

## ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΡΓΟΥΣ



### Παραδοτέο 3 : Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων – Στάδιο 4

Μάρτιος 2022



Με τη χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου

---

## Περιεχόμενα

---

Περιεχόμενα .....	2
Περιεχόμενα Εικόνων .....	3
Περιεχόμενα Πινάκων.....	3
<b>1. Εισαγωγή - Περιγραφή παραδοτέου Π3 .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων .....</b>	<b>6</b>
2.1. Δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.....	6
2.2. Δημιουργία σεναρίων .....	14
2.2.1. Ήπιο σενάριο.....	14
2.2.2. Ριζοσπαστικό σενάριο.....	21
<b>3. Αξιολόγηση μέτρων και κοστολόγηση .....</b>	<b>28</b>
3.1. Θεωρητικό υπόβαθρο και μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων.....	28
3.2. Προεκτίμηση κόστους μέτρων.....	29
3.3. Εκτίμηση μελλοντικών επιπτώσεων .....	39
3.4. Αξιολόγηση πακέτων μέτρων .....	49
<b>4. Αποτελέσματα 2<sup>ης</sup> διαβούλευσης .....</b>	<b>53</b>

---

## Περιεχόμενα Εικόνων

---

Εικόνα 1: Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας .....	5
Εικόνα 2: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου σε ήπιο σενάριο .....	16
Εικόνα 3: Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας στην πόλη του Άργους .....	17
Εικόνα 4: Οργάνωση κυκλοφορίας σε ήπιο σενάριο.....	19
Εικόνα 5: Χάρτης Πολιτιστικής Γραμμής.....	20
Εικόνα 6: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου σε Ριζοσπαστικό σενάριο .....	23
Εικόνα 7: Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας στην πόλη του Άργους .....	24
Εικόνα 8: Οργάνωση Κυκλοφορίας σε ριζοσπαστικό σενάριο .....	26
Εικόνα 9: Πολιτιστική γραμμή Άργους με διαδρομή και στάσεις .....	27
Εικόνα 10: Κατανομή προϋπολογισμού στο ήπιο σενάριο .....	31
Εικόνα 11: Κατανομή προϋπολογισμού στο ριζοσπαστικό σενάριο.....	31
Εικόνα 12: Αποτελέσματα μέτρων ήπιο σενάριο .....	52
Εικόνα 13: Αποτελέσματα μέτρων ριζοσπαστικό σενάριο .....	52

---

## Περιεχόμενα Πινάκων

---

Πίνακας 1: Υπολογισμός τελικού κόστους ανά πακέτο μέτρων .....	30
Πίνακας 2: Αναλυτική κοστολόγηση μέτρων .....	38
Πίνακας 3: Κλίμακα βαθμολόγησης ανά κριτήριο.....	40
Πίνακας 4: Αξιολόγηση θετικών επιπτώσεων ανά μέτρο.....	48
Πίνακας 5: Διαμόρφωση σετ βαρών.....	50
Πίνακας 6: Γενικά αποτελέσματα αξιολόγησης.....	51

---

## 1. Εισαγωγή - Περιγραφή παραδοτέου Π3

---

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. Ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης, ενώ στοχεύει ταυτόχρονα στην προάσπιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα (Nikitas et al., 2021).

Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχεδία Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης». Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τις συμβατικές μελέτες, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς. Παράλληλα εξετάζει το σύστημα μεταφορών ορίζοντας δράσεις κατά προτεραιότητα και μέτρα που εκτός από παρεμβάσεις στο πεδίο αναφέρονται και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Η πόλη του Άργους επενδύει στις στρατηγικές της βιώσιμης κινητικότητας, μειώνοντας την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στοχεύοντας στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης πόλης, προωθώντας εναλλακτικά μέσα και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων. Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται στο Άργος, αφορούν κατά βάση στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτηση τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Με αφετηρία την ανάγκη για στροφή σε μία διαφορετική προσέγγιση του αστικού περιβάλλοντος και της λειτουργικότητάς του, αναπτύσσονται τα δώδεκα βήματα ενός ΣΒΑΚ (Εικόνα 1). Αυτά, κατανέμονται σε τέσσερα ευρύτερα στάδια, τα οποία παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

1. Προετοιμασία και ανάλυση
2. Ανάπτυξη οράματος και στρατηγικής
3. Σχεδιασμός μέτρων
4. Υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων



Εικόνα 1: Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στο παρόν παραδοτέο με τίτλο «Π3: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων – Στάδιο 4», περιγράφονται όλες οι δράσεις που έλαβαν χώρα κατά το τέταρτο στάδιο του ΣΒΑΚ. Στο εν λόγω στάδιο, εξετάζονται τα εξής βήματα:

- Έκθεση προσδιορισμού καταλληλότερων μέτρων
- Έκθεση προσδιορισμού δεικτών παρακολούθησης
- Ενέργειες διεξαγωγής δημόσιας διαβούλευσης για παρουσίαση μέτρων και σχολιασμό φορέων και πολιτών
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην εξέταση σχολίων και απόψεων φορέων και πολιτών – Σύνταξη πορισμάτων
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην ανάρτηση των βασικών δεδομένων του σταδίου 4 στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ
- Έκθεση οριστικής ανάπτυξης πακέτων μέτρων με κοστολόγηση και σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και τους δείκτες παρακολούθησης

---

## 2. Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

---

### 2.1. Δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Στο παραδοτέο Π2 της παρούσας υπηρεσίας, τέθηκαν οι βασικές αρχές του σχεδιασμού οι οποίες περιλαμβάνουν το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους. Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου παραδοτέο αρχικά αναλύονται τα τελικώς επιλεγμένα μέτρα και ομαδοποιούνται τα πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ τα οποία αποτελούν συνδυασμό των μέτρων εκείνων που κρίνονται ως εφικτά και αποτελεσματικά- όπως αυτό προέκυψε μέσα από την αξιολόγηση των μέτρων σύμφωνα με τους κανονισμούς του ELTIS- προκειμένου να επιτευχθούν οι επιμέρους στόχοι.

Έπειτα από την αναφορά των πιθανών μέτρων και την αξιολόγησή τους ως προς την αποτελεσματικότητα και την εφικτότητά τους στην επίτευξη του οράματος και των στόχων (παραδοτέο Π2), επιλέγονται τελικά τα βασικά μέτρα και ομαδοποιούνται σε πακέτα συναφών μέτρων ανάλογα με τη θεματική εφαρμογή τους.

Ιδιαίτερη σημασία για το ΣΒΑΚ αποτελούν οι συνέργειες μεταξύ των μέτρων οι οποίες καταδεικνύουν τόσο τον βαθμό λειτουργίας τους συνδυαστικά ως προς μια προτεραιότητα και ως προς τους αντίστοιχους στόχους της, όσο και τον βαθμό που το ένα μέτρο στηρίζει και υποβοηθά το άλλο, αναπτύσσοντας με αυτόν τον τρόπο μια ολιστική / ολοκληρωμένη προσέγγιση.

Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε έξι (6) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν τις παρακάτω θεματικές:

- ΠΜ1: Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας
- ΠΜ2: Αξιοποίηση καινοτόμων εφαρμογών για συλλογικές μετακινήσεις και προώθηση της ηλεκτροκίνησης.
- ΠΜ3: Προώθηση της ενεργής μετακίνησης και βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών
- ΠΜ4: Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.
- ΠΜ5: Δημιουργία ενός αποδοτικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών
- ΠΜ6: Δράσεις ενημέρωσης κοινού και προώθησης βιώσιμης κινητικότητας

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα οι οποίες αφορούν είτε διαχείριση κινητικότητας, βελτίωση υποδομών, κίνητρα ή διάφορες πολιτικές προώθησης.

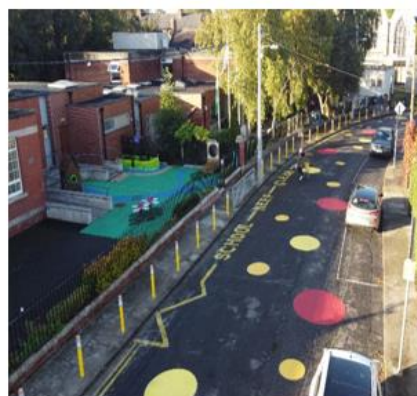
### ΠΜ1: Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

Σύνδεση με στόχους

2.3 Μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου που παράγεται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία  
3.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων και των νεκρών στους δρόμους  
3.2 Μείωση των λειτουργικών ταχυτήτων στο βασικό οδικό δίκτυο και στις γειτονιές  
6.3. Μείωση των κυκλοφοριακών ροών εντός κέντρου της πόλης

#### Γενική περιγραφή

Το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων επικεντρώνεται στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας στον Δήμο Άργους-Μυκηνών. Περιλαμβάνει μέτρα που σχετίζονται με την ιεράρχηση και τα όρια ταχυτήτων στο οδικό δίκτυο, τη σήμανση και τους κόμβους. Έχει ως στόχο την μείωση των τροχαίων συμβάντων και την καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον.



Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός και οι χαμηλές ταχύτητες στα μηχανοκίνητα οχήματα, οδηγούν σε μεγαλύτερη ασφάλεια.

Πηγή: <https://www.dublincity.ie/residential/transportation/speed-limits-dublin-city>

#### Παρουσίαση μέτρων

	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο
1.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	ΝΑΙ (βάσει σχεδιασμού ΣΒΑΚ)	ΝΑΙ (βάσει σχεδιασμού ΣΒΑΚ)
1.2 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	ΝΑΙ (στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)	ΝΑΙ (στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)
1.3 Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για καθοδήγηση των οχημάτων	ΝΑΙ	ΝΑΙ
1.4 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ΝΑΙ (για 80 km οδικού δικτύου)	ΝΑΙ (για 160 km οδικού δικτύου)
1.5 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ΝΑΙ (9 κόμβοι προς αναδιαμόρφωση)	ΝΑΙ (16 κόμβοι προς αναδιαμόρφωση)
1.6 Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	ΝΑΙ (1 κόμβος)	ΝΑΙ (2 κόμβοι)
1.7 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	ΝΑΙ	ΝΑΙ
1.8 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ΌΧΙ	ΝΑΙ (σύμφωνα με σχεδιασμό ΣΒΑΚ και ΓΠΣ)

**ΠΜ2: Αξιοποίηση καινοτόμων εφαρμογών για συλλογικές μετακινήσεις και προώθηση της ηλεκτροκίνησης**

Σύνδεση με στόχους

- 1.1 Μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου που προέρχονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 1.2 Μείωση της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας που δαπανάται στις μεταφορές με παράλληλη αύξηση της κοινόχρηστης μετακίνησης
- 1.3 Αύξηση του επιπέδου διεύθυνσης των ηλεκτροκίνητων οχημάτων

**Γενική περιγραφή**

Το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων επικεντρώνεται στην αξιοποίηση καινοτόμων εφαρμογών για συλλογικές μετακινήσεις στο Δήμο Άργους-Μυκηνών καθώς και την προώθηση της ηλεκτροκίνητης κυκλοφορίας, δίνοντας κίνητρα στους χρήστες αλλά και ενισχύοντας τις υπάρχουσες υποδομές. Περιλαμβάνει μέτρα που σχετίζονται με την δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις, μείωση τους κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες που επιλέγουν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Προβλέπει, επίσης, τη δημιουργία και λειτουργία συμβατικών γραμμών Αστικής Συγκοινωνίας (mini-bus), τη διαμόρφωση λεωφορειακών γραμμών προσαρμοσμένες στη ζήτηση. Επιπρόσθετα, προβλέπεται η παροχή δημοτικών τελών ως οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση των συμβατικών ΙΧ με ηλεκτροκίνητα.



Ηλεκτρικό λεωφορείο συστήματος γρήγορης φόρτισης.

Πηγή: <https://www.sustainable-bus.com/electric-bus/fast-charging-station-electric-buses-atm-milano/>

**Παρουσίαση μέτρων**

	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο
2.1 Διαμόρφωση λεωφορειακών γραμμών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on - demand) για κάλυψη των περιφερειακών περιοχών	ΝΑΙ (σύνδεση με περιφερειακούς οικισμούς)	ΝΑΙ (σύνδεση με περιφερειακούς οικισμούς)
2.2 Αναδιοργάνωση λεωφορειακών γραμμών και δρομολογίων ΚΤΕΛ	ΝΑΙ (αύξηση συχνότητας, δρομολόγια προς αρχαιολογικούς χώρους)	ΝΑΙ (αύξηση συχνότητας, δρομολόγια προς αρχαιολογικούς χώρους και απομάκρυνση από κέντρο πόλης)
2.3 Δημιουργία και λειτουργία συμβατικών γραμμών Αστικής Συγκοινωνίας (mini - bus)	ΌΧΙ	ΝΑΙ (κυκλική λεωφορειακή γραμμή από σχεδιασμό ΣΒΑΚ)
2.4 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	ΌΧΙ	ΝΑΙ
2.5 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων με εκπόνηση	ΝΑΙ (σύμφωνα με κατευθύνσεις ΣΦΗΟ)	ΝΑΙ (σύμφωνα με κατευθύνσεις ΣΦΗΟ)



ΣΦΗΟ		
2.6 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	2 (οχήματα)	ΝΑΙ (4 οχήματα)
2.7 Παροχή δημοτικών τελών ως οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση συμβατικού ΙΧ με ηλεκτροκίνητο	ΌΧΙ	ΝΑΙ
2.8 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	ΌΧΙ	ΝΑΙ (στο κέντρο της πόλης σύμφωνα με σχεδιασμό ΣΒΑΚ)
2.9 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	ΝΑΙ (5 σταθμοί σύμφωνα με σχεδιασμό ΣΒΑΚ)	ΝΑΙ (10 σταθμοί σύμφωνα με σχεδιασμό ΣΒΑΚ)
2.10 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	ΌΧΙ	ΝΑΙ (με ιδιωτική πρωτοβουλία)
2.11 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
2.12 Εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων	ΝΑΙ (σε 6 σημεία)	ΝΑΙ (σε 12 σημεία)

### ΠΜ3: Προώθηση της ενεργής μετακίνησης και βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών

Σύνδεση με στόχους

- 2.1 Βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και αύξηση του πρασίνου στις αστικές οδούς και στου δημόσιους χώρους
- 2.2 Ευρύτερη αύξηση του επιπέδου ενεργής μετακίνησης (δηλαδή: περπάτημα, ποδήλατο)
- 2.4 Αύξηση της ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος
- 4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας στις γειτονιές της πόλης για όλους
- 4.2 Βελτίωση του επιπέδου αντιληπτής ασφάλειας του πεζού και ποδηλάτη

#### Γενική περιγραφή

Το τρίτο πακέτο μέτρων έχει στόχο την μείωση της χρήσης ΙΧ και την αύξηση χρήσης ενεργών μέσων μετακίνησης (όπως ποδήλατο και περπάτημα). Επιπλέον, επικεντρώνεται στην βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει μέτρα για την δημιουργία ποδηλατικών υποδομών (μικτών και αποκλειστικών), την βελτίωση των υποδομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων και την ενίσχυση των υποδομών προσβασιμότητας στους δρόμους και την παραλία για την ασφαλή και βελτιωμένη πρόσβαση των ευάλωτων χρηστών.



Παραδείγματα έξυπνων διαβάσεων και προσωρινών πεζοδρομήσεων σε αστικά κέντρα

Πηγή Εικόνα 1 (έξυπνες διαβάσεις):

<http://people.cn/?fbclid=IwAR30b02TdlAovqDZwi8V1agqimP7UWv4R7eZ73Iox0ei2qX6w1D-zEiYHW8>

Πηγή εικόνα 2: <https://www.porto.pt/en/news/temporary-pedestrian-areas-over-the-weekends-and-new-forms-of-sustainable-mobility--see-how-to-move-around-in-porto>

#### Παρουσίαση μέτρων

	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο
3.1 Δημιουργία δικτύου καλής προσβασιμότητας για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ΝΑΙ (10.03 km αναπλάσεων οδικών αξόνων)	ΝΑΙ (11.04 km αναπλάσεων οδικών αξόνων)
3.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με πραγματοποίηση αναπλάσεων	ΝΑΙ (Ζώνη ΚΑ και ΚΒ: 148.0 he αναπλάσεων ήπιας κυκλοφορίας)	ΝΑΙ (Ζώνη ΚΒ: 80.09 he αναπλάσεων ήπιας κυκλοφορίας)
3.3 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	ΟΧΙ	ΝΑΙ (Ζώνη ΚΑ: 67.9 εκτάρια οριστικών πεζοδρομήσεων)
3.4 Προσωρινές πεζοδρομήσεις πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	ΝΑΙ (1.25 εκτάρια προσωρινών πεζοδρομήσεων)	ΝΑΙ (2.50 εκτάρια προσωρινών πεζοδρομήσεων)
3.5 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση στους προσβασιμότητας	ΝΑΙ	ΝΑΙ
3.7 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ΝΑΙ (60 θέσεις)	ΝΑΙ (120 θέσεις)

**ΠΜ4: Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.**

Σύνδεση με στόχους

- 2.1 Βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και αύξηση του πρασίνου στις αστικές οδούς και στους δημόσιους χώρους
- 2.2 Ευρύτερη αύξηση του επιπέδου ενεργής μετακίνησης (δηλαδή: περπάτημα, ποδήλατο)
- 2.3 Μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου που παράγεται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 2.4 Αύξηση της ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

**Γενική περιγραφή**

Το πακέτο μέτρων 4, έχει ως στόχο την μείωση της παρόδιας στάθμευσης ώστε να απελευθερωθεί δημόσιος χώρος που θα αξιοποιηθεί για να βελτιωθεί η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, προβλέπει την κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης και έξυπνων συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης, τα οποία συνδυάζονται με συστήματα κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης και τα οποία θα μειώσουν τα σταθμευμένα οχήματα από κεντρικές περιοχές, δίνοντας χώρο για την δημιουργία parklets.



Εγκατάσταση Parklet με μείωση του χώρου για παρόδια στάθμευση  
Πηγή: <https://www.detail-online.com/article/modular-system-for-parklets/>

**Παρουσίαση μέτρων**

	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο
4.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ΝΑΙ (5 χώροι park n ride)	ΝΑΙ (5 χώροι park n ride)
4.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	ΝΑΙ (ναι στις κεντρικές ζώνες: Κ, ΚΑ και ΚΒ)	ΝΑΙ (ναι στις κεντρικές ζώνες: Κ, ΚΑ και ΚΒ)
4.3 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	ΝΑΙ	ΝΑΙ
4.4 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ΝΑΙ (60 parklets)	ΝΑΙ (80 parklets)
4.5 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δενδροφυτεύσεων	ΝΑΙ	ΝΑΙ
4.6 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	ΝΑΙ (4 τοπικά κέντρα)	ΝΑΙ (8 τοπικά κέντρα)

### ΠΜ5: Δημιουργία ενός αποδοτικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών

Σύνδεση με στόχους

- 6.1 Δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
- 6.2 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
- 6.3 Μείωση των κυκλοφοριακών ροών συνολικά εντός της πόλης

#### Γενική περιγραφή

Στη σύγχρονη κοινωνία είναι σημαντικό οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τις προτάσεις των πολιτών με σκοπό τη διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που θα συμβάλλει και στην ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον. Το έβδομο πακέτο μέτρων εμπεριέχει μέτρα που σχετίζονται με αυτά τα θέματα, όπως καμπάνιες, ενημερώσεις και εκδηλώσεις γύρω από τη βιώσιμη κινητικότητα.



Θέσπιση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης σε αστικά κέντρα με ύπαρξη κατάλληλης σήμανσης

#### Παρουσίαση μέτρων

	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο
5.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	ΝΑΙ	ΝΑΙ
5.2 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ΝΑΙ (αυστηρό ωράριο στο κέντρο της πόλης)	ΝΑΙ (αυστηρό ωράριο στο κέντρο της πόλης)
5.3 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας με καινοτόμα εργαλεία.	ΌΧΙ	ΝΑΙ
5.4 Δημιουργία κέντρου αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ΝΑΙ (1 κέντρο)	ΝΑΙ (2 κέντρα)

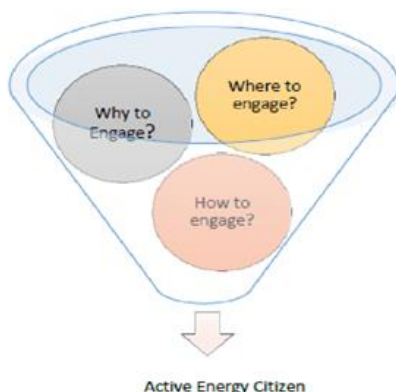
### ΠΜ6: Δράσεις ενημέρωσης κοινού και προώθησης βιώσιμης κινητικότητας

Σύνδεση με στόχους

- 5.1. Εφαρμογή καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
- 5.2. Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο
- 7.1. Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
- 7.2. Ενδυνάμωση εμπορικότητας μέσω της βελτίωσης της προσπελασιμότητας των εμπορικών δρόμων.
- 7.3. Προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών στην πόλη με ανάδειξη της υλικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

#### Γενική περιγραφή

Στη σύγχρονη κοινωνία είναι σημαντικό οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τις προτάσεις των πολιτών με σκοπό τη διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που θα συμβάλλει και στην ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον. Το έβδομο πακέτο μέτρων εμπεριέχει μέτρα που σχετίζονται με αυτά τα θέματα, όπως καμπάνιες, ενημερώσεις και εκδηλώσεις γύρω από τη βιώσιμη κινητικότητα.



Ενεργός πολίτης, σημαίνει ενασχόληση με τα ζητήματα του δήμου και συμμετοχή στις διαβουλεύσεις.

Πηγή: [https://www.researchgate.net/figure/From-passive-consumer-to-active-citizen\\_fig3\\_330539137](https://www.researchgate.net/figure/From-passive-consumer-to-active-citizen_fig3_330539137)

#### Παρουσίαση μέτρων

	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο
6.1 Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού	ΝΑΙ	ΝΑΙ
6.2 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών	ΝΑΙ	ΝΑΙ
6.3 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	ΝΑΙ	ΝΑΙ
6.4 Ανοιχτές για το κοινό διαβουλεύσεις – συζητήσεις για θέματα περιβάλλοντος, πολεοδομίας και κινητικότητας	ΝΑΙ (20 εκδηλώσεις σε βάθος 15ετίας)	ΝΑΙ (30 εκδηλώσεις σε βάθος 15ετίας)
6.5 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ΝΑΙ (10 workshop σε βάθος 15ετίας)	ΝΑΙ (20 workshop σε βάθος 15ετίας)
6.6 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	ΝΑΙ (10 εκδηλώσεις σε βάθος 15ετίας)	ΝΑΙ (20 εκδηλώσεις σε βάθος 15ετίας)
6.7 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	ΝΑΙ	ΝΑΙ
6.8 Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	ΌΧΙ	ΝΑΙ

## 2.2. Δημιουργία σεναρίων

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, δύο σενάρια θέτονται προς διαβούλευσης, δηλαδή το ήπιο και το ριζοσπαστικό σενάριο. Τα σενάρια εξειδικεύουν χωρικά τα μέτρα του ΣΒΑΚ που παρουσιάστηκαν μέσα από τη δημιουργία κατάλληλων χαρτών. Οι χάρτες ανά σενάριο είναι συνολικά δύο. Ο πρώτος παρουσιάζει την ιεράρχηση του οδικού δικτύου που προτείνεται από την παρούσα μελέτη ανά σενάριο. Βάσει της ιεράρχησης, προτείνονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, πραγματοποιείται χάραξη του δικτύου πεζού – ποδηλάτη και αναπτύσσεται μία νέα πολιτική στάθμευσης για την πόλη του Άργους. Τέλος το παραδοτέο αυτό περιέχει πρόταση για δημιουργία πολιτιστικής γραμμής, με στάσεις σημαντικά πολιτιστικά σημεία της πόλης αλλά και αστική γραμμή mini bus.

### 2.2.1. Ήπιο σενάριο

#### **Εξωτερικός Περιφερειακός άξονας**

1. Εξωτερικά Νέας Τίρυνθας- Αγίας Τριάδας- Νέου Ηραίου

#### **Εσωτερικός Περιφερειακός άξονας**

1. Νότια περιφερειακή οδός Άργους

#### **Πρωτεύον οδικό δίκτυο**

1. Κορίνθου-Μπουμπουλίνας-Ινάχου-Ναυπλίου
2. 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
3. ΕΟ Κορίνθου-Άργους (από κόμβο Ηρακλέους-Κορίνθου-25<sup>ης</sup> Μαρτίου μέχρι κόμβο Μαλαχιά)
4. ΕΟ Κορίνθου-Άργους (από κόμβο Μαλαχιά μέχρι διακλάδωση Στέρνας)
5. ΕΟ Κορίνθου-Άργους (από κόμβο Μαλαχιά μέχρι Φίχτι)

#### **Δευτερεύον οδικό δίκτυο**

1. Ηρακλέους-Δημητρίου Γούναρη-Τριπόλεως-Μεσσηνίας κ Αρκαδίας-Καραμουντζά
2. Ήρας- ΕΟ Άργους-Προσύμνων-μέχρι σύνδεση με εξωτερικό περιφερειακό
3. Πυργέλας- ΕΟ Άργους-Αγίας Τριάδας- μέχρι σύνδεση με εξωτερικό περιφερειακό
4. ΕΟ Τίρυνθας-Νέας Τύρηνθας
5. Καρπετοπούλου- Οδός Άργους-Νέας Κίου
6. Τριπόλεως- ΕΟ Άργους-Τρίπολης
7. Οδός Άργους Καρυάς (από κόμβο με Κορίνθου)

#### **Δίκτυο συλλεκτήριων οδών**

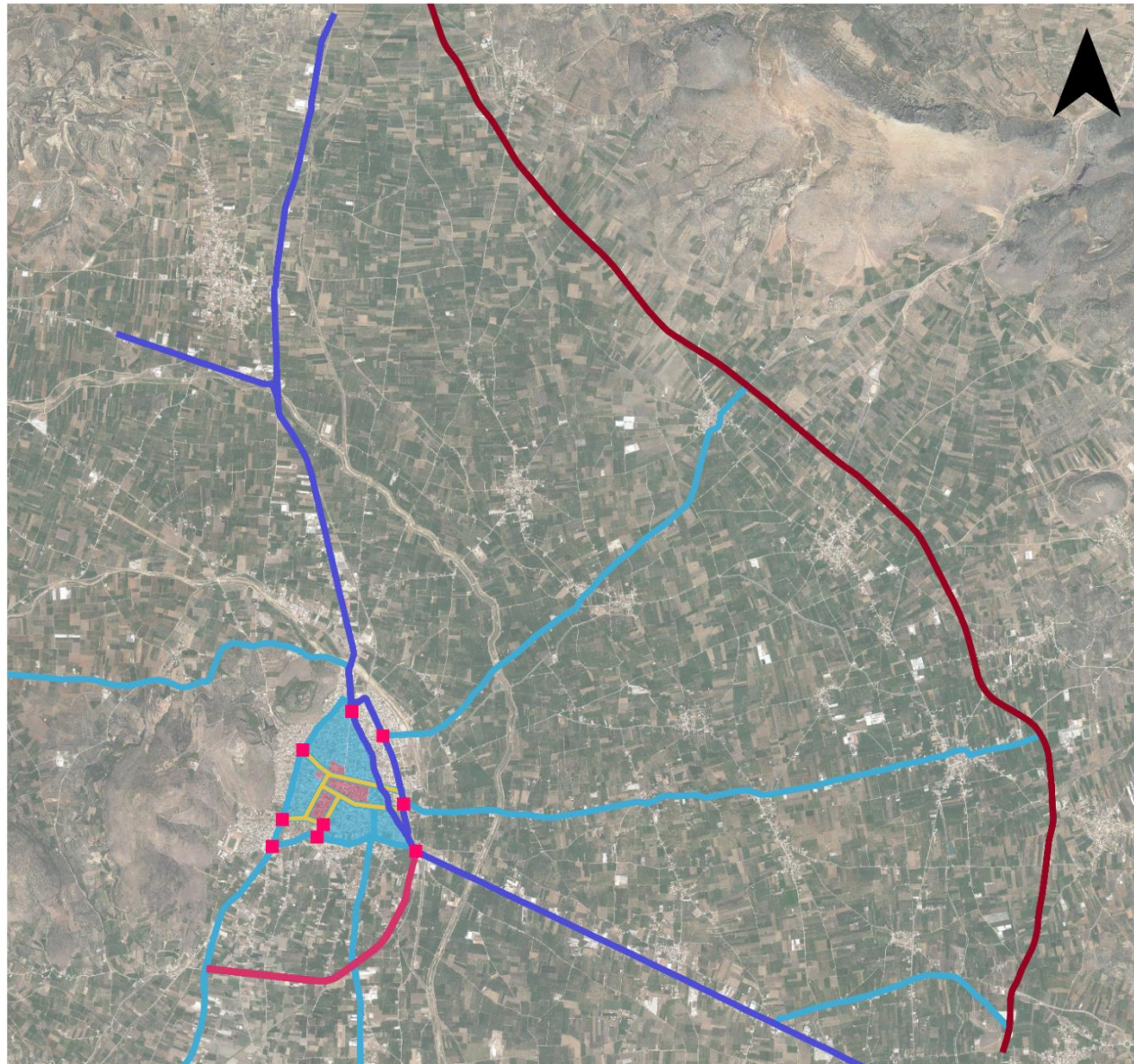
1. Τσώκρη
2. Βασιλίσσης Σοφίας
3. Καποδιστρίου-Σιμιτσοπούλου-Φιλελλήνων
4. Φείδωνος
5. Δαναού
6. Θεάτρου

#### **Κόμβοι προς αναβάθμιση**

1. Κόμβος Αγίου Βασιλείου
2. Κόμβος Συνοικισμού









- 
3. Κόμβος στη συμβολή των οδών Τσώκρη και Καρατζά
  4. Κόμβος στη συμβολή των οδών Ήρας και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
  5. Κόμβος στη συμβολή των οδών Μπουμπουλίνας και Κορίνθου
  6. Κόμβος στη συμβολή των οδών Θεάτρου και Δαναού
  7. Κόμβος στη συμβολή των οδών Δαναού και Μεσσηνίας-Αρκαδίας
  8. Κόμβος στη συμβολή των οδών Θεάτρου και Δημητρίου Γούναρη
  9. Κόμβος στη συμβολή των οδών Μεσσηνίας-Αρκαδίας και Τριπόλεως

Όλα τα επιμέρους στοιχεία του οδικού δικτύου παρουσιάζονται στον επόμενο χάρτη.



Χάρτης Ιεράρχησης Οδικού Δικτύου σε Ήπιο Σενάριο

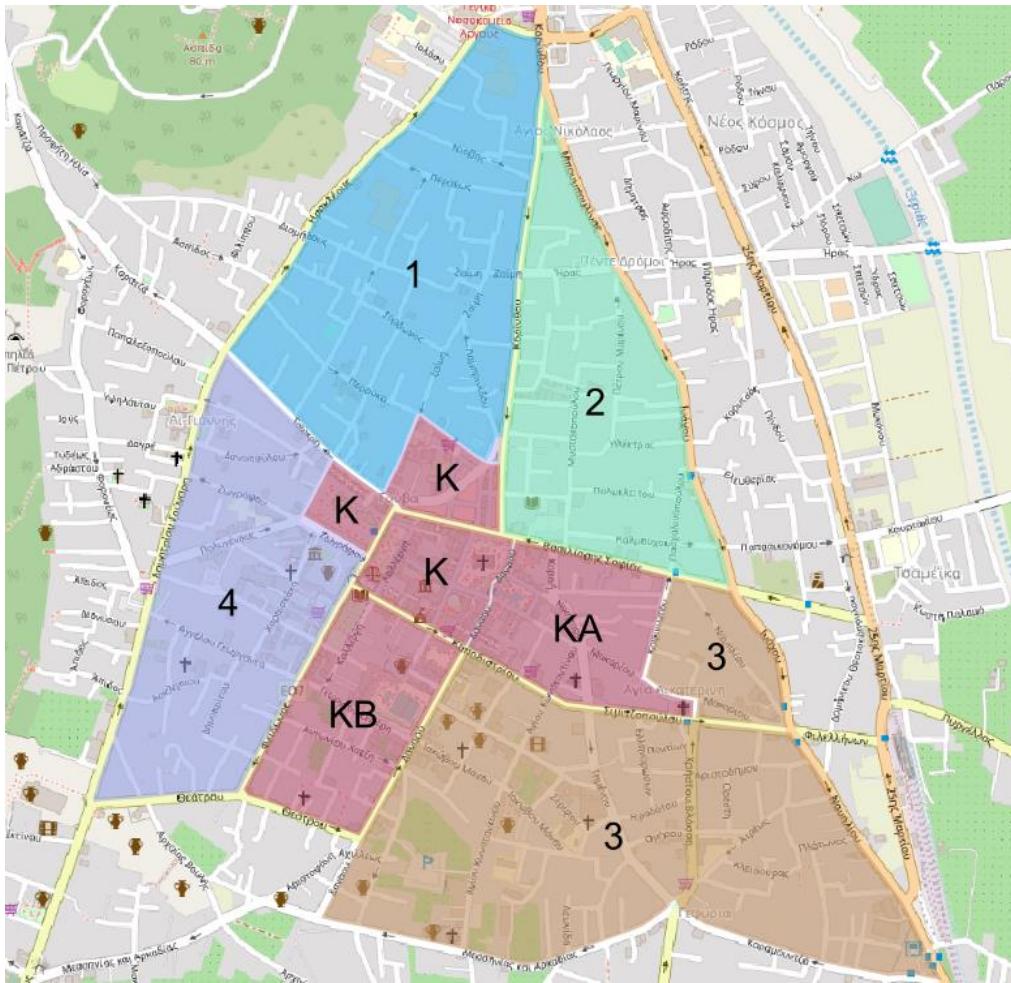
### Οδικό Δίκτυο

-  Εξωτερικός Περιφερειακός
-  Εσωτερικός Περιφερειακός
-  Πρωτεύον Οδικό Δίκτυο
-  Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
-  Συλλεκτήριες Οδοί
-  Κόμβοι προς αναδιαμόρφωση
-  Ζώνες Ήπιας Κυκλοφορίας
-  Κετρική Ζώνη Πόλης

0.5 0 0.5 1 1.5 2 2.5 km







Εικόνα 3: Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας στην πόλη του Άργους

**Διαδρομές καλής προσβασιμότητας**

1. Ηρακλέους
2. Δημητρίου Γούναρη
3. Τριπόλεως
4. Μεσσηνίας-Αρκαδίας
5. Καραμουντζά
6. Ναυπλίου
7. Ινάχου
8. Κορίνθου
9. Θεάτρου
10. Φειδωνος
11. Δαναού
12. Καποδιστρίου
13. Σιμιτζοπούλου
14. Τσώκρη
15. Βασιλίσσης Σοφίας
16. Βασιλέως Κωνσταντίνου
17. Κοφινιώτου-Μακαρίου-Χρήστου Βλάση

---

### **Σταθμοί *Bike Sharing***

1. Πλατεία Αγίου Πέτρου
2. Άγιος Νικόλαος
3. Σταθμός ΚΤΕΛ
4. Δημοτικό Πάρκινγκ
5. Αρχαίο Θέατρο

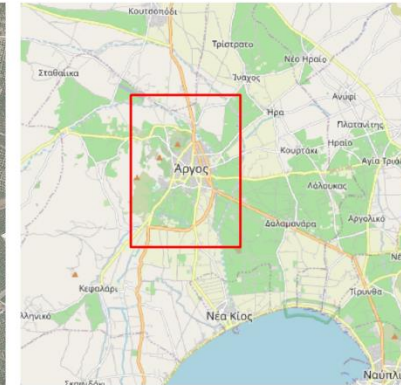
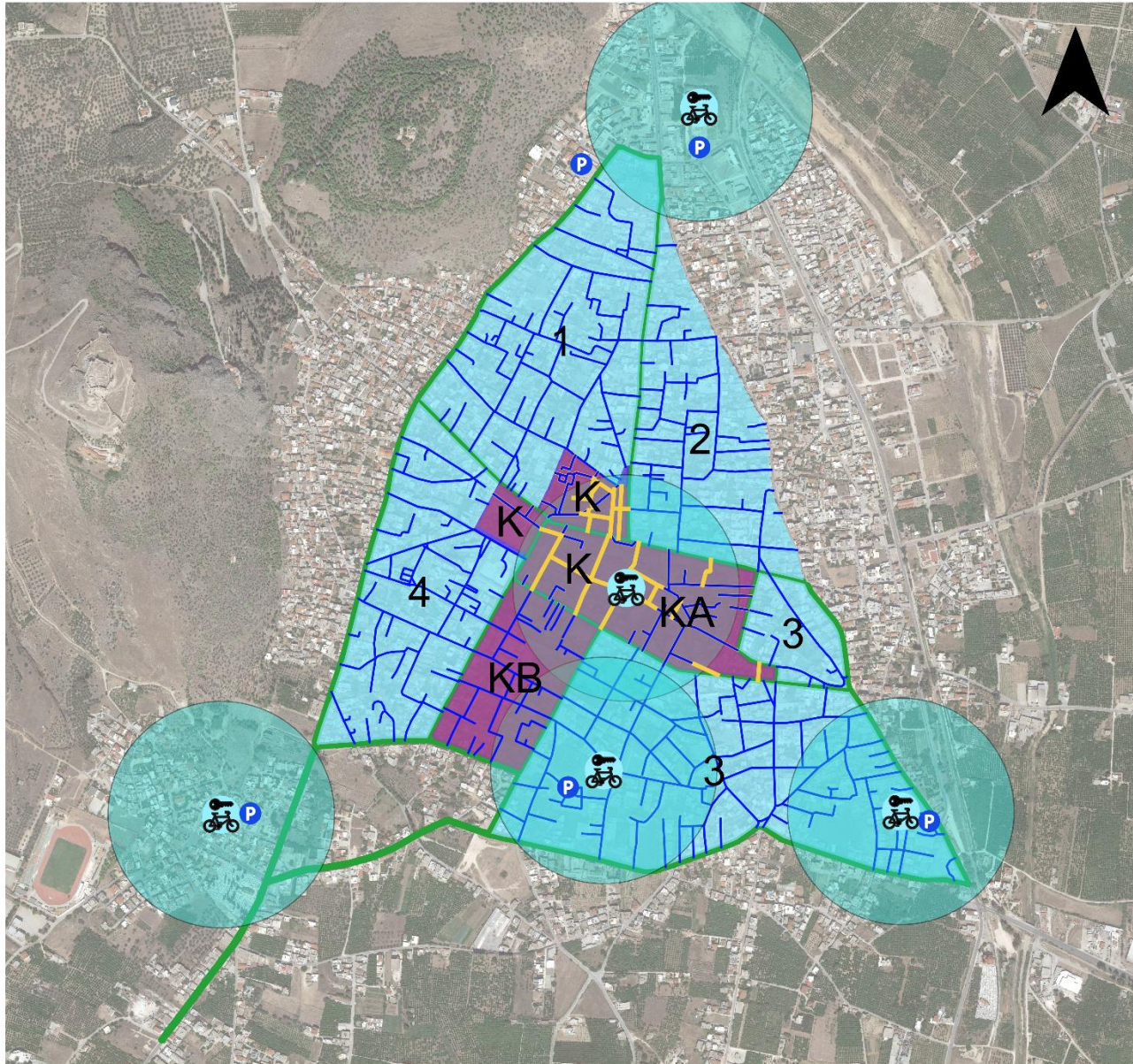
### **Ελεγχόμενη στάθμευση**

Εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στις κεντρικές ζώνες Κ, ΚΑ και ΚΒ.

### **Χώροι *Park n Ride***

1. Πλατεία Αγίου Πέτρου
2. Άγιος Νικόλαος
3. Σταθμός ΚΤΕΛ
4. Δημοτικό Πάρκινγκ
5. Αρχαίο Θέατρο

Όλα τα επιμέρους στοιχεία σχετικά με την κυκλοφοριακή οργάνωση παρουσιάζονται στον επόμενο χάρτη.

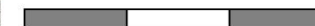


Χάρτης Οργάνωσης  
Κυκλοφορίας σε Ήπιο Σενάριο

**Οδικό Δίκτυο**

- Διαδρομές Καλής Προσβασιμότητας
- Δρόμοι Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομοι κέντρου Άργους
- Ζώνες Ήπιας Κυκλοφορίας
- Κεκτρική Ζώνη Πόλης
- Ζώνες επιρροής (ακτίνας 250μ)
- Σταθμοί Bike Sharing
- Σταθμοί Park and Ride

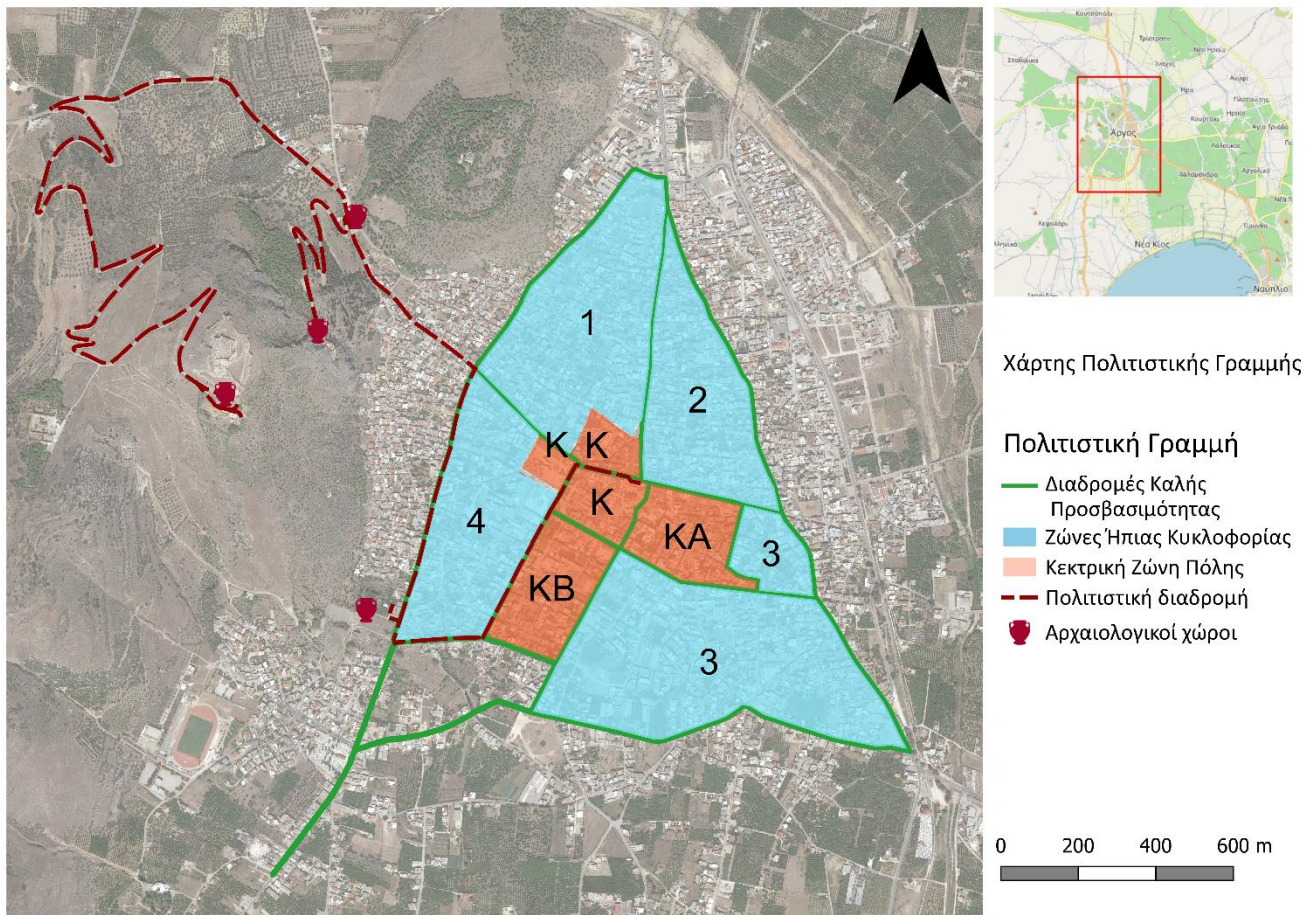
0 200 400 600 μ



Εικόνα 4: Οργάνωση κυκλοφορίας σε ήπιο σενάριο

### Πολιτιστική γραμμή

Στην πόλη του Άργους κρίνεται σημαντικό η προώθηση και η ευκολότερη προσβασιμότητα των χρηστών σε χώρους πολιτιστικής κληρονομιάς. Μια πολιτιστική γραμμή θα εφαρμοστεί, με διαδρομή και στάσεις ως φαίνονται στον επόμενο χάρτη



Εικόνα 5: Χάρτης Πολιτιστικής Γραμμής

### 2.2.2. Ριζοσπαστικό σενάριο

#### **Εξωτερικός Περιφερειακός άξονας**

1. Εξωτερικά Νέας Τίρυνθας- Αγίας Τριάδας- Νέου Ηραίου

#### **Εσωτερικός Περιφερειακός άξονας**

1. Νότια περιφερειακή οδός Άργους-Νέα οδός παράλληλα του ποταμού Ινάχου μέχρι τον κόμβο Μαλαχιά

#### **Πρωτεύον οδικό δίκτυο**

1. 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
2. ΕΟ Άργους-Ναυπλίου
3. Τμήμα της Νότιας Περιφερειακής Οδού Άργους
4. ΕΟ Κορίνθου-Άργους (από κόμβο Μαλαχιά μέχρι Φίχτι)

#### **Δευτερεύον οδικό δίκτυο**

1. ΕΟ Κορίνθου-Άργους
2. ΕΟ Κορίνθου-Άργους (από κόμβο Μαλαχιά μέχρι διακλάδωση Στέρνας)
3. Ήρας- ΕΟ Άργους-Προσύμνων-μέχρι σύνδεση με εξωτερικό περιφερειακό
4. Πυργέλας- ΕΟ Άργους-Αγίας Τριάδας- μέχρι σύνδεση με εξωτερικό περιφερειακό
5. Καρπετοπούλου- Οδός Άργους-Νέας Κίου
6. Τριπόλεως- ΕΟ Άργους-Τρίπολης
7. Οδός Άργους Καρυάς (από κόμβο με Κορίνθου)
8. Ηρακλεούς-Δημητρίου Γούναρη-Τριπόλεως-Μεσσηνίας κ Αρκαδίας-Καραμουντζά
9. ΕΟ Τίρυνθας-Νέας Τύρηνθας

#### **Δίκτυο συλλεκτήριων οδών**

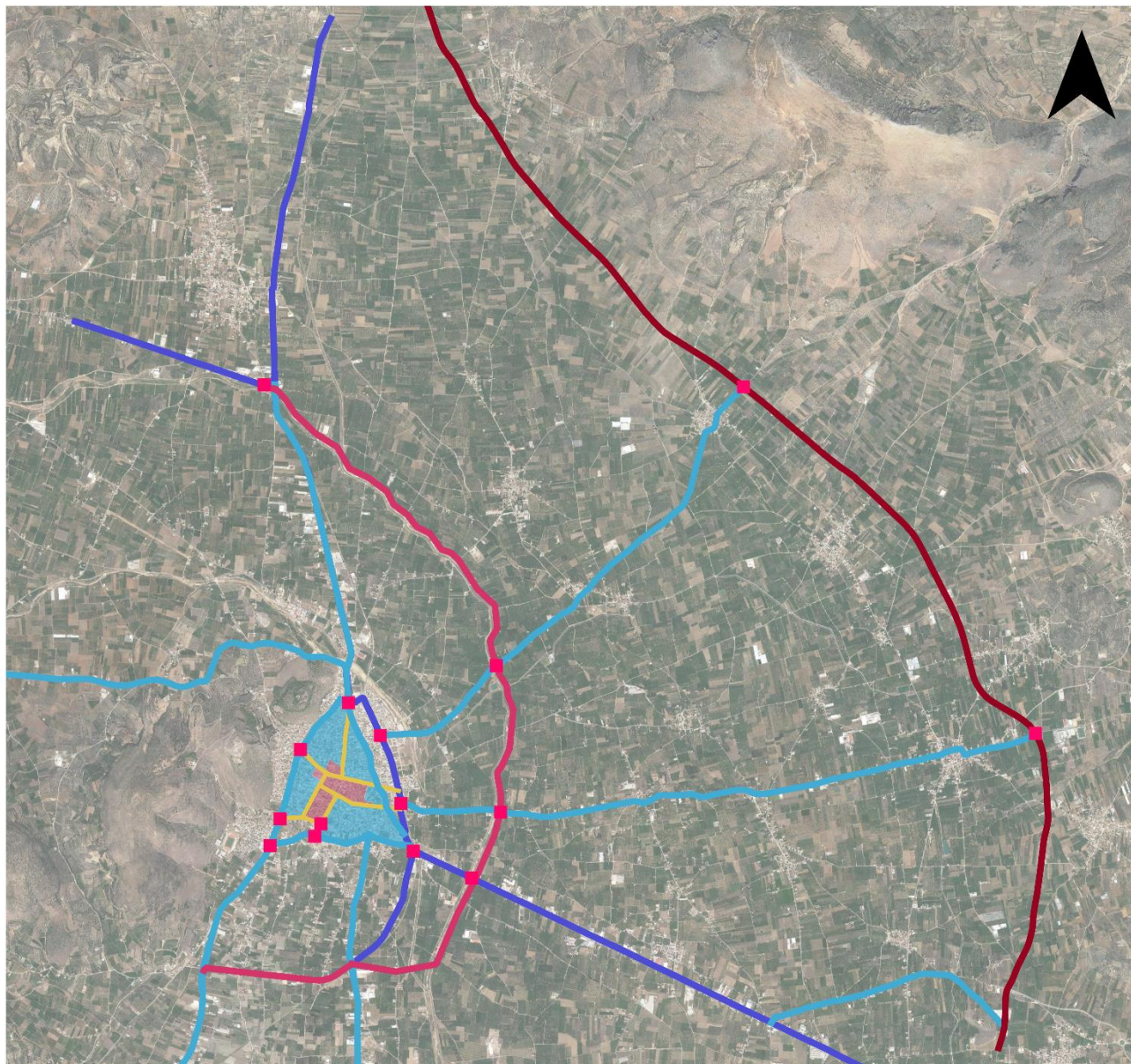
1. Τσώκρη
2. Μπουμπουλίνας-Ινάχου-τμήμα Ναυπλίου
3. Βασιλίσσης Σοφίας
4. Καποδιστρίου-Σιμιτσοπούλου-Φιλελλήνων
5. Φείδωνος
6. Δαναού
7. Θεάτρου

#### **Κόμβοι προς αναβάθμιση**

1. Κόμβος στη συμβολή της οδού από Νέο Ηραίο προς εξωτερικό περιφερειακό
2. Κόμβος στη συμβολή της οδού από Νέο Ηραίο προς εξωτερικό περιφερειακό
3. Κόμβος στη συμβολή της οδού από Αγία Τριάδα προς εξωτερικό περιφερειακό
4. Κόμβος Μαλαχιά
5. Κόμβος στη συμβολή της οδού Άργους-Προσυμνών με εσωτερικό περιφερειακό
6. Κόμβος στη συμβολή της οδού Πυργέλας με εσωτερικό περιφερειακό
7. Κόμβος στη συμβολή της οδού Άργους-Ναυπλίου με εσωτερικό περιφερειακό
8. Κόμβος Αγίου Βασιλείου
9. Κόμβος Συνοικισμού
10. Κόμβος στη συμβολή των οδών Τσώκρη και Καρατζά









- 
11. Κόμβος στη συμβολή των οδών Ήρας και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
  12. Κόμβος στη συμβολή των οδών Μπουμπουλίνας και Κορίνθου
  13. Κόμβος στη συμβολή των οδών Θεάτρου και Δαναού
  14. Κόμβος στη συμβολή των οδών Δαναού και Μεσσηνίας-Αρκαδίας
  15. Κόμβος στη συμβολή των οδών Θεάτρου και Δημητρίου Γούναρη
  16. Κόμβος στη συμβολή των οδών Μεσσηνίας-Αρκαδίας και Τριπόλεως

Όλα τα επιμέρους στοιχεία του οδικού δικτύου παρουσιάζονται στον επόμενο χάρτη.



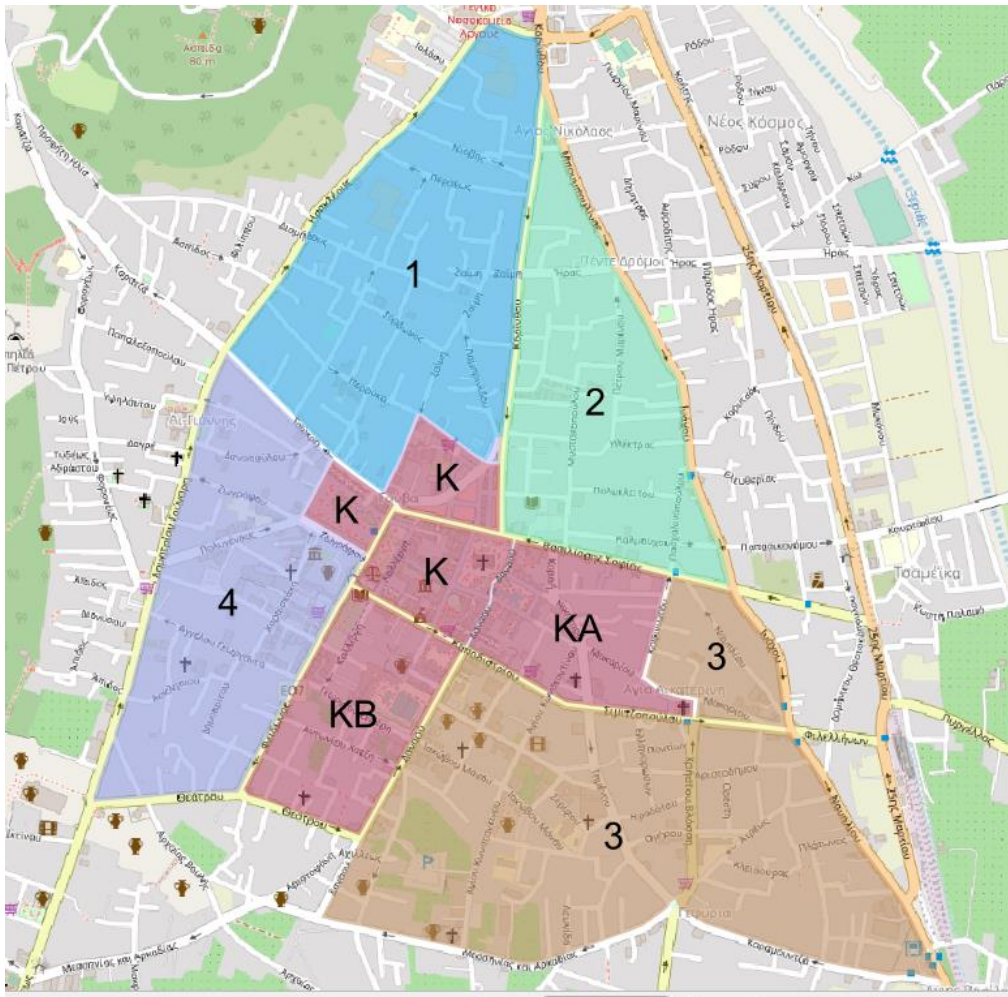
Χάρτης Ιεράρχησης Οδικού Δικτύου σε Ριζοσπαστικό Σενάριο

**Οδικό Δίκτυο**

-  Εξωτερικός Περιφερειακός
-  Εσωτερικός Περιφερειακός
-  Πρωτεύον Οδικό Δίκτυο
-  Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
-  Συλλεκτήριες Οδοί
-  Κόμβοι προς αναδιαμόρφωση
-  Ζώνες Ήπιας Κυκλοφορίας
-  Κεκτρική Ζώνη Πόλης

0.5 0 0.5 1 1.5 2 2.5 km





Εικόνα 7: Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας στην πόλη του Άργους

Οι ζώνες 1,2,3,4 έχουν ορισθεί ως ζώνες ήπιας κυκλοφορίας με επιτρεπτή ταχύτητα τα 30 km/h χωρίς αναπλάσεις .

Στις κεντρικές ζώνες K και KA, όλοι οι δρόμοι μετατρέπονται σε πεζόδρομοι ενώ στη ζώνη KB κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας 30 km/h με αναπλάσεις των οδών Ινάχου, Ναυπλίου, Γούναρη, Δαναού, Κορίνθου, Βασιλίσσης Σοφίας, Τσώκη, Μεσσηνίας-Αρκαδίας και Σμιτζοπούλου και βελτίωσης της προσβασιμότητας των χρηστών όπως είναι φανερό στους χάρτες που ακολουθούν.

#### **Διαδρομές καλής προσβασιμότητας**

1. Ηρακλέους
2. Δημητρίου Γούναρη
3. Τριπόλεως
4. Μεσσηνίας-Αρκαδίας
5. Καραμουντζά
6. Ναυπλίου
7. Ινάχου
8. Κορίνθου
9. Θεάτρου
10. Φεΐδωνος
11. Δαναού



12. Καποδιστρίου
13. Σιμιτζοπούλου
14. Τσώκρη
15. Βασιλίσσης Σοφίας
16. Βασιλέως Κωνσταντίνου
17. Κοφινιώτου-Μακαρίου-Χρήστου Βλάση
18. Ινάχου
19. Μπουμπουλίνας

### **Σταθμοί Bike Sharing**

1. Πλατεία Αγίου Πέτρου
2. Άγιος Νικόλαος
3. Σταθμός ΚΤΕΛ
4. Δημοτικό Πάρκινγκ
5. Αρχαίο Θέατρο
6. Κόμβος Ήρας-25<sup>ης</sup> Μαρτίου
7. Βιομηχανία Αργολίς
8. 4<sup>ο</sup> δημοτικό σχολείο Άργους
9. Πλατεία Κυψέλης
10. Πλατεία Α΄ Εθνοσυνελεύσεως

### **Ελεγχόμενη στάθμευση**

Εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε όλες τις ζώνες, με απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης οχημάτων των επισκεπτών. Η είσοδος των επισκεπτών θα είναι επιτρεπτή μόνο σε περιπτώσεις ύπαρξης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, η αποτροπή εισόδου των οχημάτων καθώς και η παράκαμψη αυτών, θα πραγματοποιείται σε ορισθέντα σημεία ελέγχου στα όρια των ζωνών.

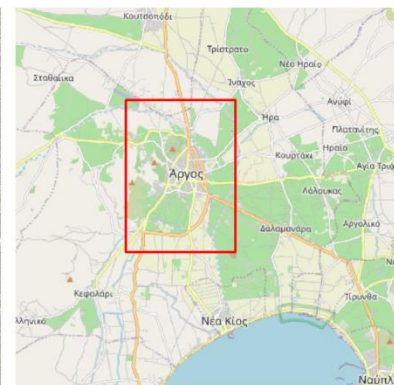
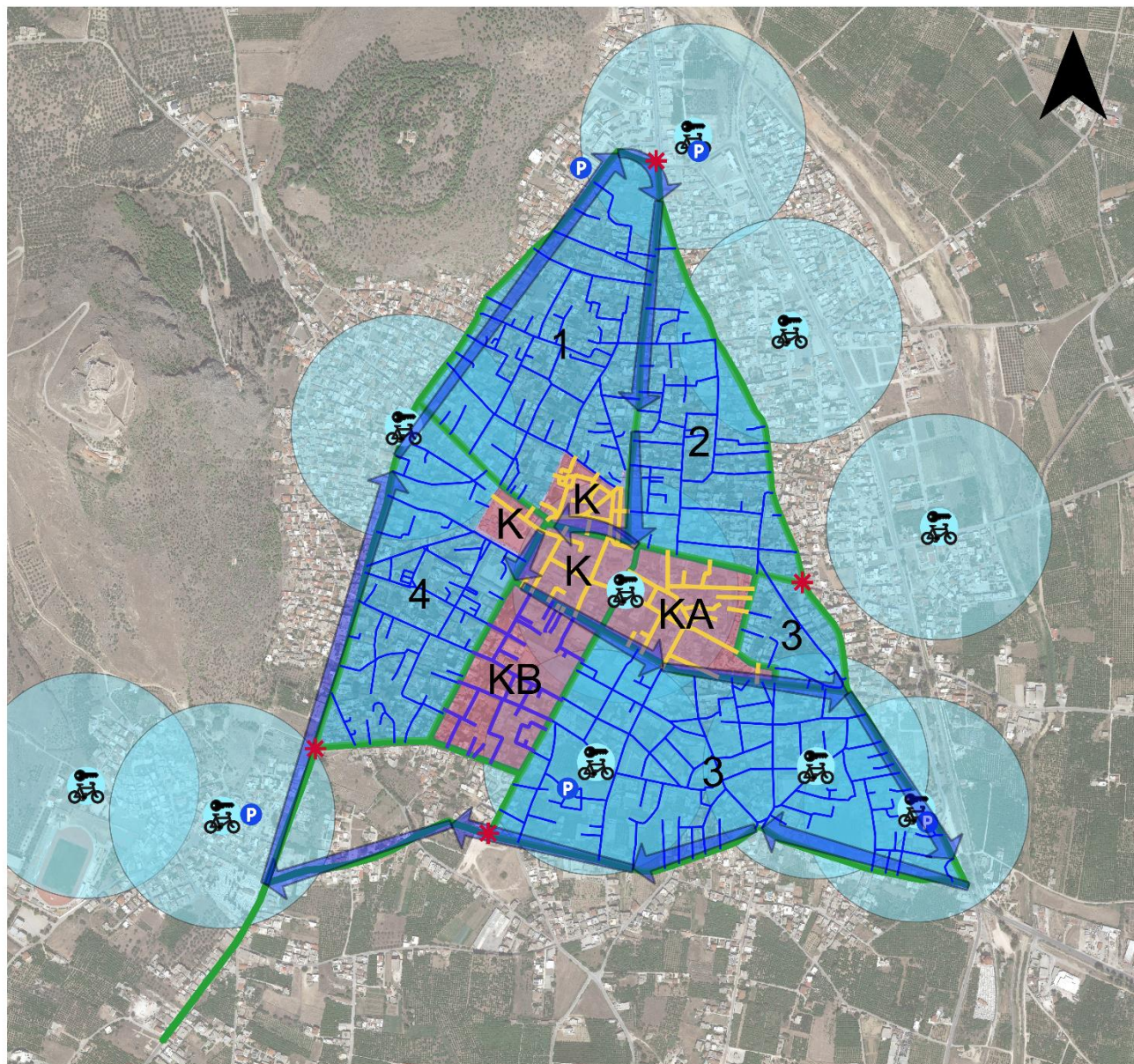
### **Χώροι Park n Ride**

1. Πλατεία Αγίου Πέτρου
2. Άγιος Νικόλαος
3. Σταθμός ΚΤΕΛ
4. Δημοτικό Πάρκινγκ
5. Αρχαίο Θέατρο

### **Γραμμές mini bus**

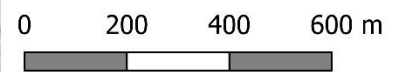
Η γραμμή του mini bus θα συνδέει τα σημεία bike sharing με τα τοπικά κέντρα. Ο απώτερος σκοπός είναι η απομάκρυνση της τοπικής γραμμής των ΚΤΕΛ από το κέντρο της πόλης. Το σενάριο περιλαμβάνει την ύπαρξη γραμμής ΚΤΕΛ για την εξυπηρέτηση των μαθητών στις μετακινήσεις προς και από τις σχολικές μονάδες.

Όλα τα επιμέρους στοιχεία σχετικά με την κυκλοφοριακή οργάνωση παρουσιάζονται στον επόμενο χάρτη.



Χάρτης Οργάνωσης  
Κυκλοφορίας σε Ριζοσπαστικό  
Σενάριο

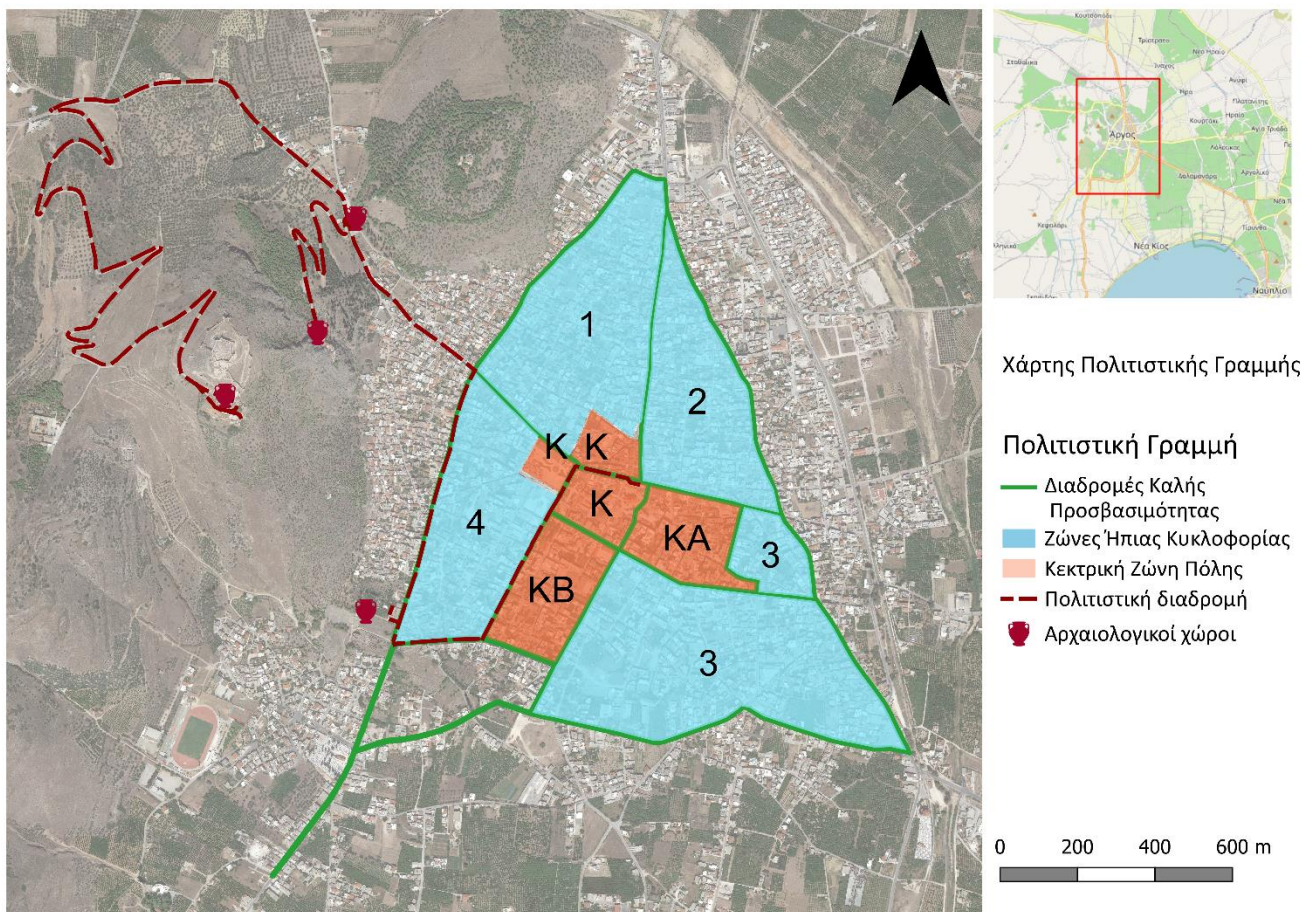
- Οδικό Δίκτυο**
- Διαδρομές Καλής Προσβασιμότητας
  - Δρόμοι Ήπιας Κυκλοφορίας
  - Πεζόδρομοι κέντρου Άργους
  - Ζώνες Ήπιας Κυκλοφορίας
  - Κεκτρική Ζώνη Πόλης
  - Ζώνες επιρροής (ακτίνας 250μ)
  - \* Σημεία Ελέγχου
  - Σταθμοί Bike Sharing
  - Σταθμοί Park and Ride
  - Γραμμή mini bus



Εικόνα 8: Οργάνωση Κυκλοφορίας σε ριζοσπαστικό σενάριο

### Πολιτιστική γραμμή

Στην πόλη του Άργους κρίνεται σημαντικό η προώθηση και η ευκολότερη προσβασιμότητα των χρηστών σε χώρους πολιτιστικής κληρονομιάς. Μια πολιτιστική γραμμή θα εφαρμοστεί, με διαδρομή και στάσεις ως φαίνονται στον επόμενο χάρτη.



Εικόνα 9: Πολιτιστική γραμμή Άργους με διαδρομή και στάσεις

### 3. Αξιολόγηση μέτρων και κοστολόγηση

Η διαμόρφωση των μέτρων ΣΒΑΚ, που συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ του Άργους, πραγματοποιήθηκε με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τις διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενους φορείς και πολίτες του Δήμου και την αξιολόγηση της αποδοτικότητας και εφικτότητας τους. Στη συνέχεια, τα μέτρα ομαδοποιήθηκαν σε πακέτα μέτρων και εξειδικεύθηκαν με την ανάπτυξη χαρτών. Κατά τη δραστηριότητα αυτή, 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.

#### 3.1. Θεωρητικό υπόβαθρο και μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων

Μια μεθοδολογία που χρησιμοποιείται συχνά για την αξιολόγηση παρεμβάσεων στο μεταφορικό σύστημα μίας πόλης 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 προεκτιμηθούν 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 SUMP-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 Rurprecht 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 Άργους-Μυκηνών. 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 προ-μετρήσεις, 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.

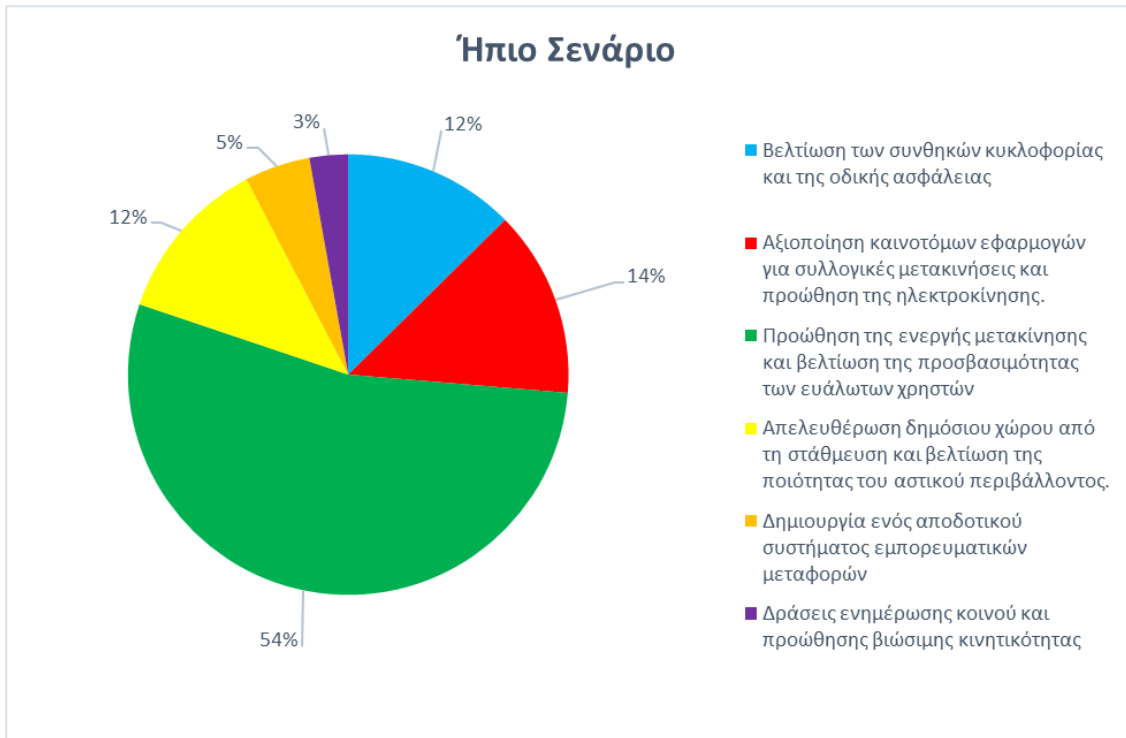
### 3.2. Προεκτίμηση κόστους μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά έξι πακέτα μέτρων, για τα οποία θα πρέπει να εκτιμηθεί το συνολικό τους κόστος. Για να γίνει αυτό πραγματοποιήθηκαν προ-μετρήσεις με βάση τους σχεδιασμούς εξειδίκευσης μέτρων ΣΒΑΚ που παρουσιάζονται με λεπτομέρεια στους επισυναπτόμενους χάρτες. Προέκυψε διαφορά στο συνολικό κόστος μεταξύ του ριζοσπαστικού και του ήπιου σεναρίου, καθώς το μέγεθος των παρεμβάσεων ανά μέτρο διαφέρει σημαντικά. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τα τελικά αποτελέσματα της κοστολόγησης μέτρων ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων.

Το συνολικό κόστος του ριζοσπαστικού σεναρίου αγγίζει τα 21,311,300.00 €, ενώ του ήπιου σεναρίου τα 11,488,300.00 €. Σχετικά με την κατανομή των δαπανών σε έργα για τη βελτίωση του οδικού δικτύου, αξίζει να σημειωθεί πως τα ποσοστά είναι σημαντικά διαφορετικά ανάμεσα στα δύο σενάρια. Στο ριζοσπαστικό αποτελεί το 30,97% των συνολικών δαπανών ενώ στο ήπιο μόνο το 12,62%. Στα πακέτα μέτρων ΠΜ2 για την αξιοποίηση καινοτόμων εφαρμογών, ΠΜ4 για την απελευθέρωση δημοσίων χώρων, ΠΜ5 για τη δημιουργία ενός αποδοτικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών καθώς και ΠΜ6 για τις δράσεις ενημέρωσης του κοινού, τα ποσοστά ανάμεσα στο ήπιο και στο ριζοσπαστικό σενάριο είναι παρόμοια. Ωστόσο, για το πακέτο μέτρων ΠΜ3 και την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και τη βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών, το ποσοστό για το ήπιο σενάριο είναι 53,84% ενώ για το ριζοσπαστικό μόνο το 40,43%. Στο συγκεκριμένο παραδοτέο, παρουσιάζεται συνοπτικός αλλά και λεπτομερής πίνακας κοστολόγησης.

	Όνομα πακέτου μέτρων	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό	
		Τελικό κόστος	%	Τελικό κόστος	%
<b>ΠΜ1</b>	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας	1,449,600.00 €	12.62%	6,599,200.00 €	30.97%
<b>ΠΜ2</b>	Αξιοποίηση καινοτόμων εφαρμογών για συλλογικές μετακινήσεις και προώθηση της ηλεκτροκίνησης.	1,575,000.00 €	13.71%	2,675,000.00 €	12.55%
<b>ΠΜ3</b>	Προώθηση της ενεργής μετακίνησης και βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	6,185,500.00 €	53.84%	8,615,700.00 €	40.43%
<b>ΠΜ4</b>	Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.	1,400,000.00 €	12.19%	1,850,000.00 €	8.68%
<b>ΠΜ5</b>	Δημιουργία ενός αποδοτικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	553,200.00 €	4.82%	1,156,400.00 €	5.43%
<b>ΠΜ6</b>	Δράσεις ενημέρωσης κοινού και προώθησης βιώσιμης κινητικότητας	325,000.00 €	2.83%	415,000.00 €	1.95%
	<b>Σύνολο</b>	<b>11,488,300.00 €</b>		<b>21,311,300.00 €</b>	

Πίνακας 1: Υπολογισμός τελικού κόστους ανά πακέτο μέτρων



Εικόνα 10: Κατανομή προϋπολογισμού στο ήπιο σενάριο



Εικόνα 11: Κατανομή προϋπολογισμού στο ριζοσπαστικό σενάριο

---

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται με περισσότερη λεπτομέρεια ο υπολογισμός του κόστους ανά μέτρο ΣΒΑΚ. Δίνονται ποσοτικά στοιχεία σε σχέση με τις μεταβολές που προτείνεται να πραγματοποιηθούν μετά το πέρας της 15ετίας. Οι μεταβολές αυτές συνδέονται άμεσα με τους ποσοτικούς στόχους που τέθηκαν για το Άργος. Παράλληλα, η ύπαρξη σεναρίων δίνει στον Δήμο την απαραίτητη ευελιξία ώστε να επιλέξει το μέγεθος των παρεμβάσεων που επιθυμεί να πραγματοποιήσει ανά μέτρο ΣΒΑΚ. Η μελέτη και η υλοποίηση τους εντάσσεται έμμεσα και όχι άμεσα στους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας. Μετά την επιλογή σεναρίων, παρουσιάζεται το σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ στο οποίο γίνεται η αναφορά για τους δείκτες παρακολούθησης.



Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0.00 €		0.00 €		0.00 €
ΠΜ1	1.2	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	ανά πινακίδα	80.00 €	150.00	12,000.00 €	300.00	24,000.00 €
ΠΜ1	1.3	Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για καθοδήγηση των οχημάτων	ανά πινακίδα	80.00 €	70.00	5,600.00 €	140.00	11,200.00 €
ΠΜ1	1.4	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	400.00 €	80.00	32,000.00 €	160.00	64,000.00 €
ΠΜ1	1.5	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά διασταύρωση	150,000.00 €	9.00	1,350,000.00 €	16.00	2,400,000.00 €
ΠΜ1	1.6	Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	ανά διασταύρωση	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €	2.00	100,000.00 €
ΠΜ1	1.7	Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	1 μονάδα	0.00 €		0.00 €		0.00 €
ΠΜ1	1.8	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	1 μονάδα	4,000,000.00 €	0.00	0.00 €	1.00	4,000,000.00 €

PM2	2.1	Διαμόρφωση λεωφορειακών γραμμών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on - demand) για κάλυψη των περιαστικών περιοχών	1 μονάδα	400,000.00 €	1.00	400,000.00 €	1.00	400,000.00 €
PM2	2.2	Αναδιοργάνωση λεωφορειακών γραμμών και δρομολογίων ΚΤΕΛ	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
PM2	2.3	Δημιουργία και λειτουργία συμβατικών γραμμών Αστικής Συγκοινωνίας (mini - bus)	1 μονάδα	300,000.00 €	1.00	300,000.00 €	2.00	600,000.00 €
PM2	2.4	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
PM2	2.5	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων με εκπόνηση ΣΦΗΟ	1 μονάδα	75,000.00 €	1.00	75,000.00 €	1.00	75,000.00 €
PM2	2.6	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	200,000.00 €	2.00	400,000.00 €	4.00	800,000.00 €
PM2	2.7	Παροχή δημοτικών τελών ως οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση συμβατικού ΙΧ με ηλεκτροκίνητο	1 μονάδα	100,000.00 €	0.00	0.00 €	1.00	100,000.00 €
PM2	2.8	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην	1 μονάδα	300,000.00 €	0.00	0.00 €	1.00	300,000.00 €

		χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων						
PM3	2.9	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	ανά σταθμό	10,000.00 €	5.00	50,000.00 €	10.00	100,000.00 €
PM3	2.10	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1 μονάδα	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €
PM3	2.11	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
PM3	2.12	Εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων	ανά διάβαση	20,000.00 €	6.00	120,000.00 €	12.00	240,000.00 €
PM3	3.1	Δημιουργία δικτύου καλής προσβασιμότητας για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά χιλιόμετρο	100,000.00 €	10.03	1,003,000.00 €	11.04	1,104,000.00 €
PM3	3.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά εκτάριο	30,000.00 €	148.00	4,440,000.00 €	80.09	2,402,700.00 €
PM3	3.3	Εκτεταταμμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	ανά εκτάριο	60,000.00 €	0.00	0.00 €	67.90	4,074,000.00 €
PM3	3.4	Προσωρινές πεζοδρομήσεις περίξ σχολικών συγκροτημάτων	ανά εκτάριο	50,000.00 €	1.25	62,500.00 €	2.50	125,000.00 €
PM3	3.5	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €

		ΑμεΑ κ.α.)						
ΠΜ3	3.6	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ανά ποδηλατοστάσιο	1,000.00 €	60.00	60,000.00 €	120.00	120,000.00 €
ΠΜ4	4.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο στάθμευσης	100,000.00 €	5.00	500,000.00 €	5.00	500,000.00 €
ΠΜ4	4.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	150,000.00 €	1.00	150,000.00 €	1.00	150,000.00 €
ΠΜ4	4.3	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ4	4.4	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	2,500.00 €	60.00	150,000.00 €	80.00	200,000.00 €
ΠΜ4	4.5	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ4	4.6	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	ανά τοπικό κέντρο	100,000.00 €	4.00	400,000.00 €	8.00	800,000.00 €
ΠΜ5	5.1	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ5	5.2	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80.00 €	40.00	3,200.00 €	80.00	6,400.00 €

PM5	5.3	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας με καινοτόμα εργαλεία.	1 μονάδα	200,000.00 €	0.00	0.00 €	1.00	200,000.00 €
PM5	5.4	Δημιουργία κέντρου αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ανά κέντρο	400,000.00 €	1.00	400,000.00 €	2.00	800,000.00 €
PM6	6.1	Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	1 μονάδα	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €
PM5	6.2	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1 μονάδα	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €
PM6	6.3	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1 μονάδα	10,000.00 €	1.00	10,000.00 €	1.00	10,000.00 €
PM6	6.4	Ανοιχτές για το κοινό διαβουλεύσεις – συζητήσεις για θέματα περιβάλλοντος, πολεοδομίας και κινητικότητας	ανά εκδήλωση	2,500.00 €	20.00	50,000.00 €	30.00	75,000.00 €
PM6	6.5	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	4,000.00 €	10.00	40,000.00 €	20.00	80,000.00 €

ΠΜ6	6.6	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	ανά εκδήλωση	2,500.00 €	10.00	25,000.00 €	20.00	50,000.00 €
ΠΜ6	6.7	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ6	6.8	Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	1 μονάδα	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €

Πίνακας 2: Αναλυτική κοστολόγηση μέτρων

### 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 0-10		
	Βαθμός 10	Βαθμός 5	Βαθμός 0
<b>Κατανάλωση Ενέργειας</b>	Θετική συμβολή του μέτρου με μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη βελτίωση της ποιότητας αέρα	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανση και στην αναβάθμιση της ποιότητας αέρα	Αρνητική συμβολή του μέτρου με αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση της ποιότητας αέρα
<b>Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</b>	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
<b>Επίπεδα θορύβου</b>	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
<b>Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος</b>	Θετική συμβολή του μέτρου στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Καμία συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Αρνητική συμβολή του μέτρου στην ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
<b>Κόστος μετακινήσεων</b>	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
<b>Κυκλοφοριακή συμφόρηση</b>	Μείωση της κυκλοφορικής	Καμία αύξηση/μείωση της κυκλοφοριακής	Αύξηση της κυκλοφορικής

	συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	συμφόρησης από την εφαρμογή του μέτρου	συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
<b>Τοπική οικονομία</b>	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.
<b>Υγεία</b>	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
<b>Επίπεδο οδικής ασφάλειας</b>	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
<b>Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Μείωση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου
<b>Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών</b>	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

Πίνακας 3: Κλίμακα βαθμολόγησης ανά κριτήριο

Αξιοποιώντας την παραπάνω κλίμακα βαθμολόγησης, και λαμβάνοντας υπόψη τις ποιοτικές εκτιμήσεις, η ομάδα έργου βαθμολόγησε τις επιπτώσεις του κάθε πακέτου μέτρου ανά κριτήριο. Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν τόσο τις ποιοτικές εκτιμήσεις όσο και τις βαθμολογίες ανά πακέτο μέτρων και κριτήριο.



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	1.1	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		++	++	++		+			+++		+
ΠΜ1	1.2	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας						+++			+++		++
ΠΜ1	1.3	Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για καθοδήγηση των οχημάτων						++			+	++	
ΠΜ1	1.4	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης						+			++	++	
ΠΜ1	1.5	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας				+		++			+++		+
ΠΜ1	1.6	Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών						+++			++		+

		σηματοδοτών											
ΠΜ1	1.7	Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες											++
ΠΜ1	1.8	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών		++	+++	++		+++				+	
<b>Βαθμολογία ΠΜ1 - Ηπιο σενάριο</b>			<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>6</b>
<b>Βαθμολογία ΠΜ1 - Ριζοσπαστικό σενάριο</b>			<b>5</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
ΠΜ2	2.1	Διαμόρφωση λεωφορειακών γραμμών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on - demand) για κάλυψη των περιαστικών περιοχών	+	+	+		++	++	+			+++	+
ΠΜ2	2.2	Αναδιοργάνωση λεωφορειακών γραμμών και δρομολογίων ΚΤΕΛ	+	+	+		+++	+	+			+	+
ΠΜ2	2.3	Δημιουργία και λειτουργία συμβατικών γραμμών Αστικής Συγκοινωνίας (mini - bus)	++	+	++		+	+++				+++	

ΠΜ2	2.4	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους										+++	+++
ΠΜ2	2.5	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων με εκπόνηση ΣΦΗΟ		+	++		++		++				
ΠΜ2	2.6	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	++	++	++		+++	+	++			+	+
ΠΜ2	2.7	Παροχή δημοτικών τελών ως οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση συμβατικού ΙΧ με ηλεκτροκίνητο		+	++		+		+				
ΠΜ2	2.8	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	++	++	+++	++		+++				+	+
ΠΜ3	2.9	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	++	++	++		+	++	++	++			

ΠΜ3	2.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	++	+	+		++	++	++				+
ΠΜ3	2.11	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ						+++	+++		++	+	
ΠΜ3	2.12	Εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων				+				+	++		+++
<b>Βαθμολογία ΠΜ2 - Ηπιο σενάριο</b>			<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Βαθμολογία ΠΜ2 - Ριζοσπαστικό σενάριο</b>			<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
ΠΜ3	3.1	Δημιουργία δικτύου καλής προσβασιμότητας για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων				++				++	++		+++
ΠΜ3	3.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	++	++	++	+++		+			+++		+
ΠΜ3	3.3	Εκτεταταμμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής			+	+++				++	+		+
ΠΜ3	3.4	Προσωρινές πεζοδρομήσεις περίξ σχολικών συγκροτημάτων				+					+++		++

ΠΜ3	3.5	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)										++		++
ΠΜ3	3.6	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς					+	+						
<b>Βαθμολογία ΠΜ3 - Ηπιο σενάριο</b>			<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	
<b>Βαθμολογία ΠΜ3 - Ριζοσπαστικό σενάριο</b>			<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	
ΠΜ4	4.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	++				++	++	+++			++	++	
ΠΜ4	4.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)				++		++			+++		+	
ΠΜ4	4.3	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων					+++					+++		

ΠΜ4	4.4	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	+		+	++		+			+		+
ΠΜ4	4.5	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων				+++							+++
ΠΜ4	4.6	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης		+		+++			++				+
<b>Βαθμολογία ΠΜ4 - Ηπιο σενάριο</b>			<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>
<b>Βαθμολογία ΠΜ4 - Ριζοσπαστικό σενάριο</b>			<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>
ΠΜ5	5.1	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις							++				
ΠΜ5	5.2	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	+	++	++			++	++				
ΠΜ5	5.3	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας με καινοτόμα εργαλεία.	+	+	+		+++						
ΠΜ5	5.4	Δημιουργία κέντρου αστικής εφοδιαστικής αλυσίδα	++				++	++	+++				
<b>Βαθμολογία ΠΜ5 - Ηπιο σενάριο</b>			<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Βαθμολογία ΠΜ5 - Ριζοσπαστικό σενάριο</b>			<b>5</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
ΠΜ6	6.1	Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)							++	++			



		για την ευαισθητοποίηση των μαθητών											
ΠΜ6	6.7	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
ΠΜ6	6.8	Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα							++				
<b>Βαθμολογία ΠΜ6 - Ηπιο σενάριο</b>			<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Βαθμολογία ΠΜ6 - Ριζοσπαστικό σενάριο</b>			<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

Πίνακας 4: Αξιολόγηση θετικών επιπτώσεων ανά μέτρο



### 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 σετ βαρών.

Για το ΣΒΑΚ Άργους, δημιουργήθηκαν 3 διαφορετικά σετ βαρών, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα. Τα συγκεκριμένα πακέτα βαρών σχετίζονται με τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί από το παρόν ΣΒΑΚ. Συνεπώς, το πρώτο σετ βαρών δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον, το δεύτερο στην οικονομία και το τρίτο στην κοινωνία. Ανά περίπτωση, το άθροισμα των βαρών των κριτηρίων με προτεραιότητα είναι ίσο με 50%, ενώ των υπόλοιπων πεδίων ίσο με 17.5%.

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.

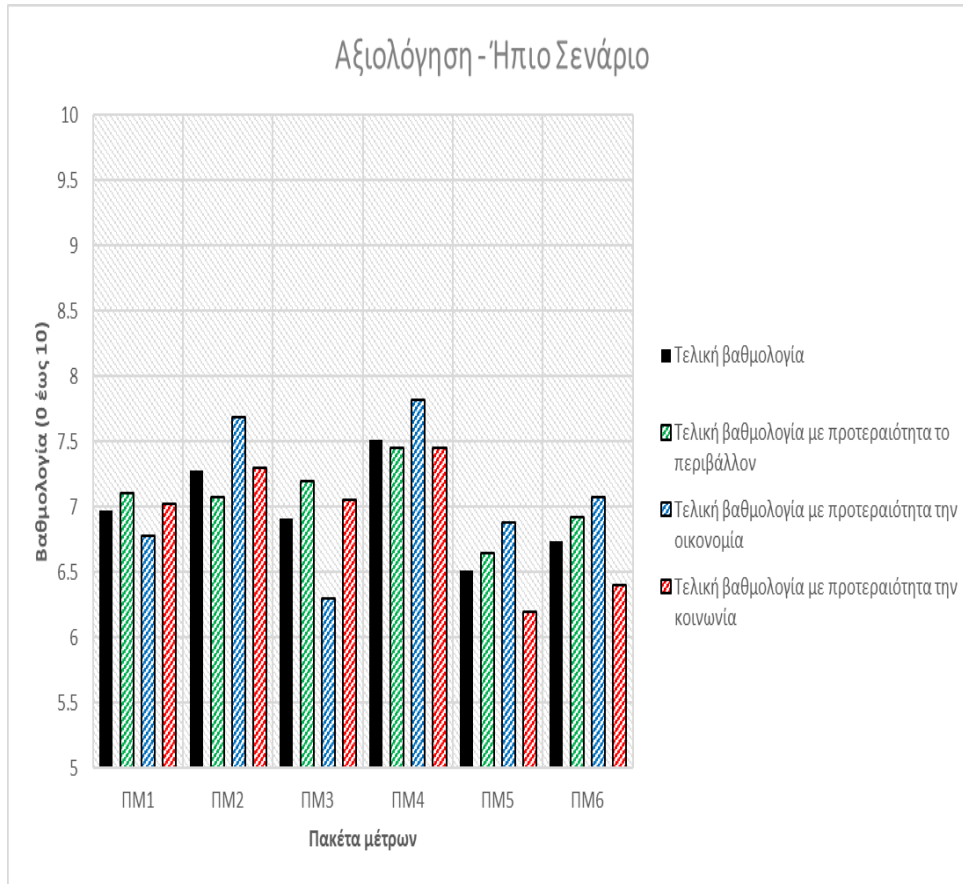
Τέλος, παρουσιάζονται στις Εικόνες 8 και 9, τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των πακέτων μέτρων τόσο σε ήπιο όσο και σε ριζοσπαστικό σενάριο.

	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης μέτρου	Περιβάλλοντικά κριτήρια				Οικονομικά κριτήρια			Κοινωνικά κριτήρια			
		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
Σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον (50% περιβαλλοντικά κριτήρια)	0.150	0.125	0.125	0.125	0.125	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050
Σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία (50% οικονομικά κριτήρια)	0.150	0.044	0.044	0.044	0.044	0.167	0.167	0.167	0.044	0.044	0.044	0.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία (50% κοινωνικά κριτήρια)	0.150	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.125	0.125	0.125	0.125
Γενικό σετ βαρών (15% κόστος, 85% υπόλοιπα κριτήρια)	0.150	0.077	0.077	0.077	0.077	0.077	0.077	0.077	0.077	0.077	0.077	0.077

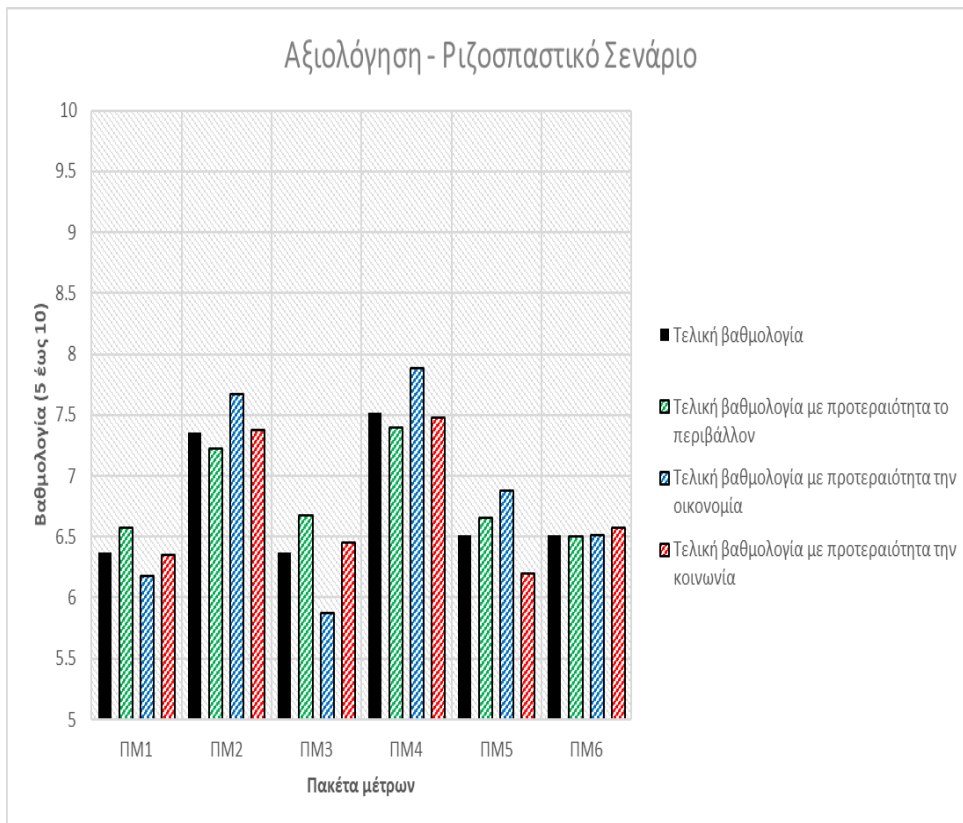
Πίνακας 5: Διαμόρφωση σετ βαρών

	Τελική βαθμολογία		Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα το περιβάλλον		Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την οικονομία		Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την κοινωνία	
	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο	Ήπιο σενάριο	Ριζοσπαστικό σενάριο
ΠΜ1 Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας	6.971	6.371	7.1	6.575	6.776	6.176	7.025	6.35
ΠΜ2 Αξιοποίηση καινοτόμων εφαρμογών για συλλογικές μετακινήσεις και προώθηση της ηλεκτροκίνησης.	7.279	7.36	7.075	7.225	7.69	7.672	7.3	7.375
ΠΜ3 Προώθηση της ενεργής μετακίνησης και βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	6.906	6.375	7.2	6.675	6.3	5.868	7.05	6.45
ΠΜ4 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.	7.51	7.514	7.45	7.4	7.822	7.883	7.45	7.475
ΠΜ5 Δημιουργία ενός αποδοτικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	6.509	6.509	6.65	6.65	6.881	6.881	6.2	6.2
ΠΜ6 Δράσεις ενημέρωσης κοινού και προώθησης βιώσιμης κινητικότητας	6.736	6.509	6.925	6.5	7.075	6.512	6.4	6.575

Πίνακας 6: Γενικά αποτελέσματα αξιολόγησης



Εικόνα 12: Αποτελέσματα μέτρων ήπιο σενάριο



Εικόνα 13: Αποτελέσματα μέτρων ριζοσπαστικό σενάριο

#### 4. Αποτελέσματα 2<sup>ης</sup> διαβούλευσης

Η 2<sup>η</sup> διαβούλευση πραγματοποιήθηκε δια ζώσης τη Μ. Δευτέρα 18 Απριλίου 2022 και ώρα 11:00 π.μ μετά από σχετική πρόσκληση με Αρ. πρωτ.: 4991/11-04-2022. Η πρόκληση απευθύνθηκε στο Δίκτυο Φορέων καθώς και στους πολίτες.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**  
**ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ**

  
ΔΗΜΟΣ **Άργους  
Μυκηνών**


ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ  
Καποδιστρίου 9-11, Άργος 21200  
☎ 2751360014  
Fax : 27510-62696  
E-mail: [grafio.dimarxou@argos.gr](mailto:grafio.dimarxou@argos.gr)

Άργος, 11/04/2022  
Αρ. πρωτ.: 4991

Προς: Προτεινόμενο Δίκτυο φορέων  
(πίνακας αποδεκτών)

«Πρόσκληση για Συμμετοχή στην 2η Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Άργους- Μυκηνών»

ΔΗΜΟΣ **Άργους  
Μυκηνών**



Ο Δήμος Άργους- Μυκηνών, σας προσκαλεί τη Μ.Δευτέρα 18 Απριλίου 2022 και ώρα 11:00 π.μ , στην 2η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η οποία θα πραγματοποιηθεί στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου που βρίσκεται στο Δημαρχείο Άργους - Καποδιστρίου 9-11.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Άργους- Μυκηνών είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα 15 ετών.

Στο πλαίσιο της 2<sup>ης</sup> διαβούλευσης θα παρουσιαστούν τα οριστικά πακέτα μέτρων, καθώς και το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ.

Σχετικά με την εκτενέστερη ενημέρωση σας μπορείτε να συνδεθείτε στον ακόλουθο σύνδεσμο όπου μπορείτε να πληροφορηθείτε για το Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Άργους- Μυκηνών. <https://www.sustainable-city.gr/sump-argos-mycinae.html>

Τη διαβούλευση συντόνισε ο Γραμματέας της Ομάδας Έργου του ΣΒΑΚ κ. Χασιώτης Άγγελος, Μηχανολόγος Μηχανικός.

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης έγιναν οι παρακάτω παρουσιάσεις/εισηγήσεις:

- Χασιώτης Άγγελος, Γραμματέας Ομάδας Έργου ΣΒΑΚ Άργους
- Καρολεμέας Χρήστος, Μέλος Ομάδας Έργου ΣΒΑΚ Άργους, συνεργάτης της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
- Παναγιώτης Τζούρας, συνεργάτης της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ

Παρεμβάσεις πραγματοποίησε ο κ. Θάνος Βλαστός- Καθηγητής Ε.Μ.Π., επιστημονικός υπεύθυνος του ΣΒΑΚ Άργους, και ο Αντιδήμαρχος Άργους κ. Κρίγγος, Υπεύθυνος της Ομάδας Έργου ΣΒΑΚ.

Η διαβούλευση ξεκίνησε με τις παρουσιάσεις που αφορούσαν τα οριστικά μέτρα που έχουν καταρτιστεί μετά την πρώτη διαβούλευση με τους φορείς, τη συλλογή στοιχείων μέσω των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν καθώς και το σύνολο των περισσότερων από 250 ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν διαδικτυακά.

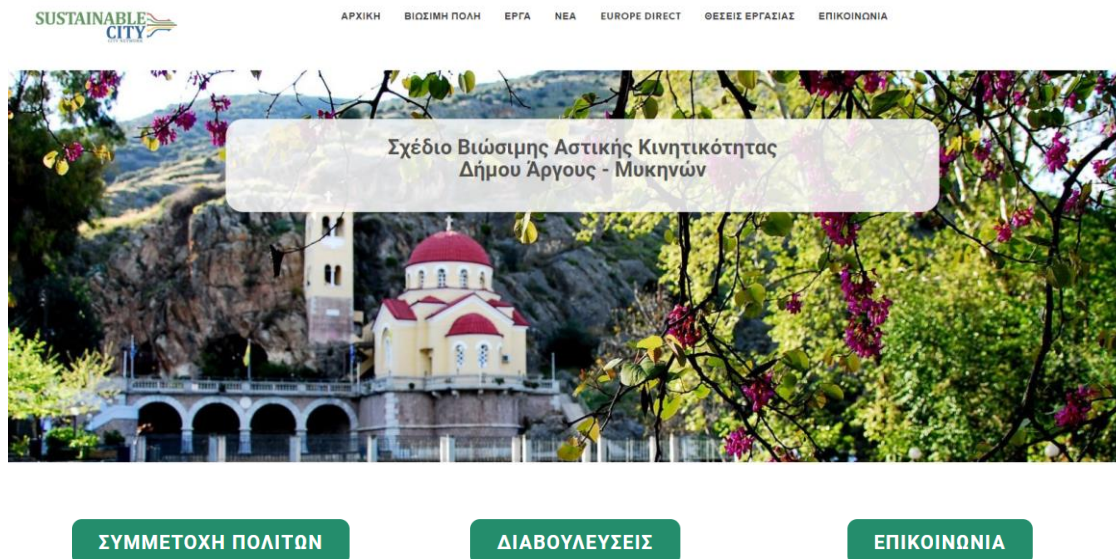
Στη συνέχεια αναλύθηκαν και συζητήθηκαν από τους ομιλητές και τους παρευρισκόμενους τα οριστικά μέτρα, τα οποία θα τεθούν προς διαβούλευση και παρατηρήσεις μετά από ανακοίνωση του Δήμου που θα ακολουθήσει.

Σημαντικές παρεμβάσεις μεταξύ άλλων πραγματοποίησε η εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Αργολίδας και ο Σύλλογος ΑΜΕΑ Αργολίδας, ενώ επιπλέον συνέβαλαν στη συζήτηση οι παρευρισκόμενοι πολίτες.

Η διαβούλευση έκλεισε με την παρουσίαση των επόμενων βημάτων που πρέπει να ακολουθηθούν και αφορούν την περίοδο ηλεκτρονικής διαβούλευσης και τις εγκρίσεις από τις αρμόδιες επιτροπές του Δήμου.



Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης, τα πρακτικά, το σχέδιο δράσης και τα πακέτα μέτρων αναρτήθηκαν επίσης στον ιστότοπο της Βιώσιμης Πόλης που έχει δημιουργηθεί για το ΣΒΑΚ, και υπήρχε ο απαραίτητος χρόνος για επιπλέον παρατηρήσεις από τους φορείς.



### Διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ Αργους - Μυκηνών

1η Διαβούλευση
2η Διαβούλευση
Πρόσκληση στη 2η Δημόσια Διαβούλευση του Δήμου Αργους - Μυκηνών
Πρακτικά 2ης Διαβούλευσης του Δήμου Αργους - Μυκηνών
Σχέδιο Δράσης 2ης Διαβούλευσης του Δήμου Αργους - Μυκηνών
Πακέτα Μέτρων 2ης Διαβούλευσης του Δήμου Αργους - Μυκηνών

### ΣΥΝΤΑΞΗ

#### Δίκτυο Πόλεων «ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ»

**ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ**  
ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΛΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ  
ΑΣΤΙΚΗ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ  
ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 25 - 165 62 ΤΑΥΦΑΔΑ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ  
ΤΗΛ. 215 2154808  
ΑΦΜ: 997006605 - ΔΟΥ ΤΑΥΦΑΔΑΣ - ΓΕΜΗ: 143108245000

Ιωάννης Γεώργιζας  
Γενικός Διευθυντής  
Δικτύου Πόλεων «ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ»