

4 ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

4.1 Πίνακας οριστικών μέτρων ΣΒΑΚ ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης

Για λόγους συνέπειας και πληρότητας, παρατίθεται συνοπτικός πίνακας των μέτρων/παρεμβάσεων του Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας στις περιοχές παρέμβασης, με δεδομένο ότι σε συνέχεια και της 2^{ης} δημόσιας διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε, δεν υπήρξαν αρνητικά σχόλια ή τυχούσες αλλαγές.

4.1.1 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 Καράβου) . 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 Καράβου. 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.	

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	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 συγκεκριμένων οδικών τμημάτων, ως Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο.	Ίδια με 5ετία - Ολοκλήρωση δράσης/μέτρου	



Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	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	





	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	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
			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 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 Καραβού (=11).		
	M1.6	Λοιπές ρυθμίσεις / υποστηρικτικά μέτρα στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας	Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στις περιοχές του Αλιβερίου και Καραβού 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





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
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 Ισιναίων, 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/νση 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 Ταμυνέων – 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 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	





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	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.	





	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</u>, μεταξύ της Μεγαρίτη και της οδού προς ΚΤΕΛ Ν. Εύβοιας, με φορά προς τον Κάραβο (βλ. και σχετικό θεματικό χάρτη). Παράλληλα, με την υλοποίηση της προτεινόμενης διάνοιξης της 1ης παράλληλης της οδού Κοντοσταύλου (από ανατολικά)- βλ. και Μ1.3, στο ίδιο τμήμα, με φορά κατεύθυνσης προς το κέντρο του Αλιβερίου, δημιουργείται λειτουργικό ζεύγος μονοδρόμων στην περιοχή εξέτασης. β) Για την ασφαλή εγκάρσια διάσχιση	Μέτρο/δράση που αφορά το ΣΒΑΚ έως και την τυχούσα αναθεώρησή του.
--	-------------	------------------	--	---





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
			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>		





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 παράλια 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 Καραβού. Μέγιστο όριο ταχύτητας τα 20χλμ./ώρα και σήμανση P-66α, στην είσοδο/έξοδο της οδού. <i>Επιθυμητή η αλλαγή οδοστρωσίας.</i>		



Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
	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 περιαστικού 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 προκειμένου να συνθέτουν ένα ασφαλές περιβάλλον για τους εν αναμονή επιβάτες, πληροφόρηση, κ.α. Απαραίτητη κρίνεται η ενίσχυση των υποδομών κίνησης	Ίδια με 5ετία	
---	------	---	--	---------------	--





Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
			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



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 (αλάνα) 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	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία
--	--------------------	---	---	----------------------	-----------------------



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V - ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου:

ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία:

04/2025

Έκδοση:

1

Σελίδα: 4-19



Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
			απόδοση τμήματος του θεσμοθετημένου και μη υλοποιημένου πεζόδρομου στο χώρο που πρόκειται να χωροθετηθεί το νέο διοικητήριο, για την δημιουργία χώρου στάθμευσης.		



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 πιτάσα 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)	



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V - ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ
 Ημερομηνία: 04/2025
 Έκδοση: 1

Σελίδα: 4-21

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Έξυπνες Μετακινήσεις/ SMART Κινητικότητα – Ηλεκτρο-κίνηση: Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	M4.1	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	
	M4.2	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 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. 2- Συνέχιση του προγράμματος 5ετίας περί εκσυγχρονισμού του δημοτικού στόλου οχημάτων με οχήματα χαμηλών ρύπων.	Ίδια με 10ετία



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V - ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου:

ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία:

04/2025

Έκδοση:

1

Σελίδα: 4-22

4.1.2 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 πλήρες 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, που θα επιτρέπει την παράκαμψή του (ενδεικτικά από την στροφή στον Ι.Ν.Αγ.Παντελεήμονα-ορφανοτροφείο με Νοσοκομείο). Η νέα οδός θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις προς το <u>Γενικό Νοσοκομείο Κύμης</u> καθώς και εκείνες με προέλευση από <u>Παραλία Κύμης προς Μονή Σωτήρος, Βίταλα, Χωνευτικό και Καλημεριάνους κλπ</u> , 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 παρεία 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 αναφέρονται: πλατεία Αγ. Αθανασίου, πλατεία Μ. Στεφανίδη, κ.α.)	Ίδια με 5ετία, ανάλογα με την εξέλιξη των έργων σχετικών προμηθειών	Πρόταση για επέκταση (ανάλογα της ζήτησης) του προγράμματος περί εγκατάστασης των προαναφερόμενων υποδομών



			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 περιαστικού 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 στη Κύμη, με παράλληλη επικαιροποίηση των δρομολογίων και της συχνότητας αυτών. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην επέκταση των δρομολογίων σε περισσότερες ζώνες (γειτονίες) 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	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία



			Ταξιαρχών και Πολυτεχνείου και που σήμερα χρησιμοποιείται άτυπα για στάθμευση.		
	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:	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	



Υιοθέτηση και 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 διεύρυνση 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
--	-------	--	---	---	----------------



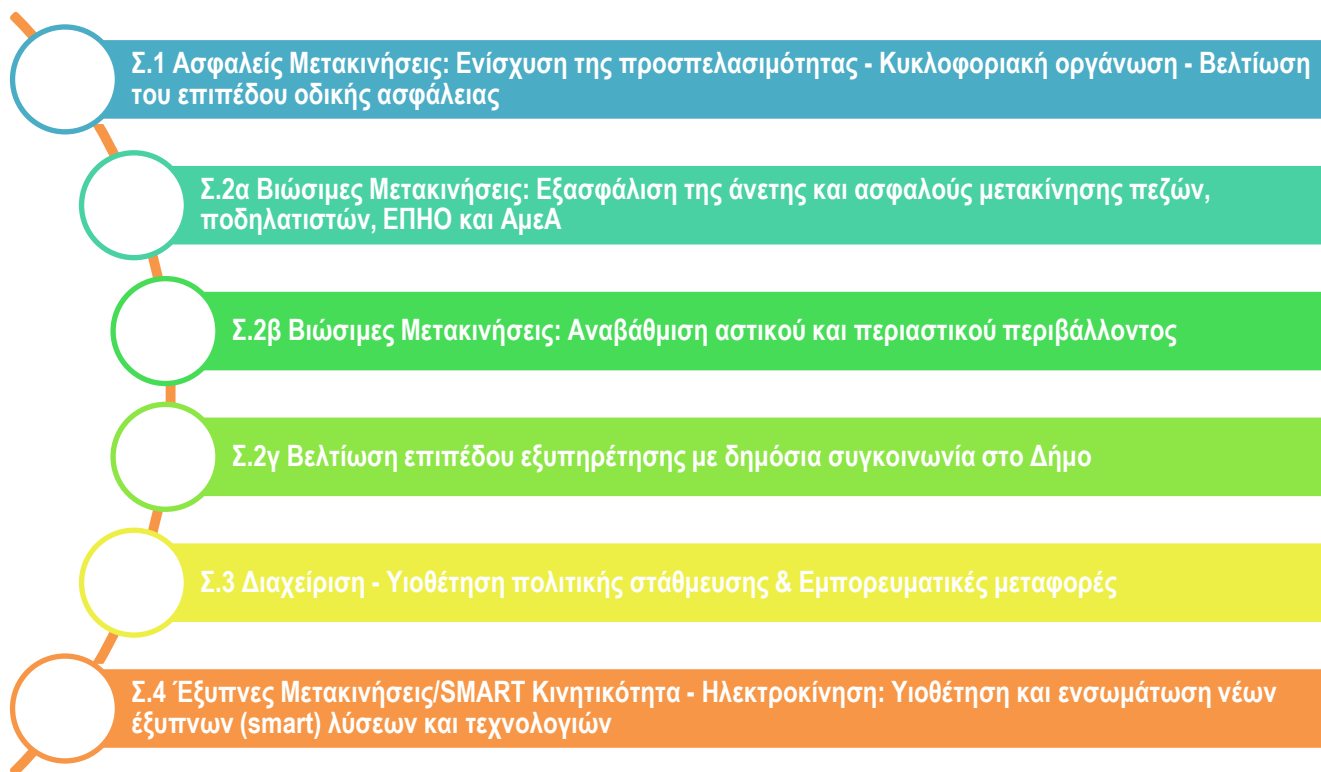
5 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία αλλά και τις βέλτιστες πρακτικές που προηγήθηκαν, είναι κατανοητό ότι τα προτεινόμενα μέτρα ή δράσεις περιγράφουν ενέργειες που συμβάλλουν σε έναν ή περισσότερους στόχους πολιτικής σε ένα ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, δύναται να είναι μεμονωμένα ή μέρος μίας δέσμης ή προγράμματος μέτρων. Μολονότι τα μεμονωμένα μέτρα έχουν κάποιο αντίκτυπο, μια **δέσμη (πακέτο) μέτρων** μπορεί να αυξήσει αυτόν τον αντίκτυπο και να δημιουργήσει μεγαλύτερη αξία σε άλλα πεδία πολιτικής ή ακόμη και σε τομείς πολιτικής.

Ο προσδιορισμός των κατάλληλων μέτρων ανά Στρατηγικό στόχο με την εξειδίκευση αυτών ανά πεδίο αστικής κινητικότητας, οριστικοποιήθηκαν μέσω της Δημόσιας Διαβούλευσης, όπως προηγήθηκε κατά το παρόν στάδιο, ενώ αξιολογούνται στο πλαίσιο συνεργειών για την επίτευξη των στόχων και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου.

5.1 Πακέτα Μέτρων αστικής κινητικότητας ανά Στρατηγική κατεύθυνσης (τομέα παρέμβασης) και συνοπτική επισκόπηση επιμέρους μέτρων

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



Σε **κάθε μία** Στρατηγική κατεύθυνσης προσδιορίστηκαν έργα/υποδομές/παρεμβάσεις με βασικό στόχο την υλοποίηση του:



Στρατηγικός Στόχος

Βασικά έργα/υποδομές για την υλοποίηση κάθε στόχου

Ασφαλείς Μετακινήσεις

- Εφαρμογή μελέτης οδοποιίας οδού Λιγνιτωρυχείου (τμήμα Λόρδου Βύρωνος έως Σολωμού).
- Έργο (αφορά σε μελετοκατασκευή) περί 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).
- Μείωση των επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας στις περιοχές παρέμβασης.
- Διανοίξεις οδών ή/και εναλλακτικό δίκτυο διαδρομών / προσπελάσεων στις περιοχές παρέμβασης.
- Γεωμετρικές παρεμβάσεις σε βασικές διασταυρώσεις ή/και τμήματα του οδικού δικτύου - Ανασχεδιασμός κόμβων ή/και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Εφαρμογή μέτρων/παρεμβάσεων ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων, με στόχο την βελτιστοποίηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της μετακίνησης των μαθητών από/προς το σχολείο (σχολικοί δακτύλιοι).
- Βελτίωση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε κύριο ή λοιπό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης.
- Λοιπές δράσεις στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας.
- Προώθηση δράσεων για αλλαγή της κουλτούρας στη δομή των μετακινήσεων (συλλογικές μετακινήσεις, κ.α.).
- Εφαρμογή – Υλοποίηση της εκπονηθείσας κυκλοφοριακής μελέτης (αναφορικά με τις περιοχές του Αλιβερίου και Καραβού).

Βιώσιμες Μετακινήσεις

- Πεζοδρομήσεις.
- Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας/οδοί μικτής χρήσης - Δημιουργία ζωνών 20χλμ./ώρα - Βιοκλιματικός σχεδιασμός οδών ήπιας κυκλοφορίας.
- Ανάδειξη λοιπών κοινόχρηστων χώρων εντός των κέντρων των οικισμών παρέμβασης.
- Ανακατασκευή ή/και διαπλάτυνση πεζοδρομίων (εάν είναι εφικτό), σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022) καθώς και τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και βιοκλιματικών υλικών – *Λαμβάνεται υπόψη και το ΣΑΠ του Δήμου.*
- Δημιουργία συναφών υποδομών ΑμεΑ.
- Προώθηση της πεζή μετακίνησης και των λοιπών ήπιων μέσων, μέσω έργων ανάπλασης/αστικής αναζωογόνησης & δημιουργίας πράσινων διαδρομών.
- Δημιουργία διαδρομών δικτύου ποδηλάτου ή/και ήπιας κινητικότητας (σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία).
- Χωροθέτηση χώρων/θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε αντιπροσωπευτικά σημεία καθώς και κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).
- Χωροθέτηση INFOKIOSKS, όπου ο επιβάτης παίρνει πληροφορίες σχετικά με τη δημόσια συγκοινωνία (μεταξύ άλλων), στο πλαίσιο ενίσχυσης και της τουριστικής βιωσιμότητας του Δήμου.





- Τοποθέτηση/συμπλήρωση και αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας (στέγαστρο, ή καθιστικός εξοπλισμός, τηλεματική) στο σύνολο των στάσεων σε συνέχεια της επικαιροποίησης της.
 - Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων καθώς και πρόσβασης των οχημάτων από άτομα με κινητικές δυσκολίες.
 - Εξοπλισμός υφιστάμενου στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σύμφωνα με το ΣΦΗΟ του Δήμου.
 - Εκσυγχρονισμός δημοτικού στόλου οχημάτων.
- Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, ειδικά στις παραλιακές περιοχές (Παραλία Κύμης και Κάραβος), όπου υπάρχει έντονη ζήτηση λόγω και της υψηλής επισκεψιμότητας κατά την θερινή περίοδο.
 - Εύρεση και δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού – πλησίον των κέντρων των οικισμών.
 - Χωροθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης (ΑμεΑ, δίκυκλα, φορτοεκφόρτωση, κ.α.) σε αντιπροσωπευτικά σημεία.
 - Διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας/φορτοεκφόρτωσης στο κύριο οδικό δίκτυο.
- Υιοθέτηση έξυπνων συστημάτων διαχείρισης στάθμευσης σε υφιστάμενους χώρους εκτός οδού (μελλοντικά και στους νέους) ή/και παρά την οδό.
 - Υιοθέτηση έξυπνων συστημάτων διαχείρισης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας.

Το σύνολο των παραπάνω συνοψίζονται και στα αντίστοιχα πακέτα μέτρων (ΠΜ):





ΠΜ1

- Ενίσχυση προσπελασιμότητας
- Κυκλοφοριακή οργάνωση
- Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας

ΠΜ2

- Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ
- Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος
- Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία στο Δήμο

ΠΜ3

- Διαχείριση & Οργάνωση στάθμευσης
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

ΠΜ4

- Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον



6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

6.1 Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής - απόδοσης, χρήση συνεργειών και δημιουργία

ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Όπως προαναφέρθηκε η επιλογή των μέτρων εξαρτάται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα αυτών αλλά και από το πόσο αποτελεσματικά είναι βάση της αξίας των χρημάτων που δαπανώνται. Ειδικά σε εποχές περιορισμένων δημοσίων πόρων, όχι μόνο για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό να υπάρχει η μεγαλύτερη δυνατή ωφέλεια από την εφαρμογή των μέτρων για το σύνολο των πόρων που δαπανώνται. Αυτό προαπαιτεί μια βασική εκτίμηση των επιλογών με αξιολόγηση κόστους - οφέλους. Το γεγονός αυτό θα συμβάλλει στην επιλογή ρεαλιστικών μέτρων που προωθούνται προς εφαρμογή, με σκοπό την επιλογή μέτρων που είναι οικονομικά εφικτά. **Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται μεταξύ τους καθώς και να αξιοποιήσουν τις συνέργειες.**

Για μια πρώτη αξιολόγηση των μέτρων που ταιριάζουν στα προβλήματα και τους στόχους του Δήμου Κύμης Αλιβερίου χρησιμοποιήθηκε, σύμφωνα και με τις οδηγίες του ELTIS, η πλατφόρμα επιλογής και αξιολόγησης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας KonSult.

6.2 Βάση πληροφοριών KonSult

Η KonSult¹ είναι μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής 40 εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης προσδιορίζοντας τα καταλληλότερα πακέτα μέτρων. Περιέχει 3 επίπεδα πληροφοριών/εργαλείων:

1. Measure Option Generator: επιτρέπει στις περιοχές εξέτασης να εντοπίζουν γρήγορα τα διαχειριστικά μέτρα που έχουν αξία στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ τους. Το εργαλείο παρέχει προτάσεις σε 3 επίπεδα:
 - Κατάλογο των μέτρων που ταξινομούνται βάσει των δυνατοτήτων τους να συμβάλλουν στις τοπικές ανάγκες.
 - Για ένα συγκεκριμένο μέτρο που επιλέγεται από το χρήστη δίνεται κατάλογος μέτρων που περιλαμβάνονται στον Οδηγό Πολιτικής (Policy Guidebook) ανάλογα με την ικανότητά τους να συμπληρώσουν το εν λόγω μέτρο.
 - Για ένα κατάλογο (έως και 10 μέτρων) που επιλέγεται από τον χρήστη, παρέχεται λίστα με τα πακέτα μέτρων που κατατάσσονται σε σχέση με τις δυνατότητές τους για να συμβάλλουν στις τοπικές ανάγκες.

Σημειώνεται ότι για κάθε προτεινόμενο μέτρο, *παρέχεται ένας σύνδεσμος σε λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με αυτό στον οδηγό πολιτικής, διευκολύνοντας έτσι τον χρήστη να εκτιμήσει πληρέστερα εάν θα ήταν εφαρμόσιμο στις ανάγκες του.*

2. Policy Guidebook: ο οδηγός πολιτικής παρέχει πληροφορίες για κάθε ένα από τα μέτρα που είναι διαθέσιμα στους μελετητές αστικών μεταφορών. Παρέχει περιγραφή του μέτρου, μια πρώτη εκτίμηση της ικανότητάς του να συμβάλλει

¹ Η τρέχουσα έκδοση αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του σχεδίου CH4ALLENGE του Intelligent Enrgy Europe IEE.



σε μια σειρά στόχων, προβλημάτων και στρατηγικών, οι οποίες περιγράφονται πληρέστερα μέσω συνδέσμων με τον οδηγό λήψης αποφάσεων και συγκρίνει αυτή την εκτίμηση με τα αποτελέσματα μιας σειράς από case studies.

3. Decision-Makers' Guidebook: αποτελεί οδηγό για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων παρουσιάζοντας τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν αυτοί στην πολιτική των αστικών μεταφορών, προσφέροντας μια λογική δομή για την αντιμετώπιση αυτών και παρέχοντας καθοδήγηση για κάθε στάδιο αυτής της λογικής δομής.

6.2.1 Βαθμολογίες μέτρων μεμονομένων ή/και συμπληρωματικών ή/και πακέτου μέτρων του KonSult

Η βαθμολογία² έναντι οποιουδήποτε μεμονωμένου μέτρου (ή/και συμπληρωματικού ή/και πακέτου μέτρων) είναι μια αυθαίρετη τιμή σε εύρος τιμών από 0 έως 100. Η πλατφόρμα δίνει επίσης (και ανά περίπτωση εξέτασης) και αρνητικές βαθμολογίες, όταν ένα μέτρο έχει δυσμενή επίδραση στους επιλεγμένους στόχους. Οι βαθμολογίες σχεδιάζονται έτσι ώστε να μπορούν να συγκριθούν μέσα σε έναν συγκεκριμένο κατάλογο αποτελεσμάτων (output list), ώστε να δοθεί ευρεία ένδειξη της σχετικής συμβολής των διαφόρων μέτρων. Όσο ψηλότερη βαθμολογία πάρει ένα μέτρο στο πλαίσιο εξέτασης σημαίνει ότι τόσο αποτελεσματικότερο είναι το μέτρο αυτό. Για παράδειγμα, σε τυχαίο δείγμα, όταν σε ένα κατάλογο μέτρων δοθούν οι κάτωθι τιμές:

- Περιοχές - Διάδρομοι κίνησης πεζών = 79
- Χρήσεις γης για τη στήριξη των δημόσιων συγκοινωνιών = 75
- Δίκτυο ποδηλατόδρομων = 72
- Διορθωτικά μέτρα για ατυχήματα = 65
- Περιορισμοί κυκλοφορίας = 60
- Χρέωση χρηστών οδικού δικτύου = 51

σημαίνει ότι το μέτρο περί στήριξης των διαδρόμων κίνησης πεζών και περί ανάπτυξης χρήσεων γης για τη στήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς (πχ. προσαρμογή ή/και δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών για την εξυπηρέτηση των κύριων χρήσεων γης) είναι παρόμοια ως προς τον αντίκτυπό τους στο συγκεκριμένο πλαίσιο (όπως και τα δίκτυα ποδηλάτων) ενώ τα διορθωτικά ατυχημάτων και οι περιορισμοί κυκλοφορίας είναι λιγότερο αποτελεσματικά από τα τρία πρώτα και η χρέωση των χρηστών του οδικού δικτύου, ήταν ουσιαστικά η λιγότερο αποτελεσματική από αυτά τα πέντε παραπάνω πρώτα μέτρα.

Τα εύρη για τις βαθμολογίες καθορίζονται από τις προδιαγραφές του χρήστη για την αξιολόγηση των στόχων και της στρατηγικής. Ένας μοναδικός στόχος με βαθμό 5 (πολύ σημαντικός) θα δημιουργήσει υψηλές βαθμολογίες για εκείνα τα μέτρα που αποδίδουν καλά σε αυτόν τον στόχο.

² <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/how-to-use/> και <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/how-to-use/explanation-c.php>.



Η πλατφόρμα των επιλογών συμπληρωματικών μέτρων (*Measure option generator*) χρησιμοποιεί το σκορ του επιλεγμένου μέτρου, το m , το σκορ για ένα δυνητικά συμπληρωματικό μέτρο, το n και τις βαθμολογίες φραγμού τους ή ένα κοινό αποτέλεσμα συνεργιών. Αυτά αθροίζονται και διαιρούνται με 2, για να δώσουν ένα τελικό σκορ έως το 100, το οποίο στρογγυλοποιείται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό.

Εάν ο χρήστης επιλέξει να συμπληρώσει με βάση την υπέρβαση των φραγμών, ο τύπος είναι:

$$\text{Βαθμολογία}_{mn} = 0,5 (\text{Βαθμός}_m + \text{Βαθμός}_n + \text{Bar}_m + \text{Bar}_n)$$

Η βαθμολογία m και η βαθμολογία n επιτυγχάνονται στην αρχική πλατφόρμα επιλογών. Η γραμμή m βασίζεται στον πίνακα των φραγμών στην ενότητα Πρώτων αρχών για το μέτρο m .

Οι βαθμολογίες των 6 σημείων (0 έως -5) αθροίζονται για τους 4 φραγμούς/εμπόδια: χρηματοδότηση, διακυβέρνηση, πολιτική αποδοχή, αποδοχή από τα ενδιαφερόμενα μέρη. (Τα νομικά και τεχνικά εμπόδια αποκλείονται, δεδομένου ότι το πακέτο μέτρων δεν αναμένεται να τα επιλύσει). Ο τύπος βασίζεται επομένως στην υπόθεση ότι ένα πακέτο-ζεύγος μέτρων με λιγότερα εμπόδια συνολικά είναι πιθανό να είναι πιο αποτελεσματικό.

Αν ο χρήστης επιλέξει να συμπληρώσει με βάση την αναζήτηση συνέργειας, ο τύπος είναι:

$$\text{Βαθμολογία}_{mn} = 0,5 (\text{Αποτέλεσμα}_m + \text{Αποτέλεσμα}_n + \text{Syn}_{mn})$$

Η βαθμολογία m και η βαθμολογία n υπολογίζονται στην αρχική πλατφόρμα επιλογών. Το Syn_{mn} είναι ένα αποτέλεσμα συνέργειας για το ζεύγος μέτρων m , n το οποίο εξαρτάται από τους στόχους, τα προβλήματα ή τους δείκτες που ο χρήστης έχει αρχικά επιλέξει και τα βάρη που αντιστοιχούν σε κάθε ένα. Ο τύπος για τον υπολογισμό του Syn είναι

$$\text{Syn}_{mn} = \sum W_a \text{Syn}_{mna}$$

όπου W_a είναι το βάρος που δίνεται στο a από τον χρήστη, ομαλοποιημένο έτσι ώστε $\sum W_a = 1$, και το Syn_{mna} είναι η βαθμολογία συνέργειας για τα μέτρα m και n για το a . Οι τιμές για το Syn_{mna} προέκυψαν από συγκεκριμένη ανάλυση (βασισμένη σε μοντέλο), στην οποία δοκιμάστηκαν δέκα τύποι μέτρων μόνοι τους και σε ζεύγη ως προς τον αντίκτυπό τους σε 4 δείκτες απόδοσης:

1. προσπελασιμότητας,
2. καθυστέρησης,
3. ατυχημάτων και,
4. εκπομπών άνθρακα.

Τα αποτελέσματα Synergy (συνέργειας) για κάθε ζευγάρι μέτρων για έναν δεδομένο δείκτη απόδοσης βασίστηκαν στο βαθμό που η απόδοση του ζεύγους ξεπέρασε (για θετική συνέργεια) ή ήταν μικρότερη από (για αρνητική συνέργεια) το άθροισμα των επιδόσεων των δύο μεμονωμένων μέτρων.

Κατά τον υπολογισμό του παραπάνω τύπου, κάθε μέτρο αντιστοιχεί σε έναν από τους 10 τύπους και κάθε στόχος ή πρόβλημα ή δείκτης συνδέεται με έναν από τους 4 δείκτες απόδοσης.

6.2.2 Επιλογή μέτρων Δήμου Κύμης Αλιβερίου μέσω του εργαλείου KonSult

Παρατίθεται απεικόνιση του εργαλείου KonSult για την επιλογή και ταξινόμησης των προτεινόμενων μέτρων για το Δήμο Κύμης Αλιβερίου:



Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Search site...

Measure Option Generator

How to use the MOG

Single Measure Option Generator: scoring

Abridged lists

Complementary Measures Option Generator: scoring

Packages Option Generator: scoring

What do the scores mean?

What do we mean by packaging?

How can I compare results?

Policy Instruments:

A Policy Guidebook

Transport Strategy:

A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us

Measure Option Generator

This Option Generator has been developed by the [Institute for Transport Studies, University of Leeds](#).

The Option Generator allows users to create a list of ranked policy instruments based on individual search criteria.

To start using the Option Generator, select your area type.

Area type

Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

[Terms and conditions](#) | [Accessibility](#) | [Privacy](#) | [Freedom of Information](#)

© 2016 University of Leeds, Leeds, LS2 9JT

- ➡ Σημειώνεται ότι στην επιλογή της περιοχής (*area type*), κρίθηκε σκόπιμο να επιλεγθεί *medium density outer suburb* = εξωαστικό προάστιο με μέση πληθυσμιακή πυκνότητα καθώς οι λοιπές επιλογές αφορούσαν σε:

city centre = Κέντρο πόλης	district centre = εμπορικό κέντρο
dense inner suburb = προάστιο κοντά σε κέντρο πόλης με πληθυσμιακή πυκνότητα μεγαλύτερη από τα εξωαστικά προάστια.	medium density outer suburb = εξωαστικό προάστιο με μέση πληθυσμιακή πυκνότητα
less dense outer suburb = εξωαστικό προάστιο με αραιή πληθυσμιακή πυκνότητα	Corridor = Γραμμική περιοχή με σημαντική πληθυσμιακή πυκνότητα που ενώνει δύο ή/και περισσότερες αστικές περιοχές
small town = μικρή πόλη (<100.000 κάτοικοι)	tourist town= τουριστική περιοχή
Any area type = οποιαδήποτε περιοχή	



VMC TEXNIKH E.E.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V - ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 04/2025

Έκδοση: 1

Σελίδα: 6-39

Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Measure Option Generator

How to use the MOG

Single Measure Option Generator: scoring

Abridged lists

Complementary Measures Option Generator: scoring

Packages Option Generator: scoring

What do the scores mean?

What do we mean by packaging?

How can I compare results?

Policy Instruments:
A Policy Guidebook

Transport Strategy:
A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us

Measure Option Generator

Please select **objectives**, **problems** or **indicators**.

You can assign weights (0 to 5) to indicate the **relative importance of each category** you have selected.

0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.

Objectives ☒	Problems ☐	Indicators ☐
0 Efficiency	0 Congestion	0 Congestion
0 Liveable streets	0 Community Impacts	0 Bus reliability
0 Protection of the environment	0 Environmental Damage	0 % of people who think it is easy and safe to walk in their area
5 Equity and Social Inclusion	0 Poor Accessibility	0 CO2 emissions
5 Safety	0 Social and Geographic disadvantaging	0 Local pollution
5 Economic Growth	0 Accidents	0 Energy efficiency (/ trip)
0 Finance	0 Suppression of Economic Activity	0 Accessibility to key services
		0 Average cost of journey
		0 Safety
		0 Regional GDP

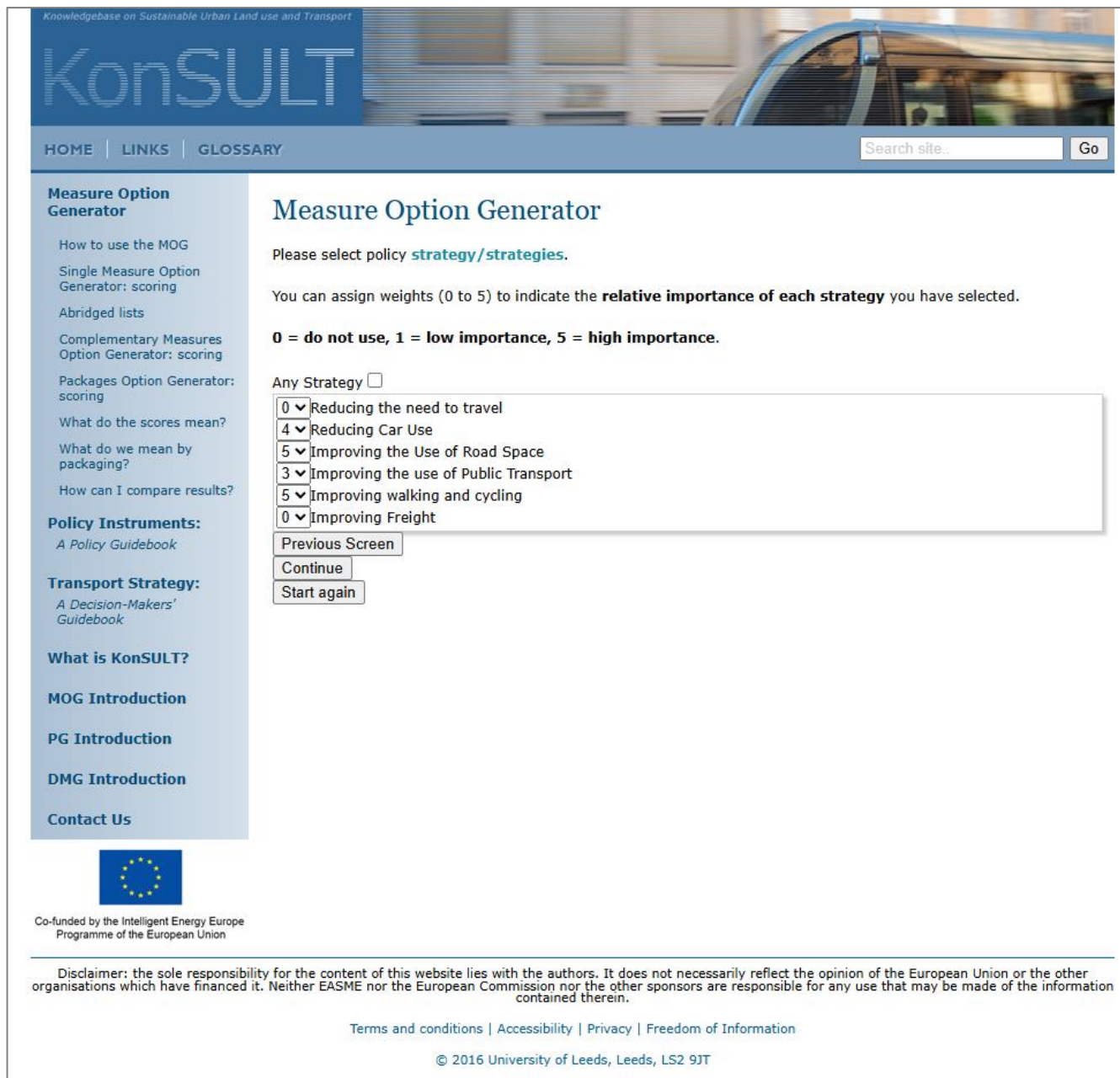

 Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

[Terms and conditions](#) | [Accessibility](#) | [Privacy](#) | [Freedom of Information](#)

© 2016 University of Leeds, Leeds, LS2 9JT

Εικόνα 1: Στόχοι με βάση τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ (όπως τέθηκαν κατά τη συμμετοχική διαδικασία)



The screenshot shows the 'Measure Option Generator' interface of the KonSULT application. The header includes the 'KonSULT' logo and navigation links for HOME, LINKS, and GLOSSARY. A search bar is located in the top right corner. The left sidebar contains a 'Measure Option Generator' section with links to 'How to use the MOG', 'Single Measure Option Generator: scoring', 'Abridged lists', 'Complementary Measures Option Generator: scoring', 'Packages Option Generator: scoring', 'What do the scores mean?', 'What do we mean by packaging?', 'How can I compare results?', 'Policy Instruments: A Policy Guidebook', 'Transport Strategy: A Decision-Makers' Guidebook', 'What is KonSULT?', 'MOG Introduction', 'PG Introduction', 'DMG Introduction', and 'Contact Us'. The main content area is titled 'Measure Option Generator' and includes instructions: 'Please select policy strategy/strategies.', 'You can assign weights (0 to 5) to indicate the relative importance of each strategy you have selected.', and '0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.' Below this, there is a section for 'Any Strategy' with a list of strategies and their assigned weights: 'Reducing the need to travel' (0), 'Reducing Car Use' (4), 'Improving the Use of Road Space' (5), 'Improving the use of Public Transport' (3), 'Improving walking and cycling' (5), and 'Improving Freight' (0). Navigation buttons for 'Previous Screen', 'Continue', and 'Start again' are also visible.

Εικόνα 2: Βασικές στρατηγικές

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται η βαθμολογία των μέτρων³ (από το KonSULT), σε σχέση με τους στόχους (objectives) που επιλέχθηκαν.

Όπως ήταν αναμενόμενο σχετικά έργα συναφή με την εναλλακτική μετακίνηση (δίκτο πεζών ή/και ποδηλάτων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σχολικοί διάδρομοι, κ.α.), αποδίδουν το μεγαλύτερο όφελος, μολονότι είναι πιο δαπανηρά.

³ Παρατίθενται μόνο τα μέτρα εκείνα που έχουν άμεση σχέση με τις περιοχές παρέμβασης.



Ιεράρχηση/Ταξινόμηση μέτρων και έργων (υποδομών ή/και διαχειριστικών) με τη χρήση του εργαλείου KonSult					
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ	ΧΡΟΝΟ- ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	ΒΑΘΜΟ -ΛΟΓΗΣΗ
rank	measure	category	cost	timescale	score
1	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	35
2	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	29
3	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	28
4	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	27
5	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	26
6	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	24
7	Barrier-free mobility	Information	medium	short	24
8	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	20
9	Bus regulation	Management and service measures	neutral	medium	19
10	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	19
11	Bus rapid transit	Infrastructure	medium	medium	17
12	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	17
13	Parking standards	Land Use Measures	low	long	17
14	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	16
15	Parking controls	Management and service measures	low	short	16
16	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	16
17	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	14
18	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	13
19	Fare levels	Pricing	medium	short	13
20	Bus services	Management and service measures	medium	short	12
21	Integrated ticketing	Pricing	low	medium	12
22	Trip planning systems	Information	low	short	10
23	Park & ride	Infrastructure	medium	medium	9
24	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	9
25	Urban traffic control	Management and service measures	medium	medium	9



26	Bus priorities	Management and service measures	low	short	8
27	Concessionary fares	Pricing	low	short	8
28	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	8
29	Conventional signs & markings	Information	low	short	7
30	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	7
31	Personalised journey planning	Attitudinal and behavioural measures	low	short	7
32	Parking charges	Pricing	neutral	short	7
33	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	6
34	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	6
35	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	6
36	Real time passenger information	Information	medium	short	5
37	Trams and light rail	Infrastructure	high	long	5
38	Car clubs	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	5
39	Fare structures	Pricing	neutral	medium	5
40	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	5
41	Lorry routes & bans	Management and service measures	medium	short	4
42	New rail services	Management and service measures	medium	medium	4
43	Demand responsive transport	Management and service measures	medium	short	4
44	Physical restrictions	Management and service measures	medium	short	4
45	Road user charging	Pricing	neutral	medium	4
46	Conventional timetable & service information	Information	low	short	4
47	Road freight fleet management systems	Management and service measures	medium	short	3
48	High occupancy vehicle lanes	Management and service measures	medium	short	3
49	Private parking charges	Pricing	neutral	medium	3
50	Bus fleet management systems	Management and service measures	medium	short	3
51	Developer contributions	Land Use Measures	low	medium	2
52	Flexible working hours	Attitudinal and behavioural measures	low	medium	2



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V - ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 04/2025

Έκδοση: 1

Σελίδα: 6-43

53	Ride sharing	Attitudinal and behavioural measures	low	short	2
54	Conventional traffic management	Management and service measures	medium	short	2
55	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	2
56	New road construction	Infrastructure	high	long	1
57	Parking guidance systems	Information	medium	short	0
58	Crowd sourcing	Information	low	short	0
59	Variable message signs	Information	medium	short	0
60	Terminals & interchanges	Infrastructure	neutral	unknown	0
61	Low emission zones	Management and service measures	low	short	0
62	Off street parking	Infrastructure	high	medium	0
63	In-vehicle guidance systems	Information	neutral	unknown	0
64	Promoting low carbon vehicles	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	-2

Σύμφωνα με την παραπάνω ιεράρχηση/ταξινόμηση των μέτρων με τη χρήση του εργαλείου KonSult και έχοντας υπόψη τους Στρατηγικούς στόχους και τις Προτεραιότητες του Δήμου (όπως καταγράφηκαν σε προηγούμενο Παραδοτέο), επιλέγονται (σε μία εκ νέου βαθμολόγηση από το εργαλείο), **τα μέτρα⁴ εκείνα που έχουν υψηλή απόδοση σε σχέση με το κόστος καθώς και τα αποτελεσματικότερα πακέτα μέτρων, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη και οι πιθανές συνέργειες.**

⁴ Επιλέγονται (από τον χρήστη) έως 10 μέτρα του καταλόγου/πίνακα, για την δημιουργία των πακέτων των μέτρων, όπως δίδονται σε επόμενο πίνακα που ακολουθεί.



Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Search site... Go

Measure Option Generator

How to use the MOG

Single Measure Option Generator: scoring

Abridged lists

Complementary Measures Option Generator: scoring

Packages Option Generator: scoring

What do the scores mean?

What do we mean by packaging?

How can I compare results?

Policy Instruments:

A Policy Guidebook

Transport Strategy:

A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us

Measure Option Generator

Packaging tool selection

The Option Generator allows you to consider two ways of combining measures. The Complementary radio button allows you to choose one measure, and see which others would best complement it. The Packages radio button allows you to identify the best packages of measures from a selected list, taken two, three, four or five at a time.

Click on one of these, and then on the Choose Tool button.

Choose Tool

☐ Complementary ☒ Packages

Previous Screen

Choose Tool

Start again



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Terms and conditions | Accessibility | Privacy | Freedom of Information

© 2016 University of Leeds, Leeds, LS2 9JT

Επιλογή μέτρων και έργων (υποδομών ή/και διαχειριστικών) στη διαμόρφωση πακέτων μέτρων (packages), με τη χρήση του εργαλείου KonSult						
ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΤΡΩΝ	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	ΒΑΘΜΟ -ΛΟΓΗΣΗ
select	rank	measure	category	cost	timescale	score
	1	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	35
	2	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	29
☒	3	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	28
☒	4	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	27
	5	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	26
☒	6	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	24
	7	Barrier-free mobility	Information	medium	short	24
	8	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	20
	9	Bus regulation	Management and service measures	neutral	medium	19
☒	10	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	19
	11	Bus rapid transit	Infrastructure	medium	medium	17
☒	12	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	17
	13	Parking standards	Land Use Measures	low	long	17
☒	14	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	16
	15	Parking controls	Management and service measures	low	short	16
☒	16	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	16
	17	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	14
☒	18	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	13
	19	Fare levels	Pricing	medium	short	13
☒	20	Bus services	Management and service measures	medium	short	12
	21	Integrated ticketing	Pricing	low	medium	12
	22	Trip planning systems	Information	low	short	10
	23	Park & ride	Infrastructure	medium	medium	9
	24	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	9
	...	...	...	...	...	...



Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθενται τα **πακέτα μέτρων**⁵ (που συγκεντρώνουν την μεγαλύτερη βαθμολογία μεταξύ των συνεργειών τους) για τις περιοχές παρέμβασης, εστιάζοντας σε βασικές πολιτικές/κατευθύνσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κύμης Αλιβερίου:

- ✓ **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.
- ✓ **Πρώθηση 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 πυκνωση 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.

⁵ Εμφανίζονται οι πρώτες **25** αρχικές επιλογές των πακέτων μέτρων του συστήματος/εργαλείου.



Βαθμολόγηση της συνέργειας πακέτων 5 μέτρων ή/και συναφών υποδομών/δράσεων, με τη χρήση του εργαλείου KonSult, για την προώθηση των Στρατηγικών στόχων του Δήμου Κύμης Αλιβερίου						
ΙΕΡΑΡΧΙΑ	Μέτρο 1	Μέτρο 2	Μέτρο 3	Μέτρο 4	Μέτρο 5	ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ
Rank	Measure1	Measure2	Measure3	Measure4	Measure5	Score
1	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	24
2	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	23
3	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	School travel plans	22
4	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	22
5	Cycle networks	Intelligent transport systems	Bus services	Pedestrian areas & routes	School travel plans	22
6	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	22
7	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	21
8	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	21
9	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Bus services	Pedestrian areas & routes	21
10	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	21
11	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	School travel plans	Bike sharing	21
12	Cycle networks	Accident remedial measures	Bus services	Pedestrian areas & routes	School travel plans	21
13	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	21
14	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	21
15	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Bus services	Pedestrian areas & routes	School travel plans	21
16	Cycle networks	Intelligent transport systems	Bus services	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	21
17	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	21
18	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Bus services	Pedestrian areas & routes	School travel plans	21
19	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Bus services	Pedestrian areas & routes	20
20	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	20
21	Cycle networks	Traffic calming measures	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	School travel plans	20
22	Cycle networks	Bus services	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	20



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V - ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου:

ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία:

04/2025

Έκδοση:

1

Σελίδα: 6-48

23	Cycle networks	Accident remedial measures	Traffic calming measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	20
24	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	School travel plans	20
25	Intelligent transport systems	Bus services	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	20

6.3 Ανάλυση Κόστους – Οφέλους Πακέτων μέτρων

Έχοντας υπόψη την προηγηθείσα ανάλυση, το κόστος του κάθε πακέτου μέτρων συγκρίνεται με τα πιθανά μελλοντικά οφέλη, τα οποία θα προκύψουν από την εφαρμογή/υλοποίηση του. Τα οφέλη αναφέρονται σε διάφορα επίπεδα, όπως το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο και σχετίζονται με τους στρατηγικούς στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

6.3.1 Θεωρητικό υπόβαθρο και μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων

Μια μεθοδολογία που χρησιμοποιείται συχνά για την αξιολόγηση παρεμβάσεων στο μεταφορικό σύστημα μίας περιοχής είναι η Ανάλυση Κόστους-Οφέλους (Cost-Benefit Analysis ή CBA). Η CBA από μαθηματική άποψη είναι μια εύκολα κατανοητή μέθοδος ακόμα και από πολίτες χωρίς κάποια εξειδικευμένη γνώση. Συγκρίνει το κόστος κατασκευής (cost) ενός έργου με τα μελλοντικά οφέλη (benefit) τα οποία είναι μεταφρασμένα σε χρηματικές (παρούσες) αξίες. Η εκτίμηση του συνολικού όγκου οφελών σε χρηματικές μονάδες δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση· χρειάζεται ξεχωριστή οικονομοτεχνική μελέτη προκειμένου με κατάλληλα στατιστικά μοντέλα να εκτιμηθούν οι μελλοντικές μεταβολές και οι αντίστοιχες τιμές μετατροπής. Η ανάλυση αυτή δεν είναι απαραίτητη σε έργα με χαμηλό κόστος, καθώς το ρίσκο της επένδυσης είναι εκ των προτέρων χαμηλό. Τα ΣΒΑΚ εμπεριέχουν ένα συνδυασμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας, των οποίων το κόστος κυμαίνεται από πολύ χαμηλά επίπεδα κόστους (μικρότερο από 10 χιλιάδες ευρώ) έως και πολύ υψηλά επίπεδα κόστους (μεγαλύτερο από 5 εκατομμύρια ευρώ). Παράλληλα, η πλειονότητα των μέτρων συνδέεται με εξωτερικές (ή έμμεσες) επιπτώσεις, οι οποίες είναι πολύ δύσκολο να προ-εκτιμηθούν ποσοτικά. Για παράδειγμα η ανάπλαση των τοπικών κέντρων μιας πόλης συμβάλει άμεσα στην αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Η μεταβολή αυτή μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της επισκεψιμότητας μιας περιοχής και σε έμμεση ενδυνάμωση της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Το πρόγραμμα CIVITAS SUMPs-UP (2018) προτείνει τη χρήση της CBA σε συνδυασμό με την Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αξιολόγησης (Multi-Criteria Analysis ή MCA). Η MCA παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής όχι μόνο ποσοτικών αλλά και ποιοτικών κριτηρίων για τη διενέργεια αξιολόγησης. Το ερευνητικό πρόγραμμα EVIDENCE (2014) αναφέρει ότι λόγω της ύπαρξης πολλαπλών εξωτερικών οφελών, η διενέργεια μιας CBA με ακριβείς οικονομικές προβλέψεις είναι πρακτικά αδύνατη. Ωστόσο, όταν συνδυάζεται η MCA με την CBA, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην κατανομή των βαρών προκειμένου τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια να μην συμβάλουν σε μεγαλύτερο βαθμό, στο τελικό αποτέλεσμα, σε σχέση με τα οικονομικά κριτήρια. Τέλος, το ερευνητικό πρόγραμμα TIDE (2012) παρουσιάζει διάφορες καλές πρακτικές χρήσης CBA και MCA. Παρατηρείται ότι σε μέτρα που σχετίζονται με την κατασκευή μεγάλων υποδομών τότε η ανάλυση

κόστους-οφέλους είναι αναγκαία, όχι όμως εντός του ΣΒΑΚ αλλά μετέπειτα κατά τη μελέτη ωρίμανσης που απαιτείται σε αυτές τις περιπτώσεις να εκπονηθεί.

Με βάση τα παραπάνω έχει αναπτυχθεί το εργαλείο Urban Nodes Assessment Tool από την Panteia και την Rupperecht Consult που συνδυάζει τις δύο μεθόδους που αναφέρθηκαν πριν και επιτρέπει την αξιολόγηση των επιπτώσεων μέτρων σε σχέση με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ. Το εργαλείο αυτό αξιοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κύμης Αλιβερίου.

Κατά την ανάλυση, πραγματοποιήθηκαν οι αναγκαίες τροποποιήσεις στο εργαλείο λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και του στόχους του παρόντος ΣΒΑΚ.

Σε πρώτη φάση, παρουσιάζονται συνοπτικά τα μέτρα ΣΒΑΚ και πραγματοποιούνται οι αναγκαίες προμετρήσεις, ώστε σε δεύτερη φάση να υπολογιστεί το κόστος τους.

Τα μέτρα ομαδοποιούνται σε πακέτα μέτρων, τα οποία θέτονται προς αξιολόγηση.

Στην επόμενη φάση, εκτιμώνται ποιοτικά οι επιπτώσεις των πακέτων μέτρων με βάση διάφορα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια, τα οποία σχετίζονται και με του στόχους του ΣΒΑΚ.

Για την αξιολόγηση των οφελών, αξιοποιείται μια κλίμακα βαθμολόγησης από το 0 έως το 10, η οποία παρουσιάζεται στη συνέχεια. Το κόστος του κάθε μέτρου συμβάλει κατά 15% στο αποτέλεσμα της αξιολόγησης. Για τα υπόλοιπα κριτήρια χρησιμοποιούνται διαφορετικά πακέτα βαρών με διαφορετικό προσανατολισμό. Πολλαπλασιάζοντας τις βαθμολογίες ανά κριτήριο με τα αντίστοιχα βάρη προκύπτουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης ανά μέτρο.

6.3.2 Προεκτίμηση κόστους μέτρων

Πραγματοποιήθηκαν προμετρήσεις με βάση τους σχεδιασμούς εξειδίκευσης μέτρων ΣΒΑΚ που παρουσιάζονται με λεπτομέρεια στον σχετικό θεματικό χάρτη.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τα αποτελέσματα της ενδεικτικής κοστολόγησης (προεκτίμησης) των μέτρων ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων, ανά περιοχή παρέμβασης. Αναλυτικότερα:

- **Περιοχή παρέμβασης: Αλιβέρι & Κάραβος**

Το συνολικό κόστος αγγίζει τα ~5.307.300,0€.

- Το ~6,5% των δαπανών⁶ κατανέμονται σε έργα για ασφαλείς μετακινήσεις, τη βελτίωση της προσβασιμότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την προσπελασιμότητα και γενικότερα τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Το ~89,0% των δαπανών κατανέμεται σε έργα σχετικά με τις βιώσιμες μετακινήσεις, εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ, τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης με τη δημόσια συγκοινωνία καθώς και την μείωση της κατανάλωσης της ενέργειας που αφορά τις μετακινήσεων μέσω συναφών

⁶ Στο πακέτο μέτρων περιλαμβάνεται αλλά δεν δύναται να προεκτιμηθεί το μέτρο *περί διανοίξεων οδών καθώς απαιτείται ειδική ωρίμανση από το Δήμο.*



δράσεων/υποδομών (ενδεικτικά αναφέρεται η προώθηση μέτρων για αντικατάσταση των συμβατικών οχημάτων δημοτικού στόλου και συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας).

- Το ~2,2% των δαπανών αναφέρεται στη διαχείριση και υιοθέτηση μιας πολιτικής στάθμευσης και τις εμπορευματικές μεταφορές και,
- Το ~2,3% των δαπανών αφορά την υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών.

- Περιοχή παρέμβασης: Κύμη & Παραλία Κύμης

Το συνολικό κόστος αγγίζει τα ~3.242.550,0€.

- Το ~4,0% των δαπανών κατανέμονται σε έργα για ασφαλείς μετακινήσεις, τη βελτίωση της προσβασιμότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την προσπελασιμότητα και γενικότερα τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Το ~90,1% των δαπανών κατανέμεται σε έργα σχετικά με τις βιώσιμες μετακινήσεις, εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ, τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης με τη δημόσια συγκοινωνία καθώς και την μείωση της κατανάλωσης της ενέργειας που αφορά τις μετακινήσεων μέσω συναφών δράσεων/υποδομών (ενδεικτικά αναφέρεται η προώθηση μέτρων για αντικατάσταση των συμβατικών οχημάτων δημοτικού στόλου και συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας).
- Το ~1,9% των δαπανών αναφέρεται στη διαχείριση και υιοθέτηση μιας πολιτικής στάθμευσης και τις εμπορευματικές μεταφορές και,
- Το ~4,0% των δαπανών αφορά την υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών.

Στην προεκτίμηση του κόστους δεν λαμβάνονται υπόψη τα υποστηρικτικά μέτρα/δράσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (βλ. και Παραδοτέο 4).

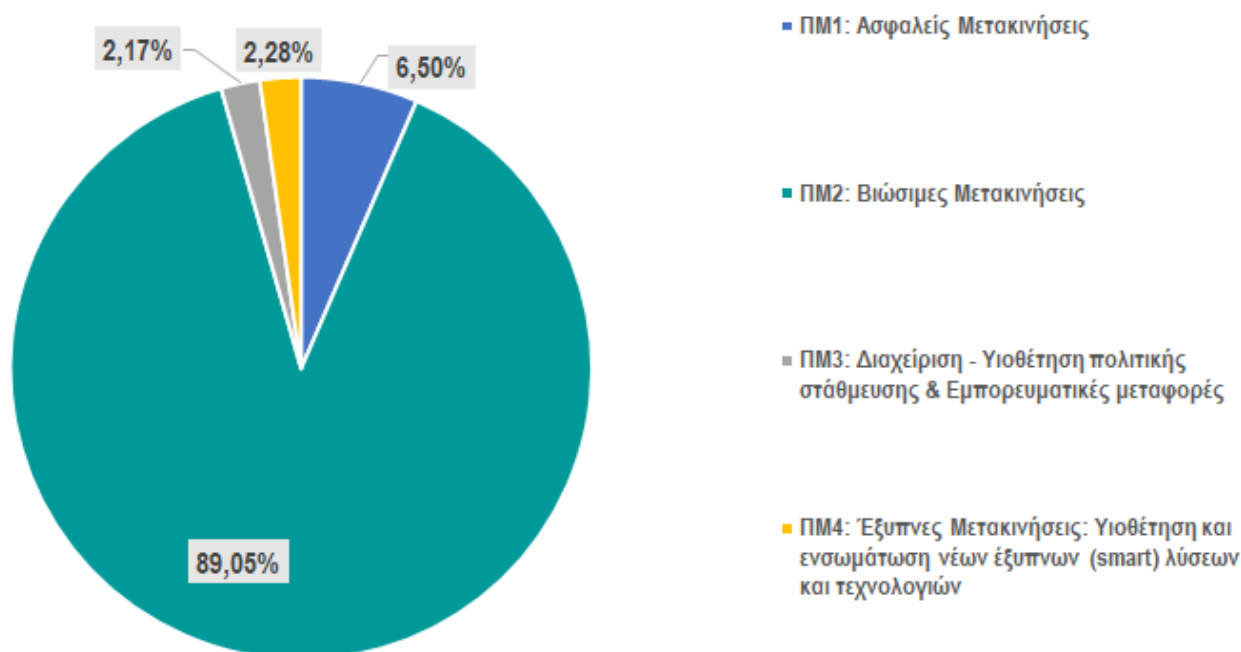


ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ) ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ: ΑΛΙΒΕΡΙ & ΚΑΡΑΒΟΣ

Όνομα πακέτου μέτρων	Τελικό κόστος	Ποσοστό επί του συνολικού
ΠΜ1 Ασφαλείς Μετακινήσεις: - Ενίσχυση της προσπελασιμότητας - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	~345.000€	~6,5%
ΠΜ2 Βιώσιμες Μετακινήσεις: - Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ - Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος - Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία	~4.726.300€	~89,0%
ΠΜ3 Στάθμευση: - Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης - Εμπορευματικές μεταφορές	~115.000€	~2,2%
ΠΜ4 Έξυπνες Μετακινήσεις: Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον	~121.000€	~2,3%

Περιοχές Παρέμβασης: Αλιβέρι & Κάραβος





ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ) ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ: ΚΥΜΗ & ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΥΜΗΣ

ΠΜ1 Ασφαλείς Μετακινήσεις:

- Ενίσχυση της προσπελασιμότητας
- Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών
- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

~130.000€

~4,0%

ΠΜ2 Βιώσιμες Μετακινήσεις:

- Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ
- Αναβάθμιση αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος
- Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία

~2.921.550€

~90,1%

ΠΜ3 Στάθμευση:

- Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης
- Εμπορευματικές μεταφορές

~60.000€

~1,9%

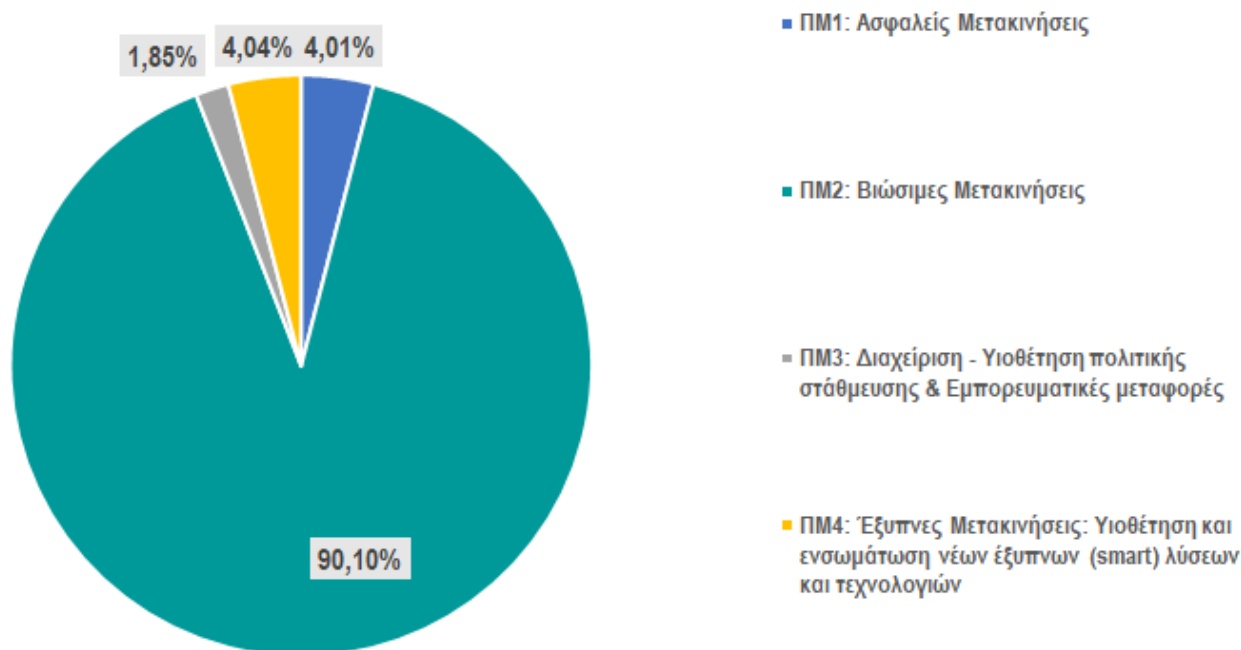
ΠΜ4 Έξυπνες Μετακινήσεις:

- Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον

~131.000€

~4,0%

Περιοχές Παρέμβασης: Κύμη & Παραλία Κύμης



Στον ακόλουθο πίνακα, παρουσιάζεται με περισσότερη λεπτομέρεια ο ενδεικτικός υπολογισμός του κόστους ανά μέτρο ΣΒΑΚ. Δίνονται, σε προκαταρκτικό επίπεδο, ποσοτικά στοιχεία για την προεκτίμηση των έργων/υποδομών καθώς και τις εν δυνάμει μεταβολές (μέσω των μέτρων ή των πακέτων μέτρων) που προτείνονται να πραγματοποιηθούν μετά το πέρας της 10ετίας. Ο μεταβολές αυτές συνδέονται άμεσα με τους ποσοτικούς στόχους που καταρχήν τέθηκαν για το Δήμο (βλ. και Παραδοτέο 4).

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ/ΕΡΓΑΣΙΑ						
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΙΒΕΡΙ & ΚΑΡΑΒΟΣ						
Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Μονάδας	Ποσό τητα	Τελικό Κόστος
ΠΜ1	M1.1	Ιεράρχηση - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση ορίων ταχύτητας στο εσωτερικό των οικισμών	ανά προμήθεια πινακίδων σήμανσης (στο πλαίσιο εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης)			60.000,00 €
	M1.2	Ειδικές προτάσεις στο πλαίσιο αναθεώρησης της διοικητικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου	ανά μελέτη/υπηρεσία	15.000,00 €	1	15.000,00 €
	M1.3	1-Υλοποίηση του Ρ.Σ. του Δήμου, αναφορικά με την διάνοιξη της οδού από οδό προς ΚΤΕΛ Εύβοιας προς Αναστάσιου Ζώμα	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
		2- Υλοποίηση του Ρ.Σ. του Δήμου, αναφορικά με την διάνοιξη μικρού οδικού τμήματος (~170μ.) στην πολεοδομική ενότητα 2	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
	M1.4	Βελτίωση/Αναβάθμιση οδικών τμημάτων ανά περίπτωση εξέτασης	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
		Επεμβάσεις σε διασταυρώσεις του Δήμου	μελέτη / υπηρεσία ανά διασταύρωση*	30.000,00 €	5	150.000,00 €
		*Το μέτρο αφορά συνολικά σε 5 διασταυρώσεις				
		Επεμβάσεις στην Περιφερειακή οδό Αλιβερίου (Λ. Λιγνιτωρυχείου)	ανά μελέτη/υπηρεσία	60.000,00 €	1	60.000,00 €
	M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	ανά μελέτη/υπηρεσία (θα περιλαμβάνεται το σύνολο (=11) των σχολικών μονάδων/συγκροτημάτων των Αλιβερίου- Καράβου	30.000,00 €	1	30.000,00 €
M1.6	Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στις περιοχές του Αλιβερίου και Καράβου μέσω δόμησης	ανά μελέτη/υπηρεσία	30.000,00 €	1	30.000,00 €	



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V - ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Κατάσταση Εγγράφου: ΟΡΙΣΤΙΚΗ

Ημερομηνία: 04/2025

Έκδοση: 1

Σελίδα: 6-54



		βάσης δεδομένων σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS)				
ΠΜ2	M2.1	1- Πρόταση για υλοποίηση του θεσμοθετημένου δικτύου πεζοδρόμων από το εγκεκριμένο Ρ.Σ. του Αλιβερίου.	Ενέργειες Δήμου			
		2- Νέες πεζοδρομήσεις	ανά m ²	150,00 €	300	45.000,00 €
		<i>*Ενδεικτικό μήκος πρότασης πεζοδρόμων= ~50μ. - Μέσο πλάτος οδού 6μ.</i>				
		3- Μελέτη για συνέχιση και θεσμοθέτηση της περιοδικής πεζοδρόμησης στις παράκτιες οδούς του Καράβου, κατά την θερινή περίοδο.	ανά μελέτη/υπηρεσία	15.000,00 €	1	15.000,00 €
	M2.2	Μετατροπή τοπικών οδών σε Οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	ανά m ²	150,00 €	10372	1.555.800,00 €
		<i>*Ενδεικτικό μήκος πρότασης οδών ήπιας κυκλοφορίας= ~1729μ. - Μέσο πλάτος οδού 6μ.</i>				
	M2.3	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).	ανά m ²	150,00 €	9020	1.353.000,00 €
	M2.4	Υποστηρικτικά έργα στο πλαίσιο ενίσχυσης της προσβασιμότητας : Κατασκευή πεζογέφυρας στην περιοχή βόρεια της Λόρδου Βύρωνος	κατασκευή	300.000,00 €	1	300.000,00 €
	M2.5	Δίκτυο ποδηλάτου	ανά m ²	150,00 €	3086	462.900,00 €
		<i>*Ενδεικτικό μήκος πρότασης συνολικού δικτύου ποδηλάτου= ~1.234μ. Για τους</i>				





		<i>υπολογισμούς λαμβάνεται πλάτος διαδρόμου τα 2,5μ.</i>				
ΠΜ2	M2.6	Θεσμοθέτηση οδού μεικτής χρήσης οχημάτων - ποδηλάτων / αλλαγή οδοστρωσίας	Ενέργειες Δήμου			
		αλλαγή οδοστρωσίας	ανά m ²	150,00 €	3592	538.800,00 €
		<i>*Ενδεικτικό μήκος πρότασης οδού μικτής χρήσης οχημάτων= ~653μ. - Μέσο πλάτος οδού 5,5μ.</i>				
	M2.7	1-Προμήθεια υποδομής κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	ανά σταθμό	10.000,00 €	2	20.000,00 €
		2- Χωροθέτηση ποδηλατοστάσιων σε επιλεγμένα σημεία της περιοχής	ανά ποδηλατοστάσιο	200,00 €	4	800,00 €
		<i>*Δίδεται ενδεικτικός (ελάχιστος) αριθμός υποδομών</i>				
		3- Προμήθεια σταθμών ηλεκτρικών πατινιών κοινής χρήσης	ανά πατίνι	500,00 €	4	2.000,00 €
		4- Προμήθεια ηλεκτρικού αναπηρικού scooter για την μετακίνηση των ΑμΕΑ	προμήθεια	3.000,00 €	1	3.000,00 €
	M2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος- δεντροφυτεύσεις	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
	M2.9	Επανεναρξη Δημοτικής Συγκοινωνίας & Εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας για την επανεξέταση της χωροθέτησης των υφιστάμενων στάσεων της συγκοινωνίας σε συνδυασμό με τα νέα επικαιροποιημένα δρομολόγια.	ανά μελέτη/υπηρεσία	30.000,00 €	1	30.000,00 €
	M2.10	1-Πρόταση για προμήθεια ηλεκτρικού λεωφορείου για την εξυπηρέτηση της δημοτικής συγκοινωνίας στο Αλιβέρι και τον Κάραβο	προμήθεια	400.000,00 €	1	400.000,00 €
		2-Εφαρμογή ευέλικτης τιμολογιακής πολιτικής στο ΚΤΕΛ	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση - Η δράση αφορά στον υπεύθυνο εκτέλεσης του μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ Ν. ΕΥΒΟΙΑΣ)			





ΠΜ3	M3.1	1- Το ιδιοκτησιακό καθεστώς του χώρου που χρησιμοποιείται άτυπα για στάθμευση (αλάνα) στη συμβολή των οδών Βρακά και Περιφερειακής οδού (Λ. Λιγνιτωρυχείου), με σκοπό τη δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
	M3.2	2-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	ανά μελέτη/υπηρεσία	100.000,00 €	1	100.000,00 €
	M3.2	Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	ανά μελέτη/υπηρεσία	15.000,00 €	1	15.000,00 €
ΠΜ4	M.4.1	Πρόταση για τοποθέτηση αισθητήρων σε διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ (σε άμεση σχέση και το ΣΑΠ) για την αποτροπή της στάθμευσης	προμήθεια ανά αισθητήρα	1.200,00 €	30	36.000,00 €
		<i>*Δίδεται ενδεικτικός (ελάχιστος) αριθμός υποδομών</i>				
	M.4.2	1- Επικαιροποίηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. (Αφορά αποκλειστικά τις περιοχές Αλιβερίου - Καράβου)	ανά μελέτη / υπηρεσία	5.000,00 €	1	5.000,00 €
		2 -Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ	ανά σταθμό	10.000,00 €	1	10.000,00 €
		3- Εκσυγχρονισμός δημοτικού στόλου με οχήματα χαμηλών ρύπων.	ανά υβριδικό ή ηλεκτρικό όχημα δημοτικού στόλου	35.000,00 €	2	70.000,00 €
		<i>*Δίδεται ενδεικτικός (ελάχιστος) αριθμός αναβαθμισμένων οχημάτων</i>				





ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ/ΕΡΓΑΣΙΑ						
ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΜΗΣ & ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΥΜΗΣ						
Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή Μονάδας	Ποσότητα	Τελικό Κόστος
ΠΜ1	M1.1	Ιεράρχηση - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση ορίων ταχύτητας στο εσωτερικό των οικισμών	Ενέργειες Δήμου			
		Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης στους οικισμούς παρέμβασης	ανά μελέτη / υπηρεσία	30.000,00 €	1	30.000,00 €
	M1.4	Βελτίωση οδικών υποδομών / Οδική ασφάλεια: επεμβάσεις σε οδικά τμήματα του Δήμου	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
	M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	ανά μελέτη/υπηρεσία (θα περιλαμβάνει το σύνολο (=3) των σχολικών μονάδων/συγκροτημάτων της Κύμης	10.000,00 €	1	10.000,00 €
	M1.6	Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στις περιοχές της Κύμης και της Παραλίας Κύμης μέσω δόμησης βάσης δεδομένων (ΒΔ) σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS)	ανά μελέτη / υπηρεσία	30.000,00 €	1	30.000,00 €
	M1.7	Πρόταση για εκπόνηση αναγνωριστικής μελέτης για τη χάραξη νέας οδού στην Κύμη	ανά μελέτη / υπηρεσία	60.000,00 €	1	60.000,00 €
ΠΜ2	M2.2	Μετατροπή τοπικών οδών σε Οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα <i>*Ενδεικτικό μήκος πρότασης οδών ήπιας κυκλοφορίας= ~2.162μ. Μέσο πλάτος οδού 5μ.</i>	ανά m ²	150,00 €	10660	1.599.000,00 €
	M2.3	Διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
	M2.5	Δίκτυο ποδηλάτου <i>*Ενδεικτικό μήκος πρότασης συνολικού δικτύου ποδηλάτου= ~2.250μ. Για τους υπολογισμούς λαμβάνεται πλάτος</i>	ανά m ²	150,00 €	5625	843.750,00 €





		διαδρόμου τα 2,5μ. Δύναται να επεκταθεί προς το βορρά μέχρι το Σουτσίνι μέσω της πρότασης για μετατροπή της οδού από/προς Σουτσίνι σε ήπιας κυκλοφορίας				
	M2.7	Υποδομές ποδηλάτου ή ΕΠΗΟ: Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)*	ανά σταθμό	10.000,00 €	2	20.000,00 €
		*Δίδεται ενδεικτικός (ελάχιστος) αριθμός υποδομών				
		Υποδομές ποδηλάτου ή ΕΠΗΟ: Ποδηλατοστάσια*	ανά ποδηλατοστάσιο	200,00 €	4	800,00 €
		*Δίδεται ενδεικτικός (ελάχιστος) αριθμός υποδομών				
		Προμήθεια ηλεκτρικού αναπηρικού scooter για την μετακίνηση των ΑμεΑ	προμήθεια	3.000,00 €	1	3.000,00 €
		Προμήθεια εγκατάστασης για την αυτόνομη πρόσβαση των ΑμεΑ στη θάλασσα	προμήθεια	25.000,00 €	1	25.000,00 €
	M2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος - Δενδροφυτεύσεις	Απαιτείται ωρίμανση των έργων από Δήμο			
	M2.9	Επανεναρξη Δημοτικής Συγκοινωνίας & Εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας για την επανεξέταση της χωροθέτησης των υφιστάμενων στάσεων της συγκοινωνίας σε συνδυασμό με τα νέα επικαιροποιημένα δρομολόγια.	ανά μελέτη / υπηρεσία	30.000,00 €	1	30.000,00 €
	M2.10	1-Πρόταση για προμήθεια ηλεκτρικού λεωφορείου για την εξυπηρέτηση της δημοτικής συγκοινωνίας στη Κύμη και την Παραλία Κύμης.	ανά ηλεκτρικό λεωφορείο	400.000,00 €	1	400.000,00 €
		2-Εφαρμογή ευέλικτης τιμολογιακής πολιτικής στο ΚΤΕΛ	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση - Η δράση αφορά στον υπεύθυνο εκτέλεσης του μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ Ν. ΕΥΒΟΙΑΣ)			
ΠΜ3	M3.1	Τροποποίηση Ρ.Σ. για την διαμόρφωση χώρου στάθμευσης	μελέτη	50.000,00 €	1	50.000,00 €
	M3.2	Πρόταση θεσμοθέτηση της υφιστάμενης πιάτσας ΤΑΞΙ	Ενέργειες Δήμου			
		Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	ανά μελέτη/υπηρεσία	10.000,00 €	1	10.000,00 €





ΠΜ4	M.4.1	Πρόταση για τοποθέτηση αισθητήρων σε διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ (σε άμεση σχέση και το ΣΑΠ) για την αποτροπή της στάθμευσης <i>*Δίδεται ενδεικτικός (ελάχιστος) αριθμός υποδομών</i>	προμήθεια ανά αισθητήρα	1.200,00 €	30	36.000,00 €
	M.4.2	1- Επικαιροποίηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. (Αφορά αποκλειστικά τις περιοχές Κύμης - Παραλία Κύμης)	ανά μελέτη / υπηρεσία	5.000,00 €	1	5.000,00 €
		2 -Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ	ανά σταθμό	10.000,00 €	2	20.000,00 €
		3- Εκσυγχρονισμός δημοτικού στόλου με οχήματα χαμηλών ρύπων.	ανά υβριδικό ή ηλεκτρικό όχημα δημοτικού στόλου	35.000,00 €	2	70.000,00 €
		<i>*Δίδεται ενδεικτικός (ελάχιστος) αριθμός αναβαθμισμένων οχημάτων</i>				



6.3.3 Εκτίμηση μελλοντικών επιπτώσεων

Επόμενο βήμα είναι εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων ΣΒΑΚ στο περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό τομέα. Δημιουργήθηκε μια λίστα 11 κριτηρίων και με βάση αυτά εκτιμήθηκαν ποιοτικά οι μελλοντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις ανά πακέτο μέτρων.

Τα επιλεγμένα κριτήρια είναι:

- 1) κατανάλωση ενέργειας,
- 2) εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου,
- 3) επίπεδα θορύβου,
- 4) ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος,
- 5) κόστος μετακινήσεων,
- 6) κυκλοφοριακή συμφόρηση,
- 7) τοπική οικονομία,
- 8) υγεία,
- 9) επίπεδο οδικής ασφάλειας,
- 10) βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας και,
- 11) προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών.

Σε μια Πολυκριτηριακή Ανάλυση, τα ποιοτικά δεδομένα μπορούν να εισαχθούν με τη χρήση συγκεκριμένης βαθμολογίας. Συνεπώς, για τη σωστή βαθμολόγηση των θετικών ή αρνητικών επιπτώσεων ανά κριτήριο, αναπτύχθηκε μια αντικειμενική κλίμακα βαθμολόγησης (από το 0 έως το 10), η οποία περιγράφεται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα.



Κλίμακα βαθμολόγησης ανά κριτήριο			
	Κλίμακα 0-10		
	Βαθμός 10	Βαθμός 5	Βαθμός 0
Κατανάλωση Ενέργειας	Θετική συμβολή του μέτρου με μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη βελτίωση της ποιότητας αέρα	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην αναβάθμιση της ποιότητας αέρα	Αρνητική συμβολή του μέτρου με αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση της ποιότητας αέρα
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Θετική συμβολή του μέτρου με μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Αρνητική συμβολή του μέτρου με αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
Επίπεδα θορύβου	Θετική συμβολή του μέτρου με μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση επιπέδων αστικού θορύβου	Αρνητική συμβολή του μέτρου με αύξηση των επιπέδων αστικού θορύβου
Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Θετική συμβολή του μέτρου στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Καμία συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Αρνητική συμβολή του μέτρου στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος
Κόστος μετακινήσεων	Μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Αύξηση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Μείωση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης από την εφαρμογή του μέτρου	Αύξηση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
Τοπική οικονομία	Θετική συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.	Καμία συμβολή του μέτρου στη ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας	Αρνητική συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.
Υγεία	Θετική συμβολή του μέτρου με αύξηση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων φυσικής κατάστασης	Αρνητική συμβολή του μέτρου με μείωση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων
Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Μείωση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του αριθμού τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Αύξηση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου
Βαθμός εξυπηρέτησης	Αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας	Καμία μείωση/αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της	Μείωση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας

δημόσιας συγκοινωνίας	Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου
Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών	Θετική συμβολή του μέτρου με αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Αρνητική συμβολή του μέτρου με μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών

Αξιοποιώντας την παραπάνω κλίμακα βαθμολόγησης, και λαμβάνοντας υπόψη τις ποιοτικές εκτιμήσεις, η ομάδα έργου βαθμολόγησε τις επιπτώσεις του κάθε πακέτου μέτρου ανά κριτήριο.

Οι ακόλουθοι πίνακες παρουσιάζουν τόσο τις ποιοτικές εκτιμήσεις όσο και τις βαθμολογίες ανά πακέτο μέτρων και κριτήριο.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΙΒΕΡΙ & ΚΑΡΑΒΟΣ													
Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Περιβάλλον				Οικονομία			Κοινωνία			
			Κατανάλωση Ενέργειας	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών
ΠΜ1	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				++					++ +		
Βαθμολογία ΠΜ1			8	8	8	7	10	8	8	5	9	8	8
ΠΜ2	M.2.1	Πεζοδρομήσεις	++ +	++ +	++ +	++ +			++ +	++ +	++		++ +
	M.2.2	Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	++	++	++	++		+		++ +	++ +	++	++ +
	M.2.3	Κατασκευή / Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ				++			++ +	++			++ +
	M.2.4	Υποστηρικτικά έργα στο πλαίσιο ενίσχυσης της προσβασιμότητας				++			++				++ +
	M.2.5	Δίκτυο ποδηλάτου	++	++ +	++ +	++	++	++	++	++	++		++ +
	M.2.6	Θεσμοθέτηση οδού μεικτής χρήσης οχημάτων - ποδηλάτων	++	++	++	++		+		++ +	++ +	++	++ +
	M.2.7	Υποδομές ποδηλάτου, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ					++		++	+	++		++ +
	M.2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος		++ +		++ +			++	++ +			
	M.2.9	Μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας (Δίκτυο - υποδομές)				++	++ +	++	++			++ +	++
	M.2.10	Λοιπά συναφή μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας							++			++ +	
Βαθμολογία ΠΜ2			8	9	9	8	8	7	8	8	9	9	9
ΠΜ3	M.3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης		++		+	+	++	++ +				
	M.3.2	Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα		++	+	+	+	++	+				
Βαθμολογία ΠΜ3			5	8	6	6	6	8	8	5	5	5	5
ΠΜ4	M.4.1	Μέτρα προώθησης έξυπνων εφαρμογών κινητικότητας				+			++ +		+		++ +



	M.4.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα	++	++	++	+	++		+	++			
Βαθμολογία ΠΜ4			8	8	8	6	8	5	8	8	6	5	10

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΜΗ & ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΥΜΗΣ													
Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Περιβάλλον				Οικονομία			Κοινωνία			
			Κατανάλωση Ενέργειας	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμμόρφωση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών
ΠΜ1	M1.1	Ιεράρχηση - Κυκλοφοριακή οργάνωση - Μείωση ορίων ταχύτητας στο εσωτερικό των οικισμών		++	++	+		++	++		+++		
	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	++	+	+	++	+++	++	++		++	++	
Βαθμολογία ΠΜ1			8	7	7	7	10	8	8	5	9	8	8
ΠΜ2	M.2.2	Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	++	++	++	++		+		+++	+++	++	+++
	M.2.3	Διαμόρφωση υποδομών ΑμεΑ				++			+++	++			+++
	M.2.5	Δίκτυο ποδηλάτου	++	+++	+++	++	++	++	++	++	++		+++
	M.2.7	Υποδομές ποδηλάτου, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ					++		++	+	++		+++
	M.2.8	Βελτίωση της ποιότητας του αστικού (δομημένου) περιβάλλοντος		+++		+++			++	+++			
	M.2.9	Μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας (Δίκτυο - υποδομές)				++	+++	++	++			+++	++
	M.2.10	Λοιπά συναφή μέτρα προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας							++			+++	
Βαθμολογία ΠΜ2			8	9	9	8	8	7	8	8	8	9	9
ΠΜ3	M.3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης		++		+	+	++	+++				
	M.3.2	Οργάνωση στάθμευσης ανά ειδικές κατηγορίες οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα		++	+	+	+	++	+				
Βαθμολογία ΠΜ3			5	8	6	6	6	8	8	5	5	5	5





ΠΜ4	M.4.1	Μέτρα προώθησης έξυπνων εφαρμογών κινητικότητας				+			+++		+		+++
	M.4.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα	++	++	++	+	++		+	++			
Βαθμολογία ΠΜ4			8	8	8	6	8	5	8	8	6	5	10



6.3.4 Αξιολόγηση πακέτων μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, η αξιολόγηση των μέτρων πραγματοποιείται με Πολυκριτηριακή ανάλυση αξιολόγησης. Το κόστος υλοποίησης-εφαρμογής του κάθε πακέτου μέτρου είναι το σημαντικότερο κριτήριο στον υπολογισμό της απόδοσης κάθε μέτρου. Με άλλα λόγια, **πακέτα μέτρων με πολύ υψηλό ποσοστό κόστους ως προς το συνολικό λαμβάνουν χαμηλότερη βαθμολογία σε σύγκριση με άλλα λιγότερα ακριβά πακέτα μέτρων**. Συνεπώς, σε όλες τις περιπτώσεις, το κόστος κατασκευής-υλοποίησης του κάθε πακέτου μέτρων επιλέχθηκε να είναι το 15% της τελικής βαθμολογίας. Το υπόλοιπο 85% μοιράζεται ανισοβαρώς στα υπόλοιπα κριτήρια ανάλογα με το επιλεγμένο σενario.

Για το συγκεκριμένο ΣΒΑΚ, δημιουργήθηκαν 3 διαφορετικά σενaria, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα. Τα συγκεκριμένα πακέτα μέτρων σχετίζονται με τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί από το παρόν ΣΒΑΚ.

Συνεπώς, το πρώτο σενario δίνει προτεραιότητα στο **περιβάλλον**, το δεύτερο στην **οικονομία** και το τρίτο στην **κοινωνία**. Πολλαπλασιάζοντας τα βάρη με τις βαθμολογίες που δόθηκαν ανά κριτήριο προκύπτει η απόδοση του κάθε πακέτου μέτρου σε διαφορετικά επίπεδα, δηλαδή το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό τομέα.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί στην επόμενη σελίδα.

Διαμόρφωση σενario												
	Κόστος κατασκευής-υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια			
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών
Σενario με προτεραιότητα το περιβάλλον	0,150	0,125	0,125	0,125	0,125	0,058	0,058	0,058	0,044	0,044	0,044	0,044
Σενario με προτεραιότητα την οικονομία	0,150	0,044	0,044	0,044	0,044	0,166	0,166	0,166	0,044	0,044	0,044	0,044
Σενario με προτεραιότητα την κοινωνία	0,150	0,044	0,044	0,044	0,044	0,058	0,058	0,058	0,125	0,125	0,125	0,125

ΠΕΡΙΟΧΗ: ΑΛΙΒΕΡΙ & ΚΑΡΑΒΟΣ				
	Τελική βαθμολογία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την κοινωνία
ΠΜ1: Ασφαλείς Μετακινήσεις	7,975	7,903	8,2	7,822
ΠΜ2: Βιώσιμες Μετακινήσεις	7,061	7,124	6,854	7,205
ΠΜ3: Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές	6,613	6,631	6,982	6,226
ΠΜ4: Έξυπνες Μετακινήσεις: Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	7,513	7,594	7,432	7,513

ΠΕΡΙΟΧΗ: ΚΥΜΗ & ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΥΜΗΣ				
	Τελική βαθμολογία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την κοινωνία
ΠΜ1: Ασφαλείς Μετακινήσεις	7,833	7,653	8,112	7,734
ΠΜ2: Βιώσιμες Μετακινήσεις	6,99	7,08	6,81	7,08
ΠΜ3: Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές	6,613	6,631	6,982	6,226
ΠΜ4: Έξυπνες Μετακινήσεις: Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	7,513	7,594	7,432	7,513

Είναι σαφές ότι και στις δύο περιοχές παρέμβασης, τα πακέτα ΠΜ1 και ΠΜ2 μολονότι αποδίδουν το μεγαλύτερο όφελος, είναι πιο δαπανηρά και χρονοβόρα ως προς την υλοποίησή τους.



