

# 3<sup>Η</sup> ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΣΕΡΙΦΟΥ

ΣΕΡΙΦΟΣ  
2023

ΣΒΑΚ ΣΕΡΙΦΟΥ



# Τί είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)

Σύμφωνα με το αρ. 2 του Ν. 4784/2021, το ΣΒΑΚ ορίζεται ως :

*ένα στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής.*

Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

- ▶ Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τους παραδοσιακούς τρόπους σχεδιασμού, καθώς η φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας εστιάζει στον άνθρωπο και όχι στο αυτοκίνητο.
- ▶ Έτσι, σε αντίθεση με το παρελθόν, η προτεραιότητα δίνεται τώρα στην αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και στην ανάδειξη του δημόσιου χώρου, προωθούνται τα λιγότερο ρυπογόνα και ενεργοβόρα μέσα μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, εναλλακτικά οχήματα και καύσιμα) ενώ η δημόσια υγεία και ασφάλεια αποτελούν βασική μέριμνα σε κάθε βήμα.
- ▶ Το ΣΒΑΚ καινοτομεί και στον τρόπο εκπόνησής του, καθώς ενθαρρύνει τη συμμετοχή των πολιτών και των τοπικών φορέων σε κάθε στάδιο της. Με τον τρόπο αυτό, όλοι πια μπορούν να έχουν ενεργό ρόλο και λόγο στη διαμόρφωση της γειτονιάς τους.

# ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

όπως

ΜΕΤΑΦΟΡΑ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

# ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

όπως

ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

ΠΟΔΗΛΑΤΟ

ΔΗΜΟΣΙΑ  
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Στις αστικές μετακινήσεις και μεταφορές που μέχρι και σήμερα κατά κύριο λόγο επικεντρώνονται στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία προστίθεται και προτεραιοποιείται η διάσταση του πεζού, του χρήστη αμαξιδίου, του γονέα με το καροτσάκι, του ποδηλάτη, και γενικότερα της βιώσιμης κινητικότητας.

Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η συμμετοχή και συνύπαρξη στον αστικό χώρο ομάδων ατόμων των οποίων η καθημερινές μετακινήσεις διακατέχονται από δυσφορία για τη προσπελασιμότητα αλλά και από τον κίνδυνο οδικών ατυχημάτων.

Με τον όρο Βιώσιμη Κινητικότητα νοείται η μετάβαση από πόλεις όπου κυριαρχεί η παρουσία του αυτοκινήτου, σε πόλεις με πιο ευχάριστο και ασφαλές περπάτημα, περισσότερο ποδήλατο, καλύτερες και πιο λειτουργικές δημόσιες συγκοινωνίες, χαμηλότερες ταχύτητες και ενίσχυση των ήπιων μέσων κοινής χρήσης.

# ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

- Να αντιμετωπίσει χρόνια συγκοινωνιακά προβλήματα, με προτεραιότητα την αύξηση της οδικής ασφάλειας.
- Να ενισχύσει την προσβασιμότητα και την ποιότητα ζωής όλων των πολιτών και ιδιαίτερα των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα μειωμένης κινητικότητας).
- Να συμβάλει στον περιορισμό της ρύπανσης και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης του νησιού.
- Να εξοικονομήσει και να αξιοποιήσει κατάλληλα τους δημόσιους οικονομικούς πόρους.
- Να βελτιώσει την εικόνα των οικισμών του νησιού, ενισχύοντας την τοπική ανάπτυξη.

# Στόχος του Σ.Β.Α.Κ. Σερίφου

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και των ασφαλών μετακινήσεων στους οικισμούς του νησιού και η παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τα ΜΜΜ.

Η κινητικότητα μετασχηματίζεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, επαναπροσδιορίζοντας τον τρόπο με τον οποίο άνθρωποι & αγαθά κινούνται μεταξύ πόλεων & χωρών , με γνώμονα την κλιματική αλλαγή και με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα.

# Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

Ο ΕΟΠ (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος) διατηρεί σήμερα 122 δείκτες οι οποίοι οργανώνονται με βάση τις θεματικές τους ενότητες. Πιο αναλυτικά οι ενότητες είναι οι εξής :

- ❑ APE: Εκπομπές ρύπων από τον ατμοσφαιρικό αέρα
- ❑ CLIM: Δείκτες κλίματος και επιπτώσεις
- ❑ ENER: Ενεργειακοί δείκτες
- ❑ INDP: Δείκτες βιομηχανικής ρύπανσης
- ❑ LSI: Δείκτες προοπτικών
- ❑ SCP: Βιώσιμη κατανάλωση και παραγωγή
- ❑ SEBI: Ρύθμιση των ευρωπαϊκών δεικτών βιοποικιλότητας
- ❑ TERM: Μηχανισμός υποβολής εκθέσεων για τις μεταφορές και το περιβάλλον
- ❑ WAT: Δείκτες υδάτινων πόρων

(European Environment Agency, 2020)

Οι «δείκτες κλιματικής αλλαγής CDC» του Κέντρου Ελέγχου και Πρόληψης Ασθενειών (Centers for Disease Control and prevention – CDC) είναι οι εξής:

1. Ευπάθεια σε πλημμύρες
2. Μελλοντικές προβλέψεις ακραίων θερμοτήτων
3. Μελλοντικές προβλέψεις ακραίων βροχοπτώσεων
4. Περιστατικά επίσκεψης επειγόντων συνδεδόμενα με τη θερμότητα
5. Περιστατικά νοσηλείας συνδεδόμενα με τη θερμότητα
6. Ευπάθεια στη θερμότητα – προσαρμοστική ικανότητα
7. Ευπάθεια στη θερμότητα – έκθεση
8. Ευπάθεια στη θερμότητα – ευαισθησία
9. Θνησιμότητα συνδεδόμενη με τη θερμότητα
10. Ιστορικές μέρες και γεγονότα ακραίας θερμότητας
11. Ιστορικές ακραίες κατακρημνίσεις
12. Ιατρική Υποδομή
13. Κατανομή θερμοκρασίας

(CDC, 2020)

# Κλιματική Αλλαγή & Μεταφορές

- ▶ Οι μεταφορές καταναλώνουν το ένα τρίτο της συνολικής τελικής ενέργειας στην ΕΕ. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της ενέργειας προέρχεται από το πετρέλαιο. Αυτό σημαίνει ότι οι μεταφορές ευθύνονται για μεγάλο μέρος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ και συμβάλλουν σημαντικά στην κλιματική αλλαγή.
- ▶ Η ρύπανση και η αυξημένη κατανάλωση ενέργειας είναι υπεύθυνες για ραγδαίες και έντονες βροχοπτώσεις/ έντονα καιρικά φαινόμενα
- ▶ Τα αυτοκίνητα, τα ημιφορτηγά, τα φορτηγά και τα λεωφορεία παράγουν πάνω από το 70 % των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές. Οι υπόλοιπες εκπομπές προέρχονται κυρίως από τη ναυτιλία και τις αεροπορικές μεταφορές.
- ▶ Η ηχορύπανση αποτελεί ένα ακόμη σημαντικό περιβαλλοντικό πρόβλημα για την υγεία το οποίο συνδέεται με τις μεταφορές. Η οδική κυκλοφορία είναι η πλέον εκτεταμένη πηγή θορύβου, τα επιβλαβή επίπεδα του οποίου επηρεάζουν πάνω από 100 εκατομμύρια άτομα στις χώρες μέλη του ΕΟΠ.



# 17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)



# Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.

- ▶ **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- ▶ Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- ▶ Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά ... για **ΟΛΟΥΣ** ... και με **ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ**
- ▶ Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**

# Στόχοι των ΣΒΑΚ



Ενίσχυση των δημόσιων ΜΜΜ



Προώθηση των μη μηχανοκίνητων μέσων μετακίνησης



Ενίσχυση και διασφάλιση των ασφαλών και άνετων μετακινήσεων

Εξασφάλιση της προσβασιμότητας για το σύνολο των χρηστών



Οργάνωση και έλεγχος της στάθμευσης

Διαχείριση της τροφοδοσίας

Διερεύνηση προώθησης εναλλακτικών συστημάτων μεταφορών



Τουρισμός και κινητικότητα

# Βιώσιμη Κινητικότητα – Βιώσιμα/ ήπια Μέσα Μετακινήσεων

- ❑ Λειτουργικά Μέσα Μαζικής Μεταφορών και Ηλεκτρικά Λεωφορεία
- ❑ Πεζή μετακίνηση
- ❑ Ποδήλατο – Ηλεκτρικό ποδήλατο
- ❑ “Διαμοιρασμός” αυτοκινήτων - “Car sharing”
- ❑ “Διαμοιρασμός” ποδηλάτων (Δημοσίως προσβάσιμα κοινόχρηστα ποδήλατα που οι χρήστες μπορούν να τα ενοικιάσουν με το ορισμένο από τον Δήμο κόμιστρο) – “Bicycle-sharing systems”- “bike share programs” – “Public-use Bicycles”
- ❑ Διαδραστικά συστήματα μεταφορών όπως :
  - Υπηρεσίες δημόσιας συγκοινωνίας κατά παραγγελία – “on demand mobility” (Ευέλικτα δρομολόγια που διαμορφώνονται ανάλογα με τη ζήτηση).
  - “Συνεπιβατισμός” - “Carpooling” (Πρακτική με την οποία άτομα μοιράζονται το ιδιωτικό τους όχημα και τα έξοδα του ταξιδιού τους με όσους ενδιαφέρονται να κάνουν την ίδια διαδρομή).

# Βαδισιμότητα – walkability

**Οι Leslie et al (2006) η βαδισιμότητα αναφέρεται ως:**

«ο βαθμός στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατούν με σκοπό την σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία.»

**Ο Litman (2003) αναφέρεται στη βαδισιμότητα ως:**

«η ποιότητα των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρητικότητα»

# Βαδισιμότητα – walkability

Οι πέντε (5) βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μια περιοχής είναι:

- ▶ Η **συνδεσιμότητα** (connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατοικία, με τους χώρους εργασίας και αναψυχής και με άλλους προορισμούς.
- ▶ Η **φιλική ατμόσφαιρα** (convivialness ή convivial atmosphere) που δημιουργεί στον πεζό το φυσικό και δομημένο περιβάλλον του δικτύου.
- ▶ Η ύπαρξη **ασφαλών, με επαρκή φωτισμό και ορατότητα δημόσιων χώρων** που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (conspicuous). Συμπεριλαμβάνει την ύπαρξη χαρτών και κατάλληλης σήμανσης.
- ▶ Η ύπαρξη **υψηλής ποιότητας πεζοδρομίων, ελκυστικών τοπίων και αρχιτεκτονικής** και η **αποτελεσματική διαχείριση του οδικού χώρου και της κυκλοφορίας**, που κάνουν το περπάτημα άνετο και ευχάριστο (comfort).
- ▶ Η **ευκολία χρήσης** (convenience) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας.

# Κυκλοφοριακός Φόρτος - Στάθμευση

- ▶ η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει πολύ την κυκλοφορία,
- ▶ η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- ▶ Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα
- ▶ Ο κυκλοφοριακός φορτος των ΙΧ επιβαρύνει την άνετη και ασφαλή πεζή μετακίνηση και την μετακίνηση με ποδήλατο

# Γιατί οι Δήμοι εκπονούν ΣΒΑΚ;

**Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των μεταφορών:** Ανάλογα το προφίλ του Δήμου και τις ανάγκες που προκύπτουν επιλέγεται ο τρόπος και τα μέσα ανάπτυξης ενός βιώσιμου συστήματος κινητικότητας

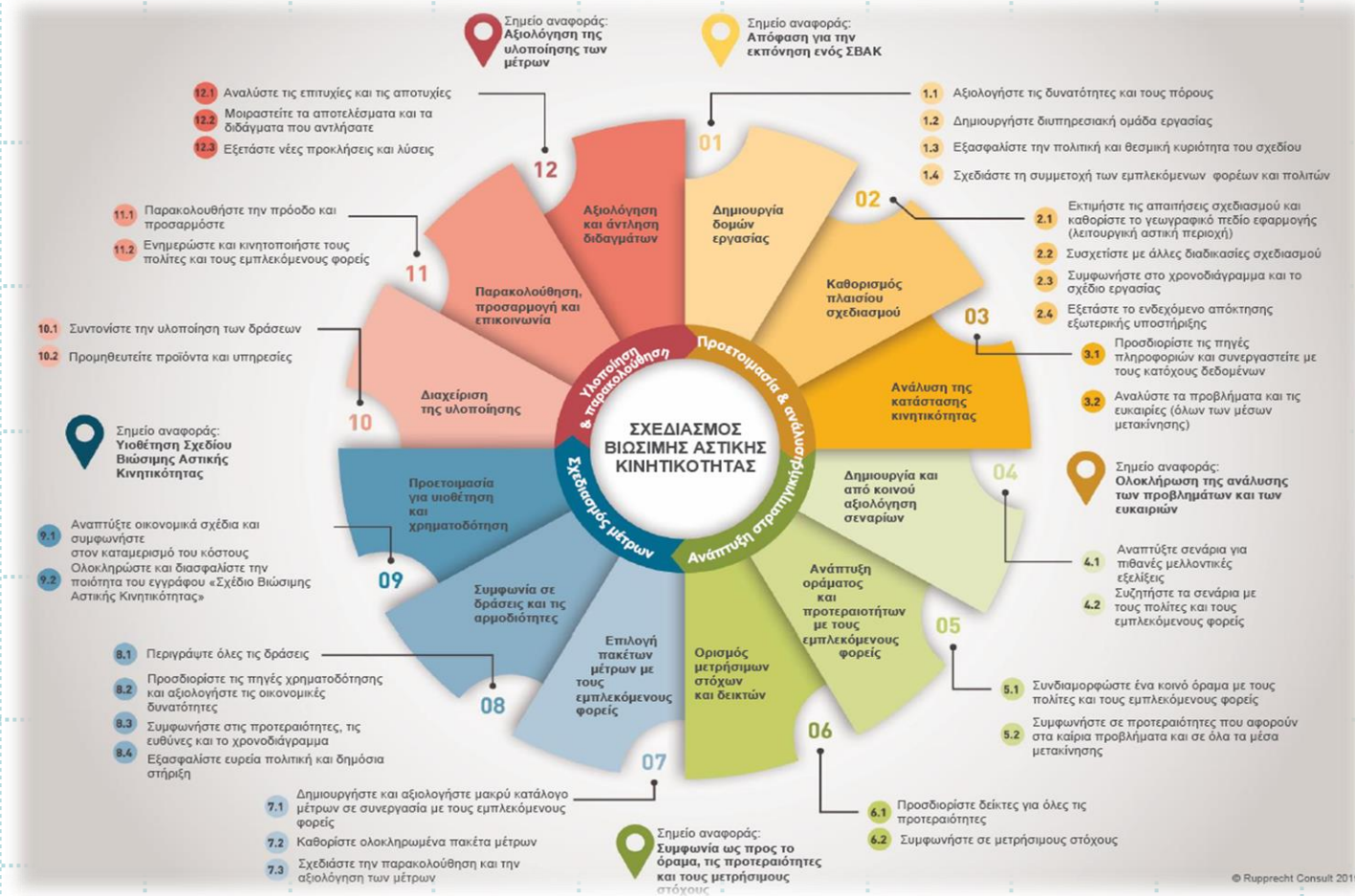
**Χρηματοδοτικό Εργαλείο:** Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ.**

Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/ κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.



# Ο κύκλος του ΣΒΑΚ - ELTIS



# Θεσμικό Πλαίσιο

- ▶ Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.».
- ▶ Το ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με βάση τον Ν. 4784/2021 και θα συμπληρωθεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.

# Συνεργασίες στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

- Φορέας Εκπόνησης
- Ομάδα Εργασίας Δήμου
- Δίκτυο Φορέων

# Περιοχή Παρέμβασης



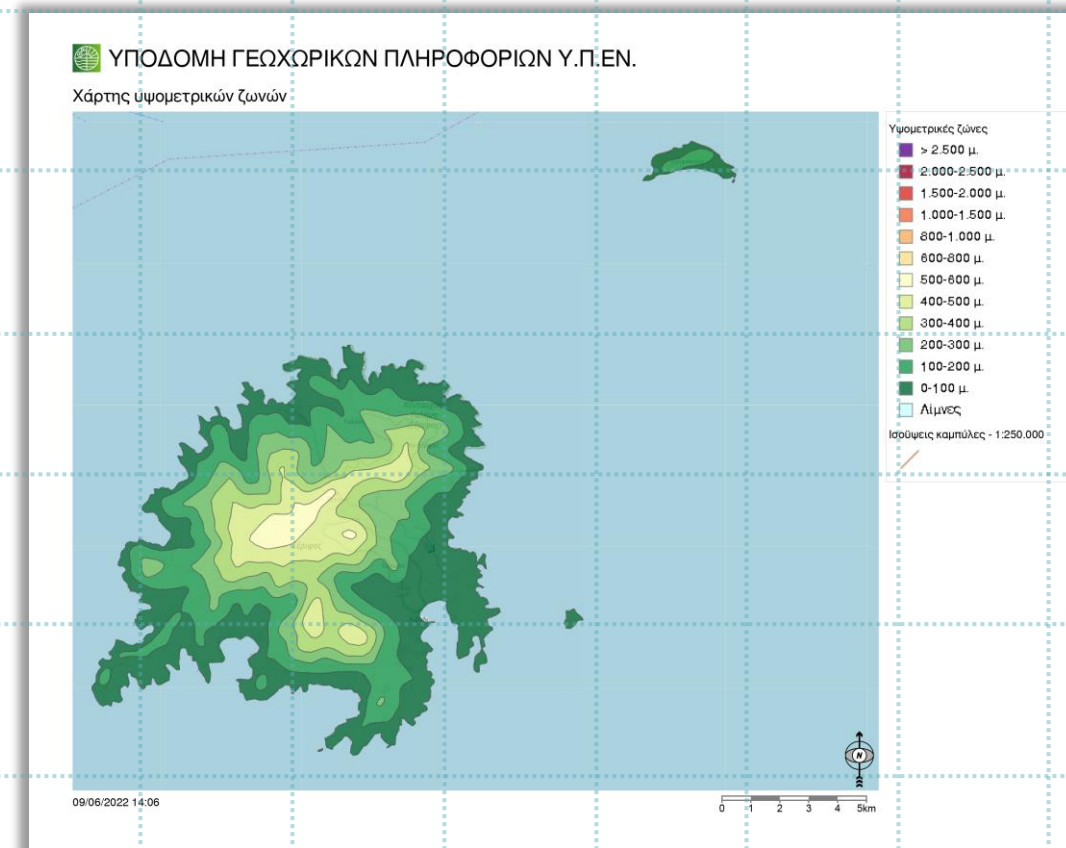
# Κύρια χαρακτηριστικά Δήμου Σερίφου

- ▶ Σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης ανήκει στη Περιφερειακή Ενότητα Μήλου της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου
- ▶ Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου βάσει της απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ 2011 είναι: 1.420 κάτοικοι.
- ▶ Ο Δήμος Σερίφου περιλαμβάνει το νησί της Σερίφου και τις γύρω νησίδες Σεριφοπούλα, Βους και Γλαρονήσιο.



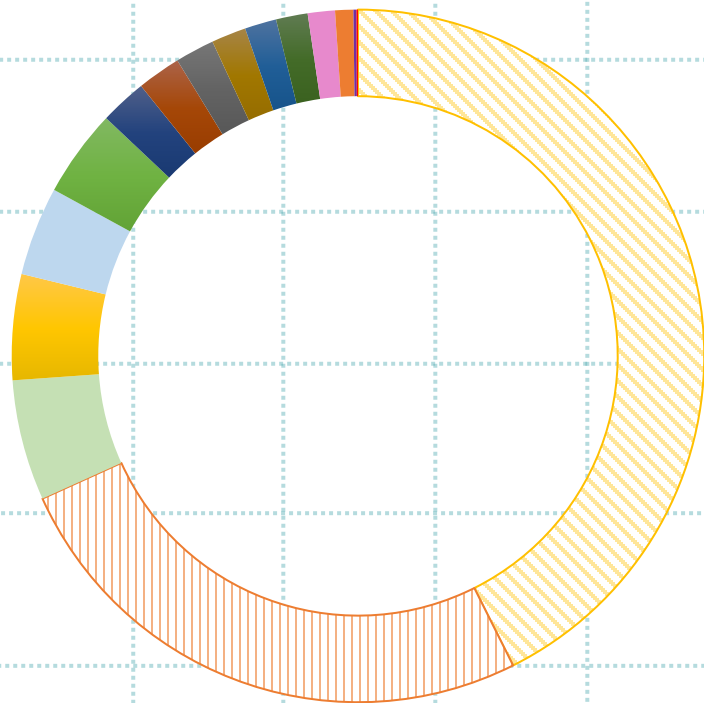
# Τοπογραφία Δήμου Σερίφου

- ▶ Η έκταση του Δήμου υπολογίζεται ~74km<sup>2</sup>
- ▶ Το μήκος των ακτών ~83km.
- ▶ Πρωτεύουσα του νησιού είναι η Χώρα (ή Σέριφος ) η οποία είναι χτισμένη σε υψόμετρο 200 μ.
- ▶ Επίνειο είναι το Λιβάδι.



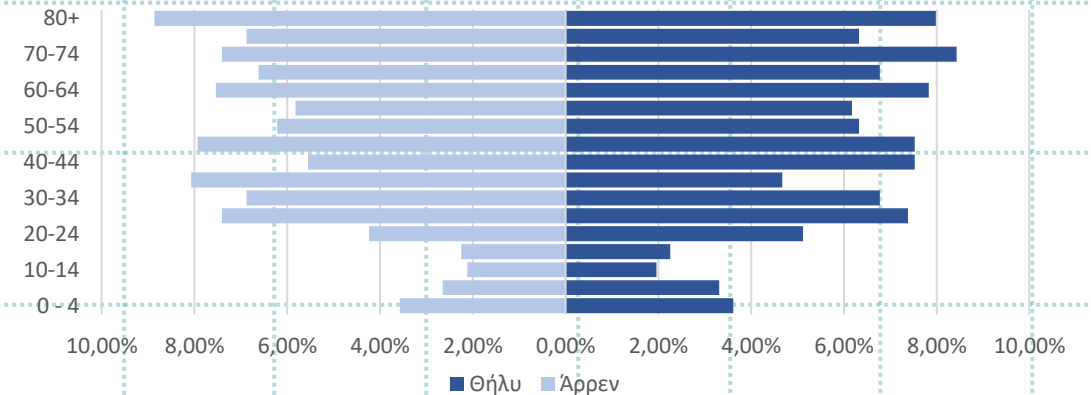
# Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΝΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ

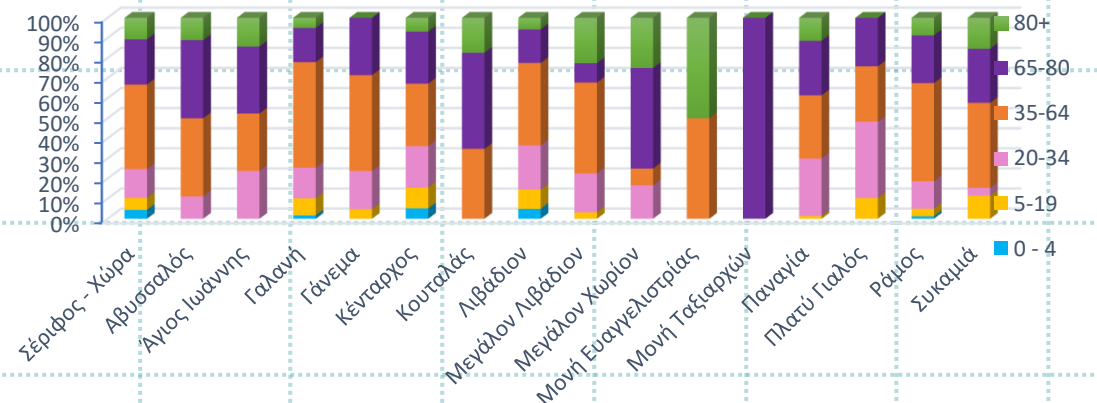


- Λιβάδιον
- Σέριφος - Χώρα
- Ράμος
- Παναγία
- Γαλανή
- Κένταρχος
- Μεγάλον Λιβάδιον
- Πλατύ Γιαλός
- Συκαμιά
- Κουταλάς
- Άγιος Ιωάννης
- Γάνεμα
- Αβυσσαλός
- Μεγάλον Χωριόν
- Μονή Ευαγγελιστρίας
- Μονή Ταξιαρχών

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΠΥΡΑΜΙΔΑ ΔΗΜΟΥ ΣΕΡΙΦΟΥ



ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑ



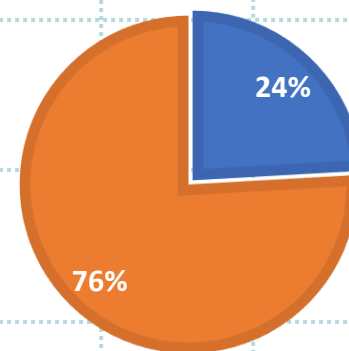
# Τύποι κατοικιών & ανάπτυξη

Περίπου το ¼ των κατοικιών του Δήμου ήταν κατοικούμενες το 2011.

Από τα ¾ των κενών κατοικιών, το μεγαλύτερο ποσοστό το 2011 ήταν εξοχικές.

Στα σημερινά δεδομένα, λαμβάνοντας υπόψη την αυξημένη τουριστική ανάπτυξη των τελευταίων 10 ετών και τις μεταβολές στον κλάδο (π.χ. το φαινόμενο Airbnb κλπ) η παραπάνω κατανομή αναμένεται να έχει μεταβληθεί.

Τα παραπάνω αναδεικνύουν την εποχική αύξηση του πληθυσμού που χαρακτηρίζει το Δήμο, και την άμεση ανάγκη για στρατηγική οργάνωση και ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας και γενικότερα του συστήματος μετακινήσεων που επιβαρύνεται δυσανάλογα με τον μόνιμο πληθυσμό του Δήμου λόγω της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας του νησιού.



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΟΙΚΟΥΜΕΝΩΝ & ΚΕΝΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ

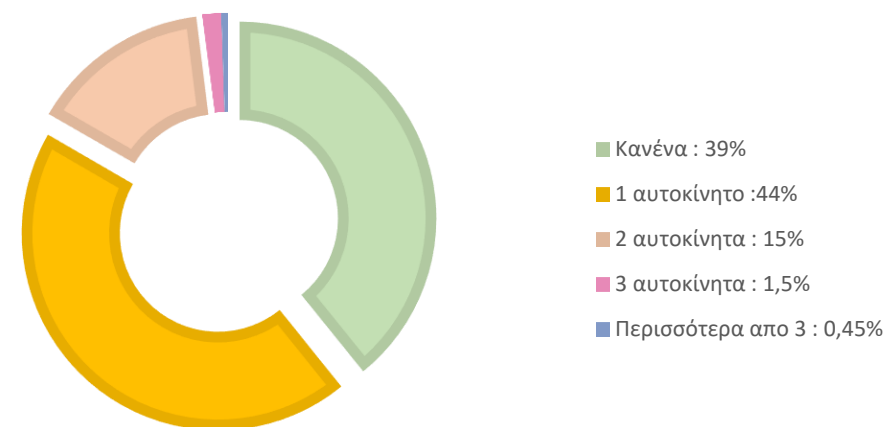


ΔΙΑΦΟΡΩΣΗ ΚΕΝΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ ΑΝΑ ΧΡΗΣΗ

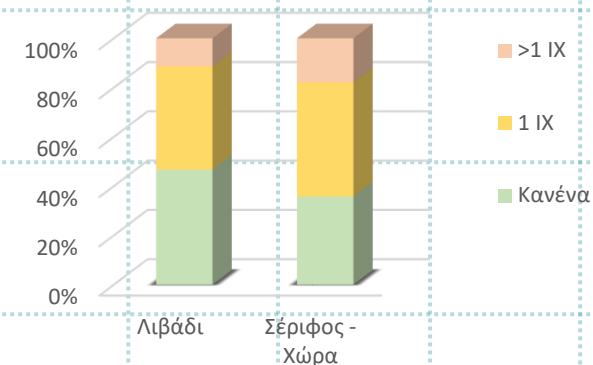


# Ιδιοκτησία ΙΧ

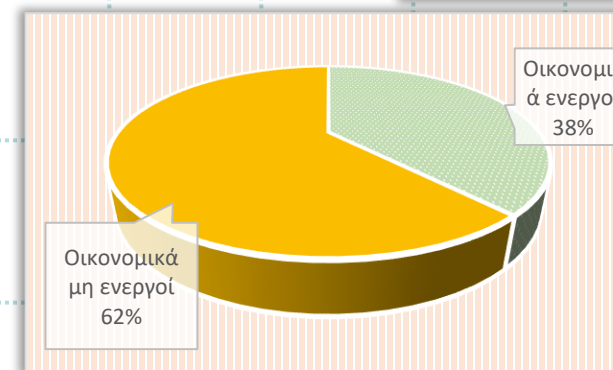
- ▶ Σύμφωνα με τα δεδομένα της Απογραφής του 2011 της ΕΛΣΤΑΤ Περίπου το 44% των νοικοκυριών του Δήμου διαθέτουν 1 ΙΧ, το 17% διαθέτουν περισσότερα από 1 ΙΧ ενώ περίπου το 39% δεν διαθέτει ΙΧ.
- ▶ Η κατοχή ΙΧ στον οικισμό της Χώρας Σεριφου κυμαίνεται στο 46% ενώ στον οικισμό του Λιβαδιου στο 42%.



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΤΟΧΗΣ ΙΧ ΑΝΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΕΡΙΦΟΥ



ΚΑΤΟΧΗ ΙΧ ΣΤΟΥΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ ΤΟΥ ΛΙΒΑΔΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΣΕΡΙΦΟΥ (%)



Πηγή Δεδομένων : Απογραφή ΕΛΣΤΑΤ 2011 , Ιδία Επεξεργασία

# Αστική Κινητικότητα στο Δήμο Σερίφου

## Οικισμοί με πρόσβαση ΙΧ:

Λιβάδι, Λιβαδάκια, Μεγάλο Χωριό, Πλατύ Γυαλός,

## “Παραδοσιακοί” Οικισμοί χωρίς πρόσβαση ΙΧ:

Σέριφος-Χώρα, Γαλανή, Καλλιτσος/ Κένταρχος, Ράμος, Παναγιά, Πύργος,

## Παραλιακοί οικισμοί με έλλειψη σε εντός οικισμού δημοτικό οδική δίκτυο:

Κουταλάς, Γάνεμα, Αβυσσαλός, Ψηλή Άμμος, Άγιος Ιωάννης

# Ενδεικτικά Προβλήματα

- ▶ Έλλειψη μακροχρόνιου κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
- ▶ Έλλειψη λειτουργικού δικτύου πεζοδρόμων και υποβαθμισμένοι δημόσιοι χώροι .
- ▶ Μη επαρκές οδικό δίκτυο και πλάτη οδών (ειδικά κατά τους θερινούς μήνες).
- ▶ Έντονα προβλήματα σε σχέση με τη στάθμευση.
- ▶ Περιοχές έντονης συνύπαρξης πεζών και οχημάτων.
- ▶ Έλλειψη συνδεσιμότητας μεταξύ όμορων οικισμών (βλ. Λιβάδι , Λιβαδάκια και οι οικιστικές τους προεκτάσεις).
- ▶ Έλλειψη χώρων στάθμευσης που εντείνει την παρόδια στάθμευση επιβαρύνοντας τον κυκλοφοριακό φόρτο τόσο εντός των οικισμών όσο και επί του επαρχιακού δικτύου.
- ▶ Περιορισμένο δίκτυο δημοτικών συγκοινωνιών.
- ▶ Αυξημένος φόρτος κατά την άφιξη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων και ιδιαίτερα με την άφιξη βαρέων οχημάτων που διασχίζουν την παραλιακή οδό.

Παρακάτω παρουσιάζεται ενδεικτικά υλικό από φωτογραφική καταγραφή που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Νοέμβριος 2021 – Απρίλιος 2022)

# ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Σας καλούμε να συμμετέχετε ενεργά

Θέλουμε τη γνώμη σας, τις προτάσεις σας, τα σχόλιά σας



## 1<sup>Η</sup> ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΣΕΡΙΦΟΥ

# ΠΩΣ ΘΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΑΤΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΑΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙ;



## Κυκλοφοριακός φόρτος & στάθμευση παρά την οδό **Με μια ματιά:**

Με το παρόν απεικονίζονται ενδεικτικά οι κυκλοφοριακές πιέσεις μετά και πριν την τουριστική περίοδο.

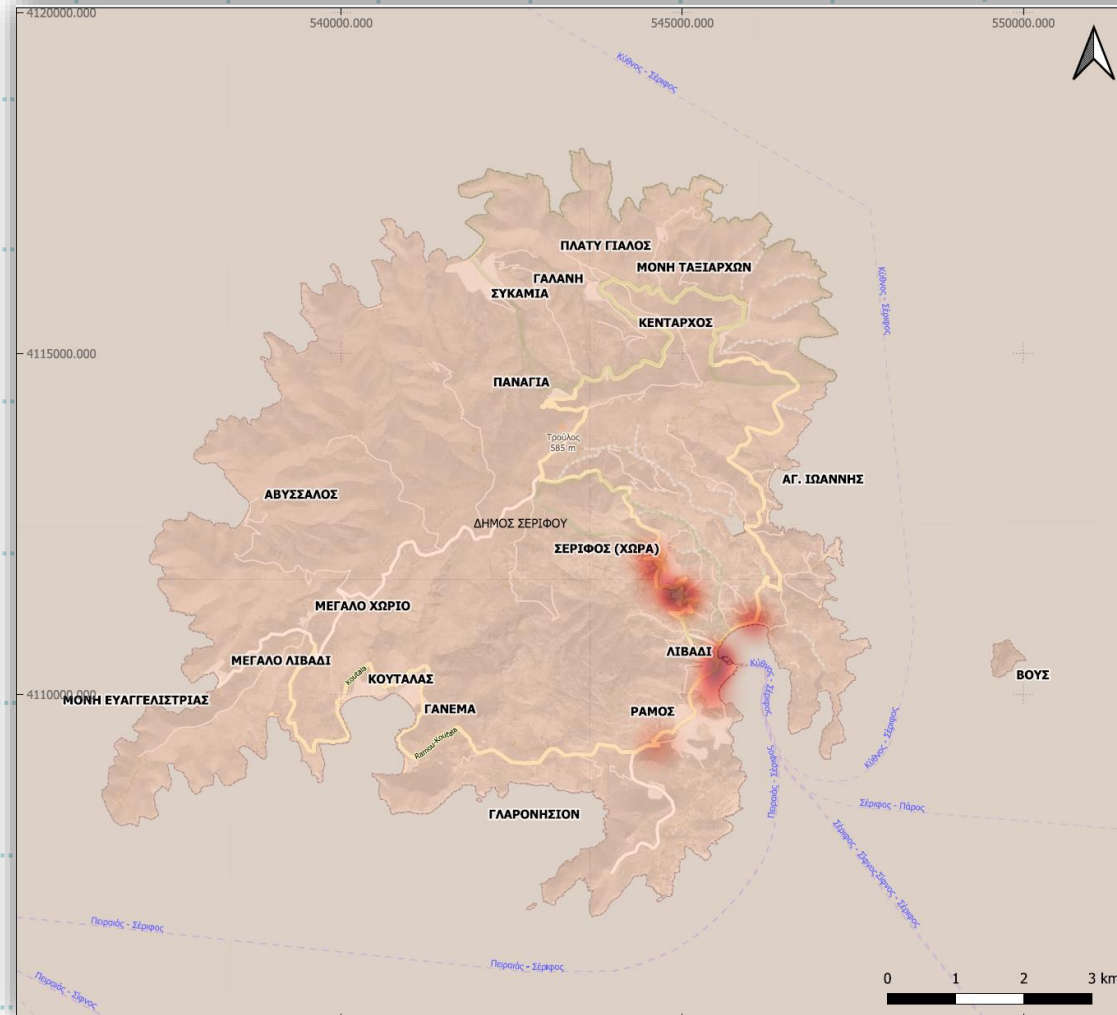
Σημαντική επιδείνωση της κατάστασης και αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων αναμένεται κατά τη θερινή περίοδο.



# ΠΩΣ ΘΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΑΤΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΑΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙ;

Κυκλοφοριακός φόρτος & στάθμευση παρά την οδό  
**Με μια ματιά:**

Με το παρόν απεικονίζονται ενδεικτικά οι κυκλοφοριακές πιέσεις.



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

□ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΟΤΑ α' βαθμού  
Χαρτογραφικό Υπόβαθρο: ESRI OSM & Bing

ΧΑΡΤΗΣ:  
ΧΩΡΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΟΥ  
ΦΟΡΤΟΥ

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ:

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 50.000

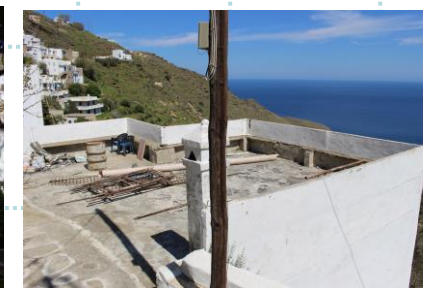
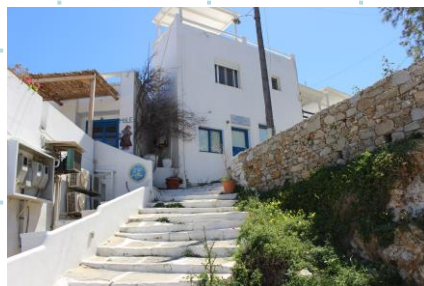
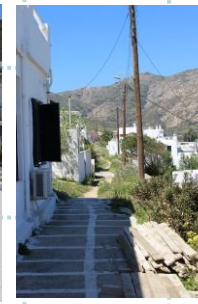
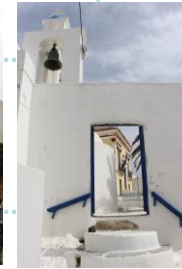
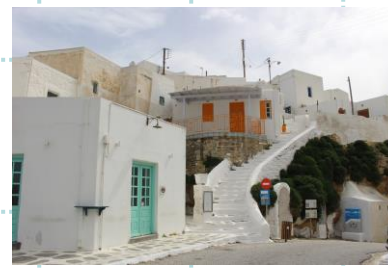


# ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΠΟΨΗ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ;

## Κοινόχρηστοι χώροι – δίκτυο πεζοδρόμων **Με μια ματιά :**

Στους οικισμούς του νησιού υπάρχουν διακριτά είδη κοινόχρηστων χώρων. Συναντώνται οικισμοί με ανεπτυγμένο δίκτυο πεζοδρόμων κτισμένο στα παραδοσιακά πρότυπα νησιωτικών οικισμών. Σε αυτά συναντώνται πλατώματα με χώρους στάσης, οργανικά κτισμένους πάνω στα καλντερίμια και στα περάσματα. Στους οικισμούς της Σεριφου, της Παναγιάς, του Καλλιτσου, του Ράμου αλλά και στα Λιβαδάκια συναντάται ο κοινόχρηστος χώρος της κεντρικής πλατείας.

Το παραλιακό μέτωπο χαρακτηρίζεται ως κεντρικός κοινόχρηστος χώρος στις περιπτώσεις των παραθαλάσσιων οικισμών.



# ΠΩΣ ΘΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΑΤΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ;



## Κατάσταση οδικού δικτύου

### Με μια ματιά:

Η κατάσταση του οδικού δικτύου εντός και πλησίον των οικισμών επηρεάζει τόσο τον κυκλοφοριακό φόρτο όσο και την γενικότερη προσβασιμότητα. Οι δυσχερείς συνθήκες προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου επηρεάζουν τα μηχανοκίνητα οχήματα αλλά κυρίως συσχαιρένουν τη χρήση μέσων βιώσιμης κινητικότητας (ποδήλατο, πατίνι, πεζή μετακίνηση). Στο νησί, σε οικισμούς όπως το Λιβάδι, το Μεγάλο Λιβάδι, ο Κουταλάς, το Γάνεμα συναντάται υποβαθμισμένο οδικό δίκτυο και ελλείψεις σε δίκτυο πεζοδρομίων/ποδηλατοδρόμων. Ακόμη χαρακτηριστική είναι η έλλειψη δημοσίου οδικού δικτύου σε πολλούς από τους οικισμούς (βλ. Αγ. Ιωάννης, Ψιλή Άμμος κ.α.).





# ΠΩΣ ΘΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΑΤΕ ΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ;

Ανάδειξη  
τοπόσημων και  
πληροφόρηση

## Με μια ματιά :

Στο νησί σήμερα , κατά κύριο λόγο συναντάται η σήμανση του δικτύου των μονοπατιών της Σερίφου , οι πληροφοριακές πινακίδες προειδοποιητικής κατεύθυνσης για περιοχές μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος αλλά και αυτοσχέδια σήμανση εντός οικισμών , όπως η Χώρα Σερίφου.



*Serifos*  
all about Cyclades

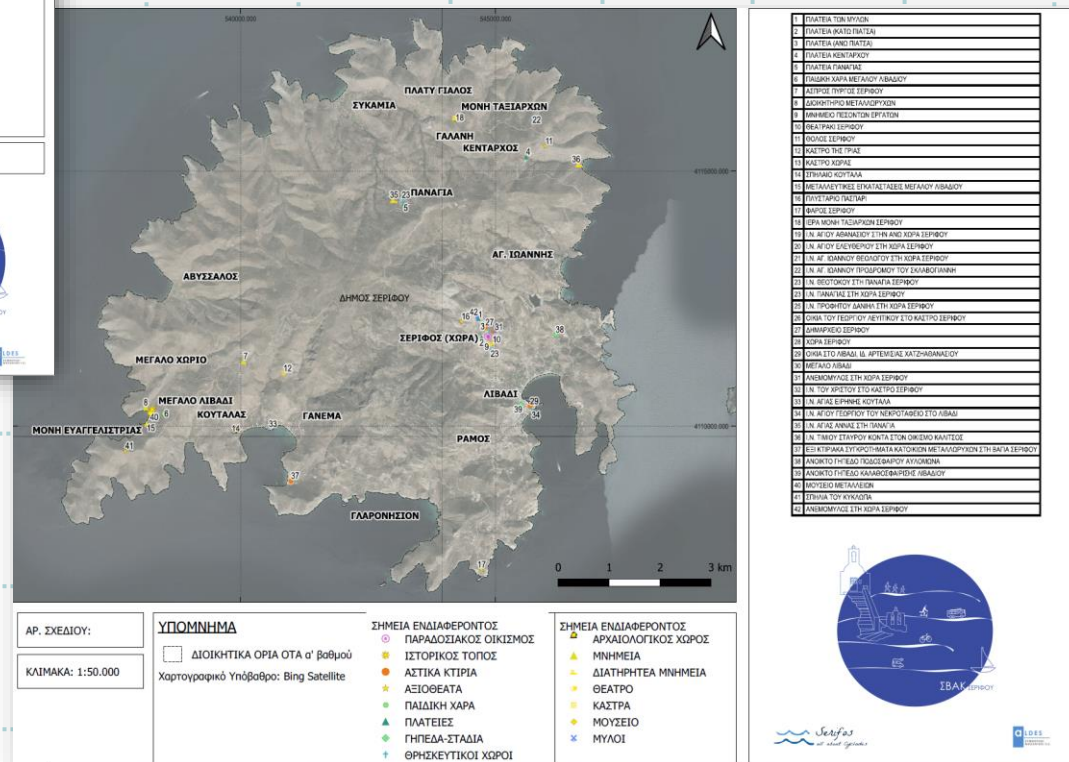
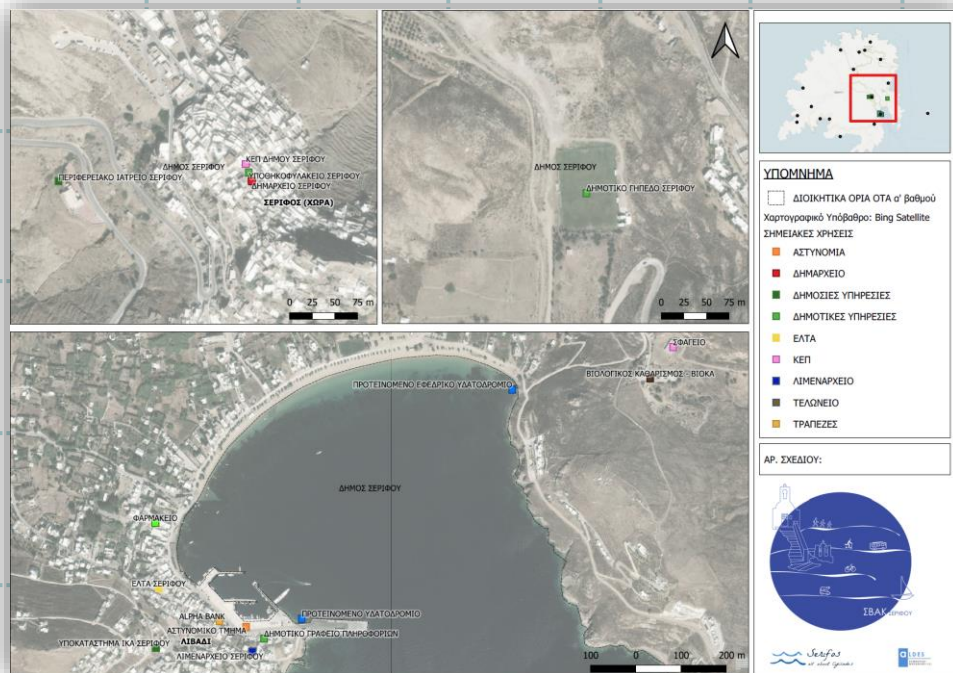


**ALDES**  
Consultant  
Engineers

# ΠΩΣ ΘΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΑΤΕ ΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ;

## Ανάδειξη τοπόσημων και πληροφόρηση Με μια ματιά :

Στο νησί σήμερα, κατά κύριο λόγο συναντάται η σήμανση του δικτύου των μονοπατιών της Σερίφου, οι πληροφοριακές πινακίδες προειδοποιητικής κατεύθυνσης για περιοχές μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος αλλά και αυτοσχέδια σήμανση εντός οικισμών, όπως η Χώρα Σερίφου.



# ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΠΟΨΗ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ;

## Χώροι στάθμευσης

### Με μια ματιά :

Με την οργάνωση και διαχείριση της παρόδιας στάθμευσης μειώνεται ο κυκλοφοριακός φόρτος των ΙΧ και μηχανοκίνητων οχημάτων και ελευθερώνεται χώρος για την ενθάρρυνση χρήσης ήπιων μέσων μετακίνησης.

Σήμερα, σε αρκετούς οικισμούς του νησιού, που δεν διαθέτουν εσωτερικό οδικό δίκτυο υπάρχει χώρος στάθμευσης στην είσοδο τους (βλ. Ράμιος, Παναγιά, Γαλανή κ.α.) ενώ σε άλλους η στάθμευση γίνεται παρά την οδό (Κουταλάς, Γάνεμα, Αγ. Ιωάννης, Ψιλή Άμμος κ.α.).

Ο οικισμός της Χώρας παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις σε χώρους στάθμευσης που εντείνονται κατά την τουριστική περίοδο και οδηγεί σε υπερφόρτωση του οδικού δικτύου της Επαρχιακής οδού. Αντίστοιχα, στον οικισμό του Λιβαδίου υπάρχει έλλειψη σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες αλλά και κατά την άφιξη και αναχώρηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων.



# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Κυκλοφοριακή Οργάνωση	Ορίζοντας 5ετίας	Δημιουργία περιφερειακής οδού
		Μελέτη, κατασκευή και λειτουργία περιφερειακής οδού του οικισμού Λιβαδίου για την διασύνδεση με τον οικισμό της Χώρας Σερίφου. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων
		Υλοποίηση στο 30% των πεζοδρομίων Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ Βελτίωση των απαραίτητων υποδομών (λ.χ. πεζοδρομίων, διαβάσεων, σήμανση κ.α.) για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας σε υποδομές εκπαίδευσης, υγείας, δημοτικών και δημόσιων υπηρεσιών κ.α. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους
	Ορίζοντας 10ετίας	Υλοποίηση στο 30% των εξεταζόμενων οδών Μείωση των ορίων ταχύτητας Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) αυτοκινήτων πόλης (Car sharing) Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) ποδηλάτων (Bike sharing) Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή οδικού δικτύου και οδοφωτισμού στην ευρύτερη περιοχή της Χώρας Σερίφου, Λιβάδι, Λιβαδάκια, Ράμμος, Τσιλιτάκι και πλησίον κατοικημένων περιοχών.
		Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων
		Υλοποίηση στο 70% των πεζοδρομίων Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους
	Ορίζοντας 15+ετίας	Υλοποίηση στο 70% των εξεταζόμενων οδών Υλοποίηση της υφιστάμενης μελέτης για το οδικό τμήμα Ράμμος- Καράβι. 1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων
		Υλοποίηση στο 100% των πεζοδρομίων 1. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους
		Υλοποίηση στο 100% των εξεταζόμενων οδών 1. Ανάπλαση Ανάπλαση/ ανακατασκευή επαρχιακού οδικού δικτύου, με έμφαση στην προσβασιμότητας των οικισμών που σήμερα δε διαθέτουν επαρκή συνδεσιμότητα (Αβεσσαλός, Συκαμιά). 1. Ελεγχόμενη κυκλοφορία οχημάτων

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Κυκλοφοριακή Οργάνωση		Ορίζοντας 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	Τοποθέτηση πεζοφάνων
			Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάνων πλησίον της ζώνης του Λιμανιού Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/ προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ		Ορίζοντας 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης με σκοπό την ιεράρχηση του οδικού δικτύου εντός και εκτός των οικισμών και  Εκπόνηση των απαραίτητων μελετών για την δημιουργία περιφερειακής οδού για την διασύνδεση των οικισμών Χώρας Σερίφου – Λιβάδι με σκοπό την αποσυμφόρηση του υφιστάμενου δικτύου.
			1. Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων διαρρύθμισης της κυκλοφορίας στα σημεία με περιορισμένη ορατότητα και ασφάλεια διέλευσης.  1. Εκπόνηση απαραίτητων μελετών και δημιουργία κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, κλπ. και εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος (λ.χ. Παραλιακό μέτωπο Λιβαδίου, είσοδος – έξοδος οικισμών).

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Οριζοντας 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων διαρρύθμισης της κυκλοφορίας στα σημεία με περιορισμένη ορατότητα και ασφάλεια διέλευσης.
		1. Εκπόνηση απαραίτητων μελετών και δημιουργία κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, κλπ. και εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος (λ.χ. Παραλιακό μέτωπο Λιβαδίου, είσοδος – έξοδος οικισμών).
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Οριζοντας 5ετίας	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
		Ενδεικτικά, στο παραλιακό μέτωπο του Λιβαδίου και πλησίον του οικισμού της Χώρας Σερίφου Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού (περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride) Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης με εγκλιβωτισμό θέσεων
		Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ Δημιουργία διακριτών χώρων στάθμευσης για κατηγορίες οχημάτων όπως:  Χώροι στάθμευσης <u>δικύκλων</u>  Χώροι στάθμευσης <u>ποδηλάτων</u> και εν γένει <u>μικροκινητικότητας</u>  Αποκλειστικών χώρων <u>προσωρινής</u> στάσης και στάθμευσης για <u>φορτοεκφόρτωση</u> Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ταξί (πιάτσες) Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων
		1. Επέκταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
Οριζοντας 10ετίας	Οριζοντας 10ετίας	Ενδεικτικά με την εφαρμογή των σχετικών αναπλάσεων παραλιακών μετόπων, σε κεντρικές παράκτιες περιοχές εντός οικισμών (λ.χ. Μεγάλο Λιβάδι) 1. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης με εγκλιβωτισμό θέσεων
		Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία 1. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης με εγκλιβωτισμό θέσεων
Οριζοντας 15+ετίας	Οριζοντας 15+ετίας	Υλοποίηση στο 100% στην 15+ετία
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Οριζοντας 5ετίας	Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων του ΚΤΕΛ κατά την τουριστική περίοδο και επέκταση του ωραρίου των δρομολογίων για κάλυψη των νυχτερινών ωρών.
		Επέκταση των δρομολογίων- επανάληψη στάσεων και διασύνδεση των οικισμών που σήμερα δεν εξυπηρετούνται από τα υφιστάμενα δρομολόγια (λ.χ. Μεγάλο Λιβάδι), με τα ΜΜΜ . Ανάπτυξη δικτύου με νέες στάσεις ΜΜΜ που θα διαθέτουν σύστημα τηλεματικής και σχετικής εφαρμογής τηλεματικής από τα προσωπικά κινητά τηλέφωνα.
		Εισαγωγή συστήματος κινητικότητας κατά παραγγελία (On-demand) Βελτίωση υπηρεσιών ΜΜΜ

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Ορίζοντας 5ετίας	Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων του ΚΤΕΛ κατά την τουριστική περίοδο και επέκταση του ωραρίου των δρομολογίων για κάλυψη των νυχτερινών ωρών.
		Επέκταση των δρομολογίων- επανάχρηση στάσεων και διασύνδεση των οικισμών που σήμερα δεν εξυπηρετούνται από τα υφιστάμενα δρομολόγια (λ.χ. Μεγάλο Λιβάδι), με τα ΜΜΜ . Ανάπτυξη δικτύου με νέες στάσεις ΜΜΜ που θα διαθέτουν σύστημα τηλεματικής και σχετικής εφαρμογής τηλεματικής από τα προσωπικά κινητά τηλέφωνα.
	Ορίζοντας 10ετίας/15ετίας	Εισαγωγή συστήματος κινητικότητας κατά παραγγελία (On-demand) Βελτίωση υπηρεσιών ΜΜΜ Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη  Υλοποίηση στο 50% του στόλου. Κίνητρα για τη χρήση των ΜΜΜ
		Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων  Υλοποίηση στο 70% των στάσεων. Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη  Υλοποίηση στο 100% του στόλου.

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ & ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυση πεζοδρομίων)	Οριζόντια	5ετίας	Δημιουργία/ επέκταση δικτύου μονοπατιών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και οικισμών σε ποσοστό 30%. Στο παρόν Σενάριο θεωρείται ότι υλοποιούνται έργα πεζοδρομήσεων - αναπλάσεων και ποδηλατοδρόμων, καθώς και σχέδιο σύνδεσης σε ενιαίο δίκτυο.
			Μελέτη ανάπλασης πεζοδρομίων, δικτύου ποδηλατοδρόμων και υποδομών κοινής χρήσης στον οικισμό Μεγάλου Λιβαδίου. Μελέτη διαμόρφωσης δικτύου υποδομών κοινής χρήσης (λ.χ. πεζοδρομίων ,ποδηλατοδρόμων) και δικτύου κοινόχρηστων χώρων εντός των οικισμών που σήμερα διαθέτουν μη επαρκείς υποδομές (Άγιος Ιωάννη, Γάνεμα, Κουταλάς, Ψιλή άμμος, Αβεσσαλός, Συκαμιά, Μεγάλο Χωριό Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα πέριξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε κεντρικά σημεία του Δήμου
			Ενδεικτικά, προτείνεται να χωροθετηθούν πλησίον:
			Του Γηπέδου Νήαρ'Ηστ
			Της εισόδου του Πάρκου Σκοπευτηρίου
			Του Γηπέδου «Κρητικόπουλος»
			Της Πλατείας Παναγιώτη Μακρή
			Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)
			Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
			Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυση πεζοδρομίων, ώστε το 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).



# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ & ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυση πεζοδρομίων)			
		Ορίζοντας 10ετίας	<p>Κατασκευή/ Διαμόρφωση οδικού δικτύου, δικτύου πεζοδρόμων &amp; ποδηλατοδρόμων και δικτύου κοινόχρηστων χώρων εντός των οικισμών σήμερα διαθέτουν μη επαρκείς υποδομές (Άγιος Ιωάννης, Γάνεμα, Κουταλάς).</p> <p>Κατασκευή/ Διαμόρφωση οδικού δικτύου/ δικτύου πεζοδρόμων &amp; ποδηλατοδρόμων εντός των οικισμών σήμερα διαθέτουν μη επαρκείς υποδομές (Ψιλή άμμος, Αβεσσαλός, Συκαμιά, Μεγάλο Χωριό).</p> <p>Υλοποίηση πράσινης διαδρομής μονοπατιών σε ποσοστό 70% του προτεινόμενου δικτύου</p> <p>Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) &amp; Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Επέκταση του μέτρου με εφαρμογή σε περιοχές:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.</li> <li>• πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπόσημων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς</li> </ul> <p>Διαμόρφωση/ διαπλάτυση πεζοδρομίων, ώστε το 70% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος &lt; 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).</p> <p>Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).</p>
		Ορίζοντας 15+ετίας	<p>Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας τα ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.</p> <p>1. Διαμόρφωση/ διαπλάτυση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο (100%) των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος &lt; 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).</p>
			<p>1. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)</p>

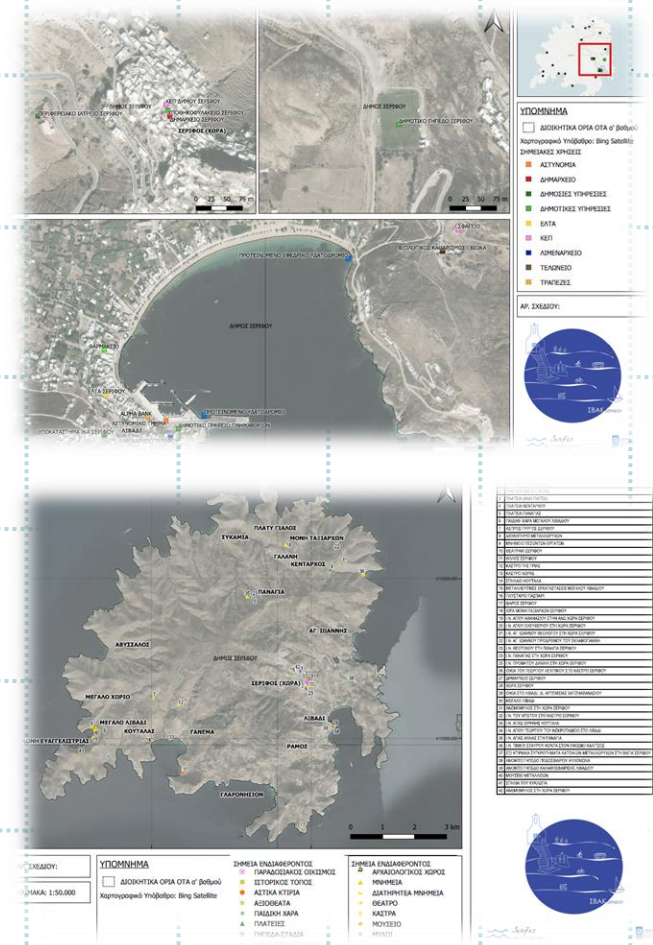
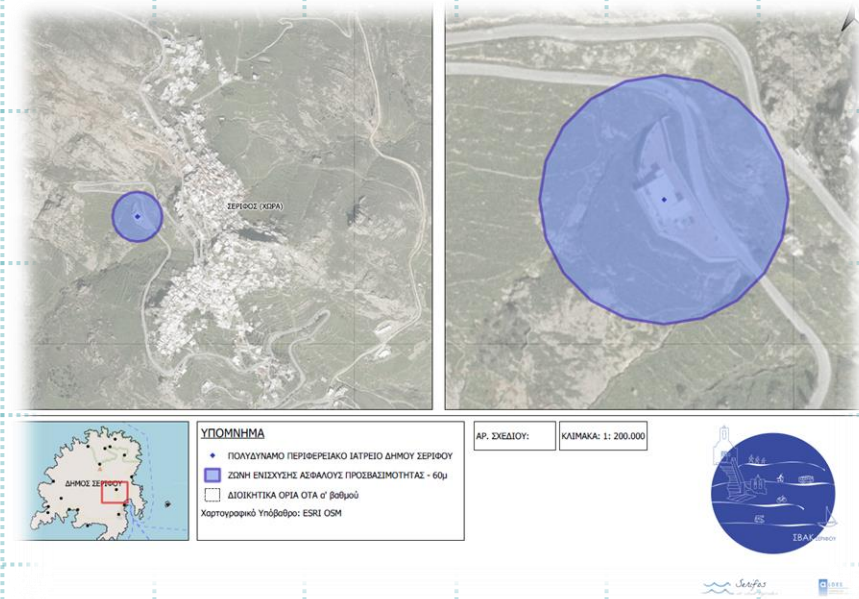
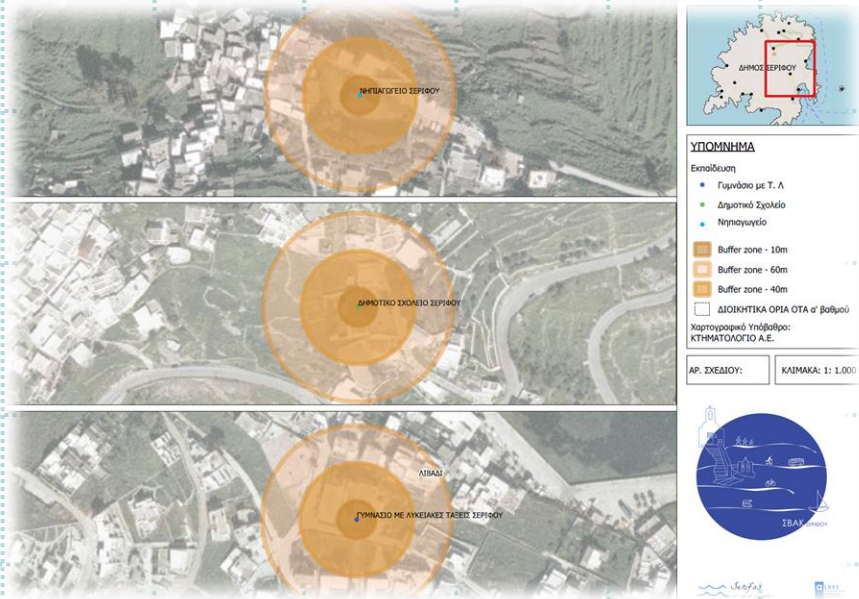
# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ		Ορίζοντας 5ετίας/ 10ετίας	<ol style="list-style-type: none"> <li>Μελέτη διαμόρφωσης δικτύου υποδομών κοινής χρήσης (λ.χ. πεζοδρομίων ,ποδηλατοδρόμων) και δικτύου κοινόχρηστων χώρων εντός των οικισμών που σήμερα διαθέτουν μη επαρκείς υποδομές (Άγιος Ιωάννη, Γάνεμα, Κουταλάς, Ψιλή άμμος, Αβεσσαλός , Συκαμιά, Μεγάλο Χωριό).</li> <li>Μελέτη ανάπλασης/ ανακατασκευής επαρχιακού οδικού δικτύου, με έμφαση στην προσβασιμότητας των οικισμών που σήμερα δε διαθέτουν επαρκή συνδεσιμότητα (Αβεσσαλός, Συκαμιά)</li> <li>Μελέτη ανάπλασης πεζοδρομίων, δικτύου ποδηλατοδρόμων και υποδομών κοινής χρήσης στον οικισμό Μεγάλου Λιβαδίου</li> </ol>
		Ορίζοντας 15+ετίας	<ol style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία αστικών κερκίδων</li> </ol> <p>Δημιουργία 1 αστικής κερκίδας στην 5ετία, 2 στη 10ετία και 5 στη 15+ετία.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Μελέτη των σημείων ενδιαφέροντος (landmarks) του νησιού με τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων στάσεων – αναψυχής.</li> <li>Ανάπλαση – ανακατασκευή πλατείας Καλλίτσου.</li> </ol>
			<ol style="list-style-type: none"> <li>Συντήρηση των παραδοσιακών καλντεριμιών / μονοπατιών εντός των οικισμών : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Παναγιά</li> <li>- Γαλήνη</li> <li>- Χώρα Σερίφου</li> <li>- Καλλίτσος</li> <li>- Ράμος</li> </ul> </li> </ol>
		Ορίζοντας 15+ετίας	<ol style="list-style-type: none"> <li>Κατασκευή/ Διαμόρφωση οδικού δικτύου, δικτύου πεζοδρόμων &amp; ποδηλατοδρόμων και δικτύου κοινόχρηστων χώρων εντός των οικισμών σήμερα διαθέτουν μη επαρκείς υποδομές (Άγιος Ιωάννης, Γάνεμα, Κουταλάς, Ψιλή άμμος, Αβεσσαλός , Συκαμιά, Μεγάλο Χωριό).</li> </ol>

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Οριζοντας 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας		1. Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων  Μεγάλα οχήματα: φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πολύ πρωινές ώρες,  Μικρά οχήματα (<1,5tn): φορτοεκφόρτωση σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις  Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων  Διαχείριση των φορτοεκφορτώσεων με έμφαση στη διαχείριση της κυκλοφορίας και την εφαρμογή «έξυπνων λύσεων» κατά την άφιξη αναχώριση των την άφιξη – αναχώρηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων ιδιαίτερα στον οικισμό του Λιβαδίου αλλά στο οδικό τμήμα που συνδέει Λιβάδι – Χώρα Σερίφου.  Τακτική αστυνόμευση
			Εφαρμογή ΣΦΗΘ Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους  Υλοποίηση στο 40% στη 10ετία και στο 70% στη 15+ετία. Υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕΚ) Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	Οριζοντας 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας		Υλοποίηση στο 50% στην 5ετία και στο 100% στη 10ετία. Πρώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης Θορύβου Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας
ΠΡΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ	Οριζοντας 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας		

# ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



# ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



ΤΙΤΛΟΣ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΙΑΥΛΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΛΙΒΑΔΙ ΚΑΙ ΧΩΡΙΑ ΣΕΡΙΦΟΥ

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΟΤΑ α' βαθμού
- Χαρτογραφικό Υπόβαθρο: ESRI OSM & Bing

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ

- ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ-ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΦΑΝΩΣΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΜΟΝΟΠΑΤΙ
- ΠΕΔΩΠΟΡΟΣ

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ: Π.3.8 ΚΑΙΜΑΚΑ: 1:20.000



ΤΙΤΛΟΣ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΙΑΥΛΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΛΙΒΑΔΙ ΚΑΙ ΧΩΡΙΑ ΣΕΡΙΦΟΥ

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΟΤΑ α' βαθμού
- Χαρτογραφικό Υπόβαθρο: ESRI OSM & Bing

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ

- ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ-ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΦΑΝΩΣΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΜΟΝΟΠΑΤΙ
- ΠΕΔΩΠΟΡΟΣ

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ: Π.3.9 ΚΑΙΜΑΚΑ: 1:20.000



ΤΙΤΛΟΣ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΙΑΥΛΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΛΙΒΑΔΙ ΚΑΙ ΧΩΡΙΑ ΣΕΡΙΦΟΥ

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

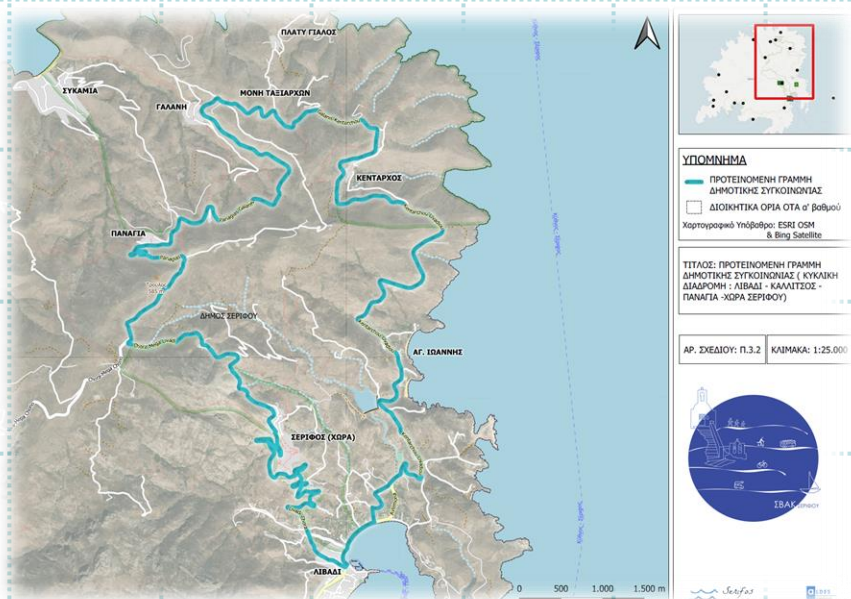
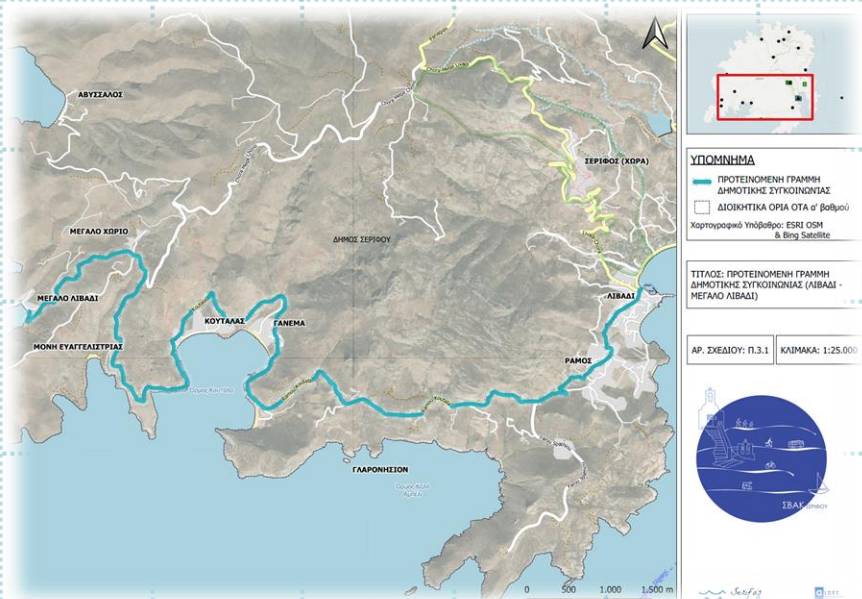
- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΟΤΑ α' βαθμού
- Χαρτογραφικό Υπόβαθρο: ESRI OSM & Bing

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ

- ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ-ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΦΑΝΩΣΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ
- ΜΟΝΟΠΑΤΙ
- ΠΕΔΩΠΟΡΟΣ

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ: Π.3.10 ΚΑΙΜΑΚΑ: 1:20.000

# ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



# ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
<b>A. Δείκτες αποτελεσμάτων</b>					
<b>A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</b>	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO <sub>2</sub> ) στον Δήμο	Οι συνολικές εκπομπές CO <sub>2</sub> από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία εκτιμάται ότι ανέρχονται στους 2.455 tn ετησίως. (έτος αναφοράς 2019)	Μείωση 15% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 30% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 50% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα
<b>A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων</b>	Ποσοστό (%) οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Οι παραδοσιακοί οικισμοί του Δήμου Σερίφου διαθέτουν δίκτυο μονοπατιών το οποίο ωστόσο δεν παρέχει διασύνδεση με τους όμορους οικισμούς. Παραλιακοί οικισμοί κι ιδιαίτερα το οικιστικό δίκτυο Λιβαδάκια-Λιβιάδι- Χώρα Σερίφου δεν διαθέτει δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας.	Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στο τουλάχιστον 80% του μη ιεραρχημένου δικτύου με κατάλληλη σήμανση	Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στο 100% του μη ιεραρχημένου δικτύου με κατάλληλη σήμανση	
<b>A.3. Μήκος μονοπατιών πράσινων διαδρομών</b>	Συνολικό μήκος (m) μονοπατιών - πράσινων διαδρομών	Στον Δήμο Σερίφου υπάρχει σήμερα δίκτυο μονοπατιών και στα πλαίσια της αστικής προσβασιμότητας στοχεύεται η επέκταση και διασύνδεση του.	Μήκος νέων μονοπατιών μεγαλύτερο από 5 km	Μήκος νέων μονοπατιών μεγαλύτερο από 25 km	Μήκος νέων μονοπατιών μεγαλύτερο από 30 km
<b>A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας</b>	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός του Δήμου	Σήμερα δεν υπάρχει τιμή αναφοράς για το πλάτος των πεζοδρομίων στον Δήμο Σερίφου.	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1,50 στο τουλάχιστον 30% των κύριων οδών	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1,50 στο 100% των κύριων οδών	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1,50 στο τουλάχιστον 75% του συνόλου των οδών (σύνολο ιεραρχημένου δικτύου – κατ' ελάχιστον αποκατάσταση περιξ των σχολικών συγκροτημάτων)

# ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
<b>A. Δείκτες αποτελεσμάτων</b>					
<b>A.5. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων</b>	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τον Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν δημόσιοι σταθμοί γρήγορης φόρτισης στον Δήμο.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σύμφωνα με το ΣΦΗΟ.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 5%.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 15%.
<b>A.6. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων</b>	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)	Σήμερα, δεν υπάρχουν σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων	Εγκατάσταση τουλάχιστον 4 σταθμών bike-sharing και ανάπτυξη υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)	Εγκατάσταση τουλάχιστον 8 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)	Εγκατάσταση τουλάχιστον 12 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)
<b>A.7. Αριθμός τροχαίων συμβάντων</b>	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος	-	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%
<b>A.8. Κόστος μετακινήσεων</b>	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το κόστος της δημόσιας συγκοινωνίας στο νησί 2€/μετακίνηση.	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας.	Μείωση 10% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων.	Μείωση 40% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με υψηλή διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων.



# ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
<b>Β. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας</b>					
<b>B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</b>	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	Το 42% των κατοίκων χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για τις καθημερινές του μετακινήσεις.	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα /ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 50% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα /ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 60% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 75% τουλάχιστον
<b>B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές</b>	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του νησιού που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.	Δεν υπάρχει τιμή αναφοράς για την κυκλοφοριακή ροή οχημάτων ιδιωτικής χρήσης.	Μείωση κατά 10% της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και απόδοση του % σε άλλα βιώσιμα μέσα.	Μείωση κατά 20% της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και απόδοση του % σε άλλα βιώσιμα μέσα.	Μείωση κατά 30% της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και απόδοση του % σε άλλα βιώσιμα μέσα.
<b>B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη.	Δεν υπάρχει τιμή αναφοράς για την ικανοποίηση των χρηστών ΔΣ σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας.	Μείωση των δυσαρεστημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά -10%.	Μείωση των δυσαρεστημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά -20%.	Μείωση των δυσαρεστημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά -50%.
<b>B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</b>	Ποσοστό (%) ερωτηθέντων που θεωρούν πολύ (4/4) ή αρκετά ασφαλής (3/4) την μετακίνηση με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους της Σαντορίνης	Δεν υπάρχει τιμή αναφοράς για την ασφαλή μετακίνηση των χρηστών με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους του Δήμου.	Τουλάχιστον το 50% των ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ ή αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 70% των ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ ή αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 80% των ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ ή αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα

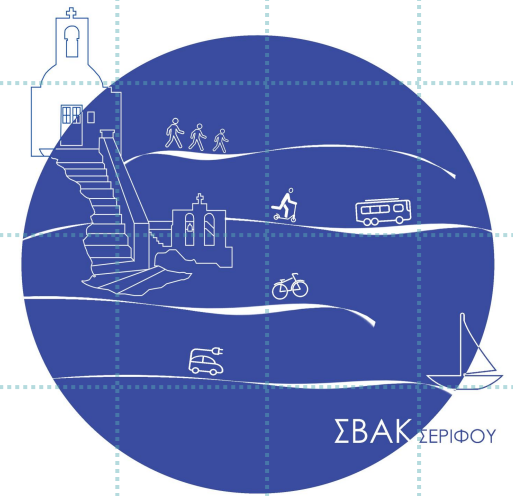
# ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
<b>Γ. Δείκτες εκροών</b>					
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς		Τουλάχιστον το 50% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 60% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 80% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)
<b>Δ. Δείκτες εισροών</b>					
Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου
Δ.2. Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμη κινητικότητα		Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας
Δ.3. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας		Αύξηση κατά τουλάχιστον 100% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης

# ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ GANTT ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Δείκτες	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου															
A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων															
A.3. Μήκος μονοπατιών- πράσινων διαδρομών															
A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας															
A.5. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)															
A.6. Επίπεδο διεύθυνσης ηλεκτρικών οχημάτων															
A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων															
A.8. Αριθμός τροχαίων συμβάντων															
A.9. Κόστος μετακινήσεων															
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον															
B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές															
B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας															
B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη															
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης															
Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς															
Δ.2. Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.															
Δ.3. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ															

# Ενημερώνομαι – Συμμετέχω στο σχεδιασμό

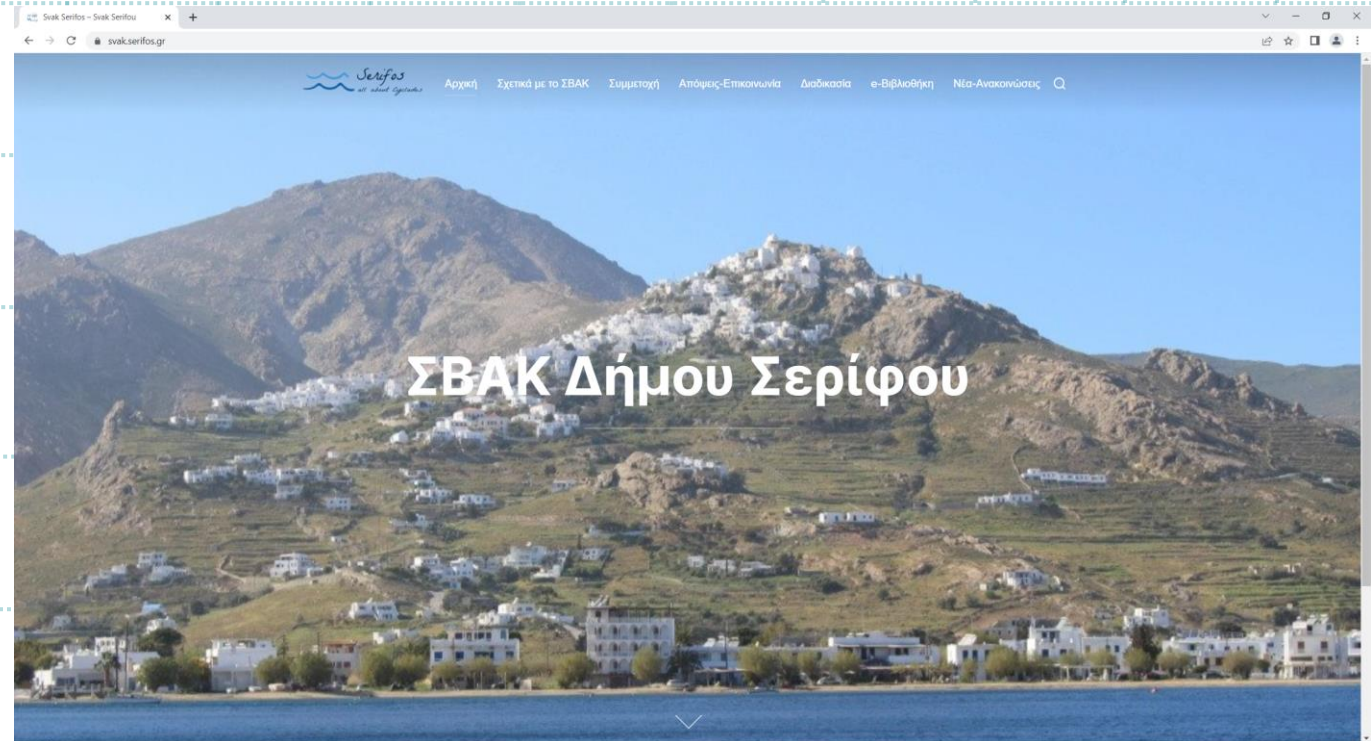


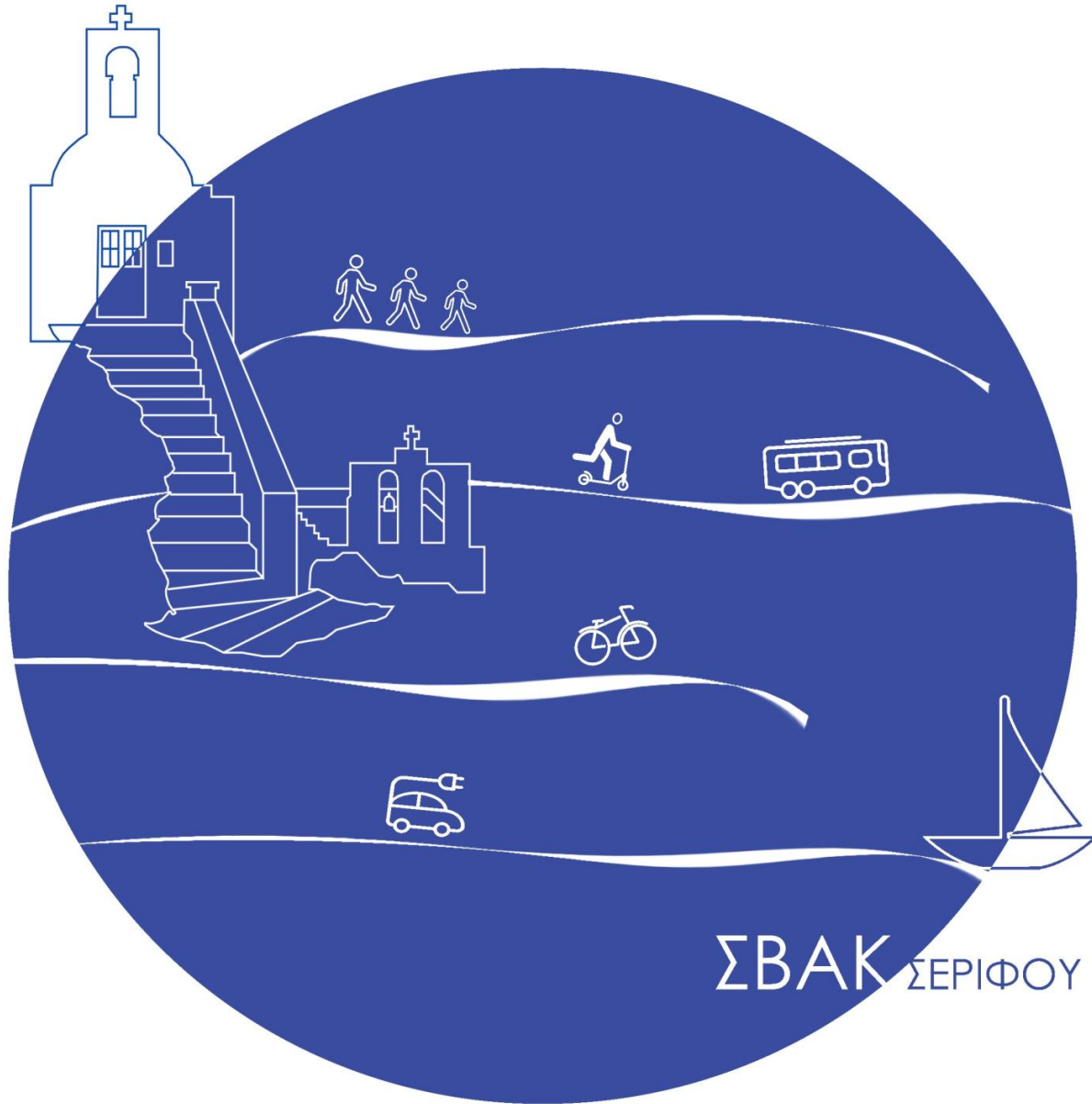
[Μπαίνω στη σελίδα του ΣΒΑΚ – Σερίφου : https://svak.serifos.gr](https://svak.serifos.gr)

[Λέω την άποψη μου στην καρτέλα: Απόψεις – Επικοινωνία  
\(https://svak.serifos.gr/aropseis/\)](https://svak.serifos.gr/aropseis/)

[Συμπληρώνω τα ερωτηματολόγια εδώ](#)

Συμμετέχω στη διαβούλευση, αποστέλλω την άποψη μου στην ηλεκτρονική διεύθυνση : [svak@serifos.gr](mailto:svak@serifos.gr)





# 3<sup>Η</sup> ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΥ

Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή  
σας!