



# ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΑΣΤΕ ΑΛΛΙΩΣ, ΚΑΝΟΥΜΕ ΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗ!



## Κοσμάς Αναγνωστόπουλος

Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος MSc (ΕΜΠ), CIVINET Greece-Cyprus

## Θοδωρής Μαυρογεώργης,

Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin), ΜΣΜ Consulting

**26 Φεβρουαρίου**  
**18:30 - 21:00**

Δημαρχείο Κερατσινίου  
Ελ. Βενιζέλου 200



**18:30 - 19:30**  
Παρουσίαση ΣΒΑΚ  
από την ομάδα του έργου

**19:30 - 21:00**  
Συζήτηση Διαβούλευσης

<https://keratsini-drapetsona.sump.gr/>

<https://keratsini-drapetsona.gr/>

# ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΤΡΩΝ

1. ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ
2. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΔΙΚΤΥΑ ΟΔΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
3. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
4. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
5. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

**ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ**

# Όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα



## WHAT THE 30 KM/H SPEED LIMIT BRINGS

### LESS NOISE



Half the noise

Lowering the speed limit from 50 to 30 km/h reduces noise pollution by 2 to 3 dB(A). This is perceived as halving the volume of traffic.



E-cars are only quieter below 30 km/h!

From a speed of approx. 30 km/h, the tyre-road noise determines the noise of the car and the engine noise takes a back seat. This means that e-cars are only significantly quieter than internal combustion engines at speeds below 30 km/h.

### BETTER AIR

Less acceleration = Less NO<sub>2</sub>

Speed limit 30 reduces nitrogen oxide emissions in urban traffic by significantly reducing the acceleration processes that are most harmful to the environment.

The Berlin Senate has measured the impact of a 30 km/h speed limit on five main roads. There, the annual average NO<sub>2</sub> values fell by up to 4 µg/m<sup>3</sup>.



# Όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα

## MORE SAFETY



### Stopping distance only half as long

A car travelling at 30 km/h will come to a standstill when the brakes are applied, whereas a vehicle travelling at 50 km/h will still be travelling at 50 km/h in the same situation. The reason for this is not only the shorter braking distance, but also the fact that road users are significantly more aware of the traffic area at lower speeds and thus react more quickly.



### Fewer fatal accidents

In the event of a collision, the impact at 50 km/h is almost three times as powerful as at a speed of 30 km/h. The risk of fatal injuries in the event of an accident is reduced by 75 percent when driving at 30 km/h instead of 50 km/h.

## BEST PRACTICE BRUSSELS

In January 2021, 30 km/h was introduced throughout Brussels. That's what it brought:



55% fewer road deaths

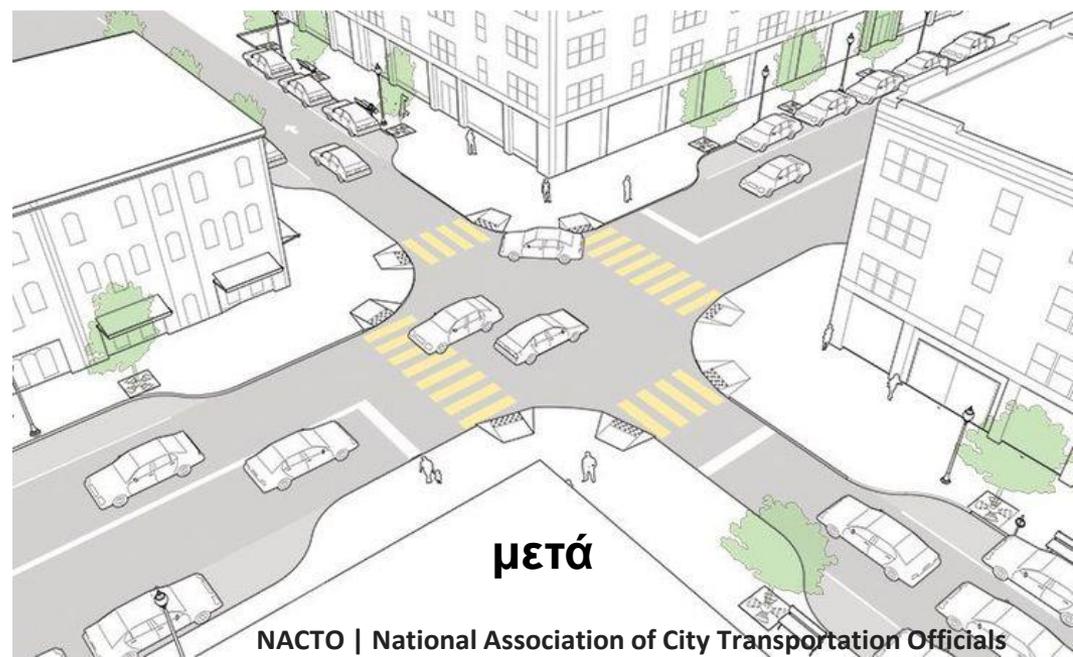
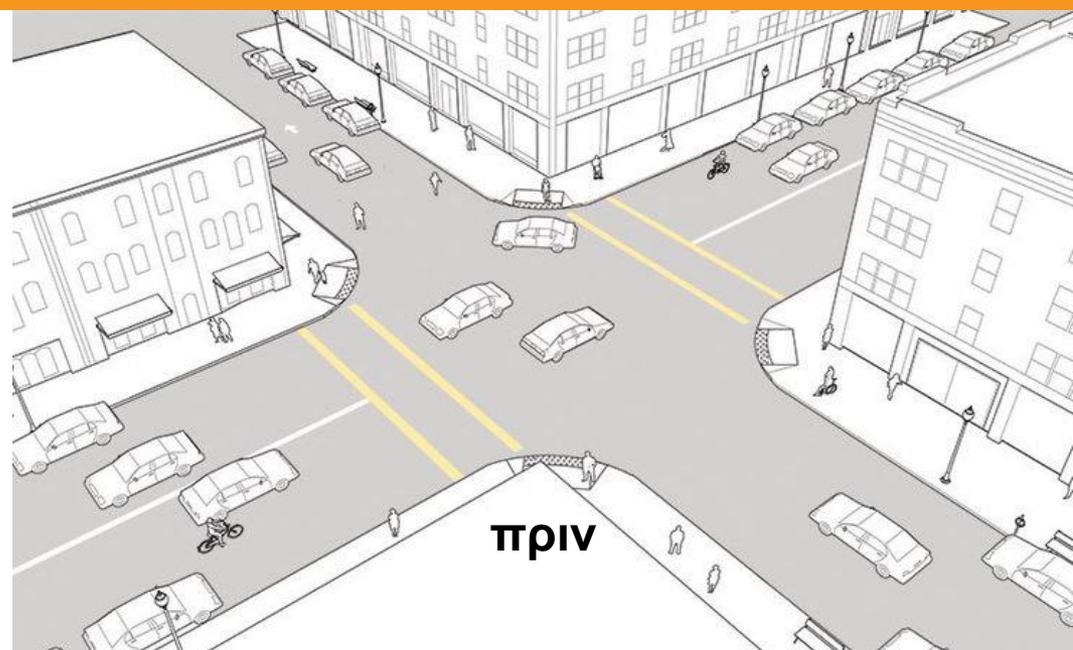


22% fewer serious injuries



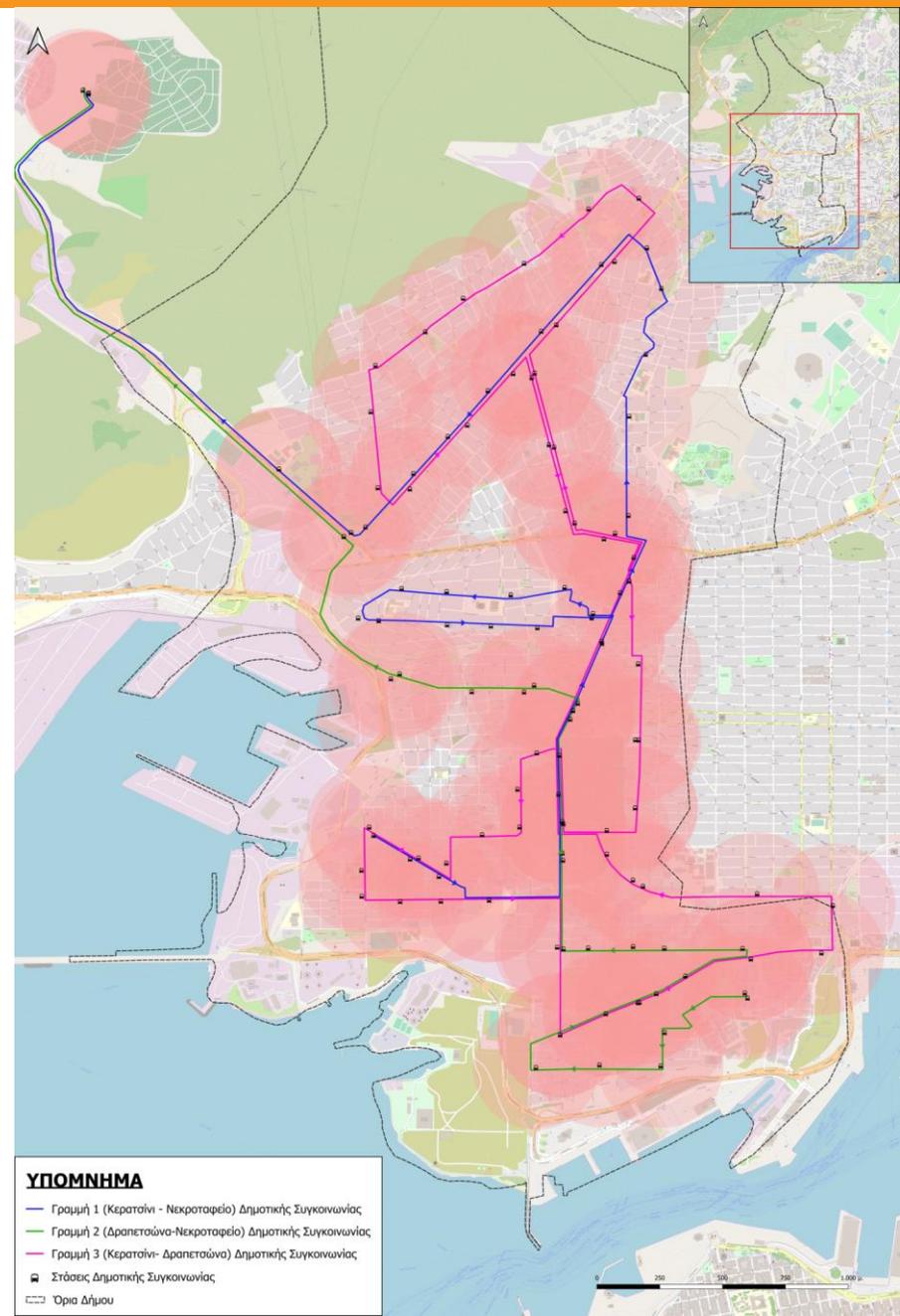
up to 66% less noise

# Κατασκευαστική Υλοποίηση Άρθρου 34 ΚΟΚ

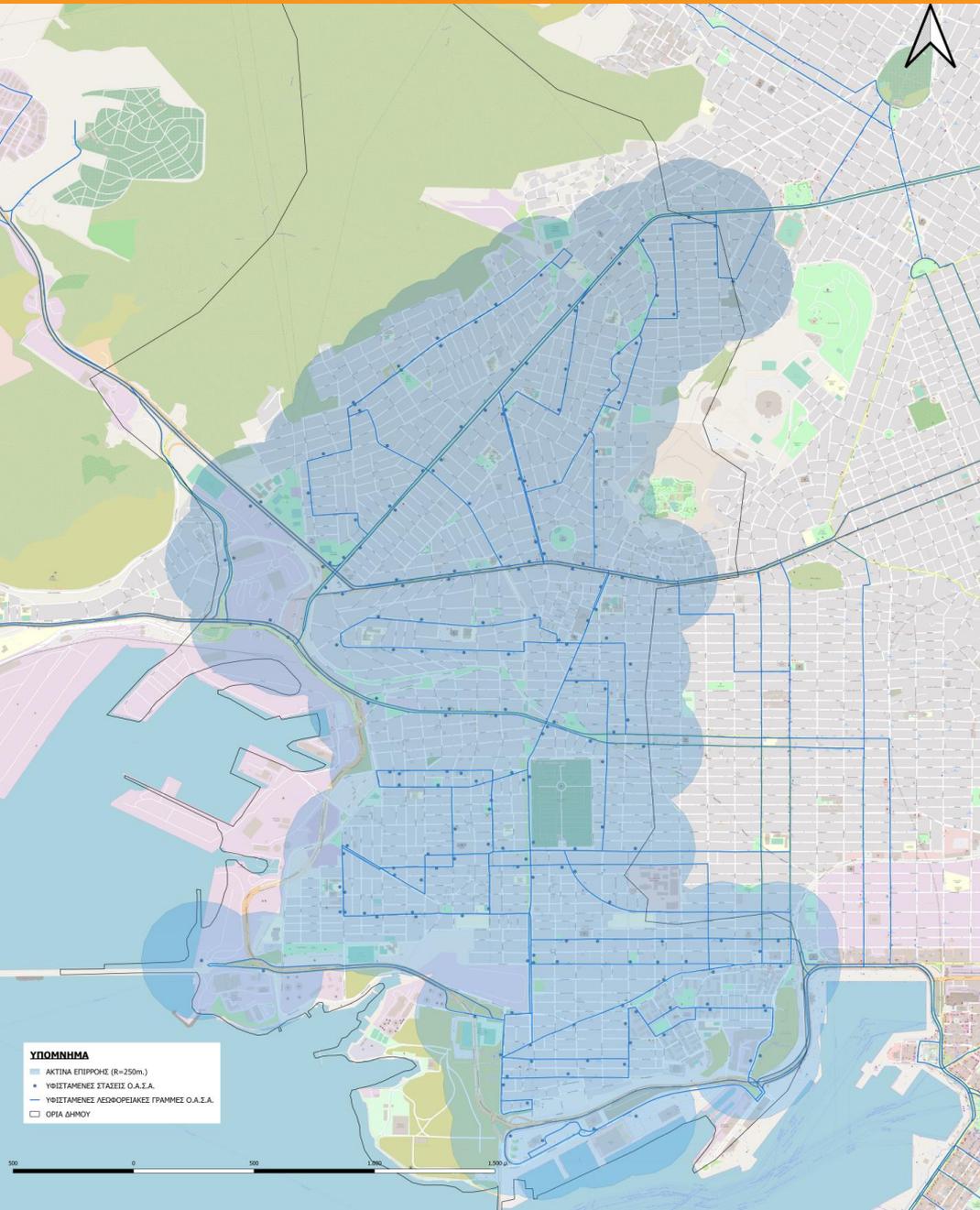


# Δημοτική Συγκοινωνία

- Επέκταση του ωραρίου λειτουργίας:  
Καθημ.: 07:30 – 17:30  
Σ-Κ: 07:45 – 14:00
- Πύκνωση συχνοτήτων διέλευσης ανά 20΄.
- ελεύθερη κίνηση λεωφορείων σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές, όπου δεν είναι δυνατόν να κινηθούν σε παράλληλες διαδρομές (συμπερ. ΟΑΣΑ).

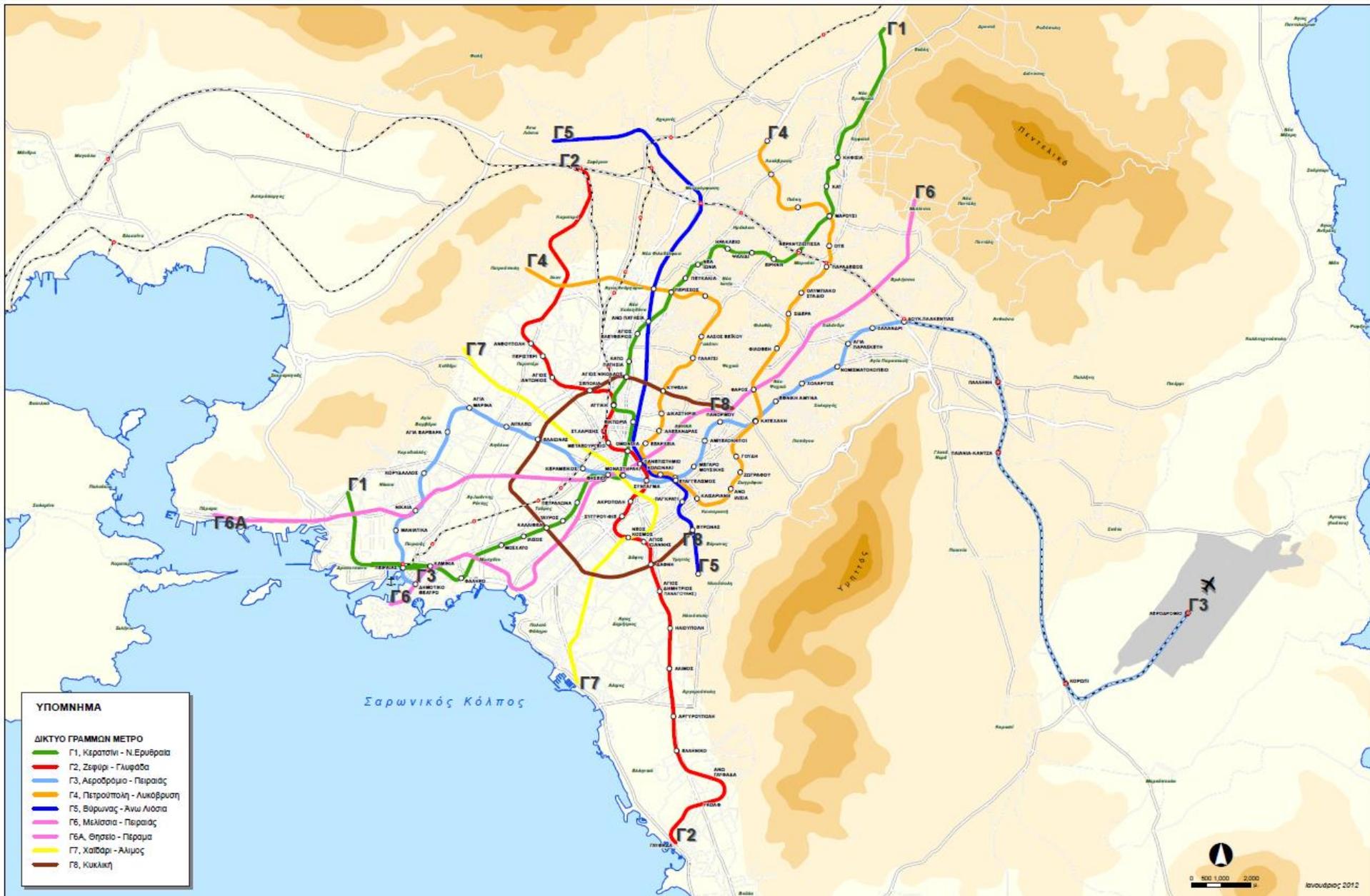


# Λεωφορεία ΟΑΣΑ

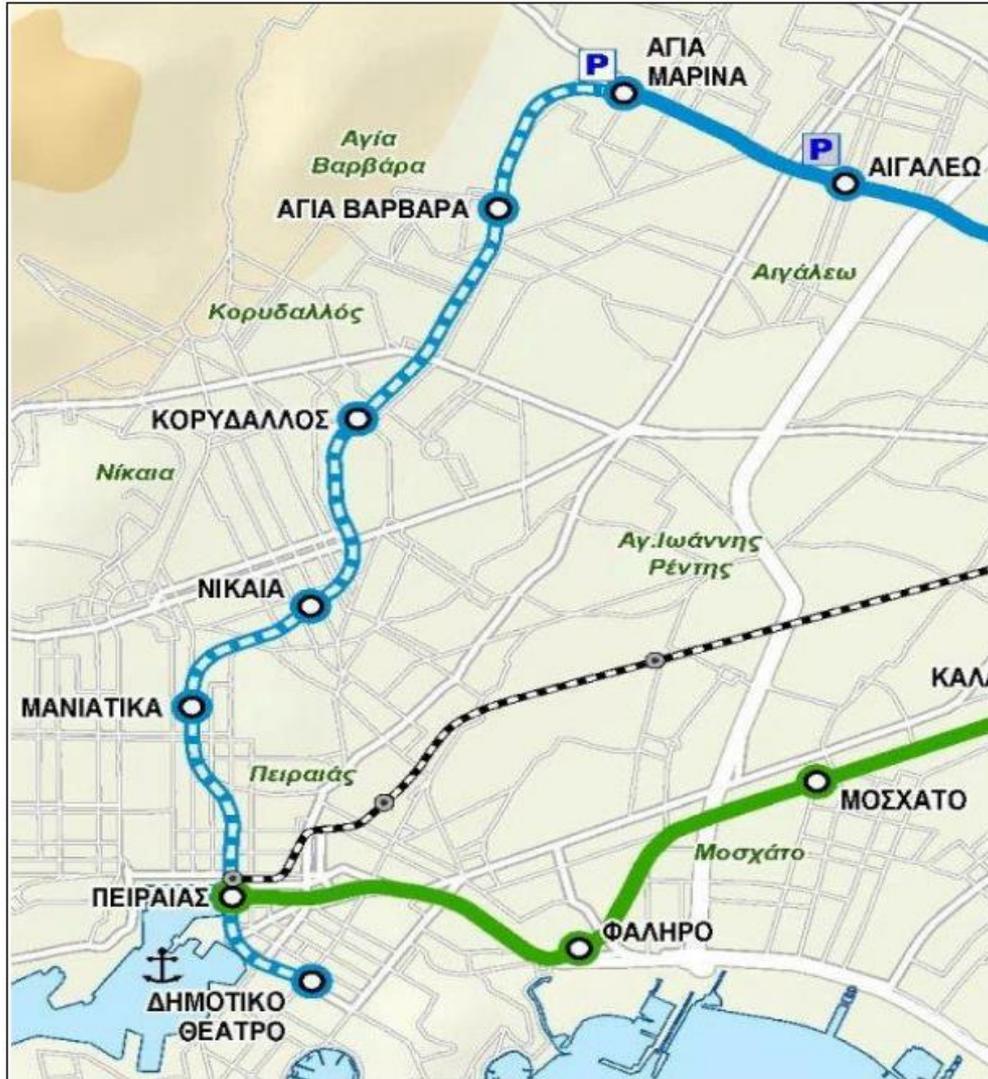


1. Αναβάθμιση υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και καλαίσθητες.
  2. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του.
  3. Εφαρμογή τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του ΟΑΣΑ.
- Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία.

# Επεκτάσεις γραμμών Μετρό και Τραμ



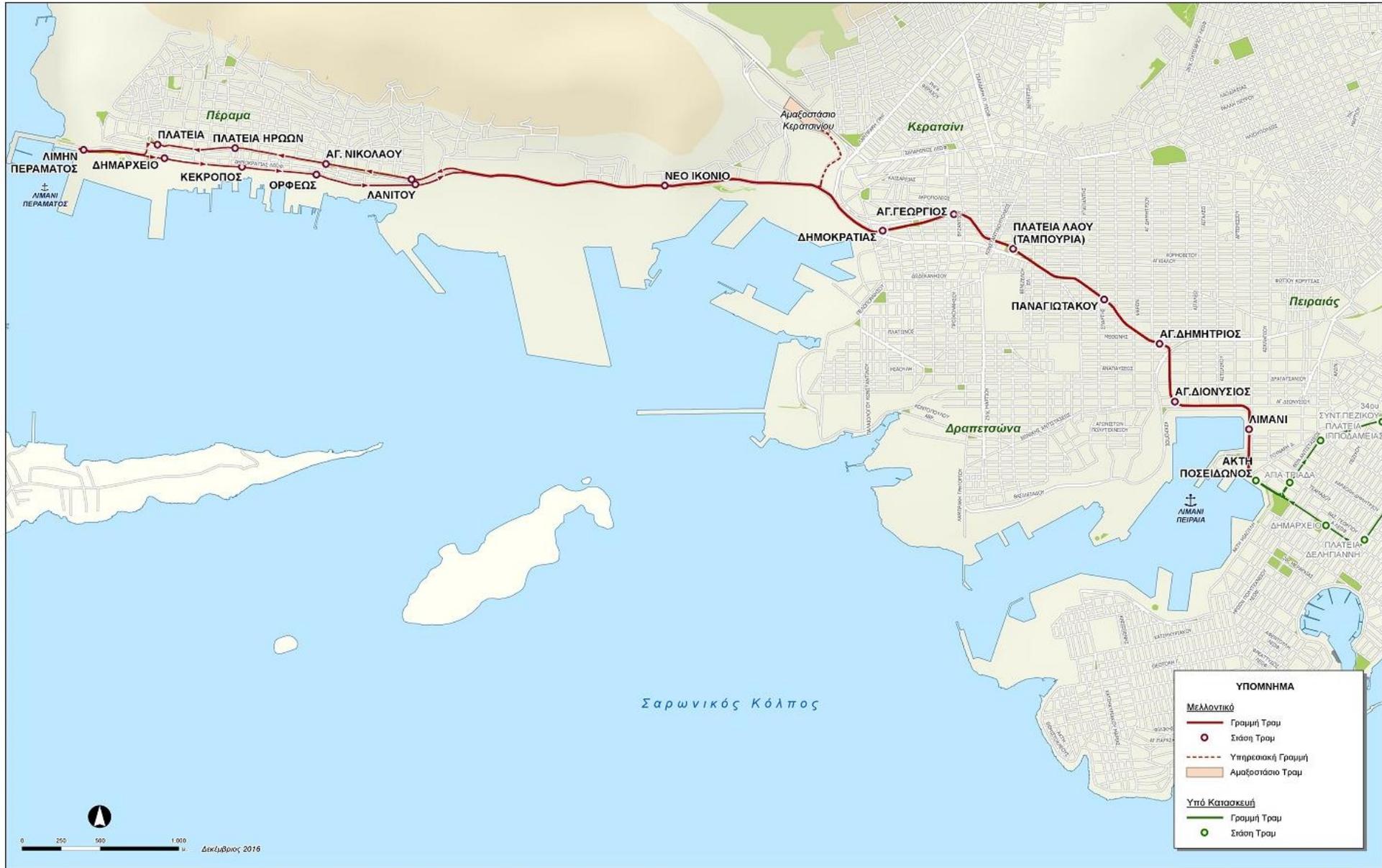
# Επεκτάσεις γραμμών Μετρό και Τραμ



Λειτουργία κλάδου της Γραμμής 3 του Μετρό προς Κερατσίνι και Πέραμα.

Εικόνα 2-8: Επέκταση Γραμμής 3  
(Πηγή: Αττικό Μετρό Α.Ε.)

# Επεκτάσεις γραμμών Μετρό και Τραμ



# Συστήματα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων και Αυτοκινήτων

- Πλατεία Μπελογιάννη
- 5ο Γυμνάσιο Κερατσινίου
- Στην οδό Αγίου Παντελεήμονος (1ο Λύκειο Δραπετσώνας & 4ο Δημοτικό Δραπετσώνας)
- 2ο Γυμνάσιο Δραπετσώνας
- Πλατεία Λαού

- Πλατεία Βλαχερνών
- Στην οδό Ικαρίας (3ο Λύκειο & 1ο Γυμνάσιο Κερατσινίου)
- Δημοτικό Γήπεδο Κερατσινίου
- Πλατεία Παλαιών Πατρών Γερμανού
- Πάρκο Πρεσσόφ

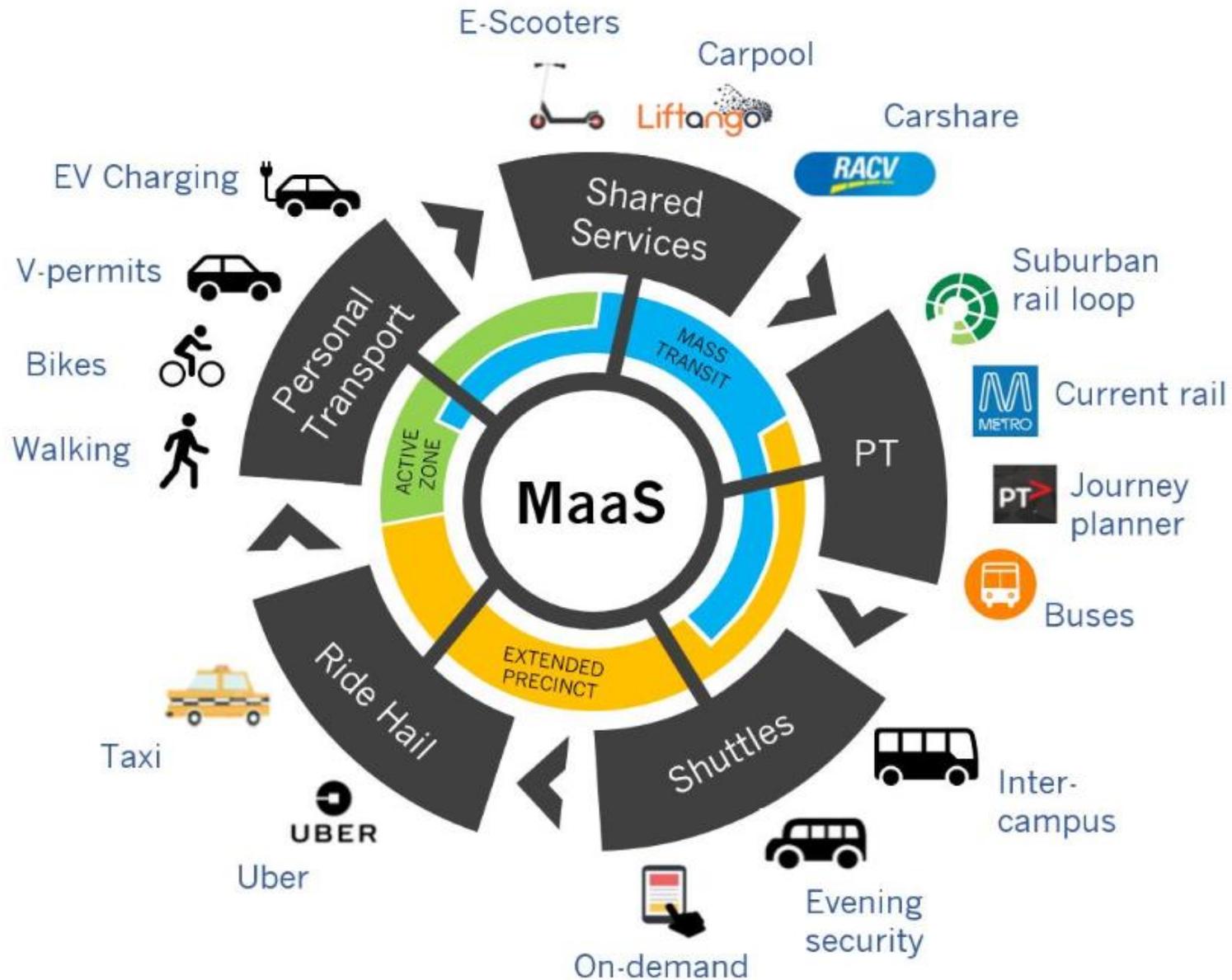
Κοινή χρήση  
Bike sharing  
Car pooling



# Micromobility Hubs

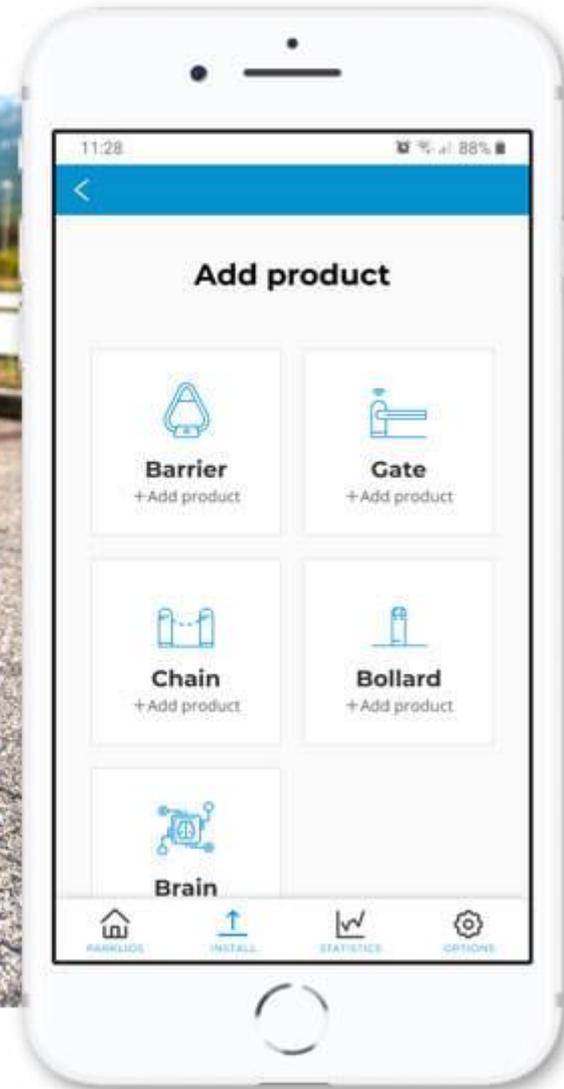


# Συνδρομητικό Σύστημα Υπηρεσιών Κινητικότητας (Mobility as a Service)



# Καθαρές και Έξυπνες Εμπορευματικές Μεταφορές

- Ωράριο φορτοεκφόρτωσης
- Smart θέσεις τροφοδοσίας
- Απαγόρευση επιχειρήσεων που προσελκύουν βαρέα οχήματα σε περιοχές κατοικίας και στο κέντρο - σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων
- Έξυπνα συστήματα διανομής (smart lockers, pick-up points, κέντρα διανομής κτλ),
- Καθαρά και μικρά οχήματα εντός περιοχών απαγόρευσης βαρέων οχημάτων (ηλεκτρικά τρίκυκλα, cargo bikes, μικρού μεγέθους ηλεκτρικά φορτηγά κτλ)
- Κίνητρα σε επιχειρήσεις με πράσινα logistics
- Sustainable Urban Logistics Plan (SULP)



# Συμπεριληπτικές μεταφορές

- School streets
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων εντός των σχολείων
- Ίδρυση επιτροπής γυναικών για την προώθηση πολιτικών για το φύλο
- Ίδρυση θεσμού "βοηθού κινητικότητας" (mobility assistant), κατά τα πρότυπα του «βοήθεια στο σπίτι»
- Δημιουργία on demand υπηρεσίας μεταφοράς ευάλωτων πολιτών με μικρά ολιγοθέσια ηλεκτρικά οχήματα
- Συνεργασία με την εκκλησία για την ανάπλαση των δρόμων που οδηγούν στις εκκλησίες του Δήμου και στα ΚΑΠΗ



# Ενημέρωση, εκπαίδευση, ευαισθητοποίηση

- Eco-driving για επαγγελματίες οδηγούς
- Ενθάρρυνση σχολικών projects για θέματα κινητικότητας
- Δράσεις πιλοτικών εφαρμογών κατά την διάρκεια της ΕΕΚ
- Καθιέρωση ημέρας χωρίς αυτοκίνητο
- Παρεμβάσεις Asphalt Art
- Καθιέρωση BiciBus
- Αξιοποίηση πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής για εκπαίδευση μαθητών στο πως να μετακινούνται στην πόλη → «δίπλωμα κινητικότητας»

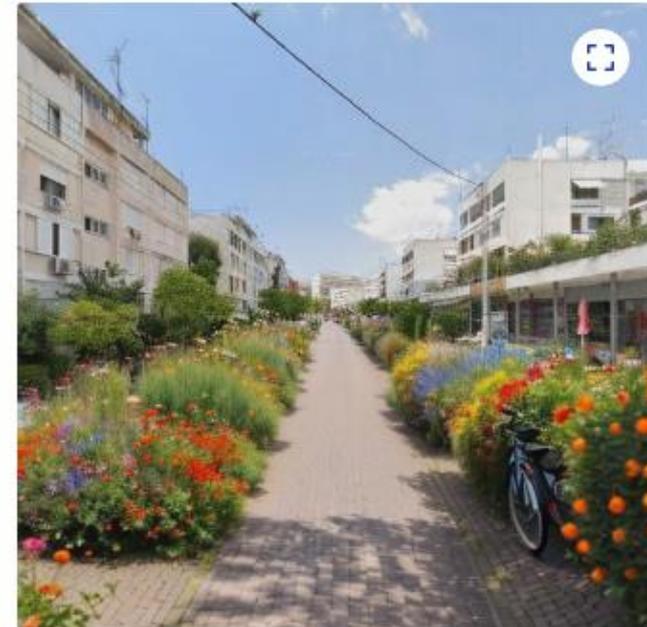
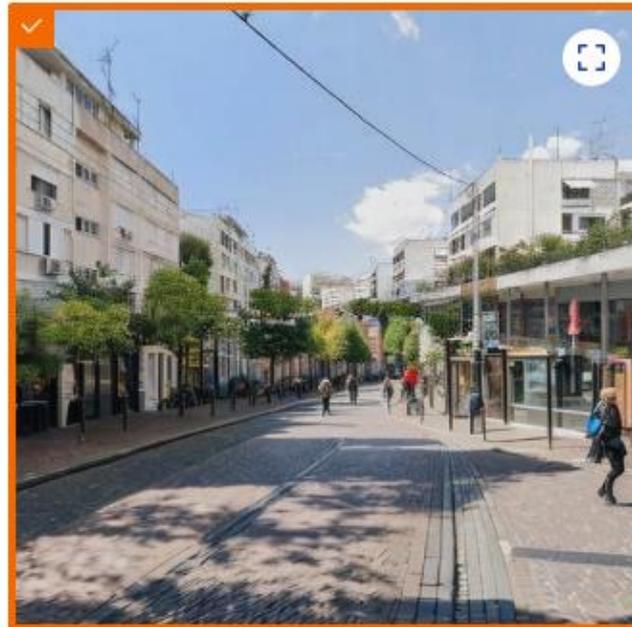


# Συμμετοχή

- Παρατηρητήριο Κινητικότητας και Δημόσιων Χώρων εντός του Δήμου, σε συνεργασία με την Κοινωνία των Πολιτών
- Συμμετοχικός Προϋπολογισμός για την υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ
- Χρήση τεχνητής νοημοσύνης στον ανασχεδιασμό των οδών

## Σχεδιασμός μακέτας οδού με artificial intelligence

(Αγωνιστών Πολυτεχνείου 15, Δραπετσώνα)



# Κίνητρα και αντικίνητρα

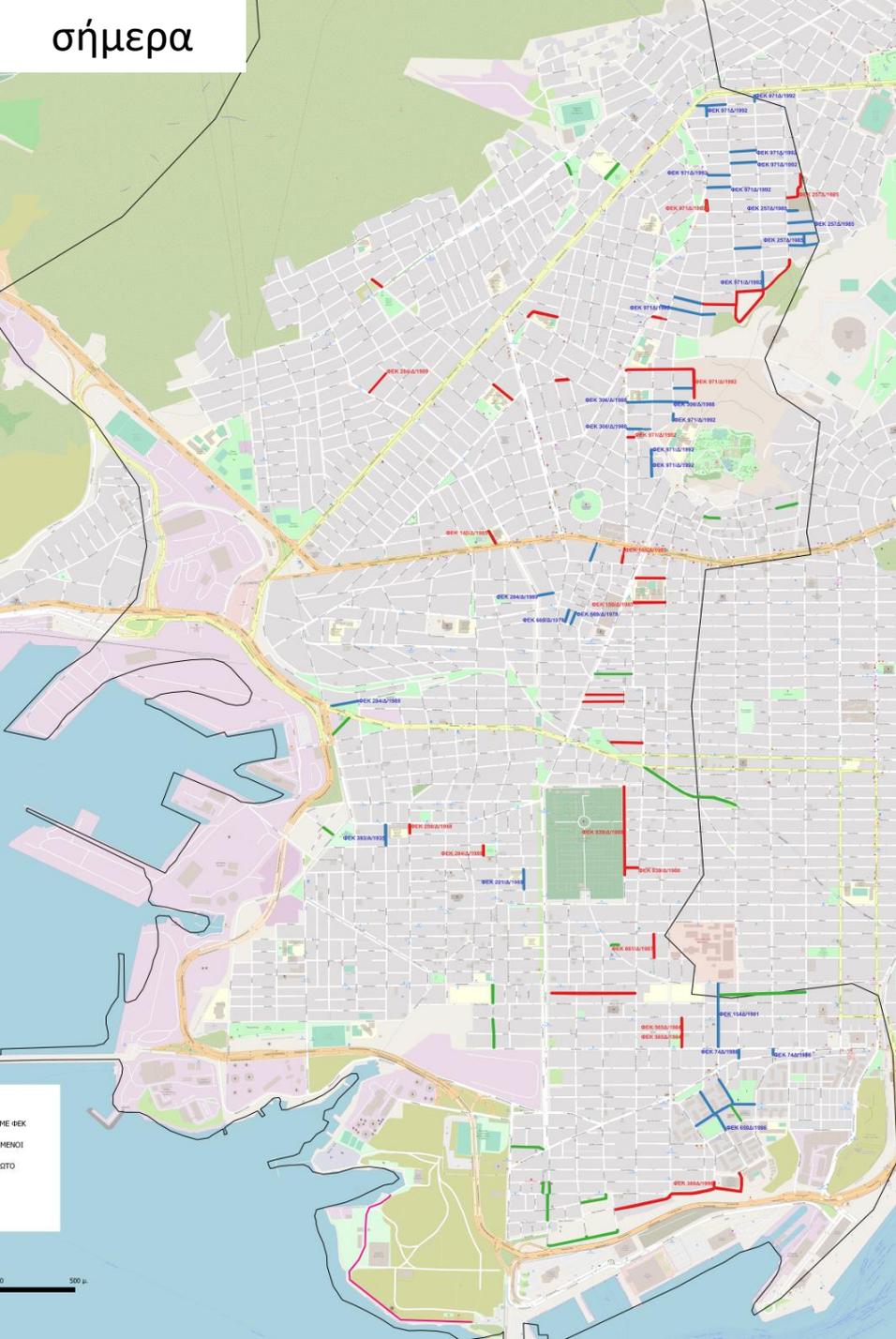
- Σύστημα ανταπόδοσης για χρήση πράσινων μέσων μεταφοράς
- Ετήσιος διαγωνισμός κινητικότητας για επιχειρήσεις
- Μείωση δημοτικών τελών για πολίτες που αποσύρουν υφιστάμενα μηχανοκίνητα οχήματα και δεν αποκτούν νέα
- Ίδρυση αποκλειστικών θέσεων στάθμευσης για μικρά και καθαρά οχήματα



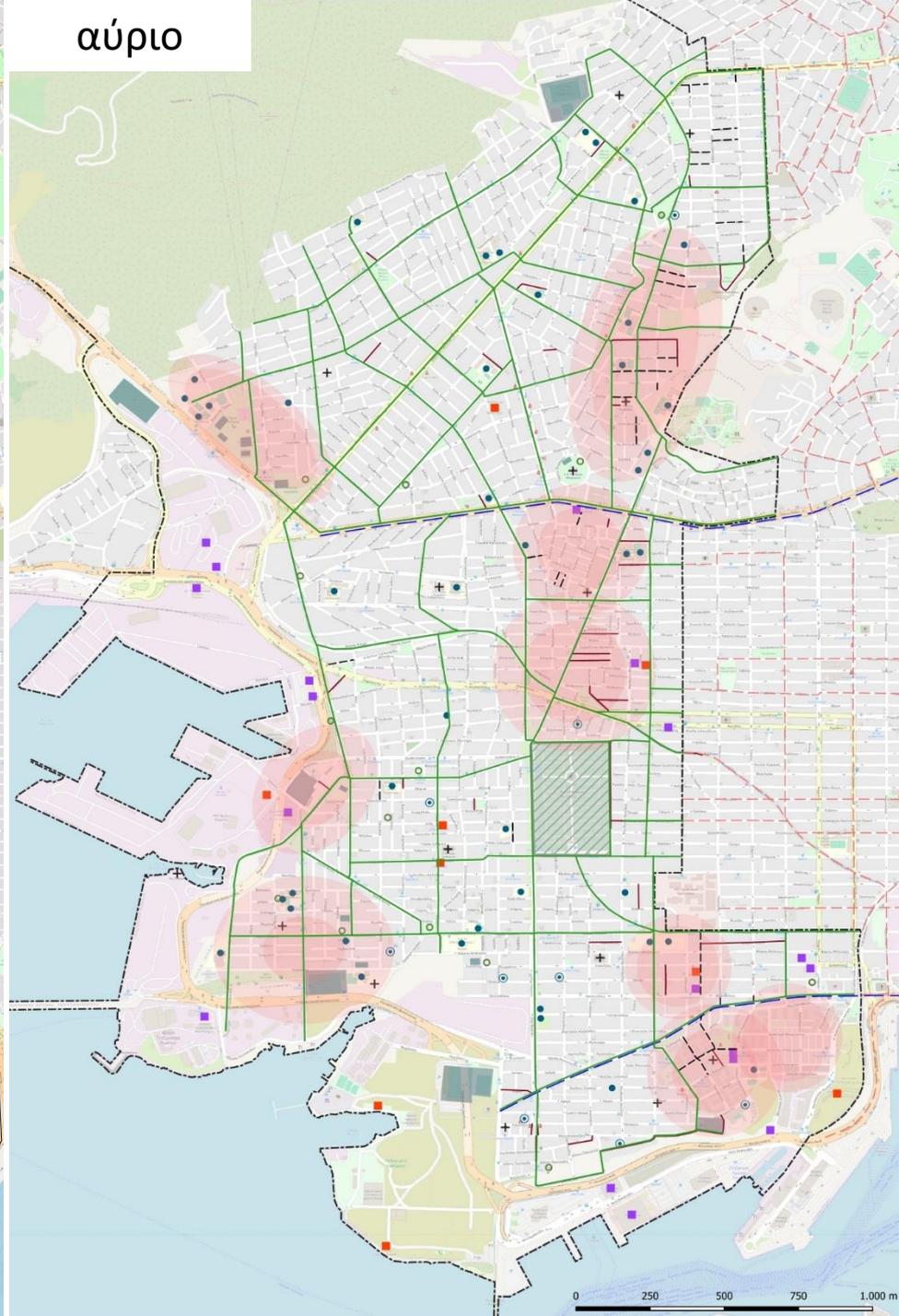
- Κυκλοφοριακή Μελέτη
- Μελέτη Στάθμευσης
- Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας

**ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ  
ΣΕ ΔΙΚΤΥΑ ΟΔΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

σήμερα

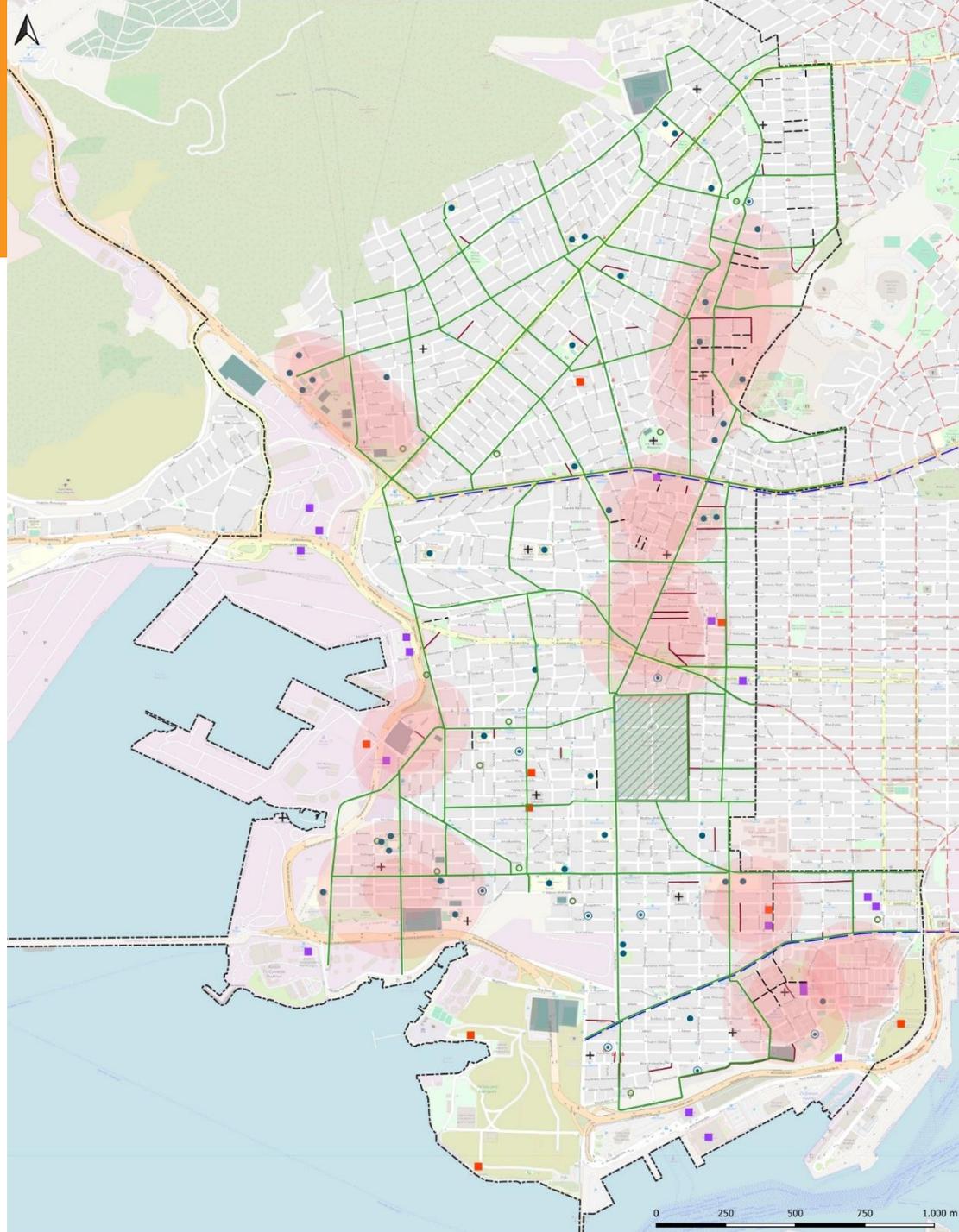


αύριο



# Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας

- Θεσμική και κατασκευαστική μείωση των ταχυτήτων στα 30χλμ/ώρα
- Υλοποίηση άρθρου 34 του ΚΟΚ με κατασκευαστικό τρόπο
- Ασφαλείς χώροι στάθμευσης ιδιωτικών και κοινόχρηστων οχημάτων μικροκινητικότητας (micromobility hubs)
- Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας – traffic calming
- Οργανωμένη διαχείριση της στάθμευσης
- Πλήρεις διαμορφώσεις για την κίνηση των ΑμεΑ & ΑΜΚ



**ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ  
ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

# Περιοχές "Μηδενικών Εκπομπών και Ατυχημάτων"

1. όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα
2. πλήρης εφαρμογή του άρθρου 34 του ΚΟΚ σχετικά με τη στάθμευση
3. αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας
4. αποθάρρυνση στάθμευσης μη μόνιμων κατοίκων
5. απαγόρευση διέλευσης και στάθμευσης βαρέων οχημάτων
6. παροχή προτεραιότητας και υποδομών για την ασφαλή κίνηση πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητότητας και την ασφαλή στάθμευση των τελευταίων
7. ασφαλής και ευχάριστη κυκλοφορία των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων
8. κίνητρα για χρήση οχημάτων με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές θορύβου και ρύπων

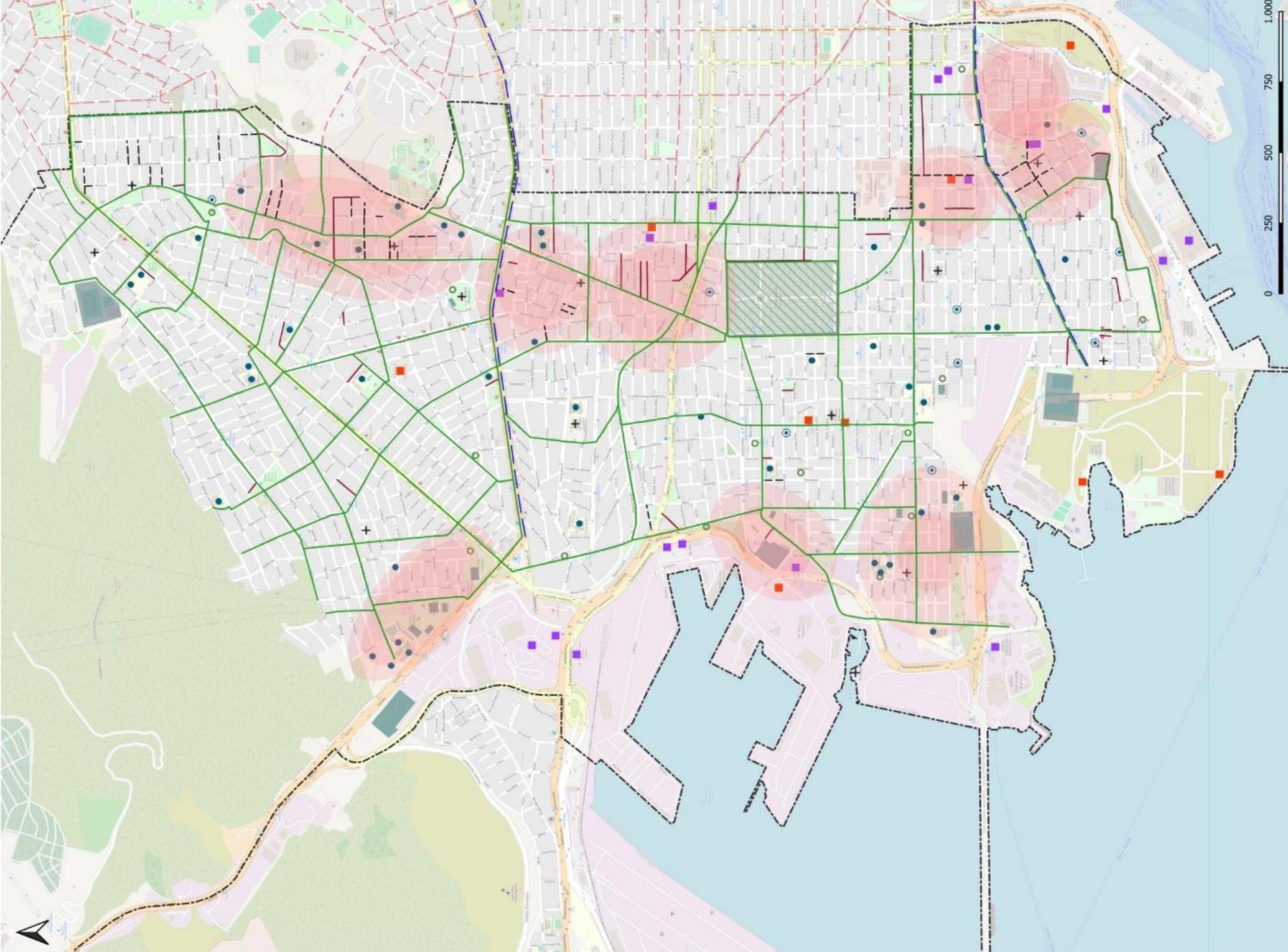


Leuven, Βέλγιο

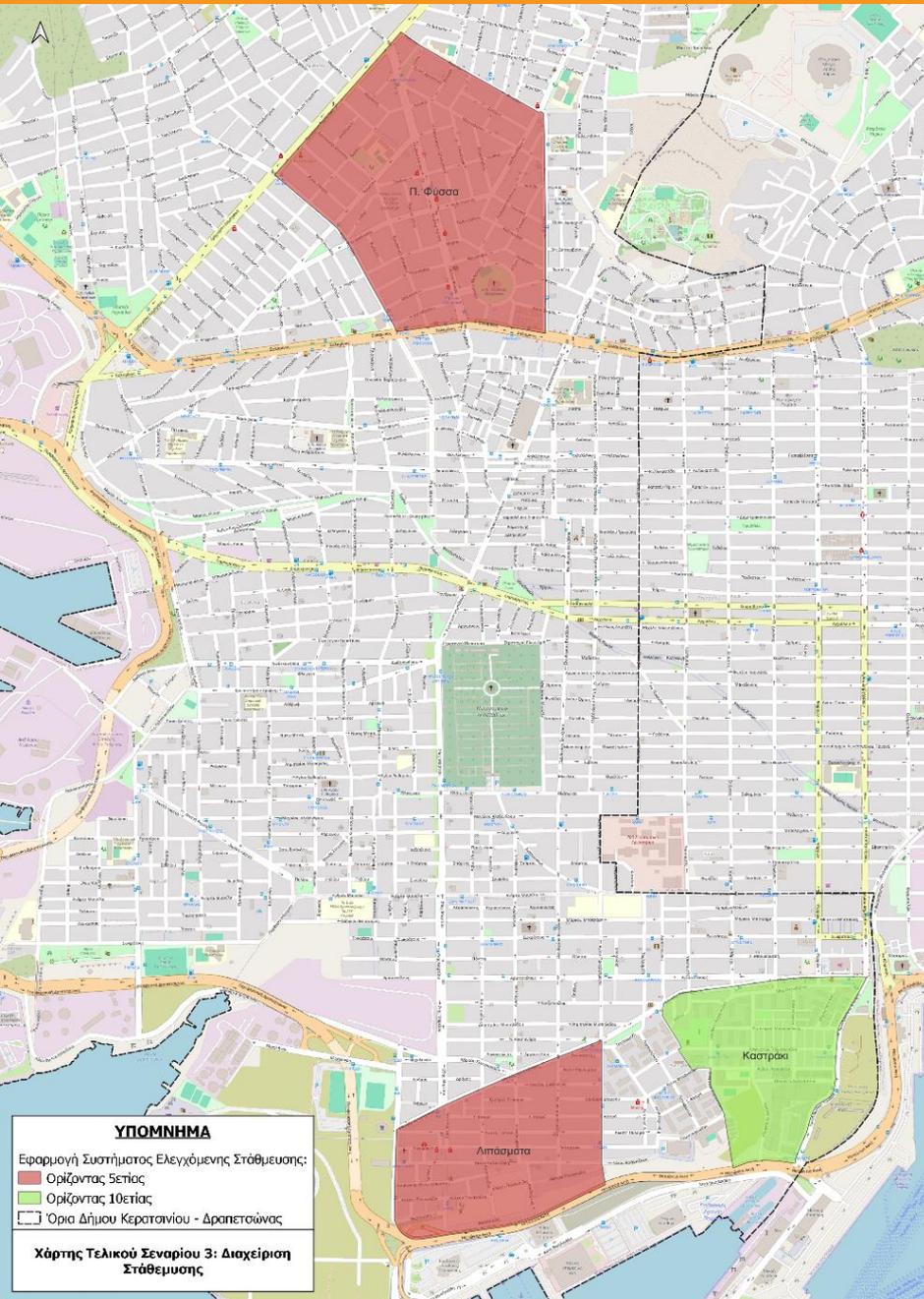
# Περιοχές "Μηδενικών Εκπομπών και Ατυχημάτων"



Vauban, Freiburg, Γερμανία



# Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης



Κατά προτεραιότητα:

- πέριξ της οδού Π. Φύσσα
- της περιοχής πλησίον του Πολυχώρου Λιπασμάτων
- της περιοχής πλησίον του πάρκου «Καστράκι»

# Ειδικές Παρεμβάσεις σε Περιοχές με Μεγάλες Κλίσεις



**Βαρκελώνη, Ισπανία**



**Βέρνη, Ελβετία**

# Ειδικές Παρεμβάσεις σε Περιοχές με Μεγάλες Κλίσεις



Κοπεγχάγη, Δανία.

# Ειδικές Παρεμβάσεις σε Περιοχές με Μεγάλες Κλίσεις



Λιουμπλιάνα, Σλοβενία

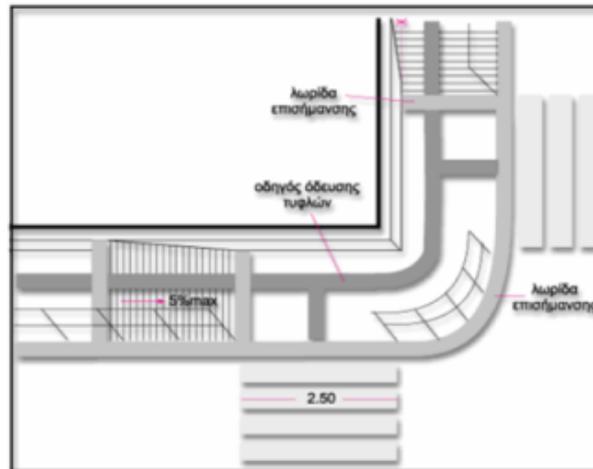
**ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ  
ΣΕ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

# Παρεμβάσεις σε άξονες της πόλης

**Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων:** Το πλάτος πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός) βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζοντας **ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ** σε **ΌΛΟΥΣ**, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.).

Οι τυπικές διατομές εξυπηρετούν, κατά προτεραιότητα, την πεζή μετακίνηση, με την κατασκευή πεζοδρομίων που εξασφαλίζουν την ελάχιστη, βάσει προδιαγραφών, «καθαρή» όδευση του 1,50μ (ή 2,05μ με οδικό εξοπλισμό).

Στα πεζοδρόμια προβλέπεται η τοποθέτηση της απαιτούμενης υποδομής για την ασφαλή μετακίνηση των ΑΜΕΑ (κεκλιμένα επίπεδα στη στροφή της οδού, όδευση τυφλών, κλπ).

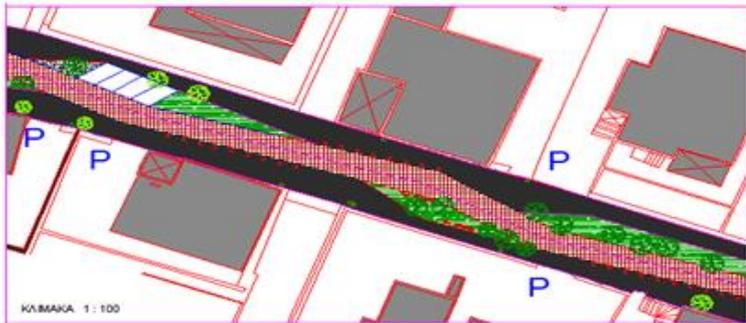


Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

# Παρεμβάσεις σε άξονες της πόλης

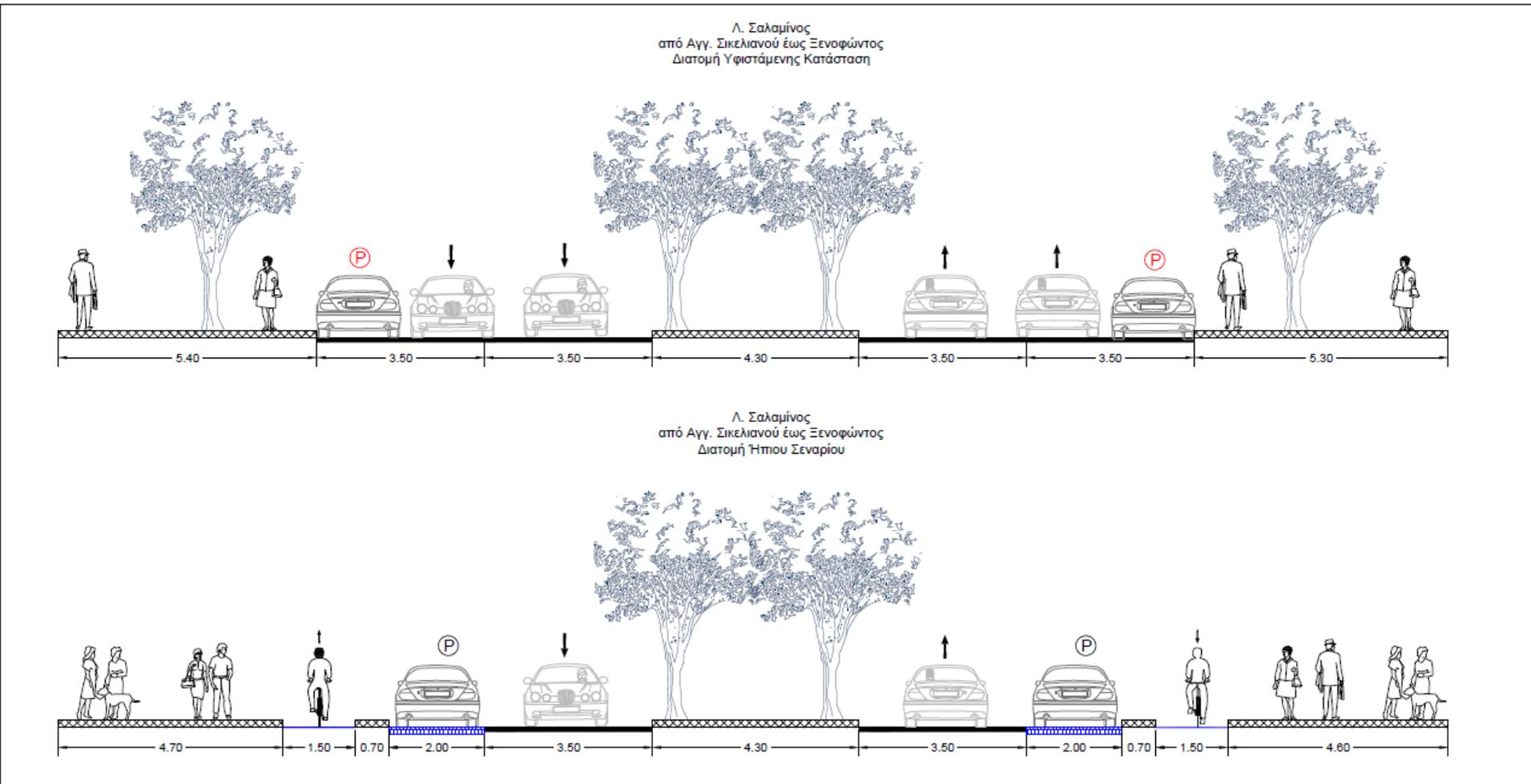
- Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου από 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους

## Ήπιας Κυκλοφορίας



# Αναδιαμορφώσεις λεωφόρων

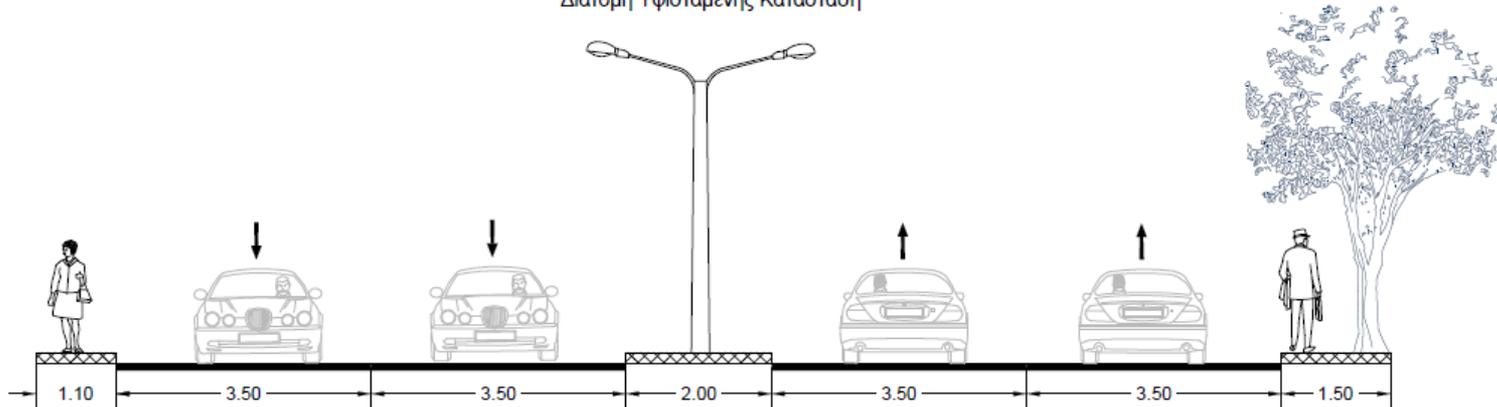
Λεωφόρος Σαλαμίνας: Στη λωρίδα που σήμερα σταθμεύουν παράνομα τα οχήματα, γίνεται εγκλιβωτισμός της παρόδιας στάθμευσης (θεωρείται η παρόδια στάθμευση ως νόμιμη), με ενδεικτικό πλάτος στάθμευσης ~2,0μ. και το υπόλοιπο πλάτος της υφιστάμενης λωρίδας (~1,5μ. ανά κατεύθυνση) αξιοποιείται για διαπλάτυνση του πεζοδρομίου ή διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου.



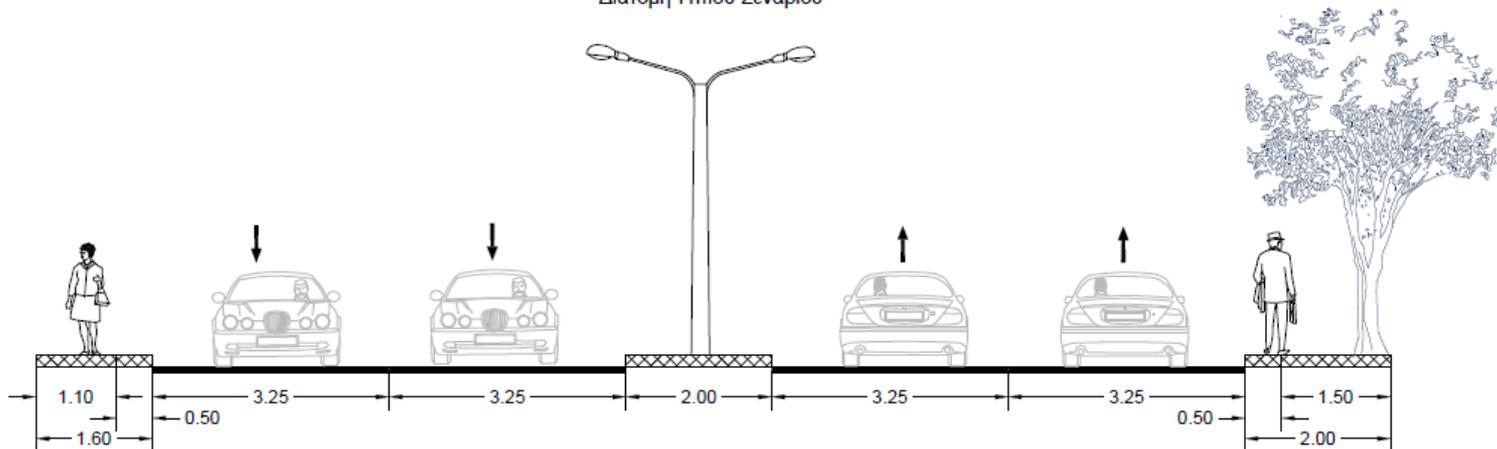
# Αναδιαμορφώσεις λεωφόρων

Γρηγορίου Λαμπράκη: Παραμένει διπλής κατεύθυνσης χωρίς παρόδια στάθμευση, με δύο (2) λωρίδες ανά κατεύθυνση, όπως στην υφιστάμενη κατάσταση, με μείωση του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας και απόδοση αυτού του πλάτους για διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.

Γρηγορίου Λαμπράκη  
από Αγγ. Σικελιανού έως Κάλβου  
Διατομή Υφιστάμενης Κατάστασης



Γρηγορίου Λαμπράκη  
από Αγγ. Σικελιανού έως Κάλβου  
Διατομή Ήπιου Σεναρίου

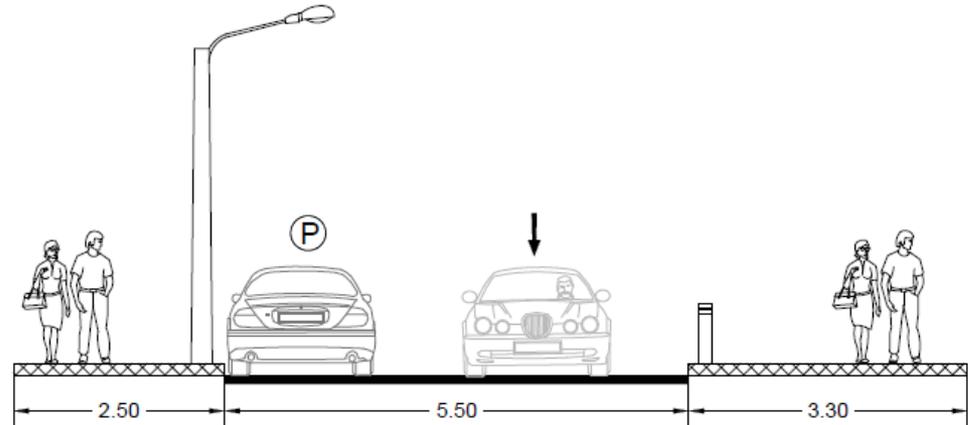


# Αναδιαμορφώσεις λεωφόρων

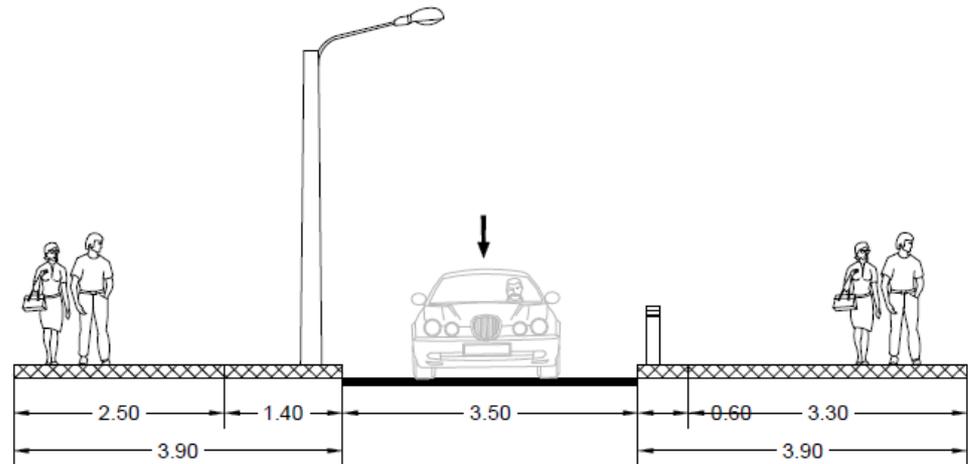
## Εθνικής Αντιστάσεως:

Παραμένει μονόδρομος, όπως στην υφιστάμενη κατάσταση (πλην του τμήματος μεταξύ των οδών Δογάνης και Ψαρών), καταργείται η παρόδια στάθμευση των οχημάτων με μείωση του πλάτους οδοστρώματος και αποδίδεται αυτό το πλάτος για διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.

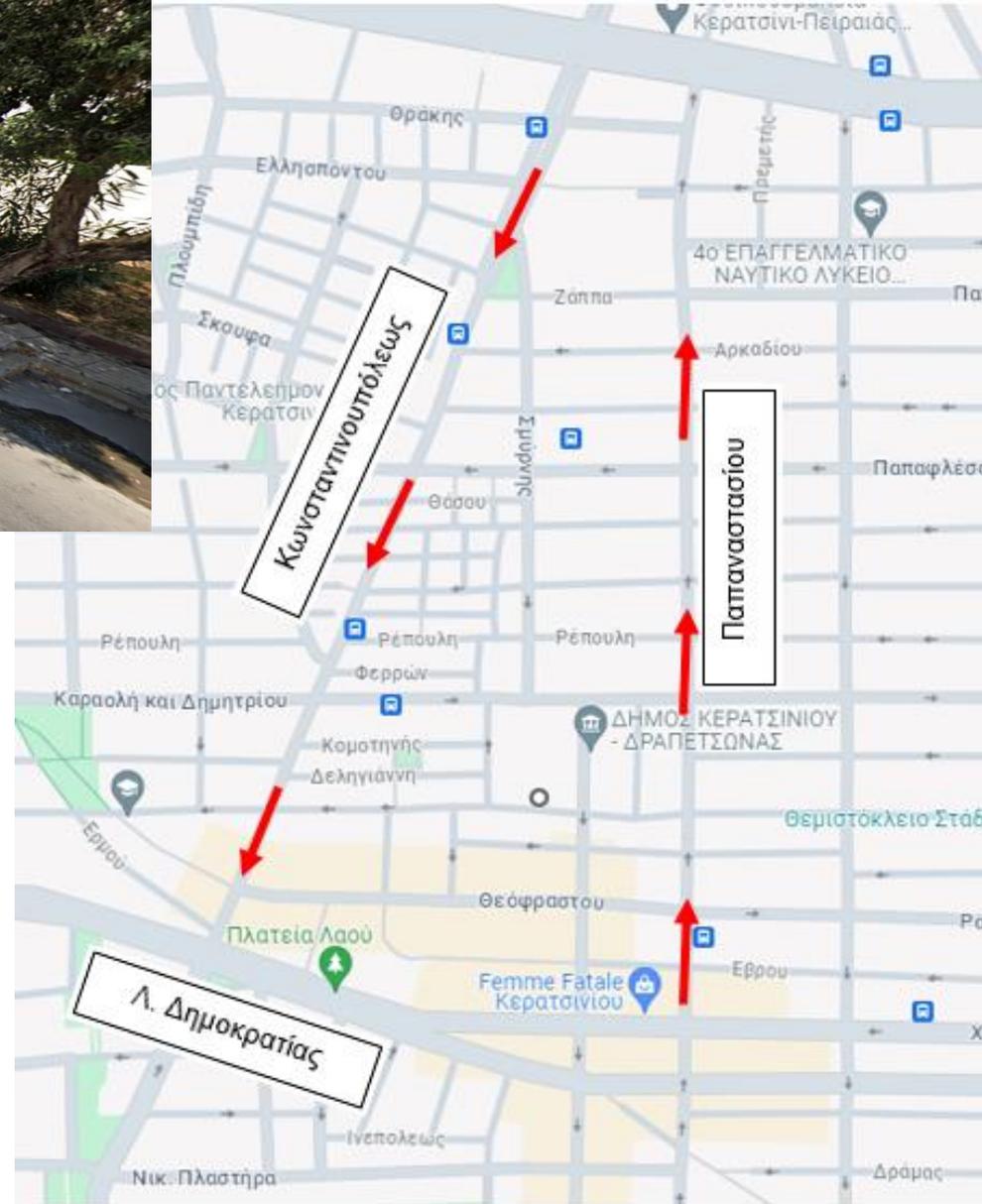
Εθνικής Αντιστάσεως  
από Αναλήψεως έως Ελ. Βενιζέλου  
Διατομή Υφιστάμενης Κατάστασης



Εθνικής Αντιστάσεως  
από Αναλήψεως έως Ελ. Βενιζέλου  
Διατομή Ηπιου Σεναρίου



# Μονοδρομήσεις



Διερεύνηση εφικτότητας μονοδρόμησης της οδού Κωνσταντινουπόλεως, με κατεύθυνση προς τη Λεωφόρο Δημοκρατίας, ως αντίδρομος θα λειτουργεί η οδός Παπαναστασίου.

**ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ  
ΣΕ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

# Βελτίωση της Κινητικότητας στις Πλατείες και στα Πάρκα

Η πιο επιτυχημένη πλατεία του κόσμου κατά τον Jan Gehl



Σιένα, Ιταλία

# Ισόπεδοι κόμβοι

Διαμορφώσεις ισόπεδων κόμβων. Το εν λόγω μέτρο θα υλοποιηθεί σε διασταυρώσεις με μειωμένη οδική ασφάλεια. Ενδεικτικά:

- Μάρκου Μπότσαρη & Τσινέκη
- Καραολή Δημητρίου - Κωνσταντινουπόλεως - Φαναρίου
- Παλαμά – Εθνικής Αντιστάσεως – Γρηγορίου Λαμπράκη
- Μιαούλη & 25ης Μαρτίου
- Κωνσταντινουπόλεως & Σμύρνης
- Γρηγορίου Λαμπράκη & Π. Φύσσα
- Γρηγορίου Λαμπράκη & Λ. Σχιστού
- Λ. Δημοκρατίας & Κωνσταντινουπόλεως
- Λ. Δημοκρατίας & Βυζαντίου
- Λ. Σαλαμίνας & Κωνσταντινουπόλεως
- Λ. Σαλαμίνας & Αγγ. Σικελιανού

# Κυκλικοί κόμβοι

Προτείνεται η δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout) σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου (εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος). Κατά προτεραιότητα, προτείνονται οι ακόλουθες διασταυρώσεις:

- Π. Φύσσα & Μαγνησίας
- Π. Φύσσα & Θήρας
- Π. Φύσσα & Κεφαλληνίας
- Π. Φύσσα & Ξάνθου
- Π. Φύσσα & Ταυγέτου
- Π. Φύσσα & Αμισού
- Π. Φύσσα & Διονυσίου Αεροπαγίτου

# Οδική ασφάλεια



# Φωτεινοί σηματοδότες

- Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
- Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών.
- Τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη με φάση αριστερής στροφής στη διασταύρωση της Λεωφόρου Δημοκρατίας με κάθετες οδούς (π.χ. στη διασταύρωση της Λ. Δημοκρατίας με κατεύθυνση προς Πέραμα με την οδό Προικονήσου).

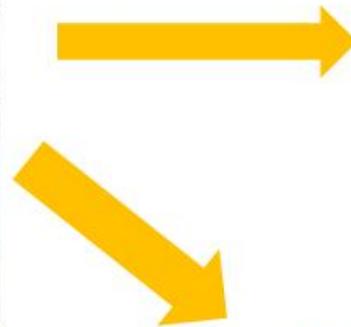
# Πεζογέφυρες

Κατασκευή πεζογεφυρών. Ενδεικτικά, προτείνονται στην οδό Γρηγορίου Λαμπράκη και στη Λεωφόρο Σαλαμίνας για την ασφαλή διέλευση των πεζών και την ασφαλή σύνδεση των δύο περιοχών εκατέρωθεν των οδών.

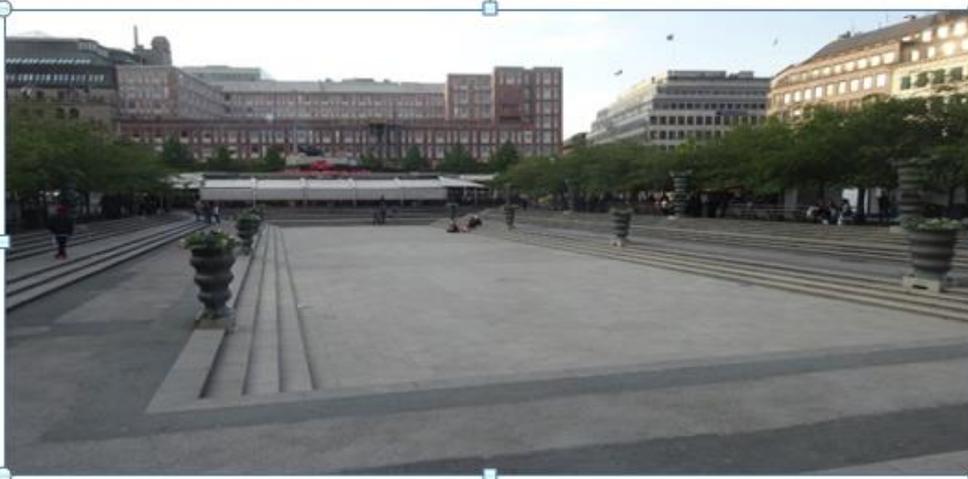


# Πάρκα τσέπης

- Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.
- Δημιουργία αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία.



# Αστικές κερκίδες



# Σχέδιο Δράσης

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Παρεμβάσεις στους μεγάλους οδικούς άξονες της πόλης	Ορίζοντας βετίας	<p><b>1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων</b> <i>Υλοποίηση στο 30% των πεζοδρομίων</i></p>	4/5	25€/m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας</li> <li>ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου</li> <li>iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα</li> <li>iv. Πράσινο Ταμείο</li> </ul>	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Πειραιώς	5 <sup>ο</sup> έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας
		<p><b>2. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδού που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.</b> <i>Υλοποίηση στο 30% στην βετία.</i></p>	4/5	100€/m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας</li> <li>ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου</li> <li>iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα</li> <li>iv. Πράσινο Ταμείο</li> </ul>	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας	5 <sup>ο</sup> έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας
		<p><b>3. Λεωφόρος Σαλαμίνος:</b> Στη λωρίδα που σήμερα σταθμεύουν παράνομα τα οχήματα, γίνεται εγκιβωτισμός της παρόδιας στάθμευσης (θεωρείται η παρόδια στάθμευση ως νόμιμη), με ενδεικτικό πλάτος στάθμευσης ~2,0μ. και το υπόλοιπο πλάτος της υφιστάμενης λωρίδας αξιοποιείται για διαπλάτυνση του πεζοδρομίου ή διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου.</p>	4/5	100€/m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας</li> <li>ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου</li> <li>iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα</li> <li>iv. Πράσινο Ταμείο</li> </ul>	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Πειραιώς	5 <sup>ο</sup> έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας
		<p><b>4. Γρηγορίου Λαμπράκη:</b> Παραμένει διπλής κατεύθυνσης χωρίς παρόδια στάθμευση, με δύο (2) λωρίδες ανά κατεύθυνση, όπως στην υφιστάμενη κατάσταση, με μείωση του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας και απόδοση αυτού του πλάτους για διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.</p>	4/5	100€/m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας</li> <li>ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου</li> <li>iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα</li> <li>i. Πράσινο Ταμείο</li> </ul>	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Πειραιώς	5 <sup>ο</sup> έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας



Ευχαριστούμε πολύ!