ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

Β΄ ΦΑΣΗ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(1Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ)

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

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022

DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ Ε.Π.Ε.

TREDIT S.A. Consulting - Systems Engineering

ΜΩΥΣΙΑΔΗ Γ. ΘΕΟΔΟΥΛΗ
Μηχ. Χωροτ., Πολεοδ. & Περιφ. Ανάπτ.
M.Sc. Γεωπληροφορική

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 1
1.1. Ανάθεση – Σκοπός 1
1.2. Περιοχή Μελέτης 2
1.3. Αντικείμενο – Διάρθρωση Μελέτης 3
1.4. Αντικείμενο της παρούσας Έκθεσης 4
1.5. Ομάδα Μελέτης – Ευχαριστίες 4
2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2ΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ 6
3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ 8
3.1. ΒΗΜΑ 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ 10
3.2. ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ 10
3.2.1. Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την καταγραφή των προσδοκιών τους για τη ΔΕ Κερκυραίων στο μέλλον 10
3.2.2. Ανάλυση SWOT 13
3.2.3. Αναγνώριση των προσδοκιών 13
3.3. ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων 13
3.4. ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση του Οράματος 17
3.4.1. Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με το όραμα του ΣΒΑΚ 17
3.4.2. Τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος 18
4. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ 20
4.1. ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος 20
5. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ 24
5.1. Γενικά 24
5.2. Οδικό Δίκτυο 27
5.2.1. Προτεινόμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου 27
5.2.2. Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση Οδικού Δικτύου 31
5.2.3. Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 38
5.3. Δίκτυα Ροών Πεζών και Ποδηλατών 40
5.3.1. Υποδομές για πεζή μετακινήσεις 40
5.3.2. Υποδομές για μετακινήσεις με ποδήλατο 43
5.4. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς 47
5.4.1. Αστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας 47
5.4.2. Δημοτική Συγκοινωνία 49
5.5. Διαχείριση Στάθμευσης 51
5.5.1. Οργάνωση Ελεγχόμενης Στάθμευσης 51
5.5.2. Τιμολογιακή Πολιτική – Χρονικός Περιορισμός 57

5.5.3. Τρόποι Είσπραξης των Τελών Στάθμευσης 57
5.5.4. Άδειες Στάθμευσης Κατοίκων 60
5.5.5. Σύστημα για την παρακολούθηση και ενημέρωση της κατάληψης των θέσεων στάθμευσης 60
5.5.6. Στάθμευση ΑμεΑ 61
5.5.7. Αστυνόμευση 61
5.5.8. Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας - ITS - Ευφυείς Μεταφορές 62
5.5.9. Ημέρες και Ώρες Λειτουργίας του Συστήματος 64
5.5.10. Ηλεκτροκίνηση 64
6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ 68
6.1. Γενικά 68
6.2. Σενάρια 68
6.3. Αποτελέσματα 72
6.4. Σύνοψη Ευρημάτων 85

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1.1 Περιοχή Μελέτης 2
Σχήμα 3.1 Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων 9
Σχήμα 3.2 Διαδικασία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων με συμμετοχή των μελών της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ 9
Σχήμα 3.3 Πως θα χαρακτηρίζατε την Δ.Ε. Κερκυραίων σήμερα (1 – κανένα πρόβλημα έως 5 – πολύ μεγάλο πρόβλημα) 11
Σχήμα 3.4 Πώς θέλετε να είναι η Δ.Ε. Κερκυραίων στο μέλλον (1 – το πιο ασήμαντο έως 5 – το πιο σημαντικό) 11
Σχήμα 3.5 Τι πιστεύετε ότι θα βελτιωθεί στην Δ.Ε. Κερκυραίων αν αποκτήσει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά (1 – το πιο ασήμαντο έως 5 – το πιο σημαντικό) 12
Σχήμα 3.6 Τι πιστεύετε ότι θα βελτιωθεί στην Δ.Ε. Κερκυραίων αν αποκτήσει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά 12
Σχήμα 3.7 Προτεραιότητες – Επιχειρησιακοί Στόχοι ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων 14
Σχήμα 3.8 Το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων 19
Σχήμα 5.1 Εναλλακτικό σενάριο κυκλοφοριακής διαχείρισης 1.1 – Παρεμβάσεις εντός και πέριξ του παραδοσιακού οικισμού 33

Σχήμα 5.2 Εναλλακτικό σενάριο κυκλοφοριακής διαχείρισης 1.2 – Παρεμβάσεις εντός και πέριξ του παραδοσιακού οικισμού 37
Σχήμα 5.3 Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας– Παρεμβάσεις 39
Σχήμα 5.4 Ενδεικτική διαμόρφωση σημείου συμπίεσης πλάτους οδού 41
Σχήμα 5.5 Διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ 42
Σχήμα 5.6 Παράδειγμα πορείας οδηγού τυφλών 43
Σχήμα 5.7 Πρόταση ποδηλατικών διαδρομών 46
Σχήμα 5.8 Πρόταση Διαδρομών Λεωφορειακών Γραμμών Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας 48
Σχήμα 5.9 Πρόταση Διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας 50
Σχήμα 5.10 Πρόταση Ελεγχόμενης Στάθμευσης 54
Σχήμα 5.11 Σήμανση Χώρων Ελεγχόμενης Στάθμευσης 56
Σχήμα 5.12 Παρκόμετρο Pay & Display 58
Σχήμα 5.13 Ειδικό Σήμα Στάθμευσης για Θέσεις ΑμεΑ 61
Σχήμα 5.14 Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης 64
Σχήμα 6.1 Μοντέλο – δίκτυο με ήπιες παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 5 ετών 70
Σχήμα 6.2 Μοντέλο – δίκτυο με ριζοσπαστικές παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 5 ετών 70
Σχήμα 6.3 Μοντέλο – δίκτυο με ήπιες παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 10 ετών .. 71
Σχήμα 6.4 Μοντέλο – δίκτυο με ριζοσπαστικές παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 10 ετών 71
Σχήμα 6.5 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΧΠ-0 73
Σχήμα 6.6 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΧΠ-5 74
Σχήμα 6.7 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΧΠ-10 75
Σχήμα 6.8 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-5Α 76
Σχήμα 6.9 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-5Β 77
Σχήμα 6.10 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-10Α 78
Σχήμα 6.11 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-10Β 79
Σχήμα 6.12 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-5Α 80
Σχήμα 6.13 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-5Β 81
Σχήμα 6.14 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-10Α 82
Σχήμα 6.15 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-10Β 83
Σχήμα 6.16 Συνολικά οχηματοχιλιόμετρα σεναρίων ΧΠ, ΗΠ-5Α, ΗΠ-10Α, ΡΠ-5Α, ΡΠ-10Α 84
Σχήμα 6.17 Συνολικές οχηματοώρες σεναρίων ΧΠ, ΗΠ-5Α, ΗΠ-10Α, ΡΠ-5Α, ΡΠ-10Α 84

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.1 Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων 16

Πίνακας 4.1 Ποσοτικοποίηση του οράματος – Καθορισμός Δεικτών σε άμεση συσχέτιση με τις Προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων 22

Πίνακας 6.1 Προτεινόμενα Μέτρα ΣΒΑΚ ανά χρονικό ορίζοντα 69

Πίνακας 6.2 Εξεταζόμενα σενάρια 72

Πίνακας 6.3 Δείκτες Απόδοσης Σεναρίων 83

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Ανάθεση – Σκοπός

Η παρούσα μελέτη, «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ», ανατέθηκε από τον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, με το αρ. πρωτ. 25673/27-07-2021 Συμφωνητικό, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 20-2/2021 (ΑΔΑΜ: 21AWRD008618351 2021 05 18) απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής, στην ένωση εταιρειών:

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

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

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

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

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

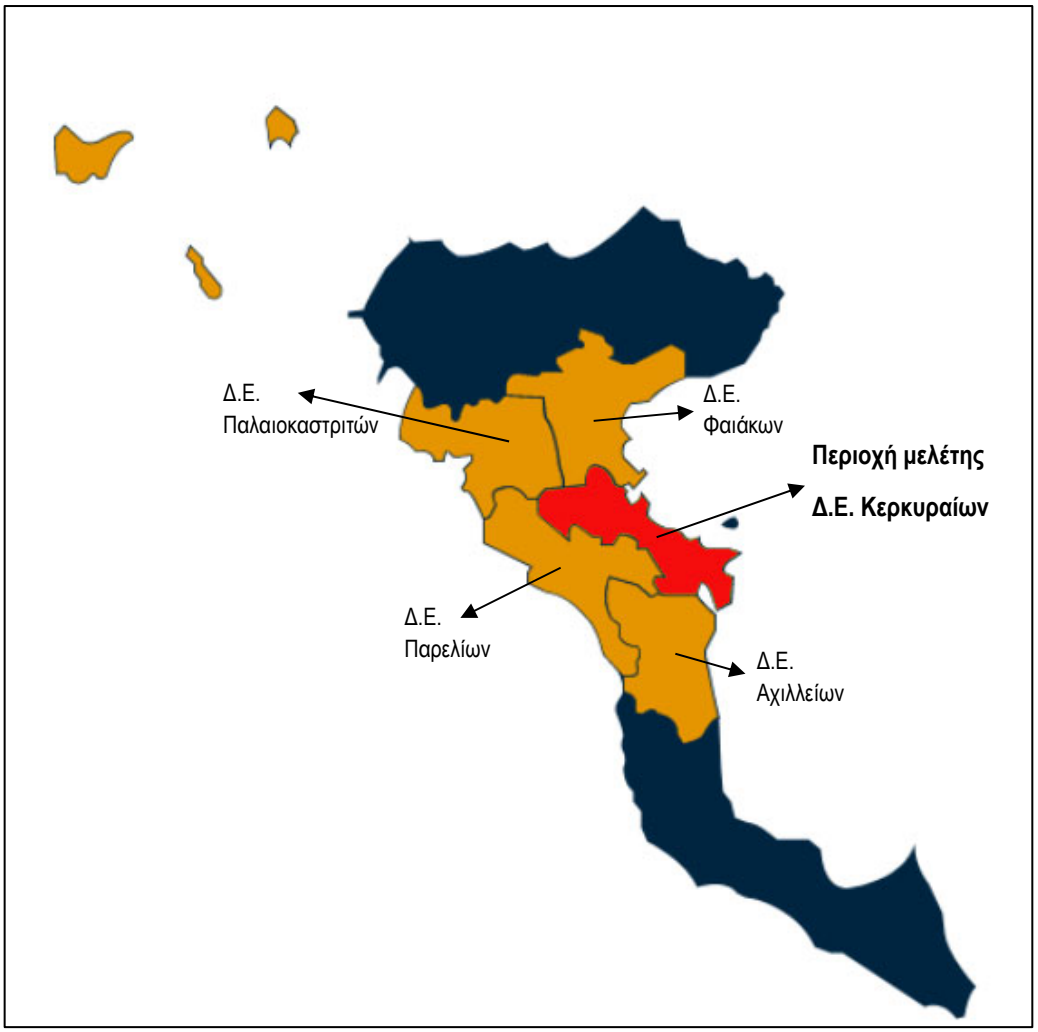
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων.
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος.

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

1.2. Περιοχή Μελέτης

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

Σχήμα 1.1 Περιοχή Μελέτης



1.3. Αντικείμενο – Διάρθρωση Μελέτης

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

Α΄ ΦΑΣΗ

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

Β΄ ΦΑΣΗ

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

Γ΄ ΦΑΣΗ

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

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

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

Τα **βασικότερα προβλήματα κινητικότητας** αφορούν:

i. στις πεζή μετακινήσεις (έλλειψη πεζοδρομίων ή πεζοδρόμια με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ),

ii. στην έλλειψη υποδομών και ασφαλών διαδρομών για ποδήλατα,

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

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

Η αναγνωρισμένη, πλέον, ανάγκη για την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση, σε συνδυασμό με την ανάγκη για μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, ενισχύει την θέση ότι πρέπει άμεσα να υιοθετηθούν ολοκληρωμένες

αστικές παρεμβάσεις, που θα καταστήσουν ελκυστικούς τους εναλλακτικούς αυτούς τρόπους μετακίνησης, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη και ασφαλή μετακίνηση όλων των ατόμων, μεταξύ των οποίων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ). Συνεπώς κρίνεται απαραίτητη η διαμόρφωση ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο, με την όσο το δυνατό καλύτερη αξιοποίηση - βελτίωση των υφιστάμενων οδικών υποδομών, με στόχο την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

1.4. Αντικείμενο της παρούσας Έκθεσης

Το παρόν Τεύχος συνιστά την 1η Αναθεώρηση της Τεχνικής Έκθεσης της Β' Φάσης της μελέτης, στην οποία ενσωματώθηκαν, συν τοις άλλοις, τα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου πολιτών για την αποτύπωση απόψεων αναφορικά με το όραμα του ΣΒΑΚ. Περιλαμβάνει:

1. Αποτελέσματα της 2ης Διαβούλευσης.
2. Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα.
3. Ανάπτυξη ειδικών στόχων.
4. Προσδιορισμό εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης για:
   - το οδικό δίκτυο,
   - τα προτεινόμενα δίκτυα ροών πεζών και ποδηλατών,
   - την αναδιοργάνωση των ΜΜΜ,
   - την οργάνωση της στάθμευσης.
5. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης με τη χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου.

Η παρούσα Έκθεση συνοδεύεται από Παραρτήματα.

1.5. Ομάδα Μελέτης – Ευχαριστίες

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

DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ

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

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

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

Παντελής Καραγεώργος, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. – Συγκοινωνιολόγος

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

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

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

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

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

Χαράλαμπος Αμπελουργός, Μηχανικός Τοπογραφίας και Γεωπληροφορικής Τ.Ε.

TREDIT A.E

Απόστολος Μπιζάκης, Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ. – M.Sc. Συγκοινωνιολόγος **Χαρίκλεια Σπηλιοπούλου**, Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ. – M.Sc. Συγκοινωνιολόγος **Παναγιώτα Μπακούλα**, Πολιτικός Μηχανικός Έργων Υποδομής Τ.Ε.

ΜΩΥΣΙΑΔΗ ΘΕΟΔΟΥΛΗ

Θεοδούλη Μωυσιάδη, Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

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

Ευχαριστούμε θερμά, τη Δήμαρχο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων κα. Μερόπη Υδραίου, τον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων, Υποδομών & Δικτύων κ. Νικόλαο Καλόγερο, την Αν. Προϊσταμένη της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών κα. Μαρία Καλογιάννη, την Επιβλέπουσα της μελέτης κα. Αθανασία Χαρίτου, τον Ειδικό Σύμβουλο μηχανικό του Δήμου κ. Άγγελο Κουλούρη, τα μέλη της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ, την Τεχνική Υπηρεσία, τους υπαλλήλους του Δήμου, τους εκπροσώπους των φορέων και συλλόγων της πόλης και εν γένει όλους όσους συνέβαλαν στην εκπόνηση της μελέτης.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2ΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Σύμφωνα με τα Τεύχη του Διαγωνισμού, ο Ανάδοχος μετά την υποβολή της Α' Φάσης υποχρεούται να οργανώσει σε συνεργασία με τον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, την 2η Δημόσια Διαβούλευση φορέων και πολιτών. Η 2η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο «Υφιστάμενη Κατάσταση», πραγματοποιήθηκε στις 23 Μαρτίου 2022, στις 12:00 π.μ., με δυνατότητα φυσικής παρουσίας (στο Δημοτικό Θέατρο) αλλά και διαδικτυακά (μέσω ePresence), με συμμετοχή της Δημοτικής Αρχής, εκπροσώπων του Δήμου, Φορέων και Σωματείων/ Οργανώσεων και απλών πολιτών.

Την Ομάδα Μελέτης του Αναδόχου εκπροσώπησαν οι: Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης (Υπεύθυνος Έργου, κοινός εκπρόσωπος συμπραττόντων γραφείων, DENCO TRANSPORT ΕΠΕ), Απόστολος Μπιζάκης (TREDIT Α.Ε.) και Παναγιώτα Λαλά (DENCO TRANSPORT ΕΠΕ).

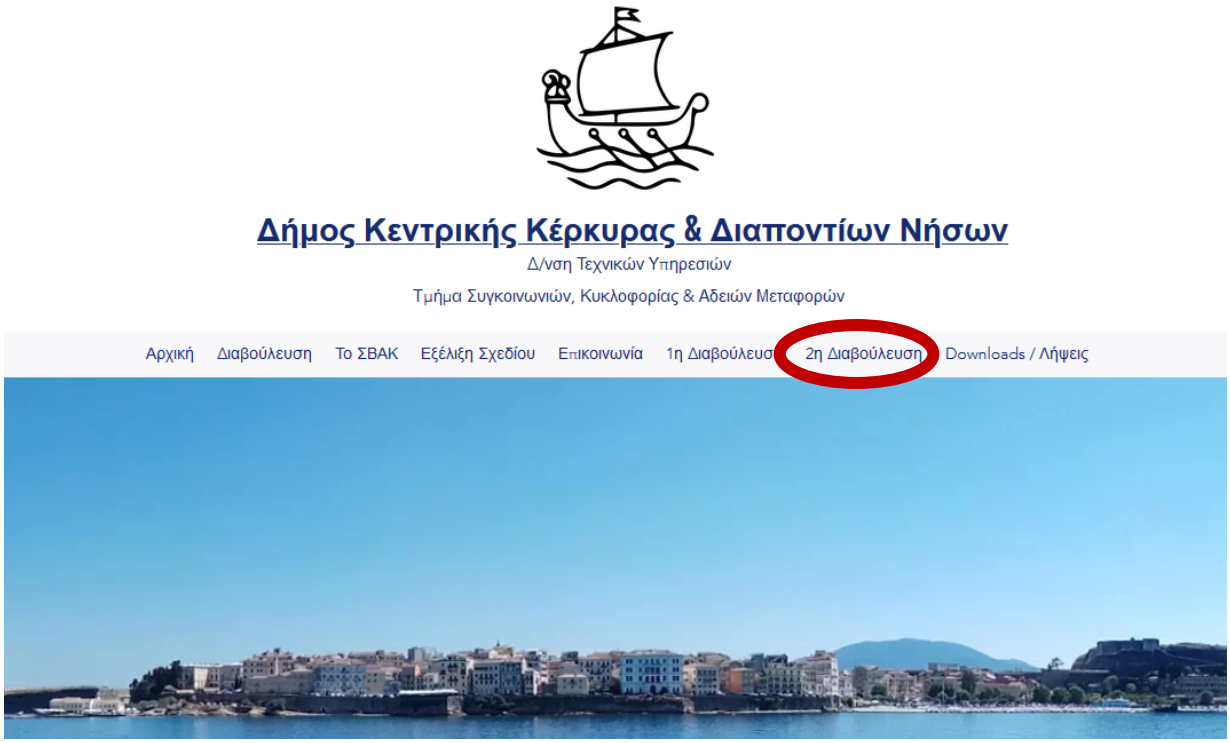
Στο πλαίσιο της διαβούλευσης τον λόγο πήρε εκ μέρους του Αναδόχου **ο Υπεύθυνος Έργου και κοινός εκπρόσωπος των συμπραττόντων γραφείων Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης,** ο οποίος παρουσίασε αναλυτικά:

- Τα αποτελέσματα του συνόλου των μετρήσεων, απογραφών και ερευνών (Απογραφή δημογραφικών & κοινωνικοοικονομικών στοιχείων, Απογραφή χρήσεων γης, Απογραφή οδικού δικτύου, Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, Έρευνες Π-Π των μετακινήσεων, Απογραφές Στάθμευσης, Καταγραφή Συστήματος & Έρευνα Επιβατικής Κίνησης Δημοσίων Συγκοινωνιών, Καταγραφή δεδομένων Εναλλακτικής Μετακίνησης, Καταγραφή οδικών ατυχημάτων) που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του Α' Σταδίου του έργου με στόχο την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης, προκειμένου να είναι εφικτός ο προσδιορισμός των προβλημάτων κινητικότητας που παρουσιάζει η πόλη.
- Την ανάπτυξη του μοντέλου της περιοχής μελέτης για τις τρέχουσες συνθήκες.
- Την αποδελτίωση των ευρημάτων των παραπάνω μετρήσεων, απογραφών και ερευνών σε έναν ευρύ κατάλογο συμπερασμάτων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης με έμφαση στα προβλήματα κινητικότητας που εντοπίζονται, η αντιμετώπιση των οποίων θα αποτελέσει «οδηγό», μεταξύ άλλων, στη διαμόρφωση συγκεκριμένων προτάσεων (μέτρων και πολιτικών)

Η πλήρης παρουσίαση από τη 2η Δημόσια Διαβούλευση παρατίθεται στο **Παράρτημα Ι**.

Μετά την παρουσίαση του εκπροσώπου, πραγματοποιήθηκαν τοποθετήσεις/συζητήσεις από/με τους παρευρισκόμενους, με βασικό σημείο να είναι τα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης των κατοίκων της Παλιάς Πόλης.

Σε συνέχεια της πραγματοποίησης της 2ης Δημόσιας Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή προχώρησαν στην ανάρτηση του υλικού παρουσίασης στην ιστοσελίδα του Δήμου (https://corfu.gr/) με σκοπό την λεπτομερή ενημέρωση των ενδιαφερομένων μερών (φορέων και πολιτών).


Δήμος Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων
Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών
Τμήμα Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας & Αδειών Μεταφορών
Αρχική
Διαβούλευση
Το ΣΒΑΚ
Εξέλιξη Σχεδίου
Επικοινωνία
1η Διαβούλευσ
2η Διαβούλευση
Downloads / Λήψεις

3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το κοινό όραμα για την κινητικότητα αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Ουσιαστικά, το όραμα ορίζεται ως μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος μιας πόλης, ενώ διατυπώνεται από τους πολίτες και τους σχετικούς ενδιαφερόμενους, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένα προβλήματα κινητικότητας που πρέπει να επιλυθούν. Επιπλέον, το όραμα προετοιμάζεται, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές προοπτικές πολιτικής, ιδίως τα γενικά πλαίσια πολιτικής, τον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, την οικονομική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την υγεία και την ασφάλεια.

Η διατύπωση ενός κοινού οράματος δεν είναι αρκετή, καθώς πρέπει να συνδεθεί με τις κατάλληλες προτεραιότητες και να μεταφραστεί σε συγκεκριμένους στόχους (κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς, οικονομικούς κ.ά.), οι οποίοι υποδεικνύουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι στόχοι συνδέονται με τα επιθυμητά αποτελέσματα, ενώ σχετίζονται επίσης με την καθημερινή ζωή των κατοίκων. Ο καθορισμός των στόχων υποδεικνύει τις απαιτούμενες βελτιώσεις, δηλώνοντας ακριβώς τι πρέπει να «μειωθεί», «αυξηθεί» ή «διατηρηθεί».

Για την ανάπτυξη του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, καθορίστηκαν οι σχετικές προτεραιότητες, οι οποίες συνδέθηκαν με συγκεκριμένους στόχους. Στη συνέχεια (**Σχήμα 3.1**), παρουσιάζεται η διαδικασία που ακολουθήθηκε για τη διαμόρφωση του κοινού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, η οποία βασίζεται σε μια **μεθοδολογία πέντε (5) βημάτων**. Η μεθοδολογία αυτή εφαρμόσθηκε κατά τη διάρκεια του **Ειδικού Εργαστήριου**, το οποίο πραγματοποιήθηκε στις 21 Ιουνίου 2022, **με συμμετοχή των μελών της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου, καθώς και εκπροσώπων-μελών της μελετητικής ομάδας του Αναδόχου**.

Η πλήρης παρουσίαση από το εργαστήριο για την διατύπωση του οράματος παρατίθεται στο **Παράρτημα ΙΙ**.

Σχήμα 3.1 Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΒΗΜΑ 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ
- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών

ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ
- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

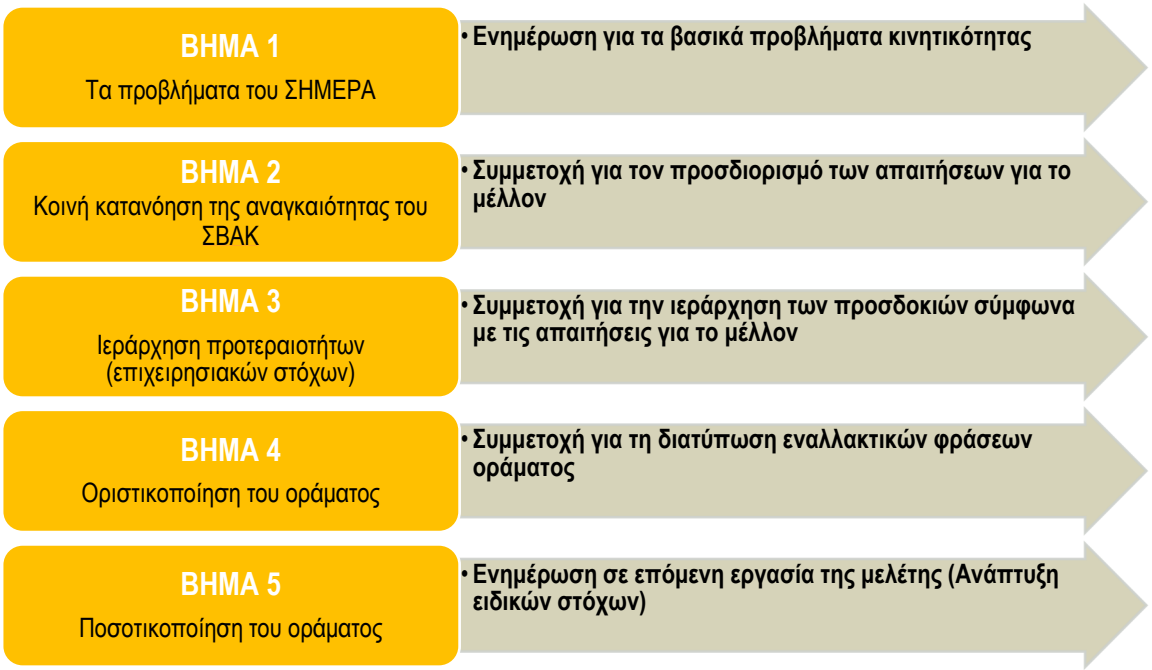
ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων
- Καθορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση του οράματος
- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Η άποψη των πολιτών για το όραμα
- Τελική διαμόρφωση του Οράματος

ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος
- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Στο πλαίσιο υλοποίησης του εργαστηρίου, οι συμμετέχοντες όχι μόνο ενημερώθηκαν, αλλά και συμμετείχαν με τρόπο διαδραστικό στη διαδικασία ανάπτυξης του κοινού οράματος για την κινητικότητα, όπως αποτυπώνεται στη συνέχεια (**Σχήμα 3.2**).

Σχήμα 3.2 Διαδικασία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων με συμμετοχή των μελών της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ



Σημειώνεται πως στο εργαστήριο ακολουθήθηκαν τα τέσσερα (4) πρώτα βήματα της μεθοδολογίας, ενσωματώνοντας δηλαδή και τη διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος από τους συμμετέχοντες.

Στη συνέχεια, αναπτύσσονται τα βήματα της μεθοδολογίας που υιοθετήθηκε για την τελική διαμόρφωση του οράματος, με εξαίρεση το Βήμα 5, το οποίο αποτελεί αντικείμενο εξέτασης ανεξάρτητου κεφαλαίου του παρόντος Παραδοτέου.

3.1. ΒΗΜΑ 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

Η θεώρηση της υφιστάμενης κατάστασης που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο εργασιών της μελέτης που προηγήθηκαν επιτρέπει την εξαγωγή πλήθους συμπερασμάτων σχετικά με τα ζητήματα της κινητικότητας, τις κυκλοφοριακές παραμέτρους και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης.

Ειδικότερα, η **υφιστάμενη κατάσταση** καταγράφηκε μέσω **συγκεκριμένων εργασιών** που έλαβαν χώρα κατά την πρώτη Φάση (**Φάση Α**) της μελέτης:

1. Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης μέσω της ανάλυσης δεδομένων/ στοιχείων που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο πραγματοποίησης σειράς ερευνών, μετρήσεων και απογραφών.
2. Έρευνα ερωτηματολογίου που απευθύνθηκε διαδικτυακά στους πολίτες για την καταγραφή της άποψής τους για τις υφιστάμενες συνθήκες αστικής κινητικότητας στην ΔΕ Κερκυραίων.

Η σύνθεση των αποτελεσμάτων των δύο (2) παραπάνω εργασιών αξιοποιήθηκε από τον Ανάδοχο για την εξαγωγή χρήσιμων και ολοκληρωμένων συμπερασμάτων αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας στην ΔΕ Κερκυραίων.

Τα στοιχεία που συνθέτουν τη σημερινή εικόνα της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης **με την αποτύπωση των σημαντικότερων χαρακτηριστικών της υποδομής και του συγκοινωνιακού συστήματος**, παρουσιάσθηκαν και συζητήθηκαν κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου.

3.2. ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

Στο συγκεκριμένο βήμα, έγινε από **κοινού κατανοητή η αναγκαιότητα εκπόνησης του ΣΒΑΚ** για την ΔΕ Κερκυραίων, ενώ **αναγνωρίστηκαν και οι προσδοκίες** για το μέλλον της περιοχής μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη:

- τα κύρια αποτελέσματα από την **ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης** (Βήμα 1).
- την **καταγραφή των προσδοκιών των πολιτών** για τη ΔΕ Κερκυραίων στο μέλλον μέσω σχετικής ηλεκτρονικής έρευνας ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκε.
- τις κρίσιμες παραμέτρους που οριοθετούν το περιβάλλον κατάρτισης του ΣΒΑΚ λαμβάνοντας υπόψη τη γενικότερη εικόνα, παρούσα και μελλοντική, ως αποτέλεσμα μίας **ανάλυσης SWOT**.

3.2.1. Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την καταγραφή των προσδοκιών τους για τη ΔΕ Κερκυραίων στο μέλλον

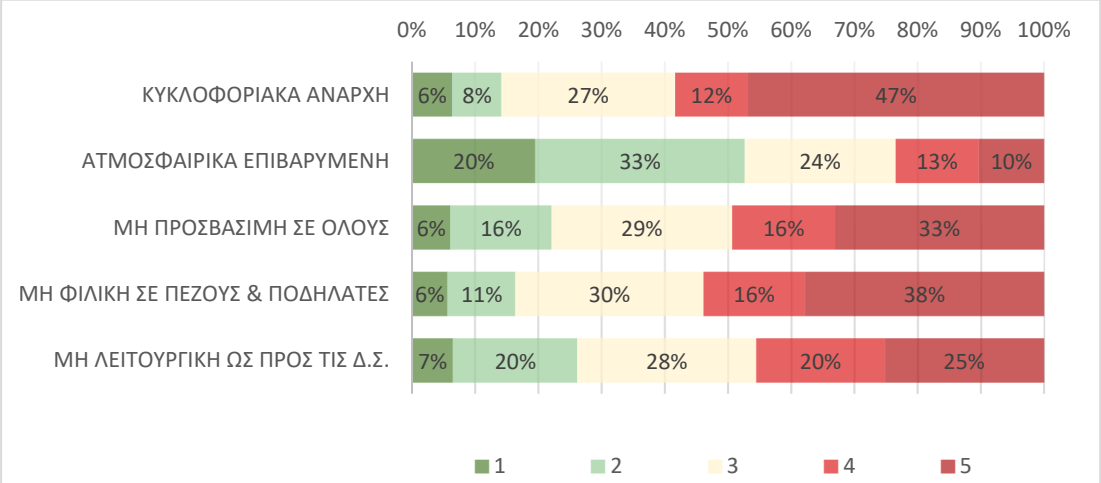
Κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου, ο Ανάδοχος παρουσίασε τη δομή και το περιεχόμενο ερωτηματολογίου, το οποίο αποσκοπούσε στην καταγραφή των

προσδοκιών των πολιτών αναφορικά με τη ΔΕ Κερκυραίων του μέλλοντος, στα μέλη της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, προκειμένου να διατυπώσουν την άποψη τους.

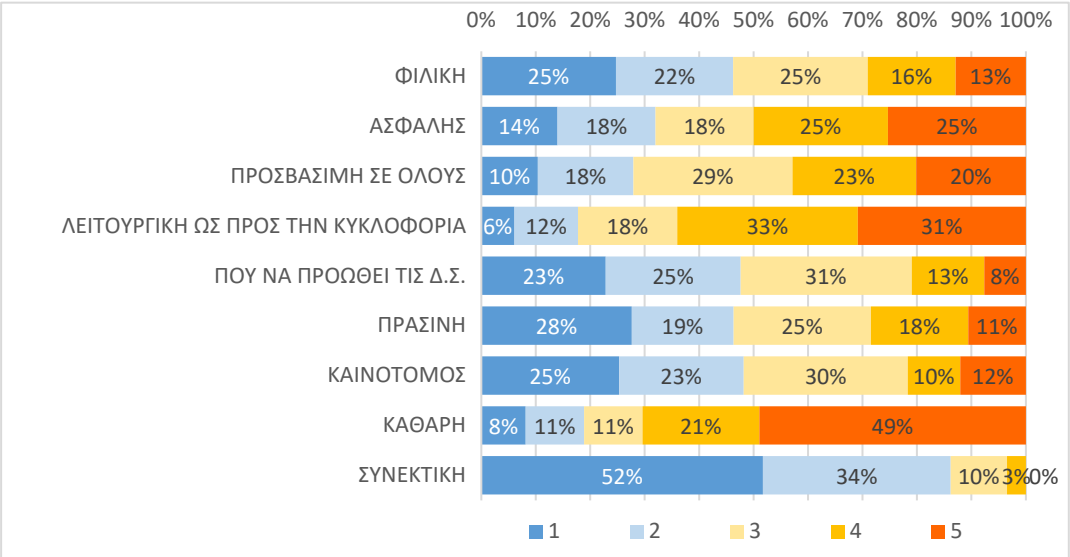
Το σχετικό ερωτηματολόγιο, μετά την οριστικοποίηση της δομής και του περιεχομένου του, αναρτήθηκε στο διαδίκτυο, προκειμένου να είναι εύκολα προσβάσιμο από κάθε ενδιαφερόμενο σχετικά με την ανάπτυξη της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης. Απώτερος σκοπός ήταν η αναγνώριση των προσδοκιών και η διαμόρφωση των προτεραιοτήτων για την περιοχή μελέτης, σύμφωνα με τις οποίες θα καθοριστεί τελικά η διατύπωση του τελικού κοινού οράματος για την κινητικότητα.

Τα αποτελέσματα της ηλεκτρονικής έρευνας, η οποία αφορά στην ιδανική μελλοντική πόλη, σύμφωνα με τις προσδοκίες των πολιτών, απεικονίζονται στη συνέχεια, μέσω κατάλληλων Σχημάτων.

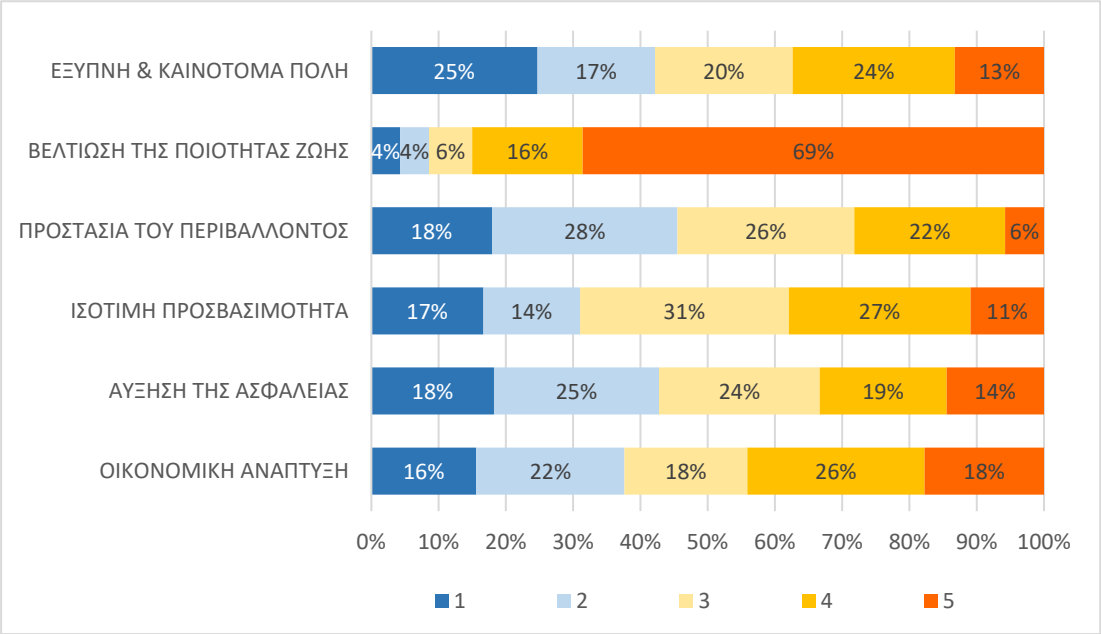
Σχήμα 3.3 Πως θα χαρακτηρίζατε την Δ.Ε. Κερκυραίων σήμερα (1 – κανένα πρόβλημα έως 5 – πολύ μεγάλο πρόβλημα)



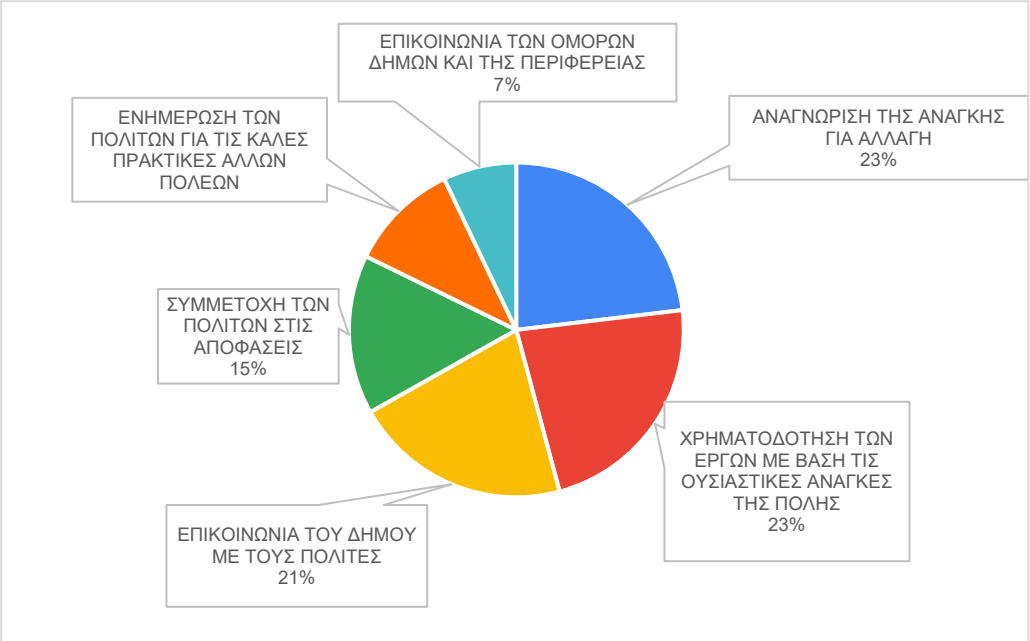
Σχήμα 3.4 Πώς θέλετε να είναι η Δ.Ε. Κερκυραίων στο μέλλον (1 – το πιο ασήμαντο έως 5 – το πιο σημαντικό)



Σχήμα 3.5 Τι πιστεύετε ότι θα βελτιωθεί στην Δ.Ε. Κερκυραίων αν αποκτήσει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά (1 – το πιο ασήμαντο έως 5 – το πιο σημαντικό)



Σχήμα 3.6 Τι πιστεύετε ότι θα βελτιωθεί στην Δ.Ε. Κερκυραίων αν αποκτήσει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά



3.2.2. Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT αποτελεί ένα βασικό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, το οποίο χρησιμοποιείται για την αναγνώριση των εσωτερικών (**Ισχυρά Σημεία, Αδυναμίες**) και εξωτερικών (**Ευκαιρίες, Απειλές**) παραγόντων, οι οποίοι επηρεάζουν θετικά και αρνητικά την επίτευξη τόσο:

- των **στόχων του ΣΒΑΚ (έτσι όπως αυτοί έχουν προσδιορισθεί στην διακήρυξη της μελέτης)** όσο και
- των **Στόχων Υψηλού Επιπέδου** / High Level Objectives (**Οικονομική Αποδοτικότητα Δικτύων, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής**), οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τους στόχους της Λευκής Βίβλου της ΕΕ για τις μεταφορές και τον υποστηρικτικό Οδηγό ΣΒΑΚ.

Το περιεχόμενο της ανάλυσης SWOT παρουσιάστηκε από τον Ανάδοχο στο εργαστήριο.

3.2.3. Αναγνώριση των προσδοκιών

Κατά τη διάρκεια υλοποίησης του σχετικού εργαστηρίου και λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω αναγνωρίστηκαν οι προσδοκίες για την μελλοντική ανάπτυξη της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης και **κατατάχθηκαν στις 5 κατηγορίες Στόχων Υψηλού Επιπέδου**, όπως αυτές έχουν ήδη αναφερθεί.

3.3. ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Σε αυτό το βήμα, κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου, οι προσδοκίες συζητήθηκαν και αναλύθηκαν περαιτέρω. Ειδικότερα, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν (υπό την καθοδήγηση του Αναδόχου) να θέσουν τις προσδοκίες τους κάτω από την «ομπρέλα» συγκεκριμένων προτεραιοτήτων, ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου.

Στο επόμενο Σχήμα (**Σχήμα 3.7**), αποτυπώνεται το αποτέλεσμα της προσπάθειας που έγινε προκειμένου **το σύνολο των προσδοκιών** που προέκυψαν στο προηγούμενο βήμα της μεθοδολογίας, **να πάρει την μορφή προτεραιοτήτων** για τη ΔΕ Κερκυραίων του μέλλοντος, **αποτελώντας** – κατά αυτόν τον τρόπο – **τους επιχειρησιακούς στόχους**, τους οποίους θα κληθεί να εξυπηρετήσει η υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Σχήμα 3.7 Προτεραιότητες – Επιχειρησιακοί Στόχοι ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ
Επιχειρησιακοί Στόχοι

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

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ
Επιχειρησιακοί Στόχοι

- 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

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ
Επιχειρησιακοί Στόχοι

- 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)

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
Επιχειρησιακοί Στόχοι

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

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ
Επιχειρησιακοί Στόχοι

- 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)

Στη συνέχεια, οι συμμετέχοντες στο εργαστήριο, κλήθηκαν να ιεραρχήσουν κάθε μία από τις 14 παραπάνω προτεραιότητες, χρησιμοποιώντας μια κλίμακα από το 1 έως το 14 (1 – η πιο σημαντική προτεραιότητα, 14 – η λιγότερο σημαντική προτεραιότητα). Η διαδικασία της ιεράρχησης αποσκοπούσε στην αποκρυστάλλωση της άποψης καθενός εκ των συμμετεχόντων εν όψει της διαμόρφωσης της πλέον αντιπροσωπευτικής φράσης που θα συνιστά το όραμα για τη ΔΕ Κερκυραίων.

Για την άσκηση αυτή, χρησιμοποιήθηκε ειδικό έντυπο όπου το σύνολο των προτεραιοτήτων είχε από πριν καταγραφεί σε τυχαία σειρά και όχι ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου, έτσι ώστε οι συμμετέχοντες στο εργαστήριο να αντιμετωπίσουν κατά το δυνατόν την κάθε προτεραιότητα με ισοδύναμο τρόπο.

Το αποτέλεσμα της ιεράρχησης αυτής, εκφραζόμενο ως ο μέσος όρος της βαθμολογίας που δόθηκε, αποτυπώνεται στον επόμενο Πίνακα (**Πίνακας 3.1**), κατά αύξουσα σειρά. Όσο μικρότερος ο μέσος όρος της βαθμολογίας μίας προτεραιότητας, τόσο υψηλότερη η θέση της στην ιεράρχηση.

Πίνακας 3.1 Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	Μέσος Όρος βαθμολογίας
Π1	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	3,00
Π4	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	3,00
Π5	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	4,43
Π7	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	4,71
Π13	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	6,14
Π6	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	6,43
Π2	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα	7,43
Π10	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	7,71
Π9	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	7,86
Π3	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	9,29
Π11	Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα	9,29
Π14	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	10,43
Π12	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	11,43
Π8	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	13,86

Οι κωδικοί των προτεραιοτήτων στον παραπάνω πίνακα αποτυπώνουν την σειρά (αύξοντα αριθμό) με την οποία οι προτεραιότητες αυτές είχαν καταγραφεί στον ειδικό έντυπο που χρησιμοποιήθηκε κατά τη διαδικασία ιεράρχησης.

Επιπλέον, στον ίδιο Πίνακα, τα χρώματα υποδηλώνουν τον Στόχο Υψηλού Επιπέδου στον οποίο κάθε μία από τις προτεραιότητες εντάσσεται. Ο χρωματικός κώδικας έχει ως εξής:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Σύμφωνα με την άποψη των συμμετεχόντων, οι προτεραιότητες που κατατάχθηκαν υψηλότερα, με τιμές μικρότερες του γενικού μέσου όρου ανήκουν στους Στόχους Υψηλού Επιπέδου: Ποιότητα Ζωής, Οικονομική Αποδοτικότητα, Προσβασιμότητα και Οδική Ασφάλεια.

Ως εκ τούτου είναι αναμενόμενο οι φράσεις διατύπωσης του οράματος των περισσοτέρων εκ των συμμετεχόντων να αφορούν στους συγκεκριμένους Στόχους Υψηλού Επιπέδου.

3.4. ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση του Οράματος

Οι συμμετέχοντες στο εργαστήριο, έχοντας ολοκληρώσει τη διαδικασία ιεράρχησης των προτεραιοτήτων που από κοινού έθεσαν και προσδιόρισαν στη βάση συγκεκριμένων προσδοκιών που διατυπώθηκαν για την ΔΕ Κερκυραίων στο μέλλον, κλήθηκαν εκ νέου να δραστηριοποιηθούν, μέσω της διατύπωσης εναλλακτικών φράσεων οράματος.

Συγκεκριμένα, το σύνολο των συμμετεχόντων στο εργαστήριο συνέταξε σύντομα κείμενα διατυπώσεων οράματος για τη ΔΕ Κερκυραίων του μέλλοντος, εστιάζοντας σε σειρά προτεραιοτήτων, άλλοτε μέσω άμεσων και άλλοτε έμμεσων αναφορών. Το σύνολο των φράσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια υλοποίησης του εργαστηρίου παρατίθεται στο **Παράρτημα ΙΙ** του παρόντος.

Η Δημοτική Αρχή σε συνεργασία με την ομάδα ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, διατύπωσε το όραμα, το οποίο συνοψίζεται στην παρακάτω φράση:

«Κέρκυρα, μια πόλη προσβάσιμη, ασφαλής, φιλική για όλους. Υπόδειγμα βιώσιμης κινητικότητας, με ζωντανό Ιστορικό Κέντρο, πράσινες & ήσυχες γειτονιές διασυνδεδεμένες με βιώσιμα μέσα μεταφοράς».

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου που απευθύνθηκε διαδικτυακά στους πολίτες για την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με το προαναφερθέν όραμα και τις προσδοκίες του ΣΒΑΚ (Φάση Β).

3.4.1. Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με το όραμα του ΣΒΑΚ

Τα αποτελέσματα από την ηλεκτρονική έρευνα ερωτηματολογίου που διενεργήθηκε, με σκοπό την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων των πολιτών αναφορικά με το όραμα του ΣΒΑΚ παρατίθενται στη συνέχεια.

- Κατάργηση κυκλοφορίας οχημάτων στην Παλιά Πόλη. Η είσοδος-έξοδος να είναι ελεγχόμενη και να γίνεται μόνο για τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων (πχ

Φ/Ε) και των οχημάτων δημόσιας χρήσης, εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος. Να διατυπωθεί πρόταση για τη στάθμευση στην Παλιά Πόλη.

- Απαγόρευση κυκλοφορίας τουριστικών λεωφορείων και αυτοκίνητων εκτός των μόνιμων κατοίκων στο Ιστορικό Κέντρο.
- Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης με χρέωση χαμηλή για τους κατοίκους της Παλιάς Πόλης και δυνατότητα μεταφοράς τους με mini buses.
- Καθορισμός ιστορικού κέντρου της περιοχής ανατολικά του άξονα Λεωφ. Αλεξάνδρας - Πλατεία Σαρόκου - Ιωάννου Θεοτόκη.
- Κατασκευή του χώρου στάθμευσης της πλατείας Σαρόκου, που θα μπορεί να εξυπηρετεί τα αυτοκίνητα των κατοίκων.
- Κατάργηση χώρου στάθμευσης στην κάτω Πλατεία.
- Διατήρηση όλων των περιαστικών λεωφορειακών γραμμών και διαμόρφωση καλαίσθητης και λειτουργικής αφετηρίας στην πλατεία Σαρόκου. Ανανέωση στόλου λεωφορείων.
- Επανεξέταση μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων, ώστε να εξυπηρετούν την ταχύτερη και πρακτικότερη κυκλοφορία των οχημάτων. (Π.χ Μητροπολίτου Αθανασίου σε συνδυασμό με την παραλιακή)
- Μετακίνηση αφετηρίας – τερματισμού Αστικού ΚΤΕΛ στην αρχή της οδού Μητροπολίτου Μεθοδίου.
- Μονοδρόμηση της Λεωφ. Δημοκρατίας από Ανεμόμυλο έως Οβελίσκο Ντούγκλα, με κατεύθυνση προς τον οβελίσκο και αντιδρόμηση της οδού Μητροπολίτου Αθανασίου, ώστε να είναι εφικτή η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου της παραλιακής.
- Επέκταση Πεζοδρόμησης της οδού Ευγενίου Βουλγάρεως μέχρι τα όρια της πλατείας Σαρόκου.
- Πλακόστρωση και πεζοδρόμηση από το Λιστόν στα ανάκτορα Μουράγια μέχρι τα παλιά δικαστήρια.
- Δυνατότητα δωρεάν στάθμευσης σε ελεγχόμενους χώρους στάθμευσης για μια ώρα και υψηλές τιμές χρέωσης για επέκταση χρόνου στάθμευσης.
- Να δοθεί έμφαση στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- Να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες κυκλοφορίας και στάθμευσης κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου.

Από τα πιο πάνω προκύπτει ότι το περιεχόμενο των απαντήσεων αφορά κυρίως σε προτάσεις, ενώ δεν προκύπτουν αντιρρήσεις πάνω στο ήδη διατυπωμένο όραμα και τις προσδοκίες.

3.4.2. Τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος

Οι προσδοκίες που καθορίστηκαν για τη ΔΕ Κερκυραίων στο μέλλον, **(i) μέσω της σχετικής έρευνας ερωτηματολογίου** που διενεργήθηκε, **(ii) οι προτεραιότητες που προσδιορίστηκαν**, συναρτήσει των προσδοκιών, **και ιεραρχήθηκαν** στα προηγούμενα βήματα από μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, **(iii) το σύνολο των διατυπωμένων εναλλακτικών φράσεων περί του οράματος** από τους συμμετέχοντες στο εργαστήριο και **(iv) τα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου που διεξήχθη, για την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με το όραμα του ΣΒΑΚ**, αποτέλεσαν τη βάση για την οριστικοποίηση και την τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος για την κινητικότητα στην περιοχή μελέτης.

Ουσιαστικά, το σύνολο των προαναφερόμενων δραστηριοτήτων αποτέλεσε την κατεύθυνση ή με άλλα λόγια υπαγόρευσε τους τομείς εκείνους που αναμένεται να αποτελέσουν αντικείμενο διερεύνησης και προβληματισμού για τον προσδιορισμό του είδους των παρεμβάσεων που θα συνθέσουν το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων.

Στη συνέχεια (**Σχήμα 3.8**), αποτυπώνεται η τελική διατύπωση του οράματος στο πλαίσιο κατάρτισης του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, ως αποτέλεσμα σχετικής διαβούλευσης μεταξύ των μελών της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ και της Δημοτικής Αρχής, σε συνέχεια της τριβής που αναπτύχθηκε όλο το προηγούμενο διάστημα, με τους εκπροσώπους των πολιτικών παρατάξεων, την πολιτική ηγεσία του Δήμου, τους υπηρεσιακούς παράγοντες και τους πολίτες, που εξέφρασαν την άποψη τους για το όραμα μέσω της σχετικής έρευνας ερωτηματολογίου, όπως έχει ήδη αναφερθεί.

Σχήμα 3.8 Το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

«Κέρκυρα, μια πόλη προσβάσιμη, ασφαλής, φιλική για όλους. Υπόδειγμα βιώσιμης κινητικότητας, με ζωντανό Ιστορικό Κέντρο, πράσινες & ήσυχες γειτονιές διασυνδεδεμένες με βιώσιμα μέσα μεταφοράς».



Το κοινό όραμα για την κινητικότητα αποτελεί ουσιαστικά τη φράση εκείνη που θα πρέπει να αποτυπωθεί στη συνείδηση τόσο των πολιτών και φορέων όσο και των παραγόντων (πολιτικών και υπηρεσιακών) του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων για την επόμενη μέρα της πόλης. Επιπλέον, συνιστά μία ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που θα περιβάλει την όλη προσπάθεια κατάρτισης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ, ως καθαρό μήνυμα που θα καθορίσει όχι μόνο ενέργειες αλλά και συνειδήσεις.

4. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Στο προηγούμενο Κεφάλαιο περιεγράφηκαν αναλυτικά τα Βήματα 1 έως και 4 της μεθοδολογίας πέντε (5) βημάτων που αναπτύχθηκε (**Σχήμα 3.1**), ενώ το **συγκεκριμένο Κεφάλαιο** αφορά το τελευταίο Βήμα (**Βήμα 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος**). Στο εξεταζόμενο Βήμα, ολοκληρώνεται δηλαδή η λεπτομερής περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη του οράματος, με την ποσοτικοποίηση του οράματος, ήτοι τον καθορισμό των ειδικών δεικτών – μετρήσιμων στόχων του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων.

Αναφορικά με την «Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)», σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο διεξαγωγής του εργαστηρίου, παρουσιάστηκε μία αρχική ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών) στους συμμετέχοντες, καθώς το σύνολο των παρεμβάσεων εξειδικεύεται στο **Κεφάλαιο 5** του παρόντος Παραδοτέου.

4.1. ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το όραμα συνιστά μια ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που επιθυμεί η πόλη. Ωστόσο, μια δήλωση οράματος δεν επαρκεί. Αυτό που πρέπει να επιτευχθεί είναι ο καθορισμός συγκεκριμένων στόχων, οι οποίοι υποδεικνύουν το είδος των αλλαγών που χρειάζεται η πόλη. Αυτές οι αλλαγές πρέπει επίσης να είναι μετρήσιμες. Επομένως, κρίνεται απαραίτητη η επιλογή των κατάλληλων δεικτών με τις αντίστοιχες τιμές - στόχους, μέσω των οποίων θα είναι εφικτή η ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων από τις αλλαγές (παρεμβάσεις) που θα αποφασισθούν.

Ο προσδιορισμός των στόχων επιτυγχάνεται με τον καθορισμό των απαιτούμενων κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων, εστιάζοντας σε ό,τι πρέπει να «μειωθεί», «αυξηθεί» ή «διατηρηθεί». Στην πραγματικότητα, οι στόχοι εξυπηρετούν την επίτευξη του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων και, στην προκειμένη περίπτωση, διακρίνονται σε:

- **ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ**, που δεν είναι άλλοι από τους Στόχους Υψηλού Επιπέδου (Οικονομική Αποδοτικότητα Δικτύων, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής).
- **ΣΤΟΧΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ**, που δεν είναι άλλοι από την εξειδίκευση των Στόχων Στρατηγικού (ή Υψηλού) Επιπέδου σε προτεραιότητες/ Επιχειρησιακούς Στόχους, έτσι όπως καθορίσθηκαν και ιεραρχήθηκαν σε προηγούμενο βήμα της μεθοδολογίας.

Μάλιστα, εκτιμάται πως οι Επιχειρησιακοί Στόχοι συνιστούν μια πρώτη «οριοθέτηση» των εναλλακτικών μέτρων που θα οδηγήσουν στην επίτευξη των Στόχων Υψηλού Επιπέδου μέσω της επίλυσης προβλημάτων και ζητημάτων στο υπάρχον σύστημα μεταφορών της ΔΕ Κερκυραίων.

Συνεπώς, η ποσοτικοποίηση των Στόχων Υψηλού Επιπέδου ανάγεται στον ποσοτικό προσδιορισμό των Επιχειρησιακών Στόχων, μέσω επιλογής σειράς κατάλληλων δεικτών που θα αποτελέσουν τα κριτήρια παρακολούθησης και αξιολόγησης της επιτυχίας του ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια (Πίνακας 4.1), παρουσιάζεται αφενός η περιγραφή των στόχων (Στόχοι Υψηλού Επιπέδου και Επιχειρησιακοί Στόχοι) που έχουν επιλεγεί, αφετέρου οι αντίστοιχοι Δείκτες, που προτείνονται από τον Ανάδοχο, για καθέναν από τους εξεταζόμενους στόχους.

Οι προτεινόμενοι δείκτες διακρίνονται σε δύο (2) κατηγορίες:

- **ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**. Αναφέρονται στις επιπτώσεις από την υλοποίηση του συνόλου των παρεμβάσεων που συνθέτουν το κάθε εναλλακτικό σενάριο, επιπτώσεις που θα εκτιμηθούν με τη βοήθεια του κυκλοφοριακού μοντέλου (π.χ. μέση ταχύτητα δικτύου με το αυτοκίνητο, μερίδιο χρήσης ΔΣ, κλπ.)
- **ΔΕΙΚΤΕΣ ΜΕΤΡΩΝ**. Αναφέρονται στην ποσοτικοποίηση συγκεκριμένων μέτρων που θα διαφοροποιούνται από σενάριο σε σενάριο (π.χ. μήκος πεζοδρόμων, μήκος δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, κλπ.).

Ο Πίνακας συμπληρώνεται με τις τιμές των δεικτών, έτσι όπως αυτές ισχύουν για το έτος βάσης (2021), με ταυτόχρονη κατηγοριοποίηση τους στην τελευταία στήλη.

Οι δείκτες με τις αντίστοιχες τιμές – στόχους θα οριστικοποιηθούν, κατόπιν επανεξέτασης, σε επόμενο Παραδοτέο, με σκοπό την αξιοποίηση τους για την κατάρτιση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ και των προτεινόμενων – προς υλοποίηση – μέτρων.

Πίνακας 4.1 Ποσοτικοποίηση του οράματος – Καθορισμός Δεικτών σε άμεση συσχέτιση με τις Προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	Επιχειρησιακοί Στόχοι	Δείκτες	Κατηγορία δεικτών
Οικονομική Αποδοτικότητα **Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά ατόμων και αγαθών**	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Οχηματο-χιλιόμετρα στο σύνολο του δικτύου κατά τις ώρες πρωϊνής αιχμής	Δείκτης επιπτώσεων
		Οχηματο-ώρες στο σύνολο του δικτύου κατά τις ώρες πρωϊνής αιχμής	Δείκτης επιπτώσεων
	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Μέσος χρόνος ταξιδιού με αυτοκίνητο (min)	Δείκτης επιπτώσεων
		Μέσος χρόνος ταξιδιού με ΔΣ (min)	Δείκτης επιπτώσεων
		Μέση ταχύτητα δικτύου για το αυτοκίνητο (km/h)	Δείκτης επιπτώσεων
Προσβασιμότητα **Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες**	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Χρόνος διαδρομής με αυτοκίνητο από 4 επιλεγμένες τοποθεσίες της Περιοχής Μελέτης στο κέντρο της πόλης	Δείκτης επιπτώσεων
		Χρόνος διαδρομής με δημόσιες συγκοινωνίες από 4 επιλεγμένες τοποθεσίες της Περιοχής Μελέτης στο κέντρο της πόλης	Δείκτης επιπτώσεων
	Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	Μερίδιο χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών (%)	Δείκτης επιπτώσεων
		Πλήθος σταθμών Park & Ride	Δείκτης μέτρων
		Μήκος λωρίδων αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων (χλμ.) - μίας κατεύθυνσης	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας	Δείκτης μέτρων
	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή	Δείκτης επιπτώσεων
		Μήκος πεζοδρόμων (χλμ.)	Δείκτης μέτρων
		Μήκος δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων σύμφωνα με τις προδιαγραφές (χλμ.)	Δείκτης μέτρων
		Μήκος ποδηλατοδρόμων (χλμ.)	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος σημείων στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος σταθμών αυτόματης διάθεσης κοινοχρήστων ποδηλάτων	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος κοινοχρήστων ποδηλάτων αυτόματης διάθεσης	Δείκτης μέτρων
	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	Πλήθος προσβάσιμων στάσεων Δημοσίων Συγκοινωνιών	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ παρά την οδό	Δείκτης μέτρων

Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	Επιχειρησιακοί Στόχοι	Δείκτες	Κατηγορία δεικτών
Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα **Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές**	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	Εκπομπές αερίων ρύπων (π.χ. CO_2, CO, No_x, κλπ.)	Δείκτης επιπτώσεων
	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	Μέση εκπομπή θορύβου (dB)	Δείκτης επιπτώσεων
	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σύμφωνα με τη μελέτη ΣΦΗΟ	Δείκτης μέτρων
	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	ΔΕΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Δεν υπάρχει δυνατότητα ποσοστικοποίησης τόσο στην υφιστάμενη κατάσταση όσο και στα μελλοντικά σενάρια. Άλλωστε ο συγκεκριμένος Επιχειρησιακός Στόχος (οργανωμένος συνεπιβατισμός) ιεραρχήθηκε πολύ χαμηλά από τους συμμετέχοντες στο εργαστήριο)	-
Οδική Ασφάλεια **Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών**	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα & Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα	Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από σχολεία	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος κυκλικών κόμβων στο Κύριο Οδικό Δίκτυο	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος "ασφαλών διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων" κατά μήκος του δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων και ποδηλάτων (στα σημεία εγκάρσιας διέλευσης του Κύριου Οδικού Δικτύου)	Δείκτης μέτρων
Ποιότητα Ζωής **Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της**	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος & Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	Πλήθος "περιβαλλοντικών ζωνών" (περιοχών με εκτεταμένες πεζοδρομήσεις)	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος "ζωνών ήπιας κυκλοφορίας" (περιοχών με εκτεταμένο δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας)	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος θέσεων στάθμευσης κατοίκων στην κεντρική περιοχή	Δείκτης μέτρων
		Πλήθος θέσεων στάθμευσης επισκεπτών (επί πληρωμή) στην κεντρική περιοχή	Δείκτης μέτρων

5. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

5.1. Γενικά

Σύμφωνα και με τον Ν.4784/2021 που αφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, σκοπός των εν λόγω σχεδίων είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:

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

Το ΣΒΑΚ καταρτίζεται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας εξισορροπώντας τις ανάγκες κοινωνικής ισότητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής ποιότητας, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις, στο πλαίσιο της δημιουργίας συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας, οι οποίες τίθενται σε διαβούλευση, αντιστοιχούν σε **3** χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος, μακροπρόθεσμος) και αφορούν στις παρακάτω θεματικές ενότητες:

- **Ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων, στο πλαίσιο των επιταγών της βιώσιμης κινητικότητας**

  Η ιεράρχηση και η κυκλοφοριακή οργάνωση του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης αποτελεί βασική συνιστώσα για την ανακατανομή του διαθέσιμου κυκλοφοριακού χώρου σε όλους τους χρήστες. Στόχος της νέας κυκλοφοριακής οργάνωσης είναι:

  - **ο περιορισμός, στο μέτρο του εφικτού, της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων εντός και στην ευρύτερη περιοχή**

περιμετρικά του παραδοσιακού οικισμού (Παλιά Πόλη), με δεδομένο ότι αποτελεί έναν ισχυρό πόλο έλξης κοινωνικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής. Ένας πρόσθετος λόγος διευθέτησης του τρόπου μετακίνησης εντός της παλιάς πόλης, αποτελεί το γεγονός ότι από το 2007 εντάχθηκε στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO (Απόφαση ένταξης: 31COM8B.40) και καθορίσθηκαν οι ζώνες προστασίας της. Στόχος είναι εντός του οικισμού είναι να εξυπηρετούνται οι σταθμεύσεις των κατοίκων, όπου αυτό είναι εφικτό, οι φορτοεκφορτώσεις (οργανωμένα και εντός συγκεκριμένων χρονικών περιόδων), οι κινήσεις οχημάτων έκτακτης ανάγκης, κλπ.

- η **δημιουργία σαφώς καθορισμένων διαδρομών μέσω του κύριου οδικού δικτύου,** τόσο για τα διερχόμενα οχήματα**,** όσο και για την προσπέλαση στις δραστηριότητες – χρήσεις, της περιοχής μελέτης, με παράλληλη **ελαχιστοποίηση των διαμπερών διασχίσεων των περιοχών κατοικίας, μέσω των τοπικών οδών**.

- **η μονοδρόμηση κυρίων αξόνων,** για την απλοποίηση των εμπλεκόμενων κινήσεων στις διασταυρώσεις, αλλά και για την **απελευθέρωση χώρου**, ώστε να δημιουργηθούν **ασφαλείς συνθήκες για τους πεζούς** (διεύρυνση πεζοδρομίων) **και για τους ποδηλάτες** (δημιουργία ποδηλατοδρόμων). Επιπρόσθετα, στις περιοχές με πολλαπλές δραστηριότητες και χρήσεις, οι μονοδρομήσεις παρέχουν την δυνατότητα, όπου είναι εφικτό, και για τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Το προτεινόμενο σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή δομή και λειτουργία της πόλης.

- η **δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας**, πέραν του παραδοσιακού οικισμού, τόσο στις γειτονιές της ευρύτερης κεντρικής περιοχής της Κέρκυρας, όσο και κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, μέσω σειράς κατάλληλων παρεμβάσεων. Το προτεινόμενο **δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας θα εξυπηρετεί κατά βάση την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες**, με χαμηλές ταχύτητες (20-30 χλμ/ώρα), ενώ παράλληλα **θα επιτρέπει την αρμονική συνύπαρξη πεζών, ποδηλατιστών και οχημάτων**.

- **Προώθηση της πεζή μετακίνησης και της χρήσης του ποδηλάτου**

Στο πλαίσιο της ισόρροπης ανάπτυξης όλων των μέσων μετακίνησης στην περιοχή μελέτης και δη εκείνων που προάγουν την βιώσιμη κινητικότητα (περπάτημα, ποδήλατο), προτείνεται η δημιουργία ελκυστικών και ασφαλών διαδρομών πεζών και ποδηλάτων για την εξυπηρέτηση βασικών καθημερινών μετακινήσεων μικρού και μέσου μήκους.

Για την εξυπηρέτηση των **πεζή μετακινήσεων**, δημιουργείται δίκτυο, το οποίο αποτελείται από πεζοδρόμους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας και οδούς με διευρυμένα πεζοδρόμια, με σκοπό τη σύνδεση των περικεντρικών οικισμών με την κεντρική περιοχή και άλλα κομβικά σημεία ενδιαφέροντος.

Αντίστοιχα γίνεται προσπάθεια **δημιουργίας πλέγματος διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου**, και όχι μεμονωμένων διαδρομών κίνησης, έτσι ώστε ο τρόπος αυτός

μετακίνησης να γίνει ελκυστικός και ασφαλής για τους χρήστες. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών, διέρχεται κατά βάση – από πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας και συνδέεται με το υφιστάμενο ποδηλατικό άξονα επί της παραλιακής Λ. Δημοκρατίας). Με το δημιουργούμενο δίκτυο προωθείται η χρήση του ποδηλάτου σε διαδρομές που διέρχονται από αισθητικά ελκυστικές περιοχές της Κέρκυρας (παραλιακό μέτωπο, παραδοσιακός οικισμός), ενώ επιτυγχάνεται η διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης και παραγωγής μετακινήσεων, όπως πλατείες, σχολικά συγκροτήματα και αθλητικές εγκαταστάσεις.

- **Οδική ασφάλεια (Πεζοί, μαθητές, οχήματα)**

Ιδιαίτερη μέριμνα δίδεται σε περιοχές συγκέντρωσης σημαντικών ροών πεζών και δη ευαίσθητων ηλικιακά ομάδων. Στόχος είναι η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την ασφαλή πεζή μετακίνηση μαθητών και των συνοδών τους προς και από τα σχολεία, καθώς και για τη διασύνδεση των αθλητικών χώρων και εγκαταστάσεων με τις περικεντρικές γειτονιές της περιοχής μελέτης.

Πέραν των πεζοδρόμων και των οδών ήπιας κυκλοφορίας, προτείνονται μέτρα που αφορούν αναπλάσεις οδών, και βελτίωσης των συνθηκών ελέγχου της κυκλοφορίας, όπως:

- η ανακατασκευή – ανάπλαση όλων των πεζοδρομίων του βασικού οδικού δικτύου (συλλεκτήριες οδοί),
- γεωμετρικές παρεμβάσεις για την βελτίωση της γεωμετρικής διαρρύθμισης των κόμβων και τη δημιουργία ασφαλών και σύγχρονων διαβάσεων πεζών,
- δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την κίνηση των ΑμεΑ (ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί όδευσης τυφλών, κλπ),
- μείωση του πλάτους του καταστρώματος κυκλοφορίας, για τη μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων
- εγκατάσταση νέων φωτεινών σηματοδοτών, όπου κρίνεται απαραίτητο, για την εύρυθμη και ασφαλή εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας με παράλληλη συντήρηση και έλεγχο των προγραμμάτων λειτουργίας των υφιστάμενων σηματοδοτών.

Σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων θα διαδραματίσουν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την απλοποίηση των κινήσεων, μέσω των εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε τοπικές και βασικές οδούς, με την αξιοποίηση του πλεονάζοντος οδικού πλάτους για βελτίωση της εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών της οδού, με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, όπου αυτό απαιτείται.

- **Προώθηση - βελτίωση Δημοσίων Συγκοινωνιών**

Πέραν των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών οι οποίες θα προσαρμοστούν στις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ιδιαίτερο ρόλο στο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας της πόλης καλείται να διαδραματίσει η Δημοτική Συγκοινωνία, η οποία με 3 νέες γραμμές, θα συνδέσει τις γειτονιές με το κέντρο της πόλης, το λιμάνι και το αεροδρόμιο, καθώς και με σημαντικούς εμπορικούς άξονες.

- **Διαχείριση της στάθμευσης**

Η υψηλή ζήτηση για θέσεις στάθμευσης (η οποία επιτείνεται κατά τους μήνες της τουριστικής περιόδου), επιτάσσει την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Διαχείρισης Στάθμευσης, στην ευρύτερη περιοχή, το οποίο θα είναι προσαρμοσμένο στη φιλοσοφία και τις αρχές του ΣΒΑΚ. Τα μέτρα διαχείρισης της στάθμευσης έχουν ως στόχο την ικανοποίηση της ζήτησης, με τη μεγιστοποίηση της εναλλαγής στάθμευσης, λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες θέσεις και θέτοντας τις ακόλουθες προτεραιότητες και αρχές:

- Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση, ιδιαίτερα στις προσβάσεις των κόμβων, τις στάσεις των λεωφορείων, στους πεζόδρομους και κοινόχρηστους χώρους. Η προοδευτική ανάπλαση των οδών με τη δημιουργία εσοχών στάθμευσης και διαμορφώσεων στις διασταυρώσεις, που δρουν αποτρεπτικά προς τους οδηγούς, θα συμβάλει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση.

- Προστασία και διασφάλιση των συνθηκών στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων της ευρύτερης κεντρικής περιοχής και ιδιαίτερα εκείνων που διαμένουν εντός του παραδοσιακού οικισμού ή πλησίον σημαντικών χρήσεων γης (εμπορικά καταστήματα και υπηρεσίες), οι οποίες προσελκύουν σημαντικό πλήθος μετακινήσεων. Η εξυπηρέτηση των προκείμενων αναγκών στάθμευσης πραγματοποιείται με τη μετατροπή σχεδόν του συνόλου των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης σε τοπικές οδούς και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, σε θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων.

- Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης, με πληρωμή τέλους στάθμευσης και χρονικό περιορισμό, για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης των επισκεπτών, εντός και περιμετρικά του κεντρικού πυρήνα. Επίσης, στον λεπτομερή σχεδιασμό για την εφαρμογή του συστήματος, θα πρέπει να προβλεφθούν θέσεις ποδηλάτων και μηχανοκίνητων δικύκλων, θέσεις φορτοεκφόρτωσης, θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων, ειδικές θέσεις, κλπ.

5.2. Οδικό Δίκτυο

5.2.1. Προτεινόμενη **Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου**

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, όπως αυτό διαμορφώνεται από τις προτάσεις, γίνεται σε 5 κατηγορίες οδών (αστικές – περιαστικές αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικές οδοί, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι).

Αναλυτικά:

α. **Αστικές – Περιαστικές αρτηρίες**

- Παλαιοκαστρίτσας, από Εθνικής Αντιστάσεως έως μελλοντική περιμετρική οδό
- Λεωφ. Επτανήσου, από Κατσιμίδη έως Ρ. Φεραίου
- Ε.Ο. Κέρκυρας - Πέλεκα, από Κατσιμίδη έως μελλοντική περιμετρική οδό
- Εθν. Αντιστάσεως
- Ρ. Φεραίου, από μελλοντική περιμετρική οδό έως Λεωφ. Επτανήσου
- Νέα διάνοιξη, από Λεωφ. Επτανήσου έως Κώστα Γεωργάκη

- Νέα διάνοιξη, από Παλαιοκαστρίτσας έως Ε.Ο. Κέρκυρας - Πέλεκα
- Νέα διάνοιξη, από Ε.Ο. Κέρκυρας - Πέλεκα έως Ρ. Φεραίου

β. **Συλλεκτήριες οδοί**

- Ελ. Βενιζέλου, από Ι. Θεοτόκη έως Λοχ. Σπ. Βλάικου
- Ε. Ναπολέοντος
- Ξεν. Στρατηγού, από Σπ. Γαρδικιώτη έως Ι. Θεοτόκη
- Σπ. Γαρδικιώτη, από Εθν. Αντιστάσεως έως Ξεν. Στρατηγού
- Στ. Δεσύλλα
- Ιονίου Βουλής
- Ε.Ο. Κέρκυρα - Αχιλλείου, από Κατσιμίδη έως νέα διάνοιξη
- Κατσιμίδη
- Ρ. Φεραίου, από Ε.Ο. Κέρκυρας - Πέλεκα έως νέα διάνοιξη
- Κώστα Γεωργάκη
- Βλαχερνών
- Αλ. Δεσύλλα
- Εμ. Θεοτόκη-Φαιάκων
- Παλαιόπολης
- Ναυσικάς
- Μ. Μαργαρίτη
- Ι. Θεοτόκη
- Γ. Θεοτόκη, από Στ. Δεσύλλα έως Πολ. Κωνσταντά
- Λοχ. Σπ. Βλάικου
- Λεωφ. Αλεξάνδρας
- Δον. Δημουλίτσα
- Ε.Ο. Λευκίμμης, από Μητρ. Μεθοδίου έως Λεωφ. Επτανήσου
- Παλαιοκαστρίτσας, από νέα διάνοιξη έως Ε. Ναπολέοντος
- Ιουλίας – Ανδρεάδη, από Ε. Ναπολέοντος έως Μ. Μαργαρίτη
- Μητρ. Μεθοδίου, από Γ. Θεοτόκη έως Δον. Δημουλίτσα
- Λεωφ. Δημοκρατίας, από έωφ. Αλεξάνδρας έως Ιάσονος και Σωσιπάτρου
- Πολ. Κωνσταντά
- Αλ. Παναγούλη
- Αθην. Καββαδά
- Λεωφ. Επτανήσου, από Ε.Ο. Λευκίμμης έως Ρ. Φεραίου
- Ε.Ο. Κέρκυρας – Πέλεκα, από Αλ. Παναγούλη έως νέα διάνοιξη
- Μενεκράτους, από Μητρ. Αθανασίου έως Λεωφ. Δημοκρατίας
- Οθωνών
- Νέα διάνοιξη, από Μ. Μαργαρίτη έως Ιουλίας – Ανδρεάδη

γ. **Οδοί ήπιας κυκλοφορίας**

- Ηλία Πολίτη
- Ερωτοκρίτου Μωραΐτη
- Αλεξ. Φλέμινγκ
- Μάνθου Μεταλληνού
- 2η Παρ. Ερωτ. Μωραΐτη
- Λοχ. Πετσάλη
- Σπυρ. Μουρίκη
- 2η Παρ. Θεοτόκη
- 4η Παρ. Θεοτόκη
- 8η Παρ. Θεοτόκη
- 9η Παρ. Θεοτόκη
- 11η Παρ. Θεοτόκη
- 3η Παρ. Ελ. Βενιζέλου
- Ελ. Βενιζέλου, από Λοχ. Σπ. Βλάικου έως Κ. Ζαβιτσιάνου
- Ξεν. Στρατηγού, από Ελ. Βενιζέλου έως Κ. Ζαβιτσιάνου
- Κ. Ζαβιτσιάνου
- Β. Δούσμανη
- Ιονίου Ακαδημίας
- Ιωάννου Δαλιέτου
- Αγωνιστών Πολυτεχνείου, από Πινακοθήκη Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων έως Ιον. Ακαδημίας
- Ελευθερίας, από Β. Δούσμανη έως Καποδιστρίου
- Καποδιστρίου, από Ελευθερίας έως Ιον. Ακαδημίας
- Ασπιώτη
- Ναπ. Ζαμπέλη
- Στεφ. Παδοβά
- Λεωφ. Δημοκρατίας, από Λεωφ. Αλεξάνδρας έως Αγων. Πολυτεχνείου
- Μαντζάρου
- Δημ. Καββάδα
- Βλαίων
- Α. Βραΐλα
- Θεοτόκη
- Καλοσγούρου
- Γ. Μαρκορά
- Σχολεμβούργου
- Πολ. Στ. Βούλγαρη
- Αθαν. Πολίτη
- Κ. Παππά
- Π. Αραβαντινού
- Γ. Σαμαρτζή
- Ιακ. Πολυλά, από Ιον. Βουλής έως Λεωφ. Δημοκρατίας
- Ιωαν. Ρωμανού, από Λεωφ. Αλεξάνδρας έως αδιέξοδο (προς Ιακ. Πολυλά)

- 8η Παρ. Δημουλιτσά
- 9η Παρ. Δημουλιτσά
- 10η Παρ. Δημουλιτσά
- 11η Παρ. Δημουλιτσά
- Νίκου Μώρου
- Καθηγητή Αριστοτέλη Σιδέρη
- Ανώνυμη οδός, από Αθαν. Πολίτη έως Πολεοδόμου Σταματίου Βούλγαρη
- Ν. Ελευθεριώτη
- Μουσούργου Σπύρου Ξύνδα
- Ανδρέα Δενδρινού
- Μάρμορα Ανδρέα
- Σπύρου Κοντομάρη
- Γρηγ. Μαρασλή
- Βουλευτή Θεόφιλου Φρόνιμου
- Λίνου Κογεβίνα
- Αλκίνοου
- Κύπρου
- 1η Παρ. Βλαχερνών
- 3η Παρ. Βλαχερνών
- Σοφιανού
- Ομήρου
- Οδυσσέως
- Μενεκράτους, από Αλκίνοου έως Λεωφ. Αλεξάνδρας
- Μητρ. Αθανασίου
- Σπ. Νικοκάβουρα
- Σαμαρά, από Στ. Δεσύλλα έως Μαντζάρου
- Αλκιβιάδου Δαρή
- Παρ 2η Αλκ. Δαρή
- Παρ 3η Αλκ. Δαρή
- Ιάσονος & Σωσιπάτρου
- 1η Παρ. Αθηναγόρα Καββαδία
- 1η Παρ. Ιάσονος & Σωσιπάτρου
- Ανώνυμη οδός, από Παρ. 3η Αλκ. Δαρή έως Ιάσονος & Σωσιπάτρου
- Παρ. 3η Ιάσονος & Σωσιπάτρου, από Ιάσονος & Σωσιπάτρου έως 1η Παρ. Αθηναγόρα Καββαδία

δ. **Πεζόδρομοι**

- Ξεν. Στρατηγού, από Ανδρέα Κάλβου έως Σπ. Γαρδικιώτη
- Βελισσαρίου
- Γεωργ. Θεοτόκη από Βελισσαρίου έως Στ. Δεσύλλα
- Καποδιστρίου, από Αρσενίου έως Βονδιόλου
- Ικ. Πολυλά, από Σαμαρά έως Ιονίου Βουλής
- Σαμαρά, από Γ. Μάντζαρος έως Λεωφ. Αλεξάνδρας

- Ανώνυμη οδός, από Πολ. Κωνσταντά έως Δον. Δημουλίτσα
- 7η Παρ. Αλκινόου
- 8η Παρ. Αλκινόου
- 9η Παρ. Αλκινόου
- 5η Παρ. Βλαχερνών
- 2η Παρ. Μητρ. Αθανασίου
- 1η Παρ. Αλ. Δεσύλλα
- Ξενοφώντος Στρατηγού, από Κ. Ζαβιτσιάνου έως Διον. Σολωμού
- Νικ. Θεοτόκη
- Αγ. Σπυρίδωνος
- Δονζελότ
- Αρσενίου
- Ελευθερίας, από Β. Δούσμανη έως Αγων. Πολυτεχνείου
- Βασιλέως Γεωργίου Α'
- Μ. Θεοτόκη
- Ευγ. Βουλγάρεως
- Γκίλφορδ
- Φιλαρμονικής, από Αγ. Σπυρίδωνος έως Νικ. Θεοτόκη
- Αγων. Πολυτεχνείου, από Βασιλέως Γεωργίου Α' έως Πινακοθήκη Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων
- Ιωαν. Δαλιέτου
- 4η Παρ. Βλαχερνών
- Παρ. 1η Θεοδ. Δεσύλλα
- Παρ. 2η Θεοδ. Δεσύλλα
- 1η Παρ. Μητρ. Αθανασίου
- Βραχλιώτη
- Πλέγμα ανώνυμων πεζοδρόμων ανάμεσα στις οδούς Αλκ. Δάρη και Ιάσονος & Σωσιπάτρου
- Πλέγμα πεζοδρόμων μέσα στον παραδοσιακό οικισμό

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

5.2.2. Προτεινόμενη **Κυκλοφοριακή Οργάνωση Οδικού Δικτύου**

Το πρώτο βήμα στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ, **είναι η αξιολόγηση και** στη συνέχεια **η αναθεώρηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.** Η νέα κυκλοφοριακή οργάνωση περιλαμβάνει μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, τα περισσότερα εκ των οποίων είναι υλοποιήσιμα σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα**.**

Έχουν καταρτιστεί **δύο εναλλακτικά σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης** (1.1, 1.2), η κύρια διαφορά μεταξύ των οποίων έγκειται στη διαχείριση της κυκλοφορίας στον παραλιακό άξονα που περιβάλλει την παλαιά πόλη και συγκεκριμένα το τμήμα από την Λεωφόρο Αλεξάνδρας έως το παλαιό λιμάνι. Συγκεκριμένα στην **1η Λύση** προτείνεται η πλήρης πεζοδρόμηση του ή η μετατροπή του σε ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με ελεγχόμενη πρόσβαση και στάθμευση των κατοίκων, ενώ στην

2η Λύση προτείνεται η μετατροπή του σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, χωρίς ελεγχόμενη πρόσβαση.

Στη συνέχεια παρατίθεται η αναλυτική περιγραφή για κάθε ένα από τα εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας και των επιμέρους χαρακτηριστικών τους.

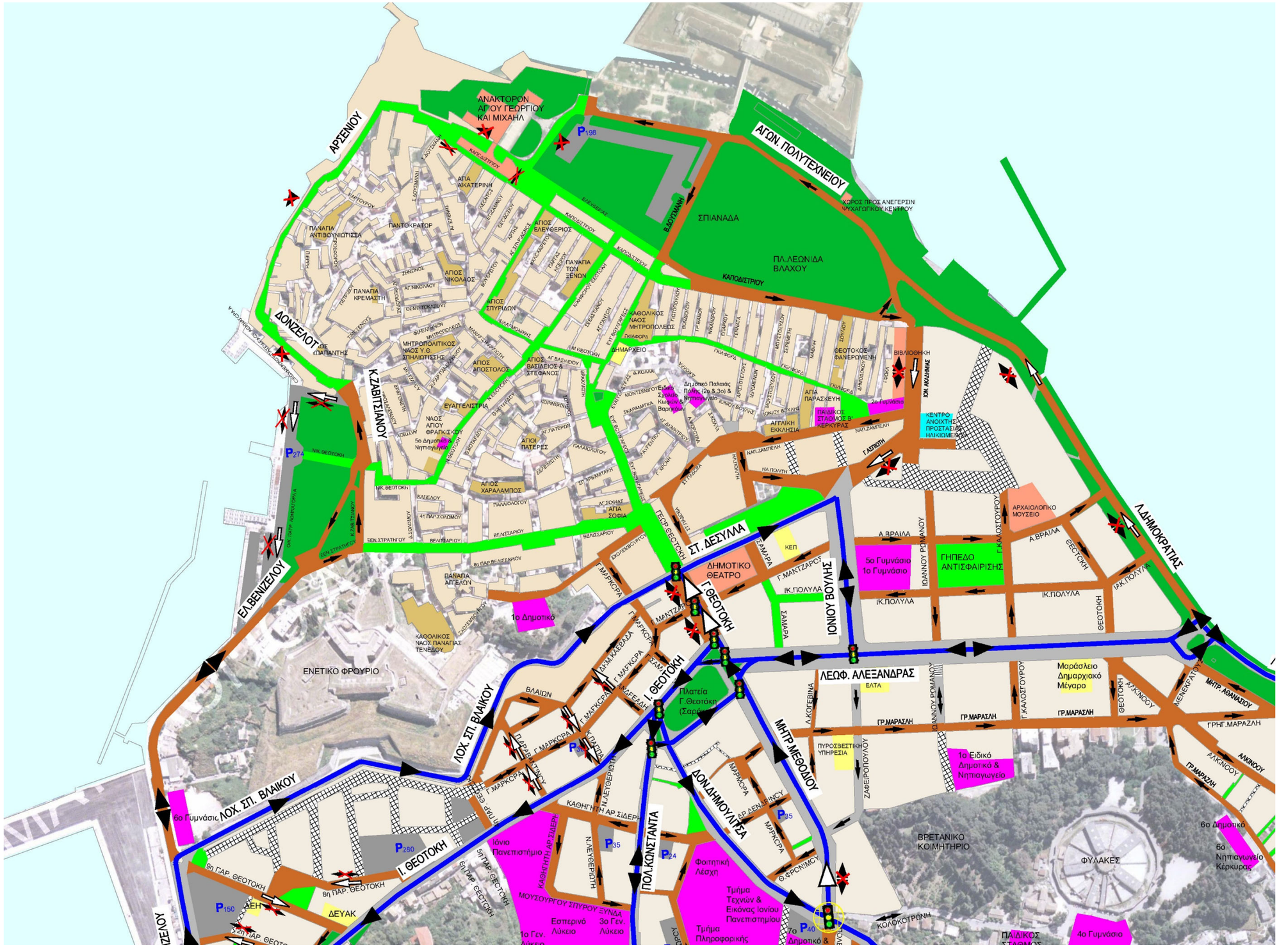
Εναλλακτικό σενάριο κυκλοφοριακής διαχείρισης 1.1

Πρόκειται για το πιο ριζοσπαστικό σενάριο εκ των δύο προτεινομένων, καθώς προβλέπει εκτεταμένη πεζοδρόμηση του παραλιακού άξονα που περιβάλλει την παλαιά πόλη. Οι υπόλοιπες παρεμβάσεις αφορούν, όπου είναι εφικτό, μονοδρομήσεις συλλεκτηρίων οδών και δημιουργία ενός πλέγματος οδών ήπιας κυκλοφορίας, γύρω από την παλαιά πόλη και την ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης και δημιουργεί περιπατητικές διαδρομές και διαδρομές ποδηλάτου από/προς τις γύρω γειτονιές.

Σκοπός των παρεμβάσεων στο κύριο δίκτυο, είναι η απλοποίηση των κινήσεων στις διασταυρώσεις με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και τη μείωση των καθυστερήσεων.

Η στόχευση για τις τοπικές οδούς, είναι ο περιορισμός των διαμπερών κινήσεων και η μείωση των ταχυτήτων, τόσο εντός και περιμετρικά του παραδοσιακού οικισμού, όσο και στις περιοχές κατοικίας. Στην κατεύθυνση αυτή, το πλέγμα μέτρων περιλαμβάνει, αλλαγή του λειτουργικού χαρακτήρα των οδών, με τη μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμους, καθώς και μονοδρομήσεις, για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και την απελευθέρωση οδικού χώρου, απαραίτητου για την δημιουργία υποδομών μετακίνησης με ήπιας μορφής ενέργεια (πεζή, ποδήλατο, κλπ).

Σχήμα 5.1 Εναλλακτικό σενάριο κυκλοφοριακής διαχείρισης 1.1 – Παρεμβάσεις εντός και πέριξ του παραδοσιακού οικισμού



Ειδικότερα, ανάμεσα στις προτεινόμενες παρεμβάσεις περιλαμβάνονται:

- ✓ **Ο περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, στα όρια του παραδοσιακού οικισμού**, με πεζοδρόμηση της διαδρομής που αποτελείται από τις οδούς (α) Αγωνιστών Πολυτεχνείου (δυτικό οδικό τμήμα στο οικοδομικό τετράγωνο που περικλείεται από τις οδούς Αγωνιστών Πολυτεχνείου – Ελευθερίας – Β. Δούσμανη), (β) Καποδιστρίου - Βασιλέως Γεωργίου Α' (ζεύγος παράλληλων οδών αντίθετης κατεύθυνσης σήμερα), (γ) Αρσενίου και (δ) Δονζελότ. Ο εξεταζόμενος άξονας θα λειτουργεί ως **αμιγής πεζόδρομος**, εξυπηρετώντας αποκλειστικά τη διέλευση των μόνιμων κατοίκων και την πρόσβαση τους σε υφιστάμενους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης και παρόδιες ιδιοκτησίες, ως επίσης και τη διέλευση των οχημάτων ανεφοδιασμού και έκτακτης ανάγκης και λοιπών οχημάτων με προσωρινή άδεια διέλευσης, εκδιδόμενης κατά περίσταση. **Εναλλακτικά**, η μελετώμενη διαδρομή, δύναται να ιεραρχηθεί και να διαμορφωθεί ως **ήπιας κυκλοφορίας**, με την ίδια με σήμερα φορά κίνησης (προς το παλιό λιμάνι), αλλά **με ελεγχόμενη πρόσβαση** και αντίστοιχη λειτουργία με εκείνη ενός πεζοδρόμου. Με αυτή την επιλογή, θα υπάρχει η δυνατότητα να διαμορφωθούν, όπου το επιτρέπει η διατομή, θέσεις στάθμευσης αποκλειστικής στάθμευσης μόνιμων κατοίκων της παλιά πόλης, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ιδιαίτερα αυξημένες ανάγκες τους. Και στις δύο περιπτώσεις, πέραν των οχημάτων τροφοδοσίας, έκτακτης ανάγκης και λοιπών εξουσιοδοτημένων οχημάτων, θα επιτρέπεται και η διέλευση των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας, ώστε να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της παλιάς πόλης και του παραλιακού μετώπου, ενώ θα πρέπει να διερευνηθεί και η δυνατότητα διέλευσης τουριστικών περιηγητικών λεωφορείων. Ο έλεγχος της κυκλοφορίας επί του παραλιακού άξονα, θα γίνεται είτε με βυθιζόμενα κολωνάκια είτε με μπάρες εισόδου – εξόδου, που θα εγκατασταθούν στα σημεία εισόδου – εξόδου και η διαχείριση θα γίνεται από το κέντρο ελέγχου. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις, με όποια μορφή επιλεχθεί τελικά, αποσκοπούν στη μετατροπή του παραλιακού μετώπου της πόλης σε έναν πραγματικό πόλο προσέλκυσης κοινωνικών δραστηριοτήτων και χρήσεων αναψυχής, ενισχύοντας παράλληλα τις βιώσιμες μορφές μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο) και ελαχιστοποιώντας στον μέγιστο βαθμό την παρουσία των οχημάτων.
- ✓ Η μονοδρόμηση της Λ. Δημοκρατίας, από τη συμβολή της οδού με την Λ. Αλεξάνδρας έως τη διασταύρωση της με τις οδούς Ακαδημίας και Αγωνιστών Πολυτεχνείου, με κατεύθυνση προς Βορειοανατολικά. Επιπλέον, η οδός διαμορφώνεται ως ήπιας κυκλοφορίας.
- ✓ Η μονοδρόμηση, με κατεύθυνση προς την Αλ. Παναγούλη, του συλλεκτήριου άξονα που αποτελείται από τις οδούς Ι. Ανδρεάδη και Παλαιοκαστρίτσας (στο τμήμα της από Ε. Ναπολέοντος έως Αλ. Παναγούλη).
- ✓ Η μετατροπή των οδών Αγων. Πολυτεχνείου, Κ. Ζαβιτσιάνου και Ελ. Βενιζέλου (τμήμα μεταξύ των οδών Κ. Ζαβιτσιάνου και Λοχ. Σπ. Βλάικου) σε ήπιας κυκλοφορίας.

- ✓ Η μονοδρόμηση του άξονα Ακαδημίας – Ασπιώτη, με κατεύθυνση προς την οδό Στ. Δεσύλλα και μετατροπή του σε ήπιας κυκλοφορίας.
- ✓ Η μονοδρόμηση του τμήματος της συλλεκτήριας οδού Γ. Θεοτόκη, μεταξύ των οδών Στ. Δεσύλλα και Ι. Θεοτόκη, με κατεύθυνση προς τη Στ. Δεσύλλα, με στόχο την απλοποίηση των κινήσεων, δεδομένου ότι το συγκεκριμένο οδικό τμήμα στο κέντρο της πόλης υποδέχεται σημαντικές ροές πεζών. Για την περαιτέρω προστασία των πεζών, προτείνεται η επίστρωση του καταστρώματος της οδού με υλικά (π.χ. με κυβόλιθους), τα οποία προσδίδουν την αίσθηση οδού ήπιας κυκλοφορίας.
- ✓ Η μονοδρόμηση του τοπικού δικτύου ανώνυμων οδών που σήμερα λειτουργούν ως διάδρομοι κίνησης στον υπαίθριο χώρο στάθμευσης στο Παλαιό Λιμάνι.

Σε επίπεδο σημειακών παρεμβάσεων, προκειμένου να βελτιωθεί η διοχετευτική διαρρύθμιση, να αναβαθμισθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας και εν γένει το επίπεδο εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου, προτείνονται οι ακόλουθες παρεμβάσεις σε διασταυρώσεις του βασικού δικτύου:

- Η εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης για την ρύθμιση της κυκλοφορίας στη διασταύρωση των οδών Μ. Μεθοδίου, Δον. Δημουλίτσα, Πολ. Στ. Βούλγαρη, Ε.Ο. Λευκίμμης και Κολοκοτρώνη, με παράλληλη μονοδρόμηση του διπλής κατεύθυνσης τμήματος της οδού Μ. Μεθοδίου, μεταξύ των οδών Δον. Δημουλίτσα και Ζαφειροπούλου.
- Η μετατροπή των ακόλουθων τριών (3) σηματοδοτούμενων διασταυρώσεων σε κυκλικούς κόμβους:
  - Εθν. Αντιστάσεως – Παλαιοκαστρίτσας
  - Ε. Ο. Κέρκυρας-Αχιλλείου – Κατσιμίδη – Λ. Επτανήσου
  - Λ. Δημοκρατίας – Αλ. Δεσύλλα – Αθην. Καββαδά
- Η κατασκευή κυκλικού κόμβου στην διασταύρωση των οδών Κατσιμίδη και Επ. Ο. Κέρκυρας-Πελέκα.

Επισημαίνεται πως η διαμόρφωση κυκλικών κόμβων συμβάλλει στον σαφή καθορισμό των προτεραιοτήτων και την ασφαλή διευθέτηση των κινήσεων των διασταυρούμενων κυκλοφοριακών ρευμάτων, προσφέροντας μεγαλύτερη κυκλοφοριακή ικανότητα, αφού δεν υπάρχουν απολυμένοι χρόνοι, όπως σε κάθε κύκλο σηματοδότησης.

Το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης του συγκεκριμένου σεναρίου κυκλοφοριακής διαχείρισης απεικονίζεται στο συνημμένο **Σχέδιο Β-1.1**.

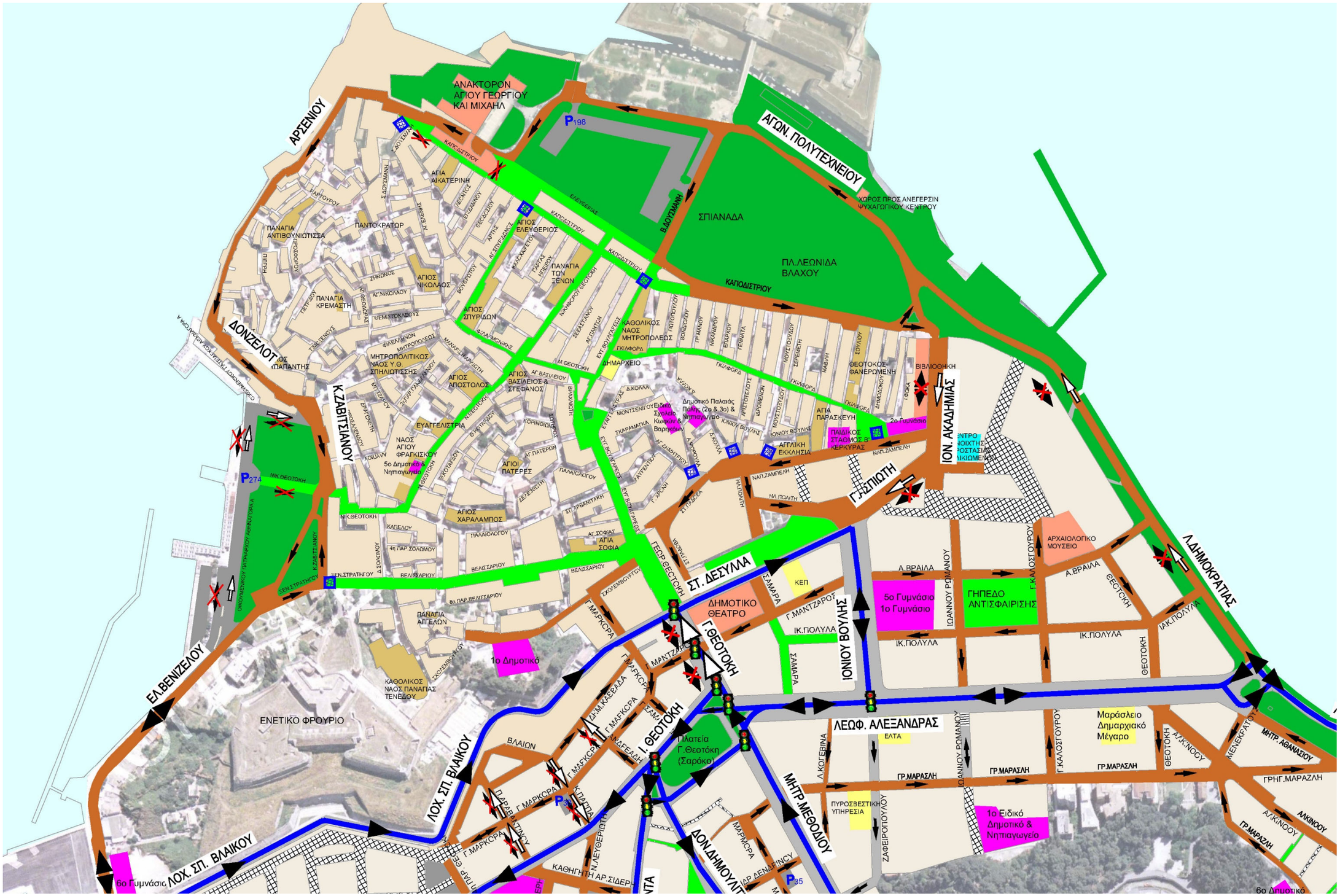
Εναλλακτικό σενάριο κυκλοφοριακής διαχείρισης 1.2

Το **σενάριο διαχείρισης της κυκλοφορίας 1.2 διαφοροποιείται** από το **εναλλακτικό σενάριο 1.1**. ως προς την παραλιακή περιμετρική διαδρομή: (**Σχήμα 5.2**). Πιο συγκεκριμένα η περιμετρική παραλιακή διαδρομή που απαρτίζεται από τις οδούς (α) Λ. Δημοκρατίας (αρχή από τη συμβολή της οδού με την Λ. Αλεξάνδρας), (β) Αγωνιστών Πολυτεχνείου, (γ) Βασιλέως Γεωργίου Α', (δ) Αρσενίου, (ε) Δονζελότ, (ζ) Κ. Ζαβιτσιάνου και (η) Ελ. Βενιζέλου (έως τη συμβολή της οδού με την Ξεν. Στρατηγού)

προτείνεται να μετατραπεί και να διαμορφωθεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, μέσω κατάλληλων γεωμετρικών και λοιπών παρεμβάσεων. Στόχος είναι η συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων, η κίνηση των οποίων θα πραγματοποιείται σε ένα ενιαίο κατάστρωμα, με μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 20 χλμ/ώρα. **Η βασική διαφορά έναντι του σεναρίου 1.1, έγκειται στο γεγονός ότι θα είναι ελεύθερη η πρόσβαση και η διάσχιση του από όλα τα οχήματα**, ενώ σύμφωνα με το σενάριο 1.1, η πρόσβαση θα επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένα οχήματα (κατοίκων, τροφοδοσίας, έκτακτης ανάγκης, κλπ). Επιπρόσθετα, με την συγκεκριμένη κυκλοφοριακή οργάνωση του παραλιακού άξονα, καθίσταται αναγκαία να αναδιοργανωθούν κυκλοφοριακά και οι περιβάλλουσες οδοί πέριξ του υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο Παλαιό Λιμάνι.

Το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απεικονίζεται λεπτομερώς στο συνημμένο **Σχέδιο Β-1.2.**

Σχήμα 5.2 Εναλλακτικό σενάριο κυκλοφοριακής διαχείρισης 1.2 – Παρεμβάσεις εντός και πέριξ του παραδοσιακού οικισμού



5.2.3. Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας

Σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, η σημαντικότερη προτεινόμενη παρέμβαση είναι η δημιουργία μία νέας περιμετρικής οδού, η οποία θα συνδέσει την οδό Παλαιοκαστρίτσας με την Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου, εξυπηρετώντας τις διαμπερείς κινήσεις στην κατεύθυνση Βορρά – Νότου, ανακουφίζοντας σημαντικά τους άξονες στο κέντρο της πόλης, διευκολύνοντας την πρόσβαση προς/ από το Αεροδρόμιο και συνδέοντας το Αεροδρόμιο με τον Λιμένα.

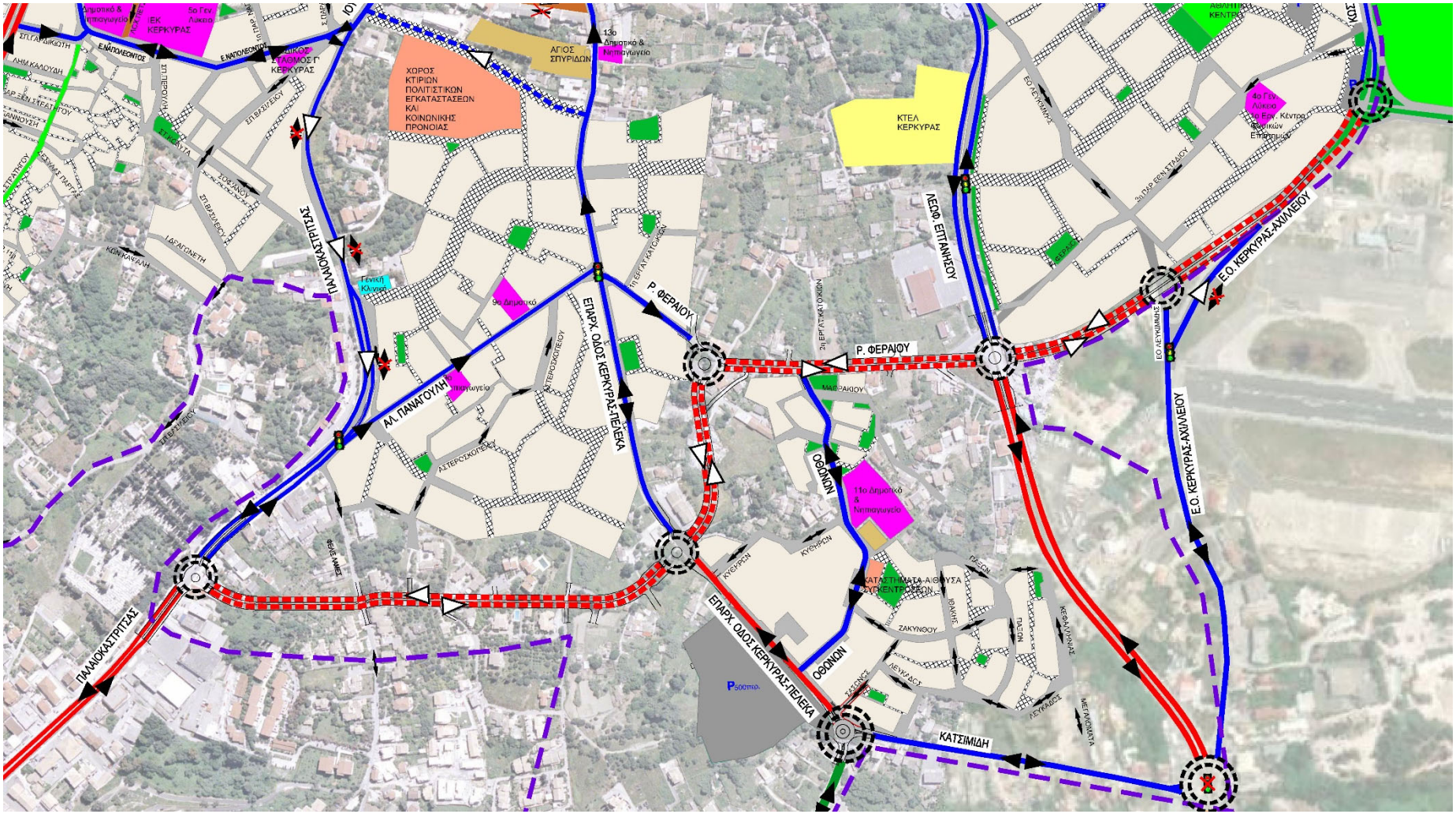
Οι νέοι περιφερειακοί οδικοί άξονες, οι οποίοι θα προκύψουν, είτε μέσω διάνοιξης οδικών τμημάτων, είτε μέσω αναβάθμισης υφιστάμενων οδικών συνδέσμων, όπως η Ρήγα Φεραίου, θα φέρουν κατάλληλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά προκειμένου να ενταχθούν στο δίκτυο αρτηριών και συλλεκτήριων οδών της περιοχής μελέτης (**Σχήμα 5.3**).

Κατά μήκος της νέας παρακαμπτήριας αρτηρίας προτείνεται η δημιουργία σειράς από κυκλικούς κόμβους για την εύρυθμη και ασφαλή εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας.

Με την κατασκευή της περιμετρικής οδού, προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος της Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου, μετά τη συμβολή με την Ε. Ο. Λευκίμμης, με κατεύθυνση προς το Αεροδρόμιο.

Το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απεικονίζεται στα συνημμένα **Σχέδια Β-1.1** και **Β-1.2**.

Σχήμα 5.3 Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας– Παρεμβάσεις



5.3. Δίκτυα Ροών Πεζών και Ποδηλατών

5.3.1. Υποδομές για πεζή μετακινήσεις

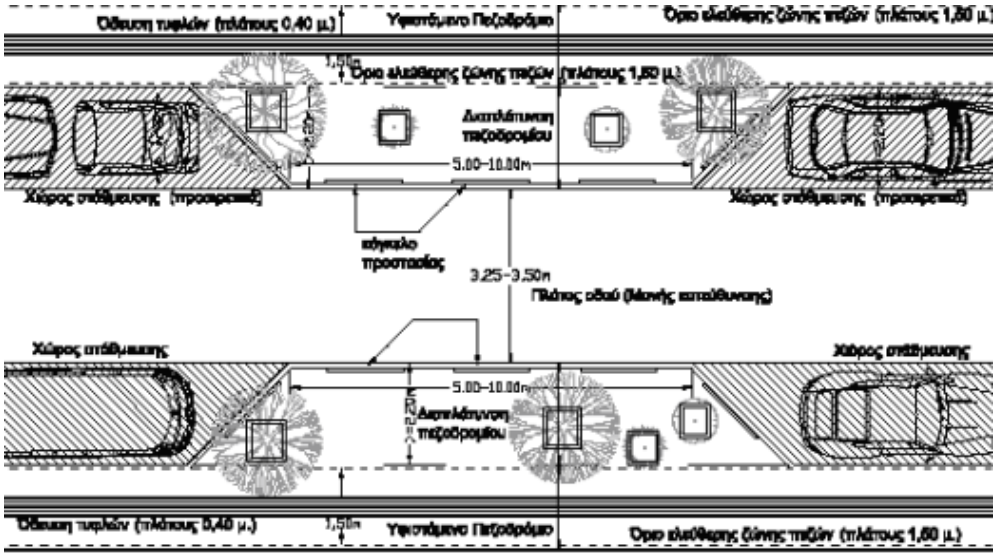
Στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της Δημοτικής Ενότητας, δημιουργούνται άξονες ήπιας κυκλοφορίας, μέσω των οποίων εξυπηρετούνται οι μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο, συνδέοντας τον παραδοσιακό οικισμό της πόλης και τις επιμέρους περιοχές κατοικίας με σημαντικούς πόλης έλξης.

Στις **περιοχές κατοικίας**, όπου η ζήτηση για στάθμευση των κατοίκων είναι υψηλή, επιλέγεται η μέθοδος της μετατροπής των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, οι οποίες έχουν αντίστοιχα χαρακτηριστικά με τους πεζόδρομους, παρέχοντας επιπλέον τη δυνατότητα στάθμευσης. Σε πολλές περιπτώσεις η κοινή όδευση σε ενιαίο κατάστρωμα κυκλοφορίας αποτελεί αναγκαιότητα, καθώς σε πολλές τοπικές οδούς τα πεζοδρόμια είναι ανεπαρκή (λόγω μικρού πλάτους ή φύτευσης) να εξυπηρετήσουν τις κινήσεις των πεζών.

Σημαντική παρέμβαση αποτελεί η **ηπιοποίηση των συνθηκών κυκλοφορίας περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων**, των αθλητικών εγκαταστάσεων, των παιδικών χαρών και λοιπών χρήσεων που σχετίζονται μεν με υψηλές ροές πεζών, αλλά πρέπει ταυτόχρονα να είναι και προσβάσιμες από οχήματα, τα οποία όμως θα πρέπει να κινούνται με χαμηλές ταχύτητες.

Επιπρόσθετα, σε καίρια σημεία του κύριου οδικού δικτύου, όπου έχουν είσοδο-έξοδο σχολικές εγκαταστάσεις, προτείνεται να εφαρμοστεί στένωση του καταστρώματος κυκλοφορίας. Σύμφωνα με την Απόφαση ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302/Β/16-9-2013) «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», στα σημεία συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός) το οδόστρωμα στενεύει τοπικά με επέκταση του πεζοδρομίου και από τις δύο πλευρές και σε μήκος 5μ. έως 10μ. (**Σχήμα 5.4**). Η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων, αλλάζοντας τον χαρακτήρα της οδού και εξασφαλίζοντας περισσότερο χώρο για την κίνηση των πεζών και την εφαρμογή ειδικών αναπλάσεων στα πεζοδρόμια.

Σχήμα 5.4 Ενδεικτική διαμόρφωση σημείου συμπίεσης πλάτους οδού



Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, θεωρείται καθοριστικής σημασίας η λήψη μέτρων για την επίτευξη ισότιμης προσβασιμότητας στο δημόσιο χώρο και δη τη διευκόλυνση της κίνησης των ΑμεΑ. Στην κατεύθυνση αυτή, προτείνεται η δημιουργία ραμπών ΑμεΑ και οδηγών όδευσης τυφλών, στις διαβάσεις του βασικού οδικού δικτύου, όσο και σε οδικά τμήματα του τοπικού δικτύου που ανακατασκευάζονται ή/και αλλάζουν λειτουργικό χαρακτήρα (τμήματα οδών που μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας). Για την περαιτέρω λειτουργική αναβάθμιση και ενίσχυση της ασφάλειας των μετακινήσεων των ατόμων με προβλήματα όρασης, προβλέπεται και η τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών στους σηματοδότες.

Από τις αυτοψίες και απογραφές που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης της Α' Φάσης, προέκυψε ότι σε αρκετές κεντρικές οδούς υπάρχουν πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, τα οποία βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Ειδικότερα, στην ευρύτερη περιοχή της πλατείας Σαρόκου, πλησίον της Παλιάς Πόλης (Λ. Αλεξάνδρας, Γ. Θεοτόκη, Λ. Σπυρ. Βλάικου, Ι. Θεοτόκη), και κατά μήκος της Λ. Δημοκρατίας, στο μέτωπο της παραλίας, η κίνηση των πεζών πραγματοποιείται ανεμπόδιστα.

Ωστόσο, από την αποτύπωση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, εντοπίστηκαν και οδικά τμήματα με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, τα οποία φέρουν ανεπαρκή έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια ή πεζοδρόμια σε κακή κατάσταση, που καθιστούν την κίνηση των πεζών ιδιαίτερα δυσχερή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η οδός Παλαιοκαστρίτσας, κατά μήκος της οποίας αναπτύσσεται σημαντική εμπορική δραστηριότητα, όμως είτε δεν υπάρχουν πεζοδρόμια, είτε υπάρχουν πεζοδρόμια με πλάτος που δεν επαρκεί για την ασφαλή κίνηση των πεζών. Επίσης, κατά μήκος της Επαρχ. Οδού Κέρκυρας – Πέλεκα, η οποία λειτουργεί ως αρτηρία, η κίνηση των πεζών κρίνεται προβληματική, εξαιτίας έλλειψης πεζοδρομίου στο μεγαλύτερο μήκος της.

Προτείνεται όπως, σε χρονικό ορίζοντα 5 ετών, το σύνολο του κύριου οδικού δικτύου να διαθέτει πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους και σύμφωνα με τις προδιαγραφές.

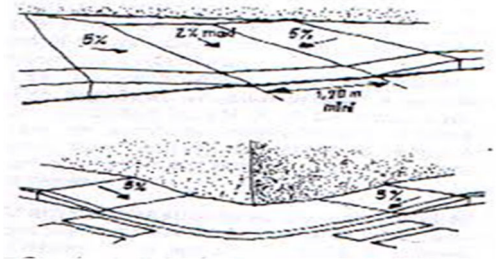
Συνολικά, η στόχευση θα πρέπει να είναι η Κέρκυρα να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο και πλήρως εκσυγχρονισμένο δίκτυο κίνησης πεζών, το οποίο θα αποτελείται από:

- τα πεζοδρόμια του κύριου οδικού δικτύου, τα οποία θα πληρούν τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και υλικών
- το δίκτυο των υφιστάμενων και προβλεπόμενων πεζοδρόμων
- το προτεινόμενο ολοκληρωμένο δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας

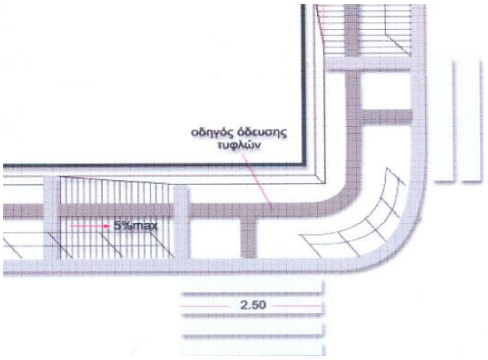
Η υλοποίηση των έργων θα γίνει σταδιακά και ο χρόνος ολοκλήρωσης τους θα εξαρτηθεί από τη δυνατότητα εξεύρεσης των απαιτούμενων πόρων από το Δήμο.

Οι διαβάσεις πεζών και οι ράμπες για τα ΑμεΑ θα διαμορφωθούν σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ "Σχεδιάζοντας για όλους", (Οδηγίες Σχεδιασμού για την αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑΜΕΑ), την ΥΑ 52907/2009 και τη λοιπή σχετική νομοθεσία.

Σχήμα 5.5 Διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ







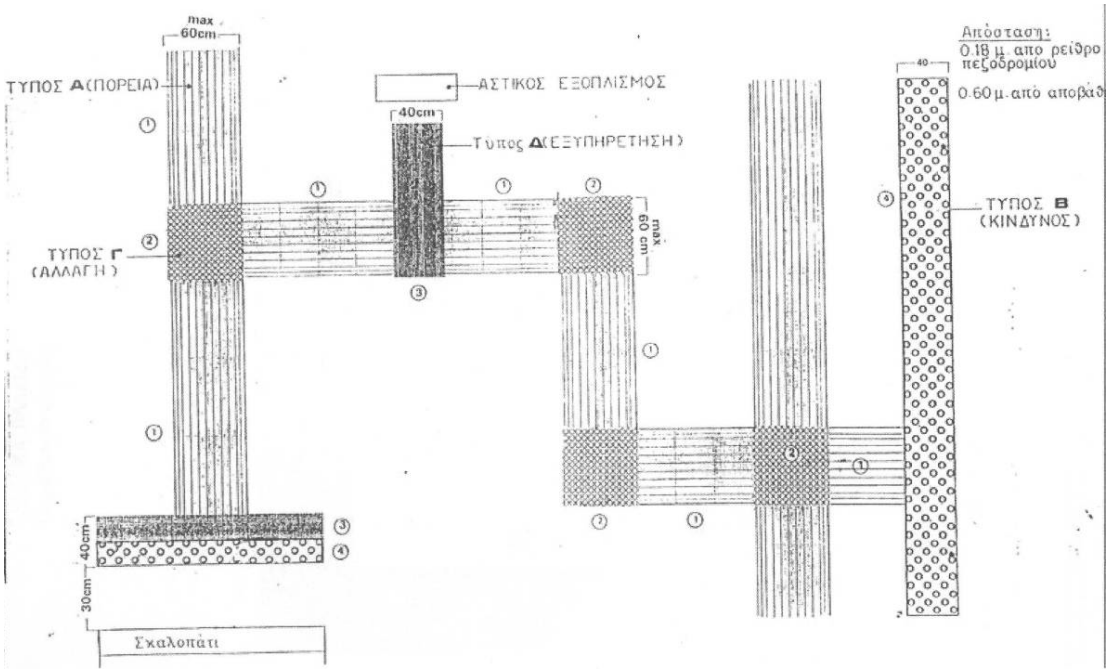


Η όδευση των τυφλών διαμορφώνεται με τη χρήση 4 τύπων πλακών (Οδηγός, Κίνδυνος, Εξυπηρέτηση, Αλλαγή) που καθορίζουν διαφορετικές χρηστικές πληροφορίες και επισημάνσεις για τα άτομα με προβλήματα όρασης και τους επιτρέπουν να κινούνται ανεμπόδιστα, στους κοινόχρηστους χώρους. Πρόκειται για τετράγωνες πλάκες διαστάσεων 0,40Χ0,40μ οι οποίες έχουν:

- Διακριτές αραιές ραβδώσεις, που επιτρέπουν τη συνεχή όδευση με τη χρήση υποβοηθήματος (οδηγός).
- Διακριτές πυκνές ραβδώσεις που ενημερώνουν για την ύπαρξη αστικού εξοπλισμού (εξυπηρέτηση).
- Φολιδωτές αραιές εξάρσεις που προειδοποιούν για εμπόδιο, αλλαγή επιπέδου (κίνδυνος), φολιδωτές πυκνές εξάρσεις που τοποθετούνται στη διαδρομή όδευσης και προσδιορίζουν την αλλαγή κατεύθυνσης (αλλαγή).

Στο **Σχήμα 5.6** που ακολουθεί, παρουσιάζονται διάφορες περιπτώσεις όδευσης τυφλών (αλλαγή πορείας, προσέγγιση σε διάβαση, κατεύθυνση προς αστικό εξοπλισμό κ.λ.π.).

Σχήμα 5.6 Παράδειγμα πορείας οδηγού τυφλών



Σημαντικό στοιχείο στη διαμόρφωση της αισθητικής εικόνας της πόλης είναι η χρήση πρότυπων και προδιαγραφών γεωμετρικού σχεδιασμού και τρόπου διαμόρφωσης - ανάπλασης των πεζοδρόμων, των οδών ήπιας κυκλοφορίας, των πεζοδρομίων, των ποδηλατόδρομων, καθορισμό των υλικών επιστρώσεων (πλάκες, κυβόλιθοι, σκυροδέματα) και των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, παγκάκια, πέργκολες, τοπόσημα, κιόσκια πληροφόρησης καλαθάκια απορριμμάτων, κλπ) που θα συνθέτουν ένα ενιαίο σύνολο, αρμονικό, χωρίς έντονες διαφοροποιήσεις, φιλικό προς το περιβάλλον και τη βιώσιμη κινητικότητα. Θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα στις μελέτες εφαρμογής των αναπλάσεων για την εξυπηρέτηση, την ανεμπόδιστη και ασφαλή κίνηση των ΑμεΑ και ΑΜΚ (ράμπες για αμαξίδια, οδεύσεις τυφλών, ηχητική σήμανση στις σηματοδοτούμενες διαβάσεις, κλπ) σε όλες τις βασικές διαδρομές της Κέρκυρας.

5.3.2. Υποδομές για μετακινήσεις με ποδήλατο

Σήμερα, στην περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερκυραίων έχει υλοποιηθεί ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων που καλύπτει μεγάλο τμήμα της κεντρικής περιοχής, το οποίο ωστόσο δεν χρησιμοποιείται. Αυτό συμβαίνει, είτε επειδή δεν είναι προσβάσιμο από τους αντίστοιχους χρήστες, καθώς καταλαμβάνεται από σταθμευμένα οχήματα (χρησιμοποιείται πρακτικά ως ζώνη στάθμευσης), είτε επειδή δεν είναι πλέον ευδιάκριτο καθώς η σήμανση του δεν ανανεώθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα μοναδικά τμήματα του ποδηλατοδρόμου που χρησιμοποιούνται είναι κατά μήκος της οδού Λοχαγού Σ. Βλάικου, με αφετηρία την παραλία και στο νότιο τμήμα της οδού Δημοκρατίας, παράλληλα με το αλσύλλιο της. Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., στόχος είναι η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών και

όχι η δημιουργία μεμονωμένων διαδρόμων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου, το οποίο θα εξυπηρετεί με ασφάλεια τη διασύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος στην πόλη. Συνεπώς, το τελικά προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών μετακινήσεων διέρχεται τόσο από αποκλειστικούς διαδρόμους κίνησης, όσο και από πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, όπως απεικονίζεται στο συνημμένο **Σχέδιο Β-2** και στο Σχήμα που ακολουθεί (**Σχήμα 5.7**). Στην λογική της ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, προτείνεται η υλοποίηση των ακόλουθων βασικών ποδηλατικών αξόνων:

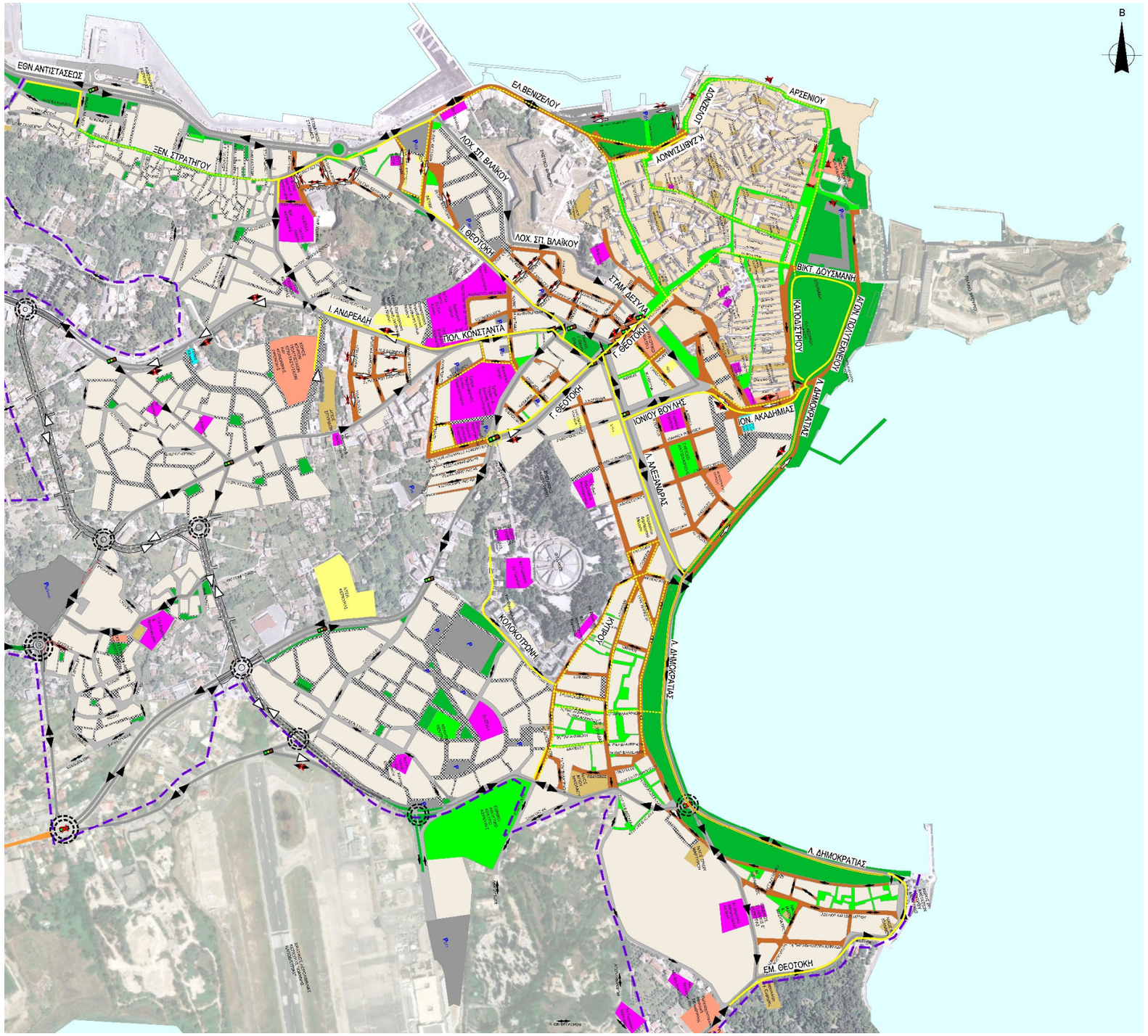
- **Ποδηλατόδρομοι οδών Γ. Θεοτόκη, Ι. Θεοτόκη, Ε. Ναπολέοντος, Ξεν. Στρατηγού, Ι. Ανδρεάδη, Ελ. Βενιζέλου, Λ. Αλεξάνδρας, Ιον. Βουλής, Εμ. Θεοτόκη, Ανδρέα Κάλβου, Κολοκοτρώνη, Εθν. Αντιστάσεως (πλατεία Μαντουκίου)**. Οι προτεινόμενοι ποδηλατόδρομοι διπλής κατεύθυνσης, θα αποτελέσουν σημεία σύνδεσης των ποδηλατικών διαδρομών, επιτρέποντας την ποδηλασία προς κάθε κατεύθυνση.
- **Ποδηλατικός άξονας σύνδεσης του λιμανιού με τον παραδοσιακό οικισμό και την ευρύτερη κεντρική περιοχή της Κέρκυρας**. Ο προτεινόμενος άξονας εκκινεί από το λιμάνι και τον ποδηλατόδρομο της πλατείας Μαντουκίου και περιλαμβάνει, εκτός των οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων, και τους ποδηλατοδρόμους των οδών Ανδρέα Κάλβου, Ξεν. Σατρατηγού και Ελ. Βενιζέλου. Στο μεγαλύτερο τμήμα της εξεταζόμενης διαδρομής, η κίνηση των ποδηλατών θα πραγματοποιείται διαμέσου οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων. Επιπλέον, ο μελετώμενος άξονας συνδέεται με το δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών της ευρύτερης κεντρικής περιοχής της Κέρκυρας, διαμέσου οδών ήπιας κυκλοφορίας (2η Παρ. Θεοτόκη, 9η Παρ. Θεοτόκη), που συμβάλλουν εγκάρσια επί της οδού Ελ. Βενιζέλου, καθώς και του ποδηλατοδρόμου της οδού Ι. Θεοτόκη.
- **Ποδηλατικός άξονας σύνδεσης εθνικού αθλητικού κέντρου Κέρκυρας και κεντρικής περιοχής Δήμου Κερκυραίων**. Η κίνηση των ποδηλατών πραγματοποιείται διαμέσου οδών ήπιας κυκλοφορίας, καταλήγοντας στον ποδηλατόδρομο επί της Λ. Αλεξάνδρας Σημειώνεται ότι στο τμήμα της Κύπρου, από Βλαχερνών έως Δαλιέτου προτείνεται να κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος μονής κατεύθυνσης για την κίνηση των ποδηλατών, αντίρροπα με τη φορά κίνησης των οχημάτων (contra-flow).
- **Παραλιακός ποδηλατικός άξονας**. Ο μελετώμενος άξονας εκκινεί από τον ποδηλατόδρομο επί της οδού Εμ. Θεοτόκη, συνδέεται με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο που διέρχεται παράλληλα της Λ. Δημοκρατίας και συνεχίζει σε ένα δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων.

Συνολικά, το μήκος του βασικού δικτύου ποδηλάτων στην τελική του μορφή, (συμπεριλαμβανομένων των βασικών διαδρομών μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων) στην έκταση της Δημοτικής Ενότητας **θα είναι περίπου 14,5 χλμ** και αναλύεται σε:

- **7,0 χλμ ποδηλατοδρόμων**
- **4,5 χλμ διαδρομών μέσα από οδούς ήπιας κυκλοφορίας** (περιλαμβάνονται μόνο οι βασικές οδοί ήπιας κυκλοφορίας)
- **3,0 χλμ διαδρομών μέσα από πεζοδρόμους** (περιλαμβάνονται μόνο οι βασικοί πεζόδρομοι)

Με το προτεινόμενο δίκτυο είναι προσπελάσιμες με ποδήλατο (όπου είναι εφικτό) οι σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της Κέρκυρας, έτσι ώστε να καλύπτεται όλο το φάσμα των καθημερινών αναγκών μετακίνησης (εργασία, σχολείο, αναψυχή, άθληση, προπόνηση).

Σχήμα 5.7 Πρόταση ποδηλατικών διαδρομών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΝΕΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΟΔΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ
- ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ
- ΜΗ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ
- ΣΚΑΛΙΑ
- ΑΔΙΑΝΟΙΚΤΗ ΟΔΟΣ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
- ΝΕΟΣ ΦΩΤΕΙΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ
- ΦΩΤΕΙΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ
- ΦΩΤΕΙΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ ΠΕΖΩΝ
- ΟΡΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΠΛΑΤΕΙΑ
- ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
- ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ - ΠΡΟΝΟΙΑ

5.4. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

5.4.1. Αστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας

Οι διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών του Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας, προσαρμόσθηκαν με βάση τις προτάσεις για την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου, όπως φαίνεται στο **Σχέδιο Β-3.1** και στο **Σχήμα 5.8** Από τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι γραμμές που επηρεάζονται είναι οι **N2a**, **N2b**, **N15**, **N15a** (διαδρομές που κινούνται αποκλειστικά εντός πόλης) και η γραμμή **N4**.

Οι προτεινόμενες αλλαγές στις διαδρομές των γραμμών του Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας, είναι:

Διαδρομές Λεωφορειακών Γραμμών που κινούνται αποκλειστικά εντός πόλης

Γραμμή N2b (Κεφαλομάντουκο), **Γραμμή N15** & **N15a (Λιμάνι – Αεροδρόμιο)**

Στην περιοχή πλησίον της πλατείας Σαρόκου, με την μονοδρόμηση της οδού Γ. Θεοτόκη, προτείνεται να ακολουθείται η διαδρομή: Λοχ. Σπ. Βλάικου, Στ. Δεσύλλα, Ιονίου Βουλής, Λ. Αλεξάνδρας, Ι. Θεοτόκη.

Γραμμή N2a (Κανόνι – Άνω Πλατεία & Ανώ Πλατεία – Κανόνι)

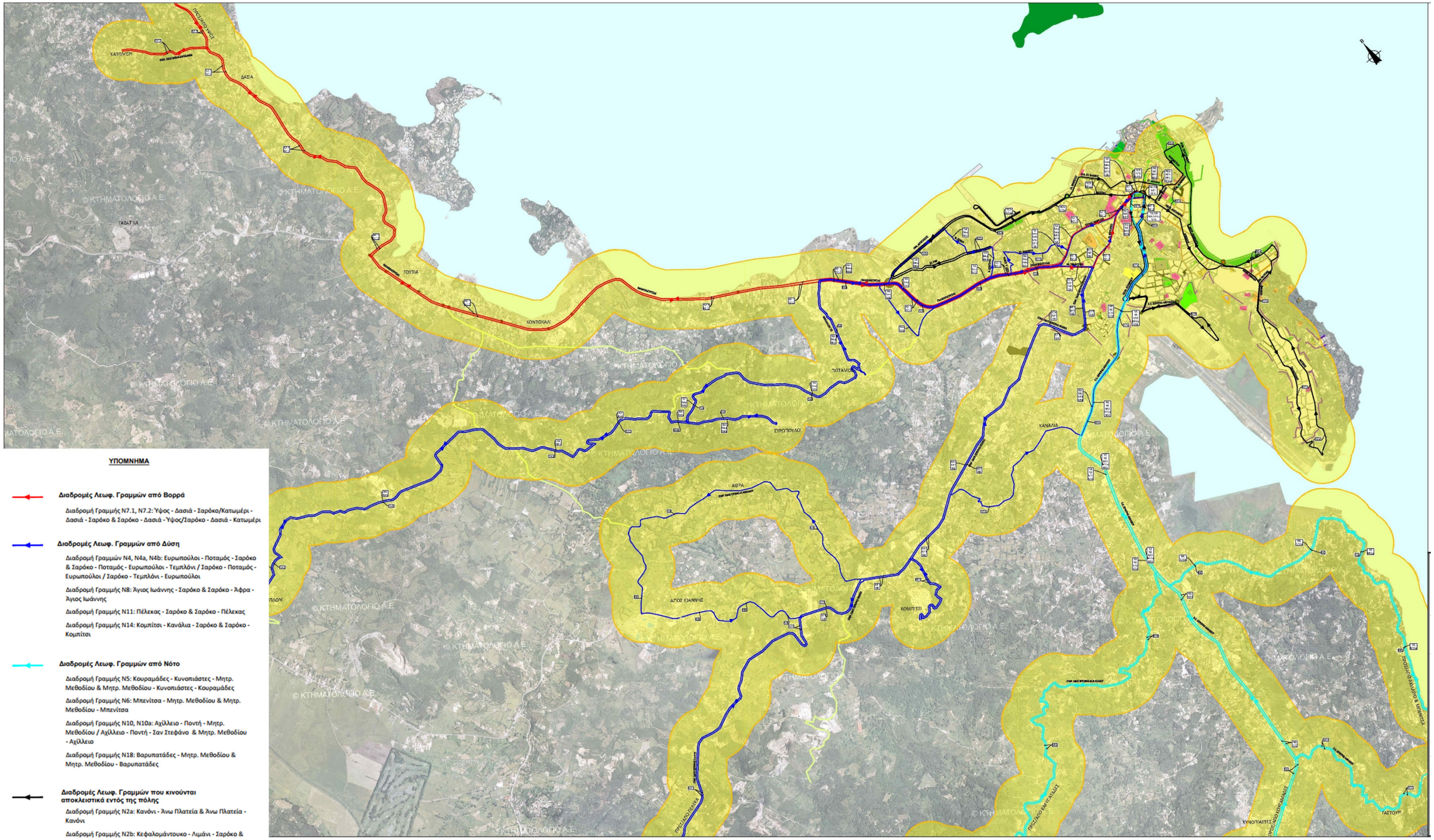
Λόγω της μονοδρόμησης των οδών Ιον. Ακαδημίας και Γ. Ασπιώτη, η νέα διαδρομή που προτείνεται να ακολουθεί η γραμμή, είναι: Μητρ. Αθανασίου, Λ. Δημοκρατίας, Αγων. Πολυτεχνείου, Β. Δουσμάνη, Καποδιστρίου, Ιον. Ακαδημίας, Ιουνίου Βουλής, Λ. Αλεξάνδρας.

Διαδρομές Λεωφορειακών Γραμμών που κινούνται από/προς τη Δύση

Γραμμή N4 (Ευρωπούλοι – Ποταμός – Τεμπλόνι)

Με την μονοδρόμηση της οδού Ιουλίας Ανδρεάδη, από Μ. Μαργαρίτη έως Αλ. Παναγούλη προτείνεται ως νέα διαδρομή στην κατεύθυνση προς την πλατεία Σαρόκου: Παλαιοκαστρίτσας – Αλ. Παναγούλη – Μ. Μαργαρίτη – Ιουλίας Ανδρεάδη.

Σχήμα 5.8 Πρόταση Διαδρομών Λεωφορειακών Γραμμών Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας



5.4.2. Δημοτική Συγκοινωνία

Προτείνεται η δημιουργία τριών νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας, οι οποίες θα συνδέουν τις γειτονιές με το κέντρο της πόλης, το λιμάνι, το αεροδρόμιο, καθώς και με σημαντικούς εμπορικούς άξονες όπως είναι η οδός Παλαιοκαστρίτσας. Οι νέες γραμμές θα λειτουργούν κυκλικά με Αφετηρία/Τέρμα για την Γραμμή 1 και 2, στην οδό Λ.Αλεξάνδρας και για την Γραμμή 3 στο αεροδρόμιο.

Πιο συγκεκριμένα, οι προτεινόμενες διαδρομές ανά Γραμμή είναι:

1η Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας (κυκλική) , μήκους περίπου 9,1 χλμ

Λ. Αλεξάνδρας – Αγ. Πολυτεχνείου – Βασιλέως Γεωργίου Α' – Καποδιστρίου – Αρσενίου – Ελ. Βενιζέλου – Εθν. Αντιστάσεως – Εθν. Αντιστάσεως – Λοχ. Σπ.Βλάικου – Στ. Δεσύλλα – Ιονίου Βουλής – Λ. Αλεξάνδρας.

2η Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας (κυκλική) , μήκους περίπου 8,5 χλμ

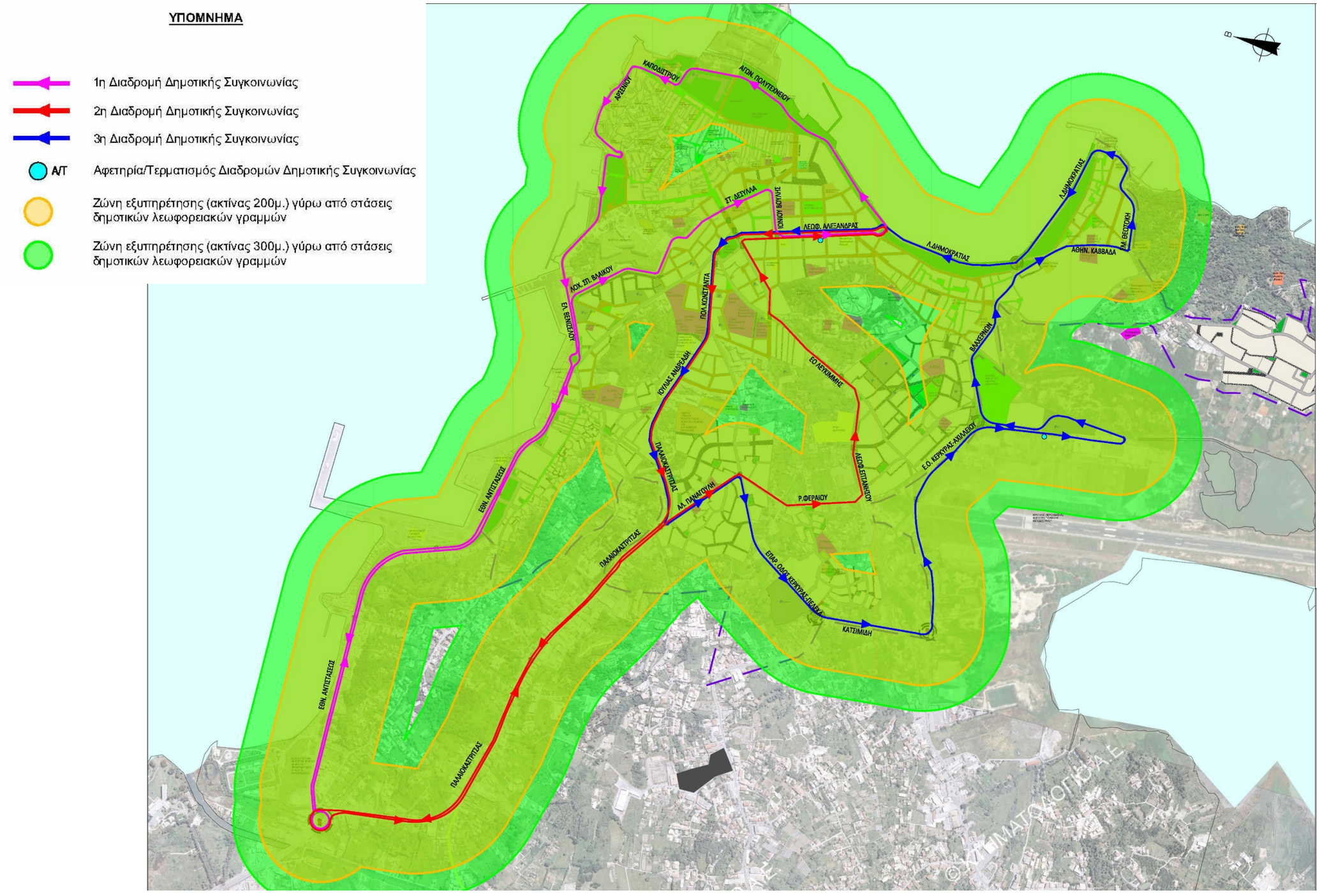
Λ. Αλεξάνδρας – Λ. Αλεξάνδρας – Πολ. Κωνσταντά – Ιουλίας Ανδρεάδη – Παλαιοκαστρίτσας – Παλαιοκαστρίτσας – Παναγούλη – Ρ. Φεραίου – Λ. Επτανήσου - Ε.Ο. Λευκίμμης – Λ. Αλεξάνδρας.

3η Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας (κυκλική) , μήκους περίπου 8,0 χλμ

Αεροδρόμιο – Βλαχερνών – Αλ. Δεσύλλα – Μητρ. Αθανασίου – Αθ. Καββάδα – Εμ. Θεοτόκη – Λ. Δημοκρατίας – Λ. Αλεξάνδρας – Πολ. Κωνσταντά – Ιουλίας Ανδρεάδη – Παλαιοκαστρίτσας – Αλ. Παναγούλη – Επ. Οδός Κέρκυρας – Πέλεκα – Κατσιμίδη – Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου – Αεροδρόμιο.

Στο συνημμένο **Σχέδιο Β-3.2** και στο **Σχήμα 5.9** που ακολουθεί παρουσιάζονται οι προτεινόμενες διαδρομές της Δημοτικής Συγκοινωνίας και η περιοχή εξυπηρέτησης τους. Όπως φαίνεται και στο σχήμα, οι γραμμές καλύπτουν ολόκληρη την επικράτεια του Δήμου και μάλιστα στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων με απόσταση βαδίσματος τα 200 μ. όταν η συνήθης μέση αποδεκτή είναι τα 300μ.

Σχήμα 5.9 Πρόταση Διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας



5.5. Διαχείριση Στάθμευσης

5.5.1. Οργάνωση Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Προτείνεται η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Διαχείρισης Στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Δήμου Κερκυραίων του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, το οποίο θα είναι προσαρμοσμένο στη φιλοσοφία του ΣΒΑΚ. Τα μέτρα διαχείρισης της στάθμευσης έχουν ως στόχο την ικανοποίηση της ζήτησης λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες θέσεις και θέτοντας τις ακόλουθες προτεραιότητες και αρχές:

- Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση, ιδιαίτερα στις προσβάσεις των κόμβων, τις στάσεις των λεωφορείων, στους πεζόδρομους και κοινόχρηστους χώρους. Η σταδιακή ανάπλαση των βασικών οδών του οδικού δικτύου, με τη δημιουργία εσοχών στάθμευσης και διαμορφώσεων στις διασταυρώσεις που δρουν αποτρεπτικά προς τους οδηγούς, θα συμβάλει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση.
- Διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων, με μετατροπή σχεδόν όλων των θέσεων στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τις λοιπές τοπικές οδούς, σε θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων.
- Δημιουργία θέσεων στάθμευσης επισκεπτών, με πληρωμή τέλους στάθμευσης και χρονικό περιορισμό. Οι θέσεις επισκεπτών του προτεινόμενου Σχεδίου διακρίνονται σε θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης (μέχρι 3 ώρες) οι οποίες θα εξυπηρετούν κυρίως επισκέπτες του κεντρικού πυρήνα (εμπορικών καταστημάτων και υπηρεσιών) και θέσεις μακροχρόνιας στάθμευσης (μέχρι 8-10 ώρες) οι οποίες θα εξυπηρετούν εργαζόμενους και επισκέπτες χρήσεων αναψυχής σε περιοχές που βρίσκονται στην περίμετρο του κεντρικού πυρήνα.
- Δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ΑμεΑ, ειδικών θέσεων, σημείων φόρτισης ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων.
- Πρόβλεψη για θέσεις ποδηλάτων και μηχανοκίνητων δικύκλων, κλπ.

Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του Σχεδίου Στάθμευσης προτείνεται να διαμορφωθούν:

- **Θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης** σε τμήματα των λεωφόρων/οδών Αλεξάνδρας, Γρ. Μαρασλή, Μητρ. Μεθοδίου, Π.Ζαφειρόπουλου, Ι. Θεοτόκη, Γ. Θεοτόκη, Μαντζάρου, Στ. Δεσύλλα, Πολ. Κωνσταντά, Λοχαγού Βλάικου, Σαμαρά, Βουλευτών Ιονίου Βουλής, Δημοκρατίας και Καββαδά**.** Συνολικά **χωροθετούνται 585 θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης**.
- **Θέσεις μακροχρόνιας στάθμευσης** προτείνεται να διαμορφωθούν σε πλευρές οδικών τμημάτων των λεωφόρων/οδών Ι. Θεοτόκη, Λοχαγού Βλάικου, Ε. Ναπολέοντος, Δημοκρατίας, 9η Πάροδο Ι. Θεοτόκη, Μιλτ. Μαργαρίτη, Ιουλίας Ανδρεάδη, Δόνζελοτ και Βενιζέλου. Συνολικά **χωροθετούνται 628 θέσεις μακροχρόνιας στάθμευσης**.

- **Θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων** προτείνεται να διαμορφωθούν σε όλες τις προτεινόμενες οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τα υπόλοιπα οδικά τμήματα της περιοχής απογραφής. Συνολικά, **χωροθετούνται 3.129 θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων**.

Επισημαίνεται ότι με τις μονοδρομήσεις οδικών τμημάτων και την αναδιάρθρωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, προστίθενται 415 νόμιμες θέσεις στάθμευσης στην οδό. Με την παρούσα κυκλοφοριακή οργάνωση στην πλειονότητα αυτών των θέσεων, σταθμεύουν παράνομα οχήματα, δυσχεραίνοντας την κυκλοφορία και αποτελώντας πηγή κινδύνων πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων.

Η πρόταση οργάνωσης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή παρουσιάζεται στο **Σχήμα 5.10** που ακολουθεί και το συνημμένο **Σχέδιο Β-4**, ενώ η βάση δεδομένων με τα αναλυτικά στοιχεία του Σχεδίου Στάθμευσης, παρουσιάζεται αναλυτικά στο **Παράρτημα ΙΙΙ,** που συνοδεύει την παρούσα Τεχνική Έκθεση.

Επισημαίνεται ότι, με την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης επισκεπτών, ο όγκος των εξυπηρετούμενων σταθμεύσεων μπορεί να αυξηθεί σημαντικά, καθώς η επιβολή χρονικών περιορισμών και τελών στάθμευσης, θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της εναλλαγής στις θέσεις στάθμευσης.

Με βάση τις σταθμεύσεις των κατοίκων που καταγράφηκαν στο πλαίσιο της μεταμεσονύκτιας έρευνας, οι **προτεινόμενες θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων καλύπτουν σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες στάθμευσης τους.** Πιο συγκεκριμένα ο αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή, ανέρχεται σε περίπου **3.900** οχήματα ενώ οι χωροθετούμενες θέσεις κατοίκων είναι **3.130** δηλαδή καλύπτουν, στη διάρκεια λειτουργίας του συστήματος, **το 80%** των αναγκών στάθμευσης τους. Σε αυτόν τον αριθμό, **μετά τη λήξη της λειτουργίας του συστήματος** ελεγχόμενης στάθμευσης (συνήθως μετά τις 20:00 ή τις 21:00) θα προστίθενται **και οι 1.200 περίπου θέσεις επισκεπτών οι οποίες θα τίθενται στη διάθεση των κατοίκων**.

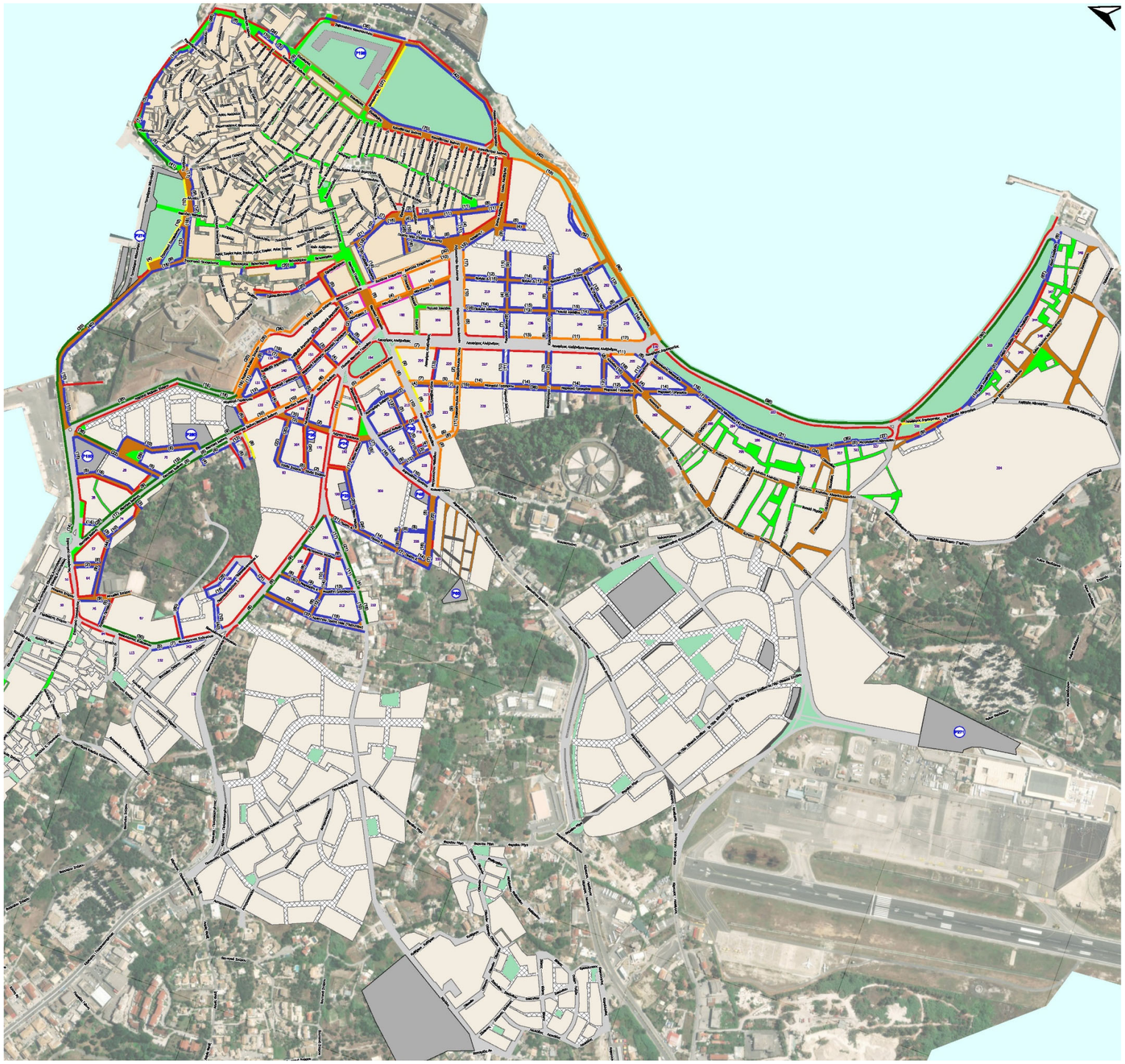
Στην παραλιακή ζώνη η οποία περιβάλλει την παλιά πόλη και που περιλαμβάνει οδικά τμήματα των οδών Καποδιστρίου, Αγων. Πολυτεχνείου, Ξενοφ. Στρατηγού, Κ. Ζαβιτσιάνου, Αρσενίου, Ελ. Βενιζέλου και Δόνζελοτ, προτείνεται η χωροθέτηση 254 θέσεων κατοίκων που καλύπτουν, στη διάρκεια της λειτουργίας του συστήματος, το 70% περίπου των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων. Εκτός από τις 40 πρόσθετες θέσεις επισκεπτών οι οποίες θα διατίθενται και στους κατοίκους μετά τη λήξη της λειτουργίας του συστήματος, υπάρχουν επιπλέον περίπου 300 θέσεις στο εσωτερικό της παλιάς πόλης που θα εξυπηρετούν αποκλειστικά τους κατοίκους. Οι θέσεις αυτές θα πρέπει να χωροθετηθούν στο πλαίσιο ειδικής μελέτης η οποία θα εξετάσει και το σύστημα ελέγχου της πρόσβασης τους.

Όσον αφορά στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, έχουν προταθεί από τον Δήμο, δύο θέσεις στις οποίες η κατασκευή χώρων στάθμευσης θα συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση του προβλήματος. Πιο συγκεκριμένα έχει προταθεί η θέση Καμπανιόλου και η θέση Λυρικό (ΟΤ-510). Ειδικότερα η θέση Λυρικό, με δεδομένο ότι το ΟΤ-510 δεν έχει αξιοποιηθεί για τη χρήση για την οποία αρχικά προοριζόταν, θεωρείται πολύ

ελκυστική καθώς βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με τη νέα αστική λεωφόρο – Λεωφόρος Επτανήσου η οποία αποτελεί βασικό άξονα εισόδου/εξόδου από το Νότο, και σε άμεση επαφή με το Δικαστικό Μέγαρο.

Σε απόσταση βαδίσματος 3-14 λεπτών βρίσκονται σημαντικοί πόλοι έλξης όπως ΕΛΤΑ, Δημαρχείο, Δημόσιες Υπηρεσίες, Σχολεία, Θέατρο, Ιστορικό Κέντρο, Εμπορικό Κέντρο, ενώ οι μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεις από τον χώρο στάθμευσης όπως προς Αεροδρόμιο, Λιμάνι, Αρχαιολογικούς και Τουριστικού ενδιαφέροντος Χώρους, κλπ. θα εξυπηρετούνται από μικρά λεωφορεία.

Σχήμα 5.10 Πρόταση Ελεγχόμενης Στάθμευσης



Σημαντικό ρόλο στην εύρυθμη λειτουργία της πόλης διαδραματίζει **η χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης και ο καθορισμός των χρονικών περιόδων που θα διενεργούνται**. Προτείνεται οι φορτοεκφορτώσεις να γίνονται εκτός των ωραρίων λειτουργίας των καταστημάτων, δηλαδή πριν το πρωινό άνοιγμα, κατά τη μεσημβρινή διακοπή (μετά το κλείσιμο των δημοσίων υπηρεσιών) και μετά το βραδινό κλείσιμο. Οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης θα αποτελέσουν αντικείμενο της απαιτούμενης μελέτης εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης.

Επισημαίνεται ότι τα ΑμεΑ δεν θα καταβάλλουν τέλη στάθμευσης.

Τα έσοδα, καθώς και τα πρόστιμα, που θα προκύψουν από την υλοποίηση του προτεινόμενου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, προτείνεται να διατίθενται για την υλοποίηση του προγράμματος των αστικών αναπλάσεων (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομοι).

Οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης θα σημαίνονται οριζόντια (με γραμμή διαφορετικού χρώματος για κάθε κατηγορία) και κατακόρυφα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. (Πινακίδες Ρ-69, Ρ-70, **Σχήμα 5.11**).

Σχήμα 5.11 Σήμανση Χώρων Ελεγχόμενης Στάθμευσης







5.5.2. Τιμολογιακή Πολιτική – Χρονικός Περιορισμός

Για τις θέσεις επισκεπτών με πληρωμή, η μέγιστη διάρκεια στάθμευσης, η τιμολογιακή πολιτική και η επιλογή του τρόπου είσπραξης τελών θα αποτελέσουν αντικείμενο ειδικής μελέτης εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Η ειδική αυτή μελέτη θα περιλαμβάνει αναλυτικά στοιχεία και προδιαγραφές που θα διέπουν τον φορέα που θα αναλάβει τη διαχείριση και λειτουργία του συστήματος.

Στο πλαίσιο της ίδιας ειδικής μελέτης θα καθορισθούν οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων – τροφοδοσίας καταστημάτων και οι θέσεις στάθμευσης δικύκλων, οι οποίες θα συμπεριληφθούν στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.

5.5.3. Τρόποι Είσπραξης των Τελών Στάθμευσης

Στα συστήματα που σήμερα λειτουργούν στην Ελλάδα και το εξωτερικό υπάρχουν διάφοροι εναλλακτικοί συνήθως τρόποι είσπραξης των τελών στάθμευσης, όπως π.χ. με ξυστή κάρτα, ή μέσω συσκευών πληρωμής ή με ατομικά παρκόμετρα ή και επιμέρους συνδυασμούς.

Για τη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Κερκυραίων του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, μετά τη χωροθέτηση θέσεων με πληρωμή, προτείνονται δύο συστήματα τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά, χωρίς να αποκλείει το ένα την χρήση του άλλου, προσφέροντας στο χρήστη εναλλακτικές επιλογές τρόπου πληρωμής.

Α. Πληρωμή του Τέλους Στάθμευσης με ηλεκτρονικό παρκόμετρο (PAY & DISPLAY) εξυπηρέτησης πολλών θέσεων

Τα ηλεκτρονικά παρκόμετρα νέας γενιάς (**Σχήμα 5.12**) λειτουργούν με μπαταρίες και είναι εφοδιασμένα με επιφάνεια φωτοβολταϊκών μετατροπέων για την ανανέωση της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνουν και δεν υπάρχει η ανάγκη σύνδεση τους με το δίκτυο παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Επίσης έχουν τη δυνατότητα για ασύρματη επικοινωνία με το κέντρο διαχείρισης του συστήματος, με τερματικά τραπεζών, με την αστυνομία, κλπ και για συναλλαγές μέσω πιστωτικών καρτών. Εγκαθίστανται στο πεζοδρόμιο, περίπου στη μέση του χώρου στάθμευσης (σε ευθυγραμμία) τον οποίο ελέγχουν, ή σε γωνία (διασταύρωση) αν ελέγχουν θέσεις σε δύο τεμνόμενες οδούς. Ελέγχουν κατά μέσο όρο είκοσι γραμμικές θέσεις στάθμευσης, οι οποίες βρίσκονται σε οπτική επαφή και πολύ περισσότερες όταν πρόκειται για χώρους στάθμευσης.

Από τα παρκόμετρα, οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν χρόνο στάθμευσης σύμφωνα με καθορισμένο τιμολόγιο, (το οποίο αναγράφεται στην οθόνη του). Ο χρήστης, πληκτρολογεί με τη βοήθεια οδηγιών μέσω της οθόνης του μηχανήματος, τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος του και τον αριθμό της θέσης στάθμευσης (αν προβλέπεται) ή και τον κωδικό πλευράς Ο.Τ., που θα αναγράφεται στις πινακίδες που σημαίνουν τους χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης. Οι εναλλακτικά διατιθέμενοι τρόποι πληρωμής είναι με κέρματα, χαρτονομίσματα, προπληρωμένη χρεωστική κάρτα και πιστωτική κάρτα, καθώς και με πιο σύγχρονες τεχνολογίες, όπως με κάρτες και κινητά τηλέφωνα. Το παρκόμετρο εκδίδει εισιτήριο στάθμευσης, το οποίο ο χρήστης τοποθετεί σε εμφανές σημείο στο αυτοκίνητό του. Σε περίπτωση που έχουν επιβληθεί χρονικοί περιορισμοί, το παρκόμετρο εκδίδει εισιτήριο για τον μέγιστο

επιτρεπόμενο χρόνο, ενώ ανάλογα με τους κανόνες λειτουργίας, δεν επανεκδίδει εισιτήριο για τον ίδιο αριθμό κυκλοφορίας, εντός καθορισμένης χρονικής περιόδου (π.χ. για μία ή και περισσότερες ώρες). Τέλος υπάρχει η δυνατότητα κλιμακούμενων τελών στάθμευσης ανάλογα με τη διάρκεια ή και ειδικών τιμολογίων (ημερήσια χρέωση, κάρτες επιδοτούμενες από εμπορικά καταστήματα, κλπ), ανάλογα με την πολιτική που υιοθετεί κάθε φορά ο διαχειριστής του συστήματος.

Τα παρκόμετρα νέας γενιάς συνοδεύονται από λογισμικό, το οποίο διαχειρίζεται τα δεδομένα που εισάγει ο χρήστης και τα μεταβιβάζει ασύρματα στο κεντρικό σύστημα, το οποίο ενημερώνεται για την έναρξη και λήξη της στάθμευσης, καθώς και για τον αριθμό θέσης που έχει σταθμεύσει, στην περίπτωση που αυτό απαιτείται να δηλωθεί. Επιπλέον ενημερώνουν το κέντρο για την κατάσταση τους, για την πιθανή έλλειψη αναλωσίμων (χαρτί, μελάνι κλπ), δίνουν τη δυνατότητα για άμεση παρακολούθηση από το κέντρο των οικονομικών στοιχείων και των στατιστικών στοιχείων σχετικά με τις σταθμεύσεις, ενώ οι λειτουργίες τους προγραμματίζονται μέσω του κέντρου διαχείρισης (καθορισμός και κλιμάκωση τελών στάθμευσης, χρόνος λειτουργίας του συστήματος, κλπ).

Σχήμα 5.12 Παρκόμετρο Pay & Display



Β. Πληρωμή του Τέλους Στάθμευσης με κινητό Τηλέφωνο

Για την πληρωμή του τέλους στάθμευσης μέσω κινητού τηλεφώνου, ο χρήστης θα πρέπει να εγκαταστήσει στο κινητό ή το tablet, την κατάλληλη εφαρμογή που θα ετοιμάσει και θα διαθέσει στο διαδίκτυο ο Διαχειριστής του συστήματος. Την πρώτη φορά, ο χρήστης δημιουργεί προσωπικό λογαριασμό, στον οποίο καταχωρεί την κάρτα πληρωμής, ένα e-mail και ένα κωδικό πρόσβασης.

Ο χρήστης θα έχει τη δυνατότητα να αγοράσει χρόνο στάθμευσης, μέσω της πιστωτικής κάρτας, τον οποίο το σύστημα αποθηκεύει στον προσωπικό του λογαριασμό.

Για την έναρξη μιας στάθμευσης με τη χρήση κινητού τηλεφώνου ο οδηγός του οχήματος κάνει τις ακόλουθες ενέργειες:

- Μόλις σταθμεύσει πληκτρολογεί τον κωδικό της θέσης στάθμευσης, από τη σχετική ένδειξη που θα υπάρχει σε εμφανές σημείο της θέσης.
- Καταχωρεί τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος,
- Δηλώνει τον χρόνο που θα σταθμεύσει και το σύστημα ελέγχει αν υπάρχει διαθέσιμο ποσό ή θα πρέπει ο χρήστης να αγοράσει περισσότερο χρόνο.

Το σύστημα έχει τη δυνατότητα προειδοποίησης του χρήστη ότι ο μέγιστος επιτρεπόμενος χρόνος στάθμευσης πλησιάζει στο τέλος του, δίδοντάς του την ευκαιρία να αποχωρήσει έγκαιρα. Επίσης δίνεται η δυνατότητα επέκτασης του χρόνου στάθμευσης, μέχρι το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο. Το σύστημα δεν θα επιτρέπει να σταθμεύσει ο οδηγός εντός της ίδιας ζώνης, την ίδια ημέρα, εάν έχει εξαντλήσει τη μέγιστη διάρκεια επιτρεπόμενης στάθμευσης, αν δεν παρέλθει τουλάχιστον 1 ώρα, από την προηγούμενη ολοκληρωθείσα στάθμευση.

Επίσης το σύστημα θα έχει τη δυνατότητα προειδοποίησης του χρήστη, ότι το υπόλοιπο του λογαριασμού του πλησιάζει προς το τέλος του, έτσι ώστε να μπορεί να το ανανεώσει εγκαίρως.

Το σύστημα χρεώσεων επιτρέπει στον Δήμο να εφαρμόσει οποιαδήποτε πολιτική χρεώσεων επιθυμεί, όπως:

- μία ελάχιστη χρέωση του χρήστη κατά την έναρξη της στάθμευσης
- χρέωση ανά λεπτό ή όσο χρόνο επιθυμεί ο Δήμος
- κλιμακωτή χρέωση
- ημερήσια χρέωση
- δημιουργία προσφορών και εκπτώσεων

Επιπρόσθετα μπορεί να προγραμματιστεί άμεσα οποιαδήποτε αλλαγή στην πολιτική χρεώσεων.

5.5.4. Άδειες Στάθμευσης Κατοίκων

Οι κάτοικοι που διαμένουν στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης θα εφοδιασθούν, μετά από υποβολή των σχετικών δικαιολογητικών που θα ορίσει ο Δήμος, με ειδικό σήμα, το οποίο θα είναι αναρτημένο στα αυτοκίνητά τους και θα ισχύει για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, τουλάχιστον ενός έτους. Με το ειδικό αυτό σήμα οι δικαιούχοι θα μπορούν να σταθμεύουν **μόνο στις θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων.** Θα δημιουργηθεί βάση δεδομένων κατοίκων στο σύστημα διαχείρισης, ενώ θα πρέπει να προβλέπεται και η δυνατότητα υποβολής αίτησης ηλεκτρονικά. Ο αριθμός των οχημάτων ιδιοκτησίας του, για το οποίο ο κάθε κάτοικος θα έχει δικαίωμα να εφοδιασθεί με κάρτα, θα καθορισθεί με απόφαση του Δήμου.

Τα ειδικά σήματα των κατοίκων θα πρέπει να έχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- Το έτος που ισχύει το σήμα.
- Τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος.
- Τον αριθμό του σήματος που θα είναι μοναδικός, αλφαριθμητικός, τουλάχιστον εξαψήφιος και ο οποίος θα προσδιορίζεται με συγκεκριμένο αλγόριθμο. Ο συνδυασμός του αριθμού κυκλοφορίας με τον κωδικό σήματος, απομακρύνει τη δυνατότητα παραχάραξης σημάτων.

5.5.5. Σύστημα για την παρακολούθηση και ενημέρωση της κατάληψης των θέσεων στάθμευσης

Η παρακολούθηση της κατάληψης **των θέσεων στάθμευσης στην οδό** πραγματοποιείται με την τοποθέτηση **συσκευής ανίχνευσης** σε κάθε θέση. Με αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται κατά κύριο λόγο η αστυνόμευση του συστήματος, αφού δίνεται η δυνατότητα για στοχευμένη εποπτεία των θέσεων, για τις οποίες δεν υπάρχει ενημέρωση στο σύστημα ότι έχει καταβληθεί το τέλος στάθμευσης, μέσω των δεδομένων που μεταφέρονται από τα ηλεκτρονικά παρκόμετρα ή το κινητό τηλέφωνο ή υπάρχει ειδοποίηση ότι έχει λήξει ο πληρωμένος χρόνος στάθμευσης. Έτσι μπορεί να μειωθεί ο απαιτούμενος αριθμός των εποπτών (Δημοτικών Αστυνομικών) του συστήματος.

Ένα πρόσθετο πλεονέκτημα είναι ότι δίδει τη δυνατότητα στον διαχειριστή του συστήματος να έχει μία πλήρη εικόνα, σε πραγματικό χρόνο, των διαθέσιμων θέσεων καθώς και στατιστικά στοιχεία των χαρακτηριστικών των σταθμεύσεων (χρονική διάρκεια, εναλλαγή, συσσώρευση, βαθμός συμμόρφωσης στους κανόνες του συστήματος, βαθμός και είδος παραβατικότητας, κλπ).

Τέλος, ένα δυνητικό πλεονέκτημα είναι η ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, σε πραγματικό χρόνο, είτε μέσω ιστοσελίδας, είτε με πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS), είτε ακόμη και με SMS, μετά από ερώτημα του χρήστη.

5.5.6. Στάθμευση ΑμεΑ

Τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ) που το αυτοκίνητό τους φέρει το σχετικό ειδικό σήμα προτείνεται να μπορούν να σταθμεύουν σε όλες τις θέσεις (κατοίκων & επισκεπτών) δωρεάν.

Σχήμα 5.13 Ειδικό Σήμα Στάθμευσης για Θέσεις ΑμεΑ



5.5.7. Αστυνόμευση

Κύρια προϋπόθεση επιτυχίας ενός συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης είναι η συστηματική αστυνόμευση. Ως εκ τούτου μία **βασική προϋπόθεση για οποιαδήποτε εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης είναι η συστηματική αστυνόμευση.**

Οι δημοτικοί αστυνόμοι θα οργανωθούν σε ειδική ομάδα, θα εκπαιδευτούν και θα ετοιμασθεί πλήρες πρόγραμμα αστυνόμευσης και παρακολούθησης των αποτελεσμάτων. Η δύναμη της ομάδας λογικά θα μειώνεται με την πάροδο του χρόνου, καθώς η συχνότητα των παράνομων σταθμεύσεων θα μειώνεται.

Προτείνεται να χρησιμοποιηθούν σύγχρονες ηλεκτρονικές φορητές συσκευές επισήμανσης και καταγραφής των παράνομα σταθμευμένων αυτοκινήτων οι οποίες θα έχουν την δυνατότητα να επικοινωνούν ασύρματα με το κέντρο ελέγχου του συστήματος. Η χρήση τους θα διευκολύνει και θα επιταχύνει το έργο της δημοτικής αστυνομίας μηδενίζοντας σχεδόν και τις περιπτώσεις λαθών.

Το λογισμικό για τα PDA θα επικοινωνεί ασύρματα με τη βάση δεδομένων του συστήματος, θα διαθέτει ενσωματωμένο GPS και θα διασυνδέεται με έναν φορητό εκτυπωτή για την έκδοση προστίμων-κλήσεων, με τον οποίο θα επικοινωνεί ασύρματα, π.χ. μέσω τεχνολογίας Bluetooth. Ο δημοτικός αστυνομικός, διανύοντας το δρομολόγιό του, θα πρέπει να βλέπει στην οθόνη του PDA σε πραγματικό χρόνο ποιες θέσεις έχουν πληρώσει (όταν χωροθετηθούν οι αντίστοιχες θέσεις με πληρωμή), ποιες δεν έχουν πληρώσει και ποιες είναι εκείνες στις οποίες θα λήξει τυχόν περίοδος χάριτος για ελεύθερη στάθμευση. Ο ελεγκτής, σύμφωνα με τη βάση δεδομένων και σε περίπτωση που διαπιστώσει παράνομη χρήση του συστήματος εκτυπώνει κλήση, αφού πρώτα συμπληρώσει τα στοιχεία του παράνομου οχήματος. Για κάθε θέση στάθμευσης στην οποία δεν έχει πληρώσει ο οδηγός που την κατέλαβε θα πρέπει

να το σύστημα αυτόματα μετά τη λήξη του χρόνου χάριτος να αποστέλλει εντολή εργασίας στον ελεγκτή για να μεταβεί στην θέση αυτή αποκλειστικά.

Ο Δημοτικός Αστυνομικός θα:

- εκδίδει και εκτυπώνει βεβαιώσεις παραβάσεων για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης,
- εκδίδει και εκτυπώνει βεβαιώσεις παραβάσεων εντός και εκτός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης για όλες τις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

5.5.8. Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας - ITS - Ευφυείς Μεταφορές

Η ανάπτυξη κέντρων διαχείρισης του συστήματος μεταφορών ή, ακριβέστερα, ευφυών συστημάτων μεταφορών στην Ευρώπη, προδιαγράφεται από την αρχιτεκτονική FRAME[1]. Η αρχιτεκτονική αυτή μπορεί να υλοποιηθεί σταδιακά σύμφωνα με τις ειδικές ανάγκες και τις αρμοδιότητες κάθε φορέα. Η δημιουργία κέντρων τηλεματικής ήδη προωθείται σε πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις με εφαρμογές που περιλαμβάνουν κυρίως:

- Διαχείριση πρόσβασης πεζοδρομημένων ζωνών (στα κέντρα των πόλεων). Ιδιαίτερα σημαντικό για την τροφοδοσία, την πρόσβαση των κατοίκων σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού και γενικότερα για τον έλεγχο της εισόδου οχημάτων στους πεζοδρόμους σε 24ωρη βάση.
- Διαχείριση στόλου λεωφορείων.
- Διαχείριση σηματοδοτών και παροχή προτεραιότητας σε λεωφορεία και οχήματα εκτάκτου ανάγκης.
- Πληροφόρηση οδηγών για κενές θέσεις σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού, δημόσιας χρήσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη μείωση των διαδρομών για αναζήτηση θέσης.

Η δημιουργία ενός ενιαίου κέντρου για την παρακολούθηση και διαχείριση του συστήματος μεταφορών της πόλης θα πρέπει να τεθεί ως μεσοπρόθεσμος στόχος για τη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Κερκυραίων του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, με τη σταδιακή ενσωμάτωση διαφόρων εφαρμογών σε βάθος 10ετίας. Για την προώθηση της δημιουργίας του κέντρου αυτού θα απαιτηθεί η σύνταξη ειδικής μελέτης αρχιτεκτονικής του συστήματος και η στενή συνεργασία δημοσίων φορέων και ιδιωτικών εταιρειών (π.χ. εκμετάλλευσης σταθμών αυτοκινήτων).

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη του συστήματος ελέγχου πεζοδρομημένων περιοχών.

Έλεγχος πεζοδρόμων και πεζοδρομημένων περιοχών

Η διαχείριση της πρόσβασης σε πεζοδρομημένα κέντρα πόλεων είναι νευραλγικής σημασίας για την τήρηση των κανόνων λειτουργίας τους, με παράλληλη ικανοποίηση καθημερινών αναγκών, όπως είναι η τροφοδοσία καταστημάτων, η πρόσβαση

[1] Βλ. www.frame-online.net

κατοίκων ή και επισκεπτών σε χώρους στάθμευσης, η ανεμπόδιστη πρόσβαση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης, η μεταφορά ΑΜΚ, κ.α. Για τον λόγο αυτό έχουν εφαρμοστεί στα κέντρα πολλών Ευρωπαϊκών πόλεων συστήματα ελέγχου και τηλεεπίβλεψης των προσβάσεων των περιοχών αυτών, διασφαλίζοντας την άρτια λειτουργία τους, μέσα από τον συγκερασμό αντικρουόμενων απαιτήσεων.

Με δεδομένες τις προτάσεις της παρούσας μελέτης που θα έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων, προτείνεται η εγκατάσταση ενός σύγχρονου συστήματος ελέγχου πρόσβασης που θα:

- Απαγορεύει τη γενική κυκλοφορία εντός της ελεγχόμενης ζώνης.
- Δίνει δικαίωμα πρόσβασης χρηστών που θα διαθέτουν ειδική κάρτα διέλευσης διαρκείας ή περιορισμένης διάρκειας, αλλά και διέλευσης και στάθμευσης.
- Επιτρέπει ελεύθερη και χωρίς καθυστερήσεις πρόσβαση των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης.
- Επιτρέπει τροφοδοσία των καταστημάτων σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο ή ημέρες.
- Επιτρέπει πρόσβαση οχημάτων σε ειδικές περιπτώσεις (π.χ. ταξί, φορτηγό για μετακόμιση, τροφοδοσία πετρελαίου, κλπ).

Ως προς τα τεχνικά του χαρακτηριστικά μέσω του συστήματος:

- Θα ανοίγουν αυτόματα βυθιζόμενα κολονάκια (ή μπάρες) κατά τις ώρες τροφοδοσίας των καταστημάτων ή τις ώρες αποκομιδής απορριμμάτων ή σε περίπτωση βλάβης του συστήματος ή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- Θα ανοίγουν όλες ή ορισμένες μπάρες με ειδική εντολή από το κέντρο ελέγχου.
- Θα ανοίγουν μπάρες με χρήση μαγνητικών καρτών ή μέσω αναγνώρισης της πινακίδας κυκλοφορίας του οχήματος, από χρήστες που έχουν δικαίωμα πρόσβασης.
- Θα λειτουργεί με τηλεδιαχείριση, τηλεεπίβλεψη με ενδοεπικοινωνία και πλήρη δυνατότητα παρέμβασης από απόσταση.

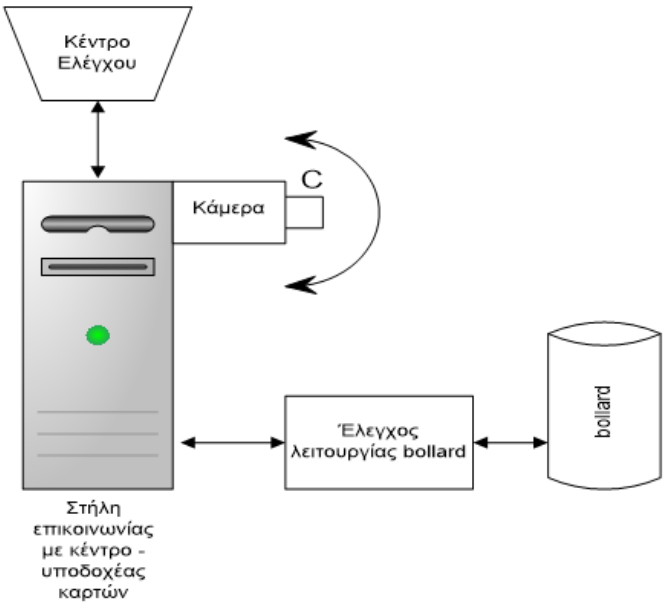
Η αρχιτεκτονική του συστήματος είναι απλή και αποτελείται από:

- Βυθιζόμενα κολωνάκια (ή αυτοκινούμενες μπάρες) τοποθετημένα σε κάθε πρόσβαση.
- Κέντρο Ελέγχου που θεωρείται ότι θα λειτουργεί σε 24ωρη βάση.
- Εξοπλισμό τηλεπαρακολούθησης, ενδοεπικοινωνίας.
- Τερματικά ελέγχου προσβάσεων (όπου μπορεί να ενσωματώνεται ο εξοπλισμός ενδοεπικοινωνίας και παρακολούθησης).

Όπως φαίνεται από το σχήμα που ακολουθεί το σύστημα αποτελείται απλά από μία στήλη στην οποία ενσωματώνεται εξοπλισμός ελέγχου καρτών και ενδοεπικοινωνίας, η οποία τοποθετείται σε κάθε σημείο πρόσβασης της κεντρικής περιοχής. Μέσω της στήλης ελέγχεται το βυθιζόμενο κολωνάκι (bollard) ή η μπάρα στο συγκεκριμένο

σημείο, από το κέντρο ελέγχου. Η λειτουργία του συστήματος μοιάζει σε πολλά σημεία με το σύστημα εισόδου – εξόδου σε σταθμούς αυτοκινήτων.

Σχήμα 5.14 Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης



5.5.9. Ημέρες και Ώρες Λειτουργίας του Συστήματος

Το ωράριο λειτουργίας του συστήματος θα καθορισθεί στο πλαίσιο της ειδικής μελέτης ελεγχόμενης στάθμευσης. Συνήθως τα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης στις ελληνικές πόλεις λειτουργούν για μεν τις θέσεις επισκεπτών κατά τις εργάσιμες ημέρες από 08:00 ή 09:00 έως 20:00 ή 21:00 (σε ορισμένες περιπτώσεις με διακοπή λειτουργίας τις μεσημβρινές ώρες) και τα Σάββατα από 08:00 ή 09:00 έως 15:00 ή 16:00, για δε τις θέσεις κατοίκων ισχύουν σε 24ωρη βάση για όλες τις ημέρες.

5.5.10. Ηλεκτροκίνηση

Πλέον, σύμφωνα με το νόμο 4710/2020-06-2 και με γνώμονα την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, όλοι οι Δήμοι είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Ως σημείο επαναφόρτισης ορίζεται κάθε διεπαφή ικανή να φορτίσει τουλάχιστον ένα Η/Ο κάθε φορά ή να αντικαταστήσει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά. Σύμφωνα με το άρθρο 16 του νόμου, περί «Χωροθέτησης σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από Ο.Τ.Α.», από την έναρξη ισχύος του νόμου και έως την 31/3/2021, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του ιδίως, τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και την υφιστάμενη ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών και μπορεί να ενταχθεί

ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ, καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

1. Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά μήκος των διοικητικών τους ορίων, στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίους (1.000) κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε:
   - υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
   - υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
   - υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές,
   - νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο,
2. Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε τερματικούς σταθμούς και επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος και συγχρόνως να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης για την ομαλή λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.
3. Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.
4. Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση Η/Ο τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για το δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Στις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται και η στάθμευση και η επαναφόρτιση Η/Ο που δεν εξυπηρετούν ανάγκες τροφοδοσίας μετά από τη λήξη του ωραρίου τροφοδοσίας και έως την επόμενη έναρξη. Σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης – επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα τροφοδοσίας, τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα.

5. Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ. Σύμφωνα με το άρθρο 18, για τη χωροθέτηση ειδικών θέσεων ισχύουν τα εξής:

   - Στις έδρες - διοικητικές μονάδες, όπου κυκλοφορούν αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO2/χλμ., δύνανται να καθορίζονται χώροι στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) με τις απαιτούμενες υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο για χρήση αποκλειστικά από αυτά, απαγορευμένης της χρησιμοποίησής τους από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας.

   - Στους χώρους στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ οχημάτων που προορίζονται για μικτή χρήση, ήτοι χρησιμοποιούνται και από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας, τα αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO2/χλμ. παίρνουν θέση σύμφωνα με τη σειρά προσέλευσής τους. Για την φόρτιση των ανωτέρω οχημάτων, στους χώρους αυτούς καθορίζεται υποχρεωτικά τουλάχιστον μία (1) θέση αποκλειστικής χρήσης από αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO2/χλμ., με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο για κάθε πέντε (5) θέσεις Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων και στο τέλος των συνολικών θέσεων, η οποία οριοθετείται με κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση. Εφόσον στους εν λόγω χώρους στάθμευσης υπάρχουν λιγότερες των πέντε (5) θέσεων, η χωροθέτηση γίνεται με κριτήριο την εν γένει χωρητικότητά τους.

     Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα απαγορεύεται να φορτίζονται Η/Ο, εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ.

6. Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ. Σύμφωνα με το άρθρο 19, για τη χωροθέτηση ειδικών θέσεων ισχύουν τα εξής:

   - Σε ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) κατ' ελάχιστον επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων για άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για ΑμεΑ. Οι συγκεκριμένες θέσεις φέρουν ειδική σήμανση, σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57).

   - Σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων, το ανωτέρω ελάχιστο ποσοστό θέσεων για Η/Ο ΑμεΑ, ορίζεται σε ένα τοις εκατό (1%) επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.

   - Για τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για οχήματα ΑμεΑ του παρόντος, εφαρμόζεται η υπ' αρ. 42863/ 438/2019 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Τουρισμού (Β΄ 2040).

Για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αποκλειστικά για τις περ. β΄ και ε΄ της παρ. 1, οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του οριζόμενου χρονικού πλαισίου, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών στον κατά περίπτωση δήμο, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.

Για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που δεν εμπίπτουν σε Σ.Φ.Η.Ο. ή έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που εμπίπτουν σε αυτό, η εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο διενεργείται, σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην περ. β΄ της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82). Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί ή εγκαθίστανται έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. της παρ. 1, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται σε αυτό.

Στην περίπτωση της Δημοτικής Ενότητας (Δ.Ε.) Κερκυραίων του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, απαιτείται η χωροθέτηση τουλάχιστον 40 **σημείων επαναφόρτισης**, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Ενδεικτικά, προτείνεται μέρος των θέσεων επισκεπτών του Σχεδίου Στάθμευσης, που έχει παρουσιαστεί σε προηγούμενη ενότητα, να διαθέτει συσκευές ταχείας φόρτισης, ενώ οι υπόλοιποι απαιτούμενοι σταθμοί φόρτισης Ι.Χ., προτείνεται να χωροθετηθούν σε επίκαιρα σημεία σε όλη την έκταση του Δήμου. Για την ακριβή χωροθέτηση των σχετικών θέσεων εντός της μελετώμενης Δ.Ε., εκπονείται στον Δήμο Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.).

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

6.1. Γενικά

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

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

6.2. Σενάρια

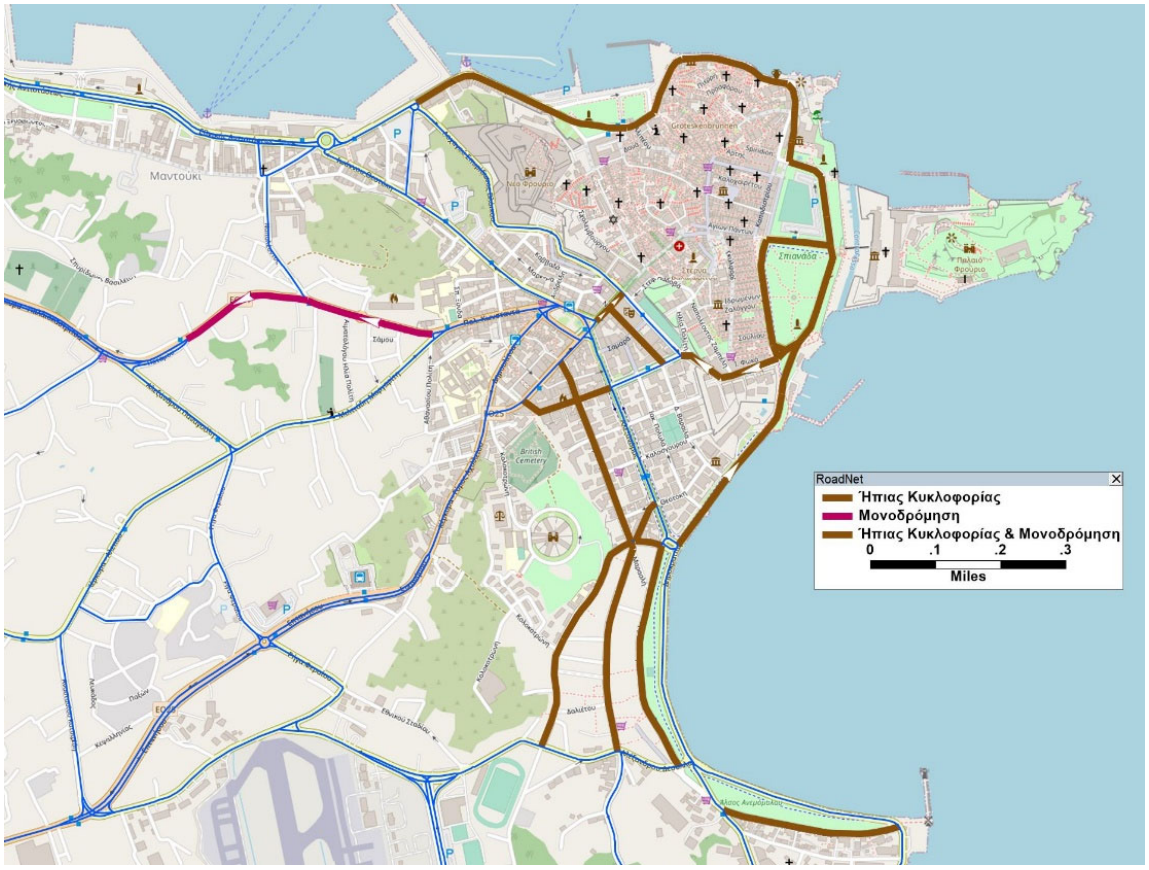
Το κυκλοφοριακό μοντέλο της Κεντρικής Κέρκυρας αξιοποιείται για την αξιολόγηση συνδυασμού κυκλοφοριακών μέτρων, τα οποία προβλέπονται στο υπό ανάπτυξη ΣΒΑΚ και τα οποία θα υλοποιηθούν σε χρονικό ορίζοντα 5 και 10 ετών. Τα εναλλακτικά μέτρα που εξετάζονται παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 6.1 Προτεινόμενα Μέτρα ΣΒΑΚ ανά χρονικό ορίζοντα

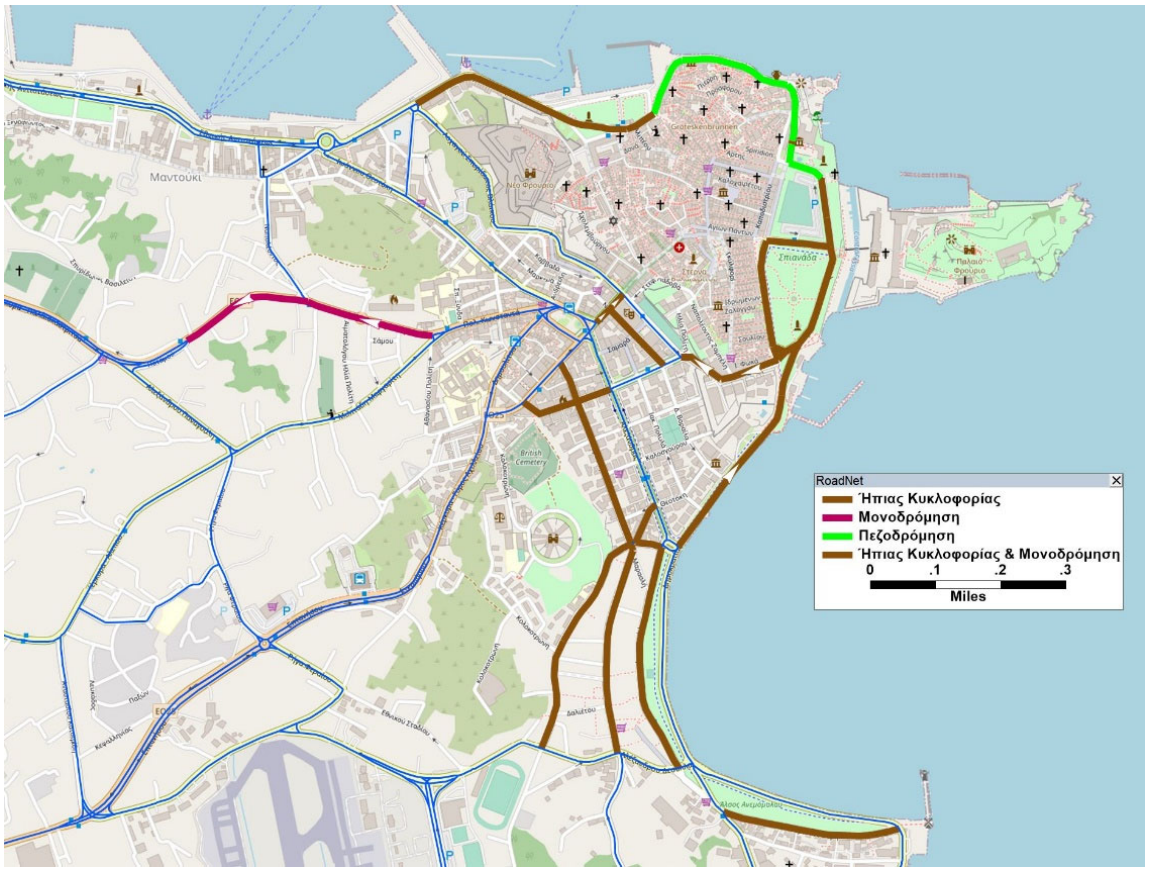
Χρονικός Ορίζοντας	Μέτρα
5 έτη	• Μονοδρόμηση των παρακάτω οδικών τμημάτων: o Ιουλίας Ανδρεάδη – Ε.Ο. Κέρκυρας – Παλιοκαστρίτσας, από Μιλτιάδου Μαργαρίτη έως Αλ. Παναγούλη, κατεύθυνση προς Παλαιοκαστρίτσα. o Λεωφόρος Δημοκρατίας, από Λ. Αλεξάνδρας έως Ακαδημίας, κατεύθυνση προς Άνω Πλατεία. o Ακαδημίας, από Ιόνιο Πανεπιστήμιο έως Ηλία Πολίτη, κατεύθυνση προς Λ. Αλεξάνδρας. o Γεωργίου Θεοτόκη, από Ιωάννου Θεοτόκη (πλατεία Σαρόκου) έως Σ. Δεσύλα. • Μετατροπή οδικών τμημάτων σε ήπιας κυκλοφορίας. Ενδεικτικά: o Λεωφόρος Δημοκρατίας, από Λ. Αλεξάνδρας έως Ακαδημίας, κατεύθυνση προς Σπιανάδα. o Β. Δουσμάνη (Σπιανάδα) o Καποδιστρίου (Σπιανάδα) o Αγωνιστών Πολυτεχνείου (Σπιανάδα) o Αρσενίου (Μουράγια) o Δονζελότ (Μουράγια) o Κ. Ζαβιτσάνου (παλαιός Λιμένας) o Ελ. Βενιζέλου (παλαιός Λιμένας) o Μαντζάρου o Μαρκορά o Ιονίου Ακαδημίας κ.α. • Εναλλακτικά πεζοδρόμηση οδικών τμημάτων (αντί ήπιας κυκλοφορίας). o Αγωνιστών Πολυτεχνείου (Σπιανάδα), από είσοδο δημοτικού χώρου στάθμευσης μέχρι την Αρσενίου o Αρσενίου (Μουράγια) o Δονζελότ (Μουράγια)
10 έτη	• Κατασκευή παράκαμψης πόλης Κέρκυρας από την Εθνική Οδό Κέρκυρας Παλαιοκαστρίτσας στην περιοχή «Σολάρι (βορειοδυτικά της διασταύρωση Κογεβίνα), μέχρι και τον αερολιμένα «Ιωάννης Καποδίστριας»

Οι παραπάνω παρεμβάσεις κωδικοποιούνται κατά περίπτωση στο μοντέλο δίκτυο και ομαδοποιούνται σε σενάρια, τα οποία παρουσιάζονται στη συνέχεια. Για την αξιολόγηση του κάθε σεναρίου εξάγονται δείκτες σε επίπεδο δικτύου για την ώρα αιχμής (μέσος χρόνος διαδρομής, μέση ταχύτητα, συνολικά οχηματοχιλιόμετρα, συνολικές οχηματοώρες κ.ά. Στα **Σχήματα 6.1-6.3** φαίνονται τα αντίστοιχα μοντέλα – δίκτυα για τα έτη στόχους 5 και 10 έτη – σε αυτά φαίνονται και οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του **Πίνακα 6.1**.

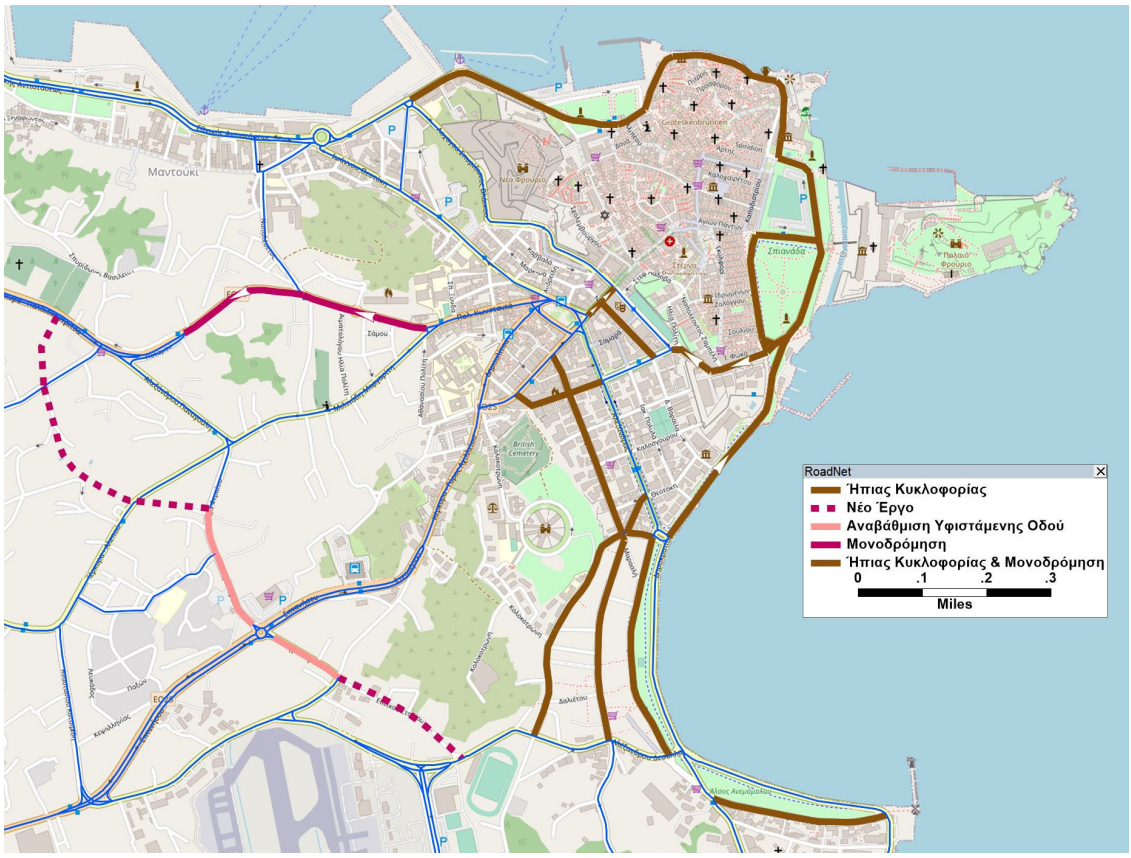
Σχήμα 6.1 Μοντέλο – δίκτυο με ήπιες παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 5 ετών



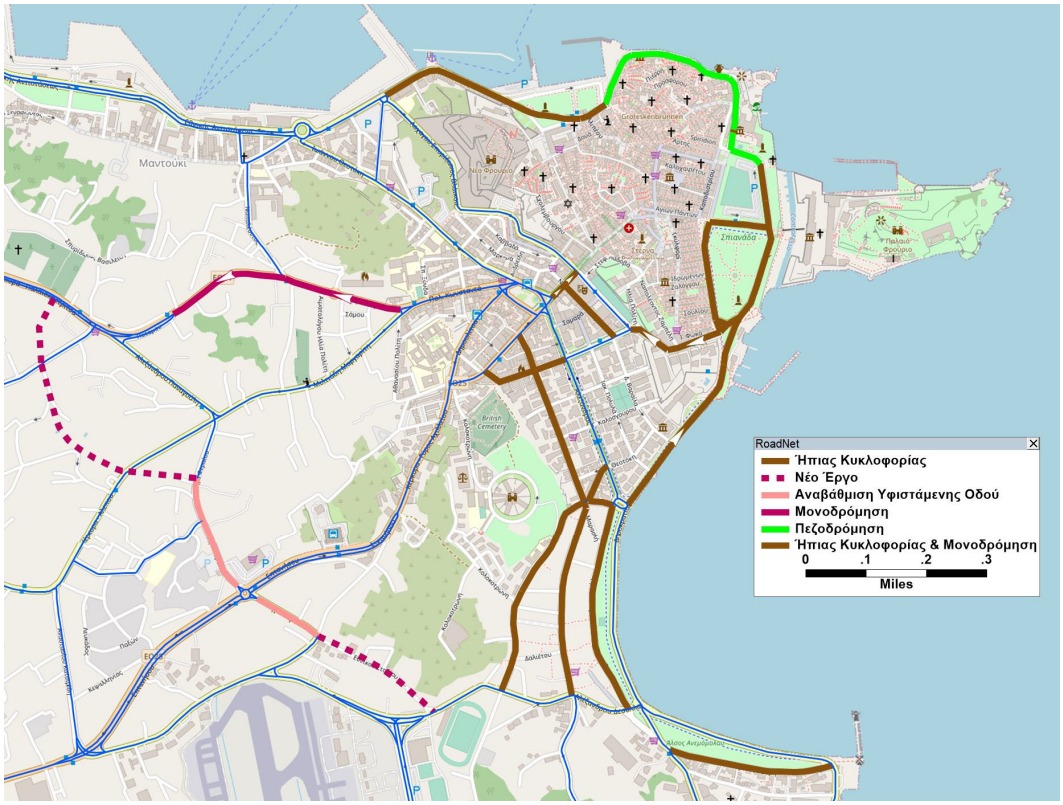
Σχήμα 6.2 Μοντέλο – δίκτυο με ριζοσπαστικές παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 5 ετών



Σχήμα 6.3 Μοντέλο – δίκτυο με ήπιες παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 10 ετών



Σχήμα 6.4 Μοντέλο – δίκτυο με ριζοσπαστικές παρεμβάσεις χρονικού ορίζοντα 10 ετών



Με βάση τα παραπάνω, διαμορφώνονται εναλλακτικά σενάρια, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τα εξής δεδομένα:

- Την πλήρη πεζοδρόμηση του οδικού τμήματος από το Μανδρακίνα έως και το Καφέ Γυαλί στα Μουράγια (οδοί Αγωνιστών Πολυτεχνείου, Αρσενίου και Δονζελότ) (ριζοσπαστική παρέμβαση) ή τη διατήρηση του οδικού τμήματος ως ήπιας κυκλοφορίας (ήπια παρέμβαση).
- Την αποτύπωση του συνόλου των μέτρων του ΣΒΑΚ στη ζήτηση για μηχανοκίνητες μετακινήσεις, υποθέτοντας μειώσεις 10% και 20% (5-ετία) και 20% και 30% (10-ετία) στη χρήση μηχανοκίνητων μέσων, λόγω της εφαρμογής των μέτρων του ΣΒΑΚ.

Παράλληλα σημειώνεται ότι με βάση τις πλέον πρόσφατες μακροοικονομικές εκτιμήσεις για Ελλάδα, οι εκτιμήσεις για την αύξηση εν γένει των αστικών μετακινήσεων στη χώρα (και κατ' αντιστοιχία στην Κέρκυρα εκτιμώνται σε 9% σε βάθος πενταετίας και σε 19% σε βάθος 20ετίας). Για τον υπολογισμό αυτό λαμβάνεται υπόψη μεσοσταθμική αύξηση του ΑΕΠ κατά 2.5% και ελαστικότητα ίση με 0.7. Ως εκ τούτου, τα προτεινόμενα σενάρια επιδιώκουν τουλάχιστο τη διατήρηση της σημερινής κατάστασης σε ό,τι αφορά στη μελλοντική ζήτηση για μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα (συντηρητικό σενάριο), ή τον περιορισμό τους (επιθυμητό σενάριο), ανεξάρτητα από την εκτιμώμενη εξωγενή αύξηση σε βάθος χρόνου.

Στον **Πίνακα 6.2** αποτυπώνονται τα σενάρια:

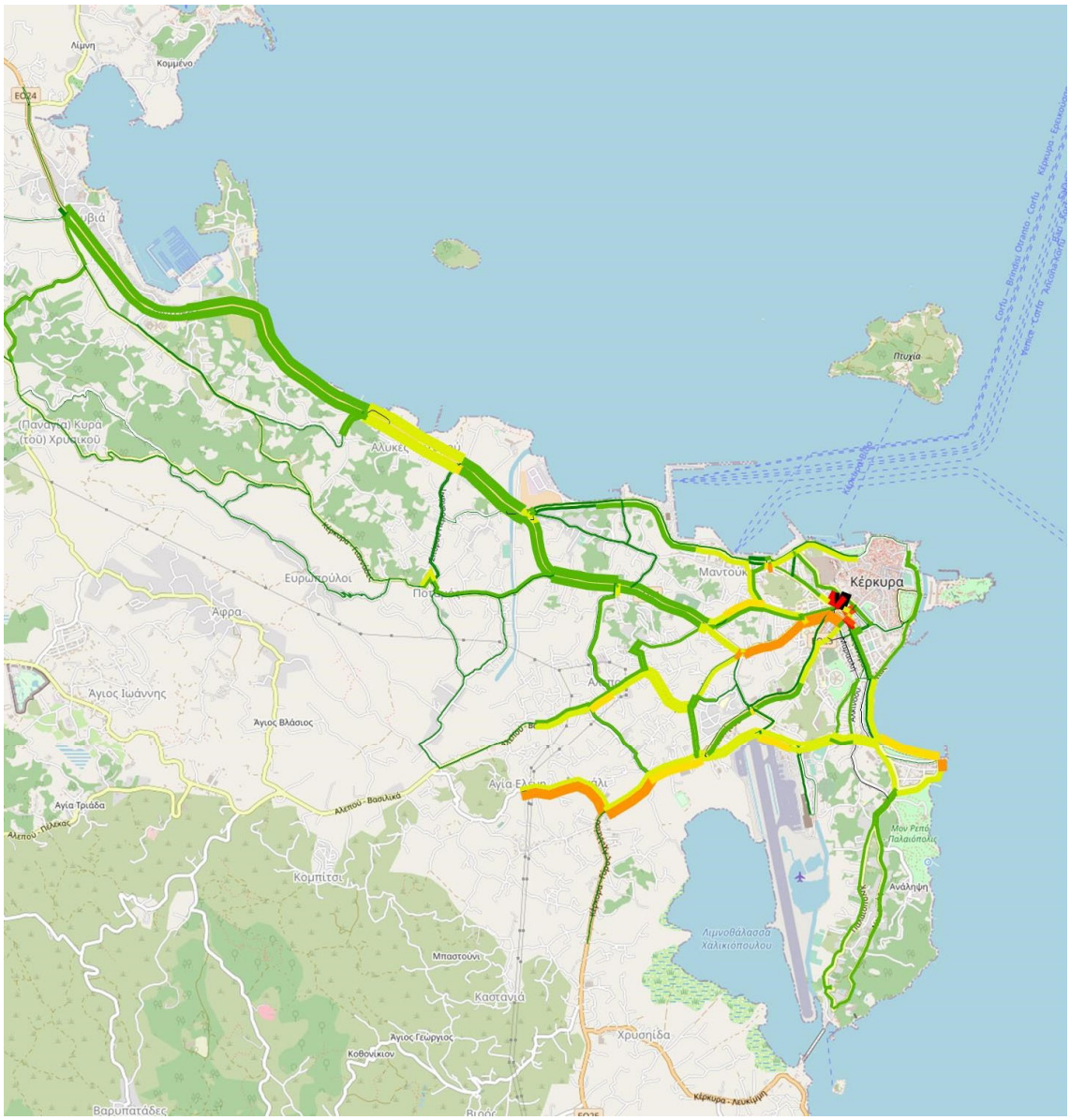
Πίνακας 6.2 Εξεταζόμενα σενάρια

Παρέμβαση	Ζήτηση	Έτος βάση	5 έτη	10 έτη
Υφιστάμενη Κατάσταση	Μεταβολή 10%	ΧΠ-0	ΧΠ-5	ΧΠ-10
Ήπια Παρέμβαση	Μείωση 10%	-	ΗΠ-5Α	ΗΠ-10Α
	Μείωση 20%	-	ΗΠ-5Β	ΗΠ-10Β
Ριζοσπαστική Παρέμβαση	Μείωση 20%	-	ΡΠ-5Α	ΡΠ-10Α
	Μείωση 30%	-	ΡΠ-5Β	ΡΠ-10Β

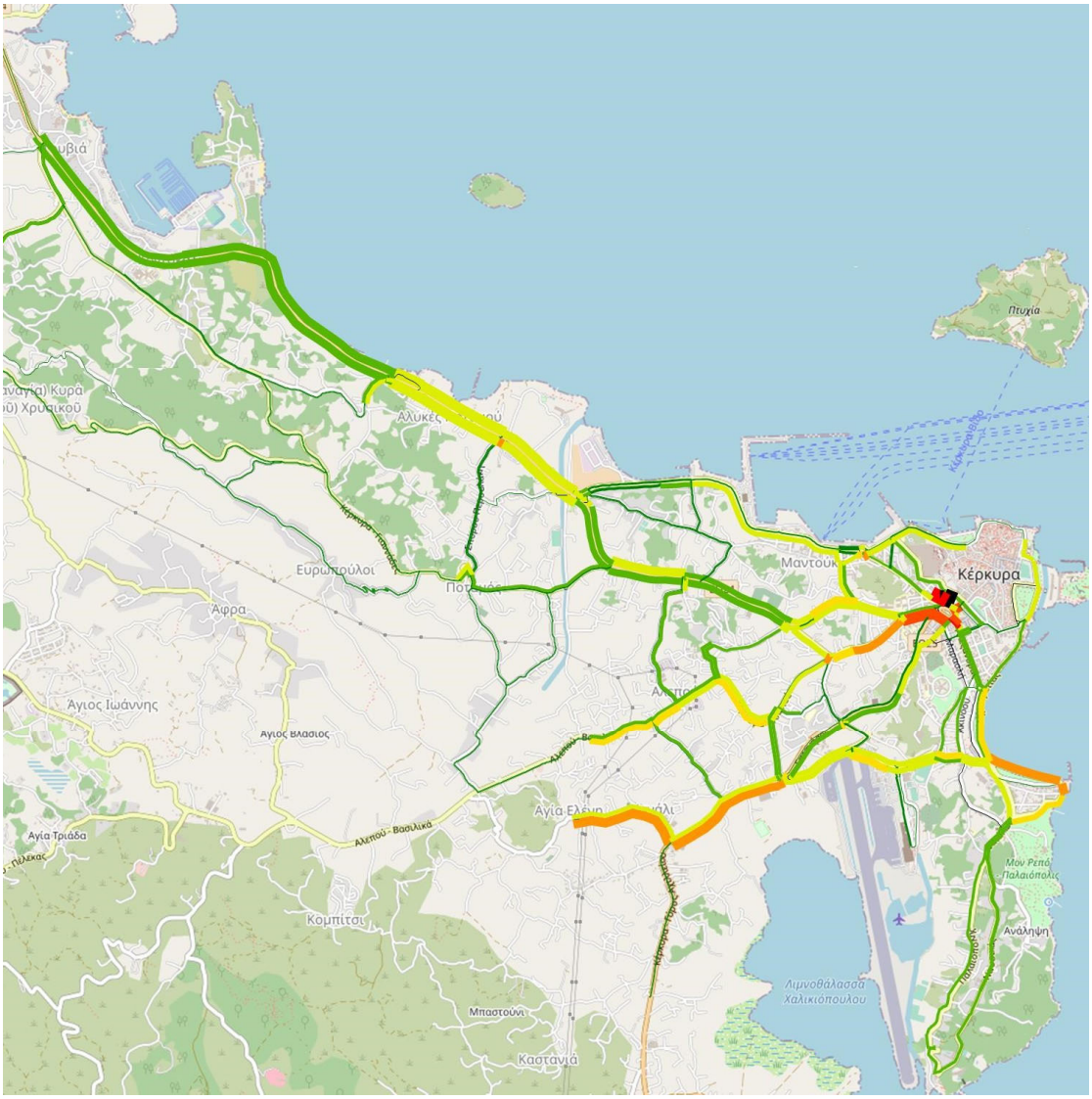
6.3. Αποτελέσματα

Στα **Σχήματα 6.5-6.15** παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της φόρτισης ώρας αιχμής για τα διαφορετικά σενάρια:

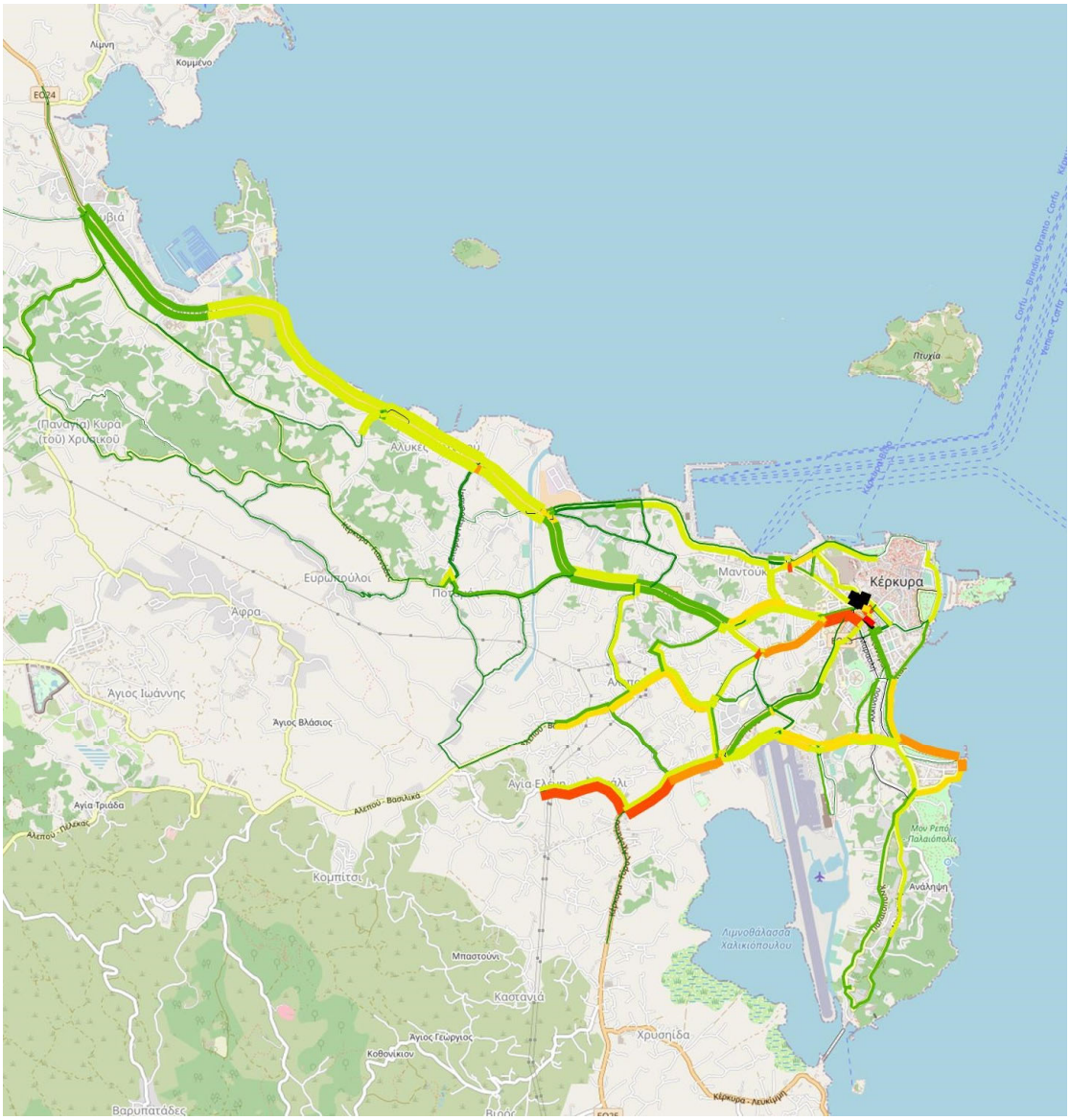
Σχήμα 6.5 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΧΠ-0



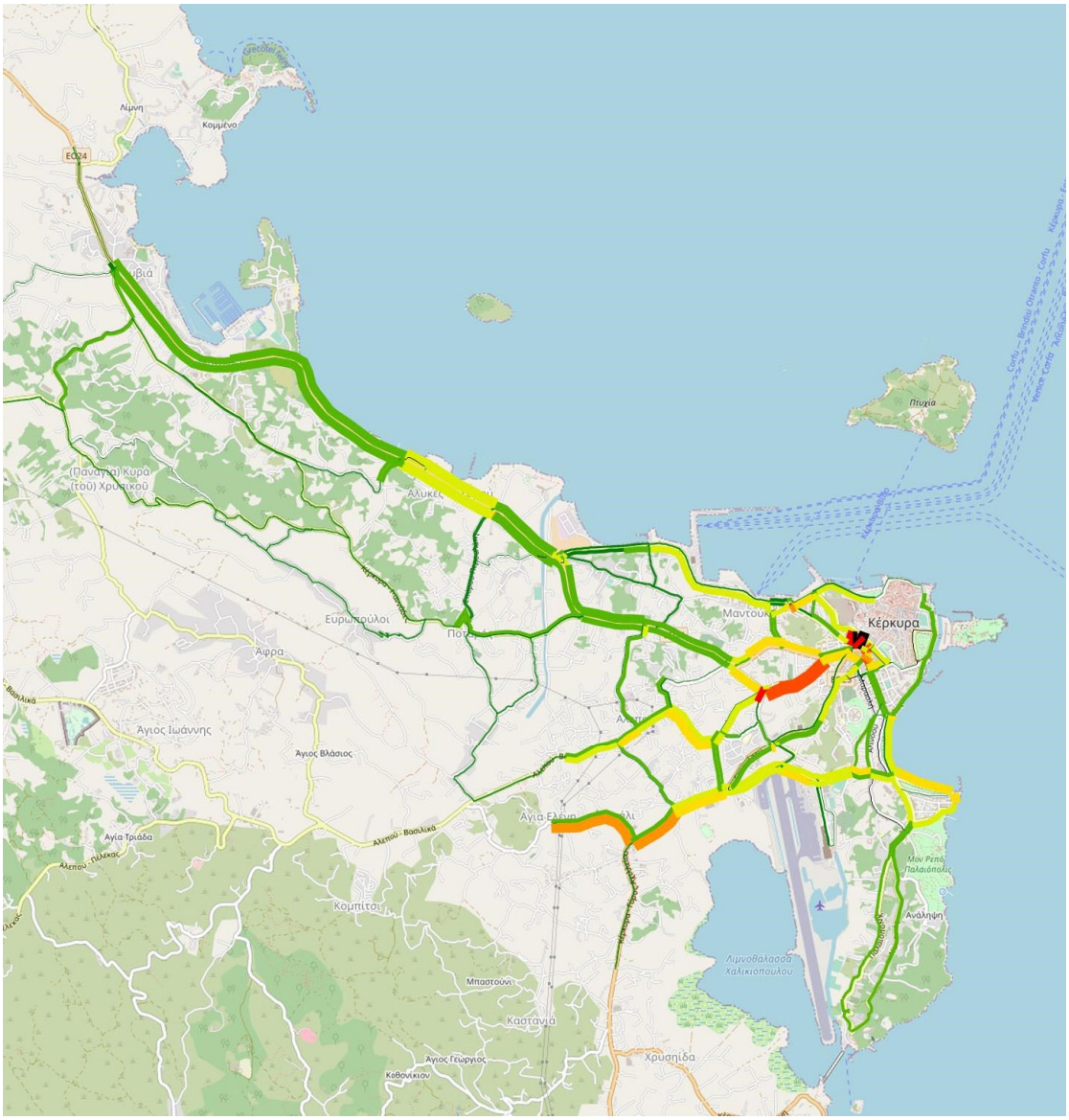
Σχήμα 6.6 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΧΠ-5



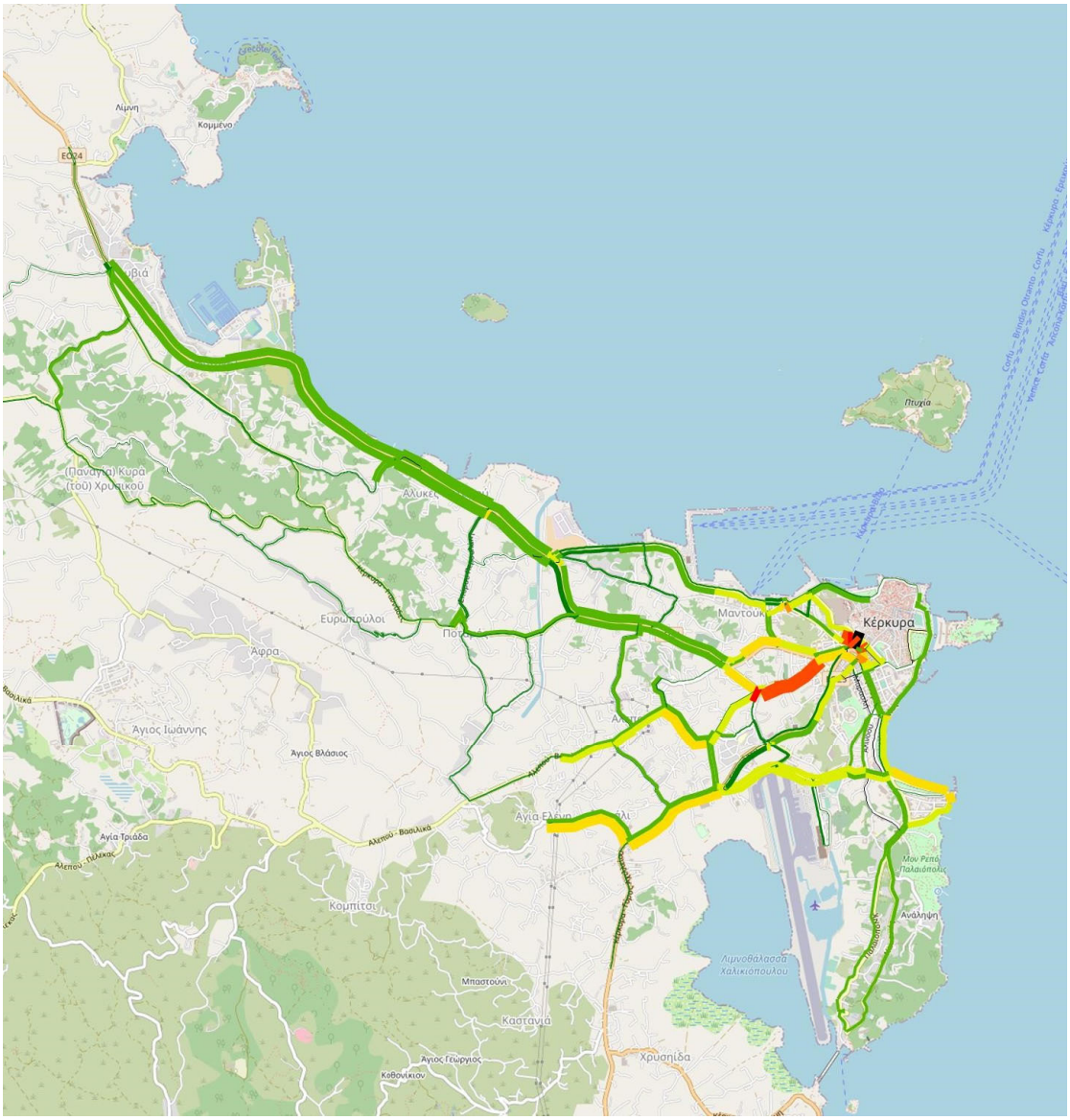
Σχήμα 6.7 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΧΠ-10



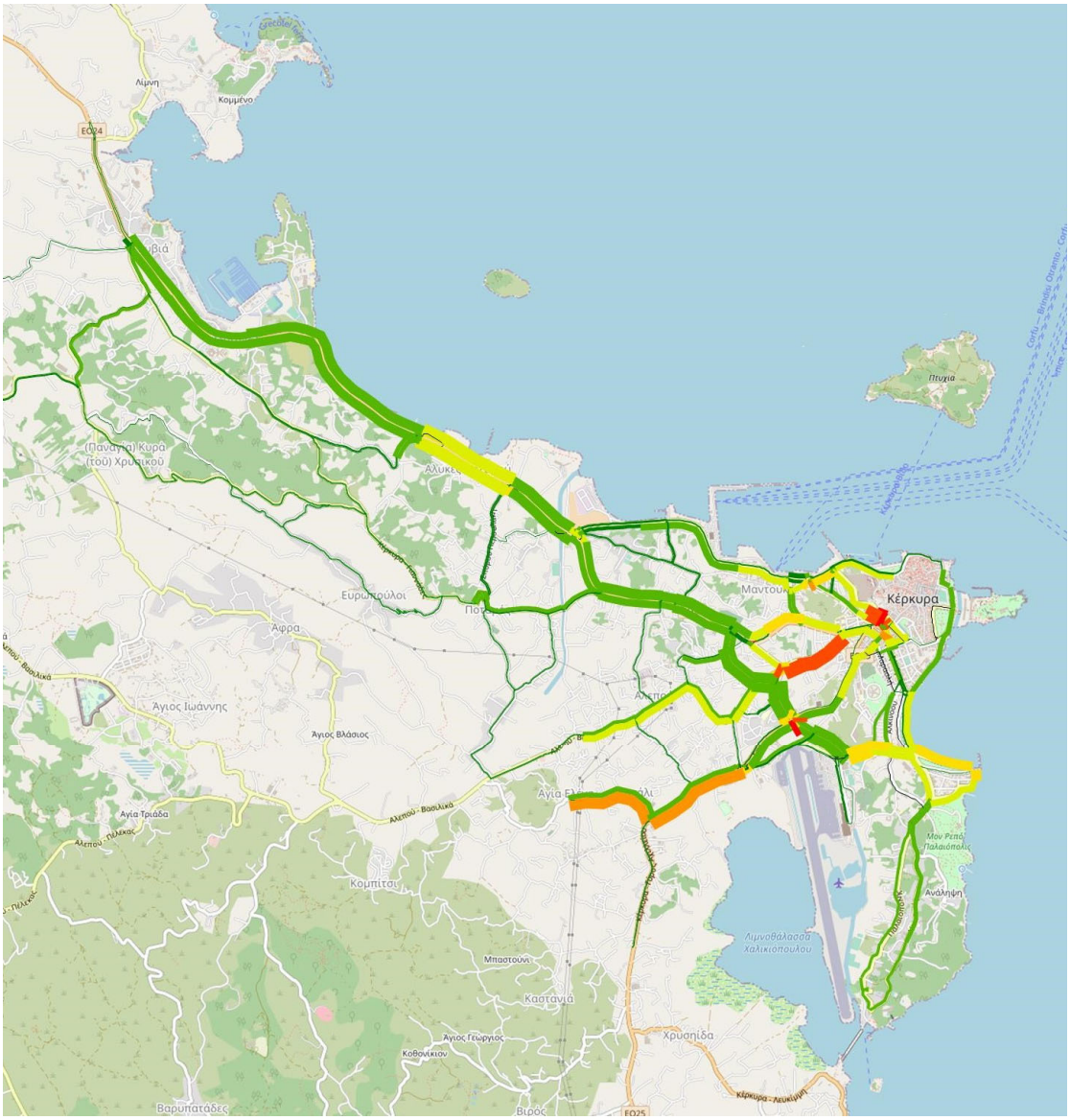
Σχήμα 6.8 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-5Α



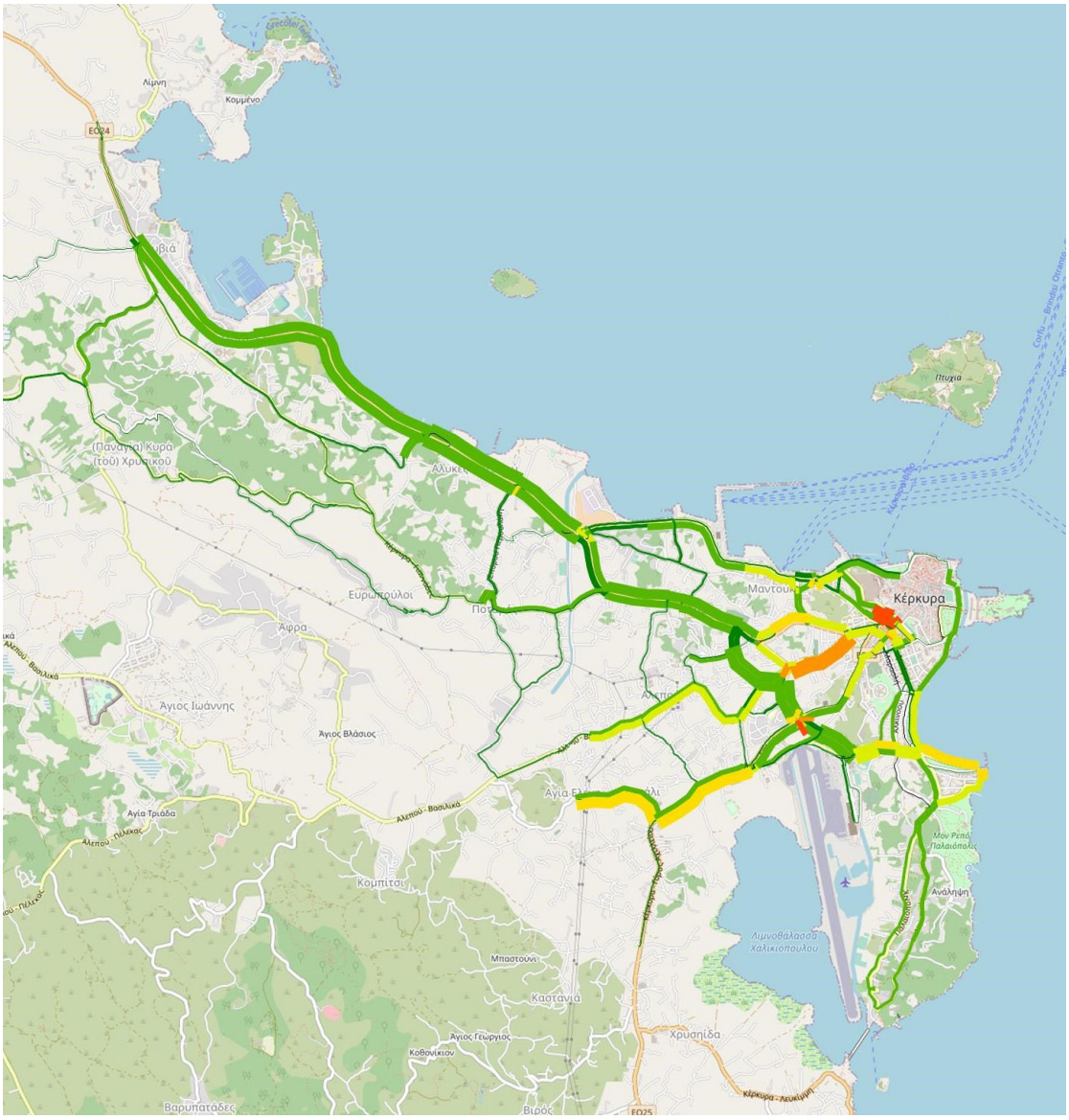
Σχήμα 6.9 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-5Β



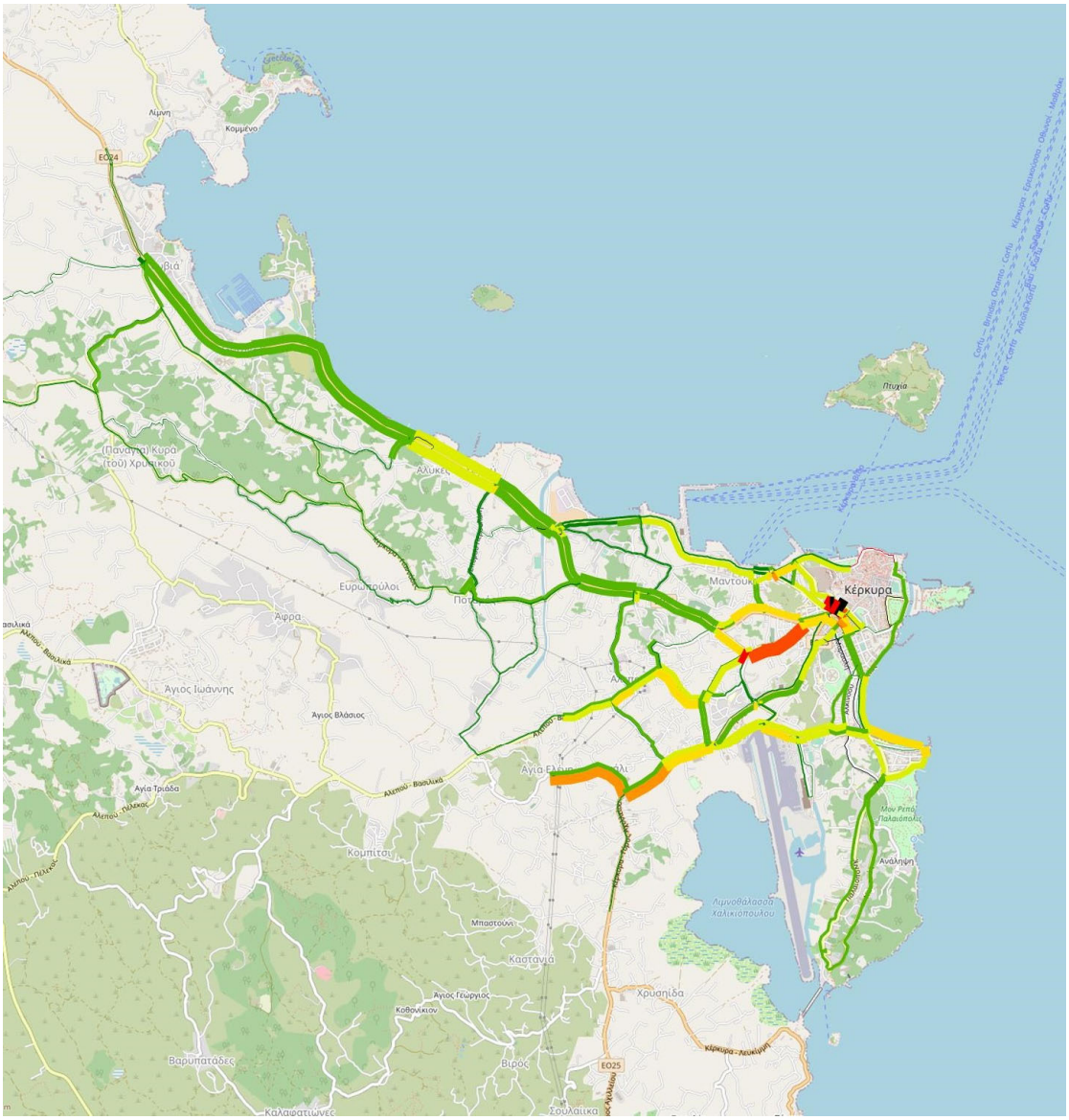
Σχήμα 6.10 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-10Α



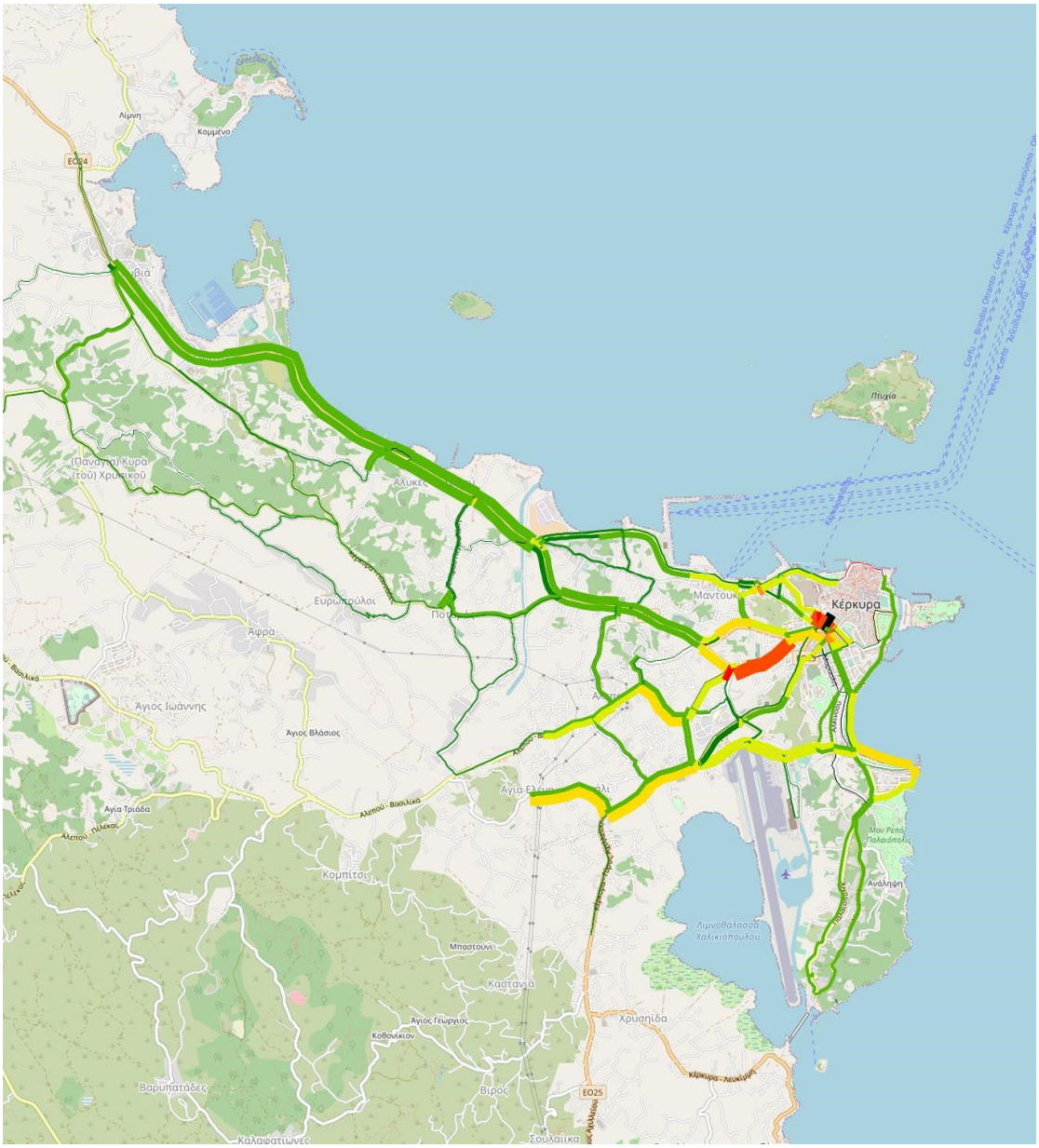
Σχήμα 6.11 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΗΠ-10Β



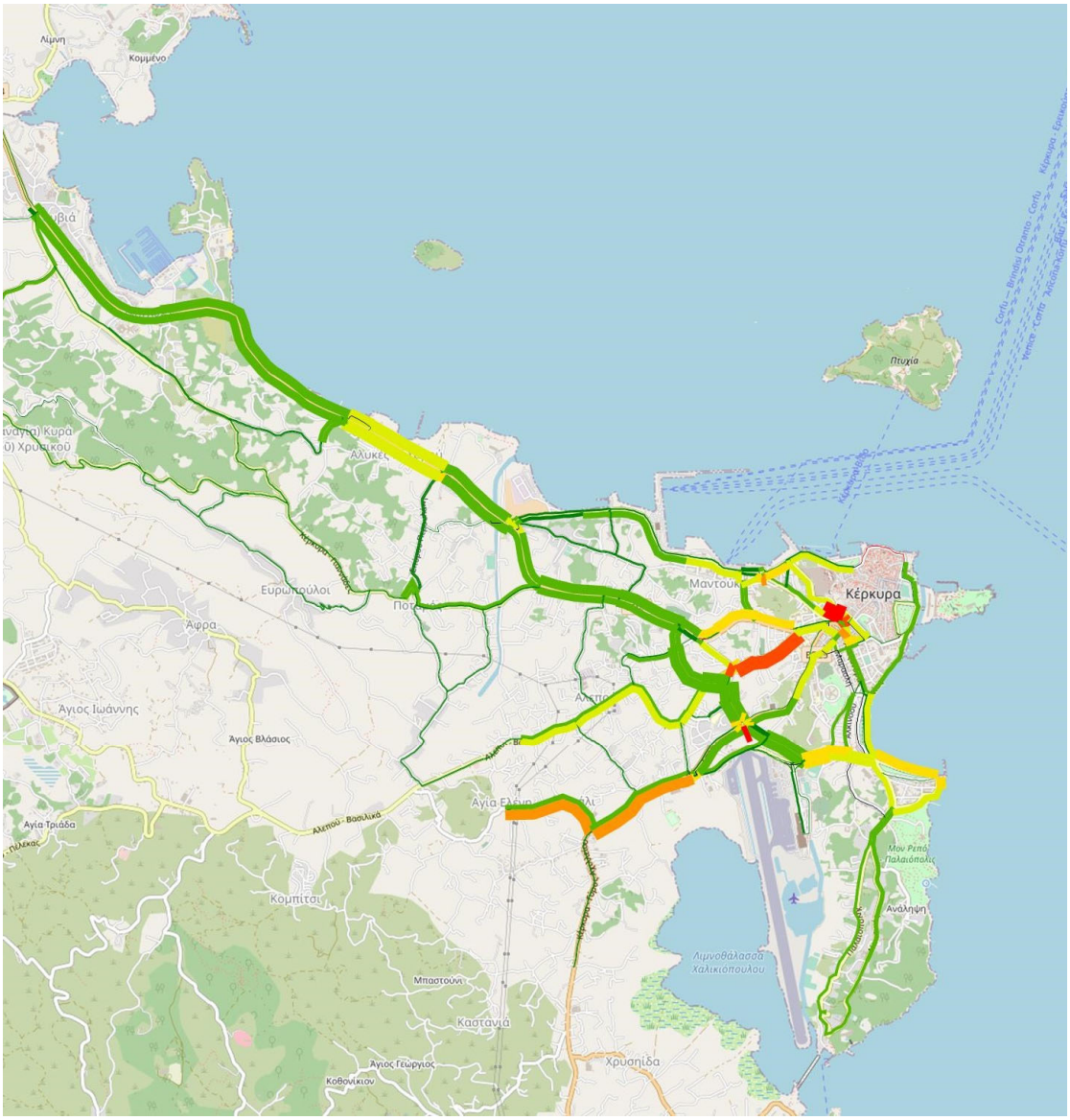
Σχήμα 6.12 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-5Α



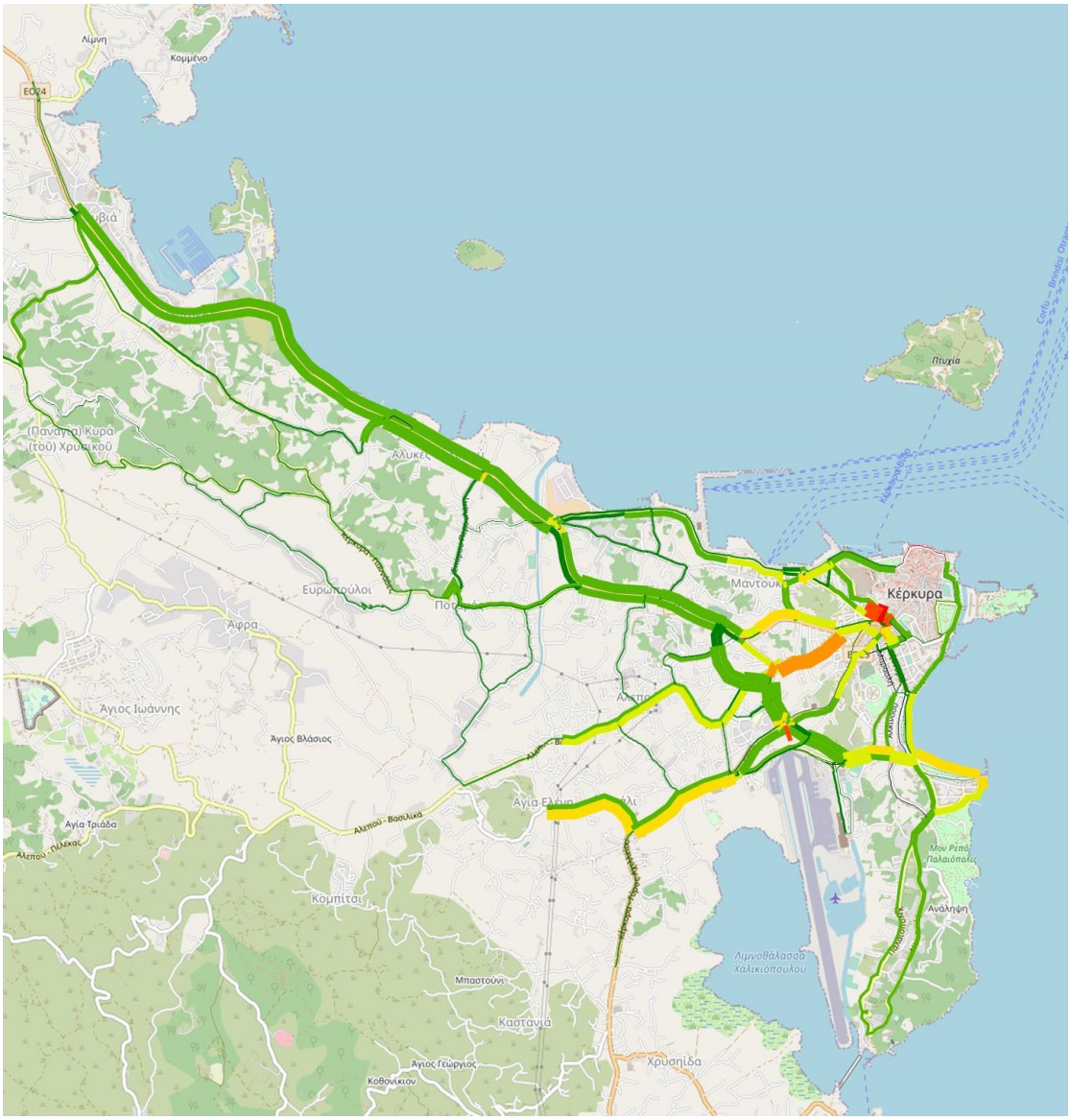
Σχήμα 6.13 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-5Β



Σχήμα 6.14 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-10Α



Σχήμα 6.15 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΡΠ-10Β



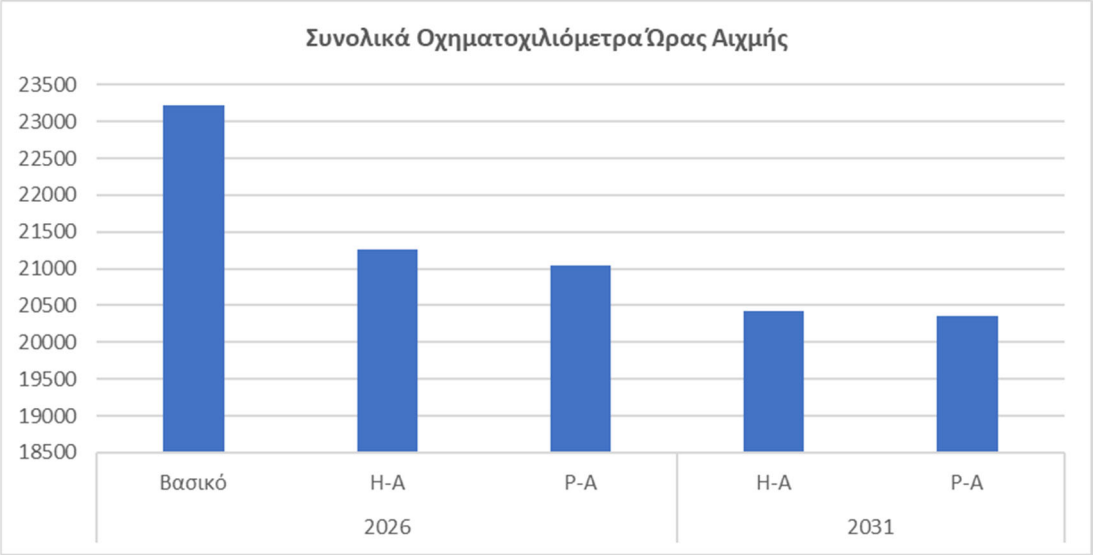
Στον **Πίνακα 6.3** συνοψίζονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης.

Πίνακας 6.3 Δείκτες Απόδοσης Σεναρίων

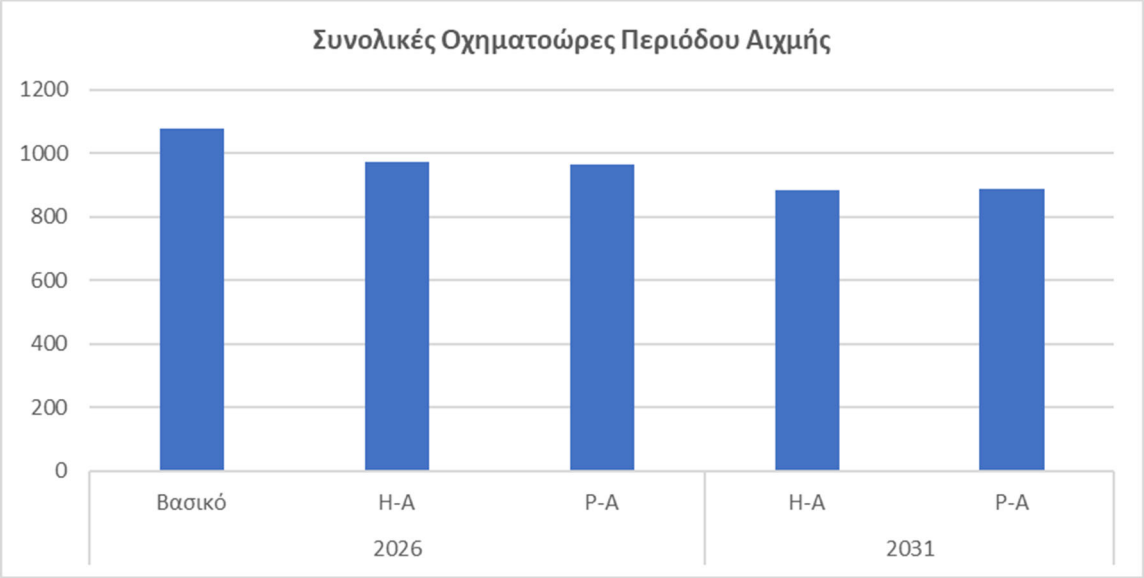
Δείκτης	2021	2026	2031	5 Έτη				10 Έτη			
				Η-Α	Η-Β	Ρ-Α	Ρ-Β	Η-Α	Η-Β	Ρ-Α	Ρ-Β
Συνολικός Φόρτος	35,603	38,789	42,498	36,755	32,380	36,435	32,287	38,010	33,308	38,829	33,984
Συνολικά Οχ-χλμ	21,310	23,215	25,331	21,256	18,922	21,052	18,723	20,421	17,863	20,353	17,795
Συνολικές Οχ-ώρες	973	1079	1208	972	848	966	842	885	762	887	763
Μέση Ταχύτητα	26.51	26.41	26.27	26.89	27.01	26.86	26.98	28.44	28.56	28.36	28.49

Στα **Σχήματα 6.16** και **6.17** συνοψίζονται τα οχηματοχιλιομετρα και οι οχηματοώρες σεναρίων με ήπια μείωση της ζήτησης για μηχανοκίνητη κυκλοφορία (Η-Α, Ρ-Α) σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Σχήμα 6.16 Συνολικά οχηματοχιλιόμετρα σεναρίων ΧΠ, ΗΠ-5Α, ΗΠ-10Α, ΡΠ-5Α, ΡΠ-10Α



Σχήμα 6.17 Συνολικές οχηματοώρες σεναρίων ΧΠ, ΗΠ-5Α, ΗΠ-10Α, ΡΠ-5Α, ΡΠ-10Α



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του **Πίνακα 6.3** και των διαφοροποιήσεων που φαίνονται στα **Σχήματα 6.16** και **6.17**, οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ σε χρονικό ορίζοντα 5 και 10 ετών, εφόσον υπάρξει μείωση της χρήσης ΙΧ, μπορούν να βελτιώσουν και την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης (ακόμη και αν αυτή η μείωση είναι συντηρητική και εξισορροπεί την όποια αύξηση της κινητικότητας σε 5 και 10 έτη αντίστοιχα). Επίσης, φαίνεται ότι το ριζοσπαστικό σενάριο της πλήρους πεζοδρόμησης του οδικού τμήματος στα Μουράγια (σενάρια ΡΠ), δεν φαίνεται να έχει ουσιαστική διαφορά σε ό,τι αφορά την αύξηση των αποστάσεων ή των χρόνων διαδρομής των οχημάτων, σε σχέση με το ήπιο, οπότε είναι αποδεκτό το να προωθηθεί η πεζοδρόμηση του εν λόγω τμήματος. Σε ό,τι αφορά δε στον ορίζοντα δεκαετίας, είναι σαφής η θετική επίπτωση της ένταξης

της παράκαμψης της πόλης, η οποία βελτιώνει ουσιαστικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο οδικό δίκτυο (ιδιαίτερα μειωμένες οχηματο-ώρες). Αυτό φαίνεται και από τους χάρτες φόρτων των 10 ετών, όπου η παράκαμψη της πόλης αναλαμβάνει σημαντικό φόρτο. Σημειώνεται ότι τα παραπάνω προϋποθέτουν ότι τα μέτρα του ΣΒΑΚ (κυκλοφοριακά και μη), επιτύχουν τη μείωση («εξάτμιση») της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας τουλάχιστον κατά 10% την πρώτη πενταετία, θα υπάρξει τόσο κέρδος χρόνου όσο και μείωση των ρύπων στην περιοχή μελέτης.

6.4. Σύνοψη Ευρημάτων

Η εφαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου έδειξε ότι οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ, σε συνδυασμό και με τα λοιπά μέτρα εφαρμογής του, μπορούν να οδηγήσουν σε βελτίωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών στην Κέρκυρα, εφόσον επιτευχθεί έστω και μικρή μείωση της ζήτησης λόγω των μέτρων αυτών.