



## ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΣΦΗΟ) ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ

### Παραδοτέο 1α:

Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης -  
Χαρτογράφηση Περιοχής Παρέμβασης



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

**Lever**  
Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

**rhoé**  
URBAN TECHNOLOGIES

ΠΑΤΡΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022



# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## Περιεχόμενα

<b>1. Πρόλογος.....</b>	<b>1</b>
1.1. Ομάδα Έργου Εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο.....	1
1.2. Εμπλεκόμενοι Φορείς.....	2
1.3. Στόχος.....	3
1.4. Διαδικασία Ανάπτυξης Σ.Φ.Η.Ο.....	3
1.5. Παραδοτέα.....	4
1.6. Σχέδιο Έργου.....	4
<b>2. Εισαγωγή.....</b>	<b>5</b>
2.1. Γενικά.....	5
2.2. Γενικά Στοιχεία για την Ηλεκτροκίνηση.....	7
2.3. Η Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα.....	9
2.3.1. Θεσμικό Πλαίσιο.....	10
2.3.2. Η πρόσκληση του Πράσινου ταμείου.....	16
2.3.3. Η Ηλεκτροκίνηση στη Νέα Προγραμματική Περίοδο 2021-2027.....	18
<b>3. Στάδιο Προετοιμασίας.....</b>	<b>20</b>
3.1. Φορέας Εκπόνησης.....	20
3.2. Δυνατότητες Κατάρτισης Σ.Φ.Η.Ο.....	22
3.2.1. Αξιολόγηση Υφιστάμενων Ενεργειών Διαδικασιών και Πολιτικών που Προωθούν την Ηλεκτροκίνηση.....	22
3.2.2. Αξιολόγηση Στελεχιακού Δυναμικού.....	23
3.2.3. Πρωτόκολλο Επικοινωνίας.....	26
3.2.4. Προϋπολογισμός και Χρονικός Προγραμματισμός Κατάρτισης Σ.Φ.Η.Ο.....	28
<b>4. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης.....</b>	<b>29</b>
4.1. Μεθοδολογία Σ.Φ.Η.Ο.....	29
4.2. Καταγραφή Στοιχείων Υπερκείμενου και Τοπικού Σχεδιασμού.....	32
4.2.1. Οδηγία 2009/33/ΕΚ και η τροποποίησή της με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161.....	35
4.2.2. Οδηγία 2014/94/ΕΕ.....	39
4.2.3. Οδηγία (ΕΕ) 2018/844.....	44
4.2.4. Συνοπτικός πίνακας Υπερκείμενου Σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο.....	47
4.2.5. Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο ανάπτυξης 2021-2027.....	52
4.2.6. Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027».....	55
4.2.7. Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα.....	56
4.2.8. Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025.....	62
4.2.9. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας.....	64
4.2.10. Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.....	67
4.2.11. Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.....	74
4.2.12. ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021-2027.....	77
4.2.13. Συνοπτικός πίνακας Υπερκείμενου Σχεδιασμού σε Εθνικό και Περιφερειακό Επίπεδο.....	79
4.2.14. Σχέδιο Εφαρμογής του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού της Στάθμευσης.....	85
4.2.15. Κυκλοφοριακή Μελέτη για την ένταξη δικτύου ποδηλάτων στην Πάτρα.....	90
4.2.16. Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την Πόλη της Πάτρας.....	91
4.2.17. Επίλυση Κυκλοφοριακού Ζητήματος Πάτρας.....	95
4.2.18. Μελέτη Προσαρμογής Σηματοδότησης.....	99
4.2.19. Αισθητική αναβάθμιση δημόσιων υποδομών, εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας.....	102
4.2.20. Αναζωογόνηση Προσφυγικών Κατοικιών Δήμου Πατρέων - Κ.Χ.....	105
4.2.21. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας.....	107
4.2.22. Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων.....	115

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

4.2.23.	Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.....	127
4.2.24.	Συνοπτικός πίνακας Τοπικού Σχεδιασμού.....	132
4.3.	Καταγραφή Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Περιοχής παρέμβασης .....	137
4.3.1.	Μοντέλο χωρικής οργάνωσης.....	138
4.3.2.	Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά.....	142
4.3.3.	Πληθυσμός εξυπηρέτησης.....	144
4.3.4.	Ηλικιακά Χαρακτηριστικά .....	148
4.3.5.	Καλύψεις Γης.....	150
4.3.6.	Σημεία ενδιαφέροντος περιοχής παρέμβασης.....	154
4.3.7.	Προγράμματα Ανάπλασης.....	163
4.3.8.	Ήδη υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.....	166
4.4.	Καταγραφή Κυκλοφοριακών Χαρακτηριστικών της Περιοχής Παρέμβασης .....	168
4.4.1.	Ανάλυση Οδικού Δικτύου .....	168
4.4.2.	Υποδομές πεζών και ποδηλάτων .....	171
4.4.3.	Χαρακτηριστικά λειτουργίας ΜΜΜ και Ταξί.....	174
4.4.4.	Στάθμευση.....	183
<b>5.</b>	<b>Περιοχές με Δυνατότητα Κατασκευής Υποδομών Επαναφόρτισης και Καταγραφή Παρεμβάσεων.....</b>	<b>195</b>
5.1.	Καταγραφή περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης.....	195
5.2.	Καταγραφή αναγκαίων παρεμβάσεων στα σημεία τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο	195

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 1. Πρόλογος

### 1.1. Ομάδα Έργου Εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο.

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ ΔΗΜΟΥ			
ΣΤΕΛΕΧΟΣ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΘΕΣΗ	ΡΟΛΟΣ
Τριανταφύλλου Χρηστοδημήτριος	Π.Ε. Πολιτικός Μηχανικός	Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	Συντονιστής ομάδας
Παναγιωτόπουλος Κωνσταντίνος	Π.Ε. Πολιτικός Μηχανικός	Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	Αναπληρωτής συντονιστής ομάδας
Κυριακοπούλου Μαρίνα	Π.Ε. Πολιτικός Μηχανικός	Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	Μέλος ομάδας
Αθανάσιος Μπόρτζαρης	Τ.Ε. Ηλεκτρολόγος	Τμ. Αυτεπιστασίας Κοινοχρήστων χώρων, Κτιρίων & Ηλεκτροφωτισμού, Δνσης Αρχιτεκτονικού έργου & ΗΥ	Μέλος ομάδας
Δεματά Αθανασία	Π.Ε. Διοικητικός	-	Γραμματειακή υποστήριξη

ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ		
ΣΤΕΛΕΧΟΣ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΡΟΛΟΣ
Καρκαβίτσας Πολύκαρπος	Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης. MSc Συγκοινωνιολόγος	Συντονιστής Έργου
Παπαδόπουλος Θεόδωρος	Ηλεκτρολόγων Μηχανικών & Μηχανικών Υπολογιστών, MSc in Energy Law, Business, Regulation & Policy	Μέλος Ομάδας Έργου
Χάγιου Κάτια	Αρχιτέκτονας Μηχανικός	Μέλος Ομάδας Έργου
Τσαμπούρης Ιωάννης	Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Δρ. Μηχανικός Γεωγραφικής Ανάλυσης	Μέλος Ομάδας Έργου
Κουτρομπής Νικόλαος	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός MSc Συγκοινωνιολόγος	Μέλος Ομάδας Έργου
Κατκαδίγκας Ραφαήλ	Πολίτικος Μηχανικός MSc Συγκοινωνιολόγος	Μέλος Ομάδας Έργου
Δασκαλούδη Πολύζω	Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, MBA	Μέλος Ομάδας Έργου

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Μπάρμπας Γεώργιος	Πολίτικος Μηχανικός MSc Σχεδιασμός & διαχείριση βιώσιμων υποδομών & συστημάτων	Μέλος Ομάδας Έργου
Τσακίρης Δημήτριος	Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός MSc Σχεδιασμός & διαχείριση βιώσιμων υποδομών & συστημάτων	Μέλος Ομάδας Έργου
Γκριζος Κωνσταντίνος	Πολίτικος Μηχανικός MSc	Μέλος Ομάδας Έργου
Βλαχοπαναγιώτης Θεοχάρης	Πολίτικος Μηχανικός MSc	Μέλος Ομάδας Έργου
Μπινόπουλος Αστέριος	Πολίτικος Μηχανικός MSc	Μέλος Ομάδας Έργου

## 1.2. Εμπλεκόμενοι Φορείς

<b>Εκπρόσωποι τοπικής αυτοδιοίκησης – Διοικητικές Αρχές</b>
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος - Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών ΠΕ Αχαΐας
Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου – Δυτικής Ελλάδος - Ιονίου - Δ/ση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Δυτικής Ελλάδος
Υπουργείο Μεταφορών - Τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας Υπουργείου Μεταφορών
Υπουργείο Ενέργειας - Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης
Τμήμα Τροχαίας Πάτρας - Α΄ Αστυνομικό Τμήμα Πατρών
<b>Ερευνητικοί φορείς και φορείς συλλογής δεδομένων</b>
Πανεπιστήμιο Πατρών - Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών
EKETA - IMET
Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτρικών Οχημάτων
<b>Πάροχοι μεταφορικού έργου και ενοικίασης μέσω μεταφοράς</b>
Επαγγελματικό Σωματείο Οδηγών Επιβατικών Αυτοκίνητων Ταξί Ν. Αχαΐας "Ο Άγιος Δημήτριος"
Σωματείο Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ταξί Πατρών και Περιχώρων «Ο Αγ. Χριστόφορος»
Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε.
Αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας
ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε
ΚΤΕΛ Ν. Αχαΐας
<b>Οργανισμοί, Σύλλογοι και Επιμελητήρια</b>
ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας
Εμπορικός Σύλλογος Πατρών
Σύλλογος Καταστηματαρχών και Εστίασης
ΑΜΕΑ - Σωματείο Ατόμων με Αναπηρία Περιφερειακής Ενότητας Αχαΐας
Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ)
<b>Διαχειριστές κοινόχρηστης υποδομής - Δικτύων</b>
ΔΕΔΔΗΕ

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 1.3. Στόχος

Ο Δήμος να εκπονήσει ένα σύγχρονο, βιώσιμο, λειτουργικό και αποτελεσματικό σύστημα φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την απαραίτητη συνθήκη για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ήτοι ένα δίκτυο υποδομών φόρτισης στα λειτουργικά όριά του.

## 1.4. Διαδικασία Ανάπτυξης Σ.Φ.Η.Ο.

### I. Στάδιο Προετοιμασίας

- Ορισμός Φορέα Εκπόνησης
- Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης
- Ορισμός Εμπλεκόμενων Φορέων
- Καθορισμός Πλάνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού
- Σεμινάριο επιμόρφωσης ομάδας έργου του Δήμου στις μεθόδους και εργαλεία εκπόνησης του ΣΦΗΟ

### II. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Αξιολόγηση Υπερκείμενου Σχεδιασμού
- Αξιολόγηση Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών
- Αξιολόγηση Κυκλοφοριακών Χαρακτηριστικών
- Καταγραφή και αξιολόγηση υποδομών στάθμευσης
- Αξιολόγηση υφιστάμενου τοπικού σχεδιασμού

### III. Χαρτογράφηση Περιοχής Υπερκείμενου Σχεδιασμού

- Ανάπτυξη Χαρτών σε κατάλληλο σχεδιαστικό υπόβαθρο

### IV. Διαδικασία Χωροθέτησης Σταθμών

- Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης
- Αξιολόγηση δυνητικών θέσεων χωροθέτησης σταθμών
- Αξιολόγηση Τεχνικών Απαιτήσεων
- Προτάσεις ευρύτερων, ή/και σημειακών παρεμβάσεων
- Προτάσεις ειδικών θέσεων
- Ανάπτυξη Σεναρίων
- Διαβούλευση και καθορισμός επικρατέστερου σεναρίου
- Χωροθέτηση Σταθμών Φόρτισης

### V. Εφαρμογή Σ.Φ.Η.Ο.

- Ανάλυση Κόστους Οφέλους και εκτίμηση βιωσιμότητας συστήματος
- Χρονικός Προγραμματισμός
- Χρηματοδότηση Έργου
- Τεχνικές Προδιαγραφές Εξοπλισμού
- Τεχνικές Προδιαγραφές Συνδεσμολογίας
- Πολιτική Κινήτρων

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 1.5. Παραδοτέα

Η σύμβαση για την εκπόνηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου Πατρέων, σύμφωνα με την Πρόσκληση του Πράσινου Ταμείου αποτελείται από τα παρακάτω παραδοτέα:

- I. **Π.1α:** Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης - Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης
- II. **Π.1β:** Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο – Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο
- III. **Π.2:** Έκθεση Διαβούλευσης
- IV. **Π.3:** Ολοκλήρωση Φακέλου - Εφαρμογή Σχεδίου

Στο συγκεκριμένο τεύχος έχει ενσωματωθεί το παραδοτέο:

**Π.2: Έκθεση Διαβούλευσης**

## 1.6. Σχέδιο Έργου

### Προϋπολογισμός Υλοποίησης

Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση των παρεμβάσεων του ΣΦΗΟ Πατρέων ανέρχεται σε 69.192,00€ και χρηματοδοτείται μέσω του του χρηματοδοτικού προγράμματος «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» του Πράσινου Ταμείου

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 2. Εισαγωγή

### 2.1. Γενικά

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες πραγματοποιείται σημαντική προσπάθεια σε παγκόσμιο επίπεδο για την μετάβαση σε μια οικονομία που βασίζεται στην κατανάλωση λιγότερων ορυκτών πόρων. Ο τομέας των μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το ένα πέμπτο των εκπομπών του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι αστικές μεταφορές είναι ο μοναδικός τομέας όπου οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αυξάνονται. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρωτοπορώντας σε παγκόσμιο επίπεδο επιχειρεί βάζοντας συγκεκριμένους στόχους να μειώσει τις εκπομπές αυτές (GHG) κατά 40% μέχρι το 2030. Σαφής στόχευση της ΕΕ που βρίσκει εφαρμογή και σε πλήθος πόλεων διεθνώς, είναι η σταδιακή εξάλειψη των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα, η απομάκρυνση από το μοντέλο του αυτοκινητοκεντρικού σχεδιασμού των πόλεων, η μετάβαση προς τις βιώσιμες μεταφορές και το μοντέλο της βιώσιμης κινητικότητας. Η μετάβαση αυτή θα φέρει πλήθος περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών ωφελειών και απαιτεί την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και την εφαρμογή ολοκληρωμένων στρατηγικών με εξειδικευμένα μέτρα και πολιτικές.

Σε αυτήν την κατεύθυνση μπορεί κανείς να αναγνωρίσει σημαντικά πιθανά οφέλη από την συνδυασμένη ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ). Οι συγκεκριμένες τεχνολογίες εκφράζουν πλέον βασικά εργαλεία προς την βιώσιμη ανάπτυξη και μπορούν να επηρεάσουν την ποιότητα ζωής στις πόλεις με πρωτόγνωρο τρόπο συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην επίτευξη των αρχών της αειφορίας.

Η προσπάθεια να αυξηθεί ο αντίκτυπος της ηλεκτροκίνησης ποικίλλει μεταξύ των χωρών τόσο όσον αφορά την ένταση, όσο και τους τύπους των κινήτρων που δίδονται στους χρήστες. Τέτοια κίνητρα μπορεί να είναι επιχορηγήσεις αγοράς, απαλλαγή από έξοδα και φόρους ταξινόμησης, έκπτωση φόρων ιδιοκτησίας, φορολογικά πλεονεκτήματα για εταιρίες (όπου οι δαπάνες αφαιρούνται από το εισόδημα), απαλλαγή ΦΠΑ, φορολογικές απαλλαγές ή πιστώσεις για τις υποδομές εγκαταστάσεων φόρτισης σε κατοικίες, εταιρίες ή δημόσιους φορείς.

Η εκτεταμένη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτάται σε μεγάλο ποσοστό από τις τιμές των οχημάτων και σε χαμηλότερο βαθμό από την υπάρχουσα υποδομή φόρτισης. Οι τιμές των οχημάτων τείνουν συνεχώς μειούμενες, όσο εξελίσσονται οι τεχνολογίες και αναπτύσσεται ο ανταγωνισμός. Αναφορικά με τις υποδομές, μέχρι στιγμής, λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή εμπειρία, ένας σημαντικός αριθμός ιδιοκτητών φορτίζουν τα αυτοκίνητά τους στα σπίτια τους κάνοντας χρήση των τιμολογίων νυχτερινής χρέωσης, καθώς και συνδυασμό φωτοβολταϊκών πάνελ στέγης και οικιακών μπαταριών για μεγαλύτερη οικονομική αυτάρκεια. Παρά το γεγονός ότι η τεχνολογία

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

στο συγκεκριμένο τομέα έχει εξελιχθεί και ότι η χωρητικότητα των μπαταριών των ηλεκτρικών αυτοκινήτων καλύπτει ήδη επαρκώς τις καθημερινές αποστάσεις μετακίνησης, θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη και για την εξυπηρέτηση των αγοραστών που κατοικούν σε πολυκατοικίες και σε πολυσύχναστες περιοχές, στις οποίες δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης εκτός οδού. Στις συγκεκριμένες περιπτώσεις, η δημόσια υποδομή θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύψει τις συγκεκριμένες ανάγκες.

Στο παραπάνω πλαίσιο, η ελληνική πολιτεία αναλαμβάνει την πρωτοβουλία οργανωμένης ανάπτυξης των υποδομών ηλεκτροκίνησης προκειμένου οι πόλεις να αποκτήσουν το δικό τους δίκτυο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Ένα από τα πρώτα βήματα που πρέπει να αναλάβουν οι Δήμοι είναι να εκπονήσουν ένα Στρατηγικό Σχέδιο για το δημόσιο δίκτυο φορτιστών, το οποίο θα συμβάλλει καθοριστικά στην επόμενη ημέρα της ηλεκτροκίνησης.

Παράλληλα με τις υποδομές, τίθεται και ο στόχος για ευρεία ενημέρωση και ευαισθητοποίηση για τα οφέλη των περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων με έμφαση στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ιδιωτικών αυτοκινήτων, ποδηλάτων, MMM).

Σκοπός της διαδικασίας είναι αφενός ο προσδιορισμός ενός δημόσιου δικτύου «υποστήριξης» σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο της ηλεκτροκίνησης και αφετέρου η ομαλή ένταξη του συγκεκριμένου δικτύου ηλεκτροκίνησης στο ευρύτερο σύστημα βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό.

Δεδομένου ότι η μεταβολή στις συνήθειες μετακίνησης και η εναλλαγή μέσων απαιτούν σημαντικές αλλαγές στις επιλογές των μετακινούμενων, εκτός από τις μεταβολές σε επίπεδο υποδομών υπάρχει η ανάγκη για ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και παροχής κινήτρων, η οποία θα αποτελέσει μέρος ευρύτερης εθνικής στρατηγικής για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Ο ευρωπαϊκός στόχος για τη σταδιακή αύξηση των καθαρών οχημάτων, με απώτερο στόχο την εξάλειψη των συμβατικών καυσίμων μέχρι το 2050, καθοδηγεί τα μελλοντικά έργα και δράσεις για την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης, ενώ προσθέτει νέες παραμέτρους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η ανανέωση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου περιλαμβάνεται στις μελετώμενες μεταβολές που αφορούν στην ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα δεν θα μπορέσει να προχωρήσει παρά μόνο υπό την προϋπόθεση της εξέλιξης του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου που αφορά την αδειοδότηση και λειτουργία των σταθμών φόρτισης, την ευρύτερη ενίσχυση του τομέα των μεταφορών από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους καθώς και τη θεσμοθέτηση κινήτρων ενθάρρυνσης και διευκόλυνσης αγοράς και χρήσης δημόσιων και ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 2.2. Γενικά Στοιχεία για την Ηλεκτροκίνηση

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει μία στρατηγική για τα ενεργειακά αποδοτικά και μη ρυπογόνα οχήματα η οποία αφορά στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και τους υπόλοιπους ρύπους που παράγονται κατά την καύση (ΕΕ, Οδηγία 2009/33/ΕΚ).

Για την υποστήριξη αυτής της στρατηγικής έχουν καθοριστεί συγκεκριμένα όρια αποδεκτών εκπομπών ανά όχημα και στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής αναπτύσσονται εναλλακτικά, πράσινα, υβριδικά και ηλεκτροκίνητα οχήματα (Η/Ο).

Η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων δίνει τη δυνατότητα μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> που επιβαρύνουν σημαντικά τον τομέα των οδικών μεταφορών, τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο διάστημα (ΥΠΕΚΑ, 2012).

Οι κύριοι στόχοι που αφορούν στην ανάπτυξη και χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων είναι: α) η βελτίωση της ποιότητας ζωής (ποιότητα αέρα & ηχορύπανση) των κατοίκων μεγάλων αστικών κέντρων, β) η μερική απεξάρτηση από την κατανάλωση ορυκτών καυσίμων και η αξιοποίηση νέων ενεργειακών πόρων (ΑΠΕ) και γ) η οικονομική ανάπτυξη νέων μορφών επιχειρηματικών δράσεων σε τομείς όπως η ενέργεια, η βιομηχανία και οι υπηρεσίες εναλλακτικής κινητικότητας.

Μέχρι σήμερα η ηλεκτροκίνηση – σαν τεχνολογία- χρησιμοποιείται κυρίως στις δημόσιες συγκοινωνίες (π.χ. Ηλεκτροκίνηση στον σιδηρόδρομο) ενώ δίνεται μεγάλη έμφαση στην υποστήριξη της έρευνας και της καινοτομίας του νέου αυτού τομέα. Η αγορά των ηλεκτρικών ιδιωτικών οχημάτων αυξάνεται σημαντικά, ενώ πολλοί αναμένουν την εξέλιξη των υποδομών φόρτισης για αύξηση της αυτονομίας μετακίνησης.

Το 2015 ήταν το έτος που για πρώτη φορά οι πωλήσεις ηλεκτροκίνητων οχημάτων ξεπέρασαν το μισό εκατομμύριο σε παγκόσμιο επίπεδο (Ayre, 2016). Αυτό σημαίνει αύξηση κατά 70% σε σχέση με το 2014 και αναφέρεται τόσο σε αμιγώς ηλεκτροκίνητα όσο και σε υβριδικά ηλεκτροκίνητα.

Στα **υπέρ** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνεται το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος, το περιβαλλοντικό όφελος - τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση -, το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες καθώς και η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στο συγκεκριμένο τομέα. Επιπλέον μηχανολογικά πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη σταθερή ροπή (σε όλο σχεδόν το εύρος λειτουργίας τους σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα), στην ανάκτηση ενέργειας από την επιβράδυνση του οχήματος, και λόγω των μικρότερων πιθανοτήτων βλάβης τους σε σχέση με τα συμβατικά λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

Με δεδομένη την περιορισμένη χωρητικότητα των μπαταριών ενός ηλεκτροκίνητου οχήματος, στα **μειονεκτήματά του** περιλαμβάνεται η περιορισμένη διανυόμενη απόσταση συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ, η αυξημένη διάρκεια φόρτισης, καθώς και το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

του δεν είναι ελκυστικά. Επιπλέον στα μειονεκτήματα μπορεί να περιλαμβάνεται και το ενδεχόμενο ελλειμματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης, η μικρότερη τελική ταχύτητα και η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των μπαταριών.

Η πρόοδος ωστόσο στην τεχνολογία των χρησιμοποιούμενων μπαταριών ήδη είναι σημαντική και αναμένεται πολλά από τα παραπάνω μειονεκτήματα να περιοριστούν. Έτσι δεν θα αργήσει να αυξηθεί η αυτονομία και να μειωθεί ο χρόνος φόρτισης. Ένα ακόμα ζήτημα που προβληματίζει αφορά τους αθόρυβους κινητήρες και την συνεπαγόμενη επικινδυνότητα όταν βρίσκεται κοντά σε πεζούς, ποδηλάτες και άλλους εύαλωτους χρήστες.

Στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας (Green Deal), η Ευρώπη πρέπει να μειώσει περαιτέρω τις εκπομπές των μεταφορών με ταχύτερους ρυθμούς. Η Πράσινη Συμφωνία επιδιώκει να μειώσει αυτές τις εκπομπές κατά 50% έως το 2030 και 90 % έως το 2050. Βρίσκεται δε στο επίκεντρο της προσπάθειας επανεκκίνησης της ευρωπαϊκής οικονομίας μετά την πανδημία του κορωνοϊού. Οι βασικοί άξονες της Πράσινης Συμφωνίας – συμπεριλαμβανομένης της διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης – θα χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Ανάκαμψης της ΕΕ.

Παράλληλα, **έως το 2025, θα χρειαστούν περίπου 1 εκατομμύριο δημόσιοι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού** για τα 13 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που αναμένεται ότι θα κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων τα κράτη μέλη της ΕΕ θα επικαιροποιήσουν τα εθνικά τους σχέδια για την ενέργεια και το κλίμα, ώστε να αντικατοπτρίζεται αυτό το νέο ευρωπαϊκό επίπεδο φιλοδοξίας για το κλίμα. Από την άλλη, σε σύντομο διάστημα ξεκινάει η νέα προγραμματική περίοδος 2021 – 2027, στην οποία ο ένας θεματικός της στόχος αναφέρεται στην «Πράσινη Ευρώπη» με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Η ελληνική πολιτεία ανταποκρινόμενη στις παραπάνω συνθήκες, στις 5 Ιουνίου 2020 θέσπισε την «Πράσινη Συμφωνία για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης», η οποία και συνυπογράφηκε από δεκαοχτώ (18) εμπλεκόμενους φορείς. Η συγκεκριμένη συμφωνία ξεκίνησε να εξειδικεύεται / υλοποιείται με μια σειρά δράσεων. Ενδεικτικά αναφέρεται ο Νόμος 4710/2020 «Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις», οι Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων – ΣΦΗΟ, η πρόσκληση ΑΤ12 «Δράσεις Ηλεκτροκίνησης στους Δήμους» του Προγράμματος Αντώνης Τρίτσης και τώρα η Πρόσκληση του Πράσινου Ταμείου για τα «Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων».

Ο ρόλος των ΟΤΑ στην υλοποίηση της παραπάνω Συμφωνίας είναι ιδιαίτερα ουσιαστικός. Οι Δήμοι έχουν την υποχρέωση να ανταποκριθούν στις παραπάνω προσκλήσεις με ιδιαίτερη σοβαρότητα και να προχωρήσουν σε στοχευμένο και αποτελεσματικό σχεδιασμό. Οι περισσότεροι δήμοι έχουν ήδη εκπονήσει ή βρίσκονται σε διαδικασίες εκπόνησης των Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και πλέον έχουν την ευκαιρία να υλοποιήσουν ένα μέρος των στόχων που έχουν τεθεί σε αυτά τα Σχέδια (ΣΒΑΚ). Οι Δήμοι θα πρέπει να αξιολογήσουν με σοβαρότητα τον υπερκείμενο

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

σχεδιασμό και να λάβουν υπόψη τις προτεραιότητες περί μείωσης των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα, το νέο πλαίσιο για τη διαχείριση της ενέργειας και το σχεδιασμό για το κλίμα, τα στρατηγικά κείμενα που έχουν ήδη εκπονήσει, εκπονούν ή θα εκπονήσουν (ΣΒΑΚ, ΣΔΑΕΚ, ΣΔΚΟ, ΒΑΑ, ΟΧΕ, κλπ.), τις υφιστάμενες τοπικές μελέτες τους, τον επιχειρησιακό τους προγραμματισμό, τους θεματικούς στόχους της νέας προγραμματικής περιόδου και τις ευκαιρίες που θα τους δοθούν για να υλοποιήσουν όσα έχουν προγραμματιστεί στα παραπάνω σχέδια τα επόμενα χρόνια. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, τα κυκλοφοριακά της χαρακτηριστικά, οι υφιστάμενες υποδομές, καθώς και οι τεχνικές απαιτήσεις συνδεσμολογίας των νέων σταθμών με το δίκτυο της ΔΕΔΔΗΕ.

Οι ανάγκες του κάθε Δήμου είναι διαφορετικές, όπως και οι απαιτήσεις των κατοίκων και επισκεπτών τους, επομένως η επιλογή του τύπου φορτιστών και τα σημεία χωροθέτησης απαιτείται να γίνει με την προσοχή που αρμόζει σε ένα τέτοιο εγχείρημα. Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που θα προτείνονται θα πρέπει να εξυπηρετούν στο σύνολό τους (συμπεριλαμβανομένων και των ήδη υφιστάμενων/αναπτυσσόμενων σημείων) τις ανάγκες φόρτισης όλων των κατηγοριών ηλεκτρικών οχημάτων για τα επόμενα πέντε (5) έτη. Στο Σ.Φ.Η.Ο. θα συμπεριλαμβάνεται πρόταση για πρόγραμμα σταδιακής υλοποίησης των οριζόμενων στο Σ.Φ.Η.Ο. σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο την πλήρη υλοποίησή του εντός τριών (3) ετών. Τέλος, θα πρέπει το ΣΦΗΟ να καταλήγει σε ένα αποδοτικό σύστημα, ενώ θα πρέπει να καθορίζει και μία σαφής πολιτική κινήτρων σε τοπικό επίπεδο.

Φυσικά, οι Δήμοι δε θα είναι μόνοι τους σε αυτή την προσπάθεια. Οι θεσμικοί φορείς κάθε πόλης, αλλά και η κοινωνία των πολιτών, έχουν την υποχρέωση με τη σειρά τους να συνδράμουν με στοιχεία, εμπειρίες, τεχνογνωσία και ιδέες σε αυτό το σχεδιασμό μέσα από τη συμμετοχή τους στις διαδικασίες, οι οποίες θα λάβουν χώρα κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΦΗΟ. Παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν για διοργάνωση διαβουλεύσεων με φυσική παρουσία, λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού, ήδη υπάρχουν εργαλεία που εφαρμόζονται σε αντίστοιχες περιπτώσεις με επιτυχία. Η ευθύνη επομένως για το σωστό σχεδιασμό βαρύνει και αυτούς εξίσου.

### 2.3. Η Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα

Η ελληνική αγορά παρουσιάζει ακόμα εμπόδια στην ενσωμάτωση ενός ηλεκτροκίνητου στόλου σε σημαντικό βαθμό. Οι δυσμενείς συνθήκες που επέφερε η οικονομική κρίση στερούν από τους περισσότερους χρήστες οχημάτων ιδιωτικής χρήσης τη δυνατότητα συσσώρευσης του απαιτούμενου κεφαλαίου για την αγορά ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου. Το υψηλό κόστος που διατηρούν ακόμα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, καθώς η παραγωγή τους παραμένει περιορισμένη, δεν τα καθιστά προσιτά τη δεδομένη στιγμή, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες της συγκεκριμένης αγοράς. Ακόμα, οι υποδομές φόρτισης δεν παρουσιάζουν ικανοποιητική ανάπτυξη, προσθέτοντας έναν επιπλέον αποτρεπτικό παράγοντα στους εν δυνάμει ενδιαφερόμενους. Η χρήση ενός ηλεκτρικού οχήματος με τις παρούσες υποδομές θα περιοριζόταν αποκλειστικά μέσα στην πόλη.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Επιπλέον, για να έχει ουσιαστικά αποτελέσματα η αντικατάσταση των σημερινών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα, θα έπρεπε εκείνα να διεισδύσουν και στο κομμάτι των ταξί και των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, το οποίο αποτελεί το πιο γηρασμένο και ρυπογόνο τμήμα του στόλου.

Οι παραπάνω παράγοντες συντρέχουν ώστε ο συνολικός αριθμός των ηλεκτροκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στη χώρα να είναι ιδιαίτερα μικρός. Επίσης, το δίκτυο των σημείων φόρτισης βρίσκεται σε στάδιο πρώιμης ανάπτυξης στην Ελλάδα.

### 2.3.1. Θεσμικό Πλαίσιο

Η μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση απαιτεί ένα ενιαίο, σαφές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο. Η νομοθετική πρωτοβουλία για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης ξεκίνησε στην Ελλάδα μέσα από διάσπαρτες διατάξεις, ενώ η τελευταία προσθήκη του νόμου 4710/2020 (Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις) διαμόρφωσε ένα πιο πλήρες πλαίσιο. Παρακάτω αποτυπώνεται η κύρια νομοθεσία που διέπει τον τομέα της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Ο νόμος 4233/2014 εισήγαγε τη δυνατότητα εγκατάστασης σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στα Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας, στους στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, στα συνεργεία συντήρησης και επισκευών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών καθώς και στα δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο, ενώ με την ΚΥΑ 71287/6443/2015 των Υπουργείων Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίστηκαν οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) για την εγκατάσταση αυτών στους παραπάνω σταθμούς εξυπηρέτησης.

Στη συνέχεια, με τον νόμο 4439/2016 ενσωματώθηκε η οδηγία 2014/94 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην ελληνική νομοθεσία. Η οδηγία 2014/94 θεσπίζει ένα κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ορίζει, μεταξύ άλλων, τις απαιτούμενες ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, οι οποίες θα εφαρμοστούν από τα κράτη μέλη μέσω των εθνικών πλαισίων πολιτικής. Επίσης ορίζει και τις κοινές τεχνικές προδιαγραφές για την εν λόγω επαναφόρτιση καθώς και προδιαγραφές ως προς τις πληροφορίες προς τους χρήστες. Με λίγα λόγια θέτει το πλαίσιο για την ανάπτυξη και την διαχείριση υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ούτως ώστε να διασφαλίζεται ανοικτή πρόσβαση στους ενδιαφερόμενους με όρους που να ευνοούν την αγορά.

Μερικές από τις κύριες κατευθύνσεις της συγκεκριμένης οδηγίας είναι:

- Η διασφάλιση ενός ικανού αριθμού δημόσιων σημείων επαναφόρτισης με απώτερο σκοπό τα ηλεκτρικά οχήματα να μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές, προαστιακές και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές. Αυτός ο αριθμός

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

δημόσιων σημείων επαναφόρτισης δύναται να τροποποιηθεί με βάση τις εξελίξεις στην αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, διασφαλίζοντας τοιούτοτρόπως την εισαγωγή επιπλέον προσβάσιμων δημόσιων σημείων επαναφόρτισης.

- Η μέριμνα ούτως ώστε οι διαχειριστές δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης να μπορούν να αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια από οποιονδήποτε προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας που δραστηριοποιείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με την επιφύλαξη συμφωνίας του προμηθευτή. Επίσης, να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους πελάτες βάσει συμβολαίου, μεταξύ άλλων και εξ ονόματος και για λογαριασμό άλλων παρόχων υπηρεσιών.
- Η δυνατότητα σε όλα τα δημόσια σημεία επαναφόρτισης να υπάρχει χρέωση επί τούτω για τους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων χωρίς την ανάγκη σύναψης συμβολαίου με προμηθευτή ή διαχειριστή ηλεκτρικής ενέργειας.
- Η μέριμνα για τη διαφάνεια στις χρεώσεις από τους διαχειριστές των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης.
- Η απρόσκοπτη συνεργασία των διαχειριστών συστημάτων διανομής με τους εγκαταστάτες ή τους διαχειριστές των δημοσίων σημείων επαναφόρτισης.

Με την ΚΥΑ 77226/3824/2017 των Υπουργείων Εσωτερικών - Οικονομίας και Ανάπτυξης - Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων - Εξωτερικών - Οικονομικών - Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Υποδομών και Μεταφορών - Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων - Τουρισμού, καθορίστηκαν και εξειδικεύτηκαν οι απαιτούμενες λεπτομέρειες εφαρμογής καθώς και οι τεχνικές προδιαγραφές του Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών. Πιο συγκεκριμένα, έγινε αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών, τέθηκαν οι σκοποί και οι στόχοι για τα επόμενα χρόνια καθώς και τα απαραίτητα μέτρα προς αυτή τη κατεύθυνση. Επιπρόσθετα, εξετάστηκαν τα μέτρα για τη στήριξη της δημιουργίας δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

- Τα μέτρα περιλάμβαναν μεταξύ άλλων:
- Την ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη δημιουργία υποδομών φόρτισης
- Την ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία Φορέων Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΦΕΥΦΗΟ)
- Την πρόβλεψη χρήσης φορτιστών σε νέα και ανακαινιζόμενα κτίρια
- Τα άμεσα ή έμμεσα οικονομικά κίνητρα (πχ επιδότηση, φορολογικές απαλλαγές)

Με τη τροποποίηση του νόμου 4067/2012, η οποία εισήχθη στο άρθρο 17 του νόμου 4513/2018, επετράπη η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους.

Στην οδηγία 2018/844 της ΕΕ (τροποποίηση της οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση) προβλέπεται η εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο τόσο στα νέα, όσο και στα υφιστάμενα κτίρια, ο καθορισμός των συναφών απαιτήσεων καθώς και

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

μέτρα για την απλοποίηση της διαδικασίας και την αντιμετώπιση των ρυθμιστικών εμποδίων. Σημειώνεται εδώ ότι η εναρμόνιση με την οδηγία 2018/844/ΕΕ ολοκληρώθηκε με τον νόμο 4685/2020 (με εξαίρεση τις διατάξεις για τις υποδομές ηλεκτροκίνησης σε κτίρια).

Στη συνέχεια, η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ) με τη γνωμοδότηση υπ' αριθμόν 7/2019, συνιστά την υιοθέτηση του ανταγωνιστικού μοντέλου λειτουργίας της αγοράς ηλεκτροκίνησης, σύμφωνα με το οποίο η ανάπτυξη, η διαχείριση δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο καθώς και η παροχή σχετικών και άλλων υπηρεσιών στο πεδίο της ηλεκτροκίνησης, αποτελούν ανταγωνιστικές δραστηριότητες και οι οποίες μπορούν να αναλαμβάνονται από οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο πρόσωπο ή φορέα. Η εφαρμογή του συγκεκριμένου μοντέλου συνίσταται και από την ΕΕ, ενώ έχει πλέον επικρατήσει στη πλειονότητα των κρατών μελών. Προκειμένου για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης σε ιδιωτικούς χώρους ή μη, δημοσίως προσβάσιμους ή μη, αυτή δε μπορεί παρά μόνο να πραγματοποιηθεί με πρωτοβουλία των ιδιοκτητών και σύμφωνα με το ανταγωνιστικό μοντέλο αγοράς.

Επιπροσθέτως, η ΡΑΕ έθεσε τις απαιτήσεις και τις προϋποθέσεις τόσο για την προώθηση της διαλειτουργικότητας των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, όσο και για την ίδρυση και λειτουργία των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης. Επίσης, κρίθηκε αναγκαία η λειτουργία του μητρώου υποδομών και φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης (ΜΥΦΑΗ) ενώ τέθηκε και το γενικότερο πλαίσιο της τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης, της μέτρησης ενέργειας και της διαχείρισης της ζήτησης των υποδομών επαναφόρτισης.

Σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση 42863/438/2019 των Υπουργείων Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία τέθηκε εν ισχύ τον Ιούνιο του 2019, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου καθώς και σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων. Στην παραπάνω Υπουργική Απόφαση καθορίζονται, μεταξύ άλλων, η αδειοδοτική διαδικασία με τα απαραίτητα δικαιολογητικά και εγκρίσεις, οι τεχνικές προδιαγραφές καθώς και οι χωροταξικοί περιορισμοί της θέσης εγκατάστασης των συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Περαιτέρω ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου έφερε ο νόμος 4643/2019 με το άρθρο 27 το οποίο φέρει τροποποιήσεις στον νόμο 4001/2011. Πιο συγκεκριμένα, εκτός από τους όρους του ηλεκτρικού οχήματος, του σημείου επαναφόρτισης και του δημοσίως προσβάσιμου σημείου επαναφόρτισης (όπως αυτές ορίζονται στο νόμο 4439/2016), εισάγονται επιπρόσθετα και νέοι όροι όπως αυτοί των υπηρεσιών επαναφόρτισης Η/Ο, των υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης, του χρήστη Η/Ο, του ιδιοκτήτη των υποδομών φόρτισης, του παρόχου υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης (ΠΥΗ), του φορέα διεκπεραίωσης

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

συναλλαγών (ΦΔΣ) καθώς και του φορέα σωρευτικής εκπροσώπησης (aggregator) φορτίου ηλεκτρικών οχημάτων - ΦΟΣΕΦΗΟ.

Επιπρόσθετα, ο νόμος 4643/2019 έθεσε τους κανόνες που θα πρέπει να ακολουθήσουν οι φορείς και τα ενδιαφερόμενα μέρη για την οργάνωση της αγοράς της φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, περιγράφεται το πλαίσιο λειτουργίας των ΦΕΥΦΗΟ και των ΦΟΣΕΦΗΟ, καθορίζονται οι σχέσεις μεταξύ ΦΕΥΦΗΟ, ΠΥΗ, ΦΔΣ, ΦΟΣΕΦΗΟ, οι υποχρεώσεις αυτών έναντι των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων οι υποχρεώσεις γνωστοποίησης στοιχείων και τα δεδομένα που τηρούνται στο Μητρώο Υποδομών και Αγοράς Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με τη λειτουργία και τις υποχρεώσεις των ΠΥΗ, των ΦΟΣΕΦΗΟ, των ΦΔΣ και της αγοράς υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης γενικότερα, ενώ αφαιρείται από τους Διαχειριστές Δικτύων Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας τη δυνατότητα να έχουν στην ιδιοκτησία τους, να αναπτύσσουν, να διαχειρίζονται ή να λειτουργούν σημεία φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα εκτός αυτών που προορίζονται για ιδία χρήση.

Ο νόμος 4710/2020, ως τελευταία κύρια προσθήκη στο θεσμικό πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης, ήρθε να καλύψει την επιτακτική ανάγκη για τη διαμόρφωση ενός ενιαίου και ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση.

Οι βασικοί του άξονες είναι:

- Η θέσπιση οικονομικών και φορολογικών κινήτρων για την αγορά, μίσθωση και χρήση ηλεκτρικών οχημάτων καθώς και αναπτυξιακών κινήτρων για τις μονάδες παραγωγής Η/Ο και σχετικών με αυτά αγαθών ή ειδών
- Η οργάνωση της λειτουργίας της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης Η/Ο καθώς και η λειτουργία του μητρώου υποδομών και φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης (ΜΥΦΑΗ)
- Ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός των υποδομών της ηλεκτροκίνησης με πρόβλεψη για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και υποδομών φόρτισης σε ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους, σε νέα και υφιστάμενα κτίρια
- Η απλοποίηση της αδειοδοτικής διαδικασίας, οι προϋποθέσεις και οι προδιαγραφές της εγκατάστασης των υποδομών φόρτισης Η/Ο
- Η εναρμόνιση με την οδηγία 2019/1161 της ΕΕ για την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

Ο ορισμός του ηλεκτρικού οχήματος περιλαμβάνει πλέον, εκτός από τα αυτοκίνητα, τις μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα καθώς και τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. Τα κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αφορούν την επιδότηση για την αγορά Η/Ο, τη δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης, την επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά μεταχειρισμένα οχήματα καθώς και φορολογικές απαλλαγές για την αγορά, χρήση και παραχώρηση Η/Ο.

Επίσης, ενισχύονται οι κανόνες που θα πρέπει να ακολουθήσουν οι φορείς για την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης. Πιο συγκεκριμένα, περιγράφεται το πλαίσιο

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Λειτουργίας των ΦΕΥΦΗΟ και καθορίζονται εκ νέου οι σχέσεις μεταξύ ΦΕΥΦΗΟ, ΠΥΗ, ΦΔΣ και ΦΟΣΕΦΗΟ. Επιπρόσθετα, κατά την έναρξη λειτουργίας του μητρώου υποδομών και φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης (ΜΥΦΑΗ), το οποίο είχε προβλεφθεί στον νόμο 4001/2011, υποχρεούνται να εγγράφονται τόσο οι φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, όσο και οι φορείς που διαχειρίζονται τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης. Οι ΦΕΥΦΗΟ οφείλουν να ενημερώνουν το ΜΥΦΑΗ σχετικά με τα δεδομένα των σημείων επαναφόρτισης (στατικά, δυναμικά, λειτουργικά και απολογιστικά).

Όσον αφορά τις χωροταξικές ρυθμίσεις που αποτυπώνονται στο συγκεκριμένο νόμο, οι μεγάλοι και μεσαίοι δήμοι της επικράτειας υποχρεούνται να εκπονήσουν Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) για τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών ορίων τους και το οποίο θα λαμβάνει υπόψιν τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. Επίσης, καθορίζεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ καθώς και επιβατικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης - ΤΑΞΙ.

Επιπρόσθετα, ο συγκεκριμένος νόμος έρχεται να ενσωματώσει σημαντικές διατάξεις από την οδηγία 2018/844 στην ελληνική νομοθεσία, οι οποίες αφορούν τις απαραίτητες πολεοδομικές ρυθμίσεις και συναφείς απαιτήσεις και προϋποθέσεις για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης σε νέα και υφιστάμενα κτίρια καθώς και σε κτίρια του Δημοσίου και της Γενικής Κυβέρνησης.

Τέλος, απλοποιούνται οι διαδικασίες αδειοδότησης των εγκαταστάσεων υποδομών φόρτισης, τίθενται προδιαγραφές για την ηλεκτρική εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης και τροποποιούνται οι όροι λειτουργίας των σταθμών αυτοκινήτων και των συνεργείων για να περιλαμβάνουν και τα Η/Ο.

Παρακάτω παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι κυριότεροι ορισμοί στην ηλεκτροκίνηση, όπως εισάγονται και αναφέρονται στην ελληνική νομοθεσία.

- **Ηλεκτρικό όχημα (Η/Ο)**  
Μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης, το οποίο περιέχει μία τουλάχιστον μη περιφερειακή, εξωτερική, βοηθητική, ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται εξωτερικά.
- **Σημείο επαναφόρτισης**  
Διεπαφή ικανή να φορτίσει τουλάχιστον ένα Η/Ο κάθε φορά ή να αντικαταστήσει τη μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά. Επίσης αναφέρεται και ως «υποδομή επαναφόρτισης» ή «σταθμός φόρτισης».
- **Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος**  
Σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, ηλεκτρικής ισχύος έως και 22 kW. Δεν περιλαμβάνονται τα σημεία επαναφόρτισης με ισχύ έως και 3,7 kW που είναι εγκατεστημένα σε ιδιωτικές κατοικίες ή ο κύριος σκοπός τους δεν είναι να φορτίζουν Η/Ο και τα οποία δεν είναι δημοσίως προσβάσιμα.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- **Σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος**  
Σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε Η/Ο ισχύος μεγαλύτερης των 22 kW.
- **Δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού**  
Σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει ηλεκτρική ενέργεια με άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλους τους χρήστες. Η άνευ διακρίσεων πρόσβαση μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέσα για την ταυτοποίηση, τη χρήση και την πληρωμή.
- **Υπηρεσίες επαναφόρτισης Η/Ο**  
Σύνολο υπηρεσιών, περιλαμβανομένης της επαναφόρτισης καθ' αυτής και άμεσα σχετιζόμενων ή συνοδευτικών με αυτή χαρακτηριστικών προστιθέμενης αξίας (ταχύτητα επαναφόρτισης, ευκολία χρήσης και χρέωσης, ευχέρεια προσβασιμότητας, υπηρεσίες στάθμευσης κλπ.).
- **Υπηρεσίες Ηλεκτροκίνησης**  
Σύνολο υπηρεσιών προς χρήστες Η/Ο, σχετιζόμενων με την επαναφόρτιση και την τιμολόγηση της ηλεκτροκίνησης, τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρηστών, ενδεικτικώς εύρεση διαθέσιμων σημείων φόρτισης και πλοήγηση, κράτηση θέσεων, αλλά και εν γένει υπηρεσίες, όπως διαχείριση στόλου Η/Ο οχημάτων και της διάθεσής τους προς χρήστες Η/Ο.
- **Χρήστης Η/Ο**  
Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει στην κυριότητα ή κατοχή του Η/Ο και λαμβάνει υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης.
- **Ιδιοκτήτης υποδομών επαναφόρτισης**  
φυσικό ή νομικό πρόσωπο, το οποίο διαθέτει στην κυριότητα του σημείο ή σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.
- **Φορέας Εκμετάλλευσης Υποδομών Επαναφόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΦΕΥΦΗΟ)**  
Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης, για τις οποίες δύναται να προμηθεύεται Ηλεκτρική Ενέργεια με σκοπό την παροχή υπηρεσιών φόρτισης Η/Ο.
- **Πάροχος Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (ΠΥΗ)**  
Ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης σε συμβεβλημένους χρήστες.
- **Φορέας Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (ΦΔΣ)**  
Ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη και λειτουργία πληροφοριακών υποδομών προς διευκόλυνση ανταλλαγής στοιχείων και διεκπεραίωσης οικονομικών συναλλαγών μεταξύ ΦΕΥΦΗΟ ή μεταξύ ΠΥΗ ή μεταξύ ΦΕΥΦΗΟ και ΠΥΗ, με στόχο την επίτευξη της διαλειτουργικότητας των υποδομών φόρτισης.
- **Φορέας Σωρευτικής Εκπροσώπησης (aggregator) Φορτίου Η/Ο – ΦΟΣΕΦΗΟ**  
Νομικό πρόσωπο, το οποίο αναλαμβάνει τη σωρευτική εκπροσώπηση του φορτίου συνδεδεμένων με το Δίκτυο Η/Ο για συμμετοχή στην αγορά ηλεκτρικής

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ενέργειας και την παροχή υπηρεσιών προς τους Διαχειριστές Δικτύου και Συστήματος

### 2.3.2. Η πρόσκληση του Πράσινου ταμείου

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας 4 «Σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» του Χ.Π. «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» είναι όλοι οι Ο.Τ.Α. α΄

*Με το πρόσφατο νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης προωθείτε η γρήγορη ανάπτυξη δικτύων φόρτισης που να καλύπτουν επαρκώς την ελληνική επικράτεια. Αυτό επιτυγχάνεται:*

- Με την Τοπική Αυτοδιοίκηση να δρομολογεί τη χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης και φόρτισης, προβλέποντας την δωρεάν στάση των ηλεκτρικών οχημάτων σε αυτές
- Με τη δημιουργία ειδικών θέσεων για τη στάθμευση και την φόρτιση σε όλα τα κτίρια των δημόσιων υπηρεσιών τα οποία διαθέτουν χώρους στάθμευσης
- Με την εγκατάσταση υποδομών φόρτισης σε υφιστάμενες και σε νέες πιάτσες ΤΑΞΙ, ώστε οι οδηγοί ηλεκτροκίνητων ΤΑΞΙ να μπορούν να επαναφορτίζουν τα οχήματα κατά την αναμονή επιβατών
- Με την πρόβλεψη εγκατάστασης σημείων φόρτισης στα νέα αλλά και τα υπό ανακαίνιση κτίρια καθώς και στα επαγγελματικής χρήσης υφιστάμενα κτίρια

βαθμού της χώρας, μικρού, μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. Ως δικαιούχοι μπορεί να γίνουν δεκτοί και σύνδεσμοι δήμων ή και Περιφερειακές Ενώσεις Δήμων, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

Για κάθε δήμο υπάρχει ο περιορισμός της υποβολής μιας (1) μόνο πρότασης για τα διοικητικά του όρια, είτε οι προτάσεις υποβληθούν από το δήμο είτε από αρμόδιο Σύνδεσμο, ΟΤΑ είτε από Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.). Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Προγράμματος είναι η Περιοχή Παρέμβασης όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της Κ.Υ.Α.

ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/5.10.2020 (ΦΕΚ Β΄ 4380) Υπουργού Περιβάλλοντος & Ενέργειας και Υφυπουργού Περιβάλλοντος & Ενέργειας. Το πρόγραμμα χρηματοδοτεί δράσεις που εφαρμόζονται στην περιοχή παρέμβασης του εκάστοτε δικαιούχου οι οποίες ακολουθούν τις τεχνικές προδιαγραφές της Κ.Υ.Α. υπ' αρ. 42863/438/04.06.2019 "Καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στις εγκαταστάσεις

εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου καθώς και σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων" των Υπουργών Εσωτερικών - Οικονομίας και Ανάπτυξης - Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Υποδομών και Μεταφορών - Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής – Τουρισμού, όπως εκάστοτε ισχύει.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) αφορά στη χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Η/Ο) κανονικής ή υψηλής ισχύος και αντίστοιχα θέσεων στάθμευσης Η/Ο, εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου. Τα Σ.Φ.Η.Ο. θα αποτελούν ουσιαστικά τον Οδικό Χάρτη χωροθέτησης των δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, που αποτελεί και το προαπαιτούμενο για την ανάπτυξη των σχετικών υποδομών στην Ελλάδα.

Ως Φορέας Εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο. ορίζεται ο Δήμος και είναι αρμόδιος για:

- Τη συγκρότηση Ομάδας Εργασίας, σύμφωνα με το αρ.6 του ΦΕΚ4380/2020.
- Την κατάρτιση και υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο.
- Τη δημιουργία και διάχυση του επικοινωνιακού υλικού, έντυπου και ψηφιακού, για την πληροφόρηση των κατοίκων και των επισκεπτών σε σχέση με τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο και τους χώρους στάθμευσης Η/Ο.
- Τη συστηματική παρακολούθηση της εξέλιξης και εφαρμογής του Σ.Φ.Η.Ο., τον προσδιορισμό και ποσοτικοποίηση των νέων αναγκών που προκύπτουν και την κατάθεση προτάσεων για συμπλήρωση/επικαιροποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. μέσω σύνταξης Έκθεσης Αξιολόγησης ανά τρία (3) έτη.
- Τη γραμματειακή υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας, καθώς και την παροχή του απαιτούμενου υλικοτεχνικού εξοπλισμού σε αυτή.
- Την ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο.
- Την υποστήριξη κάθε τυχόν άλλης διοικητικής ή υπηρεσιακής ανάγκης που μπορεί να προκύψει για την επιτυχή κατάρτιση, υλοποίηση και παρακολούθηση του Σ.Φ.Η.Ο. πέραν των ανωτέρω.

Με βάση την ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30-09-2020 απόφαση Υπουργού και Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΦΕΚ Β' 4380/5.10.2020) «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» και συγκεκριμένα το άρθρο 6, η ομάδα εργασίας που πρέπει να συστήσει ο Δήμος για την υλοποίηση των ανωτέρω αποτελείται από εξειδικευμένα στελέχη που πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύνταξης του Σ.Φ.Η.Ο.

Για την κατάρτιση ενός Σ.Φ.Η.Ο. ο Φορέας Εκπόνησης δημιουργεί τον «Φάκελο Σ.Φ.Η.Ο.», ο οποίος αποτελείται υποχρεωτικά από τα ακόλουθα παραδοτέα:

- I. **Π.1α:** Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης - Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης
- II. **Π.1β:** Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο - Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο
- III. **Π.2:** Έκθεση Διαβούλευσης
- IV. **Π.3:** Ολοκλήρωση Φακέλου - Εφαρμογή Σχεδίου.

### 2.3.3. Η Ηλεκτροκίνηση στη Νέα Προγραμματική Περίοδο 2021-2027

Η Ελλάδα κατά την τρέχουσα περίοδο ήδη βρίσκεται στην τελική ευθεία για να κλειδώσει το νέο ΕΣΠΑ της περιόδου 2021 – 2027, ενώ ταυτόχρονα αποφασίζονται οι δράσεις που θα περιληφθούν στη νέα χρηματοδοτική στρατηγική της ΕΕ: το Ταμείο Ανάκαμψης.

*Τα Τομεακά Προγράμματα των Μεταφορών και του Περιβάλλοντος, καθώς και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα περιλαμβάνουν δράσεις ανάπτυξης των υποδομών του ηλεκτρικού συστήματος μεταφοράς και της ηλεκτροκίνησης.*

Από τις αρχές του β εξαμήνου του 2020, η Ελλάδα κατέθεσε το σχέδιο του νέου ΕΣΠΑ στις κοινοτικές αρχές για σχόλια, παρατηρήσεις και έγκριση, προκειμένου αμέσως μετά, να προχωρήσει ο τελικός σχεδιασμός και να υπογραφεί το νέο Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης.

Παράλληλα, οι βασικοί άξονες του Ταμείου Ανάκαμψης είναι ο ψηφιακός

μετασχηματισμός και η κλιματική προσαρμογή. Το νέο ΕΣΠΑ θα συνοδεύεται από λίγες αλλά μεγάλες αλλαγές στον σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική, σε σχέση με το υπάρχον – και το απώτερο παρελθόν. Η πλέον σημαντική, σε συμβολικό αλλά και ουσιαστικό-διαχειριστικό επίπεδο, αλλαγή του νέου ΕΣΠΑ, είναι το σπάσιμο σε δύο ξεχωριστά Επιχειρησιακά Προγράμματα των Έργων Υποδομής (Μεταφορές) και των Έργων Περιβάλλοντος (Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή). Και αυτό γιατί το σχήμα κοινού ΕΠ για δύο εξαιρετικά διαφορετικά και αλληλοσυγκρουόμενα πολλές φορές αντικείμενα (δημόσια έργα – περιβάλλον) απεδείχθη αποτυχημένο.

6+1 τομεακά επιχειρησιακά προγράμματα του νέου ΕΣΠΑ:

#### 1. Ανταγωνιστικότητα – Επιχειρηματικότητα

Είναι το σημερινό ΕΠΑΝΕΚ που θα συνεχίσει με σχεδόν τις ίδιες στοχεύσεις και δράσεις, κυρίως για τη στήριξη της Επιχειρηματικότητας.

#### 2. Ανθρώπινο δυναμικό – Καταρτίσεις – Εκπαίδευση – Ενεργητικές πολιτικές απασχόλησης

Συνεχίζει και το ΕΠ που καλύπτει τόσο τα προγράμματα του Υπουργείου Εργασίας όσο και του Υπουργείου Παιδείας.

#### 3. Ψηφιακός μετασχηματισμός (το σύνολο των ψηφιακών και ευρυζωνικών, πλην της επιχειρηματικότητας),

Ξεχωριστό πρόγραμμα, μιας και αποτελεί προτεραιότητα τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για τις ψηφιακές δράσεις. Θυμίζουμε ότι ήδη το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης έχει πάρει τις αρμοδιότητες και για τα έργα

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

πληροφορικής στο τρέχον ΕΣΠΑ, οπότε η εξέλιξη ήταν αναμενόμενη. Εδώ θα ενταθούν και οι δράσεις ενίσχυσης του δημόσιου τομέα.

#### 4. **Ενιαίο σχέδιο δίκαιης αναπτυξιακής μετάβασης,**

Σημαντική αλλαγή με το παρελθόν είναι η δημιουργία ειδικού ΕΠ για την αντιμετώπιση των συνεπειών της απολιγνιτοποίησης: κοινωνικών, οικονομικών και άλλων.

#### 5. **Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική αλλαγή (συμπεριλαμβανομένης της πολιτικής προστασίας)**

Σημαντική αλλαγή σε σχέση με το παρελθόν η ανεξαρτητοποίηση του περιβάλλοντος από τις υποδομές αλλά και παράλληλα η ένταξη της ενότητας της πολιτικής προστασίας σε αυτό. Πρακτικά, το ΕΠ θα καλείται να χρηματοδοτήσει όχι μόνο ενεργειακές και περιβαλλοντικές δράσεις όπως στην προηγούμενη και τρέχουσα προγραμματική περίοδο, αλλά και ανάγκες για έργα και δράσεις αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και των επιπτώσεων της (διάβρωση ακτών, ερημοποίηση-λειψυδρία, δασικές πυρκαγιές κλπ).

#### 6. **Μεταφορές**

Εδώ θα ενταχθούν όλα τα έργα υποδομών – δημόσια έργα όπως οδοποιία, σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές, λιμάνια κλπ. Ειδικά στα δύο τελευταία προγράμματα, μένει να αποσαφηνιστεί μετά τις παρατηρήσεις της Κομισιόν αν τελικά οι δράσεις βιώσιμης κινητικότητας και πράσινων μεταφορών θα ενταχθούν στο ΕΠ Μεταφορές ή στο αντίστοιχο για το Περιβάλλον και την Κλιματική Αλλαγή. Ρόλο θα παίξει σε αυτό και ποιες δράσεις θα ενταχθούν τελικά στο Ταμείο Ανάκαμψης, καθώς οι ανάγκες είναι μεγάλες.

Η Αγροτική Ανάπτυξη που αποτελεί κομμάτι της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής έχει διαφορετικές διαδικασίες τόσο έγκρισης όσο και υλοποίησης και θα αποτελέσει πιθανότατα ξεχωριστό κομμάτι-ΕΠ του ΕΣΠΑ. Ακόμη όπως και σήμερα, θα δημιουργηθεί ένα ξεχωριστό ΕΠ για τα προγράμματα εδαφικής (διασυνοριακής) συνεργασίας (Interreg κλπ).

Τέλος, ακολουθούν τα 13 περιφερειακά προγράμματα της χώρας, δηλαδή τα ΕΠ: Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας, Δυτικής Ελλάδας, Ιονίων Νήσων, Πελοποννήσου, Αττικής, Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης. Αναμένεται ενίσχυση της περιφερειακής πολιτικής, καθώς πλέον οι 13 περιφέρειες θα μπορούν να διαχειριστούν σημαντικά αυξημένους πόρους, που αντιστοιχούν περίπου στο 1/3 των συνολικών πόρων του νέου ΕΣΠΑ.

## 3. Στάδιο Προετοιμασίας

### 3.1. Φορέας Εκπόνησης

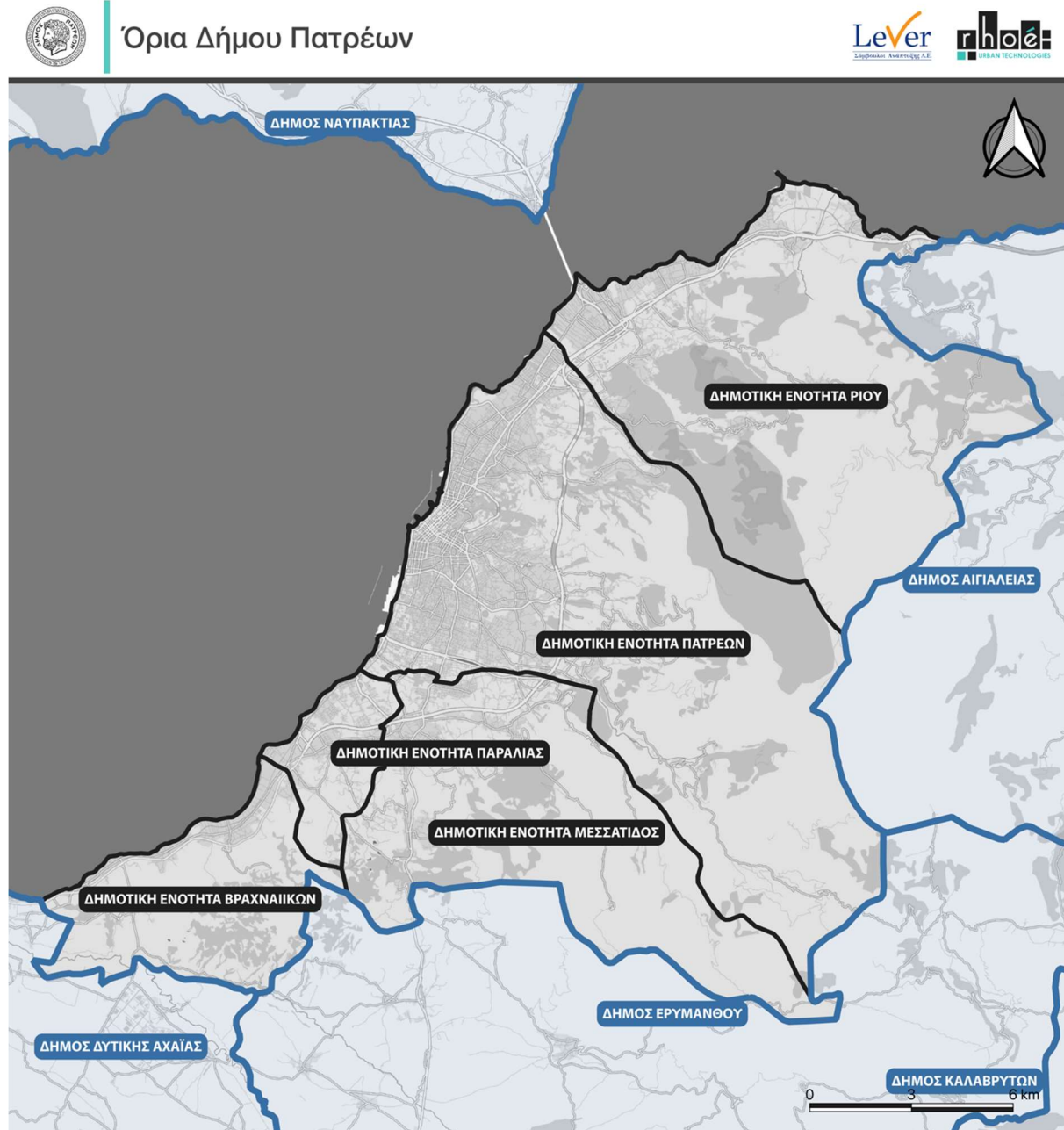
Ο Δήμος Πατρέων ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Γεωγραφικά βρίσκεται στην βόρεια παραλία της Πελοποννήσου στο Κέντρο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ενώ η σύνδεση με το βόρειο τμήμα της Περιφέρειας η οποία χωρίζεται από τον Πατραϊκό κόλπο γίνεται μέσω της κρεμαστής Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου. Συνορεύει στα νότια με τον Δήμο Ερυμάνθου, στα ανατολικά με το Δήμο Αιγαλίας και στα δυτικά με τον Δήμο Δυτικής Αχαΐας.

Η σημερινή μορφή του Δήμου προέκυψε από το πρόγραμμα Καλλικράτης το 2011, από την συνένωση των προϋπάρχοντων Δήμων Πατρέων, Βραχναϊκών, Μεσσάτιδος, Παραλίας και Ρίου οι οποίες αποτελούν πλέον τις 5 Δημοτικές Ενότητες του Δήμου. Η έκταση του Δήμου Πατρέων είναι ίση με 333,7 χλμ<sup>2</sup> και έχει μόνιμο πληθυσμό 213.984 κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ του 2011.

Έδρα του Δήμου είναι η πόλη της Πάτρας, η οποία είναι η τρίτη μεγαλύτερη πληθυσμιακά πόλη της Ελλάδας και αποτελεί επίσης έδρα της Περιφέρειας Αχαΐας και της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Ελλάδας. Η Πάτρα έχει μόνιμο πληθυσμό ίσο με 167.446 το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου 70 % του συνολικού πληθυσμού του Δήμου. Γενικά ο πληθυσμός του Δήμου βρίσκεται κατά κύριο λόγο στους πεδινούς βόρειους οικισμούς του Δήμου με ελάχιστο ποσοστό του Δήμου να κατοικεί στους νότιους οικισμούς οι οποίοι βρίσκονται στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Χάρτης 3.1 Διοικητικά Όρια Δήμου Πατρέων

## **3.2. Δυνατότητες Κατάρτισης Σ.Φ.Η.Ο.**

### **3.2.1. Αξιολόγηση Υφιστάμενων Ενεργειών Διαδικασιών και Πολιτικών που Προωθούν την Ηλεκτροκίνηση**

Αυτό αξιολόγηση της υφιστάμενης πολιτικής του δήμου-σύνοψη των τοπικών πολιτικών για ηλεκτροκίνηση. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας μελετήθηκαν και αποδελτιώθηκαν τα παρακάτω κείμενα:

- Οδηγία 2009/33/EK και η τροποποίησή της με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161
- Οδηγία 2014/94/ΕΕ
- Οδηγία (ΕΕ) 2018/844
- Συνοπτικός πίνακας Υπερκείμενου Σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο
- Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο ανάπτυξης 2021-2027
- Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»
- Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα
- Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας
- Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις
- Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο
- ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021-2027
- Συνοπτικός πίνακας Υπερκείμενου Σχεδιασμού σε Εθνικό και Περιφερειακό Επίπεδο
- Σχέδιο Εφαρμογής του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού της Στάθμευσης
- Κυκλοφοριακή Μελέτη για την ένταξη δικτύου ποδηλάτων στην Πάτρα
- Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την Πόλη της Πάτρας
- Επίλυση Κυκλοφοριακού Ζητήματος Πάτρας
- Μελέτη Προσαρμογής Σηματοδότησης
- Αισθητική αναβάθμιση δημόσιων υποδομών, εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Αναζωογόνηση Προσφυγικών Κατοικιών Δήμου Πατρέων - Κ.Χ.
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας
- Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων
- Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 3.2.2. Αξιολόγηση Στελεχιακού Δυναμικού

Βασική επιδίωξη είναι η Ομάδα Εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο να αποτελείται από στελέχη του Δήμου που εκπροσωπούν κατά το δυνατόν τις περισσότερες από τις αρμόδιες Διευθύνσεις του, οι οποίες είτε έχουν άμεση είτε έμμεση εμπλοκή (α) με την κατάρτιση και (β) με την υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. καθώς και η επιλογή Υπεύθυνου Έργου (Project Manager) που τίθεται επικεφαλής της Ο.Ε. Η στελέχωση της Ομάδας Εργασίας μέσα από τις υπηρεσίες του ΟΤΑ θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις και τα περιεχόμενα των παραδοτέων του Σ.Φ.Η.Ο. όπως περιγράφονται στον ν. 4710/2020 (Α'142) και στην ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» Υπουργού και Υφυπουργού Περιβάλλοντος & Ενέργειας (ΦΕΚ Β' 4380) και εν συνεχεία των απαραίτητων διαδικασιών υλοποίησής του.

Λαμβάνοντας υπόψη όσα αναφέρονται σχετικά με το πλαίσιο χωροθέτησης των Σ.Φ.Η.Ο., αλλά και το ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο γίνεται εύκολα αντιληπτό πως πρόκειται για μία σύνθετη υπηρεσία. Σύμφωνα και με τη σχετική ΚΥΑ που δημοσιεύτηκε για την εκπόνηση του Σχεδίου απαιτούνται κατ' ελάχιστον ειδικότητες όπως Πολεοδόμων – Χωροτακτών (ειδικότητα που συνδυάζει τις αρχές του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού, πολεοδομικού σχεδιασμού, κοινωνικοοικονομικών προσεγγίσεων, κλπ.), Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών, Τοπογράφων Μηχανικών και Ηλεκτρολόγων Μηχανικών με βαθιά γνώση των δικτύων της ΔΕΗ. Παράλληλα, η συγκεκριμένη υπηρεσία θα πρέπει να καταλήγει στον τύπο των φορτιστών που θα προμηθευτεί ο Δήμος, επομένως θα πρέπει να υπάρχει ειδικό στέλεχος που θα πραγματοποιήσει την έρευνα αγοράς και σε συνεργασία με τα στελέχη του Δήμου θα καταλήξουν στους κατάλληλους τύπους φορτιστών.

Επειδή:

- το υφιστάμενο προσωπικό του Δήμου, δεν έχει την εξειδικευμένη τεχνογνωσία για να αξιοποιήσει τις απαιτήσεις και προδιαγραφές που απαιτούνται και να εφαρμόσει αποτελεσματικά τη μεθοδολογία εκπόνησης της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
- και οι αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου που δύναται να εμπλακούν στο σχεδιασμό του ΣΦΗΟ αδυνατούν να ανταποκριθούν και να αναλάβουν πλήρως την εκπόνηση του, λόγω των ήδη υφιστάμενων υποχρεώσεών τους

προτάθηκε η συνδρομή εξωτερικής βοήθειας που θα αναλάβει την συμβουλευτική - επιστημονική υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας (ΟΕ) του Δήμου.

Η παροχή της συμβουλευτικής - επιστημονικής υποστήριξης στα στελέχη της Ομάδας Εργασίας (ΟΕ) του Δήμου αφορά σε παροχή γενικής υπηρεσίας συμβουλευτικού χαρακτήρα με αντικείμενο το σχεδιασμό, προγραμματισμό και οργάνωση αναπτυξιακής δράσης για τη χωροθέτηση των Σταθμών, καθώς και σε οριζόντιο χαρακτήρα παρεμβάσεις, την υποστήριξη της υλοποίησής τους με τη μεταφορά της

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

απαραίτητης σχετικής τεχνογνωσίας, καθώς και την παροχή εξωγενών υπηρεσιών (outsourcing) για τα στάδια εκπόνησης του Σχεδίου.

Η διαμόρφωση της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο. αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία. Τα ζητήματα που τίθενται έχουν να κάνουν κυρίως με:

- Την σύνθεση μιας καταρτισμένης και αποτελεσματικής ομάδας εργασίας
- Την διαμόρφωση ενός οργανωμένου πλαισίου επικοινωνίας των μελών της.

Οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες της Ομάδας Εργασίας εκτείνονται σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο., από το στάδιο προετοιμασίας και ανάπτυξης μέχρι και την παρακολούθηση του σχεδίου και ο ρόλος της είναι καθοριστικός για την ομαλή υλοποίηση του. Για το λόγο αυτό γίνεται αντιληπτό πως η σύσταση της θα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη μέριμνα και προσοχή.

Η στελέχωση της ομάδας εργασίας είναι σκόπιμο να πραγματοποιείται από άτομα με εμπειρία σε ζητήματα χωροταξικού – πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, γνώστες της οργάνωσης του ΟΤΑ και των διαδικασιών επικοινωνίας και διαβούλευσης με φορείς κτλ.

Η επιλογή διαφορετικών ειδικοτήτων προερχόμενων από διαφορετικές υπηρεσίες και λειτουργίες του Δήμου συμβάλουν στην επίτευξη των αρχών του ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Με ένα ετερογενές και πολυδιάστατο «μείγμα» ανθρωπίνου δυναμικού αποτρέπονται φαινόμενα όπως η μονόπλευρη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, αντιμετώπιση των ζητημάτων και χάραξη της μελλοντικής στρατηγικής. Έτσι, τα αποτελέσματα του σχεδιασμού είναι ακριβέστερα και πιο αποδεκτά κατά την εφαρμογή τους.

Η Ομάδα Έργου του Δήμου θα είναι υπεύθυνη για την συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται κατά την οργάνωση και υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Η LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε., ως εξωτερικός συνεργάτης που υποστηρίζει το Δήμο στην διαδικασία ανάπτυξης του Σ.Φ.Η.Ο., συμπληρώνει με τεχνογνωσία την Ομάδα Έργου του Δήμου.

Ειδικότερα, για τη σύσταση της ομάδας έργου πραγματοποιούνται οι ακόλουθες ενέργειες:

- Καθορισμός των μελών του Δήμου που θα απαρτίζουν την ομάδα, η οποία θα είναι υπεύθυνη για την υποστήριξη της Ομάδας Έργου του Αναδόχου, όποτε και όπως αυτό απαιτείται
- Καθορισμός ρόλων μεταξύ των μελών των ομάδων έργων (Αναδόχου και Δήμου)
- Κατάστρωση πρωτόκολλου επικοινωνίας. Συν απόφαση του επιθυμητού τρόπου επικοινωνίας (email, τηλέφωνο, κ.λπ.) και ανταλλαγή στοιχείων επικοινωνίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

Προκειμένου να οργανωθεί και να παρουσιαστεί το σύνολό της η ομάδα εργασίας για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., συντάσσεται ένας Πίνακας Ομάδας Εργασίας. Στον εν λόγω πίνακα αναφέρεται το όνομα κάθε εμπλεκόμενης υπηρεσίας και ο εκπρόσωπός

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

της. Παράλληλα παρουσιάζεται και η ειδικότητα κάθε μέλους προκειμένου στα επόμενα στάδια να του αντιστοιχηθούν ανάλογες αρμοδιότητες. Βάσει των προδιαγραφών, ο ΟΤΑ δύναται να αναζητήσει εξειδικευμένα στελέχη ή/και εξωτερικούς συνεργάτες, με τους οποίους μπορεί να ενισχύσει την Ομάδα Εργασίας του, επικαιροποιώντας ταυτόχρονα τον Πίνακα Ομάδας Εργασίας.

Πίνακας 3.1 Ομάδα Έργου Δήμου Πατρέων

<b>ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ ΔΗΜΟΥ</b>			
<b>ΣΤΕΛΕΧΟΣ</b>	<b>ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ</b>	<b>ΘΕΣΗ</b>	<b>ΡΟΛΟΣ</b>
Τριανταφύλλου Χρηστοδημήτριος	Π.Ε. Πολιτικός Μηχανικός	Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	Συντονιστής ομάδας
Παναγιωτόπουλος Κωνσταντίνος	Π.Ε. Πολιτικός Μηχανικός	Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	Αναπληρωτής συντονιστής ομάδας
Κυριακοπούλου Μαρίνα	Π.Ε. Πολιτικός Μηχανικός	Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης	Μέλος ομάδας
Αθανάσιος Μπόρτζαρης	Τ.Ε. Ηλεκτρολόγος	Τμ. Αυτεπιστασίας Κοινοχρήστων χώρων, Κτιρίων & Ηλεκτροφωτισμού, Δνσης Αρχιτεκτονικού έργου & ΗΥ	Μέλος ομάδας
Δεματά Αθανασία	Π.Ε. Διοικητικός	-	Γραμματειακή υποστήριξη
<b>ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ</b>			
<b>ΣΤΕΛΕΧΟΣ</b>	<b>ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ</b>	<b>ΡΟΛΟΣ</b>	
Καρκαβίτσας Πολύκαρπος	Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης. MSc Συγκοινωνιολόγος		Συντονιστής Έργου
Παπαδόπουλος Θεόδωρος	Ηλεκτρολόγων Μηχανικών & Μηχανικών Υπολογιστών, MSc in Energy Law, Business, Regulation & Policy		Μέλος Ομάδας Έργου
Χάγιου Κάτια	Αρχιτέκτονας Μηχανικός		Μέλος Ομάδας Έργου
Τσαμπούρης Ιωάννης	Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Δρ. Μηχανικός Γεωγραφικής Ανάλυσης		Μέλος Ομάδας Έργου
Κουτρομπής Νικόλαος	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός MSc Συγκοινωνιολόγος		Μέλος Ομάδας Έργου
Κατκαδίγκας Ραφαήλ	Πολίτικος Μηχανικός MSc Συγκοινωνιολόγος		Μέλος Ομάδας Έργου

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Δασκαλούδη Πολύζω	Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, MBA	Μέλος Ομάδας Έργου
Μπάρμπας Γεώργιος	Πολίτικος Μηχανικός MSc Σχεδιασμός & διαχείριση βιώσιμων υποδομών & συστημάτων	Μέλος Ομάδας Έργου
Τσακίρης Δημήτριος	Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός MSc Σχεδιασμός & διαχείριση βιώσιμων υποδομών & συστημάτων	Μέλος Ομάδας Έργου
Γκρίζος Κωνσταντίνος	Πολίτικος Μηχανικός MSc	Μέλος Ομάδας Έργου
Βλαχοπαναγιώτης Θεοχάρης	Πολίτικος Μηχανικός MSc	Μέλος Ομάδας Έργου
Μπινιόπουλος Αστέριος	Πολίτικος Μηχανικός MSc	Μέλος Ομάδας Έργου

Πίνακας 3.2 Ομάδα Υποστήριξης Σ.Φ.Η.Ο. Πατρέων

Το σύνολο της ομάδας εκπόνησης αποτελεί μια πολυδιάστατη ομάδα εργασίας με πληθώρα ειδικοτήτων. Μεγάλη βαρύτητα δίδεται στον συγκοινωνιακό χαρακτήρα του στρατηγικού σχεδίου με την συνεργασία πολιτικών μηχανικών και αγρονόμων τοπογράφων του αντίστοιχου τομέα. Αναπόσπαστο κομμάτι σε ένα αντικείμενο στρατηγικού σχεδιασμού που αφορά την οργάνωση της χωροθέτησης σταθμών ηλεκτρικών αυτοκινήτων εντός του αστικού ιστού αποτελεί η διαχείριση του χώρου. Το συγκεκριμένο αντικείμενο καλύπτεται με την συμμετοχή των Χωροτακτών και Πολεοδόμων Μηχανικών. Παράλληλα, οι υπόλοιπες ειδικότητες της ομάδας έργου καλύπτουν τις απαιτήσεις σε τεχνικά αντικείμενα, όπως οι τύποι συνδεσμολογίας των σταθμών με το δίκτυο της ΔΕΔΔΗΕ, η ενσωμάτωση των σταθμών στον περιβάλλοντα χώρο, αλλά και σε οικονομικά αντικείμενα, όπως ο τρόπος ανάθεσης της εφαρμογής του συστήματος, καθώς και η βιωσιμότητά του. Προκείμενου να επιτευχθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ολοκληρωμένου σχεδιασμού, οι προαναφερθείσες «κύριες» για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ ειδικότητες πλαισιώνονται από μέλη με εμπειρία στην Διοίκηση και Οικονομία, ενσωμάτωση και αξιοποίηση «έξυπνων» μορφών κινητικότητας (SMART mobility).

### 3.2.3. Πρωτόκολλο Επικοινωνίας

Σε πολυπληθείς ομάδες εργασίας παρατηρούνται συχνά φαινόμενα καθυστέρησης επικοινωνιών, φαινόμενα επιλεκτικής επικοινωνίας και συνεννόησης, καθώς και άλλων παρόμοιων δυσλειτουργιών. Τα προβλήματα αυτού του είδους περιορίζουν την αποδοτικότητα της ομάδας και ενδέχεται να επηρεάσουν την ποιότητα του αποτελέσματος. Προκύπτει συνεπώς η ανάγκη για τον καθορισμό ενός πλαισίου που θα οργανώνει την επικοινωνία των μελών της.

Το πρωτόκολλο επικοινωνίας αποτελεί το πλαίσιο κανόνων στους οποίους στηρίζεται η επικοινωνία των μελών της ομάδας έργου για την εκπόνηση της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Οι κανόνες αυτοί καθορίζουν τη μορφή, το χρόνο και τα κανάλια

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

μετάδοσης των πληροφοριών στο δίκτυο των ατόμων και φορέων που εμπλέκονται στον σχεδιασμό. Έτσι, πραγματοποιείται αποτελεσματικότερα ο έλεγχος των αναθέσεων, η πορεία των εργασιών και η πιθανή διόρθωση σφαλμάτων κατά την διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου.

Για τις ανάγκες της συγκεκριμένης υπηρεσίας το πρωτόκολλο επικοινωνίας της ομάδας έργου οργανώθηκε προσδιορίζοντας εκτενώς τα κανάλια επικοινωνίας και ορίζοντας εκπροσώπους επικοινωνίας για κάθε επίπεδο διαχείρισης του έργου μεταξύ Δήμου και Αναδόχου.

### Πρωτόκολλο Επικοινωνίας Ομάδας Έργου

Η συνεργασία των οργάνων της Αναθέτουσας Αρχής, των μελών των τοπικών ενδιαφερομένων ομάδων και της Ομάδας Έργου της εταιρείας LEVER AE είναι ιδιαίτερα σημαντική, επειδή συνεισφέρει ουσιαστικά στην ομαλή διεξαγωγή και επιτυχή υλοποίηση του έργου. Η διαδικασία της επικοινωνίας περιλαμβάνεται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης και αποτελεί σημαντικότατο παράγοντα συνεργασίας του Αναδόχου με την Αναθέτουσα Αρχή, και τα στελέχη της. Ιδιαίτερα σημαντικό θέμα αποτελούν τα επίπεδα συνεργασίας και λήψης αποφάσεων. Υπάρχουν τρία επίπεδα συνεργασίας και λήψης αποφάσεων:

#### 1<sup>ο</sup> το επίπεδο διοίκησης:

Αφορά το επίπεδο διοίκησης, παρακολούθησης και παραλαβής του έργου του Συμβούλου, στο οποίο δραστηριοποιούνται:

- από την πλευρά του Αναδόχου, **ο Υπεύθυνος Έργου**
- από την πλευρά της Αναθέτουσας Αρχής, **η αρμόδια Επιτροπή Παρακολούθησης και Παραλαβής**

#### 2<sup>ο</sup> το στρατηγικό επίπεδο:

Αφορά το επίπεδο όπου αντιμετωπίζονται τα θέματα στρατηγικής του έργου (π.χ. σύνταξη – αναθεώρηση Προγράμματος Ποιότητας του Αναδόχου, αντιμετώπιση οριζόντιων θεμάτων, κρίσιμα θέματα σε συγκεκριμένα έργα) και λαμβάνονται αποφάσεις για τις στρατηγικές κατευθύνσεις του. Στο επίπεδο αυτό δραστηριοποιούνται:

- από την πλευρά του Αναδόχου, ο Υπεύθυνος ή ο Αναπληρωτής Υπεύθυνος Έργου
- από την πλευρά της Αναθέτουσας Αρχής **η αρμόδια Επιτροπή Παρακολούθησης και Παραλαβής**

#### 3<sup>ο</sup> το επιχειρησιακό επίπεδο:

Αφορά το επίπεδο όπου πραγματοποιούνται όλες οι επί μέρους δράσεις υλοποίησης του συνόλου του έργου και σύνταξης των. Στο επίπεδο αυτό δραστηριοποιούνται:

- από την πλευρά της αναθέτουσας αρχής, τα στελέχη τα οποία θα οριστούν ώστε να συνεργάζονται με τον Σύμβουλο κατά τη διάρκεια υλοποίησης του Έργου.
- από την πλευρά του Συμβούλου, τα μέλη της ομάδας έργου.

Διαθεσιμότητα σε καθημερινή βάση

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Το έργο είναι προγραμματισμένο να ολοκληρωθεί σε σύντομο διάστημα. Το χρονοδιάγραμμα του έργου απαιτεί μία έμπειρη ομάδα έργου, η οποία θα συνεργάζεται με συνέπεια και ακρίβεια τόσο εσωτερικά, όσο και εξωτερικά με την Αναθέτουσα Αρχή, ώστε να ανταπεξέλθει με επιτυχία στο χρονοδιάγραμμα του. Τα μέλη της ομάδας έργου θα είναι στη διάθεση της Αναθέτουσας Αρχής σε καθημερινή βάση με τη χρήση συγκεκριμένων εργαλείων επικοινωνίας. Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης εξέλιξης και υλοποίησης του δημοπρατούμενου έργου, θα πρέπει να διασφαλιστούν τα εξής:

- Η ύπαρξη των απαραίτητων υποδομών και εξοπλισμού ώστε η ομάδα έργου να οργανώσει και να υλοποιήσει με επιτυχία το έργο,
- Η διασφάλιση των απαραίτητων διαδικασιών επικοινωνίας, συλλογής και διαχείρισης πληροφοριών και δεδομένων, διαχείρισης της εχεμύθειας και του απόρρητου των πληροφοριών που θα διαχειριστεί ο ανάδοχος,
- Η ύπαρξη των κατάλληλων μεθόδων και εργαλείων (λογισμικό και μη) συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων και πληροφοριών,
- Η διασφάλιση της ποιότητας των παραδοτέων και η κατάλληλη διαχείριση και επίλυση των όποιων προβλημάτων ή διαφωνιών,
- Ο κατάλληλος, αποτελεσματικός και ρεαλιστικός προγραμματισμός και διαχείριση του έργου,
- Η μεταφορά τεχνογνωσίας με στόχο την εκ των υστέρων αποτελεσματική διαχείριση του συνολικού έργου από την Αναθέτουσα Αρχή.

### Εργαλεία επικοινωνίας

Ο Σύμβουλος για τη βέλτιστη επικοινωνία του με τους εμπλεκόμενους φορείς και τα στελέχη θα χρησιμοποιήσει τα παρακάτω εργαλεία επικοινωνίας:

- E-Mail
- Τηλέφωνο
- Πλατφόρμες Τηλεδιάσκεψης (π.χ. webex / zoom / Microsoft teams)

Πίνακας 3.3 Πρωτόκολλο Επικοινωνίας Ομάδα Έργου

### 3.2.4. Προϋπολογισμός και Χρονικός Προγραμματισμός Κατάρτισης Σ.Φ.Η.Ο.

Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση των παρεμβάσεων του ΣΦΗΟ Καρδίτσας ανέρχεται σε 55.800,00 € πλέον ΦΠΑ 13.392,00 €, ήτοι συνολικού ποσού 69.192,00 €. Η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε τρεις (3) μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, ήτοι την 06/10/2021. Η συνολική διάρκεια της σύμβασης μπορεί να παραταθεί μετά από αιτιολογημένη απόφαση της αναθέτουσας αρχής μέχρι το 50% αυτής ύστερα από σχετικό αίτημα του αναδόχου που υποβάλλεται πριν από τη λήξη της διάρκειάς της, σε αντικειμενικά δικαιολογημένες περιπτώσεις που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του αναδόχου. Η σύμβαση παρατάθηκε έως τις 20 Φεβρουαρίου 2022.

# 4. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

## 4.1. Μεθοδολογία Σ.Φ.Η.Ο.

Στο πλαίσιο του ΣΦΗΟ Δήμου Πατρέων η ομάδα έργου προχώρησε στην διατύπωση μιας μεθοδολογίας για την εκπόνηση του σχεδίου. Πρακτικά, πρόκειται για μια οργάνωση των παρακάτω χαρακτηριστικών:

- Υπερκείμενος σχεδιασμό
- Υφιστάμενος τοπικός σχεδιασμός
- Σχετικά στοιχεία υφιστάμενης κατάστασης
- Συμμετοχικές διαδικασίες
- Διαδικασίες σχεδιασμού
- Διαδικασίες οικονομικής αποτίμησης των αποτελεσμάτων
- Διαδικασίες διαχείρισης των αποτελεσμάτων

Τα αποτελέσματα της εν λόγω μεθοδολογίας παρουσιάζονται με την μορφή διαγράμματος στην εικόνα. Οι διαδικασίες της εκπόνησης οργανώνονται σε τέσσερα διακριτά επίπεδα, ενώ οι συμμετοχικές διαδικασίες εντάσσονται εμβόλιμα. Ειδικότερα, τα διακριτά επίπεδα είναι:

- I. **Προετοιμασία:** Περιλαμβάνει την απόκτηση και αποδελτίωση του υπερκείμενου σχεδιασμού και του τοπικού σχεδιασμού για την περιοχή εκπόνησης του ΣΦΗΟ. Τα διαθέσιμα δεδομένα από τον Δήμο αξιολογούνται και εξετάζεται αν θα χρειαστούν επιπλέον δεδομένα από άλλες πηγές (ΕΛΣΤΑΤ, ΔΕΔΔΗΕ, κ.ά.)
- II. **Ανάλυση:** Περιλαμβάνει τις διαδικασίες ανάλυσης των χαρακτηριστικών της υφιστάμενης κατάστασης που πρόκειται να αξιοποιηθούν για την χωροθέτηση των υποδομών φόρτισης. Οι γενικότερες κατηγορίες αφορούν χαρακτηριστικά χρήσεων γης, δημογραφικών, όρων δόμησης καθώς και κυκλοφορίας & στάθμευσης.
- III. **Χαρτογράφηση:** Τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης αποτυπώνονται σε μορφή χαρτών μέσω γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών. Αντίστοιχα, αποτυπώνονται και οι μελλοντικές παρεμβάσεις που προβλέπουν τα κείμενα του υφιστάμενου τοπικού σχεδιασμού.
- IV. **Ανάπτυξη σχεδίου:** Στο συγκεκριμένο στάδιο αξιοποιείται το σύνολο των πληροφοριών από τα υπόλοιπα στάδια προκειμένου να χωροθετηθούν με αποτελεσματικό τρόπο οι υποδομές φόρτισης. Ειδικότερα, πραγματοποιούνται εκτιμήσεις της ζήτησης για Η/Ο και κατ' επέκταση για υποδομές φόρτισης, ενώ ανάλογα τις πολιτικές που θέλει να ακολουθήσει ο Δήμος, σχηματίζονται και αξιολογούνται εναλλακτικά σενάρια χωροθέτησης. Το επικρατέστερο σενάριο που προκύπτει μετά από συμμετοχικές διαδικασίες, εξειδικεύεται και οι προτεινόμενες θέσεις ελέγχονται με βάση το ηλεκτρικό δίκτυο. Στο πλαίσιο ολοκλήρωσης του σχεδιασμού, πραγματοποιείται προκαταρκτική ανάλυση κόστους οφέλους και αναδεικνύεται κατάλληλη μέθοδος υλοποίησης, πιθανώς

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

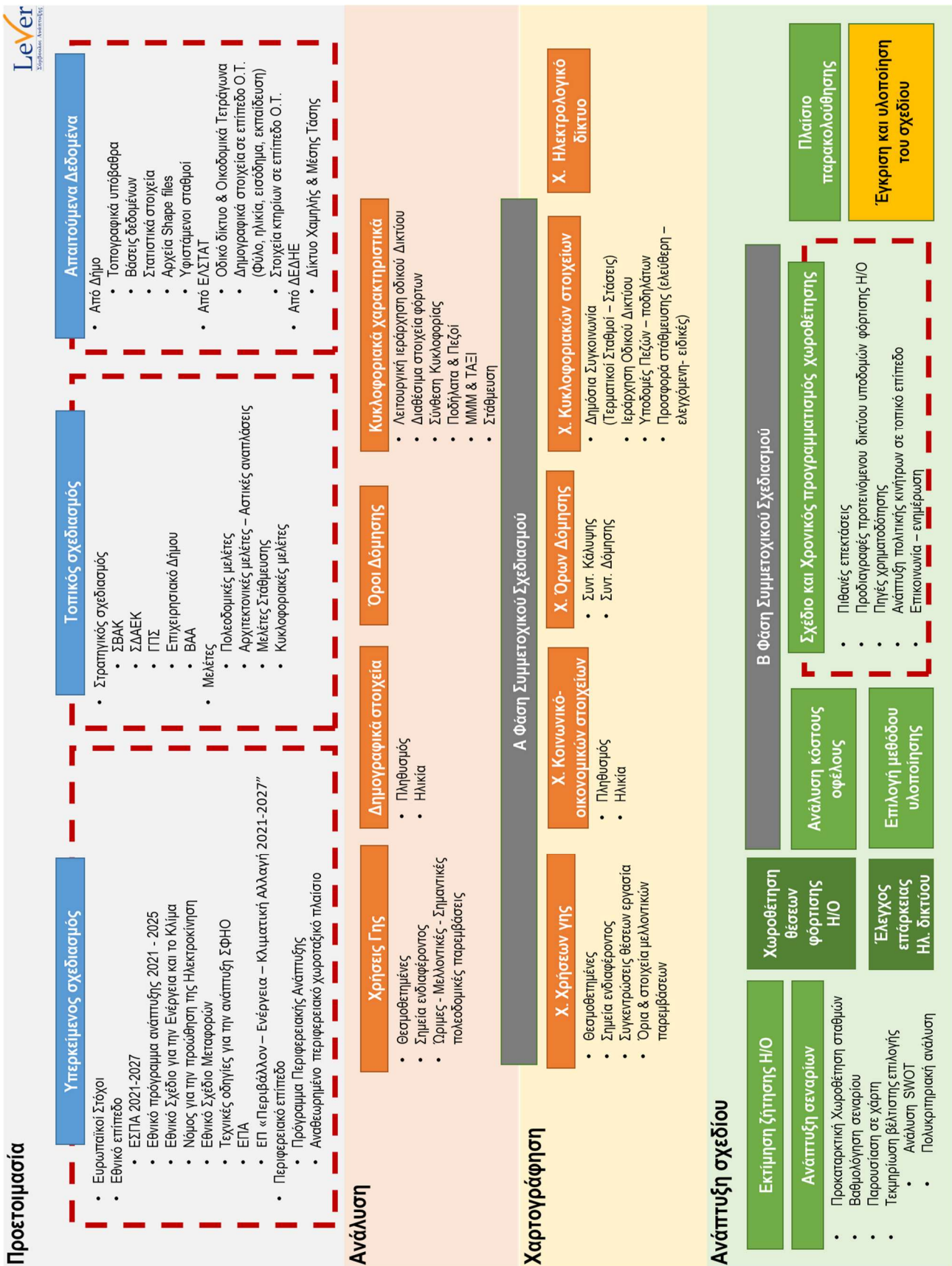
Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

πηγές χρηματοδότησης, κίνητρα τοπικής εμβέλειας και προδιαγραφές υποδομών φόρτισης.

Τα τελευταία στάδια του σχεδιασμού περιλαμβάνουν προτεινόμενες διαδικασίες παρακολούθησης του σχεδίου, καθώς και τις διαδικασίες που απαιτούνται για την έγκριση των σταθμών σύμφωνα με το υφιστάμενο (τρέχων) θεσμικό πλαίσιο.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Πίνακας 4.1 Μεθοδολογία Σ.Φ.Η.Ο.

## **4.2. Καταγραφή Στοιχείων Υπερκείμενου και Τοπικού Σχεδιασμού**

Σκοπός της ενέργειας είναι να συγκεντρωθεί, να αξιολογηθεί, και να αξιοποιηθεί το σύνολο των σχετικών μελετών και των θεσμικών κειμένων σε ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο που αφορούν στην περιοχή παρέμβασης. Αναλυτικότερα, η συγκέντρωση των στοιχείων αποσκοπεί στην καταγραφή των υφιστάμενων και μελλοντικών δεδομένων για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν εξ' αρχής υπόψη για την κατάρτιση και υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο..

Συγκεκριμένα η Ομάδα Εργασίας πραγματοποιεί : την συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του Δήμου, όπως τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Σ.Β.Α.Κ., τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – Ο.Χ.Ε., τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – Β.Α.Α., τα Ρυθμιστικά Σχέδια, τις Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες κ.λπ.

Η αξιολόγηση των ανωτέρω επιτρέπει την ανάδειξη των ευκαιριών και τον εντοπισμό στοχευμένων προβλημάτων για την περιοχή παρέμβασης, καθώς και την καταγραφή και τον προσδιορισμό της προγραμματιζόμενης ανάπτυξης της πόλης.

Ειδικότερα, για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) που έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και βρίσκονται σε ισχύ ή τμήματά τους που απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν αφορούν σε συγκοινωνιακά, πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, τη βιώσιμη διαχείριση ενέργειας και τη βιώσιμη ανάπτυξη γενικότερα.

Στην παρούσα ενότητα, σε συνεννόηση με όλες τις δομές του Δήμου, συλλέχτηκαν και μελετηθήκαν όλα τα κείμενα σχεδιασμού και πολιτικής που αφορούν, άμεσα ή έμμεσα τις παραπάνω θεματικές, έχουν ή δεν έχουν εφαρμοστεί και λαμβάνονται υπόψη κατά την υλοποίηση του προγράμματος του Δήμου.

Μετά από προσεκτική ανάγνωση και κατανόηση του περιεχομένου του (κάθε) εξεταζόμενου κειμένου, συμπληρώνεται ένα συγκεκριμένο πρότυπο, το οποίο έχει αναπτυχθεί υπό τη μορφή εργαλείου, προκειμένου να είναι εύκολη η αναζήτηση των πληροφοριών σε αυτό. Το εν λόγω πρότυπο, αναλύει και ομαδοποιεί το περιεχόμενο κάθε σχεδίου στις εξής τρεις (3) ενότητες:

- I. Ταυτότητα Κειμένου,
- II. Περιεχόμενο Κειμένου και
- III. Πλαίσιο Αξιολόγησης.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Με τη χρήση του υπόψη εργαλείου επιτυγχάνεται η συνοπτική απεικόνιση του περιεχομένου κάθε μελέτης/κειμένου που εξετάζεται και ταυτόχρονα διαπιστώνονται τόσο οι στρατηγικές και πολιτικές αρχές που υιοθετεί όσο και οι δυνατότητες αξιοποίησης των δεδομένων ή/και των πορισμάτων της στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.

Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η περαιτέρω αποσαφήνιση και αξιολόγηση των τοπικών κειμένων πολιτικής του Δήμου που σχετίζονται άμεσα είτε έμμεσα με το σύστημα αστικής ανάπτυξης. Κυριότερη επιδίωξη είναι να μπορέσουν, σε πρώτη φάση, να αλιευτούν τα εξειδικευμένα εκείνα στοιχεία που δύνανται να αξιοποιηθούν στην πορεία εκπόνησης του Σχεδίου προς την κατεύθυνση της εξοικονόμησης πόρων (ανθρώπινων και οικονομικών) και χρόνου.

Τα στοιχεία που αναζητούνται σχετίζονται με δεδομένα που μπορούν αξιοποιηθούν στο στάδιο συλλογής πρωτογενών δεδομένων και με προτάσεις μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ανάπτυξης, περιβαλλοντικές παρεμβάσεις / στόχοι, διαδικασίες βελτίωσης στην διαχείριση ενέργειας σε συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου, είτε οριζόντια σε όλη την έκταση της περιοχής ευθύνης του Δήμου. Πέρα όμως από τον εντοπισμό των συγκεκριμένων στοιχείων επιδιώκεται και η διερεύνηση της συνέχειας και επικοινωνίας που υπάρχει στην προετοιμασία τέτοιου είδους Στρατηγικών Σχεδίων, αλλά και εξειδικευμένων μελετών, ώστε να εντοπιστεί αν υπάρχει πρόβλεψη για ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ τους για την επίτευξη του απαιτούμενου συλλογικού και ολιστικού σχεδιασμού σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Επιπρόσθετα, εντοπίζονται οι ενδεχόμενες αστοχίες του ως τώρα σχεδιασμού και αναλύονται οι ευκαιρίες που μπορεί να εμφανιστούν με βάση τις οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνονται δύο βασικές προσεγγίσεις:

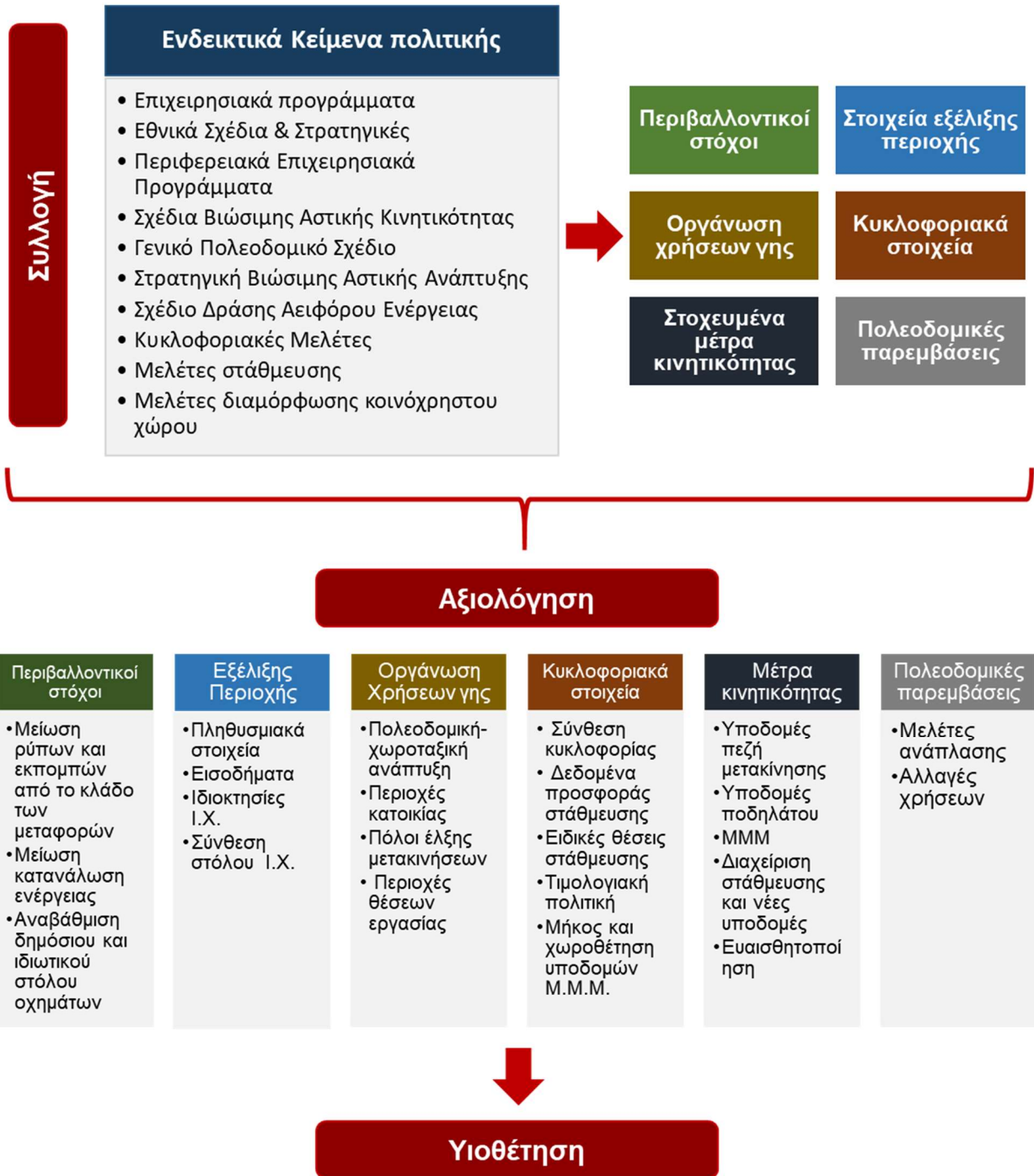
- Η εξασφάλιση κοινών μεθόδων παρακολούθησης της εξέλιξης προτεινόμενων μέτρων και η κοινοποίησή τους στα εμπλεκόμενα μέρη
- Η αποφυγή της υιοθέτησης αποσπασματικών προτάσεων που οδηγούν σε ασυνέχειες του δικτύου, στην εμφάνιση αλληλοσυγκρουόμενων συμφερόντων και στην περιττή χρήση πόρων για υλοποίηση στόχων που έχουν προδιαγραφεί σε άλλα σχέδια.

Οι διαδικασίες διεξαγωγής της συγκεκριμένης ανάλυσης και εναρμόνισης απεικονίζεται σχηματικά στο παρακάτω διάγραμμα. Στη συνέχεια αναλύονται τα κείμενα υπερκείμενου και τοπικού σχεδιασμού και συγκεκριμένα δημιουργείται (α) κείμενο με μικρή περιγραφή του κάθε ενός από αυτά και (β) Πίνακας δεδομένων με τη μορφή όπως ειπώθηκε και παραπάνω.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Διαγραμματική απεικόνιση εργαλείου ανάλυσης και αξιολόγησης εθνικών, περιφερειακών και τοπικών πολιτικών



**Εντοπισμός** των κρίσιμων παραμέτρων επηρεασμού της διαδικασίας χωροθέτησης (location) και τοποθέτησης (siting) των σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

Πίνακας 4.2 Διαδικασία Ανάλυσης και Αξιολόγησης εθνικών, περιφερειακών και τοπικών πολιτικών

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 4.2.1. Οδηγία 2009/33/ΕΚ και η τροποποίησή της με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161

### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ
2	Τίτλος	Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακάς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών <u>Τροποποίηση</u> Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακάς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών
3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2009, 2019
5	Περιοχή Εφαρμογής	ΕΥΡΩΠΗ
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
8	ΦΕΚ	

#### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Η Οδηγία 2009/33/ΕΚ 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/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακάς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

##### I. Οδηγία 2009/33/ΕΚ

Άρθρο 1: Αντικείμενο και στόχοι

Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακάς αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

Άρθρο 5: Αγορά καθαρών και ενεργειακάς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

1. ενεργειακή κατανάλωση
2. εκπομπές CO<sub>2</sub>
3. εκπομπές NO<sub>x</sub>, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων

Εκτός από τις λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις μπορούν επίσης να λαμβάνουν υπόψη άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

## Άρθρο 6: Μεθοδολογία για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος

Το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μεθοδολογία:

- η ανά χιλιόμετρο κατανάλωση καυσίμου του οχήματος υπολογίζεται σε μονάδες κατανάλωσης ενέργειας ανά χιλιόμετρο ανεξάρτητα εάν αυτός ο υπολογισμός γίνεται απευθείας, όπως π.χ. συμβαίνει στα ηλεκτρικά οχήματα ή όχι. Όταν η κατανάλωση καυσίμων δίδεται σε διαφορετικές μονάδες, μετατρέπεται σε ανά χιλιόμετρο κατανάλωση ενέργειας χρησιμοποιώντας τους συντελεστές μετατροπής του πίνακα 1 του παραρτήματος για το ενεργειακό περιεχόμενο των διαφόρων ειδών καυσίμων,
- χρησιμοποιείται ενιαία χρηματική αξία ανά μονάδα ενέργειας. Αυτή η ενιαία αξία είναι χαμηλότερη από το κόστος ανά μονάδα ενέργειας της βενζίνης ή του ντίζελ προ φόρων όταν χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης,
- το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, επί την κατανάλωση ενέργειας ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την πρώτη περίπτωση του παρόντος σημείου και επί το κόστος ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη δεύτερη περίπτωση του παρόντος σημείου.

## II. Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161

Εκτιμήθηκε ότι :

1. Η διαθεσιμότητα επαρκών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού είναι αναγκαία για την ανάπτυξη οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.
2. Η οδηγία 2009/33/ΕΚ δεν οδήγησε σε διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά ολόκληρης της Ένωσης, ιδίως λόγω της ανεπάρκειας σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της και τις διατάξεις για την αγορά οχημάτων.
3. 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.
4. 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.
5. Προκειμένου να αποφευχθεί η επιβολή δυσανάλογου φόρτου στις δημόσιες αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να εξαιρούν από τις απαιτήσεις της

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

παρούσας οδηγίας τις δημόσιες προμήθειες ορισμένων οχημάτων με ειδικά χαρακτηριστικά που συνδέονται με τις λειτουργικές απαιτήσεις τους.

6. Οι δημόσιες μεταφορές συνεισφέρουν μόνο μικρό μερίδιο στις εκπομπές που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών.

### Άρθρο 1: Αντικείμενο και στόχοι

Η παρούσα οδηγία επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> 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.

### Άρθρο 3: Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις προμήθειες μέσω:

1. συμβάσεων αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις που συνάπτονται από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς εφόσον υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,
2. συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών καθ' υπέρβαση του κατώτατου ορίου που καθορίζουν τα κράτη μέλη, αλλά όχι των εφαρμοστέων κατώτατων ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού,
3. συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, εφόσον οι αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ.

### Άρθρο 4: Ορισμοί

Προστέθηκαν οι ορισμοί «καθαρό όχημα» και «βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών»

«καθαρό όχημα»

1. Όχημα της κατηγορίας M1, M2 ή N1 με μέγιστες εκπομπές καυσαερίων εκφρασμένες σε CO<sub>2</sub> g/km και εκπομπές ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης κάτω από ποσοστό των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών, όπως καθορίζεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, ή
2. Όχημα της κατηγορίας M3, N2 ή N3 που χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 1) και 2) της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*6), εξαιρουμένων των καυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες που ενέχουν υψηλό κίνδυνο έμμεσης αλλαγής της χρήσης της γης σχετικά με τις οποίες παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα σύμφωνα με το άρθρο 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*7). Στην περίπτωση οχημάτων που χρησιμοποιούν υγρά βιοκαύσιμα, συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, τα εν λόγω καύσιμα δεν αναμειγνύονται με συμβατικά ορυκτά καύσιμα.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

“βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών”

Καθαρό όχημα όπως ορίζεται παραπάνω, χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO<sub>2</sub>/kWh μετρούμενο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τα μέτρα εφαρμογής του, ή που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO<sub>2</sub>/km μετρούμενο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τα μέτρα εφαρμογής του.

**Πίνακας 2 παραρτήματος:** Όρια εκπομπών για καθαρά ελαφρά οχήματα

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025

M1, M2, N1: CO<sub>2</sub> g/km=50% και RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων=80%

Από την 1η Ιανουαρίου 2026

M1, M2, N1= 0% και RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων= α.α.

**Πίνακας 3 παραρτήματος:** Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά το ποσοστό καθαρών ελαφρών οχημάτων σύμφωνα με τον πίνακα 2 ως προς τον συνολικό αριθμό ελαφρών οχημάτων που καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 σε επίπεδο κράτους μέλους

Για την Ελλάδα ισχύουν τα εξής: Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, στόχος 25,3 % και από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στόχος πάλι 25,3%

**Πίνακας 4 παραρτήματος:** Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά το ποσοστό καθαρών βαρέων οχημάτων επί του συνολικού αριθμού βαρέων οχημάτων τα οποία καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 σε επίπεδο κράτους μέλους.

Για την Ελλάδα ισχύουν τα εξής:

- Φορτηγά (κατηγορία οχήματος N2 και N3): Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, στόχος 8%, Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στόχος 10%
- Λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M3): Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, στόχος 33%, Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στόχος 47%

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια Παρατηρήσεις /	<p>Η οδηγία παρέχει στοιχεία σχετικά με τους τύπους οχημάτων που προωθούνται για χρήση καθαρής ενέργειας και τις υπηρεσίες που θα τα χρησιμοποιήσουν. Τα στοιχεία αυτά μπορούν να αξιοποιηθούν στην διαδικασία χωροθέτησης των σημείων φόρτισης.</p> <p>Επίσης δίνονται συγκεκριμένοι στόχοι προμηθειών για την Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα τα οποία αποτελούν στοιχεία για την αξιολόγηση του όγκου των οχημάτων καθαρής ενέργειας στο μέλλον.</p>
---	-----------------------	---

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 4.2.2. Οδηγία 2014/94/ΕΕ

### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ
2	Τίτλος	Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων <u>Τροποποίηση</u> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/674 της Επιτροπής, της 17ης Νοεμβρίου 2017, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα σημεία επαναφόρτισης των μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας L, την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σκάφη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τα σημεία ανεφοδιασμού με LNG για τις πλωτές μεταφορές, και την τροποποίηση της εν λόγω οδηγίας όσον αφορά τους συνδεδητές ανεφοδιασμού των μηχανοκίνητων οχημάτων με αέριο υδρογόνο.
3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2014, 2018
5	Περιοχή Εφαρμογής	ΕΥΡΩΠΗ
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
8	ΦΕΚ	

#### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

**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 ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών**

##### I. Οδηγία 2014/94/ΕΕ

Εκτιμήθηκε ότι:

1. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι κατασκευάζονται δημοσίως προσβάσιμα σημεία 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**

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

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. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να λάβουν μέτρα που θα βοηθήσουν τους χρήστες οχημάτων εξασφαλίζοντας ότι οι επιχειρηματικοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.

2. Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνονται, παραδείγματος χάρη, 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.
3. Η ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο είναι ιδιαίτερα ελκυστικές πηγές ενέργειας για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων με στοιχεία καυσίμου και οχημάτων κατηγορίας L σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές, γεγονός που μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Η ηλεκτροκίνηση είναι σημαντικός παράγοντας για την επίτευξη των φιλόδοξων κλιματικών και ενεργειακών στόχων της Ένωσης για το 2020.
4. Για την επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων στα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, εφόσον είναι τεχνικά και οικονομικά εύλογο, ευφυή συστήματα μέτρησης ώστε να ενισχυθεί η σταθερότητα του ηλεκτρικού συστήματος με την επαναφόρτιση των μπαταριών από το δίκτυο τις ώρες χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και να επιτραπεί ο ασφαλής και ευέλικτος χειρισμός δεδομένων. Μακροπρόθεσμα θα μπορούσαν έτσι τα οχήματα να διοχετεύουν ηλεκτρισμό από τις μπαταρίες τους στο δίκτυο κατά τις ώρες υψηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας. Τα ευφυή συστήματα μέτρησης όπως ορίζονται στην οδηγία 2012/27/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου καθιστούν δυνατή την παραγωγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο τα οποία είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστεί η σταθερότητα του δικτύου και να ενθαρρυνθεί η ορθολογική χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης. Τα ευφυή συστήματα μέτρησης παρέχουν ακριβείς και διαφανείς πληροφορίες σχετικά με το κόστος και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών επαναφόρτισης, ενθαρρύνοντας την επαναφόρτιση σε περιόδους εκτός των ωρών αιχμής, δηλαδή περιόδους χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και χαμηλών τιμών ενέργειας. Η χρήση ευφών συστημάτων μέτρησης βελτιστοποιεί την επαναφόρτιση, πράγμα που αποφέρει οφέλη στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας και στους καταναλωτές.
5. Η διεπαφή φόρτισης ηλεκτρικού οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει πολλαπλούς ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων εφόσον ένας εξ αυτών είναι σύμφωνος προς τις τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας, ώστε να είναι δυνατή η πολυπρότυπη επαναφόρτιση. Τα ηλεκτρικά οχήματα που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να δύνανται να επαναφορτίζονται, έστω και εάν έχουν σχεδιαστεί να επαναφορτίζονται σε σημεία επαναφόρτισης που δεν συμμορφώνονται προς τις τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας. Η επιλογή του εξοπλισμού για τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος θα πρέπει να πληροί τις ειδικές προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν σε εθνικό επίπεδο.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

6. Η δημιουργία επαρκούς υποδομής ανεφοδιασμού με υδρογόνο είναι απαραίτητη για να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων σε μεγαλύτερη κλίμακα.

### Άρθρο 1: Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών. Η παρούσα οδηγία ορίζει ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτωσης των ηλεκτρονικών οχημάτων και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου (LNG και CNG) και υδρογόνου οι οποίες θα εφαρμοστούν μέσω των εθνικών πλαισίων πολιτικής των κρατών μελών, καθώς και κοινές τεχνικές προδιαγραφές για την εν λόγω επαναφόρτωση και σημεία ανεφοδιασμού, και προδιαγραφές ως προς τις πληροφορίες προς τους χρήστες.

### Άρθρο 2: Ορισμοί

1. «ηλεκτρικό όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης το οποίο περιέχει τουλάχιστον μία μη περιφερειακή ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται εξωτερικά,
2. «σημείο επαναφόρτισης»: διεπαφή ικανή να φορτίσει ένα ηλεκτρικό όχημα κάθε φορά ή να ανταλλάξει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά,
3. «σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε ηλεκτρικό όχημα ισχύος έως 22 kW, αποκλεισμένων των μηχανημάτων με ισχύ έως 3,7 kW τα οποία είναι εγκατεστημένα σε ιδιωτικές κατοικίες ή των οποίων ο κύριος σκοπός δεν είναι να φορτίζουν ηλεκτρικά οχήματα και τα οποία δεν είναι δημοσίως προσβάσιμα,
4. «σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε ηλεκτρικό όχημα ισχύος υψηλότερης των 22 kW,
5. «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας»: η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης διεπαφής σε ελλιμενισμένα θαλασσοπλοούντα πλοία ή πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
6. «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει εναλλακτικό καύσιμο με άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλους τους χρήστες στο σύνολο της Ένωσης. Η άνευ διακρίσεων πρόσβαση μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέσα για την ταυτοποίηση, τη χρήση και την πληρωμή,
7. «σημείο ανεφοδιασμού»: εγκατάσταση ανεφοδιασμού για την παροχή οποιουδήποτε καυσίμου εξαιρουμένου του LNG, μέσω σταθερής ή κινητής εγκατάστασης

### Άρθρο 4: Εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια για μεταφορές

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

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

εγκατάσταση των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης σε σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΕΚΘΕΣΗ

### Μέτρα πολιτικής για τη στήριξη της εφαρμογής του εθνικού πλαισίου πολιτικής

Οι πληροφορίες για τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- άμεσα κίνητρα για την αγορά μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα ή τη δημιουργία της υποδομής,
- πρόβλεψη φορολογικών κινήτρων για την προώθηση μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και τις σχετικές υποδομές,
- χρήση δημόσιων συμβάσεων για τη στήριξη των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των ομαδοποιημένων συμβάσεων,
- μη οικονομικά κίνητρα από την πλευρά της ζήτησης: π.χ. προτιμησιακή πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, πολιτική στάθμευσης, ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας,
- εξέταση της ανάγκης εγκατάστασης σημείων ανεφοδιασμού με ανανεώσιμο καύσιμο αεριωθούμενων τύπου βενζίνης σε αερολιμένες στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ,
- τεχνικά και διοικητικά μέτρα και νομοθεσία σχετικά με την αδειοδότηση της προμήθειας εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αδειοδότησης.

### Σκοποί και στόχοι

- εκτίμηση του αναμενόμενου αριθμού οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ως το 2020, το 2025 και το 2030,
- επίπεδο επίτευξης των εθνικών στόχων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα διάφορα είδη μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές),
- επίπεδο επίτευξης των εθνικών στόχων, ανά έτος, όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στα διάφορα είδη μεταφορών,
- πληροφορίες σχετικά με τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για να λαμβάνεται υπόψη η αποδοτικότητα της φόρτισης στα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος.

### Αναπτύξεις υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

Μεταβολές στην προσφορά (πρόσθετη χωρητικότητα υποδομών) και στη ζήτηση (πράγματι χρησιμοποιηθείσα χωρητικότητα).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

### Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης

- Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

Τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN62196-2. Διατηρώντας παράλληλα τη συμβατότητα τύπου 2, οι εν λόγω ρευματολήπτες μπορούν να είναι εξοπλισμένοι με χαρακτηριστικά όπως τα κλείστρα ασφαλείας.

- Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN62196-2.

Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με σύστημα φόρτισης «Combo 2» με συνδυασμό, όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN62196-3.

- Σημεία ασύρματης επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων
- Ανταλλαγή συσσωρευτών μηχανοκίνητων οχημάτων
- Σημεία επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας -L
- Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων

## II. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/674

### Άρθρο 1

Τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (a.c.) για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L ισχύος μέχρι 3,7 kVA είναι εξοπλισμένα, για λόγους διαλειτουργικότητας, με ένα τουλάχιστον από τα ακόλουθα:

- ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 3α, κατά τα οριζόμενα στο πρότυπο EN 62196-2 (για φόρτιση τρόπου 3),
- ρευματολήπτες και συνδετήρες συμβατούς με το IEC 60884 (για φόρτιση τρόπου 1 ή τρόπου 2).

Τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (a.c.) για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L ισχύος άνω των 3,7 kVA είναι εξοπλισμένα, για λόγους διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2, κατά τα οριζόμενα στο πρότυπο EN 62196-2.

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια Παρατηρήσεις /	<ul style="list-style-type: none"><li>• Κατασκευή επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, ιδίως στους σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί.</li><li>• Οι ιδιώτες κάτοχοι των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε κοινούς χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.</li><li>• Χρήση ευφύων συστημάτων μέτρησης στα σημεία επαναφόρτισης για την παροχή πληροφοριών σχετικά με το κόστος και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών επαναφόρτισης, ενθαρρύνοντας την επαναφόρτιση σε περιόδους εκτός των ωρών αιχμής, δηλαδή περιόδους χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και χαμηλών τιμών ενέργειας.</li></ul>
---	-----------------------	--

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 4.2.3. Οδηγία (ΕΕ) 2018/844

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	<b>Κατηγορία</b>	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ
2	<b>Τίτλος</b>	Οδηγία (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση
3	<b>Αντικείμενο</b>	Στρατηγικός Σχεδιασμός
4	<b>Έτος εκπόνησης</b>	2018
5	<b>Περιοχή Εφαρμογής</b>	ΕΥΡΩΠΗ
6	<b>Επίπεδο Θεσμοθέτησης</b>	Θεσμοθετημένο
7	<b>Επισπεύδον Φορέας</b>	ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
8	<b>ΦΕΚ</b>	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
<p><b>Εκτιμήθηκε ότι:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Τα κτίρια μπορούν να αξιοποιηθούν για την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής για την έξυπνη φόρτιση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων και παρέχουν επίσης στα κράτη μέλη μια βάση, εάν το επιλέξουν, να χρησιμοποιούν μπαταρίες αυτοκινήτου ως πηγή ενέργειας.</li> <li>Οι οικοδομικοί κώδικες, μπορούν να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά για τη θέσπιση στοχευμένων απαιτήσεων που στηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων σε κτίρια που προορίζονται για κατοικίες και για άλλες χρήσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβλέψουν μέτρα για την απλούστευση της εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης με σκοπό την αντιμετώπιση εμποδίων, όπως τα διαφορετικά κίνητρα και τα διοικητικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν μεμονωμένοι ιδιοκτήτες όταν επιθυμούν να εγκαταστήσουν ένα σημείο επαναφόρτισης στον δικό τους χώρο στάθμευσης.</li> <li>Κάθε σημαντική ανακαίνιση που αφορά ηλεκτρικές υποδομές θα πρέπει να συνοδεύεται από την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών καλωδίωσης. Κατά τη θέσπιση απαιτήσεων για την ηλεκτροκίνηση στην εθνική νομοθεσία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις πιθανές διαφορετικές συνθήκες, όπως η κυριότητα των κτιρίων και των παρακείμενων χώρων στάθμευσης, οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης που βρίσκονται υπό τη διαχείριση ιδιωτικών φορέων και τα κτίρια που προορίζονται συγχρόνως για κατοικίες και για άλλες χρήσεις.</li> </ol> <p><b>Άρθρο 8: Τεχνικά συστήματα κτιρίων, ηλεκτροκίνηση και δείκτης ευφυούς ετοιμότητας των κτιρίων</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>		

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

και του Συμβουλίου (\*3) 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:

- ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται εντός του κτιρίου και, σε περίπτωση ανακαίνισων μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του κτιρίου· ή
  - ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται σε παρακείμενο χώρο και, σε περίπτωση ανακαίνισων 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:
    - ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται εντός του κτιρίου και, για ανακαίνισεις μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του κτιρίου· ή
    - ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται σε παρακείμενο χώρο και, για ανακαίνισεις 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:
    - οι αιτήσεις οικοδομικής άδειας ή ισοδύναμες αιτήσεις έχουν υποβληθεί έως τις 10 Μαρτίου 2021,
    - 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,
    - το κόστος των εγκαταστάσεων επαναφόρτισης και καλωδίωσης υπερβαίνει το 7 % του συνολικού κόστους της μεγάλης κλίμακας ανακαίνισης του κτιρίου,
    - πρόκειται για δημόσιο κτίριο για το οποίο ήδη ισχύουν συγκρίσιμες απαιτήσεις σύμφωνα με τη μεταφορά της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.
  - Τα κράτη μέλη προβλέπουν μέτρα για την απλοποίηση της εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης σε νέα και υφιστάμενα κτίρια κατοικιών ή κτίρια για άλλες χρήσεις και αντιμετωπίζουν πιθανά ρυθμιστικά εμπόδια, μεταξύ άλλων με διαδικασίες έκδοσης αδειών και έγκρισης, χωρίς να θιγεται η νομοθεσία περί ιδιοκτησίας και περί μισθώσεως των κρατών μελών.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

1	Σχόλια Παρατηρήσεις /	<ul style="list-style-type: none"><li>• Αξιοποίηση των δημόσιων κτιρίων για την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής για την έξυπνη φόρτιση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων</li><li>• Κάθε σημαντική ανακαίνιση που αφορά ηλεκτρικές υποδομές θα πρέπει να συνοδεύεται από την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών καλωδίωσης.</li><li>• Στα 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 είτε εντός του κτηρίου είτε σε παρακείμενο χώρο.</li></ul>
---	--------------------------	--

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.2.4. Συνοπτικός πίνακας Υπερκείμενου Σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο

Ευρωπαϊκά Κείμενα	Ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι - προτεραιότητες	Προτεινόμενες δράσεις - μέτρα
<b>Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών</b>	<p><b>Ποιοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Πρώθηση και τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.</p>	
<b>Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.</b>	<p><b>Ποιοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Πρώθηση και τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.</p> <p><b>Ποσοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Όρια εκπομπών για καθαρά ελαφρά οχήματα:</p> <p><u>Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025</u></p> <p>M1, M2, N1: CO<sub>2</sub> g/km=50% και RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων=80%</p> <p><u>Από την 1η Ιανουαρίου 2026</u></p> <p>M1, M2, N1: CO<sub>2</sub> g/km=0% και RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων= α.α.</p> <p><b>Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά το ποσοστό καθαρών ελαφρών οχημάτων ως προς τον συνολικό αριθμό ελαφρών οχημάτων που καλύπτονται από συμβάσεις σε επίπεδο κράτους μέλους:</b></p> <p>Για την Ελλάδα ισχύουν τα εξής:</p> <p>Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, στόχος 25,3 % και από</p>	

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<p>την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στόχος πάλι 25,3%</p> <p><b>Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά το ποσοστό καθαρών βαρέων οχημάτων επί του συνολικού αριθμού βαρέων οχημάτων τα οποία καλύπτονται από συμβάσεις σε επίπεδο κράτους μέλους:</b></p> <p>Για την Ελλάδα ισχύουν τα εξής:</p> <p>Φορτηγά (κατηγορία οχήματος N2 και N3): Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, στόχος 8%, Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στόχος 10%</p> <p>Λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M3): Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, στόχος 33%, Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στόχος 47%</p>	
<p><b>Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων</b></p>	<p><b>Ποιοτικοί στόχοι:</b> Να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενδεικτικά, ο επαρκής μέσος αριθμός σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να αντιστοιχεί σε τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης ανά 10 αυτοκίνητα, λαμβανομένης επίσης υπόψη του τύπου των αυτοκινήτων, της τεχνολογίας φόρτισης και των διαθέσιμων ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης.</li> <li>• 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.</li> <li>• Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να λάβουν μέτρα που θα βοηθήσουν τους χρήστες οχημάτων εξασφαλίζοντας ότι οι επιχειρηματικοί φορείς και οι διαχειριστές παρέχουν κατάλληλες υποδομές με επαρκή σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.</li> </ul> <p><b>Μέτρα πολιτικής για τη στήριξη της εφαρμογής του εθνικού πλαισίου πολιτικής</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• άμεσα κίνητρα για την αγορά μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα ή τη δημιουργία της υποδομής,</li> <li>• πρόβλεψη φορολογικών κινήτρων για την προώθηση μεταφορικών μέσων που</li> </ul>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

		<p>χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και τις σχετικές υποδομές,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• χρήση δημόσιων συμβάσεων για τη στήριξη των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των ομαδοποιημένων συμβάσεων,</li><li>• μη οικονομικά κίνητρα από την πλευρά της ζήτησης: π.χ. προτιμησιακή πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, πολιτική στάθμευσης, ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας,</li><li>• εξέταση της ανάγκης εγκατάστασης σημείων ανεφοδιασμού με ανανεώσιμο καύσιμο αεριωθούμενων τύπου βενζίνης σε αερολιμένες στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ,</li><li>• τεχνικά και διοικητικά μέτρα και νομοθεσία σχετικά με την αδειοδότηση της προμήθειας εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αδειοδότησης.</li></ul> <p><b>Τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα</li><li>• Τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN62196-2. Διατηρώντας παράλληλα τη συμβατότητα τύπου 2, οι εν λόγω ρευματολήπτες μπορούν να είναι εξοπλισμένοι με χαρακτηριστικά όπως τα κλείστρα ασφαλείας.</li><li>• Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για μηχανοκίνητα οχήματα</li><li>• Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN62196-2.</li><li>• Τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με σύστημα φόρτισης «Combo 2» με συνδυασμό, όπως περιγράφονται στο αντίστοιχο πρότυπο EN62196-3.</li></ul>
--	--	---

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σημεία ασύρματης επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων</li> <li>• Ανταλλαγή συσσωρευτών μηχανοκίνητων οχημάτων</li> <li>• Σημεία επαναφόρτισης μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας -L</li> <li>• Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων</li> </ul>
<p><b>Κανονισμός (ΕΕ) 2018/674 της Επιτροπής, της 17ης Νοεμβρίου 2017, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου</b></p>		<p>Τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (a.c.) για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L ισχύος μέχρι 3,7 kVA είναι εξοπλισμένα, για λόγους διαλειτουργικότητας, με ένα τουλάχιστον από τα ακόλουθα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 3α, κατά τα οριζόμενα στο πρότυπο EN 62196-2 (για φόρτιση τρόπου 3),</li> <li>• ρευματολήπτες και συνδετήρες συμβατούς με το IEC 60884 (για φόρτιση τρόπου 1 ή τρόπου 2).</li> </ul> <p>Τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (a.c.) για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L ισχύος άνω των 3,7 kVA είναι εξοπλισμένα, για λόγους διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2, κατά τα οριζόμενα στο πρότυπο EN 62196-2.</p>
<p><b>Οδηγία (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση</b></p>	<p><b>Ποιοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Ένα βιώσιμο, ανταγωνιστικό, ασφαλές και απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές ενεργειακό σύστημα</p>	<p>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 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται εντός του κτιρίου και, σε περίπτωση ανακαινίσεων μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση των</li> </ul>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

		<p>χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του κτιρίου</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li></ul> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• 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.</li></ul>
--	--	---

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 4.2.5. Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο ανάπτυξης 2021- 2027

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	<b>Κατηγορία</b>	ΕΘΝΙΚΟΣ
2	<b>Τίτλος</b>	ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021-2027
3	<b>Αντικείμενο</b>	Επιχειρησιακός Σχεδιασμός
4	<b>Έτος εκπόνησης</b>	1 <sup>η</sup> εγκύκλιος -2019, 2 <sup>η</sup> εγκύκλιος-2020, 1ο Σχέδιο της Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης (ΕΣΠΑ) 2021-2027 (2020)
5	<b>Περιοχή Εφαρμογής</b>	ΕΛΛΑΔΑ
6	<b>Επίπεδο Θεσμοθέτησης</b>	Μη θεσμοθετημένο
7	<b>Επισπεύδον Φορέας</b>	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ-ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΣΠΑ- ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΣΠΑ ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
8	<b>ΦΕΚ</b>	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
<p>Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Προγραμμάτων 2021-2027 υλοποιείται σταδιακά μέσα από την έκδοση εγκυκλίων και την υποβολή σχεδίων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.</p> <p>Οι εγκύκλιοι που απευθύνονται στους φορείς σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό)</li><li>• δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.</li></ul> <p><b>1<sup>η</sup> Εγκύκλιος</b></p> <p>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.</p> <p><u>Ηλεκτροκίνηση</u></p> <p>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Στόχος Πολιτικής 2</u>: 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</li></ul>		

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων.

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

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

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

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

## 2<sup>η</sup> Εγκύκλιος

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

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

### Ηλεκτροκίνηση

Κεφάλαιο 4: Το πλαίσιο του αναπτυξιακού σχεδιασμού

#### 4.2 Συνοπτική παρουσίαση του ΕΣΠΑ 2021-2027

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,*

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων» (σελ.18)

Οι κύριες επιλογές πολιτικής στον τομέα της ενέργειας βάσει του ΕΣΕΚ αφορούν τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε όλους τους τομείς, την προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης, τη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση/ψύξη, την μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας, την ενίσχυση διασυνδεδεμένων 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 ευφώνων 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).**

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	/	Οι 2 από τους 5 στόχους πολιτικής συμπεριλαμβάνουν στις προτεραιότητες τους την μετάβαση στις καθαρές μορφές ενέργειας και στα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς (π.χ. ηλεκτροκίνηση).
---	----------------------------	---	---

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.2.6. Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	ΕΘΝΙΚΟΣ
2	Τίτλος	ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027»
3	Αντικείμενο	Επιχειρησιακός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2020
5	Περιοχή Εφαρμογής	ΕΛΛΑΔΑ
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Μη θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ-ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΤΠΑ & ΤΣ
8	ΦΕΚ	

##### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

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.

#### Ηλεκτροκίνηση

Κύρια Στόχευση και Προγραμματική Στρατηγική του ΕΠ – Main development challenges & Programme strategy.

Στην συγκεκριμένη ενότητα αναλύονται οι στρατηγικοί τομείς που στοχεύει να υποστηρίξει χρηματοδοτικά το νέο Ε.Π.

Αναφορές στην ηλεκτροκίνηση εντοπίζονται στον τομέα της Ενέργειας και του αστικού περιβάλλοντος.

#### Ενέργεια:

Οι επιλογές πολιτικής στον τομέα της Ενέργειας αφορούν στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, κατοικιών και υποδομών επιχειρήσεων, στη βελτίωση της ενεργειακής έντασης σε όλους τους τομείς, στην προώθηση της αυτονομίας με αξιοποίηση ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή, ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και συστημάτων αποθήκευσης, στη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση και ψύξη, στην ενεργειακή μετάβαση, ιδίως, των νησιών σε «καθαρές» μορφές ενέργειας, στην

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ηλεκτροκίνηση, στην αξιοποίηση εγχωρίων ενεργειακών πηγών και ενίσχυση της διασύνδεσης μεταξύ τους ή με το ηπειρωτικό σύστημα.

Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές):

Έμφαση θα δοθεί στην δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα στηρίζεται στην αιεφόρο και ισόρροπη ανάπτυξή του, στο σχεδιασμό με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυσμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων καθώς και σε σημαντικές παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1: «Ενεργειακή απόδοση – Προώθηση ΑΠΕ – Ενεργειακές Υποδομές» (Πολυταμειακός, ΕΤΠΑ/ Ταμείο Συνοχής).

Μεταξύ των σημαντικών παρεμβάσεων που πρόκειται να υλοποιηθούν στον ΑΠ1 είναι και οι παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	<p>Το Ε.Π. έχει ως κύριο στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς 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»</p> <p>Στους θεματικούς τομείς της Ενέργειας και του Αστικού Περιβάλλοντος προωθούνται οι παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης χωρίς όμως να δίνονται πιο συγκεκριμένα στοιχεία.</p>
----------	----------------------------	--

### 4.2.7. Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

<b>1</b>	<b>Κατηγορία</b>	ΕΘΝΙΚΟΣ
<b>2</b>	<b>Τίτλος</b>	Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα
<b>3</b>	<b>Αντικείμενο</b>	Στρατηγικός Σχεδιασμός
<b>4</b>	<b>Έτος εκπόνησης</b>	2019
<b>5</b>	<b>Περιοχή Εφαρμογής</b>	ΕΛΛΑΔΑ
<b>6</b>	<b>Επίπεδο Θεσμοθέτησης</b>	Θεσμοθετημένο
<b>7</b>	<b>Επισπεύδον Φορέας</b>	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ-ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΣΠΑ- ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΣΠΑ ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
<b>8</b>	<b>ΦΕΚ</b>	4893 Β' /31.12.2019

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

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 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.

### Ηλεκτροκίνηση

#### Στόχοι και επιδιώξεις

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

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου
  - ΠΠ.1.3 : Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών
- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ
  - ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης
  - ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων
- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού
  - ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας
  - Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα
  - ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές
  - ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

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

Στη συνέχεια για κάθε εξεταζόμενη διάσταση παρατίθενται τα προβλεπόμενα στοιχεία σε επίπεδο στόχων και επιδιώξεων.

#### ΑΠΕ στις μεταφορές.

Προβλέπεται η ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και η ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών για την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Παράλληλα κρίσιμη κρίνεται η ανάγκη για παροχή αποτελεσματικής ενημέρωσης προς τους καταναλωτές σχετικά με τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα

Θέτει την ανάγκη βελτίωσης της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τη σταδιακή αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης με την κατανάλωση ενέργειας και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.

Οι σημαντικότερες προκλήσεις για τον αναγκαίο μετασχηματισμό στον κλάδο των μεταφορών στην εξεταζόμενη διάσταση, σχετίζονται με:

- Τη μείωση του κόστους τεχνολογιών της μικρής αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτροκίνησης
- Την ανάπτυξη των έξυπνων υποδομών για την ηλεκτροκίνηση
- Την παραγωγή βιοκαυσίμων δεύτερης γενιάς
- Τη μείωση του κόστους όλων των εναλλακτικών καυσίμων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις μεταφορές .

## Πολιτικές και μέτρα

Προτεραιότητα Κλιματική αλλαγή, εκπομπές και απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου

Εναρμονίζεται με τη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40% έως το έτος 2030 σε σύγκριση με το έτος 1990

Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών

Η διαχείριση της αστικής κινητικότητας αποτελεί βασική πτυχή της βελτίωσης της οργάνωσης των μεταφορών στις πόλεις και στις περιφέρειες και συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας και των μεταφορών χωρίς άνθρακα. Η διαχείριση της κινητικότητας υποστηρίζει την εισαγωγή και τη χρήση σύγχρονων, φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών (ποδήλατα, ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, κ.α.)

Προτεραιότητα Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

Σύζευξη τομέων

Η σύζευξη τομέων αναφέρεται στη δυνατότητα διασύνδεσης του τομέα της ηλεκτροπαραγωγής με διαφορετικούς ενεργειακούς τομείς, όπως η θέρμανση-Ψύξη (Power-to-Heat), ο τομέας των αερίων (Power-to-Gas) και οι μεταφορές (Ηλεκτροκίνηση).

ΑΠΕ στις μεταφορές - Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης

Ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για μεγάλο μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης καθώς είναι υπεύθυνος για το ένα τέταρτο των εκπομπών CO<sub>2</sub>, κατά συνέπεια γίνεται αντιληπτός ο καταλυτικός ρόλος που καλούνται να διαδραματίσουν τα οχήματα χαμηλών ή μηδενικών ρύπων στην αντιμετώπιση του φαινομένου.

Ως εκ τούτου, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί βασικό στόχο πολιτικής, ο οποίος προϋποθέτει την ολοκλήρωση του σχετικού κανονιστικού πλαισίου και τον προγραμματισμό ανάπτυξης των απαραίτητων ενεργειακών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Ανώτατα όρια μέσων εκπομπών CO<sub>2</sub> στις ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων

**2020** Μέγιστες μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub> 95 gr/km

**2021** Μείωση της μέσης τιμής εκπομπών CO<sub>2</sub> κάτω από τα 95 gr/km

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

<b>2025</b>	Μείωση κατά 15% σε σχέση με το 2021
<b>2030</b>	Μείωση κατά 37,5% σε σχέση με το 2021

Ωστόσο η ελληνική αγορά οχημάτων παρουσιάζει κάποιες ιδιαιτερότητες, κυρίως λόγω της σημαντικής συρρίκνωσης που σημείωσε την περίοδο 2010 – 2018 (πτώση της τάξης του 68% σε σχέση με την περίοδο 200-2009). Επιπρόσθετα ο στόλος στην Ελλάδα εκτιμάται κατά προσέγγιση στα 5,15 εκατ. Οχήματα στα τέλη του 2018 ενώ και το μερίδιο ηλεκτρικών οχημάτων δεν υπερβαίνει το 0,33% της συνολικής αγοράς έως τον Αύγουστο του 2019.

Η χάραξη της εθνικής πολιτικής προώθησης της ηλεκτροκίνησης και η εξειδίκευσή της πραγματοποιείται σε πέντε διαφορετικές κατευθύνσεις:

- I. Τη διεύρυνση της «αγοραστικής βάσης» της Ελληνικής Αγοράς, μέσω της διαφοροποίησης της καταναλωτικής ταυτότητας (προφίλ).
- II. Την αντικατάσταση παλαιότερων οχημάτων με «καθαρά» οχήματα plugin υβριδικής και αμιγώς ηλεκτρικής τεχνολογίας.
- III. Την αύξηση του υφιστάμενου 0,33% μεριδίου των ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά σε τουλάχιστον 8,7% επί των νέων ταξινομήσεων εντός χρονικού διαστήματος 5 ετών (2020-2024).
- IV. Την ανάπτυξη νέου «περιβάλλοντος χρήσης» τόσο από πλευράς υποδομών όσο και παροχών (κινήτρων).
- V. Την ενημέρωση του κοινού μέσω της προώθησης επικοινωνιακών προγραμμάτων.

Για τη διευκόλυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να σχεδιαστεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα παροχής κινήτρων. Τα κίνητρα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην Ελλάδα σύμφωνα με ξένα παραδείγματα διακρίνονται αφενός, σε αυτά που παρουσιάζουν αμιγώς οικονομικό χαρακτήρα και αφετέρου σε αυτά που εμφανίζουν τη μορφή κινήτρων χρήσης (είσοδος και καθημερινή κυκλοφορία εντός των μεγάλων αστικών κέντρων, ελεύθερη στάθμευση στους Δήμους που εφαρμόζεται ελεγχόμενη στάθμευση, υποστήριξη δημιουργίας δικτύων παροχής ενέργειας για την επαναφόρτιση των οχημάτων κλπ.)

Για την εκτίμηση διεύθυνσης της ηλεκτροκίνησης στην ελληνική αγορά καταρτίστηκαν δυο διαφορετικά σενάρια:

- Σενάριο A (Σενάριο Αναφοράς): Σύμφωνα με το σενάριο εξέλιξης των ταξινομήσεων κατ' έτος και εκτιμήσεις της αγοράς, το ποσοστό διεύθυνσης ηλεκτρικών οχημάτων θα ανέρχεται σε 24,1% επί των νέων ταξινομήσεων το έτος 2030.
- Σενάριο B (Σενάριο Εμπροσθοβαρές με οικονομική ανάπτυξη και αυξημένα μέτρα πολιτικής): Σύμφωνα με το σενάριο εξέλιξης των ταξινομήσεων κατ' έτος και με στόχο την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου με οικονομική ανάπτυξη και αυξημένα μέτρα πολιτικής έως το έτος 2030, το ποσοστό διεύθυνσης των ηλεκτρικών οχημάτων το έτος 2030 ανέρχεται σε 30% επί των νέων ταξινομήσεων.

Πολιτικές για την ενεργειακή μετάβαση στον αγροτικό τομέα, στη ναυτιλία και τον τουρισμό

Προώθηση χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης σε τουριστικές μονάδες

Υποστήριξη της σταδιακής μετάβασης των τουριστικών περιοχών στην ηλεκτροκίνηση μέσω πιλοτικών δράσεων σε μέσα μαζικής μεταφοράς και ηλεκτρικά ποδήλατα και την εγκατάσταση σταθμών φόρτισης.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## Στοιχεία εξέλιξης ενεργειακού συστήματος έως το έτος 2030

### Κατανάλωση ενέργειας ανά τομέα

Κατά την περίοδο 2013-2017 σχεδόν όλοι οι τομείς τελικής χρήσης εμφάνισαν αύξηση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας. Η μεγαλύτερη αύξηση διαπιστώθηκε στον οικιακό τομέα και τη βιομηχανία (αύξηση 16% και 9% αντίστοιχα), ενώ η αύξηση στο τομέα των μεταφορών και τον τριτογενή ανήλθε στο 8%.

Για το έτος 2017, ο τομέας των μεταφορών έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά ως μερίδιο στην τελική κατανάλωση ενέργειας (μερίδιο 41%), ενώ επίσης σημαντική είναι η συμμετοχή τόσο του οικιακού, όσο και του βιομηχανικού τομέα (μερίδιο 26% και 18% αντίστοιχα).

### Επιπτώσεις των προγραμματισμένων πολιτικών και μέτρων

Το σενάριο επίτευξης των στόχων του ΕΣΕΚ θέτει τους ακόλουθους εθνικούς στόχους στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής:

- Το μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας για το έτος 2030 προκύπτει ότι θα ανέρχεται σε 35%
- Η τελική κατανάλωση ενέργειας για το έτος 2030 εκτιμάται να είναι σημαντικά χαμηλότερη σε σχέση με τις αντίστοιχες προβλέψεις που είχαν εκπονηθεί το έτος 2007 και επιτυγχάνονται ποσοστά μείωσης κατά 38% σε σχέση με τις αντίστοιχες προβλέψεις
- Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εκτός ΣΕΔΕ εκτιμάται στο επίπεδο του 32,7% το έτος 2030 σε σχέση με το 2005, με το θεοπισμένο στόχο να βρίσκεται στο 16%

### Κύρια χαρακτηριστικά του ενεργειακού συστήματος έως το έτος 2030

Η εξέλιξη των βασικών ενεργειακών μεγεθών στη μορφή ενός συνοπτικού ισοζυγίου, για την περίοδο 2020-2030, με ενδιάμεσα έτη το 2022, 2025 και 2027 για την καλύτερη παρακολούθηση της προσπάθειας που επιτελείται για την επίτευξη των εθνικών στόχων και ειδικά για τον κλάδο των μεταφορών διαμορφώνεται ως εξής (σελ.234,235):

Τελική Κατανάλωση Ενέργειας χωρίς Διεθνείς Αερομεταφορές [ktoe]	<b>2020</b>	<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>2027</b>	<b>2030</b>
	6997	7108	7163	7121	7066
Εκπομπές CO <sub>2</sub> (MtCO <sub>2</sub> ) από τις μεταφορές	<b>2020</b>	<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>2027</b>	<b>2030</b>
	17,4	17,6	17,5	17,2	16,5
Μερίδιο ΑΠΕ στην Τελική Κατανάλωση για Μεταφορές [%]	<b>2020</b>	<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>2027</b>	<b>2030</b>
	6,6%	7%	10%	12%	19%

### Συμμετοχή ΑΠΕ

Το μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη εγχώρια κατανάλωση εκτιμάται ότι θα ανέλθει ή και θα ξεπεράσει το 35%.

Ιδιαίτερα όσον αφορά τη συνεισφορά του ηλεκτρισμού στο μερίδιο των ΑΠΕ στις οδικές μεταφορές (συμπ. Ηλεκτρικών οχημάτων) προβλέπεται ότι το έτος 2030 θα ανέρθει στα 0,13 Mtoe, τα οποία με το νπολλαπλασιαστή 4 που αντιστοιχεί στα ηλεκτρικά οδικά οχήματα συνεισφέρουν κατά 6,7% στο μερίδιο

### Εξέλιξη της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών

Ο τομέας των μεταφορών χαρακτηρίζεται από σχετικά μεγάλη διείσδυση βιοκαυσίμων και ηλεκτρισμού και αντίστοιχη πτώση των πετρελαϊκών προϊόντων.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Ωστόσο, η μείωση της χρήσης των πετρελαϊκών προϊόντων στον τομέα των μεταφορών τόσο σε απόλυτα όσο και ποσοστιαία μεγέθη είναι μικρή, καθώς είναι της τάξης του 5% το έτος 2030 σε σχέση με το έτος 2020, με το μερίδιό τους να μειώνεται σε 91% το έτος 2030 σε σχέση με 96% το έτος 2020.

Η χρήση των βιοκαυσίμων αυξάνεται σημαντικά καθώς το μερίδιό τους σχεδόν διπλασιάζεται και το ποσοστό τους στο σύνολο της κατανάλωσης ανέρχεται σε 5% το έτος 2030 σε σχέση με 3% το έτος 2020.

Ο ηλεκτρισμός εμφανίζει πλέον το έτος 2030 ένα μερίδιο στο σύνολο της τάξης του 2%, ενώ σε απόλυτες τιμές ανέρχεται σε 154 ktoe το έτος 2030 έναντι 18 ktoe το έτος 2020. Επισημαίνεται ότι η εξέλιξη της συμμετοχής των βιοκαυσίμων στο ενεργειακό μείγμα του τομέα των μεταφορών σε τόσο υψηλό μερίδιο συμμετοχής, προϋποθέτει τη συμμετοχή προηγμένων βιοκαυσίμων και την ενίσχυση του ποσοστού πρόσμιξής τους σε ντίζελ και βενζίνη.

Τελική Κατανάλωση Ενέργειας χωρίς Διεθνείς Αερομεταφορές [ktoe]	2020	2022	2025	2027	2030
Κατανάλωση ανά καύσιμο					
Πετρελαϊκά	6723	6810	6780	6691	6439
Βιοενέργεια	228	238	283	287	371
Φ. Αέριο	28	32	42	57	102
Ηλεκτρισμός	18	28	58	86	154
Εκπομπές CO <sub>2</sub> από τον τομέα των Μεταφορών [MtCO <sub>2</sub> ]	20,6	20,9	20,8	20,6	19,9

Ωστόσο αν από τον τομέα των μεταφορών εξαιρεθούν οι καταναλώσεις των αερομεταφορών και της εγχώριας ναυσιπλοΐας, η μείωση του μεριδίου των πετρελαϊκών προϊόντων είναι πιο αξιοσημείωτη καθώς από το 95% το έτος 2020 υποχωρεί στο 88% το έτος 2030. Αυτό οφείλεται στη σημαντική διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και των βιοκαυσίμων σε αυτούς τους υποτομείς του τομέα των μεταφορών με το αθροιστικό τους μερίδιο να ανέρχεται στο 7% το έτος 2030.

Ειδικά για την ηλεκτροκίνηση στις οδικές μεταφορές τα αποτελέσματα από τις ενεργειακές προσομοιώσεις δείχνουν εκθετική αύξηση της συμμετοχής τους στο στόλο των επιβατικών οχημάτων μετά το 2027, καθώς θα αυξάνεται και το μερίδιό τους στις νέες ταξινομήσεις.

Μέχρι το 2027 το μερίδιο συμμετοχής στο σύνολο του επιβατικού στόλου δεν προβλέπεται να υπερβεί το 4%. Στόχος είναι το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις να έχει ανέλθει στο 30% μέχρι το έτος 2030.

Αν αυτό το υψηλό μερίδιο συμμετοχής στις νέες ταξινομήσεις επιτευχθεί ήδη από το έτος 2027 και κρατηθεί σταθερό και σχετικά αυξητικό μέχρι το τότε 2030, τότε μπορούν να επιτευχθούν υψηλά μερίδια συμμετοχής στο σύνολο του στόλου, της τάξης του 9%, αποτυπώνοντας και την τελική τάση που θα διαμορφωθεί αρχές της μεθεπόμενης δεκαετίας για σταδιακό εξηλεκτρισμό των οδικών επιβατικών μεταφορών. Ωστόσο τα ωρινά δεδομένα και αναλύσεις της εγχώριας αγοράς δείχνουν ότι αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί και ότι η επίτευξη ενός τέτοιου μεριδίου ουσιαστικά επαφίεται σε ριζικές αλλαγές στα μερίδια των τύπων οχημάτων κατά την τελευταία αυτή περίοδο και εμπεριέχει υψηλό βαθμό αβεβαιότητας.

Η σταδιακή ανανέωση του υφιστάμενου στόλου επιβατικών οχημάτων, με νέα υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης ανά μονάδα μεταφορικού έργου, όπως τα ηλεκτρικά οχήματα και τα αποδοτικότερα οχήματα εσωτερικής καύσης, θα οδηγήσουν σε μία μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας των επιβατικών

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

οχημάτων της τάξης του 12%, που σε απόλυτο νούμερο ανέρχεται στα 401 κτοε για την περίοδο 2020-2030. Ενδεικτικά, ο εξηλεκτρισμός των οδικών επιβατικών μεταφορών οδηγεί σε σημαντική βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης ανά μονάδα μεταφορικού έργου, με τη μοναδιαία κατανάλωση να μειώνεται στα 24,5 κτοε/κρkm το έτος 2030 σε σχέση με τα 31,5 κτοε/κρkm το έτος 2020.

Επίσης ο εξολοκλήρου εξηλεκτρισμός των μέσων σταθερής τροχιάς, θα οδηγήσει σε μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας του υπο-κλάδου κατά 32%.

Πιο συγκεκριμένα ο εξηλεκτρισμός του τομέα των μεταφορών θα επιτευχθεί κυρίως μέσω των σιδηροδρόμων, ενώ στους υπο-κλάδους των επιβατικών οχημάτων και λεωφορείων το έτος 2030, αναμένεται η συνεισφορά του ηλεκτρισμού να ανέλθει σε 4% και 3% αντίστοιχα.

### Επισκόπηση επιπτώσεων και επενδυτικών αναγκών

Υφιστάμενες επενδυτικές ροές και παραδοχές προβλεπόμενων επενδύσεων των προγραμματιζόμενων μέτρων πολιτικής

Μέσω του Στόχου Πολιτικής 3 «Μία πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ» προωθούνται, μεταξύ άλλων, επενδύσεις που αφορούν σε «Υποδομή για καθαρές αστικές μεταφορές», οι οποίες δύναται να συμπεριλάβουν και τις υποδομές ηλεκτροκίνησης σε αστικό περιβάλλον.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες του ΕΣΕΚ</li> <li>• Κίνητρα χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων (είσοδος και καθημερινή κυκλοφορία εντός των μεγάλων αστικών κέντρων, ελεύθερη στάθμευση στους Δήμους που εφαρμόζεται ελεγχόμενη στάθμευση, υποστήριξη δημιουργίας δικτύων παροχής ενέργειας για την επαναφόρτιση των οχημάτων κλπ.)</li> <li>• Κατά την επιλογή χωροθέτησης των σταθμών φόρτισης να ληφθούν υπόψη και οι τουριστικές περιοχές της πόλης στις οποίες μελλοντικά ενδεχομένως να υπάρξει ζήτηση.</li> </ul>
----------	----------------------------	---	--

### 4.2.8. Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

<b>1</b>	<b>Κατηγορία</b>	ΕΘΝΙΚΟΣ
<b>2</b>	<b>Τίτλος</b>	Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025
<b>3</b>	<b>Αντικείμενο</b>	Στρατηγικός Σχεδιασμός
<b>4</b>	<b>Έτος εκπόνησης</b>	2020
<b>5</b>	<b>Περιοχή Εφαρμογής</b>	ΕΛΛΑΔΑ
<b>6</b>	<b>Επίπεδο Θεσμοθέτησης</b>	Θεσμοθετημένο

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

7	Επισπεύδον Φορέας	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ - ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΣΠΑ - ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΔΕ
8	ΦΕΚ	ΦΕΚ 174 Α/2020

## Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

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

### Κεφάλαιο 3 ΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΕΠΑ ΚΑΙ Η ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥΣ ΣΕ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

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

### Ηλεκτροκίνηση

Παράγραφος 3.2 Πράσινη ανάπτυξη

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-συμπααραγωγή, 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 συμπααραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας.

Παράγραφος 3.4 Ανάπτυξη υποδομών

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

- των δικτύων,

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- των μεταφορών
- της εφοδιαστικής αλυσίδας.

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

### Κεφάλαιο 5. ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ - ΣΤΟΧΟΙ

Σε αυτό το πλαίσιο, παρουσιάζονται δείκτες που αφορούν την πρόοδο στην κατεύθυνση επίτευξης των ειδικών στόχων που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 3. Οι δείκτες περιλαμβάνουν επιδιωκόμενα αποτελέσματα τα οποία πρέπει να έχουν επιτευχθεί στο τέλος της προγραμματικής περιόδου του ΕΠΑ.

Δείκτες και επιδιωκόμενα αποτελέσματα ανά αναπτυξιακό στόχο

Ένα 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%.

Η επίτευξη αυτού του στόχου που έχει δοθεί από το ΕΣΕΚ εξαρτάται κρίσιμα από την παροχή των κατάλληλων κινήτρων στους καταναλωτές, καθώς και από την ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε θέσεις δημόσιας στάθμευσης στις πόλεις της χώρας.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ηλεκτροκίνηση επιβατικών οχημάτων συγκαταλέγεται στα επιδιωκόμενα αποτελέσματα της πράσινης ανάπτυξης και ειδικότερα των πράσινων πόλεων</li> <li>• Η τιμή στόχος του δείκτη για το μερίδιο των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων στις ετήσιες νέες ταξινομήσεις είναι 13% και για να επιτευχθεί χρειάζεται παροχή κατάλληλων κινήτρων στους καταναλωτές, και ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε θέσεις δημόσιας στάθμευσης στις πόλεις της χώρας</li> </ul>
----------	----------------------------	---

### 4.2.9. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

<b>1</b>	<b>Κατηγορία</b>	ΕΘΝΙΚΟΣ
<b>2</b>	<b>Τίτλος</b>	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας
<b>3</b>	<b>Αντικείμενο</b>	Στρατηγικός Σχεδιασμός
<b>4</b>	<b>Έτος εκπόνησης</b>	2019

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

5	Περιοχή Εφαρμογής	ΕΛΛΑΔΑ
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων σε συνεργασία με την Υπηρεσία Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων (SRSS) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
8	ΦΕΚ	

## Β. ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

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

### Ηλεκτροκίνηση

#### Κεφάλαιο 2: Ανάπτυξη του Σχεδίου

##### 2.5. Ανάλυση προβλημάτων

Το Σχέδιο Μεταφορών βασίζεται σε εκτενή συλλογή και ανάλυση δεδομένων με παρεμβάσεις που καθορίζονται βάσει των παρατηρούμενων προβλημάτων σε ολόκληρο τον τομέα μεταφορών

##### 2.5.1. Καθορισμός Στρατηγικών Στόχων

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, και
- Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών

##### 2.5.2. Κύρια Ευρήματα της Ανάλυσης Προβλημάτων

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

Στόχος: Διασφάλιση Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας

Το σύστημα μεταφορών της Ελλάδας δεν επικεντρώνεται ικανοποιητικά σε αυτόν τον Στρατηγικό Στόχο. Κατ' αρχάς, το μερίδιο των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

(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.

## Κεφάλαιο 3: Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

### 3.2. Προτεινόμενες Επενδύσεις του Σχεδίου Μεταφορών

Περιγράφονται οι προτεινόμενοι εννέα πυλώνες, αναφέροντας τον σχετικό βασικό στόχο και τον συνολικό αριθμό προτεινόμενων μέτρων ανά πυλώνα, με διάκριση μεταξύ μέτρων υποδομών και ήπιων μέτρων, επισημαίνοντας εκείνα που συνδέονται κυρίως με τον πυλώνα και εκείνα που συνεισφέρουν σε αυτόν, με την ακόλουθη κωδικοποίηση:

- ΥΚ: Μέτρα υποδομών κυρίως σχετιζόμενα με τον Πυλώνα
- ΥΣ: Μέτρα υποδομών που συνεισφέρουν στον Πυλώνα
- ΗΚ: Ήπια μέτρα κυρίως σχετιζόμενα με τον Πυλώνα
- ΗΣ: Ήπια μέτρα που συνεισφέρουν στον Πυλώνα

### ΠΥΛΩΝΑΣ 9 Διερεύνηση Μελλοντικών Ευκαιριών

Μεταξύ άλλων προσδιορίστηκαν και κάποια ήπια μέτρα για να συμπεριληφθούν μελλοντικά στο Σχέδιο Μεταφορών.

- Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5):
  - M-4: Σχέδιο απόσυρσης παλαιών φορτηγών και ρυμουλκούμενων
  - M-5: Αναθεώρηση συστήματος φορολογικών κινήτρων για καθαρότερο στόλο ιδιωτικών αυτοκινήτων
  - M-6: Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση
- Δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και υλοποίηση της μεταρρύθμισης των υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 6):
  - M-7: Προώθηση στόλου «πράσινων» οχημάτων (παντός τύπου)

## Κεφάλαιο 5: Υλοποίηση του Σχεδίου

### 5.5. Χρηματοδότηση του Σχεδίου Μεταφορών

#### 5.5.2. Διαθέσιμες Πηγές Χρηματοδότησης - Ήπια Μέτρα

Ο συνολικός εκτιμώμενος προϋπολογισμός για τον καθορισμό και την υλοποίηση των ήπιων μέτρων του Σχεδίου Μεταφορών είναι περίπου 1,073 δισ. €. Εντούτοις, από αυτό το ποσό, 1 δισ. € έχουν προβλεφθεί να διανεμηθούν σε μέτρα που υποστηρίζουν την ανανέωση του στόλου οχημάτων, όπως φορολογικές

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ελαφρύνσεις για οχήματα χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Αυτό το μέτρο πρέπει να πραγματοποιηθεί και στις δύο περιόδους υλοποίησης, πιθανώς κυρίως μεταξύ 2027 και 2037, εκτός εάν π.χ. επαρκείς υποδομές φόρτισης έχουν εγκατασταθεί στη χώρα πριν από το 2025, το οποίο φαίνεται απίθανο σε αυτό το στάδιο.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b> /	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ο στόλος επιβατικών οχημάτων (λεωφορεία και ΙΧΕ) είναι πολύ παλιός, με σχεδόν μηδενική παρουσία υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων</li> <li>Η ηλεκτροκίνηση στον τομέα των μεταφορών αποτελεί παράγοντα διασφάλισης περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.</li> <li>Στον Πυλώνα 9 του στρατηγικού σχεδίου προωθείται η ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων</li> </ul>
----------	------------------------------	---

### 4.2.10. Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

<b>1</b>	<b>Κατηγορία</b>	ΕΘΝΙΚΟΣ
<b>2</b>	<b>Τίτλος</b>	Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις
<b>3</b>	<b>Αντικείμενο</b>	Στρατηγικός Σχεδιασμός
<b>4</b>	<b>Έτος εκπόνησης</b>	2020
<b>5</b>	<b>Περιοχή Εφαρμογής</b>	ΕΛΛΑΔΑ
<b>6</b>	<b>Επίπεδο Θεσμοθέτησης</b>	Θεσμοθετημένο
<b>7</b>	<b>Επισπεύδον Φορέας</b>	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
<b>8</b>	<b>ΦΕΚ</b>	ΦΕΚ 142 Α' /23.07.2020

##### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

#### Άρθρο 1 Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι:

1. η επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών,
2. η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων,
3. η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.

#### Άρθρο 2 Ορισμοί

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

(α) «Ηλεκτρικό όχημα (Η/Ο)»: μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης, το οποίο περιέχει μία τουλάχιστον μη περιφερειακή, εξωτερική, βοηθητική, ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται εξωτερικά. Ειδικότερα, ως ηλεκτρικά οχήματα νοούνται τα αυτοκίνητα, καθώς και οι μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των κατωτέρω κατηγοριών: Αμιγώς ηλεκτρικό όχημα, Υβριδικό ηλεκτρικό όχημα εξωτερικής φόρτισης, Υβριδικό όχημα κυψέλης καυσίμου, Ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ηλεκτρικό ποδήλατο)

(β) «Σημείο επαναφόρτισης»: διεπαφή ικανή να φορτίσει τουλάχιστον ένα Η/Ο κάθε φορά ή να αντικαταστήσει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά.

(γ) «Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, ηλεκτρικής ισχύος έως και 22 kW. Δεν περιλαμβάνονται τα σημεία επαναφόρτισης με ηλεκτρική ισχύ έως και 3,7 kW που είναι εγκατεστημένα σε ιδιωτικές κατοικίες ή ο κύριος σκοπός τους δεν είναι να φορτίζουν Η/Ο και δεν είναι δημοσίως προσβάσιμα.

(δ) «Σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε Η/Ο ισχύος μεγαλύτερης των 22 kW.

(ε) «Δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει ηλεκτρική ενέργεια με άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλους τους χρήστες. Η άνευ διακρίσεων πρόσβαση μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέσα για την ταυτοποίηση, τη χρήση και την πληρωμή.

(στ) «Υπηρεσίες επαναφόρτισης Η/Ο»: σύνολο υπηρεσιών, περιλαμβανομένης της επαναφόρτισης καθ' εαυτής και άμεσα σχετιζόμενων ή συνοδευτικών με αυτή χαρακτηριστικών προστιθέμενης αξίας, όπως ταχύτητας φόρτισης, ευκολίας χρήσης και χρέωσης, ευχέρειας προσβασιμότητας, υπηρεσιών στάθμευσης.

(ζ) «Υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης»: σύνολο υπηρεσιών προς χρήστες Η/Ο, που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και την τιμολόγηση της ηλεκτροκίνησης, καθώς και με τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρηστών, όπως εύρεση διαθέσιμων σημείων φόρτισης και πλοήγηση, κράτηση θέσεων, αλλά και με εν γένει υπηρεσίες, όπως διαχείριση στόλου Η/Ο οχημάτων και διάθεσή τους προς χρήστες Η/Ο.

## Άρθρο 3 Δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο

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. CO<sub>2</sub> /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.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### Άρθρο 12 Οργάνωση της αγοράς φόρτισης Η/Ο - Τροποποίηση του άρθρου 134B του ν. 4001/2011

1. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να είναι οποιαδήποτε ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο εγγεγραμμένο στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.), με σκοπό την εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης σε χρήστες Η/Ο και είναι υπεύθυνος για την άρτια τεχνική συντήρηση των υποδομών φόρτισης, τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της λειτουργίας των σημείων επαναφόρτισης που διαχειρίζονται, την εποπτεία και τον έλεγχο αυτών, καθώς και για την παροχή των αναγκαιών στοιχείων και δεδομένων στο Μητρώο της παρ. 7
2. Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. έχουν την υποχρέωση να υιοθετούν συστήματα απομακρυσμένης εποπτείας και ελέγχου με τη χρήση ενός τουλάχιστον ευρωπαϊκού ή διεθνούς ανοικτού πρωτοκόλλου, το οποίο υποστηρίζει τη διαχείριση ενεργού ισχύος, προκειμένου το σημείο να έχει τη σχετική τεχνική δυνατότητα.
3. Για δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, την εκμετάλλευση των σημείων επαναφόρτισης αναλαμβάνει Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. εντός ενός (1) έτους από την εγκατάστασή τους. Έως την ανάληψη της εκμετάλλευσής τους από Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., τις ανωτέρω υποχρεώσεις αναλαμβάνει ο κύριος των υποδομών.
4. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να είναι κύριος ή κάτοχος της Υποδομής Φόρτισης και δύναται να συνάπτει σύμβαση σύνδεσης με τον Διαχειριστή του Δικτύου Διανομής και σύμβαση προμήθειας με έναν ή περισσότερους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας με τους οποίους συμβάλλεται ως τελικός καταναλωτής
5. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης επί τούτω (ad hoc) σε μη συμβεβλημένους με αυτόν χρήστες Η/Ο με άμεση τιμολόγηση αυτών, σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., καθώς και σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με άλλους Παρόχους Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.). Στην τελευταία περίπτωση, η αναγκαία διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται μέσω Φορέων Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.) ή μέσω διμερών συμβάσεων μεταξύ φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

### Άρθρο 13 Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.)

Καθένας από τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης κατά την έναρξη λειτουργίας του υποχρεούται να εγγράφεται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., όπως και οι δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης από τους φορείς που τα διαχειρίζονται.

### Άρθρο 15 Τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης

1. Η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών Η/Ο αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή ηλεκτροκίνησης διαμορφώνονται ελεύθερα.
2. Η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση για την κατά περίπτωση φόρτιση επιλέγεται από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και πρέπει να γνωστοποιείται στον χρήστη Η/Ο πριν από την έναρξη της διαδικασίας επαναφόρτισης, με ευκρινή σήμανση επί του σημείου επαναφόρτισης ή σε παρακείμενο χώρο του σημείου επαναφόρτισης ή στην είσοδο του χώρου εγκατάστασής του, σε περίπτωση χώρων με ελεγχόμενη πρόσβαση.

### Άρθρο 17 Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από Ο.Τ.Α.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος και έως την 31.3.2021, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), με το οποίο προγραμματίζουν

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του ιδίως, τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και την υφιστάμενη ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ, καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων.

2. Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

α) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά μήκος των διοικητικών τους ορίων, 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, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίους (1.000) κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε: αα) υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, αβ) υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, αγ) υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενες στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές, αδ) νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

β) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε τερματικούς σταθμούς και επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος και συγχρόνως να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης για την ομαλή λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,

γ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο,

δ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση Η/Ο τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για το δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Στις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται και η στάθμευση και η επαναφόρτιση Η/Ο που δεν εξυπηρετούν ανάγκες τροφοδοσίας μετά από τη λήξη του ωραρίου τροφοδοσίας και έως την επόμενη έναρξη.

3. Σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης – επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα τροφοδοσίας, τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα

4. Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ. Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα απαγορεύεται να φορτίζονται Η/Ο, εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ,

5. Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

6. Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί ή εγκαθίστανται έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. της παρ. 1, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται σε αυτό.
7. Τα Σ.Φ.Η.Ο. επικαιροποιούνται από τους δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα και ανά πέντε (5) κατ' ελάχιστον έτη, με στόχο την επανεξέταση των συνθηκών ανάπτυξης και εφαρμογής της χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.
8. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο και επαναφόρτισης Η/Ο, όπως υπολογίζονται στα Σ.Φ.Η.Ο. που εκπονούνται από τους Ο.Τ.Α., αυξάνουν αντιστοίχως τις ελάχιστες απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης, κατά την εκπόνηση οποιωνδήποτε σχετικών μελετών από τους Ο.Τ.Α..

### Άρθρο 18 Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο

1. Στις έδρες - διοικητικές μονάδες, όπου κυκλοφορούν αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ) με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. C2O/χλμ., δύνανται να καθορίζονται χώροι στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) με τις απαιτούμενες υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο για χρήση αποκλειστικά από αυτά, απαγορευμένης της χρησιμοποίησής τους από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας.
2. Στους χώρους στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ οχημάτων που προορίζονται για μικτή χρήση, ήτοι χρησιμοποιούνται και από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας, τα αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO2 /χλμ. παίρνουν θέση σύμφωνα με τη σειρά προσέλευσής τους. Για την φόρτιση των ανωτέρω οχημάτων, στους χώρους αυτούς καθορίζεται υποχρεωτικά τουλάχιστον μία (1) θέση αποκλειστικής χρήσης από αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO2 /χλμ., με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο για κάθε πέντε (5) θέσεις Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων και στο τέλος των συνολικών θέσεων, η οποία οριοθετείται με κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση. Εφόσον στους εν λόγω χώρους στάθμευσης υπάρχουν λιγότερες των πέντε (5) θέσεων, η χωροθέτηση γίνεται με κριτήριο την εν γένει χωρητικότητά τους.
3. Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, που ορίζονται με το παρόν απαγορεύεται ρητά να φορτίζουν άλλα Η/Ο εκτός από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ.

### Άρθρο 19 Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ

1. Σε ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) κατ' ελάχιστον επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων για άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για ΑμεΑ. Οι συγκεκριμένες θέσεις φέρουν ειδική σήμανση, σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 2696/1999 (Α' 57).
2. Σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων, το ανωτέρω ελάχιστο ποσοστό θέσεων για Η/Ο ΑμεΑ, ορίζεται σε ένα τοις εκατό (1%) επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.
3. Για τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για οχήματα ΑμεΑ του παρόντος, εφαρμόζεται η υπ' αρ. 42863/438/2019 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Τουρισμού (Β' 2040).

### Άρθρο 20 Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

1. Οι θέσεις στάθμευσης, που εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σημαίνονται με τη ρυθμιστική πινακίδα P-40 με την ένδειξη «Απαγορεύονται η στάση και η στάθμευση», σε συνδυασμό με την πρόσθετη πινακίδα Πρ-19β με την ένδειξη «Εξαιρούνται τα Ηλεκτροκίνητα Οχήματα», σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (ν. 2696/1999, Α' 57).
2. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο σημαίνονται με την πινακίδα P-35α με την ένδειξη «Θέση/Σημείο Επαναφόρτισης Ηλεκτροκίνητου Οχήματος». Προκειμένου να σημανθεί ο χώρος στάθμευσης Η/Ο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η ρυθμιστική πινακίδα P-70 με την ένδειξη «Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων», σε συνδυασμό με την πρόσθετη πινακίδα Πρ-19α με την ένδειξη «Ηλεκτροκίνητα Οχήματα».

### **Άρθρο 21 Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια (παρ. 2, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)**

1. Στην ηλεκτρολογική μελέτη των νέων κτιρίων περιλαμβάνεται η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, δηλαδή σωληνώσεων, οχετών, καναλιών για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, ώστε στις θέσεις στάθμευσης, όπως αυτές προκύπτουν από την οικοδομική άδεια, να μπορούν να εγκατασταθούν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.
2. Σε νέα κτίρια με αποκλειστική χρήση κατοικίας και με περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης, εγκαθίσταται υποχρεωτικά υποδομή καλωδίωσης, ώστε να καθίσταται δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε κάθε θέση στάθμευσης οχημάτων.
3. Σε νέα κτίρια που δεν προορίζονται αποκλειστικά για κατοικία και τα οποία διαθέτουν περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης, εγκαθίσταται υποχρεωτικά υποδομή καλωδίωσης, ώστε μία (1) κατ' ελάχιστο σε κάθε πέντε (5) θέσεις στάθμευσης για τις θέσεις που δεν εξυπηρετούν την κατοικία να μπορεί σε μεταγενέστερο στάδιο να εφοδιαστεί με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.
4. Σε όλα τα νέα κτίρια, δύναται να προβλεφθεί εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης για την τοποθέτηση κοινόχρηστου σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε ξεχωριστή κοινόχρηστη θέση στάθμευσης, επιπλέον όσων σημείων προβλέπονται στο παρόν. Στην περίπτωση αυτήν, το σημείο επαναφόρτισης μπορεί να συνδέεται με ξεχωριστή παροχή ηλεκτρικού ρεύματος.

### **Άρθρο 22 Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια (παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)**

1. Σε υφιστάμενα κτίρια, τα οποία είχαν υποχρέωση πρόβλεψης θέσεων στάθμευσης, δύναται να εγκαθίσταται νέα υποδομή καλωδίωσης σε κοινόχρηστους ή και κοινόκτητους χώρους, για την τοποθέτηση ξεχωριστής κοινόχρηστης παροχής, η οποία επιτρέπει την τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Σε περιπτώσεις κτιρίων με πολλαπλές ιδιοκτησίες, για την ανωτέρω εγκατάσταση απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της απόλυτης πλειοψηφίας των συνιδιοκτητών.
2. Σε υφιστάμενα κτίρια επιτρέπεται στον ιδιοκτήτη ή δικαιούχο αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης, με αποκλειστική δαπάνη, ευθύνη και επιμέλειά του, η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης στη δική του θέση στάθμευσης και η εγκατάσταση και λειτουργία σημείου επαναφόρτισης Η/Ο, το οποίο τροφοδοτείται απευθείας μέσω της υφισταμένης παροχής ρεύματος ιδιόκτητου χώρου εντός της ίδιας οικοδομής ή μέσω νέας ιδιόκτητης παροχής ρεύματος.
3. Σε υφιστάμενα κτίρια, στα οποία γίνονται εργασίες ανακαίνισης με οικοδομική άδεια, που περιλαμβάνουν τον χώρο στάθμευσης, εντός του κτιρίου ή σε παρακείμενο χώρο, ή την

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ηλεκτρολογική υποδομή του κτιρίου, ισχύουν οι υποχρεώσεις των παρ. 1 έως 4 του άρθρου 21, εκτός αν ο υπεύθυνος μηχανικός δηλώσει, με υπεύθυνη δήλωσή του στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης, ότι το συνολικό κόστος εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και υποδομής καλωδίωσης, σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, υπερβαίνει το επτά τοις εκατό (7%) του συνολικού κόστους της ανακαίνισης του κτιρίου.

4. Σε υφιστάμενα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων, εγκαθίσταται υποχρεωτικά μία (1) κατ' ελάχιστον θέση στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης έως την 1η.1.2023.

### **Άρθρο 23 Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους όπου στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)**

Το Δημόσιο και οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), υποχρεούνται έως την 1η.1.2022, να προβλέψουν τη χωροθέτηση, να εγκαταστήσουν και να λειτουργήσουν αριθμό υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με όσα ορίζονται στα άρθρα 21 και 22, όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες τους και προβλέπεται ή έχει προβλεφθεί η λειτουργία ή κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης, κλειστών ή ανοιχτών. Σε κάθε περίπτωση ένα (1) κατ' ελάχιστον σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, στα υφιστάμενα κτίριά τους που διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων.

### **Άρθρο 24 Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κτίρια (παρ. 7 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)**

1. Για την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια, για τη σύνδεση των οποίων απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, απαιτείται έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας, σύμφωνα με το άρθρο 29 του ν. 4495/2017 (Α' 167).
2. Η σύνδεση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενη παροχή, με επαύξηση αυτής ή μέσω νέας παροχής, διενεργείται σύμφωνα με τις διαδικασίες ηλεκτροδοτήσεων.
3. Στους στεγασμένους κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που διαθέτουν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται μέτρα πυροπροστασίας.

### **Άρθρο 26 Μέτρα πυροπροστασίας – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 41/2018**

Επιβάλλεται η τοποθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον πυροσβεστήρα διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), κατασβεστικής ικανότητας 55B τουλάχιστον ανά τρία (3) σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια Παρατηρήσεις /	<b>Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Στους χώρους στάσης και στάθμευσης καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίους (1.000) κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε:<ol style="list-style-type: none"><li>α) υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,</li><li>β) υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,</li></ol></li></ul>
---	-----------------------	--

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<p><b>γ)</b> υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενες στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές,</p> <p><b>δ)</b> νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Σε τερματικούς σταθμούς και επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών ώστε να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης</li> <li>• Για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο,</li> <li>• Για την εξυπηρέτηση Η/Ο τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για το δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.</li> <li>• Σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης – επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα τροφοδοσίας, τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα</li> <li>• Σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ.</li> <li>• Σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ.</li> <li>• Σε νέα ή υφιστάμενα κτίρια</li> <li>• Σε χώρους όπου στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης</li> </ul> <p>Πιο αναλυτικές πληροφορίες για κάθε ένα από αυτά (π.χ. αριθμός θέσεων Η/Ο) υπάρχουν στο μέρος Β του πίνακα.</p>
--	--

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

**ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

**Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ**

<b>1</b>	<b>Κατηγορία</b>	ΕΘΝΙΚΟΣ
----------	------------------	---------

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

2	Τίτλος	Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο
3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2020
5	Περιοχή Εφαρμογής	ΕΛΛΑΔΑ
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
8	ΦΕΚ	4380 Β' / 05-10-2020

## Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

### Άρθρο 1 Ορισμός Σ.Φ.Η.Ο.

Ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17 του ν. 4710/2020 «Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» (Α' 142).

### Άρθρο 2 Πεδίο Εφαρμογής

Το «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» εκπονείται υποχρεωτικά από την έναρξη ισχύος του ν. 4710/2020 (Α' 142) έως και την προθεσμία που τίθεται στην παρ. 1 του άρθρου 17 του ίδιου νόμου, όσον αφορά τους δήμους των μητροπολιτικών κέντρων, τους μεγάλους και μεσαίους ηπειρωτικούς δήμους, τους δήμους πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και τους μεγάλους και μεσαίους νησιωτικούς δήμους, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 (Α' 87). Οι δήμοι που δεν ανήκουν στις προαναφερόμενες κατηγορίες υποχρεούνται να εκπονούν Σ.Φ.Η.Ο. έως και την προθεσμία που τίθεται στην παρ. 2 του άρθρου 17 του ν. 4710/2020 (Α' 142). Σε κάθε περίπτωση, τα «Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» εκπονούνται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 17 του ν. 4710/2020 (Α' 142).

### Άρθρο 3 Φορέας Εκπόνησης

Ως Φορέας Εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο. ορίζεται ο οικείος δήμος. Εφόσον υφίστανται πραγματικές ανάγκες που τεκμηριώνονται επαρκώς ή ο προγραμματισμός/ αποτελεσματικότητα της χωροθέτησης των σχετικών υποδομών εντός της Περιοχής Παρέμβασης. Επίσης, δύναται να είναι δύο (2) ή περισσότεροι όμοροι δήμοι (στο πλαίσιο προγραμματικής σύμβασης μεταξύ τους ή μετά από σύσταση συνδέσμου) ή η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.) στο πλαίσιο προγραμματικής σύμβασης μεταξύ Ο.Τ.Α. και της Π.Ε.Δ. («διαδημοτικό» Σ.Φ.Η.Ο.).

### Άρθρο 4 Περιοχή Παρέμβασης

Ως Περιοχή Παρέμβασης ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα περιεχόμενα του Σ.Φ.Η.Ο. και ταυτίζεται με τα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης

### Άρθρο 5 Περιεχόμενα Σ.Φ.Η.Ο.

Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

1. 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.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

2. 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.
3. 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..
4. 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..
5. 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

### Άρθρο 6 Ομάδα Εργασίας

Ο Φορέας Εκπόνησης συστήνει Ομάδα Εργασίας με αντικείμενο την προετοιμασία, την εκπόνηση και την παρακολούθηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Η Ομάδα Εργασίας μεριμνά ιδίως για τα παρακάτω:

1. Την κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο. για την περιοχή παρέμβασης που ορίζεται από το Φορέα Εκπόνησης και όλες τις επιμέρους ενέργειες που απαιτούνται, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών της παρ. 1 του άρθρου 7 της παρούσας.
2. Τη συλλογή των διαθέσιμων κειμένων, μελετών και στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο. και ιδίως των αναγραφόμενων στην παρ. 2 του άρθρου 8 της παρούσας.
3. Τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκτέλεση συμβάσεων παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο., όπου αυτές απαιτούνται.
4. Την πρόσκληση των εκπροσώπων των επαγγελματικών φορέων και των επιχειρήσεων της Περιοχής Παρέμβασης, καθώς και άλλων συλλογικών φορέων και εμπειρογνομόνων της ηλεκτροκίνησης, και την καταγραφή των σχετικών αναγκών και προτάσεων, ιδίως μέσω σχετικών συναντήσεων και αλληλογραφίας. Την ορθή παρακολούθηση, αξιολόγηση και αναθεώρηση του Σ.Φ.Η.Ο.

### Άρθρο 7 Οργάνωση Κατάρτισης Σ.Φ.Η.Ο.

Για την κατάρτιση ενός Σ.Φ.Η.Ο. ο Φορέας Εκπόνησης δημιουργεί τον «Φάκελο Σ.Φ.Η.Ο.», ο οποίος αποτελείται υποχρεωτικά από τρία (3) παραδοτέα, ως εξής:

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- **Π.1α:** Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης - Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης **Π.1β:** Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο - Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο
- **Π.2:** Έκθεση Διαβούλευσης
- **Π.3:** Ολοκλήρωση Φακέλου - Εφαρμογή Σχεδίου

### Άρθρο 11 Έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο.

Μετά την ολοκλήρωση του Σ.Φ.Η.Ο, ο Φορέας Εκπόνησης το προωθεί στην αρμόδια Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, προκειμένου να λάβει έγκριση.

### Άρθρο 14 Αναθεώρηση και επικαιροποίηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Το Σ.Φ.Η.Ο. αναθεωρείται τακτικά, κατ' ελάχιστον ανά πέντε (5) έτη, και εκτάκτως, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή λόγω νέων δεδομένων ή αναγκών.

### Άρθρο 15 Ένταξη των Σ.Φ.Η.Ο. στα Σ.Β.Α.Κ.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί άξονα προτεραιότητας για τα υπό εκπόνηση Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) των ΟΤΑ α' βαθμού, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - Ο.Χ.Ε., τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Β.Α.Α., καθώς και τις ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων ή άλλου είδους αναπτυξιακά σχέδια.

Το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να ενταχθεί στο πρόγραμμα δράσεων σε νέο ή υπό εκπόνηση Σ.Β.Α.Κ. ή Ο.Χ.Ε. ή Β.Α.Α. κ.ο.κ. του οικείου ΟΤΑ α' βαθμού. Σε περίπτωση Σ.Β.Α.Κ. ή άλλου σχεδίου που έχει ολοκληρωθεί ή/και εγκριθεί, το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. εντάσσεται στις δράσεις υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. (ή άλλου σχεδίου) σε επόμενη αναθεώρησή του.

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια Παρατηρήσεις	/	Το παρόν κείμενο αποτελεί ουσιαστικά έναν οδηγό για την υλοποίηση των σχεδίων Σ.Φ.Η.Ο.
---	---------------------	---	--

## 4.2.12. ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021-2027

### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	ΕΘΝΙΚΟΣ
2	Τίτλος	ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021-2027
3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2021
5	Περιοχή Εφαρμογής	ΕΛΛΑΔΑ
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Μη Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
8	ΦΕΚ	

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

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:

A) 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).

B) 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:

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

- Αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών

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

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

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

με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον

Η αρχιτεκτονική του Ε.Π. Υποδομών Μεταφορών βασίζεται στη λογική της απλούστευσης και της αποτελεσματικής διαχείρισης κατά την υλοποίηση του Ε.Π. και διαρθρώνεται σε πέντε Άξονες προτεραιότητας (ΑΠ) που θα συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) και επιπλέον 5

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

αντίστοιχους Άξονες Προτεραιότητας από πόρους που θα διατεθούν από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), ανάλογα με τις διαθέσιμες κατηγορίες περιφέρειας

- **Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας. Στον Άξονα περιλαμβάνονται:**

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

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

Ειδικός στόχος:

- Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	<p>Το συγκεκριμένο Επιχειρησιακό πρόγραμμα εστιάζει σε κυρίως σε προτεραιότητες που σχετίζονται με το Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό και Οδικό Δίκτυο και την ανάγκη βελτίωσης των διαπεριφερειακών συνδέσεων. Επίσης κάνει ξεχωριστή αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές και στην αεροναυτιλία.</p> <p>Σε επίπεδο αστικής κινητικότητας που αφορά και το ΣΦΗΟ αναφέρει την ανάγκη ανάπτυξης βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής τοπικής κινητικότητας.</p>
----------	----------------------------	---

### 4.2.13. Συνοπτικός πίνακας Υπερκείμενου Σχεδιασμού σε Εθνικό και Περιφερειακό Επίπεδο

Κείμενα Σχεδιασμού σε Εθνικό και Περιφερειακό Επίπεδο	Ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι- προτεραιότητες σχετικοί με την ηλεκτροκίνηση	Προτεινόμενες δράσεις-μέτρα σχετιζόμενα με την ηλεκτροκίνηση
<b>ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021-2027</b>	<p><i>Ποιοτικοί στόχοι:</i></p> <p><i>Ο Στόχος Πολιτικής 2:</i></p> <p><i>Πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα</i></p> <p><i>Ειδικό Στόχοι:</i></p>	<p><b>ΣΠ3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>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.</i></li> </ul>

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης</li> <li>2. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας</li> <li>3. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο</li> <li>4. Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές</li> <li>5. Προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία</li> <li>6. Ενίσχυση των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης</li> </ol> <p>Ο Στόχος Πολιτικής 3: Διασυνδεδεμένη Ευρώπη</p> <p>Εδικοί Στόχοι:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ</li> <li>2. Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα</li> <li>3. Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και εφαρμογής φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων λειτουργίας του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, υποδομές φόρτισης, χρήση ΑΠΕ).</li> </ul>
<p><b>ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027»</b></p>	<p><b>Ποιοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Υλοποίηση 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»</p>	<p>Θεματικοί τομείς:</p> <p><u>Ενέργεια:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της ενεργειακής έντασης σε όλους τους τομείς,</li> <li>• Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και συστημάτων αποθήκευσης,</li> <li>• Ενεργειακή μετάβαση, ιδίως, των νησιών σε «καθαρές» μορφές ενέργειας,</li> <li>• Ηλεκτροκίνηση,</li> </ul>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

		<p><u>Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αειφόρος και ισόρροπη ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος,</li> <li>• Σχεδιασμός με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυσμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων</li> <li>• Σημαντικές παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.</li> </ul>
<p><b>Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα</b></p>	<p><b>Ποιοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Βασικές προτεραιότητες πολιτικής ανά διάσταση του ΕΣΕΚ.</p> <p>Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ΠΠ1.3 : Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών</li> <li>• Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ</li> <li>• ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης</li> <li>• Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης</li> <li>• ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων</li> <li>• Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού</li> <li>• ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας</li> <li>• Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα</li> <li>• ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές</li> <li>• ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας</li> </ul> <p><b>Ποσοτικοί στόχοι:</b></p> <p>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</p>	<p><u>ΑΠΕ στις μεταφορές</u></p> <p>Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης προϋποθέτει τον προγραμματισμό ανάπτυξης των απαραίτητων ενεργειακών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.</p> <p>Για τη διευκόλυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να σχεδιαστεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα παροχής κινήτρων. Τα κίνητρα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην Ελλάδα σύμφωνα με ξένα παραδείγματα διακρίνονται αφενός, σε αυτά που παρουσιάζουν αμιγώς οικονομικό χαρακτήρα και αφετέρου σε αυτά που εμφανίζουν τη μορφή κινήτρων χρήσης (είσοδος και καθημερινή κυκλοφορία εντός των μεγάλων αστικών κέντρων, ελεύθερη στάθμευση στους Δήμους που εφαρμόζεται ελεγχόμενη στάθμευση, υποστήριξη δημιουργίας δικτύων παροχής ενέργειας για την επαναφόρτιση των οχημάτων κλπ.)</p>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<p>ενέργειας για τις μεταφορές να ανέλθει στο 19% μέχρι το 2030</p> <p><u>ΑΠΕ στις μεταφορές - Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης</u></p>					
<p>Ανώτατα όρια μέσω εκπομπών CO<sub>2</sub> στις ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων</p>						
	<b>2020</b>	Μέγιστες μέσες εκπομπές CO <sub>2</sub> 95 gr/km				
	<b>2021</b>	Μείωση της μέσης τιμής εκπομπών CO <sub>2</sub> κάτω από τα 95 gr/km				
	<b>2025</b>	Μείωση κατά 15% σε σχέση με το 2021				
	<b>2030</b>	Μείωση κατά 37,5% σε σχέση με το 2021				
<p>Δύο διαφορετικά σενάρια :</p> <p>✓ Σενάριο Α (Σενάριο Αναφοράς): Το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων θα ανέρχεται σε 24,1% επί των νέων ταξινομήσεων το έτος 2030.</p> <p>✓ Σενάριο Β: Το ποσοστό διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων το έτος 2030 ανέρχεται σε 30% επί των νέων ταξινομήσεων.</p> <p><u>Εξέλιξη της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών</u></p> <p>Η μείωση της χρήσης των πετρελαϊκών προϊόντων στον τομέα των μεταφορών κατά 5% το έτος 2030 σε σχέση με το έτος 2020, με το μερίδιό τους να μειώνεται σε 91% το έτος 2030 σε σχέση με 96% το έτος 2020.</p> <p>Ο ηλεκτρισμός εμφανίζει πλέον το έτος 2030 ένα μερίδιο στο σύνολο της τάξης του 2%, ενώ σε απόλυτες τιμές ανέρχεται σε 154 ktoe το έτος 2030 έναντι 18 ktoe το έτος 2020.</p>						
		<b>2020</b>	<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>2027</b>	<b>2030</b>
	Τελική Κατανάλωση Ενέργειας χωρίς Διεθνείς Αερομεταφορές [ktoe]	6997	7108	7163	7121	7066

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	Κατανάλωση ανά καύσιμο							
	Πετρελαϊκά	6723	6810	6780	6691	6439		
	Βιοενέργεια	228	238	283	287	371		
	Φ. Αέριο	28	32	42	57	102		
	Ηλεκτρισμός	18	28	58	86	154		
	Εκπομπές CO2 από τον τομέα των Μεταφορών [MtCO2]	20,6	20,9	20,8	20,6	19,9		
	<p>Αν από τον τομέα των μεταφορών εξαιρεθούν οι καταναλώσεις των αερομεταφορών και της εγχώριας ναυσιπλοΐας, η μείωση του μεριδίου των πετρελαϊκών προϊόντων είναι πιο αξιοσημείωτη καθώς από το 95% το έτος 2020 υποχωρεί στο 88% το έτος 2030</p> <p>Μέχρι το 2027 το μερίδιο συμμετοχής στο σύνολο του επιβατικού στόλου δεν προβλέπεται να υπερβεί το 4%.</p>							
<b>Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025</b>	<b>Ποιοτικοί στόχοι:</b> Οι στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έξυπνη Ανάπτυξη</li> <li>• Πράσινη Ανάπτυξη</li> <li>• Ανάπτυξη Υποδομών</li> <li>• Κοινωνική Ανάπτυξη</li> <li>• Εξωστρέφεια</li> </ul> Ο στόχος της πράσινης ανάπτυξης εξειδικεύεται σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μετάβαση σε κυκλική οικονομία</li> <li>• Προστασία του περιβάλλοντος</li> <li>• Αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής</li> </ul> Ο στόχος της ανάπτυξης υποδομών εξειδικεύεται επίσης σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους: <ul style="list-style-type: none"> <li>• τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ των δικτύων,</li> </ul> </li> </ul>	<b>Πράσινη ανάπτυξη</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στήριξη των ΑΠΕ-συμπαραγωγή,</li> <li>• Απεξάρτηση από ορυκτά καύσιμα-ενεργειακή μετάβαση,</li> <li>• Πράσινη επιχειρηματικότητα και πράσινες πόλεις</li> <li>• για αύξηση της ενεργειακής απόδοσης,</li> <li>• απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τεχνολογιών συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας</li> </ul> <b>Ανάπτυξη υποδομών</b> 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.						

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<ul style="list-style-type: none"> <li>ο των μεταφορών</li> <li>ο της εφοδιαστικής αλυσίδας.</li> </ul> <p><b>Ποσοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Ένα 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%.</p>	
<p><b>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας</b></p>	<p><b>Ποιοτικοί στόχοι:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• 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,</li> <li>• Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών,</li> <li>• Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό, και</li> <li>• Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών</li> </ul> <p><b>Ποσοτικοί στόχοι:</b></p> <p>Ο συνολικός εκτιμώμενος προϋπολογισμός για τον καθορισμό και την υλοποίηση των ήπιων μέτρων του Σχεδίου Μεταφορών είναι περίπου 1,073 δισ. €. Εντούτοις, από αυτό το ποσό, 1 δισ. € έχουν προβλεφθεί να διανεμηθούν σε μέτρα που υποστηρίζουν την ανανέωση του στόλου οχημάτων, όπως φορολογικές ελαφρύνσεις για οχήματα χαμηλών εκπομπών άνθρακα</p>	<p>Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• M-5: Αναθεώρηση συστήματος φορολογικών κινήτρων για καθαρότερο στόλο ιδιωτικών αυτοκινήτων</li> <li>• M-6: Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση</li> </ul> <p>Δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και υλοποίηση της μεταρρύθμισης των υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 6):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• M-7: Προώθηση στόλου «πράσινων» οχημάτων (παντός τύπου)</li> </ul>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

<p><b>ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021-2027</b></p>	<p><b>Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας. Στον Άξονα περιλαμβάνονται:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις)</li> <li>• Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον</li> <li>• Άλλες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα</li> </ul> <p><b>Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας</b></p>	<p>Επιδιώκεται η συνέχιση/ υλοποίηση έργων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και η προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας με υλοποίηση παρεμβάσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον.</p>
---	--	--

### 4.2.14. Σχέδιο Εφαρμογής του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού της Στάθμευσης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Συγκοινωνιακός – Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός
2	Τίτλος	Σχέδιο Εφαρμογής του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού της Στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της Πάτρας
3	Αντικείμενο	Καθορισμός του Κανονισμού Λειτουργίας και του Σχέδιου Εφαρμογής του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού Στάθμευσης
4	Έτος εκπόνησης	2015
5	Περιοχή Εφαρμογής	Τμήμα Ιστορικού Κέντρου Πάτρας: Περιοχή μεταξύ οδών Ζαΐμη-Όθωνος Αμαλίας-Τσαμαδού-Καραϊσκάκη-Ζαΐμη
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο από Δ.Σ.
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	-

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

### ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

#### **Εποπτεία – Διαχείριση**

*Δ/ση Πολεοδομικού – Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού και Δόμησης*

#### **Έλεγχος συμμόρφωσης χρηστών και διαχείριση κλήσεων**

*Δ/ση Διαχείρισης Προσόδων και Δημοτικής Περιουσίας*

#### **Είσπραξη βεβαιωμένων παραβάσεων**

*Τμήμα Ταμείου της Δ/σης Οικονομικών Υπηρεσιών*

#### **Συντήρηση πληροφοριακού συστήματος**

*Δ/ση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής*

### **Λειτουργία**

#### **α) Λειτουργικές ρυθμίσεις**

- Βεβαίωση στάθμευσης με «ξυστή» κάρτα η οποία προμηθεύεται από συγκεκριμένα σημεία πώλησης (Κόστος “ξυστής” κάρτας – 0,30€)
- Μετά το πέρας ο οδηγός δεν μπορεί να ξανασταθμεύσει για την ίδια χρονική περίοδο (πρωινή/απογευματινή)
- Έλεγχος από υπαλλήλους του Δήμου με κατάλληλα μηχανήματα που διαθέτουν ειδικό λογισμικό

#### **β) Περίοδος εφαρμογής**

##### Δευτέρα έως Παρασκευή

08:00 έως 14:00 (πρωινή περίοδος)

17:00 έως 21:00 (απογευματινή περίοδος)

##### Σάββατο

08:00 έως 14:00

#### **γ) Καθορισμός ζωνών (Σχέδιο εφαρμογής-χάρτης)**

##### Πορτοκαλί ζώνη

- Κανακάρη, Κορίνθου, Μαιζώνος(στο τμήμα τους από Κολοκοτρώνη έως Γούναρη)
- Κολοκοτρώνη, Ερμού, Πατρέως, Βότση, Φιλοποίμενος (στο τμήμα τους από Καραϊσκάκη έως Αγ. Ανδρέου)
- Αγ. Νικολάου (από Κορίνθου έως Καραϊσκάκη)

Μέγιστη διάρκεια στάθμευσης:

Μία (1) ώρα/χρονική περίοδο (πρωινή/απογευματινή)/24ωρο

##### Πράσινη ζώνη

- Καραϊσκάκη, Αγ. Ανδρέου  
(στο τμήμα τους από Τσαμαδού έως Ζαΐμη)

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Κανακάρη, Κορίνθου, Μαιζώνος  
(στο τμήμα τους από Τσαμαδού έως Γούναρη και από Κολοκοτρώνη έως Ζαΐμη)
- Μπουμπουλίνας  
(από Γούναρη έως Μιαούλη)
- Όθωνος Αμαλίας  
(από Αράτου έως Τσαμαδού)
- Κολοκοτρώνη, Ερμού, Γεροκωστοπούλου, Πατρέως, Παντανάσσης, Βότση, Φιλοποίμενος, Γούναρη  
(στο τμήμα τους από Αγ. Ανδρέου έως Όθωνος Αμαλίας)
- Αράτου, Ζαΐμη, Μιαούλη, Τσαμαδού  
(από Καραϊσκάκη έως Όθωνος Αμαλίας)

Μέγιστη διάρκεια στάθμευσης:

Δύο (2) ώρες/χρονική περίοδο (πρωινή/απογευματινή)/24ωρο

### δ) Εξαιρέσεις

1. οχήματα μόνιμων κατοίκων
2. μηχανοκίνητα δίκυκλα – στις ειδικές θέσεις
3. θέσεις παραχωρημένες σε φορείς έναντι τέλους χρήσης

### ε) Φορτοεκφόρτωση

- μόνο στις ειδικές προβλεπόμενες θέσεις φορτοεκφόρτωσης
- μόνο κατά τη χρονική ζώνη τροφοδοσίας καταστημάτων

(15:00 έως 17:00 μ.μ. και μετά τις 21:00 μ.μ. έως τις 10:30 π.μ)

### Αριθμητικός πίνακας θέσεων στάθμευσης εντός του ΣΧΠΣ

Θέσεις εντός πορτοκαλί ζώνης: 420

Θέσεις εντός πράσινης ζώνης: 813

Συνολικές θέσεις με χρήση κάρτας: 1233

Θέσεις Φ/Ε: 103

Θέσεις ΤΑΞΙ: 90

Θέσεις δίκυκλων: 53 (+ στις θέσεις Φ/Ε εκτός των ωρών τροφοδοσίας)

Θέσεις ποδηλάτων: 3

Θέσεις υπεραστικών λεωφορείων: 4

Θέσεις αστικών λεωφορείων: 1

Θέσεις ΑΜΕΑ Γενικές: 28

Θέσεις ΑΜΕΑ Ειδικές: 3

Θέσεις ασθενοφόρων: 6

Θέσεις ΜΜΕ: 2

Θέσεις για εξυπηρέτηση ξενοδοχείων: 14

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Θέσεις χρηματοαποστολών τραπεζών: 6

Θέσεις δημοσίων υπηρεσιών: 36

Θέσεις παραχωρημένες σε άλλους φορείς: 11

Οι στόχοι από την εφαρμογή του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού της Στάθμευσης είναι:

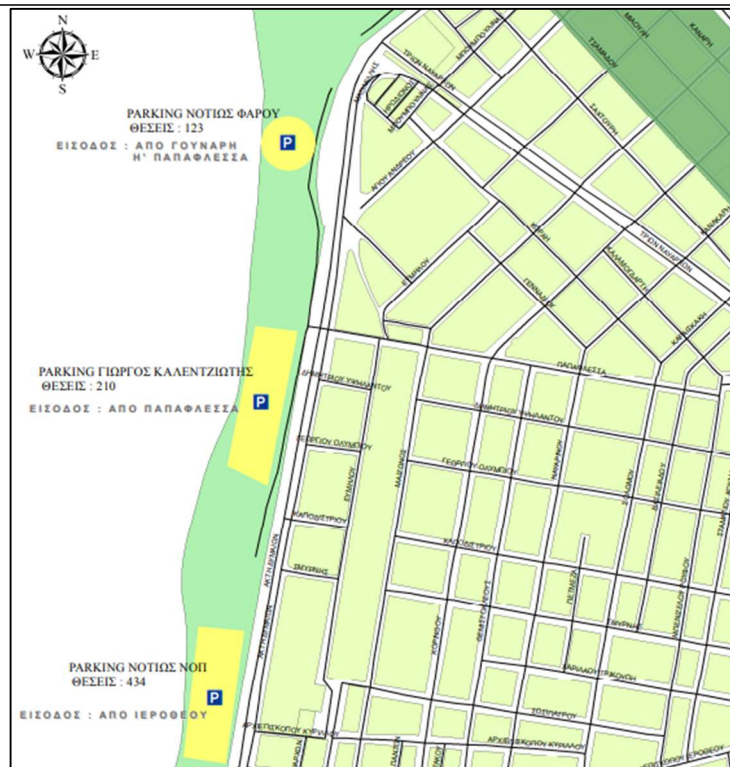
- ο περιορισμός της ζήτησης για στάθμευση στην κεντρική περιοχή
- η αντιμετώπιση του προβλήματος της παράνομης στάθμευσης
- η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια Παρατηρήσεις	/	<p>Εκτός του κανονισμού αυτού, ο Δήμος ενέκρινε την λειτουργία τριών υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού ως βοηθητικό μέτρο (απόφαση 651/2015). Αναλυτικά οι χώροι:</p> <ol style="list-style-type: none"><li><b><u>1. Χώρος, εντός της λιμενικής ζώνης νοτίως ανοικτού κολυμβητηρίου Ν.Ο.Π</u></b> <b><u>Χωρητικότητα: 434 θέσεις</u></b> <b><u>Ωράριο λειτουργίας: 07:00-22:00</u></b> <b><u>Κόστος: 0,50€</u></b></li><li><b><u>2. Χώρος στάθμευσης «Γιώργος Καλεντζώτης», εντός λιμενικής ζώνης</u></b> <b><u>Χωρητικότητα: 210 θέσεις</u></b> <b><u>Ωράριο λειτουργίας: 07:00-22:00</u></b> <b><u>Κόστος: 0,50€</u></b></li><li><b><u>3. Χώρος στάθμευσης εντός της λιμενικής ζώνης, νοτίως Φάρου</u></b> <b><u>Χωρητικότητα: 123 θέσεις</u></b> <b><u>Ωράριο λειτουργίας: 07:00-22:00</u></b> <b><u>Κόστος: 0,50€</u></b></li></ol>
---	------------------------	---	---

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Επιπλέον ο Δήμος με την ίδια απόφαση, εγκρίνει την δρομολόγηση λεωφορειακών γραμμών για την μετακίνηση των οδηγών και επιβατών, που σταθμεύουν τα οχήματά τους στους ανωτέρω χώρους, στο κέντρο της πόλης. Το αντίτιμο του εισιτηρίου περιλαμβάνεται στο κόστος στάθμευσης (0,5€).

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.2.15. Κυκλοφοριακή Μελέτη για την ένταξη δικτύου ποδηλάτων στην Πάτρα

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Κυκλοφοριακή Μελέτη
2	Τίτλος	Κυκλοφοριακή Μελέτη για την ένταξη δικτύου ποδηλάτων στην Πάτρα Β' Φάση
3	Αντικείμενο	Σχεδιασμός δικτύου ποδηλάτου στην κεντρική περιοχή της Πάτρας
4	Έτος εκπόνησης	2011
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Παρελήφθη οριστικά με απόφαση Δ.Σ. (466-09/07/2012)
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	-

##### B. ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

###### Συμβατικό αντικείμενο της μελέτης:

- Φάση Α: Λειτουργικό σχεδιασμό δικτύου ποδηλάτου για τη σύνδεση της κεντρικής περιοχής, (βόρεια από την οδό Αγίας Σοφίας, νότια από την οδό Παπαφλέσσα, ανατολικά από την οδό Αλεξ. Υψηλάντη και δυτικά από την οδό Όθωνος & Αμαλίας) το οποίο να περιλαμβάνει τους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους και να συνδέει κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.
- Φάση Β: Οριστικοποίηση της χάραξης και των απαιτούμενων παρεμβάσεων και σύνταξη προϋπολογισμού έργου.

Προτεινόμενες δράσεις προώθησης και ευαισθητοποίησης του κοινού:

- Δημιουργία αποκλειστικής ιστοσελίδας για ενημέρωση των πολιτών σχετικά με το ποδήλατο ή ένταξη του ενημερωτικού υλικού στην ιστοσελίδα του Δήμου
- Σχεδιασμός χάρτη με το δίκτυο ποδηλάτου, ο οποίος θα περιλαμβάνει πληροφορίες κατευθύνσεων και είδους υποδομής, την προτεινόμενη τουριστική διαδρομή και στοιχεία για τα αξιοθέατα, τους χώρους στάθμευσης οχημάτων και τους σταθμούς park and ride, τους πόλους έλξης επισκεπτών που καθίστανται προσβάσιμοι με ποδήλατο, τα σημεία τοποθέτησης εξοπλισμού για τη φύλαξη ποδηλάτων και τα σημεία διάθεσης κοινόχρηστων ποδηλάτων, σε μία πλατφόρμα όπως οι χάρτες της google, κατάλληλη για ενημέρωση τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών της πόλης.
- Διοργάνωση εκδηλώσεων κάθε χρόνο, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Αστικής Κινητικότητας
- Ένταξη του ποδηλάτου στο θεσμό του Πατρινού Καρναβαλιού, με τη διοργάνωση αποκλειστικών εκδηλώσεων, όπως ημερήσια Καρναβαλική Ποδηλατική Παρέλαση
- Υποστήριξη και συμμετοχή του Δήμου Πατρέων στον ετήσιο θεσμό της Ποδηλατικής Βόλτας του Πανεπιστημίου Πατρών "Πάμε με ποδήλατο"

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Καθιέρωση ποδηλατικής διάσχησης της Γέφυρας “Χαρίλαος Τρικούπης” με την αρωγή και τη συνεργασία της εταιρείας λειτουργίας ΓΕΦΥΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Α.Ε., του Δήμου Ναυπακτίας, ποδηλατικών και περιβαλλοντικών συλλόγων και συλλόγων ενεργών πολιτών των δύο πόλεων,
- Υποστήριξη με δωρεάν παροχή τεχνικών μέσων και προβολή του ποδηλατικού 2ημέρου που διοργανώνουν οι ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ-ΙΣΣΕΣ Πάτρας
- Σύσταση ποδηλατικής ομάδας Δημοτικής Αστυνομίας για την πραγματοποίηση περιπολιών με ποδήλατα στο δίκτυο ποδηλάτου της κεντρικής περιοχής

Προμήθεια κατάλληλων ποδηλάτων για τον εξοπλισμό των οδοκαθαριστών των πεζοδρόμων, κατά το πρότυπο Δήμων του εξωτερικού

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	<p>Η μελέτη περιέχει σχέδια χωροθέτησης ποδηλατικού δικτύου με πίνακες προεκτίμησης κόστους ανά τμήμα της ποδηλατικής υποδομής καθώς και εκτενή περιγραφή όλων των παρεμβάσεων που δύναται να χρειαστούν για την υλοποίηση του έργου.</p> <p>Τα όσα περιγράφονται είναι προϊόν τελικής φάσης σχεδιασμού και έχει προηγηθεί διαβούλευση γεγονός που σημαίνει ότι είναι σε έναν βαθμό αποδεκτά από μια μερίδα φορέων.</p> <p>Ωστόσο η μελέτη είναι του 2011 και ήδη ο Δήμος βρίσκεται σε διαδικασία κατασκευής ενός ποδηλατοδρόμου στο παραλιακό μέτωπο. Συνεπώς χρειάζεται μια επισκόπηση των τμημάτων της μελέτης που δεν έχουν υλοποιηθεί και διερεύνηση της δυνατότητας να επαναπροταθούν ορισμένα αν όχι το σύνολο αυτών.</p>
----------	----------------------------	--

### 4.2.16. Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την Πόλη της Πάτρας

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Κυκλοφοριακή μελέτη
2	Τίτλος	ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ – ΣΤΑΔΙΟ ΙΙΙ- ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
3	Αντικείμενο	Καθορισμός των κατευθυντήριων αρχών του πολεοδομικού σχεδιασμού για την οργάνωση της οικιστικής ανάπτυξης
4	Έτος εκπόνησης	1993-1999
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Παρελήφθη από ΥΠΕΧΩΔΕ για λογαριασμό του Δ. Πατρέων το 1999
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	-

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Η οριστική έκθεση της μελέτης περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια:

### ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Τα αναγραφόμενα αποτελούν δεδομένα που αφορούν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και αναλύονται εκτενώς στην Έκθεση 1 της μελέτης, και αναφέρονται συνοπτικά στην οριστική έκθεση

- Αναφορά στην εξεταζόμενη περιοχή μελέτης και στην οργάνωση της σε:
  - 72 εσωτερικές ζώνες
  - 36 εξωτερικές ζώνες
- Επισήμανση κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης:
  - Πληθυσμός (1993): 190.000 κάτοικοι (ετήσια αύξηση 1.7%)
  - 61.000 θέσεις εργασίας
  - Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ (1993): 270 οχήματα/1000 κατοίκους
  - Αναφορά σε χρήσεις γης-πόλους έλξης
- Χαρακτηριστικά μετακινήσεων:
  - Εσωτερικές μετακινήσεις 293.416 άτομα/24ωρο (17,5% με λεωφορείο)
  - Εξωτερικές μετακινήσεις 86.270 οχηματομετακινήσεις/24ωρο
- Υποδομές και χαρακτηριστικά δικτύου:
  - Έλλειψη συνδετικών οδών μεταξύ μεγάλων αρτηριών
  - Έλλειψη περιφερειακών αρτηριών
  - Ασυνέχειες αξόνων
  - Στενές διατομές οδών: 56% του δικτύου έχει πλάτος <10 μέτρα (ρυμοτομική-ρυμοτομική)
  - Μεγάλο πλήθος μονοδρόμων
  - Η διέλευση του ΟΣΕ δημιουργεί ασυνέχειες
  - Συμφόρηση στην κεντρική περιοχή της Πάτρας
- Στάθμευση
  - 2800 προσφερόμενες θέσεις στο κέντρο (το 15% εκτός οδού)
  - 3800 οχήματα η ζήτηση σε ώρα αιχμής
  - Καλύτερη εικόνα σε περιοχές εκτός κέντρου
- MMM
  - Μειωμένη εξυπηρέτηση από αστικά λεωφορεία
  - Υψηλή διαμπερή κυκλοφορία από βαρέα οχήματα
  - 21% μετακινήσεων πεζή: απουσία δικτύου πεζοδρόμων
- Ατυχήματα και περιβάλλον
  - 1990-1992: 1248 ατυχήματα εκ των οποίων τα 65 με νεκρό
  - Αυξημένη περιβαλλοντική επιβάρυνση
- Υπεραστικές μεταφορές
  - Λιμάνι  
Αυξημένη ζήτηση με αποτέλεσμα περιορισμένο επίπεδο εξυπηρέτησης
  - Σιδηρόδρομος  
Έλλειψη συμβατότητας με το δίκτυο της χώρας (μετρική γραμμή)  
Σχετικά μειωμένη ζήτηση
  - ΚΤΕΛ  
140 δρομολόγια/μέρα  
Καλή χωροθέτηση σταθμού αλλά ανεπαρκής εξυπηρέτηση σε αιχμή

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

- Αναφορά του πλαισίου ανάπτυξης προτάσεων και των συντελεστών σχεδιασμού που λήφθηκαν υπόψη για την πρόβλεψη της μελλοντικής ζήτησης στις μεταφορές.

Ως βασικός οδηγός λήφθηκε υπόψη το ΓΠΣ σχετικά με την μελλοντική μεταβολή και ανάπτυξη των χρήσεων γης, ενώ λαμβάνονται υπόψη και επικείμενα έργα και παρεμβάσεις που διέθεταν μελετητική ωριμότητα κατά την φάση εκπόνησης της μελέτης. Συνοπτική αναφορά:

- Νέες λιμενικές εγκαταστάσεις
- Ανάδειξη περιοχής Αγ. Διονυσίου σε κέντρο μεταφορικής υποδομής
- Μετεγκατάσταση ΚΤΕΛ υπεραστικού και αστικού
- Προβλέψεις μετακινήσεων και πληθυσμού για 5, 10, 15 έτη
- Κατασκευή περιμετρικής οδού Πατρών και κόμβων σύνδεσής της με υπάρχον δίκτυο (υπάρχουν και σχετικά σκαριφήματα)
- Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου
- Οδικές συνδέσεις εντός της Πάτρας

- Αναφορά στους στόχους του σχεδιασμού σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Συνοπτική αναφορά στις εναλλακτικές δοθείσες προτάσεις που αποτελούσαν προϊόν του Σταδίου II της μελέτης. Οι προτάσεις μακροπρόθεσμου σχεδιασμού παρουσιάζονται υπό μορφή πινάκων που περιλαμβάνουν τα προβλήματα που καλούνται να λύσουν και την συνέργειά τους με άλλες παρεμβάσεις. Οι παρεμβάσεις ομαδοποιούνται σε τρεις «οικογένειες» προτάσεων. Κατά αντιστοιχία αξιολογήθηκαν και οι προτάσεις βραχυπρόθεσμου ορίζοντα.

- Διαμόρφωση προτεινόμενου σχεδίου

Το προτεινόμενο σχέδιο αποτελούσε σύνθεση των προτάσεων του μελετητή και των σχολίων της υπηρεσίας και της δημοτικής αρχής. Το προτεινόμενο σχέδιο διερευνήθηκε με κατάλληλο κυκλοφοριακό πρότυπο που ακολούθησε την διαδικασία των 4 βημάτων σχεδιασμού. Οι οριζόντες επαναπροσδιορίστηκαν σε 2000, 2005 και 2010.

## ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ

- Βραχυπρόθεσμο
- Κατασκευαστικά μέτρα
  - Οδικά τμήματα
  - Ανισόπεδοι κόμβοι
  - Βελτιώσεις χάραξης
  - Διαπλατύνσεις οδών
  - Διανοίξεις
  - Βελτιώσεις ισόπεδων κόμβων
- Ρυθμιστικά μέτρα
  - Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις
  - Ρυθμιστικές ενέργειες σε διασταυρώσεις

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτήσεων σε 29 κόμβους και τροποποίηση σηματοδότησης σε άλλους κόμβους
- Στάθμευση
  - Πολιτικές στάθμευσης
  - Επέκταση του ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή της Πάτρας
  - Σταθμός 110 θέσεων επί της οδού Σανταρόζα (εκτός κέντρου πόλης)
- Δημόσια Μέσα Μεταφοράς
  - Νέες δρομολογήσεις αστικών λεωφορειακών γραμμών και αγορά νέων οχημάτων
  - Δρομολόγηση 6 Μinibus περιμετρικά του πυρήνα της κεντρικής περιοχής.
  - Μετεγκατάσταση αφετηρίας λεωφορείων
- ΤΑΞΙ
  - Κατάργηση αχρησιμοποίητων σταθμών
- Φορτηγά
  - Χώρος στάθμευσης
  - Διασφάλιση διαδρομής παράκαμψης του κέντρου
- Διαμόρφωση εισόδων/εξόδων από το λιμάνι
- Πεζή μετακίνηση
  - Προτάσεις πεζοδρομήσεων και εγκατάστασης σηματοδοτών για πεζούς
  
- Μακροπρόθεσμο
- Κατασκευαστικά μέτρα
  - Οδικά τμήματα συμπεριλαμβανομένης της περιμετρικής οδού
  - Ανισόπεδοι κόμβοι και ισόπεδοι κόμβοι
  - Βελτιώσεις χάραξης
  - Διαπλατύνσεις οδών
  - Διανοίξεις
  - Βελτιώσεις ισόπεδων κόμβων
- Ρυθμιστικά μέτρα
  - Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις
- Στάθμευση
  - Μείωση θέσεων παρά την οδό στο κέντρο της Πάτρας
  - Δημιουργία 1300 θέσεων στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού στο κέντρο της πόλης
  - Δημιουργία 1620 θέσεων στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού (εκτός κέντρου πόλης)
- Δημόσια Μέσα Μεταφοράς
  - Επέκταση της αναβάθμισης με ανανέωση στόλου, βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και δρομολόγηση νέας γραμμής
- ΤΑΞΙ
  - Δημιουργία σταθμού ΤΑΞΙ πλησίον σταθμού ΟΣΕ
- Φορτηγά
  - Μέτρα επιπλέον περιορισμού της ανάμιξης των βαρέων οχημάτων με την κυκλοφορία της πόλης.
- Πεζή μετακίνηση
  - Επιπλέον πεζοδρομήσεις
- Υπεραστικές μεταφορές
  - Νέος υπόγειος σταθμός ΟΣΕ
  - Νέος σταθμός ΚΤΕΛ υπεραστικού
  - Νέες λιμενικές εγκαταστάσεις

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Έλεγχος κυκλοφορίας
  - Εγκατάσταση Συστήματος Ελέγχου Κυκλοφορίας

### Πρωτογενή δεδομένα

Όλα τα δεδομένα που εμπεριέχονται στην οριστική έκθεση της μελέτης αφορούν προτάσεις, ορισμένες εκ των οποίων υλοποιήθηκαν (περιμετρική οδός, αναβάθμιση στόλου αστικής συγκοινωνίας, διανοίξεις). Για όσες έμειναν ανυλοποιήτες μπορούν να αξιοποιηθούν μόνο συμβουλευτικά και αυστηρά κατόπι ελέγχου της εφικτότητας και των αποτελεσμάτων τους, αφού έχουν παρέλθει κατά τουλάχιστον 2 δεκαετίες.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	/	Η μελέτη είναι εγκεκριμένη το 1999 και βασίζεται σε δεδομένα της αρχής της δεκαετίας του 1990. Τόσο η εικόνα της πόλης, οι υποδομές, τα πληθυσμιακά και κοινωνικά δεδομένα, όσο και άλλοι παράγοντες όπως αλλαγή νομίσματος, νομοθεσία και κανονισμοί, έχουν μεταβληθεί σε τέτοιο βαθμό που καθιστά την έκθεση μη αξιοποιήσιμη για τα δεδομένα του ΣΦΗΟ.
---	----------------------------	---	--

## 4.2.17. Επίλυση Κυκλοφοριακού Ζητήματος Πάτρας

### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Πολεοδομικός Σχεδιασμός
2	Τίτλος	Επίλυση Κυκλοφοριακού Ζητήματος Πάτρας
3	Αντικείμενο	Υποβολή προτάσεων επίλυσης κυκλοφοριακού ζητήματος Πάτρας
4	Έτος εκπόνησης	2015
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	358 / 30.12.2011

#### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Υποβολή προτάσεων επίλυσης κυκλοφοριακού ζητήματος Πάτρας από την επαγγελματική επιστημονική ένωση τεχνολογικής εκπαίδευσης μηχανικών. Επιδιώκεται η εξέταση του κυκλοφοριακού στο σύνολο του και υποβλήθηκαν προτάσεις – ενέργειες με γνώμονα τον πολίτη.

#### Κεφάλαιο 1

#### Κυκλοφοριακό

1. Διάνοιξη οδού Κανακάρη
2. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – έξυπνα φανάρια

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

3. Ολοκλήρωση μικρής Περιμετρικής
4. Πεζοδρομήσεις
5. Σήμανση κατακόρυφη και οριζόντια
6. Χώροι στάθμευσης – Υπόγειοι

## Κεφάλαιο 2

### Περιβαλλοντικό

1. Αναπλάσεις
2. Απορρήματα
3. Ηχορύπανση
4. Ποδηλατόδρομοι

## Κεφάλαιο 3

### Συγκοινωνιακό

1. Αστικές συγκοινωνίες
2. Προαστιακός
3. Τράμ
4. Υπεραστικές συγκοινωνίες - ΚΤΕΛ

## Κεφάλαιο 4

1. Βραχυπρόθεσμες ενέργειες
2. Μακροπρόθεσμες ενέργειες

### Στόχοι - επιλογές :

- Αειφόρο ανάπτυξη
- Βιώσιμη αστική κινητικότητα
- Δημιουργία πολυκεντρικής δομής
- Αποκέντρωση του πληθυσμού
- Παράκαμψη πολεοδομικού συγκροτήματος.

### Προτάσεις για την φωτεινή σηματοδότηση:

- Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης και ελέγχου κυκλοφορίας. Περιλαμβάνει έξυπνα φανάρια, πινακίδες ενημέρωσης των οδηγών και κάμερες ανίχνευσης συμβάντων και επιτήρησης κυκλοφορίας.
- Κατασκευή και διαμόρφωση κυκλικών κόμβων σε σημεία πολλαπλών διασταυρούμενων οδών (π.χ. κόμβος στην Πατρών-Κλάους, Τ.Ε.Ι., πολυκατάστημα Μαρινόπουλος, Ανθείας εργατικές κατοικίες)
- Κατασκευή και διαμόρφωση κυκλικών κόμβων στα σημεία Ελ. Βενιζέλου με Πατρών-Κλάους, Ελ. Βενιζέλου με Γεωργίου Παπανδρέου και Ακρωτηρίου, Ελ. Βενιζέλου και Αγ. Ιωάννη Μπρατσικά
- Ανισόπεδοι κόμβοι στην Ευβοίας με τις Παραγλαύκιες και Ακρωτηρίου, Πατρών-Κλάους. Βασικός άξονας με την Περιμετρική Εγκατάσταση Φ/Σ στον κόμβο Γούναρη και Όθωνος Αμαλίας στη είσοδο-έξοδο του παλαιού λιμένα Πατρών και ο συντονισμός της Φ/Σ, με τον προαστιακό. εγκατάσταση Φ/Σ σε διάβαση των Βραχνείκων με την Π.Ε.Ο. Πατρών-Πύργου, στη Δημ. Ενότητα Βραχνείκων, διάβαση για το σχολικό συγκρότημα και την Εκκλησία του Αγίου Βασιλείου.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Δημιουργία ισόπεδου κόμβου και φωτεινή σηματοδότηση στη συμβολή των οδών Γοργοποτάμου με Ελευθερίου Βενιζέλου.
- Συγχρονισμός των φωτεινών σηματοδοτών και η εγκατάσταση νέων τεχνολογιών "πράσινο κύμα".
- Συντονισμός Δήμου Πατρέων και Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας για την εν λόγω λειτουργία όλης της φωτεινής σηματοδότησης εντός των ορίων του Δήμου Πατρέων.
- Κέντρο Ελέγχου διαχείρισης κυκλοφορίας σε συνεργασία με νέο κέντρο φωτεινής σηματοδότησης.
- Επέκταση της φωτεινής σηματοδότησης όπου είναι αναγκαία και απαραίτητη.
- Βρόγχοι όπου δεν υπάρχουν στο κέντρο της Πόλης.
- Επανασχεδιασμός φωτεινής σηματοδότησης στο κέντρο της πόλης, (έπειτα από μέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου).

### Προτάσεις για την Μικρή Περιμετρική:

- Ανάγκη ολοκλήρωσης των εργασιών του έργου κατασκευής της

### Προτάσεις για τους πεζοδρόμους/πεζοδρόμια:

- Πεζοδρόμηση αρκετών οδών μικρής κυκλοφοριακής σημασίας στο κέντρο της πόλης, ιδιαίτερα με κατεύθυνση από Ανατολή – Δύση (πεζόδρομοι που πρέπει να συνδέουν το λιμενοβραχίονα, τον σιδηροδρομικό σταθμό με την Παλιά Πάτρα και το Φρούριο-Αλσούλλιο).
- Αύξηση του ποσοστού πεζής μετακίνησης
- Χρήση εναλλακτικών υλικών επίστρωσης πεζοδρόμων - πεζοδρομίων, οδών, πλατειών ανακυκλωμένα / ανακυκλώσιμα, φυσικά, βιοκλιματικά, υδατοπερατά, καθώς επίσης και εναλλακτικά υλικά / κατασκευές για αστικό εξοπλισμό, φωτισμό, σκίαση κ.τ.λ..
- Μέτρα αποφυγής κατάληψης πεζοδρομίων/πεζοδρόμων από ανθρωπογενής δραστηριότητες.
- Κατάργηση των αναβαθμών στο πεζόδρομο της Γεροκωστοπούλου από ύψος της οδού Καραϊσκάκη έως την οδό Υψηλάντου
- Πεζοδρομήσεις στα κέντρα των δημοτικών ενοτήτων και όπως προβλέπεται και για το κέντρο της πόλης (Δημοτικά διαμερίσματα 1ο,2ο,3ο,4ο).

### Προτάσεις για την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση:

- Βελτίωση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο οδικό δίκτυο της Πάτρας, με έμφαση στο Ιστορικό Κέντρο
- Τοποθέτηση πινακίδων Ονοματοθεσίας οδών σε εμφανή σημείο, με Ελληνική και Αγγλική γραφή στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας
- Επανεξέταση σημάτων, απομάκρυνση περιττών καθώς και διόρθωση αντιστοιχίσεων
- Ηλεκτρονικός τουριστικός οδηγός πόλης, σε εφαρμογή tablet, κινητών Smartphone καθώς και τοποθέτηση τους σε καίρια σημεία όπως παλαιό λιμάνι, νέο λιμάνι, αρχαιολογικοί χώροι, μουσείο, δημαρχείο και σε νέους δημόσιους χώρους που προβλέπονται

### Προτάσεις για τους χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων – στάθμευση:

- Δημιουργία και διασπορά χώρων στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του δήμου (περιφερειακά). Ενθάρρυνση αλλαγής μέσου με χρήση δημοτικού και αστικού δικτύου συγκοινωνιών.
- Αποφυγή δημιουργίας χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης
- Αλλαγή Π.Δ. για το ιστορικό κέντρο της πόλης με τους χώρους στάθμευσης
- Απομάκρυνση δημόσιων υπηρεσιών από το ιστορικό κέντρο της πόλης.
- Κατάργηση του μέτρου μονών-ζυγών ανά μήνες για την στάθμευση
- Μέτρα ενίσχυσης της αστυνόμευσης

### Προτάσεις που αφορούν το περιβάλλον:

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Καινοτομία για την κοινωνία – Έξυπνες λύσεις
- Πολιτικές αλλαγής συνθηκών - αναγκών σταδιακή αλλαγή της δομής της λειτουργίας της πόλης σένα βιώσιμο κινητικό μοντέλο
  - Οδική ασφάλεια 1η προτεραιότητα για την κυκλοφορία των ΙΧ
  - Trafficcalming
  - Σχέδια βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

## Προτάσεις για αναπλάσεις:

- Ανάπλαση της οδού Αγίου Νικολάου.
- Αστικές αναπλάσεις Βλατερό, Γούβα, Καβουκάκι και Δασυλλίου.
- Ανάπλαση και αξιοποίηση του έλους Αγκιάς.
- Ανάπλαση και ανάπτυξη της περιοχής Βραχειών.
- Ανάπλαση μέσω της ανάπτυξης του Τραμ στις Νότιες συνοικίες.
- Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων.
- Ανάπλαση των καίριων οδικών αξόνων της πόλης με τη χρήση κατάλληλης δενδροφύτευση.
- Δημιουργία Μουσειακού Χωρίου στα όρια του Δήμου Πατρέων και στην περιοχή
- Δ.Ε. Καμινίων σε χώρο ιδιοκτησίας (Ο.Ε.Κ.) σήμερα Ο.Α.Ε.Δ., εκτάσεως περίπου 600 στρεμμάτων.
- Ανάπλαση σχετικά με το γκράφιτι, δημιουργία ειδικού χώρου δημιουργίας γκράφιτι προτεινόμενος χώρος η περιοχή της πλαζ για έκφραση μέσω γκράφιτι καθώς και διεξαγωγή σχετικών διαγωνισμών ανά θεματικές ενότητες. Συστηματικός έλεγχος και αποφυγή έκφρασης μέσω γκράφιτι στο σύνολο του αστικού χώρου.
- Τροφοδοσία των καταστημάτων, στο ιστορικό κέντρο έγκειται στη διευθέτηση της εν ώρα και μέρες μη λειτουργίας καταστημάτων με μικρά τροφοδοτικά φορτηγά.

## Προτάσεις για την ηχορύπανση:

- Ηχοπετάσματα
- Αποκλεισμός περιορισμός γειτνίασης χώρων στάθμευσης με χώρο κατοικίας

## Προτάσεις για τους ποδηλατοδρόμους:

- τοποθέτηση του τύπου ασανσέρ – ποδηλάτων κατά μήκος της οδού Γούναρη και όπου αλλού κριθεί σκόπιμο προς εξυπηρέτηση των ποδηλατιστών
- Δημιουργία και χάραξη δικτύου ποδηλατοδρόμων ασφαλών διαδρομών το δίκτυο να βασίζεται στον παραλιακό άξονα και στο κέντρο της πόλης και στα επίπεδα (μικρές κλίσεις) τμήματα της Βόρειας και Νότια επέκτασης της πόλης
- Προτείνεται ακόμη η αγορά από το Δήμο ποδηλάτων και η δημιουργία σταθμών ενοικίασής τους
- Άμεση αξιοποίηση του προγράμματος σύνδεσης (4) λιμανιών από πλευράς Ιονίου, ενημέρωση και σύνδεση με το σύλλογο ποδηλατιστών και αξιοποίηση των προ αναφερθέντων δρομολογίων εν άστρ
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων παράλληλα με το δίκτυο πεζοδρόμων, με ταυτόχρονη προώθηση μέτρων ενθάρρυνσης της χρήσης του ποδηλάτου

## Προτάσεις για τις αστικές οδικές συγκοινωνίες:

- Αναδιάρθρωση, ανακατανομή και αναδιοργάνωση του δικτύου αστικού ΚΤΕΛ
- Συγκοινωνίες φιλικές στο περιβάλλον που συμβάλουν στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου της Πάτρας
- Βελτίωση εξυπηρέτησης προαστίων της πόλης
- Δρομολόγηση mini buses και ειδικότερα στη περιοχή του ιστορικού κέντρου της πόλης (κυκλική διαδρομή εντός του κέντρου).
- Αντικατάσταση των υφιστάμενων αστικών λεωφορείων με νέα οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Διαβούλευση ανάμεσα σε υπηρεσίες Δήμου με το αστικό ΚΤΕΛ για την εύρεση βέλτιστων λύσεων
- Διαμόρφωση των στάσεων (επεκτάσεις πεζοδρομίων, τοποθέτηση ειδικής πλατφόρμας κ.λπ.) Προτεραιότητα στις οδούς Κορίνθου, Κανακάρη, Ερμού
- Σύνδεση ανατολικών προαστίων με παρκινγκ νοσοκομείου αγίου Αγ. Ανδρέα και ανταπόκριση με Mini bus προς το τρένο καθώς και αξιοποίηση της γραμμής αυτής με μελλοντική διέλευση του τραμ.

### Προτάσεις για τον προαστιακό:

- Διατήρηση, αναβάθμιση και επέκταση του προαστιακού προς τα νότια προάστια της πόλης και από το αεροδρόμιο του Αράξου (Σταθμός Λάππα), Κ. Αχαΐα, κόμβος ΒΙ.ΠΕ., Ν. Λιμένας Πατρέων.
- Συντήρηση, ανάδειξη των παλαιών σιδηροδρομικών σταθμών και εκμετάλλευση τους ως χώρους εκδηλώσεων, δημοτικών υπηρεσιών.
- Χάραξη σιδηροδρομικής γραμμής από τον Άγιο Βασίλη με νέο λιμάνι παράλληλα της ευρείας Περιμετρικής.

### Προτάσεις για το τραμ:

- Εγκατάσταση Τραμ στην πόλη και ειδικότερα στην περιοχή του ιστορικού κέντρου

### Προτάσεις για τις υπεραστικές οδικές συγκοινωνίες:

- Επανασχεδιασμός της λειτουργίας των υπεραστικών γραμμών (ΚΤΕΛ)
- Συγκέντρωση όλων των ΚΤΕΛ σε μία νέα περιοχή. Οι προτεινόμενες θέσεις είναι οι εξής:
  - ο περιοχή του κτιρίου "Κανελλόπουλος"
  - ο περιοχή της Ακτής Δημίων (Χώρος της περιοχής της ΑΒΕΞ και χώρος της περιοχής ανάμεσα στα παλαιά σφαγεία στα παλαιά σφαγεία (κτίριο

Παλαιό κτίριο Μ.Υ.) και με την είσοδο της Πειραιϊκής Πατραϊκής (οικόπεδο ΒΕΣΟ)).

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια Παρατηρήσεις	/	Πρόκειται για προτάσεις που υποβλήθηκαν από τα μέλη της επιτροπής εξέτασης της Ε.Ε.Τ.Ε.Μ..
---	---------------------	---	--

## 4.2.18. Μελέτη Προσαρμογής Σηματοδότησης

### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Μελέτη Προσαρμογής Σηματοδότησης, Κατακόρυφης και Οριζόντιας Σήμανσης
2	Τίτλος	Μελέτη Προσαρμογής Σηματοδότησης, Κατακόρυφης και Οριζόντιας Σήμανσης επί των Οδών Κορίνθου, Κανακάρη-Ναυαρίνου, από Ελ. Βενιζέλου έως Αγ. Σοφίας
3	Αντικείμενο	Τεχνική Έκθεση
4	Έτος εκπόνησης	2014
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	Η Μελέτη έχει παραληφθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 159/22.04.2015 απόφαση του.

## Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Η διάνοιξη της οδού Κανακάρη και η λειτουργία της σε συνδυασμό με την οδό Κορίνθου σαν ζεύγος μονόδρομων αρτηριών μεταξύ του βόρειου και νότιου άκρου του κέντρου της Πάτρας, προτάθηκε για πρώτη φορά στη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας (ΓΜΜΚ) που εκπονήθηκε για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ το 1993-99. Για τη λειτουργία του ζεύγους οδών προβλέπεται η αντιστροφή των κατευθύνσεων ώστε να δημιουργηθεί η φυσική συνέχεια της Νέας Εθνικής Οδού Πατρών – Κορίνθου προς το νότο. Εκτιμάται ότι με την παρέμβαση αυτή θα βελτιωθεί η πρόσβαση στο κέντρο της Πάτρας.

Σκοπός της μελέτης ήταν η εκπόνηση όλων των απαραίτητων μελετών για την προσαρμογή της φωτεινής σηματοδότης και της σήμανσης στις οδικές αρτηρίες Κορίνθου, Ναυαρίνου-Κανακάρη και Αγ. Σοφίας.

Στην μελέτη προβλέπεται:

- αντιδρόμηση των οδών Κορίνθου και Ναυαρίνου-Κανακάρη από την οδό Ελ. Βενιζέλου έως την οδό Αγ. Σοφίας και ΝΕΟ Πατρών – Κορίνθου αντίστοιχα,
- αμφιδρόμηση της οδού Αγ. Σοφίας μεταξύ των οδών Κορίνθου και Έλληνας Στρατιώτου

### Α' Φάση

#### Καταγραφή και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης, Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Προτύπου και Πρόβλεψη Μελλοντικής Κυκλοφορίας

- Συλλογή και αξιολόγηση υφιστάμενων στοιχείων
- Καταγραφή πρόσθετων στοιχείων πεδίου
- Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου
- Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης
- Πρόβλεψη κυκλοφορίας οριστικού έργου

### Β' Φάση

#### Μελέτες Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων και Σηματοδότησης - Σύνταξη Τευχών Δημοπράτησης

- Καθορισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων & στάθμευσης
- Μελέτη Οριζόντιας και Κατακόρυφης Σήμανσης
- Μελέτη Φωτεινής Σηματοδότησης
- Η/Μ Μελέτη Εγκατάστασης Φωτεινής Σηματοδότησης
- Σύνταξη ΣΑΥ-ΦΑΥ
- Σύνταξη τευχών δημοπράτησης

#### Πρωτογενή δεδομένα

Πόλοι έλξης μετακινήσεων στην κεντρική περιοχή

Θέσεις σηματοδοτούμενων κόμβων στην περιοχή μελέτης

Γραμμές Αστικού ΚΤΕΛ και δημοτικής συγκοινωνίας (διαδρομές, δρομολόγια, στάσεις)

Στοιχεία φωτεινής σηματοδότησης

24ωρες καταγραφές φόρτων. Σημεία μετρήσεων:

1. Ακτή Δυμαίων μεταξύ των οδών Σουνίου και Κερασόβου
2. Βενιζέλου μεταξύ των οδών Δελβίνου και Ολύμπου
3. Σμύρνης μεταξύ των οδών Μπενιζέλου Ρούφου και Σπ. Βασιλειάδου

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

4. Παπαφλέσσα μεταξύ των οδών Α. Παπαφλέσσα και Γ. Καραϊσκάκη

5. Γούναρη μεταξύ των οδών Σισίνη και Αθ. Διάκου

6. Κανακάρη μεταξύ των οδών Αγ. Νικολάου και Κολοκοτρώνη

7. Όθωνος και Αμαλίας μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη και Ερμού

8. Κορίνθου μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη και Αράτου

9. Μαιζώνος μεταξύ των οδών Γκότση και Παρθενάκου

10. ΝΕΟ Αθηνών-Πατρών μεταξύ των οδών Υπάτης και Χαϊρώνειας

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων(πρωινή και μεσημεριανή ώρα αιχμής):

1. Κορίνθου - Ελευθερίου Βενιζέλου

2. Ναυαρίνου - Βορείου Ηπείρου

3. Μαιζώνος - Βορείου Ηπείρου

4. Ακτή Δυμαίων - Αρχιεπισκόπου Ιεροθέου

5. Σολωμού - Αρχιεπισκόπου Ιεροθέου

6. Κορίνθου - Σμύρνης

7. Ναυαρίνου - Σμύρνης

8. Ναυαρίνου - Γεωργίου Ολυμπίου

9. Κορίνθου - Παπαφλέσσα

10. Ναυαρίνου / Κανακάρη - Παπαφλέσσα

11. Αγίου Ανδρέου - Δημητρίου Γούναρη

12. Κορίνθου - Δημητρίου Γούναρη

13. Κανακάρη - Δημητρίου Γούναρη

14. Μαιζώνος - Πατρέως

15. Καραϊσκάκη - Πατρέως

16. Αγίου Ανδρέου - Ερμού

17. Μαιζώνος - Ερμού

18. Κανακάρη - Αγίου Νικολάου

19. Κορίνθου - Κολοκοτρώνη

20. Κορίνθου - Αράτου

21. Αγίου Ανδρέου - Αράτου

22. Μαιζώνος - Ζαΐμη

23. Αγίου Ανδρέου - 28ης Οκτωβρίου (Καρόλου)

24. Μουρούζη / Μιχαλακοπούλου (Ρήγα Φεραίου) - 28ης Οκτωβρίου (Καρόλου)

25. Κανακάρη Ρούφου - 28ης Οκτωβρίου (Καρόλου)

26. Έλληνας Στρατιώτου / Μουρούζη - Φαβιέρου

27. Κορίνθου - Φαβιέρου

28. Έλληνας Στρατιώτου - Αγίας Σοφίας

29. Κορίνθου - Αγίας Σοφίας

30. ΝΕΟ Πατρών-Κορίνθου Αχαϊκής Συμπολιτείας

Καταγραφές στάθμευσης

Καταγραφή κατευθύνσεων οδών, αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας, σήμανση

Αποτελέσματα κυκλοφοριακού μοντέλου. Κωδικοποιημένο δίκτυο, εκτίμηση ζήτησης, μακροσκοπική και μεσοσκοπική ανάλυση

Αποτελέσματα Λογισμικού HCS (πρωινή και απογευματινή αιχμή)

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	<p>Υποβολή αιτήματος της συντονιστικής επιτροπής κατοίκων της περιοχής Κανακάρη Ρούφου του Δήμου Πατρέων, για να μην πραγματοποιηθεί η προβλεπόμενη αντιδρόμηση των οδών Κανακάρη και Κορίνθου.</p> <p>Η αντιδρόμηση των οδών Κανακάρη – Κορίνθου αναφερόταν στα ρυθμιστικά μέτρα του Μακροπρόθεσμου σχεδίου της «Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας» του 1999.</p> <p>Η αντιδρόμηση των οδών Κανακάρη – Κορίνθου έχει ληφθεί υπόψη από τις υπηρεσίες της Περιφέρειας Δυτ. Ελλάδος πριν την εκπόνηση της Μελέτης Κατασκευής της Μικρής Περιμετρικής Οδού Πατρών και της μελέτης κατασκευής του κόμβου "Κουρτέση".</p>
----------	--------------------------------	--

### 4.2.19. Αισθητική αναβάθμιση δημόσιων υποδομών, εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Μελέτη προμήθειας – Δημόσιος χώρος
2	Τίτλος	Αισθητική αναβάθμιση δημόσιων υποδομών, εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας
3	Αντικείμενο	Η ανάπτυξη λύσεων αναβάθμισης του δημοσίου χώρου που αφορούν έξυπνα συστήματα και βιώσιμη κινητικότητα
4	Έτος εκπόνησης	2011
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	

##### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Αντικείμενο της προμήθειας αποτελεί η ανάπτυξη λύσεων αναβάθμισης δημοσίου χώρου, μέσω της προμήθειας και εγκατάστασης συστημάτων έξυπνης πόλης και συστημάτων έξυπνης βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις του Δήμου στοχεύουν στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του δημοσίου χώρου στην περιοχή του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου Πάτρας, έχοντας ως κατευθύνσεις τον βιοκλιματικό σχεδιασμό, την εξοικονόμηση ενέργειας, την βελτίωση της προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στην περιοχή και τη χρήση σύγχρονων συστημάτων και εφαρμογών έξυπνης πόλης και βιώσιμης κινητικότητας.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Ο γενικότερος στόχος είναι η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας στην επιλεγμένη περιοχή παρέμβασης του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (ΑΚΕ) Πάτρας, μέσω των παρεμβάσεων που περιλαμβάνονται στο Υποέργο 3 «Αισθητική αναβάθμιση δημόσιων υποδομών, εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας». Στο τέλος της μελέτης υπάρχει ενδεικτικός προϋπολογισμός δαπάνης.

## Πρωτογενή δεδομένα

Σκαριφήματα προϊόντων

Χάρτης θέσεων έξυπνων συστημάτων και κάδων

Χάρτης θέσεων σημείων ασύρματης πρόσβασης

Θέσεις στάθμευσης Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου Πάτρας

Θέσεις ασύρματου αισθητήρα ελέγχου θέσης στάθμευσης

Ενδεικτικός προϋπολογισμός

Χρονοδιάγραμμα

## Στόχοι/ Δράσεις κινητικότητας

### **Τμήμα 1: Έξυπνα συστήματα στην περιοχή παρέμβασης**

#### **1) Προμήθεια και εγκατάσταση έξι (6) Ηλιακών Παγκακιών.**

Αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση έξι (6) ηλιακών παγκακιών, σε έξι (6) διαφορετικά σημεία του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (ΑΚΕ) Πάτρας, και πιο συγκεκριμένα:

Ένα (1) στην οδό Ανδρέου Μιχαλακοπούλου (ή αλλιώς Ρήγα Φεραίου) (έξω από το 11ο

Δημοτικό Σχολείο που βρίσκεται στη γωνία Ανδρέου Μιχαλακοπούλου και

Σατωβριάνδου)

- Ένα (1) στον πεζόδρομο Νίκης (πλατεία Νίκης (Βορείου Ηπείρου))
- Ένα (1) στην οδό Μαιζώνος (στάση Αστικού ΚΤΕΛ απέναντι από το Αρσάκειο)
- Ένα (1) στον πεζόδρομο Πουκεβίλ (μεταξύ των οδών Μαιζώνος και Κορίνθου)
- Ένα (1) στην οδό Μαιζώνος 38 (πλησίον στάσης Αστικού ΚΤΕΛ μεταξύ των οδών Ζαΐμη και Αράτου)
- Ένα (1) στην γωνία 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (ή αλλιώς Καρόλου) και Κορίνθου (στο μικρό πλακόστρωτο τρίγωνο).

#### **2) Προμήθεια και Εγκατάσταση Ηλιακών Φορτιστών**

Αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση έξι (6) ηλιακών φορτιστών, σε έξι (6) διαφορετικά σημεία του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (ΑΚΕ) Πάτρας.

#### **3) Προμήθεια και Εγκατάσταση Σημείων Ασύρματης Πρόσβασης**

Αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση είκοσι τριών (23) σημείων ασύρματης πρόσβασης. Τα σημεία ασύρματης πρόσβασης στο διαδίκτυο θα είναι εξωτερικού χώρου, έτσι ώστε να είναι ανθεκτικά και να εξασφαλίζουν ποιότητα υπηρεσίας διασύνδεσης.

#### **4) Προμήθεια και Εγκατάσταση Συστημάτων Έξυπνης Διάβασης Πεζών**

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Το Σύστημα Έξυπνης Διάβασης Πεζών που προβλέπεται να λειτουργήσει στο Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου Πάτρας, είναι ένα πρωτοποριακό σύστημα ασφαλούς διέλευσης πεζών στην περιοχή παρέμβασης, μέσα από την αυτόματη αναγνώριση παρουσίας πεζών και αυτόματης φωτεινής σήμανσης της διάβασης.

Ο Δήμος Πατρέων θα αποκτήσει τρία (3) Συστήματα Έξυπνης Διάβασης Πεζών, που θα εγκατασταθούν και θα λειτουργήσουν σε τρία (3) διαφορετικά σημεία του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (ΑΚΕ) Πάτρας. Ειδικότερα:

- Ένα (1) στην οδό Μαιζώνος μπροστά από το Στρούμπειο Σχολείο
- Ένα (1) στην οδό Μαιζώνος στην διασταύρωση με τον πεζόδρομο Παρθενάκου
- Ένα (1) στην οδό Μαιζώνος στην διασταύρωση με την οδό Κωνσταντίνου Γκότση

### 5) Προμήθεια και Εγκατάσταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης θα εγκατασταθεί για την εξυπηρέτηση της περιοχής παρέμβασης, όπου προβλέπεται να λειτουργήσει το Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου (ΑΚΕ) Πάτρας, με την εφαρμογή ενός έξυπνου συστήματος αυτοματοποιημένου ελέγχου διαθεσιμότητας για 56 παρόδιες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, καθώς και για 6 ειδικές θέσεις στάθμευσης (εκ των οποίων 3 ΑΜΕΑ και 3 φορτοεκφόρτωσης), ήτοι συνολικά 62 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, όπως αυτές αποτυπώνονται και στο τοπογραφικό διάγραμμα του Δήμου.

Οι θέσεις στάθμευσης θα εγκατασταθούν στις κάτωθι οδούς της περιοχής παρέμβασης του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (ΑΚΕ) Πάτρας:

ΟΔΟΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	ΘΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ	ΑΜΕΑ
ΚΟΡΙΝΘΟΥ (Αράτου-Ζαΐμη)	9	1	
ΜΑΙΖΩΝΟΣ (Αράτου-Ζαΐμη)	4	1	1
ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ (Αράτου-Ζαΐμη)	7	1	
ΖΑΙΜΗ (Κορίνθου-Ρήγα Φεραίου)	21		2
ΑΡΑΤΟΥ (Κορίνθου-Ρήγα Φεραίου)	15		
ΣΥΝΟΛΑ	56	3	3
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	62		

**Τμήμα 2: Αντικατάσταση και προμήθεια βυθιζόμενων κάδων απορριμμάτων και προμήθεια συστημάτων έξυπνης διαχείρισης απορριμμάτων**

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση ημιπόγειων κάδων απορριμμάτων και συστημάτων έξυπνης διαχείρισης απορριμμάτων, τα οποία μπορούν να θεωρηθούν ως συστατικά ενός ενιαίου Τμήματος, δεδομένου ότι άπτονται του άξονα διαχείρισης απορριμμάτων.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	Οι δράσεις προσανατολίζονται στην εξυπηρέτηση των πολιτών διευκολύνοντας την πεζή μετακίνηση, με την παροχή χώρων ξεκούρασης, καθώς στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον οι έξυπνες θέσεις στάθμευσης αποτελούν μέτρο προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας με συμπερίληψη για ΑΜΕΑ και Φ/Ε. Σε ότι αφορά τους βυθιζόμενους κάδους, χρειάζεται προσοχή κατά τη διαδικασία της αποκομιδής διότι μπορεί να επέλθουν αυξημένες καθυστερήσεις, αν η διαδικασία δεν πραγματοποιηθεί σωστά, και κατά συνέπεια να εντείνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα.
---	----------------------------	---

### 4.2.20. Αναζωογόνηση Προσφυγικών Κατοικιών Δήμου Πατρέων - Κ.Χ.

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Ποιότητα ζωής και εύρυθμη λειτουργία των πόλεων, της υπαίθρου και των οικισμών
2	Τίτλος	Αναζωογόνηση Προσφυγικών Κατοικιών Δήμου Πατρέων - Κ.Χ.
3	Αντικείμενο	Η ανάπλαση και ο εκσυγχρονισμός των κοινοχρήστων χώρων στην περιοχή των «Προσφυγικών»
4	Έτος εκπόνησης	2020-2023
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Τεχνικό Δελτίο Έργου (ΤΔΕ)
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	

##### B. ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το έργο είναι ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας για όλη τη Πόλη αφού αφορά έκταση 400 περίπου στρέμματα με μεγάλη οικιστική πυκνότητα και χιλιάδες κατοίκους.

Η οικιστική ενότητα των «Προσφυγικών» του Δήμου Πατρέων, ορίζεται μεταξύ των οδών Ιωνίας, Ηρακλείου, Γ. Παπανδρέου, Καλαβρύτων, Δ. Γούναρη, Κ. Παλαιολόγου, Χείλωνος Πατρέως, Αρματολών και Ιωνίας και ευρίσκεται στις παρυφές του Ιστορικού Κέντρου της Πάτρας.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Προβλέπονται παρεμβάσεις βελτίωσης & αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος (βελτίωση αισθητικής, ασφάλειας και λειτουργικότητας των χώρων, που θα συμβάλλουν ταυτόχρονα στην καλή εικόνα της πόλης) αλλά και παρεμβάσεις στις υποδομές των κοινοχρήστων χώρων (βελτίωση προσβασιμότητας, προσπελασιμότητας και αναβάθμιση της επισκεψιμότητας), με ιδιαίτερη μέριμνα για διευκολύνσεις ΑμεΑ (ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών κ.λ.π.).

## **Πρωτογενή δεδομένα**

Χάρτης περιοχής παρέμβασης (γεωχωρικές πληροφορίες)

Προγραμματισμός υλοποίησης έργου

Χρηματοδοτικό σχέδιο

Χρονοδιάγραμμα και ενδεικτική κατανομή προϋπολογισμού

## **Στόχοι/ Δράσεις κινητικότητας**

### ***Έργα Οδοποιίας:***

Ανακατασκευή-επισκευή των οδών της περιοχής (καθαίρεση κατεστραμμένου ασφαλτικού τάπητα και κατασκευή νέου) με τις αναγκαίες εκσκαφές και επιχώσεις για τη διαμόρφωση των οδών, ώστε οι τελικές επιστρώσεις να εναρμονίζονται υψομετρικά με τα υφιστάμενα κατώφλια, Μικρά τεχνικά έργα (κράσπεδα, ρείθρα και άλλες μικροκατασκευές από σκυρόδεμα), Κατασκευή πεζοδρόμων με τελική επιφάνεια επίστρωσης από πλάκες διαστάσεων 40 x40 εκ. και με υλικά φιλικά στο περιβάλλον.

Οι ανωτέρω πλακοστρώσεις έχουν συνολικό εμβαδό περίπου 35.000 τ.μ., το συνολικό μήκος των κρασπέδων είναι περίπου 20.000 μ. και η συνολική επιφάνεια ασφαλτοστρώσεων του οδικού δικτύου περίπου 40.000 τ.μ.

### ***Ηλεκτρομηχανολογικά έργα:***

Θα κατασκευαστεί υπόγειο δίκτυο ηλεκτροφωτισμού και θα εγκατασταθεί σύστημα απομακρυσμένης διαχείρισης & ελέγχου Η/Φ, με στόχο την αύξηση της ευελιξίας, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης καθώς και την προσφερόμενη ασφάλεια. Οι πληροφορίες θα μεταφέρονται στο Κέντρο Ελέγχου, έτσι ώστε να διευκολύνονται οι διαδικασίες σηματοδότησης και τεχνικής υποστήριξης βλαβών, προγραμματισμού αντικατάστασης υλικού κλπ και όλα τα ανωτέρω θα εισαχθούν στο Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS) για περαιτέρω επεξεργασία και χρήση.

### ***Έργα Πρασίνου:***

Απομάκρυνση ξερών και καχεκτικών, υφιστάμενων δέντρων στις δενδροστοιχίες και αντικατάστασή τους με νέα, φυτεύσεις με κατάλληλα δέντρα, δοκιμασμένα για την αντοχή και τη συμπεριφορά τους υπό τις δεδομένες κλιματολογικές συνθήκες, τοποθέτηση διακοσμητικού βότσαλου, εγκατάσταση ολοκληρωμένου, υπόγειου, αρδευτικού συστήματος κλπ.

## **Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ**

<b>1</b>	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	/	Η υλοποίηση της πράξης θα συμβάλλει στη βελτίωση των υποδομών του αστικού τοπίου των «Προσφυγικών». Βελτιώνονται οι υποδομές πεζής μετακίνησης και έτσι προκρίνεται η βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η πράξη συμβάλλει στην αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης και στη διασφάλιση της
----------	----------------------------	---	--

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	προώθησης των απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας, απόδοσης πόρων, και προστασίας βιοποικιλότητας.
--	--

### 4.2.21. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Πολεοδομικός Σχεδιασμός
2	Τίτλος	Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας
3	Αντικείμενο	Καθορισμός των κατευθυντήριων αρχών του πολεοδομικού σχεδιασμού για την οργάνωση της οικιστικής ανάπτυξης
4	Έτος εκπόνησης	2011
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	358 / 30.12.2011

##### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Σκοπός του ΓΠΣ είναι ο καθορισμός των κατευθυντήριων αρχών του πολεοδομικού σχεδιασμού για την οργάνωση της οικιστικής ανάπτυξης με ορθολογικό τρόπο και πνεύμα οικονομίας στην κατανάλωση των φυσικών πόρων. Ειδικότερα κατατείνει στην ορθολογική οργάνωση του χώρου σε ολόκληρη την έκταση του οικείου ΟΤΑ, εξισορροπώντας κι ελέγχοντας τις οικιστικές και λοιπές αστικές χρήσεις με ρυθμίσεις προστασίας των φυσικών και πολιτιστικών πόρων. Επιπλέον, αποσκοπεί στη διασφάλιση της οικιστικής οργάνωσης των οικισμών με τον επιθυμητό συσχετισμό των οικιστικών παραμέτρων, την προστασία του περιβάλλοντος και την ανακοπή της άναρχης δόμησης, με τον καθορισμό κριτηρίων ανάπτυξης που συντείνουν στη μεγαλύτερη δυνατή οικονομία των οικιστικών επεκτάσεων. Με το εν λόγω ΓΠΣ επιδιώκεται, επίσης, η εξειδίκευση των κατευθύνσεων που τίθενται από τα χωροταξικά πλαίσια του υπερκείμενου επιπέδου σχεδιασμού, στην περιοχή εφαρμογής της Δημοτικής Ενότητας του Δήμου Πατρέων.

Άρθρο 2 Στρατηγικοί Στόχοι Ανάπτυξης και Οργάνωσης – Προγραμματικά Μεγέθη

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

I. Ανάδειξη του Διεθνούς και Διαπεριφερειακού ρόλου του ΠΣΠ. Αξιοποίηση των δυναμικών που αναπτύσσονται στον άμεσα ευρύτερο χώρο του ΠΣΠ εκτός του ορίου της Δημοτικής Ενότητας (ανάπτυξης παραλιακής ζώνης Β' κατοικίας, νέες σχέσεις του ΠΣΠ με Αντίρριο και Ναύπακτο λόγω της γέφυρας κ.λπ.).

Τα σημεία αναφοράς που θα προσδιορίσουν και θα ενδυναμώσουν τον ρόλο αυτό είναι: α. Ιστορία – πολιτισμός – τουρισμός.

β. Δυτική Πύλη (λιμάνι, συγκοινωνιακός κόμβος).

γ. Ανώτατη Εκπαίδευση – Νέα τεχνολογία.

II. Αξιοποίηση των νέων προοπτικών που ανοίγονται για την βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης λόγω της επίδρασης των μεγάλων έργων:

α. Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου.

β. Ιόνια Οδός.

γ. Αναβάθμιση του άξονα της ΠΑΘΕ [Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι] στο Τμήμα Κορίνθου – Πατρών.

δ. Δυτικός Σιδηροδρομικός Διευρωπαϊκός Άξονας.

ε. Αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου (Αθήνα – Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα).

στ. Ενίσχυση δυνατότητας αεροπορικής επικοινωνίας (αναβάθμιση αεροδρομίου Άραξου ή Ανδραβίδας).

ζ. Οδική παράκαμψη του ΠΣΑ.

η. Δημιουργία της «Διαγωνίου» (Πάτρα – Αντίρριο – Ναύπακτος – Άμφισσα – Λαμία – Βόλος).

θ. Αγωγός Φυσικού αερίου στην Πάτρα και σε όλο το Δυτικό διαμέρισμα της χώρας.

III. Προσδιορισμός νέου αναπτυξιακού προσανατολισμού και οικονομικής ανασυγκρότησης του Δήμου με την ανάπτυξη και εξυγίανση των τομέων παραγωγής και με ιδιαίτερη έμφαση στον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα σε ότι αφορά:

α. τις μεταφορές,

β. την τεχνολογία,

γ. την εκπαίδευση,

δ. τον ειδικό τουρισμό.

IV. Προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων.

V. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

α. αναπλάσεις ιστορικού κέντρου

β. αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών γειτονιών & αποβιομηχανοποιημένων εκτάσεων

γ. εξυγίανση των περιαστικών και αστικών εκτάσεων

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

δ. εξυγίανση-ανάδειξη των παρόχθιων εκτάσεων

ε. εξυγίανση-ανάδειξη της Σιδηροδρομικής Γραμμής και των όμορων Κοινόχρηστων Χώρων

στ. Αναμόρφωση, αναβάθμιση κι εξυγίανση του θαλάσσιου μετώπου – άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα – ανάδειξη των παρόχθιων εκτάσεων

VI. Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης και ανασυγκρότηση της αστικής δομής της Πάτρας. α. Πολυκεντρική πόλη

β. Συνοικίες – γειτονιές

γ. Όρια σχεδίου πόλης

δ. Αναβάθμιση και συμπλήρωση κοινωνικής υποδομής

VII. Κυκλοφοριακή οργάνωση και εξυγίανση του ΠΣΠ.

α. Βασικές υποδομές – το σημερινό και υπό κατασκευή δίκτυο αρτηριών – συλλεκτριών β. Πρόταση σχετικά με το νέο και το σημερινό λιμένα

γ. Αναβάθμιση σιδηροδρομικής σύνδεσης Πάτρας

δ. Αποθάρρυνση – συρρίκνωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης (ΙΧ) / Συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις.

Ως προγραμματικός πληθυσμός του Δήμου Πατρέων για τα προγραμματικά έτη 2013 και 2021 (μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο έτος αναφοράς) ορίστηκαν οι 190.905 κάτοικοι και 209.210 κάτοικοι αντίστοιχα. Ειδικότερα, για το ΠΣΠ οι 187.347 κατ. και 191.227 κατ., ενώ για τους οικισμούς εκτός του ΠΣΠ οι 3.558 κατ. και 4.149 κατ. αντίστοιχα.

### Άρθρο 8 Βασικά Δίκτυα Υποδομών

Επιδιώκεται η ενίσχυση της κυρίαρχης θέσης της Δημοτικής Ενότητας, ως μείζονα κόμβο στο προβλεπόμενο μελλοντικό μεταφορικό δίκτυο στην ευρύτερη περιοχή της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος: τον Δυτικό Οδικό Άξονα (Ιονία Οδός) και τον Δυτικό Σιδηροδρομικό Άξονα, που αποτελούν τμήματα των αντίστοιχων Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (ΔΔΜ).

#### 8.1 Μεταφορικές υποδομές και οδικά δίκτυα.

Με την προωθούμενη ολοκλήρωση των βασικών οδικών αξόνων της Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) και της Ιόνιας Οδού, την ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Πάτρας και των έργων του 1ου και 2ου Τμήματος του Νέου Λιμένα αλλά και τη σχεδιαζόμενη ολοκλήρωση των έργων του 3ου τμήματος σε συνδυασμό με τη δημιουργία του Επιχειρησιακού Πάρκου στην όμορη χερσαία περιοχή όπισθεν του Νέου Λιμένα, καθώς και η κατασκευή των κάθετων συνδέσεων της Ευρείας Παράκαμψης (Μεγάλης Περιμετρικής) με το ΠΣΠ στον Γλαύκο και στον Διακονιάρη, δημιουργείται ένα νέο πλέγμα συνδέσεων της ευρύτερης περιοχής με τα εθνικά δίκτυα,

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

αναβαθμίζοντας τη συνολική προσπελασιμότητα του ΠΣΠ και, δυνητικά, το ρόλο της μητροπολιτικής περιοχής της Πάτρας ως κόμβου των ΔΔΜ.

Ταυτόχρονα, οδικά έργα με μεγάλη σημασία εντός του αστικού πυρήνα, όπως η διάνοιξη της Μικρής Περιμετρικής και η υπό διάνοιξη οδός Κανακάρη, με στόχο την διοχέτευση των περαστικών μετακινήσεων και την αποφυγή συμφόρησης του κεντρικού αστικού οδικού δικτύου, προβλέπεται να διαφοροποιήσουν θετικά τα χαρακτηριστικά του αστικού δικτύου μεταφορών.

Ως στρατηγική για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων επιλέγεται η ορθολογική διαχείριση των μεταφορικών υποδομών και η δημιουργία εναλλακτικών εξυπηρετήσεων και κόμβων συνδυασμένων μεταφορών, στα πλαίσια των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, η οποία αναγνωρίζει τη σπανιότητα των φυσικών πόρων, καθιστώντας αδύνατη την ανεμπόδιση επέκταση των υποδομών, αλλά και την πραγματικότητα που θέλει την αύξηση της ζήτησης να ακολουθεί πάντοτε την αύξηση της διαθέσιμης δυναμικότητας μέχρι εξαντλήσεως, σε ένα φαύλο κύκλο επέκτασης των υποδομών και επέκτασης των φαινομένων συμφόρησης. Τα υφιστάμενα και προτεινόμενα τμήματα των οδών που δεν έχουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά, πρέπει να βελτιωθούν, να αναβαθμιστούν και να συμπληρωθούν μετά από ειδικές μελέτες. Το εξωαστικό δίκτυο συμπληρώνεται με νέες συλλεκτηρίους (που δημιουργούνται με αναβάθμιση επιλεγμένων υφιστάμενων αγροτικών οδών) που εξυπηρετούν τον σχεδιασμό της περιοχής. Προβλέπεται η δημιουργία δικτύου Ποδηλατοδρόμων σε συνδυασμό με δίκτυο Πεζοδρόμων.

### Άρθρο 10 Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών (ΠΣΠ) λειτουργεί ως συμπαγής αστικός ιστός με τάση δυναμικής ανάπτυξης και συνένωσης με τους αστικούς πυρήνες των όμορων Δημοτικών Ενοτήτων Ρίου, Παραλίας και Μεσσάτιδας.

Η έκταση του ΠΣΠ είναι 2.184,18 εκτάρια (ha) – στην έκταση αυτή έχουν ενσωματωθεί και οι οικισμοί προ του '23 που βρίσκονται σε επαφή με τον πολεοδομικό ιστό, τα Τζολείικα, τα Παντελεΐικα και η Κούτσα – και ο πληθυσμός του (στοιχεία απογραφής 2001) 150.897 κάτοικοι. Η προτεινόμενη οικιστική έκταση θα ανέλθει στα 2.349,21 εκτάρια (ha), ενώ ο προβλεπόμενος πληθυσμός υπολογίζεται σε 191.227 κατοίκους, δηλαδή οι νέες επεκτάσεις ανέρχονται στα 165,03 εκτάρια (ha). Μαζί με τους περιστασιακούς οικισμούς Άνω Συχαινά και Περιβόλα η συνολική έκταση θα είναι 2.459,77 εκτάρια (Ha). Η επιδίωξη της πολυκεντρικότητας στο αστικό συνεχές του ΠΣΠ για την αποφόρτιση του Ιστορικού Κέντρου σε συνδυασμό με τις τάσεις που αποτυπώνονται στον αστικό ιστό, οδήγησε στην διαμόρφωση: Τριών (3) Επιφανειακών Υπερτοπικών Κέντρων (Επιχειρησιακό Κέντρο στην Ακτή Δυμαίων συνοδό της λειτουργίας του Νέου Λιμένα, το Νοτιοανατολικό στην σύγκλιση των Σ10 – Σ13 και το Βόρειο στο Προάστειο στον χώρο των αποθηκών της Α.Τ.Ε).

Δύο (2) Υπερτοπικών Γραμμικών Κέντρων (το βόρειο της Ν.Ε.Ο. Πατρών – Αθηνών, το νότιο της Ακρωτηρίου), τα οποία συνδέονται με τα όμορα Επιφανειακά Υπερτοπικά Κέντρα. Τέσσερα (4) Διαμπερή Κέντρα Διασυνωικιακού χαρακτήρα (επί των οδών Πανεπιστημίου, Αυστραλίας – Νοταρά – Έλληνας Στρατιώτη, Καλαβρύτων – Πατρών Κλάους, Άνθειας). Τοπικά Κέντρα Γραμμικά ή Επιφανειακά σε επίπεδο γειτονιάς και σε θέσεις όπου ήδη έχει διαγραφεί μια δυναμική για την ανάπτυξη τους. Εκτός των προαναφερθέντων διαβαθμισμένων κέντρων στο νοτιοανατολικό τμήμα του ΠΣΠ διαμορφώνονται δύο πόλοι κεντρικών λειτουργιών.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Στον Α' πόλο περιλαμβάνεται το Εθνικό Στάδιο, το ΤΕΙ και μεταξύ τους αναπτύσσεται τοπικό και διασυνοικιακό κέντρο.

Στον Β' πόλο περιλαμβάνεται η περιοχή των Δικαστηρίων που συνδυάζεται με λειτουργίες αναψυχής και πολιτισμού στις εγκαταστάσεις ΚΕΤΕΣ μετά την απομάκρυνσή του από τον αστικό ιστό, το Νοσοκομείο του Αγ. Ανδρέα και το προτεινόμενο τοπικό κέντρο. Για τη διασφάλιση της συνοχής της δομής των Γραμμικών Κέντρων, προβλέπεται ο καθορισμός ειδικών όρων δόμησης των παρόδιων ιδιοκτησιών, η δημιουργία θυλάκων στάσεων και ο εξοπλισμός του εξοπλισμού αστικού τοπίου (town – scape) για την επιβολή μιας στοιχειώδους αισθητικής συνοχής & λειτουργικότητας μετά από ειδική μελέτη.

Για τις ημιορεινές γειτονιές προβλέπεται η λειτουργία Δημοτικών Αγορών (μεγαλύτερες ή μικρότερες, καθημερινής ή περιοδικής λειτουργίας & σταθερής ελαφριάς κατασκευής) τόσο για την κάλυψη των τοπικών αναγκών όσο και για την απορρόφηση των προϊόντων του εγχώριου πρωτογενή τομέα.

## Α. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Ως προς την αστική δομή θεσμοθετείται η αναδιοργάνωση του ΠΣΠ σε 14 συνοικίες και 55 γειτονιές.

A1. Συνοικία Σ1: Καστελλόκαμπος – Παραλία Προαστείου – Άγιος Παντελεήμονας. Προβλέπονται: Η βύθιση της σιδηροδρομικής γραμμής και η ανάπτυξη γραμμικού πρασίνου και οδύσεων πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων μετά από εκπόνηση σχετικών μελετών εφαρμογής.

A2. Συνοικία Σ2: Προάστειο – Μποζαϊτικά – Κοτρώνι – Αρέθα – Κάτω Συχαινά.

A3. Συνοικία Σ3: Ανθούπολη – Βόρεια Ανθούπολη – Ζαβλάνι – Γούβα

A4. Συνοικία Σ4: Έξω Αγιά – Αγιά – Γλυφάδα/Παναχαϊκή – Αγία Σοφία – Νόρμαν.

Προβλέπονται: Με τη βύθιση της σιδηροδρομικής γραμμής, που λειτουργούσε ως φυσικό όριο, συμπτύσσονται οι δύο βορεινές Π.Ε., με στροφή 50ο περίπου & κοινό όριο την Καλομοίρη και οι τέσσερις νότιες Π.Ε. σε τρεις Π.Ε. (Παναχαϊκή, Αγία Σοφία, Νόρμαν) που αποκτούν θαλάσσιο μέτωπο.

Έγκριση ΖΕΑ για τη δημιουργία Σταθμού Αγίου Διονυσίου, με υπογειοποίησή του και ανάπτυξη συναφών δραστηριοτήτων και χρήσεων σε αυτό το επίπεδο. Διαμόρφωση ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου και κατασκευών μικρής κλίμακας κατασκευές για αναψυχή και πολιτισμό στο επίπεδο της οδού Αθηνών και τέλος δυνατότητα εγκατάστασης χρήσεων και δραστηριοτήτων συμβατών με τους Σ.Σ., στα επίπεδα που θα προκύψουν κάτω από το επίπεδο της οδού Αθηνών και θα έχουν πρόσωπο στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου.

A5. Συνοικία Σ5 (Ιστορικό Κέντρο): Ιστορικό Κέντρο: Κέντρο–Βλατερό/Τριτάκη – Περιοχή Αρχαίου Ωδείου – Τάσι.

Προβλέπονται: Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου εντοπισμένη σε συντηρίσιμα σύνολα και καθορισμός ειδικών όρων δόμησης ανά γειτονιές, Ο.Τ., παρόδια κτίρια. Ευρύτερη Κυκλοφοριακή Μελέτη που θα εμπεριέχει τις περισσότερες δυνατές πεζοδρομήσεις, περιμετρική & αισθητά μειωμένη κυκλοφορία των Ι.Χ., ευέλικτα μικρά υβριδικά Μ.Μ.Μ. συχνής κυκλοφορίας και πολλών στάσεων.

Τόνωση της ελκυστικότητας του Ιστορικού Κέντρου με την αποσυμπίεση & στην αναβίωσή του ως τόπου διαδρομών των πεζών, στάσεων, συναντήσεων, επικοινωνίας, στα πλαίσια της λειτουργίας του μοντέλου της πολυκεντρικής πόλης και της ενθάρρυνσης δόμησης αραιοδομημένων Π.Ε.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

A6. Συνοικία 6: Ψηλά Αλώνια–Τριών Ναυάρχων–Αγ. Γεράσιμος–Σκαγιοπούλειο. Προβλέπονται: Εγκατάσταση υπόσκαφου χώρου στάθμευσης στο ανισόπεδο μεταξύ Τριών Ναυάρχων και Ψηλών Αλωνιών με την αίρεση τυχόν αρχαιολογικών ευρημάτων.

A7. Συνοικία 7: Αγ. Αικατερίνη – Τριάντειος – Πλ. Ελευθερίας – Αγ. Γεώργιος Λάγγουρα. Προβλέπονται: Διεύρυνση των πεζοδρομίων με φράγμα διπλών δεντροστοιχιών, που ισχύει για όλα τα καλυμμένα τμήματα του Διακονιάρη

A8. Συνοικία Σ8: Εβραιομνήματα/Ασύρματος – Αρόη – Παγώνα/Αγ. Παρασκευή – Διάκου/Σαμακιά.

A9. Συνοικία Σ9: Γηροκομείο/Τζολέικα – ΚΕΤΕΣ – Νοσοκομείο – Λάγγουρα – Κούτσα Εγλ/δας – Εγλυκάδα  
Με την απομάκρυνση των λειτουργιών του ΚΕΤΧ προβλέπεται η εφαρμογή Μελέτης Ανάπλασης – Επανάχρησης του κτιριακού αποθέματος για χρήσεις διοίκησης πολιτισμού – αναψυχής μέσα σε πράσινο, στάθμευσης με υποχρεωτική φύτευση και πυκνή εξυπηρέτηση με μικρά κι ευέλικτα Μ.Μ.Μ. Επίσης, προβλέπεται, σε τμήμα της έκτασης του ΚΕΤΧ θα εγκατασταθούν τα Δικαστήρια.

A10. Συνοικία 10: Εθνικό Στάδιο – ΤΕΙ – Ψαροφάι.

Προβλέπονται: Η διατήρηση του πρασίνου βορειοανατολικά του Διακονιάρη & της Λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου ως αστικού άλσους και συνέχιση του φράγματος γραμμικού πρασίνου (διπλές δεντροστοιχίες) στο βορειοανατολικά πεζοδρόμιο της Ελ. Βενιζέλου. Η μεταφορά του ορίου μεταξύ των δύο Π.Ε. από την Ιακωβίδου στην νοτιοανατολική κάμψη της Πατρών Κλάους.

A11. Συνοικία 11: Ζαρουχλείκα –Αγ. Ιωάννης Πράτσικα– Περιοχή Βίλλας Λαδόπουλου

Προβλέπονται: Διατήρηση υφιστάμενων Γραμμικών Κέντρων της Ανθείας και της Ευβοίας με θύλακες – στάσεις στις διασταυρώσεις και εκσυγχρονισμό του αστικού εξοπλισμού.

Διάνοιξη του περιμετρικού κι εσωτερικού οδικού δικτύου.

A12. Συνοικία 12: Ψάχου – Μέμου – Κρύα Ιτεών – Επιχειρησιακό Κέντρο.

A13. Συνοικία 13: Μπεγουλάκι – Ακρωτηρίου / Μακρυγιάννη

Προβλέπονται: Διατήρηση υφιστάμενου διαμπερούς Γραμμικού Κέντρου της Ακρωτηρίου με πρόβλεψη για θύλακες – στάσεις σε κατάλληλα σημεία της μη ευθύγραμμης όδευσης της οδού και εκσυγχρονισμό του αστικού εξοπλισμού και με ειδικούς όρους διαμόρφωσης των περιφράξεων και των φυτεύσεων των παρόδιων ιδιοκτησιών για τους μεγάλους ακαλύπτους των νοτίων μονάδων χονδρεμπορίου – μεταποίησης.

Διάνοιξη του οδικού δικτύου, που σήμερα χαρακτηρίζεται από διακοπές & αδιέξοδα.

A14. Συνοικία 14: Δεμένικα/Μεταμόρφωση Σωτήρος– Ιτιές/Λεύκα.

Προβλέπονται. Ανάπλαση του συγκροτήματος εργατικών κατοικιών. Εμπλουτισμός με φυτεύσεις–πράσινο τόσο του συγκροτήματος όσο και του όμορου χώρου στάθμευσης.

Άρθρο 11 Οικισμοί εκτός Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών

Αναβάθμιση του ορεινού οδικού δικτύου, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η οδική επικοινωνία των μικρών οικισμών μεταξύ τους και με το ΠΣΠ και να εξασφαλιστούν οι βασικές εξυπηρετήσεις, κοινωνικών και κοινωφελών λειτουργιών και η δυνατότητα αναπτυξιακής προοπτικής.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Άρθρο 12 Δίκτυα Υποδομής Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών

Για την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. Οι δυνατότητες για περιορισμό της κυκλοφορίας Ι.Χ. & ανανέωση των Μ.Μ.Μ. με μικρά ευέλικτα υβριδικά συχνης παλίνδρομης ή κυκλικής κίνησης.
2. Οι δυνατότητες δημιουργίας ενός ενιαίου βασικού δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, που θα αποτελέσει το πράσινο δίκτυο σύνδεσης των κύριων λειτουργιών της πόλης και του Δήμου, τον πνεύμονα εξυγίανσης και αναβάθμισης της ποιότητας ζωής. Βασικό ρόλο σ' αυτό το δίκτυο αποτελούν οι προτεινόμενοι πράσινοι διαμπερείς παραποτάμιοι πεζόδρομοι.
3. Η πρόταση δημιουργίας «Ολοκληρωμένου Τουριστικού Πολιτιστικού Άξονα-Οδοιπορικού».
4. Η υιοθέτηση πολιτικών ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας, αποθάρρυνσης της ανεξέλεγκτης χρήσης του Ι.Χ. – ιδιαίτερα στο κέντρο – και ενθάρρυνσης των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, με προτεραιότητες τον έλεγχο κυκλοφορίας και στάθμευσης μέσω εφαρμογής απαγορεύσεων, περιορισμών και σχημάτων τιμολόγησης, την ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών, την εξυπηρέτηση των δικύκλων / ποδηλάτων και την δημιουργία φιλικού περιβάλλοντος για τους πεζούς. Το κέντρο βάρους της κυκλοφοριακής πολιτικής στην αστική περιοχή μετατοπίζεται από τη διαχείριση της κυκλοφορίας των ΙΧ στη συνολική αντιμετώπιση των αναγκών μετακίνησης, στα πλαίσια της συνολικότερης πολεοδομικής πολιτικής. Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνει ως κομβικό και κύριο σχεδιαστικό αιτούμενο για τον ορίζοντα του ΓΠΣ, την δημιουργία ενός δικτύου αστικών συγκοινωνιών μεγάλης χωρητικότητας, υψηλής αξιοπιστίας και άνεσης.

Στην περίπτωση του Π.Σ.Π., πέραν του «Ολοκληρωμένου Τουριστικού Πολιτιστικού Άξονα-Οδοιπορικού», είναι εφικτή η διαμόρφωση πιο εκτεταμένου οδοιπορικού για πεζούς, ποδήλατα, αυτοκίνητα, που διαπερνά ολόκληρη την πόλη με προσανατολισμό Βορρά-Νότο, με «φυγές» δυτικά ως την θάλασσα κι ανατολικά ως τις υπώρειες κι ως τις περιαστικές κι υπεραστικές αρχαιότητες & οικοτόπους. Πρόκειται για το γραμμικό πράσινο που εξασφαλίζεται από τη βύθιση της Σιδηροδρομικής Γραμμής, με τις παράπλευρές της ζώνες κυμαινόμενου πλάτους μέχρι περίπου 30μ., μαζί με την παράπλευρη οδό ήπιας κυκλοφορίας δύο κυκλοφοριακών λωρίδων.

Σε επίπεδο γειτονιάς, επιλέγεται ως γενική κατεύθυνση για την κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση ένα μοντέλο που περιλαμβάνει δύο συμπληρωματικά κύρια στοιχεία: άξονες κυκλοφορίας οχημάτων που περιβάλλουν τη γειτονιά / πολεοδομική ενότητα χωρίς να διασπούν την εσωτερική συνοχή της σε συνδυασμό με εσωτερικούς κύριους διαδρόμους που διαμορφώνονται ώστε να συγκεντρώνουν μεγάλους φόρτους πεζών. Οι εσωτερικοί αυτοί άξονες κυκλοφορίας πεζών θα διαμορφωθούν με κατάλληλο αστικό εξοπλισμό, πεζοδρόμια, διαδρόμους κίνησης ποδηλάτων, κ.λπ. ώστε να υποστηρίξουν την ανάπτυξη και εξυπηρέτηση κεντρικών χρήσεων σε επίπεδο γειτονιάς.

γ. Δίκτυο πεζοδρόμων – χώροι στάθμευσης.

Για την κεντρική περιοχή του αστικού κέντρου, υιοθετείται η προοπτική μιας συνολικής παρέμβασης, για την ανάδειξη και την απόδοσή της στους πεζούς, με αποθάρρυνση του Ι.Χ., ενθάρρυνση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, βελτίωση της συγκοινωνιακής της εξυπηρέτησης και αντιμετώπιση των αναγκών στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού.

δ. Αστικές & Υπεραστικές Συγκοινωνίες.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Προβλέπεται ο εξορθολογισμός τους δικτύου αστικών συγκοινωνιών, στα πλαίσια ενός ευρύτερου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών με τη χρήση περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μεταφοράς (μικρά υβριδικά λεωφορεία, τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος) και τη χωροθέτηση κόμβων μετεπιβίβασης σε κατάλληλες θέσεις, και η μετεγκατάσταση του σταθμού υπεραστικής συγκοινωνίας σε κατάλληλη θέση, ενδεχομένως πλησίον του Νέου Λιμένα. Επίσης, προβλέπεται η λήψη κατάλληλων μέτρων για τη βελτίωση των τερματικών εξυπηρετήσεων (αφετηρίες, στάσεις) και ο επανέλεγχος της χωροθέτησής τους, ώστε να μειωθούν κατά το δυνατόν οι οχλήσεις και οι παράγοντες επικινδυνότητας. Στα πλαίσια εκπόνησης ειδικής μελέτης σκοπιμότητας, να διερευνηθεί η δυνατότητα δρομολόγησης μικρών λεωφορείων (mini-bus), κι ενός συστήματος – απλής μορ- φής και λειτουργίας – σταθερής τροχιάς (τραμ).

ε. Λιμενικές Υποδομές.

Η ολοκλήρωση των έργων στο Νέο Λιμένα (Α' και Β' εργολαβία), προβλέπεται να αποδώσει αυτόνομη λειτουργικά εγκατάσταση, ικανή να εξυπηρετήσει μέρος των αναγκών της ακτοπλοΐας (Ε/Γ-Ο/Γ, Ro-Ro), χωρίς δυνατότητα εξυπηρέτησης καθαρών εμπορευματικών ροών (χύδην φορτία, Lo-Lo), η οποία θα καλύπτεται από μέρος του παλαιού Λιμένα, έως ότου ολοκληρωθεί και το 3ο Τμήμα του Νέου Λιμένα, με επέκταση της εγκατάστασης προς νότο μέχρι τον Γλαύκο, όπως προγραμματίζεται. Η εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων προβλέπεται να γίνεται εντός της ζώνης Γ του παλαιού Λιμένα.

στ. Υποδομές Μέσων Σταθερής Τροχιάς.

Στα πλαίσια της αναβάθμιση των υποδομών μέσων σταθερής τροχιάς προβλέπονται μετά την εκπόνηση των απαιτούμενων ειδικών μελετών: Υποβιβασμός της γραμμής από το βόρειο όριο της Δημοτικής Ενότητας στον Καστελλόκαμπο μέχρι το Νέο Λιμένα. Κατασκευή ηλεκτροδοτούμενης γραμμής διεθνούς πλάτους επί του υφιστάμενου διαδρόμου διέλευσης σε όλο το μήκος από τα βόρεια όρια της Δημοτικής Ενότητας μέχρι το ύψος του. Αγ. Ανδρέα.

Κατασκευή του κεντρικού επιβατικού σταθμού Πάτρας στο χώρο του σταθμού Αγ. Διονυσίου, σε γειτνίαση με τον υφιστάμενο επιβατικό σταθμό του παλαιού Λιμένα. Διέλευση προς νότο και σύνδεση με τον κλάδο Πάτρας – Πύργου μέσω του Νέου Λιμένα, εντός του οποίου προβλέπεται η κατασκευή σταθμού μετεπιβίβασης. Εφαρμογή ενδιάμεσων σιδηροδρομικών στάσεων αστικού και προαστιακού χαρακτήρα εντός του ΠΣΠ.

## Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	Πολλοί από τους στόχους και τα μέτρα που προτείνονται στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων αποσκοπούν στην βελτίωση των οδικών υποδομών, της κυκλοφορίας, της στάθμευσης, της οδικής ασφάλειας και του περιβάλλοντος και συνεπώς συμβαδίζουν με το σκοπό ενός ΣΦΗΟ.
---	----------------------------	---

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.2.22. Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων

#### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ» 2014 - 2020
2	Τίτλος	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων
3	Αντικείμενο	Το Σχέδιο Στρατηγικής για τη ΒΑΑ του Δήμου Πατρέων αποτυπώνει τα ειδικά χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του Δήμου, εντοπίζει το τοπικό αναπτυξιακό δυναμικό των περιοχών εφαρμογής του και θα αποτελέσει εργαλείο για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών σε τέσσερις (4) χωρικές ενότητες.
4	Έτος εκπόνησης	2014-2020
5	Περιοχή Εφαρμογής	Αστική Περιοχή Πάτρας του Δήμου Πατρέων
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Πατρέων
8	ΦΕΚ	

##### B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το Σχέδιο Στρατηγικής για τη ΒΑΑ του Δήμου Πατρέων αποτυπώνει τα ειδικά χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του Δήμου, εντοπίζει το τοπικό αναπτυξιακό δυναμικό των περιοχών εφαρμογής του και θα αποτελέσει εργαλείο για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών σε τέσσερις (4) χωρικές ενότητες. Στους στόχους της χωρικής στρατηγικής κάθε περιοχής περιλαμβάνονται η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και απασχόλησης, η με κοινωνικούς όρους βελτίωση της ποιότητας της καθημερινής ζωής των δημοτών καθώς και η αναβάθμιση του φυσικού και δομημένου

περιβάλλοντος.

Βασικά κριτήρια των προτάσεων για ένταξη των αντίστοιχων έργων αποτελούν οι ανάγκες και προτεραιότητες της πόλης, σε συνδυασμό με την εκτίμηση της δυνατότητας για ωρίμανση των αναγκαίων μελετών, τη δημοπράτηση και αποπεράτωση του έργου εντός της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου.

4. Καθορισμός της Στρατηγικής και των Στόχων της ΒΑΑ

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 4.1. Το Όραμα του Δήμου Πατρέων

Οι κατευθυντήριες αρχές του Δήμου Πατρέων, στις οποίες θα βασιστεί, για την επίτευξη του οράματός του είναι οι ακόλουθες:

- Η δημιουργία νέων έργων και δομών που εξυπηρετούν τις ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων και αναβαθμίζουν την κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης.
- Η ανάδειξη του κοινωνικού – πολιτιστικού ρόλου του Δήμου.
- Η βιώσιμη ανάπτυξη, η προστασία του περιβάλλοντος και η διαμόρφωση οικολογικής συνείδησης.
- Η προώθηση δράσεων «έξυπνης πόλης» για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των δημοτών.
- Η βελτίωση της ποιότητας της τοπικής διοίκησης, η αξιοποίηση των ΤΠΕ και η ενεργή συμμετοχή του δημότη σε οργανωμένες διαδικασίες διεκδίκησης.

## 4.2. Ανάλυση της Στρατηγικής ΒΑΑ

Οι βασικοί άξονες μέσω των οποίων θεμελιώνεται η Στρατηγική του Δήμου Πατρέων είναι οι εξής:

A. Ο Δήμος Πατρέων από τους βασικούς συντελεστές της κοινωνικής ανάπτυξης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής

Ο Δήμος, ως παράγοντας της συγκεκριμένης αναπτυξιακής προοπτικής, διεκδικεί αλλά και στηρίζει μια σειρά από έργα, δράσεις και θεσμικές ρυθμίσεις με αναπτυξιακά χαρακτηριστικά.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

1. Έργα βασικών υποδομών ύδρευσης – αποχέτευσης, περιβάλλοντος, αντισεισμικής – αντιπυρικής προστασίας, κοινωνικών υποδομών και πολιτισμού.
2. Μεγάλα έργα υπερτοπικής σημασίας στο τομέα των μεταφορών, συγκοινωνιών και των τεχνικών υποδομών.
3. Σημαντικά έργα ενεργειακού ενδιαφέροντος και επικοινωνιών.
4. Αξιοποίηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του παραλιακού μετώπου της πόλης.
5. Αξιοποίηση θέσης και υποδομών (νέο λιμάνι, σιδηροδρομικό δίκτυο, Ολυμπία οδός, Ιόνια οδός).
6. Αξιοποίηση των ορεινών και δασικών εκτάσεων για την προώθηση ειδικών μορφών τουρισμού και αναψυχής.
7. Διεκδίκηση έργων και δράσεων που αναδεικνύουν την ιδιαίτερη ταυτότητα της πόλης και της σημασίας της ως σημαντικού ελληνικού αστικού κέντρου.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

8. Διεκδίκηση έργων και δράσεων που αναβαθμίζουν τις συνθήκες ζωής Πατραϊκού λαού, αναδεικνύουν και προβάλλουν την ταυτότητα της πόλης ως ελκυστικό προορισμό για επισκέπτες, και έδρα για οργανισμούς και επιχειρήσεις.

9. Στήριξη ευκαιριών και δραστηριοτήτων και διαμόρφωση ελκυστικού περιβάλλοντος ανάπτυξης.

10. Στήριξη δράσεων με στόχο την ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής – πολιτιστικής ανάπτυξης.

Β. Ο Δήμος Πατρέων ως Φορέας Διαμόρφωσης του Αστικού Χώρου, του Περιβάλλοντος και της Εικόνας της Πόλης

Το Σχέδιο του Δήμου για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και της συνολικής εικόνας της πόλης εκφράζεται σε ιεραρχημένες επιλογές στους παρακάτω τομείς:

1. Ορθολογική πολεοδομική ανάπτυξη με βάση το εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης και τις πολεοδομικές, κυκλοφοριακές και πληθυσμιακές ανάγκες των περιοχών της πόλης.

2. Δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

3. Αύξηση των ζωτικών χώρων πρασίνου και χώρων αναψυχής και παιδότοπων.

4. Αναπλάσεις που αναδεικνύουν την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της πόλης.

5. Συνολική βελτίωση της αισθητικής εικόνας της πόλης και ανάδειξη σημείων ιστορικού, πολιτιστικού, τουριστικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος.

6. Ποιοτική αναβάθμιση των διαθέσιμων ελεύθερων χώρων και ενίσχυση του αστικού πρασίνου.

7. Βελτίωση των υπηρεσιών καθαριότητας και εφαρμογή του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων.

8. Ενίσχυση των μέτρων κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης και αποφυγής στάθμευσης στο κέντρο της πόλης.

9. Προστασία και ανάδειξη του ιδιαίτερου κάλλους περιαστικού φυσικού περιβάλλοντος και φυσικών πόρων.

10. Διαμόρφωση περιβαλλοντικής συνείδησης και στάσης που μεταφράζεται σε οικολογικά ευαίσθητες συμπεριφορές και συνήθειες.

11. Ενίσχυση της προστασίας και ασφάλειας των δημοτών από φυσικές καταστροφές.

12. Ενίσχυση πυρασφάλειας και δημιουργία αντιπυρικών ζωνών.

13. Ολοκλήρωση σχεδίων πόλης για τις Καποδιστριακές Δημοτικές Ενότητες.

14. Ολοκλήρωση και επέκταση του αποχετευτικού δικτύου του Δήμου.

15. Υλοποίηση υφιστάμενων μελετών κατασκευής συλλεκτήριων ομβρίων.

16. Αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας του Δήμου.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

17. Μετατροπή των κτιριακών και υπαίθριων υποδομών του Δήμου σε υποδομές μηδενικής κατανάλωσης ενέργειας και αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

## 4.3. Λογική παρέμβασης της Στρατηγικής ΒΑΑ

Η ΒΑΑ του Δήμου Πατρέων δομείται σε:

- Στρατηγικούς Στόχους (ΣΣ) που συνδέονται άμεσα με τους ειδικούς στόχους των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων
- Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ) οι οποίοι εξειδικεύουν το περιεχόμενο της ΒΑΑ
- Ειδικούς Στόχους (ΕΣ) που βρίσκονται σε αντιστοίχιση με τις επενδυτικές προτεραιότητες των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων

### Στρατηγικοί Στόχοι της ΒΑΑ του Δήμου Πατρέων

ΣΣ1	Βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης της Πάτρας ως ισχυρό πόλο της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξής της
ΣΣ2	Πρωώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνηση του αστικού και κοινωνικού ιστού της πόλης της Πάτρας
ΣΣ3	Βελτίωση της ποιότητας ζωής, της προστασίας του περιβάλλοντος και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων
ΣΣ4	Καταπολέμηση της ανεργίας και της φτώχειας
ΣΣ5	Ανάδειξη και βελτίωση του πλαισίου κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης

### Άξονες Προτεραιότητας της ΒΑΑ του Δήμου Πατρέων

ΑΠ1	Ανάταξη και ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας
ΑΠ2	Αξιοποίηση της περιοχής του Έλους της Αγυιάς και της Πλαζ για τη βελτίωση της φυσιογνωμίας και του παραλιακού χαρακτήρα της πόλης
ΑΠ3	Ανασυγκρότηση της περιοχής έναντι του νέου Λιμένα και αναβάθμιση των εργατικών περιοχών
ΑΠ4	Ανάδειξη παραλιακού μετώπου της Πάτρας προς όφελος δημοτών και επισκεπτών

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Ειδικοί Στόχοι της ΒΑΑ του Δήμου Πατρέων	
ΕΣ1	Ανάπτυξη και εφαρμογή λύσεων «έξυπνης» πόλης στις αστικές περιοχές
ΕΣ2	Βελτίωση μικροκλίματος αστικών περιοχών, αύξηση πράσινων ζωνών και χώρων αναψυχής
ΕΣ3	Αποκατάσταση φέρουσας ικανότητας – αντισεισμική θωράκιση κτιριακών υποδομών
ΕΣ4	Διάσωση ευπαθών οικοσυστημάτων
ΕΣ5	Πρωώθηση βιώσιμης κινητικότητας με τη διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης
ΕΣ6	Βελτίωση ενεργειακού ισοζυγίου δημοτικών κτιρίων και υποδομών για τη μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα
ΕΣ7	Ολοκλήρωση βασικών υποδομών ύδρευσης και αποχέτευσης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων
ΕΣ8	Ενίσχυση τοπικής οικονομίας
ΕΣ9	Προστασία, ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς
ΕΣ10	Αύξηση της επισκεψιμότητας και προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού
ΕΣ11	Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ σε υποδομές και υπηρεσίες
ΕΣ12	Ενίσχυση υποδομών Παιδείας και Αθλητισμού
ΕΣ13	Ορθολογικές παρεμβάσεις για την κάλυψη των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών αναγκών της πόλης

5. Πράξεις Στρατηγικής ΒΑΑ

5.1. Ανάλυση των Πράξεων Στρατηγικής ΒΑΑ με βάση τους Ειδικούς Στόχους ΕΤΠΑ του ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Παρακάτω δίνεται η ταυτότητα ορισμένων από τις προτεινόμενες πράξεις για την υλοποίηση της Στρατηγικής ΒΑΑ με βάση τους Ειδικούς Στόχους ΕΤΠΑ του ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, ανά Ειδικό Στόχο.

Πράξη 5 Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας

Ειδικός Στόχος ΕΤΠΑ ΠΕΠ ΔΕ 3: 6.ε.1. Στήριξη για βιώσιμη και ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη

Είδος Δράσης ΕΤΠΑ ΠΕΠ ΔΕ 3: 6.ε.1.1. Παρεμβάσεις Αστικής Ανάπτυξης

## Ζώνη Παρέμβασης ΒΑΑ

Ζώνη 1: Ιστορικό Κέντρο Πάτρας – Τμήμα Γούβας

## Άξονας Προτεραιότητας ΒΑΑ

ΑΠ1: Ανάταξη και ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας

## Στρατηγικοί Στόχοι ΒΑΑ

ΣΣ1: Βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης της Πάτρας ως ισχυρό πόλο της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξής της

ΣΣ2: Προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνηση του αστικού και κοινωνικού ιστού της πόλης της Πάτρας

ΣΣ3: Βελτίωση της ποιότητας ζωής, της προστασίας του περιβάλλοντος και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων

ΣΣ5: Ανάδειξη και βελτίωση του πλαισίου κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης

## Ειδικό Στόχοι ΒΑΑ

ΕΣ1: Ανάπτυξη και εφαρμογή λύσεων «έξυπνης» πόλης στις αστικές περιοχές

ΕΣ2: Βελτίωση μικροκλίματος αστικών περιοχών, αύξηση πράσινων ζωνών και χώρων αναψυχής

ΕΣ5: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με τη διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης

ΕΣ9: Προστασία, ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς

ΕΣ10: Αύξηση της επισκεψιμότητας και προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού

ΕΣ11: Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ σε υποδομές και υπηρεσίες

## Περιγραφή

Η Πράξη περιλαμβάνει 4 επιμέρους δράσεις:

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας Διαδρομή 2 (Κάτω Πόλη) και Διαδρομή 3 (Δίκτυο Ποδηλατόδρομων)
- Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας Διαδρομή 1 (Άνω Πόλη)
- Ανακατασκευή Κλιμάκων Ιστορικού Κέντρου Πατρών
- Αστική Ανάπτυξη Περιοχής Γούβας

### Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας Διαδρομή 2 (Κάτω

### Πόλη) και Διαδρομή 3 (Δίκτυο Ποδηλατόδρομων)

Περιλαμβάνει την Διαδρομή 2 (Μεγάλος Περίπατος Μνημείων Ιστορικού Κέντρου Περίπατος Αρχαιολογικών Χώρων) που διασχίζει τμήμα κυρίως της κάτω πόλης μέσω του κεντρικού πεζόδρομου της Ρήγα Φεραίου και περιλαμβάνει κάποια από τα πιο αξιόλογα και αντιπροσωπευτικά Νεώτερα μνημεία της πόλης και την Διαδρομή 3 (Περίπατος Ποδηλάτου Ιστορικού Κέντρου) με την κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομων που διασχίζει το Ιστορικό κέντρο της πόλης.

Η δράση αποβλέπει στην βιοκλιματική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής με χρήση κατάλληλων υλικών επίστρωσης, φύτευσης και αστικού εξοπλισμού. Αναλυτικότερα οι εργασίες που προβλέπεται να εκτελεστούν αφορούν:

- Ανακατασκευή οδών, πεζοδρομίων, πλατειών με χρήση ψυχρών υλικών (ψυχροί τσιμεντοκυβόλιθοι - ψυχρή άσφαλτος κλπ.)
- Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με επίστρωση ψυχρών υλικών
- Κατασκευή εκτεταμένου δικτύου ποδηλατόδρομων
- Διευκόλυνση της προσβασιμότητας ατόμων ΑΜΕΑ στην περιοχή ανάπλασης με την διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης, κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών και εγκατάσταση συστημάτων ηχητικής ειδοποίησης σε υφιστάμενους σηματοδότες
- Αντικατάσταση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, πινακίδες ονοματοθεσίας, αριθμοθεσίας, προστασία αξονοδιασταυρώσεων
- Τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων προβολής αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών κτιρίων
- Εμπλουτισμός της φύτευσης με επιλογή κατάλληλων δέντρων προσαρμοσμένων στις κλιματικές και εδαφολογικές συνθήκες τη περιοχή
- Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων, βρύσες, απορριμματοδέκτες, σταχτοδοχεία κλπ.)
- Διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων
- Τοποθέτηση νέου ενιαίου αστικού φωτισμού με συνδυασμό επίστρωτων φωτιστικών και επίτοιχων στους στενούς δρόμους με λαμπτήρες LED
- Εγκατάσταση συστήματος ελέγχου, αυτοματοποίησης και τηλεδιαχείρισης δημοτικού ηλεκτροφωτισμού

### Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας Διαδρομή 1 (Άνω Πόλη)

Περιλαμβάνει την Διαδρομή 1 (Περίπατος Αρχαιολογικών Χώρων) που συνδέει την κάτω με την άνω πόλη μέσω του κεντρικού πεζόδρομου της οδού Γεροκωστοπούλου, διασχίζοντας το βασικό τμήμα της άνω

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

πόλης με την ενσωμάτωση των σημαντικότερων Αρχαιολογικών Χώρων της πόλης (Κάστρο, Αρχαίο Ωδείο, Ρωμαϊκός Ιππόδρομος).

Η δράση αποβλέπει στην βιοκλιματική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής με χρήση κατάλληλων υλικών επίστρωσης, φύτευσης και αστικού εξοπλισμού. Αναλυτικότερα οι εργασίες που προβλέπεται να εκτελεστούν αφορούν :

- Ανακατασκευή οδών, πεζοδρομίων, πλατειών με χρήση ψυχρών υλικών (ψυχροί τσιμεντοκυβόλιθοι-ψυχρή άσφαλτος κλπ.)
- Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με επίστρωση ψυχρών υλικών
- Διευκόλυνση της προσβασιμότητας ατόμων ΑΜΕΑ στην περιοχή ανάπλασης με την διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης, κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών και εγκατάσταση συστημάτων ηχητικής ειδοποίησης σε υφιστάμενους σηματοδότες
- Αντικατάσταση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, πινακίδες ονοματοθεσίας, αριθμοθεσίας, προστασία αξονοδιασταυρώσεων
- Τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων προβολής αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών κτιρίων
- Εμπλουτισμός της φύτευσης με επιλογή κατάλληλων δέντρων προσαρμοσμένων στις κλιματικές και εδαφολογικές συνθήκες τη περιοχή
- Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων, βρύσες, απορριμματοδέκτες, σταχτοδοχεία κλπ.)
- Διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων
- Τοποθέτηση νέου ενιαίου αστικού φωτισμού με συνδυασμό επίστρωτων φωτιστικών και επίτοιχων στους στενούς δρόμους με λαμπτήρες LED
- Εγκατάσταση συστήματος ελέγχου, αυτοματοποίησης και τηλεδιαχείρισης δημοτικού ηλεκτροφωτισμού
- Υπογειοποίηση δικτύων ΔΕΗ-ΟΤΕ στην Άνω Πόλη

## Ανακατασκευή Κλιμάκων Ιστορικού Κέντρου Πατρών

Περιλαμβάνει την ανακατασκευή των κλιμάκων του Ιστορικού Κέντρου της πόλεως των Πατρών και συγκεκριμένα των οδών Αγίου Νικολάου, Γεροκωστοπούλου, Πατρέως, Παντανάσσης και Τριών Ναυάρχων.

Η δράση αποβλέπει στην υλοποίηση των απαιτούμενων εργασιών ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες εκάστης κλίμακας, ήτοι υφιστάμενα υλικά επίστρωσης (βαθμίδες & πλατύσκαλα), διαπιστωθείσες βλάβες και φθορές βαθμίδων, ηλεκτροφωτισμού κλπ, προκειμένου αφενός να αρθούν κατά το δυνατό τα προβλήματα που παρουσιάζουν αφετέρου δε να καταστούν λειτουργικές και ασφαλείς για τους πολίτες, παρουσιάζοντας ομοιόμορφο και ενιαίο αρχιτεκτονικά αποτέλεσμα.

## Αστική Ανάπτυξη Περιοχής Γούβας

Περιλαμβάνει την περιοχή της Γούβας η οποία λόγω δαπάνης των απαιτούμενων εργασιών ανάπλασης δεν κατέστη δυνατό να συμπεριληφθεί και εξαιρέθηκε στην αρχική πρόταση του προγράμματος ΕΣΠΑ 2007-2013 και κατ' επέκταση στην ήδη υλοποιούμενη μελέτη της εργολαβίας «Ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων Βλατερού – Δασυλλίου – Καβουκάκι – Γούβα».

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Με την ανωτέρω περιοχή αναπλάθεται καθ' ολοκληρία μία ευρύτερη & ενιαία περιοχή συνδυαστικά από την ανωτέρω εργολαβία που εκτελείται ήδη από την Υπηρεσία από την επίσης εκτελούμενη εργολαβία διάνοιξης της οδού Κανακάρη και ολοκληρώνεται με τις νέες προτάσεις που περιλαμβάνονται στα Υποέργα 1 και 2 της παρούσης Πράξης.

Η δράση αποβλέπει στην βιοκλιματική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής με χρήση κατάλληλων υλικών επίστρωσης, φύτευσης και αστικού εξοπλισμού.

Αναλυτικότερα οι εργασίες που προβλέπεται να εκτελεστούν αφορούν:

- Ανακατασκευή οδών, πεζοδρομίων, πλατειών με χρήση ψυχρών υλικών (ψυχροί τσιμεντοκυβόλιθοι – ψυχρή άσφαλτος κλπ.)
- Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με επίστρωση ψυχρών υλικών
- Διευκόλυνση της προσβασιμότητας ατόμων ΑΜΕΑ στην περιοχή ανάπλασης με την διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης, κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών και εγκατάσταση συστημάτων ηχητικής ειδοποίησης σε υφιστάμενους σηματοδότες
- Αντικατάσταση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, πινακίδες ονοματοθεσίας, αριθμοθεσίας, προστασία αξονοδιασταυρώσεων
- Τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων προβολής αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών κτιρίων
- Εμπλουτισμός της φύτευσης με επιλογή κατάλληλων δέντρων προσαρμοσμένων στις κλιματικές και εδαφολογικές συνθήκες τη περιοχής
- Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων, βρύσες, απορριμματοδέκτες, σταχτοδοχεία κλπ.)
- Διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων
- Τοποθέτηση νέου ενιαίου αστικού φωτισμού με συνδυασμό επίστυλων φωτιστικών και επίτοιχων στους στενούς δρόμους με λαμπτήρες LED
- Υπογειοποίηση δικτύων ΔΕΗ – ΟΤΕ

### Σκοπιμότητα

- Αναζωογόνηση – αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος μέσω έργων βιοκλιματικής ανάπλασης
- Βελτίωση κοινόχρηστων χώρων και ανεμπόδιστη χρήση τους από όλους τους πολίτες
- Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος (αύξηση και ποιοτική αναβάθμιση χώρων πρασίνου)
- Μεταμόρφωση – ανάδειξη Ιστορικού Κέντρου, εξάλειψη σημείων οπτικής όχλησης
- Βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής
- Βελτίωση υφιστάμενου οδικού δικτύου
- Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με την διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης (ποδηλατόδρομοι κλπ.)
- Μέτρα και πρακτικές εξοικονόμησης ενέργειας (μείωση ετήσιας κατανάλωσης ενέργειας με χρήση λαμπτήρων LED)
- Αναβάθμιση του γενικού δείκτη καθαριότητας της περιοχής
- Προστασία, ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς
- Τόνωση του κοινωνικού, παραγωγικού ιστού και εμπορικού χαρακτήρα της περιοχής
- Ενίσχυση της τοπικής οικονομίας

Πράξη 7 Παρεμβάσεις Έξυπνης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

*Ειδικός Στόχος ΕΤΠΑ ΠΕΠ ΔΕ 4: 7.σ.1. Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας*

*Είδος Δράσης ΕΤΠΑ ΠΕΠ ΔΕ 4: 7.σ.1.2. Εφαρμογή ευφυών συστημάτων ελέγχου μεταφορών*

## Ζώνη Παρέμβασης ΒΑΑ

Ζώνη 1: Ιστορικό Κέντρο Πάτρας – Τμήμα Γούβας

## Άξονας Προτεραιότητας ΒΑΑ

ΑΠ1: Ανάταξη και ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας

## Στρατηγικοί Στόχοι ΒΑΑ

ΣΣ1: Βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης της Πάτρας ως ισχυρό πόλο της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της

ΣΣ2: Προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνηση του αστικού και κοινωνικού ιστού της πόλης της Πάτρας

ΣΣ3: Βελτίωση της ποιότητας ζωής, της προστασίας του περιβάλλοντος και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων

## Ειδικοί Στόχοι ΒΑΑ

ΕΣ1: Ανάπτυξη και εφαρμογή λύσεων «έξυπνης» πόλης στις αστικές περιοχές

ΕΣ5: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με τη διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης

ΕΣ8: Ενίσχυση τοπικής οικονομίας

ΕΣ10: Αύξηση της επισκεψιμότητας και προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού

ΕΣ11: Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ σε υποδομές και υπηρεσίες

ΕΣ13: Ορθολογικές παρεμβάσεις για την κάλυψη των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών αναγκών της πόλης

## Περιγραφή

Η Πράξη αποτελείται από 2 Υποέργα:

Υποέργο 1: Ανάπτυξη Έξυπνων Λύσεων Διαχείρισης και Ενημέρωσης των Πολιτών για Έξυπνες Θέσεις Στάθμευσης, Κυκλοφοριακή Κίνηση και Έξυπνες Στάσεις

Υποέργο 2: Ευφυή συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας για τη λειτουργία και συμπληρωματικότητα του δικτύου ποδηλατοδρόμων της πόλεως των Πατρών

## Υποέργο 1

Το Υποέργο 1 περιλαμβάνει την ανάπτυξη λύσεων έξυπνης πόλης για την ενημέρωση των δημοτών και των επισκεπτών του Ιστορικού Κέντρου σχετικά με θέσεις στάθμευσης, κυκλοφοριακή κίνηση και έξυπνες στάσεις ΜΜΜ. Πλέον των παρεμβάσεων που απαιτούν προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού, προβλέπεται η ανάπτυξη και παραμετροποίηση εξειδικευμένων λογισμικών καθώς και υπηρεσίες εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα, προβλέπονται οι παρακάτω κύριες παρεμβάσεις:

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Προμήθεια και εγκατάσταση σαράντα (40) συσκευών «Bluetooth» για την πληροφόρηση της κυκλοφοριακής κίνησης (καταγραφή των χρόνων διαδρομής).
- Προμήθεια και εγκατάσταση δώδεκα (12) καμερών καταγραφής κυκλοφορίας και οδικών συμβάντων για την καταγραφή κυκλοφοριακού φόρτου.
- Προμήθεια και εγκατάσταση εννιάκοσίων (900) αισθητήρων για τον έλεγχο διαθεσιμότητας της παρόδιας στάθμευσης (500 αισθητήρες σε οδούς ανάπλασης της Άνω Πόλης και 400 αισθητήρες σε οδούς ανάπλασης της Κάτω Πόλης).
- Προμήθεια και εγκατάσταση είκοσι τεσσάρων (24) Πινακίδων Έξυπνων Στάσεων MMM (14 πινακίδες 2 γραμμών και 10 πινακίδες 4 γραμμών). Συνέργεια με την υποδομή του πιλοτικού έργου Summit (βρίσκεται σε λειτουργία).
- Προμήθεια και εγκατάσταση τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού διασύνδεσης τερματικών συσκευών με κεντρικό σύστημα μέσω είτε 3G τεχνολογίας είτε μέσω WiFi δικτύωσης.
- Προμήθεια δύο (2) κεντρικών εξυπηρετητών για τη φιλοξενία των εφαρμογών και τον εποπτικό έλεγχο όλων των συσκευών μέσω του τηλεματικού εξοπλισμού.
- Αναμεταδότες τεχνολογίας WiFi για το δίκτυο αισθητήρων της παρόδιας στάθμευσης.
- Κεντρικός Σταθμός (Base Station) για τη συγκέντρωση όλων των δεδομένων.

### Υποέργο 2

Σκοπός του Υποέργου είναι η υλοποίηση προμήθειας, εγκατάστασης και λειτουργίας νέων φωτεινών σηματοδοτών και παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού σε υφιστάμενους φωτεινούς σηματοδότες. Οι παραπάνω εργασίες επιβάλλονται λόγω κατασκευής ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων στο Ιστορικό Κέντρο.

Επίσης περιλαμβάνονται εργασίες αποξήλωσης όσο και αποκατάστασης ασφαλτικών οδοστρωμάτων, καθώς και εργασίες αποξήλωσης και ανακατασκευής πεζοδρομίων (κράσπεδα, ρείθρα, έδραση κρασπεδορείθρων, πλακοστρώσεις, κλπ.) καθώς και εργασίες Η/Μ.

Το αντικείμενο των Η/Μ εγκαταστάσεων είναι η εκτέλεση όλων των απαραίτητων εργασιών, προμηθειών και εγκαταστάσεων μηχανημάτων και συσκευών (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών και της θέσεως σε λειτουργία του έργου) για την εγκατάσταση και προσαρμογή της φωτεινής σηματοδότησης σε 14 κόμβους

(K1: ΔΗΜ.ΓΟΥΝΑΡΗ & ΣΙΣΙΝΗ, K2: ΔΗΜ.ΓΟΥΝΑΡΗ & ΑΛ. ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ, K3: ΚΟΡΙΝΘΟΥ & ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ, K4: ΚΑΝΑΚΑΡΗ & ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ, K5: ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ & ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ, K6: ΜΑΙΖΩΝΟΣ & ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ, K7: ΜΑΙΖΩΝΟΣ & ΕΡΜΟΥ, K8: ΜΑΙΖΩΝΟΣ & ΠΑΤΡΕΩΣ, K9: ΜΑΙΖΩΝΟΣ & ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ, K10: ΟΘ.ΑΜΑΛΙΑΣ & ΑΡΑΤΟΥ, K11: ΟΘ.ΑΜΑΛΙΑΣ & ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ, K12: ΟΘ.ΑΜΑΛΙΑΣ & ΚΑΝΑΡΗ, K13: ΟΘ.ΑΜΑΛΙΑΣ & ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ, K14: ΑΓ.ΑΝΔΡΕΟΥ & ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ, K15: ΑΓ.ΑΝΔΡΕΟΥ & ΑΡΑΤΟΥ).

Πέραν των σηματοδοτών τεχνολογίας LED, προβλέπονται ρυθμιστές προηγμένης τεχνολογίας, συντονισμός της κυκλοφορίας με τον εξοπλισμό των ρυθμιστών με δορυφορικό δέκτη παγκοσμίου χρόνου και ειδικά προγράμματα κυκλοφορίας, τα οποία θα υποστηρίζονται από μονάδα ψηφιακού ωρολογίου παγκοσμίου χρόνου μέσω δορυφορικού δέκτη του παγκοσμίου συστήματος θέσεως (Global Positioning System, GPS) για τον συγχρονισμό της ώρας των ρυθμιστών.

### Σκοπιμότητα

- Παροχή ολοκληρωμένων ηλεκτρονικών υπηρεσιών σχετικά με την κυκλοφορία στην πόλη της Πάτρας που ως τώρα παρέχονται μόνο μερικώς ή καθόλου
- Καλύτερος προγραμματισμός των διαδρομών των χρηστών στην πόλη
- Ταχύτερη εξυπηρέτηση σε θέματα στάθμευσης
- Εξοικονόμηση καυσίμων και μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Αποφυγή συνωστισμών και σημείων που υπάρχουν οδικά συμβάντα
- Μεγιστοποίηση των αποτελεσμάτων των επενδύσεων του Δήμου για την ανάπτυξη ευφυών συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας
- Πλήρης αξιοποίηση των τεχνολογικών υποδομών, που προσφέρουν τα υφιστάμενα συστήματα (Πύλη και GIS)
- Εποπτεία σε «πραγματικό» χρόνο κυκλοφοριακών συνθηκών σε κεντρικές οδικές αρτηρίες
- Εποπτεία σε «πραγματικό» χρόνο συμβάντων σε κεντρικές οδικές αρτηρίες
- Εποπτεία σε «πραγματικό» χρόνο διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης σε παρόδιες θέσεις σε κεντρικές οδικές αρτηρίες
- Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με τη διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης
- Αύξηση της επισκεψιμότητας και προώθηση εναλλακτικών μορφών κινητικότητας
- Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης και βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Πράξη 10 Κατασκευή Παραλιακής Διαδρομής Ποδηλατοδρόμου (Τερψιθέας – Παπαφλέσσα)

*Ειδικός Στόχος ΕΤΠΑ ΠΕΠ ΔΕ 8: 4.ε.1. Ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας*

*Είδος Δράσης ΕΤΠΑ ΠΕΠ ΔΕ 8: 4.ε.1.1. Προώθηση εναλλακτικών μορφών αστικών μεταφορών φιλικών στο περιβάλλον*

## Ζώνη Παρέμβασης ΒΑΑ

Ζώνη 4: Παραλιακή Ζώνη

## Άξονας Προτεραιότητας ΒΑΑ

ΑΠ4: Ανάδειξη παραλιακού μετώπου της Πάτρας προς όφελος δημοτών και επισκεπτών

## Στρατηγικοί Στόχοι ΒΑΑ

ΣΣ2: Προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνηση του αστικού και κοινωνικού ιστού της πόλης της Πάτρας

## Ειδικοί Στόχοι ΒΑΑ

ΕΣ5: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με τη διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης

ΕΣ10: Αύξηση της επισκεψιμότητας και προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού

## Περιγραφή

Η Πράξη αφορά στην κατασκευή ποδηλατόδρομου που θα συνδέει το θαλάσσιο μέτωπο με το κέντρο της πόλεως των Πατρών μέσω ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων και κοινοχρήστων χώρων (πλατείες – πεζόδρομοι) συνολικού μήκους 5,00 χλμ.

Συγκεκριμένα πρόκειται για μια διαδρομή κορμού η οποία θα εκτείνεται κατά μήκος των παραλιακών οδών της πόλης, Ηρώων Πολυτεχνείου – Όθωνος Αμαλίας - Ακτή Δυμαίων και θα συνδέεται με τον

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

υφιστάμενο πεζόδρομο – ποδηλατόδρομο της οδού Ρήγα Φεραίου μέσω των οδών Αράτου, Γεροκωστοπούλου και Τριών Ναυάρχων.

Η παραλιακή διαδρομή θα ξεκινάει από την οδό Τερψιθέας και θα τερματίζει στην οδό Παπαφλέσσα, όπου θα συνδεθεί με τον ποδηλατόδρομο κατάντη της οδού Ακτή Δυμαίων από Παπαφλέσσα έως Νέο Λιμένα Πατρών.

### Σκοπιμότητα

- Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με τη διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης
- Αύξηση της επισκεψιμότητας και προώθηση εναλλακτικών μορφών κινητικότητας
- Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης και βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Ανάδειξη του ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς, οικονομικό, απλό και εύκολα αποκτώμενο
- Υιοθέτηση ενός πιο υγιεινού τρόπου ζωής και αύξηση της σωματικής άσκησης
- Μείωση αριθμών αυτοκινήτων, εξοικονόμηση χώρου οδοστρώματος και στάθμευσης, μείωση επενδύσεων στον τομέα του οδικού δικτύου και βελτίωση της αισθητικής της πόλης
- Αύξηση της κίνησης στις εμπορικές περιοχές λόγω διευκόλυνσης της κινητικότητας

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	/	Παρατηρείται ότι πολλοί από τους άξονες προτεραιότητας, τους στρατηγικούς και τους ειδικούς στόχους αλλά και τις προτεινόμενες πράξεις της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης της Αστικής Περιοχής Πάτρας αφορούν την αστική κινητικότητα.
---	----------------------------	---	--

#### 4.2.23. Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.

### ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Στρατηγικός Χωροταξικός Σχεδιασμός
2	Τίτλος	Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.
3	Αντικείμενο	Στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Δυτικής Ελλάδας και σύμφωνα με τον Νόμο 4759/2020, τίθενται οι μεσοπρόθεσμοι ή και μακροπρόθεσμοι στόχοι της ανάπτυξης και οργάνωσης του χερσαίου και θαλάσσιου χώρου,

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

		καθώς και οι κατευθύνσεις και οι αναγκαίες, όπου απαιτείται, ρυθμίσεις, για τη διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, των περιοχών άσκησης παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και των προστατευόμενων περιοχών.
4	Έτος εκπόνησης	2020
5	Περιοχή Εφαρμογής	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
8	ΦΕΚ	845 Δ / 24.12.2020

### Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το ΠΧΠ της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας στοχεύει:

1. Στην αναβάθμιση της χωρικής ένταξης της Περιφέρειας στο εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο.
2. Στην αναπτυξιακή αναδιάρθρωση και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας - εξωστρέφειας της ΠΔΕ σε κρίσιμους παραγωγικούς τομείς.
3. Στη βιώσιμη ανάπτυξη - Οικιστική διάρθρωση και ανάδειξη της εταιρικής σχέσης πόλης - υπαίθρου
4. Στην προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και των τοπίων της ΠΔΕ
5. Στην ανάδειξη τω βιώσιμων μεταφορών με προτεραιότητα των ΔΕΔ - Μ και των φιλικών προς το περιβάλλον δικτύων και ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και για την αστική εφοδιαστική αλυσίδα. Διασύνδεση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και των τουριστικών δραστηριοτήτων με τους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ηλεκτρικά οχήματα, συλλογικές και κοινόχρηστες μετακινήσεις).
6. Στη χωρική αναβάθμιση κρίσιμων ζωνών του ενδοπεριφερειακού χώρου με τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό του παράκτιου χώρου (ιδιαίτερα αυτού που δέχεται οικιστικές - τουριστικές πιέσεις) και με ολοκληρωμένες παρεμβάσεις ανάπτυξης του μειονεκτικού ορεινού χώρου.
7. Στον εκσυγχρονισμό και αναδιάρθρωση της Διοίκησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. 8. Στην εξειδίκευση των εγκεκριμένων Γενικού και Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, στην εναρμόνιση με αυτά και στη συμπλήρωση τω βασικών προτεραιοτήτων και επιλογών τους, στο επίπεδο της Περιφέρειας.
9. Στην εξασφάλιση της ικανότητάς του να λειτουργεί ως κατευθυντήριο πλαίσιο στα κατώτερα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού (ΤΠΣ, ΕΠΣ κ.λ.π.) εξασφαλίζοντας την συνεκτική διαχείριση του χώρου.

Άρθρο 12 Εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Πλαισίου ανά Περιφερειακές Χωρικές ενότητες και Ενδοπεριφερειακές Χωρικές υποενότητες.

#### 2. ΠΕ. Αχαΐας

2.1 Ειδικότερες κατευθύνσεις για την ενδοπεριφερειακή αναπτυξιακή χωρική ενότητα Δήμων Πατρέων, Δυτικής Αχαΐας και Ερυμάνθου

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 1. Μεταφορές

- Ενίσχυση και ανάδειξη του διεθνούς και εθνικού ρόλου της ΠΔΕ ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και ως εμπορικού και διαμετακομιστικού κόμβου στην Μακροπεριφέρεια Αδριατικής και Ιονίου
- Ολοκλήρωση των μεγάλων έργων που διαμορφώνουν τους κύριους αναπτυξιακούς διαδρόμους όπως: ολοκλήρωση των έργων της Ολυμπίας Οδού και των συνδέσεων με τον νέο λιμένα, της ΒΙΠΕ Πατρών και του αεροδρομίου του Αράξου, του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα – Αίγιο – Πάτρα – Πύργος - Καλαμάτα και σύνδεσή του με το νέο λιμένα Πατρών, την ΒΙΠΕ και το αεροδρόμιο του Αράξου κλπ.
- Ανάπτυξη υποδομών ήπιων και συνδυασμένων μετακινήσεων σε όλη τη Χ.Ε.

Άρθρο 15 Πρόγραμμα Δράσης Το πρόγραμμα δράσης υποδιαιρείται στο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα και στο μακροπρόθεσμο πρόγραμμα.

Το μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα Δράσης παρουσιάζεται στον Πίνακα 3 και αναφέρεται σε επτά (7) άξονες - πεδία.

### Μεσοπρόθεσμο Σχέδιο Δράσης

Άξονας 1: Αναβάθμιση της χωρικής ένταξης της Περιφέρειας στον εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο.

Άξονας 2: Αναπτυξιακή αναδιάρθρωση και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας της Περιφέρειας σε κρίσιμους παραγωγικούς τομείς

Άξονας 3: Βιώσιμη αστική ανάπτυξη - Οικιστική διάρθρωση και ανάδειξη της εταιρικής σχέσης πόλης υπαίθρου

Άξονας 4: Προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και των τοπίων της ΠΔΕ

Άξονας 5: Ανάδειξη - ενίσχυση των βιώσιμων μεταφορών με προτεραιότητα των ΔΕΔ – Μ

### 5.1 Οδικό άξονες διεθνούς σημασίας

- Ολοκλήρωση συμβάσεων παραχώρησης Ιόνιας Οδού - Ολυμπίας Οδού. Ολοκλήρωση τμήματος Πάτρας-Πύργου ως δημόσιου έργου. Προώθηση λοιπών αξόνων αστικού οδικού δικτύου.
- Τροποποίηση μελέτης Ιόνιας Οδού στο τμήμα Πύργος-Καλό Νερό. ο Ολοκλήρωση μελετών «Διαγωνίου άξονα» Αντίρριο-Ιτέα-Λαμία (ΠΑΘΕ). ο Πάτρα-Τρίπολη (Ε.Ο.111).
- Εκπόνηση μελετών λοιπών προτεινόμενων αξόνων.
- Ιωάννινα - Άρτα - Αμφιλοχία - Μεσολόγγι - Αντίρριο - Πάτρα - Αμαλιάδα - Πύργος - Τσακώνα - Καλαμάτα (Ιόνια Οδός) (εκτός τμήματος Κλόκοβας).
- Παραϊόνια Οδός [Αμβρακία-Κατούνα-Βόνιτσα(παρακ.)-Πρέβεζα].
- Αντίρριο - Ναύπακτος - Ιτέα - Λαμία - "Διαγώνιος"
- Πλατυγιάλι-Αγρίνιο-Καρπενήσι-Λαμία.
- Κόρινθος - Αίγιο - Πάτρα (Ολυμπία Οδός).
- "Οριζόντιος Άξονας" Κατάκολο-Πύργος-Αρχαία Ολυμπία-Τρίπολη/Μυκήνες.
- Αστακός- Αιτωλικό- Ρίο- Πάτρα.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

## 5.2 Οδικοί άξονες Εθνικής - Διαπεριφερειακής Σημασίας

- Αναβάθμιση του πλέγματος των οδικών διαπεριφερειακών αξόνων, με βελτιώσεις χάραξης, κατασκευή νέων τμημάτων, παρακάμψεων οικισμών.
- Εκπόνηση μελετών προτεινόμενων αξόνων. ο Διακοπτό (Πούντα) -Καλάβρυτα-ΚλειτορίαΤρίπολη. ο Α/Δ Αραξού-Λάππα (σύνδεση με Ιόνια Οδό).

## 5.3 Ενδοπεριφερειακοί οδικοί άξονες

- Αναβάθμιση του πλέγματος των οδικών ενδοπεριφερειακών αξόνων, με βελτιώσεις χάραξης, κατασκευή νέων τμημάτων, παρακάμψεων οικισμών.
- Εκπόνηση μελετών προτεινόμενων αξόνων.
- Μεσολόγγι - Αιτωλικό - Αστακός - Μύτικας - Πάλαιρος (και προς Πλαγιά) - Βόνιτσα.
- Αγρίνιο - Παραβόλα - Θέρμο - Προυσσός - προς Καρπενήσι (βόρεια της Τριχωνίδας).
- Ναύπακτος - Θέρμο - Προυσσός - προς Καρπενήσι.
- Κυλλήνη-σύνδεση με Ε.Ο. Πατρών-Πύργου και Ιόνια Οδό.
- Ανδρίτσαινα - Κρέστενα - Ζαχάρω.
- Πανόπουλο - Λάλας - Αρχαία Ολυμπία - Κρέστενα.

## 5.4 Σιδηροδρομικές Μεταφορές

- Ολοκλήρωση της κατασκευής της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας - Πάτρας - Αναβάθμιση γραμμής Πάτρας - Πύργου - Αρχαίας Ολυμπίας - Καλαμάτας
- Αναβάθμιση Οδοντωτού Διακοπτού-Καλαβρύτων.
- Τροποποίηση μελετών για το τμήμα Ρίο-νέος λιμένας Πάτρας. ο Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας και τεχνικών μελετών σύνδεσης ΒΙΠΕ Πάτρας.
- Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας και τεχνικών μελετών σύνδεσης Α/Δ Αράξου, με το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής
- Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας επέκτασης «Οδοντωτού» έως το χιονοδρομικό κέντρο Καλαβρύτων. - Ρίο - Πάτρα - νέο λιμάνι.
- Κιάτο-Πάτρα-Πύργος-Αρχαία Ολυμπία και σύνδεση με ΒΙΠΕ Πάτρας.
- Αναβάθμιση τουριστικής γραμμής Λιμένα Κατακόλου-Αρχαίας Ολυμπίας.

## 5.5 Θαλάσσιες Μεταφορές

- Αναβάθμιση λιμένα Πατρών ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.
- Αναβάθμιση εξυπηρέτησεων λοιπών λιμένων ΠΔΕ για την εξυπηρέτηση ακτοπλοΐας (Κυλλήνη), κρουαζιέρας(Κατάκολο).
- Επικαιροποίηση προγραμματικών σχεδίων ανάπτυξης λιμένος Πάτρας.
- Εκπόνηση/επικαιροποίηση προγραμματικών σχεδίων ανάπτυξης λοιπών λιμένων ΠΔΕ.
- Πολυχρηστικό κρηπίδωμα νέου λιμένα Πατρών.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Σύνδεση της λιμενικής ζώνης με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
  - Έργα αναβάθμισης του λιμένα Κατακόλου και αναβάθμιση της σύνδεσής του (οδικής, σιδηροδρομικής) με Αρχαία Ολυμπία.
  - Έργα βελτίωσης υποδομών λιμένα Μεσολογγίου.
- ### 5.6 Αεροπορικές μεταφορές
- Δημιουργία υποδομής εξυπηρέτησης εμπορευματικής δραστηριότητας στο Α/Δ Αράξου.
  - Χωροθέτηση και αδειοδότηση υποδομών εξυπηρέτησης υδροπλάνων.
  - Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για τη δημιουργία εμπορευματικής δραστηριότητας στο Α/Δ Αράξου.
  - Εκπόνηση σχετικής μελέτης σκοπιμότητας για την λειτουργία εμπορικού/εμπορευματικού αεροδρομίου Ανδραβίδας. ο Έργα υποδομών υδατοδρομίων (Πάτρα, Κατάκολο, Κυλλήνη, Μεσολόγγι) και εκπόνηση μελέτης διερεύνησης πρότασης για Τριχωνίδα).
- ### 5.7 Συνδυασμένες Μεταφορές
- Δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης συνδυασμένης οδικής / σιδηροδρομικής / θαλάσσιας μεταφοράς στην Πάτρα.
  - Δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ) στην Πάτρα, σε χωρική συσχέτιση με το λιμένα Πατρών.
  - Κατασκευή πολυχρηστικού κρηπιδώματος στο νέο λιμένα Πατρών.
- ### 5.8. Βιώσιμες και ήπιες μεταφορές και μετακινήσεις
- Δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης και διαδρομών ποδηλάτου
  - Δημιουργία συστημάτων κοινόχρηστων ενοικιαζόμενων ποδηλάτων
  - Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και χαμηλής ταχύτητας έως 30 χλμ./ώρα σε περιοχές που συνυπάρχουν οχήματα και ευάλωτοι χρήστες
  - Ενίσχυση της προσβασιμότητας στον δημόσιο χώρο
  - Δημιουργία δικτύων «πράσινων διαδρομών» και ενοποίησης των πράσινων χώρων - Ενίσχυση του βιοκλιματικού σχεδιασμού του υπαίθριου δημόσιου χώρου
  - Ενίσχυση του αστικού πρασίνου
  - Προώθηση της ηλεκτροκίνησης στον αστικό και στον αγροτικό χώρο.

### Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	<b>Σχόλια Παρατηρήσεις</b>	/	Το πρόγραμμα δράσης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Δυτικής Ελλάδας περιέχει, μεταξύ άλλων, δράσεις για βιώσιμες και ήπιες μεταφορές και μετακινήσεις.
---	----------------------------	---	---

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.2.24. Συνοπτικός πίνακας Τοπικού Σχεδιασμού

Κείμενα Σχεδιασμού σε Τοπικό Επίπεδο	Ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι- προτεραιότητες σχετικοί με την ηλεκτροκίνηση	Προτεινόμενες δράσεις-μέτρα σχετιζόμενα με την ηλεκτροκίνηση
<b>Σχέδιο Εφαρμογής του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού της Στάθμευσης</b>	<p>Οι στόχοι από την εφαρμογή του Συστήματος Χρονικού Περιορισμού της Στάθμευσης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο περιορισμός της ζήτησης για στάθμευση στην κεντρική περιοχή</li> <li>η αντιμετώπιση του προβλήματος της παράνομης στάθμευσης</li> <li>η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών</li> </ul>	<p>Δεν υπάρχουν δράσεις-μέτρα σχετιζόμενα με την ηλεκτροκίνηση ωστόσο οι λεπτομέρειες σχετικά με το πως το σύστημα επηρεάζει την στάθμευση στην περιοχή πρέπει να ληφθούν υπόψιν για την χωροθέτηση σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο.</p>
<b>Κυκλοφοριακή Μελέτη για την ένταξη δικτύου ποδηλάτων στην Πάτρα</b>	<p>Στόχος της μελέτης είναι η αύξηση του ποσοστού χρήσης του ποδηλάτου στην Πάτρα με την εφαρμογή διαφόρων δράσεων οι οποίες αποσκοπούν στην αύξηση της ελκυστικότητας της χρήσης των ποδηλάτων</p>	<p>Στο κείμενο δεν αναφέρονται δράσεις-μέτρα σχετιζόμενα με την ηλεκτροκίνηση.</p>
<b>Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την Πόλη της Πάτρας</b>	<p>Οι στόχοι του βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού της μελέτης δεν έχουν πλέον εφαρμογή οπότε και δεν θα αναλυθούν. Οι στόχοι του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού της μελέτης είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Βελτίωση της υποδομής και λειτουργίας του υπάρχοντος οδικού δικτύου και προσθήκη νέας οδικής υποδομής ικανής να ανταποκριθεί στις ανάγκες της επόμενης 15ετίας με το ελάχιστο δυνατό κοινωνικό και οικονομικό κόστος</li> <li>Αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών τόσο σε υποδομή όσο και λειτουργία, με σκοπό την απόσπαση σημαντικού ποσοστού μετακινήσεων από το ιδιωτικό όχημα.</li> </ul>	<p>Δεν υπάρχει κάποια δράσεις-μέτρα σχετιζόμενα καθώς η μελέτη είναι εγκεκριμένη το 1999 και βασίζεται σε δεδομένα της αρχής της δεκαετίας του 1990.</p>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ουσιαστική αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης με εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης εκτός οδού σε συγκεκριμένες περιοχές και ρυθμίσεις για τη στάθμευση παρά την οδό.</li><li>• Δημιουργία ολοκληρωμένου περιβάλλοντος για τους πεζούς εντός του ευρύτερου κέντρου.</li><li>• Ελαχιστοποίηση της διερχόμενης κυκλοφορίας από το κέντρο και την πόλη γενικότερα.</li><li>• Βελτίωση της εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών και της κυκλοφορίας των φορτηγών οχημάτων.</li><li>• Αναβάθμιση της σύνδεσης της πόλης με το εθνικό δίκτυο, με τους παρακείμενους οικισμούς και με σημαντικές χρήσεις γης όπως το Λιμάνι, το Πανεπιστήμιο, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, κλπ.</li><li>• Ελαχιστοποίηση των αρνητικών αλληλεπιδράσεων μεταξύ εναλλακτικών ή συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, με σκοπό τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών εντός του οποίου θα λειτουργούν αρμονικά όλα τα μέσα</li></ul>	
<b>Επίλυση Κυκλοφοριακού Ζητήματος Πάτρας</b>	<p>Οι γενικότεροι στόχοι του κειμένου επίλυσης του κυκλοφοριακού προβλήματος στην Πάτρα είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Αειφόρος ανάπτυξη</li><li>• Βιώσιμη αστική κινητικότητα</li><li>• Δημιουργία πολυκεντρικής δομής</li><li>• Αποκέντρωση του πληθυσμού</li><li>• Παράκαμψη πολεοδομικού συγκροτήματος</li></ul>	<p>Το κείμενο δεν κάνει άμεση αναφορά σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα ωστόσο αναφέρονται τα ηλεκτρικά ποδήλατα και ορίζεται ως στόχος η μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα.</p>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

<p><b>Μελέτη Προσαρμογής Σηματοδότησης</b></p>	<p>Στόχος του κειμένου είναι η μελέτη ρύθμισης της σηματοδότησης και σηματοδότησης με σκοπό την μεγιστοποίηση της χρησιμότητας του υφιστάμενου οδικού δικτύου της Πάτρας.</p>	<p>Το κείμενο εστιάζει στην μελέτη των ρυθμίσεων σηματοδότησης οπότε και δεν γίνεται κάποια αναφορά στην ηλεκτροκίνηση. Οι καταγραφές των κυκλοφοριακών φόρτων αλλά και των δεδομένων στάθμευσης είναι χρήσιμα για την εύρεση σημείων χωροθέτησης φορτιστών Η/Ο.</p>
<p><b>Αισθητική αναβάθμιση δημόσιων υποδομών, εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας</b></p>	<p>Τα οφέλη της υλοποίησης προς το Δήμο είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αισθητική ανάπλαση του Δήμου</li> <li>• περιβαλλοντικά οφέλη, όπως μειωμένες εκπομπές CO<sub>2</sub>, από τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τις άσκοπες μετακινήσεις, πιο ήσυχη αποκομιδή, ελαχιστοποίηση των οσμών</li> <li>• παροχή ασφαλούς διέλευσης στους επισκέπτες και αποσυμφόρηση</li> </ul>	<p>Το κείμενο δεν αναφέρεται στην ηλεκτροκίνηση αλλά έχει ως στόχο τις μειωμένες εκπομπές CO<sub>2</sub>.</p>
<p><b>Αναζωογόνηση Προσφυγικών Κατοικιών Δήμου Πατρέων - Κ.Χ.</b></p>	<p>Στόχοι της παρέμβασης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η βελτίωσης &amp; αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος</li> <li>• Η βελτίωση αισθητικής, ασφάλειας και λειτουργικότητας των χώρων, που θα συμβάλλουν στην καλή εικόνα της πόλης) αλλά</li> <li>• Η αναβάθμιση των υποδομών των κοινοχρήστων χώρων (βελτίωση προσβασιμότητας, προσπελασιμότητας και αναβάθμιση της επισκεψιμότητας), με ιδιαίτερη μέριμνα για διευκολύνσεις ΑμεΑ</li> </ul>	<p>Η ανάπλαση της περιοχής θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στην χωροθέτηση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.</p>
<p><b>Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανάδειξη του Διεθνούς και Διαπεριφερειακού ρόλου του ΠΣΠ. Αξιοποίηση των δυναμικών που αναπτύσσονται στον άμεσα ευρύτερο χώρο του ΠΣΠ εκτός του ορίου της Δημοτικής Ενότητας</li> </ul>	<p>Δράσεις σχετικές με την διαδικασία χωροθέτησης των υποδομών φόρτισης οι οποίες αναφέρονται στο ΓΠΣ είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αναπλάσεις ιστορικού κέντρου</li> </ul>

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<p>(ανάπτυξης παραλιακής ζώνης Β΄ κατοικίας, νέες σχέσεις του ΠΣΠ με Αντίρριο και Ναύπακτο λόγω της γέφυρας κ.λπ.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αξιοποίηση των νέων προοπτικών που ανοίγονται για την βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης λόγω της επίδρασης των μεγάλων έργων (π.χ. Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου)</li> <li>• Προσδιορισμός νέου αναπτυξιακού προσανατολισμού και οικονομικής ανασυγκρότησης του Δήμου με την ανάπτυξη και εξυγίανση των τομέων παραγωγής και με ιδιαίτερη έμφαση στον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα σε ότι αφορά: τις μεταφορές, την τεχνολογία, την εκπαίδευση, τον ειδικό τουρισμό.</li> <li>• Προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων.</li> <li>• Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.</li> <li>• Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης και ανασυγκρότηση της αστικής δομής της Πάτρας</li> <li>• Κυκλοφοριακή οργάνωση και εξυγίανση του ΠΣΠ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών γειτονιών &amp; αποβιομηχανοποιημένων εκτάσεων</li> <li>• εξυγίανση-ανάδειξη της Σιδηροδρομικής Γραμμής και των όμορων Κοινόχρηστων Χώρων</li> </ul>
<p><b>Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων</b></p>	<p>Στρατηγικοί Στόχοι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης της Πάτρας ως ισχυρό πόλο της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξής της</li> <li>• Προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνηση του αστικού και κοινωνικού ιστού της πόλης της Πάτρας</li> <li>• Βελτίωση της ποιότητας ζωής, της προστασίας του περιβάλλοντος και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων</li> </ul>	<p>Οι προτεινόμενες δράσεις που συνδέονται με το ΣΦΗΟ είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας Διαδρομή 2 (Κάτω Πόλη) και Διαδρομή 3 (Δίκτυο Ποδηλατόδρομων)</li> <li>• Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας Διαδρομή 1 (Ανω Πόλη)</li> <li>• Ανακατασκευή Κλιμάκων Ιστορικού Κέντρου Πατρών</li> </ul>

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Καταπολέμηση της ανεργίας και της φτώχειας</li><li>• Ανάδειξη και βελτίωση του πλαισίου κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης</li></ul> <p>Ειδικοί Στόχοι:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ανάπτυξη και εφαρμογή λύσεων «έξυπνης» πόλης στις αστικές περιοχές</li><li>• Βελτίωση μικροκλίματος αστικών περιοχών, αύξηση πράσινων ζωνών και χώρων αναψυχής</li><li>• Αποκατάσταση φέρουσας ικανότητας – αντισεισμική θωράκιση κτιριακών υποδομών</li><li>• Διάσωση ευπαθών οικοσυστημάτων</li><li>• Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με τη διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών και προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης</li><li>• Βελτίωση ενεργειακού ισοζυγίου δημοτικών κτιρίων και υποδομών για τη μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα</li><li>• Ολοκλήρωση βασικών υποδομών ύδρευσης και αποχέτευσης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων</li><li>• Ενίσχυση τοπικής οικονομίας</li><li>• Προστασία, ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς</li><li>• Αύξηση της επισκεψιμότητας και προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού</li><li>• Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ σε υποδομές και υπηρεσίες</li><li>• Ενίσχυση υποδομών Παιδείας και Αθλητισμού</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Αστική Ανάπτυξη Περιοχής Γούβας</li><li>• Ανάπτυξη Έξυπνων Λύσεων Διαχείρισης και Ενημέρωσης των Πολιτών για Έξυπνες Θέσεις Στάθμευσης, Κυκλοφοριακή Κίνηση και Έξυπνες Στάσεις</li><li>• Ευφυή συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας για τη λειτουργία και συμπληρωματικότητα του δικτύου ποδηλατοδρόμων της πόλεως των Πατρών</li><li>• Κατασκευή Παραλιακής Διαδρομής Ποδηλατοδρόμου (Τερψιθέας – Παπαφλέσσα)</li></ul>
--	---	--

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ορθολογικές παρεμβάσεις για την κάλυψη των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών αναγκών της πόλης</li> </ul>	
<p><b>Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.</b></p>	<p>Οι βασικοί στόχοι του ΠΧΠ οι οποίοι σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η βιώσιμη ανάπτυξη - Οικιστική διάρθρωση και ανάδειξη της εταιρικής σχέσης πόλης – υπαίθρου</li> <li>• Η βιώσιμη ανάπτυξη - Οικιστική διάρθρωση και ανάδειξη της εταιρικής σχέσης πόλης – υπαίθρου</li> <li>• Η ανάδειξη των βιώσιμων μεταφορών με προτεραιότητα των ΔΕΔ - Μ και των φιλικών προς το περιβάλλον δικτύων και ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και για την αστική εφοδιαστική αλυσίδα. Διασύνδεση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και των τουριστικών δραστηριοτήτων με τους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ηλεκτρικά οχήματα, συλλογικές και κοινόχρηστες μετακινήσεις).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης και διαδρομών ποδηλάτου</li> <li>• Δημιουργία συστημάτων κοινόχρηστων ενοικιαζόμενων ποδηλάτων</li> <li>• Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και χαμηλής ταχύτητας έως 30 χλμ./ώρα σε περιοχές που συνυπάρχουν οχήματα και ευάλωτοι χρήστες</li> <li>• Ενίσχυση της προσβασιμότητας στον δημόσιο χώρο</li> <li>• Δημιουργία δικτύων «πράσινων διαδρομών» και ενοποίησης των πράσινων χώρων - Ενίσχυση του βιοκλιματικού σχεδιασμού του υπαίθριου δημόσιου χώρου</li> <li>• Ενίσχυση του αστικού πρασίνου</li> <li>• Προώθηση της ηλεκτροκίνησης στον αστικό και στον αγροτικό χώρο.</li> </ul>

### 4.3. Καταγραφή Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Περιοχής παρέμβασης

Στην παρούσα ενότητα καταγράφονται και αξιολογούνται τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης, τόσο σε θεσμικό επίπεδο όσο και σε υφιστάμενη κατάσταση, από την επεξεργασία και οπτικοποίηση στοιχείων που συγκέντρωσε η ομάδα έργου με τη βοήθεια της αναθέτουσας αρχής. Πιο ειδικά, αναλύονται τα ακόλουθα:

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Στοιχεία για την χωρική οργάνωση του Δήμου
- Στοιχεία για τους μέσους συντελεστές δόμησης
- Ανάλυση των γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης
- Ανάλυση της μεταβολής και της γεωχωρικής κατανομής του πληθυσμού σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία
- Σχολιασμός των διαθέσιμων δημογραφικών στοιχείων του πληθυσμού
- Χρήσεις/ Καλύψεις Γης της περιοχής μελέτης
- Στοιχεία για τον αριθμό των επισκεπτών ανά έτος
- Εντοπισμός των σημαντικότερων σημείων ενδιαφέροντος της περιοχής μελέτης
- Πληροφορίες για τα προγράμματα ανάπλασης του Δήμου
- Τοποθεσίες και πληροφορίες για τυχόν ήδη υφιστάμενες δημοσίως προσβάσιμες υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο

### 4.3.1. Μοντέλο χωρικής οργάνωσης

#### Μοντέλο χωρικής οργάνωσης του Δήμου

Ο Δήμος Πατρέων έχει έκταση 333,7 km<sup>2</sup> και πληθυσμό 213.984 μόνιμους κατοίκους, το 2011, ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας, της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος. Ο Δήμος αποτελείται από πεδινές εκτάσεις στα παραλιακά βόρεια τμήματα του, ενώ το νότιο τμήμα του Δήμου είναι κυρίως ημιορεινό και ορεινό. Ο Δήμος Πατρέων απαρτίζεται από 5 δημοτικές ενότητες: τη Δημοτική Ενότητα Πατρέων, τη Δημοτική Ενότητα Ρίου, τη Δημοτική Ενότητα Μεσσήνιδος, τη Δημοτική Ενότητα Παραλίας και Βραχναϊκών.

#### Δημοτική Ενότητα Πατρέων

Η Δημοτική Ενότητα Πατρέων, βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του Δήμου. Πρόκειται για την μεγαλύτερη σε έκταση και πληθυσμό Δ.Ε. του Δήμου Πατρέων. Έχει έκταση 125,59 km<sup>2</sup> και μόνιμο πληθυσμό 170.896 κατοίκους (2011). Επομένως, καταλαμβάνει το 37,6 % της έκτασης και αποτελεί το 80% του πληθυσμού του Δήμου, έχει 17 οικισμούς, συμπεριλαμβανομένης και της Πάτρας, η οποία αποτελεί έδρα του Δήμου και πρόκειται για την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας. Η Δ.Ε. Πατρέων είναι πεδινή στο δυτικό της τμήμα, όπου και βρίσκεται η Πάτρα ενώ στα νοτιοανατολικά οι εκτάσεις χαρακτηρίζονται ως ημιορεινές και ορεινές καθώς βρίσκονται επάνω στους πρόποδες του Παναχαϊκού Όρους.

#### Η πόλη της Πάτρας

Η μορφή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας χαρακτηρίζεται από ένα παραλιακό οικιστικό σχηματισμό με βόρεια ανάπτυξη σχετικά πυκνοδομημένου ιστού και με νότια ανάπτυξη αραιότερου ιστού. Ο κύριος συμπαγής όγκος του οικιστικού σχηματισμού περιλαμβάνει το κέντρο και την άνω πόλη, και αναπτύσσεται επίσης,

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ανατολικά στην ενδοχώρα. Γενικό χαρακτηριστικό της δομημένης περιοχής της Πάτρας είναι ο αραιός ιστός της, ο οποίος, σε συνδυασμό με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, τείνει να δώσει έναν ακαθόριστο και άμορφο χαρακτήρα σε όλη την ευρύτερη πεδινή περιοχή μέχρι τους λοφώδεις όγκους της Πάτρας.

Από την άποψη της γενικής σημασίας των λειτουργιών της, η Πάτρα θεωρείται το τρίτο μητροπολιτικό κέντρο της Ελλάδας ενώ αποτελεί το δεύτερο σε σημασία επιβατικό λιμάνι της Ελλάδας μετά τον Πειραιά. Η σημερινή κεντρική περιοχή έχει μικτές χρήσεις με έμφαση, στο ένα τμήμα της, στις λιμενικές χρήσεις οι οποίες έχουν καλύψει το παραλιακό μέτωπο της πόλης. Το λιμάνι συνδέει την πόλη με τη θάλασσα. Η λειτουργία της κεντρικής περιοχής συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την ύπαρξη και τη λειτουργία του λιμανιού και την φύση των λιμενικών δραστηριοτήτων. Πρόκειται για λιμενικές δραστηριότητες εθνικής και υπερεθνικής εμβέλειας εφόσον η εμπορική και επιβατική σύνδεση της χώρας με την Ιταλία και την υπόλοιπη Ευρώπη γίνεται μέσω του λιμανιού της Πάτρας μαζί με αυτό της Ηγουμενίτσας.

Οι κύριες δραστηριότητες που είναι σχετικές με τη λειτουργία του λιμανιού είναι οι μεταφορές εμπορευμάτων και η κυκλοφορία οχημάτων. Το κέντρο της Πάτρας συγκεντρώνει και άλλες χρήσεις που συνδέονται με την ιστορία και την φυσιογνωμία της πόλης όπως εμπορικές, διοικητικές, τουριστικές (ξενοδοχειακές μονάδες, καταστήματα, εισιτήρια) ή ειδικότερες χρήσεις (επαγγελματικά εργαστήρια, βιοτεχνίες χαμηλής όχλησης, συνεργεία, αποθήκες χονδρεμπορίου) αλλά και κατοικία, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μια κατάσταση συνωστισμού δραστηριοτήτων στο χώρο της κεντρικής περιοχής. Στο σύνολό της, η κεντρική αυτή περιοχή αναπτύσσεται χωρικά ακολουθώντας τους άξονες διέλευσης δηλαδή παράλληλα με την ακτογραμμή προς τις εισόδους βόρεια, νότια, της πόλης και προς την ενδοχώρα, την τρίτη είσοδο της πόλης.

Το χονδρεμπόριο είναι χωροθετημένο κυρίως στην κεντρική περιοχή της πόλης ως μέρος των λιμενικών δραστηριοτήτων και είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες συμφόρησης του κέντρου σε συνδυασμό με το μεταφορικό και συγκοινωνιακό δίκτυο. Η χρήση γης της κατοικίας είναι παρούσα σε όλη την έκταση της πόλης, από την κεντρική περιοχή μέχρι και τις παρυφές του οικιστικού ιστού. Από την κεντρική προς τη νότια περιοχή (μέχρι το Γλαύκο) παρατηρείται μίξη των χρήσεων γης καθώς η κατοικία εμπλέκεται με βιομηχανικές χρήσεις. Τα τελευταία έτη παρατηρείται επέκταση του οικιστικού ιστού καθώς η Πάτρα δέχεται μια σταθερή εισροή πληθυσμού από τα Ιόνια νησιά (κυρίως Ζάκυνθο, Κεφαλονιά, Ιθάκη), από τους νομούς της Ηλείας, της Αιτωλοακαρνανίας, την επαρχία Καλαβρύτων και Αιγιαλεία. Έντονη ανάπτυξη κατοικιών συντελείται τα στα βορειοανατολικά (στην περιοχή της Πανεπιστημιούπολης, στα Μποζαϊτικά, στον Άγιο Γεώργιο του Ρίου), νότια και ανατολικά στους λόφους.

Στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας αλλά και εντός της πόλης, υπάρχουν πολλοί διάσπαρτοι αρχαιολογικοί χώροι που συνδέονται με την ιστορική κληρονομιά της περιοχής. Υπάρχουν, επίσης, εκτεταμένες ζώνες τουριστικής ανάπτυξης που αποτελούν τμήματα των ευρύτερων φυσικών πόρων της Πελοποννήσου (παραλίες

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Πατραϊκού και το παράκτιο έλος της Αγίας βορειοδυτικά της πόλης, αισθητικό δάσος ελάτης και αειφύλλων της Πανεπιστημιούπολης στο Άνω Καστρίτσιοι, η λεκάνη του Γλαύκου, η βόρεια πεδινή περιοχή Πατρών, βιότοποι στο Καλούσι Πατρών και στην Κρήνη Πατρών. Επίσης, υπάρχουν γεωργικές εκτάσεις οι οποίες γειτνιάζουν και μπλέκονται με την οικιστική περιοχή καθώς ο αστικός ιστός που επεκτείνεται, εισχωρεί στις γεωργικές εκτάσεις. Έτσι, δημιουργείται μίξη χρήσεων, γεωργικών με κατοικία και συντελείται σταδιακά η εξαφάνιση της γεωργικής γης προς όφελος μιας μη ελεγχόμενης δόμησης.

### Συντελεστές δόμησης

Οι συντελεστές δόμησης της Πάτρας καθορίζονται από την αναθεώρηση του ΓΠΣ το οποίο θεσμοθετήθηκε το 2011 με την Απόφαση Αριθμ. 5509/103135/30.12.2011 (ΦΕΚ Α.Α.Π. 358) - 30.12.2011. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ του Καποδιστριακού Δήμου Πατρέων (Καλλικρατική Δ.Ε. Πατρέων) η Πάτρα χωρίζεται σε 58 γειτονίες στις οποίες ο μέσος συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,6 έως 2,2. Οι μεγαλύτερες τιμές των Σ.Δ. των γειτονιών ισχύουν για τις πιο κεντρικές περιοχές ενώ κατά κανόνα η τιμή του Σ.Δ. μειώνεται όσο μεγαλώνει η απόσταση από το κέντρο της πόλης.

### **Δημοτική Ενότητα Ρίου**

Η Δημοτική Ενότητα Ρίου, βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Δήμου. Έχει έκταση 97,8 km<sup>2</sup> και μόνιμο πληθυσμό 14.622 κατοίκους (2011). Καταλαμβάνει το 29,1 % της έκτασης και το 6,8 % του πληθυσμού του Δήμο. Διαθέτει 16 οικισμούς, εκ των οποίων μεγαλύτερος είναι το Ρίο με 5.252 κατοίκους. Επίσης σημαντικοί οικισμοί της Δ.Ε. είναι ο Άγιος Βασίλειος και το Ακταίο. Η Δ.Ε. περιλαμβάνει τόσο ορεινές εκτάσεις στα ανατολικά αλλά και πεδινές δυτικά όπου βρίσκονται οι μεγαλύτεροι οικισμοί. Η κύρια χρήση γης στην Δ.Ε. Ρίου είναι αυτή της γενικής κατοικίας με σχετικά αραιή δόμηση.

Πρακτικά οι οικισμοί στο βόρειο τμήμα της Δ.Ε., οι οποίοι βρίσκονται βόρεια της Ολυμπίας Οδού (το Ρίο, ο Άγιος Βασίλειος και το Ακταίο), αποτελούν ενοποιημένο ασυνεχές αστικό ιστό μαζί με τον οικισμό του Ρίου χωρίς σαφή όρια μεταξύ τους, ενώ ο διαχωρισμός με την πόλη της Πάτρας γίνεται από γεωργικές εκτάσεις σε ένα μήκος 300 μέτρων. Η σύνδεση με την Πάτρα γίνεται με την οδό Ζαΐμη την οδό Σταυροπούλου και την Παλαιά Ε.Ο. Πάτρας – Αθηνών.

Εντός της Δ.Ε. Ρίου βρίσκεται και το Πανεπιστήμιο Πατρών το οποίο ιδρύθηκε το 1964 και καλύπτει έκταση 4,5 km<sup>2</sup>. Η θέση του πανεπιστημίου πρακτικά σημαίνει πως χιλιάδες φοιτητές και εργαζόμενοι μετακινούνται καθημερινά, κυρίως από την Πάτρα, εντός της Δ.Ε. για τις ανάγκες εκπαίδευσης και εργασίας τους.

### **Δημοτική Ενότητα Μεσάτιδος**

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Η Δ.Ε. Μεσσάτιδος βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του Δήμου, έχει έκταση 47,5 km<sup>2</sup> και μόνιμο πληθυσμό 13.852 κατοίκους (2011). Αποτελεί το 20,1% της έκτασης του Δήμου και το 6,5%. Πρόκειται για την μόνη Δ.Ε. του Δήμου η οποία δεν βρέχεται από θάλασσα ενώ αποτελείται κυρίως από ημιορεινές και πεδινές εκτάσεις. Η Δ.Ε. Μεσσάτιδος έχει 18 οικισμούς, μεγαλύτερος εκ των οποίων είναι η Οβριά.

Η Οβριά, έχει μόνιμο πληθυσμό 9.298 (2011), αποτελεί από μικρά πυκνοδομημένα τμήματα τα οποία συνδέονται μεταξύ τους από αραιοδομημένες εκτάσεις και συνδυαστικά συγκροτούν τα όρια του οικισμού. Επίσης από τους υπόλοιπους οικισμούς της Δ.Ε. σχετικά μεγάλο πληθυσμό έχουν και τα Δεμένικα, τα οποία βρίσκονται στα βόρεια όρια της, είναι ο πιο πυκνοδομημένος οικισμός της Δ.Ε. ενώ είναι πρακτικά ενωμένος με την Πάτρα. Οι υπόλοιποι οικισμοί έχουν μικρότερους πληθυσμούς, με λιγότερους από 1000 κατοίκους, βρίσκονται γεωγραφικά διασκορπισμένοι εντός των ορίων της Δ.Ε. ενώ οι περισσότεροι από αυτούς είναι αρκετά αραιοδομημένοι.

### Δημοτική Ενότητα Παραλίας

Η συγκεκριμένη Δημοτική Ενότητα καταλαμβάνει το βορειοδυτικό τμήμα του Δήμου, έχει έκταση 12,05 km<sup>2</sup> και μόνιμο πληθυσμό 9.987 κατοίκους (2011). Είναι η μικρότερη σε έκταση Δ.Ε. του Δήμου. Καταλαμβάνει το 3,6% της έκτασης του Δήμου και το 4,7% του πληθυσμού του. Έχει 4 οικισμούς με μεγαλύτερο τον οικισμό της Παραλίας. Η Δημοτική Ενότητα Παραλίας αποτελείται αποκλειστικά από πεδινές περιοχές.

Η Δ.Ε. Παραλίας δεν είναι οργανωμένα δομημένη, υπάρχουν κατοικίες διάσπαρτες εντός των ορίων της κυρίως στο βόρειο πεδινό τμήμα της ενώ τα όρια μεταξύ των οικισμών είναι ασαφή. Η πυκνότητα της δόμησης των κατοικιών των οικισμών ποικίλει, με τις εκτάσεις κοντά στα κέντρα των οικισμών να είναι πιο πυκνοδομημένες. Η Δ.Ε. Παραλίας χωρίζεται στα δύο από την διέλευση της Περιμετρικής Πατρών, με τις κατοικίες βόρεια και νότια της να συνδέονται μέσω οδών που διέρχονται από κάτω της.

### Δημοτική Ενότητα Βραχναϊκών

Η Δ.Ε. Βραχναϊκών βρίσκεται στο πιο νότιο τμήμα του Δήμου. Έχει έκταση 32,02 km<sup>2</sup> και μόνιμο πληθυσμό 4.627 κατοίκους (2011). Αποτελεί το 9,6% της έκτασης του Δήμου και το 2,2% του πληθυσμού. Η Δ.Ε. Βραχναϊκών έχει 7 οικισμούς, μεγαλύτερος εκ των οποίων είναι τα Βραχναϊκά. Αποτελείται κατά κύριο λόγο από πεδινές εκτάσεις στο βόρειο τμήμα της ωστόσο το έδαφος παρουσιάζει έντονες ανωμαλίες προς τα νότια όρια της Δ.Ε.

Λόγω των έντονων ανωμαλιών Σχεδόν όλος ο πληθυσμός της Δ.Ε. Βραχναϊκών βρίσκεται στο βόρειο τμήμα, βόρεια της οδού Πατρών – Πύργο, λόγω των έντονων ανωμαλιών του εδάφους που καθιστούν το νότιο τμήμα της δυσπρόσιτο. Κτίσματα μπορούν να διακριθούν κατά μήκος όλου του παραλιακού μετώπου της Δ.Ε. Οι

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

οικισμοί του Δήμου είναι αρκετά αραιοδομημένοι και δεν διαθέτουν κάποιο συμπαγές πυκνοδομημένο κέντρο αφού αφορούν κυρίως κτίρια β' κατοικίας.

### 4.3.2. Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Πατρέων βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Π.Ε. Αχαΐας. Από τη βόρεια του πλευρά βρέχεται από τον Πατραϊκό Κόλπο ενώ στο νότιο του τμήμα βρίσκεται το Παναχαϊκό Όρος. Η έκταση του Δήμου Πατρέων περιλαμβάνει πεδινές, ημιορεινές και ορεινές εκτάσεις. Η περιοχή εντός των ορίων του Δήμου διασχίζεται από αρκετούς ποταμούς με μεγαλύτερο τον Γλαύκο, τα νερά του οποίου χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στον υδροηλεκτρικό σταθμό Γλαύκου, αλλά και για τις ανάγκες άδρευσης και ύδρευσης της περιοχής.

Για την καταγραφή των γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών του Δήμου χρησιμοποιήθηκε το ψηφιακό υψομετρικό μοντέλο του προγράμματος Copernicus με τα γεωμορφολογικά στοιχεία να προκύπτουν από τα στατιστικά εντός των ορίων κάθε οικισμού. Τα όρια των οικισμών εξάχθηκαν από τις καλύψεις γης του Copernicus με βάση την απόσταση των πολυγώνων των αστικών περιοχών από το κέντρο βάρους των οικισμών σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ. Σε περίπτωση που τα όρια του οικισμού δεν απεικονίζονταν στο διανυσματικό αρχείο των καλύψεων γης, τα όρια του οικισμού ορίστηκαν από τα πολύγωνα των αστικών ιστών του openstreetmaps ειδάλλως ορίζεται μία τετραγωνική περιοχή με πλευρά 300 μέτρων και κέντρο το κέντρο βάρους του οικισμού για την εξέταση των γεωγραφικών στοιχείων εντός αυτής.

Για τον χαρακτηρισμό ενός οικισμού ως πεδινό, ημιορεινό ή ορεινό χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

- Πεδινό: Εφόσον βρίσκεται σε μέσο υψόμετρο μικρότερο των 200 μέτρων ή εφόσον το μέσο υψόμετρο είναι από 200 έως 600 μέτρα και η μέση κλίση του οικισμού δεν ξεπερνά το 8 %.
- Ημιορεινό: Εφόσον το μέσο υψόμετρο είναι από 200 έως 600 μέτρα και η μέση κλίση του οικισμού είναι μεγαλύτερου του 8 %.
- Ορεινό: Εφόσον το μέσο υψόμετρο είναι μεγαλύτερο από 400 μέτρα και η μέση κλίση μεγαλύτερη του 20 %, εφόσον το μέσο υψόμετρο είναι από 600 έως 800 μέτρα και η μέση κλίση είναι μεγαλύτερου του 20 % ή εφόσον το μέσο υψόμετρο είναι μεγαλύτερο των 800 μέτρων.

Ο μέσος όρος του υψόμετρου των οικισμών του Δήμου είναι ίσος με 293 μέτρα και η μέση κλίση του εδάφους ίση με 14,7% ωστόσο ο κεντροβαρικός μέσος όρος με βάση τον πληθυσμό είναι 45 μέτρα για το υψόμετρο και 2,9% για την μέση κλίση εδάφους. Με βάση τα προαναφερθέντα κριτήρια από τους 63 οικισμούς του Δήμου Πατρέων οι 20 χαρακτηρίζονται ως ημιορεινοί οι 8 ως ορεινοί και οι υπόλοιποι 35 είναι πεδινόι. Παρόλο που μόλις το 55 % των οικισμών χαρακτηρίζονται ως πεδινόι, λαμβάνοντας υπόψιν τον πληθυσμό των οικισμών διαπιστώνεται πως το 97,4% των κατοίκων του

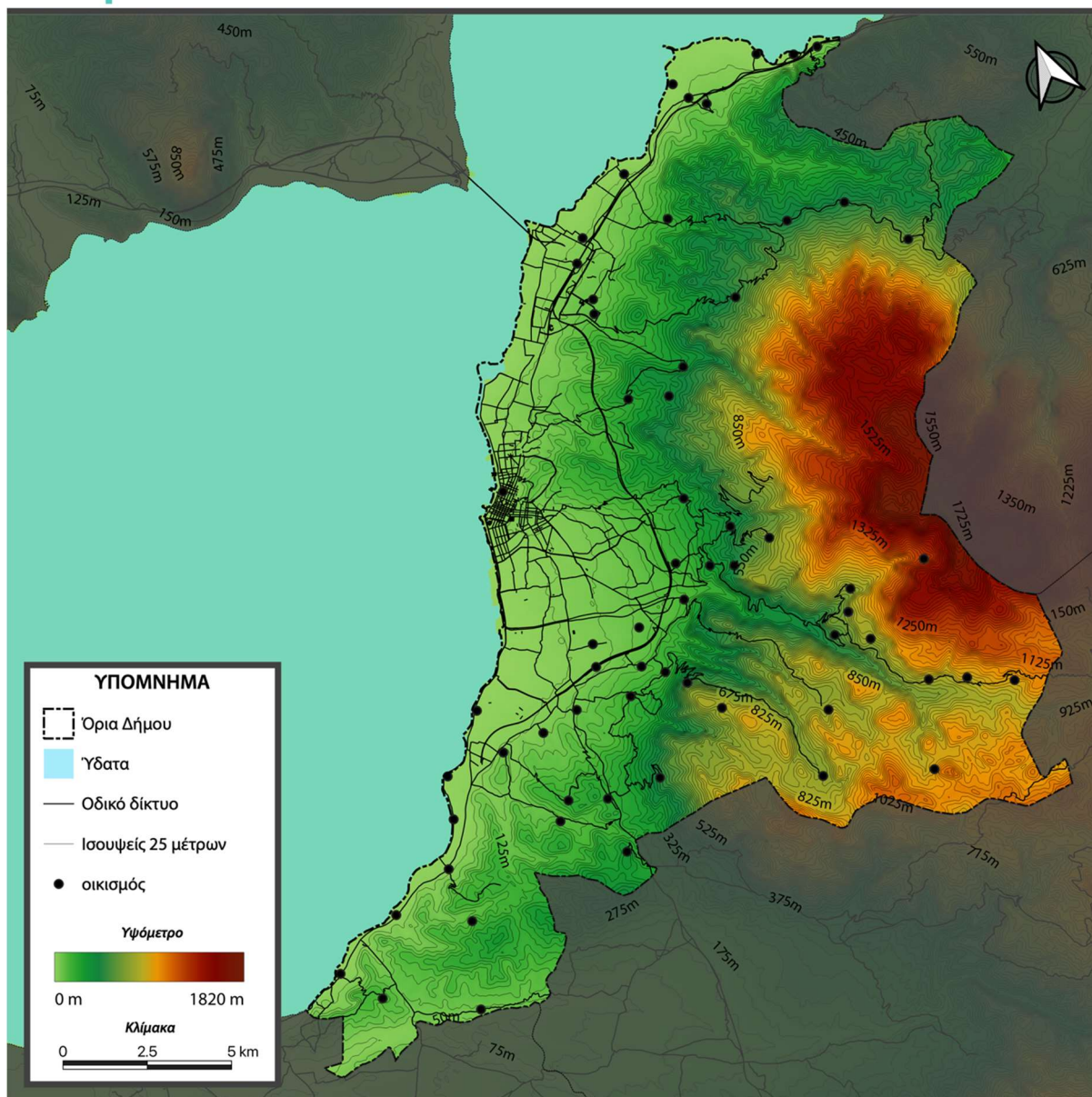
# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Δήμου κατοικεί σε πεδινούς, το 1,4% σε ορεινούς και μόλις το 1,2% σε ημιορεινούς οικισμούς.



## Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά



Χάρτης 4.1 Γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά Δήμου Πατρέων

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.3.3. Πληθυσμός εξυπηρέτησης

Η πληθυσμιακή δυναμική του Δήμου είναι 213.984 κάτοικοι, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 από την ΕΛΣΤΑΤ. Γενικά ο πληθυσμός του Δήμου έχει παρουσιάσει μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος αλλά και από την Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας, στις οποίες η Πάτρα αποτελεί έδρα, τόσο την δεκαετία 1991-2001 αλλά και την δεκαετία 2001-2011. Ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου αυξήθηκε αισθητά κατά 10,52% από το 1991 έως το 2011 ενώ σημείωσε μικρή αύξηση της τάξης του 1,66% από το 2001 έως το 2011 παρά την μείωση του πληθυσμού τόσο στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος κατά 5,79% αλλά και στην Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας η οποία είχε μείωση ίση με 2,90% την ίδια περίοδο.

Όλες οι Δημοτικές Ενότητες παρουσίασαν αυξητικές τάσεις στον πληθυσμό τους στο διάστημα από το 1991 έως το 2001, με την Δ.Ε. Παραλίας και την Δ.Ε. Ρίου να έχουν την μεγαλύτερη αύξηση ίση με 61,53% και 35,29 % αντίστοιχα. Από το 2001 έως το 2011 παρατηρείται μικρή μείωση του πληθυσμού στην Δ.Ε. Πατρέων (η οποία αντιστοιχεί στο 79,9 % του συνολικού πληθυσμού του Δήμου), επίσης το ίδιο διάστημα παρατηρείται μείωση και στην Δ.Ε. Βραχναϊκών, ωστόσο η αύξηση του πληθυσμούς στις υπόλοιπες τρεις Δ.Ε. αν και ομολογουμένως μικρότερη σε σχέση με αυτή της προηγούμενης απογραφής συνέβαλε στην διατήρηση της αύξησης του συνολικού πληθυσμού του Δήμου.

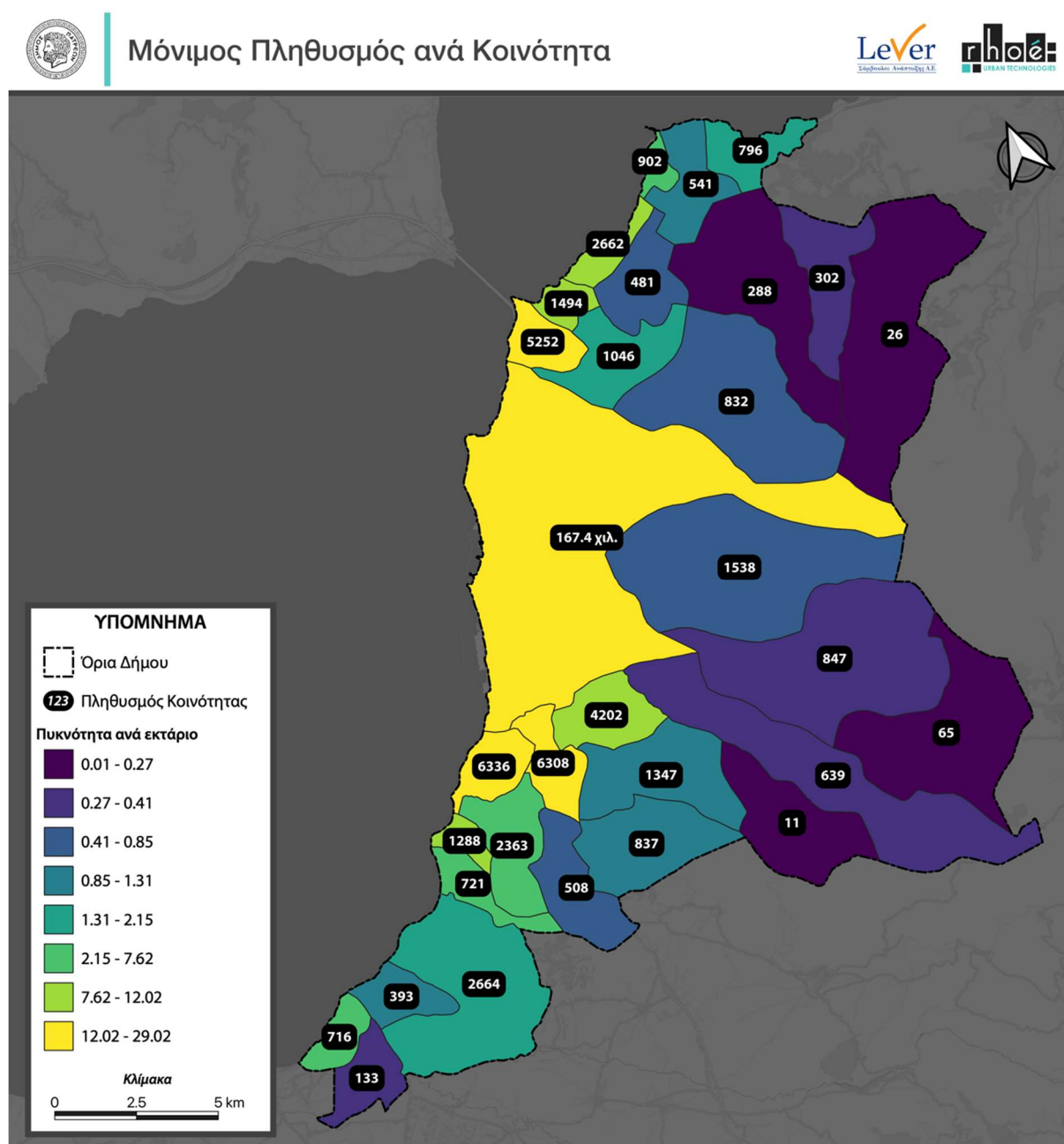
Διοικητική Διάρθρωση (Καλλικράτης)	Μόνιμος Πληθυσμός			Μεταβολή	
	1991	2001	2011	1991 - 2001	2001 - 2011
<b>Σύνολο Χώρας</b>	<b>10223392</b>	<b>10934097</b>	<b>10816286</b>	<b>6.95%</b>	<b>-1.08%</b>
<b>Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος</b>	<b>695391</b>	<b>721541</b>	<b>679796</b>	<b>3.76%</b>	<b>-5.79%</b>
<b>Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας</b>	<b>296825</b>	<b>318928</b>	<b>309694</b>	<b>7.45%</b>	<b>-2.90%</b>
<b>Δήμος Πατρέων</b>	<b>190463</b>	<b>210494</b>	<b>213984</b>	<b>10.52%</b>	<b>1.66%</b>
Δ.Ε. Πατρέων	161782	171616	170896	6.08%	-0.42%
Δ.Ε. Βραχναϊκών	4167	4805	4627	15.31%	-3.70%
Δ.Ε. Μεσσήτιδος	9483	12246	13852	29.14%	13.11%
Δ.Ε. Παραλίας	5663	9153	9987	61.63%	9.11%
Δ.Ε. Ρίου	9368	12674	14622	35.29%	15.37%

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Πίνακας 4.3 Μεταβολή Πληθυσμού του Δήμου και των Δ.Ε. του

Η ΕΛΣΤΑΤ στις απογραφές πληθυσμούς καταγράφει 63 οικισμούς για τον Δήμο Πατρέων ενώ χωρίζει αυτούς τους οικισμούς σε 31 Δημοτικές/Τοπικές Κοινότητες ενώ 4 από τους οικισμούς, συμπεριλαμβανομένης και της Πάτρας, δεν υπάγονται σε κάποια κοινότητα και για τις ανάγκες της απεικόνισης τους ομαδοποιούνται από την ΕΛΣΤΑΤ στην «Ψευδοδημοτική Κοινότητα Πατρέων». Η πυκνότητα του πληθυσμού ανά Κοινότητα και ο πληθυσμός του οικισμού σύμφωνα με την απογραφή του 2011, παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.



## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Χάρτης 4.2 Πυκνότητα πληθυσμού και πληθυσμός ανά κοινότητα

Φαίνεται πως το σύνολο του πληθυσμού του Δήμου είναι συγκεντρωμένο κοντά στις ακτές του Δήμου στις πεδινές περιοχές του Δήμου ενώ ελάχιστο ποσοστό του Δήμου να κατοικεί στους νότιους οικισμούς οι οποίοι βρίσκονται στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους.

Οι μεγαλύτεροι πληθυσμιακά οικισμοί του Δήμου Πατρέων είναι η Πάτρα, η Παραλία, η Οβριά το Ρίο με πληθυσμό 167.446, 6.336, 6.308 και 5.252 κατοίκους αντίστοιχα, όλοι εκ των οποίων αποτελούν έδρες Δ.Ε.. Άλλοι 6 οικισμοί έχουν πληθυσμό μεγαλύτερο από 1000 κατοίκους, συμπεριλαμβανομένων των Βραχναϊκών, με πληθυσμό 2.571 κατοίκους, τα οποία αποτελούν έδρα της ομώνυμης Δ.Ε.

### Επισκέπτες του Δήμου

Πέρα από τους μόνιμους κατοίκους του Δήμου καθώς η Πάτρα δέχεται ετησίως έναν μεγάλο αριθμό επισκεπτών, κάτι στο οποίο ευθύνεται μερικώς και η παράδοση του ετήσιου εορτασμού του καρναβαλιού. Λόγω του μεγάλου αριθμού των επισκεπτών σε σχέση με τον πληθυσμό του Δήμου η συνεισφορά των επισκεπτών στις ανάγκες για φόρτιση Η/Ο δεν μπορεί να αγνοηθεί. Για τον υπολογισμό του συνολικού πληθυσμού εξυπηρέτησης, σημαντικό είναι να συμπεριληφθούν και οι επισκέπτες του Δήμου. Οι λοιποί επισκέπτες διαμένουν σε ξενοδοχειακές μονάδες του Δήμου. Για την εκτίμηση του αριθμού αυτού, συγκεντρώθηκαν δεδομένα από την ΕΛΣΤΑΤ για το έτος 2010 έως το 2020, για τις αφίξεις στις ξενοδοχειακές μονάδες.

Έτος	Αφίξεις Κατοίκων του Δήμου	Αφίξεις Επισκεπτών του Δήμου	Συνολικές Αφίξεις	Ποσοστό κλινών στις οποίες αναφέρονται τα δεδομένα (%)
2010	162352	26633	188985	93.5
2011	143980	25261	169241	94.7
2012	123940	21363	145303	98.0
2013	127873	24247	152120	98.0
2014	132737	27912	160649	98.0
2015	132041	28867	160908	97.9

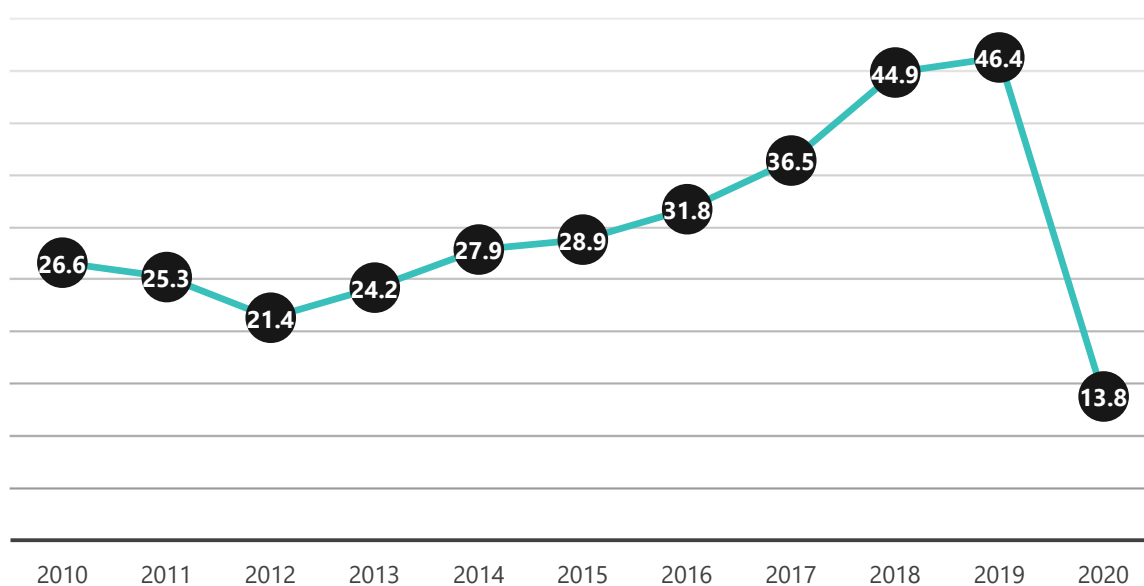
## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

<b>2016</b>	151671	31781	183452	97.9
<b>2017</b>	155962	36456	192418	99.6
<b>2018</b>	155800	44892	200692	100.0
<b>2019</b>	161149	46364	207513	100.0
<b>2020</b>	79901	13798	93699	100.0

Πίνακας 4.4 Αριθμός αφίξεων (χιλ.) σε ξενοδοχειακές μονάδες ανά έτος

Παρατηρείται πως ο αριθμός των επισκεπτών του Δήμου ακολουθεί μία αυξητική πορεία από το 2012 έως το 2019. Συγκεκριμένα από το 2012 όπου ο αριθμός των αφίξεων του Δήμου ήταν ίσως με 21,4 χιλ. το 2019, το νούμερο αυτό έφτασε σε υψηλό δεκαετίας ίσο με 46,4 χιλ., αύξηση ίση με 116,8%. Ωστόσο την επόμενη χρονιά, το 2020 παρατηρείται η αναμενόμενη πτώση στον αριθμό των επισκεπτών λόγω της πανδημίας του νέου κοροναϊού που προκάλεσε παγκόσμια πτώση στον τομέα του τουρισμού και μείωσε τον αριθμό των επισκεπτών στους 13,8 χιλ. (μείωση 69,4%). Το 2021 παρατηρήθηκε και πάλι μία αύξηση του τουρισμού και αναμένεται σταδιακά μέσα στα επόμενα έτη οι επισκέπτες να αρχίζουν να αυξάνονται σταδιακά ανά έτος μέχρι να φτάσουν και πάλι τα επίπεδα του 2019.



Διάγραμμα 4.1 Αριθμός αφίξεων (χιλ.) σε ξενοδοχειακές μονάδες ανά έτος

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Τέλος αξίζει να αναφερθεί πως πλέον τα τελευταία χρόνια μεγάλος αριθμός επισκεπτών διαμένουν σε καταλύματα AIRBnB και λοιπών παρόμοιων εφαρμογών. Οι επισκέπτες αυτοί δεν καταγράφονται στατιστικά από την ΕΛΣΤΑΤ. Ειδικότερα, καταγράφονται στην περιοχή μελέτης συνολικά 294 ενεργά καταλύματα AIRBnB με μέση χωρητικότητα 4 επισκέπτες ανά κατάλυμα. Τα καταλύματα αυτά παρουσιάζουν μέση πληρότητα της τάξης του 39% ενώ κυμαίνονται εποχιακά από 17% έως 59%.

### 4.3.4. Ηλικιακά Χαρακτηριστικά

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται οι ηλικιακοί δείκτες και τα στατιστικά τα οποία προκύπτουν από την ηλικιακή κατανομή του Δήμου, από τις απογραφές του 2001 και του 2011, και σχολιάζεται η μεταβολή τους σε βάθος χρόνου. Τα αποτελέσματα των μέσων ηλικιών υπολογίζονται με βάση το δεύτερο επίπεδο ανάλυσης ηλικιών της ΕΛΣΤΑΤ θεωρώντας ως αντιπροσωπευτική τιμή κάθε εύρους ηλικιών τον μέσο όρο του εύρους (π.χ. για τις ηλικίες 0 – 14 το κέντρο βάρους θεωρείται ίσο με 7) ενώ για το εύρος ηλικιών μεγαλύτερες των 75 ετών, ως αντιπροσωπευτική ηλικία θεωρούνται τα 82 έτη.

Διοικητική Διάρθρωση (Καλλικράτης)	Μέσος Όρος Ηλικιών 2001	Μέσος Όρος Ηλικιών 2011	Μεταβολή (Έτη)
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ</b>	36.3	38.6	2.3
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΡΑΧΝΑΪΙΚΩΝ	37.3	39.3	2.0
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΣΣΑΤΙΔΟΣ	33.7	36.0	2.4
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑΣ	34.8	37.5	2.8
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΤΡΕΩΝ	36.5	38.8	2.4
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΙΟΥ	37.3	39.1	1.8

Πίνακας 4.5 Μέσος όρος ηλικιών σε επίπεδο Δ.Ε.

Η μέση ηλικία του πληθυσμού του Δήμου Πατρέων ήταν ίση με 38,6 έτη, σύμφωνα με τα στατιστικά του 2011, με όλες τις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου να βρίσκονται κοντά σε αυτό το νούμερο. Η Δ.Ε. Μεσσατίδος παρουσίασε τη μεγαλύτερη απόκλιση από τον μέσο όρο με την μέση ηλικία της να είναι τα 36 έτη, κάτι που την καθιστά πλέον την Δ.Ε. με τον νεανικότερο μέσο όρο, μάλιστα η ίδια αποτελούσε και την νεανικότερη Δ.Ε. από το 2001 με μέσο όρο ηλικιών ίσο με 33,7 έτη όσο ο μέσος όρος

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

του Δήμου ήταν τα 36,3 έτη. Στο σύνολο του Δήμου ο μέσος όρος ηλικιών έχει αυξηθεί κατά 2,3 έτη από το 2001 έως το 2011, με την αύξηση του μέσου όρου ηλικιών να παρατηρείται σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες, με την μεγαλύτερη μεταβολή να εμφανίζεται στην Δ.Ε. Παραλίας (κατά 2,8 έτη) και την μικρότερη στην Δ.Ε. Ρίου (1,8 έτη).

### Δείκτης Γήρανσης, Εξάρτησης και Αντικατάστασης

Ο Δείκτης Εξάρτησης είναι ο λόγος των εξαρτημένων μελών, παιδιών και ηλικιωμένων, προς των υπόλοιπο πληθυσμό. Ως παιδιά θεωρούνται τα άτομα που ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα μέχρι και 15 χρονών ενώ ηλικιωμένοι τα άτομα στην ηλικιακή ομάδα μεγαλύτερη των 64 ετών. Σκοπός του Δείκτη Εξάρτησης είναι ο υπολογισμός της αναλογίας του μη παραγωγικού προς τον παραγωγικό πληθυσμό.

Ο Δείκτης Γήρανσης υπολογίζεται από τον λόγο του αριθμού των ηλικιωμένων (άνω των 64 ετών) προς τον αριθμό των παιδιών (κάτω των 15 ετών). Όσο μικρότερος είναι ο δείκτης γήρανσης τόσο νεότερος είναι ο πληθυσμός μια περιοχή.

Ο Δείκτης Αντικατάστασης είναι ο λόγος των ατόμων ηλικίας 15 έως 24 ετών, προς τα άτομα ηλικίας 55 έως 64 ετών. Ο δείκτης δίνει την αναλογία των ατόμων που δύναται να εισέλθουν στην αγορά εργασίας και τα άτομα που πλησιάζουν σε ηλικία συνταξιοδότησης. Δείκτης Αντικατάστασης μεγαλύτερος της μονάδας σηματοδοτεί την πιθανή αύξηση του παραγωγικού πληθυσμού τα επόμενα χρόνια ενώ μικρότερος της μονάδας την μείωση του.

Δείκτης	Γήρανσης		Εξάρτησης		Αντικατάστασης	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Δήμος Πατρέων	78.35%	97.61%	41.00%	42.53%	204.69%	140.82%
Δ.Ε. Βραχναϊκών	84.34%	87.45%	52.42%	50.67%	175.27%	95.51%
Δ.Ε. Μεσσήτιδος	45.95%	53.10%	42.31%	44.72%	229.66%	119.28%
Δ.Ε. Παραλίας	53.37%	68.47%	43.26%	45.03%	210.53%	117.20%
Δ.Ε. Πατρέων	82.23%	106.30%	40.55%	41.63%	205.13%	148.50%
Δ.Ε. Ρίου	86.31%	87.93%	40.20%	47.07%	185.34%	108.04%

Πίνακας 4.9 Δείκτες εξάρτησης, γήρανσης και αντικατάστασης στις Δ.Ε. του Δήμου Πατρέων

Ο δείκτης γήρανσης του πληθυσμού του Δήμου Πατρέων ήταν σε αρκετά χαμηλά επίπεδα από το 2001 ωστόσο το 2011 παρουσίασε αύξηση της τάξης του 24,6 % με

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

αποτέλεσμα η τιμή του δείκτη να ισούται με 97,6 %, το οποίο πρακτικά σημαίνει πως ο πληθυσμός των παιδιών είναι σχεδόν ίσος αλλά λίγο μικρότερος με τον πληθυσμό των ηλικιωμένων ατόμων στον Δήμο. Ο δείκτης αντικατάστασης στο σύνολο του Δήμου είναι αρκετά μεγαλύτερος της μονάδας, κάτι το οποίο πρακτικά σημαίνει πως υπάρχει επαρκής νεανικός πληθυσμός κοντά στην παραγωγική ηλικία ώστε να αντικαταστήσει τους εργαζόμενους οι οποίοι σταματούν την εργασία τους λόγω συνταξιοδότησης, ωστόσο από το 2001 έως το 2011 έχει σημειώσει σημαντική μείωση της τάξης του 31,2 %. Ο δείκτης Εξάρτησης έμεινε σχετικά σταθερός από το 2001 έως το 2011 με τιμή περίπου ίση του 42,5 % για το 2011.

### 4.3.5. Καλύψεις Γης

Για την αποτίμηση των υφιστάμενων καλύψεων γης του Δήμου Πατρέων χρησιμοποιήθηκε η καταγραφή των καλύψεων γης του προγράμματος CORINE Land Cover (CLC). Η χαρτογράφηση της κάλυψης γης του προγράμματος CORINE Land Cover (CLC) ξεκίνησε το 1985 (έτος αναφοράς 1990) ενώ έχει ενημερωθεί συνολικά 4 φορές τα έτη 2000, 2006, 2012 και 2018, δηλαδή υφίστανται πέντε διαφορετικές εκδόσεις. Στην παρούσα μελέτη εξετάζονται τα δεδομένα της τελευταίας ενημέρωσης του 2018.

Το CLC παράγεται στην πλειοψηφία του με φωτοερμηνεία δορυφορικών εικόνων υψηλής ανάλυσης, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις χωρών ακολουθήθηκαν ημιαυτόματες μέθοδοι αποτύπωσης. Η έκδοση του 2018 λήφθηκε από την ιστοσελίδα του προγράμματος Copernicus, το οποίο αποτελεί πρόγραμμα παρακολούθησης της γης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στα δεδομένα του CLC η κάλυψη γης χωρίζεται σε τρία επίπεδα. Το τρίτο επίπεδο που είναι το πιο λεπτομερές και ταξινομείται σε 44 κατηγορίες οι οποίες ομαδοποιούνται σε 15 γενικότερες κατηγορίες στο δεύτερο επίπεδο, οι οποίες αντίστοιχα ομαδοποιούνται σε άλλες 5 βασικές κατηγορίες στο πρώτο επίπεδο. Οι εκτάσεις των κατηγοριών του πρώτου και του δεύτερου επιπέδου ανά Δ.Ε. αλλά και για το σύνολο Δήμου παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

	Κατηγορίες καλύψεις γης	Δ. Πατρέων	%	Δ.Ε. Πατρέων	Δ.Ε. Βραχναϊκών	Δ.Ε. Μεσσήτιδος	Δ.Ε. Παραλίας	Δ.Ε. Ρίου
	<b>Σύνολο</b>	<b>333.70</b>	<b>100.0%</b>	<b>125.59</b>	<b>32.02</b>	<b>66.98</b>	<b>12.04</b>	<b>97.07</b>
<b>1</b>	<b>Τεχνητές επιφάνειες</b>	<b>40.70</b>	<b>12.2%</b>	<b>24.90</b>	<b>1.23</b>	<b>3.91</b>	<b>2.43</b>	<b>8.23</b>
1.1	Αστική οικοδόμηση	30.86	9.2%	21.10	1.03	3.02	1.95	3.76

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

1. 2	Βιομηχανικές, εμπορικές ζώνες και δίκτυα μεταφορών	8.95	2.7%	3.17	0.20	0.89	0.48	4.21
1. 3	Ορυχεία, χώροι απορρίψεως απορριμάτων και εργοτάξια	0.55	0.2%	0.30	0.00	0.00	0.00	0.26
1. 4	Τεχνητές, μη-γεωργικές ζώνες πρασίνου	0.34	0.1%	0.34	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>2</b>	<b>Γεωργικές περιοχές</b>	<b>128.90</b>	<b>38.6%</b>	<b>36.48</b>	<b>23.54</b>	<b>27.73</b>	<b>9.47</b>	<b>31.69</b>
2. 1	Αρόσιμη γη	4.68	1.4%	1.43	0.03	1.44	0.00	1.79
2. 2	Μόνιμες καλλιέργειες	40.98	12.3%	8.43	12.27	7.93	6.42	5.93
2. 3	Λιβάδια	2.16	0.6%	0.72	0.00	1.45	0.00	0.00
2. 4	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	81.08	24.3%	25.91	11.25	16.91	3.05	23.96
<b>3</b>	<b>Δάση και ημι-φυσικές περιοχές</b>	<b>163.20</b>	<b>48.9%</b>	<b>63.61</b>	<b>7.10</b>	<b>35.34</b>	<b>0.06</b>	<b>57.09</b>
3. 1	Δάση	25.17	7.5%	5.00	0.00	2.88	0.00	17.29
3. 2	Συνδυασμοί θαμνώδους και/ή ποώδους βλάστησης	122.46	36.7%	50.07	7.10	32.36	0.06	32.87
3. 3	Ανοιχτοί χώροι με λίγη η καθόλου βλάστηση	15.57	4.7%	8.53	0.00	0.11	0.00	6.92

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

<b>4</b>	<b>Υγρότοποι</b>	<b>0.27</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.27</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
4.1	Εσωτερικοί υγρότοποι	0.27	0.1%	0.27	0.00	0.00	0.00	0.00
4.2	Παραθαλάσσιοι υγρότοποι	0.00	0.0%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>5</b>	<b>Υδάτινες επιφάνειες</b>	<b>0.63</b>	<b>0.2%</b>	<b>0.33</b>	<b>0.14</b>	<b>0.00</b>	<b>0.08</b>	<b>0.07</b>
5.1	Χερσαία ύδατα	0.00	0.0%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.2	<u>Θαλάσσια ύδατα</u>	0.63	0.2%	0.33	0.14	0.00	0.08	0.07

Πίνακας 4.6 Κατανομή εκτάσεων Δήμου Πατρέων σε κατηγορίες χρήσης γης σε χλμ<sup>2</sup>

Όσον αφορά τα ποσοστά καλύψεων γης 1<sup>ου</sup> επιπέδου, το μεγαλύτερο μέρος του Δήμου Τεμπών αποτελείται από εκτάσεις που αφορούν δασικές περιοχές και ημι-φυσικές περιοχές με εμβαδόν ίσο με 163,20 χλμ<sup>2</sup> καλύπτοντας το 48,9% των συνολικών εκτάσεων του Δήμου. Ακολουθούν οι γεωργικές εκτάσεις, οι οποίες καλύπτουν το 38,6% των εκτάσεων του Δήμου, ενώ οι τεχνητές επιφάνειες αντιπροσωπεύουν ένα υπολογίσιμο ποσοστό ίσο με 12,20% ή 40,70 χλμ<sup>2</sup> στο οποίο συμβάλλει κυρίως η πόλη της Πάτρας. Τέλος, οι υδρότοποι και οι υδάτινες επιφάνειες έχουν ποσοστά μικρότερα του 0.1%.

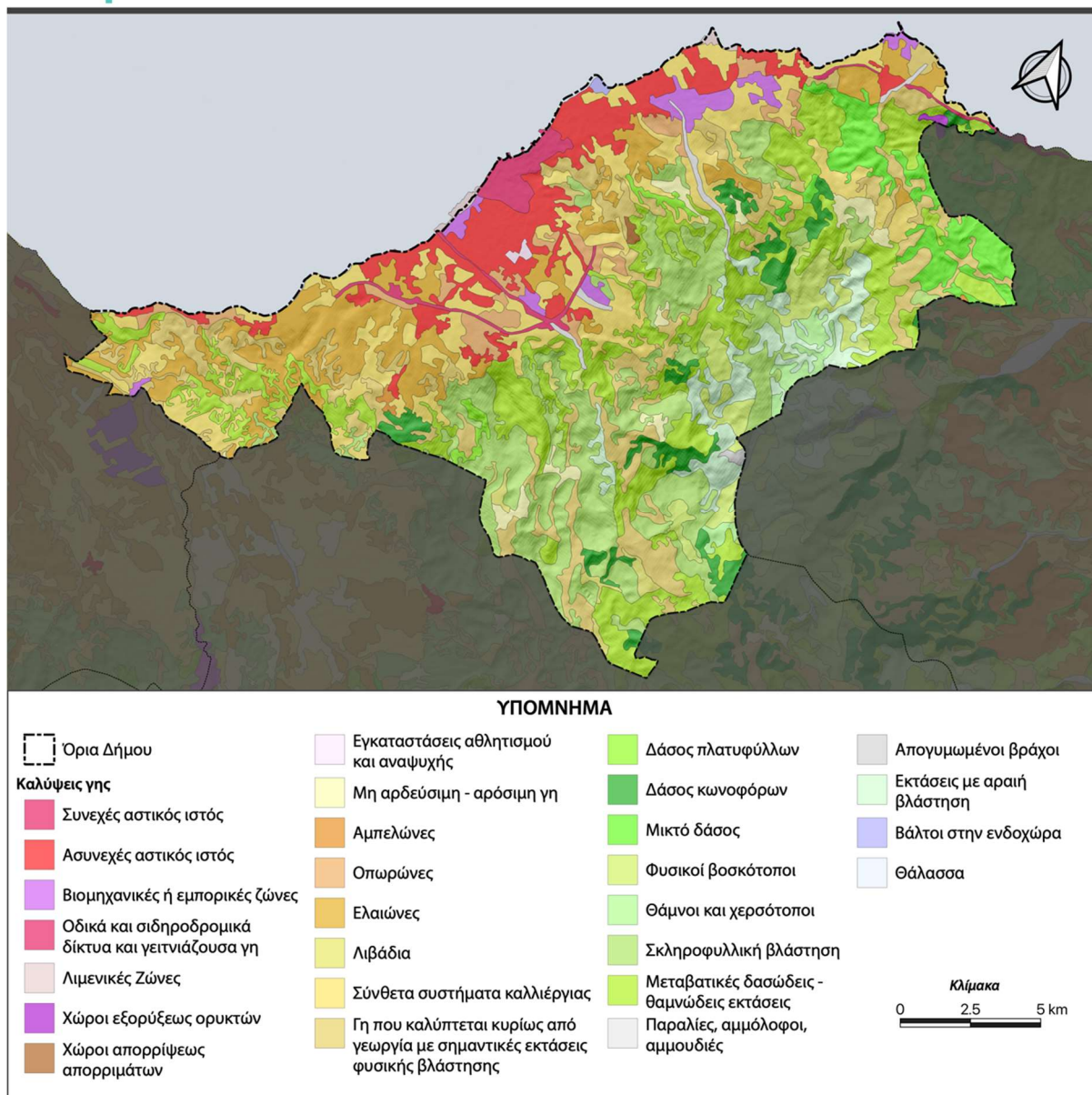
Αναφορικά με το δεύτερο επίπεδο των καλύψεων, και αναλύοντας ακόμα περισσότερο τις καλύψεις γης του Δήμου, παρατηρείται ότι το 36,7% των εκτάσεων καλύπτονται από συνδυασμούς θαμνώδους και/ή ποώδους βλάστησης όπου είναι και το μεγαλύτερο ποσοστό κάλυψης στο σύνολό του Δήμου. Έπειτα οι κατηγορίες Ετερογενείς γεωργικές περιοχές, Μόνιμες καλλιέργειες και Αστική οικοδόμηση καταλαμβάνουν τα αμέσως μεγαλύτερα ποσοστά με 24,3%, με 12,3% και 9,2% αντίστοιχα. Αξιοσημείωτο ποσοστό, της τάξης του 7,5% καταλαμβάνουν και οι εκτάσεις οι οποίες είναι χαρακτηρισμένες ως Δάση. Τέλος, με ποσοστό 4,7% και 2.7% αντιπροσωπεύονται οι Ανοιχτοί χώροι με λίγη η καθόλου βλάστηση και οι βιομηχανικές, εμπορικές ζώνες και δίκτυα μεταφορών, ενώ όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες καταλαμβάνουν πολύ μικρά ποσοστά.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Καλύψεις Γης



Χάρτης 4.3 Καλύψεις γης του Δήμου

Αναφορικά με την γεωγραφική κατανομή των καλύψεων γης, το μεγαλύτερο μέρος των τεχνητών εκτάσεων βρίσκεται κοντά στα παραθαλάσσια τμήματα καθώς σε εκείνες τις περιοχές έχουν αναπτυχθεί οι μεγαλύτεροι πληθυσμιακά οικισμοί του Δήμου. Γεωργικές εκτάσεις υπάρχουν κυρίως δυτικά των τεχνητών εκτάσεων ενώ τα δάση και οι ημι-φυσικές εκτάσεις βρίσκονται στο νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους.

### 4.3.6. Σημεία ενδιαφέροντος περιοχής παρέμβασης

Εντοπίζονται και καταγράφονται χώροι που συγκεντρώνουν ενδιαφέρον του κοινού/πληθυσμού. Ενδεικτικά, τέτοιοι χώροι δύναται να είναι:

- I. Δημόσια κτίρια/ Υπηρεσίες
- II. Χώροι με τουριστικό ενδιαφέρον / Χαρακτηριστικά τοπόσημα
- III. Πάρκα, σημαντικοί κοινόχρηστοι χώροι
- IV. Εμπορικά κέντρα
- V. Χώροι δημόσιων μεταφορών (σιδηροδρομικοί σταθμοί, ΚΤΕΛ, λιμάνια, αεροδρόμιο, κλπ)

Για την ολοκληρωμένη θεώρηση των σημαντικότερων πόλων έλξης και σημείων ενδιαφέροντος του Δήμου συγκεντρώθηκαν πληροφορίες από την επίσημη ιστοσελίδα εξερεύνησης του Δήμου Πατρέων (<https://explore.patras.gr/>).

#### Αξιοθέατα και Κτίρια Αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος

##### **Σταφιδεργοστάσιο Θ. Βουρλόμη**

Βρίσκεται στην διασταύρωση των οδών Όθωνος Αμαλίας και Τριών Ναυάρχων όπου και εγκαταστάθηκε το 1890. Το συγκρότημα αποτελείται από ένα ισόγειο κτίσμα και ένα τριώροφο με λιθοδομή.

##### **Οικία Τζίνη**

Πρόκειται για το πατρικό της οικογένειας Τζίνη, η οποία είναι εύπορη πατρινή οικογένεια εμπόρων και κτηματιών. Βρίσκεται επί των οδών Μαιζώνος & Αγίου Νικολάου, πρόκειται για το παλαιότερο κτίριο της Πάτρας, κατασκευάστηκε το 1832 και παραπέμπει μορφολογικά σε ηπειρωτικά σπίτια.

##### **Οικία Πραπόπουλου**

Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγίου Νικολάου και Κορίνθου. Τι διώροφο κτίσμα κατασκευάστηκε στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της Αρχιτεκτονικής της Πάτρας εκείνης της εποχής. Το κτίριο διαφοροποιείται από το πνεύμα του νεοκλασικισμού χρησιμοποιώντας με εκλεκτικό τρόπο στοιχεία από την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική της εποχής.

##### **Οικία Περιβολαρόπουλου**

Το διώροφο κτίριο κτίστηκε στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, είναι χωροθετημένο σε κεντρικό σημείο της Πάτρας στην συμβολή των οδών Μαιζώνος και Αγίου Νικολάου ανατολικά της πλατείας Βασ. Γεωργίου Α'. Αποτελεί λαμπρό δείγμα του νεοκλασικισμού.

##### **Οικία Κόλλα**

Η οικία Κόλλα βρίσκεται στην οδό Ρήγα Φεραίου πλησίον της πλατείας Βασ. Γεωργίου Α' και κτίστηκε το 1863. Αποτελεί τυπικό δείγμα νεοκλασικής αστικής οικίας με

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

καταστήματα στο ισόγειό της, όπου στεγάζονταν οι εμπορικές δραστηριότητες των ιδιοκτητών της και σήμερα ανακαινισμένη στεγάζει διάφορες επαγγελματικές δραστηριότητες.

### Παλιό Δημοτικό Νοσοκομείο Πατρών

Το κτίριο του Δημοτικού Νοσοκομείου θεμελιώθηκε το 1857 από τον βασιλιά Όθωνα και βασίστηκε σε σχέδια του Δανού Αρχιτέκτονα Χριστιανού Χάνσεν. Την 1/1/1872 άρχισε η λειτουργία του με την επωνυμία «Δημοτικό Νοσοκομείο Πατρών». Από τι 1994 εγκαθίστανται σε ανακαινισμένα κτίρια της βορειοδυτικής πλευράς υπηρεσίες του πολιτιστικού τομέα του Δήμου, ενώ στη μπροστινή πτέρυγα «Χάνσεν», μετατράπηκε σε χώρο εκθέσεων και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Στο αίθριο του Νοσοκομείου φιλοξενούνται κατά την θερινή περίοδο πολιτιστικές εκδηλώσεις (συναυλίες, παραστάσεις, εκδηλώσεις λόγου) αξιοποιώντας έτσι το κτιριακό σύνολο και αναδεικνύοντας την αισθητική και μνημειακή του αξία.

### Μύλοι Αγίου Γεωργίου Α.Ε.

Πρόκειται για συγκρότημα Μύλων στην βόρεια πλευρά του λιμανιού της Πάτρας, το οποίο οριοθετείται από τις οδούς Όθωνος Αμαλίας, Άστιγγος, Σανταρόζα και Νόρμαν. Οι Μύλοι Αγίου Γεωργίου παρήγαγαν άλευρα, σιμιγδάλι, και προϊόντα επεξεργασίας σιταριού (πίτουρα, κλπ). Το 1990 η εταιρία σταμάτησε τη λειτουργία της ενώ απασχολούσε 100 εργαζόμενους και οι εγκαταστάσεις πουλήθηκαν στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας

### Ο Σύγχρονος Φάρος

Ο νέος Φάρος ανοικοδομήθηκε κατά την διαμόρφωση της περιοχής από το Λιμενικό Ταμείο και αποτελεί πανομοιότυπο ως προς την μορφή αλλά και τα υλικά του παλαιού φάρου της Πάτρας, που είχε κατασκευαστεί το 1860 στο άκρο τη προβλήτας του Αγίου Νικολάου και γκρεμίστηκε τα χρόνια της δικτατορίας, το 1972, με την αναμόρφωση του λιμανιού. Σήμερα αποτελεί αξιοθέατο και χώρος περιπάτου για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της Πάτρας.

### Σταφιδαποθήκη Μπάρρυ

Το τρίδυμο συγκρότημα των σταφιδαποθηκών έχει μέτωπο επί της οδού Όθωνος-Αμαλίας και ορίζονται από τις οδούς Καρόλου και Σανταρόζα, ενώ η οδός Άστιγγος τις χωρίζει από τα κτίρια των Μύλων Αγίου Γεωργίου. Η πρώτη προς τα νότια αποθήκη έχει κηρυχθεί διατηρητέο από το ΥΠΠΟ και ανήκει στο κληροδότημα Καραμανδάνη και από το 1988 χρησιμοποιείτο από τον Δήμο Πατρέων για την στέγαση πολιτιστικών εκδηλώσεων. Η μεσαία αποθήκη έχει κηρυχθεί διατηρητέα από το ΥΠΕΧΩΔΕ και αποτελεί ιδιοκτησία ιδιώτη και στέγασε κατά περιόδους τουριστικά πρακτορεία. Στα τέλη του '90 το εσωτερικό της καταστράφηκε από φωτιά και παραμένει το πέτρινο κέλυφος το οποίο έχει ανάγκη αποκατάστασης και αξιοποίησης. Η τρίτη σταφιδαποθήκη, που βρίσκεται προς την οδό Σανταρόζα, έχει κηρυχθεί διατηρητέα από το ΥΠΕΧΩΔΕ και ανήκει στο συγκρότημα των Μύλων Αγίου Γεωργίου – ιδιοκτησίας Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας - με το οποίο συνδέεται μέσω κλειστής

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

μεταλλικής γέφυρας, και εκτείνεται μέχρι την οδό Σανταρόζα με μία ισόγεια κεραμοσκεπή αποθήκη.

### **Κτίριο Αρσάκειου**

Κτίστηκε το 1935 από τον Δήμο Πατρέων, για την στέγαση του ομώνυμου σχολείου Παρθεναγωγείου της Φιλεκπαιδευτικής Εταιρίας, το οποίο από την ίδρυσή του το 1891 στεγαζόταν στην πρώην οικία Φακίρη. Σήμερα, μετά τη μεταστέγαση των Αρσακείων Σχολείων σε ιδιόκτητα κτίρια, το συγκρότημα έχει δοθεί προς χρήση του Δήμου Πατρέων για τη στέγαση και φιλοξενία πολιτιστικών εκδηλώσεων.

### **Οικία Θωμοπούλου – Πολιτιστικό Κέντρο Μ.Ι.Ε.Τ.**

Το τριώροφο γωνιακό κτίριο βρίσκεται στην βόρεια πλευρά της πλατείας Βασ. Γεωργίου Α', έχει στοές με τοξωτά ανοίγματα και κατασκευάστηκε το 1870 περίπου. Η οικία Θωμόπουλου σήμερα ανήκει στην Εθνική Τράπεζα και στεγάζει, εκτός από υποκατάστημά της στο ισόγειο, το Πολιτιστικό Κέντρο του Μορφωτικού Ιδρύματος της Εθνικής Τραπέζης, στους δύο ορόφους του κτιρίου, οι οποίοι είναι διαμορφωμένοι κατάλληλα για την φιλοξενία εικαστικών εκθέσεων και πολιτιστικών γεγονότων.

### **Οικία Γαλανόπουλου**

Η οικία Γαλανόπουλου βρίσκεται στην άνω πόλη των Πατρών, επί της οδού Παλαιών Πατρών Γερμανού, πλησίον της πλατείας Αγίου Γεωργίου, του Ρωμαϊκού Ωδείου και του Ρωμαϊκού Σταδίου Πάτρας. Κτίστηκε το 1924 αποτελεί διώροφη οικία με κήπο στο πλαϊνό και πίσω μέρος, είναι χαρακτηριστικό δείγμα αστικής κατοικίας του μεσοπολέμου, με εκλεκτικιστικό ύφος.

### **Κτίριο Καταστημάτων Β. Μαραγκόπουλου**

Το κτίριο κατασκευάστηκε το 1915 και από την δεκαετία του 30' στεγαζόταν τα γραφεία και οι εμπορικές δραστηριότητες του Β. Μαραγκόπουλου. βρίσκεται στην οδό Αγίου Ανδρέου και καταλαμβάνει το δυτικό μέτωπο του οικοδομικού τετραγώνου μεταξύ των οδών Δ. Βότση και Φιλοποίμενος, με ξεχωριστό στοιχείο του κτιρίου την διαμόρφωση του γωνιακού τμήματος στη γωνία με τη Δ. Βότση. Σήμερα το κτίριο Μαραγκόπουλου έχει ανακαινιστεί και στεγάζει και πάλι εμπορική επιχείρηση.

### **Οικία Γκολφινόπουλου**

Η οικία Γκολφινόπουλου χτίστηκε το 1917 στη δυτική πλευρά της πλατείας Ψηλών Αλωνίων, στην συμβολή με την οδό Μεσολογγίου. Ξεχωριστό αρχιτεκτονικό στοιχείο του κτίσματος είναι η κυκλική διαμόρφωση του γωνιακού τμήματος του κτιρίου το οποίο απολήγει σε θόλο καλυμμένο με μεταλλικά ελάσματα, που του προσδίδει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα και χάρη.

### **Κλίμακες Ιστορικού Κέντρου**

Οι σκάλες των οδών Αγίου Νικολάου, Γεροκωστοπούλου, Πατρέως και Τριών Ναυάρχων χρησιμοποιήθηκαν για να ενώσουν την άνω πόλη, στην οποία

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

κατοικούσαν ως επί το πλείστον φτωχές αγροτικές οικογένειες και κάποιοι μεγαλογαιοκτήμονες, με την κάτω πόλη με τις πολλές πλατείες, όπου έμεναν αστοί και βιομήχανοι. Αποτελούν τέσσερα εμβληματικά σημεία της Πάτρας και έχουν χαρακτηριστεί από το υπουργείο Πολιτισμού, ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία.

### **Εμπορικός και Εισαγωγικός Σύλλογος Πατρών**

Ο Εμπορικός και Εισαγωγικός Σύλλογος Πατρών ιδρύθηκε την 21η Νοεμβρίου του 1904. Σκοπός του συλλόγου είναι η ανάπτυξη και η διάδοση του συνδικαλιστικού πνεύματος σε όλο και περισσότερα μέλη καθώς και η συνένωση τους κάτω από τη σκεπή της οργάνωσης τόσο μαζικά όσο και κλαδικά σε τύπο συμβουλευτικών κλαδικών τμημάτων. Ο σύλλογος στεγάζεται κτίριο της Πλατείας Βασ. Γεωργίου Α΄.

### **Οικία Παπαγιάννη – Σύλλογος «Ερμής»**

Πρόκειται για κτίριο του μεγαλέμπορα Παπαγιάννη το οποίο βρίσκεται επί της Γεροκωστοπούλου και πλατείας Γεωργίου. Αποτελεί έργο του Ερνέστου Τσίλλερ και είναι χαρακτηριστικό δείγμα νεοκλασικής αρχιτεκτονικής. Στο κτίριο στεγαζόταν στο παρελθόν ο εξαγωγικός σύλλογος ενώ πλέον λειτουργεί ως πολιτιστικός χώρος.

### **Δικαστικό Μέγαρο Πατρών**

Το Δικαστικό Μέγαρο Πατρών είναι έργο του αρχιτέκτονα Π.Δ.Καραθανασόπουλου, άρχισε να χτίζεται το 1926, ενώ τα εγκαίνιά του έγιναν το 1931. Καταλαμβάνει το οικοδομικό τετράγωνο που ορίζεται από τις οδούς Κορίνθου, Γούναρη, Μαιζώνος και Κανάρη, με την διαμόρφωση μικρού αίθριου στο εσωτερικό του. Το Δικαστικό Μέγαρο χαρακτηρίζεται από την χρήση μορφολογικών στοιχείων που παραπέμπουν στον νεοκλασικισμό του 19ου αιώνα, κιονόκρανα, κορνιζώματα, θυρώματα, κ.λ.π., διαφοροποιούμενο όμως με το επιβλητικό όγκο και την κλίμακά του.

### **Θέατρο Απόλλων Πάτρας**

Κατασκευάστηκε το 1872 στην Πλατεία Γεωργίου Α΄ με οικονομική συνεισφορά των εμπόρων της Πάτρας. Είναι έργο του Γερμανού αρχιτέκτονα Ερνέστου Τσίλλερ. Το κτίριο από το 1988 μέχρι και σήμερα φιλοξενεί το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ. Πατρών.

## Σημεία Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος

### **Πεζόδρομος Τριών Ναυάρχων**

Η πρώην λεωφόρος δύο κατευθύνσεων με διαχωριστική πλατεία ενδιάμεσα και νυν πεζόδρομος, αρχίζει από το πρηνές της πλατείας Ψηλών Αλωνίων και καταλήγει στην παραλία του Αγίου Ανδρέα, στη συνοικία Τσιβδί. Σήμερα η Τριών Ναυάρχων αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους ανοιχτούς χώρους του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας που χρησιμοποιείται από τους κατοίκους για τον περίπατο και τη διασκέδασή τους.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως (Όλγας)

Βρίσκεται βόρεια της πλατείας Βασ. Γεωργίου Α΄ και αποτελεί την δεύτερη πλατεία στην καρδιά του ιστορικού κέντρου της Πάτρας. Την σημερινή της ονομασία ως πλατεία Εθνικής Αντίστασης την απέκτησε τα χρόνια της μεταπολίτευσης.

### Πλατεία Υψηλών Αλωνίων

Η πλατεία Ψηλών Αλωνίων βρίσκεται στο υπερυψωμένο πλάτωμα νότια της οδού Γούναρη που διασχίζει κάθετα την Πάτρα και παράλληλα με το πρανές το οποίο χωρίζει την κάτω από την πάνω πόλη. Την πλατεία κοσμούν ο μπρούτζινος ανδριάντας του Παλαιών Πατρών Γερμανού από τις 20 Μαρτίου του 1923 αλλά και η μαρμάρινη προτομή του Κωστή Παλαμά που αποκαλύφθηκε στις 24 Μαρτίου του 1953.

### Πλατεία Καποδιστρίου – Μαρκάτο

Βρίσκεται στο πάνω μέρος της οδού Ερμού και αποτελεί από τον 19ο αιώνα την καρδιά της εμπορικής – βιοτεχνικής περιοχής της Πάτρας, όπου αναπτύχθηκαν τα περισσότερα παραδοσιακά εργαστήρια και το χονδρεμπόριο της πόλης. Από το 1972 η πλατεία κοσμεί η προτομή του Ιωάννη Καποδίστρια στον οποίο οφείλεται και η δημιουργία της νεότερης Πάτρας.

### Πλατεία Τριών Συμμάχων

Η πλατεία Τριών Συμμάχων είναι η παραλιακή πλατεία στη προκυμαία του λιμανιού της Πάτρας, μπροστά από τον κεντρικό μώλο της οδού Αγίου Νικολάου.

### Πλατεία Αγίου Γεωργίου

Βρίσκεται ανάμεσα στο Ρωμαϊκό Στάδιο και στο Ρωμαϊκό Ωδείο, στις σκάλες της Γερωκοστοπούλου ενώ συνδέει οπτικά τους δύο χώρους. Αποτελεί σήμα κατατεθέν για την άνω πόλη της Πάτρας και ένα από τα πιο πολυσύχναστα σημεία.

### Αγορά «Αργύρη»

Αποτελεί ιδιοκτησία του Δήμου Πατρέων από το 1881 κατόπιν παραχώρησης Εθνικού Οικοπέδου. Το κτίσμα βρίσκεται δίπλα από το λιμάνι σε κομβικό σημείο προς τις κύριες οδικές αρτηρίες της περιοχής. Παλαιότερα λειτούργησε ως δημοτική αγορά μέχρι τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο όπου και το κτίριο καταστράφηκε και εγκαταλείφθηκε. Σήμερα αποτελεί έναν πολυχώρο υποδοχής κυκλοφορίας και ενημέρωσης των επισκεπτών της πόλης, ενώ αποτελεί σημείο αναφοράς στην αναψυχή κατοίκων και επισκεπτών.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### Θέατρο «Αγορά»

Πρόκειται για ένα διώροφο νεοκλασικό κτίριο στο κέντρο της πόλης (Καραϊσκάκη 149) το κτίριο στο οποίο στεγάζεται παραχωρήθηκε από το Υπουργείο Πολιτισμού (επί υπουργίας της Μελίνας Μερκούρη) το 1988 στη νεοσύστατη Εταιρία Θεάτρου και Τέχνης.). Το θέατρο λειτούργησε για πρώτη φορά την άνοιξη του 1990 και από τότε στεγάζει τις επιτυχημένες θεατρικές παραγωγές του θιάσου. Ταυτόχρονα όμως φιλοξενεί πλήθος θεατρικών φορέων, επαγγελματικών και ερασιτεχνικών, τοπικών ή κεντρικών, μετακαλούμενων όπως επίσης φιλοξενεί κινηματογραφικές προβολές, μουσικά και χορευτικά σχήματα, λογοτεχνικές βραδιές, καλλιτεχνικές και πολιτισμικές παρουσιάσεις, πολιτισμικές ημερίδες, στρογγυλές τράπεζες, σεμινάρια, διαλέξεις κ.α. με συνδιοργανωτές όλους τους πολιτισμικούς φορείς της πόλεως: Πανεπιστήμιο, Δήμος, Λύκεια και Γυμνάσια, Εταιρία λογοτεχνών Νοτιοδυτικής Ελλάδος, παρουσιάσεις εκδηλώσεων βιβλιοπωλείων και εκδοτικών οίκων και πλείστες όσες σχετικές εκδηλώσεις.

### Πλατεία Βασιλέως Γεωργίου Α΄

Η πλατεία Βασιλέως Γεωργίου Α΄ βρίσκεται στο κέντρο του σημερινού Πολεοδομικού Συγκροτήματος στο κέντρο της νεοκλασικής Πάτρας. Στο βόρεια τμήμα της βρίσκεται το Δημοτικό Θέατρο Απόλλων. Η πλατεία έχει δύο στρογγυλά σιντριβάνια με αγάλματα τα οποία τοποθετήθηκαν το 1875. Έχει κηρυχθεί σαν διατηρητέος τόπος. Τα τελευταία 40 χρόνια είναι ο χώρος των κεντρικών εκδηλώσεων του πατρινού καρναβαλιού.

### Δημοτική Βιβλιοθήκη – Πινακοθήκη Πατρών

Ο οργανισμός «Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών», ιδρύθηκε το 1908 επί δημαρχίας Δημητρίου Βότση και αποτελεί τη πρώτη δημοτική βιβλιοθήκη στην Ελλάδα. Η βιβλιοθήκη του Δήμου Πατρέων σήμερα στεγάζεται σε νεοκλασικό κτίσμα στο κέντρο της Πάτρας, στην οδό Μαιζώνος 110, με την 20η Μαΐου από το 1957. Διαθέτει σημαντικό αριθμό πολυτίμων και σπανίων βιβλίων από την εποχή του 16ου αιώνα ακόμα, αλλά και πολλά σημαντικά προσωπικά αρχεία σημειώντων προσωπικοτήτων της Αχαΐας

### Σημεία Εκκλησιαστικού Ενδιαφέροντος

#### Ιερός Ναός Παντοκράτορα

Πρόκειται για τον παλαιότερο εν λειτουργία χριστιανικό μνημείο της Πάτρας. Έχει χτιστεί στην θέση του ναού του Ολυμπίου Διός της αρχαίας Αγοράς των Πατρών και μετατράπηκε σε Οθωμανικό Τέμενος (Τζαμί) κατά την διάρκεια της Τουρκοκρατίας.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Μετά την απελευθέρωση από τον οθωμανικό ζυγό έγινε χριστιανικός ναός και κατεδαφίστηκε ο μιναρές που βρισκόταν στη νότια πλευρά του.

### Ιερός Ναός Αγίου Ανδρέα (Καθολικός Ναός)

Ο ναός του Αγίου Ανδρέου που ανήκει στο Ρωμαιοκαθολικό δόγμα, βρίσκεται στην οδό Μαιζώνος, κοντά στην πλατεία βασ. Όλγας, και εξυπηρετεί τις θρησκευτικές ανάγκες της πολυπληθούς καθολικής κοινότητας της Πάτρας.

### Αγγλικανική Προτεσταντική Εκκλησία – Άγιος Ανδρέας

Κατασκευάστηκε το 1872, βρίσκεται σε οικόπεδο, που παραχωρήθηκε στα μέλη της Αγγλικής κοινότητας της Πάτρας, στην συμβολή των οδών Αγίου Ανδρέου και Καρόλου. Τα τελευταία χρόνια καθώς δεν έχει θρησκευτική χρήση, φιλοξενεί διάφορα πολιτιστικά γεγονότα, αποτελώντας ένα αρχιτεκτονικό μνημείο της πόλης με αναφορά στις σχέσεις που αναπτύχθηκαν τον 19ο αιώνα με τη δυτική Ευρώπη.

### Ιερός Ναός Αγίου Ανδρέα (Παλαιός και Νέος)

Κτίστηκε μεταξύ 1836 και 1843, ήταν ο πρώτος ναός που οικοδομήθηκε στην μεταεπαναστατική Πάτρα και διετέλεσε Μητρόπολη της πόλης για την περίοδο 1845-1856. Ο νέος ναός του Αγίου Ανδρέου βρίσκεται παραπλεύρως του παλαιού και η απόφαση της οικοδόμησής του πάρθηκε στις αρχές του 20ου αιώνα.

### Ιερός Ναός Αγίου Νικολάου

Βρίσκεται στη συνοικία του Βλατερού, στην Πάτρα, στο πάνω μέρος της ομώνυμης οδού, βορειοδυτικά του κάστρου. Ο σημερινός ναός χτίστηκε γύρω στα 1890, στη θέση παλαιότερου ναού οποίος σύμφωνα με ιστορικές μαρτυρίες υπήρχε στην περιοχή από τον 18ο αιώνα.

### Ιερός Ναός Παντανάσσης

Πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα μνημεία της Ελληνικής νεοκλασικής ναοδομίας, με μεγάλη αισθητική, ιστορική και θρησκευτική αξία για την Πάτρα. Είναι ο δεύτερος αφιερωμένος στην Παναγία στην πόλη των Πατρών, θεμελιώθηκε το 1857 και εγκαινιάστηκε στις 30 Αυγούστου του 1859.

### Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Ευαγγελίστριας

Βρίσκεται βορειοανατολικά της πλατείας Αγίου Γεωργίου Α' και εγκαινιάστηκε το 1846. Ο ναός υπέστη ζημιές με το σεισμό του 1994 εν εκ τότε αποκαταστάθηκε.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μνημεία της πόλης με θρησκευτική, ιστορική και καλλιτεχνική αξία.

### Σημεία Αρχαιολογικού Ενδιαφέροντος

#### **Κάστρο Πάτρας**

Το κάστρο φαίνεται να κατασκευάστηκε κατά το δεύτερο μισό του 6ου μ.Χ. αιώνα επάνω στα ερείπια της αρχαίας πόλης. Βρίσκεται κτισμένο σε ένα χαμηλό λόφο στις απολήξεις του Παναχαϊκού Όρους σε απόσταση 800 μέτρων από την ακτή του Πατραϊκού κόλπου. Στο λυόμενο θεατράκι εντός των τειχών του κάστρου φιλοξενούνται πολιτιστικές εκδηλώσεις κατά τους θερινούς μήνες.

#### **Κάστρο Ρίου**

Βρίσκεται σε παραθαλάσσια θέση δίπλα από τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου. Κατασκευάστηκε το 1499 επάνω στα ερείπια του αρχαίου ναού του Ποσειδώνα. Σήμερα το κτίσμα είναι τουριστικά επισκέψιμο και χρησιμοποιείται για πολιτιστικές εκδηλώσεις.

#### **Ρωμαϊκό Ωδείο Πατρών**

Βρίσκεται στην καρδιά της αρχαίας πόλης στην αγορά και συνδέεται με το ρωμαϊκό στάδιο μέσω της τριγωνικής πλατείας Αγίου Γεωργίου. Ανακαλύφθηκε το 1889 τυχαία μιας και ήταν σκεπασμένο από χώμα, ενώ το 1959 αναστηλώθηκε και επιμαρμαρώθηκε.

#### **Ρωμαϊκό Στάδιο Πατρών**

Βρίσκεται δυτικά του Ρωμαϊκού Ωδείο Πατρών, στο πρηνές μεταξύ πάνω και κάτω πόλεως. Το στάδιο διασωζόταν μέχρι το 1870 όπου τότε επάνω του κατασκευάστηκαν οικίες για να αποκαλυφθεί πάλι την δεκαετία του 90. Το στάδιο από τις αρχαιολογικές έρευνες φαίνεται ότι θεμελιώθηκε γύρω στο 80 - 90 π.Χ. Στο στάδιο γίνονταν αθλητικοί αγώνες, ενώ έχουν βρεθεί επιγραφές σε πολλές περιοχές της Ελλάδας για αθλητές που νίκησαν στους αγώνες.

### Μουσεία και Κτίρια Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος

#### **Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών**

Βρίσκεται στη βόρεια είσοδο της πόλης (Ν.Ε.Ο. Πατρών-Αθηνών 36-40) και στεγάζεται σε κτήριο που κατασκευάστηκε το 2008 σε σχέδια του αρχιτέκτονα Θεοφάνη Μπομπότη. Διαθέτει τρεις μεγάλες αίθουσες για τη μόνιμη έκθεση, μία αίθουσα για

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

περιοδικές εκθέσεις, σύγχρονους χώρους υποδοχής και εξυπηρέτησης κοινού, αμφιθέατρο, αναψυκτήριο, εργαστήρια συντήρησης, αποθήκες αρχαίων και υπαίθριο χώρο, ο οποίος εξυπηρετεί και τη στάθμευση των οχημάτων των επισκεπτών.

### **Πανεπιστήμιο Πατρών Μουσείο Επιστημών & Τεχνολογίας**

Ιδρύθηκε το 2001 και λειτουργεί ως Εργαστήριο της Σχολής Θετικών Επιστημών του Πανεπιστημίου. Στεγάζεται σε νέο κτήριο το οποίο βρίσκεται στο χώρο του Πανεπιστημίου, κάτω από το εστιατόριο Πάρκο της Ειρήνης και δίπλα στο εκκρεμές του Φουκώ. Σκοπός του είναι να διασώσει την επιστήμη σε όσο το δυνατόν περισσότερα επίπεδα, να φέρει σε επαφή το κοινό με την πρόοδο της επιστήμης και τα επιτεύγματά της, να προωθήσει την κατανόηση θεμάτων της επιστήμης και της τεχνολογίας με τα οποία το κοινό είναι καθημερινά σε επαφή και αγνοεί ή θα ήθελε να μάθει περισσότερα και να καλύψει την έλλειψη Τεχνικών Μουσείων κυρίως στη Δυτική Ελλάδα.

### **Πανεπιστήμιο Πατρών Ζωολογικό Μουσείο**

Ιδρύθηκε το 1968 και αποτελεί παράρτημα του τμήματος βιολογίας του πανεπιστημίου Πατρών, η έδρα του είναι στην πανεπιστημιούπολη στο Ρίο Πατρών. Ο οργανισμός διαθέτει χώρους εκθετηρίων, ζωολογικές συλλογές, εγκαταστάσεις ταριχευτηρίου, καθώς και διάφορους βοηθητικούς χώρους και ερευνητικά εργαστήρια.

### **Μουσείο Τύπου Πάτρας**

Το Μουσείο Τύπου βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης, στην οδό Μαιζώνος 200. Ιδρύθηκε από την Ένωση Συντακτών Ημερησίων Εφημερίδων Πελοποννήσου-Ηπείρου-Νήσων με έδρα την Πάτρα το 1956 και λειτουργεί από τις 28/05/1957. Σκοπός του είναι η συγκέντρωση και η διαφύλαξη εφημερίδων, περιοδικών, χειρογράφων και άλλων εντύπων κυρίως από το παρελθόν, που αποτελούν την πηγή της πληροφόρησης για την ιστορία του τόπου.

### **Εκπαίδευση**

Ο Δήμος Πατρέων διαθέτει 240 εκπαιδευτικές μονάδες. Οι .. από αυτές βρίσκονται στην πόλη της Πάτρας

Επίσης τα Πανεπιστήμια . Ο Δήμος διαθέτει 12 τμήματα πανεπιστημιακά τόσο θεωρητικών αλλά και θετικών επιστημών, και διαμένουν .. φοιτητές

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.3.7. Προγράμματα Ανάπλασης

Τα στοιχεία για τις αναπλάσεις του Δήμου προέρχονται από τις πράξεις του Στρατηγικού Σχεδίου. Οι εγκεκριμένες και ώριμες αναπλάσεις οι οποίες επηρεάζουν την μορφολογία του Δήμου παρουσιάζονται παρακάτω.

#### Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας

Το έργο περιλαμβάνει αναπλάσεις οδών σε κάτω και άνω πόλη. Η περιοχή εφαρμογής της κάτω πόλης συμπεριλαμβάνει τις οδούς

- Αράτου  
Αγ. Νικολάου
- Ερμού
- Γεροκωστοπούλου
- Παντανάσσης
- Κανάρη και περιμετρική οδός πλ. 28ης Οκτωβρίου
- Τριών Ναυάρχων
- Μαιζώνος
- Αλ. Υψηλάντου
- Σισίνη
- Καρατζά

Μερικές από τις πιο σημαντικές παρεμβάσεις στις παραπάνω οδούς αποτελούν οι παρακάτω ενέργειες:

- **Οδός Αγ. Νικολάου:** Πεζοδρόμηση της από Μαιζώνος έως Κορίνθου, με οπτικά διαχωρισμένη λωρίδα ελάχιστου πλάτους 2.50μ. για την κυκλοφορία των ποδηλάτων, Καθορισμός ως ποδηλατόδρομος, από Κορίνθου έως Ηφαιστού, με αποκλειστικό διάδρομο διπλής κατεύθυνσης ποδηλάτου στη νότια πλευρά της.
- **Οδός Τριών Ναυάρχων:** Καθορισμός της ως πεζόδρομος, στο τμήμα της από την οδό Όθωνος Αμαλίας έως την οδό Αγ. Ανδρέου.
- **Οδός Μαιζώνος:** Καθορισμός ως πεζόδρομος από Αράτου έως Γούναρη
- **Οδός Αλ. Υψηλάντου:** Καθορισμός ως ποδηλατόδρομος με αποκλειστικό διάδρομο διπλής κατεύθυνσης ποδηλάτου στη δυτική πλευρά της, από Αγ. Νικολάου έως Ερμού
- **Οδός Σισίνη:** Καθορισμός ως πεζόδρομος (η κυκλοφορία των ποδηλάτων θα πραγματοποιείται μέσω οπτικά διαχωρισμένης λωρίδας ελάχιστου πλάτους 2.50μ)
- **Οδός Καρατζά:** Καθορισμός ως ποδηλατόδρομος, από Αθ. Διάκου έως Σισίνη, με αποκλειστικό διάδρομο διπλής κατεύθυνσης ποδηλάτου στη βόρεια πλευρά της

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Η περιοχή εφαρμογής της άνω πόλης συμπεριλαμβάνει τις οδούς:

- Παντοκράτορος (από 25ης Μαρτίου έως Μπουκαούρη)
- Σωτηριάδου (από Γερμανού έως Εισοδίων)
- Εισοδίων
- Αινιανών
- Ανώνυμη οδός, δυτικά του Ι.Ν. Παντοκράτορος
- Ράλλη
- Γερμανού (από 25ης Μαρτίου έως Μπουκαούρη)
- Χαραλάμπη (από Γερμανού έως 25ης Μαρτίου)
- 25ης Μαρτίου (από Γεροκωστοπούλου έως Βότση)
- Μπουκαούρη (από Γερμανού έως Παπαδιαμαντοπούλου)
- Παπαδιαμαντοπούλου (από Μπουκαούρη έως Φρουρίου)
- Κορύλλων
- Πλατ. Κορύλλου
- Παναγούλη
- Δασυλλίου
- Φρουρίου
- Παναχαΐδος Αθηνάς (από Φρουρίου έως Παπαδιαμαντοπούλου)
- Μητρ. Νεοφύτου (από Σωτηριάδου έως Ηλείας)

Οι πιο σημαντικές παρεμβάσεις στις παραπάνω οδούς είναι οι εξής:

- **Οδός Παντοκράτορος:** Ο καθορισμός της ως πεζόδρομου, στο τμήμα της από την οδό 25ης Μαρτίου έως την οδό Ηλείας, καθώς και των οδών περιμετρικά της πλατείας Παντοκράτορος (δυτικό τμήμα)
- **Οδός Σωτηριάδου:** Ο καθορισμός της ως πεζόδρομου, στο τμήμα της από την οδό Μητρ. Νεοφύτου έως την οδό Εισοδίων
- **Οδός Εισοδίων:** Καθορισμός ως πεζόδρομου
- **Ανώνυμη οδός δυτικά του Ι.Ν. Παντοκράτορος:** Καθορισμός ως πεζόδρομου

### Ανάπλαση Αξιοποίηση Περιοχής Camping – Έλους Αγυιάς

Αφορά την ανάπλαση και αξιοποίηση της περιοχής του έλους, εμβαδού περίπου 225 στρ., μετατροπή της περιοχής σε Οικολογικό Πάρκο, το οποίο θα περιβάλλει το έλος. Στα πλαίσια του έργου προβλέπεται ήπια αναψυχή με τη δημιουργία μονοπατιών για περίπατο, διαδρομής κίνησης ποδηλατών, αθλητισμό και οικολογική ενημέρωση με τη πρόβλεψη ανάλογου εξοπλισμού, όπως παρατηρητήρια, πινακίδες επεξηγήσεων σε κομβικά σημεία, κιόσκια ενημέρωσης, φύτευση κ.λ.π..

Η διαμόρφωση του έλους συνίσταται σε έναν δίκτυο διαδρομών, μέσω πλάτος περίπου 3,5 μ. που δημιουργεί έναν Περίπατο οικολογικής ευαισθητοποίησης

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

περιμετρικά στο έλος και Αθλητικές διαδρομές που διασχίζουν την περιοχή, φύτευση κατάλληλων δέντρων και θάμνων, κατασκευή δικτύων πυρόσβεσης, ύδρευσης, αποχέτευσης και ηλεκτρισμού

Κατά μήκος των διαδρομών αυτών θα υπάρχουν κίосκια με καθιστικά και με υλικό πληροφόρησης για το έλος, παρατηρητήρια της πανίδας, οργανωμένες θέσεις για πικνικ.

### Αστική Ανάπτυξη Περιοχής Ζαρουχλειϊκών

Οι εργασίες στην περιοχή συμπεριλαμβάνουν:

- Εκσκαφές και επιχώσεις για τη διαμόρφωση των οδών ώστε οι τελικές επιστρώσεις να εναρμονίζονται υψομετρικά με τα υφιστάμενα κατώφλια.
- Εργασίες μικρών τεχνικών έργων (θεμέλια, κράσπεδα και άλλες μικροκατασκευές από σκυρόδεμα).
- Κατασκευή πεζοδρόμων με τελική επιφάνεια επίστρωσης με τσιμεντοκυβόλιθους και διαμόρφωση λωρίδων διέλευσης τυφλών.
- Επίσης όπου απαιτείται θα γίνει επέκταση ή αναβάθμιση των υφισταμένων δικτύων ηλεκτροφωτισμού

### Κατασκευή Παραλιακής Διαδρομής Ποδηλατοδρόμου (Τερψιθέας – Παπαφλέσσα)

Η πράξη αφορά στη κατασκευή ποδηλατόδρομου στην πόλη του Δήμου Πατρέων. Πρόκειται για μια διαδρομή η οποία θα εκτείνεται κατά μήκος των παραλιακών οδών της πόλης, Ηρώων Πολυτεχνείου - Όθωνος Αμαλίας. Η παραλιακή διαδρομή θα ξεκινάει από την οδό Κανελλοπούλου και θα τερματίζει στην οδό Παπαφλέσσα όπου θα συνδεθεί με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο που διέρχεται εντός του Νέο Λιμένα Πατρών από Παπαφλέσσα έως Ελ.Βενιζέλου.

### Ανάδειξη – Αξιοποίηση Ρωμαϊκού Σταδίου Πάτρα

Οι εργασίες που θα γίνουν για το μνημείο αφορούν την δομική αποκατάσταση του μνημείου, την εκπόνηση γεωτεχνικής έρευνας για τη βελτίωση του εδάφους, την μελέτη αντιστήριξης των πρανών, τον καθαρισμό επιφανειών, τον φωτισμό του με τέτοιο τρόπο που να το αναδεικνύει, αλλά και την δημιουργία πινακίδας και έντυπου ενημερωτικού υλικού.

### Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου από Γούναρη έως Θεσσαλονίκης και από Τερψιθέας έως Κανελλοπούλου

Κεντρική ιδέα του έργου είναι η δημιουργία ενός συνεχόμενου γραμμικού χώρου με επιλογές ψυχαγωγίας, παιχνιδιού, χαλάρωσης, εκπαίδευσης και πολιτισμού, μια

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

αλληλουχία διαφοροποιημένων χώρων, με ποικίλες ποιότητες, που θα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα χρήσεων, αλλά διατηρούν ωστόσο τα χαρακτηριστικά της ενότητας και της συνέχειας, που ο ίδιος ο χαρακτήρας του μετώπου επιβάλλει.

Με την υλοποίηση του έργου αυτού, το παραλιακό μέτωπο της Πάτρας θα αλλάξει και ο πολεοδομικός της ιστός θα συνδεθεί με την θάλασσά της, αποκτώντας νέους ελεύθερους χώρους εκατοντάδων στρεμμάτων, ενώ παράλληλα θα αναδειχθεί η αρχιτεκτονική φυσιογνωμία του Ιστορικού της Κέντρου.

### 4.3.8. Ήδη υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο

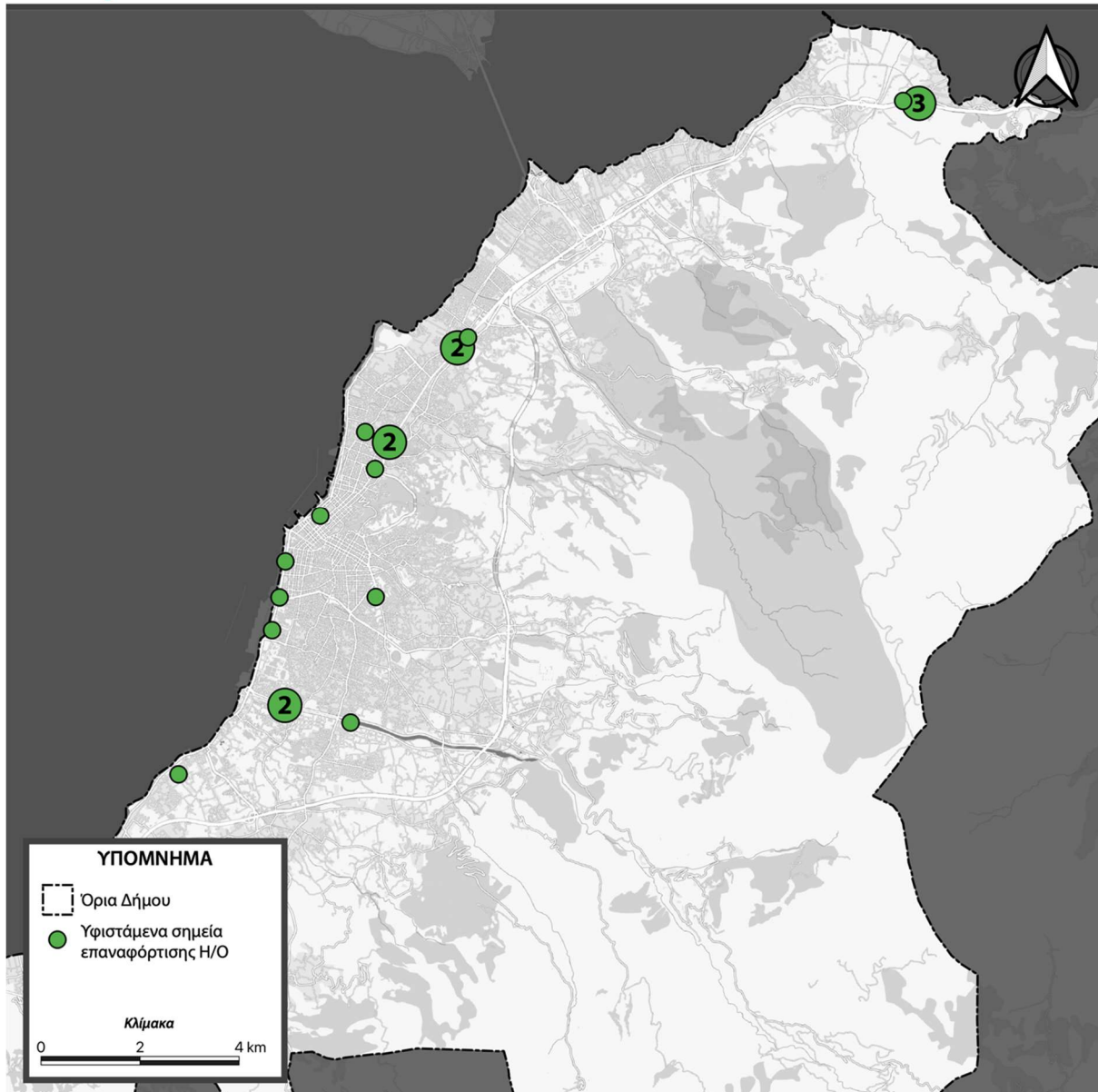
Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων στον Δήμο Πατρέων υπάρχουν την παρούσα χρονική στιγμή 20 δημοσίως προσβάσιμοι σταθμοί επαναφόρτισης Η/Ο οι οποίοι συνδυαστικά έχουν 44 παροχές. Οι 14 εκ των οποίων είναι κανονικής ισχύος και οι 5 ταχυφορτιστές, ενώ υπάρχει και ένας φορτιστής για οχήματα μικροκινητικότητας όπως ηλεκτρικά ποδήλατα και πατίνια. Οι 4 σταθμοί ταχυφορτιστών βρίσκονται στο ΣΕΑ Ψαθόπυργου οι δύο από την βόρεια πλευρά και οι δύο από την νότια πλευρά της Ολύμπιας Οδού, ενώ το τελευταίο βρίσκεται σε πρατήριο καυσίμων το οποίο βρίσκεται στην Νέας Εθνικής Οδού Πατρών Αθηνών 20.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Υφιστάμενες Υποδομές Επαναφόρτισης Η/Ο



Χάρτης 4.4 Υφιστάμενες υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο

## **4.4. Καταγραφή Κυκλοφοριακών Χαρακτηριστικών της Περιοχής Παρέμβασης**

Σκοπός της ενέργειας είναι να συγκεντρωθούν, αξιολογηθούν και καταγραφούν τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης, τόσο σε θεσμικό επίπεδο όσο και σε πραγματικά δεδομένα, και να προσδιοριστούν τα σημεία πρόελευσης και προορισμού (με ταυτόχρονη αποτύπωση των επιλογών του μεταφορικού μέσου). Συγκεκριμένα η Ομάδα Εργασίας πραγματοποιεί στη συγκεκριμένη ενότητα συλλογή και καταγραφή των κάτωθι :

- Ανάλυση υφιστάμενου οδικού δικτύου, όπως η λειτουργική ιεράρχηση, κυκλοφοριακή οργάνωση, κ.λπ.
- Αποτίμηση των χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών
- Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών
- Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (Διαδρομές, στάσεις & τερματικοί σταθμοί) και ΤΑΞΙ (σταθμοί ΤΑΞΙ – χωρητικότητα).
- Καταγραφή και αποτίμηση της προσφοράς στάθμευσης
- Καταγραφή των χαρακτηριστικών του συστήματος περιορισμένου χρόνου στάθμευσης
- Στοιχεία για την στάθμευση παρά την οδό
- Στοιχεία για τους δημοτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού,
- Ειδικές θέσεις στάθμευσης (Φ/Ε, ΑμεΑ, τουριστικά λεωφορεία)
- Ανάλυση της υφιστάμενης πολιτικής τιμολόγησης της στάθμευσης και των ΜΜΜ

Η αξιολόγηση των ανωτέρω προσδιορίζει το κυκλοφοριακό προφίλ, τις καθημερινές μετακινήσεις και μεταφορές εντός της περιοχής παρέμβασης, και επιτρέπει την ανάδειξη των πιο πρόσφορων σημείων για την χωροθέτηση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

### **4.4.1. Ανάλυση Οδικού Δικτύου**

Το οδικό δίκτυο της Πόλης της Πάτρας χαρακτηρίζεται σημαντικά από την ύπαρξη του λιμανιού, καθώς και των λοιπών υπερτοπικών χρήσεων και του πλήθους των πλατειών που συνδέει. Το οδικό δίκτυο του αστικού ιστού της Πάτρας είναι ορθογωνικό το οποίο είναι βοηθητικό για την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης, ωστόσο μεγάλο ποσοστό των οδικών τμημάτων είναι στενό, με αποτελέσματα να δημιουργούνται συχνά κυκλοφοριακά προβλήματα. Επίσης η ύπαρξη μικρών οικοδομικών τετραγώνων αυξάνει τον αριθμό των κόμβων στην πόλη το οποίο δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα.

#### **Ιεράρχηση Οδικού δικτύου**

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Για την αποτίμηση της υφιστάμενης ιεράρχησης του οδικού δικτύου τα οδικά τμήματα του Δήμου χωρίστηκαν σε 4 κατηγορίες οι οποίες αναλύονται περισσότερο στις παρακάτω παραγράφους.

### **Αυτοκινητόδρομοι (Ελεύθερες Λεωφόροι)**

Δύο οδικά τμήματα εντός του Δήμου Πατρέων έχουν γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου. Το πρώτο αφορά τον αυτοκινητόδρομο της Ευρείας Παράκαμψης Πατρών (Περιμετρική), τμήμα του άξονα ΠΑΘΕ αποτελεί το ανατολικό όριο της ΠΜ. Το τμήμα του που βρίσκεται στην ΠΜ, έχει μήκος 11.7 Km, περιλαμβάνει και 5 σήραγγες και 4 ανισόπεδους κόμβους. Έχει διατομή 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και μία Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) σε κάθε κατεύθυνση. Το δεύτερο οδικό τμήμα με χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου είναι το τμήμα 3.0 km της ΝΕΟ Αθηνών – Πατρών που εισέρχεται στη ΠΜ μέχρι την ανισόπεδο κόμβο συμβολής με την αρχή της Ευρείας Παράκαμψης (κόμβος Κ1 της Περιμετρικής).

### **Πρωτεύουσες Αρτηρίες**

Ως πρωτεύουσες αρτηρίες χαρακτηρίζονται οι σημαντικότεροι οδικοί άξονες οι οποίοι δεν έχουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των αυτοκινητόδρομων ωστόσο έχουν ύψιστη σημασία στο κυκλοφοριακό δίκτυο και συνθέτουν το πλέγμα των οδών που συνδέουν την πόλη με το κύριο υπεραστικό δίκτυο, ή και εξυπηρετούν τις αστικές μετακινήσεις μεγάλου μήκους. Πρόκειται για οδούς με επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, συνήθως οδούς δύο κατευθύνσεων με διαχωριστική νησίδα και έλεγχο των διασταυρώσεων με σηματοδότηση. Μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα των πρωτευουσών αρτηριών της Πάτρας είναι η Αγ. Ανδρέου, η Όθωνος Αμαλίας και η Γούναρη.

### **Δευτερεύουσες Αρτηρίες**

Οι δευτερεύουσες αρτηρίες είναι οδοί που εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους, έχουν συνήθως χαμηλότερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά από τις πρωτεύουσες αρτηρίες και λειτουργούν συμπληρωματικά προς τις πρωτεύουσες αρτηρίες, συνδέοντας αστικές περιοχές. Στην περίπτωση της Πάτρας, χαρακτηριστικά δευτερεύοντος οδικού δικτύου έχουν οδοί Μαιζώνος, Κορίνθου και Αγ. Σοφίας

### **Συλλεκτήριες και Τοπικές Οδοί**

Η λειτουργία των συλλεκτήριων οδών είναι να συγκεντρώνουν την κυκλοφορία από τις τοπικές οδούς και να τροφοδοτούν το δίκτυο των πρωτευουσών και δευτερευουσών αρτηριών της πόλης. Όλες οι υπόλοιπες οδοί του δικτύου χαρακτηρίζονται ως τοπικές οδοί.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου



Χάρτης 4.5 Υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### 4.4.2. Υποδομές πεζών και ποδηλάτων

#### Υποδομές Πεζών

Τα πεζοδρομια αποτελούν μια υποδομή απαραίτητη για την προσβασιμότητα της πόλης από τους πεζούς. Η ύπαρξη πεζοδρομίου και το πλάτος αυτού παίζουν μεγάλο ρόλο στην ενθάρρυνση ή όχι του περπατήματος. Μεγάλα ή επαρκή πλάτη πεζοδρομίου συμβάλλουν στην αίσθηση ασφάλειας και άνεσης των μετακινούμενων. Μία πόλη που είναι πιο προσβάσιμη από τους πεζούς έχει μειωμένη χρήση Ι.Χ. και άρα μειωμένους ρύπους. Επίσης το περπάτημα αποτελεί μια μορφή άσκησης και συμβάλει στην αύξηση της ποιότητας ζωής στον αστικό ιστό. Τέλος η ανυπαρξία επαρκούς πλάτους πεζοδρομίου αυξάνει τις πιθανότητες ατυχήματος καθώς οι πεζοί αναγκάζονται να περπατήσουν μέσα στις οδούς για την μετακίνησή τους.

Για την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης του πλάτους των πεζοδρομίου διενεργήθηκαν αυτοψίες σε πιθανά σημεία χωροθέτησης φορτιστών Η/Ο. Τα αποτελέσματα των αυτοψιών παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Πλάτη Πεζοδρομίων

Lever  
Σύμβολοι Ανάπτυξης Α.Ε.

rhoé  
URBAN TECHNOLOGIES



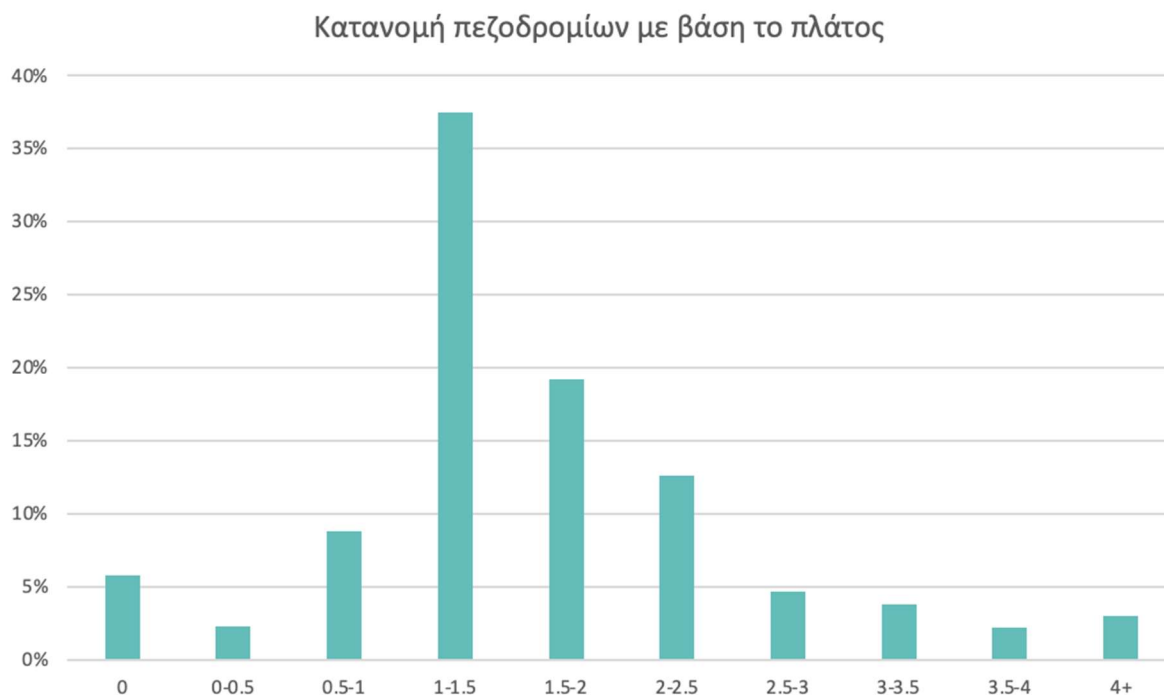
Χάρτης 4.6 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίων

Έπειτα από τις αυτοψίες διαπιστώθηκε πως σχεδόν όλοι οι δρόμοι εντός του αστικού ιστού της Πάτρας έχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια ενώ απουσία πεζοδρομίων παρατηρείται κυρίως στα αραιοδομημένα σημεία της πόλης. Τα περισσότερα πεζοδρομία στην Πάτρα έχουν πλάτος από 1 έως 1,5 μέτρο το οποίο δεν θεωρείται επαρκές για την ελεύθερη διάβαση των πεζών, αυτά τα πλάτη πεζοδρομίων αντιστοιχούν κυρίως σε τοπικές οδούς ενώ σε κεντρικές οδικές αρτηρίες αλλά και σε όλο το τμήμα της κάτω πόλης της Πάτρας τα πεζοδρομία είναι αρκετά μεγαλύτερα

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

από 1,5 μέτρο. Συνολικά το 45 % των οδικών τμημάτων στην Πάτρα έχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο.



Διάγραμμα 4.2 Κατανομή πεζοδρομίων με βάση το πλάτος

### Υφιστάμενοι Ποδηλατόδρομοι

Ο Δήμος Πατρέων έχει υφιστάμενους ποδηλατόδρομους σε δύο οδούς, οι οποίες βρίσκονται στην πόλη της Πάτρας. Οι δύο ποδηλατόδρομοι διασταυρώνονται ώστε να υπάρχει η δυνατότητα συνδυασμού διαδρομής στα δύο τμήματα. Συγκεκριμένα οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι του Δήμου Πατρέων είναι οι εξής:

#### **Ο ποδηλατόδρομος του νέου Λιμανού:**

Βρίσκεται κατά μήκος της οδού Ακτής Δυμαίων, στο δυτικό τμήμα του δρόμου. Έχει μήκος περίπου 2.900 μέτρα και εκτείνεται από την οδό Ελευθέριου Βενιζέλου έως την οδό Δημοκλέους.

#### **Ο ποδηλατόδρομος Ανθείας:**

Εκτείνεται κατά μήκος της οδού Ανθείας από την Οδυσσέα Ελύτη έως και την Ακτή Δυμαίων όπου και συναντάει τον ποδηλατόδρομο του νέου Λιμανιού. Έχει μήκος περίπου 450 μέτρων ενώ βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της οδού.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

### Μελλοντικοί Ποδηλατόδρομοι

Την παρούσα στιγμή βρίσκεται υπό υλοποίηση η κατασκευή ο παραλιακός ποδηλατόδρομος της Πάτρας. Ο υπό κατασκευή ποδηλατόδρομος της Πάτρας θα καλύπτει μεγάλο μέρος της παραλιακής ζώνης της Πάτρας και θα ενώνει δύο μεγάλους χώρους αναψυχής, την πλαζ και το έλος της Αγυιάς με το νότιο πάρκο. Θα έχει μήκος πέντε χιλομέτρων. Θα εκτείνεται από την οδό Κανελλοπούλου έως την οδό Παπαφλέσσα και θα συνεχίζεται άλλο ένα χιλιόμετρο έως την Ελευθερίου Βενιζέλου ακολουθώντας τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο που διέρχεται το Νότιο Πάρκο.

Το έργο που υλοποιείται από τον Δήμο Πατρέων είναι ενταγμένο στις δράσεις της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και χρηματοδοτείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας 2014-2020. Ο ποδηλατόδρομος θα έχει πλάτος δυόμισι μέτρων, θα είναι διπλής κυκλοφορίας και θα διαθέτει όλα τα αναγκαία μέτρα προστασίας για να προσφέρει μία ασφαλή και απρόσκοπτη διαδρομή που δεν θα διακόπτεται από κάθετη κυκλοφορία.

Επίσης με βάση την ανάπλαση της κάτω πόλης του ιστορικού κέντρου των Πατρών σχεδιάζεται λειτουργία ποδηλατοδρόμων στις κεντρικές οδούς Αγίου Νικολάου, Αλ. Υψηλάντου, Κανάρη και Σισίνη, ενώ οι δρόμοι του κέντρου, όπου θα υπάρχουν οι προαναφερόμενοι ποδηλατοδρόμοι, θα χαρακτηρίζονται δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας

### Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων

Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, την πρώτη φορά που εφαρμόστηκε, λειτουργούσαν, σε συνεργασία με την περιφέρεια, 11 σταθμοί με 70 ποδήλατα, ενώ ο αριθμός των κατόχων καρτών δωρεάν χρήσης έφθαναν τους 1.300.

Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων εξυπηρετεί ατομικές μετακινήσεις από ένα σημείο - αφετηρία προς άλλο σημείο - προορισμό, χωρίς υποχρέωση επιστροφής του ποδηλάτου στην αφετηρία. Προϋπόθεση για τη χρήση του κοινόχρηστου ποδηλάτου, είναι η εγγραφή στην υπηρεσία και η απόκτηση της προσωπικής ηλεκτρονικής κάρτας χρήστη, ενώ η χρήση του συστήματος είναι δωρεάν.

Δυστυχώς προβλήματα με κλοπές αλλά και βανδαλισμούς τόσο των κοινόχρηστων ποδηλάτων αλλά και των σταθμών οδήγησαν στην αναγκαστική διακοπή της λειτουργίας του συστήματος. Ο Δήμος Πατρέων επανεκκίνησε πρόσφατα ξανά το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων ως μία προσπάθεια ανακούφισης της πόλης από το κυκλοφοριακό.

### 4.4.3. Χαρακτηριστικά λειτουργίας MMM και Ταξί

#### Δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών

Ο Δήμος Πατρέων εξυπηρετείται από δύο είδη μέσων μαζικής μεταφοράς: τα λεωφορεία και τον προαστιακό σιδηρόδρομο.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Συγκεκριμένα στην πόλη της Πάτρας βρίσκονται σε λειτουργία 11 βασικές κατηγορίες γραμμών οι οποίες ομαδοποιούνται ανάλογα με τις περιοχές τις οποίες συνδέουν. Οι κατηγορίες των γραμμών, καθώς πολλές από αυτές αλληλοκαλύπτονται εξυπηρετώντας γειτονικές περιοχές, οι κατηγορίες μπορούν να αναγνωριστούν τα δύο πρώτα ψηφία του τριψήφιου αριθμού των γραμμών ενώ το τρίτο ψηφίο αλλάζει ανάλογα με τις μικρές διαφορές των διαδρομών των γραμμών που ανήκουν σε κοινή κατηγορία. Συνολικά οι γραμμές των αστικών λεωφορείων του Δήμου είναι 30 ενώ γεωγραφικά καλύπτουν καλά όλη την γεωγραφική έκταση της Πάτρας με συχνές στάσεις ώστε να υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες για μετεπιβίβαση.

### Τιμολογιακή πολιτική

Τα εισιτήρια κατατάσσονται σε κανονικό, μειωμένο και επιβαρυμένο. Μειωμένο εισιτήριο δικαιούνται οι μαθητές – φοιτητές, πολύτεκνοι ενώ το επιβαρυμένο εισιτήριο προμηθεύεται από τον οδηγό του λεωφορείου. Όλα τα εισιτήρια αφορούν μετακινήσεις μίας μόνο διαδρομής ενώ οι τιμές των εισιτηρίων επηρεάζονται από την ζώνη μετακίνησης των χρηστών με την περιοχή εξυπηρέτησης να χωρίζεται από τον αρμόδιο φορέα σε δύο ζώνες, Α και Β. Οι μετακινήσεις εντός των ζωνών χρεώνονται με τις τιμές της Ζώνης Α ενώ σε περίπτωση που ο χρήστης αλλάξει ζώνη κατά την μετακίνηση του στο λεωφορείο το εισιτήριο που λαμβάνει τις τιμές της Ζώνης Β.

Ζώνη Α		Ζώνη Β	
Κανονικό	1,10 €	Κανονικό	1,50 €
Μειωμένο	0,60 €	Μειωμένο	0,80 €
Επιβαρυμένο	2,00 €	Επιβαρυμένο	2,00 €

Πίνακας 4.7 Τιμολογιακή πολιτική των αστικών λεωφορείων Πάτρας

Επίσης οι χρήστες έχουν την δυνατότητα να μετακινηθούν χρησιμοποιώντας μηνιαίες κάρτες απεριόριστων διαδρομών. Οι τιμές των μηνιαίων καρτών έχουν ως εξής:

- Κανονικό Α' Ζώνης: 55 €
- Μειωμένο Α' Ζώνης: 27,5 €
- Κανονικό Β' Ζώνης: 72 €
- Μειωμένο Β' Ζώνης: 37,5 €

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

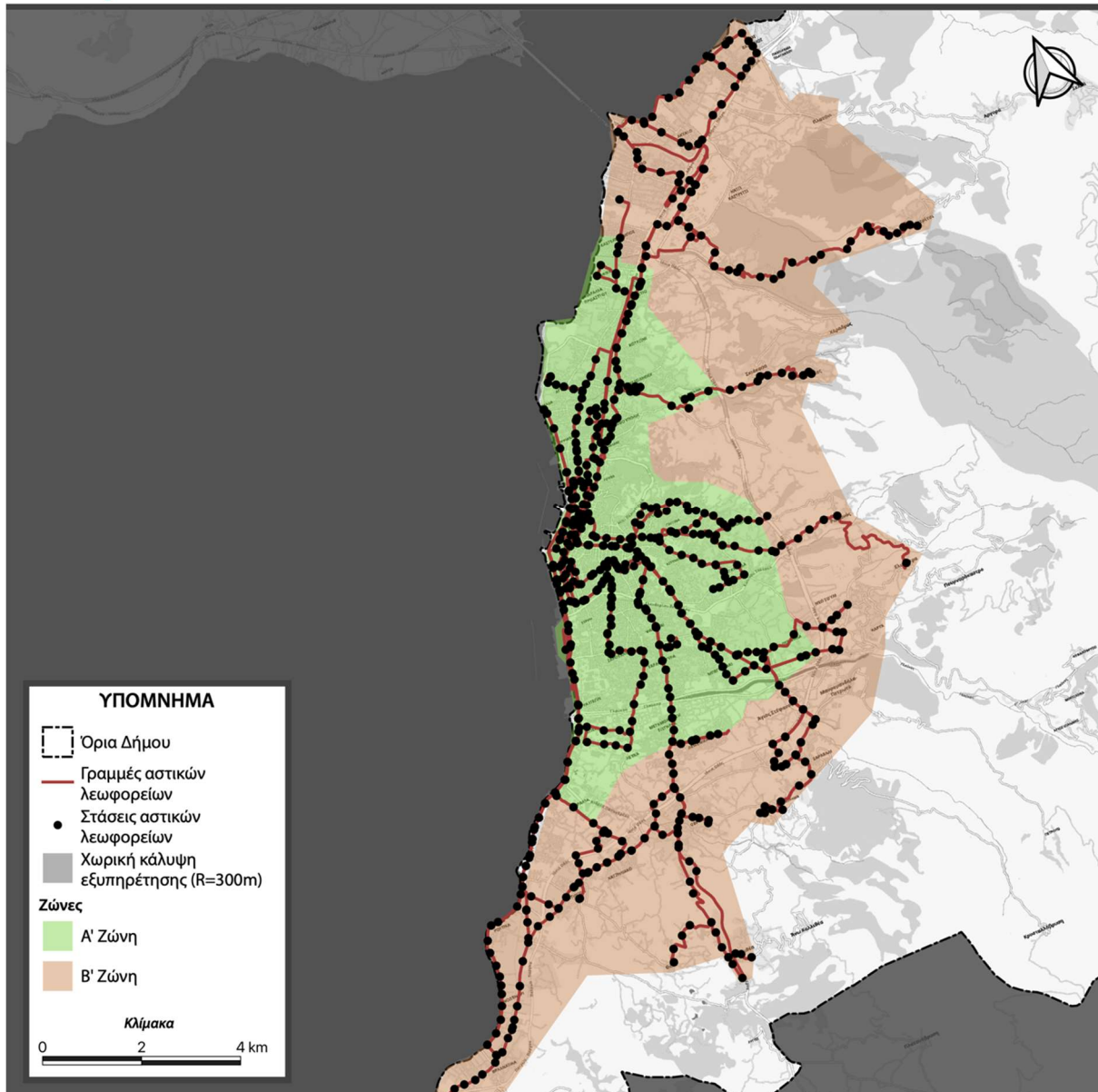
Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών Πάτρας

Lever  
Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

rhoé  
URBAN TECHNOLOGIES



Χάρτης 4.7 Δίκτυο αστικών συγκοινωνιών Πάτρας

Οι αστικές συγκοινωνίες της Πάτρας φαίνεται να εξυπηρετούν ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό της συνολικής έκτασης του Δήμου. Οι στάσεις κοντά στο κέντρο της πόλης είναι αρκετά πυκνές ώστε να μην υπάρχουν κενά στην χωρική κάλυψη των στάσεων καθώς οι περισσότερες γραμμές διέρχονται από αυτό. Περιοχές οι οποίες βρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση από το κέντρο εμφανίζουν εκτάσεις που δεν

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

εξυπηρετούνται επαρκώς από το δίκτυο (απόσταση μεγαλύτερη των 300 μέτρων από την πλησιέστερη στάση λεωφορείου). Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται πιο έντονα στις περιοχές τις ζώνης Β'. Ωστόσο οι περιοχές εντός των οριών της ζώνης Β' δεν είναι το ίδιο πυκνοκατοικημένες και είναι δυσκολότερο να εξυπηρετηθούν ομοιόμορφα. Σε γενικές γραμμές οι στάσεις φαίνεται να είναι χωροθετημένες αρκετά πυκνά στις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της πόλης ώστε να έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετούν επαρκώς το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού του Δήμου.

### Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Ο προαστιακός της Πάτρας αποτελείται από μία γραμμή η οποία εκτελεί καθημερινά δρομολόγια τα οποία συνδέουν της περιοχές Αγίου Βασιλείου και Κάτω Αχαΐας. Σύμφωνα με τα δρομολόγια αναρτημένα στην ιστοσελίδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα οποία ισχύουν από τις 17.05.2021, τα δρομολόγια ξεκινάνε από τις 6:30 μέχρι και ολοκληρώνονται στις 23:30 ενώ η συχνότητα τους είναι ανά περίπου μία ώρα.

Η γραμμή του προαστιακού σιδηρόδρομου της Πάτρας έχει 18 στάσεις, οι οποίες χωρίζονται σε 4 διαφορετικές Ζώνες οι οποίες καθορίζουν το κόστος μετακίνησης ανάλογα με την στάση επιβίβασης και αποβίβασης. Οι επιβάτες μπορούν να μετακινηθούν είτε με εισιτήριο είτε με κάρτα απεριορίστων διαδρομών (μηνιαία ή ετήσια). Οι τιμές των εισιτηρίων και των καρτών χωρίζονται σε κανονικά και μειωμένα. Μειωμένο εισιτήριο δικαιούνται οι εξής πληθυσμιακές ομάδες:

- Παιδιά (από 4 έως 12 ετών), Νέοι (από 12 έως 24 ετών), επιβάτες άνω των 65 ετών
- Φοιτητές, μαθητές
- Πολύτεκνοι
- ΑμεΑ, ανάπηρους σε ποσοστό άνω του 67%, καθώς και τους συνοδούς αυτών
- Στελέχη ΓΕΣ, ΓΕΝ, ΓΕΑ (μόνιμοι), Οπλίτες θητείας (χωρίς Κατάσταση Επιβίβασης),
- Κατόχους κάρτας Rail Plus, κατόχους κάρτας FIP

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΠΑΤΡΑΣ																								
Εισιτήριο - Κανονική Τιμή	Εισιτήριο - Εκπαιωτική Τιμή	Μηνιαία Κάρτα - Κανονική Τιμή	Μηνιαία Κάρτα - Εκπαιωτική Τιμή	Ετήσια Κάρτα - Κανονική Τιμή	Ετήσια Κάρτα - Εκπαιωτική Τιμή	Εισιτήριο 24 ωρών	Άγιος Βασίλειος	Ακταίο	Ρίο	Καστελλόκαμπος	Μπορζαίτικα	Αγιά	Παναχαϊκή	Πάτρα	Άγιος Ανδρέας	Ανθείας	Ιτιές	Παραλία Πατρών	Τσαούση Μινδιόγλι	Βραχνέικα	Τσουκαλείικα	Καμίνα	Αλισσός	Κάτω Αχάϊα
1,4 €	1 €	25 €	15 €	240 €	120 €		ΖΩΝΗ Α1																	
1,4 €	1 €	30 €	20 €				ΖΩΝΗ Α																	
1,4 €	1 €	30 €	20 €				ΖΩΝΗ Β																	
1,4 €	1 €	30 €	20 €				ΖΩΝΗ Γ																	
2 €	1,4 €	45 €	30 €				ΖΩΝΕΣ Α + Β																	
2 €	1 €	45 €	30 €				ΖΩΝΕΣ Β + Γ																	
3 €	1,4 €	65 €	45 €			5 €	ΖΩΝΕΣ Α + Β + Γ																	

Πίνακας 4.8 Τιμολογιακή πολιτική προαστιακού Πάτρας

Παράλληλα με τα δρομολόγια του προαστιακού υπάρχει λεωφορείο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το οποίο προσφέρει στους κατόχους σιδηροδρομικού εισιτηρίου ή κάρτας του Προαστιακού Πάτρας γρήγορη και οικονομική μεταφορά με λεωφορείο προς/από το Νοσοκομείο του Ρίου και το Πανεπιστήμιο Πατρών, με μετεπιβίβαση στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Καστελλόκαμπου εξυπηρετώντας φοιτητές, εργαζόμενους και επισκέπτες στις καθημερινές τους μετακινήσεις.

### Ταξί

Το χρώμα των οχημάτων ταξί του Δήμου είναι Βυσσινί. Τα ταξί στον Δήμο Πατρέων αποτελούν συνδυαστικά με τις αστικές συγκοινωνίες συμβάλλουν στην μετακίνηση των κατοίκων αλλά και τον επισκεπτών του Δήμου οι οποίοι δεν έχουν πρόσβαση σε οχήματα ιδιωτικής χρήσης και ο προορισμός τους δεν τους επιτρέπει ή δεν επιθυμούν να μετακινηθούν πεζοί ή με ποδήλατο.

Ο Δήμος Πατρέων 57 θεσμοθετημένες πιάτσες ταξί με αθροιστικά 416 θέσεις στάθμευσης. Συγκεκριμένα ο κεντρικός τομέας Πατρών διαθέτει 28 πιάτσες ταξί με 250 συνολικά θέσεις, ο ανατολικός τομέας Πατρών διαθέτει 8 πιάτσες με 56 θέσεις και ο δυτικός τομέας Πατρών 10 πιάτσες με 61 θέσεις. Επίσης εκτός της Πάτρας υπάρχουν άλλες 10 πιάτσες ταξί με συνολικά 49 θέσεις στάθμευσης για ταξί. Οι τοποθεσίες των σημείων στάθμευσης για ταξί αλλά και ο αριθμός των διαθέσιμων θέσεων ανά σημείο αναγράφονται στους παρακάτω πίνακες:

A/A	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΣΗΜΕΙΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	ΘΕΣΕΙΣ
1	Πλατεία Βασ. Γεωργίου Α' (άνω μέρος, νοτιοανατολική πλευρά)	8
2	Πλατεία Βασ. Γεωργίου Α' (κάτω μέρος, βορειοδυτική πλευρά)	8

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

3	Πλατεία Τριών Συμμάχων (επί της οδού Αγ. Ανδρέου, νοτίως του φωτεινού σηματοδότη)	7
4	Όθωνος Αμαλίας, ανατολική πλευρά, βορείως της οδού Γεροκωστοπούλου	8
5	Όθωνος Αμαλίας, δυτική πλευρά, νοτίως σταθμού ΟΣΕ	8
6	Ζαΐμη, βόρεια πλευρά, μεταξύ των οδών Καψάλη και Όθωνος Αμαλίας	8
7	Ζαΐμη, νότια πλευρά, μεταξύ των οδών Καψάλη και Όθωνος Αμαλίας	8
8	Κολοκοτρώνη, νότια πλευρά, μεταξύ των οδών Κορίνθου και Ρήγα Φεραίου	16
9	Άστιγγος, νότια πλευρά, δυτικά της οδού Κορίνθου	3
10	Μακεδονίας (επί της νότιας πλευράς της πλατείας Αγίας Λαύρας)	10
11	Κωνσταντινουπόλεως, ανατολική πλευρά, νοτίως της οδού Κιλκίς	8
12	Κεφαλληνίας, ανατολική πλευρά, νοτίως της οδού Αγίας Σοφίας	7
13	Έλληνος Στρατιώτου, δυτική πλευρά, μεταξύ των οδών Λεμεσού και Κύπρου	8
14	Γούναρη, νότια πλευρά, δυτικά της οδού Αγίου Ανδρέου	7
15	Αγίου Νικόλαου, νότια πλευρά, μεταξύ των οδών Καραϊσκάκη και Υψηλάντου	7
16	Κανακάρη, ανατολική πλευρά, βορείως της οδού Πατρέως	6
17	Μαιζώνος, μεταξύ των οδών Γούναρη και Κανάρη (Δικαστήρια)	3
18	Αθανασίου Διάκου, μεταξύ των οδών Καρατζά και Γούναρη (πλ. Υψηλ. Αλωνίων)	8
19	Μεσολογγίου, ανατολική πλευρά, στην προβολή της με την οδό Παπαφλέσσα	2
20	Κορίνθου, δυτική πλευρά, νοτίως του πεζόδρομου Τριών Ναυάρχων	7

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

21	Καποδιστρίου, νότια πλευρά, μεταξύ των οδών Σολωμού και Πετμεζά	7
22	Σολωμού, ανατολική πλευρά, νοτίως της οδού Ιεροθέου (Σκαγιοπούλειο)	7
23	Πλατεία Ομονοίας, βόρειο τμήμα 9 θέσεις επί της ανατολικής πλευράς της πλατείας και 3 θέσεις επί της οδού Καρατζά	18
24	Πλατεία Βουδ, περιμετρικά, από την οδό Ηλείας έως την οδό Σουλίου	9
25	Πλατεία Γιαννιά (Μαρούδα)	8
26	Φωκαίας (Πλατεία Ελευθερίας)	10
27	Σμύρνης και Ακτής Δυμαίων (VESO MARE)	4
28	Κορίνθου, ανατολική πλευρά, νοτίως της οδού Βορ. Ηπείρου	5
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</b>		<b>250</b>

Πίνακας 4.9 Πιάτσες ταξί κεντρικού τομέα

A/A	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	ΘΕΣΕΙΣ
1	Ερυθρού Σταυρού (πρώην 409 Σ.Ν.)	3
2	Μαραγκοπούλου (έναντι ΚΕΤΧ)	8
3	Πέλοπος, νότια πλευρά, δυτικά της οδού Μαραθωνομάχων	6
4	Θεοδοκοπούλου, δυτική πλευρά, βορείως της εισόδου του ΑΤΕΙ	12
5	Στρατ. Κωνσταντινοπούλου (έναντι πλατείας Αρόης)	4
6	Καλαβρύτων (Νοσοκ. «Άγιος Ανδρέας»)	13
7	Αριστοτέλους, ανατολικά της οδού Πατρών Κλάους (εσοχή κόμβου "CARREFOUR")	5
8	Γηροκομείου (πλησίον Ι. Μονής Γηροκομείου)	5
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</b>		<b>56</b>

Πίνακας 4.10 Πιάτσες ταξί ανατολικού τομέα

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

A/A	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΣΗΜΕΙΩΝ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	ΘΕΣΕΙΣ
1	Ευβοίας, ανατολική πλευρά, νοτίως της οδού Ανθείας (πλατεία)	4
2	Ανθείας, βόρεια πλευρά, δυτικά της οδού Αγ. Ιωαν. Πράτσικα	6
3	Μιλήτου (εσοχή πλατείας Εργατικών Κατοικιών Ταραμπούρα)	9
4	δυτική και νότια πλευρά Κ.Χ., έναντι πλατείας Παπανδρέου (από Α. Παπανδρέου έως Ακρωτηρίου)	8
5	Αγίου Ιωάννου Πράτσικα, δυτική πλευρά, νοτίως της προβολής της με την οδό Αράξου	6
6	Αιδηψού, βόρεια πλευρά, ανατολικά της οδού Αγ. Ιωαν. Πράτσικα	6
7	Σολωμού, ανατολική πλευρά, νοτίως της οδού Δελφών	7
8	Λεύκας, νότια πλευρά, δυτικά της οδού Ευβοίας (πλατεία)	8
9	Ακτή Δυμαίων (έμπροσθεν Εργατικών Κατοικιών Ιτεών)	2
10	Πλατεία Κορωνού, ανατολική πλευρά, νοτίως της οδού Κορωνού	5
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</b>		<b>61</b>

Πίνακας 4.11 Πιάτσες ταξί δυτικού τομέα

Δημοτική / Τοπική Κοινότητα	ΛΟΙΠΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΑΞΙ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	ΘΕΣΕΙΣ
ΜΕΣΣΑΤΙΔΑ	παράδρομος οδού Δημοκρατίας (Οβρυά)	8
ΠΑΡΑΛΙΑ	Καπετάν Ζαχαριά Πλατ. Εργατικών Κατοικιών Παραλίας	8
ΡΟΪΤΙΚΑ	Χρ. Αντύπα (επί της εσοχής)	4
ΚΑΜΙΝΙΑ	Ε.Ο. που συνδέει την Π.Ε.Ο. με Ν.Ε. Ο Πατρών Πύργου	1
ΣΑΡΑΒΑΛΙ	Αγ. Νικολάου (πλησίον Ι.Ν. Αγ. Νικολάου)	3

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ΑΓ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ηρ. Πολυτεχνείου, βόρεια πλευρά, στο τμήμα της δυτικά της οδού Αγ. Βασιλείου	5
ΑΓ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Ε.Ο Πλατάνι-Αγ. Βασίλειος, ανατολική πλευρά, νοτίως της Π.Ε.Ο.	5
ΝΕΟ ΣΟΥΛΙ	Παναχαϊκού, νότια πλευρά (στην εκκλησία)	4
ΚΑΛΛΙΘΕΑ	Αγ. Ιωαν. Χρυσοστόμου	5
ΚΡΗΝΗ	πλησίον πλατείας Π. Καρατζά	3
ΔΡΕΠΙΑΝΟ	θέση «Πλάτανος»	3
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ</b>		<b>61</b>

Πίνακας 4.12 Πιάτσες ταξί σε λοιπά σημεία εντός του Δήμου

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

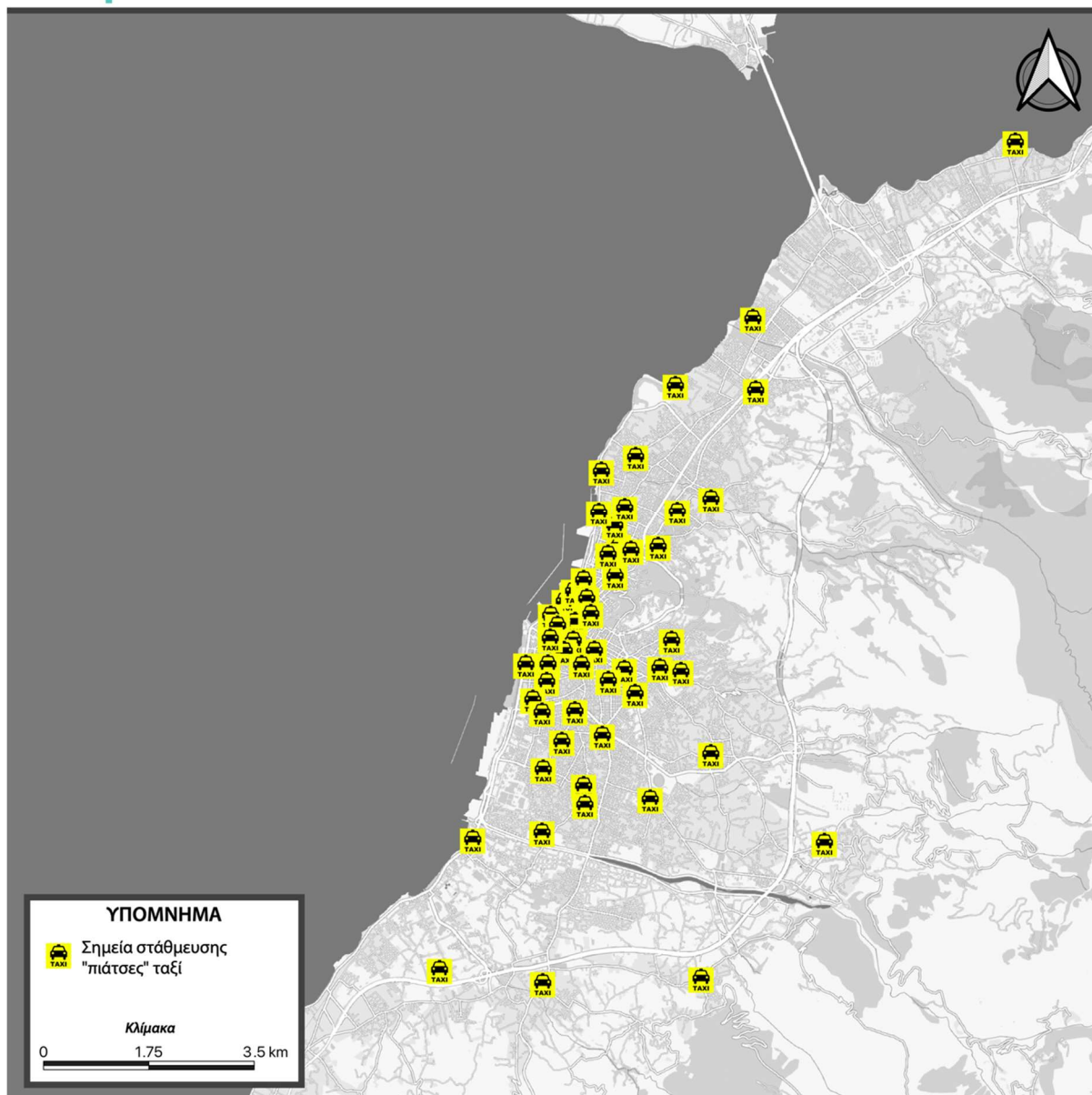
Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Σημεία Στάθμευσης Ταξί

Lever  
Σύμβολοι Ανάπτυξης Α.Ε.

rhoé  
URBAN TECHNOLOGIES



Χάρτης 4.8 Χώροι στάθμευσης ταξί

### 4.4.4. Στάθμευση

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά στάθμευσης στην περιοχή μελέτης. Στους χώρους στάθμευσης συμπεριλαμβάνονται

- Οι χώροι στάθμευσης παρά την οδό
- Οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

- Οι Ειδικές θέσεις στάθμευσης (Φ/Ε, ΑμεΑ, ΤΑΞΙ και Τουριστικά Λεωφορεία)

### Στάθμευση Παρά την Οδό

Για τον υπολογισμό των νόμιμα προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά ακμή οικοδομικού τετραγώνου πρέπει πρώτα να βρεθεί το καθεστώς στάθμευσης στις οδούς του δήμου. Η κατηγοριοποίηση των οδών έγινε με βάση την σήμανση τους αλλά και σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.). Παράνομο καθεστώς στάθμευσης θεωρείται πως έχουν οι δρόμοι στους οποίους η στάθμευση θα εμπόδιζε την ελεύθερη διέλευση των οχημάτων.

Το ελάχιστο πλάτος για την στάθμευση θεωρείται ίσο με 2 μέτρα ενώ το ελάχιστο πλάτος μίας λωρίδας οχημάτων θεωρείται ίσο με 2,8 μέτρα. Η στάθμευση κρίνεται παράνομη και από τις δύο πλευρές του δρόμου σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης με πλάτος μικρότερο από 7,6 μέτρα και σε μονόδρομους με πλάτος μικρότερο από 4,8 μέτρα. Στην μία πλευρά του δρόμου μπορεί να επιτρέπεται η στάθμευση σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης με πλάτος από 7,6 έως και 9,6 μέτρα και σε μονόδρομους από 4,8 έως 6,8 μέτρα. Τέλος και από τις δύο πλευρές του δρόμου επιτρέπεται η στάθμευση (εφόσον δεν υπάρχει σήμανση απαγόρευσης ή κάποιος άλλος περιορισμός) σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης με πλάτος μεγαλύτερο των 9,6 μέτρων και σε μονόδρομους με πλάτος μεγαλύτερο των 6,8 μέτρων.

Τέλος σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. εφόσον δεν υπάρχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο ή εφόσον δεν υπάρχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο για την διέλευση των πεζών η στάθμευση των οχημάτων θα πρέπει να γίνεται σε απόσταση 1,5 μέτρου από την άκρη του δρόμου. Αν έπειτα από αυτόν τον περιορισμό η στάθμευση θα εμπόδιζε την ελεύθερη διέλευση των οχημάτων η στάθμευση σε εκείνο το σημείο κρίνεται παράνομη. Η καταγραφή του καθεστώτος στάθμευσης της Πάτρας έγινε μέσω αυτοψιών στην περιοχή μελέτης τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

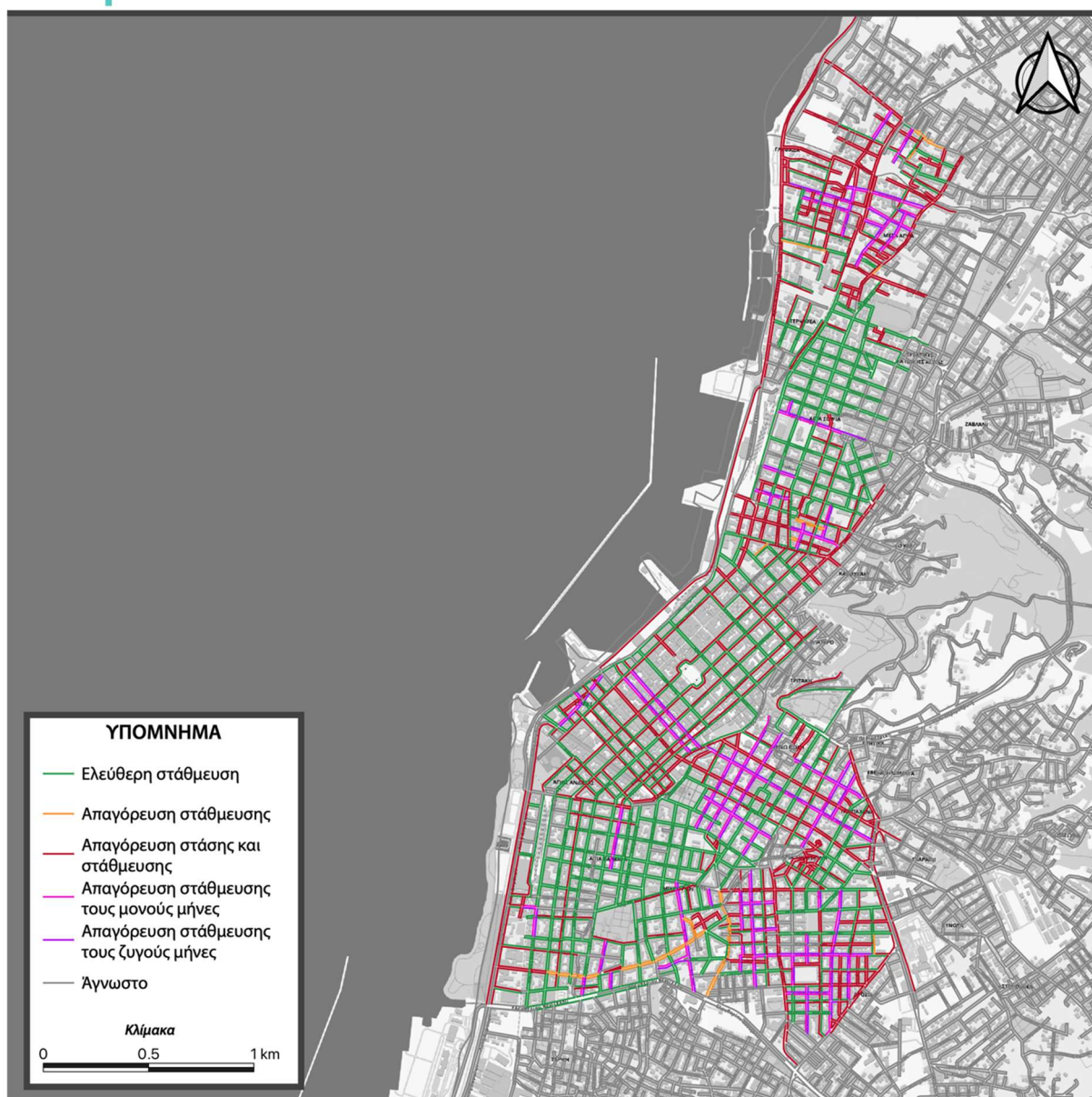
Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Στάθμευση Παρά την Οδό

Lever  
Σύμβολοι Ανάπτυξης Α.Ε.

rhoé  
URBAN TECHNOLOGIES



Χάρτης 4.9 Καθεστώς στάθμευσης παρά την οδό

Ο αριθμός των νόμιμα προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης μπορεί να εκτιμηθεί με βάση το μήκος των ακμών των οικοδομικών τετραγώνων, στις οποίες επιτρέπεται η στάθμευση, πολλαπλασιασμένες με το απαιτούμενο μήκος στάθμευσης και στρογγυλεμένο προς τα κάτω στον κοντινότερο ακέραιο. Το απαιτούμενο μήκος στάθμευσης είναι ίσο με 5,75 μέτρα για οριζόντια στάθμευση, 2,5 μέτρα για κάθετη στάθμευση και 3,5 μέτρα για κάθετη στάθμευση 45 μοιρών.

Στην περίπτωση του Δήμου Πατρέων, παρατηρήθηκε ότι στις περισσότερες οδούς των οικισμών η στάθμευση παρά την οδό κρίνεται νόμιμη, καθώς δεν υπάρχουν

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

γεωμετρικοί περιορισμοί ούτε απαγορευτική σήμανση. Ακόμα και στα στενά οδικά τμήματα η ύπαρξη της κατάλληλης σήμανσης για εναλλαγή στάθμευσης κατά τους μονούς και ζυγούς μήνες καθιστά την στάθμευση νόμιμη.

### Χώροι Στάθμευσης Εκτός Οδού

Η ύπαρξη χώρων στάθμευσης εκτός οδού εντός του αστικού ιστού αυξάνει τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης της γύρω περιοχής ενώ αποφορτίζει τους παρακείμενους δρόμους από έναν μεγάλο αριθμό σταθμευμένων οχημάτων και εξασφαλίζει την κοντινή στάθμευση από τα σημεία ενδιαφέροντος τα οποία και εξυπηρετούν οι χώροι. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού αποτελούν πιθανά σημεία χωροθέτησης σημείων φόρτισης και η καταγραφή τους αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την υλοποίηση ενός ΣΦΗΟ.

Στην Πάτρα υπάρχουν αρκετοί ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού κυρίως στο κέντρο της πόλης και προσφέρουν συνήθως στάθμευση η οποία χρεώνεται με την ώρα. Οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού οι οποίοι παρέχονται από τον Δήμο είναι περιορισμένοι ωστόσο έχουν αρκετά μεγάλη χωρητικότητα σχετικά με τους ιδιωτικούς χώρους με αποτέλεσμα να συνεισφέρουν σε ένα μεγάλο ποσοστό των θέσεων στάθμευσης εκτός οδού. Ο Δήμος ενέκρινε πρόσφατα την λειτουργία τριών νέων υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού ως βοηθητικό μέτρο στα πλαίσια της λειτουργίας του συστήματος περιορισμένου χρόνου στάθμευσης στο κέντρο της Πάτρας (απόφαση 651/2015). Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης οι οποίοι εντοπίστηκαν παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

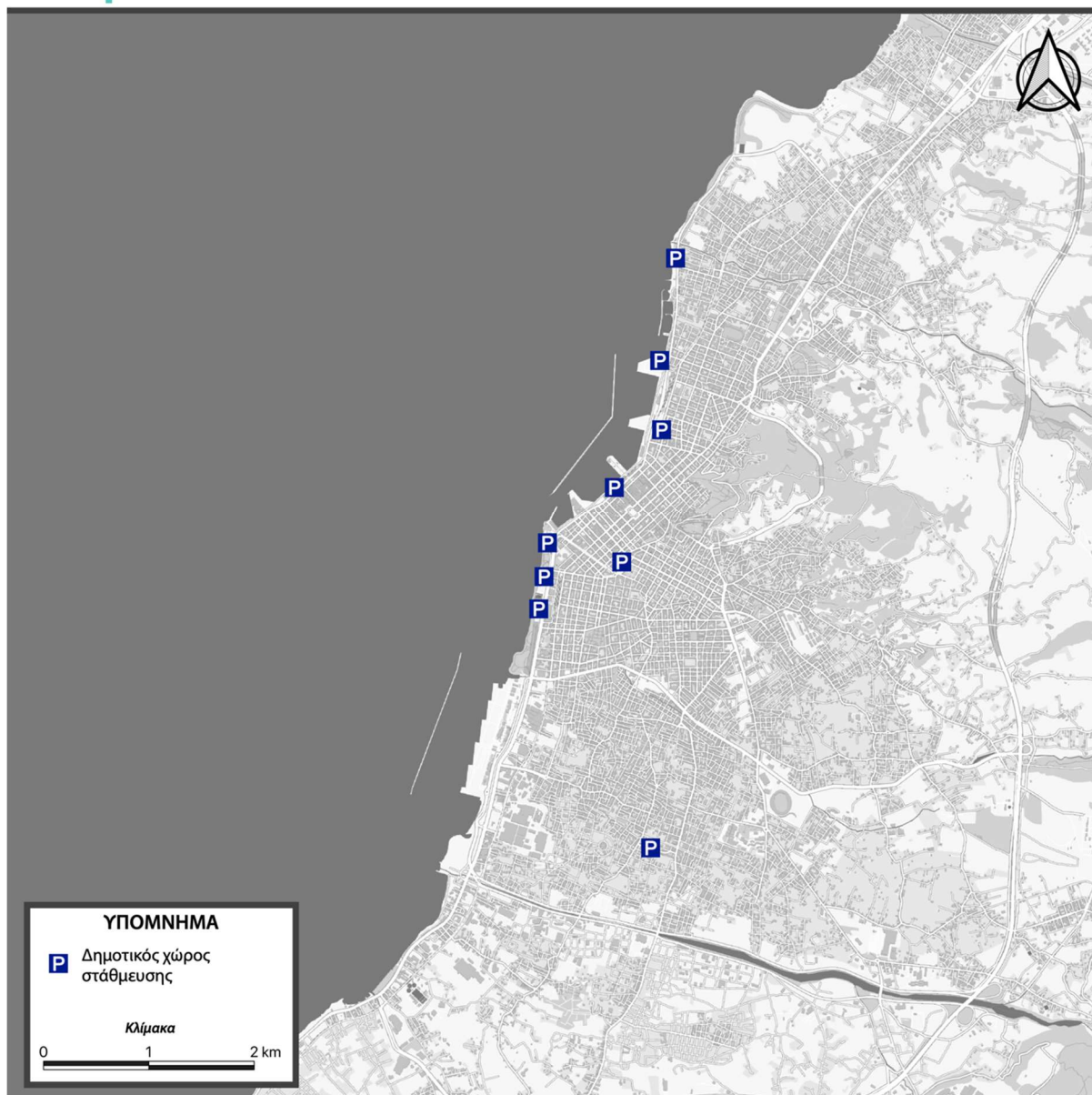
Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Χώροι Στάθμευσης Εκτός Οδού

Lever  
Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

rhoé  
URBAN TECHNOLOGIES



Χάρτης 4.10 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

### Ελεγχόμενη Στάθμευση

Για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων τα οποία δημιουργούνται κυρίως στο κέντρο της πόλης της Πάτρας, από τις 17 Οκτωβρίου 2016 έχει τεθεί πλήρως σε εφαρμογή το Σύστημα Χρονικού Περιορισμού στάθμευσης σε όλο το κέντρο της Πάτρας. Η εφαρμογή του εξής συστήματος αποσκοπεί τόσο στον περιορισμό του προβλήματος μακροχρόνιας στάθμευσης στις κεντρικές οδούς η

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

οποία δυσκολεύει την εύρεση θέσεων στάθμευσης στα κεντρικά σημεία της πόλης, αλλά και η αποθάρρυνση η χρήση του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις προς το κέντρο της πόλης.

Το σύστημα χρονικού περιορισμού χωρίζει το κέντρο της Πάτρας σε δύο Ζώνες στις οποίες επιτρέπεται η στάθμευσης έως μίας και δύο ωρών αντίστοιχα. Συγκεκριμένα η περιοχή εφαρμογής εκτείνεται στα όρια που δημιουργούνται από τις συμβολές των οδών Καραϊσκάκη, Τσαμαδού, Όθωνος-Αμαλίας και Ζαΐμη. Στάθμευσης έως και μίας ώρας επιτρέπεται στην πορτοκαλί ζώνη, η οποία αφορά την πιο κεντρική περιοχή της πόλης και συγκεκριμένα τις οδούς:

- Κανακάρη, Κορίνθου, Μαιζώνος στο τμήμα τους από Κολοκοτρώνη έως Γούναρη
- Κολοκοτρώνη, Ερμού, Πατρέως, Βότση, Φιλοποίμενος, στο τμήμα τους από Καραϊσκάκη έως Αγίου Ανδρέου
- Αγίου Νικολάου, από Κορίνθου έως Καραϊσκάκη

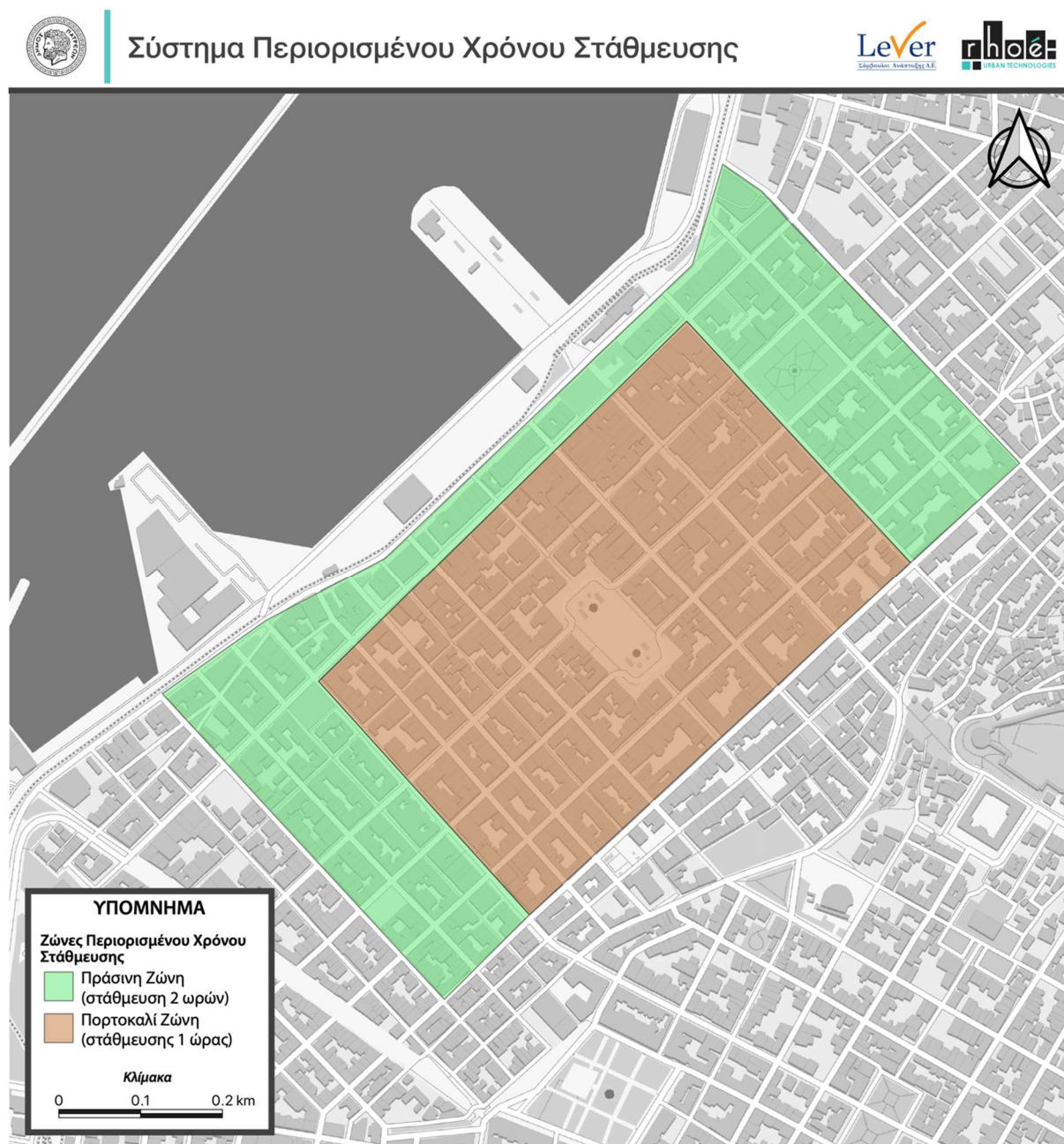
Δύο ωρών στάθμευση επιτρέπεται στην πράσινη ζώνη στις οδούς που βρίσκονται περιμετρικά της πρώτης περιοχής και συγκεκριμένα στα παρακάτω τμήματα:

- Καραϊσκάκη, Αγίου Ανδρέου, στο τμήμα τους από Τσαμαδού έως Ζαΐμη
- Κανακάρη, Κορίνθου, Μαιζώνος, στο τμήμα τους από Τσαμαδού έως Γούναρη και από Κολοκοτρώνη έως Ζαΐμη
- Μπουμπουλίνας, από Γούναρη έως Μιαούλη
- Όθωνος Αμαλίας, από Αράτου έως Τσαμαδού
- Γερωκοστοπούλου, Πατρέως, Παντανάσσης, Βότση, Φιλοποίμενος, Γούναρη, στο τμήμα τους από Αγίου Ανδρέου έως Όθωνος Αμαλίας
- Αράτου, Ζαΐμη, Μιαούλη, Τσαμαδού, από Καραϊσκάκη έως Όθωνος Αμαλίας

Η χωρική κατανομή των δύο ζωνών και τα ακριβή τους όρια διακρίνονται στον παρακάτω χάρτη.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Χάρτης 4.11 Όρια περιοχών του συστήματος περιορισμένου χρόνου στάθμευσης

Η λειτουργία του συστήματος χρονικού περιορισμού στάθμευσης γίνεται με κάρτας αξίας 30 λεπτών και για τις δύο ζώνες και έχει ισχύ από Δευτέρα έως Παρασκευή για τις ώρες 08:00-14:00 και 17:00-21:00 και Σάββατο 08:00-14:00. Η ξυστή κάρτα μπορεί να προμηθευτεί από πολλά συνεργαζόμενα καταστήματα εντός της περιοχής εφαρμογής του μέτρου. Πάνω στην κάρτα σημειώνεται από τους χρήστες, η ημερομηνία και η ώρα στάθμευσης του οχήματος ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος της εφαρμογής του μέτρου από την αρμόδια αρχή. Μετά το πέρας του χρονικού

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

ορίου οι χρήστες υποχρεούνται να μετακινήσουν τα οχήματα τους εκτός της περιοχής, ενώ δεν έχουν ξανά το δικαίωμα να σταθμεύσουν το όχημα εντός της ημέρας στις περιοχές στις οποίες εφαρμόζεται το μέτρο.

Το σύστημα περιορισμένου χρόνου στάθμευσης προβλέπει ορισμένες εξαιρέσεις για δίκυκλα, οχήματα φορτοεκφόρτωσης και για τα οχήματα των κατοίκων των περιοχών εφαρμογής.

- I. Στάση για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων εντός της ζώνης εφαρμογής κατά τις ισχύος του συστήματος, επιτρέπεται μόνο στις ειδικές προβλεπόμενες θέσεις φορτοεκφόρτωσης και μόνο κατά την χρονική ζώνη τροφοδοσίας των καταστημάτων ώρες (από 15:00 έως 17:00 μ.μ. και μετά τις 21:00 μ.μ. έως τις 10:30 π.μ.)
- II. Τα δίκυκλα επιτρέπεται να σταθμεύουν, χωρίς χρονικό περιορισμό και χωρίς την χρήση της «ξυστής» κάρτας, στις ειδικές θέσεις που προβλέπονται από το σχέδιο εφαρμογής.
- III. Κάθε πολίτης που διαμένει στην περιοχή εφαρμογής του συστήματος περιορισμένου χρόνου στάθμευσης και είναι νόμιμος κάτοχος επιβατικού οχήματος δικαιούται να σταθμεύει εντός αυτής το όχημα του χωρίς χρέωση. Το δικαίωμα στάθμευσης χωρίς χρέωση ισχύει μόνο για ένα συγκεκριμένο όχημα ανά μόνιμο κάτοικο.

### Θέσεις ΑμεΑ

Ο Δήμος Πατρέων έχει χωροθετήσει αρκετές γενικές θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ κοντά σε σημεία ενδιαφέροντος, όπου υπάρχει υψηλή ζήτηση στάθμευσης, ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη εύρεση θέσης στάθμευσης όπου είναι δυνατή η αυτόνομη μετακίνηση και μεταφορά τους από αυτήν προς τα σημεία ενδιαφέροντος τα οποία εξυπηρετούν. Υπάρχουν 79 γενικές θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ οι οποίες εξυπηρετούν δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, χώρους ψυχαγωγίας κλπ. Οι περισσότερες από αυτές να βρίσκονται στο κέντρο της Πάτρας καθώς ο μεγαλύτερος αριθμός σημείων ενδιαφέροντος βρίσκεται εκεί. Οι θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

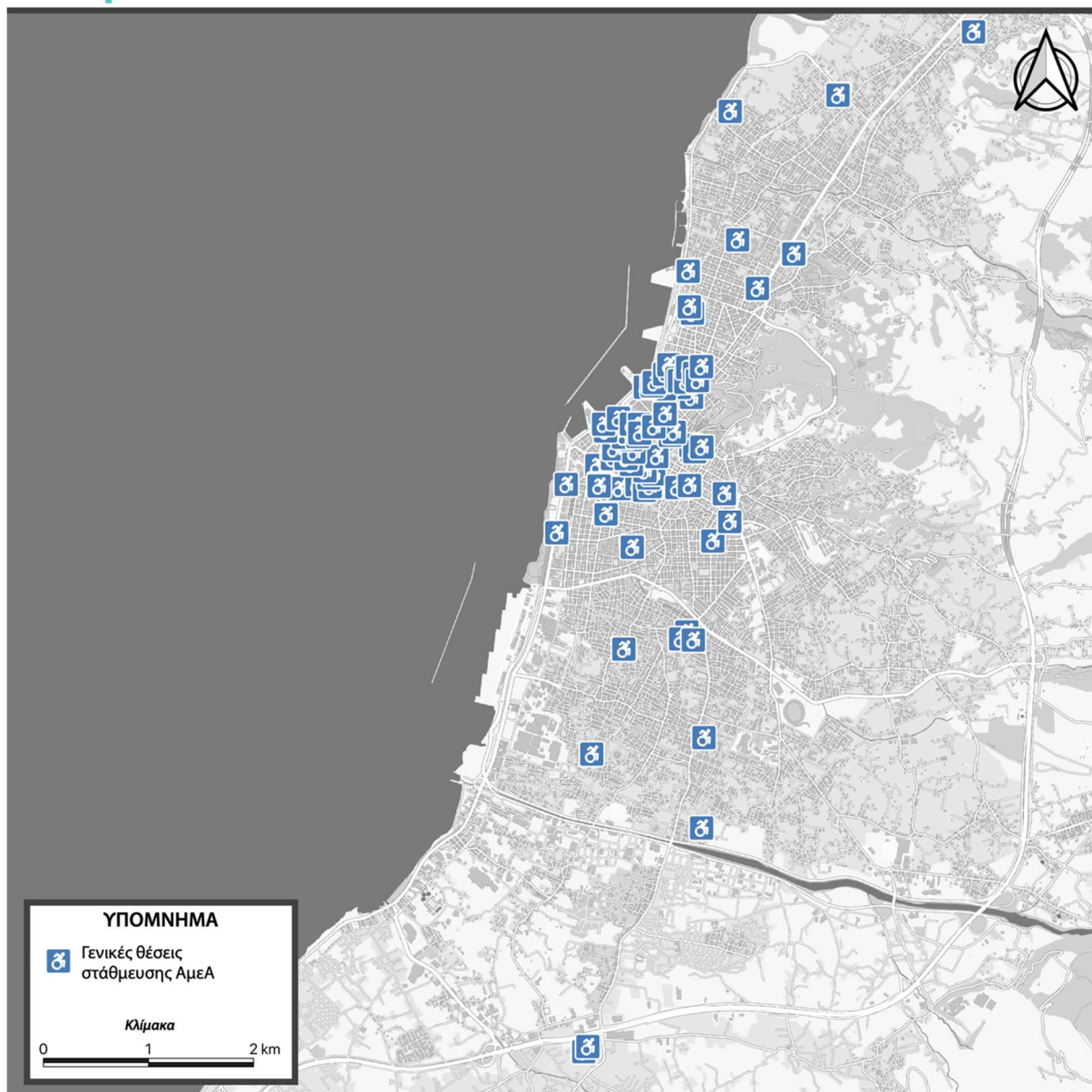
Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ

Lever  
Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

rhoé  
URBAN TECHNOLOGIES



Χάρτης 4.12 Γενικές θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ

### Θέσεις Φορτοεκφόρτωσης

Στο ιστορικό κέντρο των Πατρών έχει θεσμοθετηθεί ένας μεγάλος αριθμός θέσεων στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση για τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων της περιοχής. Η ύπαρξη τέτοιων θέσεων είναι αναγκαία για την ομαλή λειτουργία των τοπικών επιχειρήσεων καθώς η ζήτηση για στάθμευση στο κέντρο των Πατρών είναι πολύ υψηλή. Η περιοχή του κέντρου διαθέτει από μία θέση φορτοεκφόρτωσης σχεδόν ανά κάθε ακμή οικοδομικού τετραγώνου. Επίσης το δημοτικό συμβούλιο του Δήμου έχει θεσμοθετήσει μερικές ακόμα θέσεις εκτός της περιοχής εφαρμογής του

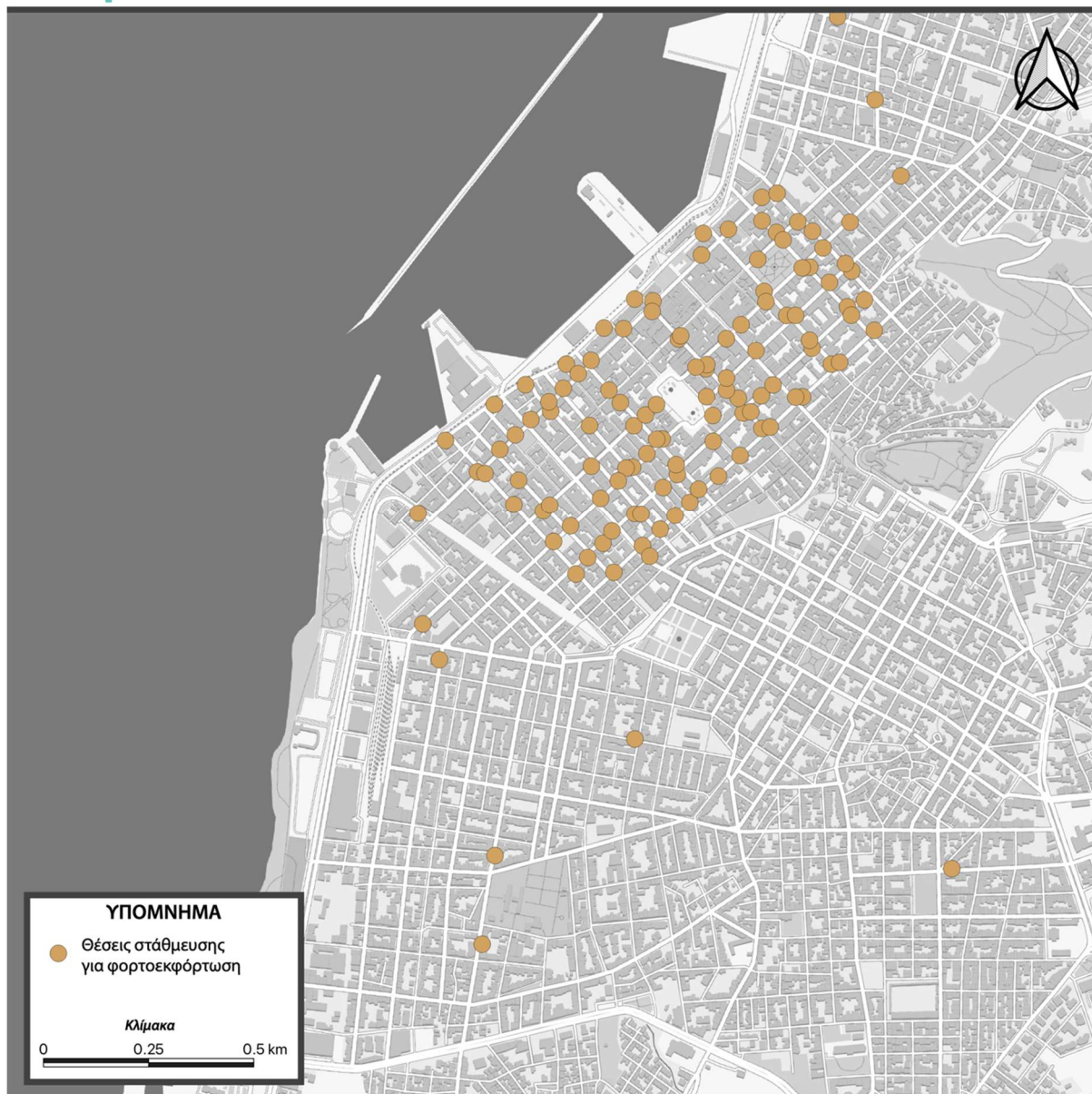
## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

συστήματος περιορισμένου χρόνου στάθμευσης όπου η ζήτηση στάθμευσης είναι εξίσου υψηλή. Αθροιστικά ο αριθμός των θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης είναι ίσος με 120.



Στάθμευση Αποκλειστικά για Φορτοεκφόρτωση



Χάρτης 4.13 Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση

### Τουριστικά Λεωφορεία

Ο Δήμος Πατρέων διαθέτει 5 θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων. Η τοποθεσία των θέσεων στάθμευσης έχει επιλεχτεί με σκοπό την εξυπηρέτηση της επιβίβασης και αποβίβασης τουριστών, επισκεπτών μαθητών κλπ. πλησίον του

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

Ρωμαϊκού Ωδείου Πατρών και του Ιερού Ναού Αγίου Ανδρέα τα οποία αποτελούν σημεία υψηλής επισκεψιμότητας ως μνημεία πολιτιστικής και θρησκευτικής κληρονομιάς. Οι θέσεις στάθμευσης βρίσκονται σε 3 διαφορετικά σημεία της Πάτρας, με τα δύο από αυτά να βρίσκονται σε θέση στάθμευσης παρά την οδό ενώ το άλλο ένα βρίσκεται σε δημοτικό χώρο στάθμευσης. Οι θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων είναι οι εξής:

- Επί της ανατολικής πλευράς της οδού Ακτής Δυμαίων, στο τμήμα βορείως της οδού Παπαφλέσσα, έμπροσθεν του Ι. Ναού Αγίου Ανδρέα. Το σημείο έχει μήκος 45 μέτρων και διαθέτει δύο θέσεις προσωρινής στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.
- Δύο θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων εντός του δημοτικού χώρου στάθμευσης που ευρίσκεται πλησίον του πρώην εργοστασίου «Λαδόπουλου».
- Μία θέση προσωρινής στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, επί της δυτικής πλευράς της οδού 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, διαγωνίως απέναντι της πλατείας Αγίου Γεωργίου, με μήκος 20 μέτρων.

# Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Στάθμευση Τουριστικών Λεωφορείων



Χάρτης 4.14 Χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων

## **5. Περιοχές με Δυνατότητα Κατασκευής Υποδομών Επαναφόρτισης και Καταγραφή Παρεμβάσεων**

Στο παρόν κεφάλαιο ερευνώνται οι πιθανοί περιορισμοί στην χωροθέτηση υποδομών επαναφόρτισης και σημειώνονται οι απαραίτητες παρεμβάσεις οι οποίες απαιτούνται για την τοποθέτηση ενός τέτοιου σημείου.

### **5.1. Καταγραφή περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης**

Σε επικοινωνία της ομάδας έργου του ΣΦΗΟ με τη ΔΕΔΔΗΕ προκειμένου να δοθούν κατευθύνσεις σχετικά με σημεία, περιοχές ή ομάδες περιοχών που διαθέτουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως προς τη δυνατότητα εύκολης σύνδεσης με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας, άρα και εύκολη κατασκευή νέων υποδομών φόρτισης, προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η συντριπτική πλειοψηφία του δικτύου διανομής ηλεκτρικού ρεύματος στην Χώρα είναι υπογειοποιημένο επομένως δεν εντοπίζονται προβληματικές περιοχές
- Πιθανά σημεία είναι οι ακμές των οικοδομικών τετραγώνων με pillar οδοφωτισμού ή αντίστοιχα οι ακμές απέναντι από αυτές τις υποδομές

Κατά συνέπεια δεν τέθηκαν κάποιοι σημαντικοί περιορισμοί οι οποίοι θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό πέρα από τα σημεία στα οποία απαγορεύεται η στάθμευση.

### **5.2. Καταγραφή αναγκών παρεμβάσεων στα σημεία τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο**

Οι τεχνικές απαιτήσεις για την σύνδεση στη χαμηλή τάση του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας υποδομών επαναφόρτισης (στο πρότυπο ΕΛΟΤ 60364

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

αναφέρονται ως «εξοπλισμός τροφοδοσίας») ηλεκτροκίνητων οχημάτων (HO) σε δημόσιους χώρους (πχ πεζοδρόμια) που συνδέονται μέσω ανεξάρτητων τριφασικών παροχών Νο2 έως Νο4 με την μετρητική διάταξη του ΔΕΔΔΗΕ εντός του ερμαρίου της υποδομής επαναφόρτισης, σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα.

Είδος Παροχής	Τριφασική		
	No 2	No 3	No 4
Μέγεθος Παροχής	No 2	No 3	No 4
Συμφωνημένη Ισχύς (kVA)	25 kVA	35 kVA	55 kVA
Ασφάλεια Μετρητή Μικροαυτόματου τύπου	40 A	63 A	100 A
Χαρακτηριστική Καμπύλη Ασφάλειας Μετρητή Μικροαυτόματου τύπου	C	C	C
Καλώδιο Παροχής ΔΕΔΔΗΕ	Συγκεντρικό 4X6mm <sup>2</sup> Cu	Συγκεντρικό 4X16mm <sup>2</sup> Cu	Συγκεντρικό 4X25mm <sup>2</sup> Cu
Ασφάλεια Πίνακα Υποδομής Επαναφόρτισης HO Μικροαυτόματου τύπου	35 A	50 A	80 A
Καλώδιο Πίνακα Υποδομής-Μετρητή ΔΕΔΔΗΕ	Εύκαμπτο 5X10mm <sup>2</sup> Cu	Εύκαμπτο 5X16mm <sup>2</sup> Cu	Εύκαμπτο 4X25mm <sup>2</sup> +1X16mm <sup>2</sup> Cu

Πίνακας 5.1 Τεχνικές Απαιτήσεις Τριφασικής AC Σύνδεσης

Για την σύνδεση στη χαμηλή τάση του Δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε δημόσιους χώρους μέσω ανεξάρτητων παροχών Νο 5, Νο6 και Νο 7 καθώς και για τις μικρότερες παροχές (<No 5) στις οποίες η μετρητική διάταξη του ΔΕΔΔΗΕ τοποθετείται σε ξεχωριστό ερμάριο από αυτό της υποδομής επαναφόρτισης, ισχύουν οι τεχνικές απαιτήσεις των συνήθων παροχών και δεν απαιτείται η συμμόρφωση με το παρόν κείμενο πέραν της υπόγειας τροφοδότησης από το Δίκτυο.

### Ειδικότερα για τη σύνδεση με το Δίκτυο απαιτούνται τα παρακάτω:

1. Η σύνδεση της υποδομής επαναφόρτισης HO με το δίκτυο διανομής σε δημόσιους χώρους θα είναι σε κάθε περίπτωση υπόγεια. Η υποδομή επαναφόρτισης HO θα τροφοδοτείται είτε αποκλειστικά από υπόγειο δίκτυο είτε από τον πλησιέστερο στύλο εναέριου δικτύου του ΔΕΔΔΗΕ μέσω υπογείου καλωδίου.
2. Αποκλειστικά στις περιπτώσεις δημοσίως προσβάσιμων δημόσιων χώρων, για παροχές ηλεκτροδότησης έως 55kVA του ΔΕΔΔΗΕ, εντός του ερμαρίου της υποδομής επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα πρέπει να προβλέπεται επαρκής χώρος για εγκατάσταση της μετρητικής διάταξης του ΔΕΔΔΗΕ και θα πρέπει να διασφαλίζεται διαρκώς η αυτοδύναμη, ευχερής και ακώλυτη πρόσβαση του προσωπικού του ΔΕΔΔΗΕ σε αυτή, σύμφωνα με τις οδηγίες σύνδεσης του ΔΕΔΔΗΕ. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η τοποθέτηση ξεχωριστού ερμαρίου μετρητικής

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

διάταξης για τη σύνδεση με τον ΔΕΔΔΗΕ για παροχές έως 55kVA σε κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, υπό την προϋπόθεση ότι εγκρίνεται από την οικία Υπηρεσία Δόμησης και δεν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των πεζών. Σε αμφότερες τις ανωτέρω περιπτώσεις και εφόσον η εγκατάσταση του μετρητή γίνεται εντός του ερμαρίου απαιτείται η προέγκριση από πλευράς ΔΕΔΔΗΕ.

3. Η υποδομή επαναφόρτισης ΗΟ πρέπει να είναι επιδαπέδια με βάση θεμελίωσης από σκυρόδεμα.
4. Στην βάση θεμελίωσης θα εγκιβωτίζεται διαμορφώσιμος σωλήνας U-PVC για την όδευση αποκλειστικά εντός αυτού του καλωδίου παροχής για την σύνδεση με το Δίκτυο, όπως φαίνεται στο σχήμα 1. Το καλώδιο παροχής θα παρέχεται και θα τοποθετείται από τον ΔΕΔΔΗΕ. Επιπλέον θα εγκιβωτίζεται ξεχωριστός σωλήνας για την όδευση του αγωγού γείωσης
5. Ο σωλήνας θα είναι διαμέτρου τουλάχιστον Φ 50mm και πάχους τουλάχιστον 3mm.
6. Ο σωλήνας θα προεξέχει τουλάχιστον 20mm από την πάνω πλευρά της βάσης θεμελίωσης για αποφυγή εκδορών του καλωδίου παροχής κατά την εγκατάσταση.
7. Η ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας του σωλήνα θα είναι τουλάχιστον 500mm για την ευχερή και ασφαλή όδευση του καλωδίου παροχής.
8. Η αναμονή του σωλήνα θα παραδίδεται οριζόντια σε βάθος 600mm από την επιφάνεια του πεζοδρομίου, όπως φαίνεται στο σχήμα 1. Θα εξέχει τουλάχιστον 200mm από την βάση θεμελίωσης και θα είναι επιμελώς κλεισμένη προ της τοποθέτησης του καλωδίου της παροχής, αλλά και μετά, για την αποφυγή εισροής υδάτων, υγρασίας, τρωκτικών κλπ. Η κατεύθυνση του σωλήνα σύνδεσης του καλωδίου παροχής θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τις οδηγίες της Περιοχής του ΔΕΔΔΗΕ. Ειδικές περιπτώσεις (πχ αρχαιολογικούς χώρος, λιμάνια κλπ) αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του ΔΕΔΔΗΕ.
9. Η βάση θεμελίωσης θα προεξέχει τουλάχιστον 100 mm από το τελικώς διαμορφωμένο επίπεδο του πεζοδρομίου για την αποφυγή εισροής υδάτων και για αυξημένη μηχανική αντοχή για ενδεχόμενη πρόσκρουση σε όχημα, όπως φαίνεται στο σχήμα 1.
10. Ο ΔΕΔΔΗΕ διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί συγκεκριμένη θέση εγκατάστασης υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ, που μπορεί να υπάρξουν λιμνάζοντα ύδατα (πχ λόγω βροχοπτώσεων ή θαλασσοταραχής κλπ) για να εξασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του δικτύου.
11. Η εγκατάσταση της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ και του παρελκόμενου εξοπλισμού θα πραγματοποιηθεί με ευθύνη του Χρήστη με την τήρηση των εθνικών και διεθνών προτύπων και κανόνων.

### Απαιτήσεις Γείωσης & Ασφάλειας

12. Η υποδομή επαναφόρτισης ΗΟ θα πρέπει να είναι κατάλληλη για εγκατάσταση τόσο σε δίκτυο με σύστημα προστασίας TT (άμεση γείωση) όσο και για δίκτυο με σύστημα TN-C-S (ουδετέρωση).
13. Όλα τα μεταλλικά μέρη της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ θα γειώνονται.

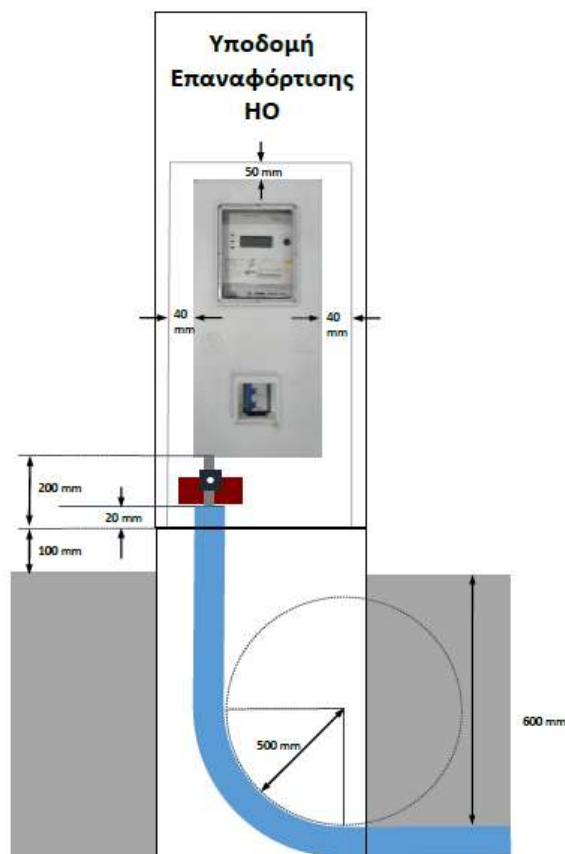
## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

14. Ο αγωγός γείωσης θα είναι ίσης διατομής με τους αγωγούς των φάσεων πέραν της παροχής Νο 4. Εάν ο αγωγός γείωσης οδεύεται εντός εδάφους, θα πρέπει να είναι ελάχιστης διατομής 25mm<sup>2</sup>.
15. Ο αγωγός γείωσης θα οδεύει σε αποκλειστικό σωλήνα καλωδίων, ξεχωριστό του καλωδίου παροχής, ο οποίος θα εγκιβωτίζεται στη βάση θεμελίωσης. Ο σωλήνας θα είναι διαμέτρου τουλάχιστον Φ 25mm και πάχους τουλάχιστον 3mm.
16. Μία μπάρα σύνδεσης γείωσης θα στερεώνεται στο κάτω μέρος της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ εντός του διαμερίσματος εγκατάστασης της μετρητικής διάταξης του ΔΕΔΔΗΕ πριν από τον εξοπλισμό προστασίας της υποδομής.
17. Στην μπάρα γείωσης θα συνδέονται ο αγωγός γείωσης του πελάτη, όλα τα εκτεθειμένα αγώγιμα μέρη της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ , ενώ θα υπάρχουν δύο επιπλέον σημεία σύνδεσης για τον ΔΕΔΔΗΕ. Το πρώτο σημείο σύνδεσης θα είναι για τη μόνιμη σύνδεση του καλωδίου παροχής και το δεύτερο για τη σύνδεση γείωσης προστασίας για το προσωπικό του ΔΕΔΔΗΕ κατά τις εργασίες στο πεδίο.
18. Αν το στέγαστρο της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ ή άλλα στοιχεία (πχ κολωνάκια) είναι μεταλλικά, θα πρέπει να γειώνονται απευθείας στο σύστημα γείωσης της υποδομής επαναφόρτισης μέσω κατάλληλου αγωγού και συνδέσμων.
19. Θα διασφαλίζεται η επιλεκτική συνεργασία των μέσων προστασίας της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ με την ασφαλιστική διάταξη της παροχής.
20. Εντός του διαμερίσματος του ερμαρίου σύνδεσης που θα έχει πρόσβαση το προσωπικό του ΔΕΔΔΗΕ δεν θα πρέπει να υπάρχει εξοπλισμός με τάση επαφής (>50V) για λόγους ασφαλείας (πχ γυμνοί αγωγοί, κοχλίες κλπ υπό τάση).
21. Η τιμή της αντίστασης γείωσης και ο τρόπος που αυτή επιτυγχάνεται (πχ ηλεκτρόδιο γείωσης) θα διασφαλίζει ότι η τάση επαφής δεν ξεπερνά τα 50V

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022



Εικόνα 5.1 Εγκατάσταση Υποδομής Επαναφόρτισης Η/Ο

### Διαμέρισμα εγκατάστασης μετρητικής διάταξης του ΔΕΔΔΗΕ

22. Η υποδομή επαναφόρτισης Η/Ο θα περιλαμβάνει διαμέρισμα εγκατάστασης της μετρητικής διάταξης του ΔΕΔΔΗΕ. Η μετρητική διάταξη αποτελείται από το κιβώτιο μετρητή, την ασφάλεια παροχής μικροαυτομάτου τύπου, τον τηλεμετρούμενο μετρητή, την κεραία, τις σφραγίδες ασφαλείας και τις σχετικές εσωτερικές καλωδιώσεις. Το κιβώτιο μετρητή έχει διαστάσεις : ύψος 565mm, πλάτος 260mm και βάθος 160mm.
23. Το διαμέρισμά εγκατάστασης της μετρητικής διάταξης του ΔΕΔΔΗΕ θα διαθέτει επαρκή χώρο για την εγκατάσταση του κιβωτίου του μετρητή, την όδευση του καλωδίου παροχής, του αγωγού γείωσης, της κεραίας και του καλωδίου πίνακα - μετρητή.
24. Το κάτω μέρος του κιβωτίου μετρητή θα έχει ελεύθερο χώρο τουλάχιστον 200 mm από την πάνω πλευρά της βάσης θεμελίωσης.
25. Ανωθεν του κιβωτίου μετρητή θα υπάρχει ελεύθερος χώρος τουλάχιστον 50 mm.
26. Εκατέρωθεν του κιβωτίου μετρητή θα υπάρχει ελεύθερος χώρος τουλάχιστον 40 mm.
27. Η προεγκατεστημένη οπή του κιβωτίου του μετρητή και ο σωλήνας όδευσης του καλωδίου παροχής θα πρέπει να βρίσκονται στην ίδια ευθεία.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

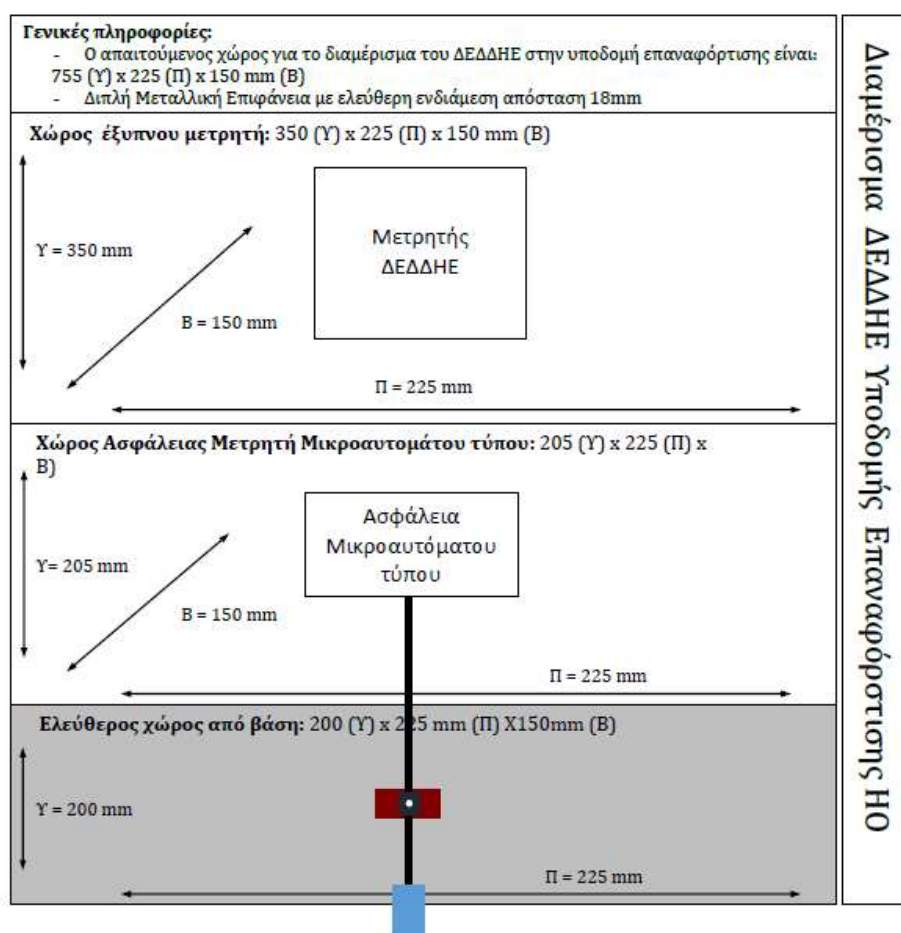
Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

28. Θα προβλέπεται μεταλλική επιφάνεια ως βάση στήριξης του εξοπλισμού του ΔΕΔΔΗΕ και του μηχανικού στηρίγματος αποφυγής καταπονήσεων των καλωδίων. Ο ΔΕΔΔΗΕ θα εγκαθιστά το κιβώτιο του μετρητή, χρησιμοποιώντας αυτοκοχλιούμενες (αυτοδιάτρητες) βίδες 4 x 16 mm. Θα υπάρχει δεύτερη μεταλλική επιφάνεια πίσω από αυτή που βιδώνεται ο εξοπλισμός του ΔΕΔΔΗΕ σε απόσταση τουλάχιστον 18mm. Ο χώρος μεταξύ των δύο μεταλλικών επιφανειών θα είναι ελεύθερος (πχ καλώδια, εξοπλισμός κλπ).
29. Εναλλακτικά των απαιτήσεων των παραγράφων 22 έως 28, δύναται να μην τοποθετηθεί το κιβώτιο του μετρητή υπό την προϋπόθεση ότι θα κατατεθεί στον ΔΕΔΔΗΕ Πιστοποιητικό Δοκιμής ή Πρωτόκολλο Δοκιμής, που έχει εκδοθεί από αναγνωρισμένο και διαπιστευμένο κατά EN ISO/IEC 17025:2005 εργαστήριο δοκιμών που να αποδεικνύει ότι η υποδομή επαναφόρτισης ΗΟ έχει:
- βαθμό προστασίας τουλάχιστον IP44 για τοποθέτηση σε εξωτερικό χώρο, σύμφωνα με το EN/IEC 60529.
  - 29.2. βαθμός προστασίας έναντι εξωτερικής μηχανικής κρούσης κατ' ελάχιστο IK 10, σύμφωνα με το EN/IEC 62262.
- Ο χώρος που θα χρειαστεί για την εγκατάσταση του εξοπλισμού του ΔΕΔΔΗΕ θα είναι συνολικά ύψος 755 mm, πλάτος 225 mm, και βάθος 150 mm, σύμφωνα με το Σχήμα 2. Συγκεκριμένα:
- Χώρος μετρητή ΔΕΔΔΗΕ: ύψος 350 mm, πλάτος 225 mm, και βάθος 150 mm.
  - Χώρος Ασφάλειας Παροχής: ύψος 205 mm, πλάτος 225 mm, και βάθος 150 mm.
  - Ελεύθερος χώρος από το κάτω μέρος του κιβωτίου έως την βάση θεμελίωσης: ύψος 200 mm, πλάτος 225 mm, και βάθος 150 mm.
30. Στην περίπτωση 29, θα προβλέπεται μεταλλική επιφάνεια ως βάση στήριξης του εξοπλισμού του ΔΕΔΔΗΕ και του μηχανικού στηρίγματος αποφυγής καταπονήσεων των καλωδίων. Ο ΔΕΔΔΗΕ θα εγκαθιστά τον μετρητή και την ασφάλεια μικροαυτόματου τύπου της παροχής, χρησιμοποιώντας αυτοκοχλιούμενες (αυτοδιάτρητες) βίδες 4 x 16 mm. Θα υπάρχει δεύτερη μεταλλική επιφάνεια πίσω από αυτή που βιδώνεται ο εξοπλισμός του ΔΕΔΔΗΕ σε απόσταση τουλάχιστον 18mm. Ο χώρος μεταξύ των δύο μεταλλικών επιφανειών θα είναι ελεύθερος (πχ καλώδια, εξοπλισμός κλπ).
31. Στην περίπτωση 29, ένα μηχανικό στήριγμα αποφυγής καταπονήσεων (strain relief) κατάλληλης διατομής θα είναι τοποθετημένο ακριβώς πάνω από τη θεμελίωση, στην μέση του πλάτους του διαμερίσματος του ΔΕΔΔΗΕ και σε ευθεία γραμμή από το κέντρο της σωλήνας του παροχικού καλωδίου, σύμφωνα με το σχήμα 2.
32. Στην περίπτωση 29, το μηχανικό στήριγμα αποφυγής καταπονήσεων θα πρέπει να μπορεί να απορροφήσει ελάχιστη δύναμη τάσης 400 N από το καλώδιο σύνδεσης.
33. Το καλώδιο σύνδεσης από τον γενικό πίνακα της υποδομής στον μετρητή του ΔΕΔΔΗΕ θα έχει επαρκές μήκος για την σύνδεση στον μετρητή. Ο τερματισμός του καλωδίου και η σύνδεση στους ακροδέκτες του μετρητή θα πραγματοποιείται από το προσωπικό του ΔΕΔΔΗΕ.

## Π.1α – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Χαρτογράφηση Περιοχής Μελέτης

Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πατρέων | Φεβρουάριος 2022

34. Καλώδια εντός της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ πέραν του καλωδίου σύνδεσης μετρητή-πίνακα (§33) θα πρέπει να στερεώνονται έτσι ώστε να μην έρχονται σε επαφή με τον εξοπλισμό του ΔΕΔΔΗΕ για λόγους ασφάλειας.
35. Η πρόσβαση του προσωπικού του ΔΕΔΔΗΕ στο διαμέρισμα της μετρητικής διάταξης θα γίνεται με έναν από τους δύο παρακάτω τρόπους:
- Αποκλειστική θυρίδα πρόσβασης
  - Κοινή θυρίδα πρόσβασης με τον εξοπλισμό της υποδομής επαναφόρτισης ΗΟ
36. Θα παρέχεται στον ΔΕΔΔΗΕ κλειδί πρόσβασης στη θυρίδα πρόσβασης της μετρητικής διάταξης για κάθε εγκατεστημένη υποδομή. Το κλειδί θα είναι κοινό (master) για όλες τις υποδομές επαναφόρτισης ΗΟ του συγκεκριμένου τύπου κατασκευαστή. Στην περίπτωση κοινής θυρίδας, ο ΔΕΔΔΗΕ δεν θα φέρει καμία ευθύνη για οποιοδήποτε είδος φθοράς/απώλειας του εξοπλισμού του υποδομής.



Εικόνα 5.2 Ελάχιστος Χώρος Εγκατάστασης Εξοπλισμού ΔΕΔΔΗΕ