



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  
ΔΗΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΤΩΝ  
Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα  
Περιφέρειας Ηπείρου  
2014-2020



## Έργο : «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννιτών»

Αρ. Απόφασης : 1214/2017

### Στάδιο III Παραδοτέο Π13 «Τελική Έκδοση του ΣΒΑΚ»

Συμπράττοντα γραφεία:

DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ Α.Ε.

Δ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΗΣ - Γ. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΚΟΛΟΚΟΥΡΗΣ Κ. - ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Π. Ε.Ε.

ΜΩΥΣΙΑΔΗ ΘΕΟΔΟΥΛΗ



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Ταμείο  
Προεδρειακής Ανάπτυξης



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ανάπτυξη - εργασία - αλληλεγγύη

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ιωαννίνων	3
2	Συμμετοχική διαδικασία και διάλογος	6
3	Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας	8
4	Καθορισμός Προτεραιοτήτων	13
5	Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος	14
6	Ορισμός μετρήσιμων στόχων	15
7	Παρεμβάσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ – Πακέτα μέτρων	17



# Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννιτών



## ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΒΑΚ;

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (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 περιχώρά τους.

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μια ευρεία στρατηγική, η οποία απαρτίζεται από ορθό και ενιαίο χωροταξικό σχεδιασμό, αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, λειτουργικές, ευέλικτες και ελκυστικές δημόσιες συγκοινωνίες, διαμόρφωση κατάλληλων υποδομών και προϋποθέσεων για την προώθηση των ήπιων μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση) και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος.



Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σημαίνει «Σχεδιασμός με τον άνθρωπο στο επίκεντρο». Αποτελεί την ιδέα της ολοκληρωμένης προσέγγισης και ενισχύει την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς παράλληλα με τη στροφή προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

## ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

### Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

### Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Έμφαση στην Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία



Έμφαση στον Άνθρωπο

Βασικός Στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα



Βασικός Στόχος: Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής

Έμφαση στα μέσα μεταφοράς



Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία

Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός



Μακροχρόνιο όραμα

Διοικητικά Όρια



Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία

Έμφαση στις υποδομές



Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση

Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων



Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης

Καθοδήγηση από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς



Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

## ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ;

Ένα ΣΒΑΚ ευνοεί την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μεταφοράς, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές. Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων, για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους- αποτελεσματικότητας ως προς το δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Είναι σχεδιασμένο για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας όλων των πολιτών και των επιχειρήσεων και **έχει ως στόχο να:**

- ✓ διασφαλίσει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- ✓ αυξήσει την ασφάλεια (safety and security) των χρηστών του,
- ✓ μειώσει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- ✓ βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και να,
- ✓ αυξήσει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

## ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ;

- ❖ Μακροπρόθεσμο όραμα με συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους και σαφές σχέδιο εφαρμογής.
- ❖ Μέτρα που είναι συγκεκριμένα, μετρήσιμα ως προς τις επιπτώσεις τους, επιτεύξιμα, ρεαλιστικά και ενταγμένα σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.
- ❖ Συμμετοχικές διαδικασίες με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- ❖ Ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης.
- ❖ Τεκμηριωμένη αξιολόγηση εκ των προτέρων των σημερινών συνθηκών και των προτεινόμενων παρεμβάσεων.
- ❖ Διαδικασίες τακτικής παρακολούθησης και εκ των υστέρων αξιολόγησης των υλοποιημένων παρεμβάσεων.
- ❖ Τεκμηριωμένη σκοπιμότητα δαπάνης δημοσίων πόρων σε συνάρτηση με το κοινωνικό όφελος.

## ΠΟΙΑ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ;

Τα πλεονεκτήματα, τα οποία σχετίζονται με τα ΣΒΑΚ, όπως περιγράφονται αναλυτικά στο Τεύχος "**ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**" (**European Platform on sustainable Urban Mobility Plans**), περιλαμβάνουν:

**1. ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ.** Υπάρχει μια ευρέως διαδεδομένη άποψη ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των αστικών περιοχών. Αυτό μπορεί να εκφραστεί με πολλές μικρότερες ή μεγαλύτερες βελτιώσεις, όπως πιο ελκυστικοί δημόσιοι χώροι, βελτιωμένη (οδική) ασφάλεια, καλύτερη ποιότητα αέρα, λιγότερες εκπομπές ρύπων και λιγότερος θόρυβος.

**2. ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ.** Το υγιέστερο περιβάλλον και η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης συμβάλλει ουσιαστικά στη μείωση του κόστους για την τοπική κοινότητα και στην προσέλκυση νέων επιχειρήσεων. Μια καλά οργανωμένη και βιώσιμη πόλη είναι μια πιο ελκυστική πόλη για τους επενδυτές και αποτελεί μια πολύ καλύτερη «επιχειρηματική ευκαιρία», από μια πόλη χωρίς σαφή μακρόπνοη πολιτική κινητικότητας.

**3. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ.** Τα ΣΒΑΚ είναι στενά συνδεδεμένα με τις θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου.

**4. ΑΠΡΟΣΚΟΠΤΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ.** Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο για τη δημιουργία πολυτροπικών λύσεων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Φέρνοντας διάφορους εμπλεκόμενους φορείς γύρω από το ίδιο τραπέζι εξασφαλίζεται ότι οι ιδιαίτερες ανάγκες πρόσβασης των πολιτών και των επιχειρήσεων μπορούν να αντιμετωπιστούν πιο αποτελεσματικά.

**5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ.** Σε μια εποχή που οι οικονομικοί πόροι είναι περιορισμένοι, είναι πολύ σημαντικό οι λύσεις που θα υιοθετούνται, να κάνουν χρήση των διαθέσιμων πόρων με πιο αποδοτικό τρόπο. Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αλλάζει τις προτεραιότητες, από τα μεγάλα οδικά έργα προς ένα ισορροπημένο μίγμα μέτρων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται μέτρα διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος. Η υιοθέτηση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», εισάγει μία πρόσθετη πηγή εσόδων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

**6. ΚΕΡΔΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ.** Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί βασική αρχή ενός ΣΒΑΚ. Η πόλη η οποία νοιάζεται για τις ανάγκες των πολιτών της και εμπλέκει τους αρμόδιους φορείς κατάλληλα στην όλη διαδικασία, είναι σε πολύ καλύτερη θέση ώστε να αποκτήσει μια υψηλού επιπέδου "δημόσια νομιμοποίηση".

**7. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΝΤΑΣ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΣΧΕΔΙΑ.** Οι μελετητές, οι οποίοι παραδοσιακά επικεντρώνονται στην ανάπτυξη των υποδομών, μπορούν να κατανοήσουν καλύτερα τις ανάγκες κινητικότητας των διαφόρων ομάδων χρηστών, εφόσον λαμβάνουν τη γνώμη τους (feedback). Επιπλέον, οι εμπλεκόμενοι κάτοικοι και οι τοπικοί φορείς, μερικές φορές μπορούν να βρουν πολύ αποτελεσματικές λύσεις, λόγω της εξοικείωσης τους με μια συγκεκριμένη κατάσταση.

**8. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΕΚΠΛΗΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ.** Τα ΣΒΑΚ προσφέρουν έναν αποτελεσματικό τρόπο για την αντιμετώπιση και την εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεων, όπως της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για την ποιότητα του αέρα και των Εθνικών Κανονισμών περί θορύβου.

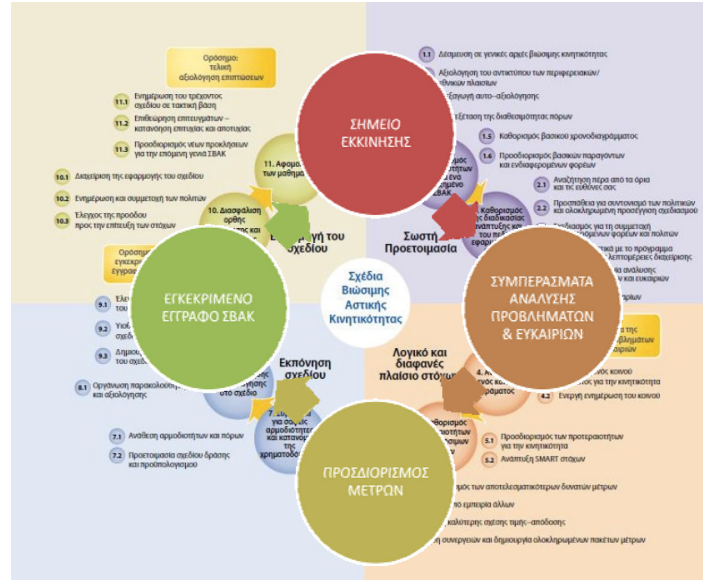
**9. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ, ΑΥΞΗΣΗ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ.** Τα προβλήματα αστικής κινητικότητας συχνά έχουν να κάνουν και με διοικητικούς περιορισμούς, που αφορούν πολλαπλούς τομείς πολιτικής ή πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και φορέων. Ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός αναζητά λύσεις για την «λειτουργική πόλη» σε συνδέσεις με τις γύρω περιοχές και το εθνικό και ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εμπνέει τον συνεργατικό σχεδιασμό μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής και διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης στο πλαίσιο της «λειτουργικής πόλης».

**10. ΠΙΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ.** Τα ΣΒΑΚ μπορούν να βοηθήσουν τους φορείς να έχουν πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης για καινοτόμες λύσεις ή για ολοκληρωμένες προσεγγίσεις σχεδιασμού. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ύπαρξη ΣΒΑΚ μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της πόλης, όταν πρόκειται για ζητήματα χρηματοδότησης.

**11. ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.** Αποτέλεσμα του συνεχούς αειφόρου σχεδιασμού αποτελεί η δημιουργία ενός κοινού οράματος, μιας νέας κουλτούρας κινητικότητας: ένα όραμα που έχει συμφωνηθεί από τους πολιτικούς παράγοντες, τα θεσμικά όργανα και τους πολίτες, ένα όραμα που ξεπερνά τις εκλογικές αναμετρήσεις και που μπορεί να περιλαμβάνει λιγότερο ελκυστικά στοιχεία με μακροπρόθεσμα ωστόσο οφέλη.

## Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΣΒΑΚ

Η διαδικασία ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ απεικονίζεται γραφικά στο διάγραμμα που ακολουθεί (ο "κύκλος του ΣΒΑΚ"). Η διαδικασία συνίσταται από έντεκα κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες, τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης.



### Υλοποιούμε τα βήματα 3 έως και 7...

- ▶ ΒΗΜΑ 1: Καθορισμός δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ
- ▶ ΒΗΜΑ 2: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης και πεδίο εφαρμογής του σχεδίου

- ▶ **ΒΗΜΑ 3:** Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων (ΣΤΑΔΙΟ I)
- ▶ **ΒΗΜΑ 4:** Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος (ΣΤΑΔΙΟ I)
- ▶ **ΒΗΜΑ 5:** Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων (ΣΤΑΔΙΟ I)
- ▶ **ΒΗΜΑ 6:** Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων (ΣΤΑΔΙΟ II)
- ▶ **ΒΗΜΑ 7:** Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης (ΣΤΑΔΙΟ III)

- ▶ ΒΗΜΑ 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου
- ▶ ΒΗΜΑ 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ
- ▶ ΒΗΜΑ 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)
- ▶ ΒΗΜΑ 11: Αποτίμηση άλλων εμπειριών

# Συμμετοχική διαδικασία και διάλογος

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών (φορείς και πολίτες) υποστηρίζει την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού και αποδοτικού σχεδίου. Βοηθά στη νομιμοποίηση του σχεδίου και τη βελτίωση της ποιότητάς του. Οι πολίτες αποτελούν μια ειδική υπο-ομάδα εμπλεκόμενων, καθώς η συμμετοχή τους στη διαδικασία σχεδιασμού είναι αφενός θεμελιώδες καθήκον των τοπικών αρχών και αφετέρου μία απαίτηση που καθορίζεται από τις οδηγίες της ΕΕ και τις διεθνείς συμβάσεις.

## Με στόχο την εξασφάλιση συντονισμού μεταξύ των επιπέδων χάραξης και πολιτικής αλλά και την εμπλοκή των πολιτών πραγματοποιήθηκαν ...

- ✓ **1η Δημόσια διαβούλευση** με τίτλο «Μαζί αλλάζουμε την Πόλη μας με την προώθηση και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής» (19/4/2018)
- ✓ **Διαδικτυακή υποβολή απόψεων στο πλαίσιο καταγραφής των υφιστάμενων προβλημάτων μετακίνησης**
- ✓ **Συμμετοχή ικανού δείγματος πολιτών στην πραγματοποίηση εξειδικευμένων ερευνών**
- ✓ **2η Δημόσια διαβούλευση** με τίτλο «Εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης της Βιώσιμης Κινητικότητας» (6/12/2018).
- ✓ Μετά την παρουσίαση δύο Εναλλακτικών Λύσεων στο πλαίσιο της 2ης Διαβούλευσης, ακολούθησε **ψηφοφορία** τόσο στη διάρκεια της διαβούλευσης όσο και ηλεκτρονικά.

ΕΙΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΕΥΝΑΣ
Έρευνα Π-Π σε νοικοκυριά	Συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση: <ul style="list-style-type: none"> <li>• των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών και</li> <li>• των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων του πληθυσμού της Περιοχής Μελέτης</li> </ul>	1.063 νοικοκυριά 1.994 ερωτηματολόγια 5.308 μετακινήσεις
Έρευνα δειγματοληπτικής Προτίμησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συλλογή πληροφοριών για τις προτιμήσεις των μετακινούμενων σχετικά με τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (χρόνος/ κόστος) με διάφορα μέσα μεταφοράς, υφιστάμενα και μελλοντικά</li> <li>• Εντοπισμός (ποσοστό) της υποκατανικής αξίας που αποδίδουν οι μετακινούμενοι σε μεταρλητές, όπως ο χρόνος μετακίνησης με διάφορα μέσα μεταφοράς</li> <li>• Εκτίμηση των παρεμπίπτων υπολογισμού του γενικευμένου κόστους των μετακινήσεων</li> <li>• Συλλογή πληροφοριών για τη σύγκριση διάφορων μέσων μεταφοράς</li> </ul>	480 συνεντεύξεις παγίων
Έρευνα Ποιότητας Αξιολόγησης μετακινήσεων πεζών, με ποδήλατο & ΔΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Καταγραφή απόψεων σε ότι αφορά στις υφιστάμενες υποδομές</li> <li>• Εκτίμηση των βασικών παραγόντων σχέσης των επιλογών μετακίνησης με την ποιότητα των προσφερόμενων δυνατοτήτων μετακίνησης</li> <li>• Συμβολή στην κατάρτιση των προτεινόμενων μέτρων δράσης</li> </ul>	113 συνεντεύξεις

- ✓ **3η Δημόσια διαβούλευση** με τίτλο «Παρουσίαση πρώτης έκδοσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Ιωαννιτών» (28/3/2019).
- ✓ Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της Μελέτης έγιναν επανειλημμένα αναλυτικές παρουσιάσεις της προόδου των εργασιών και των εναλλακτικών προτάσεων στο **Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Ιωαννιτών**.





**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών**

**ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ**  
Στα πλαίσια Ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών, καλείστε στη 1<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο

**«Μαζί αλλάζουμε την Πόλη μας με την προώθηση και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής»**  
η οποία θα πραγματοποιηθεί την

**Πέμπτη 19 Απριλίου 2018** και ώρα **7:00 μ.μ.**  
στο Κεντρικό Δημαρχείο Δήμου Ιωαννινών, Αίθουσα Συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου «Αθανάσιος Τατσάκος»




**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών**

**ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ**  
Στα πλαίσια Ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών, καλείστε στη 2<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο

**«Εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης της Βιώσιμης Κινητικότητας»**  
η οποία θα πραγματοποιηθεί την

**Πέμπτη 6 Δεκεμβρίου 2018** και ώρα **6:00 μ.μ.**  
στον Πολιτιστικό Πολυώροφο «Δημ. Χατζής» (Παλαιά Ξαφεία) Αετή Μισοβίτη & Μεταβίου, Ιωάννινα




**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών**

**ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ**  
Στα πλαίσια Ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών, καλείστε στην 3<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο

**«Παρουσίαση πρώτης έκδοσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Ιωαννινών»**  
η οποία θα πραγματοποιηθεί την

**Πέμπτη 28 Μαρτίου 2019** και ώρα **6:00 μ.μ.**  
στο Κεντρικό Δημαρχείο Δήμου Ιωαννινών, Αίθουσα Συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου «Αθανάσιος Τατσάκος»





**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών**

**Πρόγραμμα 2<sup>ης</sup> Δημόσιας Διαβούλευσης**  
πέμπτη 6 Δεκεμβρίου 2018 και ώρα 6:00 μ.μ. Πολιτιστικός Πολυώροφος «Δημ. Χατζής» (Παλαιά Ξαφεία) Αετή Μισοβίτη & Μεταβίου, Ιωάννινα

**«Εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης της Βιώσιμης Κινητικότητας»**

18:00-18:15	Προσέλευση - Εγγραφή
18:15-18:30	Καλωσόρισμα - Παρατηρητήριον Δήμου
18:30-18:45	Εισαγωγή στη 2 <sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση
Ομιλητές:	Εύην Βασιλείου, Αντιδήμαρχος Προεδρίας Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Κοινωνιολόγος και Συγκοινωνιολόγος (PhD)
18:45-19:15	Τα εναλλακτικά σενάρια και γενεαλόγος τα προβλήματα κινητικότητας στα κυριότερα μέρη της Πόλης Ιωαννίνων
Ομιλητές:	Χριστόφορος Αρσενιάδης, Συνοικιστής Έγγραφο
19:15-19:30	Καθημερινά πρόβλημα, πραγματοποιούν και απόψεις των μελετητών παραβλέποντας για το ΣΒΑΚ Δήμου Ιωαννινών
Ομιλητές:	Χριστόφορος Αρσενιάδης, Συνοικιστής Έγγραφο
19:30-19:45	Αξιολόγηση
19:45-20:30	Προσέλευση παρατηρητικού σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας
Ομιλητές:	Χριστόφορος Αρσενιάδης, Συνοικιστής Έγγραφο
20:30-21:30	Παραβλέποντας - Αποφασίζοντας - Διαφορετικά τακτικά στοιχεία εκλογής του βέλτερου σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας



**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ιωαννινών**

**ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ – ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ**

**Για υποβολή απόψεων στα πλαίσια καταγραφής των υφιστάμενων προβλημάτων μετακίνησης.**

Στα πλαίσια εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου μας, παρακαλούνται και προσκαλούνται οι Φορείς και Δημότες της πόλης να υποβάλλουν τις απόψεις τους ώστε να εντοπιστούν – αναλυθούν και αξιολογηθούν τα υπάρχοντα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις καθημερινές τους μετακινήσεις στο Δήμο Ιωαννινών.

Η ενημέρωση και υποβολή απόψεων, μπορεί να γίνει ηλεκτρονικά με θέμα «ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ» στην Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Ιωαννινών, στην ηλεκτρονική διεύθυνση [texniki@ioannina.gr](mailto:texniki@ioannina.gr)

Για τους δημότες που δεν έχουν πρόσβαση σε διαδικτυακές υπηρεσίες, η υποβολή των προτάσεων – απόψεων μπορεί να πραγματοποιείται εγγράφως στο Πρωτόκολλο του Δήμου με θέμα:

**«ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ».**

Σε κάθε περίπτωση, οι απόψεις που θα υποβληθούν θα θεθούν υπόψη των μελετητών και είναι βέβαιο ότι θα βοηθήσουν στην αποτελεσματική και ρεαλιστική αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης.



# Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας

## Το πολεοδομικό και κοινωνικο-οικονομικό προφίλ της πόλης ...

► Η περιοχή μελέτης αποτελεί τμήμα του Δήμου Ιωαννιτών της Περιφέρειας Ηπείρου, και περιλαμβάνει ολόκληρη τη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Ιωαννιτών που αποτελείται από τις Δημοτικές Κοινότητες (Δ.Κ.) Ιωαννιτών, Μαρμάρων, Σταυρακίου και τις Τοπικές Κοινότητες (Τ.Κ.) Εξοχής, Νεοχωρόπουλου, τη Δ.Κ. Ανατολής της Δ.Ε. Ανατολής, τη Δ.Κ. Πεδινής της Δ.Ε. Μπιζανίου, τη Δ.Κ. Κατσικά της Δ.Ε. Παμβώτιδας και τη Δ.Κ. Περάματος της Δ.Ε. Περάματος.

► Ο δήμος είναι ο πλέον αστικοποιημένος και πολυπληθής της Ηπείρου, αφού σε αυτόν ζει περίπου το 1/3 του συνολικού πληθυσμού της. Αποτελεί σημαντικό διοικητικό κέντρο στη Βορειοδυτική Ελλάδα. Είναι πρωτεύουσα του Νομού Ιωαννίνων και έδρα της περιφέρειας Ηπείρου και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου-Δυτικής Μακεδονίας. Η πόλη των Ιωαννίνων είναι ένα από τα λίγα περιφερειακά μεσαίου μεγέθους ( $\geq 100.000$  κατ.) πολεοδομικά συγκροτήματα της ελληνικής χερσονήσου με καίρια θέση στον περιφερειακό και διαπεριφερειακό χώρο.

► Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού, τα Ιωάννινα ως πρωτεύουσα Περιφέρειας χαρακτηρίζονται οικισμός 1<sup>ου</sup> επιπέδου. Τα Ιωάννινα παίζουν ρόλο κέντρου τόσο περιφερειακού όσο και τοπικού επιπέδου, καλύπτοντας εξυπηρετήσεις και των δύο επιπέδων, είναι η έδρα Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος, τμημάτων Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος, Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου, Γενικού Νοσοκομείου και βεβαίως όλων των υπηρεσιών που λειτουργούν σε επίπεδο έδρας Περιφέρειας και Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Όλες αυτές οι λειτουργίες είναι υπερτοπικής σημασίας και επηρεάζουν χωρικά το σύνολο του οικιστικού συγκροτήματος.

► Η οικονομία της πόλης έχει αμιγώς αστικά χαρακτηριστικά που καθορίζονται από το γεγονός ότι η πόλη αποτελεί το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της περιφέρειας, καθώς και από την ύπαρξη του πανεπιστημίου. Είναι σημαντικό το μεγάλο ποσοστό των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα στην πόλη, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για

τον πρωτογενή τομέα είναι ελάχιστο. Από τον δευτερογενή τομέα εξέχουσα θέση κατέχει η μεταποιητική δραστηριότητα που συγκεντρώνεται τόσο στη βιομηχανική περιοχή της πόλης, όσο και σε διάσπαρτη μορφή και κυρίως η παραγωγή γαλακτοκομικών προϊόντων, ενώ ανεπτυγμένη είναι και η εξόρυξη μαρμάρου. Ένας ακόμη κλάδος είναι η ασημουργία που αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της τοπικής παράδοσης έχοντας μέχρι σήμερα μερίδιο στην τοπική οικονομία. Τα τελευταία χρόνια η οικονομία της πόλης, όπως αντίστοιχα και της Ελλάδας, έχει γνωρίσει ύφεση με συνέπεια τη σημαντική αύξηση της ανεργίας.

► Τα Ιωάννινα αποτελούν τόπο συγκέντρωσης πλήθους ιστορικών μνημείων και μουσείων, ενώ το φυσικό τοπίο της ευρύτερης περιοχής είναι ιδιαίτερα αξιόλογο. Η λίμνη Παμβώτιδα αποτελεί υδρόβιο οικοσύστημα και έχει χαρακτηριστεί ως περιοχή οικοανάπτυξης. Το νησί της λίμνης που κατοικείται αποτελεί τουριστικό πόλο έλξης, όπως και το σπήλαιο Περάματος. Από το φυσικό περιβάλλον της περιοχής ξεχωρίζει και το περιαστικό δάσος της πόλης που αποτελεί ένα από τα 19 αισθητικά δάση της χώρας. Οι χώροι πρασίνου στην πόλη, πέρα από το περιαστικό δάσος, είναι περιορισμένοι και εστιάζονται στα μικρά πάρκα Λιθαρισίων και Κουραμπά στο κέντρο της πόλης, στο πάρκο Κατσαρή στην παραλίμνια περιοχή, καθώς και στο πάρκο Πυρσινέλλα που καταλαμβάνει μεγάλη έκταση και βρίσκεται στην είσοδο της πόλης.

► Ο Δήμος Ιωαννιτών έχει μόνιμο πληθυσμό 112.486 κατοίκους, αποτελεί τον μεγαλύτερο Δήμο της Περιφέρειας Ηπείρου και τον 10<sup>ο</sup> μεγαλύτερο στη χώρα. Η περιοχή μελέτης συγκεντρώνει το 88% του πληθυσμού του Δήμου (99.044 κατ.) και το 81% αυτού βρίσκεται στη Δ.Ε. Ιωαννιτών. Το 60% περίπου του πληθυσμού όλου του Δήμου είναι συγκεντρωμένο στην πόλη των Ιωαννίνων (65.574 κατ.). Από τους υπόλοιπους οικισμούς, μεγαλύτερο πληθυσμό έχει η Ανατολή με 9.798 κατοίκους, ο Κατσικάς με 3.885 κατοίκους και ακολουθούν τα Καρδαμίτσια με 3.172, η Εξοχή με 2.975, η Πεδινή με 2.871, το Πέραμα με 1.841 κατοίκους.

► Παρατηρείται διαχρονικά αύξηση του πληθυσμού, και μάλιστα με ποσοστά κατά πολύ μεγαλύτερα σε σχέση με τα αντίστοιχα της Περιφέρειας, της ΠΕ αλλά και της Χώρας, στην οποία την τελευταία δεκαετία εμφανίζεται μείωση.

► Η πόλη συνεχίζει να αποτελεί πόλο έλξης για τον πληθυσμό της περιφέρειας, μία τάση η οποία την τελευταία δεκαετία τείνει να μετατοπιστεί και στους περιφερειακούς οικισμούς και διαμερίσματα του Δήμου. Ο Δήμος Ιωαννιτών φαίνεται να συγκρατεί



τον πληθυσμό που φεύγει από τον αγροτικό χώρο της Περιφερειακής Ενότητας και της Περιφέρειας ενώ παράλληλα προσελκύει και σημαντικό πληθυσμό οικονομικών μεταναστών καθώς βρίσκεται στο επίκεντρο των μεταναστευτικών ροών από την Αλβανία προς την Ελλάδα. Η περιοχή δεν είναι μόνο πέρασμα για τους μετανάστες, αλλά και τόπος εγκατάστασης, προσωρινός ή μόνιμος, για πολλούς από αυτούς. Επιλέγεται μάλιστα συχνά ως τόπος εγκατάστασης κυρίως από μετανάστες που προέρχονται από τη Νότια Αλβανία και ιδιαίτερα από όσους ανήκουν στην ελληνική μειονότητα. Κριτήριο είναι η γεινίαση με τον τόπο καταγωγής τους, κάτι που τους επιτρέπει τακτικές επισκέψεις για προσωπικούς και επαγγελματικούς λόγους.

▶ Σε όλη σχεδόν την περιοχή μελέτης οι νέοι μέχρι 24 ετών αποτελούν περίπου το 30% του συνολικού πληθυσμού.

▶ Ο δείκτης γήρανσης στον Δήμο, όπως και στο σύνολο της περιοχής του ΣΒΑΚ είναι πολύ κοντά στη μονάδα, ενώ είναι σημαντικά μικρότερος σε αρκετές αστικές περιοχές.

▶ Η περιοχή μελέτης συγκεντρώνει 38.803 νοικοκυριά με 94.809 μέλη, δηλαδή 2,4 άτομα ανά νοικοκυριό.

▶ Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της περιοχής μελέτης ανέρχεται σε 42.128 άτομα (45,7 % του συνόλου του πληθυσμού) αποτελώντας το 70% περίπου του συνολικού εργατικού δυναμικού της Π.Ε. Ιωαννίνων. Από τους οικονομικά ενεργούς κατοίκους της περιοχής ΣΒΑΚ ποσοστό 82,6 % είναι απασχολούμενοι και 17,4% άνεργοι.

▶ Η διάρθρωση της απασχόλησης εντός του Δήμου Ιωαννιτών διαφοροποιείται σε σχέση με αυτήν που εμφανίζει η Περιφέρεια: ο πρωτογενής τομέας είναι μικρός της τάξης του 4%, ο δευτερογενής συγκεντρώνει περίπου το 18% της απασχόλησης ενώ ο τριτογενής τομέας έχει συντριπτική υπεροχή με 78%.

▶ Στον Δ. Ιωαννιτών έχουν καταγραφεί 45.534 αυτοκίνητα, εκ των οποίων τα 39.588 βρίσκονται στην περιοχή του ΣΒΑΚ και από αυτά τα 25.000 στην πόλη των Ιωαννίνων.

▶ Στον Δ. Ιωαννιτών έχουν καταγραφεί 21.336 θέσεις στάθμευσης, εκ των οποίων οι 19.456 βρίσκονται στην περιοχή μελέτης και πάνω από τις μισές στα Ιωάννινα. Ο αριθμός των αυτοκινήτων σε σχέση με τις θέσεις στάθμευσης, είναι διπλάσιος σχεδόν σε όλη την περιοχή μελέτης.

## Κρίσιμα Ζητήματα Κινητικότητας - Σύνοψη...

▶ Η **έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας και της Ιόνιας οδού**, δεν συνοδεύτηκε μέχρι στιγμής με τη **δημιουργία κάθετου άξονα στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος** (επέκταση Ιόνιας οδού προς Κακαβιά) που να παρακάμπτει τα Ιωάννινα και να εξυπηρετεί τις διερχόμενες κινήσεις που δεν έχουν προορισμό την πόλη των Ιωαννίνων.

▶ Εμφανίζονται **προβλήματα στις δύο συνδέσεις της Εγνατίας με το αστικό δίκτυο της πόλης**:

▷ στον κόμβο με την Ε.Ο. Άρτας – Ιωαννίνων, η διοχετευτική διαρρύθμιση των κλάδων του Α/Κ στις διασταυρώσεις με την Ε.Ο. δημιουργεί σε πολλές περιπτώσεις ασάφεια και σύγχυση στους οδηγούς και αποτελεί πηγή κινδύνων για ατυχήματα

▷ στον κόμβο Κατσικά-Κουτσελιού, οι συνδετήριοι κλάδοι έχουν πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ενώ εξυπηρετούν ταυτόχρονα τις παρόδιες εγκαταστάσεις και ιδιοκτησίες, γεγονός που μειώνει το επίπεδο εξυπηρέτησης και οδικής ασφάλειας

▶ Το **ποσοστό χρήσης της αστικής συγκοινωνίας είναι χαμηλό για το μέγεθος της πόλης**. Η διαμήκης διάσχιση της πόλης από όλες σχεδόν τις λεωφορειακές γραμμές, έχει ως αποτέλεσμα μεγάλης διάρκειας διαδρομές και χαμηλή ελκυστικότητα για τους χρήστες. Επισημαίνεται και το γεγονός ότι οι πέριξ της πόλης οικισμοί συνδέονται με πολύ αραιά δρομολόγια με το κέντρο της.

▶ Το **βασικό οδικό δίκτυο** παρουσιάζει **ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά**. Τα πεζοδρόμια είναι ανεπαρκώς πλάτους για την κίνηση των πεζών (σε κάποια σημεία δεν υπάρχουν καν). Σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχουν διαβάσεις πεζών, ράμπες και οδηγοί τυφλών, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται περαιτέρω η κίνηση των ΑΜΕΑ και των λοιπών ευπαθών ομάδων.

▶ **Έλλειψη** ενός ολοκληρωμένου **δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων** στην κεντρική περιοχή της πόλης, όπου και υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και χρήσεις αναψυχής.

▶ **Δεν έχει αναπτυχθεί μέχρι σήμερα ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων**, το οποίο θα συνδέει την παραλίμνια ζώνη και τον κεντρικό πυρήνα της πόλης με τις περιφερειακές συνοικίες, με αποτέλεσμα να μην έχει απορροφηθεί κάποιο ποσοστό των μικρού μήκους καθημερινών

μετακινήσεων από την περιοχή κατοικίας, προς το χώρο εργασίας και την αγορά, από το ποδήλατο.

► Στην κεντρική περιοχή της πόλης παρατηρούνται κυκλοφοριακά προβλήματα κατά τις ώρες αιχμής, τα οποία οφείλονται:

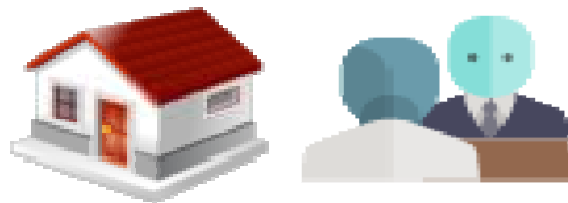
- ▷ Στην αυξημένη κυκλοφορία με προορισμό το κέντρο, στο οποίο υπάρχουν ισχυροί πόλοι έλξης καθημερινών μετακινήσεων
- ▷ Στην εκτεταμένη παράνομη στάθμευση, η οποία δημιουργεί τριβές στην κυκλοφορία και καθυστερήσεις και ουρές αναμονής σε κρίσιμους κόμβους
- ▷ Στη διερχόμενη κυκλοφορία από το κέντρο. Δεν έχει ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα ο περιμετρικός δακτύλιος της πόλης, με αποτέλεσμα σημαντικό ποσοστό διαμπερούς κυκλοφορίας να διέρχεται από το κέντρο της πόλης, κυρίως στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος. Θεωρείται απαραίτητη η αναβάθμιση του υπάρχοντος τμήματος της περιφερειακής οδού, ώστε να επιτελέσει το λειτουργικό της ρόλο.

► Η σύνδεση του νότιου με το βόρειο τμήμα του κεντρικού πυρήνα, στις παρυφές του κάστρου, αποτελεί διαχρονικό θέμα για την πόλη. Πιο συγκεκριμένα η σύνδεση του άξονα Εθνάρχου Μακαρίου – Γαριβάλδι (νότια του κέντρου) με τη Λεωφόρο Γ. Παπανδρέου (βόρεια του κέντρου) συντελείται μέσω οδών (Γιοσήφ Ελιγιά, Εθν. Αντιστάσεως, Κουντουριώτη, Αβέρωφ, κλπ) με ανεπαρκή χαρακτηριστικά (μικρό πλάτος οδοστρώματος και πεζοδρομίων) για το ρόλο που επιτελούν, αφού πέραν της πρόσβασης στο κέντρο, αποτελούν υποδοχείς διαμπερών κινήσεων στην κατεύθυνση Βορράς-Νότος.

► Εμφανίζονται δυσλειτουργίες στην κυκλοφοριακή οργάνωση και υπάρχουν θέματα οδικής ασφάλειας σε βασικούς κόμβους της πόλης, που οφείλονται στη γεωμετρία τους, το μεγάλο αριθμό διασταυρούμενων κινήσεων και την ορατότητα. Επισημαίνεται ότι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι αιχμής στο βασικό δίκτυο της πόλης δεν υπερβαίνουν τα 600 ΜΕΑ, ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας.

## Το προφίλ των μετακινήσεων σύμφωνα με τα ευρήματα:

Έρευνας προέλευσης – προορισμού σε ικανό δείγμα νοικοκυριών ...



► Η έρευνα διενεργήθηκε σε 1.063 νοικοκυριά. Το πλήθος των μελών (άνω των 5 ετών) τα οποία απογράφηκαν μέσω της έρευνας, ανέρχεται στα 2.040 άτομα.

► Τα νοικοκυριά με 1 έως 2 μόνιμα μέλη είναι τα περισσότερα (70% περίπου) και ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3 έως 4 μέλη (25%), ενώ τα υπόλοιπα είναι πολυπληθή νοικοκυριά με περισσότερα των 5 μελών. Το μέσο μέγεθος των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα είναι τα 2 άτομα.

► Για τα 1.994 από τα 2.040 μέλη των 1.063 νοικοκυριών, καταγράφηκαν οι ημερήσιες μετακινήσεις τους (προηγούμενης τυπικής ημέρας), οι οποίες ανέρχονται σε 5.308 συνολικά

► Το 40% περίπου των νοικοκυριών έχει μηνιαία εισοδήματα <= 1.200 €, ένα άλλο 40% περίπου δηλώθηκε με εισόδημα 1.200 - 2.400 €, ενώ το υπόλοιπο 20% περίπου είναι σε πολύ μικρό μερίδιο (2%) νοικοκυριά με μηνιαίο εισόδημα > 2.400 € και αυτοί που δεν έδωσαν καμία απάντηση.

► Το βασικό μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκε για την πραγματοποίηση των καταγεγραμμένων μετακινήσεων είναι το ΙΧ (είτε ως οδηγός είτε ως επιβάτης) με ποσοστό αθροιστικά 53% περίπου

► Ιδιαίτερα σημαντικό ποσοστό των μετακινήσεων πραγματοποιήθηκε με τα πόδια για αποστάσεις μεγαλύτερες των 300 μέτρων, (29% περίπου)

► Το άλλο εναλλακτικό μέσο μεταφοράς, το ποδήλατο, κέρδισε ένα μερίδιο της τάξης του 3,5% που συγκριτικά με άλλες πόλεις δεν μπορεί να χαρακτηριστεί καθόλου αμελητέο

► Η δικυκλή μηχανή είναι το μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκε στο 5,5% των μετακινήσεων (δυσνητικοί χρήστες ποδηλάτου)

► Χαμηλό σε σχέση με το μέγεθος της πόλης, είναι το ποσοστό χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών το οποίο κατά μέσο όρο αντιστοιχεί στο 8% των

μετακινήσεων και οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στον σημαντικό αριθμό φοιτητών στην πόλη που χρησιμοποιούν τις Δημόσιες Συγκοινωνίες ως βασικό μέσο μεταφοράς.



► Το μεγαλύτερο πλήθος μετακινήσεων πραγματοποιήθηκε με σκοπό την "επιστροφή στο σπίτι", σε ποσοστό 45% περίπου επί του συνόλου, γεγονός που φαίνεται απόλυτα δικαιολογημένο καθώς το 91% των μετακινήσεων έχει ως ένα άκρο του την κυκλοφοριακή ζώνη του νοικοκυριού. Σημαντικός σκοπός μετακίνησης είναι και η "εργασία" με ένα ποσοστό περίπου 22% των συνολικών μετακινήσεων. Οι μετακινήσεις με σκοπό την εκπαίδευση, που συνήθως αποτελούν σημαντικό επιβαρυντικό παράγοντα στην ροή της κυκλοφορίας, αγγίζουν το 6% περίπου. Τα "ψώνια",



οι "ατομικές υποθέσεις" και η "αναψυχή" αθροίζουν στο ποσοστό του 23%, ανάλογο του ποσοστού των μετακινήσεων με σκοπό την "εργασία"

### Έρευνας Δεδηλωμένης Προτίμησης...

#### Αντικείμενα έρευνας:

- Προφίλ μετακινήσεων προς το κέντρο της πόλης
- Παίγνιο πρόθεσης επιλογής διαφορετικών μεταφορικών μέσων (ΙΧ vs Λεωφορείο)

#### Προφίλ μετακινήσεων προς το κέντρο της πόλης

► Η πλειοψηφία των ερωτώμενων (90% περίπου) μετακινείται προς το κέντρο της πόλης 1 φορά την ημέρα (31%) ή 2-3 φορές την ημέρα (38%) ή 3-5 φορές την εβδομάδα (23%) (ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ)

► Το μεγαλύτερο ποσοστό (51%) των μετακινήσεων με προορισμό το κέντρο της πόλης έχει σκοπό την εργασία (ΣΚΟΠΟΣ)

► Σε ποσοστό 69% η συνολική διάρκεια μετακίνησης με Ι.Χ. προς το κέντρο της πόλης κυμαίνεται από 8-12 λεπτά (ΧΡΟΝΟΣ)

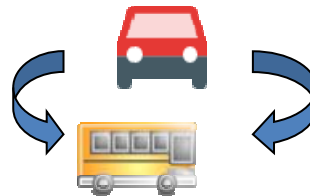
► Οι περισσότεροι των ερωτώμενων (77%) δήλωσαν ως κόστος μετακίνησης προς το κέντρο της πόλης τα 1 ή 1,2 € (ΚΟΣΤΟΣ)

### Παίγνιο πρόθεσης επιλογής διαφορετικών μεταφορικών μέσων (ΙΧ vs Λεωφορείο)

► Οι εξ αρχής υπέρμαχοι του Ι.Χ. (Σίγουρα Ι.Χ.) δείχνουν να μεταστρέφονται σε μεγάλο ποσοστό όταν η μετακίνηση με λεωφορείο προσφέρει βελτιωμένους συγκριτικά με το ΙΧ χρόνους ΤΟΣΟ εντός οχήματος ΟΣΟ εκτός και οχήματος, ακόμη και εάν επιβαρύνονται με μία (1) μετεπιβίβαση

► Το ίδιο παρατηρείται και στην περίπτωση των αναποφάσιστων χρηστών του Ι.Χ. (Μάλλον Ι.Χ.)

► Οι αναποφάσιστοι χρήστες του Λεωφορείου (Μάλλον Λεωφορείο) μεταστρέφονται σε μεγάλο ποσοστό όταν ο χρόνος ΕΝΤΟΣ οχήματος είναι ο ίδιος με το ΙΧ σήμερα, ο χρόνος ΕΚΤΟΣ οχήματος είναι βελτιωμένος συγκριτικά με το ΙΧ, ακόμη και εάν επιβαρύνονται με μία μετεπιβίβαση



### Έρευνας Ποιοτικής Αξιολόγησης...

#### Μετακίνηση με λεωφορείο ΔΣ

► Η πλειοψηφία των ατόμων που ερωτήθηκαν είναι σπάνιοι χρήστες του μέσου αυτού μεταφοράς για το σύνολο σχεδόν των εξεταζόμενων σκοπών μετακίνησης, με εξαίρεση την περίπτωση του σκοπού «εκπαίδευση». Συγκεκριμένα, είναι ο μοναδικός σκοπός μετακίνησης για τον οποίο χρησιμοποιούν καθημερινά τις ΔΣ

► Σε ότι αφορά στην αξιολόγηση (κατά τις ώρες αιχμής) της συχνότητας εξυπηρέτησης της γραμμής που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούν, προκύπτει ότι η πλειοψηφία των απαντήσεων συγκεντρώνεται στις περιπτώσεις:

- Δεν χρειάζεστε το πρόγραμμα δρομολογίων (συχνότητα <10 λεπτά)

- ▷ Συχνή εξυπηρέτηση, παρόλα αυτά συμβουλευέστε το πρόγραμμα (συχνότητα 10-14 λεπτά)
- ▷ Εάν χαθεί κάποιο λεωφορείο είστε εντός του μέγιστου επιθυμητού χρόνου αναμονής μέχρι το επόμενο (συχνότητα 15-20 λεπτά)

Με σαφές προβάδισμα της δεύτερης κατά σειρά

### Μετακίνηση με Ποδήλατο

Οι ερωτηθέντες χρήστες ποδηλάτου, συχνοί χρήστες κυρίως για ατομικές υποθέσεις, αναψυχή και επιστροφή στο σπίτι, και σπάνιοι χρήστες για εκπαίδευση και ψώνια, στην πλειοψηφία τους αναγνωρίζουν ότι:



Οι περισσότερες των εναλλακτικών διαδρομών κίνησης που συνήθως ακολουθούν είναι σχεδόν ολόκληρες εκτός ποδηλατόδρομου

- ▶ Το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων χαρακτηρίζεται ως απαράδεκτο
- ▶ Μεταξύ εναλλακτικών μέτρων παρέμβασης, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης με ποδήλατο στην πόλη, ιεραρχείται στην κορυφή η δημιουργία εκτενούς δικτύου ποδηλατοδρόμων
- ▶ Προτίθενται κατά πλειοψηφία να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως κύριο μεταφορικό μέσο για τις μετακινήσεις τους από/ προς τον τόπο εργασίας τους, υπό την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλιζονταν όλες οι συνθήκες/ βελτιώσεις που επιθυμούν σε ότι αφορά στην κυκλοφορία των ποδηλάτων

### Πεζή Μετακίνηση

Οι ερωτηθέντες χρήστες πεζής μετακίνησης, συχνοί χρήστες κυρίως για εργασία, ψώνια, αναψυχή και επιστροφή στο σπίτι, στην πλειοψηφία τους αναγνωρίζουν ότι:

- ▶ Σημαντικό πρόβλημα έλλειψης πεζοδρομίων – όχι όμως γενικευμένο πρόβλημα

- ▶ Το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων χρειάζεται κατά περίπτωση μικρο-βελτιώσεις και/ ή σημαντικότερες βελτιώσεις

- ▶ Μεταξύ εναλλακτικών μέτρων παρέμβασης, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης με τα πόδια στην πόλη, ιεραρχούνται στην κορυφή παρεμβάσεις που σχετίζονται με την ασφαλή κίνηση των πεζών (βελτίωση οδηγικής συμπεριφοράς, κατασκευή νέων ή βελτίωση υφιστάμενων πεζοδρομίων/ εξυπηρέτηση ΑμεΑ & ΑΜΚ, απομάκρυνση εμποδίων & αποκατάσταση πλακοστρώσεων)



- ▶ Προτίθενται να μετακινούνται κατά κύριο λόγο με τα πόδια από/ προς τον τόπο εργασίας τους, υπό την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλιζονταν όλες οι συνθήκες/ βελτιώσεις που επιθυμούν σε ότι αφορά στην κυκλοφορία των πεζών



# Καθορισμός Προτεραιοτήτων

## Άξονες Προτεραιοτήτων του Σχεδίου ...

- ✓ Ποιότητα ζωής
- ✓ Περιβάλλον
- ✓ Οικονομική ανάπτυξη
- ✓ Καινοτομία (ως εργαλείο για την εξασφάλιση της ποιότητας ζωής και της προστασίας του περιβάλλοντος)

Για καθέναν από τους παραπάνω τομείς απαιτήσεων σχεδιασμού (Άξονες Προτεραιοτήτων), **προσδιορίστηκαν συγκεκριμένες προσδοκίες**, οι οποίες στη συνέχεια **βαθμολογήθηκαν από τα μέλη της Ομάδας ΣΒΑΚ** του Δήμου Ιωαννιτών, και έτσι με τον τρόπο αυτό ιεραρχήθηκαν, προκειμένου να πάρουν τη μορφή **προτεραιοτήτων**.



A/A	Προτεραιότητες / Ιεραρχημένες προσδοκίες για την πόλη των Ιωαννίνων
1	Ελκυστικό περιβάλλον και προστασία της κίνησης των πεζών (δίκτυο πεζοδρόμων, διαμόρφωση πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους, διαβάσεις πεζών, ράμπες, υποδομές προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες)
2	Ανακατανομή του οδικού δικτύου στα μεταφορικά μέσα με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας (μεγαλύτερο μήκος οδικού δικτύου να διατεθεί για ποδηλατοδρόμους, πεζοδρόμους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας κτλ., επανεξετάζοντας και τις ήδη υπάρχουσες υποδομές)
3	Προώθηση/ βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς (αστική συγκοινωνία, πλωτό δίκτυο κ.λ.π.)
4	Αναβάθμιση της ασφάλειας στις γειτονιές της πόλης (προστασία γειτονιών από διαμπερή κυκλοφορία)
5	Διαμόρφωση ανοιχτών / πράσινων κοινόχρηστων χώρων για τους πολίτες και αθλητικών εγκαταστάσεων
6	Ανάδειξη του παραλίμιου μετώπου ως χώρο ορόσημο για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και ως βασικό πόλο έλξης επισκεπτών (αξιοποίηση της λίμνης ως χώρο αναψυχής, αθλητικών δραστηριοτήτων και διαφόρων τουριστικών εκδηλώσεων)
7	Ενίσχυση των δράσεων ευαισθητοποίησης των πολιτών προς τη βιώσιμη μετακίνηση και την αλλαγή κουλτούρας για την προστασία του περιβάλλοντος
8	Ενίσχυση των δράσεων για χρήση νέας και πιο καθαρής τεχνολογίας και σχημάτων μεταφορικών μέσων (κίνητρα και υποδομές για προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών μορφών ενέργειας, της κοινόχρηστης χρήσης αυτοκινήτων και ποδηλάτων κ.α.).
9	Βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας με χρήση νέων τεχνολογιών (τηλεματική στις Δ.Σ, ελεγχόμενη στάθμευση με πληρωμή μέσω κινητού και έλεγχος μέσω αισθητήρων, πληροφόρηση για τις κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών κ.α.)
10	Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής μέσω της οργάνωσης πολλαπλών μορφών θεματικού τουρισμού - (υγείας, αθλητικού, συνεδριακού, εκθεσιακού, θρησκευτικού, ποδηλατικού, εκπαιδευτικού, περιηγητικού)
11	Δημιουργία βιώσιμων τουριστικών διαδρομών για την περιήγηση στα βασικά σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου (πχ Σπήλαιο Περάματος, Δημοτικό Μουσείο Ιωαννίνων, Κάστρο, Οθωμανική βιβλιοθήκη κλπ)

# Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Με βάση τις υψηλότερες προσδοκίες/ προτεραιότητες δόθηκε απάντηση στο κρίσιμο ερώτημα ...

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

.. με αποτέλεσμα να διαμορφωθεί η φράση που συνοψίζει τις προσδοκίες για το μέλλον - ΔΗΛΩΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ – φορέων και πολιτών.



**Έτσι δημιουργώ το όραμα, μια μαγική φράση που συνοψίζει τις προσδοκίες μου για το μέλλον της κινητικότητας....**

**Ιωάννινα:**  
**Στο «κέντρο» ο άνθρωπος...**



## Ορισμός μετρήσιμων στόχων

Ο προσδιορισμός των στόχων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, εστιάζοντας στο τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί». Οι στόχοι αποτελούν στην ουσία τον απώτερο σκοπό του ΣΒΑΚ (π.χ. προστασία γειτονιών από διαμπερή κυκλοφορία), ενώ τα μέτρα (π.χ. κυκλοφοριακή οργάνωση γειτονιών και δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας) είναι τα μέσα για την επίτευξή τους. Η επιτυχία ή μη ενός Σ.Β.Α.Κ. διατυπώνεται μέσα από μία σειρά παραμέτρων, που αποτελούν τα κριτήρια των επιδόσεων του Σχεδίου. Οι παράμετροι αυτές είναι κατά το δυνατόν μετρήσιμες (όταν πρόκειται για αριθμητικές μεταβλητές) ή φυσικά διαπιστώσιμες (όταν πρόκειται για ιεραρχικές μεταβλητές).

Οι «Έξυπνοι Στόχοι» (Smart Targets) θα πρέπει να είναι:

- ✓ Ειδικοί και ακριβείς, κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων, που είναι εύκολα κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.
- ✓ Μετρήσιμοι. Οι διαθέσιμες πηγές από το Δήμο να είναι ικανές να μετρήσουν τις μεταβολές που προκύπτουν (ποιοτικά και ποσοτικά).
- ✓ Εφικτοί – βασιζόμενοι στην τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτουν οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι συμφωνίες / δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει.
- ✓ Εντός χρονικών ορίων



## Οι Στόχοι ...

Αξονας Προτεραιτήτων	Περιγραφή Στόχου
<b>Οικονομική ανάπτυξη</b>	Αξιοποίηση της λίμνης ως χώρο αναψυχής και αθλητικών δραστηριοτήτων και ως τουριστικό πόλο
	Αύξηση της επισκεψιμότητας τοπικών σημείων πολιτισμού / τουρισμού
	Δημιουργία υποδομών που καθιστούν επισκέψιμα και ελκυστικά τα τουριστικά σημεία της πόλης
<b>Ποιότητα Ζωής</b>	Αύξηση του μεριδίου των αστικών μεταφορών με χρήση Δ.Σ. και ήπιων μέσων
	Αύξηση του ποσοστού των περιοχών που καλύπτει το δίκτυο Δ.Σ.
	Δίκαιη ανακατανομή του κυκλοφοριακού δικτύου σε πεζούς και οδηγούς
	Αύξηση των υποδομών για μετακίνηση με ήπιες μορφές ενέργειας
	Ασφάλεια στις μετακινήσεις ιδίως για ευάλωτους χρήστες
	Βελτίωση της προσβασιμότητας του δικτύου και των διαφόρων χρήσεων γης της πόλης για τα ΑμεΑ
<b>Περιβάλλον</b>	Μεταβολή του μέσου χρόνου διαδρομής εντός αστικού δικτύου
	Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας
<b>Καινοτομία</b>	Μείωση της ρύπανσης που προκαλεί η κυκλοφορία των οχημάτων
	Έξυπνες υποδομές για την παρακολούθηση και διαχείριση του δικτύου.
	Αύξηση του όγκου πληροφοριών και των εφαρμογών που μπορεί να λάβει ο πολίτης για την ενημέρωση του σχετικά με τις μετακινήσεις του.
	Αύξηση των υποδομών που αφορούν στην κίνηση οχημάτων με νέες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.)
	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων

Ο καθορισμός των δεικτών για τους κύριους στόχους, όπως και οι τιμές στόχοι των δεικτών αυτών, για τους τρεις χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης των προβλεπόμενων παρεμβάσεων παρατίθενται στη συνέχεια.

## Αξιολόγηση των μέτρων του ΣΒΑΚ – Περιγραφή και ποσοτικοποίηση στόχων

Περιγραφή Στόχου	Ποσοτικοποίηση Στόχου	Ποσοτικοποίηση Μεταβολής	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στόχος Βραχυπρόθεσμα	Στόχος Μεσο-Μακροπρόθεσμα
<b>Μεταβολή του μέσου χρόνου διαδρομής εντός αστικού δικτύου.</b>	Ποσοστό μεταβολής του μέσου χρόνου διαδρομής εντός αστικού δικτύου με Ι.Χ. όχημα.	% διαφορά	minutes	12,42	-3%	-6%
	Ποσοστό μεταβολής του μέσου χρόνου διαδρομής εντός αστικού δικτύου με Δ.Σ.	% διαφορά	minutes	71,2	-30%	-40%
<b>Αύξηση των υποδομών που απαιτούνται για τη χρήση ήπιων μεταφορικών μέσων.</b>	Συνολικό μήκος ποδηλατοδρόμων	Km	Km	6,6	45	52
	Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων (25 ποδήλατα ανά σταθμό)	Συνολικός Αριθμός Σταθμών	αριθμός Σταθμών	0	5	10
	Ποσοστό μεταβολής του αριθμού θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων	Αριθμός Θέσεων στάθμευσης	αριθμός Θέσεων στάθμευσης	30	280	
	Συνολικό μήκος πεζοδρόμων	Km	Km	6,5	27	
	Συνολικό μήκος πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους	Km	Km	9	29	
	Συνολικό μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας	Km	Km	0,5	32,5	
<b>Βελτίωση Προσβασιμότητας - Οδική ασφάλεια πεζών</b>	Ποσοστό μεταβολής των ατυχημάτων που εμπλέκονται πεζοί	% διαφορά			-10%	-30%
	Συνολικό μήκος διαδρομών που μπορούν να γίνουν ανεμπόδιστα από ανθρώπους με κινητικά προβλήματα (πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομοι)	Km	Km	16	88,5	
	Αριθμός οχημάτων Δ.Σ. κατάλληλων προς χρήση από ΑΜΕΑ	% διαφορά	αριθμός οχημάτων		50%	100%
<b>Αύξηση του μεριδίου των αστικών μεταφορών με χρήση Δ.Σ και ήπιων μέσων -Αύξηση του ποσοστού των περιοχών που καλύπτει το δίκτυο Δ.Σ..</b>	Μεταβολή του ποσοστού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με Δ.Σ. ή με άλλα ήπια μεταφορικά μέσα.	% διαφορά	ποσοστό μετακινήσεων	6%	12%	20%
<b>Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας.</b>	Αριθμός των συμμετεχόντων πολιτών σε δράσεις που οργανώθηκαν από το Δήμο με σκοπό την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας.	% διαφορά	αριθμός συμμετεχόντων	400	100%	200%
<b>Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</b>	Μεταβολή του αριθμού παρόδιων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή	Αριθμός Θέσεων	αριθμός θέσεων στάθμευσης επισκεπτών		1100	
<b>Αύξηση των οχημάτων με νέες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.)</b>	Αριθμός νέων σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων	Νέοι σταθμοί	αριθμός σταθμών		30	
<b>Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων.</b>	Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	Αριθμός κοινόχρηστων Ποδηλάτων	αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων		125	250

*Σημείωση:* Η εκτίμηση των τιμών των δεικτών έγινε με βάση τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου και όλων των υπολοίπων παρεμβάσεων και δράσεων που δεν ήταν δυνατόν να προσομοιωθούν με αυτό



## Παρεμβάσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ - Πακέτα μέτρων

Οι παρεμβάσεις που προκρίθηκαν για καθένα από τους τρεις (3) χρονικούς ορίζοντες (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος ορίζοντας) αφορούν σε τέσσερις (4) θεματικές ενότητες:

- ✓ Οδικό δίκτυο - Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας
- ✓ Διαχείριση της στάθμευσης
- ✓ Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλάτων
- ✓ Προώθηση Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (MMM).

Οι παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνουν μια σειρά αποτελεσματικών, ρεαλιστικών και οικονομικά εφικτών (μέσω της εξέτασης καλύτερης τιμής – απόδοσης) **πακέτων μέτρων** με σκοπό την επίτευξη των προκαθορισμένων στόχων του Σχεδίου.



Οι βασικοί στόχοι των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι:

A	Ελκυστικό περιβάλλον και προστασία κίνησης των πεζών και ποδηλάτων στο κέντρο της πόλης.
B	Ανακατανομή του οδικού δικτύου της πόλης στους χρήστες, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
Γ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο κύριο οδικό δίκτυο.
Δ	Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής – Προστασία γειτονιών από τη διαμπερή κυκλοφορία.
Ε	Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων – Ανάπλαση παραλίμιου μετώπου.
ΣΤ	Διαχείριση της κυκλοφορίας με χρήση νέων τεχνολογιών.

Τα πακέτα μέτρων για την υλοποίηση των επιμέρους στόχων παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά χρονικό ορίζοντα.



## Πακέτα Μέτρων Βραχυπρόθεσμος Ορίζοντας

### ΣΤΟΧΟΣ - Α

Ελκυστικό περιβάλλον & Προστασία κίνησης των πεζών και ποδηλατών στο κέντρο της πόλης

#### Υποδομές

► **Δημιουργία μιας εκτεταμένης ζώνης ήπιας κυκλοφορίας στον κεντρικό πυρήνα της πόλης, με περιορισμό στην κίνηση των οχημάτων.** Ορίζεται από τους άξονες Β. Ηπείρου - Μ. Αλεξάνδρου - Σπ. Λάμπρου - Σουλίου - Δόμπολη - Κενάν Μεσσαρέ - Στρ. Βογιάνου και αποτελείται από ένα σύμπλεγμα πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας με στόχο την ενοποίηση του διοικητικού - νέου εμπορικού κέντρου της πόλης, με το παλιό εμπορικό κέντρο, το κάστρο και το παραλίμνιο μέτωπο.

► **Πεζοδρόμηση της οδού Αβέρωφ,** από την οδό Ελ. Βενιζέλου έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως και στη συνέχεια της Λεωφόρου Καραμανλή, έως και την Πλ. Μαβίλη. Η Αβέρωφ, ένας κατά βάση **εμπορικός δρόμος**, αποτελεί τον μοναδικό διαμήκη κάθετο άξονα, στον οποίο, οδεύοντας προς την λίμνη, είναι ορατό το Κάστρο, σημείο αναφοράς και καθοδήγησης για τον επισκέπτη. Η συγκεκριμένη πεζοδρόμηση δημιουργεί τον **βασικό άξονα ροής πεζών και ποδηλάτων (μήκους 800μ.)** στην καρδιά του κέντρου, ο οποίος θα ενώνει την Πλατεία Πύρρου, την Περιφέρεια, το Δημαρχείο και το ήδη πεζοδρομημένο νέο εμπορικό κέντρο, με το παραδοσιακό εμπορικό κέντρο της οδού Ανεξαρτησίας, με το Κάστρο και τη λίμνη.



► **Πεζοδρόμηση της οδού Ανεξαρτησίας** (στο τμήμα της από την οδό Ζωσιμάδων έως την οδό Μητροπόλεως), για την οποία υπάρχει πρόταση για τη δημιουργία Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (Open Mall).



► **Διαμόρφωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας**, με διάστρωση του οδοστρώματος με κυβόλιθους και ορισμό ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα (με διατήρηση του διαχωρισμού των κινήσεων οχημάτων και πεζών) στις οδούς: Κουντουριώτου - Γιοσέφ Ελιγιά, Γαριβάλδη, Πατρ. Ν. Ευαγγελίδη, Κων/νου Ελευθερίου, Χαρ. Τρικούπη. Αυτή η ηπιοποίηση της κυκλοφορίας και η αισθητική αναβάθμιση των οδών θα προϊδεάζει θετικά τους χρήστες (οδηγός, πεζός, ποδηλάτης) λειτουργώντας ως προθάλαμος των πεζοδρομημένων περιοχών.

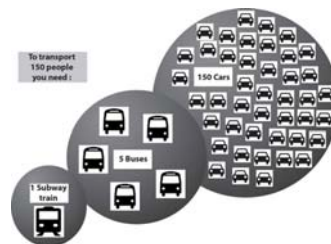


► Διαμορφώσεις λοιπών πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης.



### Υποστηρικτικά Μέτρα

- Οργάνωση **δράσεων** για την προώθηση της χρήσης του ποδήλατου.
- Προώθηση της **χρήσης Μ.Μ.Μ.** για την μετακίνηση προς το κέντρο και εντός της Ζώνης ήπιας κυκλοφορίας
- Προώθηση της **πεζή** μετακίνησης στο κέντρο της πόλης – **Περιηγητικές διαδρομές**.



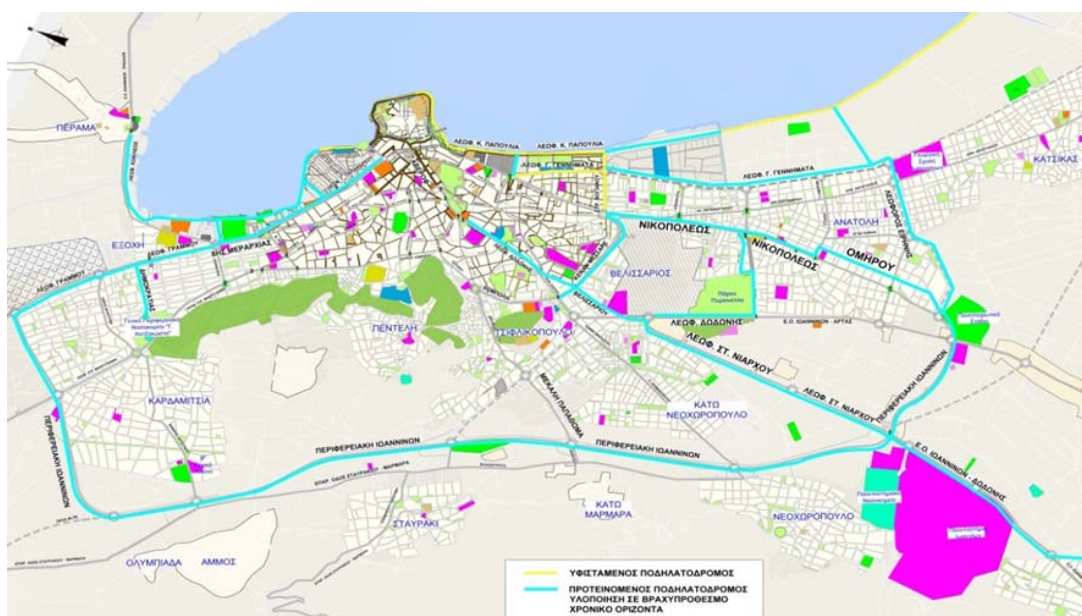
## ΣΤΟΧΟΣ - Β

Ανακατανομή του οδικού δικτύου της πόλης στους χρήστες, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας

### Υποδομές

#### Πεζοί - Ποδήλατα

- ▶ **Ανακατασκευή** όλων των **πεζοδρομίων** σε όλες τις αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς της ευρύτερης κεντρικής περιοχής, σύμφωνα με τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και υλικών, με μέριμνα για τη δημιουργία υποδομών ΑμεΑ και ασφαλών διαβάσεων πεζών και ποδηλατών.
- ▶ Δημιουργία **δικτύου ποδηλατοδρόμων**
  - ▷ Ολοκλήρωση **παραλίμιου ποδηλατόδρομου**, από το ύψος του Κατσικά έως το Πέραμα.
  - ▷ **Λεωφ. Γράμμου - 8ης Μεραρχίας - Λεωφ. Γ. Παπανδρέου**, και κάθετες συνδέσεις με το Νοσοκομείο και τον παραλίμινο ποδηλατόδρομο.
  - ▷ Νέος άξονας από **κόμβο Βογιάνου έως Πανηπειρωτικό Στάδιο και στη Λεωφ. Στ. Νιάρχου**.
  - ▷ **Λεωφ. Δωδώνης, Βελισσάριου, Κενάν Μεσσαρέ, Νικοπόλεως, Ομήρου** και κάθετες συνδέσεις.
  - ▷ **Παράδρομος ανάντη της Περιφερειακής οδού**, από το Α/Δ μέχρι το Πανηπειρωτικό Στάδιο



#### M.M.M.

- ▶ **Αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών. Δημιουργία ακτινικών διαδρομών κίνησης των λεωφορείων με αφητηρία/τέρμα στο κέντρο της πόλης.** Το νέο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών οργανώνεται σε 3 χωρικούς άξονες και αποτελείται συνολικά από 8 γραμμές.
- ▶ **Δημιουργία μίας πρόσθετης γραμμής (Γραμμή 8), με φιλικά προς το περιβάλλον mini λεωφορεία, για τη μετακίνηση των επισκεπτών και κατοίκων στον πεζοδρομημένο κεντρικό πυρήνα και το παραλίμινο μέτωπο, στην περιοχή του κάστρου.**



## Υποστηρικτικά Μέτρα

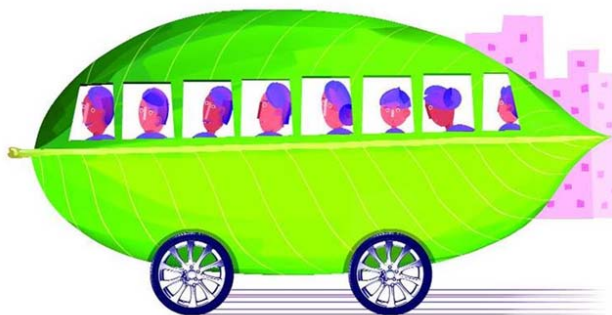
### Πεζοί - Ποδήλατα

- ▷ Οργάνωση δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδήλατου.
- ▷ Πρώτη φάση εισαγωγής συστημάτων bike sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και επισκεπτών.
- ▷ Προώθηση του bike and ride.
- ▷ Διοργάνωση μαθημάτων ποδηλασίας, με στόχο την εκπαίδευση παιδιών και ενηλίκων για το πώς να οδηγούν ποδήλατο.
- ▷ Προώθηση της μεταφοράς ποδηλάτων από τα αστικά λεωφορεία



### M.M.M.

- ▷ Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τη χρήση των M.M.M..
- ▷ Εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς προσβασιμότητας στις στάσεις.
- ▷ Οχήματα που θα εξασφαλίζουν προσβασιμότητα σε όλους.
- ▷ Οχήματα νέας τεχνολογίας, 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.
- ▷ Παροχή υπηρεσιών Wi-Fi εν κινήσει.
- ▷ Εισαγωγή ηλεκτρονικού εισιτηρίου (εισιτήρια μέσω SMS, e-ticketing)



**ΣΤΟΧΟΣ - Γ**  
**Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο κύριο οδικό δίκτυο**

**Υποδομές**

- ▶ **Ανάπλαση και αναδιαμόρφωση** (οδικών συνδέσμων και κόμβων) των **αρτηριών και συλλεκτήριων οδών της ευρύτερης κεντρικής περιοχής**, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
- ▶ **Αναβάθμιση της υφιστάμενης Περιφερειακής οδού** Ιωαννίνων, από τον κόμβο με την Ε.Ο. Ιωαννίνων-Κοζάνης έως τον κόμβο με την Ε.Ο. Ιωαννίνων-Άρτας, με αλλαγή της διατομής σε 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση, κεντρική νησίδα και ολοκλήρωση των παράπλευρων οδών σε όλο το μήκος της. Επιπρόσθετα, όλοι οι υφιστάμενοι σηματοδοτούμενοι κόμβοι επί της οδού θα μετατραπούν σε ισόπεδους κυκλικούς κόμβους.
- ▶ **Ολοκλήρωση της Περιφερειακής οδού Ιωαννίνων**, με την κατασκευή του νέου άξονα από κόμβο Βογιάνου έως Πανεπιστημικό Στάδιο. Ο άξονας αυτός θα διαθέτει δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, κεντρική νησίδα πλάτους 2.0m και παράπλευρες οδούς. Προβλέπονται 7 νέοι κυκλικοί κόμβοι.
- ▶ **Αναβάθμιση της Λεωφ Σταύρου Νιάρχου** από τον κόμβο της Λεωφ. Δωδώνης έως την είσοδο της Πεδιάδας. Θα αποτελείται από 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, κεντρική νησίδα, 7 κυκλικούς και έναν ανισόπεδο κόμβο.
- ▶ Δημιουργία **κυκλικών κόμβων** σε επιλεγμένες διασταυρώσεις.
- ▶ Εφαρμογή **μονοδρομήσεων** με στόχο τη μείωση των επιτρεπόμενων κινήσεων-σημείων εμπλοκής.

**Υποστηρικτικά Μέτρα**

- ▶ Δράσεις **ευαισθητοποίησης** και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων.
- ▶ Δράσεις **προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας** στα **σχολεία**.
- ▶ **Εκπαίδευση παιδιών** σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης.
- ▶ Εφαρμογή του **«λεωφορείου» πεζοπορίας**. Πρόκειται για μια ομάδα παιδιών που καθοδηγούνται από ενήλικες στον δρόμο για το σχολείο, μέσω μιας συγκεκριμένης διαδρομής που είναι σύντομη, άμεση και ασφαλής
- ▶ Μείωση του **ορίου ταχύτητας κίνησης** σε συγκεκριμένους οδικούς συνδέσμους.
- ▶ Έλεγχος της **κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων**.
- ▶ Εντατικοποίηση των **ελέγχων για παραβιάσεις του ΚΟΚ** (παράνομη στάθμευση, όριο ταχύτητας, ερυθρός σηματοδότης, κλπ).



**ΣΤΟΧΟΣ - Δ**  
**Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής**  
**Προστασία γειτονιών από τη διαμπερή κυκλοφορία**

**Υποδομές**

► Σε πρώτη φάση **εφαρμογή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων** (μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας), στο σύνολο της ευρύτερης κεντρικής περιοχής με κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση.

► **Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων** στην ευρύτερη κεντρική περιοχή, και συγκεκριμένα στις γειτονίες Καραβατιά, Πλάτανος, υπόλοιπο Κέντρο, Καλούτσιανη, Λακκώματα, Κιάφα, Λούτσα, Βελισσάριος, Λασπτότοπος.

► **Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων** του Δήμου Ιωαννιτών, με στόχο την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από/προς το σχολείο.

► **Εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης**, με πρόβλεψη για θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων στις περιοχές κατοικίας του κέντρου. Η ζώνη εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης ορίζεται από τις εξής οδούς: Λεωφ.Γ.Παπανδρέου, Κουντουριώτου, Γιοσέφ Ελιγιά, Γαριβάλδη, Λεωφ. Αρχ.Μακαρίου, Γ.Κύργιου, Αιακιδών, Μολοσσών, Λ.Τσαλδάρη, Καποδιστρίου, Σπ. Λάμπρου, Χρηστοβασίλη, Φ. Τζαβέλλα, Βαλαωρίτου, Καραϊσκάκη, Ανεξαρτησίας, Φιλικής Εταιρίας.

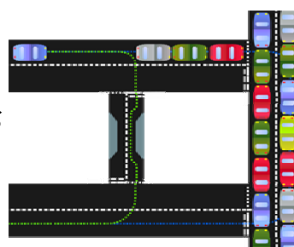


**Υποστηρικτικά Μέτρα**

► **Εκστρατεία ενημέρωσης** για την αναγέννηση και την προστασία γειτονιών της πόλης.

► Μέτρα **προώθησης** των οχημάτων που κινούνται με **ήπιες μορφές ενέργειας** (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.).

► Εγκατάσταση **σταθμών ηλεκτροφόρτισης** οχημάτων.



► Πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος για ενοικίαση ή αγορά οικοπέδων για τη δημιουργία **χώρων στάθμευσης εκτός οδού**.

► Αύξηση των δράσεων για την **ευαισθητοποίηση των πολιτών** σε θέματα καθαριότητας και ανακύκλωσης.



**ΣΤΟΧΟΣ - Ε**  
**Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων**  
**Ανάπλαση παραλίμιου μετώπου**

**Υποδομές**

► **Αστική ανάπλαση παραλίμιου μετώπου**, το οποίο μαζί με το κάστρο αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης επισκεπτών στην πόλη. Πεζοδρόμηση όλου του παραλίμιου μετώπου από την είσοδο/ έξοδο του χώρου στάθμευσης νότια του κάστρου (Θεατράκι Σκάλας) έως την Πλατεία Μαβίλη. **Αναδιαμόρφωση** και ανακατανομή της επιφάνειας (πεζοί, ποδήλατα, οχήματα) του άξονα της **Λ. Κάρολου Παπούλια**, έως την οδό Βογιάνου.

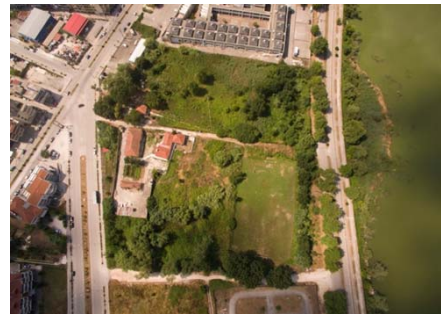


► **Ανάπλαση πλατείας Πύρρου**. Δημιουργείται μία ενιαία ζώνη αποτελούμενη από την υφιστάμενη πλατεία, τη Λεωφ. Δωδώνης και τον κοινόχρηστο χώρο της Περιφέρειας.



► **Δημιουργία Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου στην οδό Ανεξαρτησίας**. Με την πεζοδρόμηση και ανάπλαση της οδού, δημιουργείται μία ασφαλής ζώνη για την κίνηση των πεζών.

► **Ενσωμάτωση χώρου παλαιών στρατιωτικών φυλακών στον αστικό ιστό**, ως κέντρο παροχής αστικών εξυπηρετήσεων.



► **Ανάπλαση Δημοτικής αγοράς** και κατασκευή χώρου στάθμευσης 100 θέσεων.

**Υποστηρικτικά Μέτρα**

- **Χάρτες** με τα σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη.
- **Σημεία πληροφόρησης** του κοινού.



► Οργάνωση **περιηγητικών διαδρομών** στα σημεία ενδιαφέροντος της πόλης (χάρτες, εφαρμογή κινητού με ηχητικές περιηγήσεις).

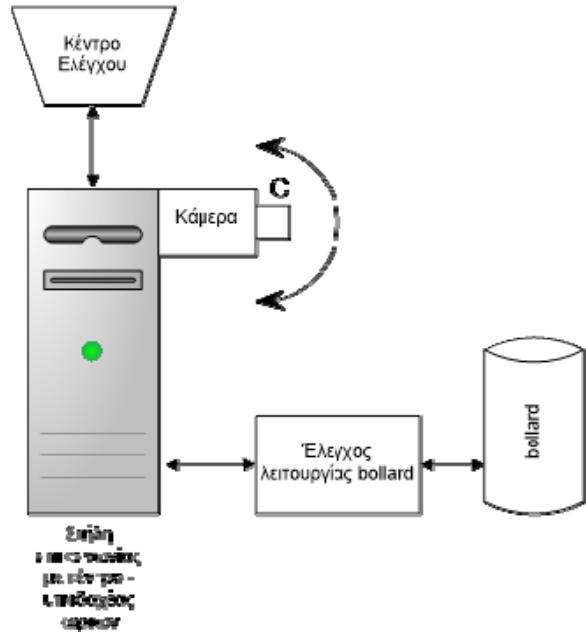
► Δημιουργία **πλατφόρμας** προώθησης των σημείων ενδιαφέροντος και των εναλλακτικών τρόπων επίσκεψης αυτών (Μ.Μ.Μ, ποδήλατο, e-car).



**ΣΤΟΧΟΣ - ΣΤ**  
**Διαχείριση της κυκλοφορίας**  
**με χρήση νέων τεχνολογιών**

**Υποδομές**

- ▶ Δημιουργία **Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας** που θα περιλαμβάνει:
  - ▷ Διαχείριση πρόσβασης των πεζοδρομημένων ζωνών.
  - ▷ Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό, στην κεντρική περιοχή της πόλης.
  - ▷ Σύστημα πληροφόρησης – καθοδήγησης σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού.
  - ▷ Διαχείριση στόλου λεωφορείων.
  - ▷ Διαχείριση σηματοδοτών και παροχή προτεραιότητας σε λεωφορεία και οχήματα εκτάκτου ανάγκης.



**Υποστηρικτικά Μέτρα**

- ▶ **Εφαρμογές ενημέρωσης του πολίτη** σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης στην οδό και εκτός οδού.
- ▶ **Ευφυή συστήματα πληροφόρησης** των επιβατών Μ.Μ.Μ. σε πραγματικό χρόνο στο κινητό, εντός του οχήματος, στις στάσεις.
- ▶ **Εφαρμογές ενημέρωσης** του πολίτη σχετικά με τη βέλτιστη διαδρομή με Μ.Μ.Μ.



ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ – ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	2020	2021	2022	2023	2024	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Τοπογραφικές αποτυπώσεις στην ευρύτερη κεντρική περιοχή			200 000						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην ευρύτερη κεντρική περιοχή	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης - Προμήθεια & τοποθέτηση πινακίδων	350 000	21 000						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Ανάπλαση παραλίμνιου μετώπου από τον ισόπεδο κόμβο στην οδό Βογιάννου έως την περιοχή Μάτσικας	Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός - Μελέτη Εφαρμογής	9 015 000	500 000						ΕΣΠΑ
Αναπλάσεις του βασικού οδικού δικτύου στην ευρύτερη κεντρική περιοχή		21 097 000	1 205 000						ΕΣΠΑ
Ανάπλαση οδών Λεωφ. Γ. Παπανδρέου (από Ι.Κ. Βορείου Ηπείρου έως Πατρ. Ν. Ευαγγελίδου), Κουντουριώτου & Πατρ. Ν. Ευαγγελίδου	Μελέτες ανάπλασης σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία σε επίπεδο οριστικής μελέτης	3 218 000	200 000						
Λεωφ. Γ. Παπανδρέου (από Ι.Κ. Βορείου Ηπείρου έως Πατρ. Ν. Ευαγγελίδου)		2 538 000							
Κουντουριώτου & Πατρ. Ν. Ευαγγελίδου		530 000							
Κυκλικός κόμβος		150 000							
Ανάπλαση οδών Π. Μαυρογιάννη - Π. Μελά - Ανεξαρτησίας (από Πουκεβίλ έως Φιλ. Εταιρίας), Ζωσιμάδων-Δαγκλή-Φρόντζου-Ελ. Βενιζέλου, Περαιβού, Φιλ. Εταιρίας & Κομνηνών		1 518 000	90 000						
Ανάπλαση οδών Βηλαρά - Βαλαωρίτου - 28ης Οκτωβρίου, Κοραή & Πουκεβίλ		1 320 000	80 000						
Ανάπλαση οδών Β. Ηπείρου, Μ. Αλεξάνδρου (από Β. Ηπείρου έως Δ. Φιλίππου) - Σπ. Λάμπρου - Σουλίου - Δόμπολη		2 580 000	150 000						
Ανάπλαση οδών Λεωφ. Δωδώνης - Κων/νου Ελευθερίου, Καποδιστρίου - Καραολή Δημητρίου & Ναπ. Ζέρβα		4 125 000	250 000						
Λεωφ. Δωδώνης		2 439 000							
Κων/νου Ελευθερίου		900 000							
Καποδιστρίου - Καραολή Δημητρίου & Ναπ. Ζέρβα		636 000							
Κυκλικός κόμβος		150 000							
Ανάπλαση οδών Ν. Μπότσαρη - Φ. Τζαβέλλα, Χρηστοβασίλη, Χρ. Πάτση, Γερακάρη - Πυρσινέλλα & Χαρ. Τρικούπη		1 270 000	75 000						
Ν. Μπότσαρη - Φ. Τζαβέλλα, Χρηστοβασίλη, Χρ. Πάτση, Γερακάρη - Πυρσινέλλα		870 000							
Χαρ. Τρικούπη		400 000							
Ανάπλαση οδών Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου, Γ. Ίκκου, Γαριβάλδη & Γιοσέφ Ελιγιά		2 926 000	170 000						
Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου & Γ. Ίκκου		2 076 000							
Γαριβάλδη & Γιοσέφ Ελιγιά		850 000							
Ανάπλαση οδών Λεωφ. Χ. Κάτσαρη, Αγ. Μαρίνας - Ιατρίδη - Τσιρογιάννη, Μπιζανίου, Θεοδωρίδη, Εισ. Σπύρου, Γκραμπάλας (από Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου έως Λεωφ. Χ. Κάτσαρη) & Γ. Κύργιου		1 728 000	100 000						
Λεωφ. Χ. Κάτσαρη, Αγ. Μαρίνας - Ιατρίδη - Τσιρογιάννη, Μπιζανίου, Θεοδωρίδη, Εισ. Σπύρου, Γκραμπάλας (από Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου έως Λεωφ. Χ. Κάτσαρη) & Γ. Κύργιου		1 578 000							
Κυκλικός κόμβος	150 000								
Ανάπλαση οδών 21ης Φεβρουαρίου, Αιακιδών, Μολοσσών, Λ. Τσαλδάρη & Αγ. Κοσμά	1 422 000	30 000							
Ανάπλαση οδού Κενάν Μεσσαρέ	990 000	60 000							

**ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ – ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (συνέχεια)**

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	2020	2021	2022	2023	2024	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Διαμορφώσεις πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Φιλ. Εταιρίας-Ανεξαρτησίας-Ποκεβίλ-28ης Οκτωβρίου-Φ. Τζαβέλλα-Γερακάρη-Πυρσινέλλα-Εισ. Σπύρου-Μπιζανίου-Γ. Κύργιου-Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου-Γαριβάλδη	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	5 800 000	350 000						ΕΣΠΑ
Διαμορφώσεις υπόλοιπων οδών ήπιας κυκλοφορίας & πεζοδρόμων στην ευρύτερη κεντρική περιοχή. Γειτονίες: Καραβατιά, Πλάτανος, υπόλοιπο Κέντρο, Καλούτσιανη, Λακκάματα, Κιάφα, Λούτσα, Βελισσάριος, Λασπότοπος)		18 800 000	1 100 000						ΕΣΠΑ
Οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτες εφαρμογής για τη διαμόρφωση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων	13 300 000							
Πεζοδρόμοι		5 500 000							
Ανάπλαση Πλατείας Πύρρου	Μελέτη εφαρμογής ανάπλασης Πλατείας Πύρρου	3.000.000**							ΕΣΠΑ
Αναπλάσεις οδών περιμετρικά των σχολικών κτιρίων του Δήμου Ιωαννιτών	Μελέτη ανάπλασης οδών περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία	11 060 000	650 000						ΕΣΠΑ
Διαμορφώσεις - πεζοδρομήσεις στην περιοχή Σιαράβα (Τομέας Δ')		2.196.915**							ΕΣΠΑ - Ε.Π. ΗΠΕΙΡΟΣ 2014-2020
Δημιουργία ποδηλατοδρόμων		1 371 300	80 000						ΕΣΠΑ
Σύνδεση υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων στο παραλίμνιο μέτωπο (νότια)		341 250	20 000						
Ποδηλατόδρομος οδών 7ης Μεραρχίας και Λεωφ. Γράμμου (και κάθετες συνδέσεις)	Μελέτες εφαρμογής ποδηλατοδρόμων	347 550	20 000						
Ποδηλατόδρομοι οδών Βελισσαρίου, Λεωφ. Δωδώνης, Νικοπόλεως, Ομήρου και κάθετες συνδέσεις		682 500	40 000						
Ανάπλαση, ανάδειξη και προστασία παραλίμνιας περιοχής από την είσοδο της Δ.Κ. Περάματος έως την περιοχή "Μάτσικας"		3.064.510**							ΕΣΠΑ - Ε.Π. ΗΠΕΙΡΟΣ 2014-2020
Οδός Σταύρου Νιάρχου		25.181.219**							ΕΣΠΑ - Ε.Π. ΗΠΕΙΡΟΣ 2014-2020
Ολοκλήρωση μεγάλου δακτυλίου της πόλης των Ιωαννίνων (κόμβος Πανηπειρωτικού Σταδίου-Κόμβος Βογιάννου)		22.141.992**							ΕΣΠΑ - Ε.Π. ΗΠΕΙΡΟΣ 2014-2020
Ανακατασκευή Περιφερειακής οδού: αλλαγή διατομής, ολοκλήρωση παράπλευρων οδών και κατασκευή ποδηλατοδρόμου σε αυτές, δημιουργία κυκλικών κόμβων.	Μελέτη εφαρμογής	21 000 000	1 250 000						ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ
Λειτουργία συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης		1 235 000	75 000						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Θέσεις επισκεπτών	Μελέτη εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης - Κανονιστική απόφαση	1 100 000							
Θέσεις κατοίκων		135 000							
Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας - Έλεγχος πεζοδρόμων		1 000 000							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης στο Δήμο Ιωαννιτών			10 000						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Μελέτη αναδιάρθρωσης Αστικής Συγκοινωνίας	Μελέτη εφαρμογής για την οριστικοποίηση των λεωφορειακών γραμμών - Συνεργασία με Αστικό ΚΤΕΛ		50 000						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΣΔΤ
Ενσωμάτωση χώρου παλαιών στρατιωτικών φυλακών στον αστικό ιστό ως κέντρο παροχής αστικών εξυπηρετήσεων		2.016.129**							ΕΣΠΑ - Ε.Π. 2014-2020
Ανοικτό κέντρο εμπορίου Δήμου Ιωαννιτών		1.452.718**							Ε.Π. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
Ανάπλαση Δημοτικής αγοράς και κατασκευή χώρου στάθμευσης 100 θέσεων	Μελέτη εφαρμογής								ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΣΔΤ
Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	Μελέτη χωροθέτησης και διάταξης θέσεων ποδηλάτων	37 500	2 500						ΕΣΠΑ
<b>ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ</b>	<b>ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ</b>	<b>ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *</b>	<b>ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ</b>
Α' φάση εισαγωγής συστημάτων bike sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	Μελέτη βιωσιμότητας για την επιλογή της θέσης και του αριθμού των σταθμών	125 000	3 000						ΕΣΠΑ
Υποδομές bike & ride	Μελέτη εφαρμογής	50 000	3 000						ΕΣΠΑ
Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων	Μελέτη βιωσιμότητας για την επιλογή της θέσης και του αριθμού των σταθμών	120 000	7 000						ΕΣΠΑ
Ευφυή συστήματα πληροφόρησης - πλατφόρμα προώθησης εν αλλακτικών τρόπων μετακίνησης	Μελέτη εφαρμογής	50 000	5 000						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ

\*Δεν περιλαμβάνεται κόστος συντήρησης και λειτουργίας. \*\*Προϋπολογισμός βάσει της μελέτης του έργου.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των έργων μπορεί να γίνει συνδυασμός ή τροποποίηση αυτών.

## Πακέτα Μέτρων Μεσοπρόθεσμος/Μακροπρόθεσμος Ορίζοντας

### ΣΤΟΧΟΣ - Β

Ανακατανομή του οδικού δικτύου της πόλης στους χρήστες, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας

#### Υποδομές

##### Πεζοί - Ποδήλατα

- ▶ Κατασκευή **ποδηλατοδρόμων** (σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα):
  - ▷ Επί του **νέου οδικού άξονα επέκτασης της Λ. Γεννηματά**, από Λ. Ειρήνης έως κόμβο με Εθν. Αντιστάσεως, νότια του Κατσικά.
  - ▷ Επί του **νέου οδικού άξονα σύνδεσης της Κενάν Μεσσαρέ – Δωδώνης με την Περιφερειακή οδό** και κατά μήκος της οδού **Μέκαλη Παπαθωμά**

##### Μ.Μ.Μ.

- ▶ **Ενίσχυση της υφιστάμενης λιμναίας συγκοινωνίας (σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα)**. Στις υφιστάμενες 2 θέσεις (Μώλος, Νησί), προστίθενται 4 νέες θέσεις λιμενικών υποδομών (Πέραμα, Μονή Ντουραχάνη, Du Lac, Παλαιά Σφαγεία). Μόνιμες γραμμές θα συνδέουν τις θέσεις Μώλος-Νησί-Πέραμα ενώ οι υπόλοιπες θα προσεγγίζονται από σκάφη-ταξί.



#### Υποστηρικτικά Μέτρα

##### Πεζοί - Ποδήλατα

- ▶ Επέκταση δικτύου **bike sharing**.
- ▶ Επέκταση σημείων **bike & ride**.



##### Μ.Μ.Μ.

- ▶ **Οχήματα** που θα εξασφαλίζουν προσβασιμότητα σε όλους.
- ▶ **Οχήματα νέας τεχνολογίας**, φιλικά προς το περιβάλλον (πράσινο στόλος ΔΣ).
- ▶ **Νυχτερινά δρομολόγια** λεωφορείων που να καλύπτουν όλες τις γειτονιές της πόλης.
- ▶ **Υπηρεσίες μετακίνησης με mini buses** κατόπιν κλήσης.
- ▶ **Carpooling και Carsharing** (σε μεγάλες ιδιωτικές εταιρίες, μαζικές δημόσιες υπηρεσίες, πανεπιστήμιο, νοσοκομείο).



**ΣΤΟΧΟΣ - Γ**  
**Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο κύριο οδικό δίκτυο**

**Υποδομές**

- ▶ Κατασκευή (σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα) του προβλεπόμενου από το εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο νέου οδικού τμήματος σύνδεσης της Κενών Μεσσαρέ – Δωδώνης με την Περιφερειακή οδό.
- ▶ Επέκταση της Λ. Γεννηματά, από Λ. Ειρήνης έως κόμβο με Εθν. Αντιστάσεως, νότια του Κατσικά (σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα).
- ▶ Επέκταση Ιόνιας Οδού προς Κακαβιά (σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα).
- ▶ Επέκταση της Περιφερειακής οδού (σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα) από τον ανισόπεδο κόμβο στη συμβολή με τη Λ. Νιάρχου έως τη συμβολή με την Εθν. Αντιστάσεως και την επέκταση της Λ. Γεννηματά, νότια του Κατσικά (προβλέπεται στο ΡΣΙ).
- ▶ Νέα σύνδεση της Εγνατίας οδού με την Ε.Ο. Ιωαννίνων – Τρικάλων η οποία οδηγεί στο Πέραμα (σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα).
- ▶ Νέα σύνδεση με ΒΙΠΕ από την υφιστάμενη Περιφερειακή οδό Ιωαννίνων έως τον νέο κόμβο με την επέκταση της Ιόνιας οδού (σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα).



**ΣΤΟΧΟΣ - Δ**  
**Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής**  
**Προστασία γειτονιών από τη διαμπερή κυκλοφορία**

**Υποδομές**

- ▶ Μετατροπή του **Εθν. Σταδίου Ιωαννίνων «Ζωσιμάδες»** σε κοινόχρηστο χώρο με υπόγειο χώρο στάθμευσης (σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα).

**Νέα Μεγάλα Συγκοινωνιακά Έργα**

**Υποδομές**

- ▶ **Χώρος μεταφόρτωσης εμπορευμάτων (city logistics)** στην περιοχή νοτιοδυτικά του Κατσικά.
- ▶ Διερεύνηση αναγκαιότητας – εφικτότητας υλοποίησης των ακόλουθων **νέων συγκοινωνιακών έργων**:
  - ▷ Δημιουργία **γραμμής υδροπλάνων** (σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα).
  - ▷ Κατασκευή **γραμμής Μ.Μ.Μ. σταθερής τροχιάς (TRAM)** (σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα).
  - ▷ Κατασκευή **σιδηροδρομικής γραμμής «Καλαμπάκα - Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα»** (σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα).



**ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ – ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ**

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	2025	2026	2027	2028	2029	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Νέος οδικός άξονας σύνδεσης της οδού Κενάν Μεσσαρέ-Διαδώνης με την Περιφερειακή οδό	Μελέτη εφαρμογής	8 000 000	480 000						ΕΣΠΑ
Επέκταση της Λ. Γεννηματά, από Λ. Ειρήνης έως κόμβο με Εθν. Αντιστάσεως, νότια του Κατσικά	Μελέτη εφαρμογής	15 000 000	900 000						ΕΣΠΑ
Δημιουργία ποδηλατοδρόμων-Κάθετες συνδέσεις ποδηλατοδρόμου Περιφερειακής με οικισμούς	Μελέτες εφαρμογής ποδηλατοδρόμων	273 000	16 000						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Υποδομές για την αναβάθμιση της λιμναίας συγκοινωνίας	Μελέτη εφαρμογής	4.960.000**	300 000						ΕΣΠΑ
Δημιουργία γραμμής υδροπλάνων									ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ
Κατασκευή γραμμής Μ.Μ.Μ. σταθερής τροχιάς (TRAM)									ΣΔΤ
ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	2025	2026	2027	2028	2029	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Β' φάση εισαγωγής συστημάτων bike sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	Μελέτη εφαρμογής	125 000	3 000						ΕΣΠΑ
Επέκταση σημείων bike & ride	Μελέτη εφαρμογής	50 000	3 000						ΕΣΠΑ
Πλατφόρμα Carpooling & Car sharing	Μελέτη εφαρμογής	250 000	15 000						ΕΣΠΑ

\*Δεν περιλαμβάνεται κόστος συντήρησης και λειτουργίας. \*\*Προϋπολογισμός βάσει της μελέτης του έργου.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των έργων μπορεί να γίνει συνδυασμός ή τροποποίηση αυτών.

**ΜΕΓΑΛΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ – ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ**

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ / ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ *	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Επέκταση Ιόνιας Οδού προς Κακαβιά													
Επέκταση της Περιφερειακής οδού από τον ανιστόπεδο κόμβο στη συμβολή με τη Λ. Νιάρχου έως τη συμβολή με την Εθν. Αντιστάσεως													
Νέα σύνδεση της Εγνατίας οδού με την Ε.Ο. Ιωαννίνων – Τρικάλων η οποία οδηγεί στο Πέραμα													
Νέα σύνδεση με ΒΙΠΕ από την υφιστάμενη Περιφερειακή οδό Ιωαννίνων έως τον νέο κόμβο με την επέκταση της Ιόνιας οδού													
Μετατροπή του Εθν. Σταδίου Ιωαννίνων «Ζωσιμάδες» σε κοινόχρηστο χώρο με υπόγειο χώρο στάθμευσης													
Κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής «Καλαμπάκα - Ιωάννινα - Ηγομηνίτσα													

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των έργων μπορεί να γίνει συνδυασμός ή τροποποίηση αυτών.

# Ιωάννινα:

## Στο «κέντρο» ο άνθρωπος...

---

