

ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

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

DBC ▲ diadikasia

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης..... 7

Α.1. Καταγραφή στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού (των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων της οικείας περιφέρειας)..... 7

Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση)	13
Οδηγία 2009/33/ΕΚ & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση).....	14
Οδηγία 2018/844.....	16
Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.....	17
Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών	19
Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027	19
ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027	23
Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	23
Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025	25
Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας	26
Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.....	28
Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο	29
ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027.....	30
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)	31
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ-ΑΠΕ).....	33
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ-Υδατοκαλλιέργειες)	35
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ-Τουρισμός)	35
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ-Βιομηχανία)	37

Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ)	38
Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πλάνο (ΠΕΠ) Στερεάς Ελλάδας 2014-2020.....	40
Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας 2021-2025	42
A.2. Καταγραφή των δημογραφικών χαρακτηριστικών, χρήσεων γης και τουριστικών πόλων της Περιφέρειας	44
Δημογραφικά χαρακτηριστικά	44
Τουρισμός.....	46
Χρήσεις γης	51
A.3. Καταγραφή των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της Περιφέρειας.....	57
Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά	57
Υποδομές Μεταφορών.....	66
Περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά	77
A.4. Καταγραφή υφιστάμενων χώρων προσωρινής στάθμευσης στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο	82
A.5. Συλλογή και καταγραφή διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων για το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο	85
A.6. Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων μελετών, κυκλοφοριακών μελετών, και μελετών οδοποιίας, που έχει εκπονήσει η περιφέρεια.	87
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β. Χαρτογράφηση Περιοχής Παρέμβασης.....	88
B.1 Δημιουργία Χαρτών.....	88
B.2 Καταγραφή σημείων μετεπιβίβασης σε σταθμούς ΚΤΕΛ και ΟΣΕ.....	98
B.3 Καταγραφή σημείων/περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε.	100

B.4 Καταγραφή αναγκαίων παρεμβάσεων στα σημεία τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. 101

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Ιεράρχηση οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ.....	63
Εικόνα 2: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας	66
Εικόνα 3: Αεροπορικές υποδομές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.....	67
Εικόνα 4: Σιδηροδρομικό Δίκτυο Ελλάδας.	68
Εικόνα 5: Σιδηροδρομικό Δίκτυο και Σιδηροδρομικοί Σταθμοί Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.....	69
Εικόνα 6: Λιμενικές Υποδομές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας	72
Εικόνα 7: Δίκτυο Υπεραστικού ΚΤΕΛ.....	76
Εικόνα 8: Προστατευόμενες Περιοχές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)	79
Εικόνα 9: Υγρότοποι Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps) ...	80
Εικόνα 10: Υδρογραφικό Δίκτυο και Λίμνες (Φυσικές και Τεχνητές) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)	81
Εικόνα 11: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης στην Π. Στερεάς Ελλάδας	82
Εικόνα 12: Βασικό οδικό δίκτυο Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: OpenStreetMap).....	86
Εικόνα 13: Όρια Περιφερειακών Ενοτήτων	89
Εικόνα 14: Όρια Δήμων Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας	90
Εικόνα 15: Μείωση πληθυσμού ανά Περιφερειακή Ενότητα 2001 – 2011	91
Εικόνα 16: Υποδομές εκπαίδευσης	92
Εικόνα 17: Υποδομές υγείας.....	93
Εικόνα 18: Τουριστικοί πόλοι έλξης	94
Εικόνα 19: Προστατευόμενες Περιοχές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)	95
Εικόνα 20: Υγρότοποι Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps) .	96
Εικόνα 21: Υδρογραφικό Δίκτυο και Λίμνες (Φυσικές και Τεχνητές) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)	97
Εικόνα 22: Δίκτυο ΟΣΕ Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας	98
Εικόνα 23: Δίκτυο υπεραστικού ΚΤΕΛ Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας	99
Εικόνα 24: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης στην Π. Στερεάς Ελλάδας	100
Εικόνα 25: Ενδεικτική χωροθέτηση θέσων στάθμευσης και σταθμών επαναφόρτισης επί του οδοστρώματος σε παράλληλη και κάθετη στάθμευση ...	101

Εικόνα 26: Ενδεικτική χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σταθμών επαναφόρτισης σε κλειστό υπαίθριο χώρο στάθμευσης	102
Εικόνα 27: Λεπτομέρεια μηχανικής προστασίας	102

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Μεταβολή πληθυσμού & Πυκνότητα Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Ίδια επεξεργασία)	44
Πίνακας 2: Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Στερεά Ελλάδα (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ).....	49
Πίνακας 3: Εγκαταστάσεις Υγείας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015 -2019).....	51
Πίνακας 4: Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας και Περιφερειακά Ιατρεία Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Υγείας).....	52
Πίνακας 5: Εγκαταστάσεις Εκπαίδευσης Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015 – 2019)	53
Πίνακας 6: Πολιτιστικοί Πόροι Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2012 -2019)	55
Πίνακας 7: Δημοτικές Αθλητικές Υποδομές Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2012 -2019).....	56
Πίνακας 8: Ναυτιλιακή κίνηση των λιμένων αρμοδιότητας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για το έτος 2019.....	70
Πίνακας 9: Ναυτιλιακή κίνηση των λιμένων αρμοδιότητας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για το έτος 2018.....	71

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Πληθυσμός Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Ίδια επεξεργασία)	45
Διάγραμμα 2: Κατανομή πληθυσμού Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Ίδια επεξεργασία)	45
Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία κατανομή (%) αφίξεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Στερεά Ελλάδα	47
Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία κατανομή (%) διανυκτερεύσεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Στερεά Ελλάδα	47
Διάγραμμα 5: Κατανομή αφίξεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) ανά Περιφερειακή Ενότητα	48

Διάγραμμα 6: Κατανομή διανυκτερεύσεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) ανά Περιφερειακή Ενότητα	48
Διάγραμμα 7: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης παρά την οδό ανά Περιφερειακή Ενότητα	83
Διάγραμμα 8: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης ανά κατηγορία οδού ..	84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

A.1. Καταγραφή στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού (των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων της οικείας περιφέρειας)

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 του 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 Ortar 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 55% 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 τη 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 εξωτερικότητων 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.

Στην παρούσα ενότητα πραγματοποιήθηκε η καταγραφή και ανάλυση των στοιχείων υπερκείμενου σχεδιασμού και ειδικότερα της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, των εθνικών στρατηγικών και στρατηγικών σε περιφερειακό επίπεδο, που αφορούν την ηλεκτροκίνηση.

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 I 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 θα 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 ενεργειακώς 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 στην κατανάλωση ενέργειας και στο 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 στην 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 εξωτερικότητων από τον τομέα των μεταφορών

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

Το έργο «Φόρτιση υποδομών βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των εξωτερικότητων των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και στην εύρεση τρόπων 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 ΙΙ – 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 στη κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων» απαρτίζεται από τους εξής Ειδικούς Στόχους:

1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης
2. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγής 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 μία 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 Ειδικούς Στόχους:

1. Ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας
2. Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
3. Ανάπτυξης βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυννοριακή 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 1^η 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».

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 ευφυών 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.
- Αναφορά στους στρατηγικούς 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 στην 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 να συνοψίζονται στο να ανέλθει το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος στο 30% 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-συμπαγωγή, 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 συμπαγωγής 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 και
- της εφοδιαστικής αλυσίδας.

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

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, εναέριας 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.

Το σύστημα μεταφορών της Ελλάδας δεν επικεντρώνεται ικανοποιητικά στους ανωτέρω Στρατηγικούς Στόχους. 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

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης επιτυγχάνεται μέσω

- α) της επέκτασης της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών,
- β) της ανάπτυξης υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων,
- γ) της διαμόρφωσης 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 ευφυών 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

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.

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

πλαisiού 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 ΓΠΧΣΣΑ (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 στον 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 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.

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).

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

Στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιέργειες γίνεται αναφορά στις ΠΑΣΜ (Περιοχές Άτυπης Συγκέντρωσης Μονάδων) που αποτελούν μεταβατική κατάσταση πριν τη θεσμοθέτηση ΠΟΑΥ. Οι ΠΑΣΜ είναι περιοχές με συγκέντρωση μονάδων υδατοκαλλιέργειας που καταγράφονται στα οικεία Περιφερειακά Πλαίσια (Κορινθία – Αργολίδα, Αμβρακικός, Αιτωλοακαρνανία, Φωκίδας κ.α.) και η οριστική τους ρύθμιση γίνεται με τη θεσμοθέτηση ΠΟΑΥ (με την προϋπόθεση να υπερβαίνουν το ανώτατο όριο των 100 στρ. συνολικής μισθωμένης έκτασης ή/και των πέντε μονάδων).

Σημειώνεται ότι με βάση μελέτες που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο του Ε.Π. «Αλιεία» και των ΠΕΠ, για τον Νότιο Ευβοϊκό Κόλπο προβλεπόταν η δημιουργία τεσσάρων ΠΟΑΥ και για τον Μαλλιακό και Βόρειο Ευβοϊκό Κόλπο προβλεπόταν η δημιουργία τεσσάρων ΠΟΑΥ με τις αντίστοιχες ζώνες.

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).

- Την προώθηση της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης του τουρισμού της χώρας, σύμφωνα με τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής με ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου και ειδικότερα στην προστασία των υδατικών πόρων και του εδάφους και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας.
- Την ποιοτική περιβαλλοντική αναβάθμιση, θεματική, χρονική και χωρική διεύρυνση της τουριστικής δραστηριότητας και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος, με ειδική μέριμνα για την ανάδειξη και προβολή της ταυτότητάς του.
- Την προσαρμογή του σχεδιασμού στις νέες προκλήσεις και πολιτικές, για τη βελτίωση της απόδοσης στον τομέα του τουρισμού.
- Την προώθηση της υγιούς επιχειρηματικότητας, μέσα από τη δημιουργία σταθερού πλαισίου κανόνων που αφορούν στη χωροθέτηση επιχειρήσεων που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη δημιουργία συνθηκών για την προσέλκυση σημαντικών, για την εθνική οικονομία, τουριστικών επενδύσεων.
- Την εξειδίκευση και συμπλήρωση των βασικών κατευθύνσεων, προτεραιοτήτων και επιλογών του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, στον τομέα του τουρισμού.
- Τη διάχυση της ανάπτυξης του τουρισμού σε περισσότερες γεωγραφικές περιοχές με πολιτικές που θα ενθαρρύνουν ή θα αποθαρρύνουν τη συγκέντρωση των επενδύσεων στον τουρισμό.
- Τη διάχυση των αποτελεσμάτων του τουρισμού στους υπολοίπους τομείς της οικονομίας, με πολιτικές οι οποίες ενισχύουν τη διασύνδεσή τους.
- Τη βελτίωση του συνολικού (άμεσου και έμμεσου) οικονομικού αποτελέσματος της τουριστικής δραστηριότητας και του βαθμού απόδοσής της.
- Την ενσωμάτωση στο παρόν ειδικό πλαίσιο των σχετικών με τον τουρισμό κατευθύνσεων, παρεμβάσεων και έργων, των

προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων, των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς και άλλων γενικών ή ειδικών αναπτυξιακών προγραμμάτων που έχουν αξιόλογες επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του εθνικού χώρου, καθώς και τη διατύπωση προτάσεων για νέες παρεμβάσεις, έργα κ.λπ.

- Την παροχή των αναγκαίων κατευθύνσεων προς τα υποκείμενα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού για την προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο της αειφόρου, ισόρροπης, συνεκτικής και ολοκληρωμένης διαχείρισης του χώρου.

Ως προς τη Χωρική Ενότητα της Στερεάς Ελλάδας, επισημαίνεται ότι για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού δημιουργούνται έντεκα ενότητες θαλάσσιου τουρισμού στις οποίες εντάσσονται η Βόρεια Εύβοια και ο Νότιος Ευβοϊκός.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ-Βιομηχανία)

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/2009, για τη Χωρική Ενότητα Στερεάς Ελλάδας ως γενικός στόχος έχει οριστεί η **ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της ελκυστικότητας και της εξωστρέφειας της οικονομίας** με τη βελτίωση της χωρικής και κοινωνικής συνοχής και την υιοθέτηση αειφορικών μεθόδων ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και διαχείρισης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.

Για την επίτευξη του προαναφερθέντος κρίνεται απαραίτητη η **επένδυση στην γνώση, την ποιότητα, την καινοτομία και τα δίκτυα**, μέσω των οποίων δύναται να αξιοποιηθούν τα πλεονεκτήματα της Στερεάς Ελλάδας. Η αναπτυξιακή στρατηγική βασίζεται στα αστικά κέντρα και την ολοκλήρωση των υπερτοπικών χερσαίων αξόνων μεταφορών με τη διασύνδεση των μεταφορικών υποδομών, ενθαρρύνοντας με τον τρόπο αυτό τη διαπεριφερειακή συνεργασία και ενισχύοντας τους περιφερειακούς πόλους ανάπτυξης. Επιπλέον, είναι απαραίτητη η τελεσφόρα αντιμετώπιση του κινδύνου να αποτελέσει η Στερεά Ελλάδα έναν διάδρομο για την εξυπηρέτηση του άξονα Αθήνα–Θεσσαλονίκη. Ενημερωτικά αναφέρεται ότι ένα ακόμα ζήτημα που χρήζει αντιμετώπισης είναι η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων κοντά στην Αττική. Αναφορικά με το τελευταίο, στη

συγκεκριμένη Χωρική Ενότητα εντοπίζεται μια έντονη ενδοπεριφερειακή ανισορροπία, που παρουσιάζεται ως χωρικός και αναπτυξιακός δυϊσμός, ανάμεσα στο τμήμα της Στερεάς Ελλάδας που λειτουργικά εντάσσεται στη Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας και της υπόλοιπης έκτασής της. Επιπρόσθετα, για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου συνεργιών μεταξύ των τριών τομέων παραγωγής, είναι αναγκαία η ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού προς τομείς, κλάδους και υπηρεσίες υψηλότερης προστιθέμενης αξίας (με τους οποίους πρέπει να συνδεθεί άρρηκτα η καινοτομία και η εξέλιξη της τεχνολογίας).

Υπογραμμίζεται ότι στα βασικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά και τους στόχους των κατευθύνσεων για την Στερεά Ελλάδα προσδίδεται ιδιαίτερη σημασία στη βιομηχανία. Αναδύονται θετικές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης της, με την προϋπόθεση να δοθεί η απαραίτητη προσοχή στο ζήτημα που προαναφέρθηκε σχετικά με τον δυϊσμό που εμφανίζεται. Ακόμα, λόγω των ανισοτήτων που εντοπίζονται στον κλάδο της μεταποίησης, προτείνεται μια στρατηγική που περιλαμβάνει μια γεωγραφική διεύρυνση των ζωνών βιομηχανικής ανάπτυξης, πραγματοποιώντας δικτύωση προς τους υφιστάμενους πόλους που σήμερα κατέχουν δευτερεύοντα ρόλο.

Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ)

Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας θεσμοθετήθηκε με το **ΦΕΚ 299 Α.Α.Π./14-12-2018**, το οποίο αναθεώρησε και αντικατέστησε το προγενέστερο αυτού Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Ταυτόχρονα, με την ίδια απόφαση εγκρίθηκε και περιβαλλοντικά το ΠΧΠ.

Σύμφωνα με αυτό, προσδιορίζονται οι στρατηγικοί στόχοι για την ενίσχυση της θέσης και του ρόλου της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας στον Διεθνή, Ευρωπαϊκό και Εθνικό χώρο (Άρθρο 2) και ορίζεται το γενικό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της Περιφέρειας, το οποίο θέτει ως γενικούς στόχους: την ενίσχυση της θέσης και του ρόλου της Περιφέρειας στον διεθνή, κοινοτικό και εθνικό χώρο, τη διασφάλιση διατηρήσιμης οικονομικής ευημερίας, τη διασφάλιση της προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και στις ενεργειακές

ανάγκες με προτεραιότητα στη περιφερειακά σχεδιασμένη ανάπτυξη ΑΠΕ και τον επανασχεδιασμό των μετακινήσεων, καθώς και την ένταξη της προστασίας του τοπίου με ιεραρχημένη αξιολόγηση και προστασία (Άρθρο 1).

Ειδικότερα, η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, που αποτυπώνεται στο άρθρο 1, εξειδικεύεται μέσα από διάφορα άρθρα του ΠΧΠ. Παράλληλα, υπογραμμίζεται η σημασία διαφύλαξης του φυσικού τοπίου και των τοπικών πολιτιστικών πόρων και η διασύνδεση των παραγωγικών συστημάτων με όρους ισόρροπης περιβαλλοντικά βιώσιμης ανάπτυξης.

Στρατηγικές κατευθύνσεις αποτελούν, επίσης, η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η δημιουργία συνθηκών απασχόλησης και δυνατοτήτων ευημερίας που θα επιτρέπουν τη διατήρηση στην Περιφέρεια των παραγωγικών ηλικιών κατοίκων της και την έλξη νέων (Άρθρο 4).

Ταυτόχρονα, η προώθηση της «συμπαγούς πόλης» αποτελεί βασική κατεύθυνση του ΠΧΠ. Συγκεκριμένα, προτείνεται η οργάνωση της Περιφέρειας σε δέκα (10) Χωρικές Ενότητες, οι οποίες οργανώνουν τη συνεκτική δόμηση (αρχή συμπαγούς πόλης), την ισόρροπη σχέση πόλης-υπαίθρου και προσδιορίζουν την ενδοχώρα επιρροής ως περιοχή καθημερινών μετακινήσεων «εμπορίου – εργασίας – αναψυχής», ελάχιστου μεγέθους άνω των 20.000 κατοίκων και μέσων αποστάσεων (μισή ώρα μετακινήσεων) των επιλεγμένων αστικών κέντρων (Άρθρο 6). Επιπλέον, προβλέπεται η κατοίκηση της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας να οργανώνεται κατά κύριο λόγο εντός των πόλεων και οικισμών και στις με συνεκτικό και συμπαγή τρόπο επεκτάσεις αυτών (Άρθρο 10).

Στον τομέα των μεταφορών, προβλέπονται, μεταξύ άλλων, η ταχεία ολοκλήρωση των εξελισσόμενων έργων του οδικού και σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ και του Ε65, η ενίσχυση του τομέα των συνδυασμένων οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς επίσης και η άμεση προώθηση ως κοινού ευρωπαϊκού (Ε.Ε.) ενδιαφέροντος του Διαγώνιου οδικού άξονα των ΔΕΔ «Λαμία – Άμφισσα – Πάτρα», ως εναλλακτική διαδρομή του ΠΑΘΕ σε καθεστώς πολιτικών χαμηλού άνθρακα.

Αν και δεν γίνεται σαφή αναφορά στην ηλεκτροκίνηση, ωστόσο, προτείνεται η διαφοροποίηση του συστήματος μεταφορών και η αναδιάρθρωση

των μετακινήσεων στο πλαίσιο των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και «χαμηλού άνθρακα» (Άρθρο 8), με στόχο την ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού κόστους στις μεταφορές (Άρθρο 9) και της πίεσης των οδικών μεταφορών στο ενεργειακό αποτύπωμα.

Ειδικότερα, προτείνεται η ανάπτυξη και η οργάνωση των συνδυασμένων δικτύων υποδομών με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται ο μεταξύ τους συντονισμός, με στόχο την αποτελεσματικότερη χρήση των φιλικών περιβαλλοντικά μέσων (σιδηρόδρομος – θαλάσσιες μεταφορές) και η άρση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της κατάτμησης των αστικών χώρων (Άρθρο 14).

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πλάνο (ΠΕΠ) Στερεάς Ελλάδας 2014-2020

Το ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας (2014-2020) αποτελεί αντικείμενο ενός περιφερειακού προγράμματος που περιλαμβάνει έργα και δράσεις περιφερειακής κλίμακας, αξιοποιεί τα τοπικά πλεονεκτήματα και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ).

Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας συνοψίζεται στην φράση: *«Ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας μέσω της βελτίωσης του επιχειρηματικού και επενδυτικού περιβάλλοντος, με σεβασμό στο περιβάλλον και στον πολίτη».*

Στρατηγικός στόχος της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για την περίοδο 2014 - 2020 είναι η προώθηση της επιχειρηματικότητας, της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας της περιφερειακής οικονομίας, **η διασφάλιση του περιβάλλοντος, της αειφορίας της ανάπτυξης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η ολοκλήρωση των μεταφορικών υποδομών και δικτύων**, η αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού – ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής, η βελτίωση της διοικητικής ικανότητας και η προώθηση της χωρικής συνοχής και συνεργασίας.

Κάποιες ενδεικτικές δράσεις του προγράμματος είναι οι παρακάτω:

Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς

- Διαχείριση της κυκλοφορίας με ολοκληρωμένα έξυπνα συστήματα μεταφορών.
- Διασύνδεση των μέσων μαζικής μεταφοράς με ήπιους τρόπους μεταφοράς (π.χ. πεζή, ποδήλατο).
- Προώθηση καθαρών αστικών μεταφορών στα μεγάλα αστικά κέντρα.
- Προώθηση ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων για την υποστήριξη της αστικής κινητικότητας.

Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων

- Προώθηση ειδικών σχεδίων αναπλάσεων, ανάκτησης και αξιοποίησης ελευθέρων χώρων ή/και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών.
- Προώθηση οικο-καινοτομικών μεθόδων για τη μείωση των αστικών ρύπων.
- Υποστήριξη σχεδίων ανάπτυξης και εφαρμογών της οικο-καινοτομίας

Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων Αναβάθμιση περιφερειακού μεταφορικού δικτύου και συνδέσεων με ΔΕΔ-Μ.

- Αναβάθμιση επιπέδου ασφάλειας περιφερειακών οδικών μεταφορών με εξάλειψη των «μελανών» σημείων.

- Υλοποίηση έργων για τη δημιουργία πολυτροπικών κόμβων.

Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας 2021-2025

Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας προκειμένου να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Ν.4635/2019, εκπόνησε το Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΠΠΑ) προσαρμοσμένο στις ανάγκες της.

Η στρατηγική της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για την περίοδο 2021-2025 περιλαμβάνει ενδεικτικά τους ακόλουθους επιμέρους Ειδικούς Αναπτυξιακούς Στόχους ανά Αναπτυξιακό Στόχο του ΕΠΑ:

Πράσινη Ανάπτυξη:

- Πράσινες πόλεις/ Ενεργειακή απόδοση. Η δημιουργία “Πράσινων πόλεων” μέσω ενίσχυσης δράσεων αστικής ανάπλασης και διάχυσης τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κτηρίων και την αναβάθμιση των παραγωγικών διαδικασιών, αποτελεί επίσης στόχο της ΠΣΤΕ.
- Ανάπτυξη υποδομών προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Υψηλή προτεραιοποίηση αποδίδει η ΠΣΤΕ στην ανάπτυξη υποδομών για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Η διασφάλιση της προστασίας των φυσικών πόρων της Περιφέρειας αποτελεί πρωταρχική προϋπόθεση για την προώθηση των αναπτυξιακών δράσεων του προγράμματος, διασφαλίζοντας μια συνεκτική και ισορροπημένη σχέση μεταξύ των ανθρώπινων παραγωγικών δραστηριοτήτων και της διατήρησης του πολύτιμου φυσικού πλούτου της Περιφέρειας.

Ανάπτυξη υποδομών:

- Δίκτυα & Μεταφορές. Η εξέλιξη της Περιφέρειας σε κόμβο δικτύων μεταφορών, εθνικού και ευρωπαϊκού επιπέδου, αποτελεί κεντρική προτεραιότητα του σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάζονται έργα για την επέκταση, τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υφισταμένων υποδομών (ενεργειακά

δίκτυα, δίκτυα επικοινωνιών, οδικά δίκτυα). Τέλος, σχεδιάζονται έργα για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

- Ολοκληρωμένη ανάπτυξη των αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών. Νέες θεματικές χωρικές επενδύσεις που συμβάλλουν στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη των περιοχών και στην άμβλυση των χωρικών ανισοτήτων.

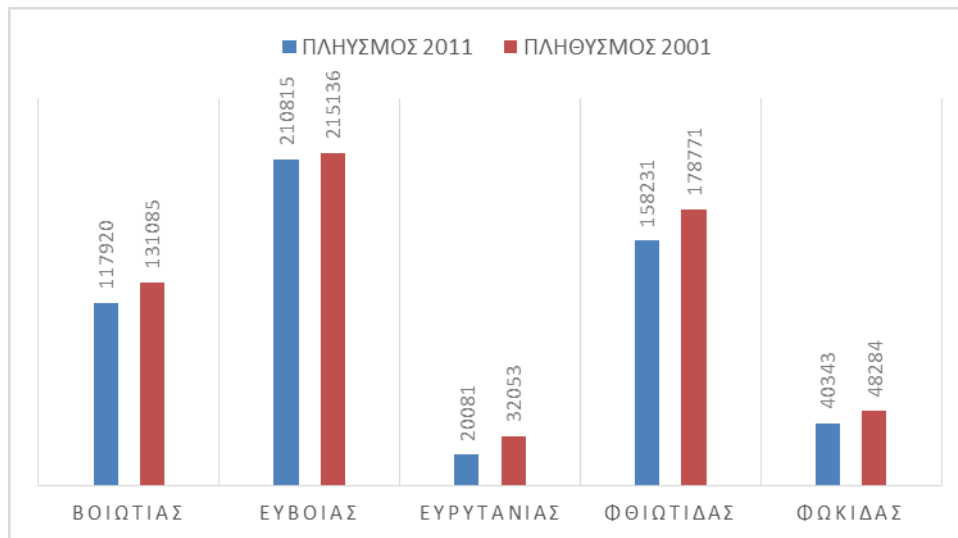
A.2. Καταγραφή των δημογραφικών χαρακτηριστικών, χρήσεων γης και τουριστικών πόλων της Περιφέρειας

Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Ο πληθυσμός της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, σύμφωνα με τα οριστικά αποτελέσματα της απογραφής πληθυσμού 2011, ανέρχεται σε 547.390 μόνιμους κατοίκους (περίπου 5% του συνολικού πληθυσμού της χώρας), παρουσιάζοντας μείωση κατά 9,57%, η οποία είναι πολύ μεγαλύτερη από τη γενική τάση μείωσης (1,35%) σε επίπεδο χώρας, ενώ ταυτόχρονα καταγράφεται ίδια γενική τάση μεταξύ των Περιφερειακών Ενοτήτων με διακυμάνσεις του βαθμού μεταβολής (μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται στην Π.Ε. Ευρυτανίας, ενώ κοντά στον εθνικό μέσο όρο είναι η μείωση στην Π.Ε. Εύβοιας).

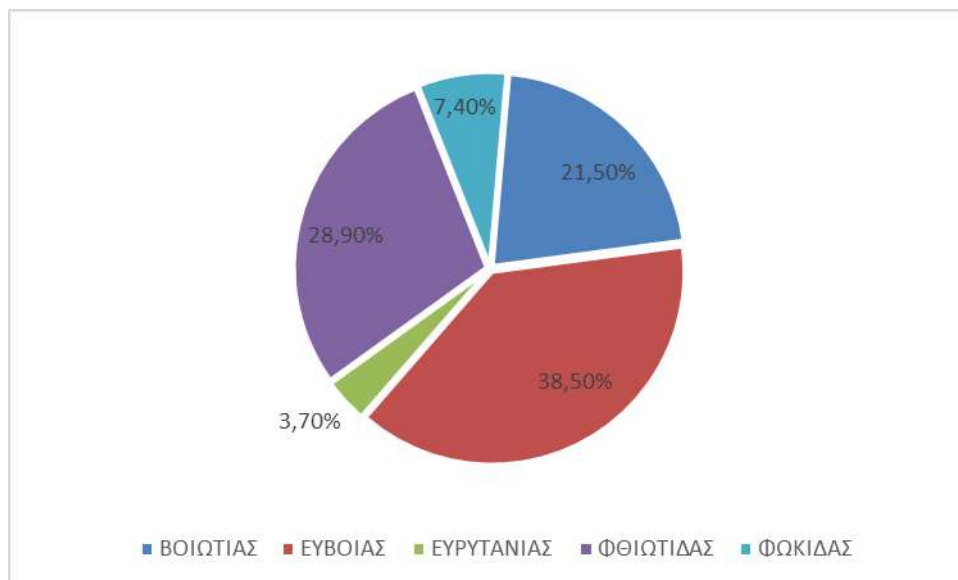
Πίνακας 1: Μεταβολή πληθυσμού & Πυκνότητα Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Ίδια επεξεργασία)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ (κάτοικοι/km ²)
Βοιωτίας	117920	131085	-10,04%	39,89
Εύβοιας	210815	215136	-2,01%	50,44
Ευρυτανίας	20081	32053	-37,35%	10,85
Φθιώτιδας	158231	178771	-11,49%	35,63
Φωκίδας	40343	48284	-16,45%	19,07
Σύνολο	547390	605329	-9,57%	35,20



Διάγραμμα 1: Πληθυσμός Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Ίδια επεξεργασία)

Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού κατοικεί στο ανατολικό μέρος της Περιφέρειας και στις Π.Ε. Εύβοιας (38,5%), Φθιώτιδας (28,9%) και Βοιωτίας (21,5%) έναντι των δύο δυτικών Π.Ε. Φωκίδας και Ευρυτανίας, όπου κατοικεί μόλις το 7,4% και το 3,7% του συνολικού πληθυσμού αντίστοιχα. Στις πεδινές εκτάσεις της Περιφέρειας εκτιμάται ότι κατοικεί περίπου το 57% του μόνιμου πληθυσμού, στις ημιορεινές το 26% και στις ορεινές μόλις το 17%. Επίσης, πάνω από τα 2/3 του πληθυσμού της Περιφέρειας είναι εγκατεστημένα στην παράκτια ζώνη (ως και 10 χλμ. μακριά από την ακτογραμμή).



Διάγραμμα 2: Κατανομή πληθυσμού Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Ίδια επεξεργασία)

Η βαθμιαία μείωση του πληθυσμού κατά τη δεκαετία 2001-2011 είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της πληθυσμιακής πυκνότητας της Περιφέρειας, η οποία από 38,9 κατοίκους ανά km² το 2001 μειώθηκε σε 35,2 κατοίκους

ανά km² το 2011, πολύ χαμηλότερη από την αντίστοιχη της χώρας (81,75 κάτοικοι/ km²).

Όσον αφορά στην κατανομή του πληθυσμού κατά φύλο διαπιστώνεται ότι η αναλογία των δύο φύλων στο σύνολο του πληθυσμού της Περιφέρειας είναι αντίστροφη αυτής που παρατηρείται στο σύνολο της χώρας, αφού οι άντρες αποτελούν το 50,7% (49,0% για το σύνολο της χώρας) του συνολικού πληθυσμού στην Περιφέρεια, έναντι 49,3% των γυναικών (51% στο σύνολο της επικράτειας).

Η πληθυσμιακή ομάδα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (ηλικίες 15-64 ετών), αντιστοιχεί στο 64,9% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας το 2010, έναντι του 66,5% που ήταν το 2001. Αντίθετα, παρατηρείται αύξηση της πληθυσμιακής ομάδας 65 ετών και άνω, από 18,7% το 2001 σε 21,8% το 2010.

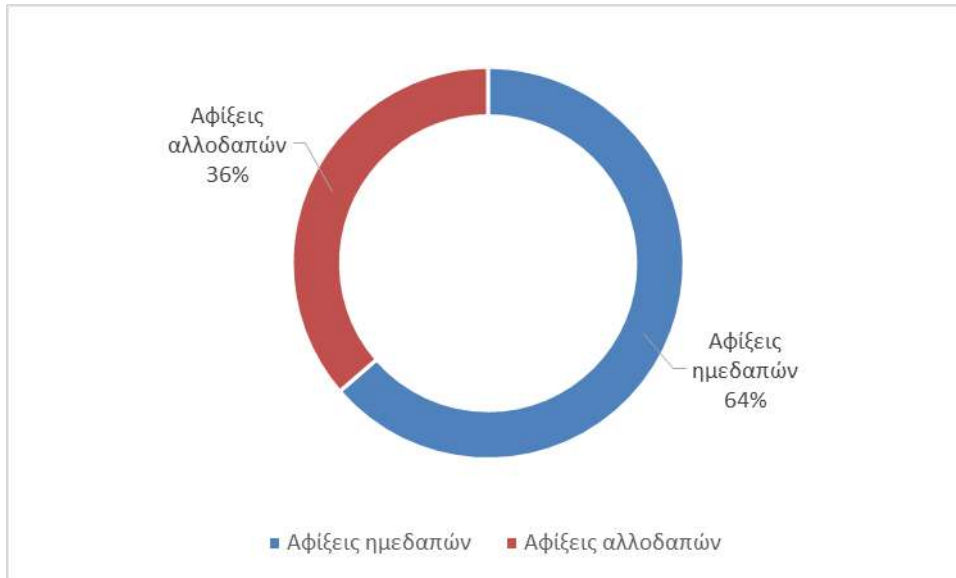
Επιπλέον, η πληθυσμιακή ομάδα 0-14 ετών μειώθηκε σημαντικά το 2010 (13,3%), σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό του 2001 (14,8%), με αποτέλεσμα να παρουσιάζει το πλέον χαμηλότερο ποσοστό συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της Περιφέρειας, από το αντίστοιχο ποσοστό που ισχύει για το σύνολο της χώρας. Αυτό το ιδιαίτερα συρρικνωμένο ποσοστό καταδεικνύει την ένταση του φαινομένου της υπογεννητικότητας που αντιμετωπίζει η περιοχή.

Η συμμετοχή των παραγωγικών ηλικιών (15-64 ετών) στο σύνολο του πληθυσμού εμφανίζεται ιδιαίτερα μειωμένη στις Ενώτητες Φωκίδας (62,4%) και Ευρυτανίας (61,3%), ενώ μόνο στο Νομό Βοιωτίας υπερβαίνει κατ'ελάχιστο το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο της χώρας (66,4%). Αντίθετα, το ποσοστό του πληθυσμού ηλικίας άνω των 65 ετών διαμορφώνεται υψηλότερα στο επίπεδο της Περιφέρειας (22,3%) από ότι στο σύνολο της χώρας (19,7%), με τις Ενώτητες Ευρυτανίας και Φωκίδας να εμφανίζουν τα μεγαλύτερα ποσοστά (28,5% και 26,4% αντίστοιχα). Σε χαμηλά επίπεδα διαμορφώνεται και το ποσοστό συμμετοχής της ηλικιακής ομάδας 0-14 ετών στο Νομό Ευρυτανίας, ενώ στη Βοιωτία διαμορφώνεται στο επίπεδο του μέσου όρου της Περιφέρειας (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015 – 2019).

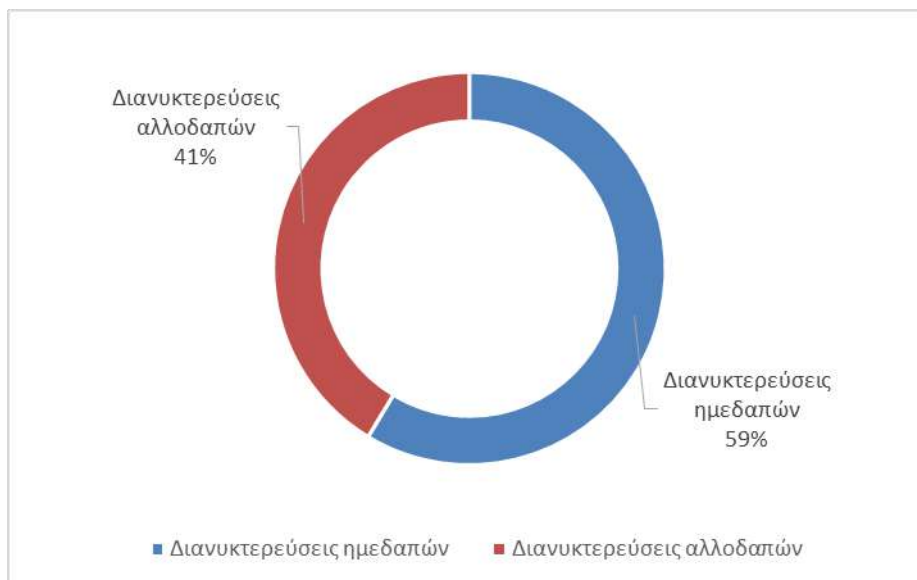
Τουρισμός

Τουριστικές ροές

Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για το 2015, οι αφίξεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Στερεά Ελλάδα ανήλθαν σε 513.600, ενώ οι αντίστοιχες διανυκτερεύσεις σε 1.342.734.

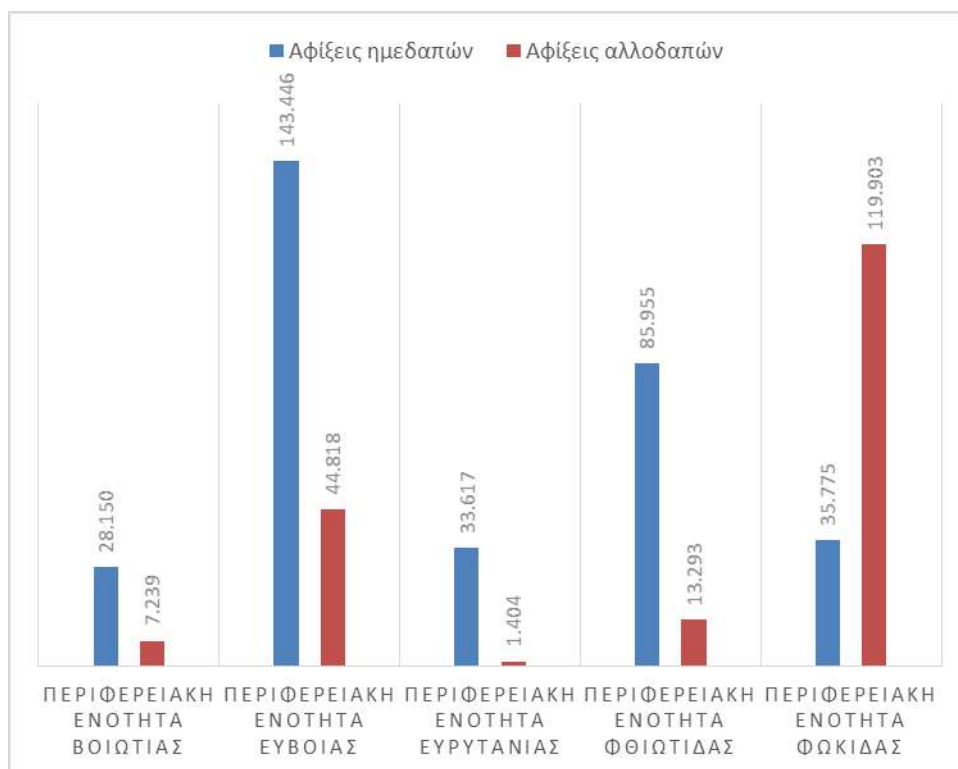


Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία κατανομή (%) αφίξεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Στερεά Ελλάδα

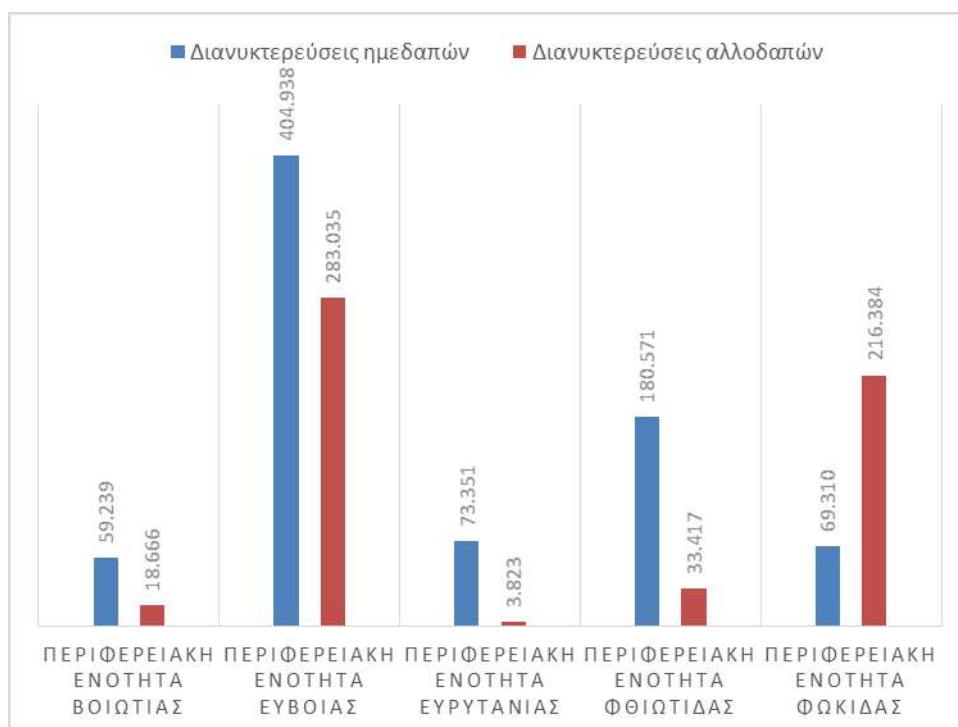


Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία κατανομή (%) διανυκτερεύσεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Στερεά Ελλάδα

Η Εύβοια είναι η Περιφερειακή Ενότητα με τις περισσότερες συνολικές αφίξεις (188.264), ενώ η Ευρυτανία έχει τις λιγότερες (35.021). Όσο αφορά τις διανυκτερεύσεις η Εύβοια έχει τις περισσότερες (687.973) και η Ευρυτανία τις λιγότερες (77.174).



Διάγραμμα 5: Κατανομή αφίξεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) ανά Περιφερειακή Ενότητα



Διάγραμμα 6: Κατανομή διανυκτερεύσεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) ανά Περιφερειακή Ενότητα

Από τα παραπάνω στοιχεία συμπεραίνεται η μικρή προσέλευση τουριστών εξωτερικού στις Π.Ε. Βοιωτίας, Ευρυτανίας και Φθιώτιδας.

Ο Αύγουστος είναι ο μήνας με τις περισσότερες αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών στη Στερεά Ελλάδα, σε αντίθεση με το Νοέμβριο που έχει τις λιγότερες.

Πίνακας 2: Αφίξεις και διανυκτερεύσεις πελατών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Στερεά Ελλάδα (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

	Αφίξεις Σύνολο	Διανυκτερεύσεις Σύνολο
Ιανουάριος	24.502	51.127
Φεβρουάριος	26.570	53.715
Μάρτιος	31.540	61.749
Απρίλιος	48.171	103.630
Μάιος	54.547	130.772
Ιούνιος	53.004	139.506
Ιούλιος	58.455	190.127
Αύγουστος	75.360	279.400
Σεπτέμβριος	53.624	157.297
Οκτώβριος	35.586	72.135
Νοέμβριος	22.792	43.146
Δεκέμβριος	29.449	60.130

Τουριστικοί πόλοι έλξης

Ο τουρισμός αποτελεί δυναμικό κλάδο με σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς το σημαντικό φυσικό και πολιτιστικό κεφάλαιο της Περιφέρειας προσφέρει ευκαιρίες διαφοροποίησης με την ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού όπως ο χειμερινός τουρισμός και ο τουρισμός περιπέτειας, αγροτουρισμός και οικοτουρισμός, ο αθλητικός, ο περιπατητικός, ο θρησκευτικός, ο πολιτιστικός, ο συνεδριακός και ο θαλάσσιος τουρισμός. Μια ιδιαίτερη μορφή τουρισμού στην οποία η Στερεά Ελλάδα μπορεί να αναδειχθεί σε εθνικό αλλά και διεθνή παίκτη είναι ο ιαματικός τουρισμός και ο τουρισμός αναζωογόνησης, καθώς η Περιφέρεια διαθέτει μοναδικό απόθεμα ιαματικών υδάτων (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015-2019).

Τουριστικά αξιοποιήσιμες περιοχές της Περιφέρειας αποτελούν:

- Παραθαλάσσιες περιοχές: όλες σχεδόν οι παραθαλάσσιες περιοχές της Εύβοιας, η Σκύρος, οι περιοχές Καμένων Βούρλων, Αρκίτσας, Θεολόγου, Αντίκυρας, Ραχών και Γλύφας, ολόκληρη η παραλία του

Νομού Φωκίδας από την Ιτέα μέχρι τις εκβολές του Μόρνου (παράκτιος τουρισμός - τουρισμός αναψυχής).

- Ορεινές περιοχές: σχεδόν ολόκληρη η Ευρυτανία, τμήματα των Νομών Βοιωτίας, Φωκίδας και Φθιώτιδας, που βρίσκονται στους ορεινούς όγκους του Παρνασσού, της Γκιώνας, των Βαρδουσιών και της Οίτης, καθώς και τμήματα της Εύβοιας, που παρέχουν τη δυνατότητα ανάπτυξης δικτύων οικοτουριστικών δραστηριοτήτων.
- Περιοχές με σημαντικά μνημεία θρησκευτικού ενδιαφέροντος (θρησκευτικός τουρισμός).
- Περιοχές με έντονα πολιτιστικά στοιχεία, διαχρονικής εμβέλειας που βρίσκονται διάσπαρτα στην περιοχή, όπως οι περιοχές των Δελφών, Ερέτριας, Θήβας, Κάστρου, Άμφισσας και Λαμίας, Φρούριο Χαλκίδας
- Περιοχές ιαματικών πηγών: Αιδηψού, Καμένων Βούρλων, Θερμοπυλών, Πλατύστομου, Εκκάρας, Δρανίστας - Καΐτσας, Παλαιοβράχας και Λουτρών Υπάτης (ιαματικός τουρισμός - τουρισμός υγείας).
- Χιονοδρομικά κέντρα: σημαντικό παράγοντα τουριστικής έλξης αποτελούν τα χιονοδρομικά κέντρα Παρνασσού και Βελουχιού.

Τα σημαντικότερα θρησκευτικά τοπόσημα ανά Π.Ε. είναι τα παρακάτω:

- Εύβοια: Ιερά Μονή Οσίου Δαυίδ του Γέροντος, Ιερά Μονή Γαλατάκη, Ιερά Μονή Αγίου Χαραλάμπους Λευκών, Ιερά Μονή Μεταμορφώσεως του Σωτήρος Κύμης, Ιερός Ναός Αγίου Ιωάννου του Ρώσου
- Ευρυτανία: Ιερά Μονή Προυσού (Παναγία Προυσιώτισσα)
- Φθιώτιδα: Ιερά Μονή Κοιμήσεως της Θεοτόκου Αγάθωνος, Ιερά Μονή Γενεσίου της Θεοτόκου Δαμάστας, Ιερά Μονή Δαδίου (Παναγία Γαυριώτισσα), Ιερά Μονή Μεταμορφώσεως του Σωτήρος Καμμένων Βούρλων, Ιερά Μονή Αγίου Γεωργίου Μαλεσίνας
- Φωκίδα: Ιερά Μονή Προφήτη Ηλία Παρνασσίδος, Ιερά Μονή Παναγίας Βαρνάκοβας, Ιερά Μονή Τιμίου Προδρόμου Δεσφίνας, Ιερά Μονή Αγ. Αυγουστίνου & Σεραφείμ του Σάρωφ Τρικόρφου

- Βοιωτία: Ιερά Μονή Οσίου Λουκά, Ιερά Μονή Μακαριωτίσσης

Χρήσεις γης

Υγεία

Το δίκτυο των μονάδων υγείας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, που υπάγεται στην 5^η Υγειονομική Περιφέρεια, είναι αρκετά εκτεταμένο (8 Γενικά Νοσοκομεία, 17 Κέντρα Υγείας, 146 Περιφερειακά Ιατρεία, 3 ειδικά Περιφερειακά Ιατρεία, 2 Κέντρα Ψυχικής Υγείας, 1 Κινητή Μονάδα Ψυχικής Υγείας, 3 Θεραπευτήρια Χρόνιων Παθήσεων τα οποία υπάγονται πλέον στο Κέντρο Κοινωνικής Πρόνοιας ΠΣΤΕ ως Παραρτήματα ΑΜΕΑ κ.α). Με τον Ν. 4238/2014 για τη σύσταση του Πρωτοβάθμιου Εθνικού Δικτύου Υγείας (ΠΕΔΥ), τα υφιστάμενα Κέντρα Υγείας και τα Περιφερειακά Ιατρεία υπήχθησαν στη ΔΥΠε της ΠΣΤΕ.

Πίνακας 3: Εγκαταστάσεις Υγείας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015 -2019)

A/A	Υπηρεσίες Υγείας	ΠΕ ΒΟΙΩΤΙΑ ΑΣ	ΠΕ ΕΥΒΟΙΑ ΑΣ	ΠΕ ΕΥΡΥΤΑΝΙ ΑΣ	ΠΕ ΦΘΙΩΤΙΑ ΑΣ	ΠΕ ΦΩΚΙΑ ΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΣ
1	Νοσοκομεία	2	3	1	1	1	8
2	Περιφερειακά Ιατρεία	27	46	17	39	17	146
3	Κέντρα Υγείας	3	6	1	5	2	17
4	Δομές Ψυχικής Υγείας	5	10	1	7	10	33
5	Ειδικά Περιφερειακά Ιατρεία		1			2	3
6	Κινητή Μονάδα Ψυχικής Υγείας					1	1
7	Θεραπευτήρια Χρόνιων Παθήσεων		1	1	1		3
8	ΟΚΑΝΑ / Κέντρα Πρόληψης	1	1	1	1	1	5

Πίνακας 4: Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας και Περιφερειακά Ιατρεία Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Υγείας)

ΝΟΜΟΣ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΙΑΤΡΕΙΑ
ΦΩΚΙΔΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΜΦΙΣΣΑΣ	ΙΤΕΑΣ	Ερατεινής, Δελφών, Χρυσού, Πολυδρόσου, Ελαιώνα, Γραβιάς, Γαλαξιδίου, Μαυρολιθάρη, Δεσφίνας, Καστελλίου, Αγ. Ευθυμίας
		ΛΙΔΟΡΙΚΙΟΥ	
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΘΗΒΑΣ	ΣΧΗΜΑΤΑΡΙΟΥ	Πλαταιών, Αγ. Θωμά, Μουρικού, Καπαρελίου, Πύλης, Ασωπίας, Ελαιώνος, Ερυθρών
		ΑΛΙΑΡΤΟΥ	Ακραϊφνίου, Ξηρονομής, Παύλου, Μαυροματίου, Αγ. Τριάδας, Αγ. Γεωργίου, Αγ. Δημητρίου, Προδρόμου, Δομβραίνων, Κορώνειας, Άσκληρ, Βαγιών, Θεσπιών
		ΔΙΣΤΟΜΟΥ	Ορχομενού, Αράχωβας, Κυριακίου, Αντίκυρας, Παρορίου, Δαύλειας, Χαιρώνειας
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΛΑΜΙΑΣ	ΑΜΦΙΚΛΕΙΑΣ	Κάτω Τιθορέας, Ελάτειας, Ρεγκινίου, Παύλιανης, Μπράλου, Μενδενίτσας
		ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ	Καλαποδικίου, Μαρτίνου, Καμ. Βούρλων, Αγ. Κωνσταντίνου, Λιβανάτων, Μαλεσίνας
		ΔΟΜΟΚΟΥ	Ομβριακής, Πετρωτού, Μελιταίας, Ξυνιάδας, Βουζίου, Μακρυράχης, Εκκάρας, Νέου Μοναστηρίου
		ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ	Μαρμάρων, Γιαννισσούς, Γαρδικίου, Λιανοκλαδίου, Λύχνου, Σπερχειάδας, Τυμφρηστού, Φουρνών, Αγ. Γεωργίου, Φτέρης Καστρίου, Αγ. Τριάδας, Κομποτάδων, Υπάτης
		ΣΤΥΛΙΔΑΣ	Πελασγίας, Ανθήλης, Ραχών, Μοσχοχωρίου, Γλύφας, Μώλου
ΕΥΒΟΙΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	Θαρρουνίων, Αμαρύνθου, Αλμυροποτάμου, Αυλωναρίου, Νεοχωρίου, Οκτωνίας, Γυμνού, Κριεζών
		ΙΣΤΙΑΙΑΣ	Ωρεών, Αγίου, Λιχάδας, Γουβών, Λ. Αιδηψού, Κρουονερίτη, Γαλατσάδων
	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ		
	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΥΜΗΣ	ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ	Προκοπίου, Στροφυλιάς, Λίμνης, Παππάδων, Ροβιών, Αγ. Άννας, Πηλίου

		ΨΑΧΝΩΝ	Πολιτικών, Βαθέος, Μύτικα, Μακρυκάπας, Κυπαρισσίου, Στροπώνων, Καθενών, Δροσιάς, Ν. Αρτάκης, Βασιλικών, Στενής, Ερέτριας, Θεολόγου, Αγίας Σοφίας
		ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ	Καλλιανών, Πλατανιστού, Παραδεισίου, Μαρκαρίου, Στύρων
		ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΥΜΗΣ	Βιταλών, Οξυλίθου, Κονίστρων, Βρύσης, Μακρυχωρίου
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ	ΔΥΤ. ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	Φιαδακίων, Μεγ. Χωρίου, Δομνίτης, Κρικέλου, Κερασοχωρίου, Αγράφων, Ασπρούργου, Ραπτόπουλου, Σιδήρων, Δάφνης, Καταβόθρας, Προυσοπού, Τροβάτου, Κλαυσίου, Βαλαώρας, Γρανίτσας, Στενώματος.

Εκπαίδευση

Σύμφωνα με την Περιφερειακή Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Στερεάς Ελλάδας, υπάρχουν 290 Δημοτικά Σχολεία, 118 Γυμνάσια, 113 Λύκεια, 8 Ι.Ε.Κ. και 34 Κ.Ε.Κ.

Πίνακας 5: Εγκαταστάσεις Εκπαίδευσης Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015 – 2019)

Περιφερειακές Ενότητες	Δημοτικά Σχολεία	Γυμνάσια	Λύκεια	Ι.Ε.Κ.	Κ.Ε.Κ.
ΠΕ Βοιωτίας	81	29	23	1	10
ΠΕ Εύβοιας	130	40	42	3	10
ΠΕ Ευρυτανίας	18	8	8	1	1
ΠΕ Φθιώτιδας	37	33	33	2	12
ΠΕ Φωκίδας	24	8	7	1	1
Σύνολο	290	118	113	8	34

Επιπλέον, στην Περιφέρεια λειτουργούν ή πρόκειται να λειτουργήσουν τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, του ΕΚΠΑ και του Γεωπονικού. Σημαντική εξέλιξη θεωρείται και η δημιουργία του «Κέντρου Έρευνας και Επιχειρηματικής Καινοτομίας Κεντρικής Ελλάδας» με ισοτιπούτα σε Βόλο, Λάρισα και Λαμία. Ειδικότερα η Λαμία θα αποτελεί την έδρα του «Δικτύου Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας».

Πολιτισμός

Στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας υπάρχει σημαντικό πολιτιστικό απόθεμα, που συντίθεται από τα σημαντικά ευρήματα της Νεολιθικής Περιόδου, τα μνημεία της Κλασικής και Ελληνιστικής Περιόδου, τα ιστορικά μνημεία της Μεταβυζαντινής Περιόδου (1453 - 1830), αλλά και νεότερα μνημεία (1830 και μετά). Σε αυτό το απόθεμα προστίθεται επίσης ο λαογραφικός πλούτος, οι σύγχρονες πολιτιστικές υποδομές, όπως τα μουσεία, τα λαογραφικά κέντρα, οι πινακοθήκες, τα ήθη και τα έθιμα και οι διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις.

Όσον αφορά ειδικότερα στους αρχαιολογικούς χώρους, οι Δελφοί τοποθετούνται στον κατάλογο αρχαιολογικών χώρων της χώρας με περισσότερους από 100.000 επισκέπτες ετησίως (έκτη θέση, 322.900 επισκέπτες ετησίως, πηγή ΕΣΥΕ), ενώ στην ιεράρχηση των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας, ως προς το «μνημειακό δυναμισμό» (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), υπάρχουν δύο Περιφερειακές Ενότητες, η Φωκίδα (έβδομη όσον αφορά στους αρχαιολογικούς χώρους - Δελφοί - και τρίτη όσον αφορά στα μουσεία) και η Βοιωτία (δέκατη όσον αφορά στα μουσεία - Όσιος Λουκάς).

Επιπλέον, υπάρχουν πολλοί άλλοι σημαντικοί αρχαιολογικοί - θρησκευτικοί χώροι και αξιόλογος πλούτος από άποψη παραδοσιακών οικισμών. Να σημειωθεί ότι η περιοχή διαθέτει και πλούσιο μυθολογικό απόθεμα και ιστορικά μνημεία από την αρχαία και νεότερη ιστορία. Ως προς τα μουσεία, αυτό των Δελφών τοποθετείται στον κατάλογο των ελληνικών μουσείων, με περισσότερους από 50.000 επισκέπτες ετησίως, αλλά υπάρχουν και άλλα αξιόλογα μουσεία και πινακοθήκες σε διάφορες περιοχές της Περιφέρειας.

Πίνακας 6: Πολιτιστικοί Πόροι Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2012 -2019)

Περιφερειακές Ενότητες	Αρχαιολογικοί Χώροι	Μουσεία	Ιστορικοί Τόποι	Παραδοσιακοί Οικισμοί	Μνημεία Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς
ΠΕ Βοιωτίας	68	14	1	1	1
ΠΕ Εύβοιας	107	8	4	3	
ΠΕ Ευρυτανίας	7	5	2	4	
ΠΕ Φθιώτιδας	76	8	2	2	
ΠΕ Φωκίδας	28	7	1	6	1
Σύνολο Περιφέρειας	286	42	10	16	2

Οι κυριότεροι αρχαιολογικοί χώροι ανά Περιφερειακή Ενότητα είναι οι εξής:

- Π.Ε. Βοιωτίας: Ορχομενού, Αντίκυρας, Μυκηναϊκή Ακρόπολη Γλα στο Κάστρο, Αλιάρτου, Ακρόπολη Κορσιών στα Χώστια (Πρόδρομος), Αρχαία Ακρόπολη και βυζαντινός οικισμός στη Θίσβη, Ακρόπολη Αρχαίων Σιφών στην Αλυκή, Αρχαία Ακρόπολη Πλαταιών, Αρχαιολογικός χώρος Εύτρησης στα Λεύκτρα, Αρχαιολογικός Χώρος Καβείριου στη Θήβα, Αρχαιολογικός χώρος Λιθαρών στη Θήβα, Αρχαία και μεσαιωνική οχύρωση(θέση Κάστρο) στη Δαύλεια, Ακρόπολη Πανοπέως στον Άγιο Βλάσιο
- Π.Ε. Εύβοιας: Αρχαίο Θέατρο και Αρχαιολογικός Χώρος Ερέτριας, Σπήλαιο Αγίας Τριάδας, Αυλίδα
- Π.Ε. Φθιώτιδας: Εχίνος, Κάστρο Λαμίας, Βαρκά Υπάτης, Θερμοπύλες, Δαφνούσια Λοκρίδας, Κύνος, Αλαί, Λάρυμνα
- Π.Ε. Φωκίδας: Κάλλιον, Ακρόπολη Άμφισσας, Κρίσσα, Δελφοί, Δωρίδα, Ελάτεια, Ιερό του Απόλλωνος των Αβών

Τα κυριότερα μουσεία ανά Περιφερειακή Ενότητα είναι τα ακόλουθα:

- Π.Ε. Βοιωτίας: Αρχαιολογικό Μουσείο Χαιρώνειας, Αρχαιολογική Συλλογή Διστόμου, Συλλογή Γλυπτών Οσίου Λουκά, Αρχαιολογικό Μουσείο Θηβών, Αρχαιολογικό Μουσείο Σχηματαρίου

- Π.Ε. Εύβοιας: Αρχαιολογικό Μουσείο Χαλκίδας, Αρχαιολογικό Μουσείο Ερέτριας, Λαογραφικό Μουσείο Κύμης, Λαογραφικό Μουσείο Αγίας Άννας, Αρχαιολογικό Μουσείο Καρύστου, Αρχαιολογικό Μουσείο Σκύρου
- Π.Ε. Φθιώτιδας: Βυζαντινό Μουσείο Φθιώτιδας, Αρχαιολογικό Μουσείο Λαμίας, Μουσείο Θερμοπυλών, Αρχαιολογική Συλλογή Τιθορέας, Αρχαιολογικό Μουσείο Αταλάντης
- Π.Ε. Φωκίδας: Αρχαιολογικό Μουσείο Δελφών, Αρχαιολογικό Μουσείο Λιδωρικίου, Αρχαιολογικό Μουσείο Άμφισσας, Αρχαιολογική Συλλογή Γαλαξιδίου

Αθλητισμός

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας υπάρχουν 13 εγκαταστάσεις στίβου, 27 κλειστά γυμναστήρια, 139 γήπεδα ποδοσφαίρου, 87 γήπεδα μπάσκετ, 14 γήπεδα βόλεϊ, 5 κολυμβητήρια, 12 γήπεδα τέννις και 2 πίστες μηχανοκίνητου αθλητισμού. Το Ράλλυ Ακρόπολης, η ιστορική διοργάνωση αγώνων αυτοκινήτου που αποτελεί μέρος του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλλυ (WRC), είχε το 2005, το 2016 και το 2021 ως κέντρο του την πόλη της Λαμίας και την περιοχή της Φθιώτιδας.

Πίνακας 7: Δημοτικές Αθλητικές Υποδομές Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2012 -2019)

	Στίβος	Κλειστά Γυμναστήρια	Ποδ /ρο	Μπάσ κετ	Βόλεϊ	Κολ/ρια	Τέννις	Μηχ/τος Αθλητισμός
ΠΕ Βοιωτίας	6	7	38	24	2	1	6	
ΠΕ Εύβοιας	1	8	46	25	3			1
ΠΕ Ευρυτανίας	1	1	7	5	2	1		
ΠΕ Φθιώτιδας	2	8	39	21	4	3	5	1
ΠΕ Φωκίδας	3	3	9	12	3		1	
Σύνολο	13	27	139	87	14	5	12	2

Α.3. Καταγραφή των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της Περιφέρειας

Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

Ιεράρχηση οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ

Όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο των οδών, το οδικό δίκτυο της Ελλάδας έχει κατηγοριοποιηθεί, κατά τη Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας (ΔΜΕΟ), σε Εθνικό και Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο και, ειδικότερα, στις ακόλουθες πέντε (5) κατηγορίες:

- Πρωτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο
- Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο

Ειδικότερα, η κατάταξη, αφενός, του Εθνικού Οδικού Δικτύου (που αναφέρεται στην περιοχή παρέμβασης) θεσμοθετήθηκε με την Απόφαση ΔΜΕΟ/Ε/Ο/1308 (ΦΕΚ 30/Β'/19-01-1996), που αφορά την *«Κατάταξη Εθνικών Οδών περιφερειακών Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Ηπείρου, Μακεδονίας και Θράκης σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο»*.

Αφετέρου, για το Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο ισχύει η Απόφαση ΔΜΕΟ/Ε/Ο/266/1995 (ΦΕΚ 293/Β'/17-04-1995), που αφορά την *«Ανακατάταξη Επαρχιακού Δικτύου των Νομών της Χώρας»* και, ουσιαστικά, αποτελεί επικαιροποίηση του από 06-02-1956 Βασιλικού Διατάγματος: *«Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως»* (ΦΕΚ 47/Α'/07-02-1956), με το οποίο καθορίζονται και αριθμούνται οι Επαρχιακοί Δρόμοι των Νομών της Επικρατείας.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τη ΔΜΕΟ:

Ως Πρωτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο χαρακτηρίζεται:

- η Νέα Ε.Ο. Αθήνα (από εκβολές Κηφισού) – Λαμία – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι

Ως Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο χαρακτηρίζονται:

- η Ε.Ο. 3: Ελευσίνα – Θήβα – Λιβαδειά – Χάνι Κατίκου – Μπράλος – Λαμία – Δομοκός
- η Ενωτική των Ε.Ο. 1 και 3 που παρακάμπτει τη Λαμία
- η Ε.Ο. 38, στο τμήμα της: Λαμία – Καρπενήσι – Αγρίνιο
- η Ε.Ο. 44: Θήβα – Χαλκίδα – Ν. Λάμψακος – Αλιβέρι – Λέπουρα,
- η Ε.Ο. 77: Χαλκίδα – Ν. Αρτάκη – Ψαχνά – Ιστιαία – Αιδηψός – Λουτρά Αιδηψού
- η Ε.Ο. Ιτέα – Ναύπακτος – Αντίρριο
- η Ε.Ο. Σχηματάρι – Χαλκίδα
- η Ε.Ο. 27: Άμφισσα – Μπράλος
- η Ε.Ο. 48, στο τμήμα της: Λιβαδειά – Αράχωβα – Δελφοί – Άμφισσα – Λιδωρίκι – Ξηροπήγαδο
- η Π.Ε.Ο. 1 στο τμήμα της: Μαλακάσα – Στυλίδα

Ως **Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο** χαρακτηρίζονται:

- η Π.Ε.Ο. 1, στο τμήμα της: Στυλίδα – Βελεστίνο
- το τμήμα της Ε.Ο. 44 που διασχίζει τη Ν. Λάμψακο
- το τμήμα της Ε.Ο. 77 που διασχίζει τα Ψαχνά
- το τμήμα της Ε.Ο. Σχηματαρίου – Χαλκίδας που έχει παρακαμφθεί με την κατασκευή του νέου Α.Κ. Σχηματαρίου με τον Αυτ/μο.

Επίσης, αναφορικά με το Επαρχιακό Δίκτυο, ως **Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο**, χαρακτηρίζονται:

Περιφερειακή Ενότητα Βοιωτίας

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 5: Δίστομο – Παρ. Διστόμου (Άσπρα Σπίτια) – Αντίκυρα

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 6: Βερβά (από Ε.Ο. Λειβαδιάς – Άμφισσας) – Δίστομο – Δεσφίνα
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 11: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειβαδιάς (από Ε.Ο. Λιβαδειάς – Λαμίας) – Ορχομενός – Στροβίκι – Κάστρο
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 19 στο τμήμα: Θήβα (από Ε.Ο. Θήβας – Λιβαδειάς) – Δόμβρainer – Θίσβη (μέσω Τάταζας)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 21: Δόμβρainer – Θίσβη – Πρόδρομος – Παραλία Σαράντη
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 36: Μουρίκι (από Ε.Ο. Θήβας – Χαλκίδας μέσω του ανισόπεδου κόμβου Ε.Ο. Αθήνας – Λαμίας) – Πλατανάκια – Λουκίσια – Δροσιά
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 37: Αράχωβα – Καλύβια – Επτάλοφος προς Χιονοδρομικό Κέντρο
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 41: από διασταύρωση Ε.Ο. Λιβαδειάς – Λαμίας προς Αταλάντη.

Περιφερειακή Ενότητα Ευρυτανίας

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 1: Καρπενήσι – Καρίτσα Καρπενησιού – Προυσός προς Θέρμο
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 2: Ράχη Τυμφρηστού – Κρίκελο – Δομνίτσα προς Ναύπακτο από αυχένα Υψηλού Σταυρού
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 3: Δυτική Φραγκίστα (από Ε.Ο. Καρπενησιού – Αγρινίου) – Κρέντης – Βούλπη – Λημέρι Γρανίτσα – Λιθοχώρι - Ραφτόπουλο – Πρασιά – Κέδρα προς Βραγκαϊνά
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 4: Βούλπη – Βαλαώρα – Τοπολιανά – Γέφυρα Τέμπλας προς Εμπεσό
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 5: Καρπενήσι – Στένωμα – Παυλόπουλο – Δαμιανοί – διακλάδωση προς Αγία Τριάδα – Χόχλια – Βράχα – Κλειστό Νεραίδα – Καροπλέσι προς Καστανιά
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 8: Ράχη Τυμφρηστού – Άγιοι Απόστολοι
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 11: Γέφυρα Μανώλη (από Επαρχ. Οδό 3) – Γέφυρα Τατάρνας – Τρίκλινο

Περιφερειακή Ενότητα Ευβοίας

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 1: Λέπουρα – Αλμυροπόταμος – Στύρα – Κάρυστος
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 6: Λέπουρα – Δάφνη – Ωρολόγιο – Κονίστρες – Κύμη – Παραλία Κύμης
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 8: Χάνια Αυλωναρίου – Όριο – Οξύλιθος – Παραλία Κύμης
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 17: Βασιλικά – Λευκαντί
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 24: Στροφυλιά – Λίμνη – Ροβιές
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 28: Λουτρά Αιδηψού – Ηλία – Ροβιές
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 29: Αιδηψός – Γιάλτρα – Λιχάδα

Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 1 στο τμήμα της: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λιανικλαδίου – Κομποτάδες – Μεξιάτες – Λουτρά Υπάτης – Υπάτη Μονή Αγάθωνος
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 2 στο τμήμα της: Λιανοκλάδι (από Ε.Ο. Λαμίας – Καρπενησίου) – Λουτρά Υπάτης – Λαδικού
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 3, στο τμήμα της: Συκάς – Βασιλικά – Λουτρά Υπάτης (σύνδεση με Επαρχ. Οδό 1)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 4, στο τμήμα της: Λιανοκλάδι – Στύρφακα και Άγιος Στέφανος Περιβόλι – Μακρυράχη
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 5, στο τμήμα της: Μακρακώμη – Σπερχειάδα – Άγιος Σώστης – Συκάς (σύνδεση με Επαρχ. Οδό 3)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 8: Σπερχειάδα – Φτέρη – Λευκάδα – Κανάλια – Παλαιοχώρι – Γαρδίκι – Πλάτανος προς Αρτοτίνα
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 10: Μακρακώμη – Πλατύστομο – Γιαννιτσού – Π. Γιαννιτσού – Μεσοχώρι
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 11: Μακρακώμη (από Ε.Ο. Λαμίας – Καρπενησίου) – Μακρή – Αρχάνι – Γραμμένη – Τρίλοφο Άγιος Στέφανος – Κορομηλιά – Ξυνιάδα (σύνδεση με Ε.Ο. Λαμίας – Καρδίτσας)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 12, στο τμήμα της: Καστρί – Γραμμένη
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 13: Μακρακώμη (από Ε.Ο. Λαμίας – Καρπενησίου) – Τσούκα προς Ρεντίνα

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 22: Ξυνιάδα (από Ε.Ο. Λαμίας – Καρδίτσας) – Άγιος Γεώργιος – Μακρολίβαδο – Μελιταία – Φιλιαδώνα προς Ανάβρα
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 23: Ξυνιάδα (από Ε.Ο. Λαμίας – Καρδίτσας) – Ομβριακή – Παναγιά – Περιβόλι Μακρυράχη
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 25, στο τμήμα της: Πολυδένδρι – Καρυές – Μελιταία
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 26, στο τμήμα της: Δομοκός – Βούζι – Μαντασία
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 27: Πολυδένδρι – Μαντασία
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 28: Κάτω Δομοκός (από Ε.Ο. Λαμίας – Καρδίτσας) – Βελεσιώτες – Εκκάρα – Γαβράκια προς Ασημοχώρι
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 30: Παρακαμπτήριο Ε.Ο. Λαμίας – Βόλου, διά μέσου Αγίας Μαρίνας
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 32, στο τμήμα της: Πελασγίας – Βαθύκοιλο – Γλύφα
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 33, στο τμήμα της: Λαμία – Γοργοπόταμος
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 34: Μοσχοχώρι (από Ε.Ο. Λαμίας – Λειβαδιάς) – Κάτω Βαρδάτες – Γοργοπόταμος
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 35: Ηράκλεια (από Ε.Ο. Λαμίας – Λειβαδιάς) – Κάτω Δαμάστα (σύνδεση με Ε.Ο. Καμμένων Βούρλων)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 36: Σκαμνός (από Ε.Ο. Λαμίας – Λειβαδιάς) – Οίτη – Παύλιανη προς Μαυρολιθάρι
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 37: Οίτη προς Γραβιά
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 38, στο τμήμα της: Ρεγκίνι – Μόδι (σύνδεση με Ε.Ο. Λαμίας – Λειβαδιάς)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 39, στο τμήμα της: Αμφίκλεια – Ξυλικοί
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 40: Γέφυρα Πλατανιά (από Ε.Ο. Καμμένων Βούρλων) – Κόμνινα – Ρεγκίνι (σύνδεση με Επαρχ. Οδό 38)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 41: Χάνι Κατοίκου (όρια με Νομό Βοιωτίας) – Αταλάντη – Λιβανάτες
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 42: Τιθορέα – Κηφισοχώρι – Ελάτεια (σύνδεση με Επαρχ. Οδό 41)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 44: Αταλάντη – Σκάλα

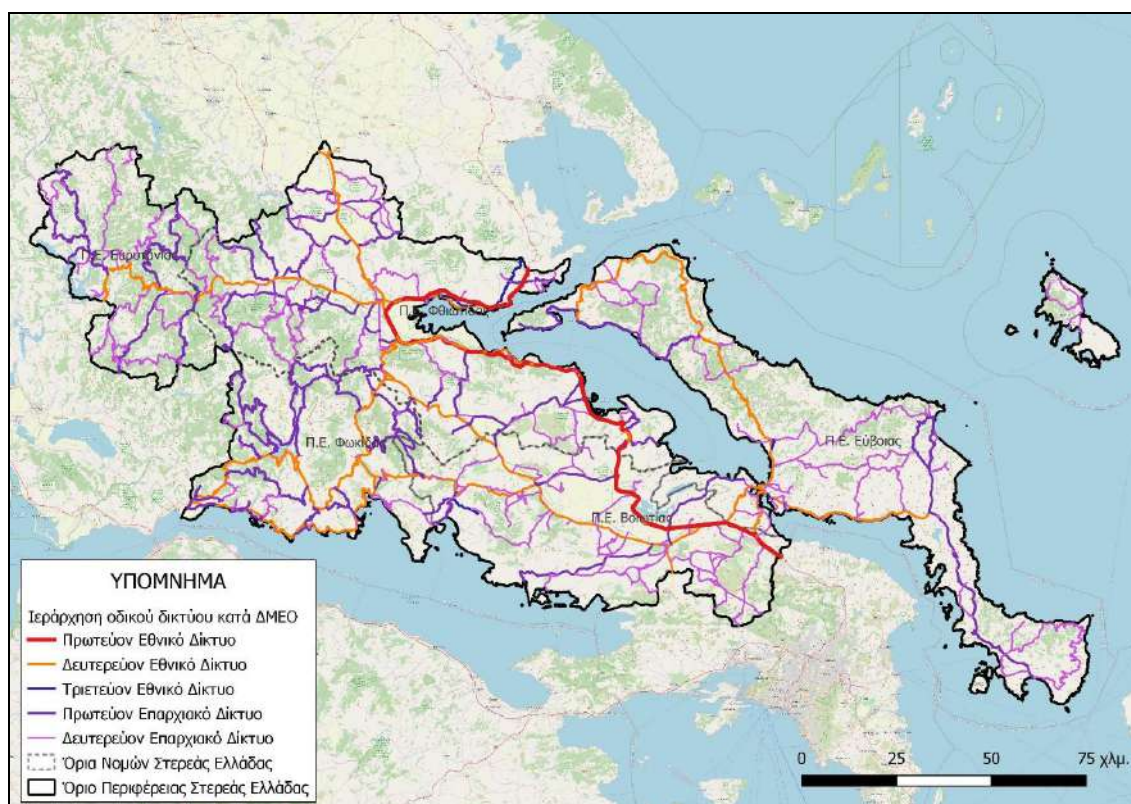
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 47: Προσκυνάς – Μαλεσίνα – Μάζι – Χιλιαδού
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 48: Μαλεσίνα – Άγιος Ιωάννης Θεολόγος
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 49: Μαρτίνο – Λάρυμνα
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 50: Μαρτίνο – Αλογοπατησιά προς Τοπάλια

Περιφερειακή Ενότητα Φωκίδας

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 2: Γούλα (από Ε.Ο. Ιτέας – Άμφισσας) – Σπηλιές (σύνδεση με Ε.Ο. Άμφισσας – Λιβαδειάς)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 3 στα τμήματά της: Ερατεινή – Παραλία Τολοφώνος, Σπηλιά – Χάνια – Γλυφάδα – Παραλίας Σεργούλας, Παραλία Μαραθιά και Μοναστηράκι – Πανάγουλη Μαλάματα (σύνδεση με Ε.Ο. Ναυπάκτου – Λιδωρικού)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 5: Σπερνόρεμα (από Ε.Ο. Άμφισσας – Μπράλου) – Καλοσκοπή – Πυρά – Μαυρολιθάρι – Καστριώτισσα – Αθ. Διάκος – Κάτω Μουσουνίτσα – Λευκαδίτι Λιδωρική
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 6: Γραβιά – Λιλαία – Πολύδροσος
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 7: Ανάθεμα (από Ε.Ο. Άμφισσας – Λιδωρικού) – Ερατεινή
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 8: Κόκκινος (από Ε.Ο. Άμφισσας – Ναυπάκτου) – Πενταγιοί – Αρτοτίνα προς Γραμμένη
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 9: Γαλαξίδι – Πεντεόρια – Καρύδι (σύνδεση με Ε.Ο. Άμφισσας – Ναυπάκτου)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 10: Λιδωρική – Δάφνος – Υψηλό Χωριό προς Αρτοτίνα (σύνδεση με Επαρχ. Οδό 8)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 11: Ανάθεμα (από Ε.Ο. Άμφισσας – Λιδωρικού) – Αμυγδαλιά – Σώταινα – Μηλιά – Στύλια Περιθιώτισσα – Ποτιδάνεια – Παλαιοξάρι – Τείχιο (σύνδεση με Ε.Ο. Άμφισσας – Ναυπάκτου)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 13: Κροκύλι (από Ε.Ο. Λιδωρικού – Ναυπάκτου) – Κουπάκι – Ζοριάνοι – Αλεποχώρι
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 14: Τρίκορφο – Ευάλιο (σύνδεση με Ε.Ο. Λιδωρικού – Ναυπάκτου)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 17: Παραλία Σεργούλας – Σεργούλα

- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 18 στο τμήμα της: Καστράκι (από Ε.Ο. Λιδωρικίου – Ναυπάκτου) – Ευάλιο – Κλήμα
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 19: Γραβιά (από Ε.Ο. Άμφισσας – Μπράλου) – Καστέλια – Αποστολιά προς Οίτη (όρια Νομού)
- η Επαρχ. Οδός με αριθμό 21 στο τμήμα της: Λίλαια – Επτάλοφος

Τέλος, στην κατηγορία **Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο**, εντάσσεται το υπόλοιπο επαρχιακό δίκτυο, όπως αυτό ορίστηκε με το από 06-06-1956 Βασιλικό Διάταγμα και δεν ανήκει στην προηγούμενη κατηγορία.



Εικόνα 1: Ιεράρχηση οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ

Λειτουργική Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου

Αναφορικά με την υφιστάμενη λειτουργία του οδικού δικτύου, η ιεράρχησή του, κατά το στάδιο ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, όσον αφορά τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, παίζει καθοριστικό ρόλο, καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό της εκάστοτε περιοχής παρέμβασης. Κατά τη διαδικασία της ιεράρχησης, το οδικό δίκτυο κατατάσσεται ιεραρχικά σε διάφορες κατηγορίες, με βάση τη λειτουργία και τον σκοπό που εξυπηρετεί το κάθε οδικό τμήμα (λειτουργία του στο αστικό

- υπεραστικό δίκτυο). Τα βασικότερα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη κατά την ιεράρχηση του οδικού δικτύου αφορούν, κυρίως, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά, καθώς επίσης και την περιβαλλοντική τους ικανότητα, δηλαδή τις αντοχές τους ως προς την απορρόφηση των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής ροής.

Συγκεκριμένα, στο οδικό δίκτυο μιας περιοχής συναντώνται, συνολικά, έντεκα (11) βασικές κατηγορίες οδών, οι οποίες συγκροτούν ένα «πολυφασματικό» οδικό δίκτυο. Από αυτές, οι πέντε (5) πρώτες αφορούν το υπεραστικό οδικό δίκτυο και οι υπόλοιπες έξι (6) το αστικό. Ειδικότερα, το υπεραστικό οδικό δίκτυο κατηγοριοποιείται σε *Εθνικό Οδικό Δίκτυο (Πρωτεύον, Δευτερεύον, Τριτεύον)* και σε *Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο (Κύριο Επαρχιακό, Τοπικό Επαρχιακό)*, ενώ, αντίστοιχα, το αστικό οδικό δίκτυο κατηγοριοποιείται σε *Πρωτεύουσα Αρτηρία, Δευτερεύουσα Αρτηρία, Συλλεκτήρια οδό, Οδό ήπιας κυκλοφορίας, Πεζόδρομο και Χωματόδρομο*.

Ωστόσο, επισημαίνεται πως στην παρούσα ενότητα η ανάλυση του οδικού δικτύου έγινε σε επίπεδο Περιφερειακών Ενοτήτων και όχι σε επίπεδο Δήμων. Ως εκ τούτου, το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας κατηγοριοποιήθηκε στις ακόλουθες τέσσερις (4) επιμέρους κατηγορίες:

- Πρωτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο

Πιο αναλυτικά:

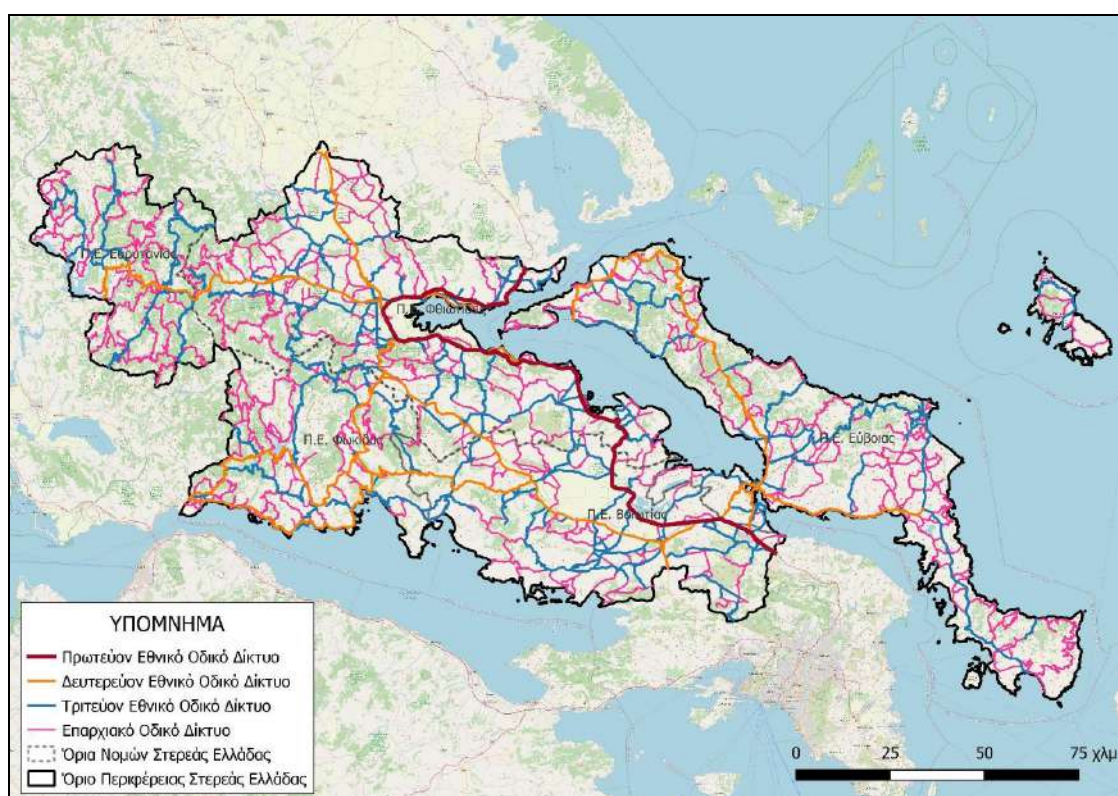
Στην κατηγορία 1, που αποτελεί το **Πρωτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο** εντάσσεται ο κεντρικός Κάθετος Άξονας 1: Αθήνα – Λαμία – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (ΠΑΘΕ), που ανήκει στους κύριους άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ – Μ) και ενώνει τη Στερεά Ελλάδα με την Πελοπόννησο, τη Θεσσαλία και τη Μακεδονία. Η συγκεκριμένη κατηγορία καταλαμβάνει ένα μικρό ποσοστό του συνολικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας, που φτάνει, μόλις, το 0,8%.

Αναφορικά με την κατηγορία 2, ως **Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο** χαρακτηρίζονται οι εθνικές οδοί (Ε.Ο.): Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης, Χαλκίδας-Αιδηψού, Χαλκίδας-Αλιβερίου, Σχηματαρίου-Χαλκίδας, Θήβας-Χαλκίδας, Ελευσίνας-Θηβών, Θηβών-Λιβαδειάς, Λιβαδειάς-Άμφισσας, Ιτέας-Άμφισσας, Αντιρρίου-Ιτέας, Άμφισσας-Μπράλου, Λιβαδειάς-Λαμίας, Λαμίας-Καρπενησίου και Λαμίας-Λάρισας. Η συγκεκριμένη κατηγορία καταλαμβάνει ποσοστό της τάξης του 2,1% του συνολικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας.

Ταυτόχρονα, στην κατηγορία 3, που αποτελεί το **Τριτεύον Οδικό Δίκτυο** συγκαταλέγονται όλες εκείνες οι οδοί που συνδέουν τους Δήμους ή τις Κοινότητες μεταξύ τους. Οι κυριότεροι οδικοί άξονες που ανήκουν στη συγκεκριμένη κατηγορία, η οποία συγκεντρώνει ποσοστό της τάξης του 4,8% του συνολικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας, είναι οι ακόλουθοι:

- οι Επαρχιακοί Οδοί Δυτικής Φραγκίστας – Ραπτόπουλου, Σταυρού – Κερασοχωρίου, Καρπενησίου – Προυσσού – Καλλιθέας, Καρπενησίου – Νεράιδας, στο Νομό Ευρυτανίας,
- οι Επαρχιακοί Οδοί Μεξιατών – Άμφισσας, Κομποτάδων – Μονή Αγάθωνος, Σπερχιάδας – Πουγκακίων, Ξυνιάδας – Μακρυρράχης, Λιανοκλαδίου – Καρδίτσας, Αμφίκλειας – Μενδενίτσας, Αταλάντης – Λιβαδειάς, στο Νομό Φθιώτιδας,
- οι Επαρχιακοί Οδοί Ανάθεμας – Τείχιου, Καστριώτισσας – Λιδωρικίου, Σπερχιάδας – Άμφισσας, Γραβιάς – Φθιώτιδας, στο Νομό Φωκίδας,
- οι Επαρχιακοί Οδοί Αράχωβας – Επταλόφου, Δαύλειας – Μαυρονερίου, Διστόμου – Ιτέας, Διστόμου – Αντίκυρας, Λιβαδειάς – Κάστρου, Αγίου Γεωργίου – Αγίας Άννας, Θήβας – Παραλίας Σαράντη, Λεύκτρων – Θίσβης, Αλιάρτου – Κόκκινου, Βαγίων – Θεσπίων, Νεοχωρακίου – Σχηματαρίου, Νεοχωρακίου – Φυλής, στο Νομό Βοιωτίας,
- οι Επαρχιακοί Οδοί Λέπουρων – Καρύστου, Χανίων Αυλωναρίου – Κύμης, Αμαρύνθου – Μονοδρίου, Αρτάκης – Κύμης, Ψαχνά – Νεροτριβίων, Στροφυλιάς – Ροβιών, Λουτρών Αιδηψού – Ροβιών, Ροβιών – Κυπαρίσσι, Χαλκίδας – Αιδηψού κ.ά.

Στην κατηγορία 4, που αποτελεί το **Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο** και συγκεντρώνει το 9,5% του συνολικού οδικού δικτύου, ανήκει το τμήμα εκείνο του οδικού δικτύου που συνδέει τα αστικά κέντρα με το Εθνικό Οδικό Δίκτυο της περιοχής, ενώ, τέλος, το οδικό δίκτυο που απομένει, κατατάσσεται στο **λοιπό οδικό δίκτυο**, το οποίο εξυπηρετεί τοπικής σημασίας κυκλοφορία. Η συγκεκριμένη κατηγορία αποτελεί και τη συντριπτική πλειοψηφία του οδικού δικτύου, καταλαμβάνοντας ποσοστό 82,8%.



Εικόνα 2: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Υποδομές Μεταφορών

Αεροπορικές Υποδομές

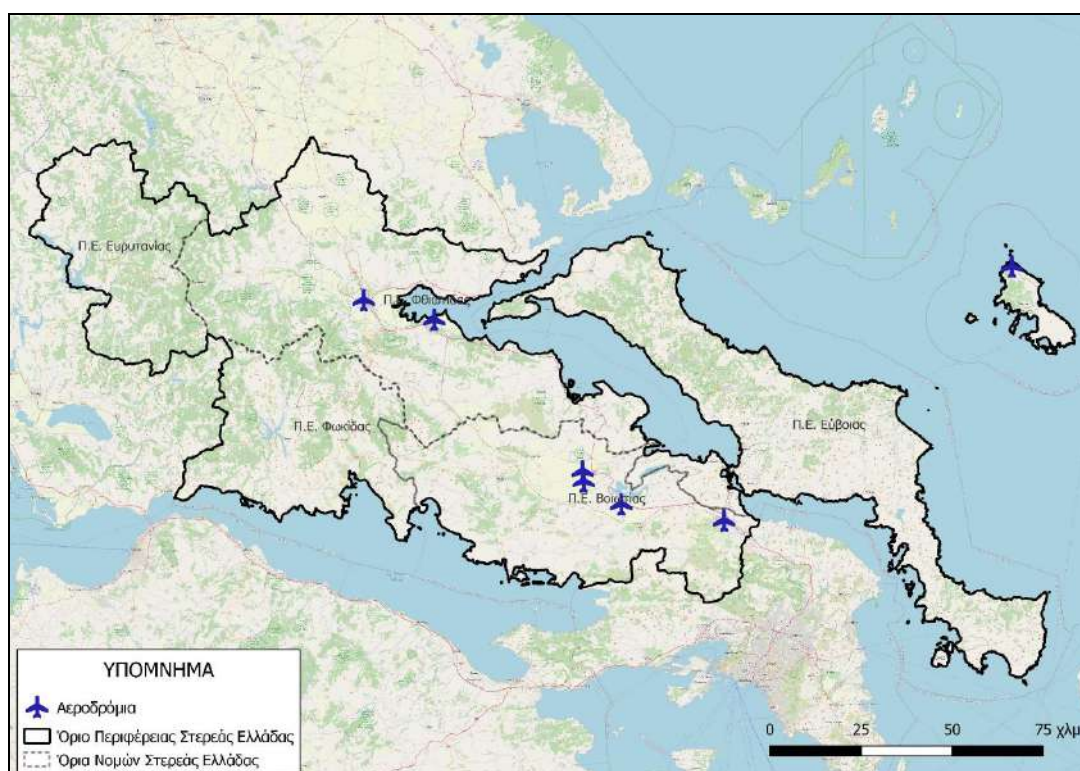
Εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, δεν υπάρχει κάποιο διεθνές αεροδρόμιο, με το πλησιέστερο αυτής της κατηγορίας, να είναι ο Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας της Αθήνας, «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Στις αεροπορικές υποδομές της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας συγκαταλέγεται ο **Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου**, στο νομό Εύβοιας. Πρόκειται για πολιτικό αεροδρόμιο τουριστικής εξυπηρέτησης, το οποίο

λειτουργεί από το 1984 στη στρατιωτική αεροπορική βάση στη θέση Τραχύ, στο βόρειο τμήμα του νησιού και σε απόσταση, περίπου, 17χλμ από την Χώρα. Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο εξυπηρετεί εσωτερικές πτήσεις, συνδέοντας τη νήσο Σκύρο με την Αθήνα, ενώ κατά τους καλοκαιρινούς μήνες πραγματοποιούνται και πτήσεις τσάρτερ.

Παράλληλα, χωροθετούνται και δύο στρατιωτικά αεροδρόμια, τα οποία ανήκουν στην Πολεμική Αεροπορία και δεν έχουν καμία εμπορική ή επιβατική κίνηση. Συγκεκριμένα, στο Νομό Βοιωτίας, βρίσκεται η **Αεροπορική Βάση Τανάγρας**, πλησίον του κύριου οδικού άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, ενώ στο Νομό Φθιώτιδας βρίσκεται το **Αεροδρόμιο Λαμίας**, στο 2^ο χλμ της Παλαιάς Εθνικής Οδού Λαμίας-Άμφισσας, κοντά στο ΤΕΙ Λαμίας.

Τέλος, υπάρχουν τέσσερα αεροδρόμια που εξυπηρετούν μικρά αεροσκάφη και μόνο επαγγελματικές αερομεταφορές: το Αεροδρόμιο Μώλου στη Φθιώτιδα και τα Αεροδρόμια Θήβας, Ίκαρος, Δημήτρα-Κωπαΐδα στη Βοιωτία.



Εικόνα 3: Αεροπορικές υποδομές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας εξυπηρετείται από το Σιδηροδρομικό Δίκτυο της χώρας, το οποίο την διασχίζει με κατεύθυνση από τα νοτιοδυτικά της όρια προς τον βορρά και, συγκεκριμένα, διέρχεται από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα των νομών Βοιωτίας, Ευβοίας και Φθιώτιδας. Οι σιδηροδρομικές υποδομές της Περιφέρειας αποτελούν τμήμα της αναβαθμιζόμενης διεθνούς γραμμής «Πειραιώς – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ειδομένης», που ξεκινά από τον Πειραιά, διατρέχει το κεντρικό τμήμα της Ελλάδας και καταλήγει στα σύνορα με τα Σκόπια, μέσω Ειδομένης.



Εικόνα 4: Σιδηροδρομικό Δίκτυο Ελλάδας.

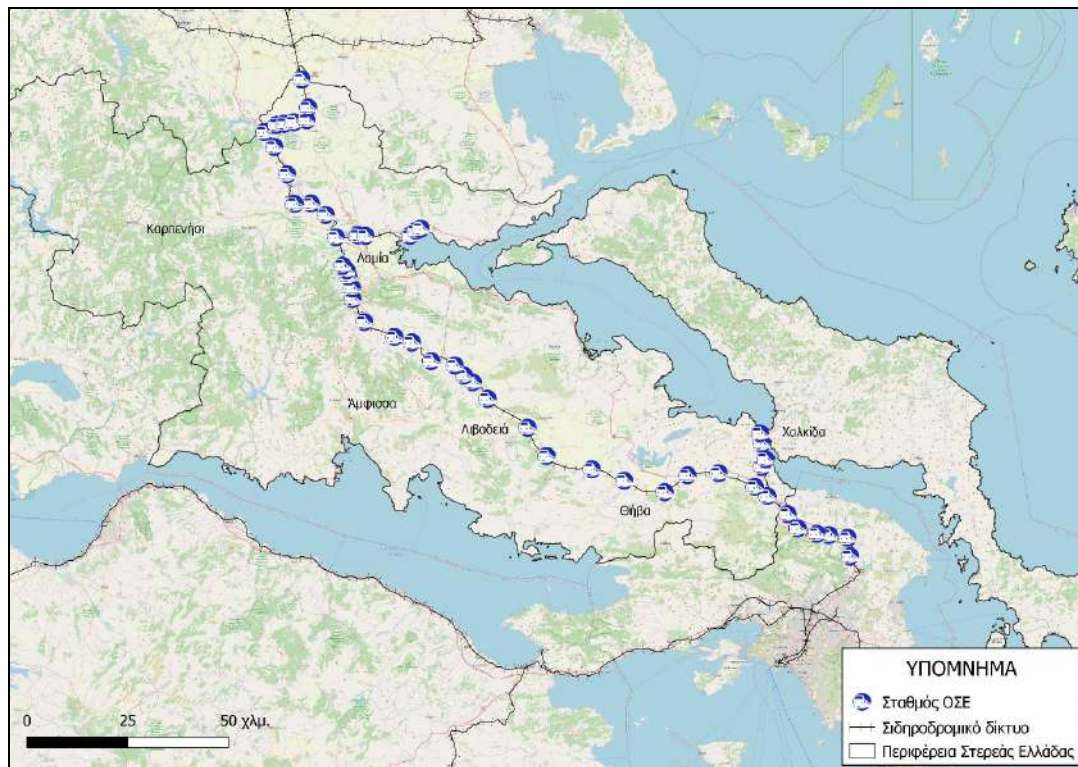
Πηγή: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας, www.ose.gr

Ειδικότερα, το Σιδηροδρομικό δίκτυο στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας αποτελείται από τις εξής γραμμές (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015 – 2019):

- Νέα διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή Αθήνα – Οινόη – Τιθορέα

- Νέα διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή Τιθορέα –Λειανοκλάδι – Δομοκός (υλοποιείται)
- Οινόη –Χαλκίδα (εργασίες ηλεκτροκίνησης)
- Αναβάθμιση της γραμμής Λειανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα
- Παλαιά γραμμή Τιθορέα –Λειανοκλάδι (προς εγκατάλειψη – γραμμή ιστορικού – τουριστικού ενδιαφέροντος)

Επιπρόσθετα, εντός των ορίων της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας εντοπίζονται, συνολικά, 44 σιδηροδρομικοί σταθμοί, μεταξύ των οποίων είναι οι ακόλουθοι: Οινόφυτα, Οινόη, Χαλκίδα, Θήβα, Λιβαδειά, Τιθορέα, Μπράλος, Λιανοκλάδι, Λαμία, Στυλίδα, Δομοκός κ.ά.



Εικόνα 5: Σιδηροδρομικό Δίκτυο και Σιδηροδρομικοί Σταθμοί Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Λιμενικές υποδομές

Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας διαθέτει εκτεταμένο παράκτιο μέτωπο, καθώς βρέχεται στα νότια από τον Κορινθιακό Κόλπο και στα ανατολικά από το Αιγαίο Πέλαγος, το Μαλιακό Κόλπο και το Βόρειο Ευβοϊκό Κόλπο. Ως εκ τούτου, λόγω των ακτών της, της παραγωγικής δραστηριότητας, αλλά και του νησιωτικού χαρακτήρα της Εύβοιας, διαθέτει πλήθος λιμενικών υποδομών – μικροί και μεσαίοι λιμένες (εμπορικοί, επιβατικοί, τουριστικοί, ειδικοί και αλιευτικοί).

Τα κυριότερα λιμάνια διαπεριφερειακών μεταφορών της Περιφέρειας είναι τα πορθμεία και τα ειδικά λιμάνια, που σχετίζονται με τις εξαγωγές ορυκτών υλών (Ο.Π.Υ.) και βιομηχανικών προϊόντων. Το ΠΠΧΣΑΑΠ κατατάσσει το Λιμάνι Κύμης ως **εθνικής εμβέλειας** (τουριστικό και επιβατικό), το οποίο, ουσιαστικά, αποτελεί την πύλη της Περιφέρειας, αλλά και την κοντινότερη πύλη της ηπειρωτικής Ελλάδας προς τα νησιά του βορείου και ανατολικού Αιγαίου, καθώς επίσης και ως **πρωτεύοντα τουριστικά λιμάνια** τις Μαρίνες Ιτέας, Καρύστου & Σκύρου.

Επίσης, χαρακτηρίζει ως **διαπεριφερειακής εμβέλειας** το εμπορικό λιμάνι Χαλκίδας, το λιμάνι Ιτέας, το επιβατικό λιμάνι Αγ. Κων/νου, το λιμάνι Στυλίδας (το οποίο λειτουργεί ως εμπορικό, τουριστικό και ιχθυόσκαλα) και το Πορθμείο Γλύφας - Αγιόκαμπου. Η κατάταξη των θαλασσιών λιμένων έγινε με Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 202/Β/16-02-2007), σύμφωνα με την οποία και όσον αφορά την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, καθορίζονται ως **Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος** (διανομαρχιακού επιπέδου) οι λιμένες: Αγίου Κων/νου, Ιτέας, Κύμης και Στυλίδας (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας 2015 – 2019).

Όλες οι λιμενικές υποδομές της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας παρουσιάζονται στην παρακάτω εικόνα, ενώ στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται η επιβατική κίνηση ορισμένων λιμένων, κατά τα χρονικά έτη 2018 και 2019.

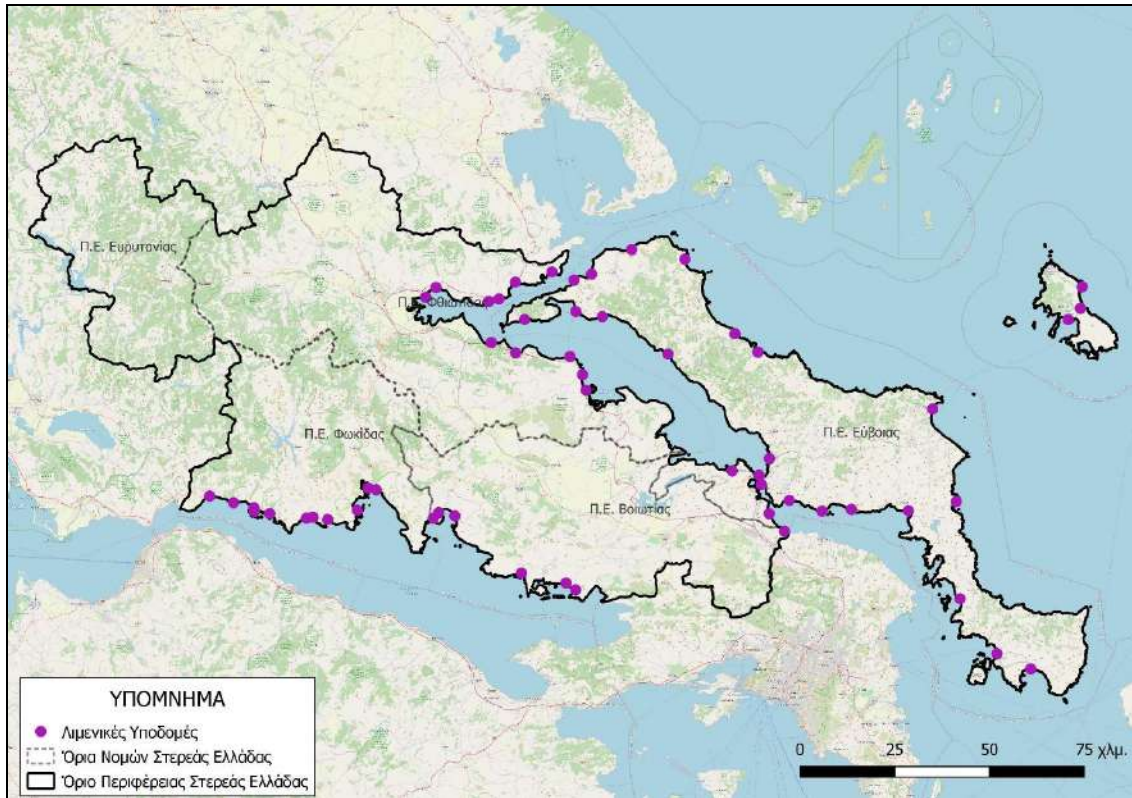
Πίνακας 8: Ναυτιλιακή κίνηση των λιμένων αρμοδιότητας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για το έτος 2019

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
	ΚΑΤΑ-ΠΛΟΕΣ	ΑΠΟ-ΠΛΟΕΣ	ΚΑΤΑ-ΠΛΟΕΣ	ΑΠΟ-ΠΛΟΕΣ	ΚΑΤΑ-ΠΛΟΕΣ	ΑΠΟ-ΠΛΟΕΣ
	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	122	121	-	-	-
ΓΛΥΦΑΣ	3911	3908	173.725	178.546	55716	55.835
ΑΓ.ΚΩΝ/ΝΟΥ	122	122	21.816	25.274	4.963	5.041
ΣΚΑΛΑΣ ΑΤΑΛΑΝΤΗ	3229	3229	182.955	179.894	57.057	54.606
ΛΑΡΥΜΝΑΣ	351	351	-	-	-	-

ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	-	-	-	-	-	-
ΚΥΜΗ	471	471	86957	88462	29085	29380
ΕΡΕΤΡΙΑ	7305	7305	55370	56456	24978	25223
ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟ	31	31	2193	3414	771	1199
ΣΤΥΡΑ	2510	2510	175055	184395	70398	75313
ΜΑΡΜΑΡΙ	1000	1000	142829	145255	41549	42275
ΜΑΝΤΟΥΔΙ	205	205	37660	37032	10473	10377
ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ	3414	3414	180916	184618	56202	57640

Πίνακας 9: Ναυτιλιακή κίνηση των λιμένων αρμοδιότητας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για το έτος 2018

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
	ΚΑΤΑ-ΠΛΟΕΣ	ΑΠΟ-ΠΛΟΕΣ	ΚΑΤΑ-ΠΛΟΕΣ	ΑΠΟ-ΠΛΟΕΣ	ΚΑΤΑ-ΠΛΟΕΣ	ΑΠΟ-ΠΛΟΕΣ
	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	110	110	-	-	-
ΓΛΥΦΑΣ	4068	4070	159.674	161.153	39.217	39.119
ΑΓ.ΚΩΝ/ΝΟΥ	141	141	26.691	28.667	3.793	4.269
ΣΚΑΛΑΣ ΑΤΑΛΑΝΤΗ	3229	3229	185.775	178.270	56.595	54.820
ΛΑΡΥΜΝΑΣ	405	404	-	-	-	-
ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	-	-	-	-	-	-
ΚΥΜΗ	463	464	84120	85054	27174	27687
ΕΡΕΤΡΙΑ	9884	9884	65429	69660	28678	29781
ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟ	30	30	2164	3260	745	1157
ΣΤΥΡΑ	2492	2495	168173	176569	66705	71320
ΜΑΡΜΑΡΙ	1057	1057	136316	139403	38822	39252
ΜΑΝΤΟΥΔΙ	210	210	33801	34599	9386	9903
ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ	3123	3123	171197	177791	55628	57982



Εικόνα 6: Λιμενικές Υποδομές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Υπεραστικό ΚΤΕΛ

Εντός της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας εκτελούνται δρομολόγια από κάθε Περιφερειακή Ενότητα τα οποία συνδέουν την πρωτεύουσα με οικισμούς εντός εμβέλειας Π.Ε. αλλά και με άλλους προορισμούς με μητροπολιτικό χαρακτήρα (Θεσσαλονική) ή πρωτεύουσες (π.χ Ιωάννινα, Πάτρα κτλ.)

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα δρομολόγια ΚΤΕΛ ανά Περιφερειακή Ενότητα

ΚΤΕΛ Βοιωτίας

- Αθήνα – Θήβα – Αλιάρτος – Λιβαδειά
- Λιβαδειά – Ορχομενός
- Λιβαδειά – Δίστομο
- Λιβαδειά – Αντίκυρα
- Λιβαδειά – Πύργος
- Λιβαδειά – Αγ. Δημήτριος – Αγ. Σπυρίδωνας – Μαυρόγεια – Αγ. Αθανάσιος
- Λιβαδειά – Διόνυσος
- Λιβαδειά – Κάστρο

- Λιβαδειά – Σωληνάρι
- Λιβαδειά – Αγ. Άννα
- Λιβαδειά – Αγ. Γεώργιος – Αγ. Τριάδα
- Λιβαδειά – Μούλκι – Μάζι – Πέτρα – Υψηλάντης – Ευαγγελίστρια
- Λιβαδειά – Κυριακι – Όσιος Λουκάς – Στείρι
- Λιβαδειά – Αγία Μαρίνα
- Λιβαδειά – Αμφίκλεια
- Λιβαδειά – Κορώνια
- Λιβαδειά – Θούριο – Χαιρώνεια
- Λιβαδειά – Δαύλεια
- Λιβαδειά – Δεσφίνα
- Λιβαδειά – Τσουκαλάδες
- Λιβαδειά – Ακόντιο – Προσήλιο – Ρωμείο
- Λιβαδειά – Αράχωβα
- Λιβαδειά – Αγ. Βλάσιος
- Λιβαδειά – Τιθορέα
- Λιβαδειά – Παύλο – Λούτσι
- Λιβαδειά – Καρυά
- Λιβαδειά – Βασιλικά
- Λιβαδειά – Παρόρι
- Θήβα – Αθήνα – Θήβα
- Θήβα – Δόμβραινα – Θήβα
- Θήβα – Ασωπία – Θήβα
- Θήβα – Θεσπιές – Θήβα
- Θήβα – Μαυρομάτι – Θήβα
- Θήβα – Νεοχώρι – Θήβα
- Θήβα – Ξηρονομή – Θήβα
- Θήβα – Καπαρέλι – Μελισσοχώρι – Λουτούφι
- Θήβα – Νεοχωράκι – Θήβα
- Θήβα – Πλαταιές – Θήβα
- Θήβα – Ερυθρές – Θήβα
- Θήβα – Καλλιθέα – Θήβα
- Θήβα – Τανάγρα – Σχηματάρι
- Θήβα – Βάγια – Λεοντάρι
- Σχηματάρι – Άγ. Θωμάς – Κλειδί

- Άρμα – Ελαιών – Θήβα
- Ακραιφνιο – Ν. Κόκκινο
- Θήβα – Δερβενοχώρια
- Θήβα – Υπάτο – Μουρίκι – Πλατανάκι
- Θήβα - Σαράντη

ΚΤΕΛ ΕΥΒΟΙΑΣ

- Ψαχνά – Αθήνα – Ψαχνά (Τ.Ε.Ι.)
- Χαλκίδα – Ψαχνά – Χαλκίδα
- Αθήνα – Χαλκίδα – Αθήνα
- Αθήνα – Χαλκίδα – Ερέτρια – Αμάρυνθος – Αλιβέρι
- Αθήνα – Κάρυστος
- Αθήνα – Χαλκίδα – Κύμη
- Αθήνα – Χαλκίδα – Λίμνη – Ροβιές
- Αθήνα – Χαλκίδα – Οξύλιθος – Χαλκίδα - Αθήνα
- Αθήνα – Αιδηψός – Ιστιαία
- Αθήνα – Αιδηψός – Ιστιαία – Πεύκι – Γούβες
- Αλιβέρι – Αθήνα
- Αμάρυνθος – Αθήνα
- Γυμνό – Χαλκίδα
- Ιστιαία – Θεσσαλονίκη
- Ιστιαία – Χαλκίδα
- Κύμη – Χαλκίδα – Αθήνα
- Χαλκίδα – Κάρυστος
- Χαλκίδα – Προκόπι – Αγ. Άννα – Βασιλικά – Πεύκι – Ιστιαία – Αιδηψός
- Χαλκίδα – Κύμη
- Χαλκίδα – Προκόπι – Λίμνη – Ροβιές
- Χαλκίδα – Χιλιαδού
- Χαλκίδα – Θεσσαλονίκη – Χαλκίδα
- Χαλκίδα – Ιωάννινα – Χαλκίδα
- Χαλκίδα – Πάτρα - Χαλκίδα

ΚΤΕΛ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ

- Καρπενήσι – Αθήνα – Καρπενήσι.
- Καρπενήσι – Λαμία - Καρπενήσι
- Καρπενήσι – Αγρίνιο - Καρπενήσι
- Καρπενήσι – Ραπτόπουλο (Κερασοχώρι – Κρέντη – Δυτ. Φραγκίστα) και Ραπτόπουλο – Καρπενήσι (μέσω Κρέντης κάθε Παρασκευή).
- Φουρνάς – Λαμία και Λαμία – Φουρνάς (μέσω Βράχας) κάθε Δευτέρα.

ΚΤΕΛ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ

- Λαμία – Αθήνα – Λαμία
- Λαμία – Θεσσαλονίκη
- Λαμία – Λουτρά Υπάτης – Υπάτη
- Λαμία – Ράχες – Λαμία
- Λαμία – Καρπενήσι – Λαμία
- Αταλάντη – Αθήνα – Αταλάντη
- Λαμία – Ηράκλειο Κρήτης
- Λαμία – Βόλος – Λαμία
- Λαμία – Λάρισα
- Λαμία – Πύργος Ηλείας
- Λαμία – Ιωάννινα
- Λαμία – Γρεβενά
- Λαμία – Τρίπολη
- Λαμία – Ζάκυνθος
- Λαμία – Τρίπολη
- Λαμία – Καρδίτσα
- Λαμία – Άμφισσα
- Λαμία – Χαλκίδα
- Λαμία – Αγρίνιο
- Λαμία – Πάτρα
- Λαμία – Αλβανία
- Λαμία – Βουλγαρία

ΚΤΕΛ Φωκίδας

- Άμφισσα - Αθήνα – Άμφισσα
- Άμφισσα - Θεσσαλονίκη – Άμφισσα

- Άμφισσα - Λαμία - Άμφισσα
- Άμφισσα - Πάτρα - Άμφισσα
- Άμφισσα - Ναύπακτος - Άμφισσα
- Άμφισσα - Λιδωρίκι - Άμφισσα
- Άμφισσα - Ιτέα - Κίρρα - Αγιάνανης
- Δελφοί - Αθήνα - Δελφοί
- Δελφοί - Θεσσαλονίκη - Δελφοί
- Δελφοί - Λαμία - Δελφοί
- Δελφοί - Πάτρα - Δελφοί
- Ιτέα - Αθήνα - Ιτέα
- Ιτέα - Θεσσαλονίκη - Ιτέα
- Ιτέα - Λαμία - Ιτέα
- Ιτέα - Πάτρα - Ιτέα
- Ιτέα - Ναύπακτος - Ιτέα
- Ιτέα - Δεσφίνα - Ιτέα
- Λιδωρίκι - Αθήνα - Λιδωρίκι



Εικόνα 7: Δίκτυο Υπεραστικού ΚΤΕΛ

Περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά

Φυσικό περιβάλλον

Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας διαθέτει εξαιρετικά πλούσιο φυσικό περιβάλλον, όσον αφορά τη μορφολογία του, καθώς παρουσιάζει έντονη γεωγραφική ποικιλομορφία με ορεινούς όγκους, παράκτια ζώνη και πεδινές περιοχές. Παρά τα εκτεταμένα παράλιά της, η Στερεά Ελλάδα είναι μία περιφέρεια με έντονο ορεινό χαρακτήρα, καθώς μόνο το 20,8% είναι πεδινό, ενώ το 31,8% χαρακτηρίζεται ως ημιορεινό και το 47,4% ως ορεινό.

Στην περιοχή υπάρχουν μεγάλοι ορεινοί όγκοι, με τον Παρνασσό, τον Ελικώνα, τα Βαρδούσια Όρη, το Βελούχι, το Καλλίδρομο, την Οίτη, την Όρθρυ και την Γκιώνα να αποτελούν τα κυριότερα όρη, καθώς επίσης και αξιόλογες πεδινές εκτάσεις, με δυναμικούς περιφερειακούς υδάτινους πόρους. Οι περισσότεροι συμπαγείς πεδινές εκτάσεις είναι της Κωπαΐδας και του ευρύτερου κάτω Ρου του Βοιωτικού Κηφισσού στην Π.Ε. Βοιωτίας, του Σπερχειού στην Π.Ε. Φθιώτιδας, των Θηβών, της Γραβιάς, του Μέσου Ρου του Βοιωτικού Κηφισσού, της Θεσσαλιώτιδας και Ξυνιάδας, του Μόρνου, του Ελαιώνα της Άμφισσας, των Ψαχνών, της ευρύτερης περιοχής της Χαλκίδας, της Ιστιαίας, του Κάμπου Καρύστου στην Νότια Εύβοια και δύο μικρούς θύλακες γύρω από την λίμνη του Δύστου.

Πιο αναλυτικά:

- η Π.Ε. Βοιωτίας είναι μία πεδινή και εύφορη περιοχή, ενώ διαθέτει και ορεινές εκτάσεις. Οι μεγαλύτερες πεδιάδες που διαθέτει είναι της Θήβας, της Χαιρώνειας και της Κωπαΐδας, ενώ στους ορεινούς όγκους της περιοχής ανήκουν τα βουνά του Ελικώνα (με υψηλότερη κορυφή την Παλιοβούνα, 1.748 μέτρα), του Κιθαιρώνα (1.409 μέτρα), του Παρνασσού (2.400 μέτρα), της Νεραϊδολάκκωμας (1.678 μέτρα), του Μεσσάπιου (1.021 μέτρα), του Πτώου και του Χλωμού (1.081 μέτρα).
- η Π.Ε. Εύβοιας χαρακτηρίζεται κυρίως ως ορεινή, καθώς στο κεντρικό της τμήμα δεσπόζει η οροσειρά Δίρφυς (1.743 μέτρα), που προεκτείνεται προς τα δυτικά και σχηματίζει τα όρη Κανδήλι, Πυξαριά και Γερακοβούνι, καθώς και προς τα νοτιοανατολικά

σχηματίζοντας τα όρη Σκοτεινή, Μακροβούνι, Ξεροβούνι, Κοτρώνι και Κοτύλαιο και στο νότιο τμήμα της υπάρχει το όρος Όχη, ενώ στη βόρεια Εύβοια είναι περισσότερο ομαλή και λοφώδης.

- η Π.Ε. Ευρυτανίας αποτελεί μία κατεξοχήν ορεινή περιοχή, νότια της Πίνδου και περιλαμβάνει τους ορεινούς όγκους των Αγράφων, του Τυμφρηστού ή Βελουχίου, της Οξιάς, της Καλιακούδας, της Χελιδόνας και του Παναιτωλικού, που αποτελούν και τον κύριο χώρο του Νομού.
- η Π.Ε. Φθιώτιδας χαρακτηρίζεται σε ένα μεγάλο μέρος της έκτασής της στα νότια ως ορεινή, με μερικές περιοχές χαμηλού υψομέτρου, ενώ το κεντρικό και βόρειο τμήμα της ως πεδινό.
- η Π.Ε. Φωκίδας είναι από τις πιο ορεινές Π.Ε. της Ελλάδας και περιλαμβάνει τέσσερα από τα υψηλότερα βουνά της χώρας (Γκιώνα, Παρνασσός, Βαρδούσια Όρη και Οίτη)

Προστατευόμενες περιοχές

Στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας υπάρχει σημαντικός αριθμός θεσμοθετημένων περιοχών προστασίας, με βάση την υφιστάμενη διεθνή, ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία. Ειδικότερα, το 1/3 της έκτασης της Περιφέρειας αποτελείται από «αυθεντικά» οικοσυστήματα, που έχουν καταγραφεί ως ιδιαίτερης σημασίας και το 50% εξ αυτών ήδη προστατεύονται (NATURA 2000, CORINE, Εθνικοί Δρυμοί).

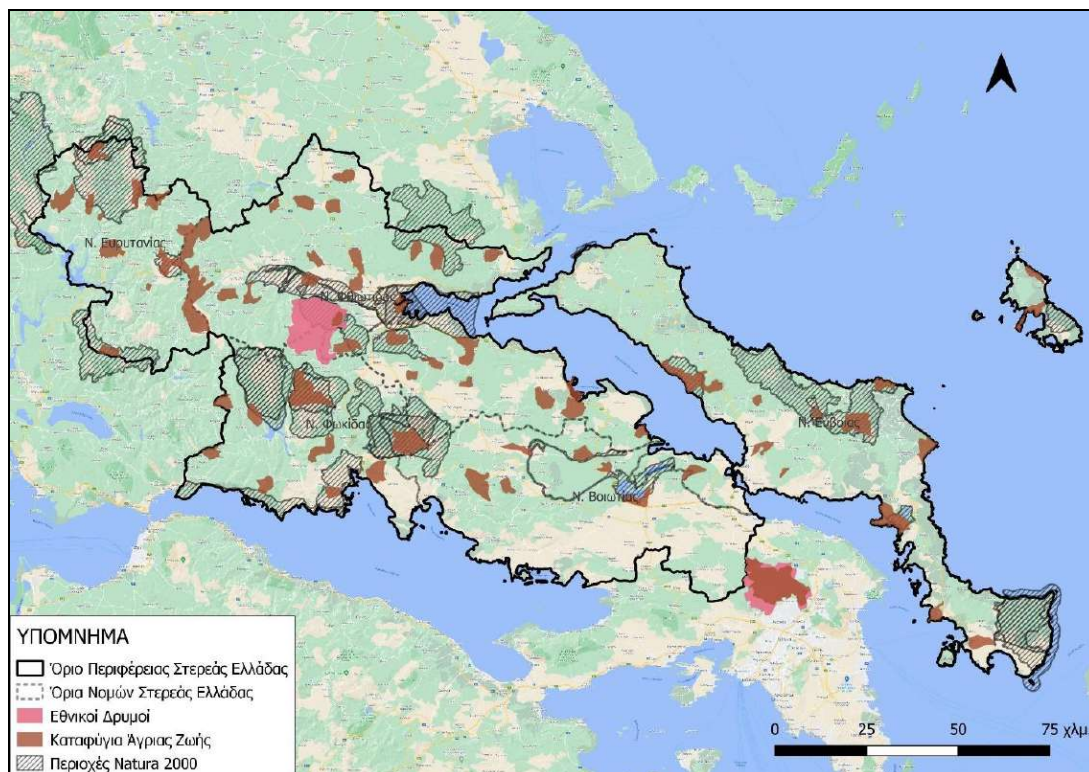
Πιο αναλυτικά, είκοσι επτά (27) περιοχές που ανήκουν στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας εντάσσονται στο Εθνικό Δίκτυο NATURA 2000 (από τις 446, συνολικά, περιοχές σε όλη την Ελλάδα), οι οποίες προστατεύονται με στόχο τη «διατήρηση των φυσικών οικοτόπων και της άγριας πανίδας και χλωρίδας». Οι περιοχές αυτές, καλύπτουν το 25%, περίπου, της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας, γεγονός που καταδεικνύει την οικολογική σπουδαιότητα του φυσικού περιβάλλοντος της υπό μελέτη περιοχής.

Επιπλέον, στην Περιφέρεια περιλαμβάνονται και τρεις περιοχές, οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ), σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία 92/43/EC, η έκταση των οποίων είναι 142,8 km² και αποτελεί το 0,9%, περίπου, της έκτασης της Περιφέρειας, με ιδιαίτερο οικολογικό και επιστημονικό ενδιαφέρον και είναι:

- ο Εθνικός Δρυμός Παρνασσού
- ο Εθνικός Δρυμός Οίτης
- ο Υγρότοπος Εκβολών Σπερχειού.

Επιπρόσθετα, σε όλη την Περιφέρεια εντοπίζονται 71 Καταφύγια Άγριας Ζωής (ΚΑΖ) , όπως χαρακτηρίζονται με βάση το Ν. 3937/2011 περί «Διατήρησης της βιοποικιλότητας» οι «φυσικές περιοχές που έχουν ιδιαίτερη σημασία ως σημαντικοί τόποι ανάπτυξης της άγριας χλωρίδας ή ως βιότοποι αναπαραγωγής, διατροφής, διαχείμασης ειδών της άγριας πανίδας, ή ως περιοχές αναπαραγωγής ψαριών και συγκέντρωσης γόνου, ή τέλος, ως σημαντικοί θαλάσσιοι οικότοποι».

Αντίστοιχα, στο πλαίσιο του Προγράμματος CORINE, έχουν ενταχθεί 24 περιοχές της Περιφέρειας, χαρακτηριζόμενες ως περιοχές μεγάλου ενδιαφέροντος για την προστασία της φύσης. Περαιτέρω υπάρχουν Βιότοποι που δεν έχουν ακόμη χαρακτηριστεί, αλλά παρουσιάζουν το ίδιο ενδιαφέρον εξίσου.

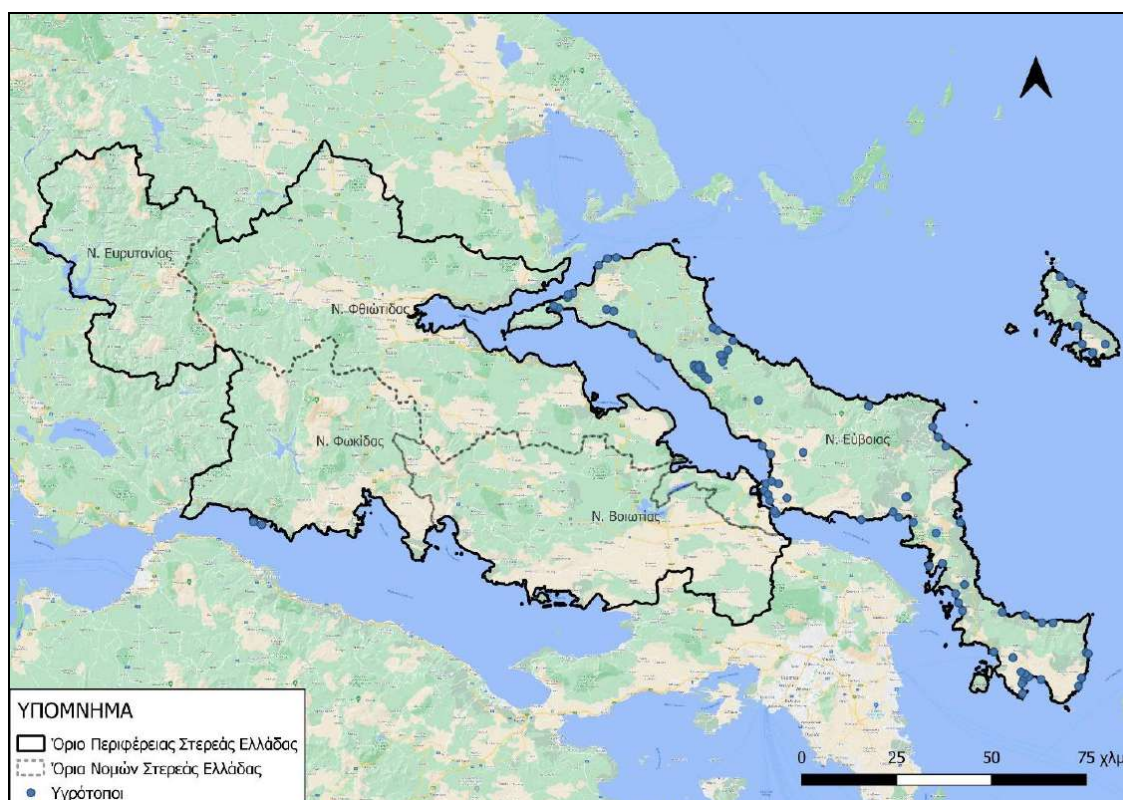


Εικόνα 8: Προστατευόμενες Περιοχές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)

Υγρότοποι

Οι υγρότοποι (φυσικοί ή τεχνητοί) αναγνωρίζονται διεθνώς ως οικότοποι ξεχωριστής οικολογικής σημασίας, καθώς αποτελούν καταφύγια ζωής για πολλά είδη φυτών και ζώων, ενώ, παράλληλα, προσφέρουν φυσική προστασία απέναντι στις συνέπειες της κλιματικής κρίσης (πλημμύρες, ανομβρία, διάβρωση ακτών). Στην Ελλάδα, σύμφωνα με το Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων-Υγροτόπων (ΕΚΒΥ), καταγράφονται, συνολικά, 411 υγρότοποι, από τους οποίους οι έντεκα (11) έχουν χαρακτηριστεί ως Υγρότοποι Διεθνούς Σημασίας, σύμφωνα με τη διεθνή Σύμβαση RAMSAR «Περί προστασίας των Διεθνούς ενδιαφέροντος Υγροτόπων» (Ν.Δ. 191/20-10-1974).

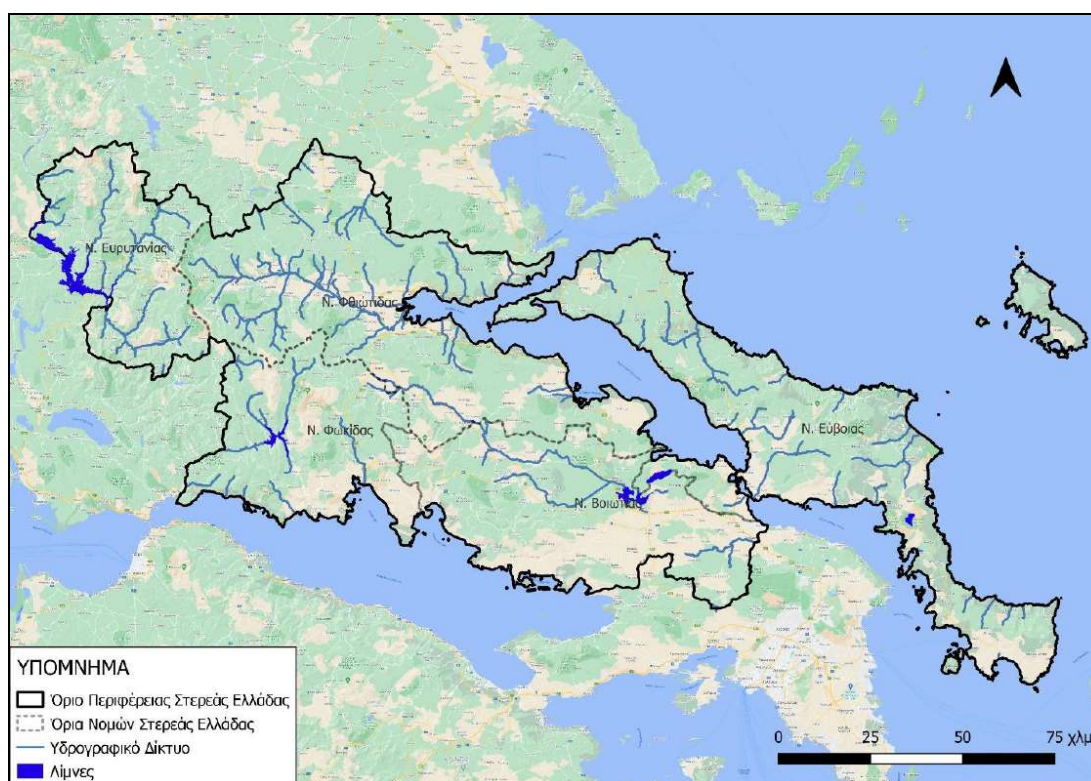
Ειδικότερα, στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας δεν εντοπίζεται κάποιος υγρότοπος Διεθνούς ενδιαφέροντος, ωστόσο, καταγράφονται 38 υγρότοποι, οι οποίοι συγκαταλέγονται στους φυσικούς υδάτινους πόρους της Ελλάδας.



Εικόνα 9: Υγρότοποι Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)

Ποτάμια και Λίμνες

Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας διαθέτει πλούσιο και αρκετά εκτεταμένο υδρογραφικό δίκτυο, το οποίο περιλαμβάνει πλήθος ποταμών και ρεμάτων, καθώς επίσης και λιμνών. Αφενός, έντονη είναι η παρουσία ποταμών και ρεμάτων, που σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού ανέρχονται σε εβδομήντα (70). Ειδικότερα, στους κυριότερους ποταμούς που διατρέχουν την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας ανήκουν ο Βοιωτικός Κηφισός (μήκους 93χλμ), ο Σπερχειός (μήκους 91χλμ), ο Μόρνος (μήκους 60χλμ) και ο Ασωπός (μήκους 59χλμ). Αφετέρου, έντονη είναι και η παρουσία λιμνών, καθώς στη Στερεά Ελλάδα βρίσκονται τρεις (3) Φυσικές (Υλίκης, Παραλίμνης, Δύστου) και δύο (2) Τεχνητές (Μόρνου, Κρεμαστών) λίμνες. Από αυτές, η μεγαλύτερη και πιο γνωστή είναι η λίμνη των Κρεμαστών, η οποία βρίσκεται στα σύνορα των νομών Αιτωλοακαρνανίας και Ευρυτανίας και αποτελεί τη μεγαλύτερη τεχνητή λίμνη της χώρας.

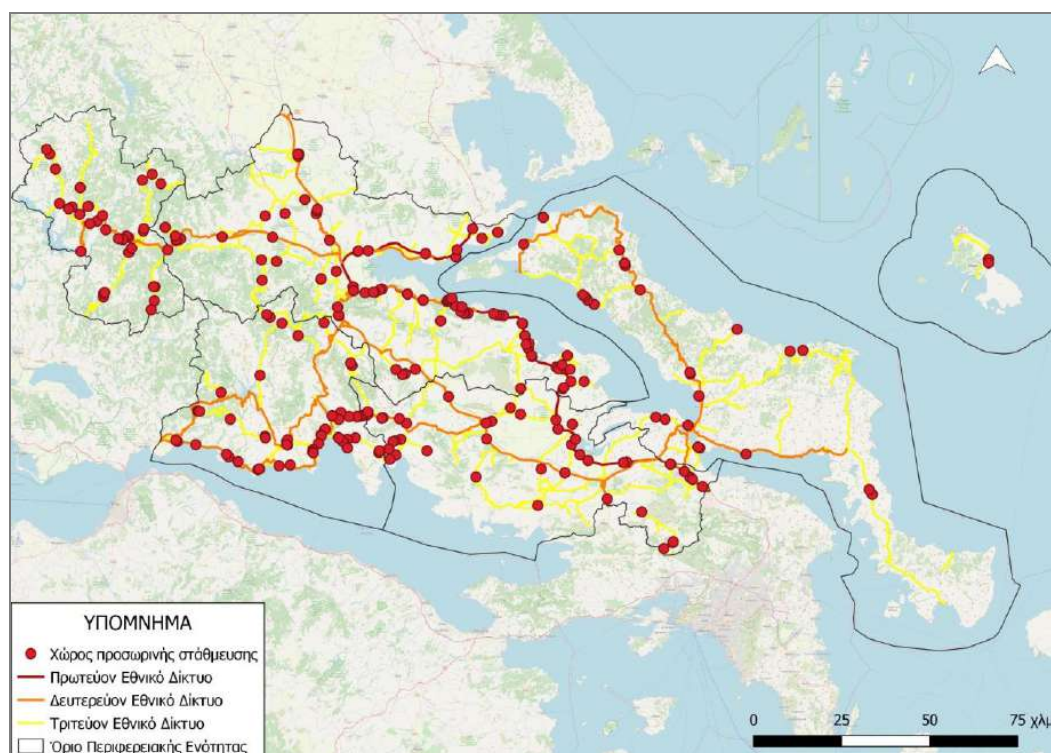


Εικόνα 10: Υδρογραφικό Δίκτυο και Λίμνες (Φυσικές και Τεχνητές) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)

A.4. Καταγραφή υφιστάμενων χώρων προσωρινής στάθμευσης στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο

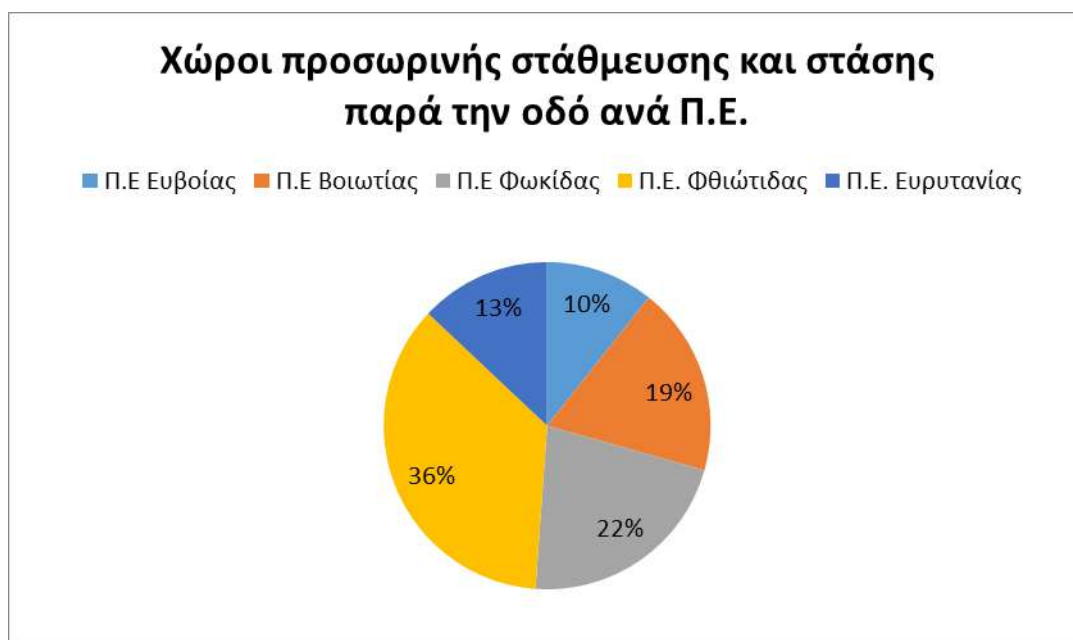
Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται οι υφιστάμενοι χώροι στάσης και προσωρινής στάθμευσης στο εθνικό οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Πρόκειται για χώρους, οι οποίοι συναντώνται κυρίως εκτός κατοικημένων περιοχών και που η στάση/στάθμευση επιτρέπεται στα διαμορφωμένα ερείσματα των οδών, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος. Στους χώρους προσωρινής στάθμευσης δεν συγκαταλέγονται τα ερείσματα των οδών που διαθέτουν μικρές ακτίνες στις καμπύλες τους (π.χ. απότομες στροφές), καθώς σε αυτή την περίπτωση η διαπλάτυνση του οδοστρώματος γίνεται αποκλειστικά για λόγους οδικής ασφάλειας.

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται όλοι οι χώροι στάσης και προσωρινής στάθμευσης που εντοπίστηκαν στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο των πέντε (5) Περιφερειακών Ενοτήτων της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Η καταγραφή τους πραγματοποιήθηκε μέσα από την θέαση ορθοφωτογραφιών του Ελληνικού Κτηματολογίου (<http://gis.ktimanet.gr/>) όπως και με τη βοήθεια του Google Street View όπου αυτό ήταν εφικτό.



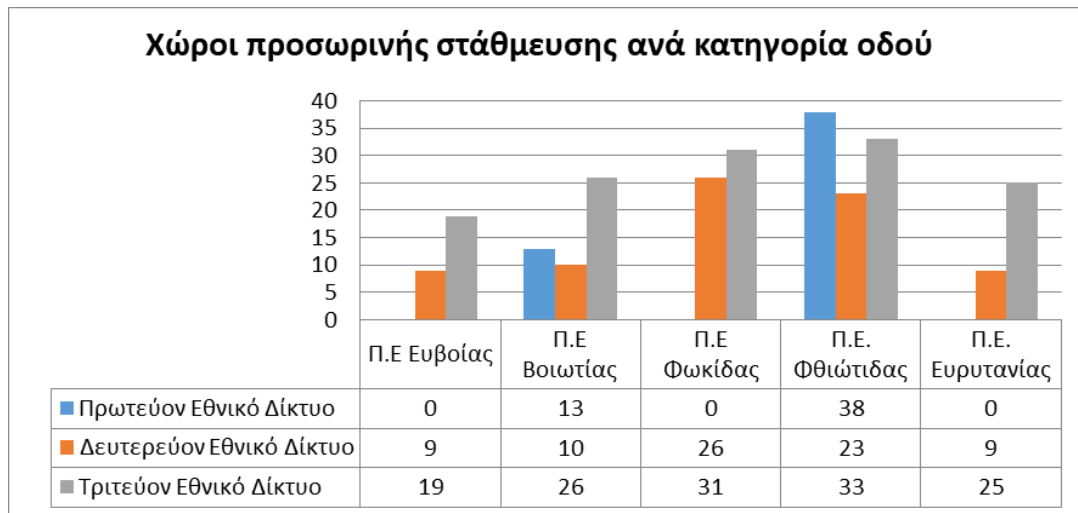
Εικόνα 11: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης στην Π. Στερεάς Ελλάδας

Συνολικά εντοπίστηκαν 262 προσωρινοί χώροι στάθμευσης και στάσης παρά την οδό. Ως προς την χωρική τους κατανομή, οι περισσότεροι χώροι βρέθηκαν στην Π.Ε. Φθιώτιδας με ποσοστό 26% επί των συνολικών χώρων προσωρινής στάθμευσης που καταγράφηκαν. Ακολουθεί η Π.Ε Φωκίδας με ποσοστό 22%, η Π.Ε Βοιωτίας με ποσοστό 13%, ενώ το μικρότερο ποσοστό χώρων προσωρινής στάθμευσης (10%) κατέχει η Π.Ε. Εύβοιας.



Διάγραμμα 7: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης παρά την οδό ανά Περιφερειακή Ενότητα

Οι χώροι προσωρινής στάθμευσης ανιχνεύτηκαν τόσο για το πρωτεύον, όσο και για το δευτερεύον και τριτεύον εθνικό δίκτυο. Αναλυτικά το σύνολο των εν λόγω χώρων για κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες οδών που αναφέρθηκαν και για τις πέντε Περιφερειακές Ενότητες, παρουσιάζονται στο επόμενο διάγραμμα.



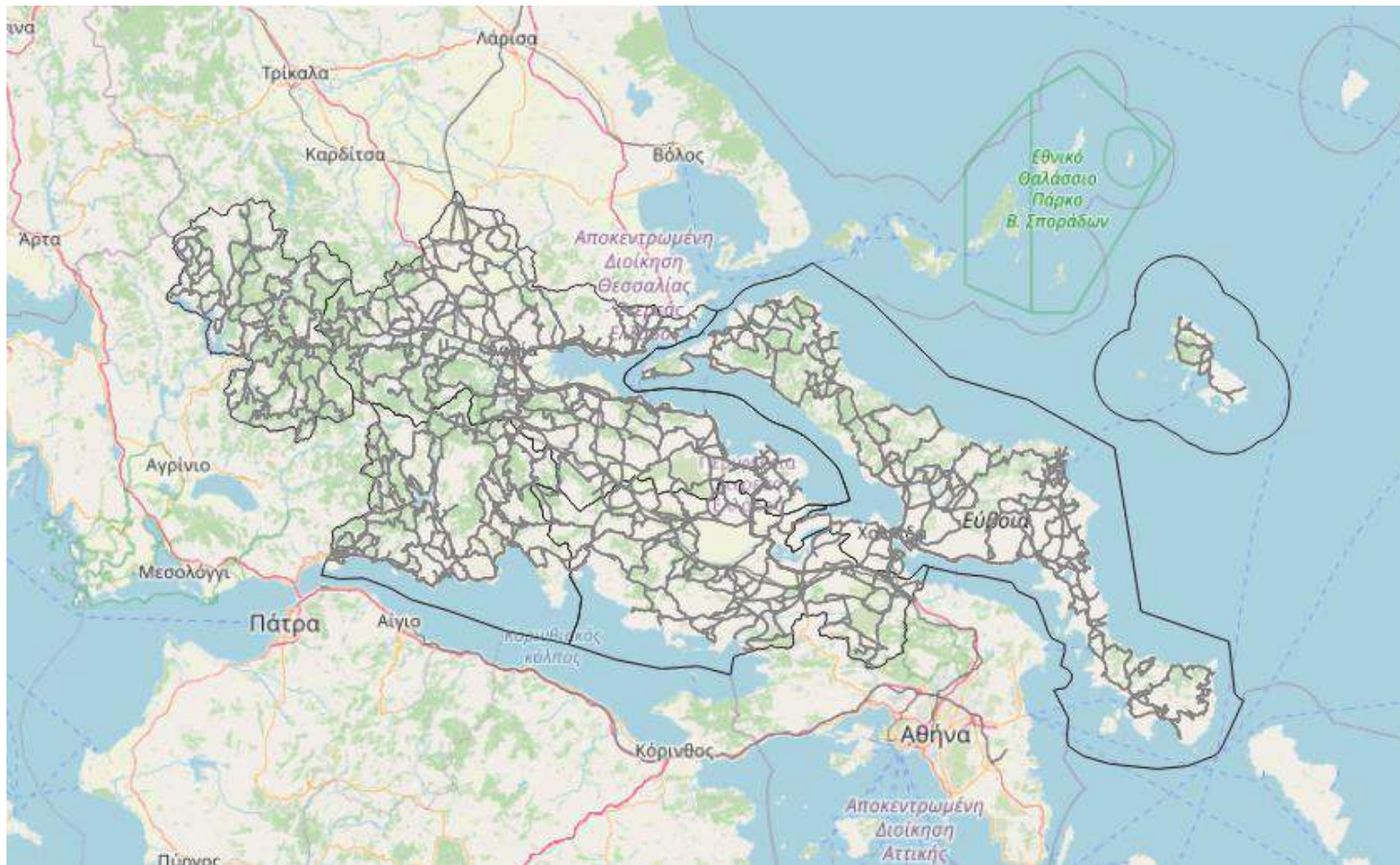
Διάγραμμα 8: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης ανά κατηγορία οδού

Από το παραπάνω διάγραμμα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η Π.Ε Ευβοίας έχει συνολικά 28 χώρους που χαρακτηρίστηκαν ως χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης. Η Π.Ε Βοιωτίας έχει 49, η Π.Ε. Φθιώτιδας 94 και η Π.Ε Ευρυτανίας 34.
- Οι χώροι προσωρινής στάθμευσης στο πρωτεύον εθνικό δίκτυο είναι συνολικά 51 καθώς η Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας και Αθήνας Θεσσαλονίκης που αποτελούν το πρωτεύον οδικό δίκτυο διέρχονται αποκλειστικά από τις Π.Ε. Βοιωτίας και Φθιώτιδας.
- Οι χώροι προσωρινής στάθμευσης στο δευτερεύον εθνικό δίκτυο είναι συνολικά 77 με την Π.Ε Φωκίδας να κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό (26 συνολικά χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης παρά την οδό).
- Οι χώροι προσωρινής στάθμευσης στο τριτεύον εθνικό δίκτυο είναι συνολικά 134 διότι το τριτεύον οδικό δίκτυο έχει σημαντικά μεγαλύτερο μήκος οδικού δικτύου σε σχέση με το πρωτεύον και το δευτερεύον οδικό δίκτυο.

A.5. Συλλογή και καταγραφή διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων για το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο

Το υπόβαθρο που χρησιμοποιήθηκε για το σύνολο της έκτασης της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας είναι το OpenStreetMap, λόγω της κλίμακας της περιοχής παρέμβασης.



Εικόνα 12: Βασικό οδικό δίκτυο Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: OpenStreetMap)

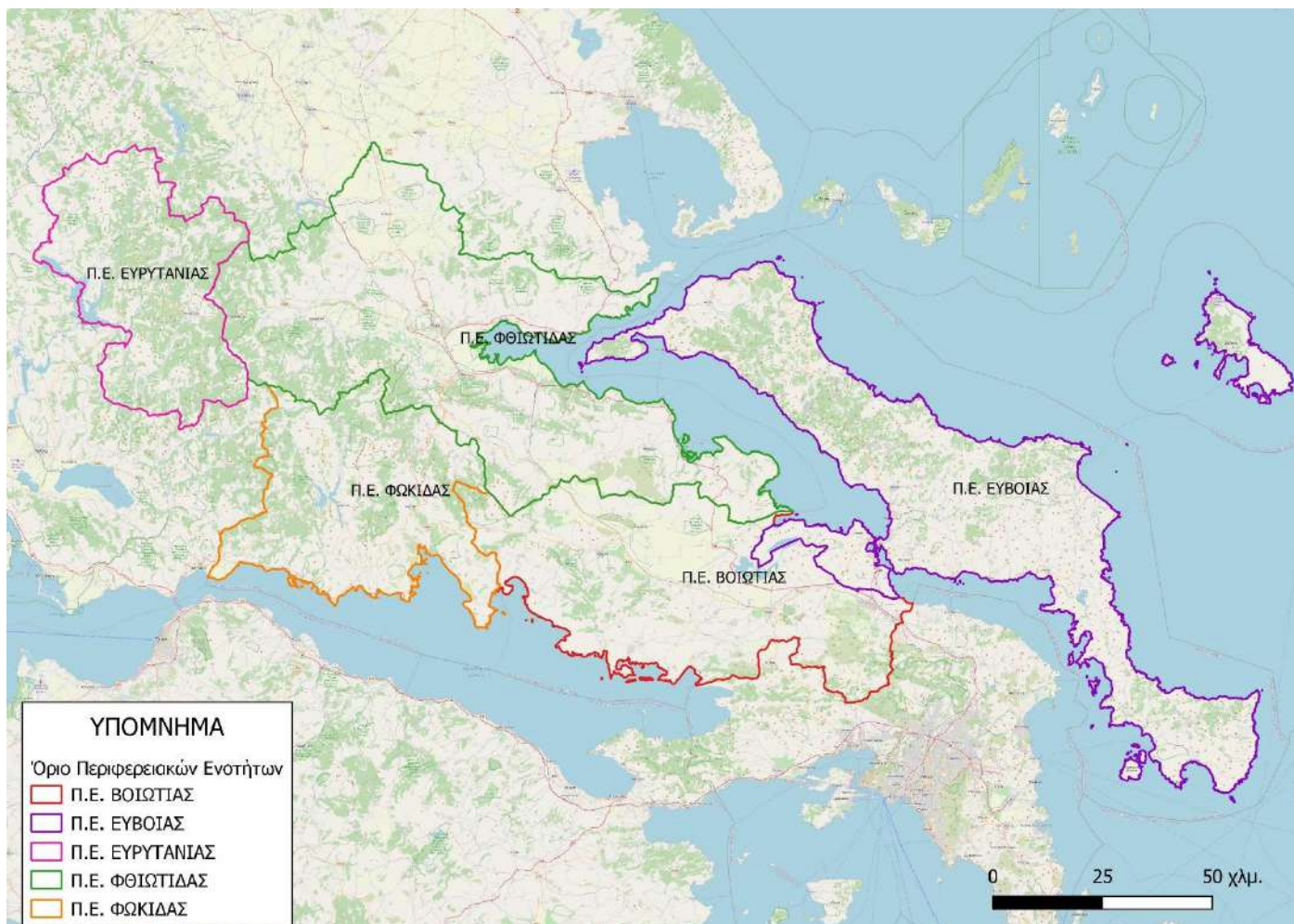
A.6. Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων μελετών, κυκλοφοριακών μελετών, και μελετών οδοποιίας, που έχει εκπονήσει η περιφέρεια.

Δεν παρουσιάστηκαν υφιστάμενες ή εκπονούμενες μελέτες, κυκλοφοριακές μελέτες και μελέτες οδοποιίας που έχει εκπονήσει η περιφέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β. Χαρτογράφηση Περιοχής Παρέμβασης

Β.1 Δημιουργία Χαρτών

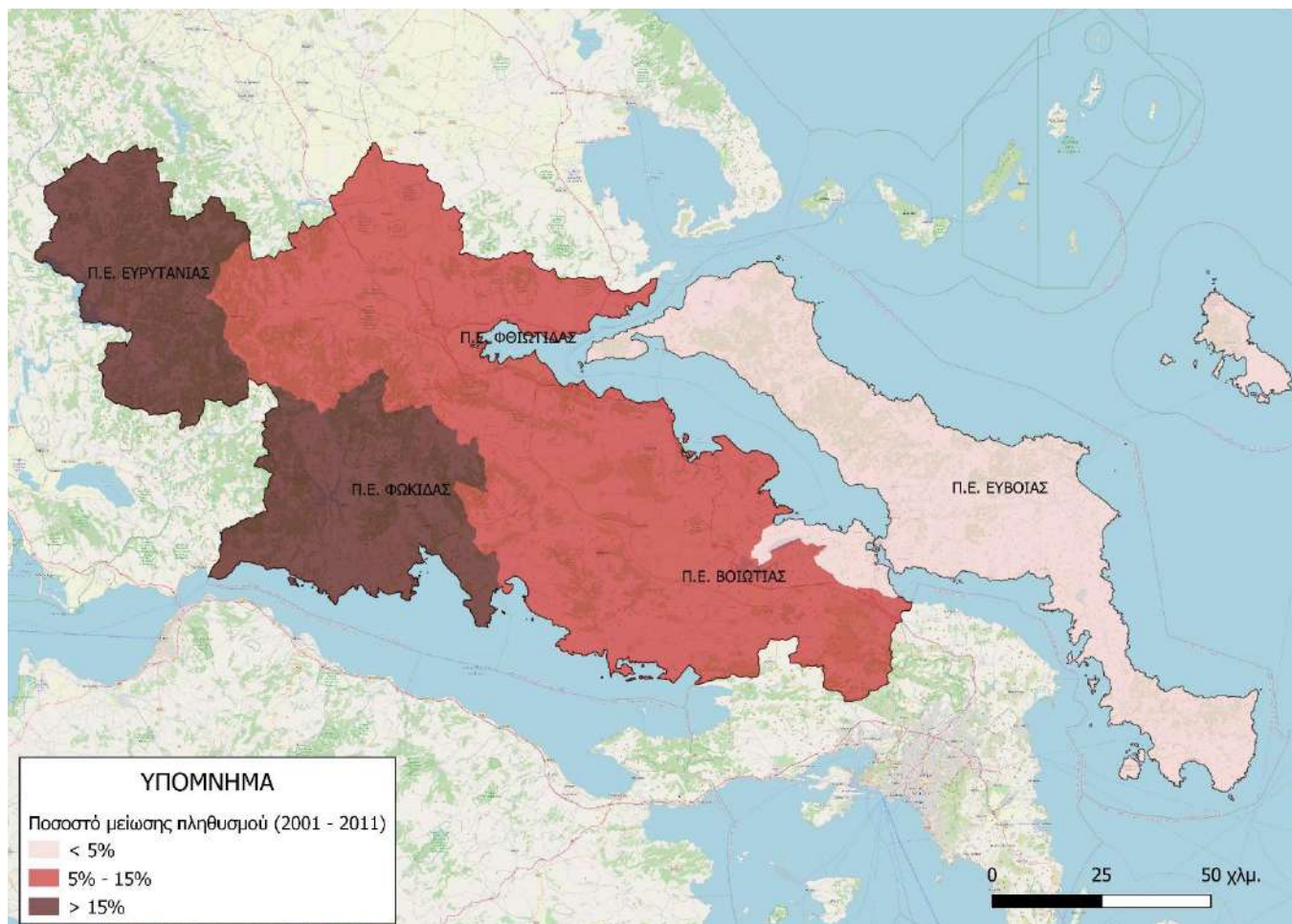
Για τη δημιουργία των χαρτών αξιοποιήθηκαν ανοιχτά δεδομένα της εθνικής γεωχωρικής βάσης και δεδομένα από το OpenStreetMap.



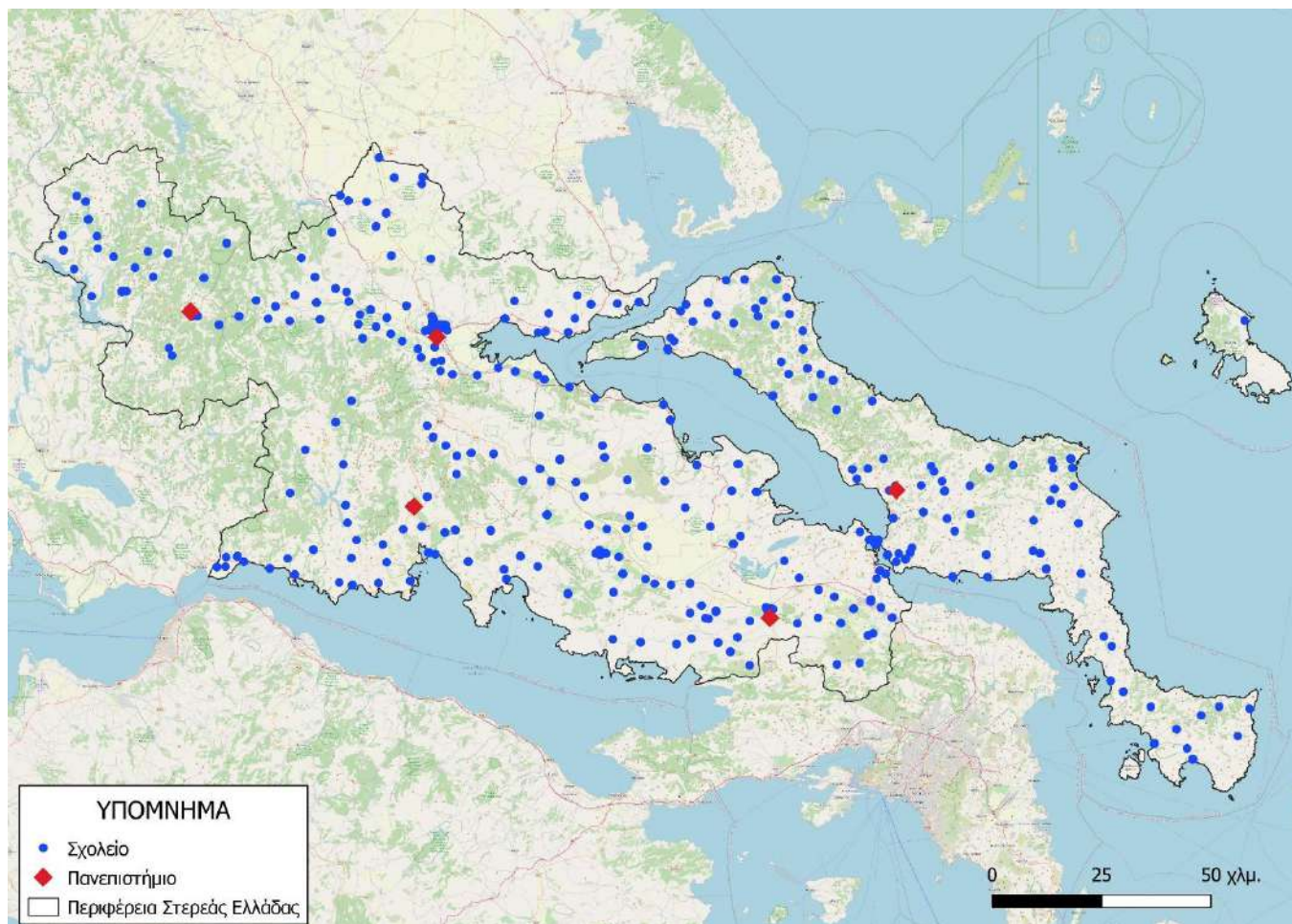
Εικόνα 13: Όρια Περιφερειακών Ενοτήτων



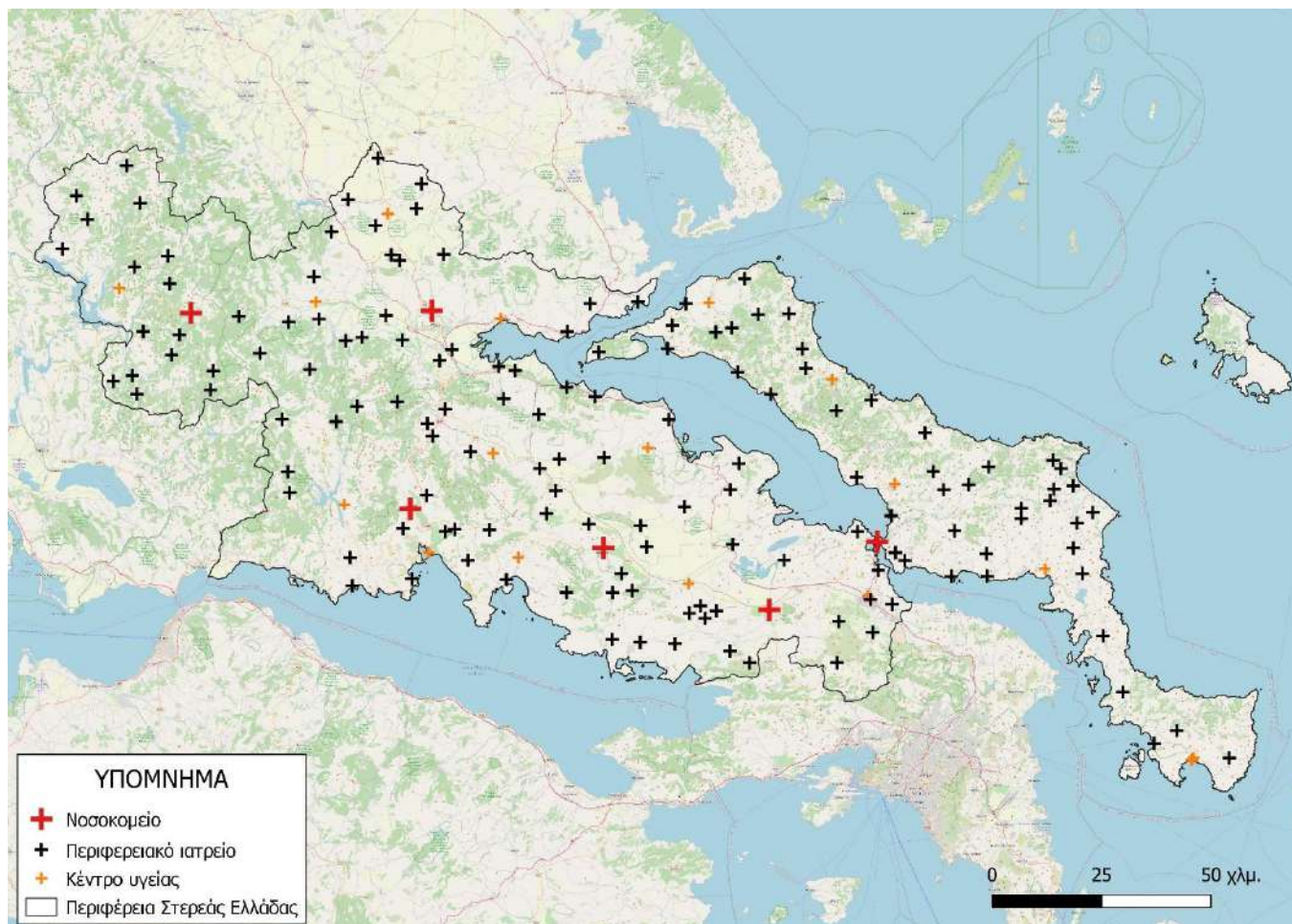
Εικόνα 14: Όρια Δήμων Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας



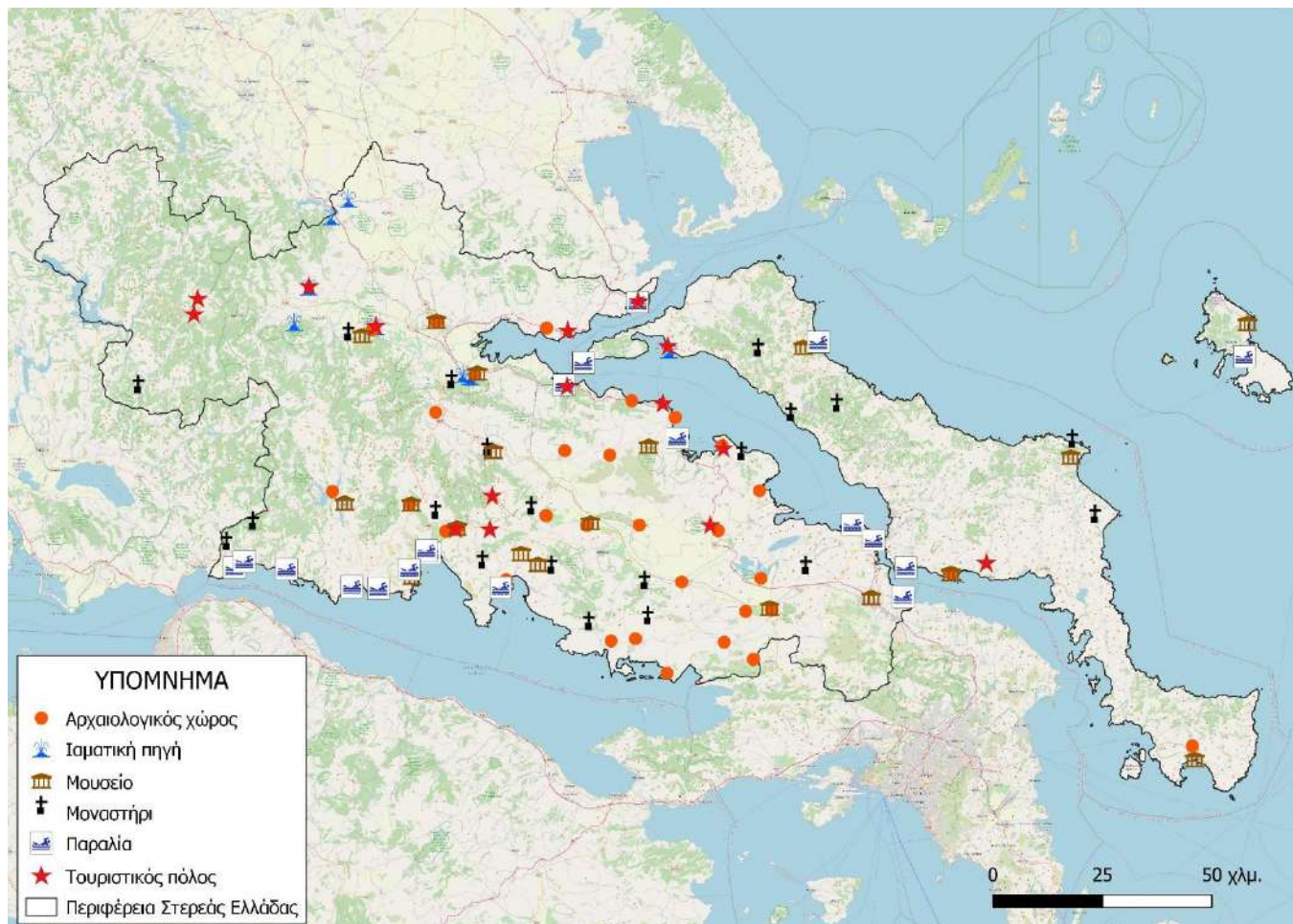
Εικόνα 15: Μείωση πληθυσμού ανά Περιφερειακή Ενότητα 2001 – 2011



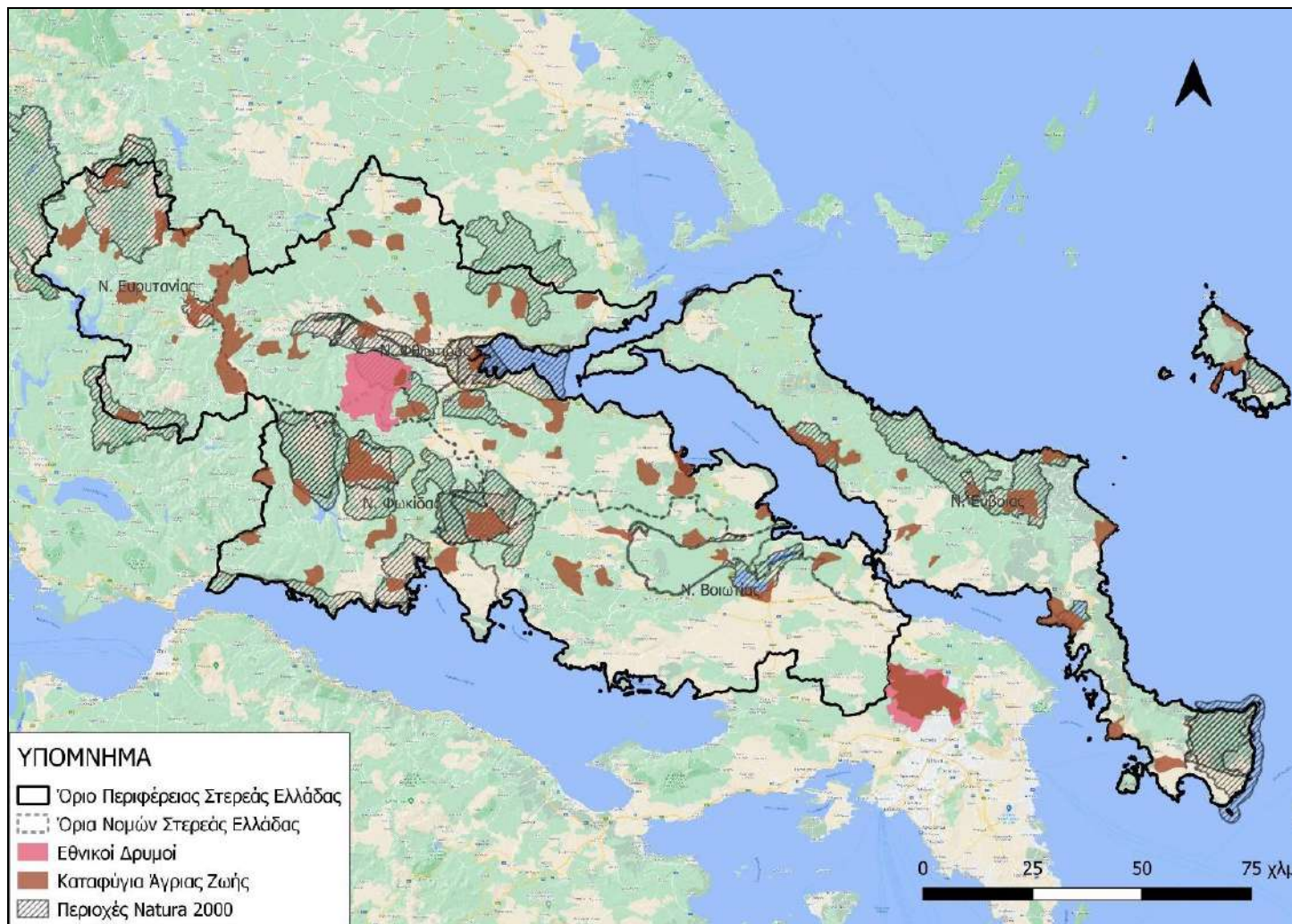
Εικόνα 16: Υποδομές εκπαίδευσης



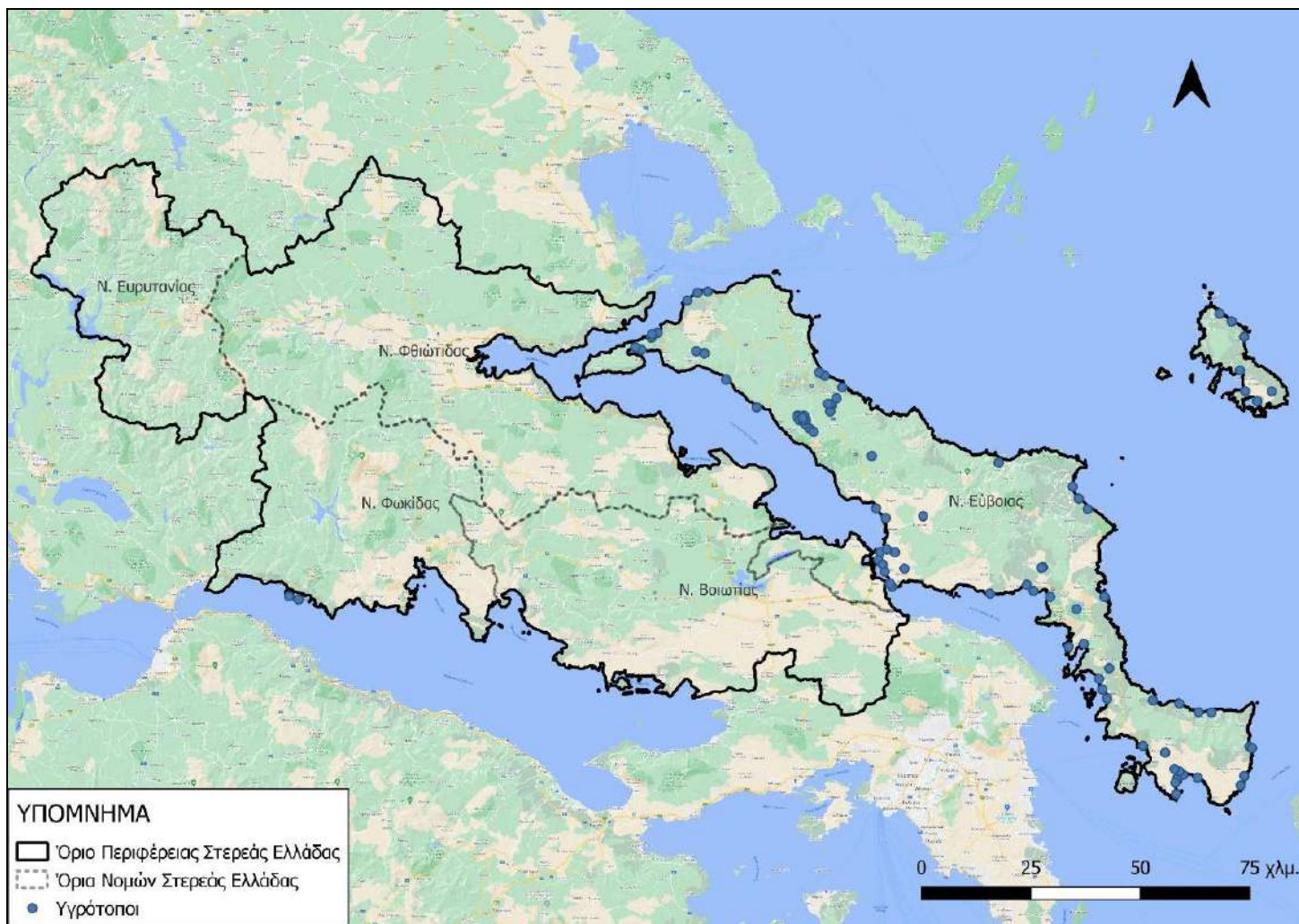
Εικόνα 17: Υποδομές υγείας



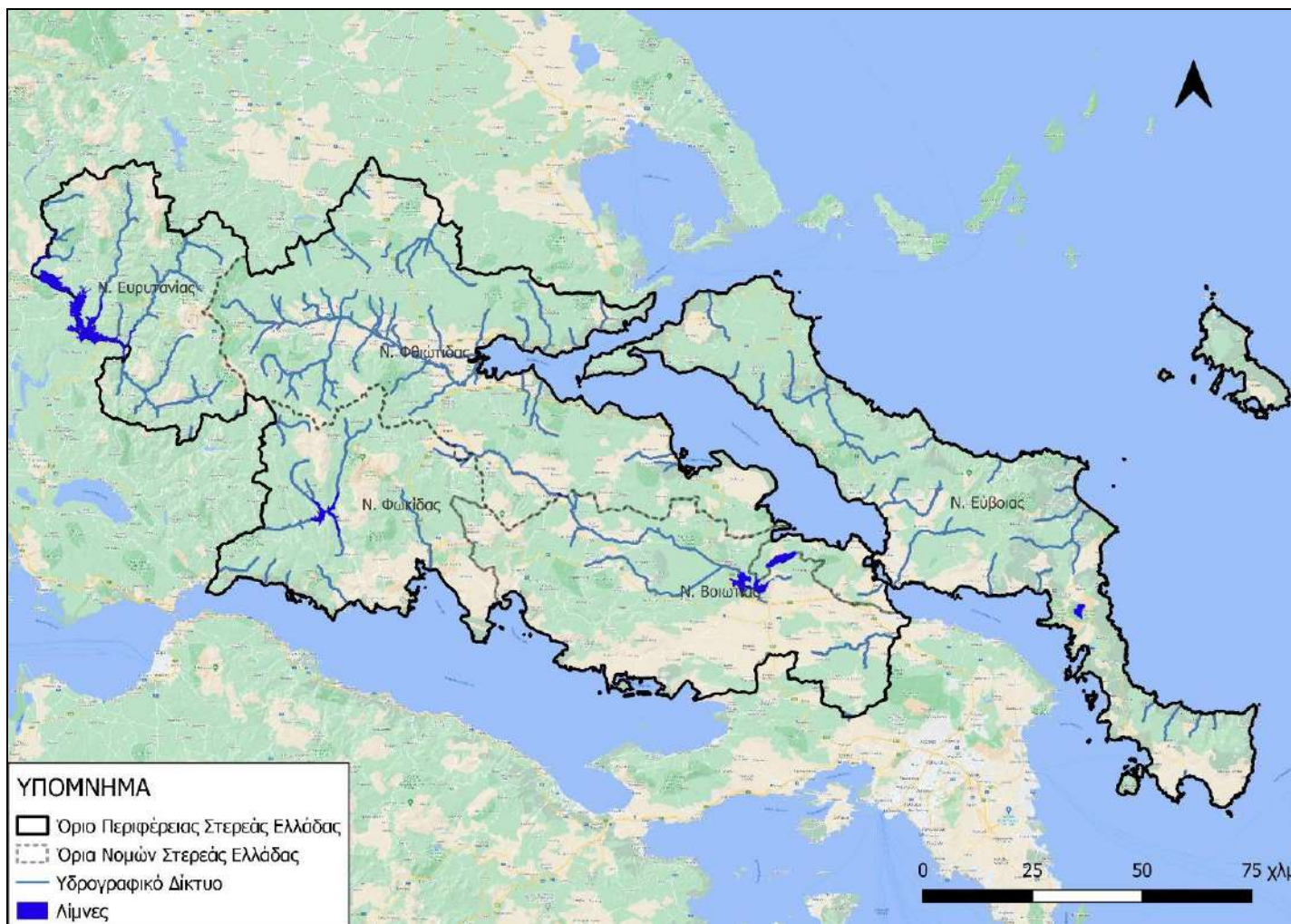
Εικόνα 18: Τουριστικοί πόλοι έλξης



Εικόνα 19: Προστατευόμενες Περιοχές Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)

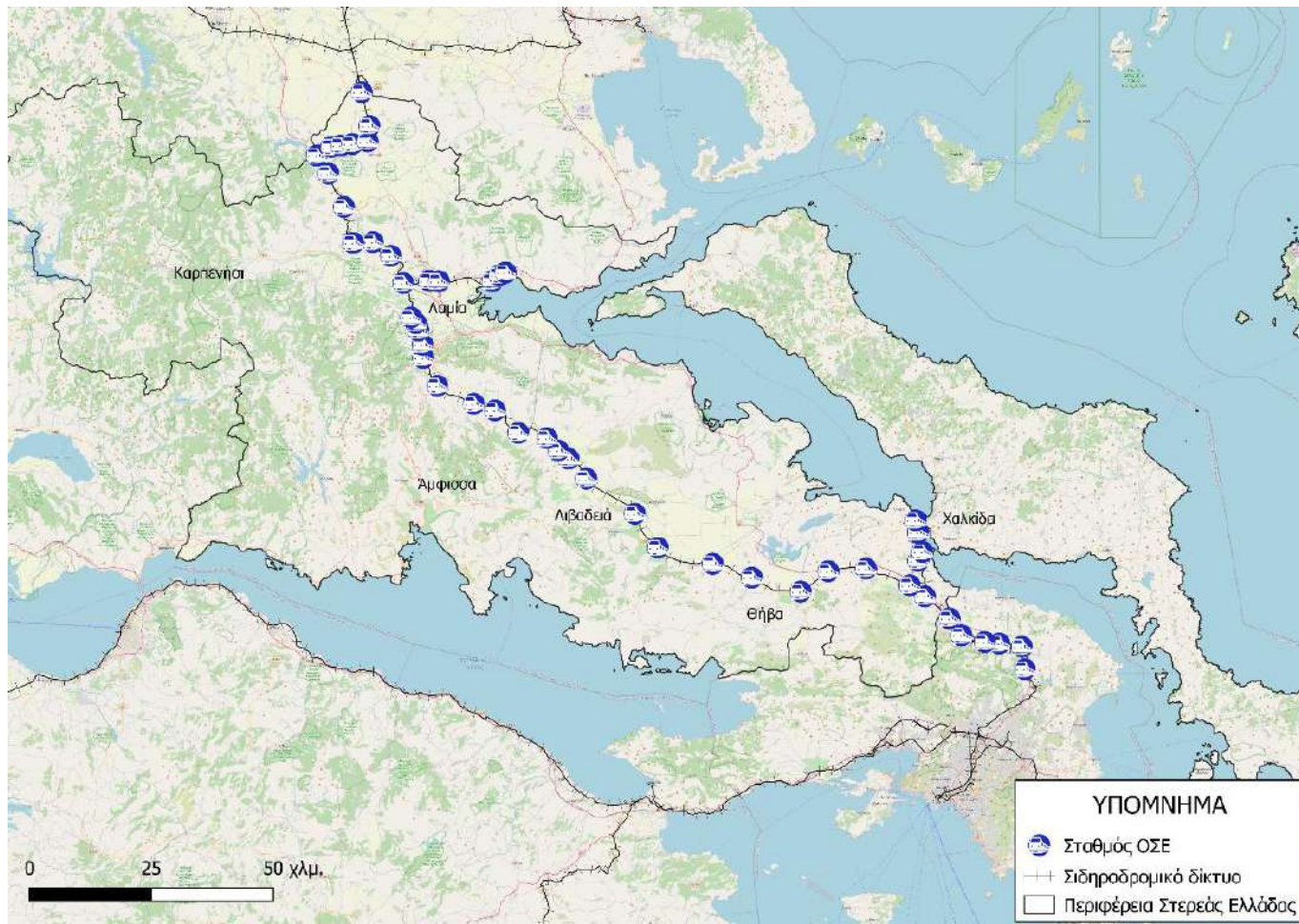


Εικόνα 20: Υγρότοποι Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)



Εικόνα 21: Υδρογραφικό Δίκτυο και Λίμνες (Φυσικές και Τεχνητές) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Υπόβαθρο: Google Maps)

Β.2 Καταγραφή σημείων μετεπιβίβασης σε σταθμούς ΚΤΕΛ και ΟΣΕ

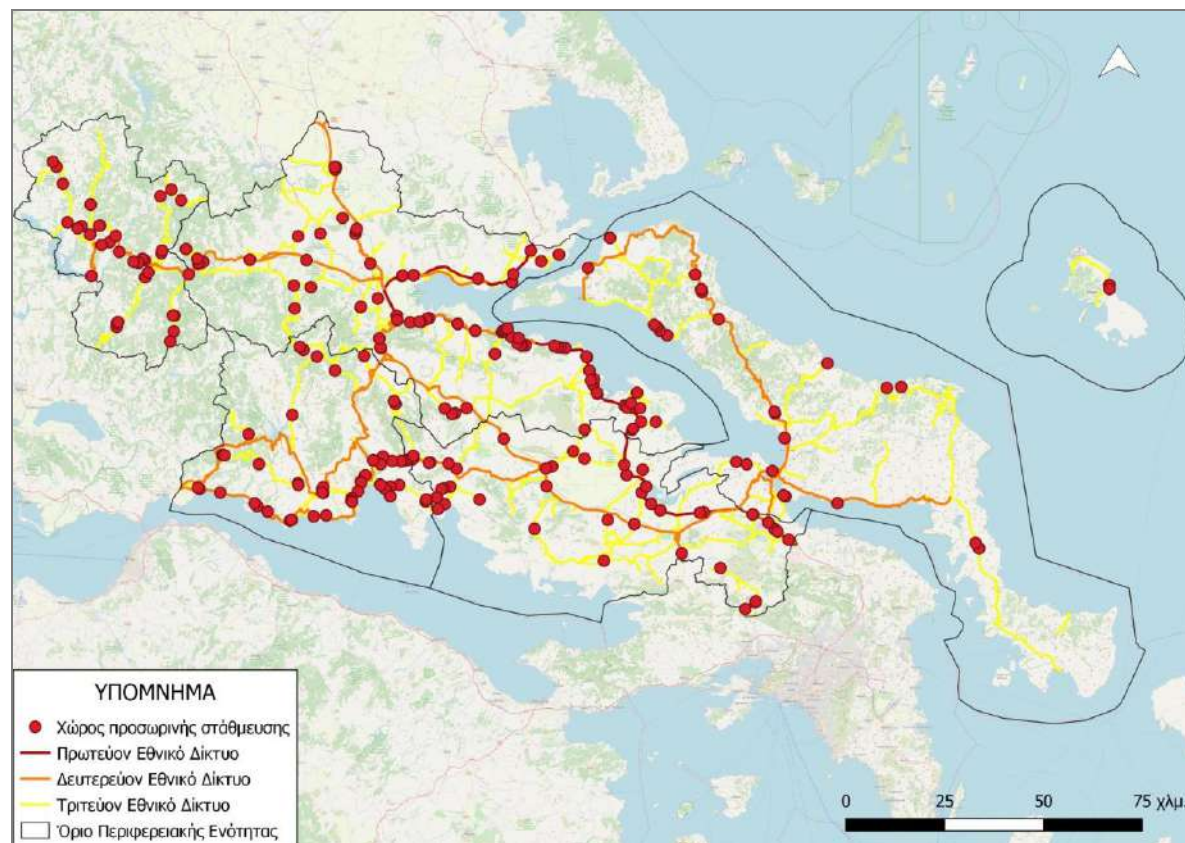


Εικόνα 22: Δίκτυο ΟΣΕ Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας



Εικόνα 23: Δίκτυο υπεραστικού ΚΤΕΛ Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Β.3 Καταγραφή σημείων/περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε.



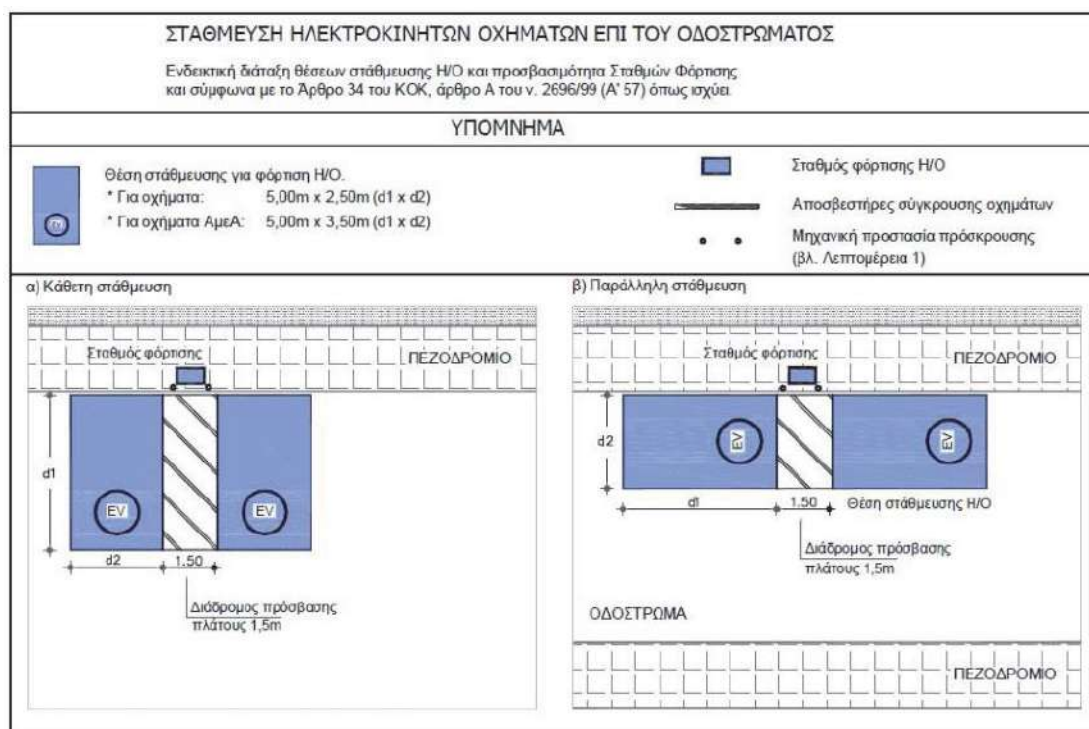
Εικόνα 24: Χώροι προσωρινής στάθμευσης και στάσης στην Π. Στερεάς Ελλάδας

B.4 Καταγραφή αναγκαίων παρεμβάσεων στα σημεία τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 2040/Β/2019, κατά τη χωροθέτηση των φορτιστών λαμβάνονται υπόψη οι πολεοδομικές διατάξεις και κτιριοδομικοί κανονισμοί, οι αποστάσεις ασφαλείας, οι τυχόν απαγορευτικές γειτνιάσεις και οι συνθήκες λειτουργίας και αποθήκευσης σύμφωνα με το πρότυπο EN/IEC 61851-1 και τον κατασκευαστή.

Στο παράρτημα παρουσιάζεται η ενδεικτική διάταξη των θέσεων στάθμευσης και φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Για οχήματα, οι διαστάσεις της θέσης στάθμευσης είναι 5,00m x 2,50m, ενώ για τα οχήματα ΑμεΑ είναι 5,00m x 3,50m. Μεταξύ των θέσεων πρέπει να ορίζεται απόσταση ασφαλείας 1,50m.

Για τον φορτιστή που τοποθετείται στο πεζοδρόμιο, τοποθετούνται κολωνάκια ύψους 80cm τουλάχιστον και διατομής Φ10cm. Για τη στερέωση στο έδαφος απαιτείται πάκτωση 60cm.



Εικόνα 25: Ενδεικτική χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σταθμών επαναφόρτισης επί του οδοστρώματος σε παράλληλη και κάθετη στάθμευση



Εικόνα 26: Ενδεικτική χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σταθμών επαναφόρτισης σε κλειστό υπαίθριο χώρο στάθμευσης



Εικόνα 27: Λεπτομέρεια μηχανικής προστασίας