



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 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού
οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων



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



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	I
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	II
0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
0.1 Γενικά	1
0.2 Ορισμοί	1
0.3 Αντικείμενο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	1
0.4 Διαδικασία Ανάπτυξης ΣΒΑΚ.....	3
1. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΡΧΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ.....	6
2. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΣΧΟΛΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΨΕΩΝ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΌΡΑΜΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	10
3. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΕΛΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ	14
4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΧΩΝ.....	15
5. ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ	19
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ 2 ^{ΗΣ} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	



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 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

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.

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



Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

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 ενίσχυσης της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές πιο αποτελεσματικά. Είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας που περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και τους σκοπούς, την επιλογή μέτρων και πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση και αξιολόγηση και την αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από τη διαδικασία.

Τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

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

Τα πλεονεκτήματα που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν:

- Καλύτερη ποιότητα ζωής
- Εξοικονόμηση κόστους
- Βελτίωση του περιβάλλοντος και της υγείας των πολιτών
- Μείωση των απρόσκοπτων μετακινήσεων και βελτίωση της προσβασιμότητας
- Αποτελεσματική χρήση των πόρων



- Βελτίωση της συμμετοχικής διαδικασίας
- Βελτιωμένα σχέδια
- Αποτελεσματική εκπλήρωση τυχόν νομικών δεσμεύσεων Ευρωπαϊκών πολιτικών
- Αξιοποίηση συνεργειών και αύξηση της συσχέτισης των μέτρων
- Μεγαλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις
- Βελτιωμένη αστική κινητικότητα

0.4 Διαδικασία Ανάπτυξης ΣΒΑΚ

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

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

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

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

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

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

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

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



Α' Φάση «Φάση Προετοιμασίας», στην οποία:

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

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

- **Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ**, στο οποίο η ομάδα εργασίας καθορίζει:
 - Το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και των επόμενων σταδίων και εργασιών του
 - Το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του ΣΒΑΚ.
- **Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την πρώτη διαβούλευση με τη συμμετοχή των φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης.
 - Την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας
 - Τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε και δέκα ετών.
- **Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Τη δεύτερη διαβούλευση για το αρχικό όραμα και τις προτεραιότητες, καθώς και την αποτύπωση των κύριων σχολίων και απόψεων που προέκυψαν από τη διαδικασία
 - Τη διατύπωση του τελικού οράματος, των προτεραιοτήτων και των προβλημάτων που επιδιώκει να επιλύσει σε διάστημα δεκαετίας.
 - Τον προσδιορισμό των στόχων
- **Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την εξέταση αναλυτικού καταλόγου μέτρων και την παρουσίαση των επιλεγμένων μέτρων
 - Την τρίτη διαβούλευση για την επιλογή των μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης.
- **Στάδιο 5: Κατάρτιση και υποβολή Σχεδίου Δράσης**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Το τελικό σχέδιο δράσης
 - Την υποβολή του σχεδίου δράσης στις αρμόδιες υπηρεσίες
 - Την ενσωμάτωση στο σχέδιο δράσης των τεκμηριωμένων αντιρρήσεων των φορέων.
- **Στάδιο 6: Εξέταση του ΣΒΑΚ**, το οποίο περιλαμβάνει:
 - Την σύνταξη του Κύκλου του ΣΒΑΚ
 - Την υποβολή του για την εξέταση και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως ΣΒΑΚ.



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



1. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΡΧΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος αποτελεί ένα από τους ακρογωνιαίους λίθους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το κοινό όραμα είναι εκείνο που θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων ενός ΣΒΑΚ. Το όραμα μπορεί να γίνει ο οδηγός ενός ΣΒΑΚ εφόσον αυτό είναι ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους ενδιαφερόμενους φορείς. Το όραμα είναι μία ποιοτική αξιολόγηση της επιθυμητής κατάστασης κινητικότητας στην πόλη, το οποίο στη συνέχεια εξειδικεύεται σε πολιτικές που υποδεικνύουν τις αλλαγές που πρέπει να πραγματοποιηθούν.

Οι ενέργειες που περιλαμβάνονται σε αυτό το βήμα είναι οι ακόλουθες:

- Διαμόρφωση προκαταρκτικού οράματος και πολιτικών σε μία εύκολα κατανοητή μορφή και διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς για την οριστικοποίησή τους.
- Υλοποίηση διαβουλεύσεων με φορείς και πολίτες για την ανάπτυξη μίας κοινής κατανόησης σχετικά με την επιθυμητή μελλοντική κατάσταση, βάσει της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.
- Οριστικοποίηση οράματος και πολιτικών και ενημέρωση του κοινού.

Το αρχικό όραμα που διαμορφώθηκε στα πρώτα στάδια της μελέτης ήταν το ακόλουθο:

Παροχή άνετης, ασφαλούς, προσιτής, βιώσιμης και υψηλής ποιότητας μετακίνησης στο περιβάλλον του Δήμου.

Το όραμα αυτό παρουσιάστηκε και συζητήθηκε κατά την 1η διαβούλευση του ΣΒΑΚ που πραγματοποιήθηκε με φυσική παρουσία σε ανοιχτή στο κοινό εκδήλωση. Το αρχικό όραμα και προτεραιότητες του ΣΒΑΚ αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ. Ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ με το αναρτημένο αρχείο είναι ο ακόλουθος: <https://svak-naxos.gr/>

Στη συνέχεια λαμβάνοντας υπόψη και τις πιο πρόσφατες Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις, καθώς και τα αποτελέσματα από τις διαβουλεύσεις και την ωρίμανση του έργου, προτάθηκε στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης το ακόλουθο όραμα:

Οι μετακινήσεις στον Δήμο να είναι ασφαλείς, βιώσιμες, προσιτές,

ανθεκτικές στο χρόνο και την εποχικότητα,

για όλους τους μετακινούμενους και με όλους τους τρόπους μετακίνησης,

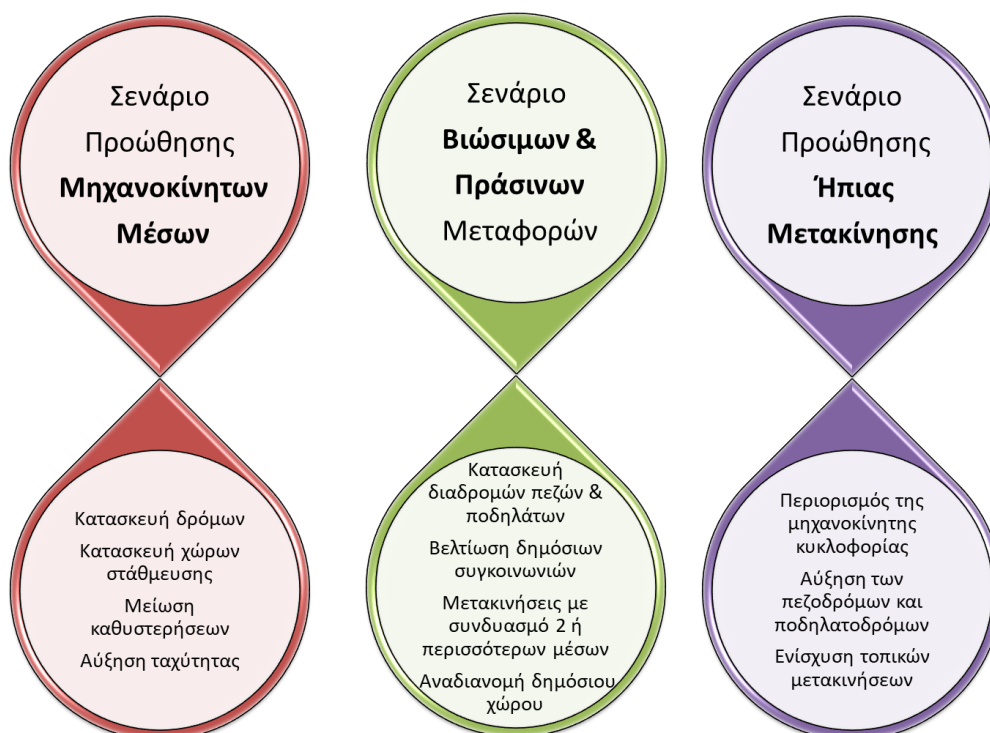
προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε όλους και αναδεικνύοντας το περιβάλλον

και τις δραστηριότητες καθώς επίσης την ιδιαίτερη ταυτότητα και μοναδικότητα της Χώρας της Νάξου.

Τα εναλλακτικά σενάρια προτεραιοτήτων που παρουσιάστηκαν προς διαβούλευση αντιπροσωπεύουν τρεις διακριτές κατευθύνσεις ως προς την προτεραιότητα των πολιτικών και των συνοδών τους μέτρων, που εντοπίζονται 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 μετακινήσεις των πεζών και των ποδηλάτων

Συνοπτικά τα σενάρια παρουσιάζονται στο ακόλουθο σχήμα και αναλυτικά περιγράφονται στο Παραδοτέο του Σταδίου 2.



Σχήμα 1-1x: Κατευθύνσεις προτεραιοτήτων προς διαβούλευση

Το όραμα εξειδικεύεται στις ακόλουθες πολιτικές και στις αντίστοιχες επιδιώξεις και στόχους λαμβάνοντας υπόψη και τις Εθνικές και Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις, καθώς και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τις ανάγκες των φορέων που διατυπώθηκαν στην πρώτη διαβούλευση και στην πρώτη φάση των ερευνών μετακινήσεων.

Πίνακας 1-1: Πολιτικές και Στόχοι Κινητικότητας

Πολιτικές Κινητικότητας	Επιδιώξεις και στόχοι
1. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	1.1. Μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα 1.2. Μείωση των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων 1.3. Μείωση των ατυχημάτων με πεζούς και ποδηλάτες
2. Μείωση της ρύπανσης	2.1. Αύξηση της χρήσης αστικών συγκοινωνιών 2.2. Μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου κατά την περίοδο αιχμής 2.3. Μείωση της συμφόρησης κατά την περίοδο αιχμής 2.4. Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με συνδυασμό μέσων 2.5. Μείωση αριθμού ΙΧ επισκεπτών 2.6. Αύξηση της χρήσης καθαρών οχημάτων



Πολιτικές Κινητικότητας	Επιδιώξεις και στόχοι
3. Βελτίωση της προσβασιμότητας για τις ευπαθείς ομάδες	3.1. Βελτίωση/ επέκταση της οδικής υποδομής (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοστρώματα, κτλ) 3.2. Βελτίωσης της προσβασιμότητας σε ΜΜΜ (στάσεις και δρομολόγια) 3.3. Βελτίωση των μετακινήσεων με συνδυασμό μέσων 3.4. Ρύθμιση στάθμευσης
4. Παροχή προσιτών μετακινήσεων	4.1. Μείωση του κόστους μετακινήσεων για πράσινες μετακινήσεις 4.2. Αύξηση άμεσης/ έμμεσης δαπάνης (π.χ. φορολογικά κίνητρα)
5. Ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών και των τρόπων μετακίνησης	5.1. Ενίσχυση μετακινήσεων με συνδυασμό μέσων 5.2. Προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) 5.3. Βελτίωση της κινητικότητας των εμποδιζόμενων ατόμων και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα
6. Προώθηση Έξυπνων Μετακινήσεων και Συστημάτων	6.1. Βελτίωση των μετακινήσεων με συνδυασμό μέσων 6.2. Βελτίωση αυτοματοποιημένων συστημάτων πληροφόρησης μετακινούμενων με χρήση ιδιωτικών και δημόσιων μέσων 6.3. Παροχή υπηρεσιών κινητικότητας μέσω ηλεκτρονικών εφαρμογών 6.4. Ψηφιακή διασύνδεση και παρακολούθηση μετακινήσεων και υποδομών
7. Παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών	7.1. Βελτίωση/ επέκταση της οδικής υποδομής (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοστρώματα, κτλ) 7.2. Βελτίωση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας (προσβασιμότητα και ασφάλεια στάσεων) 7.3. Δημιουργία αστικής συγκοινωνία με παροχή βέλτιστων διαδρομών(συχνότητα, δρομολόγια, πληροφόρηση χρηστών σε πραγματικό χρόνο)
8. Ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης	8.1. Σύνδεση και βελτίωση προσβασιμότητας σημαντικών πόλων μετακινήσεων (χώροι πολιτισμού, αρχαιολογικοί χώροι, χώροι αναψυχής, κτλ.) 8.2. Σύνδεση και βελτίωση προσβασιμότητας σχολικών μονάδων και αθλητικών χώρων 8.3. Σύνδεση και βελτίωση προσβασιμότητας σημείων ενδιαφέροντος 8.4. Σύνδεση και βελτίωση προσβασιμότητας των χρήσεων γης που συνδέονται με τις εποχικές δραστηριότητες



Πολιτικές Κινητικότητας	Επιδιώξεις και στόχοι
9. Ανάδειξη του περιβάλλοντος	9.1. Προώθηση πράσινων μετακινήσεων 9.2. Ανάδειξη και προώθηση ενεργητικών μορφών κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο) 9.3. Σύνδεση και βελτίωση προσβασιμότητας σημαντικών περιβαλλοντικών χρήσεων γης (πάρκα, παραλιακό μέτωπο, περιοχές natura, κτλ.)
10. Ανάδειξη και οικονομική ενίσχυση επιχειρηματικών, τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων	10.1. Βελτίωση της συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας των εμπορικών περιοχών 10.2. Ρύθμιση της στάθμευσης 10.3. Σύνδεση και βελτίωση προσβασιμότητας των χρήσεων γης που συνδέονται με τις εποχικές δραστηριότητες 10.4. Ανάδειξη και προώθηση ενεργητικών μορφών κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο) 10.5. Προώθηση κινήτρων για μείωση του κόστους μετακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων



2. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΣΧΟΛΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΨΕΩΝ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΏΡΑΜΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Η δεύτερη διαβούλευση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του Σταδίου 3 - Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων. Στο πλαίσιο της διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε ανάρτηση των σεναρίων, του οράματος, των προτεραιοτήτων, των στόχων και των πολιτικών και ζητήθηκε από το κοινό, τους φορείς και τα εμπλεκόμενα μέρη η αξιολόγησή τους και η ιεράρχησή τους.

Στο πλαίσιο της 2^{ης} διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες δράσεις:

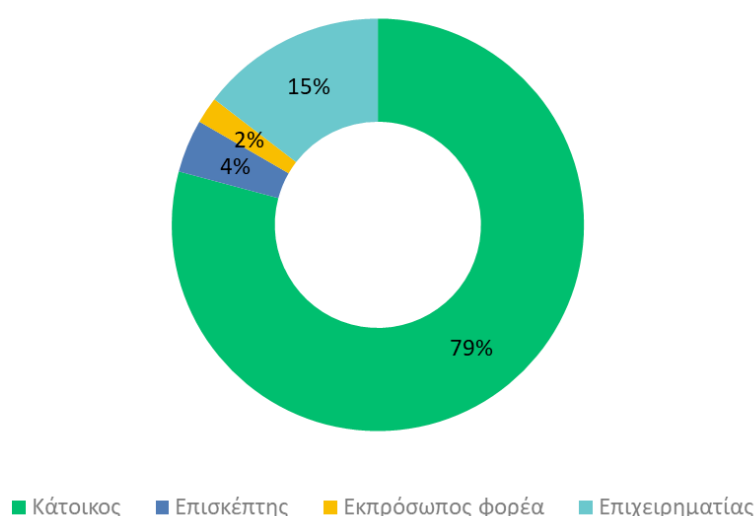
- Ανάρτηση ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, στην ιστοσελίδα του Δήμου και δημοσίευση στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης για τη συμπλήρωση από κατοίκους, εργαζόμενους και φορείς του Δήμου
- Δημοσιοποίηση της διαβούλευσης και της έρευνας σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης
- Ανοιχτή διαβούλευση με τους φορείς στις 13/02/2023 και στις 14/02/2023
- Υλοποίηση συναντήσεων εργασίας με φορείς και την ομάδα εργασίας.

Το ερωτηματολόγιο της 2^{ης} Διαβούλευσης παρατίθεται στο Παράρτημα Α.

Συνολικά συγκεντρώθηκαν 48 ερωτηματολόγια. Έτσι για την πιο ολοκληρωμένη ανάλυση των απόψεων σχετικά με τις προτεραιότητες και το όραμα χρησιμοποιήθηκαν επικουρικά τα αποτελέσματα από τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων από τα μέλη της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ και από τη Δημοτική Αρχή έτσι ώστε να λειτουργήσουν ως ομάδας εστίασης (focus group). Το σύνολο των ερωτώμενων συμμετείχε ως μέλος της Ομάδας εργασίας λαμβάνοντας υπόψη τον μέσο όρο των ερωτηματολογίων.

Στη συνέχεια παρατίθενται τα αποτελέσματα από την αξιολόγηση του οράματος, των προτεραιοτήτων και των επιδιώξεων/ στόχων του ΣΒΑΚ.

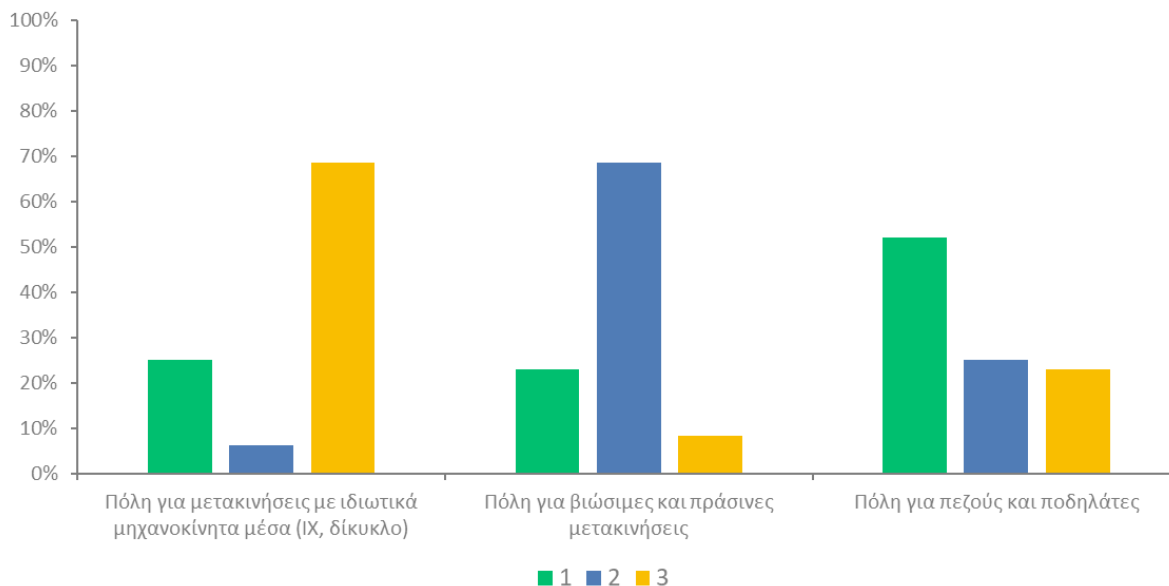
Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του δείγματος το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων ήταν κάτοικοι με ποσοστό 79%.



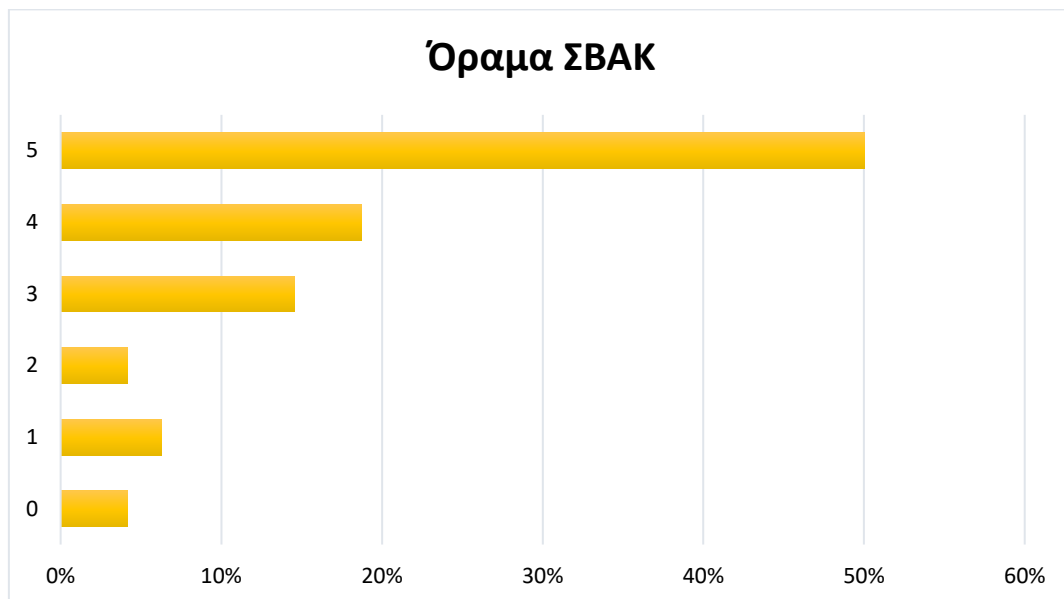


Σχήμα 2-1: Κατανομή Ιδιότητας Συμμετεχόντων

Από τη συλλογή των ερωτηματολογίων έγινε αξιολόγηση για την κατεύθυνση πολιτικής που χρειάζεται να ακολουθήσει ο Δήμος. Σύμφωνα με τις απαντήσεις η πιο επιθυμητή κατεύθυνση με ποσοστό 52% είναι «Πόλη για πεζούς και Ποδηλάτες», με ποσοστό 68% η επόμενη πιο επιθυμητή είναι η «Πόλη για Βιώσιμες και Πράσινες Μετακινήσεις» και λιγότερο επιθυμητή με 68% είναι η «Πόλη για μετακινήσεις με Ιδιωτικά Μηχανοκίνητα Μέσα». Με το προτεινόμενο όραμα που τέθηκε προς διαβούλευση συμφωνούν το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων, με το 50% να συμφωνεί απόλυτα.



Σχήμα 2-2: Αξιολόγηση Κατεύθυνσης Σχεδιασμού – Αποτελέσματα 2ης Διαβούλευσης



Σχήμα 2-3: Αξιολόγηση Οράματος – Αποτελέσματα 2ης Διαβούλευσης

Στα ακόλουθα σχήματα παρουσιάζεται η βαθμολόγηση των πολιτικών κινητικότητας του ΣΒΑΚ από το σύνολο των ερωτηματολογίων. Μεγαλύτερη σημαντικότητα φαίνεται να έχει η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η βελτίωση της προσβασιμότητας για τις ευπαθείς ομάδες και η παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών.



Σχήμα 2-4: Ιεράρχηση-Αξιολόγηση Πολιτικών Κινητικότητας – Αποτελέσματα 2ης Διαβούλευσης



3. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΕΛΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ

Το τελικό **κοινό όραμα** που διαμορφώθηκε μέσω των διαβουλεύσεων και λαμβάνοντας υπόψη τις ευρωπαϊκές, εθνικές και τοπικές κατευθύνσεις και πολιτικές είναι το ακόλουθο για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νάξου και Μικρών Κυκλάδων:

Οι μετακινήσεις στον Δήμο να είναι ασφαλείς, βιώσιμες, προσιτές, ανθεκτικές στο χρόνο και την εποχικότητα,

για όλους τους μετακινούμενους και με όλους τους τρόπους μετακίνησης,

προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε όλους και

αναδεικνύοντας το περιβάλλον και τις δραστηριότητες καθώς επίσης

την ιδιαίτερη ταυτότητα και μοναδικότητα, της Χώρας της Νάξου .

Το όραμα είναι εκείνο που έθεσε τη βάση προσδιορισμού των πολιτικών προτεραιοτήτων σε πρώτο επίπεδο αλλά και των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ σε ένα περαιτέρω επίπεδο εξειδίκευσής του.

Οι προτεραιότητες του οράματος είναι οι ακόλουθες:



Σχήμα 3-1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Το τελικό όραμα και οι προτεραιότητες έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ προς διαβούλευση καθώς και στην ιστοσελίδα του Δήμου στον παρακάτω σύνδεσμο <https://e-naxos.eu/20490-2/> :



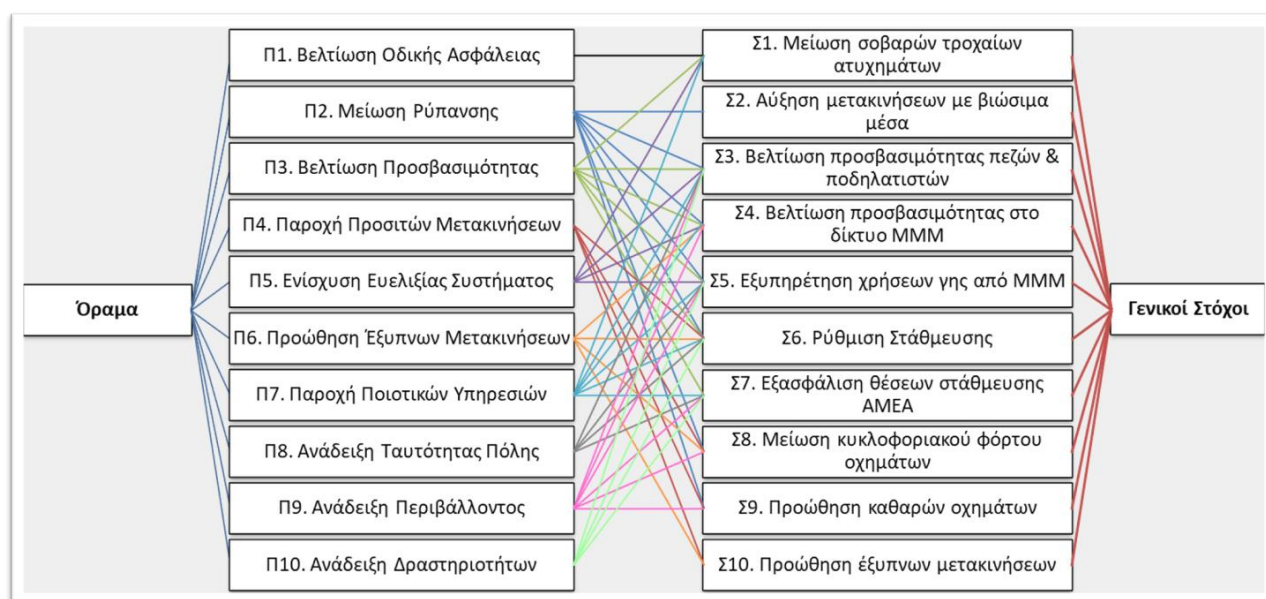
<https://svak-naxos.gr/>

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΧΩΝ

Το όραμα είναι μια σημαντική ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που επιθυμούμε να έχουμε. Το όραμα από μόνο του όμως δεν αρκεί. Οι προτεραιότητες του οράματος εξειδικεύονται σε επιμέρους επιδιώξεις που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη των στόχων του οράματος αλλά και των μέτρων για την επίτευξή τους.

Το όραμα και οι προτεραιότητές του πρέπει να καθορίζονται από συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι υποδεικνύουν το είδος της αλλαγής που επιθυμεί η κοινωνία να έχει. Οι στόχοι πρέπει επίσης να είναι μετρήσιμοι και να εστιάζουν σε επιλεγμένες περιοχές. Η μεθοδολογία εκτίμησης των δεικτών πρέπει να βασίζεται σε ρεαλιστικά δεδομένα που να μπορούν να συλλέγονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Οι στόχοι πρέπει να είναι φιλόδοξοι, εφικτοί, αμοιβαία συνεπείς, να υποστηρίζονται ευρέως από τους ενδιαφερόμενους φορείς και να ευθυγραμμίζονται με άλλους τομείς πολιτικής του Δήμου.

Ακολουθώντας λοιπόν τη διαδικασία διαβούλευσης μέσω της οποίας συζητήθηκαν και αξιολογήθηκαν οι επιδιώξεις της κάθε προτεραιότητας του οράματος ακολουθήσε ο ορισμός των γενικών στρατηγικών στόχων οι οποίοι προέρχονται από το όραμα και τις προτεραιότητες και επιβεβαιώθηκαν μέσω της διαβούλευσης. Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι και η σύνδεσή τους με τις προτεραιότητες του οράματος παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα:



Σχήμα 4-1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οι δείκτες που αντιστοιχούν στους γενικούς στρατηγικούς στόχους προσδιορίστηκαν στη συνέχεια λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση και τους διαθέσιμους πόρους που ο δήμος θα έχει τη δυνατότητα να δαπανήσει για την υλοποίησή των μέτρων που θα συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων. Οι δείκτες παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Η ακριβής μεθοδολογία εκτίμησης των δεικτών θα παρουσιαστεί στο πλαίσιο του Σχεδίου Παρακολούθησης.



Πίνακας 4-1: Στόχοι και Δείκτες

Γενικοί Στόχοι Δείκτες		Έτος Βάσης	Στόχος 5ετίας	Στόχος 10ετίας
Σ21 Μείωση σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων				
Δ1.1	Ετήσιος αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα	2 νεκρός/ έτος	0 νεκρός/ έτος	0 νεκρός/ έτος
Δ1.2	Ετήσιος αριθμός σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων	4 ατυχή- ματα/ έτος	0 ατυχή- ματα/ έτος	0 ατυχή- ματα/ έτος
Δ1.3	Ετήσιος αριθμός ατυχημάτων με πεζούς και ποδηλάτες	3 ατυχή- ματα/ έτος	0 ατυχή- ματα/ έτος	0 ατυχή- ματα/ έτος
Δ1.4	Ποσοστό σχολείων με υλοποιημένες δράσεις οδικής ασφάλειας	Εκτίμηση από με- λέτη	25%	50%
Σ22 Αύξηση μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα				
Δ2.1	Ποσοστό ΜΜΜ	5%	20%	25%
Δ2.2	μετακινή- σεων με ΙΧ	68%	45%	35%
Δ2.3	με πόδια	22%	25%	27%
Δ2.4	ποδήλατο	5%	10%	13%
Σ23 Βελτίωση προσβασιμότητας πεζών & ποδηλατιστών				
Δ3.1	Ποσοστό πεζοδρόμων & οδών ήπιας κυκλοφορίας	0% (<1χλμ)	10%	20%
Δ3.2	Ποσοστό πεζοδρομίων με ικανοποιητικό πλάτος	Εκτίμηση από με- λέτη	Ολοκλή- ρωση κα- ταγραφής & μελέτης	Υλοποίηση έργου
Δ3.3	Ποσοστό προσβάσιμων πεζοδρομίων από ΑΜΕΑ	Εκτίμηση από με- λέτη	Ολοκλή- ρωση κα- ταγραφής & μελέτης	Υλοποίηση έργου
Δ3.4	Μήκος ποδηλατοδρόμων	Εκτίμηση από με- λέτη	9,5χλμ	26,3χλμ
Δ3.5	Υλοποίηση προγράμματος πεζοπορικών διαδρομών	Εκτίμηση από με- λέτη	20χλμ (κύ- ρια δια- δρομή)	26,5χλμ
Σ24 Βελτίωση προσβασιμότητας στο δίκτυο ΜΜΜ				
Δ4.1	Ποσοστό προσβάσιμων από ΑΜΕΑ στάσεων ΜΜΜ	0% (0 στάση)	25% (43 στά- σεις)	50% (85 στά- σεις)
Δ4.2	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών	70 λεπτά	60 λεπτά	50 λεπτά
Δ4.3	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών προς Χώρα Νάξου	60 λεπτά	50 λεπτά	40 λεπτά
Σ25 Εξυπηρέτηση χρήσεων γης από ΜΜΜ				
Δ5.1	Ποσοστό Σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων	40%	90%	100%
Δ5.2	χρήσεων γης Σχολικών μονάδων	70%	90%	100%
Δ5.3	που εξυπηρε- τούνται από Χαρακτηριστικών σημείων	50%	90%	100%
Δ5.4	ΜΜΜ Περιβαλλοντικών χρήσεων γης	55%	90%	100%
Δ5.5	Εμπορικών περιοχών	30%	100%	100%



Γενικοί Στόχοι Δείκτες		Έτος Βάσης	Στόχος 5ετίας	Στόχος 10ετίας
Σ6 Ρύθμιση στάθμευσης				
Δ6.1 Θέσεις στάθμευσης κατοίκων		0	Ολοκλή- ρωση κα- ταγραφής & μελέτης	Υλοποίηση έργου
Δ6.2 Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ		Εκτίμηση από με- λέτη	Πλήρης κάλυψη ανα- γκών ΑΜΕΑ & >5% των θέσεων σε δια- μορφωμένους χώρους στάθμευσης	
Σ7 Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ				
Δ7.1 Ποσοστό	Σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων	Εκτίμηση από με- λέτη	25%	50%
Δ7.2	χρήσεων γης			
Δ7.3	με θέσεις			
Δ7.4	στάθμευσης			
Δ7.5	ΑΜΕΑ			
	Χαρακτηριστικών σημείων			
	Περιβαλλοντικών χρήσεων γης			
	Εμπορικών περιοχών			
Σ8 Μείωση κυκλοφοριακού φόρτου οχημάτων				
Δ8 Σχέδιο διαχείρισης μεταφοράς & στάθμευσης εμπορευμάτων		Εκτίμηση από με- λέτη	Ολοκλή- ρωση με- λέτης	Υλοποίηση Σχεδίου
Σ9 Προώθηση καθαρών οχημάτων				
Δ9.1 Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων		6 θέσεις	24 θέσεις	24 θέσεις
Δ9.2 Ποσοστό ηλεκτρικών οχημάτων δήμου		0% (0 ε- νεργά οχή- ματα)	35%	60%
Σ10 Προώθηση έξυπνων μετακινήσεων & συστημάτων				
Δ10 Παροχή πληροφόρησης σχετικά με την κινητικότητα μέσω ηλεκτρονικών εφαρμογών		0	Εφαρμογή Προσβασι- μότητας	Εφαρμογή Υποδομών

Η σύνδεση των προτεραιοτήτων του οράματος και των γενικών στόχων αλλά και των αντίστοιχων δεικτών παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα



Πίνακας 4-2: Σύνδεση Στόχων και Δεικτών με τις Πολιτικές Κινητικότητας

Στόχοι - Δείκτες		1.Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	2.Μείωση της ρύπανσης	3.Βελτίωση προσβασιμότητας	4.Παροχή προσιτών μετακινήσεων	5.Ενίσχυση ευελιξίας συστήματος μεταφορών	6.Προώθηση έξυπνων μετακινήσεων και συστημάτων	7.Παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών	8.Ανάδειξη ταυτότητας πόλης	9.Ανάδειξη περιβάλλοντος	10.Ανάδειξη και οικονομική ενίσχυση δραστηριοτήτων
Μείωση σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων	Δ1.1	X									
	Δ1.2	X									
	Δ1.3	X									
	Δ1.4		X								
Αύξηση μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα	Δ2.1		X								
	Δ2.2		X								
	Δ2.3		X								
	Δ2.4		X	X	X		X		X		X
Βελτίωση προσβασιμότητας πεζών & ποδηλατιστών	Δ3.1		X	X		X		X	X	X	X
	Δ3.2		X	X		X		X	X	X	
	Δ3.3			X		X		X			
	Δ3.4			X		X		X			
	Δ3.5			X			X	X			X
Βελτίωση προσβασιμότητας στο δίκτυο ΜΜΜ	Δ4.1			X		X		X			
	Δ4.2		X	X		X		X		X	
	Δ4.3		X	X		X		X		X	
Εξυπηρέτηση χρήσεων γης από ΜΜΜ	Δ5.1		X	X		X		X		X	
	Δ5.2		X	X		X		X		X	
	Δ5.3		X	X		X		X	X	X	
	Δ5.4		X	X		X		X	X	X	
	Δ5.5		X	X		X		X		X	X
Ρύθμιση στάθμευσης	Δ6.1			X				X	X	X	X
	Δ6.2			X				X	X		
Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ	Δ7.1			X				X	X	X	
	Δ7.2			X				X		X	
	Δ7.3			X				X			X
	Δ7.4	X		X		X		X			
	Δ7.5		X								
Μείωση κυκλοφοριακού φόρτου οχημάτων	Δ8		X		X					X	
Προώθηση καθαρών οχημάτων	Δ9.1								X	X	X
	Δ9.2				X		X				
Προώθηση έξυπνων μετακινήσεων	Δ10		X		X		X			X	



5. ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ

Το παραδοτέο του Σταδίου 3 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: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ 2ΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΑΞΟΥ ΚΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Διαβούλευση για την Ανάπτυξη Στρατηγικής του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης 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 συμβάλει 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 στην 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.

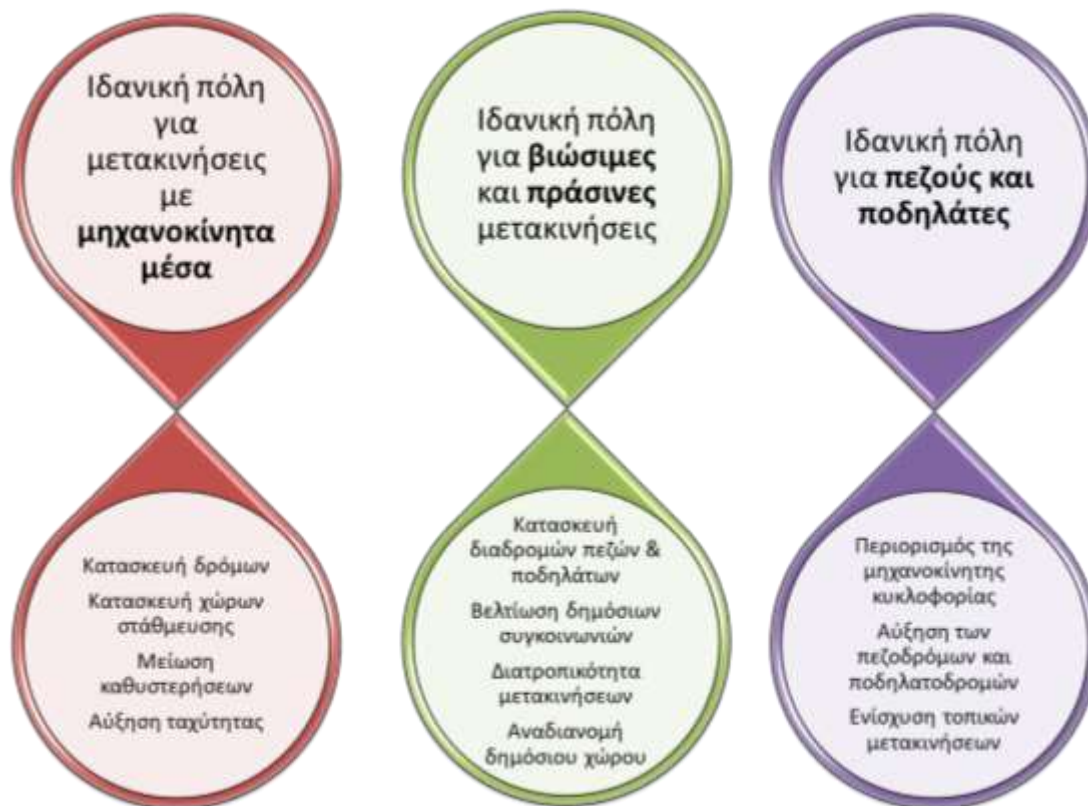
1. Επιλέξτε την ιδιότητά σας:

- ☐ Κάτοικος
☐ Επισκέπτης
☐ Εκπρόσωπος φορέα

2. Ποιες είναι οι προτεραιότητες για το Δήμο;

Λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση και τους παράγοντες που επηρεάζουν την κινητικότητα στην επόμενη δεκαετία, ο Δήμος χρειάζεται τη γνώμη σας.

Προτεραιότητες Σχεδιασμού Κινητικότητας



Ι. Ποιες από τις κατευθύνσεις είναι πιο επιθυμητές; (Διαλέξτε μία σειρά ιεράρχησης)

	1 ^η (πιο επιθυμητή)	2 ^η	3 ^η (λιγότερο επιθυμητή)
--	--------------------------------	----------------	-------------------------------------

Πόλη για μετακινήσεις με ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα			
Πόλη για βιώσιμες και πράσινες μετακινήσεις			
Πόλη για πεζούς και ποδηλάτες			

3. Όραμα Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Οι μετακινήσεις στον Δήμο να είναι ασφαλείς, βιώσιμες, προσιτές, ανθεκτικές στο χρόνο και την εποχικότητα,

για όλους τους μετακινούμενους και με όλους τους τρόπους μετακίνησης,

προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε όλους και

αναδεικνύοντας το περιβάλλον και τις δραστηριότητες καθώς επίσης

την ιδιαίτερη ταυτότητα και μοναδικότητα, της Χώρας της Νάξου .

I. Σας αντιπροσωπεύει το προτεινόμενο όραμα;

Λίγο 1 2 3 4 5 Πολύ
 ○ ○ ○ ○ ○

II. Σχολιάστε την απάντησή σας (αν επιθυμείτε)

4. Πολιτικές Κινητικότητας

Το όραμα εξειδικεύεται σε πολιτικές κινητικότητας.

Προτεινόμενες Βασικές Κατευθύνσεις Πολιτικών Κινητικότητας.

1. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	2. Μείωση της ρύπανσης
3. Βελτίωση της προσβασιμότητας για τις ευπαθείς ομάδες	4. Παροχή οικονομικά προσιτών μετακινήσεων
5. Ενίσχυση της ευελιξίας του συστήματος μεταφορών	6. Προώθηση έξυπνων συστημάτων μετακίνησης
7. Παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών	8. Ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης
9. Ανάδειξη του περιβάλλοντος	10. Ανάδειξη και οικονομική ενίσχυση δραστηριοτήτων

Ι. Ιεραρχείστε τις πολιτικές κατά σειρά σημαντικότητας (από την πιο σημαντική, 1^η, προς τη λιγότερο σημαντική)

	1η	2η	3η	4η	5η	6η	7η	8η	9η	10η
1.Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2.Μείωση της ρύπανσης	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3.Βελτίωση της προσβασιμότητας για τις ευπαθείς ομάδες	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4.Παροχή προσιτών μετακινήσεων	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5.Ενίσχυση ευελιξίας του	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

συστήματος
μεταφορών (να
προσαρμόζεται σε
μεταβαλλόμενες
συνθήκες)

6. Προώθηση
έξυπνων
συστημάτων
μετακινήσεων

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

7. Παροχή
υπηρεσιών υψηλής
ποιότητας

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

8. Ανάδειξη της
ταυτότητας της
πόλης

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

9. Ανάδειξη του
περιβάλλοντος

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

10. Ανάδειξη και
οικονομική
ενίσχυση
επιχειρηματικών,
τουριστικών και
εμπορικών
δραστηριοτήτων

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------