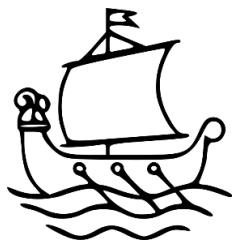


ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



Γ' ΦΑΣΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ: T133-10/2-Γ-ΤΕ-01-00

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2023

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.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ 3 ^{ΗΣ} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	6
2.1.	Αποτελέσματα 3 ^{ης} Διαβούλευσης.....	6
2.2.	Ειδική εκδήλωση με συμμετοχή εκπροσώπων φορέων και μελών της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ	9
3.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	10
3.1.	Γενικά	10
3.2.	Οδικό Δίκτυο.....	14
3.2.1.	Προτεινόμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου	14
3.2.2.	Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση Οδικού Δικτύου	18
3.2.3.	Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας	24
3.3.	Δίκτυα Ροών Πεζών και Ποδηλατών.....	26
3.3.1.	Υποδομές για πεζή μετακινήσεις	26
3.3.2.	Υποδομές για μετακινήσεις με ποδήλατο	29
3.4.	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	33
3.4.1.	Αστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας	33
3.4.2.	Δημοτική Συγκοινωνία	35
3.5.	Διαχείριση Στάθμευσης.....	37
3.5.1.	Οργάνωση Ελεγχόμενης Στάθμευσης	37
3.5.2.	Τιμολογιακή Πολιτική – Χρονικός Περιορισμός	42
3.5.3.	Τρόποι Είσπραξης των Τελών Στάθμευσης	42
3.5.4.	Άδειες Στάθμευσης Κατοίκων	45
3.5.5.	Σύστημα για την παρακολούθηση και ενημέρωση της κατάληψης των θέσεων στάθμευσης	45
3.5.6.	Στάθμευση ΑμεΑ.....	46
3.5.7.	Αστυνόμευση	46
3.5.8.	Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας - ITS - Ευφυείς Μεταφορές	47
3.5.9.	Ημέρες και Ώρες Λειτουργίας του Συστήματος	49
3.5.10.	Ηλεκτροκίνηση	49
3.6.	Αξιολόγηση του Σχεδίου με τη χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου	52
3.6.1.	Γενικά	52
3.6.2.	Σενάρια Τελικής Πρότασης	53

3.6.3. Αποτελέσματα.....	54
3.6.4. Σύνοψη Ευρημάτων.....	58
4. ΜΑΘΗΣΗ από ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ.....	59
4.1. Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ Ευρωπαϊκών Πόλεων	59
4.1.1. Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στη Λάρισα (Ελλάδα).....	59
4.1.2. Έργο QUEST: Προσδιορισμός περαιτέρω μέτρων βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη Murska Sobota (Σλοβενία).....	61
4.1.3. ΣΒΑΚ της Turda: ένα φιλόδοξο αλλά αναλυτικό πρώτο ΣΒΑΚ από μια μεσαίου μεγέθους πόλη της Ανατολικής Ευρώπης (Ρουμανία).....	63
4.2. ΣΒΑΚ Ευρωπαϊκών Παραθαλάσσιων Πόλεων	65
4.2.1. Εκθέσεις Αξιολόγησης Μέτρων Περιφέρειας Βαλέτας (CIVITAS DESTINATIONS)	65
4.2.2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στο Αλγκάρβε (Σχέδιο Δράσης 2020)	68
4.2.3. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης της Ουέλβα (2014)	70
4.2.4. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης της Μάλαγα (CIVITAS 2002-2016)	70
4.3. Πεζή Μετακίνηση.....	72
4.3.1. Πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης της Λιουμπλιάνα	72
4.3.2. Η πόλη της Σόφιας έχει δρομολογήσει ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ανανέωσης των πεζοδρομίων (Βουλγαρία)	76
4.3.3. Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης γύρω από τα σχολεία της L'Ancudia (Ισπανία).....	77
4.3.4. Περπατώντας προς το σχολείο στο Haute- Savoie (Γαλλία)	78
4.3.5. "Είμαστε όλοι πεζοί" - εκστρατεία κινητικότητας για τους πολίτες στο Aveiro (Πορτογαλία)	80
4.4. Δημόσιες Συγκοινωνίες & Carpooling	82
4.4.1. Δωρεάν δημόσιες συγκοινωνίες στο Ταλίν (Εσθονία)	82
4.4.2. Carpooling ως μέρος ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών στην Τουλούζη (Γαλλία).....	84
4.5. Ποδηλασία	86
4.5.1. Εκμάθηση ποδηλάτου για ενήλικες στο Leuven (Βέλγιο)	86
4.5.2. Ποδηλατική εκπαίδευση μαθητών δημοτικού στο Maribor (Σλοβενία)	88
4.5.3. Σύστημα ενοικίασης pedelec σε συνεργασία με τη Moveo στο Allgäu (Γερμανία)	90
4.5.4. Ενθαρρύνοντας τους οδηγούς του Halmstad να χρησιμοποιούν ηλεκτρικά ποδήλατα (Σουηδία).....	91
4.5.5. Ηλεκτρικά ποδήλατα για άτομα περιορισμένης κινητικότητας (Χάσελτ, Βέλγιο).....	92
4.6. Στάθμευση.....	93
4.6.1. Η «πράσινη ζώνη στάθμευσης» της Βαρκελώνης (Ισπανία).....	93
4.6.2. Το σχέδιο στάθμευσης του Τορίνο (Ιταλία)	94

5.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ...	96
5.1.	Ομαδοποίηση των μέτρων παρέμβασης.....	96
5.2.	Σύνδεση των μέτρων παρέμβασης με τους στρατηγικούς στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.....	99
5.3.	Αξιολόγηση μέτρων παρέμβασης	107
6.	ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ.....	111
6.1.	Χρονικός & Οικονομικός Προγραμματισμός – Κατανομή Αρμοδιοτήτων	111
6.2.	Συσχέτιση μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	117
6.3.	Μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ.....	119

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1.1	Περιοχή Μελέτης	2
Σχήμα 3.1	Οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης	20
Σχήμα 3.2	Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας– Παρεμβάσεις.....	25
Σχήμα 3.3	Ενδεικτική διαμόρφωση σημείου συμπίεσης πλάτους οδού.....	27
Σχήμα 3.4	Διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ.....	28
Σχήμα 3.5	Παράδειγμα πορείας οδηγού τυφλών	29
Σχήμα 3.6	Πρόταση ποδηλατικών διαδρομών	32
Σχήμα 3.7	Πρόταση Διαδρομών Λεωφορειακών Γραμμών Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας	34
Σχήμα 3.8	Πρόταση Διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας	36
Σχήμα 3.9	Πρόταση Ελεγχόμενης Στάθμευσης	40
Σχήμα 3.10	Σήμανση Χώρων Ελεγχόμενης Στάθμευσης.....	41
Σχήμα 3.11	Παρκόμετρο Pay & Display.....	43
Σχήμα 3.12	Ειδικό Σήμα Στάθμευσης για Θέσεις ΑμεΑ.....	46
Σχήμα 3.13	Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης	49
Σχήμα 3.14	Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΤΠ5-B	54
Σχήμα 3.15	Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΤΠ-10B	55
Σχήμα 3.16	Ποσοστιαία διαφορά οχηματοχιλιομέτρων ώρας αιχμής σεναρίων ΤΠ-5Α, ΤΠ-5Β, ΤΠ-5Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-5.....	56
Σχήμα 3.17	Ποσοστιαία διαφορά οχηματοχιλιομέτρων ώρας αιχμής σεναρίων ΤΠ-10Α, ΤΠ-10Β, ΤΠ-10Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-10.....	56
Σχήμα 3.18	Ποσοστιαία διαφορά οχηματοωρών αιχμής σεναρίων ΤΠ-5Α, ΤΠ-5Β, ΤΠ-5Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-5.....	57
Σχήμα 3.19	Ποσοστιαία διαφορά οχηματοωρών ώρας αιχμής σεναρίων ΤΠ-10Α, ΤΠ-10Β, ΤΠ-10Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-10.....	57

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.1 Εξεταζόμενα σενάρια τελικής πρότασης	54
Πίνακας 3.2 Δείκτες Απόδοσης Σεναρίων.....	55
Πίνακας 5.1 Ταξινόμηση μέτρων ή πακέτων μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων ανά θεματική ενότητα βιώσιμης κινητικότητας (σύμφωνα με τον Ν. 4784/2021)	96
Πίνακας 5.2 Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων: 1 (πιο σημαντικό) έως 12 (λιγότερο σημαντικό) .	100
Πίνακας 5.3 Σύνδεση των προτεινόμενων υποδομών και υποστηρικτικών μέτρων με τους στρατηγικούς στόχους και προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων	102
Πίνακας 5.4 Αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης ως προς την επίτευξη των προτεραιοτήτων και του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων	108
Πίνακας 6.1 Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων: Χρονοδιάγραμμα – Προμέτρηση-Προϋπολογισμός – Κατανομή Αρμοδιοτήτων.....	113
Πίνακας 6.2 Ειδικοί στόχοι – δείκτες για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ.....	121

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Ανάθεση – Σκοπός

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

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

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

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

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

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

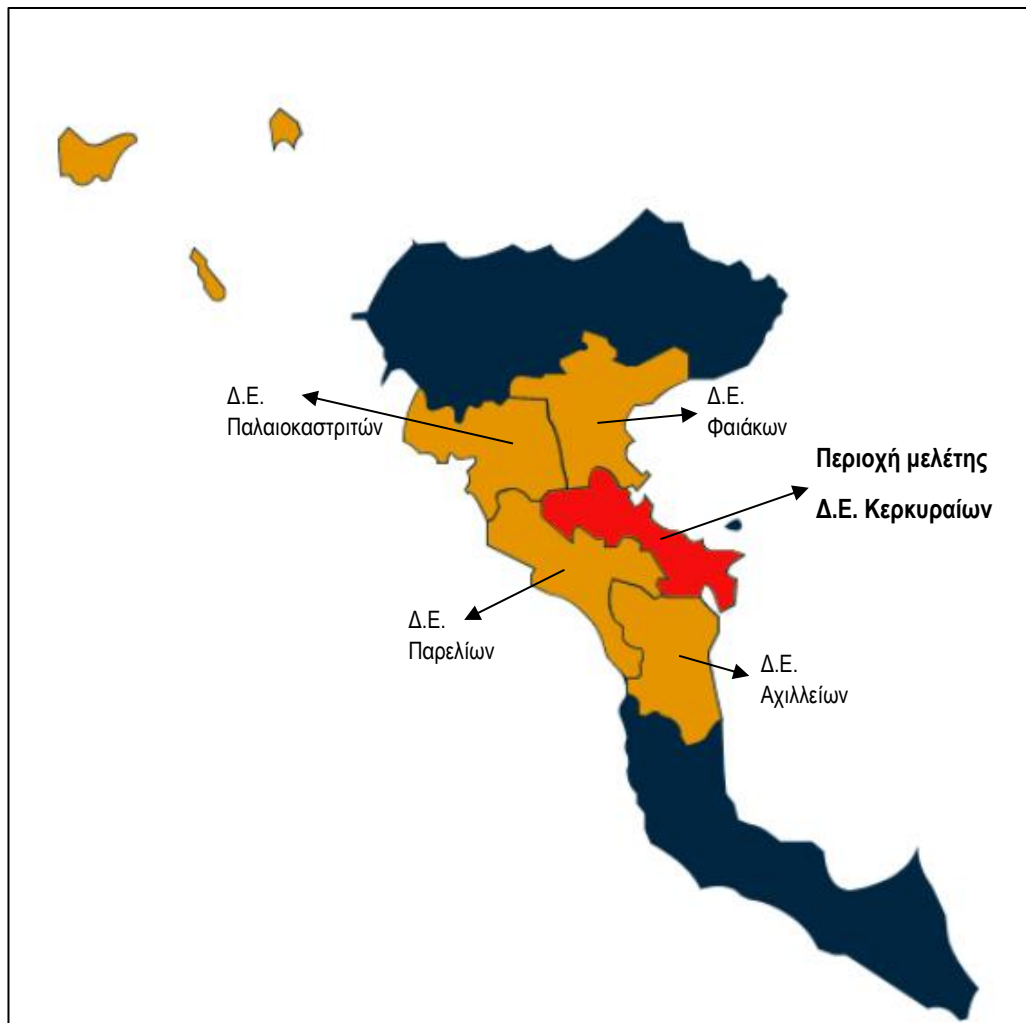
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων.
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος.

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

1.2. Περιοχή Μελέτης

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

Σχήμα 1.1 Περιοχή Μελέτης



1.3. Αντικείμενο – Διάρθρωση Μελέτης

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

Α' ΦΑΣΗ

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

Β' ΦΑΣΗ

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

Γ' ΦΑΣΗ

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

Ο βασικός στόχος της μελέτης είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα **10** 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 βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

1.4. Αντικείμενο της παρούσας Έκθεσης

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

1. Αποτελέσματα της 3^{ης} Διαβούλευσης.
2. Διαμόρφωση του οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης, κατόπιν εκ νέου αξιολόγησης μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου
3. Προσδιορισμό των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων για την ικανοποίηση των προτεραιοτήτων και στόχων του κοινού οράματος για την κινητικότητα
4. Μάθηση από την εμπειρία των άλλων
5. Ανάπτυξη και αξιολόγηση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας
6. Κατάρτιση σχεδίου δράσης, με χρονικό και οικονομικό προγραμματισμό των προτεινόμενων παρεμβάσεων, κατανομή αρμοδιοτήτων και εντοπισμό πιθανών πηγών χρηματοδότησης
7. Ανάπτυξη μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ, με την υιοθέτηση κατάλληλων δεικτών

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.

Γιάννης Δέλης, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Γιώργος Μαγνήσαλης, Πολιτικός Μηχανικός ΥοΒ – M.Sc. 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. Μερóπη Υδραίου, τον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων, Υποδομών & Δικτύων κ. Νικόλαο Καλόγερο, την Αν. Προϊσταμένη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών κα. Μαρία Καλογιάννη, την πρώην 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. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ 3^{ΗΣ} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

2.1. Αποτελέσματα 3^{ης} Διαβούλευσης

Ο Ανάδοχος, μετά την υποβολή της Β' Φάσης (1^η Αναθεώρηση), οργάνωσε σε συνεργασία με τον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, την **3^η Δημόσια Διαβούλευση** φορέων και πολιτών. Η 3^η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο «Παρουσίαση προκαταρκτικών προτάσεων», πραγματοποιήθηκε στις **15 Δεκεμβρίου 2022**, στις 11:00 π.μ., με δυνατότητα φυσικής παρουσίας (στο Δημοτικό Θέατρο) αλλά και διαδικτυακά, 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) και Παντελής Καραγεώργος (Denco TRANSPORT ΕΠΕ).

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης, τον λόγο πήρε αρχικά εκ μέρους του Αναδόχου ο **Υπεύθυνος Έργου και κοινός εκπρόσωπος των συμπραττόντων γραφείων Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης**. Ο Συντονιστής Έργου, κατά την εισαγωγική ομιλία του, αφού ευχαρίστησε τους συμμετέχοντες για την παρουσία τους, τόνισε την κρισιμότητα διεξαγωγής της 3^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης, η οποία αφορά την παρουσίαση των προκαταρκτικών προτάσεων στους επιμέρους τομείς κινητικότητας. Επιπρόσθετα, ανέφερε πως επίκεται η υλοποίηση της Γ' Φάσης του ΣΒΑΚ, κατά την οποία θα ενσωματωθούν οι όποιες χρήσιμες παρατηρήσεις πολιτών και φορέων για την κινητικότητα και θα προσδιοριστούν τα αντίστοιχα πακέτα μέτρων, τα οποία και θα κοστολογηθούν.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της παρουσίασης, ο κος Ριζομυλιώτης περιέγραψε αναλυτικά:

- **Τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ** ανά Στρατηγικό Στόχο (Οικονομική Αποδοτικότητα, Προσβασιμότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής), όπως καθορίστηκαν και ιεραρχήθηκαν από τα μέλη της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου, στο Ειδικό Εργαστήριο που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της Β' Φάσης (21 Ιουνίου 2022).
- **Το κοινό όραμα για την κινητικότητα**, το οποίο διαμορφώθηκε από τη Δημοτική Αρχή σε συνεργασία με την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιεράρχησης των προτεραιοτήτων. Επισημαίνεται πως το σχετικό όραμα τέθηκε σε διαβούλευση, μέσω της σχετικής έρευνας ερωτηματολογίου που απευθύνθηκε διαδικτυακά στους πολίτες για την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων (Παραδοτέο Φάσης Β).
- **Τους ειδικούς στόχους**, οι οποίοι αναπτύχθηκαν σύμφωνα με το όραμα και συνδέονται με τις προτεραιότητες και τους στρατηγικούς στόχους. Οι ειδικοί στόχοι οριστικοποιούνται σε επόμενο Κεφάλαιο της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης και θα αξιοποιηθούν για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της επιτυχούς εφαρμογής του ΣΒΑΚ και των επιμέρους μέτρων του.
- **Τα δύο εναλλακτικά σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου**, που καταρτίστηκαν (1.1 και 1.2), η κύρια διαφορά μεταξύ των οποίων έγκειται στη διαχείριση της κυκλοφορίας στον παραλιακό άξονα που περιβάλλει

την παλαιά πόλη. Σημειώνεται πως τα συγκεκριμένα σενάρια αντιστοιχούν στον βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

- Την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση σε **μεσοπρόθεσμο ορίζοντα**, μέσω υλοποίησης κατάλληλων έργων (δημιουργία νέας περιμετρικής οδού, διάνοιξη οδικών τμημάτων και αναβάθμιση υφιστάμενων οδικών συνδέσμων).
- **Τις προκαταρκτικές προτάσεις στους υπόλοιπους τομείς κινητικότητας** (Δίκτυο Κίνησης Πεζών και Ποδηλατών, Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, Διαχείριση Στάθμευσης, Ευφυείς Μεταφορές – ITS και Ηλεκτροκίνηση), με έμφαση στα μέτρα που προάγουν τις βιώσιμες μορφές μετακίνησης (πεζή μετακίνηση, ποδηλασία).

Η πλήρης παρουσίαση από την 3^η Δημόσια Διαβούλευση παρατίθεται στο **Παράρτημα Ι** της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης.

Μετά την παρουσίαση του εκπροσώπου του Αναδόχου, τον λόγο πήρε η **Δήμαρχος Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, κα. Μερóπη Υδραίου**, η οποία επισήμανε τα εξής:

- Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι μια σύνθετη διαδικασία, η οποία στοχεύει στην επίλυση προβλημάτων που απασχολούν τους κατοίκους της Κέρκυρας τα τελευταία 30 – 40 χρόνια.
- Η εφαρμογή του ΣΒΑΚ είναι προς όφελος όλων, ενώ αποτελεί χρυσή ευκαιρία για την θέσπιση κανόνων που θα διέπουν την κυκλοφορία στην πόλη.
- Τα οφέλη από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ είναι πολλαπλάσια, παρά το γεγονός πως ενδεχομένως θα απαιτηθεί μια περίοδος προσαρμογής 1 – 2 ετών από όλους.
- Η εκπόνηση και εφαρμογή του ΣΒΑΚ αναμένεται να συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία της πόλης, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές και καλές πρακτικές.
- Ο Δήμος μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα για την ενίσχυση των συμμετοχικών διαδικασιών κατά το σχεδιασμό, μέσα από την υλοποίηση των διαβουλεύσεων, στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, η κα Υδραίου απηύθυνε έκκληση για τη συμμετοχή όλων στις διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ, προκειμένου να βρεθεί η βέλτιστη λύση.

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκαν τοποθετήσεις/συζητήσεις από/με τους παρευρισκόμενους, με βασικό σημείο να αποτελούν τα προβλήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός και περιμετρικά της Παλιάς Πόλης. Ειδικότερα, τονίστηκε πως οι **υποδομές της πόλης διαθέτουν πεπερασμένη ικανότητα**, αναφορικά με τον όγκο οχημάτων που δύνανται να εξυπηρετήσουν, ενώ η **προσβασιμότητα στην πόλη** (ιστορικό κέντρο) είναι άμεσα συνυφασμένη με την ανάπτυξη του εμπορίου και των συναφών αναπτυσσόμενων δραστηριοτήτων. Επιπλέον, επισημάνθηκε η ανάγκη για:

- Την **προστασία και διασφάλιση των συνθηκών στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων** και ιδιαίτερα εκείνων που διαμένουν εντός του παραδοσιακού οικισμού.

- Την **οργάνωση της ελεγχόμενης στάθμευσης έναντι αντιτίμου**, ώστε να μην απαιτείται αστυνόμευση.
- Την **ενσωμάτωση του υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από την πλατεία Σαρόκο** στο υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ.
- Την διερεύνηση της **χρήσης χώρων στάθμευσης στους λιμένες** της περιοχής.
- Την δημιουργία και λειτουργία **περιφερειακών χώρων στάθμευσης**.
- Την οργάνωση της **Δημοτικής Συγκοινωνίας**, η οποία σε συνδυασμό με την λειτουργία των περιφερειακών χώρων στάθμευσης, θα συμβάλλει καθοριστικά στην αποτροπή εισόδου σημαντικού όγκου οχημάτων Ι.Χ. στην ευρύτερη κεντρική περιοχή.
- Την διερεύνηση της **διαχείρισης της κυκλοφορίας των τουριστικών λεωφορείων και των οχημάτων ενοικίασης**, τα οποία ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο επιβαρύνουν πολύ την λειτουργία της πόλης. Ωστόσο, η διαχείριση των συγκεκριμένων οχημάτων αποτελεί αντικείμενο ξεχωριστής μελέτης και όχι ενός Στρατηγικού Σχεδίου, όπως το ΣΒΑΚ.
- Την **ενσωμάτωση της νέας περιφερειακής οδού στο ΣΒΑΚ** (σύμφωνα με τη σχετική πρόταση από την Περιφέρεια).

Γενικά, τα **προτεινόμενα μέτρα έλαβαν ευρεία αποδοχή από τη συντριπτική πλειοψηφία των παρευρισκόμενων**, ενώ τονίστηκε η αναγκαιότητα υποβολής προτάσεων από τους ενδιαφερόμενους κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, με σκοπό την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων που θα συμβάλλουν στην ουσιαστική προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην Κέρκυρα.

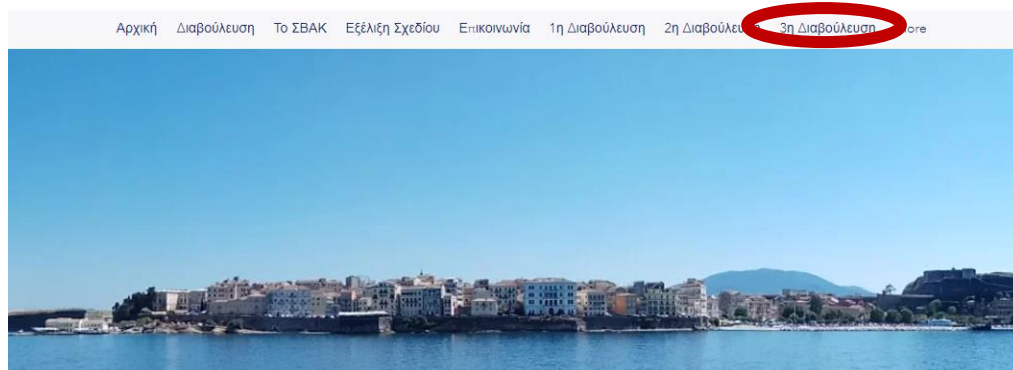
Σε συνέχεια της πραγματοποίησης της 3^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή προχώρησαν στην ανάρτηση του υλικού παρουσίασης στην ιστοσελίδα του Δήμου (<https://corfu.gr/>) με σκοπό την λεπτομερή ενημέρωση των ενδιαφερομένων μερών (φορέων και πολιτών).



Δήμος Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών

Τμήμα Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας & Αδειών Μεταφορών



Τέλος, επισημαίνεται πως, στο πλαίσιο της Διαβούλευσης, **προγραμματίστηκαν δύο (2) συνεδριάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου, οι οποίες ωστόσο δεν πραγματοποιήθηκαν**. Συγκεκριμένα:

- Στις **08-08-2023** προγραμματίστηκε συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου και κλήθηκαν να παραστούν εξ αποστάσεως εκπρόσωποι της Ομάδας Μελέτης για την παρουσίαση και έγκριση των προτάσεων της Β' Φάσης της μελέτης, η οποία δεν διεξήχθη λόγω έλλειψης απαρτίας.
- Στις **06-09-2023** προγραμματίστηκε εκ νέου συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου και κλήθηκαν και παρέστησαν εκπρόσωποι της Ομάδας Μελέτης για παρουσίαση και έγκριση των προτάσεων της Β' Φάσης της μελέτης. Η συνεδρίαση, όμως δεν διεξήχθη λόγω έλλειψης απαρτίας.

2.2. Ειδική εκδήλωση με συμμετοχή εκπροσώπων φορέων και μελών της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ

Για την περαιτέρω ενίσχυση των συμμετοχικών διαδικασιών κατά το σχεδιασμό, της 3^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης προηγήθηκε **ειδική εκδήλωση (14/12/2022)**, με τη συμμετοχή εκπροσώπων φορέων της Κέρκυρας και μελών της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου, κατά την οποία πραγματοποιήθηκε μια πρώιμη παρουσίαση των προκαταρκτικών προτάσεων.

Μετά την παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε από τον Συντονιστή Έργου, κο Χρυσόστομο Ριζομυλιώτη, ακολούθησαν τοποθετήσεις από/με τους παρευρισκόμενους, με αντικείμενο συζήτησης να αποτελούν τα εξής ζητήματα:

- Η δημιουργία των νέων περιφερειακών αξόνων, είτε μέσω διάνοιξης οδικών τμημάτων, είτε μέσω αναβάθμισης υφιστάμενων οδικών συνδέσμων, όπως η Ρήγα Φεραίου.
- Η έγκριση της κατασκευής της συνδετήριας οδού μεταξύ των αξόνων Ιουλίας Ανδρεάδη και Μ. Μαργαρίτη.
- Η απαλλοτρίωση τμήματος της Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου πλησίον του Αερολιμένα Κέρκυρας.
- Η νέα εγκεκριμένη πολεοδομική οργάνωση, η οποία θα πρέπει να λάβει υπόψη τις προτεινόμενες – από το ΣΒΑΚ – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Η επιρροή της προτεινόμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης στην τροποποίηση των δρομολογίων των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (Αστικό ΚΤΕΛ).
- Η διερεύνηση διέλευσης λεωφορειακής γραμμής αντίθετης ροής από το τμήμα της οδού Γ. Θεοτόκη (μεταξύ Λ. Αλεξάνδρας και Στ. Δεσύλλα) που προτείνεται προς μονοδρόμηση.
- Παρατηρήσεις για την τροποποίηση των προτεινόμενων γραμμών της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Τέλος, συμφωνήθηκε από κοινού η τήρηση επαρκούς χρονικού διαστήματος για τις ανάγκες της διαβούλευσης και την κατάθεση προτάσεων από τους ενδιαφερόμενους.

3. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Μετά την ολοκλήρωση της 3^{ης} Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος, λαμβάνοντας υπόψη του τις απόψεις, προτάσεις και αντιρρήσεις που διατυπώθηκαν για τα εναλλακτικά σενάρια, προέβη – σε συνεργασία με την ομάδα του ΣΒΑΚ και την Αναθέτουσα Αρχή – στις απαραίτητες τροποποιήσεις και συνακόλουθα στη διαμόρφωση του οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής μελέτης.

Στις επόμενες ενότητες παρουσιάζεται αναλυτικά το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης (τελικό σενάριο διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας), συνοδευόμενο από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση.

3.1. 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.

Το ΣΒΑΚ στοχεύει στην ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μετακίνησης, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές. Ο σχεδιασμός του στοχεύει στην ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας όλων των πολιτών, στη βελτίωση της ασφάλειας (safety and security) των χρηστών του και στη βελτίωση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Επί της αρχής το σχέδιο βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την ανάπτυξη της κινητικότητας και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς. Το στρατηγικό όραμα για τη δημιουργία ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος για την κίνηση οχημάτων, πεζών και ποδηλατών στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου και στις γειτονίες, με ταυτόχρονη απομάκρυνση των διαμπερών κινήσεων, σε συνδυασμό με δράσεις και παρεμβάσεις που προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, θα έχει ως αποτέλεσμα να γίνει σταδιακά πράξη το κοινό όραμα για την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο Κεντρικής Κέρκυρας και Διαπόντιων Νήσων:

«Κέρκυρα, μια πόλη προσβάσιμη, ασφαλής, φιλική για όλους. Υπόδειγμα βιώσιμης κινητικότητας, με ζωντανό Ιστορικό Κέντρο, πράσινες & ήσυχες γειτονίες 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.

Το στρατηγικό αυτό όραμα παρέχει την ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού αστικού μέλλοντος και χρησιμεύει για να κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Τα τελικά σενάρια βιώσιμης κινητικότητας που παρουσιάζονται στη συνέχεια επικεντρώνονται σε μεγάλο βαθμό στην δημιουργία ανθρώπινων συνθηκών μετακίνησης για όλους, τόσο στο κέντρο του Δήμου, όσο και στις γειτονίες.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις, στο πλαίσιο της δημιουργίας συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας, οι οποίες τίθενται σε διαβούλευση, αντιστοιχούν σε 2 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος) 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 καθορίστηκαν 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 γειτονίες 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.**

■ **Πρωώθηση 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 διαδρόμων, 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 περιφερειακές 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.

3.2. Οδικό Δίκτυο

3.2.1. 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, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομοι και τοπικές οδοί).

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. Βλαίκου
- 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. Βλαίκου
- Λεωφ. Αλεξάνδρας
- Δον. Δημουλίτσα
- Ε.Ο. Λευκίμης, 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. Λευκίμης 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
- 2^η Παρ. Ερωτ. Μωραΐτη
- Λοχ. Πετσάλη
- Σπυρ. Μουρίκη
- 2^η Παρ. Θεοτόκη
- 4^η Παρ. Θεοτόκη
- 8^η Παρ. Θεοτόκη
- 9^η Παρ. Θεοτόκη
- 11^η Παρ. Θεοτόκη
- 3^η Παρ. Ελ. Βενιζέλου
- Ελ. Βενιζέλου, από Λοχ. Σπ. Βλαίκου έως Κ. Ζαβιτσιάνου
- Ξεν. Στρατηγού, από Ελ. Βενιζέλου έως Κ. Ζαβιτσιάνου
- Δονζελότ
- Αρσενίου
- Κ. Ζαβιτσιάνου
- Β. Δούσμανη
- Ιονίου Ακαδημίας
- Ιωάννου Δαλιέτου
- Αγων. Πολυτεχνείου, από Βασιλέως Γεωργίου Α' έως Ιον. Ακαδημίας
- Βασιλέως Γεωργίου Α'
- Καποδιστρίου, από Αρσενίου έως Βασιλέως Γεωργίου Α'
- 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)
- 8^η Παρ. Δημοιτισά
- 9^η Παρ. Δημοιτισά
- 10^η Παρ. Δημοιτισά
- 11^η Παρ. Δημοιτισά
- 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 (από Μάρμορα έως Δον. Δημοιτίσα)
- Λίνου Κογεβίνα
- Αλκίνοου
- Κύπρου
- 1^η Παρ. Βλαχερνών
- 3^η Παρ. Βλαχερνών
- Σοφιανού
- Ομήρου
- Οδυσσέως
- Μενεκράτους, από Αλκίνοου έως Λεωφ. Αλεξάνδρας
- Μητρ. Αθανασίου
- Σπ. Νικοκάβουρα
- Σαμαρά, από Στ. Δεσύλλα έως Μαντζάρου
- Αλκιβιάδου Δαρή
- Παρ 2^η Αλκ. Δαρή
- Παρ 3^η Αλκ. Δαρή
- Ιάσονος & Σωσιπάτρου
- 1^η Παρ. Αθηναγόρα Καββαδία
- 1^η Παρ. Ιάσονος & Σωσιπάτρου
- Ανώνυμη οδός, από Παρ. 3^η Αλκ. Δαρή έως Ιάσονος & Σωσιπάτρου
- Παρ. 3^η Ιάσονος & Σωσιπάτρου, από Ιάσονος & Σωσιπάτρου έως 1^η Παρ. Αθηναγόρα Καββαδία

δ. Πεζόδρομοι

- Βουλευτή Θεόφιλου Φρόνιμου (από Μάρμορα έως Μητρ. Μεθοδίου)
- Ξεν. Στρατηγού, από Ανδρέα Κάλβου έως Σπ. Γαρδικιώτη
- Βελισσαρίου

- Γεωργ. Θεοτόκη από Βελισσαρίου έως Στ. Δεσύλλα
- Καποδιστρίου, από Βασιλέως Γεωργίου Α' έως Βονδιόλου
- Ικ. Πολυλά, από Σαμαρά έως Ιονίου Βουλής
- Σαμαρά, από Γ. Μάντζαρος έως Λεωφ. Αλεξάνδρας
- Ανώνυμη οδός, από Πολ. Κωνσταντά έως Δον. Δημουλίτσα
- 7^η Παρ. Αλκινόου
- 8^η Παρ. Αλκινόου
- 9^η Παρ. Αλκινόου
- 5^η Παρ. Βλαχερνών
- 2^η Παρ. Μητρ. Αθανασίου
- 1^η Παρ. Αλ. Δεσύλλα
- Ξενοφώντος Στρατηγού, από Κ. Ζαβιτσιάνου έως Διον. Σολωμού
- Νικ. Θεοτόκη
- Αγ. Σπυρίδωνος
- Ελευθερίας, από Β. Δούσμανη έως Αγων. Πολυτεχνείου
- Μ. Θεοτόκη
- Ευγ. Βουλγάρεως
- Γκίλφορντ
- Φιλαρμονικής, από Αγ. Σπυρίδωνος έως Νικ. Θεοτόκη
- Ιωαν. Δαλιέτου
- 4^η Παρ. Βλαχερνών
- Παρ. 1^η Θεοδ. Δεσύλλα
- Παρ. 2^η Θεοδ. Δεσύλλα
- 1^η 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**.

3.2.2. 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.

Κύριο χαρακτηριστικό της νέας κυκλοφοριακής οργάνωσης αποτελεί η μετατροπή του **παραλιακού άξονα** που περιβάλλει την παλαιά πόλη (στο τμήμα από την Λεωφόρο Αλεξάνδρας έως το παλαιό λιμάνι) σε **ήπιας κυκλοφορίας**, μονής κατεύθυνσης (με κατεύθυνση, όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση). Το τμήμα Αρσενίου – Δόνζελοτ θα λειτουργεί με ελεγχόμενη πρόσβαση, όπου θα επιτρέπεται η διέλευση και η στάθμευση των κατοίκων, καθώς και η κίνηση ήπιων ΜΜΜ (ηλεκτρικά/υβριδικά) και ΤΑΧΙ, πέραν των οχημάτων έκτακτης ανάγκης και των εξουσιοδοτημένων κατά περίπτωση οχημάτων. Σκοπός της συγκεκριμένης παρέμβασης αποτελεί ο

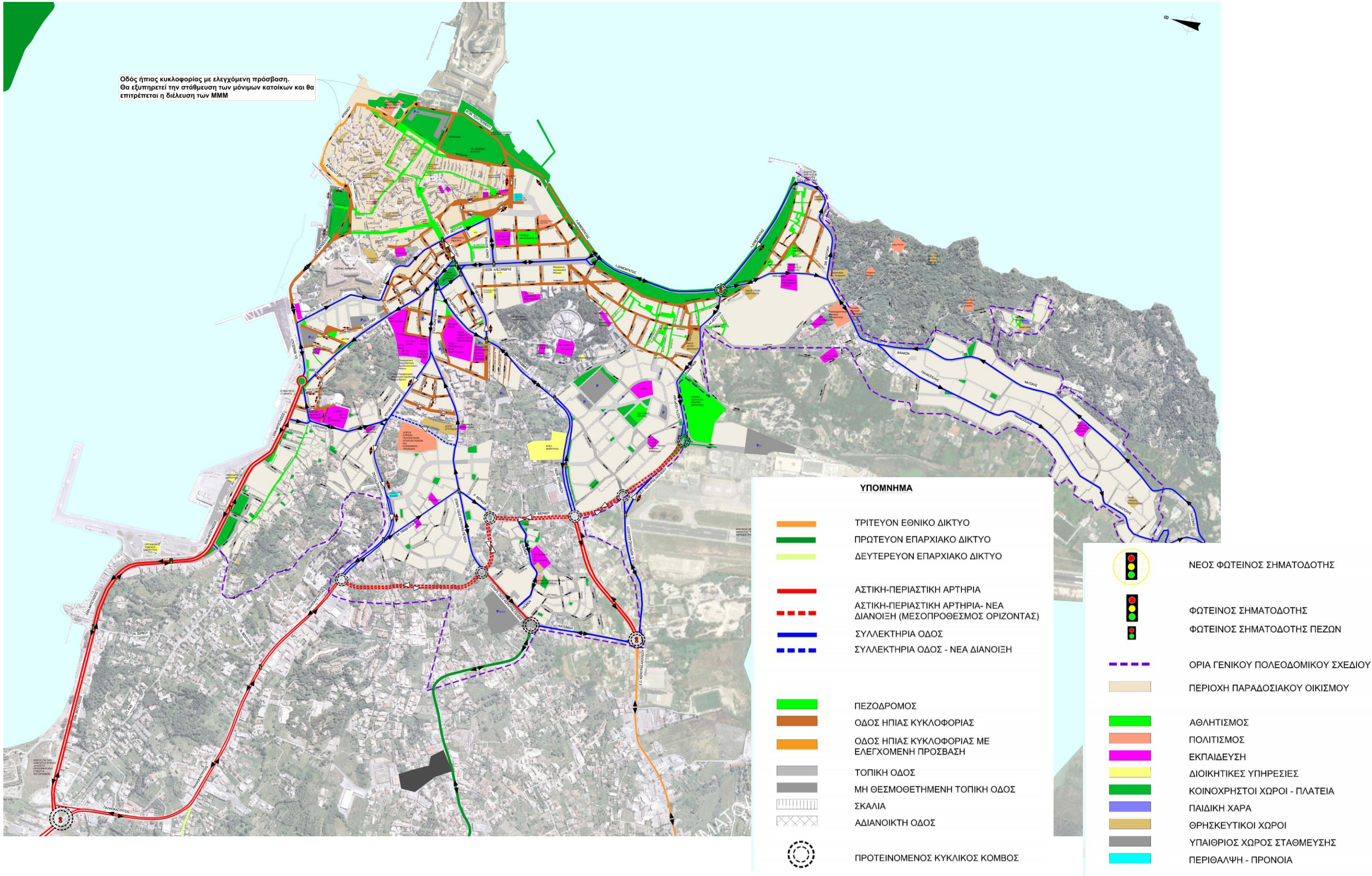
περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, στα όρια του παραδοσιακού οικισμού και τελικά η μετατροπή του παραλιακού μετώπου της πόλης σε ένα πραγματικό πόλο προσέλκυσης κοινωνικών δραστηριοτήτων και χρήσεων αναψυχής, ενισχύοντας παράλληλα τις βιώσιμες («ενεργές») μορφές μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο).

Οι υπόλοιπες παρεμβάσεις αφορούν, όπου είναι εφικτό, **μονοδρομήσεις συλλεκτήριων οδών και δημιουργία ενός πλέγματος οδών ήπιας κυκλοφορίας**, γύρω από την παλαιά πόλη και την ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης, δημιουργώντας 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 3.1 Οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης



Ειδικότερα, ανάμεσα στις προτεινόμενες παρεμβάσεις περιλαμβάνονται:

- ✓ 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 Αγών. Πολυτεχνείου, Κ. Ζαβιτσιάνου και Ελ. Βενιζέλου (τμήμα μεταξύ των οδών Κ. Ζαβιτσιάνου και Λοχ. Σπ. Βλαίκου) 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.

Επιπλέον, **μετά από ενδελεχή αξιολόγηση των προτάσεων, παρατηρήσεων, σχολίων, κλπ, των συμμετεχόντων στη Διαβούλευση**, από την ομάδα μελέτης του Αναδόχου, σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία και Δημοτική Αρχή, **προτείνονται οι ακόλουθες συμπληρωματικές – βελτιωτικές προτάσεις:**

- **Μονοδρόμηση της Λ. Δημοκρατίας**, στο τμήμα της από τον Ανεμόμυλο έως την οδό Αλ. Δεσύλλα, με κατεύθυνση προς την Αλ. Δεσύλλα, με στόχο την ανακούφιση του παραλιακού μετώπου, την ανακατανομή του αστικού χώρου και την προστασία της περιοχής κατοικίας που οριοθετείται μεταξύ των οδών Αθ. Καββάδα, Εμ. Θεοτόκη και Λ. Δημοκρατίας.
- **Αντιδρόμηση της Ηλ. Πολίτη**, από Γ. Ασπιώτη έως Ναπ. Ζαμπέλη, με κατεύθυνση προς Ναπ. Ζαμπέλη.
- **Αντιδρόμηση της Ναπ. Ζαμπέλη**, από Ηλ. Πολίτη έως Γ. Ασπιώτη, με κατεύθυνση προς Γ. Ασπιώτη.
- **Πεζοδρόμηση της Θ. Φρόνιμου**, από Μητρ. Μεθοδίου έως Μάρμορα.
- **Άρση της πεζοδρόμησης και μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας της Ανώνυμης οδού** που εκκινεί από την Μητρ. Μεθοδίου και φτάνει έως την Μάρμορα, με κατεύθυνση προς Μάρμορα.

- ο **Αντιδρόμηση της Μάρμορα**, στο τμήμα της από την Ανώνυμη οδό έως την Θ. Φρόνιμου, με κατεύθυνση προς Θ. Φρόνιμου.
- ο **Η αναβάθμιση της περιοχής των Γουβιών**. Προτείνεται να γίνει εξειδικευμένη μελέτη για την αναβάθμιση της περιοχής, στο πλαίσιο της οποίας να μελετηθούν μεταξύ άλλων:
 - Εξασφάλιση ασφαλούς κίνησης πεζών (πεζοδρόμια, πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας).
 - Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών.
 - Εφαρμογή μονοδρομήσεων στο τοπικό δίκτυο για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και την ανακατανομή του αστικού χώρου.
 - Δημιουργία ασφαλών διαβάσεων στην Ε.Ο. Παλαιοκαστρίτσας.
 - Ανεύρεση οικοπέδων για την οργάνωση των χώρων στάθμευσης.
 - Δημιουργία ασφαλών περιπατητικών διαδρομών και αναβάθμιση των υφιστάμενων.
- ο **Η προώθηση της κατασκευής του υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από την Πλατεία Σαρόκο, χωρητικότητας 350 θέσεων**, έργο το οποίο είχε χωροθετηθεί και δρομολογηθεί στο παρελθόν και βρίσκεται ακόμη σε εκκρεμότητα.
- ο **Διαδρομές τουριστικών λεωφορείων και τρένων**. Οι τελικές αποφάσεις για τη διέλευση τουριστικών λεωφορείων και τρένων περιμετρικά της Παλιάς Πόλης, όπου και γίνονται οι παρεμβάσεις για την δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, θα ληφθούν μετά την εφαρμογή των μέτρων, με εξειδικευμένη μελέτη που θα αποτιμά την νέα κατάσταση που θα δημιουργηθεί.

Στο σημείο αυτό, επισημαίνεται πως **στις 08/05/2023 συνεδρίασε η Ομάδα των Φορέων**, η οποία **διατύπωσε τη σύμφωνη γνώμη της πάνω στις βασικές προτάσεις** του υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ.

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. Λευκίμης 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:
 - ο Εθν. Αντιστάσεως – Παλαιοκαστρίτσας
 - ο Ε. Ο. Κέρκυρας-Αχιλλείου – Κατσιμίδα – Λ. Επτανήσου
 - ο Λ. Δημοκρατίας – Αλ. Δεσύλλα – Αθην. Καββαδά

- Η κατασκευή κυκλικού κόμβου στην διασταύρωση των οδών Κατσιμίδα 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 οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης απεικονίζεται στο συνημμένο **Σχέδιο Γ-1**.

3.2.3. 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 3.2**).

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. Λευκίμης, με κατεύθυνση προς το Αεροδρόμιο.

Το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απεικονίζεται στο συνημμένο **Σχέδιο Γ-1**.

3.3. Δίκτυα Ροών Πεζών και Ποδηλατών

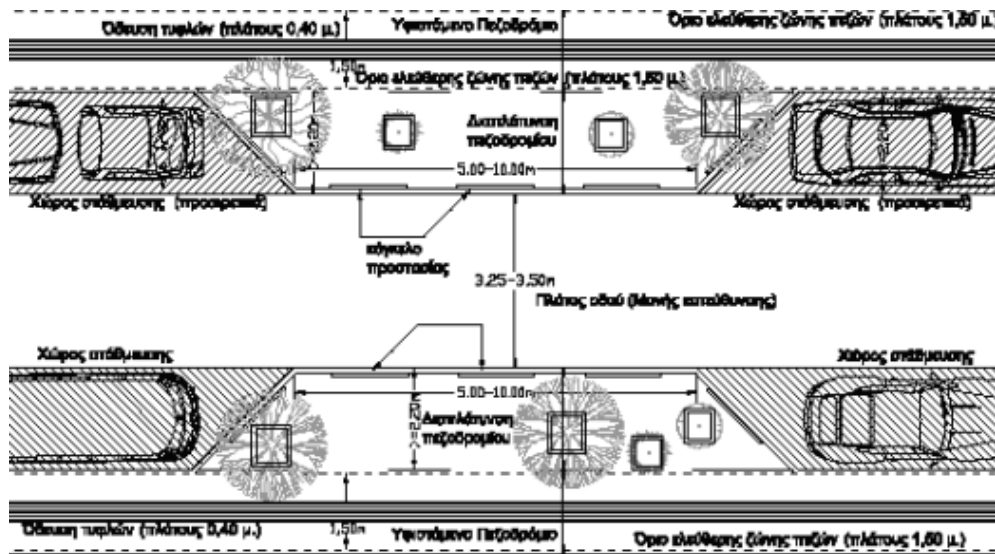
3.3.1. Υποδομές για πεζή μετακινήσεις

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 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 3.3**). 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 3.3 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 σηματοδοτές.

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.

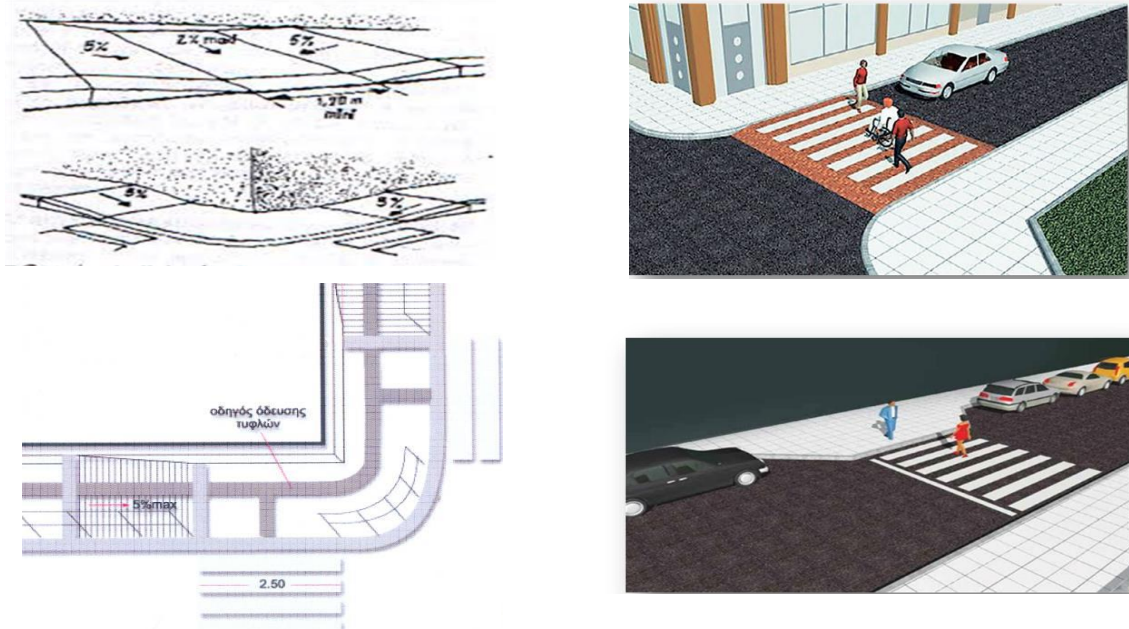
Συνολικά, η στόχευση θα πρέπει να είναι η Κέρκυρα να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο και πλήρως εκσυγχρονισμένο δίκτυο κίνησης πεζών, το οποίο θα αποτελείται από:

- 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 3.4 Διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ

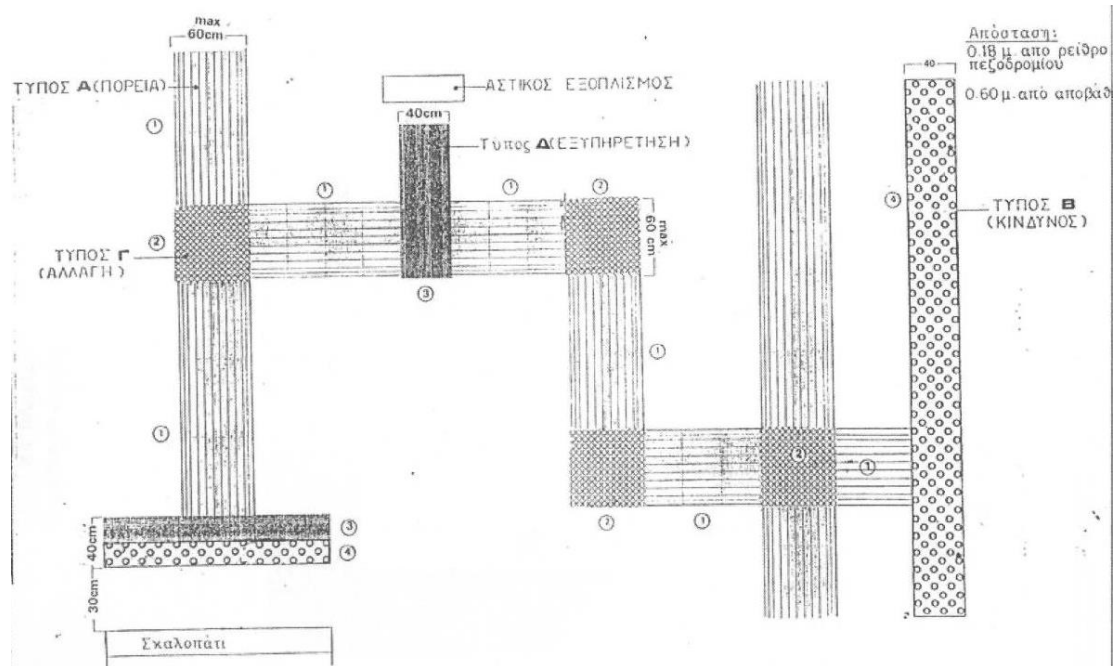


Η όδευση των τυφλών διαμορφώνεται με τη χρήση 4 τύπων πλακών (Οδηγός, Κίνδυνος, Εξυπηρέτηση, Αλλαγή) που καθορίζουν διαφορετικές χρηστικές πληροφορίες και επισημάνσεις για τα άτομα με προβλήματα όρασης και τους επιτρέπουν να κινούνται ανεμπόδια, στους κοινόχρηστους χώρους. Πρόκειται για τετράγωνες πλάκες διαστάσεων 0,40X0,40μ 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 3.5** που ακολουθεί, παρουσιάζονται διάφορες περιπτώσεις όδευσης τυφλών (αλλαγή πορείας, προσέγγιση σε διάβαση, κατεύθυνση προς αστικό εξοπλισμό κ.λ.π.).

Σχήμα 3.5 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 ποδηλατοδρόμων, 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.

3.3.2. 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. Βλαίκου, 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 Γ-2** και στο Σχήμα που ακολουθεί (**Σχήμα 3.6**). Στην λογική της ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, προτείνεται η υλοποίηση των ακόλουθων βασικών ποδηλατικών αξόνων:

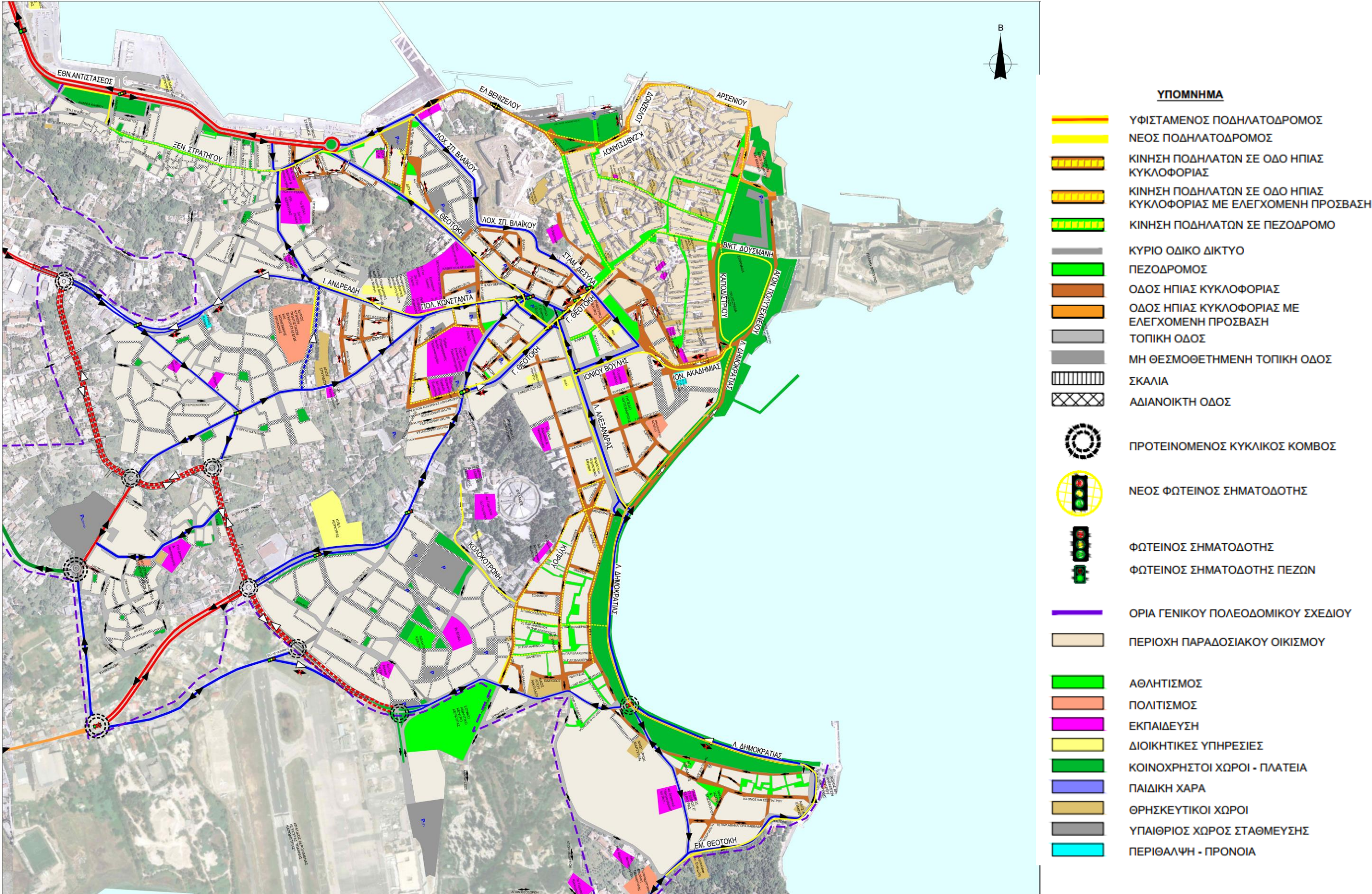
- **Ποδηλατόδρομοι οδών Γ. Θεοτόκη, Ι. Θεοτόκη, Ε. Ναπολέοντος, Ξεν. Στρατηγού, Ι. Ανδρεάδη, Ελ. Βενιζέλου, Λ. Αλεξάνδρας, Ιον. Βουλής, Εμ. Θεοτόκη, Ανδρέα Κάλβου, Κολοκοτρώνη, Εθν. Αντιστάσεως (πλατεία Μαντουκίου).** Οι προτεινόμενοι ποδηλατόδρομοι διπλής κατεύθυνσης, θα αποτελέσουν σημεία σύνδεσης 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. Στρατηγού 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 (2^η Παρ. Θεοτόκη, 9^η 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 15 χλμ** και αναλύεται σε:

- **7,0 χλμ ποδηλατοδρόμων**
- **5,0 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 πεζοδρόμοι)

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 3.6 Πρόταση ποδηλατικών διαδρομών



3.4. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

3.4.1. Αστικό ΚΤΕΛ Κέρκυρας

Οι διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών του Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας, προσαρμόστηκαν με βάση τις προτάσεις για την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου, όπως φαίνεται στο **Σχέδιο Γ-3.1** και στο **Σχήμα 3.77**. 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. Βλαίκου, Στ. Δεσύλλα, Ιονίου Βουλής, Λ. Αλεξάνδρας, Ι. Θεοτόκη.

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

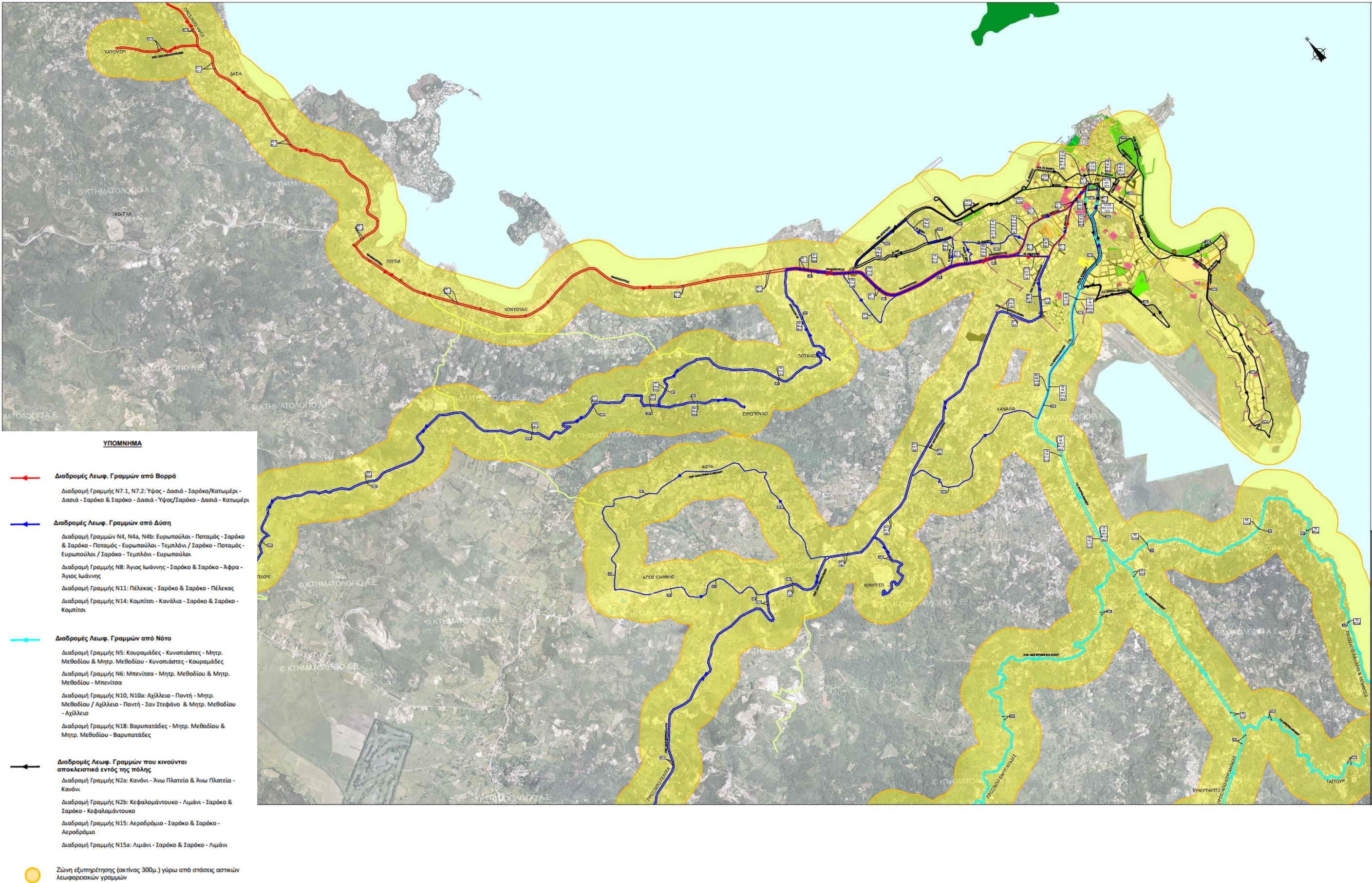
Λόγω της μονοδρόμησης των οδών Ιον. Ακαδημίας και Γ. Ασπιώτη, η νέα διαδρομή που προτείνεται να ακολουθεί η γραμμή, είναι: Μητρ. Αθανασίου, Λ. Δημοκρατίας, Αγων. Πολυτεχνείου, Β. Δουσμάνη, Καποδιστρίου, Ιον. Ακαδημίας, Ιονίου Βουλής, Λ. Αλεξάνδρας.

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 3.7 Πρόταση Διαδρομών Λεωφορειακών Γραμμών Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας



3.4.2. 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.Βλαίκου – Στ. Δεσύλλα – Ιονίου Βουλής – Λ. Αλεξάνδρας.

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

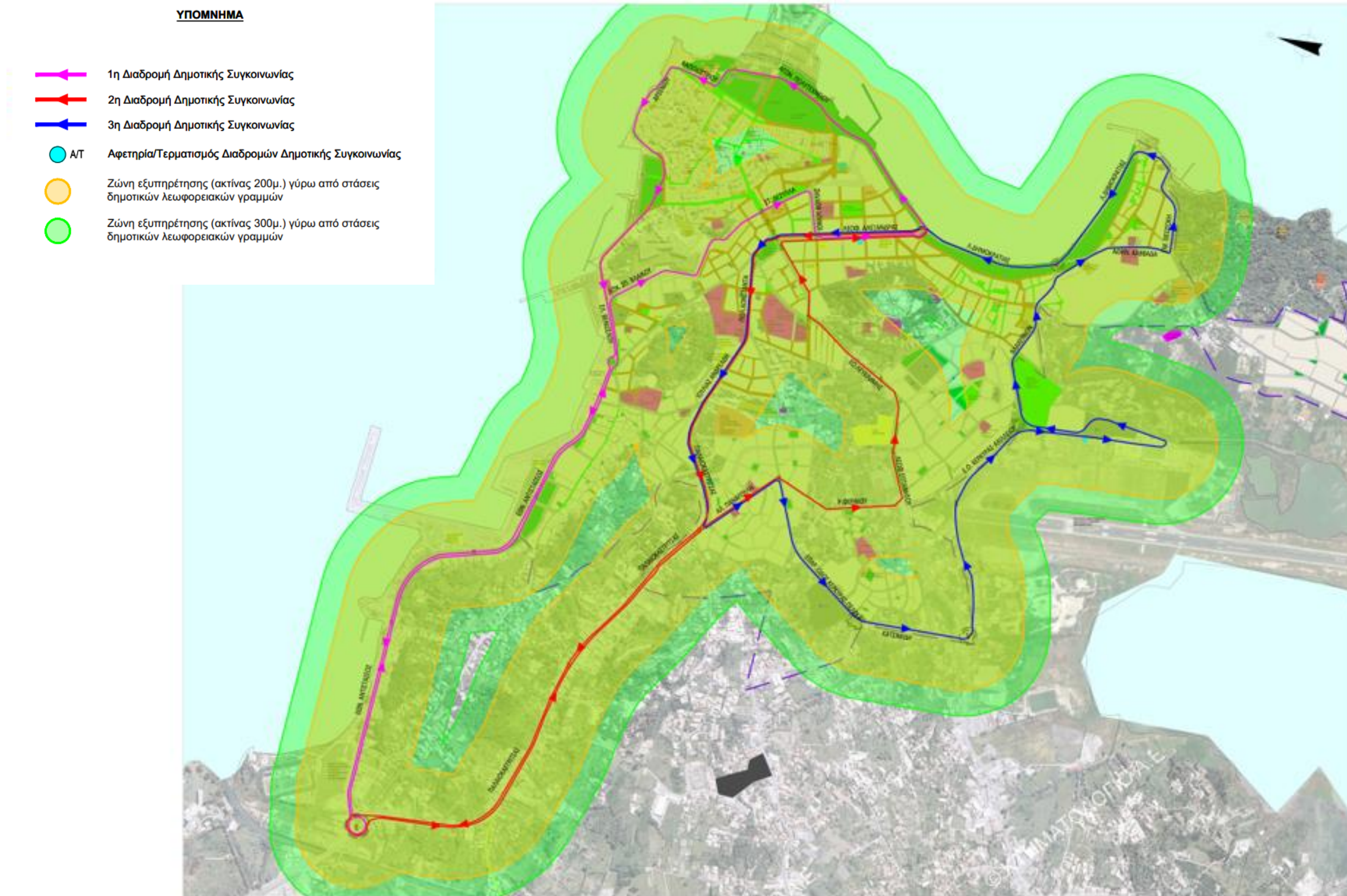
Λ. Αλεξάνδρας – Λ. Αλεξάνδρας – Πολ. Κωνσταντά – Ιουλίας Ανδρεάδη – Παλαιοκαστρίτσας – Παλαιοκαστρίτσας – Παναγούλη – Ρ. Φεραίου – Λ. Επτανήσου – Ε.Ο. Λευκίμης – Λ. Αλεξάνδρας.

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 Γ-3.2** και στο **Σχήμα 3.8** 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 3.8 Πρόταση Διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας



Επιπλέον, στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης και προώθησης της χρήσης της Δημοτικής Συγκοινωνίας, προτείνεται η **αγορά και χρήση περιβαλλοντικά φιλικών (ηλεκτρικών) οχημάτων, τα οποία θα είναι και εύκολα προσβάσιμα από ΑμεΑ**. Η συγκεκριμένη παρέμβαση αποσκοπεί (α) στην ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που οφείλεται στις μετακινήσεις με χρήση μέσων της Δημόσιας Συγκοινωνίας, (β) στην συνολική αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. στην περιοχή και κυρίως (γ) στην καταπολέμηση των κοινωνικών ανισοτήτων και την επίτευξη ισότιμης πρόσβασης στη Δημόσια Συγκοινωνία, για το σύνολο των μετακινούμενων. Με την υιοθέτηση της συγκεκριμένης πρότασης, επιτυγχάνεται τελικά η πολυεπίπεδη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής – πρωτίστως – των κατοίκων της περιοχής και δη ενός ευάλωτου πληθυσμού μετακινούμενων.

Επιπρόσθετα συστήνεται η αξιοποίηση των πλέον σύγχρονων τεχνολογιών, για την εφαρμογή **ευφυών συστημάτων πληροφόρησης (τηλεματικής) των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας**, σε πραγματικό χρόνο, στο κινητό, εντός του οχήματος και στις στάσεις. Απώτερος σκοπός είναι η ενίσχυση της αξιοπιστίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας, γεγονός που θα συμβάλλει στην προσέλκυση σημαντικού όγκου μετακινούμενων, στοχεύοντας κυρίως σε εκείνους που χρησιμοποιούν όχημα Ι.Χ.

3.5. Διαχείριση Στάθμευσης

3.5.1. 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 ανάπτυξη 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 Βλαίκου, 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 Βλαίκου, Ε. Ναπολέοντος, Δημοκρατίας, 9^η Πάροδο Ι. Θεοτόκη, Μιλτ. Μαργαρίτη, Ιουλίας Ανδρεάδη, Δόνζελοτ και Βενιζέλου. Συνολικά **χωροθετούνται 708 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 495 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 3.9** που ακολουθεί και το συνημμένο **Σχέδιο Γ-4**, ενώ η βάση δεδομένων με τα αναλυτικά στοιχεία του Σχεδίου Στάθμευσης, παρουσιάζεται αναλυτικά στο **Παράρτημα II**, 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 1.300 περίπου θέσεις επισκεπτών οι οποίες θα τίθενται στη διάθεση των κατοίκων.**

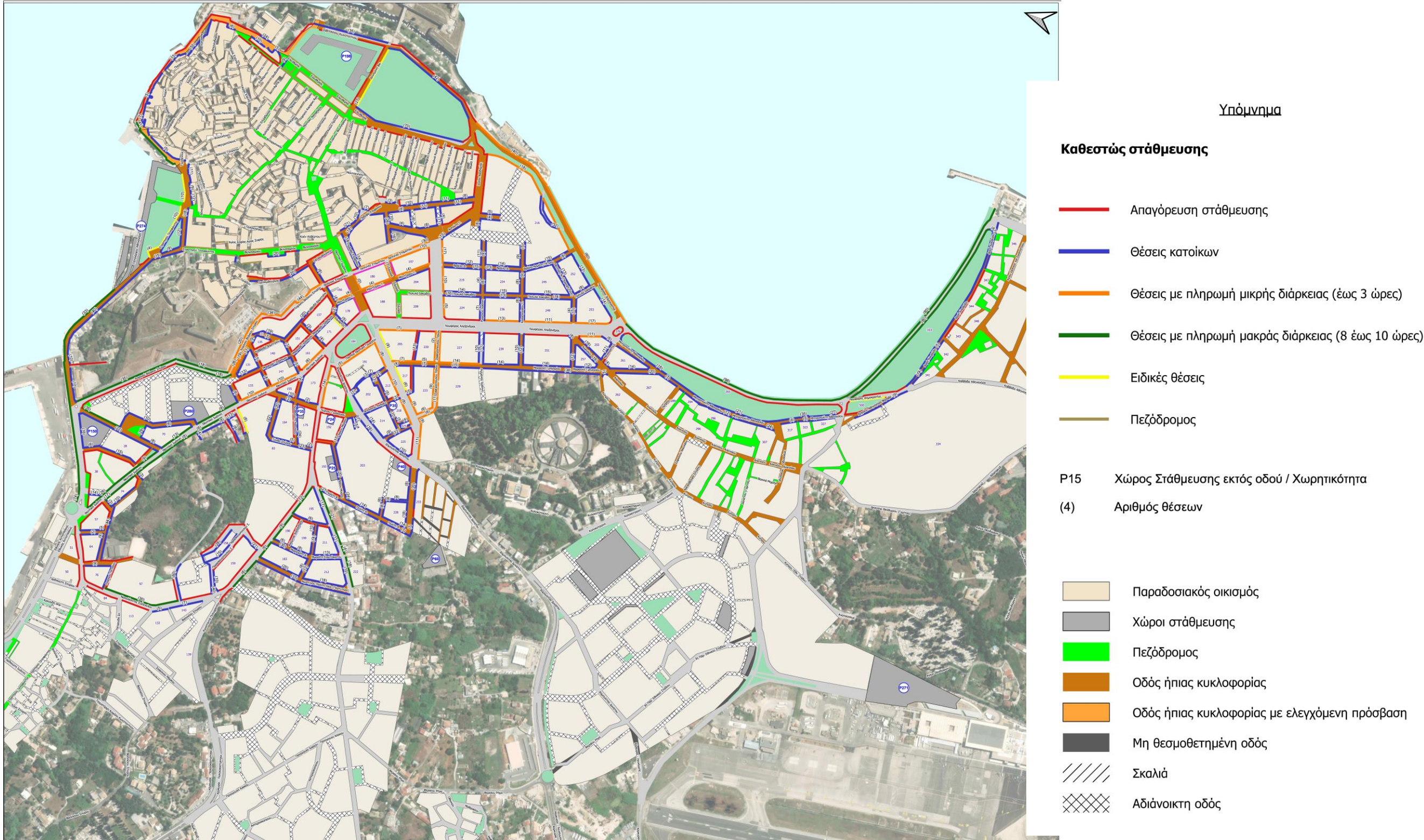
Στην παραλιακή ζώνη η οποία περιβάλλει την παλιά πόλη και που περιλαμβάνει οδικά τμήματα των οδών Καποδιστρίου, Αγων. Πολυτεχνείου, Ξενοφ. Στρατηγού, Κ. Ζαβιτσιάνου, Αρσενίου, Ελ. Βενιζέλου και Δόνζελοτ, προτείνεται η χωροθέτηση 254 θέσεων κατοίκων που καλύπτουν, στη διάρκεια της λειτουργίας του συστήματος, 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.

Επιπλέον, η **προώθηση της κατασκευής υπόγειου πενταώροφου χώρου στάθμευσης κάτω από την Πλατεία Σαρόκο, χωρητικότητας 350 θέσεων, κρίνεται ζωτικής σημασίας**, καθώς αναμένεται να μειώσει σημαντικά τις περιττές περιπορείες στο παρακείμενο οδικό δίκτυο, οι οποίες οφείλονται στην προσπάθεια των μετακινούμενων να εντοπίσουν ελεύθερη θέση στάθμευσης. Σημειώνεται πως το συγκεκριμένο έργο είχε χωροθετηθεί και δρομολογηθεί στο παρελθόν και βρίσκεται ακόμη σε εκκρεμότητα.

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 3.9 Πρόταση Ελεγχόμενης Στάθμευσης



Σχήμα 3.10 Σήμανση Χώρων Ελεγχόμενης Στάθμευσης

3.5.2. 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.

3.5.3. 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.

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

Τα ηλεκτρονικά παρκόμετρα νέας γενιάς (**Σχήμα 3.11**) λειτουργούν με μπαταρίες και είναι εφοδιασμένα με επιφάνεια φωτοβολταϊκών μετατροπών 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 3.11 Παρκόμετρο Pay & Display



B. 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.

3.5.4. 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.

3.5.5. 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 δίνει 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.

3.5.6. 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 3.12 Ειδικό Σήμα Στάθμευσης για Θέσεις ΑμεΑ



3.5.7. 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 εκπαιδεύονται 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.

3.5.8. Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας - ITS - Ευφυείς Μεταφορές

Η ανάπτυξη κέντρων διαχείρισης του συστήματος μεταφορών ή, ακριβέστερα, ευφυών συστημάτων μεταφορών στην Ευρώπη, προδιαγράφεται από την αρχιτεκτονική FRAME¹. 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.

¹ Βλ. www.frame-online.net

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 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 διάρκειας 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.

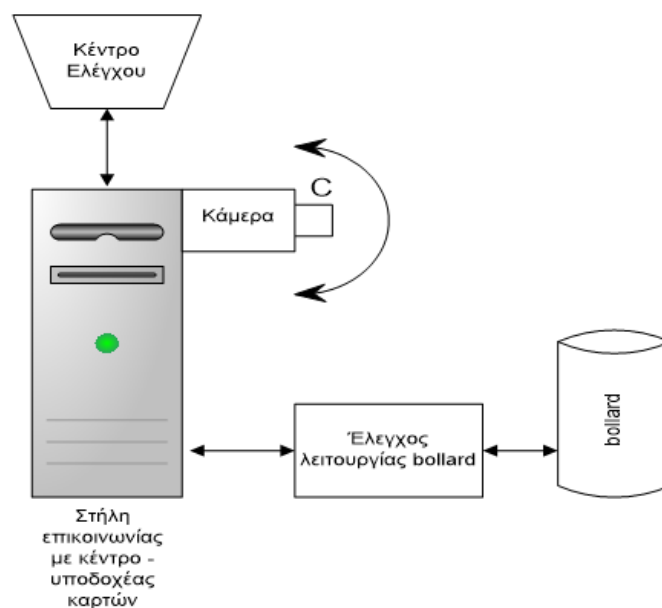
Η αρχιτεκτονική του συστήματος είναι απλή και αποτελείται από:

- 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 3.13 Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης



3.5.9. 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.

3.5.10. 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 χιλίου (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.).

3.6. Αξιολόγηση του Σχεδίου με τη χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου

3.6.1. Γενικά

Για την αξιολόγηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από την εφαρμογή της τελικής πρότασης κυκλοφοριακής οργάνωσης του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής 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 διαχείρισης ή περιορισμού της κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης. Μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου παράγονται δείκτες κυκλοφοριακής απόδοσης πρωινής αιχμής του δικτύου που αυτό περιγράφει (συνολικά οχηματοχιλιόμετρα και οχηματοώρες), καθώς και χάρτες φόρτων επίσης πρωινής ώρας αιχμής. Οι δείκτες αυτοί μπορούν να αξιοποιηθούν στη συνέχεια για την συγκριτική αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων κυκλοφοριακής οργάνωσης 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, ένα μακροσκοπικό μοντέλο καταμερισμού της κυκλοφορίας μπορεί να αξιοποιηθεί για την αξιολόγηση μεμονωμένων ή συνδυασμών παρεμβάσεων που αφορούν στην κυκλοφορία, και οι οποίες μπορούν να είναι ενδεικτικά παρεμβάσεις οργάνωσης της κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, απαγόρευση στρεφουσών κινήσεων), περιορισμού, αποκλεισμού της κυκλοφορίας (πεζοδρομήσεις, μειώσεις διατομών), παρόδιας στάθμευσης ή νέων οδικών υποδομών. Η κάθε παρέμβαση εντάσσεται στο μοντέλο με την τροποποίηση κατάλληλων παραμέτρων του. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε κάθε περίπτωση, ο χαρακτήρας και το επίπεδο λεπτομέρειας των παρεμβάσεων που μπορούν να απεικονιστούν και να αξιολογηθούν από το μοντέλο είναι συγκεκριμένος, και η διερεύνηση εναλλακτικών μέτρων και παρεμβάσεων πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση.

3.6.2. Σενάρια Τελικής Πρότασης

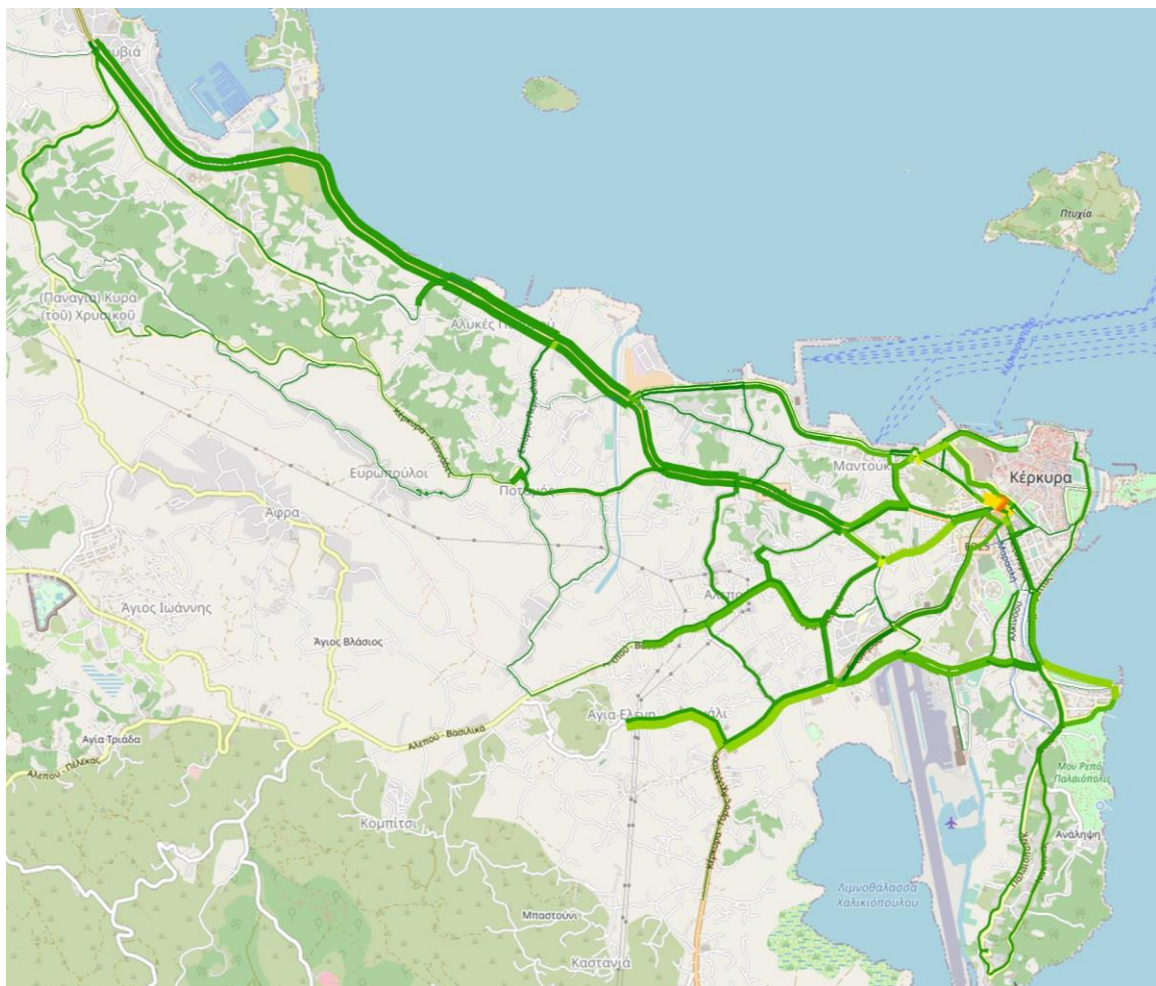
Το κυκλοφοριακό μοντέλο της Κεντρικής Κέρκυρας χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση συνδυασμού κυκλοφοριακών μέτρων της τελικής πρότασης του ΣΒΑΚ Κεντρικής Κέρκυρας, τα οποία προβλέπονται στο υπό ανάπτυξη ΣΒΑΚ και θα υλοποιηθούν σε χρονικό ορίζοντα 5 και 10 ετών. Τα εναλλακτικά μέτρα που εξετάζονται, κωδικοποιούνται κατά περίπτωση στο μοντέλο και ομαδοποιούνται σε σενάρια, τα οποία παρουσιάζονται στη συνέχεια. 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 τουλάχιστον τη διατήρηση της σημερινής κατάστασης σε ό,τι αφορά στη μελλοντική ζήτηση για μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα, ή τον περιορισμό τους, ανεξάρτητα από την εκτιμώμενη εξωγενή αύξηση των μετακινήσεων σε βάθος χρόνου. Έτσι σε βάθος πενταετίας, εξετάζεται ένα σενάριο όπου δεν υπάρχει καμία μείωση στη ζήτηση για μηχανοκίνητα μέσα (ΤΠ-5Α) και δυο σενάρια όπου η ζήτηση για μηχανοκίνητα μέσα μειώνεται κατά 10% και 20% αντίστοιχα (ΤΠ-5Β και ΤΠ-5Γ), ώστε να αποτυπωθούν οι επιπτώσεις των λοιπών μέτρων του ΣΒΑΚ στη μείωση της χρήσης ΙΧ. Ανάλογα, σε βάθος δεκαετίας εξετάζεται σενάριο χωρίς μείωση της ζήτησης (ΤΠ-10Α) και δυο σενάρια με μείωση της ζήτησης για μηχανοκίνητα μέσα κατά 20% και 30 % (ΤΠ-10Β και ΤΠ-10Γ). Στον επόμενο Πίνακα αποτυπώνονται τα σενάρια:

Πίνακας 3.1 Εξεταζόμενα σενάρια τελικής πρότασης

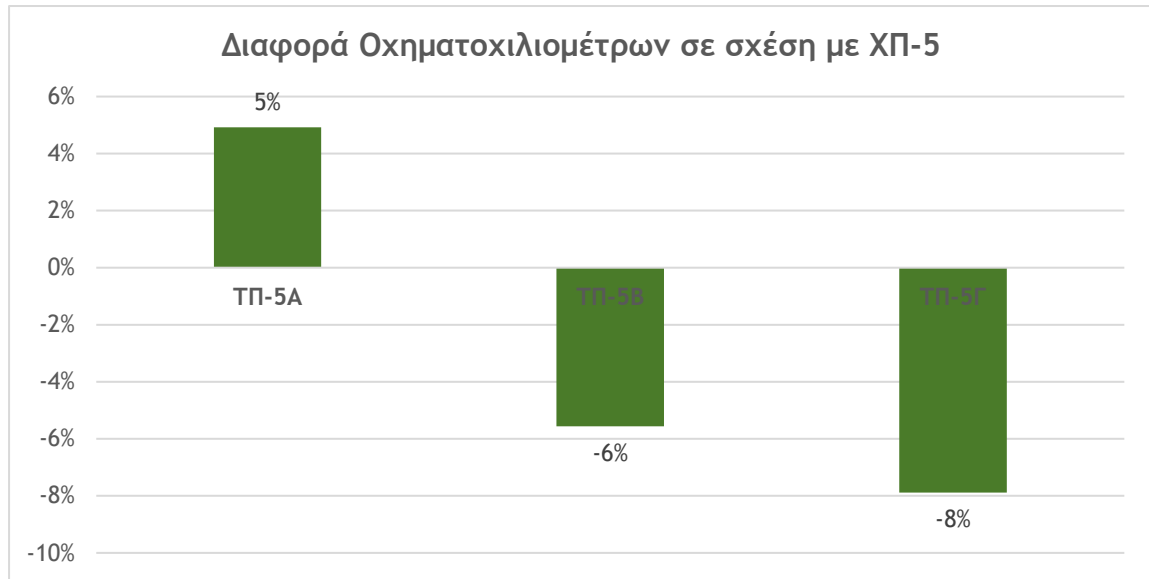
Υλοποίηση Μέτρων	Ζήτηση	5 έτη	10 έτη
Υφιστάμενη Κατάσταση	Καμία Μεταβολή	ΧΠ-5	ΧΠ-10
Τελική Πρόταση	Καμία Μεταβολή	ΤΠ-5Α	ΤΠ-10Α
	Μείωση 10%	ΤΠ-5Β	-
	Μείωση 20%	ΤΠ-5Γ	ΤΠ-10Β
	Μείωση 30%	-	ΤΠ-10Γ

3.6.3. Αποτελέσματα

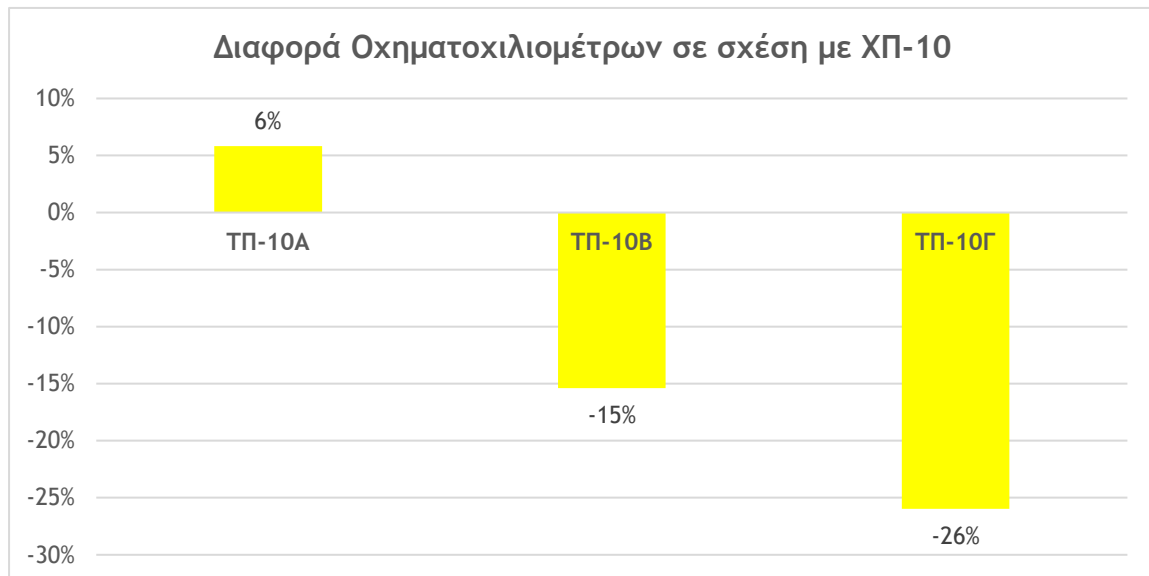
Στα επόμενα Σχήματα παρουσιάζονται ενδεικτικά τα αποτελέσματα φόρτισης του δικτύου για την ώρα πρωινής αιχμής και για τα σενάρια ΤΠ5-Β και ΤΠ10-Β.

Σχήμα 3.14 Φόρτιση πρωινής ώρας αιχμής – Σενάριο ΤΠ5-Β

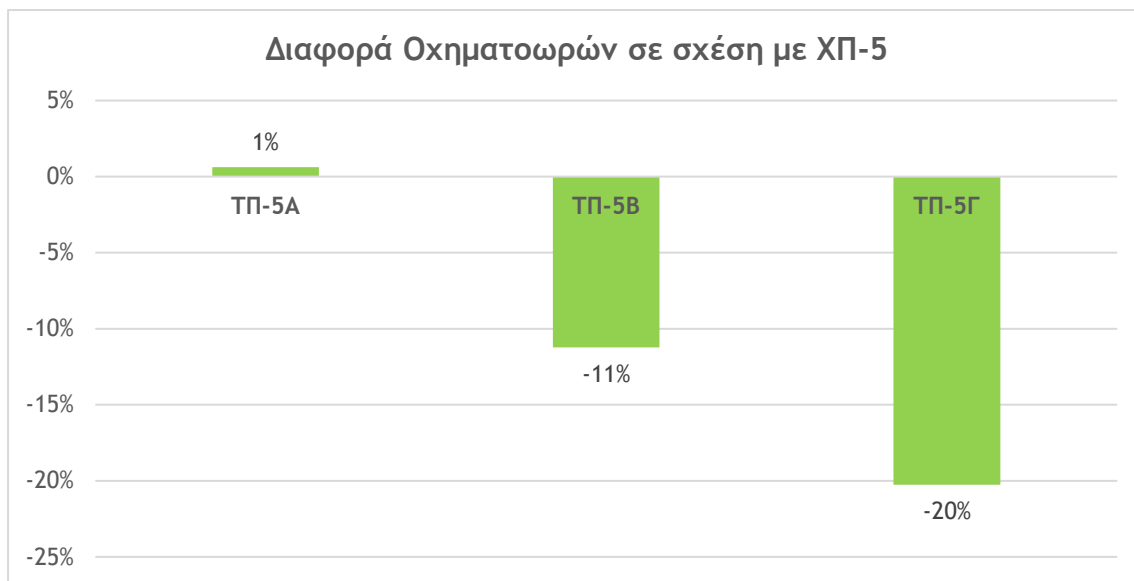
Σχήμα 3.16 Ποσοστιαία διαφορά οχηματοχιλιομέτρων ώρας αιχμής σεναρίων ΤΠ-5Α, ΤΠ-5Β, ΤΠ-5Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-5



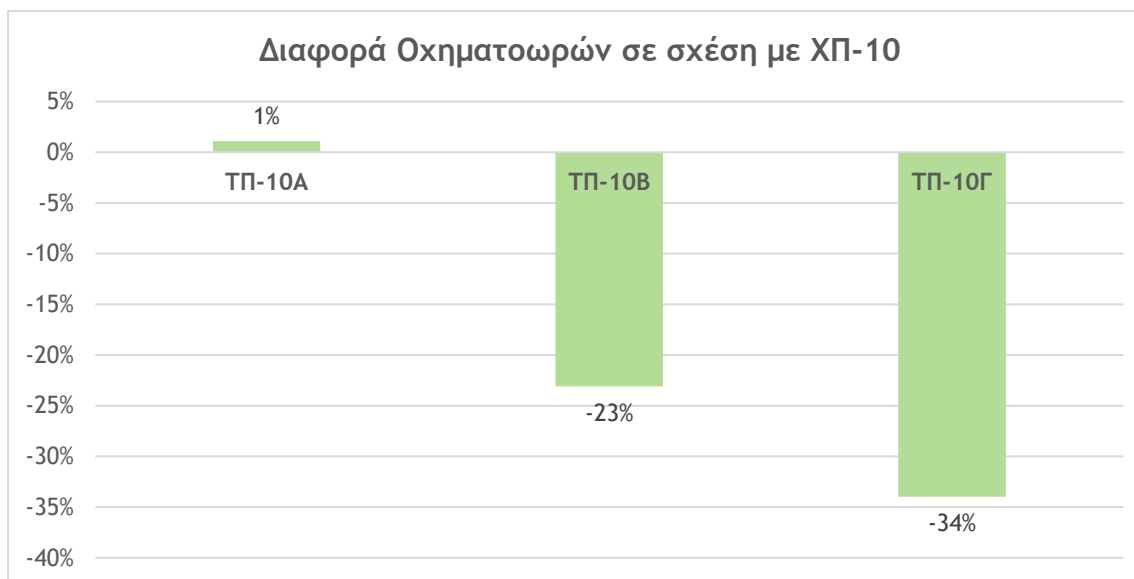
Σχήμα 3.17 Ποσοστιαία διαφορά οχηματοχιλιομέτρων ώρας αιχμής σεναρίων ΤΠ-10Α, ΤΠ-10Β, ΤΠ-10Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-10



Σχήμα 3.18 Ποσοστιαία διαφορά οχηματοωρών αιχμής σεναρίων ΤΠ-5Α, ΤΠ-5Β, ΤΠ-5Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-5



Σχήμα 3.19 Ποσοστιαία διαφορά οχηματοωρών ώρας αιχμής σεναρίων ΤΠ-10Α, ΤΠ-10Β, ΤΠ-10Γ ως προς το σενάριο ΧΠ-10



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα 3.2 και των Σχημάτων 3.16-3.19, 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 (δηλαδή της τάξης του 10% για την πρώτη 5ετία) και εξισορροπεί την όποια αύξηση της κινητικότητας σε 5 και 10 έτη αντίστοιχα. Αν επιτευχθεί μεγαλύτερη μείωση της ζήτησης για μηχανοκίνητες μετακινήσεις χάρη στα μέτρα του ΣΒΑΚ, η μείωση τόσο σε καθυστερήσεις όσο και στο συνολικά χιλιόμετρα που διανύουν όλα τα οχήματα του δικτύου θα είναι ικανοποιητική και θα υπερβαίνει το 15% (με σαφή οφέλη τόσο ως προς τους ρύπους όσο και ως

προς τους χρόνους μετακίνησης). Αν δεν υπάρξει πάλι μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (σενάρια ΤΠ-5Α και ΤΠ-10Α), οι επιπτώσεις θα είναι μικρές (5%-6%) ως προς το μήκος των πραγματοποιούμενων μετακινήσεων (άρα και των ρύπων) ενώ οι όποιες καθυστερήσεις (οχηματοώρες) θα είναι αμελητέες (της τάξης του 1%). Σε κάθε περίπτωση όμως, η εμπειρία έχει δείξει ότι ακόμη και βραχυπρόθεσμα, η υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ ωθεί στον περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

3.6.4. 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.

4. ΜΑΘΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ

Στόχος της παρούσας ενέργειας είναι η διερεύνηση του τρόπου εφαρμογής, της πολιτικής στήριξης, της προώθησης στο ευρύ κοινό, της ένταξης στην καθημερινότητα των πολιτών, κλπ., των μέτρων που επιλέχθηκαν να εφαρμοστούν. Με τον τρόπο αυτό θα γίνει πιο εύκολη η υιοθέτηση τους και θα φανούν πολύ πιο γρήγορα τα θετικά τους αποτελέσματα. Η αξιοποίηση της εμπειρίας άλλων περιοχών, με παρόμοια χαρακτηριστικά, που έχουν υλοποιήσει παρεμφερή μέτρα, μπορεί να αποβεί καθοριστική για την επιλογή και την επιτυχία των μέτρων.

Είναι κρίσιμο όμως να τονιστεί ότι όλα τα μέτρα δεν είναι κατάλληλα για όλες τις περιπτώσεις. Κάθε περιοχή έχει τα δικά της χαρακτηριστικά (γεωγραφική θέση, μορφολογία εδάφους, κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά, πληθυσμό και έκταση, οδικές υποδομές, δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών, εποχική διακύμανση στο πλήθος των μετακινήσεων, κ.λπ.), επομένως θα πρέπει να αναζητηθούν μέτρα που εφαρμόστηκαν με επιτυχία σε περιοχές με κατά το δυνατό αντίστοιχα χαρακτηριστικά.

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής του Κέρκυρας (πληθυσμός, μορφολογία, κτλ.), έγινε διερεύνηση σε σχετική βιβλιογραφία και πηγές («case studies» του δικτύου ELTIS (www.eltis.org) για τις ευρωπαϊκές πόλεις που θεωρούνται ως “best practices” για την εφαρμογή παρόμοιων μέτρων.

Στη συνέχεια αναφέρονται παραδείγματα εφαρμογής ΣΒΑΚ σε μικρές, αλλά και μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις. **Βέβαια, το μέγεθος αρκετών πόλεων δεν είναι απολύτως αντίστοιχο με αυτό του Κέρκυρας, ωστόσο θεωρείται ότι η εμπειρία των πόλεων αυτών μπορεί να βοηθήσει σημαντικά στην επιλογή των μέτρων.**

4.1. Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ Ευρωπαϊκών Πόλεων

4.1.1. Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στη Λάρισα (Ελλάδα)

Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο project που «τρέχει» ο δήμος Λαρισαίων - ο πρώτος δήμος της Ελλάδας που ξεκίνησε την υλοποίηση ΣΒΑΚ - και το οποίο προβλέπει εκτεταμένες παρεμβάσεις στο αστικό τοπίο, με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ, την καλύτερη προσβασιμότητα στο σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών, τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και την προαγωγή των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο). Όταν ολοκληρωθεί, το μεγαλεπήβολο αυτό σχέδιο θα αλλάξει ριζικά την εικόνα της πόλης, ενώ οι πρώτες παρεμβάσεις που έχουν ήδη υλοποιηθεί έχουν γίνει δεκτές με θέρμη από τους κατοίκους.

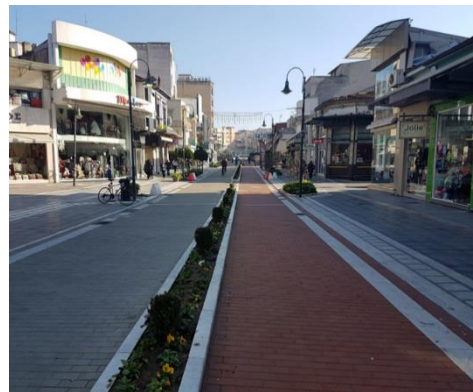
Ο προϋπολογισμός του ΣΒΑΚ Λάρισας εκτιμάται στα 70 εκατ. ευρώ, με ορίζοντα ολοκλήρωσης τα 10 έτη. Εάν, μάλιστα, προστεθούν στα παραπάνω και οι «έξυπνες» παρεμβάσεις για τη στάθμευση, την πρόσβαση στους πεζοδρόμους και την φορτοεκφόρτωση, που θα υλοποιηθούν παράλληλα με το βασικό σχέδιο, το συνολικό κόστος ενδέχεται να ξεπεράσει τα 100 εκατ. Ευρώ. Το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που απαιτούνται θα προέρχεται και θα προέλθει από πόρους του ΕΣΠΑ με συμμετοχή και του Δήμου με ίδιους πόρους. Αξιοσημείωτο είναι ότι η υλοποίηση του

σχεδίου έχει τη σύμφωνη γνώμη της συντριπτικής πλειοψηφίας του Δημοτικού Συμβουλίου.

Το ΣΒΑΚ άρχισε να υλοποιείται από το 2014, με την κατάθεση των αρχικών μελετών, ενώ οι πρώτες παρεμβάσεις ξεκίνησαν το καλοκαίρι του 2018. Μέχρι σήμερα έχουν υλοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις στο κέντρο της πόλης (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, ανακατασκευή συλλεκτριών οδών, κ.λπ.) ενώ έχει συμβασιοποιηθεί και δημοπρατηθεί ένα μεγάλο πλέγμα έργων στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. Τα έργα χρηματοδοτούνται στο μεγαλύτερο μέρος από προγράμματα ΕΣΠΑ.



Τα πρώτα δείγματα γραφής του ΣΒΑΚ Λάρισας είναι εμφανή σε κεντρικές οδικές αρτηρίες του κέντρου της πόλης, όπως η Μεγάλου Αλεξάνδρου και η Βενιζέλου, που έχουν μετατραπεί σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, συνδυάζοντας πεζόδρομο, ποδηλατόδρομο και μονής κατεύθυνσης διάδρομο κυκλοφορίας στον οποίο μπορούν να κινούνται μόνο τα αστικά λεωφορεία και τα ταξί, καθώς και τα ΙΧ που ανήκουν σε κατοίκους που μένουν σε παρακείμενες κατοικίες. Αστικές αναπλάσεις έχουν γίνει στις οδούς Μανδηλαρά και Ηπείρου, στις οποίες έχουν διαπλατυνθεί τα πεζοδρόμια, έχουν αναδιαμορφωθεί οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις πεζών και έχουν δημιουργηθεί εσοχές στάθμευσης.



Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργείται δίκτυο ποδηλατοδρόμου μήκους 45 χλμ., με στόχο να δώσει τη δυνατότητα να κατευθυνθεί ο ποδηλάτης με ασφάλεια από τις συνοικίες τόσο προς το κέντρο της πόλης όσο και προς τις υπόλοιπες γειτονιές.

Σύμφωνα με τους θύνοντες του έργου, έχει γίνει προσπάθεια να είναι προσπελάσιμες με ποδήλατο όλες οι σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες σε όλη την πόλη, καθώς οι ποδηλατόδρομοι καλύπτουν όλο το φάσμα των καθημερινών αναγκών μετακίνησης (εργασία, σχολείο, αναψυχή, άθληση, προπόνηση). Στο κέντρο της πόλης οι ποδηλάτες θα έχουν επιπρόσθετα τη δυνατότητα να κινούνται στο εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας.

Τέλος, έχει αρχίσει η εφαρμογή του έξυπνου συστήματος ελέγχου της πρόσβασης στους πεζοδρόμους, ένα έργο που υλοποιήθηκε από την Cosmote. Πρόκειται για μία σύμβαση ύψους 1,15 εκατ. ευρώ που προβλέπει τη δημιουργία κέντρου ελέγχου όλων των πεζοδρόμων του κέντρου με κάμερες (για την αναγνώριση των πινακίδων των οχημάτων που έχουν άδεια εισόδου) και συστήματα επικοινωνίας τα οποία τοποθετήθηκαν σε 43 σημεία εισόδου-εξόδου των πεζοδρόμων.

4.1.2. Έργο QUEST: Προσδιορισμός περαιτέρω μέτρων βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη Murska Sobota (Σλοβενία)

Η **Murska Sobota** έχει 19.000 κατοίκους και καλύπτει έκταση 64 km², γεγονός που την καθιστά μία από τις σημαντικότερες πόλεις στη βορειοανατολική Σλοβενία. Επιπλέον, είναι η πιο κεντρική και πιο έντονα αστική περιοχή σε ολόκληρη την περιοχή Pomurje.



Το 2008, η Murska Sobota ήταν μία από τις πρώτες σλοβενικές πόλεις που προχώρησαν στην ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). **Έκτοτε εφαρμόστηκαν πολλά χρήσιμα μέτρα, όπως δωρεάν δημόσια λεωφορεία και νέες υποδομές ποδηλατόδρομων για τη σύνδεση γειτονικών οικισμών.**

Το 2013, η Murska Sobota αποφάσισε ότι έπρεπε να επανεξετάσει τις πολιτικές και τα σχέδια βιώσιμης κινητικότητας, επειδή η διαδικασία βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη είχε πρόσφατα επιβραδυνθεί.

Το Πανεπιστήμιο του Maribor βοήθησε τη σλοβενική πόλη στη διαδικασία και ανέπτυξε ένα νέο σχέδιο δράσης με τη βοήθεια ενός εργαλείου διαχείρισης της ποιότητας που αναπτύχθηκε από ένα σχέδιο της Ε.Ε, γνωστό ως **QUEST**.

Χάρη σε αυτό το εργαλείο, η Murska Sobota δημιούργησε ένα νέο **δωρεάν λεωφορείο για τους πολίτες και σχεδιάζει να ανακατασκευάσει έναν πεζόδρομο και να μειώσει τη στάθμευση στην πόλη.**

Το QUEST (Εργαλείο Διαχείρισης Ποιότητας για Αστικές και Ενεργειακά Αποδοτικές Αειφόρες Μεταφορές) ήταν ένα ευρωπαϊκό έργο που αναπτύχθηκε μεταξύ 2011 και 2013. Σκοπός του ήταν να υποστηρίξει τις ευρωπαϊκές πόλεις να σημειώσουν πρόοδο προς ένα πιο αειφόρο σύστημα αστικών μεταφορών. Το εργαλείο αυτό βοηθά τις πόλεις, με τη συνδρομή ειδικών, να προσδιορίσουν τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την επίτευξη των επιθυμητών στόχων όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα. Η Murska Sobota αποφάσισε να υιοθετήσει τη μέθοδο QUEST και ζήτησε από το Πανεπιστήμιο του Maribor να είναι εμπειρογνώμονας και να ηγηθεί της διαδικασίας. Η μέθοδος QUEST περιλαμβάνει τέσσερα στάδια:

- Έλεγχος QUEST
- Αυτοαξιολόγηση με τα ενδιαφερόμενα μέρη
- Σχέδιο δράσης
- Πιστοποίηση

Έλεγχος QUEST: Στόχος αυτού του σταδίου είναι η συλλογή στοιχείων σχετικά με την τοπική πολιτική μεταφορών και η σύγκρισή τους με τα βασικά στοιχεία της εξαιρετικής πολιτικής πρακτικής. Στις αρχές του 2013 η Murska Sobota ξεκίνησε με μια συνάντηση με τους εκπροσώπους του δήμου όπου συζητήσαν και αξιολόγησαν τις τρέχουσες πολιτικές και σχέδια. Το Πανεπιστήμιο του Maribor συντονίζει τον έλεγχο QUEST και

καταρτίζει όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες σε ανάλυση SWOT. Τα αποτελέσματα του ελέγχου QUEST ανέφεραν ότι το περπάτημα, η στάθμευση και η δημόσια συγκοινωνία ήταν βασικά θέματα που απαιτούσαν περαιτέρω ανάπτυξη.

Αυτοαξιολόγηση με τους ενδιαφερόμενους: Το επόμενο στάδιο ήταν η αυτοαξιολόγηση των ενδιαφερομένων μερών QUEST. Για το σκοπό αυτό, δημιουργήθηκε επιτροπή 45 ατόμων με στόχο να διερευνηθούν οι απόψεις τους σχετικά με τις επιδόσεις της πόλης όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα. Αυτή η επιτροπή αποτελούνταν από προσωπικό της πόλης, πολιτικούς, ομάδες χρηστών, παρόχους μεταφορών και φορείς εμπορικών συλλόγων. Το Πανεπιστήμιο του Maribor συνέλεξε και ανέλυσε τις απόψεις τους. Όπως και με τον έλεγχο QUEST, τα αποτελέσματα της αυτοαξιολόγησης των ενδιαφερομένων προσδιόρισαν επίσης το περπάτημα και τις δημόσιες συγκοινωνίες ως τα βασικά θέματα που πρέπει να τύχουν μεγαλύτερης προσοχής.

Τα αποτελέσματα του ελέγχου QUEST και της αυτοαξιολόγησης αποτέλεσαν τη βάση για περαιτέρω αποφάσεις σχετικά με τους βασικούς τομείς. Η Murska Sobota συμφώνησε να επικεντρωθεί σε τρία βασικά θέματα: περπάτημα, χώροι στάθμευσης και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Μετά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα θέματα αυτά, προγραμματίστηκαν περισσότερες συνεδριάσεις της επιτροπής. Κατά τη διάρκεια αυτών των συνεδριάσεων συζητήθηκαν όλες οι προκλήσεις και προτάθηκαν νέα μέτρα.

Η όλη διαδικασία οδήγησε σε ένα Σχέδιο Δράσης, το οποίο αναπτύχθηκε από τον εξωτερικό Σύμβουλο, το Πανεπιστήμιο του Maribor. Το σχέδιο δράσης παρουσιάζει τα περαιτέρω μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν και πώς μπορούν να βελτιωθούν οι υφιστάμενες πολιτικές κατά τα επόμενα τέσσερα έως πέντε έτη.

Για παράδειγμα, σε ότι αφορά στο περπάτημα, το πανεπιστήμιο πρότεινε τη μετατροπή της οδού Slovenska, έναν πολυσύχναστο δρόμο με πολλούς πεζούς στο κέντρο της πόλης, σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας (sharedspace). Ο μεικτής χρήσης δρόμος σχεδιάστηκε ώστε η κυκλοφορία, οι οικιστικές και οποιεσδήποτε άλλες χωρικές λειτουργίες να βρίσκονται σε ισορροπία μεταξύ τους. Φέρνει μαζί τους ευάλωτους χρήστες με τους οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων στον ίδιο χώρο, αλλά χρησιμοποιεί σχεδιαστικά χαρακτηριστικά για να ενθαρρύνει τους οδηγούς να επιβραδύνουν και να συνειδητοποιήσουν περισσότερο τους άλλους χρήστες του δρόμου.

«Τις τελευταίες δεκαετίες πολλοί δρόμοι κοντά στο κέντρο της πόλης έχουν μετατραπεί σε διαδρόμους για μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Ο σχεδιασμός ήταν πολύ απωθητικός για τους ανθρώπους, ο οποίος με τη σειρά του ήταν κακός για καταστήματα, καφετέριες και μικρά εστιατόρια», δήλωσε ο Sebastian Toplak από το Πανεπιστήμιο του Maribor. «Με τον επανασχεδιασμό της οδού Slovenska προσπαθούμε να τον καταστήσουμε ελκυστικότερο για τους επισκέπτες και τους κατοίκους ώστε να περνούν περισσότερο χρόνο εκεί, να μετατοπίζουν κάποιες δραστηριότητες - ψώνια, συναντήσεις φίλων - από άλλες απομακρυσμένες περιοχές, όπως εμπορικά κέντρα, στο κέντρο της πόλης. Για παράδειγμα, έχουν τοποθετηθεί πάγκοι και μικρά περίπτερα για καταστήματα στην οδό Slovenska.

Για τη στάθμευση, το πανεπιστήμιο συνέστησε τη μείωση των χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, ενώ για το θέμα των δημοσίων μεταφορών το Σχέδιο Δράσης είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας νέας, δωρεάν γραμμής αστικών λεωφορείων για τους πολίτες. Ο Torlak είπε ότι η μείωση των χώρων στάθμευσης ήταν το λογικό επόμενο βήμα στην πορεία προς την αναζωογόνηση του κέντρου της πόλης και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μετά από μια ζώνη στάθμευσης με πληρωμή τέλους, η οποία ξεκίνησε το 2013. *«Επίσης, η δημιουργία πρόσθετης γραμμής δωρεάν λεωφορείων για τους πολίτες είναι ένα λογικό μέτρο που μειώνει τα επίπεδα κοινωνικού αποκλεισμού ορισμένων ομάδων, όπως ηλικιωμένοι, νέοι και κοινωνικά ευάλωτοι. Μειώνει επίσης την ανάγκη για χρήση αυτοκινήτου στη Murska Sobota »*, είπε.

Στα τέλη του 2013, το δημοτικό συμβούλιο ενέκρινε το σχέδιο δράσης QUEST και άρχισε την εφαρμογή μέτρων, για τα οποία η Murska Sobota πιστοποιήθηκε από την ακαδημία QUEST. Ο Torlak είπε ότι η αλλαγή της φιλοσοφίας του σχεδιασμού σε μια ολοκληρωμένη διαδικασία ήταν η μεγαλύτερη πρόκληση. *«Με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων μερών, κατορθώσαμε να δημιουργήσουμε λύσεις αποδεκτές από όλους»*.

4.1.3. ΣΒΑΚ της Turda: ένα φιλόδοξο αλλά αναλυτικό πρώτο ΣΒΑΚ από μια μεσαίου μεγέθους πόλη της Ανατολικής Ευρώπης (Ρουμανία)

Το πρώτο ΣΒΑΚ της πόλης Turda είναι καλά δομημένο με σαφές σχεδιαστικό όραμα και συγκεκριμένα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν βραχυπρόθεσμα. Περιλαμβάνει τους στόχους, τα μέσα (συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων χρηματοδότησης) και τους μετρήσιμους στόχους. Είναι μια πηγή έμπνευσης για μικρές / μεσαίες πόλεις με μικρό ή καθόλου υπόβαθρο στο βιώσιμο πολεοδομικό σχεδιασμό.



Γενικό Πλαίσιο

Η Turda βρίσκεται στην Τρανσυλβανία, στη βορειοδυτική Ρουμανία. Ο πληθυσμός σήμερα είναι 55.000 κάτοικοι. Ήταν μια βιομηχανική πόλη μέχρι το τέλος της κομμουνιστικής περιόδου. Σήμερα η Turda είναι ένας σημαντικός τουριστικός προορισμός με περισσότερους από 600.000 επισκέπτες ετησίως. Αποτελεί επίσης σημαντικό πόλο logistics σε περιφερειακό επίπεδο, καθώς βρίσκεται στη διασταύρωση δύο μεγάλων εθνικών διαδρόμων κινητικότητας.

Αυτή η εισροή τουριστών, προστιθέμενη στην τοπική και διαμετακομιστική κίνηση στο πλαίσιο μιας οδικής υποδομής που δεν έχει διαστασιοποιηθεί, αποτελεί πρόκληση για τη βιωσιμότητα της πόλης. Η παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων, η υψηλή κυκλοφορία (το ποσοστό αυτοκίνησης είναι πολύ υψηλότερο από το μέσο όρο της Ρουμανίας) δημιουργούν επίσης κακές συνθήκες οδικής ασφάλειας (οι σοβαροί τραυματισμοί αυξήθηκαν κατά 30% κατά την περίοδο 2012-2015).

Μέτρα, Ενέργειες & Δράσεις

Η Turda έχει οργανώσει τη στρατηγική της σε 4 πυλώνες: προσβασιμότητα, ενσωμάτωση, ελκυστικότητα βιωσιμότητας, έξυπνη πόλη. Οι στόχοι των σχεδίων έχουν ως εξής: αύξηση της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς από 21% σε 30%, αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου από 6,7% σε 13%, αύξηση των πεζή μετακινήσεων από 19% σε 27%, και μείωση της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων από 53% σε 30%.

Αυτοί οι γενικοί μακροπρόθεσμοι στόχοι θα επιτευχθούν με την εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων που θα εστιάζουν ειδικότερα στην κοινή χρήση των μέσων μεταφοράς.

- Η Turda θα εφαρμόσει ένα αυτοματοποιημένο σύστημα ποδηλάτων με 27 σταθμούς και 356 ποδήλατα που θα ενσωματωθούν στην υπηρεσία δημόσιων συγκοινωνιών. Εκτιμάται ότι η εφαρμογή αυτού του συστήματος θα φθάσει τους 200 καθημερινούς χρήστες, εκ των οποίων το 10% θα το χρησιμοποιεί σε συνδυασμό με τις τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες. Ως εκ τούτου, το μερίδιο του ποδηλάτου θα αυξηθεί κατά 6,3 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ οι εκπομπές CO₂ και NO_x θα μειωθούν κατά 3,8 ποσοστιαίες μονάδες.
- Ο συνεπιβατισμός (carpooling) θα ενθαρρυνθεί με τα κατάλληλα κίνητρα στάθμευσης. Στο κέντρο θα εφαρμοστούν πολιτικές που θα έχουν στόχο τη μείωση των αυτοκινήτων και της παράνομης στάθμευσης. Ο στόχος των 1.000 καθημερινών χρηστών μέχρι το 2023, θα οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων στην κεντρική περιοχή κατά 25% και θα συμβάλει στην αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου κατά 1,3 ποσοστιαίες μονάδες και μείωση των CO₂ και NO_x κατά 2%.
- Η από κοινού χρήση αυτοκινήτου (carsharing) θα εφαρμοστεί με βάση το σύστημα που λειτουργεί στη γειτονική πόλη Cluj (30χλμ). Ένας στόλος 10 ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα είναι διαθέσιμος στην Turda. Θα μειώσει κατά 0,5% το ποσοστό μετακινήσεων με αυτοκίνητο και θα μειώσει τις εκπομπές NO_x στην πόλη κατά 0,2%.
- Ένας στόλος 10 ποδηλάτων θα ενοικιαστεί σε τοπικούς επιχειρηματίες προκειμένου να βελτιωθεί η ελκυστικότητα του κέντρου για τους πεζούς.

Αυτά τα μέτρα θα ενσωματωθούν σε μια έξυπνη προσέγγιση πόλης, χρησιμοποιώντας κατάλληλα εργαλεία πληροφορικής, όπως εφαρμογές. Οι χρήστες και οι επιχειρήσεις θα μπορούν στη συνέχεια να λαμβάνουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο.

Αποτελέσματα

Η συνολική διαδικασία ήταν διαφανής με αρκετές δημόσιες διαβουλεύσεις και συνεντεύξεις τύπου κατά το τελευταίο έτος. Τα μέτρα που λαμβάνονται στο πλαίσιο του σχεδίου είναι συγκεκριμένα, έχουν σημαντικό αντίκτυπο και περιέχουν μετρήσιμους στόχους. Η πόλη διενεργεί έρευνα για να εκτιμήσει την επίδραση κάθε μέτρου στην ποιότητα του αέρα. Το θέμα της χρηματοδότησης περιλαμβάνεται επίσης στη στρατηγική, με την πρόσβαση στους πόρους του ΕΣΠΑ να πρέπει να επικυρωθεί σε εθνικό επίπεδο.

Προκλήσεις

Όπως αποδεικνύεται από την επιλογή της Turda ως νικήτρια του 6ου Βραβείου ΣΒΑΚ για το θέμα της κοινής χρήσης των μέσων μεταφοράς (shared mobility), η κριτική επιτροπή του βραβείου θεώρησε ως ιδιαίτερα καλή την προσέγγιση του σχεδιασμού της Turda. Η κριτική επιτροπή εκτίμησε επίσης το εξαιρετικό όραμα σχεδιασμού του ΣΒΑΚ στο πλαίσιο μιας μεσαίου μεγέθους πόλης χωρίς ιστορικό στα ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, η κριτική επιτροπή του βραβείου, εκτιμά ότι η Turda έθεσε συγκεκριμένα μέτρα με υψηλό αντίκτυπο και μετρήσιμους στόχους, δίνοντας συνοχή στη συνολική προσέγγιση σχεδιασμού. Το όραμα σχεδιασμού της μπορεί να μεταφερθεί σε άλλες πόλεις παρόμοιου μεγέθους.

4.2. ΣΒΑΚ Ευρωπαϊκών Παραθαλάσσιων Πόλεων

4.2.1. Εκθέσεις Αξιολόγησης Μέτρων Περιφέρειας Βαλέτας (CIVITAS DESTINATIONS)

- **Πρώθηση κοινής χρήσης ηλεκτρικών ποδηλάτων και κοινής χρήσης αυτοκινήτου**

Δύο διαγωνισμοί παραχώρησης προκηρύχθηκαν από την κυβέρνηση της Μάλτας για την εισαγωγή υπηρεσιών e-bike και car sharing στο νησί κατά τη διάρκεια του έργου (**Εικόνα 1**). Η δημόσια συγκοινωνία της Μάλτας, ο εθνικός φορέας εκμετάλλευσης λεωφορείων, εισήγαγε ηλεκτρονικά ποδήλατα στη Βαλέτα (Tallinja Bikes) το καλοκαίρι του 2018, με 3 σταθμούς (και 2 επιπλέον σταθμούς να σχεδιάζονται) και 40 ηλεκτρικά ποδήλατα. Η ιδιωτική εταιρεία Car2Go ξεκίνησε το πρόγραμμα κοινής χρήσης αυτοκινήτου GoTo το φθινόπωρο του 2018, με στόλο 150 ηλεκτρικών αυτοκινήτων, που υποστηρίζονται από 225 πυλώνες φόρτισης και 450 δεσμευμένες θέσεις στάθμευσης σε όλες τις τοποθεσίες. Παράλληλα με την έναρξη των υπηρεσιών κοινής χρήσης αυτοκινήτων και ηλεκτρονικών ποδηλάτων, ξεκίνησε και η προσφορά και άλλων υπηρεσιών κοινής χρήσης κινητικότητας, όπως η κοινή χρήση σκούτερ IoScoot, η οποία λειτουργεί από το 2019, καθώς και άλλες υπηρεσίες κοινής χρήσης σκούτερ, όπως τα σκούτερ Whizascoot και GoTo, από τότε τέλη 2019.



Εικόνα 1 Υπηρεσίες κοινής χρήσης αυτοκινήτων και ποδηλάτων στη Μάλτα

- **Παράδοση αγαθών στο τελευταίο μίλι (Last Mile Delivery of Goods)**

Η Βαλέτα προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών και επισκεπτών και η παρουσία ξενοδοχείων και εστιατορίων που χρειάζονται παράδοση φρέσκων αγαθών καθημερινά οδηγεί σε αυξημένο πρόβλημα πρωινής κυκλοφορίας. Τα στενά δρομάκια και ο περιορισμένος χώρος εκφόρτωσης καθιστούν τις παραδόσεις δύσκολες (**Εικόνα 2**). Το μέτρο αυτό αφορά στην εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Εφοδιαστικής για τη Βαλέτα, καθώς και σε ένα πιλοτικό πρόγραμμα με ιδιωτικούς φορείς για τη δοκιμή της παράδοσης αγαθών στο τελευταίο μίλι, χρησιμοποιώντας ένα κοινόχρηστο ηλεκτρικό φορτηγό.



Εικόνα 2 Υπηρεσίες παράδοσης στους δρόμους της Βαλέτας, μέσω των οποίων επιλύονται μερικά από τα προβλήματα (παράνομη στάθμευση σε πεζοδρόμια, έλλειψη διαθέσιμων χώρων εκφόρτωσης, ανάγκη παραδόσεις με τα πόδια)²

- **Βραβείο Green Mobility Hotel**

Στόχος αυτού του μέτρου ήταν να θεσπισθεί ένα πρόγραμμα Βραβείων και Σήμανσης «Ξενοδοχείου Πράσινης Κινητικότητας» για ξενοδοχεία, να προωθηθεί η υιοθέτηση ενός «Σχεδίου Πράσινης Κινητικότητας» για ξενοδοχεία και να εφαρμοστούν μέτρα πράσινων ταξιδιών.

Ένα μεμονωμένο ξενοδοχείο και μία συνεργασία ξενοδοχείων υπέβαλαν τη νικητήρια πρόταση για το βραβείο Green Mobility Hotel και κατάφεραν να αποκτήσουν το Green Mobility Label. Το μεμονωμένο ξενοδοχείο πρότεινε μια συλλογή μέτρων (ηλεκτρικό φορτηγό επιβατών, εγκατάσταση σταθμού κοινής χρήσης ποδηλάτων και παροχή ποδηλατικών κρανών και θυρίδων), ενώ η συνεργασία των ξενοδοχείων πρότεινε την αγορά ενός ηλεκτρικού φορτηγού επιβατών που θα μοιραστεί μεταξύ των ξενοδοχείων για χρήση από τους επισκέπτες τους.

- **Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων & Ειδοποίηση Εκπομπών App**

Αυτό το μέτρο αναπτύχθηκε με βάση μια διπλή προσέγγιση για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των εκπομπών ρύπων. Η πιλοτική σκοπιμότητα της Ζώνης Χαμηλών Εκπομπών εφαρμόστηκε από την ίδια εταιρεία που λειτουργεί το σύστημα οδικής τιμολόγησης Ελεγχόμενης Πρόσβασης Οχημάτων (CVA) στη Βαλέτα. Εγκαταστάθηκαν νέες υποδομές κάμερας στους δρόμους προσέγγισης στη Φλοριάνα που οδηγούν στη Βαλέτα για την παρακολούθηση οχημάτων που εισέρχονται και εξέρχονται από την καθορισμένη ζώνη. Το σύστημα έχει ρυθμιστεί να καταγράφει τις

2 Πληροφορίες και εικόνες από το «Valletta Sustainable Urban Logistics Plan (SULP)» που αναπτύχθηκε ως μέρος του έργου CIVITAS DESTINATIONS (Leonardi, Attard & Maas 2019).

πληροφορίες σχετικά με την είσοδο και την έξοδο οχημάτων από τη ζώνη και να δοκιμάζει τον αντίκτυπο μιας Ζώνης Χαμηλών Εκπομπών επιβαρύνοντας οικονομικά ή εξαιρώντας οχήματα ανάλογα με τις εκπομπές τους.

- **Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας μεταξύ των τουριστών - Η εφαρμογή My Malta Plan**

Αυτό το μέτρο περιλάμβανε την ανάπτυξη μιας εφαρμογής για κινητά, το MyMaltaPlan, για να παρέχει χρήσιμες και ενδιαφέρουσες πληροφορίες για την ενθάρρυνση της αλλαγής της ταξιδιωτικής συμπεριφοράς μεταξύ των τουριστών προς πιο πράσινες επιλογές μετακίνησης. Οι στόχοι αυτού του μέτρου ήταν να ενθαρρύνει την προσέγγιση των τουριστών σε πράσινες μορφές μετακίνησης και να συλλέξει δεδομένα μέσω της εφαρμογής για να βοηθήσει τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό υποδομής τουριστικών μεταφορών.

- **Έξυπνο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης για τη Βαλέτα**

Το μέτρο περιλαμβάνει την εγκατάσταση διαφορετικών τύπων αισθητήρων σε συγκεκριμένο χώρο στάθμευσης εκτός δρόμου στην πόλη της Βαλέτα (Hastings Parking) για τη διαχείριση της ζήτησης και της προσφοράς στάθμευσης στην πόλη. Τα δεδομένα συλλέγονται εξ αποστάσεως μέσω αισθητήρων και καμερών. Καταρτίστηκε ένα σχέδιο διαχείρισης στάθμευσης για την πιλοτική περιοχή που περιλαμβάνει το λογισμικό και την υποδομή που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος έξυπνης διαχείρισης στάθμευσης.

- **Ένταξη πλοίων στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών**

Αυτό το μέτρο είχε στόχο να αντιμετωπίσει την έλλειψη συνδεσιμότητας μεταξύ των σημείων ελλιμενισμού των πορθμείων, ιδιαίτερα στο λιμάνι Marsamxett, και του κέντρου της πόλης της Βαλέτα και του κύριου τερματικού σταθμού λεωφορείων. Αυτό οφείλεται στη συγκεκριμένη περίπτωση λόγω της γεωγραφίας της Πόλης. Χτισμένη ως περιτειχισμένη και οχυρωμένη πόλη στην κορυφή μιας χερσονήσου, το κέντρο της πόλης απέχει από το επίπεδο της θάλασσας με σημαντικές υψομετρικές διαφορές. Ο χώρος προσέγγισης των πλοίων δεν ήταν συνδεδεμένος με το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών ή με τον κεντρικό τερματικό σταθμό λεωφορείων στη Βαλέτα και ο απότομος λόφος από το σημείο ελλιμενισμού των πλοίων στο κέντρο της πόλης της Βαλέτα (**Εικόνα 3**) παρουσίαζε ένα πρόβλημα για όσους ταξιδεύουν με τα πόδια, ειδικά για ηλικιωμένους ή άτομα με κινητικά προβλήματα. Σε μια προσπάθεια προώθησης βιώσιμων τρόπων μεταφοράς για ταξίδια στην πρωτεύουσα, η οποία είναι ταυτόχρονα σημαντικό κέντρο απασχόλησης και κορυφαίο τουριστικό αξιοθέατο, αυτό το μέτρο είχε ως στόχο να συμβάλει στη σύνδεση μεταξύ δύο κύριων διατάξεων δημόσιας συγκοινωνίας στη Βαλέτα: των υπηρεσιών λεωφορείων και πορθμείων.



Εικόνα 3 Βαλέτα, η πρωτεύουσα της Μάλτας. Απότομοι δρόμοι χαρακτηρίζουν την πόλη (αριστερά), χτισμένη σε μια χερσόνησο ανάμεσα σε δύο φυσικά λιμάνια: το Marsamxett και το Grand Harbor (δεξιά)

4.2.2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στο Αλγκάρβε (Σχέδιο Δράσης 2020)

ΗΠΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

- Κατασκευή/αναπροσαρμογή του δικτύου πεζών
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών
- Εφαρμογή/επέκταση συστημάτων ποδηλάτων για κοινή χρήση
- Ανάπτυξη εκστρατειών και δράσεων δημοσιότητας
- Ανάπτυξη σχεδίων προσβασιμότητας για όλους
- Εισαγωγή/ανακαθορισμός χώρων στάθμευσης για ποδήλατα

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Δημιουργία και/ή ενίσχυση αστικών γραμμών
- Βελτίωση ενδοδημοτικής και διαδημοτικής προσφοράς
- Προώθηση του ρόλου των επιβατικών σιδηροδρόμων των δημόσιων μεταφορών ως τρόπου διάρθρωσης των μεταφορών
- Υλοποίηση αποκλειστικών διαδρομών MMM υψηλής ζήτησης
- Εφαρμογή ευέλικτων μεταφορών για την εξυπηρέτηση περιοχών με χαμηλή πυκνότητα ζήτησης και δημιουργία πλατφόρμας διαχείρισης προσφορών
- Ανάπτυξη εκστρατειών και ενεργειών δημοσιότητας που προωθούν τις μετακινήσεις με MMM

ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Βελτίωση των συνθηκών λήψης σε στάσεις/διεπαφές
- Ανάπτυξη μιας δασμολογικής ζώνης που προωθεί τη μεγαλύτερη διατροπικότητα
- Εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος έκδοσης εισιτηρίων
- Παροχή πληροφοριών σχετικά με την προσφορά διαθέσιμων μέσων μαζικής μεταφοράς σε διαφορετικές πλατφόρμες

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

- Δημιουργία οδικών συνδέσεων που συμβάλλουν στη βελτίωση της προσβασιμότητας
- Εφαρμογή μέτρων εξομάλυνσης της κυκλοφορίας στα κύρια αστικά κέντρα
- Έλεγχος της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των βαρέων οχημάτων
- Βελτίωση της οδικής σήμανσης
- Εκτέλεση συντήρησης στο δημοτικό οδικό δίκτυο
- Ανάπτυξη διαδημοτικού σχεδίου ασφαλείας σταθμού λεωφορείων
- Υλοποίηση εκστρατειών ευαισθητοποίησης και οδικής ασφάλειας

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Οργάνωση παροχής στάθμευσης στο κέντρο της περιοχής των συστάδων σε κεντρικές περιοχές
- Εφαρμογή συστημάτων δρομολόγησης και διαχείρισης οχημάτων για στάθμευση χώρων στάθμευσης
- Δημιουργία/επιβεβαίωση του τύπου «park&ride» της προσφοράς στάθμευσης
- Υλοποίηση χώρων στάθμευσης για φορτηγά ή/και αυτοκινούμενα

ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

- Παροχή στην Αρχή Μεταφορών με την κατάλληλη δομή για τη λειτουργία της και ενεργοποίηση τεχνικά ανθρώπινου δυναμικού
- Εφαρμογή συστήματος παρακολούθησης και διαχείρισης παροχής δημόσιων συγκοινωνιών
- Ανάπτυξη Επιχειρησιακού Σχεδίου Μεταφορών
- Συμβόλαιο συλλογικών υπηρεσιών επιβατών ΜΜΜ
- Εφαρμογή Παρατηρητηρίου Κινητικότητας

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Ανανεώστε τους στόλους των διαφόρων Μέσων Μεταφοράς χρησιμοποιώντας οχήματα που τροφοδοτούνται από εναλλακτικές πηγές ενέργειας
- Εισαγωγή σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Εφαρμογή μέτρων που προάγουν τον εξορθολογισμό των Ατομικών Μεταφορών

ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

- Προώθηση της ανάπτυξης Σχεδίων Κινητικότητας δημοτικής εμβέλειας
- Προώθηση της ανάπτυξης Σχεδίων Κινητικότητας για πόλους έλξης/γεννήτριας
- Ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Κινητικότητας για Σχολεία
- Δημιουργία Κέντρων/Καταστημάτων κινητικότητας

4.2.3. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης της Ουέλβα (2014)

Λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της κινητικότητας της Ουέλβα, έχουν διαμορφωθεί συγκεκριμένοι στόχοι που εστιάζουν σε:

- Ενίσχυση της ρόλου των μέσων μαζικής μεταφοράς στο σύνολο των μετακινήσεων, μέσω ενεργειών προώθησης και επικοινωνίας με αυτόν τον τρόπο, οι οποίες προωθούν την πρόσφατη αναδιοργάνωση των μέσων μαζικής μεταφοράς και επιτρέπουν την αύξηση των ταξιδιών που πραγματοποιούνται με αυτόν τον τρόπο.
- Ανάλυση των δικτύων ήπιας μετακίνησης, δημιουργία ενός συνεχούς πλέγματος, άνετο και ασφαλές που δομεί την πόλη και που επιτρέπει την ενθάρρυνση και ενίσχυση των μετακινήσεων με τα πόδια και με ποδήλατο.
- Ανάλυση του αντίκτυπου του πολεοδομικού σχεδιασμού στα χρονοδιαγράμματα ανάπτυξης των οριζόντων και καθιέρωση μέτρων βελτιστοποίησης και μελλοντική αποδοτικότητα κινητικότητας.
- Επηρεασμό της συμπεριφοράς των πολιτών, η αποκαλούμενη «διαχείριση κινητικότητας» επηρεάζει πακέτα μέτρων που στοχεύουν στην τροποποίηση των προτύπων ή συμπεριφορών κινητικότητας συγκεκριμένων ομάδων. Τα μέτρα αυτά, που εφαρμόζονται συστηματικά σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, βασίζονται σε ανάλυση, ενημέρωση, επικοινωνία-συμμετοχή και προώθηση αλλαγών συμπεριφοράς σε ομάδες εργαζομένων, μαθητών και των οικογενειών τους, νέων κ.λπ.

4.2.4. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης της Μάλαγα (CIVITAS 2002-2016)

Πεζή μετακίνηση

- Δημιουργία ασφαλών και προσβάσιμων πεζοδρομίων με οδικές συνδέσεις εντός γειτονιών, μεταξύ γειτονιών και από αυτές προς το κέντρο της πόλης.
- Αύξηση του αριθμού των ζωνών πεζών και των ζωνών συνύπαρξης με προτίμηση στους πεζούς.
- Απομάκρυνση των φυσικών εμποδίων που κατακερματίζουν την περιοχή και δυσχεραίνουν την πεζή μετακίνηση.
- Εξάλειψη των αρχιτεκτονικών φραγμών και οργάνωση/βελτίωση των διαδρομών προσπέλασης δημόσιων χώρων για την εξασφάλιση καθολικής προσβασιμότητας.
- Σχεδιασμός χώρων αναψυχής ή χώρων (πλατείες και πάρκα ή άλλους) για πεζή μετακίνηση από τους κατοίκους.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

- Δημιουργία και συνεχής εκσυγχρονισμός νέων αποκλειστικών λεωφορειακών λωρίδων, ώστε να μπορούν να προσφέρουν ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες για τους επιβάτες, ευέλικτες και ανάλογες με τις ανάγκες και τις προσδοκίες τους.

- Περιοδική προσαρμογή του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών στις νέες ανάγκες κινητικότητας των πολιτών με επεκτάσεις κάλυψης υπηρεσιών και ενίσχυση, κατά περίπτωση, της συχνότητας ορισμένων γραμμών.
- Προώθηση αστικών μεταρρυθμίσεων προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα στις δημόσιες συγκοινωνίες αντί για τα ιδιωτικά οχήματα.

Ποδηλασία

- Για να καταστεί η ποδηλασία ανταγωνιστική με άλλα είδη μεταφοράς, είναι απαραίτητο να έχουμε μια σειρά ποδηλατικών υποδομών που να περιλαμβάνουν ένα δίκτυο αποκλειστικών και ασφαλών λωρίδων, χώρους στάθμευσης, ένα αποτελεσματικό σύστημα μερισμού/ενοικίασης ποδηλάτων που διευκολύνει και φέρνει αυτά τα οχήματα στους πολίτες και ένα ρυθμιστικό πλαίσιο που ρυθμίζει τη χρήση τους.

Μετακινήσεις με ηλεκτροκίνητα μέσα

Η συνολική στρατηγική για την προώθηση του ηλεκτρικού οχήματος στοχεύει στη διευκόλυνση της εισαγωγής ηλεκτρικών και/ή συνδεδεμένων οχημάτων στην κινητικότητα, για την οποία είναι απαραίτητο να εφαρμοστούν μέτρα στην αστική περιοχή που ευνοούν αυτά τα οχήματα σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα. Μεταξύ των μέτρων που ισχύουν είναι:

- 45 λεπτά δωρεάν στάθμευση σε δημοτικά κτίρια στάθμευσης.
- 75% μπόνους στο τέλος του IVTM (Ενσωματωμένη παρακολούθηση πίεσης ελαστικών οχημάτων) για οχήματα χαμηλής ρύπανσης στο τέλος για τις πέντε φορολογικές περιόδους μετά την ταξινόμηση ή την ανακαίνιση του οχήματος.
- Δωρεάν στάθμευση χωρίς χρονικό περιορισμό σε ζώνες SARE (Κλάδος Στάθμευσης με ρύθμιση χρόνου), εκτός από ζώνες SARE υψηλού τζίρου (SARE 30).
- 15 θέσεις που προορίζονται αποκλειστικά για τη στάθμευση ηλεκτρικών οχημάτων που διανέμονται σε όλη την πόλη και βρίσκονται σε σημεία με μεγάλη εισροή.
- Πρόσβαση οχημάτων ηλεκτρικής τεχνολογίας στην απαγορευμένη περιοχή του ιστορικού κέντρου μέσω προηγούμενης εξουσιοδότησης που περιλαμβάνεται στο ισχύον Διάταγμα Κινητικότητας.
- Τη δημιουργία δημόσιας υποδομής φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, υπό δημόσια παραχώρηση, που θα κατανεμηθεί σε όλα τα δημοτικά διαμερίσματα της πόλης.

Προσβασιμότητα AMK και ΑμεΑ

Έμφαση έχει δοθεί στη προσβασιμότητα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, μεταξύ των οποίων μπορούν να επισημανθούν τα ακόλουθα:

- Εγκατάσταση θέσεων στάθμευσης που προορίζονται για άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Αυτήν τη στιγμή υπάρχουν περισσότερα από 800 μέρη στην πόλη της Μάλαγα.

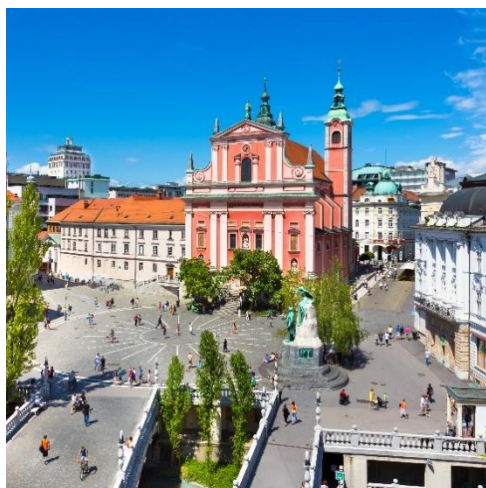
- Εγκατάσταση τόσο ακουστικών στοιχείων όσο και συστημάτων ραδιοελέγχου σε σηματοδοτημένες διαβάσεις πεζών όπου έχουν τη μεγαλύτερη ζήτηση από τυφλούς. Σε πολυάριθμες σηματοδοτούμενες διαβάσεις πεζών, η ρύθμιση γίνεται από φανάρια με ακουστικά στοιχεία.
- Έμφαση έχει δοθεί στον τομέα της προσβασιμότητας στις παραλίες, παρέχοντας πολυάριθμες θέσεις στάθμευσης για άτομα με μειωμένη κινητικότητα σε όλες τις παραλίες της πόλης.
- Διεξαγωγή εκστρατειών επικοινωνίας για την προώθηση της ευγενούς οδηγικής συμπεριφοράς (οδήγηση και στάθμευση), τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την ενθάρρυνση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς και τις μετακινήσεις με τα πόδια και με ποδήλατο.
- Ανάπτυξη προγραμμάτων για τον συντονισμό και την εφαρμογή της κοινής χρήσης αυτοκινήτου μεταξύ των εργαζομένων στις μετακινήσεις τους.
- Ανάπτυξη δυναμικού σχεδίου πληροφόρησης για οδηγούς με την υλοποίηση δικτύου πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων ώστε να μπορούν να επιλέξουν τη βέλτιστη διαδρομή προς τον προορισμό τους.
- Δημιουργία πληροφοριακού συστήματος για τους εργαζόμενους, σε οδικά επαγγέλματα, πολίτες, προκειμένου να ενημερώνεται σε πραγματικό χρόνο για εργασίες ή συμβάντα ώστε να επιλέγουν μεταξύ προτεινόμενων εναλλακτικών δρομολογίων.

Βαρέα οχήματα

- Ανίχνευση και ταξινόμηση οχημάτων μέσω συσκευών λείζερ που επιτρέπουν τη μέτρηση των διαστάσεων των οχημάτων.
- Αναγνώριση οχήματος μέσω συστήματος αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων κυκλοφορίας (κάμερες λήψης πινακίδων και ελεγκτής βίντεο).

4.3. Πεζή Μετακίνηση

4.3.1. Πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης της Λιουμπλιάνα



Σήμερα, η Λιουμπλιάνα θεωρείται μια από τις ομορφότερες ευρωπαϊκές πόλεις. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί πως η σημερινή της εικόνα είναι αποτέλεσμα μιας δωδεκαετούς διαδικασίας αναμόρφωσης της πόλης.

Το 2006-07, σημειώθηκε μια απότομη αύξηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των μετακινήσεων με Ι.Χ., ακόμα και στο κέντρο της πόλης, στη διάσημη Τριπλή Γέφυρα και την πλατεία Prešeren.

Έχοντας ως στόχο να αντιμετωπίσει τους υψηλούς αυτούς φόρτους, η πόλη υιοθέτησε το «Όραμα για τη Λιουμπλιάνα 2025», με βασική επιδίωξη να γίνει ευχάριστη και βιώσιμη για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος,

ήταν σημαντικό να **περιοριστεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης και να μετατραπεί σε μια πεζοδρομημένη έκταση η οποία θα προσελκύει τόσο τους κατοίκους όσο και τους επισκέπτες της πόλης**. Οι αλλαγές αυτές στο δημόσιο χώρο ξεκίνησαν με τη διακοπή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πλατεία Prešeren και την οδό Wolfona, με τον νέο ελεύθερο χώρο να αποδίδεται στους πεζούς και τους ποδηλάτες. Με την πάροδο του χρόνου, υλοποιήθηκαν με επιτυχία όλο και περισσότερα έργα πεζοδρόμησης του κέντρου, όπως το έργο της Αγοράς Kongresni to 2011 ή τη Λεωφόρο Slovenska την περίοδο 2013-2015.

Τα τελικά στοιχεία του οράματος ήταν να συνδεθεί το πεζοδρομημένο δίκτυο στο κέντρο της πόλης με το Tivoli Park στα δυτικά του κέντρου. Σήμερα, η πεζοδρομημένη περιοχή της Λιουμπλιάνα καλύπτει περισσότερα από 10 εκτάρια. Η διαδικασία πεζοδρόμησης υποστηρίχθηκε από τους κατοίκους και άλλα μέλη της κοινότητας, με ποσοστό αποδοχής της πρότασης στο 88% - 95%.

Οι κύριοι παράγοντες επιτυχίας ήταν η πολιτική στήριξη και η συνέχεια του εγχειρήματος, η επικοινωνία με τους κατοίκους και τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και η εκμάθηση και η εφαρμογή δράσεων στο πλαίσιο των σχεδίων της ΕΕ.

Γενικό Πλαίσιο

Η Λιουμπλιάνα είναι η πρωτεύουσα της Σλοβενίας με πληθυσμό 288.250 κατοίκους. Βρίσκεται στο κέντρο της χώρας, φιλοξενεί 43.000 φοιτητές και παρέχει στους κατοίκους και τους επισκέπτες της ένα πολιτισμικά ζωντανό περιβάλλον, με μια ενδιαφέρουσα αρχιτεκτονική κληρονομιά. Εντούτοις, μέχρι το 2007, η δυνατότητα των ανθρώπων να απολαμβάνουν το κέντρο της πόλης της Λιουμπλιάνα ήταν περιορισμένη, λόγω του μεγάλου όγκου μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε όλους σχεδόν τους δρόμους της. Μέχρι την περίοδο εκείνη, μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων και φορτηγών διέσχιζαν τον ποταμό Ljubljanska, ο οποίος διέρχεται από το κέντρο της πόλης, χρησιμοποιώντας τη διάσημη Triple Bridge του Plečnik. Σύμφωνα με μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2003, διαπιστώθηκε ότι σχεδόν το 60% όλων των μετακινήσεων προς το κέντρο της πόλης έγιναν με Ι.Χ..

Το 2007, ο νέος Δήμαρχος εισήγαγε το «**Όραμα για τη Λιουμπλιάνα 2025**», το οποίο **αποσκοπούσε στη μετατροπή της Λιουμπλιάνα σε μια βιώσιμη και ευχάριστη πόλη μέσα σε λιγότερο από 20 χρόνια**. Στόχος ήταν να γίνει η Λιουμπλιάνα μια πόλη που "φροντίζει την ιστορία, εξασφαλίζει την ποιότητα ζωής, την ασφάλεια και την ανεκτικότητα, είναι φιλική προς το περιβάλλον και συνδέεται με το τοπίο της". Το όραμα έλαβε υπόψη και συνδύασε τις έννοιες της βιώσιμης ανάπτυξης και του πολεοδομικού σχεδιασμού με αρμονικό τρόπο. Περιλάμβανε, μεταξύ άλλων στόχων, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, τη δημιουργία περισσότερων χώρων πρασίνου, σχέδια μηδενικών ρύπων και αειφόρου ενέργειας, τα οποία αποτελούσαν τη βάση για μια σειρά έργων υποδομής και οργάνωσης της πόλης. Ακολουθώντας την ιδέα να τοποθετηθούν οι ανάγκες των ανθρώπων στο επίκεντρο οποιασδήποτε στρατηγικής, το συγκοινωνιακό τμήμα του σχεδιασμού είχε ως στόχο να ανατρέψει την υπάρχουσα κατάσταση, ώστε η πλειονότητα των μετακινήσεων να πραγματοποιείται πεζή και όχι με μηχανοκίνητα μέσα. Αποτέλεσμα αυτού του σχεδιασμού ήταν η μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων που προσεγγίζουν το κέντρο της πόλης από το 2007 και έπειτα.

Εφαρμογή

Η Λιουμπλιάνα ακολούθησε **μια σταδιακή προσέγγιση όσον αφορά το κλείσιμο των δρόμων στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία**. Το αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία μιας περιοχής ήπιας κυκλοφορίας άνω των 10 εκταρίων στο κέντρο της πόλης. **Οι κοινόχρηστοι χώροι αποδόθηκαν στους πεζούς και τους ποδηλάτες, με στόχο τη δημιουργία ενός πιο βιώσιμου κέντρου**. Η σύνδεση και των δύο πλευρών του ποταμού που διασχίζει το κέντρο της πόλης βελτιώθηκε σημαντικά με την κατασκευή και την ανακαίνιση γεφυρών.

Από το 2007 ξεκίνησαν οι αλλαγές, με την ανακαίνιση της οδού Wolfona και της πλατείας Prešeren. Σε αντίθεση με τις πιο συνηθισμένες παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών κίνησης των πεζών, οι αλλαγές αυτές είχαν πιο έντονο χαρακτήρα, απαγορεύοντας την πρόσβαση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από αυτούς τους δύο τομείς. Για πρώτη φορά η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων περιορίστηκε, με μόνη εξαίρεση τις παραδόσεις/διανομές, οι οποίες πραγματοποιούνται με ειδική άδεια από τις 6 π.μ. έως τις 10 π.μ.

Ένα άλλο σημαντικό βήμα πραγματοποιήθηκε το 2011 με τη μετατροπή της αγοράς Kongresni σε πεζοδρομημένη περιοχή. Ο επανασχεδιασμός της πλατείας έλαβε υπόψη το ιστορικό περιβάλλον της περιοχής και ακολούθησε τις απαιτήσεις του Σλοβενικού Ινστιτούτου Προστασίας Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Η απομάκρυνση των αυτοκινήτων από την περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης, οδήγησε σε νέες ανάγκες στάθμευσης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Το πρόβλημα επιλύθηκε με την αντικατάσταση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με ένα νέο υπόγειο χώρο στάθμευσης ακριβώς κάτω από την αγορά Kongresni. Το γκαράζ παρέχει 720 θέσεις στάθμευσης και σχεδόν οι μισές από αυτές είναι αποκλειστικά για τους κατοίκους της πεζοδρομημένης περιοχής.

Το 2013, η πόλη ξεκίνησε την ανακαίνιση της κύριας αρτηρίας στο κέντρο της, της Slovenska Boulevard. Εκείνη την χρονιά, ένα τμήμα 400 μέτρων του δρόμου δόθηκε προσωρινά στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα αστικά λεωφορεία. Μετά την εκπόνηση των αναγκαίων έργων αποχέτευσης, αυτό το τμήμα της λεωφόρου αποδόθηκε πλέον οριστικά στην ενεργό κινητικότητα και τις δημόσιες συγκοινωνίες. Αργότερα, η οδός Cankarjeva που διασχίζει τη λεωφόρο Slovenska πεζοδρομήθηκε επίσης, συνδέοντας το κέντρο της πόλης με την περιοχή Tivoli Park που βρίσκεται δυτικά του κέντρου.

Με την πάροδο του χρόνου, η Λιουμπλιάνα **επικεντρώθηκε στην αντιμετώπιση των αναγκών περπατήματος και ποδηλασίας, αντί της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**. Δεδομένου ότι οι πεζοί και οι ποδηλάτες είναι πιο ευαίσθητοι στις παρακάμψεις, θεωρήθηκε σημαντικό να έχουν περισσότερες επιλογές ώστε να μπορούν να διασχίζουν τον ποταμό στην καρδιά του κέντρου της πόλης. Ταυτόχρονα, η προσέγγιση αυτή επέτρεψε την αναζωογόνηση του ποταμού και στις δύο όχθες του. Ο Δήμος της Λιουμπλιάνα ανακαίνισε τις γέφυρες που εξυπηρετούν τις ανάγκες ενεργής κινητικότητας και κατασκεύασαν νέα περάσματα, όπως η γέφυρα Mesarski, περίπου 150 μέτρα ανατολικά της διάσημης Τριπλής Γέφυρας του Plečnik. Συνολικά, οι εργασίες αφορούσαν 13 γέφυρες, εκ των οποίων επτά ήταν καινούργιες κατασκευές.

Για την υποβοήθηση των **κατοίκων με μειωμένη κινητικότητα**, δεδομένης της μεγάλης κλίμακας πεζοδρόμησης του κέντρου της πόλης, η Λιουμπλιάνα έθεσε σε λειτουργία το 2009 την δωρεάν υπηρεσία «Kavalir». Σήμερα, έξι **ηλεκτρικά οχήματα με πέντε θέσεις επιβατών είναι διαθέσιμα σε κάθε χρήστη**, ενώ οι διαδρομές τους καθορίζονται από τις ανάγκες των χρηστών τους.

Επιπλέον, η Λιουμπλιάνα επένδυσε σημαντικά στην προώθηση της ποδηλασίας. Σε μια μάλλον σπάνια κίνηση, οι ποδηλάτες επιτρέπεται να ποδηλατούν σε ολόκληρη την πεζοδρομημένη περιοχή της πόλης. Η συνύπαρξη των ποδηλατών και των πεζών βασίζεται στην αμοιβαία αποδοχή μεταξύ των χρηστών, και θεωρείται ότι λειτουργεί καλά. Ενώ δεν υπάρχουν ουσιαστικοί περιορισμοί για τους ποδηλάτες που χρησιμοποιούν τον πεζόδρομο, η σήμανση σε κρίσιμα σημεία τους υπενθυμίζει να εξετάσουν την ασφάλεια των πεζών.

Επιπλέον, από το 2011, η Λιουμπλιάνα διαθέτει ένα λειτουργικό και δημοφιλές **σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων**, το οποίο χρησιμοποιείται για πάνω από 900.000 ταξίδια ετησίως και μπορεί να χρησιμοποιηθεί μέσω της ενιαίας κάρτας URBANA. Η πόλη επένδυσε επίσης σε εγκαταστάσεις Park & Ride ώστε να επιτρέψει στους μετακινούμενους να προσπελάσουν το κέντρο με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Σήμερα λειτουργούν πέντε τέτοιες εγκαταστάσεις.

Η Λιουμπλιάνα είναι επίσης μία από τις πιο δραστήριες πόλεις στην εκστρατεία της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας και είναι η μόνη πόλη που κέρδισε το Ευρωπαϊκό Βραβείο Κινητικότητας δύο φορές το 2003 και το 2013.

Αποτελέσματα

Οι πιο σημαντικές παρεμβάσεις είναι ορατές στο κέντρο της πόλης: η πεζοδρομημένη περιοχή, η οποία είναι πλέον κλειστή στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, έχει αυξηθεί κατά 620% από το 2007 και τώρα καλύπτει περίπου 10 εκτάρια, με μία επιπλέον πεζοδρομημένη περιοχή 3 εκταρίων η οποία όμως είναι ανοιχτή στην κυκλοφορία. Στο κέντρο της πόλης της Λιουμπλιάνα υπάρχει πλέον επαρκής χώρος υψηλής ποιότητας για πολιτιστικές και αθλητικές εκδηλώσεις, επιχειρηματικές δραστηριότητες και κοινωνικοποίηση των κατοίκων και των επισκεπτών. Οι φόβοι ότι η πεζοδρόμηση του κέντρου ήταν μεγάλης κλίμακας και θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στις τοπικές επιχειρήσεις αποδείχθηκαν αβάσιμοι. Αντίθετα, οι επιχειρήσεις και ο τουρισμός στο ιστορικό κέντρο έχουν επωφεληθεί σημαντικά.

Μετά την πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης, οι περιβαλλοντικοί δείκτες έχουν βελτιωθεί αισθητά. Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση της λεωφόρου Slovenska, οι εκπομπές μαύρου άνθρακα μειώθηκαν κατά 70%, ενώ τα νέα μοτίβα κυκλοφορίας δεν επιδείνωσαν της ποιότητας του αέρα στους γειτονικούς δρόμους όπου αναδρομολογήθηκε η κυκλοφορία. Τα επίπεδα θορύβου σε ολόκληρη την περιοχή μειώθηκαν κατά περίπου 6 dB.

Σύμφωνα με έρευνα κινητικότητας που πραγματοποιήθηκε κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ της πόλης, η πεζοδρόμηση του κέντρου ήταν μια στρατηγική με πολύ υψηλή αποδοχή: περίπου το 95% των ερωτηθέντων υποστηρίζουν το μέτρο, ενώ είναι θετικά διακείμενοι απέναντι σε μελλοντικά σχέδια για την επέκτασή της. Ο επανασχεδιασμός

της λεωφόρου Slovenska συνάντησε επίσης υψηλή αποδοχή, με ποσοστό έγκρισης 88% στην ίδια έρευνα.

Η πεζοδρόμηση του κέντρου της Λιουμπλιάνα επηρέασε σημαντικά την επιλογή μέσου στη Λιουμπλιάνα. Σε σύγκριση με το 60% περίπου των μετακινήσεων με μηχανοκίνητο μέσο το 2003, το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 42% μέχρι το τέλος του 2013. Οι πεζή μετακινήσεις αυξήθηκαν από 19% το 2003 σε σχεδόν 35% το 2013. Συνεπώς, η Λιουμπλιάνα προχωρεί ικανοποιητικά προς το 2020, με στόχο τη μείωση των μηχανοκίνητων μετακινήσεων στο 33% του συνόλου. Η υπηρεσία "Kavalir", η οποία φροντίζει άτομα με μειωμένη κινητικότητα στην πεζοδρομημένη περιοχή, έχει τύχει θετικής αποδοχής και χρησιμοποιείται εκτενώς (μέχρι το 2017 είχε μεταφέρει πάνω από 1,2 εκατομμύρια επιβάτες).

Ο Δήμος της Λιουμπλιάνα κέρδισε διεθνή αναγνώριση για την εν λόγω πεζοδρόμηση: το 2012 απονεμήθηκε στην πόλη το "Ευρωπαϊκό Βραβείο Αστικού Δημόσιου Χώρου" για την αναδιάρθρωση των αναχωμάτων και γεφυρών του ποταμού Ljubljanica. Το 2016, η Λιουμπλιάνα ονομάστηκε "Ευρωπαϊκή Πράσινη Πρωτεύουσα" από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο τίτλος αυτός αποδείχθηκε ένα πολύτιμο εργαλείο μάρκετινγκ για την προσέλκυση τουριστών και την προβολή της πόλης σε άλλες πόλεις της ΕΕ. Το 2003, και στη συνέχεια και πάλι το 2013, η πόλη κέρδισε το βραβείο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας.

4.3.2. Η πόλη της Σόφιας έχει δρομολογήσει ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ανανέωσης των πεζοδρομίων (Βουλγαρία)

Μέσα στα επόμενα 4 χρόνια, περισσότερα από 690.000 m² θα ανακαινισθούν, σε μια προσπάθεια να βελτιωθούν οι συνθήκες πεζή μετακίνησης στην πρωτεύουσα της Βουλγαρίας.

Χρόνια ελλειπούς συντήρησης και χρηματοδότησης έχουν αφήσει τα πεζοδρόμια σε κακή κατάσταση σε πολλές περιοχές της πόλης. Υποχώρηση του εδάφους, ρίζες δέντρων, ακραίες καιρικές συνθήκες και έργα κοινής ωφέλειας έχουν επηρεάσει την ποιότητα των πεζοδρομίων, δυσκολεύοντας ακόμα και τους πιο ευέλικτους χρήστες. Επιπλέον, τα «μπαλώματα» ως γρήγορη λύση σε τοπικές ζημιές έχουν μειώσει την ποιότητα της πεζής κίνησης, αλλά και του αστικού σχεδιασμού γενικότερα.

Για να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα, η πόλη σχεδιάζει ένα πρόγραμμα για την συντήρηση και την επισκευή των πεζοδρομίων. Η Δήμαρχος της πόλης εξηγεί: «Η προσβασιμότητα στα πεζοδρόμια είναι πολλή σημαντική για την άνεση και την ασφάλεια των πολιτών, ιδιαίτερα σε ευαίσθητες κοινωνικές



ομάδες, όπως ΑΜΕΑ και άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια. Ένας άλλος σκοπός του μέτρου αυτού είναι το να ενθαρρυνθούν οι πολίτες να αφήσουν τα οχήματα τους στο σπίτι και να προτιμήσουν την πεζή μετακίνηση». Το έργο έχει την υποστήριξη της πλειοψηφίας του Δημοτικού Συμβουλίου, όμως κάποιες αμφιβολίες έχουν διατυπωθεί και αφορούν την επιλογή των περιοχών που θα αναδιαμορφωθούν και την ποιοτική διαχείριση των πόρων.

Το πρόγραμμα έχει σκοπό να βελτιώσει σχεδόν το 10% των πεζοδρομίων της πρωτεύουσας. Το συνολικό κόστος του θα αγγίξει τα 60.000.000 €, εκ των οποίων τα 50.000.000 € θα επιδοτηθούν από την European Investment Bank (EIB) και τα υπόλοιπα από το δημοτικό ταμείο. Το 30% των πόρων θα διατεθούν στους 24 δήμους της πόλης. Οι δήμοι θα πρέπει να αποφασίσουν συγκεκριμένα ποιες περιοχές θα συμπεριλάβουν στο πρόγραμμα, δίνοντας προτεραιότητα σε δρόμους με μεγάλο αριθμό κατοίκων, σύμφωνα με το δημοτικό μητρώο. Η διοίκηση της πόλης επίσης υιοθέτησε μια διάταξη όσων αφορά το αστικό περιβάλλον, η οποία παρέχει ένα τεχνικό πρότυπο για τα πεζοδρόμια σε περιοχές έντονης κίνησης πεζών. Αυτό έχει ως σκοπό την μεγιστοποίηση της ποιότητας και της ομοιομορφίας στην εφαρμογή. Ένα άλλο τμήμα των πόρων θα διατεθεί στην τεχνική παρακολούθηση της προόδου. Η Δήμαρχος θα συντάσσει αναφορές σχετικά με την ποιοτική και ποσοτική πρόοδο του έργου κάθε τρεις μήνες.

4.3.3. Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης γύρω από τα σχολεία της L'Alcudia (Ισπανία)

Το 2007 ο **Δήμος Alcudia στην Ισπανία πεζοδρόμησε τους δρόμους γύρω από τις κύριες εισόδους τεσσάρων τοπικών σχολείων**, με πραγματικά οφέλη τόσο για τους γονείς όσο και τα παιδιά που περπατούν από/προς το σχολείο.

Γενικό Πλαίσιο & Στόχοι

Το 2005, το Δημοτικό Συμβούλιο της Alcudia, η οποία βρίσκεται κοντά στην Βαλένθια της Ισπανίας, πραγματοποίησε μελέτη κινητικότητας προκειμένου να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των πολιτών σε σχέση με τις καθημερινές μετακινήσεις τους. Ένα από τα κύρια σημεία έμφασης ήταν γύρω από τις εισόδους στα σχολεία της πόλης. Δεδομένου ότι όλοι οι μαθητές έχουν το ίδιο πρόγραμμα όσον αφορά την ώρα άφιξης και αναχώρησης, πολλά αυτοκίνητα φθάνουν ταυτόχρονα στην είσοδο του σχολείου, προκαλώντας κυκλοφοριακή συμφόρηση, θόρυβο, ρύπανση και θέματα οδικής ασφάλειας για τα παιδιά, τα οποία έχουν συνήθως απρόβλεπτη συμπεριφορά και μειωμένη ορατότητα. Δεδομένης της κατάστασης αυτής, οι γονείς επέλεξαν να συνοδεύουν τα παιδιά τους με το αυτοκίνητο για περισσότερη ασφάλεια, παρά να περπατούν ασυνόδευτα από/προς το σχολείο, δημιουργώντας έτσι υψηλή κυκλοφοριακή συμφόρηση στη γύρω περιοχή.

Υλοποίηση

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που απορρέουν από την υψηλή κυκλοφορία γύρω από τα σχολεία, η μελέτη κινητικότητας πρότεινε την αύξηση των πεζοδρομημένων ζωνών γύρω από τις εισόδους των 4 σχολείων. Το μέτρο αυτό είχε **ως στόχο τη μείωση τόσο της κυκλοφορίας όσο και του κινδύνου ατυχήματος, ενθαρρύνοντας τους γονείς να δώσουν μεγαλύτερη αυτονομία στα παιδιά τους.**

Για την υλοποίηση των πεζόδρομων γύρω από τα σχολεία, το Δημοτικό Συμβούλιο κλήθηκε να επανασχεδιάσει τη ροή της κίνησης στην περιοχή, μειώνοντας την κυκλοφορία στο άμεσο σχολικό περιβάλλον, και μειώνοντας παράλληλα τα επίπεδα θορύβου στις αίθουσες διδασκαλίας. Ως αποτέλεσμα του επανασχεδιασμού αυτού, μειώθηκε ο αριθμός των χώρων στάθμευσης κοντά στα σχολεία.

Κατά μέσο όρο, οι **πεζοδρομημένες ζώνες εκτείνονται έξω από κάθε σχολείο μέχρι τον απέναντι δρόμο και σε απόσταση περίπου 45 μέτρων εκατέρωθεν της σχολικής πύλης**. Οι ζώνες αυτές παρέχουν χώρο για τη φύτευση δέντρων, βελτιώνοντας αισθητικά την είσοδο των σχολείων, και επέτρεψαν στους χώρους εστίασης που περιβάλλουν τα σχολεία να δημιουργήσουν βεράντες και ζωντανές ζώνες. Μετά την κατασκευή των πεζοδρόμων, το ποσοστό των παιδιών που φθάνουν στο σχολείο με αυτοκίνητο ήταν μόλις 30%, ενώ το 65% φθάνουν πεζή. Επιπλέον, όλα τα παιδιά πρέπει να περπατούν τα τελευταία 40-50 μέτρα, διότι, με την κατασκευή των πεζοδρόμων, δεν είναι δυνατή η στάθμευση ακριβώς έξω από τη σχολική πύλη.

Συμπεράσματα

Οι πεζοδρομημένες ζώνες έδωσαν τη δυνατότητα στα **παιδιά να μετακινούνται από/προς το σχολείο με μεγαλύτερη ασφάλεια και αυτονομία**. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις αυτές με αποτέλεσμα την ομαλότερη κυκλοφορία καθώς και τη μείωση των επιπέδων θορύβου στη γύρω περιοχή. Επιπλέον, οι μαθητές έχουν υιοθετήσει νέες συνήθειες, επιλέγοντας έναν πιο βιώσιμο και υγιεινό τρόπο για τις μετακινήσεις τους.

4.3.4. Περπατώντας προς το σχολείο στο Haute- Savoie (Γαλλία)

Σε αρκετούς δήμους της **γαλλικής περιοχής Haute-Savoie** (πληθυσμός: 829.017 κάτοικοι) έχουν δρομολογηθεί «**λεωφορεία**» πεζοπορίας για τη **μείωση του ποσοστού των παιδιών τα οποία μεταφέρουν στο σχολείο οι γονείς με τα αυτοκίνητά τους**.



Γενικό Πλαίσιο

Ενώ στο παρελθόν, το περπάτημα από και προς το σχολείο ήταν μια αρκετά φυσιολογική δραστηριότητα, τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερα παιδιά μεταφέρονται στο σχολείο με αυτοκίνητο. Μια τέτοια εξέλιξη είναι ανεπιθύμητη, και για την αντιμετώπιση αυτής της πραγματικότητας έχουν αναπτυχθεί «λεωφορεία» πεζοπορίας.

Οι στόχοι ενός τέτοιου μέτρου είναι πολλαπλοί. Τα «λεωφορεία» πεζοπορίας συμβάλλουν στη μείωση των αυτοκινήτων των γονέων που προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση και ατμοσφαιρική ρύπανση γύρω από τα σχολεία. Συμβάλλουν επίσης στη δημιουργία ενός ασφαλέστερου περιβάλλοντος γύρω από τα σχολεία και παρέχουν περισσότερη σωματική άσκηση, βελτιώνοντας ταυτόχρονα το εύρος προσοχής των παιδιών. Επιπλέον, αυξάνουν την ευαισθητοποίηση των παιδιών σχετικά με την οδική ασφάλεια. Περπατώντας από/προς το σχολείο δίνει επίσης τη δυνατότητα να περνούν επιπλέον χρόνο οι γονείς με τα παιδιά τους.

Μέτρα, Ενέργειες & Δράσεις

Ένα «λεωφορείο» πεζοπορίας είναι μια ομάδα παιδιών που καθοδηγούνται από ενήλικες στο δρόμο για το σχολείο, μέσω μιας συγκεκριμένης διαδρομής που είναι σύντομη, άμεση και ασφαλής. Είναι παρόμοιο με μια γραμμή λεωφορείου, με συγκεκριμένες στάσεις και χρονοδιάγραμμα. Στο πλαίσιο του προγράμματος ACTIVE ACCESS (από το πρόγραμμα IEE - Steer) που χρηματοδοτήθηκε από την ΕΕ, ο γαλλικός περιβαλλοντικός οργανισμός Prioriterre ανέλαβε την πρωτοβουλία να υποστηρίξει τα σχολεία, τις ενώσεις γονέων και τους δήμους στην υλοποίηση «λεωφορείων» πεζοπορίας στο Haute-Savoie.

Υπάρχουν ορισμένα βήματα για την εφαρμογή ενός τέτοιου «λεωφορείου» πεζοπορίας. Το πρώτο βήμα είναι η γνωστοποίηση της δυνατότητας διοργάνωσης ενός τέτοιου μέτρου στο σχολείο ή στην ένωση γονέων. Η χρήση ερωτηματολογίου μπορεί να βοηθήσει σημαντικά στον προσδιορισμό των αναγκών, των κινήτρων αλλά και των εμποδίων που αντιμετωπίζουν οι γονείς οι οποίοι σκέφτονται να συμμετάσχουν σε ένα τέτοιο πρόγραμμα.

Οι πιθανές διαδρομές και το χρονοδιάγραμμα του «λεωφορείου» καθορίζονται μέσα από συναντήσεις ομάδων γονέων πρόθυμων να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα. Είναι επίσης καλό να συμμετέχει ο Δήμος κατά τις δυνατότητές του, όπως για παράδειγμα βοηθώντας στη χρηματοδότηση πινακίδων / σημάτων που προειδοποιούν για το «λεωφορείο» πεζοπορίας. Απαιτείται επικοινωνία με όλους τους γονείς προκειμένου να παρακινηθούν να συμμετάσχουν ως εθελοντές "οδηγοί λεωφορείων" (και/ή να δηλώσουν τα παιδιά τους στο «λεωφορείο» πεζοπορίας).

Είναι απαραίτητο να οριστικοποιηθεί ολόκληρη η διαδικασία: να καθοριστεί η διαδρομή, οι στάσεις των λεωφορείων, το χρονοδιάγραμμα, το πρόγραμμα των εθελοντών, καθώς και να αναπτυχθεί ένας κανονισμός συμπεριφοράς τόσο για τους γονείς όσο και τα παιδιά. Όσον αφορά την ευθύνη, ο νόμος μπορεί να αλλάξει από τη μια χώρα στην άλλη. Στη Γαλλία, οι γονείς παροτρύνονται να οργανωθούν σε ένωση γονέων.

Οι κύριοι εμπλεκόμενοι παράγοντες είναι οι γονείς, ο δήμος, οι εκπαιδευτικοί ή ο επικεφαλής του σχολείου, καθώς και μια ομάδα που να μπορεί να παρέχει τεχνική υποστήριξη. Το κύριο εμπόδιο στην εφαρμογή ενός τέτοιου μέτρου είναι η έλλειψη κινήτρου ή η έλλειψη διαθεσιμότητας των γονέων για να βοηθήσουν στη λειτουργία του συστήματος.

Δεν υπάρχει κόστος, καθώς πρόκειται για εθελοντική δράση. Μπορεί να υπάρξει κόστος εάν οι γονείς θέλουν τα παιδιά να φορούν ένα γιλέκο υψηλής ορατότητας. Οι δαπάνες για τα διοικητικά συμβούλια και τη σήμανση είναι πολύ χαμηλές.

Αποτελέσματα

Η Prioriterre βοήθησε στη δημιουργία πέντε «λεωφορείων» πεζοπορίας στο Haute-Savoie και εξακολουθεί να παρέχει ενημερωτικά φυλλάδια σε κάθε ενδιαφερόμενο. Σκοπός είναι να βοηθηθούν οι γονείς να το οργανώσουν και να προσελκύσουν το ενδιαφέρον διαφόρων παραγόντων, όπως η δημοτική ομάδα και το σχολείο, καθώς και η τοπική εφημερίδα.

Στην πόλη Gruffy δημιουργήθηκαν και λειτούργησαν τέσσερις διαφορετικές γραμμές, τουλάχιστον δύο φορές την εβδομάδα, με πέντε έως δέκα παιδιά σε κάθε γραμμή λεωφορείου πεζοπορίας, με έναν ή δύο γονείς ως οδηγούς (ανάλογα με τον αριθμό των παιδιών). Στην Poisy δημιουργήθηκε μια γραμμή με δώδεκα παιδιά και δύο ενήλικες (ένας στο μπροστά και ένας στο πίσω μέρος του «λεωφορείου») η οποία λειτουργεί τη Δευτέρα και την Παρασκευή το πρωί. Μια δεύτερη γραμμή είναι υπό εξέταση. Στο Collonges-sous-Salève δημιουργήθηκαν δύο γραμμές και τώρα οργανώνονται από τους γονείς χωρίς καμία υποστήριξη από την Prioriterre.

Ο βασικός παράγοντας επιτυχίας είναι το κίνητρο των γονέων. Το πιο σημαντικό είναι να παρακινηθούν οι γονείς να «οδηγήσουν» το «λεωφορείο» πεζοπορίας και να παρακινήσουν τους άλλους γονείς να συμμετάσχουν σε αυτό. Χωρίς τους εθελοντές γονείς, δεν είναι δυνατόν να υπάρξει ένα μακράς διαρκείας σύστημα λεωφορείων πεζοπορίας.

Ένας άλλος παράγοντας είναι η υποστήριξη του δήμου για πινακίδες /σήμανση, καθώς και η επικοινωνία με τους πολίτες. Η υποστήριξη των μέσων μαζικής ενημέρωσης (π.χ. του τύπου ή της τοπικής τηλεόρασης / ραδιοφώνου) είναι τεράστια και η ευκολία με την οποία μπορεί να εφαρμοστεί το πρόγραμμα, το καθιστά μια απλή λύση χαμηλού κόστους για την αποσυμφόρηση γύρω από τα σχολεία και για την ασφάλεια των παιδιών.

4.3.5. "Είμαστε όλοι πεζοί" - εκστρατεία κινητικότητας για τους πολίτες στο Aveiro (Πορτογαλία)

Συγκεκριμένος στόχος αυτής της εκστρατείας ήταν η **ευαισθητοποίηση των αυτοκινητιστών απέναντι στην παράνομη στάθμευση, παρέχοντας στους κατοίκους και στους χρήστες της πόλης γενικότερα τη δυνατότητα να "επιπλήξουν" τους αυτοκινητιστές που δεν τηρούν τον κώδικα οδικής συμπεριφοράς.**

Ιστορικό & Στόχοι

Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, ο Δήμος του Aveiro επικεντρώθηκε στην ποιότητα του δημόσιου χώρου στο κέντρο της πόλης. Το 2000, **το Aveiro** (πληθυσμός: 78.455 κάτοικοι) **έγινε πρωτοπόρος στην Πορτογαλία** με το δωρεάν πρόγραμμα ποδηλάτων "BUGA", ενώ είχε προηγουμένως καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση του περιβάλλοντος για τους πεζούς στην ιστορική του περιοχή. Το Aveiro είχε επίσης σχεδιασμό για την αναζωογόνηση του τοπικού εμπορίου στο κέντρο της πόλης.

Στο πλαίσιο του προγράμματος Active Access (Αύγουστος 2009 - Ιούλιος 2012) που χρηματοδοτήθηκε από την Intelligent Energy Europe (Αύγουστος 2009 - Ιούλιος 2012), δόθηκε η ευκαιρία να εφαρμοστούν μέτρα για τη μεταβολή της συμπεριφοράς των πολιτών, την προώθηση του περπατήματος και την αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με την ποιότητα του δημόσιου χώρου.

Υλοποίηση

Στο πλαίσιο του έργου Active Access, το Aveiro υλοποίησε διάφορες δράσεις:

- Έλεγχοι ευκολίας μετακίνησης πεζή από πολιτικούς, τοπικούς φορείς, μέσα ενημέρωσης και πολίτες.
- Οδικές έρευνες: με τη βοήθεια επαγγελματικού σχολείου, διενεργήθηκαν έρευνες και μετρήσεις για την αποτύπωση των αντιλήψεων και των απόψεων των πολιτών.
- Συνεντεύξεις τύπου για τη διαφήμιση των δράσεων.
- Ιστοσελίδα για τη διάδοση του έργου στα πορτογαλικά.
- Εκθέσεις δρόμου: έργα των φοιτητών για την προώθηση του περπατήματος.
- Χάρτης πεζοπορίας του Ανείρο με τις αποστάσεις σε χρόνο περπατήματος.
- Δύο διεθνή σεμινάρια σχετικά με τη σημασία του περπατήματος και του δημόσιου χώρου.

Ως αποτέλεσμα αυτών, σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε η **εκστρατεία "Είμαστε όλοι πεζοί"**.

Η εκστρατεία αυτή αποσκοπούσε στην **ενθάρρυνση της κινητικότητας των πεζών, τη βελτίωση της τοπικής οικονομίας, την ευαισθητοποίηση των οδηγών και την παροχή στους κατοίκους της δυνατότητας να "επιπλήξουν" τους αυτοκινητιστές και να φροντίσουν το δρόμο τους.**

Λοταρία καροτσιών αγορών: "Win Wheels to Shop by Foot" είναι το σύνθημα που οι καταστηματαρχές εκθέτουν στα καταστήματά τους, για να ενθαρρύνουν τους πελάτες τους να μπουκ στην κλήρωση για να κερδίσουν καρότσια αγορών. Η κλήρωση πραγματοποιήθηκε από το Σύλλογο των Καταστηματαρχών, ενώ στόχος των βραβείων (καρότσια αγορών) ήταν να δώσουν λύση σε ένα από τα κυριότερα προβλήματα για τα ψώνια με τα πόδια - το βάρος της μεταφοράς αγαθών - και να εκσυγχρονίσουν την εικόνα του ποιος χρησιμοποιεί το τοπικό εμπόριο.

Ενημερωτικά φυλλάδια: αποστέλλονται σε όλους τους κατοίκους της περιοχής, συνοδευόμενα από επιστολή του δημάρχου, όπου περιγράφονται οι ανησυχίες για την παράνομη στάθμευση και τις δυσκολίες που προκαλεί στην κίνηση των πεζών, ιδίως εκείνων με μειωμένη κινητικότητα, αλλά και ο αρνητικός αντίκτυπος που έχει στο δημόσιο χώρο. Οι κάτοικοι και οι καταστηματαρχές ενθαρρύνονται να τοποθετήσουν φυλλάδια στα παρμπρίζ των παράνομα σταθμευμένων αυτοκινήτων και έτσι να διεκδικήσουν το χώρο τους.

Αφίσες: τοποθετημένες κοντά στις κύριες πλατείες και τους πεζόδρομους, οι αφίσες προειδοποιούν για τις επιπτώσεις που προκαλούν τα παράνομα σταθμευμένα αυτοκίνητα τόσο στην κίνηση των πεζών, όσο και στο δημόσιο χώρο.

Συμπεράσματα

Για την επιτυχία ενός τέτοιου έργου, αποδείχθηκαν απαραίτητα τα ακόλουθα:

- Ενεργή συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών: είναι θεμελιώδες να δημιουργηθούν μακροπρόθεσμες σχέσεις συνεργασίας. Αυτές οι σχέσεις πρέπει να βασίζονται στην εμπιστοσύνη και τους κοινούς στόχους.
- Συντονισμός με άλλα συναφή έργα στην ίδια γεωγραφική περιοχή.
- Ισχυρή επικοινωνιακή στρατηγική: να προσελκύονται τα μέσα με καινοτόμες προσεγγίσεις.
- Συνέχεια: να εκτελούνται διαδοχικές εκστρατείες συνεπείς ως προς το βασικό μήνυμα.

4.4. Δημόσιες Συγκοινωνίες & Carpooling

4.4.1. Δωρεάν δημόσιες συγκοινωνίες στο Ταλίν (Εσθονία)

Την 1η Ιανουαρίου 2013, το Ταλίν (πληθυσμός 426.538 κάτοικοι) **εισήγαγε δωρεάν δημόσιες μεταφορές για τους εγγεγραμμένους πολίτες του**, ως μέρος μιας σειράς μέτρων που αποσκοπούν στην αύξηση της χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς και στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος διαβίωσης.



Σχεδόν δύο χρόνια αργότερα, και σύμφωνα με τους αξιωματούχους της πόλης, το πρόγραμμα θεωρείται επιτυχές. Ο αριθμός των ατόμων που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς έχει αυξηθεί, ο αριθμός των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης έχει μειωθεί, ενώ κάποιοι πρώιμοι φόβοι περί υπερφόρτωσης του δικτύου μεταφορών δεν έχουν επαληθευτεί μέχρι στιγμής.

Γενικό Πλαίσιο

Το Ταλίν είναι η πρωτεύουσα της Εσθονίας και βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας, στην ακτή του Φινλανδικού Κόλπου. Με τα χρόνια, το Ταλίν έχει εξελιχθεί σε λιμενική πόλη και κέντρο βιομηχανίας και εμπορίου.

Πριν από το πρόγραμμα των δωρεάν δημόσιων μεταφορών, περίπου το 35% των λειτουργικών εξόδων των δημόσιων μεταφορών καλύπτονταν από έσοδα από εισιτήρια (περίπου 18 εκατ. ευρώ), ενώ μόνο το 8% των επιβατών πλήρωναν για το πλήρες κόστος του εισιτηρίου τους. Άλλοι είχαν το δικαίωμα να μετακινούνται δωρεάν ή είχαν κάποιο δικαίωμα έκπτωσης. Υπήρχαν 17 κατηγορίες επιβατών που είχαν το δικαίωμα να μετακινούνται δωρεάν και 6 κατηγορίες είχαν το δικαίωμα για μειωμένο εισιτήριο.

Το Ταλίν βρίσκεται επίσης στη διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Όλα τα στρατηγικά αναπτυξιακά ζητήματα και τα επενδυτικά σχέδια καλύπτονται επί του παρόντος από τη στρατηγική του Ταλίν για το 2030, το αναπτυξιακό σχέδιο του Ταλίν για την περίοδο 2014-2020, καθώς και τη δημοσιονομική πολιτική της πόλης.

Μέτρα, Ενέργειες & Δράσεις

Πριν από την εφαρμογή του προγράμματος δωρεάν δημόσιων μεταφορών, το Ταλίν αποφάσισε να εμπλέξει τους πολίτες στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Το Μάρτιο του 2012, διεξήχθη δημοψήφισμα κατά το οποίο οι πολίτες κλήθηκαν να ψηφίσουν υπέρ ή κατά των προτεινόμενων μέτρων.

Οι κάτοικοι μπορούσαν να ψηφίσουν σε 40 σημεία σε ολόκληρη την πόλη, όπου ερωτήθηκαν: «Υποστηρίζετε την εφαρμογή δωρεάν δημόσιων συγκοινωνιών από την 1 Ιανουαρίου 2013 στο Ταλίν;» Περίπου 68.000 πολίτες συμμετείχαν στο δημοψήφισμα, το οποίο αντιστοιχεί στο 20% των πολιτών με δικαίωμα ψήφου. Τα τρία τέταρτα (75,5%) ψήφισαν υπέρ των δωρεάν δημόσιων συγκοινωνιών, κλειδώνοντας

έτσι την απόφαση πολιτικά και διασφαλίζοντας ότι κάτι δεν θα μπορούσε να αντιστραφεί εύκολα.

Η εισαγωγή δωρεάν μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, τραμ, τρόλεϊ και τρένα εντός των διοικητικών ορίων της πόλης) μεταδόθηκε ευρέως σε διάφορα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Τα νέα δημοσιεύθηκαν στο δικτυακό τόπο της πόλης και στις τοπικές εφημερίδες, ενώ εκπρόσωποι της πόλης έλαβαν μέρος σε τοπικές ραδιοφωνικές συνεντεύξεις.

Για να μπορούν να χρησιμοποιούν ελεύθερα τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο Ταλίν, οι εγγεγραμμένοι πολίτες πρέπει να αγοράσουν και να υπογράψουν την "πράσινη κάρτα" 2 €. Κατά τη διάρκεια των μετακινήσεών τους, οι επιβάτες πρέπει να επικυρώνουν κάθε είσοδό τους σε οχήματα δημόσιων μεταφορών. Οι άνθρωποι εκτός Ταλίν μπορούν επίσης να αγοράσουν την «πράσινη κάρτα», που τους επιτρέπει να φορτώσουν το απαραίτητο χρηματικό ποσό για να χρησιμοποιήσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Αποτελέσματα

Οι δωρεάν δημόσιες συγκοινωνίες για τους πολίτες ήταν ένα από τα πολλά μέτρα που εφαρμόστηκαν για την αύξηση της ποιότητας των δημόσιων συγκοινωνιών στο Ταλίν. Αυτό περιλάμβανε την αγορά νέων οχημάτων, την παροχή καλύτερης πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο και την έναρξη ενός συστήματος προτεραιότητας και λωρίδων αποκλειστικής κίνησης για τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Συνολικά, η πόλη ανέμενε ότι τα μέτρα αυτά θα οδηγήσουν σε αύξηση του αριθμού των ατόμων που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα πρώτα αποτελέσματα πράγματι δείχνουν προς αυτή την κατεύθυνση: ο αριθμός των χρηστών των μέσων μαζικής μεταφοράς το 2013 αυξήθηκε κατά περίπου 6% σε σύγκριση με το 2012. Επιπλέον, παρόλο που ο αριθμός των αυτοκινήτων στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή αυξάνεται ετησίως, ο κυκλοφοριακός φόρτος στην πόλη είναι περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2012, ενώ η χρήση του αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης έχει μειωθεί κατά 5%.

Το Ταλίν αναφέρει ότι η παροχή δωρεάν δημόσιας συγκοινωνίας ενθάρρυνε τους πολίτες να δηλώνουν τον πραγματικό τόπο κατοικίας τους, το οποίο συνέβαλε στην αύξηση των φορολογικών εσόδων της πόλης. Την 1η Ιανουαρίου 2012, υπήρχαν 416.144 εγγεγραμμένοι πολίτες στο Ταλίν. Δύο χρόνια αργότερα, ο αριθμός αυτός έχει αυξηθεί σε πάνω από 430.000.

Εκτιμάται ότι κάθε 1.000 νέοι εγγεγραμμένοι κάτοικοι παράγουν 1 εκατ. ευρώ πρόσθετων εσόδων φόρου εισοδήματος στον προϋπολογισμό της πόλης. Ωστόσο, η ετήσια απώλεια εσόδων από εισιτήρια που προκύπτει από το πρόγραμμα δωρεάν δημοσίων μεταφορών της πόλης είναι € 12 εκατ., τα οποία πρέπει τώρα να καλυφθούν μέσω επιδότησης.

Προκλήσεις

Οι αξιωματούχοι της πόλης πιστεύουν ότι οι δωρεάν δημόσιες συγκοινωνίες είχαν θετικό αποτέλεσμα, αυξάνοντας τον αριθμό των επιβατών των ΜΜΜ. Παρόλο που δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία σε βάθος, το Ταλίν σχεδιάζει να διεξαγάγει λεπτομερή

ανάλυση για να διαπιστώσει την επίδραση που είχε το μέτρο αυτό στη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς στην πόλη.

Όταν ανακοινώθηκε το μέτρο, προέκυψαν προβληματισμοί λόγω της πιθανότητας περισσότεροι άστεγοι να περνούν το χρόνο τους στις δημόσιες συγκοινωνίες και κυρίως λόγω της πιθανής υπερφόρτωσης του δικτύου. Ωστόσο, τίποτα από αυτά δεν έχει συμβεί. Στην πραγματικότητα, σύμφωνα με μια έρευνα ικανοποίησης πελατών που πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο του 2013, οι άνθρωποι στο Ταλίν αισθάνονται ότι το επίπεδο της ποιότητας των υπηρεσιών έχει αυξηθεί.

Υπάρχει, ωστόσο, ένα αρνητικό αποτέλεσμα. Οι ειδικοί σε θέματα κινητικότητας στο Ταλίν λένε ότι οι άνθρωποι που προηγουμένως περπατούσαν για μικρές αποστάσεις τώρα επιλέγουν τις δημόσιες συγκοινωνίες. Αντιθέτως, τα ποσοστά μετακινήσεων με ποδήλατο δεν επηρεάστηκαν.

Αν και η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς στην πόλη έχει αυξηθεί μόνο κατά 6% (που οφείλεται και στις ήδη υφιστάμενες εκπτώσεις σε πολλές κατηγορίες επιβατών), επισημαίνεται ότι άλλες πόλεις που εξετάζουν παρόμοια μέτρα πρέπει να λάβουν υπόψη τις απότομες αυξήσεις της επιβατικής κίνησης επιβατών στις δημόσιες συγκοινωνίες. Στην περίπτωση αυτή, είναι απαραίτητο να υπάρχει πρόβλεψη για πρόσθετα οχήματα και οδηγούς. Το Ταλίν αναγκάστηκε να αυξήσει τον στόλο του κατά 10% περίπου.

Το Ταλίν αναφέρει ότι θα είναι σε θέση να διατηρήσει μακροπρόθεσμα το πρόγραμμα των δωρεάν δημόσιων συγκοινωνιών και επενδύει συνεχώς στις δημόσιες μεταφορές του. Η πόλη αγοράζει νέα οχήματα κάθε χρόνο: πιο πρόσφατα, το 2013, αγόρασε 50 νέα λεωφορεία.

4.4.2. Carpooling ως μέρος ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών στην Τουλούζη (Γαλλία)

Ως μία από τις πιο ελκυστικές πόλεις της Γαλλίας, η **Τουλούζη** σημείωσε αύξηση κατά 200.000 κατοίκους τα τελευταία 10 χρόνια, φθάνοντας σε πληθυσμό τα 1,2 εκατομμύρια. Σε αυτό το πλαίσιο, αναμένεται να υπάρξουν 500.000 επιπλέον καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη τα επόμενα 10 χρόνια. Ανταποκρινόμενη σε αυτή την αυξανόμενη ζήτηση, η αρχή μεταφορών της SMTC-Tisseo ανέλαβε το έργο «Mobilities 2025-2030», με τρεις βασικούς στόχους:

- Κινητικότητα - να εξασφαλιστούν οι συνθήκες για βιώσιμη κινητικότητα σε ένα πλαίσιο συνεχόμενης αύξησης του πληθυσμού.
- Ελκυστικότητα - να βελτιωθεί η πρόσβαση στις περιοχές των επιχειρήσεων και της απασχόλησης.



- Προσβασιμότητα - να ικανοποιήσει τη ζήτηση για μετακινήσεις που σχετίζονται με την αύξηση του πληθυσμού και την οικονομική ανάπτυξη.

Τον Απρίλιο του 2010, ο δήμαρχος της Τουλούζης ξεκίνησε τη λειτουργία του **"carpooling" ως επίσημου τρόπου μεταφοράς** της αρχής των δημοσίων μεταφορών SMTC-Tisseo. Αυτό ήταν το αποτέλεσμα ενός συνόλου μέτρων:

- δημιουργία του ιστοτόπου carpooling της SMTC-Tisseo,
- αύξηση ευαισθητοποίησης με τη συνεργασία δύο μεγάλων επιχειρηματικών πάρκων και του προσωπικού των επιχειρήσεων, για να αποκτηθεί μια σημαντική ομάδα χρηστών.

Για θέματα κινητικότητας σε επιχειρήσεις και οργανισμούς, η SMTC-Tisseo είναι πλέον σε θέση να συνδέσει το carpooling με το μετρό, το λεωφορείο και το τραμ, για να βελτιώσει την προσβασιμότητα των μεγάλων επιχειρήσεων και να διατηρήσει και να αυξήσει τους εγγεγραμμένους χρήστες carpooling σε άλλα μέρη της πόλης. Αυτό κατέστη δυνατό μέσω του προγράμματος CHUMS και της προσέγγισης CHUMS τριών σταδίων.

Δύο επιχειρηματικά πάρκα επιλέχθηκαν για την εφαρμογή των μέτρων του προγράμματος CHUMS στην Τουλούζη:

1. PDIE TOP: περιλαμβάνει 17 επιχειρήσεις, οι περισσότερες από τις οποίες είναι ΜΜΕ με περισσότερους από 500 υπαλλήλους η κάθε μία, συνολικού αριθμού περίπου 12.000 εργαζομένων (5.500 δημόσιων υπαλλήλων και 6.500 ιδιωτικών υπαλλήλων).
2. PDIE Héliopole: 9 οργανισμοί 200 έως 500 υπαλλήλων και 1 οργανισμός με λιγότερους από 50 υπαλλήλους. Συνολικά, υπάρχουν 2.100 υπάλληλοι (300 δημόσιοι και 1.800 ιδιωτικοί).

Τα PDIE (Σχέδια Κινητικότητας προς Χώρους Εργασίας) των ομίλων Top και Héliopole επελέγησαν καθώς ήταν ιδιαίτερα δυναμικοί και συμμετείχαν στην προώθηση του carpooling. Τους απονεμήθηκε επίσης το βραβείο οικο-κινητικότητας «Trophées Ecomobilité SMTC-Tisseo» το 2012 και το 2013.

Πριν από την υλοποίηση του έργου CHUMS, υπήρχαν 61 carpoolers στην Héliopole και 504 στην TOP. Μετά το πρώτο έτος εφαρμογής των μέτρων CHUMS, οι αριθμοί αυξήθηκαν κατά 18% για την Héliopole και 10% για την TOP. Το επόμενο έτος, ο αριθμός των εγγεγραμμένων carpoolers από τους 14 οργανισμούς που συμμετείχαν στην 2016 CHUMS Carpool Week αυξήθηκε από 504 σε 669 (αύξηση 33%).

4.5. Ποδηλασία

4.5.1. Εκμάθηση ποδηλάτου για ενήλικες στο Leuven (Βέλγιο)

Το Μάρτιο του 2012, ο **Δήμος του Leuven** (πληθυσμός πόλης: 98.400 κάτοικοι) **εγκαίνιασε τη δεύτερη σχολή ποδηλασίας ενηλίκων στο Βέλγιο**. Κατά τους πρώτους πέντε μήνες, 52 άνθρωποι έμαθαν να ποδηλατούν, ενώ τρία χρόνια αργότερα, το 2015, και μετά από κάποιες μικρές αλλαγές στην προσέγγιση, ο αριθμός αυτός ανέρχεται σε περισσότερους από 350 ανθρώπους.



Γενικό Πλαίσιο

Αν και το ποδήλατο συνήθως μαθαίνεται στην παιδική ηλικία και έτσι παραμένει μέρος της καθημερινής ενήλικης ζωής, κάτι τέτοιο δεν ισχύει απαραίτητα για όλους. Για πολλά χρόνια, το Τμήμα Ενσωμάτωσης της πόλης του Leuven διοργάνωνε μαθήματα ποδηλασίας για τις γυναίκες μετανάστριες, μια ομάδα η οποία εκτιμήθηκε ότι έχει ιδιαίτερη ανάγκη να μάθει ποδηλασία στο πλαίσιο της ανεξάρτητης μετακίνησης. Αιτήματα για μαθήματα ποδηλασίας από άλλες κοινωνικές ομάδες, όπως φοιτητές, ηλικιωμένοι και γενικά άνδρες, έπρεπε να απορριφθούν.

Για το λόγο αυτό, η πόλη και η μη κυβερνητική οργάνωση **Mobiel 21 αποφάσισαν να δημιουργήσουν μια σχολή ποδηλασίας** (η δεύτερη σχολή ποδηλασίας ενηλίκων στη Φλάνδρα) για να διδάξουν σε όλους τους κατοίκους του Leuven να ποδηλατούν με ασφάλεια και σύμφωνα με τους κανόνες κυκλοφορίας. Οι προσωρινοί κάτοικοι, όπως και οι ξένοι φοιτητές, είναι επίσης ευπρόσδεκτοι.

Μέτρα, Ενέργειες & Δράσεις

Η σχολή ποδηλασίας ξεκίνησε την 1η Μαρτίου 2012, και σήμερα οι συμμετέχοντες μπορούν να παρακολουθήσουν μια σειρά τεσσάρων ενότητων ή να επιλέξουν μόνο τις ενότητες που ταιριάζουν καλύτερα στις ανάγκες τους:

1. **Το ποδήλατο στην καθημερινή ζωή:** Συζητούνται αρκετά θέματα, όπως η συντήρηση του ποδηλάτου, η χρήση του ποδηλάτου για αγορές, ο σχεδιασμός ταξιδιών και οι υπηρεσίες ενοικίασης ποδηλάτων.
2. **Ποδηλασία στην πόλη:** Εξερεύνηση της πόλης και των σημείων συμφόρησης (δύο μαθήματα).
3. **Ποδηλασία στην κυκλοφορία:** Θεωρητική επισκόπηση των κανόνων κυκλοφορίας και των σύντομων μετακινήσεων στην πραγματική κυκλοφορία (δύο μαθήματα).
4. **Εκμάθηση ποδηλασίας:** Τεχνικές δεξιότητες ποδηλασίας (πέντε έως επτά μαθήματα, καταναμημένα σε μία έως επτά εβδομάδες).

Κάθε μάθημα ποδηλασίας διαρκεί δύο ώρες. Ο δάσκαλος είναι υπάλληλος του Mobiel 21 ενώ υποστηρίζεται από πολλούς εθελοντές. Τα μαθήματα κοστίζουν 5€ ανά ενότητα, ενώ οι συμμετέχοντες που παρακολουθούν και τις τέσσερις ενότητες

μπορούν να παρακολουθήσουν μια ενότητα δωρεάν. Το ήδη υπάρχον έργο «Φίλοι του ποδηλάτου» ενσωματώθηκε στην σχολή ποδηλασίας ως δραστηριότητα παρακολούθησης μετά την ολοκλήρωση των ενότητων 1 και 2.

Διάφοροι εταίροι συνέβαλαν στη λειτουργία της σχολής ποδηλασίας:

- Ο Σύνδεσμος Ποδηλατών παρείχε τα ποδήλατα, ενώ επίσης εκπαίδευσε το δάσκαλο.
- Το Καθολικό Πανεπιστήμιο του Leuven παρείχε δωρεάν κτίριο για την πραγματοποίηση των θεωρητικών μαθημάτων, καθώς και άδειο χώρο στάθμευσης για την πραγματοποίηση των πρακτικών μαθημάτων.
- Η οργάνωση ποδηλατικής κινητικότητας VELO προσέφερε ποδήλατα, ενώ σήμερα πραγματοποιεί μαθήματα επιδιόρθωσης ποδηλάτων.
- Η τοπική αστυνομία έδωσε διαλέξεις σχετικά με τους κανόνες κυκλοφορίας και βρίσκεται σε κατάσταση αναμονής για να απαντήσει σε ερωτήσεις σχετικά με τις καταστάσεις κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της «ποδηλασίας στην πόλη».
- Το σχολείο ποδηλασίας της Αμβέρσας κλήθηκε να γνωμοδοτήσει για την ανάπτυξη της ιδέας αυτής.
- Το κέντρο βασικής εκπαίδευσης Ανοικτό Σχολείο παρείχε συμβουλές για την ανάπτυξη εκπαιδευτικού υλικού που είναι κατανοητό και κατάλληλο για τις ομάδες-στόχους.

Πολλοί συμμετέχοντες παραπέμπονται στην σχολή ποδηλασίας από άλλους οργανισμούς, όπως η Κοινωνική Υπηρεσία, το γυναικείο κίνημα KVLV, τα κοινοτικά κέντρα, η κοινωνική επιχείρηση SPIT και το έργο «Φυσική δραστηριότητα κατόπιν εντολής ιατρού».

Το 2015, η σχολή ποδηλασίας αποφάσισε να σταματήσει να λειτουργεί βάσει ενότητων. Κάθε ενότητα περιλαμβάνεται τώρα σε ένα πλήρες πακέτο 16 μαθημάτων, διάρκειας 2 ωρών, με κόστος 20€.

Αποτελέσματα

Με τη νέα προσέγγιση του 2015, η ΜΚΟ Mobiel 21 διαπίστωσε ότι οι συμμετέχοντες δεν σταματούν την εκμάθηση μετά την πρώτη ενότητα, μόλις δηλαδή πετύχουν τις βασικές δεξιότητες ποδηλασίας. Αντιθέτως, οι περισσότεροι συμμετέχοντες συνεχίζουν τη διαδικασία ποδηλασίας μέχρι το τέλος. Ποδηλάτες με λιγότερη εμπειρία ή αυτοπεποίθηση μπορούν ακόμα να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα «Φίλοι ποδηλάτου» για να βελτιώσουν τις ποδηλατικές τους δεξιότητες ή απλά να απολαύσουν την κοινωνική πλευρά της ποδηλασίας.

4.5.2. Ποδηλατική εκπαίδευση μαθητών δημοτικού στο Maribor (Σλοβενία)

Προκειμένου να **ενθαρρυνθεί η χρήση του ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς** στο Maribor (πληθυσμός: 94.370 κάτοικοι), κυρίως για τις μετακινήσεις των μαθητών του δημοτικού από και προς το σχολείο, πραγματοποιήθηκαν διάφορες εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού. Ο στόχος πίσω από αυτές



τις εκστρατείες ήταν να πείσει τους μαθητές, και έμμεσα τους γονείς, να επιλέξουν το ποδήλατο έναντι του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις τους. **Η ποδηλατική εκπαίδευση των μαθητών οργανώθηκε δύο φορές το χρόνο - μια φορά την άνοιξη και μία φορά το φθινόπωρο.** Ένας δευτερεύων σκοπός αυτής της εκστρατείας ήταν η **ενημέρωση του κοινού σχετικά με την ασφάλεια του μέσου, καθώς και το ενεργειακό του αποτύπωμα.**

Γενικό Πλαίσιο

Η ποδηλασία από/προς το σχολείο δίνει στους μαθητές μια αίσθηση ελευθερίας αλλά και ευθύνης, τους επιτρέπει να απολαμβάνουν τον καθαρό αέρα και δίνει τη δυνατότητα να γνωρίσουν τη γειτονιά τους, ενώ φτάνουν στο σχολείο ανανεωμένοι και έτοιμοι να ξεκινήσουν την ημέρα τους. Πρόσφατες έρευνες δείχνουν ότι, μεγάλο μέρος της πρωινής κυκλοφορίας οφείλεται στους γονείς που μεταφέρουν τα παιδιά τους στο σχολείο με αυτοκίνητο. Ως αποτέλεσμα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση γύρω από τα σχολεία έχει αυξηθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα ακόμη περισσότεροι γονείς να οδηγούν τα παιδιά τους στο σχολείο για λόγους ασφαλείας.

Οι μαθητές των δημοτικών σχολείων στη Σλοβενία λαμβάνουν συνήθως άδεια ποδηλασίας στην τέταρτη τάξη. Σε αυτό το σημείο, κατέχουν ορισμένες βασικές δεξιότητες ποδηλασίας, ωστόσο δεν έχουν αρκετή πρακτική εμπειρία για να ποδηλατούν με ασφάλεια στο κέντρο της πόλης. Εκτός από τα θεωρητικά μαθήματα ποδηλασίας που πραγματοποιούνται μέσα στην τάξη, είναι σημαντικό για τους μαθητές να αποκτήσουν εμπειρία ποδηλασίας στο κέντρο της πόλης, να μάθουν τα βασικά στοιχεία ενός καλά διατηρημένου ποδηλάτου και να αντιληφθούν τη σημασία του κράνους. Επιπλέον, η ενημέρωση σχετικά με τις επιπτώσεις των διαφόρων μέσων μεταφοράς στην υγεία και στο περιβάλλον σε νεαρή ηλικία, ενισχύει την ικανότητα των παιδιών να κάνουν υγιεινές επιλογές στη ζωή τους, γεγονός που θα έχει θετικό αντίκτυπο, τόσο στην κοινότητα όσο και στο περιβάλλον.

Μεταξύ άλλων, στόχοι της δραστηριότητας ήταν να αυξηθεί ο αριθμός των ποδηλατών στην πόλη, να ενισχυθεί η χρήση κράνους και να δοθεί έμφαση στη γενικότερη ασφάλεια του ποδηλάτη.

Μέτρα, Ενέργειες & Δράσεις

Πρώτη εκστρατεία: Ποδηλατική Εκπαίδευση σε Πραγματικές Κυκλοφοριακές Συνθήκες

Στα πλαίσια της πρώτης εκστρατείας, οι μαθητές παρακολούθησαν αρχικά μαθήματα ασφαλούς ποδηλασίας, και έπειτα πραγματοποίησαν μια ποδηλατική διαδρομή μέσα από την πόλη. Το SPVCP (συμβούλιο για την πρόληψη και την εκπαίδευση στην οδική κυκλοφορία) σχεδίασε τη διαδρομή και την έλεγξε μαζί με την αστυνομία και τους εκπροσώπους του ποδηλατικού συλλόγου. Συμφωνήθηκε ότι οι σχολικές ομάδες δεν θα υπερβαίνουν τους 10 μαθητές και ότι κάθε ομάδα θα συνοδεύεται από έναν εκπαιδευτικό. Μέσω αυτής της εμπειρίας, οι μαθητές είχαν την ευκαιρία να γνωρίσουν από πρώτο χέρι την κυκλοφορία ποδηλάτων στο κέντρο της πόλης. Πριν ξεκινήσει η ποδηλατική διαδρομή, ειδικοί σύμβουλοι έδωσαν μια σύντομη παρουσίαση στους μαθητές σχετικά με την ασφαλή χρήση του ποδηλάτου, την ασφαλή ποδηλασία, τα κράνη και το λοιπό ποδηλατικό εξοπλισμό.

Μετά την ποδηλατική διαδρομή, οι συμμετέχοντες συγκεντρώθηκαν στην κεντρική πλατεία για έναν μικρό διαγωνισμό. Οι 10 καλύτεροι μαθητές έλαβαν ένα μικρό βραβείο, ενώ όλοι οι συμμετέχοντες από τα σχολεία (138 συμμετέχοντες από 14 δημοτικά σχολεία) έλαβαν ως δώρο ένα κράνος.

Δεύτερη εκστρατεία: Ποδηλασία προς το σχολείο κατά τη διάρκεια της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας

Μια δεύτερη, δωρεάν εκπαιδευτική ποδηλατική δραστηριότητα για μαθητές οργανώθηκε το φθινόπωρο του ίδιου έτους στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας. Υπό τον τίτλο "Διαφορετικός τρόπος μετακίνησης: πηγαίνοντας στο σχολείο με το ποδήλατο", οργανώθηκε μια μεγάλη δραστηριότητα στις 18 Σεπτεμβρίου 2008 στην κεντρική πλατεία της πόλης. Οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να δοκιμάσουν τον ειδικό εξοπλισμό οδικής ασφάλειας σε μια εκδήλωση όπου τα τμήματα της αστυνομίας και των ασθενοφόρων ήταν παρόντα μαζί με τα οχήματά τους.

Πραγματοποιήθηκαν παράλληλα διάφορες δραστηριότητες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, συμπεριλαμβανομένων παρουσιάσεων από το Ινστιτούτο Υγείας, το φαρμακείο του Maribor και τον Οργανισμό Ενέργειας. Παράλληλα, η Ένωση Φίλων Νεολαίας Maribor διοργάνωσε ένα δημιουργικό εργαστήριο με θέμα την κυκλοφορία και την οδική ασφάλεια, ενώ δημιουργήθηκε επίσης ένα μίνι κουίζ για τη βιώσιμη κυκλοφορία και το ενεργειακό αποτύπωμα των διάφορων μέσων μεταφοράς. Συνολικά, 180 ποδηλάτες από 15 δημοτικά σχολεία του Maribor συμμετείχαν στην δεύτερη αυτή εκδήλωση, κατά την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας.

Αποτελέσματα

Η συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων φορέων ήταν πολύ σημαντική για την επιτυχία των εκστρατειών αυτών: 138 μαθητές από 14 δημοτικά σχολεία συμμετείχαν στην πρώτη εκστρατεία, ενώ 180 μαθητές από 15 δημοτικά σχολεία συμμετείχαν στη δεύτερη. Τα δημοτικά σχολεία του Maribor διαπίστωσαν ότι η συνεργασία τους σε τέτοιες δραστηριότητες συμβάλλει σημαντικά στη σωστή εκπαίδευση των παιδιών σχετικά με την οδική ασφάλεια. Κλειδί για την επιτυχία της πρωτοβουλίας ήταν τόσο η ενημέρωση των σχολείων για τις προγραμματισμένες δραστηριότητες, όσο φυσικά και το ίδιο το θέμα της οδικής ασφάλειας, το οποίο υπερβαίνει την κλασσική έννοια του σχολικού μαθήματος και είναι στην πραγματικότητα περισσότερο μάθημα ζωής. Βάσει της επιτυχίας των εκστρατειών αυτών, προγραμματίζεται να επαναληφθούν

τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο στο μέλλον, και να υιοθετηθούν ως μακροχρόνιες δραστηριότητες.

4.5.3. Σύστημα ενοικίασης pedelec σε συνεργασία με τη Movelo στο Allgäu (Γερμανία)

Ένα δίκτυο 100 σταθμών ενοικίασης και περισσότερων από 250 pedelecs (ηλεκτρικά ποδήλατα) εφαρμόστηκε με επιτυχία στην περιοχή Allgäu της Γερμανίας.



Ιστορικό & Στόχοι

Στόχος του έργου ήταν η ενσωμάτωση ηλεκτρικών οχημάτων στο δίκτυο μεταφορών του Allgäu, μιας ορεινής περιοχής στο νότιο τμήμα της Γερμανίας, με αναπτυσσόμενη τουριστική οικονομία. Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργήθηκε ένα σύστημα ενοικίασης ηλεκτρικών ποδηλάτων (pedelec) σε όλη την περιοχή.

Υλοποίηση

Το 2009, η εταιρία ALLNETZ και η πόλη Sonthofen (πληθυσμός: 20.990 κάτοικοι) ξεκίνησαν μια δοκιμαστική περίοδο με 10 pedelecs. Ταυτόχρονα, αναζητούσαν ένα ελκυστικό επιχειρηματικό μοντέλο για ένα σύστημα ενοικίασης το οποίο θα μπορούσε να εφαρμοστεί στην περιοχή Allgäu. Μετά από σύγκριση των διάφορων εναλλακτικών, η Movelo επιλέχθηκε ως κύριος συνεργάτης.

Η Movelo προσφέρει ένα καλά δομημένο και ήδη ανεπτυγμένο σύστημα ενοικίασης pedelec, με χαμηλό ρίσκο για τους συνεργάτες. Οι σταθμοί ενοικίασης δεν χρειάζεται να αγοράζουν τα pedelecs, αλλά καταβάλλουν μηνιαία τέλη στη Movelo ανά ποδήλατο. Το πακέτο all-inclusive περιλαμβάνει την ασφάλεια και τη συντήρηση των pedelecs. Κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, όταν τα pedelecs δεν είναι απαραίτητα στους σταθμούς ενοικίασης, μπορούν να επιστραφούν στη Movelo.

Η πρώτη δοκιμή πραγματοποιήθηκε το 2010. Οι σταθμοί ενοικίασης είναι ευρέως διαδεδομένοι σε ολόκληρη την περιοχή, συμπεριλαμβανομένων ξενοδοχείων, ξενώνων, κάμπινγκ, τουριστικών γραφείων και πολλά άλλα μέρη. Επιπλέον, έχουν εγκατασταθεί αρκετοί σταθμοί αντικατάστασης μπαταριών, ώστε οι χρήστες να μπορούν να επιλέγουν μεγαλύτερες διαδρομές, ή διαδρομές με αλπικό χαρακτήρα.

Το σύστημα ενοικίασης pedelec προσφέρει επιπλέον τουριστικές δυνατότητες στην περιοχή και ως εκ τούτου παρέχει πρόσθετη αξία για τα ξενοδοχεία και τις τουριστικές επιχειρήσεις.

Συμπεράσματα

Συνολικά, τα σχόλια ήταν πολύ θετικά και η δράση έγινε αποδεκτή από τους τουρίστες, αλλά και από τους κατοίκους του Allgäu που θέλουν να δοκιμάσουν ένα pedelec. Επιπλέον, η δράση γίνεται όλο και πιο δημοφιλής στους νεότερους χρήστες: στην αρχή, τα pedelecs χρησιμοποιούνταν κυρίως από εκείνους άνω των 50 ετών, αλλά τώρα εξίσου σημαντικοί χρήστες είναι οι νέοι και οι οικογένειες.

Η εταιρία παρέχει ένα καλά εδραιωμένο σύστημα ενοικίασης. Τα πλεονεκτήματά του περιλαμβάνουν τη δυνατότητα ανταλλαγής ηλεκτρικών ποδηλάτων μεταξύ σταθμών ενοικίασης, ικανοποιώντας τις ανάγκες διαφόρων ειδών πελατών και εξασφαλίζοντας χαμηλό κίνδυνο για τους επιχειρηματίες.

4.5.4. Ενθαρρύνοντας τους οδηγούς του Halmstad να χρησιμοποιούν ηλεκτρικά ποδήλατα (Σουηδία)

Τετρακόσιοι ένθερμοι χρήστες αυτοκινήτου στο Halmstad της Σουηδίας είχαν την ευκαιρία να δανειστούν ένα ηλεκτρικό ποδήλατο μέσω του δήμου, για μια χρονική περίοδο μεταξύ 2014 και 2015. Συνολικά, οι χρήστες αυτοί ποδηλάτησαν περισσότερα από 180.000 χλμ. και βοήθησαν την πόλη μειώνοντας τις εκπομπές ρυπογόνων αερίων, το θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή.

Γενικό Πλαίσιο

Ο δήμος Halmstad έχει περίπου 95.000 κατοίκους, έχει 270 χλμ. ποδηλατοδρόμων, εκ των οποίων τα 47 χλμ. αποτελούνται από 9 ποδηλατόδρομους που οδηγούν ακτινωτά στο κέντρο της πόλης και είναι η μεγαλύτερη πόλη της περιοχής. Η πόλη βρίσκεται στη δυτική ακτή της Σουηδίας, γεγονός που σημαίνει ότι είναι συχνά θυελλώδης. Έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2012 έδειξε ότι το 59% των μετακινήσεων στο Halmstad γίνεται με αυτοκίνητο, 19% με ποδήλατο, 9% με λεωφορείο, 9% με τα πόδια και 2% με άλλα μέσα.

Μέτρα, Ενέργειες & Δράσεις

Το πρόγραμμα ηλεκτρικών ποδηλάτων είχε ως στόχο κυρίως τους χρήστες αυτοκινήτων που επιθυμούσαν να ξεκινήσουν ποδηλασία. Οι συμμετέχοντες έλαβαν ποδήλατο και κράνος για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα: περίπου 100 άτομα συμμετείχαν το 2014 και 300 άτομα το 2015. Μεταξύ άλλων, οι συμμετέχοντες έλαβαν συμβουλές μέσω ειδικού σε θέματα υγείας και αντίστοιχης ιστοσελίδας, ενώ συνέβαλαν με τις εμπειρίες τους και σε ένα κοινό διαδικτυακό φόρουμ. Οι οθόνες στα ποδήλατα κατέγραφαν τα χιλιόμετρα που έχει διανύσει ο χρήστης, ενώ ο ποδηλάτης με τα περισσότερα χιλιόμετρα ψηφίστηκε στη συνέχεια ως ποδηλάτης του μήνα και ποδηλάτης της χρονιάς.

Αποτελέσματα

Η δράση του 2014 διήρκεσε από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο. Πολλοί έγιναν λάτρεις του ποδηλάτου κατά τη διάρκεια της δράσης και συνολικά ποδηλάτησαν 83.000 χιλιόμετρα, που ισοδυναμούν με πάνω από δύο φορές το γύρω της γης. Περισσότερο από το 80% των συμμετεχόντων είπε στο τέλος της δράσης ότι θα συνεχίσουν να κινούνται καθημερινά με το ποδήλατο αντί με το αυτοκίνητο.

Κατά το επόμενο έτος, μετά το τέλος της δράσης, οι μισοί συμμετέχοντες συνέχισαν να ποδηλατούν τουλάχιστον 3 ημέρες την εβδομάδα. Το σχέδιο για το 2015 αναπτύχθηκε περαιτέρω σε 100 ηλεκτρικά ποδήλατα για τρεις περιόδους, διάρκειας 2 μηνών η

καθεμία: άνοιξη, καλοκαίρι και φθινόπωρο. Αυτός ο σχεδιασμός έδωσε τη δυνατότητα σε περισσότερους χρήστες να δοκιμάσουν τα ηλεκτρικά ποδήλατα.

Συνολικά, οι 300 συμμετέχοντες στη δράση του 2015 ποδηλάτησαν πάνω από 97.000 χιλιόμετρα και βοήθησαν την πόλη μειώνοντας τις εκπομπές ρυπογόνων αερίων, το θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή. Οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να αγοράσουν το ποδήλατο μετά το πέρας της δράσης, κάτι το οποίο και έκανε το ένα τρίτο από αυτούς. Όπως και στη δράση του 2014, πάνω από το 80% των συμμετεχόντων είπε στο τέλος του έργου ότι θα συνεχίσει να ποδηλατεί καθημερινά αντί να παίρνει το αυτοκίνητο. Επίσης, το 70% δήλωσε ότι είχε επηρεάσει θετικά άλλους ανθρώπους να ξεκινήσουν την ποδηλασία.

Προκλήσεις

Κάθε πόλη θα μπορούσε να αντιγράψει την ιδέα του ηλεκτρικού ποδηλάτου με ένα ρεαλιστικό αριθμό ηλεκτρικών ποδηλάτων. Για τη δοκιμή μιας νέας συνήθειας, είναι ευκολότερο και πιο διασκεδαστικό να γίνεται στο πλαίσιο μιας ομάδας. Η δυσκολία έγκειται στο χρόνο. Το έργο απαιτεί προσωπικό, χρόνο και χρήμα.

4.5.5. Ηλεκτρικά ποδήλατα για άτομα περιορισμένης κινητικότητας (Χάσελτ, Βέλγιο)

Η βέλγικη πόλη του Χάσελτ πρόσφατα (2022) παρουσίασε δύο τύπους ηλεκτρικών ποδηλάτων για άτομα περιορισμένης κινητικότητας: το ένα είναι ένα ποδήλατο-αναπηρικό αμαξίδιο και το άλλο είναι ένα διπλό ποδήλατο (side-by-side-tandem). Με τον τρόπο αυτό, η μετακίνηση με ποδήλατο στην πόλη θα είναι δυνατή για όλους. Η εφαρμογή αυτού της καινοτομίας συνοδεύεται από τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων, τα οποία θα δίνουν την ευκαιρία στους ποδηλατιστές να απολαύσουν τη διαδρομή ανάμεσα από τα ορόσημα της πόλης (π.χ. το κανάλι Albert), τα πάρκα, τις λίμνες, και το ιστορικό κέντρο.



Η ποδηλασία είναι συχνά μια πρόκληση για τα άτομα περιορισμένης κινητικότητας και η νέα αυτή πρόταση που εφαρμόστηκε στο Χάσελτ έχει ως στόχο να την κάνει προσιτή σε όλους. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί μέσω του κατάλληλου αστικού σχεδιασμού και εργαλείων αστυνόμευσης.

Το πιο επιτυχημένο κομμάτι αυτής της πρότασης έγκειται στο σχεδιασμό του ποδηλάτου, το οποίο είναι φιλικό στη χρήση από ΑμεΑ σε αναπηρικό αμαξίδιο. Ένας από τους δύο νέους τύπους ποδηλάτων που προσφέρεται στο Χάσελτ έχει ηλεκτρική λειτουργία, η οποία κάνει τη χρήση του πιο άνετη, και μια πλατφόρμα στην οποία «εφαρμόζει» το αναπηρικό αμαξίδιο. Μια σημαντική καινοτομία αυτού του ηλεκτρονικού ποδηλάτου είναι πως δεν είναι απαραίτητη η βοήθεια από κάποιον τρίτο, ώστε το ΑμεΑ να «επιβιβαστεί» στην πλατφόρμα του ποδηλάτου ή να «αποβιβαστεί»

όποτε το επιθυμεί. Το ποδήλατο διαθέτει επίσης λουκέτο για το αμαξίδιο, το οποίο εγγυάται την ασφάλεια του.

Σε συνδυασμό με την αγορά των δύο εξελιγμένων τύπων ηλεκτρικού ποδηλάτου, η πόλη σχεδίασε και μια διαδρομή προσιτών ποδηλατικών διαδρομών και εντόπισε διάφορα κοντινά καταστήματα εστίασης, τα οποία δοκιμάστηκαν, ως προς την προσβασιμότητά τους σε ΑμεΑ από τον αρμόδιο οργανισμό (Flemish Expertise Center of Accessibility, Inter.). Οι ποδηλατικές διαδρομές είναι σχετικά επίπεδες, και προσφέρουν μια περιήγηση μέσα από την πόλη, περνώντας ταυτόχρονα μέσα και από περιοχές κοντά σε δάση, κανάλια και άλλες περιοχές με φυσικό πλούτο.

Η πόλη του Χάσελτ συνεργάστηκε με την Φλαμανδική Κυβέρνηση και τους οργανισμούς που εκπροσωπούν ΑμεΑ και άτομα με περιορισμένη κινητικότητα (π.χ. ηλικιωμένοι), ώστε να ελέγξουν τη λειτουργικότητα των ηλεκτρικών ποδηλάτων και να λάβουν υπόψη τα αποτελέσματα αυτής της ανατροφοδότησης. Ο έλεγχος αυτός τελικά βοήθησε και στο να δημιουργηθεί μια γραμμή οδηγιών, όσων αφορά τη χρήση και τη συντήρηση των ποδηλάτων από το ευρύ κοινό.

4.6. Στάθμευση

4.6.1. Η «πράσινη ζώνη στάθμευσης» της Βαρκελώνης (Ισπανία)

Στη Βαρκελώνη (πληθυσμός: 1.609 εκατ. κάτοικοι) παρατηρείται σταθερή αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων που εισέρχονται στο κέντρο της πόλης. Οι υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι και η δυσκολία ανεύρεσης θέσης στάθμευσης στο κέντρο, οδηγούν σε σοβαρή κυκλοφοριακή συμφόρηση με συνεπακόλουθες αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.



Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, εφαρμόστηκε μια νέα πολιτική διαχείρισης της στάθμευσης. Στόχοι της πολιτικής αυτής ήταν:

- Η διασφάλιση στάθμευσης για τους κατοίκους της περιοχής, δημιουργώντας θέσεις αποκλειστικά για αυτούς (αποτρέποντας με αυτό τον τρόπο τους υπόλοιπους οδηγούς να εισέρχονται στο κέντρο της πόλης με το αυτοκίνητο).
- Η εύρυθμη λειτουργία του δημόσιου αστικού χώρου, με ταυτόχρονη μείωση του αριθμού των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.
- Η μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων στο κέντρο, ενθαρρύνοντας τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και βελτιώνοντας το περιβάλλον της πόλης.

Οι ζώνες στάθμευσης στο κέντρο της πόλης σήμερα χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

- «Πράσινες ζώνες»: προορίζονται για τους κατοίκους της περιοχής, οι οποίοι πληρώνουν ένα ευρώ την εβδομάδα
- «Λοιπές πράσινες ζώνες»: επιτρέπουν παραμονή μιας ή δύο ωρών, διαθέσιμες σε όλους, στις οποίες όμως οι κάτοικοι σταθμεύουν με έκπτωση.
- «Μπλε ζώνες»: με πληρωμή τέλους και μέγιστη διάρκεια τις 4 ώρες.

Παράλληλα με την εφαρμογή της Πράσινης Ζώνης, άλλα μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας που εφαρμόζονται στην πόλη περιλαμβάνουν:

- Μέτρα για τη βελτίωση και προώθηση των μεταφορών με πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, όπως αύξηση του αριθμού των ποδηλατικών διαδρόμων και των λεωφορειολωρίδων, αύξηση των θέσεων στάθμευσης για μοτοσικλές παρά την οδό για την αποσυμφόρηση και απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς.
- Μέτρα για την προώθηση της μεταφοράς με άλλους τρόπους μετακίνησης και για τη μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, με την εισαγωγή του "Park & Ride" και την αύξηση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Ένα χρόνο μετά την εφαρμογή των μέτρων, σημειώθηκαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- Υπήρξε άμεση μείωση της μέσης ημερήσιας κυκλοφορίας στις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης κατά 3,5%. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει περίπου 89.000 λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους της Βαρκελώνης σε μια τυπική καθημερινή.
- Περίπου 106.000 άτομα χρησιμοποιούν εναλλακτικά μέσα μεταφοράς για να προσεγγίσουν το κέντρο της πόλης.
- Βάσει των παραπάνω, αυξήθηκε η μέση ταχύτητα και, ως εκ τούτου, η ροή της κυκλοφορίας. Το τρίτο τρίμηνο του 2006, η μέση ταχύτητα στην πόλη ήταν 21,8 km/h, ενώ για την ίδια περίοδο το 2005 ήταν 20,4 km/h.
- Μείωση της παράνομης στάθμευσης από 51 % έως 64,4 %.

4.6.2. Το σχέδιο στάθμευσης του Τορίνο (Ιταλία)

Τα μέτρα για την **οργάνωση της στάθμευσης στο Τορίνο** είναι μέρος ενός συνολικού στρατηγικού σχεδίου ("The 1990 Urban Parking Plan"), μέσα από το οποίο τέθηκαν οι εξής τρεις βασικές στοχεύσεις:



1. Η **δημιουργία χώρων στάθμευσης** προκειμένου να μειωθεί η στάθμευση παρά την οδό και κατά συνέπεια να **αυξηθεί ο δημόσιος χώρος που διατίθεται στους πεζούς**.
2. Η **κάλυψη των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων**.
3. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης στα όρια της πεζοδρομημένης περιοχής.

Το 1995 το Σχέδιο Στάθμευσης, το οποίο εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Σχεδίου Αστικής Κινητικότητας, υποστήριζε τις εξής κατευθύνσεις:

- Την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας
- Την μείωση των καθυστερήσεων στην κυκλοφορία των Ι.Χ.
- Τη βελτιστοποίηση του συστήματος στάθμευσης
- Την επέκταση του δικτύου ποδηλατών
- Την χρήση της τεχνολογίας για τη δημιουργία ενός καινοτόμου συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας

Οικονομικά, η όλη διαδικασία εφαρμογής του συστήματος στάθμευσης ήταν κατά μία έννοια αυτοχρηματοδοτούμενη, καθώς σταδιακά τα έσοδα από τη λειτουργία του συστήματος αξιοποιούνταν για την επέκταση του. Συνολικά το σύστημα περιλαμβάνει 60.000 θέσεις στην οδό και περίπου 9.500 σε χώρους εκτός οδού, με αρχικό κεφάλαιο επένδυσης τα 133.500 ευρώ. Η σταδιακή αύξηση τόσο του κομίστρου στάθμευσης όσο και του αριθμού των θέσεων αποτέλεσαν τους βασικούς παράγοντες για την εξέλιξη του συστήματος.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το υπόγειο σύστημα στάθμευσης που συνδέει την Piazza Carlo Felice, τη Via Roma, την Piazza San Carlo και την Piazza Castello και αποτελείται από 3 διαφορετικούς χώρους στάθμευσης οι οποίοι συνδέονται και συντελούν ένα σύστημα 800 θέσεων στάθμευσης που καλύπτει απόσταση 900 μέτρων και διατρέχει το ιστορικό κέντρο υπογείως. Η προσέγγιση αυτή επέτρεψε την εξασφάλιση του απαραίτητου χώρου για την δημιουργία μίας ασφαλούς ζώνης κίνησης πεζών.

5. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Στο παρόν Κεφάλαιο, μετά τον προσδιορισμό και την αναλυτική περιγραφή των καταλληλότερων μέτρων παρέμβασης για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην Κέρκυρα, πραγματοποιείται ομαδοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων σε ολοκληρωμένες δέσμες (πακέτα) μέτρων. Απώτερος σκοπός είναι η εξέταση της συνάφειας των μέτρων με τους στρατηγικούς στόχους, τις προτεραιότητες και τελικά το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων.

5.1. Ομαδοποίηση των μέτρων παρέμβασης

Τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης επί της περιοχής μελέτης, όπως περιγράφηκαν αναλυτικά σε προηγούμενη ενότητα, ομαδοποιούνται και κατηγοριοποιούνται ανά θεματική ενότητα βιώσιμης κινητικότητας, κατά απαίτηση του Ν. 4784/2021 (Πίνακας 5.1).

Πίνακας 5.1 Ταξινόμηση μέτρων ή πακέτων μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων ανά θεματική ενότητα βιώσιμης κινητικότητας (σύμφωνα με τον Ν. 4784/2021)

A/A	ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΤΡΑ Ή ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ
1	Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	- Εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο σύνολο του Δήμου - Εκπόνηση μελέτης σχεδιασμού και λειτουργίας Δημοτικής Συγκοινωνίας - Ευφυή συστήματα πληροφόρησης των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας - Αγορά περιβαλλοντικά φιλικών και εύκολα προσβάσιμων από ΑμεΑ οχημάτων για τις ανάγκες λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας - Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων
2	Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)	- Εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο σύνολο του Δήμου - Ανάπλαση του βασικού οδικού δικτύου - Διανοίξεις οδών του βασικού οδικού δικτύου - Ανάπλαση οδών περιμετρικά των σχολικών κτιρίων - Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του Δήμου

		• Διαμορφώσεις τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας στον υπόλοιπο Δήμο, για τη δημιουργία ασφαλών διαδρομών πεζών και ποδηλάτων στις γειτονιές • Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων • Συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα • Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων
3	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών	• Ανάπλαση του βασικού οδικού δικτύου • Ανάπλαση οδών περιμετρικά των σχολικών κτιρίων • Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του Δήμου • Διαμορφώσεις τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας στον υπόλοιπο Δήμο, για τη δημιουργία ασφαλών διαδρομών πεζών και ποδηλάτων στις γειτονιές • Αγορά περιβαλλοντικά φιλικών και εύκολα προσβάσιμων από ΑμεΑ οχημάτων για τις ανάγκες λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας
4	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	• Εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο σύνολο του Δήμου • Ανάπλαση του βασικού οδικού δικτύου • Ανάπλαση οδών περιμετρικά των σχολικών κτιρίων • Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του Δήμου • Διαμορφώσεις τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας στον υπόλοιπο Δήμο, για τη δημιουργία ασφαλών

		διαδρομών πεζών και ποδηλάτων στις γειτονιές Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων
5	Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	- Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του Δήμου - Διαμορφώσεις τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας στον υπόλοιπο Δήμο, για τη δημιουργία ασφαλών διαδρομών πεζών και ποδηλάτων στις γειτονιές - Σχεδιασμός, υλοποίηση και λειτουργία συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης - Εκπόνηση μελέτης σχεδιασμού και λειτουργίας Δημοτικής Συγκοινωνίας - Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων - Συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα - Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων
6	Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	- Εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο. - Αγορά περιβαλλοντικά φιλικών και εύκολα προσβάσιμων από ΑμεΑ οχημάτων για τις ανάγκες λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας - Συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) με ηλεκτρικά ποδήλατα - Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σύμφωνα με τον ν.4710/2020 - Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων

7	Καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	• Καθορισμός διαδρομών που θα πρέπει να ακολουθούν τα οχήματα διανομής στο βασικό οδικό δίκτυο • Καθορισμός σημείων - θέσεων φορτοεκφόρτωσης στο πλαίσιο εφαρμογής του συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης • Θέσπιση ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων
8	Οργάνωση της στάθμευσης	• Εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο σύνολο του Δήμου • Σχεδιασμός, υλοποίηση και λειτουργία συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης • Διερεύνηση δυνατότητας δημιουργίας οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού • Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σύμφωνα με τον ν.4710/2020
9	Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	• Σχεδιασμός, υλοποίηση και λειτουργία συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης • Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας • Ευφυή συστήματα πληροφόρησης των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας • Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων

Από τον προηγούμενο Πίνακα, διαφαίνεται πως ένα μέτρο ή δέσμη μέτρων δύναται να ενταχθεί σε πολλαπλές θεματικές ενότητες βιώσιμης κινητικότητας, εξυπηρετώντας τις αντίστοιχες ανάγκες.

5.2. Σύνδεση των μέτρων παρέμβασης με τους στρατηγικούς στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ

Στόχος της παρούσας ενότητας είναι ο προσδιορισμός των πλέον κατάλληλων πακέτων μέτρων για να επιτευχθούν το όραμα, οι στρατηγικοί στόχοι και οι προτεραιότητες που καθορίστηκαν στην προηγούμενη Φάση του ΣΒΑΚ. Οι **προτεραιότητες** που τέθηκαν, σύμφωνα με τη βαθμολόγηση-ιεράρχηση των μελών

της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου, παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 5.2). Όσο μικρότερος ο μέσος όρος της βαθμολογίας μίας προτεραιότητας, τόσο υψηλότερη η θέση της στην ιεράρχηση.

Πίνακας 5.2 Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων: 1 (πιο σημαντικό) έως 12 (λιγότερο σημαντικό)

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

Σημειώνεται πως τα χρώματα στον προηγούμενο Πίνακα υποδηλώνουν τον Στρατηγικό Στόχο (Στόχος 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

Πρωταρχικό βήμα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας είναι η **δημιουργία των κατάλληλων υποδομών**. Στη συνέχεια (Πίνακας 5.3), παρουσιάζονται οι **προτεινόμενες υποδομές, ανά στρατηγικό στόχο και προτεραιότητα**. Επιπλέον, τα σχετικά έργα υποδομών συνδυάζονται με **υποστηρικτικά μέτρα και δράσεις για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας**.

Η τελική επιλογή των υποστηρικτικών μέτρων πραγματοποιήθηκε, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος, τα χαρακτηριστικά του Δήμου, τη δυνατότητα χρηματοδότησης και τη βαθμολόγηση των μέτρων ως προς την αποτελεσματικότητα τους, δηλαδή την επιτυχή πλήρωση των καθορισμένων στρατηγικών στόχων, προτεραιοτήτων και τελικά του από κοινού διαμορφωθέντος οράματος για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης κατά τα επόμενα έτη.

Πίνακας 5.3 Σύνδεση των προτεινόμενων υποδομών και υποστηρικτικών μέτρων με τους στρατηγικούς στόχους και προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	
		ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΜΕΤΡΑ – ΔΡΑΣΕΙΣ – ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	Προτεραιότητα 1: Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος Προτεραιότητα 4: Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	<u>Βραχυπρόθεσμα (5 έτη):</u> • Αναδιάρθρωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με μονοδρομήσεις συλλεκτήριων οδών και δημιουργία ενός πλέγματος οδών ήπιας κυκλοφορίας, γύρω από την παλαιά πόλη και την ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης, με δημιουργία περιπατητικών διαδρομών και διαδρομών ποδηλάτου από/προς τις γύρω γειτονιές. • Μετατροπή του παραλιακού άξονα που περιβάλλει την παλαιά πόλη (στο τμήμα από την Λ. Αλεξάνδρας έως την παλαιά πόλη) σε ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης. • Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στα όρια του παραδοσιακού οικισμού, μέσω της μετατροπής του τμήματος Αρσενίου – Δόνζελοτ σε ήπιας κυκλοφορίας με ελεγχόμενη πρόσβαση, όπου θα επιτρέπεται η διέλευση και στάθμευση των κατοίκων, καθώς και η κίνηση ήπιων ΜΜΜ (ηλεκτρικά/υβριδικά) και ΤΑΞΙ, πλην των οχημάτων έκτακτης ανάγκης. • Μετατροπή των τοπικών οδών, στις περιοχές κατοικίας, σε ήπιας κυκλοφορίας και μονοδρόμηση τους (όπου είναι εφικτό), με στόχο τη μείωση των διαμπερών κινήσεων και των λειτουργικών ταχυτήτων στις γειτονιές και τελικά την απελευθέρωση ζωτικού χώρου για την εξυπηρέτηση βιώσιμων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο). • 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. • Αγορά περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας, εύκολα προσβάσιμων από ΑμεΑ, με γνώμονα την αναβάθμιση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. στην περιοχή, αλλά κυρίως την καταπολέμηση των κοινωνικών ανισοτήτων κατά τη μετακίνηση και τελικά την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής ενός ευάλωτου πληθυσμού μετακινούμενων.	• Εκστρατεία ενημέρωσης των πολιτών αναφορικά με την αναγκαιότητα λήψης και υλοποίησης μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. • Δράσεις για την εξάλειψη των διαμπερών κινήσεων μέσα από τις γειτονιές. • Εκστρατεία ενημέρωσης των πολιτών για την αναγέννηση και την προστασία των γειτονιών της πόλης. • Εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς προσβασιμότητας στις στάσεις. • Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τα οφέλη από τη μείωση της χρήσης του οχήματος Ι.Χ. και την χρήση των Μ.Μ.Μ. • Ευφυή συστήματα πληροφόρησης των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας (ΔΣ) σε πραγματικό χρόνο στο κινητό, εντός του οχήματος και στις στάσεις, για την ενίσχυση της αξιοπιστίας της ΔΣ. • Παροχή κινήτρων προς τους μετακινούμενους για χρήση των Μ.Μ.Μ. • Εφαρμογές ενημέρωσης του πολίτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού. • Θεσμοθέτηση ωραρίου τροφοδοσίας σε εκτός αιχμής χρονικές περιόδους. • Εκστρατεία ενημέρωσης κατοίκων και φορέων που δραστηριοποιούνται στην πόλη, αναφορικά με τη χρησιμότητα της εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, προς κατευνασμό πιθανών αρχικών αντιδράσεων.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	
		ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΜΕΤΡΑ – ΔΡΑΣΕΙΣ – ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ
		• Διαμόρφωση περίπου 4.430 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό, στην ευρύτερη κεντρική περιοχή: - ο 3.130 θέσεων αποκλειστικής χρήσης κατοίκων - ο 590 θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης (έως 3 ώρες) με πληρωμή - ο 710 θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης (έως 8-10 ώρες) • Διερεύνηση δυνατότητας κατασκευής οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στις θέσεις που έχουν προταθεί από τον Δήμο (θέση Καμπανιόλου και θέση Λυρικό). Στόχος είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης των επισκεπτών της πόλης, οι οποίοι για την ολοκλήρωση της μετακίνησης τους προς τις διάφορες περιοχές (και ιδίως την κεντρική περιοχή) της πόλης θα έχουν τη δυνατότητα, αφού σταθμεύσουν, να επιλέγουν εναλλακτικούς τρόπους βιώσιμης μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΜΜΜ), χωρίς να επηρεάζονται οι συνθήκες στάθμευσης των κατοίκων. • Πρώθηση της κατασκευής υπόγειου πενταώροφου χώρου στάθμευσης κάτω από την Πλατεία Σαρόκο, χωρητικότητας 350 θέσεων. Το έργο κρίνεται ζωτικής σημασίας, καθώς αναμένεται να μειώσει σημαντικά τις περιττές περιπορείες στο παρακείμενο οδικό δίκτυο, οι οποίες οφείλονται στην προσπάθεια των μετακινούμενων να εντοπίσουν ελεύθερη θέση στάθμευσης. <u>Μεσοπρόθεσμα (10 έτη):</u> • 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.	
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Προτεραιότητα 7: Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα Προτεραιότητα 11: Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα	<u>Βραχυπρόθεσμα (5 έτη):</u> • Μονοδρομήσεις οδών του βασικού οδικού δικτύου, με στόχο την απλοποίηση των κινήσεων στις	• Διοργάνωση ημερίδων και εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων. • Πρώθηση της πεζή μετακίνησης.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	
		ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΜΕΤΡΑ – ΔΡΑΣΕΙΣ – ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ
		διασταυρώσεις και τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας. • Μόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης πεζών και ποδηλατών στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. Το προτεινόμενο δίκτυο διέρχεται κατά κανόνα από ένα πλέγμα πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας, με γνώμονα την ασφαλή, ομαλή συνύπαρξη όλων των μετακινούμενων, καθώς και τη μέγιστη εφικτή διασύνδεση των επιμέρους γειτονιών με σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος της πόλης (πλατείες, σχολικά συγκροτήματα και αθλητικές εγκαταστάσεις). • Μόρφωση διαδρομών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολικές μονάδες, μέσω μετατροπής των παρακείμενων τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας και αναμόρφωσης των πεζοδρομίων σε τμήματα του βασικού οδικού δικτύου που εξυπηρετεί μετακινήσεις προς χώρους εκπαίδευσης. • Ανάπλαση των πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, ώστε να διαμορφωθούν συνθήκες ασφαλούς κίνησης για τους πεζούς. • Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων. Για την προώθηση και ενίσχυση της χρήσης του μέσου στις σχετικές υποδομές που θα δημιουργηθούν, θα εκπονηθεί ειδική μελέτη χωροθέτησης και διάταξης θέσεων ποδηλάτων σε κομβικά σημεία της πόλης, σε θέσεις ασφαλώς διαχωρισμένες από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. <u>Μεσοπρόθεσμα (10 έτη):</u> • Διαμόρφωση κυκλικών κόμβων κατά μήκος της νέας παρακαμπτήριας αρτηρίας, για την εύρυθμη και ασφαλή εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας.	• Εκπαίδευση μαθητών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης (λήψη και χρήση μέτρων προστασίας κατά τη μετακίνηση με διαφορετικής μορφής μέσα). • Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία, με ανάδειξη των οφελών από τη χρήση περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μετακίνησης. • Εφαρμογή του «λεωφορείου» πεζοπορίας. Πρόκειται για μια ομάδα παιδιών που καθοδηγούνται από ενήλικες στο δρόμο για το σχολείο, μέσω μιας συγκεκριμένης διαδρομής που είναι σύντομη, άμεση και ασφαλής. • Οργάνωση δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδήλατου (γνωρίζω την πόλη μου με ποδήλατο, νυχτερινή ποδηλατοδρομία, επιβράβευση των ποδηλατιστών κ.α.). • Διοργάνωση μαθημάτων ποδηλασίας, με στόχο την εκπαίδευση παιδιών και ενηλίκων για το πώς να οδηγούν ποδήλατο και να χρησιμοποιούν τις πλέον κατάλληλες σχετικές υποδομές της πόλης. • Εισαγωγή συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών. • Χωρικός και χρονικός έλεγχος της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων, για την αποτροπή γένεσης των προβλημάτων οδικής ασφάλειας που σχετίζονται με την κίνηση τους (θέματα ορατότητας κ.ά.). • Μείωση του ορίου ταχύτητας κίνησης σε συγκεκριμένους οδικούς συνδέσμους.
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	Προτεραιότητα 2: Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης Προτεραιότητα 9: Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	<u>Βραχυπρόθεσμα (5 έτη):</u> • Διάθεση των εσόδων από την ελεγχόμενη στάθμευση προς την ανάπτυξη υποδομών βιώσιμων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο) και την ευρύτερη (αισθητική και λειτουργική) αναβάθμιση της πόλης. Προτείνεται τα έσοδα από την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, στην κεντρική περιοχή και τις εμπορικές οδούς, να διατίθενται	• Εκστρατεία ενημέρωσης κατοίκων και φορέων που δραστηριοποιούνται στην πόλη, αναφορικά με τη χρησιμότητα της εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, προς κατευνασμό πιθανών αρχικών αντιδράσεων. • Διοργάνωση διαβουλεύσεων μεταξύ της Δημοτικής Αρχής και του αρμόδιου Εμπορικού Συλλόγου, με στόχο την κατάθεση, προώθηση και υλοποίηση προτάσεων αναφορικά με την ανάδειξη της περιοχής σε εμπορικό υπερτοπικό πόλο έλξης.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	
		ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΜΕΤΡΑ – ΔΡΑΣΕΙΣ – ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ
		για την υλοποίηση προγράμματος αστικών αναπλάσεων (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομοι), καθώς και για την αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού της πόλης (οδοφωτισμός, παγκάκια κ.ά.). Στόχος είναι η Κέρκυρα να αποτελέσει έναν πραγματικό πόλο έλξης εμπορικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής, γεγονός που θα συντελέσει άμεσα στην τόνωση της τοπικής επιχειρηματικότητας και συνακόλουθα στην επίτευξη βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας για τον Δήμο. <u>Μεσοπρόθεσμα (10 έτη):</u> • Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας, στο οποίο θα εντάσσονται: - ο Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό. - ο Το σύστημα ελέγχου των πεζοδρόμων και πεζοδρομημένων περιοχών. - ο Η διαχείριση σηματοδοτών.	• Διεξαγωγή ανοικτών, δημοσίως προσβάσιμων εκδηλώσεων για την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων (πολιτών και τοπικών οργανισμών) αναφορικά με την πορεία εξέλιξης των οικονομικών μεγεθών του Δήμου από την είσπραξη των τελών στάθμευσης και την αξιοποίηση τους προς την ανάπτυξη των βιώσιμων μορφών μετακίνησης. Στόχος αποτελεί η ενίσχυση της διαφάνειας και η επίτευξη της μέγιστης εφικτής αποδοχής των μέτρων που συνδέονται με τις συνθήκες περιορισμού και ελέγχου της στάθμευσης.
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	Προτεραιότητα 3: Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο) Προτεραιότητα 5: Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς Προτεραιότητα 6: Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ Προτεραιότητα 8: Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	<u>Βραχυπρόθεσμα (5 έτη):</u> • Δημιουργία ραμπών ΑμεΑ και οδηγών όδευσης τυφλών, στο πλαίσιο ανάπλασης του βασικού οδικού δικτύου. • Αγορά περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας, εύκολα προσβάσιμων από ΑμεΑ, με γνώμονα την αναβάθμιση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. στην περιοχή, αλλά κυρίως την καταπολέμηση των κοινωνικών ανισοτήτων κατά τη μετακίνηση και τελικά την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής ενός ευάλωτου πληθυσμού μετακινούμενων.	• Εκστρατεία ενημέρωσης των πολιτών αναφορικά με την αναγκαιότητα λήψης και υλοποίησης μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. • Διοργάνωση ημερίδων και εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων. • Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τα οφέλη από τη μείωση της χρήσης του οχήματος Ι.Χ. και την χρήση των Μ.Μ.Μ. • Διοργάνωση ημερίδων και ανοικτών εκδηλώσεων για την ενημέρωση των μετακινούμενων αναφορικά με τα οφέλη που προκύπτουν από τη χρήση εναλλακτικών, περιβαλλοντικά φιλικών μορφών μετακίνησης, όπως η ηλεκτροκίνηση, καθώς και την διαθεσιμότητα και λειτουργία των σχετικών υποδομών στην πόλη (θέσεις επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και σημεία διάθεσης κοινόχρηστων ηλεκτρικών οχημάτων). • Ευφυή συστήματα πληροφόρησης των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας (ΔΣ) σε πραγματικό χρόνο στο κινητό, εντός του οχήματος

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	
		ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΜΕΤΡΑ – ΔΡΑΣΕΙΣ – ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ
			και στις στάσεις, για την ενίσχυση της αξιοπιστίας της ΔΣ. Εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς προσβασιμότητας στις στάσεις.
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	Προτεραιότητα 10: Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία Προτεραιότητα 12: Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός) Προτεραιότητα 13: Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία Προτεραιότητα 14: Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	<u>Βραχυπρόθεσμα (5 έτη):</u> Εκπόνηση και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.). Η υλοποίηση των μέτρων που θα προταθούν στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο. αναμένεται να συμβάλλουν καθοριστικά στην προώθηση και χρήση περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων και δη εκείνων που αξιοποιούν την ηλεκτρική ενέργεια. Αγορά και χρήση περιβαλλοντικά φιλικών (ηλεκτρικών) δημοτικών οχημάτων, για την ικανοποίηση καθημερινών κομβικών λειτουργιών του Δήμου (συλλογή απορριμάτων, υπαίθριες εργασίες συνεργείων Τεχνικής Υπηρεσίας), καθώς και των αναγκών της Δημοτικής Συγκοινωνίας. <u>Μεσοπρόθεσμα (10 έτη):</u> Επέκταση δικτύου θέσεων στάθμευσης Η/Ο, με στόχο την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης.	Παροχή κατάλληλων κινήτρων διαφορετικής μορφής (οικονομικές παροχές, εκπτώσεις δημοτικών τελών ή τελών στάθμευσης, διάθεση αποκλειστικών θέσεων στάθμευσης) προς επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον Δήμο και ομαδοποιούν κατά το μέγιστο βαθμό τις μετακινήσεις των εργαζομένων τους προς και από την έδρα της επιχείρησης, με τη χρήση κοινόχρηστων οχημάτων ή/ και ανανεώνουν τον στόλο εταιρικών οχημάτων τους με οχήματα σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (ηλεκτρικά, υβριδικά κ.ά.), αποσύροντας παράλληλα συμβατικά οχήματα εσωτερικής καύσης. Διοργάνωση ημερίδων και ανοικτών εκδηλώσεων για την ενημέρωση των μετακινούμενων αναφορικά με τα οφέλη που προκύπτουν από τη χρήση εναλλακτικών, περιβαλλοντικά φιλικών μορφών μετακίνησης, όπως η ηλεκτροκίνηση, καθώς και την διαθεσιμότητα και λειτουργία των σχετικών υποδομών στην πόλη (θέσεις επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και σημεία διάθεσης κοινόχρηστων ηλεκτρικών οχημάτων). - Εκστρατεία ενημέρωσης των πολιτών αναφορικά με την αναγκαιότητα λήψης και υλοποίησης μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. Εφαρμογές ενημέρωσης του πολίτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού.

5.3. Αξιολόγηση μέτρων παρέμβασης

Στο πλαίσιο διαμόρφωσης της οριστικής έκδοσης του ΣΒΑΚ, κρίνεται απαραίτητη η αξιολόγηση των εμπεριεχόμενων παρεμβάσεων, με σκοπό τη διασφάλιση της σύνδεσης των προτεινόμενων μέτρων, δράσεων και πολιτικών με την εξυπηρέτηση του από κοινού διαμορφωθέντος οράματος για την κινητικότητα στην Κέρκυρα και συνακόλουθα των συναφών στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων.

Στον Πίνακα που ακολουθεί, ποσοτικοποιείται η συμβολή κάθε ενός από τα προτεινόμενα μέτρα ή πακέτα μέτρων, που ενσωματώνονται στο παρόν ΣΒΑΚ, στην ικανοποίηση του οράματος και των προτεραιοτήτων που απορρέουν από αυτό. Η κλίμακα αξιολόγησης κυμαίνεται από 0 έως 2, όπου:

- 0: Το μέτρο έχει ουδέτερη επιρροή στην ικανοποίηση της προτεραιότητας.
- 1: Το μέτρο επιδρά θετικά στην ικανοποίηση της προτεραιότητας.
- 2: Το μέτρο εξυπηρετεί στον μέγιστο βαθμό την ικανοποίηση της προτεραιότητας.

Πίνακας 5.4 Αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης ως προς την επίτευξη των προτεραιοτήτων και του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

Α/Α	ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΒΑΚ														ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ
		Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται εύαλωτα άτομα	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	
1	Εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο σύνολο του Δήμου	1	2	0	1	0	1	2	1	1	0	2	1	1	0	13
2	Ανάπλαση του βασικού οδικού δικτύου	1	1	0	2	1	2	1	1	1	0	1	0	1	0	12
3	Διανοίξεις οδών του βασικού οδικού δικτύου	1	2	1	1	1	1	2	1	1	0	2	0	2	0	15
4	Ανάπλαση οδών περιμετρικά των σχολικών κτιρίων	2	1	0	2	1	2	2	1	1	1	2	2	2	0	19
5	Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή	2	1	0	2	1	2	2	2	1	2	2	0	2	0	19
6	Διαμορφώσεις τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας στον υπόλοιπο Δήμο	2	1	0	2	1	2	2	2	1	2	2	0	2	0	19
7	Σχεδιασμός, υλοποίηση και λειτουργία συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	0	2	0	1	0	0	0	2	1	1	0	2	1	0	10
8	Διερεύνηση δυνατότητας δημιουργίας οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	1	1	2	1	1	2	0	1	2	1	0	1	1	0	14
9	Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας	0	2	2	2	2	0	1	2	2	1	1	1	2	0	18

Α/Α	ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΒΑΚ														ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ
		Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	
10	Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από την πλατεία Σαρόκο	1	1	2	1	1	2	0	0	2	1	0	2	1	0	14
11	Εκπόνηση μελέτης σχεδιασμού και λειτουργίας Δημοτικής Συγκοινωνίας	2	1	2	1	2	2	0	2	2	1	0	0	1	0	16
12	Ευφυή συστήματα πληροφόρησης των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας	2	1	2	0	2	1	0	1	2	0	0	0	0	0	11
13	Εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.	1	0	1	1	0	0	0	2	1	1	0	0	2	1	10
14	Αγορά περιβαλλοντικά φιλικών και εύκολα προσβάσιμων από ΑμεΑ οχημάτων για τις ανάγκες λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας	1	0	1	0	2	2	0	2	1	0	0	0	0	2	11
15	Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	2	1	0	1	1	0	2	2	0	0	2	0	0	0	11
16	Συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	2	2	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	9
17	Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σύμφωνα με τον ν.4710/2020	2	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	2	2	11
18	Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης μετακινούμενων	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	26

Από τα στοιχεία του προηγούμενου Πίνακα, διαφαίνεται πως κάποια μέτρα ή πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ έχουν μικρή επιρροή στην ικανοποίηση του οράματος. Ωστόσο, αυτό συμβαίνει διότι εξετάζεται η συμβολή του κάθε μέτρου στην υλοποίηση του οράματος μεμονωμένα και όχι σε συνδυασμό και σε συνέργεια με άλλα συγγενή έργα και πολιτικές.

Ως εκ τούτου, επισημαίνεται πως η επίτευξη του οράματος για την κινητικότητα, καθώς και των συναφών στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων είναι εφικτό να επέλθει μόνο εάν υιοθετηθεί και υλοποιηθεί το σύνολο των προτεινόμενων υποδομών, έργων, μέτρων, δράσεων και πολιτικών του ΣΒΑΚ, κατά τα επόμενα έτη.

6. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Το σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ αποτελεί – ουσιαστικά – τον οδηγό της πόλης για την τοπική ανάπτυξη και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, κατά τα επόμενα έτη.

Σύμφωνα με την κείμενη εγχώρια νομοθεσία (Ν. 4784/2021), καθώς και τις πλέον επίκαιρες ευρωπαϊκές προδιαγραφές, ως σχέδιο δράσης θεωρείται το κείμενο, το οποίο εκτός από τον κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα (ή πακέτα μέτρων), τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης (όπως αυτά παρουσιάστηκαν σε προηγούμενη Ενότητα της παρούσας), περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- Ενδεικτικό προϋπολογισμό.
- Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης μέτρων παρέμβασης.
- Πιθανές πηγές χρηματοδότησης.
- Φορείς υλοποίησης και έγκρισης μέτρων (κατανομή αρμοδιοτήτων).
- Συσχέτιση των προτεινόμενων μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια.
- Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ, με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

6.1. Χρονικός & Οικονομικός Προγραμματισμός – Κατανομή Αρμοδιοτήτων

Στο πλαίσιο κατάρτισης του σχεδίου δράσης, μορφώνεται ο επόμενος Πίνακας (Πίνακας 6.1), στον οποίο ενσωματώνονται:

- Τα προτεινόμενα Έργα/Μέτρα/Πακέτα Μέτρων.
- Οι απαιτούμενες Μελέτες και Ενέργειες (κανονιστικές αποφάσεις, συνεργασίες κλπ.) για την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων.
- Η κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των φορέων που θα κληθούν σε μεταγενέστερο χρόνο, είτε να εγκρίνουν, είτε να υλοποιήσουν τα μέτρα παρέμβασης που προβλέπονται στο ΣΒΑΚ.
- Η χρονική οριοθέτηση των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης (χρονοδιάγραμμα).
- Εκτίμηση κόστους των έργων/μέτρων (ενδεικτικός προϋπολογισμός).
- Πιθανές πηγές χρηματοδότησης.

Σημειώνεται ότι για την εκτίμηση των τιμών για την κατάρτιση του ενδεικτικού προϋπολογισμού των έργων ελήφθησαν υπόψη ο κανονισμός περιγραφικών τιμολογίων έργων του Ν.4412/2016 (τιμές 2017) και παρόμοια έργα που έχουν ήδη δημοπρατηθεί. Συγκεκριμένα, οι τιμές που χρησιμοποιήθηκαν είναι:

- Πεζόδρομοι: 100€/m²
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 70€/m²
- Ανάπλαση κύριου οδικού δικτύου: 70€/m²
- Κατασκευή κυκλικού κόμβου: 200.000€

Η αμοιβή των μελετών εκτιμάται κατά προσέγγιση ότι θα είναι της τάξης του 6% του προϋπολογισμού του έργου.

Η χρηματοδότηση των έργων θα γίνεται κατά περίπτωση μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων και εργαλείων (π.χ. ΕΣΠΑ, Αντώνης Τρίτσης, κ.α.), με ίδιους πόρους του Δήμου ή της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, καθώς και από συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).

Τέλος, διευκρινίζεται πως για τον χρονικό προγραμματισμό των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων (κατάρτιση χρονοδιαγράμματος), χρησιμοποιήθηκε η ακόλουθη συντομογραφία:

- Β: Βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας
- ΜΕ: Μεσοπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας

Πίνακας 6.1 Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων: Χρονοδιάγραμμα – Προμέτρηση-Προϋπολογισμός – Κατανομή Αρμοδιοτήτων

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ / ΜΕΤΡΑ / ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΙΘΑΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο σύνολο του Δήμου	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης - Προμήθεια & τοποθέτηση πινακίδων	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	B				250.000	15.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
Ανάπλαση του βασικού οδικού δικτύου	Μελέτες ανάπλασης σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία σε επίπεδο οριστικής μελέτης	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	B - ME				16.890.000	1.000.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΠΕΠ 2021-2027 Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
Ανάπλαση τμημάτων των οδών Αθ. Καββαδά, Εμ. Θεοτόκη, Φαιάκων, Ναυσικάς και Παλαιόπολης				B				3.000.000	170.000	
Ανάπλαση οδών					40.000	m ²	70	2.800.000	158.000	
Κυκλικοί κόμβοι					1	κόμβοι	200.000	200.000	12.000	
Ανάπλαση τμημάτων των οδών Αλ. Δεσύλλα, Βλαχερνών, Κώστα Γεωργάκη και Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου				B				1.040.000	62.000	
Ανάπλαση οδών					12.000	m ²	70	840.000	50.000	
Κυκλικοί κόμβοι					1	κόμβοι	200.000	200.000	12.000	
Ανάπλαση τμημάτων των οδών Μητρ. Μεθοδίου, Δον. Δημουλιτσά, Ε.Ο. Λευκίμης και Λεωφ. Επτανήσου				B				2.510.000	150.000	
Ανάπλαση οδών					33.000	m ²	70	2.310.000	138.000	
Κυκλικοί κόμβοι					1	κόμβοι	200.000	200.000	12.000	
Ανάπλαση τμημάτων των οδών Πολ. Κωνσταντά, Μ. Μαργαρίτη, Επ. Οδού Κέρκυρας - Πέλεκα, Αλ. Παναγούλη, Ρ. Φεραίου, Οθώνων και Κατσιμίδη				B				1.950.000	117.000	
Ανάπλαση οδών					25.000	m ²	70	1.750.000	105.000	
Κυκλικοί κόμβοι					1	κόμβοι	200.000	200.000	12.000	
Ανάπλαση τμημάτων των οδών Σπ. Γαρδικιώτη, Ξεν. Στρατηγού, Ε. Ναπολέοντος, Ιουλίας Ανδρεάδη και Παλαιοκαστρίτσας				ME				5.040.000	300.000	
Ανάπλαση οδών					72.000	m ²	70	5.040.000	300.000	
Ανάπλαση της οδού Εθνικής Αντιστάσεως				ME				3.350.000	201.000	
Ανάπλαση οδού					45.000	m ²	70	3.150.000	189.000	
Κυκλικοί κόμβοι					1	κόμβοι	200.000	200.000	12.000	

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ / ΜΕΤΡΑ / ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΙΘΑΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Διανοίξεις οδών του βασικού οδικού δικτύου	Μελέτες σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία σε επίπεδο οριστικής μελέτης	Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	ΜΕ				7.500.000	450.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΠΕΠ 2021-2027 Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα ΥΠΟΜΕ - ΠΔΥ
Διάνοιξη οδού ανάμεσα στις Μ. Μαργαρίτη και Ιουλίας Ανδρεάδη				ΜΕ				1.000.000	60.000	
Διάνοιξη νέας περιμετρικής οδού στην κατεύθυνση Βορρά - Νότου (ανάμεσα στην οδό Παλαιοκαστρίτσας και την Ε.Ο. Κέρκυρας - Αχιλλείου)								5.500.000	330.000	
Κυκλικοί κόμβοι					5	κόμβοι	200.000	1.000.000	60.000	
Ανάπλαση οδών περιμετρικά των σχολικών κτιρίων	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	Β				2.100.000	130.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΠΕΠ 2021-2027 Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
Οδοί ήπιας κυκλοφορίας				Β	30.000	m ²	70	2.100.000	130.000	
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του Δήμου (στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ι. Θεοτόκη, Λ. Αλεξάνδρας, Λ. Δημοκρατίας, Αγων. Πολυτεχνείου, Αρσενίου, Δόνζελοτ και ΕΛ. Βενιζέλου)	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	Β				6.450.000	400.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΠΕΠ 2021-2027 Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
Οδοί ήπιας κυκλοφορίας				Β	85.000	m ²	70	5.950.000	370.000	
Πεζόδρομοι					5.000	m ²	100	500.000	30.000	
Διαμορφώσεις τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας στον υπόλοιπο Δήμο	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	ΜΕ				3.150.000	190.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΠΕΠ 2021-2027 Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
Οδοί ήπιας κυκλοφορίας				ΜΕ	45.000	m ²	70	3.150.000	190.000	

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ / ΜΕΤΡΑ / ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΙΘΑΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Σχεδιασμός, υλοποίηση και λειτουργία συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	Μελέτη εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης - Κανονιστική απόφαση	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ	B				1.534.750	100.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ
Θέσεις επισκεπτών (βραχυχρόνιας στάθμευσης)				B	590	θέσεις	1.000	590.000	35.000	
Θέσεις επισκεπτών (μακροχρόνιας στάθμευσης)					710	θέσεις	1.000	710.000	50.000	
Θέσεις κατοίκων					3.130	θέσεις	75	234.750	15.000	
Διερεύνηση δυνατότητας δημιουργίας οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Μελέτη εφικτότητας - βιωσιμότητας του έργου (Διερεύνηση διαθέσιμων υπαίθριων ή υπόγειων χώρων)	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	B					100.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας			Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ	ME				1.000.000		Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από την πλατεία Σαρόκο	Ανάθεση & υλοποίηση του έργου		Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ	ME				7.000.000		Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΣΔΙΤ Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
Θέσεις στάθμευσης					350	θέσεις	20.000	7.000.000		
Εκπόνηση μελέτης σχεδιασμού και λειτουργίας Δημοτικής Συγκοινωνίας	Μελέτη εφαρμογής για την οριστικοποίηση των γραμμών	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	B					100.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
Ευφυή συστήματα πληροφόρησης των επιβατών της Δημοτικής Συγκοινωνίας	Σχεδιασμός και υλοποίηση του συστήματος (στάσεις, εντός των λεωφορείων, κινητά τηλέφωνα)	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	B						Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΠΕΠ 2021-2027 Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ / ΜΕΤΡΑ / ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΙΘΑΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	Εκπόνηση προγράμματος για την χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης Η/Ο	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	B					60.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Πράσινο Ταμείο
Αγορά περιβαλλοντικά φιλικών και εύκολα προσβάσιμων από ΑμεΑ οχημάτων για τις ανάγκες λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας **	Προμήθεια νέων οχημάτων	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	B	12	όχημα	100.000	1.200.000		Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Ίδιοι πόροι Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ΠΕΠ 2021-2027 Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Αντώνης Τρίτσης / ΑΤ12
				ME	12			1.200.000		
Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	Μελέτη χωροθέτησης και διάταξης θέσεων ποδηλάτων	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	B	150	θέσεις	150	22.500	4.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
				ME	250			37.500		
Συστημάτα κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	Μελέτη βιωσιμότητας για την επιλογή της θέσης και του αριθμού των σταθμών	Δήμος ΚΚ&ΔΝ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ	B	100	ποδήλ.	500	50.000	6.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
				ME	100			50.000		
Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σύμφωνα με τον ν.4710/2020	Μελέτη εφαρμογής του Σ.Φ.Η.Ο. - Μελέτη επέκτασης δικτύου θέσεων στάθμευσης Η/Ο - Υλοποίηση των θέσεων	Τοπικές οδοί: Δήμος ΚΚ&ΔΝ Βασικό δίκτυο: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Τελική έγκριση: Αποκεντρωμένη ή ΔΟΥ/ΥΠΟΜΕ	Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ	B	70	θέσεις	4.000	280.000	17.000	Ίδιοι πόροι Δήμος ΚΚ&ΔΝ ΣΔΙΤ Πράσινο Ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Αντώνης Τρίτσης / ΑΤ12
				ME	530			2.120.000	128.000	
Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων ***	Σχεδιασμός και υλοποίηση δράσεων επικοινωνίας με τους ενδιαφερόμενους (πολίτες και φορείς) της πόλης		Δήμος ΚΚ&ΔΝ	B						

*Δεν περιλαμβάνεται κόστος συντήρησης και λειτουργίας.

** Ο ακριβής αριθμός οχημάτων και οδηγών θα καθοριστεί από την μελέτη Δημοτικής Συγκοινωνίας

*** Δεν απαιτείται πρόσθετο λειτουργικό κόστος από τους αρμόδιους φορείς για την υλοποίηση των υπό σημείωση μέτρων

Από τον προηγούμενο Πίνακα, διαφαίνεται πως η εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων πραγματοποιείται σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Ωστόσο, επισημαίνεται πως η υλοποίηση των σχετικών παρεμβάσεων γίνεται σταδιακά, καθώς εξαρτάται από την διαθεσιμότητα των τεχνικών και οικονομικών πόρων του Δήμου, ανά χρονική περίοδο. Συνεπώς, η ολοκλήρωση των σχετικών παρεμβάσεων δύναται να πραγματοποιηθεί τελικά σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα (μεσοπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας).

Εξάλλου, καθώς το ΣΒΑΚ διακατέχεται από ένα μακρόπνοο όραμα για την κινητικότητα στην περιοχή μελέτης, απώτερος στόχος είναι η ικανοποίηση των επιμέρους συνιστωσών και αρχών της βιώσιμης κινητικότητας σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Φυσικά, μέρος των ευεργετικών αποτελεσμάτων από την τμηματική υλοποίηση μέτρων βιώσιμης κινητικότητας δύναται να καταστεί ορατό σε πρώιμο χρονικό πλαίσιο.

Αντίστοιχα, παρεμβάσεις που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν εντός μεσοπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα, είναι εφικτό να ολοκληρωθούν σε βραχυπρόθεσμο χρονικό πλαίσιο, εάν τελικά ευρεθούν οι κατάλληλοι πόροι για την υλοποίησή τους.

Τελικά, όπως προκύπτει από την κατάρτιση του **ενδεικτικού προϋπολογισμού**, απαιτούνται περίπου **22 εκ. € και 32 εκ. €**, για την υλοποίηση των απαιτούμενων μέτρων και παρεμβάσεων εντός **βραχυπρόθεσμου και μεσοπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα**, αντίστοιχα.

6.2. Συσχέτιση μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια

Στο πλαίσιο εκπόνησης του παρόντος ΣΒΑΚ, μετά από εξέταση του επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδιασμού του Δήμου, διαπιστώθηκε πως προβλέπεται η υλοποίηση μέτρων παρέμβασης, τα οποία συσχετίζονται άμεσα με τα μέτρα του ΣΒΑΚ που στοχεύουν στην προώθηση και ανάπτυξη των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης κατά τα επόμενα έτη. Τα συγκεκριμένα μέτρα αφορούν έργα, τα οποία είτε βρίσκονται σε προηγμένο στάδιο σχεδιασμού, είτε η υλοποίησή τους έχει προγραμματιστεί στο εγγύς μέλλον, καθώς διαθέτουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Ανάμεσα, λοιπόν, στα έργα ή/ και δράσεις που έχουν δρομολογηθεί προς υλοποίηση στο μέλλον, σύμφωνα με το **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (2020-2023)** του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων, περιλαμβάνονται:

- ✓ **Σύνδεση Λεωφόρου Επτανήσου με οδό Μιλτιάδη Μαργαρίτη** που αποτελεί τμήμα του «μικρού δακτυλίου» της πόλης της Κέρκυρας (5.500.000€, ΠΕΠ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ 2021-2027).
- ✓ **Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)** (59.520€, ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ).
- ✓ **Έργα «Έξυπνης Πόλης»** στους τομείς της στάθμευσης, της διαχείρισης της κυκλοφορίας και λοιπών παραμέτρων της ποιότητας ζωής (1.000.000€, ΠΕΠ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ 2021-2027).

- ✓ **Συντήρηση και επισκευή πεζοδρομίων και κατασκευή ραμπών ΑμεΑ** (150.000€, ΚΑΠ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ / ΠΡΩΗΝ ΣΑΤΑ).
- ✓ **Προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων και σταθμών φόρτισης** (1.729.879€, ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ / ΑΤ12).
- ✓ **Έργα (στάθμευσης – μεταφορών πεζοδρομήσεων κ.α)** όπως προκύπτουν από το εκπνούμενο ΣΒΑΚ Κέρκυρας (4.000.000€, ΠΕΠ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ 2021-2027).

Επιπλέον, στο πλαίσιο της συνολικής αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος, **έχουν εντοπιστεί από το Δήμο χώροι γεωγραφικά κατάλληλοι για τη χωροθέτηση υπαίθριων περιφερειακών χώρων στάθμευσης**. 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 γεινίαση 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.

Επιπρόσθετα, στα σχέδια του Δήμου υφίσταται **η κατασκευή υπόγειου πενταώροφου χώρου στάθμευσης κάτω από την Πλατεία Σαρόκο, χωρητικότητας 350 θέσεων**. Το συγκεκριμένο έργο κρίνεται ζωτικής σημασίας, καθώς αναμένεται να μειώσει σημαντικά τις περιττές περιπορείες στο παρακείμενο οδικό δίκτυο, οι οποίες οφείλονται στην προσπάθεια των μετακινούμενων να εντοπίσουν ελεύθερη θέση στάθμευσης. Σημειώνεται πως το συγκεκριμένο έργο είχε χωροθετηθεί και δρομολογηθεί στο παρελθόν και βρίσκεται ακόμη σε εκκρεμότητα.

Επισημαίνεται πως η εφαρμογή των μέτρων παρέμβασης που περιλαμβάνονται στον υφιστάμενο επιχειρησιακό σχεδιασμό του Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαπόντιων Νήσων, σε συνέργεια με την υλοποίηση των λοιπών προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ, θα συμβάλλει καθοριστικά στην πραγματοποίηση του οράματος για την κινητικότητα στην περιοχή κατά τα επόμενα έτη.

6.3. Μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ, όντας ένα στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στα αστικά κέντρα, ενσωματώνει – εξ ορισμού – διαδικασίες αξιολόγησης. Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ έγκειται στην επιτυχή και αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης. Στο πλαίσιο κατάρτισης του Σχεδίου Δράσης, αναπτύσσεται μεθοδολογία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, η οποία βασίζεται στον καθορισμό ειδικών στόχων - δεικτών παρακολούθησης και εκτίμησης των αποτελεσμάτων από την υλοποίηση καθενός εκ των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Στο σημείο αυτό, επισημαίνεται πως οι ειδικοί στόχοι – δείκτες είναι «έξυπνοι», δηλαδή είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και υλοποιήσιμοι εντός ενός σαφώς προσδιορισμένου χρονικού πλαισίου.

Αναλυτικότερα, οι ειδικοί στόχοι – δείκτες, όντας «**Έξυπνοι Στόχοι**» (**Smart Targets**), πρέπει να διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά, ήτοι πρέπει να είναι:

- ✓ **Ειδικοί και ακριβείς**, κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων, που είναι εύκολα κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.
- ✓ **Μετρήσιμοι** - οι διαθέσιμες πηγές από τον Δήμο να είναι ικανές να μετρήσουν τις μεταβολές που προκύπτουν (ποιοτικά και ποσοτικά).
- ✓ **Εφικτοί** – βασιζόμενοι στην τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτουν οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι συμφωνίες / δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει.
- ✓ **Εντός χρονικών ορίων** – με καθορισμό του βασικού χρονικού πλαισίου για την επίτευξη των στόχων.

Ως κρίσιμο χρονικό ορόσημο για την επίτευξη των επιθυμητών τιμών – στόχων τίθεται ο μεσοπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας. Ωστόσο, απαιτείται ο προσδιορισμός και ενδιάμεσων τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα, έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα εξεύρεσης εναλλακτικών μέτρων σε βοήθεια ή υποκατάσταση μέτρων, τα οποία:

- ο Δεν είναι εφικτό να υλοποιηθούν.
- ο Υλοποιούνται με βραδύτερο ρυθμό ή παρουσιάζουν αποκλίσεις και δυσκολίες κατά την εφαρμογή.
- ο Δεν παρουσιάζουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα.
- ο Αντιμετωπίζουν απρόβλεπτους κινδύνους.

Οι ειδικοί στόχοι δύναται να επιτευχθούν μόνο μέσα από την υιοθέτηση και υλοποίηση των βασικών στρατηγικών παρεμβάσεων και των συμπληρωματικών μέτρων, όπως αυτά παρατέθηκαν σε προηγούμενη Ενότητα της παρούσας Έκθεσης, τα οποία και θα στηρίζουν τα αντίστοιχα προτεινόμενα σενάρια υποδομών. Μετά την επιλογή των

τελικών πακέτων μέτρων, ποσοτικοποιείται η επιθυμητή τελική τιμή (τιμή στόχος) για κάθε δείκτη παρακολούθησης, ανά χρονικό ορίζοντα αναφοράς.

Στη συνέχεια (**Πίνακας 6.2**), παρουσιάζονται οι ειδικοί στόχοι – δείκτες, σύμφωνα με τους οποίους θα αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα εφαρμογής του ΣΒΑΚ και των επιμέρους συνιστώμενων μέτρων, σε συνδυασμό με τους στρατηγικούς στόχους που εξυπηρετούν, καθώς και τις επιδιωκόμενες μεταβολές ή οριστικές τιμές αυτών, κατανεμημένες ανά χρονικό ορίζοντα.

Πίνακας 6.2 Ειδικοί στόχοι – δείκτες για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ

Στρατηγικός Στόχος	Ειδικός στόχος - Δείκτης	Τιμή Βάσης	Μονάδα Μέτρησης	Ποσοτικοποίηση Μεταβολής	Βραχυπρόθεσμος Στόχος 5ετία	Μεσοπρόθεσμος Στόχος 10ετία
Οικονομική Αποδοτικότητα	Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά ατόμων και αγαθών					
	Ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με χρήση Ι.Χ. οχήματος	55%	% ποσοστό μετακινήσεων (Έρευνα Π-Π στα νοικοκυριά)	% ποσοστό μετακινήσεων (Έρευνα Π-Π στα νοικοκυριά)	50%	40%
Προσβασιμότητα	Μερίδιο χρήσης Δημόσιας Συγκοινωνίας	3%	% ποσοστό μετακινήσεων (Έρευνα Π-Π στα νοικοκυριά)	% ποσοστό μετακινήσεων (Έρευνα Π-Π στα νοικοκυριά)	10%	20%
	Πλήθος περιφερειακών χώρων στάθμευσης (Park & Ride)	0	Αριθμός σταθμών	Αριθμός σταθμών	1	2
	Πλήθος γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας	0	Γραμμές ΔΣ	Γραμμές ΔΣ	3	3
	Πλήθος οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας προσβάσιμων από ΑμεΑ	0	Αριθμός οχημάτων	Αριθμός οχημάτων	12	24
	Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή (μήκος> 300μ)	24%	% ποσοστό μετακινήσεων (Έρευνα Π-Π στα νοικοκυριά)	% ποσοστό μετακινήσεων (Έρευνα Π-Π στα νοικοκυριά)	30%	35%
	Μήκος πεζοδρόμων	6	χλμ.	χλμ.	6,5	6,5
	Μήκος αξόνων του βασικού οδικού δικτύου με προσβάσιμα και βαδίσιμα πεζοδρόμια	4	χλμ.	χλμ.	14	20
	Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας	0	χλμ.	χλμ.	10,5	16
	Πλήθος θέσεων στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων	0	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	150	400
	Πλήθος κοινοχρήστων ποδηλάτων αυτόματης διάθεσης	0	Αριθμός ποδηλάτων	Αριθμός ποδηλάτων	100	200
	Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες					

Στρατηγικός Στόχος	Ειδικός στόχος - Δείκτης	Τιμή Βάσης	Μονάδα Μέτρησης	Ποσοτικοποίηση Μεταβολής	Βραχυπρόθεσμος Στόχος 5ετία	Μεσοπρόθεσμος Στόχος 10ετία
Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σύμφωνα με τη μελέτη ΣΦΗΟ	0	Αριθμός σταθμών	Αριθμός σταθμών	70	600
	Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές	0	Αριθμός οχημάτων	Αριθμός οχημάτων	12	24
Οδική Ασφάλεια	Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από σχολεία (περιοχών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία)	0	Αριθμός περιοχών	Αριθμός περιοχών	6	6
	Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών	0	Αριθμός κόμβων	Αριθμός κόμβων	4	10
	Μέσος ετήσιος αριθμός ατυχημάτων με παθόντες	16 (2018-2021)	Αριθμός ατυχημάτων / έτος (εντός 4-ετίας)	% διαφορά	-25% (2023-2026)	-75% (2028-2031)
Ποιότητα Ζωής	Πλήθος "ζωνών ήπιας κυκλοφορίας" (περιοχών με εκτεταμένο δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας)	0	Αριθμός περιοχών	Αριθμός περιοχών	5	9
	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	0	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	3.130	3.130
		0	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	590	590
		0	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	Αριθμός θέσεων στάθμευσης	710	710

