



Η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Πρέβεζας

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Χρυσόστομος Ριζομυλιώτης, Πολ. Μηχ. Ε.Μ.Π - Μ.Sc. Συγκοινωνιολόγος –
Συντονιστής της μελέτης

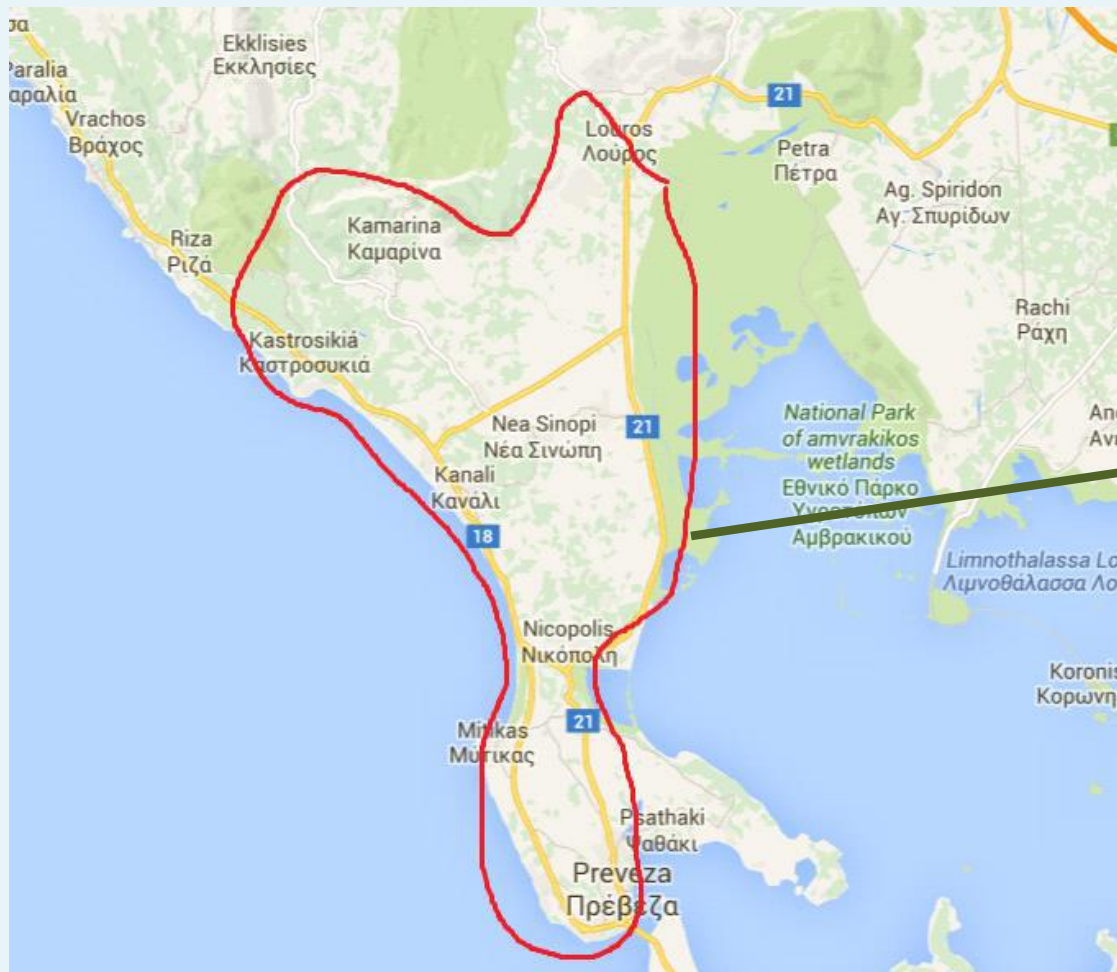


Η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Πρέβεζας

2^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

«ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ / ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ »

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



Η περιοχή μελέτης είναι η γεωγραφική περιοχή που καλύπτει το σύνολο του Δήμου.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΣΤΑΔΙΟ I

- Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.
- Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα.
- Ανάπτυξη ειδικών στόχων.
- Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και προσδιορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης
- Ενεργή ενημέρωση του κοινού.

ΣΤΑΔΙΟ II

- Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων
- Μάθηση από την εμπειρία των άλλων
- Εξέταση καλύτερης τιμής - απόδοσης
- Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

ΣΤΑΔΙΟ III

- Τελική αποδοχή ΣΒΑΚ
- Ενεργή ενημέρωση του κοινού - Στάδιο III



ΣΤΑΔΙΟ Ι

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



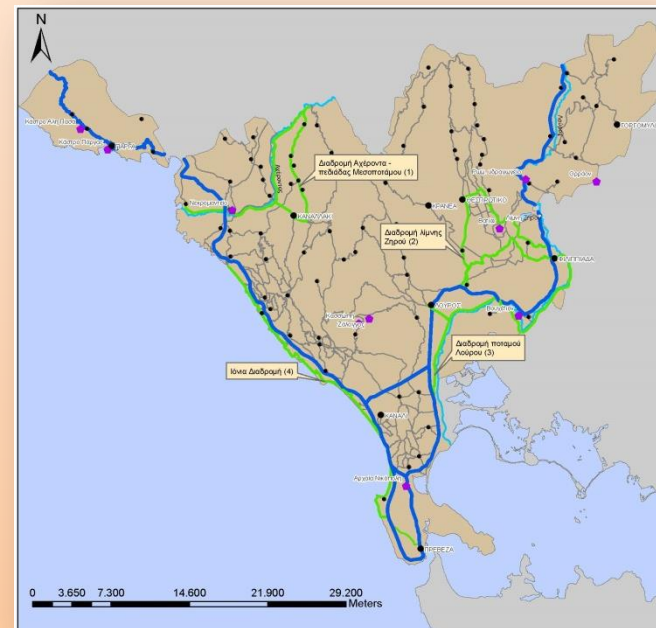
Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής Ανάπτυξης



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



- **Κυκλοφοριακή Μελέτη της πόλης της Πρέβεζας, Φάση Α, Β και Γ** (Διάβαση'-Ε.Καρεκλάς & Ν.Βόσκογλου-Ι.Μάρης, 2005).
- **Έρευνα για τη χάραξη στρατηγικού σχεδιασμού ανάπτυξης ποδηλατικού τουρισμού στο Ν. Πρέβεζας (ΕΜΠ,2009)**
- **Αρχιτεκτονική Μελέτη για το έργο «Διαμόρφωση τάφρου Αγίου Ανδρέα»** (Τεχνική Υπηρεσία Δήμου, 2013)
- **Μελέτη Ανάπλασης οδών 21^{ης} Οκτωβρίου – Καρυωτάκη – Εθν. Αντίστασης και καθέτων οδών.**



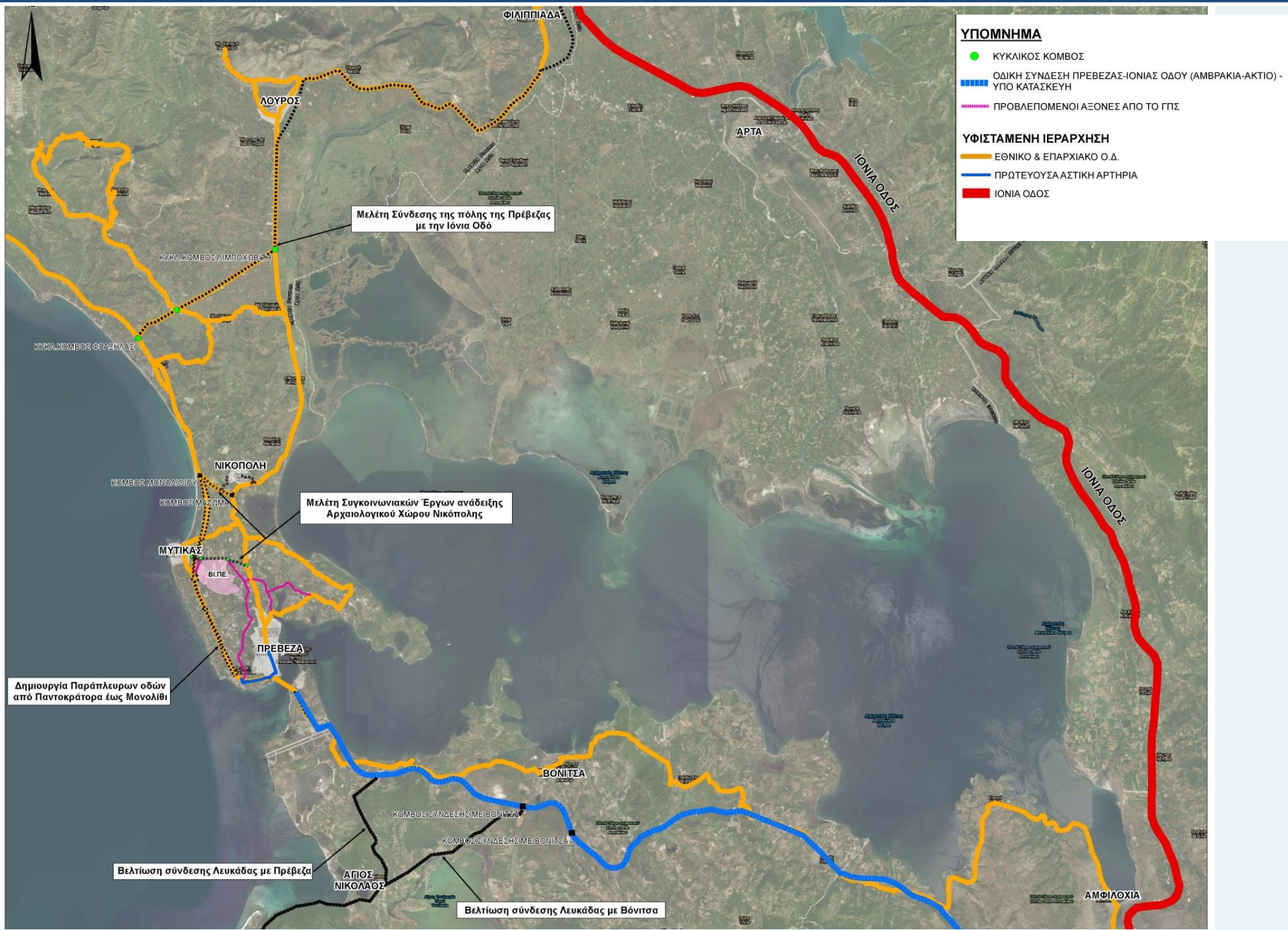
- Μελέτη Συγκοινωνιακών έργων ανάδειξης αρχαιολογικού χώρου Νικόπολης (Αρχαιολογικό Πάρκο Νικόπολης)



- Μελέτη Βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών στην παραλιακή Ε.Ο Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας από κόμβο Παντοκράτορα μέχρι Διασταύρωση με Ε.Ο 21

- **Υπόβαθρα ΓΥΣ, Υπόβαθρα Οικισμών**
- **Άξονες αναβάθμισης ιστορικού κέντρου Πρέβεζας** (Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΜΠ, 2010).
- **Ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης** (ΟΣΑΑ) Δήμου Πρέβεζας (2013)
- **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πρέβεζας** για τα έτη 2015-2019 (έγκριση αρ. απόφασης 270/2015)
- **Αξιολόγηση , αναθεώρηση και εξειδίκευση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου** (Β2 Στάδιο) Master plan βελτίωσης, εκσυγχρονισμού και σύνδεσης αλιευτικών καταφυγίων Ν. Πρέβεζας
- **Λιμάνι της Πρέβεζας.** Προοπτικές ανάπτυξης σε σχέση με τη λειτουργία του παραδοσιακού κέντρου της πόλης – προτάσεις εφαρμογής (ΤΕΕ, Τμήμα Ηπείρου 2009)
- **Master plan Λιμένα Πρέβεζας** (2009)
- **Τουριστικός Λιμένας Πρέβεζας** (Marnet, 2016)

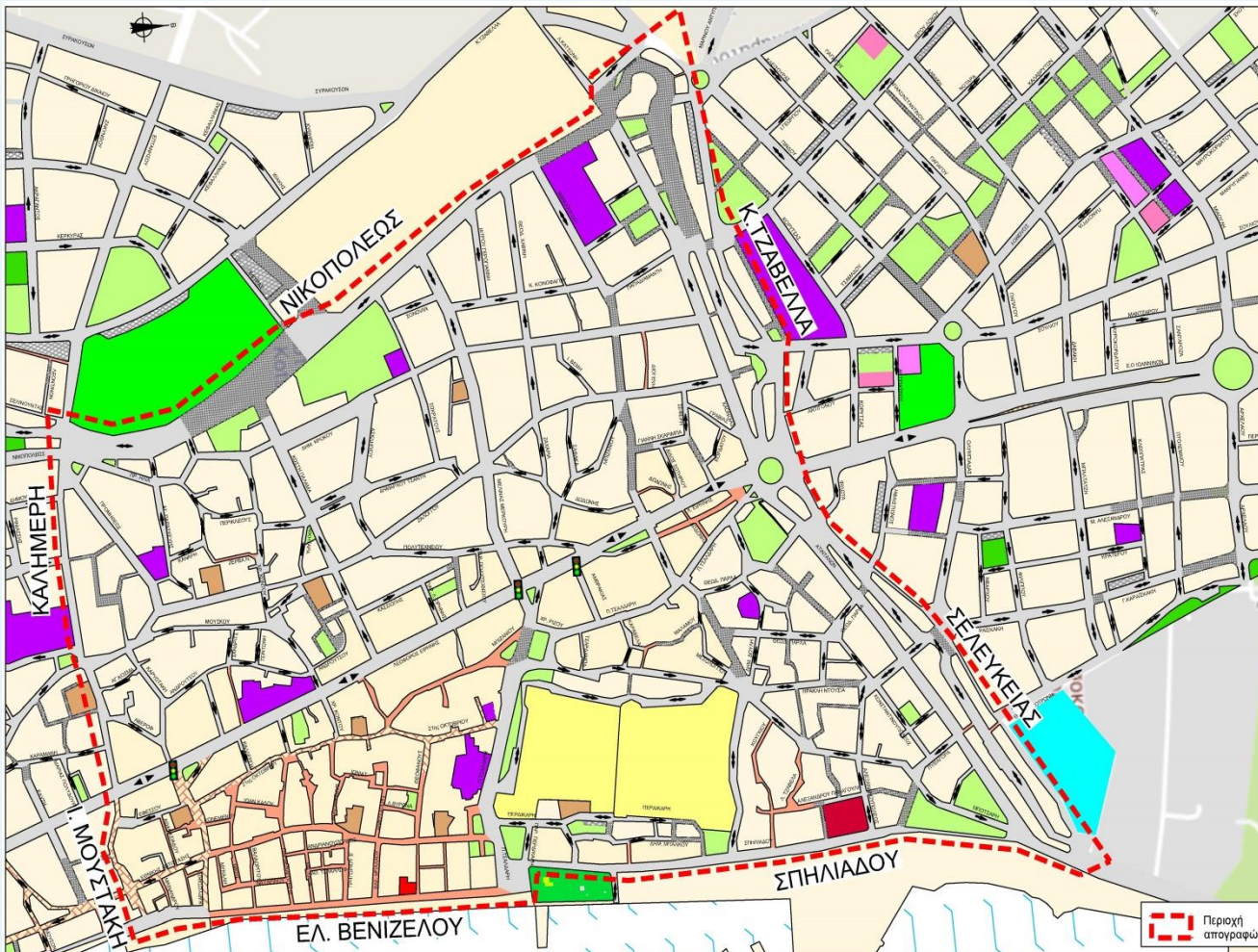
Προβλεπόμενα έργα στην ευρύτερη περιοχή



Απογραφή Οδικού Δικτύου

Η περιοχή απογραφών περιλαμβάνει την ευρύτερη κεντρική περιοχή, η οποία ορίζεται από τις οδούς Σελεύκειας, Νικοπόλεως, Καλημέρη, Δημάρχου Ι. Μουστάκη, Ελ. Βενιζέλου, Σπηλιάδου

- καταγράφηκαν τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου
- σε πολλά οδικά τμήματα δεν υπάρχουν καθόλου πεζοδρόμια
- όπου υπάρχουν διαθέτουν ανεπαρκές πλάτος,
- η κίνηση των πεζών είναι ιδιαίτερα προβληματική.
- δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ στις διαβάσεις και οδηγοί τυφλών στα πεζοδρόμια



Απογραφή Δημογραφικών Στοιχείων της Περιοχής

• Πληθυσμός (2001-2011)

Οικισμοί Δ. Πρεβέζης	Μόνιμος Πληθ. 2001	Μόνιμος Πληθ. 2011	% Μεταβ. 2001-2011
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.934.097	10.816.286	-1,1%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	336.392	336.856	0,1%
Π.Ε. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	58.144	57.491	-1,1%
Δ. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	30.137	31.733	5,3%
Δ.Ε. ΠΡΕΒΕΖΗΣ	19.984	22.853	14,4%
Πρέβεζα,η	16.894	19.042	12,7%
Άγιος Θωμάς,ο	338	460	36,1%
Καλαμίτσι,το	71	89	25,4%
Νεοχώριον,το	246	274	11,4%
Ψαθάκι,το	740	930	25,7%
Μιχαλίτσιον,το	267	339	27,0%
Άγιος Νικόλαος,ο	55	51	-7,3%
Μύτικας,ο	858	1.142	33,1%
Νικόπολις,η	274	309	12,8%
Μάζωμα,το	16	20	25,0%
Φλάμπουρα,τα	225	197	-12,4%

Οικισμοί Δ. Πρεβέζης	Μόνιμος Πληθ. 2001	Μόνιμος Πληθ. 2011	% Μεταβ. 2001-2011
Δ.Ε. ΛΟΥΡΟΥ	5.260	4.581	-12,9%
Λούρος,ο	2.152	1.938	-9,9%
Άνω Ράχη,η	263	127	-51,7%
Βρυσούλα,η	215	172	-20,0%
Άνω Κοτσανόπουλον,το	198	159	-19,7%
Κάτω Κοτσανόπουλον,το	110	106	-3,6%
Νέον Σφηνωτόν,το	92	72	-21,7%
Ρευματιά,η	75	78	4,0%
Κάτω Ρευματιά,η	75	75	0,0%
Σκιαδάς,ο	103	69	-33,0%
Αλώνι,το	28	26	-7,1%
Κοντάτες,οι	24	15	-37,5%
Στεφάνη,η	514	440	-14,4%
Τρίκαστρον,το	22	0	-100,0%
Νέος Ωρωπός,ο	1.389	1.304	-6,1%

Οικισμοί Δ. Πρεβέζης	Μόνιμος Πληθ. 2001	Μόνιμος Πληθ. 2011	% Μεταβ . 2001-2011
Δ.Ε. ΖΑΛΟΓΓΟΥ	4.893	4.299	-12,1%
Κανάλιον,το	897	907	1,1%
Καστροσυκιά,η	209	127	-39,2%
Μάζιον,το	49	41	-16,3%
Νέα Θέσις,η	101	97	-4,0%
Πήδημα Κυράς,το	70	90	28,6%
Βράχος,ο	131	147	12,2%
Λυγιά,η	189	151	-20,1%
Παραλία,η	41	41	0,0%
Εκκλησιές,οι	90	70	-22,2%
Καμαρίνα,η	323	243	-24,8%
Προφήτης Ηλίας,ο	7	12	71,4%
Κρυοπηγή,η	244	135	-44,7%
Μυρσίνη,η	121	82	-32,2%
Κάτω Μυρσίνη,η	122	109	-10,7%
Μεγαδένδρον,το	113	133	17,7%
Νέα Σαμψούς,η	619	570	-7,9%
Νέα Σινώπη,η	682	533	-21,8%
Αρχάγγελος,ο	351	331	-5,7%
Ριζά,τα	107	91	-15,0%
Κάτω Ριζά,τα	53	50	-5,7%
Χειμαδιόν,το	374	339	-9,4%

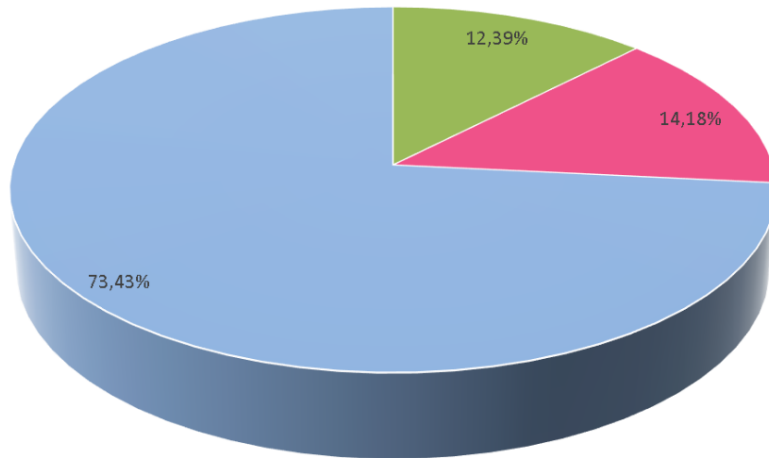
Απογραφή Δημογραφικών Στοιχείων της Περιοχής

- Ο Δ. Πρέβεζας συγκεντρώνει το 55% του μόνιμου πληθυσμού της Π.Ε. Πρέβεζας. Τη δεκαετία 2001-2011 έχουμε αύξηση του πληθυσμού κατά 5,3%, ποσοστό αρκετά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο της Περιφέρειας, ενώ η Π.Ε. αλλά και η Χώρα, την τελευταία δεκαετία εμφανίζουν μείωση.
- Η Δ.Ε. Πρέβεζας συγκεντρώνει το 72% του πληθυσμού του Δήμου και εμφανίζει πληθυσμιακή αύξηση, με ποσοστό αρκετά μεγαλύτερο από αυτό του Δήμου, ενώ οι άλλες δύο Δ.Ε. φθίνουν πληθυσμιακά.
- Το 60% του πληθυσμού του Δήμου βρίσκεται στην πόλη της Πρέβεζας (19.042 κατ.).
- Η πόλη της Πρέβεζας αλλά και οι υπόλοιποι παραλιακοί οικισμοί της Δ.Ε. εμφανίζουν σημαντική θετική πληθυσμιακή εξέλιξη. Μόνη εξαίρεση αποτελούν τα Φλάμπουρα και ο Αγ. Νικόλαος.
- Η πόλη της Πρέβεζας, όχι μόνο συγκρατεί τον πληθυσμό της αλλά τον αυξάνει διαχρονικά, τάση την οποία την τελευταία δεκαετία τείνουν να ακολουθήσουν και οι περισσότεροι οικισμοί της Δ.Ε. Πρέβεζας.

Απογραφή Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της Περιοχής

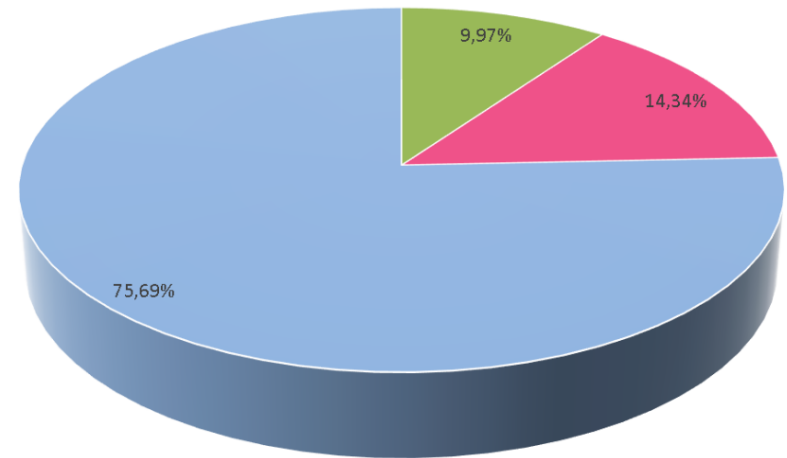
• Απασχόληση ανά τομέα 2011

Ποσοστό εργαζομένων κατά παραγωγικό τομέα στη Δ.Ε. Πρέβεζας



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

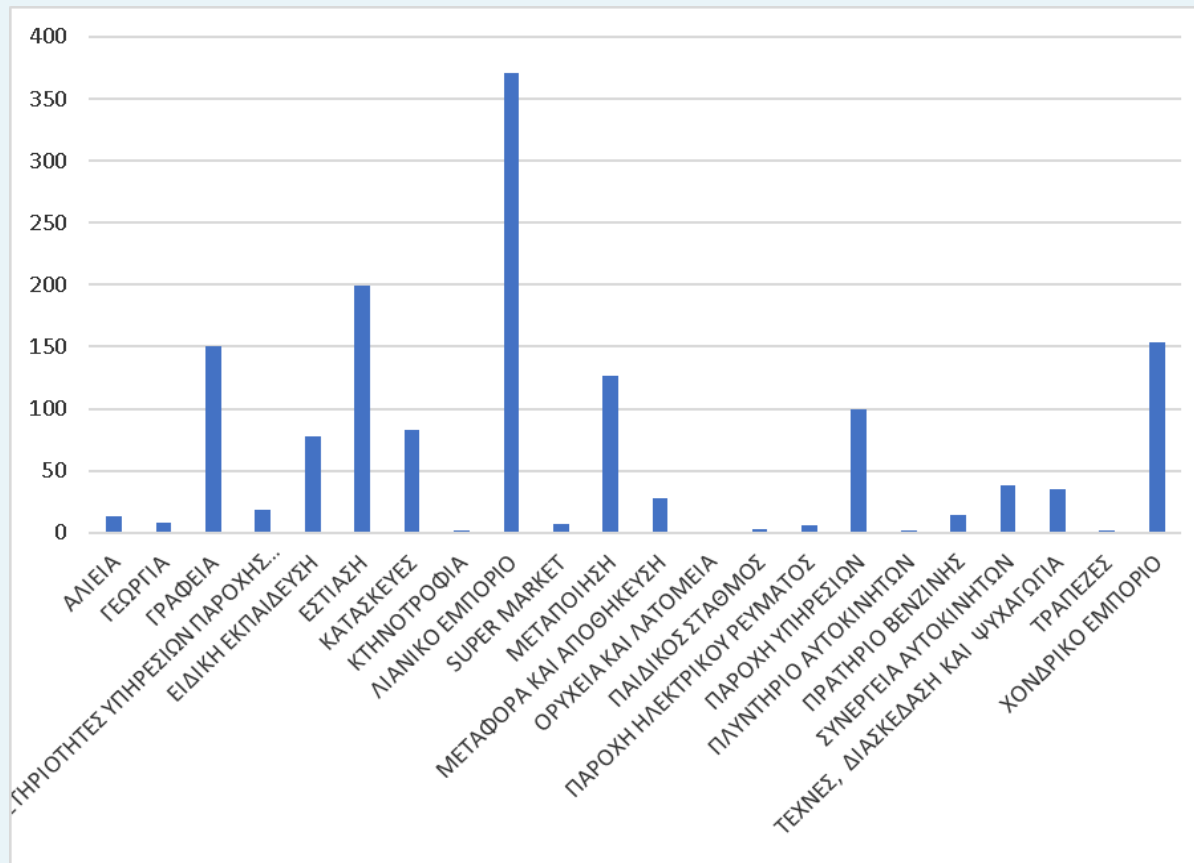
Ποσοστό εργαζομένων κατά παραγωγικό τομέα πόλης της Πρέβεζας



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

Απογραφή Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της Περιοχής

• Χαρακτηριστικά τοπικής οικονομίας



- Σύμφωνα με τα στοιχεία του Επιμελητηρίου Πρέβεζας για το 2018, εντός του Δήμου δραστηριοποιούνται συνολικά 1.440 επιχειρήσεις
- Οι περισσότερες από αυτές δραστηριοποιούνται στο τομέα του εμπορίου (λιανικού και χονδρικού) και της εστίασης, ενώ αρκετά είναι και τα γραφεία.
- Η μεγαλύτερη συγκέντρωση αυτών παρατηρείται παράλληλα με το ανατολικό θαλάσσιο μέτωπο, από το κάστρο του Αγίου Ανδρέα έως το κάστρο της Μπούκας, στην περιοχή του ιστορικού κέντρου της πόλης της Πρέβεζας.

Απογραφή Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της Περιοχής

• Αυτοκίνητα και Θέσεις Στάθμευσης

- Στο **Δ. Πρέβεζας** βάσει της Απογραφής του 2011 της ΕΛΣΤΑΤ, έχουν καταμετρηθεί **12.105 αυτοκίνητα** και **5.753 θέσεις στάθμευσης**.
- Το **60%** περίπου αυτών συγκεντρώνεται στην **πόλη της Πρέβεζας** (7.280 ΙΧ και 3.596 θέσεις στάθμευσης).
- Ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά 1.000 κατοίκους είναι ίσος με **382 ΙΧ/1000** κατ.
- Μόνο το 50% των **ΙΧ σταθμεύουν σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού**.
- Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης είναι πιο έντονη εκτός του αστικού κέντρου της Πρέβεζας [στα Φλάμπουρα (3,3 ΙΧ/θέση), στη Νικόπολη (3,0 ΙΧ/θέση), στο Ψαθάκι (2,9 ΙΧ/θέση)]

Απογραφή Χρήσεων Γης

• Μεθοδολογία συλλογής και καταγραφής δεδομένων χρήσεων γης

Η απογραφή των χρήσεων γης βασίστηκε κυρίως σε χρήσεις οι οποίες κατά κανόνα αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα καταγράφηκαν:

- Υπηρεσίες με μεγάλη επισκεψιμότητα
- Σημεία γενικότερου ή/και ειδικότερου πολιτιστικού, περιβαλλοντικού και τουριστικού ενδιαφέροντος
- Στοιχεία που συνθέτουν ή επηρεάζουν τον χωρικό χαρακτήρα της περιοχής μελέτης και που οδηγούν σε συγκεντρώσεις – πυκνώσεις πληθυσμού και δυσχέρειες στην κυκλοφορία.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε βασίστηκε σε:

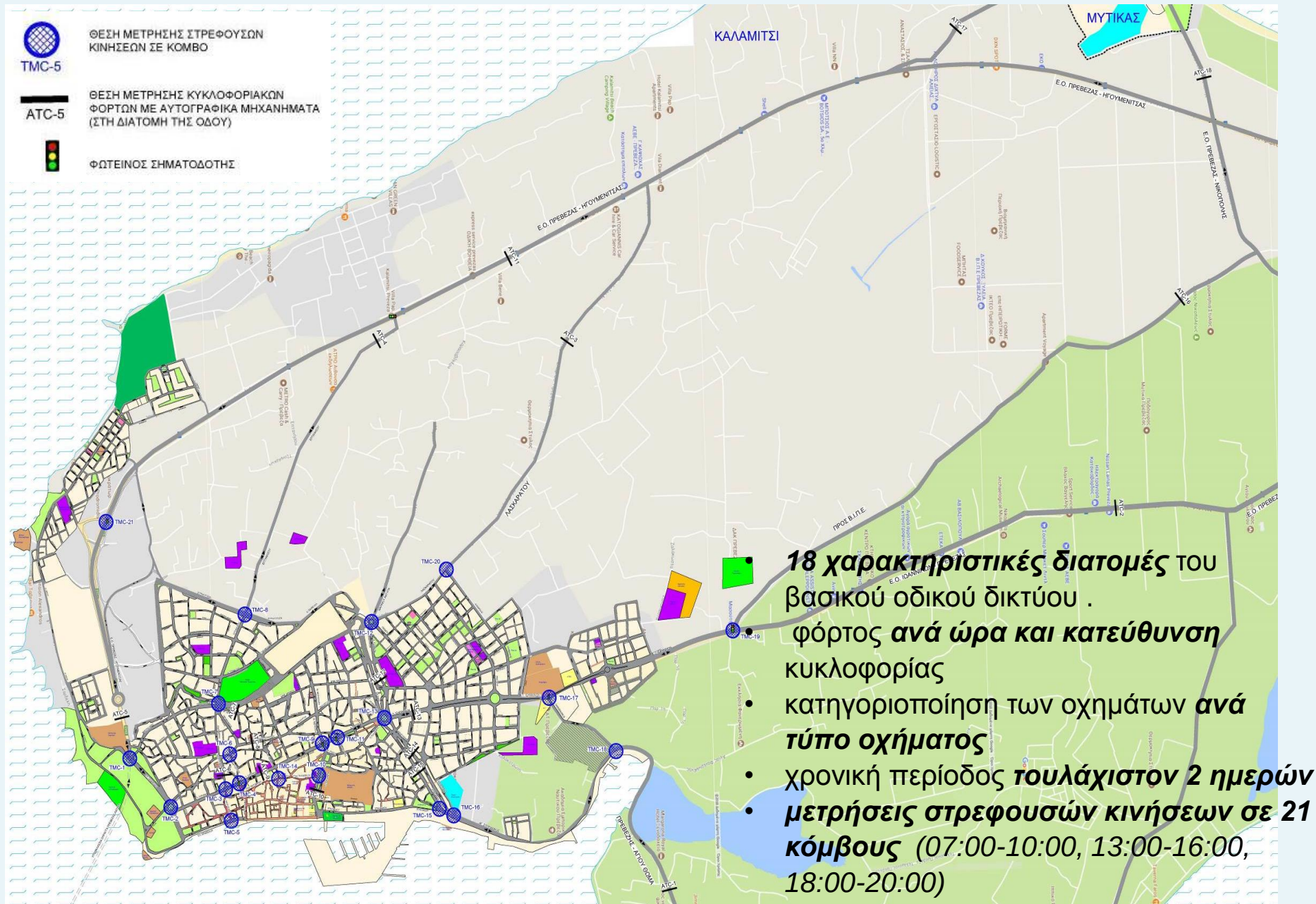
- Έλεγχο των υφιστάμενων δεδομένων χωρικής πληροφορίας (κυρίως των εγκεκριμένων ΓΠΣ)
- Έλεγχο μέσω δορυφορικών εικόνων και επιτόπια επίσκεψη
- Επαλήθευση και εμπλουτισμό σε συνεργασία με στελέχη Δ. Πρεβέζης

Κατηγοριοποίηση χρήσεων

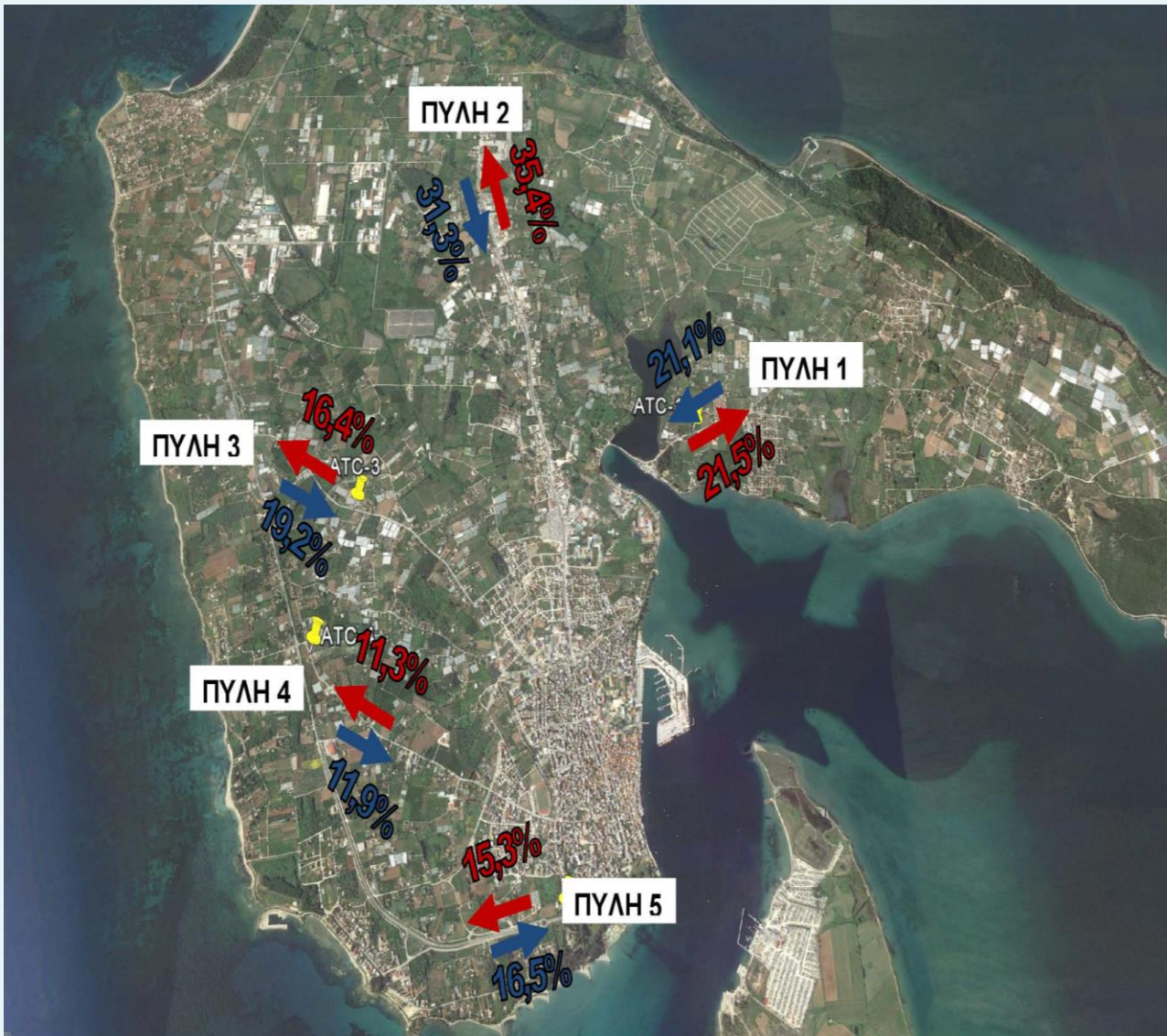
Κοινόχρηστοι Χώροι-Πλατείες, Άλση, Παιδικές Χαρές, Χώροι Στάθμευσης, Διοίκηση – Υπηρεσίες, Κεντρικές Λειτουργίες (εμπόριο, γραφεία, εστίαση-αναψυχή, τράπεζες), Πολιτιστικές λειτουργίες-Εκκλησίες, Περίθαλψη, Πρόνοια, Εκπαίδευση, Αθλητισμός, ΒΙΠΕ.

Μετρήσεις Κυκλοφορίας

Θέσεις Μέτρησης Κυκλοφοριακών Φόρτων



Πύλες

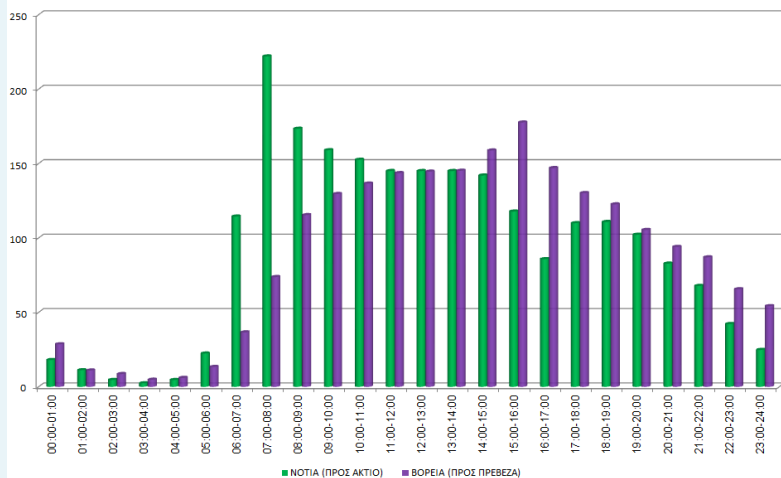


- Η Βόρεια Πύλη εισόδου είναι η Ε.Ο Πρέβεζας- Φιλιππιάδας, η οποία καταλήγει στην Λ. Ιωαννίνων
- Η Νότια Πύλη εισόδου της Πρέβεζας είναι ο οδικός σύνδεσμος, ο οποίος εκκινεί από τον κόμβο του Παντοκράτορα και μέσω της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη, συνδέεται με την Λ. Ειρήνης.
- Η Ανατολική Πύλη από Ψαθάκι Άγιο Θωμά και Νεοχώρι.
- Από την Ε.Ο. Πρέβεζας- Ηγουμενίτσας, η οποία αποτελεί τη Δυτική Πύλη της πόλης, έχουν διαμορφωθεί 2 κύριες εισοδοί προς τον αστικό ιστό της πόλης, μέσω των οδών Επτανήσου και Λασκαράτου

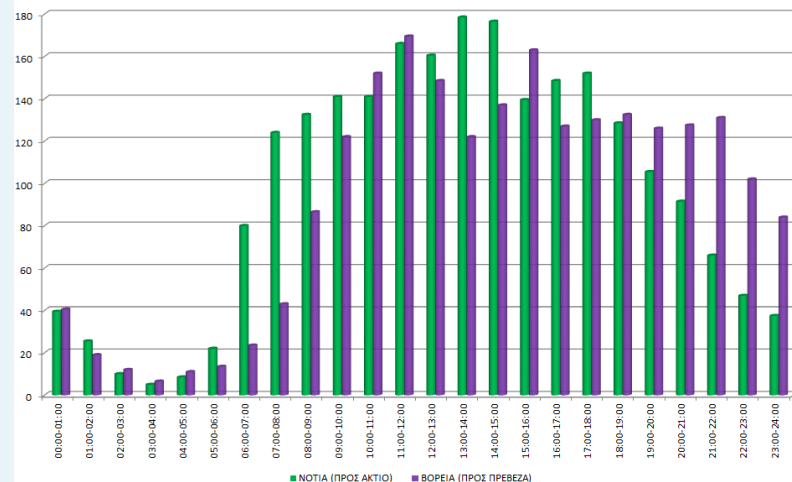
Ζεύξη Άκτιο - Πρέβεζα



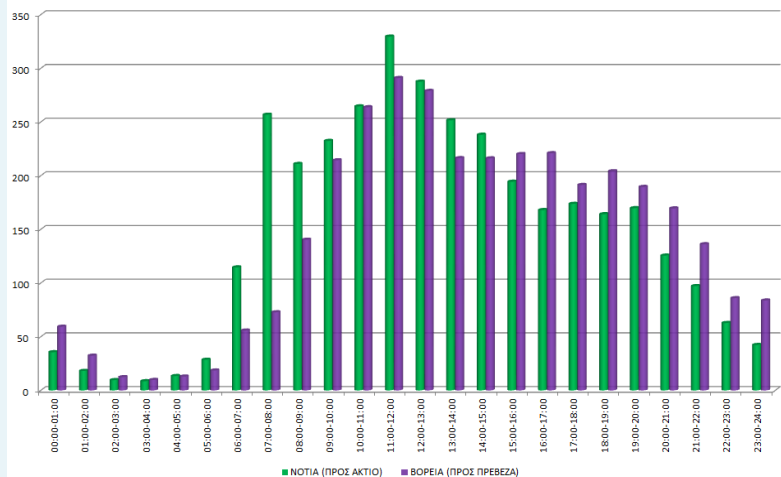
ΜΕΣΗ ΩΡΙΑΙΑ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ - ΜΗΝΑΣ ΙΟΥΝΙΟΣ- ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ



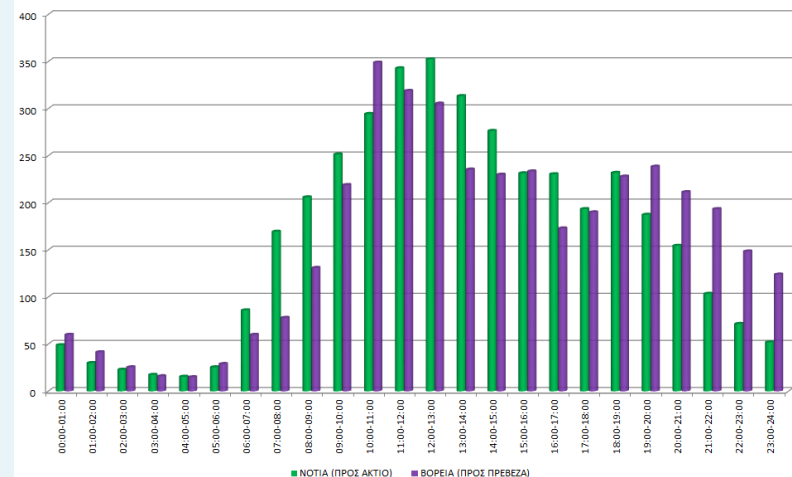
ΜΕΣΗ ΩΡΙΑΙΑ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ - ΜΗΝΑΣ ΙΟΥΝΙΟΣ -Σ/Κ



ΜΕΣΗ ΩΡΙΑΙΑ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ - ΜΗΝΑΣ ΙΟΥΛΙΟΣ - ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

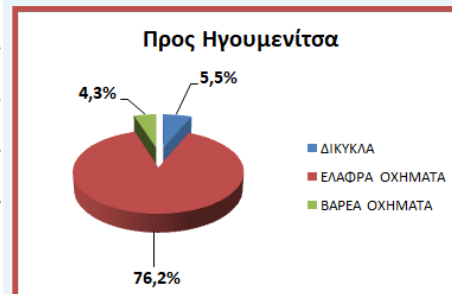
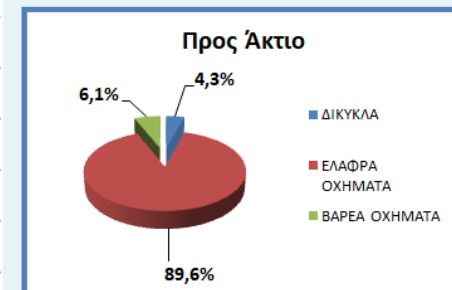
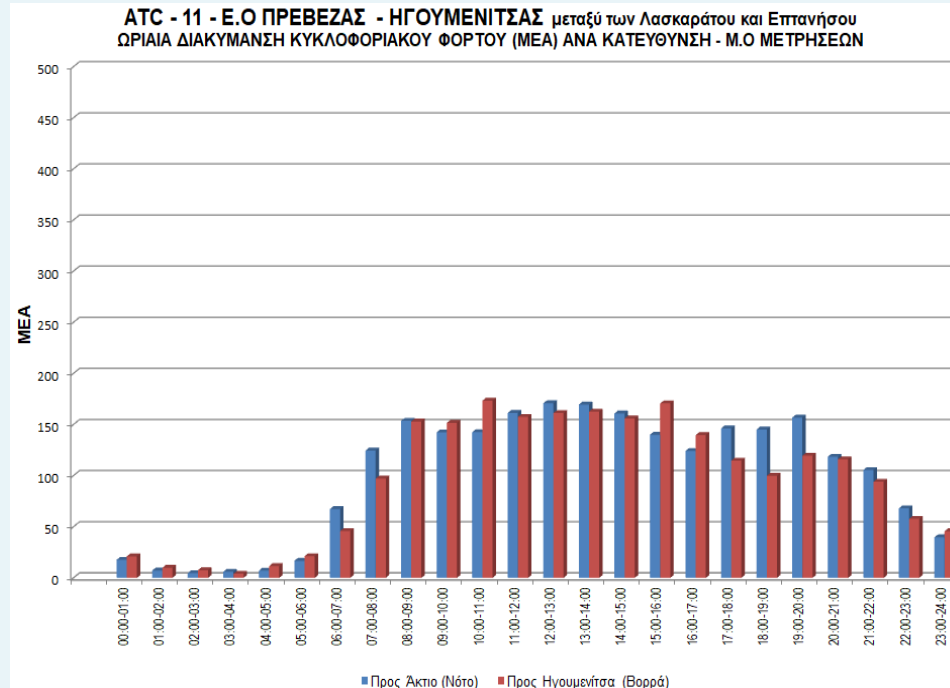
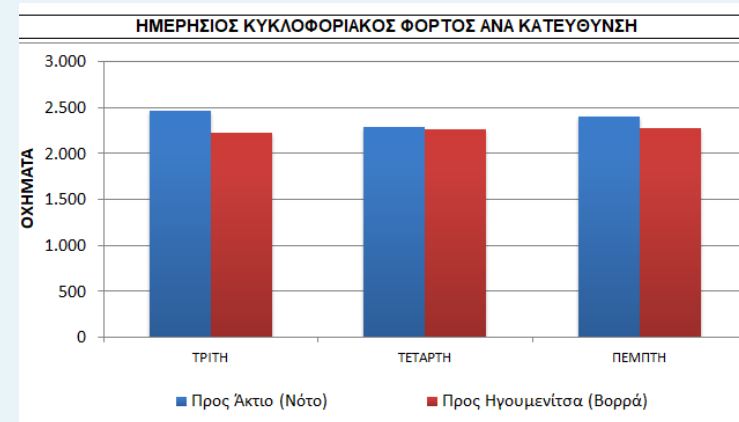
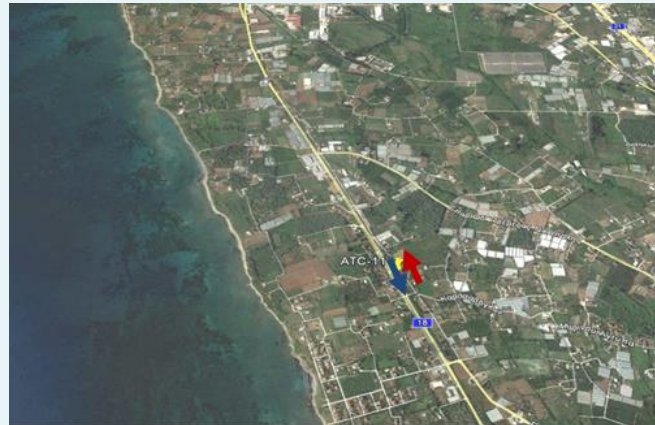


ΜΕΣΗ ΩΡΙΑΙΑ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ - ΜΗΝΑΣ ΙΟΥΛΙΟΣ -Σ/Κ



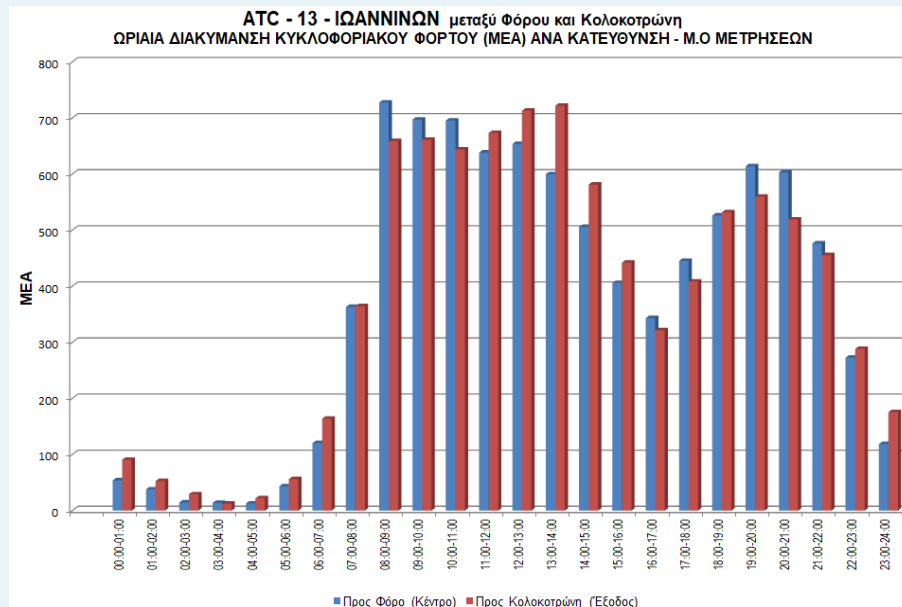
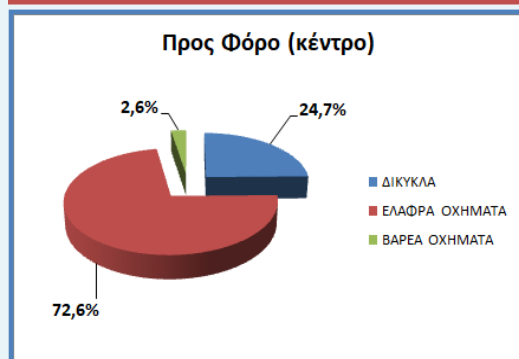
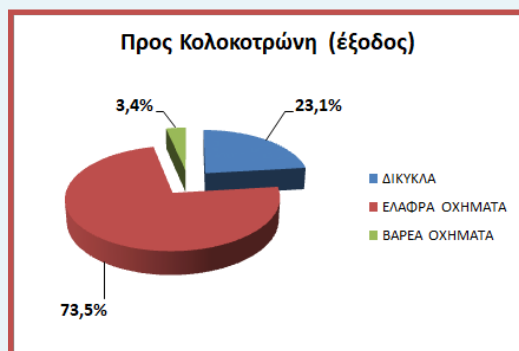
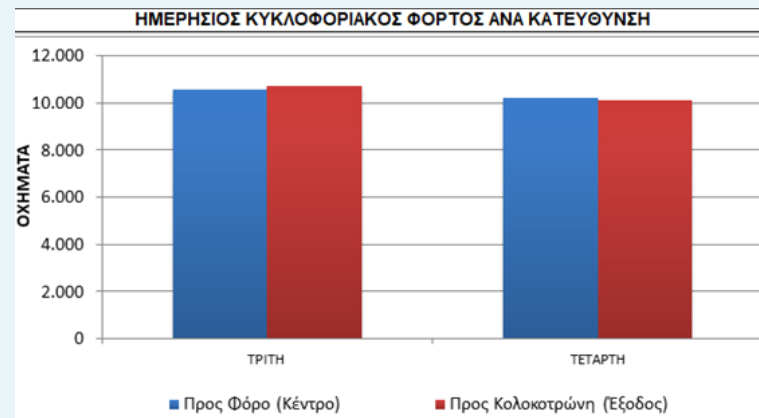
Ε. Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας

- Ημερήσιοι κυκλοφοριακοί φόρτοι 2000-2500 οχήματα/κατεύθυνση
- Κατά την πρωινή αιχμή ο κυκλοφοριακός φόρτος και προς τις δύο κατευθύνσεις είναι της τάξης των 150 ΜΕΑ.
- Το ποσοστό των βαρέων οχημάτων είναι της τάξης του 4,3% -5,5%.



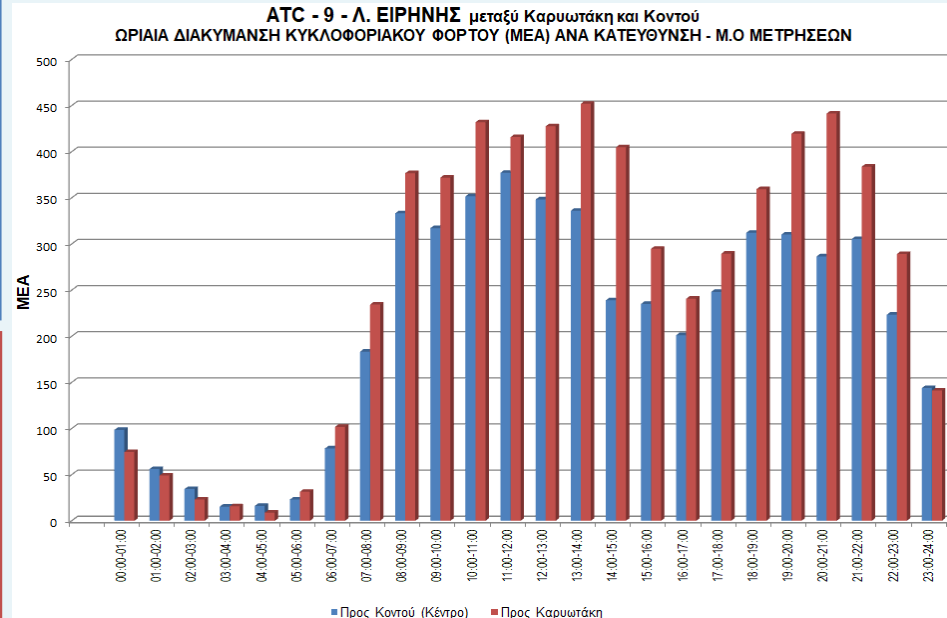
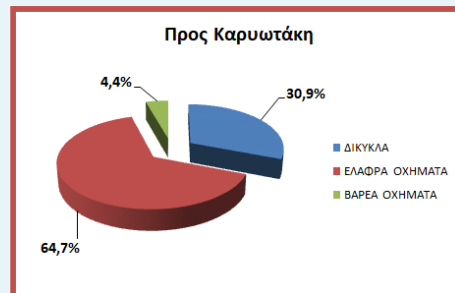
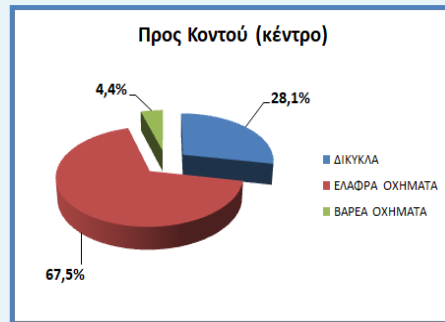
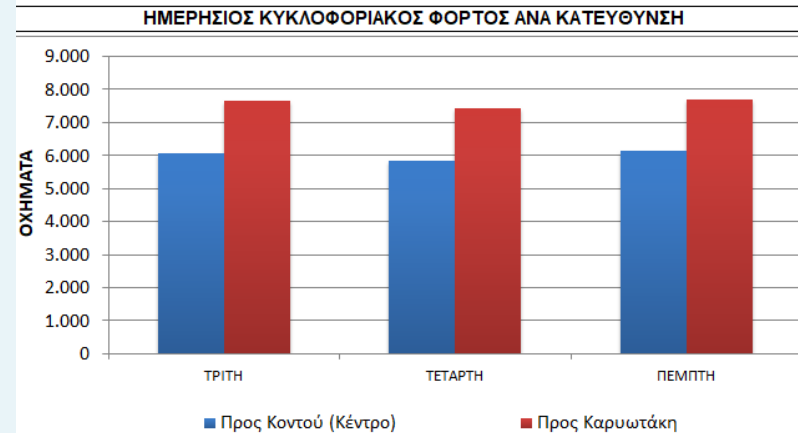
Λεωφ. Ιωαννίνων

- Η ημερήσια κυκλοφορία είναι της τάξης των 10.000 οχημάτων / κατεύθυνση
- Κατά την πρωινή αιχμή (08:00-09:00) ο κυκλοφοριακός φόρτος στην κατεύθυνση προς κέντρο είναι της τάξης των 700 ΜΕΑ, ενώ στην κατεύθυνση προς Κολοκοτρώνη (έξοδος) της τάξης των 650 ΜΕΑ.
- Το ποσοστό κυκλοφορούντων δικύκλων είναι αρκετά υψηλό (23-24%).



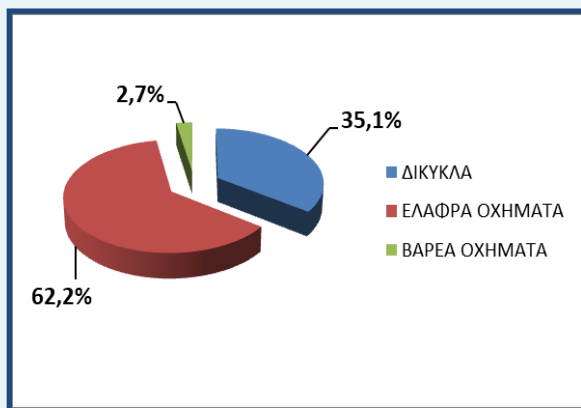
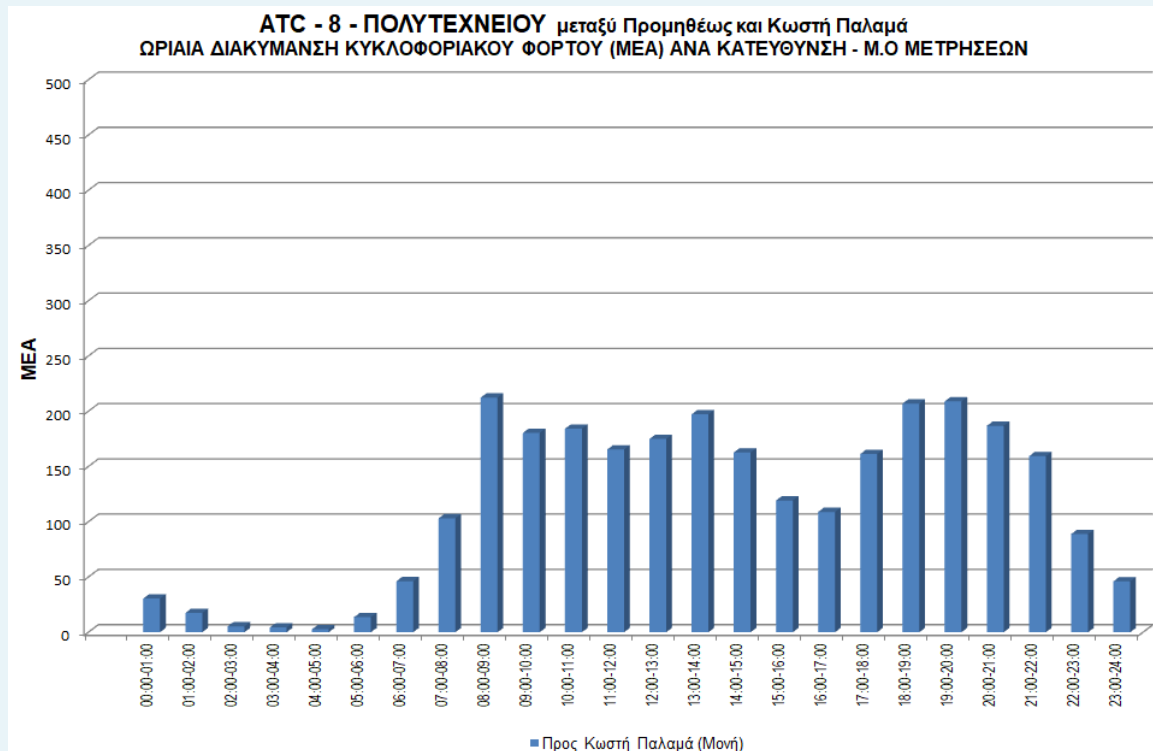
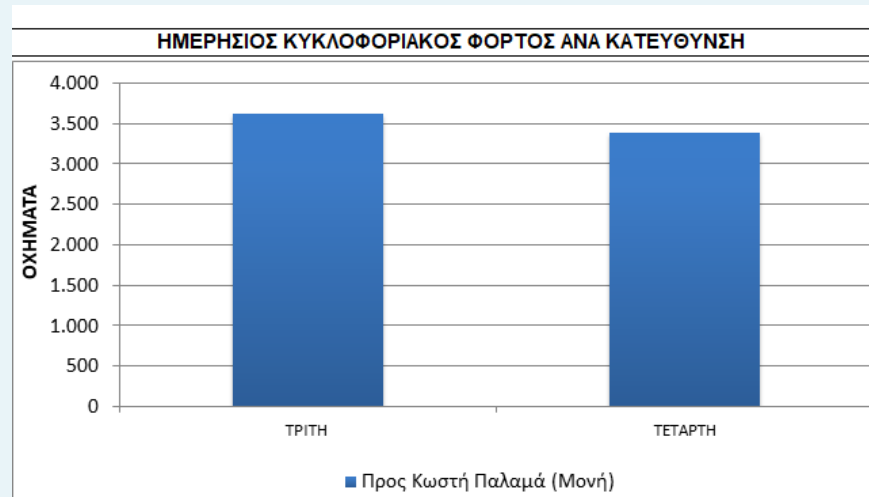
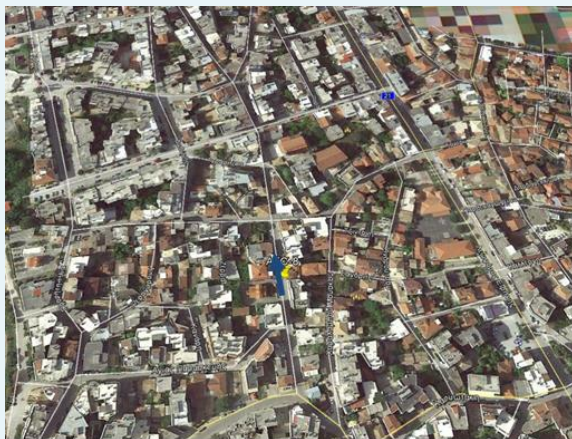
Λεωφ. Ειρήνης

- Στη διάρκεια ενός 24ωρου η κατεύθυνση προς Νότο παρουσιάζει υψηλότερους φόρτους.
- **ΠΡΩΙΝΗ ΑΙΧΜΗ:**
Προς Βορρά: 330 ΜΕΑ,
Προς Νότο: 375 ΜΕΑ.
- Τα ΙΧ οχήματα αποτελούν το 65-67% των κυκλοφορούντων οχημάτων, ενώ τα βαρέα οχήματα αγγίζουν το 4,5%.
- Το ποσοστό των κυκλοφορούντων δικύκλων είναι εξαιρετικά υψηλό και αγγίζει το 30%



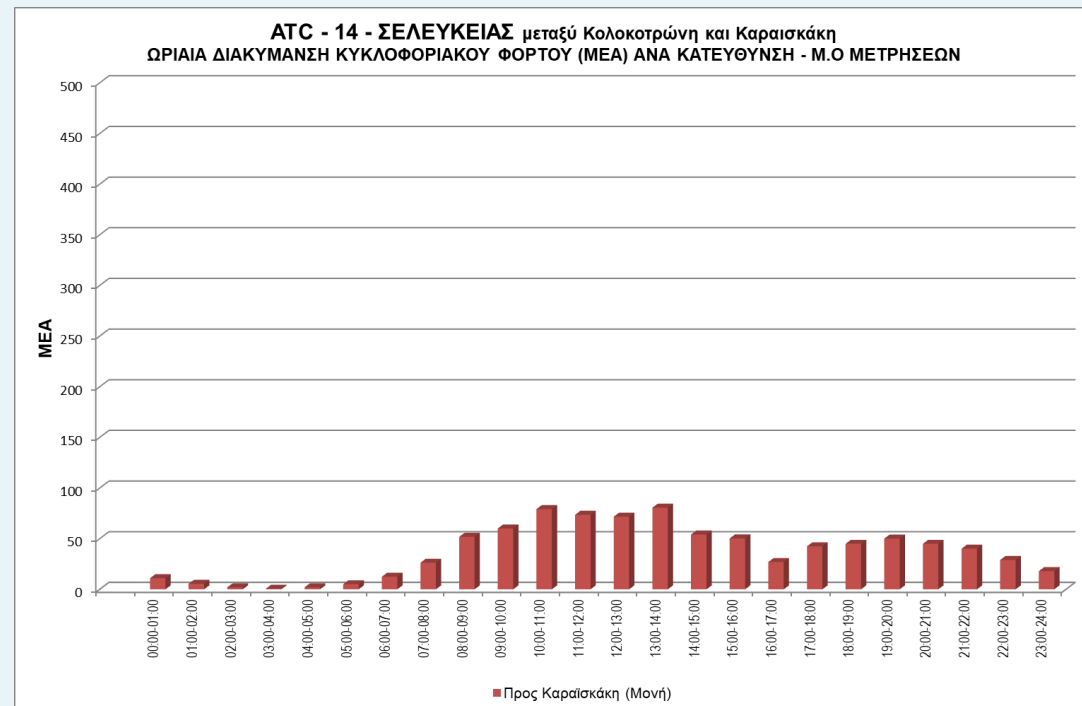
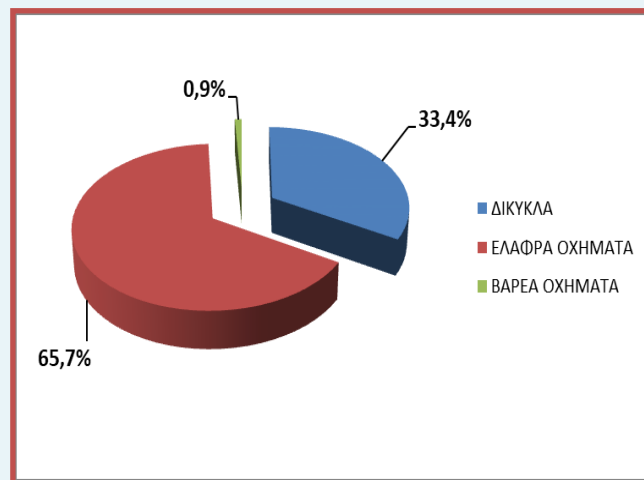
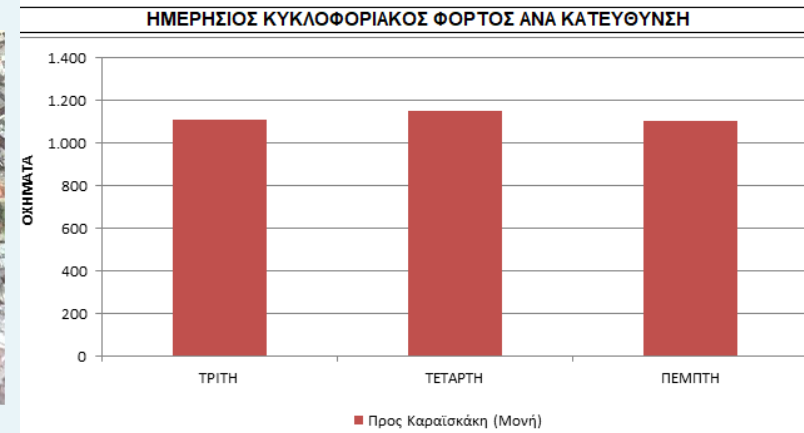
Πολυτεχνείου

- Ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην είναι της τάξης των 3.200-3500 οχημάτων ανά ημέρα.



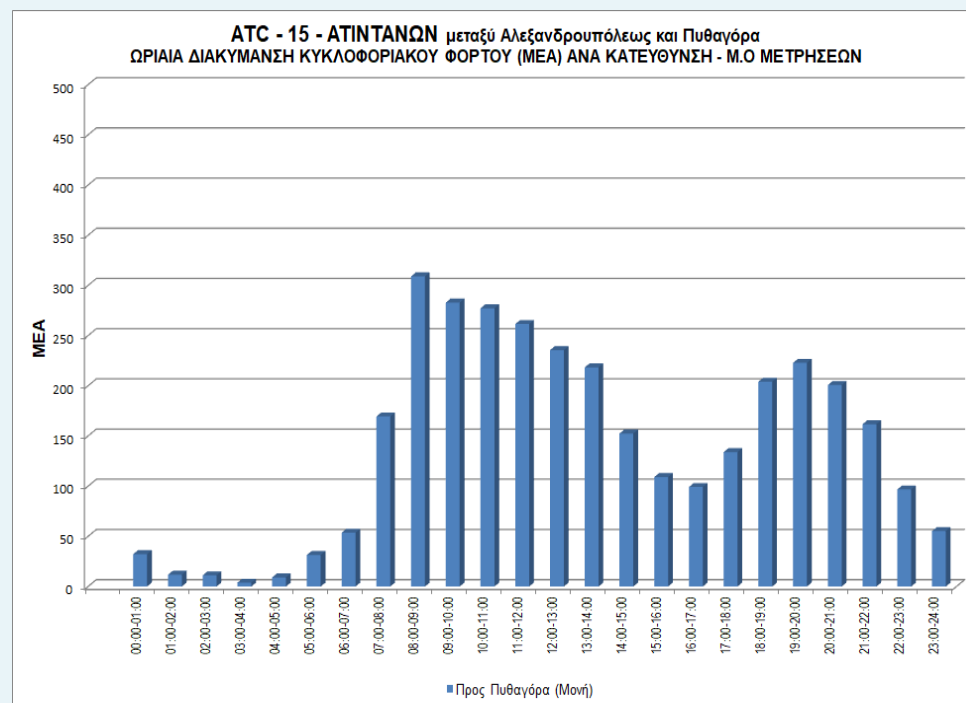
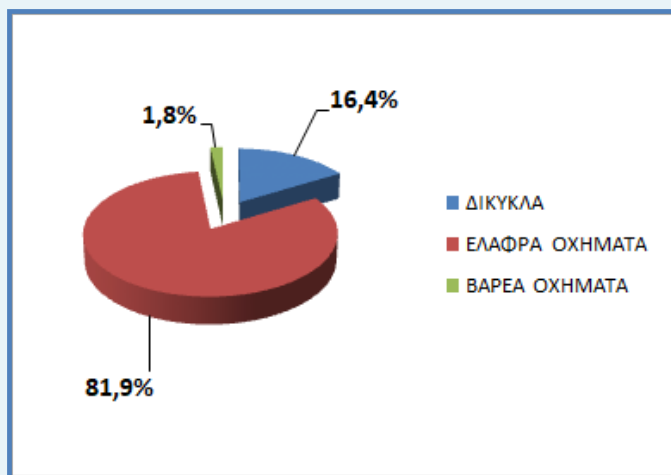
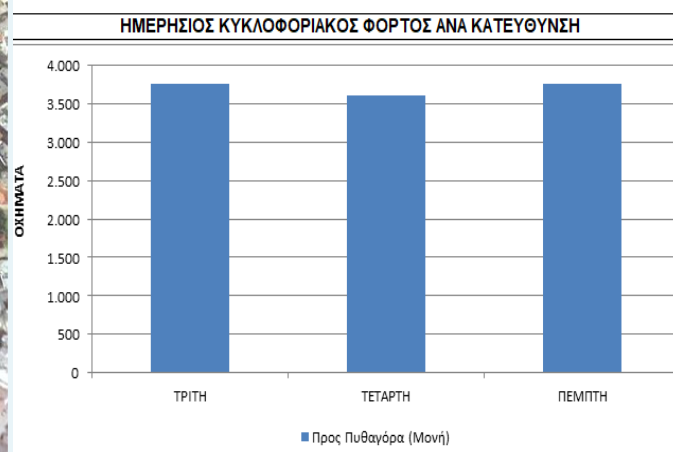
Σελεύκειας

- Ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην είναι της τάξης των 1.100 οχημάτων.
- Κατά την πρωινή αιχμή ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι της τάξης των 80 ΜΕΑ.
- Τα δίκυκλα αποτελούν σημαντικό ποσοστό των κυκλοφορούντων οχημάτων (33%).



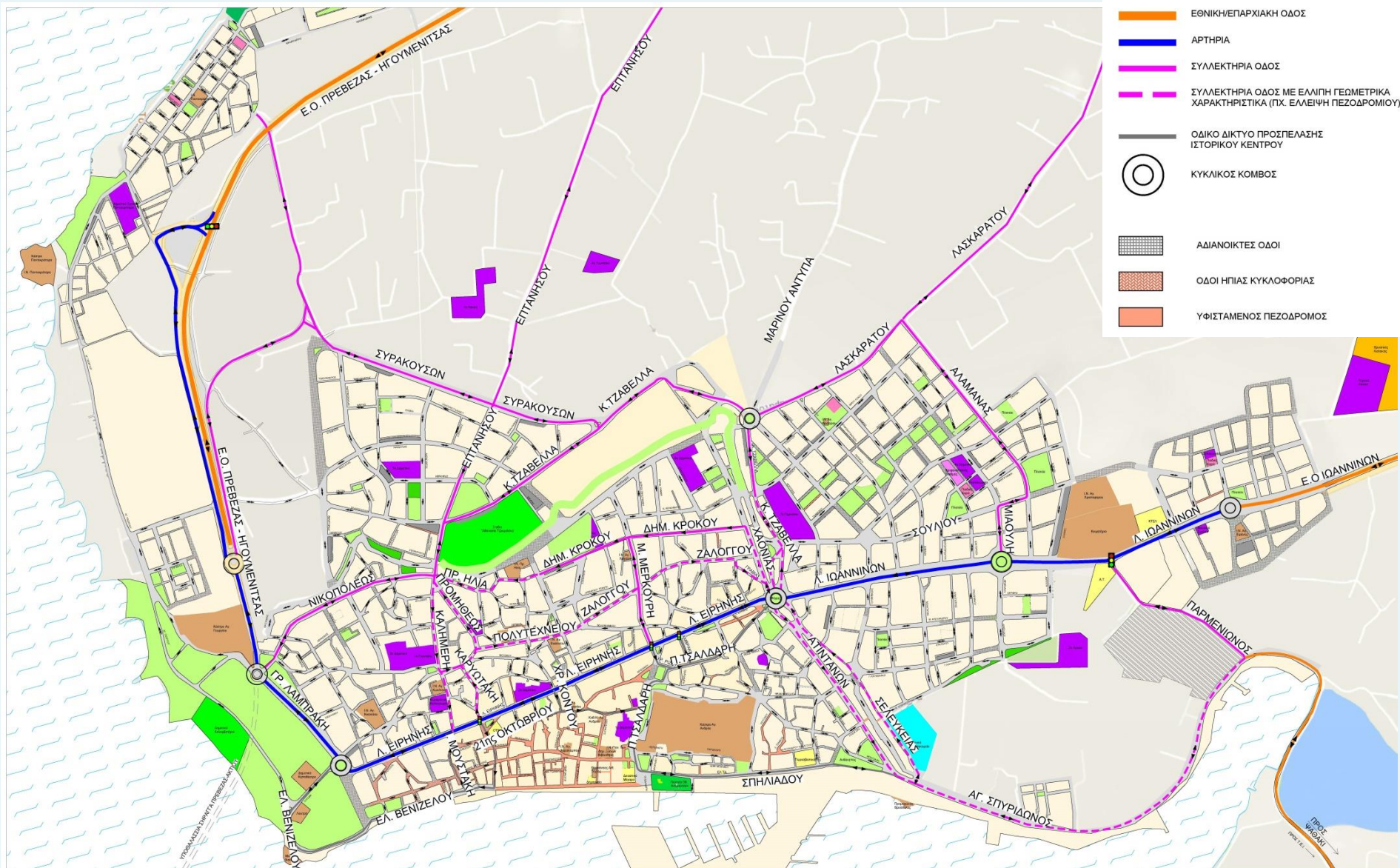
ΑΤΙΝΤΑΝΩΝ

- Ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην είναι της τάξης των 3.500 οχημάτων.
- Κατά την πρωινή αιχμή ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι της τάξης των 300 ΜΕΑ.
- Τα δίκυκλα αποτελούν σημαντικό ποσοστό των κυκλοφορούντων οχημάτων.



Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο – Λειτουργική Ιεράρχηση

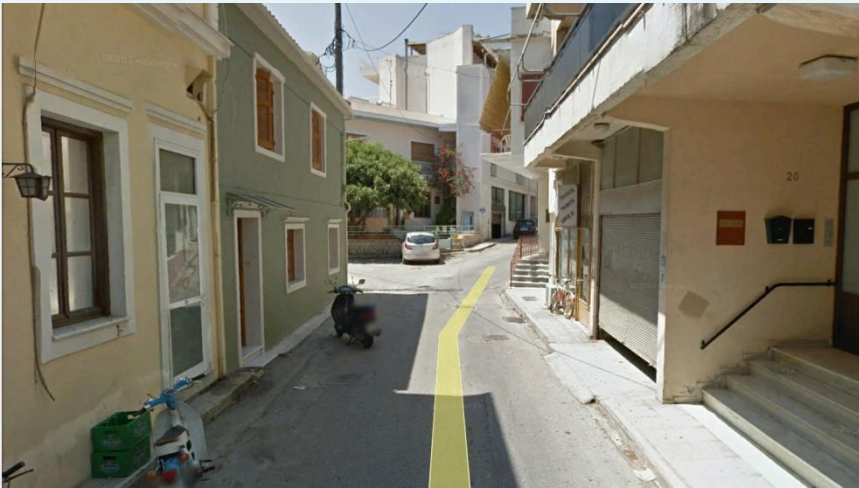


Πυκνή, για το μέγεθος της πόλης, κίνηση στην Λ. Ειρήνης, η οποία σε συνδυασμό με σημαντικές καθυστερήσεις που προκαλούνται από παράνομες σταθμεύσεις, ωθεί πολλούς οδηγούς να ακολουθούν εναλλακτικές διαδρομές, μέσα από τις γειτονιές δυτικά της Λ. Ειρήνης και συγκεκριμένα μέσω των οδών:

- Χαονίας – Δ.Κρόκου – Πρ.Ηλία – Νικοπόλεως στην κατεύθυνση προς Νότο.
- Καρυωτάκη – Πολυτεχνείου – Ζαλόγγου στην κατεύθυνση προς βορά.
- Καλημέρη, Μουστάκη, από την οδό Επτανήσου ή την Πρ. Ηλία προς Λ. Ειρήνης και παραλία.
- Καρυωτάκη προς Πολυτεχνείου (για παράκαμψη και αποφυγή της Λ. Ειρήνης) και Προμηθέως, προς Επτανήσου και Ε.Ο Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο – Λειτουργική Ιεράρχηση

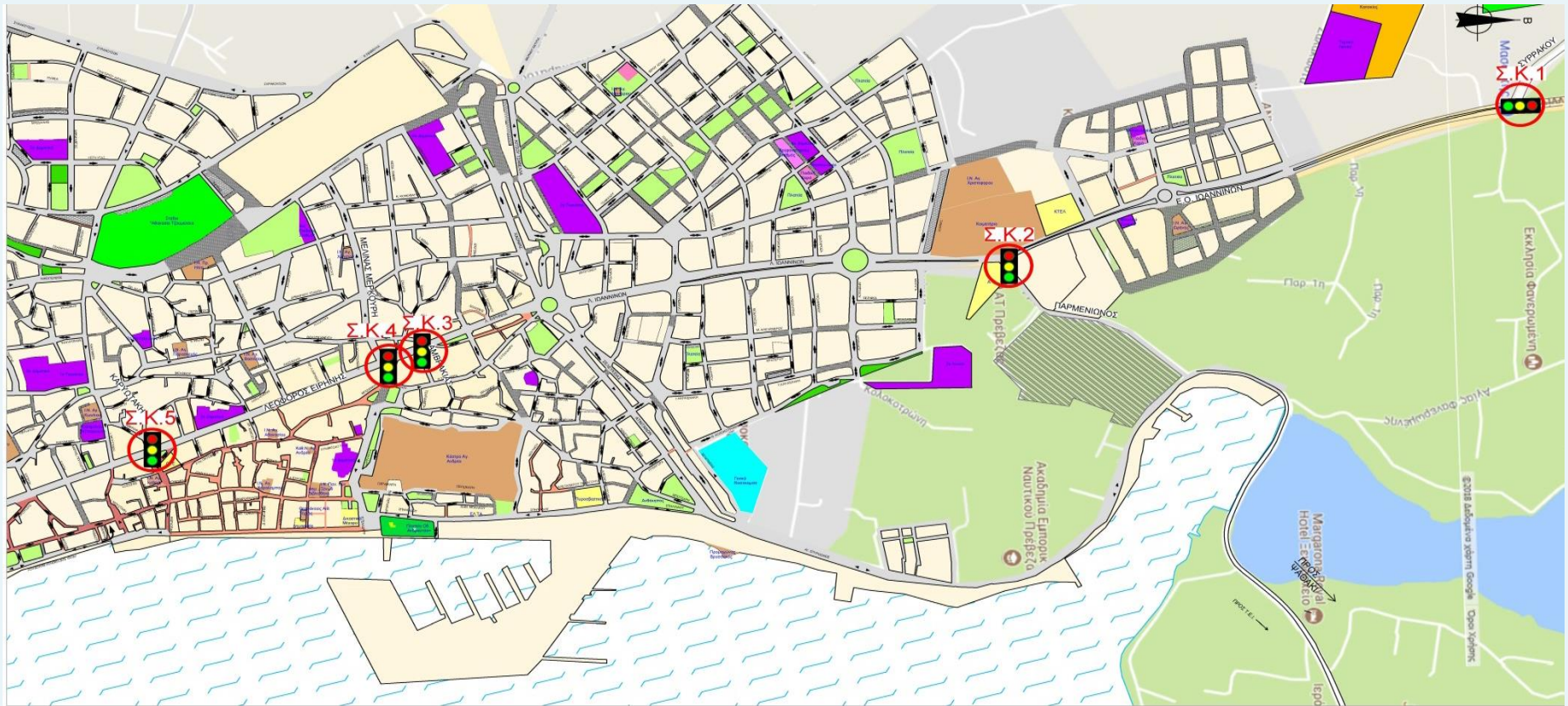
Οι δρόμοι αυτοί είναι τοπικές οδοί σε περιοχή αμιγούς κατοικίας και παρά το γεγονός ότι έχουν πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και πολύ στενά έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια, λειτουργούν στην ουσία ως συλλεκτήριες με σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους.



Αντίστοιχες περιπτώσεις οδών που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις, αλλά λειτουργούν ως συλλεκτήριες είναι:

- Οι συζυγείς μονόδρομοι Ατιντάνων και Σελεύκειας, οι οποίοι συνδέουν τον κυκλικό κόμβο στο Φόρο, με το Νοσοκομείο της πόλης
- Οι οδοί Σελεύκειας (στο τμήμα από Φόρο έως Ιερού Λόχου) και Χαονίας
- Η οδός Αγίου Σπυρίδωνος, η οποία δεν διαθέτει πεζοδρόμιο προς την πλευρά της θάλασσας

Λειτουργία Σηματοδοτούμενων Κόμβων



- Από την ανάλυση προκύπτει ότι οι προσβάσεις των κόμβων λειτουργούν σε πολύ καλή στάθμη εξυπηρέτησης **A**.
- Τυχόν καθυστερήσεις οφείλονται κατά κύριο λόγο στην εκτεταμένη παράνομη στάθμευση στις προσβάσεις των κόμβων (μείωση λωρίδων κυκλοφορίας - μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας) και στις τριβές στην κυκλοφορία από τους ελιγμούς στάθμευσης

Έρευνα προέλευσης προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων

Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων

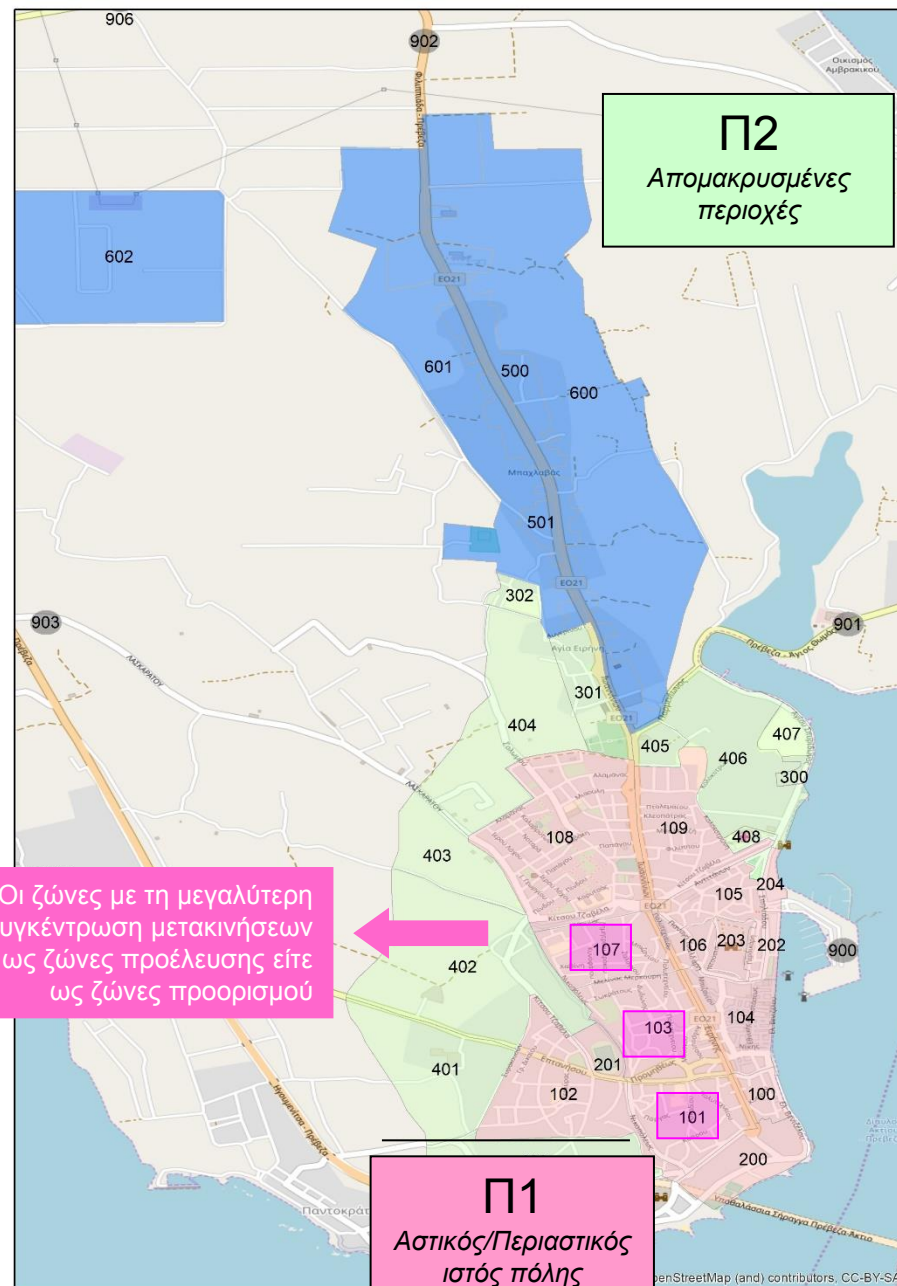
ΕΙΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΕΥΝΑΣ
Έρευνα Π-Π σε νοικοκυριά 	Συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση: - των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών και - των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων του πληθυσμού της Περιοχής Μελέτης	538 νοικοκυριά 1.200 συνεντεύξεις 2.902 μετακινήσεις
Έρευνα Π-Π παρά την οδό στις εισόδους – εξόδους της πόλης 	- Προσδιορισμός των ροών των εξωτερικών μετακινήσεων στις πύλες εισόδου – εξόδου της Περιοχής Μελέτης - Συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση των χαρακτηριστικών των εξωτερικών μετακινήσεων	5 σταθμοί 1.479 ερωτηματολόγια

Έρευνα Π-Π σε νοικοκυριά



Περιοχή Προέλευσης	Περιοχή Προορισμού	Μετακινήσεις (Ζεύγη Π-Π)
Π1	Π1	1.971
Π1	Π2	438
Π2	Π1	442
Π2	Π2	54

2.902 μετακινήσεις



Έρευνα Π-Π σε νοικοκυριά



Τα κύρια ευρήματα:

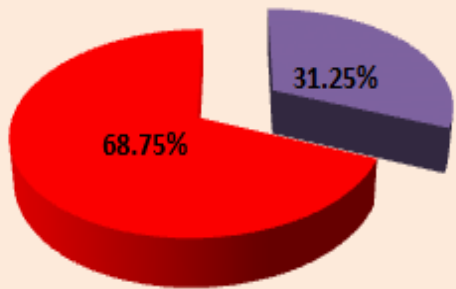
- Το 55%, νοικοκυριά με 1 & 2 μέλη, το άλλο 45%, νοικοκυριά με 3 έως 5 μέλη 
- Το 50% των μετακινήσεων πραγματοποιήθηκε με Ι.Χ. (ως οδηγός & ως επιβάτης) 
- Σημαντικό το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκε με τα πόδια (28%) για αποστάσεις μεγαλύτερες των 100 μέτρων 
- Οι μετακινήσεις με ποδήλατο μόλις στο 3,5% 
- Το 70% των μετακινήσεων με σκοπό μετακίνησης «εργασία» & «επιστροφή στο σπίτι» 
- Στην πλειοψηφία των συνεντεύξεων δεν δόθηκαν στοιχεία για την κατοχή οχημάτων και για την πληρότητά τους  

Τα κύρια ευρήματα:

- Το 80% μετακινήσεις από/προς τον τόπο κατοικίας
- Το 50% των μετακινήσεων είχαν ως σκοπό μετακίνησης την εργασία
- Το 88% πραγματοποιήθηκε με επιβατικό αυτοκίνητο και ταξί
- Μετακινήσεις με Ι.Χ. σε ποσοστό 70% με 1 άτομο στο όχημα
- Το 60% των μετακινήσεων πραγματοποιούνται πάνω από 4 φορές την εβδομάδα
- Το 10% των μετακινήσεων ήταν από εξωτερική ζώνη προς εξωτερική ζώνη

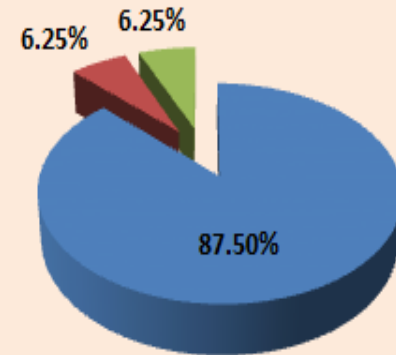
Αξιολόγηση ποιοτικών δεικτών για μετακίνηση με ποδήλατο

Ποια η κρίση σας για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Πρέβεζας σήμερα;



■ Πολύ καλό ■ Ικανοποιητικό ■ Αρκετά ικανοποιητικό
■ Λίγο ικανοποιητικό ■ Απαράδεκτο

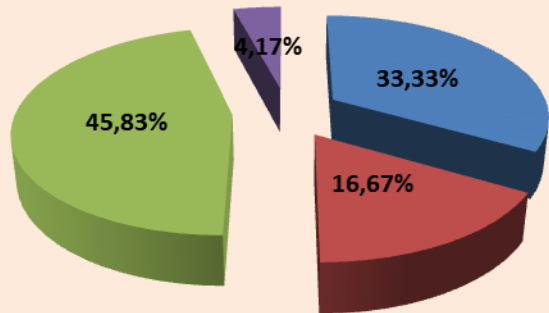
Σε μία τυπική διαδρομή που συνηθίζετε να κάνετε με ποδήλατο τι ποσοστό του μήκους της γίνεται εκτός ποδηλατοδρόμου;



■ Σχεδόν όλη η διαδρομή ■ Μεγαλύτερο από το μισό της διαδρομής
■ Λιγότερο από το μισό της διαδρομής ■ Σε όλο το μήκος ποδηλατόδρομος

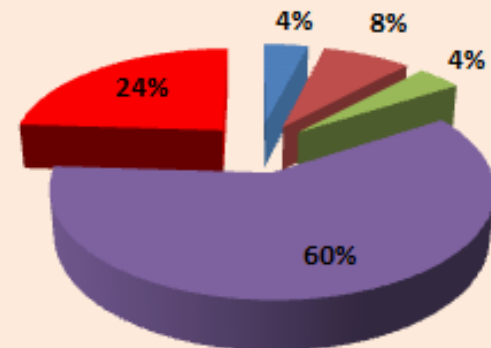
Αξιολόγηση ποιοτικών δεικτών για πεζή μετακίνηση

Σε μία τυπική διαδρομή που συνηθίζετε να κάνετε με τα πόδια τι ποσοστό του μήκους της γίνεται σε δρόμους χωρίς πεζοδρόμια;



■ Σχεδόν όλη η διαδρομή
■ Μεγαλύτερο από το μισό της διαδρομής
■ Λιγότερο από το μισό της διαδρομής
■ Σε όλο το μήκος πεζοδρόμια

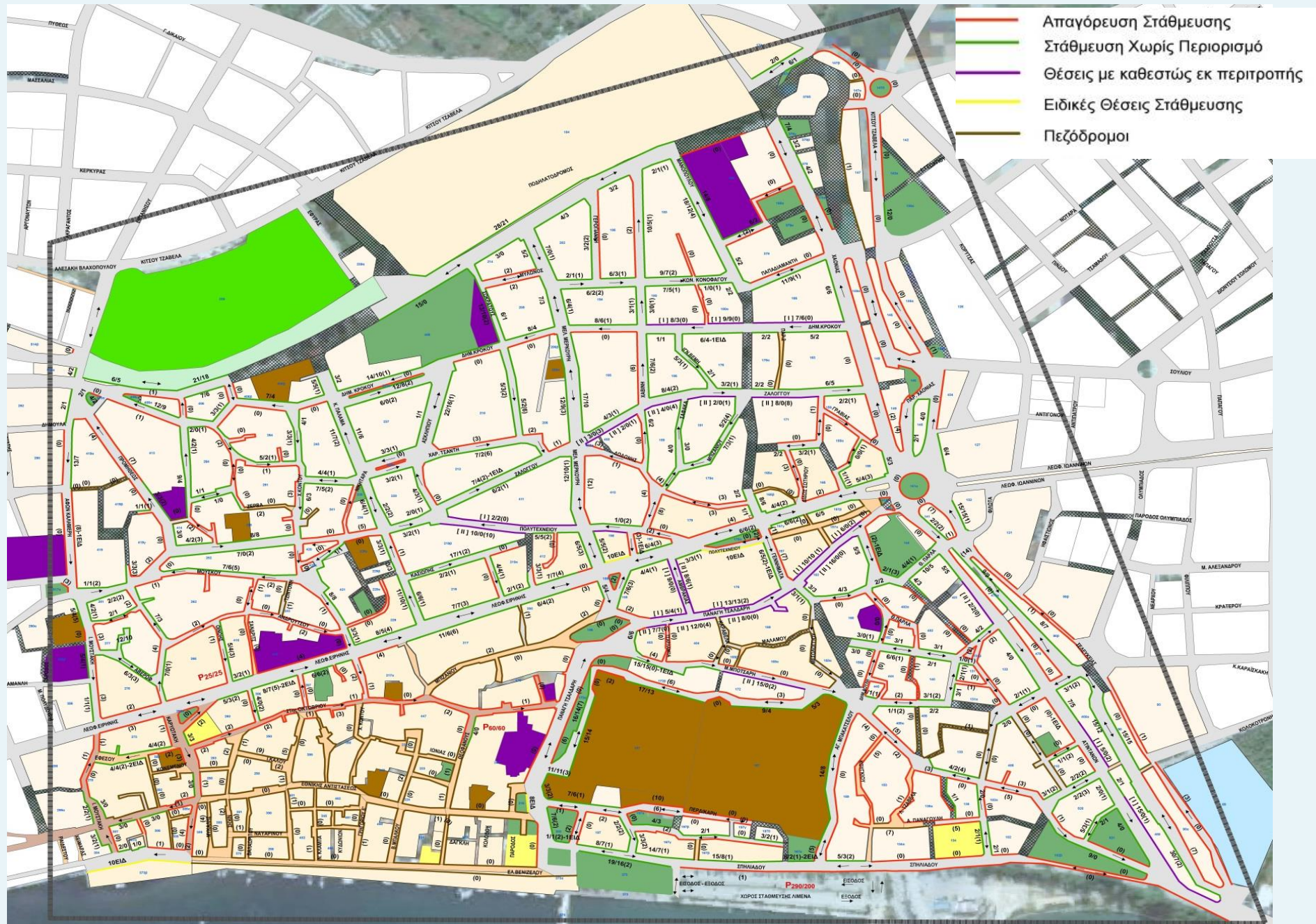
Ποια η κρίση σας για το δίκτυο πεζοδρόμων και τα πεζοδρόμια στην πόλη της Πρέβεζας σήμερα;



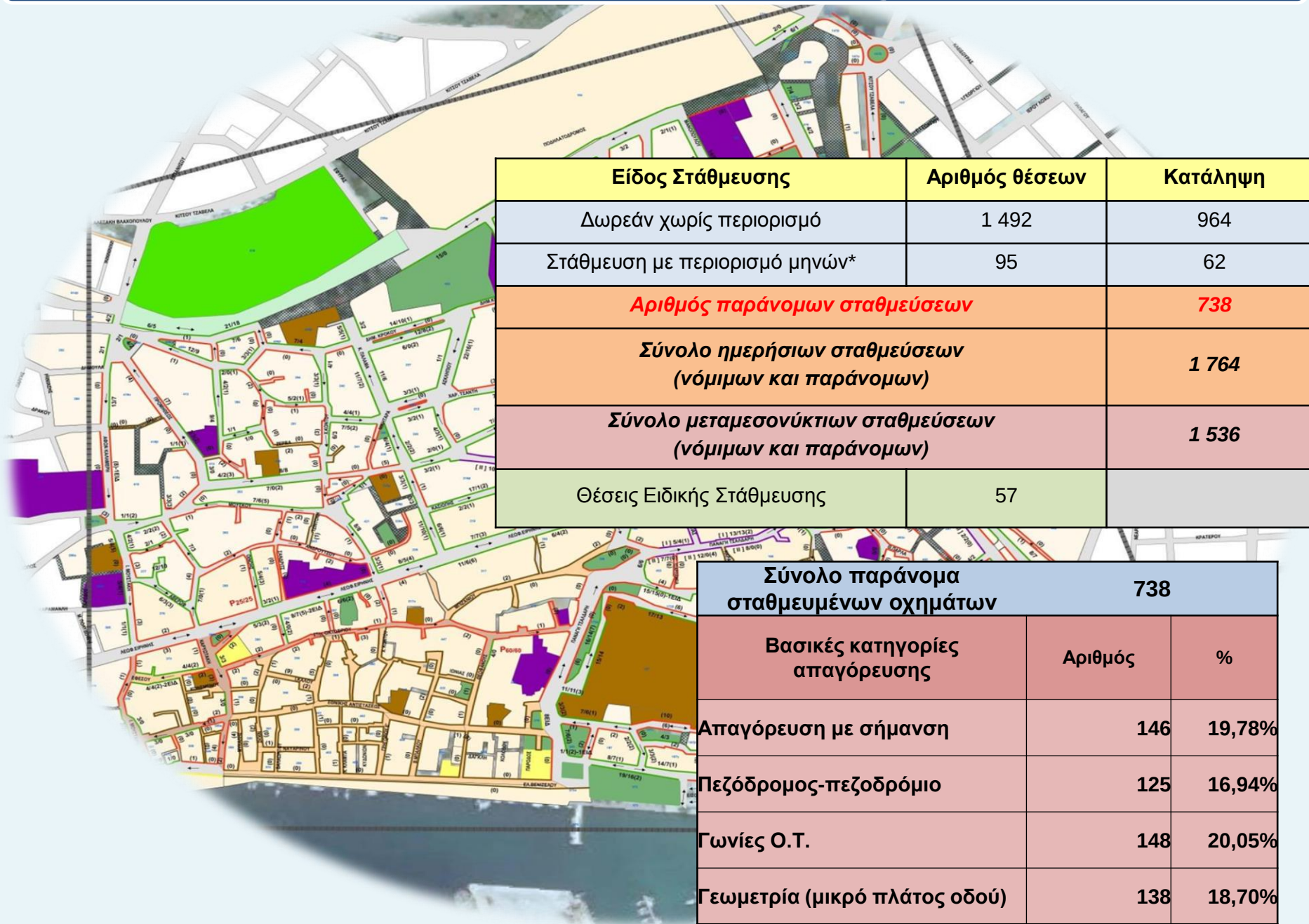
■ Πολύ καλό
■ Ικανοποιητικό
■ Αρκετά ικανοποιητικό
■ Λίγο ικανοποιητικό
■ Απαράδεκτο

Απογραφές και Έρευνες Στάθμευσης

Περιοχή Απογραφής Στάθμευσης



Απογραφή Στάθμευσης



Είδος Στάθμευσης	Αριθμός θέσεων	Κατάληψη
Δωρεάν χωρίς περιορισμό	1 492	964
Στάθμευση με περιορισμό μηνών*	95	62
Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων		738
Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)		1 764
Σύνολο μεταμεσονύκτιων σταθμεύσεων (νόμιμων και παράνομων)		1 536
Θέσεις Ειδικής Στάθμευσης	57	

Σύνολο παράνομα σταθμευμένων οχημάτων			738
Βασικές κατηγορίες απαγόρευσης	Αριθμός	%	
Απαγόρευση με σήμανση	146	19,78%	
Πεζόδρομος-πεζοδρόμιο	125	16,94%	
Γωνίες Ο.Τ.	148	20,05%	
Γεωμετρία (μικρό πλάτος οδού)	138	18,70%	

Αποτελέσματα Απογραφών

- Σε όλη την περιοχή απογραφής στάθμευσης, καταγράφηκαν, κατά την πρωινή περίοδο αιχμής λειτουργίας των καταστημάτων και υπηρεσιών, 1764 σταθμεύσεις, εκ των οποίων οι 738 (ποσοστό 41.8%), ήταν παράνομες.
- Το 64% των νόμιμων θέσεων χωρίς περιορισμό, βρέθηκαν κατειλημμένες κατά τη διάρκεια της απογραφής. Παρόμοιο είναι και το ποσοστό των θέσεων με περιορισμό μηνών που βρέθηκαν κατειλημμένες (62 από τις περίπου 95 νόμιμες τον μήνα της απογραφής).
- Κατά τη μεταμεσονύκτια καταγραφή ο αριθμός των σταθμευμένων οχημάτων ήταν 1536, που πρακτικά καλύπτεται από την υφιστάμενη προσφορά των περίπου 1600 νόμιμων θέσεων (1506 χωρίς περιορισμό + ~95 θέσεις με περιορισμό μηνών).
- Στην περιοχή απογραφής εντοπίσθηκαν περίπου 60 ειδικές θέσεις οι οποίες έχουν παραχωρηθεί σε, ΑΜΕΑ, δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, φορτοεκφορτώσεις, ξενοδοχεία πιάτσες TAXI, κλπ.
- Υπάρχουν ένας διαμορφωμένος υπαίθριος χώρος στάθμευσης, παρά την οδό Σπηλιάδου κατά μήκος της παραλίας, με χωρητικότητα 290 οχήματα και δύο οικόπεδα που χρησιμοποιούνται για ελεύθερη στάθμευση (δημόσιας χρήσης) με συνολική χωρητικότητα περίπου 85 οχήματα.

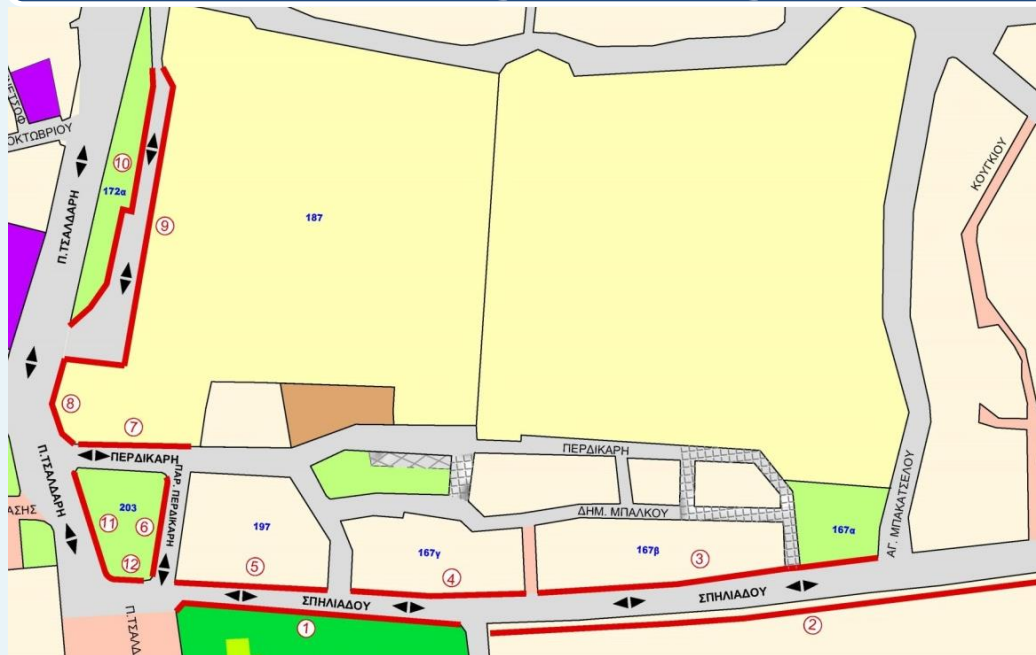
Κατά την ώρα της απογραφής, τα δύο οικόπεδα παρουσίαζαν πληρότητα 100% ενώ ο διαμορφωμένος χώρος στάθμευσης πληρότητα 70%.

Κατά τη μεταμεσονύκτια απογραφή σε αυτούς τους τρεις χώρους βρέθηκαν σταθμευμένα 190 οχήματα (τα 121 στον διαμορφωμένο χώρο της οδού Σπηλιάδου).

Στο σύνολο της περιοχής απογραφής καταγράφεται **έλλειμμα θέσεων στάθμευσης στην οδό** της τάξης των 180 θέσεων (1764 νόμιμες και παράνομες σταθμεύσεις – 1590 νόμιμες προσφερόμενες θέσεις).

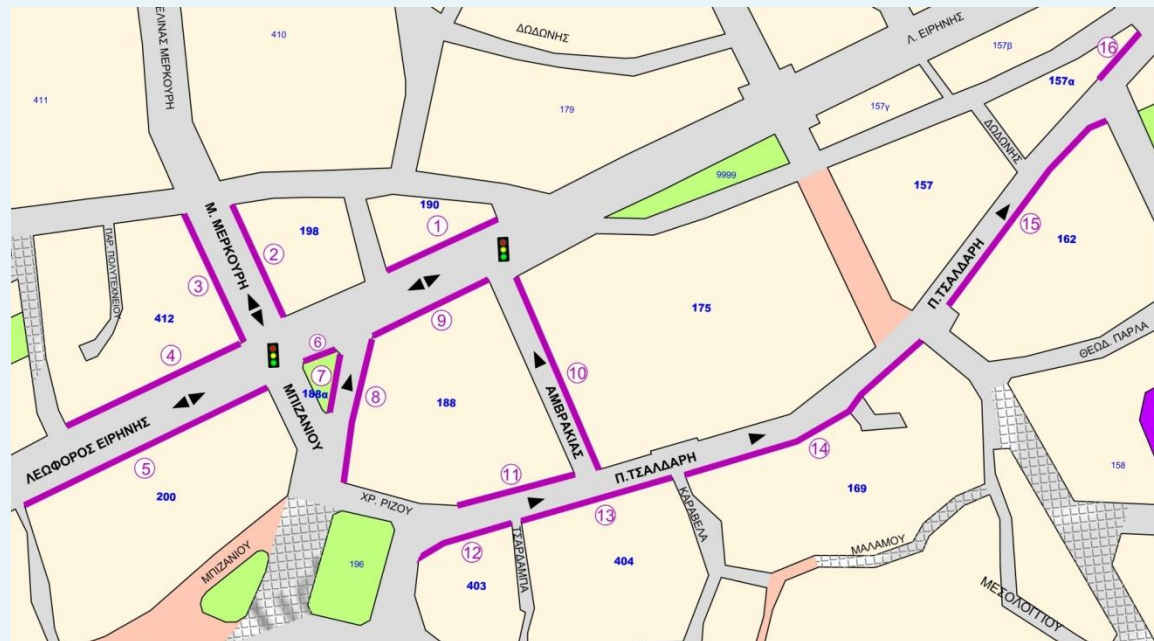
Το έλλειμμα γίνεται μικρότερο αν συμπεριληφθούν και οι θέσεις στάθμευσης εκτός οδού καθώς περίπου 100 από τις 375 προσφερόμενες θέσεις ήταν κενές.

Διαδρομές έρευνας Χαρακτηριστικών στάθμευσης

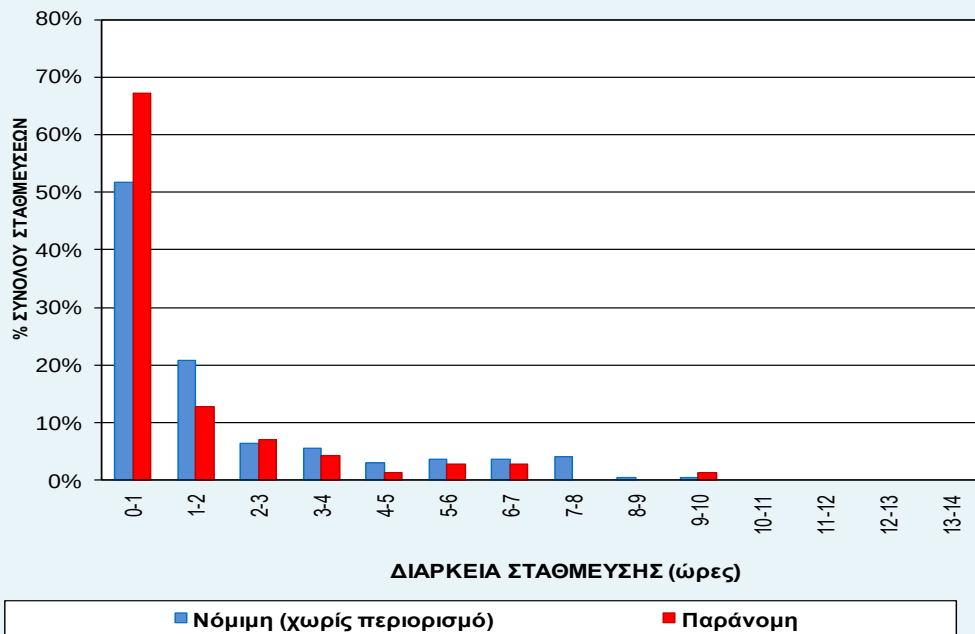


ΔΙΑΔΡΟΜΗ 1

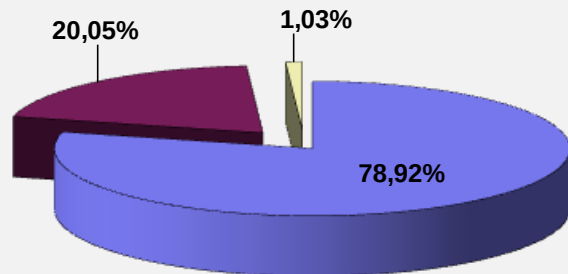
ΔΙΑΔΡΟΜΗ 2



ΔΙΑΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

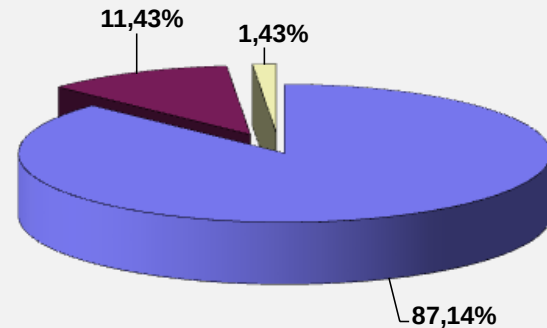


NΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (χωρίς περιορισμό)



■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες ■ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

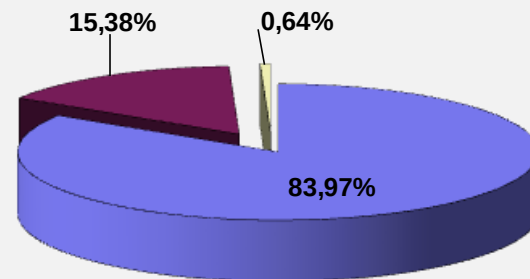


■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες ■ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

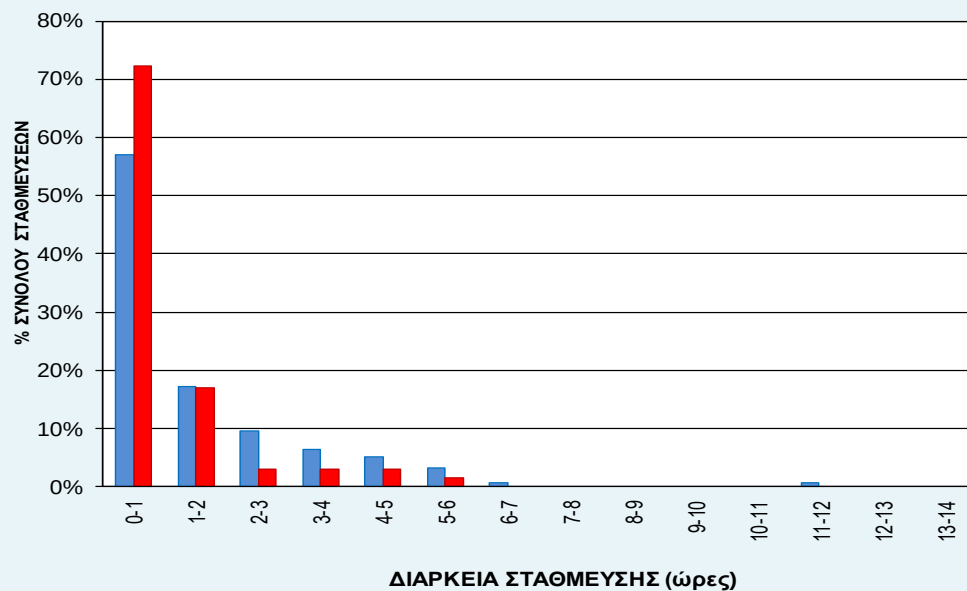
ΔΙΑΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ



ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (χωρίς περιορισμό)



■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες □ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

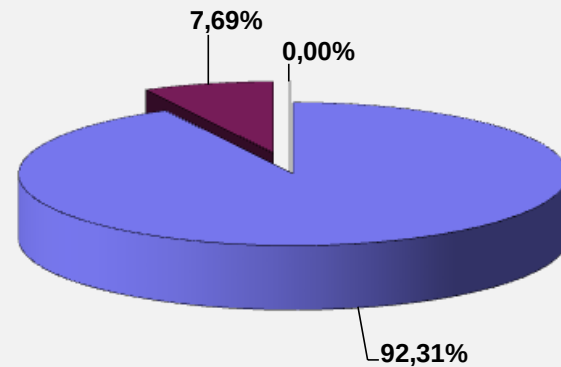


ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ώρες)

■ Νόμιμη (χωρίς περιορισμό)

■ Παράνομη

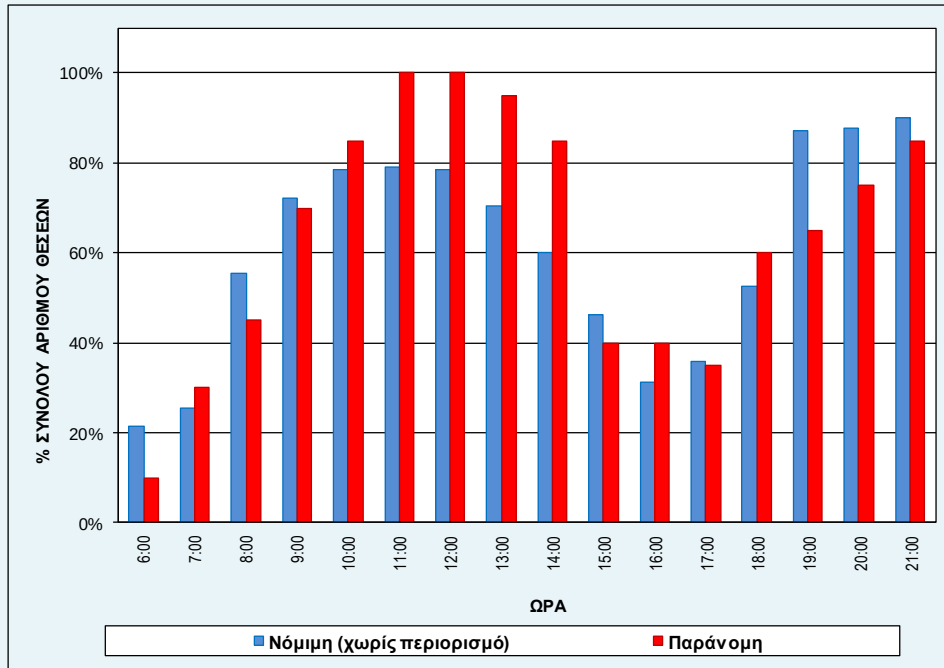
ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



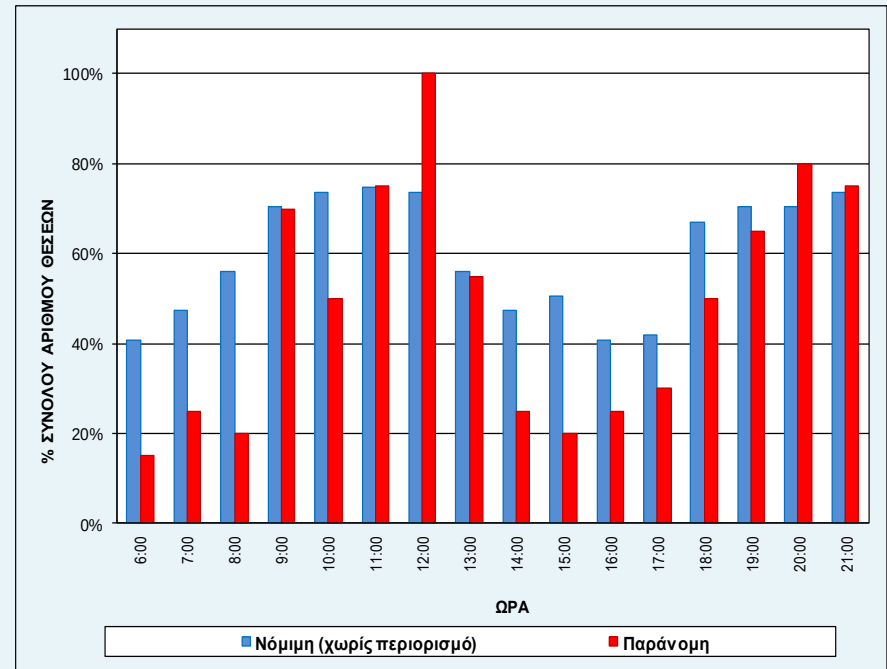
■ Βραχυχρόνια Στάθμευση 0-3 ώρες ■ Στάθμευση Μέσης Διάρκειας 3-8 ώρες □ Στάθμευση Μακράς Διάρκειας >8 ώρες

ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ 1

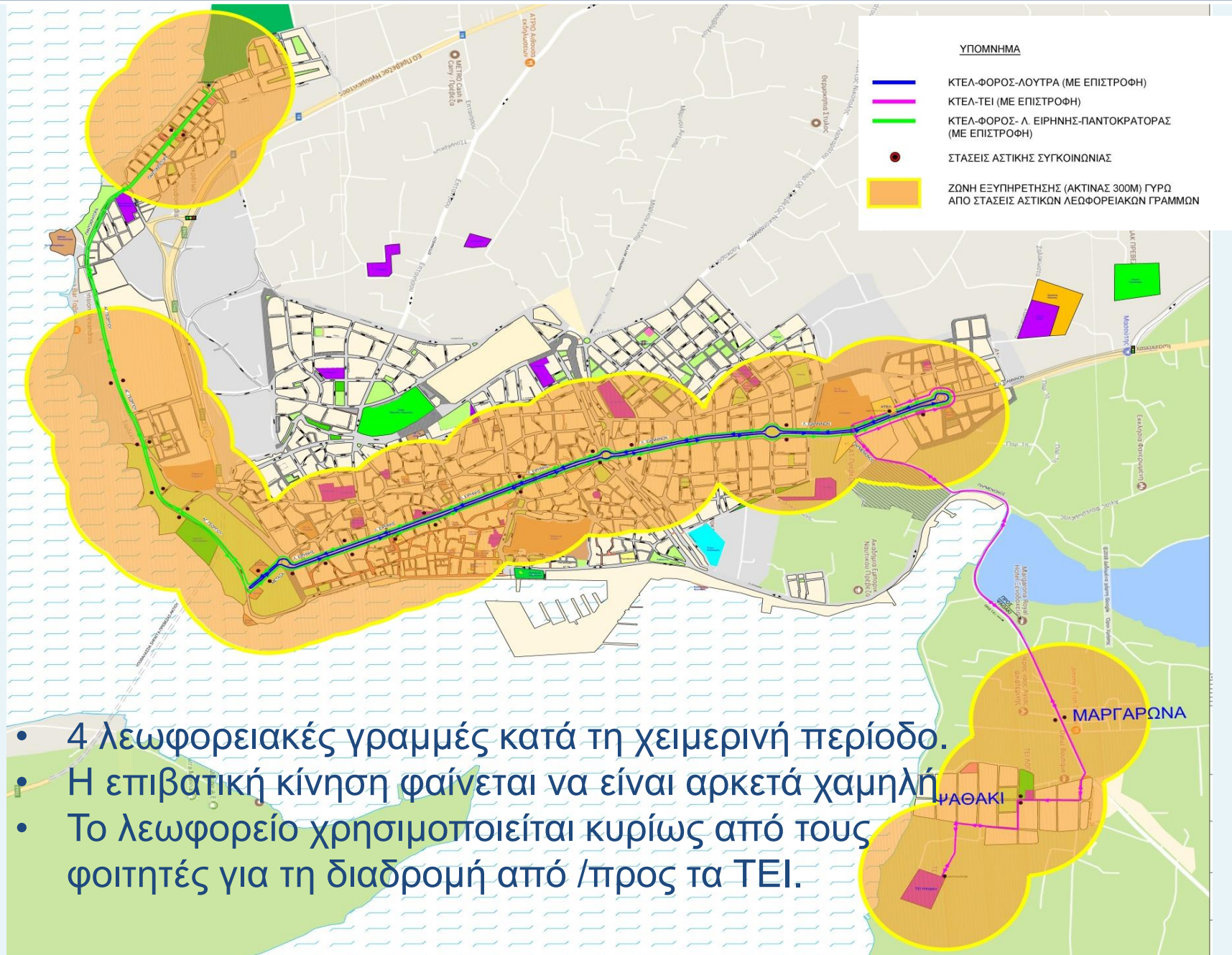


ΔΙΑΔΡΟΜΗ 2



Καταγραφή Συστήματος MMM

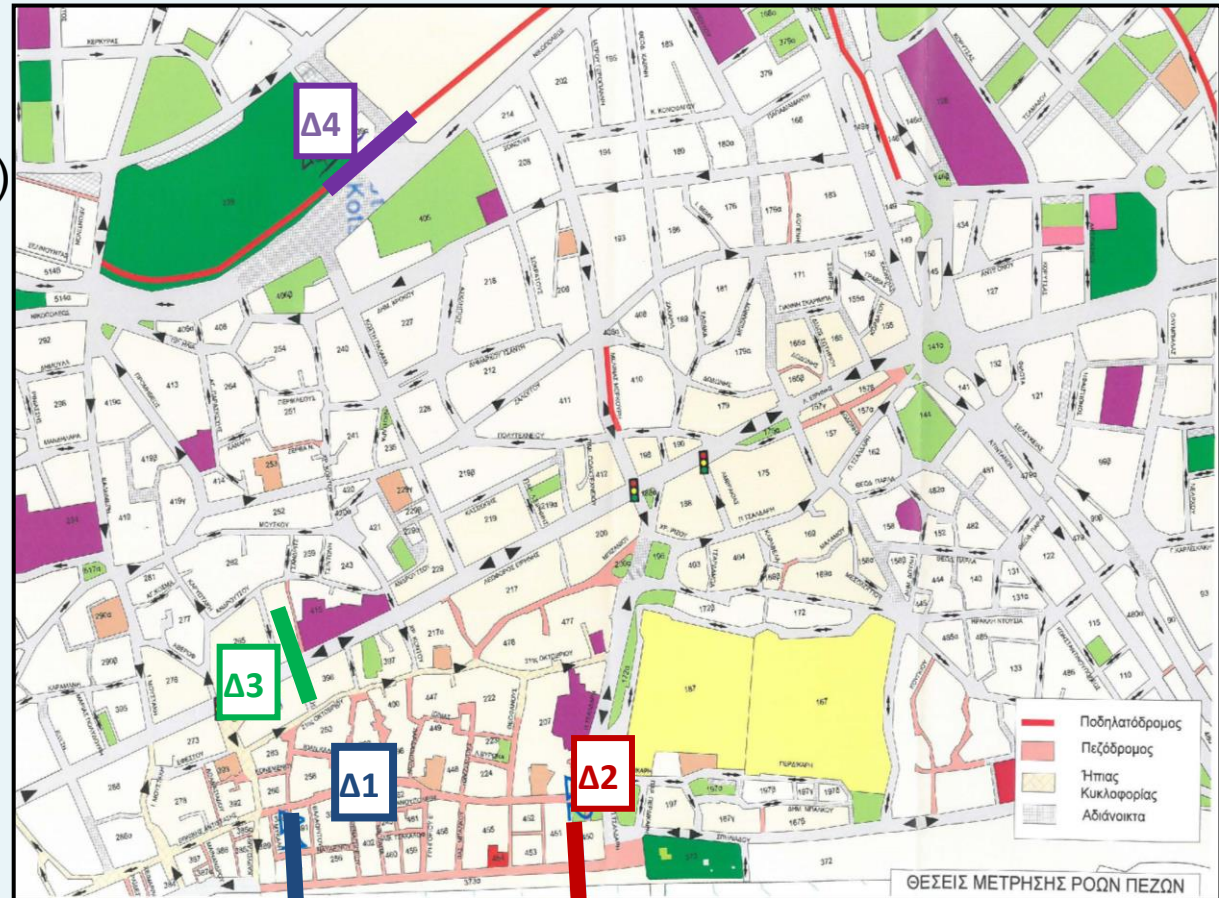
Λεωφορειακές γραμμές – Στάσεις – Περιοχή εξυπηρέτησης



Καταγραφή Δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση

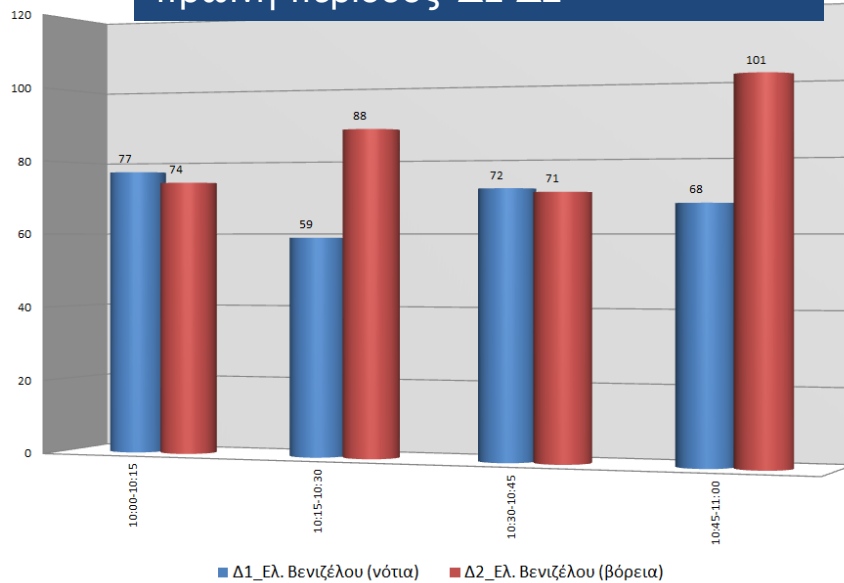
Διατομές Καταγραφής Ροών Πεζών & Ποδηλάτων

- **Δ1.** Ελ. Βενιζέλου (Νότια)
- **Δ2.** Ελ. Βενιζέλου (Βόρεια)
- **Δ3.** Λ. Ειρήνης
- **Δ4.** Εφύρας

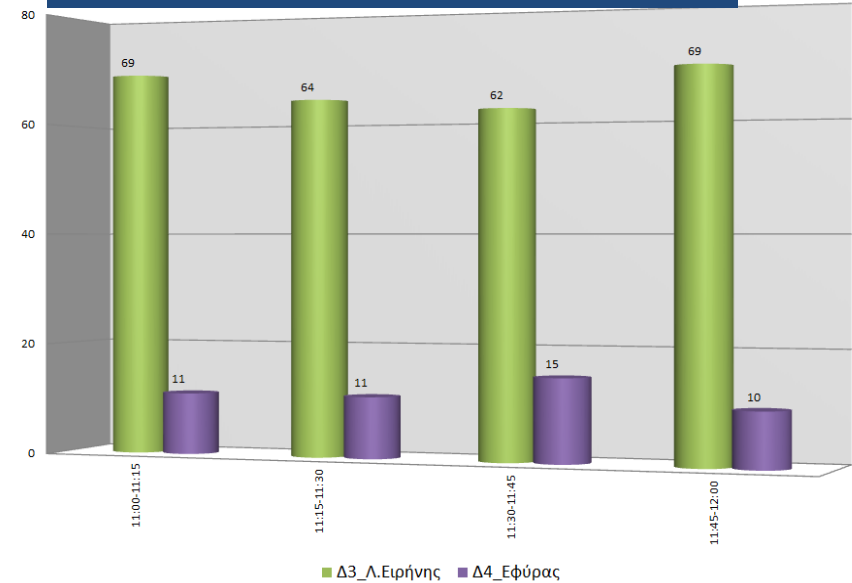


Ροές Πεζών

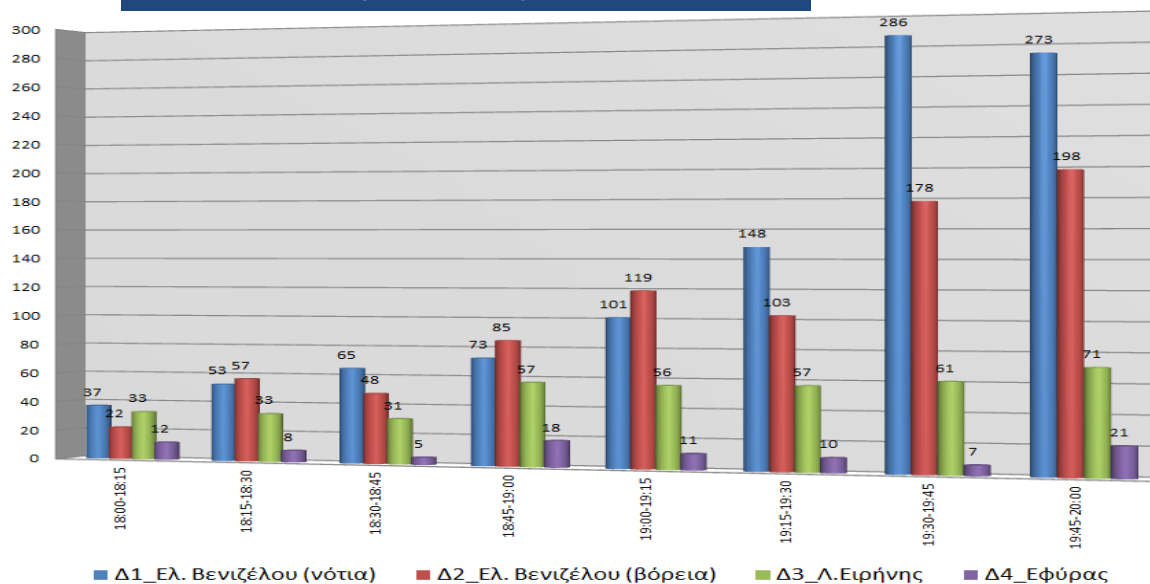
πρωινή περίοδος Δ1-Δ2



πρωινή περίοδος Δ3-Δ4



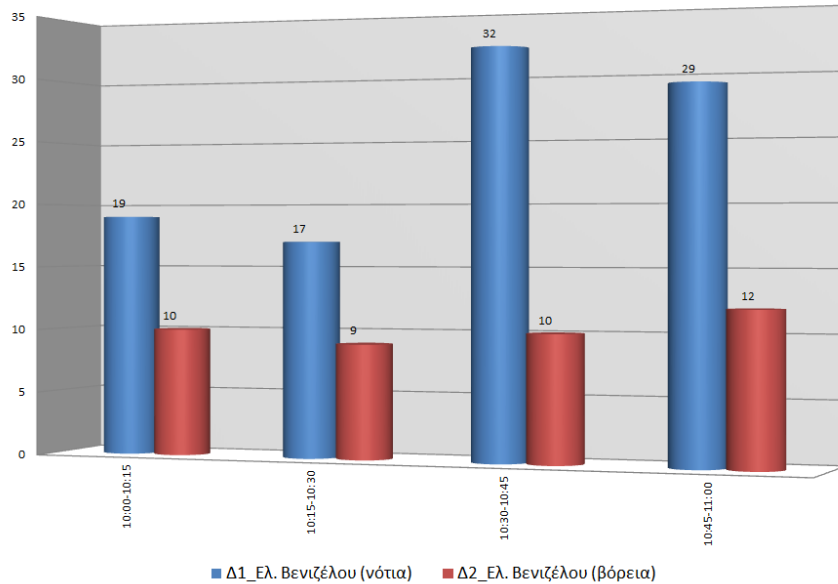
απογευματινή περίοδος Δ1-Δ2-Δ3-Δ4



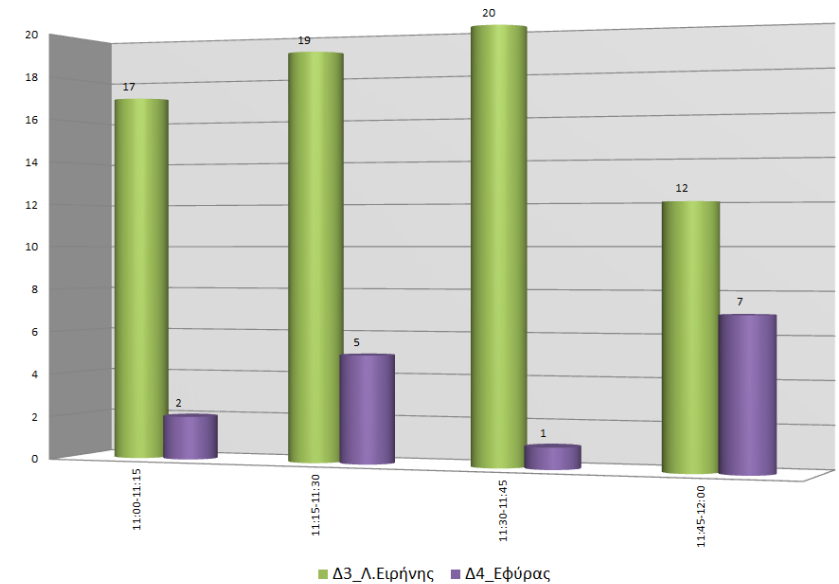
Οι ροές πεζών είναι αυξημένες κατά τις απογευματινές ώρες.

Ροές Ποδηλάτων

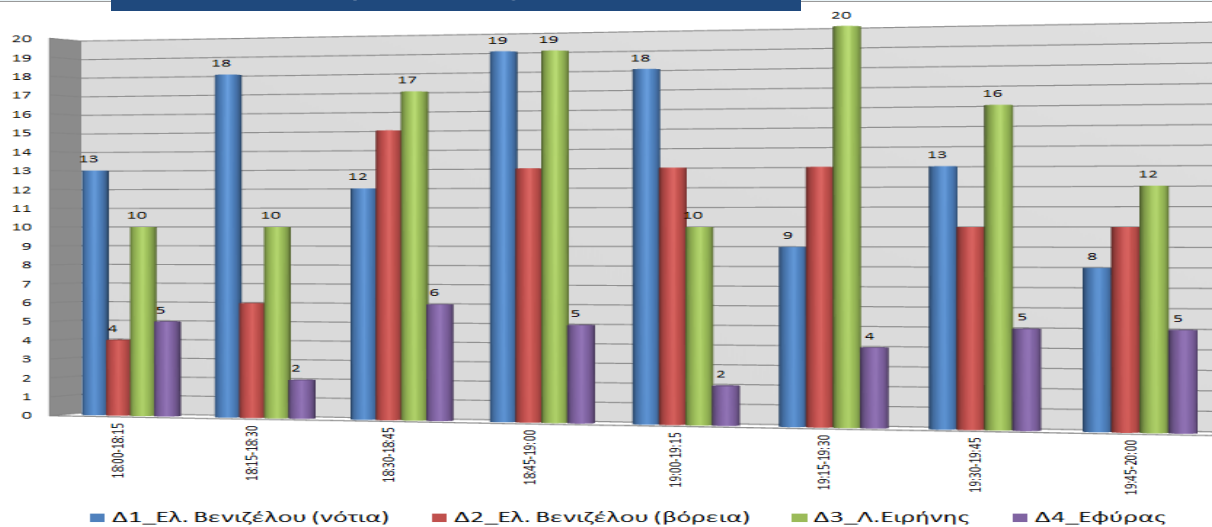
πρωινή περίοδος Δ1-Δ2



πρωινή περίοδος Δ3-Δ4



απογευματινή περίοδος Δ1-Δ2-Δ3-Δ4



το ποδήλατο είναι ένα μεταφορικό μέσο το οποίο προτιμάται στην πόλη της Πρέβεζας παρότι δεν έχουν δημιουργηθεί ακόμη οι κατάλληλες υποδομές.

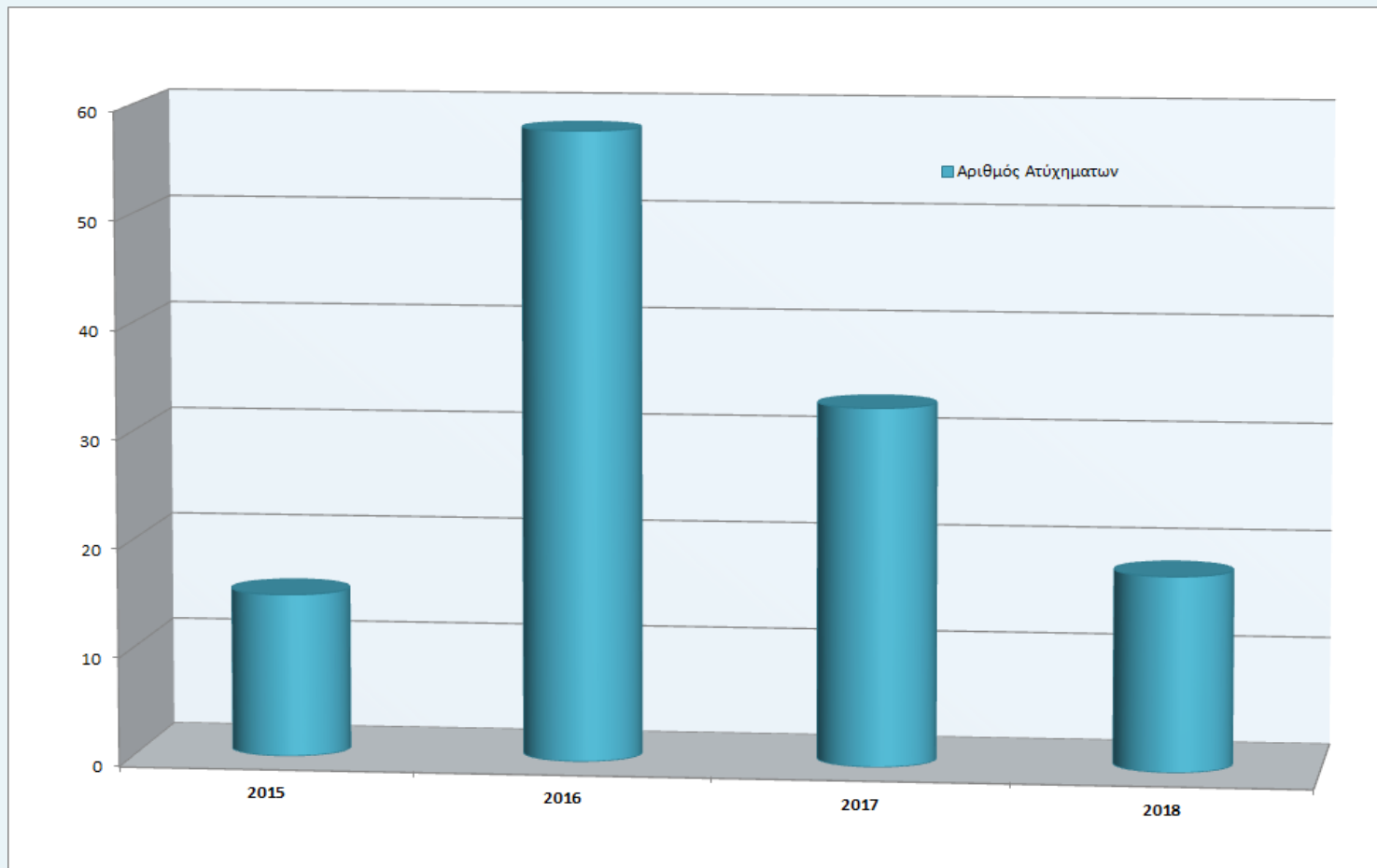
Καταγραφή Ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων

Οδικά Ατυχήματα

- στοιχεία των θανατηφόρων ατυχημάτων και των ατυχημάτων με τραυματισμούς για την τριετία 2015-2018.

ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ (2015-2018*)

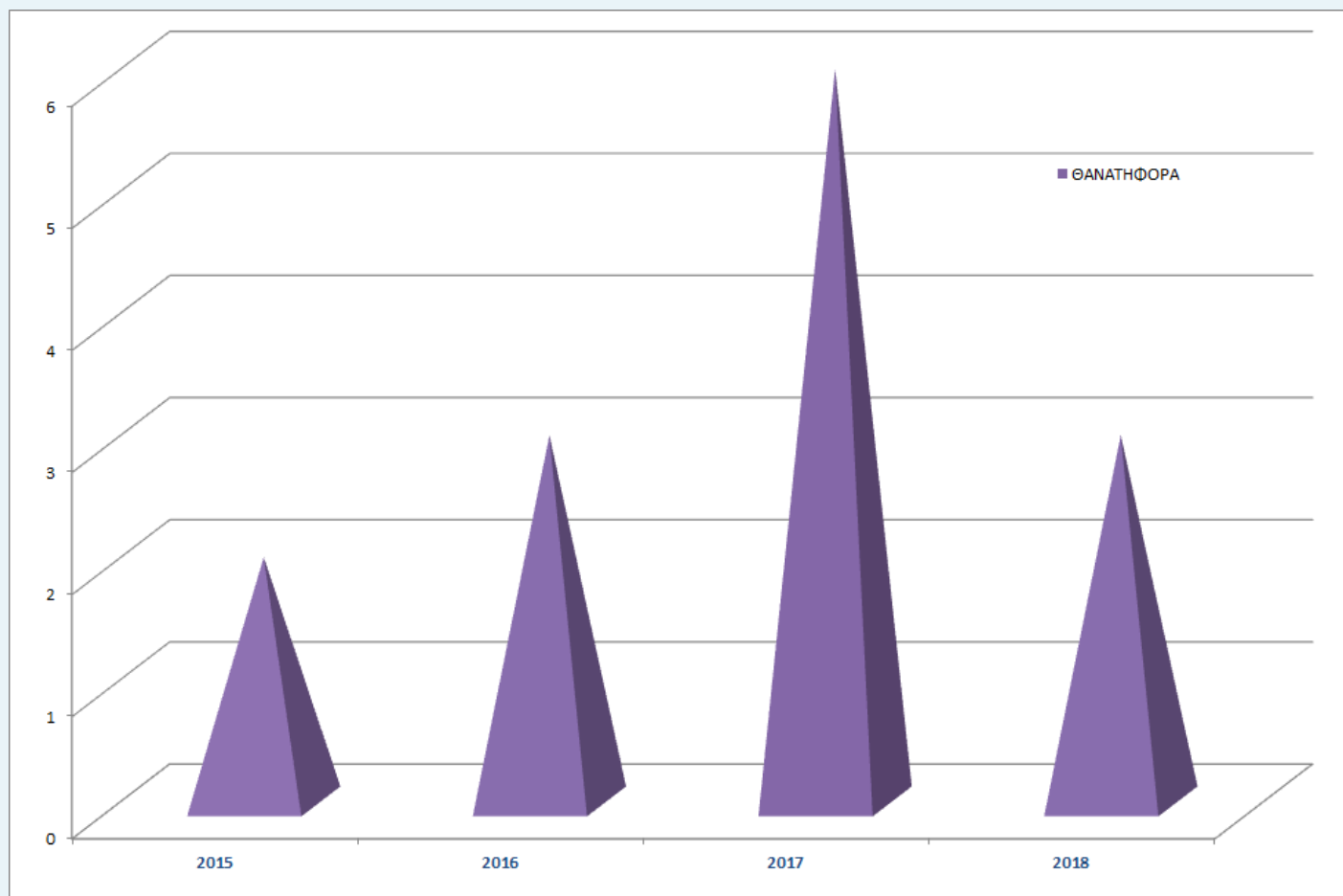
ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ



Οδικά Ατυχήματα

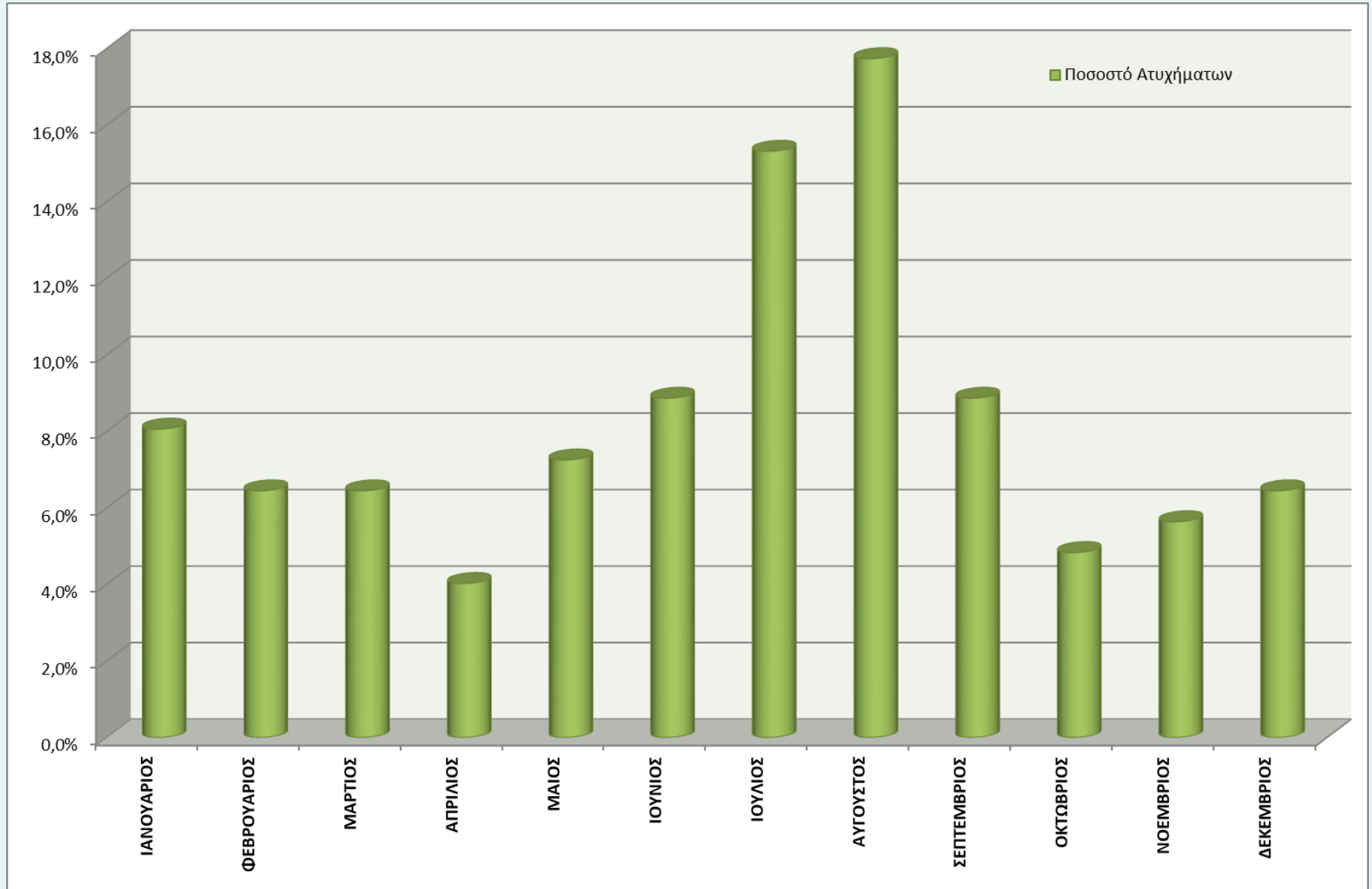
ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ (2015-2018*)

ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ



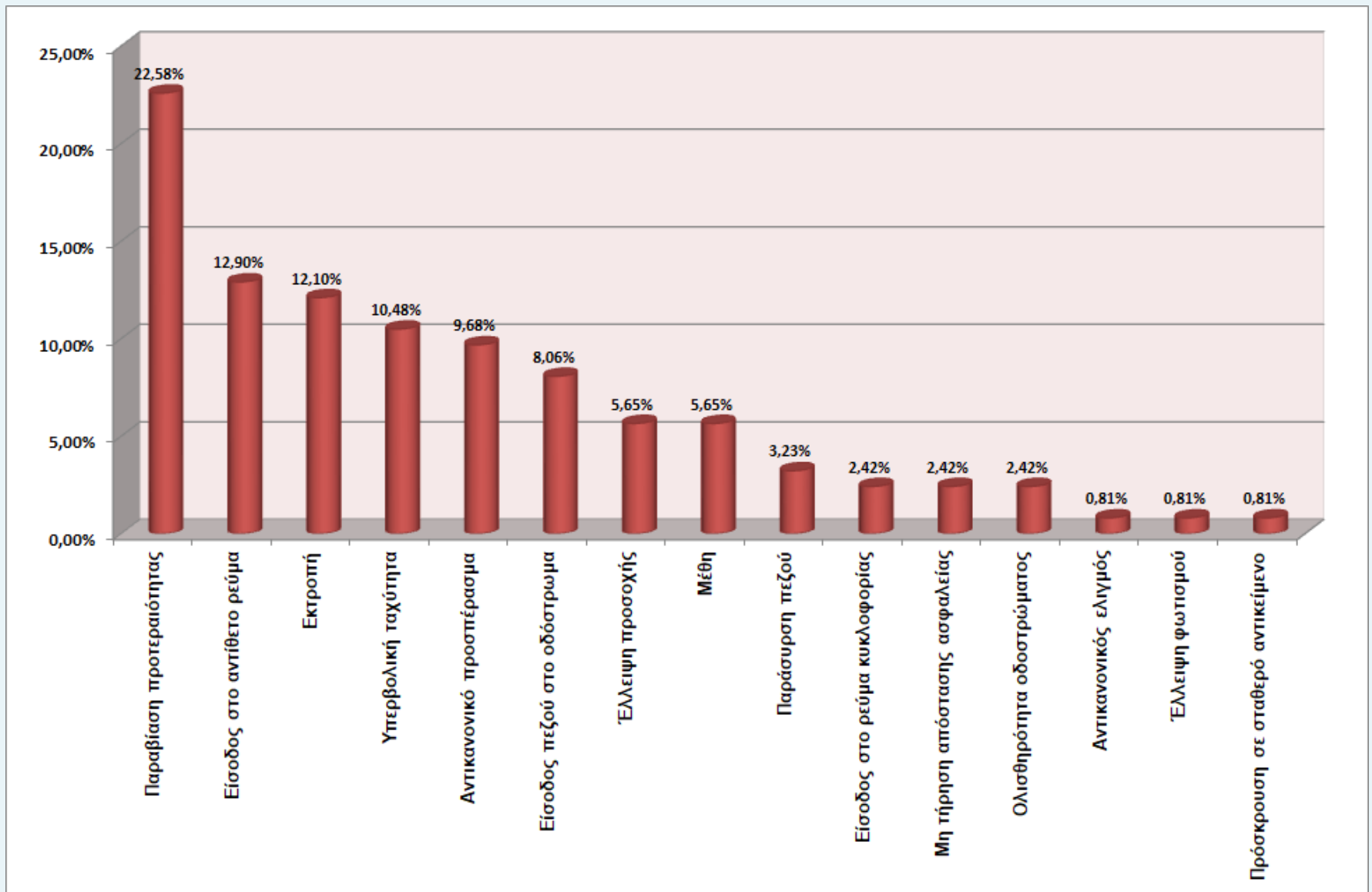
Οδικά Ατυχήματα

ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΜΗΝΑ (2015-2018*)



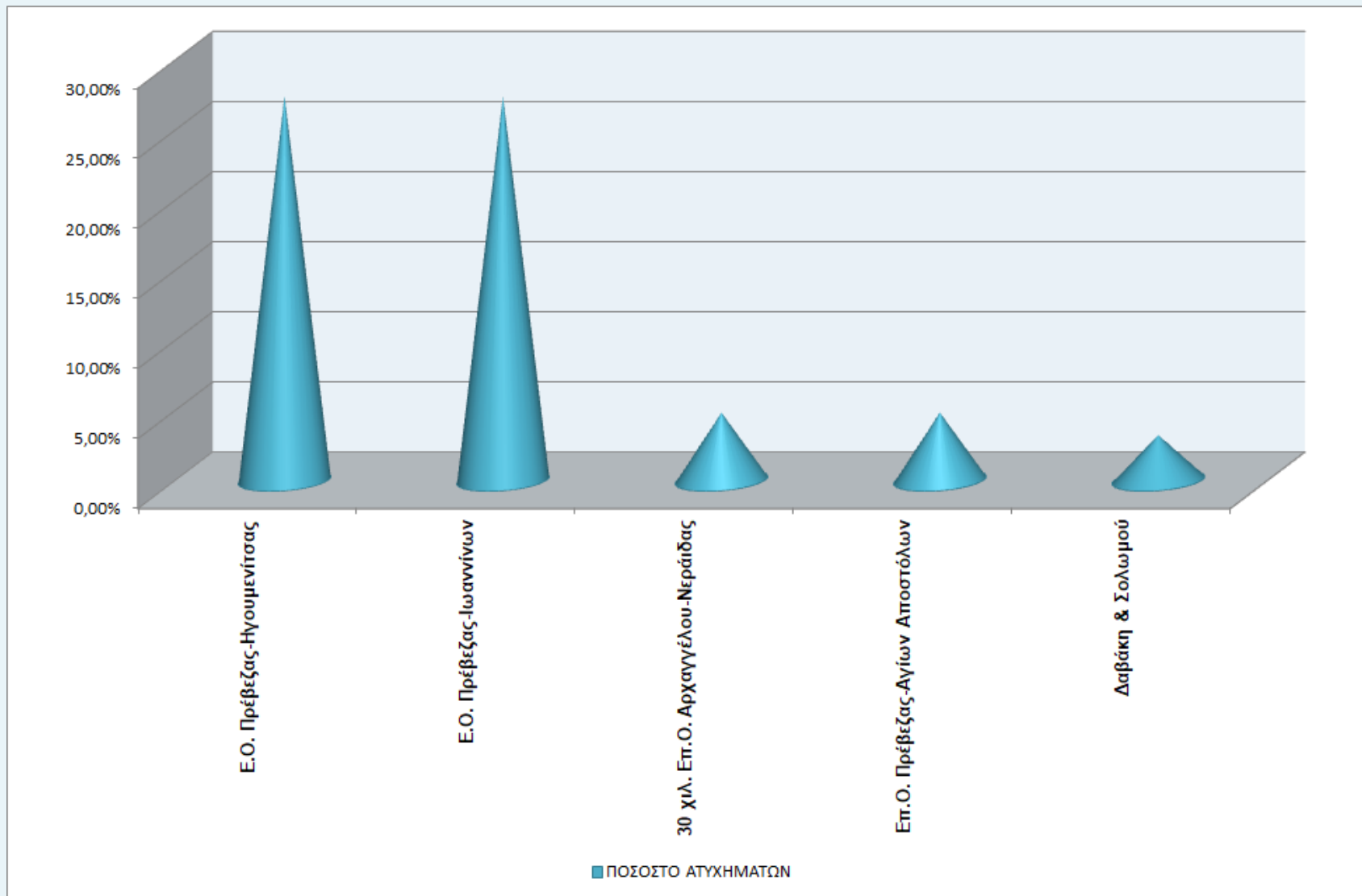
Οδικά Ατυχήματα

ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΑΙΤΙΑ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (2015-2018*)

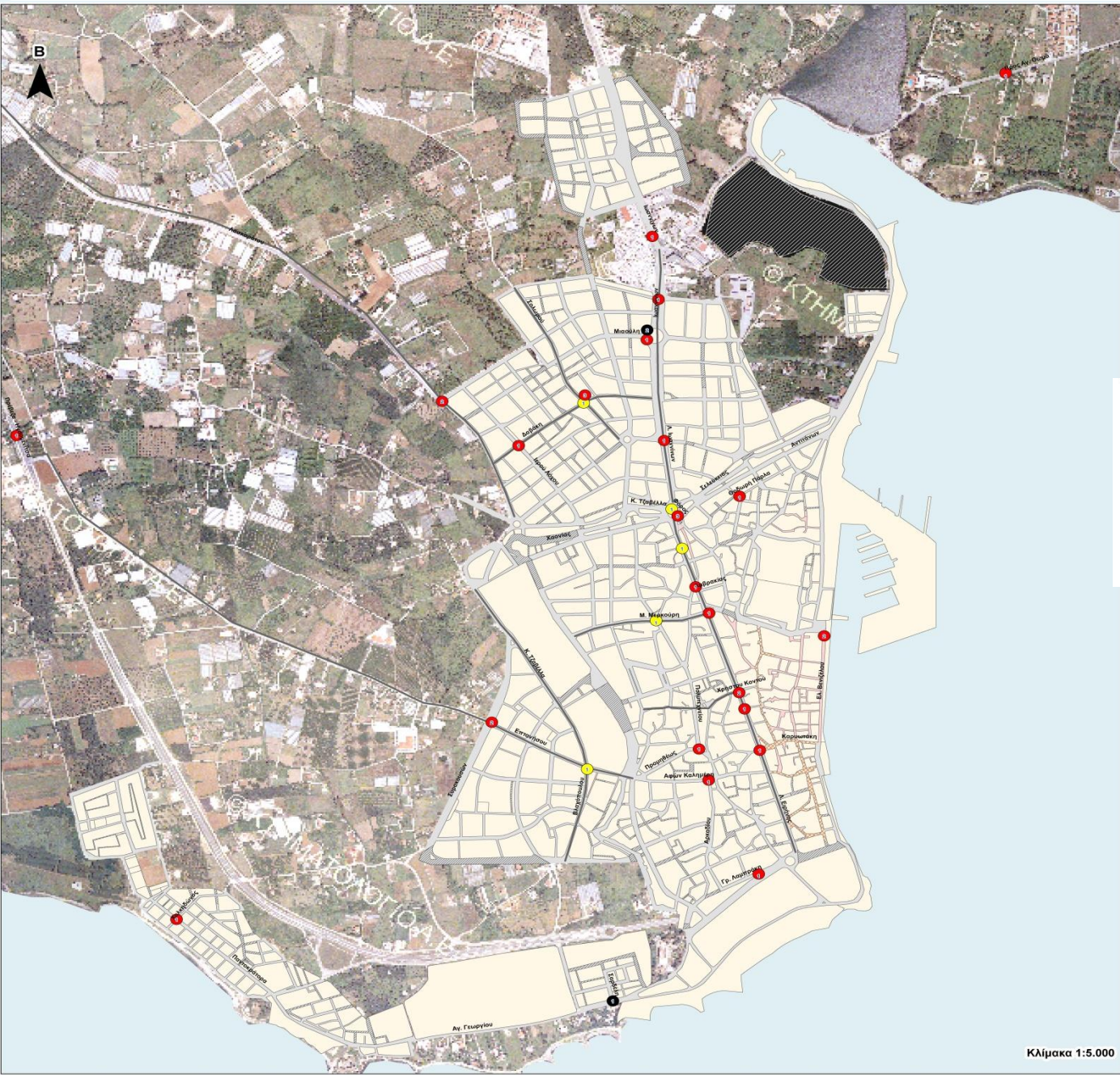


Οδικά Ατυχήματα

ΑΞΟΝΕΣ ΜΕ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (2015-2018*)



Μελανά Σημεία



Υπόμνημα

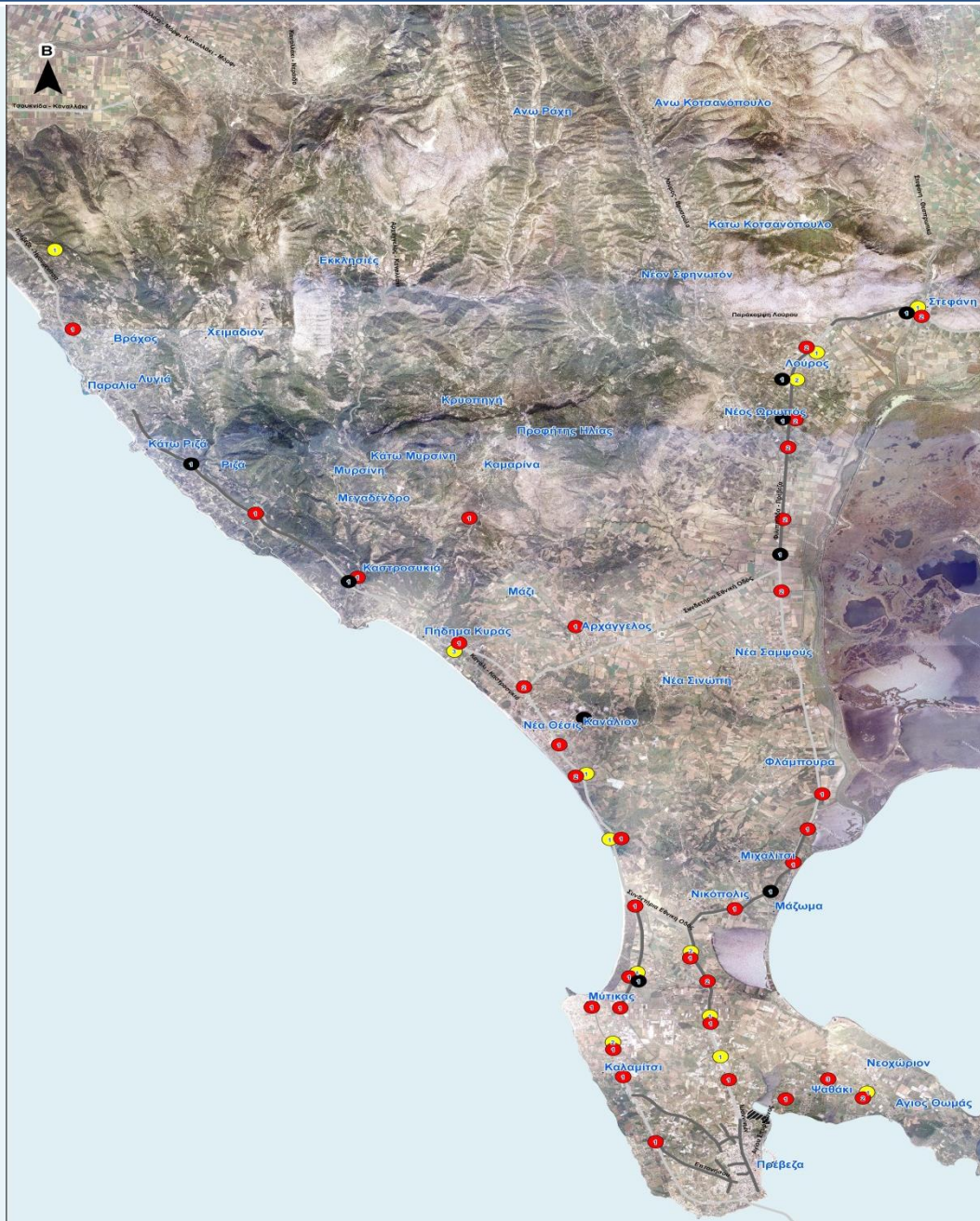
Ατυχήματα

- ❶ Θανατηφορά ατυχήματα (αριθμός)
- ❷ Ατυχήματα με σοβαρούς τραυματισμούς (αριθμός)
- ❸ Ατυχήματα με ελαφρείς τραυματισμούς (αριθμός)

— Οδικά τμήματα με συχνά ατυχήματα υλικών ζημιών

Κλίμακα 1:5.000

Μελανά Σημεία



Υπόμνημα

Ατυχήματα

- ❶ Θανατηφόρα ατυχήματα (αριθμός)
- ❹ Ατυχήματα με σοβαρούς τραυματισμούς (αριθμός)
- ❺ Ατυχήματα με ελαφρείς τραυματισμούς (αριθμός)
- Οδικά τμήματα με συχνά ατυχήματα υλικών ζημιών

Κρίσιμα Ζητήματα Κινητικότητας - Σύνοψη

Σύνοψη

- Η **Ε. Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας** από τον Μύτικα έως και το Μονολίθι, όπως και η **Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας**, προς Νικόπολη και Λούρο, παρουσιάζουν **υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους**, ενώ διαθέτουν **ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά**. Επιπλέον, υπάρχουν σοβαρότατα **θέματα οδικής ασφάλειας και ορατότητας** σε πολλές από τις **διασταυρώσεις** τους με συνδετήριες οδούς.
- Η **σύνδεση με την Ιόνια Οδό είναι ελλιπής**. Οι σημερινές συνδέσεις τόσο προς βορά (μέσω Φιλιππιάδας), όσο και προς νότο (μέσω Αμφιλοχίας) είναι οδοί με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Οι **προγραμματισμένες συνδέσεις στη Φιλιππιάδα και τη Λίμνη Αμβρακία θα διευκολύνουν την προσβασιμότητα** στην περιοχή και θα ενδυναμώσουν την εμπορευματική και τουριστική κίνηση.
- το **αστικό δίκτυο συνεχίζει να επιβαρύνεται από διερχόμενες κινήσεις** (με προέλευση κατά κύριο λόγο την Άρτα και τα Ιωάννινα) με κατεύθυνση το Άκτιο και τη Λευκάδα. Οι διαδρομές που ακολουθούνται είναι, κυρίως, δια μέσω του άξονα Λ. Ιωαννίνων-Ειρήνης και της οδού Γρ.Λαμπράκη.
- **τοπικές οδοί σε περιοχή αμιγούς κατοικίας και με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά** και πολύ στενά έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια, **λειτουργούν στην ουσία ως συλλεκτήριες** με σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους.

Σύνοψη

Θέματα οδικής ασφάλειας και λειτουργίας σε ορισμένους κόμβους, που οφείλονται είτε στο μεγάλο αριθμό διασταυρούμενων κινήσεων ή /και ελλιπή ορατότητα:

- Κυκλικός κόμβος στην περιοχή Φόρος,
- Στη διασταύρωση των οδών Επτανήσου-Νικοπόλεως-Καλημέρη-Προμηθέως – Προφήτη Ηλία.
- Κύπρου – Λεωφόρος Ειρήνης – Προύσης.
- Κίτσου Τζαβέλα — οδός που διέρχεται μέσω της ντάπιας – Σπηλιάδου
- Συμβολή των οδών Ατιντάνων – Μ. Μπότσαρη και Σπηλιάδου.

Σημαντικά προβλήματα ορατότητας και δυσλειτουργίας, που οφείλονται στη γεωμετρία τους, παρουσιάζονται στους ακόλουθους κόμβους:

- Ε. Ο. Πρέβεζας/Ηγουμενίτσας - οδός προς ΒΙΠΕ
- Ε. Ο. Πρέβεζας/Ηγουμενίτσας – Λασκαράτου
- Στους δύο κόμβους εισόδου – εξόδου στο Μύτικα με την Ε.Ο. Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας
- Στους δύο κόμβους της συνδετήριας οδού (στο ύψος του οικισμού Αρχάγγελος) της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας με την Ε. Ο. Φιλιππιάδας/Πρέβεζας
- Στους δύο κόμβους της συνδετήριας οδού της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας με την Ε.Ο. Φιλιππιάδας/Πρέβεζας, νότια του Αρχαιολογικού χώρου της Νικόπολης

Σύνοψη

- Προβλήματα στην κυκλοφορία της **παραλιακής οδού** (Αγίου Σπυρίδωνος), **από την κίνηση βαρέων οχημάτων** τα οποία μεταφέρουν χύδην φορτίο από το εμπορικό τμήμα του λιμένα της Πρέβεζας με κατεύθυνση κυρίως προς την Ε.Ο. Πρέβεζας- Φιλιππιάδας.
- Η **μεγάλη ζήτηση για στάθμευση**, καθιστά τις υπάρχουσες σήμερα νόμιμες θέσεις στάθμευσης ανεπαρκείς, με αποτέλεσμα την **παράνομη στάση και στάθμευση πλησίον των κόμβων**, τα **διπλοπαρκαρίσματα και τριβές και καθυστερήσεις στις ροές του κύριου οδικού δικτύου του κέντρου**.
- Στο κέντρο της πόλης υπάρχουν **αναξιοποίητοι αστικοί χώροι**, όπως το Κάστρο του Αγίου Ανδρέα και η τάφος. Οι υφιστάμενοι χώροι πολιτισμού, αναψυχής και πρασίνου είναι ασύνδετοι και υπάρχουν μεγάλοι αναξιοποίητοι μέχρι σήμερα κοινόχρηστοι χώροι τόσο εντός της πόλης.
- Από την έρευνα Π-Π προέκυψε ότι το **28%** των μετακινήσεων εντός της πόλης γίνεται πεζή και το **7%** με ποδήλατο ή μοτοποδήλατο. η κύρια επισήμανση όσων κινούνται πεζή είναι ότι σε ένα σημαντικό μέρος της διαδρομής τους δεν υπάρχουν πεζοδρόμια. Αντίστοιχα, **7 στους 10 ποδηλάτες θεωρούν απαραίδεκτο το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων**.
- **Δεν υπάρχει σύνδεση των υφιστάμενων ποδηλατόδρομων** δυτικά της Λεωφόρου Ειρήνης με το κέντρο της πόλης και το παραλιακό μέτωπο. **Μεγάλο τμήμα των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων είναι εκτός των ισχυουσών προδιαγραφών**.



ΣΤΑΔΙΟ Ι

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής Ανάπτυξης



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Το ΣΒΑΚ είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας που περιλαμβάνει την ανάλυση της κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και σκοπούς, την επιλογή μέτρων και πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση και αξιολόγηση και την αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από τη διαδικασία.

Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα ρυθμιστικά πλαίσια, **τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ** είναι:

- ✓ **Μακροπρόθεσμο** όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής.
- ✓ **Συμμετοχική προσέγγιση** με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- ✓ Ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη **όλων των μέσων μετακίνησης**.
- ✓ **Αξιολόγηση** των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων.
- ✓ **Τακτική παρακολούθηση**, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων.

Κοινό όραμα

Το **βασικό ερώτημα** που τέθηκε από την ομάδα μελέτης προς τους εμπλεκόμενους φορείς **προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ρεαλιστικό όραμα**, στο πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης, είναι :

Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα ξεχωρίζει η πόλη στην οποία ζούμε από τις υπόλοιπες;

Μετά την 1η Διαβούλευση, **το κοινό εξακολούθησε να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του οράματος**, μέσα από τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων, τόσο διαδικτυακά όσο και σε έντυπη μορφή.

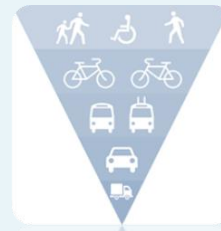
Με βάση τα αποτελέσματα της 1ης Διαβούλευσης, τα στοιχεία από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τα υπομνήματα των φορέων και πάντα σε στενή συνεργασία με την Α.Α., **συνδιαμορφώθηκε το όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα της Πρέβεζας, το οποίο αποτέλεσε τη βάση για τον καθορισμό των ειδικών στόχων**, οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού αυτού οράματος και **την ανάπτυξη των εναλλακτικών σχεδίων** οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας

Η μαγική φράση που συνοψίζει τις προσδοκίες μου για το μέλλον....



***Πρέβεζα φιλική στον πεζό και το ποδήλατο**
Ανθρώπινη για τον κάτοικο... Γοητευτική για τον ταξιδιώτη...*





ΣΤΑΔΙΟ Ι

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής Ανάπτυξης



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Στόχος ΣΒΑΚ

Η δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος για την κίνηση πεζών και ποδηλατών σε όλη την πόλη, σύμφωνα με τις επιταγές του διαμορφωμένου, στα πλαίσια της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ, στρατηγικού οράματος **"Πρέβεζα φιλική στον πεζό και το ποδήλατο"**

Οι παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο αφορούν 4 θεματικές ενότητες με 3 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης

- Την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στην κυκλοφοριακή δομή της Παλαιάς Πόλης και του παραλιακού μετώπου και τη μετατροπή της, σε όλη την έκταση, σε περιοχή πεζοδρόμων και οδών πρόσβασης ήπιας κυκλοφορίας, που θα διαθέτει ένα εκτεταμένο δίκτυο υποδομών για περπάτημα και ποδηλασία, καθιστώντας τη ακόμη περισσότερο ελκυστική και φιλική για τον επισκέπτη και τον κάτοικο.
- Την προστασία των γειτονιών από τη διαμπερή κυκλοφορία μέσω τοπικών οδών με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- Τον σαφή καθορισμό ενός βασικού οδικού δικτύου, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους), χωρίς καθυστερήσεις, με ασφάλεια και με απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.
- Τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ροής πεζών και ποδηλάτων στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης και στο παραλιακό μέτωπο, σύμφωνα με τη φιλοσοφία και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, έτσι ώστε να διαμορφωθούν οι κατάλληλες συνθήκες για τη σταδιακή απεξάρτηση από το ΙΧ, για βασικές καθημερινές μετακινήσεις μικρού και μέσου βεληνεκούς.

Βραχυπρόθεσμος Ορίζοντας

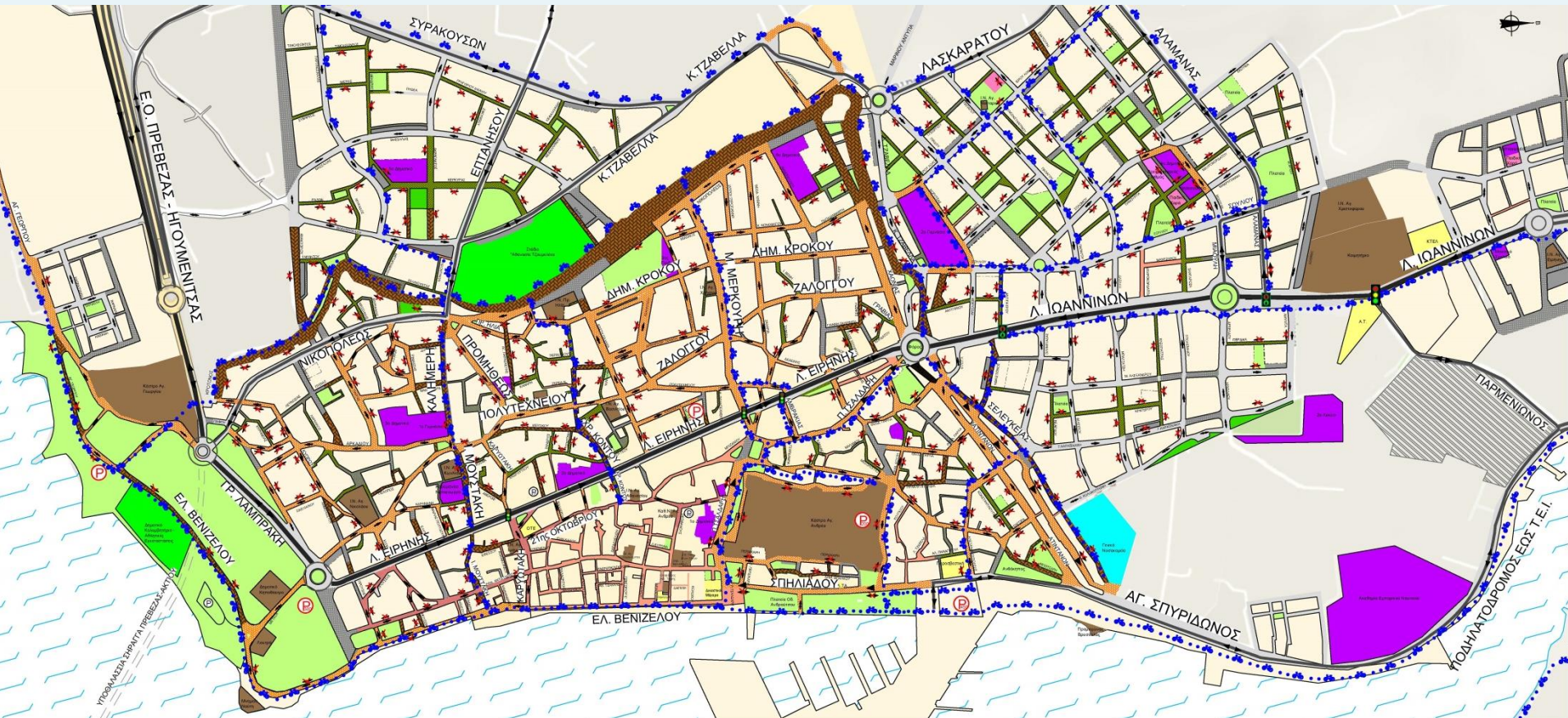
Μεγάλα Υπεραστικά Οδικά Έργα

- Η νότια σύνδεση (Αμβρακία οδός) της Πρέβεζας με την Ιόνια οδό.
- Η σύνδεση της Πρέβεζας με τη Λευκάδα, μέσω της Αμβρακίας οδού και του νέου οδικού άξονα Άγιος Νικόλαος – Λευκάδα.
- Οι παράπλευρες οδοί της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, από Παντοκράτορα έως Μύτικα.
- Η ολοκλήρωση των οδικών έργων που περιλαμβάνονται στην
‘Μελέτη Συγκοινωνιακών έργων ανάδειξης Αρχαιολογικού Χώρου Νικόπολης’



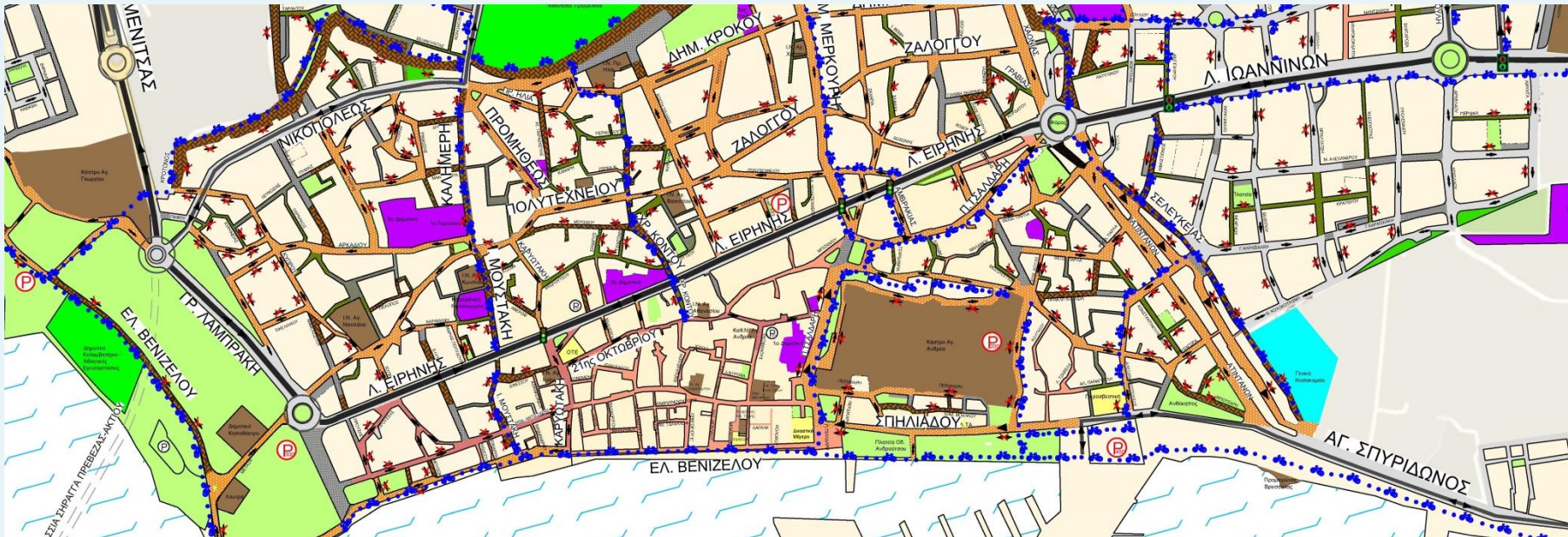
Προτεινόμενη Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση

ΥΠΟΜΝΗΜΑ



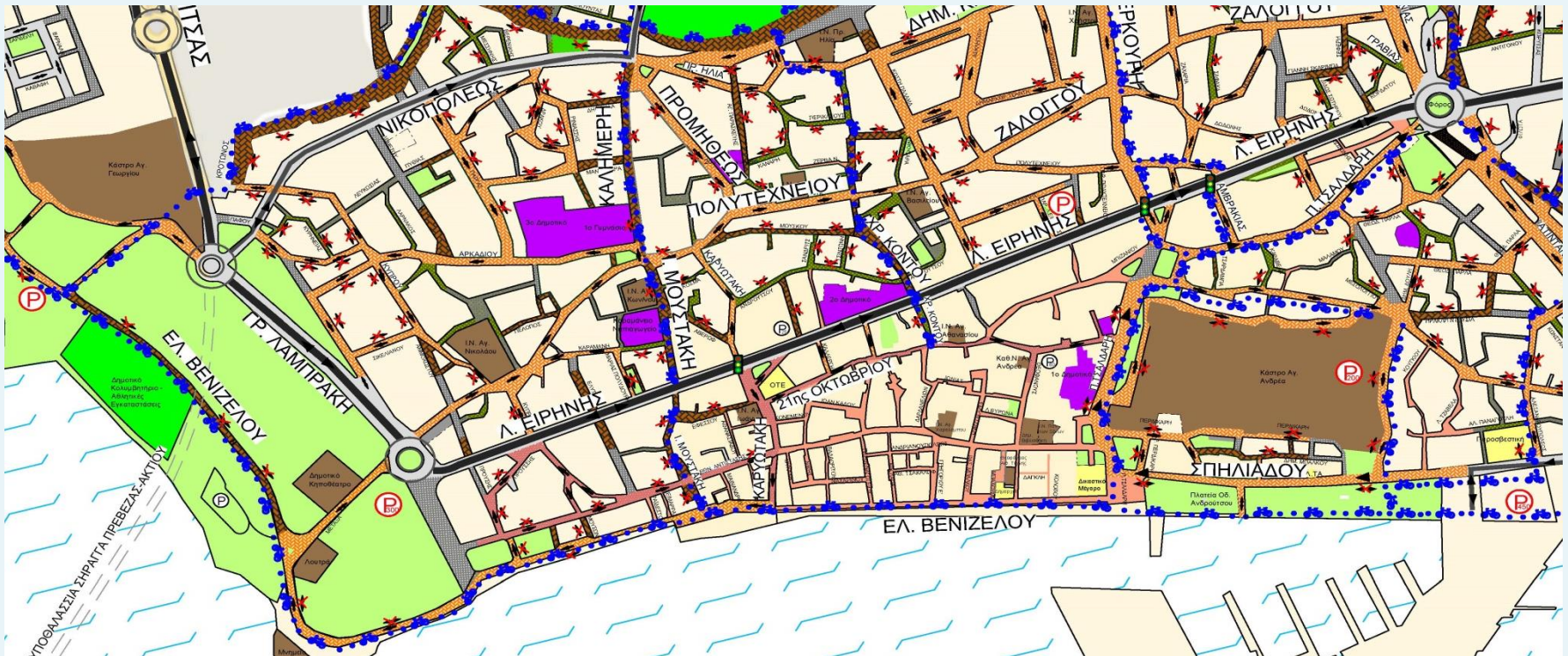
Παραλιακό Μέτωπο – Παλαιά πόλη

- επέκταση των έργων ανάπλασης/αισθητικής αναβάθμισης των οδών της περιοχής και η διαμόρφωση τους ως ήπιας, με στόχο την ομογενοποίηση της παλαιάς πόλης και την ανάδειξη της ιστορικής της ταυτότητας
- οι οδοί της παλαιάς πόλης βόρεια της Π. Τσαλδάρη μονοδρομούνται και διαμορφώνονται ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.
- μονοδρόμηση της οδού Σπηλιάδου, από την είσοδο / έξοδο του λιμένα έως την οδό Π. Τσαλδάρη, με κατεύθυνση προς Π. Τσαλδάρη και μονοδρόμηση της οδού Π. Τσαλδάρη, στο τμήμα της από Σπηλιάδου έως 21ης Οκτωβρίου, με κατεύθυνση προς 21ης Οκτωβρίου.



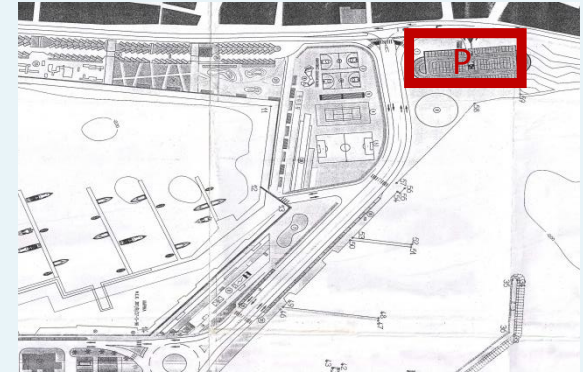
Παραλιακό Μέτωπο – Παλαιά πόλη

- **μονοδρόμηση της οδού Ελ. Βενιζέλου** στο τμήμα από Καρυωτάκη έως Μεταξά (Λουτρά, Δημοτικό Κηποθέατρο) με κατεύθυνση προς Κυανή Ακτή. Δημιουργία άξονα ροής πεζών και ποδηλάτων, με ανάλογα χαρακτηριστικά με εκείνα του ήδη πεζοδρομημένου τμήματος της παραλίας.
- **πεζοδρόμηση της οδού Μουστάκη** και δημιουργία άξονα ροής πεζών και ποδηλάτων που συνδέει τις γειτονιές δυτικά της Λ. Ειρήνης με την παλαιά πόλη και το παραλιακό μέτωπο.



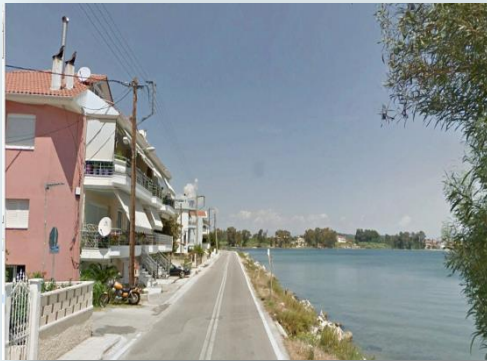
Παραλιακό Μέτωπο – Παλαιά πόλη

- Προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης στα δύο άκρα της παραλιακής Ζώνης και εντός του Κάστρου του Αγίου Ανδρέα:
- Στο βόρειο άκρο (Πύλη του λιμένα), προτείνεται η δημιουργία **υπέργειου χώρου στάθμευσης χωρητικότητας 450 θέσεων**. Η υλοποίηση του υπέργειου σταθμού θα δώσει τη δυνατότητα ανάπτυξης του υφιστάμενου υπαίθριου χώρου στάθμευσης, μεταξύ της μαρίνας και της οδού Σπηλιάδη και τη μετατροπή του σε κοινόχρηστο χώρο πρασίνου.
- Δημιουργία χώρου στάθμευσης, ενδεικτικής χωρητικότητας 200 οχημάτων, **εντός του Κάστρου του Αγίου Ανδρέα** τόσο για την εξυπηρέτηση των προβλεπόμενων χρήσεων στις κτιριακές του εγκαταστάσεις, όσο και για την ικανοποίηση των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής
- Δημιουργία **υπαίθριου χώρου στάθμευσης 300 οχημάτων**, στην περιοχή των Λουτρών, η πρόσβαση στον οποίο θα διεξάγεται μέσω του κυκλικού κόμβου Λ. Ειρήνης – Γρ. Λαμπράκη

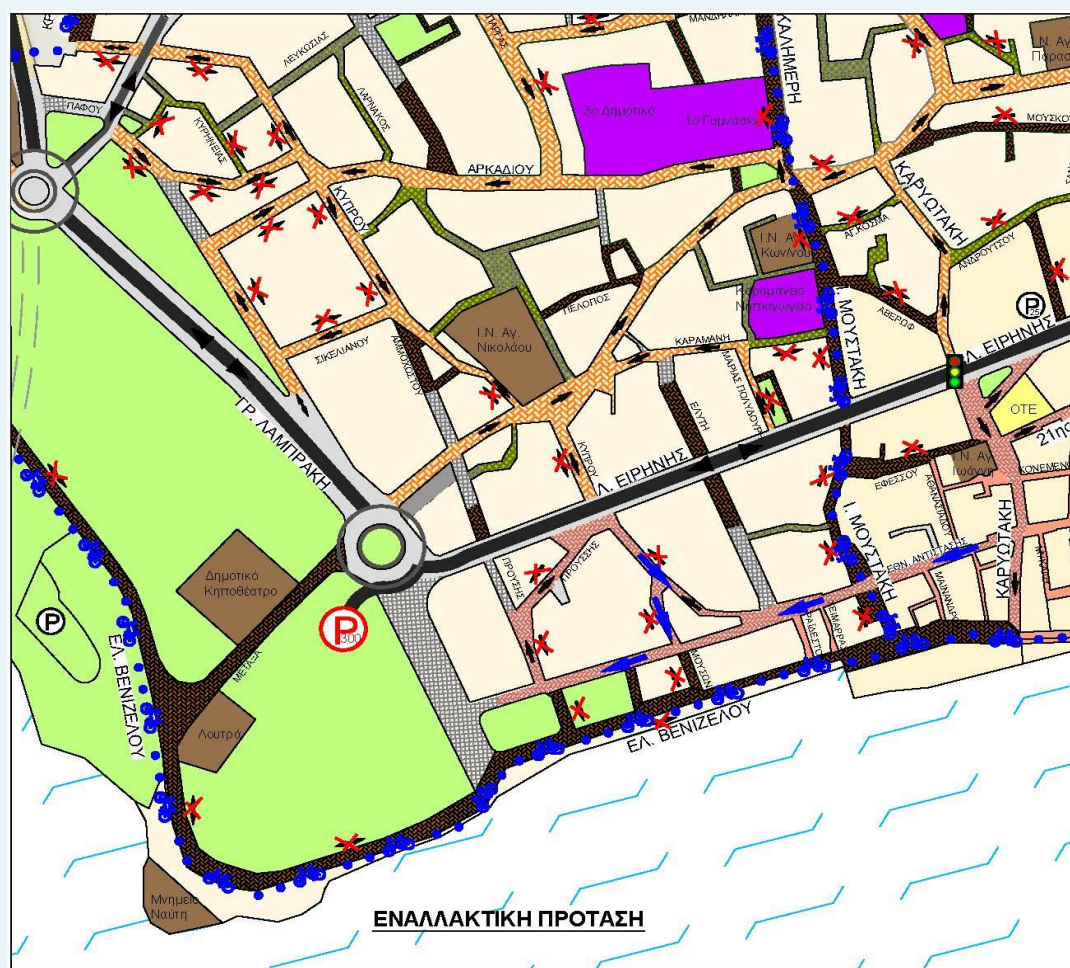


Παραλιακό Μέτωπο – Παλαιά πόλη

- δημιουργία αμφίπλευρων πεζοδρομίων σε όλο το μήκος της Αγίου Σπυρίδωνος σε συνδυασμό με ποδηλατόδρομο προς την πλευρά της παραλίας (σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα με την προσθήκη ξύλινης επέκτασης (deck) προς την πλευρά της θάλασσας για την κίνηση των πεζών και των ποδηλατιστών. Ο ποδηλατόδρομος θα φτάνει μέχρι το γεφυράκι στην λιμνοθάλασσα και στη συνέχεια θα οδεύει παραλιακά έως το Ψαθάκι και το ΤΕΙ. Εναλλακτικά, με προοπτική υλοποίησης σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα, θα μπορούσε να διερευνηθεί η βελτίωση της διατομής της οδού, μέσω της επέκτασης της χερσαίας ζώνης.



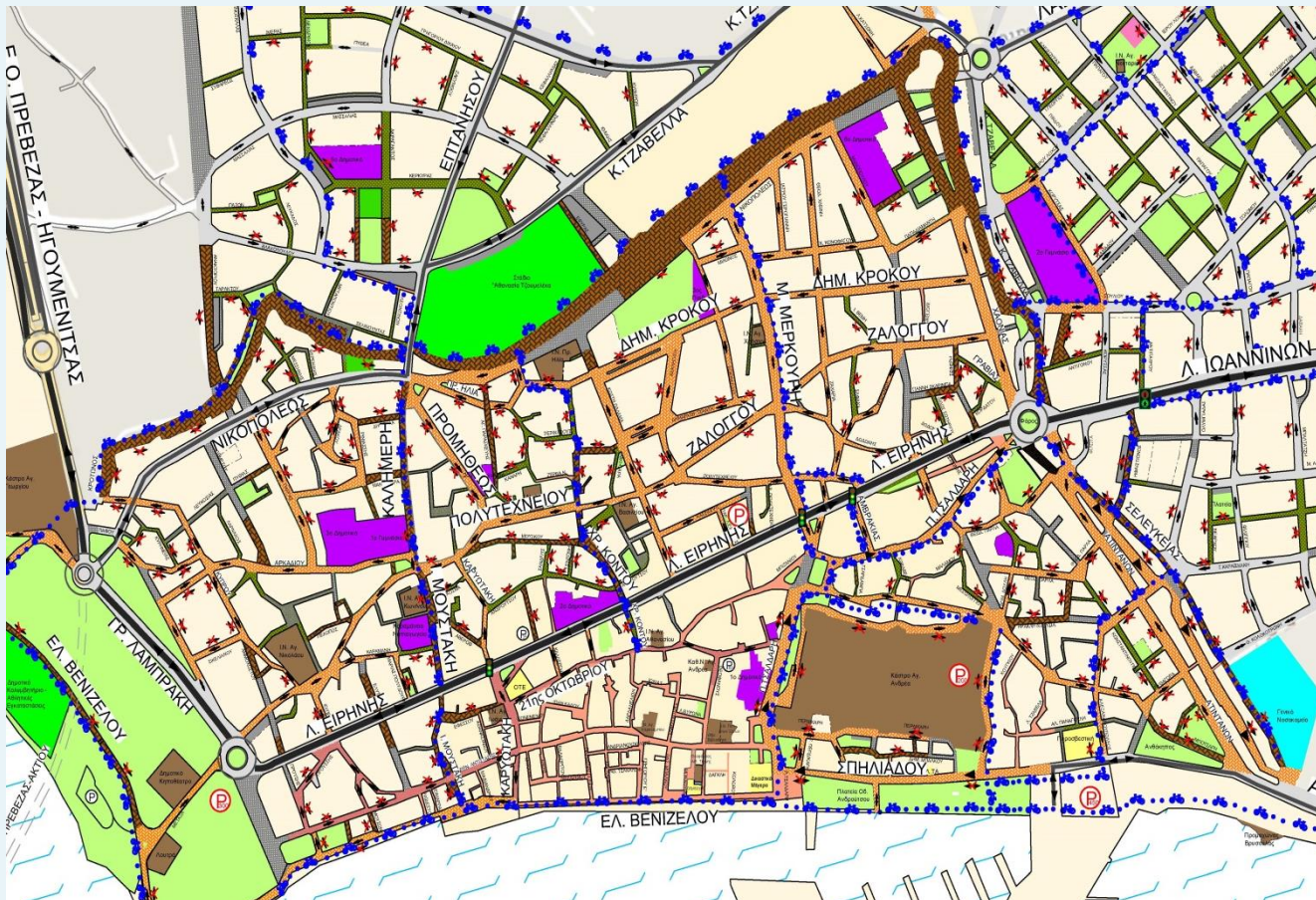
Εναλλακτική πρόταση – Πεζοδρόμηση οδών Ελ. Βενιζέλου και Μεταξά



- ✓ το αυτοκίνητο απομακρύνεται από την παραλία και η παλαιά πόλη ένωνεται με τη θάλασσα σε όλο το μήκος της, από την Πλατεία Ανδρούτσου έως τα Λουτρά.
- ✓ οι κινήσεις των οχημάτων στο νότιο τμήμα της παλιάς πόλης θα εξυπηρετούνται μέσω των οδών Καρυωτάκη, Εθν. Αντίστασης και Προύσης.

Ντάπια

- επέκταση του υφιστάμενου πεζόδρομου - ποδηλατόδρομου στο τμήμα της Ντάπιας έως τον Άγιο Γεώργιο και την Κυανή Ακτή (προς νότο) και έως τον κόμβο του Φόρου (προς βορά).
- για τη σύνδεση με το Νοσοκομείο και το παραλιακό μέτωπο (οδός Σπηλιάδου), προτείνεται η **πεζοδρόμηση της οδού Σελεύκειας** (από Φιλώτα έως Αγ. Σπυρίδωνος), η οποία σήμερα χρησιμοποιείται ως οδός πρόσβασης προς τον Φόρο, παρά το γεγονός ότι διαθέτει πολύ πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

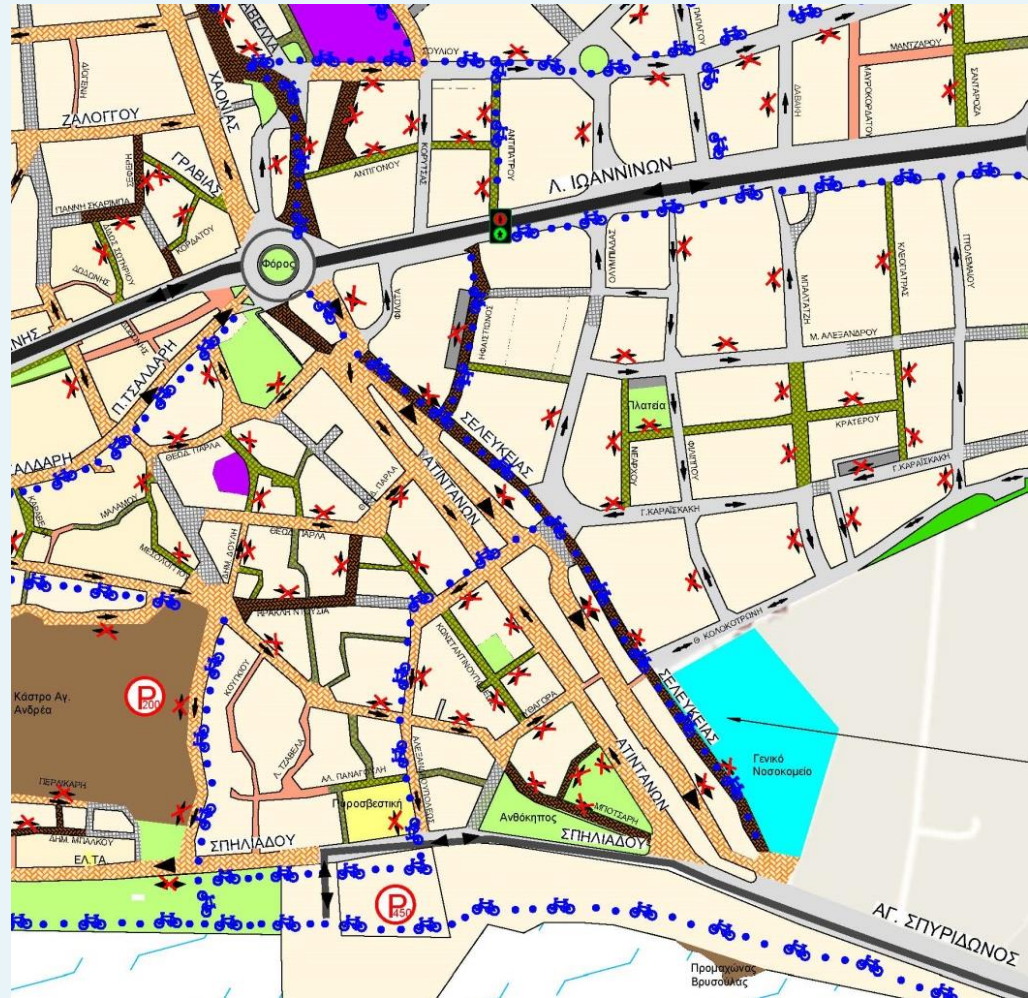


- το τμήμα της ντάπιας που οδεύει μεταξύ των οδών Σελεύκειας και Ατιντάνων, προτείνεται να μετατραπεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς τον λιμένα.
- δημιουργείται ένας άξονας ροής πεζών και ποδηλάτων που 'αγκαλιάζει' την ευρύτερη κεντρική περιοχή, από την Κυανή Ακτή μέχρι το Νοσοκομείο.

Κυκλικός κόμβος θέση Φόρος

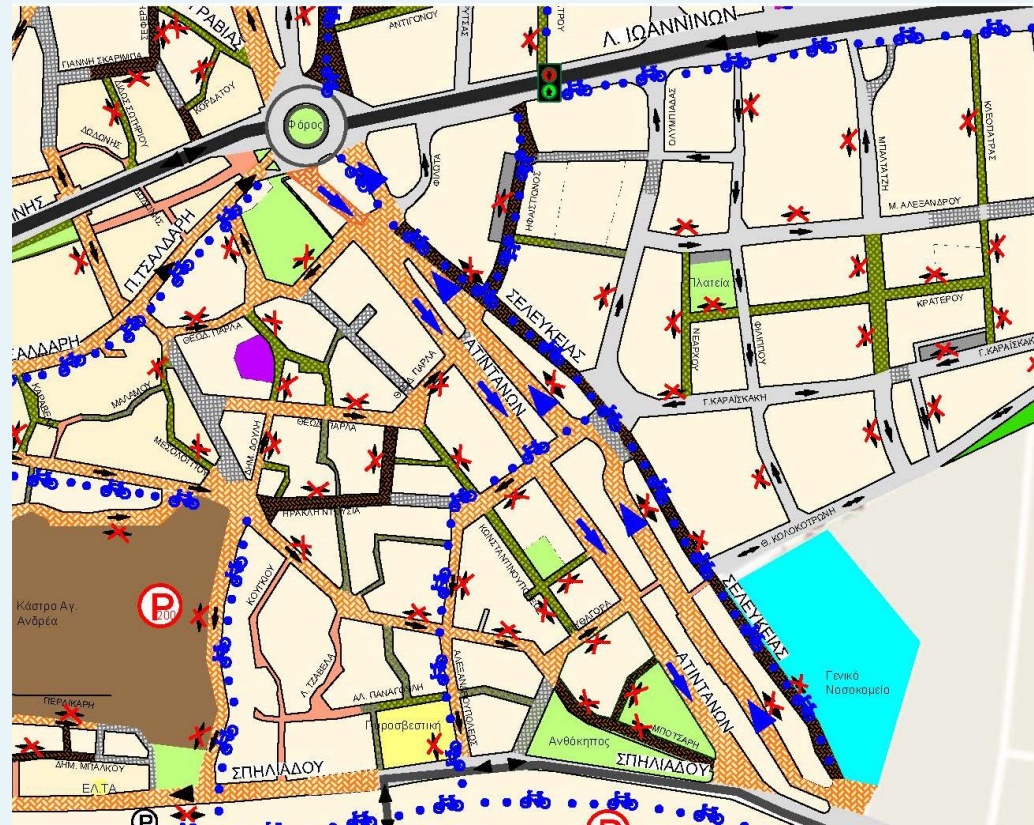
Απλούστευση των κινήσεων στον κυκλικό κόμβο του Φόρου:

- κατάργηση της εισόδου στον κόμβο μέσω των οδών Κ. Τζαβέλλα και Χαονίας,
- κατάργηση της εξόδου από τον κόμβο μέσω της οδού Ατιντάνων με αντίστοιχη αντιδρόμηση της οδού Σελεύκειας και μετατροπή της σε κλάδο εξόδου από τον κόμβο.
- αναδιαμόρφωση του κόμβου για τη βελτίωση της διοχετευτικής του διαρρύθμισης και η δημιουργία διαβάσεων για την ασφαλή διάσχιση του από τους πεζούς.



ΑΤΙΝΤΑΝΩΝ ΣΕΛΕΥΚΕΙΑΣ – Εναλλακτική πρόταση

- δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων ήπιας κυκλοφορίας, με την Ατιντάνων να διατηρεί τη σημερινή της φορά (προς την παραλία) και το δρόμο της Ντάπιας να έχει φορά προς το Φόρο, υποκαθιστώντας στην ουσία την οδό Σελεύκειας και επιβαρύνοντας τον κυκλικό κόμβο με μία ακόμη κίνηση εισόδου σε αυτόν.
- Επίσης, προτείνεται η διαμόρφωση του κόμβου μπροστά στο νοσοκομείο για τη βελτίωση της διοχετευτικής του διαρρύθμισης και στις δύο εναλλακτικές λύσεις

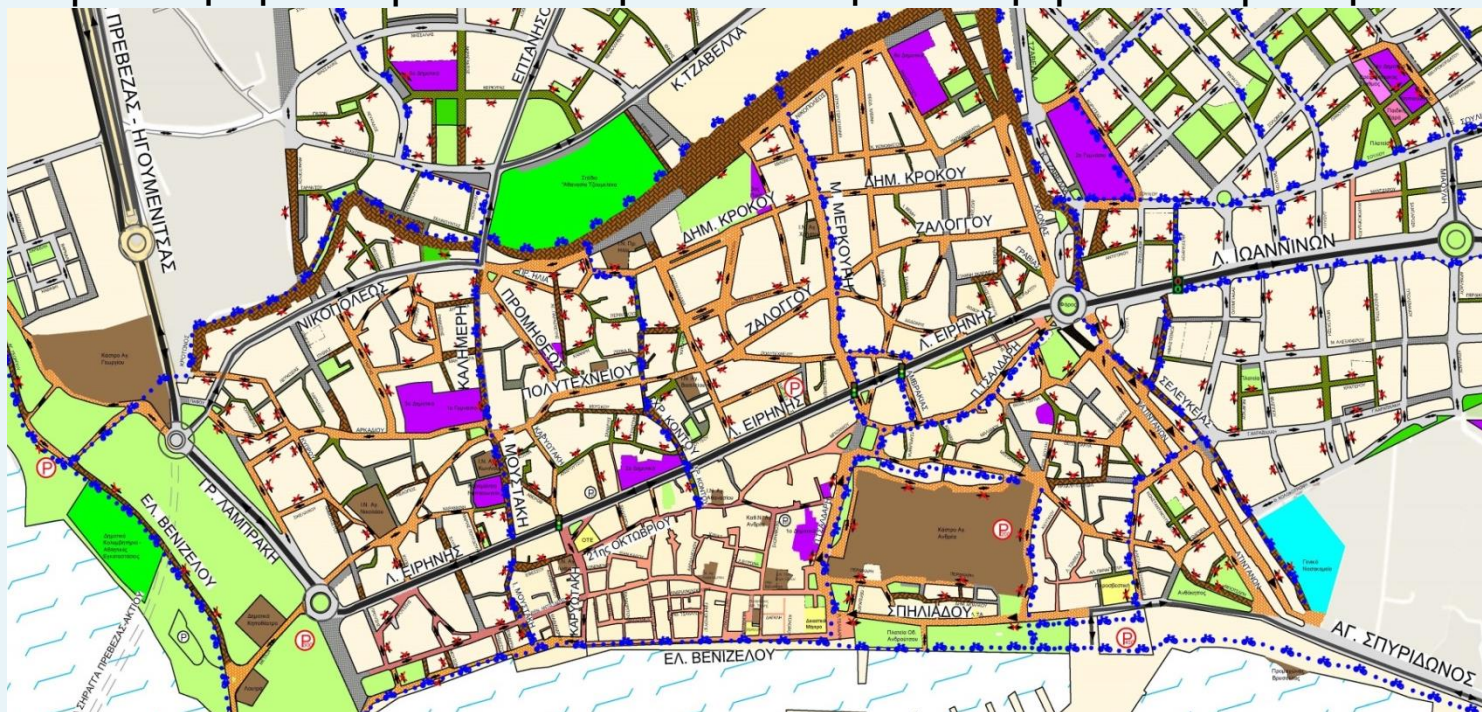


Περιοχή Δυτικά της Λ. Ειρήνης

Οι οδοί μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με εναλλαγές στη φορά κίνησης, έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται για πρόσβαση των κατοίκων και να αποθαρρύνεται η διαμπερής κυκλοφορία

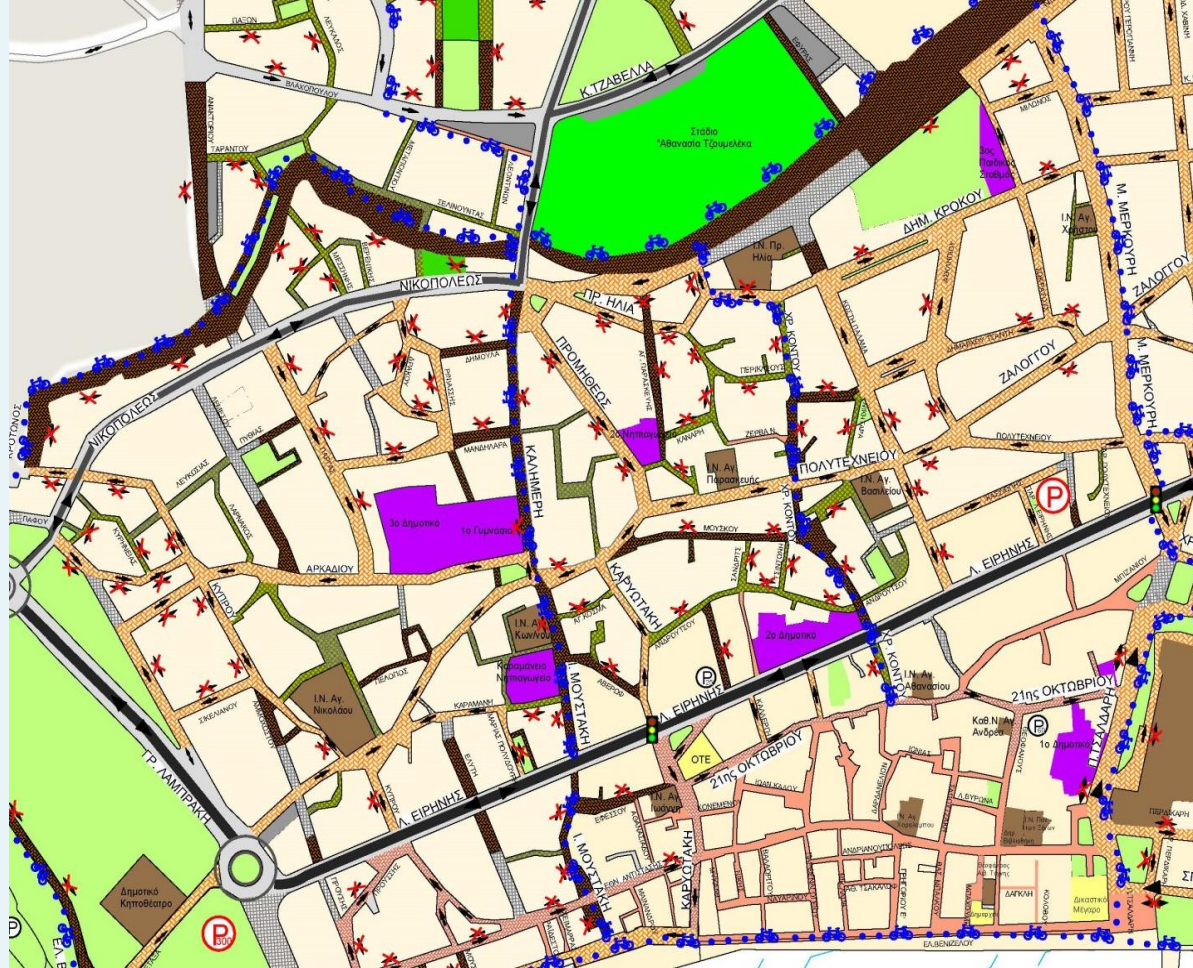
Κύριες παρεμβάσεις:

- **Αναδιαμόρφωση των οδών Ζαλόγγου, Πολυτεχνείου, Δημ . Κρόκου, Πρ. Ηλία και Προμηθέως** και μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με συχνές εναλλαγές στη φορά κίνησης των οχημάτων.
- **Πεζοδρόμηση των οδών Καλημέρη - Μουστάκη**, και δημιουργία ενός βασικού άξονα ροής πεζών και ποδηλάτων, ο οποίος θα συνδέει την περιοχή, το Στάδιο και τον ποδηλατόδρομο στην Ντάπια με τον κεντρικό πυρήνα και την παραλία.



Περιοχή Δυτικά της Λ. Ειρήνης

- Πεζοδρόμηση της οδού Κοντού από την Προφήτη Ηλία μέχρι την παλιά πόλη.
- Υιοθέτηση όλων των θεσμοθετημένων πεζοδρόμων και πρόταση για την πεζοδρόμηση και άλλων οδικών τμημάτων μικρού πλάτους.
- Σταδιακή διαμόρφωση σε βάθος 10ετίας όλων των τοπικών οδών ως ήπιας κυκλοφορίας (ενιαία επιφάνεια για κίνηση πεζών και οχημάτων, οφιοειδής κίνηση οχημάτων, πλακόστρωση με κυβόλιθο)
- Αναδιαμόρφωση του κόμβου στη συμβολή των οδών Επτανήσου-Νικοπόλεως – Προμηθέως – Προφήτη Ηλία για τη βελτίωση της διοχετευτικής του διαρρύθμισης.



Περιοχή Κυανή Ακτή έως Κάστρο Παντοκράτορα

- πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού Ελ. Βενιζέλου, από την οδό Μεταξά (μετά τη νέα προτεινόμενη είσοδο-έξοδο του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης) έως την κάθετη οδό που τη συνδέει με την Γρ. Λαμπράκη, στο ύψος του Κάστρου του Αγίου Γεωργίου.
- διατήρηση του χώρου στάθμευσης στην Κυανή Ακτή, πλησίον του Δημοτικού κολυμβητηρίου, για την εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών στάθμευσης στην περιοχή κυρίως κατά τη θερινή τουριστική περίοδο.
- δημιουργία νέου συνδετήριου δρόμου εισόδου – εξόδου, όσον το δυνατό εγγύτερα στην οδό Μεταξά, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το μήκος του πεζοδρομημένου τμήματος της Ελ. Βενιζέλου.



Περιοχή Κυανή Ακτή έως Κάστρο Παντοκράτορα

- δημιουργία, με ήπιες παρεμβάσεις, κάποιων **μικρών χώρων στάθμευσης, ενταγμένων αισθητικά στο τοπίο**, μεταξύ τέλους του πεζοδρομημένου τμήματος της Ελ. Βενιζέλου και του Αναψυκτηρίου.
- η **πρόσβαση** των οχημάτων στους προτεινόμενους χώρους στάθμευσης θα γίνεται **μέσω του κυκλικού κόμβου Γρ. Λαμπράκη – Νικοπόλεως – Ε.Ο Πρέβεζας/ Ηγουμενίτσας** και του δακτυλίου οδών ήπιας κυκλοφορίας που δημιουργείται



Περιοχή Κυανή Ακτή έως Κάστρο Παντοκράτορα

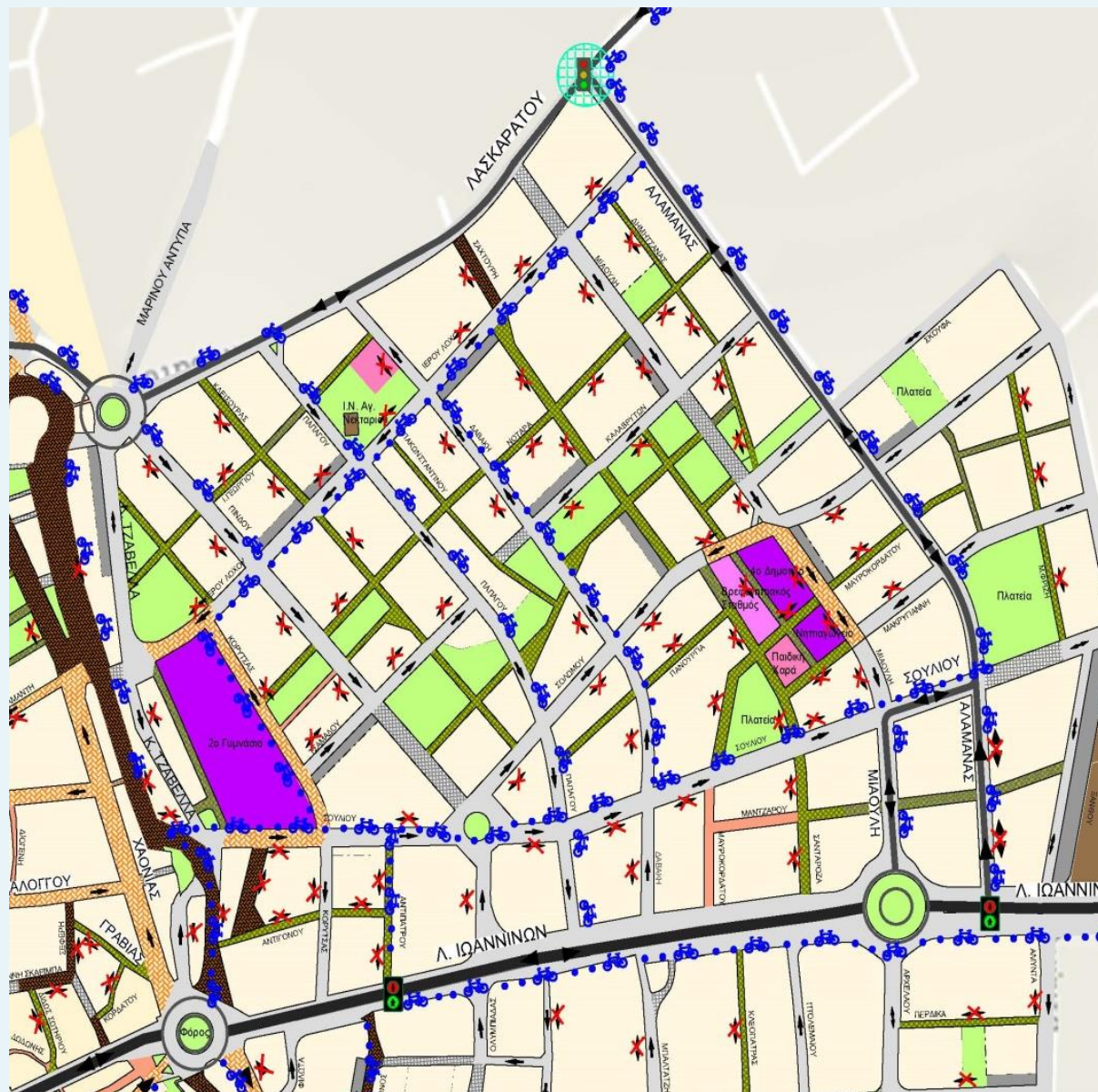
- πεζοδρόμηση της οδού Αγίου Γεωργίου (συνέχεια της Ελ. Βενιζέλου) στο τμήμα της έως την οδό που διέρχεται νότια και εφαπτομενικά στο κάστρο του Αγίου Γεωργίου.
- μονοδρόμηση της οδού Αγ. Γεωργίου και διαμόρφωση της ως ήπιας κυκλοφορίας, από τη συμβολή της με την οδό που διέρχεται νότια του κάστρου του Αγίου Γεωργίου έως την οδό Προποντίδος, με κατεύθυνση προς την οδό Προποντίδος. Η κίνηση των οχημάτων προς την αντίθετη κατεύθυνση θα πραγματοποιείται μέσω του παράδρομου της Ε.Ο Πρέβεζας Ηγουμενίτσας. Η οδός Αγίου Γεωργίου, η οποία διαθέτει πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και δεν διαθέτει πεζοδρόμια, λειτουργεί σήμερα ως διπλής κατεύθυνσης με σοβαρότατα προβλήματα στην κίνηση πεζών και οχημάτων.



Κατά μήκος της Κυανής Ακτής, αναδιοργανώνεται κυκλοφοριακά η περιοχή, δημιουργείται ένας πολύ ελκυστικός και συγχρόνως ασφαλής άξονας κίνησης πεζών και ποδηλάτων σε όλο το μήκος του νότιου παραλιακού μετώπου της πόλης, από τα Λουτρά μέχρι το Κάστρο του Παντοκράτορα, ενώ παράλληλα παρέχονται υποδομές για τη στάθμευση των οχημάτων και εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε αυτές

Κυκλοφοριακή Οργάνωση περιοχής Υδραγωγείο

- προτείνονται εκτεταμένες μονοδρομήσεις των οδών, με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, κυρίως στους κόμβους.
- εξασφαλίζεται το πλάτος για τη δημιουργία πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους και τη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων
- δίνεται η δυνατότητα για τη δημιουργία νέων ποδηλατοδρόμων, ώστε να αποκτήσει η περιοχή ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αξόνων ποδηλάτων, το οποίο θα συνδέεται με τους άξονες ποδηλάτων του κεντρικού Πυρήνα.



Μεσοπρόθεσμος Ορίζοντας

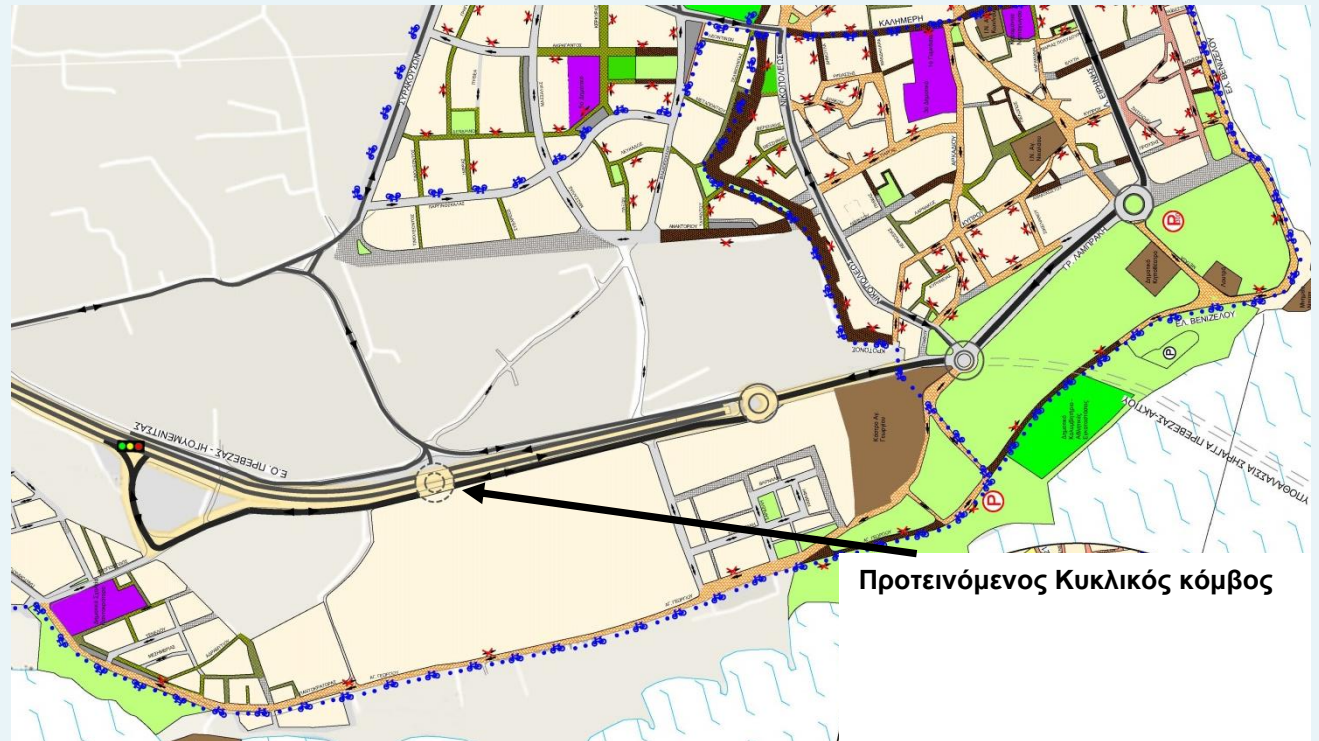
Μεγάλα Υπεραστικά Οδικά Έργα

- Η βόρεια σύνδεση προς τον Α/Κ Φιλιππιάδος, η οποία θα εκκινεί από την έξοδο της υποθαλάσσιας αρτηρίας του Ακτίου, θα οδεύει μέσω της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, ο οποίος θα αναβαθμισθεί, θα διαθέτει παράπλευρες οδούς και ελεγχόμενες προσβάσεις. Στη συνέχεια θα οδεύει μέσω ενός νέου οδικού άξονα, με 2+2 λωρίδες / κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα, από τον κόμβο Φραξήλας έως τον κόμβο Λιμποχωβίτη, όπου και θα συναντά την Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας.
- Η Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας θα ανακατασκευαστεί και θα αποκτήσει διατομή με 2+2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα ακολουθώντας, ως επί το πλείστον τη σημερινή χάραξη.



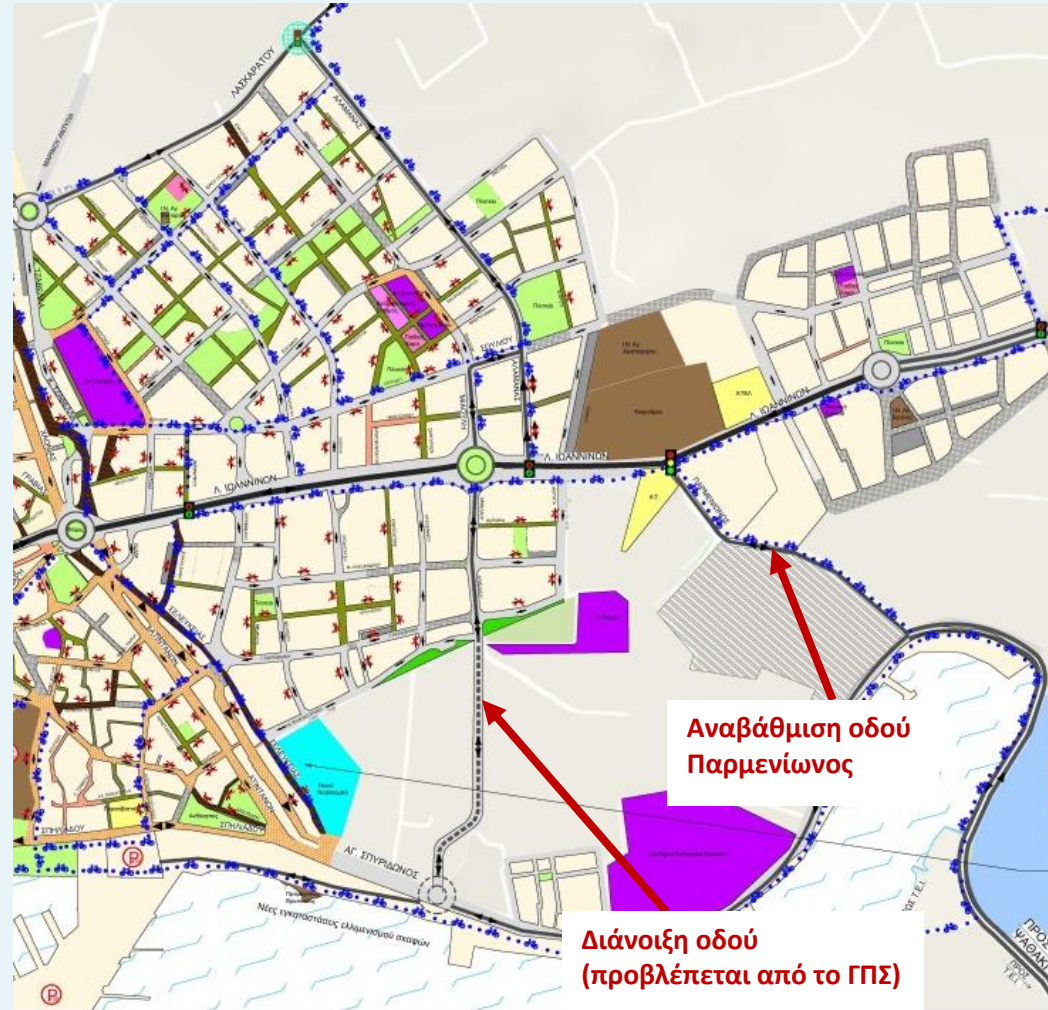
Προτεινόμενες Παρεμβάσεις

- διαμόρφωση κυκλικού κόμβου, στην Ε.Ο. Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας, στο τμήμα μεταξύ της εξόδου της υποθαλάσσιας σήραγγας και του σηματοδοτούμενου κόμβου του Παντοκράτορα.
- διευκολύνεται η απευθείας σύνδεση με την πόλη της Πρέβεζας των εξερχόμενων από την υποθαλάσσια σήραγγα με κατεύθυνση, οι οποίοι σήμερα δυσκολεύονται στον προσανατολισμό τους, αφού η είσοδος τους στην πόλη γίνεται μέσω αριστερής στροφής στον κόμβο του Παντοκράτορα.



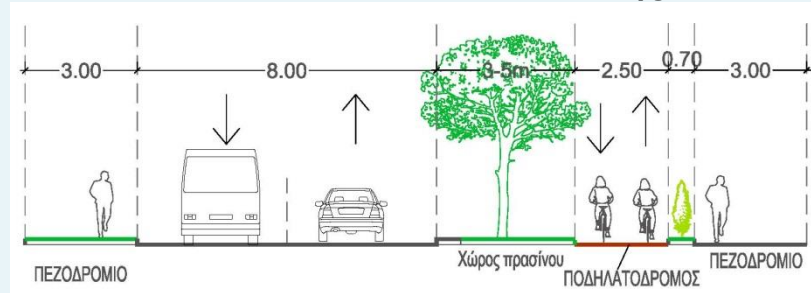
Προτεινόμενες Παρεμβάσεις

- Αναβάθμιση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού Παρμενίωνος με δημιουργία αμφίπλευρων πεζοδρομίων και ποδηλατόδρομου που θα συνδέει εκείνον της Λ. Ιωαννίνων με τον ποδηλατόδρομο της Αγίου Σπυρίδωνος.
- Διάνοιξη του προβλεπόμενου από το ΓΠΣ οδικού άξονα, ο οποίος θα συνδέει την οδό Αγίου Σπυρίδωνος με την Λ. Ιωαννίνων. Μέσω αυτής της οδού οι προερχόμενοι από τη Λ. Ιωαννίνων θα προσεγγίζουν το νοσοκομείο και την παραλία, χωρίς να διέρχονται από τον 'Φόρο'. Προτείνεται, εάν είναι εφικτή, η δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή της με την οδό Αγίου Σπυρίδωνος.

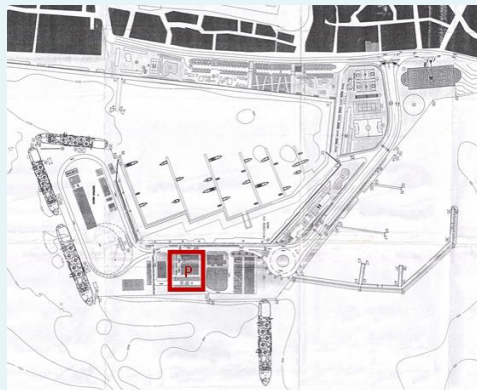


Προτεινόμενες Παρεμβάσεις

- Επέκταση της χερσαίας λιμενικής ζώνης κατά μήκος της Αγίου Σπυρίδωνος, (βελτίωση γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού που συνδέει τον λιμένα και το παραλιακό μέτωπο με τη Λ. Ιωαννίνων, μέσω της οδού Παρμενίωνος, δημιουργία αμφίπλευρα ασφαλών πεζοδρομίων και λωρίδας ποδηλάτου και περιπάτου προς την πλευρά της θάλασσας), σε συνδυασμό με νέες εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.



- Επέκταση και βελτίωση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου σε όλο το μήκος της οδού Λασκαράτου έως την Ε.Ο Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας
- Δημιουργία του προγραμματισμένου νέου χώρου στάθμευσης στον λιμένα, χωρητικότητας 100 θέσεων περίπου, σε θέση που ορίζεται από το υφιστάμενο Masterplan του λιμένα.



Μακροπρόθεσμος Ορίζοντας

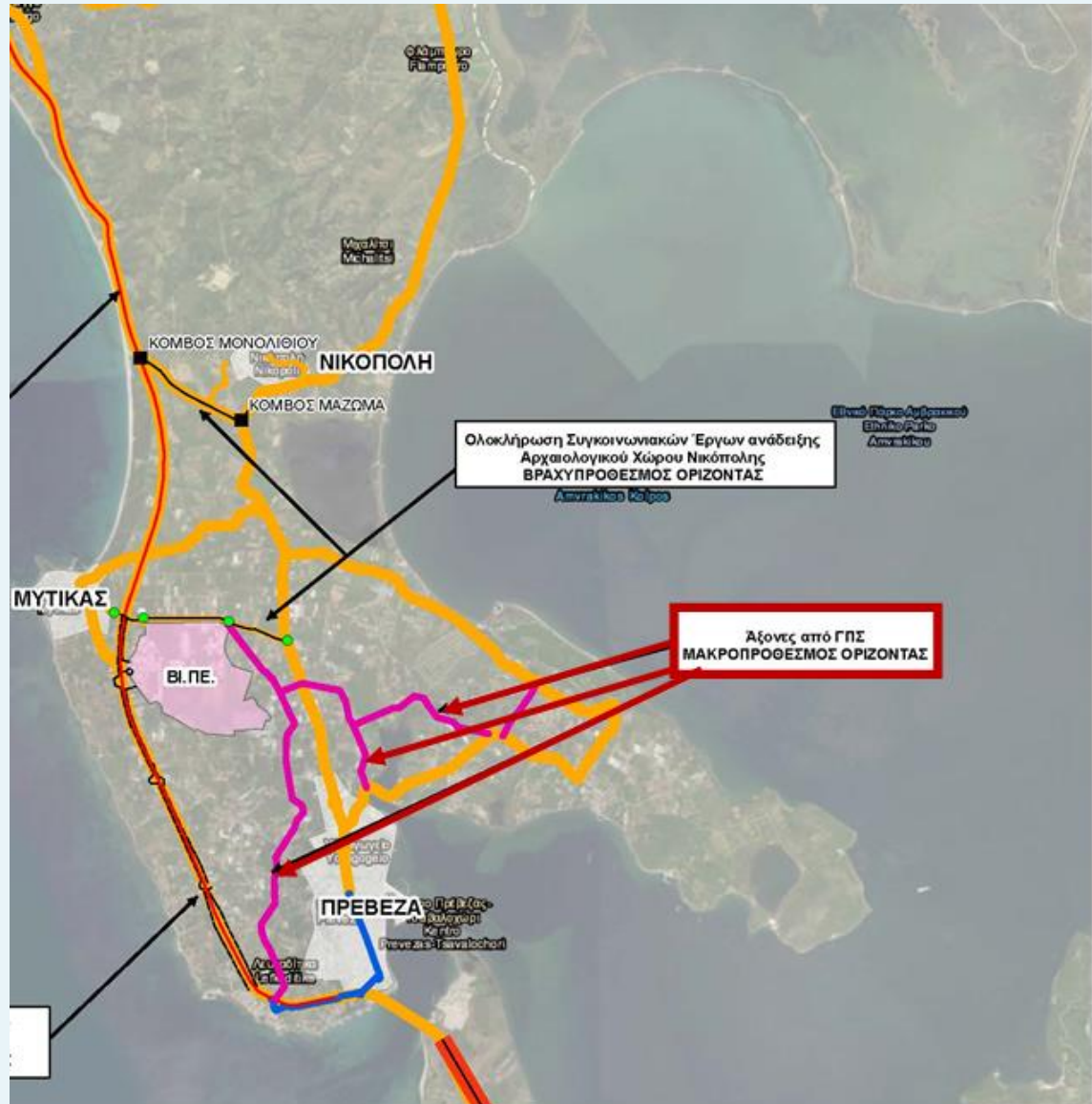
Μεγάλα Έργα Υποδομής

- Η επέκταση του Σχεδίου πόλεως (Γ.Π.Σ.) και η υλοποίηση του προβλεπόμενου από το ΓΠΣ οδικού άξονα περιμετρικά του Νέου Σχεδίου της πόλης, ο οποίος θα εκκινεί από τον κόμβο του Παντοκράτορα και θα καταλήγει στον κυκλικό κόμβο στις παρυφές της ΒΙ.Π.Ε και θα αποτελεί την εξωτερική περιμετρική οδό της πόλης.



Μεγάλα Έργα Υποδομής

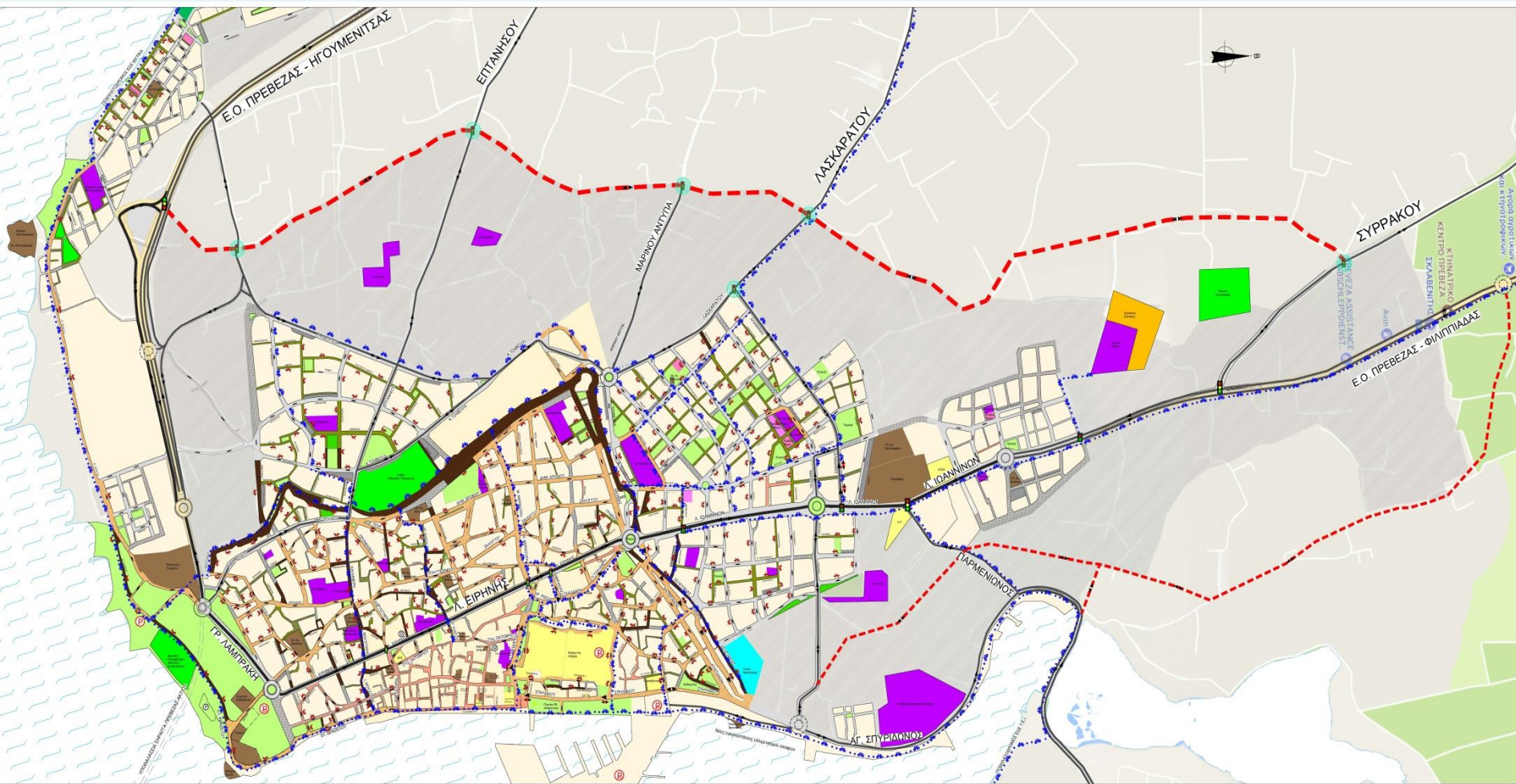
- Οδικός άξονας που θα εκκινεί από την εξωτερική περιμετρική οδό (στην περιοχή της ΒΙΠΕ) και θα καταλήγει πλησίον της γέφυρας στη λιμνοθάλασσα του Αμβρακικού (Μαργαρώνα, Ψαθάκι) και στη συνέχεια θα συνδέεται με τον λιμένα. Σύμφωνα με την Τεχνική Υπηρεσία θα πρέπει να εξετασθεί η δυνατότητα το εν λόγω τμήμα να οδεύει υπόγεια.
- Οδικός άξονας, ο οποίος θα παρακάμπτει τον οικισμό του Νεοχωρίου



Μεγάλα Έργα Υποδομής

- Επιθυμία της Δημοτικής Αρχής είναι σε χρονικό ορίζοντα 20ετίας να έχει δρομολογηθεί η δημιουργία μιας δευτερεύουσας επαρχιακής οδού, η οποία θα συνδέει τον Λούρο με την Εγνατία Οδό.
- Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα θα διερευνηθεί η πιθανότητα και η εφικτότητα μεταφοράς του εμπορικού λιμένα σε κάποια εναλλακτική θέση (π.χ. Άγιος Θωμάς ή προς την πλευρά του Ιονίου).

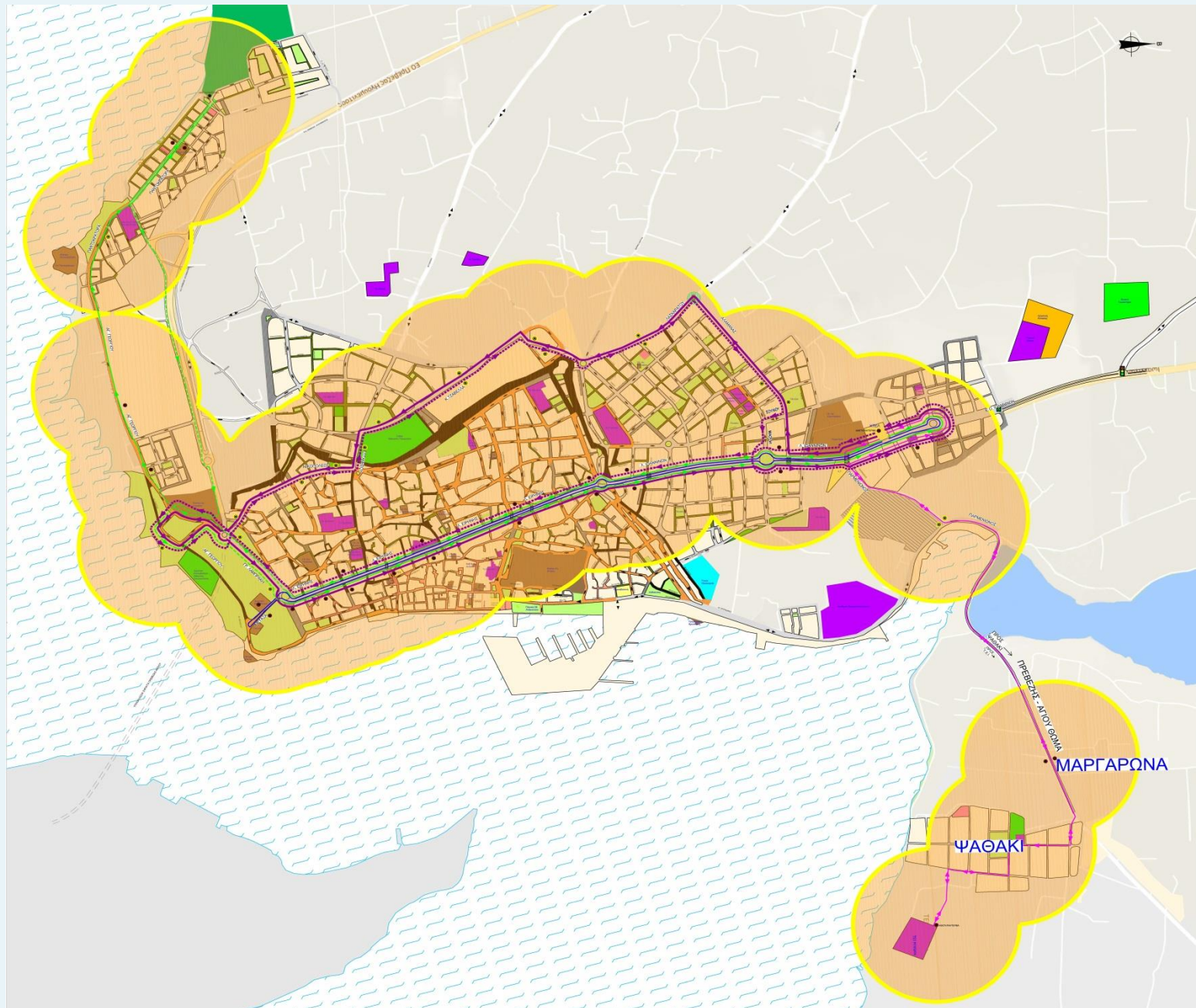
Ιεράρχηση οδικού δικτύου – Μακροπρόθεσμος Ορίζοντας



MMM

- Προσαρμογή των υφιστάμενων λεωφορειακών διαδρομών, σύμφωνα με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Δημιουργία 2 κυκλικών αστικών λεωφορειακών γραμμών, που θα εξυπηρετούν τις περιοχές οι οποίες δεν καλύπτονται από τις υφιστάμενες. .
- Χωροθέτηση των στάσεων ώστε να παρέχουν επαρκή γεωγραφική κάλυψη, με κριτήριο επιθυμητής αποδεκτής απόστασης βαδίσματος έως 300μ. και μέγιστης έως 500μ..
- Δημιουργία νέων στάσεων στην υφιστάμενη γραμμή 2 'ΚΤΕΛ – ΤΕΙ' πλησίον της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού, στη συμβολή των οδών Παρμενίωνος και Αγίου Σπυρίδωνος. Οι στάσεις θα απέχουν 300μ. από την Ακαδημία.
- Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων όλων των λεωφορειακών γραμμών από 60' σε 30' λεπτά.
- Οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον (Πράσινος στόλος ΔΣ).
- Ελκυστικές χρεώσεις για μαθητές/φοιτητές, ηλικιωμένους, τακτικούς επιβάτες, άνεργους κτλ.
- Ενιαίο εισιτήριο για όλο το δίκτυο, χρονικής διάρκειας 1 ώρας
- Χαμηλά οχήματα για την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε όλους.
- ITS - Ευφυείς Συγκοινωνίες
- Παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σε όλες τις στάσεις.
- Ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων (εισιτήρια μέσω SMS, e-ticketing)
- Παροχή υπηρεσιών Wi-Fi εν κινήσει.
- Εκστρατεία πληροφόρησης του κοινού.

MMM

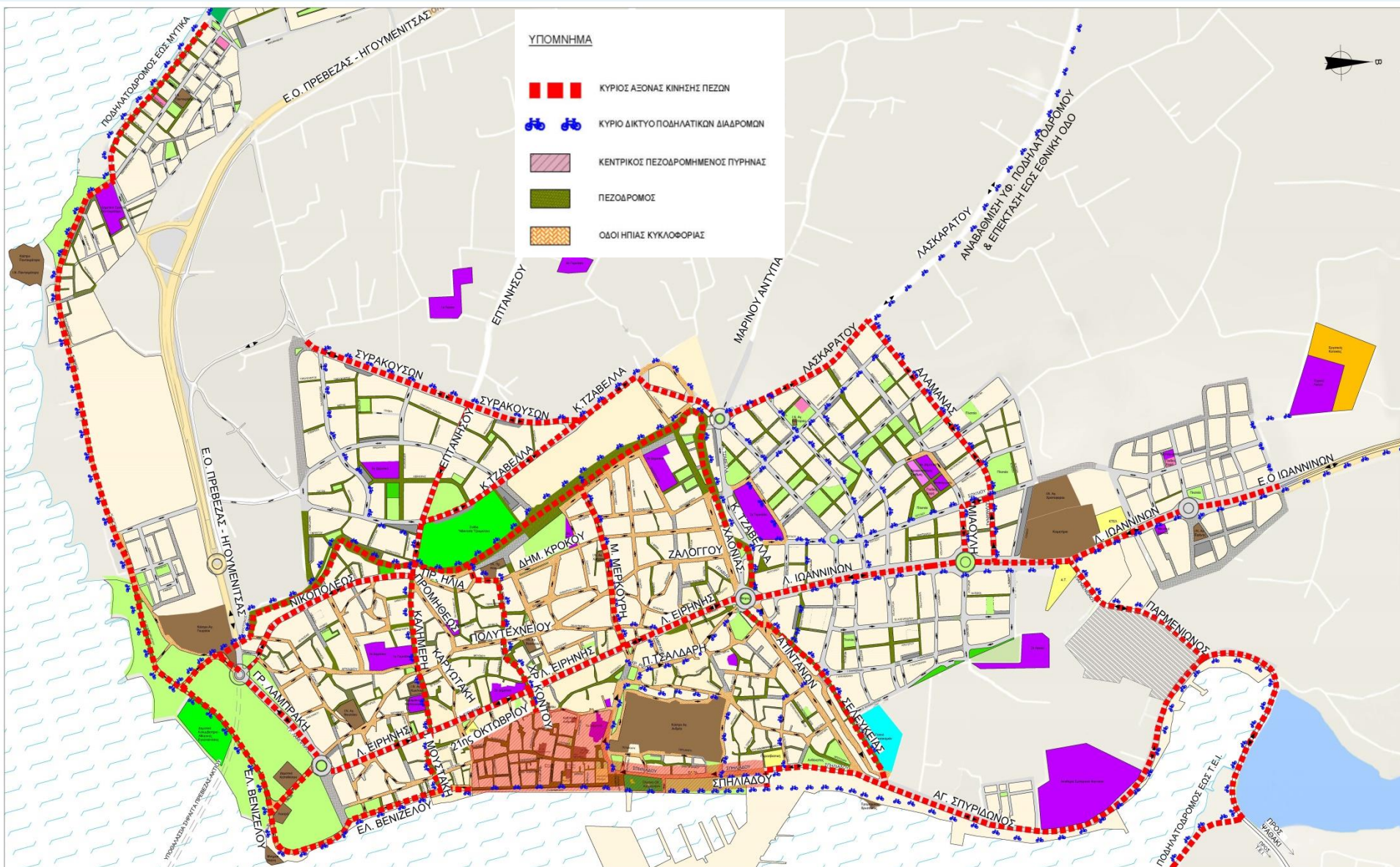


Δίκτυα Ροών Πεζών και Ποδηλάτων

ΠΟΔΗΛΑΤΑ

- Προτείνεται η δημιουργία ενός πλέγματος νέων ποδηλατικών διαδρομών συνολικού μήκους 61χλμ, σε όλη την έκταση του Δήμου. Στην έκταση της πόλης προτείνονται 19χλμ νέων ποδηλατικών διαδρομών, που σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες, μήκους 5 χλμ. θα συνθέσουν ένα ολοκληρωμένο βασικό δίκτυο ποδηλασίας, μήκους 24 περίπου χλμ (χωρίς να συνυπολογίζονται οι διαδρομές δια μέσω των οδών ήπιας κυκλοφορίας).
- Έχει γίνει προσπάθεια να είναι προσπελάσιμες με ποδήλατο όλες οι σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες στην πόλη, έτσι ώστε να καλύπτεται όλο το φάσμα των καθημερινών αναγκών μετακίνησης (εργασία, σχολείο, αναψυχή, άθληση, προπόνηση).
- Το δημιουργούμενο δίκτυο θα αποτελεί τον **βασικό κορμό των ποδηλατικών διαδρομών, καθώς απαρτίζεται από άξονες μεγάλου μήκους**, που διέρχονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και της κεντρικής περιοχής της πόλης
- **Η πρόσβαση** προς / από τις κατοικίες στους εν λόγω άξονες ποδηλάτου, θα γίνεται **μέσω των τοπικών οδών**, των πεζοδρόμων και των οδών **ήπιας κυκλοφορίας**, που χαρακτηρίζονται από χαμηλές ταχύτητες και κυκλοφοριακούς φόρτους.
- Για την **ασφαλή κάθετη διάσχιση** του κύριου δικτύου από τους ποδηλάτες, προτείνεται η εγκατάσταση **σηματοδοτών για πεζούς και ποδήλατα**

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

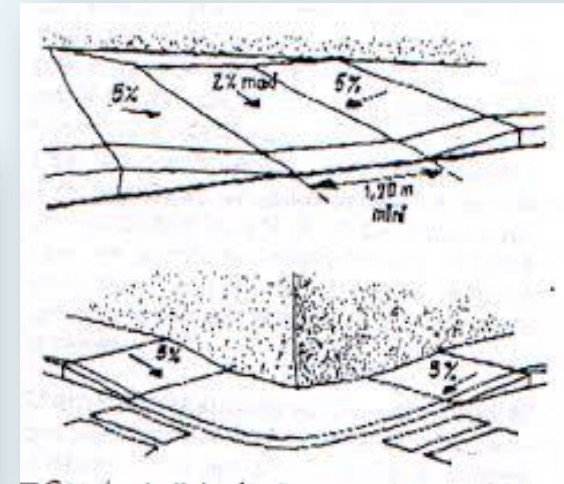
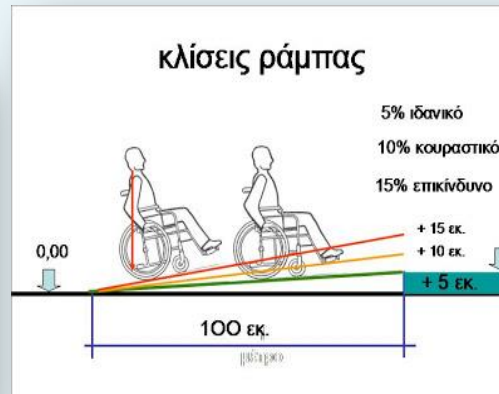
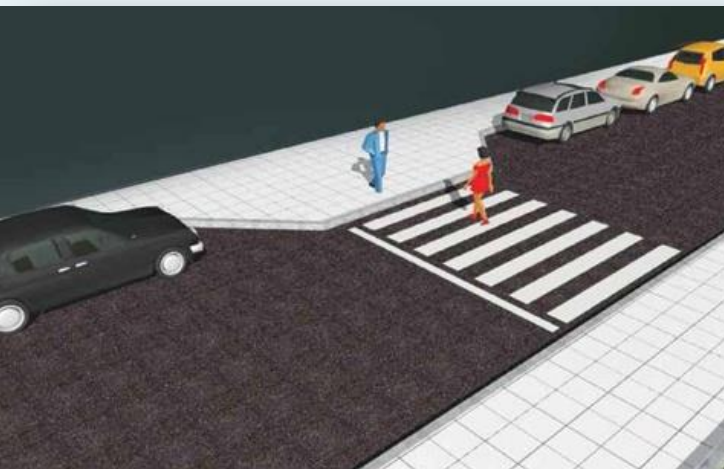


ΠΕΖΟΙ

- δημιουργία πεζοδρομίων με γεωμετρικά χαρακτηριστικά σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές, τουλάχιστον στο κύριο δίκτυο προσπέλασης, σε χρονικό ορίζοντα 5-ετίας. :
- διαμορφώσεις των διασταυρώσεων και των διαβάσεων πεζών,
- διασφάλιση ομαλών συνθηκών κίνησης ΑΜΕΑ



Η υλοποίηση των έργων θα γίνει σταδιακά, και ο χρόνος ολοκλήρωσης τους θα εξαρτηθεί από τη δυνατότητα εξεύρεσης των απαιτούμενων πόρων από το Δήμο (στόχος η δεκαετία).

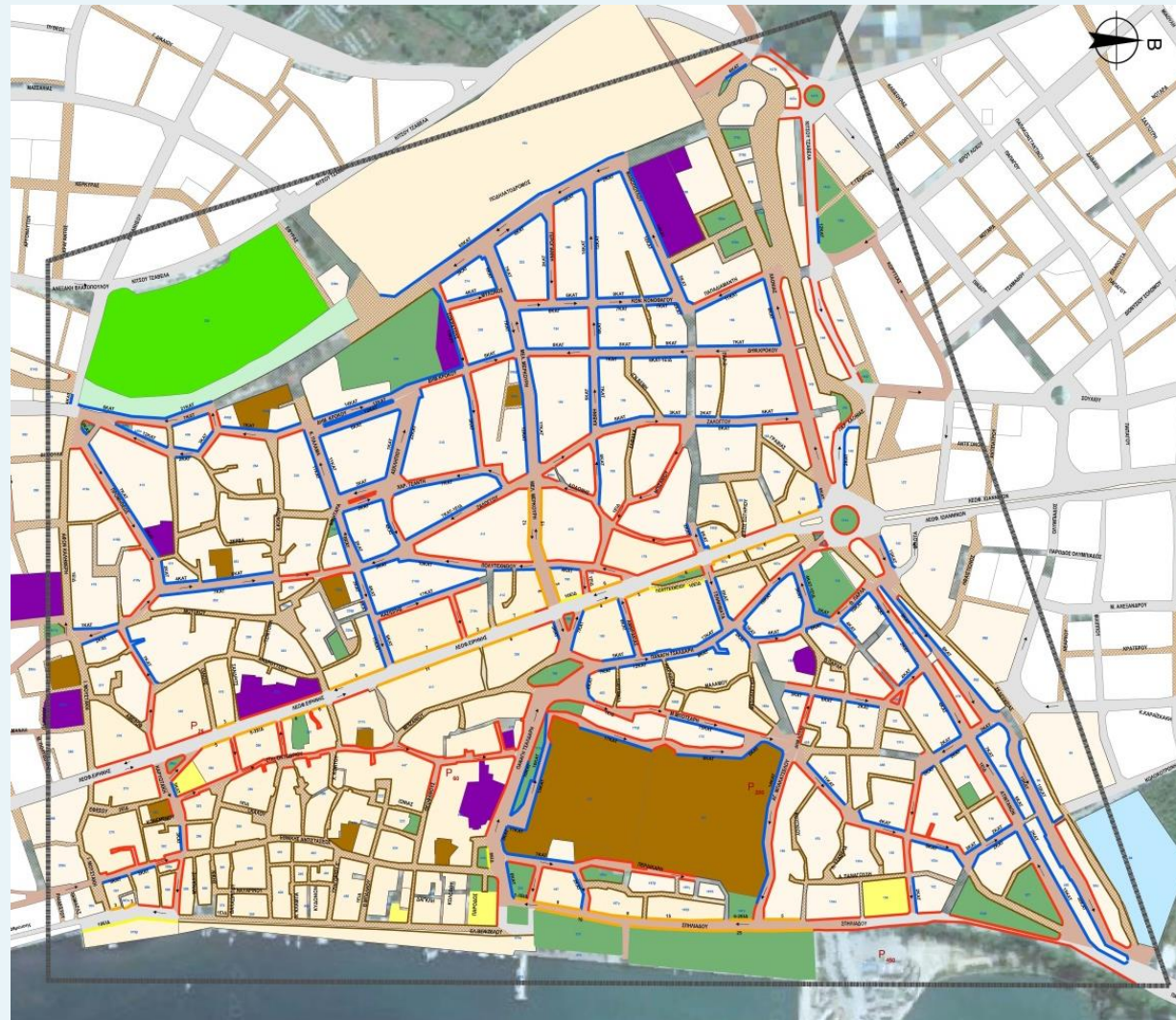


Στάθμευση

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης, με πληρωμή και μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης, ώστε να διασφαλίζεται η στάθμευση των επισκεπτών των υπηρεσιών και των εμπορικών καταστημάτων, αλλά και οι θέσεις των κατοίκων κυρίως στις περιοχές κατοικίες

- 1200 θέσεων αποκλειστικής χρήσης κατοίκων
- 320 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό
- 650 θέσεων στάθμευσης εκτός οδού, με τέλος στάθμευσης, που θα εξυπηρετούν μακροχρόνιες σταθμεύσεις (450 θέσεις στον υπέργειο χώρο του λιμένα και 200 θέσεις στον υπαίθριο χώρο των λουτρών).



- Απαγόρευση Στάθμευσης
- Θέσεις στάθμευσης Κατοίκων
- Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης
- Ειδικές Θέσεις Στάθμευσης
- Πεζόδρομοι

**Παραδείγματα από πόλεις του σήμερα και του
αύριο...**

Το σήμερα...

Οι ελληνικές πόλεις σήμερα



Οι ελληνικές πόλεις σήμερα



Το αύριο...

Βιώσιμες πόλεις - Αναδιαμόρφωση οδών, Παραδείγματα από Ελληνικές πόλεις



Πριν.....



Μετά.....



Βιώσιμες πόλεις - Αναδιαμόρφωση οδών, Παραδείγματα από Ελληνικές πόλεις



Πριν.....



Μετά.....



Ανθρώπινες πόλεις- το όραμα για το αύριο

ΠΡΕΒΕΖΑ



Ανθρώπινες πόλεις- το όραμα για το αύριο

ΠΡΕΒΕΖΑ



Ανθρώπινες γειτονιές- το όραμα για το αύριο



Ανθρώπινες πόλεις- το όραμα για το αύριο



Ανθρώπινες πόλεις- το όραμα για το αύριο

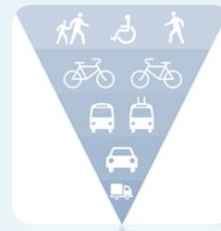




Η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Πρέβεζας

2^η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

«ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ / ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ »



ΣΤΑΔΙΟ Ι

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής Ανάπτυξης



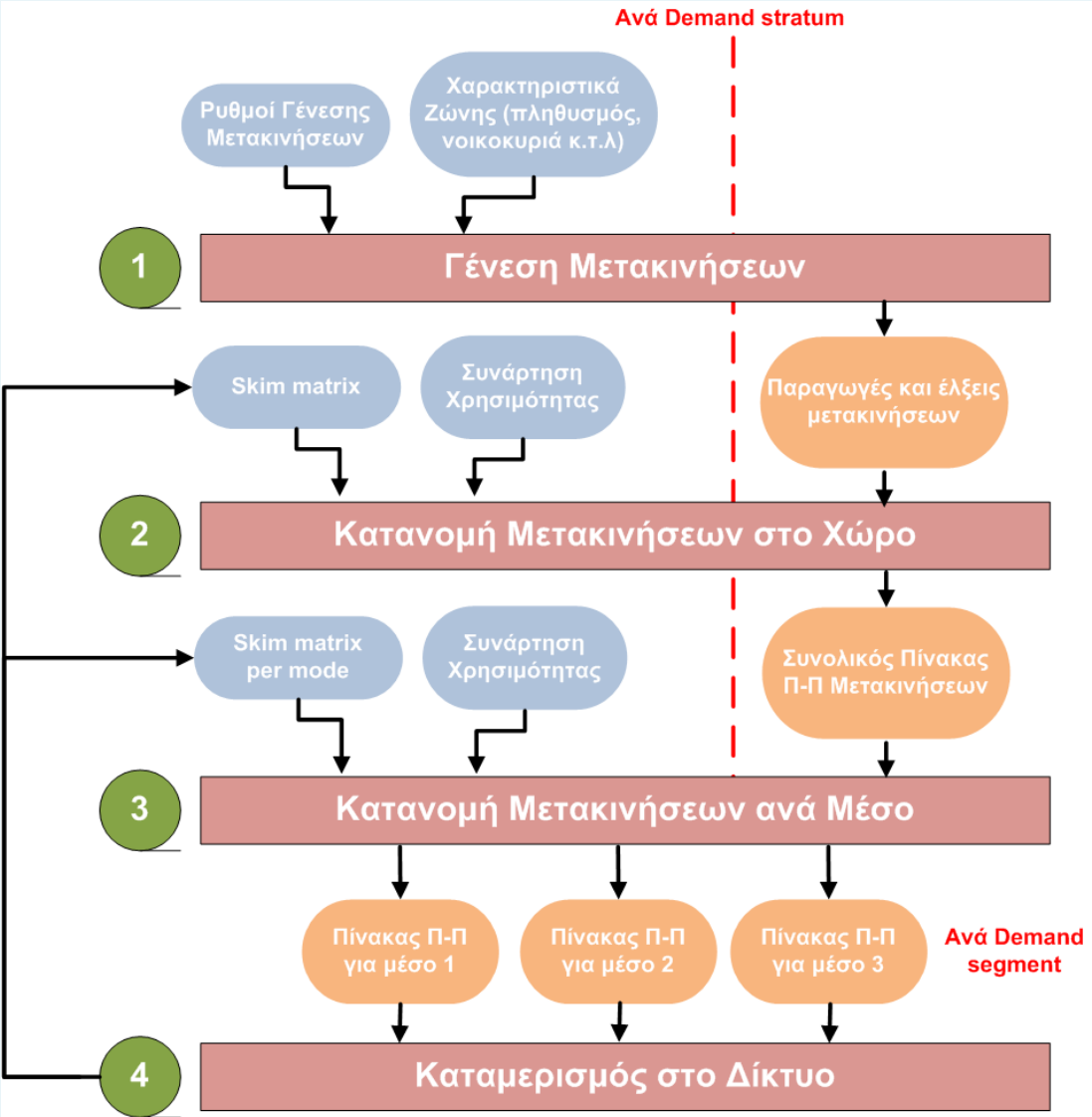
Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



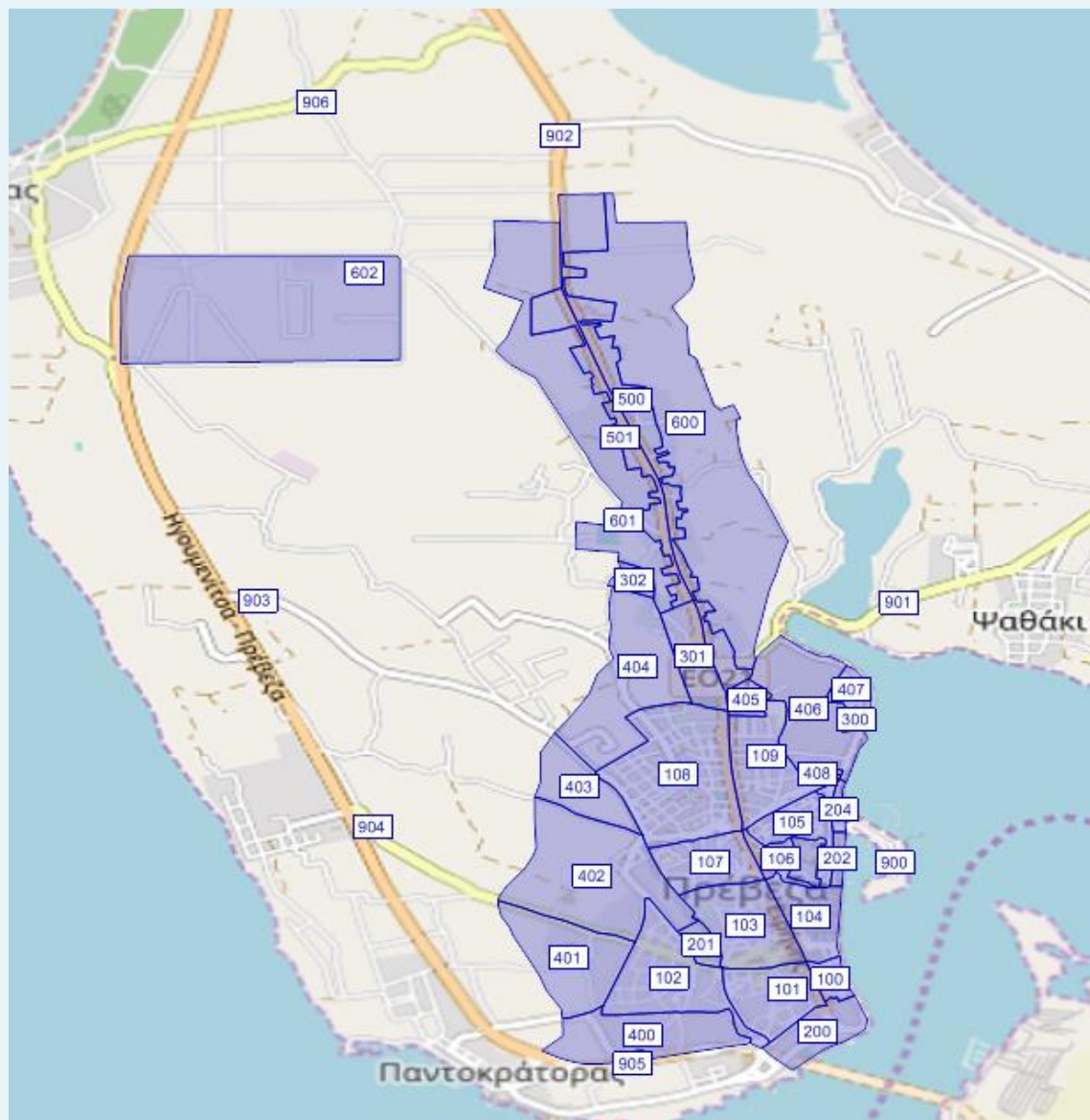
ΣΤΟΧΟΣ

Η **ορθή** αναπαράσταση μιας τυπικής ημέρας στην πόλη της
Πρέβεζας σήμερα

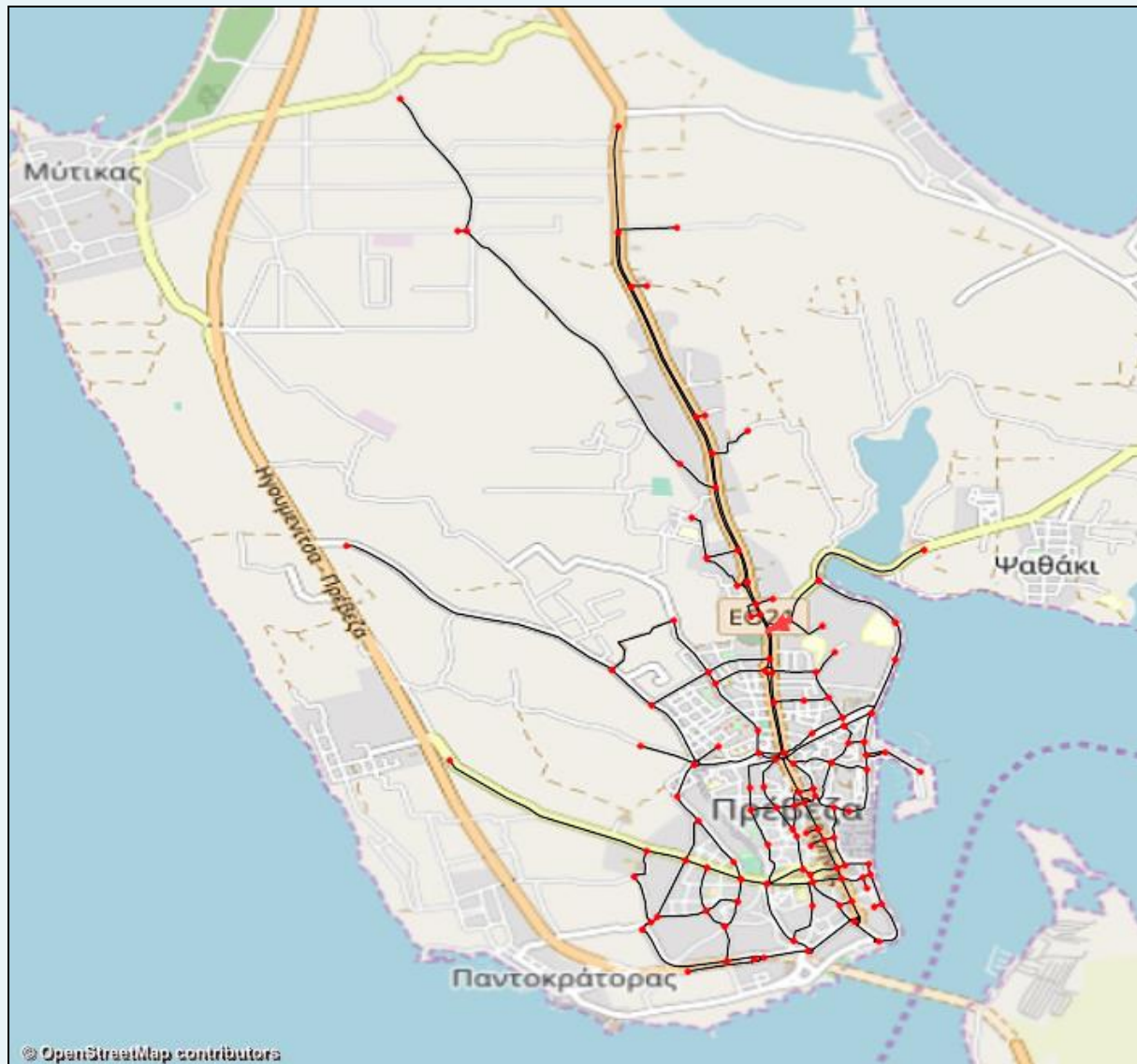
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ



ΖΩΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ



ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



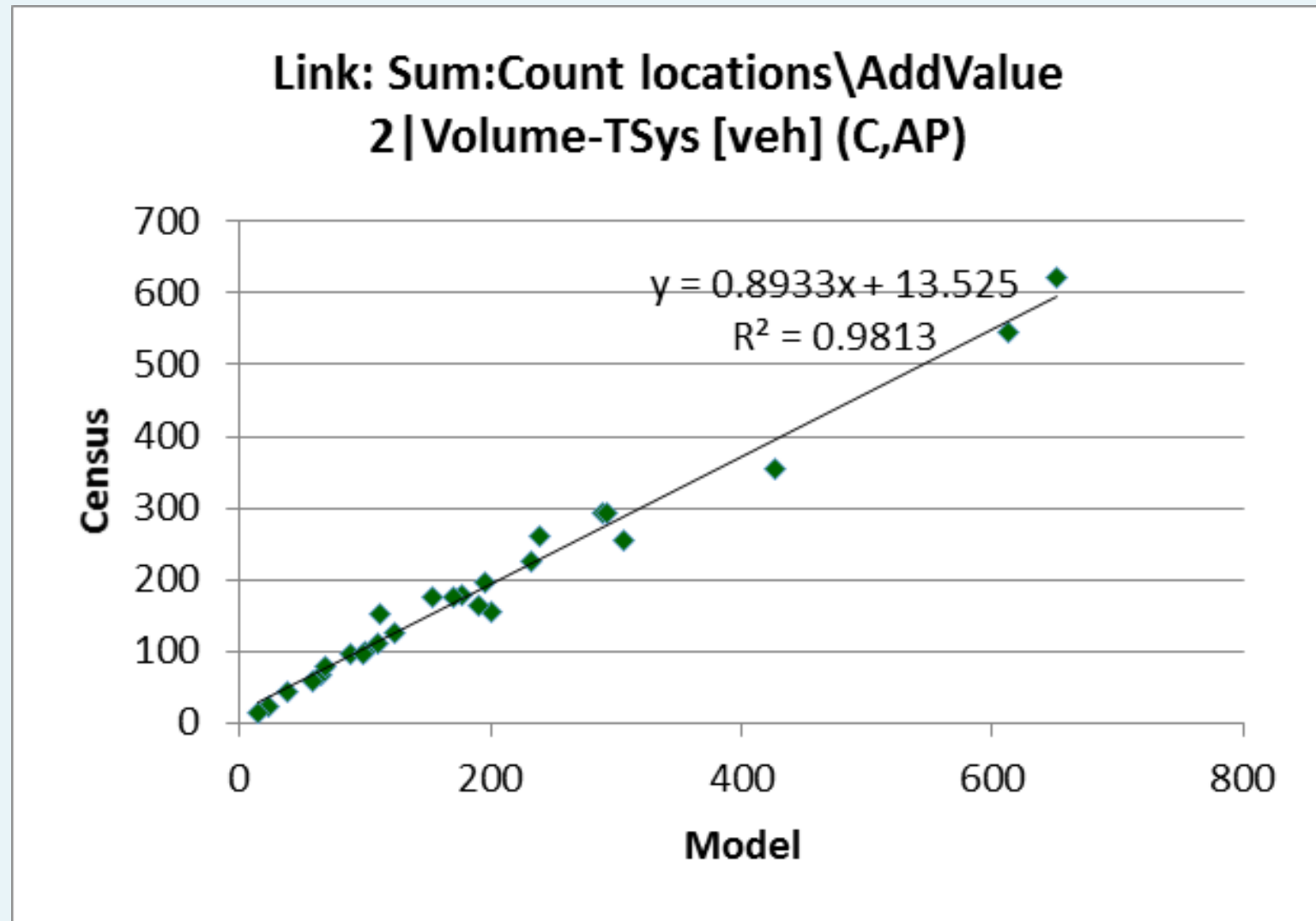
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΟΡΘΗΣ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗΣ

Σκοπός Μετακίνησης	Μέσος Χρόνος Διαδρομής (νοικοκυριά)	Μέσος Χρόνος Διαδρομής (υπόδειγμα)
HBW	4.4	4.1
HBO	4.5	4.3
NHB	4.1	3.8

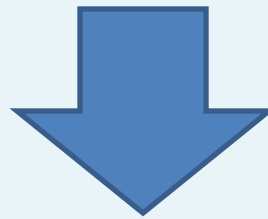
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΟΡΘΗΣ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗΣ

Σκοπός Μετακίνησης	Έρευνα στα Νοικοκυριά		Αποτελέσματα Υποδείγματος	
	Μηχανοκίνητα	Πεζή	Μηχανοκίνητα	Πεζή
HBW	76.42%	23.58%	76.42%	23.58%
HBO	72.29%	27.71%	72.20%	27.80%
NHB	66.67%	33.33%	80.20%	19.80%

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΟΡΘΗΣ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗΣ

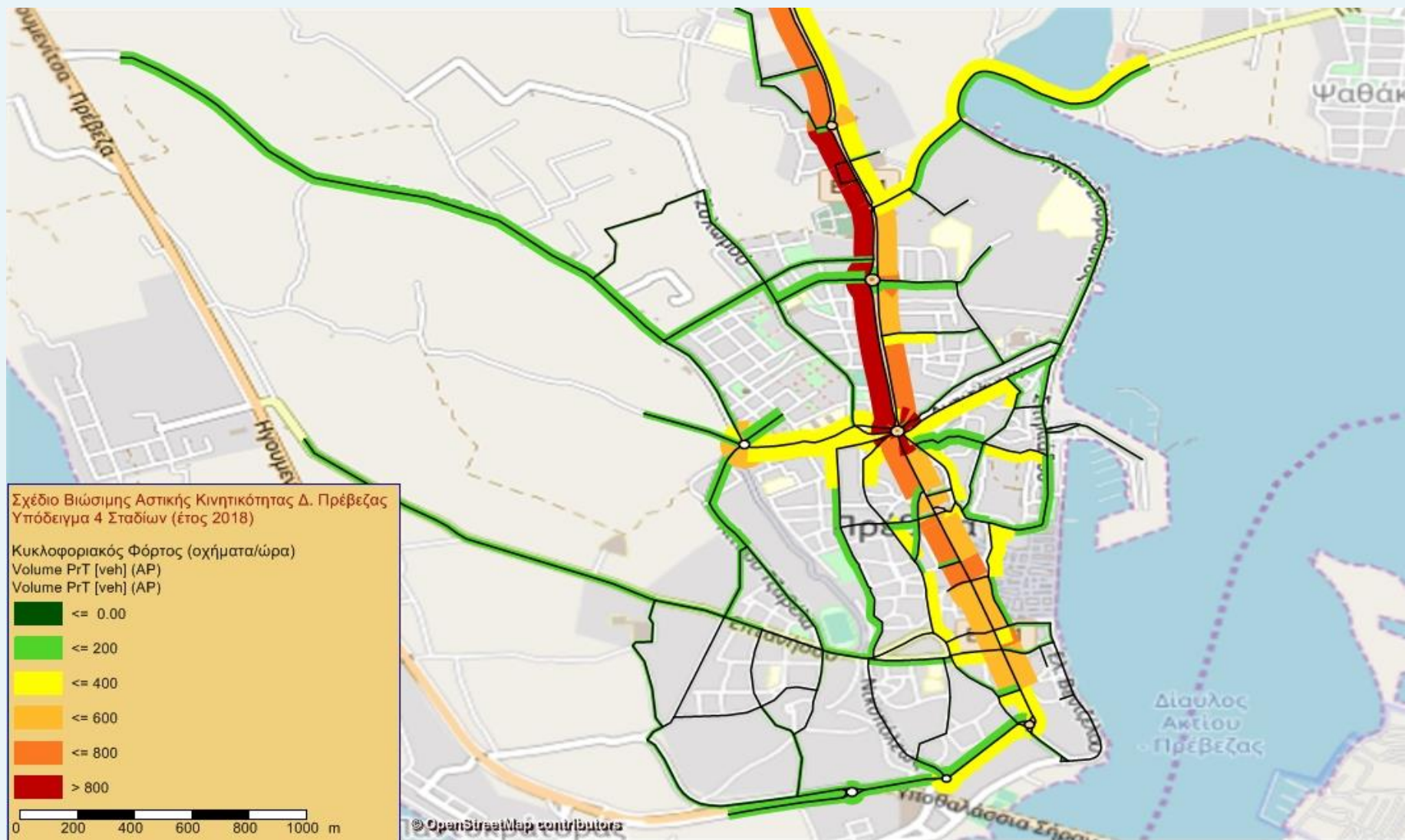


ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ:
ΤΟ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΟΡΘΑ ΤΗΝ
ΗΜΕΡΑ ΒΑΣΗΣ (2018)



**ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΤΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΟΥΜΕ ΓΙΑ
ΑΝΑΛΥΣΕΙΣ ΕΙΤΕ ΣΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΧΡΟΝΙΚΟ
ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΕΙΤΕ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ**

ΟΡΘΗ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗ (2018)



ΟΡΘΗ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗ (2018)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δ. Πρέβεζας
Υπόδειγμα 4 Σταδίων

Οδικά Τμήματα (links)

Isochrones PrT
Isochrones time PrT

<= 2min

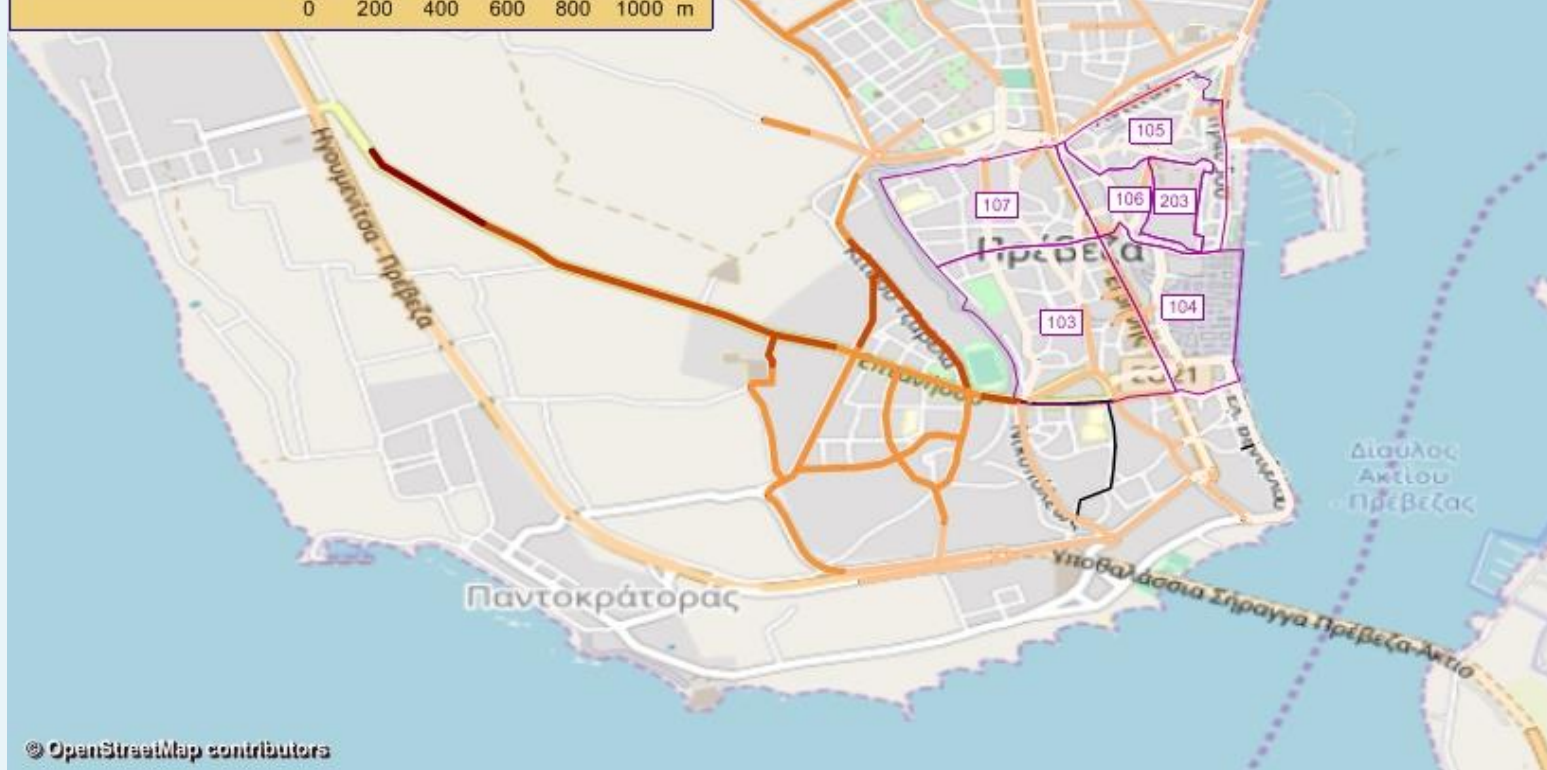
<= 4min

<= 6min

<= 9min

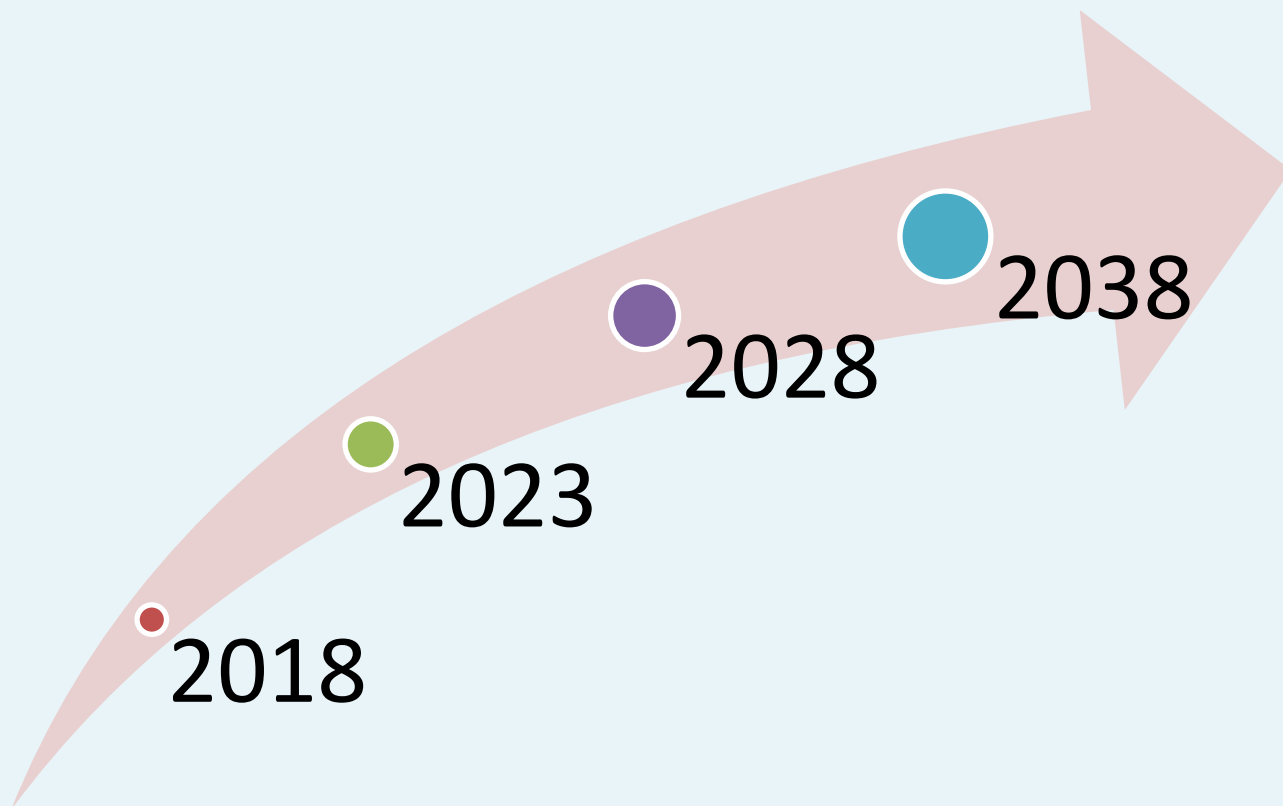
> 9min

0 200 400 600 800 1000 m



ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ



Για κάθε έναν χρονικό ορίζοντα, αποφασίστηκε να αναπτυχθούν δύο διαφορετικά σενάρια:

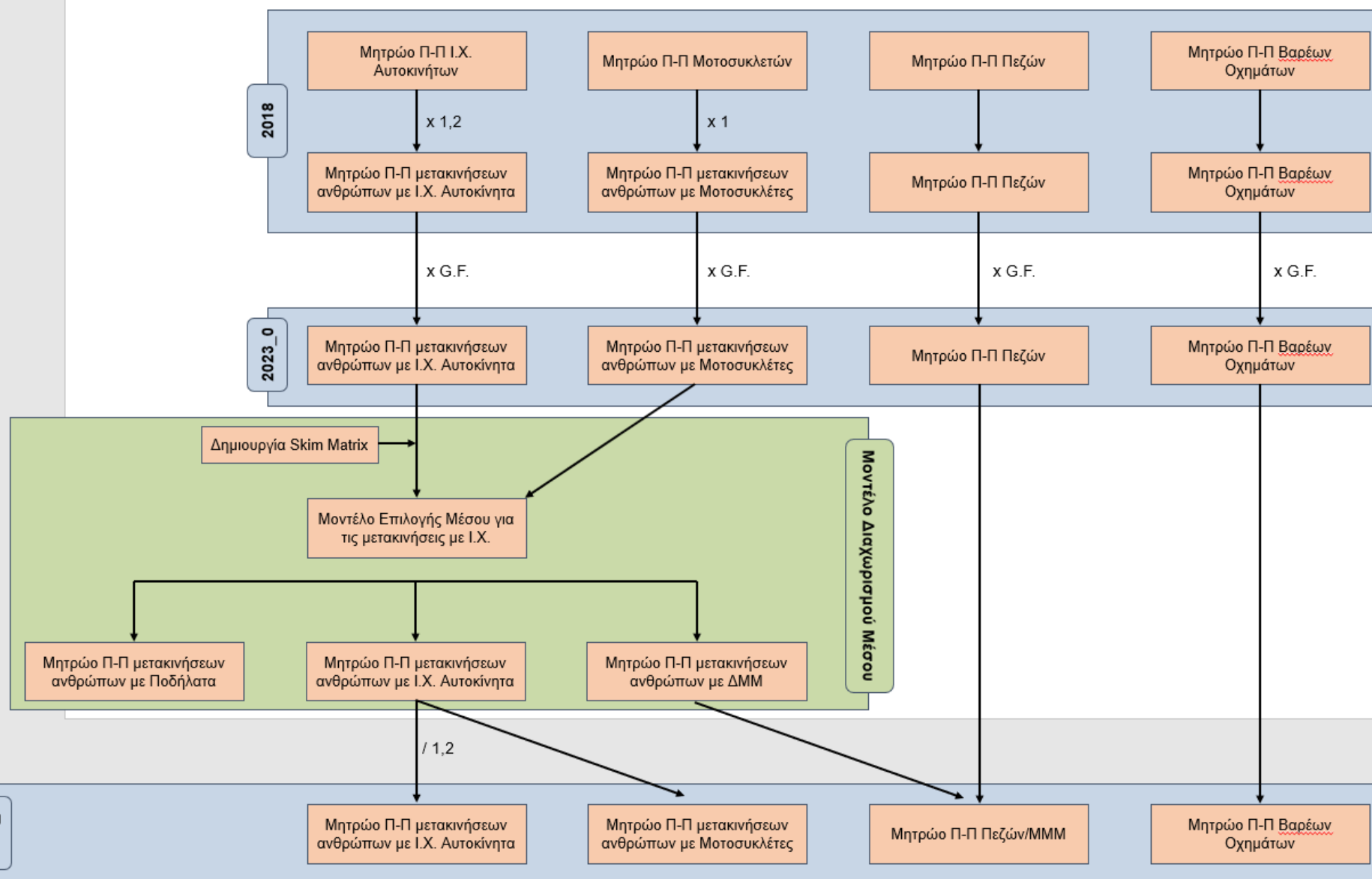
- το **σενάριο της απραξίας (do nothing)** όπου ουσιαστικά δεν πραγματοποιείται καμία παρέμβαση στο μεταφορικό σύστημα της περιοχής ανάλυσης (αμετάβλητο ως προς το έτος βάσης 2018) παρά μόνο μεταβάλλεται η ζήτηση λόγω μεταβολής κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων (δείκτης ιδιοκτησίας, ΑΕΠ, πληθυσμός). Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_0». Για παράδειγμα, το σενάριο απραξίας του έτους 2028, θα έχει την κωδικοποίηση **2028_0**.

- το **σενάριο των παρεμβάσεων (do something)** όπου ουσιαστικά υλοποιούνται οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ για κάθε έναν μελλοντικό ορίζοντα. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_1.1» και «έτος_1.2» για τις δυο εναλλακτικές εκδοχές κάθε έτους. Για παράδειγμα, το σενάριο των παρεμβάσεων του έτους 2028, θα έχει την κωδικοποίηση **2028_1.1** για την μία εναλλακτική εκδοχή και **2028_1.2** για την άλλη.

ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

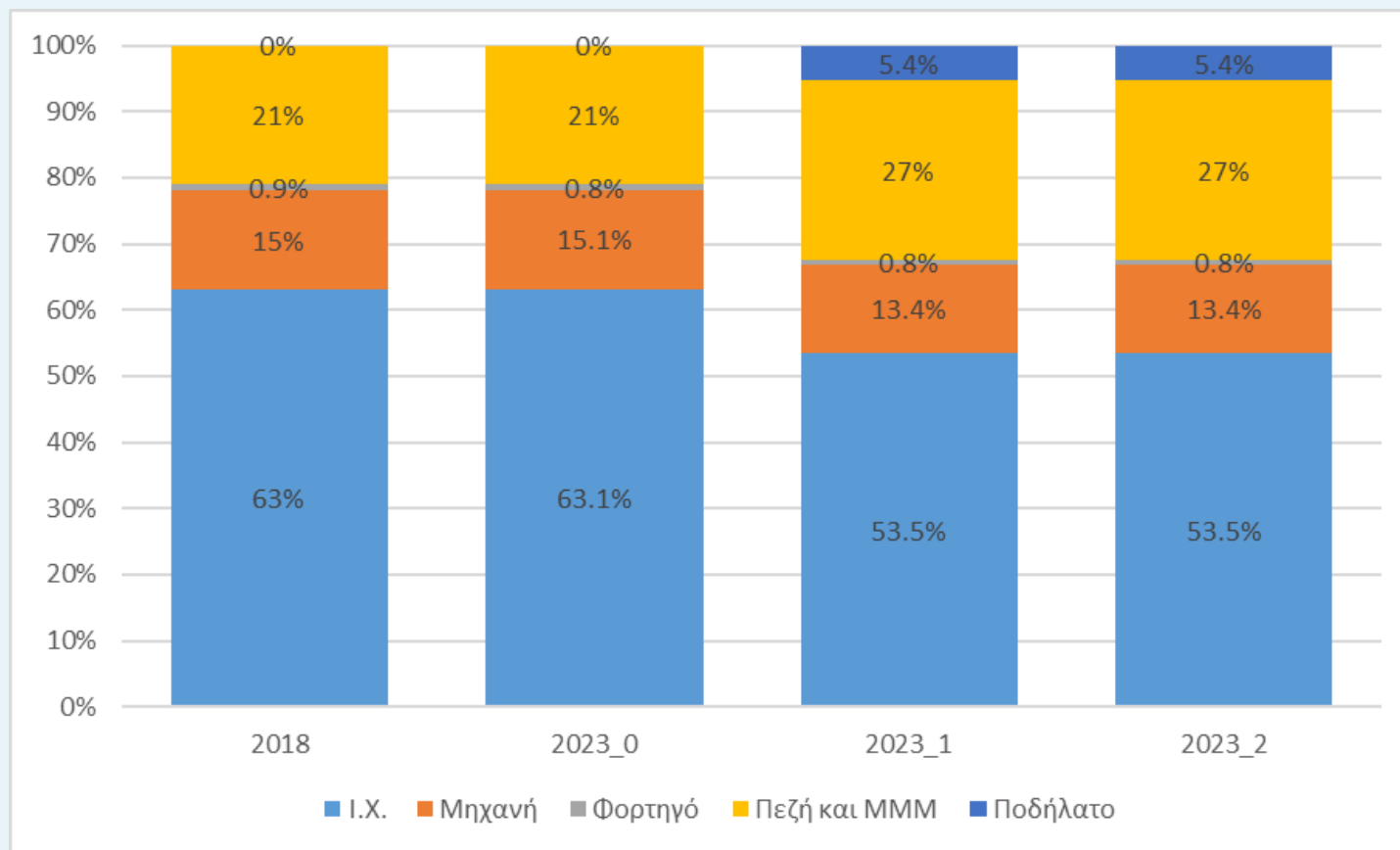


ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΔΟΜΗΣΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

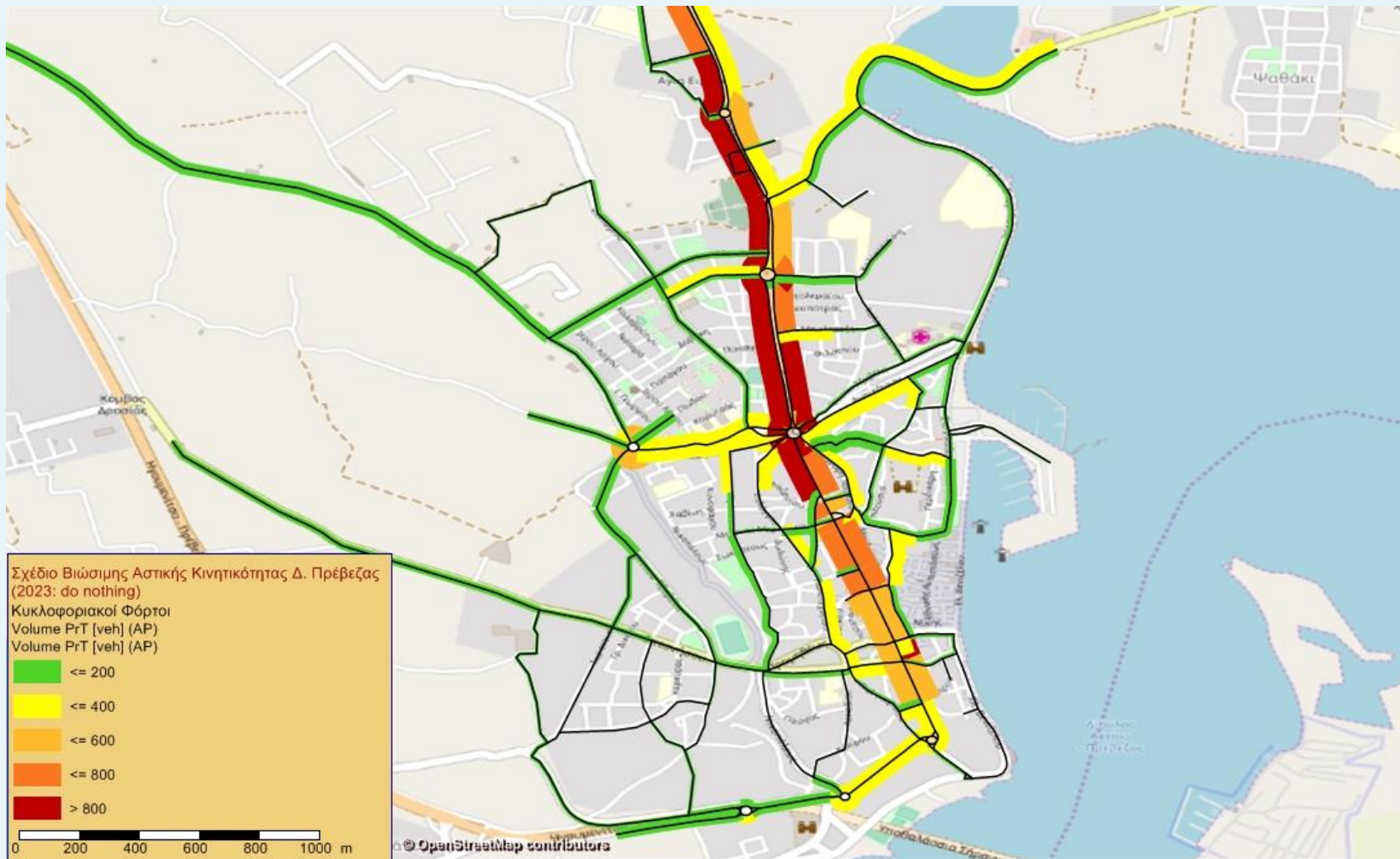


ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

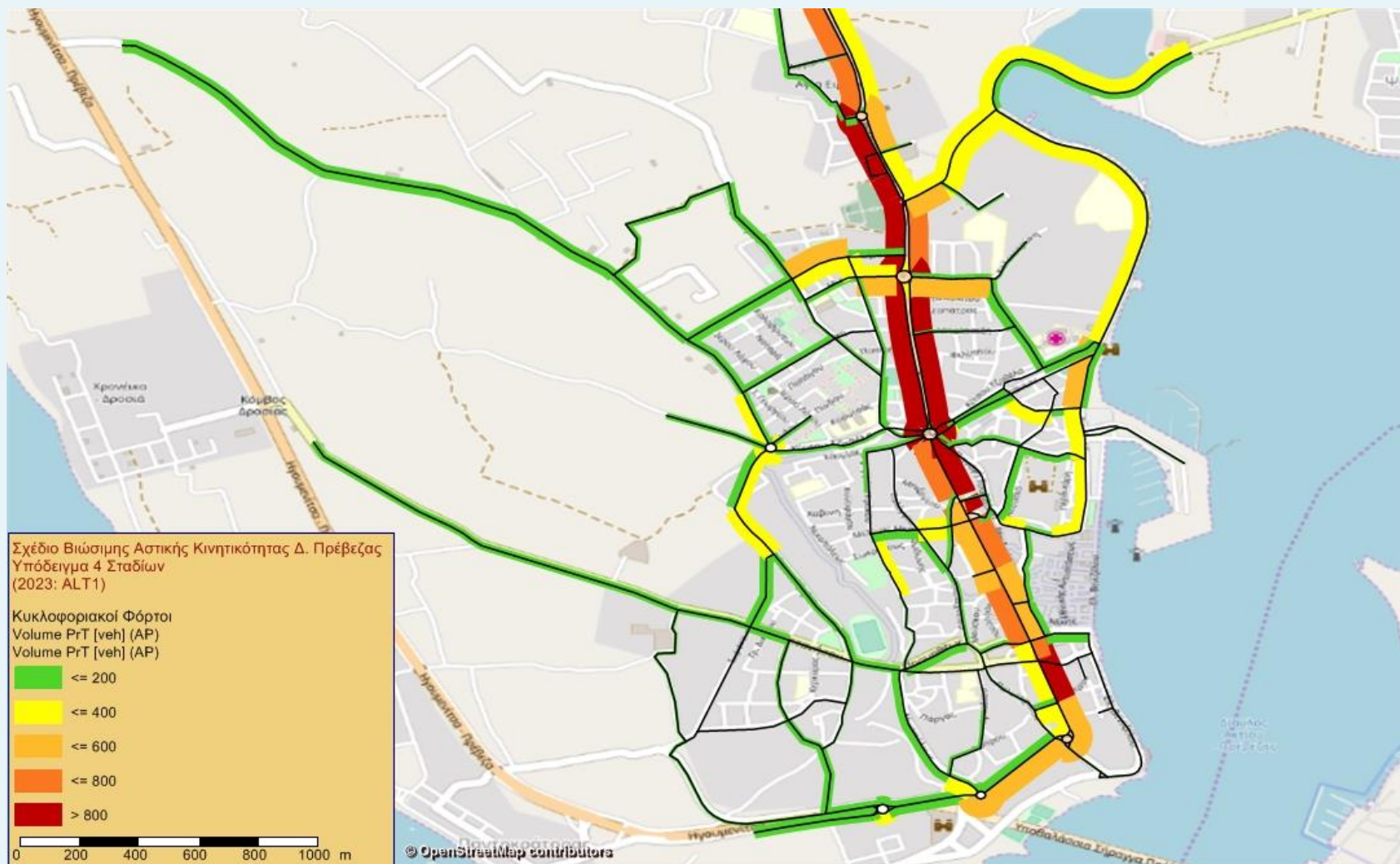
ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΟΛΙΚΑ



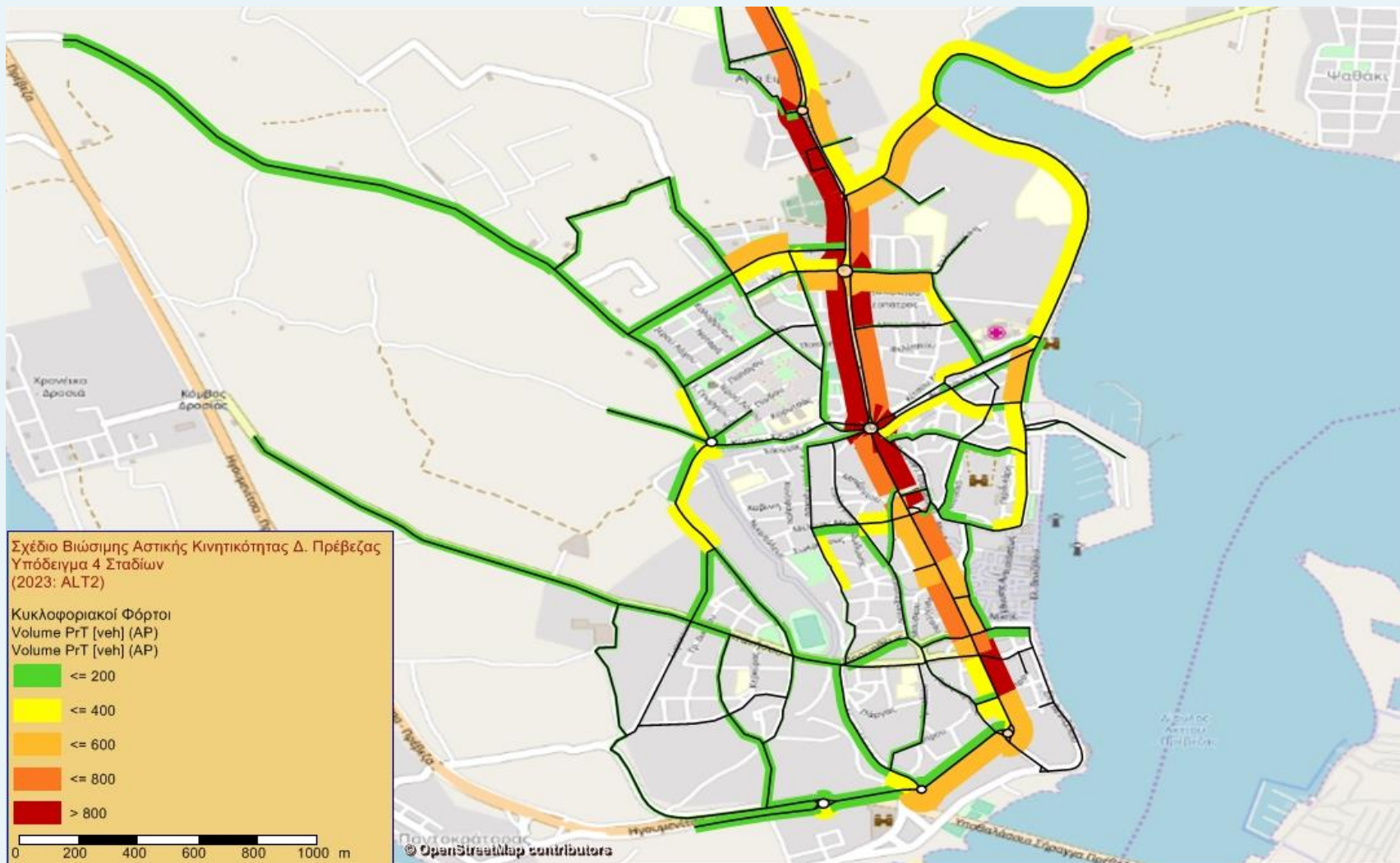
ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΟΛΙΚΑ (Κυκλοφοριακοί Φόρτοι 2023)



ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΟΛΙΚΑ (Κυκλοφοριακοί Φόρτοι 2023)



ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΟΛΙΚΑ (Κυκλοφοριακοί Φόρτοι 2023)



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σήμερα

- ✓ Υψηλό μερίδιο χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου
- ✓ Απουσία αξιολογών ΔΜΜ
- ✓ Ανεπαρκείς υποδομές
- ✓ Μη φιλικό οδικό δίκτυο για πεζούς και ποδηλάτες,
- ✓ Υποβάθμιση της ποιότητας ζωής

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέλλον

- ✓ Μείωση του μεριδίου χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου,
- ✓ Η δρομολόγηση νέων λεωφορειακών γραμμών αποτελεί βραχυπρόθεσμη λύση
- ✓ Οι παρεμβάσεις μικρής κλίμακας που προτείνονται θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και θα αυξηθεί η οδική ασφάλεια στο οδικό δίκτυο της πόλης