



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 Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ
Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
και κατάρτιση σεναρίων



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

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

[illegible]



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

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. ΠΡΩΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ	6
1.1 Γενικά	6
1.2 Έρευνα Μετακινήσεων στο Δήμο	6
1.3 Δημόσια Διαβούλευση	15
2. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΕΠΙΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	22
2.1 Συλλογή Ψηφιακών Υποβάθρων	22
2.2 Επίσης Γης και Κύριοι Πόλοι Έλξης	22
2.3 Προγενέστερες Μελέτες και Μελέτες υπό Εκπόνηση.....	38
2.4 Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά Χαρακτηριστικά	40
2.5 Τουριστική κίνηση-υποδομές	48
2.6 Διαχείριση Κυκλοφορίας Οχημάτων	59
2.6.1 Οδικό Δίκτυο	59
2.6.2 Στάθμευση	62
2.6.3 Δημόσιες Συγκοινωνίες.....	71
2.6.4 Στοιχεία Κυκλοφοριακού Φόρτου	89
2.7 Στοιχεία Ατυχημάτων	91
2.8 Χρήση Ηλεκτροκίνησης.....	95
2.9 Νέες Τεχνολογίες στο Σύστημα Μεταφορών	97
2.10 Διαχείριση της Πρόσβασης των Οχημάτων Διανομής.....	97
2.11 Ήπιοι τρόποι μετακίνησης	97
2.12 Προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών	98
3. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ	99
3.1 Προβλήματα - Ευκαιρίες.....	99
4. ΣΕΝΑΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	102
4.1 Γενικά	102
4.2 Ανάλυση Εξωτερικών Παραγόντων	102
4.3 Ανάλυση Σεναρίων Μελλοντικών Τάσεων	107
4.4 Ανάλυση Εναλλακτικών Σεναρίων	111



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

5. ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ 119

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ 1^{ΗΣ} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

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 του έργου «Υποστήριξη στην Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Νάξου και Μικρών Κυκλάδων» 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 στη **Φάση Β' «Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ»** και συγκεκριμένα στο **Στάδιο 2 «Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων»**, στην οποία περιλαμβάνονται:

- Η πρώτη διαβούλευση με τη συμμετοχή των φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης.
- Η έκθεση αποτύπωση της κατάστασης κινητικότητας.
- Τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε και δέκα ετών.

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.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

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



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

- 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.

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.

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://www.eltis.org/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf)



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

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:



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

- 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.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

1. ΠΡΩΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

1.1 Γενικά

Η πρώτη διαβούλευση που πραγματοποιείται στο Στάδιο 2 (Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων) πραγματοποιήθηκε στο διάστημα 13/02/2023 έως 15/02/2023. Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση του κοινού, η καταγραφή των προβλημάτων, ο προσδιορισμός του οράματος και η προκαταρκτική ιεράρχηση μέτρων. Στο πλαίσιο της 1^{ης} διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες δράσεις:

- Αποστολή επιστολών σε φορείς με σκοπό τη συμμετοχή στη διαβούλευση και στις έρευνες
- Δημοσιοποίηση της διαβούλευσης και της έρευνας σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης
- Ανοιχτή διαβούλευση με το κοινό στις 13/02/2023 με παρουσία του κοινού, των φορέων και των εμπλεκόμενων μερών
- Υλοποίηση εργαστηρίων, συναντήσεων, τεχνικών αυτοψιών και καταγραφής προβλημάτων εργασίας με φορείς και την ομάδα εργασίας

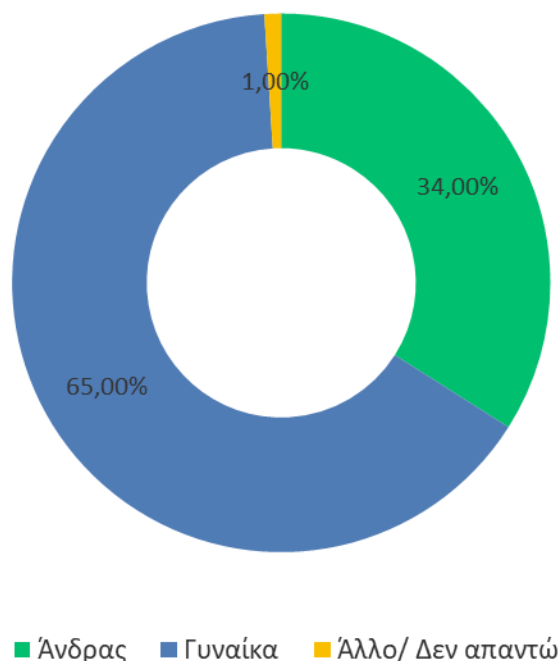
1.2 Έρευνα Μετακινήσεων στο Δήμο

Στο πλαίσιο των δράσεων αναφορικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) πραγματοποιήθηκε έρευνα μετακινήσεων απευθυνόμενη στους φορείς, κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες του Δήμου ζητώντας την γνώμη τους μέσω ερωτηματολογίων. Οι ενδιαφερόμενοι είχαν τη δυνατότητα να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο που διανεμήθηκε έντυπα στις σχολικές μονάδες της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης της περιοχής της Χώρας της Νάξου για τη συμπλήρωση από τους γονείς μέσω των σχολείων καθώς και μέσω ηλεκτρονικών ερωτηματολογίων. Στη συνέχεια τα ερωτηματολόγια συλλέχθηκαν από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και κωδικοποιήθηκαν στην ενιαία βάση δεδομένων. Το ερωτηματολόγιο παρατίθεται στο Παράρτημα Γ.

Ο αριθμός των ερωτήσεων ήταν 14 και καταγράφονται πληροφορίες για την περιοχή κατοικίας, δημογραφικά χαρακτηριστικά, τις καθημερινές συνήθειες μετακίνησης, προθυμία για την εισαγωγή αστικής συγκοινωνίας καθώς και των πλεονεκτημάτων/μειονεκτημάτων κάθε τρόπου μετακίνησης. Ο συνολικός αριθμός των ολοκληρωμένων ερωτηματολογίων είναι 357.

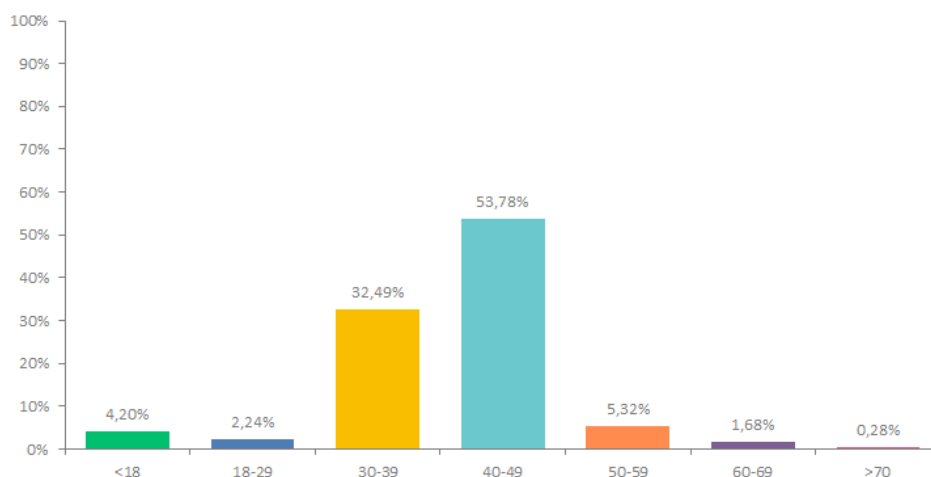


Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 1-1: Κατανομή Φύλου Συμμετεχόντων

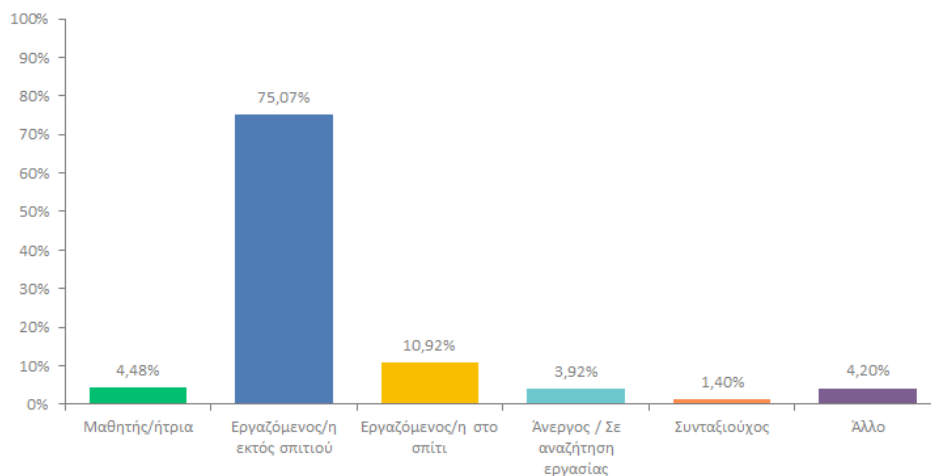
Από τα ερωτηματολόγια συλλέχθηκαν πληροφορίες για τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος. Το 34% των συμμετεχόντων είναι άνδρες και 65% γυναίκες, ενώ το 1% επέλεξε να μην απαντήσει στη συγκεκριμένη ερώτηση. Το μεγαλύτερο ποσοστό, 53,78%, των συμμετεχόντων ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 40-49 ετών. Το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων, 75%, είναι εργαζόμενοι εκτός σπιτιού και επομένως μετακινούνται καθημερινά. Αναφορικά με το μέγεθος των νοικοκυριών των συμμετεχόντων, το 51% έχει 4 μέλη, ενώ το μέσο μέγεθος είναι 4,15 άτομα ανά νοικοκυριό. Το 49% των συμμετεχόντων νοικοκυριών έχει στην κατοχή του 2 οχήματα, ενώ ο μέσος αριθμός οχημάτων ανά νοικοκυριό είναι 2.



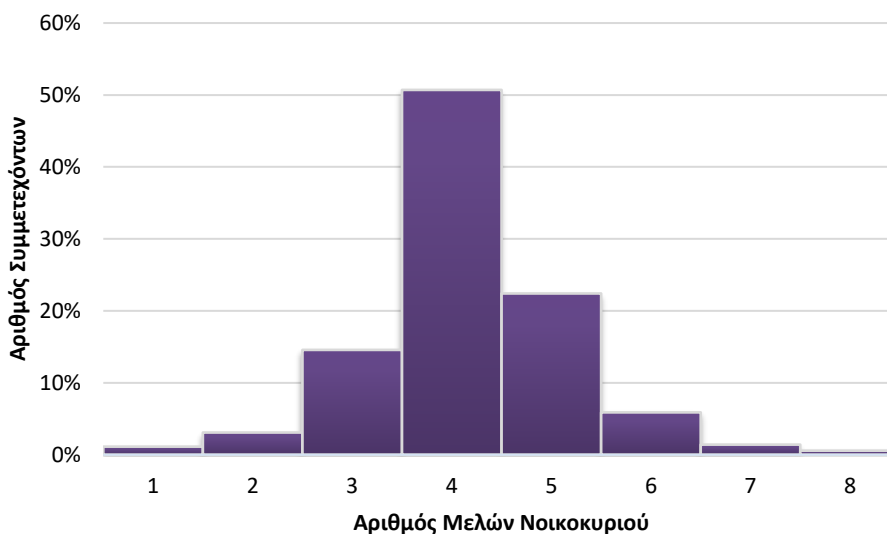


Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Σχήμα 1-2: Κατανομή Ηλικίας Συμμετεχόντων



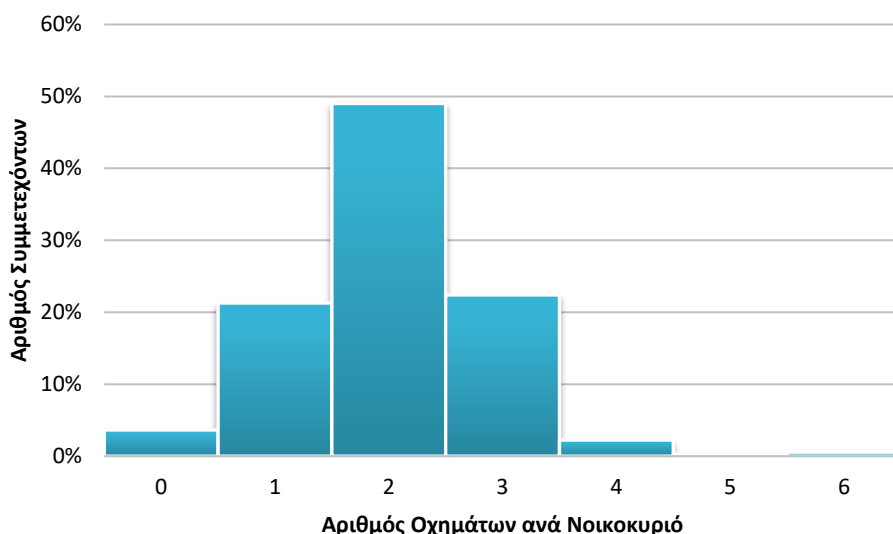
Σχήμα 1-3: Κατανομή Κύριας Απασχόλησης Συμμετεχόντων



Σχήμα 1-4: Κατανομή Αριθμού Μελών Νοικοκυριού Συμμετεχόντων

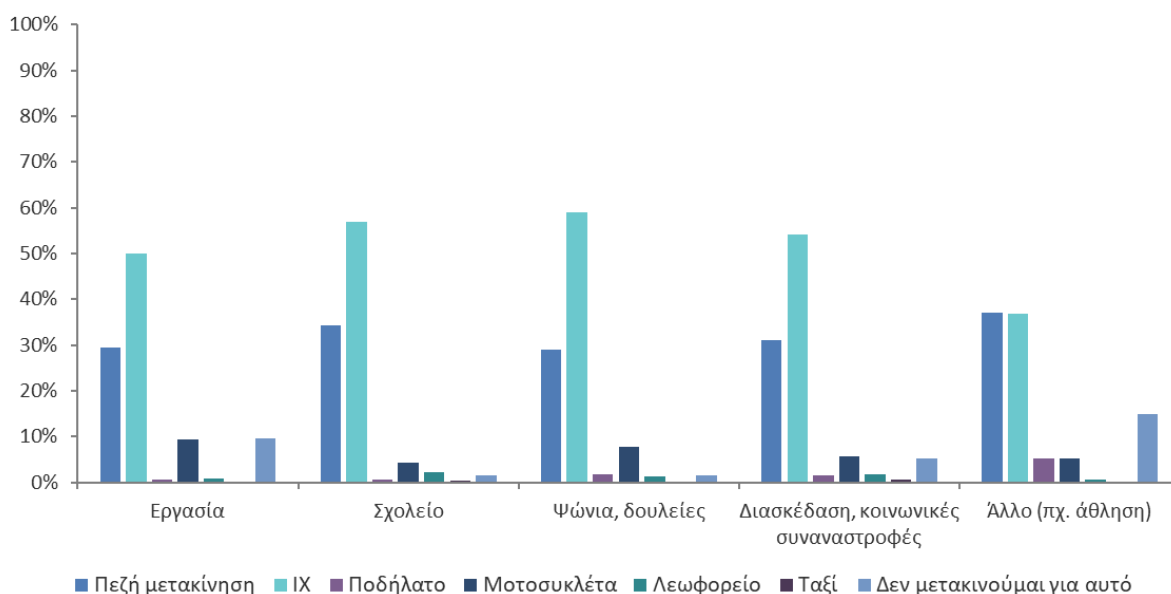


Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 1-5: Κατανομή Αριθμού Οχημάτων ανά Νοικοκυριό Συμμετεχόντων

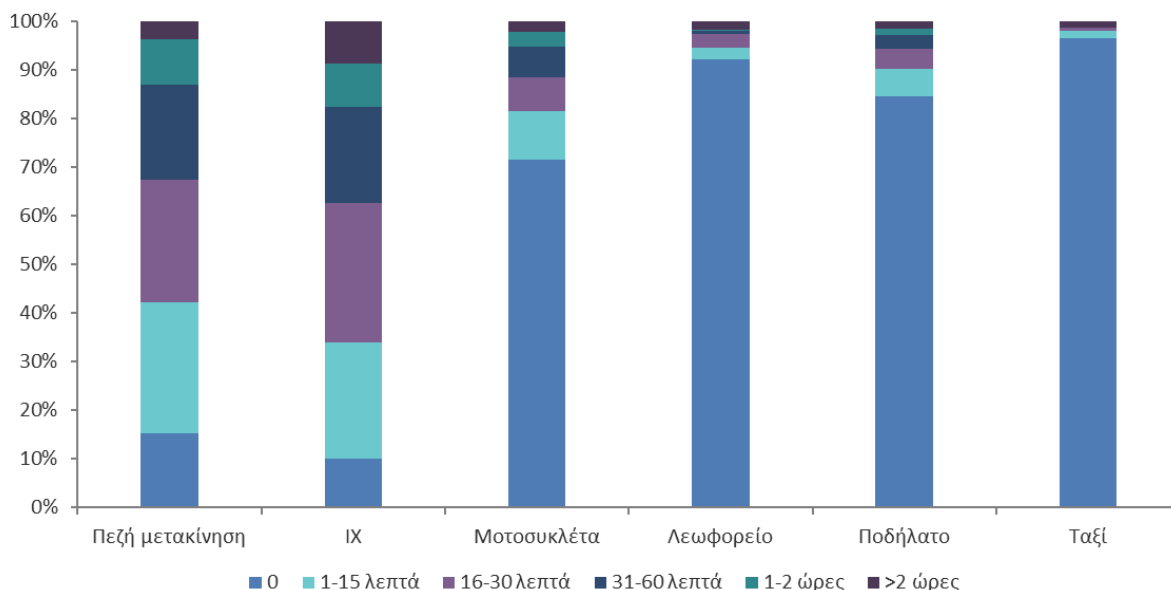
Από τη συλλογή των ερωτηματολογίων πραγματοποιήθηκε και μία ανάλυση πιο επικεντρωμένη στις κατευθύνσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σχετικά με την επιλογή του μέσου μετακίνησης για τις βασικές δραστηριότητες των συμμετεχόντων, επικρατέστερο είναι το αυτοκίνητο με ποσοστό που κυμαίνεται από 37% έως 59% ανάλογα με τη δραστηριότητα, επόμενο με 29%-37% είναι το βάδισμα και ένα μικρό ποσοστό επιλέγει το ποδήλατο, 1%-5%, και το λεωφορείο με περίπου 2%. Παρόλο λοιπόν που το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων πραγματοποιούνται εντός της Χώρας, το αυτοκίνητο είναι η κύρια επιλογή για τη μετακίνηση. Επικρατέστερος χρόνος μετακίνησης με αυτοκίνητο ημερησίως είναι τα 16-30 λεπτά με ποσοστό 29%, ενώ σε ποσοστό 24% είναι τα 1-15 λεπτά. Στην πεζή μετακίνηση επικρατέστερος χρόνος είναι τα 1-15 λεπτά με ποσοστό 27%, ενώ ακολουθούν τα 16-30 λεπτά με 25%. Οι υπόλοιποι τρόποι μετακίνησης δεν χρησιμοποιούνται σε ένα ποσοστό που κυμαίνεται από 71%-96%.





Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Σχήμα 1-6: Κατανομή Βασικού Μέσου Μετακίνησης Συμμετεχόντων για κάθε Δραστηριότητα



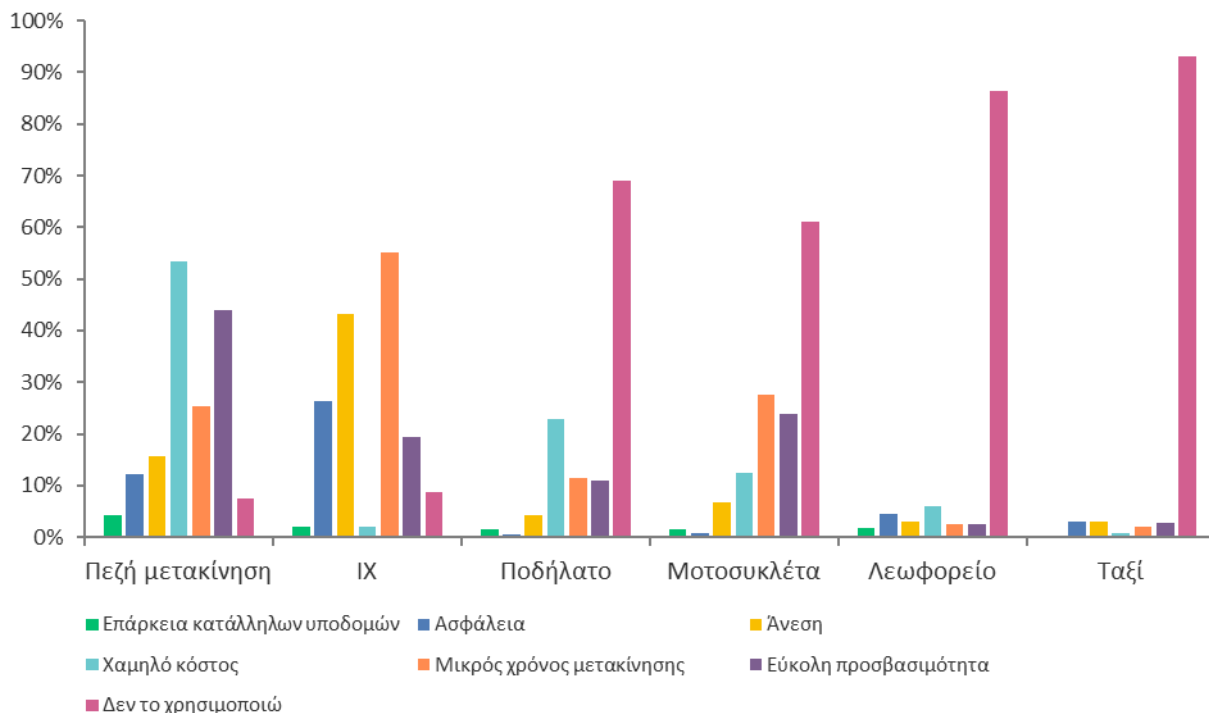
Σχήμα 1-7: Κατανομή Χρόνου σε κάθε Μέσο Μετακίνησης Ημερησίως

Στα επόμενα διαγράμματα γίνεται ιεράρχηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων για τους διάφορους τρόπους μετακίνησης, όπου φαίνεται ότι το κύριο πλεονέκτημα της πεζής μετακίνησης, του ποδηλάτου και της χρήσης λεωφορείου είναι το χαμηλό κόστος. Αντίθετα ο μικρός χρόνος μετακίνησης θεωρείται το σημαντικότερο πλεονέκτημα για τα αυτοκίνητα και τις μοτοσυκλέτες. Αναφορικά με τα ταξί σε ποσοστό 94% δεν χρησιμοποιούνται από τους κατοίκους.

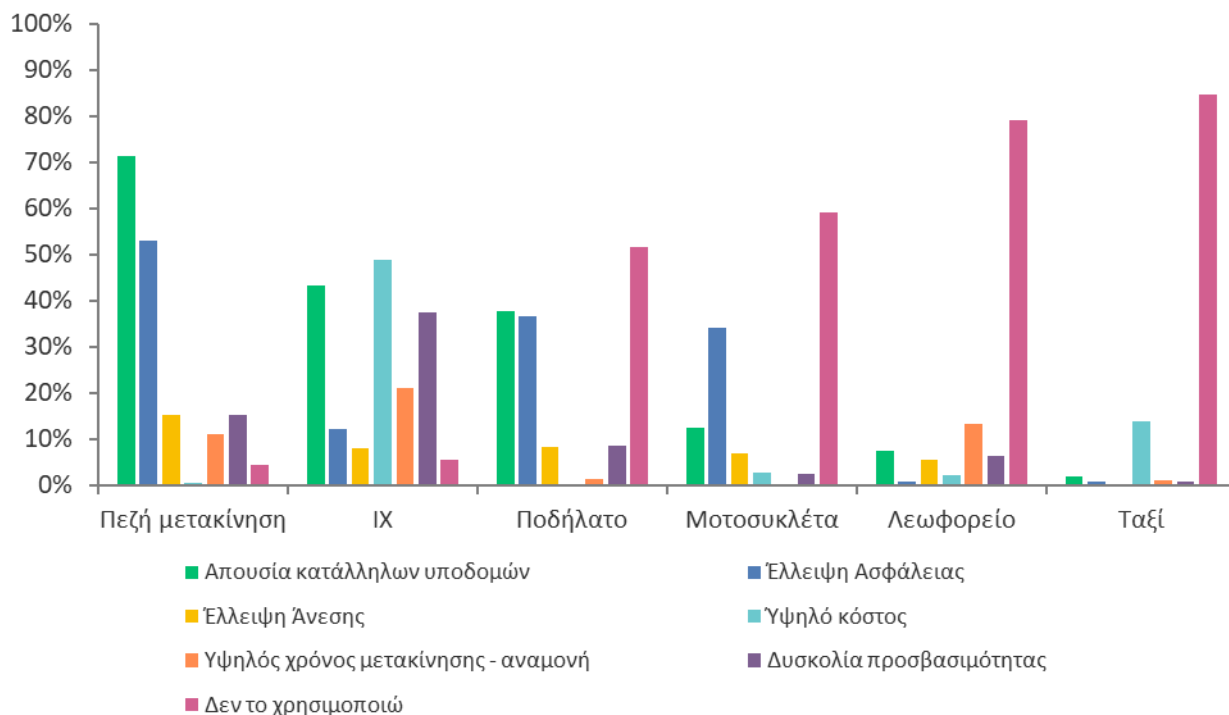
Αναφορικά με τα μειονεκτήματα για την πεζή μετακίνηση σε ποσοστό 71% κρίνεται η απουσία κατάλληλων υποδομών ενώ ακολουθεί η έλλειψη ασφάλειας σε ένα ποσοστό που ανέρχεται στο 53%. Αντίστοιχα και για τη χρήση ποδηλάτου με την απουσία κατάλληλων υποδομών να φτάνει το 38% και η έλλειψη ασφάλειας το 36%. Για το αυτοκίνητο βασικά μειονεκτήματα φαίνεται να είναι το υψηλό κόστος και η απουσία κατάλληλων υποδομών, με 49% και 44% αντίστοιχα. Για τις μοτοσυκλέτες βασικό μειονέκτημα είναι η έλλειψη ασφάλειας με 35% ενώ για τα ταξί το υψηλό κόστος με 14%. Τέλος ο υψηλός χρόνος μετακίνησης-αναμονής είναι ανασταλτικός παράγοντας για τη χρήση των λεωφορείων με ποσοστό 13%.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 1-8: Πλεονεκτήματα για κάθε Τρόπο Μετακίνησης



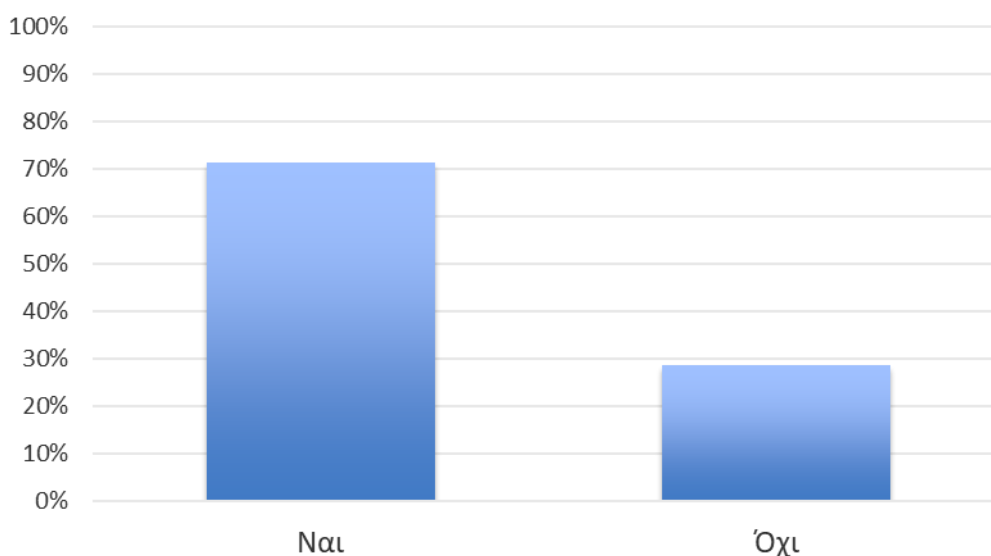


Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Σχήμα 1-9: Μειονεκτήματα για κάθε Τρόπο Μετακίνησης

Επίσης μέσω του ερωτηματολογίου αξιολογήθηκε η εισαγωγή αστικών μίνι λεωφορείων που θα εξυπηρετούν αποκλειστικά μετακινήσεις μέσα στη Χώρα της Νάξου. Το 71% των συμμετεχόντων είχε θετική ανταπόκριση. Βασικός λόγος μετακίνησης με τα αστικά λεωφορεία κρίθηκαν τα ψώνια-δουλειές με ποσοστό 69%, ενώ επόμενος ήταν η μετακίνηση από και προς το σχολείο με ποσοστό 58%. Τέλος προτιμότερος τρόπος λειτουργίας της υπηρεσίας θεωρήθηκε με καθορισμένα δρομολόγια (ανά 15-20 λεπτά) με 68%.

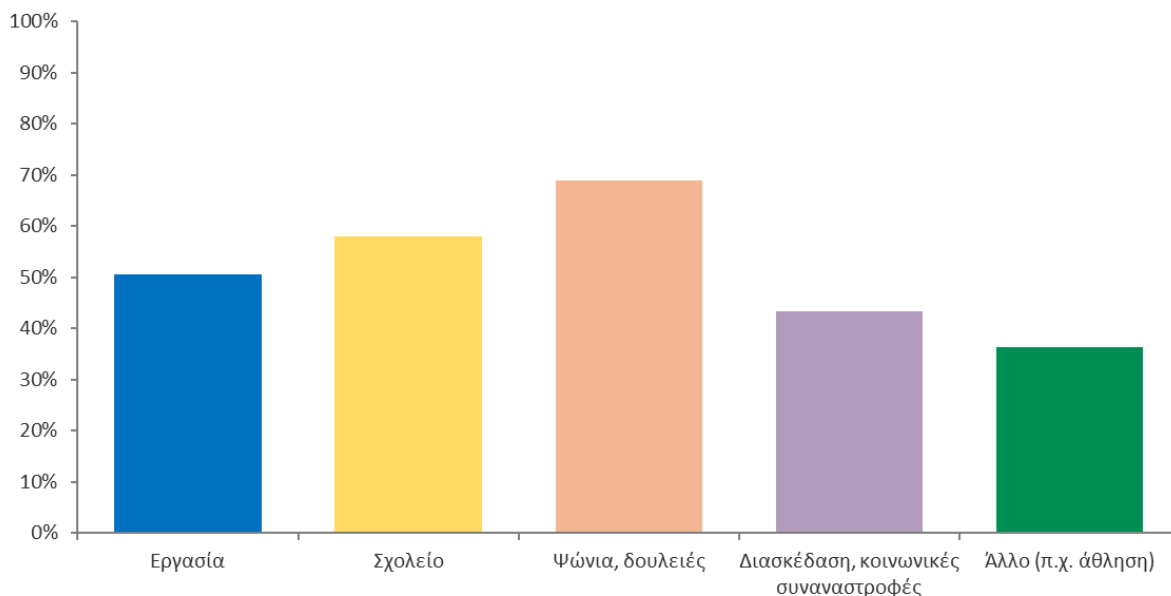
Εάν δρομολογηθούν αστικά (μίνι) λεωφορεία που θα εξυπηρετηθούν αποκλειστικά μετακινήσεις μέσα στη Χώρα της Νάξου, θα τα χρησιμοποιούσατε;



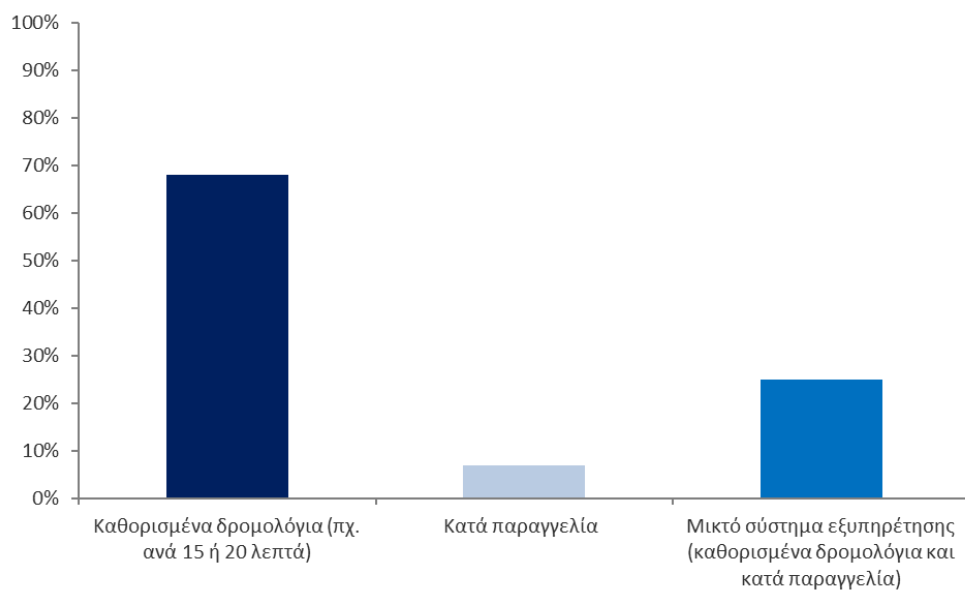
Σχήμα 1-10: Ποσοστιαία Κατανομή απαντήσεων για τη εισαγωγή των αστικών λεωφορείων



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 1-11: Ποσοστιαία Κατανομή για τον σκοπό μετακίνησης της χρήσης των αστικών λεωφορείων

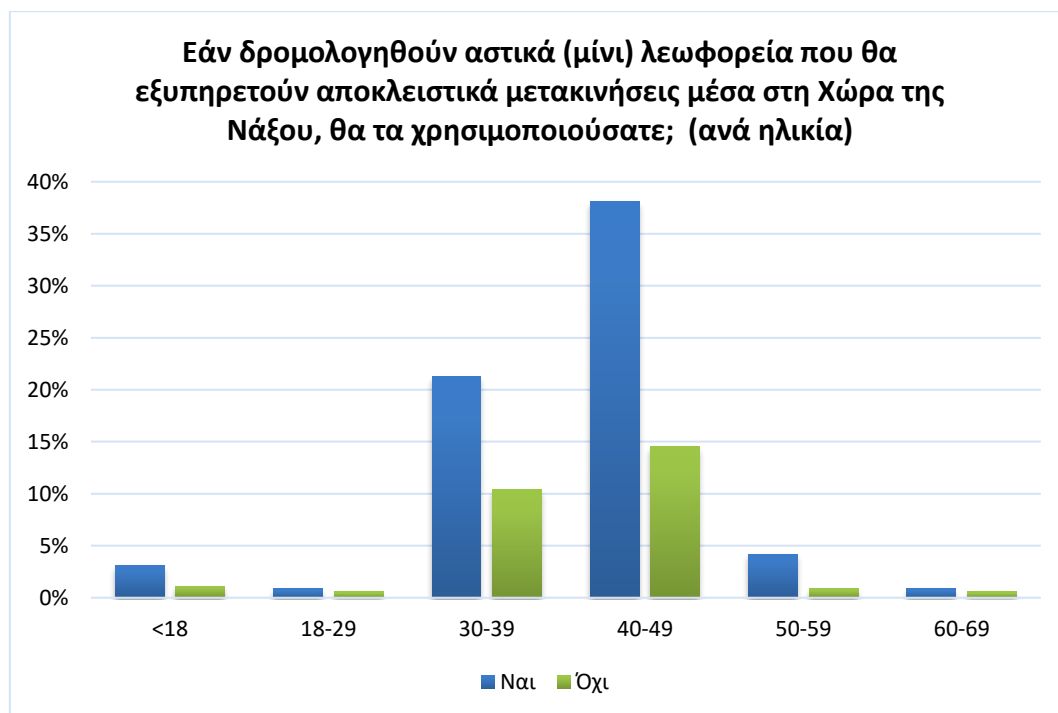


Σχήμα 1-12: Ποσοστιαία Κατανομή για τον τρόπο προσφοράς της υπηρεσίας των αστικών λεωφορείων

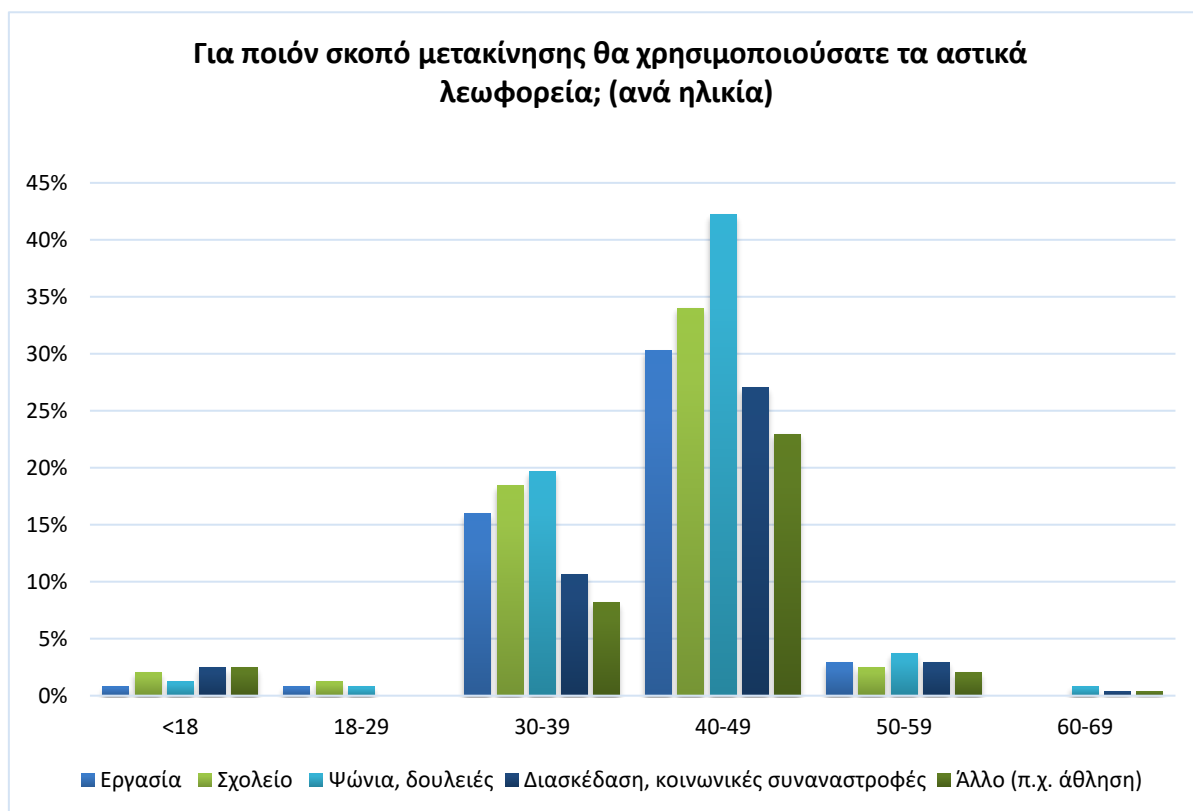
Σύμφωνα με την κατανομή των απαντήσεων για τα αστικά λεωφορεία ανά ηλικία, προκύπτει ότι μεγαλύτερη προθυμία για την εισαγωγή της υπηρεσίας με 38% έδειξαν οι συμμετέχοντες από 40-49 ετών, τα ψώνια-δουλειές θεωρήθηκαν η κύρια ανάγκη εξυπηρέτησης για του συμμετέχοντες από 30 ετών και πάνω, ενώ στις νεότερες ηλικίες το σχολείο ήταν το σημαντικότερο και τέλος η ηλικιακή ομάδα των συμμετεχόντων από 40-49 έδειξε τη μεγαλύτερη προθυμία για τη λειτουργία ενός μικτού συστήματος εξυπηρέτησης (με καθορισμένα δρομολόγια και κατά παραγγελία) με 14%.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



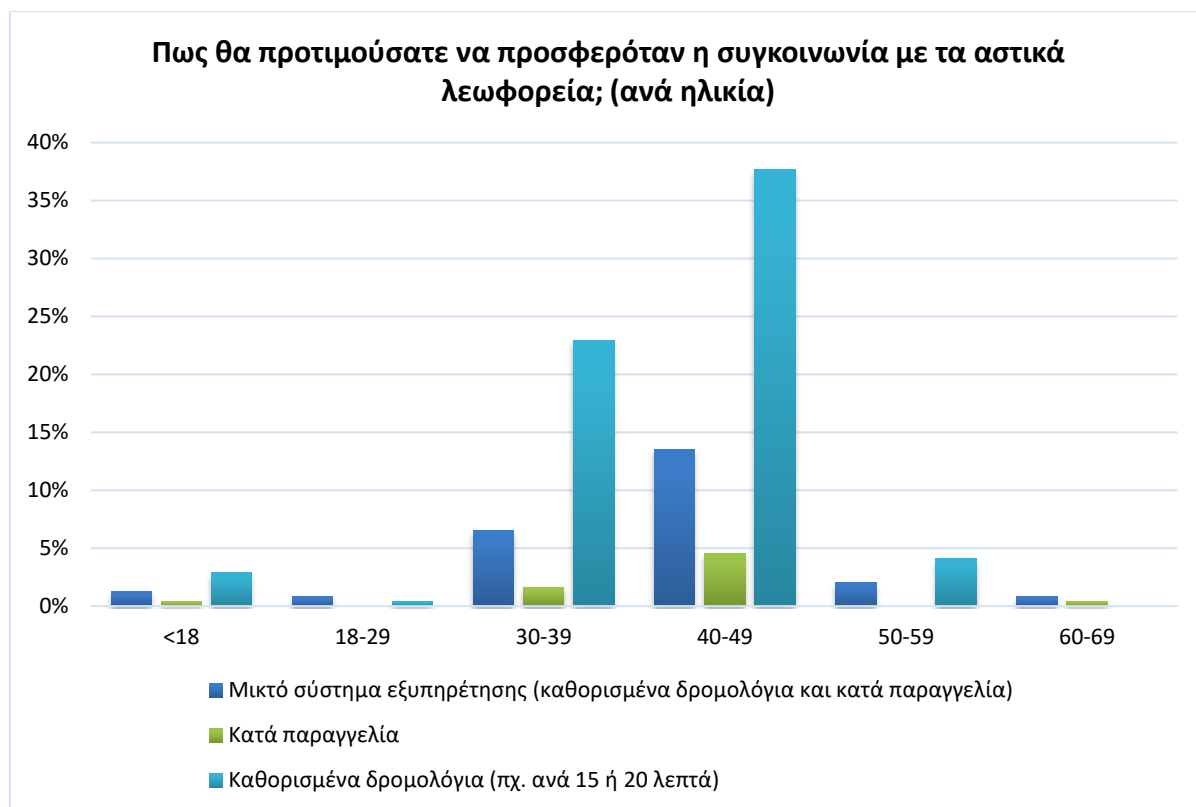
Σχήμα 1-13: Ποσοστιαία Κατανομή απαντήσεων για τη εισαγωγή των αστικών λεωφορείων ανά ηλικία



Σχήμα 1-14: Ποσοστιαία Κατανομή για τον σκοπό μετακίνησης της χρήσης των αστικών λεωφορείων ανά ηλικία



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 1-15: Ποσοστιαία Κατανομή για τον τρόπο προσφοράς της υπηρεσίας των αστικών λεωφορείων ανά ηλικία

1.3 Δημόσια Διαβούλευση

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, παρόλο που είχε ήδη πραγματοποιηθεί εκτεταμένη διαβούλευση με φορείς και κατοίκους κατά την προηγούμενη φάση εκπόνησης του σχεδίου, κρίθηκε σκόπιμο να γίνουν στοχευμένες συναντήσεις με κομβικούς, στο κομμάτι της κινητικότητας και των μεταφορών φορείς και επαγγελματίες. Οι συναντήσεις έλαβαν χώρα στο Δημαρχείο του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων στη Χώρα της Νάξου. Πραγματοποιήθηκε μία σειρά συναντήσεων με τους ενδιαφερόμενους φορείς οι οποίες ξεκίνησαν από τη Δευτέρα 13 Φεβρουαρίου 2023 και ώρα 12:00 και ολοκληρώθηκαν την Τρίτη 14 Φεβρουαρίου 2023 και ώρα 18:00. Οι συναντήσεις στο Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων στο πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης για τη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), που διοργανώθηκε από τον Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων και τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου ολοκληρώθηκαν με επιτυχία.

Στη διαβούλευση συμμετείχαν οι παρακάτω φορείς:

1. Δήμαρχος Νάξου Και Μικρών Κυκλάδων, Δήμαρχος Δημήτριος Λιανός
2. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου, Αικατερίνη. Φραγκίσκου
3. Ένωση Ξενοδόχων Νάξου, Μανώλης Μπαρδάνης
4. Σύλλογος Ενοικιαζόμενων Δωματίων
5. ΚΤΕΛ Νάξου, Δημήτριος Τσελέντης
6. Σωματείο Ιδιοκτητών ΕΔΧ Ταξί Νάξου,
7. Α.Τ. Νάξου, Νικόλας Καραμάνης



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

8. Λιμεναρχείο Νάξου, Άννα Λουγιάκη
9. Ενοικιάσεις ηλεκτρικών δικύκλων-τρικύκλων, Μανώλης Βασιλάς
10. Εμποροεπαγγελματικός Σύλλογος, Νικόλαος Κουτελλιέρης
11. Σύλλογος Μαζικής Εστίασης Νάξου, Γιάννης Παπαδόπουλος
12. Σύλλογος ενοικιαζόμενων μοτοσυκλετών, Στέφανος Γρύλλης
13. Σύλλογος ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων, Καπετανάκη
14. Σύλλογος Μηχανικών
15. Ταχυ-μεταφορείς Νάξου (ACS, Speedex), Μανώλης Ρεφενές, xxx Βαλέτας
16. Σύνδεσμος Μεταφορέων Νάξου, Μαργαρίτης
17. Περιπατητικές Εκδρομές, Παναγιώτα Μαργαρίτη
18. Πρόεδρος Κοινότητας Νάξου, Χρήστος Μπόμης

Επειδή η διαβούλευση είχε πραγματοποιηθεί ξανά σε παλαιότερη προσπάθεια εφαρμογής του ΣΒΑΚ, προτιμήθηκαν οι προσωπικές συναντήσεις με τους φορείς. Η διαβούλευση ξεκίνησε με τον χαιρετισμό του Δημάρχου, καλωσορίζοντας τους εκπροσώπους φορέων και τους συμμετέχοντες στη διαβούλευση. Ο Δήμαρχος τόνισε τη σημασία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την πόλη, το οποίο και θα αποτελέσει μία συνεχή διαδικασία για την προώθηση βιώσιμων στρατηγικών και μέτρων για τις μετακινήσεις ενσωματώνοντας τις ανάγκες όλων μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας.

Τις προσπάθειες του Δήμου για την ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας χαιρέτισαν οι φορείς και οι πολίτες που παρευρέθησαν στη διαβούλευση τονίζοντας τη σημασία του πλαισίου ανάπτυξης του Σχεδίου. Όλοι οι φορείς παρείχαν τη συναίνεσή τους για τις δράσεις που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα και παράλληλα δεσμεύτηκαν για τη συνδρομή τους και τη συνεργασία τους σε επίπεδο συλλογής στοιχείων, σχεδιασμού, αλλά και στην υλοποίηση πιλοτικών προγραμμάτων με το Δήμο και τους Μελετητές, έτσι ώστε να προκύψει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα για την πόλη.

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε από το γραφείο NAMA Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές Α.Ε., το πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, οι διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό, η συμμετοχική διαδικασία και τέλος παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα από την έως τώρα ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο.

Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε τοποθέτηση των φορέων και των συμμετεχόντων στη διαβούλευση όπου πραγματοποιήθηκε συζήτηση σε σχέση με τα προβλήματα που αφορούν τόσο την ανάπτυξη και την προώθηση του ΣΒΑΚ όσο και προβλήματα και πιθανά μέτρα βελτίωσης της κινητικότητας στο Δήμο. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα προβλήματα σύμφωνα με τις τοποθετήσεις των φορέων.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-1: Προβλήματα φορέων από την 1^η Διαβούλευση

ΚΤΕΛ	<u>Εγκαταστάσεις/Στόλος:</u> • Σε εξέλιξη δημιουργία νέου αμαξοστασίου • Διατήρηση του υπάρχοντος αμαξοστασίου ως ενδιάμεσου σταθμού για την εξυπηρέτηση της ζήτησης του λιμανιού. • Υπάρχουν 2 εν λειτουργία οργανισμοί: ΑΕ ΚΤΕΛ: 23 λεωφορεία ΚΤΕΛ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ με τουριστικά λεωφορεία: 14 τουριστικά λεωφορεία 2022: περίπου 500.000 επιβάτες, 250.000 αυτών με προορισμό τις παραλίες <u>Αστική Συγκοινωνία:</u> • Συμμετοχή σε πρόγραμμα χρηματοδότησης που συμπεριλαμβάνει και χρηματοδότηση του στόλου, για την ενδεχόμενη δημιουργία αστικής συγκοινωνίας στη Χώρα της Νάξου με διαχείρισή από τα ΚΤΕΛ. Προμήθεια mini λεωφορείων. • Πρόθεση για δρομολόγηση κατάλληλων (sprinter) λεωφορείων που θα συνδέουν τα εξωτερικά πάρκινγκ με τη χώρα της Νάξου με τακτικά δρομολόγια (π.χ. ανά 15 λεπτά). Θεωρείται ότι δεν θα υπάρξει πρόβλημα ανταγωνισμού με τα ταξί αν έχουν σταθερό ωράριο. • Υπάρχουσα μελέτη για δημιουργία αστικής συγκοινωνίας (NAMA) με διαδρομές γραμμών. • Προϋπόθεση: Να υπάρξει χρηματοδότηση στην αρχή λειτουργίας, ώστε η υπηρεσία να παρέχεται αρχικά δωρεάν ώστε να εξοικειωθούν οι πολίτες στη χρήση της. Στη συνέχεια εισαγωγή κομίστρου.
Ταχυμεταφορές – Σύνδεσμος μεταφορών Νάξου	<u>Λειτουργία/Στόλος:</u> • Υπηρεσίες ταχυμεταφορών: Γενική Ταχυδρομική, ΕΛΤΑ Courier, ACS, Speedex, φορτηγά • Μεταφορές γίνονται κυρίως με μοτοποδήλατα, αλλά και μικρά van για τα βαρύτερα δέματα. • Σύνηθες ωράριο λειτουργίας: από το πρωί έως 17:00 το απόγευμα • Τοποθεσία καταστημάτων: εκτός του κέντρου της Χώρας <u>Προβλήματα:</u> • Επί της Παπαβασιλείου: έλλειψη πεζοδρομίων με αποτέλεσμα την χρήση του οδοστρώματος από πεζούς, στάθμευση παρά την οδό που παρεμποδίζει την κυκλοφορία και φαινόμενα συνωστισμού και κυκλοφοριακής συμφόρησης. • Έντονη συμφόρηση επί τη Λεωφόρο Νάξου-Εγγαρών, λόγω της άφιξης των πλοίων, την παράλληλη λειτουργία του 1^{ου} Δημοτικού και super market και το μικρό ή κυμαινόμενο πλάτος του δρόμου.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΤΑΞΙ	<u>Λειτουργία/Στόλος:</u> - Υπάρχουν 33 ταξί στο νησί - Δεν υπάρχουν ηλεκτρικά ταξί. Η έλλειψη φορτιστών σε όλο το νησί αποθαρρύνει τη χρήση τους. Παρόλα αυτά είναι θετικοί στη χρήση του αν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές. - Σχετικά καινούργιος στόλος, κάτω της 10ετίας - Λειτουργία με ταξίμετρο. Στις διαδρομές προς τα χωριά ισχύει χρέωση διπλής ταρίφας. - Έντονη δραστηριότητα τους 4 τουριστικούς μήνες σε αντίθεση με τους υπόλοιπους μήνες. - Μεγαλύτερο ποσοστό λειτουργίας εντός Χώρας και μέχρι Αγία Άννα. Δεν εξυπηρετούν ιδιαίτερα τα χωριά, επειδή λόγω μεγάλου κόστους προτιμάται το λεωφορείο. <u>Λιμενικός χώρος:</u> Στάθμευση περιορισμένου αριθμού ταξί στην έξοδο του λιμανιού με βάση απόφαση Λιμεναρχείου
Λιμεναρχείο Νάξου	<u>Στελέχωση:</u> 40 άτομα εργάζονται στο λιμεναρχείο Αναφέρεται ότι το καλοκαίρι δεν επαρκούν Το υφιστάμενο λιμάνι μπορεί να εξυπηρετήσει 1-2 πλοία ταυτόχρονα (τυχόν 3ο θα πρέπει να αναμένει στο λιμάνι για να μπει) <u>Προβλήματα:</u> - έντονο πρόβλημα απομάκρυνσης αυτοκινήτων από την περιοχή του λιμανιού κατά την ώρα άφιξης των πλοίων. - Ώρες αιχμής 10:00-16:00 με έξαρση κατά τη περίοδο 11:30 – 14:00, όπου καταφθάνουν τα μεγάλα πλοία. - Προβλήματα συμφόρησης στο τμήμα από την έξοδο του λιμανιού, στη Λεωφόρο Νάξου-Εγγαρών. Ιδιαίτερα στενός δρόμος, με στενό πεζοδρόμιο που αναγκάζει τους πεζούς να κάνουν χρήση του οδοστρώματος για την μετακίνησή τους παρεμποδίζοντας την κίνηση των οχημάτων, δημιουργώντας καθυστερήσεις και προβλήματα ασφάλειας. Επιπλέον προβλήματα δημιουργούνται από τη στάθμευση / στάση οχημάτων μπροστά από το 1^ο Δημοτικό Σχολείο Νάξου, μέχρι τις αρχές Ιουνίου, αλλά και από το super market στην απέναντι πλευρά του δρόμου. - Δημιουργία ουρών που ξεκινούν από τα γκαράζ των πλοίων. - Κατάχρηση χώρου λιμανιού και παράνομες σταθμεύσεις που παρεμποδίζουν την λειτουργία του:



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

	<u>ΚΤΕΛ</u>: δεν τηρούν το ωράριο άφιξης και δημιουργούνται προβλήματα συμφόρησης. Παρουσία 2-3 λεωφορείων αντί ενός. <u>Ταξί</u>: δεν τηρούν τις θέσεις στάθμευσης που τους παρέχονται στο χώρο του λιμανιού, δημιουργώντας 2-3 σειρές σταθμευμένων οχημάτων. <u>Οχήματα ενοικιαζόμενων</u>: ο παρεχόμενος χώρος δεν επαρκεί και ενώ είναι μόνο για drop off/ pick up χρησιμοποιείται και για στάθμευση. <u>Ιδιωτικές οχήματα</u>: Επιχειρήσεις με ιδιωτικά οχήματα χωρίς διακριτικά κάνουν παραλαβή επιβατών με αποτέλεσμα να γίνεται κατάχρηση θέσεων στάθμευσης • Δίπλα στην Πορτάρα δημιουργούνται έντονα προβλήματα. Οχήματα (τουριστικά, βαν ξενοδοχείων κτλ.) κάνουν κατάληψη στο λιμάνι την ώρα του ηλιοβασιλέματος κλείνοντας την είσοδο του λιμανιού. • Παρά τα προβλήματα δεν παρατηρούνται καθυστερήσεις στα δρομολόγια των πλοίων
ΑΤ Νάξου	<u>Λειτουργία/Στόλος</u>: • Περιπολικά: 4 αγροτικού τύπου (buggies) και 2 συμβατικά <u>Επισημάνσεις</u>: • Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο αδυνατεί να εξυπηρετήσει την αυξημένη ζήτηση που προκύπτει από το τρίωρο άφιξης των μεγαλύτερων πλοίων. • Αδυναμία αστυνόμευσης όλων των παραβάσεων λόγω περιορισμένου προσωπικού. • Ατυχήματα: προκαλούνται υπέρβασης ορίων ταχύτητας, χρήσεις επί των οδών και η έλλειψη χώρων στάθμευσης των καταστημάτων, οι έλλειψη των απαραίτητων προδιαγραφών των δρόμων (ορατότητα, φωτισμός, διαγράμμιση, χρήσεις παρά την οδό και κεντρικές αρτηρίες κτλ.) • Τα περισσότερα ατυχήματα καταγράφονται από τη θέση του καταστήματος της Τράπεζας Πειραιώς και ένα χιλιόμετρο προς τα έξω.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Σύλλογος ενοικιαζόμενων μοτοσυκλετών Σύλλογος ενοικιαζόμενων Αυτοκινήτων	Λειτουργία/Στόλος: • Συνολικά δραστηροποιούνται 74 εταιρείες ενοικιαζόμενων μηχανοκίνητων, 52 από αυτά παρέχουν μόνο ενοικίαση αυτοκινήτων • Μόνο 2-3 από αυτές διαθέτουν ιδιωτικό παρκινγκ για στάθμευση των οχημάτων τους • Συνολικά υπάρχουν >2000 ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα και >2000 ενοικιαζόμενα δίκυκλα • 4 ηλεκτρικά ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα διαθέσιμα στο νησί
Ένωση Ξενοδόχων Νάξου	Εξέφρασε τη γενική στήριξη προς τις προτάσεις του ΣΒΑΚ
Μάνος Βασιλάς ενοικιάσεις ηλεκτρ. Δίκυκλων – τρικυκλων	Υπηρεσίες: • Παροχή ηλεκτρικών δίκυκλων-τρικύκλων (κόστος τρικύκλων: 2700€) • Ενδιαφέρον των κατοίκων για χρήση (έχουν πωληθεί περίπου 40 μέχρι σήμερα). Προβλήματα: • Δυσκολία χρήσης ποδηλάτων λόγω υποδομών, απουσία ποδηλατοδρόμου. • Έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στο χρονικό διάστημα 17:00-19:00 στο δρόμο που έρχεται στη χώρα από επίσης παραλίες (Άγιος Προκόπιος κτλ.)
Περιπατητικές Διαδρομές – Ξεναγήσεις	Υπηρεσίες: • Εντός Χώρας πραγματοποιείται μόνο μία περιπατητική ξενάγηση στο Κάστρο. Προβλήματα: • Η έλλειψη πεζοδρομίων και κατάλληλων υποδομών δημιουργεί έντονο πρόβλημα στην πεζή μετακίνηση και ιδιαίτερα επίσης γονείς με καροτσάκια, επίσης ηλικιωμένους και επίσης χρήστες με κινητικά προβλήματα. • Έλλειψη πάρκων και συντήρηση όσων υπάρχουν. • Προβλήματα ασφάλειας για πεζή μετακίνηση, λόγω έλλειψης οδικού φωτισμού, ικανοποιητικού πλάτους πεζοδρομίων κτλ.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

	Οδός Πρωτοπαπαδάκη: επίσης από του πιο πολυσύχναστους δρόμους ιδιαίτερα για την πεζή μετακίνηση. Υπάρχει έντονη κυκλοφορία οχημάτων και στάθμευση παρά την οδό που εμποδίζουν την πεζή μετακίνηση.
Σύλλογος Μαζικής Εστίασης Νάξου Εμποροεπαγγελματικός Σύλλογος	Το 2006 πραγματοποιήθηκε συγκέντρωση του συλλόγου των εμπόρων, του συλλόγου των καταστηματαρχών και πολιτών όπου ομόφωνα αποφασίστηκε η θέληση για αποκλεισμό επίσης χώρας στα αυτοκίνητα, η λειτουργία μικρών λεωφορείων για επίσης μεταφορές και η σύνδεση με τα περιφερειακά πάρκινγκ.

Η διαβούλευση έκλεισε με την παρότρυνση από το Δήμαρχο για την ενεργή συμμετοχή όλων των πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων επίσης έρευνες μετακινήσεων και επίσης διαβουλεύσεις έτσι ώστε να διαμορφωθεί από επίσης και για επίσης ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο τη βελτίωση επίσης ποιότητας ζωής στο Δήμο.

Οι παρουσιάσεις που πραγματοποιήθηκαν στη 1^η Διαβούλευση παρατίθενται στο Παράρτημα Β.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

2. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΕΠΙΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕ- ΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

2.1 Συλλογή Ψηφιακών Υποβάθρων

Για την ανάλυση των προβλημάτων, την παρουσίαση αποτελεσμάτων, τη διαμόρφωση των σεναρίων αλλά και την παρουσίαση των εναλλακτικών προτάσεων για την αντιμετώπιση προβλημάτων κινητικότητας και την αναβάθμιση επίσης προσβασιμότητας χορηγήθηκαν από την Τεχνική Υπηρεσία (Τ.Υ.) το ψηφιακό υπό-
βαθρο.

2.2 Επίσης Γης και Κύριοι Πόλοι Έλξης

Στο μεγαλύτερο ποσοστό του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων παρατηρείται ως κύρια χρήση γης η κατοικία. Τα καταστήματα και οι εταιρείες εντοπίζονται σε κεντρικούς δρόμους του Δήμου. Επίσης, από την απογραφή των κτιρίων φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των αποκλειστικής, αλλά και μικτής χρήσης κατέχει η κατοικία. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από την απογραφή κτιρίων του 2011.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-2: Επίσης Κτιρίων (απογραφή 2011)

Επίσης κτιρίων		Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων	Δημοτική Ενότητα Νάξου	Δημοτική Κοινότητα Νάξου	Δημοτική Ενότητα Δονούσης	Δημοτική Ενότητα Δρυμαλιάς	Δημοτική Ενότητα Ηρακλειάς	Δημοτική Ενό- τητα Κουφωνασιών	Δημοτική Ενό- τητα Σχοινούσσης
Σύνολο κτιρίων		17.512	9.228	2.961	266	7.029	230	443	316
Κτίρια αποκλειστικής χρή- σης	Σύνολο κτιρίων αποκλειστικής χρήσης	16.398	8.500	2.484	251	6.746	220	393	288
	Κατοικία	11.724	5.896	1.866	178	5.113	158	206	173
	Εκκλησία – Μοναστήρι	452	238	55	4	185	9	9	6
	Ξενοδοχείο	789	618	148	18	40	13	73	27
	Εργοστάσιο – Εργαστήριο	91	57	13	1	31	0	2	0
	Σχολικό κτίριο	60	31	12	2	21	2	2	2
	Κατάστημα – Γραφείο	676	455	245	18	131	12	40	20
	Σταθμός αυτοκινήτων (πάρκινγκ)	77	51	6	0	25	0	1	0
	Νοσοκομείο, κλινική κλπ.	6	4	1	0	1	0	0	1
	Άλλη χρήση	2.524	1.150	138	30	1.199	26	60	59
Κτίρια μικτής χρήσης	Σύνολο κτιρίων μικτής χρήσης	1.114	728	477	15	283	10	50	28
	Κατοικία	393	252	153	4	132	0	4	1
	Εκκλησία – Μοναστήρι	3	2	1	1	0	0	0	0
	Ξενοδοχείο	137	61	24	9	16	6	30	15
	Εργοστάσιο – Εργαστήριο	24	21	7	0	3	0	0	0
	Σχολικό κτίριο	11	9	6	0	2	0	0	0
	Κατάστημα – Γραφείο	498	356	273	1	111	3	16	11
	Σταθμός αυτοκινήτων (πάρκινγκ)	2	2	2	0	0	0	0	0
	Νοσοκομείο, κλινική κλπ.	2	1	1	0	0	1	0	0
	Άλλη χρήση	44	24	10	0	19	0	0	1



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Η Δημοτική Ενότητα Νάξου βρίσκεται στο Νομό Κυκλάδων, στο Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων. Η Νάξος έχει έκταση 429,79 τ.χλμ., ακτογραμμή 148 χλμ. Ο συνολικός πληθυσμός του νησιού επίσης 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 επίσης έκτασης του νησιού. Επισημαίνεται, ότι στο κεντρικό και νότιο τμήμα επίσης ΔΕ Δρυμαλίας, δε καταγράφεται οικιστικό δίκτυο. Ο πληθυσμός επίσης Χώρας επίσης Νάξου ανέρχεται επίσης 7.070 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Συνορεύει βόρεια με το νησί επίσης Μυκόνου, νότια με τα νησιά επίσης Ίου, ανατολικά με επίσης Αμοργού και δυτικά με το νησί επίσης Πάρου.

Η γενική πολεοδομική οργάνωση του Δήμου επίσης Νάξου, ορίζεται σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού επίσης Χώρας επίσης Νάξου (ΦΕΚ 207/Δ/18-03-1986) και περιλαμβάνει:

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

Β. Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και ειδικότερα:

- Διατήρηση επίσης σημερινής μορφής γενικής κατοικίας.
- Κήρυξη, προστασία και ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου.
- Προστασία και ανάδειξη του παλιού εμπορικού δρόμου που αρχίζει από τη παραλία και καταλήγει στην Φοντάνα.
- Αναβάθμιση επίσης περιοχής και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων επίσης Γρόττας και επίσης πλατείας Μητροπόλεως με τη κατασκευή έργων που μελετώνται και άρχισαν να κατασκευάζονται από το ΥΠΠΕ.
- Ένταξη ορισμένων λειτουργιών στον αστικό ιστό, κυρίως μέσα στο ιστορικό κέντρο, με τη χρησιμοποίηση υπαρχόντων χτισμάτων.
- Διατήρηση επίσης σημερινής θέσης επίσης κεντρικής περιοχής του δήμου μέσα στην πολεοδομική αυτή ενότητα, με παράλληλη ανάπτυξη δύο τοπικών κέντρων, επίσης 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 επίσης 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.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

- Χωροθέτηση, επιπλέον εκεί, κτιρίου υπηρεσιών ΔΕΗ και επίσης πυροσβεστικής υπηρεσίας.
- Οργάνωση των εγκαταστάσεων εκπαίδευσης μέσα σ' αυτή τη πολεοδομική ενότητα, είτε με επέκταση των υπάρχοντων διδακτηρίων, είτε με χωροθέτηση νέου στη περιοχή το « Νέο» Κέντρο» ή επίσης 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 επίσης το Φιλώτι, για την εγκατάσταση εκεί βιοτεχνιών.
- Δημιουργία ελεύθερων χώρων και περιαστικό «πράσινο».
- Ανάπτυξη τουρισμού και λειτουργιών αναψυχής επίσης περιοχές περιαστικού πρασί-νου.
- Χωροθέτηση εγκαταστάσεων ναυταθλητισμού και μαρίνας μικρών σκαφών.
- Μεταφορά του σημερινού νεκροταφείου και μετατροπή του σε χώρο αναψυχής και περιπάτου.

Γ. Τον καθορισμό ζωνών:

1. Οικονομικών και θεσμικών κινήτρων επίσης φαίνονται επίσης 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 επίσης φαίνονται επίσης 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 του προγράμματος του ΟΕΚ.

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 επίσης 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 επίσης Χώρας εντοπίζονταν:

1. στο ιστορικό πυρήνα του οικισμού, δηλαδή στο Πολεοδομικό Τομέα Π.10,
2. στο βόρειο τμήμα επίσης Χώρας, μεταξύ επίσης παραλίας και του επαρχιακού οδικού άξονα Γαλήνης – Εγγαρών, σε πλάτος περίπου 150μ., δηλαδή στο Πολεοδομικό Τομέα Π.16 και

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

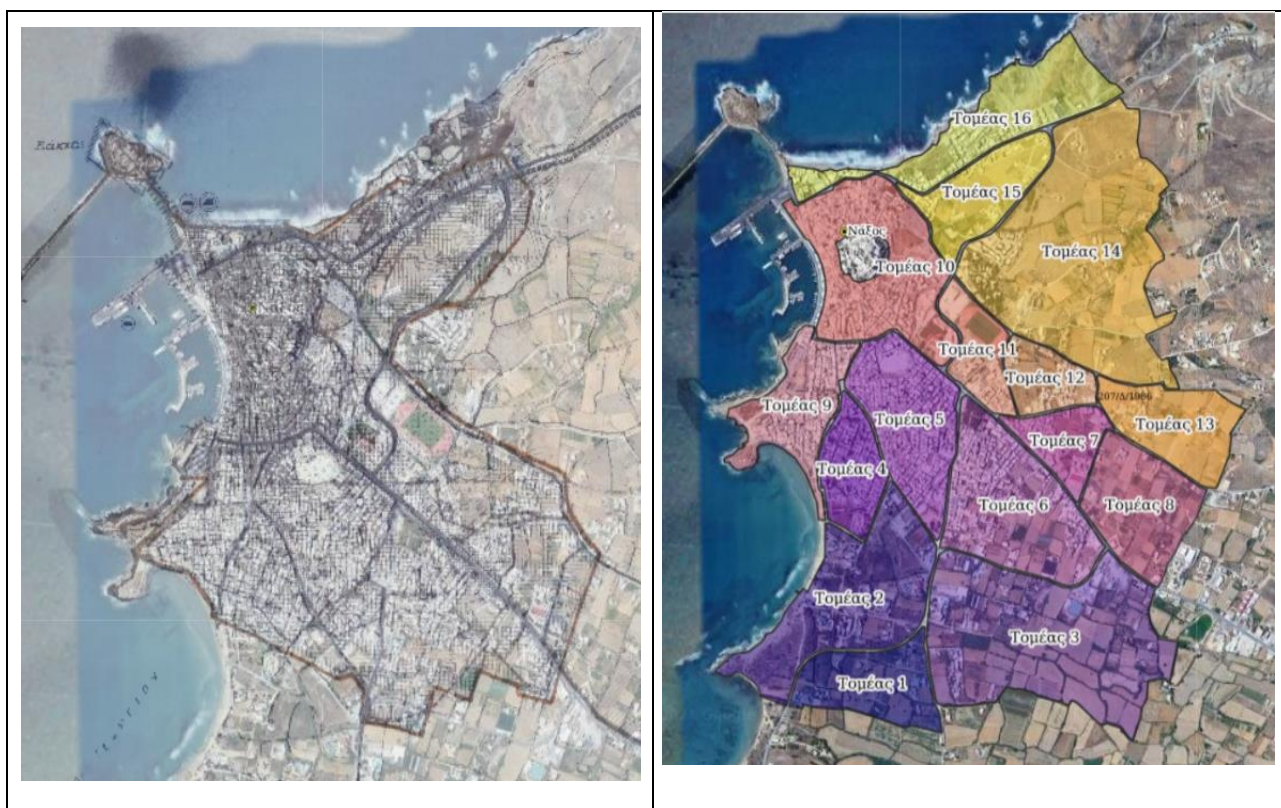
3. εκατέρωθεν επίσης οδού Παπαβασιλείου, που αποτελούσε το νότιο όριο του πυκνοδομημένου τμήματος επίσης Χώρας, δηλαδή στη τομή των Πολεοδομικών Τομέων Π.5, Π.9 και Π.10

Στα παρακάτω αποσπάσματα χάρτη έχει γίνει παράθεση:

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

προκειμένου:

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



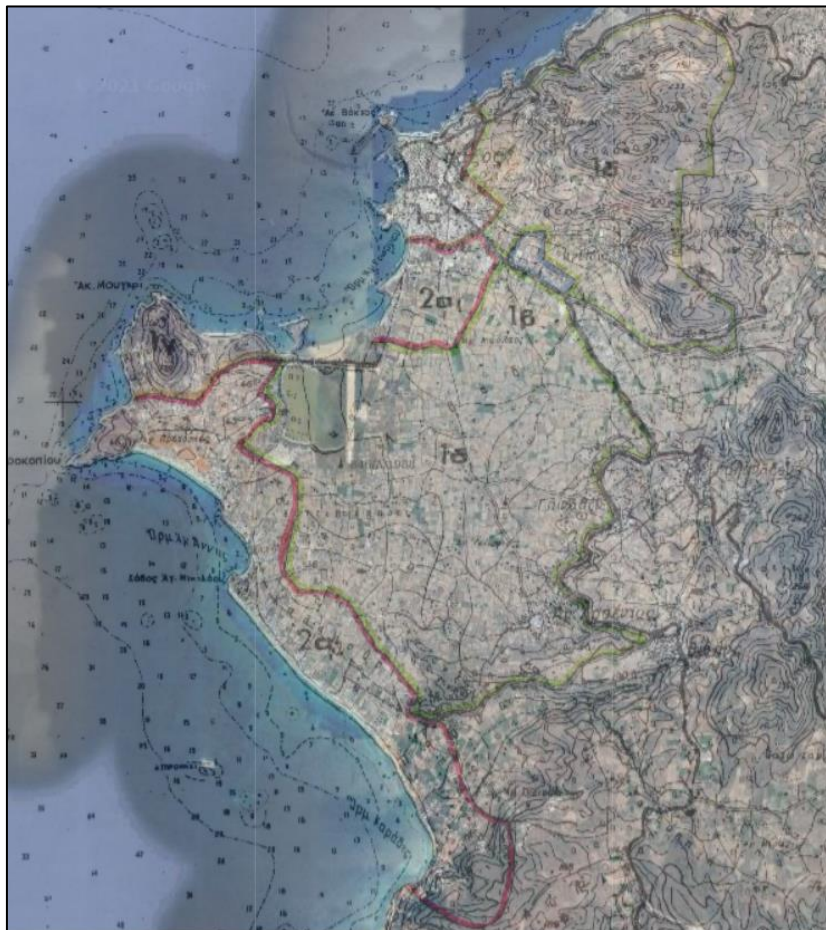
Εικόνα 2-1: Παράθεση ΓΠΣ '86 και πολεοδομικών τομέων περιοχής επέκτασης επί του χαρτογραφικού υποβάθρου google satellite

Με το ΠΔ του 1988 (ΦΕΚ 845/Δ), εγκρίνεται ο καθορισμός ζώνης οικιστικού ελέγχου κατωτάτου ορίου κατάρτισης 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.

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

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

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



Εικόνα 2-2: Ζώνη οικιστικού ελέγχου Δήμου Νάξου

2.2.1 Αρχαιολογικά Σημεία και Περιοχές Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους

Οι κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι του Δήμου καταγράφονται στον παρακάτω πίνακα που συγκεντρώνει τα ΦΕΚ κήρυξης και σύντομη περιγραφή επίσης κάθε θέσης. Επισημαίνεται σε αρκετούς χώρους υπάρχουν καθορισμένες ζώνες Α και Β προστασίας. Επίσης σημειώνεται ότι στον πίνακα συμπεριλαμβάνονται και οι αρχαιολογικοί χώροι εκτός επίσης περιοχής παρέμβασης (Χώρα Νάξου), καθώς επηρεάζουν την κινητικότητα από και επίσης τη Χώρα.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-3: Κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (πηγή: Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο)

Θέση	ΦΕΚ κήρυξης	Περιγραφή
Πάνορμος Νάξου, Πάνορμος Νάξου, Ζώνη Α	ΦΕΚ: 38/Β/1965-01-19 ΦΕΚ: 1032/Β/1997-11-24 ΦΕΚ: 143/ΑΑΠ/2012-04-30 ΦΕΚ: 461/ΑΑΠ/2013-12-18	Στο ΝΑ άκρο επίσης Νάξου , γύρω από τον όρμο του Πανόρμου, η επιφανειακή κεραμική μαρτυρά κατοίκηση επίσης περιοχής κατά επίσης ύστερους ελληνιστικούς και ρωμαϊκούς χρόνους , ενώ στη βόρεια πλευρά σώζονται δύο οχυρώσεις: α)στη θέση Κορφάρι των Αμυγδαλιών δεσπόζει ο οικισμός και η μικρή ακρόπολη επίσης 3 ^{ης} χιλιετίας π.Χ., η οχύρωση επίσης οποίας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα δείγματα οχυρώσεων επίσης ΠΚ εποχής, β) λίγο βορειότερα από το Κορφάρι των Αμυγδαλιών η κορυφή του βραχώδους υψώματος περιβάλλεται από ισχυρό τείχος, που αποτελεί την ακρόπολη των ιστορικών χρόνων. Στον αρχαιολογικό χώρο στον Πάνορμο Νάξου και στα πλαίσια επίσης προτεινόμενης ζώνης Β' έχουν εντοπιστεί αρχιτεκτονικά λείψανα από ημικυκλική αψίδα και τοίχους. Από την ίδια θέση έχουν παλαιότερα περισυλλεγεί επίσης μαρμάρινος αμφικιονίσκος και ένα μαρμάρινο επίθημα. Περιμετρικά των αρχιτεκτονικών λειψάνων εντοπίστηκε επιφανειακά μεγάλη πυκνότητα κεραμικής πρωτοβυζαντινών χρόνων.
Σύγχρονο λιμάνι Απόλλωνα Νάξου	ΦΕΚ: 292/ΑΑΠ/2012-09-14	Στην περιοχή του σύγχρονου λιμανιού του Απόλλωνα Νάξου, υπάρχει αρχαίο λιμενικό έργο που φαίνεται ότι εξυπηρετούσε στην προσάραξη των πλοίων για τη φορτοεκφόρτωση των μαρμάρων από το παρακείμενο λατομείο. Η συγκεκριμένη λιμενική κατασκευή, που μπορεί να χαρακτηριστεί ως λιθορριπή, δημιουργήθηκε με τη ρίψη ακατέργαστων μαρμάρινων όγκων, προερχόμενων από λατομήσεις.
Πύργος Χειμάρρου	ΦΕΚ: 63/ΑΑΠ/2012-03-01	Στον αρχαιολογικό χώρο του Πύργου Χειμάρρου στη Νάξο σώζεται ο ομώνυμος αρχαίος κυκλικός πύργος, κατάλοιπα εργαστηρίου των ρωμαϊκών χρόνων και παλαιοχριστιανικής βασιλικής, καθώς και δύο μικρά ναΰδρια των βυζαντινών χρόνων, που σώζονται στον περίβολο του.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Θέση	ΦΕΚ κήρυξης	Περιγραφή
Σπήλαιο Ζα	ΦΕΚ 2/ΑΑΠ/2019-01-18	Το σπήλαιο Ζα κατοικήθηκε χωρίς διακοπή κατά τη Νεότερη (Ζας Ι), την Τελική Νεολιθική (Ζας Ια-β) και την Πρώιμη Εποχή του Χαλκού (Πρωτοκυκλαδική Ι). Από τη συστηματική ανασκαφική έρευνα του σπηλαίου προέκυψαν τεκμήρια ιδιαίτερης επισημονικής αξίας για τη Νεολιθική και ΠΚ περίοδο των Κυκλάδων.
Γύρουλας Σαγκρίου	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/59271/3340 ΦΕΚ: 49/Β/1996-01-19	Στον αρχαιολογικό χώρο του Γύρουλα εντοπίστηκαν τα ερείπια αρχαϊκού ναού αφιερωμένου στην λατρεία επίσης Δήμητρας ή του Απόλλωνα (Τελεστήριο). Κατά επίσης παλαιοχριστιανικούς χρόνους, ο αρχαίος ναός μετατράπηκε σε βασιλική. Στον αρχαιολογικό χώρο περιλαμβάνονται επίσης κατάλοιπα ελληνοιστικών οικισμών επίσης θέσεις Μπαντίδαινες, Αυλωνίτσα, και Ράχη, οικιστικά κατάλοιπα κλασικών χρόνων επίσης θέσεις Καθάνυχτα και Λαθήρηνο, καθώς και 19 διάσπαρτοι ναοί βυζαντινών και μεταβυζαντινών χρόνων.
Γύρουλας Σαγκρίου Νάξου, Ζώνη Α	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/48748/3026 ΦΕΚ: 142/Β/1998-01-27 ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/44720/2228 ΦΕΚ: 225/ΑΑΠ/2012-06-19 ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/59271/3340 ΦΕΚ: 1036/Β/1995-12-14 ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Α1/ Φ21/70086/34002/4723/2372 ΦΕΚ: 437/ΑΑΠ/2013-12-05	
Μικρή Βίγλα, Ζώνη Α		



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Θέση	ΦΕΚ κήρυξης	Περιγραφή
Μικρή Βίγλα	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/39110/1961 ΦΕΚ: 610/Β/1992-10-09 ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/39110/1961 ΦΕΚ: 554/Β/1992-09-08 ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/2277/79 ΦΕΚ: 94/Β/1986-03-07	Βραχώδης λόφος, στην κορυφή του οποίου καθώς και επίσης πλαγιές του σώζονται τμήματα κτιρίων (οικισμός) που από την κεραμική χρονολογούνται στη Μέση και Ύστερη Χαλκοκρατία.
Κατζιλιέρηδες και Πύργος Πλάκας Νάξου, Ζώνη Α	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/57734/3705 ΦΕΚ: 1211/Β/2004-08-06	Στην περιοχή Κατζιλιέρηδες-Πύργος Πλάκας σώζονται αρχαϊκό λατομείο γρανίτη και τμήμα πύργου κλασικών χρόνων.
Κατζιλιέρηδες και Πύργος Πλάκας Νάξου, Ζώνη Β	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/57426/3699 ΦΕΚ: 1211/Β/2004-08-06	
Κατζιλιέρηδες και Πύργος Πλάκας Νάξου		
Μέλανες Νάξου, Ζώνη Α	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/35445/2151 ΦΕΚ: 751/Β/1997-08-27	



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Θέση	ΦΕΚ κήρυξης	Περιγραφή
Τσικαλαριό, Απάνω Κάστρο Νάξου	ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/49087/2455 ΦΕΚ: 196/ΑΑΠ/2012-06-13	Στα δυτικά του χωριού Τσικαλαριό έχει ανασκαφεί γεωμετρικό νεκροταφείο. Στο Απάνω Κάστρο και στην ευρύτερη περιοχή σώζονται τμήμα αρχαϊκού τείχους, καθώς και γεωμετρικά και αρχαϊκά νεκροταφεία στη θέση Σκλάβες και Αλώνια. Στο ύψωμα του Απάνω Κάστρου σώζονται σήμερα δύο σειρές τειχών με προμαχώνες, ναοί, δεξαμενές και οικιστικά κατάλοιπα, τα οποία χρονολογούνται πιθανότατα μετά τον 13 ^ο αι. Κατά την παράδοση το Απάνω Κάστρο κτίστηκε από τον Μάρκο Σανούδο Β' στα τέλη του 13 ^{ου} αι. με σκοπό την αντιμετώπιση εξέγερσης του τοπικού πληθυσμού. Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν πολλοί βυζαντινοί ναοί.
Ύρια	ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/8581/423 ΦΕΚ: 62/ΑΑΠ/2012-02-28	Ο αρχαϊκός ναός των Υρίων μετατράπηκε επίσης πρώιμους βυζαντινούς χρόνους σε ναό αφιερωμένο στον Άγιο Γεώργιο. Επίσης μεσοβυζαντινούς χρόνους ο ναός εγκαταλείφθηκε και κτίστηκε επίσης, ο ναός του Αγίου Γεωργίου του Ήρη που είναι συνεπτυγμένος σταυροειδής με τρούλο. Ο επίσης ναός βρίσκεται στα νοτιοδυτικά του αρχαϊκού ιερού των Υρίων σε απόσταση περίπου 150μ.
Ύρια, Ζώνη Β	ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/ Φ21/237650/128731/15500/6941 ΦΕΚ: 462/ΑΑΠ/2013-12-18	
Στελίδα Νάξου	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/32793/2143 ΦΕΚ: 966/Β/2004-06-29	Στη Στελίδα επίσης Νάξου εντοπίζονται αρχαιότητες σε κάποιες εκ των οποίων δεν έχει ακόμα διενεργηθεί ανασκαφική έρευνα. Ενδεικτικά έχουν εντοπιστεί υπολείμματα κατεργασίας πυριτόλιθου κατά επίσης προϊστορικούς χρόνους – πυρήνες, φολίδες κλπ, θεμέλια κυκλικού πύργου του 4 ^{ου} αι. Π.Χ και λατομεία γρανίτη.
Στελίδα Νάξου, Ζώνη Β	ΥΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Α1/ Φ21/84695/51655/5282/2081 ΦΕΚ: 139/ΑΑΠ/2014-04-30	



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Θέση	ΦΕΚ κήρυξης	Περιγραφή
Χώρα Νάξου	ΥΑ ΥΠΠΕ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/10720/486 ΦΕΚ: 608/Β/1980-07-03 ΥΑ 4897 ΦΕΚ: 149/Β/1962-04-28 ΥΑ 151291/6120 ΦΕΚ: 341/Β/1957-12-31 ΥΑ 15794 ΦΕΚ: 35/Β/1962-02-02 ΥΑ ΥΠΠΕ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/70612/2431 ΦΕΚ: 145/Β/1983-04-05 ΥΑ 4701 ΦΕΚ: 183/Β/1967-03-16 ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/52872/2645/25-11-1992 ΦΕΚ: 722/Β/1992-12-02	Ο αρχαιολογικός χώρος περιλαμβάνει την αρχαία πόλη επίσης Νάξου, τον προϊστορικό οικισμό επίσης Γκρόττας, το προϊστορικό νεκροταφείο των Απλωμάτων και τα γεωμετρικά – ελληνιστικά νεκροταφεία του Καμινιού. Ως Ιστορικός Τόπος χαρακτηρίζεται η συνοικία γύρω από το κάστρο βάσει των 5351/32 και 1469/50.
Καμίνια Νάξου, Ζώνη Α	ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ21/8479/470 ΦΕΚ: 985/Β/1994-12-30	



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Στον Δήμο υπάρχουν χαρακτηρισμένες περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, ενταγμένες στο δίκτυο Προστατευόμενες περιοχές του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000. Στο δίκτυο Natura 2000 έχουν ενταχθεί (ΥΓΕΠ Νήσων, gisislands.gr):

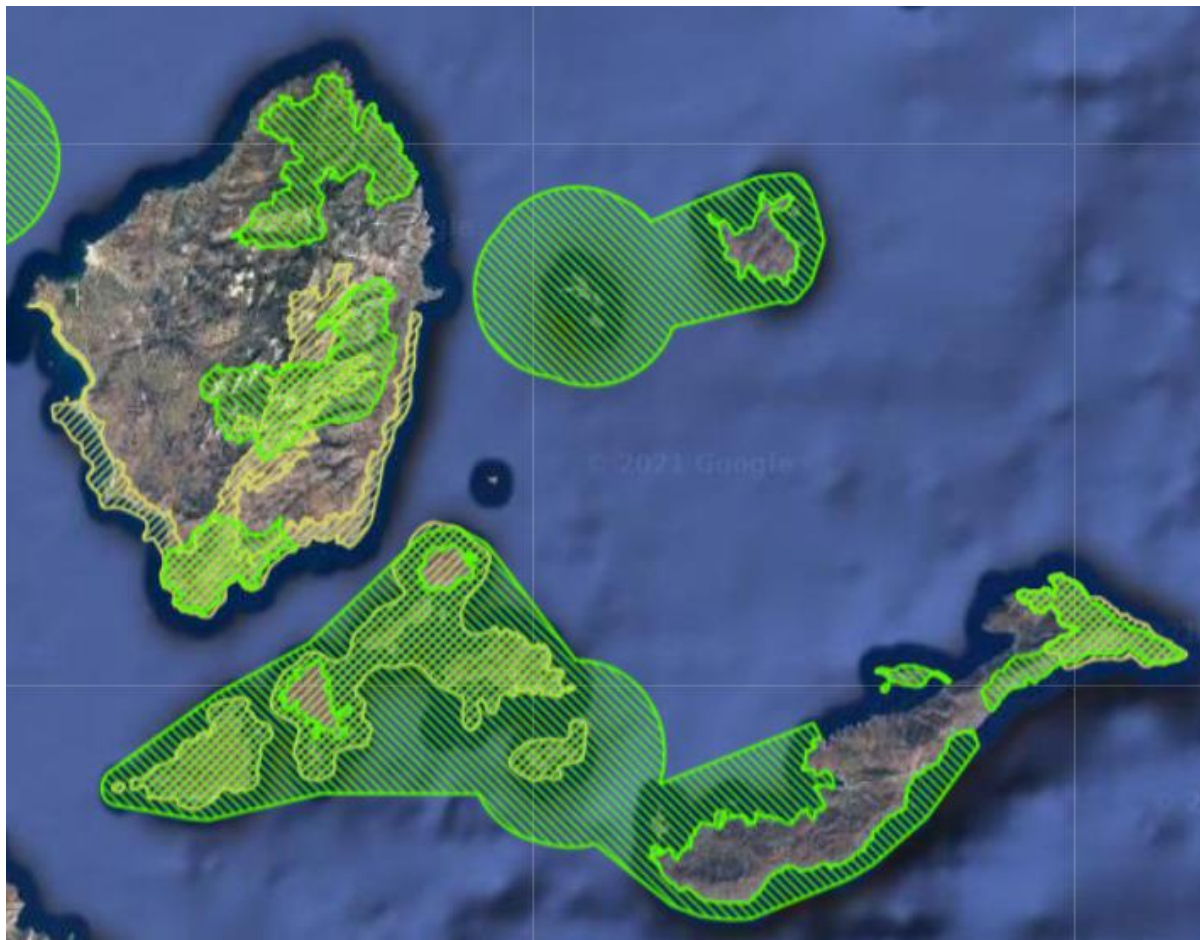
α) Η Ειδική Ζώνη Διατήρησης Οικοτόπων (ΕΖΔ) «Κεντρική και Νότια Νάξος: Ζας και Βίγλα έως Μαυροβούνι και Θαλάσσια Ζώνη (όρμος Καράδες – όρμος Μουτσούνας)» με κωδικό GR4220014 (κίτρινη ζώνη), καταλαμβάνει τρεις επιμήκης νησίδες. Η μεσαία καταλαμβάνει τη κορυφογραμμή του Ζευσ και οι δύο ακριανές νησίδες επίσης παράκτιες ζώνες έως τα κεντρικά του νησιού. Τα βραχώδη τμήματα επίσης περιοχής καταλαμβάνονται από χαμηλά φρύγανα και από μακκί βλάστηση και δέντρα. Επίσης απαντώνται συστάδες με πουρνάρια 9μ ύψους αλλά και μεμονωμένες δρυς και πλατάνια μεγάλων διαστάσεων. Στην ακτογραμμή απαντώνται βραχώδεις και αμμόφιλες φυτοκοινωνίες.

β) Η Ειδική Ζώνη Διατήρησης Οικοτόπων (ΕΖΔ) «Μικρές Κυκλάδες: Ηρακλεία, Σχοινούσα, Κουφονήσια, Κέρος, Αντικερία και θαλάσσια ζώνη» με κωδικό GR4220013.

γ) Η Ζώνη Ειδικής Προστασίας για την Ορνιθοπανίδα (ΖΕΠ) «Νάξος: Όρη Αναθεματίστρα, Κόρωνος, Μαυροβούνι, Ζας, Βιγλατούρι» με κωδικό GR4220026, περιλαμβάνει τρία διακριτά τμήματα από το βορρά επίσης νότο, με ποικιλία οικοτόπων και μεγάλη ποικιλότητα χλωρίδας και πανίδας. Περιλαμβάνει λιμνοθάλασσες, λασπότοπους, αμμώδεις παραλίες, βραχώδεις ακτές, καθώς και παραλίες με πολυετή φυτά. Η περιοχή είναι μια σημαντική για διαβατικά και αναπαραγόμενα αρπακτικά είδη.

δ) Η Ζώνη Ειδικής Προστασίας για την Ορνιθοπανίδα (ΖΕΠ) «Μικρές Κυκλάδες: Βορειοανατολική Αμοργός, Ανατολικές Ακτές Δονούσας, Γύρω Νησίδες και θαλάσσια περιοχή» με κωδικό GR4220021.

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-3: Προστατευόμενες Περιοχές του Δικτύου Natura 2000 (Πηγή: ΥΓΕΠ Νήσων, gisislands.gr)

Επιπλέον στον Δήμο υπάρχουν Καταφύγια Άγριας Ζωής. Με βάση το Ν. 3937/11 (ΦΕΚ 60^{Α'}/31.03.11) ως Καταφύγια Άγριας Ζωής (Κ.Α.Ζ) χαρακτηρίζονται φυσικές περιοχές (χερσαίες, υγροτοπικές ή θαλάσσιες) που έχουν ιδιαίτερη σημασία ως σημαντικοί τόποι ανάπτυξης άγριας χλωρίδας ή ως βιότοποι αναπαραγωγής διατροφής, διαχείμασης ειδών επίσης άγριας πανίδας, ή ως περιοχές αναπαραγωγής ψαριών και συγκέντρωσης γόνου, ή, τέλος, ως σημαντικοί θαλάσσιοι οικότοποι.

Καταγράφονται 8 Καταφύγια Άγριας Ζωής (ΚΑΖ), εκ των οποίων τα 5 εκτείνονται στην ενδοχώρα επίσης νήσου Νάξου και τα δύο σε παράκτια τμήματα στα ανατολικά. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα Κ.Α.Ζ. στην περιοχή παρέμβασης.

Πίνακας 2-4: Καταφύγια Άγριας Ζωής (ΚΑΖ)

Κωδικός ΚΑΖ	Ονομασία Καταφυγίου	ΦΕΚ
Κ485	Ζα (Κορώνου Νάξου)	546/Β/93
Κ495	Ράχη Πολιχνίου (Σαγκρίου Νάξου)	860/25-11-88
Κ488	Φανάρι (Φιλοτίου Νάξου)	698/21-9-82
Κ494	Προφ. Ηλίας (Δαμαριωνού Νάξου)	659/7-8-79
Κ499	Τρούλος (Φιλοτίου Νάξου)	430/Β/87



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Κ788	Αλυκό Δήμου Νάξου	857/Β/11-06-04
Κ784	Αλυκή Δήμου Νάξου	652/Β/04-05-04

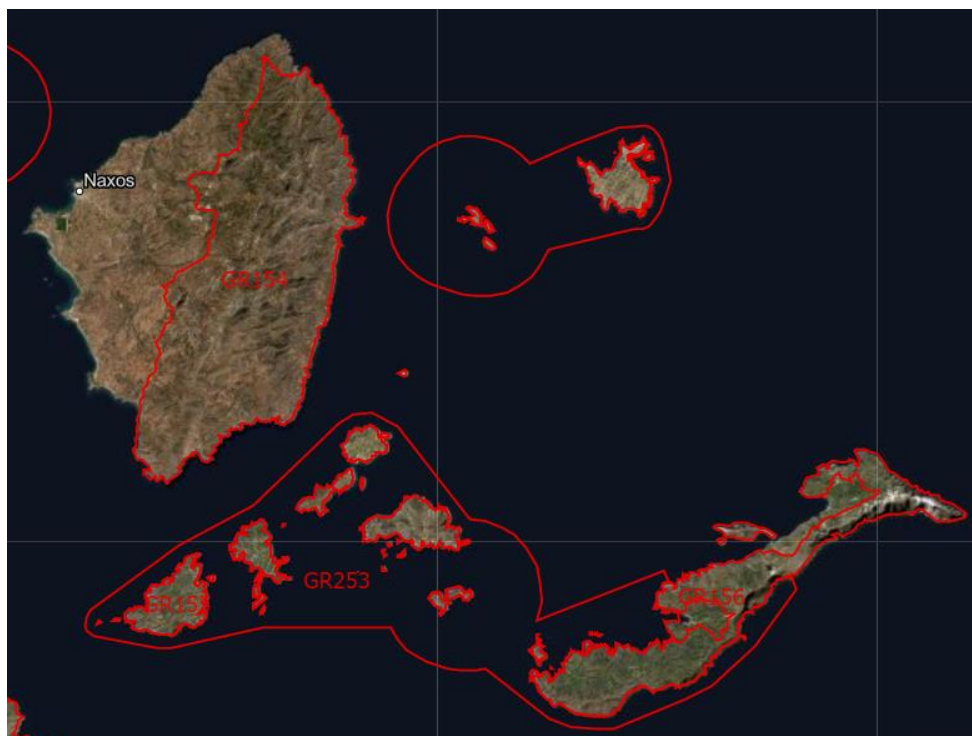


Εικόνα 2-4: Γεωγραφική αποτύπωση των ΚΑΖ του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (Πηγή: ΥΓΕΠ Νήσων, gisislands.gr)

Οι Σημαντικές Περιοχές για τα Πουλιά (ΣΠΠ), αποτελούν ένα διεθνές δίκτυο περιοχών που είναι ζωτικές για την διατήρηση παγκοσμίως απειλούμενων ειδών, ενδημικών ειδών ή ειδών πουλιών που εξαρτώνται από επίσης συγκεκριμένους βιοτόπους για την επιβίωσή επίσης. Το δίκτυο αυτό φιλοδοξεί να εξασφαλίσει στα πουλιά κατάλληλους τόπους για αναπαραγωγή, διαχείμαση, ή στάση κατά μήκος των μεταναστευτικών διαδρομών.

Όλο το δυτικό τμήμα επίσης νήσου Νάξου εμπίπτει στη προστατευόμενη περιοχή για τα πουλιά με κωδικό GR 154 – Ορεινή Νάξος, βασικό ενδιαίτημα για τα αναπαραγόμενα αρπακτικά, είδη των θαμνώνων και των απόκρημνων ακτών και για τα μεταναστευτικά πουλιά. Πρόκειται για περιοχή με βουνά και λόφους με έντονο ανάγλυφο, καλυμμένα με υψηλή και χαμηλή μακί και φρύγανα, καθώς και μικρής έκτασης διάσπαρτες συστάδες δρυός. Μικρές κοιλάδες με αναβαθμίδες, οπωροφόρα και ελαιώνες, εποχικά ρέματα και χείμαρροι κυριαρχούν στο τοπίο. Η ακτογραμμή χαρακτηρίζεται από απότομα βράχια, αμμώδεις και χαλικώδεις παραλίες και θίνες.

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-5: Σημαντικές Περιοχές για τα πτηνά (πηγή: Ορνιθολογική εταιρεία)

Στην περιοχή συναντάται Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (ΤΙΦΚ), βιότοποι Corine και άλλοι βιότοποι ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Η Χώρα επίσης Νάξου αναγνωρίζεται ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους με ιδιαίτερη αξία.

Ειδικότερα, ο οικισμός επίσης Νάξου οργανώνεται γύρω από μεσαιωνικό κάστρο, που δεσπόζει πάνω σε λόφο επίσης πρόποδες του οποίου υπάρχουν λείψανα αρχαίων οικημάτων (οικοδομικό υλικό απ' αυτά φαίνεται χρησιμοποιημένο σε πολλά σημεία του κάστρου). Τα περιμετρικά σπίτια του κάστρου βλέπουν σε περιφερειακό δρόμο. Κάθετα σ' αυτόν κλιμακωτοί δρόμοι, ακολουθώντας το ανάγλυφο του εδάφους, φθάνουν στην κεντρική πλατεία με την καθολική εκκλησία και τον κεντρικό πύργο (σύμβολα εκκλησιαστικής και κοσμικής εξουσίας στα οποία οδηγούν περιφερειακά και ακτινωτά οι πορείες). Μοναδικό ίσως φαινόμενο για ελληνικό κάστρο είναι οι εκπαιδευτικές και διοικητικές επίσης του, πλην επίσης κατοικίας. Οι εκτός κάστρου συνοικίες έχουν διάταξη κυκλική γύρω από το λόφο με κέντρο και σημείο αναφοράς το κάστρο. Εδώ υπάρχουν επίσης εκκλησίες και ο εμπορικός άξονας που περνά από επίσης συνοικίες «Αγορά», «Μπούργο» και «Εβριακή» με καταστήματα στα ισόγεια των σπιτιών. Το παραδοσιακό αυτό τμήμα αποτελεί σφιχτό πολεοδομικό σύνολο με ομοιογενή μορφολογία (λευκά σύνολα γεωμετρικών, δώροφων το πολύ όγκων και πλακόστρωτους ή λιθόστρωτους δρόμους, συχνά δαιδαλώδεις και αδιέξοδους, με έντονες εναλλαγές εντυπώσεων, ξαφνικές μεταβάσεις από φως σε σκιά και αντίθετα, μικρές φυγές και ορατότητες και «στεγασία»). Μπροστά από τη χώρα υπάρχει νησάκι, ενωμένο με αυτήν με στενή λωρίδα γης, με ερείπια αρχαϊκού ναού με εντυπωσιακότερο μέλος ένα θύρωμα, τη λεγόμενη «Πορτάρα». Το 1207 εγκαθιδρύθηκε η Φράγκικη κυριαρχία στο Αιγαίο με έδρα τη Νάξο. Τότε χτίστηκε «ο οχυρό» κάστρο με περιμετρικούς πύργους. Σταδιακά μέχρι τον 18^ο αι. δημιουργούνται οι εκτός του κάστρου συνοικίες.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-6: Γεωγραφική αποτύπωση των ΤΙΦΚ, βιοτόπων corine και άλλων βιοτόπων του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (πηγή: Φιλότις)

Πίνακας 2-5: Πίνακας καταγραφής των ΤΙΦΚ, βιοτόπων corine και άλλων βιοτόπων επίσης Π.Π. (πηγή: Φιλότις)

#	Ονομασία	Κατηγορία	Κωδικός	Προστατευόμενα Είδη
1	Βόρεια Νάξος	Επίσης Βιότοπος	AB5080142	Scutellaria naxensis, Scutellaria naxensis Symphytum davisii naxicola
2	Έλος Αγ. Προκόπη Νάξου	Επίσης Βιότοπος	AB5090022	
3	Λιμνοθάλασσα Αγίου Γεωργίου Νάξου	Επίσης Βιότοπος	AB5090007	
4	Περιοχή Ψιλής Άμμου	Επίσης Βιότοπος	AB5080150	Τρωτά Είδη Χλωρίδας, Bupleurum aira (Βούπλευρο η αίρα)
5	Νήσοι Μικρός και Μεγάλος Αβέλας	Επίσης Βιότοπος	AB5080044	Cyrtodactylus kotschy solerii x saronicus (Κυρτοδάκτυλος υβρίδιο)
11	Αλυκές Νάξου	Βιότοπος CORINE	A00060027	Λιμνοθάλασσα με αλμυρόβαλτο, τμήμα του μετατρέπεται σε αλυκή. Σημαντικό καταφύγιο για τα μεταναστευτικά πουλιά



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

#	Ονομασία	Κατηγορία	Κωδικός	Προστατευόμενα Είδη
12	Όρη Δίας (Ζας), Μαυροβούνι, Κόρωνος και Νότια Νάξος	Βιότοπος CORINE,	A00010076	Ελαφρώς δασώδης περιοχή με εκτεταμένους θαμνότοπους που χρησιμοποιούνται ως βοσκοτόπια. Θαλάσσιοι γκρεμοί και παραλίες με βότσαλο, μικρές ρεματιές με γκρεμνά και λωρίδες με πλατάνια κατά μήκος χειμάρρων. Από βοτανική άποψη είναι σημαντική περιοχή για την παρουσία τοπικών ενδημικών και άλλων ενδιαφέροντων ειδών. Επίσης είναι ορνιθολογικά σημαντική λόγω καλών πληθυσμών από <i>Gyps fulvus</i> (Όρνεα) και <i>Hieraetus fasciatus</i> (Σπιζαετός).

Οι μικροί νησιωτικοί υγρότοποι του Δήμου που εντάσσονται στον εγκεκριμένο εθνικό κατάλογο περί καθορισμού όρων και περιορισμών για τη προστασίας επίσης (ΦΕΚ 229/ΑΑΠ/19-6-2012), καταγράφονται αναλυτικά στο πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 2-6: Μικροί Νησιωτικοί Υγρότοποι (Πηγή: ΦΕΚ 229/ΑΑΠ/19-6-2012)

Κωδικός WWF	Ονομασία	Έκταση
YA22NAX004	Έλος Πυργάκι ή Ποταμίδες	28
YA22NAX006	Εκβολή Πηγών Σκουληκαριάς / Αμίτι	52
YA22NAX013	Έλος Αγιασσού	50
YA22NAX015	Έλος Καλαντού	77

2.3 Προγενέστερες Μελέτες και Μελέτες υπό Εκπόνηση

Η Ομάδα Μελέτης συνέλλεξε επίσης επίσης προγενέστερες μελέτες που έχουν υλοποιηθεί για λογαριασμό του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, καθώς και επίσης υπό εκπόνηση μελέτες που αφορούν τον Δήμο. Οι μελέτες αυτές παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 2-7: Μελέτες και προγραμματιζόμενα έργα σχετιζόμενα με το ΣΒΑΚ

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



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Μελέτες	Φορέας	Φάση Μελέτης	Ολοκληρωμένο/ Εκπονούμενο
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 επίσης Νάξου με Στόχο την Βελτίωση επίσης Οδικής Ασφάλειας και επίσης Εξυπηρέτησης επίσης 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 επίσης Κυκλοφορίας στην Κεντρική Περιοχή επίσης Χώρας κατά την Θερινή Περίοδο, Μάρτιος 2013, Έκδοση 2	Ολοκληρωμένο
Επέκταση επίσης κυκλοφοριακής Μελέτης στη Δ.Κ. Νάξου και Προσαρμογή των ισχυουσών κυκλοφοριακών συνθηκών επίσης 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 επίσης κυκλοφοριακής Μελέτης στη Δ.Κ. Νάξου και Προσαρμογή των ισχυουσών κυκλοφοριακών συνθηκών επίσης 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



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Μελέτες	Φορέας	Φάση Μελέτης	Ολοκληρωμένο/ Εκπονούμενο
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Νάξου Και Μικρών Κυκλάδων	Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, Δ/νση Περιβάλλοντος	Οκτώβριος 2021	Ολοκληρωμένο
Αναμόρφωση κεντρικού αστικού οδικού περιβάλλοντος επίσης πόλης επίσης Νάξου	Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήμα Κτιριακών Έργων, Κοινόχρηστων Χώρων και Οδοποιίας	Νοέμβριος 2022	Εκπονούμενο
Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νάξου	XXXX	XXXX	Εκπονούμενο

2.4 Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά Χαρακτηριστικά

Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων το 2021, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής επίσης Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ήταν 19.597 κάτοικοι, αυξάνοντας τον πληθυσμό του Δήμου κατά 8,05% σε σχέση με τα στοιχεία απογραφής του 2011. Ο πληθυσμός επίσης νήσου Νάξου έχει σημειώσει αύξηση 24,2% στο διάστημα 1991 – 2021. Σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα, το υψηλό αυτό ποσοστό αύξησης, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του πληθυσμού της Δημοτικής Ενότητας (Δ.Ε.) Νάξου (15,57%). Την ίδια χρονική περίοδο η Δ.Ε. Δρυμαλίας σημείωσε πληθυσμιακή μείωση 6,7%. Η εσωτερική μετακίνηση του μόνιμου πληθυσμού επίσης ενδοχώρας επίσης τη Χώρα, μετέβαλε σημαντικά την οικιστική πυκνότητα του οικισμού και παράλληλα ενέτεινε την ανάγκη για επέκταση του οικισμού περιμετρικά του παραδοσιακού οικιστικού πυρήνα.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2021, το νησί επίσης Νάξου συγκεντρώνει 19.597 κατοίκους, εκ των οποίων το 75% περίπου διαμένει στη ΔΕ Νάξου και το 25% στη ΔΕ Δρυμαλίας, η οποία καταλαμβάνει το 70% περίπου επίσης έκτασης του νησιού. Επισημαίνεται, ότι στο κεντρικό και νότιο τμήμα επίσης ΔΕ Δρυμαλίας, δε καταγράφεται οικιστικό δίκτυο.

Πίνακας2-8: Πληθυσμιακά μεγέθη 1991-2021 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Διοικητική Ενότητα	1991	2001	2011	2021
Δ.Ε. Νάξου	9.118	11.772	12.726	14.708
		29,10%	8,10%	15,57%
Δ.Ε. Δρυμαλίας	5.733	5.585	5.244	4.889
		-2,60%	-6,10%	-6,77%
Νήσος Νάξος	14.851	17.357	17.970	19.597
		16,90%	3,50%	8.05%
Δ.Ε. Δονούσης	107	166	167	213



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

		55.14%	0.60%	27.54%
Δ.Ε. Ηρακλειάς	92	133	141	148
		44.57%	6.02%	4.96%
Δ.Ε. Κουφονησίων	285	376	399	391
		31.93%	6.12%	-2.01%
Δ.Ε. Σχοινούσσης	102	197	227	229
		93.14%	15.23%	0.88%
Νότιο Αιγαίο	255.192	298.462	309.015	327.820
		17,00%	3,50%	6,08%
Σύνολο Χώρας	10.223.392	10.934.097	10.816.286	10.482.487
		7,00%	-1,10%	-3,09%

Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η κατανομή του πληθυσμού σε επίπεδο οικισμού για το σύνολο του Δήμου.

Σε συνέχεια των επισημάνσεων που έγιναν παραπάνω, σχετικά με την άνιση κατανομή του πληθυσμού μεταξύ των δημοτικών ενοτήτων του νησιού, σημειώνεται ότι και στο εσωτερικό αυτών καταγράφονται πληθυσμιακές συγκεντρώσεις σε ορισμένους οικισμούς. Βασικοί παράμετροι σε αυτή την ανισοκατανομή αποτελεί η παρουσία περισσότερων αστικών εξυπηρετήσεων, κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών, η προσβασιμότητα, η γειτνίαση με τη Χώρα, η ιεράρχηση που καταλαμβάνουν στο δομικό σχέδιο οικιστικής οργάνωσης του Δήμου, καθώς και ο βαθμός τουριστικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν για επίσης επισκέπτες του νησιού. Η τελευταία παράμετρος, συνδέεται με την οικονομική βάση του οικισμού, την αναπτυξιακή του δυναμική και φυσικά τον αριθμό του παραγωγικού δυναμικού που μπορεί να απορροφήσει και προφανώς να πυροδοτήσει εσωτερική μετανάστευση από επίσης οικισμούς που παρουσιάζουν εγκατάλειψη.

Πιο συγκεκριμένα, τέτοιοι οικισμοί εξαιρουμένης επίσης Χώρας, που συγκεντρώνουν έναν αξιόλογο αριθμό μόνιμων κατοίκων (> 250 κατ.) είναι ο Άγιος Αρσένιος (717), τα Αγκίδια (299), η Βίβλος (654), το Γαλανάδο (455), η Γαλήνη, (273), το Γλινάδο (585), ο Κινίδαρος (341), οι Μέλανες (414), ο Απέραθος (722), το Φιλότι (1477), ο Δαμαριώνας (333), η Κορωνίδα (279), η Κόρωνος, (526), το Χαλκείο (368), το Κουφονήσι (391).

Πίνακας2-9: Πληθυσμιακή Κατανομή ανά οικισμό Δήμου Νάξου & Μικρών Κυκλάδων (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, απογραφή 2011-2021)

Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021	Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ ΚΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (Έδρα: Νάξος,η)	18.904				20.576
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΑΞΟΥ	12.726	14.708	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΡΥΜΑΛΙΑΣ	5.244	4.889
Δημοτική Κοινότητα Αγίου Αρσενίου	1.327	1.366	Δημοτική Κοινότητα Απεράθου	904	773



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021	Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021
Αγία Άννα,η	176		Αζάλας,ο	29	
Άγιοι Πάντες,οι	103		Απέραθος,ο	722	
Άγιος Αρσένιος,ο	717		Κανάκι,το	14	
Άγιος Προκόπιος,ο	96		Κλειδώ,η	24	
Μάραγκας,ο	73		Λυγαρίδια,τα	23	
Μαστοράκης,ο	5		Μουτσούνα,η	84	
Στελίδα,η	157		Πάνερμος,ο	8	
Δημοτική Κοινότητα Νάξου	7.374	8.897	Δημοτική Κοινότητα Φιλοτίου	1.487	1.617
Αγκίδια,τα	299		Καλαντός,ο	10	
Μονή Χρυσοστόμου,η	5		Φιλότιον,το	1.477	
Νάξος,η	7.070		Δημοτική Κοινότητα Δαμαριώνος	507	526
Δημοτική Κοινότητα Βίβλου	672	809	Αγιασσός,η	83	
Βίβλος,η	654		Βουρβουριά,η	11	
Πλάκα,η	18		Δαμαλάς,ο	32	
Δημοτική Κοινότητα Γαλανάδου	455	515	Δαμαριώνας,ο	333	
Γαλανάδον,το	455		Πυργάκι,το	48	
Δημοτική Κοινότητα Γαλήνης	273	235	Δημοτική Κοινότητα Δανακού	108	102
Γαλήνη,η	273		Δανακός,ο	108	
Δημοτική Κοινότητα Γλινάδου	585	743	Δημοτική Κοινότητα Κεραμωτής	58	56
Γλινάδον,το	585		Κεραμωτή,η	58	
Δημοτική Κοινότητα Εγγαρών	178	217	Δημοτική Κοινότητα Κορωνίδος	594	504
Εγγαραί,αι	178		Αγιά,η	31	
Δημοτική Κοινότητα Κινιδάρου	388	441	Απόλλων,ο	129	
Ακρωτήρι,το	47		Κάμπος,ο	31	
Κινιδάρος,ο	341		Κορωνίς,η	279	
Δημοτική Κοινότητα Μελάνων	652	709	Μυρίσης,ο	55	
Άγιος Θαλέλαιος,ο	106		Ταξιάρχης,ο	22	
Κουρουνοχώριον,το	105		Φαρακλό,το	5	
Μέλανες,οι	414		Χίλια Βρύση,η	42	
Μύλοι,οι	27		Δημοτική Κοινότητα Κορώνου	647	395
Δημοτική Κοινότητα Ποταμιάς	285	244	Αργοκοιλιώτισσα,η	26	
Άνω Ποταμιά,η	127		Ατσιπάπη,η	15	
Κάτω Ποταμιά,η	99		Κόρωνος,η	526	



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021	Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021
Μέση Ποταμιά,η	59		Λιώνας,ο	80	
Δημοτική Κοινότητα Σαγκρίου	537	532	Δημοτική Κοινότητα Μέσης	97	93
Άνω Σαγκρίον,το	210		Μέση,η	97	
Κανακάριον,το	49		Δημοτική Κοινότητα Μονής	216	227
Καστράκι,το	158		Μονή,η	216	
Κάτω Σαγκρίον,το	27		Σίφωνες,οι	0	
Μικρή Βίβλα,η	93		Δημοτική Κοινότητα Σκαδού	83	106
			Σκαδόν,το	83	
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΟΝΟΥΣΗΣ	167	213	Δημοτική Κοινότητα Χαλκείου	543	490
Δημοτική Κοινότητα Δονούσης	167	213	Ζωοδόχος Πηγή,η	174	
Δονούσα,η	141		Ράχη,η	1	
Καλοταρίτσσα,η	2		Χαλκείον,το	368	
Μερσίνη,η	22				
Χαραυγή,η	2		ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΩΝ	399	391
			Δημοτική Κοινότητα Κουφονησίων	399	391
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ	141	148	Κουφονήσιον,το (νησίς)	391	
Δημοτική Κοινότητα Ηρακλείας	141	148	Φοίνικας,ο	8	
Άγιος Γεώργιος,ο	105				
Ηράκλεια,η	36		ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΧΟΙΝΟΥΣΣΗΣ	227	229
			Δημοτική Κοινότητα Σχοινούσσης	227	229
			Μεσαριά,η	16	
			Σχοινούσσα,η	211	

Ο Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων αποτελείται από 7.036 νοικοκυριά με μέσο όρο 2,65 μέλη ανά νοικοκυριό. Το 32,5% των νοικοκυριών δεν έχουν στην ιδιοκτησία επίσης όχημα, το 45,3% έχει ένα όχημα και το 22,2% έχει δύο ή παραπάνω οχήματα. Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή το 44% των κατοίκων είναι οικονομικά ενεργοί και το 56% είναι οικονομικά μη ενεργοί εκ των οποίων το 17% είναι συνταξιούχοι. Αναλυτικά κοινωνικοοικονομικά στοιχεία παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-10: Κοινωνικό-οικονομικά Στοιχεία (απογραφές 2001-2011)

Περιοχή		Περιφέρεια Ενότητα Νάξου			Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων			
Έτος Απογραφής		2011	2001	μετα-βολή %	2011	2001	μετα-βολή %	
Νοικοκυριά		7.854	7.021	12	7.036	6.244	13	
Μέλη		20.585	19.509	6	18.668	17.673	6	
Μέλη/ νοικοκυριό		2,62	2,78	-6	2,65	2,83	-6	
Νοικοκυριά κατά αριθμό οχημάτων		0 οχήματα	2.623 33,4%		2.288 32,5%			
		1 όχημα	3.547 45,2%		3.189 45,3%			
		2+ οχήματα	1.684 21,4%		1.559 22,2%			
Οικονομικώς Ενεργοί	Απασχολούμενοι		7.308	6.779	8	6.571	6.188	6
	Άνεργοι	Σύνολο	1.306	906	44	1.218	853	43
		Από επί-σης «νέοι»*	498	357	39	461	344	34
	Σύνολο		8.614	7.685	12	7.789	7.041	11
Οικονομικώς μη ενεργοί		12.263	9.820	25	11.115	8.829	26	

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019

Επίσης σύμφωνα με τα στοιχεία επίσης ΕΣΥΕ από το μητρώο επιχειρήσεων το 2019, οι δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και υπηρεσιών εστίασης καταλαμβάνουν το 27,4% των νόμιμων μονάδων που λειτουργούν στην περιφέρεια και στη συνέχεια η γεωργία, η δασοκομία και η αλιεία καταλαμβάνουν το 24,2%. Το μεγαλύτερο ποσοστό (44%) των απασχολούμενων στην περιφερειακή ενότητα απασχολείται σε δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και υπηρεσιών εστίασης και στη συνέχεια στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο με ποσοστό 14%. Επίσης οι απασχολούμενοι στη γεωργία, τη δασοκομία και την αλιεία είναι 10,2% και στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο είναι 5,2%.

Πίνακας 2-11: Μητρώο Επιχειρήσεων 2019

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ		ΑΡ. ΝΟΜΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΑΡ. ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
Κωδικός NACE Rev2	Περιγραφή		
A	ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ	1.026	1.090
B	ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ	9	24
C	ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	163	459



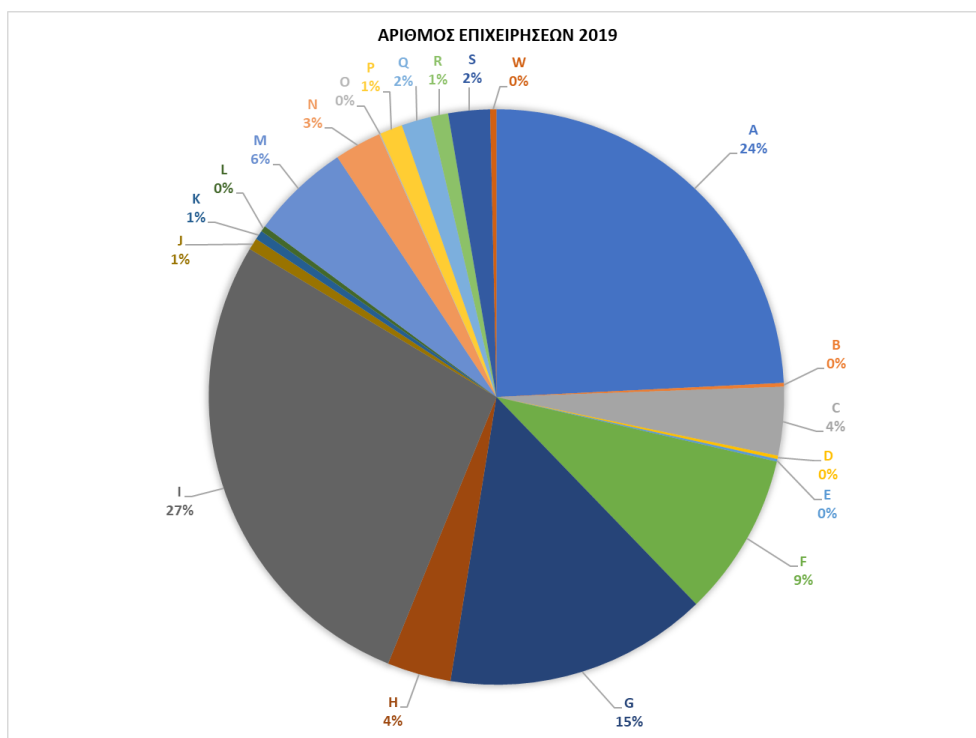
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ		ΑΡ. ΝΟΜΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΑΡ. ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
Κωδικός NACE Rev2	Περιγραφή		
D	ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ, ΑΤΜΟΥ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ	8	19
E	ΠΑΡΟΧΗ ΝΕΡΟΥ· ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΛΥΜΑΤΩΝ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ	6	9
F	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	389	557
G	ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ· ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	626	1510
H	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	152	311
I	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	1.163	4.705
J	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	28	46
K	ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	22	38
L	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	14	18
M	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	236	369
N	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	112	297
O	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ· ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	3	330
P	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	54	210
Q	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	70	379
R	ΤΕΧΝΕΣ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	42	93
S	ΕΠΙΣΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	99	186
W	ΑΓΝΩΣΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	15	28

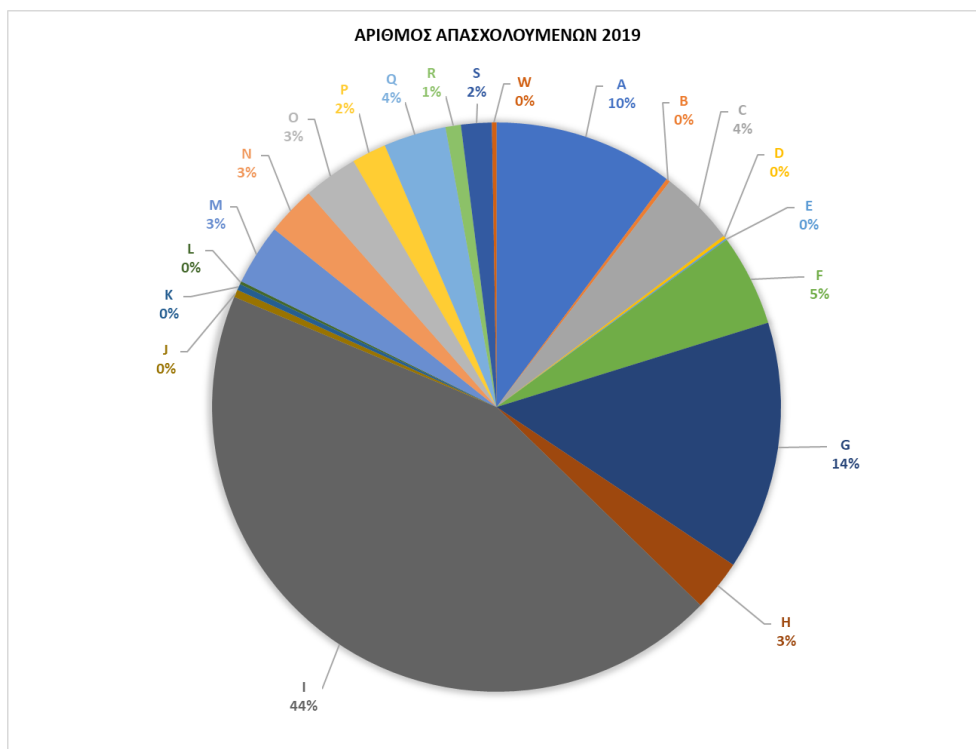
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 2-1: Αριθμός Επιχειρήσεων 2019 στην Περιφερειακή Ενότητα Νάξου (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019)

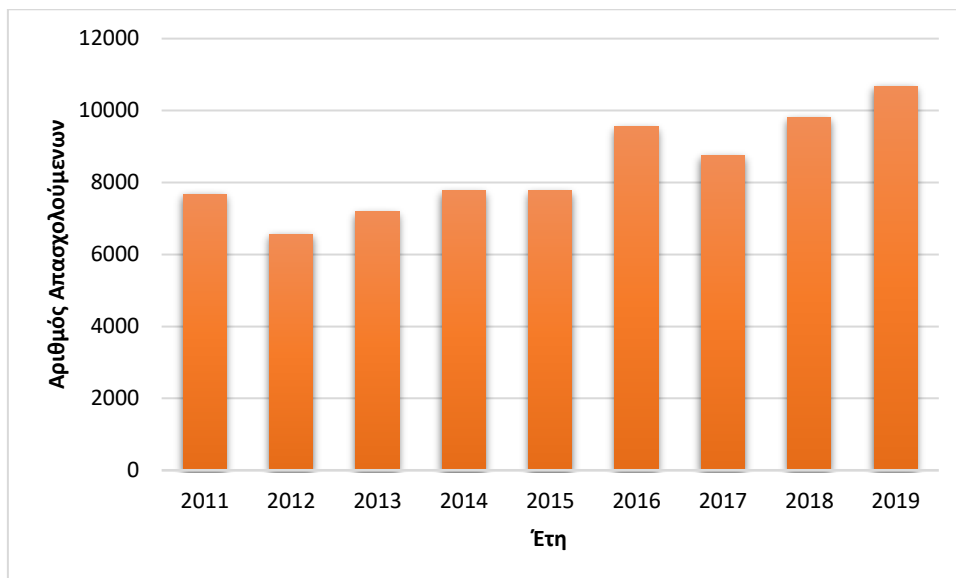


Σχήμα 2-2: Αριθμός Απασχολούμενων 2019 στην Περιφερειακή Ενότητα Νάξου (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019)



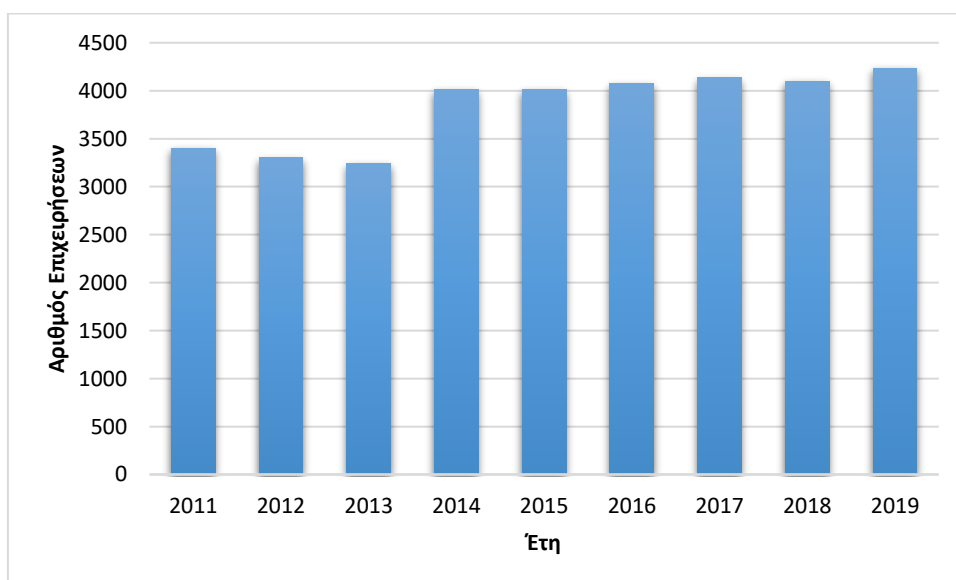
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Από τα διαχρονικά στοιχεία 2011-2019 παρατηρείται μία αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων τα έτη 2016-2019 στην Περιφερειακή Ενότητα Νάξου και Μικρών Κυκλάδων με τα προηγούμενα χρόνια 2011-2015 που η οικονομική κρίση επηρέασε έντονα την Περιφερειακή Ενότητα.



Σχήμα 2-3: Διαχρονική Εξέλιξη Αριθμού Απασχολούμενων 2011 – 2019 στην Περιφερειακή Ενότητα Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2021)

Ο αριθμός μονάδων διαχρονικά φαίνεται να παρουσιάζει μία οριακή αύξηση μεταξύ του 2011 και 2019, αλλά ενδιαφέρον παρουσιάζει η διακύμανση του αριθμού των επιχειρήσεων μετά το 2014, που παρουσιάζει μία σταθερότητα μεταξύ των ετών 2014-2019.



Σχήμα 2-4: Διαχρονική Εξέλιξη Αριθμού Επιχειρήσεων 2011 – 2019 στην Περιφερειακή Ενότητα Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2021)



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

2.5 Τουριστική κίνηση-υποδομές

Ο πληθυσμός του νησιού παρουσιάζει αυξητική τάση που ξεκινά με χαμηλούς ρυθμούς από τον Μάιο μήνα και ολοκληρώνεται στα μέσα Οκτωβρίου, με μήνες αιχμής τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, λόγω της έντονης τουριστικής δραστηριότητας.

Λόγω των έντονων διακυμάνσεων που προκλήθηκαν κατά την περίοδο της πανδημίας, ως έτη αναφοράς θεωρήθηκαν το 2018, 2019, το 2021 και το 2022 έως τον μήνα για τον οποίο υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα. Στο στάδιο αυτό θα συλλεχθούν δεδομένα για τις υποδομές διανομής και στατιστικά δεδομένα για τις αφίξεις των επισκεπτών στις πύλες εισόδου.

Επισημαίνεται ότι τα δεδομένα που προέρχονται από το Ινστιτούτο του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) αναφέρονται στη Περιφερειακή Ενότητα Νάξου, η οποία περιλαμβάνει διοικητικά το Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, καθώς και το Δήμο Αμοργού, συμμετέχοντας με 13% περίπου στη γεωγραφική ενότητα των Κυκλάδων.

Πίνακας 2-121: Ξενοδοχειακό Δυναμικό, 2021 (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

Ξενοδοχειακό Δυναμικό, 2021							
Διοικητική Ενότητα	Αρ. Μονάδων / Δωματίων / Κλινών	5*	4*	3*	2*	1*	Σύνολο
Περιφερειακή Ενότητα Νάξου	Μονάδες	5	17	37	92	22	173
	Δωμάτια	202	562	1.259	1.606	294	3.923
	Κλίνες	430	1.187	2.493	3.169	601	7.880
Σύνολο Κυκλάδων	Μονάδες	145	229	298	347	126	1.145
	Δωμάτια	6.203	7.449	7.769	6.911	1.757	30.089
	Κλίνες	13.242	14.889	15.555	13.504	3.476	60.676
Νότιο Αιγαίο	Μονάδες	259	436	579	775	192	2.241
	Δωμάτια	34.404	36.564	21.649	19.611	2.982	115.21
	Κλίνες	72.376	74.361	42.548	37.706	5.871	232.862

Σύμφωνα με τα δεδομένα που δημοσιεύει το ξενοδοχειακό επιμελητήριο, στο δήμο της Νάξου και των Μικρών Κυκλάδων, σύμφωνα με το ΞΕΕ, το 2021 λειτουργούν 162 (συν camping) ξενοδοχειακές μονάδες με 3.694 δωμάτια που μπορούν να εξυπηρετήσουν 7.616 επισκέπτες. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα ξενοδοχεία είναι κυρίως δύο αστεριών, γεγονός που τονίζει την ανάγκη αναβάθμισης της ποιότητας του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος.

Πίνακας 2-132: Ξενοδοχειακές υποδομές Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (πηγή: ΞΕΕ)

Ξενοδοχεία	Οικισμός	Αστέρια	Αρ. Δωματίων	Αρ. Κλινών
18 Σταφυλία	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	5	16	41
Νάξος Αυτοκρατορικό	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	5	89	219
Νάξος Μπλε Νησί	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	5	17	31
Νησάκι	Άγιος Γεώργιος, Ηρακλειά	5	26	50
Ακτή Ήριας	Αγία Άννα, Νάξος	4	21	45
Αλκυονή Ακτή	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	4	47	89



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Ξενοδοχεία	Οικισμός	Αστέρια	Αρ. Δωματίων	Αρ. Κλινών
Αργώ	Χώρα, Νάξος	4	17	32
Αστέρι της Νάξου	Χώρα, Νάξος	4	35	83
Βασιλική	Φιλότι, Νάξος	4	4	10
Διατηρητέος Μύλος	Κουφονήσια	4	2	4
Κουρός-Στελίδα-Νάξος	Στελίδα, Νάξος	4	7	39
Κουφονήσια Ρηζορτ	Κουφονήσι	4	40	82
Κυκλαδικά Νησιά	Αγία Άννα, Νάξος	4	16	39
Λαγός Μάρε	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	4	32	67
Ναξιώτικο Σμαράγδι	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	4	40	99
Νάξος Γκραντ	Στελίδα, Νάξος	4	54	99
Νάξος Παλλάς	Χώρα, Νάξος	4	75	150
Πανγαία	Κουφονήσι	4	21	42
Πλάκα	Πλάκα, Νάξος	4	41	73
Πόρτο Νάξου-Λιμάνι της Νάξου	Χώρα, Νάξος	4	33	66
Το χωριό του κάβουρα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	4	110	238
Φοίνικας	Πυργάκι, Νάξος	4	27	53
Αιόλις	Χώρα, Νάξος	3	30	62
Αίολος	Κουφονήσι	3	28	52
Αριάδνη	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	3	10	23
Ατλαντίδα	Κουφονήσι	3	25	50
Γαλαξίας	Χώρα, Νάξος	3	54	104
Διακοπές	Χώρα, Νάξος	3	60	117
Aegean Land	Άγιος Αρσένιος, Νάξος	3	56	100
Euripus Zeus	Βίγλα, Νάξος	3	22	44
Κάβος	Στελίδα, Νάξος	3	27	45
Κατερίνα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	3	31	60
Κέρος	Κουφονήσι	3	22	44
Costa Grande	Κουφονήσι	3	14	28
Krina Mare	Χώρα, Νάξος	3	10	26
Λιάνα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	3	25	48
Μαγικό Χωριό Νάξου	Στελίδα, Νάξος	3	55	90
Μαθιασός Village	Χώρα, Νάξος	3	102	204
Μέλυδρον	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	3	19	45
Μεσόγειος	Στελίδα, Νάξος	3	24	48
Μικρή Βίγλα	Βίγλα, Νάξος	3	82	156
Μυρτώ	Κουφονήσι	3	14	36
Νάξος Resort	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	3	88	182
Naxos Rock Villas	Στελίδα, Νάξος	3	10	20
Ξενία	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	3	16	33
Ostria Inn	Μουτσούνα, Νά- ξος	3	14	19
Παράδεισος	Κουφονήσι	3	26	50
Plaza Beach Hotel	Πλάκα, Νάξος	3	82	177
Πριγκίπισσα της Νάξου	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	3	19	44
Πρωτέας	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	3	31	73
Stella Naxos Island	Νάξος	3	33	72
Το Χωριό της Αννίτας	Αγία Άννα, Νάξος	3	24	47
Χρυσός Ήλιος	Στελίδα, Νάξος	3	41	83



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Ξενοδοχεία	Οικισμός	Αστέρια	Αρ. Δωματίων	Αρ. Κλινών
Κάβος	Στελίδα, Νάξος	3	27	45
Χωριό Λιανός	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	3	56	96
Αγία Άννα	Αγία Άννα, Νάξος	2	24	48
Άγιος Προκόπιος	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	25	43
Αγνάντι	Αγία Άννα, Νάξος	2	10	19
Άδωνης	Απόλλωνας, Νάξος	2	23	44
Αιγαίον	Κουφονήσι	2	16	33
Αιγαίον	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	11	22
Αίολος-Ηρακλεία	Ηρακλεία	2	12	28
Ακρογιάλι	Χώρα, Νάξος	2	13	30
Ακτή Νάξου	Χώρα, Νάξος	2	36	61
Alex-Mike	Αγία Άννα, Νάξος	2	5	10
Αναστασία	Χώρα, Νάξος	2	18	30
Ανατολή	Χώρα, Νάξος	2	26	47
Ανεμόμυλος	Αγία Άννα, Νάξος	2	23	42
Άνοιξις	Χώρα, Νάξος	2	16	36
Αντωνίνα	Αγία Άννα, Νάξος	2	19	33
Απέραντο Γαλάζιο	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	11	20
Απόλλων	Χώρα, Νάξος	2	10	19
Άρτεμις	Αγία Άννα, Νάξος	2	19	36
Αρχιπέλαγος	Κουφονήσι	2	10	19
Αστέρια	Χώρα, Νάξος	2	38	71
Βερίκοκος Collection - Σουίτες Μικρή Βίγλα	Καστράκι, Νάξος	2	6	14
Βίλλα Φλώρα	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	6	11
Βράχια	Κάτω Σαγκρί, Νάξος	2	20	42
Γαλάζιος Ουρανός Καλο- καιρινός	Χώρα, Νάξος	2	8	16
Γλάρος	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	13	23
Grotta	Χώρα, Νάξος	2	22	43
Δέσποινα	Αγία Άννα, Νάξος	2	26	47
Δήμητρα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	14	33
Εσπερίδες	Χώρα, Νάξος	2	12	23
Ευδοκία	Άγιος Αρσένιος, Νάξος	2	21	42
Ζεϋς	Χώρα, Νάξος	2	18	38
Ηλιοβασίλεμα	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	23	43
Ηλιοβασίλεμα	Σχοινούσα	2	29	58
Ηλιόλουστη Παραλία	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	16	34
Ίλιον	Άγιος Γεώργιος, Ηρακλεία	2	11	19
Cano la porta	Κουφονήσι	2	3	6
Κάβουρας	Αγία Άννα, Νάξος	2	6	10
Καλλιθέα	Αγία Άννα, Νάξος	2	5	11
Καλλιθέα	Άγιος Αρσένιος, Νάξος	2	24	48
Καλοκαιρινό Όνειρο	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	10	20
Καλοκαιρινό Όνειρο 2	Αγία Άννα, Νάξος	2	35	63
Καμάρα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	19	38
Κάπαρη	Αγία Άννα, Νάξος	2	9	18



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Ξενοδοχεία	Οικισμός	Αστέρια	Αρ. Δωματίων	Αρ. Κλινών
Κήπος Κοραλιού	Νάξος	2	34	60
Κοράλι	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	12	26
Κορώνις	Χώρα, Νάξος	2	30	58
Κύματα	Χώρα, Νάξος	2	16	29
Λυγδάμης	Χώρα, Νάξος	2	10	19
Μαργαριτάρι	Αγία Άννα, Νάξος	2	14	32
Μικρή Παραλία Όρκος	Βίγλα, Νάξος	2	48	99
Μπαρμπούνι	Χώρα, Νάξος	2	14	26
Μπιρίκος	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	17	26
Μπίρμπας	Αγία Άννα, Νάξος	2	5	10
Μύλος	Βίβλος, Νάξος	2	13	22
Νάξος Καλημέρα	Αγία Άννα, Νάξος	2	10	19
Νάξος-Φιλοξενία	Γαλήνη, Νάξος	2	9	16
Νησί του Βάκχου	Αγία Άννα, Νάξος	2	10	20
Όνειρο Παραλία	Χώρα, Νάξος	2	6	11
Όστρια	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	15	32
Πανόραμα	Χώρα, Νάξος	2	16	33
Πέρλα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	21	42
Πλάκα II	Πλάκα, Νάξος	2	28	34
Ποσειδώνιο	Κουφονήσι	2	21	47
Πύργος Ζευγώλη	Χώρα, Νάξος	2	10	21
Πύργος Στελίδα	Στελίδα, Νάξος	2	23	46
Ρουσσέτος	Κουφονήσι	2	11	22
Σάχτερρα	Χώρα, Νάξος	2	39	80
Σεμέλη	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	32	60
Σέρρης	Χώρα, Νάξος	2	48	94
Σοφία Λατίνα	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	11	21
Σπύρος	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	21	49
Sphinx	Χώρα, Νάξος	2	36	71
Τρεις Λίμνες	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	6	12
Τρία Αδέλφια	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	2	35	76
Φάνης	Αγία Άννα, Νάξος	2	21	42
Fata Morgana	Πλάκα, Νάξος	2	6	10
Φραντζέσκα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	19	37
Φύκας	Χώρα, Νάξος	2	16	30
Χρυσή Ακτή	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	9	18
Χωριό Όρκος	Βίγλα, Νάξος	2	26	52
Χρυσός Κόλπος	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	2	7	14
Ώριον Νάξος	Αγία Άννα, Νάξος	2	9	18
Μαραγκάς Camping	Αγία Άννα, Νάξος		20	125
Νάξος Camping	Άγιος Αρσένιος, Νάξος			98
Ακτή Αγίου Γεωργίου	Χώρα, Νάξος	1	11	22
Plaka Beach Camping	Άγιος Αρσένιος, Νάξος		1	60
Βάκχος	Χώρα, Νάξος	1	7	14
Ανδριανή	Χώρα, Νάξος	1	18	36
Βάκχος	Χώρα, Νάξος	1	7	14
Βίλλα Ανσριάνα	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	1	23	48
Γαλήνη	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	1	14	28



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Ξενοδοχεία	Οικισμός	Αστέρια	Αρ. Δωματίων	Αρ. Κλινών
Δελινό	Άγιος Προκόπιος, Νάξος	1	20	39
Δελφίни	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	1	8	18
Ελισάβετ	Χώρα, Νάξος	1	13	29
Κούρος	Απόλλωνας, Νάξος	1	26	52
Μαρούλης	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	1	11	22
Παλάτια	Χώρα, Νάξος	1	10	18
Πάνθεον	Χώρα, Νάξος	1	5	9
Πάνορμος	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	1	12	23
Πλαζ-Άνοιξης	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	1	10	24
Ποσειδών	Χώρα, Νάξος	1	17	39
Ρέα	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	1	15	29
Σάββας	Χώρα, Νάξος	1	12	22
Σανούδος	Χώρα, Νάξος	1	10	24
Συριανός	Άγιος Γεώργιος, Νάξος	1	11	12
Χαρά	Χώρα, Νάξος	1	8	15
Έλλη	Χώρα Νάξος		11	22
Σύνολο	162		3.694	7.616

Στο σύνολο των ξενοδοχειακών κλινών προστίθενται επιπλέον 1.570 κλίνες από το δυναμικό των τουριστικών επιπλωμένων κατοικιών και επαύλεων, που αντιστοιχούν σε 296 δωμάτια και 224 μονάδες σε όλη τη Π.Ενότητα Νάξου (ΙΝΣΕΤΕ, 2018).

Όσον αφορά στη χωρική κατανομή των υποδομών διαμονής, εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο μεγαλύτερος όγκος των ξενοδοχειακών μονάδων χωροθετούνται κυρίως στη Χώρα και τον Άγιο Γεώργιο, το 40%. Ακολουθούν οι περιοχές Στελίδα, Άγιος Προκόπιος και Αγία Άννα, που συγκεντρώνουν περίπου 60 μονάδες λόγω του τουριστικού τους ενδιαφέροντος. Στα ΝΔ παράλια οι συγκεντρώσεις είναι πολύ μικρότερες, ενώ στην ενδοχώρα οι καταγραφές είναι μονοψήφιες. Η πληροφορία για τις ξενοδοχειακές μονάδες εκτός της Χώρας της Νάξου είναι σημαντικές καθώς επηρεάζουν την κινητικότητα από και προς αυτή.

Πίνακας 2-143: Ξενοδοχειακό Δυναμικό Νάξου και Μικρών Κυκλάδων 2021 (Πηγή: ΞΕΕ)

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Κουφονήσια	14	264	543
Σχοινούσα	1	29	58
Ηρακλεία	3	78	155
Δονούσα	0	0	0
Μερικό Σύνολο Μικρών Κυκλάδων	18	371	756
Αγία Άννα	21	480	885
Άγιος Αρσένιος	2	138	246
Άγιος Προκόπιος - Στελίδα	42	1129	2315
Απόλλωνας	2	49	96
Βίβλος	2	17	34
Γαλανάδο	1	11	40



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Γαλήνη	2	13	26
Καστράκι	1	6	14
Κάτω Σαγκρί	1	20	42
Μικρή Βίγλα	2	119	200
Πλάκα	8	315	571
Ορκός	1	48	99
Πυργάκι	1	27	53
Μουτσούνα	1	14	19
Σαγκρί	1	26	52
Στελίδα	1	10	20
Φιλότι	1	4	10
Μερικό Σύνολο Νήσου Νάξου εκτός Χώρας	90	2426	4722
Χώρα – Άγιος Γεώργιος	63	1371	2743
Γρόττα - Κάστρο	9	123	245
Μερικό Σύνολο Χώρας Νάξου	72	1494	2988
Μερικό Σύνολο Νήσου Νάξου	161	3910	7690
Γενικό Σύνολο Δήμου Νάξου & Μ.Κ.	179	4252	8388

Σημειώνεται ότι η πληρότητα των ξενοδοχειακών καταλυμάτων στη χρονική περίοδο 2014 – 2019 διατηρείται σταθερή γύρω στο 38% για τη Περιφερειακή Ενότητα Νάξου.

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-7: Γεωγραφική κατανομή ξενοδοχειακού δυναμικού, 2021 (Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος)

Πίνακας 2-15: Πληρότητα ξενοδοχειακών καταλυμάτων, 2015-2021 (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

Πληρότητα ξενοδοχειακών καταλυμάτων, 2015-2021				
Διοικητική Ενότητα	2015	2019	2020	2021
Περιφερειακή Ενότητα Νάξου	39%	38%	22%	38%
Νοτίου Αιγαίου	59%	58%	40%	51%

Με αναφορά στα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ που αφορούν σε τουριστικά μεγέθη, προκύπτει ότι το σύνολο των διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχειακά καταλύματα στον Δήμο εμφανίζει πολύ μεγάλη απόκλιση μεταξύ των ετών 2018 και 2021, δεδομένου ότι το καλοκαίρι του 2021, οι περιορισμοί που ετέθησαν από τη πανδημία δεν επέτρεψαν την ομαλή τουριστική κίνηση.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-16: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ), στο Δήμο, 2018-2021 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
2018	109.367	437.734	547.101	100,0
2019	36.713	105.229	141.942	100,0
2020	71.271	82.460	153.731	100,0
2021	18.476	46.547	65.023	100,0

Με αναφορά στη μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ, η Περιφερειακή Ενότητα Νάξου διαθέτει το 16% του δυναμικού των ενοικιαζόμενων δωματίων των Κυκλάδων με 900 μονάδες, 6.239 δωμάτια και 14.142 κλίνες. Σημειώνεται ότι στα μεγέθη αυτά εμπεριέχεται και το δυναμικό της Αμοργού. Συγκεκριμένα, στην απογραφή του 2011 στο Δήμο Αμοργού απογράφηκαν 1.973 κάτοικοι, συμμετέχοντας με ποσοστό 9,5% στο συνολικό πληθυσμό της Π.Ε. Νάξου. Διατηρώντας αυτή την αναλογία, εκτιμάται ότι οι κλίνες στον Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων είναι περίπου 13.000.

Πίνακας 2-17: Δυναμικό Ενοικιαζόμενων Δωματίων Π.Ε. Νάξου, 2019 (πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

Δυναμικό Ενοικιαζόμενων Δωματίων, 2019						
4K 3K 2K 1K						
Διοικητική Ενότητα	Αρ. Μονάδων / Δωματίων / Κλινών	4K	3K	2K	1K	Σύνολο
Περιφερειακή Ενότητα Νάξου	Μονάδες	48	279	459	114	900
	Δωμάτια	309	1.887	3.275	768	6.239
	Κλίνες	718	4.289	7.424	1.711	14.142
Σύνολο Κυκλάδων	Μονάδες	504	1.705	2.825	709	5.743
	Δωμάτια	3.917	12.561	18.374	3.895	38.747
	Κλίνες	9.606	29.656	42.057	8.895	90.214
Νότιο Αιγαίο	Μονάδες	582	2.060	3.517	1.165	7.324
	Δωμάτια	4.564	15.892	23.591	6.891	50.938
	Κλίνες	11.060	36.879	53.146	15.229	116.314

2.5.1 Τουριστική κίνηση

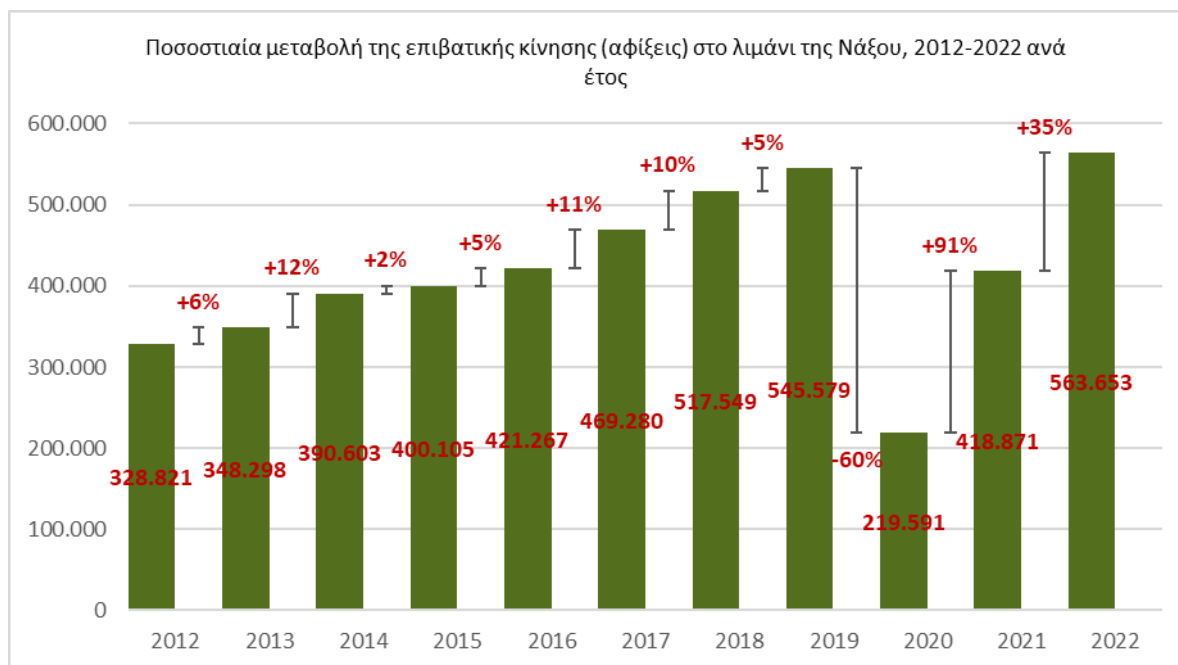
Η Νάξος έχει εύκολη πρόσβαση τόσο από το λιμάνι του Πειραιά όσο και της Ραφήνας. Επίσης προσφέρει πολύ καλή διασύνδεση με τα υπόλοιπα νησιά των Κυκλάδων καθώς και με το νησί της Κρήτης, ενώ μεγάλη είναι η επισκεψιμότητα από το αεροδρόμιο.

Η ποσοστιαία μεταβολή των επιβατών στο λιμάνι, παρουσιάζει θετική τάση που κυμαίνεται μεταξύ 5% - 12% για τα έτη 2012-2019. Οι επιπτώσεις της πανδημίας το 2020 αποτυπώνεται με μείωση 60% στις αφίξεις. Το 2022 οι αφίξεις έφτασαν στα επίπεδα του 2019, χρονιά που το λιμάνι της Νάξου δέχτηκε το μεγαλύτερο αριθμό επιβατών.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-18: Ποσοστιαία μεταβολή της επιβατικής κίνησης (αφίξεις) στο λιμάνι της Νάξου, 2012-2022, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που ελλιμενίζουν στο λιμάνι της Νάξου είναι σταθερά μικρός, με εξαίρεση τα έτη 2015, 2016 και 2018 που υπάρχει αυξημένη παρουσία. Επισημαίνεται ωστόσο ότι το περασμένο έτος σημειώθηκε μείωση 62,5% συγκριτικά με το 2019. Προβληματίζει η μηδενική παρουσία κρουαζιερόπλοιων το 2021, χρονιά που αποδεδειγμένα λόγω της πανδημίας το 2020, οι τουριστικοί δείκτες παρουσίασαν αυξητικό ρυθμό μεταβολής.

Πίνακας 2-19: Κίνηση κρουαζιερόπλοιων, 2013 - 2022. Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, 2022

Κίνηση κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια των Κυκλάδων											
Λιμάνι		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Νάξου	Αριθμός Κρουαζιερόπλοιων	16	16	23	27	16	22	16	1	0	6
	Αριθμός αφίξεων	1.023	780	4.738	2.470	4.236	3.459	1.293	26	0	886
Σύνολο Περιφέρειας	Αριθμός Κρουαζιερόπλοιων	1.218	1.117	1.380	1.358	1.045	1.105	1.316	35	537	1.523
	Αριθμός αφίξεων	1.386.737	1.399.836	1.495.176	1.560.786	1.366.839	1.492.895	1.827.175	1.976	321.126	1.552.275

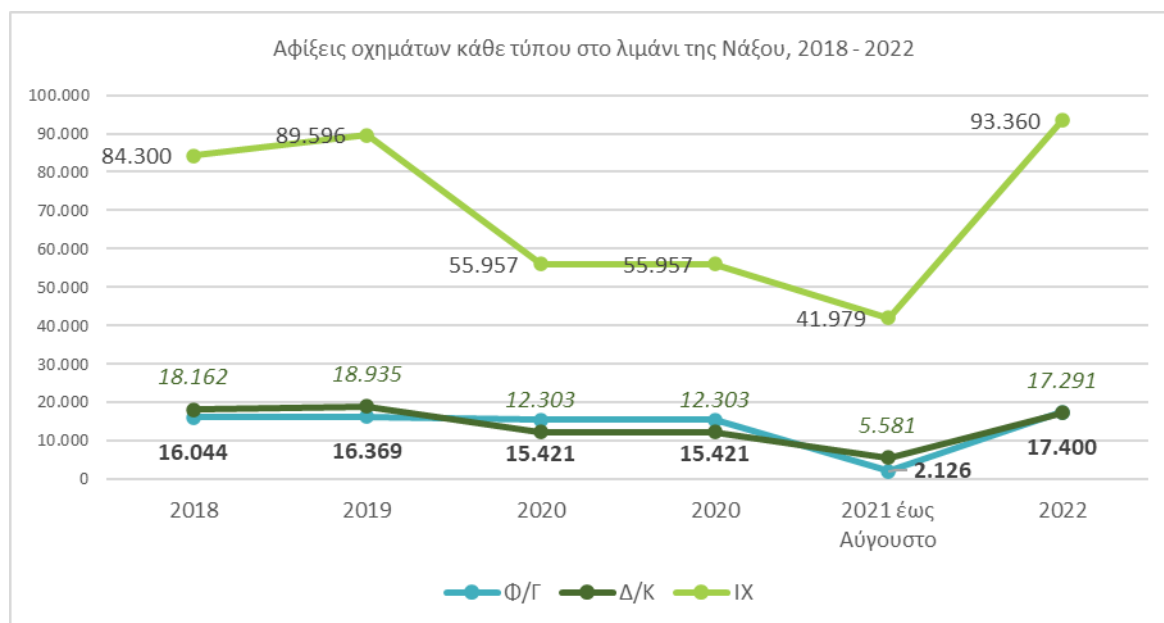
Σύμφωνα με το Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης Λιμένα Νάξου (ΠΕΑΝ), σε μόνιμη βάση στο λιμένα Νάξου ελλιμενίζονται 161 σκάφη, είτε τουριστικά, είτε αλιευτικά είτε ημερόπλοια. Συχνά οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι υπερπλήρεις κατά τη θερινή περίοδο.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Ο μέσος αριθμός κατάπλων ανά ημέρα είναι για τον Ιούνιο 11 σκάφη ενώ για τον Ιούλιο και τον Αύγουστο είναι 8 και συνήθως παραμένουν 1-2 ημέρες στο λιμάνι.

Η ζήτηση για επιπλέον θέσεις πρόσδεσης τουριστικών σκαφών είναι αυξημένη τη τουριστική περίοδο, με συνέπεια πολλά σκάφη να δένουν αρόδου. Είναι προφανές ότι οι ελλειπείς υποδομές σε συνδυασμό με την αυξημένη ζήτηση, επιφέρει χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.



Σχήμα 2-5: Αφίξεις οχημάτων κάθε τύπου στο λιμάνι της Νάξου, 2018 - 2022. Πηγή: Λιμεναρχείο Νάξου

Ο αριθμός των οχημάτων που δέχεται το λιμάνι της Νάξου είναι εντυπωσιακά υψηλός, ειδικότερα αν αναλογιστεί κανείς ότι ο μεγαλύτερος όγκος αυτών αποβιβάζεται στο τρίμηνο της καλοκαιρινής περιόδου. Συγκεκριμένα, το 2022, αποβιβάστηκαν, 93.360 ΙΧ οχήματα, 17.400 δίκυκλα και 17.291 φορτηγά.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά τα δεδομένα των αεροπορικών αφίξεων και των αναχωρήσεων του νησιού. Κατά τη διάρκεια των ετών 2019 και 2022 έφθασαν διά αέρος 43.849 και 59.787 επιβάτες αντίστοιχα, δηλαδή συνολικά 103.636.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-20: Τουριστική κίνηση αεροδρομίου επίσης νήσου Νάξου το έτη 2019-2022 (πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας – ΥΠΑ)

	Τουριστική κίνηση 2019			Τουριστική κίνηση 2020			Τουριστική κίνηση 2021			Τουριστική κίνηση 2022		
Μήνας	Αρ.	Αφίξεις επι- βατών αερο- πλάνου	Αναχωρήσεις επιβατών αε- ροπλάνου	Αρ.	Αφίξεις επι- βατών αερο- πλάνου	Αναχωρήσεις επιβατών αε- ροπλάνου	Αρ.	Αφίξεις επι- βατών αερο- πλάνου	Αναχωρήσεις επιβατών αε- ροπλάνου	Αρ.	Αφίξεις επι- βατών αερο- πλάνου	Αναχωρήσεις επιβατών αε- ροπλάνου
Ιανουάριος	84	953	1404	106	1307	1595	82	727	901	74	995	1179
Φεβρουάριος	82	1020	1290	96	1379	1502	74	666	814	80	1347	1513
Μάρτιος	84	1112	1411	92	663	853	88	742	960	94	1545	1577
Απρίλιος	176	2653	2606	34	47	67	112	1268	1246	162	3167	2960
Μάιος	274	5078	479	50	312	409	200	2901	2802	240	4905	4709
Ιούνιος	448	7757	7654	162	1484	1260	388	5807	5166	390	7896	7679
Ιούλιος	198	3383	4068	372	6248	4797	482	9473	8361	522	10850	10944
Αύγουστος	504	8749	9214	378	6925	6908	488	9144	9353	518	10864	11390
Σεπτέμβριος	406	7423	7890	284	4133	4958	434	7222	8240	490	9592	10714
Οκτώβριος	248	3423	4733	172	2134	3023	324	4269	6067	312	5205	6909
Νοέμβριος	90	1134	1615	86	464	812	68	1392	1745	114	1764	1893
Δεκέμβριος	96	1164	1481	84	490	675	80	1283	1485	118	1657	1966
Μερικά Σύνολα	2690	43849	43845	1916	25586	26859	2820	44894	47140	3114	59787	63433
Σύνολο Αφίξεων	174116											



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

2.6 Διαχείριση Κυκλοφορίας Οχημάτων

2.6.1 Οδικό Δίκτυο

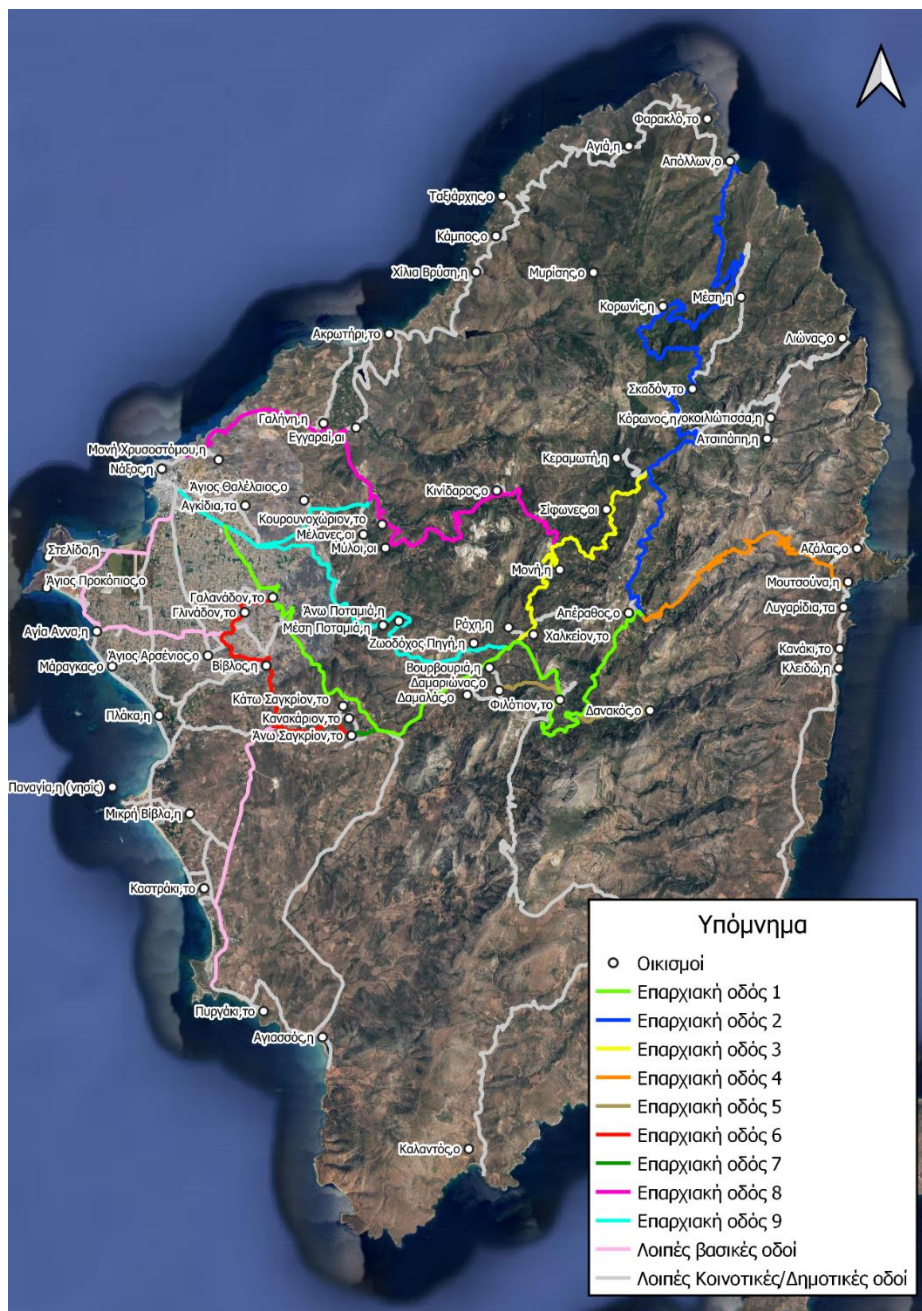
2.6.1.1 Υπεραστικό οδικό δίκτυο Νήσου Νάξου

Το νησί επίσης Νάξου διαθέτει υπεραστικό οδικό δίκτυο. Στο υπεραστικό οδικό δίκτυο εντάσσονται: (α) επαρχιακές οδοί, (β) δημοτικές οδοί, (γ) αγροτικές οδοί, (δ) δασικές οδοί και (ε) δρόμοι πρόσβασης σε λατομεία και επίσης δραστηριότητες. Οι επαρχιακές οδοί και ορισμένες κύριες δημοτικές οδοί αποτελούν το βασικό οδικό δίκτυο διασύνδεσης των οικισμών. Οι περισσότεροι οικισμοί, πλην επίσης Χώρας, αναπτύσσονται κατά μήκος των επαρχιακών και κύριων δημοτικών οδών.

Πίνακας 2-21: Επαρχιακοί οδοί Νήσου Νάξου

#	Οδικός άξονας	Χαρακτηρισμός	Παρατηρήσεις
1	Νάξος – Χαλκί – Απείρανθος (Απέραθος)	Επαρχιακή οδός	Μέσω οικισμών Γαλανάδο και Φιλότι
2	Απείρανθος (Απέραθος) – Κόρωνος – Σκαδός – Όρμος Απόλλωνα	Επαρχιακή οδός	Μέσω οικισμών Σταυρός, Κεραμωτής και Κορωνίδα (Κωμιακή).
3	Χαλκί – Μονή – Σταυρός – Κεραμωτή	Επαρχιακή οδός	
4	Απείρανθος (Απέραθος) – Όρμος Μουτσούνας	Επαρχιακή οδός	
5	Δαμαριών – Φιλότι – Δανακός	Επαρχιακή οδός	
6	Γαλανάδο – Σαγκρί – Πολίχνη	Επαρχιακή οδός	Μέσω οικισμών Γλινάδο, Άγιο Αρσένιο και Βίβλο
7	Ενωτική Επαρχιακών οδών 1 και 6	Επαρχιακή οδός	Στον οικισμό Σαγκρί
8	Νάξος – Εγγαρές – Κινίδαρος – Μονή	Επαρχιακή οδός	
9	Νάξος – Μέλανες – Ποταμιά – Άνω Ποταμιά – Χαλκί και διακλάδωση επίσης Άγιο Θαλαλαίο	Επαρχιακή οδός	

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-8: Λειτουργική ιεράρχηση βασικού υπεραστικού οδικού δικτύου Νήσου Νάξου

2.6.1.2 Οδικό δίκτυο Χώρας Νάξου

Η Χώρα επίσης Νάξου είναι ο μεγαλύτερος πληθυσμιακά οικισμός του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων. Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου επίσης παρουσιάζεται στον ακόλουθο χάρτη.

Το οδικό δίκτυο επίσης Νάξου διακρίνεται σε τέσσερις κατηγορίες οδών: πρωτεύουσες, δευτερεύουσες, συλλεκτήριες και τοπικές οδοί. Η ιεράρχηση λαμβάνει υπόψη τόσο τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών, όσο και επίσης κυκλοφοριακούς φόρτους και την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων.

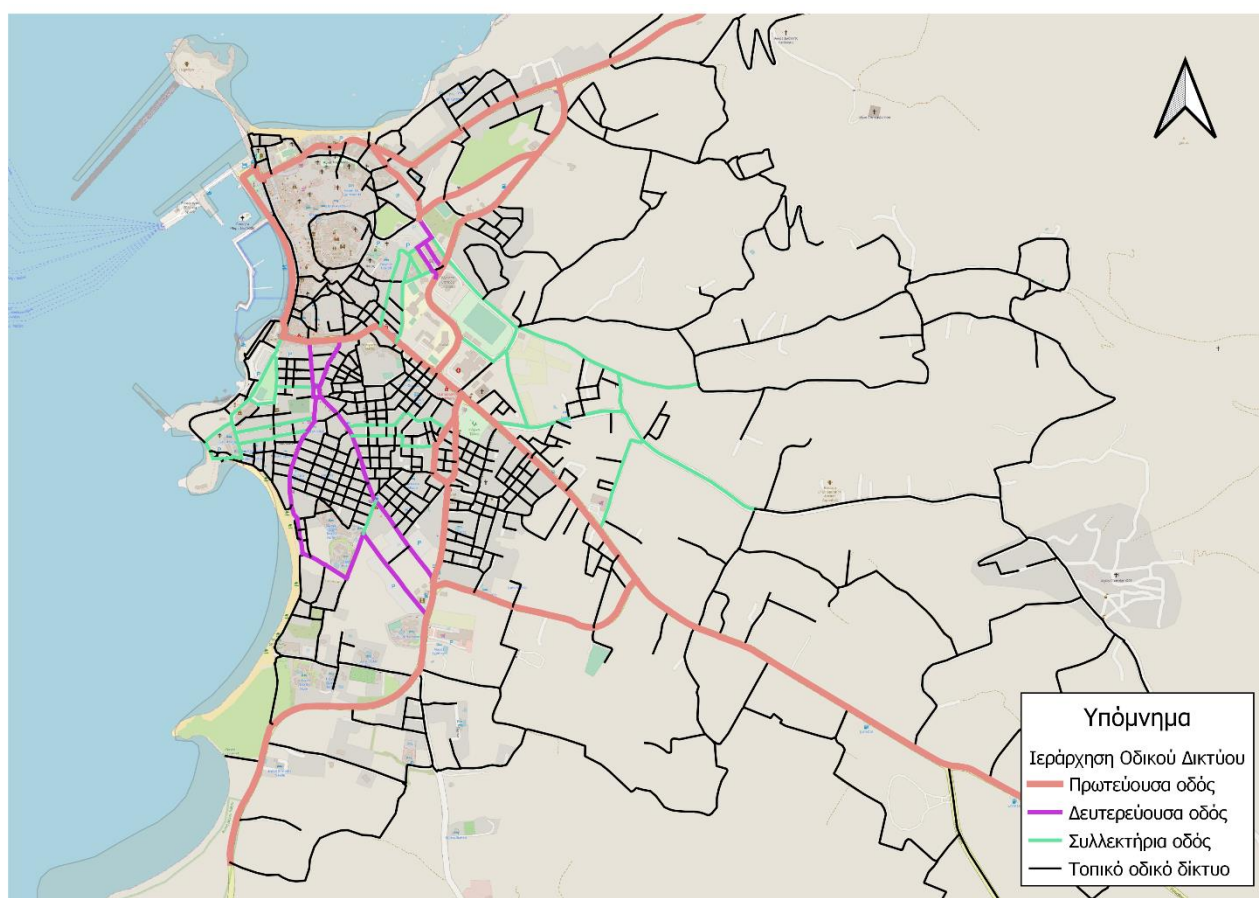
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Το πρωτεύον δίκτυο, επίσης φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη, αποτελείται από τον περιφερειακό δακτύλιο, που απαρτίζεται από επίσης οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Μαργαρίτη, Ελ. Βενιζέλου, Παπαβασιλείου και Παραλιακή, καθώς και από επίσης οδούς Νάξου – Γαλανάδου και Παπανδρέου.

Το δευτερεύον δίκτυο αποτελείται από επίσης οδούς Κοντολέοντος, Ελ. Βενιζέλου (στο τμήμα από τη διασταύρωση με την οδό Κοντολέοντος έως το Γυμναστήριο), Παπαρηγοπούλου, Πρωτοπαπαδάκη, Αγίου Αρσενίου, Αριάδνης και Αγίου Γεωργίου.

Οι συλλεκτήριες οδοί έχουν περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αλλά λειτουργούν με τέτοιο τρόπο ώστε να παραλαμβάνουν την τοπική κίνηση και να την κατευθύνουν στο δευτερεύον δίκτυο.

Το τοπικό δίκτυο παρουσιάζεται αδιαβάθμητο στο χάρτη και απαρτίζεται από λοιπές οδούς, αδιέξοδα και πεζόδρομους.



Εικόνα 2-9: Χάρτης ιεράρχησης οδικού δικτύου Οικισμού Νάξου

Δεν υπάρχουν υποδομές ποδηλάτου και δεν είναι στον άμεσο σχεδιασμό η μελέτη ή υλοποίηση αντίστοιχων υποδομών.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

2.6.2 Στάθμευση

Η ζήτηση για στάθμευση στο νησί παρουσιάζει έντονη διαφοροποίηση το χειμώνα σε σχέση με επίσης καλοκαιρινούς-τουριστικούς μήνες. Τα χειμώνα η ζήτηση είναι μικρή και οι υπάρχουσες υποδομές στάθμευσης μπορούν να την καλύψουν. Αντίθετα επίσης θερινούς μήνες του Ιουλίου και του Αύγουστου η ζήτηση για στάθμευση αυξάνεται σε τέτοιο βαθμό που οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης αδυνατούν να την καλύψουν. Η έλλειψη θέσεων σε συνδυασμό με την άναρχη στάθμευση παρά την οδό και την ελλιπή αστυνόμευση, επιδεινώνουν τα προβλήματα επίσης στάθμευσης.

Στη βραδινή αιχμή επίσης ζήτησης για στάθμευση, που είναι και η μεγαλύτερη, όλοι οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης παρουσιάζουν πληρότητα. Συνολικά στην περιοχή μελέτης υπάρχουν περίπου 1900 θέσεις στάθμευσης, 900 παρά την οδό και 1000 εκτός οδού. Το βράδυ επίσης 22:00 υπάρχει τέτοια ζήτηση που υπερβαίνει επίσης διαθέσιμες θέσεις με συνέπεια να καλύπτονται επίσης οι θέσεις, καθώς και κάθε άλλη διαθέσιμη ελεύθερη επιφάνεια στην οποία μπορεί να σταθμεύσει αυτοκίνητο. Η συνολική ζήτηση ξεπερνάει τα 2000 οχήματα. Ιδιαίτερα στην περιοχή επίσης πλατείας δίπλα στο Δημαρχείο, υπάρχει η εντονότερη ζήτηση στάθμευσης που το βράδυ υπερβαίνει τα 600 οχήματα.

2.6.2.1 Ιδιοκτησία οχημάτων

Ο Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων περιλαμβάνει 7.036 νοικοκυριά (ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφή 2011), τα οποία διαθέτουν 6.580 επιβατικά οχήματα ιδιωτικής χρήσης και 1.549 ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης στο σύνολό επίσης (ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφή 2011).

Ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων προκύπτει μέσω των απογραφικών στοιχείων που αφορούν το μόνιμο πληθυσμό και τον αριθμό των οχημάτων ιδιοκτησίας. Στον επόμενο πίνακα και χάρτη παρουσιάζονται οι τιμές που λαμβάνει ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών οχημάτων ανά Δημοτική/Τοπική Κοινότητα.

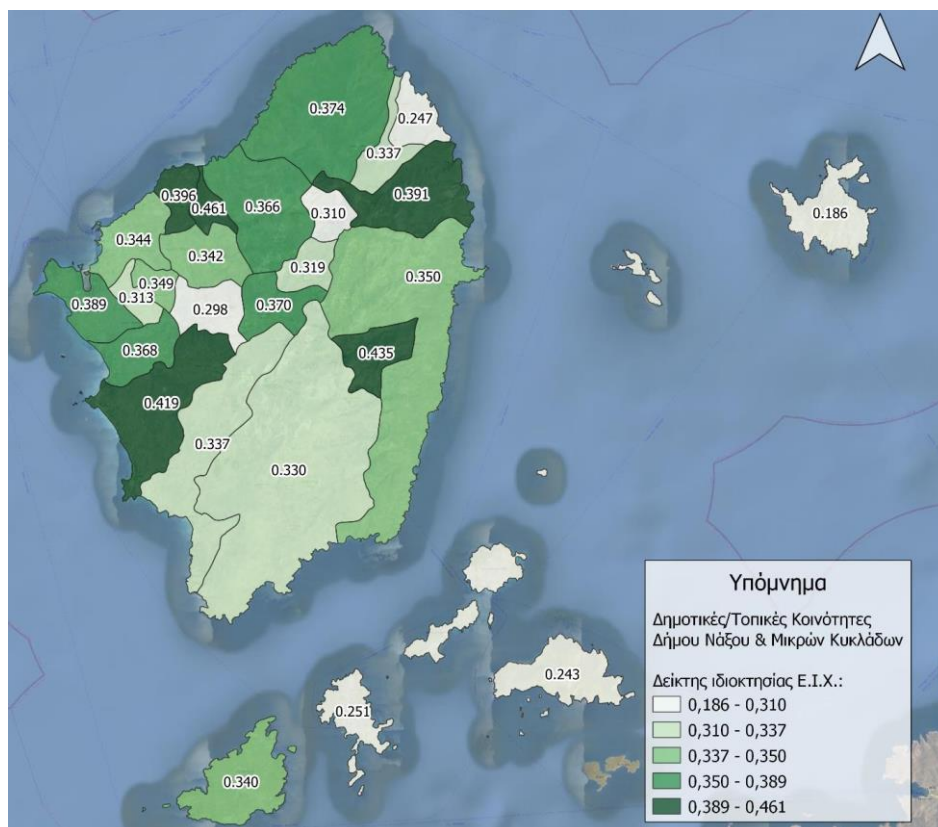
Πίνακας 2-22: Δείκτης Ιδιοκτησίας Ε.Ι.Χ. ανά Δημοτική/Τοπική Κοινότητα στο Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, απογραφή 2011)

Περιοχή	Δείκτης Ιδιοκτησίας Ε.Ι.Χ.
Δημοτική Κοινότητα Αγίου Αρσενίου	0,389
Δημοτική Κοινότητα Απεράθου	0,350
Δημοτική Κοινότητα Δονούσης	0,186
Δημοτική Κοινότητα Ηρακλείας	0,340
Δημοτική Κοινότητα Κουφονησίων	0,243
Δημοτική Κοινότητα Νάξου	0,344
Δημοτική Κοινότητα Σχοινούσης	0,251
Δημοτική Κοινότητα Φιλοτίου	0,330
Τοπική Κοινότητα Βίβλου	0,368
Τοπική Κοινότητα Γαλανάδου	0,349
Τοπική Κοινότητα Γαλήνης	0,396
Τοπική Κοινότητα Γλινάδου	0,313
Τοπική Κοινότητα Δαμαριώνος	0,337
Τοπική Κοινότητα Δανακού	0,435



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

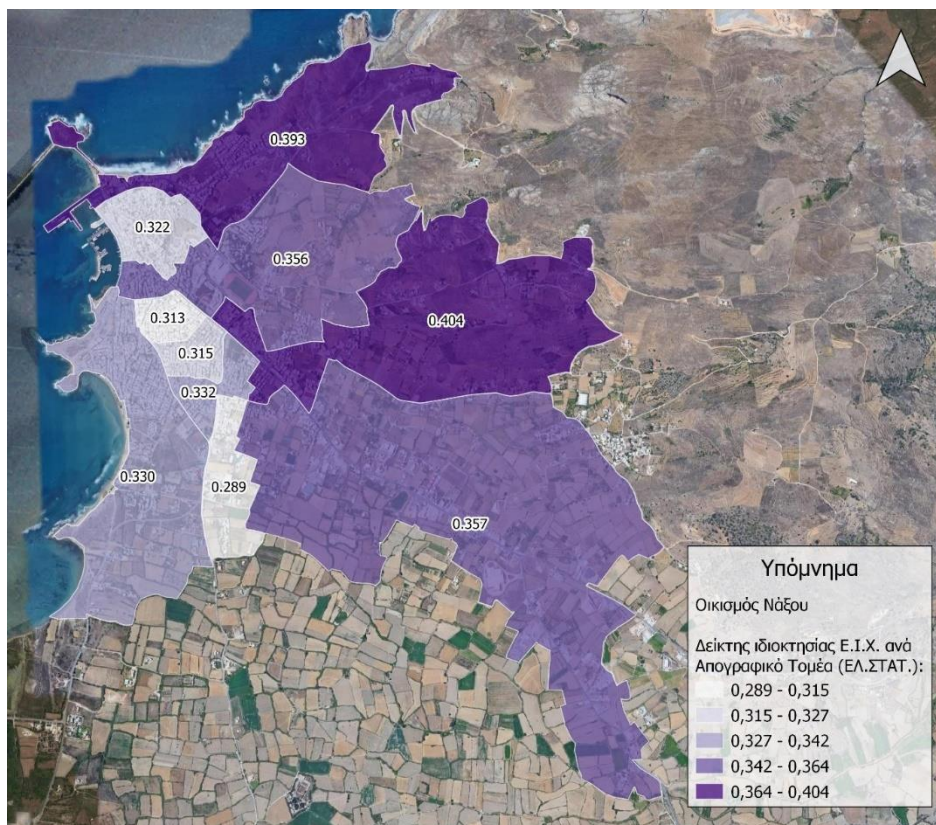
Περιοχή	Δείκτης Ιδιοκτησίας Ε.Ι.Χ.
Τοπική Κοινότητα Εγγαρών	0,461
Τοπική Κοινότητα Κεραμωτής	0,310
Τοπική Κοινότητα Κινιδάρου	0,366
Τοπική Κοινότητα Κορωνίδος	0,374
Τοπική Κοινότητα Κορώνου	0,391
Τοπική Κοινότητα Μελάνων	0,342
Τοπική Κοινότητα Μέσης	0,247
Τοπική Κοινότητα Μονής	0,319
Τοπική Κοινότητα Ποταμιάς	0,298
Τοπική Κοινότητα Σαγκρίου	0,419
Τοπική Κοινότητα Σκαδού	0,337
Τοπική Κοινότητα Χαλκείου	0,370



Εικόνα 2-10: Δείκτης ιδιοκτησία Ι.Χ. ανά Δημοτική/Τοπική Κοινότητα του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφή 2011)

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Αναφορικά με τον Οικισμό επίσης Νάξου, ο οποίος διαχωρίζεται σε δέκα (10) Απογραφικούς Τομείς, ο δείκτης ιδιοκτησίας λαμβάνει επίσης τιμές που απεικονίζονται στον ακόλουθο χάρτη. Σημειώνεται ότι η Νάξος περιλαμβάνει 2.479 νοικοκυριά, τα οποία διαθέτουν 2.319 επιβατικά οχήματα ιδιωτικής χρήσης και 526 ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης συνολικά (ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφή 2011).

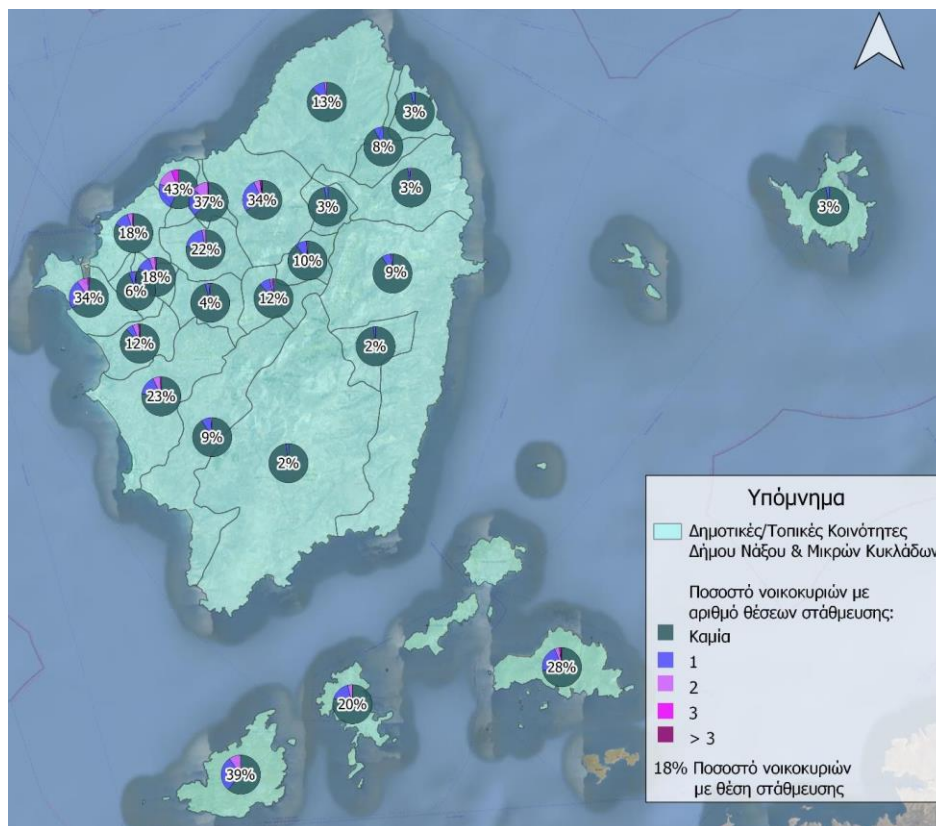


Εικόνα 2-11: Δείκτης ιδιοκτησία Ι.Χ. ανά Απογραφικό Τομέα ΕΛ.ΣΤΑΤ. του Οικισμού επίσης Νάξου (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφή 2011)

Κατά μέσο όρο, μόλις το 23% των νοικοκυριών του Δήμου κατέχει τουλάχιστον μία ιδιωτική θέση στάθμευσης, ενώ το υπόλοιπο 77% των νοικοκυριών δεν διαθέτει καμία θέση στάθμευσης. Τα χαμηλότερα ποσοστά των νοικοκυριών με θέση στάθμευσης (μία ή περισσότερες) εντοπίζονται στην Ανατολική, Βορειοανατολική και Νοτιοανατολική πλευρά επίσης νήσου Νάξου και στη Δημοτική Κοινότητα Δονούσης, επίσης φαίνεται και στον ακόλουθο χάρτη.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

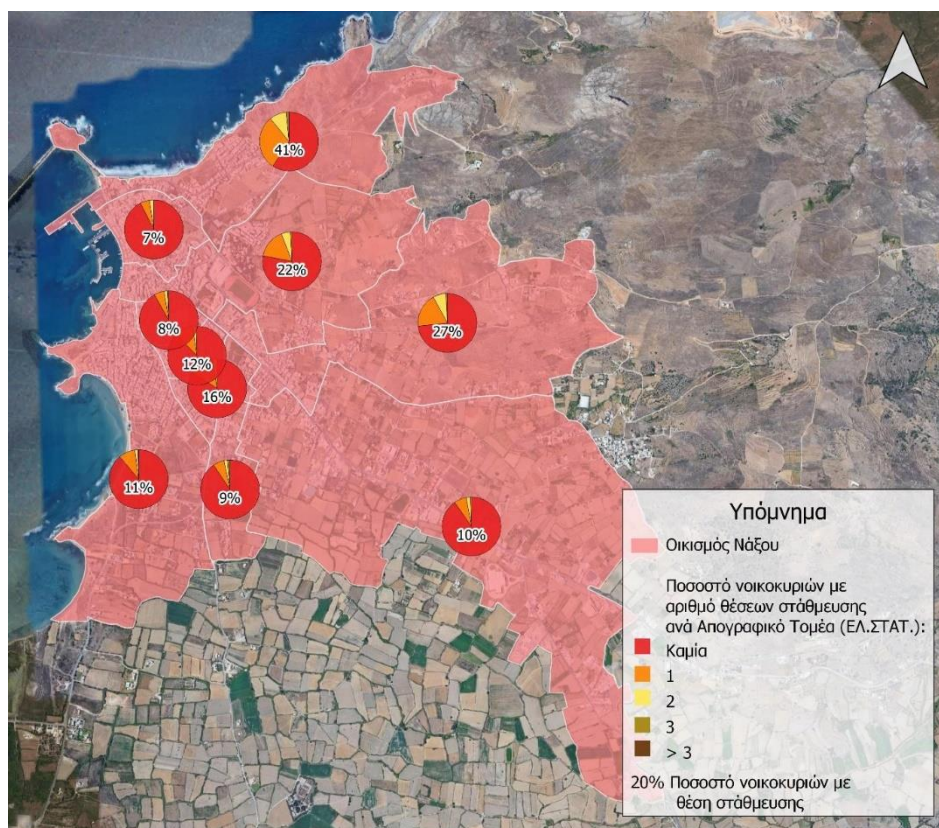


Εικόνα 2-12: Ποσοστό νοικοκυριών με αριθμό θέσεων στάθμευσης ανά Δημοτική/Τοπική Κοινότητα του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφή 2011)

Αντίστοιχα, στη Νάξο μόλις το 16% των νοικοκυριών του οικισμού κατέχει τουλάχιστον μία ιδιωτική θέση στάθμευσης, ενώ το υπόλοιπο 84% των νοικοκυριών δεν διαθέτει καμία θέση στάθμευσης. Το μεγαλύτερο ποσοστό νοικοκυριών με ιδιωτική θέση στάθμευσης εντοπίζεται στον Απογραφικό Τομέα του Βορειότερου τμήματος (43%), ο οποίος παρουσιάζει μεγάλη διαφορά συγκριτικά με επίσης υπόλοιπους τομείς, που δεν ξεπερνούν το 27%. Το ποσοστό νοικοκυριών με τον αντίστοιχο αριθμό θέσεων στάθμευσης ανά Απογραφικό Τομέα (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) παρουσιάζεται στον επόμενο χάρτη.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-13: Ποσοστό νοικοκυριών με αριθμό θέσεων στάθμευσης ανά Απογραφικό Τομέα ΕΛ.ΣΤΑΤ. του Οικισμού επίσης Νάξου (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφή 2011)



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

2.6.2.2 Στάθμευση Εκτός Οδού

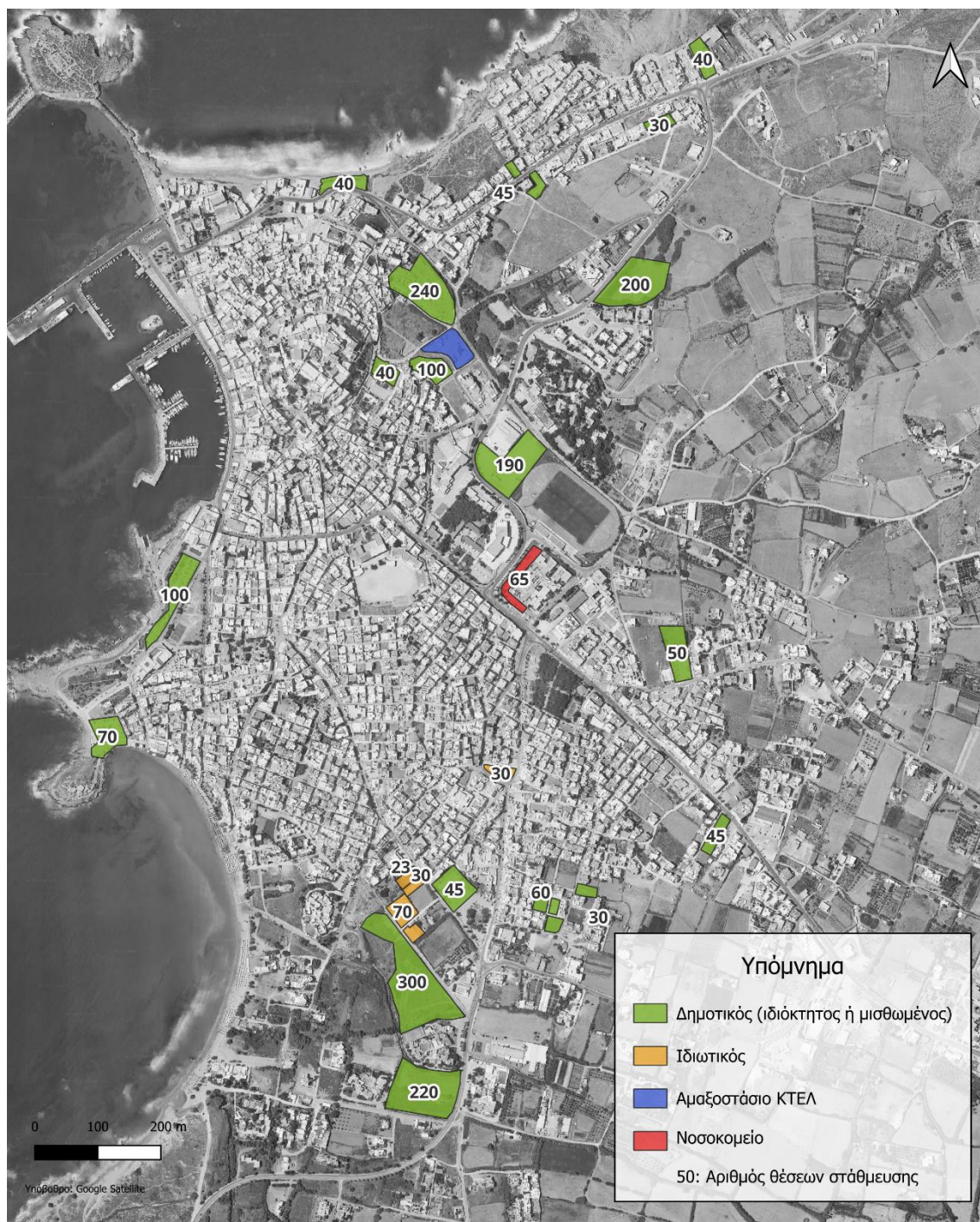
Οι δημοσίως προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού της Χώρας παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 2-23: Δημοσίως προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης Χώρας Νάξου

A/A	Περιγραφή	Εκτιμώμενη Χωρητικότητα	Παρατηρήσεις
1	Κοντολέοντος – Ελ. Βενιζέλου	40	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
2	Κοντολέοντος (αριστερά και δεξιά)	45	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
3	Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου	40	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
4	Δημοτικό Parking (Ποτάμι), Οδός Μαργαρίτη	240	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
5	Αγ. Μηνάς	40	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
6	Κάθετη στην Μαργαρίτη (όπισθεν Super Market)	100	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
7	Κλειστό γήπεδο	190	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
8	Δημαρχείο	100	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
9	Αγ. Γεώργιος «Νησάκι»	70	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
10	Οδός Παπανδρέου (πλησίον Εθνικής Τράπεζας)	30	Ιδιωτικός
11	Οδός Ρήγα Φεραίου (δεξιά)	45	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
12	Οδός Ρήγα Φεραίου (αριστερά νότιο)	30	Δημοτικός μισθωμένος
13	Πάρδος Αγ. Αρσενίου 1 (αριστερά)	70	Ιδιωτικός
14	Οδός Αγιδίων (Καζανάκια)	50	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
15	Οδός Ι. Παπαρηγοπούλου (έναντι Τράπεζα Πειραιώς)	45	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
16	Οδός Χρ. Ραφτοπούλου	30	Δημοτικοί (ιδιόκτητοι ή μισθωμένοι)
17	Πάρδοι Χρ. Ραφτοπούλου	60	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
18	Νοσοκομείο	65	Εξυπηρετεί μόνο το Νοσοκομείο
19	Οδός Ρήγα Φεραίου (αριστερά βόρειο)	23	Ιδιωτικός
20	Πάρδος Αγ. Αρσενίου 1 (δεξιά)	300	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
21	Οδός Παπανδρέου	220	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
22	Οδός Ελ. Βενιζέλου	200	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)
23	Κοντολέοντος (εξωτερικά)	30	Δημοτικός (ιδιόκτητος ή μισθωμένος)



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-14: Δημοσίως προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης Χώρας Νάξου

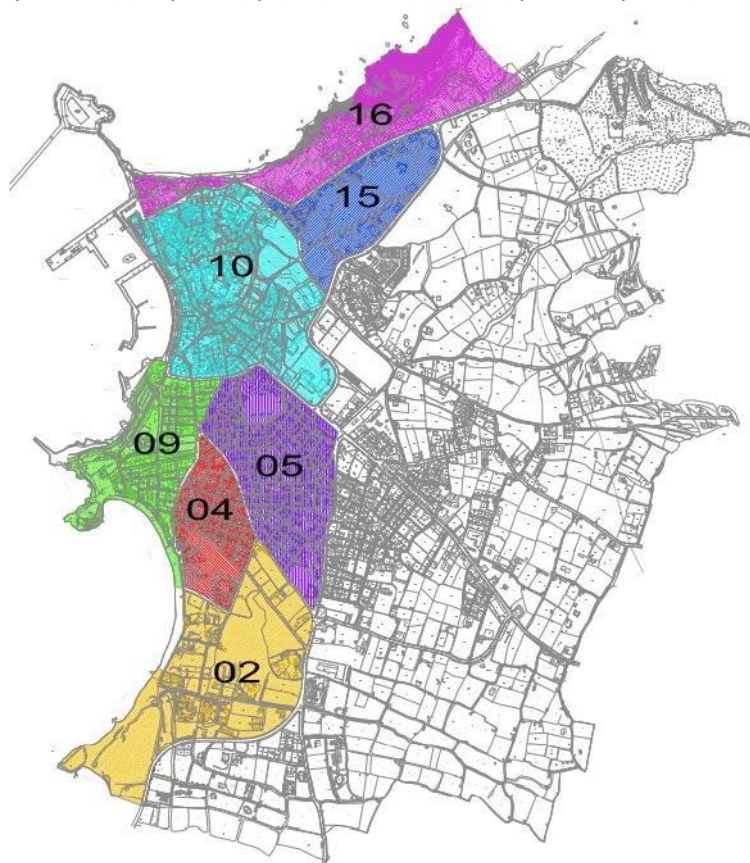
2.6.2.3 Παρόδια Στάθμευση

Το οδικό δίκτυο εντός των οικισμών του Δήμου αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από οδούς με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και ανεπαρκείς υποδομές πεζών (πεζοδρόμια), γεγονός που καθιστά τη

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

θεσμοθέτηση παρόδιας στάθμευσης μη εφικτή στα περισσότερα σημεία. Επίσης μικρότερους οικισμούς το φαινόμενο είναι εντονότερο.

Στη Χώρα επίσης Νάξου παρατηρείται άναρχη στάθμευση παρά την οδό, λόγω επίσης έλλειψης ικανού αριθμού οργανωμένων χώρων στάθμευσης και επίσης ανεπαρκούς αστυνόμευσης, δημιουργώντας έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα επίσης θερινούς μήνες όπου η ζήτηση για στάθμευση είναι μεγάλη.



Εικόνα 2-15: Τομείς μετρήσεων / αυτοψιών

Για επίσης ανάγκες των παραπάνω αυτοψιών/μετρήσεων η περιοχή χωρίστηκε σε 7 τομείς, οι οποίοι απεικονίζονται στον προηγούμενο χάρτη και η αντιστοίχισή επίσης με τα αποτελέσματα των μετρήσεων παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα. Σημειώνεται ότι, οι αυτοψίες/μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν επίσης 18/12/2012 και 14/01/2013 από επίσης 22:00 – 06:00, καθώς κατά επίσης βραδινές ώρες θεωρήθηκε ότι προκύπτει η «αξιόπιστη απεικόνιση» επίσης στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων.

Πίνακας 2-24: Αριθμός σταθμευμένων οχημάτων/θέσεων ανά Τομέα (μετρήσεις 2013)

Τομέας	Αριθμός Οικοδομικών Τετραγώνων	Σταθμευμένα οχήματα που μετρήθηκαν/θέσεις
02	5	4
04	37	171
05	96	415
09	34	151



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

10	37	201
15	3	26
16	10	175
Σύνολο		1.143

Στο πλαίσιο επίσης Κυκλοφοριακής Μελέτης επίσης Χώρας Νάξου (2007 – 2008) πραγματοποιήθηκαν αντίστοιχες μετρήσεις μόνο στην κεντρική περιοχή επίσης Χώρας (τομείς 04 και 09) και κατά τη θερινή περίοδο (τελευταίο Σαββατοκύριακο του Ιουλίου 2007 και πρώτες ημέρες Αυγούστου 2007). Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συγκριτικά τα αποτελέσματα και από επίσης δυο μετρήσεις.

Πίνακας 2-25: Συγκριτικός Πίνακας μετρήσεων 2007 και 2013

Τομέας	2007		2012 (2013)
	Πρωί (08:00-09:00)	Βράδυ (20:00-21:00)	Βράδυ (22:00-06:00)
04	195	193	171
09	265	567	151

2.6.2.4 Ελεγχόμενη Στάθμευση

Δεν εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε κανένα σημείο του Δήμου.

2.6.2.5 Χώροι Στάθμευσης Ταξί

Οι θεσμοθετημένοι χώροι στάθμευσης ταξί στην Χώρα επίσης Νάξου εντοπίζονται στην Οδό Παπαβασιλείου (έμπροσθεν επίσης τράπεζα Alpha Bank), έμπροσθεν του Νοσοκομείου και στην Πλατεία Πρωτοπαπαδάκη (πρώην χώρος αναμονής ΚΤΕΛ). Παράλληλα, λειτουργούν και μη θεσμοθετημένοι χώροι στάθμευσης ταξί, οι οποίοι βρίσκονται εντός του του Αεροδρομίου και εντός του Λιμένα επίσης Νάξου.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι θέσεις στάθμευσης για τα ταξί στη Χώρα.

Πίνακας 2-26: Χώροι στάθμευσης ταξί (πιάτσες)

Αριθμός Πιάτσας	Πιάτσα	Περιγραφή	Θέσης Στάθμευσης
1	Πλατεία Πρωτοπαπαδάκη – Χώρα	Θεσμοθετημένος	10
2	Έμπροσθεν του Νοσοκομείου – Χώρα	Θεσμοθετημένος	8
3	Οδός Παπαβασιλείου – Χώρα	Θεσμοθετημένος	6

2.6.2.6 Οχήματα Τροφοδοσίας και Τουριστικά Λεωφορεία

Δεν υπάρχουν θεσμοθετημένοι χώροι στάσης και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στο Δήμο.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

2.6.2.7 Ξενοδοχειακά Οχήματα

Ως βασικοί χώροι αφίξεων – αναχωρήσεων παραθεριστών αλλά και μόνιμων κατοίκων του Δήμου, το Λιμάνι και το Αεροδρόμιο επίσης Νάξου διαθέτουν χώρους αναμονής επιβατών, επίσης οποίους συγκεντρώνεται και το πλήθος των ξενοδοχειακών οχημάτων.

Συγκεκριμένα, στο Λιμάνι τα ξενοδοχειακά οχήματα σταθμεύουν επίσης δυο πλευρές επίσης νησίδας προ επίσης πύλης εισόδου Λιμένα Νάξου (βόρεια του λαϊμού έξωθεν του Λιμένα Νάξου).

2.6.3 Δημόσιες Συγκοινωνίες

2.6.3.1 Λεωφορειακές γραμμές ΚΤΕΛ

Η Νάξος είναι το μοναδικό νησί του Δήμου που εξυπηρετείται από επίσης λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΛ Νάξου και Μικρών Κυκλάδων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα (<https://naxosbuses.com/el/>), η συγκοινωνία περιλαμβάνει δέκα γραμμές, οι οποίες περιγράφονται στον ακόλουθο πίνακα και αποτυπώνονται στον ακόλουθο χάρτη.

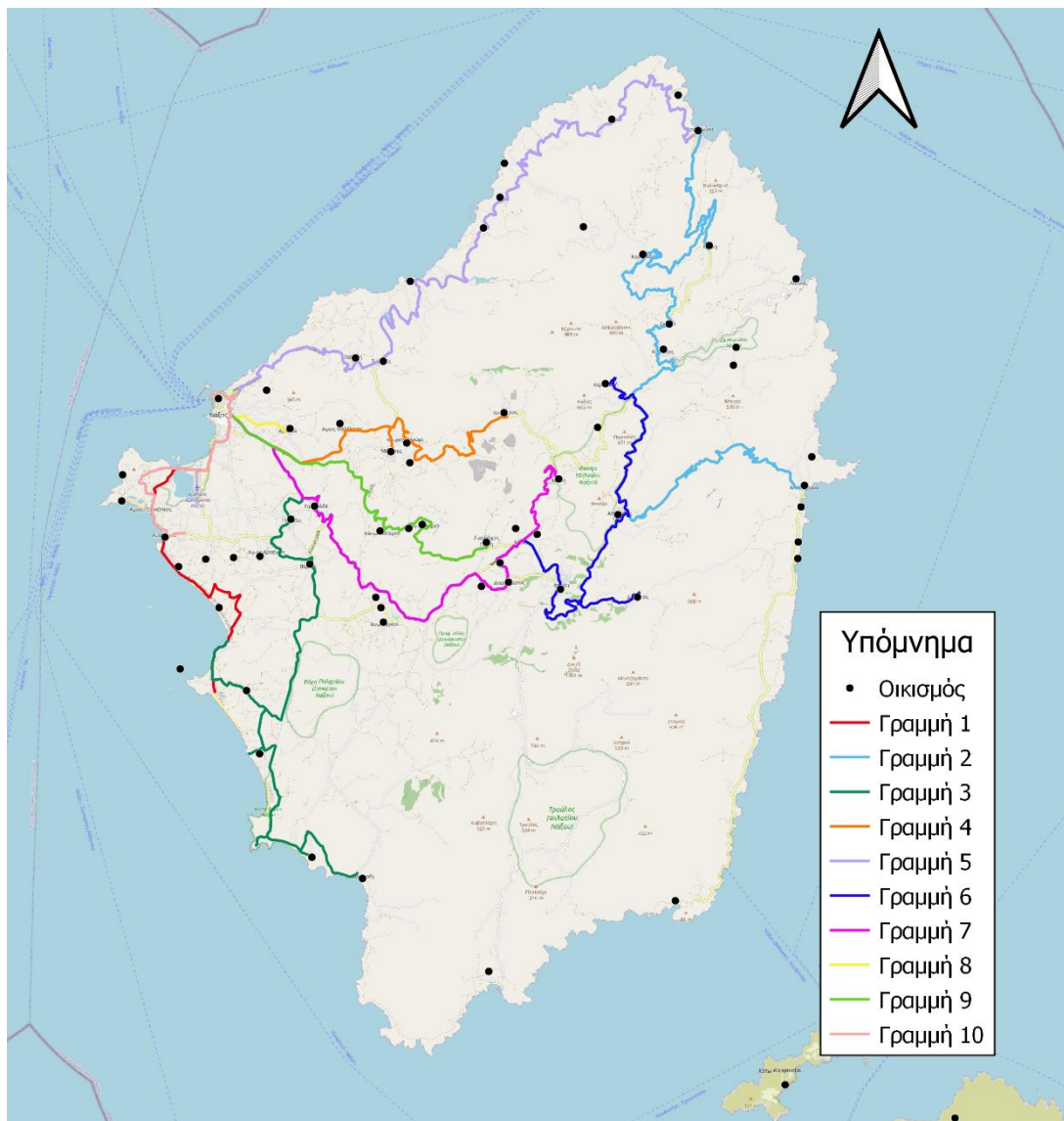
Πίνακας 2-27: Λεωφορειακές γραμμές ΚΤΕΛ

Αριθμός Γραμμής	Όνομα Γραμμής	Μήκος διαδρομής (χιλιόμετρα)	Παρατηρήσεις
1	Χώρα Νάξου – Πλάκα – Χώρα Νάξου	13,60	Χώρα Νάξου επίσης Άγιο Προκόπιο, Αγία Άννα, Πλάκα, Μικρή Βίγλα. Τα περισσότερα δρομολόγια τερματίζουν στην Πλάκα.
2	Χώρα Νάξου – Απείρανθος (Α-πέρανθος) – Απόλλωνας	60,55	Χώρα Νάξου επίσης Γαλανάδο, Σαγκρί, Χαλκί, Φιλώτι, Απείρανθο, Σταυρό, Κεραμωτής, Κόρωνο, Σκαδό, Κορωνίδα (Κωμιακή), Απόλλωνα. Χώρα Νάξου επίσης Μουτσούνα και Λειώνα.
3	Χώρα Νάξου – Πυργάκι	25,10	Χώρα Νάξου επίσης Γλινάδο, Άγιο Αρσένιο, Βίβλο, Μικρή Βίγλα, Καστράκι, Αλυκό, Πυργάκι.
4	Χώρα Νάξου – Κινίδαρος – Χώρα	15,05	Χώρα Νάξου επίσης Μέλανες, Κινίδαρο.
5	Χώρα Νάξου – Απόλλωνας	34,40	Χώρα Νάξου επίσης Γαλήνη, Εγγαρές, Μονή Φανερωμένης, Αμπράμ, Χίλια Βρύση, Απόλλωνα.
6	Χώρα Νάξου – Κεραμωτή	37,45	Χώρα Νάξου επίσης Γαλανάδο, Σαγκρί, Χαλκί, Φιλώτι, Απείρανθο, Σταυρό Κεραμωτής, Κεραμωτή.
7	Μονή – Χώρα	21,60	Χαλκί επίσης Δαμαριώνα, Δαμαλά, Σαγκρί, Γαλανάδο, Χώρα Νάξου.
8	Χώρα Νάξου – Αγκίδα – Χώρα Νάξου	2,05	Χώρα Νάξου επίσης Αγκίδα.



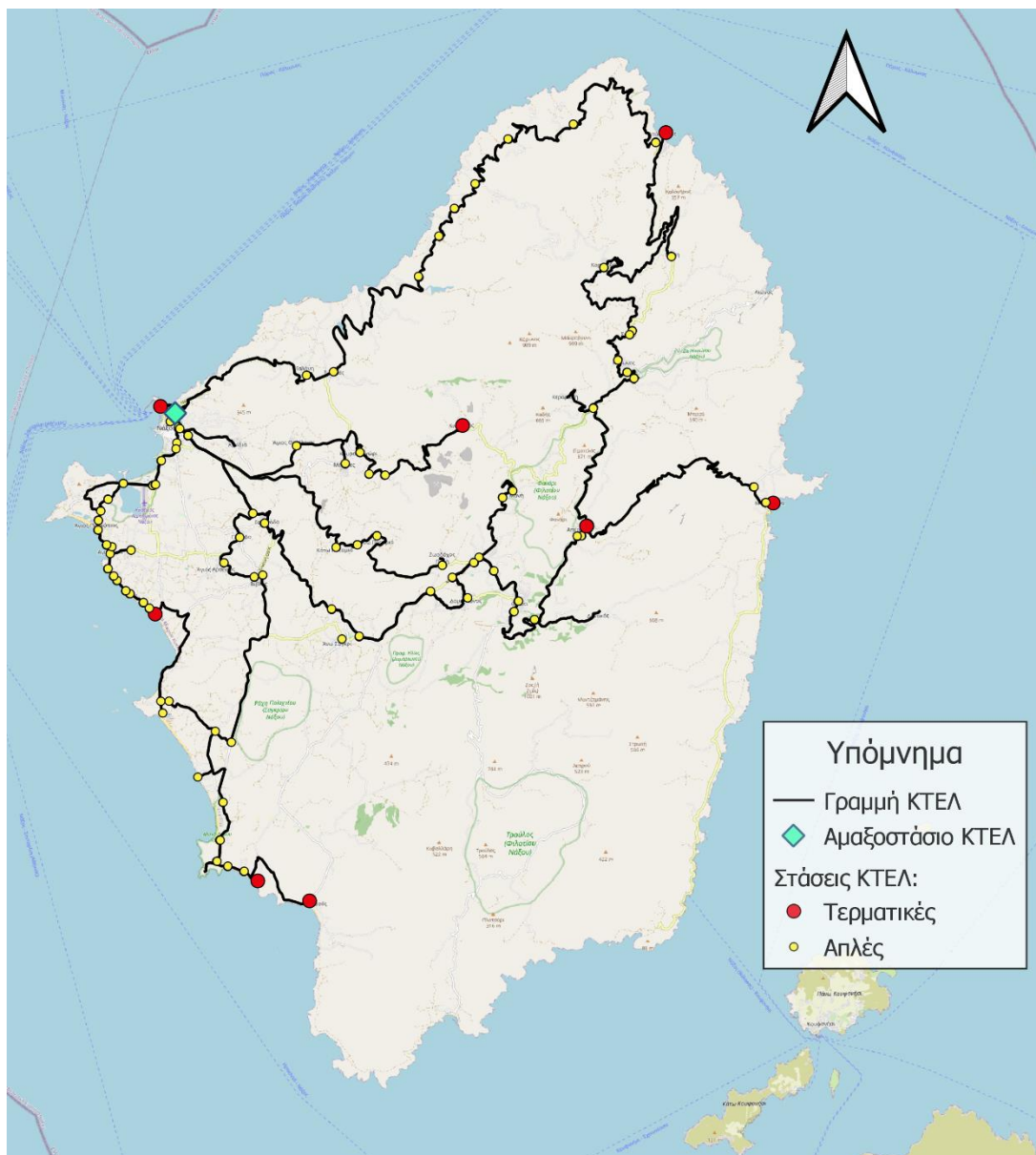
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

9	Τσικαλάριο – Χώρα Νάξου	14,00	Τσικαλαριό (Ζωοδόχος Πηγή) επίσης Ποταμιά, Χώρα Νάξου.
10	Κάπαρες – Χώρα Νάξου	7,15	Χώρα Νάξου επίσης Άγιο Προκόπιο, Αγία Άννα, Αγία Άννα (Κάπαρες).



Εικόνα 2-16: Λεωφορειακές γραμμές ΚΤΕΛ

Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-17: Λεωφορειακές στάσεις ΚΤΕΛ

Ο στόλος των οχημάτων του υπεραστικού ΚΤΕΛ του Δήμου αποτελείται από 23 λεωφορεία που διαθέτουν συνολικά 1.000 θέσεις. Πιο συγκεκριμένα:

- 17 λεωφορεία 50 θέσεων
- 1 λεωφορείο 50 θέσεων
- 5 λεωφορεία 20 θέσεων

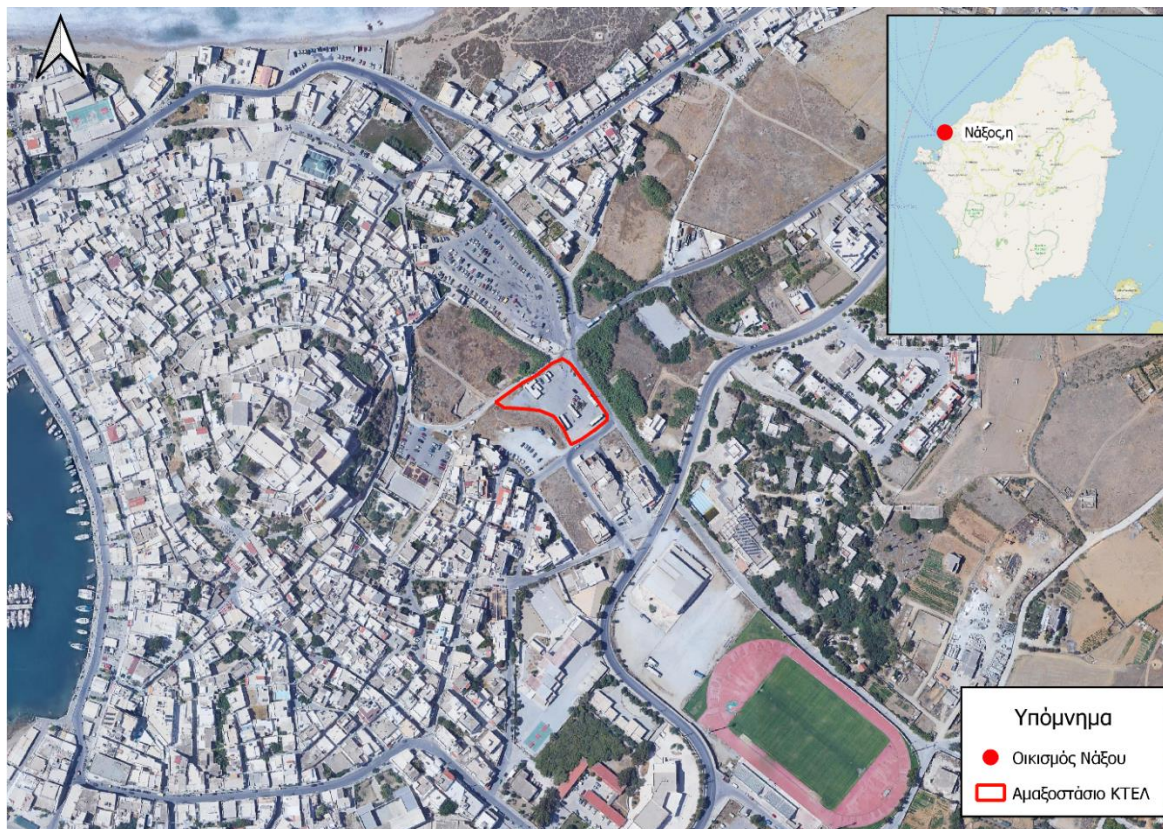
Κατά μέσο όρο, τα λεωφορεία διανύουν 28.000 χιλιόμετρα ανά έτος και η ετήσια κατανάλωσή επίσης είναι 12.000 λίτρα πετρελαίου ανά λεωφορείο. Τέλος, η μέση ηλικία των λεωφορείων εκτιμάται στα 15 έτη. (Πηγή: ΚΤΕΛ Νάξου).

Το ΚΤΕΛ διαθέτει δύο χώρους στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των οχημάτων του (αμαξοστάσια), εκ των οποίων ο επίσης είναι επίσης το παρόν αδιαμόρφωτος και δε χρησιμοποιείται. Το μόνο εν λειτουργία



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

αμαξοστάσιο, είναι ο ιδιωτικός χώρος στάθμευσης που βρίσκεται εντός επίσης Χώρας, επίσης φαίνεται και στον χάρτη. Πιο συγκεκριμένα, βρίσκεται βόρεια το Δημοτικού χώρου στάθμευσης.



Εικόνα 2-18: Αμαξοστάσιο ΚΤΕΛ

Στη συνέχεια, παρατίθενται οι πίνακες των δρομολογίων από και επίσης τη Χώρα επίσης Νάξου και η αντίστοιχη κοστολόγηση των εισιτηρίων ανά διαδρομή για τη περίοδο Ιούλιος-Αύγουστος 2023.

Πίνακας 2-28: Κόστος εισιτηρίων και δρομολόγια ΚΤΕΛ – Από Χώρα Νάξου (Πηγή: ΚΤΕΛ Νάξου)

ΕΠΙΣΗΣ ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ ΕΠΙΣΗΣ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
ΑΓ. ANNA	€1.60 1,10	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00
ΑΓ. ANNA (ΚΑΠΑΡΕΣ)	€1.60 10							
ΑΓ. MARINA (ΟΡΟΣ ΖΑΣ)	€3.10 2,6	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00,	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00,	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00,	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00,	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00,	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00,	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00,



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΕΠΙΣΗΣ ΧΩΡΑ ΝΑ- ΞΟΥ ΕΠΙΣΗΣ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
		20:15	20:15	20:15	20:15	20:15	20:15	20:15
ΑΓ. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ	€1.60 1,10	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00
ΑΛΥΚΟ	€2.60 3	07:30, 11:00, 13:30, 14:15, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 14:15, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 14:15, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 14:15, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 14:15, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 14:15, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 14:15, 16:30, 18:30
ΑΜΠΡΑΜ	€2.30 5	13:30			13:30			
ΑΠΕΙΡΑΝΘΟΣ	€3.10 2,6	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15
ΑΠΟΛΛΩΝ	€6.20 2	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30
ΑΠΟΛΛΩΝ μέσω παραθαλάσσιου δρόμου)	€6.20 5							
ΒΙΒΛΟΣ (ΤΡΙΠΟΔΕΣ)	€1.60 3	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30
ΓΑΛΑΝΑΔΟ	€1.60 2,6	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΕΠΙΣΗΣ ΧΩΡΑ ΝΑ- ΞΟΥ ΕΠΙΣΗΣ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
ΓΑΛΗΝΗ	€1.60	5	09:30, 13:30	09:30, 13:30	09:30, 13:30	09:30, 13:30		
ΓΛΙΝΑΔΟ - ΑΓΕΡΣΑΝΙ	€1.60	3	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30
ΔΑΜΑΡΙΩΝΑΣ - ΔΑΜΑΛΑΣ	€2.10	2,6	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15
ΔΑΝΑΚΟΣ	€3.10	2,6		13:30	13:30			
ΕΓΓΑΡΕΣ	€1.60	5	09:30, 13:30	09:30, 13:30	09:30, 13:30	09:30, 13:30		
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	€2.60	3	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30, 18:30
ΚΕΡΑΜΩΤΗ	€4.10	2			13:30			
ΚΙΝΙΔΑΡΟΣ	€2.30	4	08:00, 12:00	08:00, 12:00	08:00, 12:00	08:00, 12:00	08:00, 12:00	
ΚΟΡΩΝΟΣ	€4.10	2	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30
ΚΩΜΙΑΚΗ (ΚΟΡΩΝΙΔΑ)	€5.10	2	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30
ΜΑΡΑΓΚΑΣ	€1.80	1	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00
ΜΕΛΑΝΕΣ	€1.60	4	08:00, 12:00, 15:00	08:00, 12:00, 15:00	08:00, 12:00, 15:00	08:00, 12:00, 15:00		
ΜΕΣΗ	€5.10	2		13:30	13:30			
ΜΙΚΡΗ ΒΙΓΛΑ	€2.60	3	07:30,	07:30,	07:30,	07:30,	07:30,	07:30,



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΕΠΙΣΗΣ ΧΩΡΑ ΝΑ- ΞΟΥ ΕΠΙΣΗΣ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
		11:00,	11:00,	11:00,	11:00,	11:00,	11:00,	11:00,
		12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,
		13:30,	13:30,	13:30,	13:30,	13:30,	13:30,	13:30,
		14:15,	14:15,	14:15,	14:15,	14:15,	14:15,	14:15,
		16:30,	16:30,	16:30,	16:30,	16:30,	16:30,	16:30,
		18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30
ΜΙΚΡΗ ΒΙΓΛΑ (μέσω Πλάκας)	€2.60 1	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,
		14:15	14:15	14:15	14:15	14:15	14:15	14:15
ΜΟΝΗ	€2.30 7		13:30		13:30			
ΜΟΥΤΣΟΥΝΑ	€5.20 2		11:00,		11:00,		11:00,	
			13:30		13:30		13:30	
ΟΡΚΟΣ	€2.30 1	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,	12:15,
		14:15	14:15	14:15	14:15	14:15	14:15	14:15
ΠΛΑΚΑ	€1.80 1	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00	07:30- 01:00 Κάθε 30', 02:00
ΠΟΤΑΜΙΑ - ΤΣΙΚΑΛΛΑΡΙΟ	€1.60 9		13:30		13:30			
ΠΥΡΓΑΚΙ	€2.60 3	07:30, 11:00, 13:30, 16:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30	07:30, 11:00, 13:30, 16:30
ΣΑΓΚΡΙ	€1.80 2,6	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15
ΣΚΑΔΟ	€4.20 2	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30
ΦΙΛΩΤΙ	€2.30 2,6	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00,	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00,	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00,	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00,	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00,	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00,	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00,



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΕΠΙΣΗΣ ΧΩΡΑ ΝΑ-ΞΟΥ ΕΠΙΣΗΣ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
		17:00, 20:15	17:00, 20:15	17:00, 20:15	17:00, 20:15	17:00, 20:15	17:00, 20:15	17:00, 20:15
ΧΑΛΚΙ	€2.10 2,6	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15	07:30, 09:30, 11:00, 12:00, 13:30, 15:00, 17:00, 20:15

Πίνακας 2-29: Κόστος εισιτηρίων και δρομολόγια ΚΤΕΛ – Επίσης Χώρα Νάξου (Πηγή: ΚΤΕΛ Νάξου)

ΕΠΙΣΗΣ ΤΑ ΧΩΡΙΑ ΕΠΙ-ΣΗΣ ΤΗ ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
ΑΓ. ANNA	€1.60 1,10	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40
ΑΓ. ANNA (ΚΑΠΑΡΕΣ)	€1.60 10							
ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΟΡΟΣ ΖΑΣ)	€3.10 2,6	07:50, 08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	07:50, 08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	07:50, 08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	07:50, 08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	07:50, 08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	07:50, 08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	07:50, 08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30
ΑΓ. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ	€1.60 1,10	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40	08:10-01:40 Κάθε 30', 02:40
ΑΛΥΚΟ	€2.60 3	08:25, 11:55, 14:25, 15:15, 17:25, 19:00	08:25, 11:55, 14:25, 15:15, 17:25, 19:00	08:25, 11:55, 14:25, 15:15, 17:25, 19:00	08:25, 11:55, 14:25, 15:15, 17:25, 19:00	08:25, 11:55, 14:25, 15:15, 17:25, 19:00	08:25, 11:55, 14:25, 15:15, 17:25, 19:00	08:25, 11:55, 14:25, 15:15, 17:25, 19:00
ΑΜΠΡΑΜ	€2.30 5	10:10			10:10			
ΑΠΕΙΡΑΝΘΟΣ	€3.10 2,6	07:50,	07:50,	07:50,	07:50,	07:50,	07:50,	07:50,



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΕΠΙΣΗΣ ΤΑ ΧΩΡΙΑ ΕΠΙ- ΣΗΣ ΤΗ ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
		08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30	08:45, 11:00, 13:45, 16:15, 18:30, 21:30
ΑΠΟΛΛΩΝ	€6.20 2	06:50, 15:30	06:50, 15:30	06:50, 15:30	06:50, 15:30	06:50, 15:30	06:50, 15:30	06:50, 15:30
ΑΠΟΛΛΩΝ μ'εσω παραθαλάσσιου δρόμου)	€6.20 5							
ΒΙΒΛΟΣ (ΤΡΙΠΟΔΕΣ)	€1.60 3	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45
ΓΑΛΑΝΑΔΟ	€1.60 2,6	08:25, 09:15, 11:30, 14:15, 16:45, 19:10, 22:00	08:25, 09:15, 11:30, 14:15, 16:45, 19:10, 22:00	08:25, 09:15, 11:30, 14:15, 16:45, 19:10, 22:00	08:25, 09:15, 11:30, 14:15, 16:45, 19:10, 22:00	08:25, 09:15, 11:30, 14:15, 16:45, 19:10, 22:00	08:25, 09:15, 11:30, 14:15, 16:45, 19:10, 22:00	08:25, 09:15, 11:30, 14:15, 16:45, 19:10, 22:00
ΓΑΛΗΝΗ	€1.60 5	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45
ΓΛΙΝΑΔΟ - ΑΓΕΡΣΑΝΙ	€1.60 3	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45	07:10, 08:35, 12:15, 14:45, 17:45
ΔΑΜΑΡΙΩΝΑΣ - ΔΑΜΑΛΑΣ	€2.10 2,6	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΕΠΙΣΗΣ ΤΑ ΧΩΡΙΑ ΕΠΙ-ΣΗΣ ΤΗ ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
ΔΑΝΑΚΟΣ	€3.10 2,6		07:45					
ΕΓΓΑΡΕΣ	€1.60 5	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45	10:00, 13:45
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	€2.60 3	08:10, 11:40, 14:10, 17:10, 19:05	08:10, 11:40, 14:10, 17:10, 19:05	08:10, 11:40, 14:10, 17:10, 19:05	08:10, 11:40, 14:10, 17:10, 19:05	08:10, 11:40, 14:10, 17:10, 19:05	08:10, 11:40, 14:10, 17:10, 19:05	08:10, 11:40, 14:10, 17:10, 19:05
ΚΕΡΑΜΩΤΗ	€4.10 2			07:20				
ΚΙΝΙΔΑΡΟΣ	€2.30 4	08:20, 12:30	08:20, 12:30	08:20, 12:30	08:20, 12:30	08:20, 12:30		
ΚΟΡΩΝΟΣ	€4.10 2	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05
ΚΩΜΙΑΚΗ (ΚΟΡΩΝΙΔΑ)	€5.10 2	07:15, 15:45	07:15, 15:45	07:15, 15:45	07:15, 15:45	07:15, 15:45	07:15, 15:45	07:15, 15:45
ΜΑΡΑΓΚΑΣ	€1.80 1	08:05-01:35 Κάθε 30', 02:35	08:05-01:35 Κάθε 30', 02:35	08:05-01:35 Κάθε 30', 02:35	08:05-01:35 Κάθε 30', 02:35	08:05-01:35 Κάθε 30', 02:35	08:05-01:35 Κάθε 30', 02:35	08:05-01:35 Κάθε 30', 02:35
ΜΕΛΑΝΕΣ	€1.60 4	08:35, 12:15, 15:15	08:35, 12:15, 15:15	08:35, 12:15, 15:15	08:35, 12:15, 15:15	08:35, 12:15, 15:15		
ΜΕΣΗ	€5.10 2		07:00		07:00			
ΜΙΚΡΗ ΒΙΓΛΑ	€2.60 3	08:00, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 17:00, 19:15	08:00, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 17:00, 19:15	08:00, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 17:00, 19:15	08:00, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 17:00, 19:15	08:00, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 17:00, 19:15	08:00, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 17:00, 19:15	08:00, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 17:00, 19:15
ΜΙΚΡΗ ΒΙΓΛΑ (μέσω Πλάκας)	€2.30 1	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15
ΜΟΝΗ	€2.30 7		07:50		07:50			
ΜΟΥΤΣΟΥΝΑ	€5.20 2		13:10, 15:45		13:10, 15:45		13:10, 15:45	
ΟΡΚΟΣ	€2.30 1	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15
ΠΛΑΚΑ	€1.80 1	08:00-01:30	08:00-01:30	08:00-01:30	08:00-01:30	08:00-01:30	08:00-01:30	08:00-01:30



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΕΠΙΣΗΣ ΤΑ ΧΩΡΙΑ ΕΠΙ- ΣΗΣ ΤΗ ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΕΥ	ΤΡΙ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
		Κάθε 30', 02:30	Κάθε 30', 02:30	Κάθε 30', 02:30	Κάθε 30', 02:30	Κάθε 30', 02:30	Κάθε 30', 02:30	Κάθε 30', 02:30
ΠΟΤΑΜΙΑ - ΤΣΙΚΑΛΛΑΡΙΟ	€1.60 9		08:00		08:00			
ΠΥΡΓΑΚΙ	€2.60 3	08:25, 11:55, 14:25, 17:25	08:25, 11:55, 14:25, 17:25	08:25, 11:55, 14:25, 17:25	08:25, 11:55, 14:25, 17:25	08:25, 11:55, 14:25, 17:25	08:25, 11:55, 14:25, 17:25	08:25, 11:55, 14:25, 17:25
ΣΑΓΚΡΙ	€1.80 2,6	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45
ΣΚΑΔΟ	€4.20 2	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05	07:25, 16:05
ΦΙΛΩΤΙ	€2.30 2,6	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45
ΧΑΛΚΙ	€2.10 2,6	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45	06:50, 08:00, 09:00, 11:15, 14:00, 16:30, 18:45, 21:45

2.6.3.2 Δημοτική Συγκοινωνία

Ο Δήμος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων δεν διαθέτει Δημόσια Αστική Συγκοινωνία. Ωστόσο, υπάρχει μελέτη δημιουργίας δημοτικής αστικής συγκοινωνίας στη Χώρα επίσης Νάξου, η οποία θα συνδέει επίσης πιο



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

απομακρυσμένες περιοχές επίσης Χώρας με την κεντρική περιοχή και την περιοχή του Κέντρου Υγείας και επίσης Μητρόπολης. Στόχος είναι η μείωση επίσης χρήσης του ΙΧ, ειδικά επίσης θερινούς μήνες όταν η κυκλοφορία και η ζήτηση για στάθμευση κορυφώνεται.

Συνεπώς, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση με μέσα μαζικής μετακίνησης πραγματοποιείται αποκλειστικά από το ΚΤΕΛ Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, περιφερειακά του επίσης Χώρας.

Ιδιωτικά λεωφορεία των τουριστικών καταλυμάτων με μικρή χωρητικότητα εξυπηρετούν επίσης βασικές μετακινήσεις των παραθεριστών από και επίσης επίσης τόπους άφιξης/αναχώρησης το λιμάνι και το αεροδρόμιο.

2.6.3.3 Αεροδρόμιο

Η πρόσβαση στο Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων μέσω αεροπλάνου εξυπηρετείται από τον Κρατικό Αερολιμένα επίσης Νάξου, ο οποίος βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του νησιού. Το αεροδρόμιο απέχει 3 χιλιόμετρα από τη Χώρα (λιμάνι), 4 χιλιόμετρα από τη Αγία Άννα και τον Άγιο Προκόπιο, 7 χιλιόμετρα από την Πλάκα και 27 χιλιόμετρα από τον Απείρανθο. Η διάρκεια πτήσης από/επίσης το αεροδρόμιο επίσης Αθήνας είναι μόλις 45'. Το γεωγραφικό πλάτος είναι 37°04'56'' Βόρειο και το γεωγραφικό του μήκος είναι 25°22'07'' Ανατολικό.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του αεροδρομίου καλύπτουν εμβαδόν 300 τ.μ., οι διαστάσεις του διαδρόμου είναι 900μ x 30μ και η πίστα ελιγμών των αεροσκαφών (APRON) έχει διαστάσεις 50μ x 80μ, δηλαδή είναι εφικτή η στάθμευση έως και 2 αεροσκαφών ATR42 ταυτόχρονα. Επίσης, διαθέτει επιβατικό αεροσταθμό, πυροσβεστικό σταθμό και κατηγορία πυρασφάλειας αεροδρομίου 5 (V).

Ο αερολιμένας κλείνει όταν δεν υπάρχει επικείμενη πτήση και η πρόσβαση σε αυτόν δεν είναι δυνατή. Στον «επίγειο» χώρο του αεροδρομίου (landside) λειτουργούν χώροι αναμονής ταξί και ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων παρόλο που δεν υπάρχουν οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης οχημάτων. Στο πλαίσιο του Γενικού Σχεδίου (Master Plan) του αεροδρομίου προβλέπεται η οριοθέτηση χώρου στάθμευσης 500 θέσεων.

Πλησίον του αεροδρομίου της Νάξου σε απόσταση 600 μέτρων υπάρχει στάση ΚΤΕΛ από όπου διέρχονται τακτικά λεωφορεία με κατεύθυνση το λιμάνι της Νάξου και τις παραλίες Αγίου Προκόπιου, Αγίας Άννας και Πλάκας. Η απόσταση αυτή καθιστά δύσκολη την πεζή προσέγγιση του αεροδρομίου για του επιβάτες, λόγω και της έλλειψης κατάλληλων υποδομών (π.χ. πεζοδρόμια). Τους θερινούς μήνες η συχνότητα των λεωφορείων είναι ανά 30 λεπτά.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-19: Αεροδρόμιο Νάξου



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-30: Αφίξεις/Αναχωρήσεις στο Αεροδρόμιο Νάξου – Έτος 2020 – Πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού

Μήνας	Πτήσεις	Επιβάτες	
		Αφίξεις	Αναχωρήσεις
Ιανουάριος	106	1307	155
Φεβρουάριος	96	1.379	1.502
Μάρτιος	92	663	853
Απρίλιος	34	47	67
Μάιος	50	312	409
Ιούνιος	162	1.484	1.260
Ιούλιος	372	6.248	4.797
Αύγουστος	378	6.925	6.908
Σεπτέμβριος	284	4.133	4.958
Οκτώβριος	172	2.134	3.023
Νοέμβριος	86	464	812
Δεκέμβριος	84	490	675
Σύνολο	1.916	25.586	25.419

Πίνακας 2-31: Αφίξεις/Αναχωρήσεις στο Αεροδρόμιο Νάξου – Έτος 2021

ΜΗΝΑΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΣΥΝΟΛΟ	
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
	Αφ/Αναχ	Αφίξεις	Αναχωρ.	Αφ/Αναχ	Αφίξεις	Αναχωρ.	Αφ/Αναχ	Αφ/Αναχ
Ιανουάριος	82	727	901	0	0	0	82	1628
Φεβρουάριος	74	666	814	0	0	0	74	1480
Μάρτιος	88	742	960	0	0	0	88	1702
Απρίλιος	112	1268	1246	0	0	0	112	2514
Μάιος	200	2901	2802	0	0	0	200	5703
Ιούνιος	388	5807	5166	0	0	0	388	10973
Ιούλιος	482	9473	8361	0	0	0	482	17834
Αύγουστος	488	9144	9353	0	0	0	488	18497
Σεπτέμβριος	434	7222	8240	0	0	0	434	15462
Οκτώβριος	324	4269	6067	0	0	0	324	10336
Νοέμβριος	68	1392	1745	0	0	0	68	3137
Δεκέμβριος	80	1283	1485	0	0	0	80	2768
Σύνολο	2820	44894	47140	0	0	0	2820	92034



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-32: Αφίξεις/Αναχωρήσεις στο Αεροδρόμιο Νάξου – Έτος 2022

ΜΗΝΑΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΣΥΝΟΛΟ	
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
	Αφ/Αναχ	Αφίξεις	Αναχωρ.	Αφ/Αναχ	Αφίξεις	Αναχωρ.	Αφ/Αναχ	Αφ/Αναχ
Ιανουάριος	74	995	1179	0	0	0	74	2174
Φεβρουάριος	80	1347	1513	0	0	0	80	2860
Μάρτιος	94	1545	1577	0	0	0	94	3122
Απρίλιος	162	3167	2960	0	0	0	162	6127
Μάιος	240	4905	4709	0	0	0	240	9614
Ιούνιος	390	7896	7679	0	0	0	390	15575
Ιούλιος	522	10850	10944	0	0	0	522	21794
Αύγουστος	518	10864	11390	0	0	0	518	22254
Σεπτέμβριος	490	9592	10714	0	0	0	490	20306
Οκτώβριος	312	5205	6909	0	0	0	312	12114
Νοέμβριος	114	1764	1893	0	0	0	114	3657
Δεκέμβριος	118	1657	1966	0	0	0	118	3623
Σύνολο	3114	59787	63433	0	0	0	3114	123220

2.6.3.4 Λιμάνια

Στη νήσο της Νάξου εντοπίζονται τέσσερα λιμάνια, εκ των οποίων το μόνο που μπορεί να δεχτεί μεγάλα πλοία είναι αυτό της Χώρας. Το λιμάνι βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό της Χώρας και η λειτουργία του επηρεάζει την κυκλοφορία στο κύριο οδικό δίκτυο της Χώρας.

Το λιμάνι διακινεί ετησίως παραπάνω από ένα εκατομμύριο επιβάτες (άφιξη και αναχώρηση), 16.000 φορτηγά, 80.000 αυτοκίνητα και 20.000 δίκυκλα (άφιξη και αναχώρηση), με 4600 δρομολόγια (κατάπλοι και απόπλοι).

Τις ώρες άφιξης των πλοίων τα οχήματα που αποβιβάζονται από τα πλοία δημιουργούν τόσο έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, που το αποτέλεσμα τους επηρεάζει όλους τους βασικούς κόμβους του περιφερειακού οδικού δικτύου της Χώρας. Την ίδια ώρα, σημαντικές ουρές αναμονής σχηματίζονται από τα οχήματα προς επιβίβαση και ο χώρος του λιμένα λειτουργεί σε συνθήκες κορεσμού.

Οι υπόλοιποι λιμένες της Ν. Νάξου εντοπίζονται στην Αγία Άννα, στον Απόλλωνα και στον Πάνορμο και εξυπηρετούν μόνο αλιευτικά, ιστιοπλοϊκά και τουριστικά σκάφη.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-20: Λιμάνι Νάξου

Πίνακας 2-33: Αποβιβάσεις/Επιβιβάσεις στο Λιμάνι Νάξου – Έτος 2018

Μήνας	Αποβιβάσεις				Επιβιβάσεις				Σύνολο			
	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ
ΙΑΝ	8.967	456	131	1.044	7.328	370	97	714	16.295	826	228	1.758
ΦΕΒ	12.393	554	204	1.524	11.997	350	198	1.393	24.390	904	402	2.917
ΜΑΡ	8.784	600	217	918	8.019	380	181	773	16.803	980	398	1.691
ΑΠΡ	22.432	622	542	2.080	19.587	531	459	1.834	42.019	1.153	1.001	3.914
ΜΑΙ	37.042	903	675	2.081	32.443	701	576	1.540	69.485	1.604	1.251	3.621
ΙΟΥΝ	61.224	840	945	3.773	50.584	718	759	2.366	111.808	1.558	1.704	6.139
ΙΟΥΛ	125.317	611	1.698	10.397	109.157	1.100	1.680	7.416	234.474	1.711	3.378	17.813
ΑΥΓ	135.206	1.115	2.874	13.651	142.538	976	3.101	15.271	277.744	2.091	5.975	28.922
ΣΕΠ	61.718	787	856	3.100	75.817	665	1.211	5.782	137.535	1.452	2.067	8.882
ΟΚΤ	24.642	763	417	1.452	30.317	654	543	2.200	54.959	1.417	960	3.652
ΝΟΕ	10.512	659	238	1.182	10.075	539	226	1.333	20.587	1.198	464	2.515
ΔΕΚ	9.312	627	170	1.067	9.736	523	164	1.409	19.048	1.150	334	2.476
Σύνολο	517.549	8.537	8.967	42.269	507.598	7.507	9.195	42.031	1.025.147	16.044	18.162	84.300



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-34: Αποβιβάσεις/Επιβιβάσεις στο Λιμάνι Νάξου – Έτος 2019

Μήνας	Αποβιβάσεις				Επιβιβάσεις				Σύνολο			
	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ
ΙΑΝ	8.605	558	119	1.169	7.157	451	108	778	15.762	1.009	227	1.947
ΦΕΒ	7.314	516	142	810	6.525	431	135	687	13.839	947	277	1.497
ΜΑΡ	13.642	717	311	1.509	12.560	578	276	1.292	26.202	1.295	587	2.801
ΑΠΡ	28.829	741	547	2.852	20.972	625	398	1.531	49.801	1.366	945	4.383
ΜΑΙ	39.234	800	683	2.412	37.311	632	529	2.312	76.545	1.432	1.212	4.724
ΙΟΥΝ	71.698	863	1.017	4.260	59.319	720	760	2.420	131.017	1.583	1.777	6.680
ΙΟΥΛ	120.586	906	1.840	10.403	108.075	898	1.568	7.356	228.661	1.804	3.408	17.759
ΑΥΓ	137.515	994	2.967	14.783	145.493	760	3.065	15.375	283.008	1.754	6.032	30.158
ΣΕΠ	70.457	815	937	3.703	83.733	785	1.217	6.148	154.190	1.600	2.154	9.851
ΟΚΤ	26.542	621	922	1.726	29.499	543	500	2.335	56.041	1.164	1.422	4.061
ΝΟΕ	11.700	678	276	1.414	11.708	557	278	1.577	23.408	1.235	554	2.991
ΔΕΚ	9.457	660	170	1.165	10.610	520	170	1.579	20.067	1.180	340	2.744
Σύνολο	545.579	8.869	9.931	46.206	532.962	7.500	9.004	43.390	1.078.541	16.369	18.935	89.596



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-35: Αποβιβάσεις/Επιβιβάσεις στο Λιμάνι Νάξου – Έτος 2020

Μήνας	Αποβιβάσεις				Επιβιβάσεις				Σύνολο			
	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ
ΙΑΝ	9.011	596	130	1.265	7.347	494	108	850	16.358	1.090	238	2.115
ΦΕΒ	10.768	655	206	1.346	7.260	526	178	860	18.028	1.181	384	2.206
ΜΑΡ	5.573	625	151	799	6.721	537	150	932	12.294	1.162	301	1.731
ΑΠΡ	611	403	23	155	498	365	16	112	1.109	768	39	267
ΜΑΙ	3.249	679	122	687	2.726	560	90	434	5.975	1.239	212	1.121
ΙΟΥΝ	14.505	728	595	2.504	10.493	720	472	1.536	24.998	1.448	1.067	4.040
ΙΟΥΛ	52.424	953	1.397	7.368	37.528	804	1.104	4.187	89.952	1.757	2.501	11.555
ΑΥΓ	75.840	890	2.383	9.676	85.302	777	2.520	11.535	161.142	1.667	4.903	21.211
ΣΕΠ	26.263	747	650	2.088	31.938	646	777	3.579	58.201	1.393	1.427	5.667
ΟΚΤ	14.860	728	389	1.486	16.003	595	428	1.911	30.863	1.323	817	3.397
ΝΟΕ	3.611	635	131	639	3.544	497	123	747	7.155	1.132	254	1.386
ΔΕΚ	2.876	697	74	562	2.809	654	86	699	5.685	1.261	160	1.261
Σύνολο	219.591	8.336	6.251	28.575	212.169	7.085	6.052	27.382	431.760	15.421	12.303	55.957

Πίνακας 2-36: Αποβιβάσεις/Επιβιβάσεις στο Λιμάνι Νάξου – Έτος 2021

Μήνας	Αποβιβάσεις				Επιβιβάσεις				Σύνολο			
	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ
ΙΑΝ	2.741	616	60	601	2.616	489	70	569	5.357	1.105	130	1.170
ΦΕΒ	2.743	585	73	584	2.313	566	53	428	5.056	1.151	126	1.012
ΜΑΡ	3.283	696	88	711	2.914	550	75	587	6.197	1.246	163	1.298
ΑΠΡ	5.814	780	153	1.254	4.505	912	133	728	10.319	1.692	286	1.982
ΜΑΙ	12.676	719	442	2.090	11.030	614	385	1.715	23.706	1.333	827	3.805
ΙΟΥΝ	38.564	888	961	4.476	31.273	758	757	3.099	69.837	1.646	1.718	7.575
ΙΟΥΛ	110.616	1.164	1.792	13.637	90.178	948	1.484	9.368	200.794	2.112	3.276	23.005
ΑΥΓ	132.038	1.199	2.715	16.537	143.014	927	2.866	25.442	275.052	2.126	5.581	41.979
Σύνολο	308.475	6.647	6.284	39.890	287.843	5.764	5.823	41.936	596.318	12.411	12.107	81.826

Πίνακας 2-37: Αποβιβάσεις/Επιβιβάσεις στο Λιμάνι Νάξου – Έτος 2022

Μήνας	Αποβιβάσεις				Επιβιβάσεις				Σύνολο			
	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ	Επιβάτες	Φ/Γ	Δ/Κ	ΙΧ
ΙΑΝ	5.334	364	85	974	4.370	333	74	671	9.704	697	159	1.645
ΦΕΒ	6.834	625	146	1.095	6.079	503	124	954	12.913	1.128	270	2.049
ΜΑΡ	10.511	697	204	1.541	9.746	571	184	1.324	20.257	1.268	388	2.865
ΑΠΡ	24.250	747	479	2.810	19.522	644	310	2.075	43.772	1.391	789	4.885
ΜΑΙ	38.199	895	576	2.503	33.245	723	554	2.281	71.444	1.618	1.130	4.784



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

ΙΟΥΝ	74.952	1.039	1.052	4.843	65.308	883	883	3.521	140.260	1.922	1.935	8.364
ΙΟΥΛ	137.228	1.209	1.719	11.369	122.059	1.037	1.436	7.999	259.287	2.246	3.155	19.368
ΑΥΓ	145.556	1.082	2.805	13.867	158.136	942	2.879	15.912	303.692	2.024	5.684	29.779
ΣΕΠ	74.973	851	979	3.597	87.074	738	1.197	5.916	162.047	1.589	2.176	9.513
ΟΚΤ	27.158	642	342	1.811	33.184	566	484	2.582	60.342	1.208	826	4.393
ΝΟΕ	10.375	649	231	1.358	11.436	560	266	1.658	21.811	1.209	497	3.016
ΔΕΚ	8.283	610	134	1.109	9.757	490	148	1.590	18.040	1.100	282	2.699
Σύνολο	563.653	9.410	8.752	46.877	559.916	7.990	8.539	46.483	1.123.569	17.400	17.291	93.360

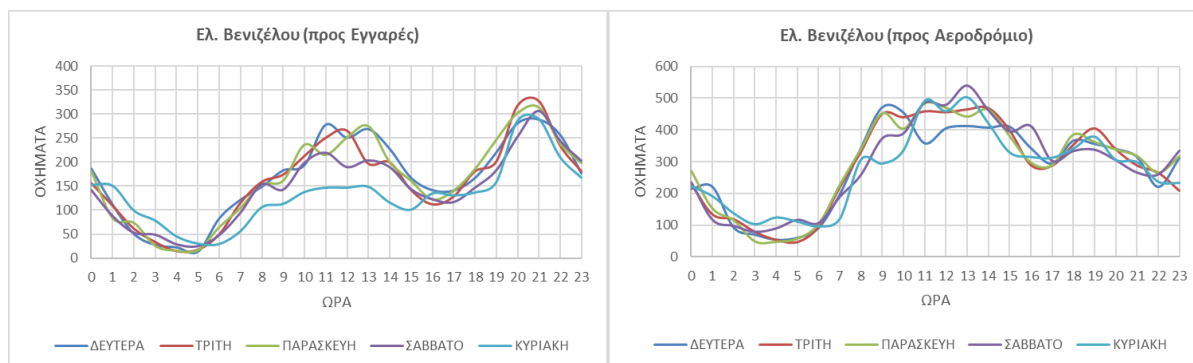
2.6.4 Στοιχεία Κυκλοφοριακού Φόρτου

Η ανάλυση των κυκλοφοριακών συνθηκών στους οδικούς άξονες του Δήμου στηρίζεται σε στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου που συλλέχθηκαν από την Κυκλοφοριακή Μελέτη Χώρας Νάξου του 2007, από αυτόματες μετρήσεις από τις 26 έως τις 30 Ιουλίου του 2007, που συμπεριλάμβαναν ένα Σαββατοκύριακο και μία τυπική καθημερινή της θερινής περιόδου. Έκτοτε, έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση της Χώρας με βασικές τις:

- Μονοδρόμηση ζεύγους οδών Νικ. Κοντολέοντος – Λέλας Περδικάρη
- Μονοδρόμηση οδού Νικ. Πρωτονοταρίου (Ανδρέα Παπανδρέου) μεταξύ των οδών Μέσης (Αμμίτη) και Ρήγα Φεραίου

2.6.4.1 Ωριαία διακύμανση φόρτου κυκλοφορίας-Θερινές Μετρήσεις

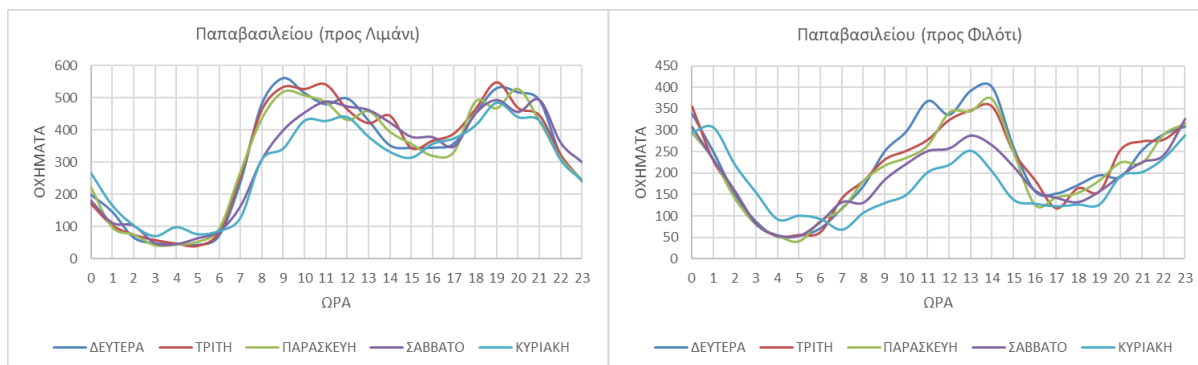
Στα επόμενα γραφήματα παρουσιάζεται η ωριαία διακύμανση της κυκλοφορίας σε τέσσερις βασικούς άξονες της Χώρας.



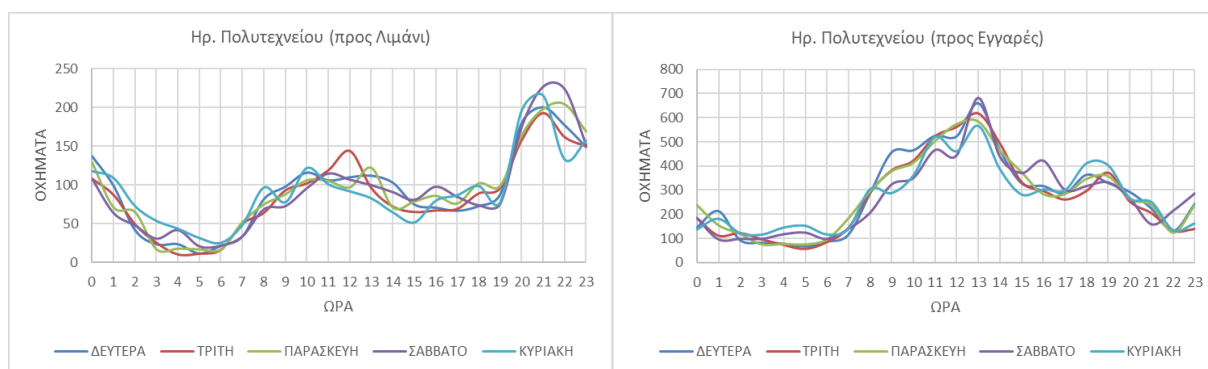
Εικόνα 2-21: Φόρτος κυκλοφορίας οδού ΕΛ. Βενιζέλου



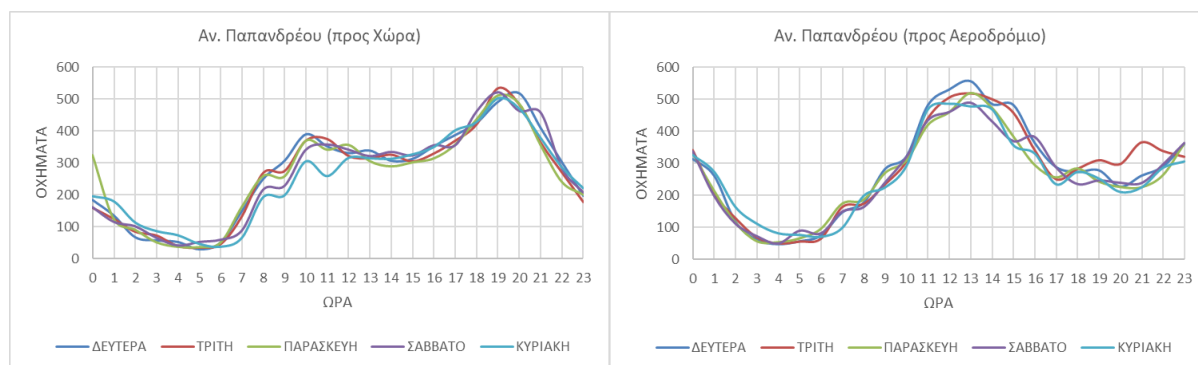
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Εικόνα 2-22: Φόρτος κυκλοφορίας οδού Σωκ. Παπαβασιλείου



Εικόνα 2-23: Φόρτος κυκλοφορίας οδού Ηρ. Πολυτεχνείου (Αριστείδη Πρωτοπαπαδάκη)



Εικόνα 2-24: Φόρτος κυκλοφορίας οδού Ανδρέα Παπανδρέου

Με βάση τις διαθέσιμες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, η πρωινή και απογευματινή αιχμή προσδιορίστηκαν στις 13:00 – 14:00 και 20:00 – 21:00 αντίστοιχα. Η πρωινή αιχμή είναι μετατοπισμένη προς το μεσημέρι λόγω της άφιξης των πλοίων από τις 11:00 έως τις 13:00 και της φύσης των μετακινήσεων, που είναι σχετικές με εργασίες τουριστικού ενδιαφέροντος και διασκέδαση. Μία μικρότερη αιχμή «εισόδου» παρουσιάζεται μεταξύ 9:00 και 10:00, που αφορά περισσότερο εμπορικές και διοικητικές δραστηριότητες.

Το αντίστροφο συμβαίνει τη βραδινή αιχμή, όπου η κεντρική περιοχή με τη ζώνη αναψυχής και εστίασης αποτελεί το βασικό πόλο έλξης των μετακινήσεων. Οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι παρουσιάζονται στην οδό Παπαβασιλείου 712 οχήματα/ώρα στη διασταύρωση με την οδό Ελ. Βενιζέλου και 301



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

οχήματα/ώρα στη διασταύρωση με την οδό Αριάδνης, καθώς και στην οδό Παπανδρέου στη διασταύρωση με την οδό Παπαρηγοπούλου 610 οχήματα/ώρα και 409 οχ./ώρα στη διασταύρωση με την οδό Παπαβασιλείου.

Από τις διαθέσιμες μετρήσεις σύνθεσης της κυκλοφορίας και την ομαδοποίησή τους σε τρεις κατηγορίες, δίκυκλα, ΙΧ και βαρέα οχήματα, προκύπτουν τα ακόλουθα ποσοστά:

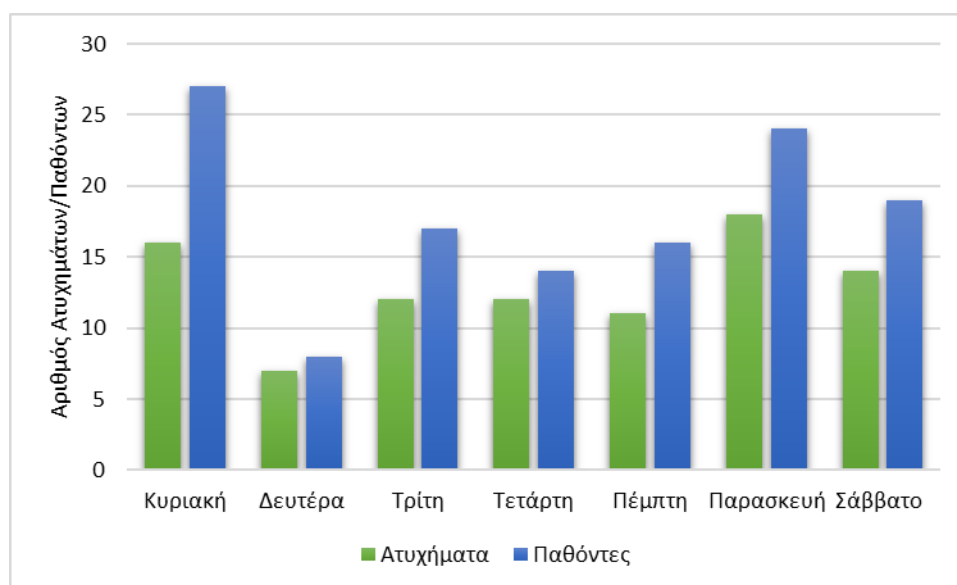
- Δίκυκλα 18-20%
- ΙΧ 65-70%
- Βαρέα οχήματα 9-14%

Λόγω της εποχής των μετρήσεων και του παραθεριστικού χαρακτήρα της περιοχής, το ποσοστό δίκυκλων που καταγράφηκε είναι υψηλό. Σε αυτό προστίθενται τα κάθε τύπου ενοικιαζόμενα οχήματα που, εκτός από μοτοσικλές, περιλαμβάνουν οχήματα ΑΤV («γουρούνες») και συμβατικά αυτοκίνητα.

2.7 Στοιχεία Ατυχημάτων

Στα πλαίσια της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, συλλέχθηκαν στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων για το Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων για τα έτη 2016-2020 από τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ έτσι όπως καταχωρήθηκαν στη βάση δεδομένων του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Στα επόμενα αναλύονται γενικά και ειδικά χαρακτηριστικά των οδικών ατυχημάτων με παθόντες όπως αυτά καταγράφηκαν από τα διαθέσιμα στοιχεία. Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η κατανομή των ατυχημάτων και η κατανομή των παθόντων ανά ημέρα, μήνα και έτος.



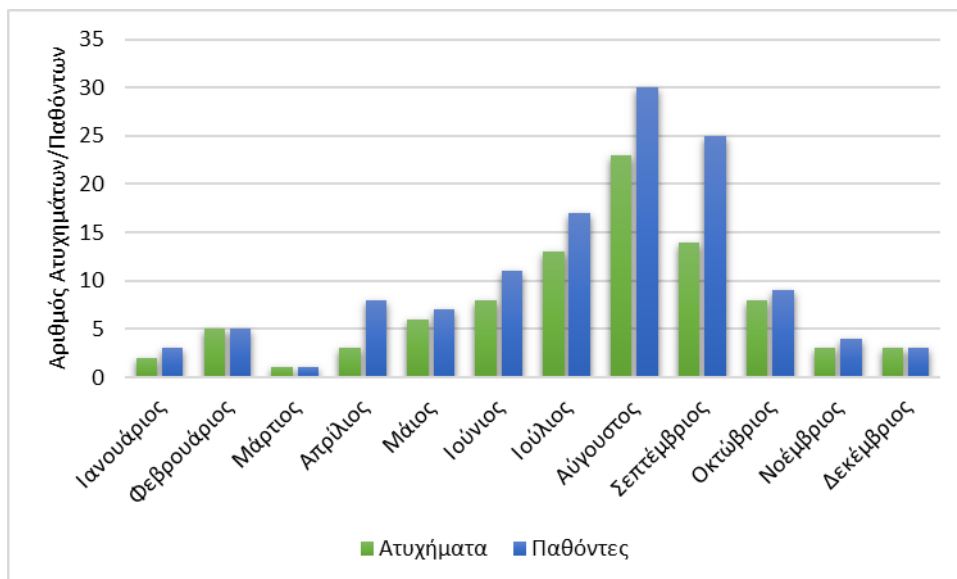
Σχήμα 2-6: Ημερήσια Κατανομή Ατυχημάτων και Παθόντων (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

Παρατηρείται ότι στο σύνολο των ετών που εξετάστηκαν η Κυριακή και η Παρασκευή παρουσιάζουν μεγαλύτερο πλήθος ατυχημάτων και παθόντων μεταξύ των ημερών της εβδομάδας, θεωρείται ότι οφείλεται στις αυξημένες δραστηριότητες των ημερών αυτών λόγω της απουσίας της εργασίας. Σε επίπεδο μηνιαίας κατανομής ατυχημάτων, τους χειμερινούς μήνες παρατηρούνται τα λιγότερα ατυχήματα και παθόντες σε σχέση με τους άλλους μήνες, ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες (Ιούνιος-Ιούλιος) παρατηρούνται τα περισσότερα ατυχήματα, αλλά και οι περισσότεροι παθόντες. Ο λόγος για τον αυξημένο αριθμό ατυχημάτων και



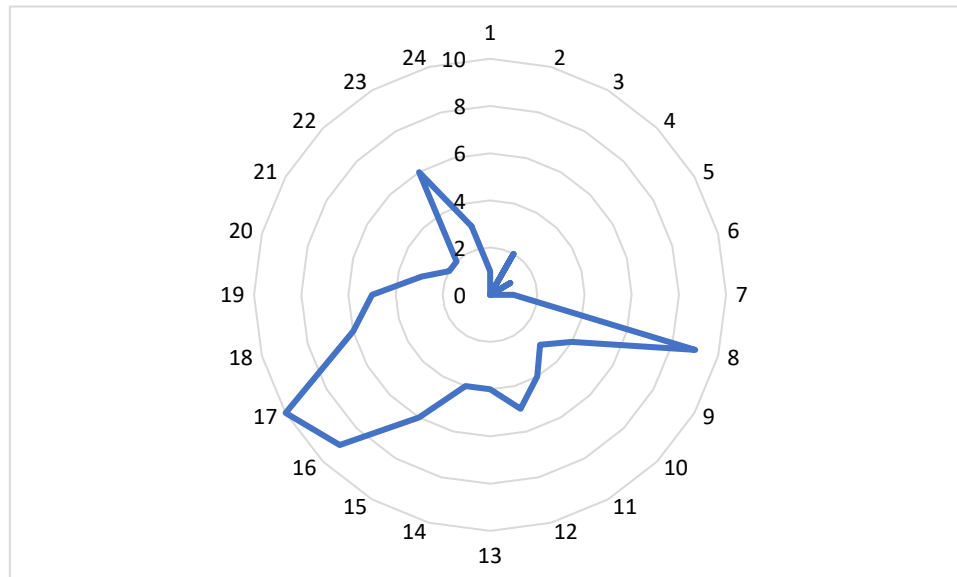
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

παθόντων τους καλοκαιρινούς μήνες εντοπίζεται στην αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου τους θερινούς μήνες για λόγους αναψυχής, που αυξάνει και την πιθανότητα της μεγαλύτερης έκθεσης σε κίνδυνο.



Σχήμα 2-7: Μηνιαία Κατανομή Ατυχημάτων και Παθόντων (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

Κατά μέσο όρο σε όλους τους μήνες η μεγαλύτερη συγκέντρωση ατυχημάτων εντοπίζεται κατά τις μεσημβρινές ώρες (15:00-17:00).

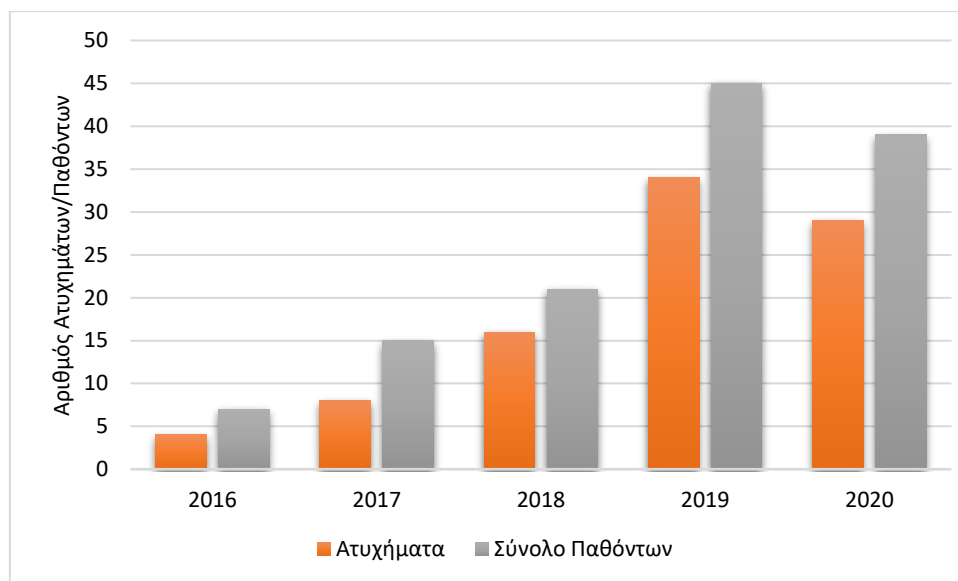


Σχήμα 2-8: Ωριαία Κατανομή Ατυχημάτων (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

Εξετάζοντας διαχρονικά τον αριθμό των ατυχημάτων και των παθόντων, παρατηρείται αύξηση με το πέρασμα το χρόνων από το 2016 μέχρι και το 2019. Από το 2020 φαίνεται να υπάρχει μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των παθόντων που λογικά συνδέεται με τα περιοριστικά μέτρα που επιβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας και τις μειωμένες αφίξεις στο νησί.

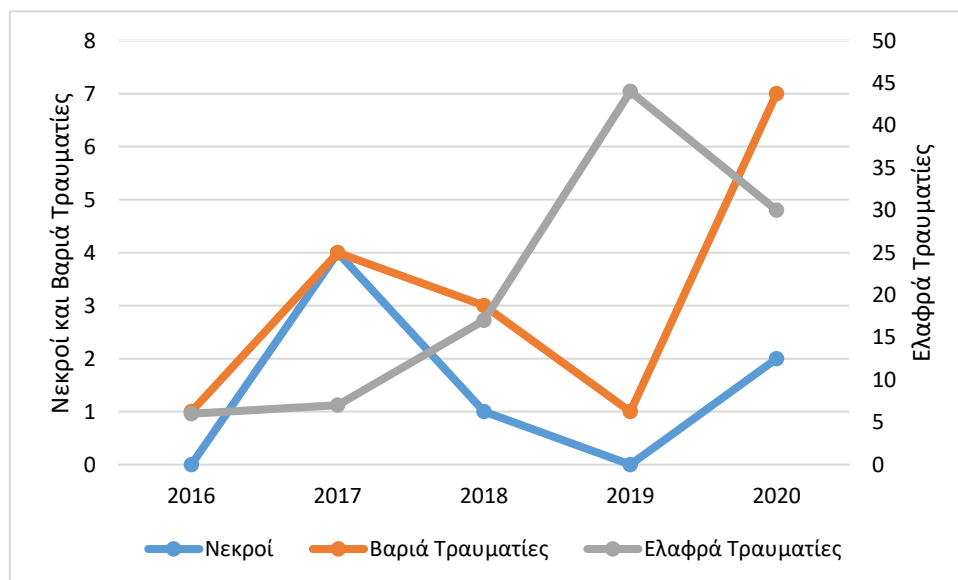


Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 2-9: Ετήσια Κατανομή Ατυχημάτων και Παθόντων (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

Από την ανάλυση των στοιχείων ατυχημάτων για τα έτη 2016-2020 προέκυψε το επόμενο διάγραμμα στο οποίο απεικονίζεται η κατανομή των νεκρών και των τραυματιών (ελαφρά και βαριά). Φαίνεται λοιπόν, ότι υπάρχει μία καθοδική τάση των νεκρών και των βαριά τραυματιών έως το 2019, με τους ελαφρά τραυματίες να είναι σε συνεχή αύξηση. Το έτος 2020 παρατηρείται το αντίθετο φαινόμενο, ενώ υπάρχει μείωση των ελαφρά τραυματιών, υπάρχει αισθητή αύξηση των νεκρών και των βαριά τραυματιών.



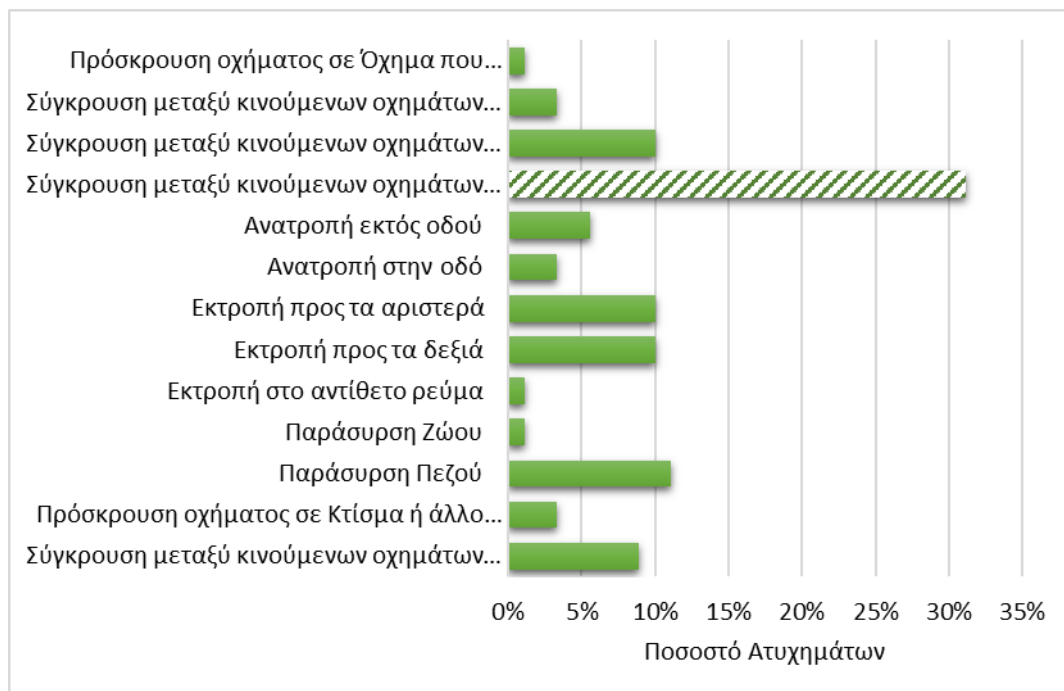
Σχήμα 2-10: Ετήσια Κατανομή Παθόντων (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

Εξετάζοντας την κατανομή των ατυχημάτων ανά είδος ατυχήματος, παρατηρείται ότι το 31% των ατυχημάτων αφορά σε πλαγιομετωπικές συγκρούσεις μεταξύ κινούμενων οχημάτων. Οι συνήθεις αιτίες για τέτοιου είδους συγκρούσεις οχημάτων που έχουν κάθετη πορεία μεταξύ τους, είναι η παραβίαση της προτεραιότητας και η μειωμένη ορατότητα. Οι επόμενοι σε συχνότητα τύποι ατυχημάτων είναι οι



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

παρασύρσεις πεζών ποσοστό εμφάνισης 11% και στη συνέχεια οι εκτροπές προς τα δεξιά, οι εκτροπές προς τα αριστερά και οι πλάγιες συγκρούσεις μεταξύ κινούμενων οχημάτων με 10%.

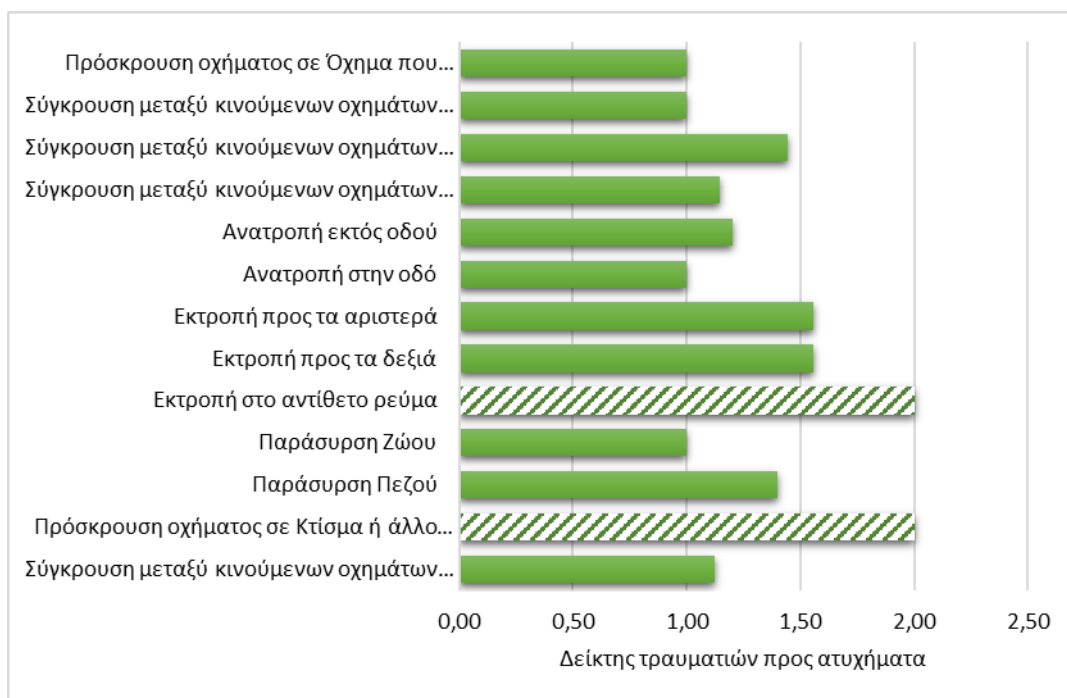


Σχήμα 2-11: Ποσοστιαία Κατανομή Ατυχημάτων (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

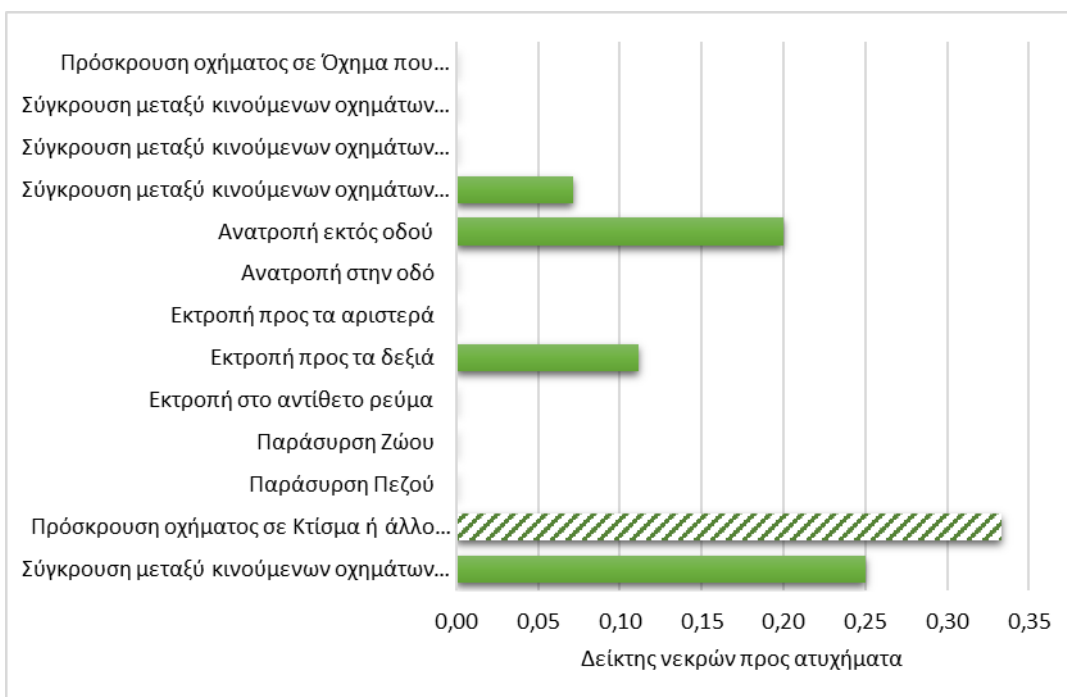
Τέλος για την ανάλυση της σοβαρότητας των ατυχημάτων πραγματοποιείται ανάλυση δεικτών επικινδυνότητας που προκύπτουν από τον λόγο των τραυματιών (ελαφριών και βαριών) και των νεκρών προς τον συνολικό αριθμό των ατυχημάτων ανά τύπο ατυχήματος. Στα επόμενα διαγράμματα παρουσιάζονται η σοβαρότητα του είδους της σύγκρουσης σε σχέση με τον τραυματισμό και το θάνατο των θυμάτων, όπου φαίνεται ότι σε σχέση με τους τραυματίες πιο επικίνδυνες είναι οι εκτροπές στο αντίθετο ρεύμα και οι προσκρούσεις των οχημάτων σε κτίσμα ή σε άλλο σταθερό αντικείμενο, ενώ σε σχέση με τους νεκρούς είναι οι προσκρούσεις των οχημάτων σε κτίσμα ή σε άλλο σταθερό αντικείμενο και μετωπικές συγκρούσεις.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 2-12: Δείκτης Τραυματιών προς Ατυχήματα (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]



Σχήμα 2-13: Δείκτης Θανάτων προς Ατυχήματα (2016-2020) [Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

2.8 Χρήση Ηλεκτροκίνησης

Το 2021 ξεκίνησε η εκπόνηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου (ΣΦΗΟ). Σύμφωνα με το ΣΦΗΟ στη Νάξο λειτουργεί σήμερα ένας δημοσίως προσβάσιμος σταθμός φόρτισης Η/Ο σε ιδιωτικό



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

χώρο στάθμευσης καταστήματος ηλεκτρολογικού εξοπλισμού επί της Επαρχιακής Οδού Γαλανάδος-Χώρας Νάξου στην περιοχή Πλάτανος. Ο φορτιστής είναι ταχείας φόρτισης και λειτουργεί ώρες καταστήματος 08:00 έως 21:00 εκτός Κυριακής. Η φόρτιση είναι δωρεάν για όλους τους χρήστες και εξυπηρετεί τους πελάτες της επιχείρησης.

Στο πλαίσιο του Προγράμματος Αντώνης Τρίτσης για την περίοδο 2020-2023, έργο για την προμήθεια και εγκατάσταση έξι (6) φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων στα σημεία:

1. Χώρος στάθμευσης του Δημαρχείου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων
2. Χώρος στάθμευσης του Αγίου Μηνά στην Δημοτική Ενότητα Νάξου
3. Χώρος στάθμευσης εγκατάστασης βιολογικού καθαρισμού (ΒΙΟ.ΚΑ Δονούσης) στην Δημοτική Ενότητα Δονούσης
4. Χώρος στάθμευσης της Μονάδας Αφαλάτωσης στην Δημοτική Ενότητα Ηρακλειάς
5. Χώρος στάθμευσης του Κοινοτικού Καταστήματος της Δημοτικής Ενότητας Κουφονησίων
6. Χώρος στάθμευσης του Κοινοτικού Καταστήματος της Δημοτικής Ενότητας Σχοινούσσης

Οι προβλεπόμενοι φορτιστές Η/Ο αναμένεται να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες φόρτισης δέκα (10) νέων ηλεκτρικών οχημάτων που θα προμηθευτεί ο Δήμος για υπηρεσιακές ανάγκες. Τα χαρακτηριστικά των φορτιστών και των ηλεκτρικών οχημάτων έχουν ως εξής:

1. Ένας (1) επιδαπέδιος φορτιστής AC 11kW με RFID για τις ανάγκες φόρτισης του ηλεκτρικού οχήματος καθαριότητας (πλυστικό) ο οποίος θα εγκατασταθεί στον χώρο στάθμευσης εγκατάστασης βιολογικού καθαρισμού (ΒΙΟ.ΚΑ Δονούσης) στην Δημοτική Ενότητα Δονούσης
2. Ένας (1) επιδαπέδιος φορτιστής AC 11kW με RFID για τις ανάγκες φόρτισης ενός ηλεκτρικού επιβατικού οχήματος πέντε (5) θέσεων ο οποίος θα εγκατασταθεί στον χώρο στάθμευσης του Κοινοτικού Καταστήματος της Δημοτικής Ενότητας Σχοινούσσης
3. Ένας (1) επιδαπέδιος φορτιστής AC 22kW με RFID για τις ανάγκες φόρτισης ενός ηλεκτρικού οχήματος καθαριότητας (σάρωθρο) ο οποίος θα εγκατασταθεί στον χώρο στάθμευσης του Κοινοτικού Καταστήματος της Δημοτικής Ενότητας Κουφονησίων
4. Ένας (1) επιδαπέδιος φορτιστής AC 22kW με RFID για τις ανάγκες φόρτισης ενός ηλεκτρικού οχήματος καθαριότητας (σάρωθρο) ο οποίος θα εγκατασταθεί στον χώρο στάθμευσης της Μονάδας Αφαλάτωσης στην Δημοτική Ενότητα Ηρακλειάς,
5. Ένας (1) επιδαπέδιος φορτιστής AC διπλός 2 x 22 kW με RFID για τις ανάγκες φόρτισης τριών ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων πέντε (5) θέσεων ο οποίος θα εγκατασταθεί στον χώρο στάθμευσης του Δημαρχείου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων
6. Ένας (1) επιδαπέδιος φορτιστής AC διπλός 2 x 22 kW με RFID για τις ανάγκες φόρτισης ενός ηλεκτρικού μη ανατρεπόμενου ημιφορτηγού κλειστού τύπου, ενός ηλεκτρικού δορυφορικού απορριμματοφόρου με δυνατότητα ανύψωσης κάδου και ενός ηλεκτρικού οχήματος καθαριότητας (σάρωθρο), ο οποίος θα εγκατασταθεί στον χώρο στάθμευσης του Αγίου Μηνά στην Δημοτική Ενότητα Νάξου.

Ωστόσο η χρηματοδότηση για την παραπάνω πρόταση δεν έχει ακόμη λάβει έγκριση από το Πρόγραμμα.

Σύμφωνα με το ΣΦΗΟ οι προτεινόμενες θέσεις φόρτισης στη Χώρα της Νάξου παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Πίνακας 2-38: Προτεινόμενες Θέσεις Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

#	Οικισμός/ Περιοχή	Περιγραφή θέσης σταθμού	Αριθμός φορτιστών	Αριθμός θέ- σεων στάθ- μευσης
1	Χώρα	Στάδιο	1	1
2	Χώρα	Νησάκι	1	1
3	Χώρα	Ραφτοπούλου	1	1
4	Χώρα	Άγιος Μηνάς	1	1
5	Χώρα	Δημαρχείο-Δ1	1	2
6	Χώρα	Δημαρχείο-Δ1	1	1
7	Χώρα	Μαργαρίτη	1	2
8	Χώρα	Πάροδος Μαργαρίτη	1	2
9	Χώρα	Γρόττα	1	1
10	Χώρα	Παπαρηγοπούλου	1	2
11	Χώρα	Παπανδρέου	1	1
12	Χώρα	Αγγιδίων	1	2
13	Χώρα	Δημαρχείο-Δ3	1	2
14	Χώρα	Παραλιακός Πεζόδρομος	1	2
15	Χώρα	Παραλιακή Οδός	1	1
16	Χώρα	Λιμάνι	1	1
17	Χώρα	Νοσοκομείο	1	1
18	Χώρα	Αμαξοστάσιο ΚΤΕΛ	1	2

Πηγή: ΣΦΗΟ Νάξου και Μικρών Κυκλάδων, 2021

2.9 Νέες Τεχνολογίες στο Σύστημα Μεταφορών

Δεν υπάρχουν νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών.

2.10 Διαχείριση της Πρόσβασης των Οχημάτων Διανομής

Δεν υπάρχει σχέδιο διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής στην πόλη.

2.11 Ήπιοι τρόποι μετακίνησης

Σε αυτό το στάδιο θα σημειωθούν όλες οι υποδομές πεζών όπως πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, περπατιτικές διαδρομές, καλντερίμια της Χώρας της Νάξου.

Πίνακας 2-39: Βασικές υποδομές πεζών Χώρας Νάξου

#	Οδικό Τμήμα	Μήκος	Πλάτος	Παρατηρήσεις
1	Περιοχή Κάστρου	αδιευκρίνι- στο	μετα- βλητό	Δίκτυο με καλντερίμια και δρόμους με ήπια κυκλοφορία και στάθμευσης
2	Οδός Αγ. Γεωργίου (Αρ. Πρωτοπαπαδάκη) μεταξύ Πλ. Ευριπαίου και Παπαβασιλείου	115m	5,0m	Πεζοδρόμηση τις βραδινές ώ- ρες της τουριστικής περιόδου
3	Πέτρου Πρωτοπαπαδάκη μεταξύ των οδών Παπαβασιλείου και	425m	4,0m	Πεζόδρομος/πεζοδρόμιο



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

	Αριστείδη Πρωτοπαπαδάκη (Ηρώων Πολυτεχνείου)			
4	Παραλιακή οδός (Πέτρου Πρωτοπαπαδάκη) μεταξύ των οδών Παπαβασιλείου και Αριστείδη Πρωτοπαπαδάκη (Ηρώων Πολυτεχνείου)	435m	6,5m	Πεζοδρόμηση τις βραδινές ώρες της τουριστικής περιόδου
5	Παραλιακός πεζόδρομος μεταξύ Αγ. Γεωργίου και οδού Πέτρου Πρωτοπαπαδάκη	485m	7,0m	Διαδρομή περιπάτου/πεζόδρομος

Η πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού (Πέτρου Πρωτοπαπαδάκη) μεταξύ των οδών Παπαβασιλείου και Αριστείδη Πρωτοπαπαδάκη (Ηρώων Πολυτεχνείου) στο λιμάνι τις βραδινές ώρες της τουριστικής περιόδου αποτελεί βασικό σημείο συνάντησης και αναψυχής συνδυαζόμενο με τη λειτουργία των πολλών παραλιακών καταστημάτων εστίασης. Παράλληλα προς τον παραλιακό δρόμο του λιμένα λειτουργεί μόνιμα πεζόδρομος πλάτους 4,0m. Το οδικό δίκτυο εντός των οικισμών του Δήμου αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από οδούς με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και ανεπαρκείς υποδομές πεζών (πεζοδρόμια), που δεν ευνοούν τη χρήση ήπιων τρόπων μετακίνησης.

Επιπλέον, στο νησί δεν εντοπίζεται δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Παρόλα αυτά στη Χώρα της Νάξου θα τοποθετηθούν σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων καθώς και σταθμοί επισκευής ποδηλάτων.

2.12 Προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών

Στα πλαίσια της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης συλλέχθηκαν στοιχεία και για την προσβασιμότητα, την ασφάλεια και την προστασία στο δίκτυο των μεταφορών. Σημειώνεται ότι ο Δήμος έχει αναθέσει και βρίσκεται υπό εκπόνηση το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) το οποίο συνιστά στρατηγικό σχέδιο για την εξασφάλιση προσβασιμότητας μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων και διαμορφώσεων στην περιοχή. Στο πλαίσιο του εν λόγω σχεδίου λαμβάνει χώρα στοχευμένη καταγραφή και ανάλυση της προσβασιμότητας για όλους.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

3. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ

3.1 Προβλήματα - Ευκαιρίες

Παρουσιάζονται συνοπτικά τα προβλήματα-ευκαιρίες που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης για τις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Δημόσια Μέσα Μεταφοράς

Έλλειψη συνεργασίας όλων των μέσων μεταφοράς σε ένα διασυνδεδεμένο περιβάλλον. **Απουσία αστικής συγκοινωνίας** που να συνδέει τις περιοχές της Χώρας με την κεντρική περιοχή και την περιοχή του Κέντρου Υγείας και της Μητρόπολης. Προσφέρονται ευκαιρίες δημιουργίας αστικής συγκοινωνίας με στόχο τη μείωση της χρήσης του ΙΧ, ειδικά τους θερινούς μήνες όταν η κυκλοφορία και η ζήτηση για στάθμευση κορυφώνεται, και κατά επέκταση τη μείωση της ηχητικής και περιβαλλοντικής ρύπανσης.

2. Ήπιοι Τρόποι Μετακίνησης

Το οδικό δίκτυο εντός των οικισμών του Δήμου αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από οδούς με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και ανεπαρκείς υποδομές πεζών (πεζοδρόμια), που δεν ευνοούν τη χρήση ήπιων τρόπων μετακίνησης. Ένα σημαντικό και έντονο πρόβλημα που εντοπίζεται στο Δήμο είναι τα στενά, ανύπαρκτα και δύσκολα προσπελάσιμα **πεζοδρόμια**, που δεν ευνοούν το περπάτημα είτε για λόγους αναψυχής, είτε για εμπορικούς σκοπούς μετακίνησης. Δίκτυο ποδηλατοδρόμων δεν εντοπίζεται στο νησί. Προσφέρονται ευκαιρίες για διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων στο νησί. Προσφέρονται ευκαιρίες για διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων στο νησί.

3. Προσβασιμότητα, Ασφάλεια και Προστασία

Εντοπίζονται περιορισμένες υποδομές για ΑΜΕΑ στο νησί σε στάσεις λεωφορείων, στις σχολικές υποδομές και χώρους στάθμευσης. Δημιουργία δικτύου διαβάσεων σε σημεία περιμετρικά των σχολείων και εγκατάσταση υποδομών για ΑΜΕΑ για την εύκολη και καλύτερη πρόσβαση σε όλες τις δραστηριότητες του νησιού. Προσφέρεται ευκαιρία δημιουργίας κατάλληλων υποδομών και προσβάσιμων διαδρομών μέσα από το προς εκπόνηση Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.

4. Οδική Ασφάλεια

Αύξηση ατυχημάτων παρατηρείται κυρίως κατά του **θερινούς μήνες** με την άφιξη των επισκεπτών, οι οποίοι δεν είναι εξοικειωμένοι με το οδικό περιβάλλον. Επομένως χρειάζεται να βελτιωθούν οι οδικές υποδομές, να εισαχθούν προειδοποιητικές σημάνσεις και να βελτιωθεί η γεωμετρία των κόμβων και η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων.

5. Στοιχεία Κυκλοφοριακού Φόρτου

Ο κυκλοφοριακός φόρτος στη Χώρα της Νάξου είναι υψηλός ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες και πιο συγκεκριμένα κατά τις ώρες άφιξης των πλοίων στο λιμάνι. Δημιουργούνται προβλήματα **κυκλοφοριακής συμφόρησης**, ηχητικής και περιβαλλοντικής ρύπανσης. Προσφέρονται ευκαιρίες για δημιουργία εναλλακτικών διαδρομών και μέσων μεταφοράς για έξοδο από το λιμάνι με στόχο την κυκλοφοριακή αποφόρτιση.

6. Χρήση Ηλεκτροκίνησης

Η χρήση της ηλεκτροκίνησης μπορεί να προσφέρει πολλές ευκαιρίες στη Χώρα της Νάξου, τόσο στην οικονομία και το περιβάλλον όσο και στην ποιότητα ζωής. Συμβάλλει στη μείωση της ηχητικής και περιβαλλοντικής ρύπανσης, και τη βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

7. Διαχείριση της Πρόσβασης Οχημάτων Διανομής

Λόγω της απουσίας ελέγχου και διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής στη Χώρα της Νάξου, δημιουργούνται προβλήματα ηχητικής και περιβαλλοντικής ρύπανσης, καθώς και προβλήματα ασφάλειας. Η ύπαρξη ενός συστήματος διαχείρισης των οχημάτων διανομής θα βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών.

8. Στάθμευση

Προβλήματα στάθμευσης παρατηρούνται κατά την **τουριστική περίοδο**. Η άφιξη των επισκεπτών αυξάνει ανάλογα τη ζήτηση για στάθμευση, με αποτέλεσμα οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης να αδυνατούν να την καλύψουν. Ως αποτέλεσμα παρατηρείται **άναρχη και παράνομη στάθμευση** που δημιουργούν προβλήματα οδικής ασφάλειας. Επιπλέον η περιπλάνηση των οχημάτων για αναζήτηση στάθμευσης αυξάνει τον κυκλοφοριακό φόρτο οδηγώντας σε προβλήματα συμφόρησης. Προσφέρονται ευκαιρίες για δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης περιμετρικά των οικισμών και επέκταση των υπαρχόντων.

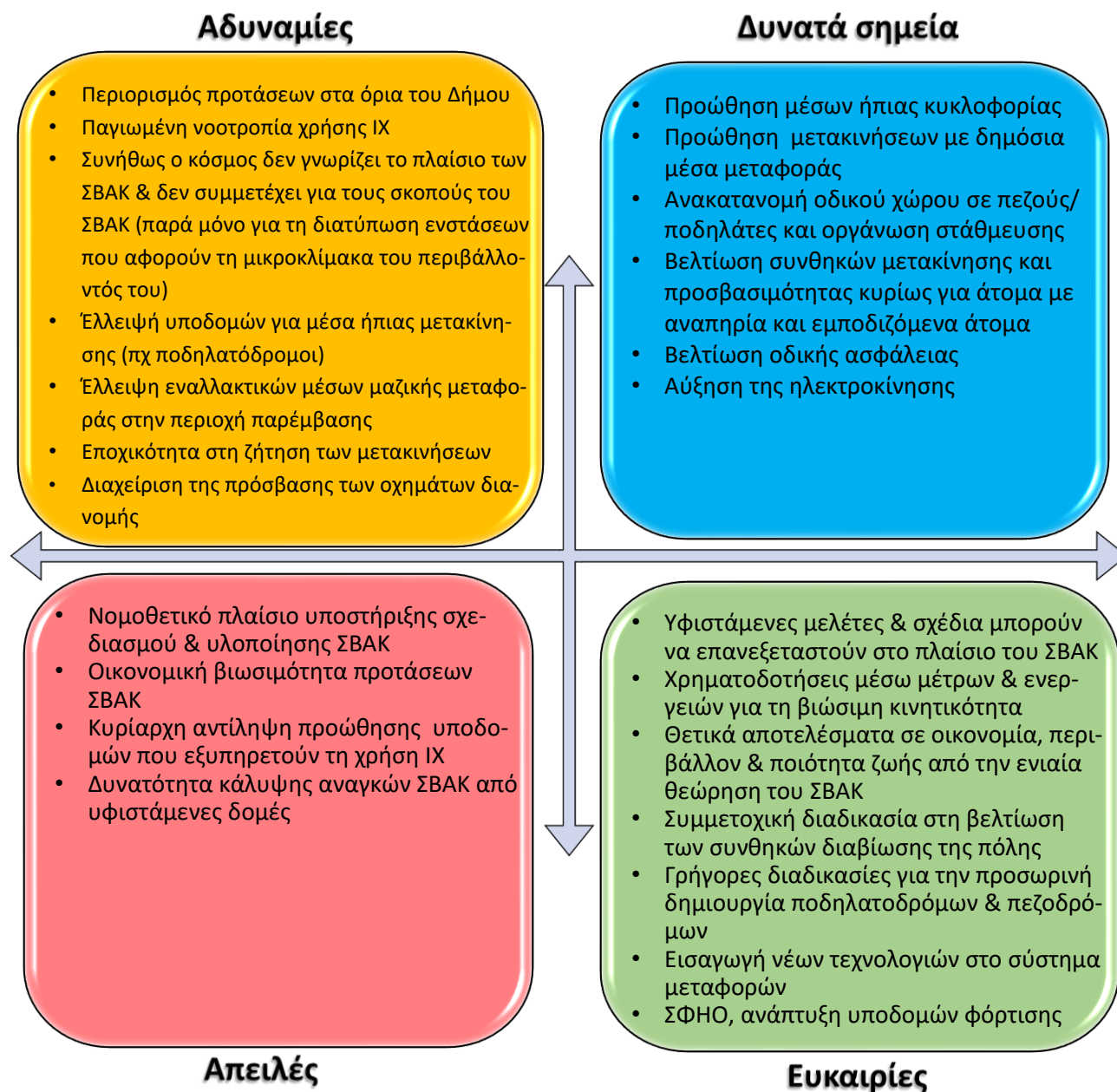
9. Νέες Τεχνολογίες στο Σύστημα Μεταφορών

Η απουσία νέων τεχνολογιών στο σύστημα μεταφορών δημιουργεί ευκαιρίες για εξέλιξη και βελτίωση του συστήματος.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Η ανάλυση των Κινδύνων και των Ευκαιριών του ΣΒΑΚ για το Δήμο παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Σχήμα 3-1: Ανάλυση Κινδύνων και Ευκαιριών του ΣΒΑΚ



4. ΣΕΝΑΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Γενικά

Οι σημαντικοί εξωτερικοί παράγοντες που αφορούν την αστική κινητικότητα (όπως δημογραφικά στοιχεία, τεχνολογία και περιβάλλον) εντοπίζονται και αναλύονται σε αυτό το βήμα. Διαφορετικά εναλλακτικά σενάρια αναπτύσσονται όπου διερευνώνται εναλλακτικές στρατηγικές κατευθύνσεις. Τα σενάρια καταγράφουν το εύρος της αβεβαιότητας που αντιστοιχεί σε κάθε παράγοντα έτσι ώστε συνδυασμένα να αντικατοπτρίζουν μία μελλοντική ρεαλιστική βάση, η οποία χρησιμοποιείται για τη λήψη για στρατηγικών αποφάσεων. Αναλύθηκαν σενάρια εξωτερικών παραμέτρων, αλλά και στρατηγικών κατευθύνσεων που επηρεάζονται άμεσα από τις αποφάσεις του Δήμου.

Αναπτύχθηκαν πέντε σενάρια εξωτερικών παραμέτρων και τάσεων:

- Ένα βασικό σενάριο (business-as-usual) που περιγράφει την ανάπτυξη εάν εφαρμοσθούν δράσεις που έχουν ήδη προγραμματιστεί χωρίς να υλοποιηθούν άλλα μέτρα.
- Τρία σενάρια μελλοντικών τάσεων που προκύπτουν από την ανάλυση εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν την κινητικότητα.
- Ένα σενάριο πολιτικής βιώσιμης κινητικότητας που περιγράφει τις εξελίξεις που προκύπτουν από την επιλογή των διαφόρων βιώσιμων πολιτικών και μέτρων, όπως προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, προώθηση της ενεργής κινητικότητας, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, κτλ.

Σκοπός αυτού του βήματος είναι ο προσδιορισμός των επιλογών για το μέλλον και η κατανόηση των επιπτώσεων που διαφορετικές στρατηγικές επιφέρουν σε βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν την κινητικότητα και την ανάπτυξη στον Δήμο. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτείνεται η ποιοτική ανάλυση των εναλλακτικών σεναρίων χρησιμοποιώντας εργαλεία που προσφέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την εκτίμησή τους.

Οι χρονικοί ορίζοντες ανάλυσης είναι ο υφιστάμενος χρονικός ορίζοντας 2023, ο βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας (2028) και ο μακροπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας (2033).

Το εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την ανάπτυξη και αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικών τάσεων είναι το Urban Transport Roadmaps2, το οποίο έχει αναπτυχθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως ένα online εργαλείο με σκοπό τη δημιουργία των μελλοντικών σεναρίων τάσεων στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ. Το εργαλείο προσφέρει μέσω μίας απλοποιημένης προσέγγισης τη δυνατότητα για:

- Τη διερεύνηση και προσδιορισμό δυνητικών βιώσιμων πολιτικών και μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.
- Την ποσοτικοποίηση των συγκοινωνιακών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων από τις εναλλακτικές προσεγγίσεις.
- Την διερεύνηση θεμάτων σχετικά με την υλοποίηση των εναλλακτικών προσεγγίσεων

4.2 Ανάλυση Εξωτερικών Παραγόντων

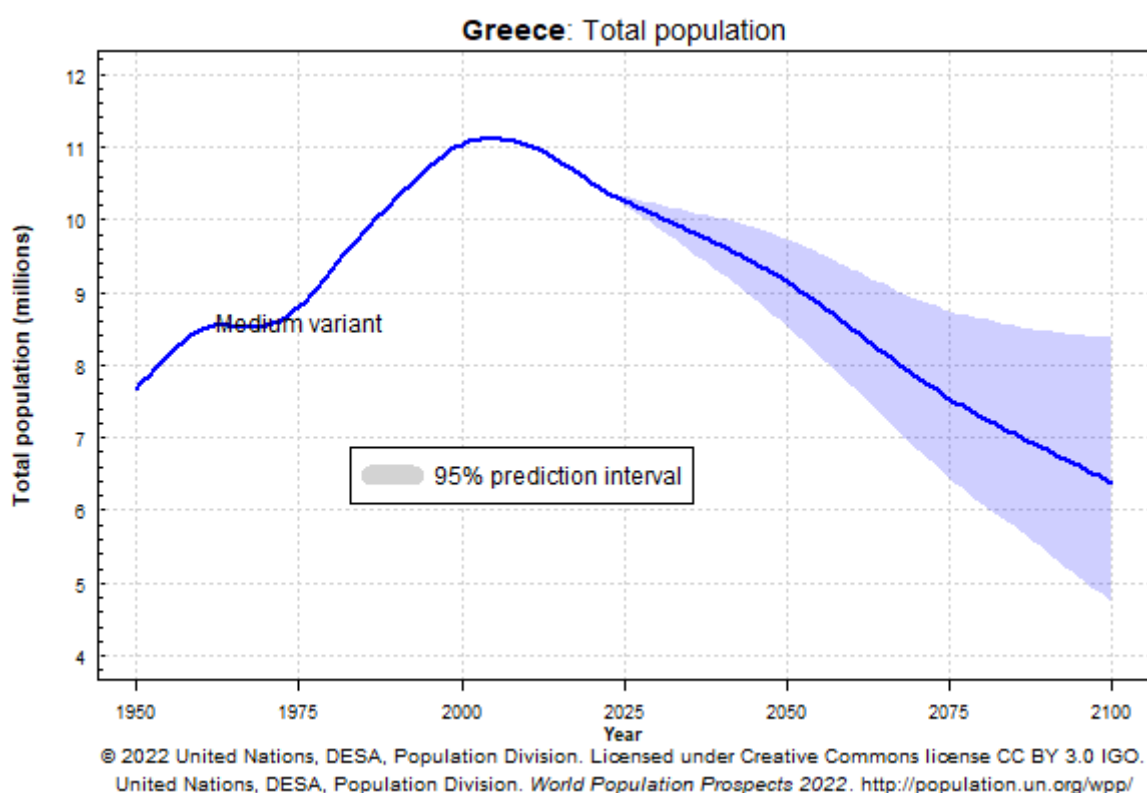
Οι εξωτερικοί παράγοντες είναι παράγοντες που επηρεάζουν την κινητικότητα αλλά είναι εκτός από την επιρροή της πόλης, όπως οι δημογραφικές τάσεις, η κατάσταση της οικονομίας, το περιβάλλον, οι τεχνολογικές εξελίξεις, η πολιτική στήριξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κτλ.

² <http://www.urban-transport-roadmaps.eu/>



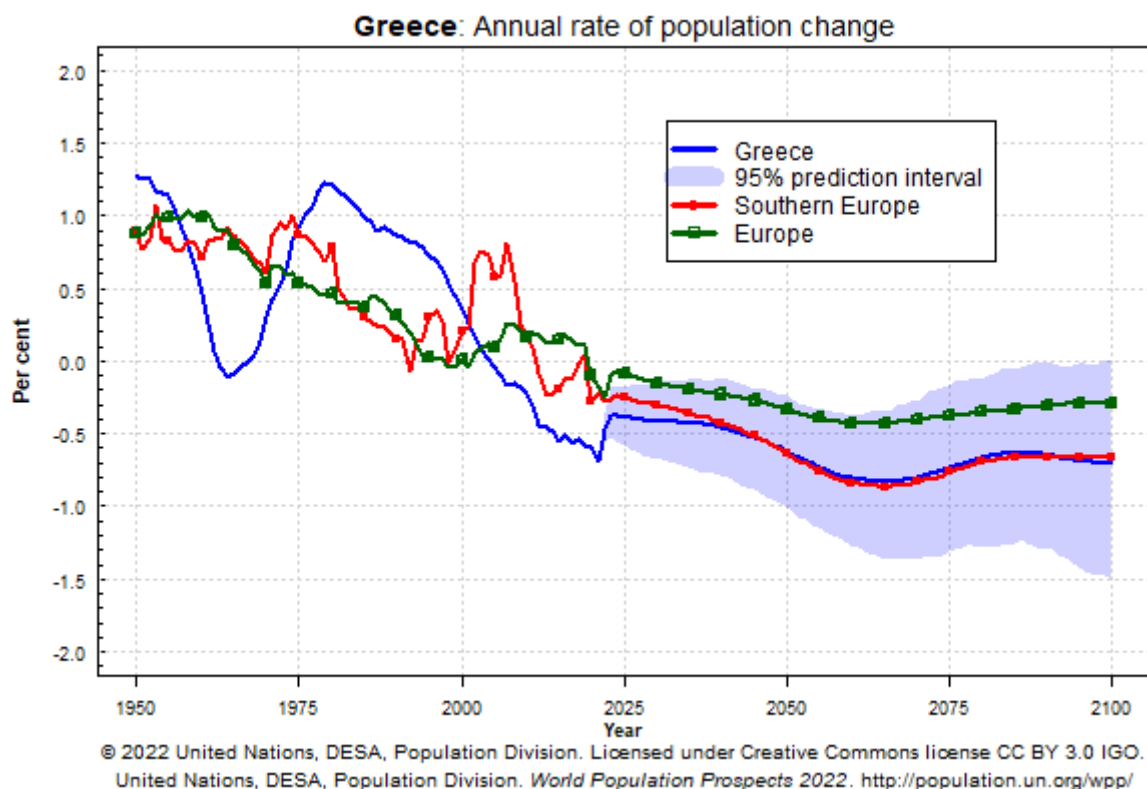
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Δημογραφικά η περιοχή της Νάξου παρουσιάζει μία σταθερή εικόνα τα τελευταία χρόνια. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η εξέλιξη του πληθυσμού της Ελλάδας καθώς και η πρόβλεψη για την εξέλιξή του μέχρι το 2035. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας από τις τελευταίες απογραφές (2001, 2011, 2021) στο Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων την περίοδο 2001-2011 υπάρχει μία αύξηση του πληθυσμού της τάξης του 8%, που οφείλεται στο γεγονός ότι στη δεκαετία μεταξύ 2001 και 2011 υπήρξε οικονομική ανάπτυξη στην χώρα, με αποτέλεσμα τη συγκέντρωση του κόσμου σε μεγαλύτερα αστικά κέντρα και αυξάνοντας έτσι τον μόνιμο πληθυσμό του Δήμου. Λόγω της οικονομικής κρίσης και της μείωσης της οικοδομικής δραστηριότητας την τελευταία δεκαετία (2011-2021), ο πληθυσμός το Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων παρουσίασε μία μικρή αύξηση περίπου 5%. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην τάση αποκέντρωσης του πληθυσμού και αναζήτησης οικονομικότερων τρόπων διαβίωσης. Θεωρείται ότι η αύξηση του πληθυσμού στο Δήμο θα ακολουθήσει την τάση εξέλιξης στην Ελλάδα, που σύμφωνα με την εκτιμήσεις των Ηνωμένων Εθνών θα είναι -0.4% ετησίως μέχρι το 2033.





Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων



Σχήμα 4-1: Πληθυσμιακές Προβλέψεις Μητροπολιτικής Περιοχής Αθήνας

[Πηγή: United Nations - World Population Prospects www.eltsis.org]

Οι εκτιμήσεις των βασικών **μεγεθών της οικονομίας** πραγματοποιούνται υπό συνθήκες μεγάλης αβεβαιότητας λόγω της πανδημίας του COVID-19 που άρχισε να επηρεάζει σημαντικά όλες τις χώρες το πρώτο τρίμηνο του 2020. Σε ότι αφορά στις προβλέψεις των οικονομικών μεγεθών στον βραχυπρόθεσμο ορίζοντα της πενταετίας για την Ελλάδα, η κύρια πηγή αβεβαιότητας σχετίζεται με την πορεία της πανδημίας COVID-19, όπως και με την εξέλιξη των γεωπολιτικών προκλήσεων στην Ανατολική Μεσόγειο. Οι εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ελλάδα παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο έχει εκτιμήσει ότι το ΑΕΠ για το 2025 θα έχει ρυθμό αύξησης 1,80%, για το 2026 1,60% και για το 2027 1,4%³. Για τον μακροπρόθεσμο ορίζοντα της δεκαετίας έχει θεωρηθεί ότι η ετήσια αύξηση του ΑΕΠ θα είναι 1%.

Πίνακας 4-1: Προβλέψεις οικονομικών μεγεθών

Ετήσιες Ποσοστιαίες Μεταβολές	Έτος	Ελλάδα	ΕΕ
Πραγματικό ΑΕΠ	2022	6,0%	3,2%
	2023	1,0%	0,3%
	2024	2,0%	1,5%
Πληθωρισμός	2022	10,0%	8,5%

³ <https://www.imf.org/en/Countries/GRC>



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

	2023	6,0%	6,1%
	2024	2,4%	2,6%
Ποσοστό Ανεργίας	2022	12,6%	6,8%
	2023	12,6%	7,2%
	2024	12,1%	7,0%

[Πηγή: European Commission (11/2022) European Economic Forecast. Autumn 2022.]

Οι σημαντικότερες **τεχνολογικές εξελίξεις** που προβλέπεται να επηρεάσουν σημαντικά την αστική κινητικότητα τα επόμενα χρόνια παρουσιάζονται συνοπτικά στα επόμενα:

- Υπηρεσίες ολοκληρωμένης κινητικότητας προβλέπεται να αλλάξουν το τοπίο των αστικών μετακινήσεων χρησιμοποιώντας τα έξυπνα τηλέφωνα και τις εφαρμογές που αναπτύσσονται είτε από εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου είτε από ανεξάρτητους φορείς. Οι υπηρεσίες αυτές θα παρέχουν στον χρήστη του μεταφορικού συστήματος και περισσότερες επιλογές αλλά και εργαλεία για να δρομολογήσει τη μετακίνησή του χρησιμοποιώντας και συνδυάζοντας περισσότερα μέσα μεταφοράς (όπως μέσα μαζικής μεταφοράς, υπηρεσίες ταξί, ιδιωτικό όχημα, μικροκινητικότητα, διαμοιρασμό οχημάτων, κτλ).
- Διαχείριση του αστικού χώρου με δυναμικό τρόπο μέσω κατάλληλων ανιχνευτών και αλγορίθμων έτσι ώστε να επωφελείται ο χώρος να καταγράφεται, να αξιολογείται, να βελτιώνεται και να ιεραρχείται ανάμεσα στις ανάγκες όλων των χρηστών και όλων των μέσων μεταφοράς.
- Χρήση περισσότερων οχημάτων χαμηλών εκπομπών. Η εξέλιξη της τεχνολογίας αυτών των οχημάτων, αλλά και τα κίνητρα που δίνονται μέσω των κατευθύνσεων και των δεσμεύσεων της Ευρωπαϊκής πολιτικής, αλλά και της Εθνικής Νομοθεσίας θα οδηγήσει σε υψηλότερο ποσοστό χρήσης τους.
- Χρήση περισσότερων μέσων μικροκινητικότητας, η οποία θα προκύψει από την εξέλιξη της τεχνολογίας αυτών των οχημάτων και την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών.
- Βελτίωση των συστημάτων υποβοήθησης οδήγησης, η οποία θα βελτιώσει την οδική ασφάλεια, αλλά και την προσβασιμότητα των ευάλωτων ομάδων.

Τα τελευταία χρόνια οι τεχνολογικές εξελίξεις στο τομέα των υπηρεσιών κινητικότητας έχουν βελτιώσει κατά πολύ την ποιότητα των αστικών μετακινήσεων πολλών ανθρώπων διεθνώς, αλλά και στην Ελλάδα, ενώ καθώς οι εξελίξεις στην τεχνολογία των αυτόνομων οχημάτων, των ηλεκτρικών οχημάτων, της συνδεσιμότητας δεδομένων εντός οχήματος, των μηχανισμών για διαμοιρασμό διαδρομών και οχημάτων και οι τεχνολογίες θα γίνονται πιο προσιτές σε περισσότερους ανθρώπους και η κινητικότητα στις πόλεις θα γίνεται ευκολότερη, ταχύτερη και ασφαλέστερη. Στον Δήμο Νάξου και Μικρών Κυκλάδων ωστόσο δεν έχουν εφαρμογή ακόμη οι σχετικές εφαρμογές.

Οι βελτιώσεις αυτές μπορούν να μειώσουν το κόστος της συμφόρησης, των οδικών ατυχημάτων και της ατμοσφαιρικής και ακουστικής ρύπανσης. Η διαχείριση της μετάβασης από συμβατικές σε νέες τεχνολογίες κινητικότητας είναι ένα θέμα που θα απασχολήσει τους διαχειριστές των μεταφορικών συστημάτων και τις δημοτικές αρχές και θα είναι κρίσιμο για την εξέλιξη της κινητικότητας στην πόλη, καθώς και για τον ρυθμό εξέλιξης και εισαγωγής των νέων τεχνολογιών.

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ ο Δήμος καλείται να οραματιστεί και να δεσμευτεί για την πολιτική που θα ακολουθήσει στην προσπάθειά του να κάνει τις μετακινήσεις εντός του Δήμου του πιο βιώσιμες εκμεταλλευόμενος και τις νέες τεχνολογίες.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Οι **Ευρωπαϊκές και Εθνικές κατευθύνσεις** προωθούν τα τελευταία χρόνια συστηματικά τη βιώσιμη κινητικότητα και μέσω της ανάπτυξης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αλλά και μέσω άλλων νομοθεσιών που προωθούν τις καθαρότερες και πιο βιώσιμες μορφές κατανάλωσης ενέργειας.

Στο Παραδοτέο της Φάσης Α (Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ) γίνεται λεπτομερή αναφορά όλων των Ευρωπαϊκών, Εθνικών, Περιφερειακών και Τοπικών κειμένων που ορίζουν και επηρεάζουν τις πολιτικές των μεταφορών. Συγκεκριμένα στην ανάλυση και στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ λήφθηκαν υπόψη τα ακόλουθα:

Κείμενα Ευρωπαϊκού Επιπέδου

- Πράσινη Βίβλος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007)
- Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2009)
- Λευκή Βίβλος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011)
- Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013, 2019)
- Οδηγία για την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019)
- Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019)
- Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2020)

Κείμενα Εθνικού Επιπέδου

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Ε.Π.-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α., 2014)
- Νομοθεσία για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2019, 2021)
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2019)
- Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2019)

Κείμενα Περιφερειακού Επιπέδου

- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Νοτίου Αιγαίου (2003)
- Επιχειρησιακό Σχέδιο Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου – Στρατηγικός Σχεδιασμός (2012) & (2016)
- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Νοτίου Αιγαίου (2014)
- Επιχειρησιακό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΣΑΑ) 2014-2020

Κείμενα Τοπικού Επιπέδου

- Πολεοδομική Οργάνωση
- Καθορισμός ζώνης οικιστικού ελέγχου Δήμου Νάξου
- Προγενέστερες Μελέτες και Μελέτες υπό Εκπόνηση



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

4.3 Ανάλυση Σεναρίων Μελλοντικών Τάσεων

Το πρόγραμμα European Urban Transport Roadmaps, το οποίο επιλέγεται για την αξιολόγηση των σεναρίων κινητικότητας στη Χώρα της Νάξου, είναι ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών το οποίο χρησιμοποιούν δεκάδες πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη για να δομήσουν σενάρια και να διερευνήσουν πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Χρησιμοποιώντας αυτό το εργαλείο, οι ευρωπαϊκές πόλεις μπορούν να διερευνήσουν και να προσδιορίσουν κατάλληλα βιώσιμα πακέτα βιώσιμων μέτρων και πολιτικών και μέσα από την ποσοτικοποίηση των μεταφορικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων αυτών των μέτρων να εξετάσουν ένα οδικό χάρτη εφαρμογής (roadmap) του σεναρίου πολιτικής.

Τα στοιχεία του **βασικού σεναρίου** που εξετάστηκε και εισήχθησαν στο Urban Transport Roadmaps συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Πληθυσμός: 12.726
- Χαμηλό ποσοστό χρήσης ΜΜΜ
- Χαμηλό ποσοστό χρήσης ποδηλάτων
- Μέτριο ποσοστό χρήσης δίκυκλων οχημάτων
- Δεν υπάρχει δίκτυο τραμ και μετρό
- Μέτριο επίπεδο συμφόρησης
- Περιορισμένος αριθμός εισερχόμενων ταξιδιών
- Ετήσιος ρυθμός αύξησης πληθυσμού: 0,5%
- Μέση εισοδηματική κλίμακα
- Ποσοστό χρήσης μέσων: Πεζή: 4%, Ποδήλατο: 4%, Μηχανή: 10%, ΙΧ: 60%, ΜΜΜ: 22%
- Ποσοστό χρήσης ΜΜΜ: Λεωφορεία: 100%, Τραμ: 0%, Μετρό 0%
- Ποσοστό βαρέων οχημάτων: 10%
- Περιορισμός αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Δεν υπάρχουν σταθμοί φόρτισης οχημάτων με υγραέριο
- Μίξη χωρίς και με χρέωση ποσοστού χώρων στάθμευσης
- Ωριαία χρέωση στάθμευσης: 1€/ώρα
- Κόμιστρο ΜΜΜ: 4,0 €
- Λεωφορεία σε μικτή κυκλοφορία
- Ανύπαρκτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ: 344 οχήματα/ 1000 κατοίκους
- Κατανομή στόλου οχημάτων ανά τύπο καυσίμου:
Βενζίνη: 73,5%, Πετρέλαιο: 25%, Φυσικό Αέριο/ Υγραέριο: 0%, Υβριδικά: 1%, Ηλεκτρικά: 0,5%
- Κατανομή λεωφορείων ανά τύπο καυσίμου: Πετρέλαιο: 100 %



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Βάσει των αποτελεσμάτων του Urban Transport Roadmaps στην δεκαετία με το βασικό σενάριο:

- ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων αυξάνεται κατά 3,9%,
- οι μεταβολές την κατανομή των χρηστών στα μέσα μένει ουσιαστικά ανεπηρέαστη ($\sim \pm 1\%$),
- η μέση ταχύτητα κίνησης των ΙΧ και των λεωφορείων μειώνεται κατά 2,4% και 1% αντίστοιχα,
- το ποσοστό οχημάτων MMM με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές αυξάνεται κατά 87.5 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ το ποσοστό των ιδιωτικών οχημάτων αυξάνεται κατά 83.8 ποσοστιαίες μονάδες
- αναμένεται μία μείωση των οχηματοχιλιομέτρων με ΙΧ κατά 10,7%
- λόγω της μείωσης των οχηματοχιλιομέτρων και της βελτίωσης της τεχνολογίας των οχημάτων αναμένεται μείωση στις εκπομπές ρύπων (Ανάλογα με την κατηγορία ρύπου από 10% έως 59%)
- δεν αναμένεται μείωση στον αριθμό των σοβαρών ατυχημάτων, ενώ αναμένεται μείωση κατά 4,1% στους θανάτους.

Τα τρία εναλλακτικά σενάρια μελλοντικών τάσεων εξωτερικών παραμέτρων που εξετάστηκαν ήταν τα ακόλουθα:

- **Σενάριο Τεχνολογικής Εξέλιξης**, που εξετάζει τις εξωγενείς συνθήκες που σχετίζονται με την τεχνολογία (όπως τεχνολογία οχημάτων, οικονομία καυσίμου, παράγοντες εκπομπών ρύπων) και θεωρεί ότι θα υπάρχει ταχεία τεχνολογική εξέλιξη με ταχύτερη διείσδυση καινοτόμων τεχνολογιών, ταχύτερες βελτιώσεις της οικονομίας καυσίμου και των εκπομπών ρύπων.
- **Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης**, που εξετάζει τις εξωγενείς συνθήκες που σχετίζονται με την ενέργεια (όπως τιμή ενεργειακών πόρων, εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας οχήματος, την εξέλιξη του ρυθμού μετακινήσεων, την αναλογία στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας) και θεωρεί ότι θα υπάρχει ταχύτερη αύξηση των τιμών των καυσίμων, μειωμένη κινητικότητα, μείωση του δείκτη ιδιοκτησίας ιδιωτικού οχήματος.
- **Σενάριο Πράσινης Φορολογίας**, που εξετάζει τις εξωγενείς συνθήκες που σχετίζονται με την πολιτική μεταφορών σε εθνικό επίπεδο λαμβάνοντας υπόψη την φορολογία για τα καύσιμα και την ιδιοκτησία οχημάτων και θεωρεί ότι θα εφαρμοστούν υψηλότεροι δασμοί καυσίμων και φόροι ιδιοκτησίας οχημάτων.

Επίσης, εξετάστηκε ένα εναλλακτικό σενάριο του βασικού, **Βασικό Σενάριο με Βιώσιμες Πολιτικές**, που θεωρεί ότι οι εξωγενείς παράμετροι εξελίσσονται όπως στο βασικό σενάριο, αλλά παράλληλα εφαρμόζονται μέτρα πολιτικής βιώσιμης κινητικότητας και έτσι περιγράφονται οι επιπτώσεις που προκύπτουν από την επιλογή των διαφόρων βιώσιμων πολιτικών και μέτρων, όπως από την ρύθμιση της ζήτησης, την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, την επένδυση σε βιώσιμες υποδομές, την εφαρμογή οικονομικών κινήτρων, τη διαχείριση και τον έλεγχο της κυκλοφορίας, την προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, την προώθηση της ενεργής κινητικότητας, κτλ.

Από τα αποτελέσματα από την ανάλυση των εναλλακτικών σεναρίων στο Urban Transport Roadmaps στην δεκαετία προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων αυξάνεται κατά 3,9% σε όλα τα σενάρια, εκτός από το Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης που αυξάνεται κατά 3,1%.
- Οι μεταβολές την κατανομή των χρηστών στα μέσα μένει ουσιαστικά ανεπηρέαστη ($\sim \pm 1\%$) σε όλα τα σενάρια εκτός από την πεζή που μειώνεται κατά 10%, εκτός από το Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών που



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

εκτιμάται μείωση κατά 1 ποσοστιαίες μονάδες του ποσοστού χρήσης ΙΧ και αύξησης κατά 2,1 του ποσοστού χρήσης ΜΜΜ.

- Η μέση ταχύτητα κίνησης των ΙΧ και των λεωφορείων μειώνεται κατά 2,4% και 1% αντίστοιχα σε όλα τα σενάρια, εκτός από το Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης που μειώνεται κατά 1,4% και 0,6% αντίστοιχα και από το Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών που μειώνεται κατά 1,7% και 0,7 % αντίστοιχα.
- Το ποσοστό οχημάτων ΜΜΜ με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές αυξάνεται κατά 87.5 ποσοστιαίες μονάδες σε όλα σενάρια, ενώ το ποσοστό των ιδιωτικών οχημάτων αυξάνεται κατά 83.8% ποσοστιαίες μονάδες σε όλα σενάρια εκτός από το Σενάριο Τεχνολογικής Εξέλιξης και το Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών που το ποσοστό οχημάτων ΜΜΜ αυξάνεται κατά 99.1 και 89 ποσοστιαίες μονάδες.
- Εκτιμάται μείωση των οχηματοχιλιομέτρων με ΙΧ κατά 10,7% στο Βασικό Σενάριο και στο Σενάριο Πράσινης Φορολογίας, κατά 23% στο Σενάριο Τεχνολογικής Εξέλιξης, κατά 14,8% στο Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης και κατά 24% στο Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών.
- Λόγω της μείωσης των οχηματοχιλιομέτρων και της βελτίωσης της τεχνολογίας των οχημάτων αναμένεται μείωση στις εκπομπές ρύπων. Τα μεγαλύτερα ποσοστά μείωσης εκτιμώνται στο Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών και στη συνέχεια στο Σενάριο της Τεχνολογικής Εξέλιξης. Το Σενάριο Πράσινης Φορολογίας φαίνεται να έχει την ίδια επιρροή με το Βασικό Σενάριο στις εκπομπές των ρύπων.
- Δεν αναμένεται μείωση στον αριθμό των σοβαρών ατυχημάτων σε όλα τα σενάρια.
- Η μείωση στους θανόντες από οδικά ατυχήματα είναι 4,1% στα σενάρια Τεχνολογικής Εξέλιξης και Πράσινης Φορολογίας, όπως και στο Βασικό Σενάριο, ενώ στο Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης εκτιμάται μεγαλύτερη μείωση περίπου 6,2%. Η μείωση που εκτιμάται στο Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών είναι 5,8%.
- Τέλος, το κόστος για τον μετακινούμενο και τον Δήμο είναι χαμηλότερο στο Σενάριο των Βιώσιμων Πολιτικών, και τα έσοδα του Δήμου αυξάνονται από την εφαρμογή των βιώσιμων πολιτικών.

Συμπερασματικά λοιπόν, παρατηρείται ότι το Σενάριο Τεχνολογικής Εξέλιξης και το Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης προσφέρει βελτιωμένες συνθήκες έναντι του Σεναρίου Πράσινης Φορολογίας, αλλά και έναντι του Βασικού Σεναρίου. Τη σημαντική βελτίωση στις συνθήκες κινητικότητας της πόλης επιφέρει ουσιαστικά το Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών, όπου σε όλους τους δείκτες η βελτίωση είναι τάξεις μεγέθους μεγαλύτερη έναντι των εναλλακτικών σεναρίου και του βασικού σεναρίου. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης.

Πίνακας 4-2: Αξιολόγηση σεναρίων μελλοντικών τάσεων

Δείκτες Μεταβολής	Βασικό Σενάριο	Σενάριο Τεχνολογικής Εξέλιξης	Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης	Σενάριο Πράσινης Φορολογίας	Βασικό Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών
Ποσοστιαία Μεταβολή Α- ριθμού ΙΧ ανά 1000 κατοί- κους	3.9%	3.9%	3.1%	3.9%	3.9%
Μεταβολή του Ποσοστού χρήσης ΙΧ	1.1%	1.1%	1.0%	1.1%	-0.5%



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Δείκτες Μεταβολής	Βασικό Σενάριο	Σενάριο Τεχνολογικής Εξέλιξης	Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης	Σενάριο Πράσινης Φορολογίας	Βασικό Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών
Μεταβολή του Ποσοστού χρήσης ΜΜΜ	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	2,1%
Μεταβολή του Ποσοστού χρήσης Πεζή & Ποδήλατο	-10.0%	-10.0%	-10.1%	-10.0%	-4.9%
Ποσοστιαία Μεταβολή Μέ- σης ταχύτητας ΙΧ Ω.Α.	-2.4%	-2.4%	-1.4%	-2.4%	-1.7%
Ποσοστιαία Μεταβολή Μέ- σης ταχύτητας Λεωφορείων Ω.Α.	-1%	-1%	-0.6%	-1%	-0.7%
Μεταβολή του Ποσοστού ΜΜΜ χαμηλών/ μηδενικών ρύπων	87,5%	87,5%	87,5%	87,5%	87,5%
Μεταβολή του Ποσοστού ο- χημάτων χαμηλών/ μηδενι- κών ρύπων	83.8%	99.1%	83.8%	83.8%	89%
Ποσοστιαία Μεταβολή Οχη- ματοχλιομέτρων με ΙΧ	-10,7%	-23%	-14.8%	-10.7%	-24%
Ποσοστιαία Μεταβολή Εκ- πομπών CO ₂	-4.5%	-16,1%	-5.8%	-4.5%	-6.1%
Ποσοστιαία Μεταβολή Εκ- πομπών CO	-17.6%	-33.3%	-18%	-17.6%	-18.4%
Ποσοστιαία Μεταβολή Εκ- πομπών PM	-100%	0.0%	-100%	-100%	-100%
Ποσοστιαία Μεταβολή Εκ- πομπών NO _x	-31,8%	-47%	-36.4%	-31,8%	-33.3%
Ποσοστιαία Μεταβολή Εκ- πομπών VOC	-18.2%	-11.1%	-10%	-18.2%	-10%
Ποσοστιαία Μεταβολή Α- ριθμού (σοβαρών) ατυχη- μάτων	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Ποσοστιαία Μεταβολή Α- ριθμού θανάτων ανά 100000 κατοίκους	-4.1%	-4.1%	-6.2%	-4.1%	-5.8
Ποσοστιαία Μεταβολή Κό- στους μετακίνησης ανά με- τακινούμενο	-1.1%	-3.6%	-2.7%	0.5%	-0.5%



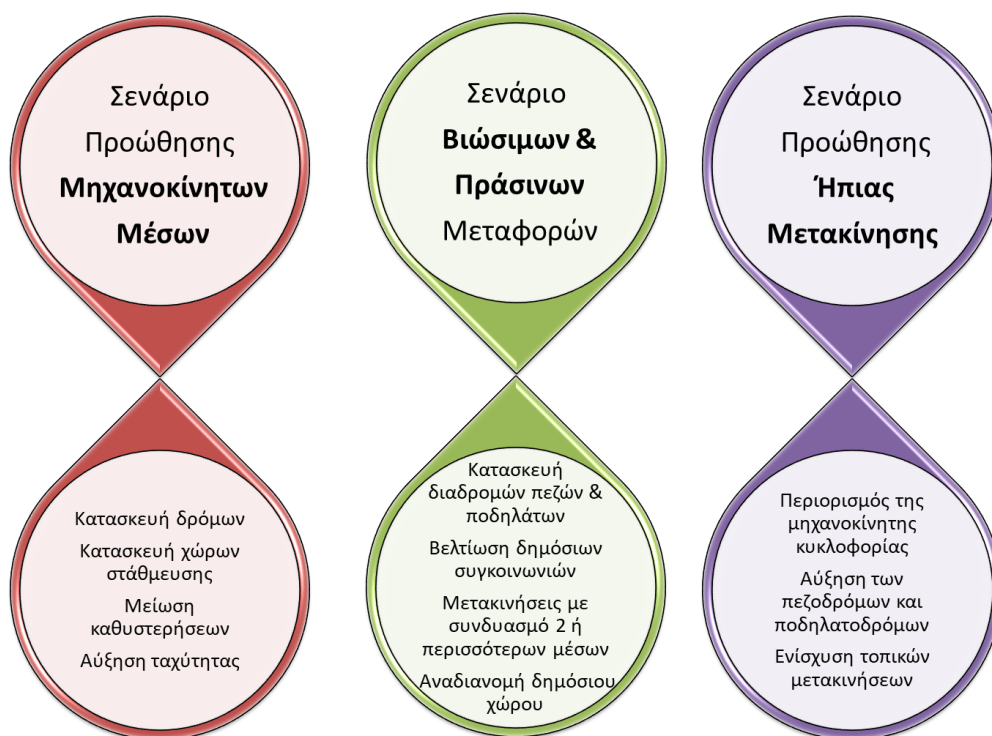
Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Δείκτες Μεταβολής	Βασικό Σενάριο	Σενάριο Τεχνολογικής Εξέλιξης	Σενάριο Ενεργειακής Εξέλιξης	Σενάριο Πράσινης Φορολογίας	Βασικό Σενάριο Βιώσιμων Πολιτικών
Ποσοστιαία Μεταβολή Κό- στους υποδομών μεταφο- ρών για το δήμο	-0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	-38.4%
Ποσοστιαία Μεταβολή Εσό- δων δήμου	3.5%	3.5%	-0.5%	3.5%	5.4%

4.4 Ανάλυση Εναλλακτικών Σεναρίων

Σε αυτό το βήμα αναπτύχθηκαν τρία εναλλακτικά σενάρια στρατηγικής τα οποία αντιπροσωπεύουν τρεις διακριτές κατευθύνσεις ως προς την προτεραιότητα των πολιτικών και των συνοδών τους μέτρων, που ε-
ντοπίζονται σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές. Τα σενάρια αυτά αντιπροσωπεύουν:

- πολιτικές που ενισχύουν τις μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα
- πολιτικές που ενισχύουν τις βιώσιμες και πράσινες μετακινήσεις
- πολιτικές που ενισχύουν τις μετακινήσεις με ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση.





Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Σχήμα 4-2: Κατευθύνσεις προτεραιοτήτων προς διαβούλευση

Σκοπός αυτού του βήματος είναι ο προσδιορισμός των κατευθύνσεων και η κατανόηση των επιπτώσεων που επιφέρουν οι στρατηγικές και οι πολιτικές του Δήμου στην κινητικότητα. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκε ποιοτική ανάλυση των εναλλακτικών σεναρίων στρατηγικής χρησιμοποιώντας εργαλεία που προσφέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την εκτίμησή τους (Urban Transport Roadmaps) όπως και στην περίπτωση των μελλοντικών τάσεων.

Τα στοιχεία εισόδου του **Βασικού Σεναρίου** όπως και στην περίπτωση των σεναρίων μελλοντικών τάσεων είναι τα ακόλουθα:

- Πληθυσμός: 12.726
- Χαμηλό ποσοστό χρήσης MMM
- Χαμηλό ποσοστό χρήσης ποδηλάτων
- Μέτριο ποσοστό χρήσης δίκυκλων οχημάτων
- Δεν υπάρχει δίκτυο τραμ και μετρό
- Μέτριο επίπεδο συμφόρησης
- Περιορισμένος αριθμός εισερχόμενων ταξιδιών
- Ετήσιος ρυθμός αύξησης πληθυσμού: 0,5%
- Μέση εισοδηματική κλίμακα
- Ποσοστό χρήσης μέσων: Πεζή: 4%, Ποδήλατο: 4%, Μηχανή: 10%, ΙΧ: 60%, MMM: 22%
- Ποσοστό χρήσης MMM: Λεωφορεία: 100%, Τραμ: 0%, Μετρό 0%
- Ποσοστό βαρέων οχημάτων: 10%
- Περιορισμός αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Δεν υπάρχουν σταθμοί φόρτισης οχημάτων με υγραέριο
- Μίξη χωρίς και με χρέωση ποσοστού χώρων στάθμευσης
- Ωριαία χρέωση στάθμευσης: 1€/ώρα
- Κόμιστρο MMM: 4,0 €
- Λεωφορεία σε μικτή κυκλοφορία
- Ανύπαρκτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ: 344 οχήματα/ 1000 κατοίκους
- Κατανομή στόλου οχημάτων ανά τύπο καυσίμου:

Βενζίνη: 73,5%, Πετρέλαιο: 25%, Φυσικό Αέριο/ Υγραέριο: 0%, Υβριδικά: 1%, Ηλεκτρικά: 0,5%

- Κατανομή λεωφορείων ανά τύπο καυσίμου: Πετρέλαιο: 100 %

Βάσει των αποτελεσμάτων του Urban Transport Roadmaps στην δεκαετία με το βασικό σενάριο:

- ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων αυξάνεται κατά 3,9%,



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

- οι μεταβολές την κατανομή των χρηστών στα μέσα μένει ουσιαστικά ανεπηρέαστη ($\sim \pm 1\%$),
- η μέση ταχύτητα κίνησης των ΙΧ και των λεωφορείων μειώνεται κατά 2,4% και 1% αντίστοιχα,
- το ποσοστό οχημάτων ΜΜΜ με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές αυξάνεται κατά 87.5 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ το ποσοστό των ιδιωτικών οχημάτων αυξάνεται κατά 83.8 ποσοστιαίες μονάδες
- αναμένεται μία μείωση των οχηματοχιλιομέτρων με ΙΧ κατά 10,7%
- λόγω της μείωσης των οχηματοχιλιομέτρων και της βελτίωσης της τεχνολογίας των οχημάτων αναμένεται μείωση στις εκπομπές ρύπων (Ανάλογα με την κατηγορία ρύπου από 10% έως 59%)
- δεν αναμένεται μείωση στον αριθμό των σοβαρών ατυχημάτων, ενώ αναμένεται μείωση κατά 4,1% στους θανάτους.

Το Σενάριο που οι πολιτικές ενισχύουν τις **μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα** περιλαμβάνει την κατασκευή δρόμων και χώρων στάθμευσης, μέτρα για τη μείωση των καθυστερήσεων και την αύξηση της ταχύτητας των οχημάτων. Συγκεκριμένα επιλέχθηκαν οι ακόλουθες πολιτικές:

- Σχεδιασμός των χρήσεων γης: Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης ορίζει ευκαιρίες και περιορισμούς για νέες αναπτύξεις, κατοικίες και τοποθεσίες δραστηριοτήτων παρέχοντας και συνδυάζοντας και τη παροχή προσβασιμότητας, με στόχο τη μείωση της ανάγκης των πολιτών να διανύουν μεγάλες αποστάσεις για να φτάσουν σε θέσεις εργασίας, καταστήματα, υπηρεσίες κτλ.
- Χρήση κοινόχρηστων οχημάτων παρέχει πρόσβαση σε ένα αυτοκίνητο χωρίς την ανάγκη ιδιοκτησίας. Είναι ένα μοντέλο ενοικίασης αυτοκινήτου για σύντομες χρονικές περιόδους.
- Προώθηση ηλεκτροκίνησης: Παροχή ή προώθηση της παροχής σταθμών ανεφοδιασμού (π.χ. επαναφόρτιση για ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία) για την προώθηση της χρήσης πράσινων οχημάτων και καυσίμων.
- Park-and-ride: Οι εγκαταστάσεις Park-and-Ride είναι χώροι στάθμευσης που βρίσκονται σε στρατηγικούς κόμβους του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών που επιτρέπουν στους πολίτες, τους επισκέπτες της πόλης και τους επιβάτες να σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους και να μετακινηθούν περισσότερο στο κέντρο της πόλης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η στάθμευση είναι γενικά φθηνότερη από ό,τι στα αστικά κέντρα.
- Εγκαταστάσεις Εμπορευματικών Μεταφορών: Τα κέντρα και οι εγκαταστάσεις logistics της πόλης αποσκοπούσαν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών, ενοποιώντας τα φορτία έτσι αυξάνοντας τον συντελεστή φορτίου των οχημάτων, συντομεύοντας τις διαδρομές αποστολής και χρησιμοποιώντας καθαρότερα οχήματα (και μειώνοντας το κόστος).
- Τιμολογιακή πολιτική: Η πολιτική εφαρμόζεται στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα που πληρώνουν για χρήση της αστικής περιοχής με δύο τρόπους: 1. Εφαρμόζοντας την αρχή «ο χρήστης πληρώνει» - Οι χρήστες πληρώνουν για τη χρήση ενός πόρου, όπως ο χώρος του δρόμου. 2. Εφαρμόζοντας την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» - Όσο περισσότερο ρυπαίνει το όχημα, τόσο υψηλότερη είναι η χρέωση για το ταξίδι.
- Ρύθμιση /τιμολόγηση στάθμευσης: Η τιμολόγηση στάθμευσης σημαίνει ότι οι χρήστες αυτοκινήτων πληρώνουν για τη χρήση των χώρων στάθμευσης. Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει χώρους στάθμευσης με χαμηλές εκπομπές ρύπων, όπου το τιμολόγιο στάθμευσης είναι μειωμένο / δωρεάν για καθαρά οχήματα.



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

- Κανονισμοί αστικής μεταφοράς εμπορευμάτων: Αυτή η πολιτική αφορά τον καθορισμό κανόνων για χρονικά διαστήματα παράδοσης ή περιορισμούς ανά βάρος οχήματος, μέγεθος ή κατηγορία εκπομπών, στην πόλη.

Το Σενάριο που οι πολιτικές που ενισχύουν τις **βιώσιμες και πράσινες μετακινήσεις** περιλαμβάνει την αύξηση πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, τη βελτίωση δημόσιων συγκοινωνιών, την αναδιανομή δημόσιου χώρου με σκοπό τον συνδυασμό των μετακινήσεων. Συγκεκριμένα επιλέχθηκαν οι ακόλουθες πολιτικές:

- Σχεδιασμός των χρήσεων γης: Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης ορίζει ευκαιρίες και περιορισμούς για νέες αναπτύξεις, κατοικίες και τοποθεσίες δραστηριοτήτων παρέχοντας και συνδυάζοντας και τη παροχή προσβασιμότητας, με στόχο τη μείωση της ανάγκης των πολιτών να διανύουν μεγάλες αποστάσεις για να φτάσουν σε θέσεις εργασίας, καταστήματα, υπηρεσίες κτλ.
- Παροχή Πληροφοριών για βιώσιμες μετακινήσεις: Εκστρατείες πληροφοριών για βιώσιμες μετακινήσεις και προώθησης με στόχο να αλλάξουν τη συμπεριφορά των ανθρώπων και να προκαλέσουν μια στροφή προς μια νέα βιώσιμη κινητικότητα.
- Χρήση κοινόχρηστων αυτοκινήτων και ποδηλάτων παρέχει πρόσβαση σε ένα αυτοκίνητο/ ποδήλατο χωρίς την ανάγκη ιδιοκτησίας. Είναι ένα μοντέλο ενοικίασης οχήματος για σύντομες χρονικές περιόδους.
- Προώθηση ηλεκτροκίνησης: Παροχή ή προώθηση της παροχής σταθμών ανεφοδιασμού (π.χ. επαναφόρτιση για ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία) για την προώθηση της χρήσης πράσινων οχημάτων και καυσίμων.
- Αντικατάσταση των στόλων: Συνίστανται στην προοδευτική αντικατάσταση των δημόσιων στόλων (κυρίως λεωφορείων) με πράσινα οχήματα και καύσιμα όπως φυσικό αέριο ή ηλεκτρικό.
- Δίκτυο λεωφορείων/τραμ: Επανασχεδιασμός της διάταξης του δικτύου των μέσων μαζικής μεταφοράς με επέκταση των υπηρεσιών (νέες γραμμές ή/και καλύτερη συχνότητα) καθώς και με βελτίωση στάσεων λεωφορείων, σταθμών κ.λπ.
- Park-and-ride: Οι εγκαταστάσεις Park-and-Ride είναι χώροι στάθμευσης που βρίσκονται σε στρατηγικούς κόμβους του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών που επιτρέπουν στους πολίτες, τους επισκέπτες της πόλης και τους επιβάτες να σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους και να μετακινηθούν περισσότερο στο κέντρο της πόλης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η στάθμευση είναι γενικά φθηνότερη από ό,τι στα αστικά κέντρα.
- Τιμολογιακή πολιτική: Η πολιτική εφαρμόζεται στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα που πληρώνουν για χρήση της αστικής περιοχής με δύο τρόπους: 1. Εφαρμόζοντας την αρχή «ο χρήστης πληρώνει» - Οι χρήστες πληρώνουν για τη χρήση ενός πόρου, όπως ο χώρος του δρόμου. 2. Εφαρμόζοντας την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» - Όσο περισσότερο ρυπαίνει το όχημα, τόσο υψηλότερη είναι η χρέωση για το ταξίδι.
- Ενιαίο εισιτήριο: Τα ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων σημαίνουν απρόσκοπτες μετακινήσεις και καμία απαίτηση αγοράς εισιτηρίων ενώ ο χρήστης αλλάζει είτε τρόπους μεταφοράς είτε υπηρεσίες. Τα τιμολογιακά καθεστώτα μπορούν επίσης να αναθεωρηθούν για να προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες στα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Προτεραιότητα των δημόσιων συγκοινωνιών: Βελτίωση της ταχύτητας κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς, βελτιώνοντας έτσι την αξιοπιστία των υπηρεσιών και την ελκυστικότητα για το ευρύ



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

κοινό. Μέτρα που περιλαμβάνονται είναι λωρίδες προτεραιότητας, συστήματα προτεραιότητας, εγκατεστημένα στα φανάρια για την ανίχνευση λεωφορείων και την παροχή προτεραιότητας.

- Περιορισμός της πρόσβασης των ΙΧ: Μετατόπιση του δρόμου που αφιερώνεται επί του παρόντος στην κυκλοφορία οχημάτων ή τη στάθμευση για την εξυπηρέτηση άλλων τρόπων λειτουργίας, όπως πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους. Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει και ζώνες χαμηλών εκπομπών, όπου ο κανονισμός ορίζει το πρότυπο εκπομπών των οχημάτων που μπορούν να κινούνται σε μια περιοχή.
- Ρύθμιση /τιμολόγηση στάθμευσης: Η τιμολόγηση στάθμευσης σημαίνει ότι οι χρήστες αυτοκινήτων πληρώνουν για τη χρήση των χώρων στάθμευσης. Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει χώρους στάθμευσης με χαμηλές εκπομπές ρύπων, όπου το τιμολόγιο στάθμευσης είναι μειωμένο / δωρεάν για καθαρά οχήματα.
- Κανονισμοί αστικής μεταφοράς εμπορευμάτων: Αυτή η πολιτική αφορά τον καθορισμό κανόνων για χρονικά διαστήματα παράδοσης ή περιορισμούς ανά βάρος οχήματος, μέγεθος ή κατηγορία εκπομπών, στην πόλη.
- Δίκτυο πεζοδρόμων, πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων: Βελτίωση της ποιότητας ή/και της ευκολίας των μετακινήσεων με τα πόδια και με ποδήλατο μέσω βελτιωμένης υποδομής.

Το Σενάριο που οι πολιτικές που ενισχύουν **τις μετακινήσεις με ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση** περιλαμβάνει τον περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (ΙΧ και ΜΜΜ), την αύξηση των πεζοδρομίων και των ποδηλατοδρόμων και την ενίσχυση των τοπικών μετακινήσεων. Συγκεκριμένα επιλέχθηκαν οι ακόλουθες πολιτικές:

- Σχεδιασμός των χρήσεων γης: Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης ορίζει ευκαιρίες και περιορισμούς για νέες αναπτύξεις, κατοικίες και τοποθεσίες δραστηριοτήτων παρέχοντας και συνδυάζοντας και τη παροχή προσβασιμότητας, με στόχο τη μείωση της ανάγκης των πολιτών να διανύουν μεγάλες αποστάσεις για να φτάσουν σε θέσεις εργασίας, καταστήματα, υπηρεσίες κτλ.
- Παροχή Πληροφοριών για βιώσιμες μετακινήσεις: Εκστρατείες πληροφοριών για βιώσιμες μετακινήσεις και προώθησης με στόχο να αλλάξουν τη συμπεριφορά των ανθρώπων και να προκαλέσουν μια στροφή προς μια νέα βιώσιμη κινητικότητα.
- Χρήση κοινόχρηστων ποδηλάτων παρέχει πρόσβαση σε ένα ποδήλατο χωρίς την ανάγκη ιδιοκτησίας. Είναι ένα μοντέλο ενοικίασης οχήματος για σύντομες χρονικές περιόδους.
- Εγκαταστάσεις Εμπορευματικών Μεταφορών: Τα κέντρα και οι εγκαταστάσεις logistics της πόλης αποσκοπούσαν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών, ενοποιώντας τα φορτία έτσι αυξάνοντας τον συντελεστή φορτίου των οχημάτων, συντομεύοντας τις διαδρομές αποστολής και χρησιμοποιώντας καθαρότερα οχήματα (και μειώνοντας το κόστος).
- Κανονισμοί αστικής μεταφοράς εμπορευμάτων: Αυτή η πολιτική αφορά τον καθορισμό κανόνων για χρονικά διαστήματα παράδοσης ή περιορισμούς ανά βάρος οχήματος, μέγεθος ή κατηγορία εκπομπών, στην πόλη.
- Δίκτυο πεζοδρόμων, πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων: Βελτίωση της ποιότητας ή/και της ευκολίας των μετακινήσεων με τα πόδια και με ποδήλατο μέσω βελτιωμένης υποδομής.
- Τιμολογιακή πολιτική: Η πολιτική εφαρμόζεται στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα που πληρώνουν για χρήση της αστικής περιοχής με δύο τρόπους: 1. Εφαρμόζοντας την αρχή «ο χρήστης πληρώνει» - Οι χρήστες πληρώνουν για τη χρήση ενός πόρου, όπως ο χώρος του δρόμου. 2. Εφαρμόζοντας την



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» - Όσο περισσότερο ρυπαίνει το όχημα, τόσο υψηλότερη είναι η χρέωση για το ταξίδι

- **Ενιαίο εισιτήριο:** Τα ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων σημαίνουν απρόσκοπτες μετακινήσεις και καμία απαίτηση αγοράς εισιτηρίων ενώ ο χρήστης αλλάζει είτε τρόπους μεταφοράς είτε υπηρεσίες. Τα τιμολογιακά καθεστώτα μπορούν επίσης να αναθεωρηθούν για να προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες στα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- **Περιορισμός της πρόσβασης των ΙΧ:** Μετατόπιση του δρόμου που αφιερώνεται επί του παρόντος στην κυκλοφορία οχημάτων ή τη στάθμευση για την εξυπηρέτηση άλλων τρόπων λειτουργίας, όπως πεζοδρόμια και ποδηλατόδρομους. Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει και ζώνες χαμηλών εκπομπών, όπου ο κανονισμός ορίζει το πρότυπο εκπομπών των οχημάτων που μπορούν να κινούνται σε μια περιοχή.
- **Μέτρα ηπιοποίησης της κυκλοφορίας οχημάτων:** Τα μέτρα αποτελούνται από διάφορα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά και στρατηγικές που αποσκοπούν στη μείωση της ταχύτητας και του όγκου της κυκλοφορίας των οχημάτων και, συνεπώς, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Τα μέτρα μπορεί να κυμαίνονται από μικρές τροποποιήσεις ενός μεμονωμένου δρόμου ή πλήρη επανασχεδιασμό του οδικού δικτύου σε συγκεκριμένες περιοχές (π.χ. «Ζώνη 30»), έως την έννοια του «κοινόχρηστου χώρου» (σύμφωνα με την αρχή ότι όλοι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να μοιράζονται το δεδομένου χώρου δρόμου).

Τα αποτελέσματα από την ανάλυση των εναλλακτικών σεναρίων στο Urban Transport Roadmaps στους χρονικούς ορίζοντες ανάλυσης (βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας, 2028, και μακροπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας, 2033) παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4-3: Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων τάσεων

Δείκτες Μεταβολής	Βασικό Σενάριο		Σενάριο Προώθησης Μηχα- νοκίνητων Μέσων		Σενάριο Βιώσιμων & Πράσι- νων Μεταφορών		Σενάριο Προώθησης Ήπιας Μετακίνησης	
	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία
Ποσοστιαία Μεταβολή Αριθμού ΙΧ ανά 1000 κατοίκους	2.9%	5.8%	2.4%	5.3%	1.8%	2.3%	2.3%	2.1%
Ποσοστό χρήσης ΙΧ	0.8%	1.6%	-8.4%	-6.7%	-1.6%	-0.1%	-27.4%	-54.4%
Ποσοστό χρήσης ΜΜΜ	0.0%	0.0%	12%	10.7%	120%	133%	37.9%	148%
Ποσοστό χρήσης Πεζή & Ποδήλατο	-6.4%	-12.8%	-2.1%	-8.3%	70%	5.9%	135%	17.7%
Ποσοστιαία Μεταβολή Μέσης ταχύτητας ΙΧ Ω.Α.	-1.7%	-3.3%	1.6%	0.1%	8.4%	7.6%	1.45	-3.8%
Ποσοστιαία Μεταβολή Μέσης ταχύτητας Λεωφορείων Ω.Α.	-0.7%	-1.3%	0.6%	0.0%	5.1%	6.4%	2.3%	3.1%
Μεταβολή του Ποσοστού ΜΜΜ	20%	40%	20%	40%	20%	40%	20%	40%



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Δείκτες Μεταβολής	Βασικό Σενάριο		Σενάριο Προώθησης Μηχα- νοκίνητων Μέσων		Σενάριο Βιώσιμων & Πράσι- νων Μεταφορών		Σενάριο Προώθησης Ήπιας Μετακίνησης	
	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία
χαμηλών/ μηδενι- κών ρύπων								
Μεταβολή του Πο- σοστού οχημάτων χαμηλών/ μηδενι- κών ρύπων	64.6%	123%	80%	184%	56.6%	208%	10.7%	23.5%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Οχηματοχι- λιομέτρων με ΙΧ (συμβατικής τε- χνολογίας)	-6.2%	-15.6%	-14.2%	-28.1%	-34.3%	-40.6%	-21.8%	-37.5%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Εκπομπών CO ₂	-3%	-6.6%	-5.6%	-10.9%	-16.2%	-24.5%	-11.9%	-20.7%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Εκπομπών CO	-13.8%	-26.1%	-18.4%	-35.3%	-53.8%	-63%	-40%	-61.5%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Εκπομπών PM	0.0%	0.0%	0.0%	-100%	0.0%	-100%	0.0%	-100%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Εκπομπών NO _x	-27%	-45.9%	-32.4%	-56.7%	-37.8%	-62.1%	-35.1%	-59.4%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Εκπομπών VOC	-7.6%	-23%	-15.3%	-30.7%	-53.8%	-61.5%	-38.4%	-61.5%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Αριθμού (σο- βαρών) ατυχημά- των	0.0%	0.0%	-7.6%	-7.6%	-23%	-30.7%	-15.3%	-30.7
Ποσοστιαία Μετα- βολή Αριθμού θα- νάτων ανά 100000 κατοίκους	-2.9%	-5.7%	-5.5%	-8.6%	-34.1%	-41.2%	-19.1%	-41.1%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Κόστους με- τακίνησης ανά με- τακινούμενο	-0.8%	-1.8%	14.1%	10.4%	-33.8%	-32.5%	-45.7%	-36.7%
Ποσοστιαία Μετα- βολή Κόστους υ- ποδομών μεταφο- ρών για το δήμο	0.0%	0.0%	-17.4%	-19.5%	14.3%	4.1%	63.5%	25.7%



Φάση Β': Φάση Ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Δείκτες Μεταβολής	Βασικό Σενάριο		Σενάριο Προώθησης Μηχα- νοκίνητων Μέσων		Σενάριο Βιώσιμων & Πράσι- νων Μεταφορών		Σενάριο Προώθησης Ήπιας Μετακίνησης	
	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία	5ετία	10ετία
Ποσοστιαία Μετα- βολή Εσόδων δή- μου	2.5%	4.6%	23.3%	22.5%	-39.5%	-34.6%	-56.5%	-37.2%

Από την ανάλυση των εναλλακτικών σεναρίων προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για τον μακροπρό-
θεσμο ορίζοντα (δεκαετία):

- Ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων αυξάνεται κατά 5.8% στο βασικό σενάριο. Στο σενάριο προώθηση των μηχανοκίνητων μέσων αυξάνεται κατά 5.3%, ενώ στο σενάριο προώθησης βιώσιμων μετακινήσεων μόνο κατά 2.3%.
- Οι μεταβολές στην κατανομή των χρηστών στα μέσα παρουσιάζει διακύμανση. Σε όλα τα σενάρια υπάρχει μείωση στο ποσοστό χρήσης Ι.Χ. με τη μεγαλύτερη να παρατηρείται στο σενάριο Προώθησης Ήπιας Μετακίνησης. Το ποσοστό χρήση των ΜΜΜ και της πεζής μετακίνησης και του ποδηλάτου, παρουσιάζουν αύξηση σε όλα τα σενάρια με τη μεγαλύτερη να εντοπίζεται στο σενάριο Βιώσιμων και Πράσινων Μεταφορών και Ήπιας Μετακίνησης αντίστοιχα.
- Η μέση ταχύτητα κίνησης των ΙΧ βελτιώνεται ελαφρώς στα δύο σενάρια προώθησης των μηχανοκίνητων μέσων και βιώσιμων και πράσινων μεταφορών, ενώ στο σενάριο ήπιας μετακίνησης μειώνεται. Η μέση ταχύτητα των λεωφορείων στην ώρα αιχμής βελτιώνεται σε όλα τα σενάρια εκτός από το βασικό σενάριο.
- Το ποσοστό οχημάτων ΜΜΜ με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές αυξάνεται κατά το ίδιο ποσοστό σε όλα τα σενάρια.
- Εκτιμάται μείωση των οχηματοχιλιομέτρων με συμβατικά ΙΧ κατά 15.6% στο Βασικό Σενάριο. Μεγαλύτερη μείωση προβλέπεται και στα υπόλοιπα τρία σενάρια.
- Λόγω της μείωσης των οχηματοχιλιομέτρων και της βελτίωσης της τεχνολογίας των οχημάτων αναμένεται μείωση στις εκπομπές ρύπων. Τα μεγαλύτερα ποσοστά μείωσης εκτιμώνται στα σενάρια προώθησης βιώσιμων μετακινήσεων και ήπιων μετακινήσεων.
- Δεν αναμένεται μείωση στον αριθμό των σοβαρών ατυχημάτων στο Βασικό Σενάριο. Παρόλα αυτά μεγάλα ποσοστά μείωσης εκτιμώνται στα σενάρια προώθησης βιώσιμων μετακινήσεων και ήπιων μετακινήσεων. Αντίστοιχα συμπεράσματα προκύπτουν για τη μείωση των θανάτων από οδικά ατυχήματα.

Συμπερασματικά λοιπόν, παρατηρείται ότι το Σενάριο προώθησης των βιώσιμων και πράσινων μετακινήσεων είναι ένα πιο ισορροπημένο σενάριο που η εφαρμογή των μέτρων προβλέπεται να επιφέρει βελτίωση σε πολλούς παράγοντες εξυπηρετώντας τους μετακινούμενους με συνδυασμό μέσων.



5. ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ

Το παραδοτέο του Σταδίου 2 αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ. Ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ με το αναρτημένο παραδοτέο είναι ο ακόλουθος: <https://svak-naxos.gr/>



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

- Προσκλήσεις συμμετοχής στην Πρώτη Διαβούλευση



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

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

ΠΡΟΣ:
Πίνακα Αποδεκτών

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

Θέμα: Πρόσκληση συμμετοχής και ορισμού εκπροσώπων στο Δίκτυο Φορέων για το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Σας ενημερώσουμε ότι ο Δήμος μας έχει ξεκινήσει τις διαδικασίες για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με βάση τις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις του ν. 7784/2021 «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».

Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4784/2021 ο φορέας εκπόνησης απευθύνει και έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο δίκτυο φορέων στους παρακάτω φορείς και υπηρεσίες: (α) στους όμορους ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και σε όσους έχουν χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής και οι οποίοι δεν συμμετέχουν στον φορέα εκπόνησης για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ., (β) στην Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης της οικείας αστυνομικής διεύθυνσης της Ελληνικής Αστυνομίας, για τη συνδρομή της, κατά λόγο αρμοδιότητας.

Κατόπιν τούτου, παρακαλούμε για τον ορισμό εκπροσώπου του φορέα σας για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων για την εκπόνηση ΣΒΑΚ του Δήμου μας έως την Τετάρτη 15-3-2023.

Για οποιαδήποτε πρόσθετη ενημέρωση ή πληροφορία είμαστε στη διάθεσή σας.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

Λιανός Αντ. Δημήτριος

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ:

ΦΟΡΕΑΣ	Ηλ. Ταχυδρομείο
1. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ Αντιπεριφερειάρχη Κυκλάδων κ. Γεώργιο Λεονταρίτη	gantip@1730.syzefxis.gov.gr
2. ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΝΑΞΟΥ Τμήμα Τροχαίας	atnaxou.grtrox@astynomia.gr

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

ΦΔΣ: ΣΒΑΚ/Γ1



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΑΞΟΥ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ);

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο του Δήμου, 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. Περιλαμβάνει θέματα όπως, ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης στην πόλη, προώθηση φιλικών για το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο), ενίσχυση προσβασιμότητας ευάλωτων ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα με κινητικά προβλήματα), ενίσχυση ελκυστικότητας του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος κ.ά.

Το ΣΒΑΚ έχει σκοπό να συμβάλλει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τις μεταφορές και μέσω της συμμετοχικής προσέγγισης, με την ενεργή συμμετοχή πολιτών, επιχειρήσεων και φορέων, να βοηθήσει στην επιλογή πιο περιβαλλοντικά φιλικών, αποτελεσματικών και βιώσιμων μέτρων και πολιτικών. Παράλληλα, θα αποτελέσει βασικό εργαλείο του Δήμου για την διεκδίκηση πόρων, προκειμένου να υλοποιηθούν τα απαραίτητα έργα και δράσεις που θα βελτιώσουν σημαντικά την ποιότητα ζωής όλων.

Η έννοια της συμμετοχικής διαδικασίας.

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την ενεργή συμμετοχή πολιτών, επιχειρήσεων και αρμόδιων φορέων που διαμένουν ή δραστηριοποιούνται στην περιοχή, σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού. Ειδικά για περιοχές με έντονη τουριστική δραστηριότητα, όπως η Χώρα της Νάξου, σημαντικός αναδεικνύεται ο ρόλος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τουρισμό καθώς και η αποτύπωση προτιμήσεων των επισκεπτών και μη-μόνιμων κατοίκων. Η ενεργή συμμετοχή επιτυγχάνεται μέσω της ανάπτυξης συστηματικής συνεργασίας με την ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ που απαρτίζεται από εκπροσώπους των αρμόδιων υπηρεσιών του Δήμου και από εξειδικευμένους συνεργάτες αυτών. Σκοπός της συμμετοχικής διαδικασίας είναι η καταγραφή και ανάλυση προβλημάτων, αναγκών, ευκαιριών και προτάσεων πολιτών και φορέων, μέσω συμπλήρωσης ερωτηματολογίων και συμμετοχής σε συζητήσεις και η ενσωμάτωσή τους στις προτάσεις και τους στόχους του ΣΒΑΚ.

Γιατί να συμπληρώσετε αυτό το ερωτηματολόγιο;

Το ερωτηματολόγιο έχει σκοπό να βοηθήσει την ομάδα του ΣΒΑΚ:

- Να αποτυπώσει και να ιεραρχήσει τα προβλήματα και τις ανάγκες κινητικότητας στη Χώρα της Νάξου.
- Να αναπτύξει μέτρα και πολιτικές προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας προσαρμοσμένες στις ανάγκες της πόλης.
- Να εξασφαλίσει την προσβασιμότητα σε όλες τις πληθυσμιακές ομάδες
- Να σχεδιάσει προτάσεις οι οποίες θα ενισχύσουν την ποιότητα της καθημερινότητας κατά την μετακίνηση στην πόλη όλο το χρόνο.

Οδηγίες συμπλήρωσης και απαραίτητες πληροφορίες

Το ερωτηματολόγιο συντάχθηκε από την ομάδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων και αποσκοπεί στην καταγραφή των βασικών χαρακτηριστικών (ανάγκες, συνήθειες, επιλογές, προβλήματα) της καθημερινής μετακίνησης των κατοίκων στην ευρύτερη περιοχή της Χώρας της Νάξου, όπως και των απόψεών τους σχετικά με τα παρεχόμενα μέσα και τρόπους μεταφοράς.

Σε περίπτωση που χρειαστείτε οποιαδήποτε βοήθεια στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου μπορείτε να υποβάλετε το ερώτημα σας στην ομάδα του ΣΒΑΚ, στο email svaknaxou@gmail.com.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού για την Προστασία Δεδομένων (GDPR), τα στοιχεία που συλλέγονται μέσα από την παρούσα φόρμα θα τηρούνται σε ιδιωτικό ψηφιακό αρχείο (μη προσβάσιμο από μη εξουσιοδοτημένα άτομα) και δεν θα χρησιμοποιούνται για κανέναν άλλο σκοπό εκτός από τις ανάγκες εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων. Επίσης δεν θα χορηγούνται σε τρίτα πρόσωπα ή φορείς έναντι οποιουδήποτε ανταλλάγματος.

Γενικά Στοιχεία

1. Φύλο

- ☐ Άνδρας
☐ Γυναίκα
☐ Άλλο/ δεν απαντώ

2. Ηλικία

- ☐ <18
☐ 18-29
☐ 30-39
☐ 40-49
☐ 50-59
☐ 60-69
☐ >70

3. Κύρια απασχόληση

- ☐ Μαθητής/ήτρια
☐ Εργαζόμενος εκτός σπιτιού
☐ Εργαζόμενος στο σπίτι
☐ Άνεργος σε αναζήτηση εργασίας

☐ Συνταξιούχος

☐ Άλλο

4. Πόσα άτομα έχει το νοικοκυριό σας;

5. Πόσα μηχανοκίνητα μέσα έχει το νοικοκυριό σας;

6. Προβλήματα κινητικότητας.

☐ Κινητικά ανάπηρος

☐ Ηλικιωμένος

☐ Υπέρβαρος

☐ Κανένα πρόβλημα κινητικότητας

☐ Δε θέλω να απαντήσω

Στοιχεία ΣΒΑΚ

1. Ποια είναι η περιοχή (με κάποιο κύριο σημείο αναφοράς) κατοικίας σας;

2. Για κάθε μία από τις παρακάτω δραστηριότητες καταγράψτε την περιοχή (με κάποιο κύριο σημείο αναφοράς) του προορισμού σας κατά τη διάρκεια μιας καθημερινής μέρας.

Εργασία

Σχολείο

Ψώνια, δουλείες

Διασκέδαση, κοινωνικές συναναστροφές

Άλλο (σκοπός και προορισμός) π.χ. Άθληση /Κολύμπι

--

3. Ποιο είναι το βασικό μέσο μετακίνησης σας καθημερινά για κάθε μια από τις παρακάτω δραστηριότητες;

	Πεζή μετακίνηση	ΙΧ	Ποδήλατο	Μοτοσυκλέτα	Λεωφορείο	Ταξί
Εργασία						
Σχολείο						
Ψώνια, δουλείες						
Διασκέδαση, κοινωνικές συναναστροφές						
Άλλο (πχ. άθληση)						

4. Πόση ώρα ημερησίως (συνολικά) χρησιμοποιείτε κάθε μέσο μετακίνησης ως οδηγός ή επιβάτης;

	0	1-15 λεπτά	16-30 λεπτά	31-60 λεπτά	1-2 ώρες	>2 ώρες
Πεζή μετακίνηση						
ΙΧ						
Ποδήλατο						
Μοτοσυκλέτα						
Λεωφορείο						
Ταξί						

5. Ποια θεωρείτε ότι είναι τα πλεονεκτήματα κάθε μέσου μετακίνησης για την Νάξο; (για κάθε μέσο έως τρεις απαντήσεις)

	Επάρκεια κατάλληλων υποδομών	Ασφάλεια	Άνεση	Χαμηλό κόστος	Μικρός Χρόνος μετακίνησης	Εύκολη Προσβασιμότητα	Δεν το χρησιμοποιώ
Πεζή μετακίνηση							
ΙΧ							
Ποδήλατο							
Μοτοσυκλέτα							
Λεωφορείο							
Ταξί							

6. Ποια θεωρείτε ότι είναι τα μειονεκτήματα κάθε μέσου μετακίνησης για την Νάξο; (για κάθε μέσο έως τρεις απαντήσεις)

	Απουσία κατάλληλων υποδομών	Έλλειψη Ασφάλειας	Έλλειψη Άνεσης	Υψηλό κόστος	Υψηλός Χρόνος μετακίνησης/ Αναμονή	Δυσκολία Προσβασιμότητας	Δεν το χρησιμοποιώ
Πεζή μετακίνηση							
ΙΧ							
Ποδήλατο							
Μοτοσυκλέτα							
Λεωφορείο							
Ταξί							

7. Εάν δρομολογηθούν **αστικά (μίνι) λεωφορεία** (βλ. εικόνα) που θα εξυπηρετούν αποκλειστικά μετακινήσεις μέσα στη Χώρα της Νάξου, θα τα χρησιμοποιούσατε;

(Αν απαντήσετε «Ναι» απαντήστε και στις ερωτήσεις 8 και 9)

☐ Ναι

☐ Όχι

8. Για ποιόν σκοπό μετακίνησης θα χρησιμοποιούσατε **τα αστικά λεωφορεία** ;

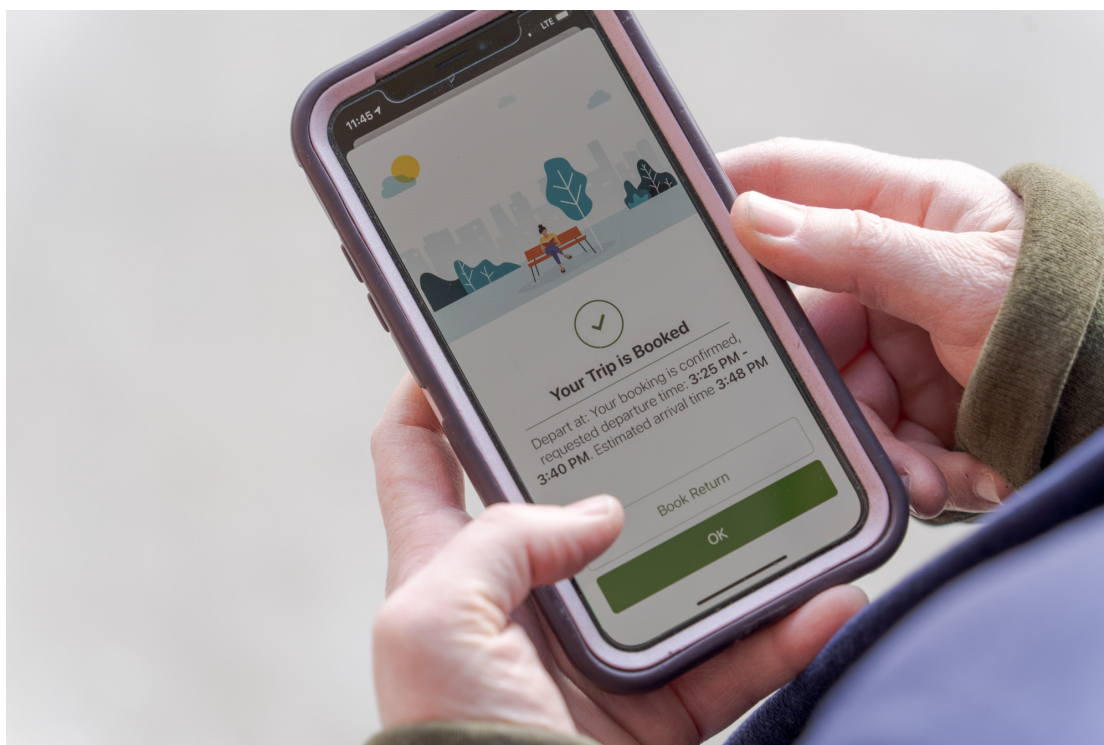
ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	
Εργασία	
Σχολείο	
Ψώνια, δουλείες	
Διασκέδαση, κοινωνικές συναναστροφές	
Άλλο (πχ. άθληση)	

9. Θα προτιμούσατε η συγκοινωνία με **τα αστικά λεωφορεία** να προσφέρονταν

(α) με καθορισμένα δρομολόγια (πχ. ανά 15 ή 20 λεπτά)

(β) **κατά παραγγελία** (βλ. εικόνα) δηλαδή έπειτα από κλήση σας μέσω εφαρμογής κινητού για παραλαβή από προκαθορισμένες στάσεις

(γ) ένα μικτό σύστημα εξυπηρέτησης που να περιλαμβάνει και τις δύο πιο πάνω επιλογές αλλά η δεύτερη να γίνεται με χρέωση;





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ 1ΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Χώρας Νάξου

14 Φεβρουαρίου 2023

Περιοχή Σχεδιασμού

- Έκταση: 429,79 τ.χλμ.
- Ακτογραμμή: 48 χλμ.
- Νομό Κυκλάδων-
Περιφερειακή Ενότητα
Νάξου & Μικρών Κυκλάδων
- Περιλαμβάνεται και η
σύνδεση με αεροδρόμιο



Βασικά Χαρακτηριστικά Περιφερειακής Ενότητας Νάξου

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Πληθυσμός: 12.726, Πληθυσμός Χώρας: 7.070 (απογραφή 2021)

58% Δ.Κ. Νάξου

42% Οικονομικά Ενεργοί Κάτοικοι

Νοικοκυριά: 7.854

67% Νοικοκυριών διαθέτουν παραπάνω από ένα αυτοκίνητο

Γενικά Στοιχεία

Διαθέτει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού της Χώρας της Νάξου

Κυκλοφοριακή Μελέτη Χώρας Νάξου, 2007 & 2016

Συγκοινωνιακά Χαρακτηριστικά

Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από ΚΤΕΛ

Έντονη διαφοροποίηση της εποχικής ζήτησης μετακινήσεων (τουριστική δραστηριότητα)

Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι στους βασικούς οδικούς άξονες της Χώρας

Αυξημένος αριθμός ατυχημάτων διαχρονικά

Προβλήματα στάθμευσης κατά τη θερινή περίοδο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



Γνωστά Προβλήματα των Αστικών Μεταφορών ...

Έλλειψη Χώρων
Στάθμευσης



Δυσκολία
Προσβασιμότητας
στις πόλεις

Αυξημένη χρήση
αυτοκινήτων
έναντι
εναλλακτικών
τρόπων
μετακίνησης



Αυξημένη ζήτηση
για μεταφορά
έναντι της
προσφοράς των
υποδομών

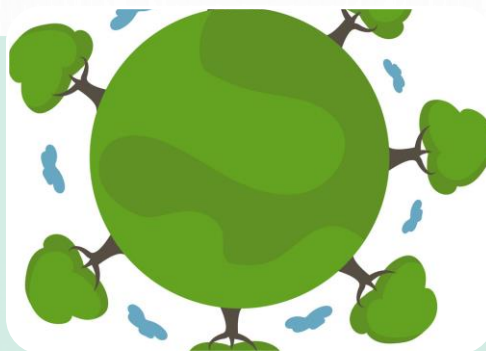


Συνέπειες Προβλημάτων...



Οικονομικές

- Ατυχήματα
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Δημιουργία πρόσθετων υποδομών
- Κόστη κατανάλωσης



Περιβαλλοντικές

- Ηχορύπανση
- Ατμοσφαιρική ρύπανση
- Καταστροφή βιοτόπων
- Ρύπανση υδάτων



Κοινωνικές

- Αισθητική
- Ποιότητα ζωής
- Επιπτώσεις στη δημόσια υγεία
- Κοινωνική ανισότητα



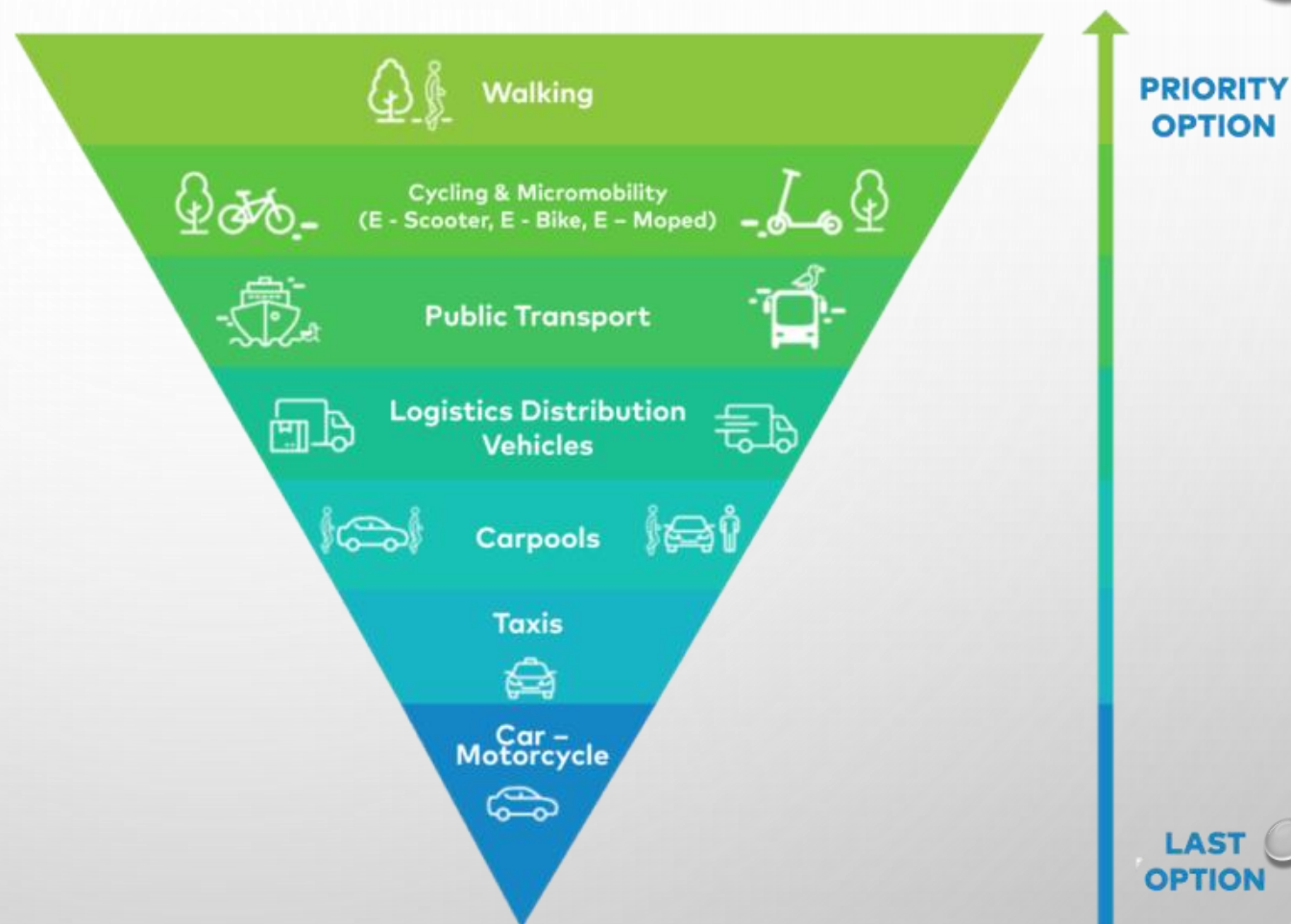
Είμαστε όμως διατεθειμένοι να δεχθούμε
μια μεγάλη αλλαγή στην καθημερινή
οργάνωση της ζωής μας και των
δραστηριοτήτων μας;

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο συγκοινωνιών του Δήμου, που σχεδιάστηκε για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Στόχοι ΣΒΑΚ:

1. Περιβαλλοντική βιωσιμότητα
2. Οδική ασφάλεια
3. Προσβασιμότητα και ισότητα επιλογών μετακίνησης
4. Οικονομική αποδοτικότητα
5. Βελτίωση ποιότητας περιβάλλοντος





Ανάπτυξη συνεργασίας
όλων των μέσων
μεταφοράς σε ένα
διασυνδεδεμένο
περιβάλλον



Συστήματα συνεχούς
παρακολούθησης και
αξιολόγησης



Καθορισμός ενός μακροπρόθεσμου
οράματος και ενός ξεκάθαραυ
σχεδίου εφαρμογής



Συνεργασία με όλους
τους θεσμικούς φορείς



Σχεδιασμός βιώσιμης
κινητικότητας στην
νησιωτική περιοχή



Συμμετοχική διαδικασία
πολιτών και φορέων



Αξιολόγηση
υφιστάμενης και
μελλοντικής απόδοσης



Διασφάλιση ποιότητας

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΒΑΚ ΧΩΡΑΣ ΝΑΞΟΥ
ΟΙ 8 ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σύγκριση ΣΒΑΚ με άλλες μελέτες

- Επίκεντρο και προτεραιότητα είναι ο **άνθρωπος** (όχι η κυκλοφορία οχημάτων)
- Κύριος στόχος: Βελτίωση ποιότητας ζωής & προσβασιμότητας
- Διαμόρφωση ενός ενιαίου σχεδίου
- Διεπιστημονική προσέγγιση
- Λειτουργικά κριτήρια για την ανάλυση των περιοχών μελέτης
- Συνεχής αξιολόγηση
- Βασίζεται στη συμμετοχική διαδικασία

Όραμα ΣΒΑΚ...



Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ

4 Βασικά Στάδια Σχεδιασμού:

1. Προετοιμασία και Ανάλυση

2. Στρατηγική Ανάπτυξη

3. Σχεδιασμός Μέτρων

4. Υλοποίηση και Παρακολούθηση



Συμμετοχική Διαδικασία του ΣΒΑΚ



Συμμετοχική Διαδικασία στην Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ



Ενδιαφερόμενοι Συντελεστές-Φορείς

- Αναγνώριση των ενδιαφερόμενων φορέων σχετικά με την αστική κινητικότητα
- Κατηγοριοποίηση Φορέων: κεντρικοί, πρωτεύοντες, δευτερεύοντες
- Κατανόηση του δυνητικού τους ρόλου και της θέσης τους στη διαδικασία σχεδιασμού



Βήματα με Συμμετοχική Διαδικασία στο Σχεδιασμό του ΣΒΑΚ

ΣΒΑΚ

Καταγραφή Υφιστάμενης
Κατάστασης & Προβλημάτων

Προσδιορισμός Οράματος,
Στόχων & Προτεραιοτήτων

Ιεράρχηση
Μέτρων

Επιλογή
Αποδοτικότερου
Σεναρίου

Συμμετοχή και Διαβουλεύσεις



Ενημέρωση/ Πληροφόρηση: Ιστοσελίδα

Πληροφοριακά στοιχεία
για το ΣΒΑΚ

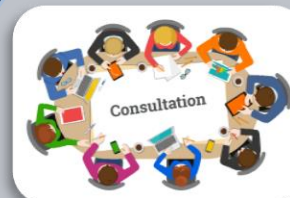
Μελλοντικές δράσεις,
εκδηλώσεις,
συναντήσεις, κτλ.

Ανάρτηση παραδοτέων
ΣΒΑΚ



Ερωτηματολόγιο

Καταγραφή
προβλημάτων,
προσδιορισμός στόχων



Διαβούλευση 1^{ης} Φάσης

Καταγραφή
προβλημάτων,
προσδιορισμός
οράματος, ιεράρχηση
μέτρων

Ενημέρωση διαδικασίας
ΣΒΑΚ και πρωταρχικών
ευρημάτων



Διαβούλευση 2^{ης} Φάσης

Παρουσίαση
εναλλακτικών σεναρίων

Αξιολόγηση
εναλλακτικών σεναρίων
και επιλογή
αποδοτικότερου



Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Κινητικότητας

Ενέργειες:

- Εντοπισμός και ανάλυση πρόσφατων Μελετών του Δήμου
- Εντοπισμός και ανάλυση διαθέσιμων δεδομένων
- Ανάκτηση πρόσθετων στοιχείων
- Εντοπισμός αναμενόμενων και απρόβλεπτων γεγονότων
- Συμμετοχή φορέων και ενδιαφερόμενων στο ΣΒΑΚ
- Εντοπισμός και ιεράρχηση προβλημάτων
- Προσδιορισμός και ιεράρχηση εναλλακτικών μέτρων

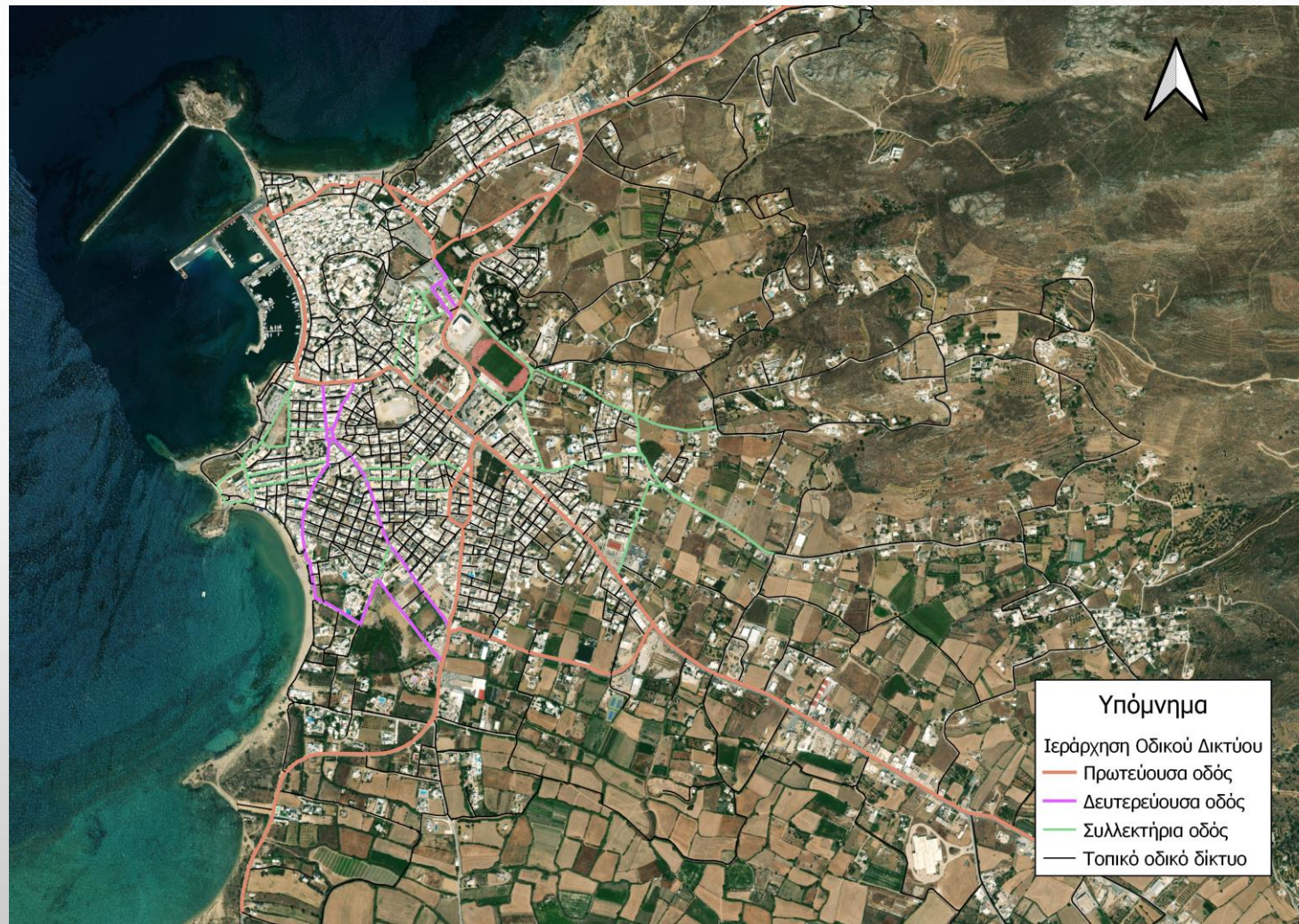
Οδικό Δίκτυο-Ιεράρχηση

➤ Πρωτεύον οδικό δίκτυο:

περιφερειακό δακτύλιο (τις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Μαργαρίτη, Ελ. Βενιζέλου, Παπαβασιλείου και Παραλιακή, Νάξου – Γαλανάδου και Παπανδρέου)

➤ Δευτερεύον οδικό δίκτυο:

(οδούς Κοντολέοντος, Ελ. Βενιζέλου Παπαρηγοπούλου, Πρωτοπαπαδάκη, Αγίου Αρσενίου, Αριάδνης και Αγίου Γεωργίου)



Χρήσεις Γης

**Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
του οικισμού της Χώρας της
Νάξου**



**Σημαντικότερες Χρήσεις
Κτηρίων (απογραφή 2011):**

67% Κατοικίες

7% Ξενοδοχειακές Μονάδες

9% Καταστήματα-Γραφεία

3% Εκκλησίες-Μοναστήρια

Συλλογή Στοιχείων

Κυκλοφοριακός Φόρτος
(Κυκλοφοριακή Μελέτη,
2007 & 2016)

Λειτουργικά
χαρακτηριστικά &
Επιβατική κίνηση στα
MMM
(ΥΠΑ, ΕΛΣΤΑΤ,
Λιμεναρχείο)

Ατυχήματα
(ΕΛΣΤΑΤ -Τομέα
Μεταφορών και
Συγκοινωνιακής Υποδομής
του ΕΜΠ)

Έρευνα Μετακινήσεων
(Φορείς & Πολίτες)

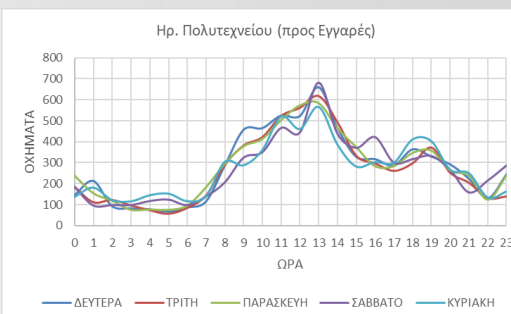
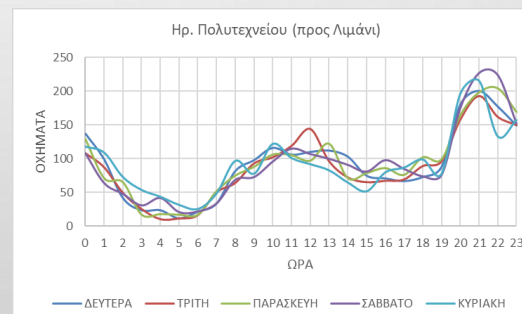
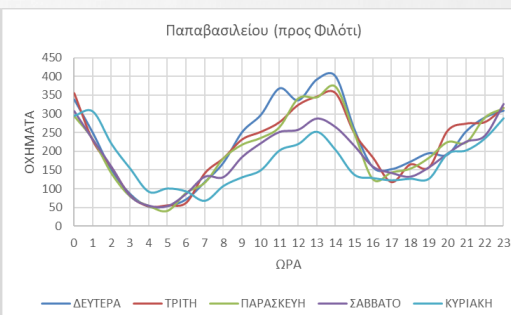
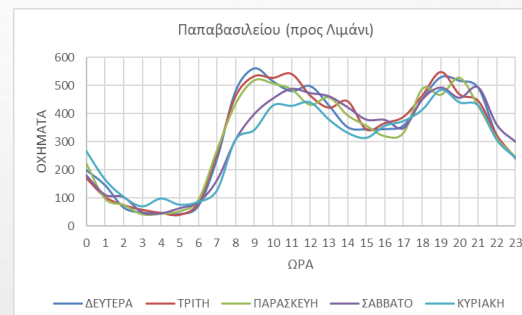
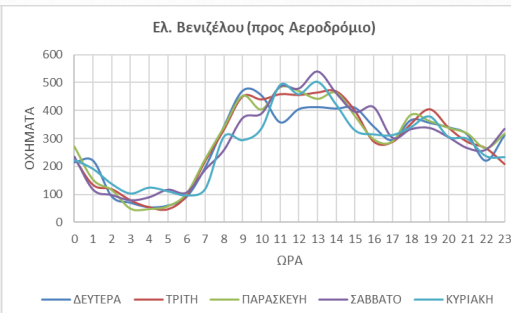
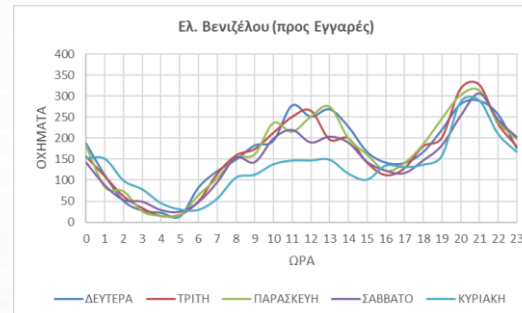
Κυκλοφοριακός Φόρτος

✓ Πρωινή αιχμή: 13:00-14:00

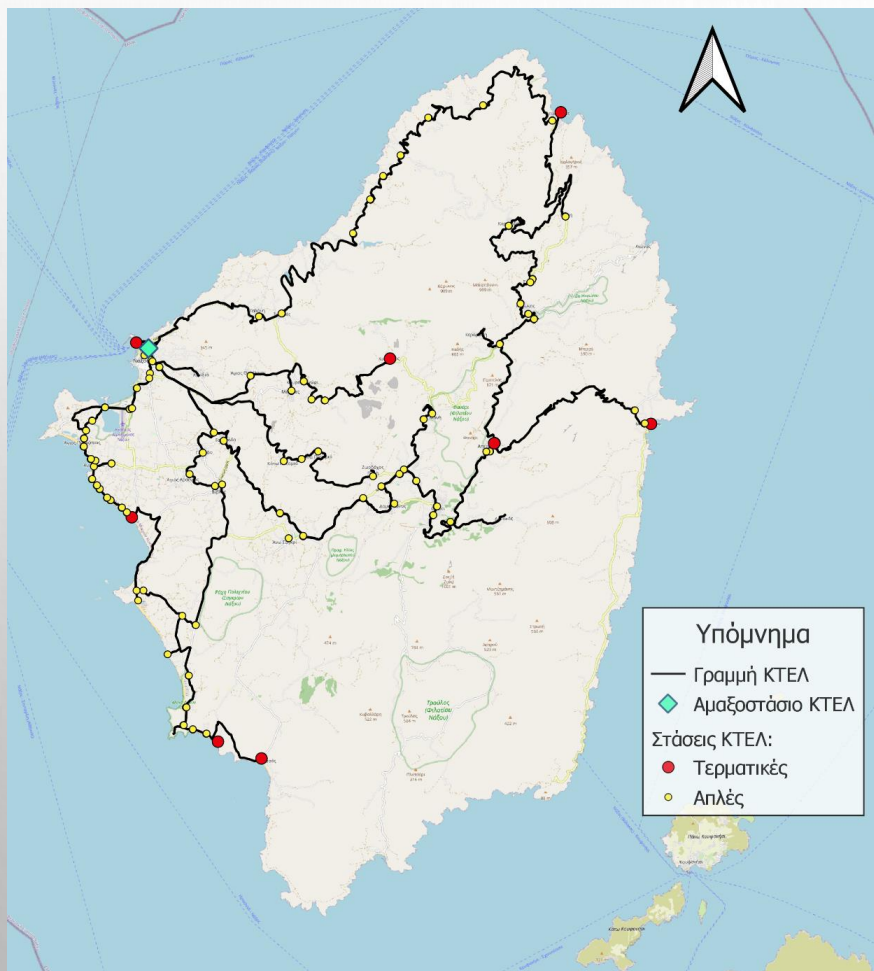
(άφιξη πλοίων , εργασίες τουριστικού
ενδιαφέροντος)

✓ Απογευματινή αιχμή: 20:00-21:00

(δραστηριότητες αναψυχής και εστίασης)



Λειτουργικά Χαρακτηριστικά ΜΜΜ



- ✓ **ΚΤΕΛ**
 - 23 Λεωφορεία ΚΤΕΛ,
 - Συνολικής Χωρητικότητας 1.000 θέσεων
 - 10 Λεωφορειακές Γραμμές
- ✓ **171 Στάσεις Λεωφορείων**
- ✓ **1 Αμαξοστάσιο**

Χώροι στάθμευσης

✓ 22 χώροι στάθμευσης Χώρα Νάξου

- 12 Δημοτικοί επί μίσθωση
- 6 Δημοτικοί Ιδιόκτητοι
- 3 Θερινού Δημοτικοί
- 1 Ελεύθερος (μη θεσμοθετημένος)

✓ Συνολικής χωρητικότητας: 1.801 θέσεις

✓ Παρόδια Στάθμευση: 1.143 θέσεις

✓ Προβλήματα στάθμευσης κατά τη θερινή περίοδο



Τουριστική Κίνηση

Δυναμική νησιού: 9.733 επισκέπτες

- ✓ 173 ξενοδοχειακές μονάδες:
3.923 δωμάτια, 7.880 επισκέπτες
- ✓ Camping : 283 επισκέπτες
- ✓ 224 μονάδες ενοικιαζόμενων καταλυμάτων:
296 δωμάτια, 1.570 επισκέπτες

Αφίξεις στην Αστυπάλαια (2021):

- ✓ Δια θαλάσσης : 308.475
- ✓ Δια αέρος : 44.894
- ✓ Σύνολο : 353.369

Αφίξεις στην Αστυπάλαια (2022):

- ✓ Δια θαλάσσης : 164.849 (μετρήσεις έως Ιούνιο του 2022)
- ✓ Δια αέρος : 59.787
- ✓ Σύνολο : 224.636



Ηλεκτροκίνηση

Ηλεκτρικοί Φορτιστές Οχημάτων

- 1 εν λειτουργία σταθμός φόρτισης
- 18 προγραμματισμένες εγκαταστάσεις φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων στη Χώρα
- 26 νέες θέσεις φόρτισης



Επόμενα Βήματα

- Συλλογή στοιχείων από ερωτηματολόγια
- Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών
- Ανάπτυξη ενός Κοινού Οράματος
- Ορισμός Προτεραιοτήτων και Μετρήσιμων Στόχων
- Ανάπτυξη Αποτελεσματικών Μέτρων και Σεναρίων
- Αξιολόγηση Σεναρίων
- 2^η Διαβούλευση
- Οριστικοποίηση ΣΒΑΚ
- Σύνταξη ΣΒΑΚ



Ευχαριστούμε πολύ για τη συμμετοχή σας

14 Φεβρουαρίου 2023