



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ & ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών Νάξου και Μικρών Κυκλάδων
Χώρα Νάξος, ΤΚ 84300

Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Φάση Α': Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ



Περρίκου 32, 115 24 Αθήνα, ☎ : (+30) 210 6974 600

32 Perrikou, 115 24 Athina, Greece

☎ : (+30) 210 6983 657

E-mail : nama@namanet.gr URL : www.namanet.gr

Αθήνα, Απρίλιος 2023

[illegible]

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	I
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	II
0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
0.1 Γενικά	1
0.2 Ορισμοί	1
0.3 Αντικείμενο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	2
0.4 Διαδικασία Ανάπτυξης ΣΒΑΚ	3
1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ.....	6
2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	7
2.1 Δημιουργία και Λειτουργία Ιστοσελίδας	8
3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	9
3.1 Όρια περιοχής παρέμβασης.....	9
3.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης.....	10
4. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ.....	11
4.1 Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων.....	14
4.2 Έγγραφο πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων	14
4.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής.....	15
5. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	16
5.1 Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου	16
5.2 Κείμενα Ευρωπαϊκού Επιπέδου	16
5.3 Κείμενα Εθνικού Επιπέδου	22
5.4 Κείμενα Περιφερειακού Επιπέδου	31
5.5 Κείμενα Τοπικού Επιπέδου	33
5.6 Εξέταση πληρότητας δεδομένων	41
6. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΣΒΑΚ	42

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ



0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

0.1 Γενικά

Η παρούσα τεχνική έκθεση συντάσσεται στο πλαίσιο της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων σύμφωνα με τις οδηγίες εκπόνησης και κατάρτισης παραδοτέων ΣΒΑΚ που ορίζονται στον ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021).

Οι εργασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της σύμβασης για την παροχή υπηρεσίας «Υποστήριξη στην Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ)» που ανατέθηκε στις 29/12/2022 στην εταιρεία NAMA Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές Α.Ε. από τον Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων

Η παρούσα τεχνική έκθεση αφορά τη **Φάση Α' «Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ»**, κατά την οποία:

- Ο φορέας εκπόνησης συγκροτεί την ομάδα εργασίας
- Ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα
- Ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων
- Η ομάδα εργασίας συλλέγει τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες.
- Η ομάδα εργασίας υποβάλλει το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και των επόμενων σταδίων και εργασιών του
- Η ομάδα εργασίας προετοιμάζει το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του ΣΒΑΚ.

0.2 Ορισμοί

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ ορίζονται τα ακόλουθα:

- Περιοχή Παρέμβασης: Χώρα Νάξου.
- Φορέας Εκπόνησης: Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων.
- Ομάδα Εργασίας: Η ομάδα που συγκροτείται με αντικείμενο την κατάρτιση του ΣΒΑΚ και αποτελείται από υπηρεσιακά και αιρετά στελέχη του Φορέα Εκπόνησης, από στελέχη το δικτύου φορέων και από εξωτερικούς συνεργάτες.



Να σημειωθεί ότι η παρούσα μελέτη αποτελεί συνέχεια της μελέτης ΣΒΑΚ «Παροχή Εξειδικευμένων Συμβουλευτικών και Υποστηρικτικών Υπηρεσιών Αναπτυξιακού Χαρακτήρα για την Υποβοήθηση των Υπηρεσιών του Δήμου στην Εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» που πραγματοποιήθηκε το 2019 από τον κ. Κοσμά Σ. Αναγνωστόπουλο. Το επίπεδο υλοποίησης της μελέτης αυτής είναι έως τη διεξαγωγή της 1ης Διαβούλευσης, δηλαδή έως τις αρχές του Σταδίου 2 της Φάσης Β'. Η μελέτη αυτή δεν ολοκληρώθηκε λόγω απουσίας νομικού πλαισίου για τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ. Επομένως η παρούσα μελέτη λαμβάνει υπόψη της τα αποτελέσματα αυτά και συνεχίζει τη διαδικασία από το σημείο διακοπής της.

0.3 Αντικείμενο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει ως στόχο να σχεδιαστεί το μέλλον της πόλης έχοντας ως επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι το αυτοκίνητο. Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί μία πολύπλοκη διαδικασία με αντικρουόμενες απαιτήσεις, όπως η διατήρηση υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής με παράλληλη δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις και, ο περιορισμός της κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές, χωρίς να εμποδίζεται η απρόσκοπτη μεταφορά και η κυκλοφορία προσώπων και αγαθών. Το ΣΒΑΚ έχει ως βάση την ιδέα της ολοκληρωμένης προσέγγισης ενισχύοντας την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς παράλληλα με τη στροφή προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2010 δήλωσε την υποστήριξή του για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ σε πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές και ενθάρρυνε την ανάπτυξη κινήτρων για τη δημιουργία των σχεδίων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κινητικότητας και Μεταφορών εξέδωσε οδηγίες για τα ΣΒΑΚ, οι οποίες παρουσιάζουν τα βασικά στάδια και τις διαδικασίες για την ανάπτυξη τους. Η διαδικασία ενισχύει την εμπλοκή των αρμόδιων φορέων σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού και τη συνεργασία μεταξύ αρχών και αρμόδιων φορέων που ασκούν πολιτική. Σύμφωνα με τις οδηγίες η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ δεν πρέπει να θεωρείται σαν ένα επιπρόσθετο επίπεδο στο σχεδιασμό μεταφορών, αλλά σαν κάτι συμπληρωματικό στα υπάρχοντα σχέδια και διαδικασίες. Το παρόν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα ΣΒΑΚ προσαρμοσμένο στις νησιωτικές ανάγκες.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

Ένα ΣΒΑΚ επιδιώκει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών με την επίτευξη τουλάχιστον των ακόλουθων στόχων:

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας που παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους – αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές πιο αποτελεσματικά. Είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας που περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και τους σκοπούς, την επιλογή



μέτρων και πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση και αξιολόγηση και την αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από τη διαδικασία.

Τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

- Το μακροπρόθεσμο όραμα και το σαφές σχέδιο εφαρμογής
- Η συμμετοχική προσέγγιση με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- Η ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
- Η οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση
- Η αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων
- Η τακτική παρακολούθηση, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων
- Η εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς.

Τα πλεονεκτήματα που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν:

- Καλύτερη ποιότητα ζωής
- Εξοικονόμηση κόστους
- Βελτίωση του περιβάλλοντος και της υγείας των πολιτών
- Μείωση των απρόσκοπτων μετακινήσεων και βελτίωση της προσβασιμότητας
- Αποτελεσματική χρήση των πόρων
- Βελτίωση της συμμετοχικής διαδικασίας
- Βελτιωμένα σχέδια
- Αποτελεσματική εκπλήρωση τυχόν νομικών δεσμεύσεων Ευρωπαϊκών πολιτικών
- Αξιοποίηση συνεργειών και αύξηση της συσχέτισης των μέτρων
- Μεγαλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις
- Βελτιωμένη αστική κινητικότητα

0.4 Διαδικασία Ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Το 2019 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικαιροποίησε τις κατευθυντήριες οδηγίες για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έτσι ώστε να αντικατοπτρίζουν τις νέες κατευθύνσεις και τάσεις που αφορούν την κινητικότητα, την τεχνολογία και την κοινωνία και επηρεάζουν τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι διαδικασίες που θα ακολουθηθούν και για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων είναι βάσει των νέων αυτών οδηγιών¹. Επομένως, η διαδικασία του ΣΒΑΚ αποτελείται από τέσσερις διακριτές ενότητες:

Α. Προετοιμασία & Ανάλυση, η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τον καθορισμό των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ, τη διαδικασία ανάπτυξης και το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου και την ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και την ανάπτυξη σεναρίων.

¹ European Commission: 2nd edition of Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (2019), [sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf \(eltis.org\)](https://ec.europa.eu/transport/policy/docs/sustainable-urban-mobility-plan-guidelines-2019.pdf)



Β. Ανάπτυξη Στρατηγικής, η ενότητα αυτή περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος, τον καθορισμό των προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων και δεικτών.

Γ. Σχεδιασμός Μέτρων, η ενότητα αυτή περιλαμβάνει την επιλογή του πακέτου μέτρων, τη συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης, την ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου και την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.

Δ. Υλοποίηση & Παρακολούθηση, η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τη διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου) και την αφομοίωση των μαθημάτων.

Στον κύκλο του ΣΒΑΚ, η πρώτη και τελευταία ενότητα που αφορούν στην προετοιμασία και την εφαρμογή του σχεδίου εκτελούνται ουσιαστικά από την Υπηρεσία που αναπτύσσει και εφαρμόζει το Σχέδιο. Οι βασικές εργασίες που αφορούν στη σύνταξη και την εκπόνηση του ΣΒΑΚ εκκινούν με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας μέσω της συλλογής διαθέσιμων στοιχείων και μελετών και μέσω της πρώτης διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς για τη συλλογή προβλημάτων και απόψεων σχετικά με τους στόχους και τις κατευθύνσεις που θα ακολουθηθούν στο Σχέδιο. Στη συνέχεια, αναπτύσσονται το κοινό όραμα, οι προτεραιότητες και οι στόχοι και τα εναλλακτικά μέτρα. Μέσα από την εξέταση και την ανάλυση των εναλλακτικών μέτρων προσδιορίζεται το τελικό πακέτο μέτρων που θα απαρτίζει το Σχέδιο σε συνεργασία με τους πολίτες και τους φορείς μέσω της δεύτερης διαβούλευσης. Ακολουθεί η εκπόνηση του Σχεδίου που ολοκληρώνεται με την υιοθέτησή του και την έναρξη της εφαρμογής και παρακολούθησης του Σχεδίου.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα βήματα του Κύκλου ΣΒΑΚ έτσι όπως περιγράφονται στον ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021) με τον οποίο θεσπίζεται το πλαίσιο κατάρτισης των ΣΒΑΚ.

Α' Φάση «Φάση Προετοιμασίας», στην οποία:

- Ο φορέας εκπόνησης συγκροτεί την ομάδα εργασίας
- Ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα
- Ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων
- Η ομάδα εργασίας συλλέγει τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες.

Β' Φάση «Φάση Ανάπτυξης», η οποία περιλαμβάνει 6 στάδια:

- **Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ**, στο οποίο η ομάδα εργασίας καθορίζει:
 - Το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και των επόμενων σταδίων και εργασιών του
 - Το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του ΣΒΑΚ.
- **Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την πρώτη διαβούλευση με τη συμμετοχή των φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης.
 - Την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας
 - Τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε και δέκα ετών.
- **Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων**, το οποίο περιλαμβάνει:



- Τη δεύτερη διαβούλευση για το αρχικό όραμα και τις προτεραιότητες, καθώς και την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων που προέκυψαν από τη διαδικασία
- Τη διατύπωση του τελικού οράματος, των προτεραιοτήτων και των προβλημάτων που επιδιώκει να επιλύσει σε διάστημα δεκαετίας.
- Τον προσδιορισμό των στόχων
- **Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την εξέταση αναλυτικού καταλόγου μέτρων και την παρουσίαση των επιλεγμένων μέτρων
 - Την τρίτη διαβούλευση για την επιλογή των μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης.
- **Στάδιο 5: Κατάρτιση και υποβολή Σχεδίου Δράσης**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Το τελικό σχέδιο δράσης
 - Την υποβολή του σχεδίου δράσης στις αρμόδιες υπηρεσίες
 - Την ενσωμάτωση στο σχέδιο δράσης των τεκμηριωμένων αντιρρήσεων των φορέων.
- **Στάδιο 6: Εξέταση του ΣΒΑΚ**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την σύνταξη του Κύκλου του ΣΒΑΚ
 - Την υποβολή του για την εξέταση και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως ΣΒΑΚ.

Γ' Φάση «Φάση Υλοποίησης, Παρακολούθησης και Αξιολόγησης Μέτρων ΣΒΑΚ», κατά την οποία ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με όσα έχουν οριστεί στο τελικό σχέδιο δράσης.



1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Ο φορέας που αναλαμβάνει ηγετικό ρόλο στη διαδικασία σχεδιασμού είναι ο Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων.

Ο φορέας εκπόνησης είναι αρμόδιος για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών. Ειδικότερα, ο φορέας εκπόνησης είναι αρμόδιος για:

- Τη συγκρότηση της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ
- Τη δημόσια πρόσκληση για τη συμμετοχή στο δίκτυο φορέων
- Τη σύνθεση του δικτύου φορέων
- Την κατάρτιση και την υπογραφή του συμφώνου υπογραφής
- Τη δημιουργία ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ
- Την υποβολή της αναφοράς του κύκλου ΣΒΑΚ
- Την υλοποίηση των μέτρων αρμοδιότητάς του
- Την παρακολούθηση της εφαρμογής του συνόλου των μέτρων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ
- Την περιοδική αξιολόγηση των μέτρων
- Την κατάρτιση και επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης
- Την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.
- Την υποβολή των σχεδίων δράσης και των εκθέσεων προόδου
- Τη γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας
- Την ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.



2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ομάδα εργασίας συγκροτείται με αντικείμενο την κατάρτιση του ΣΒΑΚ και αποτελείται από υπηρεσιακά και αιρετά στελέχη του Φορέα Εκπόνησης, από στελέχη το δικτύου φορέων και από εξωτερικούς συνεργάτες.

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ ορίστηκε εκ νέου με την με αριθμό πρωτοκόλλου 129/2023 απόφαση του Δημάρχου στις 21.02.2023 στο πλαίσιο της επικαιροποίησης της πρώτης φάσης εκπόνησης του σχεδίου, και αποτελείται από τα ακόλουθα μέλη:

Τα υπηρεσιακά μέλη από το Δήμο είναι:

- κα Φραγκίσκου Αικατερίνη, Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων, αρμόδια μηχανικός και επικεφαλής της Ομάδας ΣΒΑΚ
- κ. Φυρογένη Απόστολο, Μηχανολόγο Μηχανικό ΠΕ, Προϊστάμενος της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων
- κα Πρωτονοταρίου Αικατερίνη, ΔΕ1 Διοικητικών, αναπληρώτρια Προϊσταμένη Αυτοτελούς Τμήματος Κοινωνικής Προστασίας, Παιδείας και Πολιτισμού του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων
- κ. Κονδύλη Νικόλαο, ΠΕ Οικονομικού, Προϊστάμενο Αυτοτελούς Τμήματος Προγραμματισμού και Οργάνωσης Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων
- κα Μαργαρίτη Αικατερίνα, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό ΠΕ, υπάλληλο Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Συγκοινωνιών της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων
- κα Κάγκανη Σοφία, Δημοσιογράφος, Ειδική Συνεργάτιδα για θέματα επικοινωνίας του Δήμου

Τα μέλη του δικτύου φορέων που συμμετέχουν στη Ομάδα Εργασίας είναι:

- κ. Ζαχαρίας Αγιοβλασίτης, ως εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με αντικαταστάτριά του την Ευφροσύνη Χατζηαντωνίου
- κα Λουγιάκη Άννα – Υποπλοίαρχο Λ.Σ., ως εκπρόσωπο του Λιμεναρχείου Νάξου με αντικαταστάτρια την Τριανταφύλλου Μαρία – Υποπλοίαρχο Λ.Σ.

Τα μέλη του εξωτερικού συμβούλου επί των θεμάτων του ΣΒΑΚ ως ειδικοί Εμπειρογνώμονες:

- Αντώνιος Σταθόπουλος, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Δρ. Συγκοινωνιολόγος
- Σοφία Ακριτίδου, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος (MSc)

Η Ομάδα Εργασίας συγκροτήθηκε σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Οι αποφάσεις σύστασης της Ομάδας Εργασίας επισυνάπτονται στο Παράρτημα Α.



2.1 Δημιουργία και Λειτουργία Ιστοσελίδας

Η ιστοσελίδα αναφορικά με το ΣΒΑΚ Νάξος έχει δημιουργηθεί και έχει τον ακόλουθο ενιαίο εντοπιστή πόρων (URL): <https://svak-naxos.gr/>



3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Στο συγκεκριμένο βήμα γίνεται ο προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του σχεδίου, που στη συγκεκριμένη μελέτη είναι η Χώρα της Νάξου. Σύμφωνα και με τη μελέτη ΣΒΑΚ του Κ. Αναγνωστόπουλου, ως περιοχή μελέτης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ επιλέγεται η Χώρα της Νάξου, στην εδαφική περιφέρεια της οποίας πραγματοποιείται η πλειοψηφία των καθημερινών μετακινήσεων των μόνιμων κατοίκων του νησιού, και εντοπίζονται οξυμένα προβλήματα κινητικότητας, ιδίως κατά την περίοδο υψηλής τουριστικής κίνησης, τα οποία χρήζουν αντιμετώπισης κατά προτεραιότητα. Πιο συγκεκριμένα, η Νάξος έχει έκταση 429,79 τ.χλμ., ακτογραμμή 148 χλμ. Ο συνολικός πληθυσμός του νησιού της Νάξου είναι 17.970 κατοίκους, εκ των οποίων το 71% περίπου διαμένει στη ΔΕ Νάξου και το 29% στη ΔΕ Δρυμαλίας, η οποία καταλαμβάνει το 70% περίπου της έκτασης του νησιού. Επισημαίνεται, ότι στο κεντρικό και νότιο τμήμα της ΔΕ Δρυμαλίας, δε καταγράφεται οικιστικό δίκτυο. Ο πληθυσμός της Χώρας της Νάξου ανέρχεται στους 7.070 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

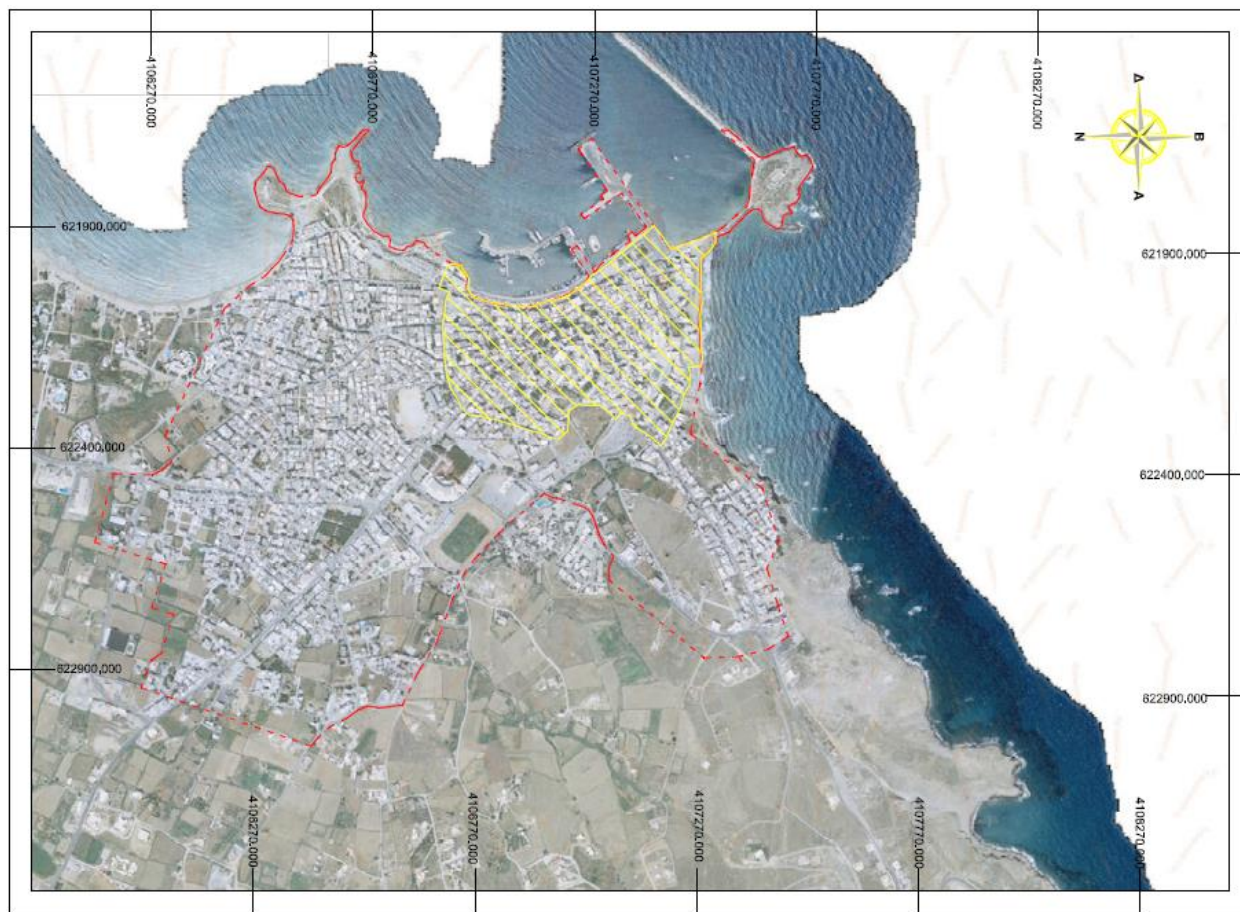
Η Χώρα της Νάξου ανήκει στο Νομό Κυκλάδων. Στο Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων ανήκει το νησί της Νάξου, της Ηρακλειάς, της Σχοινούσας, των Κουφονησίων και της Δονούσας. Η Νάξος είναι το πρώτο σε μέγεθος νησί των Κυκλάδων, με έκταση 429,79 τ.χλμ., 48 χλμ. ακτογραμμής και απόσταση 103 ναυτικά μίλια από τον Πειραιά. Βόρεια γειτνιάζει με το νησί της Μυκόνου, νότια με τα νησιά της Ίου, ανατολικά με της Αμοργού και δυτικά με το νησί της Πάρου.

Το νησί της Νάξου διατρέχεται, από το βορρά προς το νότο, από το όρος Ζας (Ζευσ) ή Δρίο, με υψηλότερη κορυφή τον Ζα (1.002μ.), που είναι και η υψηλότερη κορυφή των Κυκλάδων. Σε αυτό οφείλεται και η ενδιαφέρουσα μορφολογία στην ενδοχώρα με εναλλαγές στο φυσικό περιβάλλον, αναβαθμίδες και τάφρους που διαμορφώνουν το παραδοσιακό τοπίο του νησιού. Στα ανατολικά οι πλαγιές της οροσειράς παρουσιάζουν απότομη μορφολογία, ενώ οι δυτικές πλαγιές διαμορφώνουν ένα ομαλό ανάγλυφο με καλλιεργήσιμα εδάφη. Η Νάξος διαθέτει δύο μεγάλες πεδινές εκτάσεις. Η δυτική πεδινή ζώνη («Λιβιάδι») καλύπτει το 30% της συνολικής έκτασης του νησιού, με ήπιο ανάγλυφο και μικρές κλίσεις της τάξης του 5%. Η δεύτερη πεδινή έκταση εντοπίζεται στο κεντρικό τμήμα του νησιού, ο ελαιώνας της Τραγαίας. Στο υπόλοιπο κεντρικό και ανατολικό τμήμα του νησιού οι κλίσεις κυμαίνονται από 10%-30%, οι οποίες στα παραλιακά μειώνονται σε 5%-10%. Το νησί διαθέτει προσβάσιμες ακτές κατά μήκος ολόκληρης της ακτογραμμής του.

Το οδικό δίκτυο του νησιού είναι αρκετά ανεπτυγμένο, καθώς ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι οδηγούν στα περισσότερα χωριά, στις παραλίες ή στα αξιοθέατα του νησιού.

3.1 Όρια περιοχής παρέμβασης

Στον επόμενο χάρτη αποτυπώνονται ευκρινώς τα όρια της περιοχής παρέμβασης της Χώρας της Νάξου.



Εικόνα 4-1: Όρια οικισμού Χώρας Νάξου

3.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης

Η Νάξος διαθέτει 4 λιμάνια εκ των οποίων μόνο το λιμάνι που βρίσκεται στη Χώρα της Νάξου μπορεί να δεχτεί μεγάλα πλοία. Η ακτογραφία της Νάξου δεν παρουσιάζει κολπώσεις ανεπτυγμένες ούτε ασφαλή φυσικά λιμάνια. Το λιμάνι απέχει 103 ναυτικά μίλια από εκείνο του Πειραιά και 87 ναυτικά μίλια από το λιμάνι της Ραφήνας. Εξυπηρετεί επιβατικά και εμπορικά πλοία και υπάρχει προβλήτα για μικρότερα πλοία καθώς και επιβατικά πλοία ενδοκυκλαδικών πλοίων. Οι υπόλοιποι λιμένες της Νάξου εντοπίζονται στην Αγία Άννα, στον Απόλλωνα και στον Πάνορμο και εξυπηρετούν μόνο αλιευτικά, ιστιοπλοϊκά και τουριστικά σκάφη.

Η πρόσβαση στη Νάξο μπορεί επιπλέον να γίνει και από τον Κρατικό Αερολιμένα της Νάξου, ο οποίος απέχει 3 χιλιόμετρα από τη Χώρα. Το γεωγραφικό του πλάτος είναι $37^{\circ}04'56''$ Βόρειο και το γεωγραφικό του μήκος είναι $25^{\circ}22'07''$ Ανατολικό. Το λιμάνι της Νάξου συνδέεται ακτοπλοϊκώς με τα λιμάνια του Πειραιά, της Ραφήνας, της Αιγιάλης, της Ανάφης, της Αστυπάλαιας, της Δονούσας, της Ίου, της Ηρακλείας, των Κουφονησίων, της Μυκόνου, της Πάρου, της Σαντορίνης, της Σχοινούσας και της Τήνου.



4. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Η αναγνώριση των ενδιαφερόμενων φορέων σχετικά με την αστική κινητικότητα και η κατανόηση του δυναμικού τους ρόλου και θέσης τους στη διαδικασία αποτελούν σημαντικές προϋποθέσεις για την επίτευξη των γενικών στόχων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

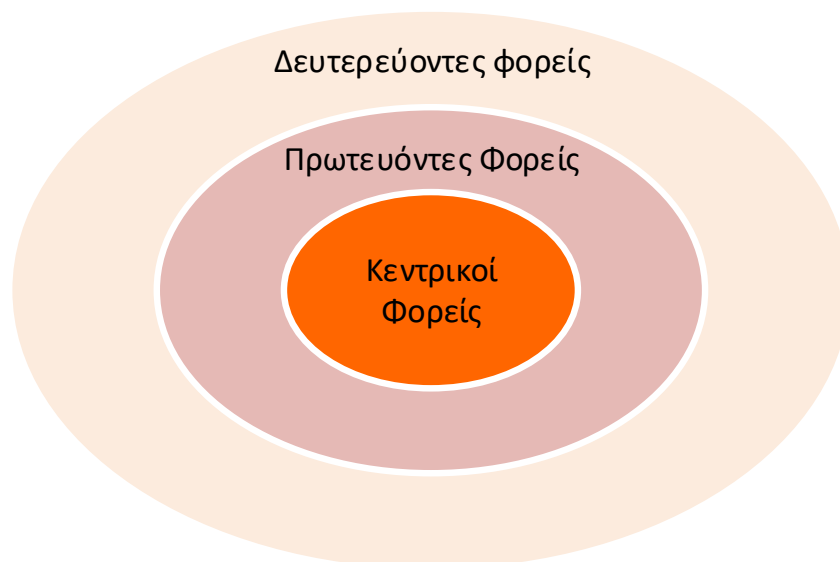
Σε πρώιμο στάδιο μιας διαδικασίας ΣΒΑΚ, συνιστάται η διεξοδική ανάλυση των ενδιαφερομένων φορέων για τον προσδιορισμό των σχετικών φορέων στη διαδικασία. Η ανάλυση των φορέων διευκολύνει επίσης την επιλογή τρόπων προσέγγισης των διαφόρων ενδιαφερομένων, δεδομένου ότι διάφοροι τύποι ενδιαφερόμενων φορέων χρειάζονται διαφορετική μέθοδο εμπλοκής στη διαδικασία ΣΒΑΚ. Αυτή η διαδικασία βοηθάει στον ορισμό των ενδιαφερόμενων που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη διαδικασία ΣΒΑΚ. Στη συνέχεια, η δημιουργία του οράματος του ΣΒΑΚ θα παρέχει περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο ανάπτυξης μιας στρατηγικής συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων. Οι εμπλεκόμενοι φορείς στην παρούσα περίπτωση του ΣΒΑΚ της Νάξου και των Μικρών Κυκλάδων είναι οι ακόλουθοι:

- Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων
- Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
- Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας
- Υπουργείο Οικονομικών
- Αιρετοί
- Τοπικοί φορείς & σύλλογοι
- Φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου
- Πάροχοι υπηρεσιών μεταφοράς
- Εμπορικοί & επαγγελματικοί σύλλογοι
- Επιχειρήσεις
- Κάτοικοι
- Δημότες
- Σχολεία και Σύλλογοι Γονέων & Κηδεμόνων
- Ομάδες πολιτών

Αρχικά πραγματοποιείται κατηγοριοποίηση των φορέων σχετικά με τη δυνατότητα που έχουν να φέρουν αλλαγή σε σχετικά θέματα. Σύμφωνα με το ακόλουθο σχήμα οι φορείς χωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες, έτσι ώστε να διαχωρίζεται το επίπεδο συμμετοχής τους και οι κατάλληλες τεχνικές επικοινωνίας:

- A1. Κεντρικοί φορείς, που έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν αλλαγές σε σχετικά θέματα και/ ή να είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των μέτρων (π.χ. πολιτικές οργανώσεις, δημόσιες αρχές σχεδιασμού μεταφορών, πάροχοι συγκοινωνιακού έργου). Αυτοί οι φορείς έχουν τους πόρους ή/ και την πολιτική επιρροή να πραγματοποιήσουν αλλαγές.
- A2. Πρωτεύοντες φορείς, που επηρεάζονται σημαντικά από την εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ, έτσι είναι πρόθυμοι να ασχοληθούν ενεργά και να επηρεάσουν τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του ΣΒΑΚ (π.χ. κάτοικοι, φορείς διαχείρισης στάθμευσης, τοπικοί φορείς)

A3. Δευτερεύοντες φορείς, που έχουν σχετικά περιορισμένο ενδιαφέρον στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ και ενδεχομένως να μην ασχοληθούν σε μεγάλο βαθμό, αν και είναι επιθυμητή η συμμετοχή τους έστω και σε επίπεδο απλής πληροφόρησης.



Σχήμα 5-1: Κατηγοριοποίηση Φορέων Σχετικά με τη Δυνατότητα τους να Επιφέρουν Αλλαγή (Πηγή: www.balticurbanlab.eu)

Επίσης, πραγματοποιείται κατηγοριοποίηση των φορέων ανάλογα με τη δυνητικής τους εμπλοκή στη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Έτσι, σύμφωνα με το εγχειρίδιο CIVITAS Vanguard, ορίζονται:

- B1. **Κύριοι εμπλεκόμενοι φορείς**, που επηρεάζονται ουσιαστικά από το ΣΒΑΚ και διαμορφώνουν το ΣΒΑΚ,
- B2. **Βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς**, που είναι φορείς χάραξης πολιτικής, οικονομικοί φορείς και όργανα γνωμοδότησης και ελέγχου, και
- B3. **Διαμεσολαβητές**, που αποτελούν ένα ευρύ φάσμα φορέων όπως μεταφορείς, επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών, επιμελητήρια, ΜΚΟ, μέσα ενημέρωση, κτλ.
- B4. **Άλλοι φορείς**, που δεν επηρεάζονται σημαντικά και που δεν συμμετέχουν ενεργά στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ

Οι εμπλεκόμενοι φορείς και η κατηγοριοποίησή τους ανάλογα με τη δυνατότητα που έχουν να φέρουν αλλαγή σε θέματα κινητικότητας και με τη δυνητικής τους εμπλοκή στη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.



Πίνακας 4-1: Κατηγοριοποίηση Εμπλεκόμενων Φορέων

Φορέας	Κύρια Λειτουργία Φορέα	Τύπος Φορέα	Κατηγοριοποίηση βάσει της δυνατότητας να επιφέρουν αλλαγή	Κατηγοριοποίηση βάσει της δυνητικής του εμπλοκής
Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων	Φορέας σχεδιασμού και υλοποίησης	Επίπεδο δήμου	Κεντρικός φορέας (A1)	Κύριος φορέας (B1)
Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών	Φορέας χάραξης πολιτικής και παροχής χρηματοδότησης	Εθνικό επίπεδο	Κεντρικός φορέας (A1)	Βασικός φορέας (B2)
Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας	Φορέας χάραξης πολιτικής και παροχής χρηματοδότησης	Εθνικό επίπεδο	Κεντρικός φορέας (A1)	Βασικός φορέας (B2)
Υπουργείο Οικονομικών	Φορέας χάραξης πολιτικής και παροχής χρηματοδότησης	Εθνικό επίπεδο	Κεντρικός φορέας (A1)	Βασικός φορέας (B2)
Αιρετοί	Φορέας διαμόρφωσης και λήψης αποφάσεων	Επίπεδο δήμου	Κεντρικός φορέας (A1)	Κύριος φορέας (B1)
Τοπικοί φορείς & σύλλογοι	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Πρωτεύων φορέας (A2)	Κύριος φορέας (B1)
Φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου	Φορέας σχεδιασμού και υλοποίησης	Επίπεδο περιφέρειας	Κεντρικός φορέας (A1)	Διαμεσολαβητές (B3)
Περιφέρεια	Φορέας σχεδιασμού και υλοποίησης	Επίπεδο περιφέρειας	Κεντρικός φορέας (A1)	Βασικός φορέας (B2)
Πάροχοι υπηρεσιών μεταφοράς (ΚΤΕΛ, δημοτική συγκοινωνία, κ.α.)	Φορέας υλοποίησης	Επίπεδο δήμου/ περιφέρειας	Πρωτεύων φορέας (A2)	Διαμεσολαβητές (B3)
Εμπορικοί & επαγγελματικοί σύλλογοι	Κοινό	Επίπεδο περιφέρειας/ δήμου	Δευτερεύων φορέας (A3)	Διαμεσολαβητές (B3)



Φορέας	Κύρια Λειτουργία Φορέα	Τύπος Φορέα	Κατηγοριοποίηση βάσει της δυνατότητας να επιφέρουν αλλαγή	Κατηγοριοποίηση βάσει της δυνητικής του εμπλοκής
Μεγάλες επιχειρήσεις	Κοινό	Επίπεδο περιφέρειας/ Εθνικό επίπεδο	Πρωτεύων φορέας (A2)	Κύριος φορέας (B1)
Τοπικές επιχειρήσεις	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Πρωτεύων φορέας (A2)	Κύριος φορέας (B1)
Κάτοικοι	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Πρωτεύων φορέας (A2)	Κύριος φορέας (B1)
Δημότες	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Πρωτεύων φορέας (A2)	Κύριος φορέας (B1)
Σχολεία	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Πρωτεύων φορέας (A2)	Κύριος φορέας (B1)
Ομάδες πολιτών (ΑΜΕΑ, Ηλικιωμένοι, Σύλλογοι γονέων και κηδεμόνων, κ.α.)	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Πρωτεύων φορέας (A2)	Κύριος φορέας (B1)
Επισκέπτες	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Δευτερεύων φορέας (A3)	Άλλος φορέας (B4)
Ενώσεις χρηστών μεταφορικής υποδομής	Κοινό	Επίπεδο περιφέρειας/ Εθνικό επίπεδο	Δευτερεύων φορέας (A3)	Διαμεσολαβητές (B3)
Τοπικά Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης	Κοινό	Επίπεδο δήμου	Πρωτεύων φορέας (A2)	Διαμεσολαβητές (B3)

4.1 Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

Στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ υπάρχει ενεργός σύνδεσμος τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι ενδιαφερόμενοι φορείς για να συμμετάσχουν στο Δίκτυο Φορέων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Ο ενεργός σύνδεσμος είναι ο ακόλουθος: <https://svak-naxos.gr/>

4.2 Έγγραφο πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

Ο φορέας εκπόνησης πλέον της δημόσιας πρόσκλησης η οποία κοινοποιήθηκε στο πλαίσιο της 1^{ης} διαβούλευσης και αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ απεύθυνε και έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή των εκπροσώπων των φορέων στο δίκτυο.

Πίνακας 4Συγκεκριμένα στους φορείς που αναφέρονται στην παρ.1 του άρθρου 6 του ν. 4784/2021 απεστάλη πρόσκληση (αρ. πρωτ. 4264/2023) η οποία και επισυνάπτεται στο Παράρτημα Α



4.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (ν. 4784/2021) στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας καταρτίζεται Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων με σκοπό την συνεργασία μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων. Το Σύμφωνο Συμμετοχής περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, καθώς και η οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων. Το Σύμφωνο Συμμετοχής αποστέλλεται σε όλους τους φορείς για την υπογραφή του μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης, δηλαδή το Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων. Το Σύμφωνο Συμμετοχής είχε υπογραφεί στην προηγούμενη φάση της εκπόνησης του ΣΒΑΚ (2019) υπό την υποστήριξη του συμβούλου κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου και στην παρούσα μελέτη θα γίνει επικαιροποίησή του. Μετά την υπογραφή του, το Σύμφωνο Συμμετοχής αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα, στον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://svak-naxos.gr/>

Οι υπογράφωντες φορείς είναι οι ακόλουθοι:

- Δήμαρχος Νάξου Και Μικρών Κυκλάδων
- Ένωση Ξενοδόχων Νάξου
- Σύλλογος Ενοικιαζόμενων Δωματίων
- ΚΤΕΛ Νάξου
- Σωματείο Ιδιοκτητών ΕΔΧ Ταξί Νάξου
- Α.Τ. Νάξου
- Λιμεναρχείο Νάξου
- Ενοικιάσεις ηλεκτρικών δικύκλων-τρικύκλων
- Εμποροεπαγγελματικός Σύλλογος
- Σύλλογος Μαζικής Εστίασης Νάξου
- Σύλλογος ενοικιαζόμενων μοτοσυκλετών
- Σύλλογος ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων
- Σύλλογος Μηχανικών
- Μεταφορείς Νάξου (ACS, Speedex, φορτηγά)
- Περιπατητικές Εκδρομές

Στο Παράρτημα Α παρουσιάζεται το Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων.



5. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

5.1 Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που εκπονείται σε ένα νησιωτικό Δήμο με αστικά ωστόσο χαρακτηριστικά στην περιοχή παρέμβασης (Χώρα Νάξου). Επιπλέον ως στρατηγικό σχέδιο στοχεύει στην διαμόρφωση του οράματος και της πολιτικής της κινητικότητας, επομένως θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις αντίστοιχες στρατηγικές και πολιτικές που έχουν οριστεί σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, αλλά ακόμα και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η ομάδα εργασίας συλλέγει τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης.

Τα κείμενα που συγκεντρώθηκαν και λήφθηκαν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ αναφέρονται στη συνέχεια.

5.2 Κείμενα Ευρωπαϊκού Επιπέδου

5.2.1 Πράσινη Βίβλος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007)²

Η Πράσινη Βίβλος για τις αστικές μεταφορές παρουσιάστηκε ως απάντηση στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν όλες οι πόλεις της ΕΕ:

«Σε όλη την Ευρώπη, η αυξημένη κυκλοφορία στα κέντρα των πόλεων και των πόλεων έχει οδηγήσει σε συμφόρηση, με τις πολλές αρνητικές συνέπειες που αυτό συνεπάγεται όσον αφορά τις καθυστερήσεις και τη ρύπανση. Κάθε χρόνο σχεδόν 100 δισεκατομμύρια ευρώ, ή το 1% του ΑΕΠ της ΕΕ, χάνονται ως αποτέλεσμα αυτού του φαινομένου.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση χειροτερεύουν χρόνο με το χρόνο. Η αστική κυκλοφορία ευθύνεται για το 40% των εκπομπών CO₂ και το 70% των εκπομπών άλλων ρύπων που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές.

Ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων σε πόλεις και οικισμούς αυξάνεται επίσης κάθε χρόνο: ένα στα τρία θανατηφόρα ατυχήματα συμβαίνουν πλέον σε αστικές περιοχές και είναι τα πιο ευάλωτα άτομα, δηλαδή οι πεζοί και οι ποδηλάτες, που είναι κυρίως θύματα».

Η Πράσινη Βίβλος αντιμετωπίζει πέντε βασικές προκλήσεις, οι οποίες σχετίζονται όλες με τις αστικές περιοχές. Οι ακόλουθοι πέντε στόχοι ορίζονται για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων:

Ελεύθερες μετακινήσεις: μέσω της προώθησης του περπατήματος και του ποδηλάτου, του τρόπου ζωής που εξαρτώνται λιγότερο από το αυτοκίνητο και της αποτελεσματικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

Οικολογικές μετακινήσεις: μέσω νέων τεχνολογιών, πράσινων προμηθειών, αλλαγής των συνηθειών και περιορισμών κυκλοφορίας.

Έξυπνες μετακινήσεις: μέσω έξυπνων συστημάτων φόρτισης και καλύτερης παροχής πληροφοριών.

Προσβασιμότητα: μέσω βελτιωμένων λύσεων συλλογικών μεταφορών, κατάλληλου νομικού πλαισίου και ισορροπημένου συντονισμού της χρήσης γης και της ολοκληρωμένης αστικής κινητικότητας.

² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_07_379



Ασφαλείς μετακινήσεις: μέσω της μείωσης του οδικού κινδύνου, της ασφαλέστερης υποδομής και των ασφαλέστερων οχημάτων.

5.2.2 Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2009)³

Το σχέδιο δράσης για αστική κινητικότητα πηγάζει από τις διαβουλεύσεις με τους εμπλεκόμενους παράγοντες, μεμονωμένους πολίτες και ομάδες αντιπροσώπευσης τους και τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και φορείς, μετά την παρουσίαση της Πράσινης Βίβλου. Το σχέδιο δράσης διαμορφώνει ένα συνεκτικό πλαίσιο για πρωτοβουλίες της ΕΕ στο πεδίο της αστικής κινητικότητας, με τήρηση ταυτόχρονα της αρχής της επικουρικότητας. Μέσω του σχεδίου ενθαρρύνεται και υποστηρίζεται η ανάπτυξη βιώσιμων πολιτικών αστικής κινητικότητας, οι οποίες θα συντελούν στην επίτευξη γενικών στόχων της ΕΕ, όπως με την προώθηση της ανταλλαγής βέλτιστης πρακτικής και την παροχή χρηματοδότησης.

Στο σχέδιο δράσης προτείνονται βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες πρακτικές δράσεις με σκοπό να αντιμετωπισθούν με ολοκληρωμένο τρόπο προβλήματα που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα.

Στο σχέδιο δράσης, η ΕΕ δεσμεύεται να υποστηρίξει τις τοπικές αρχές στην ανάπτυξη βιώσιμων σχεδίων αστικής κινητικότητας που καλύπτουν τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών σε αστικές και περιφερειακές περιοχές, να παρέχει υλικό καθοδήγησης, να προωθήει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, να προσδιορίζει σημεία αναφοράς και να υποστηρίζει εκπαιδευτικές δραστηριότητες για επαγγελματίες της αστικής κινητικότητας».

Το σχέδιο δράσης κάνει ειδική αναφορά στον ρόλο της αστικής κινητικότητας στην επίτευξη του στόχου 20-20-20 της ΕΕ (20% αύξηση στην ενεργειακή απόδοση, 20% μείωση των εκπομπών CO₂ και 20% ανανεώσιμες πηγές ενέργειας έως το 2020). Εκτός από τους στόχους που ορίζονται στην Πράσινη Βίβλο, το σχέδιο δράσης αναγνωρίζει επίσης την ανάγκη για «περαιτέρω συνέργειες μεταξύ της δημόσιας υγείας και της πολιτικής μεταφορών», με αναφορά στην παχυσαρκία, την περιβαλλοντική υγεία, την πρόληψη τραυματισμών και τον καρκίνο.

5.2.3 Λευκή Βίβλος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011)⁴

Τον Μάρτιο του 2011, η ΕΕ ενέκρινε μια ολοκληρωμένη στρατηγική (Μεταφορές 2050) για ένα ανταγωνιστικό σύστημα μεταφορών που θα αυξήσει την κινητικότητα, θα άρει σημαντικά εμπόδια σε βασικούς τομείς και θα τροφοδοτήσει την ανάπτυξη και την απασχόληση. Ειδικότερα, η Λευκή Βίβλος εξετάζει σφαιρικά τις εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών, τις μελλοντικές προκλήσεις του και τις πολιτικές πρωτοβουλίες που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Αναλαμβάνει την πρόκληση να επιδιώξει έναν βαθύ μετασχηματισμό του συστήματος μεταφορών, προωθώντας την ανεξαρτησία από το πετρέλαιο, τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών και πολυτροπικής κινητικότητας με τη βοήθεια έξυπνων συστημάτων διαχείρισης και πληροφοριών. Η Λευκή Βίβλος παρέχει έναν οδικό χάρτη για μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα έως το 2050 καθώς και ένα νέο σχέδιο ενεργειακής απόδοσης για το 2011.

Στο πλαίσιο αυτό, στόχος της ΕΕ είναι να μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) που προκαλούνται από τον τομέα των μεταφορών κατά τουλάχιστον 60% κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2050 και να μειώσει τα GHG κατά περίπου 20% κάτω από το επίπεδο του 2008 έως το 2030.

Η Λευκή Βίβλος τονίζει ότι οι νέες τεχνολογίες για τα οχήματα και για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αποτελούν βασικές πολιτικές για την επίτευξη των παραπάνω

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF>



στόχων. Η εξέλιξη στα θέματα των μεταφορών προβλέπεται δυσσώωνη. Το κόστος της συμμόρφωσης θα αυξηθεί κατά περίπου 50% έως το 2050. Η διαφορά στην προσβασιμότητα μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών περιοχών θα διευρυνθεί. Το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων και του θορύβου θα συνεχίσει να αυξάνεται.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΕ διατύπωσε μέσω της Λευκής Βίβλου ένα όραμα για ένα ανταγωνιστικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Μεταξύ των προτεινόμενων στρατηγικών είναι η προώθηση πιο βιώσιμης κινητικότητας και καλύτερος σχεδιασμός κινητικότητας. Επίσης προτείνεται η παροχή πληροφόρησης για όλους τους τρόπους μεταφοράς, τόσο για ατομικές όσο και για εμπορευματικές μεταφορές, για τις δυνατότητες συνδυασμένης χρήσης τους και για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους να είναι ευρέως διαθέσιμη και σε πραγματικό χρόνο. Έτσι, οι πόλεις που είναι μεγαλύτερες από ένα συγκεκριμένο μέγεθος ενθαρρύνονται να αναπτύξουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία συνδυάζουν όλα αυτά τα στοιχεία. Τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να ευθυγραμμίζονται πλήρως με τα Σχέδια Ολοκληρωμένης Αστικής Ανάπτυξης.

5.2.4 Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013⁵, 2019⁶)

Η ΕΕ ακολουθώντας τη δέσμευση για παροχή υποστήριξης σε πόλεις για την προώθηση των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας δημοσίευσε το 2013 οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ. Αυτές οι οδηγίες είναι το αποτέλεσμα διαβουλεύσεων και ερευνών που πραγματοποιήθηκε μεταξύ 2010-2013. Το ΣΒΑΚ ορίζεται ως ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο συγκοινωνιών ενός Δήμου, το οποίο έχει ως στόχο την οργάνωση της κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζονται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και να λαμβάνει υπόψη τις αρχές ένταξης, συμμετοχής και αξιολόγησης. Οι οδηγίες αναπτύσσουν τα κύρια βήματα καθορισμού πολιτικών κινητικότητας, στο πλαίσιο ενός σαφούς οράματος και μετρήσιμων στόχων για την αντιμετώπιση των μακροπρόθεσμων προκλήσεων της αστικής κινητικότητας. Η διαδικασία επιδιώκει να εξασφαλίσει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων, στα κατάλληλα στάδια, και τη συνεργασία μεταξύ των σχετικών τομέων πολιτικής και των αρχών. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν θα πρέπει να θεωρείται ως ένα πρόσθετο επίπεδο σχεδιασμού μεταφορών, αλλά θα πρέπει να γίνεται σε συμμόρφωση και σε συνδυασμό με τα υφιστάμενα σχέδια και διαδικασίες. Οι διαδικασίες που προβλέπονται στις οδηγίες έχουν βασιστεί σε καλύτερες ευρωπαϊκές πρακτικές σε πόλεις και δήμους. Τέλος, ο σχεδιασμός για το μέλλον των πόλεων πρέπει να έχει ως επίκεντρο τους πολίτες, ως κατοίκους, επισκέπτες, επιχειρηματίες, πελάτες.

Το 2019 δημοσιεύτηκε η νέα έκδοση των Οδηγιών ELTIS για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (δεύτερη έκδοση) και μεταφράστηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το 2021.

Η διαδικασία του ΣΒΑΚ αποτελείται από τέσσερις διακριτές ενότητες:

Α. Την Προετοιμασία & Ανάλυση, που περιλαμβάνει τον καθορισμό των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ, της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου και την ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και την ανάπτυξη σεναρίων.

Β. Την Ανάπτυξη Στρατηγικής, που περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος, τον καθορισμό των προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων και δεικτών.

⁵ https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

⁶ https://www.yme.gr/images/articleimages/anaptixi_metaforon/sxedia_viosimis_astikis_kinitikotitas/2021_07_05_hqfinalgreekversion2ndsumpguidelines.pdf



Γ. Τον Σχεδιασμό Μέτρων, που περιλαμβάνει την επιλογή του πακέτου μέτρων, τη συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης, την ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου και την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.

Δ. Την Υλοποίηση & Παρακολούθηση, που περιλαμβάνει τη διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου) και την αφομοίωση των μαθημάτων.

5.2.5 Οδηγία για την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019)⁷

Η οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΕΕ) 2019/1161 («Clean Vehicles Directive»), η οποία τροποποιεί την οδηγία 2009/33 / ΕΚ της ΕΕ, καθοδηγεί τις προσπάθειες των δημοσίων συμβάσεων των κρατών μελών, να προτιμούν οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτής της οδηγίας, ορίζεται ο όρος «καθαρά οχήματα» και οι εθνικοί στόχοι που έχουν τεθεί για την προμήθεια τέτοιων οχημάτων έως το 2030. Τα κράτη μέλη αναμένεται να ενσωματώσουν στη νομοθεσία τους την οδηγία 2019/1161 της ΕΕ έως τις 2 Αυγούστου 2021.

Η Οδηγία Clean Vehicles Directive εφαρμόζεται σε λεωφορεία δημόσιων μεταφορών και καλύπτει περιπτώσεις αγοράς, ενοικίασης, συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας και συμβάσεων για δημόσιες συγκοινωνίες, των οποίων η διαδικασία ανάθεσης θα ξεκινήσει μετά τις 2 Αυγούστου 2020.

Σύμφωνα με την οδηγία, ένα καθαρό όχημα «βαρέως τύπου» ορίζεται ως «οποιοδήποτε φορτηγό ή λεωφορείο που χρησιμοποιεί ένα από τα ακόλουθα εναλλακτικά καύσιμα: υδρογόνο, ηλεκτρικό συσσωρευτή (συμπεριλαμβανομένων των plug-in hybrids), φυσικό αέριο (τόσο CNG όσο και LNG, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου), υγρά βιοκαύσιμα, συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, LPG. "

Η οδηγία ορίζει επίσης ελάχιστους εθνικούς στόχους για την αγορά καθαρών οχημάτων από τον δημόσιο τομέα των κρατών μελών. Αυτοί οι στόχοι αναφέρονται συνολικά σε όλες τις προμήθειες σε ένα κράτος μέλος, αλλά επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αποφασίζουν μεμονωμένες μετοχές σε διαφορετικές προμήθειες, εφόσον επιτυγχάνεται συλλογικά ο εθνικός τους στόχος.

Για αστικά λεωφορεία, η «οδηγία για τα καθαρά οχήματα» αναφέρει ότι όσον αφορά τις προμήθειες λεωφορείων, για κάθε περίοδο, ένα κράτος μέλος πρέπει να επιτύχει το 50% του εθνικού στόχου για καθαρά οχήματα, λαμβάνοντας λεωφορεία μηδενικών εκπομπών. Αυτός ο περιορισμός αναμένεται να ενισχύσει τις προσπάθειες της ΕΕ για την αποξήρανση του τομέα των μεταφορών από ανθρακούχο άνθρακα στην ΕΕ. Ο εθνικός στόχος για τα λεωφορεία είναι 33% για την περίοδο μεταξύ 2/2/2021 και 31/12/2025 και 47% μεταξύ 1/1/2026 και 31/12/2030.

5.2.6 Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019)⁸

Η «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» (2019) είναι ο χάρτης πορείας της ΕΕ για να επιτευχθεί η βιωσιμότητα της οικονομίας της ΕΕ μετατρέποντας τις κλιματικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις σε ευκαιρίες σε όλους τους τομείς πολιτικής και αν επιτύχουμε μια μετάβαση δίκαιη για όλους και χωρίς αποκλεισμούς. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία παρέχει ένα σχέδιο δράσης για την ενίσχυση της αποδοτικής χρήσης των πόρων με τη μετάβαση σε μία καθαρή, κυκλική οικονομία και την αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και τη μείωση της ρύπανσης. Ως προς την Βιώσιμη Κινητικότητα⁹ βασικός στόχος είναι η μείωση των εκπομπών

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L1161&qid=1642150030881&from=EN>

⁸ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_el

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/fs_19_6726



αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές κατά 90% έως το 2050. Οι δράσεις και οι κατευθύνσεις που προτείνονται και αφορούν τις αστικές μεταφορές είναι:

- Η αυτοματοποιημένη κινητικότητα και τα έξυπνα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας να καταστήσουν τις μεταφορές περισσότερο αποδοτικές και καθαρές.
- Θα αναπτυχθούν έξυπνες εφαρμογές και λύσεις «κινητικότητας ως υπηρεσίας».
- Περισσότερα εμπορεύματα να μεταφέρονται σιδηροδρομικώς ή δια θαλάσσης.
- Κατάργηση επιδοτήσεων ορυκτών καυσίμων.
- Αποτελεσματική τιμολόγηση της χρήσης του οδικού δικτύου.
- Ενίσχυση της προμήθειας βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων των μεταφορών: Έως το 2025, θα χρειαστούν περίπου 1 εκατομμύριο δημόσιοι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού (από περίπου 140.000 που λειτουργούσαν το 2019) για τα 13 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που αναμένεται ότι θα κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους.
- Αντιμέτωπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης των πόλεων.
- Συνεισφορά στη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών.
- Απαίτηση για αυστηρότερα πρότυπα για τη ρύπανση από τα αυτοκίνητα.

5.2.7 Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2020)¹⁰

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τον Δεκέμβριο 2020 την «**Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα**» συνοδευόμενη από σχέδιο δράσης με 82 πρωτοβουλίες. Η εν λόγω στρατηγική θέτει τα θεμέλια για τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να επιτευχθεί ο πράσινος και ψηφιακός μετασχηματισμός του συστήματος μεταφορών της ΕΕ και να καταστεί ανθεκτικότερο σε μελλοντικές κρίσεις. Όπως περιγράφεται και στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η εφαρμογή της στρατηγικής θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών κατά 90% έως το 2050, η οποία θα επιτευχθεί μέσω ενός έξυπνου, ανταγωνιστικού, ασφαλούς, προσβάσιμου και οικονομικά προσιτού συστήματος μεταφορών. Σύμφωνα με την προτεινόμενη στρατηγική όλοι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να καταστούν πιο βιώσιμοι, με ευρέως διαθέσιμες πράσινες εναλλακτικές λύσεις και με παροχή των κατάλληλων κινήτρων για την προώθηση της μετάβασης στο νέο σύστημα μεταφορών. Η θέση συγκεκριμένων ορόσημων θα διατηρήσει το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών εντός της πορείας του προς ένα έξυπνο και βιώσιμο μέλλον:

Έως το 2030:

- τουλάχιστον 30 εκατομμύρια αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών θα κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους
- 100 ευρωπαϊκές πόλεις θα είναι κλιματικά ουδέτερες
- η σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας θα διπλασιαστεί σε ολόκληρη την Ευρώπη
- τα προγραμματισμένα ομαδικά ταξίδια για διαδρομές κάτω των 500 χλμ. θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα
- η αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα αναπτυχθεί σε ευρεία κλίμακα

¹⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_20_2329



- τα θαλάσσια σκάφη μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά

Έως το 2035:

- τα μεγάλα αεροσκάφη μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά

Έως το 2050:

- σχεδόν όλα τα αυτοκίνητα, τα ημιφορτηγά, τα λεωφορεία, καθώς και τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα είναι μηδενικών εκπομπών
- η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα διπλασιαστεί
- πλήρως λειτουργικό πολυτροπικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-M) για βιώσιμες και έξυπνες μεταφορές με συνδεσιμότητα υψηλής ταχύτητας

Για να υλοποιηθούν οι στόχοι, η στρατηγική προσδιορίζει συνολικά 82 πρωτοβουλίες σε 10 βασικούς τομείς δράσης («εμβληματικές πρωτοβουλίες») καθεμία από τις οποίες περιλαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα.

Βιώσιμο σύστημα μεταφορών

Το να καταστούν βιώσιμες οι μεταφορές, στην πράξη σημαίνει:

- Ενίσχυση της χρήσης **οχημάτων**, σκαφών και αεροπλάνων **μηδενικών εκπομπών, ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και των συναφών υποδομών** — για παράδειγμα με την εγκατάσταση 3 εκατομμυρίων δημόσιων σημείων φόρτισης έως το 2030.
- Δημιουργία **αερολιμένων** και λιμένων **μηδενικών εκπομπών** — για παράδειγμα μέσω νέων πρωτοβουλιών για την προώθηση των βιώσιμων αεροπορικών και ναυτιλιακών καυσίμων.
- Η **υπεραστική και αστική κινητικότητα** να καταστούν **υγιείς και βιώσιμες** — για παράδειγμα με τον διπλασιασμό της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας υψηλής ταχύτητας και την ανάπτυξη επιπλέον υποδομών ποδηλασίας κατά τα επόμενα 10 έτη.
- **Οικολογικός προσανατολισμός** των **εμπορευματικών** μεταφορών — για παράδειγμα διπλασιάζοντας τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές έως το 2050.
- **Τιμολόγηση** του άνθρακα και παροχή καλύτερων κινήτρων στους χρήστες — για παράδειγμα, με την επιδίωξη ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων για την επίτευξη δίκαιης και αποτελεσματικής τιμολόγησης σε όλες τις μεταφορές.

Έξυπνο σύστημα μεταφορών

Υπό τις κατάλληλες συνθήκες, η καινοτομία και η ψηφιοποίηση θα διαμορφώσουν τον τρόπο με τον οποίο θα κινούνται στο μέλλον οι επιβάτες και τα εμπορεύματα. Η στρατηγική προβλέπει:

- Να γίνει πράξη η **συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη πολυτροπική κινητικότητα** — για παράδειγμα, με την παροχή της δυνατότητας στους επιβάτες να αγοράζουν εισιτήρια για πολυτροπικές μετακινήσεις και στα εμπορεύματα να αλλάζουν απρόσκοπτα μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφοράς.
- Να προωθηθεί η **καινοτομία και η χρήση δεδομένων και τεχνητής νοημοσύνης (TN)** για εξυπνότερη κινητικότητα — για παράδειγμα με την πλήρη στήριξη της ανάπτυξης drones και μη επανδρωμένων αεροσκαφών και με περαιτέρω δράσεις για την οικοδόμηση ευρωπαϊκού κοινού χώρου δεδομένων κινητικότητας.

Ανθεκτικό σύστημα μεταφορών



Οι μεταφορές είναι ένας από τους τομείς που επλήγησαν περισσότερο από την πανδημία της COVID-19 και πολλές επιχειρήσεις του κλάδου αντιμετωπίζουν τεράστιες επιχειρησιακές και οικονομικές δυσκολίες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεσμεύεται:

- Να **ενισχύσει την ενιαία αγορά** — για παράδειγμα μέσω της ενίσχυσης των προσπάθειών και των επενδύσεων για την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) έως το 2030 και της στήριξης του τομέα με σκοπό τη βελτιωμένη ανοικοδόμηση (build back better) μέσω αυξημένων επενδύσεων, τόσο δημόσιων όσο και ιδιωτικών, για τον εκσυγχρονισμό των στόλων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.
- Να **καταστήσει τη κινητικότητα δίκαιη και με ισότιμους όρους για όλους** — για παράδειγμα καθιστώντας τη νέα κινητικότητα οικονομικά προσιτή και προσβάσιμη σε όλες τις περιφέρειες και για όλους τους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων με μειωμένη κινητικότητα, και βελτιώνοντας την ελκυστικότητα του τομέα για τους εργαζομένους.
- Να ενισχύσει την **ασφάλεια και την προστασία** σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων μειώνοντας τον αριθμό των θανάτων κοντά στο μηδέν έως το 2050.

5.3 Κείμενα Εθνικού Επιπέδου

5.3.1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Ε.Π.-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α., 2014)¹¹

Το επιχειρησιακό πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Σε ότι αφορά στον Τομέα Μεταφορών, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ δίνει έμφαση και προτεραιότητα στις παρεμβάσεις που αφορούν στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ΔΕΔ-Μ με βάση το Στρατηγικό Πρόγραμμα Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) της χώρας, την αποτίμηση των μέχρι σήμερα πολιτικών και παρεμβάσεων στον τομέα, καθώς και τα διαφαινόμενα αποτελέσματα της υλοποίησης του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠ-ΕΠ) της περιόδου 2007-2013. Επιπλέον, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εστιάζει στην προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη μέσω της επέκτασης των γραμμών ΜΕΤΡΟ και του Προαστιακού, με στόχο τη σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μεταφοράς στα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. Σε μικρότερο βαθμό το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ περιλαμβάνει και παρεμβάσεις που ενισχύουν την περιφερειακή κινητικότητα και βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα απομακρυσμένων/νησιωτικών περιοχών, καθώς και παρεμβάσεις βελτίωσης των επιπέδων οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της αεροναυτιλίας.

Το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ είναι το μεγαλύτερο από άποψη διαθέσιμων κοινοτικών πόρων Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) του ΕΣΠΑ 2014-2020. Συγχρηματοδοτείται από δύο Ταμεία, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ).

Σχετικά με το αστικό επίπεδο που αφορά το παρόν σχέδιο το επιχειρησιακό πρόγραμμα θέτει τις ακόλουθες προτεραιότητες:

- Βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, με βάση τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους, η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.

¹¹https://www.espa.gr/elibrary/Summary_OP_YpodomesMetaforwn_Perivallon_AeiforosAnaptyxh.pdf



- Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων). Βασική προτεραιότητα είναι η σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών Μέσων Μεταφοράς με την κατασκευή-ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).
- Η Αστική Αναζωογόνηση - Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με βασικές προτεραιότητες: Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της επισκεψιμότητας σε υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, Η διεύρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

5.3.2 Νομοθεσία για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2019¹², 2021¹³)

Το 2019 δημοσιεύτηκε ο πρώτος νόμος για την κατάρτιση των ΣΒΑΚ από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στη συνέχεια το 2021, ο νόμος 4784/2021 δημοσιεύτηκε θεσπίζοντας το πλαίσιο της κατάρτισης των ΣΒΑΚ και καθορίζοντας τις διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού και εποπτείας των ΣΒΑΚ με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Σε αυτό το κείμενο παρέχονται διευκρινήσεις και αναλυτικές οδηγίες τόσο για τις ενέργειες και διαδικασίες που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν όσο και για τα παραδοτέα και τις διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθηθούν για τη έγκριση και τον χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ.

Α' Φάση «Φάση Προετοιμασίας», στην οποία:

- Ο φορέας εκπόνησης συγκροτεί την ομάδα εργασίας
- Ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα
- Ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων
- Η ομάδα εργασίας συλλέγει τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες.

Β' Φάση «Φάση Ανάπτυξης», η οποία περιλαμβάνει 6 στάδια:

- **Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ**, στο οποίο η ομάδα εργασίας καθορίζει:
 - Το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και των επόμενων σταδίων και εργασιών του
 - Το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του ΣΒΑΚ.
- **Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την πρώτη διαβούλευση με τη συμμετοχή των φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης.
 - Την έκθεση αποτύπωση της κατάστασης κινητικότητας
 - Τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε και δέκα ετών.

¹² Ν. 4599/2019 (ΦΕΚ 40/Α/4-3-2019)

¹³ Ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021)



- **Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Τη δεύτερη διαβούλευση για το αρχικό όραμα και τις προτεραιότητες, καθώς και την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων που προέκυψαν από τη διαδικασία
 - Τη διατύπωση του τελικού οράματος, των προτεραιοτήτων και των προβλημάτων που επιδιώκει να επιλύσει σε διάστημα δεκαετίας.
 - Τον προσδιορισμό των στόχων
- **Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την εξέταση αναλυτικού καταλόγου μέτρων και την παρουσίαση των επιλεγμένων μέτρων
 - Την Τρίτη διαβούλευση για την επιλογή των μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης.
- **Στάδιο 5: Κατάρτιση και υποβολή Σχεδίου Δράσης**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Το τελικό σχέδιο δράσης
 - Την υποβολή του σχεδίου δράσης στις αρμόδιες υπηρεσίες
 - Την ενσωμάτωση στο σχέδιο δράσης των τεκμηριωμένων αντιρρήσεων των φορέων.
- **Στάδιο 6: Εξέταση του ΣΒΑΚ**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την σύνταξη του Κύκλου του ΣΒΑΚ
 - Την υποβολή του για την εξέταση και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως ΣΒΑΚ.

Γ' Φάση «Φάση Υλοποίησης, Παρακολούθησης και Αξιολόγησης Μέτρων ΣΒΑΚ», κατά την οποία ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με όσα έχουν οριστεί στο τελικό σχέδιο δράσης.

5.3.3 Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2019)¹⁴

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα είναι ένα συμβουλευτικό έργο που είχε ως πρωταρχικό στόχο να αποτελέσει τη βάση για την αιεφόρο ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η οποία θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα του τομέα μεταφορών της χώρας.

Οι προτεινόμενες δράσεις του σχεδίου αφορούν σε οδικές υποδομές, σιδηροδρομικές υποδομές, λιμενικές υποδομές, αερολιμενικές υποδομές και υποδομές εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα προγραμματισμένα έργα και οι προτεινόμενες επενδύσεις με ορίζοντα το 2037 περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- Ανάπτυξη Βάσεων Δεδομένων Οδικών Υποδομών και Συστημάτων Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο (RI-Soft 1)
- Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για συντήρηση του οδικού δικτύου (RI-Soft 2)

¹⁴ <http://nationaltransportplan.gr/>



- Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε πανελλαδικό επίπεδο για τον κλάδο των οδικών μεταφορών (RT-Soft 1)
- Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου) (RT-Soft 5): Περιορισμοί στην παλαιότητα εισαγόμενων οχημάτων (παντός τύπου). Σύστημα προμηθευτή-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/ παλαιά και καθαρά/ ρυπογόνα οχήματα (παντός τύπου). Καθορισμός μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών αερίων για όλα τα οχήματα.
- Ενίσχυση της προβολής ζητημάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (RT-Soft 7)
- Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών (H-Soft 1), μεταξύ άλλων και σε διεθνές επίπεδο.
- Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (H-Soft 2), για τον προσδιορισμό επενδυτικών σχεδίων σε αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων:
 - Ανανέωσης των στόλων αστικών λεωφορείων με περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες χαμηλής εκπομπής ρύπων,
 - Εξασφάλισης του συντονιστικού ρόλου του ΥΠΥΜΕ μεταξύ αστικού/ περιφερειακού σχεδιασμού και ανάπτυξης εθνικής στρατηγικής.
- Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5):
 - M-4: Σχέδιο απόσυρσης παλαιών φορτηγών και ρυμουλκούμενων
 - M-5: Αναθεώρηση συστήματος φορολογικών κινήτρων για καθαρότερο στόλο ιδιωτικών αυτοκινήτων
 - M-6: Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση.

5.3.4 Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2019)¹⁵

Το **Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα** (ΕΣΕΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που αναπτύχθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση στα τέλη του 2019. Το ΕΣΕΚ καταρτίζει έναν οδικό χάρτη για την επίτευξη συγκεκριμένων ενεργειακών και κλιματικών στόχων στη χώρα έως το 2030. Στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ παρουσιάζονται μέτρα προτεραιότητας και πολιτικής για διαφορετικές οικονομικές και αναπτυξιακές δραστηριότητες για την επόμενη δεκαετία. Οι στόχοι που έθεσε το ΕΣΕΚ είναι πιο φιλόδοξοι από εκείνους που έθεσε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτά περιλαμβάνουν:

- Μείωση 42% και 54% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε σύγκριση με τα έτη 1990 και 2005.
- Η συμμετοχή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας μέχρι το 2030 να είναι τουλάχιστον 35%.
- Χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας το 2030 σε σύγκριση με το 2017.

¹⁵<http://www.opengov.gr/minenv/wp-content/uploads/downloads/2019/11/%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%A3%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%95%CE%BD%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%B1-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%BF-%CE%9A%CE%BB%CE%AF%CE%BC%CE%B1-%CE%95%CE%A3%CE%95%CE%9A.pdf>



- Απολιγνιτοποίηση και πλήρης απένταξή του λιγνίτη από το εγχώριο σύστημα ηλεκτροπαραγωγής έως το 2028.

Όσον αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ΕΣΕΚ εστιάζει σαφώς στην προώθηση οχημάτων δημοσίων μεταφορών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, στο πλαίσιο της επίτευξης βιώσιμων συνθηκών κινητικότητας στις αστικές περιοχές. Ο εθνικός στόχος για τα νέα επιβατικά οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών για το 2030 ορίζεται στο 30%. Τέλος, το ΕΣΕΚ αναφέρει τις πρόσφατες προσπάθειες φορολογικής νομοθεσίας (ήδη ισχύουν σήμερα), οι οποίες, μεταξύ άλλων, προωθούν την αγορά και τη χρήση οχημάτων μηδενικών εκπομπών στις δημόσιες συγκοινωνίες.

Τέλος, ο πρόσφατος νόμος 4710/2020 θέτει το πλαίσιο για (α) την επέκταση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, (β) την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης προσβάσιμων από το κοινό και (γ) τη ρύθμιση της εθνικής αγοράς στην ηλεκτροκίνηση. Σύμφωνα με το νόμο, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων είναι υποχρεωμένοι να εκπονήσουν Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), το οποίο αποτελεί πρόγραμμα χωροθέτησης επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, εντός των διοικητικών τους ορίων. Το Σ.Φ.Η.Ο. θα λαμβάνει υπόψη του τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και θα εντάσσεται ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των δήμων (όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ κ.λπ.), καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο:

- σε χώρους στάσης και στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση κατ' ελάχιστον ενός (1) σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίους (1.000) κατοίκους του δήμου
- σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών
- για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων (10% επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων)
- για την εξυπηρέτηση ηλεκτροκίνητων οχημάτων τροφοδοσίας (10% επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων)
- σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ
- σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ.

Η Οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 (NECD) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, προβλέπει την υποχρέωση της χώρας να καταρτίσει, θεσπίσει και εφαρμόσει **Εθνικό Πρόγραμμα Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης** (ΕΠΕΑΡ). Το ΕΠΕΑΡ επικαιροποιείται τουλάχιστον κάθε τέσσερα χρόνια.

Το ΕΠΕΑΡ περιέχει εθνικές πολιτικές και μέτρα βασισμένα κυρίως στο θεσμοθετημένο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), ώστε να υπάρξει συμμόρφωση με τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών για τα έτη από το 2020 έως το 2029 και από το 2030 και μετά, για τους ρύπους διοξείδιο του θείου (SO₂), οξείδια του αζώτου (NO_x), πτητικές οργανικές ενώσεις εκτός του μεθανίου (NMVOC), αμμωνία (NH₃) και αιωρούμενα σωματίδια ΑΣ_{2,5}.

Οι εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών των παραπάνω ρύπων σε σύγκριση με το έτος αναφοράς το οποίο είναι το 2005 (σε %), δίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 5-2: Εθνικές δεσμεύσεις μείωσης εκπομπών ρύπων βάσει του ΕΠΕΑΡ

SO ₂	NO _x	VOC (εκτός του μεθανίου)	NH ₃	ΑΣ _{2,5}
-----------------	-----------------	--------------------------	-----------------	-------------------



2020 – 2029	74%	31%	54%	7%	35%
2030 και μετά	88%	55%	62%	10%	50%

Πηγή: ΕΣΕΚ, ΥΠΕΚΑ, 2019

Η παρακολούθηση της επίτευξης των μειώσεων αυτών γίνεται μέσω αναφορών με απογραφές και προβλέψεις των εκπομπών των προαναφερόμενων ρύπων.

Προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση με τις παραπάνω εθνικές δεσμεύσεις το Εθνικό Πρόγραμμα Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΠΕΑΡ) βασίζεται κυρίως στα μέτρα και στις πολιτικές που περιέχονται στο θεσμοθετημένο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) αλλά και σε μέτρα και πολιτικές που αφορούν στον αγροτικό τομέα (θεσμικό πλαίσιο της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής), στον τομέα διαχείρισης αποβλήτων και στον τομέα των μεταφορών (Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών).

Τα σημαντικότερα από τα μέτρα που περιέχονται στο ΕΠΕΑΡ, ανά τομέα, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 5-1: Μέτρα μείωσης εκπομπών ρύπων βάσει του ΕΠΕΑΡ

Τομείς	Μέτρα
ΕΝΕΡΓΕΙΑ	- Αύξηση του μεριδίου ΑΠΕ στην ηλεκτροπαραγωγή, - Απόσυρση λιγνιτικών μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και διασύνδεση αυτόνομων νησιωτικών συστημάτων, - Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης, - Αύξηση του μεριδίου του φυσικού αερίου στη βιομηχανία και στον οικιακό – τριτογενή τομέα.
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	- Ηλεκτροκίνηση, - Προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και του υδροποιημένου φυσικού αερίου στις μεταφορές, - Προώθηση και βελτίωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, - Βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών και ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης των τρένων, - Αντικατάσταση των επιβατικών οχημάτων και επαγγελματικών στόλων με νέα χαμηλών εκπομπών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης.
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	Εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών 2015/2193/EU (MCP), 2010/75/EU (LCP ELV), 2017/1442/EU (LCP BAT).
ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟ- ΜΕΑΣ	- Κοινή Γεωργική Πολιτική για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, - Πρόγραμμα αγροτικής ανάπτυξης.

Πηγή: ΕΣΕΚ, ΥΠΕΚΑ, 2019

Από την εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων και πολιτικών (που υλοποιούνται ήδη ή προβλέπεται να υλοποιηθούν) στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, προκύπτει ότι η χώρα μας θα επιτύχει τις προβλεπόμενες μειώσεις εκπομπών των ατμοσφαιρικών ρύπων βάσει των δεσμεύσεων της, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα.



Πίνακας 5-2: Προβλεπόμενο ποσοστό μείωσης των εκπομπών σε σύγκριση με το 2005

	SO ₂	NO _x	VOC (εκτός του μεθανίου)	NH ₃	ΑΣ ₂ ,5
2020	90.8%	56%	59.2%	14%	48.7%
2030	95.2%	66.3%	65.6%	11.5%	54.4%

Πηγή: ΕΣΕΚ, ΥΠΕΚΑ, 2019

5.3.5 Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία^[1]

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία είναι μία δράση η οποία υλοποιείται για πρώτη φορά στη μεταπολίτευση, οριζόντια, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, με ευθύνη του Υπουργού Επικρατείας ως Συντονιστικού Μηχανισμού βάσει του άρθρου 69 του νόμου 4488/2017.

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΔ) είναι ένας 'οδικός χάρτης' που παρέχει ένα σαφές, συνεκτικό και συστηματικό πλαίσιο δράσης κυρίως για την περίοδο 2020-2023. Διαρκείς δράσεις που υλοποιούνται για πρώτη φορά θα καλύπτουν ολόκληρη την προγραμματική περίοδο 2021-2027, επεκτείνοντας την περίοδο υλοποίησης του ΕΣΔ έως το 2029. Ταυτόχρονα, καταγράφονται δράσεις με πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης.

Οι δράσεις του ΕΣΔ εντάσσονται σε έξι Πυλώνες και τριάντα Στόχους και αναλύονται περαιτέρω σε έργα και ενέργειες με σαφές χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένους χειριστές. Οι έξι πυλώνες του ΕΣΔ είναι οι ακόλουθοι:

- Πυλώνας Ι: το Κράτος στην υπηρεσία του Ατόμου με Αναπηρία
- Πυλώνας ΙΙ: Προστασία των Δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία
- Πυλώνας ΙΙΙ: Προσβασιμότητα
- Πυλώνας ΙV: Συμμετοχή σε κάθε έκφανση της ζωής
- Πυλώνας V: Αφύπνιση της κοινωνίας και της Δημόσιας Διοίκησης
- Πυλώνας VI: Συνέργειες και Ανάπτυξη

Οι οριζόντιες δράσεις του ΕΣΔ είναι οι ακόλουθες:

- Κωδικοποίηση και αναμόρφωση νομοθεσίας και ενσωμάτωση δράσεων για τα άτομα με αναπηρία σε νέα νομοθετήματα
- Διαλειτουργικότητα πληροφοριακών συστημάτων και συλλογή δεδομένων
- Προσβάσιμες ψηφιακές υπηρεσίες και εργαλεία
- Απλούστευση διαδικασιών παροχής υπηρεσιών σε άτομα με αναπηρία
- Οριζόντια μέτρα για τη βελτίωση της προσβασιμότητας του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος
- Προσβασιμότητα στις μεταφορές

^[1]<https://www.amea.gov.gr/action>



- Αφύπνιση και ενημέρωση, κατάρτιση και επιμόρφωση
- Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υπηρεσιών προς άτομα με αναπηρία
- Συμπεριληπτική/ενταξιακή εκπαίδευση και υποστηρικτικές υπηρεσίες προς παιδιά με αναπηρία
- Ενσωμάτωση των ατόμων με αναπηρία στην αγορά εργασίας, επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση
- Ανεξάρτητη διαβίωση και συμμετοχή στην πολιτική και πολιτιστική ζωή

Οι οριζόντιοι Δείκτες Παρακολούθησης και Αξιολόγησης είναι οι ακόλουθοι:

- Ανάπτυξη νέων εξειδικευμένων υποστηρικτικών υπηρεσιών προς τα άτομα με αναπηρία και αριθμός εξυπηρετούμενων ανά κατηγορία νέας υπηρεσίας
- Παρεχόμενες υπηρεσίες προς τα άτομα με αναπηρία που απλουστεύθηκαν ή/και ψηφιοποιήθηκαν
- Προσβάσιμοι στα άτομα με αναπηρία ιστότοποι του δημοσίου τομέα
- Αριθμός και ποσοστό προσβάσιμων κτηρίων που στεγάζουν δημόσιες λειτουργίες και υπηρεσίες
- Κωδικοποίηση και αναμόρφωση νομοθεσίας για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία
- Λειτουργία της Εθνικής Αρχής Προσβασιμότητας
- Καταχωρίσεις σε ενιαίο μητρώο ατόμων με αναπηρία, διαλειτουργικότητα με πληροφοριακά συστήματα, αριθμός και ποσοστό χρηστών της Ηλεκτρονικής Κάρτας Αναπηρίας, υπηρεσίες που εντάσσονται στην Ηλεκτρονική Κάρτα Αναπηρίας
- Προώθηση των ατόμων με αναπηρία στην απασχόληση
- Προώθηση της συμπεριληπτικής/ενταξιακής εκπαίδευσης σε όλες τις βαθμίδες
- Προώθηση της συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία στην επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση

5.3.6 Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας

Τον Νοέμβριο 2022 εγκρίθηκε το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΣΟΑ) για την περίοδο 2021-2030 από την Κυβερνητική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια. Το ΕΣΣΟΑ συμπεριλαμβάνει συγκεκριμένες δράσεις, προϋπολογισμό, χρονοδιάγραμμα και ποσοτικούς στόχους για τη δραστηκή μείωση του αριθμού των νεκρών και σοβαρά τραυματιών σε οδικά ατυχήματα έως το 2030. Η δομή του ΕΣΣΟΑ αφορά σε τέσσερις κατευθύνσεις: (1) Φιλόδοξο όραμα, (2) Αποτελεσματική εφαρμογή (3) Καινοτόμες τεχνολογίες (4) Κοινή ευθύνη.

Το όραμα του Σχεδίου είναι «Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα» θέτοντας τον μακροπρόθεσμο στόχο να εξαλειφθούν οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα έως το 2050. Με βάση της ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα και την εναρμόνιση με τους Ευρωπαϊκούς στόχους για την οδική ασφάλεια καθορίστηκαν οκτώ ποσοτικοί στόχοι για την μείωση των παθόντων σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα για την δεκαετία 2021-2030 και καθορίστηκαν στόχοι για οκτώ δείκτες επίδοσης οδικής ασφάλειας, οι οποίοι συνδέονται άμεσα με την πρόληψη.

Το σχέδιο παρουσιάζει τη δομή των αρχών υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου και τις δράσεις και τα μέτρα οδικής ασφάλειας κατανέμοντάς τα στους 5 πυλώνες Οδικής Ασφάλειας των Ηνωμένων Εθνών και στις αντίστοιχες Αρχές Υλοποίησης. Συνοπτικά παρουσιάζονται στα ακόλουθα:

Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας



- M1. Ολοκληρωμένη Δομή Διοίκησης Οδικής Ασφάλειας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- M2. Νόμος Οδικής Ασφάλειας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- M3. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας
- M4. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- M5. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας
- M6. Διαχείριση Συστήματος Παραβάσεων
- M7. Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- M8. Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- M9. Έρευνα Οδικής Ασφάλειας

Δράσεις Συμπεριφοράς Χρήστη Οδού

- B1. Επιτήρηση
- B2. Άδειες Οδήγησης
- B3. Εκπαίδευση Οδηγών
- B4. Σχολική Εκπαίδευση (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- B5. Εκστρατείες Ενημέρωσης (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- B6. Προτεραιότητες βελτίωσης συμπεριφοράς οδηγού
- B7. Χρήση Προστατευτικών Μέσων
- B8. Τηλεματική

Δράσεις Οδικής Υποδομής και Κυκλοφορίας

- I1. Ολοκληρωμένη Διαχείριση Κινητικότητας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I2. Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I3. Διαχείριση ταχυτήτων (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I4. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I5. Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις Υπεραστικού Οδικού Δικτύου (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I6. Επεμβάσεις στο υπεραστικό οδικό δίκτυο (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I7. Μεγάλα Έργα Υποδομής (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I8. Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I9. Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I10. Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I11. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I12. Διαχείριση εκτέλεσης εργασιών επί της οδού (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- I13. Κανονισμοί (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)

Δράσεις Οχήματος

- V1. Ανανέωση στόλου οχημάτων
- V2. Ψηφιακή Ταυτότητα Οχημάτων
- V3. Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων



- V4. Νέα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας
- V5. Νέα συστήματα παθητικής ασφάλειας
- V6. Κανονισμοί
- V7. Διαχείριση ασφάλειας στόλου (Συμμετοχή Δήμων με μέτρα)
- V8. Αυτοματοποιημένα και Συνδεδεμένα Οχήματα

Δράσεις Αντιμετώπισης μετά το ατύχημα

- P1. Μείωση Χρόνου Επέμβασης
- P2. Ενίσχυση Μονάδων Άμεσης Επέμβασης
- P3. Εκπαίδευση οδηγών στις πρώτες βοήθειες
- P4. Βελτίωση νοσοκομειακής περίθαλψης
- P5. Ανάπτυξη Μητρώου Τραύματος
- P6. Υποστήριξη θυμάτων οδικών ατυχημάτων

5.4 Κείμενα Περιφερειακού Επιπέδου

5.4.1 Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Νοτίου Αιγαίου (2003)

Οι κατευθύνσεις και επιλογές χωρικής διάρθρωσης των μεταφορικών υποδομών επιπέδου Περιφέρειας είχαν χρονικό ορίζοντα υλοποίησης το 2015. Ορισμένες από αυτές ακολουθήθηκαν ως ένα βαθμό (όπως για παράδειγμα η λειτουργία του αερολιμένα της Νάξου ως πύλης εισόδου στην Περιφέρεια από το εξωτερικό, η παροχή εγκαταστάσεων ελικοδρομίων), ωστόσο εξακολουθεί να αποτελεί ζητούμενο η βελτίωση των ενδοπεριφερειακών συνδέσεων μεταξύ των νησιών. Άλλες βρίσκονται ξανά στην επικαιρότητα (λ.χ. η διερεύνηση των περιοχών προσθαλάσσιων υδροπλάνων) και η παροχή εγκαταστάσεων ελικοδρομίων για την μεταφορά επισκεπτών. Σε ό,τι αφορά ειδικότερα τις χερσαίες μεταφορές ανά νησί, το ΠΠΧΣΑΑ προέβλεπε :

- Κάλυψη των προβλεπόμενων μεταφορικών αναγκών και οδικών συνδέσεων με προτεραιότητα στη βελτίωση της ποιότητας και την αποφυγή αύξησης της πυκνότητας του οδικού δικτύου.
- Αντιμετώπιση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατασκευή των οδικών έργων και τη λειτουργία τους.
- Συμπλήρωση-επέκταση του οδικού δικτύου με δίκτυα κυκλοφορίας πεζών, ποδηλάτων, μονοπατιών, κλπ. αντί οδικών προσβάσεων ιδιαίτερα χαμηλού προβλεπόμενου φόρτου.
- Θέσπιση αυστηρών κριτηρίων σκοπιμότητας διάνοιξης νέων οδών ή επέκτασης των υφισταμένων, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας του υφιστάμενου οδικού δικτύου των νησιών και εξυπηρέτηση των κατοίκων και όχι της πυκνότητάς του. Υποχρεωτική εκπόνηση ΜΠΕ για οποιασδήποτε κλίμακας παρέμβαση που σχετίζεται με το οδικό δίκτυο και αυστηρός έλεγχος εφαρμογής των επιβαλλόμενων περιβαλλοντικών όρων.
- Αντικατάσταση ζητουμένων οδικών συνδέσεων (για αυτοκίνητο) οικισμών με σημεία έλξης τουριστικού ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος από ειδικά δίκτυα πεζοπορίας, ποδηλάτου, ιππασίας, κ.λπ.

Στα μεγαλύτερα νησιά, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η Νάξος, προέβλεπε ειδικότερα την εξασφάλιση αξόνων ευχερούς και ασφαλούς επικοινωνίας των κύριων οικιστικών κέντρων με αεροδρόμια και λιμάνια καθώς και τη δημιουργία περιμετρικών οδών παράκαμψης των μεγάλων οικιστικών κέντρων.



Το νέο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) Ν. Αιγαίου, η μελέτη του οποίου βρίσκεται σε εξέλιξη, πρόκειται να αντικαταστήσει μετά τη θεσμοθέτησή του το ισχύον Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Ν. Αιγαίου. Συγκεκριμένα σήμερα, στα πλαίσια του Προγράμματος εκπόνησης των μελετών για την

«Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση των εγκεκριμένων Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», έχει ολοκληρωθεί αλλά δεν έχει εγκριθεί η Φάση Α' (Πορίσματα των Εκθέσεων Αξιολόγησης του ισχύοντος Περιφερειακού Πλαισίου Ν. Αιγαίου - Στάδιο Α2, 2015), ενώ εκκρεμεί η Φάση Β'.

5.4.2 Επιχειρησιακό Σχέδιο Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου – Στρατηγικός Σχεδιασμός (2012) & (2016)

Οι διαμορφωμένες στρατηγικές της Π. Ν. Αιγαίου όπως αποτυπώνονται στο Αναθεωρημένο Επιχειρησιακό Σχέδιο (2012) αλλά και στο Επικαιροποιημένο Τεύχος (2016) επικεντρώνονται κυρίως σε θέματα ανασχεδιασμού της υπάρχουσας μορφής διασυνδέσεων των νησιών της Περιφέρειας μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα. Έμφαση δίνεται στην κοινωνική διάσταση των μεταφορών, στη λειτουργία του Μεταφορικού Ισοδύναμου, ενώ γίνεται αναφορά στην ανάγκη ολοκληρωμένης θεώρησης του συστήματος των μεταφορών, η συνδυασμένη χρήση και συμπληρωματικότητα των μέσων και των συναφών υπηρεσιών. Οι ειδικοί στόχοι που σχετίζονται με θέματα τοπικής κυκλοφορίας και στάθμευσης εστιάζουν στις περιοχές των νησιωτικών αστικών κέντρων. Ιδιαίτερη σημασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Νάξου έχουν οι προτεινόμενες στοχευμένες δράσεις του Σχεδίου για την άρση των μειονεκτημάτων της νησιωτικότητας:

- στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, με τον ανασχεδιασμό του συστήματος μεταφορών και την αναθεώρηση του συστήματος τιμολόγησης των μεταφορικών υπηρεσιών (θαλάσσιων, αεροπορικών, ενδονησιωτικών κ.λπ.)
- στην αξιοποίηση των νησιωτικών πολιτιστικών πόρων (αξιοθέατα, εκδηλώσεις), των οποίων η προσβασιμότητα εξαρτάται από τα οδικά δίκτυα πρόσβασης και τις μεταφορές με παρεμβάσεις συντονισμού των μεταφορών για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

5.4.3 Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Νοτίου Αιγαίου (2014)

Το τρέχον ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου (2014-2020) με συνολικό προϋπολογισμό 168.170.562€ έχει ως όραμα «Να αποτελέσει η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου έναν από τους κορυφαίους προορισμούς του τουρισμού εμπειρίας παγκοσμίως μέσα από την υιοθέτηση μιας στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης, διαφοροποίησης του προϊόντος και δημιουργίας ταυτότητας προορισμού». Οι στόχοι του για:

- Έξυπνη, ανταγωνιστική και διαφοροποιημένη περιφερειακή οικονομία
- Εδραίωση της αειφορικής ανάπτυξης με την αξιοποίηση σύγχρονων μεθόδων διαχείρισης των πόρων
- Ενίσχυση της περιφερειακής συνοχής με όρους χωρικούς αλλά και οικονομικοκοινωνικούς με τη διάχυση της ανάπτυξης και την άρση της απομόνωσης
- Ενεργό υποστήριξη της απασχόλησης και προώθηση της κοινωνικής ένταξης

υλοποιούνται μέσα από δέσμες επιμέρους θεματικών στόχων, μεταξύ των οποίων ο πλέον συναφής με τους στόχους του ΣΒΑΚ είναι η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και η άρση προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων, με

- Δράσεις αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών.



- Δημιουργία και βελτίωση των υποδομών σύνδεσης με τις πύλες εισόδου- εξόδου.
- Βελτίωση ασφάλειας του οδικού δικτύου των μικρών νησιών της Περιφέρειας.

Άλλοι θεματικοί στόχοι του τρέχοντος ΠΕΠ που συνδέονται με τους στόχους του ΣΒΑΚ είναι η ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας, η βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών και η υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς.

5.4.4 Επιχειρησιακό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΣΑΑ) 2014-2020

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης 2014-2020 της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου για τη Νάξο επισημαίνει πως οι μεταφορές αποτελούν για τα νησιά «επιταχυντή οικονομικής ανάπτυξης με κρίσιμες συνέπειες για την απασχόληση και την άρση του αποκλεισμού». Σύμφωνα με το ΕΣΑΑ, **το νησί τους θερινούς μήνες επιβαρύνεται με αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους ΙΧ, συνθήκη που συχνά αποβαίνει προβληματική λόγω αδυναμίας του δικτύου να διαχειριστεί τις ροές στην αιχμή και αντίστοιχης έλλειψης επαρκών χώρων στάθμευσης**. Ακόμη επισημαίνεται πως έντονα προβλήματα δημιουργούνται τους χειμερινούς μήνες στους αγροτικούς δρόμους λόγω παντελούς έλλειψης τεχνικών έργων. Ειδικά σε ότι αφορά τις προοπτικές του πρωτογενή τομέα του νησιού, στα αδύναμα σημεία συγκαταλέγονται η έλλειψη μεγάλου εμπορικού λιμανιού και το αυξημένο κόστος παραγωγής – μεταφοράς των αγροτικών προϊόντων λόγω νησιωτικότητας. Στο σχέδιο προτείνεται η ανάπτυξη του αγροτικού δικτύου, η προώθηση του περιπατητικού τουρισμού και η πιστοποίηση περιπατητικών διαδρομών.

5.5 **Κείμενα Τοπικού Επιπέδου**

5.5.1 Πολεοδομική Οργάνωση

Με την υπ' αριθμ. Απόφαση 379/95 του 1986 (ΦΕΚ 207/Δ/18-03-1986), εγκρίνεται το ΓΠΣ του οικισμού της Χώρας Νάξου, στο πλαίσιο του Ν. 1337/1983 (άρθρο 3, ΦΕΚ 33/Α), που αφορούσε στην πολεοδομική οργάνωση της Χώρας της Νάξου, με πληθυσμιακό μέγεθος περίπου 4.000 κατοίκων, όταν το σημερινό της μέγεθος φτάνει τις 7.070 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

Στο πλαίσιο του Ν.2508/1997, έγινε επικαιροποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Νάξου το 2010, η οποία δε προχώρησε σε επίπεδο θεσμοθέτησης.

Στο πλαίσιο του παραπάνω Νόμου, το Νοέμβριο του 2014 εκπονήθηκε το Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) του Δήμου Δρυμαλίας, το οποίο ομοίως δε προχώρησε σε επίπεδο θεσμοθέτησης.

Το ισχύον ΓΠΣ του 1986 περιελάμβανε μια σειρά έργων, προτάσεων και ρυθμιστικών διατάξεων. Στην ενότητα αυτή θα καταγραφούν μόνο οι προτάσεις του Σχεδίου που έχουν συνάφεια με το ΣΒΑΚ. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι το Σχέδιο είναι παρωχημένο και δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες αναπτυξιακές ανάγκες του Δήμου.

Συγκεκριμένα, το Σχέδιο περιλάμβανε:

Α. Τη πολεοδομική οργάνωση του οικισμού για πληθυσμιακό μέγεθος περίπου 4.000 κατοίκων (πληθυσμός 1987).

α. Την ένταξη σε σχέδιο πόλης εκτάσεων πυκνοδομημένων και αραιοδομημένων συνολικής επιφάνειας περίπου 1.300 περ. στρ., τη δημιουργία μια πολεοδομικής ενότητας, μέσης πυκνότητας 138 κατοίκων /Ha και μέσου συντελεστή δόμησης 1,10.



β. Το προσδιορισμό των χρήσεων γης και ειδικότερα:

- Διατήρηση της σημερινής μορφής γενικής κατοικίας.
- Κήρυξη, προστασία κι ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου.
- Προστασία κι ανάδειξη του παλιού εμπορικού δρόμου που αρχίζει από τη παραλία και καταλήγει στην Φοντάνα.
- Αναβάθμιση της περιοχής κι ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων της Γρόττας και της πλατείας Μητροπόλεως με τη κατασκευή έργων που μελετώνται κι άρχισαν να κατασκευάζονται από το ΥΠΠΕ.
- Ένταξη ορισμένων λειτουργιών στον αστικό ιστό, κυρίως μέσα στο ιστορικό κέντρο, με τη χρησιμοποίηση υπαρχόντων χτισμάτων.
- Διατήρηση της σημερινής θέσης της κεντρικής περιοχής του δήμου μέσα στην πολεοδομική αυτή ενότητα, με παράλληλη ανάπτυξη δύο τοπικών κέντρων, στις περιοχές:
 - Βόρεια, στ' «απλώματα», επί του δρόμου, απ' το κτίριο σφαγείων μέχρι τη στροφή και σύνδεση με τον περιφερειακό και
 - στη νέα πόλη στο δρόμο, απ' την πλατεία του νεκροταφείου μέχρι το ξενοδοχείο Σέργη.
- Χωροθέτηση του δημοτικού μεγάρου στο δημοτικό οικόπεδο, επί της παραλίας, δίπλα στην εκκλησία Αγίου Αντωνίου.
- Δημιουργία «Νέου Κέντρου» πόλης, στην περιοχή μεταξύ του ποδοσφαιρικού γηπέδου και του οικοπέδου «Έλλης».
- Χωροθέτηση στο Νέο Κέντρο Διοικητηρίου, για τη στέγαση των υπηρεσιών, Επαρχείου Οικονομικής Εφορίας - Δημοσίου Ταμείου - Πολεοδομικού Γραφείου.
- Χωροθέτηση στο Νέο Κέντρο Πολιτιστικού Κέντρου, με αίθουσες πολλαπλών χρήσεων, εκθέσεων, χώρους υπαίθριων εκδηλώσεων, σε συνδυασμό με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης μπροστά στο Διοικητήριο και το Πολιτιστικό Κέντρο.
- Χωροθέτηση εγκαταστάσεων περίθαλψης (Κέντρο Υγείας) και Πρόνοιας μέσα σ' αυτό το Νέο Κέντρο.
- Χωροθέτηση, επιπλέον εκεί, κτιρίου υπηρεσιών ΔΕΗ και της πυροσβεστικής υπηρεσίας.
- Οργάνωση των εγκαταστάσεων εκπαίδευσης μέσα σ' αυτή τη πολεοδομική ενότητα, είτε με επέκταση των υπαρχόντων διδακτηρίων, είτε με χωροθέτηση νέου στη περιοχή το «Νέο» Κέντρο» ή στις περιοχές επέκτασης βόρεια στ' «Απλώματα» κι ανατολικά στην «Έλλη», όπου υπάρχει οικόπεδο του Υπουργείου Παιδείας (γι' αυτόν τον σκοπό).
- Δημιουργία βιοτεχνικού πάρκου στην περιοχή ανατολικά του οικισμού, σε απόσταση από το όριο πόλης, 1987, στον δρόμο προς το Φιλώτι, για την εγκατάσταση εκεί βιοτεχνιών.
- Δημιουργία ελεύθερων χώρων και περιαστικού πρασίνου.
- Ανάπτυξη τουρισμού και λειτουργιών αναψυχής στις περιοχές περιαστικού πρασίνου.
- Χωροθέτηση εγκαταστάσεων ναυταθλητισμού και μαρίνας μικρών σκαφών.
- Μεταφορά του σημερινού νεκροταφείου και μετατροπή του σε χώρο αναψυχής και περιπάτου.

δ. Την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, όπως φαίνονται στους χάρτες που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του ΦΕΚ έγκρισης, με βασικότερες παρεμβάσεις:



- Τη κατασκευή νέου δρόμου στη θέση του ήδη υπάρχοντος διαμορφωμένου ρέματος, πλάτους 10-15 μέτρων, που να συνδέει το προτεινόμενο νέο κέντρο πόλης, δια μέσου της παραλίας Γρόττας, με το άκρο του λιμανιού (την υπάρχουσα μεγάλη προβλήτα).
- Τη κατασκευή ισόπεδων κόμβων στα σημεία σύνδεσης, με το σημερινό περιφερειακό και στα σημεία σύνδεσής του περιφερειακού με τους δρόμους Εγγαρών βόρεια και Φιλωτίου ανατολικά.
- Τη διαβάθμιση της εσωτερικής κυκλοφορίας του οικισμού σε συλλεκτήριες αρτηρίες και τοπικό οδικό δίκτυο.
- Τη δημιουργία δύο συνδετήριων δρόμων που θα ενώνουν τον υπάρχοντα κεντρικό, που οδηγεί στο Φιλώτι, με το δρόμο που οδηγεί στο υπό κατασκευή Αεροδρόμιο, ο ένας στην περιοχή «Έλλης» απέ-ναντι από τη Γεωργική Ένωση και ο άλλος στο ύψος του Ξενοδοχείου «Άσπρα σπίτια».
- Την πεζοδρόμηση του παραλιακού δρόμου και επέκταση του μέχρι κάτω από το Μετεωρολογικό Σταθμό.
- Την πεζοδρόμηση τμήματος επαρχιακού δρόμου για την ενοποίηση και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων εκεί, σύμφωνα με τις μελέτες και τα σχέδια του ν.π.π.ε.
- Τη συντήρηση του υπάρχοντος δικτύου πεζόδρομων στη παλαιά πόλη.
- Την κατασκευή χώρων στάθμευσης στο βορεινό άκρο της Γρόττας για στάθμευση φορτηγών και βα-ριών οχημάτων, στο λιμάνι κυρίως για στάθμευση ταξί και λεωφορείων και στο νότιο άκρο του παρα-λιακού δρόμου.
- Τη συγκέντρωση των εγκαταστάσεων, μαζικών μεταφορών στην ανατολική είσοδο του οικισμού με διατήρηση σταθμού επιβίβασης στο λιμάνι.
- Τη λειτουργία δικτύου αστικών μεταφορών για τη σύνδεση των νέων περιοχών κατοικίας (επεκτάσεις) με το νέο κέντρο, το λιμάνι και το βιοτεχνικό πάρκο.
- Την ένωση κυκλοφοριακά των πόλεων Αγγίδια - Λιμάνι - Αεροδρόμιο και Βιοτεχνικό Πάρκο με σκοπό την αποφυγή κυκλοφοριακής φόρτισης της ζώνης κατοικίας.

ε. Το καθορισμό ζωνών:

1. Οικονομικών και θεσμικών κινήτρων όπως φαίνονται στους χάρτες που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του ΦΕΚ και ειδικότερα ζωνών ειδικών κινήτρων (ΖΕΚ) στα δύο τοπικά κέντρα και
2. Νέων αναπτυξιακών ζωνών και ζωνών εξυγίανσης κατοικίας όπως φαίνονται στους χάρτες του ΦΕΚ και ειδικότερα:
 - Αναπτυξιακών ζωνών λιανικού εμπορίου στα τοπικά κέντρα γειτονιάς.
 - Αναπτυξιακών ζωνών βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου στην αντίστοιχη περιοχή.
 - Ζώνης προγράμματος έτοιμου σπιτιού για την ολοκλήρωση το» προγράμματος του ΟΕΚ.

Β. Τη λήψη μέτρων για τη προστασία του περιβάλλοντος, με βασικότερες παρεμβάσεις:

- Την απομάκρυνση από το σημερινό οικισμό, κυρίως των εγκαταστάσεων βιοτεχνίας που οχλούν και μετεγκατάστασή τους στο βιοτεχνικό πάρκο.
- Το καθορισμό ζώνης οικιστικού ελέγχου που περιλαμβάνει τη περιοχή Μετεωρολογικού Σταθμού και τμήματος των οικοπέδων Αεροπορίας από το τσιμεντοστρωμένο δρόμο δυτικά μέχρι τη θάλασσα και χαρακτηρίστηκε και ως περιαστικό πράσινο.

- Τη μεταφορά των Σφαγείων σε νέο κτίριο, που κατασκευάζεται.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο διάγραμμα του ΓΠΣ του 1986, το πυκνοδομημένο τμήμα της Χώρας εντοπίζονταν:

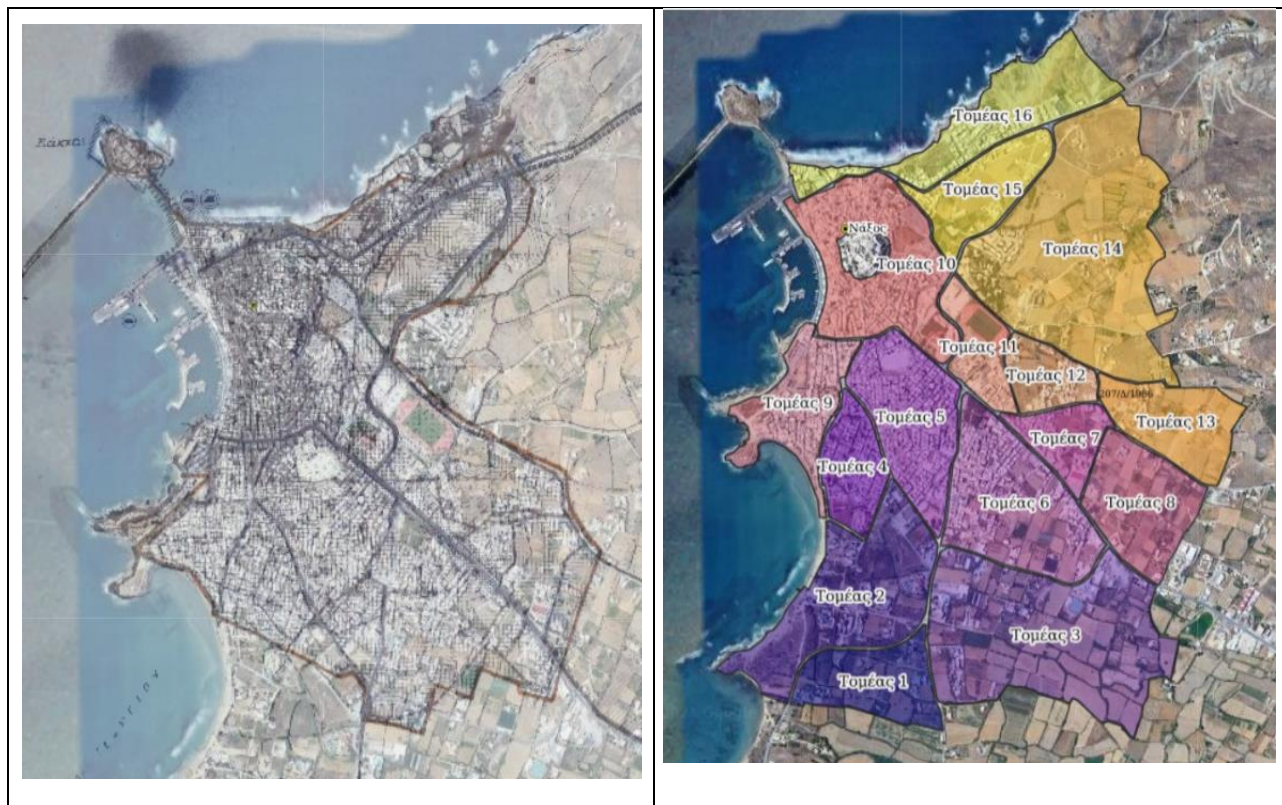
- στο ιστορικό πυρήνα του οικισμού, δηλαδή στο Πολεοδομικό Τομέα Π.10,
- στο βόρειο τμήμα της Χώρας, μεταξύ της παραλίας και του επαρχιακού οδικού άξονα Γαλήνης – Εγναρών, σε πλάτος περίπου 150μ., δηλαδή στο Πολεοδομικό Τομέα Π.16 και
- εκατέρωθεν της οδού Παπαβασιλείου, που αποτελούσε το νότιο όριο του πυκνοδομημένου τμήματος της Χώρας, δηλαδή στη τομή των Πολεοδομικών Τομέων Π.5, Π.9 και Π.10

Στα παρακάτω αποσπάσματα χάρτη έχει γίνει παράθεση:

1. του εγκεκριμένου διαγράμματος πολεοδομικής οργάνωσης της Χώρας, σύμφωνα με το ΓΠΣ του 1986, επί του χαρτογραφικού υποβάθρου Google Satellite
2. των Πολεοδομικών Τομέων στους οποίους οργανώθηκε ο παλιός οικιστικός ιστός και οι περιοχές επέκτασης του Σχεδίου Πόλης, επί του χαρτογραφικού υποβάθρου Google Satellite,

προκειμένου:

- ν' αναδειχθεί η ένταση της οικιστικής ανάπτυξης του οικισμού στη διάρκεια των 35 ετών,
- ν' αναδειχθεί η κατεύθυνση που ακολουθεί η οικιστική ανάπτυξη γεωγραφικά,
- να εντοπιστούν με προτεραιότητα τα αστικά τμήματα που αποτελούν περιοχές συγκέντρωσης και εξυπηρέτησης του κοινού,





Εικόνα 6-5: Παράθεση ΓΠΣ '86 και πολεοδομικών τομέων περιοχής επέκτασης επί του χαρτογραφικού υποβάθρου google satellite

Πίνακας 6-6: Χωροταξική Οργάνωση Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού της Χώρας του Ν. Κυκλάδων	ΦΕΚ 207/Δ/18-03-1986 υπ' αριθ 379/95 Απόφαση	Σχέδιο πολεοδομικής οργάνωσης της Χώρας της Νάξου για πληθυσμιακό μέγεθος περίπου 4.000 κατοίκων (πληθυσμός 1987).	Θεσμοθετημένο
"Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) και Σχέδιο Οικιστικής Ανάπτυξης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Νάξου"	Α1 Στάδιο – Στάδιο Ανάλυσης	Αφορά το σύνολο του Δήμου Νάξου, 2010	Ολοκληρωμένο
"Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) και Σχέδιο Οικιστικής Ανάπτυξης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Νάξου"	Επικαιροποιημένο Β' στάδιο (υποστάδιο Β1) – Πρόταση Χωρικής Οργάνωσης	Αφορά το σύνολο του Δήμου Νάξου, 2010	Ολοκληρωμένο
Πρότυπος Χωροταξικός Σχεδιασμός Δήμου Δρυμαλίας για την Ανάδειξη & Προστασία της Φυσιογνωμίας του - ΣΧΟΟΑΠ	Α' Στάδιο – Στάδιο Ανάλυσης	2014	Ολοκληρωμένο
Πρότυπος Χωροταξικός Σχεδιασμός Δήμου Δρυμαλίας για την Ανάδειξη & Προστασία της Φυσιογνωμίας του - ΣΧΟΟΑΠ	Β' Στάδιο – Πρότυπο Χωρικής Οργάνωσης	Νοέμβριος 2014	Ολοκληρωμένο
ΣΧΟΟΑΠ Κοινότητας Κουφονησίων	Α' Στάδιο Μελέτης	Αριθ.Πρωτ. 25196/8940, Ερμούπολη 9 / 12 / 2010, Έγκριση της ανατεθείσας μελέτης με τον τίτλο ΣΧΟΟΑΠ Κοινότητας Κουφονησίων – Α' Στάδιο Μελέτης	
Έγκριση Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) οριζόμενο πλέον με το Ν.4269/14 ως Τοπικό Χωρικό Σχέδιο, νήσου Δονούσας Δημοτικής Κοινότητας Δονούσας Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων	ΦΕΚ 165/ΑΑΠ/14-8-2015		Θεσμοθετημένο
Καθορισμός ζώνης οικιστικού ελέγχου κατωτάτου ορίου κατάτμησης και λοιπών όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός εγκεκριμένου σχεδίου και εκτός ορίων οικισμού προυφιστάμενων του έτους 1923 περιοχή του	ΦΕΚ 846/Δ/24-11-1988		Θεσμοθετημένο



Δήμου Νάξου και των Κοινοτήτων Γαλανάδου, Γλινάδου, Βίβλου, Αγ. Αρσενίου Νάξου (ν.Κυκλάδων)			
Κτηματογράφηση – Πολεοδόμηση – Πράξη Εφαρμογής Περιοχών Επέκτασης Σχεδίου Πόλης	2003		

Στο παρακάτω πίνακα γίνεται καταγραφή του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου για την εντός σχεδίου περιοχή του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων.

Πίνακας 6-7: Θεσμικό Πλαίσιο εντός ορίων οικισμών Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων

Τίτλος ΦΕΚ	Αριθμός ΦΕΚ
Περί των ληπτέων υπ' όψιν στοχείων και του τρόπου καθορισμού των ορίων των προ της 16.8.1923 υφισταμένων οικισμών των στερουμένων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, ως και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών	ΦΕΚ - 138/Δ/13-3-1981
Τρόπος καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας μέχρι 2000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησής τους.	Π.Δ. 3-5-1985 (ΦΕΚ - 181/Δ)
Χαρακτηρισμός οικισμών του Νομού Κυκλάδων ως παραδοσιακών και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτών	Π.Δ. 14-7-1988 (ΦΕΚ -504/Δ/)
Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων των οικισμών του νομού Κυκλάδων, που έχουν χαρακτηρισθεί ως παραδοσιακοί με το από 19.10.1978 (ΦΕΚ 594/Δ/) π.δ/γμα	Π.Δ. 2-6-1989 (ΦΕΚ-345/Δ)
Όροι και περιορισμοί δόμησης εντός των ορίων των οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους	ΦΕΚ 289/ΑΠΠ/4-11-2011)

Ο Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων περιλαμβάνει τις Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) Νάξου, Δρυμαλίας, Δονούσας, Ηρακλείας, Κουφονησιών και Σχοινούσας. Στη Δ.Ε. Νάξου αναπτύσσεται η Χώρα της Νάξου, έδρα του Δήμου. Η Δ.Ε. Νάξου αποτελείται από τις κοινότητες Νάξου, Αγ. Αρσενίου, Βίβλου, Γαλανάδου, Γαλήνης, Γλινάδου, Εγγαρών, Κινίδαρου, Μελάνων, Ποταμιάς και Σαγκρίου. Η Δ.Ε. Δρυμαλίας καταλαμβάνει όλο το δυτικό τμήμα του νησιού από βορρά προς νότο, περιλαμβάνοντας σημαντικό τμήμα της ενδοχώρας. Στη Δ.Ε. Δρυμαλίας εντάσσονται διοικητικά οι κοινότητες Απεράθου, Φιλωτίου, Δαμαριώνα, Δανακού, Κεραμωτής, Κορωνίδας, Κορώνου, Μέσης, Μονής, Σκαδού και Χαλκείου.

Το οικιστικό δίκτυο το Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων περιλαμβάνει 24 κηρυγμένους παραδοσιακούς οικισμούς, οι οποίοι χωροθετούνται κυρίως στην ενδοχώρα της Νάξου, πλην της Χώρας που βρίσκεται στο δυτικό παράκτιο μέτωπο, της Αγιάς που βρίσκεται πλησίον του βορείου άκρου του νησιού και του Αγίου Γεωργίου Ηρακλείας, που αναπτύσσεται στα παράλια του ομώνυμου νησιού.

Πίνακας 6-9: Κηρυγμένοι παραδοσιακοί οικισμοί Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων (πηγή: ΥΓΕΠ Νήσων, gisislands.gr)

Παραδοσιακός οικισμός	Δημοτική / Τοπική Κοινότητα	ΦΕΚ Χαρακτηρισμού / όρων & περιορισμών δόμησης
Νάξος	Δημοτική Κοινότητα Νάξου	ΦΕΚ 138/Δ/81 (όροι & περιορισμοί δόμησης των προ '23 οικισμών) ΦΕΚ 846/Δ/88 (ΖΟΕ)

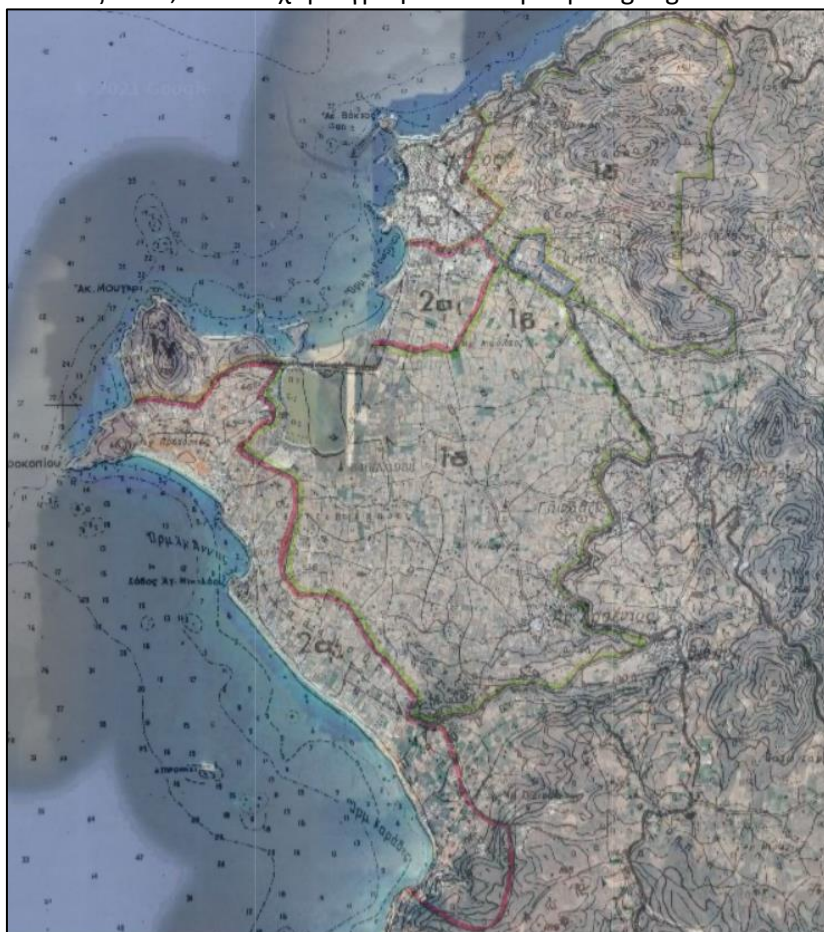
Οι κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι του Δήμου καταγράφονται στον παρακάτω πίνακα που συγκεντρώνει τα ΦΕΚ κήρυξης και σύντομη περιγραφή της κάθε θέσης. Επισημαίνεται σε αρκετούς χώρους υπάρχουν καθορισμένες ζώνες Α και Β προστασίας.

5.5.2 Καθορισμός ζώνης οικιστικού ελέγχου Δήμου Νάξου

Με το ΠΔ του 1988 (ΦΕΚ 845/Δ), εγκρίνεται ο καθορισμός ζώνης οικιστικού ελέγχου κατωτάτου ορίου κατάτμησης και λοιπών όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός εγκεκριμένου σχεδίου και εκτός ορίων οικισμού προϋφιστάμενου του έτους 1923 περιοχή του Δήμου Νάξου και των Κοινοτήτων Γαλανάδου, Γλινάδου, Βίβλου, Αγίου Αρσενίου Νάξου.

Εντός του ορίου της Ζ.Ο.Ε, καθορίζονται 6 επιμέρους ζώνες – 1α, 1β, 1γ, 1δ, 2α1, 2α2 – στις οποίες ισχύουν ειδικές χρήσεις γης, κατώτατο όριο κατάτμησης και συγκεκριμένοι όροι και περιορισμοί δόμησης.

Στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη, έχει γίνει παράθεση του εγκεκριμένου διαγράμματος της ΖΟΕ, όπου διακρίνονται τα όρια των υποζωνών, επί του χαρτογραφικού υποβάθρου google satellite.



Εικόνα 6-1: Ζώνη οικιστικού ελέγχου Δήμου Νάξου



5.5.3 Προγενέστερες Μελέτες και Μελέτες υπό Εκπόνηση

Η Ομάδα Εργασίας συνέλλεξε όλες τις προγενέστερες μελέτες που έχουν υλοποιηθεί για λογαριασμό του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, καθώς και τις υπό εκπόνηση μελέτες, καθώς και τα έργα που προγραμματίζονται στο νησί και ειδικότερα στην περιοχή της Χώρας και δύναται να επηρεάσουν στο ΣΒΑΚ. Οι μελέτες αυτές παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 6-10: Κυκλοφοριακές Μελέτες

Μελέτες	Φορέας	Φάση Μελέτης	Ολοκληρωμένο/ Εκπονούμενο
Κυκλοφοριακή Μελέτη Χώρας Νάξου, Ανάλυση Κυκλοφορίας – Στάθμευσης και Προτάσεις Βελτίωσης Κυκλοφοριακής Διαχείρισης	Ελληνική Δημοκρατία, Νομαρχία Κυκλάδων, Δήμος Νάξου, Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών	Έκθεση 3 – Τελική Υποβολή, Μάρτιος 2008	Ολοκληρωμένο
Επικαιροποίηση – Τροποποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης και Σήμανσης Χώρας Νάξου	Ελληνική Δημοκρατία, Νομός Κυκλάδων, Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	Έκδοση 4 ^η , 2011	Ολοκληρωμένο
Εφαρμογή Κυκλοφοριακής Μελέτης και Σήμανσης Χώρας Νάξου	Ελληνική Δημοκρατία, Νομός Κυκλάδων, Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	Εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν απόφαση 231/2012 του Δημοτικού Συμβουλίου Δ.Ν & Μ.Κ	Ολοκληρωμένο
Υπηρεσίες Παροχής Συμβούλου σε θέματα Κυκλοφοριακών Βελτιώσεων – Αναβάθμισης Οδικής Ασφάλειας και Δημιουργία Μητρώου Οδικού Δικτύου Νάξου	Ελληνική Δημοκρατία, Νομός Κυκλάδων, Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	Φάση Α: Δημιουργία Μητρώου Οδικού Δικτύου, Περιγραφή Εργασιών, Ιανουάριος 2013, Έκδοση 1	Ολοκληρωμένο
Υπηρεσίες Παροχής Συμβούλου σε θέματα Κυκλοφοριακών Βελτιώσεων – Αναβάθμισης Οδικής Ασφάλειας και Δημιουργία Μητρώου Οδικού Δικτύου Νάξου	Ελληνική Δημοκρατία, Νομός Κυκλάδων, Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	Φάση Β: Υποστήριξη στην Υιοθέτηση Βελτιώσεων Επιλεγμένων Ισόπεδων Κόμβων στο Οδικό Δίκτυο της Νάξου με Στόχο την Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και της Εξυπηρέτησης της Κυκλοφορίας, Ιανουάριος 2013, Έκδοση 1	Ολοκληρωμένο
Υπηρεσίες Παροχής Συμβούλου σε θέματα Κυκλοφοριακών Βελτιώσεων – Αναβάθμισης Οδικής Ασφάλειας και Δημιουργία Μητρώου Οδικού Δικτύου Νάξου	Ελληνική Δημοκρατία, Νομός Κυκλάδων, Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	Φάση Γ: Σχέδιο Δράσης για την αποτελεσματικότερη Διαχείριση της Κυκλοφορίας στην Κεντρική Περιοχή της Χώρας κατά την Θερινή Περίοδο, Μάρτιος 2013, Έκδοση 2	Ολοκληρωμένο



Μελέτες	Φορέας	Φάση Μελέτης	Ολοκληρωμένο/ Εκπονούμενο
Επέκταση της κυκλοφοριακής Μελέτης στη Δ.Κ. Νάξου και Προσαρμογή των ι-σχυουσών κυκλοφοριακών συνθηκών στις διαμορφωμένες συνθήκες κυκλοφορίας	Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών	Τεχνική Έκθεση - Φάση Α', Οργάνωση Κυκλοφορίας Υφιστάμενης Κατάστασης, Νοέμβριος 2016	Ολοκληρωμένο
Επέκταση της κυκλοφοριακής Μελέτης στη Δ.Κ. Νάξου και Προσαρμογή των ι-σχυουσών κυκλοφοριακών συνθηκών στις διαμορφωμένες συνθήκες κυκλοφορίας	Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών	Τεχνική Έκθεση – Φάση Β', Προκαταρκτική Πρόταση, Ιανουάριος 2017	Ολοκληρωμένο
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων	Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, Δ/ση Περιβάλλοντος	Οκτώβριος 2021	Ολοκληρωμένο

Οι προγενέστερες μελέτες (πριν του 2010) δεν είναι πλέον επίκαιρες καθώς, αφενός, έχουν συνταχθεί παλαιά, αφετέρου, δεν αποτυπώνουν τα σημερινά προβλήματα της περιοχής. Σαν γενικό συμπέρασμα, διαπιστώνεται μεγάλη απόσταση μεταξύ σχεδιασμού και υλοποίησης προτάσεων διαχρονικά, κάτι που η παρούσα μελέτη επιχειρεί να αντιμετωπίσει, διατυπώνοντας ρεαλιστικές και άμεσα εφαρμόσιμες επεμβάσεις με άμεσα οφέλη και λύσεις σε μικρές και μεγάλες κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες.

5.6 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

Η ομάδα εργασίας έχει συλλέξει τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες ευρωπαϊκού, εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Στο Παράρτημα Α επισυνάπτεται η εισήγηση της ομάδας εργασίας προς τον φορέα εκπόνησης για την πληρότητα δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης.



6. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΣΒΑΚ

Η δυνατότητα ανάπτυξης ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ εξαρτάται από πολλούς εξωτερικούς και εσωτερικούς παράγοντες που πρέπει να διερευνηθούν και να συμφωνηθούν έτσι ώστε να υπάρχει ευρεία συμφωνία με τις αρχές της βιωσιμότητας, οι οποίες θα ενσωματωθούν στο σχεδιασμό των μεταφορών της πόλης.

Το νομικό και οικονομικό πλαίσιο εφαρμογής και ανάπτυξης του ΣΒΑΚ πρέπει να ληφθεί υπόψη από τον Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων που αναπτύσσει και εφαρμόζει το Σχέδιο, έτσι ώστε να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες και να αποφευχθούν οι συγκρούσεις σε μεταγενέστερο στάδιο.

Σύμφωνα με την πρόσφατη νομοθεσία (Νόμος 4599/19, ΦΕΚ 40Α/19) ως ολοκληρωμένο χαρακτηρίζεται ένα ΣΒΑΚ-ΣΒΑΚ από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών όταν περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας
- Ορισμός του Δικτύου Φορέων
- Υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής
- Δημιουργία Ιστοσελίδας
- Υλοποίηση των Σταδίων Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ
- Κατάρτιση του Σχεδίου Δράσης

Συνοπτικά, ο Δήμος έχει ξεκινήσει να διαμορφώνει μία κατεύθυνση για την ενσωμάτωση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και διαδικασιών για την προώθηση και στήριξη των πολιτικών και των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας. Το νομοθετικό πλαίσιο και οι διαδικασίες που ορίζονται από αυτό παράγουν σε μεγάλο βαθμό σημαντικό όγκο γραφειοκρατικής εργασίας που δυσχεραίνει τη προώθηση νέων κατευθύνσεων και συνεργατικών διαδικασιών. Συχνά, ελλείψεις εντοπίζονται σε θέματα παρακολούθησης και επανατροφοδότησης διαδικασιών και μέτρων. Και σε αυτό το θέμα η σύνταξη του ΣΒΑΚ θα βοηθήσει στον ορισμό συγκεκριμένων διαδικασιών για την παρακολούθηση και επανακαθορισμό των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.

Ακόμα, σημαντική είναι η αξιολόγηση της διαθεσιμότητας των πόρων συμπεριλαμβάνοντας τους ανθρώπινους πόρους (διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες) και τους οικονομικούς πόρους.

Οι βασικές απαιτήσεις δεξιοτήτων για τον σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας είναι οι ακόλουθες:

- Διαχείριση δεξιοτήτων, απαιτούμενο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας
 - Διαχείριση έργου
 - Τεχνική διαχείριση
 - Οικονομική διαχείριση
 - Διαχείριση προσωπικού
- Τεχνικές δεξιότητες, απαιτούμενο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού
 - Αστικός σχεδιασμός και σχεδιασμός μεταφορών
 - Άλλοι σημαντικοί τομείς πολιτικής (οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί)



- Βασικές γνώσεις πολιτικής σε επίπεδο περιφερειακό, εθνικό, ευρωπαϊκό
- Λειτουργικές δεξιότητες, απαιτούμενο για συγκεκριμένες δραστηριότητες
 - Συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και των πολιτών
 - Ανάπτυξη, παρακολούθηση και αξιολόγηση δεικτών
 - Συλλογή στοιχείων και ανάλυση
 - Ανάπτυξη σεναρίων και μοντέλων
 - Πληροφόρηση και δημόσιες σχέσεις, μάρκετινγκ
 - Λογιστική
 - Προκήρυξη

Ο Δήμος διαθέτει προσωπικό που μπορεί να καλύψει τις περισσότερες απαιτούμενες δεξιότητες, ενώ για εξειδικευμένες δεξιότητες υπάρχει η δυνατότητα συμμετοχής εξειδικευμένων συμβούλων ανάλογα με το αντικείμενο. Σε κάθε περίπτωση το προσωπικό του Δήμου συμμετέχει σε σεμινάρια, συνέδρια και παρουσιάσεις με σκοπό την ενημέρωση για ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα και τα ΣΒΑΚ.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

- Απόφαση Συγκρότησης Ομάδας Εργασίας
- Προσκήσεις συμμετοχής στο δίκτυο φορέων
- Σύμφωνο Συμμετοχής
- Εισήγηση πληρότητας δεδομένων



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ & ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Νάξος, 21/2/2023
Αριθ. Απόφ. 129/2023

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

ΘΕΜΑ: Ορισμός Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ.

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 58 §1 περ. θ του Ν. 3852/2010 σύμφωνα με το οποίο «Ο δήμαρχος [...] συνιστά ομάδες εργασίες και ομάδες διοίκησης έργου από μέλη του δημοτικού συμβουλίου, υπαλλήλους του δήμου, υπαλλήλους του δημόσιου τομέα ή ιδιώτες για τη μελέτη και επεξεργασία θεμάτων του δήμου, καθορίζοντας τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του.»
2. Τις διατάξεις του Ν. 4784/2021 «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» και ειδικότερα το Μέρος Α «ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)».
3. Την 899/9.9.2019 Απόφαση Δημάρχου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων με την οποία συγκροτείται η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ
4. Την με αρ. πρωτ. 24577/29.12.2022 (ΑΔΑΜ 22ΣΥΜΝ011927544) σύμβαση υπηρεσίας «Υποστήριξη στην Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ)» με την ΝΑΜΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ
5. Τον ΟΕΥ του Δήμου Νάξου, ΦΕΚ 2927 Β/19.11.2013, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει
6. Το υφιστάμενο προσωπικό του Δήμου
7. Την ανάγκη συγκρότησης Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ σύμφωνα με το άρθρο 5 του ν. 4784/2021
8. Την με αριθμό πρωτ. 793/17.01.2023 επιστολή του Δήμου για συμμετοχή στην Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ προς το Λιμεναρχείο Νάξου, τη Διεύθυνση Νησιωτικής Πολιτικής και τη Δ/ση Λιμενικής Πολιτικής του Υπ. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
9. Την με αριθμό πρωτ. 113.10-3/6056/2023 απάντηση της Διεύθυνση λιμενικής πολιτικής (Τμήμα Γ) της Γενικής Διεύθυνσης Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων
10. Το από 10-2-2023 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου από το Λιμεναρχείο Νάξου

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Τη συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ από υπαλλήλους του Δήμου, ειδικούς συνεργάτες άλλων φορέων καθώς και ειδικούς εμπειρογνώμονες, σύμφωνα και με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 του ν. 4784/2021:

- **Φραγκίσκου Αικατερίνη**, Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων, αρμόδια μηχανικός και επικεφαλής της Ομάδας ΣΒΑΚ
- **Φυρογένη Απόστολο**, Μηχανολόγο Μηχανικό ΠΕ, Αναπληρωτή Προϊστάμενο της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων
- **Πρωτονοταρίου Αικατερίνη**, ΔΕ1 Διοικητικών, αναπληρώτρια Προϊσταμένη Αυτοτελούς Τμήματος Κοινωνικής Προστασίας, Παιδείας και Πολιτισμού του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων
- **Κονδύλη Νικόλαο**, ΠΕ Οικονομικού, Προϊστάμενο Αυτοτελούς Τμήματος Προγραμματισμούς και Οργάνωσης Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων
- **Μαργαρίτη Αικατερίνη**, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό ΠΕ, υπάλληλο Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Συγκοινωνιών της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων
- **Κάγκανη Σοφία**, Δημοσιογράφος, Ειδική Συνεργάτιδα για θέματα επικοινωνίας του Δήμου

Εκπρόσωποι φορέων:

- **Ζαχαρίας Αγιοβλασίτης**, ως εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με αντικαταστάριά του την **Ευφροσύνη Χατζηαντωνίου**
- **Λουγιάκη Άννα** – Υποπλοίαρχο Λ.Σ., ως εκπρόσωπος του Λιμεναρχείου Νάξου με αντικαταστάτρια την **Τριανταφύλλου Μαρία** – ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟ Λ.Σ.

Ειδικοί Εμπειρογνώμονες:

- **Αντώνιος Σταθόπουλος**, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Δρ. Συγκοινωνιολόγος
- **Σοφία Ακριτίδου**, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος (MSc)

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΙΑΝΟΣ

ΚΟΙΝ.

1. Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Δ/νση Λιμενικής Πολιτικής

dlp@yna.gov.gr
z.agiovlasitis@yna.gov.gr
ehatzi@yna.gov.gr,

2. Λιμεναρχείο Νάξου

naxos@hcg.gr

Ενδιαφερόμενοι:

1. Φραγκίσκου Αικατερίνη
2. Φυρογένη Απόστολο
3. Πρωτονοταρίου Αικατερίνη
4. Κονδύλη Νικόλαο
5. Μαργαρίτη Αικατερίνη
6. Κάγκανη Σοφία
7. Σταθόπουλος Αντώνιος
8. Ακριτίδου Σοφία

kfragkiskou@naxos.gov.gr
apofir@naxos.gov.gr
kprotonotariou@naxos.gov.gr
nikkon@naxos.gov.gr
amargariti@naxos.gov.gr
kagsofia@gmail.com
stathopoulos.a@namanet.gr
akritidou.s@namanet.gr

Ανάδοχο:

NAMA ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ

nama@namanet.gr

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

ΦΔΣ: ΣΒΑΚ/Γ1



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ & ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Ταχ. Δ/ση: Χώρα Νάξου
Ταχ. Κώδ.: 843 00
Πληρ.: Φραγκίσκου Αικ.
Τηλ.: 22853 60145
E-mail: kfragkiskou@naxos.gov.gr

ΠΡΟΣ:
Πίνακα Αποδεκτών

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:
NAMA ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ
ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ.
(με ηλ. ταχυδρομείο: nama@namanet.gr)

ΘΕΜΑ: Πρόσκληση συμμετοχής και ορισμού εκπροσώπων φορέων για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Σχετ.: α. Η από 29-12-2022 Σύμβαση για την υπηρεσία: «Υποστήριξη στην Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)»

Στο πλαίσιο εφαρμογής της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4784/2021 (ΦΕΚ Α 40/16-3-2021) “*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*”, παρακαλούμε όπως ορίσετε στέλεχος της Υπηρεσίας σας για την συμμετοχή στην Ομάδα Εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

Με την (α) σχετική Σύμβαση ο Δήμος ανέθεσε την υποστήριξη για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην εταιρεία NAMA ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ.

Παρακαλούμε, να μας γνωστοποιήσετε (στο email: kfragkiskou@naxos.gov.gr), τον ορισμό εκπροσώπου σας έως την Δευτέρα 24-1-2023.

Το έργο της ομάδας εργασίας προβλέπεται στην παρ. 6 του άρθρου 5 του προαναφερθέντος νόμου, την οποία προς ενημέρωσή σας αποστέλλουμε συνημμένα.

Για οποιαδήποτε πρόσθετη ενημέρωση ή πληροφορία είμαστε στη διάθεσή σας.

Ο Δήμαρχος

Λιανός Δημήτριος

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ:

Φορέας	Ηλ. Ταχυδρομείο
1. Λιμεναρχείο Νάξου	naxos@hcg.gr
2. Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Διεύθυνση Νησιωτικής Πολιτικής	info@ypai.gr dgal@ypai.gr
3. Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Δ/νση Λιμενικής Πολιτικής	dlp@yna.gov.gr

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

ΦΔΣ: ΣΒΑΚ/Γ1

Σελίδα	Κατάστ. Εγγρ.	:	Έγγραφο
2 από 2	Ημερομηνία	:	17/1/2023
	Έκδοση	:	0



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ,
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ,
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ: Γ΄

Πειραιάς: 26 -01-2023

Αριθ. Πρωτ.: 3113.10-3/6056/2023

ΠΡΟΣ: Δήμο Νάξου
kfragkiskou@naxos.gov.gr

ΚΟΙΝ: 1. Λιμενικό Ταμείο Νάξου
info@portofnaxos.com

2. Λ/Χ Νάξου
naxos@hcg.gr

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
ΠΥΛΗ Ε1
Ταχ. Κώδικας : 185 10 Πειραιάς
Πληροφορίες : Έφη Χατζηαντωνίου,
Ζ. Αγιοβλασίτης
Τηλέφωνα : 213 1374144, 4142
e-mail : dlp@yna.gov.gr

ΘΕΜΑ: Συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Νάξου

ΣΧΕΤ.: Το υπ' αριθ.: 793/17-01-2023 έγγραφό σας.

1. Σε απάντηση ανωτέρω σχετικού, αναφορικά με τον ορισμό στελεχών της Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τη συγκρότηση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νάξου, ως εκπρόσωπος ορίζεται ο κος. Ζαχαρίας Αγιοβλασίτης με αντικαταστάτρια την κα. Ευφροσύνη Χατζηαντωνίου με τα στοιχεία επικοινωνίας των οποίων να είναι τα: τηλέφωνα 2131374142, 4144 και τα emails: z.agiovlasitis@yna.gov.gr και ehatzi@yna.gov.gr, αντίστοιχα. Η συμμετοχή των ανωτέρω στην εν λόγω ομάδα εργασίας θα γίνεται μόνο μέσω τηλεδιάσκεψης.

2. Παρακαλούμε για την ενημέρωσή σας.

Η Αναπληρώτρια Διευθύντρια

ΝΤΑΤΣΑ Μαρία

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Γρ. κ. ΥΝΑΝΠ
2. Γρ. κ. ΓΓΛΛΠΝΕ
3. Γρ. κ. ΓΔΛΛΠΝΕ

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΦΟΡΕΩΝ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΧΩΡΑΣ ΝΑΞΟΥ

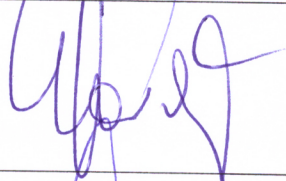
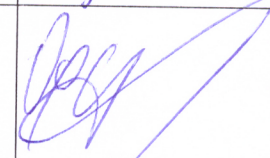
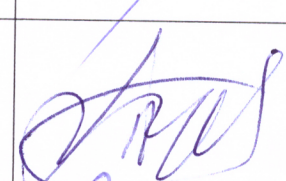
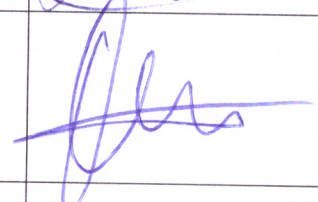
Οι κάτωθι υπογράφωντες φορείς, εμπλεκόμενοι ή ενδιαφερόμενοι σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι μετακινήσεις κατοίκων, επισκεπτών και προϊόντων στην Χώρα της Νάξου, δηλώνουμε τα παρακάτω:

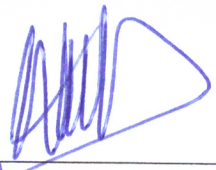
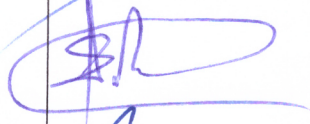
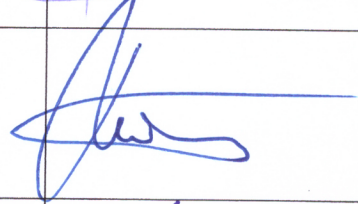
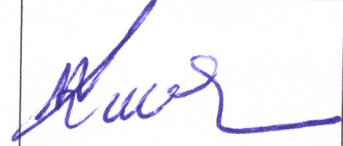
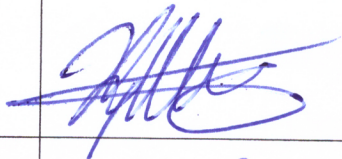
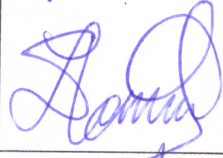
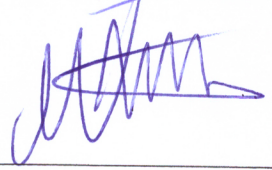
1. **Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά** για την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Χώρας Νάξου και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, προκειμένου το ΣΒΑΚ της πόλης μας να εξασφαλίσει και να ικανοποιήσει παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις γενικούς άξονες, στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, πάντα σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου μας και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:
 - Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
 - Εφαρμογή των βέλτιστων περιβαλλοντικά λύσεων
 - Εφαρμογή των βέλτιστων οικονομικά λύσεων
2. **Συντονιστής** ορίζεται ο Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων μέσω του Δημάρχου του.
3. **Κάθε ένας από τους υπογράφωντες φορείς ορίζει εκπρόσωπο** ως φαίνεται στον συνημμένο πίνακα και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
4. Ο συντονιστής Δήμος μπορεί, κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει **συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς** με τους οποίους θα ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων, επικαιροποιώντας τον αντίστοιχο πίνακα. Περαιτέρω, μπορεί και οφείλει να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.
5. **Ειδικότερα**, ο σχεδιασμός τον οποίο οι υπογράφωντες φορείς καλούνται να υποστηρίξουν, αποβλέπει σε ένα σύστημα κινητικότητας που θα:
 - Είναι φιλικό στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη, απρόσκοπτη πρόσβαση για όλους και για τις επόμενες γενεές.
 - Συμβάλλει παράλληλα και με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Δήμου, τονώνοντας την ελκυστικότητά του και την ποιότητα του οικιστικού του περιβάλλοντος.
 - Οδηγεί στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων, αξιοποιώντας τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και ελαχιστοποιώντας τις κάθε είδους επιπτώσεις στις χρήσεις γης και στα επίπεδα θορύβου.
 - Ενισχύει την κοινωνική συνοχή και την οδική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
 - Συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη και θα ενισχύει την τοπική οικονομία, εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
 - Βελτιστοποιεί την σχέση κόστους-οφέλους των διαφόρων υπηρεσιών και υποδομών.

- Είναι οικονομικά προσιτό και θα στοχεύει σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης κάθε είδους σχετικών υπηρεσιών εφόσον αυτό απαιτείται για την βιωσιμότητά τους (πχ. δημόσια συγκοινωνία), λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά.
- Προωθεί μορφές ήπιας κινητικότητας και λύσεις συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.
- Αξιοποιεί κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους προς όφελος του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών τους.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων βασίστηκε σε υπόδειγμα της Ομάδας Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με αντικείμενο τα ΣΒΑΚ.

ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ ΦΟΡΕΙΣ

ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ	ΟΝΟΜΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ ΚΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ ΚΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΛΙΑΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	
ΕΝΩΣΗ ΞΕΝΟΔΟΧΩΝ	ΚΑΤΣΑΡΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΓΡΙΑΣ ΖΩΗΣ	ΟΡΦΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΑΖΙΚΗΣ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	ΜΑΓΓΙΩΡΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	
ΕΜΠΟΡΟΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ	ΚΟΥΤΕΛΙΕΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
ΚΤΕΛ ΝΑΞΟΥ	ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	

ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ	ΛΟΥΓΙΑΚΗ Άννα ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Λ.Σ.	
ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ		
1 ^ο Γυμνάσιο Νάξου	Φουσαϊκούλου Στεφάνος	
Πρόεδρος Κοινότητας Νάξου	Γιαννάκης Γεώργιος	
Αστυνομία Νάξου	ΚΑΡΑΜΑΝΩΤΗ ΝΙΚΟΛΑΪΤΑ ΑΣΤ Β'	
Πυροσβεστική Νάξου	Χρήστος Κ. Μπότσης Επιπυραγής	
2 ^ο Γυμνάσιο Νάξου	Κρυτκού Σοφία	
Λύκειο Νάξου	Χατζηνήτσης Κωνσταντίνος	



Ημ/νία: 21/4/2023

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ & ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

ΠΡΟΣ: κ. Δήμαρχο

Ταχ. Δ/ση: Χώρα Νάξου
Ταχ. Κώδ.: 843 00
Πληρ.: Φραγκίσκου Αικ.
Τηλ.: 22853 60145
E-mail: kfragkiskou@naxos.gov.gr

ΕΙΣΗΓΗΣΗ

ΘΕΜΑ: Εισήγησης της Ομάδας Εργασίας προς τον φορέα εκπόνησης του ΣΒΑΚ για την πληρότητα των δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης

ΣΧΕΤ: 1. Η με αρ. 129/2023 (ΑΔΑ: ΨΔΒΨΩΚΗ-BTM) απόφαση Δημάρχου για τον ορισμό της Ομάδας Εργασίας
2. Ο ν. 4784/2021 (ΦΕΚ Α' 40/2021)

Λαμβάνοντας υπόψη τα προβλεπόμενα στον ν. 4784/2021 (σχετ. 2) και συγκεκριμένα στο άρθρο 7, παρ. 1, περίπτωση δ της Φάσης Προετοιμασίας του ΣΒΑΚ, σας γνωρίζουμε ότι η Ομάδα Εργασίας έχει συλλέξει τα σχετικά με το ΣΒΑΚ κείμενα και μελέτες ευρωπαϊκού, εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης.

Η Επικεφαλής της Ομάδας Εργασίας

Αικατερίνη Φραγκίσκου