

**ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.)
ΔΗΜΟΥ ΒΕΛΟΥ - ΒΟΧΑ**

**Παραδοτέο Π.1.α. “Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και
Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης”**

DBC ▲ diadikasia

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	5
Εισαγωγικά στοιχεία	5
A1. Καταγραφή στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού (των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου).....	7
Εισαγωγή.....	7
Κανονισμός 2009/443 & Κανονισμός 2019/631 (Τροποποίηση).....	10
Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση).....	12
Οδηγία 2009/33/ΕΚ & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση).....	13
Οδηγία 2018/844.....	14
Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.....	16
Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών	17
Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027	17
ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027	20
Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	21
Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025	22
Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας	24
Πρωτόθση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.....	25
Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο	26
ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027.....	27
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)	28
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ-ΑΠΕ).....	30
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ – Βιομηχανίας)	31
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες)	32

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα Καταστήματα Κράτησης (ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης)	32
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός)	32
Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Πελοπόννησος (ΠΧΠ -Π).....	33
A.2 Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής.....	40
Πληθυσμός Εξυπηρέτησης – Δημογραφικά χαρακτηριστικά	40
Αφίξεις – Διανυκτερεύσεις.....	42
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης	44
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης – Σημεία Ενδιαφέροντος	45
Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο	49
Διαχείριση Στάθμευσης.....	49
A.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης.....	50
Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση δικτύου	50
Αποτίμηση των υφιστάμενων ποδηλατικών υποδομών	52
Αποτίμηση των υφιστάμενων υποδομών για πεζούς	52
Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας ΜΜΜ (Στάσεις, Διαδρομές)	52
Πύλες εισόδου-εξόδου.....	53
A4. Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων	54
Εισαγωγή.....	54
Θεσμοθετημένα Πολεοδομικά Σχέδια	54
A.5 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης.....	57
Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης	57
Υφιστάμενοι υπαίθριοι/στεγασμένοι δημόσιοι προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης	57
Πιάτσα TAXI	57
Θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων	57
Θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις	57

A6. Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων	58
A7. Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμόρφωσης οδών	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	61
B.1 Δημιουργία χαρτών	61

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Έκταση και πληθυσμός των Δημοτικών Ενοτήτων Βέλου και Βόχας (Πηγή: https://el.wikipedia.org).....	40
Εικόνα 2: ΓΠΣ Βέλου (Χρήσεις Γης)	45
Εικόνα 3: Υφιστάμενες χρήσεις γης	46
Εικόνα 4: Παρουσίαση κύριου οδικού δικτύου Δήμου.....	51
Εικόνα 5: Συντελεστής Δόμησης.....	56
Εικόνα 6: Οδικό Δίκτυο	58
Εικόνα 7: Υπόβαθρο Κτηματολογίου για τον οικισμό Βέλο	59
Εικόνα 8: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου Δήμου.....	62
Εικόνα 9: Υφιστάμενες χρήσεις γης	63

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Βασικές κατευθύνσεις εθνικού και περιφερειακού επιπέδου	36
Πίνακας 2: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ), κατά Περιφερειακή Ενότητα και Δήμο (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)	41
Πίνακας 3 : Ποσοστό κοινόχρηστων/κοινοφελών χώρων και ΜΣΔ (Πηγή: ΓΠΣ Βέλου)	44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Εισαγωγικά στοιχεία

Η είσοδος των καθαρά ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά είναι αρκετά πρόσφατη, με τα πρώτα μοντέλα να κάνουν την εμφάνισή τους τα τελευταία μόλις χρόνια. Σήμερα οι περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες προωθούν τα ηλεκτρικά τους οχήματα στην ελληνική αγορά, χωρίς να έχουν ωστόσο μεγάλη ανταπόκριση προς το παρόν. Εξαιρώντας τα υβριδικά οχήματα που είναι σχετικά δημοφιλή, τα καθαρά ηλεκτρικά οχήματα που συναντώνται στους ελληνικούς δρόμους είναι αριθμητικά πολύ λίγα. Τα αίτια αυτής της περιορισμένης χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων στον ελληνικό χώρο είναι πολλαπλά. Εκτός από την έλλειψη ενημέρωσης για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης και την προτίμηση συμβατικών οχημάτων, υπάρχουν και πρακτικοί λόγοι, όπως:

- Υψηλό κόστος αγοράς
- Περιορισμένη αυτονομία
- Έλλειψη υποδομών φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων

Τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο) στοχεύουν στη χωροθέτηση δημόσιων προσβάσιμων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων έτσι ώστε να παρέχονται οι απαραίτητες υποδομές για την ενθάρρυνση αγοράς περισσότερων ηλεκτρικών οχημάτων, τα οποία θα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα εντός των αστικών κέντρων και οικιστικών ιστών.

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του παραδοτέου Π.1.Α. της υπηρεσίας "ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.) ΔΗΜΟΥ ΒΕΛΟΥ - ΒΟΧΑ" πραγματοποιήθηκε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία περιλαμβάνει:

- Την καταγραφή των στοιχείων υπερκείμενου σχεδιασμού και ειδικότερα την ευρωπαϊκή νομοθεσία, τις εθνικές στρατηγικές και στρατηγικές περιφερειακού και τοπικού επιπέδου.
- Τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής: Μελετήθηκαν τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια, οι υφιστάμενες χρήσεις γης και κυκλοφοριακά ζητήματα όπως το σύστημα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην πληθυσμιακή πυκνότητα, την ανάλυση των χρήσεων γης και ιεράρχησης του οδικού δικτύου, καθώς είναι παράγοντες οι οποίοι θα αποτελέσουν τη βάση για τη χωροθέτηση των ηλεκτρικών φορτιστών.

- Την καταγραφή των χώρων στάθμευσης σε όλη την έκταση του Δήμου, καθώς και ειδικές θέσεις στάθμευσης Ι.Χ (όπως για παράδειγμα ΑΜΕΑ), θέσεις ΤΑΧΙ, λεωφορείων και φορτοεκφορτώσεων.
- Την ανάλυση των υποδομών του οδικού δικτύου, των ποδηλατοδρόμων, των πεζοδρομίων και των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Την καταγραφή των μελλοντικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Τη δημιουργία χαρτών σε περιβάλλον G.I.S

A1. Καταγραφή στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού (των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου)

Εισαγωγή

Ο εικοστός αιώνας ήταν αποφασιστικός για την αστικοποίηση του κόσμου, καθώς οι οικονομικές, κοινωνικές, και πολιτικές διαδικασίες όπως η παγκοσμιοποίηση σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού, προκάλεσαν την επέκταση των πόλεων. Ως εκ τούτου, οι πόλεις έπρεπε να αναμορφωθούν καθώς αντιμετώπιζαν υπερπληθυσμό, περιφερειακούς σχηματισμούς και μητροπολιτικές μεταμορφώσεις. Η δομή της πόλης είχε μετατραπεί σε μια διαφοροποιημένη, πολυπυρηνική μορφή, με υψηλά ποσοστά περιβαλλοντικής ρύπανσης και εσωτερικής ανασφάλειας.

Αυτή η κατάσταση προκάλεσε την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου, την αποδιοργάνωση του αστικού χώρου, τη μείωση της συνδεσιμότητας μεταξύ διαφορετικών περιοχών και τη μαζική μετανάστευση στα περίχωρα της πόλης, δημιουργώντας το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης. Μέσω του τελευταίου φαινομένου, κατέστη σαφές ότι τα ταξίδια εντός πόλεων και από πόλεις σε άλλες περιοχές ήταν απαραίτητα. Οι μεταφορές έγιναν επομένως ένας βασικός παράγοντας για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, καθώς αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο για την θετική επιρροή στην οικονομική ευρωστία μιας περιοχής αλλά και της ευημερίας των κατοίκων της. Αυτό μπορεί να μεγεθυνθεί μέσα στο πλαίσιο της αστικοποίησης, όπου οι οικονομικές ευκαιρίες σχετίζονται έντονα με τα αστικά κέντρα, σε αντίθεση με τις κατοικημένες περιοχές, που βρίσκονται κυρίως στα περίχωρα, δημιουργώντας έτσι μια αυξημένη ζήτηση κινητικότητας και μεγαλύτερα ταξίδια που ξεκινούν από τα προάστια της πόλης.

Γενικά, μέσω βιβλιογραφικής επισκόπησης έχει αποδειχθεί ότι οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών επηρεάζουν θετικά τον ρυθμό ανάπτυξης, την παραγωγικότητα, και την οικονομική ανάπτυξη. Επιπλέον, οι υποδομές των μεταφορών αποτελούν ένα ουσιώδες στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη προκειμένου να ενισχυθεί η κινητικότητα των εμπορευμάτων και τα σενάρια αστικού σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη μιας πόλης. Ωστόσο, οι δραστηριότητες και των δύο τύπων μεταφορών (εμπορευματικών μεταφορών και επιβατών) έχουν ένα άλλο κοινό χαρακτηριστικό και αυτό είναι η δημιουργία πολλών αρνητικών εξωτερικοτήτων. Σε γενικές γραμμές, υπάρχει μια συμφωνία στη βιβλιογραφία ότι οι μεταφορές (κυρίως οι οδικές) είναι υπεύθυνες για τη δημιουργία πολλών αρνητικών

εξωτερικοτήτων όπως συμφόρηση, τροχαία ατυχήματα, εξάρτηση από το πετρέλαιο και περιβαλλοντική ρύπανση.

Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα έχουν την ικανότητα να συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή μέσω της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και μιας ποικιλίας διαφορετικών ρύπων. Σε αυτό το ζοφερό πανόραμα, δεν πρέπει να ξεχνάμε την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου λόγω της εντατικής χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και των συναφών υποδομών τους που έχουν επιβλαβείς επιπτώσεις, όχι μόνο στην ψυχολογία του τοπικού πληθυσμού, αλλά και στην ελκυστικότητα και την εικόνα της πόλης.

Οι μελέτες των Putnam και Hart παρέχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι μεγάλοι χρόνοι που περνούν οι άνθρωποι στο όχημα τους λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης μειώνουν τη συμμετοχή τους στα κοινωνικά δρώμενα και περιορίζουν τις κοινωνικές σχέσεις. Αυτά τα αρνητικά αποτελέσματα που προκαλούνται από τον τομέα των μεταφορών έχουν σοβαρό αντίκτυπο στην αειφόρο ανάπτυξη που μπορεί να οριστεί ως η ανάπτυξη που προορίζεται να καλύψει τις ανάγκες των σημερινών γενεών χωρίς να θέσει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις αντίστοιχες ανάγκες τους.

Η βιωσιμότητα είναι λοιπόν ένα βασικό θέμα της αστικής κινητικότητας λόγω της ρύπανσης που προκαλείται από συμβατικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν κινητήρες εσωτερικής καύσης. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΕΑ στα Αγγλικά), η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, προκαλώντας ασθένειες και πρόωρους θανάτους. Μεταξύ 1990 και 2007, η μεγαλύτερη αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μπορεί να αποδοθεί στις οδικές μεταφορές, με μια αύξηση της τάξης του 200,7% για εκείνη την περίοδο. Επιπλέον, οι οδικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 40% των εκπομπών οξειδίου του αζώτου. Είναι προφανές λοιπόν, πως τέτοιου είδους επιβλαβείς εκπομπές απαιτούν την αναζήτηση εναλλακτικών και καθαρότερων τρόπων μεταφοράς στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Μια πολλά υποσχόμενη επιλογή αφορά τα πλήρως ηλεκτρικά οχήματα.

Ως μια από τις κύριες εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τη μεταφορά, ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυρίως στον αυτοκινητόδρομο, στις πόλεις και στις σιδηροδρομικές μεταφορές για ταξιδιώτες και για την παράδοση αγαθών. Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα της πόλης και, ως εκ τούτου, την υγεία των πληθυσμών τους, επειδή δεν εκπέμπουν καυσαέρια. Οι Perujo και Ciuffo παρατηρούν ότι

τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν πραγματικά να αντιπροσωπεύσουν μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση, τόσο ως προς τη διαθέσιμη χωρητικότητα του ηλεκτρικού δικτύου όσο και στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Παρά τα περιβαλλοντικά οφέλη, ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται εξακολουθεί να είναι πολύ περιορισμένος. Το 2013, καταγράφηκαν 123.188 ηλεκτρικά οχήματα, το οποίο αντιπροσωπεύει το 1,1% του συνολικού αριθμού οχημάτων που ταξινομήθηκαν εκείνο το έτος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που ήταν συνολικά 10.801.973 οχήματα. Το περιορισμένο μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων είναι επίσης εμφανές στις ΗΠΑ καθώς και στην Κίνα και την Ιαπωνία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει από καιρό αναγνωρίσει την ηλεκτρική κινητικότητα, στο ευρύτερο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας, ως μία από τις προτεραιότητες για να ξεπεραστεί η εξάρτηση των συστημάτων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τα ορυκτά καύσιμα. Οι μελέτες των Hawkins et al., Nordelöf et al., Grea και Lehmann και Ortgar και Ryghaug προσφέρουν, μεταξύ άλλων, μια ευρεία ανασκόπηση των ευεργετικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κυρίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, των ηλεκτρικών οχημάτων.

Όπως περιγράφεται στο έγγραφο “Clean Power for Transport Infrastructure Deployment” και στην μελέτη των Krause et al., οι μεταφορές στην Ευρώπη εξαρτώνται κατά 94% από το πετρέλαιο, το 84% των οποίων εισάγεται, με λογαριασμό έως και 1 δισεκατομμύριο ευρώ την ημέρα έχοντας όλο και πιο δαπανηρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Μία από τις πρώτες προσπάθειες μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και ιδίως των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ήταν ο κανονισμός αριθ. 443/2009 που έθεσε, ξεκινώντας από το 2012 έως το 2015, το μέγιστο επίπεδο γραμμαρίων διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται ανά χιλιόμετρο στα 130.

Δύο χρόνια αργότερα, το 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να θέσει τον στόχο μείωσης των εκπομπών μεταφορών κατά 60% έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Στη συνέχεια, το 2014, ο κανονισμός 443/2009 αναθεωρήθηκε και το κατώτατο όριο μειώθηκε στα 95 γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα ανά χιλιόμετρο. Την ίδια χρονιά, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (EE / 2014/94) με σκοπό να ενθαρρύνουν τα κράτη μέλη να καθορίσουν ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Επιπλέον, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οδηγία αυτή θα αναθεωρηθεί πλήρως το 2021. Μετά τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 40% έως το 2030 και κατά 80% με 95% έως το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Το 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών στην οποία, με το 2030 ως χρονοδιάγραμμα, επισημαίνονται τρεις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές. Η πρώτη είναι η ανάγκη να αυξηθεί η διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δεύτερη είναι η ανάγκη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία ηλεκτρικών οχημάτων. και, τέλος, η τρίτη ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τα κίνητρα για την αγορά και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.


Το 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε μια νέα στρατηγική για μια ουδέτερη για το κλίμα οικονομία έως το 2050 και ένας από τους πυλώνες της είναι η εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης των οχημάτων (μειώνοντας έτσι τις εκπομπές) και την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων. Επιπλέον, το 2019, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησε μια ολοκληρωμένη μελέτη με τίτλο «Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερικευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα μεταφορών» που εστιάζει σε πιθανές δράσεις για τη δημιουργία ενός δικτύου υποδομών φόρτισης ικανών να προωθήσουν τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων ακόμη και εκτός αστικών κέντρων υποστηρίζοντας έτσι μεσαία αλλά και μακρά ταξίδια.

Η ανάλυση πραγματοποιείται από το Ευρωπαϊκό πλαίσιο που έχει τεθεί και στη συνέχεια σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Οι βασικές κατευθύνσεις του εθνικού επιπέδου συνοψίζονται στον Πίνακα 1, όπου γίνεται, επίσης, αναφορά στην νομική μορφή του εκάστοτε κατευθυντήριου κειμένου.

[Κανονισμός 2009/443 & Κανονισμός 2019/631 \(Τροποποίηση\)](#)

Ο κανονισμός 2009/443 έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού 2009/443 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα/οδικών μεταφορών.

- Κανονισμός 2009/443:

-  Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη

λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO₂/km κατά μέσον όρο. Ορίζει επίσης την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO₂/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, και των καινοτόμων τεχνολογιών. Από το 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο, για το νέο στόλο οχημάτων μέσο όρο εκπομπών 95 g CO₂/km, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5.

- ✚ Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση. Για να καθοριστούν τα ειδικά όρια εκπομπής CO₂ κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα κατωτέρω ποσοστά κάθε νέου επιβατικού αυτοκινήτου κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:
 - ✓ 65 % το 2012,
 - ✓ 75 % το 2013,
 - ✓ 80 % το 2014,
 - ✓ 100 % από το 2015 και μετά.

- Κανονισμός 2019/631

- ✚ Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
- ✚ Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO₂/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται

στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση)

Η Οδηγία 2014/94/ΕΕ έχει τροποποιηθεί από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/674 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

- Οδηγία 2014/94/ΕΕ

✚ Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν την κατασκευή δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης με επαρκή κάλυψη προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα ηλεκτρικά οχήματα να κινούνται τουλάχιστον σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, όπου κρίνεται σκόπιμο, εντός δικτύων που καθορίζονται από τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να προσδιοριστεί λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020 σε κάθε κράτος μέλος. Ενδεικτικά, ο επαρκής μέσος αριθμός σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να αντιστοιχεί σε τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης ανά 10 αυτοκίνητα, λαμβανομένων επίσης υπόψη του τύπου των αυτοκινήτων, της τεχνολογίας φόρτισης και των διαθέσιμων ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης. Θα πρέπει να κατασκευαστεί επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, ιδίως στους σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Οι ιδιώτες κάτοχοι αυτών των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε κοινούς χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

✚ Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνονται ιδιωτικά σημεία ή διατάξεις επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού προσιτά στο κοινό με δελτία εγγραφής ή τέλη, σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού συστημάτων κοινής χρήσης αυτοκινήτων που επιτρέπουν την πρόσβαση τρίτων χρηστών με συνδρομή ή σημεία

επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού σε δημόσιους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που επιτρέπουν τη φυσική πρόσβαση ιδιωτών χρηστών με άδεια ή συνδρομή θα πρέπει να θεωρούνται δημοσίως προσβάσιμα.

- ✚ Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, εντός δικτύων που καθορίζουν τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020, που ορίζεται στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή.

Οδηγία 2009/33/EK & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση)

Η Οδηγία 2009/33/EK έχει τροποποιηθεί από την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/EK σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών Οδηγία 2014/94/ΕΕ.

- Οδηγία 2009/33/EK

- ✚ Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.
- ✚ Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής: (α) ενεργειακή

κατανάλωση, (β) εκπομπές CO₂ και (γ) εκπομπές NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

- Οδηγία 2019/1161

- ✚ Η παρούσα οδηγία επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.
- ✚ Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα. Επιπλέον, οι αρχές της κυκλικής οικονομίας απαιτούν την παράταση της ζωής των προϊόντων.
- ✚ Οι αγορές αστικών λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών χαρακτηρίζονται από αυξημένη ωριμότητα, ενώ οι αγορές φορτηγών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης της αγοράς.

Οδηγία 2018/844

Η οδηγία αυτή αφορά στην βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων. Σύμφωνα με αυτή, αναφέρεται η εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης στους χώρους στάθμευσης. Ειδικότερα, Όσον αφορά τα νέα μη προοριζόμενα για κατοικία κτίρια καθώς και τα μη προοριζόμενα για κατοικία κτίρια που υφίστανται ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας με περισσότερους από δέκα χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εγκατάσταση τουλάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης κατά την έννοια της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου καθώς και υποδομή καλωδίωσης, δηλαδή αγωγούς διέλευσης ηλεκτρικών καλωδίων, για τουλάχιστον έναν χώρο στάθμευσης ανά πέντε, προκειμένου να καταστεί δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα όταν:

α) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται εντός του κτιρίου και, σε περίπτωση ανακαινίσεων μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του κτιρίου ή

β) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται σε παρακείμενο χώρο και, σε περίπτωση ανακαινίσεων μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του χώρου στάθμευσης. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις απαιτήσεις για την εγκατάσταση ενός ελάχιστου αριθμού σημείων επαναφόρτισης σε όλα τα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες από είκοσι θέσεις στάθμευσης έως την 1η Ιανουαρίου 2025.

Όσον αφορά τα νέα κτίρια κατοικιών καθώς και τα κτίρια κατοικιών που υφίστανται ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας, με περισσότερους από δέκα χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, δηλαδή αγωγούς διέλευσης ηλεκτρικών καλωδίων, για κάθε θέση στάθμευσης προκειμένου να καταστεί δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, όταν:

α) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται εντός του κτιρίου και, για ανακαινίσεις μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του κτιρίου ή

β) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται σε παρακείμενο χώρο και, για ανακαινίσεις μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του χώρου στάθμευσης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τα παραπάνω σε συγκεκριμένες κατηγορίες κτιρίων όταν:

α) οι αιτήσεις οικοδομικής άδειας ή ισοδύναμες αιτήσεις έχουν υποβληθεί έως τις 10 Μαρτίου 2021,

β) η απαιτούμενη υποδομή καλωδίωσης βασίζεται σε απομονωμένα μικροσυστήματα ή τα κτίρια βρίσκονται σε εξόχως απόκεντρες περιοχές κατά την έννοια του άρθρου 349 ΣΛΕΕ, εάν αυτό θα προκαλούσε σημαντικά προβλήματα για τη λειτουργία του τοπικού συστήματος ενέργειας και θα έθετε σε κίνδυνο τη σταθερότητα του τοπικού δικτύου,

γ) το κόστος των εγκαταστάσεων επαναφόρτισης και καλωδίωσης υπερβαίνει το 7 % του συνολικού κόστους της μεγάλης κλίμακας ανακαίνισης του κτιρίου,

δ) πρόκειται για δημόσιο κτίριο για το οποίο ήδη ισχύουν συγκρίσιμες απαιτήσεις σύμφωνα με τη μεταφορά της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

Η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αποτελεί μία από τις βασικές συνιστώσες της ευρύτερης μετάβασης προς μια κυκλική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, η οποία είναι αναγκαία για να διατηρήσει η Ευρώπη την ανταγωνιστικότητά της και για να μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των προσώπων και των αγαθών.

Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει στην Ευρώπη σχεδόν το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποτελεί την πρωταρχική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα. Η μη αναστρέψιμη μετάβαση προς την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών άνθρακα και ατμοσφαιρικών ρύπων αποτελεί την απάντηση της Ευρώπης στις προκλήσεις. Η φιλοδοξία είναι σαφής: μέχρι τα μέσα του αιώνα, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 60% χαμηλότερες σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και να κινούνται σταθερά προς το σημείο μηδενισμού. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν την υγεία μας θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση.

Ο τομέας των μεταφορών διαθέτει πλέον πολύ μεγαλύτερο δυναμικό απ' ό,τι στο παρελθόν για να συμβάλει στη μείωση των εκπομπών στην ΕΕ, σύμφωνα με τη δέσμευση που αναλάβαμε δυνάμει της συμφωνίας του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή και σύμφωνα με την Ατζέντα του 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η μετάβαση αυτή έχει ήδη ξεκινήσει με βάση τις ισχύουσες ευρωπαϊκές πολιτικές. Τώρα ήρθε η στιγμή να επιταχύνει τον ρυθμό της με την παρούσα στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, ενώ συγχρόνως θα διασφαλίζει τις ανάγκες κινητικότητας μιας αποδοτικής εσωτερικής αγοράς, καθώς και της παγκόσμιας συνδεσιμότητας.

Το ευρύ φάσμα δράσεων που θα απαιτηθεί, μπορεί να συμπεριληφθεί στις παρακάτω ενότητες:

- Βελτιστοποίηση του συστήματος μεταφορών και βελτίωσης της αποτελεσματικότητάς του
- Εντατικότερη χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές
- Μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών

- Δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών
- Με την οδηγία αυτή τίθεται η βάση για την αξιοποίηση της ενέργειας χαμηλών εκπομπών.

Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών

Πρόκειται για έργο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στοχευμένο στις υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και την εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα μεταφορών.

Το έργο «Φόρτιση υποδομών βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των εξωτερικοτήτων των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και να συζητήσουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να επιτευχθεί περαιτέρω εσωτερίκευση. Ως στοιχεία για αυτήν την εκτίμηση, υπολογίζεται η υποδομή και το εξωτερικό κόστος των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και παρέχεται μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των φόρων και των τελών μεταφοράς που εφαρμόζονται στις διάφορες χώρες. Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων παρουσιάζονται σε τέσσερα ξεχωριστά παραδοτέα. Το έργο εξετάζει όλους τους κύριους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις αερομεταφορές στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Ιαπωνία και ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ και τις Καναδικές επαρχίες. Για θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές, οι αξιολογήσεις πραγματοποιήθηκαν στο επίπεδο των λιμένων αντί των χωρών.

Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Προγραμμάτων 2021-2027 υλοποιείται σταδιακά μέσα από την έκδοση εγκυκλίων και την υποβολή σχεδίων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Οι εγκύκλιοι που απευθύνονται στους φορείς σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες:

- ✓ παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό)
- ✓ δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.

- 1η Εγκύκλιος

Στόχος της παρούσας εγκυκλίου είναι η εκκίνηση της διαδικασίας σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2021-2027 στο πλαίσιο του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2021-2027 και των Προγραμμάτων του. Παράλληλα με την

εγκύκλιο σηματοδοτείται η έναρξη του επίσημου διαλόγου με τους φορείς πολιτικής της χώρας για τη διαμόρφωση των εθνικών κατευθύνσεων πολιτικής με γνώμονα την οικονομία, το ευρύτερο αναπτυξιακό περιβάλλον της χώρας και τις ευρωπαϊκές πολιτικές.

Ηλεκτροκίνηση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο

- ✚ Στόχος Πολιτικής 2: Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων
- ✚ Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων.

Ο Στόχος Πολιτικής 2 «Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων» απαρτίζεται από τους εξής Εδικούς Στόχους:

1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης
2. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
3. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο
4. Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές
5. Προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία
6. Ενίσχυση των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης

Ο Στόχος Πολιτικής 3 «Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων» απαρτίζεται από τους εξής Εδικούς Στόχους:

1. Ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας

2. Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
 3. Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα
 4. Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας
- 2η Εγκύκλιος

Στόχος της 2ης Εγκυκλίου είναι να δοθούν οι βασικές αρχές που θα διέπουν τη δομή και το περιεχόμενο των Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 που θα χρηματοδοτηθούν από τα Ταμεία ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, ΕΚΤ+, Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (ΤΔΜ) και ΕΤΘΑ.

Η παρούσα Εγκύκλιος σηματοδοτεί τη συνέχεια της περιόδου προετοιμασίας των Προγραμμάτων 2021-2027, που ξεκίνησε με την 1η Εγκύκλιο.

Το 1ο (άτυπο) Σχέδιο του ΕΣΠΑ 2021-2027 διαμορφώθηκε στη βάση των προτεινόμενων Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του σχεδίου για το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο για την ΠΠ 2021-2027 δίνοντας έμφαση στους 5 Στόχους Πολιτικής και τον Ειδικό Στόχο για το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης. Ανά στόχο πολιτικής τίθενται ορισμένες προτεραιότητες.

ΣΠ2 «Μια πιο πράσινη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων» (σελ.18).

Οι κύριες επιλογές πολιτικής στον τομέα της ενέργειας βάσει του ΕΣΕΚ αφορούν τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε όλους τους τομείς, την προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης, τη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση/ψύξη, την μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας, την ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης, την αναβάθμιση δικτύων μεταφοράς και διανομής, την ανάπτυξη κέντρων ενεργειακού ελέγχου και «έξυπνων» ενεργειακών συστημάτων και αποθήκευση σε τοπικό επίπεδο, την προώθηση πρακτικών αλιείας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

ΣΠ3 Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ

Βασικές επιλογές στις αστικές μεταφορές είναι η συνέχιση υλοποίησης έργων σε Αθήνα/Θεσσαλονίκη που περιλαμβάνουν τα μέσα σταθερής τροχιάς και την ολοκλήρωση της ανανέωσης του στόλου με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον. Προτεραιότητα επίσης έχει η προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας σε περιφερειακά αστικά κέντρα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους με υλοποίηση παρεμβάσεων σε μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (μέσα σταθερής τροχιάς – προαστιακές συνδέσεις, ποδηλατοδρόμοι κ.α.). Οι επενδύσεις θα συνοδευθούν από την εφαρμογή ήπιων μέτρων (οργανωτικά, θεσμικά κ.α.) και την εγκατάσταση ευφών συστημάτων. Οι επιλογές αυτές θα συμβάλλουν να επιτευχθεί ένα οικονομικά αποδοτικό, ασφαλές, περιβαλλοντικά βιώσιμο, προσβάσιμο πολυτροπικό, διαλειτουργικό και διασυνδεδεμένο σύστημα μεταφορών.

- 1ο Σχέδιο της Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης (ΕΣΠΑ) 2021-2027 Επιλογή Στόχων Πολιτικής με τεκμηρίωση

ΣΠ 2: Οι προτεραιότητες που τίθενται είναι η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, η προώθηση των ΑΠΕ, η αναβάθμιση των ενεργειακών δικτύων σε «έξυπνα», η απεξάρτηση από καύσιμα έντασης άνθρακα –με ενδιάμεσο μεταβατικό καύσιμο το φυσικό αέριο - και η προώθηση των διασυνδέσεων των νησιών και της καθαρότερης ενέργειας αυτών.

Για την ατμοσφαιρική ρύπανση απαιτείται η συνέχιση παρεμβάσεων στους τομείς των βιώσιμων μεταφορών και την εφαρμογή βέλτιστων τεχνικών στη βιομηχανία για την περαιτέρω μείωση των ρύπων.

ΣΠ 3: Για την προώθηση του οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμου τομέα μεταφορών υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και εφαρμογής φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων λειτουργίας του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, υποδομές φόρτισης, χρήση ΑΠΕ).

ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027

Το ΕΠ «Περιβάλλον, Ενέργεια και Κλιματική Αλλαγή της περιόδου 2021-2027» σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση «μιας πιο πράσινης Ευρώπης με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και μπλε επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης

κινδύνων». Το Ε.Π. έχει ως κύριο στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς «Ενέργεια», «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή», «Αστικό περιβάλλον (Ατμοσφαιρική ρύπανση - Θόρυβος)», «Κυκλική Οικονομία - Διαχείριση Αποβλήτων», «Διαχείριση Υδάτων - Λυμάτων» και «Προστασία Βιοποικιλότητας» για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, όπως προκύπτουν από το σχέδιο του ΣΕΣ 2021-2027.

Για την ηλεκτροκίνηση αναφέρονται τα κάτωθι:

- Κύρια Στόχευση και Προγραμματική Στρατηγική του ΕΠ – Main development challenges & Programme strategy.
- Στην συγκεκριμένη ενότητα αναλύονται οι στρατηγικοί τομείς που στοχεύει να υποστηρίξει χρηματοδοτικά το νέο Ε.Π.
- Αναφορές στην ηλεκτροκίνηση εντοπίζονται στον τομέα της Ενέργειας και του αστικού περιβάλλοντος.

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

Το Ε.Σ.Ε.Κ. αποτελεί το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για την Ενέργεια και το Κλίμα για την επόμενη δεκαετία, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε.

Μέσω του συγκεκριμένου σχεδίου αναδεικνύονται οι προτεραιότητες και οι αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας σε θέματα ενέργειας και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και προβλέπεται ο οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκεκριμένων ποσοτικών και ποιοτικών στόχων σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων.

Κύριος στόχος του Ε.Σ.Ε.Κ. είναι ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και η υλοποίηση των κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων πολιτικής για την επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων εθνικών ενεργειακών και κλιματικών στόχων.

Όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση, η προώθησή της, αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες του ΕΣΕΚ και συμπεριλαμβάνεται στην διάσταση των:

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου

 -ΠΠ.1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών

- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ

✚ ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης

✚ ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων

- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού

✚ ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας

- Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα

✚ ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές

✚ ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

Με τους κυριότερους στόχους να συνοψίζονται στο να ανέλθει το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος στο 30% (σελ.37), και το συνολικό μερίδιο των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργεια για τις μεταφορές να ανέλθει στο 19% μέχρι το 2030.

Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025

Με το ΕΠΑ εισάγονται η μεσοπρόθεσμη στοχοθεσία και η υπαγωγή των παρεμβάσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε στρατηγικούς στόχους και ιεραρχούμενες αναπτυξιακές προτεραιότητες.

Ο απώτερος στόχος οικονομικής πολιτικής είναι η εξασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας, με μέγιστη δυνατή σύγκλιση των περιφερειών, την πληρέστερη δυνατή αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας και διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και της προστασίας του περιβάλλοντος. Για την επίτευξη των παραπάνω απαιτείται αλλαγή του παραγωγικού υποδείγματος της οικονομίας που να διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας απέναντι σε μεγάλες προκλήσεις και απροσδόκητες εξελίξεις.

Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

✚ Έξυπνη Ανάπτυξη

✚ Πράσινη Ανάπτυξη

✚ Ανάπτυξη Υποδομών

✚ Κοινωνική Ανάπτυξη

Εξωστρέφεια

Ο στόχος της πράσινης ανάπτυξης εξειδικεύεται σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους:

- Μετάβαση σε κυκλική οικονομία
- Προστασία του περιβάλλοντος
- Αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής

Κάποιες από τις προτεραιότητες του στόχου είναι η στήριξη των ΑΠΕ-συμπαραγωγή, η απεξάρτηση από ορυκτά καύσιμα-ενεργειακή μετάβαση, η πράσινη επιχειρηματικότητα και οι πράσινες πόλεις.

Κεντρικό ρόλο στην προσπάθεια πράσινης ανάπτυξης έχει η διαδικασία μετασχηματισμού του ενεργειακού τομέα. Οι σχετικές προτεραιότητες περιλαμβάνουν πρωτοβουλίες για αύξηση της ενεργειακής απόδοσης, απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τεχνολογιών συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας.

Ο στόχος ανάπτυξης υποδομών εξειδικεύεται επίσης σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό:

- των δικτύων,
- των μεταφορών
- της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Κάποιες από τις προτεραιότητες του στόχου είναι ο εκσυγχρονισμός, βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη ή ολοκλήρωση των υποδομών ΤΠΕ, των ενεργειακών δικτύων και υποδομών, της ψηφιοποίησης των μεταφορών και της πολυτροπικής και αστικής κινητικότητα.

Στην τομή των δικτύων ΤΠΕ και των ενεργειακών δικτύων βρίσκονται και τα έργα για την ανάπτυξη των ευφυών δικτύων, τα οποία, εκτός από ηλεκτρική ενέργεια, μεταφράζουν και δεδομένα σε πραγματικό χρόνο για τη χρήση ενέργειας από τους καταναλωτές και για την κατάσταση του δικτύου.

Για την επίτευξη των στόχων έχουν δημιουργηθεί δείκτες παρακολούθησης. Ένας από τους δείκτες του στόχου Πράσινης Ανάπτυξης και της προτεραιότητας Πράσινες Πόλεις, αφορά το μερίδιο των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων στις ετήσιες νέες ταξινομήσεις. Η τιμή βάσης είναι 0,4% και η τιμή στόχος 13%.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα, αφορά όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες και διατροφικές μεταφορές/ εφοδιαστική αλυσίδα) για έναν μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 20 ετών (2017-2037). Συμπεριλαμβάνει επίσης τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Σχεδίου και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής και έγκαιρης εφαρμογής του.

Το Σχέδιο Μεταφορών βασίζεται σε εκτενή συλλογή και ανάλυση δεδομένων με παρεμβάσεις που καθορίζονται βάσει των παρατηρούμενων προβλημάτων σε ολόκληρο τον τομέα μεταφορών. Στρατηγικοί Στόχοι (ΣΣ) είναι εκείνοι οι κύριοι στόχοι που συνδέουν τον τομεακό σχεδιασμό μίας χώρας, στην περίπτωση αυτή των μεταφορών, με τη διάσταση της εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής της. Οι στόχοι αυτοί καθοδηγούν την τομεακή πολιτική ενσωματώνοντας στην προετοιμασία της τα βασικά κοινωνικοπολιτικά πορίσματα και προσπαθώντας να βρεθεί μία ισορροπία μεταξύ τους. Σύμφωνα με τη Συγγραφή Υποχρεώσεων, οι ακόλουθοι πέντε ΣΣ καθορίστηκαν για τον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα:

- ✓ Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας.
- ✓ Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός ΕΕ.
- ✓ Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών.
- ✓ Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό.
- ✓ Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Η Ανάλυση Προβλημάτων βασίζεται στους Στρατηγικούς Στόχους και εντοπίζει τα εμπόδια που σήμερα δυσχεραίνουν την επίτευξη των στόχων αυτών.

Το σύστημα μεταφορών της Ελλάδας δεν επικεντρώνεται ικανοποιητικά σε αυτόν τον Στρατηγικό Στόχο. Κατ' αρχάς, το μερίδιο των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος (και ιδίως με ηλεκτροκίνηση), είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Δεύτερον, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το συντριπτικά μεγαλύτερο μερίδιο

της αγοράς αλλά είναι μη αποδοτικές σε μεγάλο βαθμό και εκτελούνται κυρίως με απαρχαιωμένα, ρυπογόνα φορτηγά χαμηλής χωρητικότητας. Τρίτον, ο στόλος επιβατικών οχημάτων (λεωφορεία και ΙΧΕ) είναι επίσης πολύ παλιός, με σχεδόν μηδενική παρουσία υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων. Πρόσφατες ενέργειες ενδέχεται να παρακινήσουν αλλαγές σε αυτόν τον τομέα, αλλά πρέπει να υλοποιηθεί σύντομα η ανάπτυξη δικτύων υποδομών για ηλεκτρική φόρτιση σε συνδυασμό με πιο φιλόδοξες στρατηγικές για την ανανέωση του στόλου, με στόχο την προώθηση της προμήθειας και χρήσης καθαρότερων/ηλεκτρικών οχημάτων.

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

Σκοπός του παρόντος είναι:

- α) η επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών,
- β) η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων,
- γ) η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.

Σύμφωνα με το άρθρο 3:

1. Από την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2022, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α΄ βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂ /χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης ενώ οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για αυτά.
2. Για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος τελούν υπό παραχώρηση, καταβάλλεται από την 1η.1.2021 από τον δήμο αντίτιμο στον παραχωρησιούχο ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από τον δημότη στον δήμο για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος. Για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης από την 1η.1.2021.
3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο εφοδιάζονται με ειδικό σήμα που εκδίδεται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών των Περιφερειών εφόσον τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, το οποίο τοποθετείται επί του οχήματος, και ισχύει για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικρατείας. Η αίτηση εφοδιασμού του Η/Ο με ειδικό σήμα υποβάλλεται από τους δικαιούχους μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο

Σύμφωνα με το άρθρο 5 « Περιεχόμενα Σ.Φ.Η.Ο», το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

- ✧ Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, όπως προαναφέρθηκαν στον Ν.4710/2020.
- ✧ Τη χωροθέτηση (ενδεικτικά) δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.
- ✧ Για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και αποκλειστικά για τις περ. β) και ε) της παρ. 1 του άρθρου 17 του ν. 4710/2020 (Α' 142), οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του χρονικού πλαισίου που θα θέσει ο Φορέας Εκπόνησης, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών και των θυγατρικών τους στην κατά περίπτωση Περιοχή Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο..
- ✧ Εφόσον στην Περιοχή Παρέμβασης υπάρχουν περιοχές ευθύνης άλλων νομικών προσώπων ή οντοτήτων πλην του Φορέα Εκπόνησης, ο Φορέας Εκπόνησης μπορεί να απευθύνει πρόσκληση στα νομικά αυτά πρόσωπα ή οντότητες να υποβάλουν εντός του χρονικού πλαισίου που αυτός θα θέσει, δεσμευτική πρόταση για χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους αρμοδιότητας αυτών εντός της Περιοχής Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθούν στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.
- ✧ Δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί εντός της Περιοχής Παρέμβασης έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. και δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που βρίσκονται εκτός της αρμοδιότητας του Φορέα Εκπόνησης αλλά εντός της Περιοχής Παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 της παρούσης, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σ.Φ.Η.Ο. με διακριτή ένδειξη.

ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027.

Βασική στόχευση του ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ αποτελεί η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και μεταφορικών συστημάτων που να υπηρετούν τον πολίτη και να συμβάλλουν στην επίτευξη των μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και ΕΕ.

Οι βασικές προτεραιότητες του Ε.Π. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ διατυπώνονται ως ακολούθως:

Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες

παρεμβάσεις λιμένων (ΣΠ3/ειδικός στόχος ii και iii).

Β) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii)

Γ) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii)

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος iv)

Ειδικότερα και όσον αφορά τον τομέα της ηλεκτροκίνησης ανά προτεραιότητα εντοπίζονται τα κάτωθι:

Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων

✧ Αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών

Επίσης αναφέρει ότι το σύνολο των παρεμβάσεων στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει συνδυαστούν με προώθηση της χρήσης καθαρών καυσίμων.

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς

- ✧ Ως βασικός στόχος της περιόδου 2021-2027 τίθεται η κατασκευή ή/και ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), με τις εξής προτεραιότητες:
- ✧ Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό και Προαστιακός)
- ✧ Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον

Η αρχιτεκτονική του Ε.Π. Υποδομών Μεταφορών βασίζεται στη λογική της απλούστευσης και της αποτελεσματικής διαχείρισης κατά την υλοποίηση του Ε.Π. και διαρθρώνεται σε πέντε Άξονες προτεραιότητας (ΑΠ) που θα συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) και επιπλέον 5 αντίστοιχους Άξονες Προτεραιότητας από πόρους που θα διατεθούν από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), ανάλογα με τις διαθέσιμες κατηγορίες περιφέρειας.

Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας.

Στον Άξονα περιλαμβάνονται:

1. Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις)
2. Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον
3. Άλλες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα

Επιδιώκεται η συνέχιση/ υλοποίηση έργων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και η προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας με υλοποίηση παρεμβάσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον.

Ειδικός στόχος: Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας

[Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης \(ΓΠΧΣΑΑ\)](#)

Το ΓΠΧΣΑΑ εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 128 Α / 3-7-2008 από την Ολομέλεια της Βουλής των Ελλήνων επιτυγχάνοντας την θέση ενός πλαισίου για τον χωροταξικό σχεδιασμό στην

κλίμακα της χώρας. Η στοχοθεσία του εν λόγω πλαισίου εστιάζει στην ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας, την βελτίωση της ποιότητας ζωής, την ελκυστικότητα της υπαίθρου, την ενίσχυση της κοινωνικής υποδομής, την διαφύλαξη του φυσικού περιβάλλοντος και την παράλληλη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου (άρθρο 2).

Ως προς τις κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ που πρέπει να ληφθούν υπόψη, έμφαση πρέπει να δοθεί στα σημεία που ακολουθούν:

- Η ανάπτυξη των μικρών οικισμών της χώρας προτείνεται να γίνει με ισόρροπο τρόπο, με έμφαση την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους (άρθρο 2). Κάτι τέτοιο προτείνεται να γίνει και δια της αναβάθμισης της υποδομής, με ιδιαίτερη έμφαση να αποδίδεται στην τεχνική υποδομή. Κομβικό στοιχείο είναι η μεταφορική υποδομή και η υποδομή ενέργειας (άρθρο 6). Σε περιπτώσεις όπου προτείνεται η υπογειοποίηση των δικτύων διανομής ενέργειας, όπως σε περιοχές αρχαιολογικών χώρων, διατυπώνεται η ανάγκη για την ιδιαίτερη προστασία των φυσικών διαθέσιμων. Το γεγονός αυτό υπογραμμίζεται με την πρόταση για αποφυγή διέλευσης ενεργειακών δικτύων από περιοχές του δικτύου ΦΥΣΗ 2000 και λοιπών προστατευόμενων περιοχών και τοπίων.
- Η αναπτυξιακή στρατηγική περιοχών με ορεινό και ημιορεινό χαρακτήρα όπου κυρίαρχες οικονομικές δραστηριότητες είναι αυτές του πρωτογενούς τομέα καλούνται να ενθαρρύνουν καλλιέργειες φιλικές προς το περιβάλλον και σε προϊόντα ποιότητας (άρθρο 9). Μια τέτοια κατεύθυνση συνάδει με το ήδη υφιστάμενο οικονομικό πρότυπο οργάνωσής τους ενώ παράλληλα επιτρέπει -υπό προϋποθέσεις- την ανάπτυξη ενός εναλλακτικού προτύπου τουρισμού και παραθερισμού (άρθρο 9).
- Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, που αποτυπώνεται στο άρθρο 1, εξειδικεύεται μέσα από διάφορα άρθρα του ΓΠΧΣΑΑ αναλόγως τον τομέα αναφοράς. Στις αγροτικές περιοχές, προτείνεται η λήψη μέτρων για την αειφόρο διαχείριση των εδαφικών και υδατικών πόρων (άρθρο 9), που αποτελούν αιτία στασιμότητας στην εξέλιξη του αγροτικού τομέα. Παράλληλα, υπογραμμίζεται η σημασία διαφύλαξης του φυσικού τοπίου και των τοπικών πολιτιστικών πόρων (άρθρο 9).
- Η προώθηση της «συμπαγούς πόλης» αποτελεί βασική κατεύθυνση του ΓΠΧΣΑΑ (άρθρο 10). Η συμπαγής πόλη, πέραν της έμφασης στην κοινωνικότητα και την συνεκτικότητα, αποτελεί ένα πολεοδομικό πρότυπο που ασπάζεται την ανάπτυξη λιγότερο ενεργοβόρων οικιστικών ενοτήτων (Σιόλας, κ.ά., 2015). Στο πλαίσιο αυτό, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης μπορεί να θεωρηθεί πολιτική σύμφωνη με το ΓΠΧΣΑΑ αφού, παράλληλα, υποστηρίζει την προστασία του ατμοσφαιρικού αέρα

που προωθείται μέσω επιχειρησιακών κατευθύνσεων και ειδικών αναφορών για τον περιορισμό της συμβατικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, την προώθηση λιγότερο ενεργοβόρων μέσων μεταφοράς, την αξιοποίηση ΑΠΕ και την εξοικονόμηση ενέργειας (ΓΠΧΣΑΑ, άρθρο 10).

- Αν και η αναφορά σε φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς συμπεριλαμβάνει ηλεκτροκίνητα μέσα, εντούτοις, η μόνη αναφορά στην ηλεκτροκίνηση αφορά τον σιδηρόδρομο που αξιολογείται ως μια υποδομή που χρήζει αναβάθμισης.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ-ΑΠΕ)

Το ΕΠΧΣΑΑ-ΑΠΕ θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 2464/Β/03.12.2008 και εστιάζει στην βέλτιστη αξιοποίηση του φυσικού πλούτου για την παραγωγή ενέργειας φιλικής προς το περιβάλλον, συμβάλλοντας στην στοχοθεσία του ΓΠΧΣΑΑ. Το πλαίσιο αυτό εστιάζει σε όλες τις μορφές ΑΠΕ με αναφορά ακόμη και σε πειραματικές μορφές.

Ένα μεγάλο μέρος του πλαισίου παραθέτει τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν τα προς χωροθέτηση αιολικά πάρκα. Ειδικότερα, θέτει:

- Περιοχές απόκλισης χωροθέτησης που περιλαμβάνουν: (α) τα κηρυγμένα διατηρητέα μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς και οριοθετημένες αρχαιολογικές ζώνες προστασίας Α, (β) περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης και περιοχές προστασίας της φύσης, (γ) υγροτόπους διεθνούς σημασίας (ζώνες Ramsar), (δ) τους πυρήνες των εθνικών δρυμών και των κηρυγμένων μνημείων της φύσης και των αισθητικών δασών, (ε) οικοτόπους προτεραιότητας που εμπίπτουν στις περιοχές του δικτύου NATURA 2000, (στ) τις εντός σχεδίου πόλεως και ορίων οικισμού περιοχές, (ζ) τις ΠΟΤΑ και ΠΟΑΠΔ, θεματικά πάρκα και τουριστικούς λιμένες, (η) άτυπα διαμορφωμένες τουριστικές και οικιστικές περιοχές, (θ) ακτές κολύμβησης που εμπίπτουν στο πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας των υδάτων που συντονίζεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, (ι) τμήματα λατομικών περιοχών, μεταλλευτικών και εξορυκτικών ζωνών που λειτουργούν επιφανειακά και (ια) λοιπές περιοχές που υπάγονται σε ειδικό καθεστώς χρήσης γης (άρθρο 6).
- Ελάχιστες αποστάσεις από περιοχές περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, πολιτιστικής κληρονομιάς, οικιστικού χώρου και υποδομής. Αναφορικά με τους οικισμούς, το ελάχιστο όριο τίθεται για την πλειοψηφία των οικισμών και των ιερών μονών και είναι αυτό των 500 μ. ενώ το ανώτερο αφορά την απόσταση 1.500 μ. από

παραδοσιακούς οικισμούς. Σε πόλεις και οικισμούς με πληθυσμό μεγαλύτερο από αυτόν των 2000 κατοίκων ή μικρότερους των 2000 κατοίκους αλλά δυναμικούς, τουριστικούς ή αξιόλογους, η απόσταση ορίζεται σε 1000 μ.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται και για την χωροθέτηση φωτοβολταϊκών εγκαταστάσεων (άρθρο 17). Έμφαση δίδεται επίσης στα κριτήρια χωροθέτησης των εγκαταστάσεων. Τέτοια κριτήρια αποκλεισμού εγκατάστασης περιλαμβάνουν την απαγόρευση ανάπτυξης εγκαταστάσεων σε: (α) κηρυγμένα διατηρητέα μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς και αρχαιολογικές ζώνες, (β) περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης και του τοπίου, (γ) πυρήνες εθνικών δρυμών, κηρυγμένα μνημεία της φύσης και αισθητικά δάση, (δ) οικότοποι προτεραιότητας περιοχών που έχουν ενταχθεί στο δίκτυο ΦΥΣΗ 2000, (ε) δάση και γεωργικές γαίες υψηλής παραγωγικότητας και (στ) περιοχές ή ζώνες με ειδικό καθεστώς χρήσεων γης που είναι ασύμβατες και απαγορεύουν την ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων. Ο Δήμος Βέλου δεν τοποθετείται σε ΠΑΠ («Περιοχή Αιολικής Προτεραιότητας»), δηλ. δεν του αποδίδει ιδιαίτερο ρόλο (άρ. 5).

Μια ακόμη μορφή ενέργειας που μνημονεύεται στο ΕΠΧΣΑΑ – ΑΠΕ είναι αυτή που προέρχεται από βιομάζα ή βιοαέριο. Τέτοιες μονάδες παραγωγής συνιστάται να αναπτύσσονται όμορα γεωργικών εκμεταλλεύσεων, μεγάλων κτηνοτροφικών και πτηνοτροφικών μονάδων και μονάδων παραγωγής γεωργικών ή κτηνοτροφικών βιομηχανιών.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως το συγκεκριμένο πλαίσιο παραθέτει ακριβείς κατευθύνσεις χωροθέτησης ΑΠΕ, λαμβάνοντας υπόψη την σημασία της προώθησης της αξιοποίησης ενέργειας που παράγεται με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Οι κατευθύνσεις αυτές είναι αρκετά ακριβείς και δεν υπάρχει πρόβλεψη εισαγωγής περιοριστικών ρυθμίσεων για την χωροθέτηση ΑΠΕ από τον πολεοδομικό σχεδιασμό που υπόκειται του παρόντος (άρθρο 21). Για τον Δήμο Βέλου-Βόχαςδεν γίνεται κάποια ειδική αναφορά.

[Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία \(ΕΠΧΣΑΑ – Βιομηχανίας\)](#)

Το ΕΠΧΣΑΑ – Βιομηχανία θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/13-04-2009. Οι προβλέψεις του στοχεύουν στην χωρική οργάνωση της βιομηχανικής δραστηριότητας στην χώρα. Στόχοι του πλαισίου αποτελούν η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας, η διεύρυνση της γεωγραφικής βάσης της βιομηχανίας σε περιφερειακή και ενδοπεριφερειακή κλίμακα, η εξυγίανση της βιομηχανίας σε επίπεδο χρήσης γης, ο προσδιορισμός όρων και προϋποθέσεων διάσπαρτης χωροθέτησης της βιομηχανίας, ο συντονισμός των πολιτικών

που έχουν να κάνουν με αυτήν, η απλούστευση του δικαίου για τις βιομηχανικές επενδύσεις και η ενίσχυση της βιομηχανικής επιχειρηματικότητας και ανάπτυξης. Για τον Δήμο Βέλου-Βόχας δεν γίνεται κάποια συγκεκριμένη αναφορά.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες)

Το ΕΠΧΣΑΑ-Υδατοκαλλιέργειες θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 2505 Β / 04.11.2011. Η ανάπτυξη, σε τοπική κλίμακα, προωθείται και μέσω του παρόντος πλαισίου, εξειδικεύοντας τις κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ. Παρά την ύπαρξη παράκτιου μετώπου στο Δήμο Βέλου-Βόχας δεν υπάρχει κάποια κατεύθυνση του εν λόγω πλαισίου που να αφορά σε αυτόν.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα Καταστήματα Κράτησης (ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης)

Το ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 1575 / Β / 28.11.2001, προτού διατυπωθεί το ΓΠΧΣΑΑ. Η στοχοθεσία του είναι εστιασμένη στην οργάνωση των καταστημάτων κράτησης στον εθνικό χώρο. Στον Δήμο Βέλου-Βόχας δεν εντοπίζεται κάποιο κατάστημα κράτησης.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός)

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138/Β/2009), το οποίο αναμένεται να αναθεωρηθεί, στοχεύει στη παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων προς τούτο υποδομών καθώς και η διατύπωση ενός ρεαλιστικού προγράμματος δράσης για την επόμενη δεκαπενταετία (2009 – 2024). Ειδική αναφορά γίνεται στις «αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές», στις οποίες θα μπορούσε μελλοντικά να ανήκει ο Δήμος Βέλου-Βόχας (άρ. 4). Στις περιοχές αυτές δίνονται ορισμένες στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης (άρ. 5), μεταξύ των οποίων ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν οι εξής:

- Ανάδειξη στοιχείων ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας της περιοχής
- Ανάπτυξη ειδικών τουριστικών υποδομών και εγκαταστάσεων που εμπλουτίζουν και διευρύνουν το τουριστικό προϊόν
- Προώθηση μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας και βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας των εγκαταστάσεων (προώθηση ΑΠΕ, βιοκλιματικών μεθόδων σχεδιασμού κ.ά.).

- Προστασία, αποκατάσταση και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, με την αναγνώριση και συνδυασμένη προβολή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε περιοχής
- Ανάλυση δράσεων αναβάθμισης του δομημένου χώρου, με πολεοδομικές παρεμβάσεις, όπως αναπλάσεις κοινόχρηστων χώρων με αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου και παροχή κινήτρων για αναπλάσεις ιδιωτικών χώρων
- Κατασκευή νέων, συμπλήρωση και αναβάθμιση υφιστάμενων τεχνικών, κοινωνικών (περίθαλψης και αθλητισμού), περιβαλλοντικών και πολιτιστικών υποδομών (μουσεία, κ.λπ.).
- Παροχή κινήτρων για εκσυγχρονισμό υφιστάμενων τουριστικών μονάδων με παράλληλη αναβάθμιση σε τύπους και κατηγορίες καταλυμάτων (3, 4 και 5 αστέρια) ή επέκταση αυτών και συμπληρώσεις με ειδικές τουριστικές υποδομές
- Επανάχρηση αξιόλογων κτιρίων ή συνόλων και παροχή κινήτρων για μετατροπή παραδοσιακών ή διατηρητέων κτιρίων σε ξενοδοχειακές μονάδες

Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Πελοπόννησος (ΠΧΠ -Π)

Στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου, όπως αυτό δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1485 Β/10-10-2003, προσδιορίζονται οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της Περιφέρειας, προκειμένου να προωθηθεί η ισότιμη ένταξή της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο. Μεταξύ των στρατηγικών αυτών επιλογών, που άμεσα ή έμμεσα αφορούν στην ανάπτυξη του τουρισμού περιλαμβάνονται, δε:

- η ελεγχόμενη αξιοποίηση των παράκτιων περιοχών της (προστασία και διαχείριση) (ε),
- η δημιουργία ενιαίου πλέγματος πολιτισμικών πυρήνων υπερεθνικής εμβέλειας και η ένταξή τους, σε συνδυασμό με τα επί μέρους τοπικά πολιτιστικά στοιχεία και ιστορικές διαδρομές, σε επί μέρους υποσύνολα ειδικών ενδιαφερόντων (στ),
- η ανάδειξη των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος με παράλληλη προστασία και πρόβλεψη δραστηριοτήτων, που θα ενισχύσουν την ανάπτυξη και θα αξιοποιούν χωρίς να υποβαθμίζουν την περιβαλλοντική τους αξία. (περιοχές NATURA 2000, υγροβιότοποι, ορεινοί δρόμοι, ποταμοί, λίμνες, οικοσυστήματα, φυσικά τοπία, κλπ.) (ζ),

- η αναδιάρθρωση, ιεράρχηση και προώθηση του πλέγματος των αναγκαίων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών (η) και
- ο έλεγχος των χρήσεων γης για προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη των φυσικών πόρων μέσα από τους υφιστάμενους θεσμούς και τους μηχανισμούς του χωροταξικού / πολεοδομικού σχεδιασμού και της προστασίας του περιβάλλοντος (θεσμικό πλαίσιο Ν. 1337/83, Ν. 1650/86, Ν. 2508/97, Ν.2742/99) (θ).

Το ΠΠΧΣΑΑ αναγνωρίζει τον Βέλο ως οικιστικό κέντρο 4^{ου} επιπέδου «ενισχυμένου». Ο χαρακτηρισμός αυτός αποδίδεται στα οικιστικά κέντρα – έδρες των ΟΤΑ με προβλεπόμενο εξυπηρετούμενο πληθυσμό της τάξης των δέκα χιλιάδων κατοίκων και ο ρόλος τους είναι στην πράξη αντίστοιχος με αυτόν του 3^{ου} επιπέδου σε χαμηλότερη κλίμακα. Επίσης η πόλη του Ζευγολατιού αναγνωρίζεται ως οικιστικό κέντρο 3^{ου} επιπέδου, δηλαδή ως κέντρο – έδρα των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ με προβλεπόμενο πληθυσμό εξυπηρέτησης της τάξης των είκοσι χιλιάδων κατοίκων και αποτελούν και κέντρα – πόλεις ανάπτυξης ευρύτερων αναπτυξιακών ενοτήτων.

Ο αναπτυξιακός ρόλος των κέντρων 3^{ου} και 4^{ου} «ενισχυμένου» επιπέδου αναπτύσσεται πιο λεπτομερώς στο ΠΧΠ – Π ως εξής:

“Ενίσχυση των μεσαίων και μικρότερων πόλεων της Περιφέρειας ώστε να λειτουργήσουν ως κέντρα ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο με άξονες παρέμβασης ως προς:

- την παροχή διοικητικών και κοινωνικών υπηρεσιών προς τα οικιστικά κέντρα χαμηλότερου επιπέδου
- την αναδιάρθρωση και ενίσχυση των αναπτυξιακών κινήτρων για τη στήριξη και προσέλκυση των ΜΜΕ,
- την ενθάρρυνση δημιουργίας και ανάπτυξης διαδημοτικών σχέσεων και αλληλεξαρτήσεων με προοπτική την επίτευξη ενός ιεραρχημένου «οικιστικού δικτύου» ως προς το σύνολο των οικισμών των οποίων οι υφιστάμενες σχέσεις περιορίζονται ως ακτινωτές εξαρτήσεις από τις έδρες των Νομών και

Ενίσχυση των υποδομών (τεχνικών, διοικητικών, κοινωνικών) για την:

- δημιουργία προϋποθέσεων ανάπτυξης (ήπιες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, βιοτεχνία, οικοτεχνία),
- δικτύωση των οικιστικών κέντρων όλων των επιπέδων και ιδιαίτέρως των ορεινών και απομονωμένων περιοχών

- κινητοποίηση του δυναμικού τους που θα συμβάλλει στην ενδογενή ανάπτυξη.

Τέλος, για τον Δήμο Βέλου-Βόχας γίνεται και αναφορά στον Μακροπρόθεσμο Άξονα Δράσης που περιλαμβάνει την αναβάθμιση της ποιότητας και τη βελτίωση της εμπορίας και μεταποίησης των προϊόντων των περιοχών δυναμικής πεδινής γεωργίας, μέσα στις οποίες συγκαταλέγεται και η πεδιάδα της Βόχας.

Πίνακας 1: Βασικές κατευθύνσεις εθνικού και περιφερειακού επιπέδου

Στρατηγικό Κείμενο	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Επισπεύδον Υπουργείο	ΦΕΚ	Σχολιασμός βασικών κατευθύνσεων
ΓΠΧΣΑΑ	Απόφαση 6876/4871 - Ολομέλεια Βουλής	ΥΠΕΧΩΔΕ	128 Α - 03.07.2008	<ul style="list-style-type: none"> - Ενθάρρυνση καλλιεργειών φιλικών προς το περιβάλλον σε ορεινές περιοχές όπου ο πρωτογενής τομέας παραγωγής αποτελεί βασικό τομέα απασχόλησης (άρθρο 9) - Αναβάθμιση μεταφορικής υποδομής με γνώμονα την βιωσιμότητα. (Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος - Τρίπολη) (άρθρο 6) - Κατάρτιση σχεδίων ΑΠΕ, ανάπτυξη υποδομών για την χρήση καυσίμων με χαμηλές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και προώθηση λιγότερο ενεργοβόρων μέσων μεταφοράς (άρθρο 10) - Αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών των πόλεων και η καινοτομία στους δευτερεύοντες εθνικούς πόλους ανάπτυξης - Ανάγκη για αειφόρο διαχείριση υδάτινων πόρων σε αγροτικές περιοχές

				<ul style="list-style-type: none"> - Η αναφορά σε ηλεκτροκίνηση αφορά τη λειτουργία του σιδηροδρόμου.. (άρθρο 6) - Προώθηση του μοντέλου της συμπαγούς πόλης, γεγονός που συνεπάγεται περιορισμό της κατανάλωσης ενέργειας και των μετακινήσεων.
ΕΠΧΣΑΑ – ΑΠΕ	ΚΥΑ 49828/2008	ΥΠΕΧΩΔΕ	2464/Β/03.12.2008	<ul style="list-style-type: none"> - Ο Δήμος Βέλου-Βόχας δεν εμπίπτει σε Περιοχές Αιολικής Προτεραιότητας (ΠΑΠ) (Παράρτημα ΙΙΙ) - Θέση κριτηρίων χωροθέτησης αιολικών εγκαταστάσεων, δηλαδή περιοχών απόκλισης χωροθέτησής τους (άρθρα 6 και 14) και ελάχιστων αποστάσεων από οικισμούς, χρήσεις γης και δραστηριότητες αλλά και στοιχεία του χώρου (άρθρο 6) - Αποσαφήνιση σχετική με την απουσία δυνατότητας εισαγωγής περιοριστικών ρυθμίσεων για την χωροθέτηση ΑΠΕ από ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ (άρθρο 21) - Κριτήρια αποκλεισμού για χωροθέτηση φωτοβολταϊκών εγκαταστάσεων (άρθρο 17). - Σύνδεση εγκαταστάσεων βιομάζας με

				δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα
ΕΠΧΣΑΑ Βιομηχανίας	- ΚΥΑ 11508/2009	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 151 / ΑΑΠ / 13.04.2009	- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας - Εξυγίανση της βιομηχανίας σε επίπεδο χρήσης γης - Απλούστευση του δικαίου για τις βιομηχανικές επενδύσεις - Ενίσχυση της βιομηχανικής επιχειρηματικότητας και ανάπτυξης
ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιέργειες	- ΚΥΑ 6876/4871		2505 Β / 04.11.2011	-
ΕΠΧΣΑΑ - Κατ. Κράτησης	ΚΥΑ 28704/4362	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 1575/Β/28.11.2001	-
ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού	- ΚΥΑ 676569/2013	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 1138/Β/2009	- Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης για τις «αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές»
ΠΧΠ Πελοποννήσου			ΦΕΚ 1485 Β/10-10- 2003	- Βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της Περιφέρειας - Βέλο ως οικιστικό κέντρο 4 ^{ου} επιπέδου



				<p>«ενισχυμένου»</p> <ul style="list-style-type: none">- του Ζευγολατιού αναγνωρίζεται ως οικιστικό κέντρο 3^{ου} επιπέδου- Ενίσχυση των μεσαίων και μικρότερων πόλεων της Περιφέρειας από τα κέντρα 3^{ου} και 4^{ου} επιπέδου ώστε να λειτουργήσουν ως κέντρα ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο- Πεδιάδα Βόχας αναγνωρίζεται ως περιοχή δυναμικής πεδινής γεωργίας
--	--	--	--	--

A.2 Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής

Πληθυσμός Εξυπηρέτησης – Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Βέλου-Βόχας ανήκει στην Περιφέρεια Πελοποννήσου που συστάθηκε το 2011 με τη συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Βέλου και Βόχας βάσει των διατάξεων του «Καλλικράτη». Συναντάται στο βόρειο τμήμα του Νομού Κορινθίας, και συνορεύει με τους δήμους Κορινθίων, Σικυωνίων και Νεμέας. Έδρα του δήμου είναι το Ζευγολατιό, το οποίο αποτελεί τη μεγαλύτερη κωμόπολή του. Σημαντικό παραθεριστικό κέντρο είναι το Βραχάτι, το οποίο βρίσκεται νοτιοανατολικά στο Δήμο.

Ο Δήμος Βέλου-Βόχας διαιρείται σε δύο Δημοτικές Ενότητες, οι οποίες αντιστοιχούν στους δύο καταργηθέντες Δήμους. Κάθε δημοτική ενότητα διαιρείται σε «Κοινότητες», οι οποίες αντιστοιχούν στα Διαμερίσματα των καταργηθέντων Δήμων. Στον επόμενο πίνακα με τις περιοχές που ανήκουν στο Δήμο και ο πληθυσμός τους βάσει της απογραφής του 2011.

Ενότητα	Κοινότητες	Πληθ.	Οικισμοί	Έκταση	Θέση της ΔΕ
Βελου	Βέλου	3203	Βέλο*, Σαϊτέικα	76,95 km ²	
	Ελληνοχωρίου	335	Ελληνοχώρι		
	Κοκκωνίου	1056	Κοκκών		
	Κρηνών	780	Κρήνες		
	Νεράντζας	636	Νεράντζα		
	Πουλλίτσας	696	Πουλλίτσα		
	Σπιάγκας	1904	Σπιάγκα		
	Ταρσινών	675	Ταρσινά		
Βόχας	Βραχατίου	3338	Βραχάτι	87,9 km ²	
	Βοχαϊκού	1020	Βοχαϊκό		
	Ευαγγελίστριας	308	Ευαγγελίστρια		
	Ζευγολατιού	3069	Ζευγολατιό*, Καλέντζι		
	Μπολατίου	767	Μπολάτι		
	Σουληναρίου	397	Σουληνάρι		
	Χαλκειού	439	Χαλκειό		

Εικόνα 1: Έκταση και πληθυσμός των Δημοτικών Ενοτήτων Βέλου και Βόχας (Πηγή: <https://el.wikipedia.org>)

Η συνολική έκταση του δήμου ανέρχεται στα 164,85 km² και ο συνολικός του πληθυσμός είναι 19.027.

Τέλος, ενδιαφέρον παρουσιάζει ο μεγάλος αριθμός επισκεπτών στο Δήμο σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το έτος 2018. Στο έτος αναφοράς διανυκτέρευσαν σε Ξενοδοχεία του Δήμου Βέλου Βόχα και Νεμέας σχεδόν 66.240 όπως παρουσιάζεται και στον παρακάτω πίνακα. Το γεγονός αυτό λήφθηκε υπόψη κατά την εκπόνηση του ΣΦΗΟ καθώς τα προτεινόμενα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων εξυπηρετούν τόσο τους κατοίκους όσο και τους επισκέπτες του Δήμου.

Πίνακας 2: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα Ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ), κατά Περιφερειακή Ενότητα και Δήμο (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

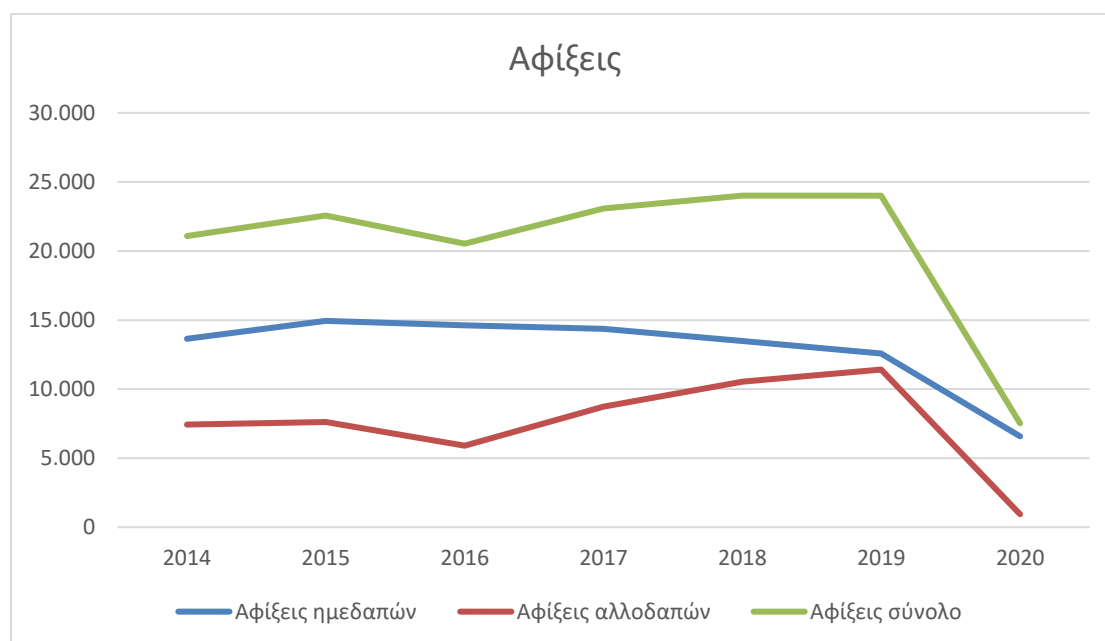
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΔΗΜΟΣ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	311.584	564.390	875.974	100,0
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ	30.383	16.773	47.156	100,0
ΔΗΜΟΙ ΒΕΛΟΥ - ΒΟΧΑΣ ΚΑΙ ΝΕΜΕΑΣ	28.331	37.909	66.240	100,0
ΔΗΜΟΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ - ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ	202.480	482.590	685.070	100,0
ΔΗΜΟΣ ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ - ΕΥΡΩΣΤΙΝΗΣ	37.724	25.543	63.267	100,0
ΔΗΜΟΣ ΣΙΚΥΩΝΙΩΝ	12.666	1.575	14.241	100,0

Αφίξεις – Διανυκτερεύσεις

Στο σημείο αυτό παρουσιάζονται οι αφίξεις και διανυκτερεύσεις στο Δήμο Βέλου-Βόχας κατά την χρονική περίοδο 2014-2020. Τα δύο διαγράμματα κατασκευάστηκαν με δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ.

Αφίξεις

Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζονται οι αφίξεις ημεδαπών και αλλοδαπών καθώς και οι συνολικές αφίξεις στην περιοχή.



Διάγραμμα 1: Αφίξεις Δήμου Βέλου-Βόχας 2014 - 2020

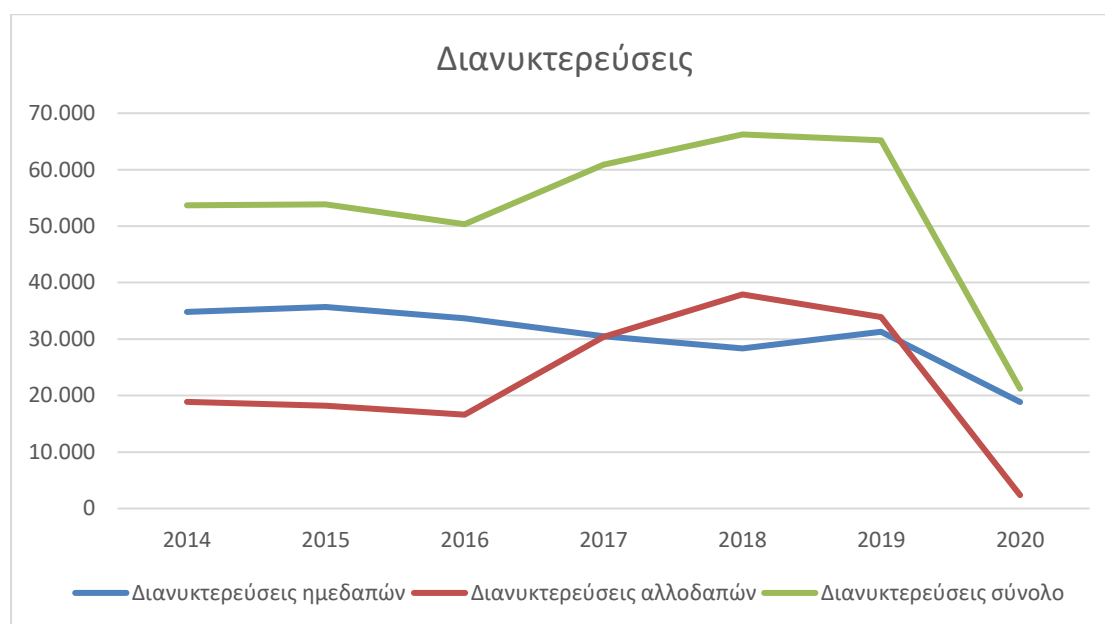
Όπως παρατηρείται η γενικότερη τάση των συνολικών αφίξεων είχε σταθερή πορεία που κυμαινόταν περίπου από 20 μέχρι 25 χιλιάδες αφίξεις στο διάστημα 2014 με 2019. Από το 2016 έως το 2019 παρουσιάστηκε μία τάση για άνοδο αλλά η εμφάνιση του covid-19 προκάλεσε μεγάλη πτώση στις αφίξεις του 2020. Η γενική τάση των συνολικών αφίξεων είναι πιο κοντά στην τάση των αφίξεων των αλλοδαπών, καθώς αν και λιγότερες διαχρονικά σε αριθμό από αυτές των ημεδαπών, παρουσιάζουν μεγαλύτερες μεταβολές ανά τα χρόνια την ώρα που οι αφίξεις των ημεδαπών ήταν πολύ πιο σταθερές.

Σχετικά με γενικά στοιχεία, η μέγιστη τιμή συνολικών αυξήσεων εμφανίζεται το 2018 όπου παρατηρούνται 24.009 αφίξεις, ενώ η χαμηλότερη το 2020 όπου καταγράφηκαν 7.520 αφίξεις, σημαντική μείωση δηλαδή σε σχέση με το 2018 και

2019 η οποία μπορεί να αιτιολογηθεί από την πανδημία του Covid-19. Τέλος, ο μέσος όρος αφίξεων ετησίως είναι 20.399 άτομα.

Διανυκτερεύσεις

Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζονται οι διανυκτερεύσεις ημεδαπών και αλλοδαπών καθώς και οι συνολικές διανυκτερεύσεις στην περιοχή.



Διάγραμμα 2: Διανυκτερεύσεις Δήμου Βέλου-Βόχας 2014 - 2020

Από την παρατήρηση του παραπάνω διαγράμματος προκύπτει πως η τάση των συνολικών διανυκτερεύσεων παρομοιάζει σε γενικές γραμμές αυτή των αφίξεων. Πάλι παρατηρείται μία σταθερότητα την περίοδο 2014-2016, η οποία ακολουθείται από μεγάλη άνοδο (η οποία οφείλεται στην αύξηση των διανυκτερεύσεων των αλλοδαπών) στο διάστημα 2016-2018 και τελικά μία μεγάλη πτώση το σεζόν 2020. Μία διάφορα σε σχέση με το παράδειγμα των αφίξεων αποτελεί το γεγονός ότι οι διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών έφτασαν στο σημείο να ξεπεράσουν αυτές των ημεδαπών μέχρι να χτυπήσει η πανδημία του covid-19 όπου και ήταν φυσικό να γίνουν μηδαμινές.

Σχετικά με γενικά στοιχεία, η μέγιστη τιμή συνολικών διανυκτερεύσεων εμφανίζεται το 2018 όπου παρατηρούνται 66.240 διανυκτερεύσεις, ενώ η χαμηλότερη το 2020 όπου καταγράφηκαν μόλις 21.216 διανυκτερεύσεις, τιμή δηλαδή υποτριπλάσια σε σχέση με το 2018. Ο μέσος όρος των διανυκτερεύσεων συνολικά από το 2014 έως και το 2020 ήταν 53.064 διανυκτερεύσεις.

Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Βέλου εγκρίθηκε με το ΦΕΚ Α.Α.Π 116/19-03-2009 το οποίο προβλέπει την οργάνωση των Χρήσεων Γης και την προστασία του Περιβάλλοντος του Δήμου.

Με το εν λόγω Γ.Π.Σ. στην έκταση του Δήμου Βέλου καθορίζονται:

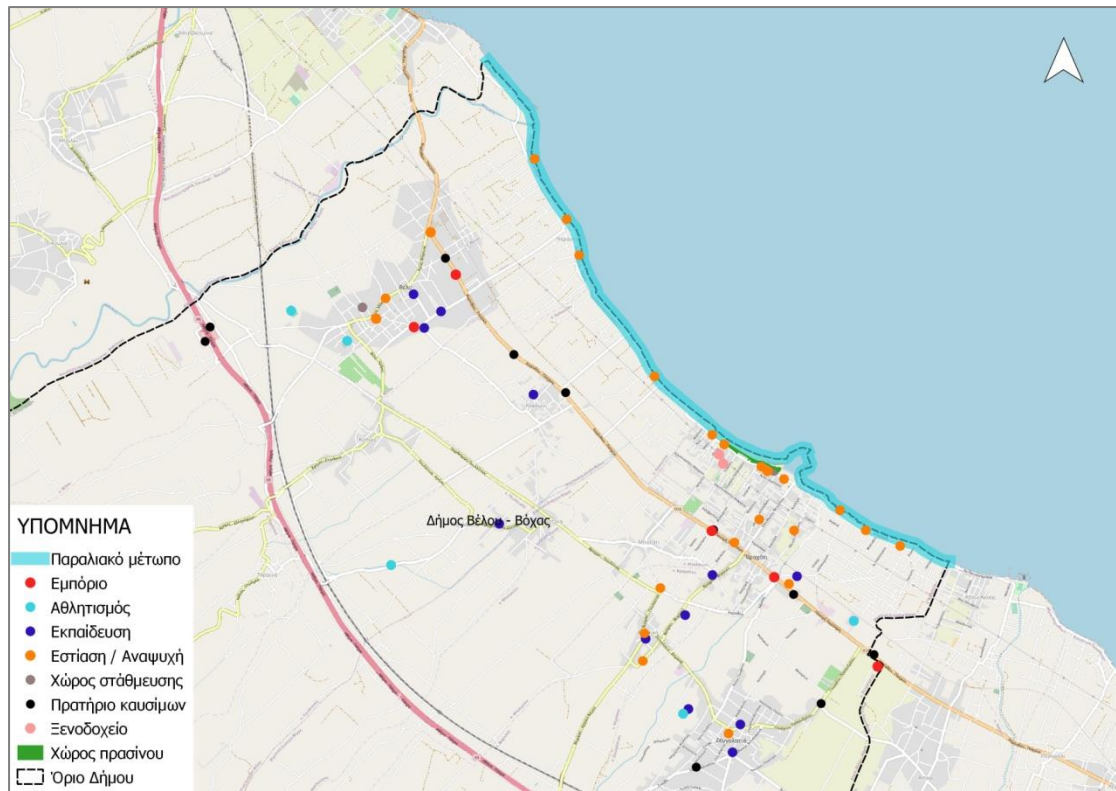
- Περιοχές Οικιστικής Ανάπτυξης (ΟΙ.Α).
- Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ) Φυσικού Περιβάλλοντος.
- Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (ΠΕΠΔ).
- Περιοχές Ιδιαίτερων Χρήσεων (Π.Ι.Χ.).

Επιπλέον, παρουσιάζεται η πολεοδομική οργάνωση των οικιστικών υποδοχέων του Δήμου Βέλου και κυρίως οι περιοχές των Γενικών Χρήσεων Γης του π.δ. 23.2/6.3.1987 (ΦΕΚ 166 Δ') για το Πολεοδομικό κέντρο / (Π.Κ.), τη Γενική κατοικία / (Γ.Κ.(Α)), τη Γενική κατοικία / (Γ.Κ.(Β)), τον Τουρισμός - την Αναψυχή / (Τ.Α.), τις Παραγωγικές δραστηριότητες μέσης και χαμηλής όχλησης / (Π.Δ.Μ.Χ.) και τις Παραγωγικές δραστηριότητες χαμηλής όχλησης τροποποιώντας/εξειδικεύοντας το περιεχόμενο των Γενικών Χρήσεων Γης.

Στον πίνακα που ακολουθεί καθορίζεται ανά Γενική Χρήση Γης ο Μέσος Συντελεστής Δόμησης (ΜΣΔ) καθώς και το (ελάχιστο) ποσοστό που θα καταλαμβάνουν οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (ΚΧ - ΚΦ), όταν θεσμοθετηθούν οι αντίστοιχες πολεοδομικές μελέτες.

Πίνακας 3 : Ποσοστό κοινόχρηστων/κοινοφελών χώρων και ΜΣΔ (Πηγή: ΓΠΣ Βέλου)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ	ΚΧ-ΚΦ	ΜΣΔ
Πολεοδομικό Κέντρο (Π.Κ.)	35%	0,6
Γενική Κατοικία (Γ.Κ. (Α))	25%	0,6
Γενική Κατοικία (Γ.Κ. <Β>)	25%	0,6
Τουρισμός - Αναψυχή (Τ.Α.)	30%	0,4
Παραγωγικές Δραστηριότητες Μέσης & Χαμηλής Όχλησης (Π.Δ.Μ.Χ.)	-	0,6
Παραγωγικές Δραστηριότητες Χαμηλής Όχλησης (Π.Δ.Χ.)	-	0,6
Τουρισμός - Αναψυχή (Τ.Α.) / ΠΕΡΠΟ	50%	-



Εικόνα 3: Υφιστάμενες χρήσεις γης

Αθλητικές εγκαταστάσεις

- Αθλητικές εγκαταστάσεις Βέλου Βόχα
- Δημοτικό Γήπεδο Ζευγολατιού
- Δημοτικό Γήπεδο Βέλου
- Κλειστό Γυμναστήριο Βραχατίου
- Κλειστό Γυμναστήριο Βέλου
- Κλειστό Γυμναστήριο Στιμάγκας

Δημοτικές Υπηρεσίες

Δημοτικό κατάστημα Ζευγολατιού

- διεύθυνση διοικητικών υπηρεσιών
- δημοτολόγιο-ληξιαρχείο

- διεύθυνση οικονομικών υπηρεσιών:
 - τμήμα εξόδων
 - τμήμα εσόδων
 - ταμειακή υπηρεσία
- διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών

Δημοτικό κατάστημα Βέλου

- δημοτολόγιο-ληξιαρχείο
- διεύθυνση περιβάλλοντος
- τμήμα λαϊκών αγορών
- αυτοτελές γραφείο κοινωνικής πολιτικής

Δημοτικό κατάστημα Βραχατίου

- τμήμα τοπικής οικονομίας - τμήμα λαϊκών αγορών & λιμενικό ταμείο
- ΚΕΠ Ζευγολατίου
- ΚΕΛ Βέλου
- τμήμα ύδρευσης & ηλεκτροφωτισμού
- τμήμα καθαριότητας

Υποδομές εκπαίδευσης –Νηπιαγωγεία

- 1ο και 2ο Νηπιαγωγείο Ζευγολατιού
- Νηπιαγωγείο Βραχατίου
- Νηπιαγωγείο Βοχαϊκού
- 1ο Νηπιαγωγείο Βέλου
- 2ο Νηπιαγωγείο Βέλου
- Νηπιαγωγείο Ταρσινών

- Νηπιαγωγείο Πουλίτσας
- Νηπιαγωγείο Κοκκωνίου
- Νηπιαγωγείο Στιμάγκας

Υποδομές εκπαίδευσης – Δημοτικά Σχολεία

- Δημοτικό Σχολείο Βέλου
- Δημοτικό Σχολείο Κοκκωνίου
- Δημοτικό Σχολείο Πουλίτσας
- Δημοτικό Σχολείο Βραχατίου
- Δημοτικό Σχολείο Βοχαϊκού
- Δημοτικό Σχολείο Ζευγολατιού
- Δημοτικό Σχολείο Στιμάγκας

Υποδομές εκπαίδευσης – Γυμνάσια – Λύκεια

- Γυμνάσιο – Λύκειο Βέλου
- Γυμνάσιο – Λύκειο Κοκκωνίου
- Γυμνάσιο – Λύκειο Πουλίτσας
- Γυμνάσιο – Λύκειο Βραχατίου
- Γυμνάσιο – Λύκειο Ζευγολατιού

Χώροι στάθμευσης

- Δημοτικός χώρος στάθμευσης Βέλου
- Δημοτικός χώρος στάθμευσης Βραχατίου
- Δημοτικός χώρος στάθμευσης Ζευγολατιού

Στο Δήμο συναντώνται επίσης Ξενοδοχεία, Ξενώνες και καταλύματα βραχυχρόνιας μίσθωσης.

Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο
Στην Δήμο Βέλου Βόχα δεν έχει εγκατασταθεί δημόσιος φορτιστής ηλεκτρικών
οχημάτων.

Διαχείριση Στάθμευσης

Στους περισσότερους δρόμους της Βέλου-Βόχα επιτρέπεται η αμφίπλευρη
στάθμευση. Επίσης, βάσει του ΚΟΚ, απαγορεύεται η στάθμευση σε νησίδες και σε
κυκλικούς κόμβους. Ωστόσο, από την έρευνα στο πεδίο, παρατηρήθηκε σε αρκετές
περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης στο παραλιακό μέτωπο. Σε κάποιες οδούς σε
περιοχές κατοικίας, παρατηρήθηκε ότι το ίδιο το πλάτος τους καθιστά αδύνατη
την αμφίπλευρη στάθμευση ακόμα και αν αυτή επιτρέπεται από τη απουσία
σηματοδότησης. Τέλος, υπάρχουν τμήματα στις οδούς κατοικίας, στα οποία
απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση λόγω ύπαρξης εξόδου/εισόδου γκαράζ.

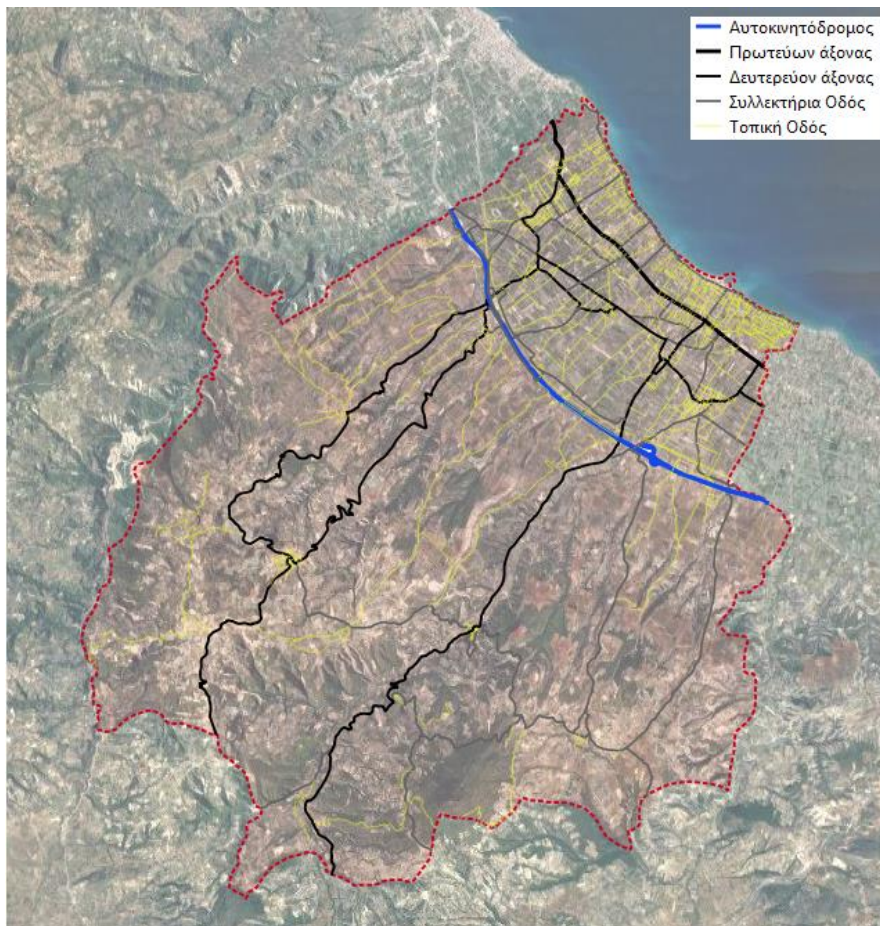
A.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης

Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση δικτύου

Η διαδικασία «ιεράρχησης» του οδικού δικτύου παίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Μέσω της εν λόγω διαδικασίας κατηγοριοποιούνται οι δρόμοι ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Τα παραπάνω αποτελούν σε γενικές γραμμές τα κριτήρια της ιεράρχησης. Η ταξινόμηση του δικτύου λαμβάνει επίσης υπόψη της την περιβαλλοντική ικανότητα των δρόμων, τις αντοχές τους δηλαδή ως προς την απορρόφηση των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής ροής αλλά και τους πολεοδομικούς στόχους που τίθενται ανά περίπτωση.

Υφιστάμενη ιεράρχηση

Από τον Δήμο Βέλου - Βόχας διαπερνά η Ολυμπία Οδός, η οποία σήμερα συνδέει την Αθήνα με την Πάτρα μέσω του Ισθμού της Κορίνθου. Ο άξονας αυτός δεν συμπεριλαμβάνεται στο οδικό δίκτυο του Δήμου, το οποίο εξετάζεται στην παρούσα ανάλυση. Ως πύλη εισόδου/εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο χρησιμοποιείται ο ανισόπεδος κόμβος του Ζευγολατιού. Από τον ομώνυμο οικισμό, ο συγκεκριμένο κόμβος απέχει 2.0 km, ενώ από το Βραχάτι και το Βέλο η ελάχιστη οδική απόσταση είναι ίση με 4.1 km και 8.3 km.



Εικόνα 4: Παρουσίαση κύριου οδικού δικτύου Δήμου

Εξαιρώντας λοιπόν τον αυτοκινητόδρομο, το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου ανέρχεται στα 409.36 km. Η Εθνική Οδός Κορίνθου-Πατρών αποτελεί την πρωτεύουσα αρτηρία της περιοχής, καθώς συνδέει τις δύο προαναφερθείσες πόλεις με άλλους οικισμούς, όπως το Βραχάτι, το Βέλο, το Κιάτο, το Ξυλόκαστρο κλπ. που βρίσκονται στο ενδιάμεσο της διαδρομής. Πρόκειται για τον παλιό άξονα διασύνδεσης πριν από την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου. Για το λόγο αυτό το επαρχιακό δίκτυο, καθώς και οι ίδιοι οι οικισμοί έχουν αναπτυχθεί γύρω από αυτόν. Το συνολικό μήκος του πρωτεύοντος οδικού δικτύου είναι 7.3 km. Οι κυριότεροι οδικοί άξονες που ανήκουν στο δευτερεύον οδικό δίκτυο είναι η Παράκαμψη Πουλλίτσας, η Επαρχ. Οδός Πουλίτσα-Κρήνες, η Επαρχ. Οδός Κρήνες-Ελληνοχώρι, η Επαρχ. Οδός Κρήνες-Στιμάγκα, Επαρχ. Οδός Βοχαικό-Αρχ. Νεμέα, η Επαρχ. Οδός Βοχαικό-Βραχάτι, Επαρχ. Οδός Βοχαικό-Ζευγολατιό, Επαρχ. Οδός Βοχαικό-Βραχάτι και η Οδός Αγ. Μαρίνας. Το συνολικό μήκος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου υπολογίζεται στα 58.62 km. Στο βορειοανατολικό τμήμα του Δήμου, εκεί που συγκεντρώνονται οι περισσότεροι οικισμοί, αναπτύσσεται δίκτυο συλλεκτήριων οδών συνολικού μήκους 85.00 km. Στην ίδια περιοχή συγκεντρώνονται και οι περισσότερες τοπικές οδοί συνολικού μήκους 258.34 km. Αυτές αφορούν είτε σε

δρόμους κατοικίας στην περίπτωση των κύριων οικισμών ή σε αγροτικές οδούς που ασφαλτοστρωθεί.

Από τα συνολικά 409.36 km μήκους οδικού δίκτυο, δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας διαθέτουν τα 408.93 km. Αυτά αναλογούν σε ένα ποσοστό ίσο με 99.90%. Το υπόλοιπο μήκος αφορά μονόδρομους. Αυτό είναι ίσο με 0.429 km, δηλαδή το 0.10%. Φωτεινοί σηματοδότες έχουν πρόσφατα τοποθετηθεί στον κόμβο ΕΟ Κορίνθου – Πατρών και Νικηταρά και σε αυτόν της ΕΟ Κορίνθου – Πατρών και Θ. Βασιλείου. Κυκλικός κόμβος υπάρχει μόνο στην είσοδο/έξοδο από τον ανισόπεδο κόμβο της Ολυμπίας οδού στο Ζευγολατιό.

Αποτίμηση των υφιστάμενων ποδηλατικών υποδομών

Δεν υπάρχει αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου στο Δήμο, ήτοι λωρίδα ποδηλάτου ή ποδηλατόδρομος.

Αποτίμηση των υφιστάμενων υποδομών για πεζούς

Παράλληλα σε κανένα από τους οικισμούς δεν έχει πραγματοποιηθεί εκτεταμένη πεζοδρόμηση διαμορφώνοντας δηλαδή ένα δίκτυο πεζοδρόμων. Εντός οικισμών, πεζοδρόμια που τις περισσότερες φορές είναι μεγαλύτερα από 1.5 μέτρο παρατηρούνται μόνο επί των κύριων αξόνων. Στις υπόλοιπες τοπικές οδούς, εκλείπει υποδομή για τον πεζό. Η έλλειψη πεζοδρομίων δεν διευκολύνει τη διαδικασία χωροθέτησης των φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς δεν υπάρχει ο απαραίτητος χώρος ώστε να εγκατασταθούν. Η παραλία του Βραχατίου αποτελεί εξαίρεση στην εικόνα αυτή, καθώς εκεί έχει δημιουργηθεί διάδρομος που επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση των πεζών – περιπατητών.

Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας ΜΜΜ (Στάσεις, Διαδρομές)

Όσο αφορά το Συγκοινωνιακό Δίκτυο, η περιοχή συνδέεται με την Αθήνα με Προαστιακό Σιδηρόδρομο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ειδικότερα, εντός των ορίων του Δήμου υπάρχει ο Σταθμός Ζευγολατιό. Η συχνότητα των δρομολογίων του τραίνου είναι σταθερά 1 ώρα. Από το κέντρο του οικισμού Ζευγολατιό ο σταθμός απέχει περίπου 20 λεπτά με περπάτημα και 9 λεπτά με ποδήλατο. Όμως από το Βραχάτι και το Βέλο, η χιλιομετρική απόσταση από το σταθμό του τραίνου ξεπερνά τα 4 km, οπότε είναι σχεδόν απαγορευτική η μετάβαση με περπάτημα ή ποδήλατο. Παράλληλα, δεν υπάρχουν τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές από το κέντρο των οικισμών προς τον σταθμό, καθιστώντας τη μετακίνηση με αυτοκίνητο ως τη μοναδική εναλλακτική. Ο Δήμος συνολικά εξυπηρετείται από τις υπεραστικές

λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΛ Κορινθίας. Αυτές εξασφαλίζουν τη διασύνδεση των οικισμών με τον πλησιέστερο αστικό κέντρο, δηλαδή την Κόρινθο, καθώς και με γειτονικούς μεγάλους οικισμούς όπως το Κιάτο και το Ξυλόκαστρο.

Πύλες εισόδου-εξόδου

Οι πύλες εισόδου – εξόδου του Δήμου είναι:

- Παλιά Επαρχιακή Οδός Κορίνθου – Πατρών
- Εθνική Οδός Κορίνθου – Πατρών
- Επαρχιακή Οδός Βαχαϊτό – Νεμέας
- Επαρχιακή Οδός Στιμάγκα - Νεμέας

A4. Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων

Εισαγωγή

Η μελέτη των πολεοδομικών χαρακτηριστικών και των κατευθύνσεων που αναφέρονται σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού είναι αναγκαία για την επαρκή κατανόηση του τρόπου λειτουργίας των πόλεων και των τάσεων που χαρακτηρίζουν μια χωρική ενότητα. Χωρίς την συγκεκριμένη διερεύνηση η διατύπωση πρότασης για χωροθέτηση ηλεκτρικών φορτιστών με στόχο την προώθηση της ηλεκτροκίνησης σε επίπεδο δήμου θα ήταν πλημμελής. Ως εκ τούτου, στις επόμενες ενότητες συνοψίζονται οι βασικές κατευθύνσεις των αμιγώς πολεοδομικών σχεδίων, ενώ συμπληρώνονται με τις κατευθύνσεις που προωθούνται από επιχειρησιακής φύσεως πλαίσια που, όμως, έχουν αναφορά σε επίπεδο δήμου. Η προσέγγιση αυτή κρίνεται αναγκαία δεδομένης της οριζόντιας σχέσης που εντοπίζεται μεταξύ επιχειρησιακού προγραμματισμού και χωρικού σχεδιασμού, σε τοπικό επίπεδο.

Θεσμοθετημένα Πολεοδομικά Σχέδια

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ) το οποίο εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 116/ΑΑΠ/2009 αναφέρεται μόνο στη Δημοτική Ενότητα Βέλου (πρώην Δήμος Βέλου).

Η πολεοδομική οργάνωση των οικιστικών υποδοχέων του Δήμου Βέλου και κυρίως οι περιοχές των «Γενικών Χρήσεων Γης» του π.δ. 23.2/6.3.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'):

- Πολεοδομικό κέντρο / (Π.Κ.)
- Γενική κατοικία / (Γ.Κ.(Α))
- Γενική κατοικία / (Γ.Κ.(Β))
- Τουρισμός – Αναψυχή / (Τ.Α.)
- Παραγωγικές δραστηριότητες μέσης και χαμηλής
- όχλησης / (Π.Δ.Μ.Χ.)
- Παραγωγικές δραστηριότητες χαμηλής όχλησης / (Π.Δ.Χ.)

Συνοπτικά, το περιεχόμενο των παραπάνω κατηγοριών «Γενικών Χρήσεων Γης» εξειδικεύεται ως ακολούθως:

Στις περιοχές πολεοδομικού κέντρου επιτρέπονται:

1. Κατοικία

2. Ξενώνες, Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
3. Εμπορικά καταστήματα
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
5. Διοίκηση
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Κέντρα διασκέδασης και αναψυχής
9. Χώροι συνάθροισης κοινού
10. Πολιτιστικά Κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
11. Κτήρια εκπαίδευσης
12. Θρησκευτικοί χώροι
13. Κτήρια κοινωνικής πρόνοιας
14. Επαγγελματικά εργαστήρια και δραστηριότητες χαμηλής όχλησης
15. Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης
16. Πρατήρια βενζίνης
17. Αθλητικές εγκαταστάσεις
18. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα
19. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς

Στις περιοχές γενικής κατοικίας (Α) επιτρέπονται:

1. Κατοικία
2. Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και Ξενώνες
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
5. Κτήρια εκπαίδευσης
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Θρησκευτικοί χώροι
9. Κτήρια κοινωνικής πρόνοιας
10. Επαγγελματικά εργαστήρια και δραστηριότητες χαμηλής όχλησης εκτός συνεργείων αυτοκινήτων και δικύκλων, συνεργείων γεωργικών μηχανημάτων και εξοπλισμού, εργαστηρίων κατεργασίας μαρμάρου και προϊόντων σιδήρου, αλουμινίου, ξύλου και δέρματος, μάντρες οικοδομικών υλικών, ελαιουργείων, αποθηκών διάθεσης λιπασμάτων και ζωοτροφών. Ο

περιορισμός δεν ισχύει για τα εργαστήρια παραδοσιακών τεχνικών αυτού του είδους.

11. Πρατήρια βενζίνης
12. Αθλητικές εγκαταστάσεις
13. Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης
14. Πολιτιστικά Κτήρια και εν γένει πολιτιστικές δραστηριότητες

Στον πίνακα που ακολουθεί καθορίζεται ανά «Γενική Χρήση Γης» ο Μέσος Συντελεστής Δόμησης (ΜΣΔ) καθώς και το (ελάχιστο) ποσοστό που θα καταλαμβάνουν οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (ΚΧ – ΚΦ), όταν θεσμοθετηθούν οι αντίστοιχες πολεοδομικές μελέτες.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ	ΚΧ-ΚΦ	ΜΣΔ
Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ.)	35%	0,6
Γενική Κατοικία (Γ.Κ. (Α))	25%	0,6
Γενική Κατοικία (Γ.Κ. <Β>)	25%	0,6
Τουρισμός - Αναψυχή (Τ.Α.)	30%	0,4
Παραγωγικές Δραστηριότητες Μέσης & Χαμηλής Όχλησης (Π.Δ.Μ.Χ.)	-	0,6
Παραγωγικές Δραστηριότητες Χαμηλής Όχλησης (Π.Δ.Χ.)	-	0,6
Τουρισμός - Αναψυχή (Τ.Α.) / ΠΕΡΠΟ	50%	-

Εικόνα 5: Συντελεστής Δόμησης

A.5 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης

Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης

Στο Δήμο δεν λειτουργεί σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.

Υφιστάμενοι υπαίθριοι/στεγασμένοι δημόσιοι προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης

Στο Δήμο Βέλου-Βόχας υπάρχουν συνολικά τρεις (3) κύριοι χώροι ελεύθερης στάθμευσης. Ο κυριότερα βρίσκεται στην παραλία του Βραχατίου δίπλα από τον λιμένα του οικισμού. Στο συγκεκριμένο χώρο πραγματοποιείται και η στάση-στάθμευση των τουριστικών (και όχι μόνο) λεωφορείων. Ένας άλλο χώρος στάθμευσης βρίσκεται στον Σιδηροδρομικό Σταθμό του Ζευγολατιού. Ο χώρος χρησιμοποιείται για την βραχυπρόθεσμη-μεσοπρόθεσμη παραμονή των οχημάτων και την μετεπιβίβαση των μετακινούμενων στους συρμούς του τραίνου. Με άλλα λόγια, η συγκεκριμένη υποδομή λειτουργεί ως ένα κόμβος πολυτροπικών μετακινήσεων.

Θα πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι και στους υπόλοιπους οικισμούς, όπως οι Κρήνες, η Πούλλιτσα, το Κοκκώνι και το Ελληνοχώρι, υπάρχουν σε διάφορα ανοιχτοί χώροι στάθμευσης, οι οποίοι με κατάλληλη διαμόρφωση μπορούν να αξιοποιηθούν και στο πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης. Τέλος εντός των ορίων του Δήμου Βέλου-Βόχας και επί της Ολυμπία Οδού υπάρχει ο Σταθμός Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) Κιάτου.

Πιάτσα TAXI

Όσο αφορά τους σταθμούς ταξί, τόσο στο Βέλο, όσο και στο Βραχάτι και το Ζευγολατιό υπάρχουν σταθμοί ταξί στο κέντρο των οικισμών. Στους συγκεκριμένους χώρους είναι δυνατή η εγκατάσταση ταξί επί των πεζοδρομίων σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών.

Θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων

Δεν υπάρχουν ειδικές διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

Θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις

Δεν υπάρχουν διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις.

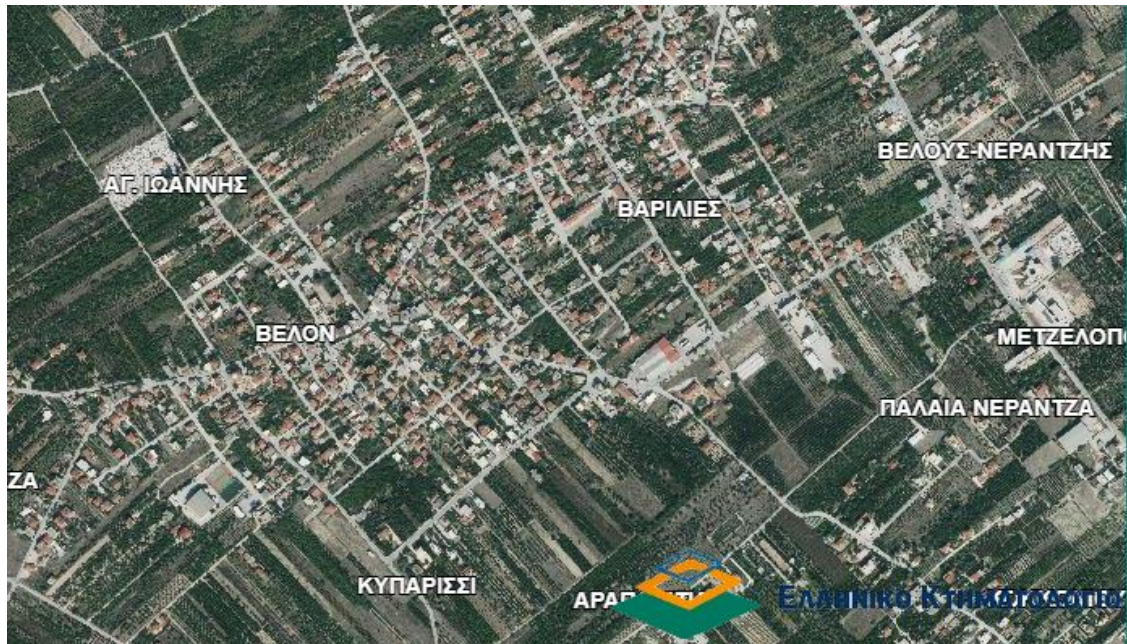
Α6. Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων

Υπόβαθρο OpenStreetMap



Εικόνα 6: Οδικό Δίκτυο

Υπόβαθρο Κτηματολογίου



Εικόνα 7: Υπόβαθρο Κτηματολογίου για τον οικισμό Βέλο

A7. Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμόρφωσης οδών

Στο Δήμο Βέλου Βόχα έχουν εκπονηθεί μερικές κυκλοφοριακές μελέτες, ήτοι:

- Κυκλοφοριακή μελέτη 2001 → ΦΕΚ 305/Β/28.01.2001
- Κυκλοφοριακή μελέτη 2019 → ΦΕΚ 451/Β/15.02/2019
- Κυκλοφοριακή μελέτη 2021 → ΦΕΚ 2758/Β/07.07.2020

Επίσης έχει εκπονηθεί κυκλοφοριακή μελέτη για το Ζευγολατιό το 2009 η οποία τέθηκε πρόσφατα σε εφαρμογή.

Τέλος, έχει γίνει ανάπλαση στο κέντρο του οικισμού στην οποία έχει χωροθετηθεί πιάτσα ταξί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να καταγραφούν σε διανυσματικά αρχεία (αρχεία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών – GIS) τα στοιχεία της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και ενδεικτικά, σύμφωνα με τη νομοθεσία:

α) τα διαθέσιμα κοινωνικο-οικονομικά του Δήμου (π.χ. απασχόληση, ηλικία, μέγεθος νοικοκυριού, φύλο κατηγορίες εισοδημάτων, κ.ά.), διαθέσιμα χαρακτηριστικά δόμησης, περιοχές εμπορικών, επαγγελματικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων (συγκεντρώσεων θέσεων εργασίας, κτηρίων γραφείων και πόλων αναψυχής/ πολιτισμού/ τουρισμού/ αθλητισμού), τερματικών σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας (λεωφορείων, ή/και μέσων σταθερής τροχιάς), ορίων και στοιχείων υφισταμένων προγραμμάτων ανάπτυξης (ειδικότερα σε πυκνοκατοικημένες περιοχές).

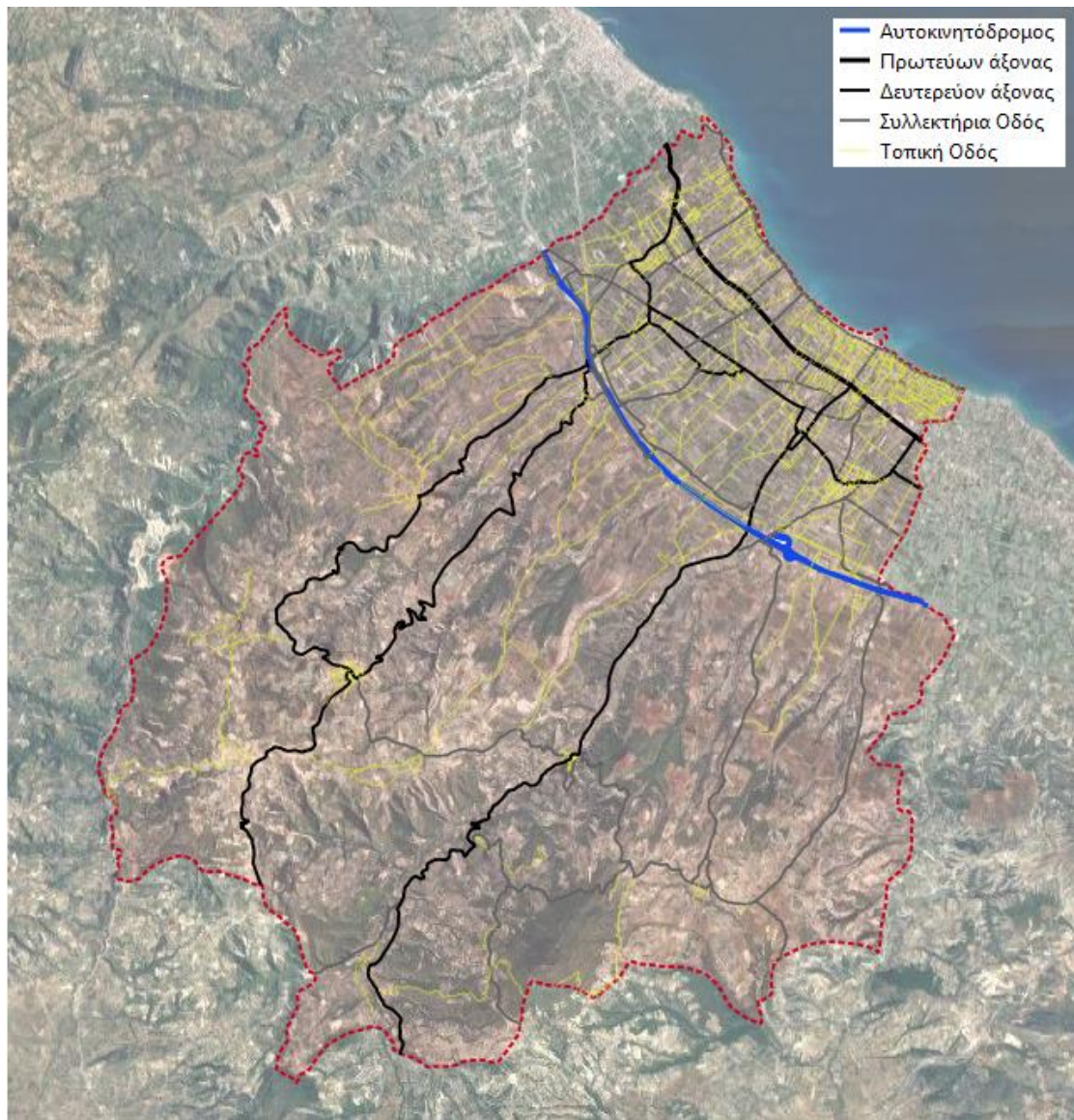
β) οι εκτιμώμενες / καταγεγραμμένες νόμιμα προσφερόμενες θέσεις παρόδιας στάθμευσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, θέσεων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ κ.τ.λ., καθώς και δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

γ) τα καταγεγραμμένα σημεία / περιοχές με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τη Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε..

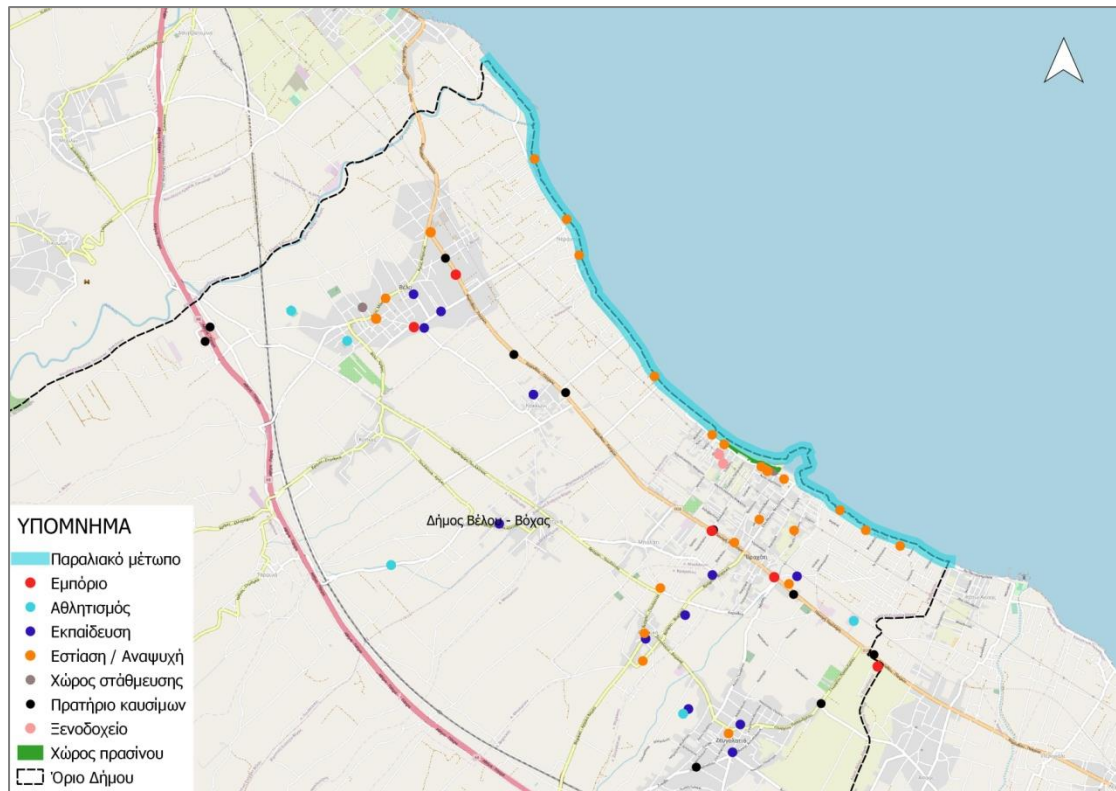
δ) τα σημεία χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.

B.1 Δημιουργία χαρτών

Για τη δημιουργία των χαρτών, αντλήθηκαν δεδομένα από ποικίλες πηγές δεδομένων.



Εικόνα 8: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου Δήμου



Εικόνα 9: Υφιστάμενες χρήσεις γης