

ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΑΠΟΝΤΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

Γ' ΦΑΣΗ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

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

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ 3^{ΗΣ} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ
ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



3^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ Παρουσίαση προκαταρκτικών προτάσεων

Παρουσίαση:

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



ΜΟΥΣΙΑΔΗ Γ. ΘΕΟΔΟΥΛΗ
Μηχ. Χωροτ., Πολεοδ. & Περιφ. Ανάπτ.
Μ.Σc. Γεωπληροφορική

15 Δεκεμβρίου 2022

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΙ ΕΙΝΑΙ;

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

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α΄ ΦΑΣΗ

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

Β΄ ΦΑΣΗ

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

Γ΄ ΦΑΣΗ

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



Συνοπτική θεώρηση υφιστάμενης
κατάστασης

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΣΥΝΟΨΗ

Τα **βασικότερα προβλήματα κινητικότητας** αφορούν:

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

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

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

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

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΣΥΝΟΨΗ

■ Γενικά Στοιχεία – Πληθυσμιακά & Δημογραφικά χαρακτηριστικά

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

■ Χωροταξικά – Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

- Η παλιά πόλη της Κέρκυρας αποτελεί το **«ιστορικό κέντρο»** της πόλης, το οποίο συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό δημόσιων υπηρεσιών, πολιτιστικών και θρησκευτικών χώρων, καθώς και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Έχει ενταχθεί στον **κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO** και ταυτόχρονα προστατεύεται από το ΥΠ.ΠΟ. και το Υ.Π.ΕΝ. ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο, παραδοσιακός οικισμός και αρχαιολογικός χώρος.
- Στο μεγαλύτερο τμήμα της παλιάς πόλης, **το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δεν έχει εφαρμοστεί**, λόγω του δαιδαλώδους οδικού δικτύου που είχε διαμορφωθεί εντός των τειχών.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΣΥΝΟΨΗ

► Οδικό δίκτυο – Υποδομές

- Σε αρκετές κεντρικές οδούς υπάρχουν **πεζοδρόμια** επαρκούς πλάτους, που βρίσκονται σε **καλή κατάσταση**.
- Εντοπίστηκαν οδικά τμήματα με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά:
 - Ανεπαρκή έως **ανύπαρκτα πεζοδρόμια**.
 - Σε πολλές οδούς **δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ** στις διαβάσεις πεζών.
- Το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας μειώνεται σημαντικά, λόγω εκτεταμένων **παράνομων σταθμεύσεων**.
- Οι **ποδηλατόδρομοι** στην πραγματικότητα **δεν λειτουργούν**, καθώς καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα ή χρησιμοποιούνται ως λωρίδα κίνησης των οχημάτων.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΣΥΝΟΨΗ

■ Στάθμευση

- Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ.: **401 Ι.Χ./1.000 κατ.**
- Στο κέντρο της πόλης:
 - **Σημαντικό έλλειμμα θέσεων στάθμευσης** στην οδό, της τάξης των 1.300 θέσεων (5.360 νόμιμες και παράνομες σταθμεύσεις – 4.056 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις). Μόνο το **60%** σταθμεύει σε χώρους **εκτός οδού**.
 - Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή **ο αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων ήταν 3.908**. Παρότι η ζήτηση σε θέσεις στάθμευσης κατοίκων καλύπτεται οριακά από την υφιστάμενη προσφορά των **4.056** νόμιμων θέσεων, σημαντικός αριθμός κατοίκων σταθμεύει παράνομα και κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες.
- **12 χώροι στάθμευσης εκτός οδού → 1.500 θέσεων.**



Κοινό Όραμα – Προτεραιότητες –
Ειδικοί Στόχοι

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΒΑΚ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (3,00)
- Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς (7,86)

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο) (4,43)
- Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς (6,14)
- Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ (6,43)
- Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς (7,71)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία (9,29)
- Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός) (10,43)
- Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (11,43)
- Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας (13,86)

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα (7,43)
- Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα (9,29)

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

- Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος (3,00)
- Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes) (4,71)

Σε παρένθεση παρουσιάζεται ο μέσος όρος της βαθμολογίας που δόθηκε από τα μέλη της Ομάδας του ΣΒΑΚ. Όσο μικρότερος ο μέσος όρος της βαθμολογίας μίας προτεραιότητας, τόσο υψηλότερη η θέση της στην ιεράρχηση.

ΟΡΑΜΑ ΣΒΑΚ

Όραμα

Ποιοτική περιγραφή της επιθυμίας για την μορφή της πόλης στο μέλλον, που προκύπτει από συγκεκριμένους στόχους που θα οδηγήσουν στην προσδοκώμενη αλλαγή



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

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

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

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

Στρατηγικοί Στόχοι	Προτεραιότητες	Ειδικοί Στόχοι
Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	Εκπομπές αερίων ρύπων (π.χ. CO ₂ , CO, NO _x , κλπ.)
	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	Μέση εκπομπή θορύβου (dB)
	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σύμφωνα με τη μελέτη ΣΦΗΟ
	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	ΔΕΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Δεν υπάρχει δυνατότητα ποσοστικοποίησης τόσο στην υφιστάμενη κατάσταση όσο και στα μελλοντικά σενάρια. Άλλωστε ο συγκεκριμένος Επιχειρησιακός Στόχος (οργανωμένος συνεπιβατισμός) ιεραρχήθηκε πολύ χαμηλά από τους συμμετέχοντες στο εργαστήριο)
Οδική Ασφάλεια Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα &	Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από σχολεία
	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα	Πλήθος κυκλικών κόμβων στο Κύριο Οδικό Δίκτυο Πλήθος "ασφαλών διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων" κατά μήκος του δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων και ποδηλάτων (στα σημεία εγκάρσιας διέλευσης του Κύριου Οδικού Δικτύου)
Ποιότητα Ζωής Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος &	Πλήθος "περιβαλλοντικών ζωνών" (περιοχών με εκτεταμένες πεζοδρομήσεις)
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	Πλήθος "ζωνών ήπιας κυκλοφορίας" (περιοχών με εκτεταμένο δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας)
		Πλήθος θέσεων στάθμευσης κατοίκων στην κεντρική περιοχή
		Πλήθος θέσεων στάθμευσης επισκεπτών (επί πληρωμή) στην κεντρική περιοχή



Εναλλακτικά σενάρια
κινητικότητας

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ – ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

1. Ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων, στο πλαίσιο των επιταγών της βιώσιμης κινητικότητας

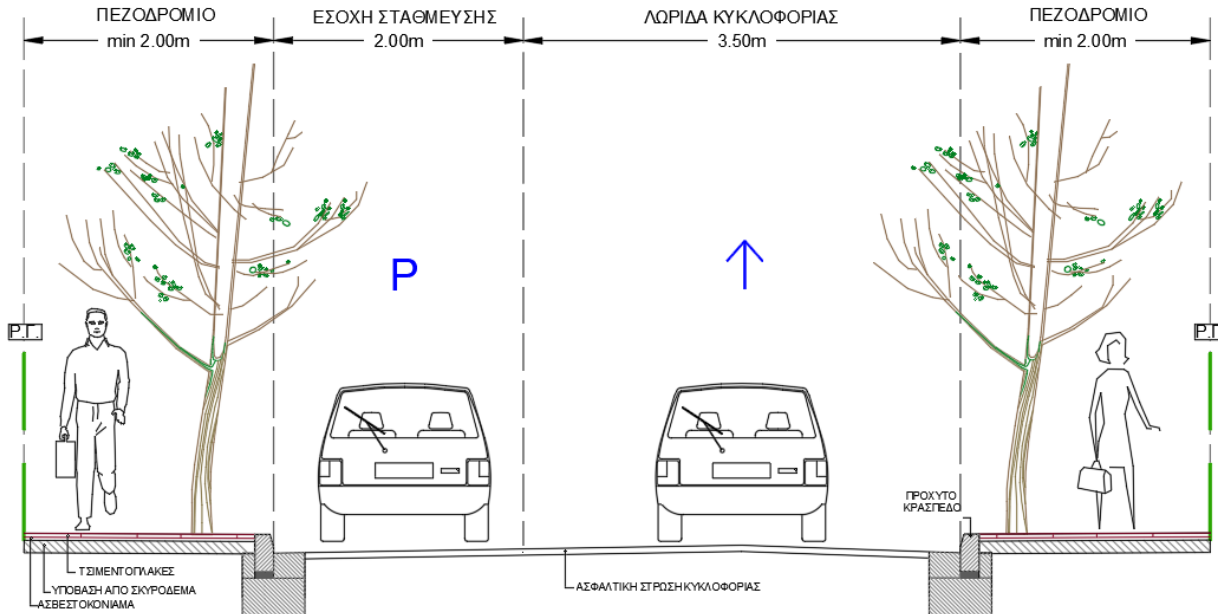
Η ιεράρχηση και η κυκλοφοριακή οργάνωση του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης αποτελεί βασική συνιστώσα για την ανακατανομή του διαθέσιμου κυκλοφοριακού χώρου σε όλους τους χρήστες.

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.
- ☐ 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 τοπικών οδών.
- ☐ η μονοδρόμηση βασικών αξόνων με στόχο:
 - ✓ την απλοποίηση των εμπλεκόμενων κινήσεων στις διασταυρώσεις,
 - ✓ την απελευθέρωση χώρου, για τη δημιουργία ασφαλών συνθηκών για τους πεζούς (διεύρυνση πεζοδρομίων) και για τους ποδηλάτες (δημιουργία ποδηλατοδρόμων),
 - ✓ την δημιουργία θέσεων στάθμευσης, για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.
- ☐ η δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, πέραν του παραδοσιακού οικισμού, τόσο στις γειτονιές της ευρύτερης κεντρικής περιοχής της Κέρκυρας, όσο και κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, μέσω σειράς κατάλληλων παρεμβάσεων. Το προτεινόμενο δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας θα επιτρέπει την αρμονική συνύπαρξη πεζών, ποδηλατιστών και οχημάτων.

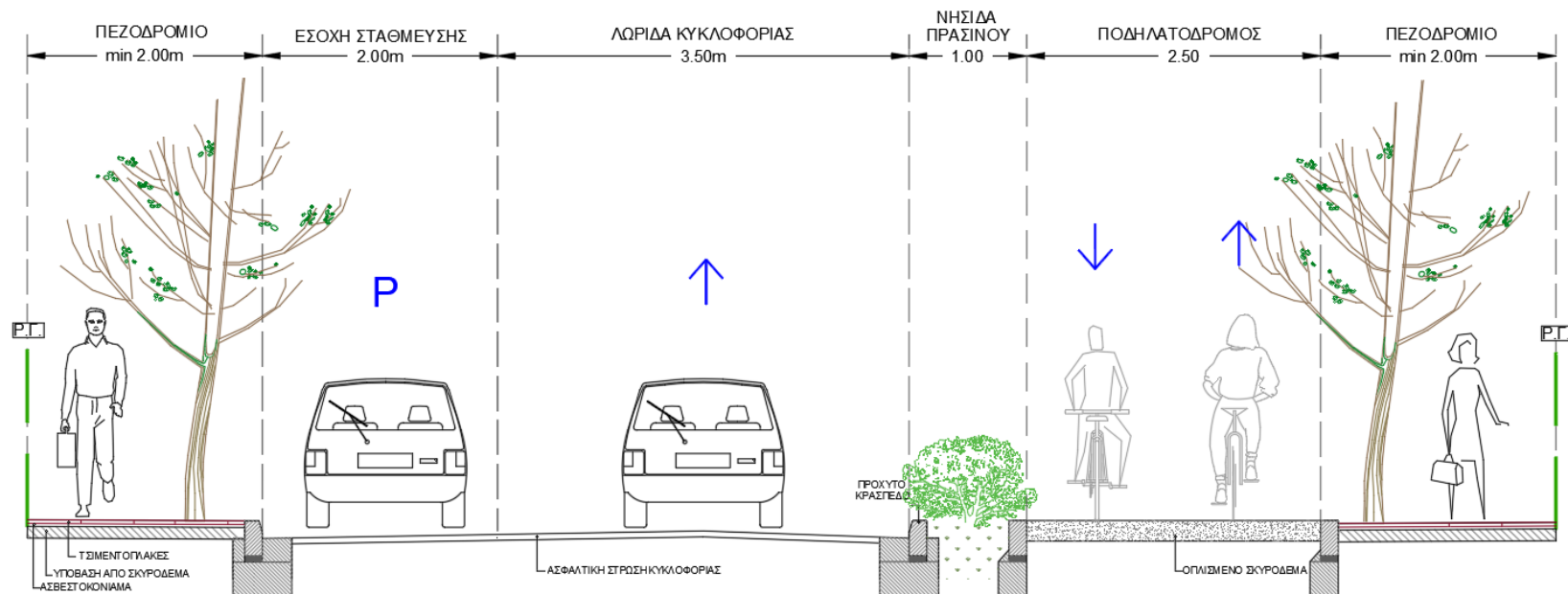
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ – ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΜΕ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



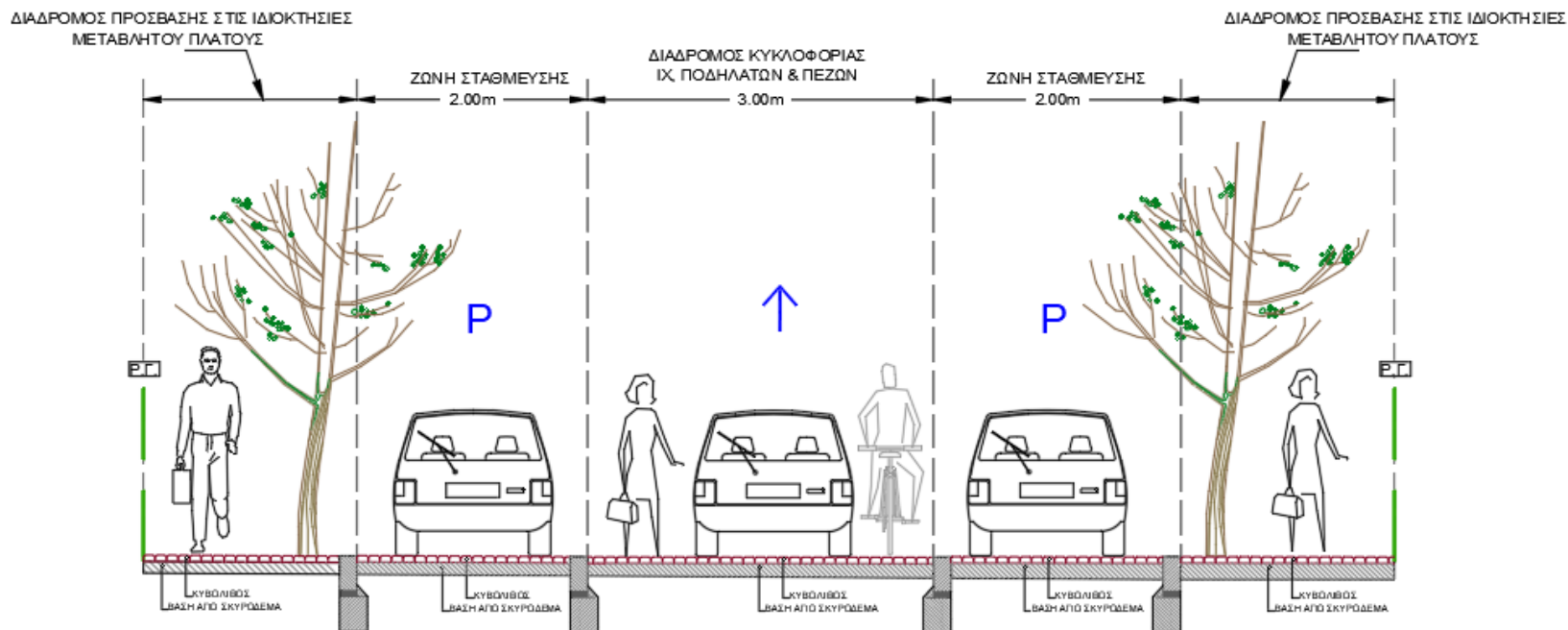
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ – ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΜΕ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ & ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ – ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Λάρισα

Αγ. Παρασκευή



2. Προώθηση της πεζή μετακίνησης και της χρήσης του ποδηλάτου

- ✓ 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 περιφερειακών οικισμών με την κεντρική περιοχή και άλλα κομβικά σημεία ενδιαφέροντος.
- ✓ Αντίστοιχα γίνεται προσπάθεια δημιουργίας πλέγματος διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου, και όχι μεμονωμένων διαδρόμων 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 τον 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.

3. Οδική ασφάλεια (Πεζοί, μαθητές, οχήματα)

Στόχος είναι η **ασφαλής μετακίνηση των πεζών, με έμφαση στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα**. Ιδιαίτερη **μέριμνα** δίδεται στη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την ασφαλή πεζή μετακίνηση μαθητών και των συνοδών τους προς και από τα σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστους χώρους, πλατείες, κλπ.

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

1. **ανακατασκευή – ανάπλαση όλων των πεζοδρομίων** του βασικού οδικού δικτύου.
2. γεωμετρικές παρεμβάσεις για την **βελτίωση της διοχετευτικής διαρρύθμισης των κόμβων** και τη δημιουργία ασφαλών και σύγχρονων διαβάσεων πεζών.
3. δημιουργία **κατάλληλων υποδομών** για την κίνηση των **ΑμεΑ**.
4. μείωση του **πλάτους του καταστρώματος κυκλοφορίας**, για τη μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων.
5. εγκατάσταση **νέων φωτεινών σηματοδοτών**, όπου κρίνεται απαραίτητο.

Σημαντικό ρόλο στην **αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας** πεζών και οχημάτων θα διαδραματίσουν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την απλοποίηση των κινήσεων, μέσω των **μονοδρομήσεων σε τοπικές και βασικές οδούς**.



4. Προώθηση – Βελτίωση Δημόσιων Συγκοινωνιών

- ✓ Ιδιαίτερο ρόλο 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.
- ✓ Οι διαδρομές των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών θα προσαρμοστούν στις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.



5. Διαχείριση της στάθμευσης

Προτείνεται η 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.** 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 σχετικών 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, θα πρέπει να προβλεφθούν θέσεις ποδηλάτων και μηχανοκίνητων δικύκλων, θέσεις φορτοεκφόρτωσης, θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, ειδικές θέσεις, κλπ.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

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**.

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).

Έχουν καταρτιστεί **δύο εναλλακτικά σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης (1.1, 1.2)**, η κύρια διαφορά μεταξύ των οποίων έγκειται στη διαχείριση της κυκλοφορίας στον παραλιακό άξονα που περιβάλλει την παλαιά πόλη και συγκεκριμένα το τμήμα από την Λεωφόρο Αλεξάνδρας έως το παλαιό λιμάνι.

Συγκεκριμένα στην **1^η Λύση** προτείνεται η πλήρης πεζοδρόμηση του ή η μετατροπή του σε ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με ελεγχόμενη πρόσβαση και στάθμευση των κατοίκων, ενώ στην **2^η Λύση** προτείνεται η μετατροπή του σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, χωρίς ελεγχόμενη πρόσβαση.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1

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

Ανάμεσα στις προτεινόμενες παρεμβάσεις περιλαμβάνονται:

- Ο περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, στα όρια του παραδοσιακού οικισμού,
 - ✓ Με **πεζοδρόμηση της διαδρομής** που αποτελείται από τις οδούς (α) Αγωνιστών Πολυτεχνείου (δυτικό οδικό τμήμα στο οικοδομικό τετράγωνο που αποτελείται από τις οδούς Αγωνιστών Πολυτεχνείου – Ελευθερίας – Β. Δούσμανη), (β) Καποδιστρίου - Βασιλέως Γεωργίου Α' (ζεύγος παράλληλων οδών αντίθετης κατεύθυνσης σήμερα), (γ) Αρσενίου και (δ) Δονζελότ. Ο εξεταζόμενος άξονας θα λειτουργεί ως **αμιγής πεζόδρομος**, εξυπηρετώντας αποκλειστικά τη διέλευση των μόνιμων κατοίκων και την πρόσβαση τους σε υφιστάμενους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης και παρόδιες ιδιοκτησίες, ως επίσης και τη διέλευση των οχημάτων ανεφοδιασμού και έκτακτης ανάγκης και λοιπών οχημάτων με προσωρινή άδεια διέλευσης, εκδιδόμενης κατά περίπτωση.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1

- ✓ **Εναλλακτικά**, η μελετώμενη διαδρομή δύναται να ιεραρχηθεί και να διαμορφωθεί **ως ήπιας κυκλοφορίας**, με την ίδια με σήμερα φορά κίνησης (προς το παλιό λιμάνι), αλλά **με ελεγχόμενη πρόσβαση** και αντίστοιχη λειτουργία με εκείνη ενός πεζοδρόμου. Με αυτή την επιλογή, θα υπάρχει η δυνατότητα να διαμορφωθούν, όπου το επιτρέπει η διατομή, θέσεις στάθμευσης αποκλειστικής στάθμευσης μόνιμων κατοίκων της παλιά πόλης, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ιδιαίτερα αυξημένες ανάγκες τους.
- ✓ **Και στις δύο περιπτώσεις**, πέραν των οχημάτων τροφοδοσίας, έκτακτης ανάγκης και λοιπών εξουσιοδοτημένων οχημάτων, **θα επιτρέπεται και η διέλευση των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας**, ώστε να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της παλιάς πόλης και του παραλιακού μετώπου, ενώ θα πρέπει να διερευνηθεί και η δυνατότητα διέλευσης τουριστικών περιηγητικών λεωφορείων.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ

Ο παραλιακός άξονας θα μπορεί σε αυτήν την περίπτωση να λειτουργεί είτε ως αμιγής πεζόδρομος, είτε ως οδός ήπιας κυκλοφορίας με ελεγχόμενη πρόσβαση, που θα εξυπηρετεί την στάθμευση των μόνιμων κατοίκων και θα επιτρέπεται η διέλευση της Δημοτικής Συγκοινωνίας.



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1

- 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 **μετατροπή της οδού Αγων. Πολυτεχνείου σε οδό 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. Προτείνεται επίσης η **επίστρωση του καταστρώματος της οδού με υλικά** (π.χ. με κυβόλιθους).



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1

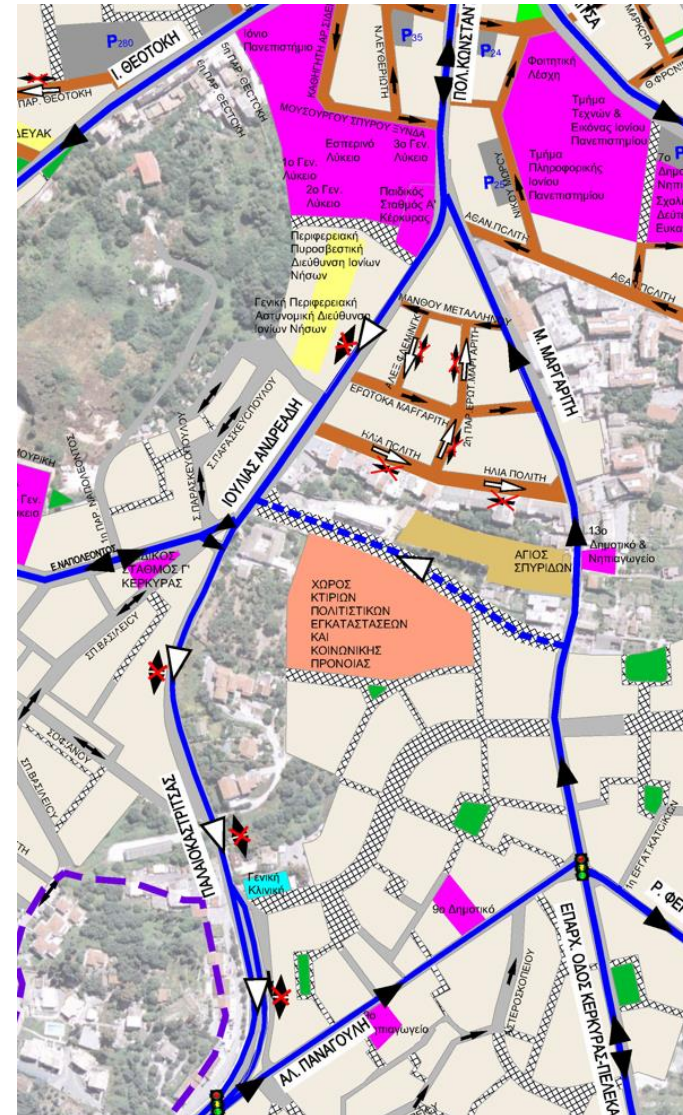
- Η μετατροπή των οδών **Κ. Ζαβιτσιάνου** και **Ελ. Βενιζέλου** (τμήμα μεταξύ των οδών Κ. Ζαβιτσιάνου και Λοχ. Σπ. Βλαίκου) σε ήπιας κυκλοφορίας.
- Η μονοδρόμηση του τοπικού δικτύου **ανώνυμων οδών** που σήμερα λειτουργούν ως διάδρομοι κίνησης στον υπαίθριο χώρο στάθμευσης στο **Παλαιό Λιμάνι**.



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1

- 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).



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1

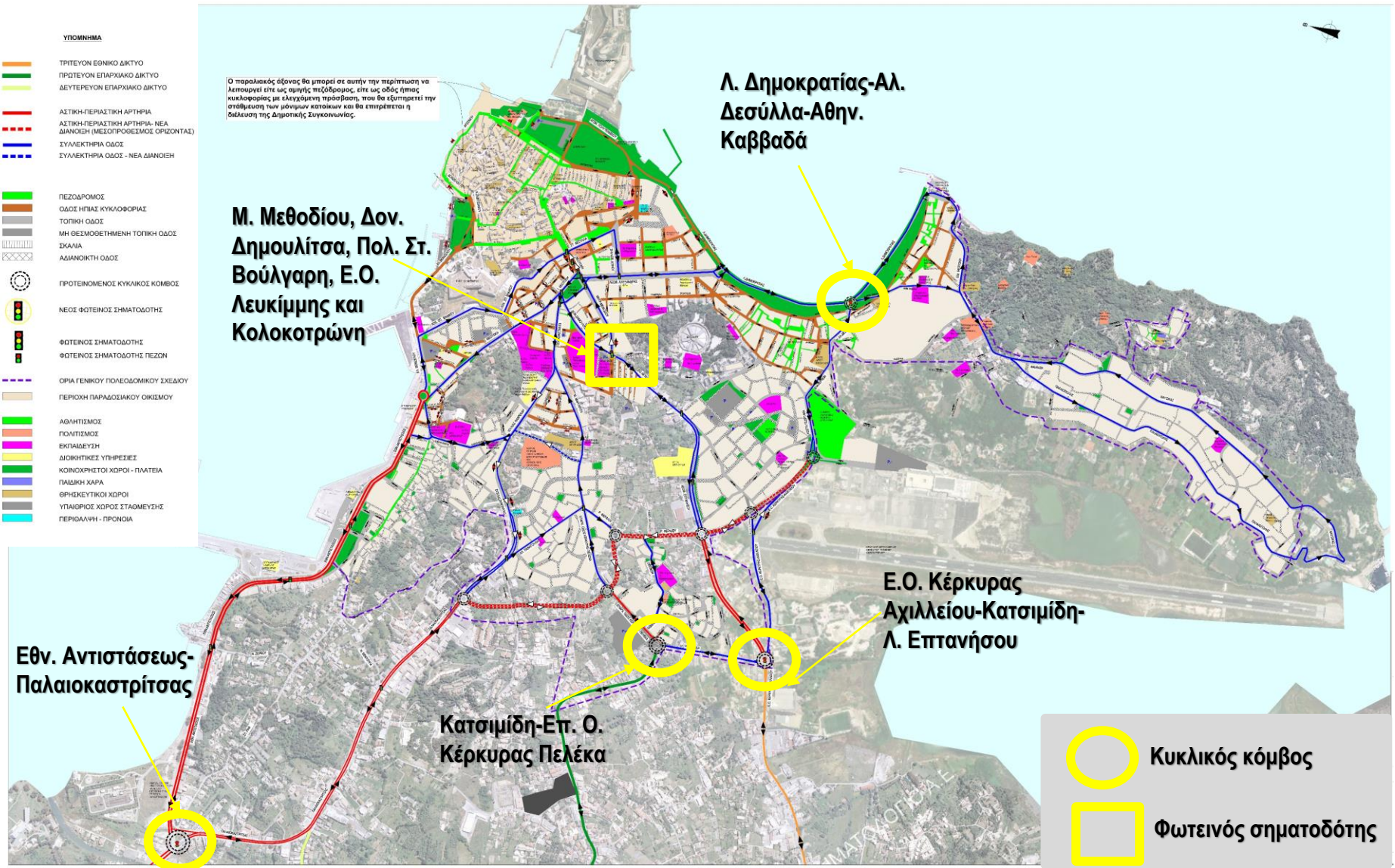
Σε επίπεδο σημειακών παρεμβάσεων, προτείνονται **παρεμβάσεις σε διασταυρώσεις του βασικού δικτύου:**

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

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.1



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1.2

Το **σενάριο διαχείρισης της κυκλοφορίας 1.2** διαφοροποιείται από το εναλλακτικό σενάριο 1.1. ως προς την **παραλιακή περιμετρική διαδρομή**. Συγκεκριμένα:

- Η **παραλιακή περιμετρική διαδρομή** που απαρτίζεται από τις οδούς (α) Λ. Δημοκρατίας (αρχή από τη συμβολή της οδού με την Λ. Αλεξάνδρας), (β) Αγωνιστών Πολυτεχνείου, (γ) Βασιλέως Γεωργίου Α', (δ) Αρσενίου, (ε) Δονζελότ, (ζ) Κ. Ζαβιτσιάνου και (η) Ελ. Βενιζέλου (έως τη συμβολή της οδού με την Ξεν. Στρατηγού) **προτείνεται να μετατραπεί και να διαμορφωθεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας**, μέσω κατάλληλων γεωμετρικών και λοιπών παρεμβάσεων. Στόχος είναι η συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων, η κίνηση των οποίων θα πραγματοποιείται σε ένα ενιαίο κατάστρωμα, με μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 20 χλμ/ώρα. **Η βασική διαφορά έναντι του σεναρίου 1.1, έγκειται στο γεγονός ότι θα είναι ελεύθερη η πρόσβαση και η διάσχιση του από όλα τα οχήματα**, ενώ σύμφωνα με το σενάριο 1.1, η πρόσβαση θα επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένα οχήματα (κατοίκων, τροφοδοσίας, έκτακτης ανάγκης, κλπ). Επιπρόσθετα, με την συγκεκριμένη κυκλοφοριακή οργάνωση του παραλιακού άξονα, καθίσταται αναγκαία να αναδιοργανωθούν κυκλοφοριακά και οι περιβάλλουσες οδοί πέριξ του υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο Παλιό Λιμάνι.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

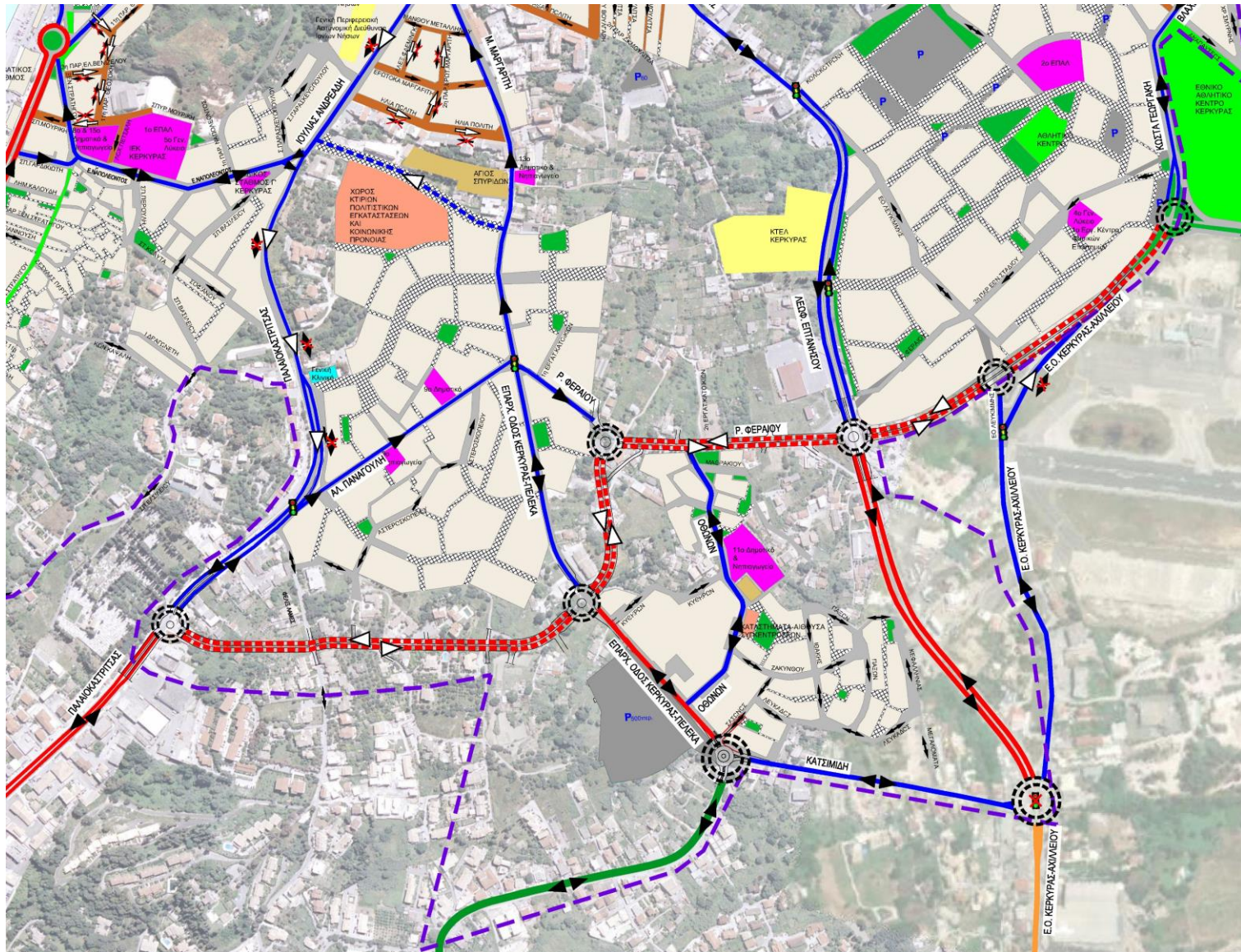
Σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, η σημαντικότερη προτεινόμενη παρέμβαση είναι **η δημιουργία μίας νέας περιμετρικής οδού**, η οποία θα συνδέσει την οδό Παλαιοκαστρίτσας με την Ε.Ο. Κέρκυρας – Αχιλλείου, εξυπηρετώντας τις διαμπερείς κινήσεις στην κατεύθυνση Βορρά – Νότου, ανακουφίζοντας σημαντικά τους 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.

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

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

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ



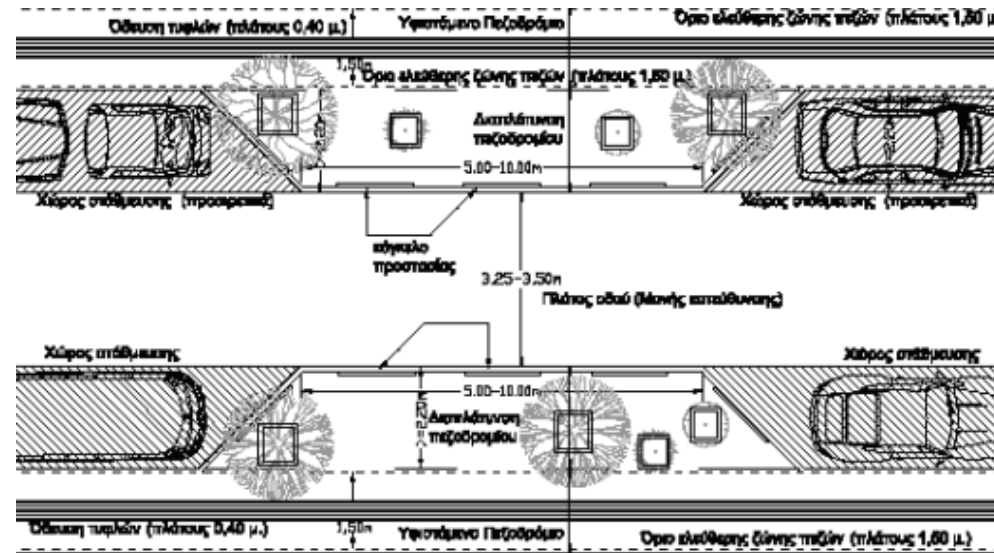
ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

- Στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης, 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 πόλους 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.



ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

- Σε καίρια σημεία του κύριου οδικού δικτύου, όπου έχουν είσοδο-έξοδο σχολικές εγκαταστάσεις, προτείνεται να εφαρμοστεί **στένωση του καταστρώματος κυκλοφορίας**. 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.



- Προτείνεται η δημιουργία ραμπών ΑμεΑ και οδηγών όδευσης τυφλών, στις διαβάσεις του βασικού οδικού δικτύου, όσο και σε οδικά τμήματα του τοπικού δικτύου που ανακατασκευάζονται ή/και αλλάζουν λειτουργικό χαρακτήρα (τμήματα οδών που μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας). Για την περαιτέρω λειτουργική αναβάθμιση και ενίσχυση της ασφάλειας των μετακινήσεων των ατόμων με προβλήματα όρασης, προβλέπεται και η **τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών στους σηματοδότες**.

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

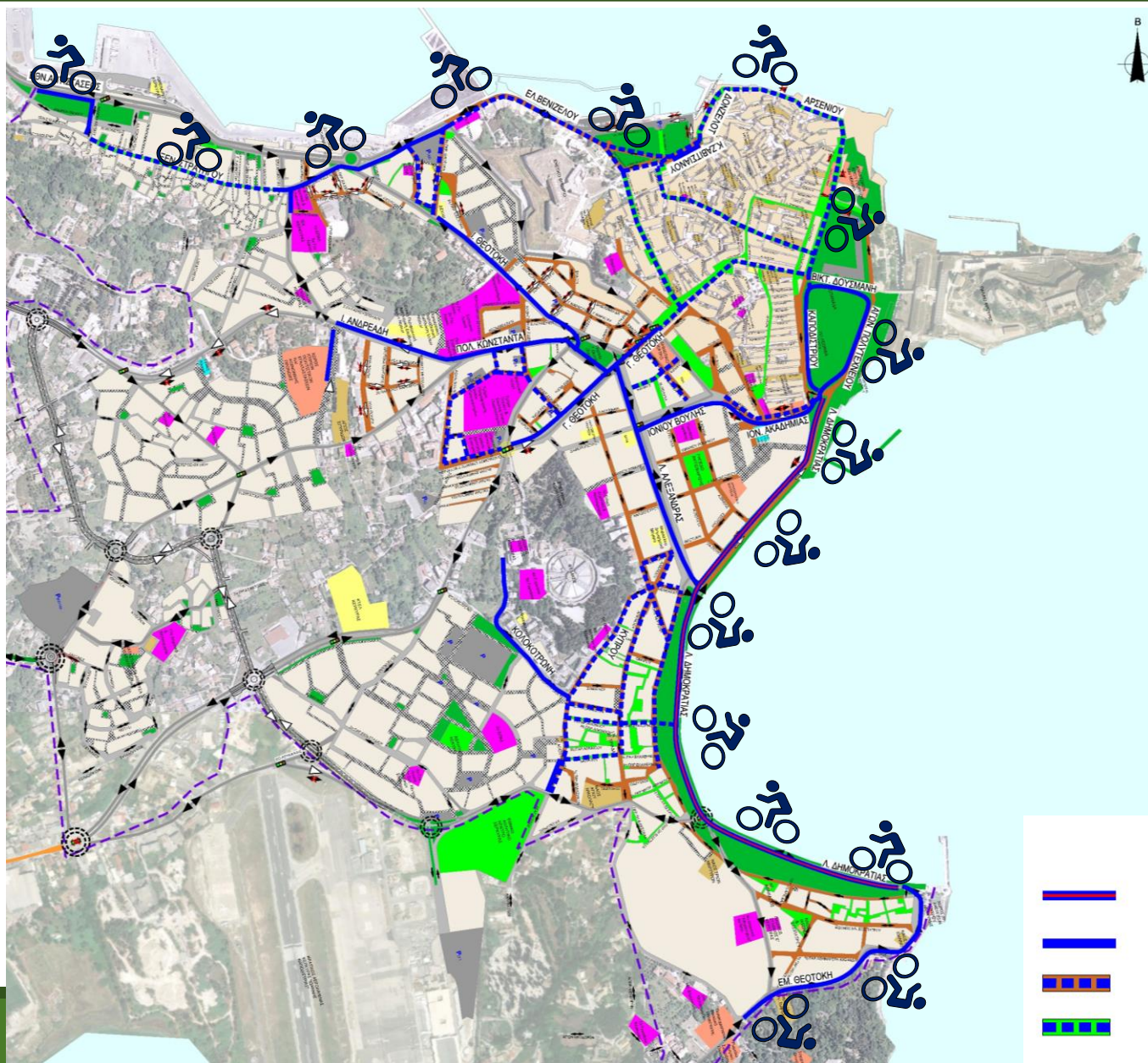
Σήμερα : έχει υλοποιηθεί ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων που καλύπτει μεγάλο τμήμα της κεντρικής περιοχής, το οποίο ωστόσο δε χρησιμοποιείται. Αυτό συμβαίνει, είτε επειδή δεν είναι προσβάσιμο από τους αντίστοιχους χρήστες, καθώς καταλαμβάνεται από σταθμευμένα οχήματα (χρησιμοποιείται πρακτικά ως ζώνη στάθμευσης), είτε επειδή δεν είναι πλέον ευδιάκριτο καθώς η σήμανση του δεν ανανεώθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα. Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, **διαμορφώνεται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών**, το οποίο θα εξυπηρετεί με ασφάλεια τη διασύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος στην πόλη.

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

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

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

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ



Δημιουργείται ένας παραλιακός ποδηλατικός άξονας μήκους περίπου 5 χλμ. Εκκινεί από την πλατεία Μαντουκίου, διέρχεται από το Παλιό Λιμάνι, τον παραδοσιακό οικισμό και το Λιστόν, συνεχίζει παραλιακά μέσω της Λ. Δημοκρατίας προς τον Ανεμόμυλο και καταλήγει στο Μον Ρεπό.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

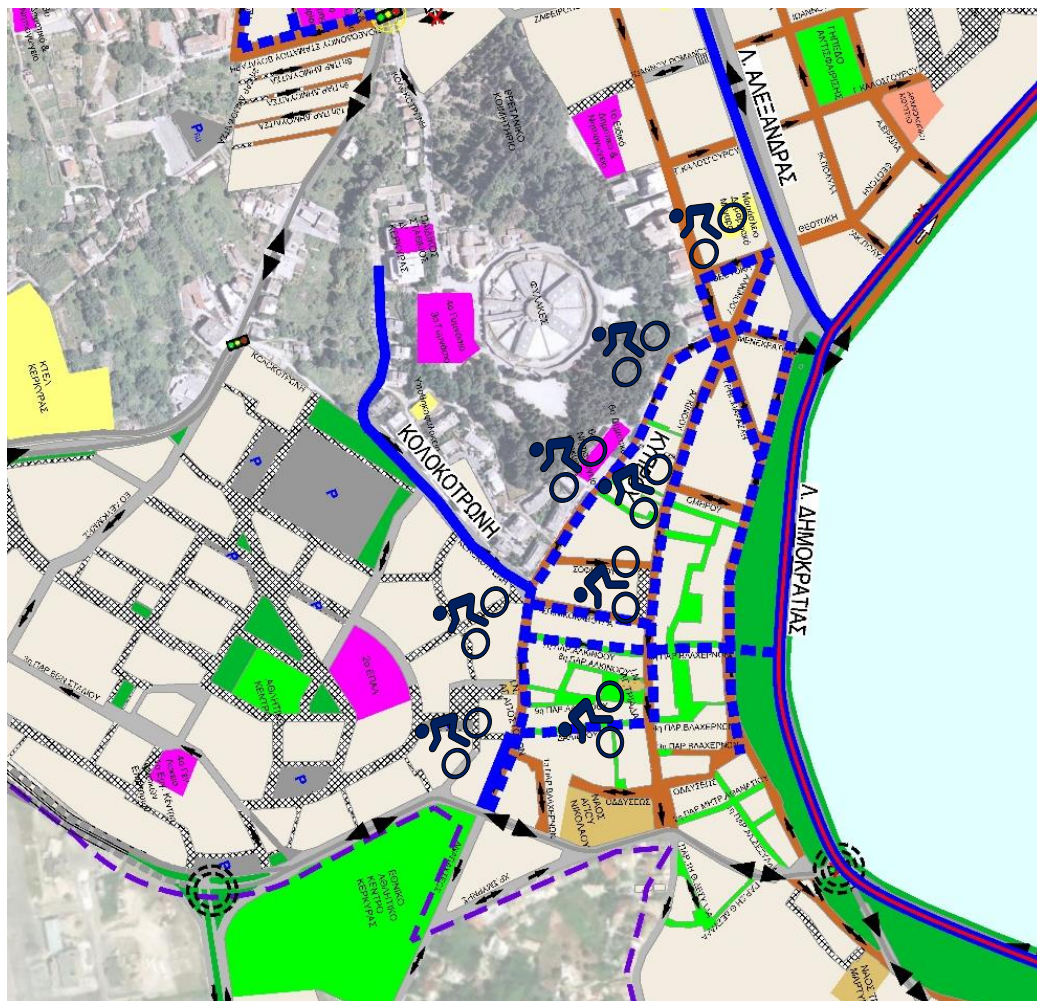
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΝΕΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΟΔΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

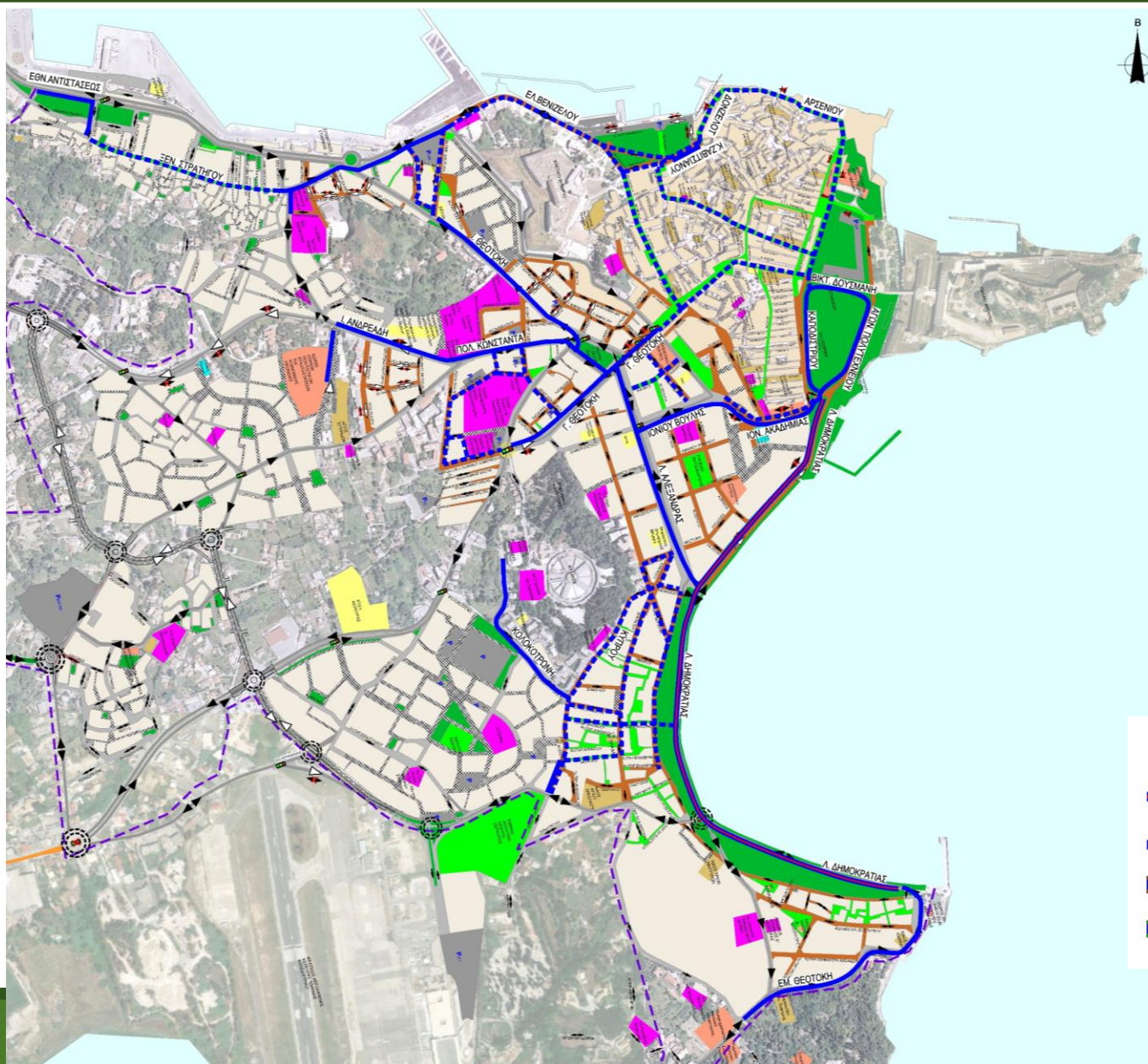


Ποδηλατικός άξονας σύνδεσης εθνικού αθλητικού κέντρου Κέρκυρας και κεντρικής περιοχής Δήμου Κερκυραίων. Η κίνηση των ποδηλατών πραγματοποιείται διαμέσου οδών ήπιας κυκλοφορίας, καταλήγοντας στον ποδηλατόδρομο επί της Λ. Αλεξάνδρας.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΝΕΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΟΔΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
-  ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ



ΝΕΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ



ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΟΔΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

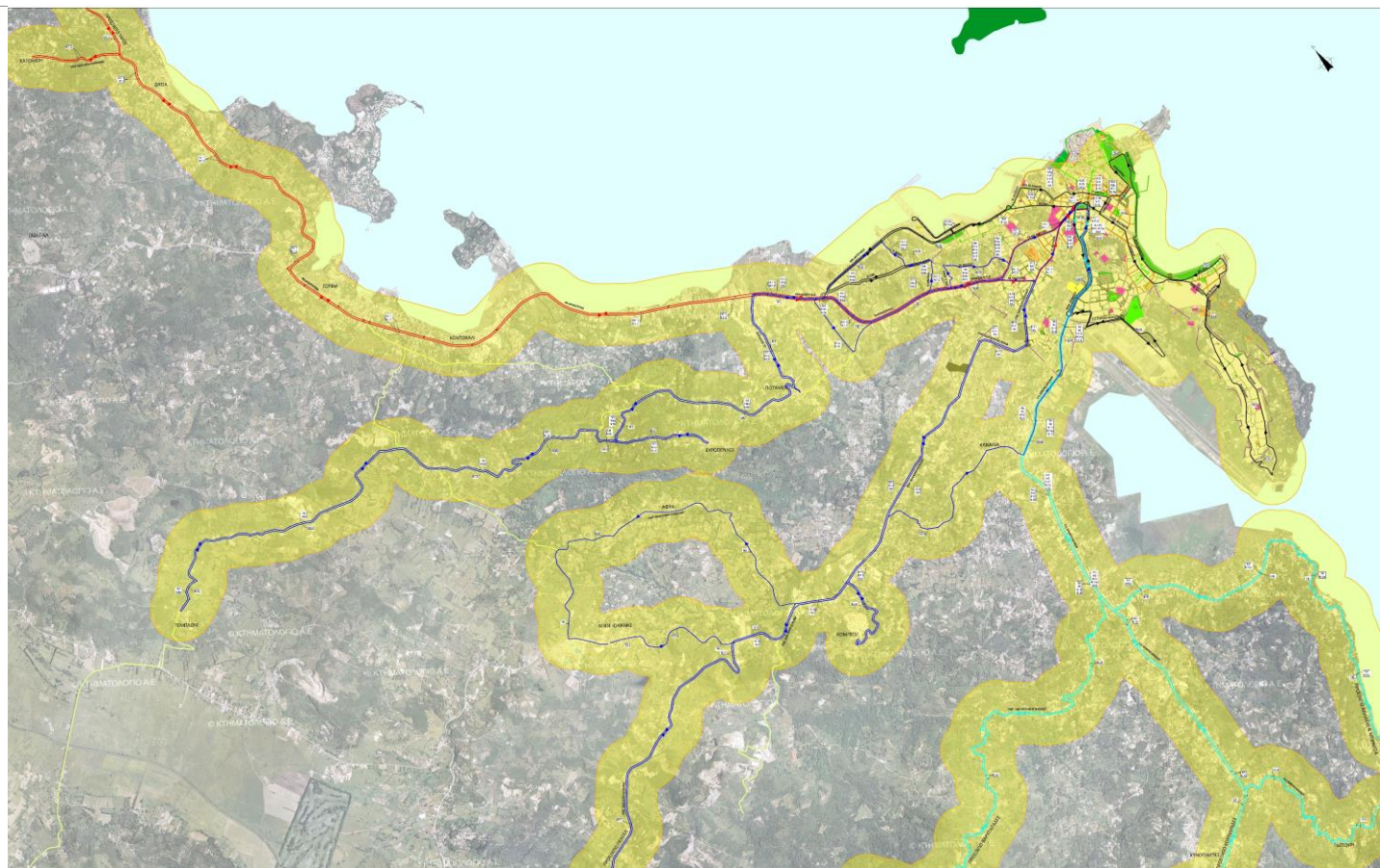
Οι **διαδρομές** των λεωφορειακών γραμμών του **Αστικού ΚΤΕΛ Κέρκυρας** προσαρμόσθηκαν, σύμφωνα με τις προτάσεις για την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου. Από τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι γραμμές που επηρεάζονται είναι:

- οι **N2a, N2b, N15, N15a** (διαδρομές που κινούνται αποκλειστικά εντός πόλης) και
- η γραμμή **N4**.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  **Διαδρομές Λεωφ. Γραμμών από Βορρά**
Διαδρομή Γραμμής N7.1, N7.2: Ύψος - Δασιά - Σαρόκο/Κατωμέρι - Δασιά - Σαρόκο & Σαρόκο - Δασιά - Ύψος/Σαρόκο - Δασιά - Κατωμέρι
-  **Διαδρομές Λεωφ. Γραμμών από Δύση**
Διαδρομή Γραμμών N4, N4a, N4b: Ευρωπούλοι - Ποταμός - Σαρόκο & Σαρόκο - Ποταμός - Ευρωπούλοι - Τεμπλόνη / Σαρόκο - Ποταμός - Ευρωπούλοι / Σαρόκο - Τεμπλόνη - Ευρωπούλοι
Διαδρομή Γραμμής N8: Άγιος Ιωάννης - Σαρόκο & Σαρόκο - Άφρα - Άγιος Ιωάννης
Διαδρομή Γραμμής N11: Πέλεκας - Σαρόκο & Σαρόκο - Πέλεκας
Διαδρομή Γραμμής N14: Κομπίτσι - Κανάλια - Σαρόκο & Σαρόκο - Κομπίτσι
-  **Διαδρομές Λεωφ. Γραμμών από Νότο**
Διαδρομή Γραμμής N5: Κουραμάδες - Κυνοπιάστες - Μητρ. Μεθοδίου & Μητρ. Μεθοδίου - Κυνοπιάστες - Κουραμάδες
Διαδρομή Γραμμής N6: Μπενίτσα - Μητρ. Μεθοδίου & Μητρ. Μεθοδίου - Μπενίτσα
Διαδρομή Γραμμής N10, N10a: Αχίλλειο - Ποντή - Μητρ. Μεθοδίου / Αχίλλειο - Ποντή - Σαν Στεφάνο & Μητρ. Μεθοδίου - Αχίλλειο
Διαδρομή Γραμμής N18: Βαρυπατάδες - Μητρ. Μεθοδίου & Μητρ. Μεθοδίου - Βαρυπατάδες
-  **Διαδρομές Λεωφ. Γραμμών που κινούνται αποκλειστικά εντός της πόλης**
Διαδρομή Γραμμής N2a: Κανόνι - Άνω Πλατεία & Άνω Πλατεία - Κανόνι
Διαδρομή Γραμμής N2b: Κεφαλομάντουκο - Λιμάνι - Σαρόκο & Σαρόκο - Κεφαλομάντουκο
Διαδρομή Γραμμής N15: Αεροδρόμιο - Σαρόκο & Σαρόκο - Αεροδρόμιο
Διαδρομή Γραμμής N15a: Λιμάνι - Σαρόκο & Σαρόκο - Λιμάνι

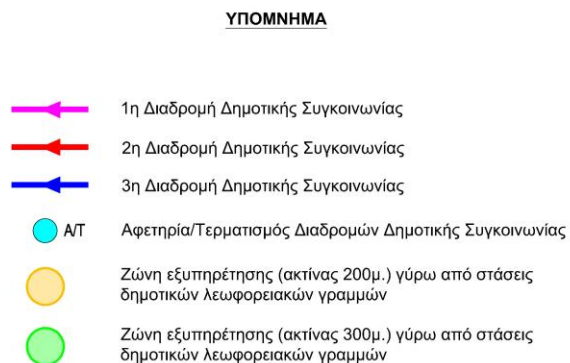
 Ζώνη εξυπηρέτησης (ακτίνας 300μ.) γύρω από στάσεις αστικών λεωφορειακών γραμμών



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Προτείνεται η δημιουργία **τριών νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας**, που θα συνδέουν τις γειτονιές με το κέντρο της πόλης, το λιμάνι και 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



ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

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

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

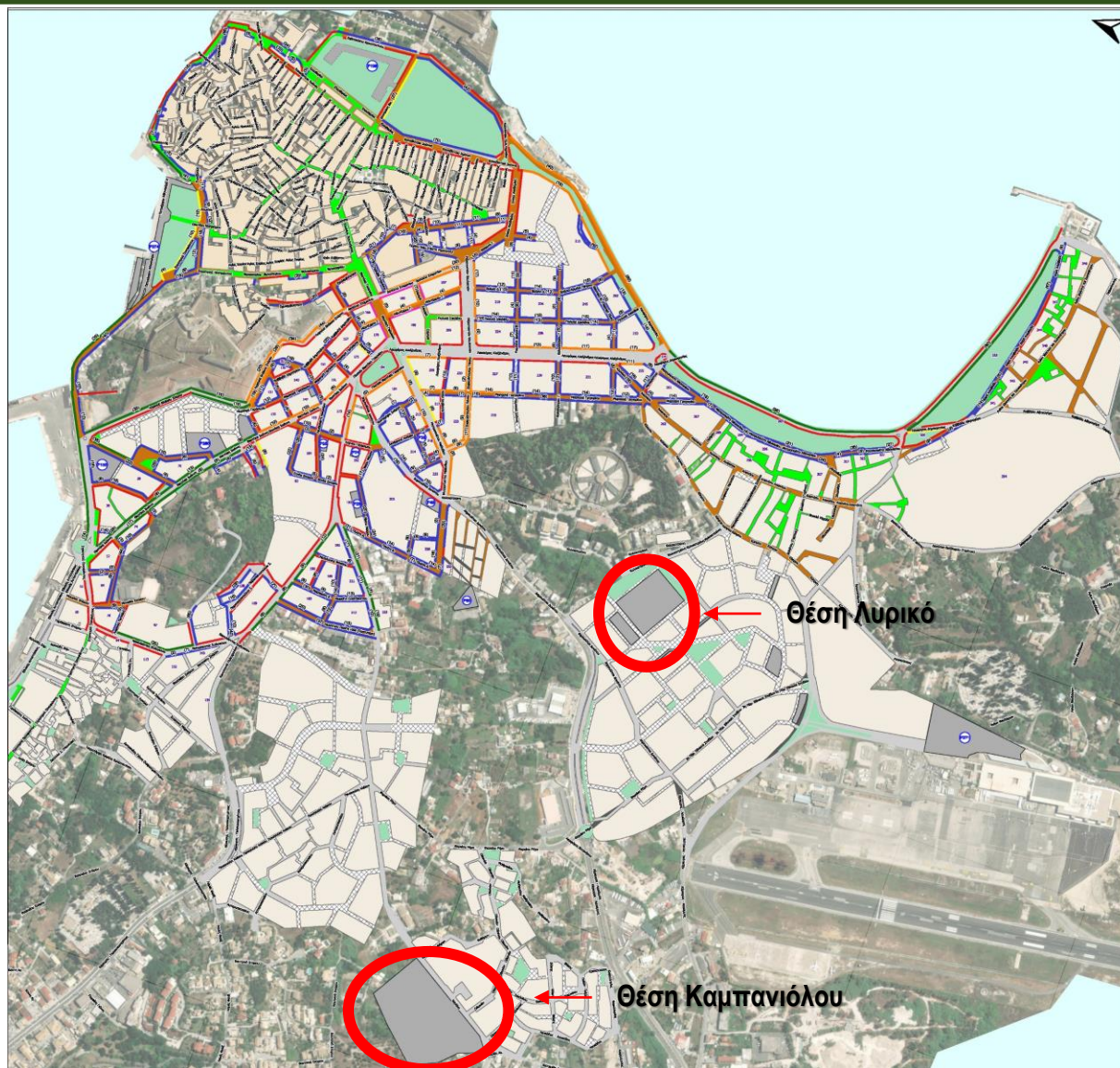
Σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης, προτείνεται να διαμορφωθούν:

- **Θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης** σε τμήματα των λεωφόρων/οδών Αλεξάνδρας, Γρ. Μαρασλή, Μητρ. Μεθοδίου, Π.Ζαφειρόπουλου, Ι. Θεοτόκη, Γ. Θεοτόκη, Μαντζάρου, Στ. Δεσύλλα, Πολ. Κωνσταντά, Λοχαγού Βλάικου, Σαμαρά, Βουλευτών Ιονίου Βουλής, Δημοκρατίας και Καββαδά. **Συνολικά χωροθετούνται 585 θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης.**
- **Θέσεις μακροχρόνιας στάθμευσης** σε πλευρές οδικών τμημάτων των λεωφόρων/οδών Ι. Θεοτόκη, Λοχαγού Βλάικου, Ε. Ναπολέοντος, Δημοκρατίας, 9η Πάροδο Ι. Θεοτόκη, Μιλτ. Μαργαρίτη, Ιουλίας Ανδρεάδη, Δόνζελοτ και Βενιζέλου. **Συνολικά χωροθετούνται 628 θέσεις μακροχρόνιας στάθμευσης.**
- **Θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων** σε όλες τις προτεινόμενες οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τα υπόλοιπα οδικά τμήματα της περιοχής απογραφής. **Συνολικά χωροθετούνται 3.129 θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων.**

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

Όσον αφορά στους **χώρους στάθμευσης εκτός οδού**, έχουν προταθεί από τον Δήμο, **δύο θέσεις.** 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.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Με την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης επισκεπτών, **ο όγκος των εξυπηρετούμενων σταθμεύσεων μπορεί να αυξηθεί σημαντικά**, καθώς τυχόν 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 περίπου **3.130** δηλαδή καλύπτουν, στη διάρκεια λειτουργίας του συστήματος, το **80%** των αναγκών στάθμευσης τους.
- **Μετά τη λήξη της λειτουργίας του συστήματος** ελεγχόμενης στάθμευσης (συνήθως μετά τις 20:00 ή 21:00) θα προστίθενται και οι **1.200 περίπου θέσεις επισκεπτών οι οποίες θα τίθενται στη διάθεση των κατοίκων**.
- **Στην παραλιακή ζώνη** η οποία περιβάλλει την παλιά πόλη και που περιλαμβάνει οδικά τμήματα των οδών Καποδιστρίου, Αγων.Πολυτεχνείου, Ξενοφ.Στρατηγού, Κ.Ζαβιτσιάνου, Αρσενίου, Ελ.Βενιζέλου και Δόνζελοτ, προτείνεται η **χωροθέτηση 254 θέσεων κατοίκων** που καλύπτουν, στη διάρκεια της λειτουργίας του συστήματος, το **70%** περίπου των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων.
- 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.

ΕΥΦΥΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ITS

➤ Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας

- Διαχείριση πρόσβασης πεζοδρομημένων ζωνών. 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.



ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ

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





ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κεντρικής Κέρκυρας & Διαποντίων Νήσων

ΑΝΟΙΧΤΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

στην 3^η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ ΤΗΣ Β' ΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ -
Παρουσιάζεται το Κοινό Όραμα για το ΣΒΑΚ, οι ειδικοί στόχοι,
τα εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας,
και η αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων

η οποία θα πραγματοποιηθεί την
Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2022

ώρα **11:00 π.μ.**

στο **Δημοτικό Θέατρο**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

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

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

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

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

Ο.Τ.	Πλευρά	Οδός	Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης	Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης			
				Προτεινόμενο Καθεστώς	Κατοίκων	Με πληρωμή σύντομης διάρκειας	Με πληρωμή μακράς διάρκειας
158	2	ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ	2	3	15	0	0
97	1	ΣΠ.ΜΟΥΡΙΚΗ	1	1	0	0	0
97	3	Ε.ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ	1	41	0	0	30
97	4	ΛΟΧΑΓΟΥ ΠΕΤΣΑΛΗ	1	1	0	0	0
83	19	ΣΠ.ΞΥΝΔΑ	2	3	23	0	0
216	2	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
216	5	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
216	6	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
216	7	ΙΩΑΝΝΟΥ ΔΑΛΙΕΤΟΥ	2	3	5	0	0
216	8	ΙΩΑΝΝΟΥ ΔΑΛΙΕΤΟΥ	2	3	4	0	0
216	9	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	2	3	8	0	0
216	10	ΑΣΠΙΩΤΗ	2	3	15	0	0
216	11	ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΙΟΝΙΟΥ ΒΟΥΛΗΣ	2	4	0	17	0
216	12	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	12	0	0
216	13	ΙΩΑΝΝΟΥ ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	11	0	0
216	16	ΙΩΑΝΝΟΥ ΡΩΜΑΝΟΥ	2	3	9	0	0
216	17	ΒΡΑΙΛΑ	2	3	14	0	0
216	18	ΚΑΛΟΣΓΟΥΡΟΥ	2	3	9	0	0
216	21	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	3	32	0	0
253	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	3	14	0	0
253	5	Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	1	1	0	0	0
252	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	3	13	0	0
242	2	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	26	0	0
216	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	2	4	0	18	0
145	1	ΑΓΩΝ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	2	3	42	0	0
145	2	ΙΟΝ.ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	1	1	0	0	0
145	3	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	2	3	70	0	0
89	1	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	8	0	0
89	2	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	20	0	0
89	3	ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	2	3	14	0	0
89	4	1Η ΠΑΡΟΔΟΣ ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	7	7	0	0	0
89	5	ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ	1	1	0	0	0
333Α	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	1	41	0	0	80
500	2	ΑΘΗΝΑΓΟΡΑ ΚΑΒΒΑΔΑ	6	6	0	0	0
333	3	ΑΘΗΝΑΓΟΡΑ ΚΑΒΒΑΔΑ	1	1	0	0	0
265Α	1	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	1	41	0	0	98
265	5	Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	1	1	0	0	0
74	1	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	2	41	0	0	17
74	2	Ι.ΘΕΟΤΟΚΗ	1	1	0	0	0

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Κατηγορίες Καθεστώτος Στάθμευσης

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