



**"Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κύμης Αλιβερίου"**



ΕΚΘΕΣΗ 4 - ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2024



Κενή σελίδα



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ
Κατάσταση Εγγράφου:	ΟΡΙΣΤΙΚΗ	
Ημερομηνία:	12/2024	
Έκδοση:	1	

Σελίδα: ii

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου:

ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία:

12/2024

Έκδοση:

1

Σελίδα: iii

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΒΑΚ	1-1
1.1	Συμβατικά στοιχεία - Αντικείμενο υπηρεσίας	1-1
1.2	Διάρθρωση υπηρεσίας	1-1
1.3	Γενικό χρονοδιάγραμμα εκπόνησης της υπηρεσίας	1-3
1.4	Περιοχή παρέμβασης – εφαρμογής ΣΒΑΚ	1-3
1.5	Σύσταση Ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ (από πλευράς Δήμου) - Απόφαση Δημάρχου	1-4
1.6	Ομάδα εκτέλεσης υπηρεσίας (από πλευράς αναδόχου)	1-5
1.7	Δίκτυο φορέων ΣΒΑΚ	1-6
1.8	Ευχαριστίες	1-6
2	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ	2-1
2.1	Κοινό Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου	2-1
2.1.1	Αρχικό Κοινό Όραμα	2-1
2.1.2	Ενεργός συμμετοχή πολιτών και φορέων στην διαμόρφωση του Κοινού Οράματος	2-5
2.1.3	Τελικό Κοινό Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου	2-14
2.2	Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται	2-15
2.3	Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	2-17
3	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΧΩΝ	3-24
3.1	«Έξυπνοι» Στόχοι	3-24
4	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ	4-1
4.1	Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου Διαχείρισης κινητικότητας	4-1
4.1.1	Βασικές παραδοχές, Προγραμματιζόμενες υποδομές / έργα στην περιοχή παρέμβασης και Υπερκείμενος σχεδιασμός	4-2
4.2	Προτεινόμενα μέτρα αστικής κινητικότητας ανά Στρατηγική κατεύθυνσης (τομέα παρέμβασης)	4-3
4.2.1	Σύνδεση Προτεραιοτήτων και προτεινόμενων μέτρων ΣΒΑΚ	4-5
4.2.2	Περιγραφή προτεινόμενων μέτρων ΣΒΑΚ	4-7
4.2.2.1	Περιοχή παρέμβασης: Αλιβέρι - Κάραβος	4-7
4.2.2.2	Περιοχή παρέμβασης: Κύμη – Παραλία Κύμης	4-22
4.2.3	Λοιπά Υποστηρικτικά Μέτρα / Δράσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ	4-31

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΕΔΙΩΝ

Π.1 Προτεινόμενες παρεμβάσεις / δράσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου:

ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία:

12/2024

Έκδοση:

1

Σελίδα: iv

1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΒΑΚ

1.1 Συμβατικά στοιχεία – Αντικείμενο υπηρεσίας

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ.16196/25-10-2021 (21SYMV009446785 2021-10-29) σύμβαση, ανατέθηκε στην εταιρία **VMC Τεχνική Ε.Ε.**, η ανάληψη παροχής της υπηρεσίας με τίτλο **"Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κύμης Αλιβερίου»**.

Βασικό αντικείμενο της υπηρεσίας είναι η υποστήριξη του Δήμου Κύμης Αλιβερίου στην διαμόρφωση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, προκειμένου να προωθηθεί η **χρήση του ποδήλατου, η πεζή μετακίνηση και γενικότερα η ήπια μορφή μετακινήσεων σε συνδυασμό με πρωτίστως την ενίσχυση - αναδιοργάνωση του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών στο σύνολο του Δήμου, την χρήση νέων τεχνολογιών (smart, -όπου αυτό είναι εφικτό), την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, την βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, την σημειακή ή/καθολική (ανά σημεία, περιοχές, τμήματα) αστική αναβάθμιση του δομημένου/φυσικού περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης.**

Στόχος του ΣΒΑΚ για το Δήμο Κύμης Αλιβερίου είναι η καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών για την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων αλλά και του πλήθους των επισκεπτών του Δήμου **(που επισκέπτονται τις περιοχές εξέτασης ήτοι Κύμη (ορεινό και παράκτιο τμήμα) και Αλιβέρι (συμπεριλαμβανομένου και της περιοχής του Κάραβου) καθ'όλη τη διάρκεια του χρόνου αλλά και ιδιαιτέρως κατά την θερινή περίοδο)**, στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας καλύπτοντας όλες τις παραμέτρους που αφορούν σε ένα αστικό σύστημα μεταφορών (κυκλοφορία, στάθμευση, MMM, οδική ασφάλεια κ.α.) με κύριο όμως γνώμονα την προώθηση της χρήσης των φιλικών μέσων προς το περιβάλλον, ήτοι πεζή μετακινήσεις, μετακινήσεις με ποδήλατο και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM).

1.2 Διάρθρωση υπηρεσίας

Η παροχή υπηρεσίας συμβούλου για την τεχνική υποστήριξη του Δήμου διαρθρώνεται και αφορά στα εξής:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΣΤΑΔΙΩΝ – ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ ΣΒΑΚ

Παραδοτέο Ι	Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ.	- Δημιουργία ιστοσελίδας και υποβολή στον Δήμο για την ανάρτηση στον δικό του ιστοχώρο. - Υποβοήθηση της υπηρεσίας για την σύνθεση του δικτύου φορέων. - Υποβοήθηση της υπηρεσίας στην σύνταξη του συμφώνου συμμετοχής. - Κωδικοποίηση των συλλεγέντων (από την υπηρεσία) στοιχείων και υποβοήθηση της υπηρεσίας για την εξέταση πληρότητας και τυχόν
-------------	--------------------------	---



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 12/2024

Έκδοση: 1

Σελίδα: 1-1

		ανάγκη συμπλήρωσης. ▪ Έκθεση Προόδου εργασιών Παραδοτέου 1.
Παραδοτέο II – Στάδιο 1	Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ - Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	▪ Προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ΣΒΑΚ, επόμενων σταδίων και εργασιών ▪ Προτεινόμενο σχέδιο συμμετοχής πολιτών και εμπλεκόμενων μερών στην ανάπτυξη των μέτρων του ΣΒΑΚ. ▪ Έκθεση Προόδου εργασιών Παραδοτέου 2.
Παραδοτέο III – Στάδιο 2	Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.	▪ Διεξαγωγή 1ης Διαβούλευσης (ηλεκτρονικά), επεξεργασία και αξιολόγηση πορισμάτων. ▪ Έκθεση αποτύπωσης κατάστασης κινητικότητας (Δημόσια ΜΜΜ, ήπιοι τρόποι μετακίνησης, προσβασιμότητα, οδική ασφάλεια, μείωση κυκλοφορίας, ηλεκτροκίνηση & εναλλακτικά καύσιμα, τροφοδοσία, στάθμευση, αξιοποίηση νέων τεχνολογιών) μετακινήσεις. ▪ Διατύπωση σεναρίων σε ορίζοντα 5 και 10 ετών. ▪ Έκθεση Προόδου εργασιών Παραδοτέου 3 (σημείωση το σύνολο του παραδοτέου αναρτάται επίσης στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου).
Παραδοτέο IV – Στάδιο 3	Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ - Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.	▪ Εξέταση σχολίων και απόψεων επί του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων. ▪ Προσδιορισμός τελικού οράματος & προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ, και τα προβλήματα που θα επιλυθούν εντός δεκαετίας. ▪ Προσδιορισμός επιμέρους στόχων και χρονοδιαγράμματος υλοποίησης ▪ Προσδιορισμός επικρατέστερου σεναρίου (σε συνέχεια της συμμετοχικής διαδικασίας) ▪ Έκθεση Προόδου εργασιών Παραδοτέου 4 (σημείωση το σύνολο του παραδοτέου αναρτάται επίσης στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου).
Παραδοτέο V – Στάδιο 4	Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ - Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων.	▪ Συγκέντρωση και προσδιορισμός καταλληλότερων μέτρων που εξυπηρετούν τον σκοπό του ΣΒΑΚ. ▪ Διεξαγωγή 2ης Διαβούλευσης (ηλεκτρονικά) για παρουσίαση μέτρων και συλλογή σχολίων και απόψεων και αξιολόγηση πορισμάτων. ▪ Επιλογή μέτρων παρέμβασης, πακέτων μέτρων, σύνδεση με το όραμα τις προτεραιότητες και τους στόχους του ΣΒΑΚ και προσδιορισμός δεικτών παρακολούθησης.

		Έκθεση Προόδου εργασιών Παραδοτέου 5 (σημείωση το σύνολο του παραδοτέου αναρτάται επίσης στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου).
Παραδοτέο VI – Στάδιο 4	Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ - Κατάρτιση – Υποβολή Σχεδίου Δράσης.	- Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης - Υποστήριξη υπηρεσίας σε τυχόν τροποποιήσεις του Σχεδίου Δράσης από την Κοινοποίηση του στις αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν.4784/2021 και Ανάρτηση Τελικού Σχεδίου Δράσης στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ. - Έκθεση Προόδου εργασιών Παραδοτέου 6.

Το παρόν τεύχος αφορά στο Παραδοτέο IV.

1.3 Γενικό χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης της υπηρεσίας

Η συνολική διάρκεια της υπηρεσίας είναι δώδεκα (12) μήνες, μη συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων από τη Δ.Υ.

Σύμφωνα με τα συμβατικά στοιχεία, η διάρκεια των επιμέρους εργασιών ανά Παραδοτέο, έχει ως εξής:

- Υποβολή Παραδοτέου I: 1 μήνας (μετά την υπογραφή της σύμβασης)
- Υποβολή Παραδοτέου II: 1 μήνας (μετά την ολοκλήρωση, παράδοση και παραλαβή του Παραδοτέου I).
- Υποβολή Παραδοτέου III: 5 μήνες (μετά την ολοκλήρωση, παράδοση και παραλαβή του Παραδοτέου II).
- Υποβολή Παραδοτέου IV: 3 μήνες (μετά την ολοκλήρωση, παράδοση και παραλαβή του Παραδοτέου III).**
- Υποβολή Παραδοτέου V: 4 μήνες (μετά την ολοκλήρωση, παράδοση και παραλαβή του Παραδοτέου IV).
- Υποβολή Παραδοτέου VI: 2 μήνες (μετά την ολοκλήρωση, παράδοση και παραλαβή του Παραδοτέου V).

1.4 Περιοχή παρέμβασης – εφαρμογής ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Κύμης – Αλιβερίου είναι Δήμος της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Εύβοιας. Αποτελείται από πέντε (5) Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.), ήτοι τις Δ.Ε. Κύμης, Δυστίων, Ταμυνών, Κονίστρων και Αυλώνος. Διοικητική έδρα του Δήμου είναι το Αλιβέρι και ιστορική έδρα η Κύμη.

Η περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ είναι η περιοχή στην οποία θα μελετηθούν οι δυνατότητες ανάπτυξης ενός πλαισίου πολιτικών και μέτρων για τη βιώσιμη κινητικότητα. Η περιοχή αυτή αφορά στα δύο κυριότερα αστικά κέντρα του Δήμου, την Κύμη (περιλαμβάνεται και η περιοχή της Παραλίας Κύμης) και το Αλιβέρι (περιλαμβάνεται και ο Κάραβος).



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 12/2024

Έκδοση: 1

Σελίδα: 1-3



Εικόνα 1: Απόσπασμα χάρτη περιοχής ΣΒΑΚ, Δήμος Κύμης Αλιβερίου (Πηγή: Επεξεργασία ανάδοχου).

1.5 Σύσταση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ (από πλευράς Δήμου) – Απόφαση Δημάρχου

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. 579/11-03-2022 (αρ. πρωτ. 3243) απόφαση Δημάρχου και τροποποιήθηκε με την 1298/30-05-2023 (αρ. πρωτ. 8655) απόφαση Δημάρχου. Η ομάδα εργασίας είναι επιφορτισμένη με αρμοδιότητες που αφορούν στην προετοιμασία, σχεδιασμό και υλοποίηση του ΣΒΑΚ και αποτελείται από τα εξής μέλη:



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 12/2024

Έκδοση: 1

Σελίδα: 1-4

1. Τον κ. Μπαϊρακτάρη Ιωάννη του Σωτηρίου, ειδικότητας ΠΕ Μηχανικών με αναπληρώτρια την κα Τόλιζα Αγγελική του Κωνσταντίνου, ειδικότητας ΤΕ Μηχανικών.
2. Τον κ. Αιμήλιο Αυγουστάκη του Αλκιβιάδη, ειδικότητας ΤΕ Μηχανικών με αναπληρωτή τον κ. Παπαδόπουλο Μηνά του Νικολάου, ειδικότητας ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών.
3. Τον κ. Θεόδωρο Βοριαζίδη, εκπρόσωπο του ΟΛΝΕ Α.Ε., με αναπληρωτή τον κ. Γεώργιο Πάνο.

Συντονιστής της ομάδας ορίστηκε ο κ. Μπαϊρακτάρης Ιωάννης με αναπληρώτρια την κα Τόλιζα Αγγελική.

Την γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας ορίστηκε να ασκεί η υπάλληλος κα Παπαλεωνίδου Ελένη του Βασιλείου, ειδικότητας ΔΕ Διοικητικών, με αναπληρώτρια την κα Σιρμποπούλου Ευθυμία του Επαμεινώνδα, ειδικότητας ΔΕ Διοικητικών.

Αρμοδιότητες της ομάδας εργασίας είναι:

- α) Η εισήγηση προς τον Δήμο για δημόσια πρόσκληση, με κατά το δυνατόν περισσότερους εμπλεκόμενους φορείς, με στόχο την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής, και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- β) Η συλλογή και αξιολόγηση των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,
- γ) Η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ του Δήμου, του Δικτύου Φορέων, Διαβούλευσης και λοιπών εμπλεκόμενων φορέων με σκοπό την κατάρτιση και ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ.,
- ε) Η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα λοιπά εμπλεκόμενα μέρη,
- στ) Η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., και η εκπόνηση του τελικού εγγράφου.
- ζ) Η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
- η) Η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

1.6 Ομάδα εκτέλεσης υπηρεσίας (από πλευράς αναδόχου)

Η υπηρεσία εκπονήθηκε από την VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε. Εκπρόσωπος και συντονιστής της Ομάδας Έργου είναι ο κ. Μάρης Ιωάννης, Αγρ.Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος MSc. Τα λοιπά μέλη της ομάδας έργου του Αναδόχου για όλη τη διάρκεια εκτέλεσης της υπηρεσίας είναι:

- Βόσκογλου Νικόλαος, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος MSc.
- Χατζηαποστολίδη Αναστασία, Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ.Ανάπτυξης MSc UCL - Συγκοινωνιολόγος.
- Ζαργιαννάκη Ευτυχία, Αγρ.Τοπογράφος Μηχανικός – Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ.
- Κουλιού Χριστίνα, τελειόφοιτη Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ.



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 12/2024

Έκδοση: 1

Σελίδα: 1-5

Την ομάδα πλαισίωσε συνεργείο υπαίθρου, που ανέλαβε τις απογραφικές εργασίες και τις κυκλοφοριακές μετρήσεις και έρευνες στο πλαίσιο εκπόνησης του Παραδοτέου 3.

1.7 Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ

Το δίκτυο φορέων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου συγκροτήθηκε με το υπ' αριθμ. πρωτ. 11131/07-07-2023 έγγραφο του Τμήματος Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κύμης Αλιβερίου. Το δίκτυο φορέων αποτελεί το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών που επιθυμούν να συμμετέχουν στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ, όπως ΟΤΑ α' βαθμού ή β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, επιμελητήρια, επαγγελματικές ενώσεις κ.α.

Στο Δήμο Κύμης Αλιβερίου, οι φορείς που ανταποκρίθηκαν στην πρόσκληση του Δήμου για τη δημιουργική συμμετοχή στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, μέσω της υπογραφής Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού ήταν οι εξής:

- Τεχνικό Επιμελητήριο Ν. Εύβοιας
- Σωματείο «Άγγελοι της Γης»
- Αστυνομικό Τμήμα Αλιβερίου
- Αστυνομικό Τμήμα Κύμης
- Πυροσβεστικό κλιμάκιο Αλιβερίου
- Εμπορικός Σύλλογος Αλιβερίου
- Λιμεναρχείο Αλιβερίου

1.8 Ευχαριστίες

Εκφράζουμε τις ευχαριστίες μας για τη συμβολή τους στην εκτέλεση της υπηρεσίας στους:

- κ. Νίκο Μπαράκο, Δήμαρχο Κύμης Αλιβερίου
- κ. Γεώργιο Μαθιουδάκη, Γενικό Γραμματέα του Δήμου
- κ. Ιωάννη Μπαϊρακτάρη, Πολιτικό Μηχανικό της Τ.Υ. του Δήμου και Συντονιστή της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ από πλευράς Δήμου
- κα Αγγελική Τόλιζα, Αν.Προϊστάμενη της Τ.Υ. του Δήμου καθώς και Αναπληρώτρια Συντονίστρια της Ομάδας εργασίας από πλευράς Δήμου.
- κα Αναστασία Μιχαλοπούλου, Γεωπόνο του Δήμου

Καθώς και τα λοιπά μέλη της ομάδας εργασίας του Δήμου:

- κ. Αιμίλιο Αυγουστάκη, Μηχανικό της Τ.Υ. του Δήμου
- κ. Βοριαζίδη Θεόδωρο, εκπρόσωπο του ΟΛΝΕ Α.Ε. και τον αναπληρωτή του κ.Πάνο Γεώργιο.



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 12/2024

Έκδοση: 1

Σελίδα: 1-6

- κα Παπαλεωνίδου Ελένη και την αναπληρώτρια της κα Σιρμποπούλου Ευθυμία, καλύπτοντας την γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας του Δήμου.

Και επιπλέον, σε όσους **συνέβαλαν και συμμετείχαν** στην διαμόρφωση επιλογής του Κοινού Οράματος, των Προτεραιοτήτων και του επικρατέστερου Σεναρίου Διαχείρισης Κινητικότητας για το Δήμο Κύμης Αλιβερίου.



2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

2.1 Κοινό Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου

2.1.1 Αρχικό Κοινό Όραμα

Ο Δήμος Κύμης Αλιβερίου βρίσκεται στο κεντρικό και νότιο τμήμα της Π.Ε. Εύβοιας. Έχει σχήμα επίμηκες με κατεύθυνση Βορρά – Νότου. Το ανάγλυφό του είναι κυρίως ορεινό, καθώς μεγάλο τμήμα του καταλαμβάνεται από το όρος Δίρφος. Διαθέτει τεράστιο παραλιακό μέτωπο με πολυάριθμες ακτές, κόλπους και ακρωτήρια, καθώς βρέχεται ανατολικά από το Αιγαίο πέλαγος και δυτικά από τον νότιο Ευβοϊκό κόλπο. Στα νότια του Δήμου, δεσπόζει ο οικισμός του Αλιβερίου με πληθυσμό 5.386 κατοίκων (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021). Βρίσκεται σε χαμηλό υψόμετρο, χωρίς έντονο ανάγλυφο και σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα (~1km). Νότια του οικισμού βρίσκεται ο λιμένας του Κάραβου. Στα βόρεια του Δήμου εντοπίζεται ο οικισμός της Κύμης, χαρακτηρισμένος ως παραδοσιακός και ο αντίστοιχος εθνικής εμβέλειας λιμένας. Η Κύμη αποτελεί τον δεύτερο πολυπληθέστερο οικισμό (2.888 κάτοικοι) του Δήμου, μετά το Αλιβέρι. Είναι χτισμένη στους πρόποδες του όρους Κούτσικο σε υψόμετρο μεταξύ 190 και 250μ. και σε απόσταση 1,5km από το παράκτιο μέτωπο. Ανατολικά της Κύμης εντοπίζεται η παραλία της Κύμης, η οποία εκτείνεται γραμμικά έμπροσθεν του λιμένα της Κύμης.

Όπως προαναφέρθηκε κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ο οικισμός του Αλιβερίου δεν διαθέτει επικαιροποιημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (κατά την παρούσα φάση του ΣΒΑΚ, εκπονείται το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου με αντίστοιχο ρόλο) που θα αποτελούσε σημαντικό εργαλείο στο σχεδιασμό του μοντέλου ανάπτυξης της περιοχής και της οργάνωσης των χρήσεων γης. Ως εκ τούτου, η έλλειψη συγκροτημένου σχεδίου έχει οδηγήσει σε φαινόμενα άναρχης δόμησης και χωροθέτησης χρήσεων γης που ασκούν πιέσεις τόσο στο κέντρο όσο και στις περιοχές επέκτασης καθώς και στον Κάραβο, ως βασικός οικιστικός δορυφόρος, της έδρας. Στον πυκνοδομημένο ιστό του Αλιβερίου εντοπίζονται οι μεγαλύτερες διαφοροποιήσεις ως προς τις υφιστάμενες χρήσεις γης, δεδομένου ότι ως διοικητική έδρα συγκεντρώνεται η πλειονότητα των εμπορικών, κεντρικών, οικονομικών και άλλων συναφών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων της ευρύτερης περιοχής. Επικρατούσα χρήση γης στο Αλιβέρι είναι η κατοικία, ενώ οι περισσότερες χρήσεις εκτός κατοικίας, συναντώνται κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου, ήτοι Εθνική Οδός 44, συνέχεια Βρακά και Ταμυνένων. Ελάχιστα οικόπεδα στον παλαιό οικισμό είναι αδόμητα ενώ χαρακτηριστικό στοιχείο του πολεοδομικού σχεδίου (ρυμοτομικό του 1953) είναι η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων, πλατειών και πεζοδρόμων. Η εξάντληση της διαθέσιμης, προς δόμηση, γης και η έλλειψη ζωτικών ελεύθερων χώρων και υποδομών οδήγησε στην πολεοδομική μελέτη των επεκτάσεων του ρυμοτομικού σχεδίου, όπου εκτός της «γενικής κατοικίας» χωροθετούνται βασικές υποστηρικτικές χρήσεις, όπως πλατείες και κοινόχρηστοι χώροι, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, χώρος νέου δημαρχείου, κ.α. Παραταύτα, οι επεκτάσεις σήμερα παραμένουν σε μεγάλο ποσοστό αδόμητες. Υπάρχουν διάσπαρτες και αραιές χρήσεις κατοικίας, ενώ κατά μήκος της Ε.Ο. και των βασικών αξόνων εισόδου - εξόδου στο Αλιβέρι, εντοπίζονται εμπορικές χρήσεις και υπηρεσίες κυρίως αναψυχής. Στον Κάραβο, ως παράκτιος

οικισμός, παρά την επικράτηση της χρήσης κατοικίας, είναι έκδηλη η τουριστική χροιά της παραλιακής ζώνης, με το αναπλασμένο τμήμα να προσδίδει μια ποικιλία υπηρεσιών και δραστηριοτήτων.

Ο οικισμός της Κύμης, με πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά, συγκεντρώνει τα υψηλότερα επίπεδα πληθυσμού σε όλο το βόρειο τμήμα του Δήμου. Κατά συνέπεια συγκεντρώνει ταυτόχρονα και ένα σημαντικό αριθμό κεντρικών λειτουργιών, εμπορικών δραστηριοτήτων, χρήσεων εκπαίδευσης και δομών υγείας, καθώς και πλήθος άλλων συναφών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, όπως χρήσεις εστίασης, τουρισμού και αναψυχής. Η πλειονότητα των παραπάνω χρήσεων (εκτός κατοικίας) εντοπίζονται κυρίως στην **αναπλασμένη** περιοχή του κέντρου (πéριξ του Ι.Ν. Αγ. Αθανασίου) και ειδικότερα κατά μήκος των οδών Κ. Βάμβα, Γαλάνη, Μ. Στεφανίδη, Παπαϊωάννου και Ταξιαρχών. Η Παραλία Κύμης μολονότι αποτελεί έναν σχετικά μικρό, πληθυσμιακά, οικισμό του Δήμου, αποτυπώνεται ως η φυσική έξοδος της Κύμης προς τη θάλασσα, με βασικές χρήσεις την λειτουργία του λιμένα της Κύμης και συναφείς δραστηριότητες τουρισμού - αναψυχής. Το μεγαλύτερο μέρος του οικισμού, όπως και το σύνολο των εξυπηρετήσεων εντοπίζεται και εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού οδικού άξονα Ν. Βάχλα, που διέρχεται έμπροσθεν του λιμένα.

Όσον αφορά την κυκλοφοριακή διερεύνηση και την αξιολόγηση του συστήματος μεταφορών του Δήμου, σημείο αναφοράς αποτελεί η Εθνική Οδός 44 (Χαλκίδα – Λέπουρα) ως ο βασικός κορμός των μετακινήσεων και εισόδου/εξόδου προς/από τον Δήμο (μέσω του Αλιβερίου), συνδέοντας την ηπειρωτική Χώρα με την κεντρική και νότια Εύβοια, μέσω του κόμβου της Χαλκίδας. Η Εθνική Οδός, όπως θεσπίστηκε, διέρχεται εντός του Αλιβερίου (μέσω των οδών Ν. Βρακά, συνέχεια Ταμυνών), παραταύτα η Περιφερειακή οδός, που διέρχεται νότια αυτής, είναι εκείνη που χρησιμοποιείται κατεξοχήν για τις υπερτοπικές μετακινήσεις και τις προαναφερόμενες συνδέσεις, παρακάπτοντας το κέντρο του οικισμού. Ακολουθώντας, υπάρχει ένα εκτεταμένο δίκτυο επαρχιακών οδών για τη σύνδεση του Δήμου με τις βορειότερες περιοχές της κεντρικής Εύβοιας και φυσικά με την Κύμη και τον ομώνυμο λιμένα. Το παραπάνω αρτηριακό (Εθνική Οδός) και κύριο συλλεκτήριο (Επαρχιακές οδοί) δίκτυο αποτελείται μακροσκελείς οδικούς άξονες, με επαρκή κατά κανόνα γεωμετρικά χαρακτηριστικά όσον αφορά στο κατάστρωμα της οδού, με έντονες όμως κατά μήκος κλίσεις και στροφές στα ορεινά του Δήμου. Αντίθετα, το λοιπό συλλεκτήριο ή/και τοπικό δίκτυο, ειδικότερα εντός των οικισμών εξέτασης, είναι εξαιρετικά πυκνό και εκτεταμένο, με φτωχά όμως γεωμετρικά χαρακτηριστικά ενώ σε πολλές περιπτώσεις η πρόσβαση/διέλευση είναι δύσβατη λόγω της υφιστάμενης τοπογραφίας και του ανάγλυφου (βλ. παλαιά σχέδια οικισμών). Το δίκτυο αυτό παρουσιάζει σοβαρές αυξομειώσεις στη διατομή του (με στενώσεις ανά τμήματα, ασυνέχειες ή δαιδαλώδεις αναπτύξεις γύρω από τα υφιστάμενα κτίσματα), όπου σε συνδυασμό με τις ισχύουσες ρυθμίσεις κυκλοφορίας και την αυξημένη ζήτηση για στάθμευση παρά την οδό, δυσχεραίνεται σημαντικά η κυκλοφοριακή ικανότητα και λειτουργία του με συνεπαγόμενη υποβάθμιση του υφιστάμενου δημόσιου χώρου. Αναπόφευκτα, τα κυκλοφοριακά προβλήματα στο δίκτυο των οικισμών εξέτασης είτε είναι σημειακά είτε είναι εκτεταμένα, ανάλογα με τον ιεραρχικό χαρακτήρα του δικτύου αναφοράς (κύριο ή τοπικό), σε συνδυασμό με την απουσία απαραίτητων υποδομών για περπάτημα ή/και ποδήλατο αποθαρρύνουν την χρήση εναλλακτικών, ήπιων μορφών μετακίνησης. Με αρνητικό πρόσημο, καταγράφεται επίσης η έλλειψη λειτουργούσας δημοτικής συγκοινωνίας (κατά την παρούσα φάση του ΣΒΑΚ), με



εξαίρεση τα δρομολόγια που εκτελούνται από τις υπεραστικές διαδρομές του ΚΤΕΛ. Συγκεκριμένα, το δίκτυο του ΚΤΕΛ μονολότι εξυπηρετεί τη σύνδεση μεταξύ των δύο αστικών κέντρων, Κύμης και Αλιβερίου, δεν μπορεί να ικανοποιήσει επαρκώς τις ανάγκες των κατοίκων και εργαζόμενων του Δήμου ως προς τις μετακινήσεις τους, τόσο όσον αφορά την συχνότητα των δρομολογίων, τις υφιστάμενες υποδομές όσο και την γεωγραφική κάλυψη των γραμμών/διαδρομών αυτών, όπως χαρακτηριστικά κατέδειξε η έρευνα προθέσεων κοινού, μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας του ΣΒΑΚ.

Κατά συνέπεια, με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ επιδιώκεται η ενίσχυση εναλλακτικών του αυτοκινήτου, μέσω μετακίνησης, μέσω συγκροτημένης αναβάθμισης του δημόσιου χώρου, προκειμένου να προστατεύονται καταρχήν οι ευάλωτοι χρήστες και να ενθαρρύνονται οι ήπιες μορφές μετακίνησης. Επιπλέον, προκρίνουν την αναμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής μετακίνηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ). Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ αποτελεί ένα διεπιστημονικό ζήτημα, καθώς αγγίζει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά θέματα και κατ' επέκταση ξεφεύγει από τον αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Μπορεί να υλοποιηθεί μόνο μέσα από μία επικοινωνιακή στρατηγική που θα έχει ως στόχο να προσεγγίσει την τοπική κοινωνία, ώστε να συμμετέχει ενεργά στην οικοδόμηση ενός πολιτισμού μετακινήσεων, δηλαδή σε επιλογές μετακίνησης που αναβαθμίζουν την εικόνα του Δήμου.

Το όραμα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου αναπτύσσεται στην προκαταρκτική (παρούσα) φάση με στόχο να αποτελέσει τον οδηγό καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησής του. Στη συνέχεια πρέπει να ενθαρρυνθεί η ενεργητική συμμετοχή των πολιτών ώστε να προσαρμοστεί το όραμα στις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Το όραμα πρέπει να ενώνει και να εμπνέει τους πολίτες, ώστε να μην αντιμετωπίσουν το ΣΒΑΚ ως ένα γραφειοκρατικό εργαλείο αποκομμένο από τις ανάγκες τους, αλλά ως ένα καταλύτη αλλαγής για τον οποίο θα έχουν πειστεί ότι θα βελτιώσει την ποιότητα της ζωής τους.

Το όραμα δηλαδή, αποτελεί την **ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος**, με τα εξής χαρακτηριστικά¹:

- Καθορίζεται από συγκεκριμένες προσδοκίες, οι οποίες δείχνουν το είδος και το μέγεθος της επιθυμητής αλλαγής.
- Οι αλλαγές αυτές πρέπει να είναι μετρήσιμες.
- Το σύνολο των προσδοκιών θα πρέπει να εστιάζουν σε συγκεκριμένες επιλογές στα πλαίσια της περιοχής παρέμβασης.

Η ανάπτυξη του οράματος απαντά πρωτίστως στην ερώτηση:

"Σε τι περιοχή θέλουμε να ζούμε;"

ή "Με ποιο τρόπο θα διαφέρει η περιοχή μας από τις υπόλοιπες;"

Το Κοινό Όραμα όπως αυτό αρχικά διαμορφώθηκε με βάση τα χαρακτηριστικά του Δήμου, συνοψίζεται στις εξής προτάσεις:

¹ Οδηγίες ELTIS (Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan- 2nd edition).





Εναλλακτική διατύπωση Κοινού Οράματος 1



Δήμος
Κύμης-Αλιβερίου



Κινούμαι ήπια

Κινούμαι με ασφάλεια



Κύμη - Αλιβέρι

Φτιάχνω την πόλη που αξίζει να ΖΩ!

Εναλλακτική διατύπωση Κοινού Οράματος 2



Δήμος
Κύμης-Αλιβερίου



Αλλάζουμε τις συνήθειες μας...

...Αλλάζουμε τις μετακινήσεις μας

στην **Κύμη** και το **Αλιβέρι**

Χτίζουμε μαζί τις πόλεις του μέλλοντος!



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου:

ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία:

12/2024

Έκδοση:

1

Σελίδα: 2-4

Οι παραπάνω ενδεικτικές εναλλακτικές εστίαζαν στην καταρχήν δέσμευση του Δήμου σε βασικές αρχές (προτεραιότητες) της βιώσιμης αστικής κινητικότητας όπως είναι:

- ✓ **Βελτίωση της οδικής ασφάλειας**, ιδιαίτερα γύρω από κτίρια και εγκαταστάσεις όπου κινούνται ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού (σχολικά συγκροτήματα, νοσοκομεία κ.α.) και σε εντοπισμένα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου.
- ✓ **Πρωώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης** όπως η πεζή μετακίνηση (με έμφαση στην προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα των ΑμεΑ και των ευπαθών ομάδων), το ποδήλατο και ΕΠΗΟ.
- ✓ **Βιώσιμη κυκλοφορία και στάθμευση στο οδικό δίκτυο** - Αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης και παράνομης στάθμευσης, μέσω τόσο διαχείρισης της στάθμευσης όσο και εξεύρεσης χώρων στάθμευσης εκτός των κέντρων των οικισμών εξέτασης, που δέχονται σήμερα μεγάλες πιέσεις.
- ✓ **Αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών και εφαρμογή ευφυών συστημάτων κινητικότητας και στάθμευσης.**
- ✓ **Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας**, ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες μεγαλύτερης μερίδας πληθυσμού, με λήψη ενδεικτικών μέτρων όπως πύκνωση δρομολογίων, αύξηση στάσεων, προσθήκη νέων γραμμών ή/και συνολικός ανασχεδιασμός του δικτύου.
- ✓ **Μείωση του αριθμού οχημάτων** με κινητήρες εσωτερικής καύσης και **αντικατάστασή τους με ηλεκτρικά**. Προτεραιότητα αποτελούν τα δημοτικά οχήματα.
- ✓ **Αστική αναζωογόνηση** μέσω της εφαρμογής ολοκληρωμένων αναπλάσεων, με σκοπό την βελτίωση της ποιότητας του δημοσίου χώρου και την υλοποίηση των παραπάνω στοχεύσεων.

Υπενθυμίζεται ότι κατά την σύνταξη του προηγούμενου Παραδοτέου (3) που περιελάμβανε την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο και την διαμόρφωση βασικών συμπερασμάτων για το σύστημα μεταφορών, οι παραπάνω δεσμεύσεις σφυρηλατήθηκαν, οδηγώντας κατ' ουσίαν στην ανάπτυξη των **εναλλακτικών σεναρίων Διαχείρισης Κινητικότητας** για το Δήμο.

2.1.2 Ενεργός συμμετοχή πολιτών και φορέων στην διαμόρφωση του Κοινού Οράματος

Σε μια περαιτέρω προσπάθεια διεύρυνσης της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών (δημότες, φορείς και συλλογικά όργανα του Δήμου, κ.α.), οι εναλλακτικές του Κοινού Οράματος με τις προτεραιότητες αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου² (<https://svak.kimis-aliveriou.gr/#Sinisfpol>), όπου **συνδυαστικά με τα εναλλακτικά σενάρια του ΣΒΑΚ**, όπως αυτά καταρχήν προτάθηκαν και τέθηκαν για περαιτέρω ωρίμανση των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων (υποβολή σχολίων, τυχόν άλλων προτάσεων, κριτικής, κ.α.) συνδιαμορφώσαν κατ' ουσίαν το μελλοντικό πλαίσιο και τις πρακτικές που, ο Δήμος και από κοινού οι ενδιαφερόμενοι, επιθυμούν για την περιοχή τους αναφορικά με την βιώσιμη αστική κινητικότητα, αποτελώντας και την βάση για την οριστική επιλογή του οράματος.

² Σύμφωνα και με τη κείμενη νομοθεσία (Ν.4784/2021).



Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση από την σχετική ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ:

ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ

1η Εναλλακτική πρόταση



Τα παραπάνω αποτελούν τις εναλλακτικές προτάσεις που κατατέθηκαν για το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ.

Καλείστε να επιλέξετε το επικρατέστερο, συμπληρώνοντας την ακόλουθη φόρμα [Φόρμα επιλογής κοινού οράματος ΣΒΑΚ](https://svak.kimis-aliveriou.gr/#Sinisfpol)

2η Εναλλακτική πρόταση



Εικόνα 1: Πρόσβαση στη διαδικτυακή διαβούλευση επιλογής Κοινού Οράματος για το Δήμο Κύμης Αλιβερίου (<https://svak.kimis-aliveriou.gr/#Sinisfpol>)



Μετά την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο • Κύμης - Αλιβερίου και σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της συμμετοχικής διαδικασίας πολιτών και φορέων (1η δημόσια διαβούλευση, ερωτηματολόγια) διαμορφώθηκαν σε προκαταρκτικό επίπεδο εναλλακτικά σενάρια (Μηδενικό, Ήπιο και Ριζοσπαστικό) για την εξέλιξη της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο.

Δείτε το μηδενικό σενάριο [Εδώ](#)

Δείτε το ήπιο σενάριο [Εδώ](#)

Δείτε το ριζοσπαστικό σενάριο [Εδώ](#)

Ποιο από τα παραπάνω σενάρια θεωρείτε ότι πρέπει να υιοθετηθεί, ώστε να ενισχυθεί ουσιαστικά και αποτελεσματικά η βιώσιμη κινητικότητα στο Δήμο σας;

Παρακαλούμε για τη συμμετοχή σας στην επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου, **μέσω της συμπλήρωσης της παρακάτω φόρμας**. Μπορείτε να αιτιολογήσετε την απάντησή σας καταγράφοντας τις απόψεις και τα σχόλιά σας, σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια που σας παρουσιάστηκαν, στο αντίστοιχο πεδίο.

[Φόρμα επιλογής σεναρίου](#)

Εικόνα 2: Πρόσβαση στη διαδικτυακή διαβούλευση επιλογής του Επικρατέστερου Σχεδίου για το Δήμο Κύμης Αλιβερίου (<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd-IA3N0qU7q-ZWFgM029eYsFFgk3e-8jWWDELSM8xTQZNoFg/viewform>)

Σε συνέχεια των παραπάνω και για την πληρέστερη κατανόηση του **πλαίσιου** των εναλλακτικών σεναρίων και των επιμέρους μέτρων τους αντίστοιχα, ανά άξονα προτεραιότητας, πραγματοποιήθηκε σχετική παρουσίαση³ στο Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου. Συγκεκριμένα, η παρουσίαση του αναδόχου περιελάμβανε:

- Συνοπτική περιγραφή του σκοπού και των αρχών κατάρτισης του ΣΒΑΚ.

³ Σύγκληση Δημοτικού Συμβουλίου (τακτική συνεδρίαση) στις 24/07/2024, όπου μεταξύ των θεμάτων περιλαμβανόταν η: *Λήψη απόφασης περί επιλογής Σεναρίου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κύμης Αλιβερίου.*





- Μεθοδολογική προσέγγιση μέσω του ΚΥΚΛΟΥ ΣΒΑΚ και σχετικό χρονοδιάγραμμα αναφορικά με το έργο και τα περατωθέντα ή μη, στάδια του.
- Σύνοψη της υφιστάμενης κατάστασης μέσω ανάλυσης SWOT, καταγράφοντας τα κύρια σημεία που αποτυπώνουν τα πλεονεκτήματα, τις αδυναμίες ή προβλήματα, τις ευκαιρίες και τις απειλές για τα δύο αστικά κέντρα του Δήμου.
- Διαμόρφωση εναλλακτικών διατύπωσης Κοινού Οράματος με βάση τις προτεραιότητες και τους στόχους, που αρχικά τέθηκαν και αποτέλεσαν την βάση για την δόμηση των σεναρίων, αντιπροσωπεύοντας τις ανάγκες του Δήμου για αλλαγή/μεταστροφή της κουλτούρας των μετακινήσεων, αναφορικά με την βιώσιμη κινητικότητα.
- Ιεράρχηση των Προτεραιοτήτων.
- Λεπτομερή παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων, ανά τομέα κινητικότητας.

Σε συνέχεια της εισήγησης του αναδόχου, ακολούθησε διαλογική συζήτηση για την κατάθεση απόψεων τόσο αναφορικά με την επιλογή του Κοινού Οράματος όσο και του επικρατέστερου σεναρίου για τις περιοχές παρέμβασης. Παρατίθεται η σχετική εισήγηση/παρουσίαση:



ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)



Δήμος
Κίφισιας




“Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις για μια καλύτερη ποιότητα ζωής.

Στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδίασμού και λειτουργία ύψων του πεδίου βασικές αρχές της υλοποίησης, της συμμετρικής διαδικασίας και της αξιολόγησης”.

(Πηγή: Οδηγός ELTIS, N.4784/2021)

ΤΟ ΣΒΑΚ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ




ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΠΟΥ ΘΕΤΕΙ ΤΟ ΣΒΑΚ

1. ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ
2. ΠΟΔΗΛΑΤΟ
3. ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ
4. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ
5. Ε.Ι.Χ.

[illegible]

ΕΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΥΜΗΣ ΛΙΒΕΡΙΟΥ

Περιοχές παρέμβασης

Δήμος Κυμής Λιβερίας

- Ακτινική κώμη
- Ορεινή κωμή
- Όσοι δρόμοι κυμαίνονται - Λιβερία
- Όσοι καλαμαριώνονται δρόμοι
- Όσοι διασυνδέονται δρόμοι

Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ	
Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ I: Φάση προετοιμασίας ΣΒΑΚ
	1 μήνας – έχει περατωθεί
	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ II: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ
	1 μήνας – έχει περατωθεί
	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ III: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων
	5 μήνες – έχει περατωθεί
Φάση υλοποίησης ΣΒΑΚ	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων
	3 μήνες
	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων
	4 μήνες
Φάση παρακολούθησης και αξιολόγησης	
Αξιολόγηση	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ VI: Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης
	2 μήνες

Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου



ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΒΑΚ

<https://svak.kimis-aliveriou.gr/>

Επιλογή Κοινού Οράματος ΣΒΑΚ



ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ

1η Εναλλακτική πρόταση

2η Εναλλακτική πρόταση

Το παρόντα αποτελεί τη συλλογική πρόταση που καταθέτουμε για το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ. Καλούμε να επιλέξετε το σκεπτικό, συμπεριλαμβανομένης της τελικής φάσης, όπως απεικονίζεται στην ακόλουθη εικόνα.

Εναλλακτική διατύπωση Κοινού Οράματος 1



Κινούμαι ήπια

Κινούμαι με ασφάλεια

Κύμη - Αλιβέρι

Φτιάχνω την πόλη που αξίζει να ΖΩ!

Εναλλακτική διατύπωση Κοινού Οράματος 2



Αλλάζουμε τις συνήθειες μας

Αλλάζουμε τις μετακινήσεις μας

στην **Κύμη** και το **Αλιβέρι**

Χτίζουμε μαζί τις πόλεις του μέλλοντος!

Εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας

Πεδίο υλοποίησης – προγραμματισμού ανά σενάριο:

- Σενάριο Μηδενικό/Τάσεων (**Business As Usual, Do minimum**): Περιλαμβάνει έργα του Δήμου που βρίσκονται σε εξέλιξη ή έχουν ήδη προγραμματιστεί προς υλοποίηση στο αμέσως επόμενο διάστημα, μελέτες του Δήμου που έχουν ολοκληρωθεί αλλά δεν έχουν ακόμα εφαρμοστεί, καθώς και παρεμβάσεις μικρής κλίμακας με γνώμονα την εξυπηρέτηση ευαίσθητων κατηγοριών πολιτών.
- Σενάριο Ήπιο/Συντηρητικό (**Do something**): Περιλαμβάνει παρεμβάσεις ήπιες μορφής, με τις οποίες δεν θα μεταβληθεί ριζικά ο χαρακτήρας της περιοχής, αλλά αναμένεται να ενισχυθεί η βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών, ειδικά σε τομείς που σήμερα έχουν διαγνωστεί τα πλέον σημαντικά προβλήματα όπως η κυκλοφοριακή οργάνωση, η δημόσια συγκοινωνία, η προσβασιμότητα, η διαχείριση της στάθμευσης κ.λπ.
- Σενάριο Ριζοσπαστικό (**Radical**): Περιλαμβάνονται κυρίως παρεμβάσεις/μέτρα μεγάλης κλίμακας (δύνата να αφορούν και σημαντικές πολεοδομικές ρυθμίσεις) που θα αλλάζουν/ανατρέφουν σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη δομή του συστήματος μεταφορών στο Δήμο με κύριο γνώμονα την βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Άξονες Προτεραιότητας

Στρατηγικές Κατευθύνσεων / Τομείς Κινητικότητας

- Κυκλοφοριακή οργάνωση – Οδική ασφάλεια
- Ήπια & Εναλλακτική μετακίνηση - Προσβασιμότητα
- Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος
- Οργάνωση της λειτουργίας των ΜΜΜ
- Διαχείριση / Οργάνωση Στάθμευσης – Εμπορευματικές μεταφορές
- Έξυπνη (SMART) κινητικότητα - Ηλεκτροκίνηση

Επιλογή Επικρατέστερου Σεναρίου

Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου ΣΒΑΚ Δήμου
Κύμης-Αλιβερίου

Εμφάνιση Σεναρίου

Ποιο σενάριο θεωρείτε ότι θα είναι το καλύτερο για τον Δήμο;

☐ Αποδοτικό Σενάριο
☐ Μέσιο Σενάριο
☐ Πιο Ασφαλείς Σενάριο

Παρακάτω παραμένει το σενάριο που θα είναι το καλύτερο για τον Δήμο. Το σενάριο που θα είναι το καλύτερο για τον Δήμο.

Σελίδα 1 από 1

Δήμος
Κύμης-Αλιβερίου

Submit

Clear form

Μην καταχωρίζετε μέσω Google Forms

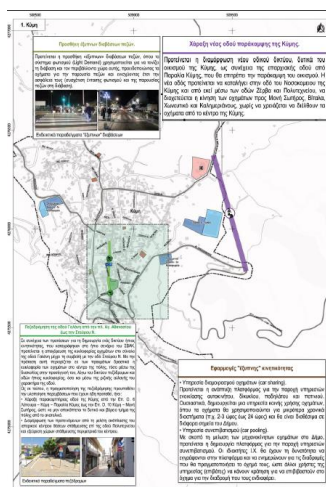
Google Forms

Εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας

Δήμος
Κύμης-Αλιβερίου

Κύμη





Ριζοσπαστικό σενάριο

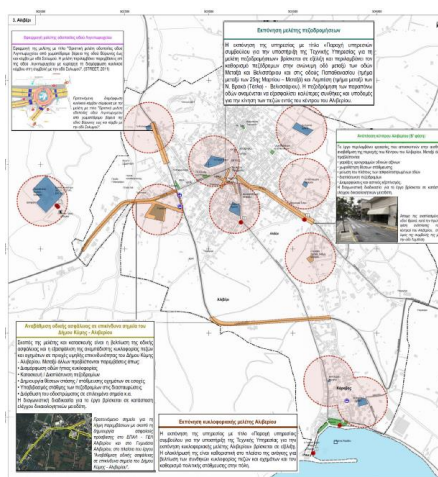
Εφαρμόζεται το σύνολο των προτάσεων που παρουσιάστηκαν στο ήπιο και μηδενικό σενάριο

Ριζοσπαστικό σενάριο

- ## 1- Κυκλοφορική αίσθηση – Οδική ασφάλεια
- Χάρη στα δύο αναλυτικά παραδείγματα της Κύπρου (απόφαση αναγνωριστικής μελέτης σύνδεσης από την αγορά στον Ι.Ν.Α/Παρελκόμενο-οργανισμούς με Ποσοτικά)
- ## 2 – Ηπια & Εναλλακτική μετακίνηση – Προσβασιμότητα
- Περίληψη από τους Έλληνες από την πλ. Αγ. Αναστασίας της Σελήου Η υποκείμενη της παροχής προϋποθέτει: ο(η)χρήστης παρακαταμένει από της Κύπρου από την Επ. Ο. 6 Λεωφόρο – Κύπρ – Παράλια Κύπρ ή/και την Επ. Ο. 10 Κύπρ – Μονή Σπυρίδων, ώστε να μη σπαστεί το δικτύο και λόγω της πόλεως από το αναλυτικό και βιολογικό των προτεινόμενων από τη μελέτη ανάπτυξης, που καταρτίζει κέντρο θέσεων στάσης επί της οδού Πολυτεχνείου και εξήρση χωρών στάσεων, περιμετρώ το κέντρο.
- ## 3- Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος
- Ισχύουν τα αναφερόμενα στο Ήπια Σενάριο.
- ## 4 – Οργάνωση της λειτουργίας των ΜΜΜ
- Εφαρμογή μεθόδων τηλεματικής στις Επ. της διεύθυνσης συγκοινωνίας,
 - Εφαρμογή συνδυασμών μετακινήσεων Κατό πόρτα στο πόρτα
 - Διεξαγωγή On-Demand μετακίνησης για τους ΑμεΑ στο πλαίσιο εμπειρημάτων των καθημερινών αναγκών τους.
 - Εφαρμογή ψηφιακού συστήματος έκδοσης εισιτηρίων για την διεύθυνση συγκοινωνίας.
- ## 5 – Διερεύνηση / Οργάνωση Στάθμευσης – Εμπνευστικές μεταφορές
- Εφαρμογή έμπνευσης σταθμικής διαχείρισης της στάθμευσης σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού.
 - Διεξαγωγή ηλεκτρονικών πλατφορμών για την διεύθυνση θέσεων στάθμευσης από τους χρήστες.
- ## 6 – Εξήγηση (SMART) κινητικότητα – Ηλεκτροκίνηση
- Προβλεπόμενη εξέλιξη μέτρησης Κυβερνήσεων (Light Demand) – Συμπεριλαμβανομένης κυρίως με την παρουσία πηγών στην διεύθυνση.
 - Διερεύνηση ανάπτυξης μετρήσεων α) (Υποκείμενη διαδρομή) (car sharing) και β) (Υποκείμενη διαδρομή) (car pooling).

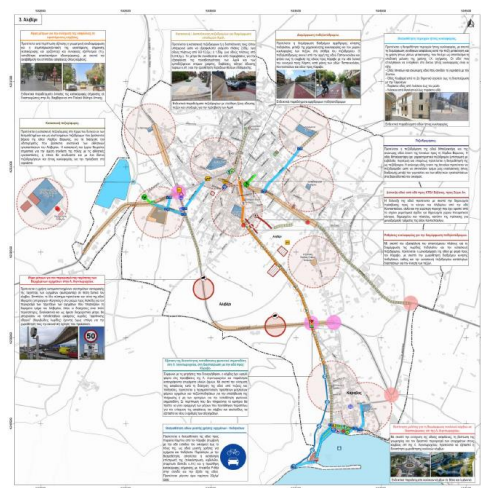
Εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας

Αλιβέρι



Μηδενικό σενάριο

- ✓ Υπερκεείμενος σχεδιασμός (π.χ. Υλοποίηση Ρ.Σ. – περιοχές επέκτασης)
- ✓ Υφιστάμενα έργα, μελέτες, προγράμματα (π.χ. ΣΦΗΘ, ΣΑΠ, υποδομές από ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II, αναπλάσεις κέντρου Αλιβερίου (Β. Φάση), κυκλοφοριακή μελέτη Αλιβερίου, μελέτη & κατασκευή περί της αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία του Δήμου, μελέτη οδοποιίας Αλγινταρχείου, κ.α.)
- ✓ Παραδοχές για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολικών μονάδων σύμφωνα με το ΦΕΚ Β2302/2013



Ήπιο σενάριο

Εφαρμόζεται το σύνολο των προτάσεων που παρουσιάστηκαν στο υπεύθυνο πρόγραμμα.

Ήπιο σενάριο

- [illegible]

Ήπιο σενάριο

Δήμος Κύμης-Αλιβερίου

3 – Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος

- Πρόγραμμα καταπαμένων δένδρων/φυτεύσεων.

4 – Οργάνωση της λειτουργίας των ΜΜΜ

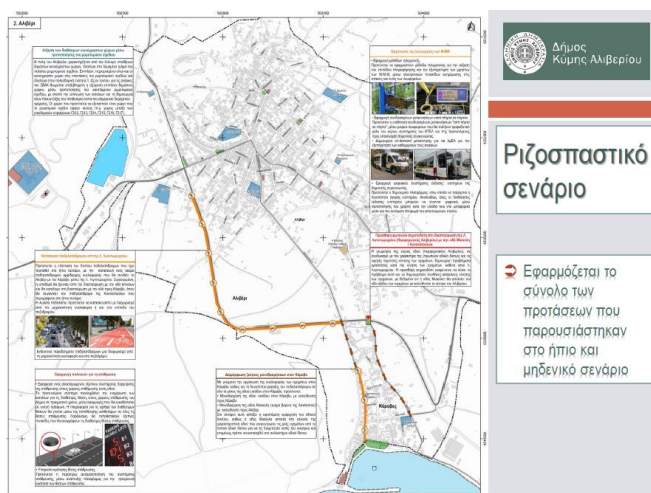
- Επανεναρξη της δημοτικής συγκοινωνίας στο Αλιβέρι και τον Κάρφο – αναδιαμόρφωση γραμμών, δρομολογίων, σύνδεση με παρόλες του Αλιβερίου (επαρχική διαμόρφωση δρομολογίων για την εξυπηρέτηση της ζήτησης) και αναβάθμιση υποδομών.
- Προβλεπόμενα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία για την λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας – κατά προτίμηση δημόσια πράσινης τεχνολογίας.
- Εφαρμογή ευέλικτης τεχνολογίας ποικιλίας για την ενίσχυση/εξυπηρέτηση ειδικών κοινωνικών ομάδων (άνεργοι, ΑμεΑ, ηλικιωμένοι, φοιτητές, μαθητές).
- Θεσπίσθηκα θέσεων στάσης ή στάθμευσης (πίστας) ΕΔΧ-ΤΑΞΙ (επί της οδού Κόλια) – Συμπλήρωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.

5 – Διαχείριση / Οργάνωση Στάθμευσης – Εμπορευματικές μεταφορές

- Εύρεση/διαμόρφωση χώρων στάθμευσης εκτός οδού για την αποσυμφόρμηση του κέντρου του οικισμού (μέσω τροποποίησης του Ρ.Σ.).
- Χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ.
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων προεργασίας και διαμόρφωση ειδικού ωραρίου & περιορισμών.

6 – Έξυπνη (SMART) κινητικότητα – Ηλεκτροκίνηση

- Επικαιροποίηση εγκατεμένου ΣΦΗΟ.
- Απαιτούμενα (σταθμικά) των συμβατικών οχημάτων του δημοτικού στόλου με ηλεκτρικά – Εκπόνηση σχετικής μελέτης για την χωροθέτηση των σταθμών επαναφόρτισης τους.
- Τοποθέτηση αισθητήρων σε διαφόρων πεδίων και ράμπες ΑμεΑ για την αποτροπή της παράνομης και οχλούσας στάθμευσης.



Ριζοσπαστικό σενάριο

Δήμος Κύμης-Αλιβερίου

1- Κυκλοφοριακή οργάνωση – Οδική ασφάλεια

- Διαμόρφωση ζώνων μονοδρομίων στον Κάρφο: α) Μονοδρομική της οδού εισόδου στον Κάρφο με κατεύθυνση προς Κάρφο και β) Μονοδρομική της οδού Μασούλη (Βόρεια της Ασκληπείου) με κατεύθυνση προς Αλιβέρι.
- Σε συνέχεια των παραπάνω μονοδρομίων, προτείνεται η εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στον κόμβο εξόδου του Κάρφο, ήτοι Περιφερειακή οδός – Μασούλη/Κόλια.

2 – Ήπια & Εναλλακτική μετακίνηση – Προσβασιμότητα

- Πρόταση επέκτασης του δικτύου ποδηλάτου επί της Περιφερειακής οδού Αλιβερίου – Σύνδεση του με το δίκτυο που προτείνεται στο Ήπιο σενάριο (ήτοι οδός Κονιστοπούλου, εισόδου Κάρφο).
- Αύξηση διαθέσιμων Κ.Χ. μέσω τροποποίησης του Ρ.Σ.

3- Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος

- Ισχύουν τα αναφερόμενα στο Ήπιο Σενάριο.

4 – Οργάνωση της λειτουργίας των ΜΜΜ

- Εφαρμογή μεθόδων τηλεματικής στις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Εφαρμογή συνδυασμένων μετακινήσεων κατά πόρτα σε πόρτα.
- Δημιουργία On-Demand μετακίνησης για τους ΑμεΑ στο πλαίσιο εξυπηρέτησης των καθημερινών αναγκών τους.
- Εφαρμογή ψηφιακού συστήματος έκδοσης εισιτηρίων για την δημοτική συγκοινωνία.

5 – Διαχείριση / Οργάνωση Στάθμευσης – Εμπορευματικές μεταφορές

- Εφαρμογή έξυπνου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού.
- Δημιουργία ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την διαμεσολάβηση θέσεων στάθμευσης από τους χρήστες.

6 – Έξυπνη (SMART) κινητικότητα – Ηλεκτροκίνηση

- Προσθήκη συστήματος έξυπνων διαφόρων πεδίων (Light Demand) – Συστήματα έντασης φωτισμού με την παρουσία πεδίων στην διάβαση.
- Διερεύνηση ανάπτυξης πλατφόρμας για: α) Υψηλότερη διαμορφωσιμότητα (car sharing) και β) Υψηλότερη συνεπιβατισμού (car pooling).

Δήμος Κύμης-Αλιβερίου

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας

<https://svak.kimis-aliveriou.gr/>

2.1.3 Τελικό Κοινό Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου

Το Κοινό Όραμα όπως **τελικώς προσδιορίστηκε** από την συμμετοχική διαδικασία (Δημοτική αρχή/ Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, φορείς και δημότες) συνοψίζεται στην εξής φράση:

ΣΒΑ
Κύμης-Αλιβερίου

Κινούμαι ήπια - Κινούμαι με ασφάλεια

Δήμος
Κύμης-Αλιβερίου

ΣΒΑ
Κύμης-Αλιβερίου



Κύμη – Αλιβέρι..Φτιάχνω την πόλη που αξίζει να ΖΩ!



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 12/2024

Έκδοση: 1

Σελίδα: 2-14

2.2 Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται

Μεταξύ των βασικών προβλημάτων που εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης⁴ και **που το ΣΒΑΚ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου θα επιχειρήσει να μεταβάλλει**, σε διάστημα τουλάχιστον 10ετίας, είναι:

- ✗ Οι σχετικά περιορισμένες διαμορφώσεις κοινόχρηστων υποδομών για τους πεζούς, όπως πλατείες, πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου, κ.α.
- ✗ Η μειωμένη ακόμα και περιορισμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων με την σχεδόν ελλιπή παρουσία υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ (ανά τμήματα/περιοχές) – βλ. και αξιολόγηση ΣΑΠ για τις περιοχές παρέμβασης.
- ✗ Η εξασφάλιση ασφαλών διαδρομών προς/από τα σχολεία – ειδικά στο Αλιβέρι.
- ✗ Ο περιορισμένος αριθμός διαμορφωμένων εγκάρσιων διασχίσεων (διαβάσεων πεζών) σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου (συνδέντας βασικούς πόλους έλξης μετακινήσεων).
- ✗ Οι ασυνέχειες διαδρομών πεζή μετακίνησης (ειδικά στα πολεοδομικά κέντρα των οικισμών), μέσω και της ελλιπούς εφαρμογής του Ρ.Σ.
- ✗ Τα προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού (που σχετίζονται άμεσα με την γεωμετρία (στενές διατομές) καθώς και με την γεωμορφολογία της περιοχής παρέμβασης (έντονες κλίσεις).
- ✗ Η έλλειψη πράσινων (ποιοτικών) διαδρομών στο πλαίσιο προώθησης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.
- ✗ Η έλλειψη ποδηλατικού δικτύου και συναφών υποδομών (χώροι στάθμευσης και εγκαταστάσεις για ποδήλατα, σημεία ενοικίασης ποδηλάτων ή ΕΠΗΟ, κ.α.).
- ✗ Οι σοβαρές κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες στα κέντρα των οικισμών, λόγω της υπερχειλίσης στάθμευσης στις κεντρικές ζώνες.
- ✗ Η σχεδόν καθολική έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού & τα έντονα προβλήματα παράνομης και οχλούσας στάθμευσης παρά την οδό, αποτελούν εξίσου ανασταλτικούς παράγοντες στην ορθολογική διαχείριση και οργάνωση της στάθμευσης, στο Δήμο εν συνόλω.
- ✗ Η έλλειψη χώρων Park & Ride ή και Park & Bike, στο πλαίσιο συνδυασμένων μετακινήσεων στις περιοχές παρέμβασης και τους οικιστικούς δορυφόρους τους: Αλιβέρι > Κάραβος και Κύμη > Παραλία Κύμης.
- ✗ Η έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας εντός των οικισμών παρέμβασης για την εξυπηρέτηση τόσο των εσωτερικών συνδέσεων τους όσο και με όμορες περιοχές και πόλους (π.χ. παραλίες) εντός του Δήμου.
- ✗ Η ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων κίνησης οχημάτων κατά μήκος του αρτηριακού δικτύου του Δήμου. Ειδικά στο Αλιβέρι, η έλλειψη λειτουργικής περιφερειακής οδού (ειδικά στο βόρειο τμήμα), έχει ως αποτέλεσμα να μην απομονώνονται ουσιαστικά οι διαμπερείς μετακινήσεις προς το κέντρο του οικισμού.

4 Βλ. και Παραδοτέο 3- Κεφ.14 και 15.





- ✗ Η καθολική έλλειψη οδών ήπιας κυκλοφορίας (ήτοι επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα) ειδικά στις περιοχές πλησίον των σχολικών μονάδων/συγκροτημάτων των περιοχών παρέμβασης, στο πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.
- ✗ Στο ίδιο πλαίσιο αναφοράς, τα καταγεγραμμένα προβλήματα οδικής ασφάλειας και ο αριθμός ατυχημάτων (από τα αρμόδια τμήματα τροχαίας των περιοχών παρέμβασης), σε βασικές διασταυρώσεις του αρτηριακού δικτύου.
- ✗ Η ελλιπής κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση στο δίκτυο των οικισμών καταγράφεται επίσης ως κρίσιμος παράγοντας μεταξύ των προβλημάτων περί οδικής ασφάλειας.
- ✗ Η σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος, σαν αποτέλεσμα της αύξησης των επιπέδων ρύπανσης και ηχορύπανσης.
- ✗ Τα περιορισμένα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στις περιοχές παρέμβασης, στο πλαίσιο προώθησης της ηλεκτροκίνησης (καταγράφονται μόνο σε υπεραγορές καταστημάτων (π.χ. MyMarket, ΑΒΒασιλόπουλος, Σκλαβενίτης) στην περιοχή του Αλιβερίου).
- ✗ Η σχεδόν ελλιπής οργάνωση/ρύθμιση των εμπορευματικών μεταφορών στις περιοχές παρέμβασης μέσω χωροθέτησης ορισμένων σημείων και θέσεων φορτοεκφόρτωσης, χρονικών περιορισμών παράδοσης, περιορισμών κυκλοφορίας, κ.α.



2.3 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Ο ορισμός των στόχων εξυπηρετεί το Κοινό Όραμα, όπως αυτό διαμορφώθηκε για το Δήμο Κύμης Αλιβερίου.

Σύμφωνα και με τις ευρωπαϊκές οδηγίες για τα ΣΒΑΚ, ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, εστιάζοντας στο τι χρειάζεται να **"μειωθεί", να "αυξηθεί" ή/και να "διατηρηθεί"** στο πλαίσιο των εξής τριών (3) πυλώνων (περιβάλλον, οικονομία, κοινωνία) της βιώσιμης ανάπτυξης.

Συγκεκριμένα, διαμορφώνονται οι κάτωθι **άξονες προτεραιότητας**, ανά θεματική ενότητα:

- **Ζωντανός Οδικός Χώρος** (Liveable Streets),
- **Περιβάλλον** (Environment),
- **Αποδοτικότητα** (Efficiency),
- **Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη** (Equity and Social Inclusion),
- **Ασφάλεια** (Safety) και
- **Οικονομική Μεγέθυνση** (Economic Growth).

Και συνδέονται άμεσα **τόσο με το Κοινό όραμα όσο και με τους Στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ.**



Εικόνα 3: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου αναπτύσσονται εντός του παραπάνω πλαισίου, ορισμένες προτεραιότητες (βλ. και ακόλουθους πίνακες) κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, εμπεριέχοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, δηλαδή:





Περιβαλλοντικές → εντάσσονται οι θεματικές *Environment* και *Efficiency* (πχ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, Μείωση ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος, κ.α.)

Πίνακας 1: Περιβαλλοντικές προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Περιβαλλοντικές Προτεραιότητες	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Η προστασία των περιοχών παρέμβασης (Αλιβέρι & Κάραβος, Κύμη & Παραλία Κύμης) από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί βασική προτεραιότητα του ΣΒΑΚ. Παράλληλα, θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί περαιτέρω το ιδιαίτερο φυσικό (περιαστικό) περιβάλλον του Δήμου, περιλαμβάνοντας φυσικά και το παράκτιο μέτωπο.
	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα ή δημόσια συγκοινωνία) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δίκυκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη διαχείριση των οχημάτων τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας, στα συλλογικά μέσα μεταφοράς και στις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (π.χ. πολεοδομικό κέντρο οικισμών, σχολικές μονάδες, Γενικό Νοσοκομείο - Κέντρο Υγείας, Κ.Χ., κ.α.)
	Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στις έδρες του Δήμου	Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η στήριξη της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον μπορεί να μειώσει τη ρύπανση, δημιουργώντας πιο καθαρές περιοχές και κατ'επέκταση έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών του Δήμου.





Κοινωνικές → εμπεριέχονται οι θεματικές *Efficiency, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety* (πχ Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση, Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.)

Πίνακας 2: Κοινωνικές Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Κοινωνικές Προτεραιότητες	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των λοιπών περιοχών (εντός Δήμου) με τις δύο έδρες και φυσικά με τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκτασή του, μέσω των κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς.
	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους και όλες, με παράλληλη αναβάθμιση της ελκυστικότητας του δικτύου (μηχανοκίνητου και μη).
	Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση – Βελτίωση της προσβασιμότητας	Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού και ποδηλάτη καθώς και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης. Η εν λόγω προτεραιότητα θέτει ως βασικό στόχο τη διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, <u>με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας των ΑμεΑ, ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και εμποδιζόμενων ατόμων.</u> Κρίσιμο εργαλείο στην λήψη των αποφάσεων θα αποτελέσει και το ήδη εκπονηθέν Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) του Δήμου.
	Βελτίωση δημόσιας υγείας	Η προώθηση των ήπιων μέσων μετακίνησης ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, με την προϋπόθεση ύπαρξης κατάλληλων υποδομών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας – 20χλμ./ώρα, ποδηλατόδρομοι) ενδέχεται να συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών.





		Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και του επιπέδου θορύβου συνεισφέρουν επίσης στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη σωματική και ψυχική υγεία.
	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (on demand), προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού (οδικού) συστήματος του Δήμου. Αντίστοιχες υποδομές θα βελτιώσουν και την διαχείριση και οργάνωση της στάθμευσης στις περιοχές παρέμβασης που αποτελεί μείζον πρόβλημα, ειδικά σε συγκεκριμένες ζώνες εντός των κέντρων και φυσικά κατά την θερινή περίοδο τουριστικής αιχμής.
	Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα που άπτονται στον τομέα της κινητικότητας του Δήμου Κύμης Αλιβερίου, είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.



Οικονομικές → εντάσσεται η θεματική *Economic Growth* (πχ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών κ.α.)

Πίνακας 3: Οικονομικές Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οικονομικές Προτεραιότητες	Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου Κύμης Αλιβερίου.
	Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα στην έδρα του Δήμου μπορεί να συνεισφέρει επιπλέον στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς & επιχειρηματικότητας. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για την οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα.
	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης	Αφορά σε νέες καινοτόμες έξυπνες (smart) τεχνολογίες προώθησης για την βέλτιστη διαχείριση/οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό (τόσο για την κάλυψη των αναγκών του μόνιμου πληθυσμού όσο και των επισκεπτών του Δήμου), της στάθμευσης σε δημόσιους χώρους εκτός οδού καθώς και της προσωρινής στάσης/στάθμευσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων (π.χ. χρονικοί περιορισμοί). Τα μέτρα/παρεμβάσεις που θα υιοθετηθούν, θα αφορούν στην βελτιστοποίηση των υπάρχουσων υποδομών στις περιοχές παρέμβασης, αλλά και σε επενδύσεις σε νέες υποδομές.

Τα παραπάνω συνοψίζουν τις βασικές βελτιώσεις (κοινωνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές) που απαιτούνται και που το ΣΒΑΚ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου **καλείται κατ'ελάχιστον να καλύψει**.

Αφορούν σε 12 βασικές κατευθύνσεις, οι οποίες κατηγοριοποιήθηκαν σύμφωνα με τις διαστάσεις που χαρακτηρίζουν. Ως εκ τούτου, συμπεραίνεται ότι η υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, θα μπορέσει να μετατρέψει το Δήμο και συγκεκριμένα τις δύο έδρες του, σε περιοχές οι οποίες:

- θα αναβαθμίσουν το οικιστικό και κυρίως το οδικό περιβάλλον τους.
- θα στοχεύουν στο καλύτερο επίπεδο αντιληπτής οδικής ασφάλειας.
- θα βελτιώσουν τη δημόσια υγεία, με πολλαπλά κοινωνικά οφέλη για τους κατοίκους (αλλά και τους επισκέπτες) τους.



- θα εξασφαλίσουν ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους και ιδιαίτερα για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, χωρίς αποκλεισμούς και διακρίσεις.
- θα παρέχουν προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο αισθητά την κατανάλωση ενέργειας αλλά και τη ρύπανση (ηχορύπανση, ρύπανση ατμόσφαιρας).
- θα συμβάλλουν στην περαιτέρω ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς και του τουρισμού.
- θα οργανώσουν με ορθολογικό και αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές.
- θα ενσωματώσουν νέες τεχνολογίες στο μεταφορικό τους σύστημα, στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας.

Ως εκ τούτου, οι **Στρατηγικοί Στόχοι** που απορρέουν από τις **Προτεραιότητες**, καταγράφονται σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ και **ιεραρχούνται** ως εξής:

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (όπως αυτές προέκυψαν από τη συμμετοχική διαδικασία)	
1	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
2	Πρωώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
3	Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση και Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες
4	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις
5	Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος
6	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
7	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης
8	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα
9	Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών
10	Βελτίωση δημόσιας υγείας
11	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
12	Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων





ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	Ενίσχυση της προσπελασιμότητας - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητες: 1,8,10,12
ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ - Α	Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	Προτεραιότητες: 2,3,4,6,10,11
ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ - Β	Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος	Προτεραιότητες: 5,6,10,11,12
ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ - Γ	Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	Προτεραιότητες: 2,3,4,8,9,11
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ – ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση της στάθμευσης στους οικισμούς παρέμβασης	Προτεραιότητες: 5,7,8,11
ΕΞΥΓΙΝΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ/SMART ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον	Προτεραιότητες: 2,4,5,7,8,11



3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΧΩΝ

3.1 «Έξυπνοι» Στόχοι

Μετά την ολοκλήρωση του προσδιορισμού του οράματος και των προτεραιοτήτων, η διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη διαμόρφωση στόχων. Οι εν λόγω στόχοι έχουν ιδιαίτερη σημασία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος σύμφωνα με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις.

Βάσει των οδηγιών του ELTIS, προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων, έπειτα από τον προσδιορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή παρέμβασης. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» αποτελεί μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» το οποίο συνιστά τον αγγλικό όρο για τη λέξη. Ως ακρωνύμιο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων: *Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound*.

Δηλαδή ένας στόχος που θέτει το ΣΒΑΚ θεωρείται «έξυπνος» όταν:

- **Είναι συγκεκριμένος (specific).** Ο στόχος πρέπει να είναι με ακρίβεια προσδιορισμένος και εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- **Είναι μετρήσιμος (measurable).** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι.
- **Είναι εφικτός (achievable).** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- **Είναι σχετικός (relevant).** Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το δήμο.
- **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια (time-bound).** Δεν μπορεί να επιδιώκεται η επίτευξη του στόχου σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Ακολουθούν οι «έξυπνοι στόχοι» ανά θεματική προτεραιότητα (ήτοι 12 προτεραιότητες) που σε επόμενο στάδιο, θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του σχεδιασμού:



ΣΤΟΧΟΙ – (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ) ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ για τον ΔΗΜΟ ΚΥΜΗΣ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ

	Περιγραφή στόχου ανά προτεραιότητα	Ποσοτικοποίηση στόχου	Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ⁵
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος			
1.1	Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (π.χ. πράσινες διαδρομές ή περιπατητικές διαδρομές, κ.α.)	%	Ποσοστό $\geq 50\%$ του υπό εξέταση δικτύου να έχει ενταχθεί στη 10ετία
1.2	Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας	Χλμ. οδικού δικτύου	Ποσοστό $\geq 50\%$ του υπό εξέταση δικτύου να έχει υλοποιηθεί στη 10ετία
1.3	Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες των περιοχών παρέμβασης	Χλμ. οδικού δικτύου	Ποσοστό $\geq 100\%$ του υπό εξέταση δικτύου να έχει υλοποιηθεί στη 5ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις			
2.1	Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων	%	10% μείωση συνολικά στη 10ετία των μηχανοκίνητων μέσων με την αντίστοιχη αύξηση στις ενεργές μετακινήσεις
2.2	Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημοτικού στόλου	Αρ. δημοτικών οχημάτων	$\geq 1+$ (κατ' ελάχιστον) στη 5ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3: Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στην έδρα του δήμου αλλά και τους λοιπούς οικισμούς			
3.1	Μείωση του θορύβου από τις μετακινήσεις και αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Ποσοστό πληθυσμού εκτεθειμένο σε $>60\text{db}$ κατά τη διάρκεια της	Δημιουργία "ήσυχων γειτονιών" ή/και μέτρων κυκλοφοριακού εφησυχασμού = 10% συνολικά στη 10ετία

⁵ Η ποσοτικοποίηση των παραπάνω στόχων ως προς την επιθυμητή μεταβολή και ως προς το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους (ήτοι τιμή στόχος ανά 5ετία και ανά 10ετία), θα γίνει σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ, όταν οριστικοποιηθούν οι παράμετροι και οι δράσεις, κατά το τελικό στάδιο εκπόνησης του Σχεδίου.



		ημέρας και >55db κατά τη διάρκεια της νύχτας	
3.2	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	Χλμ. οδικού δικτύου	Ποσοστό $\geq 50\%$ του υπό εξέταση δικτύου να έχει ενταχθεί στη 10ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου			
4.1	Αύξηση περπατήματος και χρήσης ποδηλάτου	%	5% αύξηση συνολικά στη 10ετία
4.2	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (επανέναρξη δημοτικής συγκοινωνίας στις περιοχές εξέτασης)	Αρ. ολοκληρωμένων παρεμβάσεων/έτος	Τουλάχιστον 1 υλοποιημένη παρέμβαση στη 10ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας			
5.1	Αναδιαμόρφωση επικίνδυνων κόμβων	Αρ. κόμβων υπό βελτίωση/έτος	100% υλοποίηση στη 10ετία
5.2	Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Συνολικός αριθμός ατυχημάτων/έτος	20% μείωση συνολικά στη 10ετία
5.3	Μείωση των ορίων ταχυτήτων	Χλμ. οδικού δικτύου	100% του υπό εξέταση δικτύου να έχει ενταχθεί στη 5ετία
5.4	Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας	%	100% υλοποίηση στη 10ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση			
6.1	Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)	Χλμ. οδικού δικτύου	Ποσοστό $\geq 70\%$ του συνολικού προτεινόμενου στη 10ετία
6.2	Επέκταση δικτύου συγκοινωνίας (σε λοιπούς πόλους έλξης μετακινήσεων, π.χ. παραλίες Δήμου)	Αρ.δρομολογίων/ περίοδο	>1+
6.3	Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, οδηγοί όδευσης τυφλών, κ.α.)	Χλμ. πεζοδρομίων	Ποσοστό $\geq 70\%$ του συνολικού προτεινόμενου στη 10ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Βελτίωση δημόσιας υγείας			





7.1	Αύξηση της ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα του περιβάλλοντος (αναπλάσεις, έργα αστικής αναζωογόνησης, κ.α.)	%	100% υλοποίηση στη 10ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα			
8.1	Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters, κ.α.)	%	10% αύξηση συνολικά στη 10ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 9: Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων			
9.1	Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής (εφαρμογές crowdsourcing, crowsensing, ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια, εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού, πλατφόρμες κατάθεσης ιδεών και αναφοράς προβλημάτων κ.λπ.)	%	40% αύξηση της συμμετοχικότητας (κατ' ελάχιστον) στη 5ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 10: Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών			
10.1	Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης (γεωγραφική κάλυψη) της δημοτικής συγκοινωνίας	Ποσοστό γεωγραφικής κάλυψης	X (εξαρτάται από την υλοποίηση νέων γραμμών – σημείων ενδιαφέροντος)
10.2	Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	%	10% μείωση συνολικά στη 10ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 11: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας			
11.1	Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Αρ. συστημάτων/έτος	≥1+
11.2	Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων	Επιχειρήσεις	>5+
11.3	Διασύνδεση της αλλαγής του μοντέλου των μετακινήσεων με την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας (π.χ. προσωρινές/εποχικές (περιοδικές) πεζοδρομήσεις)	Αρ. παρεμβάσεων/έτος	≥1+
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 12: Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές			





12.1	Αύξηση θέσεων στάθμευσης ⁶ εκτός οδού (σε κομβικά σημεία των περιοχών εξέτασης)	Αρ. θέσεων στάθμευσης/έτος	~5-10% από την τιμή βάσης, συνολικά στη 10ετία
12.2	Διαμόρφωση ειδικών θέσεων στάθμευσης σε ζώνες παρά την οδό και εκτός οδού	Αρ. θέσεων στάθμευσης/έτος	~5-10% από την τιμή βάσης, συνολικά στη 10ετία
12.3	Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Αρ. θέσεων στάθμευσης/έτος	5% από την τιμή βάσης, συνολικά στη 10ετία

Οι στόχοι που παρουσιάστηκαν παραπάνω αποτελούν ιδιαίτερα κρίσιμα στοιχεία για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Κύμης Αλιβερίου, ενώ θα μετατραπούν σε μετρήσιμες οντότητες, προκειμένου να διαμορφώσουν το θεμέλιο για την επιλογή των μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ, καθώς και των **δεικτών παρακολούθησης και εφαρμογής** του.

⁶ Αφορά σε υφιστάμενους (αναδιαμόρφωση) και νέους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, στις περιοχές παρέμβασης.



4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ

4.1 Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου Διαχείρισης κινητικότητας

Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται τα προτεινόμενα μέτρα/δράσεις που πλαισιώνουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κύμης Αλιβερίου, λαμβάνοντας υπόψη τα εξής:

- Προσδιορισμός τελικού Κοινού Οράματος ΣΒΑΚ
- Στρατηγικοί Στόχοι & Προτεραιότητες ΣΒΑΚ
- Αποτελέσματα – Συμπεράσματα - Αξιολόγηση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης
- Εναλλακτικά σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας εστιάζοντας σε συγκεκριμένα προβλήματα που το Σχέδιο επιδιώκει να επιλύσει (σε διάστημα τουλάχιστον 10ετίας ή/και >10ετίας) και με έμφαση:
 - Στο προσδιορισμό και προώθηση μέτρων και ρυθμίσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας,
 - Στο σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί, ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ, ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο),
 - Στην αναβάθμιση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τη δημόσια συγκοινωνία καθώς και των συναφών υποδομών,
 - Στο προσδιορισμό και ανάπτυξη μέτρων για την πολιτική στάθμευσης στη περιοχή παρέμβασης και την διαχείριση αυτής,
 - Στη προώθηση μέτρων βελτίωσης της συνεκτικότητας των οικισμών μέσω του κύριου οδικού δικτύου.
- Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με βάση τη συμμετοχική διαδικασία (απόψεις, σχόλια, ωρίμανση).
- **Επικρατέστερο Σενάριο Κινητικότητας.**

Σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (Ν.4784/2021), στο **επόμενο στάδιο του ΣΒΑΚ**, κατά την δημόσια διαβούλευση που θα πραγματοποιηθεί με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, θα παρουσιαστούν το σύνολο των μέτρων, ανά Στρατηγική κατεύθυνση, που αναλυτικά προσδιορίζονται στο παρόν τεύχος, για την υποβολή τυχόν σχολίων, παρατηρήσεων ή/και αντιρρήσεων, προκειμένου να **οριστικοποιηθεί το Σχέδιο Κινητικότητας** για τις περιοχές παρέμβασης και να διαμορφωθεί το **Σχέδιο Δράσης** του ΣΒΑΚ.

4.1.1 Βασικές παραδοχές, Προγραμματιζόμενες υποδομές / έργα στην περιοχή παρέμβασης και Υπερκείμενος σχεδιασμός

Στον προσδιορισμό του Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας στο Δήμο, λαμβάνονται υπόψη **ως δεδομένες**, οι κάτωθι τάσεις εξέλιξης και προγραμματιζόμενες υποδομές:

- Υλοποίηση/Εφαρμογή του Ρυμοτομικού Σχεδίου Αλιβερίου – Καράβου και του Ρυμοτομικού Σχεδίου Κύμης.
- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Κύμης Αλιβερίου, αναφορικά με τις περιοχές παρέμβασης.
- Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) Δήμου Κύμης Αλιβερίου, αναφορικά με τις περιοχές παρέμβασης.
- Μελέτη πλαισίου Έργων Ανάπτυξης Λιμένα Κύμης.
- Ανάπλαση Κέντρου Αλιβερίου (Β' Φάση έργου) – αφορά στην συνέχιση της ανάπλασης του κέντρου Αλιβερίου από την νησίδα του Λιγνιτωρύχου κατά μήκος της Ταμυνέων έως την διασταύρωση με την Νικολαρά.
- Εφαρμογή μελέτης οδοποιίας οδού Λιγνιτωρυχείου (τμήμα Λόρδου Βύρωνος έως Σολωμού).
- Έργο (αφορά σε μελετοκατασκευή) Αναβάθμισης οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία του Δήμου Κύμης Αλιβερίου. **Το έργο είναι υπό εκπόνηση και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την δημιουργία ασφαλούς πρόσβασης στο ΕΠΑΛ - ΓΕΛ Αλιβερίου και στο Γυμνάσιο Αλιβερίου (Σχολικός Δακτύλιος).**
- Κυκλοφοριακή μελέτη Αλιβερίου.
- Μελέτη πεζοδρομήσεων: αφορά σε Κυκλοφοριακή και Πολεοδομική μελέτη για την Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του οικισμού Αλιβερίου και τον καθορισμών οδών ως πεζόδρομοι.
- Έργο Ανάπλασης Ιστορικού Κέντρου Κύμης – αφορά στην στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Σπ. Βάμβα, Πολυτεχνείου, Κατσούλη, Σταύρου, Νχου Πατπά, Παπαϊωάννου και Αυλωναρίτη.

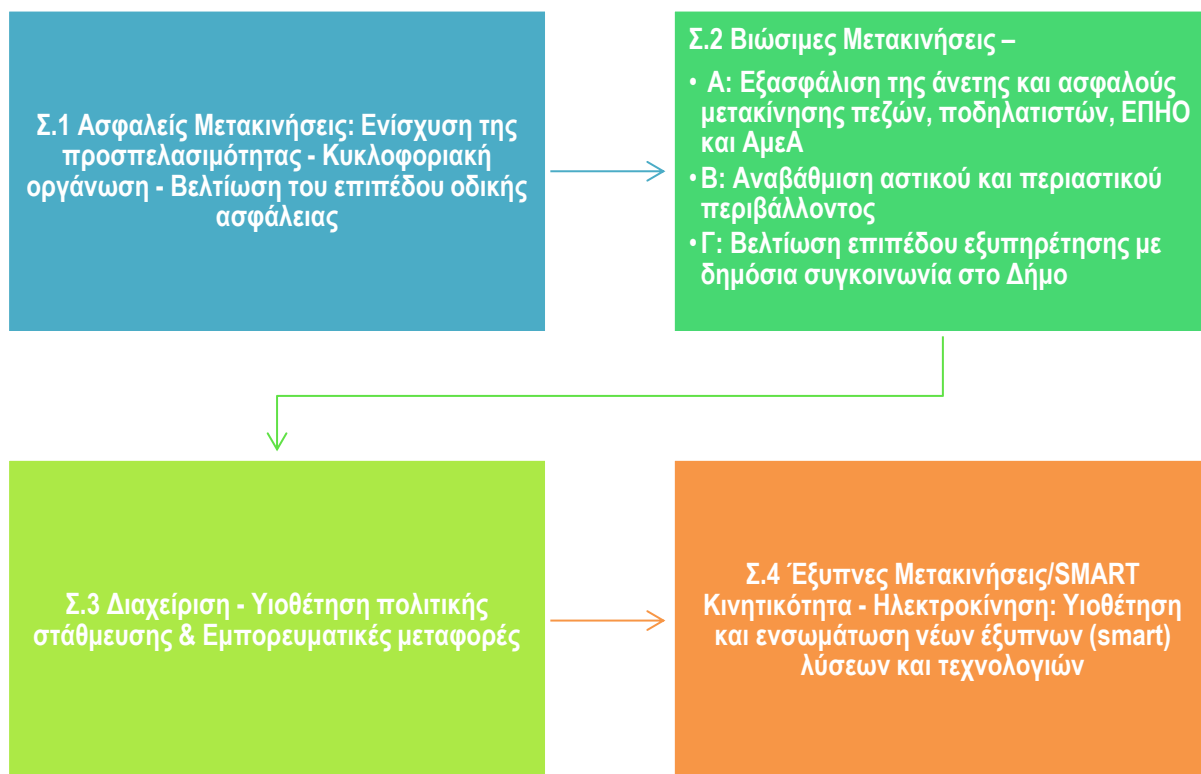
Σημειώνεται ότι στο παρόν Σχέδιο υιοθετούνται οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στην εγκεκριμένη μελέτη της ανάπλασης, με την απαραίτητη επικαιροποίησή της, όπου χρειάζεται, για την ενσωμάτωση της κείμενης νομοθεσίας, όπως προτείνεται και από το εγκεκριμένο Σ.Α.Π.

θα πρέπει επίσης να αναφερθεί **(ως έργο υπερκείμενου σχεδιασμού)** το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τ.Π.Σ.) Δήμου Κύμης Αλιβερίου (κατά την παρούσα φάση εκπονείται το 1^ο Στάδιο της κύριας μελέτης του Σχεδίου¹), ο σχεδιασμός του οποίου μολοντί θα ολοκληρωθεί στο εγγύς μέλλον, θα αποτελέσει βασική κατευθυντήρια γραμμή στην μελλοντική ανάπτυξη των περιοχών παρέμβασης αλλά και του Δήμου εν συνόλω, εναρμονίζοντας τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό με το υπάρχον ή/και προτεινόμενο οδικό δίκτυο και σύστημα μεταφορών του Δήμου. **Σημειώνεται ότι το ΣΒΑΚ περιλαμβάνεται στα στοιχεία όπου το υπό εκπόνηση Τ.Π.Σ. θα εξετάσει. Στην περίπτωση όπου υπάρξουν τυχόν ασυμφωνίες μεταξύ των δύο σχεδίων, υπερτερεί το Τ.Π.Σ. και στην πρώτη αναθεώρηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να ενσωματώσει τα εγκεκριμένα από το Τ.Π.Σ μέτρα.**

¹ Βλ. και ΦΕΚ Β 3545/2021 (Τεχνικές Προδιαγραφές τοπικών Πολεοδομικών σχεδίων (Τ.Π.Σ.)).

4.2 Προτεινόμενα μέτρα αστικής κινητικότητας ανά Στρατηγική κατεύθυνσης (τομέα παρέμβασης)

Οι πυλώνες Στρατηγικών (Σ) κατευθύνσεων που επελέγησαν στο επικρατέστερο σενάριο και αποτελούν συγκεκριμένες πολιτικές, ανά τομέα παρέμβασης, είναι:



Σε κάθε μία Στρατηγική κατεύθυνσης προσδιορίστηκαν τα μέτρα/δράσεις/παρεμβάσεις, με βασικό στόχο να να ικανοποιούν το Όραμα και τις προτεραιότητες του Δήμου. Συγκεκριμένα, τα μέτρα που επιλέχθηκαν στο πλαίσιο του Σχεδίου είναι τα εξής:

Προτεινόμενα Μέτρα/Έργα/Υποδομές	
M1.1	Ιεράρχηση - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση ορίων ταχύτητας στο εσωτερικό των οικισμών
M1.2	Ειδικές προτάσεις στο πλαίσιο αναθεώρησης της διοικητικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου
M1.3	Διανοίξεις οδών
M1.4	Βελτίωση οδικών υποδομών / Οδική ασφάλεια: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου
M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα
M1.6	Λοιπές ρυθμίσεις / υποστηρικτικά μέτρα στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας
M1.7	Εξέταση εναλλακτικού δικτύου για την εξυπηρέτηση του οικισμού (και κατ'επέκταση του Δήμου) με πόλους υπερτοπικής σημασίας



M2.1	Πεζοδρομήσεις
M2.2	Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα
M2.3	Κατασκευή / Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ
M2.4	Υποστηρικτικά έργα στο πλαίσιο ενίσχυσης της προσβασιμότητας
M2.5	Δίκτυο ποδηλάτου
M2.6	Θεσμοθέτηση οδού μεικτής χρήσης οχημάτων - ποδηλάτων
M2.7	Υποδομές ποδηλάτου, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ
M2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος
M2.9	Μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας (Δίκτυο - υποδομές)
M2.10	Λοιπά συναφή μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας
M3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης
M3.2	Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα
M4.1	Μέτρα προώθησης έξυπνων εφαρμογών κινητικότητας
M4.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και Λοιπά συναφή μέτρα

Στους πίνακες που ακολουθούν, παρατίθενται:

- Η συσχέτιση των προτεινόμενων μέτρων κινητικότητας με τις προτεραιότητες που τέθηκαν, σύμφωνα και με την αποδοχή τους, μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας και,
- Τα προτεινόμενα μέτρα, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.



4.2.1 Σύνδεση Προτεραιοτήτων και προτεινόμενων μέτρων ΣΒΑΚ

		ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΒΑΚ											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Μέτρα/Εργα/Υποδομές		Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση – Βελτίωση της προσβασιμότητας	Βελτίωση δημόσιας υγείας	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης
M1.1	Ιεράρχηση - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση ορίων ταχύτητας στο εσωτερικό των οικισμών	X		X	X	X		X					
M1.2	Ειδικές προτάσεις στο πλαίσιο αναθεώρησης της διοικητικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου	X				X							
M1.3	Διανοίξεις οδών	X				X					X	X	
M1.4	Βελτίωση οδικών υποδομών / Οδική ασφάλεια: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου	X				X						X	
M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	X				X		X					
M1.6	Λοιπές ρυθμίσεις / υποστηρικτικά μέτρα στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας					X			X		X		
M1.7	Εξέταση εναλλακτικού δικτύου για την εξυπηρέτηση του οικισμού (και κατ'επέκταση του Δήμου) με πόλους υπερτοπικής σημασίας	X	X			X				X	X		
M2.1	Πεζοδρομήσεις	X	X	X	X	X	X	X				X	
M2.2	Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	X	X	X	X	X	X	X				X	



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV - ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 12/2024

Έκδοση: 1

Σελίδα: 4-5



M2.3	Κατασκευή / Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ	X			X		X	X				X	
M2.4	Υποστηρικτικά έργα στο πλαίσιο ενίσχυσης της προσβασιμότητας				X	X	X	X				X	
M2.5	Δίκτυο ποδηλάτου	X	X	X	X	X	X	X				X	
M2.6	Θεσμοθέτηση οδού μεικτής χρήσης οχημάτων - ποδηλάτων	X	X	X	X		X	X				X	
M2.7	Υποδομές ποδηλάτου, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ		X	X	X		X	X	X			X	X
M2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος	X	X	X				X				X	
M2.9	Μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας (Δίκτυο - υποδομές)	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X
M2.10	Λοιπά συναφή μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας	X	X	X	X		X	X		X	X	X	
M3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης	X		X							X	X	X
M3.2	Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	X		X			X				X	X	X
M4.1	Μέτρα προώθησης έξυπνων εφαρμογών κινητικότητας						X		X		X	X	X
M4.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και Λοιπά συναφή μέτρα	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X





4.2.2 Περιγραφή προτεινόμενων μέτρων ΣΒΑΚ

4.2.2.1 Περιοχή Παρέμβασης: Αλιβέρι - Κάραβος

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Ασφαλείς Μετακινήσεις: Ενίσχυση της προσπελασιμότητας - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	M1.1	Ιεράρχηση - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση ορίων ταχύτητας στο εσωτερικό των οικισμών	1-Υλοποίηση - Εφαρμογή προτάσεων Κυκλοφοριακής Μελέτης Αλιβερίου (περιλαμβάνει και τον οικισμό του Καραβού) . 2-Υιοθέτηση της προτεινόμενης Ιεράρχησης του οδικού δικτύου, όπως ορίζεται στην προαναφερθείσα κυκλοφοριακή μελέτη. 3- Υιοθέτηση της πρότασης για εφαρμογή μέτρου Ζώνης 30χλμ./ώρα (μέσω σήμανσης P-60) σε επιλεγμένα σημεία στις εισόδους των οικισμών Αλιβερίου και Καραβού. Αντίστοιχη σήμανση P-61 θα τοποθετηθεί στις εξόδους των οικισμών, περί τέλους της ρύθμισης.	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	
	M1.2	Ειδικές προτάσεις στο πλαίσιο αναθεώρησης της διοικητικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου	Πρόταση εκπόνησης ειδικής μελέτης για την <u>αναθεώρηση της διοικητικής ιεράρχησης τμήματος της Εθνικής Οδού 44 (ήτοι οδοί Ν. Βρακά, συνέχεια Ταμυνέων έως και τον κόμβο με την Αγ. Αικατερίνη) που διέρχεται εντός του αστικού ιστού του Αλιβερίου</u> . Συγκεκριμένα, προτείνεται: 1-Ο αποχαρακτηρισμός του εν λόγω τμήματος της Ε.Ο. 44, μεταξύ των διασταυρώσεων: α)Περιφερειακή οδός (Λ. Λιγνιτωρυχείου) - Ν. Βρακά και β)Ταμυνέων - Αγ. Αικατερίνης, από Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο. 2-Η αναβάθμιση της Περιφερειακής οδού Αλιβερίου (Λ. Λιγνιτωρυχείου), συνέχεια Αγ. Αικατερίνης (μεταξύ των προαναφερόμενων διασταυρώσεων) και ο χαρακτηρισμός των	Ίδια με 5ετία - Ολοκλήρωση δράσης/μέτρου	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
			συγκεκριμένων οδικών τμημάτων, ως Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο.		
	M1.3	Διανοίξεις οδών	1-Υλοποίηση του Ρ.Σ. του Δήμου, αναφορικά με την διάνοιξη της οδού από οδό προς ΚΤΕΛ Εύβοιας προς Αναστάσιου Ζώμα (βλ. και σχετικό θεματικό χάρτη). 2- Υλοποίηση του Ρ.Σ. του Δήμου, αναφορικά με την διάνοιξη μικρού οδικού τμήματος (~170μ.), στο όριο μεταξύ του παλαιού ρυμοτομικού και της πολεοδομικής ενότητας 2. Αποτελεί συνέχεια της οδού που βρίσκεται νότια του ΚΤΕΛ, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κοντοσταύλου και Μεγαρίτη (βλ. και σχετική πρόταση Κυκλοφοριακής μελέτης Αλιβερίου).	Ίδια με 5ετία - Ολοκλήρωση δράσης/μέτρου	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	M1.4 Βελτίωση οδικών υποδομών / Οδική ασφάλεια: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου	1- Πρόταση βελτίωσης τμημάτων του οδικού δικτύου του Αλιβερίου, με στόχο την αναβάθμιση/βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ειδικότερα: α)Βελτίωση της ποιότητας των οδοστρωμάτων (ειδικά τα σημεία εκείνα όπου καταγράφονται φθορές), β)Βελτίωση της σήμανσης και ασφάλισης οδικού δικτύου και, γ)Βελτίωση οδοφωτισμού και αντικατάσταση με λαμπτήρες LED, ειδικά σε προβληματικά σημεία επί της Περιφερειακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου) Αλιβερίου. 2- Πρόταση ή Διερεύνηση ανά περίπτωση εξέτασης, για την γεωμετρική βελτίωση ή συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) και συναφούς εξοπλισμού οδικής ασφάλειας σε 5 βασικές διασταυρώσεις της περιοχής παρέμβασης. Συγκεκριμένα, αφορά σε: α) Κόμβος Ε.Ο. 44 & Λ. Λιγνιτωρυχείου (κόμβος εισόδου Αλιβερίου) – Πρόταση εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης β)Λ. Λιγνιτωρυχείου & Ιπποκράτους & Παπαδιόχου – Πρόταση διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου (από υφιστάμενη μελέτη του Δήμου) γ)Κόμβος Περιφερειακής Αλιβερίου (Λ. Λιγνιτωρυχείου) – οδός από/προς Κάραβο/Κοντοσταύλου – Διερεύνηση εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης δ)Κόμβος Περιφερειακής Αλιβερίου (Λ. Λιγνιτωρυχείου) – Μιαούλη/Νικολαρά – Διερεύνηση εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης ε)Περιφερειακή οδός Αλιβερίου (Λ. Λιγνιτωρυχείου) / Αγ. Αικατερίνης & Ασκληπιού & Ανώνυμη οδός από/προς	1-Συνεχιζόμενο ανάλογα με τις βελτιωτικές παρεμβάσεις των οδικών τμημάτων/ζωνών σε εξέλιξη. 2-Συνεχιζόμενο - Συνολικός αριθμός παρεμβάσεων σε 10ετία =5 (αύξηση κατά 3). 3-Συνεχιζόμενο ανάλογα με τις βελτιωτικές παρεμβάσεις σε εξέλιξη κατά μήκος της Περιφερειακής οδού.	1-Συνεχιζόμενο ανάλογα με τις βελτιωτικές παρεμβάσεις των οδικών τμημάτων/ζωνών σε εξέλιξη. 3-Συνεχιζόμενο ανάλογα με τις βελτιωτικές παρεμβάσεις σε εξέλιξη κατά μήκος της Περιφερειακής οδού.





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
			Κοιμητήριο – Διερεύνηση διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου Συνολικός αριθμός παρεμβάσεων σε 5ετία ≥ 2. 3-Λήψη διαχειριστικών μέτρων για τον περιορισμό της ταχύτητας των διερχόμενων οχημάτων στην Περιφερειακή οδό Αλιβερίου (Λ. Λιγνιτωρυχείου). Ενδεικτικά αναφέρεται η ανανέωση της οριζόντιας σήμανσης και η τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος στον άξονα της οδού, η εγκατάσταση αυτοματοποιημένων συστημάτων καταγραφής παραβάσεων υπέρβασης ορίου ταχύτητας και φωτογράφισης οχημάτων (φωτοραντάρ) σε αντιπροσωπευτικά σημεία της οδού, κ.α.		





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	Σειρά παρεμβάσεων για την εφαρμογή τους στις περιοχές των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων ή/και γενικά σε περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013). Αφορά στο σύνολο των δημόσιων σχολείων (μονάδες ή/και συγκροτήματα) των Αλιβερίου και Καράβου (=11).		
	M1.6	Λοιπές ρυθμίσεις / υποστηρικτικά μέτρα στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας	Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στις περιοχές του Αλιβερίου και Καράβου μέσω δόμησης βάσης δεδομένων (ΒΔ) σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS), προκειμένου να υπάρχει πλήρης και ενημερωμένο αρχείο το οποίο θα τηρείται στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου (σύμφωνα και με το έγγραφο του ΥΠΕΣ, Αρ.Πρωτ.Οικ:20344-21-5-2013).	Δύναται η επέκταση του έργου και στους λοιπούς οικισμούς, πλησίον της διοικητικής έδρας του Δήμου.	Ίδια με 10ετία
Βιώσιμες Μετακινήσεις - Α: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	M2.1	Πεζοδρομήσεις	1-Πρόταση για υλοποίηση του θεσμοθετημένου δικτύου πεζόδρομων από το εγκεκριμένο Ρ.Σ. του Αλιβερίου. Στο πλαίσιο αυτό, θεωρούνται δεδομένες οι πεζοδρομήσεις των οδών: Παπαθανασίου & Λεμπέση (από Βελισσαρίου μέχρι Βρακά) και Ανώνυμη οδός (συνέχεια της Παπαθανασίου, από ανατολικά, στο τμήμα μεταξύ των Μεταξά και Βελισσαρίου), σύμφωνα και με σχετική μελέτη του Δήμου. 2- Πρόταση για πεζοδρόμηση της Μπαϊρακτάρη, στο τμήμα μεταξύ των Ταμυνέων – 28ης Οκτωβρίου. 3-Πρόταση για πεζοδρόμηση της Ανώνυμης οδού, έναντι της Ισιναιών, στο τμήμα Ζώντου – Λόρδου Βύρωνος.	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
		Πρόταση για συνέχιση και θεσμοθέτηση της περιοδικής πεζοδρόμησης στις παράκτιες οδούς του Καράβου, κατά την θερινή περίοδο. Αφορά το τμήμα από το ύψος του λιμενοβραχίονα έως την διασταύρωση με την οδό Μιαούλη στα ανατολικά του οικισμού. Για την ορθή υλοποίηση της παραπάνω παρέμβασης, θα πρέπει να εκπονηθεί σχετική μελέτη σύμφωνα με τα οριζόμενα στην εγκύκλιο (ΔΟΥ/οικ/3715/Φ253/16-7-2018 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών - Δ/ση οδικών υποδομών/Τμήμα ε.)		
	M2.2 Μετατροπή τοπικών οδών σε Οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	Μετατροπή των κάτωθι οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με παράλληλη αλλαγή και της οδοστρωσίας τους (όπου απαιτείται): - Λόρδου Βύρωνος, στο τμήμα μεταξύ των Περιφερειακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου) – Μ. Ζώντου. - Ισιναίων, στο τμήμα μεταξύ των Περιφερειακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου) – Μ. Ζώντου. - Μαυρομιχάλη, στο τμήμα μεταξύ των Ισιναίων – Μ. Ζώντου. - Μπαλάφα, στο τμήμα μεταξύ των Περιφερειακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου) – Ν. Βρακά. - Κουβαρά, στο τμήμα μεταξύ των Ταμυνένων – Περικλέους. - Παραλιακή οδός Καράβου. - Λιάσκου, στο τμήμα μεταξύ των Ασκληπιού – παραλιακής οδού Καράβου. Λαμβάνεται υπόψη και το ΣΑΠ του Δήμου. Οι ρυθμίσεις των ηπιοποιήσεων θα πρέπει υποχρεωτικά να συνοδεύονται και από την σχετική ρυθμιστική ή/και πληροφοριακή σήμανση για τον καθορισμό των οδών/περιοχών		





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
			ήπιας κυκλοφορίας (Πινακίδες Π-92 και Π-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας αντίστοιχα, σύμφωνα με τον ΚΟΚ).		





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	M2.3	Κατασκευή / Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ Πρόταση για κατασκευή ή διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων ώστε να εξασφαλιστεί ελάχιστο πλάτος 2,05μ. (για οδούς πλάτους από 9,0-12,0μ.) ή 1,50μ. (για οδούς πλάτους από 6,0-9,0μ.) αντίστοιχα, με παράλληλη διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ όπως ράμπες και οδηγοί όδευσης τυφλών (που έως και σήμερα δεν έχουν υλοποιηθεί). Στην οριστικοποίηση/υλοποίηση της πρότασης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το εκπονηθέν ΣΑΠ καθώς και τα υπό εξέλιξη έργα ανάπλασης του Δήμου. Συγκεκριμένα αφορά στις οδούς: • Κοντοσταύλου • Οδός εισόδου στον Κάραβο • Περιφεριακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου) από Ισιναίων έως Μεγαρίτη • Ταμυνέων από Μιλτιάδου έως Ε.Ο. 44. • Μπακόλα • Οδός προς ΚΤΕΛ από διασταύρωση με Ταμυνέων έως ΚΤΕΛ • Οδός Κουβαρά από Περικλέους έως το 2ο δημοτικό σχολείο.	Ίδια με 5ετία - Ολοκλήρωση δράσης/μέτρου	
	M2.4	Υποστηρικτικά έργα στο πλαίσιο ενίσχυσης της προσβασιμότητας Πρόταση για κατασκευή πεζογέφυρας στην περιοχή βόρεια της Λόρδου Βύρωνος, για τη διάσχιση του υδατορέματος που βρίσκεται ανατολικά των αθλητικών εγκαταστάσεων του Αλιβερίου. Με την κατασκευή του έργου συνδέεται ο οικισμός με τις αθλητικές εγκαταστάσεις, στο πλαίσιο διαμόρφωσης ενός συνολικού δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας που εξυπηρετεί και την πρόσβαση στο Γυμνάσιο (βλ. και σχετικό θεματικό χάρτη).	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	M2.5	Δίκτυο ποδηλάτου	Πρόταση για διαμόρφωση ποδηλατόδρομου, που θα συνδέει το Αλιβέρι με τον Κάραβο, κατά μήκος των οδών: α)Παπανικολάου, β)συνέχεια Κοντοσταύλου και γ)Κύριας οδού εισόδου στον Κάραβο (τμήμα έως και ~100μ. βόρεια της διασταύρωσης της κύριας οδού του Καράβου με την οδό Ανδρούτσου). Επισημαίνεται ότι: α)Για την εξασφάλιση του απαιτούμενου πλάτους για τη διαμόρφωση του αμφίδρομου ποδηλατόδρομου καθώς και την κατασκευή πεζοδρομίου επαρκούς πλάτους για την κίνηση των πεζών (ήτοι $\geq 2,05\mu$. ή $\geq 1,5\mu$. καθαρό από παντός είδους εμπόδια, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία), <u>προτείνεται η μονοδρόμηση της Κοντοσταύλου, μεταξύ της Μεγαρίτη και της οδού προς ΚΤΕΛ Ν. Εύβοιας, με φορά προς τον Κάραβο (βλ. και σχετικό θεματικό χάρτη).</u> Παράλληλα, με την υλοποίηση της προτεινόμενης διάνοιξης της 1ης παράλληλης της οδού Κοντοσταύλου (από ανατολικά)- βλ. και M1.3, στο ίδιο τμήμα, με φορά κατεύθυνσης προς το κέντρο του Αλιβερίου, δημιουργείται λειτουργικό ζεύγος μονοδρόμων στην περιοχή εξέτασης. β)Για την ασφαλή εγκάρσια διάσχιση των ποδηλατιστών επί της Περιφερειακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου), προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη ποδηλάτων στη συμβολή της, με τις Κοντοσταύλου/οδός από/προς Κάραβο. <u>Υπενθυμίζεται ότι ο συγκεκριμένος κόμβος επίσης εξετάζεται ως προς την πλήρωση των κριτηρίων για εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης οχημάτων και πεζών.</u>	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	M2.6	Θεσμοθέτηση οδού μεικτής χρήσης οχημάτων - ποδηλάτων	Πρόταση για θεσμοθέτηση της οδού προς παραλία Κάμπου από τον Κάραβο (συμβολή με την οδό εισόδου του οικισμού) έως το τέλος της, ως οδός μεικτής χρήσης οχημάτων και ποδηλάτων, αποτελώντας τη συνέχεια της διαδρομής του ποδηλάτου (από το Αλιβέρι) μέχρι το παράκτιο μέτωπο του Καράβου. Μέγιστο όριο ταχύτητας τα 20χλμ./ώρα και σήμανση P-66α, στην είσοδο/έξοδο της οδού. <i>Επιθυμητή η αλλαγή οδοστρωσίας.</i>		
	M2.7	Υποδομές ποδηλάτου, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	1- Προμήθεια υποδομής κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε επιλεγμένα σημεία της περιοχής (ενδεικτικά αναφέρονται: Λεμπέση, πλατεία Καράβου, κ.α.) 2- Χωροθέτηση ποδηλατοστάσιων σε επιλεγμένα σημεία της περιοχής (ενδεικτικά αναφέρονται: Παπαθανασίου, πλατεία Καράβου, πλατεία Ζώντου, πλατεία Εθν. Αντιστάσεως, κ.α.) 3- Προμήθεια σταθμών ηλεκτρικών πατινιών κοινής χρήσης, με δεδομένη και την τροποποίηση του αρθ.20 του ΚΟΚ για την θέσπιση κανόνων για τους χρήστες ΕΠΗΟ, σε αντιπροσωπευτικά σημεία και ζώνες της περιοχής (ενδεικτικά αναφέρονται: Λεμπέση, πλατεία Καράβου, κ.α.) 4- Προμήθεια ηλεκτρικού αναπηρικού scooter για την μετακίνηση των ΑμεΑ. Η στάθμευση και φόρτιση του οχήματος προτείνεται να γίνει σε κεντρική θέση του Αλιβερίου.	Ίδια με 5ετία, ανάλογα με την εξέλιξη των έργων σχετικών προμηθειών	Πρόταση για επέκταση (ανάλογα της ζήτησης) του προγράμματος περί εγκατάστασης των προαναφερόμενων υποδομών





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Βιώσιμες Μετακινήσεις - Β: Αναβάθμιση αστικού και περιβαλλοντικού περιβάλλοντος	M2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος	Πρόταση υλοποίησης προγράμματος εκτεταμένων δενδροφυτεύσεων σε τυχόν νέους κοινόχρηστους χώρους που θα διανοιχθούν, αλλά κυρίως σε υφιστάμενα πεζοδρόμια, πεζόδρομους και πλατείες, με μέριμνα τα νέα δέντρα να μην αποτελούν εμπόδιο για τη διέλευση των πεζών και των οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Οι δενδροφυτεύσεις δημιουργούν ένα περιβάλλον περισσότερο φιλικό στον πεζό και τον χρήστη ήπιων μέσων μετακίνησης, βελτιώνοντας την αισθητική του τοπίου και την ποιότητα του αέρα και μειώνοντας την θερμοκρασία των πόλεων ειδικά κατά τους θερινούς μήνες.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία
Βιώσιμες Μετακινήσεις - Γ: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	M2.9	Μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας (Δίκτυο - υποδομές)	1-Επανεναρξη δημοτικής συγκοινωνίας στο Αλιβέρι, με παράλληλη επικαιροποίηση των δρομολογίων και της συχνότητας αυτών. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην επέκταση των δρομολογίων σε περισσότερες ζώνες (γειτονιές) του Αλιβερίου καθώς και στη τακτική σύνδεση του Αλιβερίου με τον Κάραβο και τις παραλίες πλησίον του οικισμού (έως και την παραλία Ποντικού) ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες. Επιπλέον, κρίσιμη αποτελεί η σύνδεση με το Κέντρο Υγείας που βρίσκεται βορειοδυτικά του οικισμού, έναντι του σχολικού συγκροτήματος. 2- Εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας για την επανεξέταση της χωροθέτησης των υφιστάμενων στάσεων της συγκοινωνίας σε συνδυασμό με τα νέα επικαιροποιημένα δρομολόγια. Στην παραπάνω εργασία δύναται να ενταχθεί και η μελέτη αναφορικά με την βελτίωση/αναβάθμιση των τελικών υποδομών των στάσεων (ενδεικτικά αναφέρονται: στάσεις (ιστός σήμανσης), στέγαστρα, καθιστικός εξοπλισμός, φωτισμός (στην περίπτωση που απαιτούνται)) στον περιβάλλοντα χώρο των στάσεων	Ίδια με 5ετία	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
			προκειμένου να συνθέτουν ένα ασφαλές περιβάλλον για τους εν αναμονή επιβάτες, πληροφόρηση, κ.α. Απαραίτητη κρίνεται η ενίσχυση των υποδομών κίνησης και προσβασιμότητας των πεζών περί τις στάσεις με αντίστοιχη πρόνοια στην εξυπηρέτηση των ΑμεΑ/ΑΜΚ.		
	M2.10	Λοιπά συναφή μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας	1-Πρόταση για προμήθεια ηλεκτρικού λεωφορείου για την εξυπηρέτηση της δημοτικής συγκοινωνίας στο Αλιβέρι και τον Κάραβο. Το λεωφορείο θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των ΑμεΑ/ΑΜΚ καθώς και τη μεταφορά ποδηλάτων. 2- Εφαρμογή ευέλικτης τιμολογιακής πολιτικής, με σκοπό την επιλογή του χαμηλότερου δυνατού κομίστρου, ώστε το μέσο να καταστεί ελκυστικό. Διαμόρφωση μηνιαίων ή και ετήσιων πακέτων εισιτηρίων. Δυνατότητα χρήσης της συγκοινωνίας με αγορά μειωμένου εισιτηρίου από ειδικές κοινωνικές ομάδες όπως πολύτεκνους, τρίτεκνους, άνεργους, ΑμεΑ, ηλικιωμένους και φοιτητές.	Πρόταση για εκσυγχρονισμό των λεωφορείων του ΚΤΕΛ με οχήματα πράσινης τεχνολογίας, που θα διαθέτουν επίσης τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των ΑμεΑ/ΑΜΚ. Απαραίτητη η ανάδειξη κινήτρων μέσω κεντρικής χρηματοδότησης (ευρωπαϊκά ή εθνικά προγράμματα) καθώς και του φορέα εκτέλεσης του μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ Ν. Εύβοιας).	Ίδια με 10ετία





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές	M3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης	Πρόταση για ενδεδειγμένη εξέταση των αδόμητων περιοχών του οικισμού που βρίσκονται στις εισόδους του, κοντά ή επί του κύριου οδικού δικτύου και σε βαδίσιμη απόσταση από τα κεντρικά σημεία (έως 500 μέτρα), για την αξιοποίηση δημοτικών εκτάσεων ή την διερεύνηση της δυνατότητας αγοράς/μίσθωσης ιδιωτικής έκτασης. Βάσει της υπάρχουσας κατάστασης και της επισκόπησης του ισχύοντος Ρ.Σ. προτείνεται η καταρχήν εξέταση των κάτωθι: α) Το ιδιοκτησιακό καθεστώς του χώρου που χρησιμοποιείται άτυπα για στάθμευση (αλάνια) στη συμβολή των οδών Βρακά και Περιφερειακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου), με σκοπό τη δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης. <u>Η παραπάνω πρόταση προτείνεται να εξετασθεί και στο υπό εκπόνηση ΤΠΣ του Δήμου. Επισημαίνεται ότι στη περίπτωση που εγκριθεί η πρόταση για εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στον υπόψιν κόμβο, θα πρέπει να επανεξεταστεί η εφικτότητα χωροθέτησης του χώρου στάθμευσης σε σχέση με το ισχύον ρυμοτομικό, την υφιστάμενη κατάσταση και την ισχύουσα νομοθεσία περί χώρων στάθμευσης (ΠΔ 455/1976, όπως ισχύει σήμερα με τις τροποποιήσεις του).</u> β) Την τροποποίηση του Ρ.Σ. για την απόδοση τμήματος του θεσμοθετημένου και μη υλοποιημένου πεζόδρομου στο χώρο που πρόκειται να χωροθετηθεί το νέο διοικητήριο, για την δημιουργία χώρου στάθμευσης.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	M3.2	Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	1- Πρόταση για συμπλήρωση/αναβάθμιση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στην υφιστάμενη πιάτσα ΤΑΞΙ του Αλιβερίου επί της οδού Κόλια, <u>κατόπιν της θεσμοθέτησής της.</u> 2-Πρόταση για την χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ (δημόσιας χρήσης) σε άλλες αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις καθώς και τις ήδη υπάρχουσες χωροθετημένες θέσεις ΑμεΑ). – Να ληφθούν υπόψη και οι προτάσεις του ΣΑΠ. 3- Πρόταση για την χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης/τροφοδοσίας, σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του οδικού δικτύου και διερεύνηση παρόμοιων αναγκών για κάλυψη θεμάτων τροφοδοσίας στην εμπορική ζώνη του οικισμού. Επιπλέον, προτείνεται η υιοθέτηση και εφαρμογή ειδικών μέτρων όπως είναι ωράρια τροφοδοσίας - χρονικοί περιορισμοί που θα μειώσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και όχληση κατά τις ώρες αιχμής της κυκλοφορίας στις υπό εξέταση περιοχές/ζώνες.	Συνέχιση/Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία (σε σχέση με τις ανάγκες του Δήμου)	
Έξυπνες Μετακινήσεις/SMART Κινητικότητα - Ηλεκτροκίνηση: Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων	M.4.1	Μέτρα προώθησης έξυπνων εφαρμογών κινητικότητας	Πρόταση για τοποθέτηση αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ειδικότερα στις ράμπες ΑμεΑ (σε άμεση σχέση και το ΣΑΠ) με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο).	Ίδια με 5ετία	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	M.4.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα	1- Επικαιροποίηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. για την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ στις νόμιμες θέσεις στάσης ή στάθμευσης των οχημάτων αυτών κατόπιν του καθορισμού τους.	1- Επικαιροποίηση του ΣΦΗΟ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου, σύμφωνα με τις ανάγκες και την διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στους οικισμούς παρέμβασης. Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να δοθεί στην χωροθέτηση επιπλέον σταθμών φόρτισης σε τυχόν νέους χώρους στάθμευσης που θα διαμορφωθούν για την πλήρωση των σχετικών απαιτήσεων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.	Ίδια με 10ετία
			2- Εκσυγχρονισμός δημοτικού στόλου οχημάτων, με την σταδιακή αντικατάσταση σημαντικού μέρους αυτών (αν όχι εξ' ολοκλήρου) με οχήματα χαμηλών ρύπων.	2- Συνέχιση του προγράμματος 5ετίας περί εκσυγχρονισμού του δημοτικού στόλου οχημάτων με οχήματα χαμηλών ρύπων.	





4.2.2.2 Περιοχή Παρέμβασης: Κύμη – Παραλία Κύμης

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Ασφαλείς Μετακινήσεις: Ενίσχυση της προσπελασιμότητας - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	M1.1	Ιεράρχηση - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση ορίων ταχύτητας στο εσωτερικό των οικισμών	1-Η ιεράρχηση (λειτουργική) του οδικού δικτύου παραμένει ως έχει ορισθεί στον παρόν Στρατηγικό Σχέδιο (Βλ. και Παραδοτέο III). 2- Πρόταση για εφαρμογή μέτρου Ζώνης 30χλμ./ώρα (μέσω σήμανσης P-60) σε επιλεγμένα σημεία στις εισόδους των οικισμών Κύμης και Παραλίας Κύμης. Αντίστοιχη σήμανση P-61 θα τοποθετηθεί στις εξόδους των οικισμών, περί τέλους της ρύθμισης. 3-Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης στους οικισμούς παρέμβασης, στο πλαίσιο βελτίωσης της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης, των ρυθμίσεων στάθμευσης και των λοιπών προβλημάτων οδικής ασφάλειας.	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	
	M1.4	Βελτίωση οδικών υποδομών / Οδική ασφάλεια: επεμβάσεις σε οδικά τμήματα του Δήμου	Πρόταση βελτίωσης τμημάτων του οδικού δικτύου του Δήμου, με στόχο την αναβάθμιση/βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ειδικότερα: α)Βελτίωση της ποιότητας των οδοστρωμάτων (ειδικά τα σημεία εκείνα όπου καταγράφονται φθορές - ενδεικτικά αναφέρονται: Μπότσαρη, Οικονόμου, Βογιατζή, κ.α.), β)Βελτίωση της σήμανσης και ασφάλισης οδικού δικτύου και, γ)Βελτίωση οδοφωτισμού με λαμπτήρες LED.	1-Συνεχιζόμενο ανάλογα με τις βελτιωτικές παρεμβάσεις των οδικών τμημάτων/ζωνών σε εξέλιξη.	1-Συνεχιζόμενο ανάλογα με τις βελτιωτικές παρεμβάσεις των οδικών τμημάτων/ζωνών σε εξέλιξη.





	M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	Σειρά παρεμβάσεων για την εφαρμογή τους στις περιοχές των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων ή/και γενικά σε περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013). Αφορά στο σύνολο των δημόσιων σχολείων (συγκροτήματα) της Κύμης (=3).		
	M1.6	Λοιπές ρυθμίσεις / υποστηρικτικά μέτρα στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας	Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στις περιοχές της Κύμης και της Παραλίας Κύμης μέσω δόμησης βάσης δεδομένων (ΒΔ) σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS), προκειμένου να υπάρχει πλήρης και ενημερωμένο αρχείο το οποίο θα τηρείται στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου (σύμφωνα και με το έγγραφο του ΥΠΕΣ, Αρ.Πρωτ.Οικ:20344-21- 5-2013).	Δύναται η επέκταση του έργου και στους λοιπούς οικισμούς, πλησίον της ιστορικής έδρας του Δήμου.	Ίδια με 10ετία
	M1.7	Εξέταση εναλλακτικού δικτύου για την εξυπηρέτηση του οικισμού (και κατ'επέκταση του Δήμου) με πόλους υπερτοπικής σημασίας	Πρόταση για εκπόνηση αναγνωριστικής μελέτης για τη χάραξη νέας οδού στην Κύμη, ανατολικά του οικισμού, ως συνέχεια της Επαρχιακής οδού από την Παραλία Κύμης, <u>που θα επιτρέπει</u> <u>την παράκαμψή του</u> (ενδεικτικά από την στροφή στον Ι.Ν.Αγ.Παντελεήμονα-ορφανοτροφείο με Νοσοκομείο). Η νέα οδός θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις προς το Γενικό Νοσοκομείο Κύμης καθώς και εκείνες με προέλευση από Παραλία Κύμης προς Μονή Σωτήρος, Βίταλα, Χωνευτικό και Καλημεριάνους κλπ, χωρίς να χρειάζεται να διέλθουν τα οχήματα από το κέντρο της Κύμης.	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	





Βιώσιμες Μετακινήσεις - Α: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	M2.2	Μετατροπή τοπικών οδών σε Οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	1-Εφαρμογή της μελέτης <i>Ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της Κύμης</i> με την μετατροπή των ακόλουθων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, με παράλληλη αλλαγή και της οδοστρωσίας τους (όπου απαιτείται): Ν. Βογιατζή, Δ. Αυλωναρίτη, Αθηνάς, Σόλωνος, Αλκιβιάδου, Στ. Οικονόμου, Δ. Βάχλα, Ιπ. Βάχλα, Ν. Σταυρού και Μ. Στεφανίδη. 2-Μετατροπή της οδού προς Σουτσίνι ως ήπιας κυκλοφορίας, στην Παραλία Κύμης. Λαμβάνεται υπόψη και το ΣΑΠ του Δήμου. Οι ρυθμίσεις των ηπιοποιήσεων θα πρέπει υποχρεωτικά να συνοδεύονται και από την σχετική ρυθμιστική ή/και πληροφοριακή σήμανση για τον καθορισμό των οδών/περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (Πινακίδες Π-92 και Π-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας αντίστοιχα, σύμφωνα με τον ΚΟΚ).	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	
	M2.3	Διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ	Πρόταση για διαμόρφωση κατάλληλων υποδομών ΑμεΑ όπως ράμπες και οδηγοί όδευσης τυφλών (που έως και σήμερα δεν έχουν υλοποιηθεί), <u>σε υφιστάμενα πεζοδρόμια (με επαρκές πλάτος)</u> . Στην οριστικοποίηση/υλοποίηση της πρότασης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το εκπονηθέν ΣΑΠ του Δήμου καθώς και η προαναφερόμενη (σχετική) μελέτη ανάπλασης του Δήμου (σε συνέχεια της επικαιροποίησής της, προκειμένου να είναι σύμφωνη με τη κείμενη νομοθεσία ΦΕΚ Β 6213/2022).	Ίδια με 5ετία - Ολοκλήρωση δράσης/μέτρου	





	M2.5	Δίκτυο ποδηλάτου	Πρόταση για κατασκευή ποδηλατόδρομου που θα συνδέει την Παραλία Κύμης με την Πλατάνα και το Στόμιο (βλ. και πρόταση από ισχύον ΓΠΣ Κύμης). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η λωρίδα ποδηλάτου μπορεί να διαμορφωθεί είτε μέσω μείωσης του πλάτους των λωρίδων κίνησης, εφόσον κατασκευαστεί νέο οδικό δίκτυο για την πρόσβαση στο λιμάνι της Κύμης, το οποίο θα παρακάμπτει την Πλατάνα, είτε μέσω κατασκευής ξύλινων επεκτάσεων (deck) στην ανατολική παρειά της οδού. Κατά την προτεινόμενη παρέμβαση, σκόπιμη είναι η διαμόρφωση παράλληλης περιπατητικής διαδρομής. Επισημαίνεται ότι με την μετατροπή της οδού προς Σουτσίνι σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (ήτοι επιτρεπόμενο μέγιστο όριο ταχύτητας τα 20χλμ./ώρα) θα είναι δυνατή η συνύπαρξη οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων κατά μήκος της οδού και ως εκ τούτου η συνέχεια της ποδηλατικής διαδρομής προς βορρά.	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.	
	M2.7	Υποδομές ποδηλάτου, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	1- Προμήθεια υποδομής κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε επιλεγμένα σημεία της περιοχής (ενδεικτικά αναφέρονται: πλατεία Αγ. Αθανασίου, πλατεία Μ. Στεφανίδη, κ.α.) 2- Χωροθέτηση ποδηλατοστάσιων σε επιλεγμένα σημεία της περιοχής (ενδεικτικά αναφέρονται: πλατεία Αγ. Αθανασίου, πλατεία Μ. Στεφανίδη, πλησίον του Γενικού Νοσοκομείου Κύμης, του σταθμού του ΚΤΕΛ Εύβοιας (οδός Πολυτεχνείου), κ.α.) 3- Προμήθεια σταθμών ηλεκτρικών πατινιών κοινής χρήσης, με δεδομένη και την τροποποίηση του αρθ.20 του ΚΟΚ για την θέσπιση κανόνων για τους χρήστες ΕΠΗΟ, σε αντιπροσωπευτικά σημεία και ζώνες της περιοχής (ενδεικτικά	Ίδια με 5ετία, ανάλογα με την εξέλιξη των έργων σχετικών προμηθειών	Πρόταση για επέκταση (ανάλογα της ζήτησης) του προγράμματος περί εγκατάστασης των προαναφερόμενων υποδομών





			αναφέρονται: πλατεία Αγ. Αθανασίου, πλατεία Μ. Στεφανίδη, κ.α.) 4- Προμήθεια ηλεκτρικού αναπηρικού scooter για την μετακίνηση των ΑμΕΑ. Η στάθμευση και φόρτιση του οχήματος προτείνεται να γίνει σε κεντρικές θέσεις του οικισμού. 5- Προμήθεια εγκατάστασης για την αυτόνομη πρόσβαση των ΑμεΑ στη θάλασσα, με την χωροθέτηση υποδομής στην παραλία Σουτσίνι της Κύμης.		
Βιώσιμες Μετακινήσεις - Β: Αναβάθμιση αστικού και περιβαλλοντικού περιβάλλοντος	M2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος	Πρόταση υλοποίησης προγράμματος εκτεταμένων δενδροφυτεύσεων σε τυχόν νέους κοινόχρηστους χώρους που θα διανοιχθούν, αλλά κυρίως σε υφιστάμενα πεζοδρόμια, πεζοδρόμους και πλατείες, με μέριμνα τα νέα δέντρα να μην αποτελούν εμπόδιο για τη διέλευση των πεζών και των οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Οι δενδροφυτεύσεις δημιουργούν ένα περιβάλλον περισσότερο φιλικό στον πεζό και τον χρήστη ήπιων μέσων μετακίνησης, βελτιώνοντας την αισθητική του τοπίου και την ποιότητα του αέρα και μειώνοντας την θερμοκρασία των πόλεων ειδικά κατά τους θερινούς μήνες.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία





Βιώσιμες Μετακινήσεις - Γ: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	M2.9	Μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας (Δίκτυο - υποδομές)	1-Επανεναρξη δημοτικής συγκοινωνίας στη Κύμη, με παράλληλη επικαιροποίηση των δρομολογίων και της συχνότητας αυτών. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην επέκταση των δρομολογίων σε περισσότερες ζώνες (γειτονιές) της Κύμης, με σκοπό τη σύνδεση σημαντικών χρήσεων όπως τα δημοτικά σχολεία, το νοσοκομείο, το ΚΤΕΛ Εύβοιας και την πλ. Αγ. Αθανασίου. Παράλληλα, προτείνεται η καθημερινή σύνδεση με την Παραλία Κύμης, όπου βρίσκεται το λιμάνι, το εκτεταμένο παράκτιο μέτωπο και οι πολυάριθμες χρήσεις εστίασης και αναψυχής. <u>Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην ύπαρξη καθημερινού πρωινού δρομολογίου προς την Κύμη από τις γύρω περιοχές για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων, το οποίο θα προσεγγίζει και την περιοχή του Νοσοκομείου καθώς και της προσθήκης δρομολογίων (κατάλληλου αριθμού) με προορισμό την παραλία στο Σουτσίνι κατά την περίοδο της τουριστικής αιχμής (Ιούλιος - Αύγουστος) για την εξυπηρέτηση των λουόμενων.</u> 2- Εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας για την επανεξέταση της χωροθέτησης των υφιστάμενων στάσεων της συγκοινωνίας σε συνδυασμό με τα νέα επικαιροποιημένα δρομολόγια. Στην παραπάνω εργασία δύναται να ενταχθεί και η μελέτη αναφορικά με την βελτίωση/αναβάθμιση των τελικών υποδομών των στάσεων (ενδεικτικά αναφέρονται: στάσεις (ιστός σήμανσης), στέγαστρα, καθιστικός εξοπλισμός, φωτισμός (στην περίπτωση που απαιτούνται) στον περιβάλλοντα χώρο των στάσεων προκειμένου να συνθέτουν ένα ασφαλές περιβάλλον για τους εν αναμονή επιβάτες, πληροφόρηση, κ.α. Απαραίτητη κρίνεται η ενίσχυση των υποδομών κίνησης και προσβασιμότητας των πεζών περί τις στάσεις με αντίστοιχη πρόνοια στην εξυπηρέτηση των ΑμεΑ/ΑΜΚ.	Ίδια με 5ετία	
---	-------------	--	---	----------------------	--





	M2.10	Λοιπά συναφή μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας	1-Πρόταση για προμήθεια ηλεκτρικού λεωφορείου για την εξυπηρέτηση της δημοτικής συγκοινωνίας στη Κύμη και την Παραλία Κύμης. Το λεωφορείο θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των ΑμεΑ/ΑΜΚ καθώς και τη μεταφορά ποδηλάτων. 2- Εφαρμογή ευέλικτης τιμολογιακής πολιτικής, με σκοπό την επιλογή του χαμηλότερου δυνατού κομίστρου, ώστε το μέσο να καταστεί ελκυστικό. Διαμόρφωση μηνιαίων ή και ετήσιων πακέτων εισιτηρίων. Δυνατότητα χρήσης της συγκοινωνίας με αγορά μειωμένου εισιτηρίου από ειδικές κοινωνικές ομάδες όπως πολύτεκνους, τρίτεκνους, άνεργους, ΑμεΑ, ηλικιωμένους και φοιτητές.	Πρόταση για εκσυγχρονισμό των λεωφορείων του ΚΤΕΛ με οχήματα πράσινης τεχνολογίας, που θα διαθέτουν επίσης τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των ΑμεΑ/ΑΜΚ. Απαραίτητη η ανάδειξη κινήτρων μέσω κεντρικής χρηματοδότησης (ευρωπαϊκά ή εθνικά προγράμματα) καθώς και του φορέα εκτέλεσης του μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ Ν. Εύβοιας).	Ίδια με 10ετία
Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές	M3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης	Πρόταση για εύρεση και διαμόρφωση χώρου στάθμευσης (μέσω σχετικής προσαρμογής υφιστάμενης δημοτικής έκτασης ή αγοράς/ενοικίασης ιδιωτικής πλησίον του κύριου οδικού δικτύου και του κέντρου του οικισμού). <u>Ιδιαίτερα σημασία πρέπει να δοθεί στην απόσταση του νέου χώρου στάθμευσης από το κέντρο (πλ. Αγ. Αθανασίου) δεδομένου του αναγλύφου της Κύμης, που δεν ευνοεί την πεζή μετακίνηση.</u> Συγκεκριμένα, η πρόταση αφορά στην τροποποίηση του Ρ.Σ. για τη διαμόρφωση χώρου στάθμευσης στο Κ.Χ. που προορίζεται για χωροθέτηση διοικητηρίου στη συμβολή των οδών Ταξιάρχων και Πολυτεχνείου και που σήμερα χρησιμοποιείται άτυπα για στάθμευση.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία





	M3.2	Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	1- Πρόταση για θεσμοθέτηση της υφιστάμενης πιάτσας ΤΑΞΙ της Κύμης επί της Γαλάνης. 2-Πρόταση για την χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ (δημόσιας χρήσης) σε άλλες αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις καθώς και τις ήδη υπάρχουσες χωροθετημένες θέσεις ΑμεΑ). – Να ληφθούν υπόψη και οι προτάσεις του ΣΑΠ καθώς και η μελέτη του Δήμου αναφορικά με την «Ανάπλαση ιστορικού Κέντρου Κύμης», που προβλέπεται η χωροθέτηση 1 θέσης (επιπλέον των υφιστάμενων/υλοποιημένων) επί της Πολυτεχνείου, πλησίον του σταθμού ΚΤΕΛ. 3- Πρόταση για την χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης/τροφοδοσίας, σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του οδικού δικτύου και διερεύνηση παρόμοιων αναγκών για κάλυψη θεμάτων τροφοδοσίας στην εμπορική ζώνη του οικισμού. Επιπλέον, προτείνεται η υιοθέτηση και εφαρμογή ειδικών μέτρων όπως είναι ωράρια τροφοδοσίας - χρονικοί περιορισμοί που θα μειώσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και όχληση κατά τις ώρες αιχμής της κυκλοφορίας στις υπό εξέταση περιοχές/ζώνες.	Συνέχιση/Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία (σε σχέση με τις ανάγκες του Δήμου)	
Έξυπνες Μετακινήσεις/SMART Κινητικότητα - Ηλεκτροκίνηση: Υιοθέτηση και	M.4.1	Μέτρα προώθησης έξυπνων εφαρμογών κινητικότητας	Πρόταση για τοποθέτηση αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ειδικότερα στις ράμπες ΑμεΑ (σε άμεση σχέση και το ΣΑΠ) με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο).	Ίδια με 5ετία	





ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	M.4.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα	1- Επικαιροποίηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. για την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ στις νόμιμες θέσεις στάσης ή στάθμευσης των οχημάτων αυτών κατόπιν του καθορισμού τους. 2- Εκσυγχρονισμός δημοτικού στόλου οχημάτων, με την σταδιακή αντικατάσταση σημαντικού μέρους αυτών (αν όχι εξ' ολοκλήρου) με οχήματα χαμηλών ρύπων.	1- Επικαιροποίηση του ΣΦΗΟ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου, σύμφωνα με τις ανάγκες και την διεύθυνση της ηλεκτροκίνησης στους οικισμούς παρέμβασης. Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να δοθεί στην χωροθέτηση επιπλέον σταθμών φόρτισης σε τυχόν νέους χώρους στάθμευσης που θα διαμορφωθούν για την πλήρωση των σχετικών απαιτήσεων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία. 2- Συνέχιση του προγράμματος 5ετίας περί εκσυγχρονισμού του δημοτικού στόλου οχημάτων με οχήματα χαμηλών ρύπων.	Ίδια με 10ετία
---	-------	--	---	---	----------------





4.2.3 Λοιπά Υποστηρικτικά Μέτρα / Δράσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
§Τοποθέτηση πίνακα τουριστικών πληροφοριών και infokiosk (Διαδραστικός ψηφιακός σταθμός πληροφόρησης με ενημέρωση για σημεία ενδιαφέροντος, τρόπο και χρόνο πρόσβασης σε αυτά, υποδομές και οδεύσεις εναλλακτικής μετακίνησης, κ.α.) σε χαρακτηριστικά σημεία με υψηλή επισκεψιμότητα και σε περιοχές συγκέντρωσης του πληθυσμού. <i>Ενδεικτικά αναφέρονται η αρχή του πεζόδρομου της Λεμπέση στο Αλιβέρι, η πλατεία του Κάραβου, η πλατεία Αγ. Αθανασίου στην Κύμη και η κεντρική πλατεία στην Παραλία Κύμης.</i>	§Επικαιροποίηση ΣΒΑΚ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου.	
§Δημιουργία ηλεκτρονικής σελίδας, ενταγμένης στον επίσημο ιστότοπο του Δήμου, για την ενημέρωση των ΑμεΑ, σχετικά με τις υποδομές που υπάρχουν στον Δήμο (ράμπες και οδηγεί οδευσης τυφλών, θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, κ.α.).	§Συντήρηση και ενημέρωση των ηλεκτρονικών εφαρμογών που έχουν αναπτυχθεί. (π.χ. εφαρμογές τηλεματικής, infokiosk, ψηφιακές πλατφόρμες και ιστοσελίδες κ.λπ.).	
§Οργάνωση περιηγητικών διαδρομών για κατοίκους και επισκέπτες.		
§Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας.		
§Εκπαίδευση παιδιών και μαθητών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης και οδικής ασφάλειας – Ενημέρωση των μαθητών για τις βέλτιστες διαδρομές προσέγγισης των σχολικών μονάδων.		
§Οργάνωση δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου και οχημάτων μικροκινητικότητας – Αλλαγή της κουλτούρας των μετακινήσεων στο πλαίσιο ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας.		