (ξεπέρασε το -17,0% την 10ετία 2001-2011)
- **Ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη η Δ.Ε. Κερκυραίων** με 960 άτ./τ.χλμ.
(Π.Ε. Κέρκυρας με 163 άτ./τ.χλμ. & Περιφέρεια Ιονίων Νήσων με 90 άτ./τ.χλμ.)
- Το **κατά κεφαλή ΑΕΠ στην Π.Ε. Κέρκυρας ελαφρώς χαμηλότερο της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων** που κατέχει την 3η θέση πανελλαδικά (μετά την Αττική & το Ν.Αιγαίο)
- Το **33% των κτηρίων της πόλη της Κέρκυρας κτίστηκαν πριν το 1919**
- Η **παλιά πόλη της Κέρκυρας** έχει ενταχθεί στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO και προστατεύεται από ΥΠ.ΠΟ. & Υ.Π.ΕΝ. ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο, παραδοσιακός οικισμός & αρχαιολογικός χώρος
- **Εξάρτηση της δημόσιας, κοινωνικής & πολιτιστικής ζωής των κατοίκων με την παλιά πόλη**, καθώς συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό δημόσιων υπηρεσιών, πολιτιστικών & θρησκευτικών χώρων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων

Βήμα 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Η πόλη της Κέρκυρας εντάσσεται στους **αστικούς, τουριστικούς πόλους εθνικής εμβέλειας**, όπου ισχύουν μέτρα αναστολής της εκτός σχεδίου δόμησης & ανάσχεσης της γραμμικής ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων
- Για τις **παράκτιες τουριστικές περιοχές** προωθείται η μεταξύ τους & με την ενδοχώρα διασύνδεση, η διατήρηση απόστασης των νέων οδικών αξόνων από την παραλία, η πρόβλεψη παρακαμπτηρίων οδών στους ανεπτυγμένους τουριστικά οικισμούς, η διάνοιξη κάθετων προς την παραλία οδών
- Για τον **αστικό χώρο** προωθείται η προστασία & ανάδειξη των ιστορικών/ πολιτιστικών πόρων/ ιστορικών κέντρων και δίνεται προτεραιότητα σε αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών
- Για το **λιμάνι της Κέρκυρας** προωθείται η ανάπτυξη υποδομών διεθνούς & περιφερειακής κρουαζιέρας και η διερεύνηση ανάπτυξής του ως «home port» κρουαζιέρας

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Ως προς την **οδική υποδομή & στάθμευση**:
 - Έλλειψη παρακαμπτήριων οδών της κεντρικής περιοχής
 - Μη λειτουργία των σηματοδοτών σε κρίσιμες διασταυρώσεις του δικτύου
 - Σε αρκετές κεντρικές οδούς υπάρχουν πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους & σε καλή κατάσταση
 - Το λειτουργικό πλάτος των οδών σε πολλές περιπτώσεις, μειώνεται σημαντικά λόγω εκτεταμένων παράνομων σταθμεύσεων
 - 401 Ι.Χ./1000 μόνιμους κατοίκους είναι ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, αλλά μόνο για το 40% των οχημάτων υπάρχουν ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης εκτός οδού
 - Παρότι η ζήτηση των κατοίκων καλύπτεται οριακά από την υφιστάμενη προσφορά (4.056 νόμιμες θέσεις), ένας μικρός αριθμός κατοίκων σταθμεύει παράνομα και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες
 - Στην κεντρική περιοχή:
 - οι παράνομες σταθμεύσεις αντιστοιχούν στο 36% περίπου των συνολικά σταθμευμένων οχημάτων
 - το ποσοστό κατάληψης των νόμιμων θέσεων είναι πολύ υψηλό, έτσι τις ώρες αιχμής είναι σχεδόν αδύνατη η ανεύρεση ελεύθερης θέσης
 - σημαντικό έλλειμμα θέσεων στάθμευσης, της τάξης των 1.300 θέσεων

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Ως προς τις **Δημόσιες Συγκοινωνίες (Αστικό & Υπεραστικό ΚΤΕΛ, Ταξί, Τουριστικά Λεωφορεία)**:
 - Αρκετές γραμμές της αστικής συγκοινωνίας έχουν ως αφετηρία την Πλατεία Σαρόκο, επιβαρύνοντας κυκλοφοριακά & περιβαλλοντικά την κεντρική περιοχή
 - Γραμμές του υπεραστικού ΚΤΕΛ που κατευθύνονται προς Βορρά, διέρχονται υποχρεωτικά από κεντρικές οδούς λόγω έλλειψης παρακαμπτήριων οδών
 - Στην κεντρική περιοχή υπάρχουν πολλές πιάτσες ταξί, με αρκετές θέσεις η καθεμία
 - Στην κεντρική περιοχή διενεργούνται περιηγητικές διαδρομές από μεγάλα τουριστικά οχήματα παρακωλύοντας την κυκλοφορία (δυσκολία κίνησης στους στενούς δρόμους)

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Ως προς τις **Υποδομές Ποδηλάτων & Πεζών**:
 - Παρουσία έντονων ροών πεζών & προβλήματα ασφαλούς κίνησης στις κρίσιμες διασταυρώσεις της κεντρικής περιοχής όπου οι σηματοδότες είναι εκτός λειτουργίας
 - Χαρακτηρισμένοι ως πεζόδρομοι είναι όλες οι τοπικές οδοί του Ιστορικού Κέντρου, οι βασικοί εκ των οποίων (Ν. Θεοτόκη, Γ. Θεοτόκη, Βελησσαρίου) παραβιάζονται από οχήματα
 - Το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (καλύπτει μεγάλο τμήμα της κεντρικής περιοχής), δεν λειτουργεί στο μεγαλύτερο τμήμα του, είτε λόγω κατάληψης από σταθμευμένα οχήματα είτε λόγω ανεπαρκούς/ ανύπαρκτης συντήρησης (μη ευδιάκριτη λωρίδα ποδηλάτου & σχετική σήμανση)
 - Το μόνα τμήματα του δικτύου ποδηλατοδρόμων που χρησιμοποιούνται είναι:
 - κατά μήκος της οδού Λοχαγού Σ. Βλάϊκου με αφετηρία την παραλία &
 - στο νότιο τμήμα της οδού Λ.Δημοκρατίας παράλληλα με το αλσύλλιο

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ

- Έρευνα ποιοτικής αξιολόγησης Συστήματος Μεταφορών – συμπληρώθηκαν

286 ερωτηματολόγια, τα οποία αναλύονται σε:

- 80 ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν παράλληλα με την

Έρευνα Π-Π των μετακινήσεων στα νοικοκυριά &

- 206 ερωτηματολόγια με τη βοήθεια της ηλεκτρονικής μορφής του που αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του έργου

- Οι **κύριες ενότητες του ερωτηματολογίου**:

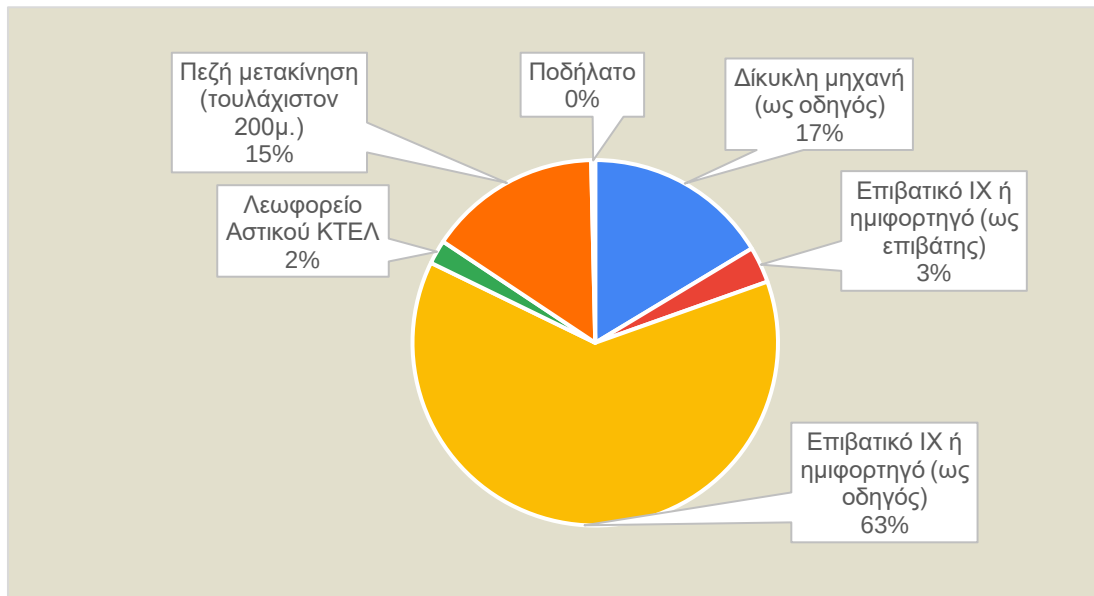
- ΕΝΟΤΗΤΑ 1: Η χρήση του Συστήματος Μεταφορών στην ΔΕ Κερκυραίων
- ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού, Δίκυκλης Μηχανής
- ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών (λεωφορείων)
- ΕΝΟΤΗΤΑ 4: Χρήση Ποδηλάτου
- ΕΝΟΤΗΤΑ 5: Πεζή Μετακίνηση

Βήμα 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

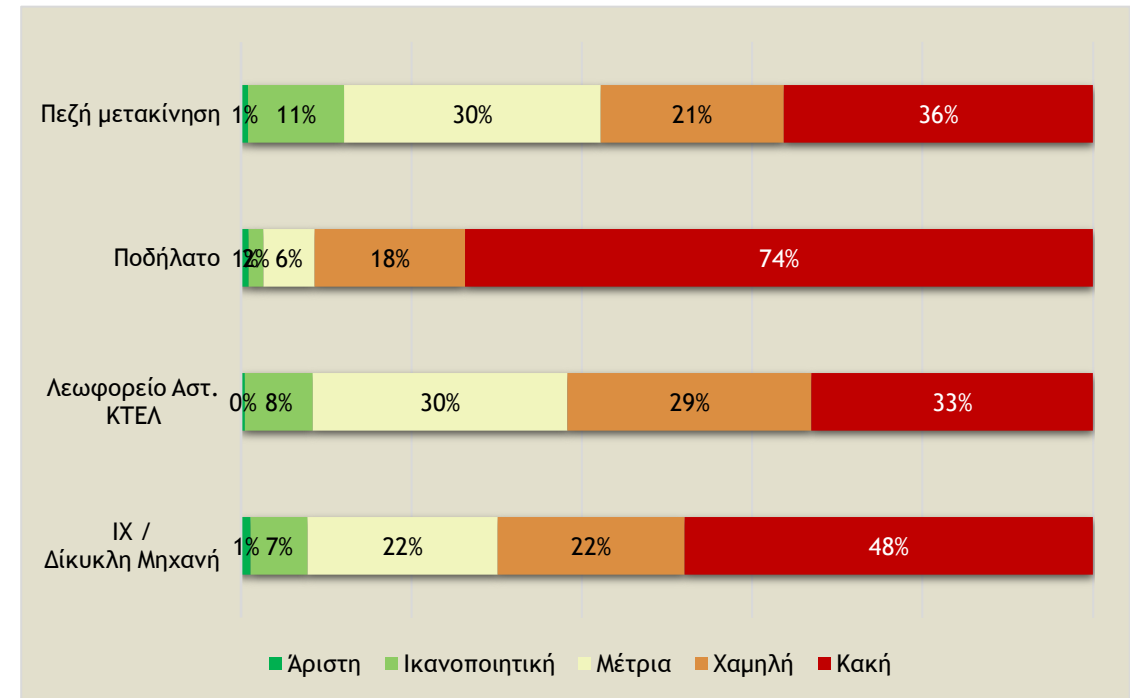
- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1: Η χρήση του Συστήματος Μεταφορών στην ΔΕ Κερκυραίων



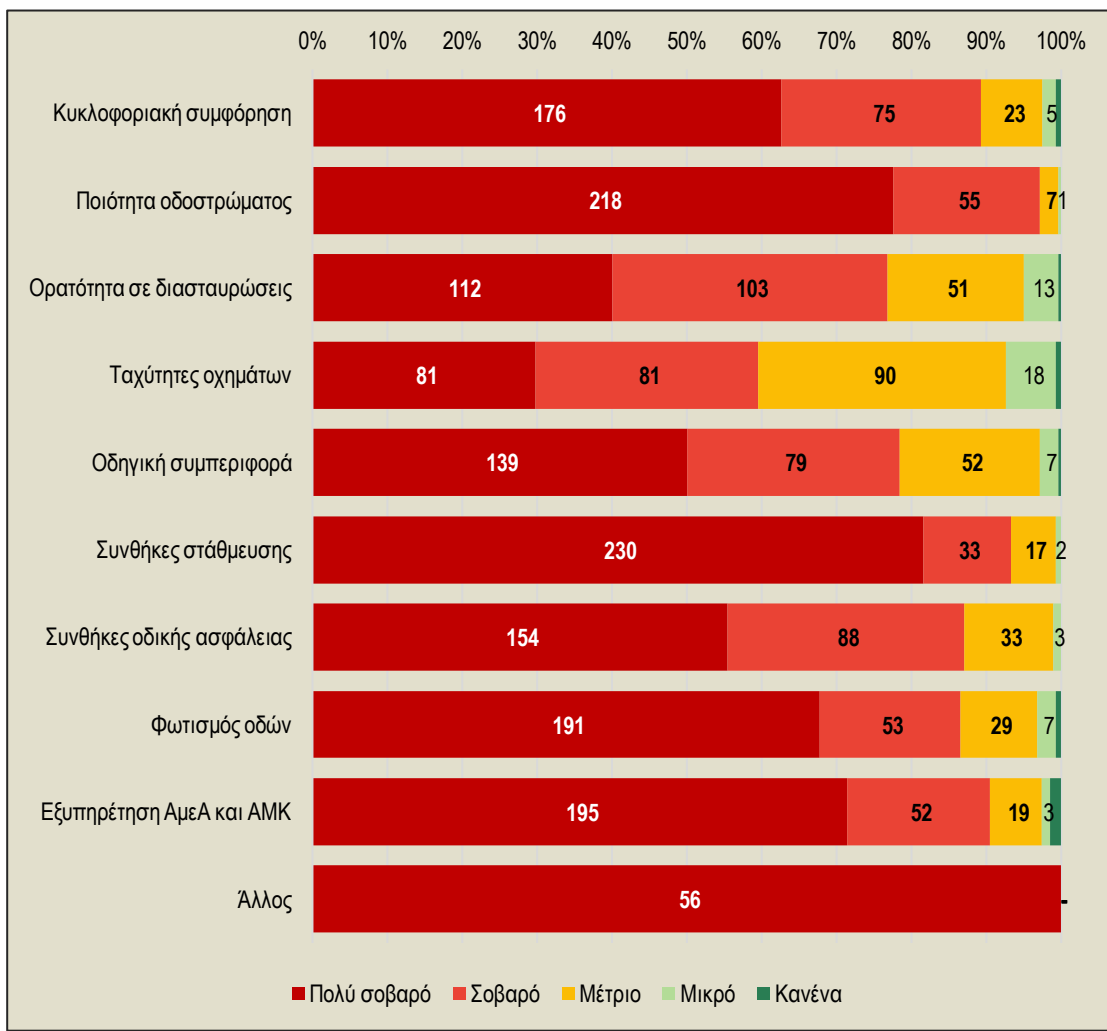
Ποσοστό χρήσης κύριου μέσου μεταφοράς για τις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία



Αξιολόγηση της εξυπηρέτησης της υποδομής & του τρόπου λειτουργίας του Οδικού Δικτύου & του δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών (ανά μέσο μεταφοράς)

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ

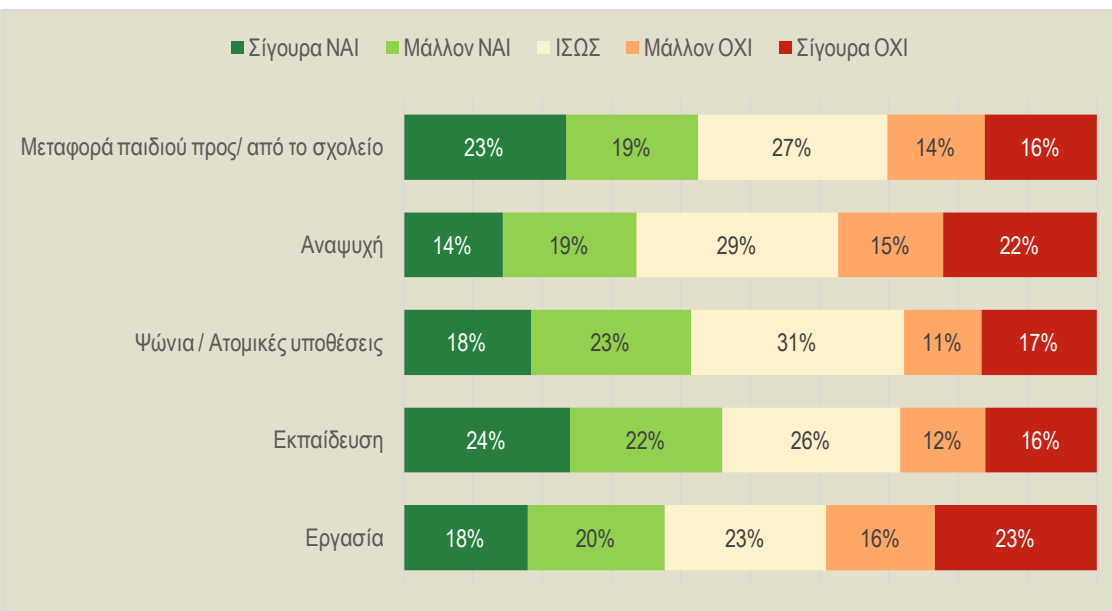
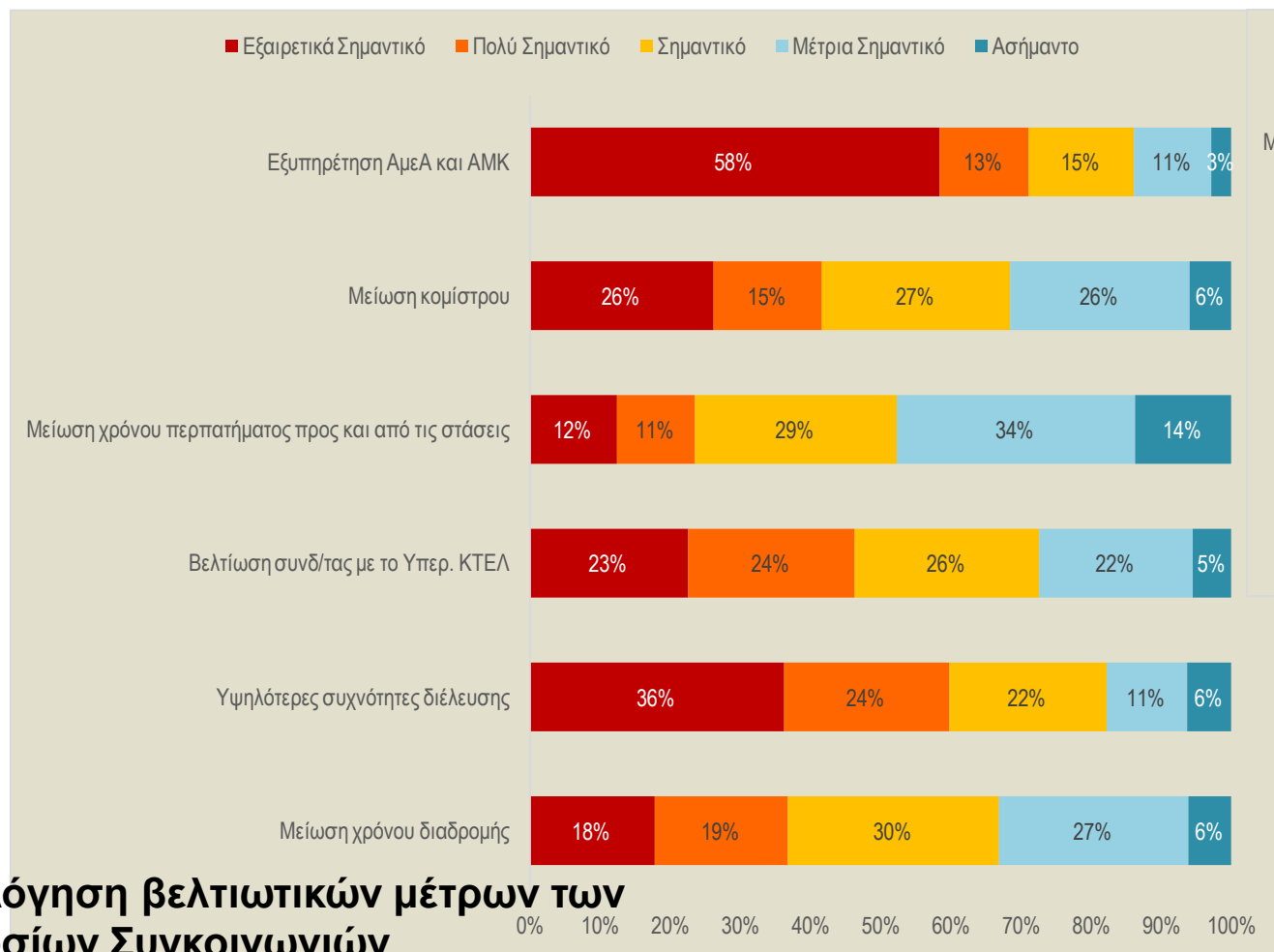
ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού, Δίκυκλης Μηχανής



Σε τι βαθμό αποτελούν πρόβλημα για την λειτουργία του οδικού δικτύου της ΔΕ Κερκυραίων τα συγκεκριμένα ζητήματα

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ

ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών

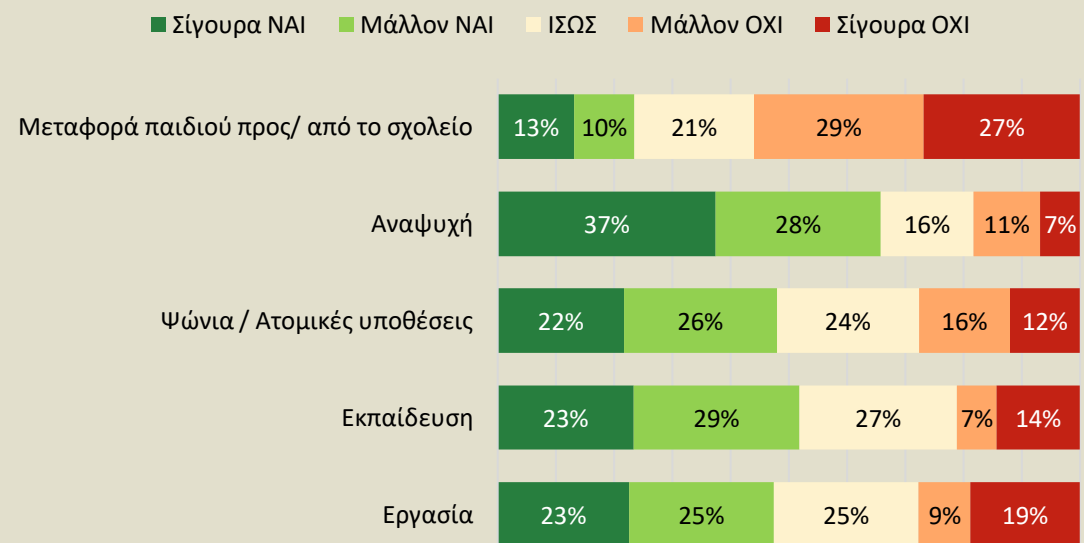
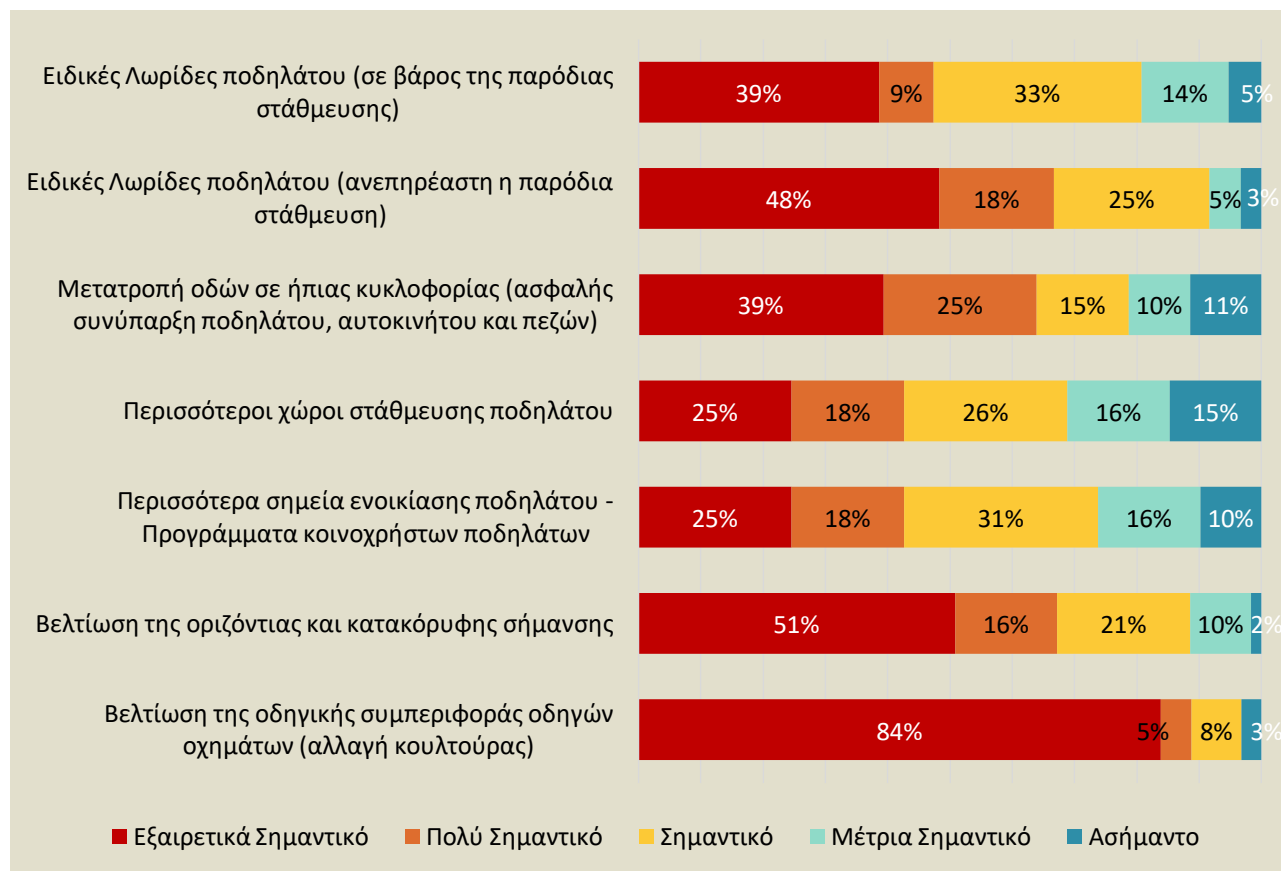


Αύξηση χρήσης των Δημοσίων Συγκοινωνιών ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης

Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων των Δημοσίων Συγκοινωνιών

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ

ΕΝΟΤΗΤΑ 4: Χρήση Ποδηλάτου

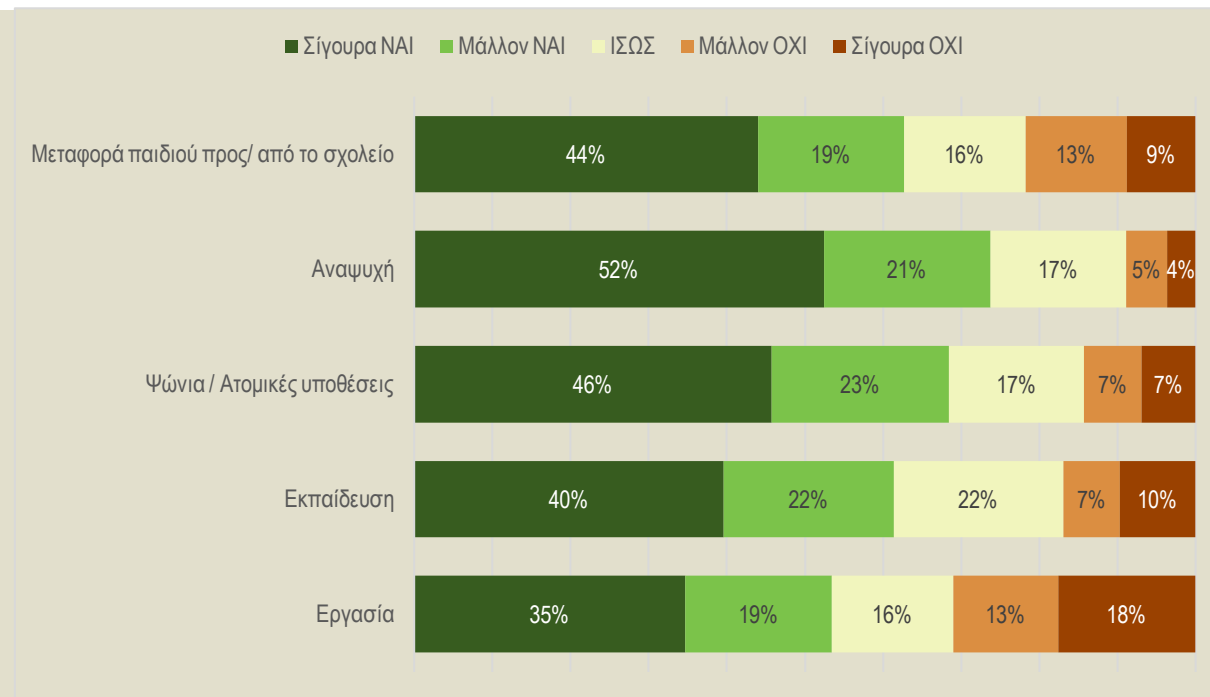


Αύξηση χρήσης του ποδηλάτου ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης

Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στο ποδήλατο

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ

ΕΝΟΤΗΤΑ 5: Πεζή Μετακίνηση



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

Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στο ποδήλατο

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2)



Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- **SWOT ανάλυση**
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (+)



- **Ιστορική & πολιτιστική κληρονομιά**
- **Φυσική ομορφιά**
- **Αίθριος καιρός**
- **Χαμηλή ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω ευνοϊκών κλιματολογικών συνθηκών**
- **Υψηλό Τουριστικό Κεφάλαιο**
- **ΑΕΙ υψηλού προφίλ που προάγει την καινοτομία και τις τέχνες**
- **Πολιτική σύγκλιση στην επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας για το μέλλον και τη διαμόρφωση κοινού οράματος για την πόλη, για στόχους και προτεραιότητες**
- **Διάθεση για αλλαγή νοοτροπίας από τους πολίτες υπέρ του συλλογικού συμφέροντος**
- **Λιμάνι εντός πόλης και αεροδρόμιο σε μικρή απόσταση**
- **Μπορεί να περπατηθεί (σχετικά μικρές αποστάσεις)**

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (–)



- Υψηλή συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων, διοίκησης, αναψυχής & κοινωνικών εξυπηρετήσεων στην κεντρική περιοχή της πόλης και ταύτιση με το παραδοσιακό κέντρο της
- Μικρά πλάτη οδών & πεζοδρομίων
- Παρουσία εμποδίων στην κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια
- Ανύπαρκτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Ικανοποιητικό πλήθος προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης παρόλα αυτά εκτεταμένο το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης – στάσεις λεωφ.
- Προβληματική λειτουργία των πεζοδρόμων/ δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη
- Προβλήματα στην λειτουργία των ΔΣ παρά το ικανοποιητικό σχετικά επίπεδο στοιχείων υποδομής
- Θεσμική ετοιμότητα
- Αποσπασματική επίλυση μεμονωμένων προβλημάτων
- Αυθαίρετη κατάληψη δημόσιου χώρου
- Έλλειψη αστυνόμευσης – δημοτική αστυνομία

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (+)



- Κρουαζιέρα (home port)
- Το υφιστάμενο 70-80% του τουριστικού φόρτου σε 2 τρίμηνα μπορεί να διευρυνθεί
- Ανάδειξη της πόλης σε κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας στην παροχή υπηρεσιών, γνώσης & τεχνολογίας
- Εμφαση στην ηλεκτροκίνηση – χωροθέτηση σταθμών φόρτισης
- ???
- ???

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΚΙΝΔΥΝΟΙ (–)



- Υψηλός ποσοστό μηχανοκίνητων οχημάτων
- Περιορισμένη χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης (ΔΣ, πεζή, ποδήλατα)
- Ιδιαίτερα αυξημένος τουριστικός φόρτος τη θερινή περίοδο
- Οικονομική κρίση σε Εθνικό επίπεδο
- Κλιματική αλλαγή / φυσικές καταστροφές - Χαμηλή ανθεκτικότητα των υποδομών
- Αδυναμία σύγκλισης και συγχρονισμού πολεοδομικών και συγκοινωνιακών παρεμβάσεων
- Εσωτερικός ανταγωνισμός μεταξύ χρηματοδότησης έργων ΣΒΑΚ και έργων υποδομής (νέοι δρόμοι)
- ???
- ???
- ???

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΡΟΣΔΟΚΙΩΝ

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον



Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Οικονομική
αποδοτικότητα
των δικτύων
μεταφορών για την
διακίνηση
ανθρώπων &
αγαθών**

Θέλω οικονομική αποδοτικότητα των δικτύων μεταφορών μέσω:

- μείωσης του χρόνου ταξιδιού
- μείωσης του λειτουργικού κόστους
- μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης
-
-
-
-
-
-

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της
αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Περιβαλλοντική βιωσιμότητα
μέσω της συστηματικής
μείωσης ατμοσφαιρικών
ρύπων που σχετίζονται με
την κυκλοφορία**

Θέλω την προστασία του περιβάλλοντος κυρίως από:

- Την αλόγιστη χρήση των Ι.Χ. οχημάτων εντός του αστικού κέντρου
- Φορτηγά οχήματα με χαμηλά επίπεδα πληρότητας
- Την κυκλοφορία παλαιάς τεχνολογίας μεταφορικών μέσων (κίνητρα και υποδομές για προώθηση της ηλεκτροκίνησης)
- Στάθμη θορύβου από την κυκλοφορία των οχημάτων
-
-
-

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Προσβασιμότητα
για όλους μέσω
της διάθεσης
εναλλακτικών
τρόπων
μετακίνησης**

Θέλω ισότιμη προσβασιμότητα μέσω:

- Εύκολης και γρήγορης πρόσβασης σε όλες τις χρήσεις γης της πόλης (εναλλακτικά μέσα, μείωση χρόνων διαδρομής, μείωση της συμφόρησης)
- Ενίσχυσης του συστήματος των ΔΣ (δημιουργία προσβάσιμων στάσεων, λεωφορειο-λωρίδων, κεντρικού σταθμού & πιθανά σταθμών P&R, προσβάσιμος στόλος οχημάτων, βελτίωση χρονο-προγραμματισμού, κλπ.)
- Σεβασμού των ιδιοτεροτήτων κάθε πολίτη και ισότιμη παροχή ελεύθερου και προσβάσιμου χώρου (υποδομές προσβασιμότητας σε ΑμεΑ, ράμπες, επαρκές πλάτος πεζοδρομίου, υποδομές για τυφλούς, ειδικές θέσεις στάθμευσης, κ.α.)
- Αναδιανομή του δημόσιου χώρου με τρόπο ισόνομο στους χρήστες του (πεζοί, ποδηλάτες, μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς)
- Απρόσκοπτης πρόσβασης στο παραλιακό μέτωπο
-
-

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Οδική ασφάλεια
κατά τη χρήση &
λειτουργία του**

συστήματος μεταφορών

Θέλω αύξηση της ασφάλειας με:

- Μείωση οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
- Μείωση ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα (πεζοί, ποδηλάτες, ΑμεΑ)
- Μείωση ατυχημάτων όπου εμπλέκονται μαθητές
-
-
-

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Ποιότητα
ζωής μέσω της
βελτίωσης του
αστικού χώρου**

Θέλω βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω:

- Ευρείας πεζοδρόμησης του κέντρου της πόλης
- Απαγόρευσης και/ ή εγκατάστασης εκτενούς συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, με παράλληλη δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης
- Δημιουργίας εκτεταμένου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Προστασίας των γειτονιών με δίκτυο οδών χαμηλών ταχυτήτων
- Απόδοσης δημόσιου χώρου στους πολίτες – Δημιουργία ελεύθερων χώρων για χρήση από τους πολίτες και ανάδειξη πολιτισμικής κληρονομιάς
- Δημιουργίας των απαραίτητων συνθηκών και υποδομών για την ενθάρρυνση μετακινήσεων μικρών και μεσαίων αποστάσεων με εναλλακτικά μέσα
- Ανάπτυξης & ανάδειξης ενός ενιαίου παραλιακού μετώπου
-
-

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ)



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς



ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία
- Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία
- Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας
- Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)



ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς
- Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)
- Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς
- Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ

Βήμα 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (λειτουργικοί στόχοι)

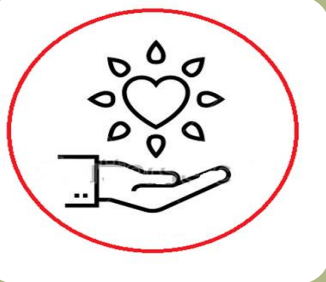
- **Ορισμός προτεραιοτήτων (λειτουργικών στόχων)**
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (λειτουργικών στόχων)

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ)



ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
- Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα

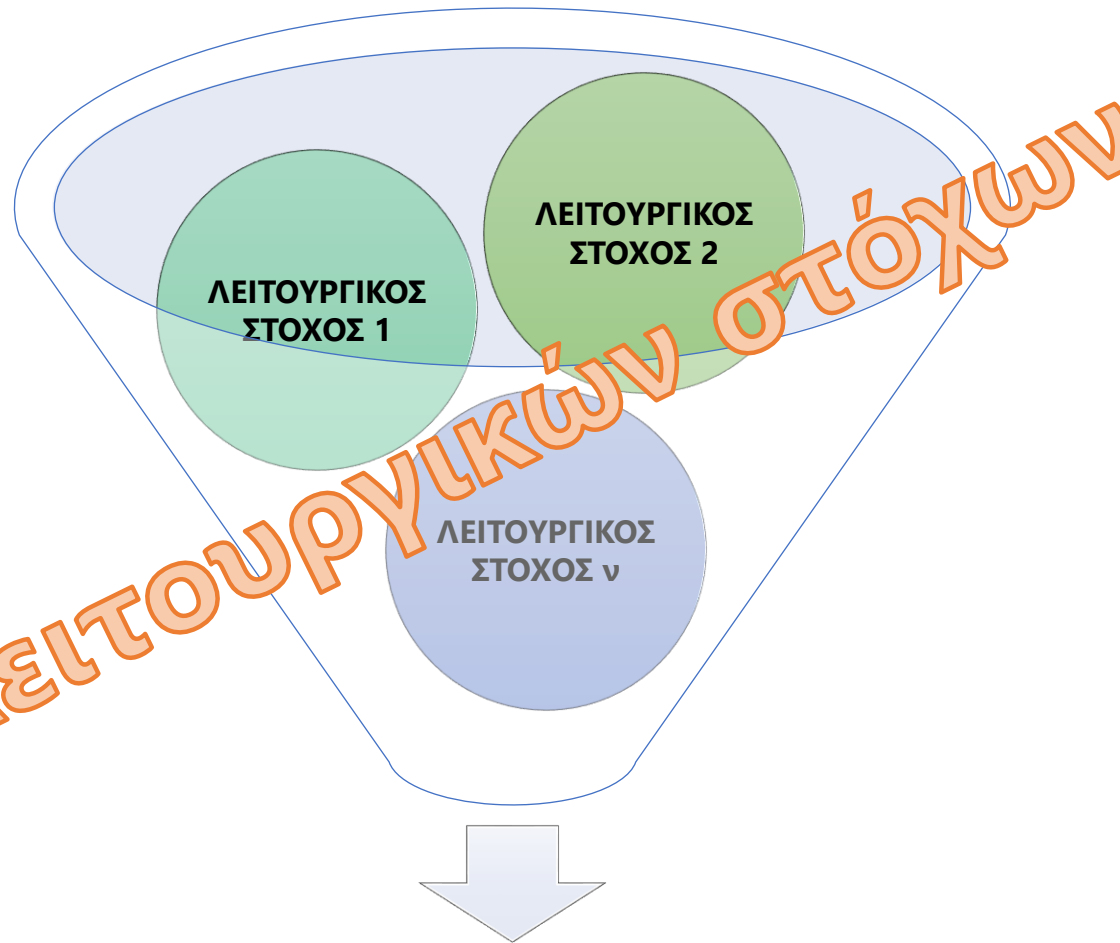


ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

- Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
- Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ)

Ιεράρχηση λειτουργικών στόχων



Βήμα 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (λειτουργικοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (λειτουργικών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (λειτουργικών στόχων)

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ)

ΘΕΤΩ ΤΙΣ ΔΙΚΕΣ ΜΟΥ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα

Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία

Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)

Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ

Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς

Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας

Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς

Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς

Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα

Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία

Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς

Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)

Οριστικοποίηση οράματος (ΒΗΜΑ4) – ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

Βήμα 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Η άποψη των πολιτών για το όραμα
- Τελική διαμόρφωση του οράματος



Το όραμα είναι μια σημαντική περιγραφή της επιθυμίας μας για την μορφή που θέλουμε να έχει η πόλη μας στο μέλλον

Οριστικοποίηση οράματος (ΒΗΜΑ4) – ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

ΓΡΑΨΕ ΤΟ ΟΡΑΜΑ



ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ;

Βήμα 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος ✓
- **Η άποψη των πολιτών για το όραμα**
- **Τελική διαμόρφωση του οράματος**

Βήμα 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- **Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων**
- **Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)**

ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ; - Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

Πώς θα χαρακτηρίζατε την ΔΕ Κερκυραίων;

	1 - κανένα πρόβλημα	2	3	4	5 - πολύ μεγάλο πρόβλημα
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΑΝΑΡΧΗ	☐	☐	☐	☐	☐
ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΑ ΕΠΙΒΑΡΥΜΕΝΗ	☐	☐	☐	☐	☐
ΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΣΕ ΟΛΟΥΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΜΗ ΦΙΛΙΚΗ ΣΕ ΠΕΖΟΥΣ & ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	☐	☐	☐	☐	☐

Βήμα 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- **Η άποψη των πολιτών για το όραμα**
- Τελική διαμόρφωση του οράματος

ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ; - Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

**Πώς θέλετε να είναι η ΔΕ Κερκυραίων
στο μέλλον;**

	5 - το πιο σημαντικό	4	3	2	1 - το πιο ασήμαντο
ΦΙΛΙΚΗ	☐	☐	☐	☐	☐
ΑΣΦΑΛΗΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΣΕ ΟΛΟΥΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ	☐	☐	☐	☐	☐
ΠΟΥ ΝΑ ΠΡΟΩΘΕΙ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΠΡΑΣΙΝΗ	☐	☐	☐	☐	☐
ΚΑΙΝΟΤΟΜΑ	☐	☐	☐	☐	☐
ΚΑΘΑΡΗ	☐	☐	☐	☐	☐
ΣΥΝΕΚΤΙΚΗ	☐	☐	☐	☐	☐

ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ; - Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

Τι πιστεύετε ότι θα βελτιωθεί στην ΔΕ Κερκυραίων αν αποκτήσει τα χαρακτηριστικά που επιλέξατε στην προηγούμενη ερώτηση;

	5 - το πιο σημαντικό	4	3	2	1 - το πιο ασήμαντο
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	☐	☐	☐	☐	☐
ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΙΣΟΤΙΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	☐	☐	☐	☐	☐
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ	☐	☐	☐	☐	☐
ΕΞΥΓΙΝΗ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΑ ΠΟΛΗ	☐	☐	☐	☐	☐

ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ; - Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

Με ποιον τρόπο πιστεύετε ότι θα έχουμε την πόλη που θέλουμε;

- ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ
- ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
- ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΙΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ
- ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
- ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΛΛΩΝ ΠΟΛΕΩΝ
- ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΣΥΝΗΘΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΕΙΚΤΩΝ & ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Βήμα 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Οικονομική Αποδοτικότητα Δικτύων

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης

ΔΕΙΚΤΗΣ: Πλήθος οχηματοχιλιομέτρων

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: -20%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Περιβαλλοντική βιωσιμότητα

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση των ρύπων

ΔΕΙΚΤΗΣ: Εκπομπές CO₂

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: -40%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Προσβασιμότητα

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Βελτίωση των υπηρεσιών ΔΣ

ΔΕΙΚΤΗΣ: Μερίδιο χρήσης ΔΣ

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: 10%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Οδική Ασφάλεια

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση των ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα

ΔΕΙΚΤΗΣ: Πλήθος ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: -50%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Ποιότητα Ζωής

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Ισόρροπη κατανομή δημόσιου χώρου σε μηχανοκίνητα & βιώσιμα μέσα

ΔΕΙΚΤΗΣ: Μήκος νέων πεζοδρόμων

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: 10χλμ.

ΑΤΖΕΝΤΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ (ΜΕΤΡΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ)

Βήμα 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Βελτίωση της μορφής & δομής του δικτύου ΔΣ

- Διαφορετικά επίπεδα τύπου γραμμών (πρωτεύουσες, δευτερεύουσες, τροφοδοτικές, ανταποκρινόμενες στη ζήτηση)
- Χωροθέτηση ενός κεντρικού σταθμού
- Δημιουργία σταθμών Park & Ride
-

Αναβάθμιση των υπηρεσιών ΔΣ

- Αύξηση της συχνότητας
- Δημιουργία λεωφορείο-λωρίδων
- Αναβάθμιση του στόλου οχημάτων (προσβασιμότητα)
- Εξασφάλιση προσβάσιμων στάσεων
- Αναπροσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής
-

Αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ σε ευαίσθητες περιοχές

- Δίκτυο μονοδρόμων
- Εκτεταμένη πεζοδρόμηση
- Επιβολή χαμηλών ορίων ταχύτητας
- Αρμονική συνύπαρξη οχημάτων & πεζών/ποδηλατιστών
- Κίνητρα για την χρήση των σταθμών Park & Ride
- Αυστηρή αστυνόμευση
- Ελεγχόμενη στάθμευση με υψηλό τέλος στην κεντρική περιοχή
-

Αύξηση του δημόσιου χώρου στους πολίτες

- Βελτίωση της υποδομής πεζής μετακίνησης
- Πεζοδρόμηση εμπορικών δρόμων με υψηλά επίπεδα κίνησης πεζών
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Πεζοδρόμηση και/ή μετατροπή οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές με οδικό δίκτυο μειωμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών και/ή προς τουριστική ανάπτυξη

Αύξηση της οδικής ασφάλειας & της προσβασιμότητας

- Δημιουργία ζωνών προστασίας γύρω από σχολεία
- Μέτρο «λεωφορείου περπατήματος» προς/ από τα σχολεία
- Δημιουργία αφαλών διασταυρώσεων
- Δημιουργία προσβάσιμων διαδρόμων προς/ από σημεία ενδιαφέροντος της πόλης για ΑμεΑ
-

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΦΡΑΣΕΙΣ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗΣ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

Πολιτισμός – Σεβασμός - Κυκλοφοριακή Συμπεριφορά

Ελκυστικότητα του τόπου (πόλης), προσβάσιμη και ασφαλής πόλη με χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς (μηχανοκίνητων και μη)

Ελκυστικότητα/ ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και αύξηση των βιώσιμων ΜΜΜ

Μείωση της κυκλοφορίας μέσα στο ιστορικό κέντρο και βελτίωση των υποδομών και δημιουργία περιφερειακών πάρκινγκ

Μια πόλη χωρίς κανένα μηχανοκίνητο μέσο, μόνο ηλεκτρική δημόσια συγκοινωνία

Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, Βελτίωση δημόσιων συγκοινωνιών

Μια πόλη χωρίς λαμαρίνες (αυτοκίνητα) εμφανείς αλλά εύκολα προσβάσιμη

(Η σειρά παράθεσης είναι τυχαία.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
205	1	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	2	4	0	7	0
205	2	ΛΙΝΟΥ ΚΟΓΕΒΙΝΑ	1	1	0	0	0
205	3	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	4	0	7	0
205	4	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	6	6	0	0	0
220	3	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	4	0	5	0
220	4	ΛΙΝΟΥ ΚΟΓΕΒΙΝΑ	2	3	13	0	0
220	2	Π.ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ	2	4	0	2	0
220	1	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
227	1	Π.ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ	2	4	0	11	0
227	2	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	4	0	14	0
227	3	Ι.ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	10	0	0
227	4	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
239	1	Ι.ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	11	0	0
239	2	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	14	0	0
239	3	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	10	0	0
239	4	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
251	1	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	12	0	0
251	2	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	14	0	0
171	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
171	2	ΣΑΜΑΡΤΖΗ	6	6	0	0	0
171	3	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	2	3	8	0	0
171	4	ΑΝΔΡ.ΑΝΔΡΕΑΔΗ	2	3	4	0	0
161	1	ΑΝΔΡ.ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	1	0	0	0
161	2	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	2	3	7	0	0
161	3	Κ.ΠΑΠΠΑ	1	1	0	0	0
161	4	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	4	0	6	0
151	1	Κ.ΠΑΠΠΑ	1	1	0	0	0
151	2	Δ.ΚΑΒΒΑΔΑ	2	1	0	0	0
151	3	ΑΝΔΡ.ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	1	0	0	0
151	4	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	1	0	0	0
157	1	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	1	0	0	0
157	2	Δ.ΚΑΒΒΑΔΑ	1	1	0	0	0
157	3	ΑΝΔΡ.ΑΝΔΡΕΑΔΗ	2	3	3	0	0
191	1	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	1	4	0	8	0
191	2	ΓΕΩΡ.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	4	0	5	0
191	3	ΣΠ.ΚΟΝΤΟΜΑΡΗ	2	3	7	0	0
245	3	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	8	0	0
245	4	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	9	0	0
178	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
178	2	ΣΑΜΑΡΤΖΗ	1	3	5	0	0
178	3	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	2	3	2	0	0
178	4	ΜΑΝΤΖΑΡΟΥ	2	3	4	0	0
166	1	ΜΑΝΤΖΑΡΟΥ	2	4	0	4	0
166	2	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	3	4	0	0
166	3	ΣΤ.ΔΕΣΥΛΛΑ	1	1	0	0	0
166	4	ΓΕΩΡ.ΘΕΟΤΟΚΗ	40	40	0	0	0
150	1	ΓΕΩΡ.ΘΕΟΤΟΚΗ	7	7	0	0	0
150	2	ΣΤ.ΔΕΣΥΛΛΑ	1	1	0	0	0
150	3	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	3	6	0	0
150	4	ΣΧΟΛΕΜΒΟΥΡΓΟΥ	40	40	0	0	0
184	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
184	2	ΠΛ.Γ.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
184	3	ΠΛ.Γ.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
184	4	ΠΛ.Γ.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
218	1	Θ.ΦΡΟΝΙΜΟΥ	1	1	0	0	0
218	2	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	1	4	0	8	0
218	3	ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ	2	3	3	0	0
218	4	ΜΑΡΜΟΡΑ	2	3	5	0	0
217	1	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	6	6	0	0	0
217	2	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	4	0	0
217	3	ΛΙΝΟΥ ΚΟΓΕΒΙΝΑ	1	1	0	0	0
217	4	ΛΙΝΟΥ ΚΟΓΕΒΙΝΑ	1	1	0	0	0
223	1	ΛΙΝΟΥ ΚΟΓΕΒΙΝΑ	2	3	7	0	0
223	2	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	7	0	0
223	3	ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ	2	4	0	9	0
223	4	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	1	4	0	9	0
147	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	4	0	10	0
147	2	Κ.ΠΑΠΠΑ	1	3	5	0	0
147	3	ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΥ	1	1	0	0	0
191	4	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	1	1	0	0	0
186	1	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	1	1	0	0	0
186	2	ΓΕΡ.ΛΥΧΝΟΥ	1	1	0	0	0
186	3	ΠΟΛ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	2	4	0	14	0
173	1	ΠΟΛ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	1	1	0	0	0
173	2	ΑΡ.ΣΙΔΕΡΗ	2	3	2	0	0
173	3	Ν.ΛΕΥΤΕΡΙΩΤΗ	2	3	4	0	0
173	4	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
213	1	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	1	4	0	10	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
213	2	ΣΠ.ΚΟΝΤΟΜΑΡΗ	2	3	2	0	0
213	3	ΜΑΡΜΟΡΑ	2	3	5	0	0
213	4	ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ	2	1	0	0	0
202	1	ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ	2	1	0	0	0
202	2	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	1	0	0
202	3	ΣΠ.ΚΟΝΤΟΜΑΡΗ	2	3	3	0	0
202	4	ΜΑΡΜΟΡΑ	2	3	13	0	0
147	4	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	2	3	9	0	0
140	1	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	1	0	0	0
140	2	Κ.ΠΑΠΠΑ	2	3	3	0	0
140	3	Δ.ΚΑΒΒΑΔΑ	2	3	12	0	0
140	4	ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΥ	2	1	0	0	0
135	1	ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΥ	2	1	0	0	0
135	2	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	3	9	0	0
135	3	Δ.ΚΑΒΒΑΔΑ	1	1	0	0	0
131	4	ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΥ	2	3	5	0	0
131	2	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	2	3	13	0	0
133	1	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	2	1	0	0	0
133	2	ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΥ	2	3	4	0	0
133	3	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	4	0	10	0
133	4	4Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
31	1	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	1	1	0	0	0
188	1	ΣΑΜΑΡΑ	7	7	0	0	0
188	2	Λ.ΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
188	3	ΜΑΝΤΖΑΡΟΥ	40	40	0	0	0
188	4	ΓΕΩΡ.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
204	1	ΜΑΝΤΖΑΡΟΥ	2	3	14	0	0
204	3	Ι.ΠΟΥΛΛΑ	7	7	0	0	0
204	2	ΣΑΜΑΡΑ	7	7	0	0	0
204	4	ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΙΟΝΙΟΥ ΒΟΥΛΗΣ	1	1	0	0	0
219	1	ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΙΟΝΙΟΥ ΒΟΥΛΗΣ	2	4	0	10	0
219	2	Ι.ΠΟΥΛΛΑ	2	3	14	0	0
219	3	Ι.ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	4	0	0
219	4	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	15	0	0
234	1	Ι.ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	8	0	0
234	2	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	13	0	0
234	3	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	8	0	0
234	4	Ι.ΠΟΥΛΛΑ	2	3	15	0	0
245	1	Ι.ΠΟΥΛΛΑ	2	3	15	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
245	2	ΝΤΙΝΟΥ ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	12	0	0
251	3	ΝΤΙΝΟΥ ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	8	0	0
251	4	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
249	1	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	2	4	0	11	0
249	2	ΝΤΙΝΟΥ ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	4	0	0
249	3	Ι.ΠΟΛΥΛΑ	2	3	14	0	0
249	4	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	5	0	0
236	1	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	8	0	0
236	2	Ι.ΠΟΛΥΛΑ	2	3	13	0	0
236	3	Ι.ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	8	0	0
236	4	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	2	4	0	13	0
224	1	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
224	4	ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΙΟΝΙΟΥ ΒΟΥΛΗΣ	2	4	0	5	0
224	3	Ι.ΠΟΛΥΛΑ	2	3	16	0	0
224	2	Ι.ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	7	0	0
209	1	ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΙΟΝΙΟΥ ΒΟΥΛΗΣ	1	1	0	0	0
209	2	Ι.ΠΟΛΥΛΑ	7	7	0	0	0
209	3	ΣΑΜΑΡΑ	7	7	0	0	0
209	4	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
83	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
83	2	5Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	6	6	0	0	0
83	3	5Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	3	0	0
83	4	5Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
83	5	5Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	13	0	0
83	6	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
118	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	41	0	0	6
83	7	6Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	6	0	0
83	8	6Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
83	9	7Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	8	0	0
83	10	7Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	4	0	0
83	11	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	8
83	12	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	3	0	0
83	13	11Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	44	0	0
83	14	ΣΠ.ΜΟΥΡΙΚΗ	1	1	0	0	0
83	15	1Η ΠΑΡ. ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	2	3	60	0	0
83	16	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	1	1	0	0	0
83	17	ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ	2	3	40	0	0
83	18	Ι.ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	1	0	0	0
158	1	ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ	2	3	28	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
158	2	ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ	2	3	15	0	0
97	1	ΣΠ.ΜΟΥΡΙΚΗ	1	1	0	0	0
97	3	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	1	41	0	0	30
97	4	ΛΟΧΑΓΟΥ ΠΕΤΣΑΛΗ	1	1	0	0	0
83	19	ΣΠ.ΞΥΝΔΑ	2	3	23	0	0
216	2	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
216	5	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
216	6	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
216	7	ΙΩΑΝΝΟΥ ΔΑΛΙΕΤΟΥ	2	3	5	0	0
216	8	ΙΩΑΝΝΟΥ ΔΑΛΙΕΤΟΥ	2	3	4	0	0
216	9	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	2	3	8	0	0
216	10	ΑΣΠΙΩΤΗ	2	3	15	0	0
216	11	ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΙΟΝΙΟΥ ΒΟΥΛΗΣ	2	4	0	17	0
216	12	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	12	0	0
216	13	ΙΩΑΝΝΟΥ ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	11	0	0
216	16	ΙΩΑΝΝΟΥ ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	9	0	0
216	17	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	14	0	0
216	18	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	9	0	0
216	21	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	3	32	0	0
253	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	3	14	0	0
253	5	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
252	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	3	13	0	0
242	2	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	26	0	0
216	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	4	0	18	0
145	1	ΑΓΩΝ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	2	3	42	0	0
145	2	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
145	3	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	2	3	70	0	0
89	1	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	8	0	0
89	2	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	20	0	0
89	3	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	14	0	0
89	4	1Η ΠΑΡΟΔΟΣ ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
89	5	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
333Α	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	1	1	0	0	0
500	2	ΑΘΗΝΑΓΟΡΑ ΚΑΒΒΑΔΑ	6	6	0	0	0
333	3	ΑΘΗΝΑΓΟΡΑ ΚΑΒΒΑΔΑ	1	1	0	0	0
265Α	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	1	41	0	0	98
265	5	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	1	1	0	0	0
74	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	17
74	2	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
74	3	11Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
74	4	11Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	10	0	0
57	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
57	2	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	1	1	0	0	0
57	3	3Η ΠΑΡ. ΕΛΕΥΘ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2	3	5	0	0
57	4	11Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
64	1	3Η ΠΑΡ. ΕΛΕΥΘ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2	3	2	0	0
64	2	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	2	1	0	0	0
64	3	ΣΠ.ΜΟΥΡΙΚΗ	1	1	0	0	0
64	4	11Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	9	0	0
76	1	ΣΠ.ΜΟΥΡΙΚΗ	2	3	9	0	0
76	2	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	1	1	0	0	0
76	3	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	1	1	0	0	0
76	4	ΛΟΧΑΓΟΥ ΠΕΤΣΑΛΗ	2	3	8	0	0
252	2	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	8	0	0
252	3	ΝΤΙΝΟΥ ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	13	0	0
252	4	Ι.ΠΟΛΥΛΑ	2	3	8	0	0
253	2	Ι.ΠΟΛΥΛΑ	2	3	8	0	0
253	3	ΝΤΙΝΟΥ ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	11	0	0
253	4	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	2	4	0	17	0
104	2	ΑΓΩΝ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	1	1	0	0	0
198	1	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	8	0	0
198	2	ΑΣΠΙΩΤΗ	1	1	0	0	0
198	3	Ν.ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	11	0	0
198	4	Ν.ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	11	0	0
198	5	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	11	0	0
169	2	ΣΤ.ΔΕΣΥΛΛΑ	1	4	0	30	0
70	1	8Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	6	0	0
70	2	8Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	29	0	0
70	3	9Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	8	0	0
70	4	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	13
38	5	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	28
13	8	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	1	7	0	0	0
52	2	ΚΩΝ.ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	3	3	5	0	0
17	1	ΑΡΣΕΝΙΟΥ	1	3	55	0	0
12	1	ΑΡΣΕΝΙΟΥ	1	3	15	0	0
372	1	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2	3	18	0	0
372	2	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	2	3	9	0	0
372	3	ΚΩΝ.ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	2	3	12	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
38	1	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1	1	0	0	0
38	2	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	14	0	0
28	6	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	9
38	3	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1	1	0	0	0
38	4	2Η ΠΑΡ.ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1	1	0	0	0
13	1Α	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	1	3	15	0	0
13	1Β	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	1	3	40	0	0
13	1Γ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1	3	10	0	0
13	1Δ	1Η ΠΑΡ.ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1	1	0	0	0
13	2	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1	3	10	0	0
13	3Α	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	41	0	0	35
13	3Β	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	4	0	20	0
13	4	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	1	0	0	0
13	5	ΣΧΟΛΕΜΒΟΥΡΓΟΥ	2	3	20	0	0
369	2	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	6	6	0	0	0
369	4	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1	1	0	0	0
369	3	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	6	6	0	0	0
187	1	Ν.ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	10	0	0
187	2	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	4	0	0
187	3	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	6	0	0
261	1	ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ	1	1	0	0	0
261	5	ΑΛΚΙΝΟΟΥ	2	3	4	0	0
261	4	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	14	0	0
261	3	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	4	0	0
261	2	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	17	0	0
255	3	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	6	0	0
255	2	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	2	4	0	11	0
255	1	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
255	5	ΑΛΚΙΝΟΟΥ	2	3	16	0	0
255	4	ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ	2	3	11	0	0
376	1	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
376	2	ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ	1	1	0	0	0
257	1	ΝΤΙΝΟΥ ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	12	0	0
257	4	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	12	0	0
257	3	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	4	0	0
257	2	ΑΛΚΙΝΟΟΥ	2	3	16	0	0
225	3	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	1	1	0	0	0
225	2	Θ.ΦΡΟΝΙΜΟΥ	2	3	12	0	0
225	1	Θ.ΦΡΟΝΙΜΟΥ	2	3	2	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
225	5	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	10	0	0
225	4	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	4	0	0
375	1	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	4	0	0
375	2	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	2	4	0	3	0
375	3	Θ.ΦΡΟΝΙΜΟΥ	2	3	3	0	0
375	4	ΜΑΡΜΟΡΑ	2	3	1	0	0
214	2	ΜΑΡΜΟΡΑ	2	3	10	0	0
214	1	ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ	2	3	10	0	0
214	3	Θ.ΦΡΟΝΙΜΟΥ	2	3	9	0	0
214	4	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	14	0	0
203	8	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	8	0	0
203	9	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	8	0	0
203	10	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	6	0	0
203	11	ΑΘ.ΠΟΛΙΤΗ	2	3	14	0	0
203	12	ΝΙΚΟΥ ΜΩΡΟΥ	2	3	24	0	0
203	1	ΝΙΚΟΥ ΜΩΡΟΥ	2	3	17	0	0
203	2	ΓΕΡ.ΛΥΧΝΟΥ	2	3	2	0	0
203	3	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	5	0	0
203	4	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	7	0	0
203	5	ΓΕΡ.ΛΥΧΝΟΥ	2	3	1	0	0
203	6	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	16	0	0
203	7	Δ.ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	1	1	0	0	0
228	3	7Η ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	18	0	0
228	4	ΑΘ.ΠΟΛΙΤΗ	2	3	14	0	0
228	1	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	8	0	0
228	2	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	8	0	0
193	3	ΝΙΚΟΥ ΜΩΡΟΥ	2	3	20	0	0
193	2	6Η ΠΑΡΟΔΟΣ ΠΟΛ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	1	1	0	0	0
193	1	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	1	0	0	0
193	5	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	1	0	0	0
193	4	ΑΘ.ΠΟΛΙΤΗ	2	1	0	0	0
195	3	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	3	17	0	0
195	4	ΜΑΝΘΟΥ ΜΕΤΑΛΛΗΝΟΥ	2	3	6	0	0
195	1	ΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	41	0	0	12
195	2	ΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	1	0	0	0
207	2	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	41	0	0	21
211	1	ΜΑΝΘΟΥ ΜΕΤΑΛΛΗΝΟΥ	1	1	0	0	0
211	5	2Η ΠΑΡΟΔΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	14	0	0
211	4	ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	13	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
211	3	ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	1	1	0	0	0
211	2	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	3	11	0	0
222	1	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	41	0	0	18
212	3	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	6	0	0
212	4	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	18	0	0
212	5	Γ.ΜΑΚΡΗ	2	3	12	0	0
212	1	ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	13	0	0
212	2	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	3	10	0	0
183	4	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	20	0	0
183	1	ΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	41	0	0	6
183	2	ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	30	0	0
183	3	Γ.ΜΑΚΡΗ	2	3	8	0	0
199	3	ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	1	0	0
199	4	ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	8	0	0
199	5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΦΛΕΜΙΝΓΚ	2	3	6	0	0
199	1	ΜΑΝΘΟΥ ΜΕΤΑΛΛΗΝΟΥ	1	1	0	0	0
199	2	2Η ΠΑΡΟΔΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	10	0	0
190	4	ΜΩΡΑΪΤΗ ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΥ	2	3	6	0	0
190	1	ΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	41	0	0	9
190	2	ΜΑΝΘΟΥ ΜΕΤΑΛΛΗΝΟΥ	1	1	0	0	0
190	3	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΦΛΕΜΙΝΓΚ	1	1	0	0	0
233	1	7Η ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	20	0	0
237	1	7Η ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	1	1	0	0	0
207	5	7Η ΔΗΜΟΥΛΙΤΣΑ	2	3	7	0	0
207	1	ΜΙΛΤ.ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ	2	41	0	0	4
176	2	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	37	0	0
176	1	ΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	41	0	0	6
170	1	ΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	1	1	0	0	0
159	4	ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ	2	1	0	0	0
159	1	ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ	2	3	10	0	0
159	2	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	1	1	0	0	0
159	3	ΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	2	3	21	0	0
333	2	ΑΛΚ.ΔΑΡΗ	2	3	67	0	0
500	3	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	1	1	0	0	0
265	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	27	0	0
265	2	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	35	0	0
265	3	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	21	0	0
265	4	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	18	0	0
267	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	7	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
289	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	3	0	0
294	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	4	0	0
296	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	12	0	0
307	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	24	0	0
323	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	5	0	0
327	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	9	0	0
500	1	ΑΛ.ΔΕΣΥΛΛΑ	1	1	0	0	0
341	1	ΑΛΚ.ΔΑΡΗ	2	3	14	0	0
342	1	ΑΛΚ.ΔΑΡΗ	2	3	5	0	0
343	1	ΑΛΚ.ΔΑΡΗ	1	1	0	0	0
344	1	ΑΛΚ.ΔΑΡΗ	1	1	0	0	0
347	1	ΑΛΚ.ΔΑΡΗ	1	1	0	0	0
346	1	ΑΛΚ.ΔΑΡΗ	2	3	8	0	0
333	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	41	0	0	80
31	2	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	41	0	0	18
31	3	4Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	6	0	0
31	4	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	9
31	5	8Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	10	0	0
31	6	9Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	35
169	1	ΣΤ.ΠΑΔΟΒΑ	2	3	14	0	0
169	3	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	16	0	0
169	4	ΗΛΙΑ ΠΟΛΙΤΗ	2	3	26	0	0
169	5	ΣΤ.ΠΑΔΟΒΑ	2	3	18	0	0
169	6	Ν.ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	18	0	0
104	1	ΑΓΩΝ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	2	3	35	0	0
107	3	ΑΓΩΝ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	1	1	0	0	0
90	2	Β.ΔΟΥΣΜΑΝΗ	1	1	0	0	0
52	1	ΚΩΝ.ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	3	3	10	0	0
85	1	ΑΓΩΝ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	2	3	9	0	0
149	5	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	4	0	40	0
149	4	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	1	1	0	0	0
267	4	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	20	0	0
262	1	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	2	0	0
229	7	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	38	0	0
229	6	ΓΡ.ΜΑΡΑΣΛΗ	2	3	15	0	0
229	5	ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ	1	4	0	0	0
229	4	ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ	2	4	0	11	0
229	3	ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ	2	4	0	6	0
229	2	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	2	4	0	9	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
229	1	ΜΗΤΡ.ΜΕΘΟΔΙΟΥ	2	4	0	11	0
143	1	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	2	3	7	0	0
132	1	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	2	3	5	0	0
113	1	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	1	1	0	0	0
84	1	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	1	1	0	0	0
50	1	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	1	1	0	0	0
51	1	ΞΕΝΟΦ.ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ	1	1	0	0	0
28	1	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2	3	16	0	0
365	2	ΚΩΝ.ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	6	6	0	0	0
28	2	9Η ΠΑΡ. Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	22	0	0
28	3	2Η ΠΑΡ.Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
28	4	2Η ΠΑΡ.Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	15	0	0
13	9	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	41	0	0	18
13	10	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	4	0	44	0
13	11	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	4	0	34	0
53	1	ΚΩΝ.ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	2	3	18	0	0
160	1	ΓΕΩΡ.ΘΕΟΤΟΚΗ	7	7	0	0	0
31	11	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	1	1	0	0	0
265	6	ΑΛ.ΔΕΣΥΛΛΑ	1	1	0	0	0
85	2	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	7	7	0	0	0
99	2	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	7	7	0	0	0
124	2	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	7	7	0	0	0
85	3	ΑΓ.ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ	7	7	0	0	0
99	1	ΑΓ.ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ	7	7	0	0	0
99	3	ΝΙΚ.ΘΕΟΤΟΚΗ	7	7	0	0	0
124	1	ΝΙΚ.ΘΕΟΤΟΚΗ	7	7	0	0	0
124	3	Β.ΔΟΥΣΜΑΝΗ	7	7	0	0	0
144	1	Β.ΔΟΥΣΜΑΝΗ	7	7	0	0	0
144	2	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	1	1	0	0	0
144	3	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
148	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
146	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
138	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
127	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
120	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
116	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
114	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
109	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
412	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
105	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
95	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
92	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
60	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
90	1	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	7	7	0	0	0
85	4	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
99	4	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
124	4	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
317	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	4	0	0
334	1	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	9	0	0
334	2	ΜΗΤΡ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	2	3	9	0	0
223	5	ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ	2	4	0	6	0
216	19	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	7	0	0
174	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
168	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
163	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
156	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
153	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
145	4	Β.ΔΟΥΣΜΑΝΗ	6	6	0	0	0
107	4	Β.ΔΟΥΣΜΑΝΗ	1	1	0	0	0
73	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
415	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
66	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
62	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
54	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
39	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
52	3	ΑΓΩΝ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	1	1	0	0	0
8	2	ΚΩΝ.ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	1	1	0	0	0
52	4	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
8	1	ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	2	3	24	0	0
17	4	ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	2	3	6	0	0
17	2	ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	1	1	0	0	0
8	3	ΑΡΣΕΝΙΟΥ	1	1	0	0	0
8	4	ΔΟΝΖΕΛΟΤ	2	41	0	0	41
49	1	ΔΟΝΖΕΛΟΤ	2	3	12	0	0
44	1	ΔΟΝΖΕΛΟΤ	2	3	9	0	0
37	1	ΖΑΒΙΤΣΙΑΝΟΥ	2	3	11	0	0
34	1	ΔΟΝΖΕΛΟΤ	2	3	3	0	0
15	1	ΔΟΝΖΕΛΟΤ	2	3	5	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
15	2	ΔΟΝΖΕΛΟΤ	2	3	6	0	0
11	1	ΑΡΣΕΝΙΟΥ	2	3	7	0	0
10	1	ΑΡΣΕΝΙΟΥ	1	3	5	0	0
369Α	2	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2	41	0	0	33
369Α	1	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2	41	0	0	74
31	8	ΛΟΧΑΓΟΥ ΒΛΑΙΚΟΥ	2	4	0	26	0
180	3	ΜΑΝΤΖΑΡΟΥ	6	4	0	4	0
180	2	ΣΑΜΑΡΑ	2	4	0	7	0
180	1	ΔΕΣΥΛΛΑ	40	40	0	0	0
180	4	Γ.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	4	0	0	0
197	3	ΣΑΜΑΡΑ	2	40	0	0	0
197	1	ΔΕΣΥΛΛΑ	2	4	0	10	0
197	6	ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ	1	1	0	0	0
197	4	ΜΑΝΤΖΑΡΟΥ	2	4	0	4	0
160	4	ΔΕΣΥΛΛΑ	1	1	0	0	0
160	3	ΠΑΔΟΒΑ	2	3	18	0	0
152	1	ΠΑΔΟΒΑ	2	3	21	0	0
165	1	ΑΓΓΕΛΟΥ ΨΩΡΟΥΛΑ	2	3	10	0	0
167	2	ΑΓΓΕΛΟΥ ΨΩΡΟΥΛΑ	2	3	7	0	0
167	1	ΠΑΔΟΒΑ	1	1	0	0	0
409	1	ΠΑΔΟΒΑ	1	1	0	0	0
172	1	ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	3	0	0
404	2	ΜΟΥΣΤΟΞΥΔΟΥ	1	1	0	0	0
135	4	ΒΛΑΙΩΝ	2	3	7	0	0
131	3	ΒΛΑΙΩΝ	2	3	11	0	0
157	5	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	1	0	0	0
157	4	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	1	0	0	0
178	5	Γ.ΘΕΟΤΟΚΗ	40	40	0	0	0
155	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
155	3	ΣΙΔΕΡΗ	2	3	10	0	0
155	2	ΛΕΥΤΕΡΙΩΤΗ	1	1	0	0	0
83	20	ΣΙΔΕΡΗ	2	3	22	0	0
83	21	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	1	1	0	0	0
83	22	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	1	1	0	0	0
164	1	ΣΙΔΕΡΗ	2	3	20	0	0
164	2	ΣΙΔΕΡΗ	2	3	3	0	0
164	3	ΛΕΥΤΕΡΙΩΤΗ	1	1	0	0	0
164	4	ΣΠ.ΞΥΝΔΑ	2	3	5	0	0
175	4	ΣΠ.ΞΥΝΔΑ	2	3	2	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
175	1	ΛΕΥΤΕΡΙΩΤΗ	2	3	24	0	0
175	2	ΣΙΔΕΡΗ	1	1	0	0	0
175	3	ΠΟΛ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	1	1	0	0	0
192	4	6Η ΠΑΡ.ΠΟΛ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	1	1	0	0	0
192	3	ΝΙΚΟΥ ΜΩΡΟΥ	1	1	0	0	0
192	2	ΓΕΡ.ΛΥΧΝΟΥ	1	1	0	0	0
192	1	ΠΟΛ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ	2	1	0	0	0
207	3	Α.ΠΟΛΙΤΗ	2	3	21	0	0
207	4	Α.ΠΟΛΙΤΗ	2	3	7	0	0
74	5	11η ΠΑΡ. ΘΕΟΤΟΚΗ	2	3	3	0	0
57	5	11η ΠΑΡ. ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0
404	1	ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	10	0	0
189	1	ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	8	0	0
403	1	ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	11	0	0
215	1	ΖΑΜΠΕΛΗ	2	3	8	0	0
215	2	ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
215	3	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
400	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
208	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
208	2	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
206	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
200	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
196	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
194	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
185	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
401	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
402	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
181	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
177	1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
137	2	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
137	1	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
94	2	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
94	1	ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ	7	7	0	0	0
80	1	ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ	7	7	0	0	0
53	2	ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ	7	7	0	0	0
89	6	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
89	15	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
89	14	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
89	12	ΣΧΟΛΕΜΒΟΥΡΓΟΥ	1	1	0	0	0

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
89	11	ΣΧΟΛΕΜΒΟΥΡΓΟΥ	1	1	0	0	0
89	10	ΣΧΟΛΕΜΒΟΥΡΓΟΥ	1	1	0	0	0
31	12	ΓΕΡ.ΜΑΡΚΟΡΑ	1	1	0	0	0
31	10	ΚΑΒΒΑΔΑ	2	3	20	0	0
31	9	ΚΑΒΒΑΔΑ	2	3	19	0	0
31	7	ΚΑΒΒΑΔΑ	2	4	0	19	0
187	4	ΠΟΛΙΤΗ ΗΛΙΑ	2	3	4	0	0
89	13	Γ.ΘΕΟΤΟΚΗ	7	7	0	0	0
52	5	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
198	6	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	4	0	0
216	20	ΒΡΑΙΛΑ ΑΡΜΕΝΗ ΠΕΤΡΟΥ	2	3	15	0	0
28	5	2Η ΠΑΡ.ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2	3	6	0	0
265B	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	4	0	60	0
408	1	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	1	1	0	0	0

Κατηγορίες Καθεστώτος Στάθμευσης

1. Ολική Απαγόρευση
2. Χωρίς περιορισμό
3. Θέσεις Κατοίκων
4. Θέσεις με πληρωμή έως 3 ώρες
5. Θέσεις με καθεστώς εκ περιτροπής απαγόρευσης
6. Ειδικές Θέσεις
7. Πεζόδρομος
8. Αδιάνοικτη ή σκάλες
9. Αφετηρίες λεωφορείων
10. Θέσεις κατειλημμένες από καταστήματα
- 11-19. Ότι και το 1 - 9 αλλά εκτός περιοχής μελέτης (και ορίων)
20. Είσοδος - Έξοδος Χώρου Στάθμευσης
40. Θέσεις Δικύκλων
50. Ιδιωτική οδός
60. Απέναντι από ΟΤ
70. ΟΤ στα όρια περιοχής
41. Θέσεις με πληρωμή μακράς διάρκειας (έως 24 ώρες)